

SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIEEJAMĪBA (transporta nabadzības mazināšana) RĒZEKNES NOVADĀ

Rīga, 2024



Līdzfinansē
Eiropas Savienība



Zaļā brīvība



RĪGAS TEHNISKĀ
UNIVERSITĀTE

Autori: Antra Viļuma (Rīgas Tehniskās universitātes vadošā pētniece),
Sandra Treija (Rīgas Tehniskās universitātes vadošā pētniece)

Korektors: Ariana Apine (Biedrība "Zaļā brīvība")

Dizains: SIA Dizaina Brīvzona

Par projektu "RePower the Regions: Ambiciozi un iekļaujoši tīras enerģijas plāni reģionu taisnīgai pārejai":

<https://bankwatch.org/repower-the-regions-ambitious-and-inclusive-clean-energy-plans-for-repowering-the-just-transition-regions>

Oglekļa ietilpīgo reģionu līdzdalība un vadība pārejā uz tīras enerģijas risinājumiem ir priekšnoteikums, lai līdz 2050. gadam sasniegtu ES klimata neitralitāti. Pamatojoties uz šo priekšnoteikumu, *RePower the Regions* priekšplānā izvirza atsevišķus taisnīgas pārkārtošanās reģionus Centrālajā un Austrumeiropā, lai mērķtiecīgi paātrinātu tajos dekarbonizācijas procesu.

Līdzfinansē Eiropas Savienība. Sniegtā informācija un viedokļi atspoguļo tikai autora(-u) redzējumu, un tie ne vienmēr atbilst Eiropas Savienības vai Eiropas klimata, infrastruktūras un vides aģentūras (CINEA) viedoklim. Ne Eiropas Savienība, ne finansējošā iestāde nav atbildīga par tiem.

SATURA RADĪTĀJS

Satura radītājs	3
I Informācija par pētījumu	4
1. Pētījuma metodoloģija	4
2. Summary	6
II Transporta nabadzības mazināšana	7
3. Literatūras apskats	7
3.1. Transports pēc pieprasījuma	7
3.2. Transporta trūkums lauku perifērijās	8
3.3. Privāto automašīnu nozīme lauku apvidos	8
3.4. Sociālās sadarbības nozīme mobilitātes nodrošināšanai lauku apvidos	8
3.5. Autobusu pieturas dizains un atrašanās vieta	8
4. Stratēģiskie dokumenti ES un LV	8
5. Labās prakses piemēri Eiropā un Latvijā	11
6. Ekspertu vērtējums	13
III Sabiedriskais transports Rēzeknes novadā	15
7. Esošā situācija	15
8. Sabiedriskais transports stratēģijā	17
9. Sabiedriskā transporta savienojumu kartējums	19
10. Iedzīvotāju viedoklis	20
11. Gadījuma izpēte	22
11.1. Viļānu savienojums ar Vecružinu	23
12. Mobilitātes risinājumi	23
IV Pētījuma rezultāti un rekomendācijas	25
13. Transporta infrastruktūra	25
14. Sabiedriskā transporta maršruti, reisu plānošana	26
15. Sabiedriskā transporta izmaksas	26
16. Gājēju un velo infrastruktūra	26
17. Mobilitātes punktu pieeja	27
18. Alternatīvi risinājumi transporta pieejamības veicināšanai	27
V Izmantotie informācijas avoti	28
VI PIELIKUMS	30
Iedzīvotāju aptaujas rezultāti	30

I INFORMĀCIJA PAR PĒTĪJUMU

Ziņojums tika izstrādāts LIFE programmas projektam *"RePower the Regions: Ambitious and inclusive clean energy plans for repowering the just transition regions"* (projekta Nr. 101120862 — LIFE22-CET-RePower the Regions), kura ietvaros Latvijā tiek pētīta transporta nabadzība Rēzeknes novadā.

Pašvaldību mobilitātes un transporta nabadzības mazināšanas jomas tiek pētītas enerģētikas un klimata neitralitātes politikas kontekstā, pievēršot uzmanību sabiedriskā transporta pieejamībai un citiem alternatīviem mobilitātes veidiem, lai iedzīvotāji, nepazeminot dzīves kvalitāti, varētu atteikties no privātās automašīnas lietošanas ne tikai pilsētās, bet arī lauku reģionos.

Klimata mērķu sasniegšana kļuvusi par nozīmīgu Eiropas Savienības (ES) politikas sastāvdaļu, un virzoties uz klimatneitrālu ekonomiku viens no risinājumiem ir ieviest tīru, drošu un satīklotu mobilitāti. Mobilitātes sektora attīstība ir būtiska transporta nozares ilgtspējas izveidošanā. Siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju samazināšana un atjaunīgo energoresursu (AER) īpatsvara palielināšana transporta sektorā ir būtisks daudzgades budžeta plānošanas perioda uzdevums. Kā viens no uzdevuma risinājumiem ir arī iedzīvotāju paradumu maiņa, izvēloties sabiedrisko transportu vai nemotorizētus transporta līdzekļus pretstatā plaši izplatītajai privāto automašīnu lietošanas praksei.

Šobrīd autotransports Latvijā ir lielākais SEG radītājs (2021. gadā tas veidoja 96,9% no kopējām emisijām transporta segmentā). Salīdzinot ar 2005. gadu autotransporta emisijas palielinājušās par 11,2%. No visa autotransporta 86% veido vieglās automašīnas. Tās pārsvarā izmanto dīzeļdegvielu - 67% un benzīnu – 30%, tikai 3% ir citu veidu dzinēji. Transporta sektors ir viens no lielākajiem izaicinājumiem, lai Latvija sasniegtu klimatneitralitātes mērķus. Eiropas Komisijas stratēģiskais redzējums ir līdz 2050. gadam panākt ekonomikas klimatneitralitāti. Arī Latvijas galvenais mērķis klimata jomā ir samazināt SEG emisijas, un to var sasniegt, palielinot atjaunīgo energoresursu īpatsvaru un energoefektivitāti. Jaunajā Eiropas tiesību aktu priekšlikumā *"Fit for 55"* jeb *"Gatavi mērķrādītājam 55%"* izvirza stingrākus mērķus, nekā bija noteikts Latvijas Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā (NEKP) 2021.–2030. gadam. Latvijas plāns ir aktualizēts un apstiprināts 2024. gada 12. jūlijā. Plāna īstenošanu koordinē un uzrauga Nacionālā enerģētikas un klimata padome, kurā ietilpst arī Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupa. Lai Latvija virzītos uz klimatneitralitātes sasniegšanu 2050. gadā, KEM izstrādā Enerģētikas stratēģiju līdz 2050. gadam ar mērķi izvērtēt scenārijus enerģētikas nozares dekarbonizācijai, enerģētikas drošībai un neatkarībai, tai skaitā arī transporta sektorā.

1. Pētījuma metodoloģija

Transporta nabadzības jēdziens (transport poverty): situācija, kurā, indivīdam apmierinot savas vajadzības, jāsaskaras ar vismaz vienu no šādiem ierobežojumiem:

- Transporta izdevumi veido tik lielu daļu no mājsaimniecības ienākumiem, ka atlikums ir uzskatāms par zemu ienākumu līmeni;
- Pieejamie transporta veidi vai apstākļi ir bīstami vai nedroši;
- Nav pieejami tādi transporta veidi, kas atbilstu indivīda fiziskajām vai garīgajām iespējām vai stāvoklim u.tml.

Pētījuma izstrāde organizēta trīs posmos:

- datu un informācijas apkopšana un analīze;
- ziņojuma izstrāde;
- ziņojuma izvērtēšana un precizēšana.

Pētījumā izmantotas kvantitatīvas un kvalitatīvas pētījumu metodes:

1. tiesību aktu un politikas plānošanas dokumentu analīze;
2. esošo pētījumu datu sekundārā analīze;
3. statistikas datu analīze;

4. kvantitatīvās aptaujas veikšana un datu analīze.
5. ārvalstu zinātnisko publikāciju studijas;
6. padziļināto/ekspertu interviju veikšana un analīze;
7. gadījumu izpēte;
8. kopstrādes aktivitātes ar ieinteresētajām pusēm.

Pētījuma metodoloģijas apraksts ir strukturēts atbilstoši tā uzdevumiem un balstīts uz pētījuma autoru tehnisko piedāvājumu iepirkumā. Katra darba uzdevuma izpildes apraksta ietvaros ir sniegta informācija par uzdevuma izpildē īstenotajām pētnieciskajām aktivitātēm, izmantotajām metodēm un datu avotiem.

1. uzdevums: Izpētes veikšana, datu vākšana un pārskata sagatavošana par esošo situāciju transporta nabadzības jomā Rēzeknes novadā.

Šī uzdevuma veikšanai tika veikta tiesību aktu un politikas plānošanas dokumentu analīze. Pētījuma sākuma posmā tika izvērtēti iepriekš veiktie pētījumi transporta nabadzības jomā un saturiski saistītie nozīmīgākie plānošanas dokumenti, t.sk. šādi nozīmīgākie avoti:

- Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030. gadam;
- Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030. gadam;
- Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027. gadam;
- Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam;
- Rēzeknes novada un Rēzeknes valstspilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2035. gadam;
- Rēzeknes valstspilsētas un Rēzeknes novada attīstības programma 2023.-2029. gadam.

Tika apzināti un analizēti esošie pētījumi transporta nabadzības vai ar šo tēmu saistītās jomās, tai sk.:

- „Ilgadējs nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējums (t.sk. izvērtējums par nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā)” (LR Labklājības ministrija, 2020);
- “Mobilitātes un pakalpojumu pieejamības palielināšana demogrāfisko pārmaiņu skartajos reģionos (MAMBA, Interreg, 2020);
- “Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība reģionālās nozīmes pārvadājumos ar autobusiem” (LR Valsts kontrole, 2024).

Šī uzdevuma veikšanai tika apzināti un analizēti statistikas dati par sabiedriskā transporta veidiem, maršrutiem un kursēšanas grafikiem Rēzeknes novadā. Lai identificētu iedzīvotājiem nozīmīgākos izaicinājumus un problemātiku, tika veikta iedzīvotāju aptauja un datu analīze.

2. uzdevums: Piemērotāko risinājumu, kā arī efektīvāko un nepieciešamo risinājumu vispārīga apzināšana, lai mazinātu izpētes posmā identificētos esošos un nākotnes izaicinājumus.

Šī uzdevuma veikšanai tika veiktas ārvalstu zinātnisko publikāciju studijas, kopumā identificējot 26 publikācijas par transporta pieejamības problemātiku lauku reģionos. Lai noteiktu piemērotākos risinājumus identificēto problēmjautājumu risināšanai, tika organizētas padziļinātas ekspertu intervijas, kas iezīmēja potenciālos definēto izaicinājumu virzienus.

3. uzdevums: Aktīva dalība un rezultātu/ieteikto risinājumu prezentēšana divos iedzīvotāju forumos, kas organizēti par konkrētajiem tematiem, kā arī sabiedrības, īpaši vietējo kopienu, viedokļu un ieteikumu iekļaušana gan esošās situācijas novērtējumā, gan rekomendāciju izstrādē.

Šī uzdevuma veikšanai tika organizēta gadījuma izpēte vairākās Rēzeknes novada apdzīvotās vietās, kas atšķiras pēc mēroga, attāluma līdz novada centram un problemātikas.

Lai izzinātu vietējo kopienu vajadzības un vēlmes, ka arī saņemtu atgriezenisko saiti par ziņojumā iekļautajām rekomendācijām, tika organizētas kopstrādes aktivitātes ar ieinteresētajām pusēm.

2. Summary

The report has been developed for the project *"RePower the Regions: Ambitious and inclusive clean energy plans for repowering the just transition regions"* (project number 101120862 — LIFE22-CET-RePower the Regions), in Latvia the project comprises research in Latgale identifying transport poverty in the Rēzekne region.

The areas of mobility and transport poverty reduction were studied in the context of energy and climate neutrality policies and social exclusion. The study focuses on the availability of public transport and other alternative forms of mobility that allow residents to abandon the use of private cars not only in cities but also in rural areas, while not reducing the quality of life.

The study includes an analysis of planning documents and available data, literature selection and analysis, a survey of residents, as well as a case study, examining the situation in the Rēzekne region.

The results of the study prove that the transport infrastructure network of the Rēzekne region creates the conditions for optimal accessibility of settlements. Almost all localities of the Rēzekne region are connected with the main development centers of the region, however the condition of roads is a significant factor for effective accessibility. National major and regional roads are regularly maintained in good condition, meanwhile there are a lot of unpaved roads in the region, these roads often are in poor condition.

The Rēzekne region has a train and bus network, which provides a relatively good connection to Riga and other cities. However, a large part of the population lives in the settlements and homesteads of Rēzekne region, where access to any public transport is limited. In the first half of 2024, more than 200 public transport buses operated every week. Of these, only half, or 105 bus routes, operate regularly every day, the rest are available in various modes. There are also settlements that are served by 1-2 bus routes per week.

School transportation is provided in all five territories of the Rēzekne region parish union, but the technical condition of the buses is poor. There are currently three charging stations for electric vehicles available in the region. The administration of the Viļani parish association is currently purchasing an electric bus for school transport, a separate charging station will be constructed for this bus.

No alternatives to public transport are currently offered, but some services are provided at the place of residence, as well as social service transport to help people receive medical assistance. The lack of public transport is compensated for by mutual assistance between residents to get to work or to a service or cultural event on a daily basis. A social network group has been created to find travel companions.

The study found that only a few bus services are coordinated with train schedules. In order to maximize the number of residents provided with public transport, it is essential to improve the availability of information about public transport, such as route connections or changes to the timetable. It is necessary to improve the comfort and safety of public transport stops. In recent decades, residents of the region have come to terms with the fact that they cannot rely on public transport to meet their needs.

II TRANSPORTA NABADZĪBAS MAZINĀŠANA

3. Literatūras apskats

Transporta nabadzība tiek pētīta sociālās atstumtības kontekstā un saistībā ar valstu un novadu vēlmi, lai apdzīvota būtu arī lauku teritorija. Sabiedriskais transports ir viena no tām pakalpojumu jomām, kas gan ES, gan Latvijas nacionālajā līmenī tiek definēta kā vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojums. Šāds statuss nozīmē, ka tā ir saimnieciskā darbība, ko tirgus dalībnieki vieni paši bez valsts atbalsta sniegt nespēj, tāpēc pakalpojums tiek sniegts sabiedrības interesēs, vienlaikus nodrošinot, ka tas bez diskriminācijas ir pieejams visiem iedzīvotājiem, jo sabiedriskā transporta pakalpojumi būtiski ietekmē citu pamata pakalpojumu (izglītības, veselības u.tml.) pieejamību, kā arī nokļūšanu uz darbu un sociālās attiecības.

Jāņem vērā, ka, vērtējot sabiedriskā transporta pieejamību, šī joma tiek aplūkota kā vienots veselums, t.i., nenodalot atsevišķi transporta ietekmi uz katru no ekonomiskās un sociālās dzīves. Kā atzīst starptautiskie eksperti, vāja piekļuve transportam vienādi ierobežo personas piekļuvi iespējām sevi nodrošināt un saņemt pakalpojumus, un kā ierobežojumu kopums veido „nabadzības slazdu” un kavē personas dalību sociālajā un politiskajā dzīvē, kā arī lēmumu pieņemšanā, kas ietekmē tās ikdienas dzīvi.

Lai izvērsti raksturotu nevienlīdzību sabiedriskā transporta jomā, iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības ir apskatāmas vienoti ar pastāvošām iespējām tās īstenot, un, gadījumā, ja vajadzību sasniegšana ir kaut kādā mērā ierobežota, jāsaprot ierobežojumu pakāpe un ilgums noteiktā laika posmā, un tā rezultātā radušās sekas, t.i., personas dzīves kvalitātes līmeņa kritums.

Literatūras izpētē atlasīti raksti par transportu pēc pieprasījuma, transporta trūkums lauku teritorijās, privāto automašīnu nozīmi lauku apvidos, sociālās sadarbības nozīmi mobilitātes nodrošināšanā un sabiedriskā transporta pieturvietām.

