

# Mobilitātes un pakalpojumu pieejamības palielināšana LAUKU REĢIONOS

POLITIKAS VADLĪNIJAS

## Demogrāfiskās pārmaiņas un ierobežots valsts finansējums attālās lauku teritorijās apdraud preču un sociālo pakalpojumu pieejamību daudzās Baltijas jūras reģiona (BJR) valstīs. Projekta MAMBA mērķis ir risināt šo izaicinājumu, veicinot lauku reģionos ilgtspējīgus risinājumus "cilvēki pēc pakalpojuma" un "pakalpojumi pie cilvēkiem" („people – to – service” un „service – to – people”).

Mūsu projekta partneri sadarbojas, lai uzlabotu mobilitātes pakalpojuma pieejamību lauku reģionos, integrējot inovatīvus risinājumus, piemēram, koplietošanas autobusi mobilitāte kā pakalpojums (MaaS) un brauciena tīmekļvietne („ride-sharing application”) jau esošajās mobilitātes un pakalpojumu sniegšanas vietās, kā arī izveidojot jaunus sociālos projektus, piemēram, lauku kopīgas darbošanās telpas un sociālās konsultācijas.

Lauku ekonomikai ir būtiska kvalitatīvu mobilitātes iespēju pieejamība. Tas nodrošina piekļu precēm un pakalpojumiem, dažādām darba vietām, kā arī sabiedriskajai un kultūras dzīvei. Galvenās problēmas, kas saistītas ar uzticamas transporta sistēmas nodrošināšanu lauku apvidos, ir šādas:

- Augstākas pakalpojumu izmaksas, strādājot plašākā teritorijā ar nelielu iedzīvotāju skaitu.
- Papildu nepieciešamība pēc valsts finansējuma, jo maršrutos ir mazāk pasažieru un mazāki ieņēmumi no biļešu pārdošanas.
- Paaugstināta vajadzība pēc vecāka gadagājuma cilvēkiem pieejamiem risinājumiem.
- Iedzīvotāju skaita samazināšanās (demogrāfiskās izmaiņas), kas izraisa zemāku pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem.

Daži no šiem reģioniem pieredz arī ekonomisku lejupslīdi, jo atrodas nomaļā vietā un ir atkarīgi no efektīvas transporta sistēmas, kuras šobrīd šajos reģionos nav.

Lai rastu risinājumus mobilitātes un pieejamības problēmām lauku reģionos, būs vajadzīgas plašas izmaiņas mūsu izpratnē par mobilitātes jautājumu

un plānošanu, piemēram, izmaiņas satiksmes pārvaldībā, modalitātē, finansēšanā un likumdošanā.

Šo vadlīniju mērķis ir sniegt īstenojamas politikas rekomendācijas valsts, reģionālajām un vietējām pārvaldes iestādēm, nevalstiskajām organizācijām (NVO) un transporta pakalpojumu sniedzējiem. Tajās sniegti ieskatī juridisko, finansiālo un pārvaldības šķēršļu pārvarēšanā lauku transporta risinājumos, un vadlīniju mērķis ir uzlabot un palielināt gan mobilitāti, gan piekļu pakalpojumiem lauku reģionos. Vadlīnijas ir balstītas uz visu, kas apgūts trīs gadu projekta laikā deviņos iesaistītajos reģionos, kuros



Avots: Chuttersnap/Unsplash.



**NOVĒRTĒT**

mobilitātes  
pakalpojumus

**IZVEIDOT**

inovatīvus  
mobilitātes un  
pieejamības  
risinājumus

**IESAISTĪT**

lietotājus  
jaunu risinājumu  
veidošanā

Avots: Nils Lindner/Unsplash.

veikti pilotprojekti un izveidoti mobilitātes centri. Pilotprojekti veidoja daļu no MAMBA projekta, kuru līdzfinansēja Interreg Baltijas jūras reģiona programma, ietverot tiesību aktu, ekonomisko un sociālo analīzi.

Galvenās rekomendācijas mobilitātes un pakalpojumu pieejamības palielināšanai lauku apvidos ir šādas:

1. izstrādāt ilgtermiņa mobilitātes plānošanas rīkus;
2. uzlabot sociālo integrāciju un piekļuvi pakalpojumiem;
3. izmēģināt inovatīvus risinājumus, izmantojot mazākus transportlīdzekļus;
4. atbalstīt pilsoniskās aktivitātes;
5. apvienot braucienus, lai ietaupītu resursus;
6. izveidot apstākļus, kas garantē mobilitāti;
7. atvieglot ar mobilitāti saistītus iepirkumus lauku apvidos;
8. uzņemties risku un nākt klajā ar inovatīviem risinājumiem;
9. īstenot digitalizāciju.



