

# «SABIEDRISKĀ TRANSPORTA SISTĒMAS ATTĪSTĪBA LATVIJAS – LIETUVAS PIEROBEŽAS REĢIONOS»

**Pētījuma integrētā gala ziņojuma kopsavilkums**

**15.12.2011**

**Pētījums izstrādāts Latvijas - Lietuvas pārrobežu sadarbības programmas  
projekta «Transporta un ostu komunikācija» ( LLIII - 180 ) ietvaros**



# Pētījuma apraksts

## **Pētījuma struktūra**

Pētījums „Sabiedriskā transporta sistēmas attīstība Latvijas- Lietuvas pierobežas reģionos” ir veikts Latvijas – Lietuva pārrobežu sadarbības programmas 2007.-2013. gadam projekta Nr. LLIII-180 „Transports un ostu komunikāciju sistēmu attīstība” un sastāv no sešiem atsevišķiem apakšpētījumiem:

1. “Sabiedriskā transporta sistēma un priekšlikumi tās attīstībai Kurzemes plānošanas reģionā”, izstrādāja SIA „AC Konsultācijas”;
2. “Sabiedriskā transporta sistēma un priekšlikumi tās attīstībai Zemgales plānošanas reģionā”, izstrādāja SIA „AC Konsultācijas”;
3. “Sabiedriskā transporta sistēma un priekšlikumi tās attīstībai Latgales plānošanas reģionā”, izstrādāja SIA „AC Konsultācijas”;
4. “Maršruta "Mažeiki - Saldus – lidosta „Rīga” priekšizpēte”, izstrādāja SIA “Saldus autobusu parks”;
5. “Mažeiku pilsētas un rajona publiskā pasažieru autotransporta (pilsētas, piepilsētu, starppilsētu autobusu) situācijas analīze”, izstrādāja UAB “Darnaus vystymosi institutas”;
6. “Šauļu pilsētas un rajona publiskā pasažieru autotransporta (pilsētas, piepilsētu, starppilsētu autobusu) situācijas analīze, izstrādāja UAB “Darnaus vystymosi institutas”.

## **Pētījuma uzdevumi**

Pētījuma īstenošanai tika izvirzīti šādi apakšuzdevumi:

1. Veikta esošās situācijas analīze sabiedriskā transporta pakalpojumu jomā projekta partneru teritorijās;
2. Apkopota ES valstu pieredze sabiedriskā transporta pakalpojumu organizācijas jomā un veikta salīdzinošā analīze;
3. Balstoties uz iegūtajiem datiem, izstrādāts sabiedriskā transporta pakalpojumu konceptuāls plānojums;
4. Veikta autobusu maršruta "Mažeiki – Saldus – lidosta „Rīga” priekšizpēte, ietverot normatīvo aktu regulējuma analīzi, ekonomiskos, finansiālos aspektus, kā arī pieprasījuma pēc pakalpojuma novērtējumu;
5. Veikta Mažeiku rajona iedzīvotāju pārvietošanās vajadzību aptauja;
6. Sagatavots kartogrāfiskais materiāls.

## **Integrētā pētījuma rezultātu atskaite ietver:**

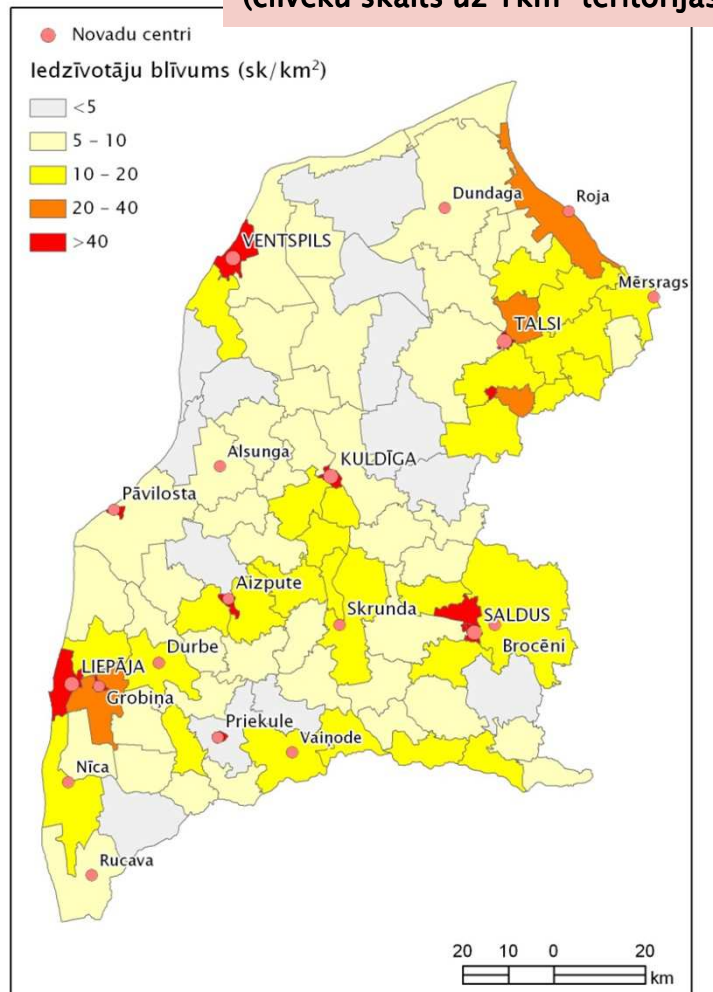
1. Reģionu sociāli ekonomiskā struktūras un tendenču analīzi;
2. Maršrutu tīklu izvērtējumu;
3. Skolēnu pārvadājumu pieredzes izpēti;
4. Nelegālo pārvadājumu analīzi;
5. Perspektīvā maršrutu tīkla koncepciju un tās sākotnējo izvērtējumu;
6. Starpreģionālo savienojumu izvērtējumu.

## Reģionu sociāli ekonomiskā struktūra

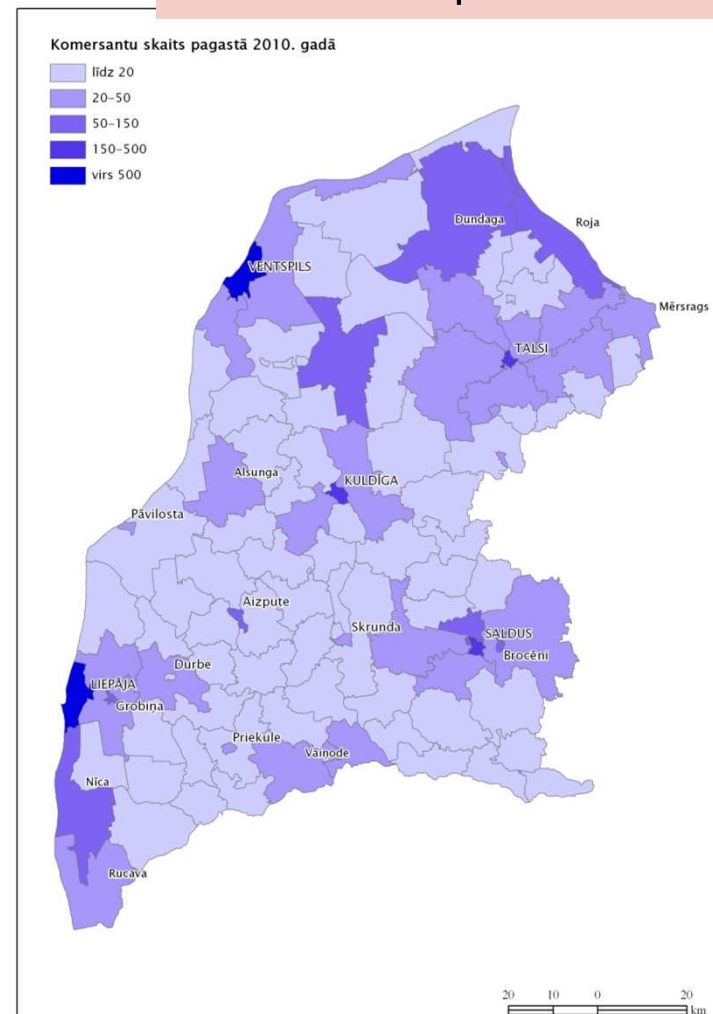
---

# Kurzeme: ekonomiskie centri izkaisīti visā reģionā

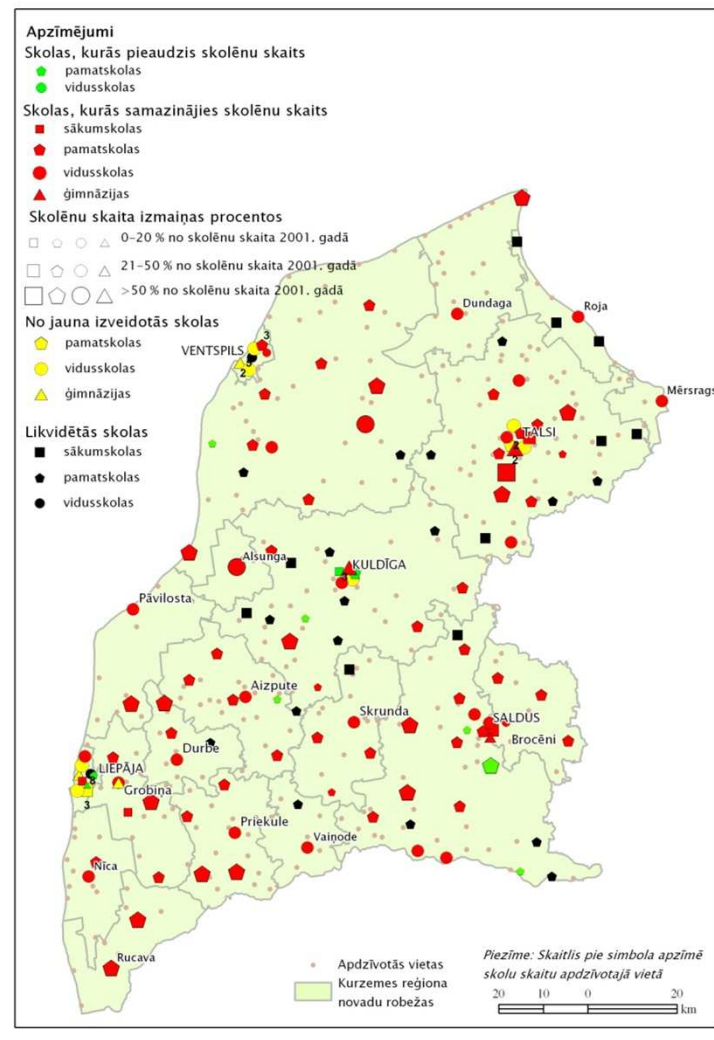
CSP. iedzīvotāju blīvums 2011. gadā  
(cilvēku skaits uz 1 km<sup>2</sup> teritorijas)



Ekonomiskie centri pēc komersantu skaita



# Kurzeme: izkaisītā skolu tīkla optimizācija radīs vajadzību pēc skolēnu pārvadājumiem



# Kurzemes sociāli ekonomiskā struktūra: secinājumi

## **Liepāja un Ventspils – primārie sociāli ekonomiskie centri, ap kuriem izvietojas reģiona darbavietas un iestādes**

Liepāja un Ventspils ir divi galvenie Kurzemes plānošanas reģiona sociāli ekonomiskie centri ar labvēlīgākajām iedzīvotāju skaita prognozēm tuvāko desmit gadu laikā, nozīmīgāko darba devēju (komersantu) un sabiedrisko pakalpojumu iestāžu koncentrāciju.

Tomēr būtisku lomu reģiona iedzīvotāju darbavietu un pakalpojumu nodrošināšanā ir arī bijušajiem rajonu centriem – Saldus, Talsu un Kuldīgas novadiem. Ap katru no šiem centriem lielākā vai mazākā amplitūdā izvietojas novadi ar augstāko iedzīvotāju skaitu un blīvumu.

## **Pasažieru plūsma jāvirza uz lielākajiem darba tirgus centriem**

Lielākie darba tirgus centri, kur atrodas uzņēmumi, kas nodarbina vairāk nekā 250 darbiniekus, ir Liepāja un Ventspils, kā arī Saldus, Talsu un Kuldīgas novadi. Arī Rojas un Mērsraga novados nodarbinātību raksturojošie rādītāji ir labvēlīgi.

Lielākais bezdarba līmenis ir Skrundas, Alsungas, Priekules un Vaiņodes novados, kas nozīmē, ka šo novadu iedzīvotājiem ir jānodrošina iespēja ar sabiedrisko transportu nokļūt lielākos darba tirgus centros.

## **Iedzīvotāju skaita samazināšanās**

Iedzīvotāju skaits Kurzemes plānošanas reģionā 2000.-2011. gadā samazinājies par 8% (Latvijā vidēji – 6%). Visstraujāk iedzīvotāju skaits samazinājies Alsungas novadā (-21%), kā arī Rucavas, Skrundas un Vaiņodes novados (-13%). Nīcas novadā iedzīvotāju skaits palicis nemainīgs.

Iedzīvotāju skaitam Kurzemes plānošanas reģionā samazinoties līdzšinējā tempā, 2021. gadā tas būs aptuveni vēl 8% mazāks, salīdzinot ar 2011.gadu.

Mazākas iedzīvotāju skaita izmaiņas un ietekme uz sabiedriskā transporta plūsmu novērojama Ventspils, Talsu, Kuldīgas, Saldus, Nīcas un Grobiņas novados.

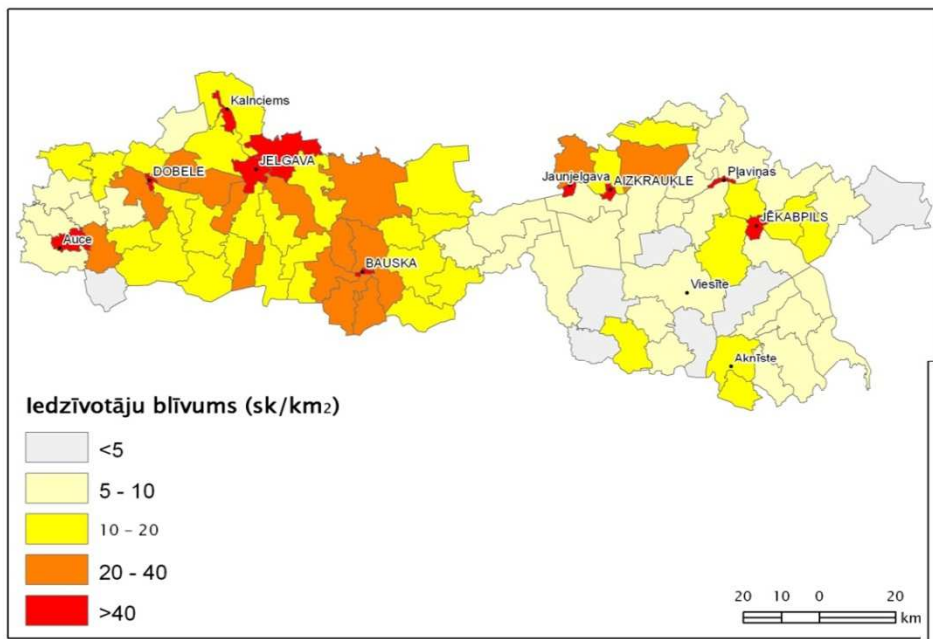
Iedzīvotāji būtiski samazināsies Alsungas, Rucavas un Vaiņodes novados, kuri šobrīd ir mazi pēc iedzīvotāju skaita un kuros vienlaikus noris ļoti strauja iedzīvotāju skaita samazināšanās, īpaši Alsungas novadā, kurā līdz 2021. gadam iedzīvotāju skaits samazināsies vēl par 25%, demogrāfiskajiem procesiem norisot līdzšinējā tempā.

## **Skolēnu pārvadājumu lomas pieaugums**

Saskaņā ar demogrāfiskajām prognozēm skolēnu skaits reģionā samazināsies vēl piecus gadus, un šis samazinājums pārsniegs 10%. Vidējā termiņā ir sagaidāma skolēnu skaita stabilizācija, ja nepieaugs ilgtermiņa migrācija.

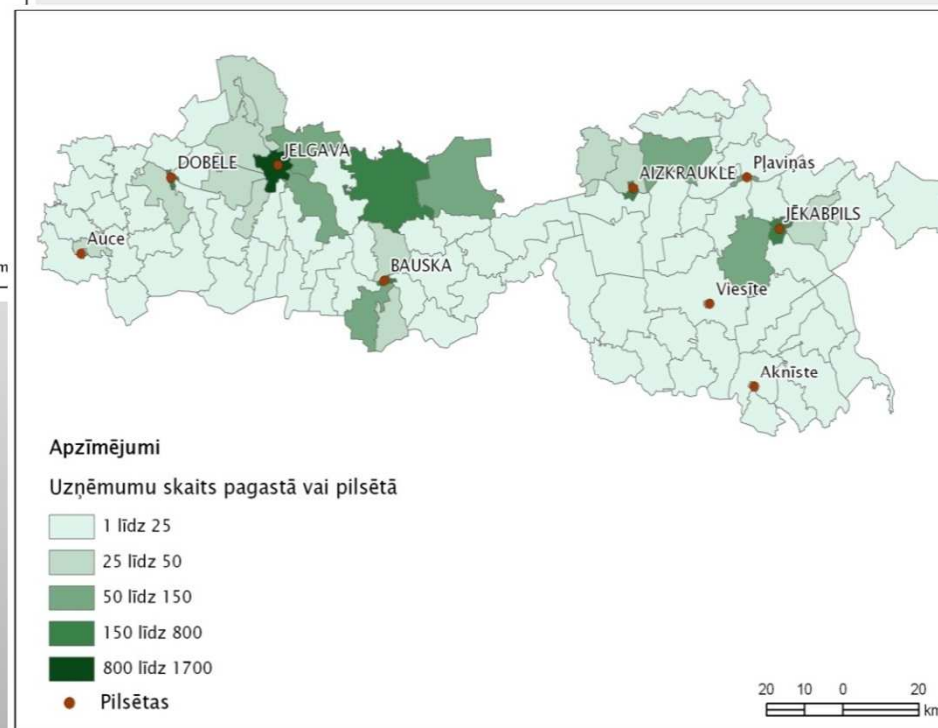
Minētais process veicinās izglītības iestāžu tīkla optimizāciju, un tuvākajā laikā būs nepieciešams samazināt vispārizglītojošo vidējās izglītības iestāžu skaitu Aizputes, Durbes, Priekules, Grobiņas, Nīcas un Rucavas novados. Tas savukārt radīs augstāku skolēnu pārvadājumu pieprasījumu, radot nepieciešamību skolēniem veikt arvien lielākus attālumus.

