

Esošo skolēnu pārvadājumu lietderības izvērtējums un ieteikumi skolu tīkla sakārtošanai un ar to saistīto skolēnu pārvadājumu efektivizēšanai Riebiņu, Preiļu, Priekuļu un Vecpiebalgas novados

Pasūtītājs: Latvijas Republikas Valsts kontrole

Reģistrācijas Nr. 90000031917

Adrese: Skanstes iela 50, Rīga, LV-1013

Kontaktpersona: Piektā revīzijas departamenta Trešā sektora valsts revidents Pēteris Bricis

Tālrunis: 67017602, e-pasts: Pēteris.Bricis@lrvk.gov.lv

Izpildītājs: SIA "Karšu izdevniecība Jāņa sēta"

Reģistrācijas nr. 40003426448

Adrese: Krasta iela 105a, Rīga, LV-1019

Kontaktpersona: galvenais redaktors Jānis Turlajs

Tālrunis: 29237219, e-pasts: janis.turlajs@kartes.lv

Rīga 2018. gada 27. jūlijs



© "Karšu izdevniecība Jāņa sēta"

1. Esošo skolēnu pārvadājumu lietderības izvērtējums un ieteikumi skolu tīkla sakārtošanai un ar to saistīto skolēnu pārvadājumu efektīvizēšanai Riebiņu novadā

1.1. Konteksts un ieteikumi skolu tīkla sakārtošanai

Riebiņu novads atrodas pašā Latgales vidienē – nedaudz vairāk nekā 3 stundu brauciena attālumā no Rīgas un tikai 6 minūšu braucienā ar vieglo automašīnu no tuvākā attīstības centra - Preiļiem. Līdz reģionālās nozīmes centram – Daugavpilij, ceļā jāpavada nedaudz vairāk nekā stunda, bet Rēzeknei – 52 minūtes. Šāds novietojums novada iedzīvotājiem nodrošina relatīvi ērtu daudzveidīgu pakalpojumu sasniedzamību.

Lielākie nodokļu ieņēmumi Riebiņu novadā ir no pašvaldības iestādēs nodarbinātajiem, bet no komersantiem lielākais nodokļu maksātājs ir lauksaimniecības uzņēmums - Agrofirma „Turība”, kas izveidojusies uz kādreizējā plaši zināmā kolhoza „Krasnij Oktjabrj” bāzes un, kuras gadā radītā pievienotā vērtība ir 0,46 mlj. EUR. Novadā darbojas arī daži kokapstrādes uzņēmumi (lielākie - „Aglona-serviss” (0,25 mlj. EUR) un „Kontakts-Preiļi” (0,22 mlj. EUR), taču kopumā uzņēmējdarbība ir vāji attīstīta. **Pievienotā vērtība, kas gada laikā tiek radīta Riebiņu novadā darbojošos uzņēmumos, rēķinot uz vienu iedzīvotāju, veido tikai 467 EUR, kas ir 5 reizes mazāk nekā, piemēram, blakus esošajā Preiļu novadā.** Tā kā pievienotā vērtība ir rādītājs, kas īpaši labi raksturo gan konkrētās teritorijas nodokļu ieņēmumus, gan saimniecisko perspektīvi, pašsaprotami šķiet Riebiņu apkārtnes iedzīvotāju ikdienas braucieni darba, mācību un citos nolūkos (svārstmigrācija) uz Preiļiem.

Riebiņi piedāvāto pakalpojumu un darbavietu daudzveidības ziņā nespēj konkurēt ar Preiļiem. Pēdējās administratīvās reformas rezultātā izveidojās neloģiska situācija, kad ārpus Preiļu novada administratīvi palika lielākā daļa tās reālā ietekmes areāla, kamēr Riebiņu novadā iekļauts, piemēram, Rušonu pagasts, kura iedzīvotāju lielākajai daļai uz savas pašvaldības centru jābrauc caur Preiļiem. Šāda situācija rada labvēlīgus apstākļus neracionāla publisko pakalpojumu tīkla uzturēšanai un neveicina efektīvu nodokļu maksātāju naudas izlietojumu. Nepieciešamība publiskos pakalpojumus koncentrēt attīstības centros aktualizēta 2014.g. pieņemtajā Nacionālās attīstības plānā (NAP)¹. Ierobežotais darbavietu skaits, ko globālās konkurences apstākļos ārpus Rīgas spēj piedāvāt produktīvi uzņēmumi (tādi, kas legāli spēj maksāt konkurētspējīgu atalgojumu; laukos tie tradicionāli pārstāv lauksaimniecības un mežsaimniecības nozares), ir galvenais iemesls, kādēļ iedzīvotāji no perifērijas aizplūst uz vienīgās Latvijas lielpilsētas - Rīgas ietekmes areālu vai attīstītākajām Eiropas valstīm. Tā kā šī tendence saglabāsies arī nākotnē, lai mazinātu tās negatīvo ietekmi uz depopulācijas visvairāk skartajām teritorijām, NAP rekomendē „inteliģentās saraušanās” pasākumus – resursu racionālāku izlietojumu, veidojot mūsdienīgu publisko pakalpojumu tīklu, uzsvaru liekot uz 29 attīstības centriem, kas iedzīvotājiem visā valsts teritorijā nodrošinātu kvalitatīvu pakalpojumu pieejamību nepilnas stundas brauciena attālumā (pēc “Karšu izdevniecības Jāņa sēta” aprēķiniem normālos laika apstākļos ar vieglo autotransportu ārpus stundas sasniedzamības areāla šobrīd paliktu tikai 0,2% valsts iedzīvotāju, bet 98% iedzīvotāju attīstības centri būtu pieejami pat 40 minūšu laikā).

Preiļi ir viens no šiem centriem, turklāt apkalpo teritoriju, kur depopulācija notiek ļoti strauji. **Kopš pēdējās tautskaites 2011.gadā iedzīvotāju skaits Riebiņu novadā samazinājies par 13,7%, bet atbilstoši prognozēm 2030.gadā novadā, visticamāk, dzīvos par trešdaļu mazāk iedzīvotāju nekā 2011.gadā.** To būtu jāņem vērā pirmām kārtām kārtojot skolu tīklu, jo izglītība ir ne tikai dārgākā publisko pakalpojumu sadaļa, bet no tās kvalitātes vislielākajā mērā atkarīga jauniešu nākotnes konkurētspēja darba tirgū un visas sabiedrības labklājība.

1 <http://polsis.mk.gov.lv/documents/4247>

Riebiņu gadījumā skolu tīkla sakārtošana noteikti jāskata visu apkārtējo pašvaldību kontekstā. 2017.gadā publicētajā IZM pētījumā „Optimālā vispārējās izglītības iestāžu tīkla modeļa izveide Latvijā”² tika konstatēts, ka nepietiekamā skolēnu skaita dēļ pamata un vidējā izglītība Preiļu ietekmes areālā būtu jākoncentrē tikai Preiļos. Lai nodrošinātu kvalitatīvu jaunā mācību satura apguvi, vidusskolas posmā būtu jāspēj nokomplektēt vismaz divas pilnas paralēlklases katrā skolēnu vecuma grupā (kopā – 150 skolēnu 10.-12.klašu posmā, izņemot attālas teritorijas, kur tuvākā alternatīva atrodas tālāk par 25 km – 60 skolēnu (3 gadu pārejas posmā; 75 – kopš 2021.g.). **No Preiļu apkārtnē esošajām Riebiņu (56 skolēni 2017.g.1.septembrī; 7km), Rudzātu (34; 22km) un Vārkavas (20; 22km) vidusskolām – neviena neatbilst šiem kritērijiem.** Arī pamatskolas posmā, kurā skolēni sāk apgūt tādus mācību priekšmetus kā fizika, ķīmija, bioloģija, ģeogrāfija, bet skolēnu skaits nav pietiekams, lai nokomplektētu vismaz 2 paralēlklases, specializēto priekšmetu skolotājiem neiznāk vairāk par ceturtdaļslodzi (5 kontaktstundām nedēļā), tāpēc, lai nopelnītu iztiku savā profesijā, jāstrādā vairākās skolās vai jāmaca vairāki priekšmeti, kas visbiežāk atsaucās uz izglītības kvalitāti. Minētajā IZM pētījumā aprakstīti gadījumi, kad, cīnoties par skolēnu piesaisti tukšajām skolām, skolu vadība pieļauj pazeminātas prasības skolēnu disciplīnas jomā, vienlaikus audzēkņiem piedāvājot dažādus bonusus – brīvpusdienas, bezmaksas transportu, stipendijas, ko ne vienmēr var atļauties skolas ar pietiekamu skolēnu skaitu un augstāku izglītības kvalitāti, kaut izmaksas uz vienu skolēnu šajās skolās mēdz būt pat divas reizes zemākās. Lai arī balstīta lozungā „rūpēties par lauku jauniešiem, kuriem nav pieejamas pilsētas ērtības”, šāda rīcība bieži noved pie gadījumiem, kad no pilsētas skolām uz laukiem dodas mācīties audzēkņi ar disciplīnas problēmām, bet spējīgākos bērnus no laukiem vecāki izvēlas sūtīt uz pilsētu, lai arī tā atrodas tālāk no mājām, vairumā gadījumu tā vēl vairāk pazeminot skolēnu vidējo sekmju līmeni laukos. To apstiprina arī 2015.g. OECD veiktais PISA pētījums Latvijas pamatskolās, konstatējot lauku skolu audzēkņu zināšanu atpazīcību no pilsētas skolu skolēniem vidēji par vienu gadu. Kā to parāda 2016.gadā veiktā analīze un aprēķini Bauskas novadā³, koncentrējot pamata un vidējo izglītību vietās, kur audzēkņu skaits ir pietiekams (parasti – ne tālāk kā 25 km rādiusā no skolēnu dzīvesvietas), iespējams esošā finansējuma ietvaros gan nodrošināt skolotājiem atalgojumu par pilnu slodzi virs 1000 EUR pēc nodokļu nomaksas, gan izbrīvēt līdz 30% pašvaldību tērētā skolu uzturēšanas finansējuma citiem, arī ar izglītību vai skolēnu atbalstu saistītiem mērķiem. Lai to sasniegtu, pilsētas apkārtnē esošās skolas, kurās nav mazāk par 5 skolēniem klasē, jāpārveido par sākumskolām, kas darbojas kā pilsētas skolas struktūrvienības ar 8 pilnas slodzes skolotājiem katrā, to vadību un metodisko atbalstu nodrošinot no pilsētas skolas.

Realizējot skolu tīkla optimizāciju Preiļu apkārtnē, vadoties no augstāk minētajiem uzstādījumiem, sākumizglītības struktūrvienības būtu pamats saglabāt: Preiļu novadā – Pelēčos (42 skolēni 1.-6.klasē jeb vidēji 7 skolēni klasē), Riebiņu novadā - Riebiņos (87 skolēni, jeb vidēji 14-15 klasē), Kastīrē (attiecīgi 42 un 7) un Galēnos (37 un 6), bet Vārkavas novadā – Vecvārkavā (64 un 10-11).

Nepietiekamā skolēnu skaita dēļ Preiļu novadā nav pamata turpināt uzturēt Priekuļu sākumskolu (9 skolēni jeb vidēji 1-2 skolēni klasē; alternatīva - Preiļi – 12km) un Salas pamatskolu (42 skolēni jeb vidēji 4-5 – klasē; alternatīva - Preiļi – 18km), Riebiņu novadā - Dravnieku (31 skolēns, jeb 3-4 klasē; 1.klasē – tikai 1; alternatīvas - Preiļi – 17 km, Riebiņi – 11 km) un Sīļukalna (27 skolēni jeb 3 klasē; 1.klasē – tikai 1; alternatīvas - Dekšāres – 7 km, Galēni – 8 km, Varakļāni – 12 km) pamatskolas, bet Līvānu novadā – Sutru sākumskolu (11 skolēni jeb 1-2 klasē; alternatīva – Preiļi - 12km).

Atbilstoši pārveidotajam skolu tīklam būtu jāpārskata līdzšinējo skolēnu autobusu maršrutu uzturēšanas lietderība, un, kur vien tas iespējams, tie jāsinchronizē ar sabiedrisko autobusu maršrutiem. Lai arī jaunajā situācijā, pieaugot pārvadāto skolēnu skaitam, visticamāk, pieaugtu arī pārvadājumu izmaksas, taču, kā to rāda iepriekš minētajā IZM pētījumā aplūkots Vainodes piemērs (195.lpp.), kur skolēni būtu jāved pat 64 km attālumā, izmaksas uz pārvadāto skolēnu nepārsniedz 11% no skološanas izmaksām nelielā vidusskolā.

2 http://www.izm.gov.lv/images/izglitiba_visp/download/Optimala-visparejas-izglitibas-iestazu-tikla-modela-izveide-Latvija.pdf

3 http://www.bauska.lv/allfiles/files/SEEDS_IERAKSTI/PK005_Bauska_zinojums_rotets.pdf



Tā kā skolēnu autobusi savāc un izvadā skolēnus iespējami tuvu dzīvesvietām, ar sarkaniem aplīšiem, kuru lielums proporcionāls apdzīvotajā vietā deklarēto skolēnu skaitam, kartē attēlots skolēnu izvietojums novadā.

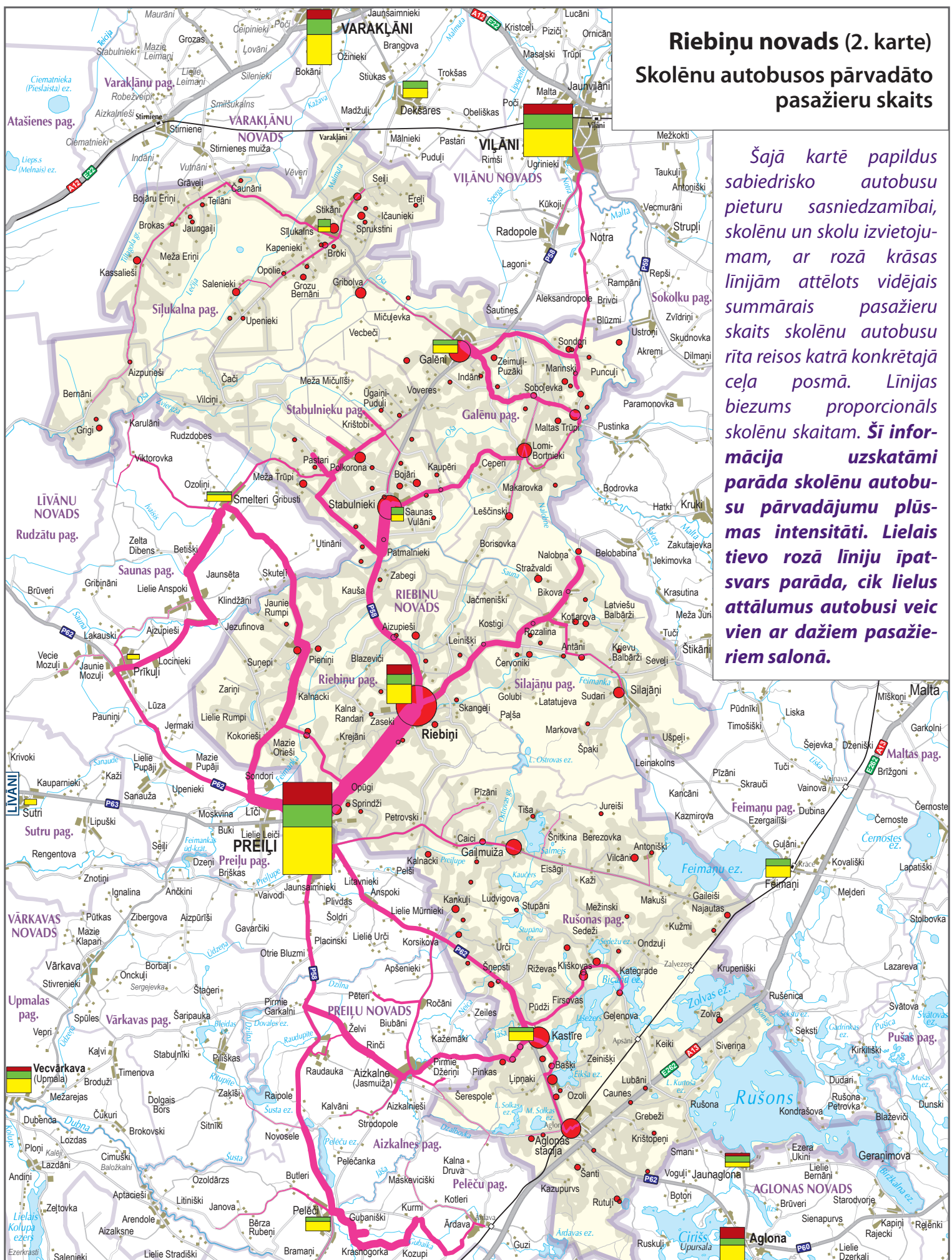
*Tā kā vairākumā attīstīto pasaules valstu vispārizglītojošo skolu skolēniem 2 jūdzes vai 3 kilometri ir tas attālums, kura mērošana līdz skolai ir vecāku atbildība, ar gaiši pelēkbrūnu fonu kartē iekrāsotas tās teritorijas, kas, ejot vai braucot pa ceļiem, neatrodas tālāk par 3 km no reģionālo sabiedrisko autobusu darbdienu rīta reisu pieturvietām (atbilstoši ATD sniegtajai informācijai). Šāda informācija kartē viegli ļauj identificēt tās skolēnu dzīvesvietas, kas atrodas ārpus sabiedriskā transporta sasniedzamības areāliem. **Pēc aplīšu izvietojuma redzams, ka nav daudz vietu, kur dzīvo skolēni, bet tuvumā nav sabiedriskā transporta, turklāt dažkārt tās atrodas arī ārpus skolēnu autobusu maršrutu sasniedzamības, no kā varam secināt, ka skolēni nokļūst skolās ar individuālo transportu, vai arī tie nedzīvo deklarētajā dzīvesvietā.***

Lai uzskatāmi parādītu reģionā pieejamo vispārizglītojošo skolu izvietojumu un nozīmi, ir dotas taisnstūrveida diagrammas, kuru laukums ir proporcionāls skolēnu skaitam, bet krāsa norāda skolēnu sadalījumu pa sākumskolas (1.–6. klase), pamatskolas (7.–9. klase) un vidusskolas (10.–12. klase) klašu grupām. **Taisnstūru lielums ne tikai uzskatāmi parāda, cik daudz vai maz skolēnu mācās katrā no skolām, bet arī to, vai esošie skolu autobusu maršruti organizēti tā, lai skolēniem no dzīves vietas būtu ērtāk nokļūt nozīmīgākajā no tuvākajām skolām, vai tomēr vadoties tikai no konkrētās skolas interesēm, ko apkalpo šis autobuss.**

Riebiņu novads (2. karte)

Skolēnu autobusus pārvadāto pasažieru skaits

Šajā kartē papildus sabiedrisko autobusu pieturu sasniedzamībai, skolēnu un skolu izvietojumam, ar rozā krāsas līnijām attēlots vidējais summārais pasažieru skaits skolēnu autobusu rīta reisos katrā konkrētajā ceļa posmā. Līnijas biezums proporcionāls skolēnu skaitam. Šī informācija uzskatāmi parāda skolēnu autobusu pārvadājumu plūsmas intensitāti. Liels tievo rozā līniju īpatsvars parāda, cik lielus attālumus autobusi veic vien ar dažiem pasažieriem salonā.



Skolēnu autobusu rīta reisos pārvadāto skolēnu skaits (2017./2018. m.g., vidējais skaits ceļa posmā pirmdienas rītā)

5 25 50

Sabiedrisko autobusu rīta reisu pieturu 3 km sasniedzamības zona

80
20
2

Vispārizglītojošo skolu audzēkņu skaits deklarētajās dzīves vietās 2017. g. 1. septembrī (apla laukums proporcionāls skolēnu skaitam apdzīvotajā vietā)

Skolēnu kopskaits vispārīgglītojošo skolu klašu grupās (1 mm² = 4 skolēni)

10.-12. klase
7.-9. klase
1.-6. klase

Novadu robežas
Pagastu robežas

0 2 km



Riebiņu novads (3. karte)

Skolēnu un sabiedrisko autobusu maršrutu pārklāšanās

Šajā kartē papildus sabiedrisko autobusu pieturu sasniedzamībai, skolēnu un skolu izvietojumam, ar lillā krāsas linijām attēloti tie skolēnu autobusu maršrutu posmi, kur tie pārklājas ar sabiedrisko autobusu maršrutiem, kuros pieejami rīta reisi. Jo garāki šie posmi, jo neefektīvāks nodokļu maksātāju naudas izlietojums, organizējot skolēnu pārvadājumus.



skolēnu autobusu maršrutu posmi, kur tie pārklājas ar sabiedrisko autobusu maršrutiem, kuros pieejami rīta reisi

Sabiedrisko autobusu rīta reisu pieturu 3 km sasniedzamības zona



Vispārīgā gēltojošo skolu audzēkņu skaits deklarētajās dzīves vietās 2017. g. 1. septembrī (apla laukums proporcionalš skolēnu skaitam apdzīvotajā vietā)



Skolēnu kopskaits vispārīgā gēltojošo skolu klašu grupās (1 mm² = 4 skolēni)

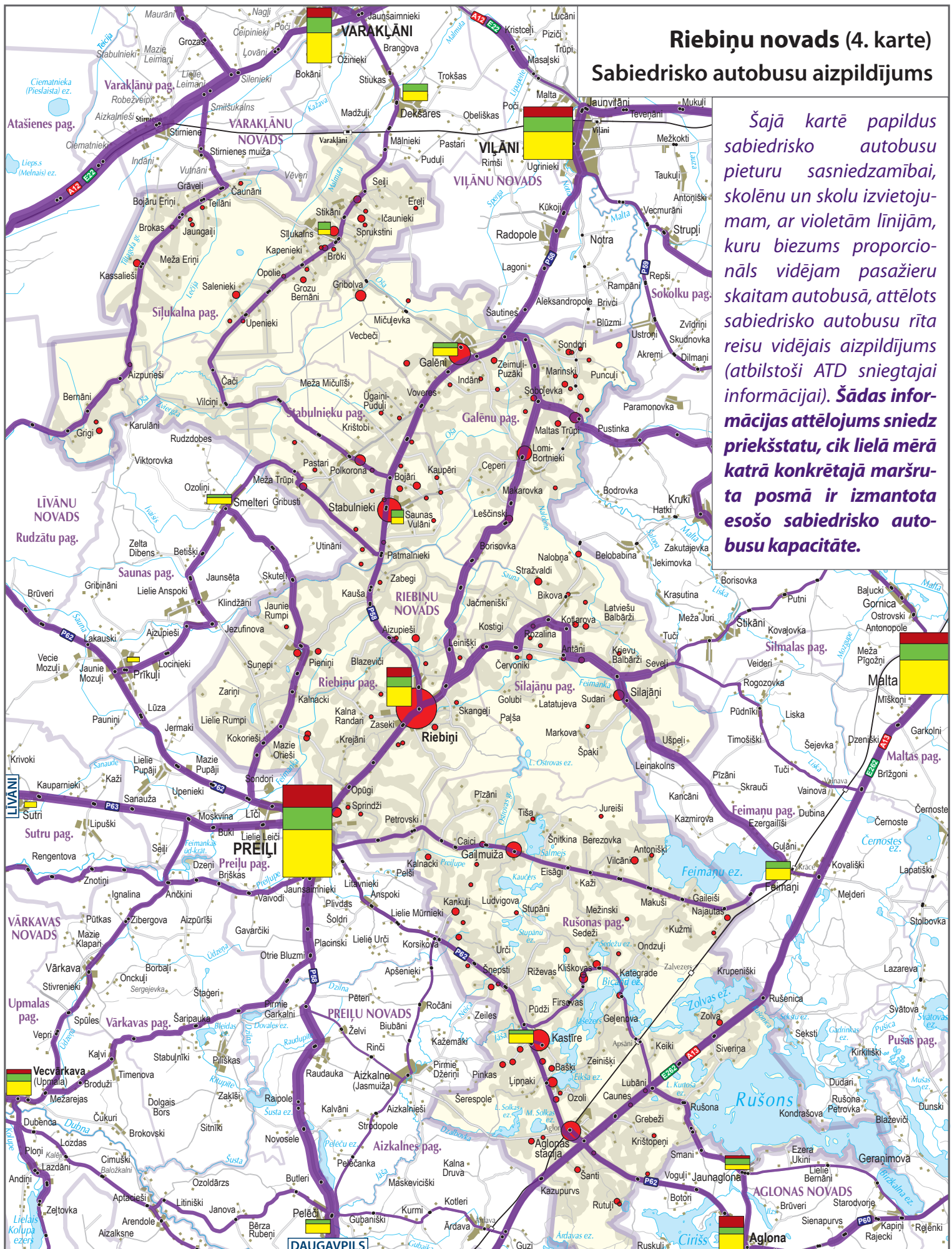
Novadu robežas
Pagastu robežas

0 2 km



Riebiņu novads (4. karte) Sabiedrisko autobusu aizpildījums

Šajā kartē papildus sabiedrisko autobusu pieturu sasniedzamībai, skolēnu un skolu izvietojumam, ar violetām līnijām, kuru biezums proporcionāls vidējam pasažieru skaitam autobusā, attēlots sabiedrisko autobusu rīta reisu vidējais aizpildījums (atbilstoši ATD sniegtajai informācijai). Šādas informācijas attēlojums sniedz priekšstatu, cik lielā mērā katrā konkrētajā maršruta posmā ir izmantota esošo sabiedrisko autobusu kapacitāte.