**#SabiedriskāTransportaMāksla ir nodrošināt mobilitāti visiem: bagātajiem un nabadzīgajiem, veselajiem un cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, veciem un jauniem, sievietēm un vīriešiem, ikdienas braucējam un neregulāram ceļotājam, studentam un darbiniekam.**

Mohamed MEZGHANI, Starptautiskās sabiedriskā transporta asociācijas ģenerālsēkretārs

## 1. Izstrādāt ilgtermiņa mobilitātes plānošanas rīkus

Mobilitātes trūkums lauku apvidos ietekmē to attīstību un ekonomiku, tostarp šī brīža un nākotnes darba potenciālu. Mobilitāte ir arī būtiska, lai uzlabotu dzīves kvalitāti šajos reģionos, dodot cilvēkiem iespēju piekļūt tādiem sabiedriskajiem pakalpojumiem kā izglītība, veselības aprūpe un sociālie pakalpojumi; doties uz darbu vai meklēt darbu; piedalīties brīvā laika pavadīšanas aktivitātēs; apmeklēt radus un draugus; pirkt preces un pakalpojumus un izmantot iespējas brīvi mērot lielākus attālumus. Tā kā daudzi reģioni atrodas nomaļās vietās, vietējie tirgi ir ierobežoti, nepiesaista cilvēkus un nerada pietiekamas darba iespējas. No otras puses, darbaspēka mobilitātes trūkums rada grūtības cilvēkiem, kuri vēlas vai kuriem jāpaliek šajā apvidū, šādi palielinot kopējo bezdarba līmeni.

Lai risinātu šo problēmu, jāizstrādā ilgtermiņa mobilitātes programmas, lai nodrošinātu cilvēku un uzņēmumu mobilitāti, ņemot vērā attālumu līdz noteiktām vietām un to pieejamību kā faktoros labākai dzīves kvalitātei reģionā. Šo programmu izstrādē jāiesaista dažādu līmeņu oficiālās institūcijas, kā arī NVO, lai nodrošinātu pilnīgu un visaptverošu reakciju uz identificētajām iedzīvotāju, tostarp dažādu minoritāšu, vajadzībām. Ilgtermiņa mobilitātes programmas būtu jāizstrādā, pamatojoties uz līdzīgiem faktoriem, tostarp iedzīvotāju blīvumu, esošajiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem, kas pieejami attiecīgajā apgabalā, ieņēmumiem uz kilometru, iedzīvotāju ienākumu līmenim un attālumiem līdz būtisku pakalpojumu sniegšanas



**Lai izveidotu drošu un nekaitīgu vidi, mums nepieciešamas izmaiņas sistēmā. Mēs skatāmies uz transporta sistēmu holistiski.**

Anne Berner, Transporta un komunikāciju ministre, Somija

vietām. Balstoties uz šiem faktoriem, var noteikt sabiedriskā transporta vajadzības.

Noteiktām valstīm BJR, piemēram, Vācijai, ir izdevies izstrādāt mobilitātes plānošanas rīkus. Bet to attīstība un regulāra atjaunošana nav obligāta pilsētām vai pašvaldībām. Taču šie rīki lielākoties nav juridiski saistoši, un tas var radīt problēmas mobilitātes risinājumu ieviešanā. Pienākums regulāri atjaunināt mobilitātes plānus var nodrošināt elastīgu pieeju un dot iespēju mobilitātes pakalpojumu nodrošinātājiem reaģēt uz mainīgajām iedzīvotāju vajadzībām. Vācijā šādu plānošanas darbību sabiedriskās apspriešanas procesā jāiekļauj invalīdu kopienas pārstāvji, lai viņu vajadzības tiktu rūpīgi ņemtas vērā.

Reģionālās un vietējās institūcijas jānodrošina ar juridiskiem vai finansiāliem stimuliem sadarboties

un apvienot pakalpojumu piedāvājumus, piemēram, nodrošinot veselības aprūpes pakalpojumus tieši cilvēkiem, nodrošinot pakalpojumus pāri pašvaldību robežām un sekmējot efektīvu finansējuma izmantošanu.

## 2. Uzlabot sociālo integrāciju un piekļuvi pakalpojumiem

Ilgtermiņa mobilitātes attīstības programmās vienmēr jāiekļauj atbilstoši pasākumi, lai cilvēki ar invaliditāti un vecāka gadagājuma cilvēki varētu dzīvot patstāvīgi, piedalīties visās dzīves jomās un piekļūt apkārtējai pasaulei, kā arī transportam, informācijai, saziņai un citām sabiedriskām vietām un pakalpojumiem. Tas īpaši attiecas uz lauku apvidiem, kur šie nozīmīgie resursi ir reti un bieži izkliedēti plašā teritorijā.

Kā norādīts iepriekš, Vācija jau ir guvusi labus panākumus, iekļaujot invalīdu pārstāvību sabiedriskā transporta plānošanas procesā, nosakot to pakalpojumu sniedzējiem par juridisku pienākumu. Valsts vēlas panākt, lai sabiedriskais transports būtu pilnībā pieejams līdz 2022. gadam, ievērojot ANO Konvenciju par personu ar invaliditāti tiesībām.



Trelleborgas pašvaldība lauku apvidos organizē autobusa braucienus vecākiem cilvēkiem, lai veicinātu dalībnieku sociālo mijiedarbību.

Pieejamību uzlabotu arī tādās aktivitātes kā vienkāršu, daudz pakalpojumu informācijas un komunikācijas tehnoloģiju (IKT) iespēju attīstība. Izstrādājot pieejamos pakalpojumus, var būt īpaši vērtīgi iesaistīt NVO, jo šīs organizācijas bieži vien sniedz unikālu un uz lietotāju vērstu perspektīvu. Šlēsvigas-Holšteinas pavalsts organizētais pilotprojekts ir viens no veiksmīgiem mobilitātes risinājumiem, kurā būtiska atbildība procesa vadīšanā un organizēšanā tika uzticēta sadarbībai starp NVO un pašvaldību.

