

**Publisko pakalpojumu kvalitātes un
efektivitātes uzlabošanas iespējas:
skolu tīkla un skolēnu pārvadājumu piemēri.
Smiltenes ietekmes areāla padziļināta
analīze ATR kontekstā**

Karšu izdevniecība Jāņa sēta
Krasta iela 105a, Rīga, LV-1019
Kontaktpersona: Jānis Turlajs
janis.turlajs@kartes.lv

Rīga 2020



© "Karšu izdevniecība Jāņa sēta"



Saturs

Ievads.....	3
Secinājumi un priekšlikumi no pētījumiem par skolēnu pārvadājumiem un to aktualitāte ATR kontekstā	4
Skolēnu fiziskās aktivitātes veicināšana skolēnu pārvadājumu kontekstā. Salaspils piemērs.....	5
Ārvalstu pieredze skolēnu pārvadājumos.....	7
Skolēnu transporta izmaksas no attāla pagasta uz attīstības centru: Vaiņodes – Liepājas piemērs.....	11
Esošo skolēnu pārvadājumu lietderības izvērtējums un ieteikumi skolu tīkla sakārtošanai un ar to saistīto skolēnu pārvadājumu efektivizēšanai Riebiņu novadā.....	12
Vispārīgi ieteikumi optimālas skolēnu pārvadājumu sistēmas izveidei pašvaldībā.....	24
Smiltenes ietekmes areāla padziļināta analīze ATR kontekstā.....	25
Smiltenes novada vispārīgs raksturojums administratīvi teritoriālās reformas kontekstā.....	26
Demogrāfiskās situācijas īpatnības Smiltenes ietekmes areālā.....	33
Smiltenes pašvaldības izglītības tīkls, tā konkurētspēja un optimizācijas iespējas.....	38
Smiltenes vidusskolas potenciāls piesaistīt skolēnus no kaimiņu pašvaldību izglītības iestādēm.....	44
Smiltenes pašvaldības izglītības iestāžu tīkla optimizācijas potenciālie finansiālie ieguvumi un vienreizējās izmaksas.....	45
Smiltenes pašvaldības izglītības iestāžu tīkla optimizācijas iespējamo finansiālo ieguvumu aprēķinu darba materiāls.....	48

Ievads

Atbilstoši spēkā esošajai likumdošanai Latvijas pašvaldībām iedzīvotājiem jānodrošina vairāk nekā 100 dažādu publisko pakalpojumu. Ņemot vērā, ka tik plaša funkciju klāsta nodrošināšana nelielam klientu skaitam relatīvi izmaksā daudz dārgāk, izbrīvēt resursus investīcijām, piemēram, uzņēmējdarbības veicināšanai nepieciešamās infrastruktūras attīstībai, kas sekmētu iedzīvotāju nodarbinātību un no tās izrietošo labklājības pieaugumu, nelielās pašvaldībās ir ļoti apgrūtināta. Šāda situācija palielina nelielo pašvaldību atkarību no dotācijām, uzturot publiskajā sektorā zemu produktivitāti un apgrūtinot kvalitatīvu pakalpojumu sniegšanu. Viens no administratīvi teritoriālās reformas (ATR) mērķiem ir stiprināt pašvaldību kapacitāti, tā sekmējot kvalitatīvu pakalpojumu pieejamību iedzīvotājiem un resursu izbrīvēšanu uz attīstību orientētām investīcijām.

Ņemot vērā, ka vairāk nekā 40% pašvaldību finansējuma tiek tērēts izglītības pakalpojumu nodrošināšanai, šajā publikācijā ATR kontekstā analizētas kvalitātes un efektivitātes uzlabošanas iespējas pašvaldību skolu tīklā un ar to cieši saistītajos skolēnu pārvadājumos.

“Karšu izdevniecība Jāņa sēta” pēdējo gadu laikā padziļināti analizējusi skolēnu pārvadāšanas praksi ārvalstīs, kā arī virknē Latvijas pašvaldību (Rojas, Bauskas, Salaspils, Ropažu, Priekule, Priekule, Vecpiebalgas un Riebiņu novados). Publikācijā ietvertie atsevišķie fragmenti ar secinājumiem no pēdējā laikā veiktajiem pētījumiem ļauj spriest par to, cik racionāli ir skolēnu pārvadājumi dažādās Latvijas vietās, bet ieteikumi varētu palīdzēt atbildīgajiem pašvaldību darbiniekiem uzlabot situāciju šajā jomā.

