

Kurzemes Vārds

Zemgale

Kurzemnieks

Talsu Vēstis

Laikraksts Vidzemes novadiem

Druva

Madonas reģiona laikraksts

STARS

Liesma

NEATKARĪGĀS
TUKUMA ZINAS

Auseklis

Alojas, Krimuldas, Limbažu un
Salacgrīvas novada laikraksts

Saldus Zeme

LAIKRAKSTS BROČĒNU NOVADAM UN SALDUS NOVADAM

NOVADI

rok dziļāk

REĢIONĀLO LAIKRAKSTU PIELIKUMS

Vienotā likumu un finanšu telpā

Kopš 2004. gada 1. maija Latvija ir kļuvusi par pilntiesīgu Eiropas kopienas locekli un mēs, tās pilsoņi, tiešās vēlēšanās ievēlam tās likumdevēju – Eiropas Parlamentu (EP). Tomēr joprojām visai bieži līdzekļus apgalvojumam “Eiropa mūs nesaprātīs” izskan arī retoriski jautājumi: nu ko tad mēs, tādi maziņi, tajā Eiropā varam ietekmēt?

Pensiju apmēru Eiropa nediktē

Kādas ir Latvijas un Eiropas Savienības savstarpējās saistības, cik daudz tās nosaka mūsu ikdienu, cik liela ietekme šajos procesos ir mūsu valsts eiroparlamentāriešiem? Atbildēt uz šiem jautājumiem ir Eiropas Parlamenta biroja Latvijā vadītājas Martas Rībeles darbs. “Latvija kā Eiropas Savienības dalībvalsts ir uzņēmusies gan iespējas, gan arī saistības. Viena no šīm saistībām ir tāda, ka būtībā esam vienā likumdošanas telpā. Vismaz 80% aktuālo Latvijas likumu patlaban ir balstīti Eiropas Savienības lēmumos. Varam pieminēt kaut vai Datu aizsardzības regulu, ciņu ar plastmasas maisiņiem, tā sauktajām “naudas atmazgāšanas” shēmām u.tml. Ir daudz sfēru, kuru pamatlikumi šobrīd ir EP kompetencē. Savukārt izglītība, kultūra, lielā mērā arī sociālā sfēra ir nacionālo kompetenču jomas, un, piemēram, pensijas apmēru vai pabalstu veidus Eiropas Savienībā nenosaka. Bet kopumā ES ietekme ir liela, un, kaut arī



Lai arī Eiropas Parlaments šķiet tāls un neaizsniedzams, tā darba sekas jūtam arī savā ikdienā, turklāt šķitums, ka likumus pieņem kaut kādi “viņi” ir aplams, jo daudz ko var ietekmēt arī ES dalībvalstu pārstāvji.

ZANES VIMBULES FOTO

šķiet, ka Brisele ir kaut kur tur tālu prom, patiesībā jau arī mūsu cilvēki šos lēmumus pieņem,” skaidro M. Rībele.

Vienīgā institūcija, kas ES var nākt klajā ar likumdošanas iniciatīvām, ir Eiropas Komisija. Tai ir plaša ekspertu bāze, kas darba grupās iesaista visu dalībvalstu cilvēkus, diskutējot par to, vai konkrētais likums maz ir vajadzīgs. “Tālāk Eiropas Komisijā tapušais likuma projekts nonāk pie diviem likumdevējiem. Te jāpiebilst, ka ir divi Eiropas Savienības likumu veidi – direktīvas un regulas. Direktīvu katra dalībvalsts pārņem savā likumdošanā, bet regula tiek iztulkota un

tai piemērojas. Eiropā par šiem likumiem lemj Eiropas Savienības Padome, ko veido dažādu sfēru ministri. Ja jālemj par lauksaimniecību, tiekas zemkopības ministri, ja vides jautājumi – vides ministri utt. Un otras likumdevējs ir Eiropas Parlaments. Tātad likumu kopīgi pieņem valsts un pilsoņu pārstāvji, un Eiropas Parlaments ir vienīgā tieši ievēlētā institūcija. Idejas būtība ir tāda, ka, lēmumi tiek pieņemti, sabalansējot šo ekspertu zināšanas ar katras valsts un pilsoņu interesēm,” turpina Marta.

Kopumā Eiropas Parlamentā ir astoņi deputāti no Latvijas. “Tas šķiet it kā maz, bet tajā pašā laikā mūsu deputāti jau neveido tādu kā “Latvijas soliņu” – viņi pievienojas lielajām politiskajām grupām, caur kurām šajā likumdošanas procesā aizstāv Latvijas intereses. Tāpat deputāti strādā komitejās, kur konkrētu tēmu loku var pārklāt ļoti tieši, bet tas var notikt arī pastarpināti. Nu, piemēram, deputāts redz, ka kāds jautājums Latvijai varētu būt īpaši svarīgs, bet pats konkrētajā komitejā nedarbojas. Tad lēmumu viņš var mēģināt ietekmēt ar savas politiskās grupas biedru palīdzību. Šajā posmā, protams, daudz ko var paveikt vairāk nekā tad, kad likums jau nonācis līdz balsošanai.

VIEDOKĻI

Zenta Plezere, pensionāre, Jaunpils dārzkopju biedrības vadītāja:

– Eiropas Parlamenta vēlēšanās, tāpat kā jebkurās citās, mēs abi ar vīru, protams, piedalījāmies, jo tas ir pienākums – viedoklis jāpauž! Kas gan būtu, ja to neviens vairs nedarītu? Cik daudz laba tur Latvijas interesēs var izdarīt ievēlētie deputāti, tas jau ir cits jautājums. Aktīvi sekoju līdzī publicējam diskusijām un sarunām, kurās analizē politiskos procesus, un nereti tajās Eiroparlamenta deputāti no Latvijas stāsta, kur un kā viņi savu pirkstu pielikuši, lai taptu viens vai otrs lēmums. Tomēr laika gaitā esmu nonākusi pie pārliecības, ka tas ir vien piliens jūrā, ņemot vērā, ka kopumā Eiropas Parlamentā ir vairāk nekā 700 deputātu. Vēl jau arī tas, kas ievēlētie nemaz vienoti neaizstāv Latvijas intereses, drīzāk katrs velk to vezumu uz savu pusi. Un man nav pieņemams, ka ir cilvēki, kas nokļūst Eiropas Parlamentā un, kaut paši taču labprāt dzīvo Latvijā, publiski mūsu valsti noniecina...