3.1. Transports pēc pieprasījuma

Pētījumi liecina, ka atšķirībā no aglomerāciju centriem, lauku teritorijās plaši izkaisītie iedzīvotāji nerada pietiekamu pieprasījumu, lai izveidotu vietējo sabiedrisko transportu ekonomiski dzīvotspējīgu un tas tiktu tradicionāli organizēts fiksētos maršrutos un apkalpots ar lieliem autobusiem (Berg, J., Ihlström, J.). Augsta atkarība no privātām automašīnām ir sekas nepietiekamam sabiedriskā transporta un mobilitātes piedāvājumam, bet arī cēlonis funkcionējoša sabiedriskā transporta tīkla izveides grūtībām. Tiklīdz cilvēks ir ieguldījies finansiāli privātajā automašīnā, tad viņš ir zaudējis stimulu izmantot sabiedrisko transportu. Tomēr šī situācija apdraud dzīves kvalitāti tiem cilvēkiem, kuriem nav automašīnas vai kuri vairs nevar vadīt savu automašīnu veselības apsvērumu dēļ, īpaši gados vecākiem cilvēkiem (Verma, I., Taegen, J.). Šīs grupas mobilitāte ir ierobežota, kas nozīmē, ka viņi nevarēs apmierinoši aptvert gan nepieciešamos braucienus, piemēram, iepirkšanās un medicīniskās vizītes, gan citus braucienus, kuri tomēr būtiski ietekmē viņu dzīves kvalitāti, piemēram, apciemojot draugus un ģimeni vai brīvā laika pavadīšanai (Metz, 2000). Uz pieprasījumu reaģējošās transporta (PRT) sistēmas bieži tiek apspriestas kā iespējama risinājums sabiedriskā transporta klāsta paplašināšanai laukos, lai nodrošinātu vispārējas nozīmes pakalpojumu pieejamību un galu galā novērstu potenciālu dzīves kvalitātes pazemināšanos mazāk mobiliem iedzīvotājiem. Pārsvārā mikroautobusi apkalpo iepriekš reģistrētus pārvadājumu pieprasījumus un, atšķirībā no taksometriem, līdzīgus izsaukumu virzienus var apvienot, lai potenciāli ietaupītu braucienus. Tomēr, lai veiktu savu uzdevumu un uzlabot mobilitāti lauku apvidos, attiecīgajām iedzīvotāju grupām ir jāakceptē PRT sistēmas. Kamēr virtuālās mobilitātes uzlabošana gados vecākiem cilvēkiem sola uzlabot situāciju nepieciešamajos pakalpojumos, piemēram, tiešsaistes medicīniskās konsultācijas, tās diez vai var aizstāt braucienus ar sociālu ievirzi. Novērtējot izveidotās PRT sistēmas Lielbritānijā, tika atklāts, ka lielākā daļa PRT projektu bija saistīti ar sociāliem aspektiem, piemēram, kā novērst cilvēku ar kustību traucējumiem sociālo atstumtību (Laws, R., Enoch, M., Ison, S., Potter, S.). Tomēr pētījumi apliecināja, ka finansiālais neizdevīgums un dzīvotspēja ir galvenais šķērslis, lai PRT kļūtu par galveno virzienu sabiedriskā transporta nodrošināšanai laukos. Tiek atzīmēts, ka PRT noteikti nav panaceja visām lauku problēmām, tomēr PRT var palielināt sabiedriskā transporta nodrošinājumu lauku apvidos, un tāpēc tā ir lieliska iespēja saglabāt mobilitāti un uzturēt dzīves līmeni mazāk mobiliem cilvēkiem (Vitale Brovarone, E., Cotella, G.).

3.2. Transporta trūkums lauku perifērijās

Pētījumos tika secināts, ka transporta trūkums veicina dzīves apstākļu pasliktināšanos lauku apvidos un palielina depopulācijas risku (Camarero un Oliva, 2019; Osti, 2010). Viena pieeja, kas bieži tiek izmantota, lai novērtētu lauku transporta trūkumus, ir telpiskās pieejamības modelēšana. Pētījumi, kas veikti no šī perspektīvas, salīdzina dažādas makrostrukturālās īpašības reģioniem, lai novērtētu vispārējo pakalpojumu sniegšanu un infrastruktūru (piemēram, ESPON et al., 2015). Izmantojot šo pieeju, Kaufmans (1998) ir parādījis, ka nabadzīgām mājāsaimniecībām lauku apvidos ir grūti piekļūt lielākiem mazumtirgotāju veikaliem, un viņi mēdz paļauties uz maziem un dārgiem vietējiem pārtikas preču veikaliem.

3.3. Privāto automašīnu nozīme lauku apvidos

Lauku apvidos piekļuve automašīnām ir ļoti svarīga personas mobilitātei un indivīda spējai piedalīties ikdienas aktivitātēs (Camarero, L., Oliva, J.). Saskaņā ar liela mēroga transporta apsekojumiem automašīna ir galvenais transporta veids (kā vadītājam vai pasažierim) lauku apvidos. Tomēr lauku perifērijās automašīnas īpašums nav tikai transporta līdzeklis, jo tam ir arī spēcīgas sociālās un ekonomiskās savstarpējās saiknes ietekmēt transporta praktisko pieejamību un tā sociālās izmaksas. Par ekonomisko saikni liecina piespiedu automašīnu īpašumtiesību parādība, līdz ar to pat mājāsaimniecībām ar ierobežotiem finanšu resursiem ir jābūt automašīnai (Mattioli, G.). Šādos gadījumos automašīna ir liels finansiālais slogs sociāli neaizsargātajām iedzīvotāju grupām, piemēram, vecāka gadagājuma cilvēkiem; nabadzīgām vai vientuļām personām; cilvēkiem ar veselības, ekonomiskām un/vai sociālām problēmām. Tika konstatēts, ka personas ar zemākiem ienākumiem un kurām ir mazāka iespēja iegādāties automašīnu, ne tikai mazāk nodarbojas ar atpūtas aktivitātēm, bet tās arī nespēj doties garākos braucienos. Tādējādi, dzīvojot attālā vietā, finansiāli ierobežojumi samazina cilvēku piekļuvi darbam un iespējām gūt ienākumus.

3.4. Sociālās sadarbības nozīme mobilitātes nodrošināšanai lauku apvidos

Automašīnu pieejamība ir dziļi sociāls mainīgais, kas veicina transporta nabadzības izpausmes; tādējādi tā nav tikai individuāla iespēja, ko cilvēks "brīvi" izvēlas. Sociālā nosacītība automobiļa piespiedu īpašumtiesību pētījumos nozīmē, ka pat nabadzīgi cilvēki, kuru budžets tik tikko sedz ar automašīnu saistītos izdevumus, ir spiesti iegādāties automašīnu. Pētījumos tiek vērsta uzmanība iedzīvotāju sadarbības tīkliem (ģimene, draugi, kaimiņi), t.i., personām, ar kurām viņi sazinās un kas var sniegt sociālo atbalstu. Sadarbības tīklu esamība palīdzēja paskaidrot, kā pat cilvēki, kuriem nebija automašīnas, varēja ceļot lielos attālumos lauku perifērijās. Empīrisks atbalsts šai koncepcijai ir pētījumā, kurā novēroja, ka gados vecākiem cilvēkiem, kuri dzīvo lauku apvidos un bija integrēti vairāku paaudžu mājāsaimniecībās, ir lielāks transporta potenciāls nekā viņu vienaudžiem, kuri dzīvoja vieni (Ahern, A., Hine, J.). Tomēr, ja liela daļa iedzīvotāju, kam nepieder automašīna, tomēr veica lielākus attālumus ar automašīnu, rodas jautājums, kam bija jākompensē šī atkarība no citiem (Siren, A., Haustein, S.).

3.5. Autobusu pieturas dizains un atrašanās vieta

Vairākos pētījumos tiek aktualizēta tēma saistībā ar sabiedriskā transporta pieturām. Par labām autobusu pieturām tika uzskatītas tādas, kurām bija ielu apgaismojums un jumts, kur iedzīvotāji jutās droši uzgaidīt sabiedrisko transportu. Tām blakus jāveido drošu autostāvvietu automašīnām un velosipēdiem. Iespējamais automašīnu vai velosipēdu nozagšanas vai izdemolēšanas risks tika uzskatīts par iemeslu neizmantojot sabiedrisko transportu.

Ne vienmēr ceļmalā ir paredzēta vieta skolēnu autobusu pieturai, bieži vien ir tikai zīme. Dažviet tas tiek uzskatīts par drošu, jo ir maza satiksme. Tomēr ir bērni, kuri nevar braukt ar skolas autobusu, jo ceļi ir pārāk bīstami, piemēram, ja nepieciešams šķērsot transporta noslogotu ceļu. Tā vietā vecāki bērnus uz bērnudārzu un skolu ved ar mašīnu (Berg J, Ihlström J.).

4. Stratēģiskie dokumenti ES un LV

ES politikas kontekstā Eiropas sociālo tiesību pīlārā "Transports" (tāpat kā "Ūdens", "Energētika", "Finanšu pakalpojumi" un "Digitālā saziņa") ir minēts starp galvenajiem pakalpojumiem, kuriem jābūt pieejamiem ikvienam. Tajā tiek uzsvērtā nepieciešamība atbalstīt cilvēkus, kuriem tā ir nepieciešamība. 2022. gadā Eurofound publicēja ziņojumu par piekļuvi būtiskiem pakalpojumiem cilvēkiem ar zemiem ienākumiem, mudinot izstrādāt vienotu jēdzienu "transporta nabadzība". Saistībā ar ilgtspējīgas un gudras mobilitātes

stratēģiju, kas ir daļa no ES Zaļā kursa, Eiropas Komisija 2021. gadā izdeva priekšlikumu paketi, lai atbalstītu pāreju uz tīrāku, videi nekaitīgāku transportu. Šajā kontekstā Komisijas paziņojumā par jauno ES pilsētvides mobilitātes regulējumu liela uzmanība tiek pievērsta drošam, iekļaujošam un pieejamam sabiedriskajam transportam, kam "jābūt ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas centrā, jābūt pieejamam un pievilcīgam visiem un jāpiedāvā bez šķēršļu piekļuve". Transporta nabadzība ir apspriesta arī dažos priekšlikumos saistībā ar "Gatavi mērķrādītājam 55", lai sasniegtu Eiropas Klimata tiesību aktos noteikto saistošo mērķi – panākt klimata neitralitāti Eiropas Savienībā līdz 2050. gadam, kā arī saistošo starpposma mērķi – siltumnīcefekta gāzu emisiju neto iekšzemes samazinājumu vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni līdz 2030. gadam.

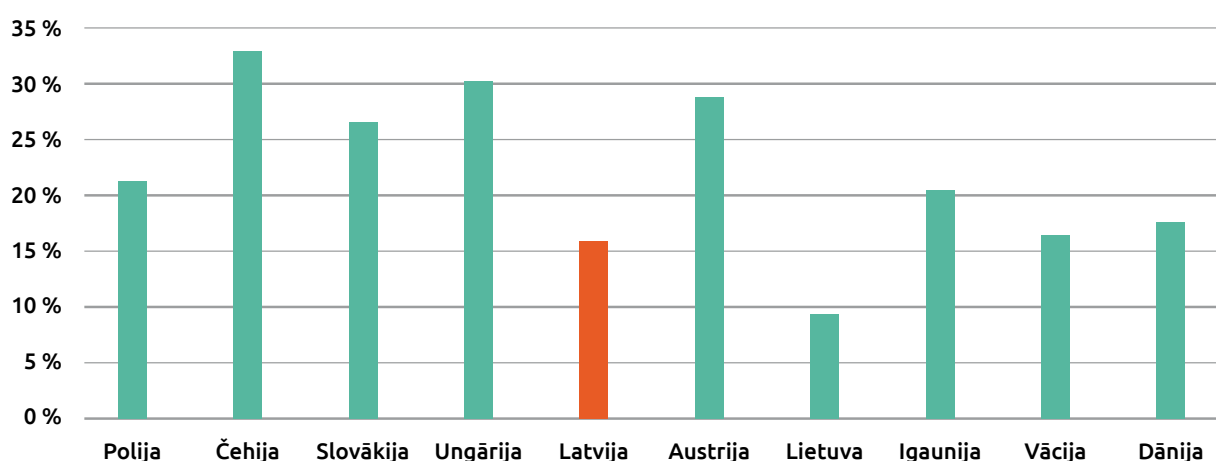
Komisija 2021. gadā ierosināja izveidot Sociālā klimata fondu, kas atbalstītu neaizsargātās mājāsaimniecības, mikrouzņēmumus un transporta lietotājus. Šis atbalsts būtu pagaidu pasākums, kas pavada mājokļu un transporta nozaru dekarbonizāciju, jo tas nenovērš enerģētikas un transporta nabadzības pamatcēloņus. Eiropas Parlamenta deputāts Roberts Zīle jau 2021. gada nogalē norādīja, ka Eiropas zaļā kursa rezultātā vairāk nekā pusi Latvijas iedzīvotāju skars energonabadzība un mobilitātes nabadzība, tomēr līdz šim mobilitātes jeb transporta nabadzības jautājumi Latvijā nav bijuši prioritāri. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM, tagadējā Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrija) sagatavoja atbalsta programmu elektroauto iegādei, kas darbojas kopš 2022. gada. Programmā ir ietverta virkne nosacījumu, lai šādu transportlīdzekļu iegāde būtu pieejama pēc iespējas plašākam iedzīvotāju lokam, lai elektromobiļus un ārēji uzlādējamus hibrīdauto varētu iegādāties iedzīvotāji, kas ikdienā regulāri darba vai privātām vajadzībām izmanto automašīnas. 2024. gadā VARAM izstrādāja noteikumu projektu par atbalsta sniegšanu pašvaldībām bezemisiju transportlīdzekļu iegādei, veicinot pāreju uz klimatneitrālu ekonomiku.

Eiropas Zaļo kursu pieņemot, Eiropas Komisija uzdeva ES līdz 2050. gadam samazināt transporta radītās emisijas par 90 %. Ir sekojuši daudzi tiesību aktu priekšlikumi, kas liek ES sasniegt šo mērķi. Taču ilgtspējība nebija vienīgais šo pilnvaru mērķis. Citu darbību mērķis ir pilnībā izmantot digitālās tehnoloģijas, lai palielinātu efektivitāti, drošību un ērtības, līdz ar to atbalstot ES transporta nozari.

Transporta sektorā izaicinājumus rada vecu transportlīdzekļu īpatsvars, zems iedzīvotāju blīvums un augsts lauku reģiona iedzīvotāju īpatsvars (Latvijā – 30,2 % 2022. g., savukārt ES vidēji – 25,2 %), kas veicina transportatkarību un mazina sabiedriskā transporta attīstības pasākumu efektivitāti. Izaicinājumus rada arī sabiedriskā elektrotransporta un hibrīda transporta sistēmu attīstības risinājumu trūkums lauku reģionos, kā arī izaicinājumi "pārcelt" pasažierus un kravas no

Sabiedriskā transporta devums pasažieru mobilitātē, 2019. gads

Sabiedriskā transporta īpatsvars pasažieru pārvadājumos



1. attēls. Sabiedriskā transporta devums pasažieru mobilitātē, 2019. gads

autotransporta uz dzelzceļu, kas kopā ar SEG emisiju samazināšanu var būtiski ietekmēt esošās autotransporta infrastruktūras ilgāku kalpošanas laiku, to pildzinot zemākas intensitātes lietošanas dēļ. Galvenie izaicinājumi enerģētikā ir palielināt AER īpatsvaru, vienlaikus būtiski intensificējot energoefektivitātes uzlabošanas pasākumu īstenošanu visās jomās, tai skaitā transporta un mobilitātes jomā.

Starptautisko un nacionālo enerģētikas un klimata plānu tekstā parādās vārdi transports un mobilitāte, neskarot sociālo transporta aspektu un "transporta nabadzību", tomēr, realizējot paredzētos uzlabojumus sabiedriskā transporta un mobilitātes jomā, zināmā mērā tiktu mazinātas arī problēmas attiecībā uz transporta pieejamību visiem sabiedrības pārstāvjiem. Eiropā ir pētīts Sabiedriskā transporta ieguldījums mobilitātes nodrošināšanā un dati, kas publicēti Fizikālās Enerģētikas institūta (FEI) pētījumā (att. 1), liecina, ka tikai nedaudz vairāk kā 15% no visiem mobilitātes veidiem ir sabiedriskais transports.

Informatīvais ziņojums "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.–2030. gadam", kas pieņemts Ministru kabinetā 2019. gada 4. jūnijā, noteikti reģionālās nozīmes maršrutu tīkla pārzināšanas pamatprincipi, kas veicinātu iedzīvotāju pārsēšanos no privātā automobiļa uz ērtu, mūsdienīgu, ātru, konkurētspējīgu, drošu un integrētu sabiedrisko transportu:

- dzelzceļš ir sabiedriskā transporta sistēmas mugurkauls;
- autobusu pārvadājumi papildina dzelzceļa pārvadājumus;
- noteikts valsts garantēto pakalpojumu apjoms jeb dotējamo autobusu maršrutu tīkls;
- ieviesti komerciālie jeb valsts nedotētie maršruti;
- ieviesti bezmaksas sabiedriskā transporta pakalpojumi.

Transporta un mobilitātes jomas ir iekļautas gan Latgales plānošanas reģiona (LPR) Attīstības programmā 2021.–2027. gadam, gan Rēzeknes novada un Rēzeknes valstspilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2035.