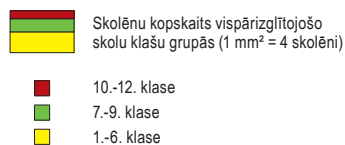


Vidējais pasažieru skaits sabiedriskajos autobusus 2017. gada ziemas sezonas darbības rītos ar izpildes sākumu no 06:30 līdz 09.00 (aprēķināts pēc pārvaldītāju sniegtās informācijas ATD par vidējo pasažieru skaitu visa reisa garumā) un pieturas

Sabiedrisko autobusu rīta reisu pieturu 3 km sasniedzamības zona



Vispārīgāko skolu audzēkņu skaits deklarētajās dzīves vietās 2017. g. 1. septembrī (apļa laukumus proporcionāls skolēnu skaitam apdzīvotajā vietā)



Novadu robežas
Pagastu robežas

0 2 km



1.2. Esošo skolēnu pārvadājumu lietderības izvērtējums un ieteikumi pārvadājumu efektivizēšanai

Riebiņu novadā atšķirībā no daudziem citiem Latvijas lauku apvidiem ir saglabāties salīdzinoši blīvs sabiedrisko autobusu maršrutu tīkls, kas pamatā orientēts uz Preiļiem, atsevišķos gadījumos uz Viļāniem, Varakļāniem vai citiem apkārtnējiem centriem. Šāds tīkls nodrošina absolūtajam vairumam skolēnu sabiedriskā transporta sasniedzamību tuvāk par 2 km attālumam no dzīvesvietas. Tomēr sabiedrisko autobusu aizpildījums vairumā gadījumu ir nepietiekams un, samazinoties iedzīvotāju skaitam, prasa no valsts aizvien lielākas dotācijas. Šādu situāciju lielā mērā sekmē tas, ka daudzviet ar sabiedrisko autobusu maršrutiem pārklājas skolēnu autobusu maršruti. Riebiņu novadā pašvaldības finansēti 14 maršrutos kursē 6 skolēnu autobusi, kuri nodrošina skolēnu nokļūšanu 5 pašvaldības skolās. **Savs autobuss apkalpo pat tādas skolas, kurās ir tikai 27 (Sīļukalna pamatskola) vai 31 (Dravnieku pamatskola) skolēns. Kopumā šāds serviss pašvaldībai gadā izmaksā ap 100 000 EUR.**

Lai labāk izprastu, kā organizēti skolēnu pārvadājumi Riebiņu novadā, zemāk aprakstīts **Rušonas pamatskolas piemērs.**

Rušonas pamatskola ir visai tipiska Latvijas lauku pamatskola, kurā saistībā ar iedzīvotāju aizplūšanu uz attīstības centriem (vietām, kur pieejamas darbavietas un kvalitatīvi pakalpojumi), skolēnu skaits samazinājies trīskārtīgi un turpina samazināties, neraugoties uz pašvaldības centieniem piesaistīt skolēnus, izmantojot dažādus bonusus, to skaitā skolēnu nogādāšanu no dzīvesvietas līdz skolai. Nepietiekamā skolēnu skaita dēļ (vidēji 6,5 skolēni klasē, jeb 4,5 skolēni uz skolotāju⁴, kas ir divreiz mazāk nekā valstī vidēji un trīsreiz mazāk nekā attīstītajās valstīs), skolotāju noslodze šajā skolā caurmērā ir tikai 54,4% un vidējais atalgojums attiecīgi tikai 395 EUR (salīdzinājumam, piemēram, Salaspils 1.vidusskolā, kurā mācās 970 skolēni, tas bija 879 EUR). Neraugoties uz minēto, skolai, kurā mācās tikai 59 skolēni, ir piesaistīts savs 13-vietīgs autobuss (Ford Transit), kurš divreiz dienā pa 3 maršrutiem 173 km kopgarumā savāc un izvadā 33 skolēnus.

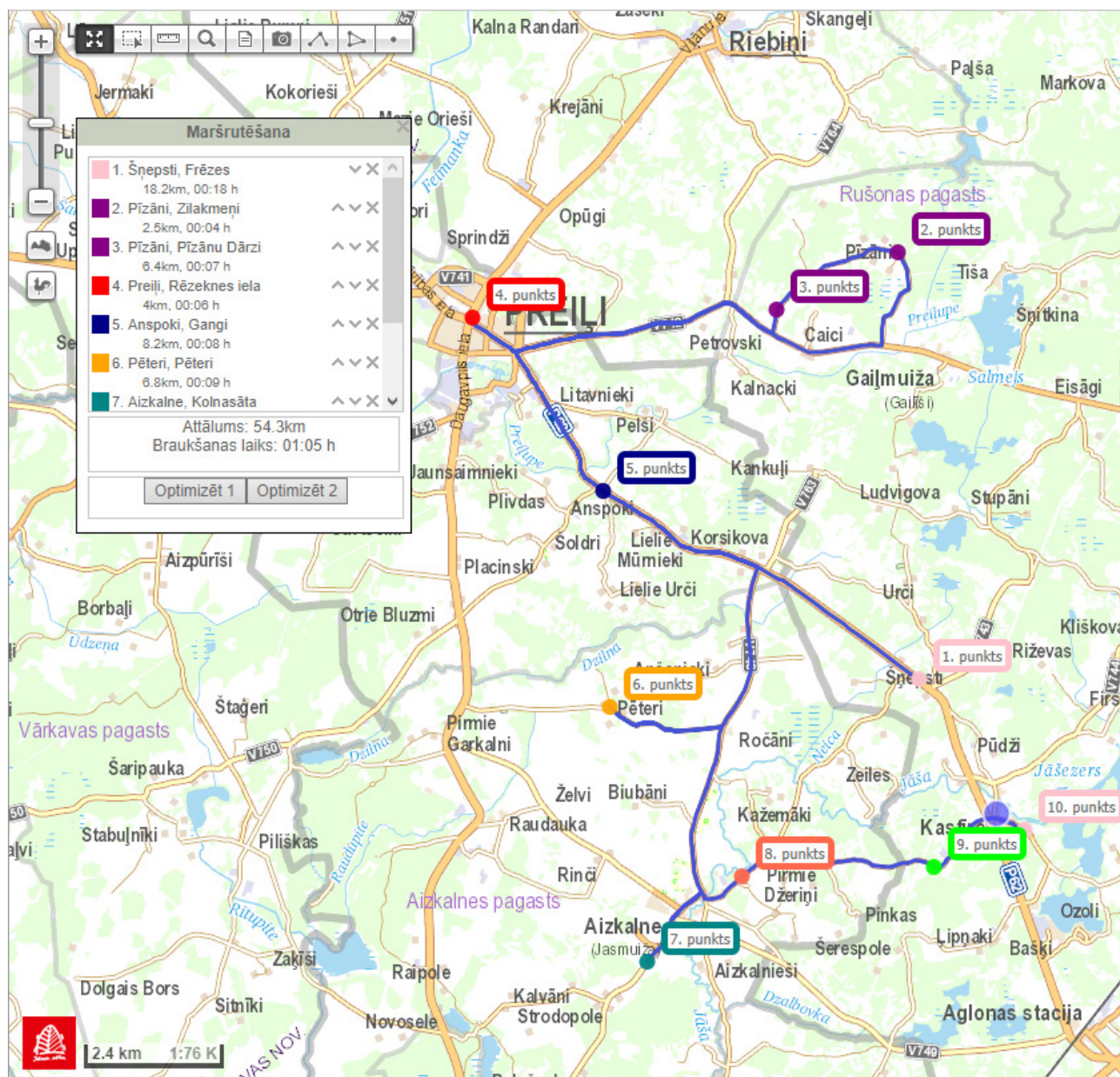
Vidējās pārvadājumu izmaksas uz skolēnu dienā pēc pašvaldības sniegtās informācijas veido 2,87 EUR, bet vidējās katra nobrauktā kilometra izmaksas – 0,55 EUR. Tas ir par trešdaļu mazāk, nekā pēc Autotransporta direkcijas sniegtās informācijas bija vidējā sabiedrisko autopārvadātāju tirgus cena Latgales reģionā (0,84 EUR 2017.g.). Ja vērtējam tikai vienu nobrauktā kilometra izmaksas, tad var šķist, ka pašvaldības organizētajiem pārvadājumiem ir augsta efektivitāte. Tomēr šajā gadījumā noteikti būtu jāvērtē, cik racionāli vispār ir organizēt šādus pārvadājumus skolai, kura atrodas tikai 14 km attālumā no attīstības centra (Preiļiem), ar kuru jau ir nodrošināta ērta sabiedrisko autobusu satiksme, kas jau tiek dotēta no nodokļu maksātāju naudas (pasažieriem no Kastīres, kurā atrodas Rušonas skola, maksājot par braucienu 0,75 EUR, ceļā jāpavada tikai 17 minūtes). Lai to izprastu, ir vērts izanalizēt Rušonas skolas autobusa reisu.

Pirmais autobusa reiss (skat.1.att.) no bāzes vietas Rušonas pagasta Šņepstos izbrauc plkst. 6:40 un caur Preiļiem dodas pēc pirmajiem 3 pasažieriem 18,2 km attāļajos Pizānos, kur ierodas 7:20. Pa ceļam uzņemot vēl vienu pasažieri, autobuss dodas atpakaļ uz Preiļiem, kur tiek uzņemts vēl viens pasažieris. Tālāk šie 5 skolēni un vēl viens, kurš iekāpj Anspokos, metot pamatīgus likumus, vispirms iebraucot Pēteros (uzņem 2 pasažierus), tad Aizkalnē (iekāpj vēl 2), brauc uz Kastīri, kur atrodas Rušonas pamatskola (pēdējā posmā iekāpj vēl 2 pasažieri), kopā nobraucot 26 km (braucot taisni no Preiļiem līdz Rušonas skolai ir 14 km). Galapunktā autobuss ierodas plkst. 8:10. Tātad, braucot 54,3 km un ceļā pavadot 1,5 stundas, savākti 12 pasažieri. Spriežot pēc iekāpšanas vietas, tikai vienam no tiem (Kamenkā) Rušonas skolu varētu uzskatīt par tuvāko jeb ērtāk sasniedzamo mācību vietu, turklāt tā būtu sasniedzama, ejot kājām – 2 km. Pizānos dzīvojošiem pasažieriem, kam, braucot uz Kastīri ar šo skolēnu autobusu, ik rītu ceļā jāpavada stunda, 30-40 minūšu alternatīva būtu doties uz autobusa pieturu kājām (2km), lai nepilnās 10 minūtēs ar sabiedrisko autobusu aizbrauktu līdz Preiļiem (biļetes cena līdz 1 EUR). **Kā liecina novērojumi, vispārējais veselības stāvoklis un koncentrācijas spējas**

4 Šeit un turpmāk sniegtie skolas raksturojošie rādītāji atrodami IZM vietnē <https://izm.kartes.lv>

mācību stundās bērniem, kas kādu laiku pavadījuši fiziskajās aktivitātēs svaigā gaisā (konkrētajā gadījumā 20-30 minūtes, ejot kājām), ir ievērojami augstākas, nekā tiem, kas ilgstoši pārvietojas transportā. No tā varam secināt, ka ieguvums, izvēloties šādu alternatīvu, būtu ne tikai laika izteiksmē, bet arī produktīvākā mācību vielas apgūvē skolā.

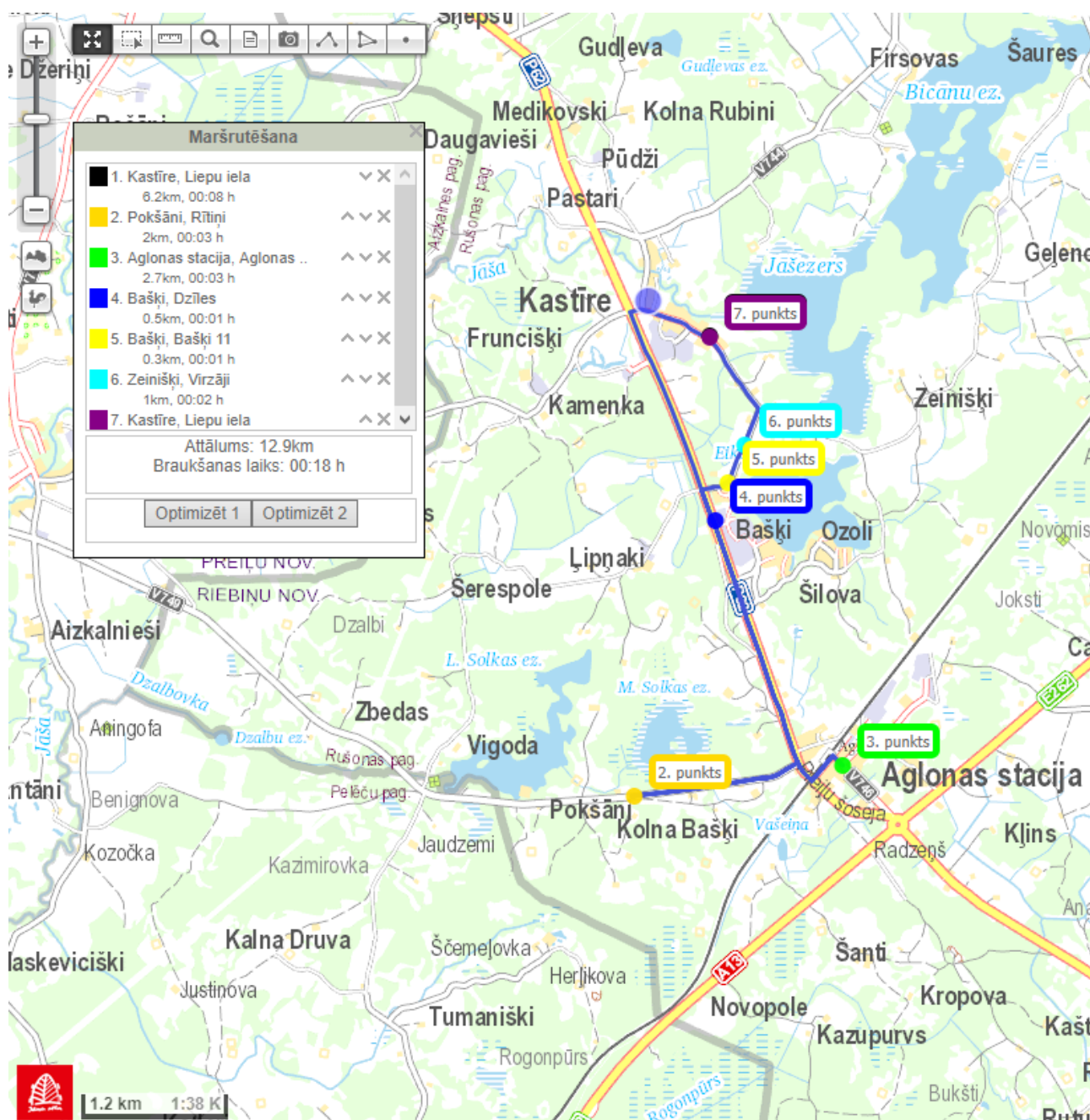
1.attēls



Līdzīga situācija ir arī nomaļāk no lielceļiem esošajos Pēteros dzīvojošajiem skolēniem (autobusa pietura - 2 km, Preiļi - ap 15 minūšu braucienā ar sabiedrisko autobusu). Visi pārējie pirmā reisa pasažieri dzīvo tiešā sabiedrisko autobusu pieturu tuvumā ar ērtu piekļuvi Preiļu skolām vai Aizkalnes gadījumā - arī Pelēču skolai. Iepriekš minētais ļauj izdarīt secinājumu, ka **skolēnu autobusa pakalpojumi šajā reisā no labas pārvaldības viedokļa nav pamatoti.**

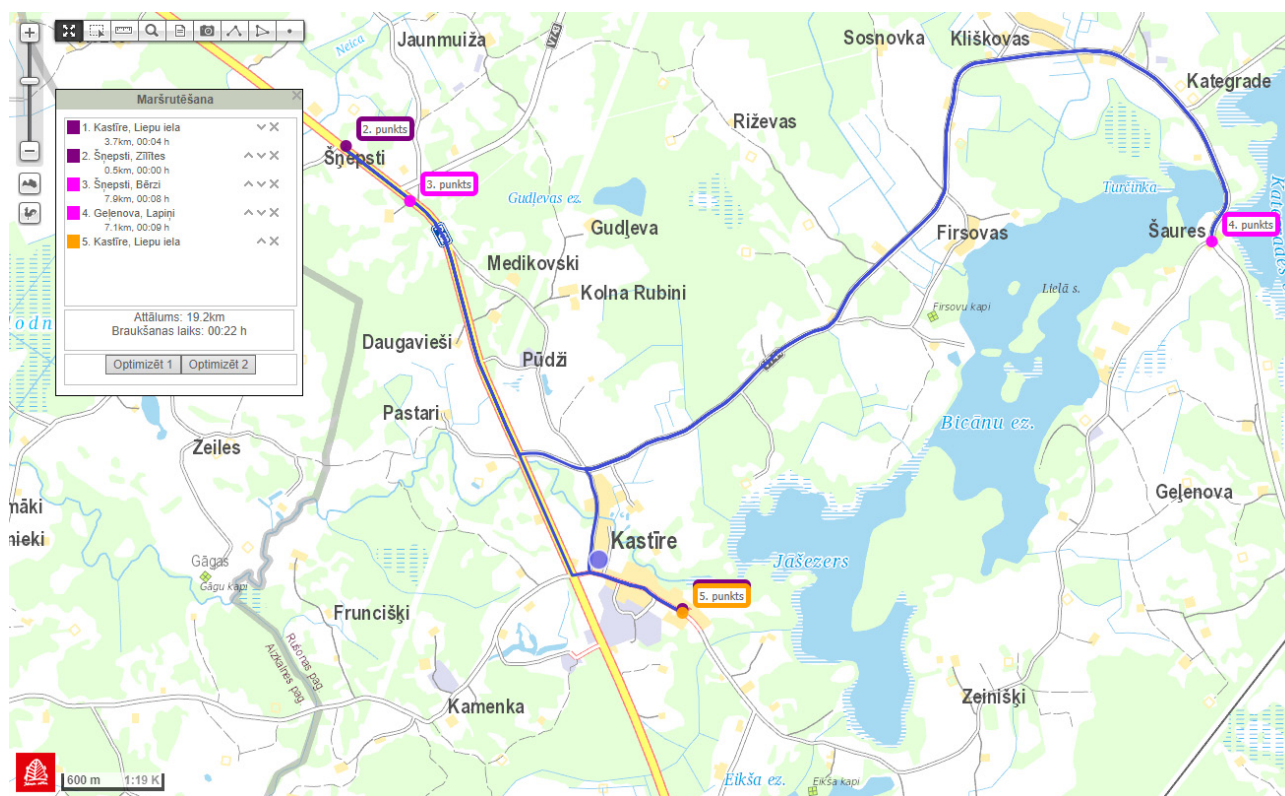
Turpinājumā (8:10) Rušonas autobuss dodas otrajā, šoreiz 20 minūšu izbraucienā, 4 km attālās Aglonas stacijas virzienā (skat.2.att.), pa ceļam izmetot 3 km līkumu, lai uzņemtu 1 pasažieri, kurš dzīvo 2 km attālumā no Aglonas stacijas sabiedriskā autobusu pieturas, kurā tiek uzņemti vēl 5 pasažieri. Atlikušie 6 pasažieri tiek uzņemti Baškos – 1 līdz 2 km attālumā no skolas, bet ne tālāk par 1 km no tuvākās sabiedriskā transporta pieturas. Tā kā gan no Aglonas stacijas, gan Baškiem nodrošināta salīdzinoši ērta un lēta sabiedrisko autobusu satiksme gan uz Kastīri, gan Preiļiem (6 reisi dienā Preiļu virzienā; līdz Preiļiem ap 1 EUR), jākonstatē, ka arī šajā gadījumā atsevišķiem skolēnu pārvadājumiem nav pamata, jo visi pasažieri dzīvo ērtā sabiedriskā transporta pieturu sasniedzamības attālumā (tikai vienā gadījumā – 2km, bet pārsvarā – līdz 1 km).

2.attēls



Pēdējais Rušonas autobusa rīta izbrauciens ilgst 26 minūtes (skat.3.att.), vispirms (8:40) no Rušonas skolas dodoties Preiļu virzienā pēc 6 skolēniem uz 3,7 km attāļajiem Šņepstiem, kur ērti pieejams arī sabiedriskais transports uz Preiļiem un Kastīri. Tālāk šie 6 skolēni tiek vesti atpakaļ uz Rušonas skolu, tikai izmetot 12 km līkumu, jo “pa ceļam” tiek braukts pakaļ trīs pasažieriem uz nomaļajām Šaurēm. Pēdējais maršruta posms ir vislietderīgākais, jo Šaurēs (Geļenovā) dzīvojošajiem skolēniem tuvumā nav pieejams sabiedriskais transports (2017.g. ziemas sezonā pēc ATD sniegtās informācijas gan viens rīta reiss kursēja, kas parādīts arī sekojošajās kartēs), taču nav saprotams, kāpēc ik rītu uz turieni jāved arī 6 Šņepstu pasažieri. Turklāt, lai atvestu 3 skolēnus, nav nepieciešams autobuss. Piemēram, Līvānu novada pašvaldība šādām individuālām situācijām izstrādājis īpašus saistošos noteikumus, kuros paredzēta degvielas kompensācija (0,12 EUR/km) gadījumiem, kad skolēniem 3 km attālumā no dzīves vietas nav pieejama sabiedriskā transporta vai skolēnu autobusa pietura.

3.attēls



Ja modelējam situāciju, ka Rušonas skola iztiek bez īpašiem skolēnu pārvadājumiem, visticamāk, 11 skolēni izvēlētos braukt ar sabiedrisko transportu uz Preiļiem, turpinot mācības kādā no pilsētas skolām (tur piedāvājums noteikti ir daudzveidīgāks). Par sabiedriskā transporta izmantošanu kompensācija šiem skolēniem caurmērā būtu 2 EUR dienā (kopā $2 \times 11 = 22$ EUR dienā). 12 skolēni ar sabiedrisko transportu, iespējams, brauktu uz Kastīri, kurā atrodas Rušonas skola (par sabiedriskā transporta izmantošanu kompensācija skolēnam šajā gadījumā caurmērā būtu 1 EUR dienā, jeb kopā 12 EUR dienā). Šaurēs (precīzāk - Geļenovā) dzīvojošo 3 skolēnu nogādāšanai līdz Kastīrei būtu jāmeklē individuāls risinājums (piemēram, maksājot degvielas kompensāciju 3 EUR dienā). Par pārējo 7 skolas tuvumā dzīvojošo līdzšinējo skolēnu autobusa pasažieru nokļūšanu skolā būtu jā rūpējas vecākiem. Pēc pašvaldības sniegtās informācijas Rušonas skolas audzēkņu pārvadājumi izmaksā 94,68 EUR dienā (2,87 EUR vidēji uz skolēnu). Ja tiktu realizēts iepriekš modelētais scenārijs, dienas izmaksas samazinātos par 61% līdz 37 EUR dienā.

Papildus tam vēl būtu jāņem vērā, ka šādā gadījumā palielinātos arī sabiedrisko autobusu aizpildījums (šobrīd konkrētajos maršrutos pēc ATD datiem tas vidēji ir no 2 līdz 5 pasažieriem visa reisa garumā), kas ļautu samazināt valsts dotācijas apmēru komersantam, kas veic sabiedriskos pārvadājumus. Pēc ATD sniegtās informācijas 2018.g.1. ceturksnī **Riebiņu un Preiļu novadā subsīdijas veidoja 74% no sabiedrisko pārvadājumu izmaksām, un tikai 26% sedza ieņēmumi no pārdotajām biļetēm.** Tas nozīmē, ka kopējais sabiedriskais ieguvums uz izmaksu samazinājuma rēķina varētu būt ievērojami lielāks.

