

Lai kādi šķēpi tiek lauhti ap skolu optimizāciju, lai cik skolu paliks vai pazudīs, bērni līdz mācību iestādei būs jānogādā. Tam ir trīs iespējas: bērns nokļūst skolā kājām vai siltākā laikā ar riteni; uz mācību iestādi viņu nogādā vecāki; viņš tiek turp nogādāts ar autobusu.

JĀNIS GABRĀNS

Šajā gadījumā bijušajā Cēsu rajonā ir divas iespējas. Pirmā - skolēnu pārvadājumus organizē pašvaldība, izmantojot savā īpašumā esošos autobusus vai ņemot pakalpojumu, otrā - bērnus ved AS "CATA" autobusi, kuru reisi un maršruti daudzviet tiek tieši pakārtoti skolēnu vajadzībām.

Plusi un mīnusi

Vidzemes plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja Inita Ozoliņa stāsta, ka situācija novados dažāda, skolēnus ved gan pašvaldības, gan viņi brauc ar "CATA" autobusiem, turklāt šī pārvadātāja loma pieaug: "Uzņēmums aptver daudzus maršrutus, pašvaldības labprāt izmanto šos pakalpojumus, taču jāsaprot, ka pilnīgi visu nosegt nevarēs, jo ir attālās viensētas, kurp sabiedriskā transporta maršruts nevedīs, kur nāksies braukt pašvaldībām. Ir pašvaldības, kurās sadarbība ar pārvadātāju notiek ļoti veiksmīgi, tiek saskaņoti reisi, lai skolēni var pārsēsties un braukt tālāk uz skolu vai māju ar citu autobusu."

I. Ozoliņa norāda, ka nemitīgi tiek uzturēts kontakts starp pašvaldībām un "CATA". Beidzoties vienam mācību gadam, jau tiek domāts par nākamo. Sākoties mācību gadam, tiek veiktas nepieciešamās korekcijas, ja kaut kas mainījies.

Akciju sabiedrības "CATA" Pasažieru pārvadājumu dienesta vadītājs Mārtiņš Rajeckis apstiprina, ka uzņēmums skolēnu pārvadāšanu no pašvaldībām pārņem arvien vairāk. Jau pērn tas noticis Cēsu novadā, lai no Rāmuļiem, Vaives, Rīdzenes tiktu uz Cēsīm vai no pilsētas uz Līvu pamatskolu vai Rāmuļiem.

"Mūsu autobuss iet tieši turpat, kur brauca pašvaldības autobuss. Izveidojām analoģu maršrutu ar braukšanas laikiem, pieturām, nedaudz gan nācās pakoriģēt, jo jāparedz laiks biežai tirgošanai. Pēc nesen aizvadītajām rudens brīvdienām arī vakara reisu pagarinājam līdz 2.pamatskolai," stāsta M. Rajeckis.

"CATA" pakalpojumam ir vairāki plusi - ir precīza braucēju uzskaitē un drošība, ka reiss tiks izpildīts. Ja kāds autobuss nav darba kārtībā, tiek nodrošināts cits. "CATA" var variēt ar autobusa lielumu atkarībā no braucēju skaita. Pie mīnusiem varbūt jāmin, ka "CATA" nebrauc visur, kur, iespējams, iebrauc pašvaldību autobusi. Taču M. Rajeckis norāda uz vēl kādu būtisku ieguvumu: "Šis ir valsts dotēts sabiedriskais transports. Ja ar pašvaldību maksājumu un naudu, ko ieņemam par biļetēm no citiem pasažieriem, izdevumi nesedzas, starpību maksā valsts. Ja pārvadājumus organizē pašvaldība, tā pati sedz visus izdevumus. Jautājums, kāpēc jātērē pašvaldības budžets?"

Skolēnu pārvadājumi - pašvaldības vai valsts pienākums

Ne tikai uz skolu

Kā jau minēts, vēsturiskā Cēsu rajona astoņos novados skolēnu pārvadājumi tiek organizēti dažādi. Tikai ar pašvaldības autobusi to veic Vecpiebalgas un Priekuļu novadā.