Egils Senkāns, lauksaimnieks, SIA “Lestene” īpašnieks:

– Lai deputāts no Latvijas Eiropā varētu kaut ko izdarīt, viņam ir labi jāzina kāda no Eiropas valodām, jāspēj komunicēt un jābūt aktīvam, tikai tad viņš varēs virzīt jautājumus, kas mūsu sabiedrībai ir svarīgi. Tā ir arī vēlētajā atbildība – Eiropas Parlamenta vēlēšanās balsot par cilvēku, kas ar savām zināšanām spēs aktīvi darboties dažādās jomās, spēs aizstāvēt Latvijas lauksaimniecības politiku.

Neticu, ka nākotnē parlamentā kas īpaši mainīsies, jo jau tagad redzam, ka Eiropas Parlaments kļūst arvien birokrātiskāks un arvien labāk situēts, kas liecina, ka ne visiem parlamentāriešiem pats galvenais ir savas valsts cilvēki, savas valsts labklājība un attīstība Eiropas kontekstā, kā arī Eiropas valstu nodokļu maksātāju naudas izlietojums.

Attiecībā uz lauksaimniecību zināms, ka jaunajā plānošanas periodā no 2021. līdz 2027. gadam liela atbildība tiks prasīta no nacionālajām valdībām, un tas nozīmē, ka tām būs daudz pamatīgāk jākontrolē naudas izlietojums. Bet tas rada bažas, vai šī prasība neradīs vēl lielāku birokrātisko aparātu. Jo tas nav pieļaujams laikā, kad iedzīvotāju un līdz ar to arī nodokļu maksātāju skaits samazinās. Jāstrādā valsts attīstībai, nevis ierēdņiem. Un ir strikti jāvērtē, kas ar Eiropas Savienības finansējumu tiks izdarīts un sasniegts kā lauksaimniecībā, tā uzņēmējdarbībā – vai tiks ražots, maksāti nodokļi, vai arī tā būs tikai fikcija. Zinu, ka ir plānots atbalstīt mazos ražotājus, lai viņi turpinātu laukos dzīvot un strādāt, bet, ja nav infrastruktūras, ja nav ceļu, skolas, medicīniskās aprūpes, tad cik šim cilvēkam būs jāmaksā, lai viņš šajā vietā paliktu?! Es esmu par to, lai šis atbalsts būtu sabalansēts un lai tam būtu rezultāts.

NUMURĀ LASIET:

Eiropas Parlamenta vēlēšanas Latvijā allaž tiek uzskatītas par mazāk nozīmīgu notikumu, lai gan politiķi kārtīgi nopūlas, lai tiktu pie kārotās biļetes uz Briseli. Šoreiz mēģinājam saprast, ko īsti nozīmē darbs ES struktūrās, kādi ir alianses jaunie izaicinājumi un cik skaļa būs Latvijas balss Eiropā. Tāpat arī pievērsāties sabiedriskā transporta problēmām Latvijā, kā pretstatu liekot to, cik dažkārt mums tuva ir Brisele, bet tāls un neaizsniedzams kāda novada attālākais ciemats.

Vienotā likumu un finanšu telpā

» 1.lpp.

Svarīga loma ES likumu veidošanā ir ziņotājam par kādu ES likumu, ēnu ziņotājam, atzinuma sagatavotājam un ēnu atzinuma sagatavotājam,” pastāsta EP biroja Latvijā vadītāja un piebilst, ka Latvijas pārstāvji darbojas arī citās Eiropas institūcijās, darba grupās u.tml., tāpēc viņa cer, ka mainīsies sabiedrībā pastāvošais viedoklis, ka likumus “pieņem viņi”, jo patiesībā tie esam mēs paši, kas lemj. “Ir svarīgi zināt sistēmu, lai pareizā brīdī spētu nospiest pareizās pogas!” piebilst M. Rībele.

Sadrumstalotībā būs jāmeklē alianses

Komentēt Latvijas pārstāvniecību Eiropas Parlamenta jaunajā sasaukumā un to, ar ko mums, Eiropas Savienības pilsoņiem, ikdienā ir un būs jāsastopas, lūdzām sabiedriskās organizācijas “Eiropas kustība Latvijā” viceprezidenti Lolitu Čigāni. “Jaunais Eiropas Parlamenta sastāvs ir daudz sadrumstalotāks, nekā bija iepriekšējais, un tas nozīmē,

ka dažādos jautājumos vajadzēs meklēt alianses. Deputāti daudz mazāk varēs pajauties uz vienu vienas lielas politiskās grupas viedokli. Arī Latvijas gadījumā šādu balsojumu paredzamība, protams, būs mazāka, bet vienlaikus būs lielākas iespējas jauniem, neordināriem soļiem, piemēram, iniciatīvām vides aizsardzības un klimata pārmaiņu jomā, kur dažādos jautājumus varēs vieglāk atrisināt. Bet būs arī neparastas un Eiropas vērtībām ne tik raksturīgas idejas – ar to ir jārēķinās.

Vērtējot no Latvijas ievēlētos deputātus iepriekšējā sasaukumā un tagad, jāsaaka, ka daļa deputātu strādājuši labi, taču ir arī tādi, kas Latvijai darījuši kaunu, kā Tatjana Ždanoka, kas uzskata, ka brauciens uz Krievijas okupēto Krimu nerada nekādas problēmas, vai jaunie parlamentārieši Nils Ušakovs un Andris Ameriks, kas ir aizmukuši no korupcijas skandāla Rīgā,” saka eksperte.