Ņemot vērā, ka Rušonas skolā pamatskolas posmā (7.-9.klasē) mācās tikai 18 skolēni (vidēji 6 klasē), specializētajos priekšmetos (bioloģija, ģeogrāfija, fizika, ķīmija utt.) nedēļā iznāk tikai 5 mācību stundas, kas nodrošina attiecīgā priekšmeta skolotājam tikai ceturtdaļslodzi (skolotāji, lai nopelnītu, spiesti strādāt vairākās skolās, vai mācīt vairākus priekšmetus, no kā cieš mācību kvalitāte), nemaz nerunājot par kabinetu uzturēšanas nesamērīgajām izmaksām, rēķinot uz skolēnu. Šī iemesla dēļ pamatskolas posma uzturēšana Rušonas skolā nav pamatota, nākotnes attīstības scenārijā paredzot Kastīrē saglabāt tikai sākumskolas posmu. Šādā gadījumā daudz efektīvāk varētu izmantot skolotāju algām un mācību aprīkojumam paredzētos līdzekļus, taču nedaudz pieaugtu transporta izdevumi. Tā kā pētnieku rīcībā nebija informācija, kur tieši dzīvo katrs no 18 pamatskolas posma skolēniem, nebija iespējams precīzi prognozēt transporta izmaksu pieaugumu. Ja pieņemam, ka visi 18 dzīvo Kastīres apkaimē un mācības pēc 6.klases turpina Preiļos, tad transporta kompensācijas apmērs būtu 36 EUR dienā. Tātad kopā ar iepriekš minētajiem izdevumiem pēc reformu realizācijas atbilstoši izklāstītajam scenārijam pašvaldības izdevumi Rušonas skolas esošo un bijušo audzēkņu transportam tik un tā nedaudz samazinātos (no 95 līdz 73 EUR dienā). Taču, visticamāk, reālais samazinājums būtu lielāks, jo, kā liecina pētnieku novērojumi citās pašvaldībās, kur skolēnu autobusi jau pārtraukuši kursēt, tikai daļa skolēnu izvēlas lietot sabiedrisko transportu, priekšroku dodot vecāku automašīnai, kājām iešanai vai velo braukšanai. Pie kam ļoti iespējams, ka daļa no tiem 11 skolēniem, kurus attīstības scenārijā bija ierosināts pārvirzīt uz ērtāk sasniedzamajām Preiļu skolām, arī mācās pamatskolas posmā un aprēķinā iekļauti dubultā.

Arī uz citām skolām organizēto skolēnu maršrutu pamatotības analīze liecina, ka pašvaldība, nerēķinoties ar mācību procesa jau tā nesamērīgajām izmaksām skolās ar nepietiekamo skolēnu skaitu, tieši ar skolēnu autobusu palīdzību cenšas piesaistīt skolēnus konkrētajām skolām, pat tad, ja skolēni jāved no vietām, kur ērtāk sasniedzama cita skola, turklāt, visticamāk, ar augstāku izglītības kvalitāti.

Piemēram, skolēnu autobuss Nr.4 ik rītu nogādā 42 skolēnus Riebiņu vidusskolā (obligāto centralizēto eksāmenu indekss (OCEI), kas kaut kādā mērā raksturo izglītības kvalitāti, 2017.g. šajā skolā bija 37,6%) no Preiļiem vai to apkaimes, kur Preiļu ģimnāzija (OCEI – 60,2%) vai 2.vidusskola (OCEI – 45,2%) tiem būtu ērtāk sasniedzama.

Cits piemērs ir no Sīļukalna pagasta Kapeniekiem jeb Bernāniem Riebiņu novada tālākajā ziemeļrietumu nostūrī – skolēnu autobuss, lai aizvestu apkaimē dzīvojošos 7 skolēnus uz Sīļukalnu skolu, kurā kopā mācās 27 skolēni, mēro 17,5 km ceļu turp un atpakaļ (kopā 35 km), neraugoties uz to, ka šeit dzīvojošajiem ērti pieejams sabiedriskā autobusa rīta reiss uz Varakļāniem (22 km), kur atrodas vidusskola ar 248 skolēniem.

Šāda prakse varbūt īstermiņā palīdz saglabāt atsevišķas skolas, taču no sabiedrības kopējo interešu viedokļa nekādā ziņā nav attaisnojama. Riebiņu novada skolēnu autobusu maršrutu analīze atklāja tikai 1 gadījumu, kad attālums no skolēnu autobusu līdzšinējo pasažieru dzīvesvietas līdz sabiedriskā transporta pieturai būtiski pārsniedz 2 km (4 pasažieri Silajāņu pagasta Nalobņā, kas atrodas 2,9 km attālumā no Rozalinas pieturas Silajāņu - Preiļu autobusa maršrutā), tāpēc šajā gadījumā būtu pamatots pašvaldības atbalstīts individuāls risinājums (piemēram, kompensācija individuālā transporta līdzekļa izmantošanai pēc Līvānu pašvaldības piemēra), lai skolēniem atvieglotu nokļūšanu autobusa pieturā.

No augstāk minētā varam secināt, ka atsevišķi skolēnu autobusu pakalpojumi Riebiņu novadā nav nepieciešami. Esošais sabiedriskā transporta tīkls ļauj salīdzinoši īsā laikā skolēniem sasniegt izglītības iestādes, lai arī ne vienmēr tās atrodas Riebiņu novadā, pie kam daudzos gadījumos skolēniem pieejamas vairākas skolu alternatīvas. Šī iemesla dēļ ir visai grūti prognozēt, cik skolēnu un kādā virzienā izvēlētos doties, ja tiktu atcelti skolēnu autobusi.

Pēc Riebiņu pašvaldības sniegtās informācijas šobrīd skolēnu autobusus regulāri izmanto 182 skolēni, kas pašvaldībai veido izmaksas 3,23 EUR dienā uz skolēnu. Visintensīvākā skolēnu plūsma (42 skolēni) ir posmā Preiļi – Riebiņi. Sabiedriskā autobusa biļetes cena šajā posmā ir 0,50 EUR, kas, braucot abos virzienos, veidotu 1 EUR dienā. **Pat, ja vidējā cena par braukšanu sabiedriskajā transportā skolēniem būtu 2 EUR dienā, pašvaldībai, maksājot skolēniem kompensācijas, tas dotu 38% vai 38 000 EUR ietaupījumu gadā, kam vēl būtu jāpieskaita sabiedriskais ietaupījums, ko, uz biļešu pārdošanas ieņēmumu rēķina, veidotu sabiedriskā transporta valsts dotāciju samazinājums, kas ir grūti prognozējams, jo, iespējams, atsevišķos reisos, augot pasažieru skaitam, sabiedriskajam pārvadātājam nāktos palielināt pārvadājumu kapacitāti.**

2. Esošo skolēnu pārvadājumu lietderības izvērtējums un ieteikumi skolu tīkla sakārtošanai un ar to saistīto skolēnu pārvadājumu efektivizēšanai Preiļu novadā

2.1. Konteksts un ieteikumi skolu tīkla sakārtošanai

Preiļu novads atrodas pašā Latgales vidienē - 3 stundu brauciena attālumā no Rīgas (no Latgales attīstības centriem tuvāk Rīgai atrodas tikai Līvāni). Līdz reģionālās nozīmes centriem – Daugavpili, Rēzeknei un Jēkabpili ceļā no Preiļiem jāpavada apmēram stunda. Šāds novietojums novada iedzīvotājiem nodrošina relatīvi ērtu daudzveidīgu pakalpojumu sasniedzamību. Vienīgais mīnuss – galvenās valsts transporta maģistrāles ar intensīvākajām kravām un pasažieru satiksmes (arī tūristu) plūsmām iet garām novadam.

Padomju laikā Preiļi bija mazākais no Latvijas rajonu centriem, turklāt vienīgais, kas iedzīvotāju skaita ziņā nebija lielākā pilsēta rajonā, taču novietojums salīdzinoši blīvi apdzīvotas teritorijas ceļu krustpunktā, pietiekami tālu no Rēzeknes un Daugavpils, pretstatā 37 km attāļiem, kaut arī Rīgai tuvāk esošajiem Līvāniem, noteica izvēli par labu Preiļiem. Laika gaitā savas bāzes šeit ierīkoja dažādi reģionu apkalpojošie dienesti, kuri pēc radītās pievienotās vērtības apjoma joprojām ir starp Preiļu lielākajiem uzņēmumiem (Preiļu slimnīca, Latvijas autoceļu uzturētāja, Jēkabpils autobusu parka, Lattelecom un Latvijas gāzes filiāles). Atšķirībā no daudziem citiem Latgales attīstības centriem, sarežģītajā privatizācijas procesā Preiļiem izdevies saglabāt arī pilsētai raksturīgās pārtikas un trikotāžas rūpniecības nozares. „Preiļu siers” pēc pievienotās vērtības⁵ (6,8 milj. EUR) kļuvis ne tikai par pārliecinoši lielāko uzņēmumu pilsētā, bet arī vienu no lielākajiem visā Latgalē. Savukārt trikotāžas uzņēmums „VS Teks” (pievienotā vērtība – 1 mlj. EUR) joprojām nodrošina darbavietas vairāk nekā 100 apkārtnes iedzīvotājiem. **Kopā Preiļos strādājošie uzņēmumi gadā rada pievienoto vērtību 22,6 milj. EUR apmērā, jeb vidēji 3357 EUR uz katru iedzīvotāju. Lai gan tas ir tikai 59% no tādas pilsētas kā Valmieras uzrādītā analogā rādītāja (5701 EUR), Preiļi šajā ziņā tikai nedaudz atpaliek no reģiona industriālajiem centriem – Daugavpils, Rēzeknes un Līvāniem (3500-4000 EUR), tālu apsteidzot apkārtējos pagastus un pilsētas.** Salīdzinājumam var minēt, ka blakus esošajam Riebiņu pagastam, kurā tāpat kā Preiļos (tikai 7 km attālumā!) izvietots pašvaldības centrs, analogais rādītājs ir tikai 546 EUR, jeb 16% no Preiļu līmeņa, bet tādos apkārtnes pagastos kā Aizkalne, Pelēči, Galēni un Silajāņi, šis rādītājs ir zem 100 EUR, jeb mazāk par 3% no Preiļu līmeņa.

Tā kā pievienotā vērtība ir rādītājs, kas īpaši labi raksturo konkrētās teritorijas saimniecisko perspektīvu, pašsaprotami šķiet apkārtnes iedzīvotāju ikdienas braucieni darba, mācību un citos nolūkos (svārstmigrācija) uz Preiļiem. Šajā ziņā Preiļiem jākonkurē ar Līvāniem, Daugavpili un Rēzekni, mazākā mērā – Jēkabpili un Krāslavu. Tādi apkārtnē izvietoto nelielo pašvaldību centri kā Varakļāni, Viļāni, Riebiņi, Aglona un Vecvārkava piedāvāto pakalpojumu un darbavietu daudzveidības ziņā nespēj konkurēt ar Preiļiem. Diemžēl 2008.gadā veiktā administratīvā reforma šo faktu nav ņēmusi vērā, un ārpus Preiļu novada administratīvi palikusi lielākā daļa tās reālā ietekmes areāla. Tā ir nelogiska situācija, kas rada labvēlīgus apstākļus neracionāla publisko pakalpojumu tīkla uzturēšanai un neveicina efektīvu nodokļu maksātāju naudas izlietojumu. Nepieciešamība publiskos pakalpojumus koncentrēt attīstības centros aktualizēta 2014.g. pieņemtajā Nacionālās attīstības plānā (NAP)⁶. Ierobežotais darbavietu skaits, ko globālās konkurences apstākļos ārpus Rīgas spēj piedāvāt produktīvi uzņēmumi (tādi, kas legāli spēj maksāt konkurētspējīgu atalgojumu; laukos tie tradicionāli pārstāv lauksaimniecības un mežsaimniecības nozares), ir galvenais iemesls, kādēļ iedzīvotāji no perifērijas aizplūst uz vienīgās Latvijas lielpilsētas - Rīgas ietekmes areālu vai attīstītākajām Eiropas valstīm. Tā kā šī tendence

5 Šeit un turpmāk termins pievienotā vērtība attiecināts uz “Karšu izdevniecības Jāņa sēta” aprēķiniem par attiecīgajā teritorijā darbojošos uzņēmumu (ar vismaz 150 000 EUR apgrozījumu) vietējo vienību 2014.g. (svaigākie pieejamie dati) radīto pievienoto vērtību (algas ar nodokļiem + nolietojums (investīcijas) + peļņa).

6 <http://polsis.mk.gov.lv/documents/4247>

saglabāsies arī nākotnē, lai mazinātu tās negatīvo ietekmi uz depopulācijas visvairāk skartajām teritorijām, NAP rekomendē „inteliģentās saraušanās” pasākumus – resursu racionālāku izlietojumu, veidojot mūsdienīgu publisko pakalpojumu tīklu, uzsvāru liekot uz 29 attīstības centriem, kas iedzīvotājiem visā valsts teritorijā nodrošinātu kvalitatīvu pakalpojumu pieejamību nepilnas stundas brauciena attālumā (pēc “Karšu izdevniecības Jāņa sēta” aprēķiniem normālos laika apstākļos ar vieglo autotransportu ārpus stundas sasniedzamības areāla šobrīd paliktu tikai 0,2% valsts iedzīvotāju, bet 98% iedzīvotāju attīstības centri būtu pieejami pat 40 minūšu laikā). Preiļi ir viens no šiem centriem, turklāt apkalpo teritoriju, kur depopulācija notiek ļoti strauji. **Kopš pēdējās tautskaites 2011.gadā iedzīvotāju skaits Preiļu novadā samazinājies par 12,3%, bet atbilstoši prognozēm 2030.gadā novadā visticamāk dzīvos par trešdaļu mazāk iedzīvotāju nekā 2011.gadā.** To būtu jāņem vērā pirmām kārtām kārtojot skolu tīklu, jo izglītība ir ne tikai dārgākā publisko pakalpojumu sadaļa, bet no tās kvalitātes vislielākajā mērā atkarīga jauniešu nākotnes konkurētspēja darba tirgū un visas sabiedrības labklājība. Preiļu gadījumā skolu tīkla sakārtošana noteikti jāskata visu apkārtnes pašvaldību kontekstā. 2017.gadā publicētajā IZM pētījumā „Optimālā vispārējās izglītības iestāžu tīkla modeļa izveide Latvijā”⁷ tika konstatēts, ka nepietiekamā skolēnu skaita dēļ pamata un vidējā izglītība Preiļu ietekmes areālā būtu jākoncentrē tikai Preiļos. Lai nodrošinātu kvalitatīvu jaunā mācību satura apguvi, vidusskolas posmā būtu jāspēj nokomplektēt vismaz divas pilnas paralēlklases katrā skolēnu vecuma grupā (kopā – 150 skolēnu 10.-12.klašu posmā, izņemot attālas teritorijas, kur tuvākā alternatīva atrodas tālāk par 25 km – 60 skolēnu (3 gadu pārejas posmā; 75 – kopš 2021.g.). **No Preiļu apkārtnē esošajām Riebiņu (56 skolēni 2017.g.1.septembrī; 7km), Rudzātu (34; 22km) un Vārkavas (20; 22km) vidusskolām – neviena neatbilst šiem kritērijiem.** Arī pamatskolas posmā, kurā skolēni sāk apgūt tādas mācību priekšmetus kā fizika, ķīmija, bioloģija, ģeogrāfija, bet skolēnu skaits nav pietiekams, lai nokomplektētu vismaz 2 paralēlklases, specializēto priekšmetu skolotājiem neiznāk vairāk par ceturtdaļslodzi (5 kontaktstundām nedēļā), tāpēc, lai nopelnītu iztiku savā profesijā, jāstrādā vairākās skolās vai jāmaca vairāki priekšmeti, kas visbiežāk atsaucās uz izglītības kvalitāti. Minētajā IZM pētījumā aprakstīti gadījumi, kad, cīnoties par skolēnu piesaisti tukšajām skolām, skolu vadība pieļauj pazeminātas prasības skolēnu disciplīnas jomā, vienlaikus audzēkņiem piedāvājot dažādus bonusus – brīvpusdienas, bezmaksas transportu, stipendijas, ko ne vienmēr var atļauties skolas ar pietiekamu skolēnu skaitu un augstāku izglītības kvalitāti, kaut izmaksas uz vienu skolēnu šajās skolās mēdz būt pat divas reizes zemākās. Lai arī balstīta lozungā „rūpēties par lauku jauniešiem, kuriem nav pieejamas pilsētas ērtības”, šāda rīcība bieži noved pie gadījumiem, kad no pilsētas skolām uz laukiem dodas mācīties audzēkņi ar disciplīnas problēmām, bet spējīgākos bērnus no laukiem vecāki izvēlas sūtīt uz pilsētu, lai arī tā atrodas tālāk no mājām, vairumā gadījumu tā vēl vairāk pazeminot skolēnu vidējo sekmju līmeni laukos. To apstiprina arī 2015.g. OECD veiktais PISA pētījums Latvijas pamatskolās, konstatējot lauku skolu audzēkņu zināšanu atpalicību no pilsētas skolu skolēniem vidēji par vienu gadu. Kā to parāda 2016.gadā veiktā analīze un aprēķini Bauskas novadā⁸, koncentrējot pamata un vidējo izglītību vietās, kur audzēkņu skaits ir pietiekams (parasti – ne tālāk kā 25 km rādiusā no skolēnu dzīvesvietas), iespējams esošā finansējuma ietvaros gan nodrošināt skolotājiem atalgojumu par pilnu slodzi virs 1000 EUR pēc nodokļu nomaksas, gan izbrīvēt līdz 30% pašvaldību tērētā skolu uzturēšanas finansējuma citiem, arī ar izglītību vai skolēnu atbalstu saistītiem mērķiem. Lai to sasniegtu, pilsētas apkārtnē esošās skolas, kurās nav mazāk par 5 skolēniem klasē, jāpārveido par sākumskolām, kas darbojas kā pilsētas skolas struktūrvienības ar 8 pilnas slodzes skolotājiem katrā, to vadību un metodisko atbalstu nodrošinot no pilsētas skolas.

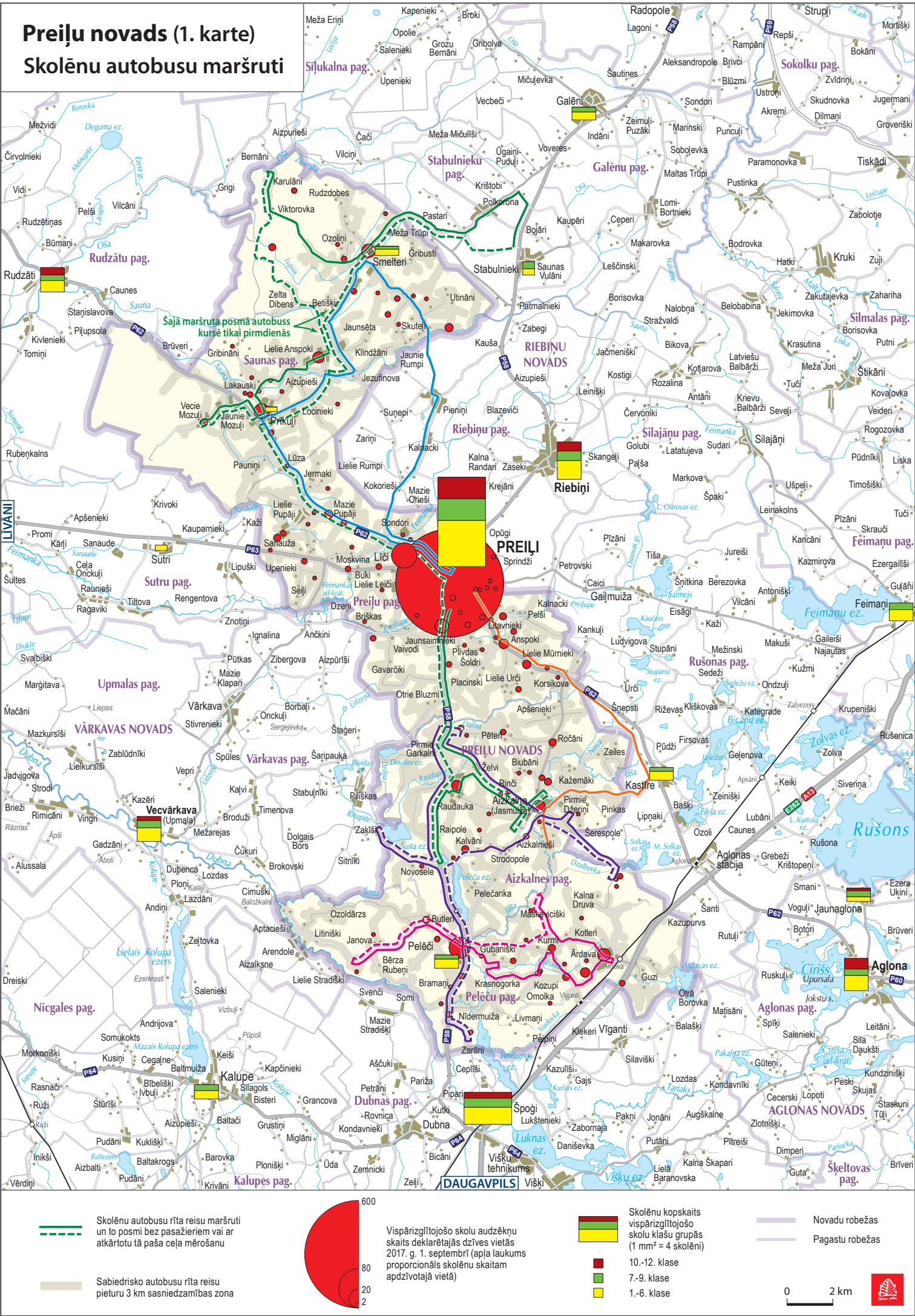
7 http://www.izm.gov.lv/images/izglitiba_visp/download/Optimala-visparejas-izglitibas-iestazu-tikla-modela-izveide-Latvija.pdf

8 http://www.bauska.lv/allfiles/files/SEEDS_IERAKSTI/PK005_Bauska_zinojums_rotets.pdf

Realizējot skolu tīkla optimizāciju Preiļu apkārtnē, vadoties no augstāk minētajiem uzstādījumiem, sākumizglītības struktūrvienības būtu pamats saglabāt Preiļu novadā – Pelēčos (42 skolēni 1.-6.klasē jeb vidēji 7 skolēni klasē), Riebiņu novadā - Riebiņos (87 skolēni, jeb vidēji 14-15 klasē), Kastīrē (attiecīgi 42 un 7) un Galēnos (37 un 6), bet Vārkavas novadā – Vecvārkavā (64 un 10-11). **Nepietiekamā skolēnu skaita dēļ Preiļu novadā nav pamata turpināt uzturēt Priekuļu sākumskolu (9 skolēni jeb vidēji 1-2 skolēni klasē; alternatīva - Preiļi – 12 km) un Salas pamatskolu (42 skolēni (13 no tiem tiek vesti no Preiļiem), jeb vidēji 4-5 – klasē; alternatīva - Preiļi – 18 km),** Riebiņu novadā - Dravnieku (31 skolēns, jeb 3-4 klasē; 1.klasē – tikai 1; alternatīvas - Preiļi – 17 km, Riebiņi – 11km) un Sīļukalna (27 skolēni jeb 3 klasē; 1.klasē – tikai 1; alternatīvas - Dekšāres – 7km, Galēni – 8km, Varakļāni – 12km) pamatskolas, bet Līvānu novadā – Sutru sākumskolu (11 skolēni jeb 1-2 klasē; alternatīva – Preiļi - 12km).

Atbilstoši pārveidotajam skolu tīklam būtu jāpārveido skolēnu autobusu maršruti, bet, kur vien tas iespējams, tie jāsinchronizē ar sabiedrisko autobusu maršrutiem. Lai arī jaunajā situācijā, pieaugot pārvadāto skolēnu skaitam, visticamāk, pieaugtu arī pārvadājumu izmaksas, taču, kā to rāda iepriekš minētajā IZM pētījumā aplūkots Vaiņodes piemērs (195.lpp.), kur skolēni būtu jāved pat 64 km attālumā, izmaksas uz pārvadāto skolēnu veidotu tikai 11% no skološanas izmaksām nelielā skolā.

