

JĀNIS GABRĀNS,
teksts un foto

Autotransporta direkcijas informācija vēsta, ka 2017.gada pirmajā pusgadā reģionālo maršrutu autobusus pārvadāti vairāk nekā 14,5 miljoni pasažieru, kas ir par trim procentiem mazāk, salīdzinot ar analoģu periodu pērn.

Tiek arī norādīts, ka, attīstot lojalitātes programmas un integrējot skolēnu pārvadājumus reģionālajā maršrutu tīklā, izdevies nedaudz samazināt pasažieru skaita kritumu, jo iepriekšējos gados tas ik gadu samazinājies par aptuveni pieciem procentiem.

Prioritāte - skolēni

Ja skatāmies ceļu kartē, tā sauktais vēsturiskais Cēsu rajons atrodas samērā labā situācijā, tam cauri ved lielie ceļi, gandrīz uz visiem apdzīvotajiem punktiem kursē maršruta autobusi. Droši vien ne tik bieži, kā cilvēkiem gribētos, bet tiek gādāts, lai iespēja nokļūt pilsētā, novada centrā tomēr būtu. "Druva" sarunās ar pasažieru pārvadātāju, pašvaldību pārstāvjiem, iedzīvotājiem centās uzzināt, kāda ir situācija, vai cilvēkiem ir iespējas ar sabiedrisko transportu nokļūt Cēsīs vai sava novada centrā.

Akciju sabiedrības "CATA" Pasažieru pārvadājumu dienesta vadītājs Mārtiņš Rajeckis atzīst, ka katru gadu pārvadājamo pasažieru skaits sarūk par aptuveni pieciem procentiem. Tam par iemeslu ir gan tas, ka joprojām turpinās cilvēku aizceļošana no valsts, gan arī tā sauktā kopābraukšana sabiedriskajam transportam par labu nenāk. Jāņem vērā arī, ka palielinās privāto automašīnu skaits un cilvēki, domājot par pārcelšanos uz dzīvi laukos, vairs neskatās, kā kursēs sabiedriskais transports, bet rēķinās ar savām iespējām. Taču sabiedriskā satiksme darbojas joprojām, kādi maršruti izzūd, citos sarūk reisu skaits, daļa tiek pielāgoti iedzīvotāju, galvenokārt skolēnu vajadzībām.

Vieni no pasažieru pārvadātāju konkurentiem ir pašvaldību skolēnu autobusi, kas nereti pietāji pie potenciālajiem pasažieriem īsi pirms sabiedriskā transporta, kurš pēc tam brauc tukšā. Nav noslēpums, ka ar pašvaldību skolēnu autobusiem brauc ne tikai mācību iestāžu audzēkņi, bet arī pārējie iedzīvotāji, lai gan oficiāli nedrīkst. Tiesa, situācija lēnām sākot mainīties. Skolēnu autobusi, ko pašvaldības saņēma kā dāvinājumus, lēnām sāk iziet no ierī-



■ **MANTOJUMS.** Akciju sabiedrības "CATA" Pasažieru pārvadājumu dienesta vadītājs Mārtiņš Rajeckis rāda materiālu mapi, kurā viņš priekšgājējs Andris Malkavs savācis informāciju par pašvaldību skolēnu pārvadājumiem Vidzemē.