Lauku iedzīvotāju mobilitātes vajadzību apmierināšana, protams, nav vienīgais veids, kā stimulēt aktivitāti šajos apvidos. Šlēsvigas-Holšteinas pavalsts īstenoja arī pilotprojektu, kura ietvaros izveidoja mobilu sociālo konsultāciju dienestu. Pasākuma mērķis ir atbalstīt ilgtermiņus, ilgtermiņa konsultāciju pakalpojumus Šlēsvigas-Holšteinas lauku reģionos. Treleborgas pašvaldība Zviedrijā ir īstenojusi sociālu pilotprojektu, piedāvājot vecāka gadagājuma cilvēkiem ekskursijas, risinot sociālās izolācijas jautājumu mazapdzīvotā apvidū. Šīm iniciatīvām nepieciešams finansējums un personāls.

### 3. Izmēģināt inovatīvus risinājumus, izmantojot mazākus transportlīdzekļus

Izveidojot pielāgotus mobilitātes pakalpojumus, iespējams risināt situāciju mazapdzīvotos apvidos, kur transporta pakalpojumi ir neregulāri vai vispār nepastāv. Šie pakalpojumi varētu ietvert:

- transports pēc pieprasījuma ("transport on demand") kā daļa no sabiedriskā transporta sistēmas, autobusiem braucot pa maršrutu (vai tā daļu) pēc pieprasījuma. Sniedzot pakalpojumu pēc pieprasījuma, pakalpojumu sniedzēji varēs izvairīties no tukšu autobusu kursēšanas maršrutā,
- elastīgi, pašvaldību organizēti pakalpojumi, kas tiek sniegti tieši mājās,
- lauku automašīnu koplietošanas shēmas ("village car"),
- kombinēta mobilitāte, izmantojot pasažieru pārvadāšanas pakalpojumu arī piegādēm un otrādi,
- transports, kas darbojas saskaņā ar principu "cilvēki pēc pakalpojuma" un "pakalpojumi pie cilvēkiem".

Šādus pakalpojumus vēlams īstenot vietējām pašvaldībām (iekļaujot tos sabiedriskā transporta sistēmā) vai reģionālajām institūcijām. Ieviešot pakalpojumus pēc pieprasījuma vai lauku automašīnu koplietošanu, var saglabāt piekļuvi transporta pakalpojumiem mazapdzīvotos reģiona/pašvaldības apvidos, it īpaši situācijās, kad regulārā transporta pieprasījums ir salīdzinoši zems un neregulārs. Īstenojot kādu no iepriekš aprakstītajiem pakalpojumu veidiem, ieteicams piesaistīt valsts vai pašvaldības finansējumu (vai abus).

Lietotāju maksājumi (biļešu pirkšana un daļēja vai pilnīga izdevumu atlīdzināšana) jāapsver tikai tad, ja var saglabāt valsts/pašvaldības līdzfinansējumu, jo cilvēku maksātspēja lauku apvidos var būt salīdzinoši zema.

Viens veids, kā mobilitātes jautājumu risināšanā iesaistīt privāto sektoru, ir uzmanīgi izvēlēties modeli, piemēram, pasažieru pārvadājumus apvienojot ar piegādes pakalpojumiem. Var palīdzēt arī nodokļu atvieglojumi. Starp labākajiem dažādu ieinteresēto pušu efektīvas sadarbības piemēriem var minēt MAMBA pilotprojektus Vidzemes plānošanas reģionā (Latvija), Beļsko apgabalā (Polija) un Kuskheivenas apgabalā (Vācija).



*Vidzemes reģionā notika pilotprojekts ar transportu pēc pieprasījuma, kas varētu kļūt par daļu no sabiedriskā pasažieru transporta modeļa Latvijā. Pakalpojums ietver mobilitātes risinājumu, kas balstīts uz pasažieru vajadzībām; tas ir videi draudzīgs, ekonomiski izdevīgs un samazina kopējās izmaksas valstij un pašvaldībām, vienlaikus apmierinot noteiktu cilvēku grupu mobilitātes vajadzības.*

Sabiedriskais transports lauku apvidos bieži apkalpo nelielu skaitu pasažieru. Jo zemāka rentabilitāte, jo lielākas valsts subsīdijas vajadzīgas pakalpojuma uzturēšanai. Tā kā valsts un pašvaldību budžeti ir nepietiekami zaudējumu kompensēšanai, maršruti reti apdzīvotos lauku apvidos arvien biežāk ir jāatceļ. Sabiedriskā transporta samazinājums lauku apvidos ierobežo piekļuvi vietējiem un valsts pakalpojumiem, kas bieži tiek koncentrēti lielākās pilsētās.

Sabiedriskā transporta nodrošināšana, izmantojot mazākus transportlīdzekļus, piemēram, pievietīgu vai deviņvietīgu pasažieru transportlīdzekli, var ietaupīt daudz naudas lauku apvidos, kur parasti nav pietiekami daudz pasažieru, lai piepildītu lielāku autobusu. Papildus finansiālajiem ieguvumiem mazāki transportlīdzekļi ir arī videi draudzīgāki. Dažās BJR valstīs vieglie automobiļi netiek uzskatīti par sabiedriskā transporta līdzekļiem. Tomēr tiesību aktu izmaiņas, piemēram, Latvijā veiktās, nozīmē, ka vieglo automašīnu izmantošana sabiedriskajā transportā varētu kļūt par reālu iespēju.