Latgales stratēģijas 2030 stratēģiskie virzieni un Latgales plānošanas reģiona attīstības programmas 2021.–2027. prioritātes nosaka četrus stratēģiskos virzienus: Prasmes; Savienojumi; Gudra pārvaldība; Efektīvi uzņēmumi. Izvirzītais stratēģiskais virziens "Savienojumi" iekļauj – Maģistrāles, Ceļus, Mobilitāti un IT.

Prioritātē "Ceļi" (3.2.2.) izcelti savienojumi starp attīstības centriem un pagastiem (3.2.2.1.) un izvirzīts mērķis: attīstības centru un pagastu savstarpējo savienojumu tehniskā modernizācija un iekšējo reģiona savienojumu attīstība, kā arī sasaiste ar TEN-T tīklu. Prioritātes "Ceļi" mērķa sasniegšana tiks novērtēta ar sekojošiem rādītājiem:

- Nokļūšana līdz nacionālas nozīmes centram – 45 min.
- Nokļūšana līdz reģionālas nozīmes centram no jebkura vietējā centra reģionā – 30 min.
- Nokļūšana no novada centra līdz pagasta centriem pa asfaltētu ceļu (īpatsvars %).

Citas apakšprioritātes (3.2.2.2.) "Attīstības centru mobilitātes infrastruktūras uzlabojumi" mērķis ir īstenot ilgtspējīgas mobilitātes risinājumus, nodrošinot iedzīvotājiem drošu, videi draudzīgu, iekļaujošu, kvalitatīvu un mūsdienu prasībām atbilstošu pārvietošanās sistēmu, vienlaikus samazinot transportlīdzekļu radītās CO2 emisijas, kas paredz arī uzdevumu – veicināt velosliedzi un velo infrastruktūras izbūvi gar autoceļiem pašvaldību teritorijās, velo tīklojumu, velo apkopes un nomas punktu izveidi un veicināt ielu, ceļu rekonstrukciju, attīstību.

Latgales stratēģijā, lai sasniegtu klimatneitralitātes mērķus, tiek modelēti dažādi scenāriji un kā pasākumi SEG emisiju mazināšanā ir ne tikai sabiedriskā transporta pilnveidošana, bet arī veloinfrastruktūra un sabiedriskā transporta "zaļināšana".

Plānošanas reģionu kompetencē ir:

- sagatavot priekšlikumus par nepieciešamajiem grozījumiem maršrutu tīklā;
- noskaidrot un apkopot plānošanas reģionā ietilpstošo pašvaldību un iedzīvotāju viedokļus par maršrutu tīklu attiecīgā plānošanas reģiona teritorijā;
- apsekot pieturvietas plānošanas reģiona teritorijā un sniegt priekšlikumus par to nepieciešamību, izbūvi un iekļaušanu maršrutu kustības sarakstos vai maršrutu aprakstos;
- veikt citus uzdevumus atbilstoši Sabiedriskā transporta padomes lēmumiem.

5. Labās prakses piemēri Eiropā un Latvijā

Sabiedriskā transporta pieejamība Eiropā atšķiras pilsētās un mazāk apdzīvotās vietās. Nomaļās lauku teritorijās dzīvojošie visbiežāk ir spiesti iegādāties privātu automašīnu, lai nokļūtu uz darbu vai pakalpojumu saņemšanas vietu.

Somijā un citās Ziemeļvalstīs izplatīts ir "Raha seuraa matkustajaa" (somu val. nauda seko pasažierim) sabiedriskā transporta finansēšanas princips, kas tiek izmantots, lai veicinātu efektīvu un ilgtspējīgu sabiedriskā transporta sistēmu.

Finansējums sabiedriskajam transportam tiek piešķirts atbilstoši pasažieru skaitam, kas izmanto konkrēto transporta pakalpojumu, nevis pamatojoties tikai uz noteiktiem līgumiem vai fiksētiem valsts dotējumiem. Somijā "Raha seuraa matkustajaa" princips tiek piemērots, lai nodrošinātu, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji tiek apbalvoti par to, ka viņi efektīvi piesaista un apkalpo pasažierus. Sistēma veicina konkurenci un uzlabo pakalpojumu kvalitāti, jo pakalpojumu sniedzēji saņem lielāku finansējumu, ja viņu pakalpojumus izmanto vairāk cilvēku.

Tāpat tiek izmantotas dažādas tehnoloģijas, lai uzskaitītu pasažierus un izsekotu viņu ceļojumiem. Tas tiek darīts, izmantojot biļešu pārdošanas sistēmas un mobilās lietotnes, kas ļauj noteikt, cik daudz pasažieru izmanto konkrētus sabiedriskā transporta maršrūtus.

Valstīs, kur sabiedriskā transporta pieejamība ir ierobežota vai dārga, rodas



2. attēls. BlaBlaBlaCar platformas pakalpojumu izplatība

alternatīvi mobilitātes veidi – tai skaitā kopbraukšana. Literatūrā ir minēti dažādi valstu piemēri, kad kopā braukšana tika organizēta saistībā ar degvielas cenu pieaugumu vai sastrēgumu mazināšanai. Mūsdienās kā zināmākā kopbraukšanas platforma tiek minēta "BlaBlaCar" (att. 2), kuras izplatība ir ļoti plaša – gan ikdienas mobilitātei uz darbu, gan tālākiem atsevišķiem braucieniem.

Dažās valstīs ir izmēģināti alternatīvi pakalpojumi regulāram sabiedriskajam transportam ar kustības grafiku. Šāds projekts tika realizēts arī Latvijā, lai testētu "Transports pēc pieprasījuma" principu.

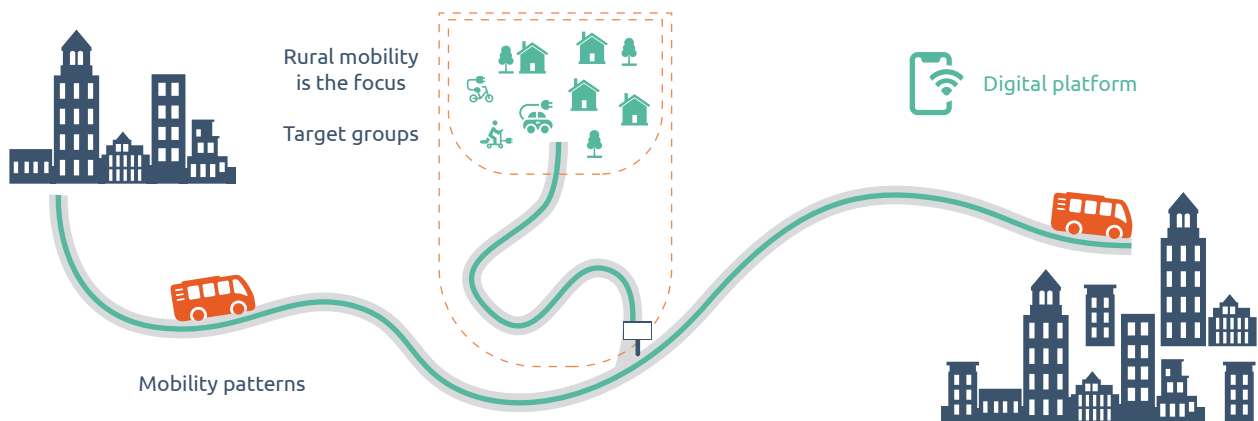
Transports pēc pieprasījuma. Vidzemes plānošanas reģiona īstenotā projekta "Mobilitātes un pakalpojumu pieejamības palielināšana demogrāfisko pārmaiņu skartajos reģionos" (MAMBA) (att.3) pilotprojekts "Transports pēc pieprasījuma" 11 mēnešu garumā 2019./2020. gadā tika organizēts Mazsalacas un Alūksnes novadu teritorijās. Apkopotie dati liecina, ka ar transportu pēc



3. attēls. Projekta "MAMBA" Transports pēc pieprasījuma

pieprasījuma pārvadāti 2777 pasažieri; veikti 1277 reisi un nobraukti 24 821 kilometrs. Pakalpojums tika organizēts vietās, kur sabiedriskais transports nekursē vispār vai ir pieejams nepietiekamā apjomā. Iedzīvotāju galamērķi bijuši primārās pakalpojumu saņemšanas vietas, kas, galvenokārt, atrodas novadu centros: ārsts, aptieka, pārtikas veikals, sabiedriskā autobusa pieturas, bankomāts, bibliotēka, frizieris, valsts iestādes, pasts, interešu nodarbības, pašvaldības organizēti kultūras pasākumi. Iedzīvotāji pakalpojumu izmantojuši arī nokļūšanai uz darba vietu.¹

Bezmaksas sabiedriskā transporta ieviešana Latvijā tika realizēta kā eksperiments, lai uzlabotu iedzīvotāju mobilitāti. Vairākos Latvijas reģionālajos maršrutos 2021. un 2022. gadā kursēja bezmaksas sabiedriskā transporta reisi, proti, pasažieriem par braukšanu nebija jāmaksā, to simtprocentīgi finansēja valsts. Projekta ietvaros iedzīvotāji 68 reģionālajos autobusu reisos varēja braukt bez maksas. Lielākā daļa – tieši Latgalē. Šī dažkārt iedzīvotājiem bija vienīgā iespēja, kā nokļūt līdz centram, piemēram, uz skolu, darbu vai veikalu.²



4. attēls. Sustainable Rural Mobility

Mobilitātes informācijas platforma jeb projekts SuRuMo (Ilgtspējīga mobilitāte lauku reģionos, *Sustainable Rural Mobility*) tiek īstenots laika periodā 01.05.2023. – 31.10.2026., lai izstrādātu platformu (att. 4), kas atvieglo mobilitāti un nodrošina piekļuvi sabiedriskajam transportam iedzīvotājiem lauku reģionos. Projektā Latvija piedalās kopā ar Zviedrijas pašvaldībām un pētniecības iestādi.

Darbinieku pārvadājumi, ko apmaksā uzņēmumi tiek nodrošināti centralizēti viena reģiona ietvaros kā ārpalpojums vairākiem uzņēmumiem. Digitalizēta ir transporta pieprasīšana, atskaites uzņēmumiem un dati par pārvadājumiem (att. 5). Uzņēmums piedāvā saviem darbiniekiem nevis sava uzņēmuma autobusu, bet ir transporta pakalpojumu sniedzējs, kas atbilstoši pieprasījumam nogādā uz darba vietām vairāku uzņēmumu darbiniekus, atbilstoši to pieprasītajam maršrutam. To varētu pielīdzināt mobilajai lietotnei, ar kuru ir iespējams izsaukt tuvumā esošu taksometru (piemēram, Bolt), bet samaksu par to veic uzņēmums, kura darbiniekiem pārvietošanās nepieciešama. Pēc pasažieriem transports ierodas ar vieglo automašīnu vai autobusu, atkarībā no pasažieru pieprasījuma skaita maršrutā.



Par šo lietotni →

Ride Tandem Rider lietotne ļauj rezervēt, izvēlēties un pārvaldīt savus braucienus. Atkarībā no jūsu darba devēja vai organizācijas izvēlētajiem maršrutiem jūs varat:

- Izvēlēties kādu no 12 valodām
- Rezervēt braucienu vienā virzienā vai turp un atpakaļ
- Skatīt maršruta karti un pieturas
- Skatīt pieejamās transportlīdzekļu atrašanās vietas, reģistrācijas un modeļa tiešraides skatu.



5. attēls. Platforma transportam pēc pasūtījuma uz darba vietu

1 http://www.vidzeme.lv/lv/projekti/mobilitates_un_pakalpojumu_pieejamibas_palielinasana_demografisko_parmainu_skartajos_reģionos_mamba

2 <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/latvija/bezmaksas-sabiedriskais-transport-regionos-jau-gadu-dazkart-vieniga-iespeja-noklut-lidz-centram.a475631/>

Kopienas organizēts autobuss (att. 6) ir projekts, kas realizēts apdzīvotā vietā *Cobham*, kas ir 27 km no Londonas un kurā dzīvo vairāk nekā 9000 iedzīvotāju. Lai risinātu iedzīvotāju mobilitātes iespējas pilsētas ietvaros, ir izveidota *Chatter Bus* platforma vietnē *chatterbus.org.uk*.

[Home](#)[Service](#)[About](#)[News](#)[Chatterbus in the Community](#)[Contact Us](#)[LIVE TRACKER](#)

Introducing Chatterbus



The need for greatly improved local transport in the Cobham area was recognised by Transition Cobham, and the Chatterbus and its charitable purpose was the brainchild of Lady Acher (Joyce). Chatterbus hit the roads around Cobham in April 2015. Until then, because of poor public transport, many people in the area without their own car had severe difficulty in accessing vital services such as the JobCentre, healthcare, economical shops and other transport links, not to mention friends and social events, especially across the A3 to Weybridge where a bus service was non-existent. There wasn't even public transport between Cobham and Stoke D'Abernon station and the town.

It came as a shock to realise not only the impact of transport poverty, but also how prevalent it was in our own town. We all take so much for granted our ability to get to where we need to go.

6. attēls. Chatterbus

6. Ekspertu vērtējums

2024. gadā Valsts kontroles revīzija konstatēja virkni problēmu attiecībā uz darbībām saistībā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstīšanu reģionālās nozīmes maršrutos. Revīzijā iegūtie pierādījumi liecina, ka atbildīgās institūcijas sabiedriskā transporta maršrutus veido bez vienotas pieejas, neievēro normatīvo regulējumu par valsts garantējamo pakalpojumu apjomu, pilda normatīvajam aktam neatbilstošus lēmumus par maršrutiem, kuros pakalpojumus sniedz bez maksas, izvirza daļēji pamatotas sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes prasības. Turklāt pašreizējā kārtība neveicina pasažieru pārsēšanos no privātā transporta uz konkurētspējīgu sabiedrisko transportu plānotajā apjomā.³

"Rūpes par vidi un cīņa pret klimata pārmaiņām ir viena no Latvijas prioritātēm. Taču jāsaprot, ka galvenais iemesls, kādēļ Latvijas iedzīvotāji ikdienā dod priekšroku privātajām automašīnām, ir neefektīvā sabiedriskā transporta sistēma valstī. Labākā motivācija, lai iedzīvotāji pārsēstos no auto uz sabiedrisko transportu un tādējādi ierobežotu CO2 emisijas, ir panākt, lai ikvienam Latvijas iedzīvotājam būtu pieejams kvalitatīvs, ērts, drošs un videi draudzīgs sabiedriskais transports", uzsver Latvijas Lielo pilsētu asociācijas izpilddirektors Viktors Valainis⁴. Sabiedriskā transporta tīkla turpmākā attīstība Latvijā un neapmierinošā stāvoklī esošais autoceļu tīkls ir divi ļoti nozīmīgi jautājumi, kas jau ilgstoši uztrauc ikvienu LLPA biedru. Jau sen tiek runāts par sabiedriskā transporta tīkla sakārtošanu, taču process ir ļoti lēns. Lai arī pēdējā laikā daudz tiek diskutēts par administratīvi teritoriālo reformu un tās rezultātiem, pašvaldībām šobrīd nav skaidrības par to, kā funkcionēs sabiedriskais transports perspektīvā. Problēmas raksturojums pilnībā attiecināms uz situāciju Rēzeknes novadā – autoceļu tīklu, tā kvalitāti un sabiedriskā transporta pieejamību.

³ Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība dotētajos maršrutos. <https://lrkv.gov.lv/lv/revizijas/revizijas/noslegtas-revizijas/sabiedriskā-transporta-pakalpojumu-pieejamība-dotētajos-maršrutos>

⁴ <https://www.llpa.lv/jaunumi/trsists>

Sabiedriskais transports dažādos kontekstos ir aktualitāte gan lielajām pilsētām, gan visām pašvaldībām Latvijā, turklāt ciešā saistībā ar ceļu kvalitātes jautājumu. Piemēram, Vidzemes plānošanas reģiona pašvaldības pārmet valstij nepietiekamu ceļu kvalitāti un sabiedriskā transporta problēmas. Tiekoties ar iesaistītajām pusēm, Satiksmes ministrijas pārstāvis uzsvēra nepieciešamību nākotnē palielināt pašvaldību lomu ceļu uzturēšanas un pārbūves jautājumos. Savukārt pašvaldību pārstāvji aktualizēja ikdienas uzturēšanas darbu problēmas – nepietiekamu seguma planēšanu, apmaļu un apaugumu likvidēšanu. Līdzīgas problēmas pastāv arī Latgales plānošanas reģionā un iespējams arī citur Latvijā.

