

Prezentācija sagatavota Mobilitātes semināram ”Jauni mobilitātes risinājumi: idejas, iespējas, izaicinājumi” (Līgatne, 2019. gada 16.oktobris)

Seminārs rīkots Interreg Baltijas jūras reģiona programmas 2014.-2020. gadam MARA projekta („Mobilitāte un pieejamība lauku reģionos - jaunas pieejas mobilitātes koncepciju izstrādei attālos reģionos”; Nr.R100) ietvaros, sadarbībā ar projektu “Baltijas transporta loks” jeb “BALTIC LOOP” (Interreg Centrālā Baltijas programma 2014.-2020. gadam).



MARA

Mobility and Accessibility
in Rural Areas

Interreg
Baltic Sea Region



EUROPEAN UNION
EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND





AUTOTRANSPORTA DIREKCIJA

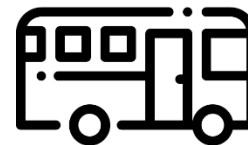
Sabiedriskā transporta pārklājums mazāk apdzīvotos reģionos

Gusts Ašmanis

Sabiedriskā transporta plānošanas,
analīzes un kontroles daļas vadītājs

Saturs

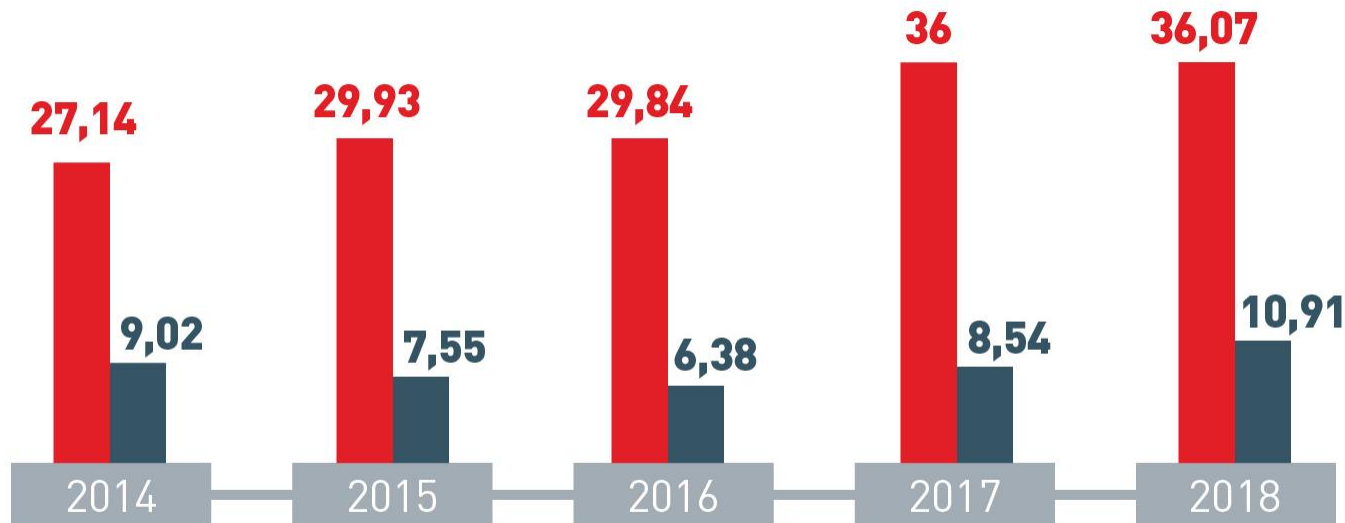
1. Esošā situācija ar sabiedrisko transportu Latvijā un tā pārklājumu mazapdzīvotos reģionos
2. Sabiedriskā transporta nākotnes koncepcija



Valsts budžeta dotācijas sabiedriskajam transportam ir palielinājušās

Zaudējumi
reģionālajos
pārvadājumos
ar autobusiem
(milj. EUR)