Viņa uzskata, ka Latvijas situāciju arvien labāk izprot arī citu Eiropas valstu parlamentārieši. “Tā kā oficiālā Krievija kļūst arvien

manipulatīvāka, daudzi saprot, ka tas, par ko iepriekš esam stāstījuši – ka dažādos vēstures posmos Krievija mūs ir ietekmējusi, arī viņiem šobrīd ir ļoti ticami. Iepriekš bija sajūta, ka daudz ko esam izdomājuši.”

Liela loma ir nevalstiskajām organizācijām, kas strādā ar ES, – to pienākums ir runāt ar sabiedrību, jo īpaši ar jauniešiem, kas Eiropas Savienību izprot daudz labāk nekā vecākā paaudze. “Tikai viņi to uztver kā kaut ko pašsaprotamu, neapzinās, ka joprojām par Eiropu ir jācīnās un ka tā ir kaut kas ļoti vērtīgs. Tas redzams, piemēram, “Breksita” gadījumā, kas ir sašķēlīs Lielbritānijas sabiedrību. Šis solis britiem ir ļoti liels politisks izaicinājums, jo viņu eiroskeptiskais premjerministrs Boriss Džonsons ir stingri definējis, ka līdz šā gada oktobra beigām Lielbritānija izstāsies no ES, taču puse sabiedrības to neatbalsta un viņam nav atbalsta arī britu parlamentā, tāpēc vēl iespējami pārsēģumi,” piebilst L. Čigāne.

Agita Puķīte, Liena Trēde

Brokastis Vācijā, launags – Luksemburgā

“Tas bija 2007. gada novembris. Pelēka, lietaina diena. Atceros, kā gāju uz parlamentu, bija satraukums, vai visu paveikšu labi,” savu pirmo darba dienu Eiropas Parlamentā Briselē atceras Eiropas Tautas partijas Latvijas preses un komunikācijas padomnieks ĢIRTS SALMGRIEZIS.

Radiožurnālistu Ģ. Salmgriezi, kurš 2006. gadā kļuva par Eiropas cilvēku Latvijā, pirms 12 gadiem pievienoties savai komandai uzaicināja EP deputāti Valdis Dombrovskis, Rihards Pīks un Aldis Kušķis. “Latvijā man bija izcils darbs “Radio SWH”, bet bija arī liela zinātkāre izprast Eiropas Savienības sarežģītos darbības mehānismus,” pastāsta Ģirts.

Ģirta darba pienākumi EP ir visdažādākie: viņš gan kā grupas preses padomnieks seko līdzī Kultūras un izglītības komitejas darbam, gan atbild uz žurnālistu jautājumiem, tāpat ir tulkošana, sēžu organizēšana, administratīvie pienākumi utt. Dienas esot dažādas, bet ļoti dinamiskas. Jārēķinās arī ar daudziem darba komandējumiem. Katru mēnesi parlamentam notiek lielās plenārsesijas Strasbūrā. “Bieži tur redzu tikai darba kabinetu, sēžu zāles un viesnīcu. Reizēm Strasbūras nedēļā pēdējā darba dienā brokastis ir Vācijā, pusdienas – Francijā, launags – Luksemburgā, vakariņas – Briselē. Eiropa ir bezgala liela, bet tai pašā laikā viss sasniedzams divu trīs stundu lidojumā. Tāpēc tik mīļa, maza un šarmanta!”

Liela daļa sabiedrības uzskata, ka Latvijas pārstāvji, kas strādā Briselē, patiesībā tikai bauda Eiropas labumus. Aicināts to komentēt, Ģirts atbild: “Piemēram, tikko Eiropas Komisijas ietekm-



“Nepazīstu nevienu Latvijas darbinieku Eiropas Savienības institūcijās, kas būtu slinks un kasītu vēderu,” saka Ģirts Salmgriezis.

gajā ģenerālsekretāra amatā ir iecelta latviete Ilze Juhansone. Eiropas Komisijas viceprezidents ir latvietis Valdis Dombrovskis. Slinkiem cilvēkiem Briselē neuztic augstas atbildības jomas. Tās ir jāizcīna sūrā un smagā darbā. Savukārt par to, kādi Latvijas deputāti tiek ievēlēti Eiropas Parlamentā, vistiešāk atbildīgi ir Latvijas vēlētāji, tā ir viņu izvēle.”

Strādājot EP, jārēķinās, ka nepārtraukti ir jāmacās un jābūt ļoti labā līmenī. Tāpēc arī Ģirts nemitīgi mācoties, piemēram, nupat pabeidzis vācu valodas studijas profesionālā līmenī un jau sācis studēt pamatīgāk franču valodu.

“Dažkārt preses izdevumos lasāmas paviršas publikācijas par Eiropas Savienības ierēdņiem un viņu it kā bezrūpīgo dzīvi. Tad es bieži jautāju, kā tas nākas, ka šīs institūcijas tomēr ir nodrošinājis mieru Eiropā pēdējos 60 gadus un esam ekonomiski vadošais kontinents pasaulē?” Ģirts prāto.

Ilze Ozoliņa

UZZIŅAI

Eiropas Parlaments ar 751deputātu ir tieši [Eiropas Savienības pilsoņu] vēlēta **ES iestāde**, kurai ir likumdevēja un uzraudzības funkcijas. Tā lemj arī par ES budžetu. EP **tieši ievēlē ES pilsoņi** ik pēc 5 gadiem. Parlamenta darbs norit Strasbūrā (Francija), Briselē (Beļģija) un Luksemburgā.