## 4. Atbalstīt pilsoniskās aktivitātes

Vietās ar nelielām mobilitātes iespējām vietējie iedzīvotāji var ņemt situāciju savās rokās, lai panāktu pārmaiņas. Šīm "pilsoniskajām" iniciatīvām reti ir komerciāla motivācija. Tās vairāk atbalsta vietējās kopienas un sniedz palīdzību cilvēkiem, kuri nevar vadīt automašīnu vecuma (pārāk veci vai jauni), nespējas vai naudas trūkuma dēļ. Tomēr šāda veida iniciatīvas neformālā un nekomerciālā rakstura dēļ bieži saskaras ar juridiskām un finansiālām problēmām un neatbilst striktajam pasažieru pārvadājumu tiesiskajam regulējumam.

Iespējamie risinājumi vietējo iniciatīvu atbalstam:

- nodrošināt vairāk likumīgu iespēju ieņēmumu gūšanai vai kopienas autobusu atmaksai;
- radīt iespējas dalīties resursos un zinātībā ar esošajiem transporta uzņēmumiem;
- atbalstīt tos ar pašvaldību finansējumu, resursiem un informāciju;



*Kuksheivenas apgabals, Vācija: Lauku automašīnu koplietošanas pakalpojums, kas pazīstams ar nosaukumu "ciemata automašīna". Šis pilotprojekts paredz izveidot asociācijas vai kooperatīva automašīnu koplietošanas pakalpojumu. To varētu raksturot arī kā brīvprātīgu pārvadājumu pakalpojumu, kura mērķis ir uzlabot transportu no un uz lauku teritorijām, kurās iedzīvotāju blīvums samazinās.*



Avots: Christian Wiediger/Unsplash.

- atvieglot noteikumus par sabiedriskā transporta atļaujām maziem un nekomerciāliem autobusu maršrutiem lauku apvidos;
- radīt vairāk tiesisku iespēju inovatīvu mobilitātes risinājumu nodrošināšanai.

Iedzīvotāju iniciatīvas bieži palīdz iedvest jaunu dzīvību lauku apvidos. Šādas iniciatīvas ir lētākas nekā parastais sabiedriskais transports, jo autovadītāji ir brīvprātīgie. Tomēr valsts sektoram nevajadzētu pašauties tikai uz brīvprātīgajiem, jo ir grūti nodrošināt uzticamu pakalpojumu, ja, piemēram, autovadītāji ir slimi vai vienkārši ir pārāk veci, lai to turpinātu darīt. Jāatceras, ka sabiedriskais transports ir valdības pienākums, tāpēc joprojām jācenšas sasniegt sabiedriskā transporta sistēmas atjaunošanas ilgtermiņa mērķi.

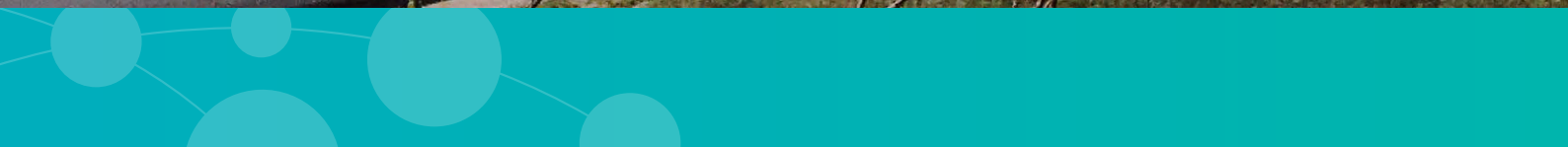
## 5. Apvienot braucienus, lai ietaupītu resursus

Mobilitātes izmaksas lauku apvidos var samazināt, apvienojot transporta veidus. Piemēram, pakalpojumus var apvienot, izmantojot esošo sabiedrisko transportu (arī nomaļu apvidu autobusus) arī preču pārvadāšanai. Tas pats var notikt arī otrādi, proti, piegādes vai cits transports varētu sākt pārvadāt pasažierus. Tomēr nekas no tā nav iespējams bez stingra **juridiskā pamatojuma apvienotiem preču un cilvēku pārvadājumiem**.

Stingrs pasažieru pārvadājumu regulējums daudzās BJR valstīs aizliedz dažādu transporta veidu apvienošanu. Tas apgrūtina sākt apvienota transporta iniciatīvas, jo tās parasti nav tiesīgas saņemt transporta atļaujas. Līdz ar to pakalpojumu nevar piedāvāt par samaksu, tāpēc pakalpojumu sniedzējiem nav finansiālu stimulu. Pakalpojuma sniegšanu



Avots: Rafelia Kurniawan/Unsplash.





liedz arī tas, ka noteiktās valstīs nepieciešama papildu pasažieru apdrošināšana.

Pārtikas preču komercpārvadājumus sabiedriskajā transportā galvenokārt ierobežo higiēnas normas. Publisko resursu izmantošanu šādiem mērķiem bieži ierobežo arī iepirkuma likumi. MAMBA pilotprojektā Treleborgā, kurš mēģināja izmantot valsts skolu autobusus arī citiem braucieniem, nācās pārskatīt savu pieeju, saskaroties ar šo šķērslī.

