

**LABĀS PRAKSES PIEMĒRU APKOPOJUMS
ILGTSPĒJĪGAS MOBILITĀTES ATTĪSTĪBAI
EIROPAS SAVIENĪBAS LAUKU REĢIONOS
C3, 1. posms**




Saturs

1. PAKALPOJUMU KOMBINĒŠANA IZMAKSU SAMAZINĀŠANAS NOLŪKĀ.....	3
1.1. KombiBus: Kā lauku apvidos esošā sabiedriskā transporta kapacitāte var tikt izmantota citiem pakalpojumiem <i>P13-Brandenburg</i>	4
1.2. PIMMS (<i>Point Information Médiation Multi Services</i>): daudzveidīgi pakalpojumi vienuviet <i>P6-Euromontana</i>	7
1.3. Mobilie pasta pakalpojumi <i>P7-Central Transdanubian</i>	10
2. TRANSPORTA KOPLIETOŠANAS IESPĒJAS	14
2.1. Vigtovnšīras (<i>Wigtownshire</i>) pašvaldības transports: vienota transportlīdzekļu izmantošana, lai samazinātu to dīkstāvi <i>P5-Shetlans Islands</i>	15
2.2. Automašīnu koplietošana Polijā <i>P12-Podkarpackie</i>	17
2.3. FLINC – Līdzbraucēju sistēmas izmantošana un veicināšana divos lauku reģionos Brandenburgas federālajā zemē <i>P13-Brandenburg</i>	19
2.4. Ciema autobuss Kolsillrē: pasažieri ar internetvietnes starpniecību izveido laika grafiku; darbojas arī kā autovadītāji <i>P5-Shetland</i>	22
2.5. ZIVI: Automašīnu koplietošanas platforma <i>P7-Central Transdanubian</i>	24
3. RITEŅBRAUKŠANAS POPULARIZĒŠANA: TRADICIONĀLAIS UN ELEKTROVELOSIPĒDS	28
3.1. <i>West - Pannon</i> reģionālā divriteņu nomas sistēma <i>P10-West Pannon</i>	29
3.2. MTB (MountainBike – kalnu riteņbraukšana) Maestrazgo Centrs <i>P1-Teruel</i>	32
3.3. <i>Nextbike</i> : velosipēdu koplietošanas sistēma Austrijas lauku teritorijās <i>P8-Burgenland</i>	36
3.4. Elektrisko velosipēdu izmēģinājums Latvijā mobilitātes nedēļas ietvaros 2012.gadā <i>P11-Vidzeme</i>	40
3.5. CYCLO: Koplietošanas velosipēdu pakalpojumi Epiras reģionā <i>P4-Epirus</i>	43
3.6. <i>Ar elektrisko velosipēdu es varu izdarīt vairāk P9-Gorenjska</i>	46
4. ENERGOEFEKTĪVA UN VIDEI DRAUDZĪGA MOBILITĀTE	51
4.1. Īstermiņa elektrisko transportlīdzekļu noma par autobusa biļetes cenu Sagunto <i>P1-Teruel</i>	52
4.2. Ceļojums pa Gorenjskas reģionu ar elektrisko transportlīdzekli (Gorenjska elektriskā transportlīdzekļa maršruts) <i>P9-Gorenjska</i>	56
4.3. Elektrisko transportlīdzekļu uzlādes infrastruktūra ap Balatona ezeru <i>P7-Central Transdanubian</i>	61
4.4. Ekoloģijas uzlabošana Tesālijā <i>P3-Thessaly</i>	64
4.5. Efektīvas auto vadīšanas kursi <i>P1-Teruel</i>	66
4.6. <i>Mobilitāte Bohiņas teritorijā P9-Gorenjska</i>	70
4.7. <i>Evo Mobile</i> : ilgtspējīga elektriskā mobilitāte universitātes izmēģinājuma zonā. <i>P1-Teruel</i>	74
5. SOCIĀLĀ MOBILITĀTE.....	77
5.1. Koplietošanas transports cilvēkiem ar invaliditāti Burgos lauku apvidū; dažādas organizācijas kopīgi izmanto savus resursus <i>P2-Burgos</i>	78
5.2. Transporta sociālais pakalpojums cilvēkiem ar invaliditāti Aragonas lauku apvidū <i>P1-Teruel</i>	81
5.3. Ciema aprūpes pakalpojums <i>P7-Transdanubian</i>	85

5.4.	Ciema buss <u>P10-West Pannon</u>	88
5.5.	Kopienas autobuss <u>P8-Burgenland</u>	92
5.6.	Pašvaldības atbalsts mobilitāte. <u>P12-Podkarpackie</u>	94
5.7.	Ģimenes biļete: kā pārliecināt cilvēkus izmantot sabiedrisko transportu <u>P12-Podkarpackie</u>	97
5.8.	Sarkanais krusts: mobilitāte cilvēkiem ar ierobežotām iespējām pārvietoties <u>P1-Teruel</u>	98
6.	MOBILITĀTE ATPŪTAS IESPĒJĀM	101
6.1.	Nakts autobuss satiksmes negadījumu novēršanai Burgos provinces lauku apvidū <u>P2-Burgos</u>	102
6.2.	YouthMobile: jauniešu mobilitātes uzlabošana lauku apvidū <u>P13-Brandenburg</u>	102
6.3.	Disko - buss Burgenlande <u>P8-Burgenland</u>	108
7.	MOBILITĀTE TŪRISMA IESPĒJĀM	110
7.1.	Mount Pelion vilciens: tematisks dzelzceļa transports, lai stiprinātu lauku apvidus kultūras identitāti <u>P3-Thessaly</u>	111
7.2.	Gaujas upes tramvajs: ūdens bus. <u>P11-Vidzeme</u>	113
7.3.	Šaursliežu dzelzceļš Alūksne – Gulbene <u>P11-Vidzeme</u>	116
8.	MOBILITĀTES PĀRVALDĪBA UN KOORDINĀCIJA	119
8.1.	Šetlendā salu vietējā autobusa pakalpojuma pārkārtošana <u>P5-Shetland</u>	120
8.2.	Starppilsētu Larisa-Volos multimodālais transports <u>P3-Thessaly</u>	122
8.3.	Pārvaldes iestāžu, kuras organizē pārvadājumus kaimiņos esošajās teritorijās, koordinācija, Overņa (Francija) <u>P6-Euromontana</u>	124
8.4.	Alpu kalnu autobuss: autobusu pakalpojumi tūrisma teritorijā, kur netiek piedāvāti sabiedriskā transporta pakalpojumi. Šveice <u>P6-Euromontana</u>	129
8.5.	Koordinēta mobilitāte Melecā un tās apkārtnē <u>P12-Podkarpackie</u>	133
8.6.	Transporta sinerģija: sadarbības modeļi Epīrā <u>P4-Epirus</u>	136
8.7.	Individualizēta piekļuve informācijai par transporta pakalpojumiem Šetlendā <u>P5-Shetland</u>	138
8.8.	Sabiedriskā un personīgā transporta savietošana: intermodāla sistēma <u>P10-West Pannon</u>	140
8.9.	Sabiedriskā transporta modelēšana un optimizācija <u>P11-Vidzeme</u>	142
9.	TRANSPORTS PĒC PIEPRASĪJUMA	146
9.1.	Transporta pēc pieprasījuma Burgos provincē <u>P2-Burgos</u>	147
9.2.	TADOU – vietējā transporta pakalpojums <u>Taksometrs pēc pieprasījuma P6-Euromontana</u>	152
9.3.	Transporta pēc pieprasījuma Larisa-Volos savienotajās teritorijās <u>P3-Thessaly</u>	158
9.4.	Kastelo lauku apvidus taksometrs <u>P1-Teruel</u>	160
9.5.	Uz pieprasījumu balstīta sabiedriskā transporta sistēma četros dienvidu Burgenlandes ciemos <u>P8-Burgenland</u>	163
9.6.	TWIST: no pieprasījuma atkarīgs, sociāli orientēts transporta pakalpojums Janina reģionālajā teritorijā <u>P4-Epirus</u>	166
9.7.	GoOpti pakalpojums: pārvadājumi uz lidostām un no tām <u>P9-Gorenjska</u>	168

1.

PAKALPOJUMU KOMBINĒŠANA IZMAKSU SAMAZINĀŠANAS NOLŪKĀ

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	
1.	Prakses nosaukums	KombiBus: Kā lauku apvidos esošā sabiedriskā transporta kapacitāte var tikt izmantota citiem pakalpojumiem (P13)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	<p>Kā esošā sabiedriskā transporta kapacitāte (depo, personāls, transportlīdzekļi un pieturu infrastruktūra) lauku apvidos var tikt izmantota citu pakalpojumu sniegšanai. Šajā gadījumā autobuss var tikt izmantots arī kravas pārvadājumiem, lai stabilizētu esošo sabiedriskā transporta pakalpojumu ar papildus ieguvumu un, ja piemērojams, izmantotu šo pakalpojumu arī stundās, kad transporta noslodze nav liela.</p>
3.	Prakses mērķi	<ul style="list-style-type: none"> • Stabilizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus lauku apvidos, izmantojot jaunas finansēšanas iespējas. • Saglabāt darbavietas transporta uzņēmumos un samazināt tā saukto “dalīto maiņu” skaitu, proti, kad maiņas nav vienlīdzīgi sadalītas visas dienas garumā. • Noteikt, ka sabiedriskais transports ir daļa no vērtību ķēdes reģionā.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> - Brandenburgas Federālā zeme - Ukermarkas administratīvā teritorija
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Norises vieta:</u> Ukermarkas administratīvā teritorija, Brandenburgas Federālā zeme.</p> <p><u>Laika grafiks:</u> 2010. gada oktobris - 2011. gada augusts = Konceptijas izstrādes posms 2011. gada rudens = Juridiskā ekspertīze 2012. gada janvāris – 2013. gada decembris = Pakalpojuma ieviešana</p> <p><u>Īstenošanā iesaistītās organizācijas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Reģionālā līmenī: <ul style="list-style-type: none"> - Ukermarkas administratīvā teritorija. <p>Pašvaldības transporta uzņēmums, Ukermarkas administratīvās teritorijas reģionālās attīstības birojs, reģionālais uzņēmējdarbības centrs, reģionālās ieinteresētās puses.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pavalsts līmenī: <ul style="list-style-type: none"> - Brandenburgas Federālā zeme.

	<p>Infrastrukturā un lauksaimniecības ministrija, Iekšlietu ministrija, Valsts Kanceleja, Ostbrandenburgas Tirdzniecības un Rūpniecības kamera.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Federālā līmenī: <ul style="list-style-type: none"> - Federālā Iekšlietu ministrija. • Konsultantu komanda: <ul style="list-style-type: none"> - Konsultāciju uzņēmums <i>Interlink GmbH</i>. - Telpiskās attīstības un komunikācijas institūts. - Mobilitātes risinājumu funkcionalitāte un saturs. <p>Papildus pasažieru pārvadājumiem regulāro reisu autobusi tiks izmantoti preču transportēšanai, izmantojot pieejamo bagāžas nodalījumu. Ja pasažieru pārvadāšanai tiks izmantoti zemās iekāpšanas autobusi, krava tiks transportēta ar autopiķēbi. Pakalpojuma iedzīvināšanai jāmeklē kompleksa pieeja svārstīgā patērētāju skaita dēļ.</p> <p><u>Juridiskais ietvars:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sabiedriskā transporta likuma un lielceļu pārvadājumu likuma izvērtēšana. • Brandenburgas Federālās zemes vietējās konstitūcijas izvērtējums. <p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <p>Koncepta izstrādāšanas fāzē juridiskajam izvērtējumam un pakalpojuma ieviešanas vadībai tika iztērēti aptuveni 425 tūkstoši euro. Pēc situācijas izpētes un pamatproblēmu apzināšanas un novēršanas pakalpojuma ieviešana citos reģionos būs vieglāka un lētāka.</p> <p><u>Izmantošanas pakāpe (%): lietotājs / kopējais iedzīvotāju skaits (ja iespējams):</u></p> <p>Nav iespējams sniegt konkrētus datus, jo <i>KombiBus</i> pakalpojumi tiek sniegti divējādi:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Komerciāliem kravu nosūtītājiem. b) Ikvienam Uckermarkas iedzīvotājam.
6.	Novērtējums
	<p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <p>Statistika par nosūtītāju, sūtījuma svars.</p> <p>Regulārā darbība uzsākta 2013. gada 7. septembrī.</p> <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <p>Ievērojamākais veiksmes faktors ir sarežģītajā tirgus vidē piedāvāt patērētājiem vienkāršu un ekonomiski izdevīgu preču pārvadāšanu</p> <p><u>Šķēršļi:</u></p> <p>Komunikācijas procesu uzsākšana.</p> <p>Lai attīstītu uzņēmējdarbību pašvaldībā, nepieciešams visaptverošas zināšanas un palīdzība, lai nodrošinātu pakalpojuma nepārtrauktību.</p>
7.	<p>Gūtās mācības</p> <p>Mobilitātes un pieejamības problēmu risināšana pieprasa visaptverošu, kompleksu noteikumu izstrādi un struktūras, kas par to būtu atbildīgas. Tādēļ galvenais uzsvars jāliek uz komunikāciju, lai pārliecinātu iesaistītās puses, lēmumu pieņēmējus un viedokļu līderus par nepieciešamību atbalstīt attiecīgo iniciatīvu.</p> <p><i>KombiBus</i> pilnībā pārveidos loģistikas infrastruktūru lauku</p>

		apvidos. Klienti, kas vēlas optimizēt pastāvošo loģistiku, to var izdarīt, tikai veicot izmaiņas ilgtermiņā. Tādēļ piedāvātais risinājums arī ir ilgtermiņa, kas var veiksmīgi darboties tikai precizēta tiesiskā regulējuma gadījumā. Tikai pēc šī jautājuma sakārtošanas privātā sektora uzņēmumi ir gatavi izdarīt ilgtermiņa ieguldījumus.
8.	Kontaktinformācija	<i>Marita Förster, KombiBus vadītāja</i> Tel: +49 3984 8595713 m.foerster@uvq-online.de www.uvq-online.de <i>Anja Sylvester, projekta vadītāja</i> Tel: +49 30 209 139-72 sylvester@interlink-verkehr.de www.kombibus.de

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	<p style="text-align: center;">Le réseau de l'Union Nationale des PIMMS</p> <p style="text-align: right;">Septembre 2012</p>
1.	Prakses nosaukums	PIMMS (Point Information Médiation Multi Services): dauzdvēidīgi pakalpojumi vienuviet (P6)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	<p>PIMMS ir pakalpojumu informācijas punkts, un tā mērķis ir sniegt vairākus pakalpojumus vienuviet, piemēram, sniegt informāciju par sabiedriskā transporta plūsmu, pārdot biļetes, apmaksāt ūdens vai elektroenerģijas rēķinus un tam līdzīgi. Francijā šobrīd ir 49 PIMMS. Vienā no Francijas apgabaliem (<i>Chauffailles</i>) līdz ar PIMMS atvēršanu tika atjaunota arī vietējās dzelzceļa stacijas darbība.</p>
3.	Prakses mērķi	<p>Patērētājiem jānododas tikai uz vienu konkrētu vietu, lai saņemtu vairākus sev nepieciešamos pakalpojumus. Tādējādi uzturēšanas izmaksas katram pakalpojuma sniedzējam ir zemākas. <i>Chauffailles</i> apgabala gadījumā šis risinājums tika pieņemts kā veids, lai atkal atvērtu dzelzceļa staciju, kas tika slēgta pirms vairākiem gadiem, nodrošinot vietējiem iedzīvotājiem informāciju par pārvietošanās iespējām un tirgojot transporta biļetes.</p>
4.	Atrašanās vieta	<p>Šajā piemērā demonstrētais PIMMS atrodas Francijā, <i>Chauffailles</i> apgabalā. Francijas pilsētās un lauku apvidos ir izvietoti 49 PIMMS.</p>
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Norises vieta:</u></p>
		<p>Iepriekšminētais PIMMS tika izveidots pēc <i>Chauffailles</i> apgabala pašvaldības iniciatīvas. Pašvaldība vēlējās atkal atvērt vilciena staciju. Stacija tika slēgta 1998. gadā un līdz pat 2005. gadam biļetes varēja nopirkt tikai tūrisma birojā. Mērķis bija piedāvāt arī dažādus publiskos pakalpojumus, kuri līdz tam iedzīvotājiem nebija pieejami.</p>

	<p><u>Laika grafiks:</u></p> <p>PIMMS <i>Chauffailles</i> dzelzceļa stacija tika atvērta 2010. gada 5. jūlijā.</p> <p>2010. gada 1. oktobrī divos kaimiņciemos tika atvērti papildu biroji.</p> <p><u>Īstenošanā iesaistītās organizācijas:</u></p> <p>Iesaistīti vairāki pakalpojumu sniedzēji:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valsts dzelzceļa uzņēmums (<i>SNCF</i>). • Pasta pakalpojumu sniedzējs (<i>La Poste</i>). • Sociālo pakalpojumu sniedzēji (<i>Pôle Emploi, CAF, Mission locale, MSA, MIFE, CPAM, ...</i>). <p>Partneri ir turpmāk uzskaitītie: <i>SNCF, EDF, VEOLIA eau, POLE EMPLOI, L'Assurance Maladie, Les Allocations Familiales, La MIFE, La MSA, Relais de Services Publics, La CRAM, La Mission Locale, Le Pays Charolais-Brionnais, Le Conseil Régional de Bourgogne, La Poste, La Communauté de Commune et la ville de Chauffailles, Le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire.</i></p> <p><u>Pakalpojuma pieejamība:</u></p> <p><i>Chauffailles</i> PIMMS ir atvērts katru dienu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pirmdiena: 6.30 līdz 11.45; 13.30 līdz 18.00. • Otrdien; Ceturtdien: 7.30 līdz 11.45; 13.30 līdz 18.00. • Piekdien: 7.30 līdz 11.45; 13.30 līdz 18.30. <p>Papildu biroji ir atvērti tikai pusi dienas (pirmdien - piekdien: 13.45 līdz 16.45 <i>Coublanc</i> un no 09.00 līdz 12.00 <i>Chateaufort</i>). Tie piedāvā tādus pašus pakalpojumus kā birojs <i>Chauffailles</i>.</p> <p><u>Juridiskais ietvars:</u></p> <p>PIMMS koncepciju izveidoja PIMMS Nacionālā Savienība, kas izstrādājusi pakalpojuma ietvaru, balsoties uz PIMMS sociālās franšīzes līgumu.</p>
<p>6.</p>	<p>Novērtējums</p>
	<p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • No jauna ir atvērta stacija, nodrošinātas darba vietas. • PIMMS ir nodarbināti 6 cilvēki. • Tiek nodrošināts plašs pakalpojumu klāsts. <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Spēcīga politiska vēlme uzsākt šo iniciatīvu. • Ir izveidojies PIMMS tīkls, kas sniedz informāciju un atbalstu, lai nodibinātu arvien jaunus PIMMS. • Tā kā bilešu tirdzniecības pakalpojums nebija pietiekami peļņu nesošs, šobrīd tas ir pieejams papildus dažādiem citiem pakalpojumiem, kuri katrs atsevišķi nav rentabli. Tādēļ šāda sistēma ir interesanta pakalpojumu sniedzējiem, jo viņi var uzturēt pārdošanas un informācijas punktu par zemākām izmaksām. Un tā ir noderīga patērētājiem, kuriem joprojām ir piekļuve pakalpojumiem viņiem tuvējā apkārtnē. • Ir uzsāktas diskusijas par piedāvāto pakalpojumu klāsta palielināšanu.

	<p>Šķēršļi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Darbiniekiem ir jābūt apmācītiem vairāku atšķirīgu pakalpojumu sniegšanā. • Nozīmīgas izmaksas pašvaldībām.
7.	<p>Gūtās mācības</p> <p>Mobilitātes un transporta problēma nav tikai tuvumā esoša (vai neesoša) vilciena vai autobusa pietura. Ir jāņem vērā arī informācijas pieejamība par transporta plūsmu. Informācija tikai tiešsaistē nav pietiekama, jo vairumam cilvēku joprojām ir svarīgs tiešais kontakts, it īpaši vecākiem cilvēkiem vai cilvēkiem ar zemāku izglītības līmeni.</p>
8.	<p>Kontaktinformācija</p> <p>Place de la Gare 71170 CHAUFFAILLES Tālrunis : 03 85 24 29 50 Fakss : 03 85 26 65 16 <i>Francine Demeslay</i>, direktore E-pasts: francine.demeslay@pimms.org; pimmscantondechauffailles@pimms.org Vietne internetā: www.pimms.org http://www.facebook.com/pages/PIMMS-DU-CANTON-DE-CHAUFFAILLES/114456268637510?sk=wall http://rigvi-71.over-blog.fr/article-paysage-du-brionnais-le-pimms-de-chauffailles-53925103.html</p>

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	
1.	Prakses nosaukums	Mobilie pasta pakalpojumi (P7)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	<p>Eiropā nav daudz valstu, kur apdzīvotas vietas atrodas tik izklaidus kā Ungārijā. 96% no valsts teritorijas tiek saukta par lauku teritoriju. Turklāt apzīmējums “nomaļie lauku apvidi” Ungārijā tiek attiecināts uz 58,30% no teritorijas. Šajos apvidos dzīvo 35,95% no valsts iedzīvotājiem. Tas ir trīs reizes vairāk par Eiropas vidējo rādītāju.</p> <p>Šiem lauku apvidiem ir trīs būtiskas īpašības:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ekonomiskā krīze. • Nepietiekami attīstīti sadzīves apstākļi. • Nelabvēlīgi demogrāfiskie procesi.
3.	Prakses mērķi	Ar mobilo pasta pakalpojumu palīdzību nodrošināt labākus dzīves apstākļus, pieejamākus sociālos pakalpojumus laukos dzīvojošajiem cilvēkiem, ievērojot ilgtspējības un izmaksu ekonomijas principus.
4.	Atrašanās vieta	Ungārija
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p>Mobilie pasta pakalpojumi ir videi draudzīgs pakalpojums. Tas aptver 945 apdzīvotas vietas un sniedz pakalpojumu 300 000 cilvēkiem. Lauku apvidu modernizācijas priekšnosacījums ir integrēts informācijas un zināšanu institūciju tīkls. Mobilie pasta pakalpojumi palīdz mazāk attīstītiem apgabaliem integrēties šajā tīklā.</p> <p>Ungārijā ir 1170 apdzīvotas vietas ar iedzīvotāju skaitu, kas mazāks par 600. Tās veido 37% no visām Ungārijas apdzīvotajām vietām.</p> <p>Mobilo pasta pakalpojumu programmas rezultāts ir ļoti pozitīvs un patlaban šis pakalpojums ir pieejams jau 404 mazapdzīvotās vietās. Mobilā pasta pakalpojumu darbības izmaksas ir salīdzinoši zemas, proti, tās ir par 17 % mazākas kā fiksētā pasta biroja darbības izmaksas. Apkalpoto apdzīvoto vietu skaits ir pieaudzis par 74 %. Ļoti svarīga ir integrēta informācijas un zināšanu institūciju tīkla izveide, kas pārraudzīto lauku apvidu sociālekonomisko potenciālu. Lauku teritorijas regresē trīs iemeslu dēļ. Pirmais ir ekonomiskā krīze. Otrais ir sliktie sadzīves apstākļi, ko papildina nelabvēlīgie demogrāfiskie procesi – zema dzimstība, iedzīvotāju novecošanās. Trešais iemesls ir mazo apdzīvoto vietu izolētība.</p> <p>Pastāv arī trūkumi. Šobrīd pasta biroju komunikācija nav pilnībā attīstīta, ko nepieciešams pilnveidot.</p> <p>Pasta biroju tīkls Ungārijā ir visai ciešs. Katrs birojs apkalpo vien 3000 iedzīvotājus. Bet vidējais</p>

skaits Eiropas Savienībā ir 6 000 cilvēku uz vienu pasta nodaļu.

Mobilais pasts ierodas katru darba dienu saskaņā ar izveidoto laika grafiku. Pastnieks dodas no mājas uz māju. Tā iedzīvotāji viegli tiek pie savām vēstulēm, pakām, naudas pārvedumiem un čekiem. Abonentu saņem savus laikrakstus ik sestdienu.

Mobilā pasta pakalpojumu darbība tika uzsākta 2003. gadā un ar katru gadu pakalpojuma izplatība attīstās, respektīvi, tiek apklātas arvien jaunas lauku teritorijas.

Problēmas izcelsme:

- Nepietiekams sabiedriskā transporta kursēšanas biežums.
- Iedzīvotāju novecošanās.
- Nepietiekama infrastruktūra.
- Izmaksu neefektivitāte.
- Ilgtspēja.

Laika grafiks:

Iniciatīvas attīstīšana uzsākta 2000. gadā un turpinās vēl šobrīd.

Īstenošanā iesaistītās organizācijas:

- Pašvaldības.
- Pasta pakalpojumu sniedzēji.

Pakalpojuma pieejamība:

Sākuma datums	Mobilā pasta līniju skaits	Ietekmēto pašvaldību skaits	Fiksētais pasta birojs	Nebija pasta biroja	Ietekmēto iedzīvotāju skaits
2000	4	22	6	16	4977
2003	120	440	240	200	122046
2004	230	484	296	188	176460
Kopā	354	946	542	404	303483

Juridiskais ietvars:

- Pasta biroji ir socializēšanās punkti.
- Tas ir viens no vissvarīgākajiem ciema pakalpojumiem.
- Tas ir neatkarības simbols.

Finanšu ietvars:

- Darbības izmaksas ir samazinājušās par 17%.
- Apgādāto pašvaldību skaits ir pieaudzis par 48,3%.
- Izmaksas uz personu vienā apdzīvotā vietā ir samazinājušās par 50%, salīdzinot ar iepriekš strādājošiem pasta birojiem.

Izmantošanas pakāpe (%): lietotāji / kopējais iedzīvotāju skaits:

- 322,460 mūsdienās.

Darbība:

Mobilais pasta dienests strādā apdzīvotās vietās, kur ir mazāk par 600 iedzīvotājiem. Dienests ir mobils / „kustīgs” pasta birojs. Šīs iniciatīvas būtība ir, ka pastniekam ir auto un viņš apmeklē apdzīvotas vietas saskaņā ar ikdienas grafiku. Ir pamatpakalpojumi:

- Vēstuļu / paku / čeku / pasta sūtījumu piegāde un saņemšana.
- Maksājumi un pensiju piegāde.
- Skaidras naudas izņemšana, izmantojot kredītkarti.

Papildu pakalpojumi, kā, piemēram,:

- Loterijas biļešu / laikrakstu / u.c. pārdošana.

Praksē katrai māsaimniecībai tiek izsniegta plāksne, kas norāda par vēlēšanos izmantot pakalpojumu (pastnieka mašīnai ir savs signāls). Māsaimniecībām tā ir jāuzkarina uz vārtiem vai jebkur, kur to var redzēt no ielas. Ja pastnieks nesastop ģimeni mājās, viņš pastkastē trīs reizes atstāj atgādinājumu. Ja šīs trīs reizes ir palaistas garām, pasta sūtījumus var saņemt vai nosūtīt noteiktajā pasta birojā. Turklāt lietotāji var pilnvarot jebkuru saņemt viņa pasta sūtījumus vai pensiju.

Pakalpojums nerada papildus izdevumus, un nav nepieciešami papildus maksājumi, jo šim pakalpojumam ir fiksētas izmaksas neatkarīgi no atrašanās vietas.

6.	Novērtējums
	<p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Darbojas vidēji 1116 pašvaldībās. - 322 460 iedzīvotājiem pieejams pakalpojums. - Samazinātas pakalpojumu izmaksas. - Palielinājies to pašvaldību skaits, kas saņem pasta pakalpojumus. <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Lieliska pakalpojuma organizācija. - Pakalpojums neizmaksā vairāk kā ierastie pasta pakalpojumi. - Regularitāte. <p><u>Šķēršļi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Pasta nodaļām ir arī sociāla loma - satikšanās vietas. - Tas ir viens no nepieciešamākajiem pakalpojumiem. - Tas (pasta nodaļas) ir neatkarības simbols. - Pašvaldību priekšsēdētāju lielākās bažas ir iedzīvotāju skaita nemitīga samazināšanās.
7.	<p>Praksē gūtās mācības</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pakalpojuma sniedzēja – pastnieka - personībai ir izšķiroša nozīme. • Nepieciešams veikt esošās situācijas analīzi, izvērtēt iedzīvotāju atsauksmes pakalpojuma uzlabošanai. • Nepieciešams veikt sistēmiskus un objektīvus pētījumus. • Stiprināt vietējā pasta <i>Magyar Posta Zrt</i> kā pakalpojuma sniedzēja lomu.

8.	Kontaktinformācija	<i>Zoltánné Terecskei</i> Magyar Posta Zrt. Tel: +36-1-333-7777 customer.service@posta.hu
9.	Papildu informācija	Pakalpojumu var attīstīt, nodrošinot vairāku produktu piegādi (medikamenti, u.tml.).

2.


TRANSPORTA KOPLIETOŠANAS IESPĒJAS

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas 	<i>Inovātīvi investējot Eiropas Ziemeļos līdzsvarotai un bagātai nākotnei</i>
1.	Prakses nosaukums	Vigtovņšīras (Wigtownshire) pašvaldības transports: vienota transportlīdzekļu izmantošana, lai samazinātu to dīkstāvi (P5)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Transportlīdzekļa koplietošana vietējo organizāciju starpā, lai mazinātu transportlīdzekļa dīkstāvi.
3.	Prakses mērķi	<ul style="list-style-type: none"> Līdzsvarota piegādes modeļa izstrāde, lai veicinātu lielāku resursu koplietošanu. Nodrošināt gan funkcionālus, gan finansiālus ieguvumus. Uzlabot transporta kvalitāti, pieejamību un elastību lauku apvidū.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> Skotija, Apvienotā Karaliste Damfrīsa un Geloveja
5.	Prakses detalizēts izklāsts	<p>Damfrīsas un Gelovejas iedzīvotāju skaits ir aptuveni 148 000, kur 50% no populācijas ir koncentrējušies astoņās lielākajās pilsētās. Vairums no infrastruktūras objektiem arī atrodas šajās pilsētās.</p> <p>Transports ir problēmjautājums visām iedzīvotāju vecuma grupām, un pirms šī risinājuma ieviešanas transporta pakalpojumus nekoordinēti un dārgi izīrēja dažādas organizācijas.</p> <p>Projektā risināta iespējamā kopīgu pakalpojumu sniegšana, izveidojot partnerību ar pašvaldības padomi, transporta partnerību SWestrans, sociālo pakalpojumu sniedzējiem, Skotijas neatliekamo palīdzību, vietējo Valsts veselības dienestu un esošo pašvaldības transporta pakalpojumu sniedzēju.</p> <p>Kā pakalpojuma nodrošināšanas partneris tika izvēlēts esošais pašvaldības transporta operators, kurš līdz šim sniedza vietējos pakalpojumus, apkalpoja dažus veselības aprūpes un sociālās aprūpes maršrūtus. Šim operatoram jau bija izstrādāta rezervēšanas un plānošanas sistēma.</p> <p>Izmantotā pieeja sevī ietver:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dalīšanos ar transportlīdzekli partnerorganizāciju starpā. Pilnveidota pakalpojuma sniegšana.

		<ul style="list-style-type: none"> • Samazināts laiks, kas personālam jāpavada administratīvo uzdevumu veikšanai. • Samazināts viena mērķa izbraucienu skaits. • Pakalpojuma kvalitātes un standartizācijas uzlabošanās. • Plānošanas koordinācija braucieniem lauku teritorijās.
6.	Novērtējums	<ul style="list-style-type: none"> • Pieejami 3 transportlīdzekļi. • 1451 braucieni. • 18808 pasažieri. • 38857 nobrauktas jūdzes. • Transportlīdzekļa izmantošana uzlabojusies par 20%. • 95% no aptaujātajiem pasažieriem konstatēja, ka transportlīdzekļi un pakalpojums ir ļoti apmierinošs.
7.	Praksē gūtās mācības	<p>Projekta panākumi veicinājuši projekta paplašināšanos, un tā turpmākā attīstība balstīta uz līdz šim gūtajām mācībām.</p> <p>Projekta panākumi balstās uz labiem pamatiem – pašā sākumā skaidri definētu mērķi.</p>
8.	Kontaktinformācija	<p><i>Harry Thomson</i></p> <p>Damfrīšas un Gelovejas Padome, Apvienotā Karaliste</p>
9.	Papildu informācija	<p>Šis projekts bija pilotprojekts Ziemeļu Perifērijas Programmas projekta ietvaros - <i>Risinājumi transportam lauku apvidū</i>.</p> <p>Projekta video ar subtitriem angļu valodā var apskatīt, izmantojot saiti zemāk:</p> <p>http://www.youtube.com/watch?v=yNA19v5cC-U</p>

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas	 
1.	Prakses nosaukums	Automašīnu koplietošana Polijā (P12)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	<p>Cilvēki arvien lūkojas pēc ātrākām, lētākām, ērtākām pārvietošanās un ceļošanas iespējām. To izraisījusi pašreizējā situācija:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nepietiekams transporta savienojumu skaits starp pilsētām, lielpilsētām un ciemiem. • Savienojumu trūkumus dažos maršrutos. • Augstas braucienu izmaksas. • Dzelzceļa sliežu modernizācija (kavējumi).
3.	Prakses mērķi	<p>Nodrošināt..</p> <ul style="list-style-type: none"> • Iespēju ceļot ātrāk. • Ietaupīt naudu. • Mazāk sastrēgumu. • CO₂ un putekļu emisiju samazinājumu.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> - Valsts: Polija. - Reģions, rajons, pašvaldība: Piekarpātu reģions.
5.	Prakses detalizēts apraksts	<ul style="list-style-type: none"> • Teritorija: 17 844 km² (un vairāk). • Pašvaldību skaits: 160. • Iedzīvotāju skaits: 2 102 742. • Pakalpojums aktīvs: visu gadu. • Iesaistītās publiskās/privātās ieinteresētās puses: automašīnu īpašnieki, ceļotāji un internetvietņu īpašnieki. • Lietotāju mērķa grupas: strādnieki un studenti. • Lielākajai Polijas internetvietnei www.carpooling.pl ir desmitiem tūkstošu lietotāju. • Cilvēki interneta vietnēs, kas ir veltītas tikai automašīnu koplietošanai, vai sociālās komunikācijas vietnēs (piem.

		<p>Facebook), vietējo pašvaldību vietnēs un sludinājumu lapās (piem. Gumtree, www.rzeszowiak.pl) meklē citus ceļotājus, kuri dodas tajā pašā virzienā).</p> <ul style="list-style-type: none"> Lietotāju izmaksas: <ul style="list-style-type: none"> Pasažieris – līdzdalība degvielas izmaksu segšanā; Autovadītājs – nav (izmaksas samazinātas). Cenu noteikšanas metodes: <ul style="list-style-type: none"> Degvielas izmaksas + 10% Cilvēku skaits automašīnā 																								
6.	Novērtējums	<table border="1" data-bbox="691 678 1318 864"> <thead> <tr> <th>Rzeszów – Kraków (aptuveni 160 km)</th> <th>Cena</th> <th>Laiks ceļā</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Vilciens</td> <td>24-30 PLN*</td> <td>3 - 4 h</td> </tr> <tr> <td>Autobuss</td> <td>35 PLN</td> <td>2,5 h</td> </tr> <tr> <td>Auto koplietošana</td> <td>15-20 PLN</td> <td>2,5 h</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="691 947 1318 1133"> <thead> <tr> <th>Rzeszów – Dębica (aptuveni 45 km)</th> <th>Cena</th> <th>Laiks ceļā</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Vilciens</td> <td>11,20 - 17 PLN</td> <td>31 - 1h 20 min</td> </tr> <tr> <td>Autobuss</td> <td>38,50 - 17 PLN</td> <td>50 min - 1h</td> </tr> <tr> <td>Auto koplietošana</td> <td>6 PLN</td> <td>50 min - 1h</td> </tr> </tbody> </table> <p>*PLN-poļu zloti</p>	Rzeszów – Kraków (aptuveni 160 km)	Cena	Laiks ceļā	Vilciens	24-30 PLN*	3 - 4 h	Autobuss	35 PLN	2,5 h	Auto koplietošana	15-20 PLN	2,5 h	Rzeszów – Dębica (aptuveni 45 km)	Cena	Laiks ceļā	Vilciens	11,20 - 17 PLN	31 - 1h 20 min	Autobuss	38,50 - 17 PLN	50 min - 1h	Auto koplietošana	6 PLN	50 min - 1h
Rzeszów – Kraków (aptuveni 160 km)	Cena	Laiks ceļā																								
Vilciens	24-30 PLN*	3 - 4 h																								
Autobuss	35 PLN	2,5 h																								
Auto koplietošana	15-20 PLN	2,5 h																								
Rzeszów – Dębica (aptuveni 45 km)	Cena	Laiks ceļā																								
Vilciens	11,20 - 17 PLN	31 - 1h 20 min																								
Autobuss	38,50 - 17 PLN	50 min - 1h																								
Auto koplietošana	6 PLN	50 min - 1h																								
7.	Praksē gūtās mācības	Daži cilvēki, it īpaši sievietu dzimtas pārstāves, baidās izmantot automašīnu koplietošanas pakalpojumus. Tādēļ radusies ideja par automašīnu koplietošanu tikai sievietēm (autovadītājs un pasažieri ir sievietes).																								
8.	Kontaktinformācija	http://www.carpooling.pl/																								
9.	Papildu informācija	Saskaņā ar www.carpooling.pl viens autovadītājs var iztērēt degvielai gadā 11 500 PLN (aptuveni 2 738 €), turpretim, dalot izmaksas ar diviem pasažieriem, šis skaitlis samazinās līdz 3 800 PLN (aptuveni 905 €).																								

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	
1.	Prakses nosaukums	FLINC – Līdzbraucēju sistēmas izmantošana un veicināšana divos lauku reģionos Brandenburgas federālajā zemē (P13)
2.	Praksē risinātais problēmjaucējums	Zema transporta pakalpojumu pieejamība, kas radusies sabiedriskā transporta neesamības dēļ, īpaši vēlās pēcpusdienās, vakaros, naktīs un nedēļas nogalēs.
3.	Prakses mērķi	<ul style="list-style-type: none"> • Papildinājums mobilitātei, kas tiek piedāvāta lauku reģionos. • CO₂ emisiju samazinājums. • Plaša sabiedrības iesaistīšanās.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> • Brandenburgas federālā zeme. • Sangeršates (<i>Sängerstadt</i>) reģions, Elsterlandes (<i>Elsterland</i>) un Mazās Elsteres (<i>Kleine Elster</i>) kopienas Elbe-Elster administratīvajā rajonā. • Šamrokas (<i>Shamrock</i>) reģions.
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Norises vieta</u></p> <p>Pakalpojums jau pastāvēja, bet reģionos tas netika izmantots.</p> <p><u>Laika grafiks:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Flinc</i> kā reģionālās līdzbraucēju sistēmas izvēle 2012. gada janvārī. • Atpazīstamības veicināšanas sākums 2012. gada vasarā. • Oficiālā uzsākšana 2013. gada pavasarī. <p><u>Īstenošanā iesaistītās puses:</u></p> <p>Pašvaldības, administratīvie rajoni, transporta uzņēmumi un jaunieši.</p> <p><u>Prakses īstenošanas process:</u></p> <p>Vietnē www.flinc.org ir ievietota nepieciešamā kontaktinformācija. Autovadītājam un pasažierim ir jāreģistrējas, līdz ko tas ir izdarīts, tā attiecīgā informācija savietojas. Autovadītājs uzņem pasažieri jebkura adresē (nav nepieciešama neitrāla satikšanās vieta).</p> <p>Līdzīgi kā <i>Facebook</i>, pastāv iespēja pievienot kontaktus un izveidot grupas. Tādā veidā tiek paaugstināta drošības sajūta.</p> <p>Reģistrācija privātajiem lietotājiem ir bez maksas.</p> <p>Pasažieris autovadītājam sedz daļu no degvielas izmaksām.</p> <p>Atpazīstamību veicinoša kampaņa ir izvietota skolās, uzņēmumos un dažādās biedrībās. Viedokļu līderi arī izmanto</p>

		<p>sistēmu, tādējādi to popularizējot.</p> <p>Popularizēšanas kampaņas ietvaros tika izveidotas skrejlapas, plakāti, baneri, preses relīzes, televīzijas sižeti.</p> <p><u>Juridiskais ietvars:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Iespējams esošās likumdošanas ietvaros. • Pastāv grūtības nākotnē iekļaut privāto līdzbraucēju sistēmu kā daļu no sabiedriskā transporta cenu veidošanas shēmas. <p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Galvenokārt izmaksas, kas saistītas ar popularizēšanas kampaņu. <p><u>Izmantošanas pakāpe (%): lietotāji / kopējā izmantošana:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Šamrockas reģions: līdz šim aptuveni 40 lietotāji uz 28 000 iedzīvotājiem. • Sangeršates reģions: līdz šim aptuveni 30 lietotāji uz 40 000 iedzīvotājiem.
6.	Novērtējums	<p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Statistika pieejama www.flinc.org. • Reģistrāciju skaits. • Piedāvāto un pieprasīto braucienu skaits. • Saderīgo braucienu skaits. <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Viedokļu līderi, kas izmanto sistēmu, tādējādi to popularizējot. • Turpmāka benzīna cenu celšanās kā stimuls, lai mudinātu līdzbraukšanu. <p><u>Šķēršļi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Skepse attiecībā uz šādām sistēmām. • Piesardzīga attieksme pret internetu kā ikdienas darba rīku. • Vēlme būt izolētam un neatkarīgam savā mašīnā.
7.	Praksē gūtās mācības	Īpaši svarīga viedokļu līderu iesaiste.
8.	Kontaktinformācija	<p>ContextPlan GmbH Köpenicker Straße 154a/157 DE-10997 Berlīne (VĀCIJA) Tālrunis: +49.30.614.017.44 Fakss: +49.30.614.017.45</p>

		r.hoppe@contextplan-gmbh.de
9.	Papildu informācija	www.finc.org

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas 	 <i>Inovatīvas investīcijas Eiropas Ziemeļu Perifērijā līdzsvarotai un bagātai nākotnei.</i>   European Union European Regional Development Fund
1.	Prakses nosaukums	Ciema autobuss Kolsillrē: pasažieri ar internetvietnes starpniecību izveido laika grafiku; darbojas arī kā autovadītāji (P5)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Ierastie sabiedriskā transporta veidi ir pierādījuši sevi neefektīvi, dārgi un ar zemu izmantošanas koeficientu, savienojot Kolsillres ciemu Vasternorrlandā, Zviedrijā ar pakalpojumu sniegšanas centriem.
3.	Prakses mērķi	Izstrādāt pieprasījumam atbilstošu transporta pakalpojumu, kur pasažieri, izmantojot internetvietni, paši ievada brauciena vajadzības un viens no viņiem tiek izvēlēts par autovadītāju, kas veic maršrutu.
4.	Atrašanās vieta	- Kolsillre, Zviedrija.
5.	Prakses detalizēts apraksts	<ul style="list-style-type: none"> Noīrēti 9 vietu transportlīdzekļi. Izveidota internetvietne www.byabussen.se Pakalpojuma sniegšana tika uzsākta 2010. gada septembrī. Rezidenti internetvietnē var izveidot savu kontu un rezervēt vietu esošajā maršrutā vai izveidot jaunu. Tikai reģistrēti autovadītāji var sniegt šo pakalpojumu. Saskaņā ar Zviedrijas likumdošanu tas ir bez maksas.
6.	Novērtējums	<ul style="list-style-type: none"> Ciema autobuss ir ekonomisks, tā vidējās izmaksas uz personu ir 7,26 EUR, kas ir vienlīdzīgi 0,61 EUR par kilometru. Regulārie autobusu maršruti apgabalā izmaksā aptuveni 2 EUR par kilometru. Ar Transporta Komitejas starpniecību nepieciešams iesniegt pakalpojuma izvērtējumu Zviedrijas valdībai, lai tiktu apsvērtas likumdošanas izmaiņas, kas ļautu ieviest braukšanas maksu ciema autobusā, lai finansētu pakalpojumu un tas būtu dzīvotspējīgs. Pārvadāti vairāk par 6 500 pasažieriem divu darbības gadu laikā, no tiem 2 600 pārvadāti pēdējo astoņu mēnešu laikā. Nacionālais apbalvojums <i>Labākie rezultāti</i> Stokholmā 2012. gada martā.
7.	Gūtās mācības	Ar gūtajiem rezultātiem pastāv iespējas veikt izmaiņas valsts likumdošanā.

8.	Kontaktinformācija	<i>Henric Fuchs</i> Vasternorrlandes apgabala dome, Zviedrija.
9.	Papildu informācija	Šis projekts bija pilotprojekts Ziemeļu Perifērijas programmas <i>Risinājumi transportam lauku apvidū</i> ietvaros. Projekta video ar subtitriem angļu valodā ir apskatāms, izmantojot zemāk esošo saiti: http://www.youtube.com/watch?v=c6XSSoWxvVU&feature=youtu.be

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	
1.	Prakses nosaukums	ZIVI: Automašīnu koplietošanas platforma (P7)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	<p>Mūsdienās sabiedrībai ir jāsastopas ar dažādām problēmām. Cilvēki neaizdomājas, ka ar katru savu aktivitāti viņi ietekmē apkārtējo vidi un tam ir sekas – gan pozitīvas, gan negatīvas.</p> <p>Zivi ir videi draudzīgs pakalpojums Ungārijā. Mūsdienās vides aizsardzība ir kļuvusi par vienu no galvenajām problēmām. Zivi mēģina risināt vides problēmas, izmantojot modernu, lētu pakalpojumu. Tam ir daudz priekšrocību.</p> <p>Šī prakse ir laba iniciatīva, lai atrastu ceļabiedrus, dalītu ceļojuma izmaksas un samazinātu laiku ceļā.</p> <p>Zivi palīdz autovadītājiem un pasažieriem atrast vienu otru. Autovadītāji var viegli atrast ceļabiedrus, ar ko dalīt ceļa izdevumus, un pasažieri var ceļot lētāk, ērtāk un sasniegt savu ceļa mērķi ātrāk.</p>
3.	Prakses mērķi	<p>Nodrošināt platformu, kurā ceļotāji var atrast sev ceļabiedrus.</p> <p><u>Automašīnas īpašniekam:</u> tas palīdz samazināt degvielas izmaksas un automašīnas apkopes izmaksas.</p> <p><u>Pasažieriem:</u> komfortabla un ātra pārvietošanās.</p>
4.	Atrašanās vieta	Ungārija
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Laika grafiks:</u> sākot ar 2012. gada 13. jūliju līdz šim brīdim.</p> <p><u>Īstenošanā iesaistītās organizācijas:</u> <i>The Trust Worx Kft.</i></p> <p><u>Prakses īstenošanas process:</u> Platformas izstrāde (2012)</p> <p><u>Juridiskais ietvars:</u> Galvenais aspekts ir atrast ceļabiedrus un gudra ceļošana papildus izmaksu un gaisa piesārņojuma samazinājumam.</p> <p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u> Nav precīzu datu, bet aptuveni 1 000 cilvēku (12 000 sekotāju sociālajā vietnē <i>Facebook</i>).</p> <p><u>Praktiskā darbība:</u> <i>Mašīnas īpašnieks:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Meklēšana: meklēšanas laukā uzraksta sākuma punktu, no kura dosies ceļā un gala punktu, izbraukšanas laiku (dienu). Izvēle: izvēlas sev tīkamu, atbilstošu pasažieri. Ir iespēja ielūkoties viņa <i>Facebook</i> profilā, noskaidrot, vai ir kopēji draugi, ielūkoties viņa iepriekšējos novērtējumos.