Priekuļu novada domes priekšsēdētāja Elīna Stapulone skaidro, ka šāda situācija izveidojusies vēsturiski. Tam palīdz arī tas, ka pašvaldībai ir labi aprīkotas mehāniskās darbnīcas un pašu vīri veic nepieciešamos remontus.

Viņa norāda uz novada plašo teritoriju, ko "CATA" nezin vai varētu aptvert: "Mums ir bērni Māršnēnos, Liepā, bet no turienes neviens sabiedriskā transporta maršruts neved uz Priekuļiem. Mēs gribam, lai bērns varētu tuvāk pie mājas iekāpt autobusā, lai nonāktu skolā bez liekas pārsēšanās."

Protams, viss ir pārspriežams, esam domājuši, ka vajadzētu ar pārvadātājiem vienoties par maršrutiem, kas atvestu bērnus no Bērzkroga, Raunas."

E. Stapulone norāda, ka pašvaldībai kāds autobuss nepieciešams, jo bērni jāved ekskursijās, uz mācību olimpiādēm, jauniešiem sportistiem jānokļūst uz sacensībām, pašdarbniekiem uz koncertiem, skatēm.

Jautāta, vai ar pašvaldības autobusu tiek vesti arī Priekuļu tehnikuma audzēkņi, domes vadītāja norāda, ka ziemā nē, jo visi autobusi ir skolēnu pilni: "Labprāt vestu arī viņus, bet mums primāri jādoma par savu skolu audzēkņiem."

Vecpiebalgas novada domes priekšsēdētājs Indriķis Putniņš informē, ka novadā skolēnus vadā ar autobusiem, kas savulaik iegādāti ar Šveices atbalstu. Kopumā Latvijas - Šveices sadarbības programmas līdzfinansētā projektā 59 novadu pašvaldības saņēma 110 autobusus, tostarp vairāki nonāca arī mūsu puses novados.

"Mūsu prioritāte ir nodrošināt šos skolēnu pārvadājumus, to arī īstenojam. Savulaik bija iespēja iegādāties šos autobusus, kas arī tika izdarīts. Protams, ir jautājums, cik tas mums izmaksā. Autobusi nolietojas, šis ir būtisks budžeta slogs, bet skolēni skolās jānogādā. Tāpēc domājam tikties ar "CATA" pārstāvjiem, lai runātu par sadarbības iespējām, bet, manuprāt, šis jautājums jāskata kopā ar skolu reformu."

Sadarbība veiksmīga

Jau minēts, ka Cēsu novadā skolēnus ved "CATA" autobusi, tāpat arī Jaunpiebalgas un Raunas novadā.

Jaunpiebalgas novada domes priekšsēdētājs Laimis Šāvējs norāda, ka sadarbība ar uzņēmumu ir ļoti sekmīga: "Viņi ir atsaucīgi, ja nepieciešamība kaut ko pamainīt apstiprinātajos maršrutos, tas tiek operatīvi izdarīts. Esam aizmirsuši, ko nozīmē domāt, kurš brauks un vedīs, īpaši, ja ar autobusu notiek kāda ķibe. Ir drošības sajūta, ka bērni vienmēr tiks nogādāti skolā un no skolas mājās."

Novada vadītājs stāsta, ka no bijušā Gulbenes rajona puses bēr-

nus uz skolu ved kāds privātzņēmējs, ar kuru noslēgts sadarbības līgums. Tajā apkaimē nevarēja izveidot sabiedriskā transporta maršrutu, tāpēc izvēlēts šāds risinājums.

Pārējos mūsdienu novados - Amatas, Līgatnes, Pārgaujas - skolēnus ved gan "CATA", gan pašvaldības autobusi.

Amatas novada domes priekšsēdētāja Elita Eglīte norāda, ka "CATA" ir pretimnākošs uzņēmums, ik pa laikam kāds pašvaldības apkalpotais maršruts tiek integrēts viņu tīklā: "Taču novada teritorija ļoti liela, tāpēc netrūkst arī pašiem savu autobusu. Tie kursē visos pagastos, Zaubē rīta pusē bērni tiek vesti ar pagasta pārvaldes vieglo automašīnu. Cenšamies piebraukt tuvāk mājām, jo pašvaldībā nav pieņemts lēmums, cik tālu līdz transportam bērnam jāiet ar kājām, kā tagad tiek prezentēts skolu tīkla pētījumā. Ar "CATA" regulāri pārrunājam tālāko sadarbību, bet ne vienmēr viegli saskaņot visu vēlmēs."