# Zemgale: divi nodalīti funkcionālie nacionālās nozīmes ekonomiskie centri



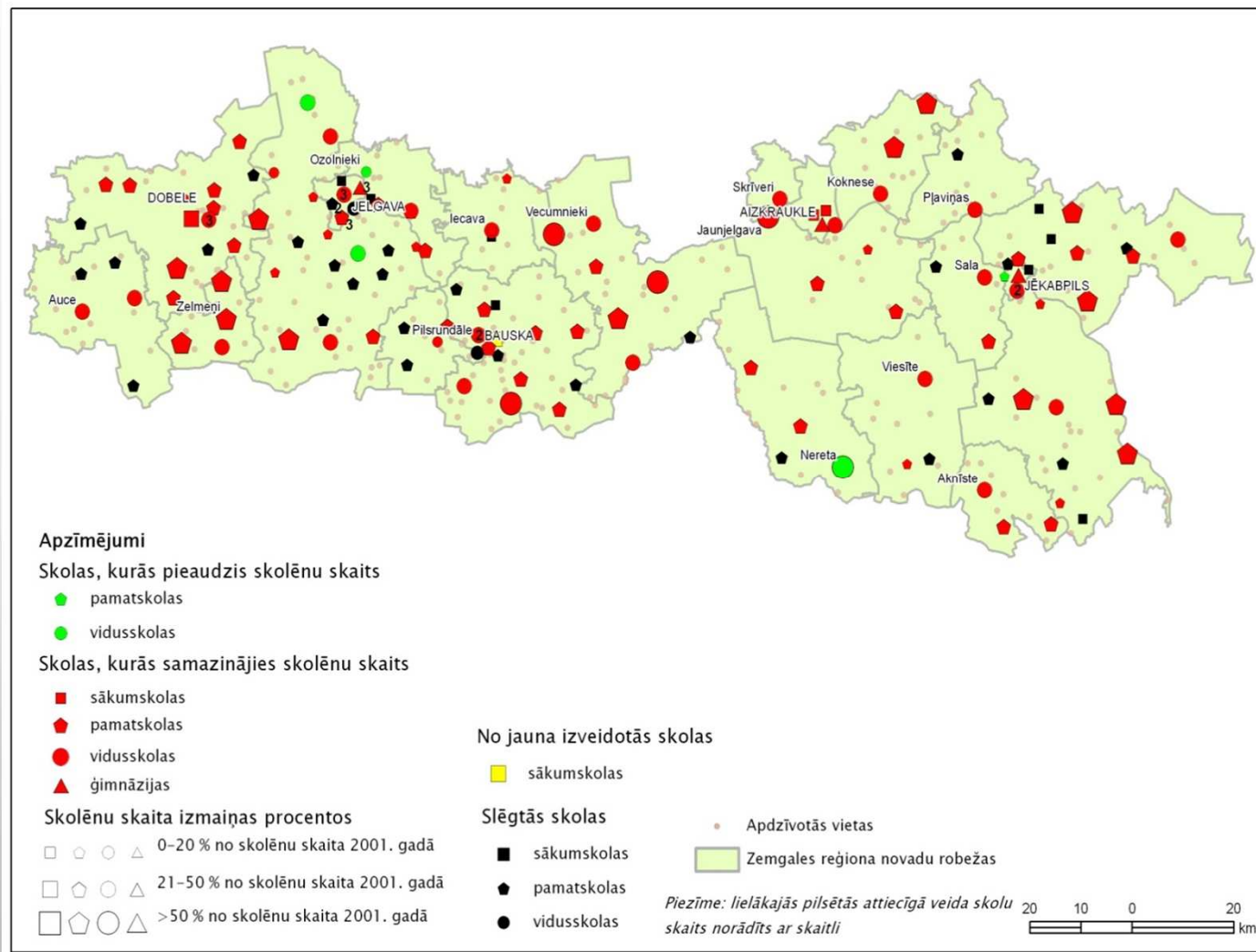
CSP. iedzīvotāju blīvums 2011. gadā (cilvēku skaits uz 1 km<sup>2</sup> teritorijas)

Ekonomiskie centri pēc komersantu skaita





# Zemgale: nepieciešama skolu tīkla optimizācija no Jelgavas attālākajos novados un reģiona austrumos





# Zemgales sociāli ekonomiskā struktūra: secinājumi

## Jelgava un Jēkabpils – primārie sociāli ekonomiskie centri, ap kuriem izvietojas reģiona darbavietas un iestādes

Zemgales plānošanas reģiona telpisko struktūru veido divi attīstības centri - Jelgavas pilsēta un Jēkabpils pilsēta, ap kuriem izvietojas pārējie attīstības centri.

Pirmajā grupā (ap Jelgavas pilsētu) ietilpstošajos novados raksturīgs augstāks iedzīvotāju blīvums, kompaktākas teritorijas (mazāki attālumi starp apdzīvotajām vietām) un labvēlīgāki sociāli ekonomiskās attīstības rādītāji.

Otrajā grupā (ap Jēkabpils pilsētu) – zemāks blīvums, plašāki attālumi, vājāka infrastruktūra, salīdzinoši zemāki sociāli ekonomiskie rādītāji.

## Pasažieru pārvadājumiem jānodrošina labs savienojums ar reģiona ekonomiskajiem centriem un Rīgu

Darbspējīgo iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības Zemgales plānošanas reģionā saistītas ar (1) nozīmīgu darba devēju izvietojumu reģionā, un, (2) augstu svārstmigrācijas potenciālu uz Rīgu.

Nozīmīgākie komersantu koncentrācijas centri Zemgales plānošanas reģionā ir Jelgavas pilsēta un Ozolnieku novads, Jēkabpils, Bauskas, Iecavas un Vecumnieku novadi, kā arī Aizkraukles un Kokneses novadi.

Rīga Zemgales plānošanas reģiona iedzīvotājiem ir sasniedzama viegli – tā atrodas tuvu, savienojumu ar Rīgu nodrošina kvalitatīvi autoceļi un dažāda veida satiksme (gan dzelzceļš, gan reģionālie starppilsētu

autobusi). Tā kā darba samaksa un darbavietu pieejamība Rīgā un tās tuvumā ir augstāka nekā Zemgales plānošanas reģionā, tad lielāks atalgojums kompensē ikdienas transporta izdevumus.

## Iedzīvotāju skaita samazināšanās

Ja iedzīvotāju skaita attīstības tendences saglabāsies līdzšinējās, tad 2021. gadā Zemgales plānošanas reģionā iedzīvotāju skaits samazināsies par 5%, salīdzinot ar 2011. gadu.

Līdz 2021. gadam iedzīvotāju skaits Jelgavā, Ozolnieku un Iecavas novadā varētu pat nedaudz pieaugt (attiecīgi par aptuveni 1%, 9% un 3%).

Vislielākais skaita samazinājums (vairāk kā par 10%) gaidāms Aknīstes, Tērvetes, Rundāles, Neretas, Viesītes, Krustpils un Jēkabpils novados.

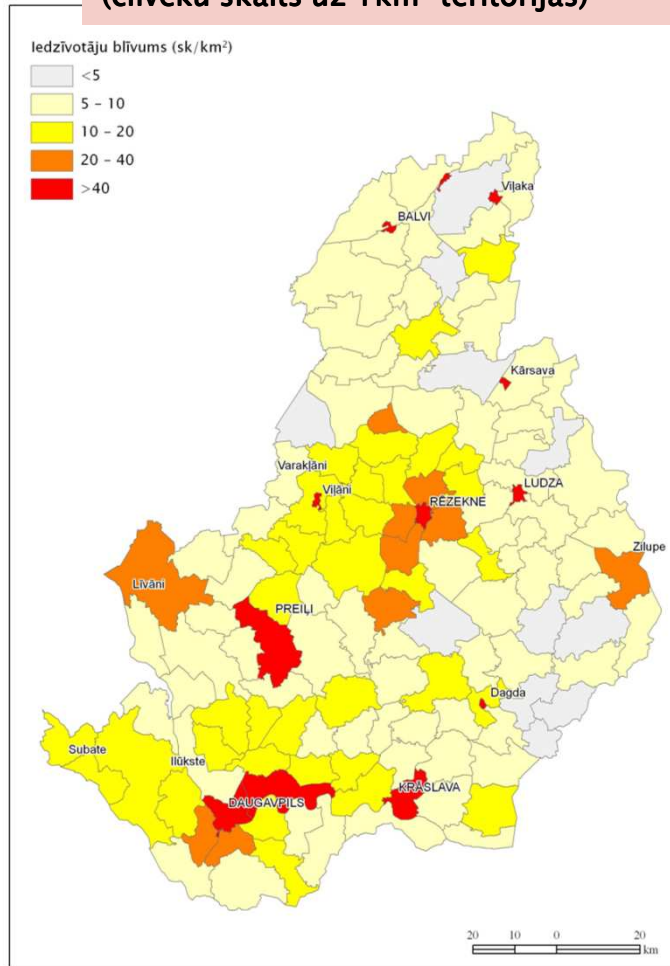
## Skolēnu pārvadājumu lomas pieaugums

Saskaņā ar demogrāfiskajām prognozēm skolēnu skaits reģionā samazināsies vēl piecus gadus, un šis samazinājums pārsniegs 10%. Vidējā termiņā ir sagaidāma skolēnu skaita stabilizācija, ja nepieaug ilgtermiņa migrācija.

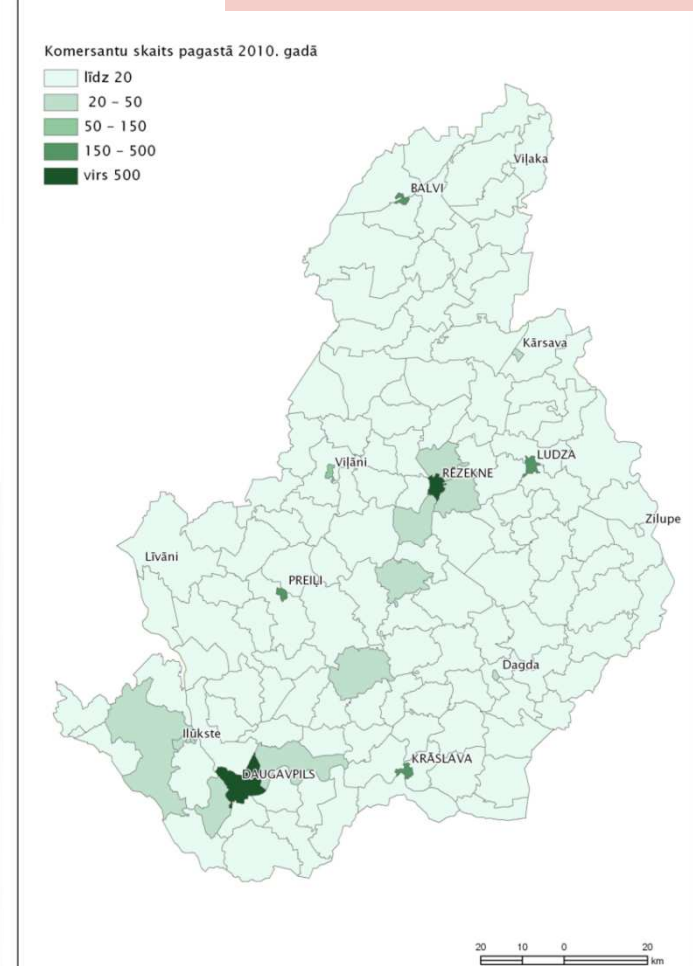
Minētais process veicinās izglītības iestāžu tīkla optimizāciju, un tuvākajā laikā būs nepieciešams samazināt vispārizglītojošo vidējās izglītības iestāžu skaitu. Tas savukārt radīs augstāku skolēnu pārvadājumu pieprasījumu, radot nepieciešamību skolēniem veikt arvien lielākus attālumus.

# Latgale: iedzīvotāju koncentrēšanās ap ekonomiskās nozīmes centriem

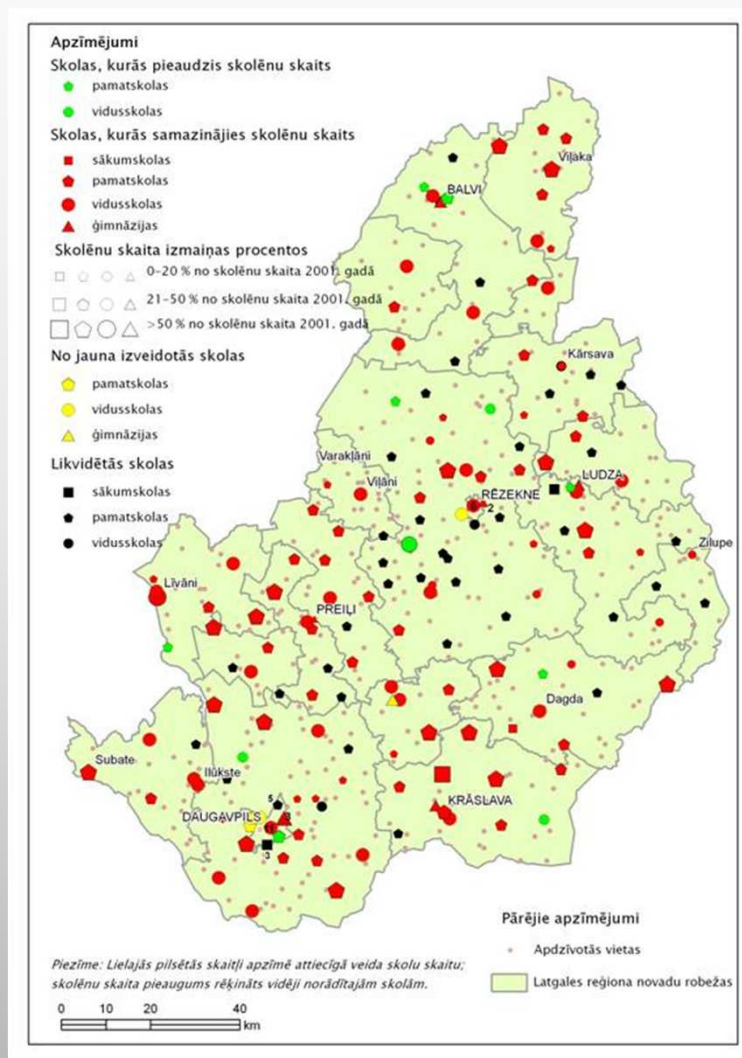
CSP. Iedzīvotāju blīvums 2011. gadā (cilvēku skaits uz 1 km<sup>2</sup> teritorijas)



Ekonomiskie centri pēc komersantu skaita



# Latgale: nepieciešama skolu tīkla vienmērīga izklīde reģionā



# Latgales sociāli ekonomiskā struktūra: secinājumi

## **Daugavpils un Rēzekne – primārie sociāli ekonomiskie centri, ap kuriem izvietojas reģiona darbavietas un iestādes**

Daugavpils un Rēzekne ir divi galvenie Latgales plānošanas reģiona sociāli ekonomiskie centri, ap kuriem izvietojas novadi ar lielāko iedzīvotāju skaitu, augstāko iedzīvotāju blīvumu, labvēlīgākajām iedzīvotāju skaita prognozēm tuvāko desmit gadu laikā, nozīmīgāko darba devēju (komersantu) un sabiedrisko pakalpojumu iestāžu koncentrāciju.

Kā pietiekami nozīmīgi un attīstības prognožu ziņā labvēlīgi iezīmējas vēl trīs mazāki, uz vienas pārvietošanās ass novietoti novadi – Krāslavas, Preiļu un Līvānu novadi.

Vismazāk iedzīvotāju ir Baltinavas, Vārkavas un Rugāju novados.

## **Pasažieru plūsma jāvirza uz lielākajiem darba tirgus centriem**

Lielākie darba tirgus centri, kur atrodas lielie uzņēmumi, kas nodarbina vairāk nekā 250 darbiniekus, ir Daugavpils, Rēzekne, Preiļi, Līvāni un Krāslava. Līdz ar to sabiedriskā transporta plūsma būtu jāvirza uz šiem darba tirgus centriem.

Savukārt Balvos, Viļānos, Riebiņos, Ilūkstē un Kārsavā tiek nodarbināti mazāk cilvēku, līdz ar to jāplāno, kā veicināt šajos novados dzīvojošo iespējas ar sabiedrisko transportu nokļūt lielākajos darba tirgus centros.

## **Iedzīvotāju skaita samazināšanās**

Iedzīvotāju skaits Latgalē 2000.-2011. gadā ir samazinājies straujāk nekā Latvijā kopumā (Latgalē – 13%, Latvijā vidēji – 6%).

Iedzīvotāju skaitam Latgalē samazinoties līdzšinējā tempā, 2021. gadā tas būs aptuveni 11% mazāks nekā šobrīd.

