

Jāveic rūpīga pasažieru plūsmas izpēte

Šis gads sācies ar satraukumu tiem, kuri ikdienā izmanto sabiedrisko transportu. Jau pirms gadu mijas Vidzemes plānošanas reģions saņēma priekšlikumus no Autotransporta direkcijas (ATD) par konkrētiem maršrutu tīkla reisu samazinājumiem, kas paredz maršrutu tīklu Vidzemē samazināt par teju vienu miljonu kilometru gadā.

JĀNIS GABRĀNS

Tam pamatā bija Satiksmes ministrijas rīkojums ATD Sabiedriskā transporta padomei (STP) apstiprināt plānoto reģionālās nozīmes maršrutu tīkla apjomu 2018. un turpmākajiem gadiem atbilstoši piešķirtajiem līdzekļiem valsts budžeta apakšprogrammā "Sabiedriskais transports". Lai realizētu šo uzdevumu, nepieciešams maršrutu tīklu samazināt vidēji par miljonu kilometru katrā plānošanas reģionā, un 5.janvārī STP sēdē bija jāapstiprina šīs izmaiņas.

Mērķis nav karot

Uzreiz pēc informācijas saņemšanas trauksmi sacēla Vidzemes plānošanas reģions. Tā administrācijas vadītāja Guna Kalniņa-Priede norāda, ka viss noticis ļoti strauji: "Tomēr paspējām dienu pirms šīs sēdes sasaukt plānošanas reģiona pašvaldību vadītājus un speciālistus, lai lemtu, kā šajā situācijā rīkoties. Saņemtajā piedāvājumā par slēdzamajiem maršrutiem nebija nekāda pamatojuma, tikai fakts – cik daudz jāslēdz. Arguments – valstij nav naudas – nav pietiekams pamatojums šādam solim. Pašvaldību vadītāji norādīja, ka ministrijas rīkojums par reģionālo maršrutu tīkla apjoma samazināšanu uzskatāms par sasteigtu."

Plānošanas reģions nosūtīja STP vēstuli, aicinot atlikt jautājuma "Par maršrutu tīklu apjomu, kuriem valsts budžeta dotācijas apmērs pārsniedz 75% slēgšanu" izskatīšanu līdz brīdim, kamēr pašvaldības, kuru iedzīvotāju intereses skar konkrētā pārvadātāja maršruts, būs sniegušas viedokli par katra konkrētā reisa iespējamo slēgšanu vai kādas citas alternatīvas iespējamību. Minētajā vēstulē tika norādīts, ka saņemtie



■ CIK ILGI? Šobrīd atklāts ir jautājums, cik pieturvietas nozudīs no sabiedriskā transporta maršrutu kartes pēc maršrutu izvērtēšanas, kā rezultātā tīkls tiks samazināts.

Foto: MARTA MARTINSONE - KAŠA

priekšlikumi liek domāt, ka risinājums tiek meklēts matemātiskos aprēķinos, neiedziļinoties situācijā un piemirstot par sabiedriskā transporta izšķirošo nozīmi iedzīvotājiem reģionos.

Vēstule mērķi sasniedza, un STP sēdē tika panākta vienošanās, ka reģionālais maršrutu tīkls jāpārskata, vienlaikus norādot, ka uzturēt to tādā apjomā kā šobrīd esošo resursu ietvaros nav iespējams. Tika nolemts, ka plānošanas reģioni kopā ar pašvaldībām iesniegs priekšlikumus attiecībā uz maršrutu tīkla izmaiņām, un visi grozījumi, kas maršrutos varētu tikt veikti, notiks pakāpeniski.

"Mūsu mērķis nav karot, bet objektīvi izvērtēt," norāda G. Kalniņa - Priede. "Nevar šādiem jautājumiem pieiet matemātiski – vajag mazāk vienu miljonu kilometru! Gribam, lai katram reģionam pašam ļauj izlemt, kas slēdzams, kas ne. Vidzemes reģionā ir daudz viensētu, lieli attālumi, tāpēc mobilitāte ir ļoti svarīga. Ir ļoti sazarots maršrutu tīkls, kas esošajam iedzīvotāju skaitam ir par lielu, bet tāpēc nevar veikt mehānisku samazināšanu."