Iespēja saglabāt reisu

Ar "CATA" autobusi, kas pakārtoti skolēnu vajadzībām, var braukt ikviens pasažieris, jo tas ir oficiāls sabiedriskais transports, kas kursē apstiprinātā maršrutā atšķirībā no pašvaldību skolēnu autobusi, kuri oficiāli drīkst pārvadāt tikai mācību iestāžu audzēkņus. Visi "CATA" maršruti redzami 1188 datu bāzē, šī ir iespēja no vairākām apdzīvotām vietām tikt uz novada centru vai pilsētu. Pašvaldību skolēnu autobusi nav šajos sarakstos.

"CATA" pārstāvis stāsta, ka nemitīgi notiek sadarbība ar pašvaldībām: "Ja pašvaldība izsaka vēlmi, lai pārņemam maršrutu, to apsekojam, kad maršruts izstrādāts, nosūtām apstiprināšanai. Pateicoties šādai pašvaldību vēlmei, vairāki reisi, kas bija slēdzamo rindā, atkal ir paliekošie. Taču joprojām ir ne pārāk pozitīvi piemēri. Piemēram, Alojā pašvaldības autobuss brauc reisā dažas minūtes pirms mūsējā un, visticamāk, pārņem visus pasažierus, ne tikai skolēnus. Pašvaldībās nesaprot, ka tas novedīs pie tā, ka mūsu reiss būs jāslēdz un ārpus mācību gada cilvēkiem nebūs iespējas izmantot mūsu pakalpojumus. Ja valsts redzēs, ka braucēju nav, prasīs reisu slēgt. Ja pašvaldība vēlāk pārdomās, atjaunot to būs grūtāk."

Cik tālu iet

Gatavojot šo materiālu, radās jautājums, cik tuvu pie mājām jāpiebrauc skolēnu autobusam. "CATA" atzīst, ka pie katra ceļa gala nestājas, lai nekavētu laiku, pašvaldībās, kas pašas veic skolēnu pārvadājumus, norāda, ka viņi ir pretimnākošāki.

Par skolēnu mobilitāti minēts arī diskusijas izraisījušajā skolu tīkla pētījumā. Tajā norādīts, ka speciāli bērnu pārvadājumi uz skolu jāveido tikai tad, ja attālumam līdz skolai vai sabiedriskajam transportam ir lielāks par trim kilometriem.



■ **ELĪNA STAPULONE,** Priekuļu novada domes priekšsēdētāja: - Mēs gribam, lai bērns iekāpj autobusā tuvāk pie mājas, lai nonāk skolā bez liekas pārsēšanās. Mūsu autobuss piebrauc iespējami tuvu skolēnu dzīves vietām, lai viņiem mazāk jāiet.



■ **INDRIĶIS PUTNIŅŠ,** Vecpiebalgas novada domes priekšsēdētājs: - Spējam nodrošināt skolēnu pārvadājumus, protams, jautājums, cik tas mums izmaksā. Autobusi nolietojas, tāpēc šis ir būtisks budžeta slogs, bet bērni skolās jānogādā. Pie šī jautājuma strādāsim, tas droši vien jāskata kontekstā ar skolu reformu.



■ **ELITA EGLĪTE,** Amatas novada domes priekšsēdētāja: - "CATA" ir pretimnākošs uzņēmums, ik pa laikam kāds mūsu maršruts tiek integrēts viņu tīklā, bet arī pašvaldībai joprojām daudz maršrutu, jo novada teritorija ļoti plaša.



■ **LAIMIS ŠĀVĒJS,** Jaunpiebalgas novada domes priekšsēdētājs: - Esam aizmirsuši, ko nozīmē domāt, kurš brauks un vedīs, īpaši, ja ar autobusu notiek kāda ķibe. Ir drošības sajūta, ka bērni vienmēr tiks nogādāti skolā un no skolas mājās.

