Move on Green

Pasūtītājs: Vidzemes plānošanas reģions, Reģ. Nr. 90002180246

Izpildītājs: SIA "IMINK", Reģ. Nr. 40003101441

PĒTĪJUMS
PAR ILGTSPĒJĪGU TRANSPORTU VIDZEMĒ
PROJEKTA „PĀRVIETOJIES ZAĻI" IETVAROS

Pētījuma vadītāja: Dr. inž. I. Niedole

Rīga, 2013

Izpildē iesaistītais personāls

SIA "IMINK":

Dr. sc. ing. Ija Niedole

LBS sertifikāts Nr. 20-3428 Satiksmes, ceļu un transporta plūsmas projektēšanai teritoriju plānošanā, autoceļu, ielu projektu ekspertīzē, autoceļu un ielu būvuzraudzībā.

PhDc Geogr. Andis Kublačovs

Dr. sc. ing. Arnis Lektauers

Mg.sc. Ludmila Baltrušuna

Pētījums izstrādāts ciešā sadarbībā ar Vidzemes planošanas reģiona speciālistiem un projekta "Pārvietojies zaļi!"(MOG) projekta komandu.

Saturs

Izpildē iesaistītais personāls ... 2
Attēlu saraksts ... 4
Tabulu saraksts ... 5
Saīsinājumi ... 6
Ievads ... 7
1.VPR attīstības līmenis ... 8
1.1. Informācijas avoti ... 8
1.2. Būtiskākie secinājumi, kas izriet no analizētajiem informācijas avotiem ... 9
1.3.Galvenās valsts un privātās iniciatīvas, ko Vidzemes plānošanas reģionā paredzēts veikt īstermiņā ... 10
2.Statistikas dati ... 12
2.1. Vidzemes reģiona situācija ... 12
2.2. Demogrāfiskā struktūra ... 22
2.3. Dabas resursi ... 23
2.4. Darba tirgus dati ... 29
2.5. Pasažieru transporta infrastruktūra un resursi ... 32
2.6. Ar mobilitāti saistītais enerģijas patēriņš ... 51
3. Vietējo pašvaldību vadītāju aptauja ... 52
3.1. Pārskats par pašvaldību aptauju ... 52
3.2. Aptaujas rezultātu sistematizācija ... 53
4. Intervijas ar pašvaldību un privāto uzņēmumu pārstāvjiem ... 55
4.1. Intervējamo personu saraksts ... 55
4.2. Interviju sistematizācija ... 56
5. Fokusgrupu diskusijas ... 65
5.1. Process un scenārijs ... 65
5.2. Secinājumu apkopošana par katru fokusgrupu ... 67
6. Vidzemes plānošanas reģiona transporta sistēmas SVID analīze ... 75
7. Labās prakses piemēri ... 79
7.1. ST maršrutu tīkla optimizācijas modelis Vidzemē ... 79
7.2. ST maršrutu tīkla optimizācijas iespējas Vidzemē, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju iespējas ... 83
7.3. Elektrovelosipēdu izmēģinājums Latvijā 2012. gada Mobilitātes Nedēļas ietvaros ... 87
7.4. Gulbenes - Alūksnes bānītis un Gaujas tramvajs Valmierā ... 93
Izmantotā literatūra ... 99
Pielikumi ... 101

Attēlu saraksts

Attēls Nr. 1 VPR ģeogrāfiskais novietojums 12
Attēls Nr. 2 Latvijas teritoriālā iedalījuma karte 13
Attēls Nr. 3 VPR administratīvi teritoriālais iedalījums. VPR novadi un pagasti 15
Attēls Nr. 4 Apdzīvojuma blīvums VPR pagastos (iedzīvotāju skaits uz 1 km^2) 21
Attēls Nr. 5 Vidzemes reģiona derīgo izrakteņu izvietojums 23
Attēls Nr. 6 Meža zemju novietojums Vidzemes reģionā 24
Attēls Nr. 7 Lauksaimniecības zemju novietojums Vidzemes reģionā 25
Attēls Nr. 8 Vidzemes plānošanas reģiona īpaši aizsargājamās dabas teritorijas 26
Attēls Nr. 9 Nozīmīgākie tūrisma maršruti Vidzemē 27
Attēls Nr. 10 Bezdarbnieku % no ekonomiski aktīviem iedzīvotājiem 15 – 64 gadu vecumā..... 30
Attēls Nr. 11 Latvijas autoceļu infrastruktūras karte.. 33
Attēls Nr. 12 Vidzemes reģiona transporta infrastruktūra 34
Attēls Nr. 13 VPR autoceļi 35
Attēls Nr. 14 Latvijas dzelzceļa infrastruktūras karte 45
Attēls Nr. 15 Vidzemes plānošanas reģiona dzelzceļa karte 46

Tabulu saraksts

Tabula Nr. 1 Informācijas avoti 8
Tabula Nr. 2 Apdzīvojuma blīvums reģionos 2012. gadā (iedzīvotāju skaits uz 1 km^2) 14
Tabula Nr. 3 Novadu un pagastu numuru atšifrējums (attēli Nr. 3 un Nr. 5). 16
Tabula Nr. 4 VPR iedzīvotaju skaita struktūra un dinamika 19
Tabula Nr. 5 Demogrāfiskā struktūra 22
Tabula Nr. 6 Darba tirgus dati 29
Tabula Nr. 7 Iedzīvotāju izglītības līmenis dažādās darbības nozarēs 2012. gadā 29
Tabula Nr. 8 Bezdarbnieku īpatsvars pēc izglītības līmeņa Vidzemē 2012. gada beigās, %. 31
Tabula Nr. 9 Bezdarbnieku skaita struktūra pa nozarēm % 2011. gada un 2012. gada beigās 31
Tabula Nr. 10 Ceļu tīkls (km) 36
Tabula Nr. 11 VPR valsts ceļu stāvokļa novērtējums 2012. gada beigās, km 36
Tabula Nr. 12 VPR valsts ceļu garums uz 1 000 iedzīvotājiem 2012. gada beigās 37
Tabula Nr. 13 Transportlīdzekļu skaits Latvijā, VPR novados un pilsētās 01.01.2012. 38
Tabula Nr. 14 Transportlīdzekļu skaits uz 1 000 iedzīvotājiem Latvijā, VPR novados un pilsētās 01.01.2012 41
Tabula Nr. 15 Aktīvo autovadītāju apliecību skaits Latvijā 2012. gada beigās 44
Tabula Nr. 16 Pasažieru pārvadājumi pa platsliežu dzelzceļu VPR teritorijā – pasažieru skaits gadā (platsliežu posmos ar pasažieru pārvadājumiem, 2012. gads) 47
Tabula Nr. 17 Pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu VPR teritorijā – uz 1 km dzelzceļa (platsliežu ar pasažieru pārvadājumiem, 2012. gads) 47
Tabula Nr. 18 Pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu VPR teritorijā – pieturu skaits 2012. gadā .. 48
Tabula Nr. 19 Dati par VPR esošo lidlauku, 2012. gads 49
Tabula Nr. 20 Ostu infrastruktūra 50
Tabula Nr. 21 Enerģijas galapatēriņš transporta nozarē Latvijā 2011. gadā 51
Tabula Nr. 22 Enerģijas galapatēriņš transporta nozarē Vidzemē 2011. gadā 51
Tabula Nr. 23 Iedzīvotāji un iedzīvotāju apvienību pārstāvji katrā grupā 65

Saīsinājumi

ES – Eiropas savienība,

LR – Latvijas Republika,

VPR – Vidzemes plānošanas reģions,

MOG - MOVE ON GREEN (Pārvietojies zaļi),

ST – sabiedriskais transports,

P&R – park & ride (transportmijas sistēma, dod iespēju vienas pārvietošanās laikā izmantot privāto transportu, t.sk. velosipēdu un sabiedrisko transportu) – multimodālas sistēmas sastāvdaļa,

LDz – VAS "Latvijas dzelzceļš"- publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs.

Ievads

ES politikas pamatprincipos [11] atzīmēts, ka transportam ir būtiska loma ekonomikā un sabiedrībā. Mobilitāte ir ļoti svarīga iekšējam tirgum, iedzīvotāju dzīves kvalitātei un pārvietošanās brīvībai. Transports veicina ekonomisko izaugsmi un darbavietu radīšanu. Prasības transporta sistēmai – tai ir jābūt ilgtspējīgai, konkurētspējīgai un resursefektīvai.

Tradicionālo degvielu (benzīns, dīzeļdegviela, petroleja un smagā degvieleļļa) izmantošanas ierobežojumi novedīs pie izmaiņām visu transporta veidu lietošanā. Jāņem vērā, ka ļoti radikālas pārmaiņas tehnoloģijās nav paredzamas līdz 2030. gadam [10,12,20]. No tā izrietošs secinājums - jākoncentrējas uz daudz efektīvāku transportlīdzekļu darbību, vienlaikus samazinot kaitīgos izmešus.

Projekta „Pārvietojies zaļi" („MOVE ON GREEN") mērķis ir uzlabot Eiropas reģionālās politikas efektivitāti attiecībā uz ilgtspējīgu transportu lauku teritorijās ar mazu iedzīvotāju blīvumu. Pētījums par ilgtspējīgu transportu Vidzemē ir pirmais posms projekta izstrādē. Pētījuma ietvaros iegūtā informācija būs pamats vienotas rokasgrāmatas, rīcības plāna un ieteikumu izstrādei ilgtspējīgas transporta politikas sekmēšanai Eiropas lauku reģionos.

Šī darba ietvaros izstrādātais pētījums par ilgtspējīgu transportu Vidzemē ietver šādas sadaļas:

- apzināti galvenie statistiskie rādītāji, kas raksturo reģiona resursus un satiksmes infrastruktūru;
- nodrošināta un sistematizēta pašvaldību pārstāvju anketēšana;
- intervēti astoņi pašvaldību un privāto uzņēmumu pārstāvji;
- veiktas diskusijas četrās fokusgrupās (Valkā, Alūksnē, Vecpiebalgā un Jaunpiebalgā);
- apkopoti četri labās prakses piemēri;
- izstrādāta SVID analīze.

Pētījums izstrādāts saskaņā ar Tehnisko specifikāciju, t.sk. ar dokumenta „Vadlīnijas un matricas vietēja mēroga pētījumam par ilgtspējīgu transportu lauku teritorijās, C3, 1.stadija 2012. gada maijs" prasībām, ko sagatavoja projekta MOG vadošais partneris no Spānijas (Tervelas provinces pārvalde).

1. VPR attīstības līmenis

VPR raksturīgs zemākais apdzīvojuma līmenis Latvijā – 15,3 cilvēki uz km^2 (vidēji Latvijā - 34,5 cilvēki uz km^2), un lielākais lauku iedzīvotāju īpatsvars - 58% (vidēji Latvijā - 36%) [5]. Līdz ar to pamatjautājumi, kas tiek skatīti un risināti projekta „Pārvietojies zaļi" („MOVE ON GREEN") ietvaros ar mērķi uzlabot Eiropas reģionālās politikas efektivitāti attiecībā uz ilgtspējīgu transportu lauku teritorijā, ir īpaši aktuāli tieši VPR. Mobilitātes jautājumu risinājumi varētu veicināt VPR teritorijas konkurētspējas paaugstināšanos un mazināt vienu no lielākajām problēmām Latvijas mērogā - iedzīvotāju skaita samazināšanos lauku teritorijās un to aizplūšanu no valsts kopumā.

1.1. Informācijas avoti

Pētījumā izmantotie informācijas avoti ir jau iepriekš izstrādāti plānošanas dokumenti un publikācijas, kas izvēlēti kā reprezentatīvākie dati, lai raksturotu VPR esošo situāciju atsevišķās jomās (t.sk. demogrāfijā, ekonomikā, telpiskajā plānošanā un transportā).

Tabula Nr. 1 Informācijas avoti

Nosaukums/ Norāde	Informācijas avota veids
1. Vidzemes reģiona attīstības programma	Vidzemes plānošanas reģions, 2007.
2. "Vidzemes plānošanas reģiona teritorijas plānojums 2007.-2027. 1.daļa Telpiskās struktūras apraksts"	Vidzemes attīstības aģentūra, 2007.
3. Vidzemes ilgtermiņa attīstības scenāriju analītiskais ziņojums	Vidzemes plānošanas reģions, 2011.
4. Vidzemes plānošanas reģiona ekonomiskais profils	Vidzemes plānošanas reģions, projekts 2010.
5. Latvijas reģionu ekonomikas attīstības perspektīvas un virzieni	LZA Ekonomikas institūts Projekta vadītāja H. Jirgena, zinātniskais vadītājs J. Vanags, 2011.
6. „Sabiedriskā transporta maršrutu tīkla optimizācijas iespējas Vidzemē, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju iespējas"	Rīgas Tehniskā universitāte sadarbībā ar SIA"IMINK", 2012.

7. Interaction Between the Number of Visitors at Tourist Accomodation Establishments and the Economic Development in Latvia. Economics and Rural Development	Muska A. & Bite L. (2012).
8. Evaluation of Availability of Regional Passenger Transport Service in Jelgava District. 11th International Scientific Conference Engineering for rural	Mistris J. & Birzietis G. (2012). Latvia University of Agriculture.

1.2. Būtiskākie secinājumi, kas izriet no analizētajiem informācijas avotiem

1. Analizētajos avotos dažādās detalizācijas pakāpēs ir atrodama informācija gan par pašreizējām problēmām ilgtspējīgas transporta sistēmas veidošanā Vidzemes reģionā, gan arī ir sniegti dažādi ieteikumi situācijas uzlabošanai. Taču neviens no informācijas avotiem nebalstās tikai uz mobilitātes jautājumu risināšanu Vidzemes reģiona lauku teritorijās, kas ir MOG projekta galvenais virziens. Informācijas avotu analīzes rezultātā ir sagatavots informācijas avotu kopsavilkums. Pie katra secinājuma ir nodrošināta atsauce uz konkrēto ieguves avotu, sekmējot informācijas caurskatāmību.

2. Esošajā situācijā konstatētas problēmas:

- slikts ceļu stāvoklis, zems ceļu īpatsvars ar melno segumu, veloceliņu trūkums - skat. 1. tabulā [1, 2, 3, 4, 5, 6];
    - ceļu tīkls saistībā ar galvaspilsētu Rīgu ir labāks nekā starp lielākajām apdzīvotajām vietām reģionā, tādējādi veidojot izteikti radiālu mobilitātes shēmu [2];
    - nav ievērota ceļu savienojuma pakāpes hierarhija [2];
    - teritorijās ar zemu iedzīvotāju blīvumu pasažieru pārvadājumos tiek pielietoti autobusi ar ietilpību ap 25 cilv., kas neatbilst iedzīvotāju prasībām pēc pārvietošanās regularitātes un pārvadātāju iespējām nodrošināt tās bez lielām subsīdijām [4, 6];
    - ir apgrūtināta teritorijas sasniedzamība ar sabiedrisko transportu, t.sk. no Cēsīm un Valmieras [6], kas ir reģiona lielākās pilsētas un ar attīstītāku iedzīvotāju apkalpes infrastruktūru;
    - pieturvietu pieejamība līdz 2 km nodrošināta tikai 59% no lauku iedzīvotājiem [6].
    - pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu ir nerentabli, trūkst koordinācijas ar autobusu kustības sarakstiem [4,6];

- nav apzinātas slēgto dzelzceļa līniju izmantošanas iespējas, šaursliežu dzelzceļa sliežu ceļa un tehniskā parka nolietojums;
- nepietiekoši attīstīta normatīvo aktu un metodoloģiskā bāze transporta sistēmas attīstībai, īpaši attiecībā uz sabiedrisko transportu [6], kurā ir jābūt ietvertam kritēriju sarakstam transporta attīstības jomā un to indeksācijai atkarībā no tautsaimniecības ekonomikas attīstības. Tas veicinās konkurētspējīgas transporta sistēmas izveidi, kas būtu pamatota ar "zaļā transporta" pielietošanu un ļautu uzlabot teritoriju sasniedzamību, pieturvietu pieejamību un līdz ar to arī mobilitāti;
- 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 ¼ daļu straujāk nekā Vidzemē) [7];
- attiecībā uz ST attīstību piedāvātie pasākumi skar galvenokārt maršrutu tīklu [6, 8].

3. Plānošanas dokumentā [1] izvirzītas stratēģiskās prioritātes. Pirmajā vietā ir infrastruktūras un pakalpojumu attīstība, un starp tām svarīgākā ir transporta infrastruktūras attīstība. Veicamo aktivitāšu vidū ir kvalitatīvu ST pakalpojumu attīstība vietējā un starptautiskajā mērogā. Izstrādāts arī pasākumu saraksts stratēģijas realizācijai un monitoringam.
4. Sākumstadijā ST pakalpojumu uzlabošanai Vidzemē izstrādāts [6] pētījums, kura sastāvā iekļauts:
   - konceptuālas rekomendācijas ST vienotā multimodālā maršrutu tīkla izveidošanai VPR teritorijā;
   - ST sistēmas simulators jeb imitācijas modelēšanas sistēma, kura paredzēta esošā ST modelēšanai, kā arī tā optimizācijas iespēju novērtēšanai;
   - 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.

1.3. Galvenās valsts un privātās iniciatīvas, ko Vidzemes plānošanas reģionā paredzēts veikt īstermiņā

Pēc pārvadātāju un VPR ST pakalpojumu un plānošanas nodaļas speciālistu datiem paredzēts īstermiņā veikt sekojušus pasākumus:

1. ST pakalpojumu un maršrutu tīkla optimizācija, samazinot nobraukumu un degvielas patēriņu.

2. Reisu (maršrutu) apkalpošana ar mazākas ietilpības autobusiem, kuriem ir mazāks degvielas patēriņš.
3. Pasažieru pārvadājumos izmantotā autobusu parka vidējā vecuma samazināšana.

VPR jau ir izpildīts:

1. Pārvadātāji iegādājas mazākas ietilpības jaunus un mazlietotus autobusus ar ekonomiskākiem dzinējiem un mazākiem izmešu rādītājiem.
2. Izstrādātas konceptuālas rekomendācijas VPR ST vienotā multimodālā maršrutu tīkla uzlabošanai.
3. Izstrādāts maršrutu tīkla simulācijas modelis autobusu maršrutu tīkla modelēšanai ar nolūku samazināt nobraukumu.

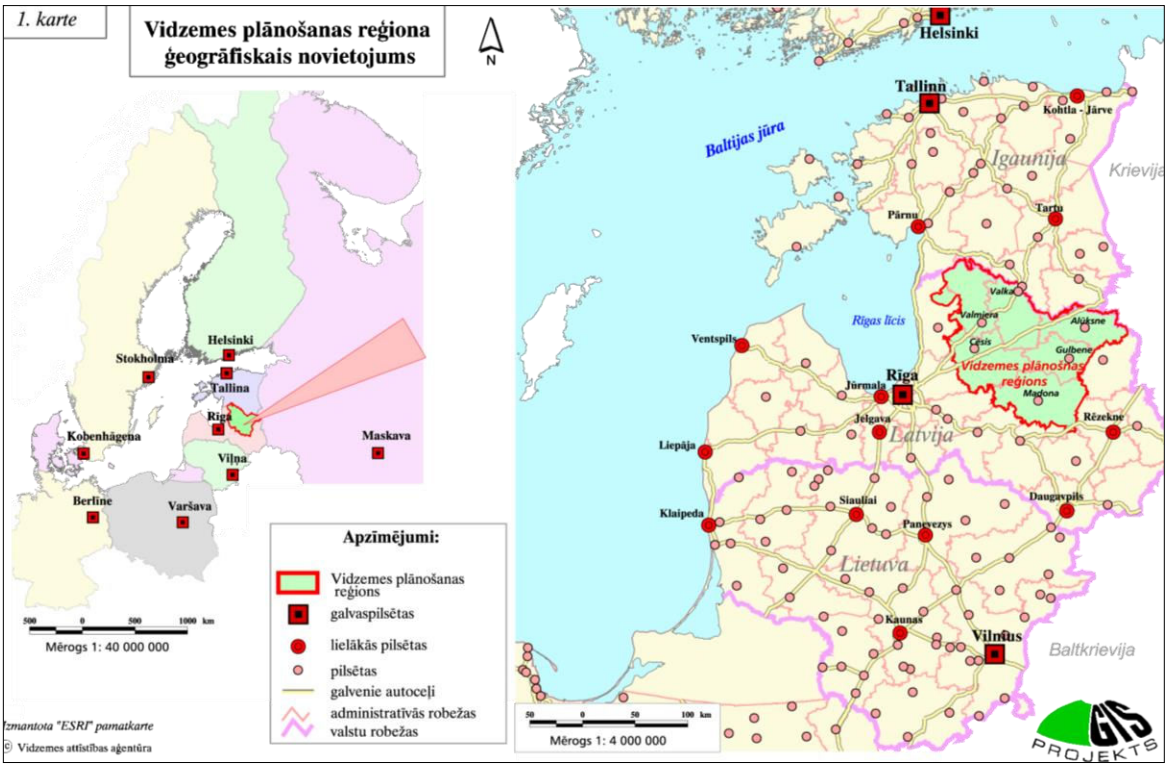
2. Statistikas dati

Latvijā statistikas informācija reģionu griezumā nav pilnīga, tādēļ statistikas dati var neatspoguļot visus aktuālos rādītājus attiecībā uz darba vietu izvietojumu, demogrāfiskās un profesionālās situācijas raksturojumu, iedzīvotāju mobilitātes vajadzību rādītājiem u.c.

2.1. Vidzemes reģiona situācija

VPR atrodas ziemeļaustrumu Latvijas daļā pie robežas ar Igauniju un Krievijas Federāciju.

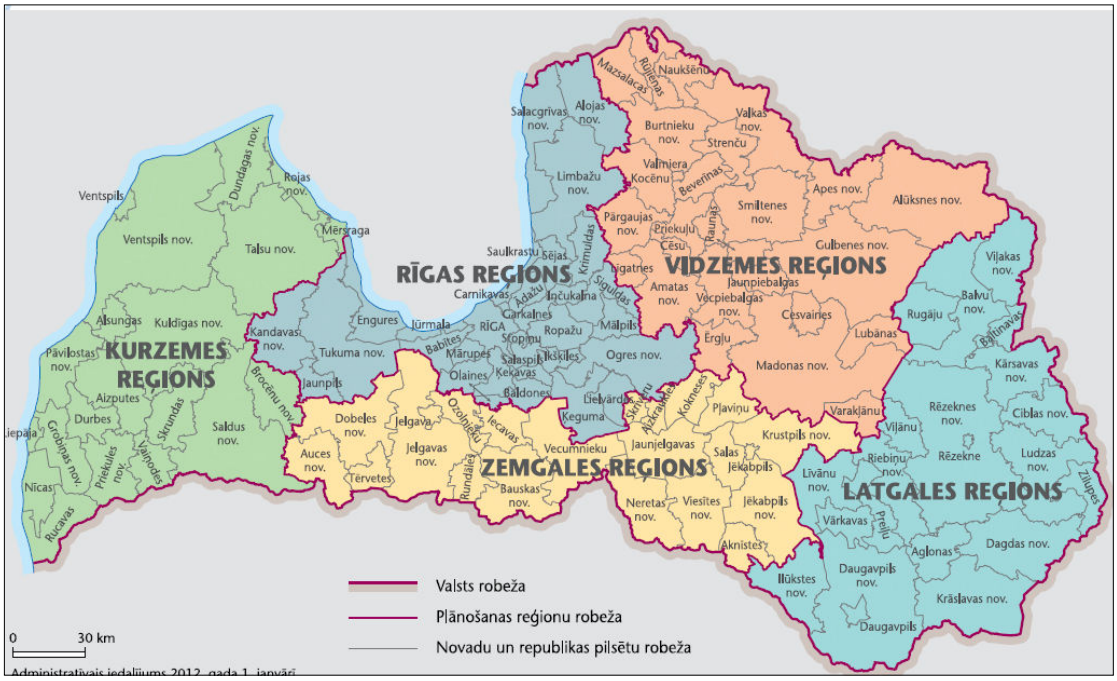
Attēls Nr. 1 VPR ģeogrāfiskais novietojums



Avots: Vidzemes plānošanas reģiona attīstības programma 2007.- 2014. gadam, Vidzemes plānošanas reģions, 2007.

Latvijā izveidoti pieci plānošanas reģioni – Rīgas, Vidzemes, Kurzemes, Zemgales un Latgales – reģionālās attīstības plānošanai, koordinācijai un pašvaldību sadarbības nodrošināšanai. Vidzemes reģions ir lielākais teritorijas ziņā, bet tajā ir vismazākais iedzīvotāju skaits.

Attēls Nr. 2 Latvijas teritoriālā iedalījuma karte



Avots: Valsts reģionālās attīstības aģentūra, 2012. Reģionu attīstība Latvijā, 2011. Pieejams: http://www.vraa.gov.lv/

Vidzemes reģionā apdzīvojuma blīvums ir zemākais Latvijā. Iedzīvotāju skaits pēdējos 4-5 gados strauji samazinājies, jo iedzīvotāji pārceļas dzīvot uz ārzemēm vai citiem reģioniem.

Tabula Nr. 2 Apdzīvojuma blīvums reģionos 2012. gadā (iedzīvotāju skaits uz 1 km^2)

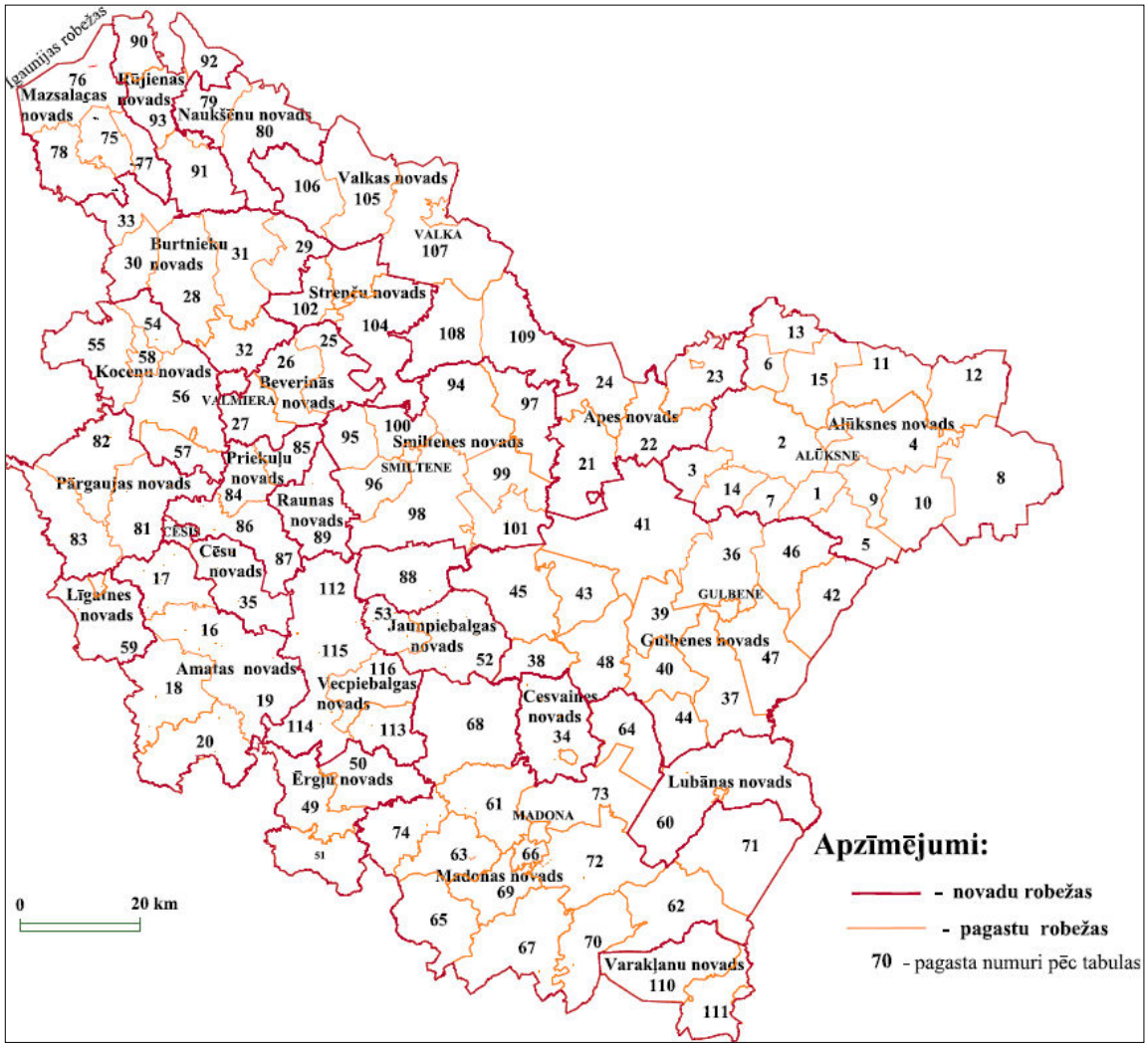
Teritorija	Iedzīvotāju skaits 2012.gada sākumā	Platība, km^2	Blīvums, cilvēki uz km^2
Latvija	2041763	64 562	32
Rīgas reģions (Rīga)	650478	304	2140
Pierīgas reģions	368179	10 133	36
Vidzemes reģions	208129	15 246	14
Kurzemes reģions	266313	13 596	20
Zemgales reģions	250177	10 733	23
Latgales reģions	298487	14 550	21

Avots: Centrālā statistikas pārvalde, 2012. Iedzīvotāju skaits un izmaiņas statistiskajos reģionos. Pieejams: http://data.csb.gov.lv

Latvijā 2009. gadā tika īstenota administratīvi teritoriālā reforma [9], un Latvijas republika pašlaik tiek iedalīta 119 pašvaldību teritorijās – 9 republikas pilsētās un 110 novados, kurus savas kompetences ietvaros pārvalda pašvaldības.
Novada teritorijas iedala šādās vienībās:

- novada pilsētās (galvenokārt apdzīvotas vietas, kurās ir kultūras un komercdarbības centri ar attīstītu inženierinfrastruktūru un ielu tīklu un kurās pārsvarā ir vairāk par 2000 pastāvīgo iedzīvotāju);
- novada pagastos (Latvijā - vairāk nekā 400 vienības).

Attēls Nr. 3 VPR administratīvi teritoriālais iedalījums. VPR novadi un pagasti



Avots: „Sabiedriskā transporta marsrutu tīkla optimizācijas iespējas Vidzemē, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju iespējas", RTU, SIA IMINK , 2012.

VPR teritorijā ir 25 novadi (ar 116 pagastiem) un viena republikas pilsēta – Valmiera. Pagastu numuru atšifrējums ir sniegts zemāk esošajā tabulā.

Tabula Nr. 3 Novadu un pagastu numuru atšifrējums (Saistīts ar attēliem Nr. 3 un Nr. 5)

	Alūksnes novads	30	Matīšu pagasts
1	Annas pagasts	31	Rencēnu pagasts
2	Alsviķu pagasts	32	Valmieras pagasts
3	Ilzenes pagasts	33	Vecates pagasts
4	Jaunalūksnes pagasts		**Cesvaines novads**
5	Jaunannas pagasts	34	Cesvaines pilsētas lauku terit.
6	Jaunlaicenes pagasts	**7**	**Cēsu novads**
7	Kalncempju pagasts	35	Vaives pagasts
8	Liepnas pagasts		**Gulbenes novads**
9	Malienas pagasts	36	Beļavas pagasts
10	Mālupes pagasts	37	Daukstu pagasts
11	Mārkalnes pagasts	38	Druvienas pagasts
12	Pededzes pagasts	39	Galgauskas pagasts
13	Veclaicenes pagasts	40	Jaungulbenes pagasts
14	Zeltiņu pagasts	41	Lejasciema pagasts
15	Ziemeru pagasts	42	Litenes pagasts
	Amatas novads	43	Lizuma pagasts
16	Amatas pagasts	44	Līgo pagasts
17	Drabešu pagasts	45	Rankas pagasts
18	Nītaures pagasts	46	Stāmerienas pagasts
19	Skujenes pagasts	47	Stradu pagasts
20	Zaubes pagasts	48	Tirzas pagasts
	Apes novads		**Ērgļu novads**
21	Virešu pagasts	49	Ērgļu pagasts
22	Trapenes pagasts	50	Jumurdas pagasts
23	Apes pilsētas lauku teritorija	51	Sausnējas pagasts
24	Gaujienas pagasts		**Jaunpiebalgas novads**
	Beverīnas novads	52	Jaunpiebalgas pagasts
25	Trikatas pagasts	53	Zosēnu pagasts
26	Brenguļu pagasts		**Kocēnu novada**
27	Kauguru pagasts	54	Bērzaines pagasts
	Burtnieku novads	55	Dikļu pagasts
28	Burtnieku pagasts	56	Kocēnu pagasts
29	Ēveles pagasts	57	Vaidavas pagasts

58	Zilākalna pagasts	85	Mārsēnu pagasts
	Līgatnes novads	86	Priekuļu pagasts
59	Līgatnes pagasts	87	Veselavas pagasts
	Lubānas novads		**Raunas novads**
60	Indrānu pagasts	88	Drustu pagasts
	Madonas novads	89	Raunas pagasts
61	Aronas pagasts		**Rūjienas novads**
62	Barkavas pagasts	90	Ipiķu pagasts
63	Bērzaunes pagasts	91	Jeru pagasts
64	Dzelzavas pagasts	92	Lodes pagasts
65	Kalsnavas pagasts	93	Vilpulkas pagasts
66	Lazdonas pagasts		**Smiltenes novads**
67	Ļaudonas pagasts	94	Bilskas pagasts
68	Liezēres pagasts	95	Blomes pagasts
69	Mārcienas pagasts	96	Brantu pagasts
70	Mētrienas pagasts	97	Grundzāles pagasts
71	Ošupes pagasts	98	Launkalnes pagasts
72	Praulienas pagasts	99	Palsmanes pagasts
73	Sarkaņu pagasts	100	Smiltenes pagasts
74	Vestienas pagasts	101	Variņu pagasts
	Mazsalacas novads		**Strenču novads**
75	Mazsalacas pilsētas lauku terit.	102	Jērcēnu pagasts
76	Ramatas pagasts	103	Sedes pagasts
77	Sēļu pagasts	104	Plāņu pagasts
78	Skaņkalnes pagasts		**Valkas novads**
	Naukšēnu novads	105	Ērģemes pagasts
79	Ķonu pagasts	106	Kārķu pagasts
80	Naukšēnu pagasts	107	Valkas pagasts
	Pārgaujas novads	108	Vijciema pagasts
81	Raiskuma pagasts	109	Zvārtavas pagasts
82	Stalbes pagasts		**Varakļānu novads**
83	Straupes pagasts	110	Murmastienes pagasts
	Priekuļu novads	111	Varakļānu pagasts
84	Liepas pagasts		

	Vecpiebalgas novads
112	Dzērbenes pagasts
113	Inešu pagasts
114	Kaives pagasts
115	Taurenes pagasts
116	Vecpiebalgas pagasts

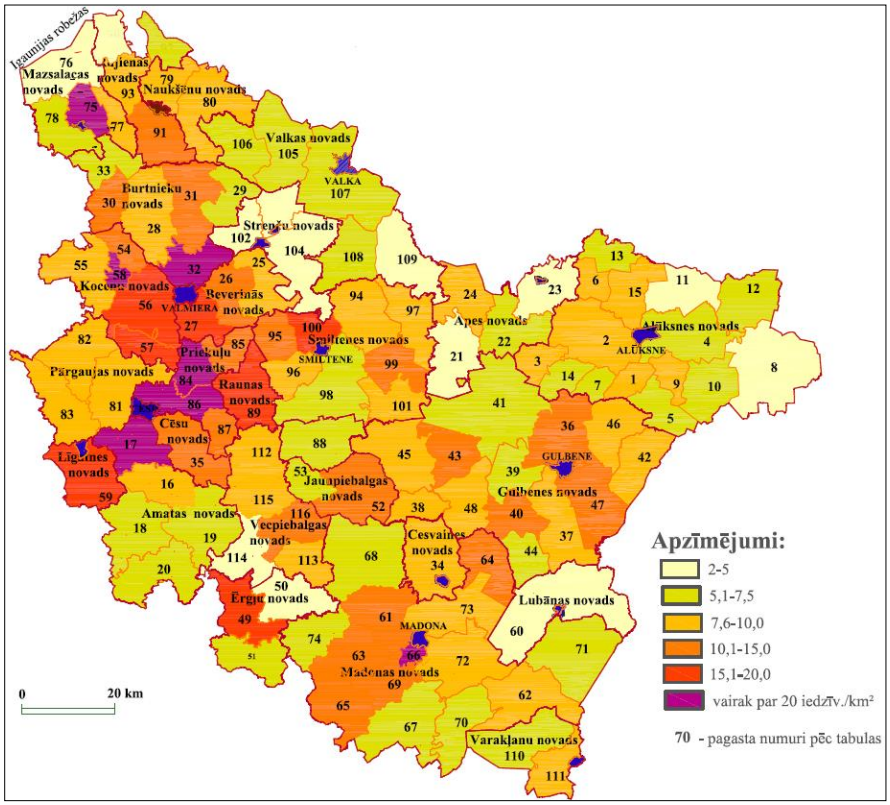
Tabula Nr. 4 VPR iedzīvotaju skaita struktūra un dinamika

Teritorijas nosaukums	Iedzīvotāju skaits 2012. gadā	Iedzīvotāju blīvums (iedzīvot. skaits uz 1 km²)	Iedzīvotāju skaits 2007. gadā	Iedzīvotāju skaita samazinājums pret 2007. g. Cilvēki / %	Bezdarbnieku % 2012. gada beigās
Latvija	**2 041 763**	**31,6**	**2 208 840**	**- 167 077 / 8%**	**8,0 (10,5*)**
Vidzemes reģions	**208 129**	**13,6**	**231 830**	**- 23 701 / 10%**	**9,3 (12,8*)**
Valmieras pilsēta	24 722	1 359,8	26 717	-1 995 / 7%	5,7
1. Alūksnes novads	16 859	9,9	19 013	-2 154 / 11%	14,1
2. Amatas novads	5 647	7.6	6 299	-652 / 10%	7,8
3.Apes novads	3 775	6,9	4 306	-531 / 12%	8,0
4.Beverīnas novads	3 248	10,8	3 513	-265 / 8%	8,3
5.Burtnieku novads	8 110	11,4	8 903	-793 / 9%	7,9
6.Cesvaines novads	2 758	14,5	3 038	- 280 / 9%	13,1
7.Cēsu novads	17 937	104,3	19 636	-1 699 / 9%	6,7
8.Gulbenes novads	22 463	12,0	25 313	-2 850 / 11%	9,4
9.Ērgļu novads	3 146	8,3	3 641	-495 / 14%	12,6
10.Jaunpiebalgas novads	2 342	9,3	2 679	-337 / 13%	6,5
11.Kocēnu novads	6 240	12,5	6 815	-575 / 8%	9,0
12.Līgatnes novads	3 632	21,7	4 019	-387 / 10%	7,7

13.Lubānas novads	2 504	7,2	2 758	-254 / 9%	11,9
14.Madonas novads	24 843	11,5	27 883	-3 040 / 11%	12,4
15.Mazsalacas novads	3430	8,2	3 941	-511 / 13%	9,3
16.Naukšēnu novads	1940	6,9	2 202	-262 / 12%	8,8
17.Pārgaujas novads	3893	8,0	4 326	-433 / 10%	7,5
18.Priekuļu novads	8290	27,4	9 283	-993 / 11%	7,9
19.Raunas novads	3510	11,4	4 059	-549 / 14%	8,8
20.Rūjienas novads	5479	15,6	6 163	-684 / 11%	8,5
21.Smiltenes novads	12884	13,6	14 160	-1276 / 9%	6,9
22.Strenču novads	3734	10,0	4 251	-517 / 12%	11,6
23.Valkas novads	9 150	10,0	10 390	-1240 / 12%	13,3
24.Varakļānu novads	3508	12,6	3 857	-349 / 9%	12,1
25.Vecpiebalgas novads	4085	7,5	4 665	-580 / 12%	8,7
Statistisko datu avoti	Centrālā statistikas pārvalde, 2012. Patstāvīgo iedzīvotāju skaits statistiskajos reģionos, republikas pilsētās un novados. bezdarbnieku skaits Bezdarba līmenis = ---------- x 100. iedzīvotāju skaits darbspējas vecumā Bezdarba līmenis aprēķināts, vadoties pēc Centrālās statistikas pārvaldes datiem par darbspējas vecuma iedzīvotāju skaitu Latvijas administratīvajās teritorijās. *Reģistrētais bezdarba līmenis Latvijā un Vidzemē aprēķināts pēc Centrālās statistikas pārvaldes datiem par darbspējas vecuma iedzīvotāju skaitu Latvijas administratīvajās teritorijās. Bezdarbnieku % no ekonomiski aktīviem iedzīvotājiem 15 – 64 gadu vecumā. Pieejams: http://data.csb.gov.lv/dialog/statfile16.asp un http://www.nva.lv/index.php?cid=6&mid=404&txt=416&t=stat				

Bezdarba līmenis bieži ir augstāks pagastos ar apdzīvojuma blīvumu, kas ir zemāks par vidējo reģionā, piemēram, Alūksnes, Ērgļu, Lubānas un Valkas novadā.
Novadu pagastos apdzīvojuma blīvums uz 1 km^2 ievērojami atšķiras (skat. attēlu Nr. 2). Informācija var būt noderīga nākošajās izpētes stadijās. Pagastu numuri un nosaukumi apkopoti tabulā Nr. 3.