Eksperti norāda, ka pastāvošās problēmas tiek risinātās arī ar dažādu aktivitāšu ieviešanu kā pagaidu risinājumu, piemēram Nodarbinātības valsts aģentūra jau vairākus gadus visā Latvijā īsteno darbinieku mobilitātes programmu⁵. 2020. gada dati rādīja, ka 38 % no programmā iesaistītajiem dalībniekiem ir Latgales reģiona iedzīvotāji. Programma savu atbalstu sniedz 4 mēnešus, lai cilvēks adaptētos jaunajai situācijai, taču, eksperti norāda, ka – iespējams, tas ir pārāk īss laiks, lai motivētu cilvēkus turpināt darba attiecības tālāk no mājām, bez transporta un dzīvesvietas kompensācijām.

Transporta eksperte Vidzemes plānošanas reģionā saistībā ar realizēto transporta pēc izsaukuma projektā⁶ norāda: “Transporta pakalpojumu pieejamība mazina sociālo atstumtību. Nodrošinot piekļuvi sadzīves pakalpojumiem, ārstniecības un izglītības pakalpojumiem, tiek uzlabota dzīves kvalitāte. Turklāt apziņa, ka nepieciešamības gadījumā transporta pakalpojums būs pieejams, vairo iedzīvotājos drošības sajūtu.”

5 <https://lvportals.lv/dienaskartiba/354373-pieprasijums-pec-nva-regionalas-mobilitates-atbalsta-pedejos-divos-gados-ir-ieverojami-palielinajies-2023>

6 <https://www.vidzeme.lv/ar-vpr-istenota-pilotprojekta-transporta-pec-pieprasijuma-rezultatiem-iepazistinas-oecd-starptautiska-transporta-foruma-itf-samita-petniecibas-dienas/>

III SABIEDRISKAIS TRANSPORTS RĒZEKNES NOVADĀ

7. Esošā situācija

Rēzeknes novads atrodas Latgales centrālajā daļā. Novada platība ir 2809.12 km² un iedzīvotāju skaits – 27776. Rēzeknes novadu veido 28 pagasti un Viļānu pilsēta.

Novada teritoriju šķērso starptautiskas nozīmes automaģistrāles, kā arī starptautiskas nozīmes dzelzceļa maģistrāles, kas novada teritorijai piešķir ērtu tranzīta koridora statusu (att. 7). Rēzeknes novada pašvaldība un Rēzeknes valstspilsētas pašvaldība ir atsevišķas administratīvās teritorijas, kas savstarpēji sadarbojas.



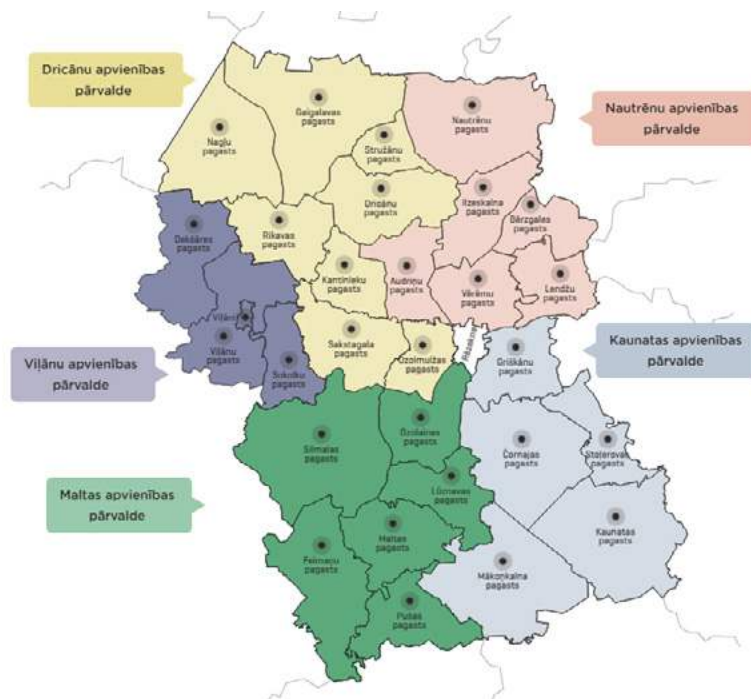
7. attēls. Starptautiskas nozīmes automaģistrāles

Sabiedriskā transporta pakalpojumus Rēzeknes valstspilsētā nodrošina pašvaldības uzņēmums SIA "Rēzeknes Satiksme". Rēzeknes novada sabiedrisko transportu nodrošina vairāki pārvadātāji, atbilstoši iepirkumam par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai, veicot reisus pa novadu un arī uz citām Latvijas pašvaldībām.

Atbilstoši Latgales plānošanas reģiona sniegtajai statistikai par 2024. gada 1. pusgadu Rēzeknes novadā kopā ir 255 reisi (att. 8) dažādos maršrutos un laikos, bet katru dienu, jeb 7 dienas nedēļā, kursē mazāk nekā 50% no tiem, jo daļa nekursē brīvdienās, daļa kursē tikai vasaras periodā (1. jūnijs – 31. augusts) vai tieši pretēji – pārējā laikā (no septembra līdz maijam), bet atsevišķi autobusu reisi ir tikai atsevišķās nedēļas dienās. Vairāk nekā 60 reisu nekursē brīvdienās, bet pieci reisi kursē tikai brīvdienās. Plānošanas reģiona sabiedriskā transporta speciālisti pēc pieprasījuma, izmantojot pieejamos datus, var apkopot informāciju par autobusa reisu vidējo noslogojumu. Reisu noslogojums zem 1 ir 13 reisos, bet 113 reisos pasažieru skaits vidēji dienā ir 10 – 42. Atsevišķām apdzīvotām vietām, piemēram, Viļāniem un Maltai ir salīdzinoši labs sabiedriskā transporta nodrošinājums skaita un kursēšanas laika ziņā, taču maršrutu galamērķi būtu vēlami daudzveidīgāki. Atsevišķos maršrutos autobuss kursē dažādās nedēļas dienās, tāpēc ar to nevar ikdienā braukt uz darbu, bet var apmeklēt tirdzniecības vietas vai iestādes.

Lielai daļai Rēzeknes novada iedzīvotāju mācību vai darba vieta atrodas Rēzeknes pilsētā un nokļūšana turp ir ikdienas nepieciešamība, tāpēc dažus maršrutos "Rēzeknes Satiksme" nodrošina arī ārpus pilsētas robežām. Visbiežāk "Rēzeknes Satiksme" nodrošina pasažieru pārvadājumus uz lielākajiem uzņēmumiem, piemēram, 14. maršruta autobuss dodas uz uzņēmumu "Latvijas Finieris".

Rēzeknes novada pašvaldības teritoriālais iedalījums ir sadalīts 5 apvienībās (att. 8), kas organizē savus pašpārvadājumus atbilstoši Pasažieru un kravas pašpārvadājumu veikšanas kārtībai (Ministru kabineta noteikumi Nr. 607).



8. attēls. Rēzeknes novada pašvaldības teritoriālais iedalījums

1. Dricānu apvienība (Dricānu, Gaigalavas, Nagļu, Ozolmuižas, Rikavas, Stružānu, Sakstagala, Kantinieku pagasts),
2. Kaunatas apvienība (Čornajas, Griškānu, Kaunatas, Mākoņkalna, Stoļerovas pagasts),
3. Maltas apvienība (Feimaņu, Lūznavas, Maltas, Ozolaines, Pušas, Sīmalas pagasts),
4. Nautrēnu apvienība (Audriņu, Bērzgales, Ilzeskalna, Lendžu, Nautrēnu, Vērēmu pagasts),
5. Viļānu apvienība (Viļānu pilsēta, Viļānu, Sokolku, Dekšāres pagasts).

Skolēnu un bērnudārza audzēkņus uz mācību iestādēm nogādā skolēnu pārvadājumu jeb pašpārvadājumu autobusu reisi, kas tiek plānoti katrā apvienībā. Pagastu apvienību pārvaldēs ir atbildīgā persona par sabiedrisko transportu, tai skaitā par skolēnu autobusiem, veloinfrastruktūru u.c. transporta jautājumiem. Atbilstoši prasībām tiek plānoti autobusu maršruti 2-3 reisos, lai uz izglītības iestādēm nogādātu visus bērnus.

Pašpārvadājumi novadā tiek nodrošināti atbilstoši *Autopārvadājumu likuma 1. panta 27. punktam*. Skolēniem, kas uz skolu dodas ar novadā kursējošo sabiedrisko transportu, tiek apmaksāti braucieni uz mācībām. Biļešu cenas atkarībā no maršruta garuma tiek aprēķinātas atbilstoši Autotransporta direkcijas (ATD) prasībām. Transporta biļetēm ir arī atlaides dažādām sociālajām iedzīvotāju grupām. Piemēram, ģimenēm ar 3 un vairāk bērniem ir pieejama Latvijas goda ģimenes apliecība "3+ ģimenes karte", ar kuru pieejamas atlaides 50% no brauciena biļetes pilnas cenas pieaugušajiem; 40% no abonementa biļetes cenas; 90% no brauciena biļetes pilnas cenas skolēniem un studentiem (līdz 24 gadiem); 100% valsts svētku dienās – 4. maijs, 11. novembris un 18. novembris. Tas ir liels atspazs ģimenēm, ja vien no vietas, kur viņi dzīvo, kursē sabiedriskais transports.

Studējošajiem nav starppilsētu vai reģionālo pārvadājumu biļešu atlaides, ja vien viņi neietilpst kādā sociālā grupā, kam atlaides tiek nodrošinātas. Tomēr kā būtiskākā problēma tiek definēti sarežģījumi laicīgi nokļūt uz mācībām, līdz ar to privātā automašīna tiek uzskatīta par nepieciešamību.

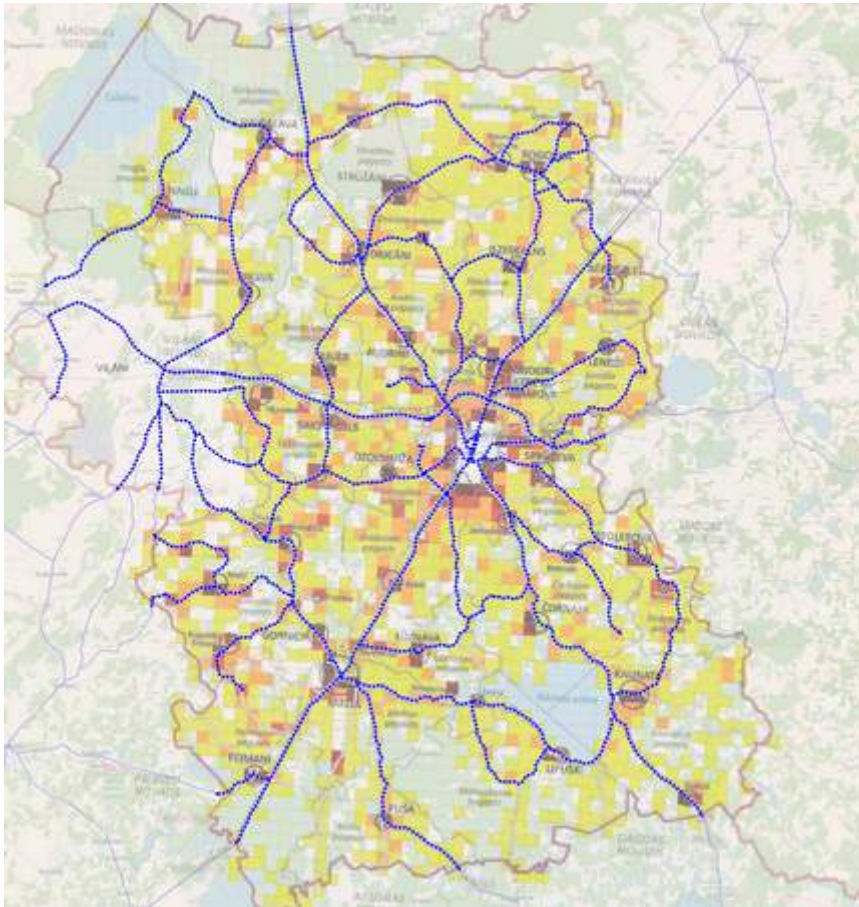
Rēzeknes autoosta atrodas pilsētas centrā, autobusu satiksme savieno Rēzekni ar visām lielākajām Latgales pilsētām, kā arī ar Rīgu, Alūksni, Valmieru u.c. pilsētām. Ar vilcienu uz Rēzekni un vēl 4 Rēzeknes novada apdzīvotām vietām var nokļūt dzelzceļa maršrutā Rīga-Zilupe un Rīga-Rēzekne, kas apstājas stacijās Rēzekne II, Viļānos, Sakstagalā un Taudejānos.

Rēzeknes autoosta atrodas 3 km no Dzelzceļa stacijas Rēzekne II. Tas ir attālums, ko kājām jāiet 30 minūtes, bet ar sabiedrisko transportu var veikt 9 minūtēs (Interneta maršrutu plānotājs). Starppilsētu autobusi pie dzelzceļa stacijas nepietur, tāpēc pasažierim, kas vēlas kombinēt vilcienu ar starppilsētas autobusu ir jāizmanto arī Rēzeknes pilsētas sabiedriskais transports.

Novada lielākajās apdzīvotajās vietās, piemēram, Viļānos, nav vietējā transporta apdzīvotās vietas ietvaros, lai dotos no viena pilsētas gala uz otru vai no centra uz slimnīcu. Tie ir pietiekoši lieli attālumi, kuru pārvarēšanai iedzīvotājiem ir nepieciešami transporta pakalpojumi.

Informācijas trūkums ir viens no šķēršļiem vairāk izmantot sabiedrisko transportu. Lielāko daļu autobusu pārvadājumu veic Rēzeknes autobusu parks, bet mājas lapā informācijas meklēšanai par autobusu kursēšanas laikiem, atverot saiti, atveras platforma 1188.lv, un ir jāzina konkrēts sākuma un beigu pieturas nosaukums, lai atrastu informāciju. Pilnīgāka informācija ir pieejama autoostā un pieturvietās, bet ne vienmēr ir ērti doties to apskatīties. Drukātā veidā informācija paņemšanai līdz nav pieejama ne autoostā, ne citur, jo var mainīties kāds reiss, tāpēc ērtāk informāciju ir izvietot un arī meklēt internetā.

Taksometru pakalpojumi ir pieejami Rēzeknē, bet Viļānos šādi pakalpojumi nav pieejami. Iedzīvotāji ir atrisinājuši savu mobilitāti, iegādājoties privāto automašīnu vai pat vairākas, lai nokļūtu darbā un citur, kur tas ir nepieciešams, piemēram – veikalā, aptiekā, poliklīnikā, bibliotēkā, uz koncertu un citur. Iedzīvotāji, kam nav sava transporta, lūdz palīdzību radniekiem un pazīstamiem cilvēkiem ar automašīnu.



9. attēls. Sabiedriskā transporta maršrutu tīkls Rēzeknes novadā (2024. gada novembris, att. autors RTU).

8. Sabiedriskais transports stratēģijā

Rēzeknes novada un Rēzeknes valstspilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas ilgtermiņa prioritāte ir sakārtota un pievilcīga dzīves vide, kas paredz, ka "teritoriju kopumā raksturo labi sasniedzamības rādītāji, ceļu tīkls atbilst pilsētu un lauku teritoriju iedzīvotāju mobilitātes vajadzībām un nodrošina ērtu attīstības centru sasniedzamību gan novada iekšienē, gan pieguļošajās teritorijās. Šī prioritāte paredz arī ilgtspējīgus transporta risinājumus, lai būtu uzlabots sabiedriskais transports Rēzeknes valstspilsētā, satiksme ar piepilsētas teritorijām un Rēzeknes novadā kopumā.

Stratēģijā ir minēts, ka nepieciešama sabiedriskā transporta pieejamība. Ir izstrādātas arī vadlīnijas ar atsevišķiem piemēriem, kas būtu uzlabojams. Kopumā stratēģija atbilst Transporta attīstības pamatnostādņem 2021.-2027. gadam, neaizmirstot par iedzīvotāju paradumu maiņas nepieciešamību, tai skaitā veloinfrastruktūras

nodrošināšanu. Uzsvērtā arī dzelzceļa infrastruktūras nozīme, kalpojot par sabiedriskā transporta mugurkaulu. Novada teritoriju šķērso dzelzceļa līnija Rīga-Zilupe, kam atbilstoši virzībai uz klimatneitralitāti jābūt galvenajai pasažieru transporta maģistrālei savienojumam ar galvaspilsētu. Novadu šķērso arī dzelzceļa līnija uz Daugavpili, kas šobrīd sabiedriskajam transportam netiek izmantota.