- Pievienot papildu informāciju: precīza adrese un ceļš, izbraukšanas laiks, brīvo vietu skaits un maksa.
- Sava piedāvājuma nosūtīšana: ir iespēja vēlreiz izpētīt sava pasažiera maršrutu, izmainīt laiku un vietu, kā arī viņam/viņai rakstīt privātus e-pastus.
- Saskaņošana: ar pasažieri (-iem). Ja ir vairāk brīvu vietu, sludinājums tiks augšupielādēts *Zivi*.
- Izvērtēšana: pēc brauciena šoferis iegūst samaksu, un viņam jāsniedz pasažieru vērtējums.

Pasažieris:

- Meklēšana: meklēšanas laukā uzraksta sākuma punktu, no kura dosies ceļā un gala punktu, izbraukšanas laiku (dienu).
- Izvēle: izvēlas piemērotu autovadītāju. Tāpat kā šoferiem, arī pasažieriem ir iespēja ielūkoties viņa *Facebook* profilā, noskaidrot, vai ir kopēji draugi, viņa iepriekšējās darbības.
- Detalizētu brauciena plāna skatīšana: automašīnas modelis, ceļa posms un citi komentāri. *Zivi* piedāvā karti, kur redzami tuvākie un ērtākie uzņemšanas un izlaišanas punkti (ir iespēja izmainīt šos ieteiktos punktus).
- Rezervācija: var vēlreiz pārbaudīt maršrutu, ieteicamos uzņemšanas un izlaišanas punktus. Var redzēt rezervētās vietas un pasažieru profilu. Piesaka sev nepieciešamo vietu skaitu un nosūta rezervāciju.
- Salīdzini un ceļo: autovadītājs saņems e-pastu attiecībā uz pieteikto rezervāciju. Ja autovadītājs apstiprina rezervāciju, tad ir jāvienojas par turpmāko, veicot informācijas salīdzināšanu.
- Izvērtēšana: pēc brauciena ir jāsamaksā par pakalpojumu un jānovērtē autovadītājs.


6.	Novērtējums	<p><u>Rezultātu izvērtējums:</u></p> <p>Jauns transporta veids, kas ir esošo satiksmes problēmu risinājums.</p> <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <p>Platformas lietotāji var samazināt savas izmaksas un ceļā pavadīto laiku padarīt ērtāku un īsāku.</p> <p><u>Šķēršļi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Uzticēšanās trūkums. • Bailes no svešiniekiem.
7.	Gūtās mācības	<ul style="list-style-type: none"> • Ceļotāji var būt atvērtāki jauniem risinājumiem. • Interneta iespēju izmantošana, sabiedrisko attiecību nozīme. • Slēgtiem ciematiem vajadzētu izmantot šādas platformas.
8.	Kontaktinformācija	<p><i>Balázs Haidekker</i></p> <p>Telefona numurs: 0620 502 1382</p> <p>bhaidekker@zivi.hu</p>
9.	Papildus informācija	<p><i>Zivi</i> palīdz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Autovadītājiem un pasažieriem atrast vienu otru ar pāris

		<p>peles klikšķu palīdzību.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ceļot „gudri” un apkārtējai videi draudzīgi. • Ceļot lēti un ērti. • Iepazīties ar pasažieriem un auto vadītājiem tiešsaistē. • Viegli koplietojot ceļojuma informāciju ar draugu, izmantojot kopienas saziņas līdzekļus. <p><i>Zivi</i> ir lēta un ērta ceļošanas alternatīva. <i>Zivi</i> vēlas, lai pasaule ir zaļāka un labāka, kā arī lai samazinātu transporta izplūdes gāzes.</p> <p><i>Zivi</i> ir moderna, viegli izmantojama internetvietne. Tajā sniegts plašs <i>Zivi</i> apraksts. <i>Zivi</i> ir <i>Facebook</i> profils ar vairāk par 13 000 sekotājiem. Kad kāds grib uzzināt par savu autovadītāju/pasažieri, viņš var to meklēt <i>Facebook</i>.</p> <p><i>Zivi</i> ir 6 – 6 zelta likumi autovadītājiem un pasažieriem.</p> <p><u>Autovadītājiem:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ērta pasažiera uzņemšanas vieta – esi uzmanīgs, izvēloties satikšanās vietu. Ir svarīgi, lai tavš pasažieris varētu ērti iekāpt. • Uzmanību! Tavai automašīnai ir jābūt tīrai. • Saziņa – esi atsaucīgs un ātri atbildi uz ienākošajām ziņām un rezervācijām. Ja ir izmaiņas, norādi tās pasažieriem. • Virziens – pārzini maršrutu. • Drošība – pirmkārt, tev vajadzētu pārbaudīt pasažieri. Ievēro satiksmes noteikumus un brauc prātīgi. • Novērtē savus pasažierus, uzraksti novērtējumu par savu pasažieri pēc brauciena. Tas var būt ļoti noderīgi citiem cilvēkiem, kas vēlas izmantot pakalpojumu.
		<p><u>Pasažieriem:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Precīza ierašanās – esi savlaicīgi iekāpšanas vietā. • Laipnība – esi draudzīgs ar autovadītāju un pārējiem pasažieriem. • Saziņa – esi atsaucīgs un atbildi uz ienākošajām ziņām. Ja nevari doties, norādi to autovadītājam, cik drīz vien iespējams. Saki autovadītājam, cik lielu bagāžu tu gribētu ņemt sev līdzi. • Drošība – pirmkārt, tev vajadzētu pārbaudīt autovadītāju. Nekāp iekšā mašīnā, ja tas nav īstais autovadītājs. • Akurāti maksājumi – sagatavo summu, par ko esat

		<p>vienojušies. Iedod naudu autovadītājam ceļojuma beigās.</p> <ul style="list-style-type: none">• Godīgs novērtējums – novērtē savu šoferi godprātīgi.
--	--	---



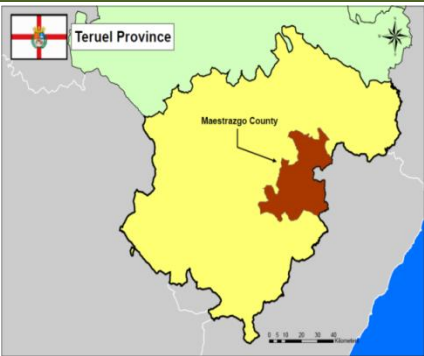

3.

RITENBRAUKŠANAS POPULARIZĒŠANA: TRADICIONĀLAIS UN ELEKTROVELOSIPIĒDS

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	
1.	Prakses nosaukums	West - Pannon reģionālā divriteņu nomas sistēma (P10)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Galvenā problēma, ko paredzēts risināt ar šo praksi, ir paaugstināt tūristu skaitu un vietējo iedzīvotāju skaitu, kuri izmantotu divriteņus, vairojot riteņbraukšanas reģiona pievilcību.
3.	Prakses mērķi	<p>Kopējais mērķis ir uzlabot riteņbraukšanas pakalpojuma apstākļus → padarīt riteņbraukšanu populārāku.</p> <p><u>Tiešie mērķi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Reģionālās divriteņu nomas sistēmas, ko veido 10+1 punkts, tehnisko noteikumu noteikšana. • Tūrisma un riteņbraukšanas organizāciju sadarbības tīkla izveidošana. • Drošas nomas tipveida informācijas sistēmas. • Nomas sistēmas un reģiona vispārējās riteņbraukšanas un tūrisma veicinošu darbību veikšana.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> • Valsts: Ungārija • Reģions / rajons / pašvaldība: Rietumu Transdonavas / Kőszeg apakšreģions.
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Norises vieta:</u></p> <p>Reģions nav tik labi pazīstams un populārs riteņbraucēju vidū.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tūrisma galamērķi ir zināmi ↔ tikai neliels skaits apsver riteņbraukšanas iespējas. • Ir nepieciešami intensīvi reģionāli publicitātes pasākumi. <p><u>Laika grafiks:</u></p> <p>01.04.2005. - 30.09.2006. (18 mēneši)</p> <p>Pirmie 5 gadi pēc projekta slēgšanas: bez maksas iespēja paņemt un nodot divriteņus dažādās vietās (pieejami 10 apakšcentri).</p> <p><u>Īstenošanā iesaistītās organizācijas:</u></p> <p>Kőszeg Riteņbraukšanas asociācija (projekta īstenotājs).</p> <p>Pakalpojuma sniedzēji (proti, izmitināšanas pakalpojumu sniedzēji, riteņbraukšanas asociācija vai klubs, divriteņu veikals un apkope).</p> <p><u>Prakses īstenošanas process:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projekta īstenošanas periods:

		<ul style="list-style-type: none"> - Organizācijas izveide (sadarbības tīkls starp <i>Kőszeg</i> Riteņbraukšanas asociāciju un iepriekšminētajām organizācijām). - Uzņēmējdarbības plānošana. - Apakšuzņēmēju, partneru iesaiste. - Tehniskā un IKT pamata izveide → nomas sistēmas izstrāde. - Reģiona reklamēšana attiecībā uz riteņbraukšanas infrastruktūru (nomas vietu karte, riteņbraukšanas maršruti un tūristu piesaistes objekti). • Uzturēšanas periods: <ul style="list-style-type: none"> - Riteņbraukšanas iespēju veicināšana, sniedzot pakalpojumus (noma, gidu pakalpojumi, u.c.) - Pirmie 5 gadi pēc projekta slēgšanas: bez maksas iespēja paņemt un nodot divriteņus dažādās novietnēs. - Šobrīd: papildu maksa par divriteņa transportēšanu atpakaļ uz sākuma punktu.
		<p><u>Juridiskais ietvars:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sadarbības līgums starp <i>Kőszeg</i> riteņbraukšanas asociāciju un pakalpojumus nodrošinošajām organizācijām. • Organizatorisko un darbības noteikumu sagatavošana. • Nomas līguma piemērošana lietotājiem, kuri iznomā divriteņus. <p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Visa projekta izmaksas: 519 116 EUR (ES līdzekļi: 467 204 EUR, pašu līdzdalība: 51 912 EUR). <p><u>Izmantošanas pakāpe (%): lietotāji / kopējais iedzīvotāju skaits:</u></p> <p>600-800 / gadā (gados pēc projekta slēgšanas → intensīva produkta virzīšana tirgū un izmantošana, kā rezultātā regulārie riteņbraucēji iegādājās savu divriteņi) → 300-500 / gadā šobrīd</p>
<p>6. Novērtējums</p>		<p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Reģionālās divriteņu nomas sistēmas, ko veido 10+1 punkts, tehniskie noteikumi. <p><i>Ietekme uz vidi:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Līdzdalība, īstenojot ilgtspējības principus tūrisma jomā un ikdienas dzīvē, virzot riteņbraukšanu kā ilgtspējīgu transporta veidu. <p><i>Sociālekonomiskā ietekme:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Cilvēki, kuriem patīk braukt ar velosipēdu, un tūristi gūst vairāk informācijas par riteņbraukšanas galamērķiem un par


		<p>labākajiem riteņbraukšanas pakalpojumiem un iespējām (kartes, maršruti gida pavadībā, noma, apkope).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Paaugstināts pieprasījums pēc pakalpojumiem, ko piedāvā vietējie piegādātāji (piem., izmitināšana). <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Tūrisma un riteņbraukšanas organizāciju sadarbības tīkls. • Nomas sistēmas un reģiona kopējie riteņbraukšanas un tūrisma veicināšanas pasākumi. • Riteņbraukšanas pakalpojuma apstākļu uzlabošana. <p><u>Šķēršļi:</u></p> <p>Darbība ir atkarīga no laika apstākļiem → ir „karstā” sezona (no marta beigām līdz oktobra sākumam).</p>
7.	Gūtās mācības	<p>Divriteņu nomas tīkla galvenais mērķis: veicināt riteņbraukšanas iespējas reģionā.</p> <p>Riteņbraukšana reģionā kļuva populārāka → intensīvi publicitātes pasākumi, izmantojot divriteņu nomas tīklu un tā sniegtos pakalpojumus.</p> <p>Starp tūristiem un vietējiem iedzīvotājiem pieaudzis riteņbraucēju skaits</p> <p>Riteņbraukšanas kultūra ir kļuvusi vispārīzplatīta tās veicināšanas pasākumu dēļ.</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>Tā vietā, lai nomātu, cilvēki sāka izmantot savus divriteņus.</p> <p>Divriteņu nomas tīkls: turpināt veicināt riteņbraukšanas infrastruktūru, piedāvājot jaunus pakalpojumus (ienākumi turpmākai darbībai).</p>
8.	Kontaktinformācija	<p><i>Ferenc Stampf</i></p> <p><i>Kőszeg Riteņbraukšanas asociācijas prezidents</i></p> <p>stamy@freemail.hu</p>
9.	Papildu informācija	<p>Internetvietne: www.pannonbike.hu</p>

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas	 
1.	Prakses nosaukums	MTB (MountainBike – kalnu riteņbraukšana) Maestrazgo Centrs (P1)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Nepieciešams aizsargāt un atjaunot dabas mantojumu - tradicionālos maršrutus un takas, veicināt tūristu aktivitāti un popularizēt līdzsvarotas attīstības modeli, kas balstīts uz aktivitātēm, kas nekaitē apkārtējai videi un vietējai kultūrai.
3.	Prakses mērķi	Popularizēt un atjaunot lielceļus un takas kā ilgtspējīgus maršrutus, izmantojot tradicionālo kalnu riteņbraukšanu.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> Valsts: Spānija Reģions, rajons vai apgabals: Teruelas province, Maestrazgo reģions. Populācija: 3 789 iedzīvotāji Platība: 1 204 km² Iedzīvotāju blīvums: 3.15 cilv/km² 
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Prakses aktualizācija:</u></p>  <p><u>Laika grafiks:</u></p> <p>Darbības sākums: 2011. gada aprīlis.</p> <p>Maršrutu garums: vairāk par 100 km maršrutu un taku.</p> <p>Dažādas sarežģītības pakāpes maršruti.</p> <p><u>Īstenošanā iesaistītās organizācijas:</u></p>

		<p>Finansējums:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Spānijas Lauksaimniecības, pārtikas un vides ministrija. • Aragonas apgabala Lauksaimniecības, māļlopu un vides departaments. • <i>Maestrazgo</i> reģions. • Izpildītājs: Prames S.A. <p>Mērķēts uz ikvienu, kam patīk braukt ar divriteņi un kam patīk daba.</p> <p>Attīstība:</p> <p>MTB Centrs nodrošina brīvu piekļuvi kalnu riteņbraukšanas (MTB) praksei. Riteņbraukšanas takas sākas viesu uzņemšanas punktā tūrisma birojā, kur tiek sniegti ar riteņbraukšanu saistīti pakalpojumi.</p> <p><u>MTB <i>Maestrazgo</i> centrs piedāvā:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Vairāk par 100 km marķētu maršrutu atkarībā no sarežģītības pakāpes. - Divus viesu uzņemšanas punktus (<i>Fortanete un Cuevas de Cañart</i>), kas nodrošina divriteņu pakalpojumus, un arī tūrisma biroju. - Papildu pakalpojumus, lai veicinātu riteņbraukšanu: divriteņu noma, automašīnu parks, mazgāšanas punkti, dušas un tualetes 														
		<ul style="list-style-type: none"> - Vairāki papildu informācijas punkti (<i>Cantavieja, Castellote, La Iglesia del Cid, Mirambel un Molinos</i>), kas izvietoti tūrisma birojos un nodrošina lietotājus ar informāciju par maršrutiem, tūrisma resursiem, kā arī naktsmītņu piedāvājumiem un restorāniem. - Kvalitātes standarts. MTB Centra apzīmējumiem ir tādi paši formas parametri kā pārējiem valsts MTB centriem. <table border="1" data-bbox="683 1568 1193 1886"> <thead> <tr> <th colspan="2">2011.G. CENU TARIFS</th> </tr> <tr> <th>Pakalpojums</th> <th>Cena</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Divriteņa īre uz ½ dienu</td> <td>5 euro</td> </tr> <tr> <td>Īre uz visu dienu</td> <td>10 euro</td> </tr> <tr> <td>Ķiveres īre</td> <td>2 euro</td> </tr> <tr> <td>Personīgā apdrošināšana pret nelaimes gadījumiem</td> <td>2,5 euro</td> </tr> <tr> <td>Ūdensnecaur laidīga jaka</td> <td>3 euro</td> </tr> </tbody> </table> <p>MTB Centram ir desmit maršruti. Šie maršruti šķērso apgabalus gan ar dabas, gan ar kultūras bagātībām. Maršruti ir piemēroti dažādām fiziskās sagatavotības pakāpēm.</p>	2011.G. CENU TARIFS		Pakalpojums	Cena	Divriteņa īre uz ½ dienu	5 euro	Īre uz visu dienu	10 euro	Ķiveres īre	2 euro	Personīgā apdrošināšana pret nelaimes gadījumiem	2,5 euro	Ūdensnecaur laidīga jaka	3 euro
2011.G. CENU TARIFS																
Pakalpojums	Cena															
Divriteņa īre uz ½ dienu	5 euro															
Īre uz visu dienu	10 euro															
Ķiveres īre	2 euro															
Personīgā apdrošināšana pret nelaimes gadījumiem	2,5 euro															
Ūdensnecaur laidīga jaka	3 euro															

		<p><u>Juridiskais ietvars:</u></p> <p>Līdzsvarotas lauku attīstības programma 2010.-2014.g.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Meklē iespēju pilnveidot dzīves apstākļus un lauku apvidus potenciāla popularizēšanu un attīstību. • Virza Lauksaimniecības, pārtikas un vides ministrija. • Apstiprināta ar Karalisko Dekrētu 752/2010, 4.jūnijs. <p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <p>Visa projekta izmaksas ir 192 000 Euro, no kuriem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 78 880 Euro bija piešķirti uzņēmumam, kas izstrādāja projektu (Prames SA). • pārējais tika izmantots, lai uzbūvētu vai renovētu infrastruktūru, maršrutu iezīmēšanai un citiem projekta īstenošanas izdevumiem. <p><u>Apjoms, kādā izmanto iedzīvotāji:</u></p> <p>Viņu pakalpojumiem ir bijusi liela ietekme uz mazu pašvaldību iedzīvotājiem. Turklāt sabiedriskie pakalpojumi ir paplašinājušies, tas ir sniedzis labumu pārējām grupām, piemēram, pašvaldību centriem, biedrībām, uzņēmējiem, kaimiņu grupām, skolām, slimnīcām, rehabilitācijas centriem, u.c.</p>
6.	Novērtējums	
		<p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Tas ir lieliski organizēts tūrisms, kas izceļ dabas resursus. Dabas resursi nav degradēti vai pārlieku ekspluatēti. • Šis pasākums sniedz pozitīvu ieguldījumu vietējai ekonomikai lauku apvidū. • Tas ir veids, kā radīt jaunas darbavietas, izmantojot līdzsvarotu attīstību (zaļā ekonomika). <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <p>Ir bijuši vairāki sporta notikumi, kas ir piesaistījuši daudzus ārpus reģiona dzīvojošus cilvēkus.</p> <p><u>Šķēršļi:</u></p> <p>Uzturēšana, maršrutu un marķējumu nepārtraukts monitorings ir ļoti svarīgs šādam darbības veidam.</p>
7.	Gūtās mācības	Ir iespējams racionāli un līdzsvaroti izmantot dabas resursus,



		vienlaikus veicinot reģiona ekonomisko aktivitāti.
8.	Kontaktinformācija	Centrs <i>BTT MAESTRAZGO</i> Tālrunis: + 34 964 18 52 42 E-pasts: info@centrobtmaestrazgo.com

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	
1.	Prakses nosaukums	Nextbike: velosipēdu koplietošanas sistēma Austrijas lauku teritorijās (P8)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Austrijā par CO ₂ emisiju apjoma pieaugumu galvenokārt atbildīga ir satiksme, līdz ar to valdība, aizsargājot apkārtnējo vidi, strādā, lai samazinātu šīs emisijas. Viens no veidiem ir alternatīvi sabiedriskā transporta līdzekļi, piemēram, pašvaldību velosipēdu noma.
3.	Prakses mērķi	<p>Galvenais mērķis ir samazināt kaitīgās siltumnīcas efekta gāzes, it īpaši lauku apvidos ar zemu iedzīvotāju blīvumu.</p> <p>Lai sasniegtu šo mērķi, projekts <i>Nextbike</i> sev ir noteicis šādus uzdevumus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Izveidot velosipēdu nomas punktu tīklu dzelzceļa vai autobusu pieturās, lai piedāvātu nepārtrauktu sabiedriskā transporta ķēdi. • Augsts lietotāju skaits un viegla izīrēšanas procedūra. • Publiska piekļuve un velosipēdu pieejamība visu diennakti. • Lēta nomas maksa. • Sabiedrisko transportu padarīt pievilcīgāku, piedāvājot plašāku velosipēdu klāstu, kas atbalsta multimodālu pārvietošanos.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> • Austrija. • Lejas Austrija un Burgenlande. <p>Nākotnē sistēmu ir paredzēts izplatīt visā Austrijā ar franšīzes partneru starpniecību.</p>
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Norises vieta:</u></p> <p>Sistēmu <i>Nextbike</i> 2004. gadā radīja Ralfs Kalupners, <i>Nextbike</i> GmbH vadītājs.</p>

	<p>Burgenlandē velosipēdu koplietošanas sistēma tika uzsākta 2007. gadā ar 6 termināļiem un 100 velosipēdiem. Projektu uzsāka Burgerlandes mobilitātes centrs ES finansēta ietvarprojekta <i>Ilgtspējīgs transports un tūrisms</i> ietvaros. Termināļi bija galvenokārt izvietoti dzelzceļa stacijās pilsētās Eisenštate (<i>Eisenstadt</i>) un <i>Neusiedl am See</i>. Divus gadus vēlāk Lejasaustrijā tika uzsākts pilotprojekts, un 2010. gadā valsts valdība ieguva franšīzes līgumu, lai izveidotu šādu sistēmu arī citviet.</p> <p><u>Laika grafiks:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Burgenlande: pēc projekta uzsākšanas 2007. gadā <i>Nextbike</i> termināļu tīkls ik gadu paplašinājās. Šobrīd tīklu veido aptuveni 40 termināļi un 200 velosipēdi. • Lejasaustrija: plāns ir izveidot velosipēdu nomas staciju tīklu līdz 2014. gada beigām. Pēc šī perioda projekts tiks izvērtēts un rezultāti parādīs, kā projekta attīstība tiks virzīta. <p><u>Īstenošanā iesaistītās organizācijas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Mobilitycenter Burgenlande</i>. • <i>Pro Umwelt GmbH</i> (operators Lejasaustrijā līdz 2011. gada beigām), kopš 2012. gada: <i>NÖ Energie- und Umweltagentur Betriebs GmbH</i>. • <i>Michael Chibin / oemobil GmbH</i>: atbild par velosipēdu apkopi un izplatīšanu. • <i>Im-plan-tat</i>: plānošanas birojs. • <i>Drachhübler & Socher</i>: komunikācijas birojs. • ÖBB – Austrijas dzelzceļa federācija.
	<p><u>Prakses process un detalizēts tās satura izklāsts:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Burgenlande: ietvarprojekta <i>Līdzsvarots transports un tūrisms</i> ietvaros mobilitātes centrs sāka iepirkumu procedūru, kurā vietējie un starptautiskie uzņēmumi tika lūgti izstrādāt automatisku velosipēdu nomas shēmu, īpaši piemērotu lauku apvidiem. <i>Nextbike</i>, jauns vācu uzņēmums, kas pirms dažiem gadiem izveidoja nomas sistēmu Leipciģā, piedalījās iepirkumā, piedāvāja vislabāko risinājumu un uzvarēja. • Pirms tika izvēlēts <i>Nextbike</i>, Lejasaustrijas valdība lūdza izpētīt pieejamās nomas sistēmas un tās salīdzināt, lai izvēlētos vispiemērotāko sistēmu, ņemot vērā lauku apvidu apstākļus. • <i>Nextbike</i> piedāvāja vislabāko risinājumu, līdz ar to 2007. gada (Burgenlandē) / 2009. gada (Lejasaustrijā) sāka ieviest <i>Nextbike</i>. • Pēdējos 4 - 6 gados abās federālajās zemēs tika izveidots tīkls, ko veido 320 nomas stacijas. • Ieinteresētās kopienas var pieteikties šai sistēmai. Vairākām kopienām vislabākais veids, lai ieviestu šo sistēmu lauku apvidos, ir pievienoties projektam, lai no sākuma izveidotu staciju tīklu. <p><u>Juridiskais ietvars:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Burgenlande: <i>Nextbike</i> uzņēmums kopā ar vietējo franšīzes partneri vada sistēmu. • Lejasaustrija: operators saņēma pakalpojuma licenci no pašvaldības, lai varētu īstenot projektu.

	<p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <p>Pašvaldības vai uzņēmumi maksā noteiktu summu, lai uzstādītu <i>Nextbike</i> staciju.</p> <p><u>Izmantošanas pakāpe (%): lietotāji / iedzīvotāju skaits kopā</u></p> <p>Līdz šim 15 000 personas ir izmantojušas <i>Nextbike</i> Austrijā (Burgenlandē un Lejasaustrijā).</p>
6.	<p>Novērtējums</p> <p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 6 gadu laikā izveidota satiksmes sistēma ar 320 stacijām un 1 350 velosipēdiem. • 15 000 reģistrēti klienti, kas izmanto velosipēdu nomas sistēmu. • Pieaug velosipēdu nomas vietu skaits, 2012. gadā vērojams 40% pieaugums, salīdzinot ar 2011. gadu. • ÖAMTC novērtēja visas Eiropas velo nomas sistēmas, un <i>Nextbike</i> tika novērtēts ar "labi" (B). • 2012. gadā samazināts CO₂ izmešus skaits par aptuveni 67 tonnām. <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Koncentrēšanās uz piemērotu atrašanās vietu: aktīvās tūrisma vietās vai pilsētās, kur ir lielāks iedzīvotāju blīvums. • Savienota velosipēdu koplietošanas sistēma ar sabiedriskā transporta plūsmu, uzstādot <i>Nextbike</i> stacijas dzelzceļa vai autobusu pieturās. • Īpaši piedāvājumi (tarifi), piemēram, <i>pirmā stunda bez maksas</i> palīdz veicināt nomas velosipēdu izmantošanu. • Sadarbība ar transporta uzņēmumiem (piem. Austrijas dzelzceļa federācija vai VOR – Austrumu reģiona transporta apvienība) ļauj veidot īpašus biļešu piedāvājumus. • Pašvaldības brīvprātīgi atbalsta sistēmas popularizēšanu savā reģionā. • Vissvarīgākais veiksmes faktors ilglaicīgam projektam ir uz velosipēdiem novietotās reklāmas pārdošana. <p><u>Šķēršļi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Līdzsvarots velosipēdu sadalījums ir viens no lielākajiem izaicinājumiem. • Reklāmas pārdošana lauku apvidos ir grūtāka kā pilsētās. Šie ienākumi ir būtiski ilgtspējīgai, ekonomiski līdzsvarotai uzņēmējdarbībai.
7.	<p>Gūtās mācības</p> <p>Gūtā mācība ir tā, ka pirms velosipēdu koplietošanas sistēmas ieviešanas ir nepieciešams izstrādāt detalizētu biznesa plānu un veikt rūpīgus aprēķinus.</p>
8.	<p>Kontaktinformācija</p> <p>Franšīzes partneris Burgenlandē: OEMOBIL O.G. <i>Michael Chibin</i></p>

		Franz Schubertgasse 25 A-3420 Kritzensdorf – Internetvietne: www.nextbike.at
--	--	---

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas	 
1.	Prakses nosaukums	Elektrisko velosipēdu izmēģinājums Latvijā mobilitātes nedēļas ietvaros 2012. gadā (P11)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Mobilitāte ar izmešiem nulles līmenī, izmantojot elektriskos velosipēdus.
3.	Prakses mērķi	<ul style="list-style-type: none"> • Meklēt alternatīvas mobilitātes iespējas, kas būtu vispiemērotākās konkrētiem maršrutiem. • Samazināt mobilitātes izmaksas. • Vides aspekts – tādu transporta līdzekļu izmantošana, kas nerada siltumnīcas efektu.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> • Latvijā: <ul style="list-style-type: none"> • Liepājas pašvaldība; • Ventspils pašvaldība; • Valmieras pašvaldība; • Saldus pašvaldība; • Talsu pašvaldība; • Cēsu pašvaldība; • Kuldīgas pašvaldība; • Labklājības ministrija (Rīga); • Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (Rīga); • TVNET (Rīga); • Aģentūra «Rīga 2014» (Rīga); • Jāņa Sēta SIA (Rīga).
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Norises vieta:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pilnībā privāta uzņēmuma SIA <i>Blue Shock Bike</i> iniciatīva. • Veikta kā mērķtiecīga izmēģinājuma darbība. • Galvenais mērķis – palielināt sabiedrības informētības līmeni par iespējām ikdienā izmantot elektriskos velosipēdus un pārbaudīt to priekšrocības praksē.

- Velosipēdi aprīkoti ar īpašām GPS/GSM izsekošanas ierīcēm, lai sekotu līdz nobraukto kilometru skaitam.
- Laika grafiks – izmēģinājuma brauciens vienu nedēļu 2012. gada septembrī (izņemot Cēsu un Valmieras pašvaldības, kur izmēģinājums ilga 5 nedēļas).

Īstenošanā iesaistītās organizācijas:

- Izmēģinājumam – 7 pašvaldības, 2 ministrijas, 1 pašvaldības aģentūra, 2 privāti uzņēmumi. Šīs pašvaldības var tikt uzskatītas par apkārtējo lauku teritoriju un reģionu vadošajiem centriem.
- Iesaistīts četru dažādu ieinteresēto pušu kopums (pašvaldības, valsts, privāti uzņēmumi un iedzīvotāji).
- Lietotāju mērķa grupa – pašvaldību politiķi un amatpersonas, transporta politikas veidotāji, uzņēmēji, plašsaziņas līdzekļi un pilsētu iedzīvotāji.
- Izmēģinājuma dalībnieki saņēma elektriskos velosipēdus (par to nemaksājot), lai tos izmantotu savās ikdienas gaitās. Izmēģinājumam vajadzēja apstiprināt elektrisko velosipēdu lietderību un finansiālo ieguvumu ikdienas dzīvē.
- Šajā praksē var identificēt 4 posmus:
 - Ievads – pašvaldību informēšana, elektrisko velosipēdu demonstrēšana un izmēģinājuma brauciens.
 - Iesaistītās puses pieņem lēmumu (sabiedriskām institūcijām tas aizņem vairāk laika).
 - Īstenošana – kopā 2 nedēļas.
 - Analīze un secinājumi – 1 nedēļa pēc izmēģinājuma.


Juridiskais ietvars:

- Netika konstatēti juridiski šķēršļi.
- Ir nepieciešama tikai pārvaldes iestāžu pārstāvju vēlēšanās sniegt atbalstu inovatīvajām idejām.
- Tehniski process var notikt saskaņā ar tiem pašiem normatīvajiem aktiem, kas attiecas uz automašīnu iegādi vai nomu publisko/ privāto institūciju vajadzībām.

Finanšu ietvars:

- No izmēģinājuma dalībniekiem ieguldījums netiek pieprasīts.
- Iniciatīvas organizatoriem tiešā izmaksu ekonomija bija negatīva, jo bija nepieciešams nopirkt elektriskos velosipēdus un tos attiecīgi noregulēt.
- Elektrisko velosipēdu izmantošanā visdārgākā ir to iegāde. Cena ir no 500 līdz 1500 EUR.
- Uzlādes un amortizācijas izmaksas ir relatīvi zemas – 6,5 centi/km (uzlāde pati par sevi maksā tikai aptuveni 1 centu uz 10 km).
- Izmaksu ekonomija ilgtermiņā var būt ievērojama gadījumā, ja ar elektriskajiem velosipēdiem tiek veikti daudzi īsāki (līdz 30 km vienā virzienā) maršruti. Ja ņem vērā tikai izmaksas, tad elektrisko velosipēdu izmantošana ir 4 reizes lētāka par elektrisko automašīnu izmantošanu un gandrīz 6 reizes lētāka par parasto (ar iekšdedzes dzinēju) automašīnu izmantošanu.
- Uzņēmumiem un sabiedriskām institūcijām efektīvs risinājums varētu būt elektrisko

velosipēdu ilgtermiņa noma, kas varētu ietvert arī to apkopi.		
6.	Novērtējums	<p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Ietekme uz apkārtējo vidi: <ul style="list-style-type: none"> Elektriskajiem velosipēdiem oglekļa emisija ir vienāda ar nulli (netiek ņemts vērā izgatavošanas process). Vienas izmēģinājuma nedēļas laikā tika iekonomēti 107 kg CO₂ emisiju. Sociālekonomiskā ietekme: <ul style="list-style-type: none"> Vienas izmēģinājuma nedēļas laikā tika ietaupīti kopā 211,7 EUR, veicot 764 km. Ietaupīti ~28 centi uz katru km, ja brauc ar elektrisko velosipēdu, nevis parasto automašīnu. <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Pašvaldību vadītāji un darbinieki, kas atbalsta inovācijas. Interese par izmaksu optimizāciju. <p><u>Šķēršļi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Finansiāli grūti uzsākt aktivitāti loģistikas un projekta uztveres dēļ.
7.	Gūtās mācības	<ul style="list-style-type: none"> Uzturēšanas un apkopes pakalpojumiem jābūt pieejamiem uz vietas. Jāņem vērā, ka cilvēku izglītošana un pārliecināšana par elektrisko velosipēdu lietderību un izmantošanas nepieciešamību aizņem vairāk laika kā gaidīts. Svarīgi izstrādāt labākus vizuālos materiālus. Var secināt, ka elektriskie velosipēdi ir lielisks nišas risinājums, lai uzlabotu mobilitāti Latvijā, bet ir jāatceras arī par sezonālītāti (braukšanai ar velosipēdu piemēroti laika apstākļi Latvijā ir aptuveni 6 mēnešus gadā). Tā kā elektrisko velosipēdu izmantošana ir lieliska alternatīva maršrutiem līdz 30 km vienā virzienā, var secināt, ka tā ir laba alternatīva cilvēkiem lauku apvidos.
8.	Kontaktinformācija	<p>Neils Kalniņš, SIA <i>Blue Shock Bike</i> valdes loceklis</p> <p>e-pasts: neils.kalnins@blueshockbike.lv</p> <p>Tel. +371 29105076</p> <p>http://www.blueshockbike.lv/</p>

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas	
1.	Prakses nosaukums	CYCLO: Koplietošanas velosipēdu pakalpojumi Epīras reģionā (P4)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Inovatīvs koplietošanas velosipēdu pakalpojums kā vietējais pārvietošanās veids.
3.	Prakses mērķi	Prakses mērķis ir: <ul style="list-style-type: none"> • Risināt transporta problēmas veselīgā un videi draudzīgā veidā. • Uzlabot lauku apvidu iedzīvotāju pārvietošanās iespējas, izmantojot velosipēdus.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> • Grieķija. • Epīras reģions – Janina.
5.	Prakses detalizēts apraksts <u>Norises vieta:</u> Janina reģionā ir mazs iedzīvotāju blīvums, tas ir kalnains, un apdzīvotās vietas ir izvietotas izklaidus (izolācijas apstākļi). Teritoriālā mobilitāte pārsvarā tiek nodrošināta ar vietējo maršrutu autobusiem un <i>KTEL</i> (privāta firma) autobusiem lielu attālumu veikšanai. Ciematus un citas nelielas apdzīvotās vietas sabiedriskais transports (<i>KTEL</i>) neapkalpo vai apkalpo reti. Dažos gadījumos tuvākā autobusa maršruts ir daudzu kilometru attālumā. Lielai iedzīvotāju daļai, galvenokārt vecāka gadagājuma iedzīvotājiem, principā nav iespējas izmantot transporta pakalpojumus. Zemais pārvietošanās pieprasījums padara transporta pakalpojumus praktiski neiespējamus. Janina pašvaldība un Epīras reģions piedalījās projektā <i>CYCLO</i> , <i>MED</i> programmas 2007.-2013. gadam ietvaros. Projekta kontekstā visas iesaistītās teritorijas strādāja, lai popularizētu riteņbraukšanu kā alternatīvu transporta veidu, jo vietējais sabiedriskais transports nespēj nodrošināt pakalpojumu apmierinošā līmenī. <u>Laika grafiks:</u> Jaunais velosipēdu koplietošanas pakalpojums tika nodots sabiedrības rīcībā 2012. gada septembrī.	

	<p><u>Īstenošanā iesaistītās organizācijas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Janina pašvaldība. • Epīras reģions. <p><u>Prakses process un detalizēts tās saturs izklāsts:</u></p> <p>Janinas pašvaldība izveidoja inovatīvu velosipēdu infrastruktūru:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1. posms: moderna veloceliņa izveide. • 2. posms: automatizētu velosipēdu koplietošanas staciju izveide. <p>Šajā fāzē pašvaldībā paredzēts uzstādīt divas viedās automatizētās velosipēdu koplietošanas stacijas, kā arī 70 stāvvietas. Katrā automatizētajā stacijā būs 10 velosipēdi. Katram lietotājam būs jāreģistrējas noteiktos punktos un jāiegādājas viedkarte, lai varētu izmantot sabiedriskos velosipēdus. Sistēmu varēs vadīt tiešsaistē.</p> <p>Patlaban par pakalpojumu netiek prasīta samaksa (maksimālais stundu skaits, kad to var izmantot ir 4 stundas).</p> <p>Izpētē tika konstatēts, ka maksa 0,50€ par 30 minūtēm ir ilgtspējīga un optimāla.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3. posms: plaša informācijas kampaņa, lai popularizētu riteņbraukšanu un arī jaunizveidoto sistēmu. <p>Lai popularizētu riteņbraukšanu tika veidotas skrejlapas, kartes, izmantošanas padomi, dažādi pasākumi un informatīvie materiāli.</p>
	<p><u>Juridiskais ietvars:</u></p> <p>Nav ierobežojumu.</p> <p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <p>Sistēmas izveidošanas izmaksas ir 40 000€. Par darbības izmaksām izpētē konstatēts, ka maksa aptuveni 1€ apmērā par stundu var nosegt izdevumus un nolietojumu/ bojājumus.</p> <p>Plānots pakalpojumu izvērst plašākā pašvaldības teritorijā, jo tā pieprasījums ir iedvesmojošs.</p> <p><u>Izmantošanas pakāpe (%): lietotāju skaits / kopējais iedzīvotāju skaits:</u></p> <p>No 2012. gada septembra līdz 2013. gada februārim izmēģinājuma sistēmā uzskaitīti 300 reģistrēti lietotāji. Šis fakts ir pietiekams pamats, lai piedāvātu pakalpojumu plašākā apgabalā.</p>
<p>6.</p>	<p>Novērtējums</p>
<p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Iedzīvotāju skaita pieaugums, kas izmanto velosipēdus kā transporta līdzekļus, tādējādi sniedzot labumu vides aizsardzībai un savai veselībai. • Cilvēku “zaļās” mobilitātes pieaugums. • Vēršanās pret privātajām automašīnām. • Alternatīva mobilitāte, kad nevar izmantot sabiedrisko transportu. • Plašs sabiedrības atbalsts (liels reģistrēto lietotāju skaits). 	

		<p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Plaša informācijas kampaņa idejas popularizēšanai. • Inovatīva sistēma (tiešsaistes elementi, viedkarte). • Viegla lietojamība. <p><u>Šķēršļi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Drošības jautājumi. • Teritoriju īpatnību dēļ, riteņbraukšanu nevar piemērot katram apvidum. • Fakts, ka pakalpojums šobrīd ir bezmaksas, var radīt kļūdainus rezultātus. Rezultāti tiks izvērtēti pēc tam, kad būs piemērota minimāla maksa par pakalpojumu.
7.	Gūtās mācības	<p>Mobilitāte un transporta problēmas var tikt risinātas efektīvi, kombinējot inovāciju un tehnoloģiju ar tradicionālo un “zaļā” režīma transportu.</p> <p>Pakalpojuma popularitāte mudina domāt, ka šādas iniciatīvas var uzlabot mobilitātes situāciju apkārtējai videi draudzīgā un ekonomiski pamatotā veidā.</p>
8.	Kontaktinformācija	<p><i>Dimitriadis</i> +30 2310-829729 (<i>BRAINBOX S.A.</i>)</p> <p><i>Anastasoulis</i> +30 26510 01035 (Janina pašvaldība)</p> <p>http://www.ioanninabikes.gr</p>

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	
1.	Prakses nosaukums	Ar elektrisko velosipēdu es varu izdarīt vairāk (P9)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Labās prakses galvenā tēma ir „zaļās” un sociāli godīgas e-riteņbraukšanas popularizēšana, kuras mērķis ir atbalstīt lauku apvidu līdzsvarotu attīstību, dabas aizsardzību un visu Gorenjska (Slovēnija) reģiona iedzīvotāju vienlīdz augstu dzīves kvalitāti.
3.	Prakses mērķi	<p>Prakses mērķi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Izveidot vispusīgu piedāvājumu par videi draudzīgām pārvietošanās iespējām iedzīvotājiem ar kustību traucējumiem konkrētās pilotteritorijās (e-riteņbraukšanas infrastruktūra, sistemātisks darbs pie publicitātes aktivitātēm un pietiekamas zināšanas par e-riteņbraukšanu). • Paaugstināt vietējo iedzīvotāju un tūristu izpratni par ekoloģiju Gorenjska reģiona tūrisma centros un aizsargātajās teritorijās. • Popularizēt atjaunojamo enerģiju. • Izmantot „zaļā” transporta sniegtās iespējas blakus nozarēs (proti, „zaļais” tūrisms).
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> • Valsts: Slovēnija • Reģions: Gorenjska reģions, kur vairums pasākumu ir īstenoti centrālajā un augšējā Gorenjska reģionā.
5.	Prakses detalizēts apraksts	
	<p><u>Norises vieta:</u></p> <p>Gorenjska reģionā vairāk par 40% no visas teritorijas ir <i>Natura 2000</i> teritorija, vai tai ir cits aizsargātas teritorijas statuss, un pašreizējo transporta veidu radītā slodze apdraud jutīgās Alpu ielejas un citas Alpu lauku apvidus tūrisma vietas.</p> <p>Gorenjska reģiona skaistās un aizsargātās dabas un lauku ainavas ir ļoti piemērotas riteņbraukšanai. Šis „zaļās” mobilitātes veids kļūst aizvien nozīmīgāks, uzlabojot veselību, arī iedzīvotājiem ar ierobežotām fiziskām spējām.</p> <p>Gorenjska reģions tradicionālai riteņbraukšanai ir sarežģīts, tomēr tipiskās Alpu ainavas dēļ dažas iedzīvotāju grupas (vecāka gadagājuma cilvēki, cilvēki ar noteiktām veselības</p>	

problēmām un īpašām vajadzībām) var atrast individuāli piemērotus maršrutus riteņbraukšanai, piemēram, kādus posmus no jau esošajiem maršrutiem. Tomēr šie cilvēki parasti dodas uz aizsargātajām dabas teritorijām ar automašīnu, tādā veidā liedzot sev ievērojamu daļu no atpūtas un veselības atgūšanas aktivitātēm.

Straujā dažādu elektrisko transportlīdzekļu, gan lielu (automašīnas), gan mazu (velosipēdi, skūteri) attīstība un izaugsme sniedz jaunas iespējas, lai šajās jutīgajās dabas teritorijās ieviestu „zaļo” transportu. Elektriskie velosipēdi piedāvā risinājumu sarežģītajai Gorenjska reģiona teritorijai, jo tie veicina tradicionālās riteņbraukšanas kombināciju ar riteņbraukšanu, izmantojot elektrību. Elektriskie velosipēdi, kam uz apkārtējo vidi ir maza ietekme, ļauj fiziski mazāk spējīgiem lietotājiem veikt sarežģītākus un garākus riteņbraukšanas maršrutus un izbaudīt atpūtu zaļumos.

Laika grafiks: 2011. gads - 2012. gads.

Īstenošanā iesaistītās organizācijas:

Projekts tika izvēlēts 2011. gadā Lauku attīstības programmas 2007.-2013. gadam LEADER pasākumā Vietējās rīcības grupas (LAG) *Gorenjska košarica* konkursā, un to līdzfinansēja Eiropas Lauksaimniecības fonds lauku attīstībai.

Projekta sagatavošanā un ieviešanā kā partneri sadarbojās šādas privātas un publiskas organizācijas:

- *Bohinj d.d. Tūrisms* – Vadošais partneris
- *Preddvor* pašvaldība - Partneris
- Pensionāru apvienības Gorenjskas reģionālā savienība - Partneris
- Līdzsvarotas lauku attīstības centrs *Kranj* – Ārējais projekta koordinators

Prakses process un detalizēts tās satura izklāsts:

Projekts tika īstenots, lai popularizētu elektrisko velosipēdu izmantošanu kā apkārtējai videi draudzīgu un sociāli atbildīgu darbību un kā mobilitātes veidu visām iedzīvotāju grupām. Turklāt tā mērķis bija veicināt pārējās līdzsvarotas attīstības iespējas, kas saistītas ar „zaļo” mobilitāti, piemēram ekotūrisma Natura 2000 teritorijās.

Lai sasniegtu šos mērķus, tika izstrādāta uz lietotāju orientēta e-riteņbraukšanas programma Gorenjska reģiona lauku apvidū, un šī izmēģinājuma projekta ietvaros tika nopirkti elektriskie velosipēdi ar atbilstošām iekārtām diviem izvēlētiem informācijas punktiem.

