

Vidzemes plānošanas reģions: ir jānovelk robeža, ciktāl drīkst samazināt sabiedriskā transporta reusus reģionos



VIDZEME
CEĻŠ VED AUGŠUP!

Īsi pirms gadu mijas VPR saņēma priekšlikumus no Autotransporta direkcijas par konkrētiem maršruta tīkla reisu samazinājumiem, kas paredz maršrutu tīklu Vidzemē samazināt par teju vienu miljonu kilometru gadā. Šis jautājums jau piektdien, 5.janvārī tiks skatīts Sabiedriskā transporta padomes sēdē. Tāpēc ceturtdien, 4. janvārī tika sasaukta VPR pašvaldību priekšsēdētāju ārkārtas sanāksme, kurā piedalījās arī pašvaldību speciālisti, kā arī Latvijas pasažieru pārvadātāju asociācijas prezidents Ivo Ošeniņš un Latvijas Pašvaldību savienības padomnieks tautsaimniecības jautājumos Aino Salmiņš. Īsi pirms gadu mijas VPR saņēma priekšlikumus no Autotransporta direkcijas par konkrētiem maršruta tīkla reisu samazinājumiem, kas paredz maršrutu tīklu Vidzemē samazināt par teju vienu miljonu kilometru gadā. Šis jautājums jau piektdien, 5.janvārī tiks skatīts Sabiedriskā transporta padomes sēdē. Tāpēc ceturtdien, 4.janvārī tika sasaukta VPR pašvaldību priekšsēdētāju ārkārtas sanāksme,

kurā piedalījās arī pašvaldību speciālisti, kā arī Latvijas pasažieru pārvadātāju asociācijas prezidents Ivo Ošenieks un Latvijas Pašvaldību savienības padomnieks tautsaimniecības jautājumos Aino Salmiņš.

Vidzemes plānošanas reģiona pašvaldību priekšsēdētāji norāda, ka Satiksmes ministrijas rīkojums par reģionālo maršrutu tīkla apjoma samazināšanu uzskatāms par sasteigtu.

VPR Attīstības padome uzskata, ka piedāvātie Autotransporta direkcijas priekšlikumi par konkrētu reisu slēgšanu šobrīd liek domāt, ka risinājums meklēts matemātiskos aprēķinos, neiedziļinoties situācijā un piemirstot par sabiedriskā transporta izšķirošo nozīmi iedzīvotājiem reģionos. Tāpat arī VPR pašvaldību pārstāvji norāda, ka, lai pieņemtu novada iedzīvotājiem tik būtiskus lēmumus, nepieciešams rūpīgi izvērtēt datus par pasažieru plūsmu, reisu rentabilitātes rādītājus un tikai tad, sadarbībā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem lemt par maršrutu tīkla reisu slēgšanu. Turklāt jāņem vērā, ka daļa šī brīža priekšlikumu ir vērtējami kā īstermiņa risinājums, jārēķinās, ka liela daļa reisu tiek izpildīti vienotā sistēmā – atceļot vienu reisu, tas ietekmē citus.

VPR pašvaldību priekšsēdētāji atgādina, ka reģionos mobilitātes jautājums ir izšķirošs un sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošināšana pēc būtības nevar tikt skatīta, vērtējot vienīgi tās rentabilitāti. Pēdējos gados noticis nemitīgs darbs pie reisu pārskatīšanas un optimizēšanas, taču ir brīdis, kad jānovelk robeža sabiedriskā transporta reisu samazināšanai reģionos. Tāpat VPR norāda, 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, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā.

Vidzemes plānošanas reģionā uz 2017.gada sākumu bija 191 794 iedzīvotāji, un tas ir vienīgais Latvijas reģions, kurā vairāk nekā puse iedzīvotāju dzīvo laukos. Sabiedriskais transports ir svarīgs priekšnoteikums ikvienam iedzīvotājam, bet jo īpaši sociāli mazāk aizsargātām grupām (pensionāri, jaunās māmiņas, personas ar nelieliem ienākumiem, u.c.), sniedzot iespēju nokļūt līdz pamatpakalpojumiem (piem., izglītības iestāde, veselības aprūpe, sociālie pakalpojumi) un darba vietām, kas parasti atrodas lielākajās reģionu vai nacionālās nozīmes pilsētās. Arī Latvijas Nacionālajā attīstības plānā (2014. – 2020.) ir uzsvērts, ka ikvienam iedzīvotājam ir jābūt nodrošinātām iespējām saņemt valsts un pašvaldību pakalpojumus, tai skaitā iespēju brīvi pārvietoties.