EP priekšsēdētājs – Davids Maria Sassoli (ievēlēts 2019. gada 3. jūlijā) [Ievēlē uz divarpus gadiem, kas ir puse no parlamenta sasaukuma termiņa, un viņu var pārvēlēt.] – pārstāv Eiropas Parlamentu starptautiskajās attiecībās un attiecībās ar citām ES iestādēm. Viņš pārrauga parlamenta un tā struktūrvienību darbu, vada plenārsēžu debates un nodrošina reglamenta ievērošanu. Katras Eiropadomes sanāksmes sākumā Eiropas Parlamenta priekšsēdētājs izklāsta parlamenta nostāju un apsvērumus saistībā ar darba kārtībā iekļautajiem jautājumiem un citām tēmām. Kad parlaments ir pieņēmis Eiropas Savienības budžetu, priekšsēdētājs to paraksta un budžets stājas spēkā.

Eiropas Parlamenta sastāvs (2019–2024):

ETP – Eiropas Tautas partijas (Kristīgie demokrāti) grupa – 182 vietas;
S&D – Eiropas Parlamenta sociālistu un demokrātu progresīvās alianses grupa – 154;
EKR – Eiropas Konservatīvo un reformistu grupa – 62;
Renew Europe – *Renew Europe group* [atjaunotās Eiropas grupa] – 108;
GUE/NGL – Eiropas Apvienotā kreiso un Ziemeļvalstu Zaļo kreiso spēku konfederālā grupa – 41;
Zaļie/EBA – Zaļo un Eiropas Brīvās apvienības grupa – 74;
ID – *Identity and Democracy* – 73;
NI – pie politiskajām grupām nepiederošie deputāti – 57.

2019. gada maijā EP vēlēšanas piedalījās **50,62%** balsstiesīgo Eiropas Savienības pilsoņu, **33,53%** – **tāda bija vēlētāju aktivitāte** Latvijā. No “**Jaunās Vienotības**” (26,24%) ievēlēja Sandra Kalniete un Inese Vaidere; no “**Saskaņas**” (17,45%) – Andris Ameriks un Nils Ušakovs; no **Nacionālās apvienības** (16,40%) Dace Melbārde un Roberts Zīle; no “**Attīstībai/Par!**” (12,42%) – Ivars Jābs; no **Latvijas Krievu savienības** (6,24%) – Tatjana Ždanoka.

EKSPERTS

Silvestrs Savickis, Rīgas Stradiņa universitātes politikas zinātnes doktorants

Vācijas aizsardzības ministres Urzulas fon der Leinas kļūšana par Eiropas Komisijas prezidenti deva iespēju šo amatu ieņemt Annegrētai Krampai-Karenbauerei, pašreizējās kancleres Angelas Merkeles pēctecei Vācijas vadošās politiskās partijas CDU vadībā. Jūlija otrajā pusē A. Krampa-Karenbauere intervijā “Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung” paziņoja, ka Vācija līdz 2024. gadam apņemas palielināt valsts militāros izdevumus līdz 2% no IKP, līdzīgi kā to jau izdarījis Latvija un virkne citu NATO dalībvalstu.

Paziņojums par gatavību militāro tēriņu pieaugumam ir apzināšanās, ka Eiropas nākotne lielā mērā balstās uz pašas spējām garantēt savu drošību. Jautājuma aktualitāti gan lielā mērā nosaka ASV prezidenta Donalda Trampa retorika, draudi izstāties no NATO, un ar Eiropas partneriem nesaskaņotā rīcība citos stratēģiskās politikas jautājumos, piemēram, attiecību veidošanā ar Irānu. Šobrīd Vācija militārajām vajadzībām tērē gandrīz 50 miljardus ASV dolāru (44,6 miljardi eiro), kas ir aptuveni 1,2% no IKP (*Stockholm Peace Research Institute* (SIPRI) dati), tādējādi nav grūti izskaitļot tās pienesumu absolūtos skaitļos tuvāko piecu gadu laikā NATO, Eiropas un līdz ar to arī Latvijas drošībai.

Politiku un ierindas cilvēku “paralēlās dzīves” bija viens no iemesliem, kāpēc Eiropu pārņēma populisma gars. Kad 2015. gadā Eiropu pāršalca imigrantu krīze un sabiedrībā plašu rezonansi raisīja virkne ar ieceļotājiem saistītu krimināla rakstura notikumu, ierindas eiropietis nespēja saprast, kāpēc viņa rimto ierindas dzīvi maina jaunas reālijas, kurās vainojami politiķu pieņemtie, bet neizskaidrotie liberālu imigrācijas politiku veicinošie lēmumi, ar kuru sekām vairākas Eiropas valstis cīnās vēl šodien.

Līdzīgi notika ar pašpārliecinātajiem britu konservatīvajiem, kas nevēlējās pietiekamu uzmanību veltīt savai tautai, skaidrojot kopīgās Eiropas vērtības un nepieciešamību turpināt dzīvi Eiropas Savienībā. Tā rezultātā 2016. gada Jāņu rītā Eiropa un visa pasaule pamodās “Breksita” rēga ēnā un tagad jau ceturto gadu cīnās ar seku sakopšanu. Tāpēc Eiropas politiķiem vairāk nekā jebkad agrāk būs jāapzinās, ka nepietiekama savu lēmumu skaidrošana un to saistīšana ar sabiedrības vajadzībām var novest ne tikai pie ES un kontinenta šķelšanās, bet arī pie daudz skumjākām sekām.