Projekta daļa bija arī veicināšanas, informēšanas un izglītošanas darbības par e-riteņbraukšanu, kas tika sagatavotas un īstenotas, lai radītu motivāciju un apziņu, cik pozitīvi šis līdzsvarotais transporta veids ietekmē dabu un dzīves kvalitāti.

Projektam bija 2 posmi, abi ļoti svarīgi:

Projekta sagatavošanas posms:

- Projekta idejas izstrādē un partnerības izveide.
- Projekta īstenošanai nepieciešamā finansējuma meklēšana, kas noslēdzās ar veiksmīgu pieteikumu LAG 2011.g. konkursam.

	<p><u>Projekta īstenošanas posms:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Piecu e-riteņbraukšanas maršrutu izveide Gorenjskas reģiona lauku apvidū. • Divu informācijas punktu izveide „zaļo” e-velosipēdu maršrutiem <i>Preddor</i> un <i>Bohinj</i> un 12 elektrisko velosipēdu iegāde (6 katram informācijas punktam). • E-riteņbraukšanas Gorenjskas reģiona lauku apvidū popularizēšanas brošūras izveide 3 valodās (slovēņu, angļu, vācu). • Sanāksmju un semināru organizēšana, kur piedalās vietējai attīstībai nozīmīgas personas un mērķa grupu locekļi, lai iepazīstinātu viņus ar e-velobraukšanu un jaunajām rekreācijas un tūrisma attīstības iespējām. • Rakstu vietējo partneru internetvietnēm par projektu un elektrisko mobilitāti sagatavošana. • Karšu izveide (5 kartes) Gorenjska lauku apvidus cirkulārajiem velo maršrutiem. • Iesaistīto pašvaldību visu tūrisma informācijas centru apgāde ar visu nepieciešamo informāciju par e-riteņbraukšanu (izmantojot rakstus un visus viņu internetvietnēs pieejamos resursus; izmantojot centros pieejamās brošūras un apmācot šo centru darbiniekus). <p><u>Juridiskais ietvars:</u></p> <p>Projekts tika īstenots saskaņā ar Lauku attīstības programmas 2007.-2013.g. LEADER pasākumam Vietējās rīcības grupas (LAG) “Gorenjska košarica” (Eiropas Lauksaimniecības fonds reģionālajai attīstībai) noteiktajām prasībām.</p> <p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <p>Kopēja projekta vērtība bija 29 200,00 EUR, no tiem 60% bija attiecināmās izmaksas (izņemot PVN), ko finansēja LEADER, bet 40% finansēja projekta partneri.</p> <p><u>Izmantošanas pakāpe (%): lietotāji / kopējais iedzīvotāju skaits:</u></p> <p>Šī labā prakse bija izmēģinājuma projekts un bija paredzēta, lai gūtu lietderīgu un visaptverošu pieredzi, rezultātus un motivāciju turpmākai e-velosipēdu mobilitātes izplatībai citās Gorenjskas reģiona un Slovēnijas pašvaldībās. Tādēļ izmantošanas pakāpe joprojām ir zema, salīdzinot ar reģiona kopējo iedzīvotāju skaitu. Bet, ņemot vērā pieaugošo vecāka gadagājuma iedzīvotāju daļu reģionā, apzināšanos, ka ir jāaizsargā daba un jā rūpējas par veselīgu dzīves stilu, un ļoti pozitīvās pārējo reģiona pašvaldību atsauksmes, mēs varam sagaidīt strauju projekta idejas izplatību viscaur reģionā. Patiesībā kopš projekta beigām liels skaits citu tūrisma informācijas centru ir nopirkuši e-velosipēdus.</p> <p>Šāds projekts nozīmē arī to, ka Gorenjskas reģions ir labāk sagatavojies un apgādāts turpmākajos gados prognozētajai plašajai elektrisko transportlīdzekļu ražošanai un izmantošanai, un varētu kļūt par <i>elektriskai mobilitātei draudzīgu reģionu</i>.</p>
6.	<p>Novērtējums</p>
	<p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <p>Projekts sasniedzis visus sagatavošanās fāzē ieplānotos rezultātus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Divu marķētu informācijas punktu „zaļajiem” e-maršrutiem lauku apvidū izveidi (<i>Preddvor, Bohinj</i>). • 12 elektrisko velosipēdu iegāde, kas ļauj īstenot regulārus e-velosipēdu braucienus,

	<p>kuri ietilpa projektā.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vienas ietvarprogrammas izveide aktīviem „zaļiem” braucieniem ar e-velosipēdiem Gorenjskas lauku apvidū. • 5 jauni cirkulāri velo maršruti e-riteņbraukšanai. • 5 kartes „zaļajiem” Gorenjska ceļojumiem ar e-velosipēdiem. • 2 000 popularizēšanas brošūras eksemplāri slovēņu valodā, 1 000 eksemplāri angļu valodā un 1 000 eksemplāri vācu valodā. • 2 sanāksmes / semināri ar vietējiem cilvēkiem un attīstības jautājumu risināšanā iesaistītājām pusēm, lai iepazīstinātu viņus ar e-riteņbraukšanu un e-velosipēdu sniegtajām jaunajām priekšrocībām. • Vairāk par 15 reportāžām TV, radio, elektroniskajos un drukātajos plašsaziņas līdzekļos par e-riteņbraukšanu un e-velosipēdu visām paaudzēm sniegtajām jaunajām iespējām līdzsvarotai attīstībai un dzīves kvalitātei (piemēram, atpūtai, ceļošanai). <p>Projekts tika ļoti pozitīvi uztverts visās iesaistītajās pašvaldībās, un tāpat to uztvēra tūrisma nozares pārstāvji, kā ar sabiedrības un plašsaziņas līdzekļu eksperti. Visu projekta darbību sagatavošana un īstenošana notika bez šķēršļiem un saskaņā ar plānoto laika grafiku.</p> <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projekta partneru kompetence visās projektā ietvertajās jomās (projekta vadība, sociālie jautājumi, tūrisma attīstība un popularizēšana). • Efektīva sadarbība starp partneriem, kas balstīta uz kopīgu motivāciju un kopīgiem mērķiem, kā arī uz iepriekšējo sadarbību. • Lieliski izstrādāts projekts ar skaidru uzdevumu un atbildības sadali, skaidru katras darbības mērķi kopējā projekta ietvaros, kur visas darbības savstarpēji atbalsta viena otru. • Laba sadarbība ar vietējām pašvaldībām, lai iegūtu dažādas atļaujas, informāciju darbību īstenošanai. Kopienas sniedz arī nepieciešamo līdzfinansējumu. • Inovatīvā projekta metode palīdzēja gūt augstu plašsaziņas līdzekļu uzmanību. <p><u>Šķēršļi:</u></p> <p>Visas projekta darbības tika veiktas bez kādām lielām grūtībām.</p>
<p>7. Gūtās mācības</p>	<p>Bija ļoti svarīgi, ka visi iesaistītie partneri bija entuziasma pārpilni, ļoti kompetenti savā profesionālās darbības jomā (tehniskie darbinieki, mārketinga eksperti, tehniskie koordinatori, u.c.) uz atbildēja par savu darbību daļu. Šādā veidā tika atrisinātas visas lielākas problēmas un tika iesaistīts ievērojams skaits mērķa grupas personu, vai nu tām piedaloties, vai saņemot informāciju par šiem pasākumiem.</p> <p>Veselīgs dzīves veids ir ļoti spēcīgs popularizēšanas elements, kas var palielināt cilvēku interesi par tādiem jautājumiem kā „zaļā” mobilitāte, kas parasti primāri tiek uzskatīta par ļoti svarīgu</p>

		<p>apkārtējai videi. Ir ļoti svarīgi parādīt un pierādīt katram indivīdam, ka dabas / apkārtējās vides aizsardzība viņam / viņai var būt tiešs ieguvums (veselībai, vingrumam...).</p> <p>E-velosipēdi bieži tiek uzskatīti par rotaļlietām, tādēļ īpaša uzmanība tiek pievērsta, lai uzsvērtu to potenciālu ne tikai attiecībā uz rekreāciju, bet arī regulārā ikdienas mobilitātē, it īpaši, kad tiek kombinēts ar klasisku riteņbraukšanu. Tas var palīdzēt cilvēkiem saprast un pieņemt pašreiz daudz augstākās e-velosipēdu cenas. Tomēr šīs cenas strauji pazeminās.</p> <p>Bija ļoti noderīgi uzzināt, ka vecāki cilvēki bieži vien atturīgi izturas pret e-velosipēdiem, atturīgāk par jauniem lietotājiem. Viņi baidās, ka, izmantojot e-velosipēdus, viņi savā ziņā atzīs, ka kļūst veci. Tādēļ ir nepieciešams uzsvērt, ka e-velosipēdi šeit bieži ir tikai tāpēc, lai palīdzētu viņiem stāvēkos posmos, un faktiski ir domāti, lai paplašinātu viņu ceļojumu diapazonu un mobilitāti, neizmantojot automašīnas.</p>
8.	Kontaktinformācija	<p>Līdzsvarotas lauku attīstības centrs <i>Kranj (CSR D Kranj)</i> <i>Uroš Brankovič</i> (Direktors) <i>Vlasta Juršak</i> (Projekta vadītājs) Tel.: +386 4 257 88 28, +386 4 257 88 26 E-pasts: info@ctrp-kranj.si Internetvietne: www.ctrp-kranj.si</p>
9.	Papildu informācija	<p>Informētāja sniegtā Papildu informācija:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dažādi dokumenti (ziņojumi, prezentācijas) <ul style="list-style-type: none"> - Prezentācijas: <ul style="list-style-type: none"> www.ctrp-kranj.si info@preddvor-tourism.si www.bohinj.si - Projekta brošūra: <ul style="list-style-type: none"> www.ctrp-kranj.si info@preddvor-tourism.si www.bohinj.si - Gorenjska Circular E-velosipēdu maršruti: <ul style="list-style-type: none"> www.ctrp-kranj.si info@preddvor-tourism.si www.bohohinj.si • Partneru internetvietnes: <ul style="list-style-type: none"> www.bohohinj.si www.preddvor-tourism.si www.ctrp-kranj.si

4.

ENERGOEFEKTĪVA UN VIDEI DRAUDZĪGA MOBILITĀTE

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas	
1.	Prakses nosaukums	Īstermiņa elektrisko transportlīdzekļu noma par autobusa biļetes cenu Sagunto (P1)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Īstermiņa elektrisko transportlīdzekļu noma, tos nepērkot, ir ieguldījums mobilitātes ilgtspējai un saprātīga izturēšanās pret ierobežotajiem resursiem (benzīns, gaiss, telpa).
3.	Prakses mērķi	Nodrošināt ilgtspējīgu sabiedrisko transportu, kas balstīts uz īstermiņa nomātiem elektriskiem transportlīdzekļiem.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> Valsts: Spānija Reģions: Valensijas Reģions, Sagunto ciems. Iedzīvotāju skaits: 65 595 Platība: 6 632 km² Iedzīvotāju blīvums: 496,93 cilv/km² 
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Norises vieta:</u></p> <p>Ilgspēju apdraudošu emisiju dēļ Eiropas Transporta Stratēģijā noteikts, ka ES valstīm līdz 2020. gadam ir jāsamazina siltumnīcas efekta gāzu emisijas par 20%. Turklāt Eiropas valstīs 2050. gadā drīkst būt 0% tradicionālo iekšdedzes dzinēju automašīnu (tas nozīmē benzīna un dīzeļa automašīnu izmantošanas pārtraukšanu).</p> <p><u>Laika grafiks:</u></p> <p>Darbības sākums: 2008. gads</p> <p>Reģistrēto lietotāju skaits (2012): 100.</p> <p>Galvenā klientu vecuma grupa: 25 - 50 gadi.</p> <p>Spānijā tā ir jauna pieredze, un Eiropā tā ir viena no pirmajām pieredzēm attiecībā uz elektrisko transportlīdzekļu nomāšanu.</p> <p>8 elektrisko automašīnu grupa.</p> <p>2 automašīnu koplietošanas stacijas, kas atrodas dažādās pilsētas vietās.</p>

Katras stāvvietas stacijas kapacitāte ir 6 transportlīdzekļi.

Automašīna tiek uzlādēta, kad tā ir novietota stāvvietā.

Cena tiek noteikta atbilstoši brauciena kilometriem un izmantošanas laikam.

Ekonomiskas cenas, ko iedzīvotāji var atļauties (cena stundā ir 1 € par katrām 15 minūtēm un nobraukuma tarifs ir 0,25 € / km).

Īstenošanā iesaistītās organizācijas:

- Finansējums: Spānijas Attīstības ministrija un Valensijas Enerģijas aģentūra (AVEN).
- Sadarbības partneri: Sagunto pašvaldība.
- Izpildītājs: *Movilidad Urbana Sostenible S.L. (MOVUS)*

Mērķauditorija: Sabiedrība kopumā, gan regulāri, gan neregulāri izmantotāji

Prakses process un detalizēts tās satura izklāsts:

Reģistrācija:

- 1. solis: Aizpildīt pieteikuma veidlapu.
- 2. solis: Līgums tiek atsūtīts pa pastu. Parakstītais līgums kopā ar piekrišanu tiešajam debetam un savas autovadītāja apliecības, un valsts izsniegtā identitātes dokumenta fotokopiju tiek atsūtīts atpakaļ.
- 3. solis: Lai pasteidzinātu procesu, jānosūta savi dokumenti ar faksa vai e-pasta starpniecību. Kad pieprasījums ir apstrādāts un apstiprināts, notiek sazināšanās ar konkrēto personu, kas sniegusi pieteikumu.

Transportlīdzekļa saņemšana:

- 1. solis: Izvilkt karti caur uzlādes stacijas karšu lasītāju, lai varētu uzlādēt transportlīdzekli.
- 2. solis: Jānovieto lietotāja karti karšu lasītājā viedloga kreisajā pusē, līdz lasītājā gaismas no dzeltenas (rezervēts) taps par sarkanu (tiek izmantots).
- 3. solis: Iekāpt automašīnā un autovadītāja durvju pusē atrast automašīnas atslēgas. Automašīnas dators apstiprinās rezervāciju.

Transportlīdzekļa atdošana atpakaļ:

- 1. solis: atdodot automašīnu atpakaļ elektriskajā koplietošanas stacijā, izslēdz gaismas, atvieno transportlīdzekli un mašīnas datorā izvēlies iespēju: *ATDOT TRANSPORTLĪDZEKLI/ RETURN VEHICLE*.
- 2. solis: pievieno transportlīdzekli kontaktligzdai.
- 3. solis: izvelc karti caur karšu lasītāju, pārbaudi, vai automašīna ir aizslēgta un lasītāja gaismas no stāvokļa *tiek izmantots* ir nomainījusies uz stāvokli *brīvs*.


Juridiskais ietvars:

Sagunto pašvaldības sadarbība bija ļoti svarīga, jo:

- tika dota atļauja uzstādīt uzlādes punktus.

	<ul style="list-style-type: none"> tika dota atļauja izmantot sabiedriskās ielas. <p>Labā prakse ir Attīstības ministrijas ierosināts pasākums, un tā ir ietverta:</p> <ul style="list-style-type: none"> Transporta un mājokļu energoefektivitātes plānā. <p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <p>Visa projekta izmaksas ir aptuveni viens miljons euro, kas ir Attīstības ministrijas un Valensijas Enerģijas aģentūras finansējums, un no tiem 270 000 euro tika piešķirti uzņēmumam (<i>Movus</i>), kas vada projektu.</p> <p>Daži izdevumi:</p> <ul style="list-style-type: none"> Katra uzlādes punkta izmaksas ir 4 000 euro. Katrs transportlīdzeklis maksā aptuveni 24 000 euro. <p><u>Izmantošanas pakāpe (%): lietotāji / kopējais iezītotāju skaits:</u></p> <p>No 2008.g. līdz 2012.g. ir reģistrējušies 100 cilvēki.</p>								
6.	<p>Novērtējums</p> <p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Nav nepieciešams pirkt un uzturēt privātu automašīnu. Racionalizē automašīnas izmantošanu, samazinot nobraukto kilometru skaitu. Līdzīga pieredze citās valstīs rāda, ka automašīnu koplietošanas sistēma ir aptuveni 4,5 reizes ekonomiskāka par privāta transportlīdzekļa izmantošanu. Ļauj izvēlēties inteligentāku mobilitāti, izmantojot katram braucienam piemērotāko transportlīdzekli. Katrs automašīnu koplietošanas sistēmas transportlīdzeklis ļauj samazināt privātā īpašumā esošo automašīnu skaitu par 6 līdz 9 automašīnām. Integrējas ar citiem ilgtspējīgiem transporta veidiem (sabiedriskais transports, iešana ar kājām un velosipēds). Satiksmes un ar to saistītā patēriņa samazinājums. Mazāks benzīna patēriņš. Samazinātas CO₂ emisijas. <table border="1" data-bbox="327 1657 965 1870"> <thead> <tr> <th>Ekonomija</th> <th>Plānots 2012.g.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Benzīna ekonomija, l</td> <td>9,450</td> </tr> <tr> <td>Enerģija (EPT)</td> <td>7,22</td> </tr> <tr> <td>Emisijas (CO₂ tonnas)</td> <td>24,6</td> </tr> </tbody> </table> <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Elastība: klienti izmanto transportlīdzekli tik ilgi, cik vēlās, ne tā kā parastas automašīnu nomas gadījumā. 	Ekonomija	Plānots 2012.g.	Benzīna ekonomija, l	9,450	Enerģija (EPT)	7,22	Emisijas (CO ₂ tonnas)	24,6
Ekonomija	Plānots 2012.g.								
Benzīna ekonomija, l	9,450								
Enerģija (EPT)	7,22								
Emisijas (CO ₂ tonnas)	24,6								

	<ul style="list-style-type: none"> • Šī iniciatīva ir saņēmusi daudzas prestižas balvas. • Patlaban šī aktivitāte izplatās arī citos Valensijas provinces apgabalos. <p><u>Šķēršļi:</u> Lai šis projekts būtu iespējams, nepieciešamas lielas sākotnējās investīcijas.</p>
7.	<p>Gūtās mācības</p> <p>Automašīnu koplietošanas sistēma ir aptuveni 4 - 5 ekonomiskāka par tāda paša ceļa garuma braucienu ar privātu transportlīdzekli.</p>
8.	<p>Kontaktinformācija</p> <p><i>MOVUS - Movilidad Urbana Sostenible, S.L.</i></p> <p>Tālrunis: + 34 96 135 11 50</p> <p>E-pasts: info@movus.es</p>


NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas	
1.	Prakses nosaukums	Ceļojums pa Gorenjskas reģionu ar elektrisko transportlīdzekli (Gorenjska elektriskā transportlīdzekļa maršruts) (P9)
2.	Praksē risināmā problēma	Šīs labās prakses temats bija infrastruktūras attīstība un videi draudzīgu e-transportlīdzekļu popularizēšana tūrisma centros un dabas aizsardzības teritorijās.
3.	Prakses mērķi	<ul style="list-style-type: none"> • Radīt elektrisko transportlīdzekļu savienojumu ar ceļošanai pa Gorenjskas reģionu nepieciešamo infrastruktūru; nākotnē ceļošanai arī no Austrijas un Itālijas puses. • Paaugstināt gan vietējo cilvēku, gan ārvalstu viesu zināšanas, apziņu un motivāciju elektrisko transportlīdzekļu atbalstam. • Paaugstināt zināšanas par „zaļo” mobilitāti un līdzsvarotas attīstības iespējām.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> • Valsts: Slovēnija • Reģions/ rajons/ pašvaldība: 5 centrālās un augšējās Gorenjskas pašvaldības: <i>Jezerško, Preddvor, Bled, Bohinj, Kranjska gora.</i>
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Norises vieta:</u></p> <p>Gorenjskas reģiona satiksmes un tūrisma slogs uz apkārtējo vidi, proti, troksnis un siltumnīcas efekta gāzes apdraud jutīgās Alpu ielejas un citas Alpu lauku apvidus tūrisma vietas. Aptuveni 40% no visām Gorenjskas reģiona lauku teritorijām ir <i>Natura 2000</i> vai aizsargātas teritorijas statuss. Iepriekšminētā transporta tendence apdraud dabas saglabāšanu un līdz ar to – līdzsvarotu lauku attīstību. Straujā elektrisko transportlīdzekļu attīstība - gan lielu (automašīnas), gan mazu (velosipēdi, skūteri), un to skaita pieaugums piedāvā iespēju Gorenjskā ieviest „zaļo” transportu.</p> <p>Neskatoties uz visu elektriskās mobilitātes potenciālu, elektriskajiem transportlīdzekļiem ir savi ierobežojumi un noteiktās prasības. Viena no galvenajām prasībām ir infrastruktūras sasniedzamība. Elektriskai automašīnai vidēji ar vienreiz uzlādētu akumulatoru tā ir nepieciešama pēc 100-150 km (un velosipēdiem pēc 20-30 km). Slovēnijā līdz 2010. gada pavasarim tika uzstādītas tikai 5 uzlādes stacijas, un tās tika uzstādītas viscaur valstij.</p> <p>Turklāt, lai izvēlētos jaunu pārvietošanās līdzekli, cilvēkiem bez tehniskajām zināšanām un finansēm to iegādei ir nepieciešama arī motivācija un zināšanas par ieguvumiem izmantojot šāda veida transportlīdzekļus.</p>

	<p><u>Laika grafiks:</u> 2010. gads.</p> <p><u>Īstenošanā iesaistītās organizācijas:</u></p> <p>Projekts tika īstenots 2010. gada Lauku attīstības programmas 2007.-2013. gadam LEADER aktivitātē, Vietējās rīcības grupas (LAG) <i>Gorenjska košarica</i> 2009. gada septembra konkursā, un to līdzfinansēja Eiropas Lauksaimniecības fonds lauku attīstībai.</p> <p>Projekta īstenošanā iesaistītie partneri:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Elektro Gorenjska d. d.</i> (lielākais elektroenerģijas izplatīšanas uzņēmums Gorenjskā) – vadošais partneris. • Līdzsvarotas lauku attīstības centrs <i>Kranj</i> (bezpeļņas institūts, kas atbalsta pasākumus Gorenjskas lauku vides draudzīgai, ekonomiski un sociāli līdzsvarotai attīstībai) – projekta partneris. • <i>Just-EE d.o.o.</i> (elektrisko transportlīdzekļu izstrādes uzņēmums) – projekta partneris. • <i>Jezersko, Preddvor, Bled, Bohinj, Kranjska Gora</i> pašvaldības (neoficiāli vietējie partneri). • <i>Živomodro</i> (apvienība vides labklājībai, kas bija ārējais partneris un atbildēja par projekta koncepciju un popularizēšanas darbību īstenošanu). <p><u>Prakses process un detalizēts tās saturs izklāsts:</u></p> <p>Projektam bija 2 posmi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Projekta sagatavošanas posms:</i> <ul style="list-style-type: none"> - Projekta idejas sagatavošana un partnerības izveide. - Projekta īstenošanai nepieciešamā finansējuma piesaiste un veiksmīgs LAG 2010 konkursa pieteikums.
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Projekta īstenošanas posms:</i> <p>Reģionāla uzlādes staciju tīkla <i>Jezersko, Preddvor, Bled, Bohinj</i> un <i>Kranjska gora</i> stratēģiska izveide, ļaujot ceļot viscaur pa Gorenjsku, vienlaikus to savienojot ar kaimiņos esošo Itāliju (via <i>Reteče</i>) un Austriju (via <i>Jezersko</i>):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maršruta definēšana un plānošana. - Dokumentu un atļauju 5 uzlādes staciju elektrisko transportlīdzekļu uzlādei sagatavošana. - Tehniskā īstenošana (projektēšana, staciju plāns, staciju pievienošana līnijai un to pārbaude). Katrai stacijai ir trīs fāžu kontaktligzda (3x16A) lielākiem transportlīdzekļiem un 2 vienas fāzes kontaktligzdas (16A) mazākiem transportlīdzekļiem. - Gorenjskas Elektrokaravānas kā galvenā sabiedriskā popularizēšanas un izglītošanas pasākuma organizēšana, kur: <ul style="list-style-type: none"> - Elektrisko transportlīdzekļu īpašnieki varēja pārbaudīt jaunās stacijas un iepazīt visu Gorenjskas elektrisko maršrutu; - Iedzīvotāji un apmeklētāji uzzināja par projektu un tā ideju, un viņiem tika piedāvāti izmēģinājuma braucieni, lai viņi varētu iepazīt dabai draudzīgos transportlīdzekļus.

	<ul style="list-style-type: none"> - Informēšanas un apziņas veidošanas pasākumi vietējiem iedzīvotājiem / apmeklētājiem par elektriskajiem transportlīdzekļiem, “zaļo” mobilitāti un projektu: <ul style="list-style-type: none"> - Informatīvas brošūras 3 valodās sagatavošana un drukāšana (slovēņu, angļu un vācu). - 2 sanāksmju / semināru ar vietējā attīstībā iesaistītajām galvenajām personām un vietējiem iedzīvotājiem. - Rakstu projekta un vietējo partneru internetvietnēm par projektu un elektromobilitāti sagatavošana. - Maršruta interaktīvas kartes internetvietnēm sagatavošana. <p>Informācijas par projektu pieejamība tūrisma informācijas centros un iesaistītajās pašvaldībās.</p>
	<p><u>Juridiskais ietvars:</u></p> <p>Salīdzinot ar objekta izmēru, e-transportlīdzekļu uzlādes staciju uzstādīšanas prasības ir lielas (būvatļauja, u.c.). Visas stacijas projekta ietvaros tika uzstādītas uz zemesgabaliem, kas pieder vadošajam partnerim vai vietējām pašvaldībām un tādēļ nebija nepieciešami īres līgumi.</p> <p>Partneri daudzējādā ziņā bija elektriskās mobilitātes “celmlauži”, it īpaši, apkopojot visus nepieciešamos dokumentus un vajadzīgās atļaujas uzlādes staciju uzstādīšanai un to aprīkošanai ikdienas izmantošanai. Viņu pieredze ļaus jauniem līdzīgiem projektiem Slovēnijā noritēt „gludāk”.</p> <p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <p>Kopējā projekta vērtība bija 50 500,00 EUR (no tiem 60% finansēja LEADER un 40% - partneri).</p> <p><u>Izmantošanas pakāpe (%): lietotāji / kopējais iedzīvotāju skaits:</u></p> <p>2010.g.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - No 160 000 Gorenjskas reģiona iedzīvotāju 2 piederēja elektroautomobilis (< 1‰). - Aptuvenais uzlādes gadījumu skaits gadā: 20. <p>Lai arī elektrisko automašīnu skaits joprojām ir ļoti mazs, Gorenjskas reģions būs sagatavojies un aprīkots prognozētajai elektrisko automašīnu plašajai ražošanai un izmantošanai turpmākajos gados kā “elektriskai mobilitātei draudzīgs reģions”.</p> <p>Praksē konstatēto iemeslu dēļ Gorenjska tika uzstādīta vel viena uzlādes stacija <i>Naklo</i> pašvaldībā un vēl viena Austrijas pašvaldībā <i>Eisenkappel</i>, tādā veidā īstenojot savienojumu starp Slovēniju un Austriju. Daži citi Slovēnijas reģioni ir izteikuši savu vēlēšanos uzstādīt šādu tīklu savā reģionā.</p>
6.	Novērtējums
	<p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 5 jaunas elektrisko transportlīdzekļu stacijas, kas piedāvā pirmo pilnīgo un

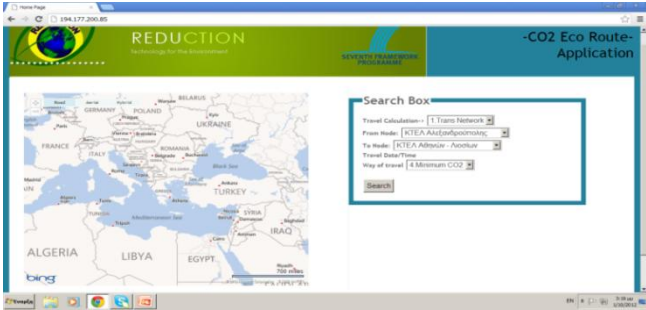
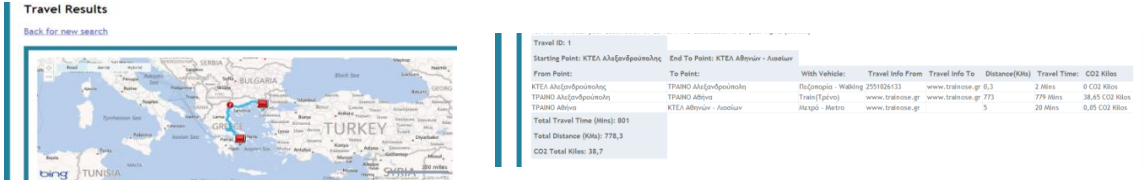
	<p>savstarpēji saistīto elektrisko automašīnu maršrutu Gorenjskā un Slovēnijā.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 Gorenjskas elektrokaravāna kā iniciatīvas popularizēšanas un izglītošanas pasākums. • 2 000 brošūras eksemplāru slovēņu valodā, 1 000 eksemplāri angļu valodā un 1 000 eksemplāri vācu valodā. • 1 interaktīva Gorenjskas Elektriskā maršruta karte. • 2 sapulces/ semināri ar vietējiem cilvēkiem un attīstības galvenajiem virzītājiem. • Vairāk par 20 reportāžām TV, radio, elektroniskajos un drukātajos plašsaziņas līdzekļos, tai skaitā, visos valsts, reģionālajos un vietējos plašsaziņas līdzekļos. <p>Projekts guvis atsaucību iesaistītajās pašvaldībās, kā arī to akceptēja sabiedriskie eksperti un plašsaziņas līdzekļi. Visu projekta pasākumu sagatavošana un īstenošana noritēja bez šķēršļiem, un tie tika realizēti plānotajā laikā.</p> <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Partneru kompetence un motivācija attiecībā uz visiem galvenajiem projekta pasākumiem. • Efektīva partneru sadarbība un skaidri nodalīti projektā veicamie uzdevumi. • Labi izstrādāta projekta koncepcija. • To pašvaldību, kur tika īstenoti pasākumi, sadarbība (piem., uzlādes staciju uzstādīšana). • Inovatīvā metode piesaistīja ļoti lielu plašsaziņas līdzekļu uzmanību. <p>Lieliskās partneru daudzveidības un kompetences dēļ, kur katram partnerim bija savas projekta pasākumu sagatavošanai un īstenošanai nepieciešamas prasmes un zināšanas, projekts noritēja bez šķēršļiem. Ļoti svarīga bija arī ne tikai partneru motivācija, bet arī to pašvaldību atbildīgo personu motivācija, kas palīdzēja veikt visus pasākumus (sagatavot atļaujas, piedaloties popularizēšanas pasākumos). Projekta inovatīvā metode, pirmais pilnīgais un savstarpēji savienotais maršruts elektriskajiem transportlīdzekļiem Gorenjskā un Slovēnijā, piesaistīja projektam lielu plašsaziņas līdzekļu uzmanību.</p> <p><u>Šķēršļi:</u></p> <p>Bija nepieciešamas projektu īstenot ātri, lai „noķertu” pareizo brīdi sabiedrības un plašsaziņas līdzekļu uzmanības piesaistīšanai. Šo mērķi partneri sev noteica paši, jo projekta īstenošanas temps varēja būt lēnāks, tomēr tādā gadījumā plašsaziņas līdzekļu uzmanība būtu zemāka.</p>	
7.	Gūtās mācības	<p>Ļoti svarīgi, ka visi iesaistītie partneri ir entuziasma pārpilni, kompetenti savā darbības jomā (inženieri, mārketinga eksperti, darbību koordinatori, u.c.). Iesaistīto pašvaldību attieksme pret projektu pilnīgi noteikti bija labs indikators tam, vai šī prakse gūs panākumus. Jāizglīto sabiedrība, jo elektriskā mobilitāte joprojām ir jaunums, cilvēkiem trūkst izpratnes par tās sniegtajām iespējām.</p>
8.	Kontaktinformācija	<p>Līdzsvarotas lauku attīstības centrs <i>Kranj (CSR D Kranj)</i> Institute for Development</p>

		<p><i>Uroš Brankovič</i>, direktors Tel.: +386 4 257 88 28 E-pasts: info@ctrp-kranj.si Internetvietne: www.ctrp-kranj.si</p>
9.	Papildu informācija	<p>Papildus informācija:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dažādi dokumenti (ziņojumi, prezentācijas) <ul style="list-style-type: none"> - Projekta brošūra: <ul style="list-style-type: none"> http://www.envo.si/zivomodro/images/pdf_doc/09-Gorenjsko%20elektro%20potovanje_zlozenka.pdf - Uzlādes staciju un popularizēšanas pasākuma fotogrāfijas (šī dokumenta sākumā) - YouTube pieejama popularizēšanas filma: <ul style="list-style-type: none"> http://www.youtube.com/watch?v=8b0AL-LdemU http://www.youtube.com/watch?v=6eLovq4jaFO - Uzlādes staciju digitālā karte: <ul style="list-style-type: none"> http://maps.google.si/maps/ms?hl=sl&ie=UTF8&msa=0&msid=113629456765023233860.000489c19c23902f93604&z=11 • Partneru internetvietnes: <ul style="list-style-type: none"> www.ctrp-kranj.si www.elektro-gorenjska.si




NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	
1.	Prakses nosaukums	Elektrisko transportlīdzekļu uzlādes infrastruktūra ap Balatona ezeru (P7)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	<p>Eiropas Savienība sagaida, ka tās biedri līdz 2030. gadam samazinās parasto ar degvielu darbināmo automašīnu skaitu par 50%. Un līdz 2050. gadam mēs pavisam pārtrauksim izmantot šādus transportlīdzekļus (Baltā grāmata).</p> <p>Vairums transportlīdzekļu darbojas, izmantojot benzīnu vai gāzi. Nesen automašīnu ražotāji ir laiduši klajā automašīnas, kas savai darbībai izmanto elektrību. Patlaban noris pētījums, kā varētu izmantot citus enerģijas avotus transportlīdzekļu darbināšanai, piemēram, saules enerģiju un ūdeni.</p> <p>EON ir sākusi labo praksi, Ungārijā uzstādot elektrības uzlādes stacijas. EON vēlas radīt elektrisko transportlīdzekli ar CO₂ emisiju nulles līmenī. Naftas cenu celšanās dēļ transportlīdzekļi ar elektrisko piedziņu kļūst aizvien populārāki. Elektriskā transportlīdzekļa efektivitāte ir ļoti augsta. Izmaksu efektivitāte ir: lētāka degviela, mazāk apkopes.</p> <p>Elektriskā transportlīdzekļa izmantošana var palīdzēt stiprināt līdzsvarotu un ilgtspējīgu pilsētu politiku un samazināt CO₂ emisijas. Elektrisko un hibrīdu automašīnu skaits Ungārijā ir ļoti neliels. Tomēr valsts grib atbalstīt šo priekšlikumu.</p> <p>Valsts atbalsta iespējas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Atļauja izmantot autobusu joslu, transportlīdzekļa bezmaksas novietošana stāvēšanai pilsētās, nodokļu atlaides. <p>Patlaban tas ir dārgi. Bet ar pareizu atbalstu un daudzumu ražošana var būt ļoti ekonomiska.</p>
3.	Prakses mērķi	Elektriskās mobilitātes apstākļus varētu nodrošināt atjaunojamās enerģijas ražošana.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> • Centrālā Ungārija • Centrālā Transdonava • Rietumu Transdonava
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Izcelsme:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Samazina parasto automašīnu. • Popularizē jaunas pārvietošanās metodes.

		<p><u>Laika grafiks:</u> 2011.-2012.</p> <p><u>Īstenošanā iesaistītās organizācijas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Eon Energy Service Ltd.</i> • <i>Fullsopron Ltd.</i> • <i>EH-SZER Ltd.</i> • <i>Hotel Kempinski</i> • <i>Hotel Normafa</i> • <i>Old Lake Golf Hotel</i> • <i>Jókai Parking House</i> • <i>Hotel Corvina</i> • <i>Hotel Azúr</i> • <i>Festetics Castle</i> • <i>Torony Restaurant</i> • <i>Hotel Jancsár</i> • <i>Hotel Flamingó</i> • <i>Council of Győr</i> <p><u>Prakses process un detalizēts tās satura izklāsts:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Kempinski Hotel-Budapest.</i> 2011.g. oktobris • <i>Tata-Győr-Mosonmagyaróvár.</i> 2012.g. aprīlis • Elektriskais maršruts ap Balatona ezeru: <i>Siófok-Fonyód-Keszthely-Balatonfüred-Székesfehérvár</i> (2012.g. augusts) <p><u>Juridiskais ietvars:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Galvenais uzstādīšanas aspekts: tūrisma zona. • Uzstādīšana tika orientēta galvenokārt uz valsts rietumu daļu (un Budapeštu), attiecībā uz iespējamiem un sistēmiskiem tūristu paradumiem. <p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <p>Aptuveni 72 000 Euro (ar publicitātes izmaksām)</p>
6.	Novērtējums	<p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 13 uzlādes stacijas. • Tā ir laba videi draudzīgas satiksmes idejas popularizēšana. • Pakalpojums ir bez maksas. • Tā ir vērsta uz potenciālajiem tūristiem un valsts vispopulārākajiem apgabaliem. • Tā ir izspēja neradīt CO₂ emisijas. <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Tās bija investīcijas tikai infrastruktūrā. Veiksmi mēs varēsim novērtēt, raugoties uz elektrisko transportlīdzekļu skaita pieaugumu un vides perspektīvā.

		<p><u>Šķēršļi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ungārijā nav daudz elektrisko vai hibrīdaudomašīnu. • Šie transportlīdzekļi būs ļoti nozīmīgi nākotnē. • Tīkla nosedze ir nepilnīga. <p>Sistēmas novērtējumam un uzturēšanai ir trīs galvenās komponentes. Pirmkārt, uzlādes stacijas, otrkārt, uzstādīšana un uzturēšana un visbeidzot – atjaunojamās enerģijas ražošana. Piegādātājs (šajā gadījumā <i>EON</i>) nodrošina visus šos uzdevumus.</p>
7.	Gūtās mācības	Diemžēl pieprasījums nav liels, un šobrīd vairums hibrīdaudomašīnu vai elektrisko audomašīnu ir pārāk dārgas, līdz ar to šīs uzlādes stacijas netiek izmantotas.
8.	Kontaktinformācija	<p><i>Balázs Nyóger</i></p> <p>Tālrunis: +36-96/521-733</p> <p>balazs.nyoger@ehszer.hu</p>
9.	Papildu informācija	<p>Elektriskajiem transportlīdzekļiem ir priekšrocības un trūkumi:</p> <p><i>Trūkumi:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Elektrisko uzlādes staciju skaits nav liels. • Elektriskās uzlādes stacijas atrodas tālu viena no otras. <p><i>Priekšrocības:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Videi draudzīgi. • Lēta degviela. • Tā var būt pasaules nākotne. • Daudz valsts atbalsta iespēju. • Elektriskie transportlīdzekļi ir tikpat ātri, cik benzīna vai gāzes dzinēja transportlīdzekļi.

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas <ul style="list-style-type: none"> • <i>Iestatīt ceļošanas izvēli:</i>  <ul style="list-style-type: none"> • <i>legūt ceļojuma rezultātus uz CO₂ emisijas:</i> 	
1.	Prakses nosaukums	Ekoloģijas uzlabošana Tesālijā (P3)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Prakse attiecas uz visu Tesālijas reģionu, ko apkalpo ne tikai reģiona transportlīdzekļi, bet arī transportlīdzekļi, kas šķērso reģionu (proti, starppilsētu autobusi), kuru maršrutu sākumpunkti un galapunkti ir citos reģionos.
3.	Prakses mērķi	<ul style="list-style-type: none"> • Aktivizēt mobilitātes iespējas ar interneta starpniecību. • CO₂ emisiju samazinājums, izveidojot labāku ceļojumu grafiku un lietotājiem nodrošinot pilnvērtīgu informāciju.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> • Valsts: Grieķija. • Tesālijas reģions.
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Norises vieta:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nodrošināt transporta pakalpojumus visam reģionam, neatkarīgi no maršruta sākuma punkta un galamērķa. • Pārvadājumu pakalpojumiem ir jābūt orientētiem uz klientu un videi draudzīgiem. <p><u>Laika grafiks:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Prakse pabeigta 2013. gada jūnijā. <p><u>Īstenošanā iesaistītās organizācijas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vilcieni (OSE, TRAINOSE). • Privātie starppilsētu autobusi. • Privātie pilsētu autobusi.

		<ul style="list-style-type: none"> • Privātie taksometri. • Pašvaldības. <p><u>Prakses process un detalizēts tās satura izklāsts:</u></p> <p>Lietotājs definē sava ceļojuma sākuma punktu un beigu punktu, un uzzina visas iespējas, kā šo maršrutu var veikt, iegūstot labāko brauciena grafiku. Brauciena izvēlē ir ietverti visi sabiedriskā transporta veidi. Lietotāji var būt visi reģiona iedzīvotāji, kuru brauciena galamērķis atrodas aiz reģiona robežām.</p> <p><u>Juridiskais ietvars:</u></p> <p>Problēma ir juridiski noteiktais starppilsētu autobusu monopols starppilsētu pārvadājumos līdz 2019. gada beigām. Tomēr partnerattiecību "ieguvējs + ieguvējs" izveide var palīdzēt apiet šo šķērslī.</p>
6.	Kontaktinformācija	<p><i>Athanasios Lois</i></p> <p>athanasioslois@gmail.com</p>

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas	 
1.	Prakses nosaukums	Efektīvas auto vadīšanas kursi (P1)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	<p>Ekonomiskā un sociālā attīstība ir izraisījusi ievērojamu automašīnu izmantošanas pieaugumu. Savukārt tas ir saistīts ar piesārņojuma un satiksmes sastrēgumu pieaugumu. Šie kursi ir domāti, lai samazinātu iepriekšminēto negatīvo ietekmi un popularizētu efektīvāku un līdzsvarotāku satiksmi.</p>
3.	Prakses mērķi	<p>Kursa mērķis ir iedrošināt citādi vadīt pasažieru transportlīdzekļus. Ar jaunā braukšanas veida palīdzību ir iespējams samazināt degvielas patēriņu gandrīz par 15%, salīdzinot ar ierasto auto vadīšanas veidu.</p>
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> • Valsts: Spānija. • Reģions, rajons vai apgabals: viscaur Aragonas reģionā. • Iedzīvotāju skaits: 1 346 293 iedzīvotāji. • Platība: 47 719 km². • Iedzīvotāju blīvums: 28,21 ppl/km². 
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Norises vieta:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Spānijā ģimeņu patērētā elektroenerģija veido 30% no kopējā patēriņa. Tā vienādās daļās tiek patērēta māsaimniecībām un automašīnām. • Lai arī privātās automašīnas sniedz to lietotājiem neatkarību un kustības brīvību, ir jāatzīmē, ka automašīnas kopumā patērē 15% no galīgā enerģijas patēriņa Spānijā. No katra dīzeļdegvielas un benzīna litra attiecīgi 2,64 un 2,35 kg CO₂ tiek emitēti atmosfērā. • Līdz ar to, lai nodrošinātu atbilstību Kioto protokola noteikumiem un sasniegtu Eiropas politikas mērķus, svarīgi ir racionāli un efektīvi izmantot privātās automašīnas. <p><u>Laika grafiks:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Auto vadīšanas kursi tiek pasniegti no 2010. gada oktobra līdz 2012. gada augustam.

	<ul style="list-style-type: none"> • Notiks kopumā 731 efektīvas auto vadīšanas kurss. No 2011. līdz 2012. gadam Zaragozas, Hueskas un Teruelas provincēs apmācīti aptuveni 2 400 studenti. <p>Šie kursi ir organizēti Spānijas Enerģijas taupības un efektivitātes stratēģijas Rīcības plāna (<i>PAE4 +</i>) un <i>Aragonas provinces Enerģijas plāna 2005. – 2012. gadam</i> ietvaros, piedaloties Enerģijas diversifikācijas un taupības institūtam (<i>IDEA</i>) un Aragonas provinces Ekonomikas un nodarbinātības departamentam, sadarbībā ar <i>CIRCE</i>.</p> <p><u>Istenošanā iesaistītās organizācijas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Organizē: Spānijas Rūpniecības, enerģijas un tūrisma ministrija un Aragonas provinces Rūpniecības un inovācijas departaments. • Sadarbības partneri: Enerģijas resursu un patēriņa pētniecības centrs (<i>CIRCE</i>). <p>Mērķa grupa: Sabiedrība kopumā, kam ir auto vadītāja apliecība un kam rūp enerģijas atbildīga izmantošana un līdzsvarota attīstība</p> <p><u>Prakses process un detalizēts tās satura izklāsts:</u></p> <p>Par auto vadīšanas kursiem nav jāmaksā. Tajos var piedalīties sazinoties ar <i>CIRCE</i> vai Aragonas provinces pārvaldi.</p> <p>Katra kursa ilgums ir aptuveni četras stundas, un katrā kursā piedalās trīs dalībnieki. Kursam ir vairāki posmi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sagaidīšana (10 minūtes). 2. Pirmais apļa brauciens: katrs students vada automašīnu atbilstoši savam stilam. Instruktors pavada studentus (1 stunda un 5 minūtes). 3. Teorijas nodarbība (1 stunda). Instruktors izskaidro, kādi ir efektīvas auto vadīšanas ieguvumi, enerģijas ietaupījumi un piesārņojuma samazinājumi, salīdzinot ar tradicionālu auto vadīšanu. <p>Turklāt nodarbībā dalībnieki uzzina par teorētiskiem jēdzieniem un desmit efektīvas auto vadīšanas nosacījumiem:</p>
	<p>Braucot, cik vien iespējams izmantot augstu pārnesumu.</p> <p>Uzturēt vienmērīgu ātrumu.</p> <p>Mēģināt apstāties līdzieni.</p> <p>Kur vien iespējams, apstādināt automašīnu, nepārslēdzot uz zemāku pārnesumu.</p> <p>Ja ir ilgi jāstāv, ir ieteicams izslēgt motoru.</p> <p>Vienmēr uzturēt piemērotu drošības attālumu.</p> <p>Mēģināt uzturēt pareizu spiedienu riepās.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Instruktors praktiski demonstrēs efektīvas braukšanas metodes (20 minūtes). 5. Otrais apļa brauciens: katrs students praksē izmanto jaunās metodes, kas tika mācīta kursā (1 stunda un 5 minūtes). 6. Studenta Analīze un viedoklis (20 minūtes). <p><u>Juridiskais ietvars:</u></p>

Ir divi normatīvie ietvardokumenti, kas ierosina šo enerģijas taupības un efektivitātes pasākumu.