Attēls Nr. 4 Apdzīvojuma blīvums VPR pagastos (iedzīvotāju uz 1 km^2)



Avots: „Sabiedriskā transporta maršrutu tīkla optimizācijas iespējas Vidzemē, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju iespējas", RTU, SIA IMINK, 2012.g. (pēc Latvijas statistikas datiem).

2.2. Demogrāfiskā struktūra

Tabula Nr. 5 Demogrāfiskā struktūra

	% no kopēja iedzīvotāju skaita vecuma grupās, 2011. gads		
Teritorijas nosaukums	no 0 līdz 19 gadiem	no 20 līdz 64 gadiem	pēc 65 gadiem
1. Latvija	14,3	63,6	22,1
2.Vidzemes reģions	14,1	63,0	22,9

Statistisko datu avots : Centrālā statistikas pārvalde,
Pieejams: http://data.csb.gov.lv/.

Demogrāfiskie dati tiek aplūkoti no valsts un reģionālā līmeņa, jo situācija novadu un pilsētu griezumā ir diezgan līdzīga. Kartogrāfiskais materiāls par Latvijas vai Vidzemes demogrāfisko situāciju nav pieejams, līdz ar to netiek atspoguļots šajā pētījumā.

Liela problēma gan Latvijā, gan VPR ir ekonomiski aktīvo iedzīvotāju emigrācija uz citām valstīm vai citiem Latvijas reģioniem.

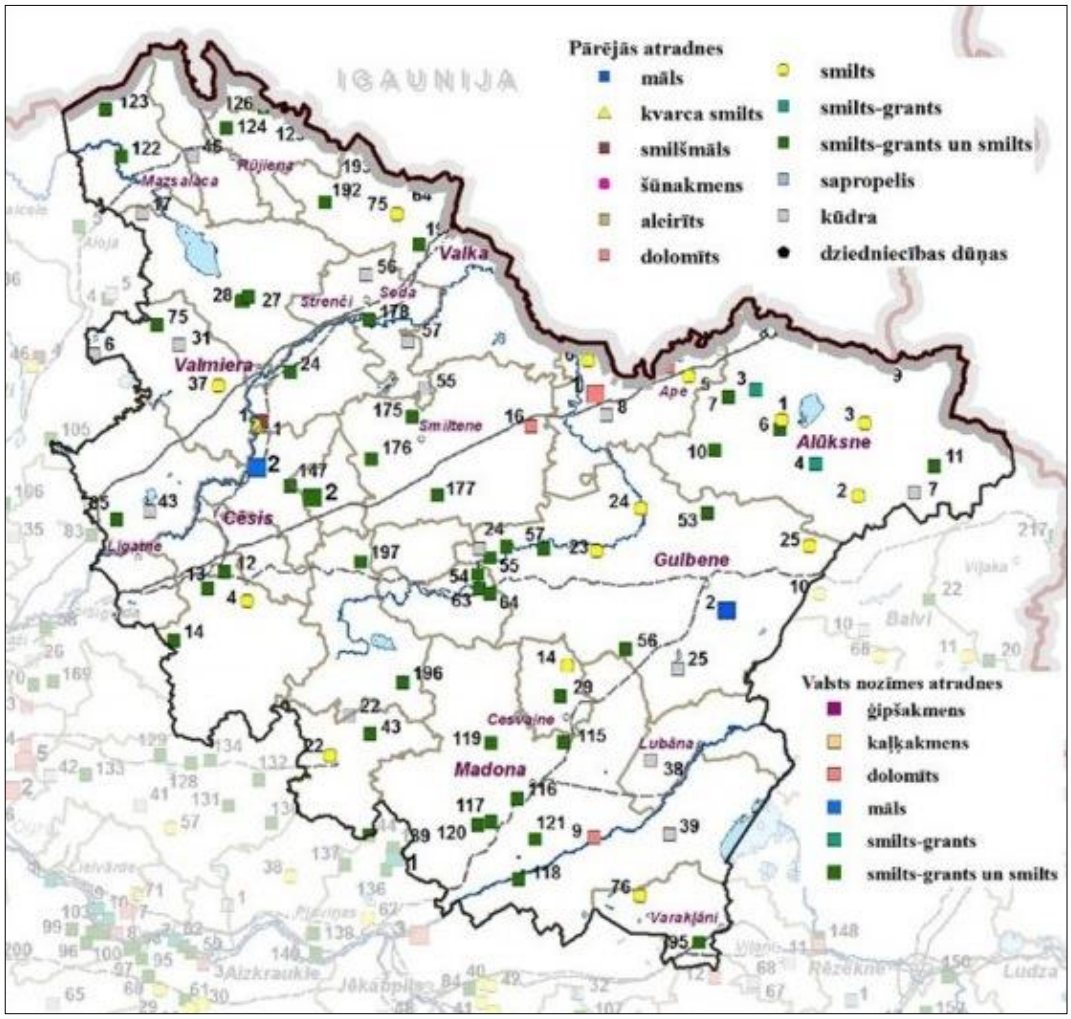
Darbspējas vecuma iedzīvotāju kopskaits VPR no 153,5 tūkst. 2007. gadā [5] samazinājies līdz 125,1 tūkst. 2011. gadā, tātad par 22,7%. Kopējais iedzīvotāju skaits sarucis par 10% salīdzinājumā ar 2007. gadu.

2.3. Dabas resursi

Zemāk sniegti dati par Vidzemes reģionā esošajiem aizsargātajiem apgabaliem, t.sk. dati par dabas resursiem Vidzemē (meži, ūdeņi, lauksaimniecības zemes, derīgie izrakteņi, kultūrvēsturiskais mantojums, citi resursi). Aprakstīts arī potenciāls tūrisma nozares attīstībai.

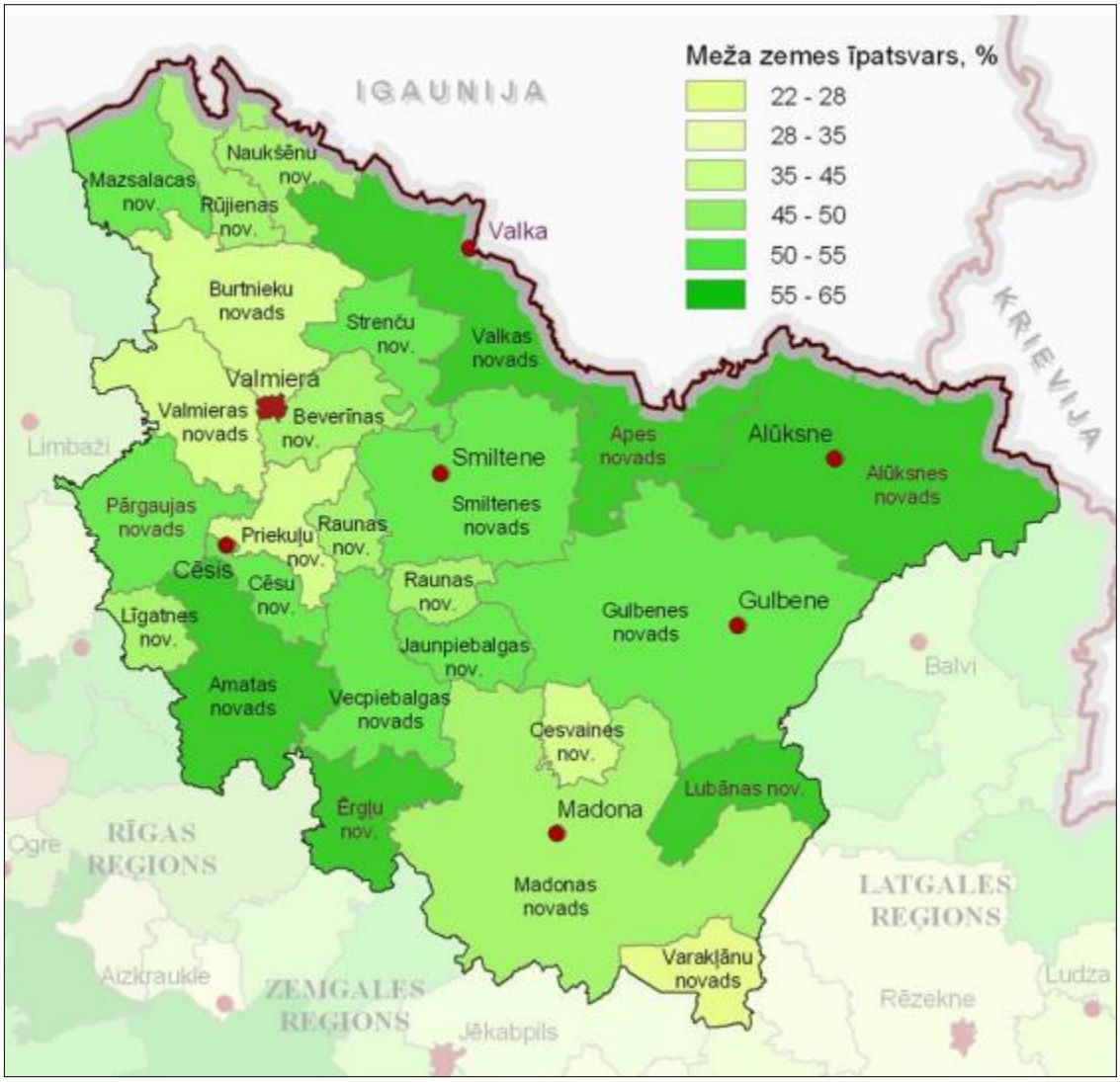
Pielikumā Nr. 2 ir apkopoti oficiālie dati par vides aizsardzību (2012. gads), t.sk. aizsargātie apgabali, to lielums, aizsargājamie resursi un apgabalā liegtās darbības.

Attēls Nr. 5 Vidzemes reģiona derīgo izrakteņu izvietojums



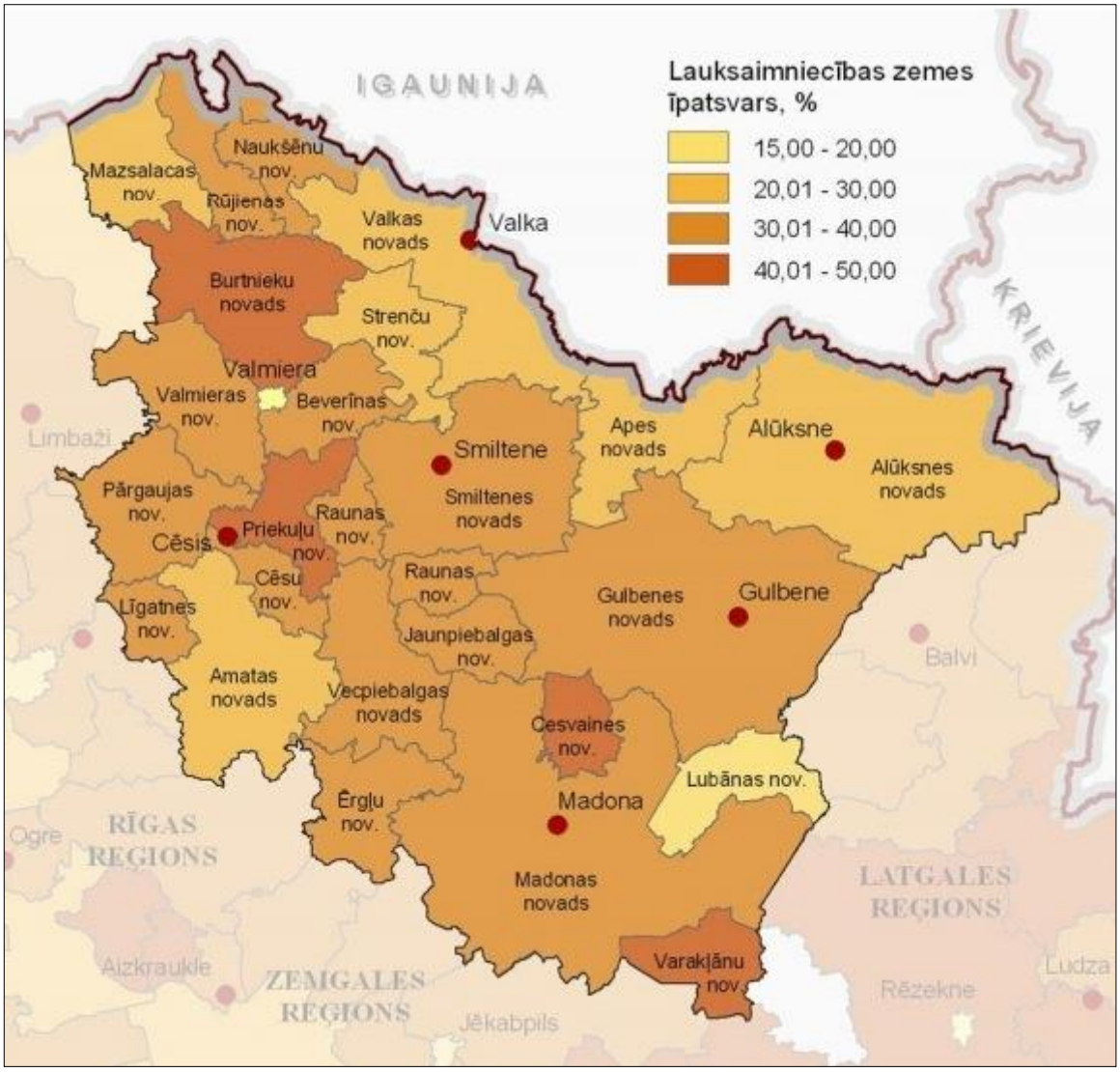
Avots: LZA Ekonomikas institūts, 2010. Latvijas reģionu ekonomikas attīstības perspektīvas un virzieni. Vidzemes reģiona derīgo izrakteņu izvietojums. Pieejams http://www.vidzeme.lv/.

Attēls Nr. 6 Meža zemju novietojums Vidzemes reģionā



Avots: LZA Ekonomikas institūts, 2010. Latvijas reģionu ekonomikas attīstības perspektīvas un virzieni. Meža zemju novietojums Vidzemes reģionā. Pieejams http://www.vidzeme.lv/.

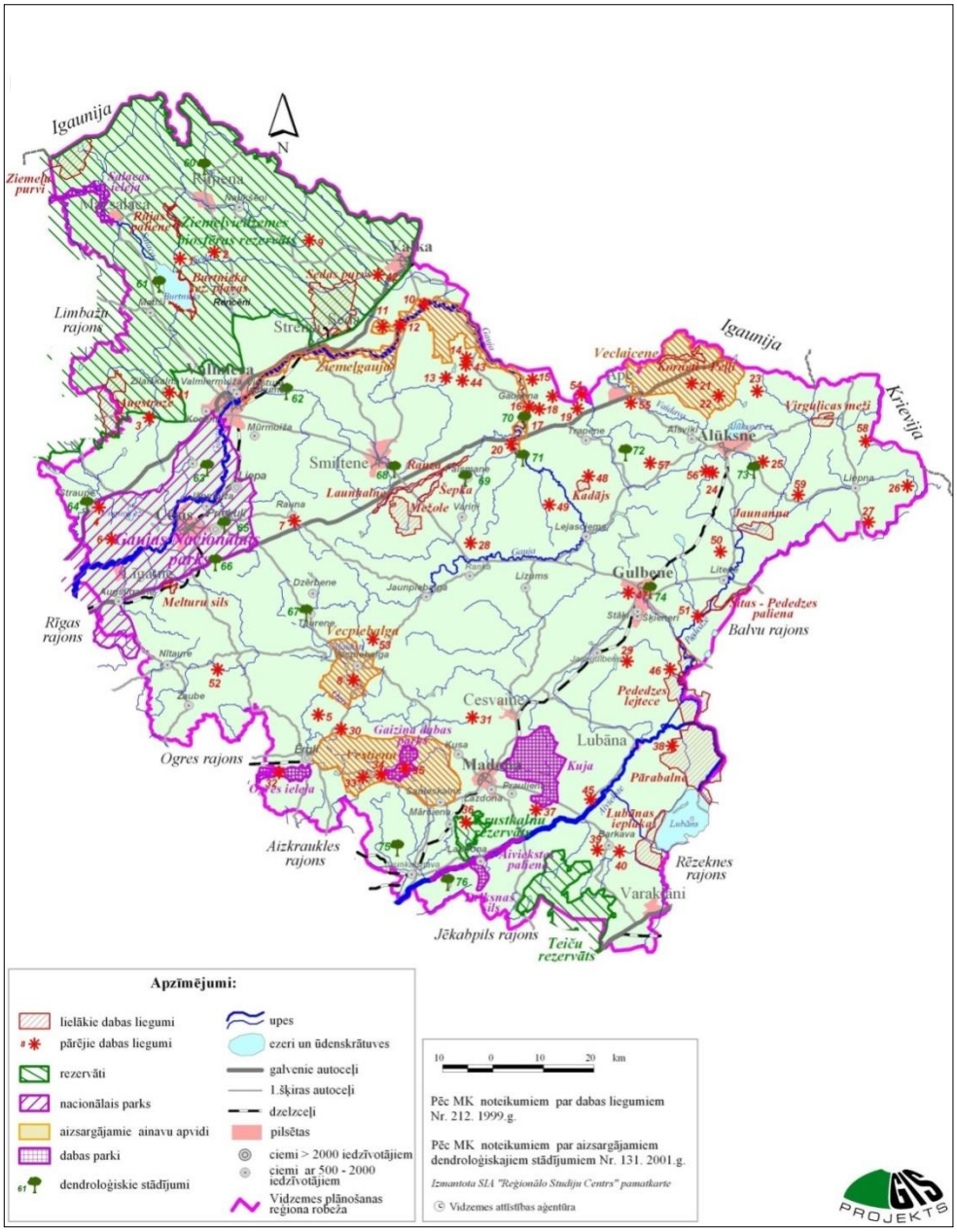
Attēls Nr. 7 Lauksaimniecības zemju novietojums Vidzemes reģionā



Avots: LZA Ekonomikas institūts, 2010. Latvijas reģionu ekonomikas attīstības perspektīvas un virzieni. Lauksaimniecības zemju novietojums Vidzemes reģionā. Pieejams http://www.vidzeme.lv/

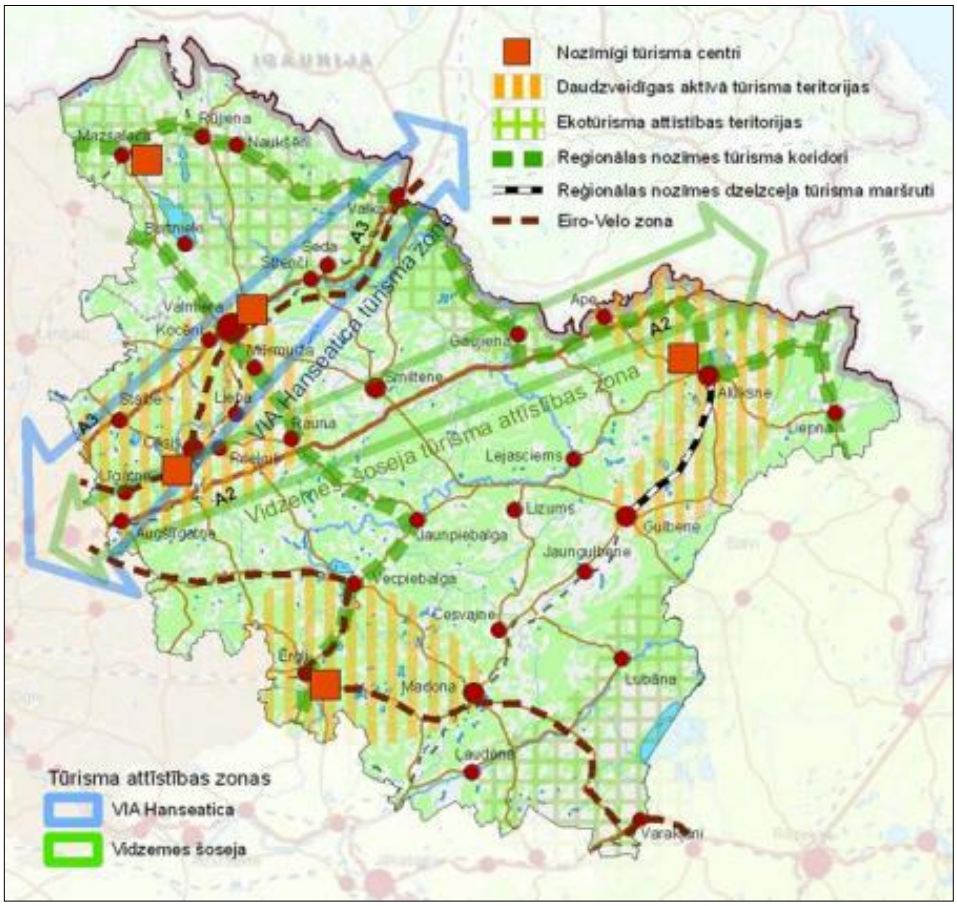
VPR īpaši aizsargājamās dabas teritorijas parādītas attēlā Nr. 8.

Attēls Nr. 8 Vidzemes plānošanas reģiona īpaši aizsargājamās dabas teritorijas



Avots: Vidzemes attīstības aģentūra, 2007. Vidzemes plānošanas reģiona teritorijas plānojums 2007-2027. Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas Vidzemes reģionā.

Attēls Nr. 9 Nozīmīgākie tūrisma maršruti Vidzemē



Avots: LZA Ekonomikas institūts, 2010. Latvijas reģionu ekonomikas attīstības perspektīvas un virzieni. Nozīmīgākie tūrisma maršruti Vidzemē. Pieejams http://www.vidzeme.lv/.

Tūrisma attīstības iespējas [5] ir saistītas ar reģiona izdevīgo ģeogrāfisko novietojumu, skaisto un daudzpusīgo Vidzemes ainavu un attīstītu tūrisma infrastruktūru. Nozares attīstību veicina īpaši aizsargājamās dabas teritorijas un dabas pieminekļu esamība (188 no Latvijā kopā – 632). Sastopami visi nacionālās nozīmes aizsargājamo teritoriju veidi: 2 dabas rezervāti, 69 dabas liegumi, 5 dabas parki, 1 nacionālais parks, 4 aizsargājamo ainavu apvidi, 98 dabas pieminekļi, kā arī 1 biosfēras rezervāts. Reģions ir pievilcīgs ar bagātu kultūrvēsturisko mantojumu (1894 valsts aizsargājamie kultūras pieminekļi), kas kalpo kā pamatresurss kultūras tūrisma attīstībai. Tūrisma jomā Vidzemes reģionā dominē dabas tūrisms Gaujas nacionālā parkā, braucieni ar laivām un plostiem pa Vidzemes upēm, dabas takas.

Ar katru gadu palielinās dabas tūristu un kultūrvēsturisko mantojumu apmeklētāju skaits. Apmeklētāko objektu vidū ir Cēsu pils komplekss (70 tūkst. apmeklētāju gadā), Valmieras muzejs (34 tūkst. apmeklētāju gadā), Alūksnes - Gulbenes mazbānītis (30 tūkst. apmeklētāju

gadā), Āraišu ezerpils (26 tūkst. apmeklētāju gadā). Teritorija ir bagāta ar upēm un ezeriem, kuri piemēroti gan rekreācijai, gan tūrismam un aktīvajai atpūtai. Pateicoties Gaujai, Amatai, Salacai un citu upju un ūdenstilpņu esamībai, reģionā ir piemēroti apstākļi ūdenstūrisma attīstībai.

2.4. Darba tirgus dati

Latvijā tautas skaitīšana tika veikta 2009. gadā, un 2011. gadā tika publicēti nepilnīgi rezultāti. Tādēļ statistisko reģionu datu bāze pagaidām ir nepietiekoša, lai saņemtu atbildes uz vadlīnijās* uzdotiem jautājumiem, īpaši attiecībā uz darba vietu izvietojumu, demogrāfiskās un profesionālās situācijas raksturojumu, iedzīvotāju mobilitātes vajadzību rādītājiem u.c.

Tabula Nr. 6 Darba tirgus dati

	% no aktīvajiem darbiniekiem, kas nodarbināti, 2011. gads						
Teritorijas nosaukums	**Lauksaimniecībā**	**Būvniecībā**	**Ražošanā**	**Pakalpojumu sfērā**	**Valsts pārvaldē**	**Citās darbības jomās**	**Pašnodarbinātie**
1. Latvija	8,9	7,1	15,8	56,7	6,9	4,2	Dati nav pieejami
2. Vidzemes reģions	17,6	7,4	18,5	72,9	6,5	2,8	Dati nav pieejami

Avots: Centrālās statistikas pārvalde, 2012. Nodarbinātie iedzīvotāji sadalījumā pa saimniecisko darbību veidiem un pēc dzimuma. Pieejams: http://data.csb.gov.lv/.

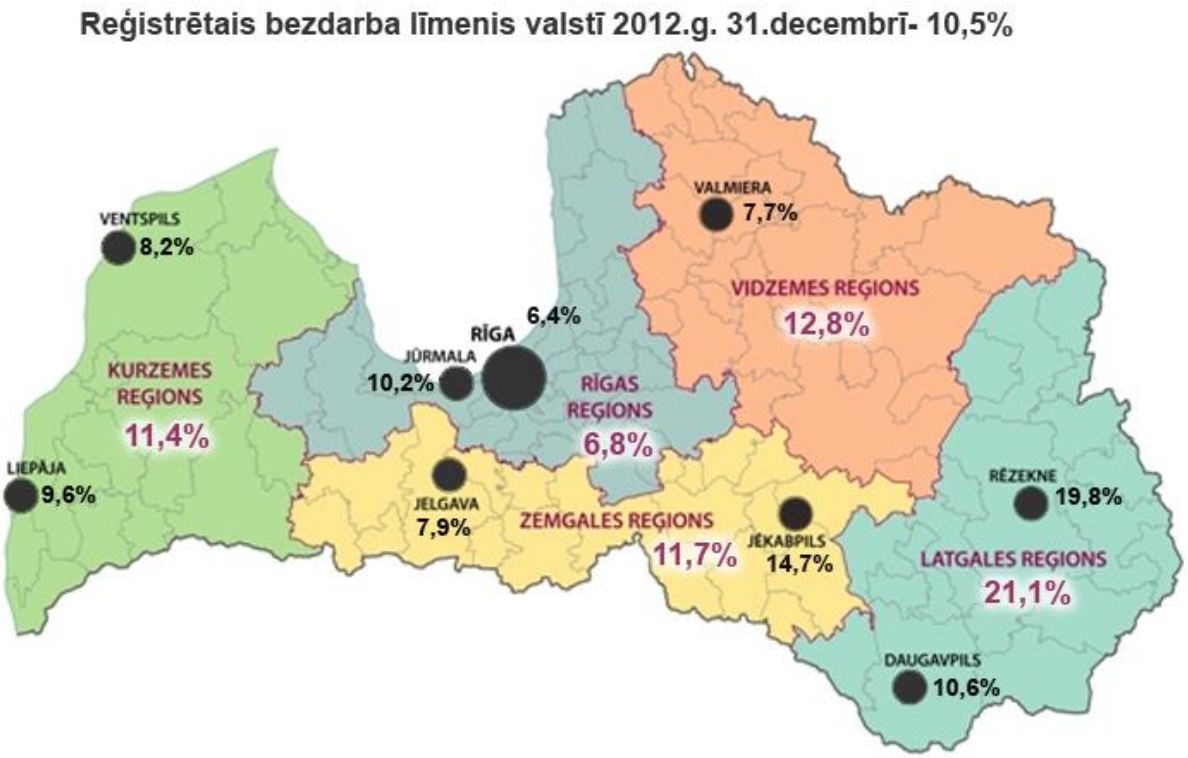
Tabula Nr. 7. Iedzīvotāju izglītības līmenis dažādās darbības nozarēs, 2012.gads

Nozares nosaukums	**Augstākā izglītība %**	**Profesionālā vidējā izglītība %**	**Vispārējā vidējā izglītība pēc pamatizglītības vai arodizglītības %**	**Pamatizglītība vai profesionālā pamatizglītība %**	**Sākum-skolas izglītība %**	**Nav izglītība vai nepabeigta sākum-izglītība %**
Latvijā kopā	22,6	31,2	25	21,1		
Vidzemes reģions	14,6	33,9	23,2	28,0		

Avots: Centrālās statistikas pārvalde, 2012. Iedzīvotāji pēc ekonomiskās aktivitātes statusa sadalījumā pa izglītības līmeņiem un dzimuma. Pieejams: http://data.csb.gov.lv/.

* Pētījums tiek veikts saskaņā ar vadlīnijām un matricām vietēja mēroga pētījuma izstrādei par ilgtspējīgu transportu lauku teritorijās, ko izstrādājis projekta „MOG" vadošais partneris no Spānijas (Terveles pārvalde).

Attēls Nr. 10 Bezdarbnieku % no ekonomiski aktīviem iedzīvotājiem 15 – 64 gadu vecumā



Avots: Nodarbinātības valsts aģentūra, 2012. Reģistrētais bezdarba līmenis valstī 2012. gada 31. decembrī. Pieejams http://www.nva.lv/.

Bezdarba līmenis Vidzemē ir augstāks par vidējo Latvijā. Tas ir vairāk par 12,8%, kas būtu skaidrojams ar to, ka galvenās nozares, pakalpojumi un valsts iestādes ir koncentrētas Latvijas galvaspilsētā vai citās reģiona lielākajās pilsētās. Nav piekļuves arī ostai.

Tabula Nr. 8 Bezdarbnieku īpatsvars pēc izglītības līmeņa Vidzemes reģionā 2012. gada beigās, %.

	Doktora grāds	Augstākā izglītība	Profesionālā izglītība	Vispārējā izglītība	Zemāka par pamatizglītību, vai nav dokumentāri apliecināta
Vidzemes reģionā	Nav datu	12,5	37,2	46,8	3,5

Avots: Nodarbinātības valsts aģentūra, 2012. Bezdarbnieku sastāvs pēc izglītības līmeņa. Pieejams: http://www.nva.lv/index.php?cid=6.

Tabula Nr. 9 Bezdarbnieku skaita struktūra pa nozarēm %, 2011. un 2012. gada beigās

Teritorijas nosaukums	Gada beigās	Lauksaimniecībā	Būvniecībā	Ražošanā	Pakalpojumu nozarē	Citās darbības jomās	Valsts pārvaldē
1. Latvija	2011.	4,3	18,3	18,7	50,6	3,4	4,7
	2012.	5,5	13,4	17,7	53,4	4,6	4,5
2. Vidzemes reģions	2011. 2012.	Dati nav pieejami					

Statistisko datu avots: Centrālās statistikas pārvalde, 2012. Darba meklētāji sadalījumā pa saimniecisko darbību veidiem pēdējā darba vietā. Pieejams: http://data.csb.gov.lv/.

2.5. Pasažieru transporta infrastruktūra un resursi

Transporta infrastruktūra ir galvenais priekšnoteikums reģiona sasniedzamībai un ekonomiskai attīstībai.