Optimistiski raugoties, vēsture gan ir apliecinājusi sabiedrības spējas pēc aukstas ūdens šalts saņemties, izdarīt secinājumus un pieņemt pareizos lēmumus. Tā pēc “Breksita” un ASV prezidenta vēlēšanu šoka kā pozitīvs pro-Eiropas realisma perspektīvas vēstījums nāca vēlēšanu rezultāti Nīderlandē 2017. gada martā, kad oranžās zemes vēlētāji teica pārliecinošu “jā” esošajam premjerministram Markam Rītem no centriski labējās Tautas partijas brīvībai un demokrātijai (VVD), sarūgtinot lielas cerības loļojošo populistu, Brīvības partijas politiķi Gērtu Vildersu. Neilgi pēc tam, 2017. gada maijā, pasaule aizturēja elpu, kad Francijā notika prezidenta vēlēšanu fināls starp vēlāk uzvaru guvušo Emanuelu Makronu un Nacionālās frontes populistu Marinu Lepēnu. *Viva la Europe!* Tomēr šiem notikumiem nevajadzētu ļaut atslābināties Eiropas politikas veidotājiem.



Kad aizbrauks pēdējais autobuss?

Sabiedriskā transporta nozarē izaicinājumu joprojām netrūkst

Šogad prezentētās sabiedriskā transporta nākotnes koncepcijas mērķis ir pārsēdināt iedzīvotājus no privātā automobiļa uz konkurētspējīgu, kvalitatīvu, pieejamu, ērtu un drošu sabiedrisko transportu, informē Autotransporta direkcijas (ATD) valdes priekšsēdētājs Kristiāns Godiņš. Mēģinājam skaidrot, cik tālu no šī mērķa esam patiesībā.

Lai vismaz nav sliktāk

“No 2021. gada visiem Latvijā iedzīvotājiem būs nodrošināti vienlīdz augstas kvalitātes pakalpojumi, vienlaikus samazinot valsts finansējumu un neuzņemoties pilnīgi visus finansiālos riskus uz valsts pleciem, kā tas bijis līdz šim. Līdz ar valsts dotētā sabiedriskā transporta pakalpojumu uzlabošanu paredzēts ieviest arī komerciālos maršrutus, kuros visi izdevumi būs konkrētā uzņēmuma pašrīks. Tāpat jauninājums, kas ietverts konkursa nolikumā, ir bezmaksas sabiedriskā transporta pakalpojums mazapdzīvotos lauku reģionos, lai motivētu iedzīvotājus izmantot sabiedrisko transportu,” sola K. Godiņš un stāsta, ka ATD nupat izsludinājusi konkursu par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu reģionālajā autobusu maršrutu tīklā periodā no 2021. līdz 2030. gadam. Pretendenti piedāvājumu var iesniegt līdz 9. septembrim.

Vidzemes plānošanas reģiona pārstāvji gan pirms konkursa izsludināšanas izteicās, ka tā nosacījumi nekādā mērā nav vērsti uz sabiedriskā transporta pakalpojuma pieejamības uzlabošanu vai saglabāšanu esošajā līmenī. Salīdzinot jaunus sarakstus ar pašreizējiem, viņi secinājuši, ka Vidzemē maršrutu tīkls samazināsies par vismaz 150 reisiem, vietā neatstājot nekādu alternatīvu. ATD gan iebilda, ka nav skaidrs, pēc kāda principa saskaitīts šāds reisu samazinājums, taču reģiona pārstāvji savas domas nemaina.

Savukārt Kurzemes plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja Vaira Brūdere pastāsta, ka maršruti regulāri tiek izvērtēti, mainīti un pielāgoti iedzīvotājiem: “Neviens maršruts nav iekalts akmenī, bet, ja kaut ko mainām, svarīgi, lai situācija nepasliktinātos. Prioritārais nosacījums, lai no katra pagasta centra uz bijušo rajona centru transports kursētu no rīta un vakarā piecas dienas nedēļā. Ja ir braucēji arī sestdienās, autobusi kursē, bet braukšanu svētdienās gan ļoti rūpīgi izvērtējam. Var jau teikt, ka viens pasažieris ir maz, divi



No vienas puses, valsts cenšas panākt sabiedriskā transporta pakalpojuma kvalitātes celšanos, no otras puses, tai nākas atzīt, ka cilvēku laukos nevar atstāt pavisam bez iespējas tikt uz novada centru vai tuvāko pilsētu.

MARTAS MARTINSONES-KAŠAS FOTO

– daudz, bet, ja redzam, ka nav pat šo divu, meklējam citus risinājumus, jo saprotam, ka valstij naudas ir tik, cik ir.” Bijusi iebildumi par dažiem tālsatiksmes maršrutiem, bet izdevies iepirkumā veikt izmaiņas, un Kurzemes plānošanas reģions nobalsojis par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas konkursa dokumentāciju. Pēc V. Brūderes teiktā, šobrīd gan iepirkumā ir viens nezināmais, proti, kā sabiedriskā transporta pārvaldījumus ietekmēs reģionālā reforma.

Transports pēc pieprasījuma

Pašlaik valstī tiek piedāvāti divi atšķirīgi risinājumi iecerei “transports pēc pieprasījuma”. ATD no 1. augusta šādu iespēju piedāvā divos maršrutos. Rucavā un Bukaišos autobuss konkrētu posmu maršrutā brauks tikai tad, ja pasažieris būs iegādājies biļeti vai iepriekš pieteicis pārvaldījumu.

Pēc citāda principa transports pēc pieprasījuma darbosies Mazsalacas un Alūksnes novadā. Eiropas Reģionālās attīstības fonda līdzfinansētā projekta “MAMBA” vadītāja Līga Puriņa-Pūriķe stāsta, ka Mazsalacas novadā cilvēki, piesakoties diennakti pirms brauciena, varēs izmantot sabiedriskā transporta pakalpojumus katru dienu, bet Alūksnes novadā pārvaldījumus organizēs konkrētās dienās. “Mazsalacā iedzīvotājiem būs iespēja saņemt pakalpojumu visā novada teritorijā – vietās un laikos, kad tas nepieciešams, ja vien tur jau nekursē kāds sabiedriskais transports. Negribam, lai mūsu projekts dublē esošos maršrutus un reisu, nevaram kropļot