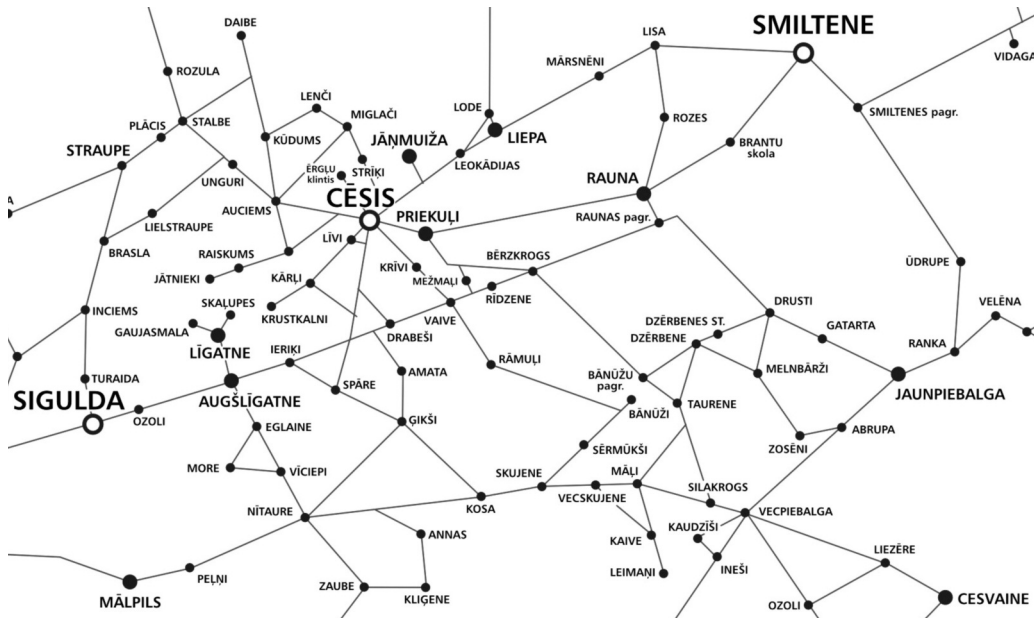
das, un pašvaldības meklē iespējas sadarboties ar pasažieru pārvadātāju. M. Rajeckis norāda, ka Amatas, Raunas, Jaunpiebalgas novadā vienmēr izmantoti "CATA" pakalpojumi skolēnu pārvadāšanai, tagad tam pievienojies arī Cēsu novads: "Pērn pārņēmām Rāmuļu maršrutu, tur vairs nav paralēlo reisu, un redzam, ka pasažieru skaits palielinājies. Bet vēl ir maršruti, kur skolēnu autobuss iet dažas minūtes pirms mūsējā, un nākas domāt par maršruta slēgšanu, jo nav braucēju."

Eksperimentālie reisi

AS "CATA" īpašnieki ir pašvaldības, kuru teritorijās uzņēmums veic pārvadājumus vietējos reģionālajos maršrutos, palīdz operatīvi un veiksmīgi risināt jautājumus par optimālu, sabiedrībai pieejamu maršruta tīkla izveidi un jautājumus par skolēnu pārvadājumiem.

Vidzemes plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja Inita Ozoliņa salīdzina, ka sabiedriskais transports ir kā dzīvs organisms, kas mainās, pielāgojas. Ir vietas, kur cilvēki brauc arvien mazāk, tad tiek veiktas izmaiņas transporta shēmās. Tiek domāts, kā apkalpot mazāk apdzīvotas vietas, saglabājot cilvēkiem iespējas nokļūt uz pilsētu pie ārstiem, citās vajadzībās.

Arī M. Rajeckis stāsta, ka izmaiņas maršrutos notiek ļoti bieži, tas tiek veikts, sadarbojoties ar pašvaldībām vai pamatojoties uz iedzīvotāju iesniegumiem: "Ja saņemam iesniegumu par kāda jau-



■ Akciju sabiedrības "CATA" autobusu satiksmes shēmas fragments reisiem no Cēsīm.

Sabiedriskais transports ir kā dzīvs organisms

APTAUJAS REZULTĀTI EDUVA.LV

Vai jūs apmierina sabiedriskā transporta darbība?

- Jā – 40%
- Nē – 20%
- Sabiedrisko transportu neizmantoju – 40%

Rezultātā tika pieņemts lēmums maršrutu Sigulda – Cēsis neturpināt, bet izveidojām papildu vakara reisu Cēsis – Valmiera – Cēsis. Tikai realitātē pārbaudot, var pieņemt pareizo lēmumu.

Mums Raunas pašvaldība prasa, lai izveidojam maršrutu Rauna – Valmiera pirmdienās no rītiem un Valmiera – Rauna piektdienas pēcpusdienā. Ir iespēja turp un atpakaļ nokļūt caur Cēsīm, bet cilvēki grib ērtības, no vienas vietas uz otru aizbraukt ar tiešo reisu. Pašvaldība norāda, ka varētu būt 16 – 20 braucēju. Esam nosūtījuši informāciju Autotransporta direkcijai, lai izveido eksperimentālo maršrutu, bet atbildi vēl neesam saņēmuši."