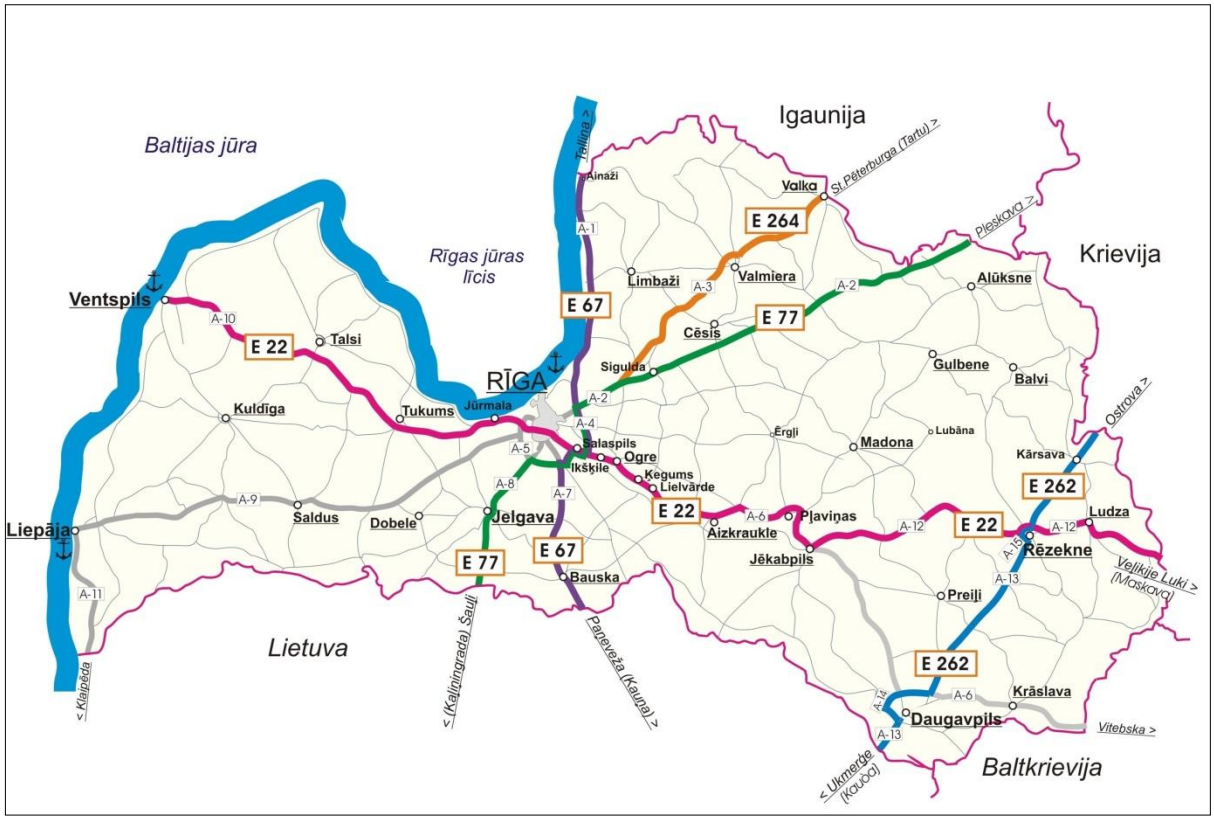
Transporta infrastruktūra VPR ir salīdzinoši attīstīta [3,4,5]: autoceļi, ST (dzelzceļš un autobusi) un individuālais autotransports. Visi transporta veidi aktīvi tiek izmantoti pasažieru pārvadājumos [15]. Velosatiksmei izveidoti tūristu maršruti, t.sk. pierobežas zonā ar Igauniju.

2.5.1. Autoceļu infrastruktūra un resursi

Reģionu šķērso tranzīta transporta infrastruktūra (autoceļi, dzelzceļš). Vidzemes reģionā ir labi attīstīts autoceļu tīkls, taču nepietiekami attīstīts dzelzceļa tīkls.

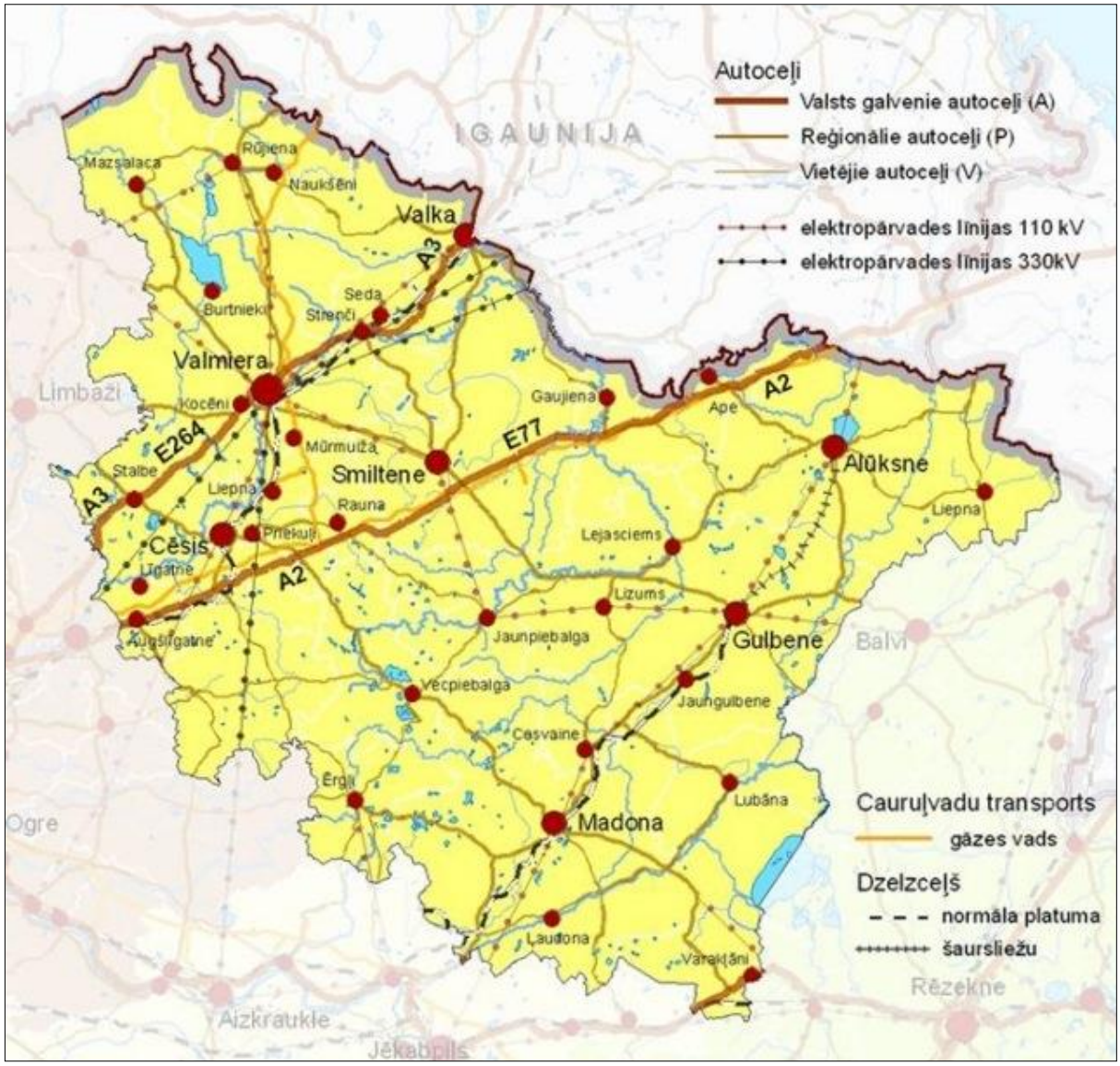
Pietiekami izvērsts ceļu tīkls ar iespēju veicināt apdzīvoto vietu attīstību. Dzelzceļa tīkla pārklājums Vidzemes reģionā ir daudz zemāks nekā citos reģionos - 1,6 km uz 100 km^2, ņemot vērā arī šaursliežu dzelzceļa garumu [4].

Attēls Nr. 11 Latvijas autoceļu infrastruktūras karte



Avots: Va/s „Latvijas Valsts ceļi", 2012. Starptautisko automaģistrāļu maršrutos iekļautie ceļi. Pieejams: http://lvceli.lv/.

Attēls Nr. 1 Vidzemes reģiona transporta infrastruktūra



Avots: LZA Ekonomikas institūts, 2010. Latvijas reģionu ekonomikas attīstības perspektīvas un virzieni. Vidzemes reģiona transporta infrastruktūra. Pieejams http://www.vidzeme.lv/.

Attēls Nr. 2 VPR autoceļi

VPR autoceļu segumi:

- melnais segums.
- šķembu un grants segums

Avots: www.gis.lv

Tabula Nr. 10 Ceļu tīkls (km)

Ceļa veids	Autoceļi VPR teritorijā 2012. gada beigās	Autoceļi Latvijā 2012. gada beigās
Ceļi ar vienu brauktuvi	Kopā 11063 t.sk. valsts 5646,5	Kopā 50764,9 t.sk. valsts 20116,3
Ceļi ar divām brauktuvēm	Nav ceļu	
Ceļi bez braukšanas maksas	Kopā 11063 t.sk. valsts 5646,5	Kopā 50764, 9 t.sk. valsts 20116,3
Maksas ceļi	Nav ceļu	Nav ceļu
Ar melno segumu	Kopā - nav datu Valsts 2085,0	Kopā 9511,3 t.sk. valsts 8455,7
Ar šķembu un grants segumu	Kopā - nav datu Valsts 3561,5	Kopā 41253,6 t.sk. valsts 11660,6

Avots: Va/s „Latvijas Valsts ceļi" Vidzemes reģions
http://lvceli.lv/lat/valsts_celu_tikls/valsts_autocelu_klasifikacija/latvijas_celu_iedalijums_

Valsts autoceļu daļa Latvijā ir par 30 % zemāka nekā VPR, bet ceļu ar šķembu un grants segumu daļa valsts ceļos vidēji Latvijā ir par 10% mazāka nekā VPR teritorijā.

Tabula Nr. 11 VPR valsts ceļu stāvokļa novērtējums 2012. gada beigās, km

Ceļa veids	Kopā, t.sk.:	Ļoti labs	Labs	Apmierinošs	Slikts/ ļoti slikts
Valsts galvenie autoceļi	280,5	0	87,2	90,5	102,8
Valsts reģionālie autoceļi	1569,5	46,1	293,5	730,4	499,5
Valsts vietējie autoceļi	3796,5	53,2	382,2	2058,9	1302,3
Kopā	5646,5	99,3	762,9	2879,8	1904,5

Avots: Va/s „Latvijas Valsts ceļi" Vidzemes reģions

VPR teritorijā trešajai daļai no valsts ceļu tīkla stāvoklis novērtēts kā slikts vai ļoti slikts. Problēma ir ar ceļu seguma uzlabošanas pasākumu īstenošanu.

Tabula Nr. 11 VPR valsts ceļu garums uz 1 000 iedzīvotājiem 2012. gada beigās

Ceļa veids	**km uz 1 000 iedzīvotājiem**
Ceļi ar vienu brauktuvi	Kopā 53,2 t.sk. valsts ceļi 27,1
Ceļi ar divām brauktuvēm	Nav ceļu
Ceļi bez braukšanas maksas	Kopā 53,2 t.sk. valsts ceļi 27,1
Maksas ceļi	Nav ceļu

Statistisko datu avots: Va/s „Latvijas Valsts ceļi" Vidzemes reģions

VPR teritorijā valsts ceļu garums uz 1 000 iedzīvotājiem ir 2,8 reizes augstāks nekā Latvijā kopumā.

Tabula Nr. 12 Transportlīdzekļu skaits Latvijā, VPR novados un pilsētās 01.01.2012.

Vietējā pašvaldība	Vieglās automašīnas (skaits)	Motocikli un mopēdi (skaits)	Kravas automobiļi un furgoni (skaits)	Autobusi (skaits)	Citi transportlīdzekļi (skaits)
Reģistrēto transportlīdzekļu skaits					
Latvija	**612321**	**38623**	**72622**	**5186**	**1142**
Vidzemes reģions	**67894**	**5099**	**18201**	**687**	**165**
Valmieras pilsēta	8059	445	916	18	8
1.Alūksnes novads	5475	425	437	58	19
t.sk. Alūksnes pilsētā	2527	207	245	44	12
2.Amatas novads	2075	154	182	5	7
3.Apes novads	1316	141	129	7	4
4.Beverīnas novads	1159	102	92	3	4
5.Burtnieku novads	2463	168	263	11	9
6.Cesvaines novads	852	44	48	3	2
7.Cēsu novads	5915	446	827	198	30
t.sk. Cēsu pilsēta	5370	399	782	198	29
8.Gulbenes novads	7222	821	812	60	28
t.sk. Gulbenes pilsēta	2484	400	359	37	14
9.Ērgļu novads	934	59	182	2	3
10.Jaunpiebalgas novads	911	52	91	6	4
11.Kocēnu novads	2043	144	247	102	4
12.Līgatnes novads	1153	88	110	1	1
13.Lubānas novads	832	46	61	1	0
14.Madonas novads	7760	636	698	79	12
t.sk. Madonas pilsēta	2403	209	259	63	2
15.Mazsalacas novads	1033	87	89	10	2

16.Naukšēnu novads	660	66	80	5	3
17.Pārgaujas novads	1481	114	177	9	3
18.Priekuļu novads	2793	175	285	10	6
19.Raunas novads	1269	90	140	0	1
20.Rūjienas novads	1647	140	105	14	0
21.Smiltenes novads	4671	322	494	33	5
22.Strenču novads	926	137	45	10	1
23.Valkas novads	2856	234	233	15	5
t.sk. Valkas pilsēta	1588	111	132	9	0
24.Varakļānu novads	938	96	48	18	3
25.Vecpiebalgas novads	1451	74	119	9	1
Tehniskā kārtībā esoši transportlīdzekļi					
Latvija	**510861**	**9291**	**58243**	**4306**	**292**
Vidzemes reģions	**54580**	**883**	**10366**	**593**	**26**
Valmieras pilsēta	6868	102	776	14	3
1.Alūksnes novads	4479	59	309	51	4
t.sk. Alūksnes pilsēta	2154	34	183	40	3
2.Amatas novads	1576	25	127	5	1
3.Apes novads	990	25	106	6	1
4.Beverīnas novads	911	10	64	2	2
5.Burtnieku novads	1950	35	198	10	1
6.Cesvaines novads	678	16	42	2	0
7.Cēsu novads	4974	101	656	185	5
t.sk. Cēsu pilsēta	4555	89	631	185	4
8.Gulbenes novads	5774	92	645	53	3
t.sk. Gulbenes pilsēta	2071	38	294	36	0
9.Ērgļu novads	695	12	154	1	0
10.Jaunpiebalgas novads	694	13	70	4	0
11.Kocēnu novads	1618	19	187	99	1
12.Līgatnes novads	918	16	91	1	0

13.Lubānas novads	647	9	42	1	0
14.Madonas novads	6147	109	520	64	4
t.sk. Madonas pilsēta	2036	38	206	52	0
15.Mazsalacas novads	826	16	65	6	0
16.Naukšēnu novads	515	15	66	4	0
17.Pārgaujas novads	1171	23	143	4	0
18.Priekuļu novads	2317	38	223	8	0
19.Raunas novads	961	19	106	0	1
20.Rūjienas novads	1314	27	76	11	0
21.Smiltenes novads	3734	53	391	24	0
22.Strenču novads	727	11	34	8	0
23.Valkas novads	2260	13	168	12	0
t.sk. Valkas pilsēta	1305	7	95	7	0
24.Varakļānu novads	744	14	41	12	0
25.Vecpiebalgas novads	1092	11	81	6	0

Statistisko datu avots: Ceļu satiksmes drošības direkcija, 2012. Transportlīdzekļu sadalījums pa pilsētām un novadiem.
Pieejams: http://www.csdd.lv/lat/noderiga_informacija/statistika/transportlidzekli/.

Piezīme: mopēdiem tehniskā apskate nav nepieciešama.

Tabula Nr. 13 Transportlīdzekļu skaits uz 1 000 iedzīvotājiem Latvijā, VPR novados un pilsētās 01.01.2012.

Vietējā pašvaldība/ cita teritoriāla konfigurācija, kurā apvienoti ciemati	Vieglās automašīnas	Motocikli un mopēdi	Kravas automobiļi un furgoni	Autobusi	Citi transportlīdzekļi
Reģistrēto transportlīdzekļu skaits uz 1 000 iedzīvotājiem					
Latvija	**300**	**19**	**36**	**2**	**0,6**
Vidzemes reģions	**326**	**24**	**33**	**3**	**0,8**
Valmieras pilsēta	326	18	37	1	0,3
1.Alūksnes novads	324	25	26	3	0,4
2.Amatas novads	367	27	32	1	1,2
3.Apes novads	349	37	34	2	1,1
4.Beverīnas novads	356	31	29	1	1,2
5.Burtnieku novads	304	21	32	1	1,1
6.Cesvaines novads	309	16	17	1	0,7
7.Cēsu novads	330	25	46	11	0,7
8.Gulbenes novads	321	36	36	3	1,0
9.Ērgļu novads	299	19	57	0,6	1,0
10.Jaunpiebalgas novads	389	22	40	16	1,7
11.Kocēnu novads	327	23	40	0,3	0,6
12.Līgatnes novads	317	24	30	0,4	0,3
13.Lubānas novads	332	18	24	0,6	0
14.Madonas novads	313	26	28	3	0,6
15.Mazsalacas novads	301	25	26	3	0,6
16.Naukšēnu novads	340	34	42	3	1,6
17.Pārgaujas novads	380	29	45	2	0,8
18.Priekuļu novads	337	21	34	1	0,7
19.Raunas novads	362	26	40	0	0,3

20.Rūjienas novads	301	26	19	2	0
21.Smiltenes novads	362	25	38	3	0,4
22.Strenču novads	248	37	12	3	0,3
23.Valkas novads	310	25	26	2	1,3
24.Varakļānu novads	267	27	14	5	0,9
25.Vecpiebalgas novads	355	18	29	2	0,2
Tehniskā kārtībā esoši transportlīdzekļi uz 1 000 iedzīvotājiem					
Latvija	**250**	**4**	**28**	**2**	**0,2**
Vidzemes reģions	**262**	**4**	**26**	**3**	**0,1**
Valmieras pilsēta	278	4	31	0,6	0,1
1.Alūksnes novads	265	4	18	3	0,2
2.Amatas novads	281	4	23	1	0,2
3.Apes novads	300	8	32	2	0,3
4.Beverīnas novads	285	3	20	1	1
5.Burtnieku novads	242	6	15	1	0
6.Cesvaines novads	246	6	15	0,7	0
7.Cēsu novads	278	6	37	10	0,3
8.Gulbenes novads	256	4	29	2	0,1
9.Ērgļu novads	217	4	48	0,3	0
10.Jaunpiebalgas novads	302	6	30	2	0
11.Kocēnu novads	259	3	30	16	0,2
12.Līgatnes novads	253	4	25	0,3	0
13.Lubānas novads	259	4	17	0,4	0
14.Madonas novads	248	4	21	3	0,2
15.Mazsalacas novads	241	4	19	2	0
16.Naukšēnu novads	265	7	34	2	0
17.Pārgaujas novads	301	6	37	1	0
18.Priekuļu novads	279	4	27	1	0
19.Raunas novads	274	5	30	0	0,3

20.Rūjienas novads	240	4	14	2	0
21.Smiltenes novads	290	4	30	2	0
22.Strenču novads	195	3	9	2	0
23.Valkas novads	247	2	18,4	1,3	0
24.Varakļānu novads	212	4	12	3	0
25.Vecpiebalgas novads	267	3	20	1	0

Avots: SIA IMINK aprēķins pēc Ceļu satiksmes drošības direkcijas datiem (http://www.csdd.lv/lat/noderiga_informacija/statistika/transportlidzekli/) un Centrālā Statistikas biroja (http://www.csb.gov.lv/).

Piezīme: mopēdiem tehniskā apskate nav nepieciešama.

Ap 20% no reģistrēto automašīnu skaita nav tehniskā kārtībā. Tas ir saistīts ar trūkumiem nodokļu sistēmā Latvijā.

VPR vieglo auto automobilizācijas līmenis ir par 8% augstāks nekā Latvijā, bet tehniskajā kārtībā esošo - par 4% augstāks.

Tabula Nr. 14 Aktīvo autovadītāju apliecību skaits Latvijā 2012. gada beigās

	Skaits
Vīrieši	502749 (60,1%)
Sievietes	334066 (39,9%)
Kopā	836815

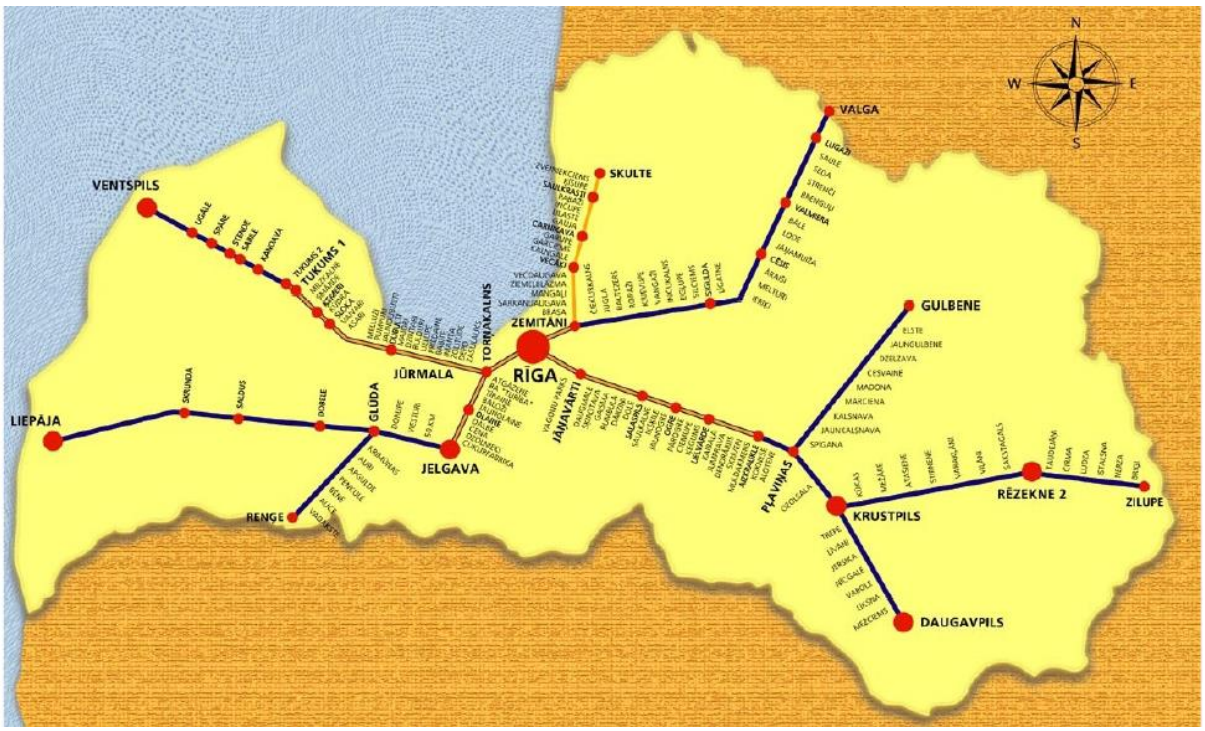
Avots: Ceļu satiksmes drošības direkcija, 2012. Vadītāja apliecības. Pieejams: http://www.csdd.lv/lat/noderiga_informacija/statistika/vaditaja_apliecibas/.

Dati atsevišķi par Vidzemes reģionu nav izdalīti.

Latvijā uz vienu transporta līdzekli ir 1,15 aktīvo autovadītāju apliecības.

2.5.2. Dzelzceļa infrastruktūra un resursi

Attēls Nr. 3 Latvijas dzelzceļa infrastruktūras karte



Avots: AS „Pasažieru Vilciens", 2012. Pasažieru vilciena maršrutu shēma. Pieejams http://www.ldz.lv/uploaded_images/map/karte_22_02_10.jpg.

Attēls Nr. 15 Vidzemes plānošanas reģiona dzelzceļa karte

Avots: www.gis.lv

Dzelzceļa tīklā, izņemot posmu Gulbene - Alūksne, sliežu ceļu platums ir 1520 mm.
Šaursliežu līnijā Gulbene - Alūksne sliežu ceļu platums ir 750 mm.
Visos dzelzceļa posmos notiek regulāri pasažieru pārvadājumi, izņemot posmu Madona - Gulbene, kurā regulārie pārvadājumi pārtraukti, sākot ar 2012. gadu [15,24].

Tabula Nr. 15 Pasažieru pārvadājumi pa platsliežu dzelzceļu VPR teritorijā – pasažieru skaits gadā (platsliežu posmos ar pasažieru pārvadājumiem, 2012. gads)

	Ceļotāju skaits (bez slēgtā posma Madona-Gulbene)
Ātrgaitas vilcienu lietotāji	Nav ceļu
Iekāpušie pasažieri	201135
Izkāpušie pasažieri	207199
Kopā	408334

Statistisko datu avots: SIA IMINK aprēķins pēc AS „Pasažieru vilciens" Finanšu departamenta datiem

Tabula Nr. 16 Pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu VPR teritorijā – uz 1 km dzelzceļa (platsliežu ar pasažieru pārvadājumiem, 2012. gads)

	Ceļotāju skaits uz kilometru
Ātrgaitas vilcienu lietotāji	Nav pārvadājumu
Iekāpušie pasažieru uz km	1635
Izkāpušie pasažieri uz km	1685
Kopā	3320

Statistisko datu avots: SIA IMINK aprēķins pēc AS „Pasažieru vilciens" Finanšu departamenta datiem

Tabula Nr. 17 Pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu VPR teritorijā – pieturu skaits 2012. gadā

	Pieturu skaits platsliežu posmos ar pasažieru pārvadājumiem
Platsliežu līnijās	23, t.sk. slēgtajā līnijā - 5
Šaursliežu līnijā	10
Kopā	38

Statistisko datu avots: AS „Pasažieru vilciens”

2.5.3. Lidostu infrastruktūra un resursi

Vidzemes reģionā nav pasažieru lidostas. Reģiona teritorijā atrodas sertificēts lidlauks „Cēsis", kas atrodas Priekuļu novadā pie Cēsu pilsētas robežas [16]. Ar laiku plānots attīstīt arī lidlauku, kas atrodas Valmierā. Minēto lidlauku izmantošana tuvākajā nākotnē lielākā mērā saistās ar izklaides pakalpojumu sniegšanu reģiona tūrisma nozares attīstības ietvaros.

Attālumi no tuvākās starptautiskās lidostas "Rīga" līdz:

Cēsīm - 87 km, Gulbenei - 181 km, Madonai - 163 km, Smiltenei - 132 km, Valkai - 156 km, Valmierai - 106 km.

Lidlauku un gaisa satiksmes neesamība reģionā neatstāj būtisku ietekmi uz uzņēmējdarbības attīstību reģionā. Alternatīvie satiksmes veidi pilnībā kompensē aviopārvadājumu neesamību reģionā [4].

Tabula Nr. 18 Dati par VPR esošo lidlauku, 2012. gads

Nosaukums un atrašanās vieta	Lidlauks „Cēsis", Priekuļu pagasts, Cēsu rajons
Attālums līdz pilsētai (km)	1,5 km līdz Cēsīm
Platība, kurā tiek sniegti pakalpojumi (ha)	-
Skrejceļi (skaits)	1 (800 m x 30 m)
Lidojumu skaits	300
Pasažieriem paredzētā platība (ha)	-
Valsts/privāta lidosta	Privāta
Operatori	-
Galamērķi	-
Pasažieru kopskaits	-
Iekšzemes reisu pasažieru skaits	-
Starptautisko reisu pasažieru skaits	-
Statistisko datu avots/(-i)	http://www.cesisairport.lv/

2.5.4. Ostu infrastruktūra un resursi

Tabula Nr. 20 Ostu infrastruktūra

VPR nav tiešas pieejas ne Baltijas jūrai, ne tās ostām. Attālums no Latvijā lielākās Rīgas Jūras ostas līdz VPR lielākām pilsētām: Cēsīm - 105 km, Valmierai - 124 km.

2.6. Ar mobilitāti saistītais enerģijas patēriņš

Tabula Nr. 19 Enerģijas galapatēriņš transporta nozarē Latvijā 2011. gadā

	TJ	tūkst.TOE
Energoresursi pavisam, t.sk.:	**49 990**	**1195**
Elektroenerģija	446	11
Biodīzeļdegviela	1 432	34
Bioetanols	318	8
Naftas produkti pavisam	47 794	1142

Avots: autora veidoti dati, izmantojot http://www.csb.gov.lv/ un http://data.csb.gov.lv/.

Tabula Nr. 20 Enerģijas galapatēriņš transporta nozarē Vidzemē 2011. gadā

	TJ	tūkst.TOE
Energoresursi pavisam, t.sk.:	**5 608**	**134**
Elektroenerģija	50	0.8
Biodīzeļdegviela	161	3.8
Bioetanols	36	0.9
Naftas produkti – pavisam, t.sk.:	5 361	128

Avots: autora veidoti dati, izmantojot www.csb.gov.lv/ un www.csdd.lv.

Enerģijas patēriņa vienības:

TOE - tonna naftas ekvivalenta

TJ – teradžouls

(1 naftas tonna =41,868 GJ, TJ = 10 3 GJ)

3. Vietējo pašvaldību vadītāju aptauja

Vidzemes plānošanas reģiona vietējo pašvaldību aptauja tika veikta ar mērķi noskaidrot viedokli par ilgtspējīgu ST organizēšanu un iedzīvotāju mobilitātes uzlabošanas risinājumiem. Pašvaldībām tika nosūtīta vēstule ar vienotu aptaujas anketu (Pielikums Nr. 4).

3.1.Pārskats par pašvaldību aptauju

Nr. p. k.	Pašvaldība		Aizpildīto anketu skaits	Aizpildīta vismaz 1 anketa	Komentāri
	Novads / pilsēta	Pagasts			
1	Valmieras pilsēta		1	1	
2	Alūksnes novads		2	1	Iesniegtas 3 anketas, taču viena tukša bez atbildēm.
3	Amatas novads		1	1	Saņemtas 2 anketas. Vienā atbildēts tikai uz 1. jautājumu, tāpēc tā netiek ņemta vērā.
		Skujene	1		
4	Apes novads		1	1	Saņemtas 2 anketas. Vienā atbildēts tikai uz 1. jautājumu, tāpēc tā netiek ņemta vērā.
5	Beverīnas novads		1	1	
6	Burtnieku novads		1	1	
7	Cesvaines novads		1	1	
8	Cēsu novads		0	0	
9	Ērgļu novads		1	1	
10	Gulbenes novads		1	1	
11	Jaunpiebalgas novads		1	1	
12	Kocēnu novads		1	1	
13	Līgatnes novads		1	1	
14	Lubānas novads		0	0	
15	Madonas novads		1	1	
16	Mazsalacas novads		1	1	Saņemtas 2 anketas. Vienā atbildēts tikai uz 1. jautājumu, tāpēc tā netiek ņemta vērā
17	Naukšēnu novads		0	0	
18	Pārgaujas novads		1	1	

19	Priekuļu novads		2	1	
20	Raunas novads		1	1	
21	Rūjienas novads		0	0	
22	Smiltenes novads		1	1	
		Variņi	1		
		Palsmane	1		
		Branti un Smiltene	1		
		Grundzāle	1		
23	Strenču novads		1	1	
24	Valkas novads		1	1	
25	Varakļānu novads		0	0	
26	Vecpiebalgas novads		1	1	

Anketas kopā:	**28**
Atbildējušās novadu pašvaldības	**21**
Atbildējušās novadu pašvald. %:	**80,8**

3.2. Aptaujas rezultātu sistematizācija

APTAUJAS REZULTĀTI (Jautājumu teksts sniegts vēstulē pašvaldībām)

1. jautājums. Kā jūsu pārstāvētajā teritorijā cilvēki uztver vajadzību pēc jaunu risinājumu meklēšanas ikdienas mobilitātes nodrošināšanai? Katras atbildes daļa procentos no saņemto atbilžu kopskaita.

Risinājumi nav nepieciešami vispār	0%	Risinājumu meklēšana ir ļoti nepieciešama	28,6%
Risinājumu meklēšana varētu būt lietderīga	32,1%	Risinājumu meklēšana ir būtiska	3,6%
Risinājumu meklēšana ir nepieciešama	35,7%		

2. jautājums: Ieviešot lauku pašvaldības teritorijā jaunus, konkrētām situācijām pielāgotus risinājumus mobilitātes prasību apmierināšanai, cik svarīgi iedzīvojotājiem varētu būt šādi faktori? Vērtējumi (vidējais vērtējums no 1 līdz 5).

Izmaksas	4,8	Ceļā pavadītā laika ilgums	3,7
Biežums	4,0	Pakalpojuma drošums	3,9

3. jautājums: Kuras iedzīvotāju grupas visvairāk lietotu potenciālos jaunos mobilitātes risinājumus (pašreiz neapmierināto vajadzību dēļ)? Vērtējumi (vidējais vērtējums no 1 līdz 5).			
Nodarbinātie	2,9	Pensionāri	2,7
Bezdarbnieki	2,6	Sievietes (mājsaimnieces)/vīrieši, kas uzņēmušies rūpes par mājām	2,7
Gados jauni cilvēki	2,6		

4. jautājums: Vai jūs ticat, ka jūsu pašvaldības iedzīvotājiem (piemēram, tiem, kuri strādā ārpus pašvaldības teritorijas, vai lietotājiem, kuri labprāt izmēģina ko jaunu) būs interese par risinājumiem, kas paredz transportlīdzekļu kopīgu izmantošanu, ja izmantošana notiks oficiāli un organizēti? Katras atbildes daļa procentos no saņemto atbilžu kopskaita.			
NĒ	10,7%		
JĀ	89,3%	Vērtējums (vidējais vērtējums no 1 līdz 3), ja atbilde ir JĀ	
		Satiksmes negadījumu apdrošināšana	1,9
		Koordinācijas jautājumi	1,9
		Izmaksu dalīšanas jautājumi	1,6

5. jautājums: Vai vietējā padome būtu gatava palīdzēt organizēt un līdzfinansēt mobilitātes risinājumus iedzīvotājiem, ņemot vērā to, ka lauku apvidos ar zemu iedzīvotāju blīvumu regulārus pasažieru reisus katru dienu vairs nevar nodrošināt un tie aizvien vairāk izzūd? Katras atbildes daļa procentos no saņemto atbilžu kopskaita.			
NĒ	60,7%		
JĀ	39,3%	Katras atbildes daļa procentos no saņemto pozitīvo (JĀ) atbilžu kopskaita	
		100% līdzfinansējums	0,0%
		50% līdzfinansējums	18,2%
		25% līdzfinansējums	72,7%

6. jautājums: Tā kā lauku apvidos ar zemu iedzīvotāju blīvumu regulārus pasažieru reisus katru dienu vairs nevar nodrošināt un tie aizvien vairāk izzūd, vai jūsu pašvaldības iedzīvotāji, jūsuprāt, piedalītos potenciālā jaunā mobilitātes risinājuma līdzfinansēšanā? Katras atbildes daļa procentos no saņemto atbilžu kopskaita.			
NĒ	57,1%		
JĀ	42,9%	Katras atbildes daļa procentos no saņemto pozitīvo (JĀ) atbilžu kopskaita	
		100% līdzfinansējums	0,0%
		50% līdzfinansējums	16,7%
		25% līdzfinansējums	83,3%

4. Intervijas ar pašvaldību un privāto uzņēmumu pārstāvjiem

Interviju mērķis ar valsts un privāto iestāžu pārstāvjiem novados bija apzināt informāciju par ST galvenajām problēmām (maršrutu tīkliem, reisu biežumu, pasažieru plūsmām) un par ST neapkalpotām teritorijām.

Intervējamo personu saraksts sastādīts saskaņā ar vadlīniju prasībām un saskaņots ar VPR MOG projekta vadītāju un VPR Sabiedriskā transporta pakalpojumu un plānošanas nodaļas speciālistiem. Intervijas ar visiem pašvaldību vadītājiem netika veiktas, ņemot vērā, ka visām pašvaldībām tika nosūtīta aptaujas anketa, kas deva vispārēju priekšstatu par ilgtspējīgā ST organizēšanu un iedzīvotāju mobilitātes uzlabošanas risinājumiem. Padziļinātām intervijām tika izvēlēti atsevišķu pašvaldību, iestāžu un organizāciju pārstāvji, kas atspoguļo reālo situāciju par Vidzemes plānošanas reģionu kopumā. Pēc iepriekšējas norunas personām tika nosūtītas vēstules ar iespējamiem jautājumiem (Pielikums Nr. 5). Intervijas tika ierakstītas diktofonā un pieejamas audio formātā.

4.1. Intervējamo personu saraksts

1. Elita Eglīte (Amatas novadas pašvaldības priekšsēdētāja) - +371 26537849.
2. Andris Malkavs (AS “CATA” izpilddirektors) - +371 64123541.
3. Hardijs Vents (Pārgaujas novada priekšsēdētājs) - +371 26556532.
4. Dina Dombrovska (pašvaldības Apvienotās izglītības pārvaldes vadītāja) - +371 29365568 .
5. Jānis Ošiņš (VPR Sabiedriskā transporta pakalpojumu un plānošanas nodaļas vadītājs, sākot no 01.02.2013. - Attīstības uzraudzības un novērtēšanas speciālists).
6. Lotārs Dravants (VPR Sabiedriskā transporta pakalpojumu un plānošanas nodaļas Sabiedriskā transporta plānotājs, sākot no 01.02.2013. - VPR Sabiedriskā transporta pakalpojumu un plānošanas nodaļas vadītāja p.i.) - +37164116009, +37129110161.
7. Juris Smaļinskis (Vidzemes augstskolas pasniedzējs (tūrisma nozare)) - +371 64207230 (augstskolas talrunis).
8. Neils Kalniņš (SIA “NK konsultāciju birojs” valdes priekšsēdētājs) - +371 67609490 (biroja tālrunis). Intervija ievietota pie trešā labās prakses piemēra (“Elektrovelosipēdu izmēģinājums Latvijā 2012.gada Mobilitātes Nedēļas ietvaros”, 86.lpp).