Daži no iespējamajiem risinājumiem, atvieglojot pieeju apvienotajām mobilitātes iespējām:

- izveidot tiesiskus stimulus pakalpojumu sniedzējiem pārvadāt pasažierus, piemēram, nodokļu atvieglojumi vai atmaksa,
- ļaut maza mēroga komercpakalpojumiem atgūt izmaksas, neprasot pasažieru pārvadājumu licenci,
- izveidot tiesiskas iespējas komercpakalpojumiem iegūt pasažieru licences dažādiem transporta veidiem.

## 6. Izveidot apstākļus, kas garantē mobilitāti

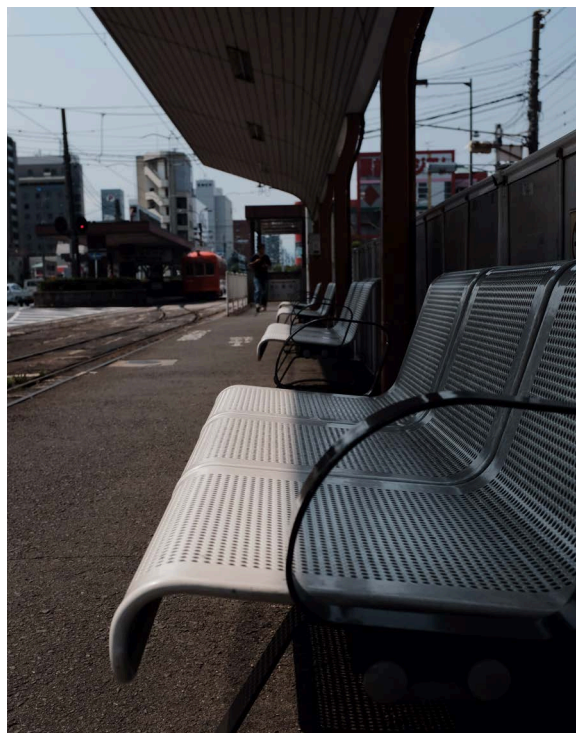
Vairākās BJR valstīs tiesību aktos skaidri noteikts, ka sabiedriskais transports pilda arī sociālu funkciju un pasažieru transportam jābūt pieejamam reti apdzīvotās vietās un maršrutos, kur konkurences apstākļos tas nebūtu iespējams par saprātīgām cenām. Tas ir pazīstams kā valsts **sabiedrisko pakalpojumu nodrošināšanas pienākums**.

Lai izpildītu šo pienākumu, sākumā jānodrošina garantēts vietējā sabiedriskā transporta minimālais līmenis, lai apmierinātu pieprasījumu, kas rodas no iedzīvotāju mobilitātes vajadzībām. Novērtējumu var balstīt uz faktisko sabiedriskā transporta pieprasījumu, maršrutu tīklā nepieciešamo pakalpojumu intensitāti un regularitāti, pakalpojumu apjomu un kvalitāti un transporta sistēmas ekonomisko pamatojumu, kuru var balstīt uz ekonomiskajiem rādītājiem un pasažieru plūsmu.

Lai nodrošinātu stabilitāti, pakalpojums jāpievā katru dienu. Transportam vajadzētu būt pieejamam vismaz darba dienās, pielāgojoties iedzīvotāju vajadzībām. Piemēram, pakalpojumam vajadzētu būt atbilstošam vidusmēra darbinieka darba stundām un dienām un pielāgoties darba laika izmaiņām. ES līmenī var noteikt papildu kritērijus

līdztekus Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70, lai nodrošinātu kopēju izpratni par minimālās garantētās mobilitātes kritērijiem visā Eiropas Savienībā.

Tā kā valsts ir atbildīga par sabiedriskā transporta nodrošināšanu, nākamais solis varētu būt pilnīgu garantētu mobilitātes pakalpojumu izstrāde. Pilsētas teritorijās sabiedriskā transporta pieejamība jebkurā diennakts laikā var šķīst pavisam pašsaprotama. Bet cilvēkiem lauku apvidos nav vienāda pieeja sabiedriskā transporta piedāvājumiem. Tāpēc mums jānāk klajā ar jauniem veidiem, kā visiem nodrošināt vienlīdzīgu piekļuvi mobilitātei - laukos, mazpilsētās un lielpilsētās. Šī mērķa sasniegšanā liela nozīme var būt transportam pēc pieprasījuma un mazāku transportlīdzekļu koplietošanai, integrējot iepriekšminēto sabiedriskā transporta sistēmā un padarot pakalpojumu sniedzējus tiesiskus saņēmēt publisko finansējumu.



Avots: Mak/Unsplash.



Avots: Manki Kim/Unsplash.