UZZIŅAI

- Šā gada pirmajā pusgadā reģionālo maršrutu autobusus pārvaldīti vairāk nekā 14,6 miljoni pasažieru, kas ir par 1% vairāk, salīdzinot ar analoģisku periodu pērn. To skaits palielinājies visos reģionos, izņemot Latgali. Vidzemē +0,8%, Zemgalē +0,4%, Kurzemē +0,4%, Rīgas reģionā +0,2%, Latgalē -5,5%
- Maršrutu tīkla garums nedaudz samazinājies, sasniedzot nepilnus 39 miljonus kilometru.
- Sabiedriskā transporta pakalpojumi reģionālajos maršrutos tiek nodrošināti ar 1175 autobusiem, kas ir par 2% mazāk nekā pērn. Autobusu parka vidējais vecums uzlabojas ar katru gadu: 2016. gadā tas bija 12,3 gadi, 2017. gadā – 11,8 gadi, 2018. gadā – 10,8 gadi, bet šogad – 10,45 gadi.
- Autobusu nobraukums šā gada pirmajā pusē samazinājies par 1% un ir nepilni 39 miljoni kilometru. Savukārt maršrutu un reisu skaits palicis gandrīz nemainīgs – attiecīgi 1060 un 7545.
- Katru gadu izmaiņas tiek veiktas aptuveni 25% maršrutu, lai pielāgotu tos iedzīvotāju paradumiem un vajadzībām. 2019. gada pirmajā pusgadā atklāts viens jauns maršruts un 560 reisi, slēgts viens maršruts un 642 reisi, cita veida izmaiņas veiktas 749 maršrutos. Tāpat šogad 51 maršrutā tika samazināts reisu izpildes laiks, lai pasažieriem ceļā būtu jāpavada mazāk laika.

tirgu,” skaidro L. Puriņa-Pūriķe. Savukārt Alūksnes novadā projekts tiks ieviests vietās, kur sabiedriskais transports vispār nekursē un nekad nav kursējis. Pasažieriem šie braucieni būs bez maksas. “Sākotnēji bija doma, ka maksa par braucieniem būs līdzvērtīga sabiedriskā transporta biļetes cenai, taču pēc ilgstošām konsultācijām – tā kā šis ir Eiropas finansējums 100 tūkstošu eiro apmērā un mēs nedrīkstam gūt peļņu – tika nolemts, ka iedzīvotāji, kuri šo pakalpojumu izmantos, varēs braukt bez maksas,” stāsta L. Puriņa-Pūriķe.

Sabiedriskā transporta eksperiments ilgs līdz nākamā gada 30. septembrim, ja vien interese nebūs tik liela, ka finansējums beigsies ātrāk. Tikmēr tiks monitorēta pasažieru plūsma un interese par pakalpojumu, lai sniegtu rekomendācijas, kā pašvaldībām rīkoties turpmāk.

Būs maršruti ar “nulles biļetēm”

Sabiedriskā transporta nākotnes koncepcijā noteikts, ka no 2021. gada Latvijā tiks ieviests bezmaksas sabiedriskais transports vietās, kur apdzīvotības blīvums ir mazāks par četriem iedzīvotājiem uz kvadrātkilometru, un maršrutos, kur valsts no savas puses sedz vairāk nekā 85% visu izmaksu un kur pasažieru skaits reisā ir vidēji 2,5 braucēji. Šobrīd šiem kritērijiem atbilst 18 maršruti, visvairāk Latgales reģionā – septiņi. Vidzemes reģionā tādi ir pieci, Zemgales plānošanas reģionā – četri, bet Kurzemes reģionā plānoti divi šādi maršruti. K. Godiņš skaidro: “Divus gadus pēc bezmaksas sabiedriskā transporta ieviešanas rūpīgi sekosim pasažieru skaita izmaiņām. Veiksim uzskaiti, pasažieriem izsniedzot nulles vērtības biļetes. Ja pieprasījums pēc pārvaldījuma pakalpojumiem

attiecīgajā maršrutā palielināsies, tiks vērtēta iespēja atkal no pasažieriem iekasēt braukšanas maksu, savukārt ja pieprasījums samazināsies vēl vairāk, maršrutu varētu arī slēgt. Te gan jāatceras, ka no 2021. gada reģionālais maršrutu tīkls nebūs tāds, kāds ir šobrīd. Turklāt, ņemot vērā iedzīvotāju skaita samazināšanās tendenci reģionos, līdz 2030. gadam šo bezmaksas maršrutu skaits varētu vēl palielināties.”

Paralēli dzelzceļam būs citi noteikumi

Dzelzceļš koncepcijā iezīmēts kā sabiedriskā transporta sistēmas mugurkauls, tāpēc parādījies būtisks jaunums – autobusu maršrutos, kas pasažierus ved paralēli dzelzceļa maršrutiem, tiks ieviesti uz komerciāliem principiem balstīti pārvaldījumi. Valsts nenoteiks biļetes cenu, kursēšanas grafiku, kā arī nesegs zaudējumus, ja pārvaldītājam tādi radīsies. Plānots, ka sākotnēji būs astoņi komerciālie maršruti – no Rīgas uz Jaunkiemeriem, Sloku, Olaini, Jelgavu, Siguldu, Salaspili, Ogrī un Daugpili, bet šo maršrutu skaits varētu arī palielināties.

ATD vadītājs stāsta: “Plānots, ka atsevišķs konkurss par pasažieru pārvaldījumu nodrošināšanu komerciālajos maršrutos netiks rīkots, bet pārvaldītājiem, kuri vēlēties sniegt šo pakalpojumu, tas būs jāsaņemas ar Autotransporta direkciju. Tāpat autobusi, kuri brauks šajos maršrutos, būs jāatbilst tādām pašām prasībām, kādas tiks nodrošinātas valsts dotētajā segmentā.”