- Valsts līmenī: Spānijas *Enerģijas taupības un efektivitātes stratēģijas 2008.g.-2012.g. Rīcības plāns (PAE4 +)*. 2007. gada jūlijā Ministru padome apstiprināja Rīcības plānu 2008.-2012.gadam. Tā mērķis ir radīt 87,9 milj. tonnu naftas ekvivalenta ietaupījumu (vienāds ar 60% no primārā enerģijas patēriņa Spānijā 2006.gadā) un tas ļaus samazināt CO₂ emisijas atmosfērā par 238 milj. tonnām.
- Reģionālā līmenī: *Aragonas provinces Enerģijas plāns 2005.-2012. gadam*. Šī plāna mērķis ir nodrošināt kvalitatīvu enerģijas piegādi, konkurētspēju un vienlaikus apkārtējās vides aizsardzību. Atjaunojamās enerģijas popularizēšana un enerģijas pilnveide var sniegt ieguldījumu ekonomiskajā un sociālajā attīstībā.

Finanšu ietvars:

Spānijas *Enerģijas taupības un efektivitātes stratēģijas 2008.-2012. gadam* rīcības plāns piešķir 713 000 euro CIRCE, lai veiktu darbību virkni, kas ietver šo labo praksi.

SUBSIDĒTĀS DARBĪBAS

Lauksaimniecība un zivsaimniecība

Popularizēšanas kampaņa, apmācība un pilnveidotas metodes enerģijas efektīvākai izmantošanai lauksaimniecībā ar 60 mācību kursu.

Transports

1. Mācību kursi mobilitātes vadītājiem.
2. Efektīvi autoparka vadības kursi.
3. **A. Efektīvas auto vadīšanas kursi.**
3. B. Komerctransportlīdzekļu, autobusu un kravas automašīnu efektīvas vadīšanas kursi.

Sabiedriskie pakalpojumi

1. Mācību kurss par enerģiju pašvaldību inženieriem, kas ļaus pilnveidot enerģijas izmantošanu pašvaldībā.

Izmantošanas pakāpe (%): lietotāji / kopējais iedzīvotāju skaits:

Zaragoza, Huesca un Teruela provincēs 2011. un 2012. gadā. tika apmācītas aptuveni 2 400 personas.

6. Novērtējums

Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):

- Efektīva auto vadīšana ļauj ietaupīt aptuveni 15% degvielas patēriņu un CO₂ emisiju samazinājumu.
- Braukšanas laikā lielāki apgriezieni ievērojami samazina degvielas patēriņu.
- Viena automašīna ar 4 000 motora apgriezieniem minūtē (r.p.m.) rada tādu pašu troksni kā 32 automašīnas ar 2 000 apgriezieniem minūtē (r.p.m.).
- Transportlīdzeklis ar augstāku cilindra kapacitāti patērē vairāk degvielas.
- Degvielas patēriņš ievērojami paaugstinās, ja palielinās ātrums.

	<ul style="list-style-type: none"> • Citi faktori, kas palielina degvielas patēriņu: ārēju transportlīdzekļu aksesuāru pievienošana, gaisa kondicionēšanas izmantošana, vaļēji logi, 100 kg papildu svars un spiediena neesamība riepās. <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ievērojams ar transportu saistītā piesārņojuma emisiju samazinājums. • Kursi bija ļoti veiksmīgi autoskolās vai privātajos uzņēmumos (<i>General Motors</i>). <p><u>Šķēršļi:</u></p> <p>Katra kursa kapacitāte ir ļoti ierobežota (3 studenti), līdz ar to kursi ir dārgi un tos ir sarežģīti pasniegt daudz cilvēkiem.</p>
7.	<p>Gūtās mācības</p> <p>Izmantojot vienkāršus ieteikumus, ir iespējams sasniegt ievērojamu degvielas patēriņa un piesārņojuma samazinājumu.</p>
8.	<p>Kontaktinformācija</p> <p><i>Elisa Domínguez</i> Tālrunis: + 34 976 761 863 E-pasts: infoaae4@unizar.es</p>

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas 	
1.	Prakses nosaukums	Mobilitāte Bohiņas teritorijā (P9)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Šī projekta īstenošanas galvenais iemesls bija aizsargājamo teritoriju saglabāšana un ilgtspējīgas „zaļās” mobilitātes un „zaļā” tūrisma popularizēšana/ pilnveidošana Bohiņas (<i>Bohinj</i>) teritorijā.
3.	Prakses mērķi	Popularizēt, attīstīt un pilnveidot ilgtspējīgus transporta risinājumus mikro tūrisma teritorijai Bohiņā un savienot „zaļās” mobilitātes risinājumus ar „zaļo” tūrisma aizsargātajā teritorijā.
4.	Atrašanās vieta	Bohiņas pašvaldība.
5.	Prakses detalizēts apraksts	
<p><u>Izcelsme:</u></p> <p>Zaļā karte tika izstrādāta 2000. gadā, un tās ideju ierosināja tūrisma pakalpojumu sniedzēji kopā ar Vietējā tūrisma pārvaldi. Zaļā karte popularizē ilgtspējīgus zaļā transporta risinājumus un apmeklētājiem piedāvā dažādas atlaides.</p> <p>Zaļā nedēļas nogale: uz līdzsvarotu un ilgtspējīgu attīstību orientētā Bohiņas <i>ECO Park Hotel</i> direktors <i>Anže Čokl</i> kungs izdomāja unikālu uzkopšanas akciju Bohiņā, kur dalībnieki var par brīvu izbaudīt apmešanos apkaimes viesnīcās un dzīvokļos un izmantot ilgtspējīgu transportu. Lai pasargātu “zaļā tūrisma” galamērķi Bohiņu, viesnīca saņēma papildus atbalstu no citiem apmešanās pakalpojumu sniedzējiem un <i>Bohiņas Tūrisms</i>, tūrisma veicināšanas organizācijas. Ideja tika realizēta dzīvē 2010.gadā, un katru gadu tiek veiksmīgi īstenota.</p> <p>Ziedu festivāls: Galvenais brīvdabas ziedu festivāla mērķis ir: <i>izveidot ilgtspējīgu nākotni cilvēkiem un dabai</i>. Festivāls piedāvā plašu notikumu klāstu, braucienus, kas atklāj, cik bagātīgs ir Alpu pļavu ziedu klāsts un <i>Bohinj</i> dzīvotņu dažādība (piemēram, pļavas, pakalni, kalni, ezeri un upes). Viens no primārajiem šī festivāla mērķiem ir pagarināt tūrisma sezonu periodā, kas citkārt ir kluss, vienlaikus piedāvājot dažādus notikumus un pasākumus gan vietējiem cilvēkiem, gan apmeklētājiem. Šo pasākumu nolūks ir palielināt zināšanas par teritorijas vides un kultūras vērtībām un vecināt lepnuma sajūtu par alpu lauksaimniecības mantojumu un augsto vides kvalitāti. Šie festivāla pasākumi ir saistīti ar tematiem: savvaļas ziedi mākslā, mājā un zinātnē.</p>		

Laika grafiks:

Zaļā karte ieviesta no 2000.gadā, *Zaļā nedēļas nogale* aizsākta 2010.gadā, bet *Ziedu festivāla* tradīcija uzsākta 2007.gadā. Visas šīs aktivitātes tiek rīkotas arī šobrīd.

Īstenošanā iesaistītās organizācijas:

- *Bohiņas Tūrisms* (sabiedrisko institūts, ko tūrisma attīstībai dibinājusi *Bohiņas pašvaldība*).
- Pakalpojuma sniedzēji (privāti un publiski): vilcienu, autobusu uzņēmumi, muzeji, restorāni, naktsmāju pakalpojumu sniedzēji (viesnīcas, dzīvokļi u.c.), sporta centri, dabas skati, u.c.

Process un Prakses detalizēts apraksts:

Bohiņas *Viesu kartes* piedāvājums:

- 50% atlaide elektrisko velosipēdu nomai.
- 10% atlaide – autobusu biļetēm no Bohiņas uz Goreņskas (*Gorenjska*) reģionu un uz galvaspilsētu Ļubjanu (*Alpetour* autobusu uzņēmums) un atpakaļ.
- Atlaide līdz 50% – laivu biļetēm (ezers).
- Atlaide līdz 20% – velosipēdu noma.
- Atlaides ieejai dabas un kultūras atpūtas vietās, sporta pasākumos, ēdienam, dzērieniem, elektrisko automašīnu biļetēm Goreņskā un Ļubjanā.
- Transportlīdzekļa novietošana bez maksas un novietošanas vietu rezervēšana.

Zaļās nedēļas Bohiņā piedāvājums:

Viena nedēļas nogale Bohiņā pavasarī ar pasākumiem, kas saistīti ar aizsargājamās teritorijas uzkopšanas akciju. Katrs dalībnieks piedalās Bohiņas uzkopšanas pasākumos:

- Var ierasties Bohiņā ar sabiedrisko transportu (atlaides autobusā, vilcienā)
- Saņemt darbarīkus, pusdienas, dzērienus.
- Var pavadīt bez maksas naktis viesnīcās un dzīvokļos (iepriekš vienojoties), ja ierodas Bohiņā ar sabiedrisko transportu.

Par *Zaļās nedēļas nogales* ideju Anže Čokl k-gs ir teicis: *Zaļās nedēļas nogale ir izcils piemērs veiksmīgai tūrisma pakalpojumu sniedzēju sadarbībai vietējā un plašāka mēroga līmenī. Vides aizsardzības tradīcijas Slovēnijā ir vēsturiskas, jo mums ir kopīga motivācija, lai attīstība būtu līdzsvarota, un mēs par to rūpējamies. Ja kāds domā, ka slovēņi nespēj būt vienoti, lai atbrauc uz Bohiņu 21. aprīlī.*

Klemen Langus, organizācijas *Bohiņas tūrisms* direktors papildināja: *Bohinj Eco Park hotel* iniciatīva ir jāpieņem un jāatbalsta ar abām rokām. Bohiņa kā tūrisma galamērķis sper mazus, bet noteiktus soļus, lai īstenotu līdzsvarotas attīstības nosacījumus un veido brīnišķīgu piemēru starptautiska līmeņa tūrisma attīstībai.

	<p>Ziedu festivāla piedāvājums:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dažādas darbnīcas, izglītojoši pasākumi, ar bioloģisko daudzveidību saistīti „zaļie” braucieni aizsargājamajā teritorijā (<i>Natura 2000</i>). <p><u>Juridiskais ietvars:</u> Attiecībā uz pasākumiem nav likumdošanas.</p> <p><u>Finanšu ietvars:</u> Atbalsta Vietējā tūrisma organizācija (atbalsta vietējā pašvaldība un vietējie uzņēmumi).</p>
6.	Novērtējums
	<p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lietotāju skaits: <ul style="list-style-type: none"> - Bohiņas <i>Viesa karte</i>: aptuveni 2 530 gadā (955 ģimenes + 1 575 individuāli viesi). - <i>Zaļā nedēļas nogale</i>: aptuveni 110 viesi (nedēļas nogalē). - <i>Ziedu festivāls</i> 7 000 apmeklētāji 2013. gadā. <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lieliski mērķētas programmas ar labiem rezultātiem. • Zemu izmaksu iniciatīva, augošs lietotāju un pakalpojumu sniedzēju skaits. • Pieaug to cilvēku skaits, kas apzinās bioloģiskās daudzveidības, zaļās mobilitātes un „zaļo” produktu lielo nozīmi kā priekšnosacījumu „zaļā” tūrisma piedāvājuma attīstībai. • Ietekme uz vidi: lielāka informētība par sabiedriskā transporta izmantošanas un dabai draudzīgas mobilitātes nozīmi. • Sociālekonomiskā ietekme: <ul style="list-style-type: none"> - Bohiņas kā ilgtspējīga un „zaļa” galamērķa atpazīstamība. - Pieaugošs tūristu skaits– 13% pieaugums no 2010.g. līdz 2011.g., tādēļ bija novērojams arī Bohiņas tūrisma pakalpojumu sniedzēju ienākumu pieaugums un radās jaunas nodarbinātības iespējas vietējiem iedzīvotājiem. <p><u>Šķēršļi:</u> Programmu īstenošanai ir nepieciešama ieinteresēto pušu laba sadarbība, koordinācija un “proaktīva” pieeja. No vietējo ieinteresēto pušu un ekspertu “ticības” un “spēkiem” ir atkarīgs, cik veiksmīga būs prakse.</p>
7.	<p>Gūtās mācības</p> <p>Tā ir labi mērķēta programma, kas sniedz labus rezultātus (zemas izmaksas, pieaugošs pakalpojuma lietotāju un sniedzēju skaits). Labie rezultāti tiek sasniegti tādēļ, ka praksēm (privātām un publiskām) ir vietējās īpašumtiesības (attiecībā uz saturu un finansējumu). Prakse tika izveidota un</p>

		Īstenota laikā, kad šādi pakalpojumi tirgū nebija pieejami.
8.	Kontaktinformācija	Bohiņas vietējā tūrisma pārvalde Triglavska cesta 30, Bohinjska Bistrica Kontaktpersona: <i>Klemen Langus</i> Vietne internetā: www.bohinj.si
9.	Papildu informācija	Ziedu festivāls: http://www.bohinj.si/alpskocvetje/eng/

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas	 
1.	Prakses nosaukums	<i>Evo Mobile: ilgtspējīga elektriskā mobilitāte universitātes izmēģinājuma zonā (P1)</i>
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Ierosināt elektriskās mobilitātes modeli Valensijas Universitātes kopienai. Izpētīt elektrisko transportlīdzekļu kā jauna uzņēmējdarbības veida sniegtās iespējas. Nodot iegūto labo praksi līdzīgām teritorijām ar līdzīgiem nolūkiem.
3.	Labās prakses mērķi	Popularizēt elektrisko transportlīdzekļu izmantošanu kā ilgtspējīga transporta veidu Valensijas Universitātē (aptuveni 70 000 lietotāju trīs studentu pilsētiņās <i>Blasco Ibañez, Tarongers un Burjassot-Paterna</i>).
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> Valsts: Spānija Reģions, rajons vai apgabals: Valensijas Province. Valensijas pilsēta Iedzīvotāju skaits: 797 028 Platība: 135 km² Iedzīvotāju blīvums: 5 919,26 cilv/km² 
5.	Prakses detalizēts izklāsts	<p><u>Norises vieta</u></p> <p>Universitātes kopienā ir daudz studentu - aptuveni 70 000. Universitāte ir izvietota izklaidus un līdz pilsētas centram ir liels attālums, tādēļ ir daudz jābraukā, kā rezultātā daudzi izmanto privāto automašīnu un ir daudz sastrēgumu un liels gaisa piesārņojums.</p> <p>Vēl viena problēma ir šķēršļi atrast vietas, kur pie universitātes automašīnu novietot, jo ir milzīgs transportlīdzekļu daudzums.</p> <p><u>Laika grafiks:</u></p> <p>Projekts sākās 2012.g. janvārī, izstrādājot dažādus projekta posmus. 2012.g šie projekta posmi bija:</p>

FASE / mes	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1 - Planificaci3n estrat3gia											
2 - Promoci3n usuarios											
3 - Acuerdos con automoci3n											
4 - Red puntos de recarga											
5 - Ejecuci3n											
6 - An3lisis / Modelizaci3n											
7 - Difusi3n resultados											

2013.g. programma turpinājās, iekļaujot elektrisko mobilitāti Valensijas Universitātē.

Īstenošanā iesaistītās organizācijas:



Prakses process un detalizēts tās saturs izklāsts:

Šī iniciatīva ietver virkni darbību, lai veicinātu jaunas formas ilgtspējīgām pārvietošanās iespējām starp Valensijas universitātes ēkām. No vienas puses tā ir paredzēta, lai samazinātu iekšdedzes dzinēju transportlīdzekļu izmantošanu dažādās Valensijas Universitātes studentu pilsētīņās, bet no otras puses, lai atklātu, kādi ir iespējamie ilgtspējīgu elektrisko automobiļu izmantošanas modeļi.

Projekts ietver elektrisko transportlīdzekļu uzlādes punktu tīkla izveidi trīs augstskolas studentu pilsētīņās (*Blasco Ibañez, Tarongers un Burjassot-Paterna*).

Projekta mērķis ir nodrošināt augstskolas kopienai ar testa transportlīdzekļu (automobiļu, motociklu un velosipēdu) skaitu, lai:

- Novērtēt šā transporta veida dzīvotspēju.
- Kalpotu kā *konceptijas pierādījums* dažādiem elektriskajiem transportlīdzekļiem un ar uzlādes punktiem saistītām tehnoloģijām.
- Izvērtētu sociālās ietekmes, ko var radīt šāds pasākums.
- Darbotos eksperimentu pieredzes iegūšanai.

Juridiskais ietvars:

Projekts ir ietverts universitātes *Ilgtspējīga studentu pilsētīņa* stratēģijas plānā (<http://www.uv.es/campus-sostenible>) un to līdzfinansēja AVEN (Valensijas enerģijas aģentūra).


Attiecībā uz uzlādes punktu uzstādīšanu, nebija nepieciešamas pieprasīt īpašas atļaujas, jo stacijas ir uzstādītas Universitātes studentu pilsētīņu teritorijā.

	<p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <p>Turklāt uzņēmēj sabiedrības, kas piedalījās projektā, ir sadarbojušās, nodrošinot elektriskos transportlīdzekļus un palīdzot ar platformu aptauju veikšanai un tiešsaistes rezervācijām.</p> <p><u>Izmantošanas pakāpe (%): lietotāju skaits / kopējais iedzīvotāju skaits:</u></p> <p>Daudzi augstskolu studenti izmanto elektrotransporta līdzekļus. Augstskolas kopienā tiem ir lielāka piekrišana.</p>	
6.	Novērtējums	
	<p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <p>Šī projekta sagaidāmie rezultāti ir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Videi draudzīga transporta popularizēšana Universitātes kopienā. • Pamata infrastruktūras izveide, kas ļauj to izmantot kā uzlādes punktu tīklu universitātē. • Jaunās zināšanas, lai pārvaldītu infrastruktūru. • Ievākti dati, lai veiktu informēšanas kampaņas un izplatītu eksperimenta rezultātus. • Pakāpeniska pilsētā izmantotā transporta veida nomaiņa. <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <p>Elektrotransporta lietošana izplatās. Šos transportlīdzekļus ir paredzēts izmantot visiem universitātes dienestiem, piemēram, uzkopšanas pakalpojumiem un drošības dienestam.</p> <p><u>Šķēršļi:</u></p> <p>Tā kā šī tehnoloģija ir dārga, ir nepieciešamas lielas sākotnējās investīcijas.</p>	
7.	Gūtās mācības	Universitātē ir iespējams ilgtspējīgs un efektīvs transports. Lielā studentu skaita dēļ šis transporta veids ļaus ievērojami samazināt piesārņojumu.
8.	Kontaktinformācija	<p>Projekts <i>EVOMOBILE</i></p> <p>Tālrunis: + 34 963 54 39 95</p> <p>E-pasts: evomobile@uv.es</p>

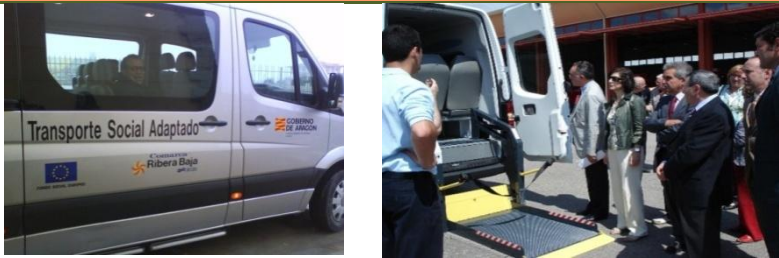
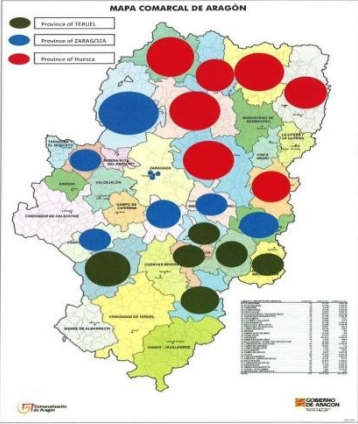
5.

SOCIĀLĀ MOBILITĀTE

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas	 <p>PROSAME FEAFES - Burgos Asociación Pro Salud Mental de Burgos</p> <p>AFAMER</p> <p>ASAMIMER FEAPS Castilla y León</p>
1.	Prakses nosaukums	Koplietošanas transports cilvēkiem ar invaliditāti Burgos lauku apvidū; dažādas organizācijas kopīgi izmanto savus resursus. (P2)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	<p>Ar dažādu apvienību, kas strādā ar rīcībnespējīgiem cilvēkiem, iniciatīvu izveidots koplietošanas sociālais transports Burgos provincē, Merindades reģionā.</p>
3.	Labās prakses mērķi:	<ul style="list-style-type: none"> • Nodrošināt cilvēkiem ar invaliditāti piekļuvi nepieciešamajiem pakalpojumiem aprūpes centros un/vai mācību centros no viņu dzīvesvietām. • Veicināt apgabala sociālo resursu izmantošanu tiem iedzīvotājiem, kuri ir sociālo pakalpojumu saņēmēji. • Veicināt dažādu organizāciju savstarpējo sadarbību. • Novērst gadījumus, kad pakalpojuma saņēmējiem nav iespējas apmeklēt dienas centrus un regulārās nodarbības, kas viņiem ir nepieciešamas.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> - Valsts: Spānija - Reģions, rajons vai pašvaldība: - Merindades reģions (Burgos province) 
5.	Prakses detalizēts apraksts:	<p><u>Norises vieta:</u></p> <p>2010. gada oktobrī AFAMER (Merindades Cilvēku ar Alcheimera slimību ģimeņu asociācija) pieprasīja ASAMIMER (Merindades Palīdzības asociācija cilvēkiem ar intelektuālu invaliditāti) pārvest pasažieri no <i>Villasana de Mena</i> uz <i>Villarcayo</i>, ņemot vērā faktu, ka viņu maršruts šķērso Menu.</p> <p>Tas bija sadarbības sākums, un šī sadarbība pakāpeniski palielinājās.</p> <p><u>Laika grafiks:</u></p> <p>Pirmā sadarbība notika 2010. gada oktobrī, un šī sadarbība starp AFAMER un ASAMIMER kopš tā brīža kļuva regulāra; trešā asociācija PROSAME MERINDADES (Burgos Pro-Mentālās veselības asociācija) pievienojās šim sadarbības modelim 2012. gada. augustā.</p>

	<p><u>Īstenošanā iesaistītās organizācijas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • AFAMER (Merindades Cilvēku ar Alcheimera slimību ģimeņu asociācija). • ASAMIMER (Merindades Palīdzības asociācija cilvēkiem ar intelektuālu invaliditāti). • PROSAME MERINDADES (Burgos Pro-Mentālās veselības asociācija). <p><u>Prakses process un detalizēts tās saturs izklāsts:</u></p> <p>Vairāku iemeslu dēļ tika uzsākta sadarbība starp lauku apvidos esošajām sociālajām organizācijām: sadarbības rezultātā ir iespējams samazināt transporta izmaksas tā lietotājiem; ir asociācijas, kurām ir savs transports, un ir asociācijas, kam nav šāda resursa, līdz ar to izmantošanai var tikt piedāvātas dažādas iespējas.</p> <p>Merindades teritorijas Burgos provincē esošās dažādās asociācijas ir vienojušās par pakalpojuma laika grafiku, summu un noteikumiem tā, lai katras asociācijas faktiskie lietotāji var izmantot citām asociācijām piederošos transporta līdzekļus.</p>  <p>Turklāt sadarbība tika paplašināta, lai lietotāji varētu izmantot transportlīdzekļus citu pašvaldības resursu piekļuvei, piemēram, peldbaseiniem vai citiem plānotiem atpūtas pasākumiem šajā teritorijā.</p> <p>Maršruti ir pielāgoti to cilvēku vajadzībām, kas izmanto pakalpojumus un/vai saņem atbalstu.</p> <p>Patlaban ir 7 maršruti: 5 no tiem katru dienu ir turp un atpakaļ braucieni.</p> <p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <p>Ir noteikta summa par kilometru; tiklīdz maršruts ir izveidots, tiek veikts aprēķins, un mēneša beigās asociācija, kas sniedz transporta pakalpojumu, izraksta rēķinu asociācijai, kas izmantoja pakalpojumu.</p> <p><u>Izmantošanas pakāpe (%): lietotāji / kopējais iedzīvotāju skaits:</u></p> <p>Izņemot neregulāros pakalpojuma lietotājus, patlaban ir pastāvīgi lietotāji, kuri ir asociāciju sadarbības tiešā labuma saņēmēji.</p>
<p>6.</p>	<p>Novērtējums</p> <p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <p>Patlaban tiek izmantoti 7 maršruti, kas atvērta papildu sadarbības piedāvājumiem.</p> <p>Pakalpojuma lietotāji ir no visām teritorijas asociācijām.</p> <p>Pieaudzis transporta lietotāju skaits sociālo resursu apmeklējumiem teritorijā; mūsdienās transportlīdzekļu koplietošana ir paplašinājusies, lai piekļūtu citu asociāciju sniegtajiem pakalpojumiem. Papildus veselības pakalpojumiem tiek nodrošināta iespēja piekļūt arī atpūtas vietām, piemēram, peldbaseina vai citu plānotu notikumu apmeklējumam.</p>

	<p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <p>Galvenais panākumu faktors ir pieejamība un veiksmīgais teritorijas iestāžu izvietojums.</p> <p>Lai gan noteiktās lauku teritorijās nav pieejams transportlīdzeklis nokļūšanai līdz sociālo pakalpojumu sniegšanas vietām, asociāciju sadarbība rada iespēju nepieciešamos pakalpojumus saņemt ikvienam.</p> <p><u>Šķēršļi:</u></p> <p>Administratīvā nesaskaņotība: atšķirīgais iesaistīto organizāciju darba laiks. Šis trūkums ir uzskatāms par mazsvarīgu un viegli atrisināmu.</p>	
7.	Gūtās mācības	<p>Iesaistītās asociācijas ir apzinājušās koplietošanas transportlīdzekļa priekšrocības, kas rada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ekonomiskāku transportu • Ekoloģiskāku transportu. • Sociālāku transportu.
8.	Kontaktinformācija	<p>prosamemerindades@gmail.com</p>

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas	
1.	Prakses nosaukums	<p>Transporta sociālais pakalpojums cilvēkiem ar invaliditāti Aragonas lauku apvidū (P1)</p>
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	<p>Pakalpojums paredzēts cilvēku ar invaliditāti transportēšanai un pavadīšanai Aragonas lauku apvidū.</p>
3.	Prakses mērķi	<p>Nodrošināt piekļuvi sociālajiem pakalpojumiem (pansionāts, dienas centrs, pensionāru mājas u.c.) Teruela provinces lauku apvidus iedzīvotājiem ar invaliditāti, kuri potenciāli pakļauti sociālās atstumtības riskam.</p>
4.	Atrašanās vieta	<p>- Valsts: Spānija</p> <p>- Reģions, rajons vai apgabals: Aragonas reģions; prakse ir īstenota 20 rajonos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Huesca provinces 7 rajoni - <i>La Jacetania, La Ribagorza, Sobrarbe, Hoya de Huesca, Los Monegros, Alto Gállego</i> un <i>Bajo Cinca</i>. • Zaragoza provinces 7 apgabali un 3 sadraudzības teritorijas - <i>Cinco Villas, Tarazona and El Moncayo, Campo de Borja, Campo de Daroca, Ribera Baja del Ebro, Bajo Aragón Caspe</i> un <i>Campo Belchite</i> plus šādas sadraudzības teritorijas: <i>Mancomunidad Ribera Bajo Huerva, Mancomunidad Bajo Gállego, Mancomunidad Ribera Izquierda del Ebro</i>. • Teruela provinces 6 apgabali - <i>Bajo Martín, Jiloca, Andorra-Sierra de Arcos, Bajo Aragón, Maestrazgo</i> un <i>Matarraña</i>. 
5.	Prakses detalizēts izklāsts	<p><u>Norises vieta</u></p> <p>ISEAL programma pastāv kopš 2000. gada, lai gan programmas sākotnējais mērķis ir mainījies.</p> <p>ISEAL programma darbību uzsāka 2000. gadā „Eiropas attīstības un nodarbinātības atbalsta plāna” ietvaros (Aragonas Cilvēkresursu plāns. 3. mērķis. Eiropas Sociālais fonds ESF). Plāna mērķis ir vairojot Aragonas reģiona nodarbinātības potenciālu vietējā līmenī un uzlabot lauku apvidu sociālekonomiku.</p> <p>2007. gada tika mainīts fonda apmaksāto pakalpojumu klāsts. Šie līdzekļi tika piešķirti transporta pakalpojumiem, kuri sniegti, lai apmaksātu rīcībnespējīgu cilvēku transporta pakalpojumus (vecāki cilvēki ar fizisku vai/un garīgu invaliditāti, sociāli atstumti cilvēki)</p>

lauku apvidos. Lai gan vairākām privātām organizācijām ir savi transportlīdzekļi, daudziem ir Šķēršļi piekļūt sociālajiem pakalpojumiem.

Līdz 2007. gadam šāds sociālais transports nebija pieejams. Aragonas Sociālo pakalpojumu institūts un vietējās amatpersonas identificēja iedzīvotāju vajadzību pēc šāda sociālā pakalpojuma. Pirms tam daži rajoni bija centušies rast risinājumus pastāvošās problēmas mazināšanai.

Laika grafiks:

Ir sagaidāms, ka *ISEAL* projekts turpināsies līdz 2014. gadam.

Projekts tika uzsākts iepriekšējās ESF programmas (2007. – 2008. gadam) ietvaros un tas turpināsies līdz 2013. gadam. Programma var tikt pagarināta līdz 2014. gadam. 2014. gada plāna turpināšana būs atkarīga no saņemtajiem līdzekļiem un dažādo iesaistīto organizāciju līdzfinansējuma.

Pirmajā sanāsmē tika noslēgti līgumi ar visiem vietējiem pakalpojuma saņēmējiem. Turpmākajos gados saglabājās esošie pakalpojumi.

Īstenošanā iesaistītās organizācijas:

Idejas virzītājs: Aragonas Sociālo pakalpojumu institūts / Eiropas finansējuma dienests.

Pieteicējs: Reģionālās iestādes / Vietējās organizācijas.

Ieviešanu veic vietējās organizācijas, līdzekļi tiek pārskaitīti vietējās pārvaldes institūcijām un tie tiek izmantoti sociālo pakalpojumu sniegšanai.

Prakses process un detalizēts tās satura izklāsts:

- Aragonas Sociālo pakalpojumu institūts *ISEAL* programmu piedāvāja visiem ieinteresētajiem apgabaliem un vietējām organizācijām.
- Katra projekta iesaistītā organizācija atbild par programmas vadību.
- Katra vietējās pārvaldes organizācija koordinē transporta pakalpojumu.
- Sociālais darbinieks ir sadarbības eksperts, kuram atbalstu sniedz par ekonomiskajiem un organizatoriskajiem jautājumiem atbildīgā administrācija.
- Nepieciešamību pēc sociālā transporta nosaka sociālais darbinieks. Lietotājs nevar izmantot pakalpojumu pēc savas patikas, bet viņš/viņa var to pieprasīt.
- Maršruti tiek izstrādāti, ņemot vērā pasažieru skaitu un nepieciešamo pakalpojumu skaitu, ko ir iespējams koordinēt. Maršruts ir pieejams pēc pieprasījuma; katra teritorija ir atšķirīga, ar atšķirīgām vajadzībām.
- Aragonas Sociālo pakalpojumu institūts nenosaka sociālā transporta sniegšanas kārtību; vienīgā prasība ir nodrošināt transportu uz sociālo pakalpojumu vietām.
- Lai īstenotu maršruta braucienu, ir nepieciešams sociālais darbinieks, ierēdnis, viens vai divi autovadītāji un pavadošais uzraugs. Aragonas Sociālo pakalpojumu institūts nenosaka ierobežojumus darbinieku pieņemšanai darbā. Šī programma reģionos ir radījusi 68 jaunas darba vietas. Izmantotie transportlīdzekļi ir pasažieru mikroautobusi. Tajos ir 10 - 12 sēdvietas un tie ir iegādāti ar līzingu starpniecību.
- Katru gadu notiek sapulce, ko sponsorē *IASS*. Visi *ISEAL* programmā iesaistītie sociālie darbinieki sapulcējas, lai runātu par savu pieredzi, problēmām un risinājumiem.

	<p><u>Juridiskais ietvars:</u></p> <p>2000. - 2006. gada <i>Aragonas Cilvēkresursu plānā</i> (mērķis 3) bija ietverti cilvēkresursu vadības pasākumi. <i>ISEAL</i> Programmā ir ietverta virkne pasākumu, kas paredzēta cilvēkresursu pilnveidei Mērķa 3 ietvaros.</p> <p>Aragonas valdības Veselības, patērētāju tiesību un iedzīvotāju pakalpojumu departaments ir atbildīgs par dažu ES līdzekļu finansētu programmu un projektu koordinēšanu, uzraudzību un īstenošanu, it īpaši - 8.1.1. pasākumu īstenošanu.</p> <p>Šis pasākums (adaptēts transporta pakalpojums) noris šādā kopienas programmas kontekstā:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mērķis: 8. Vietējās attīstības iniciatīvu ierosināšana un atbalsts. • Pasākums: 8.1. Tādu vietējo iniciatīvu atbalsts, kas sniedz ieguldījumu nodarbinātības veicināšanai. • Darbība: 8.1.1. Vietējās nodarbinātības iniciatīvu izmēģinājuma projekti. <p><i>ISEAL</i> programmas ietvaros tika noslēgti sadarbības līgumi starp Aragonas Veselības, patērētāju tiesību un sociālo pakalpojumu departamentu un reģioniem. Šie līgumi noteica katras iesaistītās puses finansiālo līdzdalību programmas ieviešanas nodrošināšanai.</p> <p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <p>Subsīdijas apgabaliem / vietējām iestādēm. Tiek noslēgti vienošanās ar <i>IASS</i> par ikgadējām subsīdijām; šīs subsīdijas finansē līdz 80% no katra projekta izdevumiem (transportlīdzekļu uzturēšana, nepieciešamā personāla nolīgšana, degvielas izmaksas, mediji, utt.).</p> <p>Šo pakalpojumu finansiāli uztur <i>IASS</i> un apgabali, saņemot atbalstu arī no Eiropas Sociālā fonda. Pakalpojumu varētu finansēt 100% apmērā, bet <i>IASS</i> uzskatīja, ka labāk ir izmaksas dalīt ar vietējām iestādēm, lai nodrošinātu kompromisu un ilgtspējību gadījumā, ja subsīdijas vairs nebūtu iespējamās. Bieži vietējās varas iestādes iegulda vairāk par 20%.</p> <p><u>Izmantošanas pakāpe (%): lietotāji / kopējais iedzīvotāju skaits:</u></p> <p>Aptuveni 600 cilvēki gadā pakalpojumu izmanto regulāri. Aptuveni 25 - 30 cilvēki katrā reģionā.</p>
6.	<p>Novērtējums</p>
	<p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Adaptētais transporta pakalpojums ir ieviests 20 no 33 Aragonas apgabaliem. • Kopumā šajos apgabalos kopš 2008. gada ir izveidotas 68 jaunas darba vietas. • Pakalpojumu ik gadu izmanto 600 cilvēki ar mobilitātes problēmām, aptuveni 25 līdz 30 cilvēki katrā apgabalā. <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <p>Pēc līguma parakstīšanas Aragonas valdības Veselības, patērētāju tiesību un iedzīvotāju pakalpojumu departaments un Aragonas apgabals izveidoja komisiju programmas uzraudzībai. Šī komisija ir atbildīga par vienošanās uzraudzību, līdzdalības un attīstības pakāpes izpēti un</p>

atbilstošu programmas izpildi.

Projekts ir izstrādāts specifiskai teritorijai, tās iedzīvotājiem un to vajadzībām.

Sociālie darbnieki ir projekta veiksmes atslēga. Viņi bija pirmie, kas identificēja sociālā transporta pakalpojuma nepieciešamību un nosaka vajadzību pēc pakalpojuma konkrētai personai. Pakalpojumu augsti vērtē gan tā izmantotāji, gan viņu ģimenes.

Šķēršļi:


Ekonomiskais pamatojums, lai noteiktu, kuri izdevumi ir attaisnojami un kuri nav. Programmas īstenošana. Projekta finansēšana pēc 2014. gada.

7.	Gūtās mācības	Ir svarīgi, ka reģiona vadības iniciatīvās iesaistās vietējās pašvaldības. Augsts vairāku administrāciju iesaistes līmenis.
8.	Kontaktinformācija	<p><i>Laura VELASCO</i></p> <p>Aragonas Sociālo pakalpojumu institūts</p> <p>Sociālo pakalpojumu teritorijas direktors</p> <p>Tālrunis: + 34 976 714.160</p> <p>E-pasts: lvelasco@aragon.es</p>

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	 <p>http://www.kamond.hu/page.php?37</p>
1.	Prakses nosaukums	Ciema aprūpes pakalpojums (P7)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	<p><u>Tiešs, personīgs pakalpojums:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Līdzdalība ēdināšanas pakalpojumu sniegšanā • Nepieciešamība nodrošināt mājas aprūpi. • Nepieciešamība veicināt līdzdalību kopienas un sociālās informācijas sniegšanā. • Veicināt piekļuvi citiem pamata pakalpojumiem. • Veicināt piekļuvi veselības aprūpei. • Bērnu, pirmsskolas un skolas vecuma bērnu un jaunu cilvēku pārvadāšana. <p><u>Tiešs, personīgs pakalpojums citu uzdevumu ietvaros:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Palīdzības sniegšana pašvaldības, kultūras, sporta un atpūtas pasākumu organizēšanā. • Palīdzības sniegšana personīgu oficiālu darījumu kārtošanā, ar dzīvesvietu saistītu jautājumu risināšanā. • Palīdzības sniegšana citos ar dzīvesvietu saistītos pakalpojumos. <p><u>Netieši pakalpojumi pašvaldības uzdevumu ietvaros:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pārtikas piegāde. • Loģistika. • Padomes informācijas izplatīšana iedzīvotājiem. <p>Citi pakalpojumi.</p>
3.	Prakses mērķi	<ul style="list-style-type: none"> • Vienlīdzības un iespēju palielināšana laukos un mazās apdzīvotās vietās, kur netiek sniegti pakalpojumi. • Pakalpojumu pieejamības paplašināšana. • Labākas dzīves kvalitātes nodrošināšana.
4.	Atrašanās vieta	Ungārija.
5.	Prakses detalizēts apraksts	<ul style="list-style-type: none"> • Mazi un atstatus esoši ciemi nevar nodrošināt savas pamata sociālās vajadzības. • Aizsākās 1989. gadā un turpinās vēl joprojām.

		<ul style="list-style-type: none"> • Pakalpojuma sniedzējs nenosaka pakalpojuma procesu. To nosaka pašvaldības pieņemtie noteikumi. • Pieejams vietās, kur ledzīvotāju skaits ir mazāks par 600. • Ir nepieciešami noteikumi, licences. • Tiek sniegts valsts finansējums (aptuveni 7 700 eiro gadā).
6.	Novērtējums	<ul style="list-style-type: none"> • Aptuveni 1 300 ciemi. <p>Ciemā sniegtā aprūpes pakalpojuma kvalitāte ir atkarīga no pašvaldības, pakalpojuma sniedzēja un auto vadītāja personības. Iedzīvotāji paši ieeļņ ciema pilnvaroto. Kandidātiem ir jāpiedalās mācībās, kur viņi var iegūt zināšanas par šādiem tematiem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ciema pilnvarotā prasmes. - Sociālās zināšanas un zināšanas par kopienu. - Zināšanas par veselības aprūpi. - Mācīšanās metodika - kā mācīties? - Cilvēks un vide. <p>Pilnvarotajam ir jāpavada 180 stundas tematiskajās stundās un 80 stundas praksē (kopā 260 stundas). Mācību maksa tiek segta. Pilnvarotajam ir jāpiedalās mācībās arī turpmāk, un mācības ilgst 5 gadus (šādā gadījumā darba devējam ir jāmaksā mācību maksa un jānodod papildus brīvdienas laikā, kad ir mācības).</p> <p>Katrai apdzīvotajai vietai ir viena pilnvarotā persona.</p> <p>Pakalpojumu nosaka normatīvie akti kopš 1999. gada (pirmais ciema aprūpes sniedzēja pakalpojums tika izveidots 1989. gadā, kad vēl nebija normatīvo aktu par šādā veida pakalpojumu). Ciema aprūpes sniedzēja pakalpojumu uzrauga pašvaldības, un tām ir arī ar finansiālu uzturēšanu saistīti uzdevumi. Pakalpojuma darbības teritorija tiek noteikta ar padomes noteikumiem.</p> <p>Pašvaldības ierēdnis pārbauda darbību vienreiz gadā.</p>
7.	Gūtās mācības	<ul style="list-style-type: none"> • Ir ļoti svarīgi, ka pakalpojums ir labi organizēts un ir piemērots auto vadītājs. • Pārāk daudz uzdevumu un prasību, pārāk maz naudas. <p>Resursi un valdības atbalsts. Būtu lieliski, ja pakalpojums tiktu sniegts tā, kā piegādātāji to sniedz patērētājiem. Valdībai šādas iniciatīvas ir jāatbalsta vairāk.</p>
8.	Kontaktinformācija	<p><i>Erélyi Valéria, László Bikádi – mērs</i></p> <p>06/88/459-150</p> <p>solyert@gmail.com</p>
9.	Papildu informācija	<p>Šāds pakalpojums ir sociālās aprūpes veids, un darbībai ir nepieciešama licence.</p>

	<p>Noteikumi, lai iegūtu darbības licenci:</p> <ul style="list-style-type: none">• Pašvaldības noteikumi.• Jābūt noteiktai „Ciema aprūpes pakalpojumu sniedzēja” profesionālajai programmai.• Jābūt mašīnai, kas ir labā stāvoklī.• Jābūt derīgai auto reģistrācijas apliecībai, kas ir spēkā vairāk par 6 mēnešiem.• Ciema aprūpes pakalpojumu sniedzēja automašīnai ir jābūt OCTA un KASKO apdrošināšanām.• Jānodarbina cilvēks ar atbilstošām spējām un ar atbilstošu auto vadītāja apliecību. <p>Ciema aprūpes pakalpojumu sniedzējam pēc mācībām ir jānokārto „Ciema aprūpes pakalpojumu sniedzēja” eksāmens.</p>
--	---

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	
1.	Prakses nosaukums	Ciema buss (P10)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Nepietiekamais sabiedriskā transporta maršrutu skaits mazināja iedzīvotāju piekļuvi skolām, veselības aprūpes vietām, valsts pārvaldes organizācijām un veikaliem.
3.	Prakses mērķi	<p>Vispārīgais valsts programmas Ciema buss mērķis bija pilnveidot pārvadājumu sistēmu mikro reģionu līmenī.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uzlabot mobilitāti lauku iedzīvotājiem, kuriem nav automašīnas. • Veicināt mazu apdzīvotu vietu vienlīdzību ar vairāk attīstītiem reģioniem. • Paaugstināt dzīves kvalitāti. • Uzlabot piekļuvi sabiedriskajiem pakalpojumiem. • Uzlabot piekļuvi pamata sociālajiem pakalpojumiem.
4.	Atrašanās vieta	Valsts: Ungārija; Apgabals: Vas; Rajons: Vasvár, Pašvaldība: Gersekarát.
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Izcelsme:</u></p> <p>Vispārīgais valsts programmas „Ciema buss” mērķis bija pilnveidot pārvadājumu sistēmu mikroreģionu līmenī.</p> <p><u>Laika grafiks:</u></p> <p>Konkurss <i>Ciema buss</i> tika izsludināts jaunās Ungārijas <i>Lauku attīstības programmas 2007.-2013.</i> gadam ietvaros pārvadājumu sistēmas pilnveidei mikro reģionu līmenī.</p> <p>Pieteikumu iesniegšanas periods bija no 14.01.2008. līdz 26.11.2008.</p> <p>Saskaņā ar 2008. gada beigās pieņemto lēmumu visā valstī tika apstiprināti 1 086 pieteikumi (kopējā grantu summa: 8,5 miljardi HUF ~ aptuveni € 28,3 miljoni).</p> <p>Vas apgabalā tika apstiprināti 63 apdzīvoto vietu pieteikumi.</p> <p>2009. gadā. <i>Gersekarát</i> pašvaldība nopirka 2 autobusus <i>Ciema buss</i> pakalpojuma sniegšanai.</p>

Istenošanā iesaistītās organizācijas:

Gersekarát pašvaldība.

Prakses norise un saturs

Ciema buss darbojas Ciema aprūpes sniedzēja pakalpojums ietvaros.

Ciema aprūpes sniedzēja pakalpojums:

- Darbojas apdzīvotās vietās, kur iedzīvotāju skaits ir mazāks par 600 un trūkst sabiedrisko pakalpojumu.
- Pakalpojumu var sniegt pašvaldība vai sabiedriskā organizācija.
- Noteikumus nosaka pašvaldība.
- Pakalpojuma nodrošināšanai ir nepieciešams transportlīdzeklis un pilnas slodzes darbinieks kā ierēdnis.
- Licenci „Ciema aprūpes pakalpojumu sniedzējam” izsniedz attiecīgās pašvaldības notārs.

Ciema aprūpes sniedzēja uzdevumi:

- Nogādāt gados vecākus cilvēkus pie ārsta un citiem veselības pakalpojumiem.
- Iegūt informāciju par konkrētas vietas iedzīvotāju nepieciešamajiem medikamentiem, piegādāt tos no pilsētas ciemu iedzīvotājiem.
- Iepirkt un nogādāt ilglietojamas preces, aizvest uz remontu māsasaimniecības preces, nelielu mēbeļu transportēšana vai dzīvnieku barības atvešana.
- Nogādāt vietējos iedzīvotājus uz reģiona centru.
- Nogādāt pašvaldībai vajadzīgos iepirkumus.
- Transporta izmantošana bērnudārza, skolu vajadzībām (ekskursijām vai sacensībām).
- Pašvaldības informācijas nodošana iedzīvotājiem.
- Nogādāt pašdarbniekus (piem., tautu deju kolektīvu) uz koncertiem.
- Nogādāt vietējo sporta komandu uz sporta pasākumiem.
- Futbola laukuma un citu sabiedrisko vietu uzturēšana.

Busa ikdienas pakalpojumi:

- Tas uzņem bērnudārza bērnus un skolniekus no 3 ciemiem (*Gersekarát, Unrásfa, Telekes*) un nogādā viņus bērnudārzā un skolā. Tā ir droša pārvadājumu metode, jo bērnus bieži vien ved arī mājās.

