Vai, pārvadājot skolēnus, pašvaldībām jāpelna "nauda, kas tiem seko"?

Rīga 2018

Latvijas Republikas
Valsts kontrole

Revīzijas ziņojums

Vai, pārvadājot skolēnus, pašvaldībām jāpelna “nauda, kas tiem seko”?

2018. gada 15. novembrī

Likumības un lietderības revīzija “Vai pašvaldību rīcība ar finanšu līdzekļiem, nodrošinot skolēnu pārvadājumus, ir likumīga un lietderīga?”

Revīzija veikta, pamatojoties uz Valsts kontroles Piektā revīzijas departamenta 2017. gada 11. decembra revīzijas uzdevumu Nr. 2.4.1-43/2017

Vāka noformējumā izmantota fotogrāfija no tīmekļa vietnes *https://depositphotos.com*

Cienījamais lasītāj!

Esam pabeiguši darbu revīzijā par skolēnu pārvadājumiem pašvaldībās.

Skolēnu pārvadājumu organizēšanas veida izvēli nosaka daudzi faktori: pašvaldības iedzīvotāju un skolu ģeogrāfiskais izvietojums, vēsturiski izveidojušās cilvēku plūsmas, sabiedriskā transporta pieejamība, ceļu un ielu infrastruktūras stāvoklis, bērnu vecāku iespējas un vēlmes, pašvaldības finansiālā rocība un citi apstākļi. Taču visam pamatā, protams, ir bērna vajadzības pēc iespējami labākas izglītības un iespējas iegūt izglītību iespējami tuvākā skolā.

Šajā revīzijā mēs vērtējām, cik daudz šie dažādie aspekti pašvaldībās ir ņemti vērā, organizējot skolēnu pārvietošanos no mājām uz skolu un atpakaļ. Vērtējām arī izvēlēto risinājumu ekonomiskumu un ietekmi uz bērnu drošību, veselību un viņu mācību procesu.

Revīzijā esam soli pa solim izvērtējuši skolēnu pārvadājumu organizēšanas procesu pašvaldībās, kopīgi ar pašvaldību speciālistiem esam strādājuši pie šī pakalpojuma izmaksu aprēķināšanas, esam apzinājuši dažādas skolēnu pārvadājumu organizēšanas alternatīvas un jau īstenoto labo praksi pašvaldībās.

Darba rezultātā papildus revīzijas ziņojumam un pašvaldībām sniegtajiem ieteikumiem, esam sagatavojuši divus produktus – skolēnu pārvadājumu izmaksu aprēķināšanas metodiku un pašvērtējuma anketu –, ar kuru palīdzību jebkura Latvijas pašvaldība var objektīvi un vispusīgi izvērtēt situāciju skolēnu pārvadājumu jomā un izvēlēties bērnu interesēm atbilstošākos risinājumus.

Mēs apzināmies, ka skolēnu pārvadājumu organizēšanu jau tuvākajā nākotnē būtiski ietekmēs Izglītības un zinātnes ministrijas un pašvaldību kopīgi veiktais darbs pie skolu tīkla optimizēšanas. Ne mazāk būtiska ietekme ir arī skolu finansēšanas modelim "nauda seko skolēnam". Aicinām politikas veidotājus un īstenotājus reformu ieviešanas gaitā paturēt prātā arī šīs revīzijas gaitā iegūtās atziņas un secinājumus.

Pateicamies visu divpadsmit pašvaldību un Autotransporta direkcijas darbiniekiem par konstruktīvu sadarbību, sniedzot revīzijas veikšanai nepieciešamo informāciju un apspriežot revīzijas rezultātus! Īpašs paldies par sadarbību mūsu ekspertam ekonomģeogrāfam Jānim Turlajam! Augstu novērtējam viņa revīzijas ietvaros veikto darbu, meklējot iespējami labākās iespējas skolēnu pārvadājumu organizēšanai pašvaldībās!

Ar cieņu
departamenta direktors

Edgars Korčagins

Saturs

Kopsavilkums 7

Motivācija 7

Galvenie secinājumi 7

Būtiskākie ieteikumi 11

Ziņojuma struktūra 12

Izlasē iekļautās pašvaldības 12

1. Vai pašvaldības skolēnu pārvadājumus organizē ekonomiski? 14

1.1. Izmaksu uzskaite un analīze 14

1.2. Iespējamie risinājumi skolēnu pārvadājumu nodrošināšanai 18

Vai Pašvaldības pilnībā izmanto sabiedriskā transporta sniegtās iespējas skolēnu pārvadājumu nodrošināšanā? 18

Vai Pašvaldības plāno veikt izmaiņas skolēnu pārvadājumu nodrošināšanā? 22

2. Vai Pašvaldību izveidotās skolēnu pārvadājumu sistēmas ietekmē skolēnu veselību un mācību procesu? 27

2.1. Vai Pašvaldības skolēnu pārvadājumu maršrutu plānošanā ievēro labās prakses principus bērnu veselības veicināšanas jomā? 28

2.2. Vai skolēnu pārvadājumu maršrutu laiki ir piemēroti skolēnu vajadzībām? 30

Skolēnu pavadītais laiks ceļā 30

Skolēnu pavadītais laiks pirms mācību stundām un pēc mācību stundām, gaidot skolēnu pārvadājumu transportlīdzekli 32

3. Vai vienīgais risinājums, lai nodrošinātu skolēnu drošību ceļā, pārvadājumi pašvaldības transportlīdzeklī? 36

3.1. Nepietiekami plānoti infrastruktūras uzlabojumi skolēnu drošībai uz ceļiem 37

3.2. Netiek veikti satiksmes intensitātes mērījumi, ne vienmēr prioritāri tiek nodrošināta skolēnu pārvadājumu maršrutos iekļauto ceļu ikdienas uzturēšana 38

3.3. Nepilnības ceļu satiksmes drošības apmācībā, preventīvu pasākumu organizēšanā un koordinācijā ... 38

3.4. Vecāku atbildība par bērnu drošu nokļūšanu izglītības iestādēs ... 39

3.5. Vai skolēns var justies droši skolēnu transportlīdzeklī? ... 40

Skolēnu pārvadājumos izmantotajos transportlīdzekļos 25 % sēdvietu nav aprīkotas ar drošības jostām ... 41

Transportlīdzekļos ne vienmēr tiek nodrošināti skolēnu pavadoņi. ... 42

Dažkārt tiek pārvadāts vairāk pasažieru, nekā pieļauj transportlīdzekļu tehniskā specifikācija ... 43

Revīzijas raksturojums, kritēriji un metodes ... 45

Termini un skaidrojumi ... 51

1. pielikums. Pašvaldību veikto skolēnu pārvadājumu izmaksas ... 52

2. pielikums. Pašvaldību skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļi un to uzturēšanas izmaksas ... 54

3. pielikums. Pašvaldību izmaksātās kompensācijas par sabiedriskā transporta izmantošanu ... 56

4. pielikums. Riebiņu novada pašvaldības pašreizējais skolēnu pārvadājumu maršrutu tīkls ... 58

5. pielikums. Riebiņu novada pašvaldības optimālais skolu tīkls un sabiedrisko autobusu rīta reisu pieejamība ... 59

6. pielikums. Preiļu novada pašvaldības pašreizējais skolēnu pārvadājumu maršrutu tīkls ... 60

7. pielikums. Preiļu novada pašvaldības optimālais skolu tīkls un sabiedrisko autobusu rīta reisu pieejamība ... 61

8. pielikums. Priekuļu novada pašvaldības pašreizējais skolēnu pārvadājumu maršrutu tīkls ... 62

9. pielikums. Priekuļu novada pašvaldības optimālais skolu tīkls un sabiedrisko autobusu rīta reisu pieejamība 63

10. pielikums. Vecpiebalgas novada pašvaldības pašreizējais skolēnu pārvadājumu maršrutu tīkls 64

11. pielikums. Vecpiebalgas novada pašvaldības optimālais skolu tīkls un sabiedrisko autobusu rīta reisu pieejamība 65

12. pielikums. Pašvaldību veiktie skolēnu pārvadājumi citu novadu administratīvajās teritorijās 66

13. pielikums. Pašvaldību viedoklis par veikto revīziju 68

Balvu novada pašvaldības viedoklis 68

Kandavas novada pašvaldības viedoklis 69

Mālpils novada pašvaldības viedoklis 71

Mērsraga novada pašvaldības viedoklis 72

Preiļu novada pašvaldības viedoklis 73

Priekuļu novada pašvaldības viedoklis 73

Riebiņu novada pašvaldības viedoklis 75

Ropažu novada pašvaldības viedoklis 76

Talsu novada pašvaldības viedoklis 77

Vecpiebalgas novada pašvaldības viedoklis 78

Viļakas novada pašvaldības viedoklis 78

Viļānu novada pašvaldības viedoklis 80

Atsauces 82

Kopsavilkums

Motivācija

Pašvaldības skolēnu pārvadājumus organizē, ja skolēnu nokļūšanai izglītības iestādē un atpakaļ dzīvesvietā nav iespējams izmantot sabiedrisko transportu[1], lai gan ir noteikts, ka, veidojot sabiedriskā transporta maršruta tīklu ārpus pilsētām, vispirms tiek nodrošināta iespēja skolēniem apmeklēt izglītības iestādes[2].

Saskaņā ar Autotransporta direkcijas sniegto informāciju[3] skolēnu pārvadājumus ar savu transportu organizē 102 no 110 novadu pašvaldībām 964 maršrutos.

Lai gan Autotransporta direkcija vairakkārt ir norādījusi[4] uz sabiedriskā transporta un skolēnu pārvadājumu maršrutu konkurenci un pārklāšanos, tomēr sabiedriskā transporta pielāgošana skolēnu vajadzībām notiek ļoti lēni un pašvaldības šajā jautājumā nav atsaucīgas – gada laikā, iekļaujot papildu pieturvietas, izmainot reisu shēmu, mainot autobusu izbraukšanas laikus u. tml., tiek veiktas izmaiņas tikai aptuveni 5 % maršrutu.

Šā brīža vispārējās izglītības finansēšanas modelis "nauda seko skolēnam" radījis asu, dažkārt neproduktīvu konkurenci arī par skolēnu piesaisti. Bieži vien ar pašvaldību transportlīdzekļiem skolēni tiek nogādāti nevis tuvākajā skolā, bet atbilstošās pašvaldības skolā, pat ja tā atrodas tālāk[5].

Izvērtējot skolēnu pārvadājumu veikšanu un nepieciešamības gadījumā veicot izmaiņas pārvadājumu organizēšanā, pašvaldības var gan ietaupīt finanšu līdzekļus, gan turpināt nodrošināt skolēnu ērtu un drošu nokļūšanu mācību iestādēs. Piemēram, Rojas novada pašvaldība ir aprēķinājusi, ka, nododot skolēnu pārvadājumu veikšanu AS "Talsu autotransports", mēnesī tiks ietaupīti 2000 *euro*[6].

Galvenie secinājumi

Skolēnu pārvadājumi ir jāplāno, prioritāri ņemot vērā skolēnu intereses. Lai gan pašvaldības apzinās, ka skolēniem ir tiesības uz izglītību, skolēnu pārvadājumu organizēšanā tās ne vienmēr ņem vērā arī skolēnu tiesības uz izglītību tuvākajā izglītības iestādē, ja tuvākā izglītības iestāde atrodas citas pašvaldības administratīvajā teritorijā. Nereti pārvadājumi ir organizēti, neņemot vērā to ekonomiskumu, kā arī neievērojot skolēnu tiesības izglītības iestādē nokļūt droši un

saprātīgā laika periodā, bez nelabvēlīgas ietekmes uz viņu veselību un mācību procesu.

Skolēnu pārvadājumu maršrutu plānošanas principi

Vispārējās izglītības finansēšanas modelis "nauda seko skolēnam" ir viens no argumentētiem risinājumiem finansējuma plānošanā un novirzīšanā, ņemot vērā pakalpojuma pieprasījumu, tomēr pašvaldību vēlme piesaistīt skolēnus tikai sava novada izglītības iestādei un attiecīgi iegūt finansējumu skolēnu pārvadājumu plānošanu un īstenošanu ir padarījusi neracionālu, neekonomisku un neefektīvu.

Pašvaldības savstarpēji konkurē par skolēnu piesaisti pilsētas vai novada izglītības iestādēm un tādējādi konkurējot arī par finansējumu. Vairākas pašvaldības atzīst: ja pēc skolēna nebrauks pakaļ līdz tā dzīvesvietai viensētā, ko nespēj nodrošināt sabiedriskais transports, tad cita pašvaldība to nodrošinās un skolēns mācīsies cita novada izglītības iestādē, attiecīgi cita pašvaldība arī saņems finansējumu. Līdz ar to skolēnu intereses, ekonomiskuma un efektivitātes kritēriji šobrīd nav prioritāri.

Tikai viena[7] no revīzijas izlasē iekļautajām 12 pašvaldībām savus skolēnu pārvadājumu maršrutus nav plānojusi un neveic citu pašvaldību administratīvajā teritorijā. Savukārt tikai divās[8] no 12 pašvaldību teritorijām skolēnu pārvadājumus neveic citas pašvaldības. Rezultātā skolēnu pārvadājumu maršruti vairākos posmos pārklājas, skolēnu pārvadājumu maršrutu tīklu padarot ļoti sazarotu un blīvu. Revidentu ieskatā šāda pārvadājumu sistēma nav racionāla un ekonomiska, ņemot vērā, ja ir pieejams arī sabiedriskais transports.

Šāda skolēnu piesaistīšana izglītības iestādēm un tai pakārtotā skolēnu pārvadājumu maršrutu plānošana un nodrošināšana Valsts kontroles ieskatā primāri ir orientēta uz skolu tīkla saglabāšanu, nevis uz skolēnu vajadzībām, tajā skaitā, lai skolēns iegūtu pēc iespējas labāku izglītību, uz ko revīzijas laikā ir norādījis arī pieaicinātais eksperts[9].

Plānojot skolēnu pārvadājumu maršrutus, Pašvaldības neņem vērā sabiedriskā transporta pieejamību, lai gan transports izglītojamo nokļūšanai izglītības iestādē un atpakaļ dzīvesvietā Pašvaldībām ir jānodrošina gadījumos, ja nav iespējams izmantot sabiedrisko transportu. Turklāt, veidojot sabiedriskā transporta maršruta tīklu ārpus pilsētām, vispirms ir jānodrošina iespēja skolēniem apmeklēt izglītības iestādes[10], tādējādi Pašvaldībām aktīvāk būtu jāaizstāv savu skolēnu tiesības uz sabiedriskā transporta pieejamību.

Skolēnu pārvadājumus Pašvaldībās negatīvi ietekmē kritēriju trūkums pēc kādiem skolēnu maršruti tiek plānoti un pēc kādiem pašvaldībām ir jānodrošina skolēnu transportlīdzekļu pieejamība.

Esošajā situācijā Pašvaldības maršrutus plāno tā, lai izglītības iestādēs nogādātu visus skolēnus, kuri vēlas skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļus izmantot neatkarīgi no tā, vai:

- skolēnam nokļūšanai izglītības iestādē ir ērti pieejams sabiedriskais transports;
- skolēna dzīvesvieta ir nelielā attālumā līdz izglītības iestādei vai sabiedriskā transporta pieturvietai;
- attiecīgā izglītības iestāde ir skolēnam tuvākā atbilstošas kvalitātes izglītības iestāde;
- skolēna dzīvesvieta ir citas pašvaldības administratīvajā teritorijā.

Diemžēl ir tikai daži gadījumi[11], kad Pašvaldības veic izmaiņas skolēnu pārvadājumu nodrošināšanas procesā, vairāk izmantojot sabiedriskā transporta pakalpojumus vai citus risinājumus.

Skolēnu pārvadājumu izmaksas

Skolēnu pārvadājumi pārsvarā tiek veikti ar Pašvaldību transportlīdzekļiem, tikai divās no revīzijā iekļautajām pašvaldībām – Kandavas novada un Talsu novada – plaši izmantojot arī sabiedriskā transporta pieejamību. Līdz ar to skolēnu pārvadājumu maršrutus plāno un nepieciešamos transportlīdzekļus skolēnu pārvadājumu veikšanai lielākoties nodrošina pašas Pašvaldības.

Tomēr padziļināta analīze par skolēnu pārvadājumu izmaksām nav ierasta prakse, tā tiek veikta virspusīgi un tikai atsevišķās Pašvaldībās[12].

Bez pilnīgas izmaksu uzskaites ir grūti vērtēt iespējas samazināt lielās skolēnu pārvadājumu izmaksas. Pašvaldībās nepietiekami tiek vērtēta iespēja:

- skolēnu pārvadājumos izmantot sabiedriskā transporta pieejamību;
- saskaņot izglītības iestāžu mācību un interešu izglītības aktivitāšu norises laikus ar sabiedriskā transporta kustības grafikiem.
- veicināt skolēnu pārvietošanos ar kājām vai velosipēdu (tur, kur drošības apstākļi un infrastruktūras stāvoklis to pieļauj, ņemot vērā arī bērnu vecumposmu);
- attīstīt dažādus alternatīvus skolēnu pārvietošanās veidus (atbalsts vecākiem, izglītības iestāžu darbiniekiem, kuri

pavada skolēnus, sadarbība ar komersantiem, kuri organizē savu darbinieku pārvadājumus u.c.).

Neveicot precīzu skolēnu pārvadājumu izmaksu uzskaiti un analīzi, Pašvaldības nav pieņēmušas ekonomiski pamatotus lēmums skolēnu pārvadājumu nodrošināšanā. To apliecina revīzijā piesaistītais eksperts[13], kurš četrās pašvaldībās vērtēja skolēnu pārvadājumu ekonomiskumu un efektivitāti. Šīs četras pašvaldības vien, pārplānojot un pārkārtojot skolēnu pārvadājumu organizāciju, vienā gadā ietaupītu vismaz 152 177 *euro*, kurus būtu iespējams novirzīt izglītības jomas attīstībai pašvaldībās. Turklāt, aktīvāk izmantojot sabiedrisko transportu, iespējams, samazinātos sabiedriskā transporta pārvadātāju zaudējumi, kurus kompensē no valsts budžeta līdzekļiem.

Ietekme uz veselību, mācību procesu un drošība skolēnu pārvadājumu laikā

Esošā skolēnu pārvadājumu maršrutu plānošanas prakse Pašvaldībās nav atbilstoša skolēnu interesēm veselības jomā. Proti, plānojot garus un ilgus skolēnu pārvadājumu maršrutus, tajā skaitā tieši līdz skolēna dzīvesvietai:

- mainās skolēna alternatīvā fiziskā slodze un skolēniem vairs nav nepieciešams uz izglītības iestādi vai transportlīdzekli doties ar kājām, braucot ar velosipēdu u.tml., lai gan dažādos pētījumos[14] ir norādīts, ka ar sporta stundām nepietiek, lai kompensētu sēdošo dzīvesveidu;
- pirmie skolēni transportlīdzekļos tiek uzņemti agri pirms mācību stundu sākuma, sākot no plkst. 6.20, līdz ar to bieži vien skolēnam ceļā nākas pavadīt ilgāk par stundu un līdz pat vienai stundai un 40 minūtēm, kas savukārt atstāj iespaidu uz skolēna veselību un spēju apgūt mācību vielu.

Valsts kontroles ieskatā, plānojot skolēnu pārvadājumus, neapšaubāmi būtisks aspekts ir bērnu drošība, un tas ir jāņem vērā, izvērtējot katru situāciju ļoti rūpīgi un individuāli. Taču, lai arī vairākas Pašvaldības drošību min kā prioritāti, drošību veicinoši pasākumi netiek pietiekami īstenoti:

- netiek organizēti plānveidīgi un koordinēti ceļu satiksmes drošības preventīvie pasākumi izglītības iestādēs un ārpus tām, tajā skaitā, piesaistot pašvaldības policiju;
- uzlabojumi ceļu satiksmes infrastruktūrā tiek plānoti tikai kā kopējie satiksmes infrastruktūras uzlabojumi, kas nav saistīti tieši ar skolēnu drošības uzlabošanu ceļu satiksmē;

- nav pierādījumu, kas apliecina pašvaldību sniegto informāciju, ka ikdienas ceļu uzturēšana prioritāri tiek pakārtota skolēnu pārvietošanās drošībai.

Turklāt ar drošību nevar pamatot Pašvaldību izvēli uzņemties skolēnu pārvadājumu nodrošināšanu, jo 25 % no skolēnu pārvadāšanai izmantojamo transportlīdzekļu sēdvietu nav aprīkotas ar drošības jostām, transportlīdzekļos netiek nodrošināta skolēnu pavadoņu klātbūtne un atsevišķos gadījumos transportlīdzekļos tiek pārvadāts vairāk skolēnu, nekā pieļauj transportlīdzekļu tehniskā specifikācija.

Būtiskākie ieteikumi

Pamatojoties uz revīzijās konstatēto un secināto, pašvaldībām kopumā tika sniegts 101 ieteikums, kurus ieviešot:

- tiks uzsākta skolēnu pārvadājumu izmaksu uzskaite, lai iegūtu precīzu un salīdzināmu informāciju ekonomiski pamatotu lēmumu pieņemšanai;
- tiks noteikti precīzi kritēriji, kas jāņem vērā skolēnu pārvadājumu maršrutu plānošanā un skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļu pieejamībā, tajā skaitā, arī lemjot par skolēnu pārvadājumu nodrošināšanu tikai uz tuvāko atbilstošas kvalitātes izglītības iestādi;
- tiks vērtēta iespējamība skolēnu pārvadājumus nodrošināt ar sabiedrisko transportu, tajā skaitā, izvērtējot iespējamo mācību un interešu izglītības nodarbību norises laiku maiņu;
- tiks vērtēta alternatīvu izmantošana skolēnu nokļūšanai izglītības iestādēs – tiks izvērtēti dažādi iespējamie atbalsta mehānismi skolēniem un vecākiem, tajā skaitā, lai veicinātu skolēnu fizisko aktivitāti (iešana uz skolu ar kājām, vairāku bērnu un vecāku kopāiešana, velosipēdu novietņu pieejamība);
- tiks pilnveidota ceļu satiksmes drošības situācijas izvērtēšana un uzlabošana uz pašvaldību ceļiem un transportlīdzekļos;
- tiks uzlabota skolēnu drošība pašvaldību skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļos;
- tiks veikta koordinēta izglītojošu pasākumu rīkošana par ceļu satiksmes drošību visās izglītības iestādēs, kā arī veikta plānveidīga un sistemātiska ceļu satiksmes noteikumu ievērošanas uzraudzība.

Ziņojuma struktūra

Informācija ziņojumā izklāstīta šādā secībā:

- īss veiktās revīzijas raksturojums;
- secinājumi, konstatējumi un ieteikumi, kas radušies, veicot revīziju un vērtējot kopējo situāciju pašvaldībās. Ziņojums ir sadalīts trīs nodaļās. Katras nodaļas ievadā ir izteikts Valsts kontroles viedoklis, būtiskākie secinājumi, kas attiecīgajā nodaļā tiek pamatoti ar revīzijā konstatēto.

Ziņojuma pirmajā nodaļā ir iekļauta informācija par skolēnu pārvadājumu izmaksām.

Ziņojuma otrajā nodaļā ir informācija par iespējamo skolēnu pārvadājumu ietekmi uz skolēnu veselību un mācību procesu.

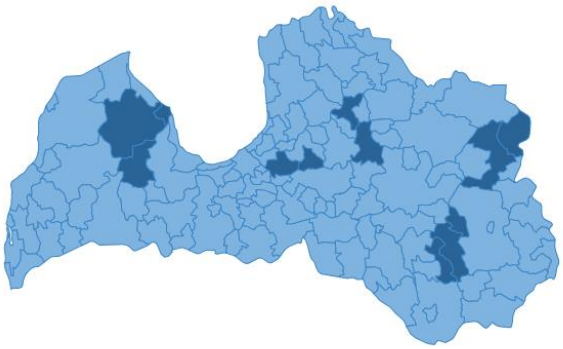
Trešajā nodaļā ir skolēnu pārvadājumu drošības raksturojums.

Revīzijas ziņojumā ietverts revidējamo vienību iesniegtais viedoklis par veikto revīziju.

Sadaļā "Revīzijas raksturojums, kritēriji un metodes" ietverta informācija par revīzijas veikšanas mērķi, juridisko pamatojumu, atbildību, apjomu, ierobežojumiem, kā arī norādīti vērtēšanas kritēriji.

Izlasē iekļautās pašvaldības

Revīzijas izlasē iekļautas 12 pašvaldības (skatīt 1. attēlu): Balvu, Kandavas, Mālpils, Mērsraga, Preiļu, Priekuļu, Riebiņu, Ropažu, Talsu, Vecpiebalgas, Viļakas un Viļānu novadu pašvaldības.



1. attēls. Revīzijas izlasē iekļautās pašvaldības.

Skolēnu pārvadājumu maršrutu plānošanas un nodrošinājuma novērtējums izlasē iekļautajās pašvaldībās, izmantojot luksofora principu[15], sniegts 1. tabulā.

1.tabula

Pašvaldību novērtējums

	Balvu novads	Kandavas novads	Mālpils novads	Mērsraga novads	Preiļu novads	Priekuļu novads	Riebiņu novads	Ropažu novads	Talsu novads	Vecpiebalgas novads	Viļakas novads	Viļānu novads
Tiek nodrošināta skolēnu pārvadājumu izmaksu uzskaite												
Skolēnu pārvadājumos izmanto sabiedrisko transportu												
Pašvaldība neveic skolēnu pārvadājumus no citu pašvaldību administratīvajām teritorijām												
Tiek plānots pilnveidot skolēnu pārvadājumu nodrošināšanu												
Ir noteikti kritēriji skolēnu pārvadājumu maršrutu izstrādei												
Visām transportlīdzekļu sēdvietām ir drošības jostas												
Visos maršrutos transportlīdzekļos ir pavadoņi												
Netiek pārvadāts vairāk skolēnu kā atļauts												

1. Vai pašvaldības skolēnu pārvadājumus organizē ekonomiski?

Neveicot precīzu skolēnu pārvadājumu izmaksu uzskaiti un analīzi, Pašvaldības nav pieņēmušas ekonomiski pamatotus lēmumus skolēnu pārvadājumu nodrošināšanā, jo Pašvaldības nav veikušas pietiekamas darbības, lai veicinātu sabiedriskā transporta izmantošanu skolēnu pārvadājumos.