Preiļu novads (1. karte)
Skolēnu autobusu maršruti



Šajā kartē ar dažādu krāsu līnijām attēloti visi novada teritorijā darbdienu rītos kursējošo skolēnu autobusu maršruti, bet ar raustītu līniju parādīti tie maršruti posmi, kuros autobusi brauc bez pasažieriem vai spiesti mērot ceļu atkārtoti, lai nokļūtu līdz skolēnu iekāpšanas vietai. **Jo vairāk raustīto līniju posmu, jo lielāks “liekais” nobraukums.** Kā redzams, vismazāk šādu posmu ir lokveida maršrutos, kur autobuss sāk un beidz reisu pie skolas, atgriežoties pa citu maršrutu. **Krāsainās maršrutu līnijas uzskatāmi parāda arī ceļu posmus, kuros dublējas vairāki skolēnu autobusu maršruti.**

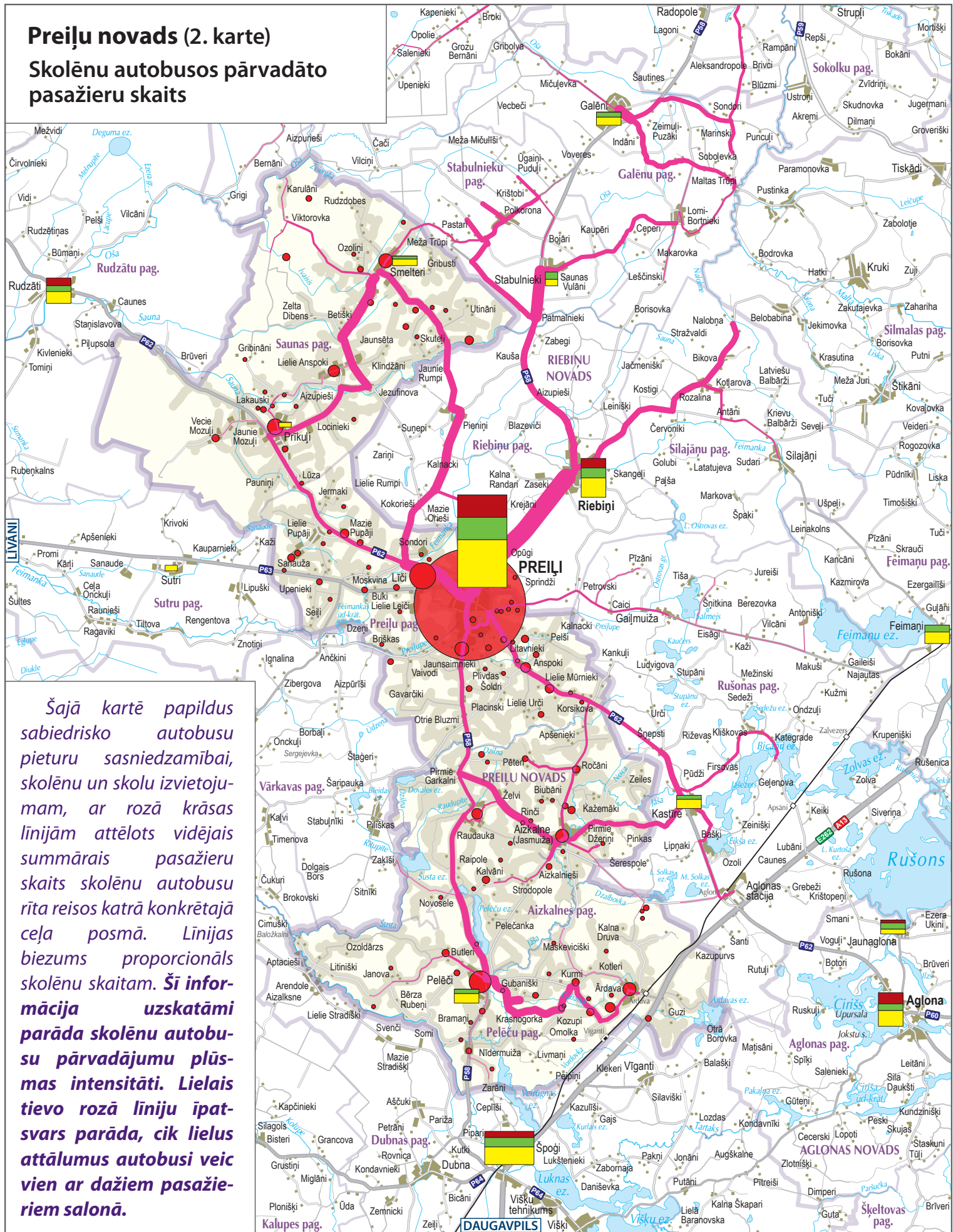
Tā kā skolēnu autobusi savāc un izvadā skolēnus iespējami tuvu dzīvesvietām, ar sarkaniem aplīšiem, kuru lielums proporcionāls apdzīvotajā vietā deklarēto skolēnu skaitam, kartē attēlots skolēnu izvietojums novadā.

Tā kā vairākumā attīstīto pasaules valstu vispārīgāko skolu skolēniem 2 jūdzes vai 3 kilometri ir tas attālums, kura mērošana līdz skolai ir vecāku atbildība, ar gaiši pelēkbrūnu fonu kartē iekrāsotas tās teritorijas, kas, ejot vai braucot pa ceļiem, neatrodas tālāk par 3 km no reģionālo sabiedrisko autobusu darbdienu rīta reisu pieturvietām (atbilstoši ATD sniegtajai informācijai). Šāda informācija kartē viegli ļauj identificēt tās skolēnu dzīvesvietas, kas atrodas ārpus sabiedriskā transporta sasniedzamības areāliem. **Pēc aplīšu izvietojuma redzams, ka nav daudz vietu, kur dzīvo skolēni, bet tuvumā nav sabiedriskā transporta, turklāt dažkārt tās atrodas arī ārpus skolēnu autobusu maršrutu sasniedzamības, no kā varam secināt, ka skolēni nokļūst skolās ar individuālo transportu, vai arī tie nedzīvo deklarētajā dzīvesvietā.**

Lai uzskatāmi parādītu reģionā pieejamo vispārīgāko skolu izvietojumu un nozīmi, ir dotas taisnstūrveida diagrammas, kuru laukums ir proporcionāls skolēnu skaitam, bet krāsa norāda skolēnu sadalījumu pa sākumskolas (1.–6. klase), pamatskolas (7.–9. klase) un vidusskolas (10.–12. klase) klašu grupām. **Taisnstūru lielums ne tikai uzskatāmi parāda, cik daudz vai maz skolēnu mācās katrā no skolām, bet arī to, vai esošie skolu autobusu maršruti organizēti tā, lai skolēniem no dzīves vietas būtu ērtāk nokļūt nozīmīgākajā no tuvākajām skolām, vai tomēr vadoties tikai no konkrētās skolas interesēm, ko apkalpo šis autobuss.**

Preiļu novads (2. karte)

Skolēnu autobusus pārvadāto pasažieru skaits

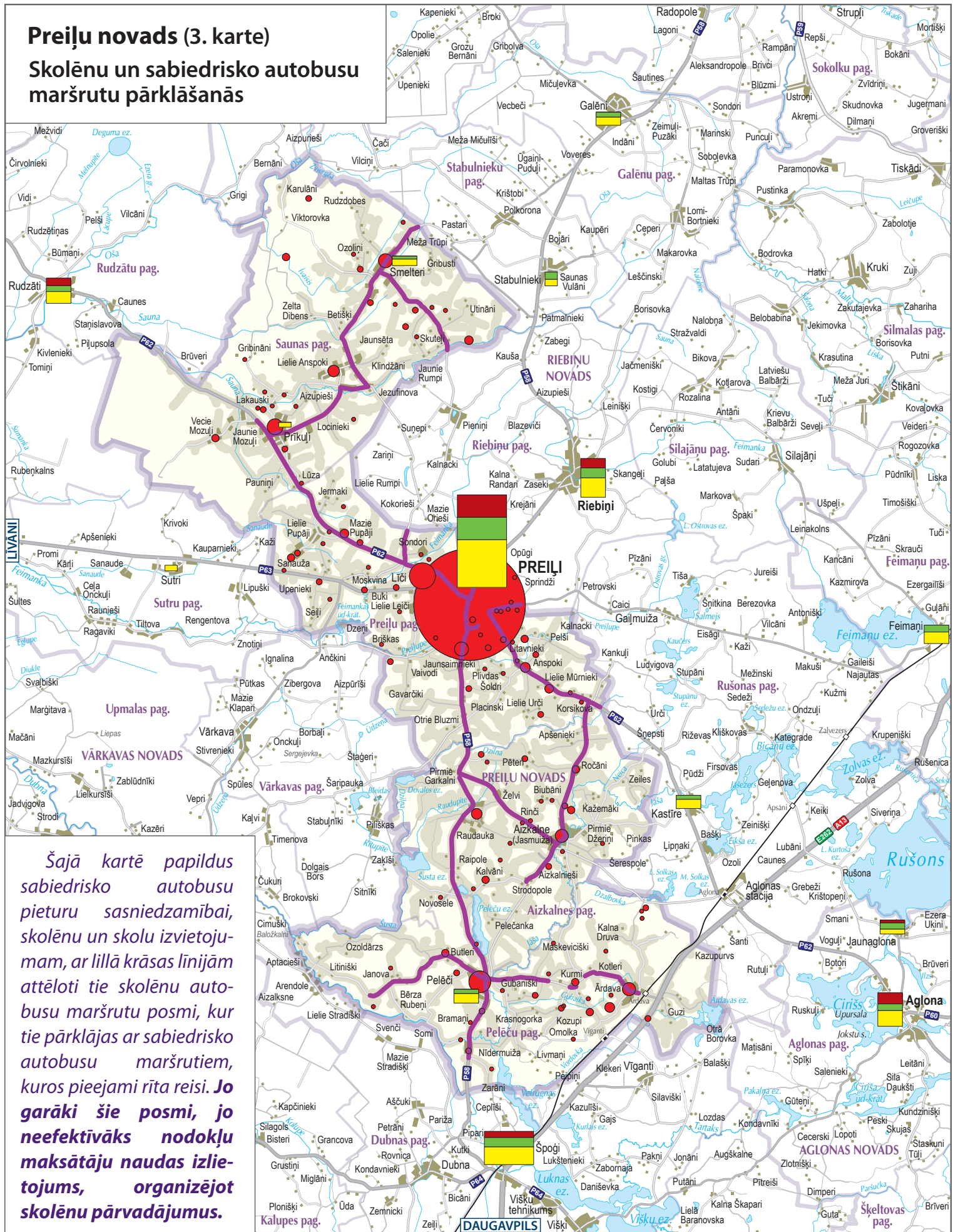


0 2 km

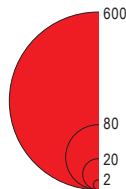


Preiļu novads (3. karte)

Skolēnu un sabiedrisko autobusu maršrutu pārklāšanās



- skolēnu autobusu maršrutu posmi, kur tie pārklājas ar sabiedrisko autobusu maršrutiem, kuros pieejami rīta reisi
- Sabiedrisko autobusu rīta reisu pieturu 3 km sasniedzamības zona



Vispārīgizglītojošo skolu audzēkņu skaits deklarētajās dzīves vietās 2017. g. 1. septembrī (apļa laukums proporcionāls skolēnu skaitam apdzīvotajā vietā)



Skolēnu kopskaits vispārīgizglītojošo skolu klašu grupās (1 mm² = 4 skolēni)

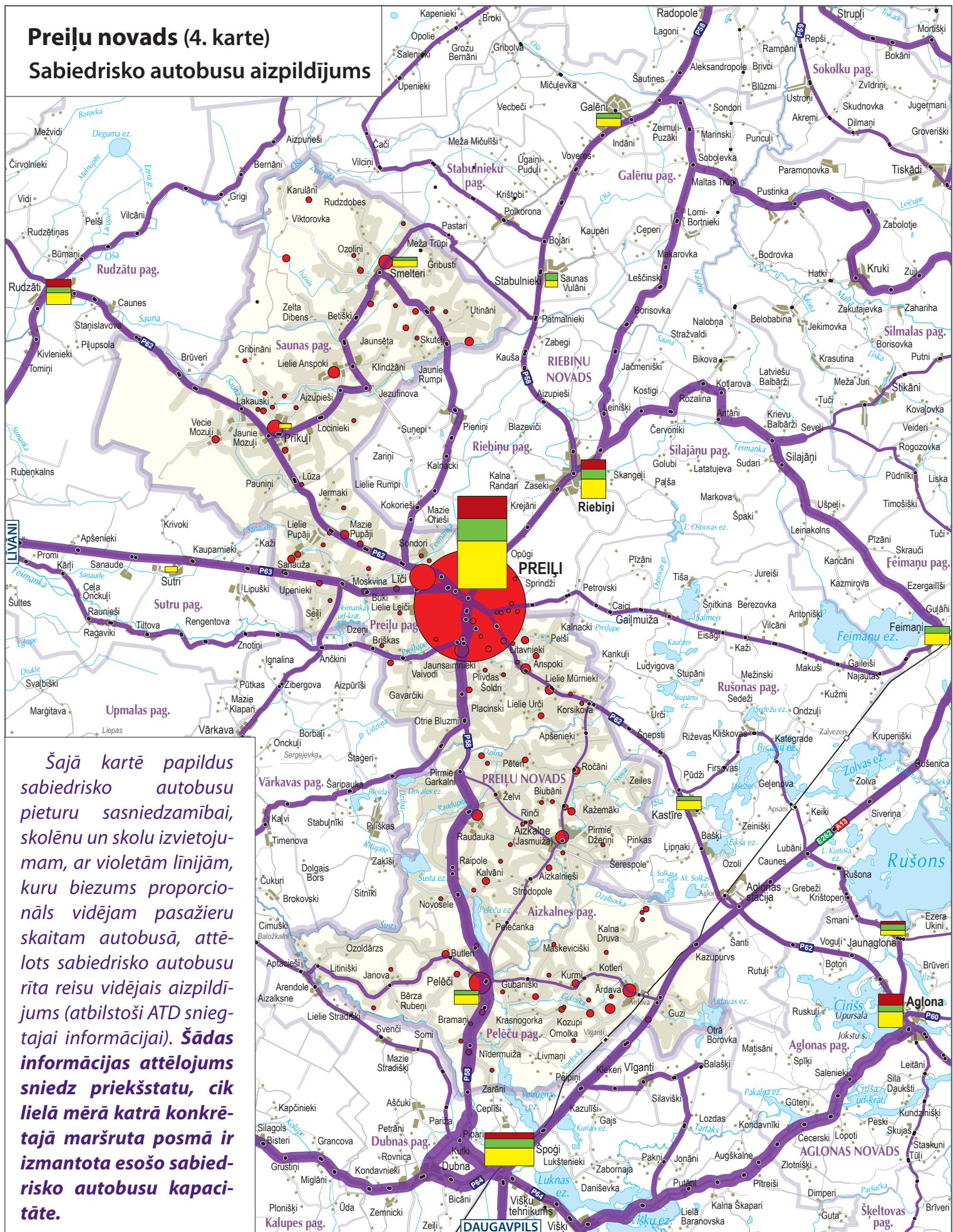
- 10.-12. klase
- 7.-9. klase
- 1.-6. klase

- Novadu robežas
- Pagastu robežas

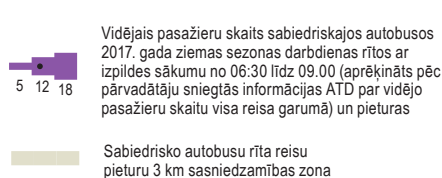
0 2 km



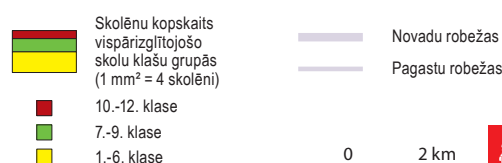
Sabiedrisko autobusu aizpildījums



Šajā kartē papildus sabiedrisko autobusu pieturu sasniedzamībai, skolēnu un skolu izvietojumam, ar violetām līnijām, kuru biezums proporcionāls vidējam pasažieru skaitam autobusā, attēlots sabiedrisko autobusu rīta reisu vidējais aizpildījums (atbilstoši ATD sniegtajai informācijai). **Šādas informācijas attēlojums sniedz priekšstatu, cik lielā mērā katrā konkrētajā maršruta posmā ir izmantota esošo sabiedrisko autobusu kapacitāte.**



Vispārizglītojošo skolu audzēkņu skaits deklarētajās dzīves vietās 2017. g. 1. septembrī (apļa laukums proporcionāls skolēnu skaitam apdzīvotajā vietā)

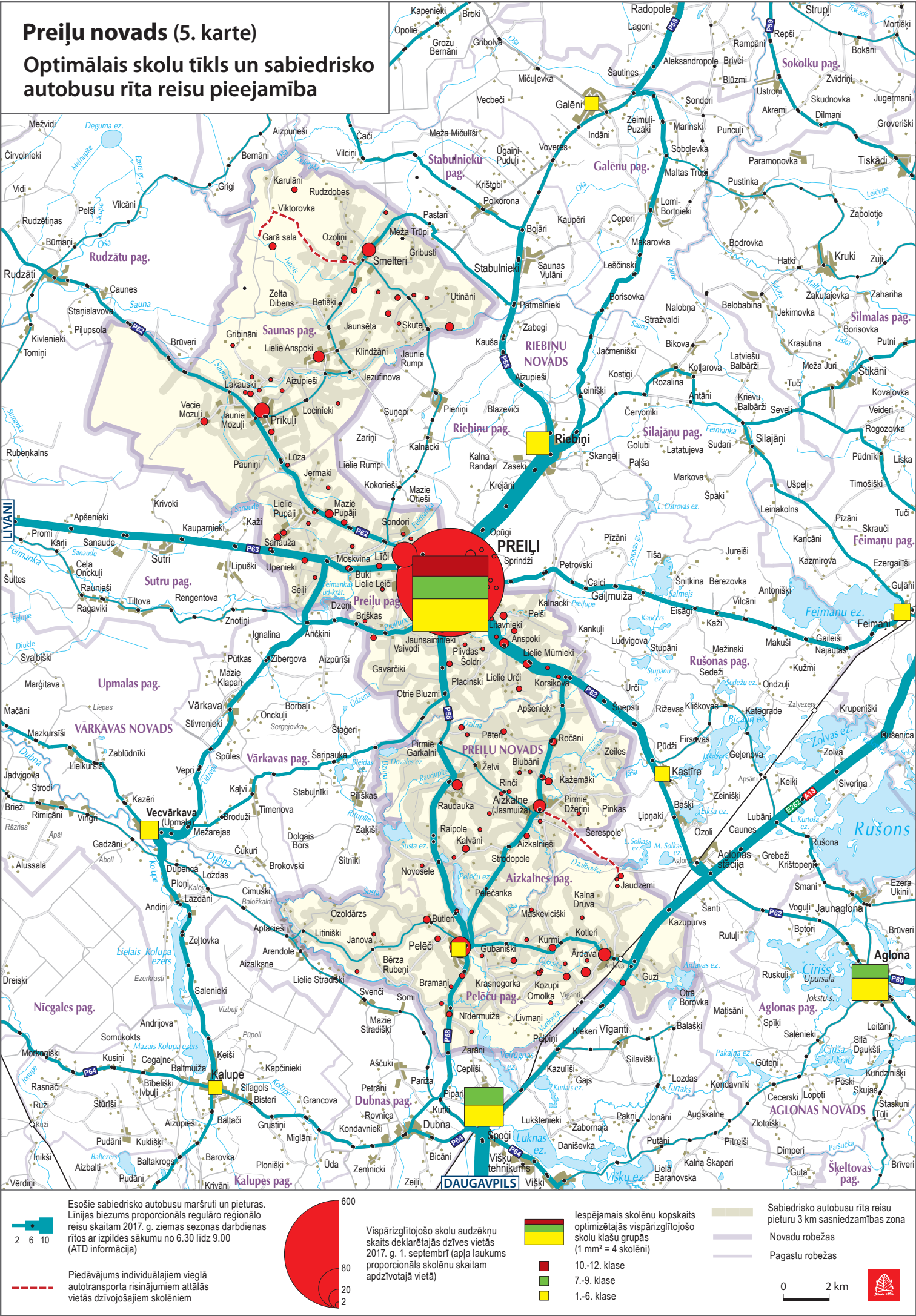


0 2 km



Preiļu novads (5. karte)

Optimālais skolu tīkls un sabiedrisko autobusu rīta reisu pieejamība



Šajā kartē papildus skolēnu dzīvesvietu izvietojumam un sabiedrisko autobusu pieturu sasniedzamībai ar zilām līnijām attēlota esošo sabiedrisko autobusu kustības intensitāte darbdienu rītos ziemas sezonā (līnijas biezums proporcionāls rīta reisu skaitam). **Jo biezākas līnijas, jo vairāk pieejamo reisu konkrētajā ceļa posmā.**

Atsevišķos gadījumos, kad konkrētajā maršrutā no rīta kursē tikai viens autobuss, tā kursēšanas virziens var nesakrist ar skolēniem nepieciešamo, tāpēc nav izmantojams nokļūšanai skolā (šie individuālie gadījumi kartē netiek īpaši izcelti, bet analizē, izstrādājot priekšlikumus skolēnu transportam, ir ņemti vērā).

Ar sarkanu līniju kartē attēlots maršruta piedāvājums individuālajiem vieglā autotransporta risinājumiem skolēniem, kuru dzīvesvieta atradās tālāk par 2,5 km no sabiedriskā transporta pieturas un kuri līdz šim nokļūšanai skolā izmantoja skolēnu autobusu.

Skolu tīkls, tāpat kā iepriekšējās kartēs, attēlots ar taisnstūrveida diagrammām, tikai šajā kartē diagrammu lielums ir proporcionāls iespējamam skolēnu skaitam mācību iestādē, pēc priekšlikumu par skolu tīkla reorganizāciju ieviešanas. Kartē vairs neparādās tās skolas, kur līdzšinējais skolēnu skaits nav pietiekams kvalitatīvu un ekonomiski pamatotu izglītības pakalpojumu sniegšanai.

2.2. Esošo skolēnu pārvadājumu lietderības izvērtējums un ieteikumi pārvadājumu efektivizēšanai

Preiļu novadā atšķirībā no daudziem citiem Latvijas lauku apvidiem ir saglabāties salīdzinoši blīvs sabiedrisko autobusu maršrutu tīkls, kas pamatā orientēts uz Preiļiem. Šāds tīkls nodrošina absolūtajam vairumam skolēnu sabiedriskā transporta pieturu sasniedzamību tuvāk par 2 km attālumā no dzīvesvietas. Tomēr sabiedrisko autobusu aizpildījums vairumā gadījumu ir nepietiekams un, samazinoties iedzīvotāju skaitam, prasa no valsts aizvien lielākas dotācijas (**pēc ATD ziņām Preiļu novadā tikai 26% no sabiedrisko pārvadājumu uzturēšanas izdevumiem sedza biļešu pārdošanas ieņēmumi**). Vislielākais sabiedrisko autobusu aizpildījums pēc ATD sniegtās informācijas ir Pelēču (vidēji 12 pasažieri) un Līvānu virzienā (9 pasažieri), kamēr Aizkalnes un Ārdavas virzienā vidējais pasažieru skaits ir vien 2 līdz 3.

Šādu situāciju lielā mērā sekmē tas, ka daudzviet ar sabiedrisko autobusu maršrutiem pārklājas skolēnu autobusu maršruti. Preiļu novadā pašvaldības finansēti ik dienas skolēnu autobusi kursē 6 dažādos maršrutos, divi no kuriem pirmdienās atšķiras no maršrutiem pārējās nedēļas darbdienās, jo daļa skolēnu paliek internātos. Kopumā šāds serviss pašvaldībai pēc tās sniegtajām ziņām gadā izmaksā 72 258 EUR.

Pašvaldības sniegtajos aprēķinos minēts, ka viena bērna pārvadāšanas izmaksas dienā ir 1,21 EUR, taču, iedziļinoties aprēķinos, varam konstatēt, ka gada izdevumu summa skolēnu pārvadājumiem dalīta nevis ar ikdienā šo pakalpojumu izmantojušo bērnu skaitu, bet autobusu ietilpību (sēdvietu skaitu), kas reizināta ar divi. Šāds aprēķins skolēnu pārvadājumu efektivitātes izvērtējumam varētu tikt uzskatīts par korektu, ja visās autobusu kursēšanas dienās (171 mācību gada laikā) visas sēdvietas būtu aizpildītas ar skolēniem, turklāt katrā maršruta virzienā brauktu citi skolēni. Ja aprēķinus koriģējam, izmantojot pašvaldības sniegto informāciju par vidējo pasažieru skaitu konkrētos rīta reisos, pieņemot, ka turp un atpakaļ brauc tie paši skolēni, iegūstam 3,92 EUR uz skolēnu dienā. Lielā starpība veidojas ne tikai tāpēc, ka autobusi nebrauc pilnībā aizpildīti, un turp un atpakaļ brauc tie paši skolēni, bet arī tāpēc, ka 9 skolēni uz Pelēču pamatskolu un 19 skolēni uz Salas pamatskolu brauc tikai pirmdienas rītos, jo līdz nedēļas beigām uzturas šo skolu internātos.

Lūk, aprēķina atšifrējums:

1. $(10 + 13 + 24; \text{vidējais pasažieru skaits skolēnu autobusus maršrutos, kur tas ir nemainīgs visās nedēļas dienās}) \times 171 (\text{darbdienu skaits mācību gada laikā}) + (34 + 21 + 33; \text{vidējais pasažieru skaits skolēnu autobusus pirmdienās maršrutos, kur tas citās nedēļas dienās ir būtiski mazāks}) \times 34 (\text{pirmdienu skaits mācību gada laikā}) + (21 + 9 + 24; \text{vidējais pasažieru skaits skolēnu autobusus otrdienās-piektdienās maršrutos, kur tas ir būtiski mazāks, nekā pirmdienās}) \times 137 (\text{otrdienu-piektdienu skaits mācību gada laikā}) = 18\,427 (\text{pasažieru dienas})$

2. 72 258 (pašvaldības izdevumi skolēnu pārvadājumiem gada laikā EUR bez kompensācijām): 18 427 (pasažieru dienas) = 3,92 (1 skolēna vidējās pārvadāšanas izmaksas EUR dienā).