Nākotnē Latgales plānošanas reģionā sagaidāma vēl lielāka iedzīvotāju koncentrēšanās apdzīvotājās vietās ap centriem, kur pieejamas darbavietas.

Mazākais iedzīvotāju skaita samazinājums (līdz 10%) sagaidāms Daugavpilī, Rēzeknē, Rēzeknes novadā, Balvu, Preiļu un Līvānu novados.

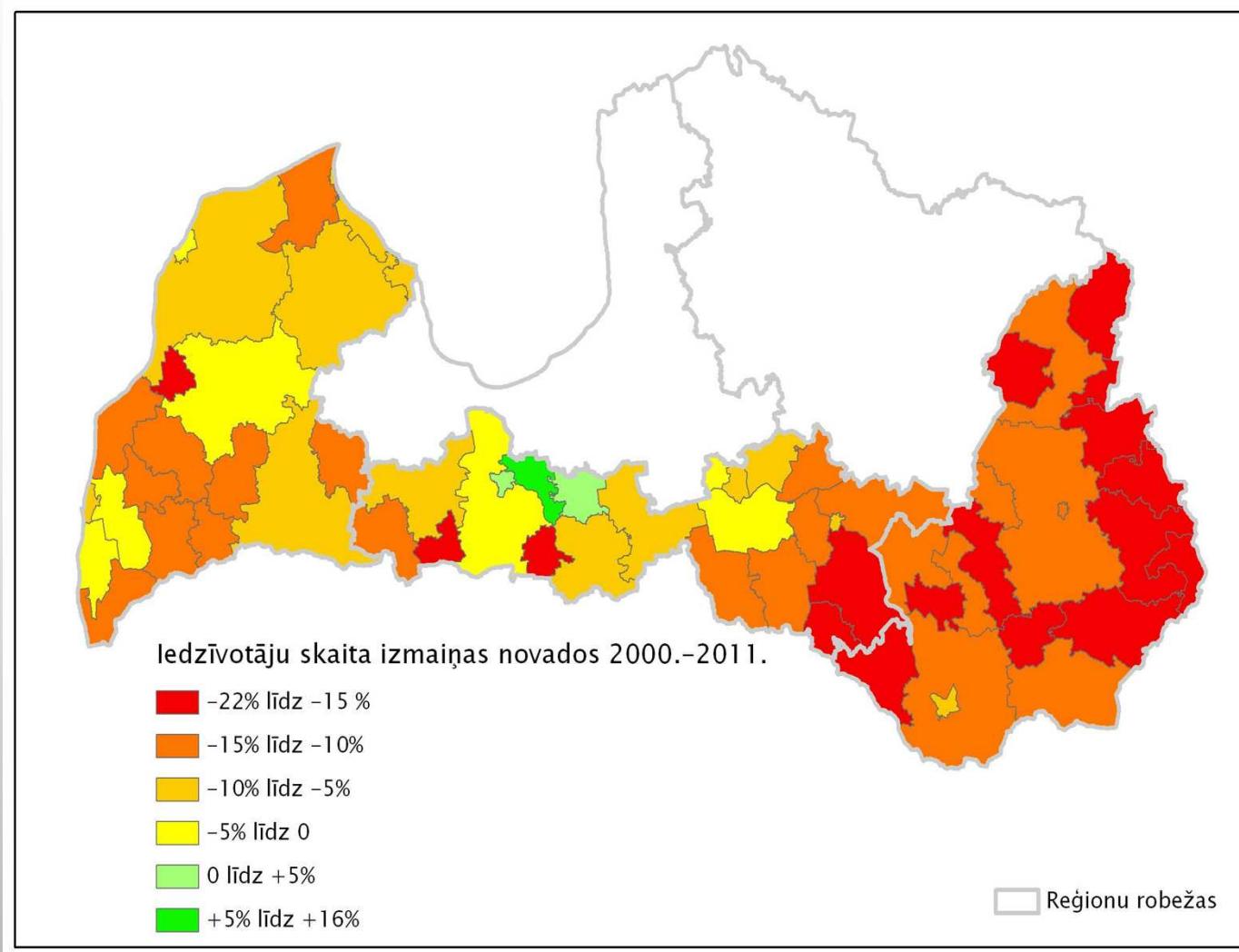
Vislielākais iedzīvotāju skaita samazinājums sagaidāms Aglonas, Baltinavas, Ciblas, Dagdas, Kārsavas, Rugāju un Viļakas novados, un tas pārsniegs 15%, salīdzinot ar situāciju šobrīd.

## **Skolēnu pārvadājumu lomas pieaugums**

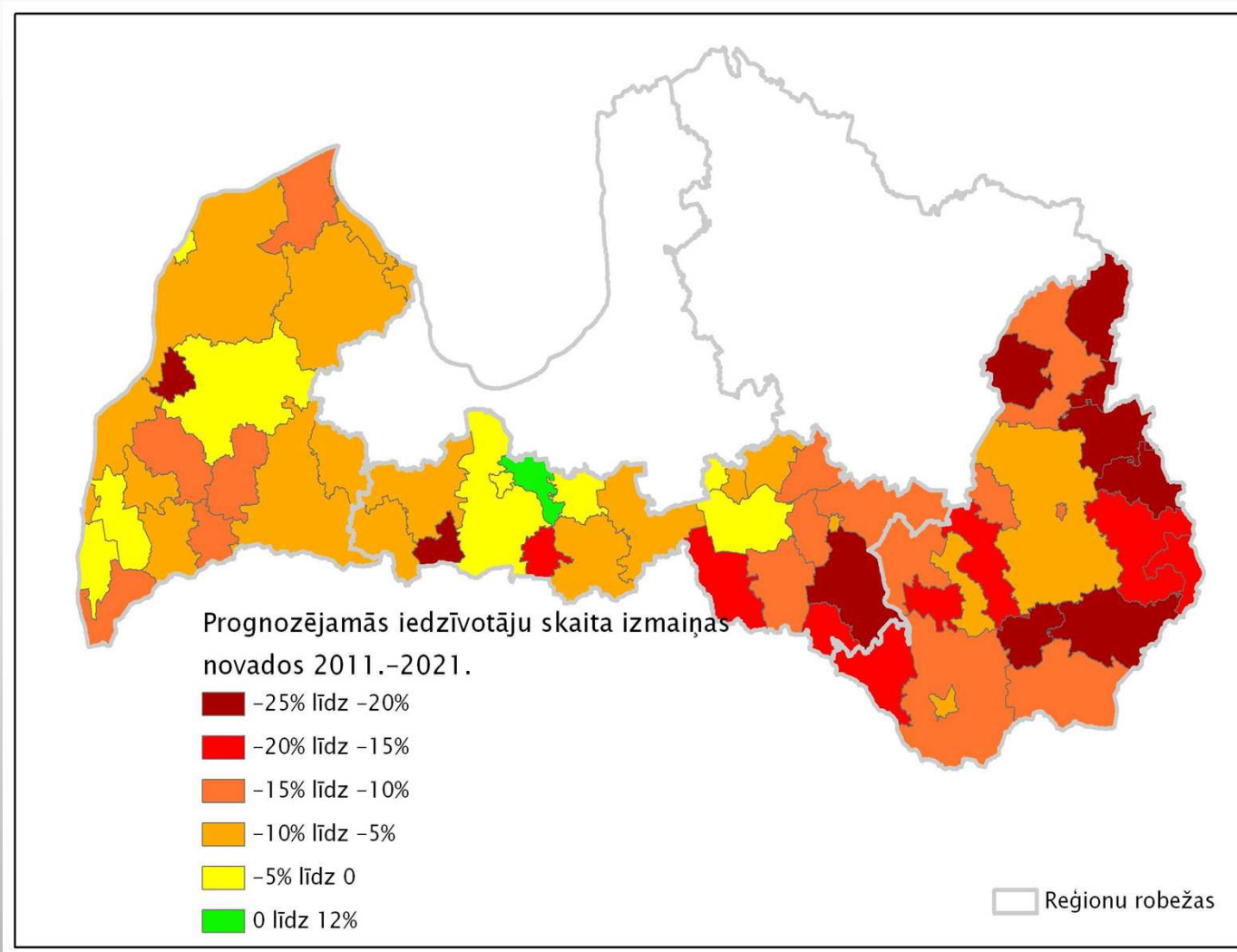
Saskaņā ar demogrāfiskajām prognozēm skolēnu skaits reģionā samazināsies vēl piecus gadus, un šis samazinājums pārsniegs 10%. Vidējā termiņā ir sagaidāma skolēnu skaita stabilizācija, ja nepieaugs ilgtermiņa migrācija.

Minētais process veicinās izglītības iestāžu tīkla optimizāciju, kas savukārt radīs augstāku skolēnu pārvadājumu pieprasījumu, radot nepieciešamību skolēniem veikt arvien lielākus attālumus.

# Būtiska iedzīvotāju skaita samazināšanās Latvijas un Lietuvas pierobežas reģionos 2000. – 2011. gadā



## Gaidāma turpmāka iedzīvotāju skaita samazināšanās līdz 2021. gadam





# Latvijas un Lietuvas pierobežas reģionu sociāli ekonomiskā struktūra: secinājumi

## **Ekonomisko centru koncentrēšanās republikas nozīmes pilsētās**

Visos aplūkotajos reģionos ekonomiskie centri koncentrējas ap nacionālās nozīmes centriem, arī bijušie rajonu centri iegūst būtisku sociāli ekonomisko nozīmi.

Zemgales reģiona iedzīvotājiem īpaši svarīga ir ikdienas mobilitāte uz Rīgu, tomēr arī pārējo novadu iedzīvotāju iespējas nokļūt galvaspilsētā ir jāpaaugstina.

Tas prasa noteikt atbilstošus sasniedzamības rādītājus starp reģionālajiem ekonomiskajiem centriem, kā arī ar galvaspilsētu Rīgu.

## **Pasažieru plūsma samazināsies**

Samazinoties iedzīvotāju skaitam, mazināsies pasažieru skaits reģionālās vietējās nozīmes maršrutos, it īpaši, Latgales Austrumu robežas un atsevišķos Lietuvas pierobežas novados.

## **Iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības noteiks augstāka nepieciešamība pārvietoties lielākos attālumos**

Iedzīvotāju skaita samazināšanās un darbavietu koncentrēšanās ap nacionālās nozīmes centriem paaugstinās visu plānošanas reģionu iedzīvotāju iekšējo īstermiņa mobilitāti.

Šis process paaugstinās pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pieejamības, it īpaši, Latgales plānošanas reģionā, kur alternatīvās pārvietošanās iespējas ir zemākas nekā citos reģionos zemāka iedzīvotāju īpatsvara, kuriem pieder vieglais transportlīdzeklis, dēļ.

Paaugstinoties mobilitātes vajadzībām, nepieciešams organizēt tam

atbilstošu satiksmi – paaugstināt pārvietošanās ātrumu reģiona ietvaros un nodrošinot atbilstošu sabiedriskā transporta regularitāti – katru darba dienu.

## **Sociālekonomiskie procesi rada vajadzību atšķirīgi plānot sabiedriskā transporta pārvadājumus**

Turpmākajos desmit gados būs jāveic maršrutu tīklu garuma un pārklājuma samazināšana, izslēdzot reti apdzīvotās vietas no regulārā maršrutu tīkla.

Apdzīvotās vietās ar mazu iedzīvotāju skaitu sabiedriskā transporta pārvadājumi būs organizējami pēc īpašiem principiem, piemēram, autobuss pēc izsaukuma vai cita veida risinājumiem.

Pasažieru plūsmas samazināšanās radīs nepieciešamību pēc ekonomiskākiem (mazākas ietilpības) autobusiem, lai saglabātu sabiedriskā transporta servisa kvalitāti un mazinātu zaudējumus, kas publiskajam sektoram būtu jākompensē pārvadātājiem.

Skolēnu vajadzības pārvietoties lielākos attālumos no dzīvesvietas uz izglītības iestādi un atpakaļ noteiks pārvadājumu maršrutu garumu pieaugumu, un radīs nepieciešamību satiksmes ātruma pieaugumam un pieturu skaita samazinājumam.

Minētā procesa rezultātā skolēnu pārvadājumi pēc būtības aizvien vairāk līdzināsies regulārajiem pasažieru pārvadājumiem reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīklā un līdz ar to perspektīvā būtu integrējami kopējā reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīklā.



# Saldus – Mažeiku gadījuma izpēte: sociāli ekonomiskās vajadzības nosaka mobilitātes potenciālu

## **Saldus – Mažeiki apvidus apdzīvotības blīvums un izvietojums nosaka vajadzību pēc regulāras satiksmes nodrošinājuma**

Saldus novadā iedzīvotāju ziņā lielākās apdzīvotās vietas novietojas divos virzienos: (1) gar Liepājas autoceļu (Brocēni, Saldus pilsēta, Saldus pagasts, Novadnieku pagasts, Zirņu pagasts) un (2) Lietuvas robežas – Mažeiku virzienā (bij. Ezeres un Nīgrandes pagasts).

Savukārt Mažeiki, kas atrodas pašā Latvijas pierobežā un tikai 48 km no Saldus, ir nozīmīgs sociāli ekonomiskais centrs (pilsētā 2010. gadā dzīvoja 40 172 iedzīvotāju), taču atrodas diezgan tālu no pārējām lielākajām Lietuvas pilsētām.

## **Saldus – Mažeiki posmā ir neliels pasažieru plūsmas potenciāls**

Līdz 2002. gadam Saldus-Mažeiki posmā tika veikti pasažieru pārvadājumi, taču reisi tika slēgti nepietiekamās pasažieru plūsmas dēļ (2001. gadā – vidēji 5 pasažieri dienā, 1770 pasažieri gadā). Šobrīd vairums Saldus un Mažeiku iedzīvotāju, kas ieinteresēti nokļūt otrā pilsētā, izmanto personīgo autotransportu.

Aptaujas dati liecina, ka gan Saldus novada, gan Mažeiku rajona iedzīvotāji ir ieinteresēti, lai starp abām pilsētām tiktu veikti pasažieru pārvadājumi.

Mažeiki ir lielāks sociāli ekonomiskais centrs nekā Saldus, taču atrodas tuvāk nekā citi ekonomiskie centri Latvijā – Liepāja, Jelgava vai Rīga. Saldus novada iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības uz Mažeikiem rada nepieciešamība pēc plašāka sadzīves pakalpojumu klāsta, tāpēc lielākā potenciālā pasažieru plūsma sagaidāma brīvdienās.

Savukārt Mažeiku rajona iedzīvotāji ieinteresēti doties uz Saldus kultūras un atpūtas nolūkos.

Organizējot pārvadājumus posmā Saldus-Mažeiki, jāizmanto mazas ietilpības autobusi (līdz 16 vietām), veicot pārvadājumus galvenokārt brīvdienās, kas labāk atbilst sagaidāmajai pasažieru plūsmai.

## **Saldus ir ērts pārvietošanās starpposms ceļā no Mažeikiem uz Rīgu**

Starptautiskā lidosta "Rīga" ir ievērojamākais gaisa satiksmes centrs Baltijā, kuru bieži izmanto pasažieri no Lietuvas. Mažeiku iedzīvotāji lidostā "Rīga" ar sabiedrisko transportu šobrīd var nonākt, braucot ar pārsēšanos caur Klaipēdu vai Šauliem.

Tiešais pasažieru pārvadājumu maršruts Mažeiki-Rīga samazinātu Mažeiku apkārtnes iedzīvotāju ceļā pavadīto laiku uz lidostu "Rīga" (provizorisks maršruta garums ir 183 km, ceļā pavadītais laiks – 3 h 30 min.).

## **Maršrutā Mažeiki – Saldus – lidosta "Rīga" iezīmējas potenciāls, taču ierobežots pieprasījums, ko nosaka reģiona iedzīvotāju skaits un to pārvietošanās vajadzības**

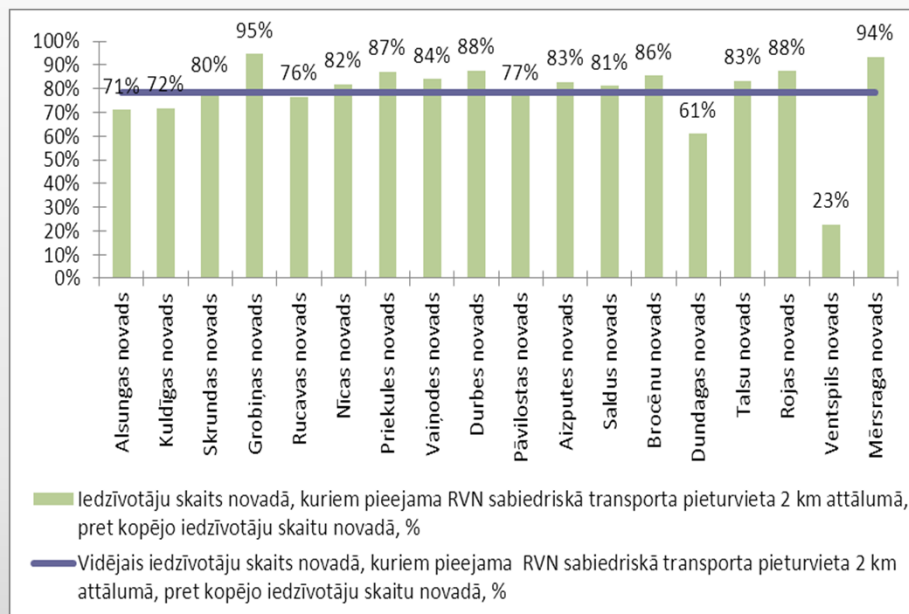
Gan Saldus autobusu parka, gan Mažeiku rajona pasažieru aptaujā konstatēts augsts pieprasījums pēc potenciālā pasažieru pārvadājumu maršruta Mažeiki-Saldus-lidosta "Rīga", ko nosaka pārvietošanās ērtums un ātrums. Tomēr aviosatiksmē nav ikdienas pārvietošanās veids, tāpēc vajadzība nokļūt uz lidostu "Rīga" nav bieža.