Ņemot vērā, ka nav iespējams nodrošināt produktīvus skolēnu pārvadājumus, ja nav sakārtots skolu tīkls, un atsevišķas pašvaldības, cenšoties uzturēt savas aizvien tukšākās skolas, kam bieži ir grūtības nodrošināt izglītības kvalitāti, turpina vest uz tām skolēnus pretēji svārstmigrācijas plūsmai no pilsētām vai kaimiņu pašvaldībām, augstāk minētie ieteikumi izstrādāti, paredzot paralēlu skolu tīkla optimizāciju un prognozējot, kā jaunajā situācijā varētu mainīties skolēnu pārvietošanās plūsmas un aprēķinot, kāds ekonomiskais efekts varētu būt, realizējot šīs pārmaiņas. Piemēram, 2018. gadā veiktajā esošo skolēnu pārvadājumu lietderības izvērtējumā Priekule, Vecpiebalgas, Priekule un Riebiņu novados konstatēts, ka, organizējot skolēnu pārvadājumus racionālāk un sinhronizējot tos ar sabiedriskajiem pārvadājumiem, šajās četrās nelielajās pašvaldībās (iedzīvotāju kopskaits - 25 tūkst., jeb 1,3% no Latvijas iedzīvotāju kopskaita) gadā ļautu novirzīt sabiedriskajam transportam (kompensēto skolēnu braukšanas biļešu veidā) papildu finansējumu 166 tūkst. EUR apmērā, kā arī ietaupīt 152 tūkst. EUR pašvaldību budžetā. Lai gan situācija Latvijas pašvaldībās ir ļoti atšķirīga, tomēr, **ja pieņem, ka līdzīga apmēra ietaupījums iespējams arī citās pašvaldībās, tad valsts mērogā (proporcionāli iedzīvotāju skaitam), optimizējot skolēnu pārvadājumus, gadā sabiedriskajam transportam papildus būtu iespējams novirzīt 12,8 milj. EUR, bet pašvaldības ietaupītu 11,7 milj. EUR.**

Izmaiņas skolu tīklā tika modelētas, galvenokārt izmantojot pēc IZM pasūtījuma “Karšu izdevniecība Jāņa sēta” izstrādāto ģeotelpiskās plānošanas platformu “Skolu karte”¹ un pētījumu “Optimālā vispārējās izglītības iestāžu tīkla modeļa izveide Latvijā”².

Lai ilustrētu, cik liels neizmantotais potenciāls ir tikai daļēji sakārtotā skolu tīklā vidēja lieluma Latvijas pašvaldībā, šajā publikācijā iekļauta 2019. gadā veiktā “Smiltenes ietekmes areāla padziļināta analīze ATR kontekstā”. Tā, tāpat kā 2016. gadā “Karšu izdevniecības Jāņa sēta” veiktais pētījums “Priekšlikumi un to pamatojums Bauskas novada izglītības iestāžu attīstības un optimizācijas plānam”³, apliecina, ka skolu tīkla optimizācija esošās valsts mērķdotācijas ietvaros ne tikai ļautu ievērojami celt pedagogu atalgojumu, bet arī ietaupīt pašvaldībām ievērojamu budžeta izdevumu daļu (Bauskas novadā – 1,4 milj. EUR, Smiltenes – 0,56 milj. EUR gadā). **Tā kā Bauskas un Smiltenes novados kopā dzīvo tikai 1,8% Latvijas iedzīvotāju, pieņemot, ka līdzīga apjoma ietaupījums, reorganizējot skolu tīklu, iespējams arī citās Latvijas pašvaldībās, valsts mērogā ekonomija varētu pārsniegt 100 milj. EUR.**

Par skolu tīkla un ar to saistīto skolēnu pārvadājumu efektivizācijas nepieciešamību tiek runāts gadiem, taču faktiskā situācija pierāda, ka reālas pārmaiņas šajā jomā nav iespējamas, ja administratīvās teritorijas nesakrīt ar attīstības centru ietekmes areāliem. ATR uzdevums ir šo nepilnību novērst, tā atvieglojot pakalpojumu tīklu efektivizāciju un šajā publikācijā iekļauto priekšlikumu īstenošanu.