Turklāt arī transportlīdzekļu noslogojums liecina, ka, veicinot sabiedriskā transporta izmantošanu skolēnu pārvadājumos, atsevišķos gadījumos tas varētu samazināt Pašvaldību transportlīdzekļu vienību skaitu, kā rezultātā ietaupītos finanšu līdzekļus varētu novirzīt citu funkciju un uzdevumu izpildei izglītības jomā.

Situācijas pašvaldībās ir dažādas un visām situācijām nav piemērojami vienādi risinājumi, līdz ar to Pašvaldībām skolēnu pārvadājumu nodrošināšanā ir īpaši jāpievērš uzmanība alternatīvu izvērtēšanai, lai katrai situācijai izvēlētos piemērotāko.

Tikai veicot precīzu izlietoto līdzekļu uzskaiti un analīzi, Pašvaldības var pieņemt lēmumu par lietderīgāko skolēnu pārvadājumu formu.

Lai iegūtu informāciju ekonomiski pamatotu lēmumu pieņemšanai un gūtu skaidru priekšstatu par izlietoto resursu lietderību, Pašvaldībām ir nepieciešams veikt precīzu skolēnu pārvadājumos izlietoto finanšu līdzekļu uzskaiti un analīzi.

1.1. Izmaksu uzskaite un analīze

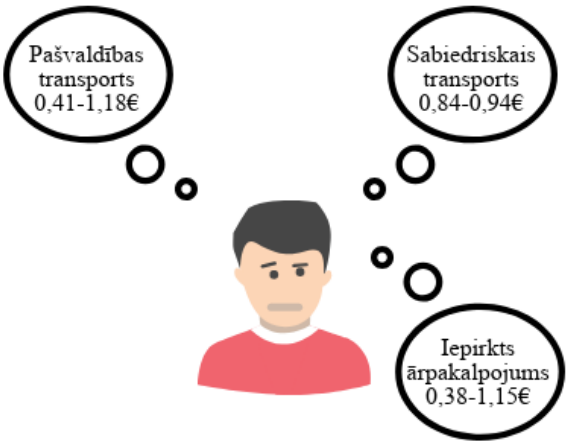
Lai nodrošinātu vienveidīgu izmaksu uzskaiti un izmaksu uzskaites pēctecību, tikai Priekuļu novada pašvaldībā ir noteikta kārtība, kādā tiek veikta skolēnu pārvadājumu izmaksu uzskaite. Priekuļu novada pašvaldība revīzijas laikā izstrādāja noteikumus par skolēnu pārvadājumu izmaksu uzskaiti[16], lai analizētu finansējuma plūsmu, izvērtētu iespējamos riskus, kā arī izvērtētu skolēnu pārvadājumu izdevumu ekonomisko efektivitāti.

Pārsvarā Pašvaldībās skolēnu pārvadājumu izmaksas tiek ņemtas vērā tikai plānojot kārtējā gada budžetu un vērtējot iepriekšējā gada budžeta izpildi. Padziļināta izmaksu analīze tiek veikta tikai pēc nepieciešamības, piemēram:

- iegādājoties jaunu transportlīdzekli skolēnu pārvadājumu nodrošināšanai[17];
- iepērkot ārpakalpojumu par skolēnu pārvadājumu nodrošināšanu kādā maršrutā[18];
- Talsu novada pašvaldībā izmaksu analīze tika veikta pirms lēmuma[19] pieņemšanas par trīs skolēnu pārvadājumu maršrutu slēgšanu no 2018. gada 1. marta, kur skolēnu pārvadājumus plānots nodrošināt ar sabiedrisko transportu.

Tikai dažas Pašvaldības[20] ir aprēķinājušas katra skolēnu pārvadājumos izmantotā transportlīdzekļa izmaksas.

Revidenti pēc vienotas metodikas[21] revīzijas laikā noteica Pašvaldību veikto skolēnu pārvadājumu izmaksas un secināja, ka kopumā vidējās skolēnu pārvadājumu izmaksas Pašvaldībās ir līdzīgas ar vidējām sabiedrisko pārvadājumu tirgus cenām reģionos (skatīt 2. attēlu[22]).



2. attēls. Pašvaldību skolēnu pārvadājumu izmaksas.

Tomēr, arī nosakot skolēnu pārvadājumu izmaksas, nepietiek tikai ar to salīdzināšanu ar sabiedriskā transporta vai ārpakalpojuma izmaksām un tas nevar būt vienīgais arguments lēmuma pieņemšanai.

Jāvērtē arī sabiedrisko pārvadātāju piedāvātās iespējas un vai skolēni vienmēr tiek vesti uz ērtāk sasniedzamo izglītības iestādi[23].

Izvērtējot skolēnu pārvadājumu maršrutus, var secināt, ka Pašvaldības[24] ne vienmēr ir pamatoti izveidojušas skolēnu

Nepietiek tikai ar to, ka skolēnu pārvadājumu izmaksas tiek salīdzinātas ar sabiedriskā transporta vai ārpakalpojuma izmaksām, un tas nevar būt vienīgais arguments lēmuma pieņemšanai par skolēnu pārvadājumu nodrošināšanu.

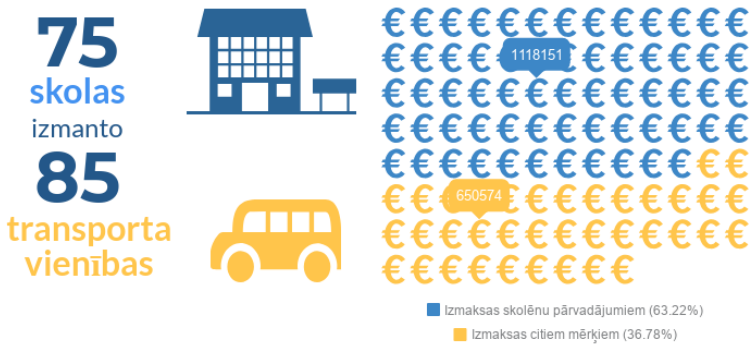
pārvadājumu maršrutus – netiek vērtēta sabiedriskā transporta pieejamība un iespēja to saskaņot ar mācību stundu norises laikiem, kā arī netiek vērtēts, vai skolēni tiek vesti uz ērtāk sasniedzamo izglītības iestādi.

Piemēram, Riebiņu novada Rušonas pamatskolas skolēnu pārvadājumu maršruts[25]:

> *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 viena 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).*

Iepriekš minēto par skolēnu pārvadājumu maršrutu nepieciešamību var attiecināt arī uz kopējo transportlīdzekļu vienību skaitu Pašvaldībās un izvērtēt katra transportlīdzekļa uzturēšanas nepieciešamību.

Lai gan transportlīdzekļi tiek izmantoti dažādām Pašvaldības un to institūciju vajadzībām, tajā skaitā arī interešu izglītības vai sporta pasākumiem, tomēr vairumā gadījumu tie tiek izmantoti tikai skolēnu pārvadājumu nodrošināšanai (skatīt 3. attēlu[26]).



3. attēls. Pašvaldību skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļu skaits un uzturēšanas izmaksas.

Bieži vien transportlīdzekļu uzturēšanas nepieciešamība netiek pietiekami izvērtēta – vai skolēnu pārvadājumus nebūtu iespējams nodrošināt alternatīvos veidos un vai citām vajadzībām (piemēram, skolēnu ekskursijām un dalībnieku nogādāšanai uz pasākumiem) nepieciešamības gadījumā nebūtu iespējams izmantot ārpakalpojumus.

Analizējot iepirktos ārpakalpojumus skolēnu pārvadājumu nodrošināšanā, var secināt, ka šie pakalpojumi var būt nesamērīgi dārgi un arī šajos gadījumos, veicot sīkāku izdevumu analīzi un piedāvājot dažādus alternatīvus variantus skolēnu pārvadājumu maršrutu optimizēšanai, var ietaupīt finanšu līdzekļus[27]:

> *Priekuļu novada pašvaldība skolēnu pārvadājumu nodrošināšanu vienā maršrutā ir pasūtījusi kā ārpakalpojumu IK "Norle" par 8133,61 euro (pārvadājums tiek veikts ar 19 vietīgu autobusu MB Sprinter). Tādējādi 7 skolēnu pārvadāšana šajā maršrutā pašvaldībai izmaksā 1161,94 euro uz skolēnu gadā. Tā kā summa ir neadekvāti augsta, kā risinājums situācijai būtu ievērojami saīsināt maršrutu, izslēdzot no tā Pakalnus (0,5 km attālumā no sabiedriskā autobusa pieturas) un Kalna Pīpjus (2 km attālumā no sabiedriskā autobusa pieturas), [kur varētu izmantot individuālus risinājumus skolēnu pārvadājumiem]. Paliekot 5 pasažieriem no Bērzniekiem (2), Liepkalniem, Maztomēniem un Vītoliem, ļaujot tā izpildi veikt atbilstošam vieglajam autotransportam. Koriģētajam maršrutam 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 euro litrā un degvielas patēriņš ir 9 litri uz 100 km, nevajadzētu pārsniegt 820 euro. 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 euro, kas veidotu 492 euro uz skolēnu, jeb 2,88 euro uz pasažieri dienā. Tas ir – 58 % samazinājums, salīdzinot ar pašreizējo cenu.*

Tikai veicot precīzu izlietoto līdzekļu uzskaiti un analīzi, Pašvaldības var pieņemt lēmumu par lietderīgāko skolēnu pārvadājumu formu – vai skolēnu pārvadājumus lietderīgāk nodrošināt ar savu transportu, iepirkt ārpakalpojumu vai iespēju robežās skolēniem nodrošināt sabiedriskā transporta izdevumu kompensācijas.

1.2. Iespējamie risinājumi skolēnu pārvadājumu nodrošināšanai

Vai Pašvaldības pilnībā izmanto sabiedriskā transporta sniegtās iespējas skolēnu pārvadājumu nodrošināšanā?

Viens no veidiem kā samazināt skolēnu pārvadājumu izmaksas, ir skolēnu pārvadājumiem vairāk izmantot sabiedrisko transportu, turklāt normatīvajos aktos[28] ir noteikts, ka pašvaldība nodrošina transportu izglītojamo nokļūšanai izglītības iestādē un atpakaļ dzīvesvietā, ja nav iespējams izmantot sabiedrisko transportu, savukārt, veidojot sabiedriskā transporta maršruta tīklu ārpus pilsētām, vispirms tiek nodrošināta iespēja skolēniem apmeklēt izglītības iestādes.

Autotransporta direkcija ir sniegusi priekšlikumus[29] pasākumiem, kas veicinātu skolēnu pārvadājumu integrēšanu sabiedriskā transporta maršrutu tīklā, tajā skaitā, nosakot dažādus kritērijus skolēnu pārvadājumu transporta pieejamībai. Piemēram:

- pašvaldībām nav pienākums nodrošināt skolēnam iekāpšanu transportlīdzeklī (sabiedriskajā vai skolēnu), ja izglītības iestāde atrodas tuvāk nekā 2–3 km (jaunākiem bērniem mazāk);
- pieļaujamais attālums līdz iekāpšanai transportlīdzeklī ir 2–3 km (jaunākiem bērniem mazāk);
- paredzēt pašvaldībām pienākumu nodrošināt skolēnu nogādāšanu tikai uz tuvāko atbilstošā līmeņa izglītības iestādi. Tādējādi samazinātos transportlīdzekļu nobraukums un nepieciešamais laiks skolēnu nogādāšanai līdz izglītības iestādei;
- veikt izmaiņas pašvaldību savstarpējo norēķinu kārtībā, mazinot (novēršot) praksi, ka pašvaldības organizē skolēnu pārvadājumus uz blakus novadu (neievērojot "tuvākās skolas" principu), lai motivētu skolēnu izvēlēties savu izglītības iestādi.

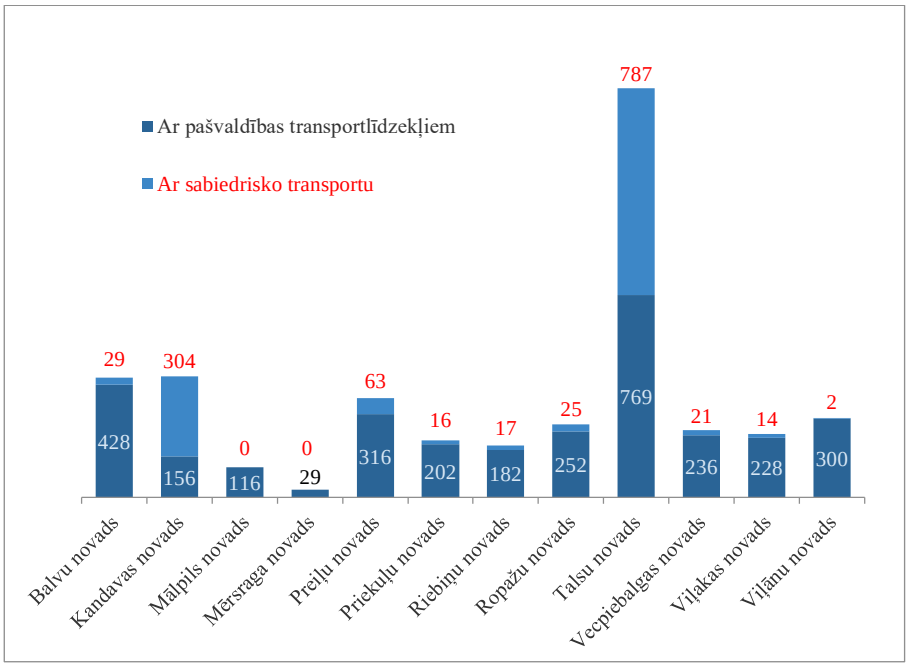
Tomēr šobrīd normatīvie akti neparedz kritērijus skolēnu pārvadājumu maršrutu plānošanai. Tādējādi ne pašvaldībām, ne skolēnu vecākiem nav skaidrības par pienākumu un atbildības sadali, nogādājot bērnus līdz izglītības iestādei vai skolēnu pārvadājumu transportlīdzeklim.

Kopumā Pašvaldības, izņemot Balvu, Kandavas, Priekuļu, Ropažu un Talsu novadu pašvaldības, nav vērtējušas iespēju skolēnu

Veidojot sabiedriskā transporta maršruta tīklu ārpus pilsētām, vispirms jānodrošina iespēja skolēniem apmeklēt izglītības iestādes, tomēr tikai atsevišķos gadījumos skolēni izglītības iestādēs nokļūst, izmantojot sabiedriskā transporta pakalpojumus

pārvadājumu maršrutus vai mācību stundu laikus pielāgot sabiedriskā transporta kustības grafikiem.

Tikai atsevišķos gadījumos skolēni izglītības iestādēs nokļūst, izmantojot sabiedriskā transporta pakalpojumus un Pašvaldības tiem kompensē braukšanas izdevumus sabiedriskajā transportā (skatīt 4. attēlu[30]).



4. attēls. Pārvadāto skolēnu skaits ar Pašvaldību transportlīdzekļiem un sabiedrisko transportu.

Tikai divas no revīzijas apjomā iekļautajām Pašvaldībām – Kandavas un Talsu novadu pašvaldības – skolēnu pārvadājumu nodrošināšanā plaši izmanto sabiedriskā transporta maršrutu tīklu, un tās abas nodrošina 85 % no revīzijas apjomā iekļauto Pašvaldību kopējās sabiedriskā transporta izdevumu kompensācijas summas. Turpretī, piemēram, Mālpils un Mērsraga novadu pašvaldībās šādi izdevumi netiek kompensēti, savukārt Viļānu novada pašvaldībā sabiedriskā transporta izdevumus kompensē tikai diviem skolēniem.

Revīzijas laikā tika veikta intervija ar Autotransporta direkcijas pārstāvjiem, kuri sniedza informāciju, ka visus pašvaldību skolēnu pārvadājumu maršrutus nevar un arī nav nepieciešams pārņemt sabiedriskā transporta pārvadātājiem, jo tas nav iespējams dažādu, tajā skaitā arī ekonomisku, apsvērumu dēļ[31].

Tomēr Autotransporta direkcija uzskata, ka lielā daļā pašvaldību skolēnu pārvadājumus var pilnveidot un daļēji vai pilnībā tos var aizstāt ar sabiedrisko transportu[32].

Lai noskaidrotu, kā pasažieri vērtē reģionālā sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāti, Autotransporta direkcija sadarbībā ar tirgus un sabiedriskās domas pētījumu centru SKDS 2018. gadā veica aptauju septiņos Latvijas novados[33]. Aptaujas laikā noskaidrots, ka 94 % aptaujāto pasažieru reģionālo autobusu pārvadājumu pakalpojumus vērtē pozitīvi[34].

94 % aptaujāto pasažieru reģionālo autobusu pārvadājumu pakalpojumus vērtē pozitīvi.

Lai gan daudzi iedzīvotāji pozitīvi atsaucas par sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāti, tomēr Pašvaldības norāda uz sabiedriskā transporta pakalpojumu trūkumiem:

- sabiedriskais transports ir noslogots, un arī bērni skolēnu maršrutos ir tik daudz, ka transportlīdzekļi ir pilni, līdz ar to, aizstājot tos ar sabiedrisko transportu, visiem pasažieriem nebūtu vietas;
- Pašvaldības nevar atteikties no skolēnu pārvadājumiem, jo sabiedriskā transporta maršruti netiek veikti mazas nozīmes ceļos pie skolēnu dzīvesvietām un sabiedriskā transporta pieturvietas nav tuvu skolēnu dzīvesvietām.

Tomēr arī revīzijā piesaistītais eksperts[35] norāda uz pašvaldību nepietiekamo aktivitāti sabiedriskā transporta izmantošanā skolēnu pārvadājumiem un sabiedriskā transporta pieejamību Riebiņu, Preiļu, Priekuļu un Vecpiebalgas novadu pašvaldībās.

Revīzijas ietvaros eksperts Pašvaldībās[36] veica:

- skolēnu pārvadājumu maršrutu analīzi un kartēšanu norādot attālumus no skolēnu dzīvesvietas līdz skolēnu un sabiedriskajam transportam;
- reģionālo satiksmes autobusu maršrutu rīta reisu pieejamības noslodzes analīzi un kartēšanu;
- skolēnu pārvadājumu ekonomiskuma analīzi un aprēķināja iespējamo finanšu ietekmi, ja tiktu pilnveidota skolēnu pārvadājumu nodrošināšana.

Eksperta veiktie aprēķini liecina, ka, sakārtojot skolu tīklu un skolēnu pārvadājumos vairāk izmantojot sabiedrisko transportu, pašvaldības par skolēnu pārvadājumiem gadā varētu ietaupīt 152 177 *euro* gadā[37], kam vēl būtu jāpieskaita sabiedriskais ietaupījums, ko, uz biļešu pārdošanas ieņēmumu

rēķina, veidotu sabiedriskā transporta valsts dotāciju samazinājums.

Pašvaldību[38] organizēto skolēnu pārvadājumu maršrutu pamatotības analīze liecina, ka pašvaldības, nerēķinoties ar mācību procesa nesamērīgajām izmaksām skolās un 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, piemēram:

- Riebiņu novada pašvaldības skolēnu transportlīdzeklis Nr. 4 ik rītu nogādā 42 skolēnus Riebiņu vidusskolā (OCEI – 37,6%)[39] no Preiļiem vai to apkaimes, lai gan Preiļu ģimnāzija (OCEI – 60,2 %) vai Preiļu 2. vidusskola (OCEI – 45,2 %) tiem būtu ērtāk sasniedzama;
- Preiļu novada pašvaldībā atsevišķos gadījumos šie skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļi 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. Piemēram, uz Priekuļu sākumskolu visi 9 skolas audzēkņi tika vesti ar skolēnu autobusu, lai gan divas trešdaļas no tiem dzīvo tiešā šīs skolas tuvumā (līdz 1,6 km);
- Priekuļu novada pašvaldībā daļā skolēnu maršrutu skaidri nolasāma tendence nevis vest skolēnus uz ērtāk sasniedzamo izglītības iestādi, bet Priekuļu novada pašvaldības skolu, pat tad, ja skolēnus nākas vest caur Cēsīm (no Liepas un Jāņmuižas), kur pieejama gan ģimnāzija, gan vidusskola;
- Vecpiebalgas novada pašvaldībā, visticamāk, nav pamatoti skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļu 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.

Eksperts uzskata, ka šāda prakse īstermiņā varbūt palīdz saglabāt atsevišķas izglītības iestādes, taču no sabiedrības kopējo interešu viedokļa tā nekādā ziņā nav attaisnojama.

Pašvaldību[40] pašreizējais skolēnu pārvadājumu maršrutu tīkls un optimālais skolu tīkls ar sabiedriskā transporta rīta reisu pieejamību ir attēlots 4.–11. pielikumā.

Vai Pašvaldības plāno veikt izmaiņas skolēnu pārvadājumu nodrošināšanā?

Pašvaldības, izņemot Balvu, Priekuļu, Ropažu un Talsu novadu pašvaldības, interviju laikā atzīst, ka kopumā izmaiņas skolēnu pārvadājumu sistēmā netiek plānotas un skolēnu pārvadājumu nodrošināšana pārsvarā tiks turpināta ar Pašvaldību transportlīdzekļiem.

Tikai Balvu, Priekuļu, Ropažu un Talsu novadu pašvaldības plāno veikt izmaiņas skolēnu pārvadājumu nodrošināšanā. Šie lēmumi nav saistīti ar izglītības iestāžu reorganizāciju. To mērķis ir pilnveidot skolēnu pārvadājumus:

- Balvu novada pašvaldībai ir bijušas mutiskas pārrunas ar SIA "Balvu autotransports" par iespēju pielāgot sabiedriskā transporta maršrutu Bērzpils izglītības iestādes mācību procesa sākuma laikam. Tiek arī vērtēta iespēja iepirkt ārpakalpojumu skolēnu pārvadājumu nodrošināšanai;
- Priekuļu novada pašvaldība skolēnu pārvadājumus vairs neveiks posmā Priekuļu vidusskola–Rauna–Priekuļu vidusskola. Skolēni šajā posmā turpmāk tiks pārvadāti ar sabiedrisko transportu, kura kustības grafiki ir pielāgoti skolēnu vajadzībām[41].

  Revīzijas laikā no Priekuļu novada pašvaldības tika saņemta informācija, ka no 2018./2019. mācību gada skolēni ar sabiedrisko transportu vairāk tiek pārvadāti maršrutos Cēsis–Priekuļi – 30 skolēni; Priekuļi–Rauna – 57 skolēni; Taurene–Priekuļi – 26 skolēni. Tāpat ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju ir uzsāktas sarunas par pakalpojumu sniegšanu maršrutā Priekuļi–Bērzkrogs;
- Ropažu novada pašvaldība plāno veikt pētījumu par izglītības iestāžu tīkla optimizāciju, tajā skaitā, iekļaujot sadaļu arī par skolēnu pārvadājumiem, kā rezultātā tiks veiktas izmaiņas skolēnu pārvadājumu nodrošināšanā;
- Talsu novada pašvaldība ir pieņēmusi lēmumu[42] par trīs skolēnu pārvadājumu maršrutu slēgšanu no 2018. gada 1. marta un šajos maršrutos skolēnu pārvadājumus nodrošināt ar sabiedrisko transportu. Turklāt laika gaitā tiks vērtēta arī citu skolēnu pārvadājumu maršrutu slēgšanas iespēja, skolēnu pārvadājumu nodrošināšanai iespēju robežās izmantojot sabiedrisko transportu[43].

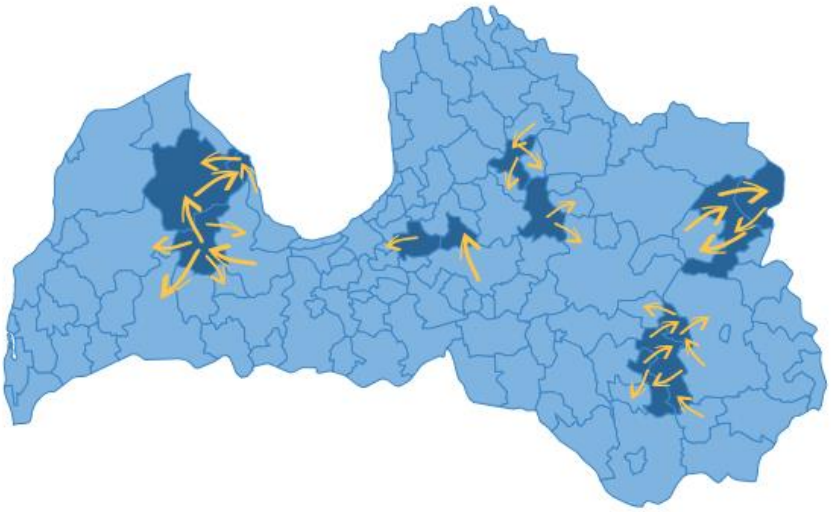
Tikai dažas pašvaldības plāno veikt izmaiņas skolēnu pārvadājumu nodrošināšanā.

Pašvaldības atzīst, ka ir gatavas izskatīt sabiedriskā transporta pārvadātāju priekšlikumus par atsevišķu maršrutu pārņemšanu, tomēr aktīvas darbības šajā jomā Pašvaldības[44] neveic. Piemēram, Pašvaldības nav vērtējušas jautājumu par iespējamo mācību vai interešu izglītības norises laiku mainīšanu, lai tos pielāgotu sabiedriskā transporta kustības grafikiem.

Sadarbība ar citām pašvaldībām vai institūcijām plānojot un organizējot skolēnu pārvadājumu maršrutus nenotiek.

Pašvaldības ir ieinteresētas braukt pēc skolēniem citu pašvaldību teritorijās, lai tajās deklarētos bērnus vestu uz savām skolām – ja skolēni mācītos citas pašvaldības skolā, nevis tajā pašvaldībā, kur ir bērna deklarētā dzīvesvieta, šīm pašvaldībām būtu jāveic savstarpējie norēķini par izlietotajiem finanšu līdzekļiem par skolēnu izglītošanu. Šis ir arī viens no veidiem kā pašvaldību mazajās izglītības iestādēs piesaistīt pēc iespējas vairāk skolēnu, lai šīs izglītības iestādes nebūtu jāslēdz.

To apliecina revīzijā konstatētais, ka no revīzijas apjomā iekļautajām Pašvaldībām tikai Mālpils novada pašvaldība un daļēji arī Talsu novada pašvaldība[45] neveic skolēnu pārvadājumus no citu pašvaldību administratīvajām teritorijām (skatīt 5. attēlu[46]).