Rēzeknes novadā pieejamie sabiedriskā transporta veidi un to kursēšanas grafiki tiek izstrādāti un apstiprināti atbilstoši normatīvajām prasībām, izvērtējot pārvadātāju sniegto informāciju, reisu noslogojumu un atsevišķos gadījumos arī iedzīvotāju prasības. Sabiedriskā transporta kustības grafiku izstrādā un uzrauga ATD. ATD kompetencē ir izstrādāt, pārzināt un plānot maršrutu tīkla reģionālās nozīmes maršrutus, nodrošināt sabiedriskajam transportam no valsts budžeta iedalīto finanšu līdzekļu administrēšanu un piešķiršanu⁷. Papildus kopš 2014. gada Sabiedriskā transporta padome⁸ nodarbojas ar vienotu reģionālo vietējo un starppilsētu maršrutu plānošanu; vienotas pieejas nodrošināšanu sabiedriskā transporta pakalpojumu plānošanā, pasūtīšanā, līgumu slēgšanā un valsts budžeta līdzekļu izlietošanā; ar vietējo iedzīvotāju un pašvaldību interešu apzināšanu un pārstāvēšanu.

Informatīvajā ziņojumā "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam", kas pieņemts Ministru kabinetā 2019. gada 4. jūnijā, noteikti reģionālās nozīmes maršrutu tīkla pārzināšanas pamatprincipi, kas veicinātu iedzīvotāju pārsēšanos no privātā automobiļa uz ērtu, mūsdienīgu, ātru, konkurētspējīgu, drošu un integrētu sabiedrisko transportu:

- dzelzceļš ir sabiedriskā transporta sistēmas mugurkauls;
- autobusu pārvadājumi papildina dzelzceļa pārvadājumus;
- noteikts valsts garantēto pakalpojumu apjoms jeb dotējamo autobusu maršrutu tīkls;
- ieviesti komerciālie jeb valsts nedotētie maršruti;
- ieviesti bezmaksas sabiedriskā transporta pakalpojumi.

Latvijā sabiedriskā transporta pakalpojumi pilda sociālu funkciju, nodrošinot iedzīvotājiem iespēju brīvi pārvietoties. Šobrīd Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums garantē, ka iedzīvotājiem tiek nodrošināta iespēja nokļūt izglītības iestādēs, ārstniecības iestādēs, darbavietā un valsts un pašvaldību institūcijās to vispārpieņemtajā darba laikā. Rēzeknes novadā gluži pretēji, darbaspējīgā vecumā galvenokārt paliek iedzīvotāji, kas var iegādāties savu automašīnu, lai nokļūtu uz darbu un pakalpojumu saņemšanas vietām – poliklīniku, veikalu u.c.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma mērķi sabiedriskā transporta pakalpojumi Latvijas teritorijā ir organizējami vienotā maršrutu tīklā, lai nodrošinātu pēc iespējas racionālu, optimālu un izmaksu efektīvu sabiedriskā transporta maršrutu tīklu, kurā tiek nodrošināti visiem pieejami un noteikta apjoma valsts garantēti sabiedriskā transporta pakalpojumi. Sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek organizēti saskaņā ar valsts un pašvaldību pasūtījumu, un zaudējumu kompensēšana sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem notiek attiecīgi no valsts vai pašvaldības budžeta. Šāda sabiedriskā transporta organizēšanas sistēma nodrošina kvalitatīvus, visiem iedzīvotājiem pieejamus, tai skaitā personām ar īpašām vajadzībām un noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem, regulārus, drošus un par iedzīvotāju pirktspējai atbilstošu vai samērīgu cenu pakalpojumus. Ziņojuma izstrādes laikā veiktā izpēte Rēzeknes novadā, ņemot vērā teritorijas apdzīvojuma struktūru, atklāj, ka lielai daļai iedzīvotāju sabiedriskais transports nav pieejams, jo vai nu tuvākās pieturas atrašanās vieta ir pārāk tālu (30-60 min), lai līdz tai aizietu, vai autobusu kursēšanas laiki nav piemēroti, nokļūšanai uz darbu vai pakalpojumu saņemšanas vietu.

Latgales sabiedriskā transporta vajadzības Sabiedriskā transporta padomē pārstāv plānošanas reģiona pārstāvis, kā viens no 10 dalībniekiem (tai skaitā Satiksmes ministrijas, Finanšu ministrijas un Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas un plānošanas reģionu pārstāvji). Padomē izskatāmos jautājumus vērtē visas Latvijas kontekstā, un, kā atzīst Latgales plānošanas reģiona pārstāvji (gan pašreizējais, gan iepriekšējais, kurš pārstāvēja Latgales intereses), nav iespējams konkurēt ar neliela skaita Rēzeknes novada iedzīvotāju vajadzībām pret Pierīgas vai citu reģionu iedzīvotāju vajadzībām.

7 <https://likumi.lv/ta/id/159858-sabiedriskā-transporta-pakalpojumu-likums>

8 <https://www.atd.lv/lv/jaunumi/sabiedrisk%C4%81-transporta-padome>

Latgales plānošanas reģiona Attīstības programmā 2021.–2027. gadam, kas izstrādāta Latgales plānošanas reģionā, transporta un mobilitātes aktualitātes ir iekļautas gan prioritātē "Vide un klimats" (stratēģiskais virziens "Gudra pārvaldība"), gan vairākās stratēģiskā virziena "Savienojumi" prioritātēs. Latgales stratēģija 2030 nosaka četrus stratēģiskos virzienus, un stratēģiskais virziens "Savienojumi" virza četras prioritātes ("Maģistrāles", "Ceļi", "IT" un "Mobilitāte"), no kurām prioritāte "Mobilitāte" ir saistīta ar atbalstu publiskā transporta pārvaldības uzlabojumiem, publiskā transporta mezglu pilnveidi, gudrās mobilitātes ieviešanu reģionā un mikromobilitātes projektiem reģiona pilsētās un to apkārtnē. Piemēram, paredzot arī savienojumu Rēzekne-Rīga divu stundu laikā.

Sabiedriskais transports kā mobilitātes un klimatneitralitātes mērķu sasniegšanas procesa sastāvdaļa ir iekļauts arī Rēzeknes valstspilsētas un Rēzeknes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2035. gadam: "Būtisks teritorijas attīstības priekšnoteikums ir iekšējās un ārējās sasniedzamības nodrošināšana. Sabalansēta, mūsdienīga un videi draudzīga transporta infrastruktūra, tajā skaitā sakaru sistēmu nodrošinājums un sabiedriskais transports, ietverot dzelzceļu, autoceļu tīklu, gājēju un velo satiksmes infrastruktūru, veicina dzīves kvalitātes celšanos, uzņēmējdarbības aktivizēšanos ražošanas, loģistikas, tūrisma, pakalpojumu un citās jomās, sekmē investīciju palielināšanos.

Stratēģiskajos valsts, plānošanas reģiona un novada dokumentos ir minētas visas prioritātes, lai uzlabotu ceļu tehnisko stāvokli, sabiedriskā transporta pieejamību un iedzīvotāju mobilitāti ar nemehanizētiem transporta līdzekļiem, tomēr dažādu apstākļu – novadu apvienošana, finanšu trūkums un globālas krīzes iespaidā, izvirzīto mērķu sasniegšana attālinās un iedzīvotāji pēdējās desmitgadēs salīdzinoši reti informē par "transporta nabadzības" aktualitāti, Transporta nabadzību pastiprina arī Rēzeknes novada un Rēzeknes valstspilsētas salīdzinoši minimāla sadarbība, risinot tieši novada iedzīvotāju vajadzības.

9. Sabiedriskā transporta savienojumu kartējums

Atbilstoši "Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.-2027. gadam īstenošanas starpposma izvērtējumam" Latvijā jāturpina prioritizēt sabiedrisko transportu un tā pieejamība jāsalāgo ar dažādu pakalpojumu nodrošināšanas iespējām, liekot uzsvāru uz dzelzceļu kā transporta sistēmas mugurkaulu, veicinot ilgtspējīgu mobilitātes risinājumu ieviešanu pilsētās. Rēzeknes novada kontekstā pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu notiek regulāri, bet tie nav plānoti kā ikdienas transports Rēzeknes novada iedzīvotājiem, lai nokļūtu uz darbu vai mācībām.

Vēsturiski ir veidojusies situācija, ka dzelzceļa stacija un autoosta atrodas dažādās pilsētas vietās gan Rēzeknē, gan Viļānos, tāpēc arī transporta kursēšanas grafiks nav pilnībā saskaņots starp dažādiem sabiedriskā transporta veidiem. Kā izņēmums minami atsevišķi autobusa reisi, kas konkrēti pieskaņoti vilciena ierašanās laikam. Piemēram, vilcienam no Rīgas, kas ienāk Rēzeknē plkst. 20:24, piektdienās ir pieskaņots autobusa reiss nr. 5627, kas pietur (att. 9) tieši pie dzelzceļa stacijas Rēzekne 2 (20:45), tad pie Rēzeknes autoostas un pieturās Ozolaine, Pūpoli, Vertukšne un Malta. Pirmdienas rītos nav speciāla autobusa reisa no Maltas vai pilsētas autobusa no Bekšiem, kas atvestu uz rīta vilcienu plkst. 4:56.

No Rīgas virziena, ierodoties ar vilcienu 14:48, var turpināt ceļu ar autobusa reisu uz Kārsavas autoostu 15:00 (atiešanas laiks no Rēzekne 2).

Pārējiem vilcieniem Rēzeknes pilsētā pie dzelzceļa stacijas nav pieskaņotu starppilsētu autobusu, tāpēc, lai dotos uz citu apdzīvotu vietu Rēzeknes novadā ir jābrauc uz Rēzeknes autoostu ar "Rēzeknes satiksmes" (biļetes cena 50 centi) autobusu vai jāiet kājām aptuveni 30 minūtes.



10. attēls. Autobusa pietura Rēzeknē, ilustratīvi.

Arī Viļānos dzelzceļa stacija atrodas 20 minūšu gājienā no autoostas.

Analizējot divu lielāko Rēzeknes novada apdzīvoto vietu Viļānu un Maltas savienojumu ar Rēzekni, izmantojot sabiedrisko transportu, var secināt, ka tām ir labs savienojums, ja nav ierobežojumu cikos un tieši kur vajag nokļūt. Savukārt, no rītiem ir vairāki reisi dažādos laikos, bet vakaros uz Maltu pēdējais autobuss iziet 17:50 no Rēzeknes autoostas, bet uz Viļāniem 18:20. Izņēmums ir piektdienas vakari, kad ir autobuss uz Maltu 20:45 no stacijas un tas pietur arī autoostā.

Pleikšņi Ozolaines pagastā ir trešā apdzīvotākā vieta Rēzeknes novadā, kas atrodas netālu no Rēzeknes pilsētas teritorijas un uz to kursē "Rēzeknes satiksmes" autobusi nr. 15 un nr. 19.

Stružāni atrodas 23 km attālumā no Rēzeknes un darba dienās uz un no Rēzeknes kursē 8 autobusu reisi, bet starp reisiem ir gan 30 minūtes, gan 4 stundas. Brīvdienās ir mazāks reisu skaits, un tas atšķiras sestdienā un svētdienā. Autobuss no Rēzeknes uz Stružāniem piektdienas vakarā atiet 21:04 no Rēzeknes autoostas. Vilciens no Rīgas ienāk 20:24, bet Stružānu autobuss nepietur pie dzelzceļa stacijas.

Rēzeknes pilsētas sabiedriskajā transportā biļeti var iegādāties pie autobusa vadītāja par 50 centiem, tomēr ir jāzina pilsētas autobusa kursēšanas maršruti, laiki un pieturu novietojums, lai nokļūtu no autoostas uz dzelzceļa staciju vai no dzelzceļa stacijas uz autoostu. Visbiežāk cilvēkiem ir arī bagāža, kas rada apgrūtinājumu mainīt transporta līdzekļus vairākas reizes. Nereti uz sabiedrisko transportu pretī brauc kāds ar privāto automašīnu, lai nogādātu pasažieri līdz mājām ārpus Rēzeknes.

10. Iedzīvotāju viedoklis

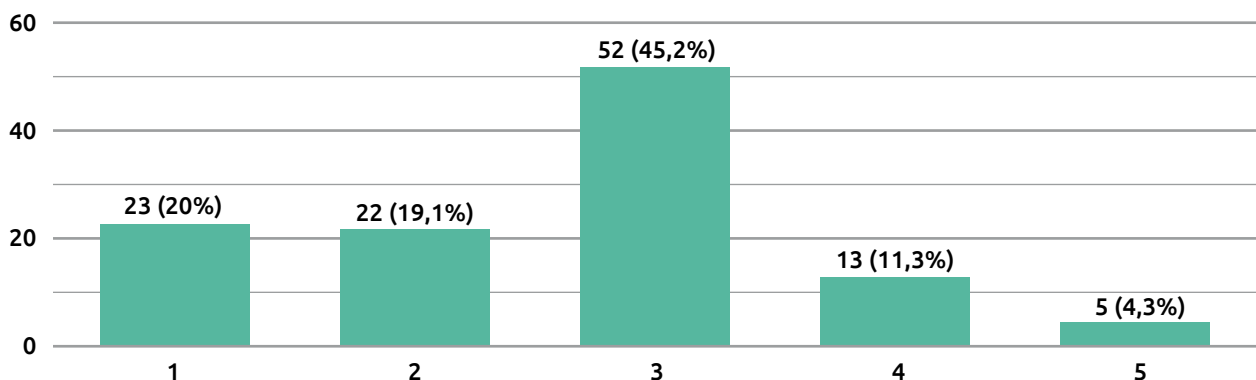
Rēzeknes novada iedzīvotāji, apzinot savas vajadzības un iespējas, risina mobilitātes jautājumus ikdienas vajadzību apmierināšanai gan pašu spēkiem, gan iesaistot pašvaldību un arī atbildīgās valsts organizācijas.

Iedzīvotāju viedoklis pētījuma laikā tika iegūts, veicot aptauju, runājot ar dažādu jomu pārstāvjiem un ekspertiem, kā arī salīdzinot to ar pašvaldības dokumentos un medijos pieejamo informāciju.

Sākotnējās atbildes, uzsākot sarunu par sabiedrisko transportu un tā pieejamību, visbiežāk bija pozitīvas, jo iedzīvotāji ir atrisinājuši savas pārvietošanās vajadzības vai nu iegādājoties automašīnu, vai atrodot alternatīvu sabiedriskajam transportam. Viņi zina, ka novadā kursē gan vilciens, gan autobuss, bet viņi to visbiežāk neizmanto. Atbilstoši statistikas datiem Latvijā uz 1000 iedzīvotājiem ir 418 automašīnas (2023), Attiecīgi automašīna ir vai nu kādam ģimenes loceklim, kaimiņam vai pazīstamam cilvēkam un ar viņu palīdzību visbiežāk tiek risinātas mobilitātes vajadzības.

Pētījuma ietvaros (pielikums) secināts, ka Rēzeknes novada iedzīvotāju biežākais galamērķis ir Rēzekne (63,5 %) un lielākā daļa izmanto savu personīgo automašīnu (65,2 %), bet autobusu un vilcienu (19 % un 2,6 %). Vaicāti par transporta veidu, ko vēlētos izmantot vairāk, iedzīvotāji atbildēja – autobuss 41,7 %, vilciens 23,5 %, personīgā automašīna 8,7 %.

Novērtējot pārvietošanās iespējas Rēzeknes novadā (att. 11), lielākā daļa respondentu to vērtē slikti vai ne slikti, ne labi. Un tikai 15 % pārvietošanās iespējas vērtē kā labas. Uz jautājumu "Ja esat aktīvs sabiedriskā transporta

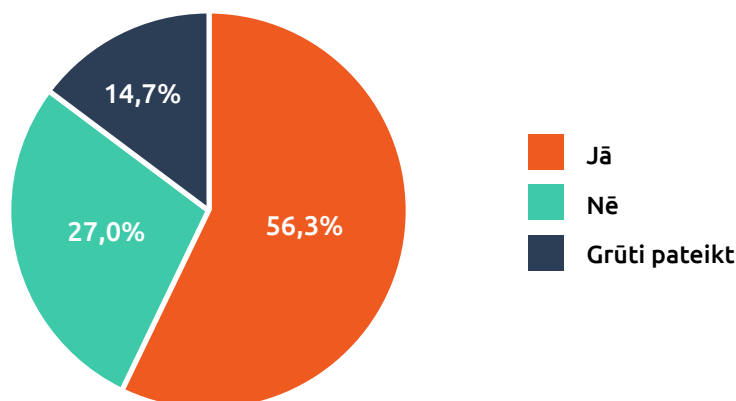


11. attēls. Kā jūs vērtējat pārvietošanās iespējas Rēzeknes novadā? (skala: slikti - 1 , labi - 5)

lietotājs, kādi uzlabojumi būtu nepieciešami” ir atbildējuši arī respondenti, kas sabiedrisko transportu neizmanto, jo tas nav piemērotā laikā (pielikums). Kā galamērķi, uz kuriem iedzīvotāji vēlas nokļūt, minēti gan Rīga un Rēzekne, gan nelielas apdzīvotas vietas bez sabiedriskā transporta, piemēram, Gajova un Černoste, vai vietas, kur sabiedriskais transports kursē nepiemērotā laikā (piemēram, Kristinķi, Ružina). Visbiežāk minēta vajadzība doties uz savu mājvietu no Rēzeknes vēlāk, nekā tas ir iespējams šobrīd. Tāpat norādīta arī vajadzība pēc drošas veloinfrastruktūras.