Kā jau tika norādīts iepriekš, absolūtais vairākums skolēnu dzīvo tiešā sabiedrisko autobusu pieturu tuvumā, tādēļ atsevišķa, pie kam tik plaša, skolēnu pārvadājumu tīkla uzturēšanas lietderība ir apšaubāma. Ar skolēnu autobusi pārvadāto pasažieru plūsmas analīze liecina, ka **atsevišķos gadījumos šie autobusi tiek izmantoti, lai dažām pašvaldības skolām (Salas pamatskolai un Priekuļu sākumskolai) ar ekonomiski pilnīgi nepamatoti zemu skolēnu skaitu, kompensētu objektīvo apstākļu diktēto skolēnu aizplūšanu uz pilsētas skolām, kurās pieejams daudz plašāks izglītības pakalpojumu piedāvājums.**

Spilgtākais piemērs tam ir 13 Preiļos dzīvojošo skolēnu, kas atbilst ceturtdaļai Salas pamatskolas audzēkņu kopskaita, braucieni uz Salas pamatskolu, nedēļu paliekot tās internātā. Iespējams, ka šie skolēni nāk no maznodrošinātām vai nelabvēlīgām ģimenēm un internātā tiem nodrošināti labāki sadzīves apstākļi nekā dzīvesvietā, tomēr maz ticams, ka Preiļos, kuros arī turpinās depopulācija, nebūtu iespējas pienācīgi parūpēties

par šiem skolēniem, ik nedēļas nevedot tos 18 km attālumā prom no mājām.

Priekuļu skolas gadījumā visi 9 skolas audzēkņi (mazākā skola Latvijā!) uz skolu tika vesti ar skolēnu autobusu, lai gan divas trešdaļas no tiem dzīvo tiešā skolas tuvumā (līdz 1,6 km). Te vietā vēlreiz atgādināt, ka daudz bagātākās valstīs par Latviju (piemēram, Norvēģijā, kur ienākums uz iedzīvotāju ir 3 reizes augstāks), cīnoties ar skolēnu mazkustīgo dzīvesveidu, šādu pakalpojumu sniegšana no pašvaldību puses valsts līmenī netiek rekomendēti, ja attālums līdz sabiedriskajam transportam vai skolai nepārsniedz 3 km.

Preiļu novada skolēnu deklarēto dzīvesvietu analīze liecina, ka tikai divos apvidos vērojama situācija, kad attālums līdz sabiedriskā autobusa pieturai pārsniedz 2,6 km (Saunas pagasta Karulānos (precīzāk – Elizavetpolē) un Garajā salā (precīzāk – levaisēs), kā arī Pelēču pagasta Jaudzemos; vēl 3 vietās tas ir lielāks par 2 km). Lai atvieglotu skolēnu nokļūšanu līdz skolai, ņemot vērā nelielo skolēnu skaitu abos iepriekš minētajos gadījumos (attieciņi 5 un 4 skolēni), pašvaldībai nebūtu jāizmanto skolēnu autobusi, bet jāpiedāvā kompensācijas individuāliem vieglā autotransporta risinājumiem (šāda prakse tiek pieņemta arī kaimiņos esošajā Līvānu novadā). Pirmajā gadījumā optimālais maršruts līdz sabiedriskajam transportam būtu no Garās salas uz Smelteriem (6,6 km vienā virzienā), bet otrajā gadījumā – no Jaudzemiem uz Aizkalni (5 km). Jaudzemiem gan par 1,5 km tuvāk iznāk autobusa pietura Aglonas stacijā, taču, tā kā šis virziens ir uz pretējo pusi no Preiļiem, veicamā ceļa kopgarums līdz pilsētai pieaug par 4 km.

Abus maršrutus mērojot divreiz dienā, kopā iznāktu 23,2 km, kas, braucot katru dienu visa mācību gada garumā (171 diena) veidotu 3967,2 km. Degvielas izmaksām gadā, pieņemot, ka tās cena ir 1,30 EUR/litrā un degvielas patēriņš ir 9 litri uz 100 km, nevajadzētu pārsniegt 464 EUR. Konsultācijās ar Latvijas pasažieru pārvadātāju asociāciju noskaidrojām, ka degvielas izmaksas, izmantojot regulāros pasažieru pārvadājumos privāto komersantu pakalpojumus, veido ap trešdaļu no visām pakalpojuma izmaksām (atalgojums, nolietojums, nodokļi u.c.). No tā varam secināt, ka tirgus cenai šādam pakalpojumam visam gadam nebūtu jāpārsniedz 1392 EUR, kas veidotu 154,67 EUR uz skolēnu, jeb 0,90 EUR uz pasažieri dienā.

Jāņem vērā, ka šis aprēķins neietver satiksmes autobusa biļetes cenu, kas pašvaldībai skolēnu autobusu pakalpojumu atcelšanas gadījumā būtu vēl papildus jākompensē. Maršrutā Smelteri – Preiļi tie ir 1,25 EUR vienā virzienā (5 skolēni), bet Aizkalne – Preiļi – 0,75 EUR (4 skolēni). Braucot katru dienu abos virzienos, summā tas veidotu **3163,5 EUR** gadā, jeb 2,06 EUR uz katru skolēnu dienā.

Saskaitot abas iegūtās vērtības, varam pieņemt, ka šo 9 **visattālāk dzīvojošo skolēnu transportēšana no dzīvesvietas uz skolu Preiļos vidēji dienā izmaksātu 2,96 EUR.**

Ja pieņemam, ka visiem 9 Priekuļu skolas skolēniem būtu jākompensē ikdienas autobusa biļešu izmaksas uz Preiļiem un atpakaļ (15 minūtes, 0,65 EUR vienā virzienā), gadā tas veidotu **2000,70 EUR** (1,3 EUR x 171 diena x 9 skolēni).

Salas pamatskolas slēgšanas gadījumā, no 42 tās skolēniem, atskaitot 13, kas šobrīd tiek vesti no Preiļiem un 5 vistālāk (Karulānos un Garajā salā) dzīvojošos, kuru individuālās transportēšanas izmaksas aprēķinātas jau iepriekš, autobusa biļetes ikdienas braucieniem uz Preiļiem būtu jākompensē maksimums 24 skolēniem. 19 Smelteru apkārtnē dzīvojošajiem dienā tas veidotu 47,50 EUR (2,50 EUR x 19 skolēni), bet atlikušajiem 5 no Priekuļu apkārtnes – 6,50 EUR (1,30 EUR x 5 skolēni), kas gadā kopā veidotu **9234 EUR** (54 EUR x 171 diena).

Pelēču skolas gadījumā no pašvaldības sniegtajām atskaitēm izriet, ka skolēnu autobusu pakalpojumus līdz šim izmantojuši 57 no 62 skolēniem. Skolēnu dzīvesvietu analīze gan liecina, ka 20 no šiem skolēniem dzīvo tiešā Pelēču skolas tuvumā (1,5 km rādiusā), bet 8 – ērtāk sasniedzamas būtu Preiļu skolas. Pieņemot, ka 37 esošie Pelēču skolas skolēni, izņemot 20 skolas tuvumā dzīvojošos, kas līdz šim izmantoja skolēnu autobusus, turpmāk izmantotu sabiedrisko transportu, no pašvaldības saņemot kompensāciju 1 EUR dienā (piemēram, biļetes cena posmā Ārdava – Pelēči maksā 0,40 EUR), gadā tas veidotu **6327 EUR** (37 skolēni x 171 diena).

Lai aprēķinātu iespējamo kopējās kompensācijas apmēru līdzšinējiem Preiļu pašvaldības skolēnu autobusu pasažieriem, bez iepriekš minētā vēl būtu jāpieskaita potenciālās sabiedrisko autobusu biļešu izmaksas tiem 44 skolēniem (22 – no Aizkalnes puses, 11 – no Priekuļu puses, pārējie – no Smelteriem, Pieniņiem u.c. vietām), kas tika vesti uz Preiļu skolām. Pieņemot, ka vidēji dienā skolēnam biļetes izmaksātu 1,50 EUR, gadā tas veidotu **11 286 EUR**.

Saskaitot visu kopā, varam konstatēt, ka, **atsakoties no skolēnu autobusu pakalpojumiem, Preiļu pašvaldībai par sabiedrisko autobusu biļetēm un individuālajiem transporta risinājumiem attāli dzīvojošajiem skolēniem papildus nāktos maksāt kompensācijas 32 011,20 EUR apmērā** ($3163,50 + 2000,70 + 9234 + 6327 + 11\,286$), **kas veidotu 44% no līdzšinējām skolēnu autobusu uzturēšanas izmaksām un dotu 40 247 EUR ietaupījumu gadā** ($72\,258\text{ EUR} - 32\,011\text{ EUR}$). Papildus tam vēl būtu jāņem vērā, ka šādā gadījumā palielinātos arī sabiedrisko autobusu aizpildījums, kas ļautu samazināt valsts dotācijas apmēru komersantam, kas veic sabiedriskos pārvadājumus. Tas nozīmē, ka kopējais sabiedriskais ieguvums uz izmaksu samazinājuma rēķina varētu būt ievērojami lielāks, pat tad, ja atsevišķos reisos komersantam, kas sniedz pārvadājumu pakalpojumus, nāktos palielināt autobusu ietilpību vai papildreiskus.

3. Esošo skolēnu pārvaldājumu lietderības izvērtējums un ieteikumi skolu tīkla sakārtošanai un ar to saistīto skolēnu pārvaldājumu efektīvizēšanai Priekuļu novadā

3.1. Konteksts un ieteikumi skolu tīkla sakārtošanai

Kopš 2009.gada bijušais Cēsu rajons ir sadalīts 7 pašvaldībās, no reģionālās plānošanas viedokļa Latvijas mērogā izceļoties ar vienu no neracionālākajiem iedalījumiem. Bijušā rajona centra publisko pakalpojumu iestādes administratīvās sašķeltības un depopulācijas apstākļos, atrodoties ārpus citu pašvaldību teritorijas un ietekmes, netiek pilnvērtīgi noslogotas, līdzīgi kā ārpus Cēsu pašvaldības esošā bijušā rajona mēroga infrastruktūra. Cēsu pievārtē esošais Priekuļu novads, kurā izvietota lielākā daļa bijušā rajona profesionālās izglītības infrastruktūras, nepietiekamo novadu sadarbību vissāpīgāk izjutis tieši šajā aspektā (kādreiz valstī plaši pazīstamās Jāņmuižas profesionālās vidusskolas infrastruktūra jaunajos apstākļos tā arī nav radusi pielietojumu). Šā brīža administratīvā iedalījuma apstākļos daudzas Latvijas pašvaldības aptver tik mazu iedzīvotāju skaitu, ka nav spējīgas nokomplektēt paralēlklases nevienā no savām pamatskolām vai vidusskolām, par profesionālās izglītības kompetences centriem (PIKC; jābūt vismaz 500 audzēkņiem) nemaz nerunājot.

Lai arī Priekuļu novads teritorijas ziņā neaizņem lielu teritoriju, tā daļas ir pietiekami atšķirīgas. Lielākā daļa novada iedzīvotāju dzīvo pašā Cēsu pievārtē (Priekuļos un Jāņmuižā), savas ikdienas gaitas cieši saistot ar Cēsu pilsētu, kur pieejams plašs pakalpojumu klāsts un lielākas darba iespējas. To veicina arī labā satiksme ar Cēsīm (pilsētas autobuss, arī veloceļņš). Arī cēsinieki mēdz izmantot Priekuļu infrastruktūru – piemēram, vienīgo peldbaseinu plašākā apkaimē. Lai arī pakalpojumu klāsts, kas pieejams Priekuļos, daudzveidības ziņā nav salīdzināms ar Cēsīs pieejamo, tomēr tas ir tuvākais ērti sasniedzamais centrs Veselavas un Bērzkroga iedzīvotājiem. Pārējo novadā esošo ciemu – Jāņmuižas, Dukuru, Liepas un Mārsnēnu iedzīvotāji objektīvi to novietojuma dēļ nepastarpināti vairāk saistīti ar Cēsīm, Valmieru vai Smiltēni, nekā ar Priekuļiem.

Salīdzinoši ērtā Rīgas sasniedzamība (pusotra stunda), Cēsu un Valmieras tuvums, visticamāk, ir tie faktori, kas Priekuļu novadā mazinājuši Latvijas laukiem tik raksturīgo iedzīvotāju aizplūšanu. **Kopš pēdējās tautskaites 2011.gadā iedzīvotāju skaits novadā samazinājies par 7,7%** (tālāk esošajos Mārsnēnos – par 11,1%). Piemēram, tālāk no attīstības centriem esošajā Vecpiebalgas novadā samazinājums šajā laika posmā (2011.-2018.) bijis gandrīz divreiz straujāks – 13,1%.

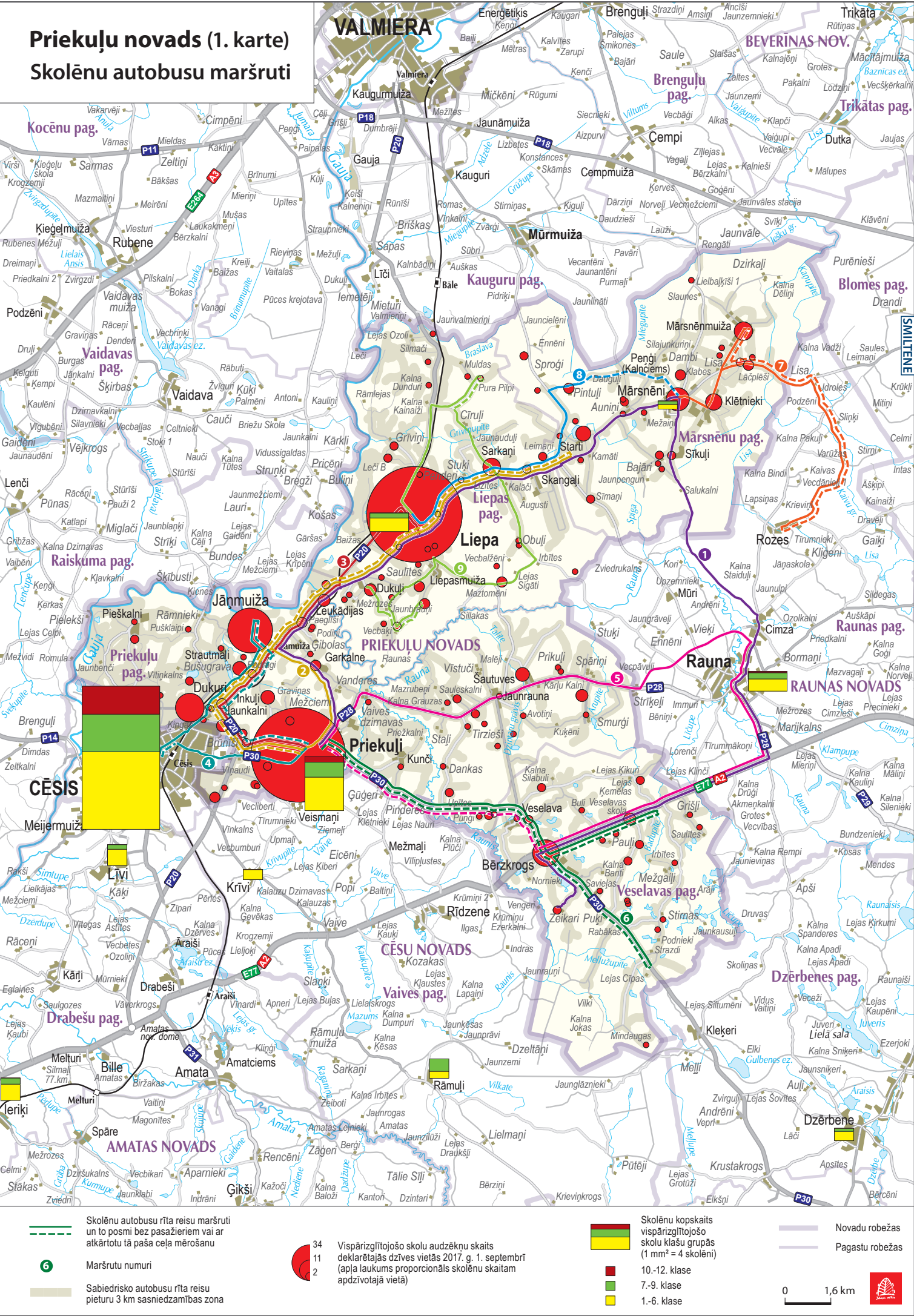
To var skaidrot arī ar uzņēmējdarbības aktivitāti novadā, par ko liecina novada teritorijā strādājošo uzņēmumu gada laikā radītā pievienotā vērtība uz vienu novada iedzīvotāju, kas Priekuļos bija virs 2000 EUR, kamēr Vecpiebalgā – tikai 947 EUR. Taisnības labad gan jāpiebilst, ka Cēsu pilsētā šis rādītājs bija 4021 EUR, bet Valmierā – 5701 EUR. Tā kā pievienotā vērtība ir rādītājs, kas īpaši labi raksturo gan konkrētās teritorijas nodokļu ieņēmumus, gan saimniecisko perspektīvi, tās rādītāji parasti lielā mērā korelē ar iedzīvotāju skaita dinamiku. **Atbilstoši prognozēm līdz 2030. gadam, salīdzinot ar 2011. gadu iedzīvotāju skaits būs samazinājies vismaz par piektdaļu.** Sabiedrības interesēs, rūpējoties par racionālu nodokļu maksātāju naudas izlietojumu, vienlaikus ar iedzīvotāju skaita samazināšanos jāpārveido publisko pakalpojumu tīkls un pirmām kārtām skolu tīkls, kura uzturēšanai tiek tērēta lielākā daļa pašvaldības budžeta.

Priekuļu novada gadījumā nepietiekamā skolēnu skaita dēļ, esošo 3 vispārizglītojošo skolu vietā saglabājamās būtu tikai divas – Priekuļos un Liepā. Nav pamata uzturēt Mārsnēnu pamatskolu, kurā 2017.g. 1. septembrī bija pieteikts 31 skolēns (vidēji 3.4 skolēni klasē!), no kuriem tikai puse (16) bija no Mārsnēnu pagasta, 6 – no Liepas, pārējie – no Bērzkroga, Priekuļiem un Raunas, tātad no vietām, kur tuvāk ir citas skolas. Mārsnēnos dzīvojošajiem sākumskolas vecuma bērniem nebūtu sarežģīti noorganizēt transportu uz kādu no 15 minūšu sasniedzamībā esošajām Blomes, Liepas vai Raunas skolām, bet vecāko klašu skolēniem – 21 minūtes sasniedzamībā – Smiltēnes un Valmieras skolām.

Ņemot vērā, ka pamatskolas posmā (7.-9.klase) skolēniem jānodrošina tādu priekšmetu pasniegšana kā fizika, ķīmija, bioloģija, ģeogrāfija, skolās bez paralēlklasēm priekšmeta skolotājam neiznāk vairāk par 5 mācību stundām. Lai nopelnītu iztiku, skolotājiem jāstrādā pat 4 skolās, vai jāmaca 4 dažādi priekšmeti. Gan viens, gan otrs vairumā gadījumu atstāj iespaidu uz sniegtās izglītības kvalitāti. “Karšu izdevniecības Jāņa sēta” 2016.g. pētījumi un kopā ar pašvaldības ekonomistiem veiktie aprēķini Bauskas novadā liecina, ka efektīvākais skolu tīkla modelis teritorijās ar nelielu iedzīvotāju blīvumu ir sākumskolu ar 8 pedagogiem (viens no tiem nodrošinātu arī vienības vadību), kā pamatskolu vai vidusskolu struktūrvienību uzturēšana (vietās, kur iespējams nokomplektēt vismaz vienu klasi katrā vecuma grupā). Metodiskais atbalsts un administratīvie pakalpojumi šādā skolā tiktu nodrošināti no pamatskolas vai vidusskolas, kuru sastāvā sākumskola darbotos. Tas, nepalielinot finansējumu no valsts mērķdotācijas, nodrošinātu gan konkurētspējīgu atalgojumu (1000 EUR pēc nodokļu nomaksas par pilnu slodzi), gan iespējas uzturēt mūsdienu prasībām atbilstošu apmācības procesu. Liepas pamatskola nepietiekamā pamatskolas posma skolēnu skaita (39) dēļ būtu reorganizējama par sākumskolu, kas darbotos kādas tuvumā esošas pamatskolas vai vidusskolas struktūrvienības statusā.

Priekuļu vidusskolas gadījumā, pat rūkoša skolas vecuma bērnu skaita apstākļos, ar sākumskolas un pamatskolas uzturēšanai nepieciešamā audzēkņu skaita nodrošinājumu problēmām nevajadzētu būt, vēl jo vairāk, ja Raunas vidusskola nākotnē tiktu pārveidota par sākumskolu, tuvākā alternatīva pamatskolas vecuma bērniem būtu Priekuļos. Tomēr arī šādas pārvērtības nespētu nodrošināt vidusskolas posmam nepieciešamo skolēnu skaitu Priekuļos (šobrīd tikai 46 vidusskolēni rekomendēto 150 vietā), kas nozīmē, ka vidusskolēniem, izmantojot ērto pilsētas autobusu satiksmi, būtu jādodas uz 6 km attāļajām Cēsu skolām.

Priekuļu novads (1. karte)
Skolēnu autobusu maršruti



Šajā kartē ar dažādu krāsu līnijām attēloti visi novada teritorijā darbdienu rītos kursējošo skolēnu autobusu maršruti, bet ar raustītu līniju parādīti tie maršrutu posmi, kuros autobusi brauc bez pasažieriem vai spiesti mērot ceļu atkārtoti, lai nokļūtu līdz skolēnu iekāpšanas vietai. **Jo vairāk raustīto līniju posmu, jo lielāks “liekais” nobraukums.** Kā redzams, vismazāk šādu posmu ir lokveida maršrutos, kur autobuss sāk un beidz reisu pie skolas, atgriežoties pa citu maršrutu. **Krāsainās maršrutu līnijas uzskatāmi parāda arī ceļu posmus, kuros dublējas vairāki skolēnu autobusu maršruti.**

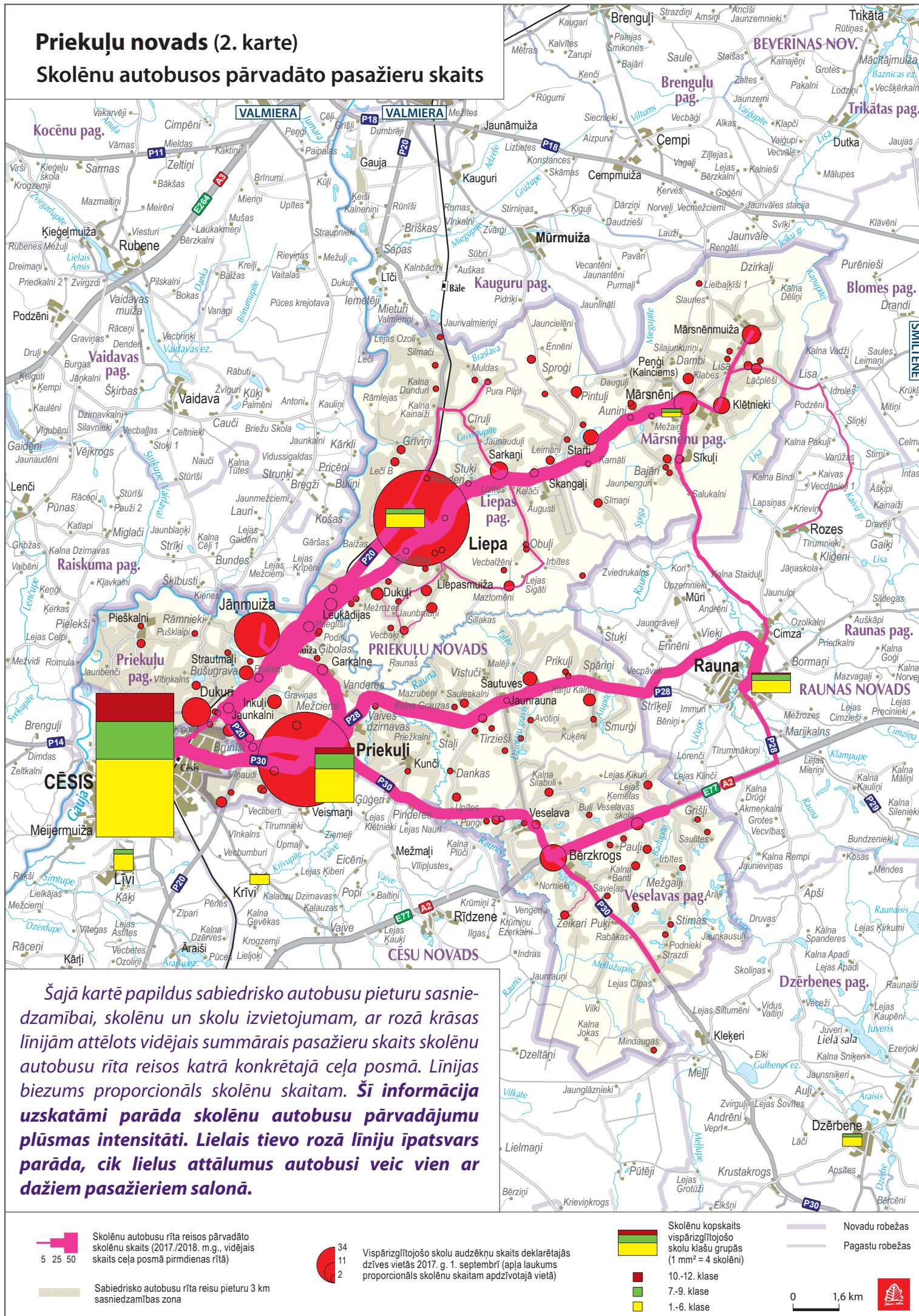
Tā kā skolēnu autobusi savāc un izvadā skolēnus iespējami tuvu dzīvesvietām, ar sarkaniem aplīšiem, kuru lielums proporcionāls apdzīvotajā vietā deklarēto skolēnu skaitam, kartē attēlots skolēnu izvietoējums novadā.