5. attēls Pašvaldību veiktie braucieni pēc skolēniem uz citu novadu administratīvajām teritorijām.

Pašvaldības norāda: ja pēc skolēna nebrauks pakaļ līdz tā dzīvesvietai, tad atbrauks cita pašvaldība un skolēns mācīsies cita novada pašvaldības izglītības iestādē. Līdz ar to veidojas gari un ilgi skolēnu pārvadājumu maršruti, ko nevar novērst ar pašreizējo pieeju maršrutu plānošanai, pašreizējo transporta nodrošinājumu un nepiedāvājot dažādas alternatīvas iespējas skolēniem nokļūt izglītības iestādē.

Pašvaldības norāda – ja pēc skolēna nebrauks pakaļ līdz tā dzīvesvietai, tad atbrauks cita pašvaldība, līdz ar to veidojas gari un ilgi skolēnu pārvadājumu maršruti.

Veidojas arī situācijas, kad dažādu pašvaldību skolēnu pārvadājumu maršruti pārklājas, piemēram, Mālpils novada pašvaldībā ceļā (aptuveni 2,5 km) uz divām blakus esošām viensētām kursē divu pašvaldību autobusi. Turklāt šie autobusi uz ceļa nevar izmainīties, līdz ar to viens no viņiem ceļa galā ir spiests gaidīt, kamēr otrs šo loku izbrauc.

6. attēls. Divu pašvaldību transportlīdzekļi brauc uz viensētām pa šauru ceļu, kurā nav iespējams vienlaikus braukt pretējos virzienos.

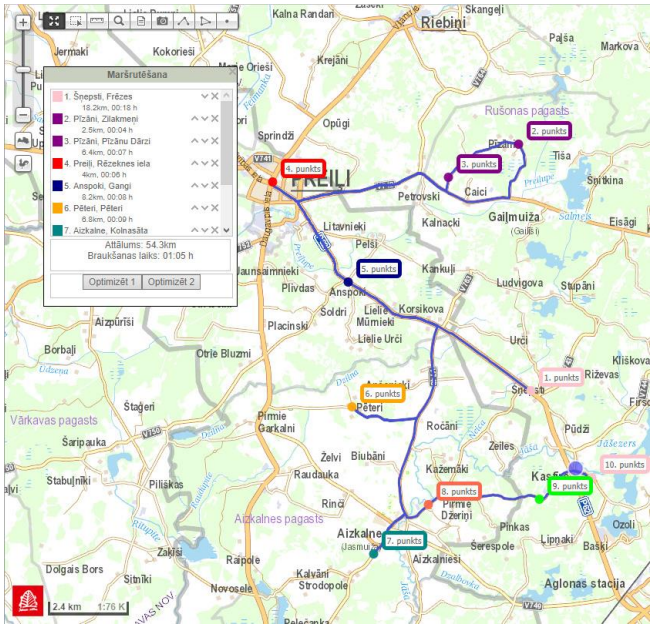
Pašvaldības nav arī vērtējušas iespēju ieviest jaunas skolēnu pārvadājumu formas, piemēram, kopābraukšanu, atbalstu vecākiem, kuri ved bērnus uz skolu, kā arī iespēju skolēnu pārvadājumos sadarboties ar uzņēmumiem, kuri organizē savu darbinieku pārvadājumus. Jānorāda, ka vairākas revīzijas apjomā neiekļautas pašvaldības (piemēram, Dobeles, Līvānu, Salaspils) jau ir pieņēmušas saistošos noteikumus, kas paredz gan minimālo attālumu, sākot ar kādu pienākas kompensācija, gan degvielas kompensācijas apmēru, lai veicinātu privātā autotransporta izmantošanu skolēnu pārvadājumiem nomaļākās vietās, kur nelielā pasažieru skaita dēļ nav ekonomiski pamatoti organizēt autobusu pārvadājumus[47].

Lai gan Pašvaldības norāda, ka izvērtē esošo infrastruktūru un nepieciešamos uzlabojumus, tomēr ne vienmēr pie izglītības iestādēm ir izveidota atbilstoša infrastruktūra velosipēdu novietošanai, lai veicinātu skolēnu braukšanu ar velosipēdu (skatīt 7. attēlu).

7. attēls. Pie izglītības iestādēm novietotie velosipēdi.

Pašvaldību nepietiekamās darbības skolēnu transportlīdzekļu uzturēšanas izmaksu noteikšanā un analīzē, kā arī dažādu alternatīvu variantu nevērtēšana, tajā skaitā arī plašāka sabiedriskā transporta izmantošana, norāda uz Pašvaldību nevēlēšanos atteikties no esošās skolēnu pārvadājumu sistēmas.

Šāda skolēnu pārvadājumu sistēmas uzturēšana liecina, ka ļoti liela ietekme uz skolēnu maršrutu plānošanu ir šā brīža vispārējās izglītības finansēšanas modelim "nauda seko skolēnam". Pašvaldību vēlme pēc iespējas vairāk skolēnus nogādāt sava novada izglītības iestādēs, tādējādi saglabājot skolu tīklu, ne vienmēr ir ekonomiska un atbilstoša skolēna vajadzībām. Šāda situācija spilgti izpaužas, piemēram, Riebiņu novada pašvaldībā (skatīt 8. attēlu[48]).



8. attēls. Riebiņu novada pašvaldības skolēnu pārvadājumu maršruts.

> *Braucot 54,3 km un ceļā pavadot 1,5 stundas skolēnu transportlīdzeklī tiek uzņemti 12 skolēni. 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 viena stunda, 30–40 minūšu alternatīva būtu doties uz autobusa pieturu kājām (2 km), lai nepilnās 10 minūtēs ar sabiedrisko autobusu aizbrauktu līdz Preiļiem.*
>
> *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.*

Eksperta aprakstītais piemērs atklāj, kā laika ziņā ilga un izmaksās dārga skolēnu pārvadāšana tiek veikta vietās, kur skolēnu nokļūšana uz skolu ir daudz ātrāk iespējama ar sabiedrisko transportu. Turklāt, kā liecina novērojumi, vispārējais veselības stāvoklis un koncentrācijas spējas mācību stundās bērniem, kas kādu laiku pavadījuši fiziskajās aktivitātēs svaigā gaisā, 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 apguvē[49].

Ieteikumi

Lai iegūtu precīzu un salīdzināmu informāciju par skolēnu pārvadājumu izmaksām un spētu pieņemt ekonomiski pamatotus lēmumus, Pašvaldībām nodrošināt ar skolēnu pārvadājumu veikšanu saistīto izmaksu uzskaiti un analīzi.

Lai nodrošinātu objektivitāti un labās prakses principu ievērošanu skolēnu pārvadājumu maršrutu plānošanā, Pašvaldībām noteikt precīzus kritērijus, kas jāņem vērā skolēnu pārvadājumu maršrutu plānošanā un skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļu pieejamībā, tajā skaitā arī lemt par skolēnu pārvadājumu nodrošināšanu tikai uz tuvāko atbilstošas kvalitātes izglītības iestādi.

Lai veicinātu skolēnu ekonomisku pārvadāšanu, Pašvaldībām izvērtēt:

- iespēju skolēnu pārvadājumus nodrošināt ar sabiedrisko transportu, tajā skaitā, izvērtējot iespējamo mācību un interešu izglītības nodarbību norises laiku maiņu;
- sadarbības iespējas ar citām pašvaldībām skolēnu pārvadājumu nodrošināšanā, vedot skolēnus uz tuvāko izglītības iestādi, tajā skaitā, ja tā neatrodas sava novada teritorijā;
- iespējamos atbalsta mehānismus skolēniem un vecākiem, lai skolēnu pārvadājumu maršrutos ieviestu dažādus alternatīvus skolēnu pārvietošanās veidus.

2. Vai Pašvaldību izveidotās skolēnu pārvadājumu sistēmas ietekmē skolēnu veselību un mācību procesu?

Pirmie skolēni transportlīdzekļos tiek uzņemti agri pirms mācību stundu sākuma, sākot no plkst. 6.20, un skolēniem bieži vien ceļā nākas pavadīt ilgāk par vienu stundu (līdz pat vienai stundai un 40 minūtēm).

Šāda skolēnu pārvadājumu maršrutu plānošanas prakse neatbilst skolēnu interesēm, jo atstāj negatīvu iespaidu gan uz skolēna veselību, gan uz mācību procesu.

Agrā celšanās, lai paspētu uz skolēnu transportlīdzekli, nenodrošina bērnam iespēju pienācīgi izgulēties un atstāj negatīvu iespaidu uz veselību un spēju apgūt mācību vielu.

Savukārt ilgu laiku pavadot sēdus skolēnu transportlīdzeklī, samazinās skolēnu fiziskā slodze, kas negatīvi ietekmē kopējo fizisko attīstību un veselību – skolēni nepārvietojas ar kājām vai velosipēdu svaigā gaisā, bet daudz laika pavada, sēžot transportlīdzeklī.

Skolēnu pārvadājumi ietekmē bērnu fizisko aktivitāšu paradumus – mainās skolēnu alternatīvā fiziskā slodze un skolēniem vairs nav nepieciešams uz skolu doties ar kājām, braucot ar velosipēdu u.tml. Pētījumos ir uzsvērts, ka ar sporta stundām nepietiek, lai kompensētu sēdošo dzīvesveidu (skolā, mājās mācoties un pie datora)[50]. Pasaules Veselības organizācija ir norādījusi, ka fiziskās aktivitātes sekmē mācību vielas apguvi, un tā norāda, ka dienā jānoiet vismaz 10 000 soļu vai 7 km[51].

Latvijas Ārstu biedrības rīkotajā diskusijā[52] ir atzīts, ka 20 % Latvijas jaunāko klašu audzēkņu ir liekais svars. Latvijas skolēns interneta spēlēs vai sociālajos tīklos darbdienā pavada vidēji trīs līdz četras stundas. Ierosinājums ieviest trešo sporta stundu nedēļā būtu tikai viens no pasākumiem, kas jāveic, lai mainītu sabiedrības attieksmi pret fiziskām aktivitātēm.

Tāpat arī Eiropas Komisijas ziņojumā[53], salīdzinot dalībvalstīs sporta izglītībai atvēlēto stundu skaitu, ir atzīts, ka Latvija ir viena no divām dalībvalstīm, kur mācību laiks sporta izglītībai skolā ir konsekventi mazs.

Skolēnu pārvadājumi ietekmē arī skolēnu fiziskās aktivitāšu paradumus.

2.1. Vai Pašvaldības skolēnu pārvadājumu maršrutu plānošanā ievēro labās prakses principus bērnu veselības veicināšanas jomā?

Skolēnu pārvadājumi Pašvaldībās neveicina laika palielināšanu, kuru skolēns pavada aktīvā slodzē – veidojot skolēnu pārvadājumu

maršrutus, kuros skolēns tiek paņemts tieši no dzīvesvietas un tāpat atvests atpakaļ, samazinās skolēnu nepieciešamība pārvietoties ar kājām vai velosipēdu, tādējādi samazinās aktīvās fiziskās slodzes laiks un palielinās laiks, kas tiek pavadīts sēžot.

Apkopjot pētījumus[54] par dažādu valstu pieredzi, piemēram, Anglijas un Norvēģijas pieredzi, secināts, ka vidējais attālums, kas noteikts, kad valstij un pašvaldībai ir pienākums nodrošināt skolēnam iespēju nokļūt līdz sabiedriskajam transportam vai izglītības iestādei (ja sabiedriskais transports nav pieejams), ir 3 km (attālums, ejot kājām). Bet Anglijā bērniem vecumā līdz 16 gadiem noteiktais attālums ir 2 jūdzes (3,22 km). Norvēģijā pašvaldība nodrošina visu to skolēnu nokļūšanu skolā, kuriem pamatskola atrodas tālāk par 4 kilometriem no dzīvesvietas (1. klasē tālāk par 2 kilometriem). Lai cīnītos pret mazkustīgo dzīvesveidu, kas raksturīgs attīstīto valstu jaunatnei un izraisa dažādas veselības problēmas, tiek ieviesti atbalsta mehānismi vecākiem, kas veicina bērnu kājāmiešanu, slēpošanu vai braukšanu ar velosipēdu[55].

Līdzīga prakse ir ieviesta arī dažās Latvijas pašvaldībās, kur tiek piedāvāti arī dažādi atbalsta mehānismi vecākiem. Piemēram:

- Salaspils novada pašvaldība ir pieņēmusi lēmumu[56] samazināt skolēnu pārvadājumu apjomu un noteikt kritēriju, ka skolēniem pašiem ir jānokļūst skolā vai uz sabiedrisko transportu, ja attālums ir mazāks par 3 km;
- Dobeles novada pašvaldības kārtībā, kādā tiek segti transporta izdevumi izglītības iestāžu izglītojamajiem[57], ir noteikts, ka izglītojamajiem ir tiesības saņemt transporta izdevumu kompensāciju, ja izglītojamā vecāki veic izglītojamā nogādāšanu līdz izglītības iestādei un atpakaļ, izmantojot personīgo transportu maršrutos, kuros nekursē sabiedriskais transports vai nekursē atbilstošajos laikos, kā arī, ja attiecīgajos maršrutos netiek nodrošināts pašvaldības transports izglītojamo pārvadājumiem un attālums no dzīvesvietas līdz tuvākajai sabiedriskā transporta pieturai vai tuvākajai novada izglītības iestādei ir vairāk par 3 km;
- Līvānu novada pašvaldībā skolēnu vecākiem daļēji tiek apmaksāti degvielas izdevumi, ja netiek nodrošināti regulāri sabiedriskā transporta vai skolēnu pārvadājumu pakalpojumi.

Jānorāda arī, ka vairākas revīzijas apjomā neiekļautās pašvaldības Latvijā nemaz neveic skolēnu pārvadājumus ar saviem transportlīdzekļiem un skolēniem ir jānokļūst izglītības iestādē, izmantojot sabiedrisko transportu, ar kājām vai velosipēdu, piemēram,

Skolēnu pārvadājumi ir viens no instrumentiem, ar kura palīdzību veicināt laika, kuru skolēns pavada aktīvā slodzē, palielināšanu.

Ādažu, Cēsu, Dundagas, Ērgļu, Kokneses, Pļaviņu, Rojas un Salas novadu pašvaldības[58].

Pašvaldībās ir pieņemti noteikumi par skolēnu transportlīdzekļu izmantošanu, tomēr nevienā Pašvaldībā, izņemot Vecpiebalgas novada pašvaldību, šajos noteikumos nav noteikts attālums, kādā skolēnam pašam būtu jānokļūst līdz izglītības iestādei vai transportlīdzeklim, kur drošības apstākļi un infrastruktūras stāvoklis to pieļauj, ņemot vērā arī bērnu vecumposmu.

Vecpiebalgas novada pašvaldības skolēnu transportlīdzekļu izmantošanas noteikumos[59] ir noteikts, ka Pašvaldības skolēnu transportlīdzekļi tiek izmantoti skolēnu pārvadājumiem, ja attālums līdz izglītības iestādei vai skolēnu transportlīdzeklim ir lielāks par 2 km. Tomēr arī Vecpiebalgas novada pašvaldība nav noteikusi attāluma kritērijus vecāku atbildībai nogādāt skolēnu 2 km robežās līdz transportlīdzekļa pieturvietai.

Plānojot skolēnu pārvadājumu maršrutus iespējami tuvu skolēnu dzīvesvietai, nenosakot attāluma kritērijus vecāku atbildībai nogādāt bērnus līdz transportam vai izglītības iestādei, tiek pagarināti skolēnu pārvadājumi maršruti gan kilometru ziņā, gan laika ziņā, kas rada nepieciešamību skolēnam agri celties un ilgu laiku pavadīt ceļā uz izglītības iestādi.

2.2. Vai skolēnu pārvadājumu maršrutu laiki ir piemēroti skolēnu vajadzībām?

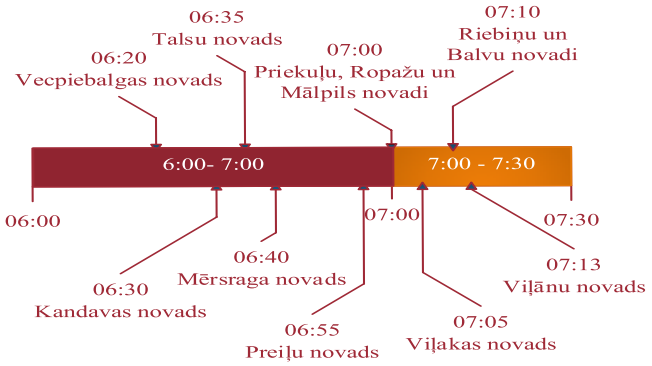
Skolēnu pavadītais laiks ceļā

Tiesībsargs 2017. gadā ir izskatījis iesniegumu par iespējamu bērnu tiesību pārkāpumu, kas saistīts ar pārāk agru mācību sākumu izglītības iestādē[60], kā rezultātā bērns ir spiests agri celties – plkst. 6.40, lai paspētu uz pirmo stundu, un 6.00, lai paspētu uz 0. stundu[61]. Tiesībsargs veica dažādu pieejamo pētījumu par pusaudžu miegu analīzi un secināja, ka pārāk agrs izglītības iestāžu darba sākums ievērojumi palielina dažādus veselības riskus, piemēram, Pasaules Veselības organizācijas rīkotajā 2004. gada Miega un veselības tehniskās sapulces ziņojumā norādīts, ka bērniem vecumā no 5 līdz 18 gadiem vidēji ir nepieciešamas 10 miega stundas. Turklāt tiek arī norādīts, ka bērniem, kuriem ir nepietiekams miegs, ir sliktākas sekmes skolā un tiek novēroti arī uzmanības un uzvedības traucējumi[62].

Nepieciešamība tik agri celties nenodrošina bērnam iespēju pienācīgi izgulēties, kas savukārt nopietni kaitē viņa veselībai un attīstībai, un tādēļ ir uzskatāms par bērna tiesību pārkāpumu[63].

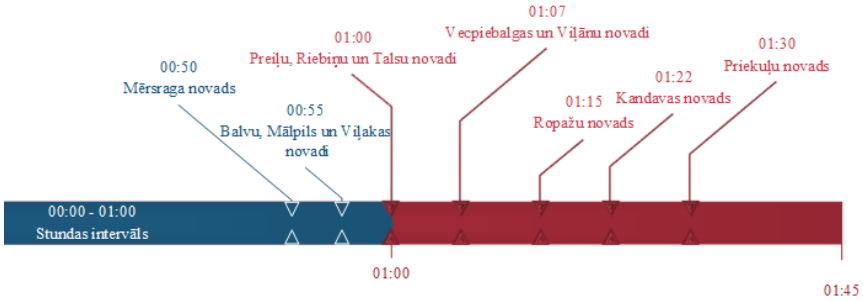
Ņemot vērā lauku teritoriju mazo apdzīvotību, skolēnu pārvadājumu maršrutos pieturvietas viena no otras var būt vairāku kilometru attālumā, kā rezultātā transportlīdzeklis maršruta laikā nobrauc vairākus desmitus kilometrus, un, lai skolēni paspētu uz mācību stundu sākumu, transportlīdzekļu atiešanas laiki tiek plānoti agri no rīta.

Izvērtējot Pašvaldību skolēnu pārvadājumu maršrutus, revidenti konstatēja, ka atsevišķos maršrutos pirmie skolēni transportlīdzeklī tiek uzņemti agri pirms mācību stundu sākuma (skatīt 9. attēlu).



9. attēls. Skolēnu iekāpšanas laiks Pašvaldību skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļos.

Dažkārt skolēnu pavadītais laiks ceļā uz izglītības iestādi var ilgt vairāk par vienu stundu (skatīt 10. attēlu).



10. attēls. Skolēnu pavadītais laiks ceļā no rīta uz izglītības iestādi Pašvaldību skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļos.

Lai izglītības iestādē nogādātu pēc iespējas vairāk skolēnu, Pašvaldībām ir nepieciešams vienu transportlīdzekli izmantot vairākos skolēnu pārvadājumu maršrutos, līdz ar to pirmie skolēni izglītības iestādē nokļūst pat vairāk nekā stundu pirms mācību stundu sākuma, savukārt citi bērni uz izglītības iestādi tiek atvesti tikai piecas minūtes pirms mācību stundu sākuma:

Lai skolēni paspētu uz mācību stundu sākumu, transportlīdzekļu atiešanas laiki tiek plānoti agri no rīta.

Pirmie skolēni izglītības iestādē nokļūst ātrāk pat par vienu stundu pirms mācību stundu sākuma, savukārt citi bērni uz izglītības iestādi tiek atvesti tikai piecas minūtes pirms mācību stundu sākuma.

- Balvu novada pašvaldībā no rīta viens transportlīdzeklis[64], lai aizvestu skolēnus uz Bērzpils vidusskolu, veic trīs reisus – no pirmā reisa skolēni uz Bērzpils vidusskolu tiek atvesti vienu stundu un 10 minūtes pirms mācību stundu sākuma, ar otro reisu – 48 minūtes pirms mācību stundu sākuma, savukārt ar trešo reisu – tikai 12 minūtes pirms mācību stundu sākuma;
- Kandavas novada pašvaldībā no rīta viens transportlīdzeklis[65], lai aizvestu skolēnus uz Zemītes pamatskolu, veic trīs reisus – no pirmā reisa skolēni uz Zemītes pamatskolu tiek atvesti vienu stundu un 10 minūtes pirms mācību stundu sākuma, savukārt ar trešo reisu – tikai piecas minūtes pirms mācību stundu sākuma;
- Vecpiebalgas novada pašvaldībā rīta reiss[66] uz Vecpiebalgas vidusskolu skolēnus uzņem plkst. 6.20 un aizved uz skolu jau stundu pirms mācību stundu sākuma, lai paspētu apbraukt vēl vienu loku un atvest citus skolēnus. Savukārt šie skolēni uz izglītības iestādi tiek atvesti tikai piecas minūtes pirms mācību stundu sākuma;
- Viļānu novada pašvaldībā no rīta viens transportlīdzeklis[67] veic trīs lokus, pirmajā lokā izlaižot skolēnus stundu pirms mācību stundu sākuma un trešajā lokā – tikai trīs minūtes pirms mācību stundu sākuma.

Plānojot skolēnu pārvadājumu maršrutus, jāņem vērā, ka sliktu laika apstākļu gadījumā transportlīdzeklī pavadītais laiks var palielināties, kā rezultātā skolēniem var nepietikt laika sagatavoties mācību stundas sākumam.

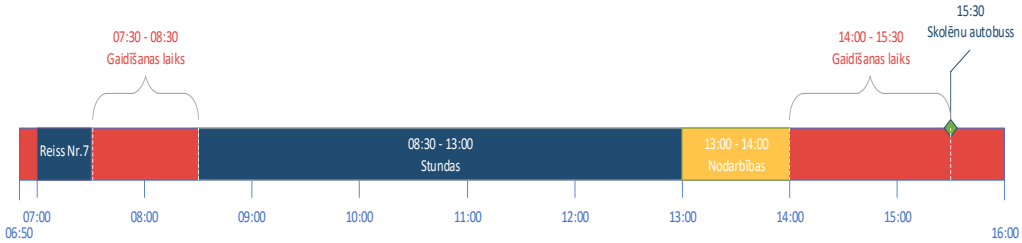
Skolēnu pavadītais laiks pirms mācību stundām un pēc mācību stundām, gaidot skolēnu pārvadājumu transportlīdzekli

Pašvaldības norāda, ka skolēnu pārvadājumu maršrutu laikus cenšas pielāgot interešu izglītības nodarbību laikiem, un nav bijuši gadījumi, kad vecāki sūdzētos par nepiemērotiem skolēnu pārvadājumu maršrutu laikiem, kas liedz skolēniem apmeklēt kādas no nodarbībām.

Tomēr revīzijas laikā tika konstatēts, ka ne vienmēr skolēnu pārvadājumu maršruti ir veiksmīgi saplānoti ar interešu izglītības nodarbību laikiem un Pašvaldībās veidojas situācijas, kad skolēni izglītības iestādēs nonāk pārāk agri pirms mācību stundu sākuma vai pēc mācību stundu beigām nākas ilgi gaidīt skolēnu pārvadājumu transportlīdzekli.

Ne vienmēr skolēnu pārvadājumu maršruti ir veiksmīgi saplānoti ar interešu izglītības nodarbību laikiem.

Piemēram, Mārsnēnu pamatskolā interešu izglītības nodarbības pirms mācību stundām netiek piedāvātas, savukārt trīs no piecām interešu izglītības nodarbībām pēc mācību stundām beidzas plkst. 14.00. Savukārt skolēnu pārvadājumu transportlīdzeklis no izglītības iestādes izbrauc plkst. 15.40, līdz ar to skolēniem transportlīdzeklis ir jāgaida stunda un 40 minūtes[68]. Tādējādi, ja skolēns izmanto skolēnu pārvadājumu maršrutu Nr. 7[69], aptuvenais laiks, kuru viņš pavada vienā dienā gaidot mācību stundu sākumu vai skolēnu transportlīdzekļa izbraukšanu, ir divas ar pusi stundas. Ja sākumskolas skolēns neapmeklē interešu izglītības nodarbības, tad gaidīšanas laiks var būt pat trīs ar pusi stundas (skatīt 11. attēlu).



11. attēls. Skolēnu pavadītais laiks transportlīdzeklī.

Interešu izglītības nodarbību pieejamība pirms mācību stundām

Lai arī daļa skolēnu nepavada ilgu laiku transportlīdzekļos, viņi tiek atvesti uz izglītības iestādi agri pirms mācību stundu sākuma. Šiem skolēniem ne vienmēr tiek nodrošināta iespēja lietderīgi pavadīt laiku, apgūstot zināšanas vai uzlabojot savu fizisko veselību. Piemēram:

- Vecpiebalgas novada pašvaldībā interešu izglītības nodarbības pirms mācību stundām piedāvā tikai Vecpiebalgas vidusskola. Turklāt tiek piedāvātas tikai viena veida nodarbības – ansambļa nodarbības;
- Ropažu novada pašvaldībā interešu izglītības nodarbības pirms stundām piedāvā gan Ropažu vidusskola, gan Zaķumuižas pamatskola, tomēr Ropažu vidusskola piedāvā šīs nodarbības tikai vienu reizi nedēļā – ceturtdienās – Eko padomes pulciņu, Zaķumuižas pamatskola trešdienās un piektdienās 1.–4. klasei muzikālo ansambli;
- Mālpils novadā interešu izglītības nodarbības pirms stundām piedāvā tikai 2.–4. klases skolēniem – kora nodarbības divas reizes nedēļā. No plkst. 7.30 līdz 8.30, pirms mācību stundu sākuma, tiek piedāvātas nodarbības skolotāju uzraudzībā.