Jānovelk robeža

Tagad paredzams laiktietilpīgs un apjomīgs darbs, jo nolemts pie viena galda sasaukt Vidzemes pašvaldības un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējus, lai kopā vērtētu, kādā apmērā un no

kuriem reisiem iespējams atteikties. Ir skaidrs, ka nekādā gadījumā nedrīkst slēgt vienīgos reisu maršrutā, kā arī reismus, kuros tiek apkalpoti skolēni.

G. Kalniņa – Priede norāda, ka, iespējams, varētu pārskatīt reismus, kuri tiek izpildīti svētdienās un svētku dienās: "Lai slēgtu garos maršrutos, jāveic rūpīga pasažieru plūsmas izpēte un, iespējams, nepieciešamajos posmos saskaņā ar reālo pieprasījumu kādā no tiem jāatver jauni reisi, neatstājot bez pārvietošanās iespējām iedzīvotājus, kuri regulāri izmanto sabiedrisko transportu kādā reisa posmā. Tāpat, ja autobuss izved cilvēkus uz lielajiem ceļiem, no kurienes viņi tiek uz Rīgu, citām pilsētām, šo maršrutu nedrīkst slēgt, lai cik nerentabls tas būtu. Jo alternatīvas nav. Turklāt jāņem vērā, ka daļa šī brīža priekšlikumu vērtējami kā īstermiņa risinājums, jāreķinās, ka liela daļa reisu tiek izpildīti vienotā sistēmā – atceļot vienu, tas ietekmēs citus."

Vidzemes plānošanas reģionā 2017. gada sākumā bija 191 794 iedzīvotāji, šis ir vienīgais Latvijas reģions, kurā vairāk nekā puse iedzīvotāju dzīvo laukos. Sabiedriskais transports ir svarīgs priekšnoteikums ikvienam iedzīvotājam, jo īpaši sociāli mazāk aizsargātām grupām, sniedzot iespēju nokļūt līdz pamatpakalpojumiem un darbavietām, kas parasti atrodas lielākajās reģionu vai nacionālās nozīmes pilsētās.

Plānošanas reģiona pašvaldību

vadītāji norāda, ka reģionos mobilitātes jautājums ir izšķirošs un sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošināšana pēc būtības nevar tikt skatīta, vērtējot tikai tās rentabilitāti. Ja slēgs reismus, tas vēl vairāk var samazināt cilvēku skaitu laukos.

Pēdējos gados noticis nemitīgs darbs pie reisu pārskatīšanas un optimizēšanas, taču ir brīdis, kad jānovelk robeža sabiedriskā transporta reisu samazināšanai reģionos. Tāpat norādīts, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšana ir valsts funkcija, paredzot maršruta tīklu veidošanu tā, lai tas apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un nodrošinātu maršrutu tīklā iespēju apmeklēt izglītības iestādes, ārst-

niecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā.

Iespējamā alternatīva

Ir skaidrs, ka būs maršruti, ko nāksies slēgt, tāpēc tiek domāts, kā risināt cilvēku mobilitāti. G. Kalniņa – Priede stāsta, ka drīzumā tiks realizēts viens projekts, kas varētu būt kā zināms risinājums: "Vietās, kur reisi tiešām nerentabli, jo ir tikai atsevišķi braucēji atsevišķās dienās, uzsāksim īstenot projektu "Transports pēc pieprasījuma". Ideja vienkārša – cilvēks dara zināmu, ka vēlas konkrētajā dienā nokļūt pilsētā vai līdz lielajam ceļam, un pārvadātājs nodrošinās viņam šo iespēju."

Pērn augustā Ministru kabineta sēdē valdība nolēma uzlabot sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtību, izveidojot sabiedriskā transporta pakalpojumu pēc pieprasījuma teritorijās ar mazu apdzīvotības blīvumu, kur bieži ir slikti rentabilitātes rādītāji sakarā ar mazu autobusu piepildījumu. Ministrija paredz, ka tādējādi tiktu samazinātas pārvadātāja mainīgās izmaksas, kas varētu samazināt sabiedriskā transporta zaudējumus.