**Braukšanas
maksas
atvieglojumi**
(autobusus)
(milj. EUR)



Dotācijas pieaugums pieprasa rīcību izmaksu samazināšanai

Veiktie pasākumi izmaksu mazināšanai

- Vienādoti tarifi vietējās nozīmes maršrutos
- Virknē maršrutu pasažieri tiek vesti ar pasažieru plūsmai atbilstošas jeb mazākas ietilpības autobusiem
- Veikta maršrutu tīkla pārskatīšana
- Ieviests transports pēc pieprasījuma
- 47% līgumcenas līgumi
- Pasažieru skaita palielināšana: lojalitātes programmas (abonementa biļetes), bezskaidras naudas norēķini, autobusu kustības ātruma palielināšana, pieturu pārskatīšana, kontroles pastiprināšana



Kritēriji, pārskatot maršrutu tīklu

- Autobusu maršrutu pārklāšanās ar vilciena maršrutu
 - Vai maršrutu izmanto skolēni, lai nokļūtu izglītības iestādē
 - Valsts dotāciju īpatsvars starppilsētu maršrutu uzturēšanai (vairākos starppilsētu maršrutos valsts dotāciju apjoms varētu būt neliels -> reisu ir daudz, bet ne visi ir pilnībā piepildīti -> rezultātā valstij ir jāsedz zaudējumi par to maršrutu uzturēšanu, kuros tiek pārvadāts salīdzinoši liels pasažieru skaits)
 - Maršruti, kuru uzturēšanai valsts dotāciju īpatsvars ir vairāk nekā 80% un kuros tiek pārvadāts mazs skaits pasažieru
- > Šis punkts tiek skatīts kontekstā ar pārvietošanās alternatīvām konkrētajā apdzīvotajā vietā (vai ir iespēja nokļūt galamērķī ar cita maršruta/reisa autobusu)
- Reisu piepildījums ārpus vispārpieņemtā darba laika un reisu piepildījums nedēļas nogalēs un svētku dienās



Izmaiņu veikšana maršrutu tīklā notiek, vērtējot statistiku



Priekšlikumus par izmaiņām maršrutos var iesniegt ikviens pasažieris, pašvaldība, pārvadātājs, valsts vai pašvaldības iestāde, privāts uzņēmums utt.



Priekšlikumus izvērtē ATD un plānošanas reģions



- ATD izvērtē statistiku – pasažieru skaits, nepieciešamais finansējums u.tml.
- Plānošanas reģiona pienākums ir noskaidrot pašvaldību un iedzīvotāju viedokli



Priekšlikumi tiek iesniegti STP, kas lemj par to atbalstīšanu vai noraidīšanu



Ja priekšlikums tiek atbalstīts, ATD kopā ar pārvadātāju veic izmaiņas kustības sarakstā, izvieto informāciju pieturvietās, mājaslapās u.c. kanālos



Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums

Maršrutu tīklu veido

- lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem;
- nodrošinātu maršrutu tīklā iespēju apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas vispārpieņemtajā darba laikā

Ja piešķirtie valsts budžeta līdzekļi nav pietiekami, lai kompensētu zaudējumus, STP pārskata

- plānotā reģionālās maršrutu tīkla apjomu nākamajam gadam (kilometrus);
- plānoto tarifu nākamajam gadam (braukšanas maksu)



Plānojot starppilsētu maršrutus ar lielu pasažieru plūsmu, vispirms tiek izveidoti maršruti pa sliežu ceļiem



Pasažieru skaits mazapdzīvotās vietās turpina samazināties ar katru gadu

- Reģionālā maršrutu tīkla apjoms nav mainījies vismaz pēdējos piecus gadus, bet pasažieru skaits katru gadu samazinās par aptuveni 5%
- Daudzu maršrutu, kuros pirms sešiem gadiem bija stabila pasažieru plūsma, reisi šobrīd nav piepildīti
- Daudzos vietējās nozīmes maršrutos reisu skaits ir pārāk liels; vienā maršrutā ir reisi, kuros vidējais pasažieru skaits ir nulle, viens, divi, un ir reisi, kur pasažieru plūsma ir apmierinoša
- Vilciena un autobusa reisi un to izpildes laiki atsevišķos virzienos pārklājas