Interešu izglītības nodarbību pieejamība pēc mācību stundām

Plānojot skolēnu pārvadājumu maršrutus, Pašvaldības saskaras ar problēmu, ka skolēniem mācību stundas beidzas dažādos laikos un daļa skolēnu apmeklē interešu izglītības nodarbības, bet daļa nē. Līdz ar to veidojas situācijas, kad daļa bērnu ilgstoši gaida skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļus.

Daļa bērnu pavada ilgu laiku, gaidot skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļus.

Mazāko klašu skolēniem Pašvaldības piedāvā pagarinātās dienas grupas, kur bērniem ir iespējams izpildīt mājās darbus un pavadīt laiku. Piemēram:

- Kandavas novada pašvaldībā Kandavas K. Mīlenbaha vidusskolā pagarinātā grupa ir līdz plkst. 15.30. Savukārt Cēres pamatskola nepiedāvā pagarinātās grupas nodarbības, lai gan pirmais skolēnu pārvadājumu pēcpusdienas reiss ir plkst. 15.10, bet mācību stundas pirmdienās un piektdienās beidzas plkst. 13.35, kas ir pusotru stundu pirms skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļa atiešanas laika. Revīzijas laikā Kandavas novada pašvaldība sniedza informāciju, ka Cēres pamatskolā no 2018./2019. mācību gada skolēniem tiek piedāvātas pagarinātas grupas nodarbības, kuras ir saskaņotas ar skolēnu pārvadājumu laiku;
- Priekuļu novada pašvaldībā Priekuļu vidusskolā pagarinātā grupa tiek nodrošināta 1.–4. klases skolēniem līdz plkst. 16.30, savukārt Liepas pamatskolā rotaļu grupa tiek piedāvāta tikai 1. klasei un tā beidzas plkst. 14.30, kas ir stundu pirms skolēnu pārvadājumu maršruta sākuma.

Lai veicinātu skolēnu attīstību, t.sk. fiziskās aktivitātes, kas veicina skolēniem veselīgu dzīvesveidu, skolēniem pēc mācību stundu beigām tiek nodrošināta interešu izglītības pieejamība, līdz ar to skolēniem ir iespējams apmeklēt interešu izglītības pulciņus, lai lietderīgāk pavadītu laiku līdz skolēnu autobusam. Piemēram:

- Priekuļu novada pašvaldībā no Liepas pamatskolas skolēnu pārvadājumu transportlīdzeklis pēcpusdienā izbrauc plkst. 15.30, un skolēniem tiek piedāvāts apmeklēt kora nodarbības līdz plkst. 13.40, fiziskās sagatavošanas nodarbības līdz plkst. 15.20, rokdarbu pulciņu līdz plkst. 16.30 u.c.;
- Viļānu novada pašvaldībā no Dekšāres pamatskolas skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļi pēcpusdienā izbrauc laika posmā no plkst. 15.05 līdz plkst. 15.40 un Dekšāres pamatskola piedāvā ansambļa nodarbības līdz plkst. 15.25, tautas deju nodarbības līdz plkst. 15.20, lietišķās mākslas pulciņu līdz plkst. 13.55.

Izvērtējot interešu izglītības nodarbības un atbilstošos skolēnu pārvadājumu maršrutus, konstatēts, ka ir arī interešu izglītības nodarbības, kas beidzas pēc skolēnu transportlīdzekļu atiešanas laikiem. Piemēram:

- Kandavas novada Vānes pamatskolā kokapstrādes nodarbības pirmdienās beidzas plkst. 17.20, bet skolēnu transportlīdzeklis atiet plkst. 15.50. Revīzijas laikā Kandavas novada pašvaldība sniedza informāciju, ka Vānes pamatskolā ar skolēnu vecākiem, kuri apmeklē kokapstrādes pulciņu ir noslēgta vienošanās, ka vecāks skolēnu ar savu transportu nogādā dzīvesvietā;
- Mērsraga vidusskolā futbola nodarbības 5.–12. klasei, tautas deju nodarbības 7.–12. klasei, jauniešu radošās iniciatīvas grupas nodarbības sākas pēc plkst. 16.00, bet skolēnu transportlīdzeklis atiet plkst. 15.20 un plkst. 16.00;
- Vecpiebalgas novada Dzērbenes pamatskolā lielākā daļa nodarbību beidzas piecas minūtes pēc skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļa atiešanas, piemēram, sporta pulciņš 5.–9. klasei, vides pulciņš 3.–9. klasei, deju nodarbības 5.–9. klasei.

Pašvaldībās izveidotās skolēnu pārvadājumu sistēmas nav piemērotas skolēnu vajadzībām un braukšana pēc skolēna līdz tā dzīvesvietai nevar būt par argumentu skolēnu pārvadājumu nodrošināšanai Pašvaldībās ar saviem transportlīdzekļiem, jo šādi skolēnu pārvadājumu maršrutu plānošanas principi negatīvi ietekmē skolēnu fizisko aktivitāšu paradumus, rada nepieciešamību skolēnam agri celties un ilgu laiku pavadīt transportlīdzeklī, kas savukārt atstāj negatīvu iespaidu uz skolēna veselību un mācību procesu.

Ieteikumi

Veikt izvērtējumu par laika ilgumu, ko skolēni pavada skolēnu pārvadājumu transportlīdzeklī, gaidot transportlīdzekli vai mācību stundu sākumu, lai nodrošinātu veselīgu izglītības iegūšanas procesu un veicinātu skolēnu fizisko aktivitāti tur, kur drošības apstākļi un infrastruktūras stāvoklis to pieļauj, ņemot vērā arī bērnu vecumposmu (iešana uz skolu ar kājām, vairāku bērnu un vecāku kopāiešana, velosipēdu novietņu pieejamība u.c.).

3. Vai vienīgais risinājums, lai nodrošinātu skolēnu drošību ceļā, pārvadājumi pašvaldības transportlīdzeklī?

Kaut arī vairākas Pašvaldības tieši drošību min kā argumentu skolēnu pārvadājumu nodrošināšanai ar pašvaldības transportlīdzekļiem, drošību veicinoši pasākumi netiek pietekami īstenoti:

1) netiek organizēti plānveidīgi un koordinēti ceļu satiksmes drošības preventīvie pasākumi izglītības iestādēs un ārpus tām, tajā skaitā, piesaistot pašvaldības policiju;

2) uzlabojumi ceļu satiksmes infrastruktūrā tiek plānoti tikai kā kopējie satiksmes infrastruktūras uzlabojumi, kas nav saistīti tieši ar skolēnu drošības uzlabošanu ceļu satiksmē;

3) ikdienas ceļu uzturēšana prioritāri netiek pakārtota skolēnu pārvietošanās drošībai.

Turklāt ar drošību nevar pamatot Pašvaldību izvēli uzņemties skolēnu pārvadājumu nodrošināšanu, jo 25 % no skolēnu pārvadāšanai izmantojamo transportlīdzekļu sēdvietu nav aprīkotas ar drošības jostām, transportlīdzekļos netiek nodrošināta skolēnu pavadoņu klātbūtne un atsevišķos gadījumos transportlīdzekļos tiek pārvadāts vairāk skolēnu, nekā pieļauj transportlīdzekļu tehniskā specifikācija.

Pašvaldības norāda uz skolēnu drošības aspektiem gan ceļā uz izglītības iestādi, gan transportlīdzekļos, piemēram[70]:

- skolēniem jāšķērso autoceļš, lai nokļūtu pieturvietā, kur nav gājēju pārejas;
- transportlīdzekļos brauc mazo klašu skolēni, kā arī pirmsskolas vecuma bērni, kuri nedrīkst[71] bez pavadoņa braukt ar sabiedrisko transportu;

- sabiedriskā transporta pieturvietas atrodas tālu no skolēnu dzīvesvietas un izglītības iestādes.

Arī Ceļu satiksmes drošības plānā[72] kā vienas no būtiskākajām ceļu satiksmes drošības problēmām tiek minētas:

- procentuāli liels no kopējā skaita CSNg bojāgājušo un cietušo gājēju skaits;
- procentuāli liels CSNg cietušo un bojāgājušo velosipēdistu skaits;
- zināšanu līmenis un attieksme pret CSN bērnu un jauniešu vidū.

Kā šo problēmu galvenie cēloņi tiek minēti – ietvju trūkums, atstarojošo elementu nelietošana, nepietiekams apgaismojums, satiksmes drošības prasībām neatbilstošas gājēju pārejas, velosipēdu ceļu trūkums, velosipēdistu un gājēju redzamība (atstarojošo elementu, apgaismes ierīču, atstarojošo vestu nelietošana), CSN zināšanu trūkums, vienotu izglītības programmu trūkums u.c.

No iepriekš minētā var secināt, ka pašvaldību rīcības lauks ir diezgan plašs un ir nepieciešams veikt dažādas aktivitātes, gan uzlabojot infrastruktūru, gan izglītojot ceļu satiksmes dalībniekus.

3.1. Nepietiekami plānoti infrastruktūras uzlabojumi skolēnu drošībai uz ceļiem

Lai novērstu ceļu satiksmes infrastruktūras nepilnības, kas rada drošības riskus gājējiem un velosipēdistiem, prioritāri ir nepieciešams apzināt pilnveidojamās jomas ceļu satiksmes drošības uzlabošanai un nepieciešamības gadījumā plānot un veikt ceļu satiksmes drošības uzlabojumus, piemēram, ierīkojot pieturvietas, gājēju pārejas, ātrumvaļņus (“guļošos policistus”) u.tml.

Nepieciešams apzināt pilnveidojamās jomas ceļu satiksmes drošības uzlabošanai.

Revīzijā ir konstatēts, ka Pašvaldībās[73] netiek plānveidīgi apzinātas pilnveidojamās jomas ceļu satiksmes drošības uzlabošanai skolēnu pārvadājumu maršrutos, lai attiecīgi veiktu tieši uz identificēto problēmu vērstus uzlabojumus.

Pašvaldības ir veikušas tikai atsevišķus ceļu satiksmes infrastruktūras uzlabošanas projektus – ir izveidoti “ātrumvaļņi”, uzlabota gājēju pāreju redzamība, izvietotas papildus ceļa zīmes u.c.

Tomēr šie pasākumi tiek plānoti kā kopējie satiksmes infrastruktūras uzlabojumi, tie netiek veikti saskaņā ar iepriekš veiktu risku

izvērtējumu un to mērķis nav vērsts tieši uz skolēnu drošības uzlabošanu.

3.2. Netiek veikti satiksmes intensitātes mērījumi, ne vienmēr prioritāri tiek nodrošināta skolēnu pārvadājumu maršrutos iekļauto ceļu ikdienas uzturēšana

Daži no veidiem, kā Pašvaldības var veicināt skolēnu drošu pārvietošanos, ir vērtēt satiksmes intensitāti un prioritāri uzturēt ceļus pa kuriem pārvietojas skolēni.

Prasības ceļu un ielu uzturēšanai ir noteiktas normatīvajā aktā un tās ir jāievēro atbilstoši ceļu un ielu uzturēšanas klasei, kas ir noteikta ņemot vērā transportlīdzekļu satiksmes intensitāti[74]. Tomēr Pašvaldības[75] ceļu un ielu uzturēšanas klases ir noteikušas, neveicot transportlīdzekļu satiksmes intensitātes mērījumus.

Lai arī Pašvaldības norāda, ka ar ceļu uzturētājiem ir mutiskas vienošanās, ka skolēnu pārvadājumos iekļautie ceļi ir viena no prioritātēm un, piemēram, ziemas periodā ceļu tīrīšana tiek sākta ar skolēnu pārvadājumos iekļautajiem ceļiem, tomēr dokumentālā veidā ceļu ikdienas uzturēšanas prioritātes nav noteiktas[76].

Revīzijā tika konstatēts, ka Pašvaldību[77] ceļu tīkli tiek apsekoti un uzturēti vienādos apjomos pēc nepieciešamības un tikai atsevišķos gadījumos skolēnu pārvadājumu maršrutos iekļautie ceļi ir apsekoti un uzturēti prioritārā kārtā[78].

Tikai atsevišķos gadījumos skolēnu pārvadājumu maršrutos iekļautie ceļi ir uzturēti prioritārā kārtā.

3.3. Nepilnības ceļu satiksmes drošības apmācībā, preventīvu pasākumu organizēšanā un koordinācijā

Valsts policija norāda[79], ka viens no riska faktoriem smagiem negadījumiem ir nihilistiskā attieksme pret satiksmes noteikumiem, kā rezultātā valsts institūcijām ir aktīvi jāstrādā un jādomā par citiem veidiem, kā iedarboties uz satiksmes dalībnieku apziņu.

Apmācība par satiksmes drošību dažādās izglītības iestādēs šobrīd ir atšķirīga. Daudzviet tas aprobežojas tikai ar pārrunām par satiksmes drošību mācību gada sākumā vai beigās. Tā rezultātā bērns saņem virspusēju informāciju, taču nav iemācīts to izprast un reāli pielietot ceļu satiksmē[80].

Apmācība par satiksmes drošību dažādās izglītības iestādēs šobrīd ir atšķirīga, un Pašvaldības neveic preventīvu ceļu satiksmes drošības pasākumu organizēšanu un koordināciju.

Turklāt, lai gan normatīvajos aktos gājējiem ir noteikts pienākums lietot atstarojoša materiāla elementus diennakts tumšajā laikā[81], tomēr ne vienmēr tie tiek lietoti un 42,4 % no visiem ceļu satiksmes negadījumiem valstī, kuros iesaistīti gājēji, ir notikuši krēslā un tumsā, savukārt 78,4 % no visiem bojā gājušajiem gājējiem reģistrēti krēslā un tumsā[82].

Pašvaldības[83] savās izglītības iestādēs neveic preventīvu ceļu satiksmes drošības pasākumu plānveidīgu organizēšanu un koordināciju. Šādus pasākumus mēģina veikt katra izglītības iestāde atsevišķi, piemēram, Talsu novada pašvaldības Virbu pamatskola piedāvā interešu izglītības pulciņu 4.–5. klasei "Ceļu satiksmes noteikumi un drošība", savukārt Ropažu novada pašvaldības vidusskolas iekšējās kārtības noteikumos ir noteikts, ka klases audzinātāja pienākums ir katra mācību gada sākumā skolēnus iepazīstināt ar ceļu satiksmes drošības noteikumiem.

Pašvaldībās nav izplatīta prakse iegādāties un skolēniem izdalīt ceļu satiksmes drošības līdzekļus (atstarotāji, vestes). Šāda prakse ir tikai atsevišķos gadījumos un tikai dažās pašvaldībās, piemēram, Mālpils, Riebiņu un Ropažu novadu pašvaldībās.

Pašvaldības sniedza informāciju, ka dažādus preventīvus pasākumus, lai veicinātu arī skolēnu drošību uz ceļiem, veic pašvaldību policijas, piemēram, piedalās Valsts policijas un CSDD rīkotajos ceļu satiksmes drošības jomas izglītošanas pasākumos, patrulē pie skolām, uzrauga atstarojošu elementu lietošanu pie apģērba diennakts tumšajā laikā u.tml.

Tomēr tieši uzdevumi preventīvu pasākumu veikšanai pašvaldību policijās nav noteikti, turklāt tām[84] ne vienmēr tiek izstrādāti gada darba plāni.

3.4. Vecāku atbildība par bērnu drošu nokļūšanu izglītības iestādēs

Lai pilnveidotu skolēnu izglītošanas procesu par ceļu satiksmes drošību, ir jāsāk ar ģimeni, jo ģimene ir tā, kas veido bērnu, ieaudzina attieksmi pret satiksmes drošību un ceļu satiksmes noteikumu ievērošanu. Jāņem vērā, ka nevar pilnībā attiecināt esošo zināšanu līmeni par ceļu satiksmes noteikumiem uz praktisko rīcību un uzvedību, piedaloties ceļu satiksmē, jo ļoti svarīga ir attieksmes veidošana, pareizas uzvedības modeļa veidošana bērnos[85].

Ģimene ir tā, kas veido bērnu, ieaudzina attieksmi pret satiksmes drošību un ceļu satiksmes noteikumu ievērošanu un Pašvaldības var aicināt vecākus šos jautājumus pārrunāt ģimenē.

Tātad pamati par drošību bērnam ir jāapgūst jau no agras bērnības. Ir jādomā risinājumi, kā bērniem iemācīt uz ceļa uzvesties un justies droši.

Viens no veidiem, kā Pašvaldības var veicināt izpratni par satiksmes drošību un ceļu satiksmes noteikumu ievērošanu, ir aicināt vecākus šos jautājumus pārrunāt ģimenē. Atsevišķās Pašvaldībās ir izveidojusies prakse prasīt 1.–4. klases skolēnu vecākiem apliecinājumu, ka bērns ir informēts par ceļu satiksmes drošību, ja bērns viens bez pieaugušā pavadības dodas uz vai no izglītības iestādi vai transportlīdzekli.

- Preiļu 1. pamatskolas vecāki raksta iesniegumu klases audzinātajam par atļauju skolēnam doties no skolas bez pieaugušā pavadības;
- Talsu novada pašvaldībā četrās izglītības iestādēs (Pūņu pamatskola, Virbu pamatskola, Pastendes pamatskola, Talsu pamatskola) tiek prasīti rakstiski apliecinājumi, ka bērni var doties mājās vieni bez pieaugušā pavadības;
- Viļakas novadā tikai Viduču pamatskolā no skolēnu vecākiem dokumentāli tiek prasīts apliecinājums par atbildības uzņemšanos, ja bērns dodas no skolas vai transportlīdzekļa uz mājām viens bez pieaugušā pavadības.

Apliecinājums no skolēnu vecākiem par atļauju skolēnam doties mājās vienam bez pieaugušā pavadības tiek prasīts tikai atsevišķos gadījumos.

Jānorāda, ka vecākiem vai personai, kuras aprūpē bērns nodots, ir pienākums neatstāt bērnu līdz septiņu gadu vecumam bez pieaugušo vai personu, kuras nav jaunākas par 13 gadiem, klātbūtnes[86].

Turpretim ārvalstīs, piemēram, Lielbritānijā, bērnu nav ieteicams atstāt vienu bez uzraudzības līdz 12 gadu vecumam[87], tomēr vietējās pārvaldes var sniegt ieteikumus par bērnu vecumu, no kura tas viens bez vecāku pavadības var doties uz izglītības iestādi, pat sākot no astoņu gadu vecuma.

3.5. Vai skolēns var justies droši skolēnu transportlīdzeklī?

Pašvaldības ar savu rīcību tiešā veidā var ietekmēt skolēnu drošību brauciena laikā.

Ņemot vērā situāciju Latvijas pašvaldībās – nepietiekami plānoti infrastruktūras uzlabojumi skolēnu drošībai uz ceļiem, nepietiekama ceļu satiksmes drošības apmācība un preventīvie pasākumi –, Pašvaldības[88] kā galveno problēmas risinājumu ir izvēlējušās skolēnu pārvadājumus pašvaldības transportlīdzekļos.

Organizējot skolēnu pārvadājumus un uzturot skolēnu pārvadājumos izmantotos transportlīdzekļos, Pašvaldības ar savu rīcību tiešā veidā

var ietekmēt skolēnu drošību brauciena laikā. Pašvaldībām jānodrošina, lai:

- skolēnu pārvadājumos izmantoto transportlīdzekļu sēdvietas būtu aprīkotas ar drošības jostām[89];
- transportlīdzekļos būtu skolēnu pavadoņi[90];
- netiktu pārvadāts vairāk pasažieru, kā pieļauj transportlīdzekļu tehniskā specifikācija[91].

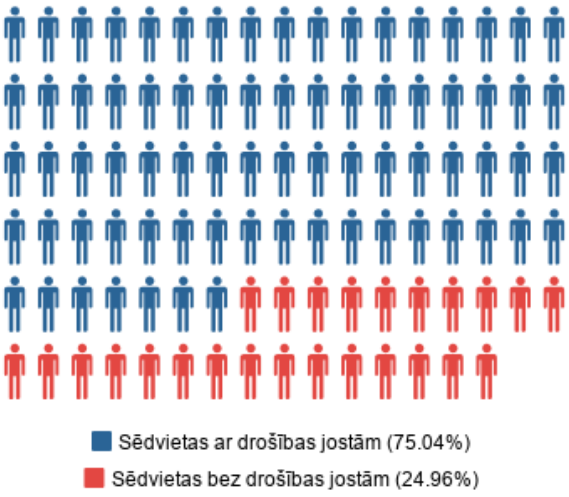
Tomēr revīzijas laikā tika konstatēts, ka arī skolēnu pārvadājumu transportlīdzeklī skolēni ne vienmēr var justies droši.

Skolēnu pārvadājumos izmantotajos transportlīdzekļos 25 % sēdvietu nav aprīkotas ar drošības jostām.

Pašvaldības skolēnu pārvadājumiem izmanto transportlīdzekļus, kuri ražoti dažādos laika posmos, sākot pat no 1983. gada. Jānorāda, ka saskaņā ar Eiropas Savienības direktīvu[92] visos autobusos un mikroautobusos, kuri ražoti kopš 2006. gada, sēdvietām ir jābūt aprīkotām ar drošības jostām.

Lai gan visi Pašvaldību transportlīdzekļi, kuri ražoti pēc 2006. gada, ir aprīkoti ar drošības jostām, tomēr tika konstatēti vairāki gadījumi, kad skolēnu pārvadājumi pašvaldībās tiek nodrošināti ar transportlīdzekļiem, kas ražoti pirms 2006. gada un kuri nav aprīkoti ar drošības jostām. Kopumā Pašvaldībās no visu transportlīdzekļu sēdvietām 75 % sēdvietas ir aprīkotas ar drošības jostām (skatīt 12. attēlu)[93].

Ne visi skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļi ir aprīkoti ar drošības jostām.



12. attēls Ar drošības jostām aprīkoto skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļu sēdvietu skaits.

Uz drošības jostu lietošanas nozīmību brauciena laikā norāda arī veiktās kampaņas un publikācijas medijos[94]. Piemēram, Drošas braukšanas skolas pārstāvis uzskata, ka drošības jostām būtu jābūt visos autobusos un cilvēkiem tās arī jālieto, jo negadījumā nav nekādas atšķirības – vieglais auto vai autobuss –, jo no drošības viedokļa ir svarīgi, lai cilvēks ir piesprādzējies. Arī CSDD uzsver, ka visos transportlīdzekļos, tajā skaitā arī autobusos, kas ir aprīkoti ar drošības jostām, tās ir jālieto[95].

Pašvaldības atzīst, ka skolēni brauciena laikā ne vienmēr lieto drošības jostas, tāpēc liela nozīme brauciena laikā ir veikt pastiprinātu uzmanību drošības jostu lietošanai. Tādējādi Pašvaldības ar savu rīcību, nodrošinot bērnu pavadoni skolēnu transportlīdzeklī, kurš uzrauga drošības un kārtības normu ievērošanu brauciena laikā, var samazināt drošības riskus skolēnu pārvadājumu laikā.

Drošības jostām būtu jābūt visos skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļos un skolēniem tās arī ir jālieto.

Transportlīdzekļos ne vienmēr tiek nodrošināti skolēnu pavadoņi.

No tiesību normu[96] jēgas un mērķa, kas reglamentē ceļu satiksmes noteikumus, izriet, ka, pārvadājot bērnu grupas, transportlīdzeklī jāatrodas vismaz vienam pieaugušajam pavadonim.

Turklāt ne vienmēr, uzsākot skolas gaitas pirmajā klasē, skolēns ir sasniedzis septiņu gadu vecumu, kā arī Pašvaldībās ar skolēnu pārvadājumos izmantotajiem transportlīdzekļiem tiek pārvadāti arī pirmsskolas izglītības iestāžu audzēkņi. Tāpēc jāņem vērā arī tas, ka saskaņā ar Bērnu tiesību aizsardzības likumu[97] vecākiem vai personai, kuras aprūpē bērns nodots, ir pienākums neatstāt bērnu līdz septiņu gadu vecuma bez pieaugušo vai personu, kuras nav jaunākas par 13 gadiem, klātbūtnes.

Bērnu pavadoņi skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļos netiek nodrošināti Mērsraga, Priekuļu, Ropažu un Vecpiebalgas novadu pašvaldībās. Savukārt citās revīzijas apjomā iekļautajās Pašvaldībās[98] nav noteikta vienota kārtība, kādā tiek nodrošināti pavadoņi, un visos skolēnu pārvadājumu maršrutos tie netiek nodrošināti[99]. Piemēram, Balvu novada pašvaldībā par pavadoņu noteikšanu lemj katra pagasta pārvalde atsevišķi un visās pagastu pārvaldēs tie nav noteikti: Preiļu, Talsu un Viļakas novadu pašvaldībās pavadoņi pārsvarā ir pašvaldības iestāžu darbinieki, kuri brauc šajos maršrutos un ar kuriem ir mutiskas vienošanās par drošības un uzvedības normu uzraudzīšanu transportlīdzekļos: savukārt Viļānu novada pašvaldībā maršrutos, kur tiek pārvadāti pirmsskolas izglītības iestāžu bērni, tiek piesaistīti bezdarbnieki par algotu sabiedrisko darbu veikšanu.

Pārvadājot bērnu grupas, transportlīdzeklī jāatrodas vismaz vienam pieaugušajam pavadonim, tomēr ne vienmēr tas tiek nodrošināts.

Dažkārt tiek pārvadāts vairāk pasažieru, nekā pieļauj transportlīdzekļu tehniskā specifikācija

Pārsvarā Pašvaldības nodrošina transportlīdzekļus atbilstoši pārvadājamo skolēnu skaitam, tomēr revīzijas laikā tika konstatēti gadījumi, kad skolēnu pārvadājumos izmantotajos transportlīdzekļos tiek pārvadāts vairāk skolēnu, nekā pieļauj transportlīdzekļa tehniskā specifikācija[100], piemēram, Vecpiebalgas novadā ar transportlīdzekli Mercedes Benz Sprinter 516 (valsts reģ. Nr. HO 2530) tiek pārvadāts 31 skolēns, lai gan tajā ir tikai 19 sēdvietas un stāvvietu nav.