"Daudzviet Eiropā tas tiek īstenots, bet ir zināmas atšķirības, tostarp likumdošanas prasības, jo šobrīd minēts, ka maršrutam jābūt regulāram, ka cilvēks var iekāpt un izkāpt tikai pieturās, bet, sākot jauno ieceri, tas nestrādās. Ceram, ka likumdošana tiks sakārtota, jo transports pēc pieprasījuma būtu vismaz kaut kāds risinājums. Esam gatavi mēģināt īstenot kādu pilotprojektu, šobrīd atsaukušies pārvadātāji Alūksnes un Valmieras pusē," norāda G. Kalniņa - Priede. □

Jārēķina, kāda būs ekonomija

Maršrutu pārskatīšana nav iedomājama bez pārvadātāju atzinuma. Akciju sabiedrības "CATA", kas darbojas Vidzemes reģionā, Pasažieru pārvadājumu dienesta vadītājs Mārtiņš Rajeckis atzīst, ka maršrutu pārskatīšana ir nepieciešama, cits jautājums, vai tai jābūt tik striktai, kā noteikusi Autotransporta direkcija: "Ja trūkst naudas un tāpēc tiek teikts, ka visiem jāslēdz pēc vieniem kritērijiem, tad mēs sakām - nē. Ir jāizvērtē, kur cilvēki brauc, kur tiešām nebrauc, kur un cik bieži satiksme ir pieejama. Vajadzīga visaptveroša analīze, nevis kabinetā pieņemts lēmums slēgt tos un tos maršrutos. Ja sākotnējais rīkojums tiktu izpildīts, daudzās mazāk apdzīvotajās vietās autobusu satiksme vispār pazustu."

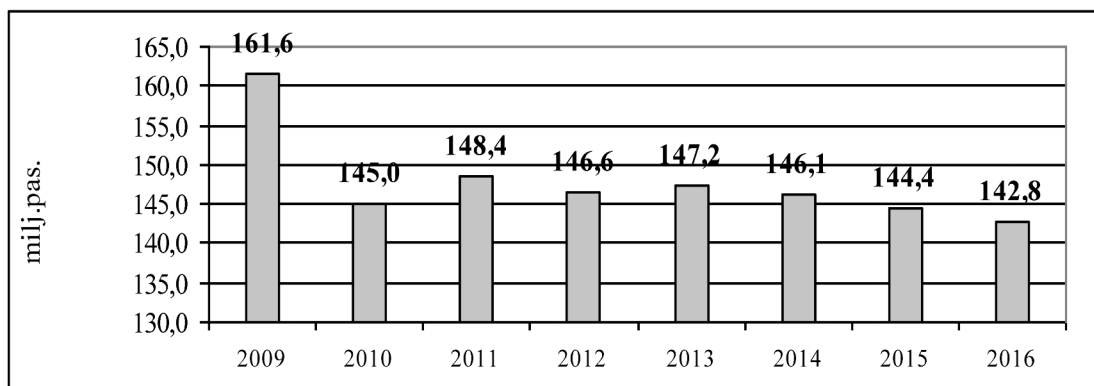
M. Rajeckis arī aicina izvērtēt, kāda būs šī ekonomija, vai, slēdzot miljonu kilometru, valsts iegūs miljons eiro? Tas esot atkarīgs no tā, kā pārvadātājiem izdosies organizēt savu darbu. Ja slēgs tukšos reisu dienas vidū, ekonomija nebūs tik liela, kā plānots. Ieguvums būs tikai tad, ja pareizi optimizēs visu viena autobusa dienu.

"Mums saka – jūs aizbraucat uz Rīgu, bet atpakaļ ir ļoti maz pasažieru, vajag šo reisu slēgt! Sakām – labi, tas nebūs reiss, bet kā tehniskais nobraukums, jo autobuss jādabū atpakaļ, kilometrs izmaksās tieši tikpat, un nekādas ekonomijas nebūs."

Viņš arī norāda, ka Satiksmes ministrija, izdodot šo rīkojumu, konsultācijas ar pārvadātājiem nav veikusi. Tikai atsūtītas tabulas, kurā maršrutā kas jāslēdz.