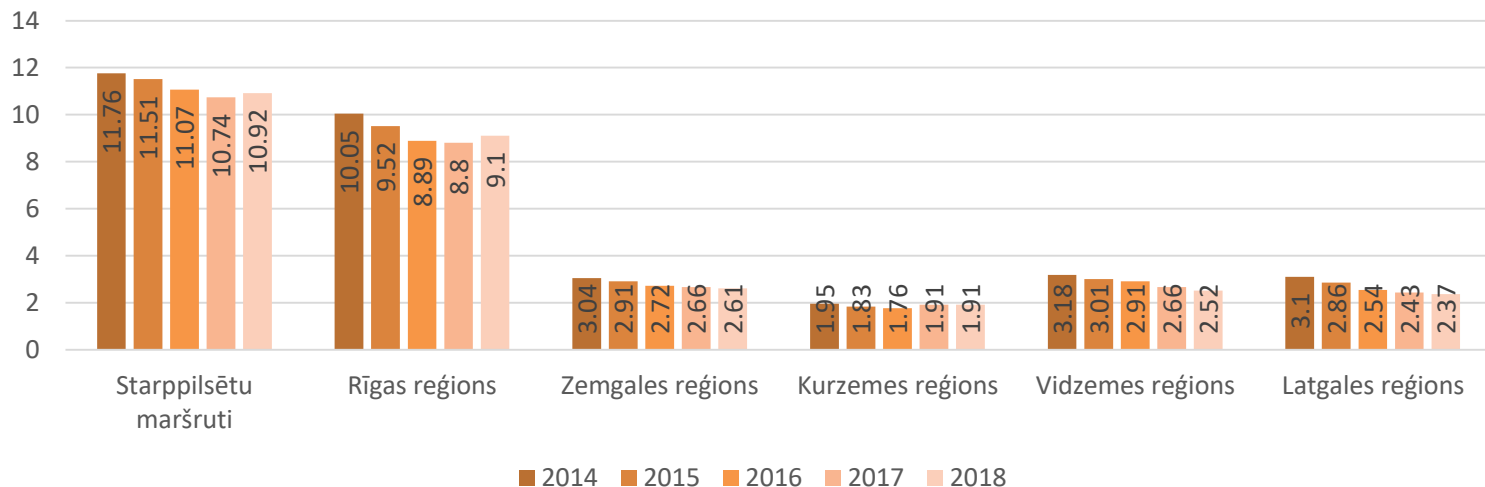
Piešķirtais valsts budžeta apmērs nav pietiekams, lai uzturētu maršrutu tīklu esošajā apjomā