Transportlīdzeklī nedrīkst pārvadāt lielāku pasažieru skaitu, kā norādīts transportlīdzekļa reģistrācijas dokumentācijā vai kā norādījis (paredzējis) transportlīdzekļa izgatavotājs. Pasažieri jāpārvadā tā, lai tie netraucētu transportlīdzekļa vadītāju un neierobežotu viņam redzamību, un pasažierus autobusos atļauts pārvadāt tikai šim nolūkam paredzētajās sēdvietās un stāvvietās[101].

Turklāt arī Valsts policija norāda[102], ka, pārvadājot vairāk bērnu, nekā pieļauj transportlīdzekļa sēdvietas, tiek apzināti riskēts ar bērnu drošību. Par šādu pārkāpumu būtu pamats autobusa vadītāju saukt arī pie administratīvās atbildības.

Lai gan normatīvie akti to nenosaka, tomēr, lai veicinātu kārtības ievērošanu skolēnu pārvadājumu laikā un skolēnos veidotu atbildību par savu un citu cilvēku drošu pārvietošanos, Riebiņu un Priekuļu novadu pašvaldībās ir izstrādāti noteikumi, kuros ir ietverti arī vispārīgie drošības noteikumi, t.sk. skolēniem gaidot autobusu un uzvedības noteikumi autobusā, ar kuriem tiek iepazīstināti skolēni un viņu vecāki.

Savukārt citās revīzijas apjomā iekļautajās Pašvaldībās noteikumi par drošības un uzvedības normu ievērošanu nav izstrādāti un noteikumu izstrādāšana ir katras izglītības iestādes kompetence, piemēram, Ropažu, Talsu un Viļakas novadu pašvaldībās.

Ieteikumi

Pašvaldībām izvērtēt iespēju:

- apzināt pilnveidojamās jomas ceļu satiksmes drošības uzlabošanai un noteikt ceļu satiksmes intensitāti uz pašvaldības ceļiem;
- skolēnu pārvadāšanā izmantoto transportlīdzekļu sēdvietas aprīkot ar drošības jostām;

- brauciena laikā nodrošināt vismaz viena pieaugušā pavadoņa klātbūtni skolēnu transportlīdzekļos.

Lai veicinātu izpratni par ceļu satiksmes noteikumu ievērošanu un to pielietošanu ceļu satiksmē, Pašvaldībām izvērtēt iespēju nodrošināt:

- koordinētu izglītojošu pasākumu par ceļu satiksmes drošību rīkošanu visās izglītības iestādēs, tajā skaitā arī aicināt vecākus apliecināt atbildības uzņemšanos, ja skolēns viens bez pieaugušā pavadības dodas uz vai no izglītības iestādi vai transportlīdzekļa uz mājām;
- plānveidīgu un sistemātisku ceļu satiksmes noteikumu ievērošanas uzraudzību.

Revīzijas raksturojums, kritēriji un metodes

Revīzijas mērķis

Revīzijas mērķis ir iegūt pārliecību, ka laika posmā no 2016. gada 1. janvāra līdz 2018. gada 30. jūnijam Pašvaldības, nodrošinot skolēnu pārvadājumus, ir rīkojušās efektīvi un ekonomiski.

Juridiskais pamatojums

Lietderības revīzija "Vai pašvaldību rīcība ar finanšu līdzekļiem, nodrošinot skolēnu pārvadājumus, ir likumīga un lietderīga?" veikta, pamatojoties uz Valsts kontroles 2018. gada darba plānu un Piektā revīzijas departamenta 2017. gada 11. decembra revīzijas grafiku Nr. 2.4.1-43/2017 un 2018. gada 17. septembra revīzijas grafika grozījumiem.

Revīzija veikta Balvu, Kandavas, Mālpils, Mērsraga, Preiļu, Priekuļu, Riebiņu, Ropažu, Talsu, Vecpiebalgas, Viļakas un Viļānu novadu pašvaldībās.

Revīziju veica revīzijas grupas vadītājs valsts revidents Pēteris Bricis, valsts revidente juriste Guna Rudzīte un valsts revidente Ingūna Vanaga.

Revidentu un revidējamās vienības atbildība

Valsts kontroles revidenti ir atbildīgi par revīzijas ziņojuma sniegšanu, kas pamatojas uz revīzijas laikā gūtiem atbilstošiem, pietiekamiem un ticamiem revīzijas pierādījumiem.

Pašvaldības ir atbildīgas par normatīvo aktu ievērošanu un revidentiem sniegtās informācijas patiesumu.

Revīzijas apjoms un ierobežojums

Revīzija ir veikta saskaņā ar Latvijas Republikā atzītiem starptautiskajiem revīzijas standartiem. Revīzija plānota un veikta tā, lai iegūtu pietiekamu pārliecību par revīzijas apjomā iekļauto revidējamo vienību – 12 pašvaldību – rīcības efektivitāti un ekonomiskumu nodrošinot skolēnu pārvadājumus.

Revīzijā vērtēta izlasē iekļauto Pašvaldību veikto darbību efektivitāte un ekonomiskums atbilstoši revidentu noteiktiem un ar revidējamajām vienībām saskaņotajiem ar jomu saistītiem kritērijiem.

Revīzija veikta par laika posmu no 2016. gada 1. janvāra līdz 2018. gada 30. jūnijam.

Revīzijas laikā netika vērtēts, kādā veidā skolēnu pārvadājumu izmaksas ietekmē sabiedriskā transporta zaudējumu kompensācijas.

Vērtēšanas kritēriji

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/ nav sasniegts
1. Vai pašvaldības rīcība ir bijusi pietiekama, lai nodrošinātu drošu skolēnu pārvietošanos ceļā uz/no mācību iestādes vai transportlīdzekļiem, kā arī nodrošinātu drošu skolēnu pārvadāšanu:		
1.1. vai skolēni droši var pārvietoties ceļā uz/no mācību iestādi un ceļā uz vai no skolēnu pārvadājumos izmantotajiem transportlīdzekļiem?		
	Ir apzinātas pilnveidojamās jomas ceļu satiksmes drošības uzlabošanai.	⊘ Kritērijs ir sasniegts daļēji – netiek apzinātas pilnveidojamās jomas ceļu satiksmes drošības uzlabošanai, lai arī ir veikti atsevišķi ceļu satiksmes infrastruktūras uzlabošanas projekti, piemēram, pie izglītības iestādēm ir izveidoti "ātrumvaļņi", uzlabota gājēju pāreju redzamība, izvietotas papildu ceļa zīmes.
	Tiek plānoti un veikti ceļu satiksmes drošības uzlabojumi skolēnu pārvadājumu maršrutos, piemēram, ierīkotas pieturvietas, gājēju pārejas, ātrumvaļņi ("guļošie policisti") u.tml.	⊘ Kritērijs ir sasniegts daļēji – pārsvarā ceļu satiksmes drošības uzlabojumi tiek plānoti kā kopējie satiksmes infrastruktūras uzlabojumi.
	Prioritāri tiek uzturēti skolēnu pārvadājumu maršrutu ceļi.	⊘ Kritērijs ir sasniegts daļēji – pārsvarā ceļu tīkli tiek apsekoti un uzturēti vienādos apjomos pēc nepieciešamības un tikai atsevišķos gadījumos skolēnu pārvadājumu maršrutos iekļautie ceļi ir apsekoti un uzturēti prioritārā kārtā.
	Ir noteikta vecāku atbildība par 1.–4. klases skolēnu nogādāšanu līdz skolēnu transportlīdzeklim un no transportlīdzekļa līdz mājām.	⊗ Kritērijs nav sasniegts – rakstiski no skolēnu vecākiem apliecinājums par atļauju skolēnam doties mājās no izglītības iestādes bez pieaugušā pavadības tiek prasīts tikai atsevišķos

		gadījumos un pārsvarā tikai 1. klašu skolēniem.

1.2. vai tiek nodrošināta skolēnu drošība skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļos?

Skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļi ir aprīkoti ar drošības jostām, tajā skaitā arī vecākie transportlīdzekļi, kuriem tās nav bijušas paredzētas saskaņā ar transportlīdzekļa ražošanas laikā spēkā esošajiem drošības standartiem.	⊘	Kritērijs ir sasniegts daļēji – no visu transportlīdzekļu sēdvietām 75 % sēdvietu ir aprīkotas ar drošības jostām.
Netiek pārvadāts vairāk skolēnu, kā pieļauj transportlīdzekļu tehniskā specifikācija.	⊗	Kritērijs nav sasniegts – tika konstatēti gadījumi, kad skolēnu pārvadājumos izmantotajos transportlīdzekļos tiek pārvadāts vairāk skolēnu, nekā pieļauj transportlīdzekļa tehniskā specifikācija.
Transportlīdzekļos ir noteikti skolēnu pavadoņi.	⊗	Kritērijs nav sasniegts – visos maršrutos netiek nodrošināti skolēnu pavadoņi.

1.3. vai tiek veikti preventīvi pasākumi ceļu satiksmes noteikumu ievērošanai?

Pašvaldības ir iegādājušās un skolēniem izdalījusi ceļu satiksmes drošības līdzekļus (atstarotāji, vestes).	⊗	Kritērijs nav sasniegts – šāda prakse ir tikai atsevišķos gadījumos un tikai dažās pašvaldībās.
Pašvaldības organizē mācības un citus izglītojošus pasākumus par ceļu satiksmes drošību.	⊗	Kritērijs nav sasniegts – Pašvaldības neveic preventīvu ceļu satiksmes drošības pasākumu organizēšanu un koordināciju. Šādus pasākumus veic katra izglītības iestāde atsevišķi.
Tiek uzraudzīta atstarojošu elementu lietošana pie apģērba diennakts tumšajā laikā.	⊘	Kritērijs ir sasniegts daļēji – pašvaldību policijas uzrauga atstarojošu elementu lietošanu pie apģērba diennakts tumšajā laikā, tomēr tieši uzdevumi preventīvu pasākumu veikšanai pašvaldību policijās nav noteikti, turklāt tām ne vienmēr tiek izstrādāti gada darba plāni.

2. Vai pašvaldības veiktās darbības, organizējot skolēnu pārvadājumus, nodrošina skolēnu ierašanos mācību iestādē nepieciešamajā laikā un neatstāj negatīvu ietekmi uz skolēnu veselību un sekmēm skolā:

2.1. vai pašvaldība veicina alternatīvu fizisku slodzi skolēnam?

Ievērojot labās prakses principus un ārzemju pieredzi, ir noteikts, ka pašvaldība skolēnu transporta pieejamību nodrošina tikai tiem skolēniem, kas dzīvo ne tuvāk par 2 km no mācību iestādes un ja skolēns līdz vietai, kurā viņu uzņem transportlīdzeklī var nokļūt droši (piemēram, ceļam ir nomale, ceļš ir pārskatāms un nav līkumains u. tml.).	⊗	Kritērijs nav sasniegts – nav noteikti kritēriji, kas raksturotu skolēnu pārvadājumu maršrutu plānošanas principus, tajā skaitā attālumus un kritērijus, kādā gadījumā skolēnam būtu pašam jānokļūst līdz transportlīdzeklim vai vecākiem jānogādā skolēns līdz transportlīdzekļa pieturvietai.
Pašvaldība skolēnu transporta pieejamību nodrošina ne tuvāk par 2 km no skolēna dzīvesvietas, ja skolēns līdz vietai, kurā viņu uzņem transportlīdzeklī var nokļūt droši (piemēram, ceļam ir nomale, ceļš ir pārskatāms un nav līkumains u. tml.).	⊗	Kritērijs nav sasniegts – pārsvarā skolēnu pārvadājumu maršruti tiek plānoti iespējami tuvu skolēnu dzīvesvietām.
Tiek piedāvātas alternatīvas skolēnu nokļūšanai izglītības iestādē, lai veicinātu skolēnu fizisko aktivitāti (iešana uz skolu ar kājām, kopāiešana, pieejamas velosipēdu novietnes, informācijas pieejamība).	⊗	Kritērijs nav sasniegts – netiek piedāvātas alternatīvas skolēnu nokļūšanai izglītības iestādē.

2.2. vai, plānojot skolēnu pārvadājumu maršrutus, tiek ņemtas vērā bērnu tiesības uz nepieciešamajām desmit miega stundām?

Pirmais skolēns transportlīdzeklī tiek uzņemts ne ātrāk kā vienu stundu pirms mācību stundu sākuma.	⊗	Kritērijs nav sasniegts – pirmie skolēni transportlīdzekļos tiek uzņemti agri pirms mācību stundu sākuma, sākot no plkst. 6.20, un daudzos gadījumos skolēni izglītības iestādēs nonāk pārāk agri pirms mācību stundu sākuma.

2.3. vai skolēnu pārvadājumu maršruts tiek plānots tā, lai, izmantojot pašvaldības transportlīdzekļus ceļā uz vai no mācību iestādes tiktu pavadīts pēc iespējas īsāks laiks?

Skolēnu pārvadājumu maršruti tiek plānoti, lai nodrošinātu iespēju skolēnam mācīties dzīvesvietai tuvākajā izglītības iestādē.	⊗	Kritērijs nav sasniegts – skolēnu pārvadājumu maršruti tiek plānoti, nevērtējot, vai attiecīgā izglītības

		iestāde ir skolēnam tuvākā atbilstošas kvalitātes izglītības iestāde.
	Skolēns pašvaldības transportlīdzeklī ceļā uz mācību iestādi pavada ne vairāk kā vienu stundu.	⊗ Kritērijs nav sasniegts – dažkārt skolēnu pavadītais laiks ceļā uz izglītības iestādi var ilgt vairāk par vienu stundu.
3. Vai skolēns izglītības iestādē tiek nogādāts savlaicīgi?		
	Skolēnu pārvadājumu laiks tiek saskaņots ar mācību stundu laikiem un skolēns izglītības iestādē tiek nogādāts ne ātrāk kā 30 minūtes pirms stundu sākuma, kā arī pēc stundām un interešu izglītības nodarbībām skolēns izglītības iestādē nepavada ilgāk par vienu stundu.	⊗ Kritērijs nav sasniegts – pirmie skolēni izglītības iestādē nokļūst pat vairāk nekā stundu pirms mācību stundu sākuma, savukārt citi bērni uz izglītības iestādi tiek atvesti tikai piecas minūtes pirms mācību stundu sākuma.
	Skolēnam tiek nodrošināta interešu izglītības pieejamība, ja skolā viņš ierodas ātrāk nekā 45 minūtes pirms mācību stundu sākuma, kā arī laika posmā no mācību stundu beigām līdz skolas transportlīdzekļa atiešanas laikam uz skolēnu dzīvesvietām.	⊘ Kritērijs ir sasniegts daļēji – skolēniem ne vienmēr tiek nodrošināta iespēja lietderīgi pavadīt laiku, apgūstot zināšanas vai uzlabojot savu fizisko veselību, pirms un pēc mācību stundām gaidot skolēnu pārvadājumu transportlīdzekli.
4. Vai pašvaldība ir izvēlējusies ekonomiskāko risinājumu skolēnu nogādāšanai līdz izglītības iestādei?		
	Ņemot vērā alternatīvu pārvadājumu veidu izvēli un ievērojot labās prakses principus un citu valstu pieredzi skolēnu maršrutu plānošanā, skolēnu pārvadājumu izmaksas ir iespējams samazināt vairāk nekā par 20 %, ņemot vērā skolēnu pārvadājumu nodrošināšanai nepieciešamos drošības kritērijus.	⊙ Kritērijs ir sasniegts – veicot skolēnu pārvadājumu izmaksu analīzi četrās no revīzijas apjoma iekļautajām pašvaldībām, secināts, ka izmaksas var samazināt vismaz par 20 %.

Revīzijas metodes

Revīzijā izmantotas šādas galvenās metodes:

- analizēti jomas darbību reglamentējošie ārējie normatīvie akti un pašvaldību iekšējais normatīvais regulējums, kā arī par jomas darbību veiktie pētījumi;

- vērtēta ar jomu saistīto izmaksu uzskaites sistēma pašvaldībā;
- vērtēti transportlīdzekļu nobraukuma attaisnojuma dokumenti;
- analizēti un vērtēti pašvaldības sniegtie skolēnu pārvadājumu pakalpojumi;
- analizēts eksperta viedoklis skolēnu pārvadājumu nodrošināšanas jomā;
- intervēti pašvaldību atbildīgie darbinieki.

Termini un skaidrojumi

Saīsinājums/termins	Skaidrojums
Autotransporta direkcija	Valsts SIA "Autotransporta direkcija"
CSDD	Valsts akciju sabiedrība "Ceļu satiksmes drošības direkcija"
CSN	Ceļu satiksmes noteikumi
CSNg	Ceļu satiksmes negadījums
Drošas braukšanas skola	SIA "Drošas Braukšanas Skola"
OCEI	Obligāto centralizēto eksāmenu indekss
Pašvaldības	Balvu, Kandavas, Mālpils, Mērsraga, Preiļu, Priekuļu, Riebiņu, Ropažu, Talsu, Vecpiebalgas, Viļakas un Viļānu novadu pašvaldības
SKDS	Tirgus un sabiedriskās domas pētījumu centrs SKDS
Tiesībsargs	Latvijas Republikas Tiesībsargs
VAS "Latvijas Valsts ceļi"	Valsts akciju sabiedrība "Latvijas Valsts ceļi"

1. pielikums. Pašvaldību veikto skolēnu pārvadājumu izmaksas

Pašvaldība	Pašvaldības izmaksas (EUR/km)	Sabiedriskā transporta izmaksas (EUR/km)	Ārpakalpojuma izmaksas (EUR/km)
Balvu novada pašvaldība	0,62	0,84	0,45-0,66
Kandavas novada pašvaldība	0,55	0,86	0,55-0,95
Mālpils novada pašvaldība	0,70	0,94	1,09
Mērsraga novada pašvaldība	1,18	0,86	0,76-1,15
Preiļu novada pašvaldība	0,41	0,84	0,75-1,02
Priekuļu novada pašvaldība	0,94	0,94	0,97
Riebiņu novada pašvaldība	0,97	0,84	-
Ropažu novada pašvaldība	0,59	0,94	-
Talsu novada pašvaldība	0,88	0,86	0,45
Vecpiebalgas	1,07	0,94	-

Pašvaldība	Pašvaldības izmaksas (EUR/km)	Sabiedriskā transporta izmaksas (EUR/km)	Ārpakalpojuma izmaksas (EUR/km)
novada pašvaldība			
Viļakas novada pašvaldība	0,60	0,84	0,80
Viļānu novada pašvaldība	0,79	0,84	0,38-0,55

2. pielikums. Pašvaldību skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļi un to uzturēšanas izmaksas

Pašvaldība	Izglītības iestāžu skaits	Skolēnu pārvadājumiem izmantoto transportlīdzekļu skaits	Kopējās transporta uzturēšanas izmaksas (EUR)	Skolēnu pārvadājumiem izmantoto transportlīdzekļu uzturēšanas izmaksas (%)
Balvu novada pašvaldība	14	18	190 181,26	48 %
Kandavas novada pašvaldība	8	8	90 993,91	55 %
Mālpils novada pašvaldība	2	5	89 038,73	47 %
Mērsraga novada pašvaldība	1	1	41 148,00	65 %
Preiļu novada pašvaldība	6	6	179 374,58	40 %
Priekuļu novada pašvaldība	3	5	125 673,81	73 %
Riebiņu novada pašvaldība	6	6	122 465,37	80 %
Ropažu novada pašvaldība	5	5	136 428,60	54 %
Talsu novada pašvaldība	16	13	411 981,10	65 %

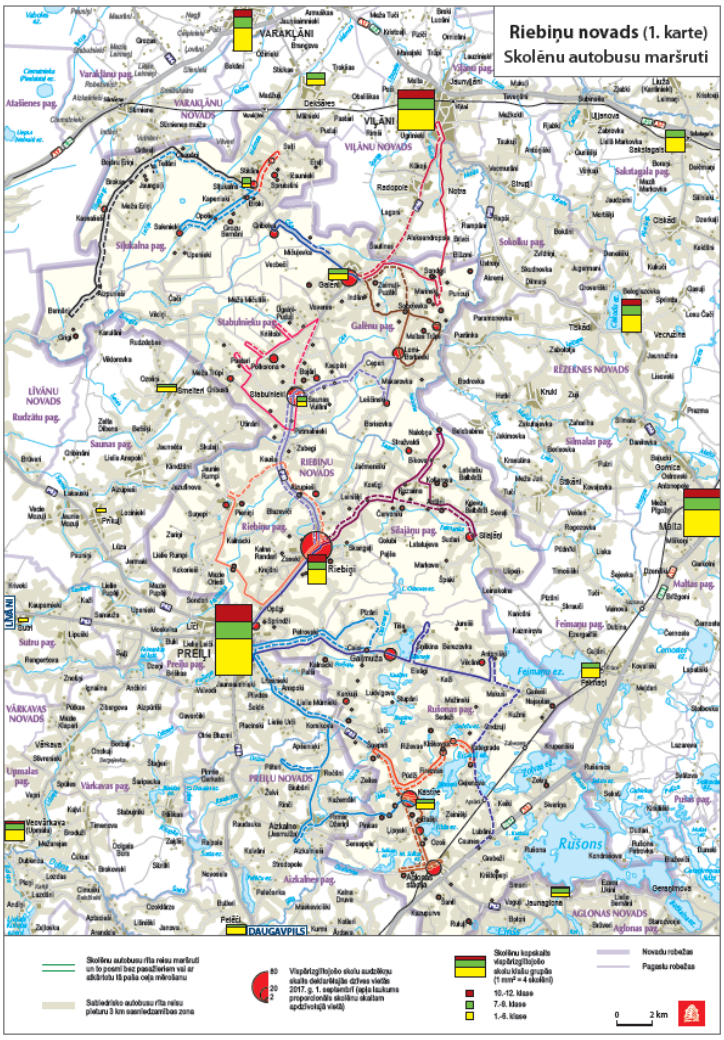
Pašvaldība	Izglītības iestāžu skaits	Skolēnu pārvadājumiem izmantoto transportlīdzekļu skaits	Kopējās transporta uzturēšanas izmaksas (EUR)	Skolēnu pārvadājumiem izmantoto transportlīdzekļu uzturēšanas izmaksas (%)
Vecpiebalgas novada pašvaldība	4	6	147 816,88	71 %
Viļakas novada pašvaldība	6	5	97 191,00	67 %
Viļānu novada pašvaldība	4	7	136 432,64	70 %

3. pielikums. Pašvaldību izmaksātās kompensācijas par sabiedriskā transporta izmantošanu

Pašvaldība	Ar pašvaldības skolēnu transportu pārvadāto bērnu skaits	Vidējās viena bērna pārvadāšanas izmaksas ar pašvaldības transportu dienā	Ar sabiedrisko transportu pārvadāto bērnu skaits	Vidējās viena bērna pārvadāšanas izmaksas ar sabiedrisko transportu dienā	Izmaksātās kompensācijas par sabiedriskā transporta izmantošanu (EUR)
Balvu novada pašvaldība	428	2,49	29	0,87	4315,46
Kandavas novada pašvaldība	156	2,05	304	1,43	74 186,12
Mālpils novada pašvaldība	116	2,45	-	-	-
Mērsraga novada pašvaldība	29	5,39	-	-	-
Preiļu novada pašvaldība	316	1,26	63	0,84	9069,96
Priekuļu novada pašvaldība	202	2,86	16	0,92	2517,83
Riebiņu novada pašvaldība	182	3,16	17	0,84	2446,55
Ropažu novada pašvaldība	252	1,72	25	1,95	8352,5
Talsu novada pašvaldība	769	2,35	787	0,24	31 894

Pašvaldība	Ar pašvaldības skolēnu transportu pārvadāto bērnu skaits	Vidējās viena bērna pārvadāšanas izmaksas ar pašvaldības transportu dienā	Ar sabiedrisko transportu pārvadāto bērnu skaits	Vidējās viena bērna pārvadāšanas izmaksas ar sabiedrisko transportu dienā	Izmaksātās kompensācijas par sabiedriskā transporta izmantošanu (EUR)
Vecpiebalgas novada pašvaldība	236	2,74	21	0,52	1868,2
Viļakas novada pašvaldība	228	1,89	14	0,62	1495,13
Viļānu novada pašvaldība	300	1,86	2	1,17	401,7

4. pielikums. Riebiņu novada pašvaldības pašreizējais skolēnu pārvadājumu maršrutu tīkls



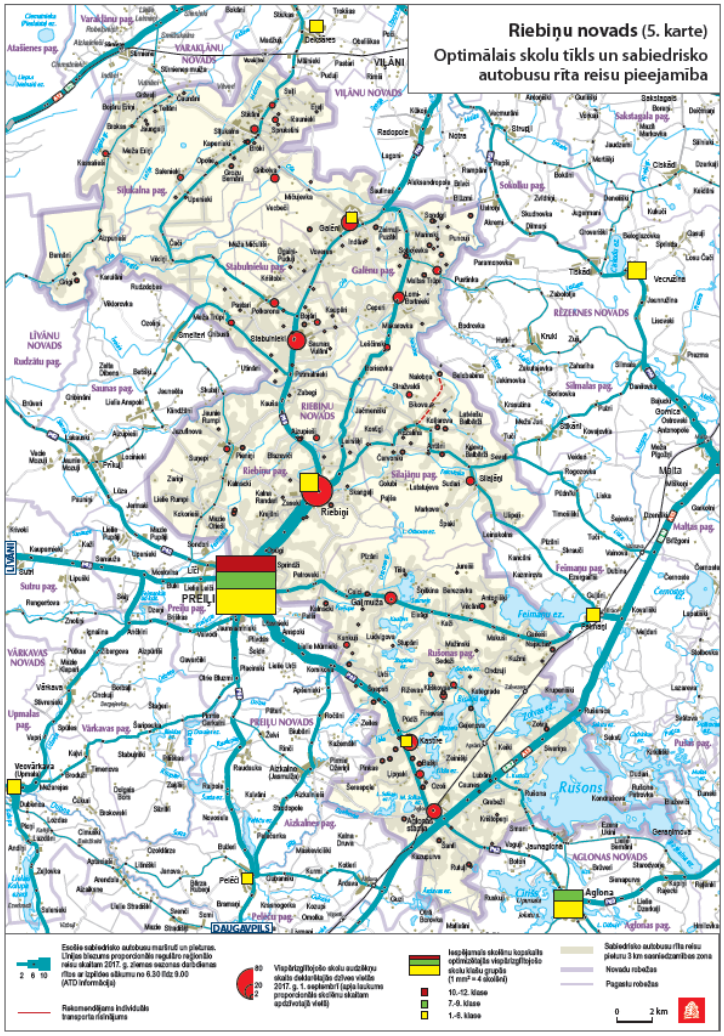
Šajā kartē ar dažādu krāsu līnijām attēloti visi novada teritorijā darbdienu rītos kursējošo skolēnu autobusu maršruti, bet ar raustītu līniju parādīti tie maršrutu posmi, kuros autobusi brauc bez pasažieriem vai spiesti mērot ceļu atkārtoti, lai nokļūtu līdz skolēnu iekāpšanas vietai. ***Jo vairāk raustīto 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 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.***