Iedzīvotājiem tika dota iespēja novērtēt (no 1 līdz 5) vajadzību pēc bezmaksas transporta un transporta pēc pieprasījuma (pasūtīt transportu iepriekš uz vajadzīgo galamērķi vēlamajā laikā). Abos jautājumos bija aptuveni vienāds apstiprinošu un noraidošu atbilžu skaits.

Kā nepieciešamie uzlabojumi ir atzīmēti “Uzlabot ceļu segumus un to kvalitāti” (60 %) un “Uzlabot autobusu pieturas (apgaismojums, soliņš u.c.)” (55 %), kā arī “Informācija par autobusu kursēšanas grafiku” (50 %) un “Informācija par sabiedrisko transportu” (vairāk nekā 50 %). Par veloceliņu nepieciešamību 50 % respondentu atzīmējuši 4 un 5 svarīguma skalā. Velonovietnes kā nepieciešamību (4 un 5) norādījuši 45 % respondentu. Lētāks sabiedriskais transports nav viennozīmīgi atzīmēts kā nepieciešams, bet svarīguma skalā tas atzīmēts galvenokārt no 3 līdz 5. Vienīgais jautājums, kurā dominē “nav nepieciešams” ir “Elektrouzlādes stacijas (e-velosipēdiem, e-auto)”.



12. attēls. *Vai zināt kādu ģimenes locekli vai cilvēku, kuram nav pieejams sabiedriskais transports un nav arī iespēju iegādāties privāto automašīnu?*

Ņemot vērā nepieciešamību uzturēt sociālos kontaktus, lai risinātu savas mobilitātes vajadzības, tika uzdots jautājums “Vai zināt kādu ģimenes locekli vai cilvēku, kuram nav pieejams sabiedriskais transports un nav arī iespēju iegādāties privāto automašīnu?” (att. 12). Lielākā daļa respondentu bija informēti par šādiem iedzīvotājiem.

Rēzeknes novada iedzīvotāju viedoklis dažādos jautājumos tiek noskaidrots gandrīz katru gadu (2015., 2016., 2017. un 2020.). 2021. gadā iedzīvotāju aptauja tika veikta, lai nodrošinātu sabiedrības līdzdalību attīstības plānošanas procesos, gatavojot Rēzeknes valstspilsētas un Rēzeknes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2022.-2028. gadam un attīstības programmas 2022.-2028. gadam. Iedzīvotāji aptaujā varēja paust savu viedokli un ierosinājumus abu pašvaldību attīstībai un izaugsmei visiem Rēzeknes valstspilsētas un Rēzeknes novada attīstībā ieinteresētajiem.

Visās aptaujās līdzīgi atspoguļojas iedzīvotāju viedoklis, ka kritiskā stāvoklī ir autoceļu kvalitāte. Asfaltētu ceļu trūkums ir problēma visā novadā, un tas pasliktina arī iedzīvotāju mobilitātes iespējas, piemēram, braukšana ar velosipēdu kļūst bīstama.

Sabiedriskais transports iedzīvotāju aptaujās vērtēts kā sabiedriskā transporta pakalpojums nevis sabiedriskā transporta pieejamība. Līdz ar to iedzīvotājiem, kuri nevar izmantot sabiedrisko transportu, jo tāds nekursē, nevar novērtēt pakalpojuma kvalitāti. As redzams arī aptauju rezultātos, jo ar sabiedriskā transporta pakalpojuma kvalitāti ir apmierināti 77 respondenti, 38 atzīmējuši “grūti pateikt”, bet “nav pieejams” – tikai 4 (2020. gada dati). 2017. gadā sabiedriskā transporta pakalpojumi apmierināja 194 respondentus, bet “nav pieejams” atzīmēja tikai 6 respondenti.

Atbilstoši pētījumiem sabiedriskā transporta nepieejamība veicina sociālo atstumtību un visbiežāk šī iedzīvotāju daļa neiesaistās aptaujās ne online formātā, ne aizpildot anketu veidlapas pašvaldībā vai kādā sanāksmē, jo viņi tās neapmeklē.

Sazinoties ar iedzīvotāju konsultatīvo padomju pārstāvjiem, atbilde par sabiedriskā transporta pieejamību bija kopumā pozitīva, kas ir saskaņā arī ar iedzīvotāju pausto viedokli. Taču pilnīgi visu gadu (2015.-2020.) aptaujas uzrāda neapmierinošo stāvokli ar ceļu kvalitāti. Vajadzība pēc normāliem, izbraucamiem ceļiem bez putekļiem ir aktualitāte gan situācijas vērtējumā, gan steidzamo darbu sarakstā.

Iedzīvotājiem, atbilstoši 2021. gada aptaujai, visvairāk pietrūkst:

- Kvalitatīvas ceļu infrastruktūras;
- Drošas pārvietošanās iespējas pa Rēzeknes novada ceļiem, pārdomātas gājēju un velobraucēju infrastruktūras;
- Apgaismojuma pilsētu un ciemu ielās;
- Sabiedriskā transporta pakalpojumu Rēzeknē un starp pašvaldībām;
- Velosipēdu ceļu un velonomas iespēja;
- Pieejamas īstermiņa autotransporta nomas/koplietošanas, attīstītu taksometru pakalpojumu.

Iedzīvotāji kritiski izsakās par ceļu un ielu uzturēšanu, kā arī to kvalitāti. Respondenti, atbildot uz jautājumu par steidzamākajiem darbiem, kas jārisina Rēzeknes novada pašvaldībai, arī atbildēja līdzīgi. Pirmajā vietā ir transporta infrastruktūras uzlabošana.

Aptaujā par to, kādā jomā abām pašvaldībām turpmāk vajadzētu ciešāk sadarboties, lai veicinātu teritorijas kopējo attīstību un uzlabotu iedzīvotājiem dzīves vidi iedzīvotāju ieskatā, īpašs uzsvars likts uz:

- Transporta infrastruktūra un sabiedriskā transporta pakalpojumi;
- Transporta infrastruktūras attīstība, t.sk. gājēju un velosipēdu ceļu, izveidošana un uzturēšana;
- Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana, t.sk. nodrošinot bezmaksas sabiedrisko transportu;
- transporta pakalpojumu sniegšana, t.sk. nodrošinot bezmaksas sabiedrisko transportu.

Situācijās, kad nav risinājuma sabiedriskā transporta nodrošināšanai, iedzīvotāji iniciē alternatīvas. Piemēram, Rēzeknes novada Dekšāres pagastā ir unikāli "Aizved mani" soliņi, kurus kopienas iniciatīvas ietvaros uzstādījuši vietējie iedzīvotāji, lai palīdzētu senioriem un citiem līdzcilvēkiem nokļūt uz veikalu, aptieku vai pie ārsta tuvākajā pilsētā – Varakļānos –, laikā, kad sabiedriskais transports nekursē. Starp abām apdzīvotajām vietām ir 6 km, ko īpaši vecāka gadagājuma cilvēkiem kājām ir grūti veikt, tāpēc ceļa malā tam īpaši paredzētās vietās izvietoti divi "Aizved mani" soliņi, lai ar automašīnu garām braucošie iedzīvotāji skaidri zinātu, ka uz soliņa sēdošo cilvēku ir jānogādā līdz Varakļāniem vai atpakaļ uz mājām Dekšārēs. Ideja realizēta ar Izglītības iniciatīvu centra un British Council pārstāvniecības Latvijā atbalstu iniciatīvas "Darbīgās kopienas" ietvaros.

Iedzīvotāji ir izveidojuši arī *Facebook* grupu, kurā tiek publicēta informācija par vajadzību vai iespēju braukt kopā uz Rīgu un citām apdzīvotām vietām.

11. Gadījuma izpēte

Pētījuma ietvaros tika veikta padziļināta mobilitātes un transporta nabadzības jeb sabiedriskā transporta pieejamības izpēte divām apdzīvotām vietām – Viļāni, savienojums ar Vecružinu, analizējot tādus transporta nabadzības parametrus, kā pieejamību, drošību, dārdzību.

Viļāni - vienīgā Rēzeknes novada pilsēta, kas atrodas autoceļu A12 (Jēkabpils–Rēzekne), P58 (Viļāni–Preiļi–Špoģi) un P59 (Viļāni–Ružina–Malta) krustojumā, blakus dzelzceļa līnijai Rīga–Zilupe.

Attālums no galvaspilsētas Rīgas pa autoceļu ir 217 km (pa dzelzceļu – 198 km), bet no novada centra Rēzeknes – 27 km.

Viļānos atrodas Rēzeknes novada Viļānu apvienības pārvalde, kuras pakļautībā ir Viļānu pilsēta, Viļānu pagasts, Dekšāres pagasts un Sokolku pagasts. Viļānu pilsētu no visām pusēm aptver Viļānu pagasts, bet galējos dienvidaustrumos tā saskaras ar Sokolku pagastu. No ziemeļiem pilsētai piekļaujas ciems Jaunviļāni ar 322 iedzīvotājiem (2021).

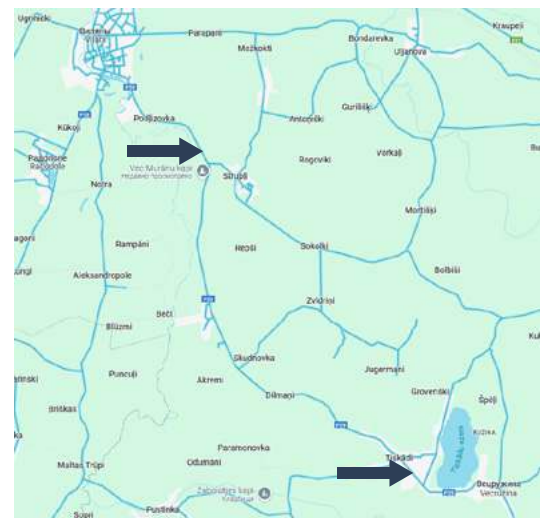
Savienojums ar Rēzekni pa dzelzceļu ir trīs vilcieni dienā. No Rēzeknes uz Viļāniem 4:38, 15:15 un 16:19 (biļetes cena 1,81 vai 2,90 Eur), ceļā pavadot 20-23 min. No Viļāniem uz Rēzekni var aizbraukt ar vilcienu 12:43, 14:30 un 20:07. Ar autobusu no Viļāniem uz Rēzekni kursē dienā 22 reisi, un arī no Rēzeknes uz Viļāniem 22 autobusu reisi. No citām apdzīvotām vietām, piemēram, no Maltas uz Viļāniem ir trīs reisi darba dienā (8:30; 11:45 un 13:08), bet reiss 13:08 ir caur Preiļiem gandrīz divas reizes ilgāks un dārgāks. Iedzīvotāji atzīst, ka nevar ierasties uz pakalpojuma saņemšanu, jo tajā laikā nav pieejams sabiedriskais transports un dažkārt nav iespējams arī sarunāt kādu, kas varētu atvest. Tāpat Viļānu centrā nav publisku telpu, kurās iedzīvotāji varētu uzturēties un pavadīt laiku, atbraucot ar agrāku reisu.

Viļānu apvienībā Viļāni ir pilsēta ar lielāku iedzīvotāju skaitu nekā citviet novada apdzīvotās vietās, bet daudzi pakalpojumi iedzīvotājiem ir pieejami Rēzeknes pilsētā. Tāpēc Viļānu iedzīvotāju pretenzijas galvenokārt bija saistītas ar vakara autobusa trūkumu no Rēzeknes. Pēdējais autobuss no Rēzeknes kursē pārāk agri – plkst. 18:20. Iepriekš bija autobuss, kas pasažierus uz Viļāniem atveda apmēram plkst. 20:30.

Pašpārvaldājumiem tiek lietoti 5 autobusi sešos maršrutos, atvedot skolēnus uz mācībām Viļānu vidusskolā. Elektroautobusa ar 52 sēdvietām piegāde Viļānos plānota 2025. gada sākumā. Tiks veikta arī elektroautobusa uzlādes punkta izbūve.

11.1. Viļānu savienojums ar Vecružinu

No Viļāniem uz Vecružinu (apdzīvotās vietas nosaukums ir Ružina, taču tiek lietots arī nosaukums Tiskādi) var nokļūt, izbraucot no Viļāniem pa P58 ceļu jeb Brīvības ielu un nogriežoties uz Ceriņu ielu jeb ceļu P59 Maltas virzienā. Asfalta segums beidzas (att. 13) pie Vecmurānu kapiem un nav līdz pagriezienam uz Zabalotje jeb Zemnieku ielai. Ceļš nav apstrādāts ar preptekļu līdzekļiem un sausā laikā rada putekļus aiz braucējiem, kas padara ceļu nepiemērotu velobraucējiem un gājējiem.



13. attēls. Ceļa posma bez asfalta seguma sākums un beigas

Taisnākais apdzīvoto vietu savienojums ir pa ceļu P59. Tie ir 18 km, kurus ar automašīnu var veikt aptuveni 18 minūtēs. Nedaudz garāks – 21 km maršruts ir caur apdzīvotām vietās Strupuļi, Sokolki, bet arī šis ir grants ceļš, kas nav labākas kvalitātes, salīdzinājumā ar taisnāko savienojumu.

Sabiedriskais transports, autobusa reiss Nr. 5136, starp Viļāniem (Viļānu apvienība) un Vecružinu (Silmalas pagasts, Maltas apvienība) kursē divas reizes dienā katrā virzienā.

No Viļāniem līdz pieturai "Ružina" var aizbraukt:

Darba dienās
no Viļāniem 7:47 - ierodas Ružinā 8:12
Katru dienu
no Viļāniem 13:45 - ierodas Ružinā 14:13

Darba dienās
no Ružinas 8:45 - ierodas Viļānos 9:09
Katru dienu
no Ružinas 12:04 - ierodas Viļānos 12:32

Brauciena izmaksas ir 1,50 Eur. Brauciens starp apdzīvotajām vietām nav dārgs un ilgs, bet ar to nevar doties uz un no darba vai mācībām.

12. Mobilitātes risinājumi

Papildus sabiedriskajam transportam un pašpārvaldājumiem uz skolām, kā arī citām pagasta pārvalžu vajadzībām galvenokārt tiek izmantota privātā automašīna, velosipēds vai meklēta palīdzība nokļūšanai vajadzīgajā vietā. Tāpat ir arī atsevišķi pakalpojumi, ko iedzīvotājiem nodrošina dzīvesvietā vai tās tuvumā.

Transporta veidu kombinēšana (automašīna + sabiedriskais transports) nav izplatīts mobilitātes veids, jo nav piemērotas infrastruktūras, lai atstātu automašīnu pie autobusa pieturas. Autoostā un dzelzceļa stacijā un to tuvumā nav speciāli izveidotu stāvvietu automašīnu novietošanai uz visu dienu vai vairākām dienām. Tāpat autoostu, dzelzceļa staciju un pieturvietu tuvumā nav vietas velosipēda drošai novietošanai. Papildus autostāvvietām un velonovietnēm būtu nepieciešama arī videonovērošana vai citi drošības pasākumi.

Velosipēds ir vizbiežāk pieminētā alternatīva gan plānošanas dokumentos, gan iedzīvotāju atbildēs par pārvietošanos. Kā liels trūkums šim mobilitātes veidam ir ceļu kvalitāte un drošība. Velosipēdu novietnes apdzīvotās vietās pie svarīgiem objektiem un pie transporta pieturām būtu jāizveido, lai veicinātu iedzīvotāju nemotorizēto mobilitāti.

Kooperācija ar kolēģiem, radniekiem vai citiem automašīnu īpašniekiem ir zināma tiem, kas to aktīvi izmanto, bet iedzīvotājiem, kam tikai dažkārt rodas šāda vajadzība, nav pieejama informācija vai tuvumā ir kāds automašīnas īpašnieks, kas dodas uz nepieciešamo vietu vai kurš ir gatavs palīdzēt. Šāda kooperācija daudzviet tiek risināta arī ar mobilo aplikāciju vai sociālo tīklu platformām, veidojot interešu grupas, tomēr jārēķinās, ka ir arī iedzīvotāji, kam nav iemaņas šādu digitālu risinājumu lietošanā. Interese kopiena mobilitātei Rēzekne–Rīga–Rēzekne ir izveidota sociālās tīklošanas platformā Facebook un tai ir ap 10000 sekotāju.