"Sarunām par reisu optimizāciju jābalstās aprēķinos un aptverošā informācijā. Mums vislabāk redzama reālā situācija, varam pateikt, no kādiem lēmumiem būs kāds ieguvums, vai, slēdzot kādu reisu, būs tikai mazāk kilometru un lielākas pauzes starp reisiem, bet nekādas ekonomijas," uzsver M. Rajeckis. □

Pasažieru pārvadājumi autotransportā (miljonos pasažieru pa gadiem) ar regulārās satiksmes autobusiem valstī kopumā.



Avots: Satiksmes ministrija

Lai skaidrotu situāciju, "Druva" sazinājās ar Valsts SIA "Autotransporta direkcija", un valdes priekšsēdētājs Kristiāns Godiņš labprāt sniedza atbildes uz jautājumiem.

JĀNIS GABRĀNS

- **Kāds ir galvenais iemesls šādam lēmumam, vai finansējuma trūkums?**

- Pēdējos piecos gados reģionālais maršrutu tīkls praktiski nav mainījies, tas ir ap 80 miljoni kilometru gadā, bet pasažieru skaits ir būtiski samazinājies. Piemēram, 2017. gada deviņos mēnešos, salīdzinot ar analoģisku periodu 2016. gadā, par maksu pārvadāto pasažieru skaits starppilsētu autobusos krities par 3,4%, bet vietējās nozīmes maršrutu autobusos – par 2,3%. Pagājušajā gadā, pateicoties abonentu biļešu pakalpojuma attīstībai, autobusu komforta līmeņa celšanai vairākos novados, autobusu kontroļu skaita palielināšanai, izdevies pasažieru skaita kritumu nedaudz mazināt.

Šogad piešķirtais finansējums, lai segtu zaudējumus, kas rodas, nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālajos maršrutos ar autobusiem, ir 29,2 miljoni eiro. Tomēr, ņemot vērā pasažieru skaita samazinājuma tendenci, degvielas cenas pieaugumu un valstī noteiktās minimālās algas izmaiņas, piešķirtais finansējums nav pietiekams, lai uzturētu reģionālo maršrutu tīklu esošajā apjomā.

Tieši Vidzemes reģionā, salīdzinot ar citiem reģioniem, vērojams straujākais pasažieru skaita samazinājums. 2017. gada deviņos mēnešos, salīdzinot ar analo-

Par sabiedriskā transporta pārvadājumu problemātiku šodien diskutēs arī Latvijas Pašvaldību savienības (LPS) Tautsaimniecības komitejas sēdē.

JĀNIS GABRĀNS

Pēc janvāra sākumā izskanējušās aģentūras viedokli puda arī LPS padomnieks tautsaimniecības jautājumos **Aino Salmiņš**, uzsverot, ka valsts reģionālos transporta tīklus grib samazināt, lai iekļautos šim mērķim atvēlētajā finansējumā, neskatot šo jautājumu kopā ar izglītības vai citu funkciju nodrošināšanu.

A. Salmiņš izteica atzinību Vidzemes plānošanas reģionam par drosmi un uzdrīkstēšanos publiski runāt par šo jautājumu, kas ir vienlīdz sāpīgs arī pārējiem plānošanas reģioniem: "Visi pārmetumi Vidzemes plānošanas reģionam, ka tas sarīkojis pārāk lielu troksni, ir neņemami, jo vēlme izdiskutēt šo jautājumu ir vienotā plānošana. Mums no augšas tika nodotas

Valstī tikai viens procents maršrutu ir rentabls

gu periodu 2016. gadā, pasažieru skaits ir samazinājies par 8%. Tomēr reisu skaits pēdējos gados pat pieaudzis (2015. gadā - 1129, bet 2016. gadā – 1142 reisi). Tāpat Vidzemē ir būtiski lielāks autobusu nobraukums uz vienu iedzīvotāju, salīdzinot ar rādītājiem pārējā Latvijas teritorijā. Ja kopumā valstī nobraukums uz vienu iedzīvotāju ir nepilni 40 kilometri, Vidzemes reģionā tie ir vairāk nekā 93 kilometri.