5. pielikums. Riebiņu novada pašvaldības optimālais skolu tīkls un sabiedrisko autobusu rīta reisu pieejamība



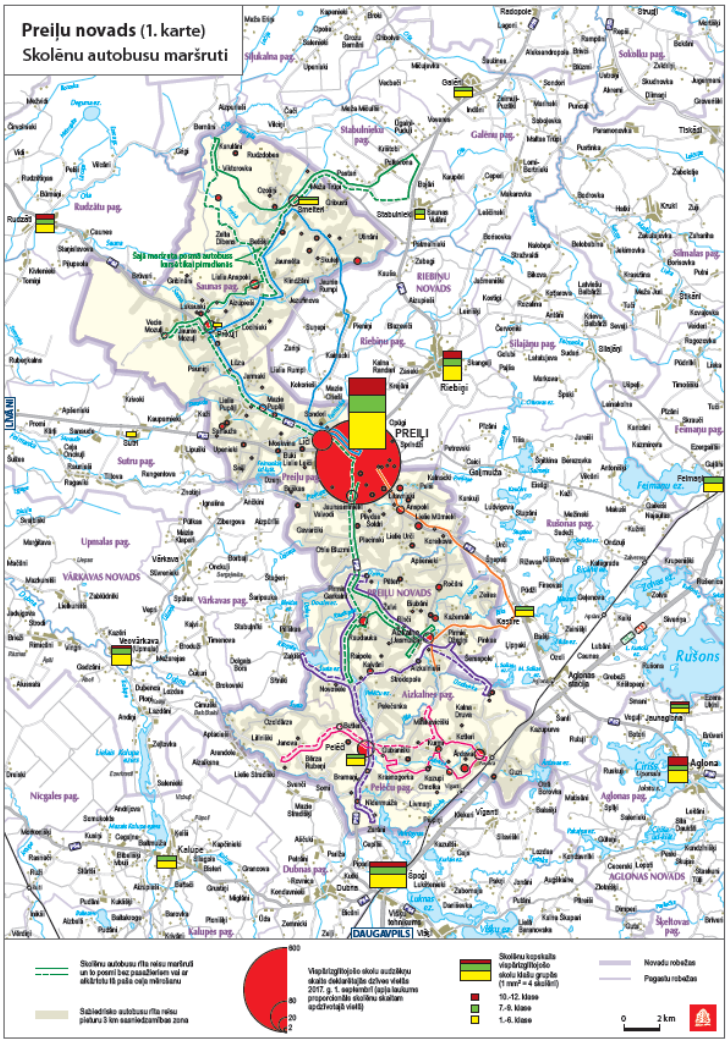
Šajā kartē papildus skolēnu dzīvesvietu izvietojumam un sabiedrisko autobusu pieturu sasniedzamībai ar zilām līnijām attēlota esošo sabiedrisko autobusu kustības intensitāte darbdienu rītos ziemas sezonā (līnijas biezums proporcionāls rīta reisu skaitam). ***Jo biezākas līnijas, jo vairāk pieejamo reisu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

6. pielikums. Preiļu novada pašvaldības pašreizējais skolēnu pārvadājumu maršrutu tīkls



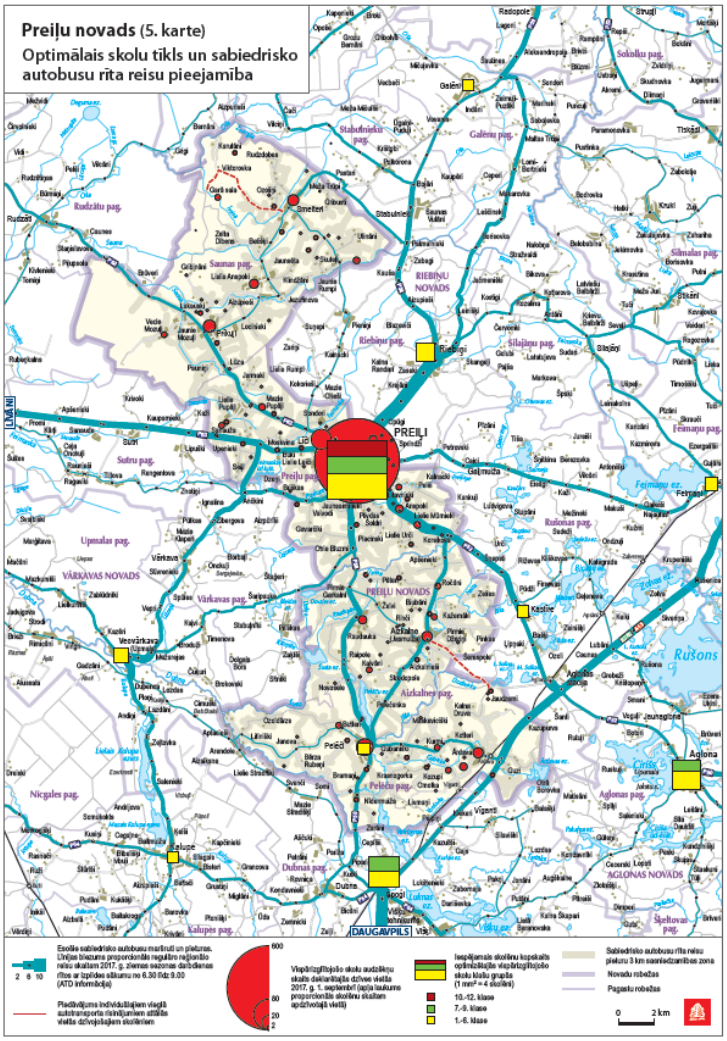
Šajā kartē ar dažādu krāsu līnijām attēloti visi novada teritorijā darbdienu rītos kursējošo skolēnu autobusu maršruti, bet ar raustītu līniju parādīti tie maršrutu posmi, kuros autobusi brauc bez pasažieriem vai spiesti mērot ceļu atkārtoti, lai nokļūtu līdz skolēnu iekāpšanas vietai. ***Jo vairāk raustīto 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 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.***

7. pielikums. Preiļu novada pašvaldības optimālais skolu tīkls un sabiedrisko autobusu rīta reisu pieejamība



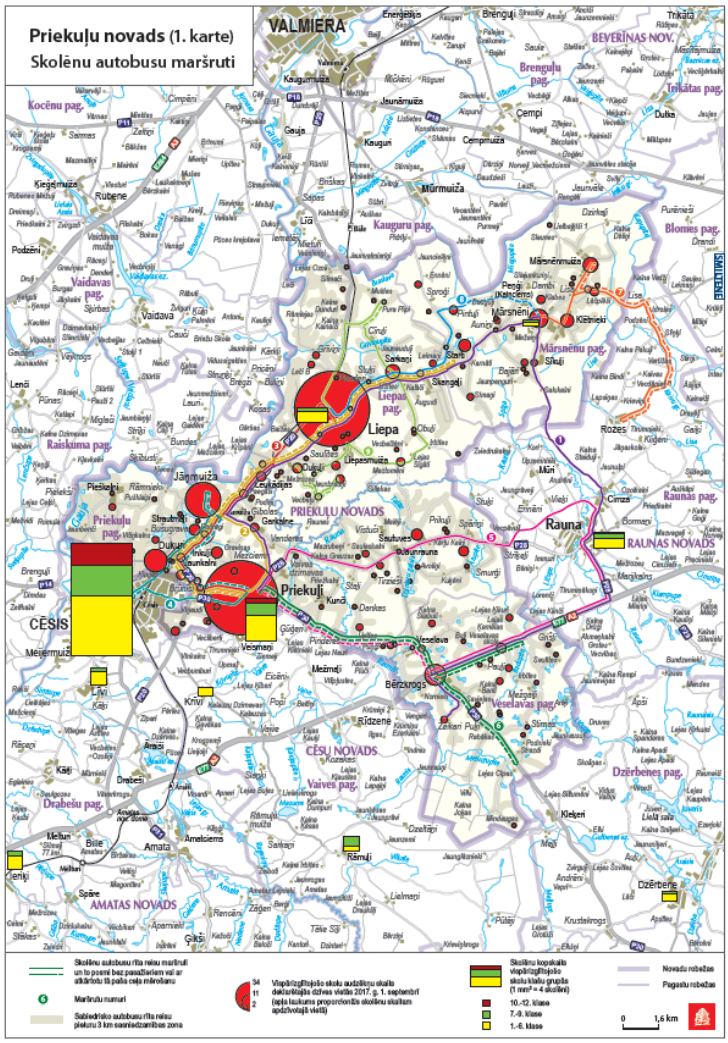
Šajā kartē papildus skolēnu dzīvesvietu izvietojumam un sabiedrisko autobusu pieturu sasniedzamībai ar zilām līnijām attēlota esošo sabiedrisko autobusu kustības intensitāte darbdienu rītos ziemas sezonā (līnijas biezums proporcionāls rīta reisu skaitam). ***Jo biezākas līnijas, jo vairāk pieejamo reisu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

8. pielikums. Priekuļu novada pašvaldības pašreizējais skolēnu pārvadājumu maršrutu tīkls



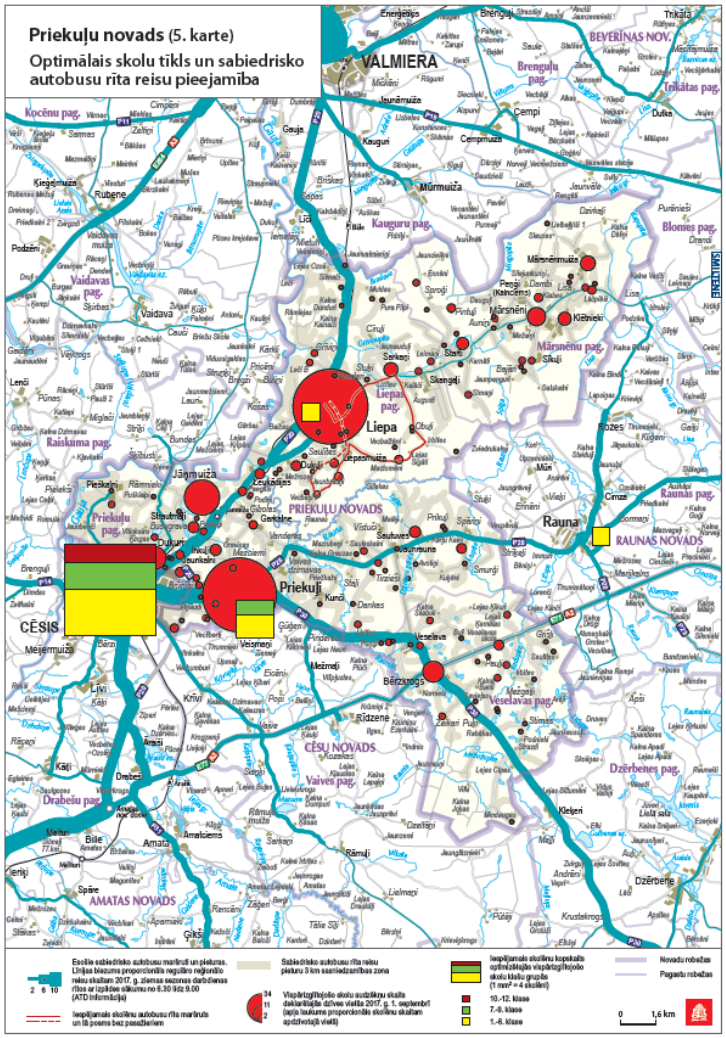
Šajā kartē ar dažādu krāsu līnijām attēloti visi novada teritorijā darbdienu rītos kursējošo skolēnu autobusu maršruti, bet ar raustītu līniju parādīti tie maršrutu posmi, kuros autobusi brauc bez pasažieriem vai spiesti mērot ceļu atkārtoti, lai nokļūtu līdz skolēnu iekāpšanas vietai. ***Jo vairāk raustīto 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 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.***

9. pielikums. Priekuļu novada pašvaldības 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 analīzē, 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.

10. pielikums. Vecpiebalgas novada pašvaldības pašreizējais skolēnu pārvadājumu maršrutu tīkls

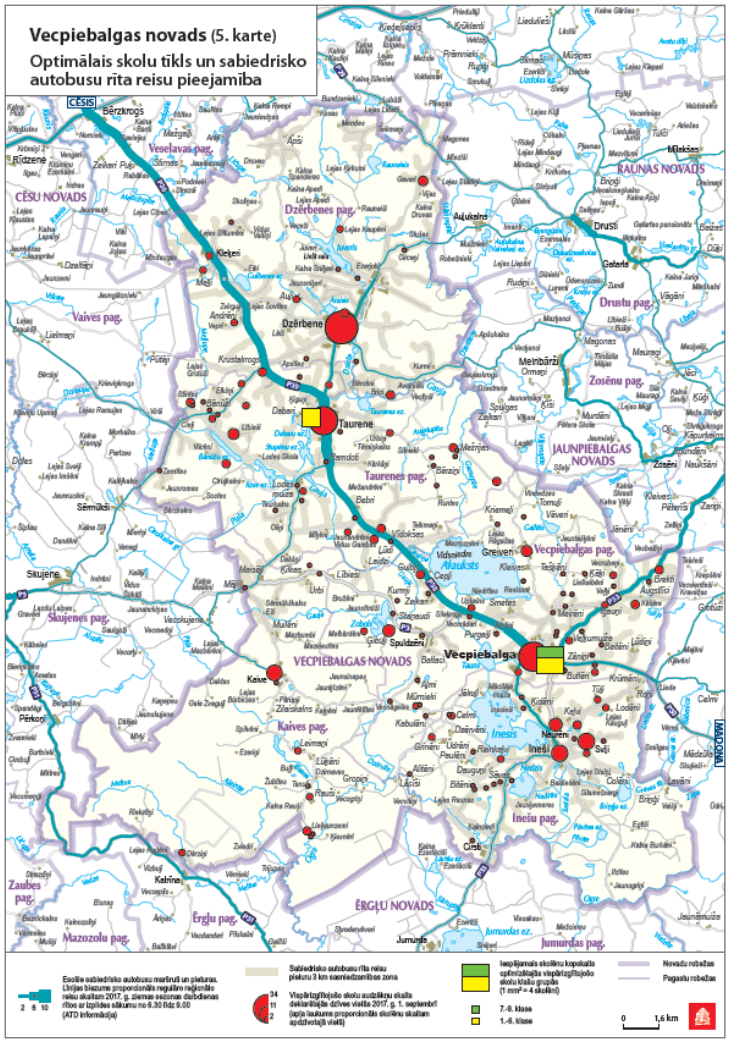
Šajā kartē ar dažādu krāsu līnijām attēloti visi novada teritorijā darbdienu rītos kursējošo skolēnu autobusu maršruti, bet ar raustītu līniju parādīti tie maršrutu posmi, kuros autobusi brauc bez pasažieriem vai spiesti mērot ceļu atkārtoti, lai nokļūtu līdz skolēnu iekāpšanas vietai. ***Jo vairāk raustīto 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 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.***

11. pielikums. Vecpiebalgas novada pašvaldības 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 analīzē, 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.

12. pielikums. Pašvaldību veiktie skolēnu pārvadājumi citu novadu administratīvajās teritorijās

Pašvaldība	Administratīvā teritorija, kurā iebrauc skolēnu transportlīdzeklis	Pašvaldības, no kurām skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļi iebrauc pašvaldības teritorijā*
Balvu novada pašvaldība	Rugāju novada pašvaldība, Viļakas novada pašvaldība	Rugāju novada pašvaldība, Viļakas novada pašvaldība
Kandavas novada pašvaldība	Jaunpils novada pašvaldība, Kuldīgas novada pašvaldība, Saldus novada pašvaldība, Tukuma novada pašvaldība, Talsu novada pašvaldība	Tukuma novada pašvaldība
Mālpils novada pašvaldība	-	Ogres novada pašvaldība
Mērsraga novada pašvaldība	Talsu novada pašvaldība	Engures novada pašvaldība
Preiļu novada pašvaldība	Riebiņu novada pašvaldība, Vārkavas novada pašvaldība	Riebiņu novada pašvaldība
Priekuļu novada pašvaldība	Cēsu novada pašvaldība, Raunas novada pašvaldība	Beverīnas novada pašvaldība
Riebiņu novada pašvaldība	Preiļu novada pašvaldība, Viļānu novada pašvaldība	Aglonas novada pašvaldība, Preiļu novada pašvaldība
Ropažu novada pašvaldība	Stopiņu novada pašvaldība	-

Pašvaldība	Administratīvā teritorija, kurā iebrauc skolēnu transportlīdzeklis	Pašvaldības, no kurām skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļi iebrauc pašvaldības teritorijā*
Talsu novada pašvaldība	Mērsraga novada pašvaldība	Kandavas novada pašvaldība
Vecpiebalgas novada pašvaldība	Jaunpiebalgas novada pašvaldība, Madonas novada pašvaldība	-
Viļakas novada pašvaldība	Balvu novada pašvaldība	Balvu novada pašvaldība
Viļānu novada pašvaldība	Rēzeknes novada pašvaldība, Varakļānu novada pašvaldība	Rēzeknes novada pašvaldība

** Saskaņā ar Pašvaldību interviju laikā sniegto informāciju.*

13. pielikums. Pašvaldību viedoklis par veikto revīziju

Balvu novada pašvaldības viedoklis

Balvu novada pašvaldība ir viena no pašvaldībām kurā Valsts kontrole veica likumības un lietderības revīziju "Vai pašvaldību rīcība ar finanšu līdzekļiem, nodrošinot skolēnu pārvadājumus, ir likumīga un lietderīga?", kuras rezultātā tika sagatavots ziņojums "Vai, pārvadājot skolēnus, pašvaldībām jāpelna "nauda, kas tiem seko"?".

Balvu novada pašvaldība uzskata, ka jebkura revīzija motivē pašvaldību noteiktajā jomā veikt padziļinātu analīzi, saskatīt nepilnības un risinājumus to novēršanai, veikt nepieciešamās darbības, lai konkrēto jomu pilnveidotu. Nenoliedzami arī šī revīzija atklāj nepilnības, kuras tiek plānots novērst. Protams, revīzija rada papildus darbu pašvaldības speciālistiem. Taču tās rezultāti vienmēr sniedz pašvaldībai jaunas iespējas pilnveidot darbu un ekonomiskāk izmantot budžeta līdzekļus. Revīzijas rezultātā ir iespēja iepazīties arī ar citu pašvaldību pieredzi konkrētajā jomā. Tāpēc, jāatzīst, ka revīzija bija lietderīga.

Revīzijas veikšanai izvēlētais laiks bija piemērots, jo neradīja īpašas papildus problēmas citu pašvaldības uzdevumu veikšanā.

Aplūkojot citu pašvaldību pieredzi skolēnu pārvadājumu organizēšanas kārtībā, redzam, ka tā ir dažāda. Nevar vienas konkrētas pašvaldības pieredzi attiecināt uz visām, jo jāņem vērā pašvaldības reģionālā atrašanās vieta, sabiedriskā autotransporta maršrutu un reisu izpildes laiks un skaits, bērnu dzīvesvietu izvietojums attiecībā pret maršrutiem, ceļu stāvoklis un citi apstākļi, kas būtiski ietekmē skolēnu pārvadājumu organizēšanu katrā pašvaldībā.

Balvu novada pašvaldība kopā ar SIA "Balvu autotransports" vadību ir analizējusi iespēju skolēnu pārvadājumus nodrošināt ar sabiedriskā autotransporta starpniecību. 2018.gada septembrī ir veiktas izmaiņas šobrīd iespējamos sabiedriskā transporta maršrutos, kuri pielāgoti skolēnu pārvadājumu nodrošināšanai. Tomēr pašvaldības autobuss daudzos maršrutos skolēnu pārvadājumus veic pa pašvaldības ceļiem, kur nav sabiedriskā transporta maršrutu tīkla un daudzviet to nav iespējams izveidot. Balvu novada pašvaldībā skolēnu pārvadājumu maršruti nepārklājas ar sabiedriskā transporta maršrutiem, līdz ar to konkurence nepastāv. Tieši pretēji, izveidojusies laba sadarbība, kopā meklējam iespējas šo tīklu sakārtot. Tāpat pašvaldībā ir izstrādāti noteikumi "Kārtība, kādā Balvu novada pašvaldība sedz transporta

izdevumus pirmsskolas, vispārējās pamatizglītības un vispārējās izglītības iestāžu izglītojamajiem", kurā paredzēts izmaksāt transporta kompensāciju vecākiem par bērna nogādāšanu izglītības iestādē, ja no dzīvesvietas nav iespēja nokļūt izglītības iestādē ar sabiedrisko transportu un sabiedriskā transporta pietura atrodas vairāk kā 3 km attālumā no dzīvesvietas. Tomēr vecāki šādu iespēju neizmanto.

Revīzijas ziņojumā ir norādīts, ka pašvaldības nereti nogādā skolēnus nevis tuvākajā skolā, bet atbilstošās pašvaldības skolā. Pirmkārt, izglītības iestāde, kurā mācīsies bērns, ir brīva vecāku izvēle. Otrkārt, lielā daļā Latvijas pašvaldību iedzīvotāju skaits samazinās, arī bērnu paliek mazāk. Šobrīd ir izveidojusies situācija, kad katra skola vēlas pastāvēt, līdz ar to motivē bērnus un vecākus izvēlēties konkrēto skolu. Viens no motivācijas instrumentiem ir pārvadājumu nodrošināšana. Piekrītam ziņojumā norādītajam pašvaldību viedoklim, ka, ja pēc skolēna nebrauks pakaļ līdz tā dzīvesvietai, tad atbrauks cita pašvaldība un skolēns mācīsies cita novada pašvaldības izglītības iestādē. Tomēr nebūtu pieļaujama situācija, kad dažādu pašvaldību skolēnu pārvadājumu maršruti pārklājas.

Piekrītam, ka organizējot skolēnu pārvadājumus, jāņem vērā arī ietekme uz bērnu veselību, nepavadot ilgu laika periodu autobusā, laicīgi nokļūstot iestādē, motivējot skolēnus uz mācību iestādi doties kājām. Tāpat ļoti svarīga ir bērnu drošība. Balvu novada pašvaldība nodrošinās visos skolēnu pārvadājumu autobusos pavadoņu klātbūtni. Šobrīd visi transportlīdzekļi ir aprīkoti ar drošības jostām un nevienā netiek pārvadāts lielāks bērnu skaits kā noteikts transportlīdzekļa tehniskajā specifikācijā. Plānots veikt vairākus preventīvos pasākumus izglītības iestādēs par Ceļu satiksmes noteikumu ievērošanu, kā arī izstrādāt noteikumus par kārtību skolēnu pārvadājumu autobusos un gaidot tos, kā arī noteikt vecāku atbildību.

Valsts kontroles sagatavotie ieteikumi ir saprotami un Balvu novada pašvaldība izstrādās pasākumu plānu, lai minētie ieteikumi tiktu ieviesti.

Kandavas novada pašvaldības viedoklis

Kandavas novada dome ir sagatavojusi pašvaldības viedokli par veikto revīziju, atbildot uz jautājumiem.

Vai revīzija bija nepieciešama un vai tā veikta īstajā brīdī?

Kandavas novada pašvaldība piekrīt, ka revīzija ir veikta īstajā brīdī. Pēc revīzijas ieteikumiem pašvaldība, ņemot vērā revīzijas

ieteikumus, ievērojot labas prakses principus meklēs iespējas efektīvāk sakārtot skolēnu pārvadājumus.

Kandavas novada pašvaldība organizē skolēnu pārvadājumus Kandavas novadā, skolēnu pārvadājumi tiek plānoti. Novadā tiek plaši izmantots sabiedriskais transports, kuru nodrošina SIA "Tukuma auto". Pašvaldība savu transportu izmanto maršrutos, kur sabiedriskais transports nekursē un kur skolēnu skaits ir mazs.

Par revīzijas secinājumiem – kāpēc esam tur, kur esam?

Atbilstoši Valsts kontroles revīzijas ieteikumiem Kandavas novada pašvaldība patstāvīgi, kopīgi ar pārvadātāju meklē efektīvāku risinājumu, lai paplašinātu sabiedriskā transporta pieejamību arī maršrutos, ko tagad nodrošina pašvaldība ar savu transportu. Uzsākot jauno mācību gadu, iespējams, tiks pārplānoti maršruti, lai tie būtu atbilstoši skolēnu interesēm. Ar maršrutu pārplānošanu tiks novērsta problēma, kuru norādīja Valsts kontrole par patērētā laika samazināšanu dodoties uz skolu un interešu pulciņu, to darba laiku saskaņošu ar skolēnu maršrutu. Jau šajā mācību gadā ir veikti uzlabojumi šajā jomā. Cēres skolā ir saskaņoti pagarinātās grupas laiki ar skolēnu maršrutu. Vānes skolā ar vecākiem tiek noslēgta vienošanās par skolēnu nokļūšanu mājās pēc kokapstrādes pulciņa. Nākošajā mācību gadā šī problēma būs risināta, plānojot interešu izglītības pulciņus un skolēna maršrutus.

Pēc revīzijā konstatētā, sadarbība ar citām pašvaldībām vai institūcijām plānojot skolēnu pārvadājums nenotiek. Diemžēl arī Kandavas novadā nav izveidota sadarbība ar citām pašvaldībām. Kandavas novada pašvaldība plāno skolu tīklu optimizāciju, kā rezultātā tiks meklētas iespējas sadarbībai ar citām pašvaldībām. Šobrīd liela ietekme uz skolēnu pārvadājumiem ir modulim "nauda seko skolēnam", kā arī vecāku izvēlei. Kandavas novads veic skolēnu pārvadājumus no citu novadu administratīvajām teritorijām, kuras robežojas ar Kandavas novadu.