## 7. Atvieglot ar mobilitāti saistītus iepirkumus lauku apvidos

Kopumā lauku mobilitātes risinājumus BJR valstīs finansē ar valsts finansējumu, izmantojot pakalpojumu sniedzēju iepirkumu konkursus. Publiskā iepirkuma tiesiskā regulējuma mērķis ir garantēt atklātu un caurskatāmu procesu, brīvu konkurenci starp piegādātājiem, vienlīdzīgu un taisnīgu attieksmi un līgumslēdzēju iestāžu līdzekļu efektīvu izmantošanu. Tomēr publiskā iepirkuma jomā arvien vairāk un vairāk kļūst redzams, ka reālais process bieži vien neatbilst šiem mērķiem. Resursi tiek tērēti procedūras organizēšanai, taču pakalpojumu sniedzēju interese parasti ir maza, it īpaši mazāk rentablos lauku rajonos. Jāatzīst arī tas, ka pakalpojumu sniedzējiem reti apdzīvotās vietās parasti ir jāiegulda milzīgi finanšu līdzekļi piedāvājumu sagatavošanā, turklāt, gatavojot norādīto dokumentāciju, var būt nepieciešams iesaistīt papildu speciālistus.

Nepieciešama jauna publiskā iepirkuma sistēma. Tas ievērojami uzlabotu procesu gan pakalpojumu sniedzējiem, gan klientiem. Jāsamazina vai jālikvidē iepirkuma sliekšņi valsts vai pašvaldību pakalpojumiem, lai mobilitātes risinājumus (tos, kuriem šobrīd nepieciešams iepirkums) padarītu pieejamus lauku apvidos. Lai nodrošinātu konkurenci un caurskatāmību, samazinātu valsts vai pašvaldību izdevumus un atbalstītu efektīvu līdzekļu izlietojumu, *Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2014/24/ES (2014. gada 26. februāris)* par publisko iepirkumu un ar ko atceļ Direktīvu 2004/18/EK, būtu jāparedz vienkāršota cenu salīdzināšanas (cenu noteikšanas) procedūra, kurā uzaicinājums iesniegt piedāvājumu tiktu nosūtīts vismaz diviem vai trim potenciālajiem pakalpojumu sniedzējiem. Tas nodrošinātu konkurenci un efektīvu resursu izmantošanu, vienlaikus samazinot administratīvo slogu pakalpojumu sniedzējiem (nezaudējot konkurētspējas elementu).

## 8. Uzņemties risku un nākt klajā ar inovatīviem risinājumiem

Daudzās BJR valstīs inovatīvu mobilitātes risinājumu izmēģināšanas iespējas ir ierobežotas, ņemot vērā stingros pasažieru pārvadāšanas likumus. Transporta nozare pati par sevi ir stingri un viscaur regulēta, piemērojot ne vien nacionālos, reģionālos, vietējos un privātos noteikumus, bet arī Eiropas Savienības tiesību normas. Tajā pašā laikā izmaiņas tiesību aktos var prasīt ilgu laiku, taču tas neļautu ātri reaģēt uz iedzīvotāju vajadzībām.

Bieži vien jauns pakalpojums ir jāintegrē ar iepriekš noteiktiem transporta veidiem (autobusiem, taksometriem, automašīnu nomu), un katrai kategorijai ir savi noteikumi, kas nosaka robežas, kurās piedāvātajam risinājumam jādarbojas. Tas var radīt

problēmas jauniem risinājumiem, piemēram, transportam pēc pieprasījuma. Ja pakalpojumi neatbilst noteikta veida mobilitātes kritērijiem, tiem netiks piešķirta atļauja sniegt pasažieru pārvadājumu pakalpojumus.

Mudināt eksperimentēt ar inovatīviem risinājumiem var šādi:

- Iespējas izmēģināt jaunus risinājumus, izmantojot izmēģinājuma punktus tiesību aktos.
- Plānošanas un kontroles instrumenti pašvaldībām, strādājot ar privātiem inovatīviem mobilitātes risinājumiem, nodrošinot, ka tie neapdraud esošo sabiedriskā transporta sistēmu.
- Iespēja retrospektīvi integrēt eksperimentālas mobilitātes klasifikācijas satiksmes un regulēšanas tīklā, tiklīdz tās ir pierādījušas noderību.



Avots: Nazar Sharafutdinov/Unsplash.



*Avots: Chapman Chow/Unsplash.*



## 9. Īstenot digitalizāciju

Mobilitātes centri, kas izveidoti MAMBA ietvaros, ir platformas, kas vietējiem iedzīvotājiem sniedz pārskatu par pieejamajiem mobilitātes pakalpojumiem - dažos gadījumos arī pasūtīt transportlīdzekli vai koplietošanas braucienu atbilstoši vajadzībai. Vējlē un Dienviddānijas reģionā, kā arī Joensū austrumu apgabalā izstrādātas lietotājiem draudzīgas mobilitātes lietotnes. Šie digitālās mobilitātes centri ļāvuši integrēt esošās mobilitātes iespējas vienā platformā un padarīt informāciju par iespējām visaptverošu un vieglāk pieejamu.