Autobusu pasažieru skaits turpina sarukt mazapdzīvotās vietās

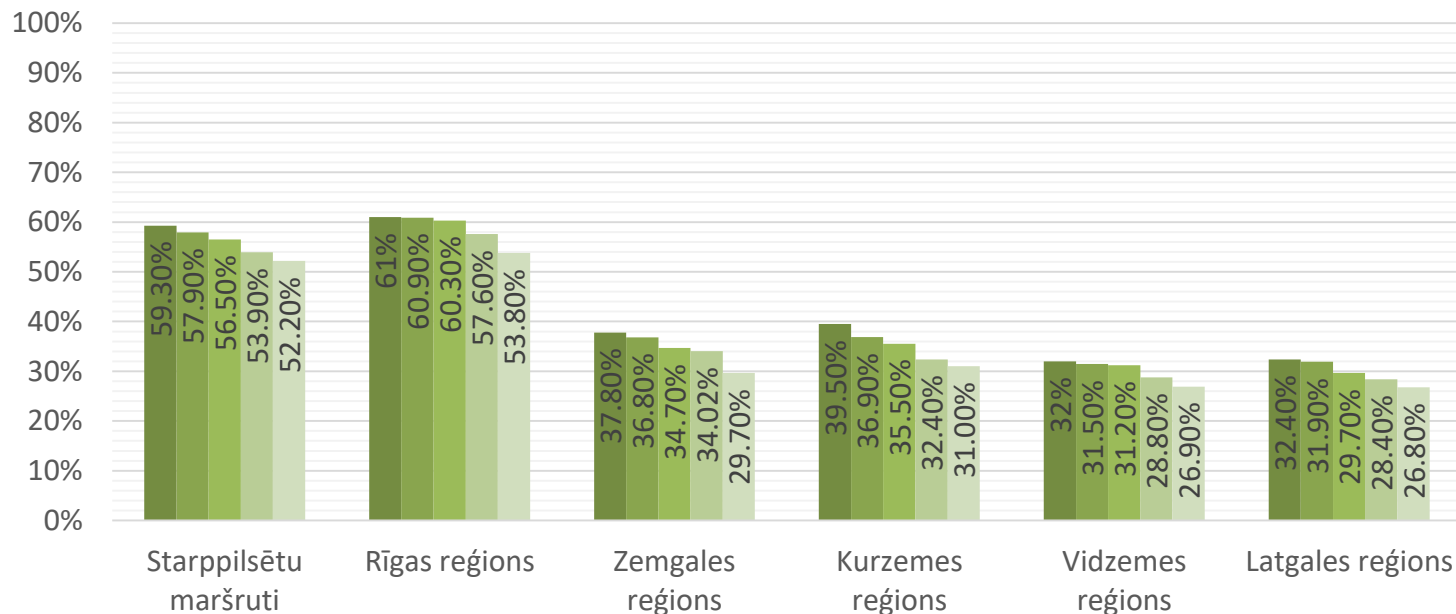


Pasažieru skaits reģionos (milj.)

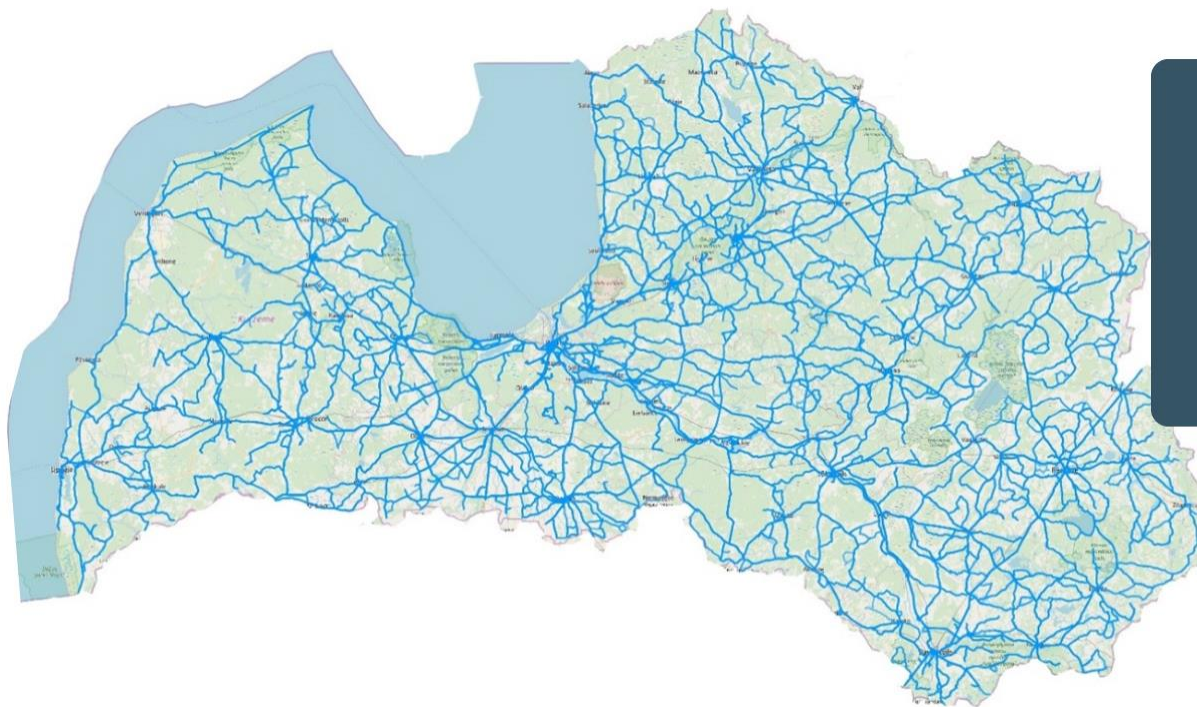


Pārdoto biļešu apjoms nenosedz izdevumus

Ieņēmumu segums pār 1 km izmaksām (%)