Katru nedēļu vai katru otro nedēļu:

- Pacientu nogādāšana veselības aprūpe centros: nevis individuāli, bet grupā uz tuvējo lielāko apdzīvoto vietu (*Körmend, Szombathely*).
- Tomēr, ja kādam ir vajadzīga īpaša aprūpe, ir iespējams arī individuāls transports.

Laiku pa laikam:

- Uz īpašiem pasākumiem, piemēram, vienreiz mēnesī uz *Csehimindszent* apdzīvoto vietu.
- Vietējos (vecākus cilvēkus un cilvēkus, kam ir īpaši smagi kustību traucējumi) transportē uz vietējiem pasākumiem, piemēram, „senioru dienas” u.tml.

- Ikgadējā skolas ekskursija vai transports uz bērnudārza vai skolas pasākumiem.
- Ekskursijas, transports uz kopienas vai kultūras pasākumiem visām vietējās sabiedrības vecuma grupām.
- Autobuss bez maksas aizved vietējos bezdarbniekus uz mācību kursiem, informatīvajiem forumiem.
- Autobusu var iznomāt par tirgus cenu, pat ārzemju ceļojumiem.

Skolnieki, bērnudārzniece, vecāki cilvēki un invalīdi izmanto ciema busa pakalpojumus bez maksas.

Vietējās sabiedriskās organizācijas var izmantot ciema busu bez maksas 150 km gadā.

Lai noīrētu autobusu:

- 1) 22 sēdvietu *IVECO* → 180 Ft/km (aptuveni € 0.60/km)
- 2) 9 sēdvietu *FORD* → 110 Ft/km (aptuveni € 0.36/km)

Juridiskais ietvars:

Lauksaimniecības un lauku attīstības ministra Lēmums Nr. 9/2008.g. (I.24.) → par EAFRD atbalstu pamata pakalpojumiem lauku ekonomikai un iedzīvotājiem, lai veicinātu mikro reģionu transporta risinājumus, Dekrēta 4. nodaļa: „Granta maksimālā summa ir vienāda ar € 40 000.”

Transportlīdzekļa neto vērtību sedz grants, PVN (20%) ir jāmaksā pieteicējam kā līdzdalības maksājums.

Autobusus ir iespējams noīrēt. Tas nosedz daļu no uzturēšanas izdevumiem.

Finanšu ietvars:

1) *IVECO 50 C 15 V 22* sēdvietu autobusa cena: 10 970 000 HUF (aptuveni € 36 566) + 2 742 500 HUF PVN (aptuveni € 9 142) = 13 712 500 HUF (aptuveni € 45 708).

2) *FORD Transit 9* sēdvietu autobusa cena: 1 700 000 HUF (aptuveni € 5 666).

Kopā: 15 412 500 HUF (aptuveni € 51 375).

Gersekarāt pašvaldības saņemtais grants: 8 847 000 HUF (aptuveni € 29 490).

Pārējo pirkuma maksu maksāja pašvaldība.

Uzturēšanas izmaksas:



- Alga autobusa šoferim (Ciema aprūpes sniedzējam).
- Degvielas izmaksas.
- Apkopes izmaksas.

Pakalpojuma *Ciema buss* izmaksas var segt „normatīvā valsts līdzdalība”, ko saņem, lai pārvadātu skolēnus no apkaimes apdzīvotajām vietām uz skolu. Vēl finanšu resursus var gūt, izīrējot autobusus.

Izmantošanas pakāpe (%): lietotāji / kopējais iedzīvotāju skaits

Kopējais iedzīvotāju skaits: 730.

Ciema busa ikdienas lietotāju īpatsvars: 10%.	
6.	Novērtējums
	<p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <p><i>Gersekarát</i> apdzīvotās vietas iedzīvotāju skaits: 730.</p> <p>Ciema busa ikdienas lietotāju īpatsvars: 10%.</p> <p>Iespējamie lietotāji: kopējais <i>Gersekarát</i> iedzīvotāju skaits un kaimiņu apdzīvoto vietu iedzīvotāji.</p> <p>109 bērni apmeklē <i>Gersekarát</i> skolu, no tiem 47 bērni ik dienu brauc ar ciema busu (43% no visiem skolniekiem).</p> <p>4 bērnudārza bērni ik dienu brauc ar ciema busu.</p> <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mērķtiecīga programma valsts līmenī. • Iesaistījušās proaktīvas pašvaldības. • Labi strādājošs ciema aprūpes sniedzēja pakalpojums apdzīvotajā vietā. <p><u>Šķēršļi:</u></p> <p>Transportlīdzekļa remonta izmaksas būtu finansiāli grūti nosegt, ja tiktu konstatēti ievērojami tehniskie bojājumi. Ar laiku būtu nepieciešama transportlīdzekļa nomaiņa nolietojuma dēļ.</p> <p>Diemžēl programmu nav plānots turpināt. Ir sarežģīti nodrošināt programmas ilgtspējību.</p>
7.	<p>Gūtās mācības</p> <p>Ja netiek saņemts valsts vai ES atbalsts, ir problemātiski nodrošināt alternatīvus transporta risinājumus lauku apvidū.</p> <p>Savukārt, veidojot mērķtiecīgas programmas, var rast transporta risinājumus lauku apvidū. Ungārijā <i>Ciema aprūpes sniedzēja pakalpojums</i> darbojas jau gadiem ilgi un ir ļoti veiksmīgs. Tā ietvaros var īstenot iniciatīvu <i>Ciema buss</i>, saņemot ES/valsts atbalstu.</p>
8.	<p>Kontaktinformācija</p> <p><i>Gabriella Szóllósy</i>, Pašvaldības notārs</p> <p>Adrese: 9813 Gersekarát, Béke u. 12.</p> <p>Tālrunis: +36-94/574-019</p>
9.	<p>Papildu informācija</p> <p><i>Gersekarát</i> pašvaldības vietne internetā:</p> <p>http://gersekarat.hu/kozigazgatas/onkormanyzat/szolgaltatask</p>

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas	 
1.	Prakses nosaukums	Kopienas autobuss (P8)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Vairums ļoti jaunu un vecāku cilvēku, kuriem nav automašīnas, ir ierobežotas mobilitātes iespējas. Sabiedriskā transporta līdzekļu pieejamība samazinās, līdz ar to ir nepieciešami jauni risinājumi, lai uzlabotu šo cilvēku mobilitāti. No vienas puses ciemā <i>Purbach</i> ir dzīvojamās zonas, kas atrodas tālu no centra, un no otras puses ir lielveikali, kas atrodas ciema nomalē.
3.	Prakses mērķi	<ul style="list-style-type: none"> • Cilvēku, kuriem nav automašīnas, mobilitātes uzlabošana, lai viņiem būtu iespējams piedalīties pašvaldības sociālajā dzīvē un apmierināt savas vajadzības (pārtika, medicīnas pakalpojumi, izglītība, sociālā dzīve). • Bažas par apkārtējo vidi. • Pakalpojums tūristiem.
4.	Atrašanās vieta	- Ciems
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Izcelsme:</u> Tika uzsākts projekta <i>Videi draudzīgs transports un tūrisms jutīgās teritorijās - Neusiedl ezera reģions Fertö-Tó</i> ietvaros 2006. gadā.</p> <p><u>Laika grafiks:</u> Pirmdiena - Piektdiena 05:30 -19:30. Sestdiena 05:30 – 13:00.</p> <p><u>Īstenošanā iesaistītās organizācijas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Pašvaldība. - Burgenlandes reģiona pārvalde. - Austrijas Federālā ekonomikas palāta. <p><u>Prakses norise un saturs</u></p> <p>Transporta pakalpojums ciemā tiek sniegts, nenosakot konkrētu laiku vai autobusu pieturas. Cilvēki zvina autobusam, kurš dodas pie viņiem uz norādīto mājas adresi.</p>

		<p>Viena biļete: € 1,50 (dienas biļete € 3,00). Gada biļete: € 150,00 Šo pakalpojumu veic 4 autobusa šoferi (20 stundas nodarbināti pašvaldībā).</p> <p><u>Juridiskais ietvars:</u> Nodibināta sabiedrība, pārvaldniekam ir taksometra pakalpojuma sniegšanas tiesības (Austrijā tādas ir nepieciešamas). Mērs ir sabiedrības direktors.</p> <p><u>Finanšu ietvars:</u> Izmaksas gadā: € 105 000. Ieņēmumi no biļetēm: € 15 000. Pašvaldības subsīdija: € 30 000. ES projekts: € 60 000.</p> <p><u>Izmantošanas pakāpe (%)</u>: lietotāji / kopējais iedzīvotāju skaits iedzīvotāju skaits <i>Purbach</i> ciemā: 2 701 (01.01.2012.). Vidēji 100 autobusa braucieni dienā. Lietotāju vecums: 13%: 6 - 15 gadi. 33%: 15 - 64 gadi. 54%: > 64 gadi.</p>
6.	Novērtējums	<p><u>Rezultātu izvērtējums:</u> <i>Purbach</i> ekonomiskā pamatojuma izpēte: <i>Gmoa-Bus</i> 2010. gada analīze un potenciāla izstrāde</p> <p><u>Veiksmes faktori:</u> Personīgs pakalpojums: labi pazīstams autobusa vadītājs no ciema. Viegli noorganizēt: zvans 10 minūtes pirms brauciena sākuma. Maksa lietotājiem: ļoti saprātīga.</p> <p><u>Šķēršļi:</u> Ir jāatrod jaunas finansēšanas iespējas: jauni projekti, ienākumi no reklāmām uz autobusiem, nedaudz palielināt biļešu cenas.</p>
7.	Kontaktinformācija	<p>Mērs <i>Richard Hermann</i> Stadtgemeinde Purbach Hauptgasse 38 7083 Purbach am See Tālr.: 02683/5116-10 Fakss: 02683/5116-15 stadtgemeinde@purbach.at www.purbach.at</p>

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas	  
1.	Prakses nosaukums	Pašvaldības atbalsts mobilitātei (P12)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	<p>Pašvaldība atbalsta noteiktas sociālas grupas un darbiniekus un viņiem sniedz palīdzību.</p> <p>Pašvaldības atbalsts tiek sniegts, lai noteiktas sociālās grupas pieredzētu sociālekonomisku attīstību ilgtermiņā.</p>
3.	Prakses mērķi	<ul style="list-style-type: none"> • Mērķis: sociālā palīdzība. • Ir izveidoti pašvaldības sociālie pakalpojumi: <ul style="list-style-type: none"> - Lai noteiktas sociālās grupas varētu iegūt biļetes ar atlaidēm. - Lai iedrošinātu noteiktas sociālās grupas būt aktīvākām, lai tās mēģinātu mazināt attāluma radītus šķēršļus, kas traucē piekļūt Zemkarpatu galvaspilsētā Rzeszów rodamiem resursiem – skolām, universitātēm, darba tirgum, veselības aprūpes centriem, izklaides centriem. - Lai novērstu sociālās izslēgšanas fenomenu (piemēram, vecuma vai invaliditātes dēļ).
4.	Atrašanās vieta	<p>Projekts attiecas uz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zemkarpatu reģiona pašvaldībām: <ul style="list-style-type: none"> <i>Boguchwała, Chmielnik,</i> <i>Czarna, Głogów Małopolski,</i> <i>Trzebowniko,</i> pilsēta <i>Rzeszów.</i> • Pašvaldību skaits teritorijā: 6 • Iedzīvotāju skaits teritorijā: 86 312 • Darbības dienas/sezona: visu gadu
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p>Vietējā atbalsta sistēma ir izveidota ar pašvaldības noteikumiem.</p> <p>Pateicoties vietējiem normatīvajiem aktiem, zemāk nosauktās iedzīvotāju grupas var izmantot</p>

transportu par pusccenu vai saņemt citu atbalstu:

- Cilvēki ar smagu invaliditāti, kas nespēj dzīvot pastāvīgi un nespēj strādāt.
- Cilvēki, kuriem ar tiesas spriedumu noteikta vidēja vai pilnīga invaliditāte.
- Akli cilvēki ar pavadoni.
- Bērni ar īpašām vajadzībām ar pavadoni.
- Cilvēki no 70 gadu vecuma.
- Goda asins donori, kas ir nodevuši vismaz 20 litrus asiņu.
- Bērni no 4 gadu vecuma līdz brīdim, kad viņi sāk apmeklēt skolu.
- Kurli cilvēki.
- Pensionāri.
- Cilvēki, kuri saņem sociālo pensiju.
- Cilvēki, kuri saņem ģimenes pensiju.

- *Iesaistītās publiskās / privātās ieinteresētās puses:*
Pašvaldības, pašvaldību savienības, cilvēki, kam vietējā palīdzība ir paredzēta.

- *Lietotāju mērķa grupas*
Visi iedzīvotāji – it īpaši tie, kuri strādā Rzeszów un cilvēki, kas ir nodarbināti uzņēmumos, kas atrodas ekonomiskajās zonās.

- *Lietotāju skaits (lietotāju skaits gadā, lietotāju skaits mēnesī):*
Saskaņā ar informāciju, kas saņemta no pašvaldību savienības “Podkarpacka Car Communication” (*Zemkarpatu autosaziņa*), pašvaldību izmantotais mēneša pabalstu modelis attiecas uz aptuveni 100 000 atsevišķiem braucieniem un 800 mēnešbijetēm.

Juridiskais ietvars:

Pašvaldības noteikumi.


Ir jāievēro šādi aspekti / šķēršļi:




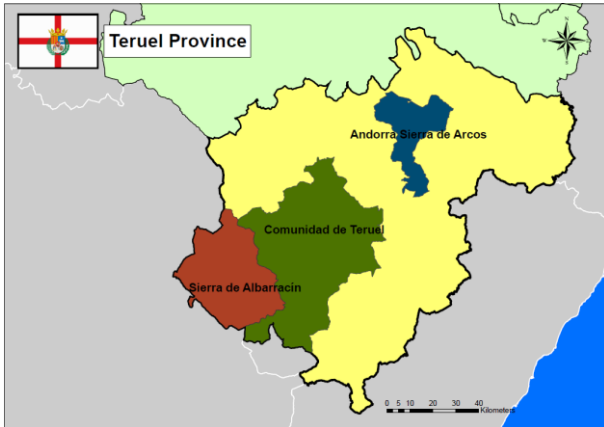
- Nestabila likumdošana - jauni normatīvie akti, piemēram Polijas Sabiedriska transporta likums rada šķēršļi brīvi pašvaldībām noteikt atlaides.

Finanšu ietvars: (Informācija no pašvaldību savienības “Podkarpacka Car Communication”)

- Visa projekta izmaksas
 - 4 miljoni PLN ik gadu (aptuveni 952 380,00 Euro)
- Cenu veidošanas metodes
 - atlaide ir noteikts procents no pakalpojuma tirgus.
- Izmaksas lietotājam
 - aptuveni 1 PLN par katru individuālu braucienu (pasažieriem, kam ir tiesības uz atlaidi).

<ul style="list-style-type: none"> Darbības dienu skaits: visu gadu, ik dienu 		
6.	Novērtējums	Pašvaldības mobilitātes atbalsts ietver lielus izdevumus no pašvaldības budžeta.
7.	Gūtās mācības	No pašvaldību budžetiem investētie līdzekļi subsīdiju sistēmā, kas paredzēta biļetēm ar atlaidi, tiek atgūti augstāku nodokļu ieņēmumu veidā un mazāk tērējot sociālajiem pakalpojumiem.
8.	Kontaktinformācija	<p><i>Związek Gmin "Podkarpacka Komunikacja Samochodowa"</i> al. Wyzwolenia 6 35-959 Rzeszów, POLIJA Tālr. +48 17 86 03 203 Fakss. + 48 17 86 03 205 E-pasts: biuro@zgpk.s.rzeszow.pl</p>
9.	Papildu informācija	Katra pašvaldība Polijā ir pilnvarota ar likumu piešķirt atbalstu dažām iedzīvotāju grupām un nodrošināt tām lētāku sabiedrisko transportu.

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	
1.	Prakses nosaukums	Ģimenes biļete: kā pārliecināt cilvēkus izmantot sabiedrisko transportu (P12)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Atkarība no privātajām automašīnām ir padarījusi sabiedrisko transportu neekonomisku. Tādēļ ir slēgti peļņu nenesoši sabiedriskā transporta maršruti. Tā rezultātā iedzīvotāji kļūst aizvien atkarīgāki no savām automašīnām.
3.	Prakses mērķi	Ģimenes biļetes mērķis ir pārliecināt cilvēkus izmantot sabiedrisko transportu.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> - Valsts: Polija - Reģions vai rajons, vai pašvaldība: 5 Zemkarpatu reģiona pašvaldības: <ul style="list-style-type: none"> • Boguchwała pašvaldība • Chmielnik pašvaldība • Czarna pašvaldība • Głogów Małopolski pašvaldība • Trzebownisko pašvaldība
5.	Prakses detalizēts apraksts	Ģimenes biļetes īpašnieks var braukt ar sabiedrisko transportu bez ierobežojumiem. Šī biļete ļauj ģimenes biļetes īpašniekam braukt kopā ar viņa/viņas ģimenes locekļiem (laulāto un bērniem) bez maksas no pirmdienas līdz piektdienai no plkst. 17:00 un sestdienās, svētdienās un valsts svētkos visu diennakti bez laika ierobežojuma. Ģimenes locekļi ir jānorada ģimenes biļetes pirkšanas laikā.
6.	Novērtējums	<ul style="list-style-type: none"> • Braucēji varētu būt atvērtāki jauniem risinājumiem. • Ideja ir laba, tomēr ir jāapsver, vai nebūtu labāk, ja varētu mainīt laiku, no kura var izmantot ģimenes biļeti, proti, nevis no 17:00, bet no 16:00.
7.	Gūtās mācības	Projekta veiksmi nosaka biļetes cena un piemērotais laiks darbadienās, kad ģimene var izmantot biļeti.
8.	Kontaktinformācija	Związek Gmin "Podkarpacka Komunikacja Samochodowa" al. Wyzwolenia 6 35-959 Rzeszów, POLIJA Tālr. +48 17 86 03 203 Fakss. + 48 17 86 03 205 E-pasts: biuro@zqpk.rzeszow.pl

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	 
1.	Prakses nosaukums	Sarkanais krusts: mobilitāte cilvēkiem ar ierobežotām iespējām pārvietoties (P1)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Teruelas provinces lauku apvidos ir nepietiekams sabiedriskā transporta piedāvājums. Turklāt šī problēma ir palielinājusies ierobežota speciālā transporta piedāvājuma dēļ cilvēkiem ar ierobežotām iespējām pārvietoties.
3.	Prakses mērķi	Sabiedriskā transporta nodrošināšana Teruelas provinces lauku apvidū. Šis transports ir adaptēts personām ar kustību traucējumiem.
4.	Atrašanās vieta - Valsts: Spānija. - Reģions, rajons vai apgabals: Teruelas kopienas Sadraudzība, <i>Andorra Sierra de Arcos</i> Sadraudzība un <i>Sierra of Albarracin</i> Sadraudzība. - Iedzīvotāji: 59 660 iedzīvotāji. - Platība: 3 919,40 km ² . - Iedzīvotāju blīvums: 15,22 civl./km ² .	 
5.	Prakses detalizēts izklāsts <u>Izcelsme:</u> Šo ideju virzīja un motivēja Spānijas Sarkanais krusts un atbalstīja dažas Teruelas provinces zemes. <i>Spānijas Sarkanais krusts</i> (spāņu akronīms <i>CRE</i>) ir institūcija, kas veic brīvprātīgas humānās palīdzības darbības. Šī institūcija ir izstrādājusi virkni iniciatīvu, lai attīstītu apvidu un palīdzētu cilvēkiem, kuriem ir vismazāk priekšrocību. Šis pakalpojums ir radies Teruelas provinces lauku apvidu iedzīvotāju vajadzību dēļ. Tie ir vecāka gadagājuma cilvēki, kuriem nepieciešams nokļūt galvaspilsētā vai citās pašvaldībās. Ar šiem adaptētajiem transportlīdzekļiem cilvēkiem ar invaliditāti tiek nodrošināta lielāka autonomija un neatkarība.	

Laika grafiks:

- Darbības sākums: 2003.gads, Andoras apgabals un Albaracinas apgabals.
- Pakalpojuma teritorijas paplašināšana labo rezultātu dēļ: 2012. gadā Teruelas apgabals.
- Ikdienas pakalpojums, no pirmdienas līdz piektdienai.

Īstenošanā iesaistītās organizācijas:

- Organizētājs: Spānijas Sarkanais krusts.
- Sadarbības partneri: Teruelas apgabals, Andoras apgabals un Albaracinas apgabals.
- Mērķa grupa: cilvēki, kam ir šķēršļi pārvietoties lauku apvidū.

Prakses process un tās detalizēts apraksts:

Spānijas Sarkanais krusts apkopo informāciju un nosaka biežumu un maršrutu. Turklāt šai institūcijai ir vairāki adaptēti transportlīdzekļi un brīvprātīgo dienests.

Pasākumi ietver transportu cilvēkiem ar invaliditāti uz tādām vietām kā veselības centri, slimnīcas, dienas centri, kā arī uz vietām, kas ir ikdienas dzīves sastāvdaļa.

Šis pakalpojums ir pilnīgi bez maksas tiem cilvēkiem, kuriem tas patiešām ir vajadzīgs. Turklāt ir svarīgi uzsvērt to lielisko darbu, ko paveikuši Spānijas Sarkanā krusta brīvprātīgie. Tie velta īpašu uzmanību cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās iespējām.

Juridiskais ietvars:

Šis projekts tika ierosināts pēc virknes sanāksmju, kur piedalījās vairākas iestādes un asociācijas, kā arī Sarkanā Krusta institūcija.

Turklāt Sarkanajam krustam ir politika, kas ietver virkni statūtu un noteikumu. Šie noteikumi ir pieņemti Sarkanā krusta Kopsapulcē un nosaka, kā šī institūcija darbojas noteiktajā teritorijā.

Finanšu ietvars:

Transportu cilvēkiem ar kustību traucējumiem finansē institūcijas un apgabala klosteri, kā arī palīdzības programmas teritorijās, kur *Sarkanais krusts* sniedz pakalpojumu.

Institūcijas līdzekļi ir balstīti uz ziedojumiem *Sarkanajam krustam*, uz privātu iestāžu, asociāciju, uzņēmumu ziedojumiem un uz jebkuras personas, kas grib sadarboties ar institūciju, ziedojumiem.



Izmantošanas pakāpe (%): lietotāju skaits / kopējais iedzīvotāju skaits:

Viņu pakalpojumi ir ļoti pieprasīti. Patlaban tiek pārvadāti aptuveni 600 cilvēki gadā. Kā arī to ļoti atbalsta iedzīvotāji, un tiek apsvērts paplašināt šo pakalpojumu.

6.	Novērtējums	
	<p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <p>Pakalpojuma rezultāti ir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transporta piedāvājuma pieaugums lauku apvidos. Uzlabota piekļuve, konkurētspēja un dzīves kvalitāte. • Palīdzība iedzīvotāju grupām ar īpašām vajadzībām. • Adaptēta transporta sistēma ir būtiska cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, un regulārā transporta pakalpojumam nav šāda pakalpojuma veida. <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <p>To ļoti labi uztvēra Teruelas pašvaldības. Šis transports ir lieliski pielāgots cilvēku ar invaliditāti vajadzībām.</p> <p><u>Šķēršļi:</u></p> <p>Apkalpot maksimālo cilvēku skaitu, kam ir vajadzīgs šāds pakalpojums.</p>	
7.	Gūtās mācības	Ar cilvēku, organizāciju un institūciju sadarbības palīdzību, izmantojot ziedojumus vai līgumus, ir iespējams uzturēt ilgtspējīgu un efektīvu transportu Teruelas provincē. Šis transports tiek piedāvāts cilvēkiem, kuriem tas patiešām ir vajadzīgs un kuriem ir problēmas pārvietoties.
8.	Kontaktinformācija	<p><i>Susana Muñoz Izquierd</i></p> <p>Tālrunis: + 34 963 54 39 95</p> <p>E-pasts: sumuiz@cuzroja.es</p>

6.

Mobilitāte atpūtas iespējām

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	
1.	Prakses nosaukums	Nakts autobuss satiksmes negadījumu novēršanai Burgos provinces lauku apvidū (P2)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Nakts sabiedriskā transporta pakalpojums starp tuvējām pašvaldībām laikā, kad notiek dažādi festivāli, lai jaunieši, kuri tos apmeklē, nebrauktu ar saviem transportlīdzekļiem.
3.	Prakses mērķi	<ul style="list-style-type: none"> • Bezmaksas sabiedriskā transporta nodrošināšana jauniešiem festivālu laikā, lai mazinātu pārvietošanos ar saviem transportlīdzekļiem. • Satiksmes negadījumu, kas saistīti ar alkohola un citu narkotisko vielu patēriņu, samazināšana. • Sabiedriskā transporta izmantošanas veicināšana un gaisa piesārņojuma samazināšana. • Publiskās pārvaldes un vietējās sabiedrības iesaiste prevencijas pasākumos, lai mazinātu alkohola un narkotisko vielu patēriņu.
4.	Atrašanās vieta	<p>- Valsts: Spānija</p> <p>- Reģions: <i>Castilla-Leon</i></p> <p>- Rajons vai pašvaldība: Burgos province</p> 
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Izcelsme:</u></p> <p>Laikā, kad jaunieši dodas uz tuvējo ciemu pasākumiem, kur potenciāli var tikt lietots alkohols un narkotiskās vielas, ievērojami palielinās ceļu satiksmes negadījumu skaits.</p> <p><u>Laika grafiks:</u></p> <p>Projekts tika īstenots jūnijā, jūlijā, augustā un septembrī 2009., 2010., 2011. un 2012.gadā.</p>



	<p><u>Īstenošanā iesaistītās organizācijas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pasūtītājs: Provincas Sporta un jaunatnes lietu institūts. • Pieteicēji: <i>Alfoz de Quintanadueñas, Belorado, Ibeas de Juarros, Melgar de Fernamental, Poza de la Sal, Quintana Martín Galíndez, Quintanar de la Sierra un Roa de Duero</i> pilsētu padomes. • Citas svarīgas grupas: citu pilsētu padomes, vecāku savienības un jaunatnes savienības. <p><u>Prakses norise un saturs</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projekts tiek popularizēts teritorijās, kur sekundāras nozīmes ceļi ir vienīgā iespēja pārvietoties. • Vietas, kas piedalās programmā, ir reti apdzīvoti ciemi, kas piesaista daudzus jaunus cilvēkus vietējo svinību laikā. • Svētku datumi ir zināmi, un svētki galvenokārt notiek vasarā, līdz ar to programma tiek īstenota šajā laikā. • Nav citu alternatīvu transporta līdzekļu, izņemot privātās automašīnas. • Pilsētu padomes sadarbojas, paziņojot vietas, kurp dosies autobuss, un tās arī daļēji finansē projektu. <p><u>Juridiskais ietvars:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 3/1994 Likums par atkarības no narkotikām prevenciju, sociālo palīdzību un integrāciju Kastilla-Leonā, kas grozīts ar 7. marta likumu 3/2007. • V Provincas plāns par atkarību no narkotikām. • III Kastilla-Leonas Jaunatnes plāns. <p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <p>Kopējais programmas budžets pašvaldībās, kur tas tiek īstenots, ir €18 000 sezonā. 2009. un 2010. gadā to pilnība finansēja Burgos provinces valdība; kopš 2011. gada finansējumu vienādās daļās nodrošina provinces valdība un iesaistīto pilsētu padomes.</p> <p><u>Izmantošanas pakāpe (%): lietotāji / kopējais iedzīvotāju skaits</u></p> <p>Gan jaunieši, gan viņu ģimenes ir ļoti apmierināti jo nav nepieciešams izmantot privātās automašīnas.</p> <p>Saskaņā ar autobusu uzņēmumu un pilsētu padomju sniegtajiem ziņojumiem autobusi visbiežāk ir aizpildīti.</p> <p>Par apmierinātību ar programmu liecina fakts, ka projektā piedalās vienas un tās pašas pilsētas.</p>
6.	Novērtējums
	<u>Sasniedzamie rezultāti (ar indikatoru starpniecību):</u>

GADS	FINANSEJUMS	ATRASANĀS VIETAS	MARŠRUTI	DIENAS	LIETOTĀJI
2009	100%	Belorado	6	2	410
		Roa de Duero	3	2	250
		Melgar de Fernamental	1	2	100
2010.	100%	Alfoz de Quintanadueñas	1	2	120
		Roa de Duero	8	2	450
		Belorado	14	4	784
		Ibeas de Juarros	1	2	100
		Quintana Martin Galindez	3	3	270
		Melgar de Fernamental	1	2	100
2011.	50%	Alfoz de Quintanadueñas	1	2	96
		Roa de Duero	4	1	200
		Belorado	16	3	840
		Ibeas de Juarros	1	1	60
		Melgar de Fernamental	1	1	58
		Quintana Martin Galindez	6	4	380
		Poza de Sal	3	1	150
7.	Gūtās mācības				
	<ul style="list-style-type: none"> • Ir samazinājies ar narkotisko vielu un alkohola patēriņu saistītais negadījumu skaits. • Jauniešu ģimenes jūtas apmierinātākas, jo nav jāizmanto privātās automašīnas. • Jauniešiem no dažādiem ciemiem ir iespēja satikt vienam otru un paplašināt savus paziņu loku. • Automašīnu skaits uz ceļiem laikā, kad kaimiņu ciemā notiek svētki, ir samazinājies, un līdz ar to ir samazinušies satiksmes sastrēgumi. Samazinājusies arī problēma, kas saistīta ar automašīnas novietošanu svāvvietā pasākuma norises vietā, kas bija raksturīga, pirms kursēja nakts autobuss (<i>Buho</i>). • Piesārņojuma samazināšana. 				
8.	Kontaktinformācija	ldj@diputaciondeburgos.es			

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	
1.	Prakses nosaukums	YouthMobile: jauniešu mobilitātes uzlabošana lauku apvidū (P13)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	<ul style="list-style-type: none"> • Pietiekami netiek pievērsta uzmanība jauniešu interesēm. • Nav piemērota piekļuve galamērķiem, kur iespējama atpūta (vidējais attālums laukos līdz naktsklubam ir 20km). • Trūkst sabiedriskā transporta pakalpojuma. • Negadījumi uz ceļiem (tā sauktie disko negadījumi, <i>Discounfälle</i>).
3.	Prakses mērķi	<ul style="list-style-type: none"> • Uzlabot piekļuvi atpūtas pasākumiem. • Atbalsts jauniešu iniciatīvai un vēlmei iesaistīties lēmumu pieņemšanā. • Problēmu risināšana, iesaistot jauniešus. • Stiprināt saikni ar dzimto reģionu. • Jauniešu iesaistīto satiksmes negadījumu skaita samazināšana.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> • Valsts līmenī: Brandenburga, Vācija • Reģiona līmenī: <i>Spreewald-dreieck</i> vidusdaļa (aptuveni 100km uz dienvidiem no Berlīnes un 100km uz ziemeļiem no Drēzdenes) • <i>Oberspreewald-Lausitz</i> administratīvais rajons un pilsētas <i>Lübbenau</i>, <i>Vetschau</i> un <i>Calau</i>.
5.	Prakses detalizēts apraksts	
	<p><u>Izcelsme:</u></p> <p>Jau ilgāku laiku jauniešiem ir apgrūtināta piekļuve naktsklubiem; <i>Lübbenau</i> Jauniešu parlamenta ideja un iniciatīva; atbilst <i>Netzwerk Mobilität</i> (Tīkla mobilitāte).</p>	

	<p><u>Laika grafiks:</u></p> <p>2012. gada februārī tika uzsākta iespējamo lietotāju aptauja; aptaujas kampaņa naktsklubā; konsultēšanās ar jauniešiem par laika grafiku un maršrutu; satiksmes ekspertu atbalsts; daudz laika ieguldīts dažādos organizatoriskos mērījumos; 2012. gada novembrī jaunieši sāk pārdot biļetes; pirmais brauciens 2012. gada 17. novembrī; 2013. gada februārī otrais un maijā trešais brauciens; 2013. gada maijā izstrādāts grafiks turpmākajiem braucieniem.</p> <p><u>Īstenošanā iesaistītās organizācijas:</u></p> <p>Jaunieši, pašvaldības, transporta uzņēmumi, kluba īpašnieks un konsultanti.</p> <ul style="list-style-type: none"> Mobilitātes risinājuma darbība un saturs: <ul style="list-style-type: none"> Iekāpšana 22:00, atpakaļceļš 2:00 un 4:00; 4 pieturas; biļetes cena 5,00 €; turklāt tiem, kas brauc ar <i>Diskobusu</i>, ir 50% atlaide no ieejas maksas; ir nodrošināta apsardze; ietilpība: 65 personas vienā braucienā; autobusu nodrošina transporta uzņēmums; pārvadājumu līgums ar pašvaldību. <p><u>Juridiskais ietvars:</u></p> <p>Civillikums, vispārīgās administratīvās tiesības, sabiedriskā transporta likums, pasažieru parvadājumu likums.</p> <p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Izmaksas aptuveni 7 000 € gadā (autobubusa noma, drošības dienests, aptuveni 8 braucieni gadā). Ieņēmumi aptuveni 2 500 €. Deficīts aptuveni 4 500 € (Sākuma finansējums no pašvaldības). <p><u>Izmantošanas pakāpe (%): lietotāji / kopējais iedzīvotāju skaits:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Aptuveni 6%. Izmantota autobusa kapacitāte: 100% (pieprasījums bija daudz lielāks). Potenciālie lietotāji aptuveni 2 000 (16 līdz 24 gadus jauni). Iedzīvotāju skaits vidienē ir aptuveni 33 000, no tiem aptuveni 250 katru gadu gūst ievainojumus, tai skaitā jaunieši. Šādu jauniešu negadījumu skaits ir sācis samazināties. 	
6.	<p>Novērtējums</p>	<p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <p>Nozīmīgi veiksmes faktori:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tika sasniegti izvirzītie mērķi (trīs <i>Diskobusa</i> izmēģinājuma braucieni un iespējams vēl vairāk braucienus arī turpmāk). Drošs, aptuveni 200 jauniešu pārvadājums testa fāzes laikā (65 cilvēki vienā braucienā). Iegūtā pieredze, ka jaunieši var iesaistīties reģiona

		<p>attīstībā.</p> <ul style="list-style-type: none"> Tiek plānots šo pieredzi pārnest divos citos reģionos. <p>Šķēršļi:</p> <ul style="list-style-type: none"> Jauniešu līdzdalība ilgtermiņā (katru gadu tiek iesaistīti citi cilvēki). Līdz šim nav rasts ilgtermiņa finansējums.
7.	Gūtās mācības	<ul style="list-style-type: none"> Lai iesaistītu jauniešus, ir jāvērsas pie esošajām jauniešu organizācijām (piemēram, pie jauniešu parlamenta) – ja tas ir iespējams. Ir jāierobežo aktivitātes sagatavošanas laiks – ja iespējams, līdz 3-4 mēnešiem. Ir jāiesaista pašvaldības un uzņēmumi finanšu piesaistē.
8.	Kontaktinformācija	<p><i>ContextPlan GmbH</i></p> <p><i>Herr Hoppe</i></p> <p>Köpenicker Straße 154a/157 DE-10997 Berlin Vācija r.hoppe@contextplan-gmbh.de +49 (0)30 614 017 44</p> <p><i>Stadt Lübbenau/Spreewald</i></p> <p><i>Herr Peter Brunt</i></p> <p>Kirchplatz 1 DE-03222 Lübbenau/Spreewald pbrunt@luebbenau-spreewald.de +49 (0)3542 85 440</p>
9.	Papildu informācija	<p>Neregulāra pakalpojuma organizācija nav jauna ideja. Tā ir populāra daudzos lauku apvidos Eiropā. Izaicinājums ir stratēģiju apstiprināšana attiecīgajos reģionos.</p> <p>(Vairāk informācijas: Federālās iekšlietu ministrijas vietnē (<i>Bundesministerium des Innern, BMI</i>) vai Infrastruktūras un zemkopības ministrijas vietnē (<i>Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, MIL</i>)).</p>

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas	 
1.	Prakses nosaukums	Disko - Buss Burgenlande (P8)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	<p>Lauku apvidos jauniem cilvēkiem, kam nav privātās automašīnas, ir problemātiski doties ārpus mājas nedēļas nogalēs.</p> <p>Līdz <i>Disko-Buss</i> uzsāka savu darbību, vecāki raizējās par bērnu drošību, braucot aizrunātā automašīnā, kur potenciāli vadītājs var būt alkohola reibumā, vai paši devās nakts vidū pakaļ bērnam.</p>
3.	Prakses mērķi	Mērķis ir sniegt iespēju jauniem cilvēkiem lēti (turp un atpakaļ biļete: € 2,00) un droši doties ārpus mājas nedēļas nogalēs.
4.	Atrašanās vieta	- Burgenlande (piedalījās 118 pašvaldības no 171).
5.	Prakses detalizēts apraksts	
<p><u>Izcelsme / Laika grafiks:</u></p> <p>Sākās kā viena ciema projekts <i>Frauenkirchen</i> 1993.gadā. Laika gaitā pievienojās aizvien vairāk ciemu, un 2004.gadā tika nodibināta bezpeļņas sabiedrība <i>Discobus</i>.</p> <p><u>Īstenošanā iesaistītās organizācijas:</u></p> <p>Sabiedrība <i>Disko - buss</i> sadarbojas ar galveno sabiedriska transporta uzņēmumu (<i>Postbus GmbH</i>) Austrijā.</p> <p>Burgenlandes reģiona pārvalde ir uzņēmusies projekta mentora lomu.</p> <p><i>Postbus</i> ir līgumi ar visiem tiem Burgenlandes 118 ciemiem/pašvaldībām, kas piedalās šajā projektā. Ciemam ir jāmaksā noteikta summa, lai tas tiktu iekļauts <i>Disko - Busa</i> maršrutā. No 2007. gadā ciemiem bija iespējams finansēt līdz 79% no to izmaksām. Personām (15-25 gadi), kuras grib izmantot pakalpojumu, ir jābūt biedra kartei, lai varetu iegādāties biļeti par 2 € (turp un atpakaļ), nevis maksāt 5 €.</p> <p><u>Prakses norise un saturs:</u></p> <p>18 dažādi <i>Disko-Busa</i> maršruti strāda nakīt no sestdienas uz svētdienu no pašiem Burgenlandes ziemeļiem līdz pat dienvidiem, un tiem ir pieturvietas visos 118 ciemos. Maršrutiem parasti ir divi agra vakara braucieni (laikā starp 20:00 un 22:00) un divi līdz trīs "mājupceļa braucieni" (sākot no pusnakts līdz 4:00 – 5:00 no rīta). Īpašos gadījumos <i>Disko-Buss</i> tiek izmantots arī pasažieru pārvadāšanai.</p>		

Juridiskais ietvars:

Disko-Buss ir bezpeļņas biedrība, kas dibināta 2004. gadā; sabiedrības priekšsēdētājs ir *Illedits* kungs, kas ir Reģiona parlamenta biedrs. Biedrībai ir arī tehniskais vadītājs.

Finanšu ietvars:

Ciemiem, kuri piedalās, ir jāmaksā starpība starp autobusa izmaksām un ienākumiem.

Austrijas valdība finansē “nakts autobusus” līdz noteiktai pakāpei.

Biedrība “Discobus” vienmēr mēģina atrast papildu finansēšanas iespējas.

Ir arī sponsori.

Līdz 2012. gada jūnijam tika saskaitīti 2,5 miljoni lietotāju.


6.	Novērtējums	Austrijā veiktā aptauja liecina, ka, salīdzinot ar visu Austriju, Burgenlandē nāves gadījumi jauniešiem vecumā no 15-25 gadiem visbiežāk ir savainojumu dēļ.
7.	Gūtās mācības	Lauku apvidos, kuros ir daudz jaunu cilvēku, ir nepieciešama šāda institūcija/pakalpojums.
8.	Kontaktinformācija	<i>Disko-Buss</i> <i>Christian Illedits</i> Permayrstraße A-7000 Eisenstadt office@discobus.at www.discobus.at
9.	Papildu informācija	<i>Kuratorium für Verkehrssicherheit</i> veiktā aptauja.

7.

Mobilitāte tūrisma iespējām


NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas	  
1.	Prakses nosaukums	Mount Pelion vilciens: tematisks dzelzceļa transports, lai stiprinātu lauku apvidus kultūras identitāti (P3)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Piedāvāt kultūrvēsturisku pieredzi grieķiem un ārzemju viesiem, izmantojot tradicionālu braucienu ar vilcienu.
3.	Prakses mērķi	<ul style="list-style-type: none"> • Paaugstināt piedāvātā tūrisma produkta vērtību. • Stiprināt vietējo un reģiona identitāti līdzsvarotai un ilgtspējīgai attīstībai.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> - Valsts: Grieķija. - Tesālijas reģions, Magnēzijas reģionālā teritorija, Dienvidpelionas un Volos pašvaldības.
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Laika grafiks:</u></p> <p>Vilciens tiek izmantots sezonāli no aprīļa līdz maijam. Citos mēnešos to var izmantot saskaņā ar atsevišķu līgumu.</p> <p><u>Īstenošanā iesaistītās organizācijas:</u></p> <p>Visas tūrisma iesaistītās personas, pašvaldības, lauksaimniecības un sieviešu kooperatīvi, attīstības aģentūras, NVO, Tesālijas Universitāte u.c.</p> <p><u>Juridiskais ietvars:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pieejamo vilcienu izmantošanas ierobežojumi. • Privātā un sabiedriskā sektora sadarbības ierobežojumi ar dzelzceļu saistītā jomā. • Ierobežojumi, kuri attiecas uz tirgus atvērtību apmeklētāju pārvadājumiem. <p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vilciena darbības izmaksas (TRAINOSE, Grieķijas dzelzceļa operators). • Dzelzceļa staciju un līniju uzturēšana (OSE, infrastruktūras administrators). • Privātās investīcijas (publicitātes materiālu izplatīšanai un

		<p>ieguldījumi ar tūrismu saistītā infrastruktūrā).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jaunu finanšu rīku izmantošana (proti, <i>JESSICA</i>). <p><u>Izmantošanas pakāpe (%)</u>: lietotāji / kopējais iedzīvotāju skaits: 14.8% lietotāju / kopējais iedzīvotāju skaits (galvenokārt tūrisma mērķiem).</p>
6.	Novērtējums	<p><u>Šķēršļi</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Juridiskā regulējuma sarežģītība. • Finanšu šķēršļi.
7.	Gūtās mācības	<ul style="list-style-type: none"> • Pelionas vilciena izmantošana var būt kā reģiona tūrisma stratēģijas pamats, kas var veicināt ilgtspējīgu transporta attīstību. • Pārvadājumu juridiskais regulējums ir ļoti ierobežojošs.
8.	Kontaktinformācija	<p>Vaggelis Katsaros</p> <p>ekatsaro@gmail.com</p>

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	
1.	Prakses nosaukums	Gaujas upes tramvajs: ūdens buss (P11)
2.	Prakses tēma/ problēma	Mērķtiecīgas mobilitātes iniciatīvas: sociāla, atpūtas, tūrisma mobilitāte.
3.	Prakses mērķi	Piedāvāt Valmieras iedzīvotājiem un tūristiem interesanti un atraktīvi pārvietoties– veikt nobraucienu pa Gauju ar upes tramvaju un ieraudzīt Valmieras visskaistākās ainavas.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> - Valsts: Latvija. - Teritorija vai rajons, vai pašvaldība: Valmiera.
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Izcelsme:</u> Projekts tika īstenots kā privāta iniciatīva. Idejas izstrādātājs un īstenotājs ir aktīvā tūrisma centrs SIA „Eži”.</p> <p><u>Laika grafiks:</u> Iespēja veikt nobraucienu pa Gaujas upi ar Gaujas tramvaju pirmoreiz tika piedāvāta 2012. gada 12.maijā. Nobraucieni notiek no maijam līdz septembrim.</p> <p><u>Īstenošanā iesaistītās organizācijas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktīvā tūrisma centrs SIA „Eži” ,. • Valmieras pilsētas pašvaldība. <p><u>Prakses norise un saturs:</u> Līdz ar tūrisma vasaras sezonas atklāšanu Valmierā 12. maijā savu darbu sāk pirmais ūdens tramvaja maršruts pa Gauju ar iekāpšanu pilsētas centrā. Gaujas tramvajs dodas ceļā no pilsētas centra noteiktos laikos, ļaujot gan pilsētas iedzīvotājiem, gan tās viesiem atklāt ievērojamākās Valmieras vietas, skatoties uz tām no Gaujas puses. Viens brauciens ilgst 30-40 minūtes.</p> <p>Tramvajs netika pirktis ārzemēs, bet, pateicoties Valmierā ražojošajiem uzņēmumiem, izgatavots tur pat Valmierā. Tramvajs ir moderns, videi draudzīgs, un tajā var iekļūt cilvēki ar invaliditāti. Šie nosacījumi ievērojami veicina viesu mobilitāti, kuriem tiek dota</p>

	<p>iespēja izbaudīt dažādas izklaides un tūrisma vietas ērti un ātri.</p> <p><u>Juridiskais ietvars:</u> Projekts ir īstenots, iegūstot visas nepieciešamas atļaujas no Valmieras pilsētas pašvaldības un dabas aizsardzības organizācijām.</p> <p><u>Finanšu ietvars:</u> Projekts ir īstenots, pateicoties privātai iniciatīvai un par privātiem līdzekļiem.</p> <p><u>Rezultātu izmantošanas apjoms (%):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Lietotāji no kopējā iedzīvotāju skaita: 2012. gadā. Gaujas tramvaju izmantoja 4678 personas, ieskaitot 73 grupas (20 personas grupā). 50 % no individuālajiem pasažieriem to izmantoja dažādu Valmierā notiekošu pasākumu laikā, citi – nedēļas nogalēs.
<p>6.</p>	<p>Novērtējums</p> <p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u> Projekts ir sevi pierādījis. Gaujas tramvajs ir viena no trīs visapmeklētākajām tūrisma vietām 2012.gadā. Liels ieguvums ir pilsētas kā tūrisma galamērķa atpazīstamības veicināšana.</p> <p><u>Veiksmes faktori:</u> Šis ir pirmais upes tramvajs Latvijā. Tas ar savu unikalitāti un pievilcību piesaista tūristus. Īstenojot projektu, pilsētas iedzīvotājiem un tās viesiem ir pieejama caur pilsētas centru tekošā upe. Gaujas tramvajs ļauj apskatīt pilsētu no cita skatu punkta. Viens no lielākajiem veiksmes faktoriem ir nosaukumā iekļautais vārds „tramvajs”.</p> <p><u>Šķēršļi:</u> Relatīvi īsā sezona - no maija līdz septembrim. Mainīgi laika apstākļi. Nobraucieni ir iespējami tikai ārpus Gaujas nacionālā parka, jo, lai dotos pret straumi, tiek izmantots motors, bet Gaujas nacionālā parka teritorijā tas ir aizliegts.</p>
<p>7.</p>	<p>Gūtās mācības</p> <p>Spontāna ideja ar unikālu skatījumu var kļūt par „top” lietu un „hītu” un iesākt jaunas tradīcijas.</p>
<p>8.</p>	<p>Kontaktinformācija</p> <p>Aktīvā tūrisma centrs „Eži”, SIA Reģ. Nr.: LV 44103021242 Adrese: Beātes iela 30a Valmiera, LV – 4201</p>

		Tālrunis: + 371 64207263 Fakss: + 371 64281763 e-pasts: ezi@ezi.lv
9.	Papildus informācija	<ul style="list-style-type: none">Respondenta sniegtā papildus informācija http://www.valmiera24.lv/zinas/48/136526 http://www.ezi.lv/lv/notikumi/saturs/gaujas-tramvajs?page=lv/notikumi/saturs/gaujas-tramvajsDažādi dokumenti (ziņojumi, prezentācijas)

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	
1.	Prakses nosaukums	Šaursliežu dzelzceļš Alūksne – Gulbene (P11)
2.	Prakses tēma / problēma	Mērķtiecīgas mobilitātes iniciatīvas: sociālā, atpūtas, tūrisma mobilitāte.
3.	Prakses mērķi	Piedāvāt Vidzemes reģiona iedzīvotājiem veidu, kā pārvietoties ikdienā, kā arī piedāvāt citiem interesentiem izbaudīt braucienu, aplūkojot skaistākās Vidzemes ainavas. Dzelzceļš Gulbene - Alūksne ir populāra tūristu izklaide. Tas ir arī skaists ceļojums caur Vidzemi un laika posmu (20. gs. 60. un 80. gadi). Dzelzceļš Gulbene - Alūksne ir vienīgais šaursliežu dzelzceļš Latvijā, kam ir valsts kultūras pieminekļa statuss.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> - Valsts: Latvija. - Reģions/ pašvaldība: Vidzemes reģions – Gulbenes un Alūksnes pašvaldības.
5.	Prakses detalizēts izklāsts	<p><u>Izcelsme:</u></p> <p>Uzņēmumu SIA <i>Gulbenes - Alūksnes bānītis</i> nodibināja entuziasti un vietējās pašvaldības. SIA <i>Gulbenes - Alūksnes bānītis</i>, kas apsaimnieko šaursliežu dzelzceļu Gulbene–Alūksne, ir privāts dzelzceļa uzņēmums, kas dibināts 2001. gada 20. februārī. Uzņēmuma dibinātāji ir Gulbenes, Alūksnes un Stāmerienes pašvaldības, a/s <i>Latvijas Dzelzceļš</i> un sešas privātpersonas. SIA <i>Gulbenes - Alūksnes bānītis</i> tika reģistrēts Uzņēmumu reģistrā 2001. gada 20. aprīlī un tika pārreģistrēts Komercreģistrā 2004. gada 15. decembrī.</p> <p><u>Laika grafiks:</u></p> <p>Pirmā informācija par šaursliežu dzelzceļu Gulbene – Alūksne ir minēta jau 1890. gadā. Projekts tiek īstenots šobrīd (šaursliežu dzelzceļa Gulbene-Alūksne infrastruktūra un darbība tiek periodiski pilnveidota).</p> <p><u>Īstenošanā iesaistītas organizācijas:</u></p> <p>Alūksnes un Gulbenes pašvaldības, LR Satiskmes ministrija, Valsts akciju sabiedrība <i>Latvijas Dzelzceļš</i> (VAS <i>Latvijas dzelzceļš</i>), SIA <i>LDZ ritošā sastāva serviss</i>, SIA <i>LDZ Cargo</i>, <i>Rīgas laku un krāsu fabrika</i>.</p> <p><u>Prakses norise un saturs</u></p> <p>SIA <i>Gulbenes-Alūksnes bānītis</i> piedāvā atpūtas braucienus ikdienas maršruta ietvaros, kas ir divas reizes dienā, kā arī speciālu braucienus ar vilcienu, ko var pasūtīt sev vēlamajā laikā. Ir iespējams izveidot vilciena sastāvu, kādu pasūtītājs vēlas attiecībā uz vagonu skaitu un dizainu ciktāl tas nav pretrunā ar Dzelzceļa Tehniskajiem darbības noteikumiem.</p> <p>Tiek piedāvāti šādi regulārie un speciālie izbraukumi ar vilcienu:</p>

- Ekskursija ar vilcienu.
- Improvizācija ar vilciena aplauptīšanu vai čigāniem.
- Kāzas attiecīgi izrotātā vilcienā.
- Ēdināšanas pakalpojumi brīvā dabā noteiktās vietās vai restorānvagonā brauciena laikā.
- Padomju stila pakalpojums *Bufetniece*.
- Velosipēdu pārvadājumi velosipēdistiem (līdz 40 cilvēkiem), iepriekš vienojoties.