Ņemot vērā ierobežojumus, ko nosaka Mažeiku rajona un Saldus novada iedzīvotāju skaits un aviosatiksmes lietošanas intensitāte, potenciālajā maršrutā jāizmanto mazas ietilpības autobusi. Šādi pārvadājumi ir iespējami, tomēr vienlaicīgi pastāv nozīmīgs risks, ka pārvadājumi nebūs komerciāli rentabli.

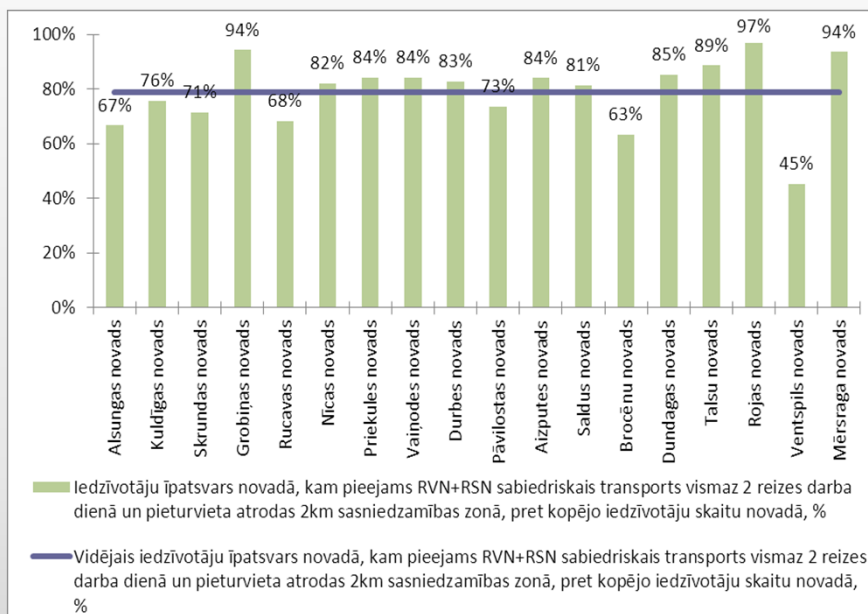
## Maršrutu tīklu izvērtējums

---

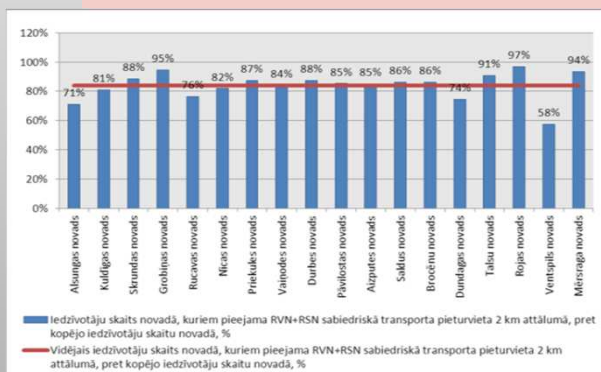
# Kurzeme: perspektīvais 2012. gada maršruta tīkls nem vērā pasažieru pārvadājumu samazinājumus



**RVN maršruta pieturvietas pieejamība 2km attālumā**

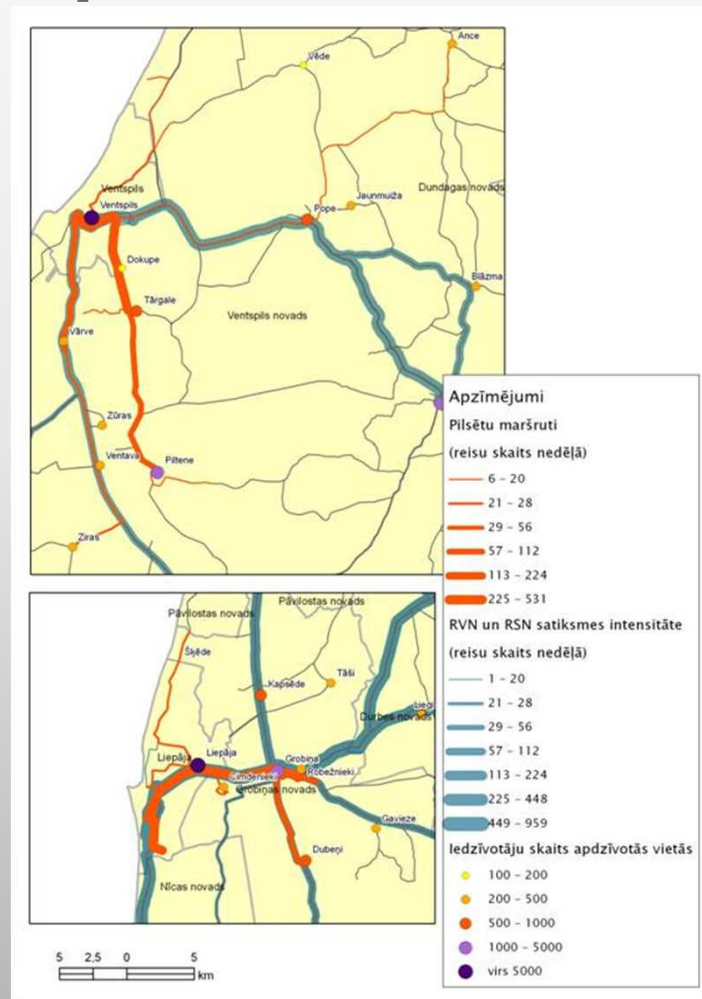


**RVN sabiedriskā transporta pieejamība vismaz divas reizes dienā**



**RSN maršrutu tīkla pieejamība uzlabo situāciju Dundagas un Ventspils novados – dažādo maršrutu tīklu funkciju dublēšanās piemērs**

# Kurzeme: pilsētas nozīmes maršrutu pagarināšana līdz tuvākajām apdzīvotajām vietām ar augstāko svārstmigrācijas potenciālu



# Kurzemes maršrutu tīkls: secinājumi

## **Ar 2012. gadu Kurzemes reģionālajā vietējās nozīmes maršrutu tīklā pieaugs pilsētas maršrutu nozīme**

Ar 2012. gadu Kurzemes plānošanas reģionā pieaug pilsētas nozīmes maršrutu tīklu nozīme, jo Liepājas un Ventspils pilsētas maršrutu tīkli tiek paplašināti, aptverot pilsētām tuvākās teritorijas ārpus pilsētu administratīvajām robežām.

Liepājas pilsētas maršruti ir pagarināti Šķēdes, Grobiņas, Dubeņu un Nīcas virzienā. Ventspils pilsētas maršruti ir pagarināti Vārves, Ziras, Piltenes, Popes un Ances virzienos.

## **2012. gadā Kurzemē plānošanas reģionā saglabāsies nevienmērīgs nodrošinājums ar sabiedriskā transporta pakalpojumiem**

Lai gan plānotajā 2012. gada reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīklā veikta rinda uzlabojumu salīdzinājumā ar pašreizējo maršrutu tīklu un tas tiecas uz maršrutu tīklu, kas organizēts pēc t.s. staru principa, arī nākotnē būs nepieciešami turpmāki maršrutu tīkla uzlabojumi.

Šobrīd esošais maršrutu tīkls 2 km attālumā ir pieejams 58% līdz teju 100 % novada iedzīvotāju, vidēji – 78%. Izņēmums ir Ventspils novads, kur tikai 23% no novada iedzīvotājiem ir pieejama RVN maršruta pieturvieta 2 km attālumā.

## **Saglabāsies nevienmērīga sabiedriskā transporta pieejamība**

Kurzemes plānošanas reģionu raksturo ļoti nevienmērīgs administratīvais sadalījums, kā rezultātā 2012. gada plānotais

maršrutu tīkls ir ar ļoti atšķirīgu nodrošinājumu un pieejamību attiecīgo administratīvo teritoriju iedzīvotājiem.

Maršrutu garums uz teritorijas vienību starp atsevišķiem novadiem atšķiras turpat desmit reizes, un dati rāda, ka, mainoties reģiona administratīvajam iedalījumam, atšķirība maršruta tīkla nodrošinājuma ziņā ir kļuvusi vēl nevienlīdzīgāka, jo mainījušies ir iedzīvotāju pārvietošanās virzieni uz administratīvajiem centriem.

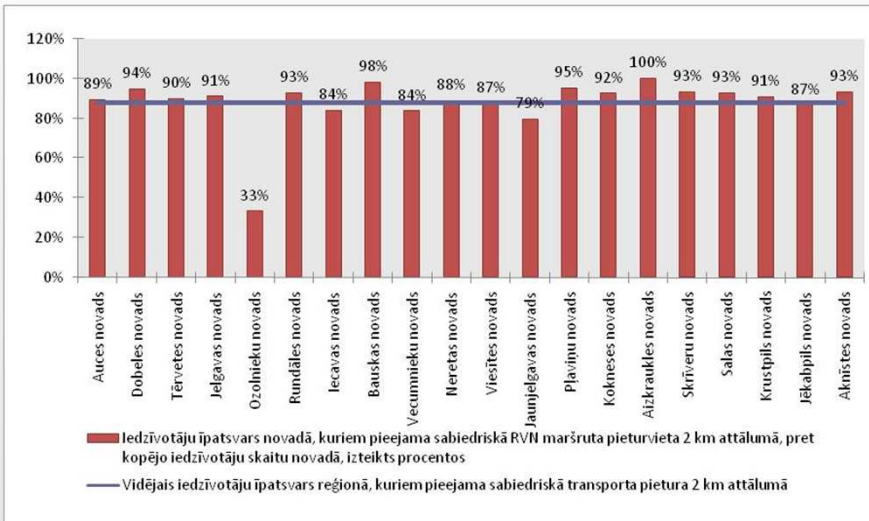
Plānotā reģionālo vietējās nozīmes maršrutu pieejamība vismaz divas reizes dienā Kurzemes plānošanas reģionā ļoti variē – rādītājs svārstās robežās no 45% Ventspils novadā līdz 97% Rojas novadā.

Priekules, Brocēnu, un Alsungas novados tikai pusei vai tikai nedaudz vairāk kā pusei iedzīvotāju no kopējā iedzīvotāju skaita novadā ir iespēja ar RVN satiksmes autobusu aizbraukt uz citu apdzīvotu vietu un atgriezties atpakaļ tajā pašā dienā.

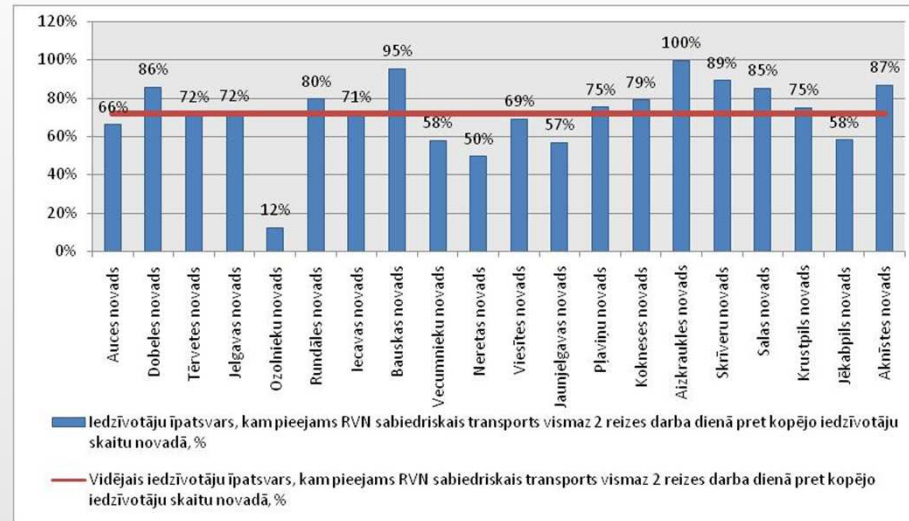
## **Sasniedzamības mērķi atbilstoši reģiona iedzīvotāju pārvietošanās vajadzībām**

1. 80% reģiona iedzīvotāju pieejama reģionālās vietējās nozīmes satiksmes pieturvieta 2 km attālumā no dzīvesvietas;
2. 70% reģiona iedzīvotāju pieejama reģionālās vietējās nozīmes satiksme vismaz 3 reizes dienā;
3. 70% reģiona iedzīvotāju sasniedzams administratīvi funkcionālā novada centrs 1h laikā ar sabiedrisko transportu (tīrais braukšanas laiks), reģionālas nozīmes centrs 1h 40 min. laikā un nacionālās nozīmes centrs 2 h 30 min. laikā.

# Zemgale: nevienmērīga sabiedriskā transporta pieejamība atsevišķos novados



**RVN maršruta pieturvietas pieejamība 2km attālumā**



**RVN sabiedriskā transporta pieejamība vismaz divas reizes dienā**

# Zemgales maršrutu tīkls: secinājumi

## Maršrutu tīkls ir administratīvi sadrumstalots

Esošais Zemgales plānošanas reģiona reģionālais vietējās nozīmes maršrutu tīkls sastāv no pieciem agrāko rajonu Dobeles, Jelgavas, Bauskas, Aizkraukles un Jēkabpils maršrutu tīkliem.

Reģionālo starppilsētu un reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīkli ir nodalīti administratīvi, taču reģiona ietvaros tam nav funkcionāla pamatojuma, jo reģiona ietvaros reģionālo starppilsētu maršrutu tīkls lielā mērā pilda to pašu funkciju, ko reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīkls. Daudzos posmos reģionālie starppilsētu un reģionālie vietējās nozīmes maršrutu tīkli pārklājas.

Abu maršrutu tīklu savienošana un kopīga funkcionāla plānošana reģiona ietvaros un dzelzceļa kā prioritāra un stratēģiski nozīmīga pārvaldījuma resursa iekļaušana vienotā sistēmā ļautu būtiski uzlabot sabiedriskā transporta kvalitāti reģionā.

## Nevienmērīgs nodrošinājums ar sabiedriskā transporta pakalpojumiem

Atšķirības starp maršrutu skaitu novados uz 1000 iedzīvotājiem šobrīd variē no 1 līdz 4,4 maršrutiem (vidēji – 2 maršruti).

Mazākais maršrutu nodrošinājums ir novadiem ar spēcīgiem centriem (Iecavas un Auces novadi), kuros koncentrējas salīdzinoši daudz iedzīvotāju, un kuri atrodas attālu no esošo maršrutu tīklu centriem.

Lielākais maršrutu skaits ir novados, kas robežojas ar maršrutu tīkla centriem, un kuru iedzīvotāju skaits ir salīdzinoši neliels (Salas, Jēkabpils, Aizkraukles un Rundāles novadi) vai teritorijā izklaidēts (Viesītes, Neretas un Jaunjelgavas novadi).

## Nevienmērīga maršrutu tīkla pieejamība

Lielā daļā novadu reģionālās vietējās nozīmes satiksme iedzīvotājiem ir pieejama vismaz divas reizes dienā (70-80%), šis rādītājs ļoti atšķirīgs novadu starpā. Lielākā amplitūda ir starp 12% Ozolnieku novadā līdz 100% Aizkraukles novadā.

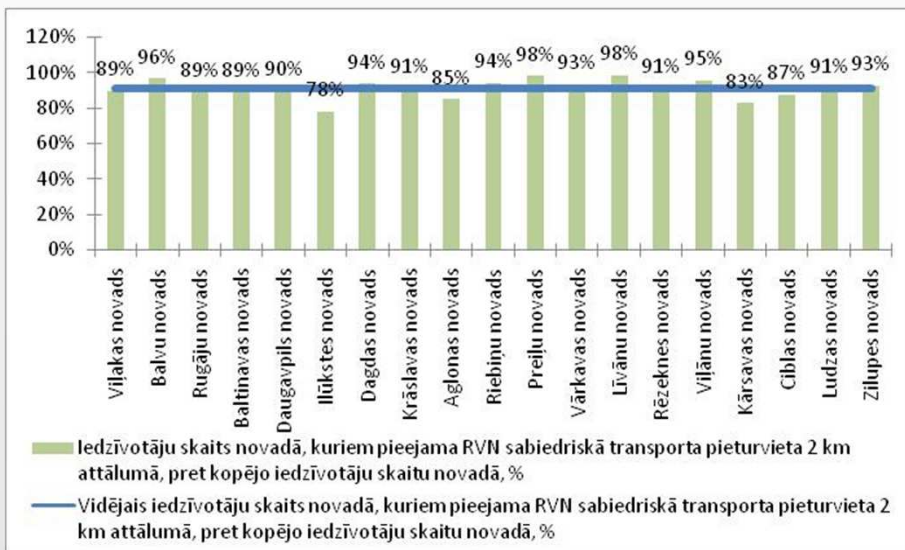
Vecumnieku, Neretas, Jaunjelgavas un Jēkabpils novados tikai 50-60% iedzīvotāju ir iespēja ar reģionālās vietējās nozīmes satiksmes autobusu aizbraukt uz citu apdzīvotu vietu un atgriezties atpakaļ tajā pašā dienā.