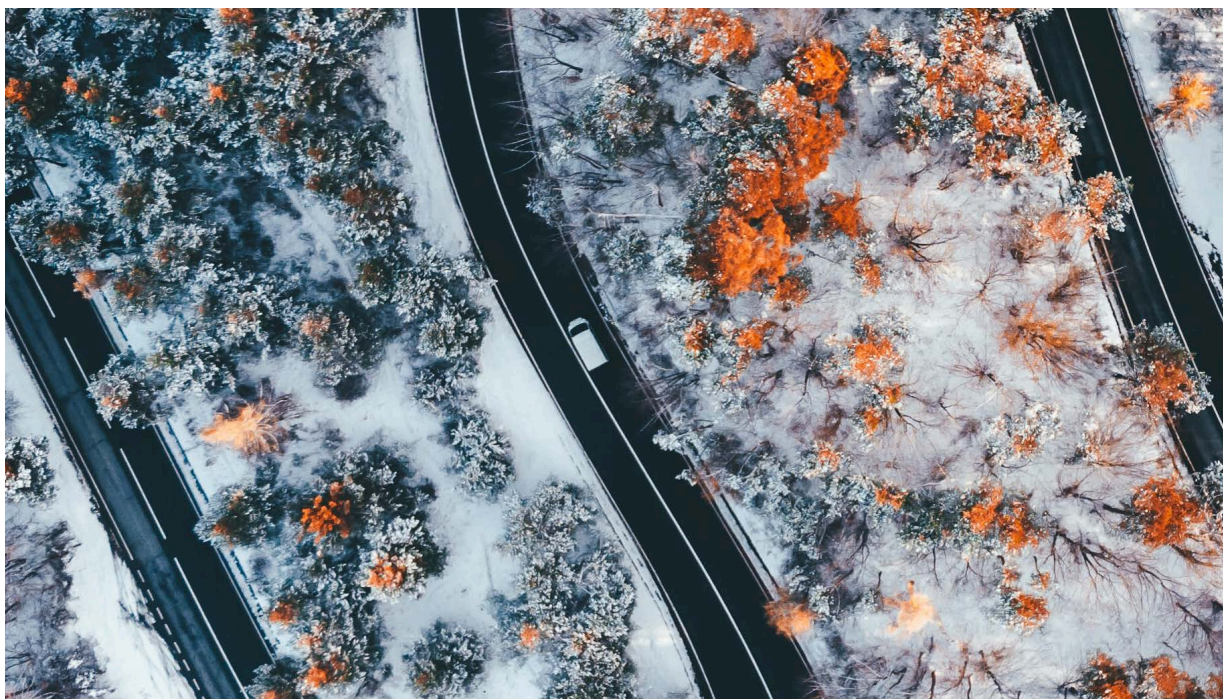
Politikas veidotājiem noteikti vajadzētu atbalstīt jaunu un integrētu mobilitātes platformu izveidi, jo tās var nodrošināt elastīgus, efektīvus un klimatam draudzīgus mobilitātes risinājumus. Somijas likumdevējs jau ir spēris pirmo soli, lai definētu normatīvos pienākumus visiem mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem. Tiem jāsniedz vismaz būtiska informācija, tostarp informācija par maršrutiem, pieturām, grafikiem, cenām, pieejamību un piekļuvi. Šiem datiem jābūt brīvi pieejamiem no atvērtas saskarnes informācijas sistēmas standartizētā, viegli rediģējamā, IKT lasāmā formātā. Šāda informācija var kļūt par sākumpunktu valsts mēroga mobilitātes

platformas izveidošanai, kurai pēc tam var pievienot rezervācijas sistēmu. Vēlāk šī sistēma varētu darboties kā MaaS sistēma, ja visa brauciena rezervēšana, izmantojot dažādus mobilitātes pakalpojumus, piemēram, autobusu, vilcienu vai velosipēdu nomu, būs pieejama ar vienu darbību.

Somijas tiesību aktos biļešu un norēķinu sistēmu savietojamība ir ieviesta kā viens no kritērijiem publiskā iepirkuma procedūrās. Ar šo soli parlaments sasaistīja prasību par atvērtām saskarnēm tieši ar finansilajām sekām.

Mobilitātes piedāvājumus iespējams digitalizēt arī šādos veidos:

- pilnveidot tiesību aktus par digitālās mobilitātes platformām, norādot Somiju kā labās prakses piemēru;
- noteikt atvērto saskarņu vispārīgās tehniskās prasības;
- izstrādāt valsts mobilitātes platformu un nākotnē attīstīt MaaS sistēmu;
- regulēt uz datiem balstītus mobilitātes pakalpojumus kā daļu no pasažieru pārvadājumu likuma.



Avots: Victor Ene/Unsplash.



Avots: Clay Banks/Unsplash.

## MAMBA projekta kopsavilkums/galvenās atziņas

**Izstrādāt ilgtermiņa mobilitātes plānošanas rīkus.** Jāizstrādā obligātas mobilitātes plānošanas programmas cilvēkiem, kuri dzīvo apvidos ar zemu iedzīvotāju blīvumu, lai nodrošinātu viņu mobilitāti.

**Uzlabot sociālo integrāciju un piekļuvi pakalpojumiem.** Jaunu mobilitātes pakalpojumu plānošanā jāiekļauj cilvēki ar invaliditāti un vecāka gadagājuma cilvēki. Lauku teritorijas var daudz iegūt no jauniem sociālajiem pakalpojumiem.

**Izmēģināt inovatīvus risinājumus, izmantojot mazākus transportlīdzekļus.** Lai izvairītos no tukšiem autobusiem un strādātu atbilstoši pieprasījumam, jāizmēģina mazāki transportlīdzekļi un mobilitātes risinājumi. Elastīgas pieejas ieviešana mazapdzīvotos apgabalos sniedz iespēju nodrošināt piekļuvi vietās, kurās citādi pakalpojums vispār nebūtu pieejams.