Ir iespējams apmeklēt Gulbenes depo. Tas ir raksturīgs 20. gs. pirmajai pusei - plati un šauri sliežu ceļi, kā arī darbnīcas.

Viesi var pasūtīt:

- Depo apskati, ieskaitot ritošā galda demonstrāciju.
- Braucienu ar rokas drezīnu vai motorratiem.
- Izmitināšanu viesu namā „Depo”

Juridiskais ietvars:

Sabiedrisko pakalpojumu likums, Ministru kabineta noteikumi, *SIA Gulbenes – Alūksnes bānītis* statūti.

Finanšu ietvars:

- Projekts tiek finansēts ar ieņēmumiem no pārdotajām biļetēm, Satiksmes ministrijas subsīdiju, pašvaldības finansējumu un privatām investīcijām, kā arī tas tiek līdzfinansēts no pojektiem, kas īstenoti ar dažādu fondu atbalstu.

Rezultātu izmantošanas apjoms (%):

Precīzi statistikas netiek ievākti.

6. Novērtējums

Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):

Šobrīd oficiāli maršrutam Gulbene – Alūksne ir apstiprināta viena dzelzceļa stacija (Gulbene) un 9 dzelzceļa pieturas. Visnozīmīgākās ir Kalniena, Stāmeriene, Paparde, Umernieki un Alūksne, kur ir saglabātas vēsturiskas staciju ēkas. Pēc Otrā Pasaules kara starp Gulbeni un Stāmerienu tika uzcelta dzelzceļa pietura, bet laika posmā no 1970. līdz 1980. gadam tika uzceltas pieturas Puriņi, Dunduri, Vējiņi, novietojot mazas uzgaidāmās nojumes pasažieriem.




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.
- *SIA Gulbenes - Alūksnes bānītis* bija pirmais Latvijas dzelzceļa uzņēmums, kas 2008.gadā saņēma Eiropas Savienības Drošuma sertifikātu.
- Gulbenes – Alūksnes šaursliežu dzelzceļš ir aizsargāts kā Latvijas dzelzceļa vēsturiska liecība, un ir izveidots atraktīvs dzelzceļa muzejs.
- Tas ļauj atklāt dzelzceļa vēsturi un tradīcijas, popularizēt dzelzceļa vēstures un industriālo mantojumu.
- Raisa sabiedrības interesi, it īpaši jaunu cilvēku interesi, un rada iespējas piedalīties


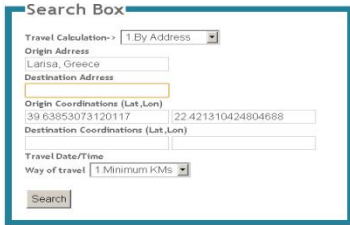
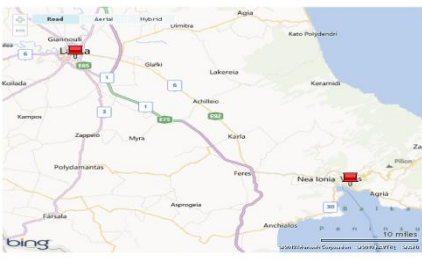

	<p>dzelzceļa industrijas procesos.</p> <p><u>Šķēršļi:</u></p> <p>Sabiedriskā transporta plānošanai nav izveidots vienots metodisks un ekonomiski pamatots normatīvo aktu kopums.</p>	
7.	Gūtās mācības	<p>Bānīti ir ļoti iecienījusi tūristi, jo gar dzelzceļu paveras ļoti skaista ainava, kā arī redzami interesanti dabas un vēstures objekti. Dzelzceļa operatori piedāvā dažādus pasākumus, piemēram, brīvdienu ceļojumus, Lieldienu un Ziemassvētku braucienus un ikgadējo šaursliežu dzelzceļa festivālu. Bānītis demonstrē, ka papildus tradicionālajai mobilitātei un relatīvi mazajam investīcijām ir iespējams izveidot atraktīvu ceļojumu ar vilcienu, piesaistīt tūristus, vienlaikus domājot par apkartējās vides drošību.</p>
8.	Kontaktinformācija	<p><i>Gulbenes - Alūksnes bānītis</i></p> <p>Adrese: Viestura iela 16G, Gulbene</p> <p>Gulbenes rajons, LV-4401</p> <p>Tālrunis / Fakss: 64473037</p> <p>Mobilais tālrunis: 20228884</p> <p>E-pasts: info@Bānītis.lv</p>
9.	Papildu informācija	<ul style="list-style-type: none"> • Respondenta sniegtā papildus informācija www.Bānītis.lv • Dažādi dokumenti (ziņojumi, prezentācijas)

8.


MOBILITĀTES PĀRVALDĪBA UN KOORDINĀCIJA

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija   	
1.	Prakses nosaukums	Šetlandas salu vietējā autobusa pakalpojuma pārkārtošana (P5)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Godīga un taisnīga sabiedriskā autobusa tīkla pakalpojuma Šetlendā izveide un konkurss.
3.	Prakses mērķi	<ul style="list-style-type: none"> • Risināt pakalpojuma līmeņu nevienlīdzību. • Uzlabot pakalpojuma integrāciju. • Paaugstināt piekļuves līmeni. • Identificēt ietaupījumus. • Ilgtspējība: sociālā, finansiālā un vides.
4.	Atrašanās vieta	- Šetlandas salas, Apvienotā Karaliste.
5.	Prakses detalizēts apraksts	<ul style="list-style-type: none"> • Faktoru, kas liecina par vietējo transporta pārvadājumu nepieciešamību, identifikācija un prioritāšu noteikšana: <ul style="list-style-type: none"> - Nodarbinātība. - Izglītība. - Piekļuve veselības aprūpei. - Piekļuve veikalām. - Sociālās un atpūtas iespējas. - Sasīste ar citiem reģioniem. - Tūrisms. • Tika analizēta un pētīta ierastā iepirkumu procedūra transporta pakalpojumu nozarē: <ul style="list-style-type: none"> - Noteikta konkursa procedūra. - Visi līgumi, attiecībā uz kuriem rīkojams konkurss, ir jāizsludina vienlaicīgi, lai nodrošinātu labāku efektivitāti. - Tiek ietverts detalizēts izvēles iespēju un cenu izvērtējums. - Iekļauts laika posms, kurā ir nepieciešams iegādāties transportlīdzekļus. • Apsvērumi par transportlīdzekļa specifikāciju. • Apskate, ja transportlīdzeklis ir pilns.

	<ul style="list-style-type: none"> Sabiedrībai pieejamās informācijas vienkāršošana: <ul style="list-style-type: none"> -Pakalpojuma kartes -Laika grafika formāts. 2011. - 2014. gads Šetlenda Salu padome un <i>ZetTrans</i>, Šetlendas Transporta partnerība. Visus pakalpojumus subsidē padome. 100% no Šetlendas iedzīvotājiem. 	
6.	Novērtējums	Var tikt pabeigts pēc konkursa.
7.	Gūtās mācības	Tas ir garš un detalizēts process, tomēr sabiedrība un padome novērtē, ka uzdevums tika veikts korekti. Tas sniedz pārlicību par projektu.
8.	Kontaktinformācija	<p>Elaine Park</p> <p>Transporta stratēģijas amatpersona</p> <p>Šetlendas salu padome</p> <p>8 North Ness Business Park, Lerwick, Šetlenda</p> <p>Tālrunis: +44 1595 743957</p> <p>elaine.park@setlenda.gov.uk</p>
9.	Papildu informācija	Šis projekts tika izveidots kā izmēģinājuma projekts Ziemeļu perifērijas partnerības projekta „Risinajumi transportam lauku apvidū” ietvaros.

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas <ul style="list-style-type: none"> lestatīt sākumpunktu, galamērķi   <ul style="list-style-type: none"> lestatīt brauciena ceļu:  	
1.	Prakses nosaukums	Starpilsētu Larissa-Volos multimodālais transports (P3)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Sniegt zināšanas lietotājiem par integrētas mobilitātes iespējām starp divām pilsētām un reģionālajām teritorijām. Abām reģionālajām teritorijām ir pilsētas autobusu tīkls, tajās tiek nodrošināti arī dzelzceļa pakalpojumi.
3.	Prakses mērķi	Izmantojot internetu, mobilitātes idejas popularizēšana Larissa-Volos pilsētās un pašvaldībās.
4.	Atrašanās vieta	- Valsts: Grieķija - Tesālijas reģions, Reģionālās teritorijas Larissa un Volos
5.	Prakses detalizēts apraksts	<u>Izcelsme:</u> Zināšanu trūkums par integrētas mobilitātes iespējām, braucieniem no vienas pilsētas uz otru. <u>Laika grafiks:</u> <ul style="list-style-type: none"> Web aplikācijas izstrāde: 2012. gada decembris Informācijas vākšana par transportlīdzekļiem un to tīklu: sākot no 2013. gada marta Web aplikācijas izmēģinājums: 2013. gada maijs Produkta piegāde: 2013. gada jūlijs <u>Īstenošanā iesaistītas organizācijas:</u> <ul style="list-style-type: none"> Pašvaldību iestādes.

		<ul style="list-style-type: none"> • TRAINOSE. • Privāti pilsētas autobusi. <p><u>Prakses norise un saturs:</u></p> <p>Lietotājs definējot sava ceļojuma sākuma un beigu punktus, saņem visas brauciena iespējas un vislabāko brauciena grafiku. Informāciju par brauciena iespējām var iegūt par vilciena, autobusu un ar kājām ejamajiem maršutiem.</p>
6.	Kontaktinformācija	<p>Athanasios Lois</p> <p>athanasioslois@gmail.com</p>

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	
1.	Prakses nosaukums	Pārvaldes iestāžu, kuras organizē pārvadājumus kaimiņos esošajās teritorijās, koordinācija, Overņa (Francija) (P6)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Overņas reģionā ir 13 iestādes, kas organizē pārvadājumus (AOT), un katra no tām darbojas savā teritorijā; ir vietas, kur darbības teritorijas pārklājas. Kopš 2008. gada tiek īstenots process, lai šīs 13 AOT labāk koordinētu.
3.	Prakses mērķi	Overņas 13 AOT organizē sabiedriskā pārvadājuma pakalpojumus visā Overņas reģiona teritorijā. Tās atšķiras ar izmantoto transportu (vilciens, autobuss), ar darbības teritorijas lielumu un veidu (<i>Clermont-Ferrand</i> pilsētas teritorija vai lauku pašvaldību kopienas), un šīs dažādības un lielā AOT skaita dēļ, kam ir nozīmīga loma teritorijā, reģiona dome ierosināja uzsākt koordinācijas procesu, kura mērķi ir: <ul style="list-style-type: none"> • sabiedriskā transporta piedāvājuma palielināšana. • sabiedriskā transporta tīkla piekļuves vienkāršošana.
4.	Atrašanās vieta	- Overņas reģions, Francija.
5.	Prakses detalizēts apraksts	

Izcelsme:

Transports Overņā (2005. gada dati) veido 1/3 no enerģijas patēriņa un gandrīz pusi no siltumnīcas efekta gāzu emisijas. Lai uzlabotu šos skaitļus, ir nepieciešams pilnveidot sabiedriskā transporta piedāvājumu. Turklāt katrā Francijas reģionā ir jābūt noteiktai infrastruktūras un transporta shēmai un Reģiona teritorijas plānošanas shēmai. Šīs struktūras ietvaros izrādījās ļoti aktuāli risināt transporta problēmu reģiona līmenī.

Ir 13 organizācijas, kas atbild par satiksmi savā teritorijā (AOT) Overņā. Tomēr dažās no AOT darbojas teritorijās, kas pārklājas: pašvaldību kopienās ietilpst departamenti, un departamenti ir Overņas reģiona sastāvdaļa. Tādēļ ir nepieciešams koordinēt satiksmes organizāciju katrā teritorijā, ko veic AOT.

Laika grafiks:

Process tika uzsākts 2008.gadā: dažādo Overņas AOT koordinēšanas ideja tika paziņota Teritoriju Konferencē (2008. gada oktobris). Šajā konferencē bija iespējams iegūt informāciju par pilsoņu gaidām un vajadzībām (it īpaši attiecībā uz grafiku, multimodālas informācijas u.c. koordināciju). Pēc konferences tika veikti sagatavošanas darbi, lai AOT koordinācijas ideju precizētu. Šis darbs ilga vienu gadu, un 2009. gada 15. oktobrī reģiona 13 AOT parakstīja kopīgu līgumu par sabiedriskā transporta intermodalitātes izveidi Overņas reģionā. Visas AOT tika iesaistītas jau sākumā (lai gan ar dažādu līdzdalības līmeni).

Kopš līguma parakstīšanas brīža norisinās koordinācijas process un tā laikā tiek veikti vairāki pasākumi. Šajā posmā beigu datums nav noteikts.

Īstenošanā iesaistītas organizācijas:

- Overņas 13 AOT, kas ir parakstījušas līgumu

- Overņas reģiona padome.
- overņas reģiona 4 domes – *Puy-de-Dôme, Allier, Cantal, Haute-Loire*.

Pašvaldību kopienas un vietējās apvienības: *Montluçon* aglomerācija, *Moulins* kopienas aglomerācija, *Vichy Val d'Allier* aglomerācija, *Bassin d'Aurillac* aglomerācija, *Puy-en-Velay* aglomerācija, *Riom* kopiena, Starpkopienu Sabiedriskā transporta arodbiedrība *Thiers un Peschadoires* aglomerācijā, Jauktā sabiedriskā transporta arodbiedrība *Clermontoise* aglomerācijā.

Procesu vada Overņas reģions. Ir izveidotas 2 organizācijas:

- Vadības komiteja: visas organizācijas, kas parakstīja līgumu, ir šīs komitejas biedri un tās uzdevums ir līguma mērķu īstenošanas nodrošināšana.
- Tehniskā komiteja: AOT pakalpojuma sniedzēji. Komitejas uzdevums ir izstrādāt rīcības plānu līguma mērķu sasniegšanai.

Turklāt var tikt nolīgti ārējie uzņēmumi, lai veiktu konkrētus uzdevumus, piemēram, IT uzņēmums atbild par intermodāla brauciena tiešsaistes kalkulatora izstrādi.

Prakses norise un saturs:

Līgumā ir noteikti šādi mērķi:

1. Sabiedriskā transporta piedāvājuma koordinēšana.

- Pievilcīga sabiedriskā transporta piedāvājuma izveide, lai uzlabotu konkurenci starp transporta tīkliem un pilnveidotu tīklu savietojamību, optimizējot grafikus un savienojumus.
- Intermodalitātes izveide starp sabiedriskā transporta tīkliem, it īpaši, lai uzlabotu intermodālās apmaiņas platformas, izveidojot platformu komitejas.
- Adaptētā transporta piedāvājums attiecas uz visu Overņas teritoriju.

2. Vienkāršota piekļuve sabiedriskā transporta tīklam.

- Multimodālas cenas veidošana, paplašinot jau esošo (multimodālas cenas vilcieniem un sabiedriskajam transportam *Clermont-Ferrand* pilsētas teritorijā) uz citam teritorijām.
- Kopīgas biļešu sistēmas izveide, izmantojot čipkartes sistēmu.
- Multimodālas informēšanas sistēmas izveide, lai lietotāji iegūst informāciju par savu braucienu visa tā laikā, lai arī kāds AOT transportlīdzeklis tiktu izmantots.

Katra AOT piedalās katras tēmas apspriešanā. Tomēr, gadījumos, kad ir nepieciešams, tiek veidotas *speciālas* darba grupas. Piemēram, darba grupa vairākus mēnešus strādāja pie tā, lai iegūtu un izplatītu informāciju par reģionā ieviestajām sistēmām “transporta pēc pieprasījuma”.

Juridiskais ietvars:

Nav tādas juridiskas prasības uzsākt koordinācijas procesu reģionā, lai arī Reģiona infrastruktūras un satiksmes shēma un Reģiona teritorijas plānošanas shēma ir obligāta katrā reģionā, šī iniciatīva ir pilnībā brīvprātīga. Tomēr koordinācijas struktūra ir noteikta oficiāli ar līgumu, ko oficiāli ir parakstījuši visu AOT prezidenti.

Kopumā Francijas transporta jomas regulējošajos normatīvajos aktos ir manāmi trūkumi attiecībā uz koordinācijas procesiem, piemēram, kādi tiek veikti Overņā: visām vietējām iestādēm ir sava kompetence attiecībā uz darbu ar satiksmi to teritorijā. Bet kompetence koordinēt rīcību, lai izveidotu ilgtspējīgu transportu nav noteikta. Šī koordinācijas darbība bieži vien reģionā tiek uzsākta brīvprātīgi (piemēram, kā Overņā uzsāktais koordinācijas process), bet tas varētu tikt veikts arī lielajās pilsētās. Tiek sagaidīts, ka likumā šie aspekti tiks skaidri noteikti un par tiem tiks nobalsots tuvāko mēnešu laikā.

Tāpat tiek sagaidīts, ka jaunā likuma īstenošana ietekmēs “Intermodālās apmaiņas platformas”. Tādēļ dažas AOT, kas ir uzsākušas darbību šajā jomā, izvēlas nogaidīt, nevis rīkoties.

Finanšu ietvars:

Koordinācijas procesa vispārīgās izmaksas:

- Personāla laiks: koordinācijas procesam ir nepieciešams katras AOT personāla laika ieguldījums.

Parējās galvenās izmaksas ir ceļa izdevumi, lai piedalītos sanāksmes vai, lai organizētu sanāksmes.

- Speciālas izmaksas intermodālā tiešsaistes brauciena kalkulatora platformas izstrādei. Ir noslēgts četru gadu līgums ar privātu uzņēmumu, lai izstrādātu platformu un nodrošinātu tās darbību trīs gadus pēc darbības uzsākšanas. Ieguldījumus pilnībā veic Overņas reģions. Darbības izmaksas daļa visas 13 AOT, atkarībā no AOT veida (1/3 maksā reģions, 1/3 maksā četri departamenti, 1/3 maksā pašvaldību kopienas) un no katras AOT teritorijas iedzīvotāju skaita. Izmaksas un to sadalījums ir detalizēti izklāstīti zemāk esošajā tabulā:

Part (%)	Collectivités	Population	Part (%)	Mise en œuvre en € TTC mars 2011 à août 2012	Exploitation en € TTC année 1 sept 2012 à sept 2013	Exploitation en € TTC année 2 sept 2013 à sept 2014	Exploitation en € TTC année 3 sept 2014 à sept 2015	Total exploitation en € TTC	Total global en € TTC
33,33%	Région Auvergne	1 382 000	33,34%	214 084 €	8 825,59 €	8 825,59 €	8 825,59 €	26 476,76 €	240 560,76 €
	CG 63	644 000	15,53%	0 €	4 111,02 €	4 111,02 €	4 111,02 €	12 333,06 €	12 333,06 €
	CG 03	354 000	8,54%	0 €	2 260,66 €	2 260,66 €	2 260,66 €	6 781,99 €	6 781,99 €
	CG 15	155 000	3,74%	0 €	990,03 €	990,03 €	990,03 €	2 970,10 €	2 970,10 €
33,33%	CG 43	229 000	5,52%	0 €	1 461,22 €	1 461,22 €	1 461,22 €	4 383,67 €	4 383,67 €
33,33%	SMTC de l'agglomération clermontoise	280 000	14,74%	0 €	3 901,89 €	3 901,89 €	3 901,89 €	11 705,68 €	11 705,68 €
	Riom Communauté	32 000	1,69%	0 €	447,37 €	447,37 €	447,37 €	1 342,10 €	1 342,10 €
	SITCA de Thiers-Peschadoires	15 000	0,79%	0 €	209,12 €	209,12 €	209,12 €	627,37 €	627,37 €
	CA Montluçonnaise	63 000	3,32%	0 €	878,85 €	878,85 €	878,85 €	2 636,56 €	2 636,56 €
	Moulins Communauté	56 000	2,95%	0 €	780,91 €	780,91 €	780,91 €	2 342,72 €	2 342,72 €
	Vichy Val d'Allier	75 000	3,95%	0 €	1 045,62 €	1 045,62 €	1 045,62 €	3 136,87 €	3 136,87 €
	CA du Bassin d'Aurillac	54 000	2,84%	0 €	751,79 €	751,79 €	751,79 €	2 255,37 €	2 255,37 €
	CA du Puy en Velay	58 000	3,05%	0 €	807,38 €	807,38 €	807,38 €	2 422,14 €	2 422,14 €
100%			100%					79 414,40 €	293 498,40 €

Lai sniegtu atbalstu un daļēji segtu ieguldītās izmaksas, tika saņemtas subsīdijas no ADEME (Vides un enerģijas vadības aģentūra) (17 900 €) un ERAF 9 Eiropas Reģionālās attīstības fonds) (58 533 €).

Komunikācijas kampaņa, lai popularizētu tiešsaistes platformu: 65 000 € (5 000 € uz vienu AOT). Kampaņu atbalstīs visas pašvaldības, lai tās ietekme būtu lielāka.

6. Novērtējums
Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):

Koordinācijas process joprojām norisinās. Ir jau daži sasniegumi attiecībā uz līgumā noteiktajiem mērķiem, bet darbs turpinās, risinot citus, sarežģītākus aspektus.

Mērķis - koordinēt sabiedriskā transporta piedāvājumu:

Laika gaitā konstatēts, ka transporta piedāvājums teritorijā jau tiek koordinēts. Lai arī ir jomas, kas pārklājas, AOT piedāvā papildus pakalpojumus (piemēram, autobusu un vilcienu pārvadājumus, kas papildina grafiku). Tādi gadījumi ir ļoti reti, kad vienā teritorijā tiktu piedāvāti vairāki nepiemēroti transporta risinājumi. Tomēr dažos gadījumos varētu tikt veikti uzlabojumi, lai koordinētu sabiedriskā transporta piedāvājumu reģiona ziemeļos (piemēram, transports pēc pieprasījuma). Dažās teritorijās uzlabojumi joprojām ir nepieciešami, it īpaši Puy-de-Dôme.

- Piekļuves sabiedriskā transporta tīklam vienkāršošana

Trešais apakšmērķis drīz tiks sasniegts (intermodāla brauciena kalkulatora tiešsaistes platformas izveide). AOT ir nolēmušas izveidot reģiona rīku, kas sniegs tiešsaistes risinājumus braucienam no vienas vietas teritorijā uz citu vietu. Šis kalkulators ietvers risinājumus transportam pēc pieprasījuma. Tādēļ tiek veikta analīze, lai noskaidrotu potenciālos risinājumus Overņas reģionā. Ir noslēgts līgums ar uzņēmumu, lai īstenotu multimodālas informēšanas tiešsaistes platformu. Vietne internetā uzsāks savu darbu 2012. gada 6.decembrī un 2013. gada janvārī tika uzsākti publicitātes pasākumi. Otrajā posmā tiks izstrādātas aplikācijas viedtālrunim.

Kā ārpakalpojums tika veikts pētījums attiecībā uz apakšmērķiem *multimodālas cenu veidošanas paplašināšana* un *vienotas biļešu sistēmas izstrāde*.

Veiksmes faktori:

- Stipra reģiona politiskā griba, iesaistoties finansiāli.

Projektu iniciēja reģions, kam ir stingra apņemšanās to īstenot: ir pieņemts darbā ierēdnis, kas ar šo procesu nodarbojas visu savu darba laiku, un reģions ir apņēmis segt lielāko daļu no tiešsaistes platformas izmaksām. Šī vadošā loma ir bijusi galvenais faktors, kas pamudinājis vietējās iestādes piedalīties šajā procesā.

- Visu AOT iesaistīšanās jau pašā sākuma posmā.

Process ir brīvprātīgs, līdz ar to tas ir atkarīgs no katras organizācijas gribas iesaistīties procesā un no darbinieku pieejamības. Overņas gadījumā visas AOT piekrita iesaistīties procesā.

- Atvērtā koda tehnoloģijas izmantošana AOT lielākai elastībai un labākai pārvaldībai ilgtermiņā.

Tiešsaistes platforma ir izstrādāta, izmantojot atvērtā koda tehnoloģiju. Priekšrocība ir tā, ka uzņēmums, kas izveidoja šo platformu, nav tās īpašnieks. Līdz ar to, kad beigsies līgums ar šo uzņēmumu, AOT ir vairākas izvēles: viņi var izvēlēties šo pašu uzņēmumu vai kādu citu, lai uzturētu platformu, vai arī tās var izvēlēties nolīgt kādu, kas spēj uzturēt un aktualizēt šo platformu. Tomēr šī priekšrocība ir ierobežota, jo vienmēr ir nepieciešams atrast kādu uzņēmumu, kam ir zināšanas par attiecīgo izmantoto tehnoloģiju.

Šķēršļi:

- Dažām AOT bija grūti pilnībā iesaistīties procesā.

Dažām AOT bija ļoti mazs personāla darba laika ieguldījums. Dažos gadījumos Šķēršļi radīja Overņas teritorijas lielums: lai ierastos *Clermont-Ferrand* ir nepieciešams braukt pat 2,5 stundas no attālākajiem AOT birojiem. Tādēļ dažu AOT darbiniekiem nebija iespējams regulāri piedalīties sanāksmēs. Tomēr problēma tika risināta, izmantojot tālruni un video konferences.

- Darba slodzes, kas nepieciešama, lai palaistu un uzturētu intermodālā brauciena kalkulatora tiešsaistes platformu, pārāk zems novērtējums.

Inter-modālā brauciena tiešsaistes kalkulatora platformas darbības uzsākšana kavējās par vienu gadu. Sistēma ir ļoti sarežģīta un bija nepieciešams iegūt ļoti daudz informācijas no visām AOT. Tika ieguldīts milzīgs darbs, lai harmonizētu datu formātu, lai sistēma tos varētu izmantot.



Tiek sagaidīts, ka līdzīgas problēmas radīsies, kad interneta vietne sāks strādāt un AOT personālam būs nepieciešams iejaukties tās darbībā vēl vairāk, kā līdz šim.

- Dažu ideju atmešana/atlikšana.

Tika plānots grupēt pakalpojumus pēc pieprasījuma. Šī ideja tika atmesta, jo neraisīja interesi.

Integrētajai biļešu sistēmai ir nepieciešams, lai izpildās daudzi nosacījumi. Visiem uzņēmumiem ir jāaskāņo to cenu veidošanas sistēma. Piemēram, definīcijai “bērns” vai “students” visur jānozīmē vienu un to pašu, lai samazināto cenu var lietot visi uzņēmumi. Uzņēmumiem vajadzētu izmantot

	vienāda izmēra biļetes. Visbeidzot integrētās sistēmas ieviešana var būt dārga: ja divas cenas izmanto dažādi uzņēmumi, saskaņošanai vajadzētu notikt zemākas cenas virzienā. Tam būtu nepieciešama kompensāciju sistēma. Dēļ projekta sarežģītības tiek sagaidīts, ka tas sākumā tiks īstenots teritorijā ap <i>Clermont-Ferrand</i> , ar iespēju to vēlāk izmantot arī citās AOT.	
7.	Gūtās mācības	<ul style="list-style-type: none"> Tiešsaistes pakalpojums ir tikai rīks. Tas nevar aizstāt tiešo komunikāciju. Piemēram, ir novērots, ka daudziem vecāka gadagājuma cilvēkiem labāk patīk izmantot tālruni, lai rezervētu pakalpojumu, nevis internetu. Tik ambiciozs koordinācijas process ir ļoti ilgs. Ir jāapzinās, ka diskusijas var ilgt vairākus mēnešus vai gadus.
8.	Kontaktinformācija	<p><i>Damien DEROUET</i></p> <p>Pilnvarotais ilgtspējīgas mobilitātes jautājumos</p> <p>Overņas Reģionālā padome</p> <p>00 (33) 4.73.31.93.67 / d.derouet@cr-auvergne.fr</p>
9.	Papildu informācija	<p>Inter-modālā brauciena kalkulators tiešsaistes platformai:</p> <p>auvergne-mobilite.fr</p> <p>auvergnemobilite.fr</p> <p>auvergne-mobilite.com</p> <p>auvergnemobilite.com</p>

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	
1.	Prakses nosaukums	Alpu kalnu autobuss: autobusu pakalpojumi tūrisma teritorijā, kur netiek piedāvāti sabiedriskā transporta pakalpojumi. Šveice. (P6)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	<p>Alpu kalnu autobuss ir autobusa pakalpojums tūrisma teritorijās, kur ir mazs sabiedriskā transporta piedāvājums vai tāda nav vispār. Pakalpojumu izveidoja vietējās organizācijas un vietējie uzņēmumi, saņemot atbalstu no <i>Alpu kalnu autobusu asociācijas</i>.</p>
3.	Prakses mērķi	<p>Alpu kalnu autobusu mērķis ir piedāvāt vispārējus pārvadājumus vietās, kur nav sabiedriskā transporta piedāvājuma, bet kur ir pieprasījums, it īpaši tūrisma mērķiem. Asociācijas mērķis ir mainīt transporta izmantošanas paradumus: kur cilvēki bija raduši doties ar savu privāto automašīnu, tagad viņiem ir iespēja doties ar sabiedrisko transportu. Līdz ar to, veidojot jaunus autobusu maršrutus Alpu kalnu autobusa zīmola ietvaros, prioritāri ir ar vides aizsardzību saistītie mērķi.</p> <p>Tika nodibinātas vietējās partnerības, tai skaitā ar vietējiem uzņēmumiem.</p>
4.	Atrašanās vieta	<p>Alpu kalnu autobuss darbojas 10 Šveices teritorijās:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Alp Flix</i> • <i>Bergün</i> • <i>Parc régional Binntal</i> • <i>Parcrégional Chasseral</i> • <i>Parc régional Gantrisch</i> • <i>Région Greina</i> • <i>Région Huttwil</i> • <i>Région Moosalp</i> • <i>Parc Jura vaudois</i> • <i>Parc régional Thal</i> 

5. Prakses detalizēts apraksts
Izcelsme:

Lai arī Šveicē ir kvalitatīvi sabiedriskā transporta pakalpojumi, dažos kalnu reģionos ir "tukšas vietas": vietējā pārvalde finansē sabiedrisko transportu, ja ir vismaz 100 iedzīvotāji. Tādēļ teritorijās, kur gandrīz nav neviena iedzīvotāja, ceļu satiksmi rada tūristi un sabiedriskais transports netiek subsidēts.

Tādēļ vairākas organizācijas izveidoja izmēģinājuma iniciatīvu (*SAB* – Šveices grupa kalnu reģioniem; *ATE* – Transporta un vides savienība; *CAS* – Šveices Alpu klubs; *CarPostal Suisse S.A.*).

Laika grafiks:

Izmēģinājuma projekts *Autobusi no alpu kalnu ielejām / alpu kalnu autobuss* tika veikts 2006.-2007. gadā, un tajā bija iesaistīti 4 reģioni (*Binntal VS, Gantrisch BE, Greina GR et Moosalp VS*). Tā kā rezultāti bija pozitīvi, pieredze tika turpināta un izmantota citās teritorijās. 2012.g. bija iesaistītas 10 teritorijas, kur autobusu maršruti jau bija izveidoti. Citi reģioni arī izteica vēlmi izveidot jaunus Alpu kalnu autobusa maršrutus un ir maršrutu izveides procesā.

Attīstības process, lai izveidotu jaunus autobusu maršrutus, ilgst aptuveni pusotru gadu - no idejas un partnerības nodibināšanas līdz maršruts darbojas, un laika grafiks ir publicēts dzelzceļa interneta vietnē (www.cff.ch).

Īstenošanā iesaistītas organizācijas:

Alpu kalnu autobusu asociācija ar vienu darbinieku.

Reģiona līmenī: reģionāla partnerība. Tās sastāvs ir atkarīgs no reģiona. Tajā vienmēr ir iekļautas vietējās amatpersonas. Citi biedri var būt: tūrisma biroji un aģentūras, reģiona parki, vietējie uzņēmumi (piemēram, restorāni, viesnīcas).

Prakses norise un saturs

Organizācijai ir divi līmeņi:

Alpu kalnu autobusu asociācija atbalsta jaunu alpu kalnu autobusu projektu uzsākšanu reģionā. Tā sniedz metodoloģisko atbalstu:

- Atbalstu projekta partneriem.
- Atbalstu veidojot un īstenojot sabiedriskā transporta piedāvājumu.
- Atbalstu tirgvedībā.

Alpu kalnu autobusam ir arī savs zīmols, kas sniedz atbalstu tirgvedībā valsts līmenī un tīklošanās iespējas (it īpaši sniedzot informāciju par citu Alpu kalnu autobusu pieredzi citos reģionos). Šis atbalsts tiek sniegts ar dokumentācijas palīdzību un klātienē vizītēm (1 līdz 3 apmeklējumi gadā, apmeklējot esošos maršrutus, lai tos pilnveidotu un vismaz 3 līdzdalības sanāsmēs par jaunu maršrutu izveidi).

Vietējais līmenis: jauna maršruta izveidei ir vajadzīgi vairāki soļi:

- Vietējās partnerības nodibināšana.
- Vairāku scenāriju izstrāde autobusu maršrutiem, ieskaitot maršruta priekšlikumu, grafiku (kas var mainīties atkarībā no sezonas) un izmaksu aplēsi.
- Galīgā scenārija izvēle.

- Īstenošanas fāze, kas beidzas ar autobusa maršruta grafika publikāciju (vairumā gadījumu), tai skaitā valsts dzelzceļa informācijas vietnē (www.cff.ch).

Visās fāzēs Alpīnā busa asociācija sniedz atbalstu.

Tiklīdz ir izveidots jauns maršruts, katru gadu notiek *Alpu kalnu autobusu asociācijas* darbinieka vizītes, lai analizētu rezultātus un apspriestu iespējamus uzlabojumus un nepieciešamās izmaiņas.

Juridiskais ietvars:

Alpu kalnu autobuss ir piedāvājums, kas ir izveidots vietējo amatpersonu vadībā, teritorijās, kur netiek piešķirtas valsts subsīdijas sabiedriskajam transportam, lai arī šeit ir satiksme, jo vietas apmeklē galvenokārt tūristi.

Finanšu ietvars:

Alpu kalnu autobusu asociācijas budžets: 40000 CHF gadā. Finansētāji ir SAB, ATE, CAS, *CarPostal Suisse*. Katrs reģions, kas piedalās, maksā arī dalības maksu - 2000 CHF gadā. Asociācija arī saņem finansējumu no valsts līmeņa asociācijām, piemēram *Pronatura*. Viņi sadala daļu no saņemtās summas Alpu kalnu autobusu reģioniem (1000 CHF katram reģionam).

Katrā reģionā: autobusu darbības izmaksas ir atkarīgas no konkrētās teritorijas (maršrutu skaits, garums, reisu biežums). Tās ir no 20 000 CHF līdz 70 000 CHF.

Iekasētā maksa no pārvadātajiem cilvēkiem nosedz izmaksas par aptuveni 30 līdz 95%. Pārējo nosedz vietējās iestādes, parka vadība, privātie uzņēmumi. Līdzdalība var būt gan nauda, gan materiālas vērtības (piemēram, informācijas materiāli).

6. Novērtējums

Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):

Kopš projekta izmēģinājuma 2006. gadā, kur bija iesaistīti 4 reģioni, Alpu kalnu autobusam ir pievienojušies citi reģioni, un ir izstrādāti piedāvājumi pārvadājumiem. 2011. gadā septiņās dažādās teritorijās ir pārvadāti aptuveni 24000 cilvēku. Tomēr ir jāņem vērā, ka pasažieru skaits dažādos reģionos ir ļoti atšķirīgs. Tas ir redzams zemāk pievienotajā tabulā.

Fahrgastzahlen	Alp Flix GR	Binntal VS	Chasseral BE/NE	Gantrisch BE	Greina und Bleniotal GR/TI*	Moosalp VS	Thal SO	Total pro Saison
Winter 2005/2006	<i>Eröffnung am 6.6.2009</i>			2'552			<i>Eröffnung am 1.5.2009</i>	2'552
Sommer 2006		6'735		151	6'433			13'319
Winter 2006/2007				214		106		320
Sommer 2007		5'688		273	6'682	29		12'672
Winter 2007/2008			1'419	1'218		200		2'837
Sommer 2008		6'400	600	363	7'306	644		15'313
Winter 2008/2009			1'500	2'494		131		4'125
Sommer 2009	2'406	10'263	760	302	8'564	486	865	23'646
Winter 2009/2010			1'472	2'393		70		3'935
Sommer 2010	2'211	11'726	1'043	389	7'662	249	811	24'092
Winter 2010/2011			258	1'605		790**		2'653
Sommer 2011								
Total pro Region	4'617	40'812	7'052	11'954	36'647	2'705	1'677	
Total Verein Bus alpin								105'464



* Zwei Regionen mit gemeinsamem Angebot, ** mit neuem Angebot zur Brandalp

To pasažieru skaits, kas izmanto Alpu kalnu autobusu 7 reģionos un ir izveidojuši pakalpojumu līdz 2011. gadam

Avots : http://www.busalpin.ch/site/downloads/zusammenfassung_fahrgastfrequenzen_110325.pdf



2012. gadā 10 reģioni ierosināja Alpu kalnu autobusu maršrutus. Arī citi reģioni kandidē, lai kļūtu par Alpu kalnu autobusu reģioniem un izveidotu jaunus autobusu maršrutus.

	<p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <p>Alpu kalnu autobuss ir tur, kur nav cita sabiedriskā transporta. Tomēr ir pieprasījums, jo reģionu apmeklē daudz tūristu.</p> <p>Katrs Alpu kalnu autobusa maršruts ir īpaši izstrādāts, lai būtu piemērots konkrētā reģiona situācijai un tūristu vajadzībām.</p> <p>Reģiona un vietējās amatpersonas un vietējo partnerību biedri ļoti aktīvi sadarbojas.</p> <p><i>Alpu kalnu autobusa asociācijai</i> ir pieredze un tā sniedz lielu atbalstu jauniem risinājumiem jaunu autobusu maršrutu izveidē.</p> <p><u>Šķēršļi:</u></p> <p>Lai arī privātajiem uzņēmumiem ir iespējas sponsorēt vietējos Alpu kalnu autobusus, tikai daži to dara: privātie uzņēmumi uzskata, ka transports ir sabiedriskais pakalpojums, kas ir jāfinansē sabiedriskajām organizācijām. Finansiālu atbalstu sniedz galvenokārt vietējās organizācijas, piemēram, parku, tūrisma asociācijas vai vides aizsardzības asociācijas.</p> <p>Daži reģioni vēlējās izveidot Alpu kalnu autobusa maršrutu, taču tas netika ieviests, saprotot, ka tas nebūtu piemērots risinājums, kā arī balstoties uz Alpu kalnu autobusa ieteikumiem to nedarīt. Visbiežākie iemesli, kādēļ process var būt neveiksmīgs, ir šādi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nepietiekams vietējais finansējums. • Nav pietiekami daudz cilvēku, lai izveidotu un īstenotu projektu. • Vietējo partnerību, kas grib izveidot autobusu maršrutu, mērķis neatbilst <i>Alpu kalnu autobusa asociācijas</i> mērķiem - ierosināt transporta līdzekļu izmantošanas paraduma maiņu (vides aizsardzības mērķis tiem nav prioritāte).
<p>7.</p>	<p>Gūtās mācības</p> <p>Ir iespējams izveidot transporta piedāvājumu pilnīgi no jauna teritorijās, kur šāda piedāvājuma nav: katrs Alpu kalnu autobusa maršruts darbojas, jo tiek sniegts vietējais atbalsts tā izveidei un uzturēšanai</p> <p>Tas ir izņēmums, ka šāds Alpu kalnu autobusa maršruts tiek finansēts tikai no ienākumiem, kas gūti no pārvadātajiem pasažieriem. Ir nepieciešams papildus finansējums, un tas galvenokārt ir sabiedriskais finansējums, lai arī ir daži privāti uzņēmumi, kas piekrīt piedalīties finansēšanā.</p>
<p>8.</p>	<p>Kontaktinformācija</p> <p><i>Samuel Bernhard</i> Quellenstrasse 27 8005 Zürich Tālr.: 044 430 19 31 E-pasts: busalpin@busalpin.ch http://www.busalpin.ch/ (Vietne FR, DE, IT)</p>

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.		<p>Fotogrāfijas</p>  
1.	Prakses nosaukums	Koordinēta mobilitāte Melecā un tās apkārtnē (P12)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	<p>Novecojuši, ierastie risinājumi neatbilst 21. gadsimta iedzīvotāju gaidām:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ir daudz problēmu, pērkot vienu biļeti, it īpaši vakaros un nedēļas nogalēs. • Autobusi netiek pietiekami kontrolēti. • Pērkot biļeti pie autobusa vadītāja, tas tiek aizkavēts.
3.	Prakses mērķi	<ul style="list-style-type: none"> • Labāka kontrole pār visu transporta tīklu un autobusiem. • Labāks savienojums starp pašvaldībām un pilsētu (skolas, uzņēmumi, pakalpojumi u.c.) • Pasažieriem ērtāks transports (jauni autobusi, infrastruktūra) • Ar biļešu pirkšanu saistīto problēmu novēršana (kavējumi, ja nav monētu samaksai).
4.	Atrašanās vieta	<p>Iesaistītās publiskās / privātās ieinteresētās puses:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Melecas pašvaldība (pilsēta) ar MKS (transporta operatora), Melecas pašvaldība (lauku apvidus), <i>Przeclaw</i> pašvaldība un <i>Gawłuszowice</i> pašvaldība. • Lietotāju mērķa grupas: visi iedzīvotāji, it īpaši studenti, nodarbinātie, vecāka gadagājuma cilvēki. • Maršrutu skaits: <ul style="list-style-type: none"> - <i>Gawłuszowice</i> pašvaldība: 1 - <i>Przeclaw</i> pašvaldība: 3 - Melecas pašvaldība (lauku apvidus): 6
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Laika grafiks:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 2001. gads: elektroniskās kartes tehnoloģijas tests (sadarbībā ar vietējo ražotāju). • 2006. gads: braukšanas kartes sistēmas pilnveide. • 2010. gads: pilnīgas brauciena kartes sistēmas izstrāde (ieskaitot viena brauciena biļeti).