## Sasniedzamības mērķi atbilstoši reģiona iedzīvotāju pārvietošanās vajadzībām

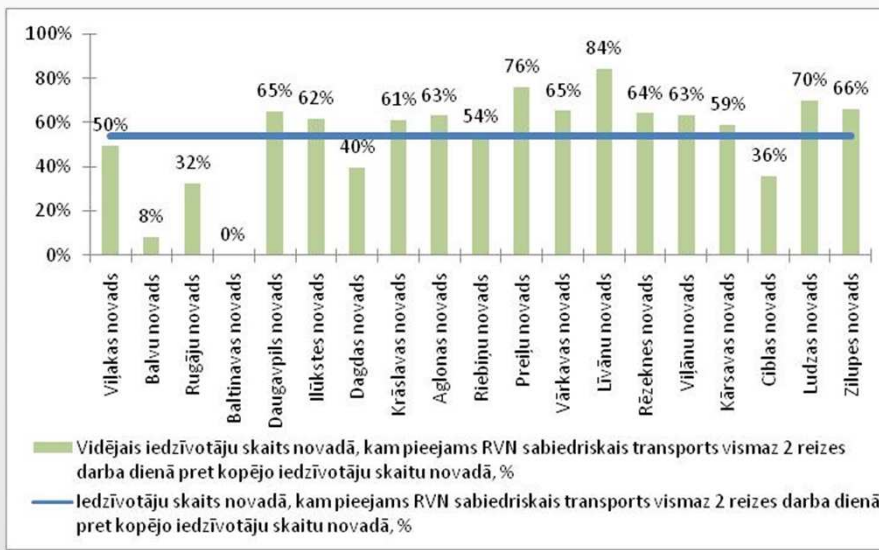
1. 85% reģiona iedzīvotāju pieejama reģionālās vietējās nozīmes satiksmes pieturvietā 2 km attālumā no dzīvesvietas;
2. 60% reģiona iedzīvotāju pieejama reģionālās vietējās nozīmes satiksme vismaz 3 reizes dienā;
3. 60% reģiona iedzīvotāju sasniedzams administratīvi funkcionālā novada centrs 1h laikā ar sabiedrisko transportu (tīrais braukšanas laiks), reģionālas nozīmes centrs 1h 40 min. laikā un nacionālās nozīmes centrs 2 h 30 min. laikā.
4. Jelgavas iedzīvotājiem Rīgas sasniedzamība 40 min. ar vilcienu, 45 min. ar autobusu. Jēkabpils iedzīvotājiem Rīgas sasniedzamība 1h 40 min. ar vilcienu un 2 h laikā ar autobusu.



# Latgale: nepietiekams RVN nodrošinājums no novadiem ar augstu svārstmigrācijas potenciālu



**RVN maršruta pieturvietas pieejamība 2km attālumā**



**RVN sabiedriskā transporta pieejamība vismaz divas reizes dienā**

# Latgales maršrutu tīkls: secinājumi

## **Maršrutu tīkls ir administratīvi sadrumstalots**

Esošais Latgales plānošanas reģiona reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīkls nav vienots, tas sastāv no sešiem agrāko rajonu - Balvu, Daugavpils, Krāslavas, Preiļu, Rēzeknes un Ludzas - maršrutu tīkliem.

Reģionālo starppilsētu un reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīkli ir nodalīti administratīvi, taču reģiona ietvaros tam nav funkcionāla pamatojuma – reģiona ietvaros reģionālo starppilsētu maršrutu tīkls lielā mērā pilda to pašu funkciju, ko reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīkls.

Abu tīklu savienošana un kopīga funkcionāla plānošana reģiona ietvaros un dzelzceļa kā prioritāra un stratēģiski nozīmīga pārvadājumu resursa iekļaušana vienotā sistēmā ļautu būtiski uzlabot sabiedriskā transporta kvalitāti reģionā.

## **Nevienmērīgs nodrošinājums ar sabiedriskā transporta pakalpojumiem, it īpaši, novados ar augstu svārstmigrācijas potenciālu**

Maršrutu garums uz teritorijas vienību starp atsevišķiem novadiem atšķiras turpat septiņas reizes, un dati rāda, ka, mainoties reģiona administratīvajam iedalījumam, atšķirība maršruta tīkla nodrošinājuma ziņā ir kļuvusi vēl nevienlīdzīgāka.

Raksturīgi, ka novados ar augstu svārstmigrācijas potenciālu darbavietu pieejamības dēļ ir zemāka reģionālā vietējās nozīmes maršrutu tīkla pieejamība, kas kavē iedzīvotāju īstermiņa migrāciju reģiona ietvaros.

## **Nevienmērīga sabiedriskā transporta pieejamība**

Lai gan lielā daļā novadu reģionālās vietējās nozīmes satiksme iedzīvotājiem ir pieejama vismaz divas reizes dienā (60-70%), vidēji Latgales plānošanas reģionā šis rādītājs ir zems – 54% un ļoti atšķirīgs novadu starpā.

Tas svārstās robežās no 0% Baltinavas novadā līdz 84% Līvānu novadā.

Divi reisi vienā virzienā darba dienā nozīmē minimālās prasības, lai būtu iespējams sasniegt darbavietu ar sabiedrisko transportu vai saņemt nepieciešamos pakalpojumus ārpus pastāvīgās dzīvesvietas. Tāpēc nepieciešams uzlabot sasniedzamību un reģionālo vietējās nozīmes maršruta tīkla nodrošinājumu.

Savukārt trīs reisi darba dienā būtiski uzlabo servisa kvalitāti un sniedz iespēju maršrutu tīklā iekļaut skolēnu pārvadājumus.

## **Sasniedzamības mērķi atbilstoši reģiona iedzīvotāju pārvietošanās vajadzībām**

1. Vismaz 60% reģiona iedzīvotāju pieejama reģionālā vietējās nozīmes satiksme vismaz 3 reizes dienā;
2. Vismaz 60% reģiona iedzīvotāju sasniedzams administratīvi funkcionālā novada centrs 45 min. laikā ar sabiedrisko transportu, reģionālas nozīmes centrs – 1h 40 min. laikā un nacionālās nozīmes centrs - 2 h 30 min. laikā, rēķinot pēc tīrā braukšanas laika.

# Latvijas un Lietuvas pierobežas reģionu maršrutu tīkls: secinājumi

## **Nevienmērīgie maršrutu tīkla pieejamības rādītāji rada vajadzību pārplānot maršrutus**

Kurzemes, Zemgales un Latgales plānošanas reģionu maršrutu tīklus raksturo nevienmērīgs sabiedriskā transporta nodrošinājums un pieejamība. Tas liecina par nepieciešamību pārplānot esošo maršrutu tīklu tā, lai tā pieejamība katra reģiona iedzīvotājiem būtu vienmērīgāka.

## **Jādefinē reģiona sasniedzamības mērķi atbilstoši iedzīvotāju pārvietošanās vajadzībām**

Kurzemes, Zemgales un Latgales plānošanas reģionu iedzīvotāju pārvietošanas vajadzības atšķiras.

Zemgales plānošanas reģionā ļoti nozīmīga ir reģiona savienojumi ar Rīgu, Latgales plānošanas reģionā – reģiona iekšējie savienojumi nokļūšanai uz darbavietu centriem. Kurzemes plānošanas reģionā pastāv atšķirīgas pārvietošanās vajadzības, atkarībā no ekonomisko centru un darbavietu izvietojuma un pieejamības noteiktu reģionu iedzīvotājiem.

Lai apmierinātu katra reģiona iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības, ir definēti ieteicamie minimālie sasniedzamie pasažieru pārvadājumu kvalitātes mērķi, balstoties uz kuriem nepieciešams pārplānot reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīklu.

## **Galvenais uzdevums – nodrošināt sociāli ekonomisko centru pieejamību vienas dienas laikā lielākam iedzīvotāju skaitam**

Esošo Kurzemes, Zemgales un Latgales reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīklu analīze liecina, ka sabiedriskā transporta pieejamība

vismaz divas reizes dienā, kas ir minimums, lai nokļūtu uz sociāli ekonomisko centru/ darbavietu turp un atpakaļ vienas dienas laikā dažādu plānošanas reģionu novadu iedzīvotājiem atšķiras.

Visatšķirīgākā sabiedriskā transporta pieejamība vismaz divas reizes dienā pieejamība ir Latgales plānošanas reģionā, kur atsevišķu novadu iedzīvotājiem pasažieru pārvadājumu katru dienu nav pieejami vispār. Viszemākā pieejamība ir Baltinavas, Balvu, Ciblas un Rugāju novadu iedzīvotājiem.

Arī atsevišķu Zemgales plānošanas reģionu iedzīvotājiem sabiedriskā transporta pieejamība divas reizes dienā ir zemāka par vidējo reģionā – situācija jāuzlabo Jaunjelgavas, Jēkabpils, Neretas un Vecumnieku novadu iedzīvotājiem.

Līdzīgi arī Kurzemes plānošanas reģionā ir jāuzlabo sabiedriskā transporta pieejamība Alsungas, Brocēnu, Rucavas un Ventspils novados.

Pārplānojot reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīklu, svarīgi ir nodrošināt sabiedriskā transporta pieejamību divas reizes dienā pēc iespējas lielākam iedzīvotāju skaitam.

## **Nozīmīgie pasažieru skaita samazinājumi Mažeikū rajonā un Šauļu apriņķī rada nepieciešamību optimāli pārplānot pasažieru pārvadājumus**

Mažeikū rajona un Šauļu apriņķa pasažieru plūsmas 2005. – 2010. gada datu analīze liecina par būtisku pasažieru skaita samazināšanos. Papildus tam pārvadātāji sastopas ar vajadzību atjaunot autoparku, taču iedzīvotāji nav gatavi tarifu pieaugumam. Budžeta optimizāciju var panākt, racionāli pārplānojot maršrutus atbilstoši pasažieru plūsmas izmaiņām.

## Skolēnu pārvadājumi

---

(Padziļināta Zemgales plānošanas reģiona pieredzes izpēte)

# Skolēnu pārvadājumi Latvijas reģionos: secinājumi

## **Skolēnu pārvadājumu organizēšanā nepastāv vienota kārtība un kopēji principi**

Zemgales un Latgales plānošanas reģionos skolēnu pārvadājumi tiek organizēti trīs veidos: (1) reģionālajā vietējās nozīmes maršrutu tīklā, (2) ārpus tā (skolēnu autobusi) vai (3) kombinējot pirmās divas metodes viena novada ietvaros. Turklāt skolēnu autobusi tiek organizēti gan kā pašpārvadājumi, gan kā iepirkts pakalpojums.

Tādējādi pastāv risks, ka skolēnu pārvadājumi, kas tiek organizēti ārpus reģionālā vietējās nozīmes maršrutu tīkla, rada tam konkurenci, samazina pasažieru pārvadājumu rentabilitāti un servisa kvalitāti.

## **Skolēnu pārvadājumu intensitāte reģiona ietvaros ievērojami atšķiras**

Zemgales plānošanas reģiona skolēnu pārvadājumu pieredzes detalizēta izpēte rāda, ka vidēji 26% reģiona skolēni tiek pārvadāti ar skolēnu maršrutu autobusiem, taču šis īpatsvars ir ļoti atšķirīgs novadu starpā. Zemākie rādītāji ir Viesītes, Skrīveru, Dobeles un Neretas novados, kur skolēnu pārvadājumu maršrutos tiek pārvadāti līdz 10% skolēnu. Augstākais rādītājs ir Rundāles novadā, kur skolēnu pārvadājumu maršrutos tiek pārvadāti 63% novada skolēnu.

## **Skolēnu maršruti ievērojami pārklājas ar reģionālajiem vietējās nozīmes maršrutiem**

Vidēji 59% no skolēnu pārvadājumu maršruta tīkla kopgaruma Zemgales plānošanas reģionā pārklājas ar reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīklu un 41% - ar reģionālo starppilsētu maršrutu tīklu. Vienlaikus tikai 15% no skolēnu maršruta tīkla iziet ārpus sabiedriskā transporta pieturvietas 2 km aptvēruma zonas.

Savukārt Latgales plānošanas reģionā skolēnu pārvadājumi pārklājas ar regulārajiem pasažieru pārvadājumiem par aptuveni 60%.

Vienlaikus tikai 18% no skolēnu maršruta tīkla iziet ārpus sabiedriskā transporta pieturvietas 2 km aptvēruma zonas.

Nemot vērā augsto skolēnu un reģionālo vietējās nozīmes maršrutu pārklāšanos, nepieciešams apvienot abus tīklus vai atteikties no viena pārvadājumu veida par labu otram. Iekļaujot skolēnu pārvadājumus RVN maršrutu tīklā, kopējais pasažieru skaits, piemēram, Zemgales plānošanas reģionā pieaugtu par aptuveni 30%.

## **Skolēnu pārvadājumu izmaksu efektivitāte ir neskaidra**

Zemgales plānošanas reģiona pieredzes detalizēta izpēte rāda, ka vidēji viens skolēnu pārvadājumu maršrutu reisa km reģionā izmaksā 0,60 LVL. Lētākie pārvadājumi ir Aknīstes un Viesītes novados – 0,22 un 0,26 LVL par vienu reisa km. Dārgākie – Bauskas un Ozolnieku novadā (1,20 Ls un 1,15 LVL par vienu skolēnu pārvadājumu maršruta reisa km).

Izmantojot Zemgales plānošanas reģiona pašvaldību sniegto informāciju par skolēnu pārvadājumu izmaksām, aprēķini rāda, ka vislētākie ir pašpārvadājumi (vidēji 0,43 LVL par vienu reisa km), tad attiecīgi kombinētie pārvadājumi, apvienojot pašpārvadājumus un iepirkto pakalpojumu (vidēji 0,73 LVL par vienu reisa km) un visdārgākie ir iepirktie pakalpojumi no pārvadājumu pakalpojuma sniedzēja (vidēji 0,96 LVL par vienu reisa km).

Iepriekš sniegtie dati ir jāvērtē piesardzīgi, jo iespējams, ka grāmatvedības uzskaites īpatnību dēļ pašvaldības savos aprēķinos neiekļauj visas izmaksas, kas būtu attiecināmas uz pārvadājumu veikšanu (piemēram, netiek iekļautas administrācijas, telpu nomas u.c. izmaksas), un būtu nepieciešama padziļināta skolēnu pašpārvadājumu budžeta pozīciju izpēte, lai noteiktu reālās to izmaksas.

## Nelegālie pārvadājumi

---

# Nelegālie pārvadājumi Latvijas reģionos: secinājumi

## **Nelegālie pārvadājumi Latvijā sastopami galvenokārt reģionālajos starppilsētu nozīmes maršrutos**

Galvenie nelegālo pārvadājumu virzieni ir no nacionālas vai reģionālas nozīmes centriem uz Rīgu (Jelgava-Rīga, Bauska-Rīga, Rēzekne-Rīga, Daugavpils-Rīga).

## **Augsts svārstmigrācijas potenciāls un nekonkurētspējīgs sabiedriskais transports – galvenie motīvi nelegālo pārvadājumu organizēšanai**

Regulāri nelegālie pārvadājumi reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīklā sastopami galvenokārt Latgalē un tikai četros virzienos (Ilūkste-Svente-Daugavpils, Rēzekne-Vilāni, Rēzekne-Malta, Malta-Ružina), kur ir liels svārstmigrācijas potenciāls un kur maršruts savieno novada centru (vai nozīmīgu apdzīvoto vietu) ar augstāka līmeņa centru. Tas nozīmē, ka šajos maršrutos pasažierus neapmierina esošais reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīkla un pakalpojuma kvalitātes piedāvājums.

## **Jāuzlabo pārvadājumu braukšanas ātrums, nepaaugstinot braukšanas maksu**

Reģionālās vietējās nozīmes maršrutos nelegālie pārvadājumi sastopami tur, kur maršrutiem raksturīgs salīdzinoši augsts pasažieru plūsmas potenciāls, daudzas pieturas un lēns braukšanas ātrums. Reālajām šo pasažieru vajadzībām atbilstu konkurētspējīgs ātrums ar dažām pieturām nozīmīgākajās apdzīvotajās vietās.

Nelegālo pārvadājumu izpētes pieredze, it īpaši Latgales plānošanas reģionā, liecina, ka pasažieri nav gatavi maksāt augstāku braukšanas maksu par braukšanas komfortu.

Balstoties uz nelegālo pārvadājumu izpētes pieredzi, secināms, ka Latgales plānošanas reģionā pasažieru pārvadājumos jāpieļauj lietot vecākus transportlīdzekļus sabiedriskā transporta pārvadājumu nodrošinājumam, nekā citviet Latvijā, ja šādu transportlīdzekļu izmantošana rada iespēju samazināt braukšanas biļetes cenu.

## **Maršrutu tīkla konceptuāla pārplānošana – ekonomisks un efektīvs veids nelegālo pārvadātāju ietekmes samazināšanā**

Uzlabojot savienojumus starp dažādiem maršrutu tīkliem un perspektīvā paaugstinot braukšanas ātrumu, ir iespējams mazināt nelegālo pārvadājumu konkurētspēju, un līdz ar to mazināt šādu pārvadājumu ietekmes izplatību.

Šādu ekonomisko līdzekļu lietošana ir efektīvāka nekā administratīvo (kontroles) resursu ieguldīšana, jo samazina nelegālo pārvadājumu pieprasījumu, kas ir galvenais iemesls to piedāvājumam.



## Perspektīvā maršrutu tīkla ieviešana

---

# Ārvalstu labā prakse – konceptuāls pamats perspektīvā vienotā maršrutu tīkla veidošanai

## **Dzelzceļš – sabiedriskā transporta pārvadājumu prioritāte**

Čehijas, Dānijas un Vācijas pieredze rāda, ka prioritāte sabiedrisko pārvadājumu nodrošināšana ir dzelzceļam, savukārt autobusu satiksme ir pakārtota dzelzceļa tīklam.