Vidzemes plānošanas reģiona pārstāve I. Ozoliņa norāda, ka sadarbība ar uzņēmumu "CATA" notiek regulāri, jo reģionā katru dienu tiek saņemti ierosinājumi, iesniegumi: "Cilvēki ar iesniegumiem nāk pie mums vai iet uz savu novada pašvaldību, tā sazinās ar mums, mēs pēc tam ar pārvadātājiem risinām konkrētos jautājumus. Šai saiknei jābūt, jo pašvaldības vislabāk zina savu iedzīvotāju vēlmes, tāpēc ir labi, ja viņi nāk un runā. Patīkami, ka "CATA" ir uz sadarbību vērstis uzņēmums, ar kuru var pārrunāt visus ar šo jomu saistītos jautājumus."

Slēgt vai neslēgt

Šobrīd reģionālajā maršrutu tīklā kopumā ir ap 1100 maršrutu un vairāk nekā 7600 reisu. Ja ieņē-

mumi sedz 20 procentus no izdevumiem vai mazāk, maršruts būtu jāslēdz, bet Autotransporta direkcijas informācija vēsta, ka aptuveni 14 procentu reisu ieņēmumi nesasniedz pat 15 procentus, kas nozīmē, ka ikdienā tajos tiek pārvadāts ļoti neliels pasažieru skaits.

"Jāsaprot, ka Latvijā sabiedriskais transports pilda sociālu funkciju, tādēļ visus reisos, bet valsts dotāciju segums pārsniedz 85 procentus, slēgt nav iespējams, jo daudzviet šie reisi ir vienīgais savienojums ar novada centru," norāda Autotransporta direkcijas pārstāve Zane Plone.

M. Rajeckis stāsta, ka, sarūkot braucēju skaitam, nākas pārskatīt reisu biežumu un dažkārt tie vairs nenotiek katru dienu, bet vien dažas reizes nedēļā, līdz pienāk brīdis, kad pasūtītājs liek slēgt reisu. "Mēs norādām, ka tad cilvēkiem vispār nebūs iespējas nekur nokļūt. Protams, ir jautājums, vai tā viena reize nedēļā kaut ko dod, bet tā vismaz ir iespēja."

Šobrīd zem jautājuma zīmes ir maršruti Cēsis – Daibe, kas kursē reizi nedēļā, un Cēsis – Rāmnieki – Strīķi, kas arī nekursē katru dienu.

"Ja nākas domāt par kāda maršruta slēgšanu, vispirms cenšamies rast kādu mazāk sāpīgu risinājumu. Piemēram, maršrutā Cēsis – Dzērbenes – Cēsis rīta reiss kļūst arvien tukšāks, bet redzam, ka šajā laikā līdztekus kursē vairāki starppilsētu maršrutu autobusi. Lai cilvēki no Dzērbenes nokļūtu Cēsīs, varētu maršrutu Ērgļi – Cēsis novirzīt caur Dzērbeni. Būs varbūt cilvēkiem par dažām minūtēm jāmaina savi ieradumi, bet viņi netiks atstāti bez transporta. Toties mēs varēsim gūt ekonomiju, noņemot vienu maršrutu. Saprotu, ka daļa pasažieru būs neapmierināti, bet cenšamies skatīties, lai cilvēkiem tomēr būtu iespēja. Jo autobusā būs vairāk pasažieru, jo tas rentablāks, jo lielāka iespēja, ka maršruts tiks saglabāts," skaidro M. Rajeckis."

FAKTI:

■ 2016. gadā reģionālo vietējo un starppilsētu maršrutu autobusus kopumā tika pārvadāti 29,84 miljoni pasažieru, tai skaitā reģionālajos vietējās nozīmes autobusu maršrutos – 18 780 768. No tiem: par maksu pārvadāto pasažieru braucienu skaits – 16 049 169; ar valsts noteiktiem braukšanas maksas atvieglojumiem – 2 731 599.

■ Kopējie ieņēmumi reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos 13 884

147 eiro; izdevumi 32 487 621 eiro; faktiskie zaudējumi 18 603 474 eiro.

■ Kopumā sabiedriskā transporta pārvadājumus 2016.gadā veica 38 pārvadātāji, ar kuriem noslēgti 75 līgumi par sabiedriskā transporta pasažieru pārvadāšanu reģionālās nozīmes maršrutos.