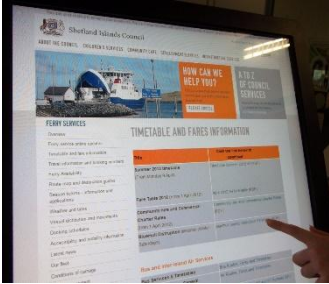

		<ul style="list-style-type: none"> • 2011. gads: pasažieru informēšanas sistēma. • 2010. - 2012. gads: pārējās infrastruktūras izveide, piemēram, jauni autobusi, elektronisks laika grafiks. <p><u>Prakses norise un saturs</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aptvertā teritorija: 47 m² (pilsētā) + 289 m² (lauku apvidū). <p>Iedzīvotāju skaits teritorijā:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 61 000 (pilsētā) + 26 000 (lauku apvidū) <p>Pašvaldību skaits: 4</p> <p><u>Juridiskais ietvars:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ES atbalsts: Reģionālā Zemkarpatu Darbības programma (12): <i>Vietējā Melecas sabiedriskā transporta paplašināšana, pilnveide un autobusu parka nomaiņa</i> • Vienošanās starp Melecas pilsētu (sistēmas centrs) un pašvaldībām par autobusu pakalpojumu (izmaksu dalīšana). <p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aprakstītās infrastruktūras izmaksas: 365 000 eiro. • Visa projekta izmaksas 2 750 000 eiro. • ES daļa: 1 900 000 eiro. • Cenu veidošanas metodes: viena biļete un sezonas biļete. <p>Darbības dienu skaits: katru dienu</p>
6.	Novērtējums	<p><u>Ietekme uz vidi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • CO₂ un putekļu emisiju samazinājums (jauni autobusi, Euro 5 un EEV emisijas standarti). • Sociālekonomiskā ietekme: <ul style="list-style-type: none"> - Studentiem un skolēniem ir ērtāk nokļūt mācību iestādēs. - Nodarbinātajiem ir ērtāk nokļūt uzņēmumos un saņemt dažāda veida pakalpojumus (sociālos, kultūras u.c. pakalpojumus). - Vairāk savienojumu starp pilsētu un pašvaldību. - Lielāka precizitāte: ir iespējams reaģēt uz jebkuru incidentu (it īpaši uz kavējumiem).


7.	Gūtās mācības	Ir nepieciešamas iedzīvotājiem iemācīt pareizi rīkoties ar elektroniskajām kartēm (biļetēm).
8.	Kontaktinformācija	MKS Sp. z o.o. w Mielcu ul. Moniuszki 12 39-300 Mielec (Polija) Tālr. +48 17 5837733 Fakss +48 17 5864251 e-pasts: sekretariat@mks-mielec.pl
9.	Papildu informācija	Pirms projekta īstenošanas tika izstrādāts projekts „Integrētais attīstības plāns Melecas pilsētas sabiedriskajam transportam”.

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas	 
1.	Prakses nosaukums	Transporta sinerģija: sadarbības modeļi Epīrā (P4)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Sabiedriskā transporta sinerģija (<i>KTEL</i>) ar studentu pārvadājumiem, pasta pārvadājumiem, produktu pārvadājumiem tādējādi sniedzot labākus pakalpojumus lauku, izolētās un izklaidus izvietotās teritorijās.
3.	Prakses mērķi	Prakses mērķi ir: <ul style="list-style-type: none"> • Atrast ilgtspējīgus risinājumus pārvadājumiem izklaidus izvietotās teritorijās. • Nodrošināt lauku un izklaidus izvietotu teritoriju iedzīvotājus ar pamata transporta pakalpojumiem. • Atrast risinājumu gadījumiem un teritorijām, kur nelielā pieprasījuma dēļ regulārus pakalpojumus piedāvāt nav izdevīgi. • Palēli izmantot citu sektoru pakalpojumus, kas var daļēji segt autobusa darbības izmaksas, kas citādi nebūtu iespējams.
4.	Atrašanās vieta	- Grieķija - Epīras reģions – Janina
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Izcelsme:</u></p> <p>Janina apgabala teritoriju (tāpat kā pārējo reģionu) raksturo mazs iedzīvotāju skaits, mazs iedzīvotāju blīvums, kalnains apvidus un apdzīvotās vietas ir izvietojušās izklaidus (izolācijas apstākļi).</p> <p>Teritoriālo mobilitāti veido vietējie autobusi un <i>KTEL</i> lielu attālumu autobusu pakalpojumi (privāti).</p> <p>Ciemiem un apdzīvotajām vietām sabiedriskā transporta pakalpojums (<i>KTEL</i>) netiek sniegts vai tiek sniegts nepietiekamā apjomā. Dažos gadījumos tuvākais autobusu maršruts ir vairāku kilometru attālumā. Liela daļa iedzīvotāju, galvenokārt vecāka gadagājuma, faktiski netiek apkalpoti. Mazais pieprasījums šajos apgabalos padara transporta pakalpojumus ekonomiski neizdevīgus.</p> <p>Vienīgajam sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējam reģionā (<i>KTEL</i> autobusi) ir jāizveido elastīgāks pakalpojums. Veiktā aptauja norāda uz šādu pieprasījumu.</p> <p>Ņemot to vērā, <i>Janina KTEL</i> sadarbojas ar vairākiem partneriem, lai sniegtu šos pakalpojumus kā apakšuzņēmējs. Reģiona izolētajām teritorijām <i>KTEL</i> autobusi piegādā pasta un preču, produktu u.c. sūtījumus.</p> <p>Šādā veidā autobusu maršruti apkalpo izolētās teritorijas, kas citādi nebūtu</p>

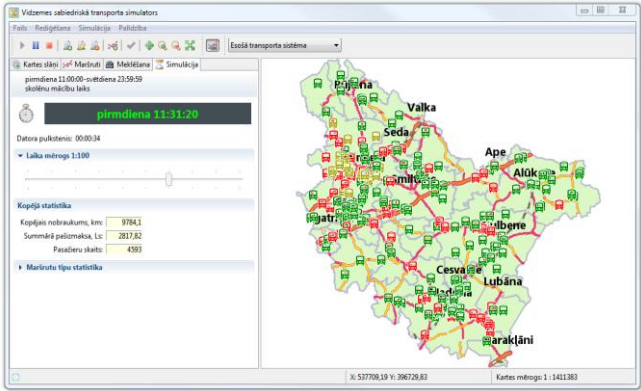
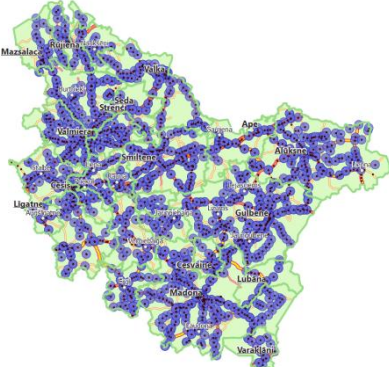
	<p>dzīvotspējīgas. Turklāt ietekme uz vidi ir mazāk kaitīga, jo ar vienu transporta līdzekli tiek veiktas vairākas darbības, kurām citādi vajadzētu vairākus pārvadājumus.</p> <p>Vēl viena sadarbības iespēja ir teritorijās dzīvojošu skolēnu pārvadājumi uz skolu, kas atrodas tuvākajā pilsētā vairāku kilometru attālumā. Šādos gadījumos pašvaldībām ir līgumi ar <i>KTEL S.A.</i> par skolēnu bezmaksas pārvadājumiem (iepirkums) uz skolu un no tās.</p> <p>Šāds sadarbības piemērs ir Zitsa pašvaldības sadarbība ar <i>KTEL S.A.</i> Saskaņā ar parakstīto līgumu <i>KTEL</i> autobusi uzņem skolēnus, veicot speciālus maršrūtus, kas citādi netiek apkalpoti. Kopā ar skolēniem <i>KTEL</i> autobusi apkalpo arī vietējos iedzīvotājus.</p> <p><u>Īstenošanā iesaistītas organizācijas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>KTEL S.A.</i> • Grieķijas Pasta dienests. • Pārvadājumu uzņēmumi. • Loģistikas uzņēmumi. • Pašvaldības. <p><u>Prakses norise un saturs</u></p> <p>Epīras reģiona pārvadājumu operators (<i>KTEL</i>) sadarbojas ar pasta pakalpojumu sniedzējiem un privātiem uzņēmumiem, kas grib vest preces, pastu un pakas uz izolētajiem apgabaliem. Šādā veidā ieņēmumi par šo pakalpojumu, kā arī biļetes par šī apgabala pasažieru pārvadājumu var padarīt šo autobusa maršrutu gan ekonomiski izdevīgu, gan videi draudzīgu.</p> <p>Starp <i>KTEL</i> un pašvaldībām ir sadarbība skolēnu pārvadājumu ietvaros. <i>KTEL</i> finansē pašvaldības, lai nodrošinātu ikdienas pārvadājumus skolēniem no izolētiem lauku apvidiem, tā radot sinerģiju ar pasažieru transportu un padarot dzīvotspējīgus autobusu maršrūtus.</p> <p>Protams, pakalpojuma laika grafiku ierobežo konkrētas stundas, kad ir jāsniedz pakalpojums skolēniem.</p>
	<p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <p>Ieņēmumi no papildus pakalpojumiem (pasta pakalpojums, produktu piegāde un skolēnu pārvadājumu maršruti) sedz pārvadājuma pakalpojuma darbības izmaksas teritorijās, kur tie citādi netiktu sniegti.</p> <p>Sinerģija un vienas vienības izmaksu ekonomija šķiet strādājam efektīvi. Tas ir galvenais iemesls, kāpēc tikai 3-4% no kopējā iedzīvotāju skaita paliek pilnībā neapkalpoti (viņiem vispār netiek sniegts pārvadājuma pakalpojums).</p> <p>Tomēr pakalpojuma sniegšanas biežums joprojām ir problēma.</p> <p><u>Izmantošanas pakāpe (%): lietotāji / kopējais iedzīvotāju skaits</u></p> <p>Saskaņā ar <i>KTEL</i> aplēsēm aptuveni 5-10% iedzīvotāju tiek apkalpoti šo sadarbības modeļu ietvaros, un šie iedzīvotāji citā veidā nevarētu piekļūt sabiedriskā transporta pakalpojumiem.</p>

6.	Novērtējums	<p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pakalpojuma lietotāju skaits. • To cilvēku apmierinātības pieaugums, kas citādi izmantotu privātos transportlīdzekļus vai taksometru. • Pašpietiekami autobusu maršruti teritorijās, kur tie citādi nebūtu ekonomiski pamatoti. <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sadarbība starp daudzām ieinteresētajām pusēm. • Savstarpēji ieguvumi visām ieinteresētajām pusēm. • Sasniegtā sinerģija. <p><u>Šķēršļi:</u></p> <p>Galvenokārt finanšu šķēršļi, kas ir saistītas ar naudas plūsmu (ekonomiskā krīze un taupības pasākumi ir ierobežojuši līdzekļus skolēnu pārvadājumiem).</p>
7.	Gūtās mācības	Sinerģija var tikt sasniegta tā, lai visas ieinteresētās puses un pasažieri gūst tiešu labumu.
8.	Kontaktinformācija	Filis k-gs: +30 26510-27441 (Janina S.A. KTEL)

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas   	
1.	Prakses nosaukums	Individualizēta piekļuve informācijai par transporta pakalpojumiem Šetlendā (P5)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Piekļuves informācijai par sabiedriskā transporta pakalpojumiem Šetlendā pilnveidošana.
3.	Prakses mērķi	Palielināt informatīvo vietu skaitu, kas ir pieejams sabiedriskā transporta lietotājiem Šetlendā, izmantojot dažādas iespējas.
4.	Atrašanās vieta	Šetlendā salas, Apvienotā Karaliste
5.	Prakses detalizēts apraksts	<ul style="list-style-type: none"> • Sabiedriskajās apsriedēs tika konstatēts, ka trūkst informācijas par sabiedrisko transportu. • Informācija ir pieejama autobusu pieturu nojumēs. • Pasūtīta Šetlendā Transporta aplikācija. • Ir veiktas investīcijas skārienjūtīgā ekrāna tehnoloģijai. • Laika grafika informācija ir saprotamāka. • Vienkāršu pakalpojuma karšu ieviešana.
6.	Novērtējums	Projekts tiek īstenots, bet veiktie izmēģinājumi rāda, ka šīs metodes nav pietiekami efektīvas, lai varētu piesaistīt Šetlendā sabiedrības uzmanību, ieskaitot grūti sasniedzamo iedzīvotāju grupu uzmanību.
7.	Gūtās mācības	Visām iedzīvotāju grupām ir jābūt iespējām piekļūt informācijai, pirms apsvērt pakalpojuma izmantošanu.
8.	Kontaktinformācija	Elaine Park Transporta stratēģijas amatpersona Šetlendā salu padome 8, North Ness Business Park Lerwick, Šetlenda Tālr. +44 1595 743957 elaine.park@setlenda.gov.uk
9.	Papildu informācija	Šis projekts bija izmēģinājuma projekts Ziemeļu perifērijas programmas projekta „Transporta risinājumi lauku apvidū ietvaros”.

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	
1.	Prakses nosaukums	Sabiedriskā un personīgā transporta savietošana: intermodāla sistēma (P10)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Sabiedriskā un personīgā transporta savietojamības uzlabošana un intermodālās sistēmas izveide.
3.	Prakses mērķi	<p>Izveidot intermodāliem pārvadājumiem nepieciešamo infrastruktūru, kuras galvenie elementi ir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Park&Ride (P+R)</i> (novieto un brauc) un <i>Bike&Ride (B+R)</i> (novieto velosipēdu un brauc) sistēmas, autobusu apgrīšanās cilpas un jaunas autobusu pieturas 9 dzelzceļa stacijās. • Intermodālās stacijas halles celtniecība, kur ir integrētas vilcienu un autobusu biļešu kases un kopīgs informācijas punkts. • Intermodālās pasažieru informēšanas sistēmas iedibināšana, kur ir pieejams integrēts vilcienu un autobusu laika grafiks. • Gājēju tilta pār dzelzceļu izbūve.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> - Valsts: Ungārija. - Reģions: Rietumu Transdonava (<i>Szombathely-Szentgotthárd</i> dzelzceļa līnijas teritorija).
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Izcelsme:</u></p> <p>ES projekts „Intermodālas transporta sistēmas izveide Szombathely-Szentgotthárd dzelzceļa līnijas teritorijā” ir īstenots Rietumu Pannonas reģiona Darbības programmas ietvaros, un to veica <i>Győr-Sopron-Ebenfurt</i> dzelzceļa uzņēmums (<i>GYSEV Zrt.</i>)</p> <p><u>Laika grafiks:</u> 2010. gada decembris – 2013. gada jūlijs</p> <p><u>Īstenošanā iesaistītās organizācijas:</u> <i>GYSEV Zrt.</i></p> <p><u>Prakses norise un saturs:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pieteikuma veidlapas sagatavošana. 2. Finanšu organizācijas apstiprinājums un lēmums par subsīdiju. 3. Iepirkuma procedūra rasējumiem un būvniecības projektam.

	<ol style="list-style-type: none"> 4. Būvniecības atļauju iegūšana. 5. Iepirkuma procedūra būvniecībai. 6. Būvniecība. 7. Nodošanas – pieņemšanas procedūra. 8. Fizisks noslēgums, pieņemšana paredzētajam izmantošanas mērķim. 9. Galīgais ziņojums. 10. Finansēšanas noslēgums. 11. Iespējama papildus uzraudzība. <p><u>Juridiskais ietvars:</u> Investoram ir jāiegūst finanšu organizāciju atbalsts un visas nepieciešamās būvniecības atļaujas.</p> <p><u>Finanšu ietvars:</u> Projektu pilnībā finansē Eiropas Reģionālās attīstības fonds.</p> <p><u>Izmantošanas pakāpe (%): lietotāji / kopējais iedzīvotāju skaits:</u> Reģiona iedzīvotāji ir iesaistīti kā sabiedriskā transporta potenciālie lietotāji.</p>
6. Novērtējums	<p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <p>Sagaidāmie projekta rezultāti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projekta ietvaros tiek izveidots augstāka līmeņa sabiedriskā transporta pakalpojums, kurš ļauj palielināt sabiedriskā transporta pasažieru skaitu. • Par projekta ieguvējiem var tikt uzskatīti visi reģiona iedzīvotāji kā potenciālie sabiedriskā transporta lietotāji. <p><u>Šķēršļi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sagatavošanās process bija ilgs. • Juridisko noteikumu un fizisko apstākļu izmaiņas.
7. Gūtās mācības	Projekts noris joprojām un galīgais novērtējums vēl sekos.
8. Kontaktinformācija	<i>Hauser Miklós</i> GYSEV Zrt. +36-30-687-2796 www.gysev.hu

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas  	<p>1.attēls: Interaktīva lietotāja saskarne simulācijai 2.attēls: Sab. transporta pieturu pieejamība</p>
1.	Prakses nosaukums	Sabiedriskā transporta modelēšana un optimizācija (P11)
2.	Prakses risināmā tēma/problēma	Sabiedriskā transporta simulācija un optimizācija.
3.	Prakses mērķi	<ul style="list-style-type: none"> • Piedāvāt dinamisku modelēšanas rīku Vidzemes plānošanas reģiona plānotajai sabiedriskā transporta analīzei un plānošanai. • Sniegt konceptuālus ieteikumus vienotās multimodālas sabiedriskā transporta maršrutu sistēmas pilnveidei Vidzemes plānošanas reģionā.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> - Valsts: Latvija. - Reģions: Vidzemes plānošanas reģions.
5.	Prakses detalizēts apraksts	
<p><u>Izcelsme:</u> Pētījums tika veikts apakšaktivitātes ESF 1.5.1.3.2. projekta „Sabiedriskā transporta pakalpojuma kvalitātes paaugstināšana Vidzemes plānošanas reģionā” ietvaros.</p> <p><u>Laika grafiks:</u> 2011. gada novembris – 2012. gada maijs.</p> <p><u>Īstenošanā iesaistītās organizācijas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Rīgas Tehniskā Universitāte, SIA „IMINK”. • Pētījuma mērķa grupas: <ul style="list-style-type: none"> - Vidzemes plānošanas reģiona iedzīvotāji, kas izmanto sabiedrisko transportu pārvietošanās vajadzībām, Vidzemes plānošanas reģiona organizācijas, kas atbild par sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanu iedzīvotājiem. - Pasažieru pārvadātāji. <p><u>Prakses norise un saturs</u> Projekta laikā tika veikti šādi uzdevumi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informācijas ievākšana un apkopošana par reģiona iekšējiem maršrutiem, vietējiem maršrutiem, dzelzceļa maršrutiem, skolu un vietējo autobusu maršrutiem, kā arī pilsētas nozīmes maršrutiem, kas nodrošina mobilitāti no republikas pilsētām uz 		



	<p>blakus esošajām teritorijām.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pētījuma rezultātu analīze un secinājumu apkopošana. • Pētījuma ziņojuma sagatavošana. • Projekta dalībnieku iepazīstināšana ar pētījuma rezultātiem. • Pašreizējās sabiedriskās transporta sistēmas modeļa izstrāde. • Diskusijas dalībnieku iepazīstināšana ar modeli. • Optimāla sabiedriskā transporta sistēmas modeļa izstrāde. • Ieteikumu izstrāde Vidzemes plānošanas reģiona sabiedriskā transporta sistēmas optimizācijas iespējām, kas balstīta uz reģionālās attīstības plānošanas dokumentiem. • Diskusijas dalībnieku iepazīstināšanai ar ieteikumiem. <p><u>Juridiskais ietvars:</u></p> <p>Pētījums tika veikts, pamatojoties uz 31.10.2011. noslēgto līgumu Nr.1-26/85 starp Vidzemes plānošanas reģionu un Rīgas Tehnisko Universitāti, kā arī pamatojoties uz līgumu, kas noslēgts starp Rīgas Tehnisko Universitāti un SIA „IMINIK”.</p> <p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <p>Pētījuma veikšana tika finansēta, pamatojoties uz noslēgto līgumu. Samaksa par pētījumu tika veikta 5 posmos saskaņā ar sniegto pakalpojumu izpildes apmaksas grafiku.</p> <p><u>Izmantošanas pakāpe (%): lietotāji / kopējais iedzīvotāju skaits:</u></p> <p>Lietotāji ir ieinteresētās puses un Vidzemes plānošanas reģiona satiksmes plānotāji (0,005 % no kopējā iedzīvotāju skaita).</p>
<p>6. Novērtējums</p>	<p><u>Rezultātu izvērtējums (izmantojot indikatorus):</u></p> <p>Balstoties uz izstrādāto sabiedriskā transporta modeli, tika iegūti šādi rezultāti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Izmantojot mazākas veiktspējas autobusus (ar mazāku degvielas patēriņu) (līdz 25 sēdvietām), ir iespējams sasniegt izmaksu ekonomiju līdz pat 12%. • Ieviešot 18 jaunus braucienus ar kopgarumu 293 autobusa maršruta kilometri, ir iespējams visā Vidzemes teritorijā veikt vismaz 2 braucienus darba dienā. • Ieviešot daļēju ekspresi un samazinot autobusa pieturu skaitu starppilsētu maršrutos, ir iespējams samazināt brauciena laiku starp pilsētām līdz 6%. <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Izstrādāts interaktīvs, dinamisks modelis sabiedriskā transporta sistēmas darbības novērtējumam. • Izstrādāti iespējamie varianti turpmākai multimodāla sabiedriskā transporta tīkla attīstībai: <ul style="list-style-type: none"> - Palielināt pagastu skaitu, kam tiek nodrošināti vismaz 2 braucieni dienā (līdz 95%-100%),

		<p>savienojot tos ar rajonu centriem.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Palielināt rajonu skaitu, kur tiek nodrošināti vismaz 2 braucieni dienā (līdz 95%-100%), savienojot tos ar reģionu centriem vai lielajām pilsētām. - Samazināt sabiedriskā transporta brauciena laiku. - Nodrošināt, ka aizvien vairāk iedzīvotājiem sabiedriskā transporta pietura atrodas ne vairāk kā 2 km attālumā. <p><u>Šķēršļi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Grūtības radīja valstī neesošā vienotā metode sabiedriskā transporta plānošanai un ekonomiski pamatotas juridiskās bāzes neesamība. • Ievērojamas grūtības pētījuma veikšanas laikā radās nepieciešamo ievades datu neesamības dēļ, kā arī esošās informācijas sadrumstalotības un neprecizitātes dēļ. • Projekta īstenošanas periods ir relatīvi īss šāda mēroga un apjoma simulācijas modelēšanas sistēmai.
7.	Gūtās mācības	<p>Objektīvai, operatīvai lēmumu pieņemšanai visos plānošanas līmeņos (pilsētas, starppilsētu vai reģiona) ir nepieciešami atbilstoši sabiedriskā transporta dinamiskās simulācijas risinājumi.</p> <p>Ir nepieciešams izveidot esošai situācijai un nākotnes vajadzībām atbilstošu sabiedriskā transporta datu bāzi.</p> <p>Turpmākai sabiedriskā transporta attīstībai ir nepieciešams:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Izveidot datu bāzi esošās un nākotnes situācijas prognozēšanai, lai varētu paredzēt pasažieru plūsmu ar dažādiem transporta veidiem (autobusi, dzelzceļš), ar dažādu iedzīvotāju un darba vietu skaitu, iedzīvotāju uzmanību piesaistošiem objektiem u.c. • Veikt aptaujas par sabiedriskā transporta pasažieru plūsmu un iedzīvotāju mobilitāti. • Izveidot sabiedrisko transportlīdzekļu parku, kas būtu piemērots dažāda lieluma pasažieru plūsmām, piemēram, lielas, vidējas un mazas ietilpības autobusi. • Izveidot transportlīdzekļu parku, kas būtu piemēroti skolēnu pārvadājumiem ar dažādu ietilpību, atbilstoši faktiskajam pieprasījumam.
8.	Kontaktinformācija	<p><i>Ina Miķelsone</i> (Projekta vadītāja)</p> <p>Attīstības un projektu departaments</p> <p><i>Vidzemes plānošanas reģions</i></p>

		<p>Cēsu iela 19-54, Valmiera Tālrunis +371 64219021 Fakss +371 64116012 Mob. tālrunis +371 29289487 ina.mikelsone@vidzeme.lv</p>
9.	Papildu informācija	<ul style="list-style-type: none"> • Respondenta sniegtā papildus informācija: <ul style="list-style-type: none"> http://www.vidzeme.lv/lv/projekti/sabiedriska_transporta_pak_alpojumu_kvalitates_paaugstinasana_vidzemes_planosanas_Rejionsa/sabiedriska_transporta_kustibai_vidzeme_jaunaplanosanas_sistema/ • Citi dokumenti (ziņojumi, prezentācijas): <ul style="list-style-type: none"> - Informācijas ievākšana un analīze, iepazīstināšana ar rezultātiem, Cēsis, Latvija, 15.02.2012. - Prezentācija “Vidzemes sabiedriskā transporta modelēšanas sistēma”, Cēsis, Latvija, 27.04.2012. <p>www.vidzeme.lv/upload/lv/Esfondi/RTU_prezentacija_2012.0427.ppt</p>

9.

TRANSPORTS PĒC PIEPRASĪJUMA

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas	
1.	Prakses nosaukums	Transports pēc pieprasījuma Burgos provincē (P2)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Sabiedriskā transporta pakalpojums pasažieriem lauku apvidū, kas balstīts uz iepriekš izteiktiem pieprasījumiem un jaunajām informācijas tehnoloģijām.
3.	Prakses mērķi	Sniegt transporta pakalpojumus mazu, izolētu ciemu iedzīvotājiem, kuros nav sabiedriskā transporta satiksme. Mērķis ir apmierināt mobilitātes vajadzības, lai piekļūtu pamata pakalpojumiem, maksimizējot esošos pakalpojumus.
4.	Atrašanās vieta	<p>- Valsts: Spānija</p> <p>- Reģions vai rajons, vai pašvaldība: Kastīlija un Leona autonomā pašvaldība, ko veido 9 provinces: Ávila, Burgos, Leona, Palencia, Salamanca, Segovia, Soria, Valladolid un Zamora.</p> <p>Kopējā Kastīlijas un Leonas pašvaldības teritorija ir 94 226 km², un pašvaldībā ir 2 557 330 iedzīvotāju, kas padara to par vienu no lielākajiem reģioniem Eiropā.</p> <p>Iedzīvotāju blīvums ir 27 iedzīvotāji/km², kas ir viens no viszemākajiem iedzīvotāju blīvumiem Eiropas Savienībā (115 iedzīvotāji /km²), kā arī trešais vismazāk apdzīvotais reģions Spānijā (vidēji 78 iedzīvotāji /km²)</p> <p>Nozīmīgs ir fakts, ka daudzi iedzīvotāji ir sargājušies mazās pašvaldībās, un šo pašvaldību skaits ir lielāks nekā citos Spānijas reģionos: 2 249 pašvaldības; tikai 274 no tām ir vairāk par 1 000 iedzīvotājiem; tikai 50 ir vairāk par 5 000.</p> 
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Izcelsme:</u></p> <p>Vairums iedzīvotāju mīt svarīgākajos reģiona centros, kas parasti ir provinču galvaspilsētas, tomēr lielais šajā reģionā esošo mazo pašvaldību skaits ir nozīmīgs faktors. Liels skaits ar izklīdētām pašvaldībām, kurās ir mazs iedzīvotāju skaits, kas turpina sarukt un noveco, ir nozīmīgs kontrasts esošajā situācijā.</p> <p>Lielā iedzīvotāju dispersija un mazais blīvums tieši ietekmē sabiedrisko pakalpojumu nodrošināšanas izmaksas. Kā sekas tam ir liels pārvadājumu skaits lauku apvidos, kas vairumā gadījumu savieno provinces vai reģiona galvaspilsētu ar ļoti gariem maršrutiem, kuros braucēju skaits ir neliels. Vairākus gadus peļņa sasniedza deficīta līmeni, kas rada šķēršļus šos pārvadājumus uzturēt.</p> <p>Situācija rosināja Kastīlijas un Leonas reģiona valdībai veikt ievērojamus finanšu ieguldījumus, lai garantētu pārvadājumu sistēmas uzturēšanu lauku apvidū. Kā konkrētu</p>

piemēru var minēt to, ka 2008. gadā vairāk nekā 12 miljoni eiro tika iztērēti, lai finansētu transporta pakalpojumus tajos lauku maršrutos, kas strādā ar zaudējumiem. Sabiedrisko pasažieru pārvadājuma pakalpojumu Kastīlijā un Leonā patlaban veic 150 Autonomi regulārā pakalpojuma koncesionāri (pakalpojums ar noteiktu laiku un maršrutu) un 95 Īpašie transporta administratīvie pilnvarotie (noteikta maršruta pakalpojums ar elastīgākiem noteikumiem). Šis plašais tīkls ļauj sniegt pakalpojumus faktiski visām pašvaldībām reģionā. Tomēr, ņemot vērā, ka ļoti daudzi iedzīvotāji dzīvo izklaidus, joprojām ir apdzīvotas vietas, kur šis pakalpojums nav pieejams.

Vienlaikus tiek uzskatīts, ka ir nepieciešams pielāgot pašreizējo garantiju sistēmu jaunajām mobilitātes vajadzībām, kādas sabiedrība pieprasa, lai garantētu piekļuvi pamata pakalpojumiem, piemēram, veselības aprūpe, izglītība, kultūra, tūrisms un atpūta. Lai sasniegtu šos mērķus, ir izstrādātas stratēģijas ar nolūku izmantot jaunās iespējas, ko sniedz jaunās informāciju un zināšanu tehnoloģijas. Balstoties uz šiem nosacījumiem, Kastīlijas un Leonas reģionālās valdības Attīstības departaments ir ieviesis jaunu transporta vadības sistēmu, kas balstās uz iepriekšēju pilsoņu pieprasījumu *Transports pēc pieprasījuma*, kas tiek vadīts un organizēts no *Virtuālā Transporta Centra*.

Laika grafiks:

Izmēģinājuma projekts tika īstenots 2004. gada *Barco de Ávila*, kam sekoja sabiedriskā iepirkuma procedūra un turpmākie soļi, kas turpinājās arī šī raksta tapšanas laikā.

Īstenošanā iesaistītās organizācijas:

- Idejas autors: Kastīlijas un Leonas reģionālās valdības Attīstības departaments.
- Pieteicējs: Pilsētu padomes.
- Vēl viena svarīga grupa ir transporta uzņēmumi, kas piedalās maršruta konkursos.

Prakses norise un saturs:

Pakalpojumu "Transports pēc pieprasījuma" veido sistēma, kur pakalpojums tiek plānots, lietotājam sazinoties ar administrāciju, izmantojot telefonikas un telematikas metodes. Citos vārdos - pakalpojums netiek sniegts, kamēr tas netiek pieprasīts. Šī sistēma darbojas reģionos, laikos vai darbības veidos, kuru pastāvēšana nav ekonomiski pamatota vai gadījumos, kur autobusa maršruta izveide ir neiespējama Īpašo apstākļu dēļ. Šī sistēma novērš iespējamību, ka caur kādu Kastīlija un Leonaiem brauc tukšs autobuss ar 50 sēdvietām.

Transporta pēc pieprasījuma virtuālais centrs

Centrs veic transporta pakalpojuma centralizētu vadību; pakalpojums ir pieejams vizuālākajās un visproblemātiskāk savienotajās reģiona lauku teritorijās. Centra nosaukums ir *Transporta pēc pieprasījuma virtuālais centrs*, un to vada *Reģiona Satiksmes administrācija*.

Šī projekta ideja ir sasniegt apdzīvotās vietas, kur dzīvo vismaz četri, pieci iedzīvotāji.

Iniciatīvas apsaimniekošana ir vienkārša, bet tai ir nepieciešama moderna un sarežģīta tehnoloģija, lai tā atbilstoši strādātu. Sistēmu veido šādi elementi:

- Transporta pēc pieprasījuma virtuāla centra birža, kurai ir šādas funkcijas:
 - Transporta pakalpojuma rezervāciju saņemšana.
 - Braucienu organizēšana: resursi tiek vadīti atbilstoši rezervācijai.
 - Saziņas starp centru, „borta iekārtu” (transportlīdzekli) un lietotāju informācijas termināļa vadību.
- “Borta iekārta” + autovadītāja konsole ļauj:
 - informāciju par katru apstāšanās laiku maršrutā nosūtīti uz kontroles centru.
 - autovadītājam nosūtīt un saņemt ziņojumus: brīdinājumus, jautājumus u.c.
- Lietotāja “Informācijas termināli”, kas ļauj lietotājam būt informētam par:
 - transportlīdzekļa ierašanos maršruta pieturās (ko lietotājs pieprasījis).
 - brīvo sēdvietu skaitu (kas nav rezervētas līdz maršruta beigām).
 - incidentus maršrutā (teksts, kas nosūtīts no kontroles centra).

Darbības projekts.

Izmantojot šos elementus, veidojas darbības cikls: nākamais pasažieris sazinās ar virtuālo centru, piezvanot.

Centrā, kur visi zvani no *Transporta pēc pieprasījuma* pakalpojuma lietotājiem tiek saņemti, transporta operators apstrādā pieprasījumu, lai tas tiek piešķirts konkrētam transportlīdzeklim, kas dosies cauri tai zonai, kur pakalpojums ir nepieciešams.

Vietas, kur ir pieejams pakalpojums, ir apgādātas ar informācijas paneliem, kas ir savienoti ar virtuālo centru, kurš sniedz iedzīvotājiem informāciju par maršrutā esošā autobusa situāciju un incidentiem.



Lai pārraidītu šo informāciju, transportlīdzekļiem, kas sniedz pakalpojumu, ir “borta iekārta”. Tā paziņo ierašanās laiku katrā noteiktajā pieturvietā. Sistēma garantē, ka pasažieris, kurš ceļo lauku apvidū, tiek pienācīgi apkalpots.

Juridiskais ietvars:

- 1) Provizoriskā autorizācija (30/1992 Likuma par sabiedrības pārvaldes juridisko ietvaru 72. pants).
 - Veicina nekavējošu pakalpojuma īstenošanu.
 - Iepriekšēja tikšanās ar pašvaldībām un organizācijām.
 - Iepriekšēja vienošanās ar koncesionāriem.
 - Rezolūcija.
- 2) Pakalpojuma informatīvais noformējums: informācijas paneli un informatīvi plakāti.
- 3) Publiska iepazīstināšana.
- 4) Informācija lietotājam: informācijas lapa, kas nosūtīta uz visām māsaimniecībām, kurās pakalpojums darbojas.
- 5) Definitīva autorizācija: juridisko nosaukumu modifikācija (ierastā procedūra):

	<ul style="list-style-type: none"> • Publiska informācija. • Koncesionāru nolīgšana. <p>6) Pašvaldību dokumenti.</p> <p>7) Ziņojums no Satiksmes padomes.</p> <p>8) Speciālu koncesiju/autorizāciju nodibināšana.</p> <p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <p>Pakalpojums patlaban ietver 685 maršrutus kastīlijas un Leonas 9 provincēs; vairāk kā 15 miljonu eiro ir Reģiona valdības Attīstības departamenta investīcijas. Leonas ir province, kas saņem lielāko daļu no šī finansējuma, un 37% no reģiona valdības budžeta ir paredzēti transportam.</p> <p>Savukārt provinces kā, piemēram, Zamora saņem tikai 12%. Īpašās ģeogrāfiskās situācijas un īpašo apstākļu dēļ Leona ir viena no augstas prioritātes zonām <i>Transporta pēc pieprasījuma</i> programmā; šī ir viena no ambiciozākajām Attīstības departamenta budžetā ietvertajām iniciatīvām:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tā paredz sniegt sabiedrisko pakalpojumu kā pienākumu. • Lielāko daļu finansē administrācija. • Lietotājs maksā tikai 1 eiro, universāla cena. • Tā ietver nepārtrauktu garantijas vai pilnvarojuma ekonomiskās un finanšu bilances analīzi. • Izmaksas: ±16 000 000 €: <ul style="list-style-type: none"> - Investīcijas (sistēma, tehnoloģija): ±8 000 000 €: - Darbības izmaksas gadā: ±8 000 000 €: <p><u>Izmantošanas pakāpe (%): lietotāji / kopējais iedzīvotāju skaits</u></p> <p>Pakalpojums Transports pēc pieprasījuma ir ieviests visā Kastīlijas un Leonas reģionā, un tam ir miljons lietotāju. Tas pašreiz sniedz pakalpojumu kopumā 3108 populācijas centros, un ieguvēji ir 935 507 Kastīlijas un Leonas iedzīvotāji. Lietotāja profils: 66,69% sievietes un 63,64% ir vecumā virs 65 gadiem. Lūdzot novērtēt pakalpojumu <i>Transports pēc pieprasījuma</i>, kopumā lietotāju vērtējums piecu ballu skalā ir 4,75, savukārt transportlīdzekļa komforts tiek novērtēts 4,79 ballēs.</p>
6.	<p>Novērtējums</p> <p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <p>2011. gadā tika veikti tikai 85 830 braucieni no iespējamajiem 212 536 regulāro pārvadājumu braucieniem. Pakalpojums <i>Transports pēc pieprasījuma</i> ļāva ietaupīt 59,62% regulāro braucienus. Kopumā 126 706 braucieni netika veikti, līdz ar to cauri reģionam nebrauca tukši autobusi.</p> <p>Salīdzinājumā ar regulāro pārvadājumu pakalpojumu, <i>Transports pēc pieprasījuma</i> ietaupīja 1 92041 litrus degvielas. Tiek lēsts, ka ekoloģiskais ieguvums ir atmosfērā nenokļuvušo CO₂ emisijas 5000 tonnu* apmērā. Šāds ietaupījums pakalpojumu <i>Transports pēc pieprasījuma</i> padara par “zaļo” transportu.</p> <p>* <i>Dīzeļdegvielas transportlīdzekļa emisijas tiek lēstas kā 2,65 kg uz degvielas litru pie</i></p>

	<p><i>ideāliem sadegšanas apstākļiem.</i></p> <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <p>Veiksmīgo pieredzi var apkopot šādi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Ieguvumi lietotājam: <ul style="list-style-type: none"> - Transporta pakalpojums ir pieejams lielākajā reģiona teritorijā, kad tas tiek pieprasīts,. - Pakalpojuma sniegšanas noteiktība. - Pakalpojuma ātrums, braucot tikai nepieciešamās pieturās. - Reāllaika informācija par ierašanos ar informācijas paneļu starpniecību pieturvietās. ❖ Ieguvumi transporta operatoram: <ul style="list-style-type: none"> - Darbības izmaksu samazinājums, optimālāki maršruti saskaņā ar pieprasījumu. - Pasažieru skaita pieaugums, pateicoties pakalpojuma pilnveidei. - Tēla uzlabojumi lietotāju un reģiona vadības skatījumā. ❖ Ieguvumi reģiona vadībai: <ul style="list-style-type: none"> - Analītisks rīks, lai sniegtu kvalitatīvu pakalpojumu. - Lielāka kontrole pār transporta operatoriem. - Rezultātu pielietojums citos reģiona maršrutos. <p><u>Šķēršļi:</u></p> <p>Pēdējā gada laikā ietaupījumu pielietojums saskaņā ar spēkā esošajiem taupības pasākumiem. <i>Transports pēc pieprasījuma</i> piedzīvo finanšu samazinājumu līdz pat 50% no 2012. gada 1.augusta. Biļešu cena pieaug no 1 uz 2 eiro, jo reģiona valdības palīdzība zaudējumu cietušajiem maršruti samazinājās par 30%.</p>	
<p>7.</p>	<p>Gūtās mācības</p>	<p>Resursu optimizācijas svarīgums apstākļos, kad kritiskā masa nav tik liela/plaša, lai pakalpojums nestu peļņu.</p> <p>Sociālekonomiskā konteksta šķēršļi, ar ko sastopas Spānijā, nosaka, ka pakalpojums ir ļoti atkarīgs no valdības līdzfinansējuma.</p>
<p>8.</p>	<p>Kontaktinformācija</p>	<p>Ángeles García Sanz GMV Transports un Mobilitāte www.gmv.com magarcia@gmv.com</p>

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	
1.	Prakses nosaukums	TADOU – vietējā transporta pakalpojums Taksometrs pēc pieprasījuma (P6)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	TADOU pakalpojums ir transporta pakalpojums, kas pēc pieprasījuma ir pieejams <i>Central Doubs</i> (Francija) teritorijā, kur nav citu sabiedriskā transporta pakalpojumu. Visi teritorijas iedzīvotāji var izmantot pakalpojumu, lai dotos braucienos pa teritoriju un uz konkrētiem savienojumu punktiem ārpus teritorijas.
3.	Prakses mērķi	TADOU pakalpojums ir ierosināts pēc <i>Central Doubs</i> iedzīvotāju pieprasījuma. Vairāku pašvaldību vienotā teritorija nav ietverta nevienā no autobusu pakalpojumu maršrutiem. Ir vilcienu stacijas, kas savieno teritoriju ar ārpus tās esošajām pilsētām. Pakalpojums ir paredzēts, lai iedzīvotāji, kuriem nav privātā transportlīdzekļa, un iedzīvotāji ar īpašām vajadzībām netiktu izolēti. Līdz ar to tiek piedāvāts lēts transports braucieniem <i>Central Doubs</i> teritorijā. Vietējo vēlēto pārstāvju komisija regulāri tiekas, lai pilnveidotu pakalpojumu.
4.	Atrašanās vieta	<p>Francija, <i>Central Doubs</i> robežošanās teritorija. Teritorijā ir 6 pašvaldības:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Baumois</i> • <i>Rougemont</i> • <i>Sancey</i> • <i>Doubs upes salas</i> • <i>Clerval Vaîte-Aigremont</i> <p>Ir iesaistītas 119 pašvaldības, aptverot aptuveni 900 km², 34 000 iedzīvotājus (blīvums 37,8 km²).</p> 
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Izcelsme:</u></p> <p>Ideja par šāda pakalpojuma izveidi radās 2004. gadā, savukārt pakalpojums tika radīts 2006. gadā. Tobrīd <i>Doubs</i> dome samazināja sabiedriskā transporta piedāvājumu teritorijā. Sistēma <i>transports pēc pieprasījuma</i> tika izvēlēta, jo tā tika uzskatīta par vispiemērotāko sistēmu teritorijas iedzīvotājiem.</p>

Laika grafiks:

Pakalpojums tika radīts 2006. gadā, un kopš tā laika tas darbojas.

Īstenošanā iesaistītas organizācijas:

Plānošanas un mobilitātes komisija (komisija *TADOU*): aptuveni 20 ievēlēti cilvēki no pašvaldību apvienotās teritorijas. Komisija tiekas ik pēc diviem mēnešiem un kopīgi risina *TADOU* pakalpojuma jautājumus.

- *TADOU* komisija izvēlējās Taksometra uzņēmumu pakalpojuma veikšanai. Uzņēmums tika izvēlēts konkursa rezultātā. Konkurss tiek izsludināts regulāri. Uzņēmumam ir 9 transportlīdzekļi, kas var tikt izmantoti *TADOU* pakalpojumam, un viens no tiem ir piemērots cilvēka ar ratiņkrēslu pārvadāšanai.
- Centrālais birojs darbojas pieprasījumu saņemšanai: kopš *TADOU* izveides pakalpojumu nodrošina teritorijas transporta apvienība. Viens darbinieks ir atbildīgs par klientu vajadzībām (pieprasījumu reģistrēšana un rezervēšana, braucien organizācija un sazināšanās ar taksometru uzņēmumu). Otrs darbinieks atbild par *TADOU* komisiju vadību.

Prakses norise un saturs:

Pakalpojuma mērķis ir nodrošināt iedzīvotāju pārvadājumus *Central Doubs* pašvaldību teritorijā (skatīt karti). Pakalpojums ir pieejams, ja ir nepieciešams veikt pārvadājumu no viena punkta uz otru, kas atrodas pašvaldību teritorijā. Autobusam dodoties uz maršruta galapunktu reģiona galvenajā pilsētā *Besançon*, papildus ir sasniedzamas 8 autobusa pieturas, kas izvietotas ārpus *Central Doubs* teritorijas.

Pakalpojums ir pieejams no pirmdienas līdz sestdienai no 6:00 līdz 19:30 (izņemot svētku dienas).

Jebkurš teritorijas iedzīvotājs var izmantot *TADOU* pakalpojumu līdz 20 reizēm mēnesī, vispirms reģistrējoties tam. Bērni jaunāki par 10 gadiem pakalpojumu var izmantot tikai kopā ar pilngadīgu pavadoni. Vecumā no 10 līdz 18 gadiem pakalpojumu izmantošanai ir nepieciešama pilnvarojuma vēstule. *TADOU* bez maksas var izmantot invalīdi ar pavadoni. Gadījumos, kad *TADOU* tiek rezervēts vairākām personām, cena vienai personai tiek dalīts ar divi.

Pakalpojums ir jārezervē vēlākais vienu dienu pirms brauciena, un to var atcelt vēlākais vienu dienu pirms brauciena. Biroju rezervēšanai var sazināties no pirmdienas līdz piektdienai laika posmā no 8:00 līdz 11:00.

Lai pakalpojums būtu efektīvāks, rezervāciju birojs var sagrupēt braucienus un var modificēt rezervētos brauciena laikus. Gadījumos, kad brauciens tiek atcelts, lietotājs tiek informēts vismaz vienu dienu pirms paredzētā brauciena. Braucien grupēšanu var automātiski veikt programma, izmantojot ceļā patērēto laiku. Atsevišķos gadījumos par rezervēšanu atbildīgais darbinieks pārbauda iespējamus risinājumus un zvina lietotājiem, lai vienotos par izmaiņām. Sazinoties ar lietotāju, kurš regulāri rezervē noteiktu skaitu braucienus, darbinieks reizi mēnesī pārbauda, vai tiešām rezervācija ir nepieciešama. Lai arī dažkārt noslodze ir liela, it īpaši dažādu pasākumu laikā, vienmēr ir iespējams pārkārtot braucienus, lai ikviens lietotājs būtu apmierināts.

Pakalpojuma lietotājiem jāņem vērā aprakstītie *TADOU* izmantošanas noteikumi.