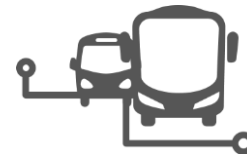
Sabiedriskā transporta maršrutu tīkls nodrošina sasniedzamību



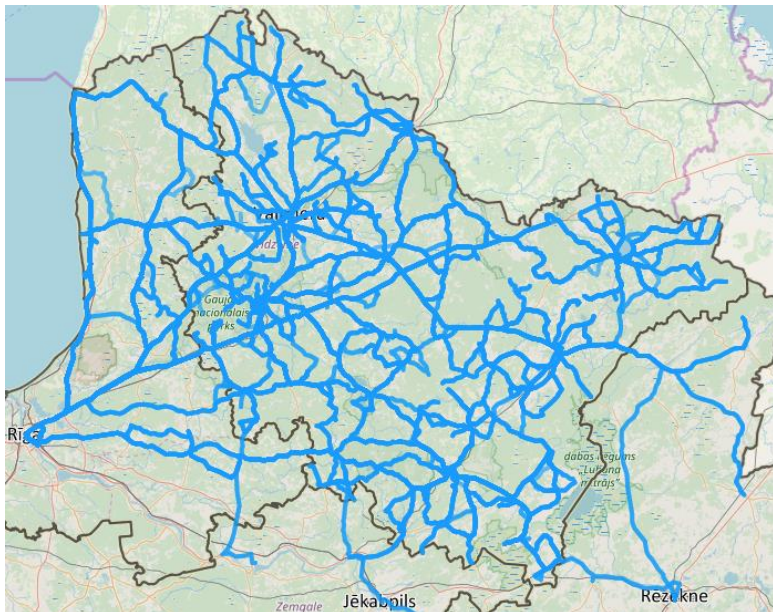
PWC pētījuma rezultāti:
maršrutu tīkls nodrošina sasniedzamību uz **99%** no visām valsts, izglītības un medicīnas iestādēm



Vidzemes reģiona maršrutu tīklā vairāk nekā 200 maršrutu



Vidzemes reģiona autobusu maršrutu un reisu sadalījums 2019.gadā



Tīkla daļa	Maršrutu skaits	Plānotais reisu skaits maršrutā	Plānotais nobraukums, km gadā
Alūksnes	24	115	547 804
Cēsu	59	428	1 552 168
Gulbenes	20	124	781891
Madonas un Cesvaines	46	239	1 685 053
Valkas	24	92	667 029
Valmieras	37	125	1 283 008
Pavisam	210	1123	6 516 953



Vidzemes reģionā maršrutu tīkla apjoms uz vienu iedzīvotāju joprojām ir lielākais valstī

	Latvija	Vidzemes reģions	Igaunija	Lietuva	Somija
Iedzīvotāji (miljoni)	1,986	0,192	1,313	2,921	5,472
Teritorija (tūkstoši km ²)	64,6	15,3	45,2	65,3	338,4
Nobraukums gadā (tūkstoši km)	78860	17894	35678	27076	96900
Nobraukums uz teritorijas vienu km ²	1221	1170	789	415	286
Nobraukums uz iedzīvotāju (km)	39,71	93,20	27,17	9,27	17,71



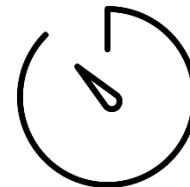
Vidzemes reģionā aptuveni 20% pasažieru ir braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēji

Pasažieru kategorija	Pārvadāts 2018.g.	Izmaiņas pret 2017.g.
Invalīdi	317 919	-0.4%
Politiski represētajām personām	33 816	-7%
Bērni bāreņi	39 185	-1%
Pirmsskolas bērni	80 745	-1%
Daudzbērnu ģimenēm	34 050	643%
Pasažieri, kuri pērk biļeti vai abonementu	2 018 004	-7,2%