Pētījums rāda, ka aptuveni 70 procenti skolēnu nedzīvo tālāk par trim kilometriem no skolas, bet 99 procenti nedzīvo tālāk kā trīs kilometrus no sabiedriskā transporta pieturas. Pētījuma autori mudina strādāt pie tā, lai liela daļa bērnu uz skolu ietu kājām vai brauktu ar riteni.

"Neraugoties uz to, ka it kā trūkst finansējuma, bērni tiek vadīti ar skolēnu autobusi un bieži vien no mājas līdz skolai viņi faktiski nekustas. Nerunāju par tiešām attāļajām vietām, kur nav alternatīvas," skaidro pētījuma izstrādātājs, ekonomģeogrāfs Jānis Turlajs.

Savukārt Pašvaldību savienība un skolotāju arodbiedrība norāda, ka bērnu pārvadāšana ir drošības jautājums. Arī trīs kilometri, ja bērnam jādodas pa tumsu vai mežu, esot daudz.

J. Turlajs kā pozitīvu piemēru min Norvēģiju, kur valdība izvirzījusi mērķi, ka, lai cīnītos ar mazkustīgu dzīvesveidu, 80 procentiem skolēnu uz skolu būtu jāiet vai jābrauc ar divriteni: "Nor-

vēģi grib panākt, lai bērni fiziskām aktivitātēm tērētu vismaz 60 minūtes dienā. Tur jau tagad noteikts, ka par 1. klases skolēna nokļūšanu skolā jāatbild vecākiem, ja dzīvesvieta ir līdz diviem kilometriem no skolas, par vecāko klašu bērniem - ja skolēni nedzīvo no skolas tālāk par četriem kilometriem, bet vidusskolēniem šis kritērijs ir pat seši kilometri."

Kā piemēru pētnieks min Salaspils novadu, kurā, ja tiktu ieviesta šī trīs kilometru robeža līdz sabiedriskā transporta pieturai vai skolai, nosakot to par vecāku atbildību, pašvaldība gadā ietaupītu 100 000 eiro, ko varētu novirzīt veloceliņu un citas infrastruktūras attīstībai. Savukārt skolas autobusu tīkls būtu aizstājams ar pielāgotiem sabiedriskā transporta maršrutiem. Pētījumā arī norādīts, ka vienlaikus jāstrādā pie sabiedriskā transporta un skolēnu pārvadājumu sinhronizācijas, bet sadarbībā ar "Latvijas Valsts ceļiem" jādomā, kā racionāli plānot investīcijas ceļu tīkla uzlabošanai. □

Šoferu piepildītās dienas

Pašvaldībām, kas pašas nodrošina skolēnu pārvadājumus, jāgādā ne tikai par autobusiem, lai tie allaž būtu kārtībā, svarīgi atrast arī šoferus, kuri gatavi katru rītu un vakaru veikt noteiktus maršrutus, lai nogādātu bērnus uz skolu un vakarpusē – atpakaļ mājās.

Amatas novada domes priekšsēdētāja Elita Eglīte norāda, ka var teikt paldies saviem pieredzējušajiem šoferiem, kuri rūpējas par autobusu, vienmēr ir precīzi. Jaunie šo darbu negribot, tāpēc labi, ka ir pieredzējušie, uz ko palauties.

Guntis Jaunietis šajā novadā skolēnu autobusu vada trīs gadus, pirms tam bijis kravas automašīnas šoferis. Firmā, kurā strādājis, darba kļuvis arvien mazāk, līdz beidzies pavisam.

"Kādu laiku padzīvoju bezdarbniekos, tad atbrīvojās šī vieta, un tā iesāku. Pēc trim gadiem varu teikt, ka tas ir interesants darbs. Lai arī no malas varbūt šķiet, ka dienas rit vienādi, patiesībā jau viena no otras atšķiras. Atbildības nasta liela, gan braucot ar kravas auto, gan vadākot bērnus, savā šoferu mūžā daudz kas piedzīvots."

Guntars Cīrulis skolēnus Amatas novadā ved jau vairāk nekā 20 gadus. Sākumā tikai pirmdienās uz internātpamatskolu, bet piektdienās – aizvedis uz mājām. Tagad brauc katru dienu.