¹ <https://izm.kartes.lv/>

² <https://www.izm.gov.lv/lv/component/banners/click/18>

³ https://www.bauska.lv/allfiles/files/SEEDS_IERAKSTI/PK005_Bauska_zi%C5%86ojums_rotets.pdf

Secinājumi un priekšlikumi no pētījumiem par skolēnu pārvadājumiem un to aktualitāte ATR kontekstā

Pasažieru skaita samazināšanās un braukšanas paradumu maiņa, aizvien plašāk izmantojot privāto autotransportu (pēc neatkarības atjaunošanas Latvijas autoparks ir trīskāršojies, bet iedzīvotāju skaits sarucis par ceturtdaļu), palielina izmaksas sabiedriskajam transportam. Taču daudzviet tā rentabilitāti vēl vairāk ir pazeminājusi nepārdomāta pašvaldību skolēnu pārvadājumu uzturēšana paralēli sabiedrisko pārvadājumu maršrutiem, kā rezultātā pieaug summas, ko valsts dotāciju veidā no budžeta spiesta kompensēt pārvadātājiem. Šāds absurds, rīkojoties ar nodokļu maksātāju naudu, iespējams tikai tāpēc, ka sabiedriskajiem un skolēnu pārvadājumiem finansējums nāk no diviem tieši nesaistītiem avotiem – valsts un pašvaldību budžetiem.

Kā par to var pārliecināties tiešsaistē pieejamajā karšu sistēmā “Skolu karte”⁴ (sadaļa – mobilitāte/autobusu aizpildījums), neraugoties uz sabiedrisko autobusu maršrutu optimizāciju, **daudzos no uzturētajiem maršrutiem autobusu aizpildījums ir niecīgs, bet autobusu un vilcienu reisi nenotiek pēc savstarpēji saskaņotiem grafikiem, bieži kursējot paralēli viens otram.** Tā rezultātā bilešu ieņēmumi reģionālajos un starppilsētu autobusu maršrutos pēc Autotransporta direkcijas ziņām 2018. gadā sedza tikai 46% no izmaksām (Latgales plānošanas reģionā – 25%, Vidzemes – 26%, Zemgales – 29%, Kurzemes – 31%, Rīgas – 52%). Iztrūkstošo daļu sedz nodokļu maksātājs.

Pētījuma autori publiskās sapulcēs, tiekoties ar skolēnu vecākiem un diskutējot par optimālo skolu tīklu, varēja pārliecināties, ka lielā daļā sabiedrības iesakņojies uzskats, ka pašvaldību organizētie skolēnu pārvadājumi, tāpat kā izglītība kopumā, ir bezmaksas, tāpēc par efektivitāti nav jārūpējas, neaizdomājoties, ka “kāds” (nodokļu maksātāji) tomēr par to maksā.

Tas, ka pasažieru sabiedrisko pārvadājumu sistēmai nepieciešamas ievērojamas valsts dotācijas, attīstīto valstu praksē nav nekas neparasts, jo gandrīz katrā valstī ir reģioni, kur potenciālais pasažieru skaits nav pietiekams, lai atmaksātos organizēt komerciālos pārvadājumus, un arī Latvija šajā ziņā nav unikāla. Turklāt gandrīz visās attīstītajās valstīs ir noteiktas iedzīvotāju grupas, kas drīkst izmantot sabiedrisko transportu bez maksas vai ar atlaidēm (Latvijā – invalīdi, represētie, bāreņi, pirmsskolas vecuma bērni, skolēni, dažās pašvaldībās arī pensionāri, studenti un citas iedzīvotāju grupas).