Mobilitātes pētījums norāda uz sabiedriskā transporta trūkumiem

- Būtiskākie vieglo automobiļu izmantošanas iemesli īsos braucienos:
 - personīgais komforts;
 - laika ekonomija, salīdzinot ar sabiedrisko transportu
- Vidējos un garos braucienos vieglo automobili izmanto izmaksu dēļ
- Tikai 14% gadījumu iedzīvotāji min, ka izmanto automobili, jo sabiedriskais transports nav pieejams pieturu pārklājuma vai neatbilstoša laika grafika dēļ



Avots: CSP, Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017.gadā



AUTOTRANSPORTA DIREKCIJA

Autobusu skaits un vidējais vecums



Vecākais autobuss šobrīd: **30 gadi**

2017.gadā: **38 gadi**



Mobilitātes risinājumi mazapdzīvotās teritorijās

- Sevišķi nerentablos maršrutos tiek ieviests **transports pēc pieprasījuma**, lai saglabātu iedzīvotājiem mobilitātes iespējas arī mazapdzīvotās lauku teritorijās, vienlaikus samazinot izdevumus.
- Lai stimulētu iedzīvotājus mazapdzīvotās teritorijās izmantot sabiedriskā transporta pakalpojumus, nākotnē paredzēts šādos maršrutos ieviest **braukšanu bez maksas**.

Iedzīvotāju skaita kritums un globālie urbanizācijas procesi prasa jaunus sabiedriskā transporta risinājumus mazapdzīvotās teritorijās



Transports pēc pieprasījuma – risinājums, lai saglabātu mobilitātes iespējas

- Lai pieteiktu sabiedriskā transporta pakalpojumus, pasažierim vismaz 24 h pirms reisa izpildes jāsazinās ar pārvadātāju
- Pasažierim būs iespēja iegādāties autobusa biļeti autobusā pie tā vadītāja pirms reisa uzsākšanas



Vidzemē būs divi maršruti, kas tiks izpildīti pēc pieprasījuma

Maršrutā Nr.6600 Smiltene–Šķipeles–Smiltene



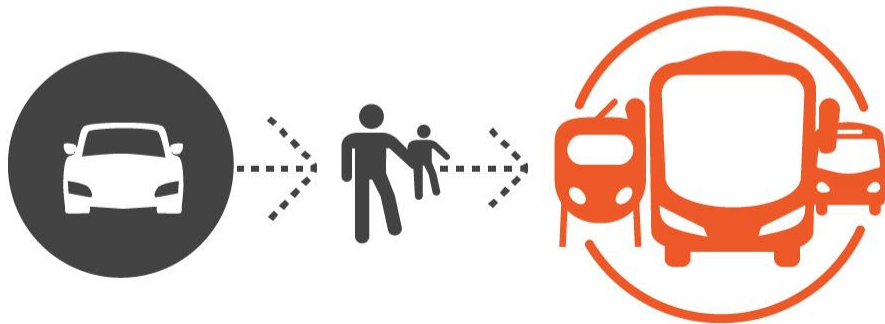
Maršrutā Nr.5614 Cēsis–Rāmnieki–Strīki



Sabiedriskā transporta sistēma no 2021. līdz 2030.gadam

Mērķis

**Veicināt iedzīvotāju pārsēšanos
no privātā autotransporta uz konkurētspējīgu,
ērtu, drošu, uzticamu un integrētu
sabiedrisko transportu**



Koncepcijas pamatprincipi



Lielāks uzsvars
uz **dzelzceļa
pārvadājumiem**



Valsts garantēto
pakalpojumu **apmēru
noteikšana** (dotējamo
maršrutu segmentā)



**Komerčiālo /
valsts nedotēto
maršrutu veidošana**



**Bezmaksas
sabiedriskais
transportis**

Dzelzceļš – sabiedriskā transporta sistēmas mugurkauls



Maršrutos ar **lielu pasažieru plūsmu** pārvadājumi tiks nodrošināti ar **vilcienu**



Autobusi papildina vilcienu:

- pārvadājumi ar autobusiem tiek veikti vietās, kur vilciens nekursē
- autobusi nodrošina pasažieru nogādāšanu līdz vilcienam

Komerčiālie maršruti

Šobrīd vairākos maršrutos **autobusu un vilcienu pārvadājumi dublējas**, vietām konkurējot savā starpā



Autobuss un vilciens, braucot vienā maršrutā, būtībā **ved** pasažierus **līdz vienai un tai pašai apdzīvotai vietai**



Autobusu maršrutos, kas ir **paralēli dzelzceļa līnijām**, pārvadājumi notiks uz **komerčiāliem principiem**



Šajos maršrutos pasažieru pārvadājumi tiks veikti **bez valsts dotācijām**

Komerčiālie maršruti



Pārvadātāji iegūs tiesības sniegt pakalpojumus uz noteiktu laiku



Izdevumi/zaudējumi būs paša pārvadātāja risks (netiks kompensēti no valsts budžeta)



Biļetes cenu noteiks pārvadātājs



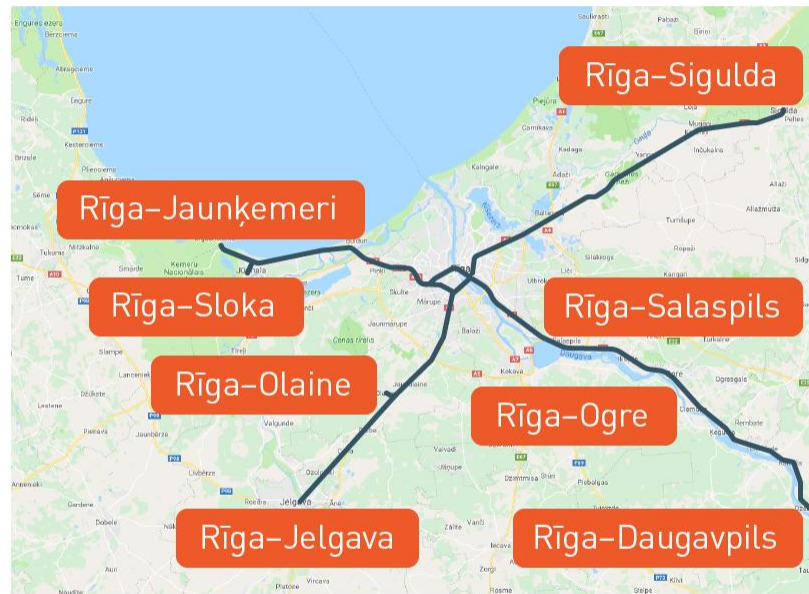
Būs noteikta pakalpojuma kvalitāte



Visi autobusi pielāgoti personu ar funkcionāliem traucējumiem pārvadāšanai



Pasažieri, kuri saņem braukšanas maksas atvieglojumus, tos saņem arī šajos maršrutos