## **Būtiskākie pakalpojuma uzlabošanas aspekti – satiksmes līmeņu hierarhija un atšķirīgi kvalitātes standarti**

Maršrutu tīkla plānošanā būtiski būtu ņemt vērā šādus minētajās valstīs iedibinātos kritērijus:

1. Sagrupēt apdzīvotās vietas pēc kategorijām;
2. Izstrādāt apkalpošanas standartu (piemēram, nodrošināt noteiktu skaitu autobusu savienojumus dienā ar reģionālas, vietējas nozīmes centru u.tml.);
3. Ieviest pakalpojumu „autobuss pēc izsaukuma” (zema apdzīvotības blīvuma teritoriju apkalpošanai ar nosacījumu, ka autobusu vēlas izmantot vairāk par vienu pasažieri).

## **Skolēnu pārvadājumi integrēti kopējā maršrutu tīklā**

Skolēnu pārvadājumi ārvalstīs tiek integrēti kopējā maršrutu tīklā, taču pašvaldībām ir iespēja izveidot arī skolēnu autobusu, ja tam ir racionāls pamats.

## **Dotāciju apmēra noteikšanai ieteicams izstrādāt noteiktus kritērijus**

Dotāciju apjoms sabiedriskā transporta pārvadājumiem tiek noteikts pēc valstī izvirzītajiem kritērijiem – iepriekšējā gada rezultātiem vai nosakot fiksētu summu.

## **Pārvadātāju motivāciju paaugstina ar iespēju pagarināt noslēgto līgumu**

Līdzīgi kā Latvijā, arī trijās analizētajās valstīs līgumi ar pārvadātājiem tiek noslēgti publiskā iepirkuma rezultātā.

Līgumu darbības termiņš katrā valstī ir atšķirīgs, piemēram, Dānijā tie ir seši, bet Vācijā – astoņi gadi, vienlaikus Dānijā ir iedibināta iespēja, ja pārvadātājs darbojies sekmīgi, pagarināt līgumu uz 1-2 gadiem.

Latvijas pārvadātāju motivēšanai ieteicams ieviest iespēju pagarināt līgumu uz 1-2 gadiem, ja pārvadātājs darbojies veiksmīgi un nav konstatēti būtiski pakalpojuma kvalitātes standartu pārkāpumi.

## **Vienotā biļete – atvieglo iedzīvotāju pārvietošanos, pārsēžoties no viena satiksmes līmeņa uz citu**

Visās trīs aplūkotajās valstīs ir ieviestas dažāda veida un kombinētās biļetes, piemēram, dažādiem transporta veidiem, noteiktam braucienu skaitam u.tml. Ieteicams kombinētas un brauciena ilguma ziņā variētas sabiedriskā transporta biļetes ieviest ne tikai Kurzemes, Zemgales vai Latgales plānošanas reģionā, bet visā Latvijā.

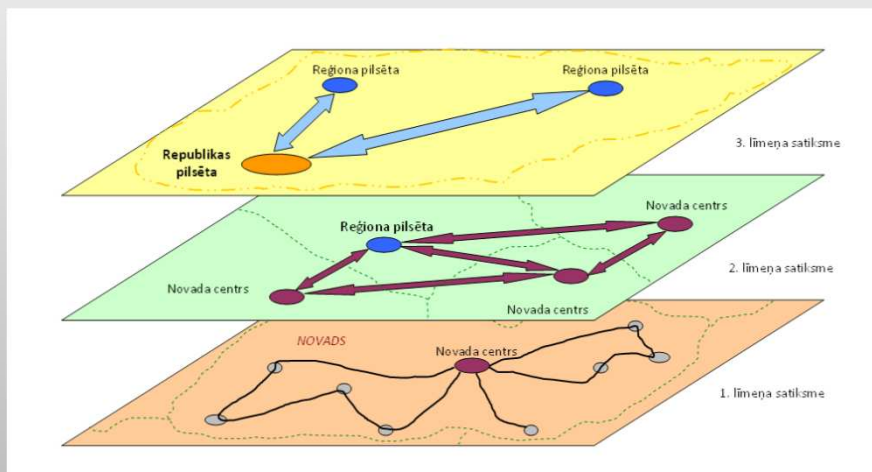
# Perspektīvais maršrutu tīkls: priekšlikumi

## Funkcionālo novadu definēšana – pamats satiksmes organizēšanas plānošanai

Esošie administratīvie novadi Kurzemes, Zemgales un Latgales plānošanas reģionos pilnībā neatspoguļo pastāvošās teritoriju funkcionālās saites, jo nereti vienas apdzīvotas vietas iedzīvotāji dodas nevis uz sava, bet gan uz blakus esošā novada centru. Maršrutu tīkla optimizēšanai ir būtiska transporta satiksme funkcionāla novada ietvaros.

Administratīvi funkcionālais novads šajā pētījumā definēts kā tāds, kas apvieno sevī vairākus novadus, kuru teritoriju lielākā daļa izvietojas 20 km rādiusā no augstāka līmeņa (piemēram, reģiona nozīmes) centra.

Pētījuma ietvaros Kurzemes reģionā definēti 10, Zemgales – 13 un Latgales – 12 potenciālie funkcionālie novadi.



## Trešā līmeņa satiksme – ātra ekspress satiksme no reģiona nozīmes centriem uz nacionālās nozīmes centru

Iedzīvotājs no reģiona nozīmes centra vidēji vienas stundas laikā var nokļūt tuvākajā nacionālās nozīmes centrā. Šī līmeņa satiksmei nav pieturu (izņēmuma gadījumos varētu būt viena pietura vietā ar lielu pasažieru apgrozījuma potenciālu). Augsta satiksmes intensitāte – 8 reisi turp – atpakaļ dienā.

## Otrā līmeņa satiksme – pusekspress satiksme ar dažām pieturām no novadu centriem uz reģiona nozīmes centriem

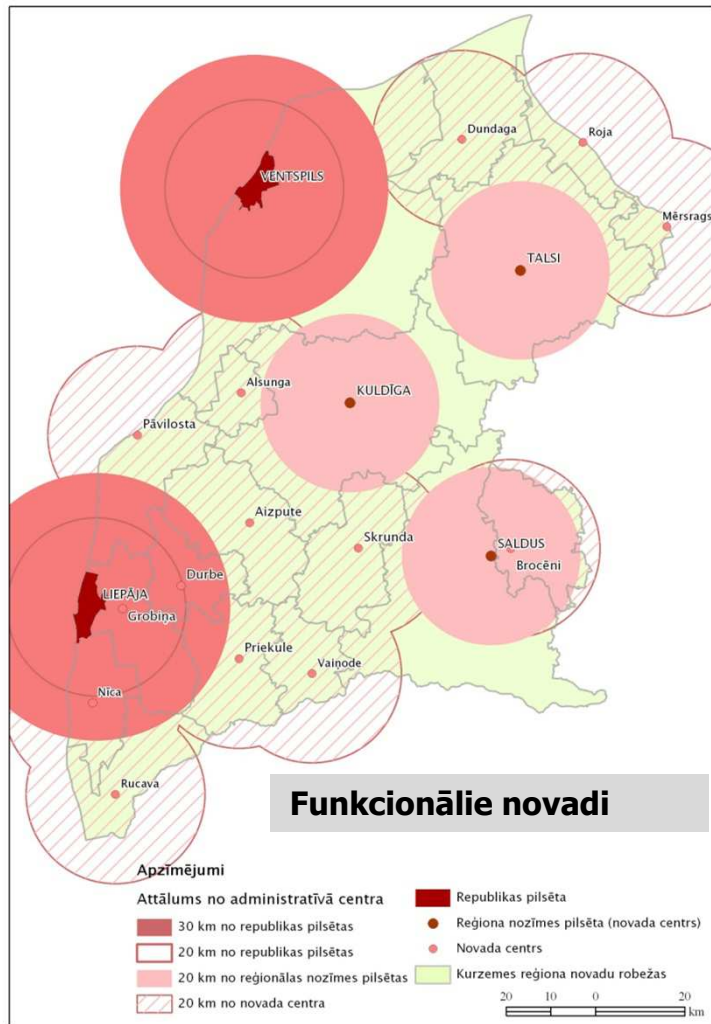
Optimālais rādiuss šī līmeņa satiksmei ir 30 – 40 km, kas nodrošina iedzīvotāju nokļūšanu no novada centra līdz reģiona centram aptuveni pusstundā. Otrā līmeņa satiksmes intensitāte ir 5 reisi turp – atpakaļ dienā jeb 35 reisi turp – atpakaļ (70 reisi) nedēļā.

## Pirmā līmeņa satiksme – lēna satiksme funkcionālā novada ietvaros

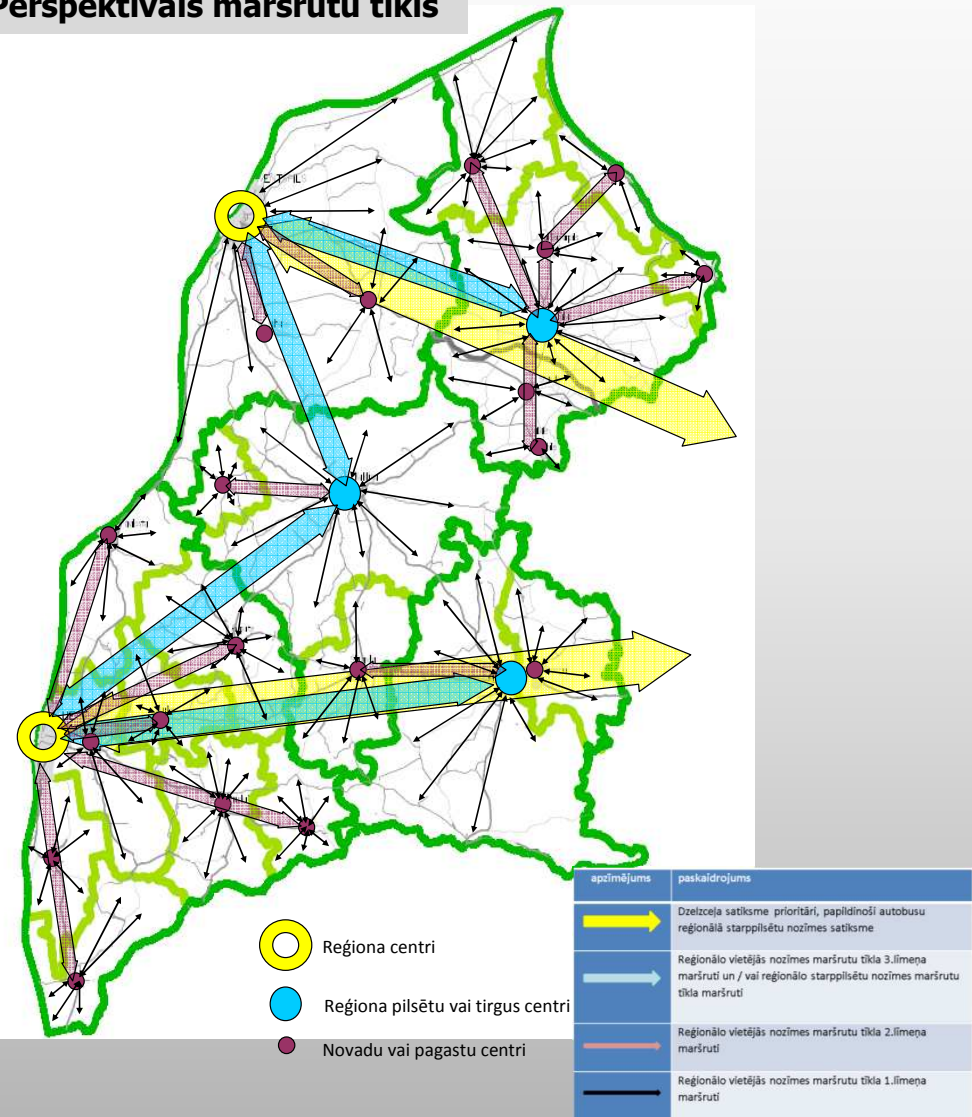
Optimālais rādiuss ir 20 km ap novada centru (vidējais tīrais brauciena ilgums aptuveni 45 min), tomēr ir pieļaujami arī lielāki attālumi. Satiksmes intensitāte ir 3 reisi turp – atpakaļ darba dienā un 18 reisi turp – atpakaļ (36 reisi) nedēļā.

## Sasaistei starp satiksmes līmeņiem – pasažieru apmaiņas punkti

# Kurzeme: maršrutu tīkls 10 funkcionālajiem novadiem



## Perspektīvais maršrutu tīkls



# Kurzemes maršrutu tīkla optimizācija: secinājumi

## **Perspektīvais maršrutu tīkls ļauj sniegt augstākās kvalitātes pakalpojumu par to pašu cenu**

Kopumā jaunais plānojums dod iespēju samazināt veikto kilometru skaitu par 21% jeb 2,0 miljoniem reisa km. Naudas izteiksmē ietaupījums ir procentuāli mazāks – 4 % salīdzinoši dārgo vilciena izmaksu dēļ (275 tūkstošiem LVL gadā).

Esošā situācija Kurzemes reģionā ir tuvojas optimālo izmaksu līmenim un lieli finansiāli ietaupījumi nav iespējami, saglabājot vismaz līdzšinējo kvalitātes līmeni. Kā svarīgākais jaunā plānojuma ieguvums ir tieši sabiedriskā transporta pakalpojumu komforta uzlabojumi pasažieriem.

Aplūkojot sīkāk reisu kilometru skaita izmaiņas, ieviešot perspektīvo maršrutu tīklu, esošajā situācijā visvairāk reisu kilometri ir Talsu novadā, bet plānotajā situācijā – Kuldīgas novadā. Vislielākie reisu kilometru samazinājumi ir Dundagas novadā (63%), kā arī Talsu un Nīcas novados (54%). Savukārt vislielākais reisu km pieaugums ir Rucavas novadā (220%), kā arī Skrundas novadā (41%).

## **Funkcionālie novadi – pamats turpmāko iepirkumu dalījumam lotēs**

Uz pētījuma izstrādes brīdi 2012. gada iepirkumam plānotais reģionālo vietējās nozīmes maršrutu dalījums lotēs ir balstīts galvenokārt uz agrāko rajonu dalījumu, un ņemot vērā maršrutu tīklu satiksmes virzienus. Tas ir: Aizputes, Kuldīgas, Priekules-Vaiņodes, Saldus, Talsu un Ventspils lotes. Vienīgā atšķirība ir agrākā Liepājas rajona teritorijas maršruti sadalīti Priekules-Vaiņodes lotē un Aizputes lotē, tādējādi izlīdzinot apkalpojamo tīklu apjomu.

Organizējot pasažieru pārvadājumu turpmākos iepirkumus, perspektīvo tīklu ir lietderīgi dalīt lotēs pēc funkcionālo novadu

principa: Priekule-Vaiņode; Nīca-Rucava; Grobiņa-Durbe; Pāvilosta; Aizpute; Skrunda; Kuldīga-Alsunga; Saldus-Brocēni; Talsi-Mērsrags un Roja; Dundaga; Ventspils.

## **Iespējama alternatīva iepirkuma organizēšanas kārtība, balstoties uz satiksmes dalījumu līmeņos**

Dalot iepirkumus lotēs pēc funkcionālo novadu principa, tajās iekļaujami pirmā līmeņa maršruti, kuri apkalpo attiecīgo funkcionālo novadu, un otrā līmeņa maršruti, kas savieno funkcionālā novada centru ar augstāku Kurzemes reģiona centru. Pārvadātājam vai autobusiem ieteicams bāzēties funkcionālā novada centrā, kurā izvietojas pārsēšanās punkts no pirmā un otrā līmeņa maršrutiem.

Maršrutus, kuri savieno lielākas apdzīvotas vietas dažādos funkcionālajos novados vai lotēs varētu apkalpot abu lotu pārvadātāji, sadalot tos pa reisiem, ņemot vērā pasažieru plūsmas virzienus un laiku, un tādējādi nodrošinot saimniecisko efektivitāti konkrētā maršruta apkalpošanā.

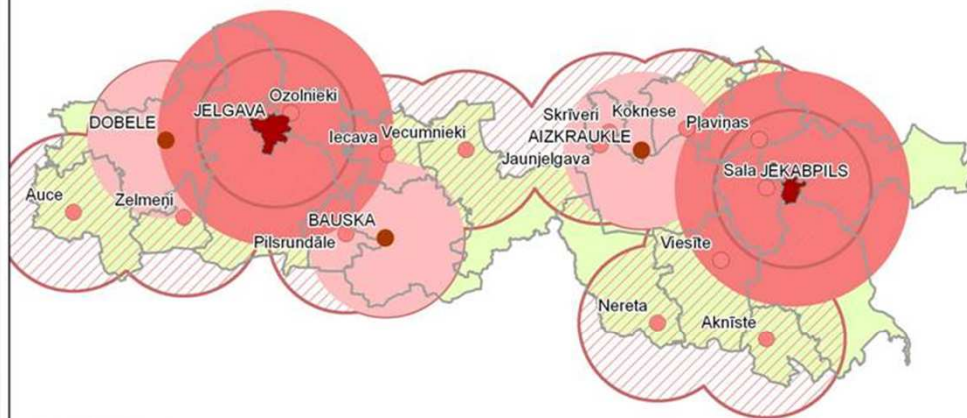
Alternatīvi otrā līmeņa maršrutus var iepirkt atsevišķā lotē, tajā skaitā izvērtējot iespēju apvienot tos kopā ar Kurzemes plānošanas reģiona iekšējās vajadzības apkalpojošiem trešā līmeņa maršrutiem. Ņemot vērā Kurzemes plānošanas reģiona teritoriālo aptvērumu, otrā un trešā līmeņa maršrutu iepirkumu būtu ieteicams dalīt divās lotēs – Ziemeļkurzemes un Dienvidkurzemes lotēs.