"Katru gadu maršruts nedaudz pamainās, kāds bērns beidz skolu, cits sāk, un mēs pielāgojamies. Bērni šajos gados nav mainījušies, viņi ir un paliek bērni. Varbūt tie jaunākie tādi kustīgāki, trokšņaināki, bet ir jau paklausīgi. Kāds varbūt ir ar *radziņiem*,



■DARBA DIENA PIEPILDĪTA. Šoferiem, kas vada skolēnu autobusu, ikdiena ir darba pilna, gan jāaizved bērni uz mācību iestādi, jānogādā mājās, gan jāveic citi uzdevumi – jāved pašdarbnieki, sportisti un citi, kuriem atvēlēts pašvaldības transports.

bet tādi jau bijuši visos laikos, un visu var sarunāt.

Dažs varbūt kādu palaidību reizēm pastrādā, bet es taču zinu, kur kurš sēdējis, un tad varam veikt pārrunas. Arī mājās vajadzētu mācīt, kā uzvesties sabiedriskās vietās, arī autobusā. Ja grib ko apēst, nav liegts, neko nesaku, ja kaut kas nobirst. Bet, ja gandrīz speciāli tiek izbērti čipsi un paši

pēc tam ar kājām pa virsu, to taču grūti izturēt. Taču, ja mācību gada sākumā visu izrunā, noteikumi tiek ievēroti."

Jānis Imants Liepiņš Priekuļu novadā ir gan skolēnu autobusa šoferis, gan pašvaldības mehāniko darbnīcu vadītājs. Skolēnu autobusu vada no 2011.gada. Viņš stāsta, ka mēnesī ar *busiņu* nobrauc kādus 3000 kilometrus, tur-

klāt tas nav nekāds jaunais – 2003.gada: "Ir, ko padarboties, lai labi kalpotu, jo īpaši tāpēc, ka skolēnu autobusi tehniskā skatē jāveic divreiz gadā, tas uzliek papildu darbus."

Diena, kā jau visiem skolēnu autobusu vadītājiem, ir gara, no rīta septiņos jābūt pirmajā pieturvietā, un tā līdz sešiem vakarā. Taču ar šiem braucieniem jau viss

nebeidzas.

"Autobusam vienmēr jābūt kārtībā, jo zinu, ka bērni uz ceļa gaida, nedrīkst pievilt," stāsta J. Liepiņš. "Kad maršruts pa lauku ceļiem izbraukts, autobuss jānomazgā, jāizslauka, jo pēcpusdienā bērni jāved mājās, visam jābūt tīram. Šādā laikā bērni nāk pa lauku ceļiem ar dubļainiem zābakiem, autobuss pēc tam ir bēdīgā stāvoklī, bet ko darīsi. Ņemu slotu un tīru. Kad vakarā atbraucu, atkal jāiztīra un jānomazgā, lai dubļi nepiekalst. Pa dienu jāvadā sportisti, pašdarbnieki, vakaros bērni uz teātri, brīvdienās jaunie sportisti, olimpiāžu dalībnieki, dejotāji, dziedātāji, darbs ir visiem pieciem pašvaldības autobusi. Tā tās dienas mums, autobusu šoferiem, pait. Paldies vīriem par viņu atbildību un pašatdevi!"

J. Liepiņa maršruts ved arī pa zemes ceļiem, un autobusam tas ir liels pārbaudījums. Šoferis stāsta, ka piekare jāmaina gandrīz uz katru skati, arī citas daļas, jo pa zemes ceļu, kas ne vienmēr ir labā stāvoklī, tās dabū pamatīgi ciest.

Jautāts, cik tuvu piebrauc mājām, viņš stāsta, ka līdz mājām nebraucot, līdz lielajam ceļam bērniem jāiznāk ārā: "Ir trīs bērni pie Startu ezera Mārsnēnu pagastā, vakaros, kad vairs nav nekur jāsteidzas, pievedu tuvāk mājām, lai nav pa tumsu jāiet, īpaši, ja līst lietus. Vai man grūti izmest mazu līkumiņu. Par to viena meitenīte uzdāvināja pašaudzētas dzērvenes, sakot, ka tas par šoferi labo sirdi. Tad uzreiz tā jauki. Ja pats esi cilvēciņš, arī bērni būs tādi." □

Elektroniskās kartes – ērtas un noderīgas

Ilgus gadus lielais nezināmais bija tas, cik tad skolēnu reāli tiek pārvadāti "CATA" autobusus, pat tajos maršrutos, kas pakārtoti skolēnu vajadzībām.