4.2. Interviju sistematizācija

DATUMS:	22.08.2012.
VĀRDS:	Elita Eglīte
ATBILDĪGA PAR:	Amatas novada pašvaldības priekšsēdētāja
IESTĀDE	Amatas novada pašvaldība

Apraksts par vispārējo situāciju mobilitātes jomā mūsu lauku teritorijā no respondenta viedokļa

Vispārējā situācija Amatas novadā:

- iedzīvotāju skaits: 5647 cilvēki;
- teritorija: 745 km2;
- apdzīvotības blīvums: 7,6 cilvēku/km2.

Teritorijā ir 16 nelieli ciemati, vairāk kā puse iedzīvotāju dzīvo viensētās. Mobilitāte saistīta ar sabiedriskā transporta izmantošanu skolēnu pārvadājumos un galvenokārt ar iedzīvotāju sociālo funkciju apkalpošanu: piemēram, braukšana pie ārsta (novadā nav pastāvīgas ģimenes ārsta prakses) u.c. Ar pārvietošanos ir saistīti visu vecumu iedzīvotāji.

Apraksts par organizācijas sniegtajiem mobilitātes pakalpojumiem mērķteritorijā, konkretizējot maršrutus, lietotāju kategorijas, pasažieru skaitu un citus svarīgus datus

Mobilitātes apkalpošana Vidzemes reģionā ar sabiedrisko transportu ir pietiekoši labi organizēta, ceļu tīkls ir optimāls, tomēr ceļu kvalitāte ir slikta.

Sabiedriskā transporta lietotāju mērķa grupas ar specifiskām prasībām:

- cilvēki gados – pensionāri;
- darbspējīga vecuma cilvēki (~25-30%);
- skolēni, studenti (>60-70% mācību laikā);
- trūcīgie (~2%);
- bezdarbnieki (~11%);
- invalīdi ar pavadoņiem (~1%);
- cilvēki, kas dodas iepirkumu braucienos (~10-20%).

Esošās problēmas un paredzētie risinājumi

Esošās problēmas un paredzētie risinājumi.

- iedzīvotāju skaits ievērojami samazinājies prombraukšanas dēļ;
- izteiktas sezonālās izmaiņas pārvadājumu apjomos (sēņošana, ogošana);
- cilvēki spiesti vairāk pārvietoties veselības reformu dēļ, kā rezultātā medicīnas pakalpojumu pieejamība ir samazinājusies (reģionālā slimnīca ir Valmierā);
- maršrutu organizācija orientēta uz veco administratīvo dalījumu (pa rajoniem);
- Amatas novadam no ekonomiskā viedokļa būtu izdevīga labāka satiksme ar Ogri;
- pietrūkst ekonomiski pamatotu sabiedriskā transporta maršrutu;
- relatīvi liels nelegālo pārvadājumu apjoms;
- jauna maršruta izveidošana ir garš process ar birokrātiskiem sarežģījumiem;
- nav elastīgas pieturvietu izvietojuma sistēmas;
- dzelzceļa staciju (2 no 3) izvietojums nav saistīts ar apdzīvotām vietām un autobusu maršrutu trasējumu;
- esošās dzelzceļa stacijas pieturas atrodas neapdzīvotās vietās;
- dzelzceļa satiksmei nav koordinācijas ar autobusu satiksmi;
- dīzeļvilcienu kustība ir lēna un nespēj konkurēt ar maršruta autobusu ātrumiem;
- situācija dīzeļvilcienu vagonos nedroša neliela pasažieru skaita dēļ;
- jaunas dzelzceļa pieturvietas izveidei nepiecešams aptuveni 130 tūkst. latu liels ieguldījums no būvniecībā ieinteresētām pusēm;
- vajadzētu organizēt transporta plūsmas, kas vairāk orientētas uz iedzīvotāju nodarbinātības vietām;
- Vidzemē vajadzētu noteikt uzņēmumus, uz kuriem būtu nepieciešams pārvadāt iedzīvotājus darba vajadzībām. Ir uzņēmēji, kuriem sezonāli nepieciešami daudz darbinieku.

Potenciālās sadarbības shēmas mobilitātes jautājumos

Viens no iespējamajiem mobilitātes risinājumiem - potenciāla sadarbība ar kaimiņiem - braukt ar vieglajām mašīnām, jāapvienojas, kam varbūt jāparedz kādas kompensācijas.
Vajadzētu ļaut uzņemt/izlaist pasažierus arī ārpus sabiedriskā transporta pieturām.

Īstermiņa/ vidēja termiņa/ ilgtermiņa plāni mobilitātes jautājumos

Mobilitātes uzlabojuma jautājumos ir nepieciešams:

- īstermiņa / vidēja termiņa plānos:
  - mainīt likumu, lai novadā esošajiem skolēnu autobusiem ļautu apkalpot visus pasažierus, ne tikai skolniekus.
- ilgtermiņa plānos:

- maršrutu tīklu pielāgot esošajam administratīvajam dalījumam: pagasti, novadu centri, reģiona (nacionālie) centri, galvaspilsēta;
- dzelzceļa pieturvietu novietojumu pielāgot pasažieru prasībām.

Citi no paustajiem būtiskajiem jautājumiem

Vidzemes klimata īpatnība ir bargas ziemas ar lielu sniega daudzumu. Ceļu uzturēšana (sniega tīrīšana) ir ļoti dārga. Izmantojot modernās telekomunikācijas, iespējams veicināt pārvietošanās nepieciešamības samazinājumu, nodrošinot virtuālo mobilitāti.

DATUMS:	22.08.2012.
VĀRDS:	Andris Malkavs
ATBILDĪGS PAR:	A/S "CATA" izpilddirektors
IESTĀDE	A/S "CATA"

Apraksts par vispārējo situāciju mobilitātes jomā mūsu lauku teritorijā no respondenta viedokļa

A/S "CATA" izpilda Vidzemes plānošanas reģiona, Rīgas plānošanas reģiona un Autotransporta direkcijas (ATD) pasūtījumus pasažieru pārvadājumu realizācijā, plāno ritošā sastāva ietilpību, ātrumus atkarībā no pasažieru plūsmas, veic pārvadājumu ekonomisko analīzi. Apkalpo pasažierus 4 lotēs: Ziemeļaustrumu lotē starppilsētu pārvadājumos, Limbažu, Rīgas (daļēji) un Cēsu rajonu lotēs.

Iedzīvotāju un darba vietu skaits VPR samazinās, īpaši lauku rajonos. Pasažieru plūsmu un pārvadājumu apjomi arī samazinās. 1/2 pagastu ir nodrošināta ar diviem sabiedriskā transporta maršrutiem dienā vai mazāku skaitu reisu dienā. Daži ST maršrutu reisi kursē vienu reizi nedēļā, galvenokārt, lai nodrošinātu skolēnu pārvadājumus.

Apraksts par organizācijas sniegtajiem mobilitātes pakalpojumiem mērķteritorijā, konkretizējot maršrutus, lietotāju kategorijas, pasažieru skaitu un citus svarīgus datus

Ceļu tīkls ir pietiekošs, taču tehniskais stāvoklis – slikts. Liela daļa cilvēku pārvietojas ar privāto transportu, daudzi kooperējas un veic kopējus privātos braucienus. Dzelzceļa loma ir neliela, cilvēkiem nav vēlmes pārvietoties, izmantojot dzelzceļa satiksmi. Dzelzceļa infrastruktūra ir ļoti vāja.

Sabiedriskā transporta apkalpes līmenis lauku apvidos ir neapmierinošs, kas neatbilst sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma prasībām attiecībā uz maršrutu sistēmas izveidošanu.

Sabiedriskā transporta lietotāju mērķa grupas ar specifiskām prasībām:

- darbspējas vecuma cilvēki;
- skolēni, studenti;
- invalīdi ar pavadoņiem - bez maksas (ap 10% no visiem pasažieriem).

Esošās problēmas un paredzētie risinājumi
• Daudzos maršrutos nav vairāk par 2 reisiem dienā, kaut gan vajadzētu vismaz 3 reisus dienā; • Ir maršruti, kur sabiedriskais transports kursē tikai vienreiz nedēļā (sevišķi vasarās); • Trūkst koordinācijas starp teritorijas un transporta plānojumiem (Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai ar Satiksmes ministriju); • Problēma finansēšanā: ierēdņi pietiekoši nenovērtē sabiedriskā transporta lomu lauku iedzīvotāju dzīvē; • Trūkst kvalificēti motivēti darbinieki satiksmes plānošanas jomā, personāls autostacijās; • Dotāciju dalīšana nestimulē apkalpes kvalitātes paaugstināšanu; • Dotāciju aplēsēs netiek ņemts vērā autobusu piepildījums; • Dažādos ceļu seguma kvalitātes apstākļos krasi atšķiras degvielas patēriņš, tādēļ pārvadātāji, it īpaši mazie, nav konkurētspējīgi tirgū; • Praksē piedzīvots, ka grūtos ekonomiskos apstākļos ATD bieži rekomendē samazināt maršrutu un reisu skaitu bez pietiekoša pamatojuma; • Dzelzceļa un autobusu sadarbība apgrūtināta dzelzceļa staciju ēku neefektīvas izmantošanas dēļ, kā arī sakarā ar to nepiemērotību esošās situācijas prasībām pie samazinātām pasažieru plūsmām (stacijas ēkas sliktā stāvoklī); • Iestādes priekšlikumi Autotransporta direkcijai sabiedriskā transporta apkalpes uzlabošanas jomā bieži netiek ņemti vērā.
Potenciālās sadarbības shēmas mobilitātes jautājumos
Daži no iespējamiem risinājumiem: • Potenciāla sadarbība ar kaimiņiem - braukt ar vieglām mašīnām, apvienojoties ar kaimiņiem, kam varbūt jāparedz kāda kompensācija (3 cilvēku apvienots brauciens uz Rīgu ir izdevīgs ar vieglo mašīnu); • Vidējas/mazas ietilpības autobusu izmantošana lielo autobusu vietā, radot 150-200% degvielas ekonomijas iespējas; • Autobusu pieturvietu elastīga novietojuma noteikšana maršrutos ārpus maģistrālēm, īpaši vietējos.

Īstermiņa/ vidēja termiņa/ ilgtermiņa plāni mobilitātes jautājumos
Mobilitātes uzlabojuma jautājums ir risināms ar priekšnoteikumu, ka iedzīvotāju skaita samazināšanas apstākļos šo procesu nevar apsteigt sabiedriskā transporta apkalpes līmeņa pasliktinājums. • īstermiņa/ vidēja termiņa plānos: mainīt likumu, lai novadā esošajiem skolēnu autobusiem atļauj apkalpot visus pasažierus (par maksu), ne tikai skolniekus; • ilgtermiņa plāniem trūkst konsekventas valsts transporta politikas.

Citi no paustajiem būtiskajiem jautājumiem
nav

DATUMS:	22.08.2012.
VĀRDS:	Hardijs Vents
ATBILDĪGS PAR:	Pārgaujas novada priekšsēdētājs
IESTĀDE	Pārgaujas novada pašvaldība

Apraksts par vispārējo situāciju mobilitātes jomā mūsu lauku teritorijā no respondenta viedokļa

Iedzīvotāju skaits novadā ir 4,5 tūkstoši cilvēku, un ir 11 apdzīvotas vietas - ciemi.

- Novadam ir izdevīgs ģeogrāfiskais stāvoklis.
- Kopumā mobilitātes situācija kļūst arvien sliktāka, kam lielā mērā pamatā ir visas valsts politika. Pašlaik sabiedriskā transporta politika nerēķinās ar cilvēku, bet primārais ir nauda.
- Novadā ir daudz zemes ceļu, pa kuriem nepārvietojas lielo autopārvadātāju transports.
- Pašvaldībai jārūpējas par iedzīvotāju sociālo un ekonomisko funkciju apkalpošanu. Salīdzinājumā ar citiem Vidzemes novadiem aktīvā sabiedriskā dzīve Pārgaujas novadā bremzē iedzīvotāju skaita samazinājumu.

Apraksts par organizācijas sniegtajiem mobilitātes pakalpojumiem mērķteritorijā, konkretizējot maršrutus, lietotāju kategorijas, pasažieru skaitu un citus svarīgus datus

Mobilitātes apkalpošanu Vidzemes reģionā plāno Vidzemes plānošanas reģions. Novadam ir sadarbība ar transporta uzņēmumu CATA.

Lietotāju mērķa grupas ar specifiskām prasībām:

- strādājošie;
- skolēni, studenti;
- pensionāri.

Esošās problēmas un paredzētie risinājumi

Esošās problēmas un paredzētie risinājumi:

- maršrutu tīkls plānots reģionā ar rajonu administratīvo robežu ietekmi;
- pašvaldībām nav līdzekļu sabiedriskā transporta organizācijas atbalstam;
- sabiedriskā transporta maršrutu skaita samazinājumam bieži nav pamatojuma;
- viss novads nav pietiekoši nodrošināts ar sabiedriskā transporta maršrutiem un reisiem;
- reģionā pārāk lieli līdzekļi ieguldīti dzelzceļa infrastruktūrā, taču vajadzīgās atdeves nav.

Potenciālās sadarbības shēmas mobilitātes jautājumos

Iespējamie risinājumi:

- sociālās funkcijas realizācija ar taksometru transportu, kas tiktu apmaksāts no sociālajiem fondiem;

- savstarpēja pašvaldību sadarbība, apvienojot resursus un līdzekļus sabiedriskā transporta organizācijai;
- sabiedriskā transporta sistēmai jābūt vienam saimniekam, taču ne ATD.

Īstermiņa/ vidēja termiņa/ ilgtermiņa plāni mobilitātes jautājumos

Mobilitātes uzlabojuma jautājumos ir nepieciešams:

- Īstermiņa / vidēja termiņa plānos:
  - saglabāt maršrutu tīklu;
  - nodrošināt sabiedriskā transporta pieejamību ne tikai apdzīvotajās vietās, bet arī ārpus tām, lai 40 minūšu laikā būtu iespējams sasniegt tuvākās apdzīvotās vietas vai novada centru;
  - nodrošināt sabiedriskā transporta pieturvietu pieejamību ne vairāk par 15-20 minūšu gājiena attālumā;
  - paredzēt ritošā sastāva parka atjaunošanu un palielināšanu atbilstoši vajadzībām ar mazas/vidējas ietilpības autobusiem.
- Ilgtermiņa plānos:
  - attīstības programmā un plānā paredzēt noteiktu pasākumu īstenošanu, tajā skaitā:
    - ceļu sakārtošana un attīstība;
    - sabiedriskā transporta attīstība;
  - darba vajadzībām transportam uz Rīgu izstrādāt un novērtēt priekšlikumus laika patēriņa samazināšanai.

Citi no paustajiem būtiskajiem jautājumiem

nav

DATUMS:	12.09.2012.
VĀRDS:	Dina Dombrovska
ATBILDĪGA PAR:	Apvienotās izglītības pārvaldes vadītāja. Koordinē sadarbību ar izglītības iestādēm, tai skaitā mobilitātes jautājumu risināšanā
IESTĀDE	Amatas novada Apvienotā izglītības pārvalde Cēsīs

Apraksts par vispārējo situāciju mobilitātes jomā mūsu lauku teritorijā no respondenta viedokļa

Nav skaidras sadarbības ar VPR sabiedriskā transporta plānotājiem.
Nedrošības sajūta, braucot ar velosipēdu – dēļ ceļu stāvokļa, esamības vienā plūsmā ar auto
Sab.trans. nepiedāvā tādu modeli, lai varētu nodrošināt personisko mobilitāti.

Apraksts par organizācijas sniegtajiem mobilitātes pakalpojumiem mērķteritorijā, konkretizējot maršrutus, lietotāju kategorijas, pasažieru skaitu un citus svarīgus datusiestādes plāni

Nav nekas specifisks. Netieši – tikai noskaidrojot, kāda ir izglītības iestāžu sasniedzamība (kvantitatīvie rādītāji).

Esošās problēmas un paredzētie risinājumi
Ar transportu ir apdalīti gados vecāki ļaudis, ja nav tuvumā bērnu, kuriem tiek nodrošināti skolnieku autobusi. Jāievēro skolnieku autobusu grafiki vasaras periodā.
Potenciālās sadarbības shēmas mobilitātes jautājumos
Būtu jākoordinē skolnieku transports un regulārais sabiedriskais transports.
Īstermiņa/ vidēja termiņa/ ilgtermiņa plāni mobilitātes jautājumos
Transports pēc pieprasījuma. Elektrovelo ar infrastruktūru, nepieciešams līdzfinansējums. Transportmijas stāvvietas, tai skaitā attiecībā uz vilcieniem. Iekāpšana / izkāpšana no vilcieniem. Velosipēdu pārvešana ar autobusiem / vilcieniem. Sabiedriskā transporta sarakstu un pieturvietu koordinēšana.
Citi no paustajiem būtiskajiem jautājumiem
Jābūt sadarbībai starp pašvaldībām un VPR skolnieku autobusu kustības koordinēšanā.

DATUMS:	12.09.2012.
VĀRDS:	Jānis Ošiņš, Lotārs Dravants,
ATBILDĪGS PAR:	Sabiedriskā transporta plānošana
IESTĀDE	VPR centrālais birojs Cēsīs, Sabiedriskā transporta pakalpojumu un plānošanas nodaļa
Apraksts par vispārējo situāciju mobilitātes jomā mūsu lauku teritorijā no respondenta viedokļa	
Tur, kur ir iedzīvotāji, tur satiksme ir normāla, bet tur, kur ir mazs apdzīvojuma blīvums, ir nepietiekamas mobilitātes iespējas. Atšķirības galvenokārt ir saistāmas ar iedzīvotāju blīvumu. Ne visur ir iespēja no bijušā pagasta centra nokļūt novada centrā.	
Apraksts par organizācijas sniegtajiem mobilitātes pakalpojumiem mērķteritorijā, konkretizējot maršrutus, lietotāju kategorijas, pasažieru skaitu un citus svarīgus datus	
Trīs gadus tiek organizēts darbs, saņemot iedzīvotāju iesniegumus un pārvadātāju iniciatīvu izvērtējumus. Ir sadarbība ar Autotransporta direkciju starppilsētu tīklos. Tiek veikta pārvadājumu analīze. Ir iepriekšnoslēgto koncesiju līgumu pārvaldība par 6 agrākajiem rajoniem. VPR kompetencē ir pārvadājumi reģionālajos un vietējos maršrutos. Notiek diskusijas ar pašvaldībām. Taksometru organizēšanu pilnībā veic vietējās pašvaldības. Skolēnu autobusu pārvadājumi formāli tiek organizēti no pašvaldībām, un VPR ir tikai iespējas, ko ieteikt. Diemžēl nav precīzas informācijas, kad un kādos maršrutos kursē skolnieku autobusi. Precīza informācija ir tikai par VPR kompetencē ietilpstošajiem vietējiem un reģionāliem maršrutiem. Maršrutu skaits - 223 Reisu skaits - 246437 Nobrauktie km – 6696 tūkstoši km Ieņēmumi / izdevumi maršrutos Pārvadātie pasažieri	

Esošās problēmas un paredzētie risinājumi
Invalīdu pārvadājumos vajadzētu efektīvāku līdzmaksājumu sistēmu un reģistrācijas sistēmu. Ministru kabineta noteikumi Nr. 548 (23.12.2002., prot. Nr.59 30.§) nosaka prasības autobusu aprīkojumiem, bet reālajā dzīvē diemžēl tas nav izpildīts līdzekļu trūkuma dēļ.
Potenciālās sadarbības shēmas mobilitātes jautājumos
Sadarbība nepieciešama ar sociālajiem dienestiem un veselības aprūpes iestādēm. Vajadzīga normatīvo aktu pielāgošana, skaidrāk definējot katras institūcijas pienākumus un atbildību. Nav praktiski nekādas sadarbības ar LDz. Vajadzētu saskaņot vilcienu un autobusu kursēšanas grafikus un savlaicīgi veikt savstarpējās informācijas apmaiņu (pašreiz tas notiek apmēram 1 nedēļu iepriekš). Vajadzīga informācijas apmaiņa ar ceļu īpašniekiem kontekstā ar ceļu remontu veikšanu un to ietekmi uz maršrutu organizāciju.
Īstermiņa/ vidēja termiņa/ ilgtermiņa plāni mobilitātes jautājumos
Korekcijas normatīvajos aktos. Pārskatīt maršrutu administrēšanas lietderību (piemēram, Cēsis – Valmiera). Tīklu savstarpēja koordinēšana.
Citi no paustajiem būtiskajiem jautājumiem
Klimatisko apstākļu ietekme un atšķirības pat reģionu ietvaros. ST pārvadātājiem ir problemātiski runāt par investīciju programmām, kamēr ir tik lielas neskaidrības par pasūtījumu no publiskā sektora.

DATUMS:	21.10.2012.
VĀRDS:	Juris Smaļinskis
ATBILDĪGS PAR:	Tūrisma nozare
IESTĀDE:	Vidzemes Augstskola, pasniedzējs
Apraksts par vispārējo situāciju mobilitātes jomā mūsu lauku teritorijā no respondenta viedokļa	
Ir grūti vispārināt. Vidzeme nav viendabīgs reģions. Šobrīd tūrisma kontekstā ST ir tūrismam ļoti nedraudzīgs. No Valmieras nokļūt uz citiem reģioniem (Alūksni, Gulbeni) ir ļoti grūti. Ar velosipēdu ir lielas problēmas, to var izmantot tikai tur, kur ir dzelzceļa līnijas. Aktuāli jautājumi: ceļu kvalitāte, satiksmes drošība, velo pakalpojomi – naktsmītnes un veikali. ST kļūst arvien nedraudzīgāks lietotājam. Problēma: pasažieri – alkohola lietotāji, konfliktsituācijas transportā. Slikta ceļu kvalitāte Vidzemē.	
Apraksts par organizācijas sniegtajiem mobilitātes pakalpojumiem mērķteritorijā, konkretizējot maršrutus, lietotāju kategorijas, pasažieru skaitu un citus svarīgus datus	
Vietējais velotransports. Velostatīvi, atbalstot studentu pārvietošanos. Ieguldījums mikroinfrastruktūrā. Grūti autobusā iekāpt ar velosipēdu. Zaļais augstskolu rīcības plāns – izstrādes stadijā. Šobrīd tiek rēķināts, cik studentu brauc ar velosipēdu. Neko daudz nav iespējams pateikt. Pašlaik studenti strādā, lai iegūtu datus.	

Esošās problēmas un paredzētie risinājumi
Tūristiem ir divas vajadzības: nokļūt no punkta A līdz punktam B, tādēļ svarīgi ir zināt, cik bieži kursē ST. Inventāra pārvadāšana - slēpes, sniega dēļi, bērnu ratiņi, velosipēdi (nedraudzīga vide - šoferim negribas atvērt bagāžnieku). Nav iespējams atbildēt, tas ir atsevišķa pētījuma temats. Gribētos vairāk veloceliņus un maršrutus. Kāpēc taisot ceļus, neveido veloceliņus? Nav veloceliņu starp apdzīvotām vietām (Valmiera – Cēsis u.c). Projektētāji atbild, ka saelposies izplūdes gāzes, tāpēc nevar taisīt veloceliņus. Atšķirība starp velotūrismu un velotransportu. Fragmentēta velosatiksmes infrastruktūra.
Potenciālās sadarbības shēmas mobilitātes jautājumos
Vidzemes Augstskolai ir ideja sākt pārrunas ar VTU (Valmieras transporta uzņēmums), lai studentiem atvieglotu pārvietošanos (inventāra pārvadāšana) ar ST. Transports un mobilitāte ir joma, kur vairāk jāsadarbojas. Nākotnē (vidējā termiņā) – Vidzemes augstskola grib pozicionēties kā zaļu un eko augstskolu. Vajadzīga sadarbība ar pašvaldību, informācijas centru. Nav pašlaik konkrēta attieksme pret elektrovelo, bet vajadzētu zināt, cik tas kopā izmaksās. Valmierā ir veikti eksperimenti elektrotransporta jomā, kas ir vērtējams pozitīvi. Bet visam vajag pamatojumu.
Īstermiņa/ vidēja termiņa/ ilgtermiņa plāni mobilitātes jautājumos
Pašlaik tiek izstrādāts zaļās rīcības plāns Vidzemes Augstskolā, kur ir atsevišķa sadaļa transporta jautājumiem (velosipēdi, aprīkojums un elektrovelo).
Citi no paustajiem būtiskajiem jautājumiem
Grūti atbildēt. Atbilde caur tūrisma prizmu – ir jāpārvietojas gan tūristiem, gan tūrisma uzņēmējiem. Ceļu kvalitāte ļoti slikta. Transporta kvalitāte būtiski kavē tūrisma attīstību.

5. Fokusgrupu diskusijas

Diskusiju mērķis:

- Iegūt informāciju par iedzīvotāju uztveri, attieksmi, izjūtām, pieredzi un gaidām saistībā ar mobilitātes jautājumiem VPR lauku teritorijās.
- Veicināt diskusiju par daudzajiem mobilitātes jautājumu aspektiem lauku teritorijās.

5.1. Process un scenārijs

VPR teritorijā novadi diskusijām fokusgrupās izvēlēti pēc šādiem principiem:

- mazāks apdzīvojuma blīvums – no 5 līdz 7,5 cilvēki uz km^2 (zemāks par vidējo VPR teritorijā -13,6 cilvēki uz km^2) [6];
- sliktāki sasniedzamības rādītāji no nacionālas nozīmes centra - Valmieras [6];
- vairāk teritoriju ar autobusu reisu skaitu dienā ne vairāk par 4;
- vidējs ST pieturu pieejamības rādītājs (iedzīvotāju daļa, kas dzīvo ne tālāk par 2 km no ST pieturām) - ap 60%.

Diskusijas notika četros novadu centros: Alūksnē, Valkā, Vecpiebalgā un Jaunpiebalgā.

Informācija par notiekošām diskusijām tika iepriekš publicēta novadu mājaslapās. VPR speciālisti un pašvaldību pārstāvji, organizējot diskusiju grupas, centās izvēlēties dažādu iedzīvotāju sociālo grupu pārstāvjus. Tomēr ekonomiskās un demogrāfiskās situācijas īpatnību dēļ, diskusiju dalībnieku sastāvs novados ne vienmēr raksturo novada kopējo iedzīvotāju struktūru. Apkopojot diskusiju rezultātus, mērķis - apkopot informāciju no iespējami vairākām sociālām grupām (gados jauni cilvēki, nodarbinātās personas, bezdarbnieki, mājsaimnieces, pensionāri u.c.), par iedzīvotāju uztveri saistībā ar mobilitātes īstenošanu lauku teritorijās - ir sasniegts.

Fokusgrupu dalībniekiem tika izsniegtas anketas ar diskusiju laikā apspriežamo jautājumu sarakstu (pielikums Nr. 5) ar lūgumu aizpildīt tās, un pēc tam notika diskusija. Diskusiju norise tika ierakstīta diktofonā un pieejama audioformātā.

Tabula Nr. 21 Iedzīvotāji un iedzīvotāju apvienību pārstāvji katrā grupā

VALKAS iedzīvotāji un iedzīvotāju apvienību pārstāvji		**skaits**
1.	Nodarbināta persona	**2**
2.	Bezdarbnieks	-
3.	Gados jauns cilvēks	-

4.	Pensionārs	-
5.	Sieviete (mājsaimniece) / vīrietis, kas uzņēmies rūpes par mājām	-
6.	Par teritoriju atbildīgais transporta tehniskais darbinieks	**1**
7.	Arodbiedrību pārstāvis	-
8.	Teritorijas vietējo attīstītāju grupu pārstāvis	-
9.	Mājsaimnieču apvienību pārstāvis	-
10.	Jauniešu apvienības pārstāvis	-
11.	Senioru apvienības pārstāvis	**1**
12.	Teritorijai īpašas kategorijas (pēc izvēles)	-
	Kopā cilvēki:	**3**

JAUNPIEBALGAS iedzīvotāji un iedzīvotāju apvienību pārstāvji		**skaits**
1.	Nodarbināta persona	**2**
2.	Bezdarbnieks	-
3.	Gados jauns cilvēks	-
4.	Pensionārs	**2**
5.	Sieviete (mājsaimniece) / vīrietis, kas uzņēmies rūpes par mājām	**1**
6.	Par teritoriju atbildīgais transporta tehniskais darbinieks	-
7.	Arodbiedrību pārstāvis	-
8.	Teritorijas vietējo attīstītāju grupu pārstāvis	**1**
9.	Mājsaimnieču apvienību pārstāvis	-
10.	Jauniešu apvienības pārstāvis	-
11.	Senioru apvienības pārstāvis	**1**
12.	Teritorijai īpašas kategorijas (pēc izvēles)	**1**
	Kopā cilvēki:	**4**

VECPIEBALGAS iedzīvotāji un iedzīvotāju apvienību pārstāvji		**skaits**
1.	Nodarbināta persona	**2**
2.	Bezdarbnieks	**1**
3.	Gados jauns cilvēks	**3**
4.	Pensionārs	**6**
5.	Sieviete (mājsaimniece) / vīrietis, kas uzņēmies rūpes par mājām	**1**
6.	Par teritoriju atbildīgais transporta tehniskais darbinieks	**-**
7.	Arodbiedrību pārstāvis	**-**
8.	Teritorijas vietējo attīstītāju grupu pārstāvis	**-**
9.	Mājsaimnieču apvienību pārstāvis	**-**
10.	Jauniešu apvienības pārstāvis	**-**
11.	Senioru apvienības pārstāvis	**-**
12./13.	Teritorijai īpašas kategorijas (pēc izvēles)	**-**
	Kopā cilvēki:	**12**

ALŪKSNES iedzīvotāji un iedzīvotāju apvienību pārstāvji		skaits
1.	Nodarbināta persona	**2**
2.	Bezdarbnieks/	**1**
3.	Gados jauns cilvēks	**2**
4.	Pensionārs	**2**
5.	Sieviete (mājsaimniece) / vīrietis, kas uzņēmies rūpes par mājām	**1**
6.	Par teritoriju atbildīgais transporta tehniskais darbinieks	**-**
7.	Arodbiedrību pārstāvis	**-**
8.	Teritorijas vietējo attīstītāju grupu pārstāvis	**2**
9.	Mājsaimnieču apvienību pārstāvis	**-**
10.	Jauniešu apvienības pārstāvis	**-**
11.	Senioru apvienības pārstāvis	**1**
12.	Teritorijai īpašas kategorijas (pēc izvēles)	**-**
	Kopā cilvēki:	**6**

Pielikumā Nr. 6 sniegtas tabulas ar apkopotām diskusiju dalībnieku atbildēm uz anketu jautājumiem.

5.2. Secinājumu apkopošana par katru fokusgrupu

1. Valka, 2013. Gada 15. februāris

VISPĀRĒJĀS MOBILITĀTES APRAKSTS MŪSU LAUKU TERITORIJĀ FOKUSGRUPAS DALĪBNIEKU UZTVERĒ
Novads atrodas pie Latvijas un Igaunijas robežas. Valka un Valga (Igaunija) ir praktiska viena pilsēta divās valstīs. Ir cerības, ka pēc eiro ieviešanas būs vieglāk apvienot abu valstu pierobežu teritorijas apkalpojošā vienā ST tīklā. Tiek būvēti veloceliņi, piemēram, Valkas apvedceļš, celiņš gar Latvijas un Igaunijas robežu.

TERITORIJĀ ESOŠO TRANSPORTA PAKALPOJUMU APRAKSTS, KURĀ KONKRETIZĒTI VIEDOKĻI UN PIEŅĒMUMI PAR MARŠRUTIEM, BIEŽUMU, MAKSU, INFRASTRUKTŪRU, APRĪKOJUMU
Lai nokļūtu Rīgā, aktīvi tiek izmantots dzelzceļš – no Valgas (aktīvāk, jo atrodas tuvāk Valkas centram) un Lugažu stacijām (2,5 km no Valkas centra). No Valkas līdz Lugažiem saskaņoti ar vilcienu sarakstu kursē pašvaldības dotētais autobuss. Dzelzceļa satiksmi

diskusijas dalībnieki novērtē pozitīvi.

Ir sūdzības par grūtībām ar iekāpšanu dzelzceļa vagonos.

Visumā novadā ir samērā labi attīstīts autobusu maršrutu tīkls, tomēr teritorijas tiek apkalpotas nevienmērīgi.

Autobusu kustības intensitāte līdz attālākiem pagastiem ir nepietiekoša, tomēr pasažieru skaits reisos mēdz būt zems. Braukšanas maksa ir augsta. Dalībnieki novērtē braukšanas maksu kā pārāk augstu, sevišķi starppilsētu maršrutos.

Nav pietiekoša koordinācija starp maršrutiem.

ESOŠĀS PROBLĒMAS UN PAREDZĒTIE RISINĀJUMI

- Slikta ceļu kvalitāte, ne visur var piebraukt ātrā palīdzība. Igaunijā ceļi ir labāki. Iemesls – tur iekasētie nodokļi uzreiz tiek novirzīti ceļu būvniecībai.
- Posmos ar mazām pasažieru plūsmām nerentabli pārvadājumi lielas ietilpības autobusos.
- Nepietiekoši tiek izmantots skolēnu autobusu potenciāls (normatīvie akti nepieļauj citu pasažieru kategoriju pārvadāšanu).
- Velosatiksme ir nedroša. Īpaši sarežģīti pārvadāt velosipēdus ar autobusiem.

POTENCIĀLĀS SADARBĪBAS SHĒMAS, RISINOT MOBILITĀTES JAUTĀJUMUS TERITORIJĀ

Notiek sadarbība starp VPR administrāciju un Valkas pašvaldību. Sadarbības rezultātā no pašvaldības budžeta sabiedriskajam transportam 2012. gadā piešķīra ap 2 tūkstošiem latu.

ATTIEKSME PRET IESPĒJAMIEM RISINĀJUMIEM (AUTOMOBIĻA KOPĪGA LIETOŠANA, TRANSPORTS PĒC PIEPRASĪJUMA): KONCEPCIJA UN FINANSĒJUMS

Attieksme pret automobiļu kopīgo lietošanu visiem dalībniekiem ir pozitīva.

CITI BŪTISKI JAUTĀJUMI, KAS TIKA MINĒTI

Visi aptaujātie atbalsta ideju par pamestās transporta infrastruktūras pielāgošanu tūrisma vajadzībām.

2. Alūksne, 2013. gada 21. februāris

VISPĀRĒJĀS MOBILITĀTES APRAKSTS MŪSU LAUKU TERITORIJĀ FOKUSGRUPAS DALĪBNIEKU UZTVERĒ
Diskusijas dalībnieki atzīmēja, ka lauku apvidos ir vāji attīstīts autobusu maršrutu tīkls, neapmierina reisu biežums, bet ir sapratne, ka pasažieru plūsma nav liela, un būtu lietderīgi izmantot mazas ietilpības autobusus. Gandrīz visās lauku mājās ir privātie auto, bet bieži tiek praktizēts, ka kaimiņi savā starpā sazinās par gaidāmo braucienu un izmanto vienu auto. Dalībnieki atzīmēja arī privātā transporta priekšrocības: brauciens tieši līdz mērķim, piemērotā laikā un ērta bagāžas pārvadāšana. Apsveicama iespēja starppilsētas autobusos pieslēgties internetam. Velosatiksme attīstās, bet ir nedroša, pārsvarā uz brauktuves kopējā plūsmā ar autotransportu. Tika atzīmēta neapmierinoša šoferu disciplīna uz ceļiem.

TERITORIJĀ ESOŠO TRANSPORTA PAKALPOJUMU APRAKSTS, KURĀ KONKRETIZĒTI VIEDOKĻI UN PIEŅĒMUMI PAR MARŠRUTIEM, BIEŽUMU, MAKSU, INFRASTRUKTŪRU, APRĪKOJUMU
Diskusijas dalībnieki atzīmēja, ka ar autobusu maršrutiem Alūksnei ir nodrošināta laba satiksme ar Rīgu un Smilteni, sliktāka tā ir ar Gulbeni. Maršrutu tīkls nav pietekoši attīstīts: uz citām pilsētām var aizbraukt ar pārsēšanos caur Smilteni. No lauku teritorijām uz pilsētām var nokļūt tikai caur Alūksni vai Smilteni. Starp maršrutiem nav pietiekošas koordinācijas. Ritošā sastāva kvalitāte nav pilnībā apmierinoša, tiek izmantoti novecojuši un pārāk lielas ietilpības autobusi. Sūdzības par grūtībām ar iekāpšanu lielajos autobusos, sevišķi aktuāls jautājums ar invalīdu pārvadāšanu uz Alsviķu skolu. Īsākos attālumos braukšanas maksa starppilsētu autobusos ir pārāk augsta. Satiksmei ar Rīgu ir pieejams arī privāti organizēts transports pēc iepriekšēja pieprasījuma. Uzskata, ka būtu lietderīgi atjaunot vilcienu satiksmi starp Gulbeni un Madonu, saskaņojot kustības sarakstus ar bānīti līdz Alūksnei. Neapmierina, ka skolēnu autobusos nedrīkst pārvadāt arī citus pasažierus.