Mobilā brigāde ar speciāli aprīkotu mikroautobusu dodas pie Rēzeknes novada iedzīvotājiem, kam ir vajadzīga sociālā aprūpe. Sociālie darbinieki un aprūpētāji dodas pie veciem, vientuļiem un slimiem attālos laukos dzīvojošajiem cilvēkiem un sniedz nepieciešamos pakalpojumus. Mobilā brigāde palīdz ar to, ko seniors nespēj paveikt saviem spēkiem, piemēram, atnest malku, ieskrūvēt spuldzīti, doties uz veikalu, lai iegādātos pārtiku un citas ikdienā nepieciešamās preces. Aprūpētāji var aizvest klientu uz pagastu centru, kur pieejami dušas, veļas mazgātuvē un friziera pakalpojumi. Transportlīdzeklī ir paredzēta vieta arī diviem ratiņkrēsliem un nestuvēm. Mobilās brigādes komandā darbojas šoferis, sociālais darbinieks un sociālais aprūpētājs. Rēzeknes novadā ir vismaz 60 cilvēki, kam ir nepieciešami šāda veida pakalpojumi, bet 1 dienā speciālisti var apkalpot piecus līdz septiņus klientus, atkarībā no veicamā attāluma.

Mobilā brigāde noteiktai klientu grupai un izsaukumam krīzes situācijā ir bez maksas, maznodrošinātiem pakalpojums pieejams ar 50% atlaidi.

Jauna iespēja Rēzeknes novadā no 2024. gada oktobra ir podologa mājas vizīte. Tomēr nav daudz šāda veida pakalpojumu, un to nevar uzskatīt par izveidotu sistēmu, kurā pakalpojumi tiek nodrošināti mājvietā.

IV PĒTĪJUMA REZULTĀTI UN REKOMENDĀCIJAS

Mobilitāte un tai skaitā sabiedriskais transports un tā pieejamība ir aktualitāte saistībā ar klimata neitralitātes mērķu sasniegšanu. Lai arī par šo tēmu tiek runāts un pieņemti lēmumi, pagaidām vēl aizvien ir daudz risināmu jautājumu. Nerentabli pasažieru pārvadājumu reisi nav tikai Rēzeknes novada aktualitāte. Pastāvošā transporta dotēšanas sistēma neveicina iedzīvotāju mobilitāti.

Rēzeknes novadā ir pieejama vilcienu un autobusu satiksme, kas salīdzinoši labi nodrošina savienojumu ar Rīgu un citām pilsētām, tomēr liela daļa iedzīvotāju dzīvo Rēzeknes novada teritorijā, kur ir ierobežota piekļuve jebkadam sabiedriskajam transportam. Pagaidām novadā netiek piedāvātas alternatīvas sabiedriskajam transportam, bet ir atsevišķi pakalpojumi, kas tiek nodrošināti dzīves vietā. Novadā šobrīd nav attīstīta infrastruktūra transportam ar alternatīviem degvielas veidiem, bet ir 3 elektrotransporta uzlādes stacijas.

Rēzeknes novada un Rēzeknes valstspilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2035. gadam transporta aktualitātes ir iekļautas kā daļa no Telpiskās attīstības perspektīvas. Galvenie transporta koridori un infrastruktūra iekļauj informāciju ne tikai par Transporta koridoriem, bet arī Mobilitāti un Velo infrastruktūru, sniedzot arī Vadlīnijas transporta infrastruktūras attīstības plānošanai Rēzeknes novadā. Tai skaitā tiek noteikts – pilnveidot un attīstīt sabiedriskā transporta pieejamību, pielāgojot maršrutu un reisu laika izvēli faktiskām vajadzībām, padarot to par nozīmīgu posmu iedzīvotāju ikdienas mobilitātē, lai veicinātu iedzīvotāju paradumu maiņu.

13. Transporta infrastruktūra

Transporta infrastruktūra kā viens no galvenajiem teritoriju dzīvotspējas un konkurētspējas ietekmējošiem faktoriem veido transporta pieejamības funkcionāli telpisko bāzi. Tās pamatstruktūru veido valsts autoceļi un tiem hierarhiski pakārtotais pašvaldības ceļu un ielu tīkls.

- Valsts galvenie autoceļi veido savienojumu ar Rēzeknes pilsētu, Latvijas galvaspilsētu Rīgu, starptautisko savienojumu ar Krievijas Federāciju un Lietuvas Republiku;
- Valsts reģionālie autoceļi veido sasaisti ar Vidzemes un Latgales reģiona attīstības centriem un Rēzeknes novada lielākajām apdzīvotajām vietām;
- Valsts vietējie autoceļi un pašvaldības ceļi un ielas nodrošina novada apdzīvoto vietu savstarpējo sasaisti.

Rēzeknes valstspilsēta ir nozīmīgs dzelzceļa transporta mezgls Latvijas dzelzceļu tīklā. Rēzeknes novada teritorijā atrodas četras aktīvas pasažieru vilciena stacijas, kas būtiski veicina sabiedriskā transporta pieejamību novadā.

Pētījuma rezultāti apliecina, ka transporta infrastruktūras tīklojums Rēzeknes novadā veido priekšnoteikumus apdzīvoto vietu optimālai sasniedzamībai. Praktiski visas apdzīvotas vietas Rēzeknes novadā atrodas sasaistē ar galvenajiem novada attīstības centriem.

Nozīmīgs faktors efektīvai sasniedzamībai ir ceļu tehniskais stāvoklis. Valsts galvenie un reģionālie autoceļi ar asfalta segumu visbiežāk regulāri tiek uzturēti labā stāvoklī. Savukārt, reģionālie un pašvaldības grants ceļi, vasarā put un pārvietošanās ir ne tikai nepatīkama, bet arī nedroša. Katru gadu tiek veikta grants ceļu apstrāde, lai mazinātu putekļu daudzumu, tomēr visu ceļu tehniskais stāvoklis ir ļoti aktuāls jautājums Rēzeknes novadā. Tas ierobežo arī iespējas braukt ar velosipēdu un iešanu kājām. Drošas un ērtas veloinfrastruktūras trūkums konstatējams visā novadā, trūkst atbilstošu veloceļu un velonovietņu.

Sabiedriskā transporta pieturvietu tipoloģija Rēzeknes novadā ir daudzveidīga. Šeit sastopamas daudzveidīgas autobusa apstāšanās vietas:

- tikai pieturvietas norāde;
- pieturvietas norāde un soliņš;
- pieturvietas norāde, soliņš, nojume.

Pieturvietās ārpus apdzīvotajām vietām nav apgaismojuma, un tuvumā nav vietas, kur atstāt velosipēdu vai automašīnu. Būtu nepieciešamas pieturvietas, kas aizsargā no sliktiem laikaapstākļiem.

14. Sabiedriskā transporta maršruti, reisu plānošana

Kultūras pasākumu apmeklēšanas iespējas, dodoties uz tiem ar sabiedrisko transportu, šobrīd novada iedzīvotājiem nav pieejamas. Visbiežāk minētie ir pasākumi Rēzeknē, pēc kuriem vairs nekursē starppilsētu satiksme.

Sabiedriskā transporta reisu datu analīze un reisu optimizācija būtu jāveic saskaņā ar novada attīstības plāniem, kontekstā ar transporta zaļināšanas un klimata neitralitātes politikām, lai būtu iespējams pieņemt datus balstītus lēmumus.

Jāuzlabo informācijas pieejamība par sabiedriskā transporta maršrutiem un kursēšanas laikiem, kā arī vēlams nodrošināt informatīvu tālruni, lai no pieturas varētu sazināties un noskaidrot, vai autobuss kursē, kavējas vai jau ir aizbraucis.

Stratēģijas vadlīnijās ir plānots pilnveidot un attīstīt sabiedriskā transporta pieejamību, tomēr autobusu reisu skaits katru gadu samazinās un arī šogad pēc Valsts kontroles ziņojuma ir jāsamazina dotāciju apjoms. Sadarbojoties valstij, pašvaldībām un iedzīvotāju pārstāvjiem, vai mainot sabiedriskā transporta dotēšanas politiku, būtu lielāka iespēja sistēmu uzlabot. Šobrīd nodrošinot pārvadājumu kontroli un kvalitāti, ir panākta situācija, ka sistēma nav piemērota iedzīvotājiem lauku reģionos. Šobrīd tiek meklēti risinājumi pasažieru apkalpošanai pieturās pēc pieprasījuma. Tomēr lauku reģionos arī ceļš līdz pieturvietai var būt vairāki kilometri, tāpēc ieeconomējot kaut 300 vai 500 m ceļa posmu, tiktu ietaupīts iedzīvotāju laiks.

Rīgas un Rēzeknes ātrāks savienojums ir iekļauts stratēģijās un aktualizēts arī iedzīvotāju aptaujās kā nepieciešamība pēc 'ātrākas un lētākas nokļūšanas Rīgā'. Tomēr vislielākā neapmierinātība ir saistīta ar to, ka Rēzeknē no Rīgas var iebraukt tikai pēc plkst. 12:00, bet pēdējā iespēja aizbraukt bija plkst. 16:19. No 2025. gada sākuma situācija uzlabojās attiecībā uz pēdējo izbraukšanas laiku no Rēzeknes. Mūsdienīgu situācija, kad daudzi strādā attālināti un dodas uz birojiem 1-2 reizes nedēļā, būtu jāmeklē risinājums ar agrāku reisu no Rīgas un vēlāku no Rēzeknes.

15. Sabiedriskā transporta izmaksas

Sabiedriskā transporta dārdzība ir viens no transporta nabadzības kritērijiem. Rēzeknes novadā biļešu cenas ir reti pieminēts šķērslis diskusijās un arī aptaujā dominē ceļu kvalitāte un reisu kursēšanas laiki kā augstākas prioritātes aktualitāte. Ja salīdzina biļešu izmaksu no lielākajām apdzīvotajām vietām Rēzeknes novadā uz Rēzekni un biļetes izmaksas Rēzeknes pilsētas transportā, tad novada iedzīvotāji maksā dārgāk aptuveni 4 reizes. Brauciens Rēzeknes pilsētas transportā maksā 50 centus, bet brauciens no Maltas, Viļāniem 2 Eur. Ja no stacijas vai autoostas Rēzeknē jādodas tālāk, papildus jāpērk pilsētas autobusa biļete. Iespējams, ka tiem, kas no Rēzeknes novada iebrauc Rēzeknē, varētu būt iespēja izmantot reģionālā autobusa biļeti arī pilsētas autobusā. Šāds princips jau ir ieviests citās pilsētās.

Tāpat plašāk popularizējama un adaptējama būtu abonementu biļete. Rēzeknes novada pārvadājumos tā ir ieviesta no 2024. gada jūnija, tomēr esot iegādātas tikai pāris abonementa biļetes. Būtu nepieciešams veikt izpēti kāds ir zemā pieprasījuma iemesls – informācijas trūkums, pārāk mazs finansiālais ieguvums, iegādājoties 20 braucienus, vai cits iemesls. Tāpat būtu pilnveidojama biļešu iepriekšpārdošanas sistēma, jo pašlaik biļetes nevar ne nodot, ne mainīt to izmantošanas datumu.

16. Gājēju un velo infrastruktūra

Iedzīvotāji aptaujā par mobilitāti velobraukšanu piemin kā alternatīvu, un ir gatavi paši iet vai braukt ar velosipēdu, bet drošas un ērtas veloinfrastruktūras trūkums konstatējams visā novadā, tāpat kā atbilstošu velonovietņu trūkums. Dzelzceļa stacijā un autoostā, kā arī pieturvietās būtu nepieciešams nodrošināt velosipēdu novietnes.

Rēzeknes novadā ir izvērstas velomaršrutu tīklojums, taču velomaršrutinavaprīkotiarattieciņugveloinfrastruktūru, līdz ar to var maldināt velobraucējus par iespējām droši un ērti pārvietoties norādītajā maršrutā ar velosipēdu. Tāpat būtu pilnveidojama iespēja velosipēdu pārvadāt autobusā, lai būtu iespēja kombinēt dažādus mobilitātes veidus.

17. Mobilitātes punktu pieeja

Pētījumi liecina, ka mobilitātes punktu saskaņota plānošana ievērojami uzlabo sabiedriskā transporta efektīvu lietošanu. Tajos satiekas dažādi transporta veidi – reģionālās un pilsētas nozīmes sabiedriskais transports, privātās automašīnas, t. sk. elektroauto, kā arī mikromobilitātes rīki (skrejriteņi, velosipēdi u.c.). Lai mobilitātes punkti būtu iedzīvotājiem ērti, tiem ap sevi jākoncentrē vietējā sabiedriskā transporta maršruti, kas nodrošinātu biežu un ērtu savienojumu ar dažādiem transporta veidiem, lai sasniegtu galamērķus tuvākā un tālākā apkārtnē.

Rēzeknes novada pašvaldībai sadarbībā ar Latgales plānošanas reģionu, Satiksmes ministriju, Autotransporta direkciju un Rēzeknes pašvaldību vajadzētu veicināt dažādu pakalpojumu pieejamību transporta mezglos vai rosināt kopienas centra izveidi, kas varētu kalpot par uzturēšanas vietu laikā starp sabiedriskā transporta reisiem, vai laika pavadīšanas vietu pirms ārsta vizītes, ja ar sabiedrisko transportu nevar atbraukt tieši pirms apmeklējuma. Šobrīd, protams, ir uzgaidāmā telpa Rēzeknes (darba laiks 7:00 – 19:00) un Viļānu autoostā, ir veikali, bibliotēka un noteikti vēl kāda publiska vieta, kur apsēsties un pagaidīt, bet iedzīvotāji nav pieraduši meklēt šādas alternatīvas. Tas saistīts gan ar to, ka tās atrodas tālu no autoostas, gan ar to, ka tās nav piemērotas apmeklētājiem, kuri neierodas pēc konkrēta pakalpojuma. Piemēram, telpas ir slēgtas vai tajās nav sēdvietu zonas, kur iedzīvotāji varētu iepazīties ar jaunumiem novadā.

18. Alternatīvi risinājumi transporta pieejamības veicināšanai

Teritorijās, kur iedzīvotāju skaits nav liels, ieteicams meklēt iespējas alternatīviem transporta nodrošināšanas risinājumiem – transports pēc pieprasījuma, kopienas organizēts transports. Pašvaldībai pastāv iespējas veicināt kopienu organizētu transportu, vietējo taksometru pakalpojumus, šos pakalpojumus subsidējot vai sniedzot cita veida palīdzību – organizatorisku vai koordinēšanas atbalstu. Būtiski arī nacionālā līmenī risināt transporta pieejamības izaicinājumus tieši reģionos (it īpaši ar nelielu iedzīvotāju blīvumu), pārskatot un pielāgojot esošo dotācijas sistēmu, iespējams, paplašinot sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošināšanu uz transporta pieejamību, tā iekļaujot iespējas subsidēt arī cita veida vietējo iedzīvotāju mobilitātes risinājumus.

Ieteicams būtu arī praksē testēt daļēji vai pilnībā finansētu transportu uz kultūras pasākumiem vai citiem notikumiem novadā vai ārpus tā. Piemēram, realizējot pašpārvadājumus novada iedzīvotājiem laikos un virzienos, kas nav rentabli ne komercpārvadājumiem, ne valsts dotētiem pasažieru pārvadājumiem. Atsevišķās Latvijas pašvaldībās izglītības iestāžu darbinieki vai izglītojamo vecāki tiek uzņemti skolēnu autobusu pašpārvadājumu reisos kā kārtības uzraudzītāji. Izveidojot pilotteritorijas pašpārvadājumu testēšanai Rēzeknes novadā, būtu iespēja identificēt piemērotākos pilnveidojumus vai precizējumus Autopārvadājumu likumā, lai apdzīvotās teritorijās ar nelielu iedzīvotāju skaitu pie noteiktiem nosacījumiem būtu iespējams šādos reisos uzņemt arī citus iedzīvotājus.

Transporta pieejamības izaicinājumus vismaz daļēji varētu risināt, nodrošinot pakalpojumu pieejamību tuvāk iedzīvotājiem un mazinot nepieciešamību doties uz lielajām pilsētām. Tas varētu darboties līdzīgi kā autoveikali, mobilās bibliotēkas vai ģimenes ārstu kopprakses vietas – aprīkoti kabineti nelielās apdzīvotās vietās, uz kuriem noteiktās dienās no lielajām pilsētām atbrauc ārsts, lai uzņemtu pacientus no attiecīgā ciema vai pagasta.