Katra valsts atbilstoši savai rocībai nosaka, cik tā ir gatava piemaksāt par pasažieru sabiedriskajiem pārvadājumiem. Tam, ka Latvijā šajā jomā ne vienmēr tiek izvēlēti optimālie risinājumi un tēriņi bieži ir rocībai neatbilstoši, tika gūts apstiprinājums, pētot par Latviju attīstītāku (arī bagātāku) valstu pieredzi, kas plašāk tiks aprakstīta nākamajā nodaļā. Analizējot ārvalstu pieredzi, netika novērota Latvijā pašvaldību starpā principa “nauda seko skolēnam” dēļ daudzviet izplatītā “skolēnu zagšanas tendence”, kad, izmantojot skolēnu pārvadājumus “līdz mājām”, kaimiņu pašvaldībās tiek atrasti skolēni, kuru vecāki tos gatavi sūtīt nevis uz lielajām pilsētas skolām, kur prasības parasti stingrākas un izglītības kvalitāte augstāka, bet pustukšām lauku skolām. Ģalvenais iemesls, kādēļ šādi precedenti Latvijā joprojām iespējami, ir nepabeigtā administratīvi teritoriālā reforma. Latvijā joprojām eksistē liels skaits pašvaldību, kam faktiskais attīstības centrs atrodas ārpus tās teritorijas, bet tā vietā, lai, kooperējoties ar kaimiņiem, tiktu veidots pārdomāts skolu tīkls ar spēcīgām vidusskolām, tiek uzturētas pustukšas skolas ar zemi atalgo tiem pedagogiem.

Latvijā Izglītības likuma⁵ 17. panta trešās daļas 14. punktā teikts, ka pašvaldība nodrošina transportu izglītojamo nokļūšanai izglītības iestādē un atpakaļ dzīvesvietā, **ja nav iespējams izmantot sabiedrisko transportu.** Likums nosaka transporta prioritātes – sabiedriskais transports un tad citas alternatīvas, tās nekonkretizējot.

Organizēti skolēnu pārvadājumi Latvijā īpaši attīstījušies pēdējo 15 gadu laikā, lielākoties pateicoties lietoto autobusu piegādēm un dāvinājumiem no attīstītākajām valstīm (piemēram, “Šveices autobusu projekts”). Tagad šo autobusu kalpošanas termiņa pagarinājums vairākumā gadījumu jau prasa nesamērīgus izdevumus. **Iepriekš skolēni brauca uz skolu pārsvarā ar sabiedrisko transportu (skolēniem bija braukšanas brīvbiļetes) vai gāja kājām.**

⁴ <https://izm.kartes.lv/>

⁵ Izglītības likums. Saeima, 29.10.1998. ar grozījumiem.

Pieaugot skolēnu pārvadājumiem, ir samazinājusies skolēnu fiziskā aktivitāte. Tāpat kā citur attīstītajā pasaulē, arī Latvijā pētījumi rāda veselības pasliktināšanās tendenci skolēnu vidū,⁶ un tie ir stājas traucējumi, skolioze, aptaukošanās, pieaug medikamentu lietošana, garīga rakstura veselības problēmas, kas daļēji veidojas no fiziski neaktīva dzīvesveida⁷. Pētījumos ir uzsvērts, ka ar sporta stundām nepietiek, lai kompensētu sēdošo dzīvesveidu (skolā, mājās mācoties un pie datora).⁸ Fiziskā aktivitātes sekmē mācību vielas apguvi. Alternatīva fiziska slodze ir iešana uz skolu kājām. Optimālais soļu skaits dienā skolēniem ir 12–16 tūkstoši.

Skolēnu fiziskās aktivitātes veicināšana skolēnu pārvadājumu kontekstā. Salaspils piemērs



Ekrānšāviņš no Salaspils pašvaldības mājaslapas: http://www.salaspils.lv/index.php?option=com_content&view=article&id=4767:uzmanibu-pasvaldibas-nodrosinatajos-skolenu-autobusu-marsrutos-bus-izmainas&catid=69:parvalde-aktualitates