Jāatgādina, ka Satiksmes ministrijas izstrādātajā vidēja termiņa politikas plānošanas dokumentā „Transporta attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020.gadam” minēts, ka viens no rīcības virzieniem ir “nodrošināta iekšējā un ārējā sasniedzamība, un augstas kvalitātes mobilitātes iespējas visas valsts teritorijā, un, ka līdz 2020.gadam viena no prioritātēm būtu sabiedriskā transporta sistēmas sakārtošana, nodrošinot labāku

sasniedzamību, efektīvāku finanšu resursu izmantošanu, nodrošinot iespēju visiem iedzīvotājiem nokļūt izglītības iestādēs, ārstniecības iestādēs, darbavietās, valsts un pašvaldību institūcijās to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā ar sabiedrisko transportu". Turpat arī teikts, ka ikvienam iedzīvotājam ir tiesības uz iespēju vismaz divas reizes dienā nokļūt līdz novada centram. Vidzemes plānošanas reģionā ir vietas, kur sabiedriskais transports kursē tikai divas reizes vai pat tikai vienu reizi nedēļā.

Transporta jomas eksperti secinājuši, ka elastīgas un ilgtspējīgas sabiedriskā transporta sistēmas trūkums ir būtisks elements, kas negatīvi ietekmē ikvienu vietējās teritorijas attīstības stratēģijas ieviešanas gaitu, jo tieši transports nodrošina teritorijas spēju būt konkurētspējīgai un integrētai valsts ekonomikā. Brīva piekļuve pamatpakalpojumiem nodrošina ikvienam indivīdam zināmu dzīves kvalitāti, t.sk. labklājību, paralēli arī kavējot migrāciju uz lielākām pilsētām.

Arī Vidzemes plānošanas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2030 minēts, ka jāveicina iedzīvotāju mobilitāte, t.sk. uzlabojot sabiedriskā transporta ātrumu un pieejamību. Iedzīvotāju pārvietošanās jeb vietējā mobilitāte spēcīgi ietekmē ekonomiku, kultūras mantojumu, kā arī sociālo iekļaušanos un vides aizsardzību. Plānojot sabiedrības pārvaldi gan vietējā, gan nacionālā līmenī, lai nodrošinātu ilgtspēju, skaidrs, ka nekas nav skatāms atrauti un plānojot kādas atsevišķas nozares attīstību vai izmaiņas, nepieciešams lūkoties starpdisciplināri – kā tas ietekmē ārējo vidi un apstākļus kopumā un ko vēl tas risinātu un/vai ietekmētu. Jāatgādina, ka Izglītības ministrijas iniciētā vispārējās izglītības sistēmas reforma lielā mērā ir balstīta uz pašreiz funkcionējošo sabiedriskā transporta maršrutu tīklu, taču līdz ar Satiksmes ministrijas rīkojumu mehāniski mazināt reisu skaitu, arī šis process tiks būtiski traucēts.

Pēdējā laika diskusijas publiskajā telpā par to, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšana Latvijā reģionālajos maršrutos kļuvusi ārkārtīgi dārga un nes lielus zaudējumus, rosina meklēt jaunus un inovatīvus risinājumus, kā vienlaikus nodrošināt pilnvērtīgu pakalpojumu saņemšanu, t.sk. sabiedriskā transporta pakalpojumus, neradot zaudējumus valsts budžetam. Taču pragmatiskie risinājumi likvidēt reisu skaitu, neizvērtējot, vai tie ir zaudējumu vai peļņu nesoš, ilgtermiņā var sniegt ne tikai milzīgu neapmierinātību attālināto teritoriju iedzīvotāju vidū, bet arī radīt ievērojamu rezonansi starptautiskajā telpā, aktualizējot jautājumus par cilvēktiesību neievērošanu un kļaju labas pārvaldības principu pārkāpšanu.

Joprojām Latvijā, arī Vidzemē ir iedzīvotāji (sociāli mazāk aizsargātās iedzīvotāju grupas - pensionāri, maznodrošinātie, jaunās māmiņas u.c.), t.sk. arī attālinātajās lauku teritorijās, kuriem pārvietošanās iespēja ar sabiedrisko transportu līdz šim ir bijusi gandrīz vienīgā alternatīva. Turklāt virkne Latvijas politikas plānošanas dokumentu paredz saglabāt tiesības iedzīvotājiem uz sabiedriskā transporta pieejamību, nodrošinot to brīvu mobilitāti. Brīdī, kad valsts pieņem lēmumu ievērojami samazināt sabiedriskā transporta maršrutu skaitu, tos pavisam atceļot, vai nodrošinot, ka reiss tiek izpildīts, piemēram, reizi nedēļā, tiek pārkāpti virkne starptautiskas un nacionālas nozīmes normatīvie akti, kas regulē ikviena iedzīvotāja tiesības uz brīvu pārvietošanos.

Vairāk informācijas: Guna Kalniņa-Priede, VPR administrācijas vadītāja,
guna.kp@vidzeme.lv, mob.t. +371 29477997

Informāciju sagatavoja: Anita Āboliņa, sabiedrisko attiecību vadītāja, Vidzemes
plānošanas reģions, anita.abolina@vidzeme.lv, mob.t. 29454752

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030, Latvijas Nacionālās attīstības plāns
2014-2020, SM vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments "Transporta attīstības
pamatnostādnes 2014.-2020.gadam"