V IZMANTOTIE INFORMĀCIJAS AVOTI

1. Ahern, A., Hine, J., 2012. Rural transport – valuing the mobility of older people. *Res. Transp. Econ.* 34 (1), 27–34. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2011.12.004>. Berg, J., Ihlström, J., 2019. The importance of public transport for mobility and everyday activities among rural residents. *Soc. Sci.* <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2011.12.004>
2. Autopārvadājumu likums. <https://likumi.lv/ta/id/36720>
3. Camarero, L., Oliva, J., 2019. Thinking in rural gap: mobility and social inequalities. *Palgrave Commun.* 5 (95), 1–7. <https://www.nature.com/articles/s41599-019-0306-x>
4. Centrālā statistikas pārvalde. <https://data.stat.gov.lv/443/sq/23822>
5. Eiropas Parlamenta un Padomes 2006.gada 15.marta Regula (EK) Nr.561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu.
6. Eiropas Parlamenta un Padomes 2007.gada 23.oktobra Regula (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus.
7. Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regula (ES) Nr. 181/2011 par autobusu pasažieru tiesībām un par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004.
8. Eiropas zaļā kursa rezultātā vairāk nekā pusi Latvijas iedzīvotāju skars energonabadzība un mobilitātes nabadzība. <https://puaro.lv/ietekme-un-nauda/eiropas-zala-kursa-rezultata-vairak-neka-pusi-latvijas-iedzivotaju-skars-energonabadziba-un-mobilitates-nabadziba/>
9. Expected impacts of 'Fit for 55' legislation on connectivity and mobility in Europe. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2024/752457/IPOL_STU\(2024\)752457_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2024/752457/IPOL_STU(2024)752457_EN.pdf)
10. Iedzīvotājiem svarīga sabiedriskā transporta pieejamība un piemēroti maršruti. <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/iedzivotajiem-svariga-sabiedriska-transporta-pieejamiba-un-piemeroti-marsruti>
11. Ikgadējs nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējums (t.sk. izvērtējums par nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā)" (LR Labklājības ministrija, 2020.).
12. Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana. https://ppdb.mk.gov.lv/wp-content/uploads/2021/09/Mobilitate_PETIJUMS.pdf
13. Latgales plānošanas reģiona Attīstības programma 2021. - 2027.gadam. Stratēģiskā daļa.
14. Latgales stratēģija 2030.
15. Latgalē radītas iedzīvotāju iniciatīvas ar reģiona attīstības potenciālu. https://www.leta.lv/press_releases/1977FCFB-3875-4D64-A6D2-5471EB5EE7A9/
16. Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030. gadam.
17. Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021. – 2027. gadam.
18. Laws, R., Enoch, M., Ison, S., Potter, S., 2009. Demand responsive transport: a review of schemes in England and Wales. *J. Public Transp.* 12 (1), 19–37).
19. Mattioli, G., 2017. 'Forced car ownership' in the UK and Germany: socio-spatial patterns and potential economic stress impacts. *Soc. Inclusion* 5 (4), 147–160. <https://doi.org/10.17645/si.v5i4.1081>
20. Ministru kabineta 2019. gada 10. decembra noteikumi Nr. 607 "Pasažieru un kravas pašpārvadājumu veikšanas kārtība". <https://likumi.lv/ta/id/311348>
21. Mobilitātes un pakalpojumu pieejamības palielināšana demogrāfisko pārmaiņu skartajos reģionos (MAMBA, Interreg, 2020.).
22. Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021. - 2030. gadam.
23. Rēzeknes novadā turpmāk būs pieejamas arī podologa mājas vizītes. <https://rezeknesnovads.lv/rezeknes-novada-turpmak-bus-pieejamas-ari-podologa-majas-vizites/>

24. Rēzeknes novada un Rēzeknes valstspilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2035.
25. Rēzeknes valstspilsētas un Rēzeknes novada attīstības programma 2023. - 2029.
26. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums.
27. Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība reģionālās nozīmes pārvadājumos ar autobusiem” (LR Valsts kontrole, 2024).
28. Siren, A., Haustein, S., 2015. What are the impacts of giving up the driving licence? Br. J. Soc. Work. 35 (9), 1821–1838. <https://doi.org/10.1017/S0144686X14000610>
29. Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. - 2027. gadam.
30. Transporta attīstības pamatnostādņu 2021. - 2027.gadam pasākumu ietekmes uz CO2 emisiju samazināšanu un klimata mērķu sasniegšanu transporta sektorā Latvijā novērtēšana. Atskaite. Izpildītājs: Fizikālās enerģētikas institūts.
31. Verma, I., Taegen, J., 2019. Access to services in rural areas from the point of view of older population—a case study in Finland. Int. J. Environ. Res. Public Health 16 (23), 4854.)
32. Vitale Brovarone, E., Cotella, G., 2020. Improving rural accessibility: a multilayer approach. Sustainability 12 (7), 2876. <https://doi.org/10.3390/su12072876>

VI PIELIKUMS

Iedzīvotāju aptaujas rezultāti

16. kādi uzlabojumi būtu nepieciešami? Lūdzu norādiet konkrētus maršrutus, nedēļas dienas, reisu laikus (katram maršrutam atsevišķi)	Laiks	Biežums	Virziens	Cena	Kvalitāte
Neiespējama nokļūšana uz vilciena stacijām (Viļāni, Varakļāni). Vilciens ir piemērots tikai, ja ir kāds, kas sagaida vai aizved. Savu auto nedroši atstāt noparkotu pie stacijām. Autobusi uz Rīgu/no Rīgas negribīgi pietāj pieturās ārpus lielajām pilsētām, bet citu (reģionālo autobusu) nav, lai nokļūtu Viļānos/Varakļānos un brauktu no turienes. Pēdējais autobuss no Rēzeknes Varakļānu virzienā darbdienās atiet pārāk agri, nav iespējams apmeklēt ne kultūras pasākumus, ne ilgākas darbdienas, nerunājot par maiņu darbiem. Maz autobusu uz Rīgu.	1	1	1		
Neesmu aktīvs lietotājs, bet prasītos labāku saskaņošanu, jo ir bijušas reizes, kad atbraucu no Rīgas ar vilcienu uz Viļāniem un ilgi jāgaida autobuss. Tas, ka no Rīgas var atbraukt tikai dienas vidū. Vērtīgais darba laiks izčakarēts. Autobuss vai vilciens Rēzekne-Rīga pēc 16.00, pēc darba laika beigām ap 18.00 vismaz, ja ne pēc Gora koncertu laika) - rēķinieties beidzot ar ekonomiski aktīvajiem iedzīvotājiem, kas labprāt katrs noguris nesēdētu pie stūres, bet pastrādātu datorā vai atpūstos pēc darba.	1				
Darba dienās vajag transportu ap 12:00, nevis 11:45, un 15:00. Pretējā gadījumā ilgi jāgaida. Autobusus vajag atjaunot, jo uz laukiem sūta pašus salauztākos. Šoferi ir ļoti neapmierināti ar savu darbu un to maksimāli projecē uz pasažieriem. Būtu labi pāriet uz elektroauto, lai ir iespēja veidot reusus biežāk, bet lētāk . Cilvēki maz izmanto autobusu, jo laiks ir nesaderīgs. Vajag arī vairāk autobusus, kas iet caur visu pilsētu, ne tikai no autoostas.	1		1	1	
Reisi tādos laikos, lai būtu iespēja izbraukāt uz skolu/darbu. Ceļa posmā Gaigalava - Rēzekne tas nav iespējams. Iet "bezdarbnieku" reisi. Tāpat, skolnieki - ar invaliditāti - vairs nevar aizbraukt uz skolu Alsīķos, tika izmainīts reisa Rēzekne - Alūksne kustības laiks svētdienā.					
Jā, būtu lieliski, ja varētu kaut ko izdomāt pieturvietā 'lidosta' piem.. Varētu vairāk autobusa reusus. Vai vienkārši palaist busiņu reisā Rēzekne - Mežāre – lidosta – Kuciņi - Voronova utt.. Man liekas, ka būtu daudz labāk, nekā katru reizi braukt pa Stružānu maršrutu.					
Autobusā pavadītais laiks - arī vasarā autobuss nepārvirojas ātrāk par 60-70km/h. Tas ļoti nogurdina un pagarina laiku. Kā arī maršruti: vai nu caur Viļāniem, vai caur Gaigalavu un Nagļiem - tie ir ļoti laikietilpīgi un atiešanas laika ziņā nepraktiski.	1				1
Organizēt vairākus reusus no rīta un vakarā, citādi uz Rēzekni ik dienu ir 7:12 un 3x nedēļā pēc 8:00, noderētu katru dienu pēc 8:00 un vakarā atpakaļ ir 17:30, bet, ja darbs līdz 18:00 - 20:00, nav iespējama nokļūšana mājās ar sabiedrisko transportu.	1				

Ļoti pietrūkst transportu no Rēzeknes uz Viļāniem pēc 21.00, jo dēlam nav iespējas nokļūt uz mājām pēc treniņa. Pēdējais transports brauc ap 18.20 no Rēzeknes, bet treniņi ir līdz 21.30 -22.00 un man ir jābrauc viņam pakāļ ar savu mašīnu.	1				
No rīta jāiet pilsētas lielajam autobusam tādā laikā, lai visi paspēj no pieturām aiziet līdz sev vēlamai vietai, nevis braukt mazā busiņā, kur visiem nav vietas un kurš brauc līdz autoostai. Kāpēc nevar samainīt vietām reisu laiku?					1
Autobuss, kas katru darbadienas rītu kursē caur Dekšārēm 7:57 un Varakļānos 8:06 un ar bailēm domā vai paspēs uz Rēzeknes autobusu 8:09. It sevišķi ziemā ir bailīgi braukt, ka var nepaspēt!	1				1
Visos Rēzeknes novada pagastos grūti tikt vai ļoti reti iet autobuss uz Rēzeknes pilsētu. No Rēzeknes uz Rīgu varētu būt vilciens vēlāk vakarā piemēram 18.00, jo vakara reisu nav jau sen.	1				
Viļāni - Rīga un atpakaļ nav ērti kursēšanas laiki (no rīta nevar tikt agri Rīgā, un atpakaļ nevar tikt pēc pl.17.00) Arī ar vilcienu izbraukāt Rēzekni nav ērti kursēšanas laiki.	1				
Rēzekne-Malta ir vairāku stundu pārtraukums starp reisiem, tas ir neērti, sevišķi dienas vidū. Arī pēdējai reiss no Rēzeknes atiet pl. 18. Vēlams vēlāks reiss katru dienu.	1	1			
Rēzekne-Makašāni-Dricāni vajag vairāk autobusu Cilvēki salst gaidot. No Rīta uz Rēzekni vakarā tikai atpakaļ. Es domāju tieši Piļcenē un laukos dzīvojošie.		1			1
Izmantoju reti sabiedrisko transportu. Kad braucu pēdējoreiz, autobusa kvalitāte un komforts bija ļoti slikts, salonā soli netīri. Troksnis briesmīgs.					1
Dricāni-Rēzekne no rīta, darbdienās, lai paspētu uz darbu pl.8.00,bet neiegrieztos lidostā. Rēzekne-Dricāni, no pilsētas 17.40 un neiegrieztos lidostā.	1				1
Pietura Sakstagala ciematā - bīstamā atrašanās vieta. Lai nokļūtu līdz ciematam bērniem jāiet pāri lielajam Rīgas ceļam, kur ir intensīva satiksme.					1
Pēdējais vilciens uz Rīgu varētu būt stundu vēlāk. Tagad starp 2 vilcieniem tikai 1h starpība. Lietderīgāk būtu palielināt šo atstarpi vismaz 2 - 3 h.	1	1			
Autobuss no Lamašiem uz Rēzekni kursē tikai divas reizes nedēļā!!!!!! Zināmā mērā to var nosaukt par regulāru satiksmi, bet normāli tas nav.		1			
Viļāni -Kristceļi darba dienas rītā laikā no 8.00 - 9.00 īpaši ziemas periodā, pavadīt bērnu līdz skolai un jāgaida 1.30 autobusu līdz mājām.		1			

Viļāni - Jaunviļāni (ne visi autobusi pietur Jaunviļānos, bet tur ir ģimenes ārstu prakses) Rēzekne - Viļāni vakarā nedēļas nogalē ap 21.	1				1
Vairāk autobusu dienas laikā. Citi laiki, lai varētu aizbraukt uz Rēzekni un ātri atgriezties, nevis sēdēt pilsētā gaidot autobusu		1			
Viļāni - Radopole darba dienās 12:00 un vismaz 18:30 - 19:00, jo no rīta uz Rēzekni tikt var, bet atpakaļ vakarā mājās nē!	1				
Sabiedriskais transports nekursē piemērotā laikā, lai nokļūtu uz/no darba. Brīvdienās nav vispār, lai nokļūtu līdz pilsētai (Rēzeknei).	1	1			
Manuprāt, paši maršruti ir labi, galvenās problēmas saistās ar cenu, sasniedzamību, ceļu infrastruktūru, informāciju.	1			1	1
Brīvdienu autobusu reisu no Viļānu pagasta ciemiem (Preiļi - Rēzekne) uz Rēzekni nodrošināt vēlākos laikos (vakaros).	1	1			
Daži sabiedriskā transporta autobusi izskatās ļoti nolietojušies, (pārsvarā mazie autoostas mikroautobusi).					1
Vajadzīgs sabiedriskais transports vismaz pāris dienas nedēļā. Černoste – Rēzekne - Černoste.		1			
Rēzekne – Malta - Dagda (abos virz) svētdienās tikai 1 reiss. Vajadzētu arī dienas otrajā pusē.	1				
Lai būtu iespēja strādāt Rēzeknē maiņu darbu, vēlams autobuss no rīta 5.30, vakaros 22.00 +/-.	1				
Ceļa seguma kvalitātes uzlabošana, bedru aizbēršana ceļa posmā Viļāni - Latgales iela līdz Hes.					1
Viļāni - Rēzekne 17.00, Rēzekne - Viļāni ap 22.00 sestdienās, svētdienās Gora apmeklējumiem.	1				
Autobusam jābrauc ātrāk par 60km/h, paņemt un izsēdināt pasažieri jebkurā pieturā.					1
Atstāt esošo reisu skaitu. Vienīgi reisā Rīga-Rēzekne varētu būt agrāk reiss.	1				
Vairāk reisu uz pagastu centriem dienas laikā, ne tikai no rīta un vakarā.	1				
Netieku uz skolu un no skolas, tāpēc dzīvoju kopmītnē 40 km no mājām.	1		1		
Dzīvojot Viļānos nav iespējams strādāt Rēzeknē ar darbalaiku 08-20.	1				
Autobusu kustības saraksts pieturā Masaļski (kuri reāli apstājas).					1

Lai var aizbraukt ar autobusu vakarā uz Goru un atbraukt atpakaļ.	1				
Savest grants ceļus kārtībā, vai vispār noasfaltēt šos ceļus./ Sakārtot autoceļu infrastruktūru.					2
Dienā kādus 3 reišus no Dekšārēm uz Viļāniem, Varakļāniem (x2).	1	1			
Rēzekne - Kaunata, darbdienās būtu labi ar atiešanu 17.30.	1				
Rēzekne – Viļāni, lai autobuss pēdējais ietu kaut 19.00.	1				
Pieturu aprīkošana ar aizsargu no vēja, lietus, sniega./ Nepieciešamas segtas pieturas.					2
Puša. Darbdienās 6.30 Sestdien un svētdien 6.30.	1				
Reišus starp pilsētām pirms un pēc darba laika.	1				
Uz Rēzekni no rīta nav ar ko laicīgi nokļūt.	1				
Vairāk reisu brīvdienās ir īpaši uz Rēzekni.	1				
Vakarā maz sabiedriskā transporta uz novadu.	1				
Vakarā no Rēzeknes nav autobusa pēc 20.	1				
Rēzekne - Malta - Priežmale caur Lazarevu.			1		
Biežāki reisi uz Rīgu un no Rīgas,		1			
Ozolmuiža - Mazie Garanči - Rēzekne.			1		
Rēzekne - Viļāni vakaros pēc 21.00.	1				
Biežākus reišus Viļāni-Preiļi.		1			
Kruki - Rēzekne, Kruki-Preiļi.			1		
Malta Lazareva 7.30 no rīta.	1				
Autobuss vienmēr kavējas :D.					1
Brīvdienās nav vakara reisu.	1				
Rēzekne-Lūznava rīta pusē.	1				
Viļāni - Murmastiene.			1		
Rēzeknes - Kārsava x2.			2		
Rēzekne - Veczosna.			1		
Vecstrūžāni.			1		
Kopā	38	13	10	2	18



Līdzfinansē
Eiropas Savienība



Zaļā brīvība



RĪGAS TEHNISKĀ
UNIVERSITĀTE

Ziņojums sagatavots LIFE programmas projekta *“RePower the Regions: Ambiciozi un iekļaujoši tīras enerģijas plāni reģionu taisnīgai pārejai”* (projekta Nr. 101120862 — LIFE22-CET-RePower the Regions) ietvaros.