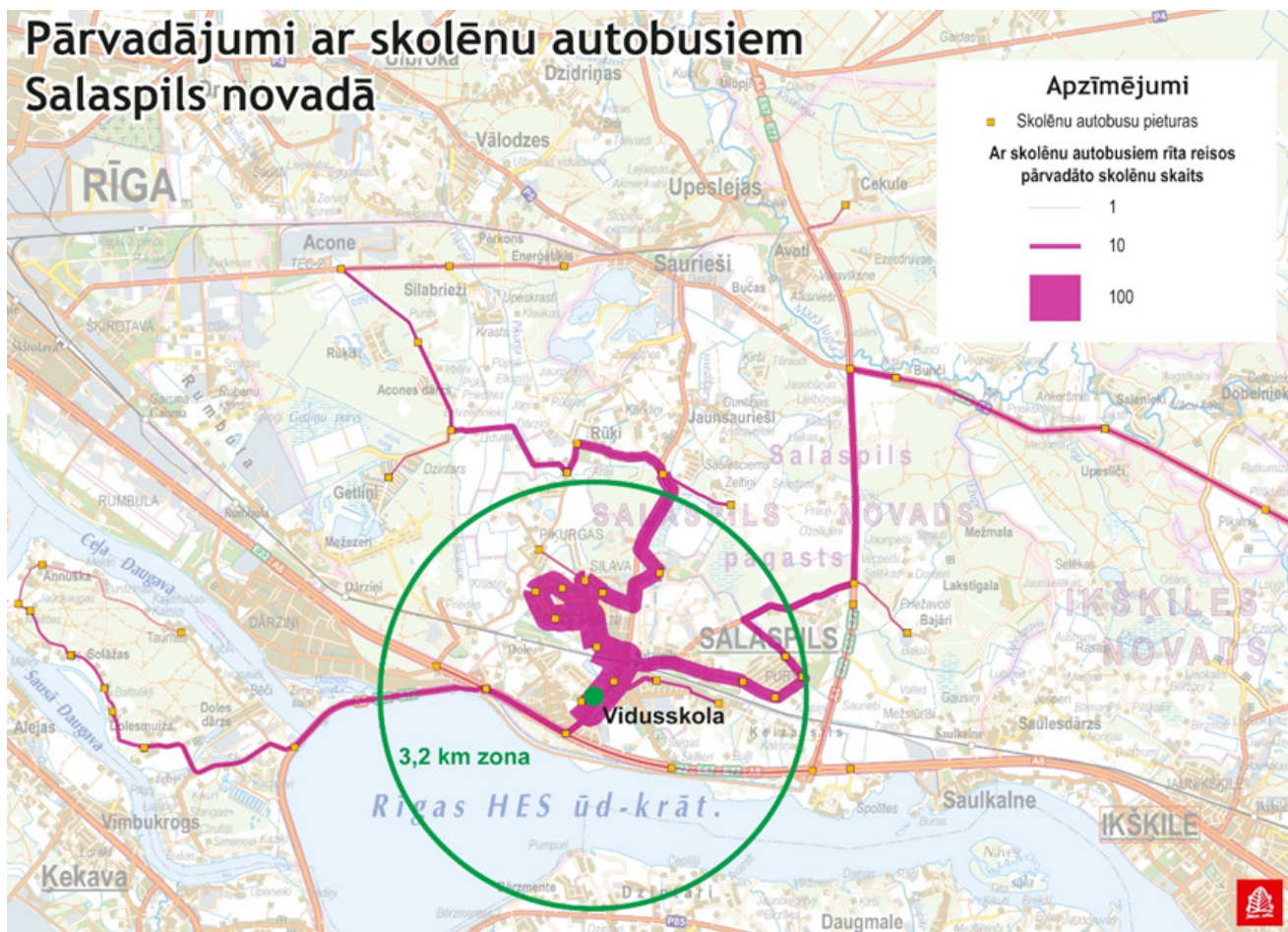
Pēdējo gadu laikā atsevišķās pašvaldībās vērojamas pozitīvas pārmaiņas un izpratne par to, cik svarīgi veicināt skolēnu fizisko aktivitāti. Piemēram, Salaspils novadā, pašvaldība ne tikai attīstījusi sporta infrastruktūru, bet arī labiekārtojusi skolu un daudzdzīvokļu ēku pagalmus, ierīkojot tajos mūsdienīgas aktīvās atpūtas zonas, bet pilsētā mērķtiecīgi veikta velosliņu izbūve, lai no attālajiem mikrorajoniem ar velosipēdu ērti un droši būtu sasniedzams pilsētas centrs un skolas. Tas veicinājis velobraukšanas popularitāti skolēnu vidū. Piemēram, Salaspils 1. vidusskolā velonovietņu ietilpība kopš 2005. gada ir 30-kāršota (no 5 līdz 150), taču joprojām nespēj apmierināt augošo pieprasījumu. 2019. gadā pašvaldība pieņēma lēmumu, ka skolēnu autobusi būs pieejami tikai tiem skolēniem, kuru dzīvesvieta atrodas tālāk par 3 km no sabiedriskā transporta pieturas. Šāda šķietami nepopulāra rīcība pašvaldībai skolēnu pārvadājumos ietaupīto finansējumu ļaus novirzīt pilsētas tālākā labiekārtošanā.