Tā kā vairākumā attīstīto pasaules valstu vispārīgglītojošo skolu skolēniem 2 jūdzes vai 3 kilometri ir tas attālums, kura mērošana līdz skolai ir vecāku atbildībā, ar gaiši pelēkbrūnu fonu kartē iekrāsotas tās teritorijas, kas, ejot vai braucot pa ceļiem, neatrodas tālāk par 3 km no reģionālo sabiedrisko autobusu darbdienu rīta reisu pieturvietām (atbilstoši ATD sniegtajai informācijai). Šāda informācija kartē viegli ļauj identificēt tās skolēnu dzīvesvietas, kas atrodas ārpus sabiedriskā transporta sasniedzamības areāliem. **Pēc aplīšu izvietoējuma redzams, ka nav daudz vietu, kur dzīvo skolēni, bet tuvumā nav sabiedriskā transporta, turklāt dažkārt tās atrodas arī ārpus skolēnu autobusu maršrutu sasniedzamības, no kā varam secināt, ka skolēni nokļūst skolās ar individuālo transportu, vai arī tie nedzīvo deklarētajā dzīvesvietā.**

Lai uzskatāmi parādītu reģionā pieejamo vispārīgglītojošo skolu izvietoējumu un nozīmi, ir dotas taisnstūrveida diagrammas, kuru laukums ir proporcionāls skolēnu skaitam, bet krāsa norāda skolēnu sadalījumu pa sākumskolas (1.–6. klase), pamatskolas (7.–9. klase) un vidusskolas (10.–12. klase) klašu grupām. **Taisnstūru lielums ne tikai uzskatāmi parāda, cik daudz vai maz skolēnu mājās katrā no skolām, bet arī to, vai esošie skolu autobusu maršruti organizēti tā, lai skolēniem no dzīves vietas būtu ērtāk nokļūt nozīmīgākajā no tuvākajām skolām, vai tomēr vadoties tikai no konkrētās skolas interesēm, ko apkalpo šis autobuss.**

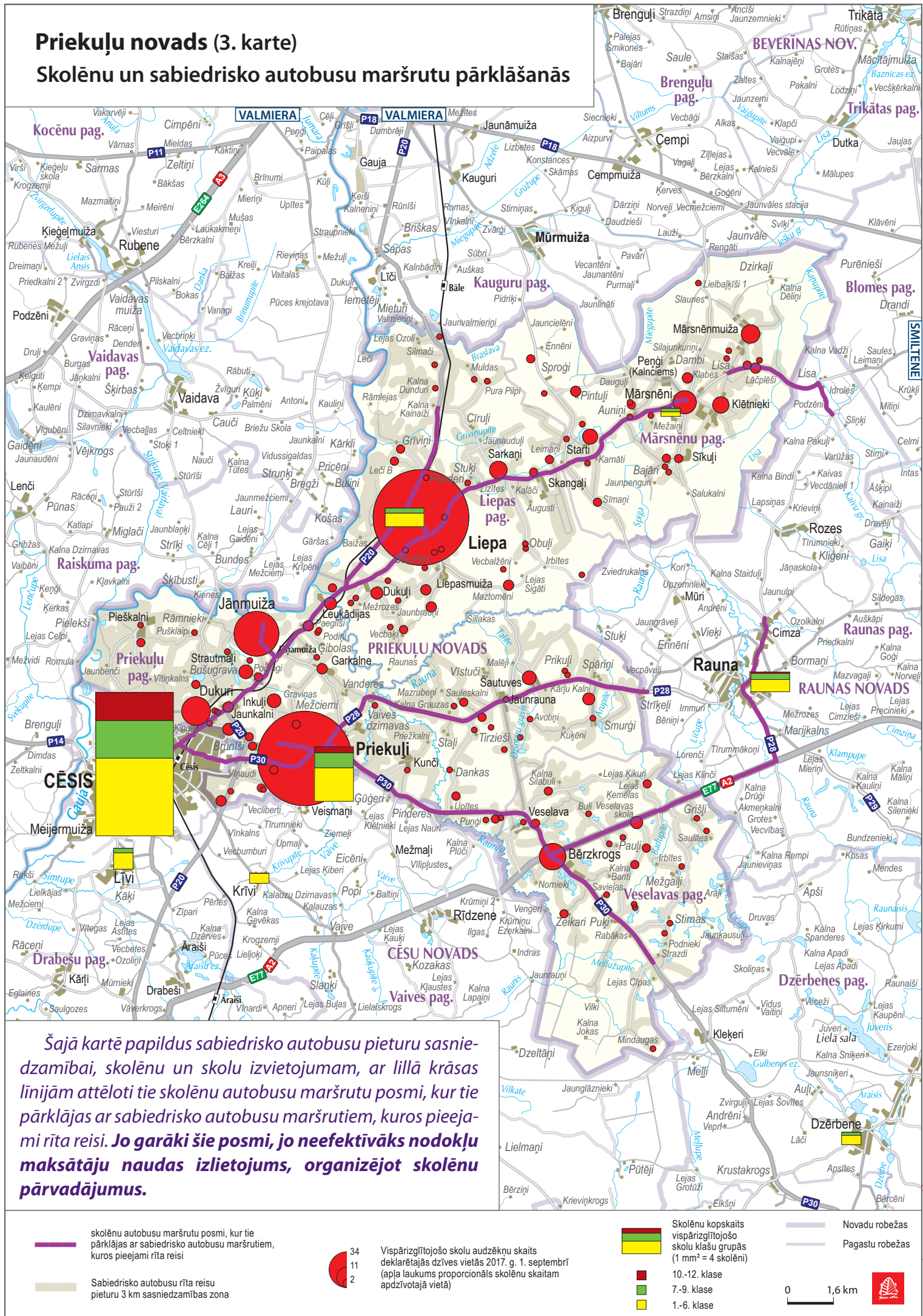
Priekuļu novads (2. karte)

Skolēnu autobusus pārvadāto pasažieru skaits

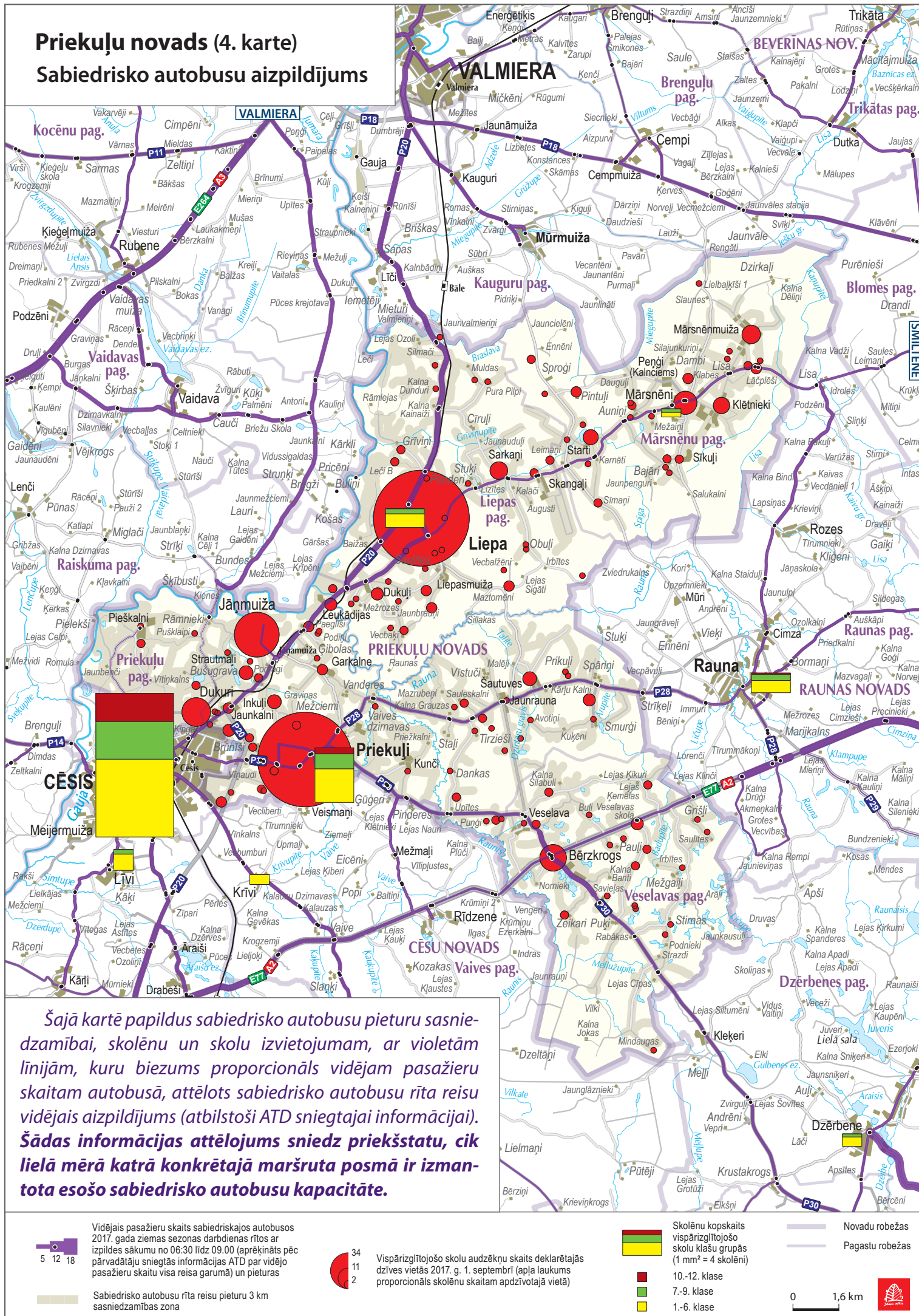


Priekuļu novads (3. karte)

Skolēnu un sabiedrisko autobusu maršrutu pārklāšanās

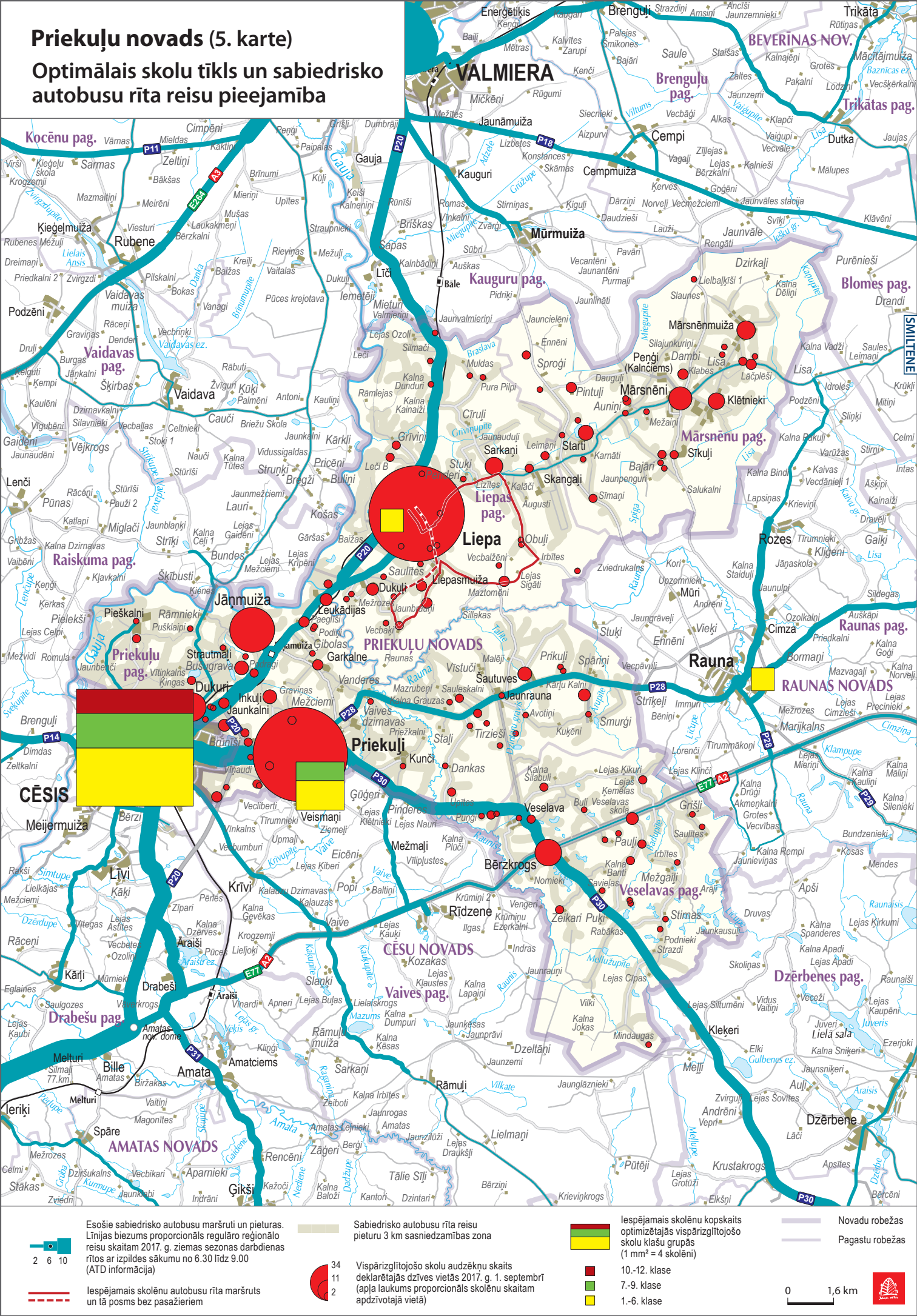


Priekulu novads (4. karte) Sabiedrisko autobusu aizpildījums



Priekuļu novads (5. karte)

Optimālais skolu tīkls un sabiedrisko autobusu rīta reisu pieejamība



Šajā kartē papildus skolēnu dzīvesvietu izvietojumam un sabiedrisko autobusu pieturu sasniedzamībai ar zilām līnijām attēlota esošo sabiedrisko autobusu kustības intensitāte darbdienu rītos ziemas sezonā (līnijas biezums proporcionāls rīta reisu skaitam). **Jo biezākas līnijas, jo vairāk pieejamo reisu konkrētajā ceļa posmā.**

Atsevišķos gadījumos, kad konkrētajā maršrutā no rīta kursē tikai viens autobuss, tā kursēšanas virziens var nesakrist ar skolēniem nepieciešamo, tāpēc nav izmantojams nokļūšanai skolā (šie individuālie gadījumi kartē netiek īpaši izcelti, bet analizē, izstrādājot priekšlikumus skolēnu transportam, ir ņemti vērā).

Ar sarkanu līniju kartē attēlots maršruta piedāvājums individuālajiem vieglā autotransporta risinājumiem skolēniem, kuru dzīvesvieta atradās tālāk par 2,5 km no sabiedriskā transporta pieturas un kuri līdz šim nokļūšanai skolā izmantoja skolēnu autobusu.

Skolu tīkls, tāpat kā iepriekšējās kartēs, attēlots ar taisnstūrveida diagrammām, tikai šajā kartē diagrammu lielums ir proporcionāls iespējamam skolēnu skaitam mācību iestādē, pēc priekšlikumu par skolu tīkla reorganizāciju ieviešanas. Kartē vairs neparādās tās skolas, kur līdzšinējais skolēnu skaits nav pietiekams kvalitatīvu un ekonomiski pamatotu izglītības pakalpojumu sniegšanai.

3.2. Esošo skolēnu pārvadājumu lietderības izvērtējums un ieteikumi pārvadājumu efektivizēšanai

Priekuļu novadā izveidots ļoti sazarots skolēnu autobusu maršrutu tīkls. Skolēnu autobusi kursē 9 dažādos maršrutos, ik rītu izvadājot skolēnus pa 3 novada skolām, pasažierus uzņemot iespējami tuvu dzīves vietām. Šāds serviss pašvaldībai gadā izmaksā ap 105 000 EUR, uz katru pārvadāto skolēnu dienā tērējot 3,04 EUR. Viena skolēnu autobusa nobrauktā kilometra izmaksas Priekuļu novadā pēc pašvaldības aprēķiniem ir 0,98 EUR, kas ir tuvu Vidzemes plānošanas reģiona sabiedrisko pasažieru pārvadātāju vidējām izmaksām (0,93 EUR/km). Tomēr, lai izprastu, cik pamatots ir šis nobraukums, no racionālas nodokļu maksātāju naudas izlietojuma viedokļa, jāvērtē, **vai skolēnu pārvadājumiem pietiekamā mērā tiek izmantotas esošās sabiedrisko pārvadājumu piedāvātās iespējas un, vai skolēni vienmēr tiek vesti uz ērtāk sasniedzamo skolu?**

Vērtējot esošo sabiedrisko autobusu maršrutu tīklu Priekuļu novadā, tas ir labi attīstīts atbilstoši dabiskajai pasažieru plūsmai, kas pamatā ved uz reģionālajiem attīstības centriem – Cēsīm, Valmieru vai Smiltēni, nevis uz Priekuļiem, kas funkcionāli vairāk uzskatāmi par Cēsu priekšpilsētu. Turklāt vidējais autobusu aizpildījums rīta reisos pēc ATD ziņām ir no 6 pasažieriem Mārsnēnu virzienā (7 – Priekuļu virzienā) līdz 8-12 pasažieriem – Jāņmuižas – Liepas virzienā.

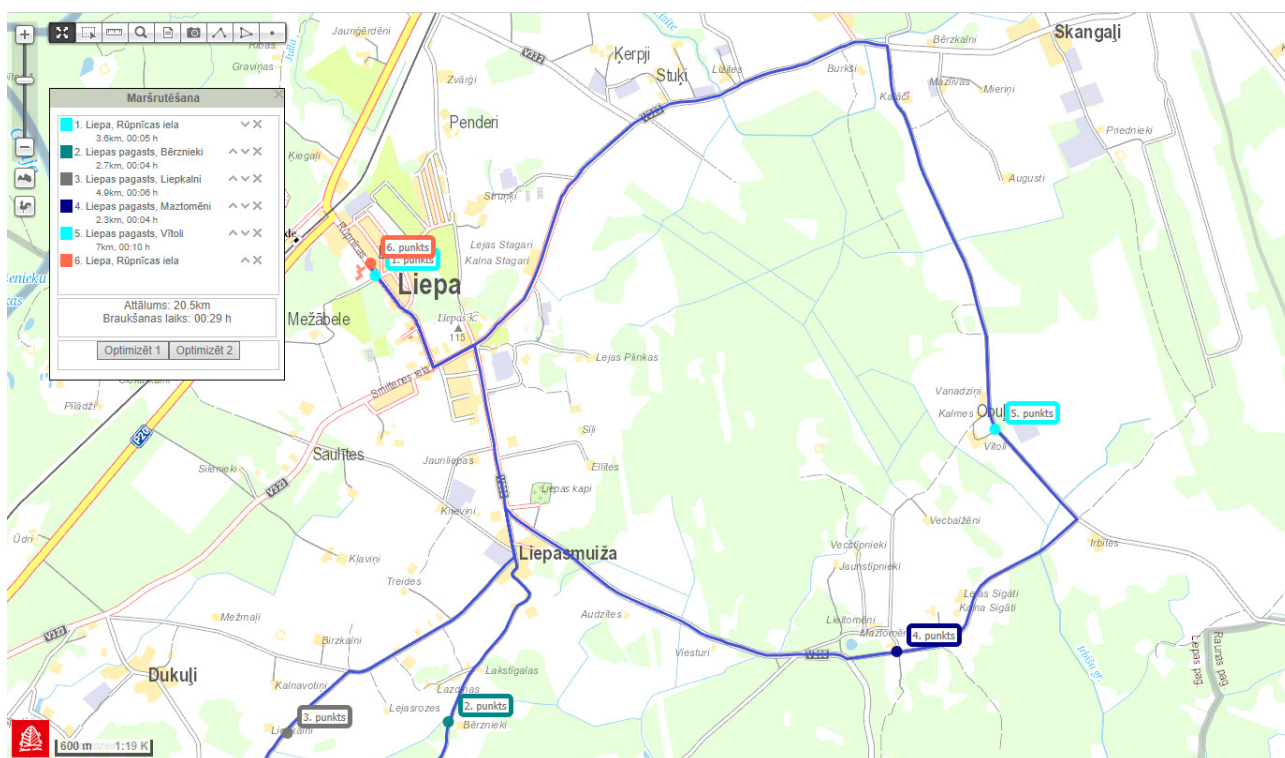
Dalā skolēnu maršrutu skaidri nolasāma tendence nevis vest skolēnus uz ērtāk sasniedzamo skolu, bet Priekuļu pašvaldības skolu, pat tad, ja skolēnus nākas vest caur Cēsīm (no Liepas un Jāņmuižas), kur pieejamas gan ģimnāzijas ar augstu izglītības kvalitāti, gan vidusskola. Šāda pieeja noteikti nav attaisnojama ne tikai tāpēc, ka skolēniem ceļā jāpavada ilgāks laiks, bet arī tāpēc, ka lielajās Cēsu skolās, kurās arī samazinās skolēnu skaits, izglītības finansējums objektīvi var tikt izmantots efektīvāk (ar mazāku finansējumu uz skolēnu sasniegts relatīvi augstāks sekmju līmenis, īpaši šobrīd tik aktuālajos STEM priekšmetos), bet tā ir nodokļu maksātāju nauda, par kuras racionālu izlietojumu jārūpējas, nerēķinoties ar pašvaldību robežām.

Nemot vērā, ka absolūtā vairākumā gadījumu attiecībā pret skolēnu deklarēto dzīvesvietu izvietojumu sabiedriskā transporta pieturas, kurās nodrošināta rīta reisu kursēšana, atrodas 2 km sasniedzamības areālā, ir pamats uzskatīt, ka skolu sasniedzamību skolēniem iespējams nodrošināt, iztiekot ar esošā sabiedriskā transporta maršruti, nepieciešamības gadījumā, palielinot autobusu ietilpību un korigējot kursēšanas laiku. Šādā gadījumā vecāko klašu skolēniem no Liepas, kā arī Jāņmuižas apkaimē dzīvojošajiem, būtu jāpārorientējas uz Cēsu skolām, bet Mārsnēnos dzīvojošajiem vidusskolēniem izdevīgākais rīta autobuss (7:14) ved uz Blomi un Smiltēni. Šajā gadījumā pašvaldībai būtu vērts pārrunāt ar Vidzemes plānošanas reģionu, vai iespējams šo reisu pārcelt mazliet vēlāk, bet, neaizmirstot par tiem iedzīvotājiem, kas dodas uz darbu Smiltēnē, ja tādi ir, lai tie nekavētu. Jāmeklē kompromiss no sabiedriskā labuma viedokļa, jo vidējais pasažieru skaits vienīgajā rīta reisā ir 6!

Sabiedriskais transports arī turpmāk nodrošinātu skolēnu nokļūšanu Priekuļos no Raunas, Veselavas un Bērzkroga (Vecpiebalgas virziens). Ja Vecpiebalgas pašvaldība izlemtu slēgt skolu Taurenē, iespējams, arī daļa šeit dzīvojošo skolēnu mācības izvēlētos turpināt Priekuļos vai Cēsīs, uz kuriem kursē sabiedriskais transports.