Kandavas novadā pēc revīzijas ieteikumiem tiks izstrādāti saistošie noteikumi, kas palīdzēs pilnveidot un sakārtot skolēnu pārvadājumu tīklu novadā, ieviešot jaunas skolēnu pārvadājumu formas, risinot jautājumu par atbalsta mehānismu vecākiem, kuri bērnus var paši atvest līdz skolai, nosakot kritērijus, attālumu, ka skolēniem ir pašiem jānokļūst skolā. Tādejādi, samazinot maršrutu skaitu, veicinot kopā braukšanu un kopā iešanu.

Saistībā ar satiksmes intensitātes skaitīšanu uz pašvaldības auto ceļiem, Kandavas novada dome informē, ka tā ir veikta šā gada rudenī.

Par autobusu aprīkošanu ar drošības jostām vēl izvērtēsim, jo ne visus autobusus ir iespējams aprīkot. Esam apzinājuši vairākus auto dīlerus, kuri šo darbu veic, bet neizsniedz drošības sertifikātu.

Lai pilnveidotu skolēnu izglītošanas procesu, kas jau katru gadu notiek izglītības iestādēs, Kandavas novads ņems vērā revīzijas ieteikumus un Izglītības pārvalde sadarbībā ar novada izglītības iestādēm organizēs visās izglītības iestādēs pasākumus vecākiem un skolēniem par drošības jautājumiem, kā arī skolas savos iekšējās kārtības noteikumos iestrādās kārtību vecāku atbildībai par skolēna nokļūšanu uz vai no skolas.

Pašvaldība kopā ar Valsts un Pašvaldības policiju organizēs izglītojošos pasākumus par ceļa satiksmes drošību, iekļaujot tos savos gada plānos.

Mālpils novada pašvaldības viedoklis

Mālpils novada pašvaldība, izanalizējot Valsts kontroles revīzijas ziņojumu "Vai, pārvadājot skolēnus, pašvaldībām jāpelna "nauda, kas tiem seko"?" secina, ka revīzija bijusi lietderīga. Pozitīvi novērtējam Valsts kontroles revīzijas laikā sniegto izvērtējumu, ieteikumus un uzlabojumus. Valsts kontroles neatkarīgais un kompetentais viedoklis ir papildus atbalsts Mālpils novada pašvaldībai.

Šobrīd pašvaldība nenodrošina skolēnu pārvadājumus ar sabiedrisko transportu, jo sabiedriskā transporta maršruti netiek veikti mazas nozīmes ceļos pie skolēnu dzīvesvietām. Pastāvot pašreizējam vispārējās izglītības finansēšanas modelim pašvaldībai nav iespējams nodrošināt ekonomiski pamatotus sadarbības līgumus ar blakus esošo novadu pašvaldībām. Mālpils novada pašvaldība savus skolēnu pārvadājumu maršrutus nav plānojusi un neveic citu pašvaldību administratīvajā teritorijā.

Izvērtējot revīzijas ziņojumu sastādīts revīzijas ieteikumu ieviešanas plāns. Plānojot līdzekļus nākamā gada budžetam, tiks izvērtēta iespēja nodrošināt viena pieaugušā pavadoņa klātbūtni visos skolēnu transportlīdzekļos, ekonomiski izvērtēta iespēja aprīkot ar drošības jostām visas autobusa Setra S213RL transportlīdzekļa sēdvietas.

Valsts kontroles ieteikumi ir saprotami, tie palīdzēs pilnveidot un nodrošināt optimālu skolēnu pārvadājumu sistēmas darbību Mālpils novada pašvaldībā.

Mērsraga novada pašvaldības viedoklis

Mērsraga novada pašvaldība ir iepazinusies ar valsts kontroles sagatavoto revīzijas ziņojumu un secina, ka revīzija tika veikta profesionāli, neietekmējot novada pašvaldības ikdienas darbu.

Mērsraga novada pašvaldība daļēji piekrīt revīzijas secinājumiem. Tajā pašā laikā vairāki secinājumi pilnībā neatspoguļo patieso ainu reālajā dzīvē, jo ir saistīti ar dokumentu neesamību, nevis praktisko darbību neveikšanu. Vairākas no Valsts kontroles aprakstītajām problēmām nevar atrisināt dēļ ierobežotajiem pašvaldības budžeta līdzekļiem. Savukārt, par pamatproblēmas – skolēnu pārvadāšana ar sabiedrisko transportu risinājumu, pašvaldība jau vairākas reizes ir realizējusi tikšanās un diskutējusi ar pasažieru pārvadātājiem, bet pagaidām nav izdevies vienoties par maršrutu laika pieskaņošanu skolēnu vajadzībām.

Revīzijas ieteikumi kopumā ir saprotami un pat daļēja ieteikumu ieviešana, palīdzēs uzlabot iestādes darbu. Lai nodrošinātu sistēmas optimizāciju, Mērsraga novada pašvaldība 2019. gadā plāno:

- atkārtoti izskatīt iespēju skolēnu pārvadājumus nodrošināt ar sabiedrisko transportu, tajā skaitā izvērtējot iespējamo mācību un interešu izglītības nodarbību norises laiku maiņu;
- izskatīt iespējamos atbalsta mehānismus skolēniem un vecākiem, lai skolēnu pārvadājumu maršrutos ieviestu dažādus alternatīvus skolēnu pārvietošanās veidus;
- palielināt velosipēdu novietņu skaitu pie Mērsraga vidusskolas;
- brauciena laikā nodrošināt vismaz viena pieaugušā pavadoņa klātbūtni skolēnu transportlīdzeklī;
- apzināt pilnveidojamās jomas ceļu satiksmes drošības uzlabošanai;
- izstrādāt koordinētu izglītojošo ceļu satiksmes drošības pasākumu plānu un nodrošināt šo pasākumu rīkošanu visās izglītības iestādēs, kā arī aicināt vecākus apliecināt atbildības uzņemšanos skolēnam dodoties uz vai no izglītības iestādes, ja pretī skolēnam nav kāds pieaugušais;
- uzdot pašvaldības policijai iekļaut savā gada darba plānā plānveidīgu un sistemātisku ceļu satiksmes noteikumu ievērošanas uzraudzību.

Preiļu novada pašvaldības viedoklis

Par veikto revīziju: vai revīzija bija nepieciešama un vai tā veikta īstajā brīdī (laikā)?

Revīzija bija nepieciešama, bet būtu bijis lietderīgi, ja ziņojums vai ziņojuma projekts būtu pieejams līdz šī mācību gada sākumam, lai varētu ātrāk ieviest Valsts kontroles ieteikumus.

Par revīzijas secinājumiem – kāpēc esam tur, kur esam? Īsumā izklāstīt Preiļu novada pašvaldības viedokli par cēloņiem un iemesliem Valsts kontroles konstatētajām problēmām.

Daļa konstatēto problēmu jārisina valstiskā līmenī (sabiedriskais transports), daļa pašvaldību deputātu līmenī (skolu slēgšana), daļa sadarbībā ar blakus novadiem (princips "nauda seko skolēnam").

Par revīzijas ieteikumiem – vai Valsts kontroles ieteikumi ir saprotami un vai tie palīdzēs uzlabot iestādes darbu?

Ieteikumi ir saprotami. Tie palīdzēs uzlabot pašvaldības darbu.

Par revīzijas ieteikumu ieviešanu – kādas darbības plānots veikt Preiļu novada pašvaldībā, lai pilnveidotu un nodrošinātu optimālu skolēnu pārvadājumu sistēmas darbību.

Revīzijas ieteikumu ieviešanu var veikt visos punktos, izņemot sadarbības iespējas ar citām pašvaldībām skolēnu pārvadājumu nodrošināšanā, vedot skolēnus uz tuvāko izglītības iestādi, tajā skaitā, ja tā neatrodas sava novada teritorijā, jo vajadzīgs atbalsts no blakus pašvaldībām, bet kamēr darbojas princips "nauda seko skolēnam", tas ir grūti realizējams.

Priekuļu novada pašvaldības viedoklis

Atbildot uz Jūsu pieprasījumu par Priekuļu novada pašvaldības viedokļa sniegšanu, darām Jums zināmu, ka atzinīgi novērtējam veikto revīziju, veiktā revīzija deva pašvaldībai pārliecību par pašvaldībā jau uzsākto pārmaiņu nepieciešamību, pamatotību un lietderību.

Iespējams, ka revīzija par skolēnu pārvadājumiem varēja tikt veikta jau kādu laiku iepriekš, kas būtu par pamatu šīs jomas sakārtošanai un uzlabošanai visas valsts mērogā.

Izsakot viedokli par secinājumiem, piekrītam, ka skolēnu pārvadājumi ir jāplāno, prioritāri ņemot vērā izglītojamo intereses, pie tam – bērnu intereses, vienlaicīgi meklējot līdzsvaru starp ekonomisko izdevīgumu un bērnu drošību, veselību un, dažos gadījumos, arī dzīvību.

Valsts kontrole Priekuļu novada pašvaldībai ir aizrādījusi, ka ir konstatēta:

- maksimāla pašvaldības autotransporta izmantošana, izslēdzot iespēju daļu maršrutu nodot sabiedriskā transporta ziņā;
- pašvaldības izstrādātie maršruti, iespēju robežās, nodrošina skolēnu pievešanu pie dzīvesvietas, kas sadārdzina pašvaldības skolēnu pārvadājumus;
- pašvaldība ar saviem autobusu pārvadājumiem veicina skolēnu koncentrēšanos Priekuļu vidusskolā.

Komentējot aizrādījumu par maksimālu pašvaldības transporta izmantošanu, izslēdzot iespēju daļu maršrutu nodot sabiedriskā transporta ziņā, pašvaldība jau šo situāciju ir mainījusi un uzsākot 2018./2019. mācību gadu, jau vairāki maršruti ir nodoti sabiedriskā pārvadātāja ziņā un tiek gatavoti nākamie maršruti.

Tāpat pašvaldība vērtē esošo pašvaldības transportlīdzekļu tehnisko stāvokli, vērtē izmaksas to tehniskā stāvokļa nodrošināšanai normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā. Nākamajā gadā tiek plānota viena autobusa, kas ražots 2006. gadā un ir bez drošības jostām, likvidācija.

Apstāklis, ka pašvaldības izstrādātie maršruti, iespēju robežās, nodrošina skolēnu pievešanu pie dzīvesvietas nav pašvaldības izšķērdība, bet gan konkrēto problēmu risinājums, lai novērstu konstatētu, iespējamu apdraudējumu bērniem.

Aizstājot skolēnu pārvadājuma maršrutos pašvaldības autotransportu ar sabiedrisko transportu, saskaramies ar problēmu, ka Autotransporta direkcija negribīgi ierīko jaunas pieturas, vai tās pārvieto. Šajā jautājumā pašvaldība ir saņēmusi pamatotas sūdzības no vecākiem, ka skolēni spiesti kājām iet gar valsts autoceļiem lielākus gabalu, kas neveicina viņu drošību uz ceļiem.

Diskutējams ir revīzijas konstatētais, ka pašvaldība ar saviem autobusiem veicina skolēnu koncentrēšanos Priekuļu vidusskolā, jo skolēnu vecāki izvēlas skolas saviem bērniem. Pie tam pašvaldības teritorijā ir tikai viena vidusskola un, ja vecāki pieļauj iespēju, ka bērni izglītību varētu turpināt vidusskolas klasēs, tad lēmums, ka bērni apmeklē novada vidusskolu ir saprotams un akceptējams, pie tam ņemot vērā, ka divās administratīvajās teritorijās skolas ir likvidētas, t.i. Mārsnēnu un Veselavas pagastos.

Pašvaldība atbildīgi un ekonomiski pamatoti arī veic savas darbības, lai pašvaldības teritorijā esošajās izglītības iestādēs būtu pietiekams

izglītojamo skaits un tiktu nodrošināta iespējami augstāka izglītības kvalitāte, ko nenoliedzami veicina lielāks izglītojamo skaits.

Pašvaldības ieskatā, visa veida normatīvais regulējums vienā nozarē, šajā gadījumā izglītības jomā, ka "nauda seko skolēnam", ietekmē citas nozares, revīzijas sakarā – sabiedrisko transporta nozari, un šis jautājums, iespējams, būtu risināms, valsts mērogā.

Attiecībā par Valsts kontroles ieteikumiem, tie ir saprotami un, iespēju robežās noteiktajā termiņā arī realizējami, bet daļa no ieteikumiem nav viennozīmīgi vērtējami, tie pat daļā ir pretrunīgi, piemēram, 7. ieteikums, kas liek izvērtēt iespēju pašvaldībai brauciena laikā nodrošināt vismaz viena pieauguša pavadoņa klātbūtni skolēnu transportlīdzekļos būtu atbilstošs bērnu interesēm par drošību pašvaldības transportlīdzeklī, savukārt, mudinājums izglītojamiem izmantot sabiedrisko transportu, kurā nav pavadoņa, bet ir citi pasažieri, nerada pamatu bērnu drošībai, pie tam sabiedriskā transporta vadītājs nav darba attiecībās ar pašvaldību un pašvaldība bērnu interesēs nevar viņam izvirzīt veikt jebkādas papildus darbības vai atbildības, kas tieši ir iespējams attiecībā un pašvaldības transportlīdzekļu vadītājiem, kas Priekuļu novadā arī tiek realizēts.

Tāpat no ieteikumiem nav izprotams, kā skolēnu pārvadājumus ietekmētu ceļu satiksmes intensitātes noteikšana, jo lielākās bažas par skolēnu drošību ir tieši uz valsts nozīmes autoceļiem ar intensīvu satiksmi, kuru intensitāti pašvaldība nevar ietekmēt.

Pašvaldība apliecina, ka revīzijas ieteikumi tiks ņemti vērā, tiks veiktas darbības, lai samazināt maršrutu skaitu, kuri uz izglītības iestādēm tiek vesti ar pašvaldības autotransportu, aizstājot tos ar sabiedrisko transportu, tāpat optimizēsim skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļus parku, veiksim nepieciešamos uzlabojumus, kā arī meklēsim jebkādus saprātīgus risinājumus skolēnu pārvadājumu jomā.

Riebiņu novada pašvaldības viedoklis

Revīzijas vienmēr ir nepieciešamas, lai varētu kontrolēt noteiktus darbus, izvērtēt cik lietderīgi izmantoti pašvaldības resursi un vai tika pievērsta uzmanība detaļām.

Valsts kontroles konstatētajām problēmām cēlonis, pirmkārt, ir tas, ka transports skolēnu pārvadāšanai tiek piešķirts ar mērķi, lai bērni varētu droši nokļūt izglītības iestādēs, īpaši tie, kuriem ir problēmas ar materiālo stāvokli ģimenē. Autobuss piebrauc tādās vietās, kur sabiedriskais transports nekursē, un ne vienmēr sabiedriskais transports var nogādāt bērnu nepieciešamajā galamērķī no rīta un pēc

stundām, tā, lai bērni bez problēmām varētu nokļūt līdz mācību iestādēm. Vietās, kur bērni līdz skolai varētu nokļūt kājām vai ar velosipēdu, attālums mērāms līdz 3 km, ceļš nav drošs, jo Riebiņu novads ir lauku teritorija, tādējādi daudzviet nav gājējiem paredzēto ietvju, nav apgaismotu ceļa posmu. Arī laika apstākļi ne vienmēr būs atbilstoši, lai ceļu mērotu kājām vai ar velosipēdu. Piemēram, lietus gadījumā, bērnam atnākot uz skolu, pastāv risks, ka viņam būs mitras, slapjas drēbes, ar kurām viņam būs jāpavada visa diena. Jāmin, ka pie izglītības iestādēm ir pieejamas velosipēdu novietnes. Ziemas periodā sals būtu iemesls bērnam biežāk neapmeklēt skolu, jo, ilgu laiku ejot, var apsaldēties. Kā arī, ja bērnam no rīta jāmēro ceļš kājām, mūsu skatījumā, ne vienmēr bērns būs mundrs atnākot uz skolu, jo bērnam būtu jāceļas agrāk, bet mājās viņš nokļūtu vēlāk. Arī bērnu somas ir pietiekami smagas ar grāmatām un citiem mācību materiāliem, kas arī varētu atstāt negatīvu ietekmi uz bērna veselību. Ja bērnu ved ar pašvaldības autobusu, šādi riski samazinās līdz minimumam.

Daudzi vecāki vēlas, lai viņu bērni mācītos mazākās skolās, jo, ja klasē ir mazāk bērnu, tad ar viņiem var strādāt individuāli. Valsts kontroles ieteikums priekšroku dot vecāku automašīnām, mūsu gadījumā neder, jo kā jau iepriekš minēts, liela daļa skolēnu ir no trūcīgām ģimenēm, kurām tādas iespējas nav.

Diemžēl, vairāku, īpaši nelabvēlīgo ģimeņu, vecāku viedoklis ir tāds: “Ja nebrauksiet mums pakaļ, vai nu nelaidīšu vispār bērnus uz skolu, vai arī cita pašvaldība atbrauks viņiem pakaļ”.

Valsts kontroles ieteikumi ir saprotami, Riebiņu novada dome centīsies iespēju robežās tos īstenot, izvērtēt iespējas, lai optimizētu skolēnu pārvadājumus.

Ropažu novada pašvaldības viedoklis

Ropažu novada pašvaldība mērķtiecīgi strādā, lai sakārtotu izglītības pieejamību un skolēnu transporta tīklu novada teritorijā. Tiek veikts pētījums par izglītības attīstību novadā, kur atsevišķā sadaļa ir veltīta tieši skolēnu pārvadājumiem, tādēļ Ropažu novada pašvaldībai Valsts kontroles revīzijas secinājumi un ieteikumi ir kā labs palīgs sakārtot skolēnu autobusu pārvadāšanas kārtību un optimizēt maršrutu tīklu novada teritorijā.

Jau šobrīd ir veikti uzlabojumi, piemēram, lai nodrošinātu lielāku drošību un pārvadājumu kvalitāti, ir nomainīts skolēnu pārvadāšanā izmantotais autobuss.

Vienlaicīgi vēlamies norādīt, ka Ropažu novada pašvaldības teritorija ir plaša un tās sastāvā ir daudzi mazi ciemi un viensētas, ņemot to vērā, skolēnu autobuss ir nozīmīgs priekšnosacījums, lai visiem novada bērniem būtu iespējams regulāri nokļūt līdz novada izglītības iestādēm.

Apliecinām, ka revīzijas ieviešana norit atbilstoši iesniegtajam grafikam.

Talsu novada pašvaldības viedoklis

Talsu novada pašvaldība ir iepazinusies ar revīzijas departamenta lēmumu, ziņojumu "Vai pašvaldības rīcība ar finanšu līdzekļiem, nodrošinot skolēnu pārvadājumus, ir likumīga un lietderīga?" un ziņošanas par ieteikumu ieviešanu laika grafiku.

Par veikto revīziju

Talsu novada pašvaldība pozitīvi vērtē un atbalsta tematisku likumības un lietderības revīziju īstenošanu vairākās pašvaldībās, jo šādā veidā tiek gūta pārliecība par pašvaldības īstenoto darbību atbilstību normatīvajiem aktiem un to efektivitāti.

Talsu novada pašvaldība uzskata, ka revīzijas ziņojuma nosaukums "Vai, pārvadājot skolēnus, pašvaldībām jāpelna "nauda, kas tiem seko"?" neatbilst veiktās revīzijas nosaukumam "Vai pašvaldības rīcība ar finanšu līdzekļiem, nodrošinot skolēnu pārvadājumus, ir likumīga un lietderīga?". Talsu novada pašvaldība uzskata, ka šādi tiek nepamatoti radīts priekšstats, ka vienīgais mērķis, pašvaldībām organizējot skolēnu nokļūšanu uz/no izglītības iestādēm, ir pelnīt naudu. Šāds pieņēmums nav atbilstošs ne "peļņas" definīcijai, ne skolēnu pārvadājumu būtībai.

Revīzijas ziņojumā septītās lappuses sadaļas "Galvenie secinājumi" pirmajā rindkopā ir apgalvojums, ka "pašvaldības… ne vienmēr ņem vērā skolēnu tiesības uz izglītību tuvākajā izglītības iestādē". Talsu novada pašvaldība vērš uzmanību, ka neviens normatīvais dokuments nenosaka skolēnu tiesības uz izglītību tuvākajā izglītības iestādē.

Revīzijas ziņojumā tiek pieminēti dažādi kritēriji skolēnu pārvadājumu transporta pieejamībai, t.sk. minimālais attālums līdz izglītības iestādei vai skolēnu transportlīdzeklim. Talsu novada pašvaldība uzskata, ka katrai pašvaldībai nosakot šo attālumu, netiks nodrošināta vienota pieeja valstī skolēnu nokļūšanai uz/no izglītības iestādes un tas būtu jānosaka centralizēti – Ministru kabineta vai Izglītības un zinātnes ministrijas līmenī. Šobrīd pašvaldība, nosakot

autobusu maršrutus, ņem vērā skolēna faktisko dzīvesvietu un vecāku tiesības izvēlēties izglītības iestādi.

Par revīzijas secinājumiem

Talsu novada pašvaldības vērtējumā ziņojums atspoguļo vispusīgu izvērtējumu par skolēnu pārvadājumiem Latvijā. Revīzijas ziņojumā kopsakarībā ar skolēnu transporta organizēšanu ir analizēti jautājumi par skolēnu veselību, brīvā laika noslogojumu, ko pašvaldības, plānojot skolēnu pārvadājumu maršrutus, ne vienmēr ņem vērā.

Par revīzijas ieteikumiem

Talsu novada pašvaldība pozitīvi vērtē Valsts kontroles revīzijas ieteikumus un tos visus izvērtēs.

Par revīzijas ieteikumu ieviešanu.

Talsu novada pašvaldība uzskata, ka revīzijas ieteikumu ieviešanas termiņi ir saprātīgi un Talsu novada pašvaldības darbinieki spēs sagatavot informāciju un veikt analīzi, lai ieteikumus izskatītu un izvērtētu komitejās un, ja nepieciešams, domes sēdē.

Vecpiebalgas novada pašvaldības viedoklis

Vecpiebalgas novada pašvaldība augstu novērtē Valsts kontroles veikto revīziju. Vienlaikus pieņemam zināšanai un savas tālākās rīcības izvērtēšanai Valsts kontroles izteiktos aizrādījumus un ieteikumus, tostarp skolēnu pārvadājumu lietderības izvērtējumā un pārvadājumu efektivizēšanā.

Viļakas novada pašvaldības viedoklis

Vai revīzija bija nepieciešama un vai tā veikta īstajā brīdī (laikā)?

Jā, revīzija bija nepieciešama un tā ir īstajā brīdī, lai pašvaldība saprastu ko dara pareizi un ko dara nepareizi, kam jāpievērš uzmanība, lai rastu ekonomiskāko risinājumu skolēnu nogādāšanai uz izglītības iestādi.

Kāpēc esam tur, kur esam?

Cēloņi un iemesli.

- Pirms katra mācību gada izstrādājam skolēnu pārvadājumu maršrutus bez noteikumiem par skolēnu transportlīdzekļu izmantošanu.

- Ne vienmēr izraugāmies ekonomiskāko risinājumu skolēnu nogādāšanai uz tuvāko izglītības iestādi novadā, jo vecākiem pastāv tiesības izvēlēties skolu.
- Prioritāri tiek nodrošināta ceļu ikdienas uzturēšana skolēnu pārvadājumu maršrutos, bet dokumentāli tas nekur nav atrunāts.
- Nepietiekami tiek veiktas apmācības skolēniem un vecākiem ceļu satiksmes noteikumu ievērošanā un to pielietošanā.
- Naudas līdzekļu ierobežojuma pēc, nepietiekami tiek risināts jautājums par infrastruktūras uzlabojumiem un noteikta ceļu intensitāte skolēnu pārvadājumu maršrutos.
- Nav iespējams katrā transportlīdzeklī algot pavadoni, tāpēc brauciena laikā tiek nodrošināta viena pieaugušā pavadoņa klātbūtne (skolotājs).
- Nauda seko skolēnam, līdz ar to nav sadarbības iespējas ar citām pašvaldībām skolēnu pārvadājumu nodrošināšanā, vedot skolēnus uz tuvāko izglītības iestādi, īpaši, ja tā neatrodas sava novada teritorijā.

Vai Valsts kontroles ieteikumi ir saprotami un vai tie palīdzēs uzlabot iestādes darbu?

Revīzijas ieteikumi ir saprotami un palīdzēs uzlabot pašvaldības darbu.

Kādas darbības plānots veikt Viļakas novada pašvaldībā, lai pilnveidotu un nodrošinātu optimālu skolēnu pārvadājumu sistēmas darbību.

Tiks izstrādāti noteikumi par skolēnu transportlīdzekļu izmantošanu, kurā tiks paredzēti kritēriji par attālumu līdz izglītības iestādei, ņemot vērā bērna vecumu.

Izstrādājot skolēnu pārvadājumu maršrutus, tiks izanalizēts laika ilgums, ko skolēni pavada transportlīdzeklī, gaidot transportlīdzekli vai mācību stundu sākumu.

No izglītības iestāžu direktoriem tiks pieprasīts:

- lai vecāku klases un skolas sapulcēs tiktu iekļauti jautājumi par skolēnu veselīgu dzīvesveidu, motivējot bērnus uz skolu doties ar kājām vai velosipēdiem;
- lai veicinātu skolēnu un vecāku izpratni par ceļu satiksmes drošības noteikumu ievērošanu un pielietošanu ceļu satiksmē;

- ņemot vērā skolēna vecumu, lūgt vecākiem rakstiski apliecināt par atbildības uzņemšanos skolēnam dodoties uz izglītības iestādi vai no izglītības iestādes, vai transportlīdzekļa uz mājām, ja pretī nesagaida kāds pieaugušais.

Pagastu pārvalžu vadītājiem tiks uzdots apzināt pilnveidojamās jomas ceļu satiksmes drošības uzlabošanā un noteikt ceļu satiksmes intensitāti uz pašvaldības ceļiem, īpašu uzmanību pievēršot skolēnu pārvadājumu maršrutos.

Uzsākot jauno mācību 2019./2020. gadu pašvaldība izvērtēs iespējas skolēnu maršrutus nodrošināt ar sabiedrisko transportu.