■ No valsts budžeta pārskaitītās dotācijas par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālās nozīmes maršrutos par 2016.gadu (EUR): dotācijas zaudējumu kom-

pensēšanai 46 990 053 eiro (tai skaitā AS "CATA" – 4 208 030 eiro); kompensācija par braukšanas maksas atvieglojumiem – 8 340 683 (tai skaitā AS "CATA" – 940 442 eiro).

■ Akciju sabiedrība "CATA" ir lielākais pasažieru pārvadātājs Latvijā ārpus Rīgas. Uzņēmuma akcionāri ir 13 pašvaldības: Cēsu, Amatas, Jaunpiebalgas, Līgatnes, Pārgaujas, Priekule, Raunas, Vecpiebalgas, Alojas, Krimuldas, Limbažu, Salacgrīvas un Aizkraukles novada pašvaldība.

Viss nokārtojams pagasta pārvaldē

Samērā laba satiksme uz pilsētu vēl nenozīmē ērtu nokļūšanu uz novada pašvaldību. Te var runāt par Priekuļu novadu, kur ar vienu autobusu no pagasta centriem Liepā un Mārsnēnos nokļūt līdz novada domei ir apgrūtināši.

JĀNIS GABRĀNS

Pārvadātāju pārstāvis norāda, ja pašvaldība prasītu nodrošināt ērtāku satiksmi, varētu domāt, bet liels jautājums, vai tam ir ekonomisks pamatojums. To atzīst arī Priekuļu novada domes priekšsēdētāja Elīna Stapulone, sakot, ka ar pārvadātājiem nav runāts, bet maz ticams, vai šāds tiešais reiss būtu izdevīgs, jo braucēju, iespējams, nebūs daudz: “No vienas puses, nav pareizi, ka cilvēks nevar nokļūt uz pašvaldības centru ar vienu sabiedriskā transporta reisu, bet tāda izveidojusies reālā situācija, un cilvēki tam pielāgojušies. Šāds brauciens ar pārsēšanos jāveic arī Liepā un Jāņmuižā dzīvojošajiem.”

Pašvaldības vadītāja norāda,



■UZ CĒSĪM. Mārsnēnos autobusā, kas atiet pulksten 10.14, iekāpa divas braucējas, kuras atzina, ka, braucot darīšanās uz Liepu vai Cēsīm, jāreķinās - tur nāksies pavadīt ilgāku laiku, lai atkal varētu atbraukt atpakaļ.

Foto: MARTA MARTINSONE - KAŠA

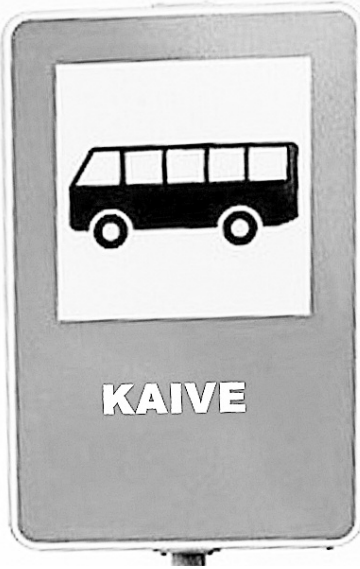
ka patiesībā iedzīvotāji visu var nokārtot pagastu pārvaldēs, kur ir arī pieņemšanas dienas izpilddirektoram, viņa vietniekam. Ar pašvaldību var sazināties arī elektroniski, taču, ja cilvēkam ir vēlme nokļūt novada centrā, lai tik-

tos ar kādu speciālistu, viņš to izdara. “Ir saprotami, ka patīk personīgi kontaktēties, satikties. Pie manis braukuši cilvēki no Mārsnēniem ar sabiedrisko transportu, lai vienkārši iepazītos, padalītos ar

savām problēmām. Tas atkarīgs no katra paša, vai viņš šajā attālumā saredz problēmu vai ne,” saka E. Stapulone, piebilstot, ka daudz svarīgāk par tiešā reisa ieviešanu būtu noasfaltēt ceļu līdz Mārsnēniem vai vismaz uzklāt