Te gan rodas jautājums, vai esošās konkurences apstākļos pārvaldītāji būs gatavi riskēt, ja maršrutā ir laba vilciena satiksmē un tajā jau kursē cits, dotēto maršrutu transports. Pārvaldītājs baidīsies celt biļetes cenu. Vai tas novedīs pie tā, ka neviens negribēs veikt šos komercmaršrutos un tukšo nišu ieņems nelegālie pārvaldītāji, kas vedīs pasažierus, neievērojot nekādas prasības par autobusu vecumu, aprīkojumu? “Esam pārliecināti, ka pārvaldītājiem būs interese nodrošināt pasažieru pārvaldījumus komerciālajos maršrutos. Turklāt atsevišķi uzņēmumi to jau ir apstiprinājuši. Šajos maršrutos ir pietiekami liela pasažieru plūsma un pieprasījums pēc pārvaldījumiem, lai uzņēmumam būtu interese sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus. Ja kādā no maršrutiem nebūs neviena pretendenta, kurš tajā gribētu veikt pasažieru pārvaldījumus, konkrētais maršruts tiks iekļauts valsts dotētajā maršrutu tīklā. Tādējādi iedzīvotājiem jebkurā gadījumā tiks nodrošināti sabiedriskā transporta pakalpojumi,” skaidro K. Godiņš.



Kopbraucēji ērtību dēļ gatavi riskēt un prot lieliski viens otru atrast sociālajos tīklos, bet atzīst, ka katrs brauciens var būt pārsteigums – nejausi satikušies cilvēki var kļūt par labiem paziņām, bet var arī, braucot kopā, nepārmīt nevienu lieku vārdu.

DAIŅA KĀRKLUVALKA FOTO

Kopbraukšanas pakalpojumu pirmsākumi meklējami ASV, bet mūsdienās tie strauji izplatās arī citviet pasaulē, tai skaitā Latvijā. Neskatoties uz sabiedrības nostāju, šis jautājums vēl aizvien raisa plašas diskusijas. Centāties noskaidrot, ko par kopbraukšanas

ieguvumiem, zaudējumiem, regulējumu un drošības aspektu saka paši pakalpojuma sniedzēji un izmantotāji.

Talsenieks Reinis Sakne pirms četriem gadiem sāka dzīvot Rīgā un reizi nedēļā mēro ceļu no galvaspilsētas uz Talsiem un atpakaļ. Viņš atzīst, ka cilvēku interese par kopbraukšanu ir diezgan liela un

Iespēja ietaupīt laiku un naudu

līdzbraucēju atrašana grūtības nerada. Ja neizdodas nokomplektēt pilnu auto, viņš izmanto sociālā tīkla “Facebook” grupu “Talsi-Rīga, Rīga-Talsi”. Reiņa sākotnējais mērķis bija nosegt ceļa izdevumus, bet nu tas mainījies, – viņam patīk iepazīt jaunus ceļabiedrus. Pūsis uzskata, ka kopbraukšana ir lielisks veids, kā uzzināt par jaunumiem dzimtajā pilsētā un iepazīt cilvēkus.

“Es kā šoferis jutos absolūti droši un uzskatu, ka man nav par ko uztraukties. Līdzbraucēji ir tie, kuri riskē daudz vairāk, jo nekad nevar zināt, cik atbildīgs būs šoferis, vai mašīna būs tehniskā kārtībā un pasažieris nokļūs līdz galamērķim. Būtu labi, ja varētu pirms brauciena noskaidrot, ar kādu auto šoferis brauc, bet līdzbraucēju grupās neviens šādu informāciju npublicē. Viena no visdrošākajām metodēm ir braukšana ar pazīstamiem cilvēkiem,” iesaka Reinis.

Jaunietis uzskata, ka kopbraukšana ir labs pasažieru pārvadājumu nozares papildinājums.

“Domāju, ka tā vienkārši ir laba alternatīva līdzīgā cenu kategorijā ar lielāku komfortu un iespēju socializēties. Tehnoloģiju laikmetā, kad iegrimt telefonā ir vieglāk nekā uzsākt sarunu ar svešinieku, tas ir lieliski!” savu pārliecību pauž Reinis.

Talseniece Paula Strādniece kopbraukšanas pakalpojumus izmanto apmēram gadu, – uz Rīgu viņa dodas reizi nedēļā un šoferus parasti atrod feisbukā. Par galveno ieguvumu viņa sauc iespēju nokļūt Rīgā ātrāk un lētāk – biļete līdz Rīgai maksā vidēji piecus eiro, bet kopbraukšanas grupā – vidēji trīs eiro. “Talsos šoferi visbiežāk atbrauc pakaļ uz mājām, un tas man kā studentei ir ļoti ērti, jo katru nedēļu ņemu līdzī smagas somas. Ir šoferi, kuri arī Rīgā pieved pēc iespējas tuvāk mājām, bet tas notiek daudz retāk. Bieži esmu vesta arī par brīvu. Reiz man bija jāsēž auto aizmugurē, jo šoferim blakus sēdēja milzīgs rotaļu lācis. Ja sanāk braukt ar svešiniekiem, parasti aplūkoju šofera profilu sociālajos tīklos un izpētu, vai mums ir ko-

pīgi draugi. Parasti lielāku uzticību rada cilvēki, kuri raksta vienkārši un gramatiski pareizi,” pieredzē dalās Paula.

Bet agrākā līdzbraucēja Kristiāna Gulbe nu jau piecus gadus pati ir šofere un pa ceļam uz Rīgu itin bieži uzņem stopētājus. Jauniete zina, cik nepatīkami ir ilgi stāvēt ceļa malā, tāpēc cenšas būt atsaucīga. “Internetā savus pakalpojumus nepiedāvāju, uzņemu nejaušus līdzbraucējus. Dažreiz iegūstu labu sarunas biedru, bet dažreiz – labu mācību, jo ir cilvēki, kas pat “paldies” neprot pateikt,” saka Kristiāna. Arī kopbraucēja ar pieredzi Judīte Ozoliņkevica uzskata: “Galvenais ir respektēt vienu otru. Ir bijušas reizes, kad šoferis benzīntankā atstāj automašīnā mani vienu ar viņa personīgajiem dokumentiem un atslēgu aizdedzē, tāpat viņš uzticas man un es – viņam.” Turklāt Judīte atgādina par vēl kādu ieguvumu no kopbraukšanas – samazinās auto skaits uz ceļa un dabai tiek nodarīts mazāks kaitējums.