Viļānu novada pašvaldības viedoklis

Veiktā revīzija bija nepieciešama, jo revīzijas laikā tika gūts neatkarīgu ekspertu viedokļi un ieteikumi skolēnu pārvadājumu efektivitātes un drošības uzlabošanai. Revīzijas veikšanas laiks bija optimāls, jo revīzija tika veikta gada sākumā, līdz ar to varēja sagatavoties jaunajam mācību gadam, ieviešot korekcijas un uzlabojumus, kas veicina skolēnu pārvadājumu efektivitāti.

Iespējamie cēloņi bija tādi, ka netika pievērsta pastiprināta uzmanība un kontrole skolēnu pārvadājumu jomā. Iemesli arī bija tādi, ka ar vecākiem netika veiktas pārrunas par to, lai skolēns apmeklētu izglītības iestādi, kas atrodas tuvāk viņu dzīvesvietām. Pašizmaksas aprēķināšanā transportlīdzekļiem sākotnēji netika strikti nodalīts, cik izmaksā tieši skolēnu pārvadājumi. Cēlonis vienai no problēmsituācijām ir tāds, ka Viļānu novada pašvaldībā ir daudz novecojušu autobusu, kuri nav aprīkoti ar drošības jostām. Pašvaldības ceļu uzturēšanā netika noteiktas prioritātes uzturēt tos pašvaldības ceļus, pa kuriem kursē skolēnu autobusi.

Valsts kontroles ieteikumi, kas tika izstrādāti tieši Viļānu novada pašvaldībai, ir saprotami, kā arī ir iespēja īstenot tos noteiktajos izpildes termiņos, kā arī tie nodrošinās iespēju uzlabot Viļānu novada pašvaldības darbu turpmāk skolēnu pārvadājumu un skolēnu drošības un veselības jautājumos.

Viļānu novada pašvaldība plāno ieviest satiksmes drošības uzlabojumus pie izglītības iestādēm (ātruma vaļņi, ātrumu ierobežojošas zīmes). Lai veicinātu skolēnu fizisko aktivitāti, pie skolām tiks uzstādītas papildu velonovietnes. Pašvaldības izglītības iestāžu audzēkņiem tiks rīkoti izglītojošie pasākumi par drošību uz ceļiem, ielām, kā arī izglītības iestāžu teritorijās, tajā skaitā arī aicinot vecākus apliecināt, atbildības uzņemšanos skolēnam dodoties uz vai

no izglītības iestādes vai transportlīdzekļa uz mājām, ja skolēnam nav pavadoņa (1.–4. klase). Viļānu novada pašvaldība iegādājoties jaunus autobusus, pievērš īpašu uzmanību tam, lai tie tiktu aprīkoti ar drošības jostām. Uzsākot 2019./2020. mācību gadu autobusos tiks nodrošināti pavadoņi visos maršrutos.

Atsauces

[1] Izglītības likuma 17. panta trešās daļas 14. punkts.
[2] Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta piektā daļa.
[3] Autotransporta direkcijas 07.12.2017. e-pasta vēstule.
[4] Pieejams: https://skaties.lv/zinas/latvija/sabiedriba/skolenu-autobusi-rada-nevajadzigu-konkurenci-autotransporta-direkcijas-vaditajs/, http://www.lsm.lv/raksts/zinas/latvija/no-1.septembra-29-regionalas-nozimes-marsrutus-pielago-skolenu-vajadzibam.a198817/, kā arī http://www.atd.lv/lv/jaunumi/no-1septembra-vair%C4%81k-nek%C4%81-30-mar%C5%A1rutu-tiks-piel%C4%81goti-skol%C4%93nu-vajadz%C4%ABb%C4%81m (resurss skatīts 08.03.2018.).
[5] SIA "Karšu izdevniecība Jāņa sēta" 2016. gada 25. februāra pētījums "Priekšlikumi un to pamatojums Bauskas novada izglītības iestāžu attīstības un optimizācijas plānam", 21. lpp.
[6] Pieejams: https://www.lsm.lv/raksts/zinas/zinu-analize/no-skolenu-autobusiem-atteikusas-tikai-rojas-un-cesu-pasvaldibas.a210039/ (resurss skatīts 08.03.2018.).
[7] Mālpils novada pašvaldība un daļēji arī Talsu novada pašvaldība[7].
[8] Ropažu un Vecpiebalgas novadu pašvaldības.
[9] SIA "Karšu izdevniecība Jāņa sēta" atzinums "Esošo skolēnu pārvadājumu lietderības izvērtējums un ieteikumi skolu tīkla sakārtošanai un ar to saistīto skolēnu pārvadājumu efektivizēšanai Riebiņu, Preiļu, Priekuļu un Vecpiebalgas novados".
[10] Izglītības likuma 17. panta trešās daļas 14. punkts; Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta piektā daļa.
[11] Balvu, Priekuļu, Ropažu un Talsu novadu pašvaldības. Ropažu novada pašvaldībā 2018. gadā tiek veikta analīze par skolu tīkla optimizāciju, tajā skaitā, vērtējot arī sabiedriskā transporta kustību un skolēnu pārvadājumu nepieciešamību.
[12] Mālpils, Priekuļu, Riebiņu, Talsu, Viļakas un Viļānu novadu pašvaldības.
[13] SIA "Karšu izdevniecība Jāņa sēta" atzinums "Esošo skolēnu pārvadājumu lietderības izvērtējums un ieteikumi skolu tīkla sakārtošanai un ar to saistīto skolēnu pārvadājumu efektivizēšanai Riebiņu, Preiļu, Priekuļu un Vecpiebalgas novados".
[14] M. Sauka, V. Lāriņš, I. S. Priedīte, J. Krievkalns. Fiziskā aktivitāte un skolēnu veselība. SMVA, 2009.
[15] Zaļš – jautājums sakārtots atbilstoši normatīvajam regulējumam, dzeltens – ir atklātas neatbilstības, sarkans – konstatēti būtiski trūkumi.
[16] Priekuļu novada pašvaldības domes priekšsēdētājas 26.06.2018. apstiprinātie noteikumi "Attiecināmo izdevumu uzskaitei un aprēķinam skolēnu pārvadājumiem".
[17] Mērsraga novada pašvaldība.
[18] Kandavas, Priekuļu un Talsu novadu pašvaldības.
[19] Talsu novada pašvaldības 28.12.2017. domes sēdes protokols Nr. 28, 1. punkts "Par skolēnu pārvadājumu maršrutiem".
[20] Mālpils, Priekuļu, Riebiņu, Talsu, Viļakas un Viļānu novadu pašvaldības.
[21] Revīzijas laikā revidenti analizēja skolēnu pārvadājumos izmantoto transportlīdzekļu izmaksas un nobraukumu, izmaksas proporcionāli attiecinot uz nobraukumu skolēnu pārvadājumiem. Tika analizēti kopējie pārvadājumu organizēšanas tiešie un netiešie izdevumi, piemēram, vadītāju atlīdzība, degviela, remonta un uzturēšanas izdevumi, apdrošināšana u.c. Rezultātā tika

noteiktas 1 km izmaksas un izmaksas par viena skolēna pārvadāšanu dienā, ja pieņem, ka skolēni mācību gada laikā tiek pārvadāti 171 dienu.

[22] Pārskatu par skolēnu pārvadājumu izmaksām skatīt 1. pielikumā.

[23] SIA "Karšu izdevniecība Jāņa sēta" atzinums "Esošo skolēnu pārvadājumu lietderības izvērtējums un ieteikumi skolu tīkla sakārtošanai un ar to saistīto skolēnu pārvadājumu efektivizēšanai Riebiņu, Preiļu, Priekuļu un Vecpiebalgas novados".

[24] Riebiņu, Preiļu, Priekuļu un Vecpiebalgas novadu pašvaldības.

[25] SIA "Karšu izdevniecība Jāņa sēta" atzinums "Esošo skolēnu pārvadājumu lietderības izvērtējums un ieteikumi skolu tīkla sakārtošanai un ar to saistīto skolēnu pārvadājumu efektivizēšanai Riebiņu, Preiļu, Priekuļu un Vecpiebalgas novados".

[26] Pārskatu par skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļu skaitu un to uzturēšanas izmaksām skatīt 2. pielikumā.

[27] SIA "Karšu izdevniecība Jāņa sēta" atzinums "Esošo skolēnu pārvadājumu lietderības izvērtējums un ieteikumi skolu tīkla sakārtošanai un ar to saistīto skolēnu pārvadājumu efektivizēšanai Riebiņu, Preiļu, Priekuļu un Vecpiebalgas novados".

[28] Izglītības likuma 17. panta trešās daļas 14. punkts; Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta piektā daļa.

[29] Starpinstitucionālajai darba grupai (izveidota 08.08.2016.), kas sastāv no ministriju, padotības iestāžu, pašvaldību u.c. institūciju pārstāvjiem un kas izveidota izglītības iestāžu tīkla sakārtošanai.

[30] Pārskatu par pārvadāto skolēnu skaitu un izmaksātajām sabiedriskā transporta izdevumu kompensācijām par sabiedriskā transporta izmantošanu skatīt 3. pielikumā.

[31] Autotransporta direkcijas 23.11.2017. un 07.12.2017. sniegtā informācija.

[32] Autotransporta direkcijas 23.11.2017. un 07.12.2017. sniegtā informācija.

[33] Kopumā aptaujāti 3429 respondenti Alūksnes, Balvu, Rugāju, Dobeles, Kuldīgas, Ludzas, Pļaviņu un Siguldas novadā.

[34] Pieejams: http://www.atd.lv/lv/jaunumi/aptauja-iedz%C4%ABvot%C4%81ji-pozit%C4%ABvi-v%C4%93rt%C4%93-re%C4%A3ion%C4%81lo-autobusu-p%C4%81rvad%C4%81jumu-pakalpojumus, (resurss skatīts 04.09.2018.).

[35] SIA "Karšu izdevniecība Jāņa sēta" atzinums "Esošo skolēnu pārvadājumu lietderības izvērtējums un ieteikumi skolu tīkla sakārtošanai un ar to saistīto skolēnu pārvadājumu efektivizēšanai Riebiņu, Preiļu, Priekuļu un Vecpiebalgas novados".

[36] Riebiņu, Preiļu, Priekuļu un Vecpiebalgas novadu pašvaldības.

[37] Ņemot vērā, ka eksperta vērtējumā viena no galvenajām problēmām ekonomiski pamatotu skolēnu pārvadājumu nodrošināšanai pašvaldībās ir nesakārtotais skolu tīklu, finanšu līdzekļu ietaupījums, pilnveidojot skolēnu pārvadājumu maršrutus, ir aprēķināts prioritāri veicot skolu tīkla sakārtošanu.

[38] Riebiņu, Preiļu, Priekuļu un Vecpiebalgas novadu pašvaldības.

[39] Obligāto centralizēto eksāmenu indekss 2017. gadā.

[40] Riebiņu, Preiļu, Priekuļu un Vecpiebalgas novadu pašvaldības.

[41] Pieejams: http://www.atd.lv/lv/jaunumi/piel%C4%81gojot-sabiedrisk%C4%81-transporta-pakalpojumus-iedz%C4%ABvot%C4%81ju-vajadz%C4%ABb%C4%81m-no-25septembra-0, (resurss skatīts 25.09.2018.).

[42] Talsu novada pašvaldības 28.12.2017. domes sēdes protokols Nr. 28, 1. punkts "Par skolēnu pārvadājumu maršrutiem".

[43] Talsu novada pašvaldības 28.12.2017. lēmums Nr. 584 "Par skolēnu pārvadājumu maršrutiem" (protokols Nr. 28, 1. punkts).

[44] Izņemot Balvu, Priekuļu, Ropažu un Talsu novadu pašvaldības.

[45] Talsu novada pašvaldības skolēnu transportlīdzeklis iebrauc Mērsraga novada administratīvajā teritorijā pēc viena skolēna.

[46] Pārskatu par Pašvaldību veiktajiem pārvadājumiem citu novadu administratīvajās teritorijās skatīt 12. pielikumā.
[47] SIA "Karšu izdevniecība Jāņa sēta" 29.09.2017. pētījums "Optimālā vispārējās izglītības iestāžu tīkla modeļa izveide Latvijā", 53. lpp.
[48] SIA "Karšu izdevniecība Jāņa sēta" atzinums "Esošo skolēnu pārvadājumu lietderības izvērtējums un ieteikumi skolu tīkla sakārtošanai un ar to saistīto skolēnu pārvadājumu efektivizēšanai Riebiņu, Preiļu, Priekuļu un Vecpiebalgas novados".
[49] SIA "Karšu izdevniecība Jāņa sēta" atzinums "Esošo skolēnu pārvadājumu lietderības izvērtējums un ieteikumi skolu tīkla sakārtošanai un ar to saistīto skolēnu pārvadājumu efektivizēšanai Riebiņu, Preiļu, Priekuļu un Vecpiebalgas novados".
[50] M. Sauka, V. Lāriņš, I. S. Priedīte, J. Krievkalns. Fiziskā aktivitāte un skolēnu veselība. SMVA, 2009.
[51] Pieejams: http://www.la.lv/tikai-10-000-solu-bet-katru-dienu/ (resurss skatīts 23.08.2018.).
[52] Latvijas Ārstu biedrības 25.03.2014. rīkotā diskusija "Kustība un fiziskās aktivitātes Latvijas bērnu veselības sistēmā", https://www.e-klase.lv/aktualitates/zinas/arstu-biedriba-rosina-skolas-ieviest-treso-sporta-stundu?id=9670, (resurss skatīts 03.01.2018).
[53] European Commission/EACEA/Eurydice, 2013. Sporta izglītība un fiziskās aktivitātes Eiropas skolās. Eurydice ziņojums. Luksemburga: Eiropas Savienības Publikāciju birojs.
[54] SIA "Karšu izdevniecība Jāņa sēta" 25.02.2016. pētījums "Priekšlikumi un to pamatojums Bauskas novada izglītības iestāžu attīstības un optimizācijas plānam", 24. lpp. un SIA "Karšu izdevniecība Jāņa sēta" 29.09.2017. pētījums "Optimālā vispārējās izglītības iestāžu tīkla modeļa izveide Latvijā", 165. lpp.
[55] SIA "Karšu izdevniecība Jāņa sēta" 25.02.2016. pētījums "Priekšlikumi un to pamatojums Bauskas novada izglītības iestāžu attīstības un optimizācijas plānam", 21. lpp.
[56] Informācija no Salaspils novada pašvaldības tīmekļa vietnes, http://www.salaspils.lv/novads/novads-aktualitates/bus-izmainas-salaspils-novada-domes-nodrosinatajos-skolenu-autobusu-marsrutos, http://www.salaspils.lv/parvalde/parvalde-aktualitates/kadel-nepieciesamas-izmainas-skolenu-autobusu-marsrutos (resurss skatīts 23.08.2018.).
[57] Dobeles novada pašvaldības saistošie noteikumi Nr. 27 "Kārtība, kādā Dobeles novada pašvaldība sedz transporta izdevumus izglītības iestāžu izglītojamajiem", apstiprināti ar Dobeles novada domes 23.09.2010. lēmumu Nr. 256/15 (protokols Nr. 15).
[58] Autotransporta direkcijas 27.12.2017. sniegtā informācija.
[59] Vecpiebalgas novada pašvaldības noteikumi "Skolēnu autobusu izmantošanas kārtība", 3.1. apakšpunkts (apstiprināti Pašvaldības 29.12.2016. domes sēdē (protokols Nr. 16, 25.§)).
[60] Pirmā stunda sākas plkst. 8.20, savukārt 0. stunda sākas plkst. 7.30.
[61] Latvijas Republikas tiesībsarga 2017. gada ziņojums, I. nodaļa "Bērnu tiesību joma", 7.5. punkts "Pārāk agra mācību sākuma laika ietekme uz bērna attīstību", pieejams: http://www.tiesibsargs.lv/uploads/content/lapas/tiesibsarga_2017_gada_zinojums_1520515340.pdf (resurss skatīts 23.08.2018.).
[62] Pieejams: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/114101/E84683.pdf (resurss skatīts 23.08.2018.).
[63] Latvijas Republikas tiesībsarga 2017. gada ziņojums, 53–54. lpp.
[64] Mercedes Benz, valsts reģ. Nr. HO 1747.
[65] VW Crafter, valsts reģ. Nr. HR 7416.

[66] Mercedes Benz Sprinter 516, valsts reģ. Nr. HO 2530.
[67] Ford Transit, valsts reģ. Nr. JB 5170.
[68] Izņemot pirmdienās tos skolēnus, kuri apmeklē jaunsargu pulciņu, kas beidzas plkst. 15.20, un ceturtdienās datorpulciņu, kas beidzas plkst. 14.40. Tomēr arī šajā gadījumā skolēniem pēc pulciņa beigām līdz transportlīdzeklim ir jāgaida 50 minūtes.
[69] Maršruts: Mārsnēnu centrs–Rozes–Mārsnēnu pamatskola.
[70] Pašvaldību intervijas; Pārskats par Latvijas–Šveices sadarbības programmas individuālā projekta "Pašvaldību aktivitāšu īstenošana, lai nodrošinātu skolēnu pārvadāšanu un ar to saistītos atbalsta pasākumus" ietvaros iegādāto skolēnu autobusu ekspluatāciju 2016. gadā, pieejams: http://www.vraa.gov.lv/lv/sveice/par_projektu/, (resurss skatīts 15.08.2018.).
[71] MK 28.08.2012. noteikumi Nr. 599 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība", 93. un 94. punkts.
[72] MK 04.04.2017. rīkojums Nr. 180 "Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2017.–2020. gadam".
[73] Izņemot daļēji Preiļu novada pašvaldību.
[74] MK 09.03.2010. noteikumi Nr. 224 "Noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli", 2. un 3. punkts.
[75] Pašvaldībās, izņemot Riebiņu novada pašvaldību, intensitātes mērījumi nav veikti vai tiek plānoti tikai 2018. gadā. Daļēji intensitātes mērījumi ir veikti Talsu novada pašvaldībā un Viļānu novada pašvaldībā: transportlīdzekļu satiksmes intensitāte ir mērīta tikai Viļānu pilsētā.
[76] Izņemot Vecpiebalgas novada pašvaldību. Savukārt Mērsraga novada pašvaldībā tas nav nepieciešams, jo skolēnu pārvadājumi tiek veikti tikai pa valsts ceļiem un to uzturēšanu nodrošina VAS "Latvijas Valsts ceļi".
[77] Tajā skaitā Vecpiebalgas novada pašvaldības ceļu tīkli.
[78] Piemēram, Riebiņu novada pašvaldībā skolēnu pārvadājumu maršrutos iekļautie Rušonas pagasta ceļi vidēji ir apsekoti četras līdz piecas reizes gadā, savukārt citi ceļi tiek apsekoti pārsvarā līdz divām reizēm gadā.
[79] Pieejams: http://www.delfi.lv/auto/zinas/krapsis-satiksmes-drosiba-iestajusies-stagnacija.d?id=50404845, (resurss skatīts 18.09.2018.).
[80] MK 04.04.2017. rīkojums Nr. 180 "Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2017.–2020. gadam".
[81] MK 02.06.2015. noteikumi Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi", 10. punkts.
[82] Pieejams: https://www.csdd.lv/celu-satiksmes-negadijumi/celu-satiksmes-negadijumu-skaits, (resurss skatīts 18.06.2018.).
[83] Izņemot daļēji Mālpils, Riebiņu un Talsu novada pašvaldības.
[84] Mērsraga, Ropažu un Talsu novadu pašvaldību policijas. Riebiņu novada pašvaldībā ir izveidotas trīs kārtībnieka amata vietas, kuriem nav gada darba plāna. Vecpiebalgas novada pašvaldībā nav izveidota pašvaldības policija.
[85] MK 04.04.2017. rīkojums Nr. 180 "Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2017.–2020. gadam".
[86] Bērnu tiesību aizsardzības likums, 24. panta sestā daļa.
[87] Pieejams: https://www.gov.uk/law-on-leaving-your-child-home-alone, (resurss skatīts 23.08.2018.).
[88] Izņemot daļēji Kandavas un Talsu novadu pašvaldības.
[89] Direktīva 91/671/EEK par ES dalībvalstu tiesību aktiem attiecībā uz obligātu drošības jostas izmantošanu transportlīdzekļos, kas sver mazāk nekā 3,5 tonnas, kas grozīta ar direktīvu 2003/20/EK [M1, M2, M3, N1, N2, N3 tipa transportlīdzekļi, kurus lieto ceļu satiksmē, kuriem ir vismaz 4 riteņi un kuru maksimālais specifikācijā paredzētais ātrums pārsniedz 25 km/h] Direktīvas 2005/39/EK; direktīvām 2005/39/EK, 2005/40/EK un 2005/41/EK, ko groza direktīvas 74/408/EEK (par sēdekļiem, to stiprinājumiem un galvas balstiem),

77/541/EEK (par drošības jostām un ierobežotājsistēmām) un 76/115/EEK (par drošības jostu stiprinājumiem); direktīvu 2009/79/EK par divriteņu mehānisko transportlīdzekļu līdzbraucēja roku turekļiem.

[90] MK 02.06.2015. noteikumi Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi", 184. punkts.

[91] MK 02.06.2015. noteikumi Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi", 183. punkts.

[92] Direktīva 91/671/EEK par ES dalībvalstu tiesību aktiem attiecībā uz obligātu drošības jostas izmantošanu transportlīdzekļos, kas sver mazāk nekā 3,5 tonnas, kas grozīta ar direktīvu 2003/20/EK [M1, M2, M3, N1, N2, N3 tipa transportlīdzekļi, kurus lieto ceļu satiksmē, kuriem ir vismaz 4 riteņi un kuru maksimālais specifikācijā paredzētais ātrums pārsniedz 25 km/h] Direktīvas 2005/39/EK; direktīvām 2005/39/EK, 2005/40/EK un 2005/41/EK, ko groza direktīvas 74/408/EEK (par sēdekļiem, to stiprinājumiem un galvas balstiem), 77/541/EEK (par drošības jostām un ierobežotājsistēmām) un 76/115/EEK (par drošības jostu stiprinājumiem); direktīvu 2009/79/EK par divriteņu mehānisko transportlīdzekļu līdzbraucēja roku turekļiem.

[93] Piemēram, Kandavas novada pašvaldībā transportlīdzeklī Mercedes Benz Sprinter (valsts reģ. Nr. GE 6148) no 15 sēdvietām tikai 8 ir aprīkotas ar drošības jostām; Mālpils novada pašvaldībā transportlīdzeklī Setra S213RL (valsts reģ. Nr. JU 9541) no 50 sēdvietām tikai 7 ir aprīkotas ar drošības jostām; Priekuļu novada pašvaldībā transportlīdzeklī Setra 213 (valsts reģ. Nr. GP 1353) no 40 sēdvietām tikai 7 ir aprīkotas ar drošības jostām; Riebiņu novada pašvaldībā transportlīdzeklī Mercedes Benz 0303 (valsts reģ. Nr. FK 4863) no 40 sēdvietām neviena nav aprīkota ar drošības jostām; Ropažu novada pašvaldībā transportlīdzeklī Mercedes Benz 0303 (valsts reģ. Nr. FD 8277) no 35 sēdvietām tikai 6 ir aprīkotas ar drošības jostām; Talsu novada pašvaldībā transportlīdzeklī Mercedes Benz 611 (valsts reģ. Nr. FV 9519) no 23 sēdvietām neviena nav aprīkota ar drošības jostām; Vecpiebalgas novada pašvaldībā transportlīdzeklī Setra S213UL (valsts reģ. Nr. GR 2685) no 40 sēdvietām tikai 8 ir aprīkotas ar drošības jostām; Viļānu novada pašvaldībā transportlīdzeklī Mercedes Benz (valsts reģ. Nr. FG 9040) no 40 sēdvietām neviena nav aprīkota ar drošības jostām.

[94] Pieejams: https://www.tvnet.lv/4541916/pasazieri-autobusos-drosibas-jostas-lieto-nelabprat, https://www.csdd.lv/jaunumi/csdd-sleptas-kameras-eksperiments-ka-panakt-lai-autobusu-pasazieri-piespradzejas, https://www.lsm.lv/raksts/dzive--stils/motori/drosibas-jostu-lietosana-un-fizikas-likumi-attiecas-ari-uz-autobusu-pasazieriem.a168223/, (resursi skatīti 21.09.2018.).

[95] Pieejams: https://www.lsm.lv/raksts/dzive--stils/motori/drosibas-jostu-lietosana-un-fizikas-likumi-attiecas-ari-uz-autobusu-pasazieriem.a168223/, (resurss skatīts 21.08.2018.).

[96] MK 02.06.2015. noteikumi Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi", 184. punkts.

[97] Bērnu tiesību aizsardzības likums, 24. panta sestā daļa.

[98] Balvu, Kandavas, Mālpils, Preiļu, Talsu, Viļakas un Viļānu novadu pašvaldībās.

[99] Kandavas novada pašvaldībā pavadoņi nav noteikti tikai Kandavas internātvidusskolā, tomēr šeit tiek slēgta trīspusējā vienošanās starp internāta skolotājiem, bērnu un viņa vecākiem par nokļūšanu skolā vai mājās, kurā iekļautas visu pušu apņemšanās, lai nodrošinātu skolēnu drošu pārvietošanos; Mālpils novada pašvaldībā no četriem skolēnu pārvadājumu transportlīdzekļiem pavadonis ir nodrošināts tikai vienā.

[100] Balvu novada pašvaldībā ar transportlīdzekli Mercedes Benz Sprinter (valsts reģ. nr. GM 9636) tiek pārvadāti 16 skolēni, lai gan tajā ir tikai 10 sēdvietas un stāvvietu nav; Kandavas novada pašvaldība ir nodevusi vairākus maršrutus ārpakalpojuma sniedzējam, kas skolēnus pārvadā ar 18 sēdvietu lielu transportlīdzekli maršrutā, kurā nepieciešams pārvadāt 23 skolēnus. Pati

pašvaldība veic 22 skolēnu pārvadājumus ar transportlīdzekli Mercedes Benz Sprinter (valsts reģ. nr. GE 4519), kurā ir tikai 16 sēdvietas un nav stāvvietu; Priekuļu novada pašvaldībā ar transportlīdzekli Ford Transit (valsts reģ. nr. HH 2213) tiek pārvadāti 14 skolēni, lai gan tajā ir tikai desmit sēdvietas un stāvvietu nav.

[101] MK 02.06.2015. noteikumi Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi", 183. punkts.

[102] Pieejams: https://lvportals.lv/e-konsultacijas/11106-transportlidzekli-nedrikst-parvadat-lielaku-pasazieru-skaitu-ka-paredzets-2017, (resurss skatīts 21.08.2018.).