Juridiskais ietvars:

Sešas pašvaldības strādā kopā, lai risinātu dažas problēmas, kā arī, lai plānošanas darbi un mobilitātes veicināšana būtu atbilstoša *Central Doubs* teritorijas transporta apvienību juridiskajam ietvaram.

Transportu pēc pieprasījuma nosaka 1985. gada 16. augusta Lēmums 85-891 „par cilvēku pārvadājumiem pilsētas teritorijā un ārpus tās” (*décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes*) 26.pants. Transporta pēc pieprasījuma ir sabiedrisks pakalpojums, kas pieejams ikvienam (ar dažiem izņēmumiem par labu invalīdiem), to vada organizācijas, kas atbild par sabiedrisko transportu. Izmantoto transportlīdzekļu minimāla ietilpība ir četras sēdvietas. Transporta pēc pieprasījuma ir pieejams tikai tad, ja ir vismaz trīs lietotāju pieprasījumi.

Finanšu ietvars:

• *Finansējums darbības uzsākšanai*

- Transporta apvienība sākuma posmā izmantoja LEADER+ Eiropas līdzekļus, lai izstrādātu programmu *Galeopsis*, kas tiek izmantota braucienu rezervēšanai. Šis sākuma posma finansējums tika pārtraukts 2007. gadā, un kopš tā laika Eiropas fondu līdzekļi netiek izmantoti.

• *Darbības izmaksas*

- Lietotāju dalības maksa ir atkarīga no attāluma un pakalpojuma rezervācijas dienu skaita pirms faktiskā brauciena.

Tomēr lietotāju dalības maksa nav pietiekama, lai finansētu šo pakalpojumu. Sabiedriskā līdzdalība ir nepieciešama, lai segtu izmaksas. 50% nodrošina teritorijas ģenerālpadome un 50% - teritorijas pašvaldības. Tā pašvaldība, kur dzīvo lietotājs, maksā par pakalpojumu.

Piemēram 2011. gadā kopējās *TADOU* darbības izmaksas (fiksētās un mainīgās izmaksas) bija 110 000 €, kas tika finansētas šādi:

- 20% no lietotājiem.
- 40% no *Doubs* domes.
- 40% no lietotāja dzīvesvietas pašvaldības.

Izmaksas par pakalpojuma kilometru 2012. gadā tika pārrēķinātas, tādēļ turpmāk darbības izmaksas būs augstākas.

Izmantošanas pakāpe (%): lietotāji / kopējais iedzīvotāju skaits

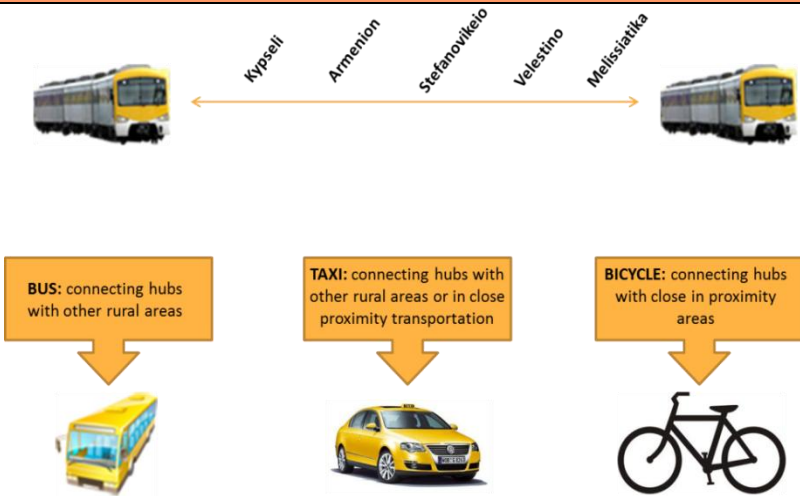
Lietotāja pakalpojuma maksa:

Kilometri	Cenas	
	A: rezervēšana agrāk kā 4 dienas pirms brauciena	B: rezervēšana vēlāk kā 4 dienas pirms brauciena
1 līdz 11 km	3€	6€
12 līdz 25 km	5€	10€
26 līdz 65 km	7.5€	15€
66 līdz 100 km	10.5€	21€




	Cenas var tikt pārrēķinātas katru trimestri.
6.	<p>Novērtējums</p> <p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <p><i>TADOU</i> ir efektīvs, jo tas ļauj nodrošināt lētu pārvietošanos un piekļuvi pakalpojumiem teritorijā.</p> <p><u>Aptuveni 400 lietotāju mēnesī</u></p> <p>Pakalpojumu mēnesī izmanto aptuveni 400 lietotāji, ieskaitot aktīvāku pakalpojuma izmantošanu ik nedēļas tirdziņu laikā un mazāku pieprasījumu vasarā. 2011. gada novembrī tika transportēti 25 000 lietotāju (5 darbības gadu laikā). 2012. gada martā tika veikti 508 braucieni, izmantojot <i>TADOU</i> pakalpojumus, kopā 7 861 km (vidējais brauciena garums: 15.5 km). Pakalpojums tiek vairāk izmantots <i>Rougemont</i> un <i>Baumois</i> teritorijās, kam ir vājāks savienojums ar ārējām pilsētām, kurās ir izvietoti vairāki pakalpojumi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Galvenie lietotāji un pakalpojuma izmantošanas iemesli:</i> <p>2012. gada augustā pakalpojumam reģistrējās 482 lietotāji. Tie galvenokārt bija vecāka gadagājuma cilvēki, kas vēlējās apmeklēt ārstu vai doties uz aptieku, iepirkties, pie friziera. Daži dodas saņemt ikdienas aprūpes pakalpojumus.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Personas, kurām nav privātā transportlīdzekļa vai auto vadītāja apliecības (tie iedzīvotāji, kas var potenciāli izmantot <i>TADOU</i> pakalpojumu kā sociālu pakalpojumu). - Personas darbības vecumā, lai regulāri vai izņēmuma kārtā dotos uz darbu, jauni cilvēki uz prakses vietu. - Skolēni, lai nokļūtu vilciena/autobusa pieturā, no kuras tālāk dodas uz skolu ārpus teritorijas. - Personas, kurām nepieciešams nokļūt vilciena stacijā (piemēram, ja cilvēks negrib atstāt automašīnu uz vairākām dienām pie vilciena stacijas). <p>Dažos gadījumos maksa par <i>TADOU</i> izmantošanu var tikt veikta kā par ikdienas aprūpes pakalpojumu vai sociālo pakalpojumu. Vairums <i>TADOU</i> pakalpojuma lietotāju ir zemi ienākumi.</p> <p>Vairums <i>TADOU</i> pakalpojuma lietotāju ir paradums veikt rezervāciju vairāk kā 4 dienas iepriekš, lai iegūtu zemāku cenu. Laicīga rezervācija veicina braucienā kombinēšanas iespējas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Pozitīva ietekme uz sociālo dzīvi:</i> <p>Viena no pakalpojuma pozitīvajām ietekmēm ir uzturētā līdzdalība vai pat sociālās saites izveide. Tā kā vairumam lietotāju ir ierobežoti ieņēmumi, <i>TADOU</i> pakalpojums tiem sniedz iespēju pārvietoties pa teritoriju, kas citādi nebūtu iespējams. <i>TADOU</i> ir līdzeklis vecāka gadagājuma cilvēkiem būt neatkarīgiem, neprasot palīdzību saviem bērniem, un tiem ir iespēja doties turp, kur vēlas.</p> • <i>Pozitīva ietekme uz vietējo ekonomiku atsevišķās nozarēs:</i> <p><i>TADOU</i> tiek ļoti bieži izmantots, lai nokļūtu medicīnas centros, aptiekās, lielveikalos vai apkaimes veikalos. Tādēļ sistēma sniedz ieguldījumu šo uzņēmumu darbībā.</p>

	<p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <p>Plānošanas un attīstības komisija pulcē aptuveni 20 vēlētu cilvēku no iesaistītajām pašvaldībām. Tiekoties katrus 2 mēnešus, tiek nodrošināts, ka pakalpojums var tikt uzlabots. Tiek saņemta atgriezeniskā saite no lietotājiem, rezervējot braucienu, un no attiecīgā transporta uzņēmuma.</p> <p><i>TADOU</i> rakstveidā ir definējusi noteikumus, kas lietotājiem ir jāievēro pirms pakalpojuma izmantošanas, lai novērstu pakalpojuma izmantošanu citiem, tam neparedzētiem mērķiem.</p> <p>Ir veikti publicitātes pasākumi, lai nodrošinātu informācijas pieejamību par <i>TADOU</i> tuvējā apkaimē. Publicitāte tiek veidota, izmantojot skrejlapas, plakātus, reportāžas par veiktajām aktivitātēm (piemēram, par Eiropas mobilitātes nedēļas laikā paveikto) vai par notikumiem (25 000 brauciena svinībām 2012. gadā).</p> <p>Izmantotais programnodrošinājums tika īpaši izstrādāts, lai tiktu izmantots teritorijā. Tas tiek pastāvīgi pilnveidots, lai uzlabotu pakalpojumu.</p> <p><u>Šķēršļi:</u></p> <p>Kopš izveides 2006. gadā pakalpojums vienmēr ir ticis uzlabots. Pirmais gads bija izmēģinājuma gads, lai pārbaudītu sistēmu un labotu galvenos trūkumus.</p> <p>Patlaban vairums lietotāju izmanto <i>TADOU</i>, lai dotos uz <i>Besançon</i>, kas neatrodas pakalpojuma teritorijā, bet kur ir pieejami svarīgi medicīnas centri un specializēti ārsti. Lai arī <i>TADOU</i> savieno pakalpojuma teritorijas ar autobusu maršruti, gados vecākiem cilvēkiem iedzīvotājiem ir problemātiski veikt pārsēšanos, lai nokļūtu slimnīcā.</p> <p>Tā kā pakalpojuma sniegšanas biežums pieaug, ir nepieciešamas izmaiņas, lai ierobežotu izmaksas. Patlaban tiek pētīti veidi, kā varētu grupēt pasažierus, lai turpinātu reaģēt uz lietotāju vajadzībām, vienlaikus samazinot izmaksas.</p> <p><i>TADOU</i> pakalpojuma noteikumi ir pilnveidoti 2010. gada beigās: noteikumi ir pilnīgāki; ir ietverti visbiežāk radušies gadījumi; lietotājam ir pienākums piekrist noteikumiem pirms pakalpojuma izmantošanas; lai atvieglotu un pilnveidotu rezervēšanu, ir noteiktas divu veidu cenas, kas ir atkarīgas no rezervēšanas datuma, kā arī cena samazinās cilvēkiem, kas ceļo kopā.</p> <p>Uzņēmums pārvadājumu veikšanai regulāri tiek noteikts konkursa kārtībā: pirmajā konkursā 2006. gadā tika noslēgts līgums uz diviem gadiem ar vienreiz atjaunojamu līgumu, jauns konkurss 2011. gadā. Ar tiem uzņēmumiem, ar kuriem līgums netika slēgts, tika rīkotas tikšanās, kuru laikā tika skaidroti iemesli neuzvarēšanai konkursā. Šobrīd attiecības ar vietējiem uzņēmumiem ir veiksmīgas.</p>
7.	<p>Gūtās mācības</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vietējo ievēlēto cilvēku iesaistīšana ar Plānošanas un mobilitātes komisijas starpniecību. • Pateicoties Plānošanas un mobilitātes komisijai, ir iespējams regulāri sniegt pakalpojumu. • Ir nepieciešams sabiedriskais finansējums: privātā līdzdalība nenodrošina vajadzīgo finansējuma apjomu. • <i>TADOU</i> noteikumi novērš strīdus par pakalpojuma izmantošanu • Saikne ar citiem transporta maršrutiem: ar <i>Ginko</i> autobusa

		maršrutu, lai sasniegtu apkārtnes lielāko pilsētu.
8.	Kontaktinformācija	Mademoiselle <i>Alice MORTEAU</i> Tālrunis 03 81 84 11 95 contact@doubscentral.org Vietne internetā (tikai franču valodā): http://www.doubscentral.org/la-commission-amenagement-de-lespace-et-mobilites.html

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	
1.	Prakses nosaukums	Transports pēc pieprasījuma Larissa-Volos savienotajās teritorijās (P3)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Transports pēc pieprasījuma īstenošana ar interneta starpniecību Larissa – Volos savienotajās pilsētās.
3.	Prakses mērķi	<ul style="list-style-type: none"> • Izstrādāt inovatīvu pārvadājumu <i>pēc pieprasījuma</i> ar autobusu sistēmu. • To savienot ar cita veida sabiedriskā pārvadājumu veidiem. • Noteikt multimodalitātei citus kritērijus, proti, izmaksas, laiks, CO₂ emisijas.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> - Valsts: Grieķija - Tesālijas reģions, Larissa un Volos reģionālās vienības.
5.	Prakses detalizēts izklāsts	<p><u>Izcelsme:</u> Līdzsvarotas un ilgtspējīgas transporta attīstības trūkums nelielā iedzīvotāju skaita un nelielā pārvadājumu pieprasījuma dēļ.</p> <p><u>Laika grafiks:</u> Drīzumā tiks realizēts kā pilotprojekts Larissa-Volos savienotajās pilsētās.</p> <p><u>Īstenošanā iesaistītās organizācijas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vilcieni (OSE, TRAINOSE). • Privātie pilsētu autobusi. • Privātie starppilsētu autobusi. • Privātie taksometri. • Pašvaldības.

		<p><u>Process un Prakses detalizēts apraksts:</u></p> <p>Lietotājs, nosakot sava brauciena sākuma un beigu punktu, iegūst informāciju par vispiemērotāko brauciena grafiku. Braucienam var izmantot autobusu, vilcienu un taksometru.</p> <p><u>Juridiskais ietvars:</u></p> <p>Iesaistītajām privātajām un sabiedriskajām organizācijām ir nepieciešams vienoties par maršrutiem, transporta veidiem, kādi tiks izmantoti, lai sniegtu pakalpojumu, kā arī par to, kā tiks sadalīti ieņēmumi no pārdotajām biļetēm. Lai to varētu izdarīt pēc iespējas veiksmīgāk, ir nepieciešams izveidot skaidru likumisko ietvaru.</p> <p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Jaunu maršrutu izmaksas (privātais autobusu uzņēmums). • Transportlīdzekļu, piemēram, minibusu, velosipēdu piegāde un to darbības nodrošināšana (pašvaldības).
6.	Kontaktinformācija	<p><i>Chatzilamprou Ismini</i></p> <p>topoismini@gmail.com</p>

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas	 
1.	Prakses nosaukums	Lauku apvidus taksometrs (P1)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Nepietiekamais provinces lauku apvidus iedzīvotāju skaits, lai nodrošinātu ilgtspējīgu sabiedriskā transporta tīklu. Iedzīvotāju grupas: gados vecāki cilvēki, cilvēki ar invaliditāti, jauni cilvēki un nodarbinātie.
3.	Prakses mērķi	Sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšana Kastelo provinces lauku apvidū, un tā adaptācija cilvēkiem ar samazinātu mobilitāti.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> - Valsts: Spānija - Reģions, rajons vai apgabals: Kastelo province - Iedzīvotāju skaits: 604 344 iedzīvotāji - Teritorija: 6 632 km² - Iedzīvotāju blīvums: 91,12 cilv./km² 
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Izcelsme:</u></p> <p>Šīs idejas virzītāju iedvesmoja Valensijas Revitalizācijas plāns. Idejas virzītājs ir ievērojis, ka visas vietas Kastelo provinces lauku apvidū apdzīvo gados vecāki cilvēki, kam ir nepieciešams nokļūt uz galvaspilsētu vai citām pašvaldībām.</p> <p>Patlaban trūkst pieejama sabiedriskā transporta invalīdiem un vecākiem cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās iespējām. Turklāt sabiedriskā transporta pakalpojums ir nepieciešams pieaugušajiem, jauniešiem un skolēniem, lai varētu integrēties sabiedrībā.</p> <p><u>Laika grafiks:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Darbības sākums: 2008. gads. • Atrašanās vieta: <i>Tornesa</i> ciems (Kastelo provincē) • Uzņēmuma sauklis: Kustība un pārvietošanās iespējas ir katra tiesības un prieks. • 24 stundu pakalpojums ieskaitot sestdienas, svētdienas un valsts svētkus. • Transportlīdzeklis ar pieredzējušu auto vadītāju. Maksimālā transporta ietilpība ir

astoņi cilvēki.

Īstenošanā iesaistītās organizācijas:

Organizators: šo pakalpojumu piedāvā uzņēmums *Ruraltaxi (Lauku taksis)*. Sadarbības līgumi tika parakstīti ar pašvaldībām, organizācijām (*SAUJI*) un dažām invalīdu apvienībām (*ADEC, ACUDIM*).

Mērķa grupa: iedzīvotāji, kuriem ir problemātiski pārvietoties lauku apvidū

Prakses norise un saturs:

Sākumā uzņēmums ievāca informāciju par demogrāfisko situāciju reģionā. Pēc tam tas izstrādāja detalizētu izmaksu plānu un projekta ekonomisko pamatojumu.

Uzņēmums sagatavo tirgvedības plānu un pakalpojumu, ko piedāvāt (interneta vietne, brošūras, avīzes, radio, televīzija). Kā arī tiek panākta vienošanās ar savienībām, pašvaldībām un institūcijām.

Ruraltaxi pēta veidu, kā pilnībā finansēt projekta īstenošanu. Uzņēmuma sniegtais pakalpojums ir pasažieru pārvadājumi. Pakalpojuma cena tiek noteikta atbilstoši nobrauktajiem kilometriem. Turklāt *Ruraltaxi* apsver iespēju izveidot transporta kuponu īsiem braucieniem.

Juridiskais ietvars:

Lai sniegtu šo pakalpojumu, ir nepieciešami divi elementi:

- Taksometra licence.
- Transportlīdzekļa uzbūves izmaiņas, lai tas tiktu pielāgots cilvēkiem ar kustību ierobežojumiem. Turklāt uzņēmuma politiku nosaka Valensijas Revitalizācijas plāns, kas veicina līdzsvaru, kohēziju un teritorijas attīstību.

Finanšu ietvars:

Uzņēmumam ir savs finansējums, lai segtu sākotnējās un pakalpojuma sniegšanas izmaksas.

Ir pietiekamas ienākumu garantijas, kas gūtas no aģentūrām, sabiedriskajām un privātajām organizācijām, kā arī uzņēmumiem un privātpersonām.

MONTHLY EXPENSES	
Description	Amount
Personnel costs (salary + social security)	1.600 €
Freelance	300 €
Vehicle insurance	200 €
Vehicle fuel	500 €
Vehicle maintenance	250 €
Mobile phone	300 €
Advertising	150 €
Finance costs (loan, etc..)	380 €
Other (Advisory, taxes, etc..)	190 €
TOTAL GASTOS MENSUALES PREVISTOS	3.870 €

INVESTMENT INITIALLY PERFORMED	
Description	Amount
Constitution and start-up costs	2.000 €
Buying a car	22.184 €
Adaptation of the vehicle for the service	9.776 €
Conditioning parking costs	8.600 €
Computer and Software	3.000 €
Mobile phone and contract	500 €
Advertising and Web page	4.000 €
insurance policy	2.103 €
TOTAL COSTS	52.163 €

MONTHLY INCOME	
Description	Amount
Municipal Service	600 €
Disabled association	1.000 €
Travel agencies	600 €
Mutual Insurance	600 €
Individuals	1.500 €
Companies	1.000 €
TOTAL MONTHLY INCOME	5.300 €

➔

leguvums mēnesī kopā: 1.430 €

Izmantošanas pakāpe (%): lietotāji / kopējais iedzīvotāju skaits

Ruraltaxi projektam ir liela ietekme uz mazu pašvaldību iedzīvotājiem. Turklāt pakalpojums, nu, tiek piedāvāts arī citām grupām, piemēram, sociālajiem centriem, savienībām, uzņēmējiem, kaimiņu grupām, skolām, slimnīcām, u.c.

6. Novērtējums

Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):

- Automašīnas koplietošana ietver brauciena izdevumu dalīšanu. Degvielas patēriņš ir grupas izdevumi.
- Transportlīdzekļu skaita samazinājums uz ceļiem. Satiksmes sastrēgumu skaita samazināšanās un transportlīdzekļu novietošanas problemātikas mazināšanās.
- Sabiedriskā pakalpojuma piedāvājuma palielināšanās lauku apvidū. Uzlabota piekļuve pakalpojumiem, konkurētspēja un dzīves kvalitāte.
- Ietekme uz vidi: ievērojams piesārņojošo gāzu emisiju atmosfērā samazinājums un trokšņa piesārņojuma samazinājums.

Veiksmes faktori:

- Palīdzība iedzīvotāju grupām ar īpašām vajadzībām.
- Saimnieciskās darbības popularizēšana.
- Pamudinājums lauku tūrisma attīstībai.

Šķēršļi:

Labās prakses pielietojums visā teritorijā.

7. Gūtās mācības

Šī labā prakse palīdz stiprināt ekonomisko un reģionālo sadarbību, kā arī teritorijas līdzsvarotu attīstību. Līdz ar to reģions var piedalīties, iesaistoties plānošanā, efektīvu transporta sistēmu izveidē, uzlabojot sabiedrības piekļuvi informācijai, aizsargājot un pilnveidojot apkārtējo vidi, kultūras mantojumu, tūrisma, kultūru un nodarbinātību.


8. Kontaktinformācija

Paloma Montoya Salvador
 Tālrunis: + 34 608 22 46 45
 E-pasts: info@ruraltaxi.com

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas	 <p style="text-align: center;"> Dorf Bus <small>KLEINMÜRBISCH · INZENHOF · TSCHANIGRABEN GROSSMÜRBISCH · NEUSTIFT BEI GÜSSING</small> </p>
1.	Prakses nosaukums	Uz pieprasījumu balstīta sabiedriskā transporta sistēma četros dienvidu Burgenlandes ciemos. (P8)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Uz pieprasījumu balstīta sabiedriskā transporta sistēma četros Dienvidu Burgenlandes ciemos.
3.	Prakses mērķi	<ul style="list-style-type: none"> • Nodrošināt sabiedrisko pakalpojumu pieejamību iedzīvotājiem bez automašīnas. • Kompensēt sabiedriskā transporta neesamību. • Palīdzēt pārvadāt bērnudārza bērnus un skolēnus.
4.	Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> - Burgenlande. - Rajoni: <i>Güssing.</i> <i>Kleinmürbisch.</i> <i>Großmürbisch.</i> <i>Inzenhof.</i> <i>Tschanigraben.</i> <i>Neustift bei Güssing.</i>
5.	Prakses detalizēts apraksts	
<p><u>Izcelsme:</u> Neesošo sabiedrisko pakalpojumu dēļ, 2009. gada 1. decembrī aizsākās projekta īstenošana.</p> <p><u>Laika grafiks:</u> Pirmajā gadā <i>Ciema buss</i> tika īstenots kā izmēģinājuma projekts. Tā kā iedzīvotāji sniedza pozitīvas atsauksmes, tika lemts, ka šāds pakalpojums būs pieejams arī turpmāk.</p> <p><i>Ciema buss</i> kursē no pirmdienas līdz piektdienai laikā starp 7:00 un 16:30. Pēc bērnudārziņu un skolēnu izvadāšanas no rīta, tas apkalpo galvenokārt ciemos dzīvojošos gados vecākus iedzīvotājus. Trīs reizes nedēļā ar <i>Ciema busu</i> ir iespējams doties uz rajona galveno pilsētu <i>Güssing</i>.</p> <p><u>Īstenošanā iesaistītas organizācijas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Četru pašvaldību <i>Kleinmürbisch</i>, <i>Großmürbisch</i>, <i>Inzenhof</i>, <i>Tschanigraben</i> un <i>Neustift bei Güssing</i> rajona padomes. • <i>Güssing</i> rajona padome. • Burgenlandes reģionālā pārvalde. 		

	<p><u>Prakses norise un saturs</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projekta sagatavošana: <ul style="list-style-type: none"> - Mobilitātes koncepcijas izstrāde. - Sabiedrības informēšana un iesaiste. - Juridisko un finanšu noteikumu pārbaude. - Vietējo padomju lēmumi par projekta uzsākšanu. - Statūtu izstrāde. - <i>Dorf-Bus-Association (Ciema busa biedrība)</i> dibināšana. - Auto vadītāju apmācība. • Nepārtraukta projekta vadība: <ul style="list-style-type: none"> - Sabiedrības informēšana. - Finansējuma piesaiste. - Laika grafika izstrāde un apstiprināšana. <p><i>Projekta saturs:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kursē no pirmdienas līdz piektdienai laikā starp 7:00 un 16:30 kā pakalpojums “no durvīm līdz durvīm”. • Pieprasījumi tiek veikti, izmantojot tālruņa zvanu. • Pakalpojums bērnu dārzniekiem un skolēniem no rītiem un pusdienlaikā. • Dienas laikā buss apkalpo četru ciemu iedzīvotājus galvenokārt gados vecākus iedzīvotājus. • Trīs reizes nedēļā ar ciema busu ir iespējams doties uz rajona galveno pilsētu <i>Gussing</i>. <p><u>Juridiskais ietvars:</u></p> <p><i>Dorf-Bus-Association</i> nodibināja pašvaldības, kas īsteno šo projektu. Iedzīvotāji var kļūt par šīs biedrības biedriem. Biedra nauda ļauj biedriem izmantot autobusu bez ierobežojumiem visu gadu. Tie, kas nav biedri, nevar izmantot autobusu.</p> <p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <p><i>(Skatīt arī tikai par tām četrām pašvaldībām, kas bija sākotnējā projektā)</i></p> <p>Izmaksas gadā: € 35 000. Dalības maksa: € 5 000. Finansējums: € 8 000 gadā. Sponsorēšana: € 6 000 gadā. Pašvaldības kopīgi sedz izmaksas aptuveni € 16 000 apmērā.</p>
6.	<p>Novērtējums</p> <p><u>Veiksmes faktori:</u> Projektu virza vietējie politiķi, un iedzīvotāji to atbalsta.</p>

		<p><u>Šķēršļi:</u> Tā kā projekts nav ne regulārs sabiedriskā transporta pakalpojums, nedz taksometrs, juridiskais ietvars nav precīzi noteikts.</p>
7.	Gūtās mācības	Ir ieteicama sadarbība ar tirdzniecības palātu (taksometru pakalpojumu sniedzēji), bet tā nav obligāta.
8.	Kontaktinformācija	<p>Birģermeistars (mērs) <i>Martin Frühwirth</i> 7540 Kleinmürbisch - Austrija</p> <p>post@kleinmuerbisch.bgld.gv.at +43 3322 44377</p>
9.	Papildu informācija	<ul style="list-style-type: none"> Informācijas sniedzēja sniegtā papildu informācija http://www.kleinmuerbisch.at/DORFBUS.aspx. Dažādi dokumenti (ziņojumi, prezentācijas) <i>Gemeindeübergreifendes Mobilitätskonzept – Ortsbus Kleinmürbisch, Inzenhof, Großmürbisch und Neustift bei Güssing.</i>

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfija	
1.	Prakses nosaukums	TWIST: no pieprasījuma atkarīgs, sociāli orientēts transporta pakalpojums Janina reģionālajā teritorijā (P4)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	Lauku apvidū un izklaidus izvietotās apdzīvotās vietās ir vērojams transporta trūkums, līdz ar to risinājums ir pakalpojums <i>Transports pēc pieprasījuma</i>
3.	Prakses mērķi	Prakses mērķi ir: <ul style="list-style-type: none"> • Veicināt transporta pieejamību nomaļajās apdzīvotajās vietās ilgtspējīgā un videi draudzīgā veidā. • Lauku iedzīvotājiem sniegt jaunu transporta pakalpojumu, kas būtu atbilstošs iedzīvotāju vajadzībām. • Izstrādāt un īstenot jaunu reģiona transporta sistēmas virzienu. • Palielināt iedzīvotāju apmierinātību ar sniegto transporta pakalpojumu. • Rast risinājumu teritorijās, kur pieprasījums ir neliels un finansiāli neizdevīgi ir sniegt regulāru pakalpojumu.
4.	Atrašanās vieta	- Grieķija. - Reģions Epīra – Janina reģionālā teritorija.
5.	Prakses detalizēts apraksts	
<p><u>Izcelsme:</u></p> <p>Janina reģionālo teritoriju (tāpat kā pārējo reģionu) raksturo mazs iedzīvotāju skaits, mazs iedzīvotāju blīvums, kalnains apvidus un apdzīvotās vietas ir izvietojušās izklaidus (izolācijas apstākļi).</p> <p>Teritoriālo mobilitāti veido vietējie autobusi un <i>KTEL</i> lielu attālumu autobusu pakalpojumi (privāti).</p> <p>Veiktā aptauja liecina, ka vienīgajam sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējam reģionā (<i>KTEL</i> autobusi) ir jāizveido elastīgāks pakalpojums.</p> <p>Janina <i>KTEL</i> kā projekta partneris projektā <i>TWIST</i> (INTERREG IIB Cadses) pievienojās un pakalpojumu <i>pēc pieprasījuma</i> sākotnēji nodrošināja izmēģinājuma veidā. Šobrīd pakalpojums ir oficiāli izveidots, un tā sniegšanas teritorija ir paplašinājusies.</p> <p><u>Īstenošanā iesaistītas organizācijas:</u></p> <p>Janina S.A. <i>KTEL</i> sadarbībā ar Reģiona satiksmes departamentu.</p> <p><u>Prakses norise un saturs</u></p> <p>2006. gada septembrī tika ieviesti jauni iekāpšanas punkti, lai nodrošinātu savietojamību ar citiem transporta līdzekļiem. Tika uzsākti jauni maršruti un, lai arī tie ir pieejami tikai noteiktās stundās, tie nosedz teritoriju, kas līdz šim tika apkalpota ļoti reti.</p> <p>Ieguvēji galvenokārt ir iedzīvotāji, kas izmanto autobusu ceļā uz un no pilsētas Janina. Līdz pakalpojuma ieviešanai iedzīvotājiem, kuriem bija nepieciešamība nokļūt līdz pilsētai Janina,</p>		

nācās rast risinājumu nokļūšanai līdz tuvākai *KTEL* maršruta Janina – Atēnas – Janina pieturvietai. Pēc pasažieru pieprasījuma pakāpeniski pakalpojums ir ticis papildināts ar jauniem iekāpšanas punktiem.

Līdz pakalpojuma ieviešanai pasažieri varēja iekāpt *KTEL* maršrutu autobusos tikai noteiktās pieturās. Savukārt šis projekts ir ļāvis pašiem iedzīvotājiem noteikt iekāpšanas vietas, veicot ērtu rezervāciju. Šobrīd *KTEL* maršruts Janina – Atēnas – Janina ir transports pēc pieprasījuma. Iedzīvotājiem, kuri vēlas izmantot šo pakalpojumu, laicīgi jāinformē par to *KTEL*.

Lai pakalpojumu popularizētu, tika aizsākta publicitātes kampaņa, izplatot informatīvus materiālus. *KTEL* uzņemšanas punktos tika izvietoti stendi, turklāt informatīvās skrejlapas tika izplatītas arī pašiem pasažieriem.

Pakalpojumu var rezervēt rajona ietvaros, zvanot *KTEL* Janina autobusu pieturai. Janina – Kastoria un Janina – Kozani maršrutos starppieturas Konitsa un Metsovo ciemos var tikt rezervētas, vēršoties pie *KTEL* pārstāvjiem, kam tas ir jāpaziņo centrālajai *KTEL* pieturai. Lai sagatavotos izmēģinājumam, teritorijā tika veikta informatīvā kampaņa.

Laikā no izmēģinājuma posma līdz pakalpojuma izveidei *KTEL* ir pilnveidojis pakalpojumu, paplašinot pakalpojuma sniegšanas teritoriju. Pakalpojums ir pieejams visā pašvaldību Mestovo un Konitsa teritorijā, piekļūstot maršrutiem no/uz visām Grieķijas centrālajām pilsētām.

Par pakalpojumu patlaban papildus nav jāmaksā.

Juridiskais ietvars:

Nav nepieciešami īpaši noteikumi. Tikai atļaujas no Reģiona satiksmes departamenta maršruta elastībai, kādu maršruts var pieļaut.

Finanšu ietvars:

Jaunais pakalpojums pēc pieprasījuma ir ļoti izdevīgs. Nav nepieciešama papildus maksa par pakalpojuma izmantošanu, jo *KTEL S.A.* ieņēmumi no biļešu skaita pieauguma ir pietiekami, lai segtu ar pakalpojuma sniegšanu saistītās papildus darbības izmaksas.

Vairums cilvēku, kas izmanto pakalpojumu, citādi izmantotu taksometra pakalpojumus vai dotos uz tuvāko autobusa maršrutu. Pakalpojums ir finansiāli izdevīgs arī *KTEL S.A.* lietotājiem.

Nākotnes paplašināšanās plāni:


KTEL S.A. plāno piedāvāt pakalpojumu visā Janina reģionālajā teritorijā. Tādēļ varētu rasties nepieciešamība izstrādāt programnodrošinājumu un tiešsaistes vadības sistēmu, kas savienot autobusu vadītājus.

Izmantošanas pakāpe (%): lietotāji / kopējais iedzīvotāju skaits

Kvantitatīvi dati nav pieejami. Tomēr pakalpojums ir veiksmīgs, populārs un ieņēmumi no biļetēm ir palielinājušies.

6.	Novērtējums	<u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u> <ul style="list-style-type: none"> • Palielinājies iedzīvotāju skaits, kas izmanto transporta pakalpojumus. • Par 5% pieaugusi biļešu pārdošana attiecīgajos autobusu maršrutos. • Pieaugusi iedzīvotāju apmierinātība, kuri citādi izmantotu
----	--------------------	---

		<p>privātos transportlīdzekļus vai taksometrus.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Papildus maksa no pakalpojuma lietotājiem netiek prasīta. • Pašpietiekams pakalpojums, kam nav pārmērīgu darbības izmaksu. <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Iespēju radīšana iedzīvotājiem izmantot sabiedrisko transportu. • Pakalpojums tiek sniegts vienas teritorijas ietvaros ar atšķirīgiem autobusa maršrutiem. • Nav jāmaksā papildus maksa. • Papildus ieņēmumi uzņēmumam (<i>KTEL S.A.</i>), kas sniedz pakalpojumu. • Ja nav pieprasījumā pietāt noteiktās pieturās, tad var nebaupt caur tiem maršrutiem. • Sekretariāts pakalpojuma pieprasījumu saņemšanai un nodošanai. • Vienkārša informatīvā kampaņa, izmantojot publicitātes materiālus, bija pietiekama, lai radītu publicitāti. <p><u>Šķēršļi:</u></p> <p>Lai pakalpojumu varētu paplašināt, ir vajadzīgas modernas iekārtas. Tiešā zvana punkti katrā ciemā, programmu nodrošinājums, planšetdatori autovadītājiem u.c. Šāda liela projekta finansēšana varētu būt sarežģīta.</p>
7.	Gūtās mācības	Vienkārši, bet inovatīvi risinājumi spēj paaugstināt pakalpojuma kvalitāti teritorijās, kur ir mazs pieprasījums. Ja nav ekonomiski izdevīgi sniegt regulārus pārvadājumu pakalpojumus, risinājums <i>transports pēc pieprasījuma</i> ir piemērots.
8.	Kontaktinformācija	Filis: +30 26510-27441 (<i>KTEL, Janina S.A.</i>)
9.	Papildu informācija	<p>Nākotnes attīstības plāni:</p> <p><i>KTEL S.A.</i> plāno piedāvāt pakalpojumu visā Janina reģionālajā teritorijā. Tādēļ varētu rasties nepieciešamība izstrādāt programmu nodrošinājumu un tiešsaistes vadības sistēmu, kas virtuāli savienotu autobusu vadītājus.</p> <p>Katrā ciemā (piemēram, centrālajā laukumā vai pie baznīcas) tiks izveidoti tiešā zvana punkti, lai katrs lietotājs varētu sazināties ar <i>KTEL</i> sekretariātu pakalpojuma rezervēšanai.</p> <p><i>KTEL</i> novērtē šāda projekta finansēšanas iespējas.</p>

NR.	NODAĻA	APRAKSTS
0.	Fotogrāfijas	 
1.	Prakses nosaukums	GoOpti pakalpojums: pārvadājumi uz lidostām un no tām (P9)
2.	Prakses ietvaros risināmā problēma	<p>GoOpti ir prakse, kas piedāvā ātru un finansiāli pieejamu transportu pēc pieprasījuma no/uz lauku un pilsētu teritorijām uz/no vairākām lidostām/galvenajām vilcienu/autobusu pieturām pilsētās, kur ir lidostas. Pakalpojums tika izveidots kā privāta, jaunu un entuziasma pārpilnu uzņēmēju iniciatīva.</p>
3.	Prakses mērķi	<p>GoOpti mērķis ir izveidot pirmo zemo cenu uzņēmumu, kas sniedz uzticamus pārvadājumu pakalpojumus, ar iespēju par papildu samaksu iegūt lielākas ērtības. GoOpti mēģina mainīt pasažieru paradumus, kas brauc no/uz lidostām ar privātajām automašīnām vai vilcienu utt. GoOpti piedāvā izmantot koplietošanas transportu, kas lietotājam ir elastīgs (laiks, pakalpojums, cena).</p>
4.	Atrašanās vieta	<p>GoOpti ir birojs Slovēnijas galvaspilsētā Ljubļanā. Uzņēmums darbojas vairākās valstīs: Austrijā, Horvātijā, Vācijā, Ungārijā, Itālijā, Serbijā, Slovākijā un Slovēnijā.</p> <p>Līdz šim kvalitatīvs pakalpojums visplašāk tiek sniegts Slovēnijā, Itālijā un Austrijā, kur ir vairāki galamērķi. Slovēnijā ir ietvertas vairākas mazākas ar tūrismu saistītas apdzīvotas vietas.</p>
5.	Prakses detalizēts apraksts	<p><u>Izcelsme:</u></p> <p>Ideja radās trīs jauniem uzņēmējiem - diviem ekonomistiem ar maģistra grādu tūrismā un vienam inženierim. Viņi projekta darbību aizsāka 2011. gada jūnijā. Galvenā ideja bija piedāvāt tirgum jaunu un līdz tam nebijušu pakalpojumu – transporta pakalpojums uz tuvējām lidostām. Viņi izveidoja arī ļoti labu infrastruktūru; 13 mikroautobusi, 1 autobuss, lielisks web pakalpojums (web iespējamo braucienu meklējumi, rezervēšana internetā, maksājumi internetā, informācija par došanos ceļā (mobilais)), ļoti laba mārketinga un franšīzes metode. Nosaukums GoOpti atspoguļo galveno šī finansiāli pieejamā pakalpojuma mērķi, GoOpti piedāvātos risinājumus (<i>go</i> angļu val. <i>doties, iet; optimisation</i> – optimizēšana. Līdz ar to pārvietošanās optimizēšana, optimāla pārvietošanās). GoOpti nozīmē arī īpašu uzņēmējdarbības modeli, kur izmaksas tiek segtas, ja tiek rezervētas vismaz 70% vietas mikroautobusa katrā braucienā.</p> <p>Pakalpojuma pieejamība: www.goopti.com</p> <p><u>Laika grafiks:</u></p> <p>Uzņēmums darbu sāka 2011. gadā ar pirmajiem galamērķiem Slovēnijā un tai tuvējās lidostās. Kopš tā laika veiksmīgi turpina uzņēmējdarbības attīstību, sniedzot dažādus un</p>

finansiāli pieejamus pakalpojumus.

Īstenošanā iesaistītās organizācijas:

- Uzņēmums *Vista TM Ltd. (GoOpti* īpašnieks)
- Citas privātas ieinteresētās puses, aģentūras, web lapu īpašnieki, tūrisma biroji u.c.

Prakses norise un saturs:

Katrs klients visu informāciju var atrast interneta lapā un tur meklēt brauciena iespējas (laiku, galamērķus). Klients apstiprina savu lēmumu, samaksājot (ar kredītkarti). Katrs klients tiek informēts vienu dienu pirms došanās ceļā par atrašanās vietu un laiku. Mikroautobuss gaida lidostas priekšā vai iepriekš noteiktā vietā (galvenajā autobusu pieturā, dzelzceļa stacijā.)

Uzņēmumam ir dažādi pakalpojumi ar atšķirīgiem galamērķiem.

▪ *Opti pārvadājumi*

Opti pārvadājumi ir unikāls *GoOpti* portāla produkts. Opti pārvadājumi mēģina savietot vienā mikroautobusā maksimālu cilvēku skaitu, kas ceļo vienā virzienā, vienā laikā, radot vislabāko cenu. *GoOpti* no citiem piegādātājiem atšķiras ar pirkuma cenu, kas tiek apstiprināta un noteikta jau rezervēšanas laikā. Precīzs transportlīdzekļa izbraukšanas laiks tiek paziņots 24 stundas iepriekš, un tas var atšķirties no norādītā izbraukšanas laika, kas katram maršrutam tiek noteikts atsevišķā lapā. Sistēma kombinē cilvēkus ar līdzīgiem izbraukšanas laikiem vai ierašanās laikiem, lai minimizētu vidējo gaidīšanas laiku lidostā.



▪ *VIP parvadājumi*

VIP pārvadājumi ir paredzēti tiem, kas galamērķī negrib gaidīt braucienu. Tas ir pārvadājums starp divām pilsētām, kas ir balstīts uz pircēja vēlmēm attiecībā uz laiku un iekāpšanas un izkāpšanas vietu. Pircējs pirkuma izdarīšana laikā norāda laiku, kad viņš grib ierasties galamērķī (meklēšanas rīkā tas ir norādīts kā pēdējais izkāpšanas laiks) vai kad viņš grib doties ceļā no sākotnējās vietas (meklēšanas rīkā tas ir norādīts kā ātrākais iekāpšanas laiks). Transfēra sākuma un beigu vieta var būt lidosta, dzelzceļa stacija, centrālais laukums vai jebkāda adrese līdz 5 km attālumā no sākuma un beigu vietas vai no ceļa starp šīm vietām. Šim pārvadājumam var pievienoties arī citi cilvēki tikai tad, ja viņi grib sākt vai beigt ceļu tajā pašā laikā. VIP pārvadājumus nevar atcelt.



▪ *Elastīgie VIP pārvadājumi*

Elastīgie VIP pārvadājumi ir klasisks pārvadājums starp diviem galamērķiem, ar tādu izbraukšanas un ierašanās laiku, kādu vēlas klients. Pakalpojums tiek veikts ar mūsu

	<p>jaunākajiem un ekskluzīvākajiem transportlīdzekļiem un to veic mūsu labākie auto vadītāji. Tas ir labākais risinājums tiem, kas vēlas baudīt privātumu un pilnīgu elastību, atceļot braucienu vai izdarot tajā izmaiņas. Pircējs, izdarot pirkumu, atzīmē laiku, kad viņš grib ierasties galamērķī (meklēšanas rīkā tas ir norādīts kā pēdējais izkāpšanas laiks) vai kad viņš grib doties ceļā no sākotnējās vietas (meklēšanas rīkā tas ir norādīts kā ātrākais iekāpšanas laiks). Iekāpšanas vieta un izkāpšanas vieta var atrasties līdz 20 km attālumā no izvēlēta maršruta.</p> <div data-bbox="624 461 1066 667" data-label="Image"> </div> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fiksētie pārvadājumi <p>Fiksētie pārvadājumi ir klasisks plānots pārvadājums, kā došanās ceļā, ierašanās laiki un cena ir zināmi. Fiksētie pārvadājumi galvenokārt ir regulāri pārvadājumi, kuru laiks un cena vienai personai ir noteikti iepriekš un vienmēr ir vienādi, neatkarīgi no braucēju skaita un tā, cik pilns ir transportlīdzeklis un kad pirkums ir izdarīts. Fiksētie pārvadājumi neparedz papildu izmaksas, atcelšanu un izmaiņas.</p> <p><u>Juridiskais ietvars:</u></p> <p>Uzņēmējdarbības idejas atbilst ES likumdošanai attiecībā uz pārvadājumiem un citiem likumiem, kas attiecas uz uzņēmumiem.</p> <p><u>Finanšu ietvars:</u></p> <p>Uzņēmums piedāvā elastīgus pakalpojumus un dažādas cenas, kas var atšķirties atkarībā no pakalpojuma līmeņa, no 9 EUR līdz 200 EUR par vienu braucienu. Uzņēmumam ir stabila finansiāla izaugsme un 2013. gadā rezervāciju skaits bija 40 000.</p>
<p>6. Novērtējums</p>	<p><u>Rezultātu izvērtējums (ar indikatoru starpniecību):</u></p> <p>2011. gadā uzņēmums sāka savu pirmo <i>GoOpti</i> izmēģinājuma braucienu, apkalpojot Slovēnijas un tās galvaspilsētas Ljubļanas lidostu un tuvējās Itālijas un Austrijas lidostas. Kopš tā laika pakalpojumu klāsts ir pilnveidots un ģeogrāfiski ir kļuvis plašāks. 2013. gada rezervāciju skaits bija 40 000.</p> <p><u>Veiksmes faktori:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>GoOpti</i> sāka ar pakalpojumu, kas tirgū nebija pieejams. • Katrs pakalpojums ir īpaši izstrādāts, un tam ir individuālas īpašības, ieskaitot cenu un elastību. • Galvenais <i>GoOpti</i> moto ir kvalitāte un apmierināti klienti. Tas arī tiek pierādīts praksē. • <i>GoOpti</i> ir laba un vērtīga pieredze, un tas attīstās un meklē jaunus, klientiem finansiāli pieejamus risinājumus.

		<p><u>Šķēršļi:</u></p> <p>Sākums nebija finansiāli un organizatoriski viegls.</p> <p>Turklāt esošie transporta uzņēmumi nebija ieinteresēti sadarboties ar <i>GoOpti</i>. Šī iemesla dēļ, uzņēmums bija spiests pirkt savus transportlīdzekļus.</p>
7.	Gūtās mācības	<ul style="list-style-type: none"> • Prakse ir veiksmīga, jo tika izstrādāts finansiāli pieejams, elastīgs pakalpojums, kas līdz tam nebija pieejams tirgū. • Pakalpojums, par ko maksā pircējs, ir veiksmīgs uzņēmējdarbības modelis (elastīgs pakalpojums, pieejamas cenas), kam nav nepieciešams sabiedriskais līdzfinansējums.
8.	Kontaktinformācija	<p>Uzņēmuma nosaukums: <i>TM Vista d.o.o.</i></p> <p>Biroja adrese: 18. Tehnoloģiju parks, 1000 Ljubljana, Slovēnija</p> <p>Kontaktpersona: <i>Sašo Sušnik</i> (Vadošais partneris)</p> <p>www.goopti.com</p>
9.	Papildu informācija	<p>Īsfilma: http://www.youtube.com/watch?v=tKi1so0pMJM.</p>