ESOŠĀS PROBLĒMAS UN IETEIKTIE RISINĀJUMI
Esošo maršrutu struktūra neļauj ērti nokļūt līdz nepieciešamajiem galamērķiem, sabiedriskā transporta kustības intensitāte ir nepietiekama. Skolēnu autobusiem ir jāatļauj uzņemt arī citus pasažierus. Trūkst tiešas sabiedriskā transporta satiksmes starp Alūksni un Valmieru. Posmos ar mazām pasažieru plūsmām nerentabli pārvadājumi lielas ietilpības autobusos. Gados jaunāki cilvēki uzskata, ka velosatiksme ir nedroša. Veloceliņi netiek būvēti. Pēc lielākās daļas dalībnieku domām, efektīvs alternatīvais risinājums var būt mikroautobusu ieviešana vietējos sabiedriskā transporta maršrutos. Novada ceļi ir jāuzlabo, piemērojot tos arī drošai gājēju un velosipēdistu kustībai.
POTENCIĀLĀS SADARBĪBAS SHĒMAS, RISINOT MOBILITĀTES JAUTĀJUMUS TERITORIJĀ
Dalībnieki uzskata, ka būtu lietderīga ciešāka sadarbība starp VPR administrāciju un Alūksnes pašvaldību. Par izmaiņu nepieciešamību maršrutos nezina ne pārvadātājs, ne pašvaldība, vajadzīgs speciāls pētījums. Ierosinājums: dot iespēju iedzīvotājiem, piemēram, bibliotēkās iesniegt savus priekšlikumus attiecībā uz mobilitātes pakalpojumu uzlabošanu.

ATTIEKSME PRET IESPĒJAMIEM RISINĀJUMIEM (AUTOMOBIĻA KOPĪGA LIETOŠANA, TRANSPORTS PĒC PIEPRASĪJUMA): KONCEPCIJA UN FINANSĒJUMS
Attieksme pret automobiļu kopīgo lietošanu visiem dalībniekiem ir pozitīva, šādā gadījumā pārvietošanās var būt lētāka. Jau pašlaik diezgan bieži iedzīvotāji izmanto šādas iespējas. Ja būtu pieejams transports pēc pieprasījuma, tad dalībnieki to izmantotu, taču vēlmes un iespējas nodrošināt līdzfinansējumu alternatīvu risinājumu ieviešanai lielākajai daļai diskusijas dalībnieku nav.
CITI BŪTISKI JAUTĀJUMI, KAS TIKA MINĒTI
Visi aptaujātie atbalsta ideju par pamestās transporta infrastruktūras pielāgošanu

tūrisma vajadzībām (piemēram, vecā bānīša trase līdz Apei), bet apšauba realizācijas iespējas (lieli ieguldījumi, apgaismojuma nepieciešamība un pieprasījuma trūkums).

3. Vecpiebalga, 2013. gada 27. februāris

VISPĀRĒJĀS MOBILITĀTES APRAKSTS MŪSU LAUKU TERITORIJĀ FOKUSGRUPAS DALĪBNIEKU UZTVERĒ
Vispārējā mobilitātes situācija pēc intervēto dalībnieku domām ir apmierinoša, taču ir arī atsevišķs viedoklis, ka situācija mobilitātes jomā Vecpiebalgas novadā ir kritiska. Novadā ir slikts ceļu stāvoklis, pa koplietošanas ceļiem pārvietoties ir grūti pat ar velosipēdu.

TERITORIJĀ ESOŠO TRANSPORTA PAKALPOJUMU APRAKSTS, KURĀ KONKRETIZĒTI VIEDOKĻI UN PIEŅĒMUMI PAR MARŠRUTIEM, BIEŽUMU, MAKSU, INFRASTRUKTŪRU UN APRĪKOJUMU
Novadā ir pieejama autobusu satiksme. Sabiedriskā transporta infrastruktūra un pieejamība tiek vērtēta kā vāja, transports lielā daļā maršrutu kursē tikai rīta un vakara stundās. Neapmierinoša ir satiksme ar Rīgu (izņemot rīta stundas). Nepieciešams uzlabot satiksmi ar tuvējiem novadu pagastu centriem (it sevišķi ar Kaivi un Jaunpiebalgu) un pilsētām (Valmieru, Cēsīm un Rīgu). Nav iespējams tiešā veidā nokļūt no Vecpiebalgas līdz Valmierai. Ir viedoklis, ka SIA "CATA" ritošā sastāva kvalitāte nav pilnībā apmierinoša, tiek izmantoti novecojuši un pārāk lielas ietilpības autobusi. Satiksmei ar Rīgu ir pieejams arī privāti organizēts transports pēc pieprasījuma.

ESOŠĀS PROBLĒMAS UN PAREDZĒTIE RISINĀJUMI
Esošās problēmas saistītas galvenokārt ar sabiedriskā transporta pastāvošo maršrutu un reisu plānojumu, kā arī ar ceļu infrastruktūras slikto stāvokli. Iedzīvotājus neapmierina sabiedriskā transporta salīdzinoši augstie tarifi (diviem cilvēkiem brauciens ar sabiedrisko transportu izmaksā praktiski tikpat, cik brauciens ar privāto automašīnu), esošo maršrutu struktūra ērti neļauj nokļūt līdz nepieciešamajiem galamērķiem, sabiedriskā transporta kustības intensitāte ir nepietiekama.

Liela daļa aptaujāto apgalvo, ka sabiedrisko transportu neizmanto vai arī izmanto ļoti reti tieši tā vājās pieejamības dēļ.

Pastāv problēma, ka ir maršruti, kuros kursē skolēnu autobusi, taču tie nedrīkst uzņemt citus pasažierus.

Intervijas dalībnieki uzskata, ka būtiska problēma ir tāda, ka nav tiešas sabiedriskā transporta satiksmes starp Vecpiebalgu un Valmieru.

Daļa aptaujāto pagaidām risinājumus nesaskata, taču pēc lielākās daļas domām, efektīvs alternatīvs risinājums var būt mikroautobusu ieviešana vietējos sabiedriskā transporta maršrutos.

Gados jaunus intervijas dalībniekus interesē novada ceļu uzlabošanas perspektīvas arī tādā kontekstā, lai būtu ērtāk pārvietoties ar kājām vai ar velosipēdu.

POTENCIĀLĀS SADARBĪBAS SHĒMAS, RISINOT MOBILITĀTES JAUTĀJUMUS TERITORIJĀ

Potenciālās sadarbības shēmas var tikt organizētas mijiedarbībā ar Vidzemes plānošanas reģionu. Jautājums ir arī saistīts ar esošās transporta infrastruktūras uzlabošanas nepieciešamību, lai būtu potenciāli vairāk ieinteresēto pušu mobilitātes attīstības uzdevumu risināšanā.

ATTIEKSME PRET IESPĒJAMIEM RISINĀJUMIEM (AUTOMOBIĻA KOPĪGA LIETOŠANA, TRANSPORTS PĒC PIEPRASĪJUMA): KONCEPCIJA UN FINANSĒJUMS

Attieksme pret iespējamiem risinājumiem ir pozitīva, šādā gadījumā pārvietošanās būtu ērtāka. Jau pašlaik iedzīvotāji bieži izmanto kopīgu automobili, lai nokļūtu vēlamajā vietā.

Ja būtu pieejams transports pēc pieprasījuma, tad to izmantotu, taču vēlmes un iespējas nodrošināt līdzfinansējumu alternatīvu risinājumu ieviešanai lielākajai daļai intervijas dalībnieku nav. Gados jaunie intervijas dalībnieki potenciāli gatavi atbalstīt ideju par līdzfinansējumu līdz 20%.

Ir arī uzskats, ka ideja par automobiļu kopīgu izmantošanu, transportu pēc pieprasījuma ir laba, taču problēmu gadījumā būs grūti noteikt vainīgo un atbildīgo.

CITI BŪTISKI JAUTĀJUMI, KAS TIKA NORĀDĪTI

Daļa aptaujāto atbalsta ideju par pamestās transporta infrastruktūras pielāgošanu tūrisma vajadzībām.

4. Jaunpiebalga, 2013. gada 27. februāris

VISPĀRĒJĀS MOBILITĀTES APRAKSTS MŪSU LAUKU TERITORIJĀ FOKUSGRUPAS DALĪBNIEKU UZTVERĒ
Vispārējā mobilitātes situācija lauku teritorijā ir gandrīz apmierinoša, bet valsts līmenī – neapmierinoša. Pašlaik viss ir atkarīgs tikai no paša indivīda aktivitātēm un iespējām.

TERITORIJĀ ESOŠO TRANSPORTA PAKALPOJUMU APRAKSTS, KURĀ KONKRETIZĒTI VIEDOKĻI UN PIEŅĒMUMI PAR MARŠRUTIEM, BIEŽUMU, MAKSU, INFRASTRUKTŪRU, APRĪKOJUMU
Novadā ir pieejama autobusu satiksme. Sabiedriskā transporta infrastruktūra un pieejamība tiek vērtēta kā vāja. Vairākos maršrutos kursē novada pašvaldības finansēts autobuss, kas pārvadā skolēnus un citus pasažierus. Vāja koordinācija starp maršrutiem. Neapmierinoša ir satiksme ar Rīgu. Ar Madonu, Valmieru vispār nav sabiedriskā transporta satiksmes. Ir viedoklis, ka jāmaina SIA "CATA" vadība.

ESOŠĀS PROBLĒMAS UN PAREDZĒTIE RISINĀJUMI
Iedzīvotājus neapmierina sabiedriskā transporta kursēšanas nelielais biežums, maršrutu plānojums, ritošā sastāva kvalitāte, kā arī augstie transporta tarifi, kā rezultātā sabiedriskais transports nav pieejams tiem sociālajiem slāņiem, kuriem tas visvairāk ir vajadzīgs. Nav sasaistes starp sabiedriskā transporta plānotājiem un pārvadātājiem, sabiedriskais transports pašlaik nenodrošina sociālās vajadzības. Iespējamie risinājumi ir saistīti ar nelielas ietilpības ritošā sastāva izmantošanu regulārajos autobusu maršrutos. Problēmu risināšanai nepieciešama sistēmiska pieeja. Ir viedoklis, ka sabiedriskā transporta pārvadājumos vajadzētu ierobežot invalīdu bezmaksas braukšanas iespējas.
POTENCIĀLĀS SADARBĪBAS SHĒMAS, RISINOT MOBILITĀTES JAUTĀJUMUS TERITORIJĀ
Potenciālās sadarbības shēmas var tikt organizētas, veidojot sistemātisku koordināciju dažādos līmeņos. Diskusijas dalībnieki izvirzīja ideju par vietējas (un nākotnē – reģionālas) nozīmes dispečerdienesta izveides nepieciešamību mobilitātes jautājumu efektīvai risināšanai, piemēram, transporta pēc pieprasījuma organizēšanai, iedzīvotāju

pārvietošanās vēlmju noskaidrošanai u.tml.
ATTIEKSME PRET IESPĒJAMIEM RISINĀJUMIEM (AUTOMOBIĻA KOPĪGA LIETOŠANA, TRANSPORTS PĒC PIEPRASĪJUMA): KONCEPCIJA UN FINANSĒJUMS
Attieksme pret iespējamiem risinājumiem ir pozitīva. Transports pēc pieprasījuma uzskatāms par ļoti perspektīvu attīstības virzienu. Tomēr vajadzīga saskaņota rīcība no iesaistītajām pusēm (pārvadātājiem un iedzīvotājiem). Pozitīva attieksme lielā mērā saistāma ar izredzēm, ka šādi iespējamie risinājumi tiek attīstīti tieši Jaunpiebalgas novadā. Diskusijas dalībnieki atbalsta ideju par līdzfinansējuma nepieciešamību alternatīvu transporta risinājumu ieviešanā (līdzfinansējums 10-25% apjomā).
CITI BŪTISKI JAUTĀJUMI, KAS TIKA NORĀDĪTI
Intervētie dalībnieki atbalsta ideju par pamestās transporta infrastruktūras pielāgošanu tūrisma vajadzībām (dzelzceļa posmā Gulbene – Ieriķi, izmantojot autotransportam un/vai velosatiksmei). Ir vēlme, lai vismaz reizi nedēļā kursētu pilsētas autobuss cauri Jaunpiebalgas teritorijai. Ir vēlme, lai tiktu iekārtots veloceliņš no Jaunpiebalgas līdz Abrupei. Potenciāli nākotnē varētu attīstīt velonomas pakalpojumus maršrutā Jaunpiebalga – Vecpiebalga.

6. Vidzemes plānošanas reģiona transporta sistēmas SVID analīze

VPR tansporta sistēmas SVID analīze veikta, balstoties uz to, lai ir iespējams pilnveidot šo sistēmu ar videi draudzīgiem risinājumiem [12,13,14,17,18], vienlaicīgi sekmējot iedzīvotāju mobilitātes iespējas kopumā [11,19,20,21].

Stiprās puses

1. Valsts mērogā kopumā tiek atbalstīta ideja par videi draudzīgāka transporta izmantošanu iedzīvotāju mobilitātes vajadzībām.
2. VPR institūcijās ir izpratne par atšķirīgo situāciju iedzīvotāju mobilitātē gan pēc ģeogrāfiskās, gan sociālekonomiskās sistuācijas (vērtējums balstīts uz veiktās anketēšanas un interviju rezultātiem).
3. VPR ir interese par videi draudzīgākiem risinājumiem transporta sistēmas organizācijā.
4. Valstī ir daļēji izveidota normatīvā regulējuma bāze pārvadājumu ar sabiedrisko transportu organizācijai un veloceliņu attīstībai.
5. VPR ir daļēji pieejami zinātnisko, plānošanas un administratīvo kadru resursi videi draudzīgākas transporta sistēmas attīstībai (Vidzemes Augstskolas zinatniskais potenciāls, VPR administrācijas un nodaļu speciālisti).
6. Ir izstrādāti vairāki augsta līmeņa plānošanas dokumenti ar priekšlikumiem transporta sistēmas attīstībai.

1. „Sabiedriskā transporta maršrutu tīkla optimizācijas iespējas Vidzemē, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju iespējas”	Rīgas Tehniskā universitāte sadarbībā ar SIA”IMINK”, 2012.
2. “Vidzemes plānošanas reģiona teritorijas plānojums 2007.-2027.”	Vidzemes attīstības aģentūra, 2007.
3. Vidzemes reģiona attīstības programma	Vidzemes plānošanas reģions, 2007.

7. Sabiedriskā transporta pasažieru pārvadājumiem tiek piešķirtas dotācijas no valsts puses.
8. Izvērsts ceļu un sabiedriskā transporta tīkls.

Vājās puses

1. Demogrāfiskās situācijas pasliktināšanās VPR, ar to primāri saprotot:

- iedzīvotāju skaita samazināšanos, jo īpaši lauku teritorijās,
- apdzīvojuma blīvuma samazināšanos,

- iedzīvotāju novecošanos.

2. Nepietiekošs finansējums ceļu tīkla uzturēšanai, rekonstrukcijai un būvniecībai.

3. Komplicēta sabiedriskā transporta pārvadājumu organizācija - autobusu maršrutu administrēšana pakārtota divām hierarhiski nesaistītām instancēm, t.i., reģionālie starppilsētu maršruti VSIA ”Autotransporta Direkcija”, bet reģionālie vietējie maršruti - VPR.

4. Dotācijas sabiedriskajam transportam nav pietiekošas; pēdējos gados tās ir samazinātas, īpaši vietējiem autobusa maršrutiem.

5. Dotācijas sabiedriskajam transportam sadala tikai VSIA ”Autotransporta direkcija”, kas nerada caurspīdīgumu lēmumu pieņemšana procesā. Turklāt normatīvajā bāzē (MK noteikumi Nr. 1028) nav ņemti vērā tādi kritēriji kā, piemēram, iedzīvotāju blīvums (reģions teritoriāli ir vislielākais valstī, taču tajā dzīvo vismazāk iedzīvotāju). Līdz ar to pārvadātāju nobraukumi ir salīdzinoši lielāki, bet ieņēmumi uz 1 km ir mazāki.

6. Dzelzceļa resursu nepietiekama izmantošana, novecojusi infrastruktūra un nerentabli pārvadājumi.

7. Nepietiekoša koordinācija pasažieru pārvadājumu organizācijā starp pārvadājumiem ar autobusiem un vilcieniem.

8. Neapmierinoša VPR teritoriju sasniedzamība ar sabiedrisko transportu (jo īpaši retāk apdzīvotajās lauku teritorijās).

9. Neapmierinoša pieturvietu pieejamība VPR lauku teritorijās.

10. Strauja velosatiksmes popularitātes palielināšanās veloceliņu nepietiekamības apstākļos samazina kustības drošību gan pašiem velobraucējiem, gan gājējiem.

<u>Iespējas</u>

Pastāvīgie uzdevumi

1. Politiskās gribas un atbilstošu rīcību esamība videi draudzīgu transporta risinājumu veicināšanā.
2. Videi draudzīgu mobilitātes risinājumu popularizācija starp iedzīvotājiem.
3. Normatīvā regulējuma bāzes pilnveidošana.
4. Ceļu seguma kvalitātes uzturēšana un uzlabošana.

Īstermiņa pasākumi (līdz 3 gadiem):

1. Transporta uzziņu informatīvās bāzes pilnveidošana, padarot to lietotājiem ērtāku.
2. Saskaņota sabiedriskā transporta pārvadājumu sarakstu (grafiku) koordinācija starp pārvadātājiem pa autoceļiem un pārvadātājiem pa dzelzceļiem.
3. Sabiedriskā transporta pārvaldes koncentrēšana vienas institūcijas pārvaldībā, piemēram, nodod VPR to reisu administrēšanu, plānošanu un pārraudzību, kuri sākas un beidzas

reģiona robežās.
4. Sabiedriskā transporta uzņēmumu finansiālās darbības uzlabošana.
5. Autobusu parka vietējiem pārvadājumiem atjaunošana un tā papildināšana ar mazākas ietilpības ritošo sastāvu.
6. Mobilitātes risinājumu ieviešana primāri iedzīvotāju sociālo vajadzību nodrošināšanai:
- jāizvērtē iespējas ieviest pakalpojumu „transports pēc pieprasījuma“ VPR mazapdzīvotās teritorijās,
- privātā transporta koplietošanas veicināšana mazapdzīvotās teritorijās.
7. Velosatiksmes (t.sk. ar elektrovelosipēdiem) popularizācija un atbilstošas infrastruktūras attīstība.
8. Velosipēdu un/vai elektrovelosipēdu iekļaušana publiskās pārvaldes institūciju transportlīdzekļu parkā, izstrādājot sistēmu to izmantošanai arī iedzīvotāju vajadzībām.
9. Šaursliežu dzelzceļa (Gulbene - Alūksne) tehniskā stāvokļa novērtēšana, lai rastu iespēju izmantot to pasažieru pārvadājumiem regulārā kustībā.

Vidēja termiņa pasākumi (līdz 7 gadiem):

1. Finansējuma palielināšana sabiedriskā transporta maršrutu tīkla un ritošā sastāva attīstībai, uzlabojot arī pieturvietu pieejamību (maršrutu tīkla blīvuma, dažādas ietīlpības ritoša sastāva skaita palielinājums).
2. Jauno kadru apmācība gan sabiedriskā transporta plānošanā, gan mobilitātes risinājumu plānošanā kopumā.
3. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu palielināšana, infrastruktūras modernizācija.
4. Multimodālo transporta mezglu izveidošana (dzelzceļš - autobusi - vieglās automašīnas - velosipēdi) dažādās to kombinācijās un mērogos.
5. Finansējuma palielināšana ceļu uzturēšanai, rekonstrukcijai un būvniecībai.
6. Velosatiksmes, t.sk. ar elektrovelosipēdiem, infrastruktūras tālāka attīstība.
7. Pakalpojuma „transports pēc pieprasījuma“ tālāka izvēršana mazapdzīvotās teritorijās, paplašinot tā lietotāju spektru.

Ilgtermiņa pasākumi (līdz 15-20 gadiem)

1. Ceļu tīkla, sabiedriskā transporta tīkla un ritošā sastāva tālāka attīstība, palielinot videi draudzīgu transportlīdzekļu izmantošanas īpatsvaru.
2. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu aktivizācija visā esošajā tīklā, infrastruktūras modernizācija.
3. Attīstītas velosatiksmes infrastruktūras izveidošana.
4. Tālāka multimodalitātes attīstība - darbu turpināšanu pie ērtu pārsēšanās punktu veidošanas, kā arī sabiedrības izpratnes palielināšanās par gatavību ikdienā izmantot šos intermodālos risinājumus, piemēram park&ride, park&bike vai bike&ride u.tml.

5. Aviopārvadājumu aktivizācija atbilstošu tenoloģisko (no vides un izmaksu viedokļa) risinājumu gadījumā.

Draudi

1. Nepietiekamas admistratīvās kapacitātes vai cilvēkresursu trūkuma rezultātā VPR var nespēt piesaistīt un apgūt ārējā finansējuma līdzekļus, tādējādi zaudējot konkurētspēju un stimulējot iedzīvotāju aizplūšanu uz citiem reģioniem.

2. Darbaspēka nepietiekamība sabiedriskā transporta pakalpojumu sektora attīstībai, radot nepieciešamību pēc darbaspēka „importa".

3. Apgrūtināta teritorijas sasniedzamība un infrastruktūras zema tehniskā kvalitāte var bremzēt investoru interesi par reģionu, t.sk. rekreācijas jomā, kas izteikti saistīta ar pārvietošanos, tātad kavējot reģiona ekonomisko attīstību.

4. Turpinot samazināties valsts dotācijām sabiedriskajam transportam, pastāv iespēja daudzas mazapdzīvotas teritorijas atstāt vispār bez sabiedriskā transporta pieejamības. Pārvadātāju attīstība, t.sk. uzsāktā autobusu parku atjaunošana un ietilpības pielāgošana reālajām vajadzībām ir apdraudēta.

5. Iedzīvotāju turpmāka aizplūšana.

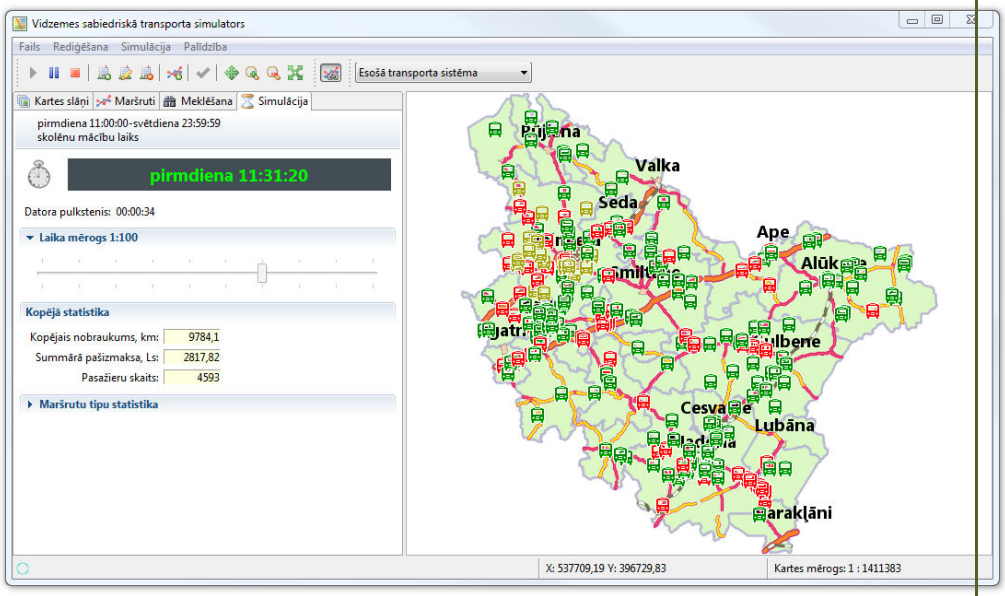
6. Sociālās noslāņošanās un atstumtības palielināšanās nepietiekošas iedzīvotāju mobilitātes apstākļos.

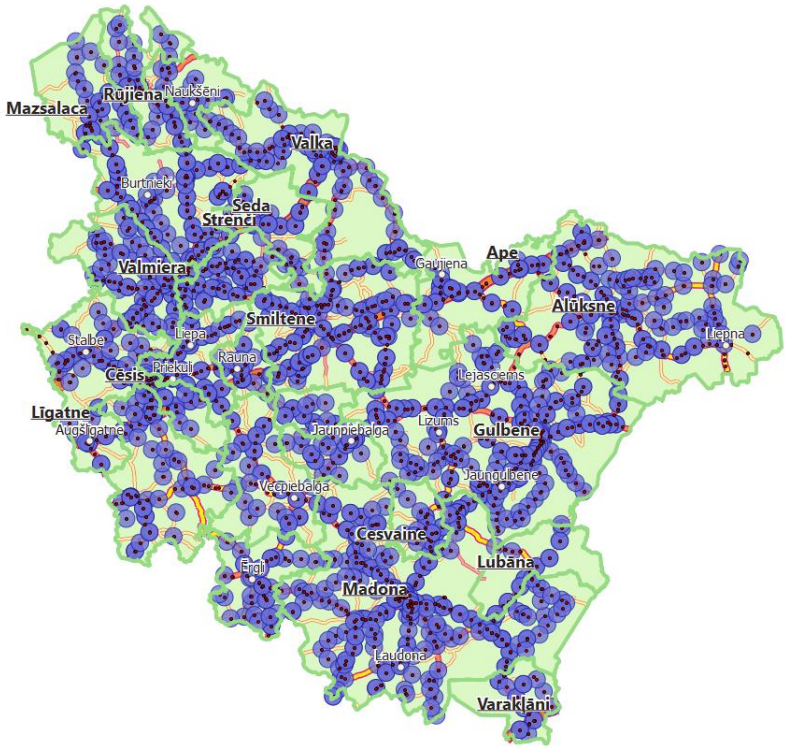
7. Labās prakses piemēri

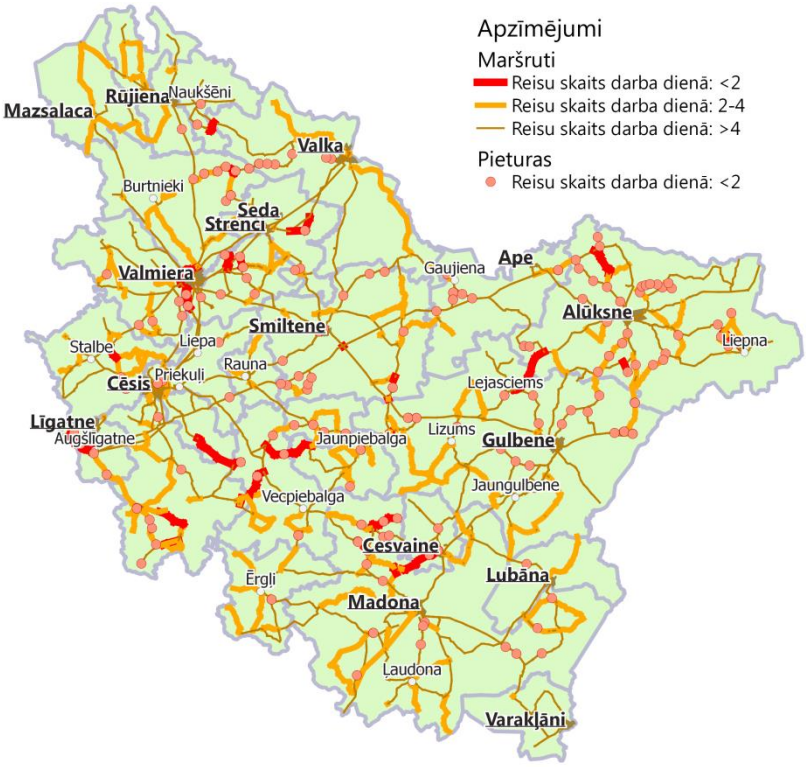
Par labās prakses piemēriem, kas varētu tikt pielietoti MOG mērķu sasniegšanas griezumā, izvēlēti VPR izstrādātie un pielietotie 4 piemēri:

1. ST maršrutu tīkla optimizācijas modelis Vidzemē,
2. ST maršrutu tīkla optimizācijas iespējas Vidzemē, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju iespējas,
3. Elektrovelosipēdu izmēģinājums Latvijā 2012. gada Mobilitātes Nedēļas ietvaros,
4. Gulbenes - Alūksnes bānītis un Gaujas tramvajs Valmierā.

7.1. ST maršrutu tīkla optimizācijas modelis Vidzemē

NR	SADAĻA	APRAKSTS
0	Fotoattēls	


Mazsalaca
Rūjiena
Naukšēni
Valka
Burtnieki
Seda
Strenči
Valmiera
Gaujiena
Ape
Smiltene
Alūksne
Stalbe
Liepa
Rauna
Liepna
Cēsis
Priekuļi
Lejasciems
Līgatne
Augšligatne
Jaunpiebalga
Līzums
Gulbene
Jaungulbene
Vecpiebalga
Cesvaine
Lubāna
Ērgļi
Madona
Laudona
Varakļāni

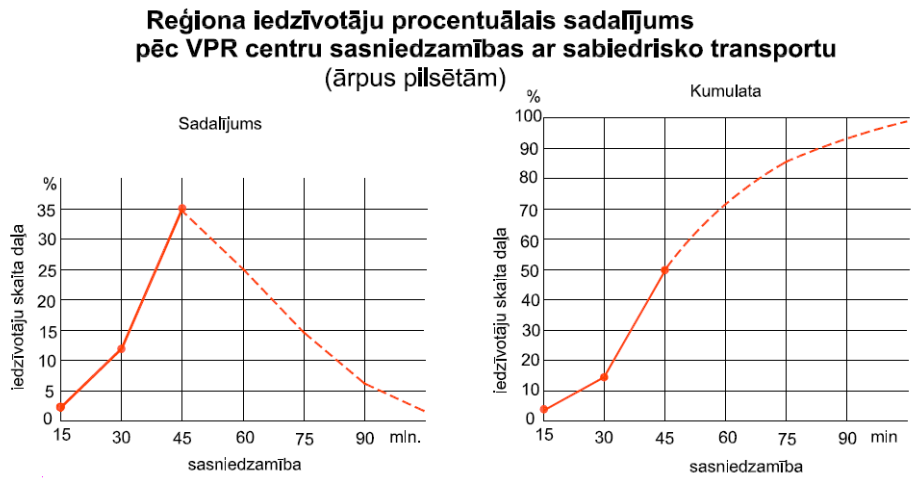

Apzīmējumi
Maršruti
Reisu skaits darba dienā: <2
Reisu skaits darba dienā: 2-4
Reisu skaits darba dienā: >4
Pieturas
Reisu skaits darba dienā: <2
Mazsalaca
Rūjiena
Naukšēni
Valka
Burtnieki
Seda
Strenči
Valmiera
Gaujiena
Ape
Smiltene
Alūksne
Stalbe
Liepa
Rauna
Liepna
Cēsis
Priekuļi
Lejasciems
Līgatne
Augšligatne
Jaunpiebalga
Līzums
Gulbene
Jaungulbene
Vecpiebalga
Cesvaine
Lubāna
Ērgļi
Madona
Laudona
Varakļāni

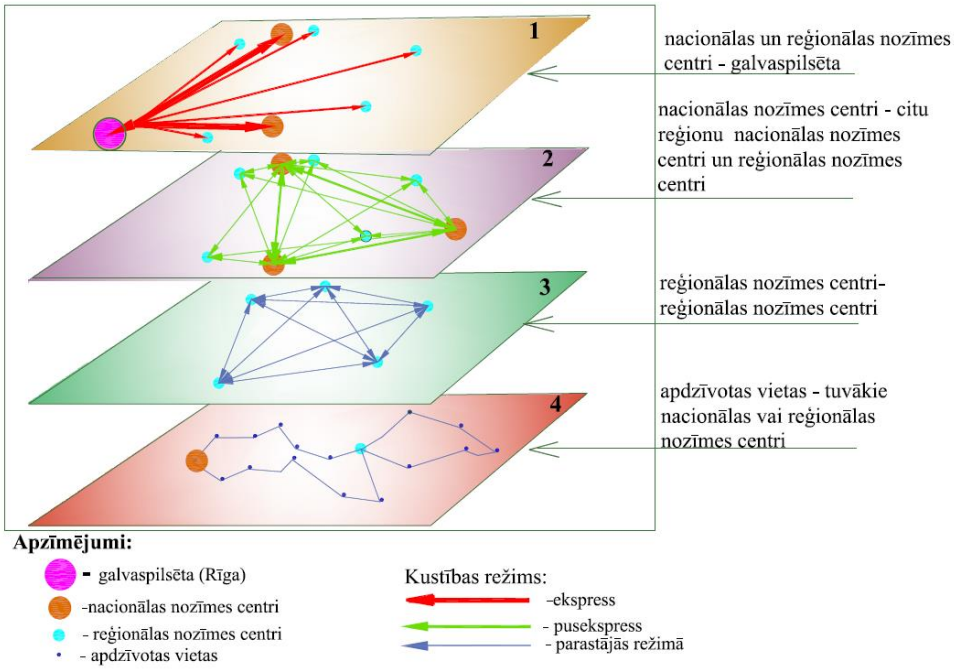
1.	Prakses nosaukums	ST maršrutu tīkla optimizācijas modelis Vidzemē.
2.	Precīza tēma, uz kuru attiecas prakse	ST imitācijas modelēšana un optimizācija.
3.	Prakses mērķi	Piedāvāt dinamiskas modelēšanas instrumentu Vidzemes plānošanas reģiona transporta plānotājiem sabiedriskā transporta analīzei un plānošanai.
4.	Vieta	• Valsts: Latvija • Reģions: Vidzemes plānošanas reģions
5.	Detalizēts prakses apraksts	• Izcelsme: Pētījums ir realizēts ESF 1.5.1.3.2. apakšaktivitātēs projekta „ST pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana VPR" ietvaros. • Laika periods: 11.2011.- 05.2012. • Iesaistītās struktūras/īstenošana: Rīgas Tehniskā universitāte, SIA"IMINK". • Pētījuma mērķa grupas: o VPR iedzīvotāji, kas izmanto ST mobilitātes vajadzībām, VPR esošās pašvaldību struktūras atbildīgas par iedzīvotāju nodrošināšanu ar ST pakalpojumiem; o pasažieru pārvadātāji. • Process un prakses saturs īsumā: Pētījuma gaitā realizēti šādi uzdevumi - o datu vākšana un apkopošana par reģionālajiem starppilsētu nozīmes maršrutiem, reģionālajiem vietējās nozīmes maršrutiem, maršrutiem pa sliežu ceļiem, skolēnu un pašvaldību autobusu maršrutiem, kā arī pilsētas nozīmes maršrutiem, kas nodrošina pārvietošanos no republikas nozīmes pilsētas uz tuvākajām apkārtējām teritorijām; o pētījuma rezultātu analīze un secinājumu apkopošana; o pētījuma ziņojuma sagatavošana; o pētījuma rezultātu prezentācija projektā iesaistītajiem dalībniekiem; o esošā sabiedriskā transporta sistēmas modeļa izstrāde; o modeļa prezentācija diskusijas dalībniekiem; o optimālas sabiedriskā transporta sistēmas modeļa izstrāde; o rekomendāciju sagatavošana par VPR sabiedriskā transporta sistēmas optimizācijas iespējām, balstoties uz reģiona attīstības plānošanas dokumentiem; o rekomendāciju prezentācija diskusijas dalībniekiem. • Tiesiskais regulējums: Pētījums ir realizēts, balstoties uz 31.10.2011. noslēgto iepirkuma līgumu Nr.1-26/85 starp Vidzemes plānošanas reģionu un Rīgas Tehnisko universitāti, kā arī, pamatojoties uz noslēgto līgumu starp Rīgas Tehnisko universitāti un SIA IMINK. • Finanšu nosacījumi:

		Pētījuma izpilde ir finansēta, balstoties uz noslēgto iepirkuma līgumu. Pētījuma apmaksa ir veikta 5 posmos, atbilstoši iepirkuma līgumā dotajam pakalpojumu izpildes apmaksas grafikam.
6.	Vērtējums	• Iespējamie demonstrētie rezultāti (izmantojot rādītājus): Balstoties uz izstrādāto sabiedriskā transporta modeli, iegūti šādi rezultāti - ○ ST pārvadājumos Vidzemē, izmantojot mazākas kapacitātes (ar mazāku degvielas patēriņu, līdz 25 sēdvietām) autobusus, iespējams iegūt līdz 12% izmaksu ietaupījumu; ○ Ieviešot 18 jaunus reisus 293 autobusu maršrutu kilometros, visā Vidzemes teritorijā darba dienās iespējams nodrošināt vismaz 2 reisus; ○ Starppilsētu reisos, ieviešot pusekspresus un samazinot pieturu skaitu, iespējams samazināt starppilsētu reisu laiku par 6%. • Iespējamie veiksmes faktori: ○ Izstrādāts interaktīvs dinamiskais modelis sabiedriskā transporta sistēmas darbības novērtēšanai. ○ Izstrādāti iespējamie varianti multimodāla sabiedriskā transporta maršrutu tīkla attīstībai. • Grūtības: ○ Grūtības ir sagādājis tas, ka valstī sabiedriskā transporta plānošanā nav vienota metodiska un ekonomiski pamatota normatīvā bāze. ○ Pētījuma realizācijas gaitā būtiskas grūtības ir radījis datu pieejamības trūkums, kā arī esošo datu sadrumstalotība un precizitātes problēmas. ○ Projekta izpildes termiņš ir salīdzinoši īss šāda mēroga un apjoma imitācijas modelēšanas sistēmas izveidei.
7.	No prakses gūtā mācība	1. Objektīvai un operatīvai lēmumu pieņemšanai visos plānošanas līmeņos (pilsētās, piepilsētās un reģionos) nepieciešami sabiedriskā transporta maršrutu sistēmas dinamiskas modelēšanas risinājumi. 2. Dažādiem ST veidiem jāveido datu bāze atbilstoši esošai situācijai un perspektīvai.
8.	Kontaktpersona	Ina Miķelsone Projektu vadītāja Attīstības un projektu nodaļa Vidzemes plānošanas reģions Cēsu iela 19-54, Valmiera Tālr. +371 64219021 Fakss +371 64116012 Mob .+371 29289487 ina.mikelsone@vidzeme.lv
9.	Cita informācija, kas varētu būt interesanta	• Papildu informācija, ko sniedzis respondents: http://www.vidzeme.lv/lv/projekti/sabiedriska_transporta_pakalpojumu_kvalitates_paaugstinasana_vidzemes_planosanas_regiona/sabiedriska_transporta_kustibai_vidzeme_jauna_planosanas_sistema • Dažādi dokumenti (ziņojumi, prezentācijas): ○ Datu apkopošanas un analīzes rezultātu prezentācija, Cēsis, 15.02.2012.