cieto segumu. Ja Priekuļos notiek kādi pasākumi, kursē speciāls autobuss gan uz norises vietu, gan atpakaļ, ikdienā skolēnus uz Priekuļiem un atpakaļ ved pašvaldības autobuss. Satiktie mārsnēnieši, atzīstot, ka uz Priekuļiem ar sabiedrisko transportu nokļūt nav viegli un dienas laikā grūti izbraidāt, vairāk akcentē vēl dažas problēmas. Inga Tīdemane norāda, ka vajadzētu maršrutu no Mārsnēniem uz Valmieru, jo cilvēki strādā Valmierā, un tad nākas braukt ar savu transportu vai kooperēties ar citiem braucējiem. Ja ne, jābrauc līdz Liepai, tad ar autobusu vai vilcienu uz Valmieru, bet tas ilgāk un dārgāk. Viņaspāt, būtu vajadzīgs reiss Rauna – Mārsnēni – Valmiera. Pieturā satiktās kundzes atzīst, ka autobuss uz Cēsīm kursē vairākas reizes dienā, bet reisi pārāk ērti cilvēkiem nav. Ja pie ārsta jābūt divos pēcpusdienā, jābrauc jau desmitos no rīta, tad jāgaida, pēc tam – atkal jāgaida līdz vakara autobusam uz māju. Arī braucot pie ģimenes ārsta Liepā, jāreķinās ar ilgu gaidīšanu kaimiņu pagastā. Kādreiz gribētu aizbraukt uz Raunu, taču tur nekāds transports nekursē, lai gan abas apdzīvotās vietas šķir vien nedaudz vairāk par desmit kilometriem. □

Cilvēki atraduši risinājumu



JĀNIS GABRĀNS

Dzirdēts, ka bijušajā Cēsu rajonā viena no problemātiskākajām vietām, ja nokļūšanai jāizmanto sabiedriskais transports, ir pagasta centrs Kaive Vecpiebalgas novadā.

Tiešām, portālā 1188.lv redzam, ka uz Cēsīm un atpakaļ var nokļūt divreiz nedēļā - sestdienā un svētdienā, taču uz novada centru nokļūšana vēl problemātiskāka. Maršrutā Vecpiebalga – Kaive

sabiedriskais transports kursē piektdienās, svētdienās, ar šo reisu no Kaives var nokļūt arī uz Rīgu, bet no Kaives uz Vecpiebalgu ar sabiedrisko transportu iespējams aizbraukt tikai piektdienas vakarā. Sanāk, ja iedzīvotājs kaut ko grib nokārtot novada pašvaldībā, tas nav iespējams. Varētu domāt, ka šī ir liela problēma, taču aptaujātie atzīst, ka realitātē viss citādi. Nedaudz grūtāk esot vasarā, bet skolas laikā ar pašvaldības autobusu var nokļūt gan Vecpiebalgā, gan Cēsīs.

Te var atgādināt pasažieru pārvadātāju teikto, ka pašvaldību skolēnu autobusi kopējos sarakstos nefigurē, taču realitātē tādi kursē, un skaidrs, ka tādā situācijā netiks veidots paralēlais maršruts, jo cilvēki tāpat kāps pašvaldības autobusā.

Vecpiebalgas novada Kaives pagasta pārvaldes vadītāja Rita Čičkanova, atzīstot, ka uz Vecpiebalgu faktiski sabiedriskā transporta nav, norāda, ka cilvēki pieraduši pie reālās situācijas un risinājumu atraduši. Viņa arī uzsver, ka uz novada pašvaldību nav nepieciešams braukt, visu var nokārtot pagasta pārvaldē.

Jaunievēlētais Vecpiebalgas novada domes priekšsēdētājs Indriķis Putniņš atzīst, ka vēl nav pilnībā iedziļinājies visās problēmās un niansēs, taču par sabiedriskā transporta pieejamību vai nepieejamību esot informēts: “Nav jau tā, ka pagastu centri būtu nogrieztī no novada centra, pil-

sētām, bet zināmi ierobežojumi ir. Esmu sapratis, ka šis jautājums ir problemātisks, taču, tiekoties ar Kaives iedzīvotājiem, viņi par to nesūdzējās. Arī citos pagastos dažkārt dzirdēts, ka sabiedriskais transports ne vienmēr palīdz nokļūt, kur nepieciešams. Saprotu, ka visas vajadzības nekad nevarēs apmierināt. Piemēram, posmā Taurene – Dzērbene, kur bērniem jānokļūst uz mūzikas skolu, sabiedriskais transports nekursējot vajadzīgajos laikos. Ar iedzīvotājiem esam runājuši, ka par bērna interešu izglītību tomēr jāgādā

pašiem vecākiem, to nevar atrisināt ne sabiedriskais transports, ne pašvaldība.