Vienīgais gadījums, kad nomaļo dzīvesvietu novietojuma dēļ (2,1 līdz 3,5 km attālumā līdz sabiedriskā transporta pieturai) būtu attaisnojams individuāls pašvaldības organizēts risinājums skolēnu nogādei skolā, daļēji sakrīt ar patreizējo 9.maršrutu, kuru kā ārpakalpojumu par 8133,61 EUR Priekuļu pašvaldība pasūtījusi IK "Norle"(pārvadājums tiek veikts ar 19-vietīgu autobusu MB Sprinter). Tādejādi 7 skolēnu pārvadāšana šajā maršrutā pašvaldībai izmaksā 1161,94 EUR uz skolēnu gadā. Tā kā summa ir neadekvāti augsta, kā risinājums situācijai būtu ievērojami saīsināt maršrutu, izslēdzot no tā Pakalpus (0,5 km attālumā no sabiedriskā autobusa pieturas) un Kalna Pīpjus (2 km attālumā no sabiedriskā autobusa pieturas), paliekot 5 pasažieriem no Bērzniekiem (2), Liepkalniem, Maztomēniem un Vītoļiem, ļaujot tā izpildi veikt atbilstošam vieglajam autotransportam. Korigētajam maršrutam (skat. attēlu zemāk), sākoties un beidzoties Liepas skolā, tā

garums būtu 20,5 km, vai 41 km dienā, jeb 7011 km gadā. Degvielas izmaksām gadā, pieņemot, ka tās cena ir 1,30 EUR litrā un degvielas patēriņš ir 9 litri uz 100 km, nevajadzētu pārsniegt 820 EUR. Konsultācijās ar Latvijas pasažieru pārvadātāju asociāciju noskaidrojām, ka degvielas izmaksas, izmantojot regulāros pasažieru pārvadājumos privāto komersantu pakalpojumus, veido ap trešdaļu no visām pakalpojuma izmaksām (atalgojums, nolietojums, nodokļi u.c.). No tā varam secināt, ka tirgus cenai šādam pakalpojumam visam gadam nebūtu jāpārsniedz 2460 EUR, kas veidotu 492 EUR uz skolēnu, jeb 2,88 EUR uz pasažieri dienā. **Tas ir - 58% samazinājums, salīdzinot ar pašreizējo cenu.**



Piedāvājums 9. skolēnu autobusu maršruta korekcijai

Tā kā Priekuļu vidusskolā nav pietiekams skolēnu skaits vidusskolas posma komplektācijai, attīstības scenārijā paredzot, ka visi 46 vidusskolēni turpmāk mācās Cēsīs, ņemot vērā, ka mazākā puse no tiem līdz šim neizmantoja skolēnu autobusu pakalpojumus, jo dzīvoja tiešā Priekuļu skolas tuvumā vai skolā nokļuva citādi, varam pieņemt, ka biļetes ikdienas braucieniem uz Cēsīm būs nepieciešamas apmēram 20 vidusskolēniem no Priekuļiem. Tā kā biļetes cena vienā virzienā, izmantojot pilsētas autobusu, ir 0,50 EUR, dienā skolēnam kompensācijas apmērs būs 1 EUR, gadā – 171 EUR, bet 20 skolēniem – 3420 EUR

Ja pieņemam, ka visi skolēni, kas līdz šim vadāti ar skolēnu autobusi, izņemot tos, kuru vadāšanas pamatojums ir apšaubāms (piemēram, no Cēsīm uz Priekuļiem, vai no Liepas uz Mārsnēniem), pārsēstos sabiedriskajā transportā, un vidējās izmaksas uz skolēnu dienā būtu 1,60 EUR, un tos segtu pašvaldība, tad kompensācijas apmērs gadā sasniegtu 49 248 EUR (1,60 EUR x 180 (skolēnu skaits) x 171 (dienu skaits)).

Pieskaitot iegūtajai summai 2460 EUR, kurus, iespējams, nāktos tērēt attāli dzīvojošo skolēnu vadāšanai, kā arī iepriekš prognozētos 3420 EUR Priekuļos dzīvojošo vidusskolēnu vadāšanai, iegūstam 55 128 EUR, kas veido 52.5 % no līdzšinējām skolēnu pārvadājumu izmaksām Priekuļu novadā (**ietaupījums – 49 872 EUR**).

Papildus tam vēl būtu jāņem vērā, ka šādā gadījumā palielinātos arī sabiedrisko autobusu aizpildījums, kas ļautu samazināt valsts dotācijas apmēru komersantam, kas veic sabiedriskos pārvadājumus. Pēc ATD sniegtās informācijas 2018. g. 1. ceturksnī **Priekuļu novadā dotācijas veidoja 69% no sabiedrisko pārvadājumu izmaksām, un tikai 31% sedza ieņēmumi no pārdotajām biļetēm. Tas nozīmē, ka kopējais sabiedriskais ieguvums uz izmaksu samazinājuma rēķina varētu būt vēl lielāks.**

4. Esošo skolēnu pārvadājumu lietderības izvērtējums un ieteikumi skolu tīkla sakārtošanai un ar to saistīto skolēnu pārvadājumu efektivizēšanai Vecpiebalgas novadā

4.1. Konteksts un ieteikumi skolu tīkla sakārtošanai

Vecpiebalgas novada novietojums Vidzemes augstienē, kur apstākļi tradicionālajai lauksaimniecībai nav tik labvēlīgi kā reljefa mazāk saposmotajos Latvijas reģionos, vienmēr rosinājis šī novada iedzīvotājus meklēt alternatīvus peļņas avotus. 19.gadsimtā tā bija mājamatniecība, galvenokārt aušana, kas piebaldzēniem ļāva tikt pie turības un arī labākas izglītības, tā kļūstot par vienu no nozīmīgākajiem novadiem Latvijas kultūrvēsturē. Attīstoties lielrūpniecībai, Piebalgas nozīme mazinājās, līdz pat 70.gadiem, kad, lielā mērā pateicoties Imanta Kalniņa un Imanta Ziedoņa aktivitātēm un gleznainajām Piebalgas ainavām, brīvdienu mājas šeit sāka iegādāties Rīgas inteliģence. Šis process turpinās joprojām un tam, piesaistot turīgos pilsētniekus, ir potenciāls kļūt par novada attīstības dzinējspēku nākotnē. Tomēr ierobežotais darbavietu skaits, ko spēj piedāvāt apkalpojošā sfēra un produktīvi (tādi, kas spēj samaksāt konkurētspējīgu atalgojumu) tradicionālās lauksaimniecības un mežsaimniecības uzņēmumi, arī nākotnē nepasargās šo novadu no iedzīvotāju pārcelšanās tuvāk attīstības centriem un pastāvīgo iedzīvotāju skaita samazināšanās.

Depopulācijas tendences veicina arī novada novietojums divu reģionālo attīstības centru - Cēsu un Madonas ietekmes areālu perifērijā. Lai arī šo centru sasniedzamības laiks ar automašīnu Cēsu - Madonas šosejas tuvumā dzīvojošajiem nepārsniedz 40 minūtes, tas ir ilgāks, nekā vairumam Latvijas iedzīvotāju, bet laika vērtības faktoram mūsdienu sabiedrībā tiek piešķirta aizvien lielāka nozīme. Kā to pierāda iedzīvotāju skaita izmaiņu analīze, kopš pēdējās tautskaites 2011.gadā, vērojama tendence straujākai iedzīvotāju aizplūšanai no pagastiem, kas atrodas nomaļus no galvenajām ceļu artērijām. Konkrētajā gadījumā pastāvīgo iedzīvotāju skaita samazinājums 2017.g., salīdzinot ar 2011.g., liecina, ka Vecpiebalgas un Taurenas pagastos (attiecīgi -12% un -10,8%), kuru centrus šķērso Cēsu-Madonas šoseja, bijis ievērojami mazāks, nekā nomaļākajos Kaives (-17,1%), Inešu (-14,3%) un Dzērbenes (-14,7%) pagastos.

Uzziņa par uzņēmējdarbībā radīto pievienoto vērtību Vecpiebalgas novadā

Pēc "Karšu izdevniecības Jāņa sēta" aprēķiniem Vecpiebalgas novadā darbojošos uzņēmumu (ar vismaz 150 000 EUR apgrozījumu) vietējās vienības 2014.g. radījušas pievienoto vērtību (algas ar nodokļiem + nolietojums (investīcijas) + peļņa) 3,74 milj. EUR apmērā, kas veidoja 947 EUR uz iedzīvotāju gadā (salīdzinājumam Valmierai šis rādītājs bija 5701 EUR, jeb 6 reizes augstāks). Pagastu griezumā vislielākā pievienotā vērtība tika radīta Vecpiebalgā – 1,75 mlj. EUR, kā arī Taurenē un Dzērbenē – pa 0,75 mlj. EUR. Inešos tā bija 0,48 mlj. EUR, bet Kaivē – tikai 0,01 mlj. EUR. No uzņēmumiem lielāko pievienoto vērtību devis Taurenē esošais kokapstrādes uzņēmums „Toto”(0,43 mlj. EUR). Zīmīgi, ka otrs lielākais novada uzņēmumam pēc apgrozījums „Jaunmeķeļi”(Dzērbenē; apgr.2017.g. – 1,2 mlj. EUR pēc „Lursoft” datiem) neparādās starp lielākajiem pievienotas vērtības radītājiem, bet pēdējo 4 gadu laikā samaksātais iedzīvotāju ienākuma nodoklis tajā nav pārsniedzis 1140 EUR. Tā kā uzņēmējdarbībā radītā pievienotā vērtība ir sabiedrības labklājības pamats, tās rādītāji parasti lielā mērā korelē ar iedzīvotāju skaita dinamiku. Arī Vecpiebalgas novads gan kopumā, gan pagastu griezumā, nav izņēmums. Zemā uzņēmējdarbības aktivitāte un ar to saistītais ierobežotais darbavietu skaits nodrošina pašvaldībai visai pieticīgus nodokļu ieņēmumus, tāpēc jo svarīgāks ir racionāls to izlietojums.

Nemot vērā iepriekš minēto, iedzīvotāju skaita samazināšanās Vecpiebalgas novadā ir likumsakarīgs process. Nodokļu maksātāju interesēs būtu, ja pašvaldība, pielāgojoties šīm neatgriezeniskajām tendencēm, savlaicīgi veiktu reformas un pielāgotu novadā esošo publisko pakalpojumu infrastruktūru, kuras uzturēšana pašvaldības budžetā veido lielāko izdevumu daļu, tā, lai arī rūkošā iedzīvotāju skaita apstākļos to varētu uzturēt mūsdienīgā līmenī, neradot papildu slogu nodokļu maksātājiem. Diemžēl vairumā Latvijas pašvaldību, bieži izmantojot ES fondu līdzfinansējumu, tā vietā lai reformētu publisko pakalpojumu tīklu, līdz šim uzsvars

likts uz vecās, daudz lielākam iedzīvotāju skaitam un mazākai mobilitātei paredzētās infrastruktūras renovāciju, tādejādi uz katru novada iedzīvotāju tikai palielinot tās uzturēšanai nepieciešamos līdzekļus.

Joprojām nereformētais Vecpiebalgas novada skolu tīkls tam ir spilgts apliecinājums. 4 novada skolās vidēji uz katru skolotāju, kam tā ir pamatdarbavieta, ir tikai 5 skolēni (trīsreiz mazāk, nekā vidēji Eiropā). Likumsakarīgi, ka arī šo skolotāju noslodze un atalgojums ir ievērojami zemāks, nekā valstī vidēji. Vecpiebalgā tiek uzturēta vidusskola, kaut skolēnu skaits vidusskolas posmā 2017./2018.m.g. tajā bija divreiz mazāks, nekā IZM „Optimālā vispārējās izglītības iestāžu tīkla modeļa izveide Latvijā”⁹ pētījumā rekomendēts attālām vidusskolām, kur tuvākā alternatīva ir tālāk par 25 km (37 skolēni - 60 vietā (3 gadu pārejas posmā; 75 – kopš 2021.g.); tuvākās vidusskolas – Jaunpiebalgā – 19 km un Ērgļos – 25 km, arī neatbilst kritērijiem; tuvākā kritērijiem atbilstošā vidusskola - Madonā – 38 km). Lai arī obligāto centralizēto eksāmenu indekss 2016./2017.m.g. Vecpiebalgas vidusskolā (45,9%) bija augstāks, nekā tuvējā Jaunpiebalgas vidusskolā (34,5%), tas ievērojami atpalika no Madonas vidusskolas un ģimnāzijas (attiecīgi 58,2% un 65,3%), bet tas ir apliecinājums faktam, ka pat lielākās iespējas realizēt individuālu pieeju skolās ar mazāku skolēnu skaitu, kas bieži tiek izmantots, lai pamatotu mazo skolu uzturēšanas nepieciešamību, konkrētajā gadījumā nav nekāda pamata.

Tāpat kā nav pamata Taurenē, Dzērbenes un Inešu pamatskolas uzturēšanai Vecpiebalgas novadā. Ņemot vērā, ka pamatskolas posmā (7.-9.klase) skolēniem jānodrošina tādu priekšmetu pasniegšana kā fizika, ķīmija, bioloģija, ģeogrāfija, skolās bez paralēlklasēm priekšmeta skolotājam neiznāk vairāk par 5 mācību stundām. Lai nopelnītu iztiku, skolotājiem jāstrādā pat 4 skolās, vai jāmaca 4 dažādi priekšmeti. Gan viens, gan otrs vairumā gadījumu atstāj iespaidu uz sniegtās izglītības kvalitāti. “Karšu izdevniecības Jāņa sēta” 2016.g. pētījumi un kopā ar pašvaldības ekonomistiem veiktie aprēķini Bauskas novadā liecina, ka efektīvākais skolu tīkla modelis teritorijās ar nelielu iedzīvotāju blīvumu ir sākumskolu ar 8 pedagogiem (viens no tiem nodrošinātu arī vienības vadību), kā pamatskolu vai vidusskolu struktūrvienību uzturēšana (vietās, kur iespējams nokomplektēt vismaz vienu klasi katrā vecuma grupā). Metodiskais atbalsts un administratīvie pakalpojumi šādā skolā tiktu nodrošināti no pamatskolas vai vidusskolas, kuru sastāvā sākumskola darbotos. Tas, nepalielinot finansējumu no valsts mērķdotācijas, nodrošinātu gan konkurētspējīgu atalgojumu (1000 EUR pēc nodokļu nomaksas par pilnu slodzi), gan iespējas uzturēt mūsdienu prasībām atbilstošu apmācības procesu.

Realizējot šādu pieeju, Vecpiebalgas novadā, uz Vecpiebalgas vidusskolas un Taurenē pamatskolas bāzes būtu jāveido Vecpiebalgas pamatskola ar vienību sākumskolas klasēm Taurenē (tajā mācītos orientējoši 35 sākumskolēni no Dzērbenes pamatskolas un 45 no Taurenē; kopā – 80 skolēni, jeb vidēji 13-14 skolēni klasē). Izdarot izvēli starp Dzērbenes un Taurenē skolu ēkām (attālums – 4,5 km), par labu Taurenē kalpo tādi faktori, kā labāka skolas sasniedzamība (novietojums pie Cēsu – Madonas šosejas), lielāks skolēnu skaits, lēnāka apkaimes depopulācija, nekā kaimiņu pagastos, visbeidzot – zemākas ēkas uzturēšanas izmaksas. Pamatskolas posma (16 skolēni no Taurenē un 12 no Dzērbenes) pārcelšana uz Vecpiebalgu ļautu risināt Taurenē skolas ēkas ierobežotās ietilpības jautājumu, vienlaikus vairāk aizpildot pēc vidusskolas posma (37 skolēni) likvidācijas pustukšo Vecpiebalgas skolas ēku. Kopā ar šogad slēgtās 6 km attālās Inešu pamatskolas skolēniem, Vecpiebalgas skolas ēkā mācošos skolēnu skaits 7.-9. klašu posmā varētu pat pieaugt no līdzšinējiem 60 līdz 96, jeb vidēji 32 skolēniem katrā vecuma grupā, kas jau ļautu komplektēt pamatskolas uzturēšanai (skolotāju slodzi un kvalitatīvu mācību procesa nodrošināšanai) tik svarīgās paralēlklases.

No skolēnu svārstmigrācijas viedokļa šīs pārmaiņas nozīmētu, ka teorētiski 30 skolēni ik rītu Inešu vietā ierastos Vecpiebalgā. Tāpat Vecpiebalgā ik rītu papildus ierastos 12 Dzērbenes un 16 Taurenē pamatskolēni, bet 37 bijušie Vecpiebalgas vidusskolēni, visticamāk, dotos uz kādu no Madonas vai Cēsu vidusskolām. Taurenē, Dzērbenes un Kaives pagastos dzīvojošajiem pievilcīgākas noteikti būtu Cēsis (ap 35 km), kamēr Vecpiebalgas un Inešu pagasta vidusskolēnu izvēle var būt Madona (38 km, pretstatā 50 km attāļajām Cēsīm).

9 http://www.izm.gov.lv/images/izglitiba_visp/download/Optimala-visparejas-izglitiba-iestazu-tikla-modela-izveide-Latvija.pdf

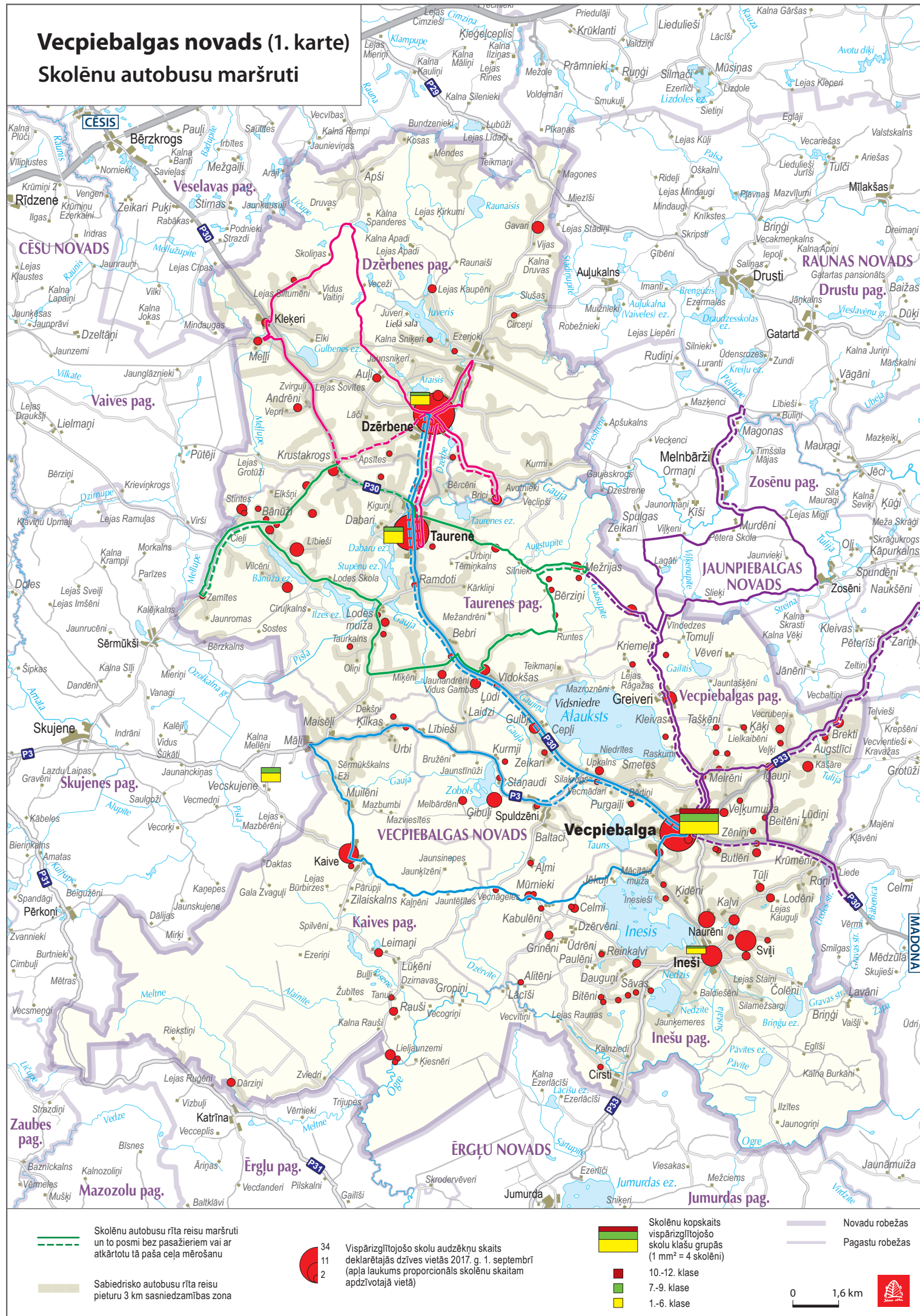
Vecpiebalgas novads (3. karte)

Skolēnu un sabiedrisko autobusu maršrutu pārklāšanās

Šajā kartē papildus sabiedrisko autobusu pieturu sasniedzamībai, skolēnu un skolu izvietojumam, ar lillā krāsas līnijām attēloti tie skolēnu autobusu maršrutu posmi, kur tie pārklājas ar sabiedrisko autobusu maršrutiem, kuros pieejami rīta reisi. **Jo garāki šie posmi, jo neefektīvāks nodokļu maksātāju naudas izlietojums, organizējot skolēnu pārvadājumus.**



Skolēnu autobusu maršruti



*Šajā kartē ar dažādu krāsu līnijām attēloti visi novada teritorijā darbdienu rītos kursējošo skolēnu autobusu maršruti, bet ar raustītu līniju parādīti tie maršrutu posmi, kuros autobusi brauc bez pasažieriem vai spiesti mērot ceļu atkārtoti, lai nokļūtu līdz skolēnu iekāpšanas vietai. **Jo vairāk raustīto līniju posmu, jo lielāks "liekais" nobraukums.** Kā redzams, vismazāk šādu posmu ir lokveida maršrutos, kur autobuss sāk un beidz reisu pie skolas, atgriežoties pa citu maršrutu. **Krāsainās maršrutu līnijas uzskatāmi parāda arī ceļu posmus, kuros dublējas vairāki skolēnu autobusu maršruti.***

Tā kā skolēnu autobusi savāc un izvadā skolēnus iespējami tuvu dzīvesvietām, ar sarkaniem aplīšiem, kuru lielums proporcionāls apdzīvotajā vietā deklarēto skolēnu skaitam, kartē attēlots skolēnu izvietojums novadā.