-**Vai tiks rūpīgi analizēts, kuri ir nerentablie reisi, kā tas ietekmēs iedzīvotāju iespēju nokļūt novadu centros, tuvākajās pilsētās?**

- Vērtējot maršrutu tīklu un tā iespējamo samazinājumu, netiek vērtēti tikai maršrutu finansiālie rādītāji, bet arī citi būtiski faktori: autobusu maršrutu pārklāšanās ar vilciena maršrutu; valsts

KRISTIĀNS GODIŅŠ:

- Rentabls maršruts ir tāds, kura uzturēšanai nav nepieciešams valsts finansējums, pēc šī vērtējuma iznāk, ka visi maršruti, ko apkalpo AS "CATA", ir nerentabli.

dotāciju īpatsvars starppilsētu maršrutu uzturēšanai, jo šie ir maršruti, kuros valsts dotāciju apjoms varētu būt neliels, tomēr šobrīd vairākos šādos maršrutos reisu ir daudz, bet reti kurš no tiem ir pilnībā piepildīts, rezultātā valstij no savas pušes jāsedz zaudējumi par to maršrutu uzturēšanu, kuros tiek pārvadāts samērā liels pasažieru skaits. Jāvērtē maršruti, kuru uzturēšanai valsts dotāciju īpatsvars ir vairāk nekā 80% un kuros tiek pārvadāti vien daži pasažieri.

-**Vai zināms, konkrēti kuri reisi būtu jāslēdz?**

- Autotransporta direkcija iesniegusi visiem pieciem plānošanas reģioniem priekšlikumus attiecībā uz iespējamām izmaiņām reģionālajā maršrutu tīklā. Kamēr nav pieņemts lēmums par katru konkrēto maršrutu, nosaukt to skaitu un iespējamo ietaupījumu ir pārāgri, jo priekšlikumi var nesakrist ar pašvaldību un plānošanas reģionu lēmumu. Tomēr Sabiedriskā transporta padomē, kas notika 5. janvārī, tika panākta vienošanās, ka reģionālais maršrutu tīkls jāpārskata.

- **Cik daudz nerentablu reisu ir uzņēmuma "CATA" apkalpošanas sfērā?**

- Kopumā reģionālajā maršrutu tīklā ir ap 1100 maršrutu, tikai aptuveni 1% maršrutu ir rentabls. Rentabls maršruts ir tāds,



■ **ZVĒRTĒS.** Valsts SIA "Autotransporta direkcija" valdes priekšsēdētājs Kristiāns Godiņš norāda, ka, vērtējot maršrutu tīklu, tiek ņemts vērā, vai iedzīvotājiem ir citas alternatīvas nokļūt galamērķī.

Foto: LETA

kura uzturēšanai nav nepieciešams valsts finansējums, pēc šī vērtējuma iznāk, ka visi maršruti, ko apkalpo AS "CATA", ir nerentabli. Tomēr sabiedriskais transports Latvijā lielā mērā pilda sociālo funkciju, tādēļ rentabilitātes rādītāji nav galvenais kritērijs, izvērtējot maršrutu tīklu. Īpaša uzmanība pievērsta maršrutiem, kuros valsts dotāciju īpatsvars ir 80%, 90% un vairāk. Piemēram, no 60 AS "CA-

TA" apkalpotajiem maršrutiem, kas atrodas vēsturiskajā Cēsu rajonā, nepilni 22% ir tādi, kuru uzturēšanai valsts sedz 80% un vairāk izmaksu, bet tas nenozīmē, ka visi šie maršruti tiks slēgti vai tajos tiks samazināts reisu skaits.