**Atbalstīt pilsoniskās aktivitātes.** Pirmais solis sabiedriskā transporta atjaunošanā vai jaunu sociālo pakalpojumu piedāvāšanā lauku apvidos var būt vietējās iniciatīvas. Sniedziet brīvprātīgajiem informāciju, norādījumus un resursus, taču paturiet prātā, ka sabiedriskā transporta nodrošināšana galvenokārt ir valsts uzdevums.

**Apvienot braucienus, lai ietaupītu resursus.** Lai efektīvi izmantotu ierobežotus pieejamos resursus, atrodiet veidus, kā apvienot preču un cilvēku pārvadāšanu, un radiet tiesiskus risinājumus, lai to panāktu!

**Izveidot apstākļus, kas garantē mobilitāti.** Lai nodrošinātu vienādus dzīves standartus pilsētu un lauku apvidos, svarīgs solis ir atjaunot lauku sabiedriskā transporta sistēmu un izstrādāt ietvaru garantēta minimālā nepieciešamā vietējā sabiedriskā transporta noteikšanai.

**Atvieglot ar mobilitāti saistītus iepirkumus lauku apvidos.** Lai ietaupītu resursus un samazinātu administratīvo slogu pakalpojumu sniedzējiem (vienlaikus garantējot konkurenci), iepirkuma procedūra lauku apvidos, kur ir maz konkurentu, jāvienkāršo līdz cenu salīdzināšanas (cenu noteikšanas) procedūrai, kurā uzaicinājums iesniegt piedāvājumu nosūta vismaz diviem līdz trim potenciālajiem pakalpojumu sniedzējiem.

**Uzņemieties risku un nākt klajā ar inovatīviem risinājumiem.** Izmēģinājuma normas sabiedriskā transporta tiesību aktos var sniegt iespējas iepazīt jaunas idejas tiesiskā regulējuma ietvaros.

**Īstenot digitalizāciju.** Atrodiet veidus, kā sniegt iedzīvotājiem informāciju, apvienojot jau esošos mobilitātes piedāvājumus un atvieglot visu biļešu iegādi. Digitālajām lietotnēm var būt liela loma arī MaaS sistēmas izveidē ar "transporta pēc pieprasījuma" elementiem.

**Sadarbība.** Lauku mobilitātes un pakalpojumu pieejamības jautājums jārisina valsts, reģionālo un vietējo institūciju, NVO, kā arī privātā sektora pārstāvjiem. Tāpēc jāizveido nepieciešamās platformas un struktūras un jāveicina sadarbības kultūra.

**Dalieties ar apgūto.** Tā kā ir svarīgi savstarpēji atbalstīt un dalīties zināšanās un pieredzē par jauniem mobilitātes risinājumiem lauku apvidos, mēs esam izveidojuši datu bāzi vietnē:

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



Avots: Raitis Lapans.

## MAMBA

Šis ir oficiāls MAMBA (Mobilitātes un pakalpojumu pieejamības palielināšana demogrāfisko pārmaiņu skartajos reģionos) dokuments O5.4. MAMBA ir starpvalstu sadarbības projekts, kuru daļēji finansē Eiropas Savienība (Eiropas Reģionālās attīstības fonds saskaņā ar Interreg Baltijas jūras reģiona transnacionālo sadarbības programmu 2014.-2020. gadam). Par šīs publikācijas saturu ir atbildīgi tikai autori, un tas nekādā gadījumā neatspoguļo Eiropas Savienības, vadošās iestādes vai Interreg Baltijas jūras reģiona programmas 2014.-2020. gadam uzskatus. Papildu informācija: [www.mambaproject.eu/](http://www.mambaproject.eu/)

### Galvenais partneris/projekta vadība:

Šlēsvigas-Holšteinas pavalsts

Doris Scheer: [scheer@diakonie\\_sh.de](mailto:scheer@diakonie_sh.de)

Nicole Rönnspeiß: [roennspiess@diakonie-sh.de](mailto:roennspiess@diakonie-sh.de)

REM Consult

Hakan Uraz: [uraz@rem-consult.eu](mailto:uraz@rem-consult.eu)

Jakob Marcks: [marcks@rem-consult.eu](mailto:marcks@rem-consult.eu)

### Par šīm vadlīnijām:

Šīs vadlīnijas ir balstītas uz pilotprojektiem, kas tiek īstenoti MAMBA projekta laikā, tostarp tiesību aktu, ekonomisko un sociāli kulturālo analīzi. Šis dokuments palīdzēs politikas veidotājiem, valdības ministrijām, transporta pakalpojumu sniedzējiem un pašvaldībām strādāt pie mobilitātes risinājumiem lauku apvidos, mudinot visas ieinteresētās puses kļūt atvērtākiem alternatīviem transporta risinājumiem un paplašināt savus tradicionālos pakalpojumus.

### Autori:

Vizma Bahareva, Latvijas Autotransporta direkcija (ATD)

Elias Eickelmann, Klimata, enerģijas un mobilitātes institūts (KEMI)

Julien Grunfelder, Nordregio

### Dokumenta sagatavošanā piedalījās:

Madars Ūdris, Latvijas Autotransporta direkcija (ATD)

Hakan Uraz, Jakob Marcks, REM Consult

### Vāka bilde:

Clay Banks/Unsplash

### Makets:

Agnes Stenqvist Design