Agāk pašvaldības nopirka skolēniem mēnešbiļetes tik, cik skolas pieprasīja, samaksāja uz priekšu, izdalīja skolēniem, bet bērni taču slimo vai kāda cita iemesla dēļ neizmanto autobusu, lai gan par braukšanu ir samaksāts. Citviet skolēni pirkā biļetes un pēc tam atguva naudu no pašvaldības. Lai situāciju uzlabotu, jau pērn "CATA" ieviesa elektroniskās abonētu biļetes, kas kalpo gan pieaugušajiem kā mēnešbiļetes, gan skolēniem, precīzi reģistrējot katru braucienu. Elektroniskajā kartē, kas ir tikpat liela kā bankas, degvielas vai kādas atļau-
zuma kartes, tiek ierakstīta visa informācija, kur un cik daudz skolēns braucis.

Akciju sabiedrības "CATA" Pasažieru pārvadājumu dienesta vadītājs Mārtiņš Rajeckis atzīst,



ka, ieviešot šo jauninājumu, viņi zināmā mērā ir zaudētāji, bet pašvaldības ir ieguvējas: "Mums, protams, bija vienkāršāk un izdevīgāk, kad pašvaldība nopirka mēnešbiļetes, cik kurai vajadzēja. Tā bija summa, kas tika samaksā-

ta jau avansā neatkarīgi no braucēju skaita. Taču pašvaldības, kas pārsvarā izmantoja savus autobusus skolēnu pārvadāšanai, norādīja, ka būtu gatavas izmantot mūsu pakalpojumus, ja būtu jāmaksā par faktiski braukušajiem skolē-

niem, tāpēc arī pārgājām uz elektroniskajām kartēm. Jaunajā sistēmā varbūt nedaudz esam zaudētāji, bet nākam pretī pašvaldībām, jo tās ir mūsu akcionāri."

Itin drīz šo ieguvumu novērtējušas arī tās pašvaldības, kas pirkušas mēnešbiļetes. Ļoti uzskatāmi tas bijis kādā Vidzemes pašvaldībā, kur pirms tam vienkārši pirkuši skolēniem mēnešbiļetes, īsti pat neizdīlinošas - vajag vai ne. Kad "CATA" pārgāja uz elektronisko uzskaiti, izrādījies, ka tikai apmēram trešā daļa skolēnu izmanto autobusu.

Elektroniskās kartes ir krietni vienkāršāks risinājums visām pusēm, arī pašiem braucējiem, jo

vairs nav nekādas skaidrās naudas aprītes. Taču katram skolēnam, kurš autobusā uzrādījis elektronisko karti, tomēr tiek izdrukāta biļete. M. Rajeckis norāda: "Katram pasažierim autobusā jābūt biļetei. Lai kontrole redzētu, ka konkrētais cilvēks reģistrējies šim braucienam."

Karšu piegāde notiek ļoti ātri, M. Rajeckis skaidro, ka tās var sagatavot dažās stundās. Katra karte ir personalizēta. Pašvaldība atsūta pārvadātājam pieteikumu, cik karšu vajadzēs, no kurienes līdz kurieni konkrētais bērns brauks, šī informācija tiek ievadīta kartē. Tas nozīmē, ka ar šo karti konkrētais skolēns var braukt tikai tajā maršrutā, kas ieprogrammēts, ja ir vēlme doties citur, tas jau būs maksas brauciens.

Informācija par katru braucienu nonāk datorā, un programmā var redzēt, kurš skolēns kurā dienā braucis, kurā pieturā iekāpis. Pēc šīs informācijas pat var izsekot, vai skolēns, kurš, pieņemsim, kādā dienā nebija skolā, tiešām nav braucis vai arī ir braucis, bet uz skolu tomēr nav aizgājis. □

Elektroniskās kartes ir krietni vienkāršāks risinājums visām pusēm, arī pašiem braucējiem, jo vairs nav nekādas skaidrās naudas aprītes.

Lappusi sagatavoja
JĀNIS GABRĀNS

Foto: MARTA MARTINSONE - KAŠA