Agrita Blumberga

Jāizvēlas – vest vai atstāt ceļa malā

Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji pārmetuši pašvaldībām tirgus kropļošanu ar tā saucamajiem skolēnu autobusiem, kuros nereti novada robežās tiek pārvadāti arī pieaugušie.

Arī Madonas novadā skolēnu pārvadāšanai izmanto speciāli šim mērķim iegādātus autobusus, un Madonas novada domes priekšsēdētājs Agris Lungevičs atzīst, ka pašvaldības šajā ziņā ir dilemmas priekšā, jo pieaugušie braukt skolēnu autobusus nedrīkst, bet kā lai to liedz, ja kāda vieta autobusā tomēr ir brīva un iedzīvotājam ir jānokļūst pagasta centrā, bet sabiedriskais transports nekursē.

“Saņēmām septiņus autobusus, kuri jau no tālienes bija ļoti labi pamanāmi oranžās krāsas dēļ. Visiem pagastiem gan to nepietika, tāpēc pašvaldība autobusus skolēnu pārvadāšanai iegādājās vēl arī par budžeta līdzekļiem. Pieļauju, ka kāds iedzīvotājs savu reizi iekāpj autobusā un uz pagasta centru atbrauc kopā ar bērniem, bet citādi autobusus ārpalpojumu sniegšanai neizmantotajam, tos nevar noīrēt nedz fiziskā persona, nedz arī uzņēmums. Noteiktie ierobežojumi sākumā bija ļoti strikti – pārvadāt varēja vienīgi skolēnus, turklāt tikai uz mācību iestādī. Pēc tam nosacījumus nedaudz mīkstināja, pieļaujot arī pašdarbnieku vai sportistu vešanu uz pasākumiem,” stāsta



Skolēnu pārvadājumi Madonas novada Aronas pagastā tiek nodrošināti ar jaunu septiņpadsmitvietīgu autobusu, ko pašvaldība iegādājusies pagājušajā gadā. Aronas pagasta pārvaldes vadītājs Andrejs Piekalns, šoferis Gunārs Mednis kopā ar Kusas pamatskolas audzēkņiem Oskaru, Raivi, Reini, Loretu, Lāsmu, Endiju, Martu un skolotāju Inesi Brišku.

AGRA VECKALNIŅA FOTO

pašvaldības vadītājs. Uz papildus šveiciešu oranžajiem autobusiem iegādāto transportu gan nav nekādu ierobežojumu no “ārienes”, līdz ar to iespēja ar tiem pārvadāt arī pieaugušos ir lielāka.

“Tomēr skaidrs, ka autobusi ir iegādāti par pašvaldības finansējumu, bet tas ir domāts visām sabiedrības grupām, ne tikai skolēniem. Protams, pašvaldība nevar

konkurēt ar sabiedrisko pārvadātāju un pārklāt esošos maršrutus, taču neļaut pašvaldības autobusus kāpt novada iedzīvotājiem arī ir ačģarna pieeja. Veidojas situācija, kad īsti nevar saprast, kā labāk rīkoties. No vienas puses, ir autobuss – lūdzu, brauciet, bet, no otras puses, tas var radīt risku, ka nākotnē reisi, ko nodrošina sabiedriskais pārvadātājs, pasa-

žieru trūkuma dēļ var tikt slēgti. Esmu runājis ar pagastu pārvalžu vadītājiem, jautājis, vai mazajiem busiņiem būtu jāplāno atsevišķi maršruti pieaugušajiem, lai uz novada vai pagasta centru atvestu cilvēkus pie ārstiem, uz aptieku, pastu, iespējams, arī uz veikalu, – tur, kur to pietiekamā apmērā nenodrošina sabiedriskais pārvadātājs. Situācija vēl tiek pētīta,”

uzsver A. Lungevičs.

Piemēram, no Jāņukalna uz Madonu autobusi kursē tikai divas reizes nedēļā, tāpat iedzīvotājiem ir ierobežotas iespējas nokļūt pagasta centrā Jaunkalsnavā, līdz ar to šo apdzīvoto vietu cilvēkiem iespējas saņemt pakalpojumus pagastu un novadu centros ir visai minimālas.

“Būtu tikai loģiski, ja tur, kur sabiedriskais transports kursē reti, šo pakalpojumu saviem iedzīvotājiem nodrošinātu pašvaldība, nosakot konkrētu dienu un laiku. Ja ir resursi – autobuss, un arī šoferis tiek algots, kāpēc gan to nedarīt?”

Aronas pagasta pārvaldes vadītājs Andrejs Piekalns piebilst, ka novada teritorija ir tik liela, ka bez speciāla maršruta bērni nenokļūtu Kusas pamatskolā un pirmsskolas izglītības iestādē. Skolēni izmanto braukšanai gan uzņēmuma “Madonas ceļu būve” autobusu, gan pērn nopirkto pašvaldības autobusu, kurā, ko tur slēpt, ja vien ir brīva vieta, tiek paņemta arī kāda mamma vai vecmamma, kam jānokļūst pagasta centrā. “Savi pagasta cilvēki taču vien ir. Kāpēc viņiem radīt nevajadzīgas problēmas, liekot meklēt citu transportlīdzekli?” vaicā A. Piekalns. Viņam piekrīt arī autobusa šoferis Gunārs Mednis, kurš novada bērnus uz skolu ved jau septiņus gadus. Neviens pašu cilvēks ceļa malā atstāts netiekot.

Žeņa Kozlova