Šāds dalījums lotēs ļauj reģionālā vietējās nozīmes maršrutu tīkla apkalpošanā piedalīties arī nelielajiem pārvadātājiem, tai pašā laikā neizslēdzot lielos pārvadātājus, kuri var pretendēt uz vairāku lotu apkalpošanu. Vienlaikus šāds dalījums lotēs ļauj strukturēt iepirkumu tā, ka vienā lotē tiek iekļauti funkcionāli līdzīgi maršruti, kas dod iespēju pārvadātājam organizēt efektīvus pārvadājumus.



# Zemgale: maršrutu tīkls 13 funkcionālajiem novadiem

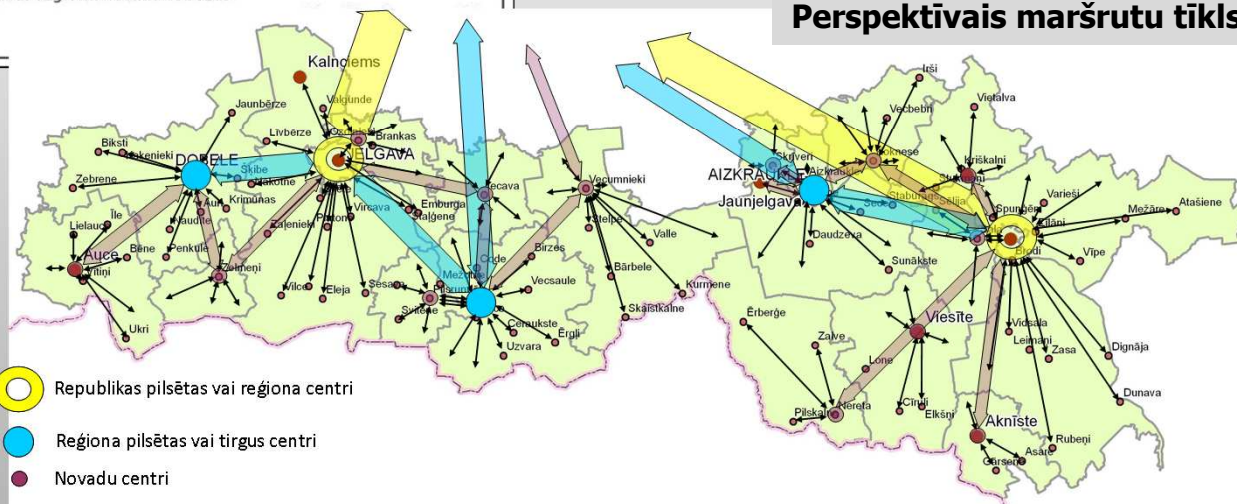
Funkcionālie novadi



**Apzīmējumi**

- Attālums no administratīvā centra
- 30 km no republikas pilsētas
  - 20 km no republikas pilsētas
  - 20 km no reģiona nozīmes pilsētas
  - 20 km no novada centra
  - Republikas pilsēta
  - Reģiona nozīmes pilsēta (novada centrs)
  - Novada centrs
  - Zemgales reģiona novadu robežas

Perspektīvais maršrutu tīkls



apzīmējums	paskaidrojums
<span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></span>	Dzelzeļa satiksme prioritāri, papildinoši autobusu reģionālā starppilsētu nozīmes satiksme
<span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: lightblue; border: 1px solid black;"></span>	Reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīkla 3.līmeņa maršruti un / vai reģionālo starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla maršruti
<span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: lightpurple; border: 1px solid black;"></span>	Reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīkla 2.līmeņa maršruti
<span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: black; border: 1px solid black;"></span>	Reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīkla 1.līmeņa maršruti

- Republikas pilsētas vai reģiona centri
- Reģiona pilsētas vai tirgus centri
- Novadu centri

# Zemgales maršrutu tīkla optimizācija: secinājumi

## **Perspektīvais maršrutu tīkls labāk atbilst iedzīvotāju pārvietošanās vajadzībām**

Zemgales plānošanas reģions iedalāms divos funkcionālos apakšreģionos (Jelgavas un Jēkabpils) un reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīklu būtu jāorganizē divos apakštīklos, kuri savstarpēji saistīti ar starpilsētu satiksmi.

Reģiona republikas nozīmes pilsētu savienojums tiek nodrošināts caur Rīgu.

## **Perspektīvais maršrutu tīkls ļaus sasniegt definētos sabiedriskā transporta mērķus un kvalitātes rādītājus**

Perspektīvais maršrutu tīkls ļaus ievērojami labāk sasniegt gan Sabiedriskā transporta pārvadājumu likumā noteiktos mērķus, gan pētījumā definētos kvalitātes kritērijus:

1. Nodrošināt novadu iedzīvotājiem nepieciešamos sabiedriskā transporta pakalpojumus pamatvajadzību nodrošināšanai pieejamā finansējuma ietvaros.
2. Maršrutu tīkls veidots, lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un nodrošinātu maršrutu tīklā iespēju apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā.
3. Veidojot maršruta tīklu ārpus pilsētām, vispirms tiek nodrošināta iespēja skolēniem apmeklēt izglītības iestādes.

## **Perspektīvais maršrutu tīkls sniedz līdzekļu ekonomiju**

Kopumā jaunais reisu plānojums samazinās veikto kilometru skaitu par 34% jeb 3,2 miljoniem km, kas ļaus ietaupīt 16% no esošajām izmaksām, jeb aptuveni 1 miljonu LVL gadā.

Ieviešot perspektīvo maršrutu tīklu, vislielākie reisu kilometru samazinājumi ir Aizkraukles, Skrīveru, Ozolnieku un Rundāles novados (60-70%). Ievērojas reisu km samazinājums ir arī Iecavas, Kokneses un Krustpils novados (~75%). Savukārt Neretas novadā reisu kilometru skaitu ir plānots palielināt pat par 45%.

## **Apvienojot skolēnu un reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīklu, tiks panākta vēl būtiskāka līdzekļu ekonomija**

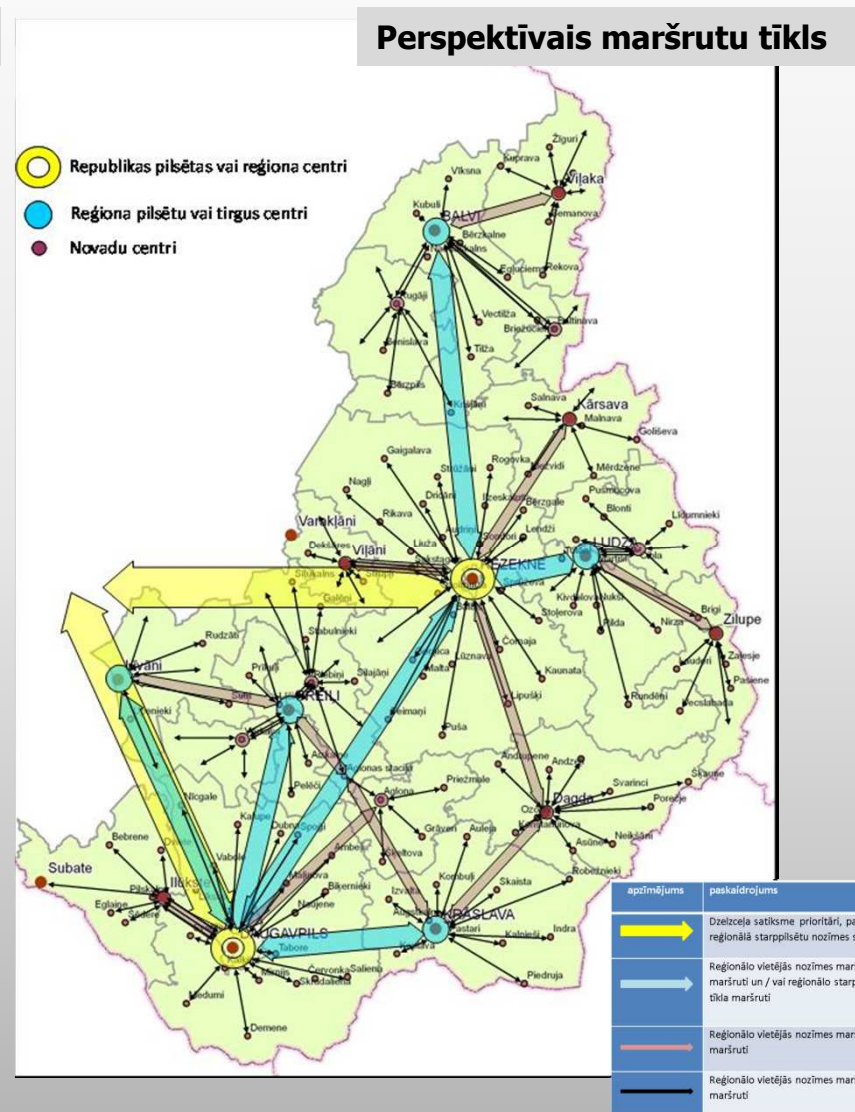
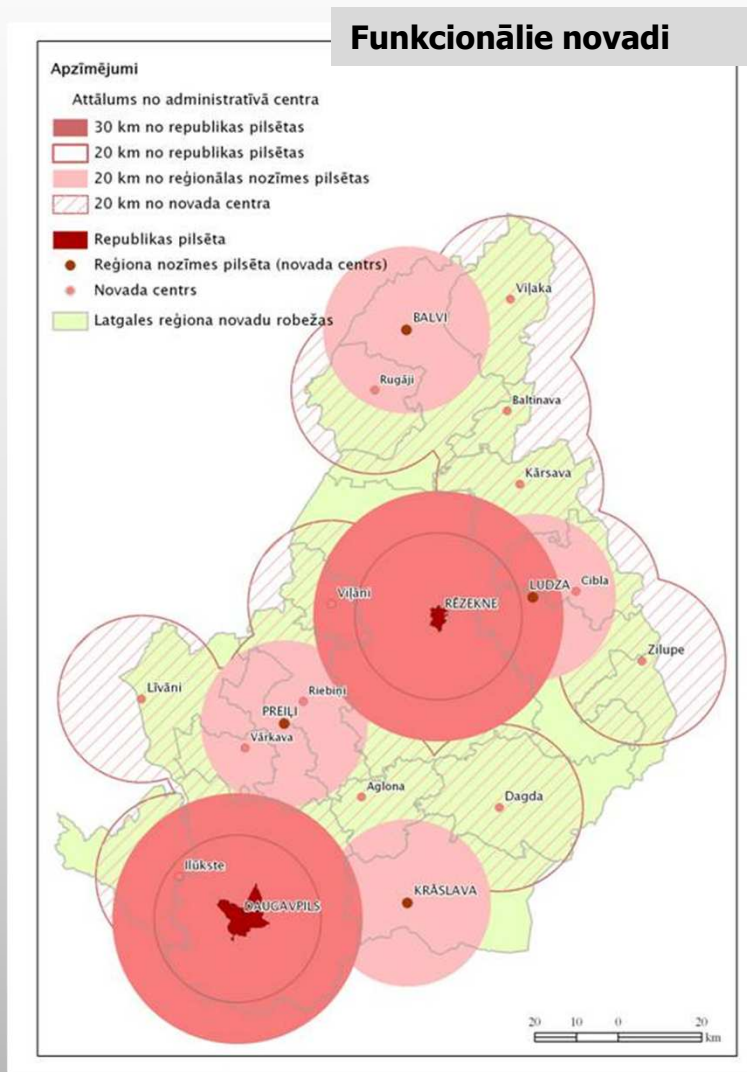
Esošajā situācijā skolēnu pārvadājumi būtiski pārklājas ar reģionālajiem vietējās nozīmes maršrutiem (~57%). Jaunais reisu plānojums nodrošinātu vēl lielāku skolēnu pārvadājumu maršrutu pārklājumu (70%).

Ja skolēnu pārvadājumus iekļautu regulārajā maršrutu tīklā, tas ļautu samazināt nobrauktos reisu kilometrus par 70% jeb aptuveni 880 tūkstošus km, kas dotu aptuveni 529 tūkstošu LVL izmaksu ietaupījumu.

Papildus 1.37 miljoni pasažieri (skolēni) regulārajā tīklā paaugstinātu maršrutu reisu piepildītību, līdz ar to samazinātu izmaksas uz vienu pārvadāto pasažieri, un palielinātu maršrutu tīkla servisa kvalitāti (biežāki un regulārāki reisi).



# Latgale: maršrutu tīkls 12 funkcionālajiem novadiem



# Latgales maršrutu tīkla optimizācija: secinājumi

## **Pieaug iedzīvotāju pārvietošanās ātrums un komforts**

Jaunais reisu plānojums sniegs būtiskus komforta uzlabojumus pasažieriem:

1. Samazinās gaidīšanas laiku, kā arī lielākajai daļai pasažieru paātrinās pārvietošanās laiku līdz galamērķim.
2. Piemērotu autobusu izvēle palielinās komforta līmeni un palielinās braukšanas ātrumu.
3. Sniegs iespēju pasažierim vienkāršā, loģiskā un saprotamā veidā plānot savu pārvietošanos savstarpēji saskaņotā maršrutu tīklā.

## **Perspektīvais maršrutu tīkls ļaus sasniegt definētos sabiedriskā transporta mērķus un kvalitātes rādītājus**

Perspektīvais maršrutu tīkls ļaus ievērojami labāk sasniegt gan Sabiedriskā transporta pārvadājumu likumā noteiktos mērķus, gan pētījumā definētos kvalitātes kritērijus:

1. Nodrošināt novadu iedzīvotājiem nepieciešamos sabiedriskā transporta pakalpojumus pamatvajadzību nodrošināšanai pieejamā finansējuma ietvaros.
2. Maršrutu tīkls veidots, lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un nodrošinātu maršrutu tīklā iespēju apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā.
3. Veidojot maršruta tīklu ārpus pilsētām, vispirms tiek nodrošināta iespēja skolēniem apmeklēt izglītības iestādes.

## **Skolēnu maršruti apvienojami ar reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīklu**

Pieaugot vajadzībai pēc skolēnu pārvadājumiem, perspektīvā maršrutu tīkla pirmā līmeņa satiksme un skolēnu pārvadājumu tīkls kļūs arvien līdzīgāki brauciena galamērķa mērķa (pagastu, novadu centri), braukšanas ātruma un telpiskā novietojuma ziņā.

Optimālai pārvadājumu nodrošināšanai būs nepieciešams savienot abus maršrutu tīklus, atkarībā no apdzīvotās vietas izvēloties skolēnu pārvadājumu integrēšanu skolēnu pārvadājumu tīklā vai tikai skolēnu pārvadājumu organizēšanu, iespējams, pat atsakoties no pirmā līmeņa satiksmes, t.i., sabiedriskā transporta maršrutu pamattīkla attiecīgajā teritorijā.

## **Perspektīvais maršrutu tīkls sniedz līdzekļu ekonomiju**

Kopumā jaunais Latgales plānošanas reģiona vienotais maršruta tīkla plānojums samazinās veikto kilometru skaitu par 37% jeb 4,2 milj. km, kas ļaus ietaupīt 24% no esošajām izmaksām, jeb 1,8 milj. LVL.

Pieņemot, ka dotāciju līmenis paliek iepriekšējais, samazinoties izdevumiem, tiks samazināts arī nepieciešamo publiskā sektora dotāciju apjoms par 24% jeb aptuveni 822 tūkstošiem LVL, pieņemot, ka pasažieru plūsma saglabāsies esošajā līmenī.

Aplūkojot reisu kilometru izmaiņas autobusu pārvadājumiem atsevišķos Latgales novados un pilsētās, vislielākie reisu kilometru samazinājumi ir Līvānu, Baltinavas novadā, Rēzeknē (~ 70%), Balvu un Vārkavas novadā, un Daugavpilī (~65%). Savukārt Zilupes un Aglonas novadā reisu kilometru skaitu ir plānots palielināt.

# Latvijas reģionu maršrutu tīkla optimizācija: secinājumi

## Reģionālais vietējās nozīmes maršrutu tīkls pārplānojams pēc efektīvākas staru metodes

Ieviešot perspektīvo maršrutu tīklu, pārvadātāji bāzējas zemākā līmeņa centros, līdz ar to mazāks ir tukšo braucienu īpatsvars apkalpojamā teritorijā un iespēja samazināt tukšos reisus virzienā uz augstāka līmeņa centriem, ņemot vērā, ka galvenā pasažieru plūsma ir vispirms virzienā uz augstākā līmeņa centru un tad atpakaļ.

Pārvadātājiem ir iespējams nodrošināt pasažieru plūsmai un ceļiem atbilstošākus transportlīdzekļus (degvielas patēriņa, ietilpības, komforta u.c. ziņā).

Sistēma ar dalītiem satiksmes līmeņiem dod iespēju dažādām plūsmām diferencēt servisa līmeni, t.i., nodrošināt augstāku servisa līmeni (vairāk reisus) starp augstāka līmeņa centriem ar lielāku iedzīvotāju skaitu.

## Esošie reģionālie starppilsētu un vietējās nozīmes maršruti tiek aplūkoti vienotā tīklā

Dalījums satiksmes līmeņos nodrošina hierarhisku sabiedriskā transporta sistēmu Kurzemes, Zemgales un Latgales plānošanas reģionos. Šāds tīkls rada iespēju pakāpeniski pāriet no esošās sistēmas – rajonu maršrutu tīkliem – uz vienotu reģiona maršrutu tīklu sistēmu, to integrēti sasaistot ar dzelzceļa satiksmi un starppilsētu autobusu satiksmi.

Perspektīvais vienotais maršrutu tīkls ļauj novērst esošo reģionālo starppilsētu un vietējās nozīmes maršrutu tīklu, kas apkalpo viena plānošanas reģiona iedzīvotājus, pārklāšanos un dublēšanos.