- **Ja tomēr kādi maršruti tiks slēgti, kāds risinājums iedzīvotājiem, kuri paliks atgriezti no ārpasaules?**

- Iedzīvotāji netiks izolēti no ārpasaules, jo maršrutu tīkla pārskatīšana neattiecas tikai uz īpaši nerentabliem vietējās nozīmes maršrutiem, jo nereti tie ir vienīgais savienojums ar novada centru. Vērtējot maršrutu tīklu, tiek ņemts vērā, vai iedzīvotājiem ir alternatīvas nokļūt galamērķī, vai konkrētajā maršrutā brauc arī skolēni, kuri dodas līdz izglītības iestādei. Tiek skatīti arī starppilsētu maršruti, kuros reisu skaits liels, bet tie visi nav pilnībā piepildīti, samazinot reisu skaitu šajos maršrutos, iedzīvotājiem vienlaigā tiktu nodrošināta regulāra satiksme.

Papildus informējam, ka drīzumā Vidzemes reģionā tiks ieviests pilotprojekts "Transports pēc pieprasījuma", kas nākotnē saglabātu mobilitātes iespējas mazapdzīvotā lauku reģionu iedzīvotājiem. □

sekmīgām reformām veselības jomā, izglītībā.

Vienmēr bijusi zināma spriedze starp pašvaldību organizētajiem skolēnu pārvadājumiem un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem. Bieži izskan, ka maršruti dublējas, tā veidojas nerentablie maršruti. A. Salmiņš min, ka šobrīd 475 autobusi valstī iesaistīti skolēnu pārvadājumos, tos organizē 103 pašvaldības: "Arī te nav viennozīmīga lēmuma. Iespējams, ka pašvaldības, kamēr laukos vēl mīt kādi cilvēki, ir spiestas organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus, bet ne vairs tādā veidā, kā nosaka valsts, bet lai nodrošinātu šo cilvēku mobilitāti. Varbūt ne tikai pašvaldībām, bet visiem kopā jādomā, kā cilvēkiem nodrošināt likumā solīto." □

Kas svarīgāks – ekonomija vai pārvadātie pasažieri

vadlīnijas, kas līdz 5.janvārim bija jāizpilda, bet Vidzemes reģions korekti iebilda, piedāvājot savus priekšlikumus. Tagad iesaistītajām pusēm ir uzdevums vienoties par kārtību, kādā varētu uzsākt diskusijas par maršrutu samazināšanu."

A. Salmiņš norāda, ka Satiksmes ministrijas izstrādātajās transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020.gadam viena no prioritātēm ir nodrošināt visiem iedzīvotājiem iespēju nokļūt darbavietās, izglītības un ārstniecības iestādēs, citās institūcijās ar sabiedrisko transportu, tas noteikts arī likumā, bet valsts pašvaldībām darbību liek pakārtot atbilstoši budžetam, nevis likumā ietvertajam: "Nekad laukos autobusu maršruti nebūs rentabli, taču jautājums - cik tālu mēs ejam, visu "nogriežot"? Protams, iedzīvotāju skaits samazinās, pēdējos sešos gados braucē-

ju skaits sarucis par 20 procentiem, bet visu nevar rēķināt tikai skaitļos. Jāsaprot, kas svarīgāks – ekonomija vai pārvadātie pasažieri."

LPS padomnieks piekrīt, ka maršruti jāpārskata, bet tas nevar notikt ar rīkojumu "no augšas" samazināt katrā reģionā miljonu

Valsts pašvaldībām liek darbību pakārtot atbilstoši budžetam, nevis likumā ietvertajam.

kilometru. Maršrutu pārskatīšana, plānošana jāsāk no pašvaldībām.

"Ieteiktais samazinājums – miljons kilometru katrā reģionā – nav reāls, bet kaut ko samazināt var. Abām pusēm jāmeģina panākt vienai otrai pretī, plānošanas reģioniem ar pašvaldībām un pārvadātājiem jāpārskata maršruti, jāveic korekcijas, bet valstij tomēr nāksies meklēt papildu līdzekļus. Taču kopumā jāmeklē ilgtermiņa risinājums, un te prasās pēc visaptverošas reformas, jo šobrīd sabiedriskā transporta maršrutu plānošana notiek nevis atbilstoši likumam, bet budžeta iespējām," norāda padomnieks.

A. Salmiņš arī atgādina, ka Pašvaldību savienība vienmēr uzskatījusi - jebkuras reformas pirmām kārtām jāsaista ar ceļu tīklu un sabiedrisko transportu. Tikai sakārtojot tos, var domāt par