Bezmaksas sabiedriskais transports

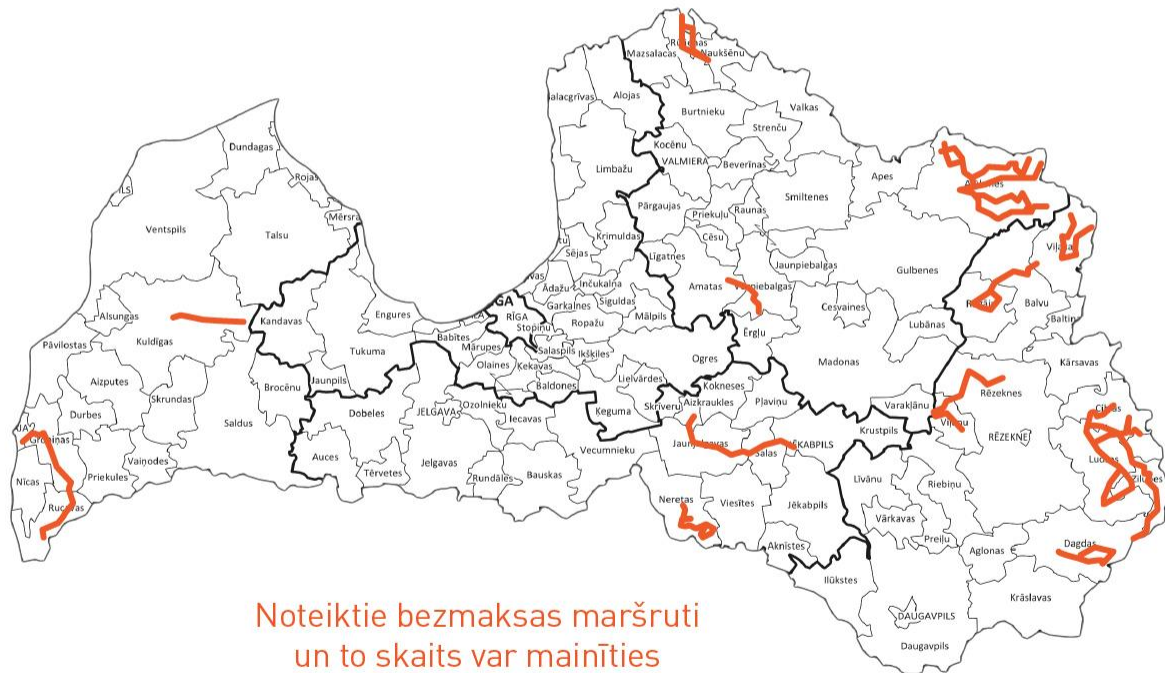
Ieviešanas kritēriji:



apdzīvotības blīvums
(mazāks par 4 iedz. / km²)



valsts dotāciju segums
pār izmaksām ir lielāks
par 85% (vai autobusa
noslodze ir zem vidēji
2,5 pasažieriem)



Noteiktie bezmaksas maršruti
un to skaits var mainīties

Pakalpojuma pieejamība

Dotētajā segmentā



A un B kategorijas savienojumos **vismaz četrus reusus dienā izpilda** autobuss, kas pielāgots personu ar funkcionāliem traucējumiem pārvadāšanai



C kategorijas savienojumos pielāgots transportlīdzeklis tiek nodrošināts, **piesakot braucienu 24 h iepriekš**

Valsts nedotētajā segmentā



Visiem autobusiem jābūt 100% pielāgotiem personu ar funkcionāliem traucējumiem pārvadāšanai



Valsts budžeta dotācija par šo pasažieru pārvadāšanu **netiks maksāta**

Vienotas kvalitātes prasības A, B un C savienojumos

Autobusu kvalitāte

A

B

C



Līdz 24 sēdvietām

Autobusu parka
vid. vecums: **<9 gadi**
Autobusa vecums:
<8 gadi

Autobusu parka
vid. vecums: **<9 gadi**
Autobusa vecums:
<11 gadi

Autobusu parka
vid. vecums: **<9 gadi**
Autobusa vecums:
<12 gadi



No 25 sēdvietām

Autobusu parka
vid. vecums: **<9 gadi**
Autobusa vecums:
<12gadi

Autobusu parka
vid. vecums: **<9 gadi**
Autobusa vecums:
<13 gadi

Autobusu parka
vid. vecums: **<9 gadi**
Autobusa vecums:
<15 gadi



**Vieglais auto
no 5 līdz 8 sēdvietām**

Autobusu parka
vid. vecums: **nav attiecināms**
Transportlīdzekļa vecums:
<15 gadi

Vienotas kvalitātes prasības



Vizuāla un audiāla informācija par pieturvietām



Ventilācijas un apkures iekārtas



Bezskaidras naudas norēķini



Bezvadu internets
(visos, izņemot C kategorijas maršrutus, kuri <1h)



Videonovērošana



GPS

leguvumi pasažieriem



**Uzlabota pārvadājumu kvalitāte
un pasažieru ērtības**



**Līdzvērtīgi pakalpojumi
visā valstī**



**Nodrošināta mobilitāte visām
sabiedrības grupām**



**Multimodāla sabiedriskā
transporta sistēma**



Bezskaidras naudas norēķini



Attīstīta vienotā biļete

Paldies par uzmanību!