Taču kopumā nejutu, ka cilvēki sūdzētos par pasažieru pārvadājumiem, viņi atkoduši, kurā brīdī ar kādu transportu var nokļūt turp un atpakaļ. Protams, dažkārt izvirzās jautājums, kāpēc jebkurš nevar braukt ar skolēnu busu vai kāpēc ir atsevišķas privilēģētas personas, kas to var darīt, bet te, cik saprotu, jārunā par cilvēcisko faktoru.”

Arī Kaives pagasta tautas nama vadītāja Agnese Caunīte – Bērziņa stāsta, ka vienmēr jau visi nokļūst, kur nepieciešams. Cilvēki viens otru pazīst, gatavi izpalīdzēt. Ja ir braukšana, paķer pa ceļam.

Pirms gadiem desmit, neilgi pirms reģionālās reformas, intervijā “Druvai” Agnese minēja, ka novada centram diezin vai rūpēs, ko viņi tur maliņā dara un kā dzīvo: “Jau tagad uz rajona centru ar sabiedrisko transportu tiekam vien divas reizes nedēļā. Autobusi vairāk nekursē. Par kādu nākotni vispār var būt runa, ja jūtamies kā no kopējās dzīves atdalīti.”

Tagad viņai skatījums pozitīvāks, jo pierādījies, ka ne jau sabiedriskais transports ir noteicošais, kur cilvēks izvēlas dzīvot: “Tagad taču gandrīz visiem ir savas automašīnas, ja kādam nav - kaimiņš izpalīdzēs!” □

Transports pēc pieprasījuma

JĀNIS GABRĀNS

Dažos maršrutos sabiedriskais transports nekursē katru dienu, dažviet vien reizi nedēļā, iespējams, ir apdzīvotas vietas, kur tas vispār nav pieejams. Lai tomēr nodrošinātu iedzīvotājiem iespēju nokļūt pilsētā, valdībā atbalstīta iecere “Transports pēc pieprasījuma”. Ideja iniciatīvai vienkārša – cilvēks dara zināmu, ka vēlas konkrētajā dienā nokļūt Cēsīs, un pārvadātājs nodrošina viņam šo iespēju. Turklāt nevis

par taksometra, bet par sabiedriskā transporta cenu. Tas attiektos uz vietām, kur oficiālie reisi ir ļoti reti vai nav vispār. Pasūtījums tiks izpildīts, pat ja pieteiksies tikai viens braucējs.

Vidzemes plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja Inita Ozoliņa gan atzīst, ka vēl grūti spriest, kā tas sāks darboties, bet šis būtu labs risinājums cilvēkiem, kuriem nav citu iespēju nokļūt pilsētā: “Lielie pārvadātāji ieinteresēti šajā projektā, cerams, ka tas pierādīs savu dzīvotspēju. Likumdošanā atbalstīta norma, ka pārvadājumus šajā projektā varēs veikt ar vieglo transportlīdzekli. Šis būtu ekonomiski pāreizs risinājums, jo dažkārt ir maršruti, kuros brauc viens vai divi pasažieri, bet arī viņiem ir svarīgi nokļūt pilsētā vai novada

centrā.” Arī Autotransporta direkcijā norāda, ka “transports pēc pieprasījuma” ir saprotams risinājums, lai saglabātu iedzīvotājiem mobilitātes iespējas arī mazapdzīvotās teritorijās, kā arī lai efektīvāk izlietotu valsts budžeta līdzekļus, samazinot zaudējumu apmēru sevišķi nerenstablajos maršrutos. Ieviešot uz pieprasījumu balstītu sabiedriskā transporta reisu izpildi, tiktu samazinātas pārvadātāja mainīgās izmaksas, kas saistītas ar autobusu nobraukumu, kas attiecīgi atstātu pozitīvu ietekmi uz sabiedriskā transporta zaudējumu kompensācijas apmēra iespējamu samazinājumu. Precīzu ietaupījuma aprēķinu vairāku gadu garumā nav iespējams sniegt, jo pieprasījums pēc sabiedriskā transporta ir mainīgs. □