		○ Prezentācija "Vidzemes sabiedriskā transporta modelēšanas sistēma", Cēsis, 27.04.2012.: www.vidzeme.lv/upload/lv/Esfondi/RTU_prezentacija_20120427.ppt ○ Pētījuma "Sabiedriskā transporta maršruta tīkla optimizācijas iespējas Vidzemē, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju iespējas" gala ziņojums // RTU, SIA IMINK, 2012. ○ Prezentācija "Sabiedriskā transporta maršruta tīkla optimizācijas iespējas Vidzemē, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju iespējas" // Konference "Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana Vidzemē", Cēsis, 27.06.2012. ○ Prezentācija "Public transport modeling system in Vidzeme Planning Region" Interreg IVC programmas „GRISI PLUS" projekta seminārā Amatas novada „Ausmās", 12.07.2012.

7.2. ST maršrutu tīkla optimizācijas iespējas Vidzemē, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju iespējas

NR	SADAĻA	APRAKSTS
0	Fotoattēls	

		Maršrutu organizēšanas līmeņi 
1.	Prakses nosaukums	ST maršrutu tīkla optimizācijas iespējas Vidzemē, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju iespējas.
2.	Precīza tēma, uz kuru attiecas prakse	ST datu vākšana, apkopošana un analīze; rekomendācijas ST uzlabošanai.
3.	Prakses mērķi	Izstrādāt konceptuālas rekomendācijas VPR ST vienotās multimodālas maršrutu sistēmas pilnveidošanai.
4.	Vieta	• Valsts: Latvija • Reģions: Vidzemes plānošanas reģions (VPR)
5.	Detalizēts prakses apraksts	• Izcelsme: Pētījums ir realizēts ESF 1.5.1.3.2.apakšaktivitātēs projekta „ST pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana Vidzemes plānošanas reģionā” ietvaros. • Pētījuma izstrādes laiks: 11.2011.-05.2012. • Iesaistītās struktūras/īstenošana”: SIA „IMINK”, Rīgas Tehniskā universitāte. • Pētījuma mērķa grupas: ○ VPR iedzīvotāji, kuriem jānodrošina mobilitātes sociālās un ekonomiskas prasības un jāuzlabo pārvietošanās apstākļi, izmantojot esošos materiālitehniskos resursus;

		○ VPR pašvaldības, kas ir atbildīgas par iedzīvotāju apkalpošanu ar ST; ○ pasažieru pārvadātāji, kas atbildīgi par ST. • Process un detalizēts prakses saturs: Pētījuma gaitā realizēti šādi uzdevumi: ○ Analizētas prasības ST maršrutu organizēšanai ES un Latvijas tiesību aktu bāzē. ○ Analizēta VPR esošā maršrutu tīkla organizācija (reģionālie starppilsētu maršruti, reģionālajie vietējie maršruti, maršruti pa sliežu ceļiem, skolēnu un pašvaldību autobusu maršruti) un formulētas problēmas tajā. ○ Izstrādātas rekomendācijas un pamatprincipi ST (autobusu un dzelzceļa) vienotās multimodālas maršrutu sistēmas veidošanai, lai sistēma strādātu efektīvāk un operatīvāk (ar iespējām pielietot maršrutu modelēšanu), balstoties uz reģiona attīstības plānošanas dokumentiem un pieejamām ekonomiskām iespējām. ○ Izstrādāta ST maršrutu klasifikācija ar pielietojuma raksturojumu reģionāliem starppilsētu un vietējiem maršrutiem. ○ Formulēti un ar piemēriem ilustrēti pasākumi multimodālās transporta infrastruktūras pilnveidošanas nodrošināšanai dzelzceļa un autobusu satiksmes koordinēšanai (piemēram, dzelzceļa un autobusu staciju pietuvināšana vai apvienošana, maršrutu pieturvietu izvietojums, kustības grafiku saskaņošana u.tml.). ○ Piedāvāta ritošā sastāva un parka pilnveidošana, lai pielāgotu pasažieru plūsmu lieluma prasībām. ○ Izstrādāti kritēriji un indeksi autobusu maršrutu tīkla attīstībai, kuriem jābūt pielāgotiem ekonomiskajiem rādītājiem. 1. kritērijs: − pagastu īpatsvars, kur ir nodrošināti vismaz divi reisi dienā, kas savieno pagastus ar novada centru; − novadu īpatsvars, kur ir nodrošināti vismaz divi reisi dienā, kas savieno novadus ar reģiona centru vai galvaspilsētu. 2. kritērijs: Braucienos ar ST ceļā pavadīto laiku samazināt: - ceļojot no nacionālas un reģionālas nozīmes centriem uz Rīgu, - nodrošināt iespējas 45 minūšu laikā nokļūt no apdzīvotas vietas līdz tuvākajam nacionālas vai reģionālas nozīmes centram. 3. kritērijs: − nodrošināt iedzīvotājiem sabiedriskā transporta pieturvietu pieejamību līdz 2 km; - lietotāju skaits, kam rezultātā varētu būt uzlabojušies mobilitātes apstākļi (10- 15 % no tiem iedzīvotājiem, kas uzmanto ST). ○ Sagatavotas rekomendāciju prezentācijas. • Tiesiskais regulējums: Pētījums ir realizēts, balstoties uz 31.10.2011. noslēgto iepirkuma līgumu Nr.1-26/85 starp Vidzemes plānošanas reģionu un Rīgas Tehnisko universitāti, kā arī, pamatojoties uz noslēgto līgumu starp Rīgas Tehnisko universitāti un SIA „IMINK”.

		• Finanšu nosacījumi: Pētījuma izpilde ir finansēta, balstoties uz noslēgto iepirkuma līgumu. Pētījuma apmaksa ir veikta 5 posmos, atbilstoši iepirkuma līgumā dotajam pakalpojumu izpildes apmaksas grafikam.
6.	Vērtējums	• Galvenie pētījumā izvirzītie priekšlikumi un realizētās idejas kā iespējamie veiksmes faktori: o Pagastu īpatsvaru, kur ir nodrošināti vismaz **divi reisi dienā**, kas savieno pagastus ar novada centru, nākotnē palielināt līdz 95% un 100 %. o Novadu īpatsvaru, kur ir nodrošināti vismaz **divi reisi dienā**, kas savieno novadus ar reģiona centru vai galvaspilsētu, nākotnē palielināt no 66% līdz 90% un 100% (indeksi: 1,0; 1,36 un 1,52 salīdzinot ar 2011.g.). o Perspektīvā samazināt braucienos ar ST ceļā pavadīto laiku: − ceļojot no nacionālas un reģionālas nozīmes centriem uz Rīgu, − perspektīvā jānodrošina iespējas 45 minūšu laikā no jebkuras apdzīvotas vietas nokļūt tuvākajā nacionālas vai reģionālas nozīmes centrā. Indeksi ir precizējami nākamajās projektēšanas stadijās atkarībā no ekonomikas iespējām. - Pakāpeniski nodrošināt lielākai iedzīvotāju daļai ST pieturvietu pieejamību līdz 2 km (VPR šādos apstākļos dzīvo 72% no visa iedzīvotāju skaita, Kurzemes reģionā – 75% , Zemgales - 88%). • Grūtības: o Grūtības ir sagādājis tas, ka valstī ST plānošanā nav vienotas metodiskas un ekonomiski pamatotas normatīvās bāzes. o Pētījuma realizācijas gaitā būtiskas grūtības ir radījis vienotas datu bāzes trūkums.
7.	No prakses gūtā mācība	1. Darbā paveiktā analīze rāda, ka valstī ST plānošanā nepieciešama metodiska un ekonomiski pamatota normatīvā bāze, kas atspoguļotu iedzīvotāju sociālās vajadzības un pārvietošanās apkalpes līmeni. 2. Objektīvai un operatīvai lēmumu pieņemšanai visos plānošanas līmeņos (pilsētās, piepilsētās un reģionos) nepieciešami ST maršrutu sistēmas dinamiskas modelēšanas risinājumi. 3. Tālākai attīstības perspektīvai ST jomā nepieciešams: o Veidot esošās situācijas un perspektīvo datu bāzi, lai būtu iespējams prognozēt pasažieru plūsmas dažādos transporta veidos (autobusi, dzelzceļš), iedzīvotāju un darba vietu skaitu, iedzīvotāju intensīvas pievilcības galvenos punktus u.tml. o Veikt ST pasažieru plūsmu apsekošanu un iedzīvotāju pārvietošanās aptauju. o Veidot ST ritošā sastāva bāzi, kas pielāgota dažādu pasažieru plūsmu lielumiem, piemēram, lielas, vidējas un mazas ietilpības autobusi. o Skolēnu pārvadājumiem attīstīt ritošā sastāva bāzi ar dažādu ietilpību atkarībā no pieprasījuma.
8.	Kontaktpersona	Ina Miķelsone

		Projektu vadītāja Attīstības un projektu nodaļa Vidzemes plānošanas reģions Cēsu iela 19-54, Valmiera Tālr. +371 64219021 Fakss +371 64116012 Mob.+371 29289487 ina.mikelsone@vidzeme.lv
9.	Cita informācija, kas varētu būt interesanta	• Dažādi dokumenti (ziņojumi, prezentācijas): ○ Sabiedriskā transporta marsrutu tīkla optimizācijas iespējas Vidzemē, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju iespējas, Cēsis, 15.02.2012. ○ Prezentācija "Vidzemes sabiedriskā transporta modelēšanas sistēma", Cēsis, 27.04.2012. www.vidzeme.lv/upload/lv/Esfondi/RTU_prezentacija_20120427.ppt ○ Pētījuma "Sabiedriskā transporta maršruta tīkla optimizācijas iespējas Vidzemē, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju iespējas" gala ziņojums // RTU, SIA IMINK, 2012.

7.3. Elektrovelosipēdu izmēģinājums Latvijā 2012.gada Mobilitātes Nedēļas ietvaros

NR.	SADAĻA	APRAKSTS
0	Fotoattēls	

1.	Prakses nosaukums	Elektrovelosipēdu izmēģinājums Latvijā 2012.gada Mobilitātes Nedēļas ietvaros
2.	Precīza tēma, uz kuru attiecas prakse	Bezizmešu pārvietošanās, izmantojot elektrovelosipēdus
3.	Prakses mērķi	• Nodrošināt cilvēka vajadzībām atbilstošu mobilitāti • Padarīt mobilitāti ekonomiski izdevīgāku ikvienam • Vides aspekts – izmantot transportlīdzekļus, kuri izmantošanas laikā nerada siltumnīcas efektu
4.	Vieta	• Latvija o Liepājas pilsētas pašvaldība o Ventspils pilsētas pašvaldība o Valmieras pilsētas pašvaldība o Saldus novada pašvaldība o Talsu novada pašvaldībai o Cēsu novada pašvaldība o Kuldīgas novada pašvaldība o Labklājības ministrija (Rīga) o Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (Rīga) o Aģentūra „Rīga 2014” (Rīgas pilsētas pašvaldība) o Uzņēmums „Jāņa sēta” (Rīga) o Uzņēmums „TVnet” (Rīga)
5.	Detalizēts prakses apraksts	• Pilnībā privāta iniciatīva, kuru īstenoja uzņēmums SIA “Blue Shock Bike”. • Prakse īstenota kā izmēģinājums. • Galvenais šī izmēģinājuma uzdevums bija vairot sabiedrības zināšanas un pārliecību par elektrovelosipēdu izmantošanas iespējām ikdienas dzīvē, atspoguļojot to salīdzinošās priekšrocības praksē. • Visi izmēģinājuma velosipēdi bija aprīkoti ar speciālām GPS un GSM ierīcēm, lai varētu noteikt to nobraukumu un atrašanās vietu. • Izmēģinājums veikts 1 nedēļas garumā 2012. gada septembrī (izņemot Cēsu un Valmieras pašvaldības, kur izmēģinājums

		notika 5 nedēļas). • Prakses īstenošanā tika iesaistītas 7 pašvaldības, 2 ministrijas, 1 pašvaldības aģentūra un 2 privāti uzņēmumi. Kopumā var teikt, ka prakses īstenošanā iesaistījās 4 dažādu veidu puses – vietējās pašvaldības, nacionālā valdība, privātie uzņēmumi un iedzīvotāji. • Izmēģinājuma partneriem bez maksas lietošanā tika piešķirti elektrovelosipēdi, kurus tie izmantoja kā alternatīvu transporta līdzekli darba jautājumu risināšanai. Praksē bija jāpierāda elektrovelosipēdu noderīgums un izdevīgums reālajā dzīvē. • Prakses mērķgrupa – vietējo pašvaldību vadītāji (politiķi), transporta politikas veidotāji, uzņēmēji, masu mediji un pilsētu iedzīvotāji. Prakses īstenošanu var iedalīt 4 posmos: • Iepazīstināšanas posms – pašvaldību informēšana, t.sk. iedodot pamēģināt elektrovelosipēdus praksē; • Lēmumu pieņemšanas posms pašvaldībām; • Realizācijas posms (2 nedēļas); • Rezumējums un analīze (1 nedēļa pēc realizācijas). • Tiesiskais regulējums: o Nav nekādu juridisko šķēršļu; o Nepieciešama vien vēlme un atbalsts inovatīvām idejām no publiskās pārvaldes pārstāvju puses; o Tehniski procesu iespējams organizēt uz tādas pašas juridiskās bāzes kā automašīnu noma publisko un privāto institūciju saimnieciskās darbības nodrošināšanai. • Finanšu nosacījumi o Prakses ietvaros iesaistītajiem partneriem netika prasīti nekādi finanšu ieguldījumi. o Prakses iniciatoriem tiešā izmaksu efektivitāte bija negatīva, jo bija nepieciešams iegādāties un atbilstoši sagatavot elektrovelosipēdus. o Elektrovelosipēdu izmantošanā lielākās izmaksas veido pašu elektrovelosipēdu iegāde, kas ir 500-1500 EUR par vienu velosipēdu.

		○ Lādēšanas un amortizācijas izmaksas ir relatīvi zemas – 6,5 eirocenti/km (uzlādes izmaksas ir tikai ap 1 eirocentu uz 10 km). ○ Ilgtermiņā izmaksu efektivitāte var būt ievērojama, ja liela daļa mazāka attāluma braucienu (līdz 30 km 1 virzienā) tiktu veikti ar elektrovelosipēdiem. Tīri finansiāli elektrovelosipēdu izmantošana ir 4 reizes lētāka nekā elektroauto un gandrīz 6 reizes izdevīgāka nekā parastai automašīnai ar iekšdedzes dzinēju. ○ Uzņēmumiem un publiskās pārvaldes institūcijām izdevīgs risinājums būtu arī elektrovelosipēdu ilgtermiņa noma, kuras ietvaros iznomātājs nodrošinātu arī šo transportlīdzekļu tehnisko apkopi.
6.	Vērtējums	• Ietekme uz vidi: ○ Elektrovelosipēdu izmantošana neveido CO2 izmešus (neskaitot ražošanas procesu); ○ Izmēģinājuma nedēļas laikā kopumā tika ietaupīti 107 kg CO2 emisijas. • Sociāli-ekonomiskie rezultāti: ○ Izmēģinājuma nedēļas laikā tika ietaupīti 211.7 EUR, kopumā nobraucot 764 km ar elektrovelosipēdiem. ○ Uz katru nobraukto kilometru ar elektrovelosipēdu ietaupījums veidoja ~28 eirocentus, ja to salīdzina ar parastas automašīnas izmantošanu. Veiksmes faktori: • Uz jauninājumiem vērsti pašvaldību vadītāji un to darbinieki. Vēlme izmaksu optimizācijai. Grūtības: • Finanšietilpīgs sākums loģistikas un projekta uzsākšanas dēļ.
7.	No prakses gūtā mācība	1. Ir nepieciešams servisa nodrošinājums uz norises vietām. 2. Jārēķinās, ka jāvelta ievērojams laiks cilvēku izglītošanai par elektrovelo izmantošanu, jo izmēģinājuma laikā gāja grūtāk nekā plānots – jāstrādā pie vizuālajiem uzskates līdzekļiem. 3. Jāatzīst, ka elektrovelosipēds ir vērtīgs nišas risinājums iedzīvotāju mobilitātes uzlabošanai Latvijā, taču jāņem vērā arī sezonalitātes ietekme (velobraukšanai labvēlīgi laikapstākļi ir tikai ~ 6 mēneši gadā). 4. Tā kā elektrovelosipēdu izmantošana ir lieliska alternatīva braucieniem attālumā līdz 30 km vienā virzienā, jāsecina, ka tā ir laba alternatīva arī lauku iedzīvotājiem.
8.	Kontaktpersona	Neils Kalniņš, SIA „Blue Shock Bike" valdes loceklis, e-pasts: neils.kalnins@blueshockbike.lv, tel. +371 29105076, http://www.blueshockbike.lv/

9.	Cita informācija, kas varētu būt interesanta	SIA „Blue Shock Bike" prezentācijas: • „Ilgtspējīga elektrotransporta sistēma, risinājumi un inovācijas" – 2012 • „Bezizmešu transporta vīzija Latvijā" – 2012 MOG prezentācija Žešovas seminārā: • Trial of Electric Bikes in Latvia During the Mobility Week 2012 – 05.12.2012.

Intervija ar SIA „NK Konsultāciju birojs" vadītāju un SIA „Blue Shock Bike" valdes locekli par elektrovelosipēdu iniciatīvas ieviešanu Latvijā

JAUTĀJUMI, KO UZDOD INTERVĒTĀJS	RESPONDENTA ATBILDE
IEVADS	Intervija ar SIA „NK Konsultāciju birojs" vadītāju un SIA „Blue Shock Bike" valdes locekli par elektrovelosipēdu iniciatīvas ieviešanu Latvijā. Intervija notiek 2012.gada 9.oktobrī.
Uz kādu tieši jomu attiecas paraugprakse, kuru jūs gatavojaties aprakstīt?	Pārvietošanās, izmantojot elektrovelo.
Kādi ir šīs pieredzes galvenie mērķi?	Nodrošināt cilvēka vajadzībām atbilstošu mobilitāti. Padarīt mobilitāti ekonomiski izdevīgāku ikvienam. Vides aspekts – izmantot transporta līdzekļus, kuri izmantošanas laikā nerada siltumnīcas efektu.
Kur ģeogrāfiskā ziņā pieredze ir gūta? Vai pieredzi paredzēts paplašināt, attiecinot to uz plašāku jomu? Kādā veidā?	Cēsis, Valmiera, Liepāja, Kuldīga, Ventspils, Sladus u.c. Plānotas gan valsts, gan pašvaldību iestādes, gan privāti uzņēmumi.
Kāda bija pieredzes izcelsme?	Čehija, kur runājoties ar velosipēdu ražotāju, tika izrādīti praktiski darbojošies risinājumi.
Kad pieredze gūta?	Mobilitātes nedēļā (2012.g.septembrī).
Kuras struktūras ir bijušas iesaistītas īstenošanā?	No Vidzemes reģiona - SIA „Blue Shock Bike", Valmieras pilsētas pašvaldība un Cēsu pilsētas pašvaldība.
Vai jūs varat sīki – pa stadijām – izstāstīt to, kā pieredze ir veidojusies?	Iepazīstināšanas posms – pašvaldību informēšana, t.sk., iedodot pamēģināt elektrovelosipēdus praksē. Lēmumu pieņemšanas posms pašvaldībām. Realizācijas posms (2 nedēļas). Rezumējums un analīze (1 nedēļa pēc realizācijas).
Kāds tiesiskais regulējums ir vajadzīgs šīs prakses attīstīšanai?	Nav ierobežojumu.
Kādi finanšu nosacījumi ir vajadzīgi šīs prakses attīstīšanai?	Jābūt spējai investēt elektrovelo iegādei. Šīs investīcijas nav relatīvi lielas. Kopumā veidojas resursu ekonomija.
Vai jūs varat noteikt konkrētus datus par tiešajiem labuma guvējiem/lietotājiem?	Neiztērētā nauda degvielas iegādei un amortizācijai – iespējams noteikt kopējās lietošanas izmaksas (vieglajam vidēji 26-37 eirocenti/km, kamēr elektrovelo 6,5 eirocenti/km). Papildu ieguvumus veido arī CO2 izmešu

	samazinājums, jo, braucot ar elektrovelosipēdiem, CO2 izmeši neveidojas.
Kādi ir konkrētie sasniegtie rezultāti (pēc iespējas norādīt skaitliskos rādītājus)?	Piemēram, pašvaldības policija Talsos secināja, ka ar elektrovelo viņi bija 5 reizes efektīvāki par potenciālo patēriņu ar auto.
Kādi, jūsuprāt, ir bijuši veiksmes faktori?	Uz jauninājumiem vērsti pašvaldību vadītāji un to darbinieki. Vēlme izmaksu optimizācijai.
Kādas ir bijušas galvenās grūtības?	Finanšietilpīgs sākums loģistikas un projekta uzsākšanas dēļ.
Kuras ir galvenās mācības, kas jūsuprāt ir gūtas no šīs pieredzes, kas jāņem vērā veicot citas iniciatīvas?	Ir nepieciešams servisa nodrošinājums uz vietām. Kā un cik ilgs laiks ir nepieciešams cilvēku izglītošanai par elektrovelo izmantošanu, jo gāja grūtāk nekā plānots – jāstrādā pie vizuālajiem uzskates līdzekļiem.
Kādas kontaktpersonas minamas saistībā ar paraugpraksi? Atbildīgās personas, tālruņa numuri, e-pasta adreses, tīmekļa vietnes.	Neils Kalniņš, SIA „Blue Shock Bike" valdes loceklis, e-pasts: neils.kalnins@blueshockbike.lv, tel. +371 29105076, http://www.blueshockbike.lv/
Izstāstiet jebkuru citu būtisku informāciju par attiecīgo tēmu, kā arī norādiet uz dokumentiem, ar kuriem jūs ieteiktu iepazīties (ziņojumi, prezentācijas).	SIA „Blue Shock Bike" prezentācijas: -„Ilgtspējīga elektrotransporta sistēma, risinājumi un inovācijas" – 2012; - „Bezizmešu transporta vīzija Latvijā" – 2012. MOG prezentācija Žešovas seminārā: Trial of Electric Bikes in Latvia During the Mobility Week 2012 – 05.12.2012.

7.4. Gulbenes - Alūksnes bānītis un Gaujas tramvajs Valmierā

7.4.1. Gulbenes - Alūksnes bānītis

NR.	SADAĻA	APRAKSTS
0	Fotoattēls	
1.	Prakses nosaukums	Gulbenes – Alūksnes šaursliežu dzelzceļš
2.	Precīza tēma, uz kuru attiecas prakse	Pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu, tūrisms.
3.	Prakses mērķi	Piedāvāt Vidzemes reģiona iedzīvotājiem pārvietošanās iespējas ikdienas gaitās, kā arī interesentiem, kuri vēlas izbaudīt braucienu, aplūkojot Vidzemes ainaviskākās vietas. Gulbenes - Alūksnes bānītis ir iecienīta tūristu atrakcija, tas ir arī aizraujošs izbrauciens pa Vidzemi

		un ceļojums laikā. Gulbenes - Alūksnes bānītis pārvietojas posmā, kas ir vienīgais vispārējas lietošanas šaursliežu dzelzceļš Baltijā. Gulbenes – Alūksnes bānītis ir vienīgais dzelzceļš Latvijā, kas atzīts par valsts nozīmes kultūras pieminekli.
4.	Vieta	• Latvija • Vidzemes reģions – Gulbenes un Alūksnes novadi
5.	Detalizēts prakses apraksts	• Izcelsme 21. gadsimta sākumā vairāki entuziasti sadarbībā ar vietējām pašvaldībām nodibināja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmējsabiedrību Gulbenes - Alūksnes bānītis, kas pārvalda bānīša darbību. SIA "Gulbenes - Alūksnes bānītis", kas apkalpo Gulbenes – Alūksnes šaursliežu dzelzceļu, ir privāta dzelzceļa pārvadājumu uzņēmējsabiedrība, kas dibināta 2001. gada 20. februārī. Uzņēmējsabiedrības dibinātāji ir Gulbenes un Alūksnes pilsētu, kā arī Stāmerienas pagasta pašvaldības, Latvijas Dzelzceļnieku biedrība un sešas privātpersonas. SIA "Gulbenes - Alūksnes bānītis" reģistrēta Uzņēmumu reģistrā 2001. gada 20. aprīlī un pārreģistrēta Komercreģistrā 2004. gada 15. decembrī. • Laiks Pirmā informācija par Gulbenes – Alūksnes šaursliežu dzelzceļu parādās 1890.gadā. Tomēr vēl šobrīd tiek periodiski pilnveidota Gulbenes – Alūksnes šaursliežu dzelzceļu infrastruktūra un tā darbība. • Iesaistītās struktūras/īstenošana Alūksnes un Gulbenes novadu pašvaldības, LR Satiksmes ministrija, VAS „Latvijas Dzelzceļš”, SIA „LDz Ritošā sastāva serviss”, SIA „LDz Cargo”, Rīgas laku un krāsu rūpnīca. • Process un prakses detalizēts saturs Gulbenes - Alūksnes bānītis piedāvā izmantot ekskursijām vai atpūtas braucieniem regulāros ikdienas reisu vilcienus, kas kursē pēc saraksta divas reizes dienā, kā arī pasūtīt speciālu vilciena reisu izvēlētajā laikā. Speciālo vilciena sastāvu iespējams nokomplektēt atbilstoši pasūtītāja vēlmēm gan vagonu skaita, gan noformējuma ziņā, ja vien tas nav pretrunā ar Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumiem. **Regulāro un speciālo vilcienu reisu ietvaros piedāvā:** - gida un tulka pakalpojumus brauciena laikā; - improvizētu izrādi ar laupītāju uzbrukumu vai čigāniem; - jaunlaulāto un kāzu viesu ceļojumu izrotātā vilcienā; - ēdināšanu brīvā dabā īpašās apstāšanās vietās vai brauciena laikā bāra vagonā; -padomju laika bufetnieču izdarības; - velosipēdu pārvadāšanu velotūristiem (līdz 40 cilvēku grupām), iepriekš piesakoties. Ir iespēja apmeklēt Gulbenes depo, kas ir 20. gs. raksturīgs lokomotīvju depo ar šaursliežu un platsliežu ceļiem dzelzceļa ritošā sastāva novietošanai, kā arī remonta darbnīcām.

		Interesenti var pasūtīt: - ekskursiju pa depo, ieskaitot griezuļa darbības demonstrāciju; - vizināšanos ar rokas vai motordrezīnu; - naktsmītni viesu namā "Depo". • Tiesiskais regulējums „Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums" un MK noteikumi, SIA „Gulbenes – Alūksnes bānītis" statūti. • Finanšu nosacījumi Projekta finansējumu nodrošina pašu ieņēmumi, LR Satiksmes ministrijas dotācijas, pašvaldību un privātpersonu finanšu ieguldījumi, dažādu fondu līdzfinansējums realizētajos projektos. • Cik lielā mērā izmantoti rezultāti (%): lietotāji no kopējā iedzīvotāju skaita (ja iespējams) Precīza statistikas uzskaite nav veikta.
6.	Vērtējums	• Iespējamie demonstrētie rezultāti Šobrīd Gulbenes - Alūksnes šaursliežu dzelzceļa līnijā pēc oficiālā iedalījuma ir viena stacija (Gulbene) un 9 pieturas punkti. Nozīmīgākajos no tiem - Kalnienā, Stāmerienē, Papardē, Umerniekos un Alūksnē atrodas vēsturiskās ēkas. Pēc Otrā pasaules kara starp Gulbenes un Stāmerienes stacijām ierīkoja Birzes pieturas punktu, bet 1970. - 1980. gados tika izveidotas pieturvietas Pūriņi, Dunduri, Vējiņi, uzstādot tajās nelielas uzgaidāmās nojumes pasažieriem. • Iespējamie veiksmes faktori 2007. gada martā tika izdarītas izmaiņas statūtkapitāla daļu struktūrā par labu privātajam kapitālam - SIA "Gulbenes - Alūksnes bānītis" privāto dalībnieku skaits palielināts līdz astoņām privātpersonām. 2008. gadā SIA "Gulbenes - Alūksnes bānītis" bija pirmā dzelzceļa operatorkompānija Latvijā, kas saņēma jauno Eiropas Savienības standartiem atbilstošo Drošības sertifikātu. Saglabāt Gulbenes - Alūksnes šaursliežu dzelzceļu kā raksturīgu Latvijas dzelzceļa vēstures liecību un veidot uz tā bāzes atraktīvu muzejdzelzceļu. Izzināt dzelzceļa transporta vēsturi un tradīcijas, veicināt dzelzceļa vēstures pieminekļu un industriālā mantojuma saglabāšanu. Rosināt sabiedrības un it īpaši jaunatnes interesi par dzelzceļu, radot iespēju līdzdarboties dzelzceļa nozares procesos. • Grūtības: Valstī ST plānošanā nav vienotas metodiskas un ekonomiski pamatotas normatīvās bāzes.
7.	No prakses gūtā mācība	Bānīti ir iecienījuši tūristi, jo līdzās dzelzceļam ir gleznaina apkārtne, kā arī interesanti dabas un vēstures objekti. Dzelzceļa apsaimniekotāji rīko dažādus pasākumus, piemēram, svētku braucienus Lieldienās, Ziemassvētkos un ikgadējos Bānīša svētkus. Bānītis uzskatāmi parāda, ka papildus tradicionālajām pārvietošanās iespējām ar salīdzinoši nelieliem ieguldījumiem var padarīt atraktīvu pārvietošanos ar vilcienu, piesaistot tūristus, domājot par vides un apkārtnes

		sakārtošanu.
8.	Kontaktpersona	**SIA "Gulbenes - Alūksnes bānītis"** Adrese: Viestura iela 16G, Gulbene, Gulbenes novads, LV-4401 Tālrunis / fakss: 64473037 Mobilais tālrunis: 20228884 E-pasts: info@banitis.lv
9.	Cita informācija, kas varētu būt interesanta	• papildu informācija, ko sniedzis respondents www.banitis.lv • dažādi dokumenti (ziņojumi, prezentācijas)

7.4.2. Gaujas tramvajs Valmierā

NR.	SADAĻA	APRAKSTS
0	Fotoattēls	
1.	Prakses nosaukums	Gaujas tramvajs
2.	Precīza tēma, uz kuru attiecas prakse	Tūrisms
3.	Prakses mērķi	Piedāvāt Valmieras iedzīvotājiem un tūristiem pārvietošanās iespējas interesantā un atraktīvā veidā - izklaides un ekskursiju braucienus pa Gaujas upi, apskatīt Valmieras ainaviskākās vietas.
4.	Vieta	• Valsts: Latvija • Reģions vai pašvaldības teritorija: Valmiera

5.	Detalizēts prakses apraksts	• Izcelsme Projekts realizēts ar privāto iniciatīvu. Tā realizētājs - SIA „Aktīvā tūrisma centrs EŽI” • Laiks Braucieni ar Gaujas tramvaju tika uzsākti 2012. gada 12. maijā. Braucieni tiek piedāvāti sezonā no maija līdz septembrim. • Iesaistītās struktūras/īstenošana SIA „Aktīvā tūrisma centrs EŽI”,Valmieras pilsētas dome. • Process un prakses sīks saturs Atklājot vasaras tūrisma sezonu Valmieras pusē, no maija Gaujas upē Valmieras centrā sāk kursēt pirmā ūdens tramvaja līnija Latvijā. Gaujas tramvajs kursē pašā pilsētas centrā noteiktos laikos, gan pilsētniekiem, gan pilsētas viesiem ļaujot iepazīt ievērojamākos Valmieras apskates objektus no Gaujas. Viens brauciens ilgst 30-40 minūtes. Tramvaja vagons netika iepirkts ārzemēs, bet, pateicoties Valmieras ražošanas uzņēmumiem, izgatavots tepat Valmierā. Vagons ir moderns, videi draudzīgs, pieejams arī cilvēkiem ar kustību traucējumiem. Šāds transporta veids būtiski atvieglo pārvietošanos pilsētas viesiem, kuri ērti un ātri var nokļūt dažādās apskates vietās un tūrisma objektos. • Tiesiskais regulējums Projekts realizēts, saņemot visus nepieciešamos saskaņojumus Valmieras pilsētas domē un dabas aizsardzību uzraugošajās institūcijās. • Finanšu nosacījumi Projekts realizēts, balstoties uz privāto iniciatīvu par privātiem līdzekļiem. • Cik lielā mērā izmantoti rezultāti (%): lietotāji no kopējā iedzīvotāju skaita 2012. gadā tramvaju izmantojušas 4678 personas, t.sk 73 grupas ap 20 personu lielas. 50% no individuālajiem braucējiem to izmantojuši dažādu Valmieras pilsētas pasākumu laikā, pārējie – vienkārši nedēļas nogalēs.
6.	Vērtējums	• Iespējamie demonstrētie rezultāti Projekts sevi ir attaisnojis. Gaujas tramvajs ir 2012. gada apmeklētāko tūrisma objektu top 3. Liels ieguvums ir pilsētas vārda kā tūrisma galamērķa popularizēšana. • Iespējamie veiksmes faktori Šis ir pirmais upju tramvajs Latvijā. Tas ar savu unikalitāti un atraktivitāti Valmieras pilsētai piesaista tūristus. Līdz projekta ieviešanai Gauja, kas atrodas Valmieras pašā centrā, nebija pieejama pašiem pilsētniekiem un viesiem. Gaujas tramvajs ļauj pilsētu aplūkot no cita rakursa. Viens no lielākajiem veiksmes faktoriem – nosaukumā ietvertais vārds TRAMVAJS. • Grūtības Salīdzinoši īsa sezona – no maija līdz septembrim. Nepastāvīgie

		laika apstākļi. Var kursēt tikai ārpus GNP, jo, lai virzītos pret straumi, tiek izmantots motors, kas GNP teritorijā ir aizliegts.
7.	No prakses gūtā mācība	Spontāna ideja ar unikālu realizējumu var kļūt par ievērojamu objektu, kā arī, lai uzsāktu jaunas tradīcijas.
8.	Kontaktpersona	SIA "Aktīvā tūrisma centrs EŽI" Vien.reģ.nr: LV 44103021242 Juridiskā adrese: Beātes iela 30a, Valmiera,LV – 4201 Tālr. + 371 64207263, Fakss. + 371 64281763, e-pasts ezi@ezi.lv
9.	Cita informācija, kas varētu būt interesanta	• papildu informācija, ko sniedzis respondents http://www.valmiera24.lv/zinas/48/136526 http://www.ezi.lv/lv/notikumi/saturs/gaujas-tramvajs?page=lv/notikumi/saturs/gaujas-tramvajs • dažādi dokumenti (ziņojumi, prezentācijas)

Izmantotā literatūra:

1. Vidzemes reģiona attīstības programma 2007.- 2014. gadam, Vidzemes plānošanas reģions, 2007.

2. "Vidzemes plānošanas reģiona teritorijas plānojums 2007.-2027. 1.daļa Telpiskās struktūras apraksts", Vidzemes attīstības aģentūra, 2007.

3. Vidzemes ilgtermiņa attīstības scenāriju analītiskais ziņojums, Vidzemes plānošanas reģions, 2011.

4. Vidzemes plānošanas reģiona ekonomiskais profils, Vidzemes plānošanas reģions, projekts 2010.

5. Latvijas reģionu ekonomikas attīstības perspektīvas un virzieni, LZA Ekonomikas institūts, Projekta vadītāja H. Jirgena, projekta zinātniskais vadītājs J. Vanags, 2011.