## Maršrutu tīklu pārplānošana ļauj ietaupīt pārvadājumu izmaksas, nesamazinot pakalpojumu kvalitāti

Visu reģionu piemēru analīze liecina, ka perspektīvo maršrutu tīklu iespējams organizēt, saglabājot augstus pasažieru pārvadājumu kvalitātes standartus – pakalpojumu pieejamību un ātrumu – un nodrošinot augstāku efektivitāti. Piemēram, tieši novadu iekšējās satiksmes līmenī tiek panākti būtiski uzlabojumi.

Kā parādīja konceptuālā perspektīvā vienotā maršrutu tīkla ekonomiskā analīze, tad staru principa ievērošana sabiedriskā transporta maršrutu plānošanā ļautu koncentrēt pasažieru plūsmas, tādējādi palielinot pārvadājumu rentabilitāti un samazinot kopējās maršrutu tīkla izmaksas. Izmaksu samazinājums, pat palielinot komforta līmeni un servisa kvalitāti iespējams 4-24% robežās, reisa kilometru samazinājums – 21-37% robežās pētītajos Latvijas reģionos

## Perspektīvais maršrutu tīkls ļauj nodrošināt skolēnu pārvadājumus reģionālajā vietējās nozīmes maršrutu tīklā

Izstrādātie perspektīvo maršrutu tīklu piemēri ļauj nodrošināt skolēnu pārvadājumus pirmā līmeņa satiksmes ietvaros. Ņemot vērā turpmākās skolēnu pārvadājumu attīstības tendences, tie būtu iekļaujami reģionālajā vietējās nozīmes maršrutu tīklā, kas būtiski ļaus paaugstināt pārvadājumu efektivitāti reģionālajā līmenī.

## Minimālais servisa līmenis Latvijas reģionos

Konceptuālā perspektīvā vienotā maršrutu tīkla raksturlielumi parāda, lai nodrošinātu reģiona ietvaros nepieciešamo sabiedriskā transporta pakalpojumu, un iekļaujot sabiedriskā transporta pamattīklā apdzīvotās vietas ar vismaz 200 iedzīvotājiem, Kurzemē nepieciešami 7,4 miljoni, Latgalē - 7,1 miljons, Zemgalē – 6,2 miljoni reisa kilometri gadā.

# Latvijas un Lietuvas pierobežas reģionu sasaiste – iedzīvotāju mobilitātes iespēju paaugstināšana

## **Kurzemes reģiona sasaistes ar Rīgu nodrošināšanai nepieciešama ātra satiksme uz Rīgu**

Galvaspilsētas Rīgas sasniedzamības mērķis ir 2 stundu laikā no Liepājas, izmantojot dzelzceļu, un 3 stundu laikā no Liepājas un Ventspils, izmantojot autobusu.

Sasniedzamību no Liepājas nodrošina pamatā dzelzceļa satiksme. Kā papildsatiksme var tikt organizēta autobusu satiksme pa alternatīvu maršrutu, kas nepārklājas ar dzelzceļa maršrutu. Sasniedzamību no Ventspils nodrošina autobusu satiksme vai, ja ir panākama pietiekama pasažieru plūsma, perspektīvā arī dzelzceļš.

Tuvāko attīstības centru sasniedzamība tiek nodrošināta ar dzelzceļa satiksmes palīdzību (Jelgava) vai otrajam vai trešajam satiksmes līmenim pielīdzināmu autobusu starppilsētu satiksmi (Tukums).

Starptautiskā sasniedzamība tiek nodrošināta caur lidostu „Rīga” un perspektīvā – arī caur Liepājas un Ventspils reģionālajām lidostām. Lidostas „Rīga” sasniedzamība būtu nosakāma 3 stundu laikā no Liepājas un Ventspils.

Liepājas un Ventspils reģionālo lidostu sasniedzamību jānodrošina, iekļaujot lidostas Kurzemes plānošanas reģiona sabiedriskā transporta tīklā.

## **Saldus – Mažeikū iedzīvotāju sasaiste nepieciešama gan ikdienā, gan virzienā uz lidostu „Rīga”**

Aptaujas rezultāti liecina, ka starp Mažeikū un Saldū iedzīvotāji galvenokārt pārvietotos, lai iepirktos. Tas nozīmē, ka šajā posmā lielāka potenciālā pasažieru plūsma būs brīvdienās.

Aptaujā konstatēta interese un vēlme izmantot sabiedrisko transportu, lai nokļūtu uz/no lidostas „Rīga”, kas norāda uz pasažieru plūsmas potenciāla, lai gan salīdzinoši neliela, esamību plānotajā maršrutā.

## **Šauļi – lidostas „Rīga” maršrutam ir pieprasījums un augsta konkurence**

Potenciālo pasažieru aptauja liecina par pieprasījumu pēc maršruta Šauļi – lidosta „Rīga”, taču šim maršrutam rada konkurenci rada pārvadājumi maršrutā Klaipēda – Šauļi – lidosta „Rīga” – Rīgas SAO, tāpēc pirms atsevišķa savienojuma ar lidostu „Rīga” izveides nepieciešami turpmāki detalizēti pētījumi.

## **Latgales reģiona sasaistei ar Rīgu nodrošināšanai nepieciešama ātra dzelzceļa satiksme – Dinaburgas ekspreša potenciāls**

Galvaspilsētas Rīgas sasniedzamības mērķis ir 2 stundu laikā no Daugavpils un Rēzeknes. Sasniedzamību pamatā nodrošina dzelzceļa satiksme. Kā papildsatiksme var tikt organizēta autobusu satiksme pa alternatīvu maršrutu, kas nepārklājas ar dzelzceļa maršrutu.

Tuvāko attīstības centru sasniedzamība tiek nodrošināta ar dzelzceļa satiksmes palīdzību (Jēkabpils) vai otrajam vai trešajam satiksmes līmenim pielīdzināmu autobusu starppilsētu satiksmi (Madona, Gulbene, arī Alūksne).

Starptautiskā sasniedzamība tiek nodrošināta caur lidostu „Rīga” un perspektīvā – arī caur Daugavpils reģionālo lidostu. Lidostas „Rīga” sasniedzamība būtu nosakāma 2 stundu un 30 minūšu laikā no Daugavpils un Rēzeknes. Daugavpils lidostas sasniedzamību jānodrošina, iekļaujot lidostu Latgales plānošanas reģiona sabiedriskā transporta tīklā, perspektīvā, izvērtējot arī sasaistes iespējamību pa dzelzceļu.

# Vienotā bilete – jauna norēķināšanās sistēmas koncepcija

## **Fiksētais tarifs – pamats pirmā līmeņa satiksmes organizēšanai**

Pirmā līmeņa satiksmē ieviest fikseto tarifu visiem pasažieriem, neatkarīgi no nobraukto kilometru skaita.

Fiksētā tarifa ieviešanas ieguvēji būs tie pasažieri, kas brauc garākus maršruta attālumus.

Aprēķināts, ka šī brīža apstākļos fiksetais biļešu cenas tarifs varētu būt 0,45 LVL par vienu braucienu, ieskaitot PVN. Lielākajos administratīvi funkcionālajos novados fiksetais tarifs varētu tikt noteikts, ieviešot vairākas tarifu zonas.

## **Fiksētais tarifs – pamats ērtākas biļešu iegādes sistēmas izveidošanai**

Fiksēta tarifa biļetes dod iespēju reģionā ieviest vienotās biļetes un mēnešbiļetes, ar kurām varētu pārvietoties ar dažādiem sabiedriskā transporta līdzekļu veidiem noteiktā virzienā (turp vai turp un atpakaļ) noteiktā laika posmā.

Šāda vienotā biļete atvieglotu arī norēķinu sistēmu, samazinot veikto transakciju skaitu, jo vienotās biļetes iegāde notiks jebkurā vietā, tajā skaitā pirmajā transportlīdzeklī, kurā pasažieris iekāpj, nevis katrā transporta līdzeklī pērkot atsevišķu biļeti.

## **Fiksētais tarifs ļauj ieviest mēnešbiļetes reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos**

Fiksēta tarifa sistēma atvieglotu un dotu iespēju ieviest mēnešbiļetes.

Piemēram, pasažieriem, kam jānokļūst no Dagdas (un tās tuvākās apkāmes) līdz Daugavpilij, būtu iespēja iegādāties šāda veida mēnešbiļetes:

a) mēnešbiļete RVN 2./3.līmeņa tīklā: Dagda – Daugavpils;

b) mēnešbiļete: Dagda un Dagdas novads (tarifa zona A) – Daugavpils;

c) mēnešbiļete: Dagda un Dagdas novads – Daugavpils un Daugavpils pilsēta (tarifa zona A);

d) mēnešbiļete Dagda un Dagdas novads – Daugavpils un Daugavpils pilsēta (tarifa zona A+B).

## **Pāreja uz trīs līmeņu satiksmes organizēšanu ļauj veidot diferencētu braukšanas maksas politiku**

Pirmajā satiksmes līmenī biļetes cenu nosaka fiksetais tarifs, otrajā un trešā līmeņa biļetes cenu nosaka maršruta kilometru skaits.

## **Tarifu noteikšana atbilstoši iedzīvotāju maksātspējai**

Dažādiem satiksmes līmeņiem, kas pārvietojas ar atšķirīgu ātrumu un komfortu, nosakāmi atšķirīgi tarifi:

1. Pirmais līmenis (lētākais) – mazas ietilpības autobuss ar lēnu satiksmi;
2. Otrais līmenis – vidējas ietilpības autobuss ar atsevišķām starppieturām lielākajās apdzīvotajās vietās;
3. Trešais līmenis – (mazliet dārgāks par 2.līmeni) komfortabls tālsatiksmes autobuss, ātrs savienojums, tarifs ietver „piemaksu” par ātrumu un komfortu. Šim līmenim būtu piemērojams arī dzelzceļa tarifs, kas saskaņojams ar pārējo dzelzceļa satiksmi.



# Perspektīvā maršrutu tīkla koncepcija ieviešama pakāpeniski caur pilotprojektiem

## **Jauno sistēmu jāievieš pakāpeniski**

Perspektīvā maršrutu tīkla koncepcija katram plānošanas reģionam ir izstrādāta tā, lai tās ieviešana būtu iespējama pakāpeniski, piemēram, sākotnēji atsevišķās teritorijās pilotprojektu formā.

Kurzemes plānošanas reģionā ir uzsākts perspektīvā maršrutu tīkla koncepcijas pilotprojekts (Priekule-Vainode). Līdzīgus pilotprojektus tuvāko divu gadu laikā jāveic arī Zemgales un Latgales plānošanas reģionos.

Pilotprojektus ieteicams veikt, vienā vai vairākos reģiona funkcionālajos novados organizējot pirmā līmeņa satiksmi attiecīgā novada ietvaros un otrā līmeņa satiksmi līdz reģionālās nozīmes centram.

## **Izstrādātie perspektīvie maršrutu tīkli ir konceptuāli – nākotnē nepieciešama to pilnveidošana, izvērtējot pasažieru plūsmas datus**

Būtisks šķērslis konceptuālā modeļa pilnveidošanai šobrīd ir nepieciešamo datu trūkums, tāpēc perspektīvā katram plānošanas reģionam jāpievērš uzmanība tam, lai sistemātiski tiktu vākta un uzkrāta šāda informācija:

1. Pasažieru plūsmas dati, kas tiek uzkrāta Vienotās biļešu tirdzniecības sistēmā (VBTS). Šo datu pilns apjoms pirmo reizi būs pieejams par 2012. gadu, tāpēc sākotnējā informācija maršrutu tīkla plāna izstrādei būs pieejama ne agrāk par 2013. gadu. Tomēr šie dati ir nepietiekami, jo nesniedz informāciju par iedzīvotāju pārvietošanās motīviem, no kā izriet vērtējums, cik atbilstošs pēc laika ir attiecīgais reiss pasažiera vajadzībām.

2. Iedzīvotāju pārvietošanās vajadzību izpēte, veicot statistiski reprezentatīvus pasažieru plūsmas apsekojumus, uzskaitot iekāpjošos un izkāpjošos pasažierus, kā arī noskaidrojot pasažieru brauciena sākuma un galamērķi, kā arī galvenos braukšanas paradumus un iemeslus sabiedriskā transporta izvēlei.

## **Esošo maršrutu detalizētai izvērtēšanai jāveido darba grupas**

Lai pārietu no esošās sistēmas uz vienoto reģiona maršrutu tīklu, jāveic esošo maršrutu detalizēta izvērtēšana. Šim nolūkam ir jāveido darba grupas funkcionālo novadu līmenī, veicinot gan novadu sadarbību un kopējo vajadzību apzināšanu, gan paaugstinot izpratni par iedzīvotāju pārvietošanās vajadzībām tīkmēr, kamēr nav pieejami precīzāki dati no VBTS vai iedzīvotāju pārvietošanās vajadzību izpētes.

## **Pasažieru pārvadājumu organizēšanai reģionā nepieciešama atsevišķa struktūrvienība**

Ārvalstu prakse rāda, ka, lai regulētu vienota maršruta tīkla izveidi, pārvadājumus, organizētu iepirkumus un veiktu praktisku pārvadātāju darbības kontroli, ieteicams izveidot atsevišķu strukturālo vienību.

Saskaņā ar Reģionālās attīstības likuma 16.<sup>1</sup> panta otrās daļas 2.apakšpunktu plānošanas reģiona attīstības padome var izveidot kapitālsabiedrības, tādējādi šādas organizācijas izveide nav pretrunā ar normatīvajiem aktiem.

Šādas institūcijas izveidošana ļautu tālāk pāriet arī uz vienoto biļešu sistēmu, nodrošinot gala norēķinus ar pārvadātājiem – iekasējot samaksu un pēc tam norēķinoties par veiktajiem pārvadājumiem.

# Saldus-Mažeiki-lidosta "Rīga" maršruta izveide: ekonomiskais pamatojums

## **Pasažieru plūsmas prognozes ir pietiekamas maršruta izveidei**

Izpētes rezultātā secināts, ka ekonomiski pamatots ir maršruts „Mažeiki – Saldus – lidosta „Rīga” ar gala pieturu Rīgas SAO, kuru reisu izpilda ar mikroautobusiem, jo dod būtiskus braucošo pasažieru ceļā pavadītā laika ietaupījumus un gala pietura Rīgas SAO ļauj piesaistīt papildus pasažierus, salīdzinot ar tādu maršrutu, kura gala pietura ir lidostā „Rīga”.

Potenciālā autobusu pasažieru plūsma posmā Mažeiki – lidosta „Rīga” būtu vidēji 20 pasažieri dienā vienā virzienā un posmā Saldus – lidosta „Rīga” papildus 12 pasažieri dienā vienā virzienā, t.i., kopumā līdz 35 pasažieriem dienā vienā virzienā starp Mažeikiem un lidostu „Rīga”. Vidēji tie būtu vidēji 8-10 pasažieri vienā reisā.

Ja maršruts tiktu pagarināts līdz Rīgas SAO, tad papildus sagaidāmi vēl 20 pasažieri reisā, šobrīd izmanto autobusu satiksmi starp Saldu un Rīgu.

## **Atbilstoši pasažieru plūsmas aplēsēm piemērotākie ir mazas ietilpības autobusi**

Ņemot vērā pasažieru plūsmas prognozi, finansiālos aspektus un braucošo pasažieru iespējamās laika ietaupījumus, ieteicams maršrutā izmantot mikroautobusus ar maksimālo vietu skaitu 16 sēdvietas. Mikroautobusiem jābūt komfortabliem, kā arī jāparedz nodalījums bagāžai.

## **Pārvadājumu nodrošināšanā jāizmanto mazas ietilpības transports**

Izmaksu - ieguvumu finanšu analīzes aprēķini norāda uz to, ka:

1. Plānotajā maršrutā būtu jāizmanto mikroautobusi, kas ļautu samazināt kopējās pasažieru pārvadājumu kopējās izmaksas.

2. Maksimālo pasažieru plūsmu plānotajā maršrutā varētu gūt gadījumā, ja satiksmes autobuss lidostā „Rīga” pieturētu pa ceļam, braucot uz/no Rīgas SAO.

Pie šāda pasažieru pārvadājuma modeļa maršrutā pārvadātāja neto naudas plūsma būtu tuvu nullei, un maršruts nebūtu dotējams. Tomēr, ņemot vērā nelielo pasažieru plūsmas apjomu, pastāv nozīmīgs biznesa risks, ka pat nelielu pasažieru skaita samazinājuma gadījumā maršruta rentabilitāte būtu negatīva.

## **Plānojot reisu pienākšanas laikus, jāņem vērā konkurējošo pārvadātāju reisu**

Plānojot jau konkrētus autobusu reisu pienākšanas un atiešanas laikus lidostā „Rīga” maršrutam Mažeiki – Saldus – lidosta „Rīga”, jāņem vērā esošo Lietuvas pārvadātāju atiešanas un pienākšanas laikus lidostā „Rīga”, kuri šobrīd kursē maršrutā Klaipēda – Šauļi – lidosta „Rīga” – Rīgas SAO. Ieteicams, lai šo abu maršrutu autobusu reisu pienākšanas un atiešanas laiki lidostā „Rīga” nepārklātos, bet pienāktu/atietu ar 15-30 minūšu intervālu.

Tāpat jāņem vērā pasažieriem nepieciešamo rezerves laiku 1,5-2 stundām reģistrācijai lidojumam vai 0,5-1 stundām bagāžas saņemšanai pēc lidojuma. Līdz ar to, ņemot vērā avioreisu ielidošanas un izlidošanas intensitāti lidostā „Rīga”, var secināt, ka ieteicamie autobusu pienākšanas laiki no Mažeikiem lidostā „Rīga” ir plkst. 8:30-9:00, plkst.12:00, plkst.15:00 un plkst.18:00. Savukārt satiksmes autobusu atiešana no lidostas „Rīga” uz Mažeikiem būtu plkst.12:00, plkst.16:00 un plkst.20:00.