Tā kā vairākumā attīstīto pasaules valstu vispārizglītojošo skolu skolēniem 2 jūdzes vai 3 kilometri ir tas attālums, kura mērošana līdz skolai ir vecāku atbildībā, ar gaiši pelēkbrūnu fonu kartē iekrāsotas tās teritorijas, kas, ejot vai braucot pa ceļiem, neatrodas tālāk par 3 km no reģionālo sabiedrisko autobusu darbdienā rīta reisu pieturvietām (atbilstoši ATD sniegtajai informācijai). Šāda informācija kartē viegli ļauj identificēt tās skolēnu dzīvesvietas, kas atrodas ārpus sabiedriskā transporta sasniedzamības areāliem. **Pēc aplīšu izvietojuma redzams, ka nav daudz vietu, kur dzīvo skolēni, bet tuvumā nav sabiedriskā transporta, turklāt dažkārt tās atrodas arī ārpus skolēnu autobusu maršrutu sasniedzamības, no kā varam secināt, ka skolēni nokļūst skolās ar individuālo transportu, vai arī tie nedzīvo deklarētajā dzīvesvietā.**

Lai uzskatāmi parādītu reģionā pieejamo vispārizglītojošo skolu izvietojumu un nozīmi, ir dotas taisnstūrveida diagrammas, kuru laukums ir proporcionāls skolēnu skaitam, bet krāsa norāda skolēnu sadalījumu pa sākumskolas (1.–6. klase), pamatskolas (7.–9. klase) un vidusskolas (10.–12. klase) klašu grupām. **Taisnstūru lielums ne tikai uzskatāmi parāda, cik daudz vai maz skolēnu mācās katrā no skolām, bet arī to, vai esošie skolu autobusu maršruti organizēti tā, lai skolēniem no dzīves vietas būtu ērtāk nokļūt nozīmīgākajā no tuvākajām skolām, vai tomēr vadoties tikai no konkrētās skolas interesēm, ko apkalpo šis autobuss.**

Vecpiebalgas novads (2. karte)

Skolēnu autobusus pārvadāto pasažieru skaits



Vecpiebalgas novads (4. karte)

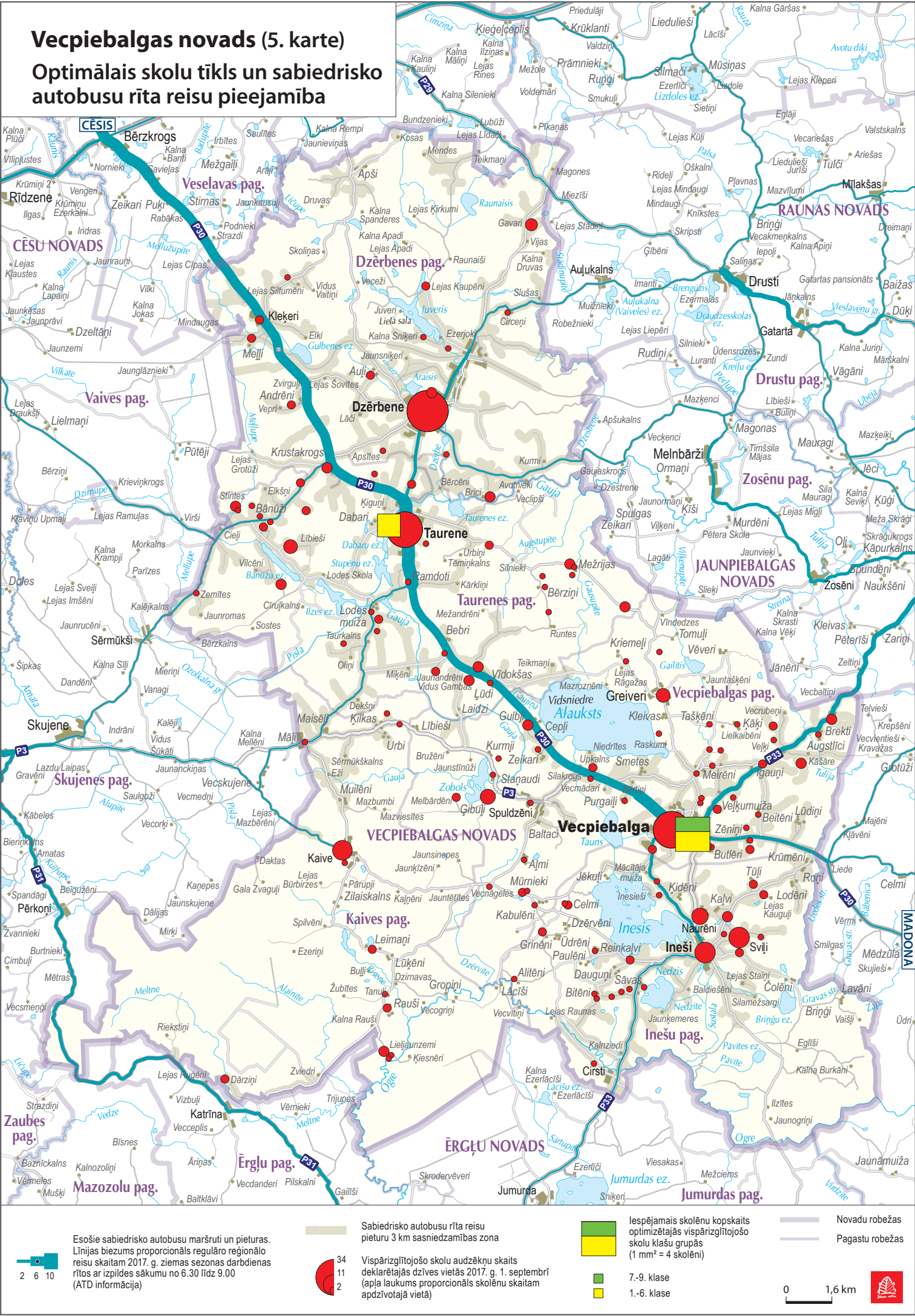
Sabiedrisko autobusu aizpildījums

Šajā kartē papildus sabiedrisko autobusu pieturu sasniedzamībai, skolēnu un skolu izvietojumam, ar violetām līnijām, kuru biezums proporcionāls vidējam pasažieru skaitam autobusā, attēlots sabiedrisko autobusu rīta reisu vidējais aizpildījums (atbilstoši ATD sniegtajai informācijai). **Šādas informācijas attēlojums sniedz priekšstatu, cik lielā mērā katrā konkrētajā maršruta posmā ir izmantota esošo sabiedrisko autobusu kapacitāte.**



Vecpiebalgas novads (5. karte)

Optimālais skolu tīkls un sabiedrisko autobusu rīta reisu pieejamība



Šajā kartē papildus skolēnu dzīvesvietu izvietojumam un sabiedrisko autobusu pieturu sasniedzamībai ar zilām līnijām attēlota esošo sabiedrisko autobusu kustības intensitāte darbdienu rītos ziemas sezonā (līnijas biezums proporcionāls rīta reisu skaitam). **Jo biezākas līnijas, jo vairāk pieejamo reisu konkrētajā ceļa posmā.**

Atsevišķos gadījumos, kad konkrētajā maršrutā no rīta kursē tikai viens autobuss, tā kursēšanas virziens var nesakrist ar skolēniem nepieciešamo, tāpēc nav izmantojams nokļūšanai skolā (šie individuālie gadījumi kartē netiek īpaši izcelti, bet analizē, izstrādājot priekšlikumus skolēnu transportam, ir ņemti vērā).

Skolu tīkls, tāpat kā iepriekšējās kartēs, attēlots ar taisnstūrveida diagrammām, tikai šajā kartē diagrammu lielums ir proporcionāls iespējamam skolēnu skaitam mācību iestādē, pēc priekšlikumu par skolu tīkla reorganizāciju ieviešanas. Kartē vairs neparādās tās skolas, kur līdzšinējais skolēnu skaits nav pietiekams kvalitatīvu un ekonomiski pamatotu izglītības pakalpojumu sniegšanai.

Vecpiebalgas novads (6. karte)

Optimālais skolu tīkls un piedāvājums koriģētajiem skolēnu autobusu maršrutiem

Šajā kartē papildus skolēnu dzīvesvietu izvietojumam, sabiedrisko autobusu pieturu sasniedzamībai un optimizētajam skolu tīklam ar dažādu krāsu līnijām attēlots piedāvājums optimizētajiem skolēnu autobusu maršrutiem, kas plānoti attiecībā pret optimizēto skolu tīklu.



4.2. Esošo skolēnu pārvadājumu lietderības izvērtējums un ieteikumi pārvadājumu efektivizēšanai

Esošais sabiedrisko autobusu maršrutu tīkls Vecpiebalgas novadā nelielā pasažieru skaita dēļ nav pārāk sazarots. Skolēniem ērtos laikos 2 autobusi no rīta kursē tikai pa Cēsu - Madonas šoseju, nodrošinot apkārtņē dzīvojošajiem skolēniem nokļūšanas iespējas Taurenēs, Vecpiebalgā, kā arī Cēsu un Madonas skolās. Ērgļu – Vecpiebalgas - Cēsu autobuss ir parocīgs nokļūšanai Vecpiebalgas skolā arī Inešu apkārtņē dzīvojošajiem skolēniem. Arī Jaunpiebalgas-Vecpiebalgas posmā no rīta kursē autobuss. Nomaļus no šiem ceļiem dzīvojošajiem skolēniem nākas iztikt ar skolēnu autobusiem vai citām alternatīvām.

Atbilstoši pašvaldības sniegtajiem aprēķiniem vidēji 1 nobrauktā kilometra pašizmaksa skolēnu autobusiem ir 0,92 EUR, kas atbilst vidējam rādītājam Vidzemes plānošanas reģionā (0,93 EUR/km). Tomēr jāņem vērā, ka kopējais izmaksu apjoms atkarīgs no kopējā nobraukuma.

Vērtējot esošos skolēnu maršrutus, visticamāk, nav pamatoti Vecpiebalgas autobusu braucieni pēc skolēniem uz Jaunpiebalgas novada Zosēnu pagastu, kura skolēnu lielākā daļa (20) mācās Jaunpiebalgas vidusskolā, jo ar Jaunpiebalgu tiem nodrošināta ērtāka sabiedriskā transporta satiksme. Iznāk, ka Zosēnu skolēni par nodokļu maksātāju naudu tiek vesti pretējos virzienos, kas nav racionāli. Tāpat nav racionāls tas Vecpiebalgas autobusa maršruta posms, kas turpinās līdz Mežrijām, lai tur uzņemtu divus pasažierus, jo uz Mežrijām pēc 5 pasažieriem brauc arī Taurenēs skolas autobuss. Visticamāk, šie 2 pasažieri ir vidusskolēni, tāpēc arī bijis šāds neekonomisks risinājums, tomēr arī braucot caur Taureni, nokļūšanu vidusskolā iespējams nodrošināt. Tāpat nav saprotams pamatojums maršruta posmam, kas iestiepjas Liezēres pagastā, kur pa Madonas šoseju kursē arī satiksmes autobuss. Vienīgi maršruta posmā, kas ved uz Kaivi nav saskatāmas uzlabojumu iespējas, jo piemērots sabiedriskais transports šajā attāļajā novada nostūrī nav pieejams.

Arī Taurenēs skolas autobusa maršruts šķiet loģisks un pamatots, jo nosprausts galvenokārt pa ceļiem, kur sabiedriskais transports nekursē.

Tikmēr Dzērbenes maršruta lietderība vairumā posmu ir apšaubāma, jo lielākā daļa skolēnu uz Dzērbeni tiek vesti vai nu no vietām, kur sasniedzams sabiedriskais transports, vai Taurenēs, kur arī darbojas skola.

Ņemot vērā, ka galvenā skolēnu plūsma Vecpiebalgas novadā ir posmā Dzērbene-Taurene-Vecpiebalga, neraugoties uz sabiedrisko autobusu satiksmes pieejamību, lai nodrošinātu pārvadājumu kapacitāti un ērtu kursēšanas laiku, šajā posmā būtu vēlams saglabāt arī pietiekami ietilpīgu skolēnu autobusu (rekomendētais maršruts Vecpiebalga – Gaujmaļi - Dzērbenes stacija – Taurene – Vecpiebalga; kopējais maršruta garums – 51 km).

Otru Vecpiebalgas skolas maršrutu, kas ved uz Kaivi, būtu jāpārveido tā, lai pēc ierašanās Vecpiebalgā tas dotos nevis uz Dzērbeni, bet Tomuļiem – Greiveriem – Meirāniem – Brektiem un tad pa taisnāko ceļu atpakaļ uz Vecpiebalgu (kopējais maršruta garums – 62 km).

Pēc šādām pārmaiņām skolēnu pārvadājumu nodrošināšanai pietiktu ar 3 autobusiem (šobrīd pašvaldība izmanto sešus, divi no kuriem esot rezervē; 71% to nobraukuma pēc pašvaldības ziņām attiecināmi tieši uz skolēnu pārvadājumiem, kurus izmantosim tālākajos aprēķinos). Skolēnu autobusu maršrutu kopgarums pēc pārmaiņām samazinātos no 262 līdz 156 km (-40%).

Tā kā pašvaldība skolēnu autobusu izmaksas rēķinājusi, vadoties no gada nobraukuma (94 077 km), aprēķinām prognozējamo gada nobraukumu pārveidotajos maršrutos un iegūstam 53 352 km (156x2x171 diena), kas veido 56,7% no pašvaldības šobrīd uzrādītā gada nobraukuma. Attiecinot iegūtos 56,7% uz līdzšinējām skolēnu pārvadājumu gada izmaksām (101 111 EUR), iegūstam 57 730 EUR, kam vēl jāpieskaita līdzšinējās (1868 EUR) un prognozējamās biļešu kompensācijas par sabiedriskā transporta izmantošanu (ņemot vērā, ka prognozējamais pašvaldības teritorijā dzīvojošo sabiedrisko autobusu pasažieru skaita pieaugums

no optimizētajiem skolēnu autobusu maršrutiem varētu būt ap 13 un pieņemot, ka vidējā dienas braucienu maksa novada teritorijā varētu būt ap 1 EUR, gadā tie veidos 2223 EUR (1x13x171 diena).

Vēl pie prognozējamām kompensācijām būtu jāpieskaita papildizdevumi, kas veidotos pēc vidusskolas posma likvidācijas Vecpiebalgā, kompensējot vidusskolēnu ceļa izdevumus uz Madonu un Cēsīm. Ņemot vērā, ka no 193 Vecpiebalgas vidusskolas skolēniem - 52 (27%) deklarēti citās pašvaldībās un 10.-12. klašu posmā mācās 37, pieņemam, ka 73% (27 skolēniem) no tiem nepieciešamas transporta kompensācijas (3,30 līdz 4,10 EUR dienā, vidēji – 3,70 EUR), lai tiktu uz Cēsīm (no Taurenes un Dzērbenes (biļetes cena posmā Taurene – Cēsis ir 1,65 EUR 1 virzienā)) vai Madonu (Vecpiebalga – Madona dārgākais piedāvājums – 2,05 EUR). Dienā tam nepieciešami 100 EUR (27 x 3,70 EUR), kas veido 17 100 EUR gadā.

Summējot prognozējamās skolēnu autobusu izmaksas ar esošajām un prognozējamām kompensācijām (57 730 + 1868 + 2223 + 17 100), iegūstam 78 921 EUR. Tā kā līdz šim skolēnu pārvadājumiem un kompensācijām pašvaldība gadā tērēja 102 979 EUR, prognozējamais finanšu ietaupījums pēc šādām pārmaiņām varētu būt 24 058 EUR, kas veido 23,4% no līdzšinējām izmaksām

Papildus tam vēl būtu jāņem vērā, ka šādā gadījumā palielinātos arī sabiedrisko autobusu aizpildījums, kas ļautu samazināt valsts dotācijas apmēru komersantam, kas veic sabiedriskos pārvadājumus. Pēc ATD sniegtās informācijas 2018.g.1. ceturksnī **Vecpiebalgas novadā dotācijas veidoja 69% no sabiedrisko pārvadājumu izmaksām, un tikai 31% sedza ieņēmumi no pārdotajām biļetēm.**

Ja tiktu realizēts iepriekš aprakstītais skolu tīkla sakārtošanas scenārijs un sabiedriskā autobusa ietilpība nebūtu pietiekama, iespējams, būtu nepieciešams atcelt no Kaives Vecpiebalgas skolēnu autobusu maršrutu virzīt caur Inešiem, pagarinot to par 6 km. Tāpat, iespējams, būtu jāpalielina uz Madonu un Cēsīm kursējošo sabiedrisko autobusu ietilpība, lai tiem vidusskolēniem, kas šobrīd mācās Vecpiebalgā (37) nebūtu problēmas aizbraukt uz Cēsu vai Madonas skolām. Taču arī pie šāda attīstības scenārija, visticamāk, kopējais sabiedriskais ieguvums uz izmaksu samazinājuma rēķina, kas saistīts ar ieņēmumu pieaugumu no biļešu pārdošanas, pārsniegtu papildizdevumus.

5. Vispārīgi ieteikumi optimālas skolēnu pārvadājumu sistēmas izveidei pašvaldībā

1. Ja atbildīgajam pašvaldības darbiniekam vēl nav autorizācijas piekļuve Izglītības un zinātnes ministrijas publicētās sistēmas “Skolu karte” <https://izm.kartes.lv> sadaļai “Skolēni”, tā jāiegūst, sekojot norādēm šajā vietnē, aizsūtīt IZM attiecīgi noformētu pieprasījumu. Autorizētā piekļuve ļaus kartē ērti pārlūkot ne tikai deklarētās skolēnu dzīvesvietas, bet arī katras konkrētās skolas audzēkņu dzīvesvietu izvietojumu, kā arī katrā konkrētajā pašvaldībā deklarēto skolēnu apmeklētās skolas, neatkarīgi no tā, kurā Latvijas malā tās atrastos.

2. Aktivizējot augstāk minētajā vietnē izvēlni “Skolēni/Visi skolēni” un “Mobilitāte/Autobusu pieturu 3 km (vecāku atbildības attālums vairumā attīstīto valstu) sasniedzamība”, iespējams pārlūkot kartē skolēnu deklarēto dzīvesvietu izvietojumu vienlaicīgi ar sabiedrisko autobusu ziemas sezonas rīta reisu (izpildes laiks 6:30 līdz 9:00) pieturu sasniedzamības areāliem un ērti identificēt to atsevišķo skolēnu deklarētās dzīvesvietas, kas atrodas vistālāk no sabiedriskā transporta un, kur, iespējams, nepieciešama pašvaldības iesaiste īpašā skolēnu transporta organizācijā.

3. Pārbaudot situāciju katrā no identificētajām attāļajām skolēnu dzīvesvietām, būtu jāpievērš uzmanība, vai skolēns ikdienā patiesi uzturas šajā vietā, vai tikai deklarēts tajā.

4. Ja skolēns tur dzīvo pastāvīgi un vecākiem vai citiem piederīgajiem nav iespēju ikdienā palīdzēt tam aizkļūt līdz sabiedriskajam transportam vai skolai, tad pašvaldībai jāizvērtē, kāds no transporta risinājumiem šajā gadījumā būtu piemērotākais. Ja apkaimē šādi gadījumi ir vairāki, visticamāk, ir vērts izstrādāt optimālo maršrutu ikdienas braucieniem un to izpildei piesaistīt komersantu, mikroautobusam maksājot ap 0,40 EUR par katru nobraukto km (degviela veidotu trešdaļu no izmaksām, pārējo – nolietojums, atalgojums, apdrošināšana, nodokļi u.c.; jo vairāk pasažieru šādā transporta līdzeklī, jo mazāka 1 skolēna pārvadāšanas pašizmaksa).

5. Jāvērtē, vai skolēni tiek vesti uz ērtāk sasniedzamo skolu ar augstāko izglītības kvalitāti. Braucienus uz skolām, kas atrodas tuvāk par 2 km no skolēna dzīvesvietas, vai uz skolu, kas nav dzīvesvietai tuvākā ar augstāko izglītības kvalitāti, pašvaldībai nebūtu jāapmaksā.

6. Izmantojot “Skolu kartē” izvēlnes “Mobilitāte” apakšizvēlnes “Autobusu kustības intensitāte” un “Autobusu aizpildījums”, jāvērtē, vai skolēnu pārvadājumiem pietiekamā mērā tiek izmantotas esošās sabiedrisko pārvadājumu piedāvātās iespējas un, vai esošajā piedāvājumā nepieciešams rosināt izmaiņas autobusu kursēšanas laikos un ietilpībā, par to savlaicīgi informējot attiecīgā plānošanas reģiona atbildīgo darbinieku.

7. Rosinot izmaiņas sabiedrisko autobusu sarakstos, vadīties ne tikai no skolēnu interesēm, bet arī no strādājošo iedzīvotāju vajadzībām, meklējot kompromisu, kas nodrošinātu produktīvāko nodokļu maksātāju naudas izlietojumu, dotējot sabiedrisko transportu.

8. Ja nav iespējas iztikt bez īpašiem skolēnu pārvadājumu transporta risinājumiem, to maršrutus plānot ar iespējami īsāku “tukšo” nobraukumu (kur vien iespējams, izmantot lokveida maršrutus).

9. Sniegt skolēnu vecākiem informāciju par mazkustīgā dzīvesveida negatīvo ietekmi uz skolēnu veselību un mācīšanās spējām, tādējādi popularizējot attīstīto valstu praksi – autotransporta vietā braukšanai uz skolu aizvien biežāk izvēlēties iešanu kājām vai braukšanu ar velosipēdu.

10. Iespēju robežās veikt pasākumus, kas uzlabo satiksmes drošību (velo novietnes, ceļa zīmes, nožogojumi, apgaismojums, bedru un bīstamu priekšmetu klātbūtne utt.) kājām iešanai un velo braukšanai biežāk izmantotajos skolēnu maršrutos.

**Pielikums. Informācija par Riebiņu, Preiļu, Priekuļu un Vecpiebalgas novada
vispārizglītojošo skolu aktuālo statusu**

2017./2018. mācību gadā esošās skolas	Skolēnu skaits 2017./2018. mācību gadā	Skolas un klases pēc attīstības scenārijā rekomendētās reorganizācijas	Pašvaldības pieņemtie lēmumi līdz 01.08.2018.
<i>Riebiņu novada pašvaldība</i>			
Riebiņu vidusskola, Liepu iela 21, Riebiņos	188	Riebiņu sākumskola kā Preiļu pamatskolas vai vidusskolas struktūrvienība (1.–6.klase)	Nav
Dravnieku pamatskola, Skolas iela 4, Stabulniekos	31	Izglītības iestādes uzturēšana nav ekonomiski pamatota	Nav
Sīļukalna pamatskola, Latgales iela 2, Sīļukalnā	27	Izglītības iestādes uzturēšana nav ekonomiski pamatota	Nav
Rušonas pamatskola, Liepu iela 5a, Kastīrē	59	Rušonas sākumskola (1.–6.klase)	Nav
Galēnu pamatskola, Skolas iela 11, Galēnos	59	Galēnu sākumskola kā Viļānu pamatskolas vai vidusskolas struktūrvienība (1.–6.klase)	Nav
<i>Preiļu novada pašvaldība</i>			
Preiļu valsts ģimnāzija, Kooperatīva iela 6, Preiļos	203	Preiļu valsts ģimnāzija vai vidusskola (apvienota ar 2.vidusskolu)	Nav
Preiļu 2. vidusskola, A. Paulāna iela 2, Preiļos	201	Preiļu valsts ģimnāzija vai vidusskola (apvienota ar 2.vidusskolu)	Nav
Preiļu 1. pamatskola, Daugavpils iela 34, Preiļos	424	Preiļu pamatskola (1. – 9.klase)	Nav
Pelēču pamatskola, Skolas iela 4, Pelēčos	62	Pelēču sākumskola kā Preiļu pamatskolas vai vidusskolas struktūrvienība (1.–6.klase)	Nav
Salas pamatskola, “Smelteri”, Saunas pagastā	42	Izglītības iestādes uzturēšana nav ekonomiski pamatota	Nav
Priekuļu sākumskola, Skolas iela 8, Priekuļi, Saunas pagastā	9	Izglītības iestādes uzturēšana nav ekonomiski pamatota	Preiļu novada dome 21.02.2018. (domes sēdes protokols Nr. 3, 21.§) pieņēma lēmumu likvidēt Priekuļu sākumskolu no 31.08.2018.

Vecpiebalgas novada pašvaldība			
Vecpiebalgas vidusskola, Gaismas iela 2, Vecpiebalga, Vecpiebalgas novadā	193	Vecpiebalgas pamatskola (1. - 9.klase)	Lēmums "Par Inešu pamatskolas pievienošanu Vecpiebalgas vidusskolai" pieņemts Pašvaldības 26.02.2018. domes sēdē (protokols Nr. 4, 1.§). No 01.09.2018. Inešu pamatskola beidz pastāvēt.
Taurenas pamatskola, Krasta iela 2, Taurene, Vecpiebalgas novadā	61	Taurenas sākumskola kā Vecpiebalgas pamatskolas struktūrvienība (1. – 6.klase)	Lēmums "Par Dzērbenes vispārizglītojošās un mūzikas pamatskolas un Taurenas pamatskolas reorganizāciju" pieņemts Pašvaldības 26.02.2018. domes sēdē (protokols Nr. 4, 2.§). No 01.09.2018. Taurenas pamatskola beidz pastāvēt un ir izveidota Vecpiebalgas novada pamatskola. Taurenas pamatskolas ēkā Krasta ielā 2, Taurenē, tiek īstenota pirmsskolas izglītības programma.
Dzērbenes vispārizglītojošā un mūzikas pamatskola, Dzērbene, Vecpiebalgas novadā	47	Izglītības iestādes uzturēšana nav ekonomiski pamatota	Lēmums "Par Dzērbenes vispārizglītojošās un mūzikas pamatskolas un Taurenas pamatskolas reorganizāciju" pieņemts Pašvaldības 26.02.2018. domes sēdē (protokols Nr. 4, 2.§). No 01.09.2018. Dzērbenes vispārizglītojošā un mūzikas pamatskola beidz pastāvēt un ir izveidota Vecpiebalgas novada pamatskola, kura izglītības programmas īsteno adresē: "Skola", Dzērbenē, Vecpiebalgas novadā (Pašvaldības 31.05.2018. grozījumi 26.02.2018. lēmumā (protokols Nr. 9, 1.§)).
Inešu pamatskola, "Zemnieki", Inešu pagasts, Vecpiebalgas novadā	30	Izglītības iestādes uzturēšana nav ekonomiski pamatota	Lēmums "Par Inešu pamatskolas pievienošanu Vecpiebalgas vidusskolai" pieņemts Pašvaldības 26.02.2018. domes sēdē (protokols Nr. 4, 1.§). No 01.09.2018. Inešu pamatskola beidz pastāvēt. Ēkā tiek īstenota pirmsskolas izglītības programma un vizuāli plastiskās mākslas programma.

Priekuļu novada pašvaldība			
Priekuļu vidusskola, Cēsu prospekts 46, Priekuļos	414	Priekuļu pamatskola (1. -9.klase)	Nav
Liepas pamatskola, Rūpnīcas iela 12, Liepā	142	Liepas sākumskola kā pamatskolas vai vidusskolas (Cēsu vai Priekuļu) struktūrvienība (1. – 6.klase)	Nav
Mārsnēnu pamatskola, “Gaismas”, Mārsnēnos	31	Izglītības iestādes uzturēšana nav ekonomiski pamatota	Priekuļu novada dome 22.02.2018. (domes sēdes protokols Nr. 3, 43.§) pieņēma lēmumu likvidēt Mārsnēnu pamatskolu, to pievienojot, Liepas pamatskolai līdz 31.07.2018.