6. Sabiedriskā transporta maršrutu tīkla optimizācijas iespējas Vidzemē, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju iespējas, Rīgas Tehniskā universitāte sadarbībā ar SIA"IMINK", 2012.

7. Interaction Between the Number of Visitors at Tourist Accomodation Establishments and the Economic Development in Latvia. Economics and Rural Development, Muska A. & Bite L. (2012).

8. Evaluation of Availability of Regional Passenger Transport Service in Jelgava District. 11th International Scientific Conference Engineering for rural. Latvia University of Agriculture, Mistris J.& Birzietis G. (2012).

9. "Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likums", stājās spēkā 31.12.2008.

10. Baltic Transport Outlook 2030 Report on Main Task 2: Drivers of transport demand and supply, Copenhagen, Denmark, 2011.

11. Baltā grāmata. Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurentspējigu un resursefektīvu sistēmu, Eiropas komisija, Briselē, 28.03.201. (WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system).

12. Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam, (LIAS 2030), SIA „Analītisko pētījumu un stratēģiju laboratorija”, 2008.

13. Nacionālais attīstības plāns 2007.-2020. gadam, RAPLM, 2012.

14. „Transporta attīstības pamatnostādnes 2007.-2013. gadam”, 2006.

15. Pētījums - dzelzceļa pasažieru pārvietošanās ieradumi, Banku augstskola, 2011.

16. Reģionu attīstība Latvijā 2009, Valsts reģionālās attīstības aģentūra, 2010.

17. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums, 2007.

18. Sabiedriskā transporta (ST) pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā, MK noteikumi Nr. 634, 2010.

19.A sustainable future for transport. Towards an integrated, technology-led and user-friendly system, European Commission, Directorate - General for Energy and Transport, 2009.

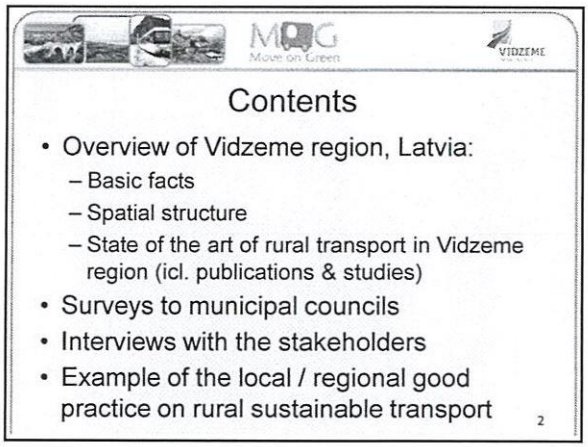
20. EU energy trends to 2030-UPDATE 2009., European Commission Directorate - General for Energy.

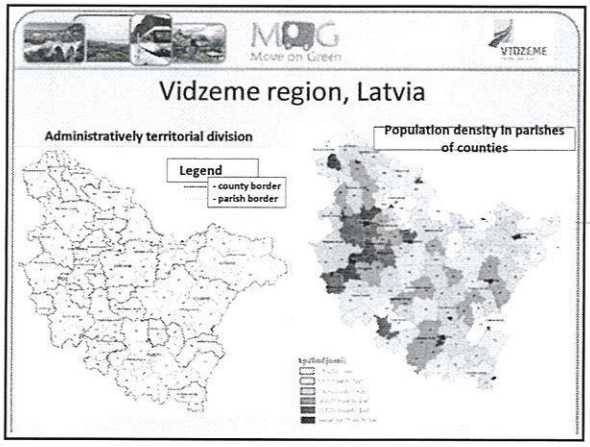
21. What European Framework for a sustainable urban transport? Green paper on urban transport. Position paper. Prise de Position – Stellungnahme, 2007.

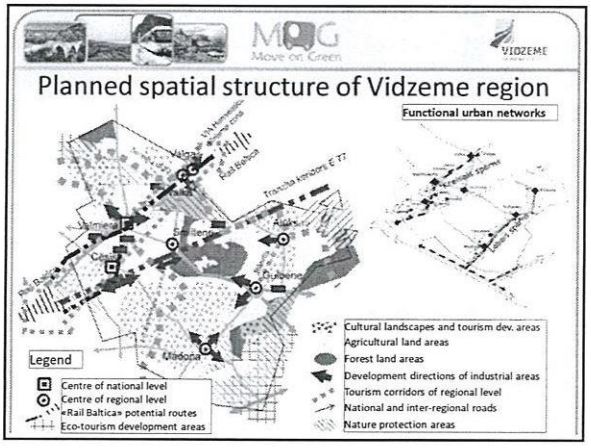
Pielikumi

Pielikums Nr. 1 Starpreģionālo partneru sanāksmēm sagatavotas prezentācijas (Polijā, Skotijā)

Prezentācija partneriem Šetlandes salās (Skotijā)







Publications, studies and projects done (1)

- Vidzeme planning region (2007) Vidzeme region Development programme 2007-2013;
  - Part 1 – analysis of the existing situation and SWOT analysis;
  - Part 2 – development vision, objectives, measures and monitoring.
- Vidzeme planning region (2007) Vidzeme region Spatial plan 2007-2027:
  - Description of the spatial structure;
  - Spatial development perspective;
  - Guidelines of the Spatial plan;
  - Report about elaboration process of the Spatial plan;
  - Environment report as an outcome of the SEIA procedure.

6

Publications, studies and projects done (2)

- Vidzeme planning region (2010) Economic profile of Vidzeme planning region;
- Vidzeme planning region (2011) Analytic report about long-term development scenarios of Vidzeme region;
- Riga Technical University and Imink, Ltd. (2012) Study «Possibilities for improvement of public transport network in Vidzeme, taking into account the needs of people and capability of public transport service providers».

7

Critique towards publications & studies done

- Negative side:
  - Mobility issues and mobility related problems assessed not seriously enough (lack of argumentation);
  - Not enough much attention given to the potential of the public transport for raising competitiveness and improvement of the life quality in the region.
- Positive side:
  - Generally transport planning issues have not been forgotten in any of the development planning documents, though suggestions mainly dealing with large scale investments for renovation and modernisation of the road and railway network

Overview of the rural transport in Vidzeme

- Demography:
  - Number of population continuously decreasing (1% less per 5 years);
  - Ageing of society - increasing share of older people;
  - Population density (13,64 inh./km^2) is one of the lowest in EU, and the lowest among the regions in Latvia.
- Roads:
  - Good coverage with road network (4862 km of state roads and 6195 km of municipal roads);
  - 262 cars (in technical order) per 1000 inhabitants;
  - Technical parameters of many segments of the state main roads in direction to Riga do not correspond to the traffic intensity needs;
  - Very low road quality:
    - 30% of the road cover of the state main roads is in bad or very bad technical condition;
    - 56% of the municipal roads are in even worse technical condition.
- Railway:
  - Quality of the railway network has decreased during the last few years;
  - Density of the railway network (including the narrow gauge railway segment 33,4 km) is just 1.6 km/km^2;
  - Several railway segments have been closed.

9

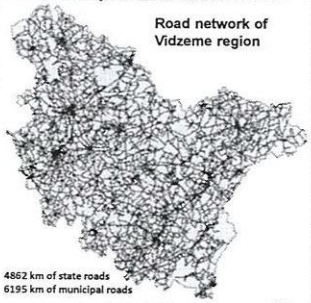
Public transport network in Vidzeme

- 2993 bus stops
  - 2173 bus stops with existing routes
- 33 railway stations and stops
- 78 regional inter-city/town routes
- 222 local routes (in rural areas)
- 36 city/town routes
- 316 regional inter-city/town trip services per day
- 1230 local route (in rural areas) trip services per day
- 162 city/town trip services per day
- >74 school bus trip services per day
- 16 railway trip services per day

10

Overview of the rural transport in Vidzeme

- Overall problems that decrease mobility and negatively affect competitiveness of Vidzeme region in comparison to other regions are following:
  - The low quality of roads;
  - Low access to asphalt covered roads (more than 5 km from the closest asphalt road) particularly in the Eastern, North-eastern and Southern parts;
  - Decreasing state subsidies to the public transport;
  - Increasing petrol prices that negatively affect efficiency of the public transport.



11

Surveys to Vidzeme planning region municipal councils (1)

- Amendments & additions to the default «MoG guidelines and templates» questionnaire:
  - 2nd question variables:

cost	frequency	duration of itinerary	reliability of the service
quality of the rolling stock and service	accessibility of stops	accessibility of county centres	accessibility of the national cities

  - 4th question:
    - Divided into 4a and 4b part for always to receive opinion on issues dealing with shared vehicle solutions even if the overall attitude is negative.

12

Surveys to Vidzeme planning region municipal councils (2)

- Organisation of the survey process:
  - To keep in project schedule and to receive better feedback it was decided not to address mayors or councillors directly;
  - All municipalities (county level) and the subordinated parishes (local administrations) received special letter with invitation to participate in the questionnaire;
  - Internet based version of the questionnaire was created to ease the communication process;
  - Process was managed in close cooperation with Vidzeme Planning Region that helped with coordination;
  - Each municipality and civil parish was asked to fill one questionnaire that would represent its viewpoint.

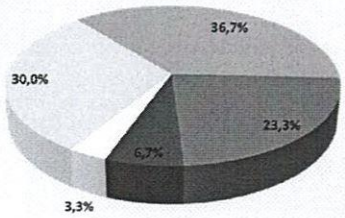
13

Surveys to Vidzeme planning region municipal councils (3)

- Initial results:
  - Internet version – 29
  - Other versions – 2
  - 20 municipalities out of 26 responded (77%)
  - 6 municipalities gave 2 or more responses (from Smiltene county – 5)
  - Tendencies are clear and it is doubtful whether more respondents would cause any significant changes in the results

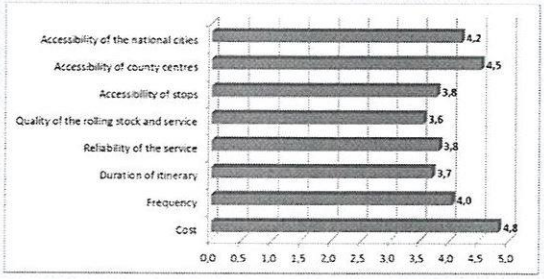
14

Q1 Which do you think the perception of people is, in the municipality you represent, concerning the necessity of searching for new solutions for daily mobility?



15

Q2 Importance of different factors for «testing» new tailored solutions to fulfill existing mobility demands in rural municipalities



1 - lowest importance, 5 – highest importance

16

Summary of the first interviews (1)

- Municipalities
  - The old public transport system was oriented towards the district centres and does not correspond to the new administrative structure;
  - Not sufficient coverage of public transport routes;
  - Not enough public transport services per day for smaller rural settlements;
  - Lack of state subsidies for public transport – state doesn't recognise the high social and economical role of the public transport;
  - Against the centralised public transport planning on national level – competence has to stay on the regional level;
  - Harsher weather conditions that require bigger investment in road maintenance;

Local public bus in vicinity of Valmiera
Source: http://www.eleema.lv/ulekbos-sabiedriska-transporta-pakalpojumu-vidzeme

Bicycle stand in Valka
Source: http://valka.lv/arhivs/izstadit-velostativi-projekta-ietvaros/

Summary of the first interviews (2)

- Municipalities
  - Supportive for ideas of shared vehicle solutions and cooperation, though not clearly understandable role of municipality for it;
  - Idea to introduce taxi service as a social function;
  - Support for other ways of communication that would decrease demand for physical trips;
  - Lack of qualitative mobility studies (particularly traffic intensity, D&O studies for rearrangement of transport network and public transport system).

22

Summary of the first interviews (3)

- Private operators
  - Low quality of the roads;
  - Doesn't support the idea of centralised public transport planning on the state level;
  - Too few bus services (sometimes just 3 services per day or even less) that lead to long waiting hours (idleness) for bus drivers and less passengers;
  - Lack of financing;
  - Lack of qualified specialists in mobility planning;
  - Ideas for purchasing smaller capacity buses;
  - Support cooperation with private transport;
  - Problems with some specific school-bus project that doesn't allow usage of these buses for any commercial purposes;
  - Not enough cooperation between the Ministry for Environment protection and regional development and the Ministry of Transport.

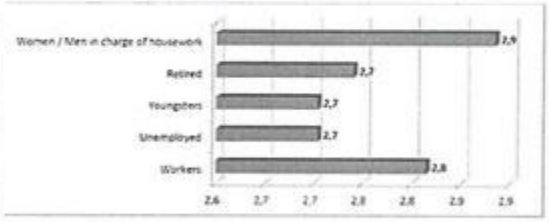
23

Example of good practice on rural sustainable transport in Vidzeme

- **Reccommendations for public transport system in Vidzeme region**
  - based on the findings of the latest study by Riga Technical University and Imink, Ltd. (2012) – «Possibilities for improvement of public transport network in Vidzeme, taking into account the needs of people and capability of public transport service providers»

24

Q3 Which population groups would mostly use – in your opinion – potential new mobility solutions (due to current unmet necessities)?



1 – most users, 5 – least users

17

Q4a Do you believe that people in your municipality would be interested in shared vehicle solutions if these are regulated and formally organized?	Number	%
NO	4	14,8
YES	23	85,2
Total	27	100,0

Q4b Which do you think the most important issues to be taken into account and solved are? (1 - most important, 3 - least important)

	Rating			Total	Average
	1	2	3		
Assurance issues in case of accident	8	12	7	27	2,0
Coordination issues	9	13	5	27	1,9
Costs – sharing issues	14	8	5	27	1,7

18

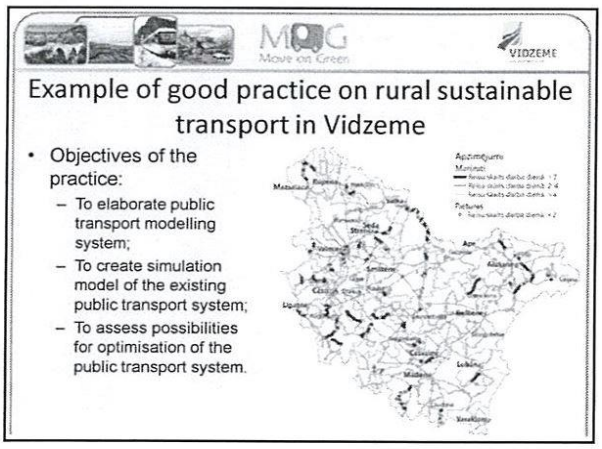
Q5 Would the local council contribute with the organization and co-financing of mobility solutions for the population?		
	Number	%
NO	16	59,3
YES	11	40,7
Total	27	100,0
Percentages of each answer with regard to overall number of answers YES	Number	%
100% co-financing	0	0,0
50% co-financing	2	20,0
25% co-financing	8	80
Total	10	100,0

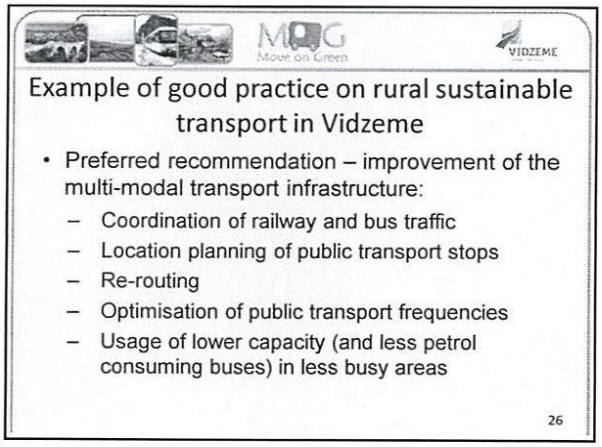
Q6 Would people in your municipality - in your opinion- contribute with the co-financing of potential new mobility solutions?		
	Number	%
NO	15	55,6
YES	12	44,4
Total	27	100,0
Percentages of each answer with regard to overall number of answers YES	Number	%
100% co-financing	0	0,0
50% co-financing	2	16,7
25% co-financing	10	83,3
Total	12	100,0

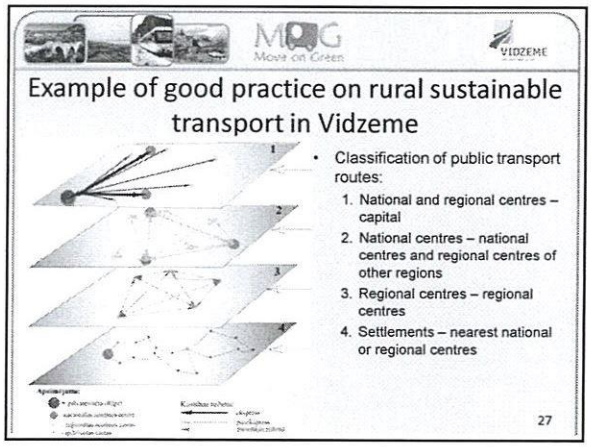
Interviews with the stakeholders in Vidzeme planning region

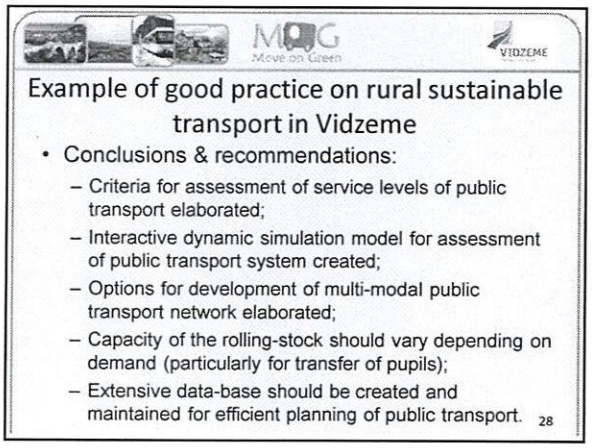
- Interviews organised and performed in accordance with MoG guidelines and templates (8 main questions)
- 3 interviews held so far:
  - Head of Amata county municipality – Mrs. Elita Eglīte;
  - Head of Pārgauja county municipality – Mr. Hardijs Vents
  - Executive director of JSC «CATA» – Mr. Andris Malkavs
- More interviews planned

20

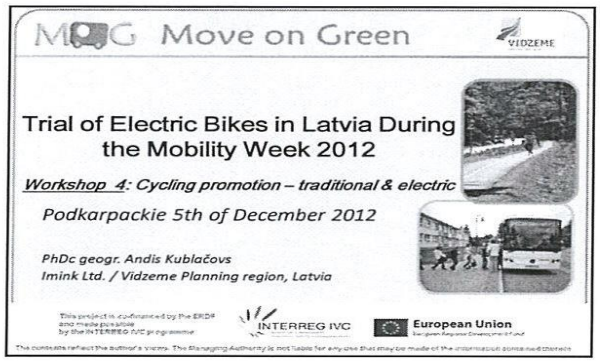

Move on Green
VIDZEME
Example of good practice on rural sustainable transport in Vidzeme
• Objectives of the practice:
– To elaborate public transport modelling system;
– To create simulation model of the existing public transport system;
– To assess possibilities for optimisation of the public transport system.

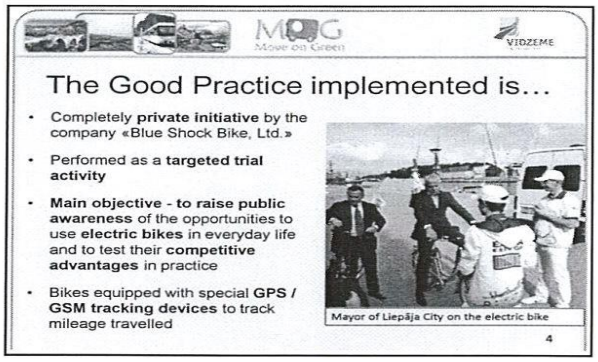

Move on Green
VIDZEME
Example of good practice on rural sustainable transport in Vidzeme
• Preferred recommendation – improvement of the multi-modal transport infrastructure:
– Coordination of railway and bus traffic
– Location planning of public transport stops
– Re-routing
– Optimisation of public transport frequencies
– Usage of lower capacity (and less petrol consuming buses) in less busy areas
26

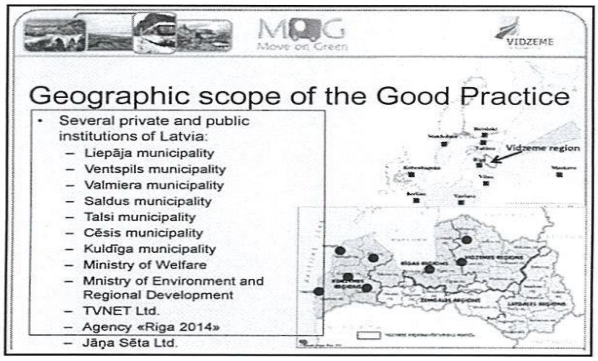

Move on Green
VIDZEME
Example of good practice on rural sustainable transport in Vidzeme
• Classification of public transport routes:
1. National and regional centres – capital
2. National centres – national centres and regional centres of other regions
3. Regional centres – regional centres
4. Settlements – nearest national or regional centres
27

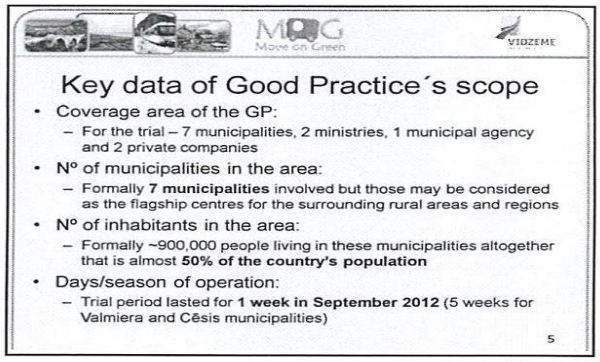

Move on Green
VIDZEME
Example of good practice on rural sustainable transport in Vidzeme
• Conclusions & recommendations:
– Criteria for assessment of service levels of public transport elaborated;
– Interactive dynamic simulation model for assessment of public transport system created;
– Options for development of multi-modal public transport network elaborated;
– Capacity of the rolling-stock should vary depending on demand (particularly for transfer of pupils);
– Extensive data-base should be created and maintained for efficient planning of public transport.
28

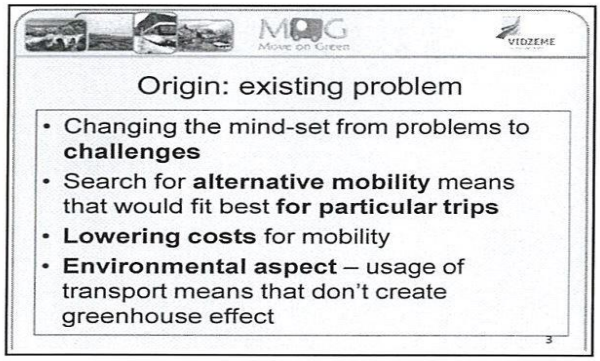
Prezentācija partneriem Polijā











Timing & stepwise process

Organisation of the trial activity:

- **Introduction stage** – informing of the local governments, showing the electric bikes and allowing the test drive
- **Decision taking stage** for the involved parties (it takes longer for public institutions)
- **Implementation stage** – 2 weeks in total
- **Analysis and conclusions** – 1 week after the trial

7

Cost-efficiency assessment

- For initiators the **direct cost-efficiency** was negative since the invited parties could join this trial for free;
- In longer run **the cost-efficiency may be remarkable** if many shorter distance **(up to 30 km in 1 direction) trips** would be covered by electric bikes:
  - **6.5 c/km for electric bike** (charging costs just ~1c/10km),
  - **26 c/km for electric car ,**
  - **37 c/km for combustion engine car.**
- **Renting that includes maintenance** as a good option;
- **Seasonality factor** should be taken into account - the length of regular biking season is considered just **6 months per year** in Latvia (but it may be prolonged);

10

Legal aspects

- Relevant aspects/obstacles to be taken into account:
  - **No** particular **legal hindrances** were faced for the trial organisers
  - It just **requires** some **willingness and support for innovative ideas** from the representatives of public authorities
  - Technically the process can be arranged on the same legal basis as buying or renting cars for functions of public/private institutions
  - Important to think about **maintenance aspects**

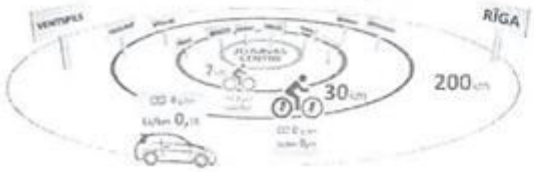
8

Results

- Environmental impacts:
  - **electric bikes have zero carbon emissions** (not counting the production process)
  - **During the 1 week trial in total 107 kg of CO_2 emissions were saved**
- Social-Economic impacts:
  - **During the 1 week trial in total 211.7 EUR were saved** covering 764 km
  - **~28 cents saved per each km** if driven by electric bike instead of a regular car

[illegible]	118 km	16.5 kg	22.9 Ls
[illegible]	109 km	15.3 kg	21.2 Ls
[illegible]	77 km	10.8 kg	14.9 Ls
[illegible]	66 km	9.2 kg	12.8 Ls
[illegible]	61 km	8.5 kg	11.8 Ls
[illegible]	58 km	8.1 kg	11.3 Ls
[illegible]	54 km	7.6 kg	10.5 Ls
[illegible]	51 km	7.1 kg	9.9 Ls
[illegible]	49 km	6.9 kg	9.5 Ls
[illegible]	48 km	6.7 kg	9.3 Ls
[illegible]	46 km	6.4 kg	8.9 Ls
[illegible]	27 km	3.8 kg	5.4 Ls
KOPĀ	**764 km**	**107 kg**	**148.2 Ls**

Cost & Financing



CO_2 140 g/km Ls/km 0,26

- Relatively the biggest investment is purchasing of the electric bikes – 500-1500 EUR per 1 bike
- Costs for **charging and amortization – 6.5 cents/km**

9

Thank you for attention!

Questions?

Andis Kublačovs
Spatial planner
Imink Ltd., Latvia
Tel. +371 29133487
E-mail: andis_kublacovs@yahoo.com

Special thanks to **Mr. Neils Kalniņš** and **Mr. Artis Daugins** from **«Blue Shock Bike, Ltd.»** for sharing the information about performance and results of this trial for electric bikes in Latvia that they arranged

12

Pielikums Nr. 2 Dati par aizsargājamām teritorijām VPR (2012)

Aizsargātais apgabals Iekavās – novada numurs 3.tabulā	Aizsargātā apgabala lielums (ha)	Aizsargājamais(-ie) resursi (dzīvnieki, augu sugas...)	Apgabalā liegtās darbības
1. Gaujas nacionālais parks (7.,11.,12.)	91390 ha	Teritorija izveidota, lai aizsargātu Gaujas senlejas un tās apkārtnes unikālās dabas vērtības. Izcili bagāta flora un fauna: konstatētas vairāk nekā 800 vaskulāro augu sugas, 170 putnu sugas u.c. vērtības.	-Pārvietoties ar mehanīsko transportu, velosipēdiem un pajūgiem ārpus ceļiem un dabiskām brauktuvēm; -bojāt vai iznīcināt palieņu un terašu pļavas, -u.c.
2. Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāts (5.,11.,15.,16., 20.,22.,23.)	475514 ha	Biosfēras rezervāta mērķis nacionālā un starptautiskā nozīmē ir sasniegt līdzsvaru dabas daudzveidības aizsardzībā, ekonomiskās attīstības veicināšanā un kultūras vērtību saglabāšanā.	- Pārvietoties ar mehānisko transportu pa mežu un laukiem; -ierīkot atkritumu poligonus; u.c.
3. Indzera ezera salas dabas liegums (1.)	7 ha	Mežiem klātas ezera salas, kā arī apdzira (*Huperzia selago)* un gada staipeknis (*Lycopodium annotinum)*.	nav
4. Kaļķu gārša dabas liegums (1.)	13 ha	Ozolu meži, kā arī smaržīgā naktsvijole (*Platanthera bifolia)*, kalnu grīslis (*Carex montana*), plaisājošā rūtaine (*Xylobolus frustulatus*).	nav
5. Zāgadu kalnu dabas liegums (1.)	86 ha 86 ha	Boreālie meži, purvaini egļu meži un avoksnāji. Dzeltenā dzegužkurpīte (*Cypripedium calceolus*), plakanstaipeknis (*Diphasium camplanatum)*, divsēklu grīslis (*Carex disperma Dewey)*, tūbainā bārkstlape (*Trichocolea tomentella*), gada staipeknis (*Lycopodium annotinum)*.	nav
6. Gaujienas priedes dabas liegums (3.)	51 ha	Boreālie meži, priežu audzes. Putnu sugas: melnā dzilna (*Dryocopus martius)*, pelēkā dzilna (*Picus canus)*, sila cīrulis (*Lullula arbórea*).	nav
7. Lepuru purva dabas liegums (3.)	325 ha	Augstais purvs, kurā sastopama ārkausa kasandra (*Chamaedaphne calyculata*), perifērijā - pārejas purvi.	nav
8. Sloku purva dabas liegums (3.)	528 ha	Augstie un pārejas purvi. Aizsargājamo putnu sugas: rubenis (*Tetrao tetrix)* un pelēkā dzilna (*Picus canus)*.	nav

9. Melnsalas purva dabas liegums (3.)	618 ha	Augstie purvi, sastopama ārkausa kasandra (*Chamaedaphne calyculata*). Purva malās pārejas purvu fragmenti, kur sastopama svītrainā ūdenszāle (*Glyceria striata*).	nav
10. Korneti – Peļļi dabas liegums (1.,3.)	779 ha	Teritorija ir nozīmīga nogāžu mežu, boreālo mežu vegetācijas aizsardzībai.	nav
11. Ašu purva dabas liegums (3.)	76 ha	Pārejas purvi un purvaini meži, ap to lēzeļa lipares (*Liparis loeselii)* un purva sūnenes (*Hammarbya paludosa*) atradnes.	nav
12. Bejas meža dabas liegums (1.)	59 ha	Egļu meži, parejas purvi un slīkšņas, lācis (*Ursus arctos*) un apdzira (*Huperzia selago).*	nav
13. Dēliņkalna dabas liegums (1.)	45 ha	Pauguraines ainava, egļu meži, platlapju un gravu meži.	nav
14. Kupravas liepu audzes dabas liegums (1.)	33 ha	Platlapu koku meži – liepas (*Tillia cordata*), oši (*Fraxinus excelsior*), ozoli (*Quercus robur*), kļavas (*Hacer platanoides*), gobas (*Ulmus glabra Huds)* un egles (*Picea abies*). Platlapu cinna (*Cinna latifolia)* un meža auzene (*Festuca altissima All.).*	nav
15. Liepnas niedrāju dabas liegums (1.)	159 ha	Veci purvaini meži (niedrāji, purvāji), sastopama Platlapu cinna *(Cinna latifolia)*, palu grīslis (*Carex paupercula Mirhx.)*, stāvlapu dzegužpirkstīte (*Dactylorhiza incarnata)*, trejziedu madara (*Galium triflorum Michx.)*, gada staipeknis (*Lycopodium annotinum)*, apdzira *(Huperzia selago).*	nav
16. Tetersalas purva dabas liegums (3.)	348 ha	Augstie purvi, purvaini priežu un lapukoku meži. Minerālsala purvā klāta ar apšu - egļu mežu. Niedru lija (*Circus aeruginosus)*, rubenis (*Tetrao tetrix)*, mednis (Tetrao urogallus), dzeltenais tārtiņš (*Pluvialis apricaria*), melnā dzilna (*Dryocopus martius*) u.c.	nav
17. Melnupes mežu dabas liegums (3.)	66 ha	Boreālie meži (skujkoku un jauktu koku meži) un purvainie meži, sastopamas spalvainā ancīša (*Agrimonia pilosa Ledeb.)* audzes.	nav
18. Virešu dabas liegums (3.)*	Nav datu	Nav datu	Nav datu
19. Avotu mežu dabas liegums	113 ha	Purvaini, pārmitri platlapju melnalkšņu meži un minerālvielām bagātu avoksnāji.	nav

(1.)		Sastopamas tādas sugas kā dzeltenā akmeņlauzīte (*Saxifraga hirculus)* un dzeņi (*Dendrocopus major*).	
20. Sofikalna mežu dabas liegums (1.)	52 ha	Dabiskie mežu biotopi boreālie meži un pārmitri platlapju meži.	nav
21. Baltā purva dabas liegums (1.)	139 ha	Augstie purvi, pārejas purvi un purvaini mežu biotopi. Stāvlapu dzegužpirkstīte (*Dactylorhiza incarnata)*, plankumainā dzegužpirkstīte (*Dactylorhiza maculata)*, purva sūnene (*Hammarbya paludosa)*, gada staipeknis (*Lycopodium annotinum)*.	nav
22. Katlešu mežu dabas liegums (1.)	151 ha	Apšu un jauktu koku meži, pārmitri melnalkšņu meži, kā arī purvaini priežu un egļu meži. Vienīgā vieta Latvijā, kur sastopama bezlapu epipogija (*Epipogium aphyllum)*.	nav
23. Jaunanna dabas liegums (1.)	1325 ha	Pededzes upe un tās apkārtējie meži un pļavas, sikspārņu barošanās vieta. Sastopama platlapu cinna (*Cinna latifolia*)	-Rīkot auto, motosacensības; -izmantot motorizētu ūdens transportu Pededzes upē; -jaunu meža ceļu būvēšana; -uzstādīt vēja ģeneratorus un telekomunikāciju torņus, u.c.
24. Virguļicas mežu dabas liegums (1.)	745 ha	Vecie boreālie egļu – apšu meži un melnalkšņu staignāji. Platlapu cinna *(Cinna latifolia)*, kā arī sešas īpaši aizsargājamas vaskulāro augu un ķērpju sugas.	-Ierīkot ceļus, mainīt esošo ceļu platumu un trasi, -pārvietoties ar ūdens motocikliem, motorlaivām - rīkot auto, moto ūdensslēpošanas sacensības,
25. Veclaicenes aizsargājamo ainavu apvidus (1.)	20892 ha	Raksturīgās Ziemeļvidzemes kultūrainavu un dabas vērtības. Sugām bagātas ganības un ganītas pļavas, pārejas purvi un slīkšņas, boreāli meži.	nav
26. Ziemeļgaujas aizsargājamo ainavu apvidus (4.,11.,21.,22.)	21749 ha	Dabiska, neregulēta upe ar vecupju sistēmu, botāniski vērtīgām pļavām, veciem jauktiem un lapkoku mežiem.	- lietot kuģus u.c.peldošos līdzekļus (>5 zirgspēki); -nobraukt no ceļiem vai meža stigām un pārvietoties ar motorizēto transportu pa meža un lauku zemēm; -rīkot auto, moto, ūdens sacensības, u.c.
27. Melturu sila dabas liegums (2.)	288 ha	Teritorija veidota retu bezmugurkaulnieku sugu aizsardzībai. Teritorijā konstatēti tādi aizsargājami biotopi kā upju straujteces un boreālie meži.	nav
28. Sproģu dabas liegums	42 ha	nav datu	Nav datu

(25.)			
29. Raunas Staburaga dabas liegums (19)	25 ha	Saldūdens kaļķiežu - šūnakmens krauja, avoti, kas veido avotkaļķus. Vienīgā Alpu kreimules (*Pinguicula alpina)* atradnes Latvijā.	nav
30. Draugolis dabas liegums (25.)	11 ha	Teritorija izveidota Lapzemes āķītes (*Hamatocaulis lapponicus)* aizsardzībai.	nav
31. Spinduļu mežu dabas liegums (2.)	132 ha	Boreālie meži, purvaini meži un pārejas purvi un slīkšņas, vecas mežaudzes, kas atbilst dabisko meža biotopu kritērijiem.	nav
32. Vecpiebalgas aizsargājamo ainavu apvidus (25.)	8923 ha	Raksturīga Vidzemes kultūrainava un dabas vērtības.	nav
33. Palšu purva dabas liegums (14.)	633 ha	Lielākais purvu komplekss Vidzemes augstienes ģeobotāniskajā rajonā. Rietumu tipa augstais purvs ar ciņu mazmeldru. Baltpieres zoss (*Anser albifrons)*, rubenis (*Tetrao tetrix)*, mežirbe (*Bonasa bonasia)*, dzērve (*Grus grus)*, ķīvīte (*Vanellus vanellus)*, dzeltenais tārtiņš (*Pluvialis apricaria)*, upes tārtiņš (*Charadrius dubius)*, u.c.	nav
34. Mētru meža dabas liegums (8.)	74 ha	Teritorija izveidota purvainu meži aizsardzībai. Viena no retajām ietām, kur sastopami purvaini bērzu meži.	nav
35. Sitas un Pededzes palienes dabas liegums (8.)	870 ha	Dabiskas un nepārveidotas palieņu pļavs ar vecupēm un ozolu grupām. Parkveida pļavas un jaukti ozolu, obu, ošu meži. Sastopamas tādas putnu sugas kā grieze (Crex crex), ķikuts (Gallinago media), ormanītis (Porzana porzana), purva pūce (Asio flammeus), u.c.	-nobraukt no ceļiem un pārvietoties ar mehānisko transportu, mopēdiem, pajūgiem un zirgiem pa meža un lauksaimniecības zemēm -iegūt derīgos izrakteņus; -uzstādīt vējģeneratorus, u.c.
36. Lielā purva dabas liegums (17.)	150 ha	Purvaini priežu meži, pārejas purvi un slīkšņas. Konstatēti dabiskie meža biotopi un medņu (*Tetrao urogallus)* riesti.	nav
37. Lielā Mārku purva dabas liegums (8.)	929 ha	Augstā tipa purvs, purvā ir ezeriņu grēdveida un dūkstu grēdveida kompleksi - ūdensputnu un bridējputnu ligzdošanas vietas. Apdzira (*Huperzia selago*), gada staipeknis (*Lycopodium annotinum)*, vīru dzegužpuķe (*Orchis mascula)*, ciņu mazmeldrs (*Trichophorum cespitosum)*, no putnu sugām - sējas zoss (*Anser fabalis)*, melnā klija (*Milvus migrans)*, mednis (*Tetrao urogallus)*, dzērvē (*Grus*	nav

		grus), u.c.	
38. Pededzes lejteces dabas liegums (8., 14.)	4663 ha	Meži uz slapjām minerālaugsnēm un kūdras augsnēm - slapjais vēris, gārša, dumbrājs, liekņa, niedrājs.	-rīkot automotosacensības, ūdensmoto un slēpošanas, - ierīkot jaunas hidrotehniskas būves un meliorācijas sistēmas; -ierīkot jaunus ceļus, kā arī mainīt esošo ceļu platumu un novietojumu, u.c.
39. Kadāja dabas liegums (8.)	329 ha	Vērtīgi meža biotopi, kā arī tur esošās reto un aizsargājamo augu un dzīvnieku sugu atradnes. reto un apdraudēto sēņu, augu un dzīvnieku sugu skaits (35 sugas).	-Pārvietoties ar mehāniskiem transportlīdzekļiem; -rīkot auto, moto, velo, orientēšanās sacensības; -veikt ceļu rekonstrukciju, mainīt ceļu platumu un ceļu trases novietojumu, būvēt jaunus ceļus, u.c.
40. Mugurves pļavas dabas liegums (8.)	317 ha	Nozīmīga putnu ligzdošanas vieta, regulāri applūstošas pļavas un ozolu parkveida pļavas. Ligzdo grieze (*Crex crex)*, iespējama ķikutu (*Gallinago media)* riestu atrašana.	- pārvietoties ar mehānisko transportu, pajūgiem pa meža un lauksaimniecības zemēm; -rīkot auto,moto,velo sacensības;-pārvietoties ar motorizēto ūdenstransportu,
41. Audīles mežu dabas liegums (8.)	87 ha	Pārmitri platlapju meži – viena no labākajām šī biotopa vietām valstī. Ļoti lielas lakšuaudzes. Pārmitri ošu-melnakšņu-ozolu meži.	nav
42. Dūres meža dabas liegums (8.)	44 ha	Galvenokārt boreālo mežu aizsardzībā, mazākas platības aizņem melnalkšņu staignāji un jaukti platlapju meži.	nav
43. Krapas gārša dabas liegums (8.)	207 ha	Boreālos meži, pārmitri platlapju meži un melnalkšņu staignāji, vecas mežaudzes, kas atbilst dabiskajiem meža biotopiem.	nav
44. Zepu meža dabas liegums (8.)	65 ha	Boreālie meži, dominē bērzu - egļu - apšu meži, paaugā arī liepa. Teritorijā konstatēta īpaši aizsargājama augu suga - divsēklu grīslis (*Carex disperma)*.	nav
45. Pārabaines dabas liegums (13.,14.)	9850 ha	Neskarti augstie purvi, pārejas purvi un slīkšņas, melnalkšņu staignāji, ozolu meži, boreālie meži, jaukti platlapju meži, palieņu pļavas, pārmitri platlapju meži, purvaini meži. Retu putnu ligzdošanas vieta.	- pārvietoties ar transportu un pajūgiem pa meža un lauku zemēm; -rīkot auto, moto, ūdensslēpošanas sacensības, -celt un ierīkot jaunas hidrotehniskas būves un meliorācijas sistēmas, u.c.
46. Aiviekstes palienes dabas parks	1155 ha	Upju palieņu pļavas ar vairākām aizsargājamo augu atradnēm: mānīgā	nav

(14.)		knīdija (*Cnidium dubium)*, jumstiņu gladiola (*Gladiolus imbricatus)*, Sibīrijas skalbe (*Iris sibrica)*, u.c.., kā arī ozīmīga ligzdojošo griežu (*Crex crex)* un caurceļojošo ziemeļu gulbju (*Cygnus cygnus)*, mazo gulbju (*Cygnus columbianus)*, mazo gauru (*Mergus albellus)* koncentrācijas vieta.	
47. Barkavas ozolu audzes dabas liegums (14.)	62 ha	Jaukti ozolu, gobu, ošu meži upju palienēs.	Nav
48. Lielsalas purva dabas liegums (14.)	204 ha	Nozīmīga purvaino mežu aizsardzības vieta. Austrumu tipa augstais purvs ar ārkausa kasandru (*Chamaedaphne calyculata)*. Piemērota barošanās un uzturēšanās vieta vilkiem (*Canis lupus)*.	nav
49. Driksnas sila dabas parks (14.)	676 ha	Sausieņu priežu meži, kas izveidojušies uz osiem vai osveida vaļņiem. Sastopama meža silpurene (*pulsatila patens)*, garkāta ģipseni (*Gypsophila fastigiata)*, zāļlapu smiltenīti (*Arenaria stenophylla)*, Ruiša pūķgalvi (*Dracocephalum ruyshiana)*, pļavas linlape (*Thesium ebracteatum)*.	-Pārvietoties ar motorizēto ūdenstransportu; -rīkot auto, motosacensības -ierīkot jaunus ceļus, mainīt esošo ceļu platumu un līkumainību, u.c.
50. Gaiziņkalna dabas parks (14.)	2026 ha	Vidzemes augstienes ainava, paugurainais reljefs un ezeri.	nav
51. Nesaules kalna dabas liegums (14.)	66 ha	Boreālie meži, purvaini meži, melnalkšņu staignāji.Viena no augstākajām un ainaviskākajām Vidzemes augstienes virsotnēm.	nav
52. Jumurdas ezera dabas liegums (14.)	62 ha	Jumurdas ezers ar tam raksturīgo apkārtni -Vidzemes augstienes ainavu un ezera salas.	nav
53. Kapu ezera dabas liegums (14.)	17 ha	Ezereņu audzes ezeros, ežgalvīšu audzes ezeros, sīkās lēpes audzes ezeros. Viens no retajiem dzidrūdens ezeriem valstī, kur nav izteikta rekreācijas ietekme.	nav
54. Krustkalnu dabas rezervāts (14.)	2978 ha	Skujkoku meži un pļavas Madonas – Trepes vaļņa un Praulienas pauguraines nogāzēs, kā arī vaļņa pakājē izplūstoši ar kaļķi bagāti avoti, kas veido mazus purvus un ezerus.	-Mainīt zemes lietošanas kategoriju; -cirst kokus galvenajā cirtē; -uzart un kultivēt, kā arī citādi bojāt vai iznīcināt bioloģiski vērtīgos zālājus; -u.c.
55. Kujas dabas parks	10788 ha	Dabas parks izveidots putnu aizsardzībai. Teritorijā konstatētas 32 aizsargājamas	nav

(14.)		putnu sugas. Nozīmīgāks ir mazais ērglis (*Aquila pomarina)*, ķikuts (*Gallinago media)*, mazais ormanītis (*Porzana parva)* un purva pūce (*Asio flammeus)*.	
56. Seldžu ozolu audzes dabas liegums (8., 13.,14.,24.)	17 ha	Ozolu mežu un jauktu ozolu biotopi, kā arī gobu, ošu meži upju krastos, kas Latvijā ir reti sastopami biotopi.	nav
57. Ilziņa ezera dabas liegums (14.)	86 ha	Nozīmīga eitrofo ezeru aizsardzības teritorija, sastopamas retas sikspārņu sugas, konstatēti reti biotopi kā nogāžu un gravu meži, boreālie meži un minerālvielām bagāti avoti.	nav
58. Kāla ezera salas dabas liegums (14.)	37 ha	Botāniski vērtīgās Kāla ezera salas, boreālie meži, kā arī nogāžu un gravu meži.	nav
59. Lubāna ieplakas dabas liegums (8.,13.,14.,24.)	2522 ha	Maz izmainīti purvu dabisko biotopu kompleksi ar nozīmīgu lomu reto un apdraudēto putnu ligzdošanā.	-Meža stigu pārbūve par braucamceļiem; -izziņas taku un skatu laukumu ierīkošana; -jaunu zemes dzīļu atradņu izstrāde, ūdens gūtņu, ceļu, elektro un citu.līnijbūvju būvniecība, u.c.
60.Ogres ielejas dabas parks (9.)	7516 ha	Liela augu, dzīvnieku un biotopu daudzveidība	nav
61. Teiču dabas rezervāts (14., 24.)	19779 ha	Teiču purvs ir viens no lielākajiem neskartajiem sūnu purviem Baltijā, sastopamas retas putnu sugas, mitrājiem raksturīgas augu sugas un biotopi, bezmugurkaulnieku daudzveidība.	-atrasties teritorijā bez pārvaldes rakstiskas atļaujas; -veikt saimniecisku darbību; -lietot ķīmiskus augu aizsardzības līdzekļus, u.c.
62. Vestienas aizsargājamo ainavu apvidus (9., 14.)	27117 ha	Vidzemes augstienes raksturīgā ainava un dabas kompleksu daudzveidība. Teritorijā sastopamie augi– lielā brūnkāte (*Orbanache pallidiflora),* spilvainais ancītis *(Agrimonia pilosa),* jumstiņu gladiola (*Gladiolus imbricatus)* u.c. Teritorijā sastopai arī - divjoslu airvabole (*Graphoderus bilineatus)*, spilgtā purvuspāre (*Leucorrhinia),* akmeņgrauzis (*Cobitis taenia)*, strauta nēģis (*Lampetra planeri)* u.c.;	nav
63. Vesetas palienes purva dabas liegums (14.)	424 ha	Zāļu un pārejas purvi. Dzeltenā akmeņlauzīte (*Saxifraga hirculus)*, Lēzeļa lipare (*Liparis loeselii)* u.c.	nav
64. Lielā Pelečāres	5331 ha	Augstais purvs, meži, kur ligzdo dažādu	nav

purva dabas liegums (24.)		sugu dzeņi. Sastopamas putnu sugas: melnkakla gārgale (*Gavia arctica)*, melnais stārķis (*Ciconia nigra)*, peļu klijāns (*Buteo buteo)*, mednis (*Tetrao urogallus)*, mazais ērglis (*Aquila pomarina)*, pļavas lija (*Circus pygargus).*	
65. Pukšu purva dabas liegums (22.)	21749 ha	Nozīmīga pārejas purvu un purvainu mežu, kā arī boreālu mežu, aizsardzības teritorija. Sastopami tādi augi kā spilvainais ancītis *(Agrimonia pilosa),* meža silpurene (*Pulsatilla patens)*, bruņcepuru dzegužpuķe (*Orchis militaris)*, u.c., kā arī bezmugurkaulnieki: zaļā upjuspāre (*Ophiogomphus cecilia)*, biezā perlamutrene (*Unio crassus)*, lapkoku praulgrauzis (*Osmoderma eremita)*. Teritoijā arī liela abinieku, zīdītāju un putnu daudzveidība.	Nav
66. Kārķu purva dabas liegums (23.)	303 ha	Nozīmīga augsto purvu, purvainu mežu un distrofa ezera aizsardzības teritorija. Aizsargājamas putnu sugas: mazā gaura (*Mergus albellus)*, rubenis (*Tetrao tetrix)*, mednis (*Tetrao urogallus)*, mežirbe (*Bonasia bonasia)*, dzērve (*Grus grus)*, dzeltenais tārtiņš (*Pluvialis apricaria)*, kuitala (*Numenius arquata)*, purva tilbīte (*Tringa glareola)*, u.c.	nav
67. Bednes purva dabas liegums (23.)	30 ha	Pārejas purvu un slīkšņu aizsardzības teritorija. Sastopama lēzeļa lipare (*Liparis loeselii)*, dzeltenā akmeņlauzīte (*Saxifraga hirculus)* un spīdīgā āķīte (*Hamatocaulis vernicosus).* Sastopamas arī ļoti retas spāru sugas.	nav
68. Vadaiņu purva dabas liegums (23.)	238 ha	Augstais purvs un purvaini meži, neliels parejas purvs. Sastopamas sugas melnais stārķis (*Ciconia nigra)*, zivju ērglis (*Haliaeetus albicilla)*, rubenis (*Tetrao tetrix)*, mednis (*Tetrao urogallus)*, vakarlēpis (*Caprimulgus europaeus)*, ūpis (*Bubo bubo),* u.c.	nav
69. Sedas purva dabas liegums (5., 22., 23.)	7300 ha	Izcils biotops ūdensputnu ligzdošanai. Teritorijā konstatēti boreālie meži ar vecām priedēm uz iekšzemes kāpām. Daudz retu bezmugurkaulnieku sugu.	-Rīkot auto, motosacensības, -pārvietoties ar mehānisko transportu, pajūgiem un zirgiem pa meža un lauksaimniecības zemēm, u.c.
70. Mežoles dabas liegums (21.)	2832 ha	Nozīmīga purvaino mežu, augsto un pārejas purvu, boreālo mežu aizsardzības vieta. Konstatēts sevišķi daudz reto un īpaši aizsargājamo augu un	-Rīkot auto un motosacensības; -meliorēt zemi, u.c.

		bezmugurkaulnieku sugas	
71. Pirtslīča-Līkā attekas dabas liegums (23.)	241 ha	Tikai Vidusgaujas ieplakai raksturīgs biotopu komplekss - dažādu bioloģisku un ģeoloģisku faktoru kopums nelielā teritorijā.	nav
72. Zemās salas dabas liegums (3.,4.,5.,22.,23.)	205 ha	Ozolu, gobu, ošu meži upju palienēs, Gaujas vecupes. Konstatētas retas un īpaši aizsargājamas augu un bezmugurkaulnieku sugas.	nav
73. Burgas pļavas dabas liegums (23.)	183 ha	Nozīmīga putnu aizsardzības teritorija. Dabas liegumā atrodas lielākais zināmais ķikutu (*Gallinago media)* riests Valkas rajonā, kā arī ir ļoti augsts griežu (*Crex crex)* blīvums.	nav
74. Lapiņu ezera dabas liegums (23.)	1 ha	Aizsargājamā teritorija ir izveidota retu sūnu sugu Lapzemes āķītes (*Hamatocaulis lappnicus)* un spīdīgās āķītes (*Hamatocaulis vernicosus)* aizsardzībai.	nav
75. Launkalnes dabas liegums (23.)	172 ha	Teritorija izveidota pasaulē retas un izmirstošas gliemju sugas - Ziemeļu upespērlenes (*Margaritifera margaritifera*) - aizsardzībai.	nav
76. Rauzas dabas liegums (23.)	812 ha	Teritorija izveidota pasaulē retas un izmirstošas gliemju sugas - Ziemeļu upespērlenes (*Margaritifera margaritifera*) - aizsardzībai.	nav
77. Šepkas dabas liegums (23.)	375 ha	Teritorija izveidota pasaulē retas un izmirstošas gliemju sugas - Ziemeļu upespērlenes (*Margaritifera margaritifera*) - aizsardzībai.	nav
78. Taurīšu ezera dabas liegums (23.)	2 ha	Reta sūnu sugu Lapzemes āķīte (*Hamatocaulis lappnicus)* un spīdīgās āķīte (*Hamatocaulis vernicosus).* Teritorijā atrodas pārejas purvi un slīkšņas, dabīgs eitrofs ezers ar iegrimušo ūdensaugu un peldaugu augāju, purvaini meži.	nav
79. Vidusburtnieka dabas lieguma zona (5.,11.)	Nav datu	Sastopami vērtīgi ozolu-apšu-priežu meži, ozolu meži un priežu-egļu meži, kā arī vecupes. Konstatētas retas bezmugurkaulnieku sugas.	nav
80. Ziemeļu purvu dabas lieguma zona	7718 ha	Augstais purvs ar ciņu-lāmu kompleksiem un distrofiem ezeriem.	nav

(15.)		Sastopami arī pārejas purvi, purvaini priežu meži un melnalkšņu staignāji.	
81. Augstrozes dabas liegums (11.)	Nav nav datu	Augstie purvi, pārejas purvi, un platlapju meži. Liela bezmugurkaulnieku, augu, sikspārņu un putnu sugu daudzveidība.	nav
82. Vīķvēnu parka dabas liegums (11.)	77 ha	Teritorija izveidota, lai aizsargātu pļavas un kaļķainu zāļu purvu. Konstatēts arī aizsargājams biotops - kalcifīls purvs ar rūsgano melnceri, kā arī retas bezmugurkaulnieku sugas.	nav
83. Oleru purva dabas liegums (20.)	105 ha	Nozīmīgi biotopi - pārejas purvi, purvaini meži un slīkšņas.	nav
84. Burtnieku ezera pļavu dabas liegums (5.)	432 ha	Nozīmīga griezes (*Crex crex)* ligzdošanas teritorija. Sastopamas mazpārveidotas ainavas, nozīmīgas platības aizņem aizsargājami biotopi: mēreni mitras pļavas, eitrofas augsto lakstaugu audzes un upju palieņu pļava	- pārvietoties ar mehānisko transportu,pajūgiem pa meža un lauku zemēm; -rīkot auto,moto sacensības; -Burtnieku ezera pļavās esošajos atklātajos ūdeņos rīkot ūdensmoto un slēpošanas sacensības, u.c.
85. Rūjas palienes dabas Liegums (11.)	444 ha	Palieņu pļavu komplekss, kas nodrošina dzīves vidi vairākām retajām un aizsargājamajām putnu sugām, piemēram ķikutam (*Gallinago media)* un griezēm (*Crex crex).*	nav
86. Zilākalna dabas liegums (11.)	117 ha	Teritorija nozīmīga divu prioritāru nogāžu un gravu mežu un boreālo mežu saglabāšanā. Nogāzēs ozolu, apšu un jaukti meži, perifērijā priežu sausieņu un jaukti meži.	nav
87. Salacas ielejas dabas parks (15.)	6307 ha	Nozīmīgi biotopi -smilšakmens atsegumi, alas, nogāžu mežu, avoksnāji, upju straujteces un sausu pļavu kaļķainās augsnes. Teritorija nozīmīga arī no ģeoloģiskā un ainaviskā viedokļa.	-Pārvietoties ar mehānisko transportu ārpus ceļiem un dabiskām brauktuvēm; -rīkot auto,moto,velo, orientēšanās, ūdens moto un slēpošanas ; -mainīt ceļu platumu un ceļa trases novietojumu; u.c.
Datu avots	Dabas aizsardzības pārvalde, 2010. Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas Vidzemes novados. Pieejams http://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/vidzemes_novados_al_li/		

Pielikums Nr. 3 Vietējo pašvaldību pārstāvju aptaujas materiāli

VPR pašvaldībām nosūtītā vēstule

"Par pašvaldību aptaujas veikšanu Interreg IVC projektā „Parvietojies zaļi""

Vidzemes plānošanas reģions 2012. gadā ir uzsācis Interreg IVC programmas projekta „Pārvietojies zaļi" („Move on Green") īstenošanu, turpmāk tekstā – Projekts, kura aktivitātes kopskaitā īsteno 10 Eiropas Savienības valstis (kopumā 13 partneri) lauku reģionos. Projekta galvenais pētījumu virziens ir vides aizsardzība un sabiedriskā transporta mobilitātes jautājumu risināšana reģionos ar zemu iedzīvotāju blīvumu. Projekta vispārējais mērķis ir uzlabot Eiropas reģionālās politikas efektivitāti attiecībā uz ilgtspējīgu transportu lauku teritorijās. Projekta aktivitātes paredz partneru apmaiņu ar labās prakses piemēriem un veiksmīgāko piemēru apkopošanu vienotā rokasgrāmatā.

Kaut arī iedzīvotājiem ir tiesības uz sabiedrisko transportu neatkarīgi no tā, kur viņi dzīvo, pašlaik, lai nodrošinātu šī pakalpojuma stabilitāti un ilgtspējību lauku apvidos ar zemu iedzīvotāju blīvumu, ir vajadzīgi novatoriski risinājumi, jo iedzīvotāju nepietiekamais skaits nenodrošina mobilitātes pakalpojumu sniegšanu nedz finansiāli, nedz arī no vides viedokļa.

Viena no Projekta aktivitātēm paredz noskaidrot pašvaldību viedokli par jautājumiem attiecībā uz ilgtspējīgu sabiedriskā transporta organizēšanu un iedzīvotāju mobilitātes uzlabošanas risinājumiem kopumā, tāpēc ir izveidota vienota aptaujas anketa (skatīt pielikumu), uz kuru tiek sagaidītas pašvaldību atbildes. Ērtības labad ir sagatavots risinājums šīs anketas aizpildīšanai interneta vidē, aktivizējot saiti. Pateicoties aptaujas anketas strukturējumam un vienkāršajam atbilžu sniegšanas veidam, tās aizpildīšanai nevajadzētu aizņemt vairāk par 15 minūtēm.

Lūdzam Jūsu pašvaldību aizpildīt šo anketu vismaz 1 (vienā) eksemplārā līdz šī gada 13. augustam. Anketas rakstiskas aizpildīšanas gadījumā lūdzam to līdz šī gada 13. augustam nosūtīt Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības un projektu nodaļas Projektu vadītājai Leldei Gavarei uz e-pastu lelde.gavare@vidzeme.lv.

Papildu lūdzam Jūs uzdot aizpildīt šo anketu vismaz 1 (vienā) eksemplārā katrai no Jūsu novadā esošajām pagastu pārvaldēm, ievērojot identisku anketas aizpildīšanas kārtību.

Pielikumā: Interreg IVC projekta „Pārvietojies zaļi" pašvaldību aptaujas anketa.

Interreg IVC projekta „Pārvietojies zaļi" pašvaldību aptaujas anketa

Pašvaldība :

1. Kā jūsu pārstāvētajā pašvaldības teritorijā, jūsuprāt, cilvēki uztver vajadzību pēc jaunu risinājumu meklēšanas ikdienas mobilitātes nodrošināšanai? Iespējama tikai viena atbilde.

1. Risinājumi NAV NEPIECIEŠAMI vispār	*3. Risinājumu meklēšana ir NEPIECIEŠAMA*	*5. Risinājumu meklēšana ir KRITISKI SVARĪGA*
2. Risinājumu meklēšana varētu būt LIETDERĪGA	*4. Risinājumu meklēšana ir ĻOTI NEPIECIEŠAMA*	

2. Ja tiktu "testēti" jauni, konkrētām situācijām pielāgoti risinājumi esošo mobilitātes prasību apmierināšanai lauku pašvaldību teritorijās, tad cik (jūsuprāt) svarīgi pašvaldības teritorijā dzīvojošajiem potenciālajiem lietotājiem būtu šādi faktori? Uzklikšķinot piešķiriet katram no turpmāk minētajiem faktoriem vērtējumu no 1 līdz 5, kur 1 apzīmē vismazāk svarīgo faktoru un 5 – vissvarīgāko faktoru.

IZMAKSAS	*BIEŽUMS*	*CEĻĀ PAVADĪTĀ LAIKA ILGUMS*	*PAKALPOJUMA UZTICAMĪBA (spēja paļauties uz risinājumu)*
1	1	1	1
2	2	2	2
3	3	3	3
4	4	4	4
5	5	5	5
RITOŠĀ SASTĀVA UN PAKALPOJUMU KVALITĀTE	*PIETURVIETU PIEEJAMĪBA*	*NOVADU CENTRU SASNIEDZAMĪBA*	*REPUBLIKAS NOZĪMES PILSĒTU SASNIEDZAMĪBA*
1	1	1	1
2	2	2	2
3	3	3	3
4	4	4	4
5	5	5	5

3. Kuras iedzīvotāju grupas (jūsuprāt) visvairāk lietotu potenciālos jaunos mobilitātes risinājumus (pašreiz neapmierināto vajadzību dēļ)? Uzklikšķinot piešķiriet katrai no turpmāk minētajām grupām vērtējumu no 1 līdz 5, kur 1 apzīmē grupu, kas visticamāk izmantos jaunos mobilitātes risinājumus, un 5 – grupu, kas jaunos risinājumus potenciāli izmantos visretāk.

Nodarbinātie	*Bezdarbnieki*	*Gados jauni cilvēki*	*Pensionāri*	*Sievietes(mājsaimnieces) /vīrieši, kas uzņēmušies rūpes par mājām*

4. Vai jūs ticat, ka jūsu pašvaldības iedzīvotājiem (piemēram, tiem, kuri strādā ārpus pašvaldības teritorijas, vai lietotājiem, kuri labprāt izmēģina ko jaunu) būs interese par risinājumiem, kas paredz transportlīdzekļu kopīgu izmantošanu, ja izmantošana notiks oficiāli un organizēti?

4a – *NĒ* *JĀ*

4b – Kādi, jūsuprāt, ir svarīgākie vērā ņemamie faktori, kas jārisina?
Vērtējot no 1 līdz 3, sarindojiet faktorus pēc svarīguma, kur 1 ir vissvarīgākais un 3 – vismazāk svarīgais faktors

Kompensāciju jautājumi, notiekot satiksmes negadījumam *Koordinācijas jautājumi* *Izmaksas – kā tās dalīt*

5. Vai vietējā padome būtu gatava palīdzēt organizēt un līdzfinansēt mobilitātes risinājumus iedzīvotājiem, ņemot vērā to, ka lauku apvidos ar zemu iedzīvotāju blīvumu regulārus pasažieru reisus katru dienu vairs nevar nodrošināt un tie aizvien vairāk izzūd?

NĒ *JĀ*

Ja atbilde ir JĀ, tad kādā līmenī vietējā padome būtu gatava nodrošināt līdzfinansējumu, lai segtu jaunā mobilitātes risinājuma kopējās izmaksas?

100% *50%* *25%*

6. Tā kā lauku apvidos ar zemu iedzīvotāju blīvumu regulārus pasažieru reisus katru dienu vairs nevar nodrošināt un tie aizvien vairāk izzūd, vai jūsu pašvaldības iedzīvotāji jūsuprāt piedalītos potenciālā jaunā mobilitātes risinājuma līdzfinansēšanā?

NĒ *JĀ*

Ja atbilde ir JĀ, tad kādā līmenī jūsuprāt viņi būtu gatavi nodrošināt līdzfinansējumu, lai segtu jaunā mobilitātes risinājuma lietošanas izmaksas?

100% *50%* *25%*

Pielikums Nr. 4 Interviju materiāli

Vēstule par interviju veikšanu Interreg IVC projektā „Pārvietojies zaļi!"

Vidzemes plānošanas reģions 2012. gadā ir uzsācis Interreg IVC programmas projekta „Pārvietojies zaļi" („Move on Green") (turpmāk tekstā – Projekts) ieviešanu, kura vispārējais mērķis ir uzlabot Eiropas reģionālo politiku efektivitāti attiecībā uz lauku teritoriju ilgtspējīgu transporta sistēmu. Projekta galvenais pētījumu virziens ir vides aizsardzības un sabiedriskā transporta jautājumu risināšana reģionos ar zemu iedzīvotāju blīvumu. Projektu īsteno 10 Eiropas Savienības valstu 13 lauku reģionu partneri.

Pateicoties pašvaldību pārstāvju atsaucībai, projektā jau ir noskaidrots viedoklis par ilgtspējīga sabiedriskā transporta organizēšanu Vidzemes pašvaldībās. Projekta turpmākās aktivitātes paredz apzināt galvenos pārvietošanās maršrutus, to kustības biežumu teritorijās ar stabilu pasažieru plūsmu, kā arī tajās vietās, kur transports kursē reti. Tāpat nepieciešama informācija par pasažieru vajadzībām un prasībām. Šī iemesla dēļ paredzēts veikt intervijas ar pašvaldību un privāto organizāciju pārstāvjiem, kuri saistīti ar sabiedriskā transporta nozari. Intervija palīdz gūt detalizētāku informāciju par esošo situāciju un tās attīstības tendencēm. Lūdzam palīdzēt noskaidrot Vidzemes reģiona teritorijās problēmjautājumus, lai rastu esošajām vajadzībām pamatotus priekšlikumus.

Interviju vadīs SIA „IMINK" speciālisti laikā posmā no šī gada 21. līdz 24. augustam, iepriekš Jūs informējot par intervijas kārtību. Ar strukturētiem intervijas jautājumiem varat iepazīties vēstules pielikumā. Intervija aizņems ne vairāk kā 25-30 minūtes Jūsu laika.

Pateicamies jau iepriekš par Jūsu ieinteresētību un ieguldīto laiku!

Interviju jautājumi

1	Kā Jūsu iestāde ir saistīta ar mobilitātes jautājumu risināšanu un organizēšanu Vidzemes reģionā?
2	Kā Jūs īsumā raksturotu iedzīvotāju vispārējo mobilitātes situāciju Vidzemes reģionā?
3	Kādus kvantitatīvos rādītājus par iedzīvotāju mobilitātes iespējām, sabiedriskā transporta pieejamības apjomiem un maršrutiem (gan esošiem, gan tādiem, pēc kuriem ir papildus vajadzība) Jūsu pārstāvētā iestāde var uzrādīt?
4	Vai Jūs varat noteikt dažādu mērķgrupu specifiskās prasības, kuras būtu jāņem vērā mobilitātes plāna projekta izstrādes gadījumā?
5	Kādi specifiskie risinājumi esošo mobilitātes vajadzību nodrošināšanai, jūsuprāt, varētu veiksmīgi darboties Vidzemes reģionā? Vai tos būtu iespējams pamatoti īstenot arī

	īstermiņa?
6	Vai Jūs uzskatāt par iespējamu sadarbību mobilitātes jomā starp dažādām ieinteresētajām pusēm - piemēram, vai kaut kādā mērā ir iespējama infrastruktūras / aprīkojuma kopīga izmantošana un izmaksu kopīga segšana? Kādas korekcijas būtu vajadzīgas?
7	Kādi ir Jūsu iestādes plāni īstermiņa, vidēja un ilgtermiņa perspektīvā attiecībā uz mobilitātes jautājumu risināšanu Vidzemes reģionā?
8	Citi būtiski jautājumi, kurus Jūs vēlētos atzīmēt attiecībā uz mobilitātes jautājumu problemātiku Vidzemes reģionā?

Interviju ieraksti ar iesaistīto pušu pārstāvjiem ir pieejami audio formātā.

Pielikums Nr. 5 Diskusiju fokusgrupās materiāli

Uzaicināto iedzīvotāju un iedzīvotāju apvienību pārstāvju saraksts

Nr. p. k.	Iestāde	Amats	Vārds, uzvārds	Email	Paraksts
Valka					
1	Valkas novada dome	Projektu vadītājs	Eduards Ivļevs	eduards.ivlevs@valka.lv	
2	Valkas novada dome	Izpilddirektora palīgs	Irēna Barinova	irena.barinova@valka.lv	
3	Biedrība "Kastanis"	Valdes locekle	Elga Zelča	zeliina@inbox.lv	
Jaunpiebalga					
1	Jaunpiebalgas jauniešu centrs	skolotāja	Inese Leite	Inese-leite@inbox.lv	
2	-	Pensionārs	Alvis Žukovskis	vabolnieks@gmail.lv	
3	Piemājas saimniecība	Strādājošā pensionāre	Aina Kaimiņa	ainakaimina@inbox.lv	
4	I.K."BELS-AB"	īpašnieks	Ilvars Ābelnieks	bela2007@inbox.lv	
Vecpiebalga					
1	Vecpiebalgas kultūras darba organizatore	vadītāja	Zigrīda Ruicēna	zigridaruicena@inbox.lv	
2	-	pensionāre	Ieva Veinberga	-	
3	-	pensionāre	Rasma Beķere	-	
4	-	pensionāre	Aldona Bērziņa		
5	-	pensionāre	Aina Rābe	-	
6	-	pensionāre	Gita Igaune	-	
7	-	bezdarbniece	Sanita Krūmiņa	pirantelis1@inbox.lv	
8	-	pensionāre	Gaida Sniedze		

9	-	bibliotekāre	Līga Petrova		
10	-	skolniece	Laura Kupča		
11	-	skolniece	Diāna Tunte		
12	-	skolnieks	Kārlis Apalups		
Alūksne					
1		bezdarbniece	Lana Lapteva	llapteva@inbox.lv	
2	Alūksnes TIC	tūrisma informācijas speciāliste	Ingūna Dovgāne	tic@aluksne.lv	
3	Pensionāru biedrība "Sudrabs"	Priekšsēdētāja, pensionāre	Gita Tortuze		
4	Pensionāru biedrība "Sudrabs"	Kultūras organizatore, pensionāre	Smaida Ozola		
5	Alūksnes lauku partnerība	Koordinātore	Santa Harjo-Ozoliņa	Santa.harjoozolina@gmail.com	
6	Biedrība "Pededzes nākotne"	Valdes priekšsēdētāja	Daiga Vītola	daigavitola@inbox.lv	

IEDZĪVOTĀJI UN IEDZĪVOTĀJU APVIENĪBU PĀRSTĀVJI KATRĀ GRUPĀ	
1.	Nodarbināta persona
2.	Bezdarbnieks/-ce
3.	Gados jauns cilvēks
4.	Pensionārs/-e
5.	Sieviete (mājsaimniece) / vīrietis, kas uzņēmies rūpes par mājām
6.	Par teritoriju atbildīgais transporta tehniskais darbinieks/-ce
7.	Arodbiedrību pārstāvis/-e
8.	Teritorijas vietējo attīstītāju grupu pārstāvis/-e
9.	Mājsaimnieču apvienību pārstāvis/-e
10.	Jauniešu apvienības pārstāvis/-e
11.	Senioru apvienības pārstāvis/-e
12.	Cita kategorija:_____

Interreg IVC projekta „Pārvietojies zaļi" fokusgrupu anketa

Valka, Alūksne, Vecpiebalga, Jaunpiebalga 2013. gada .....februārī

Vārds, uzvārds: _____

0. Kā jūs dažos vārdos aprakstītu vispārējo mobilitātes situāciju mūsu lauku teritorijā?

_____

_____

1. Cik reizes nedēļā Jūs izmantojat sabiedrisko transportu (autobuss, dzelzceļš), kas ir pieejams? Kuru no tiem Jūs izmantojat?

_____

_____

Kā jūs to uztverat?

Dzelzceļš:

Pozitīvi Negatīvi..... Neitrāli.....

Autobuss

Pozitīvi Negatīvi..... Neitrāli.....

2. Vai Jūs neizmantojat sabiedriskā transporta pakalpojumus tāpēc, ka tas nav pietiekami pieejams?

Jā Nē

3. Vai jūs lietojat privāto automobili citu iemeslu dēļ?

Jā Nē

4. Ja, atbildot uz iepriekšējo jautājumu, jūs teicāt, ka sabiedriskā transporta pakalpojumi nav pietiekami pieejami, tad kādi ir sabiedriskā transportā novērotie trūkumi?

Maksa? Biežums? Noteiktie maršruti? Ritošā sastāva kvalitāte? Citi aspekti?

5. Kādus alternatīvus risinājumus jūs paredzat, lai nodrošinātu ilgtspējīgu, tehniski un ekonomiski pamatotu sabiedrisko transportu Jūsu lauku teritorijā?

_____

_____

6. Ko Jūs domājat par vieglo automobiļu kopīgu izmantošanu, transportu pēc pieprasījuma un līdzīgu pieredzi, kas bijusi veiksmīga citviet....

_____

_____

Vai Jūs izmantotu šīs iespējas, ja tās būtu pieejamas?

Jā Nē

7. Vai Jūs domājat, ka sadarbības shēmas starp dažādām ieinteresētajām pusēm mobilitātes jomā varētu veiksmīgi darboties Jūsu teritorijā?

Jā Nē

Ja atbilde ir „Jā", tad kādos gadījumos?

_____

_____

8. Vai Jūs vēlētos kādā noteiktā līmenī līdzfinansēt jaunos mobilitātes risinājumus teritorijā?

Jā Nē

Ja atbilde ir „Jā", tad cik lielā mērā?:

25% no izmaksām par pārvietošanu

50% no izmaksām par pārvietošanu 100% no izmaksām par pārvietošanu
9. Vai Jums šķiet atbalstāma ideja par pamestās transporta infrastruktūras (piemēram, ceļi vai dzelzceļš) piemērošanu tūrisma vajadzībām (velo maršrutiem, pārgājieniem u.tml.)? Jā Nē Nav viedokļa

Fokusu grupu ieraksti pieejami audio formātā.