⁶ Statistikas dati par bērnu veselību Latvijā. SPKC. Pētniecības, statistikas un veselības veicināšanas departaments Veselības statistikas nodaļa. Rīga 27.11.2013.

⁷ Līdzīga informācija arī Bērnu antropometrisku parametru un skolu vides pētījumā 2018./2019.m.g., 23.-24.lpp. https://spkc.gov.lv/upload/spkcresearchfailicol/cosi_2018_zinojums_final_07.01.2020.pdf

⁸ M. Sauka, V. Lāriņš, I. S. Priedīte, J. Krievkalns. Fiziskā aktivitāte un skolēnu veselība. SMVA, 2009.

Zīmīgi, ka vēl 2016. gadā 70% Salaspils skolēnu, kas izmantoja pašvaldības finansēto transportu (skat. karti), dzīvoja 3 km rādiusā ap skolu.



Lillā krāsas līnijas biezums kartē parāda, kā, tuvojoties skolai, pieaug skolēnu skaits autobusā katrā no trim skolēnu autobusu maršrutiem. Zaļā riņķa līnija attēlo divu jūdžu (3,2 km) zonu, kas ir plaši izplatīts standarts attālumam līdz skolai vai sabiedriskajam transportam, kas skolēnu ceļā uz mācību iestādi ir vecāku, nevis pašvaldības atbildība vairākās attīstītajās valstīs. Kā redzams šajā piemērā, ārpus šīs zonas dzīvo mazākā daļa skolēnu autobusu pasažieru.

Tas, ko salīdzinoši īsā laikā izdevies paveikt Salaspilī, ir apliecinājums, ka arī Latvijā iespējams skolēnu satiksmes organizāciju tuvināt attīstītāko Eiropas valstu līmenim (skat. attēlu turpinājumā).



Attēlā Oulu (Somijas pilsēta 175 km no Polārā loka) vidusskola 2019. gada 6. februārī, kad gaisa temperatūra bija -17 grādi. No 1200 skolēniem, 1000 brauca uz skolu ar velosipēdu, 100-150 gāja kājām. Pārējie nokļuva skolā ar auto vai slēpojot. Avots: Pekka Tahkola <https://twitter.com/pekkatahkola>

Ārvalstu pieredze skolēnu pārvadājumos

Tendences

Pētījumi citās valstīs atklāj kopējo tendenci – pēdējo 20 gadu laikā ievērojami pieaug skolēnu transportēšana ar automašīnām. Ir pieaudzis ceļa attālums skolēnam līdz skolai, kas saistīts ar skolu lieluma palielināšanos jeb koncentrēšanos, turklāt pieaug izvēle par labu labākajām skolām, kas atrodas tālāk. Palielinās arī ar skolu nesaistītu braucienu īpatsvars – ārpusskolas nodarbības, bērnu vecāku darbavietas un skolas izvēle.

Attīstītākajās valstīs par aktivitāti un veselīgu dzīvesveidu rūpējas jau gadu desmitus, kas sniedz rezultātus. Tiek runāts par aktīvo transportu, kas ietver fiziski aktīvu pārvietošanos – iešana, riteņbraukšana. Pētījumi parāda, ka aktīvi bērni vēlmi nodarboties ar fiziskām aktivitātēm nezaudē arī pieaugušā vecumā. Aktīvais transports pozitīvi ietekmē mācību procesu, palielina koncentrēšanās spējas, samazina slimību riskus, tam ir vides, drošības, sociālo kontaktu un transporta radīto problēmu risināšanas pozitīva ietekme.⁹

Ārzemju pieredze rāda, ka jābūt mērķtiecīgai, veselīgu dzīvesveidu atbalstošai valsts politikai. **Norvēģija ir noteikusi mērķus – vismaz 60 minūtes fiziskās aktivitātes katru dienu, 80% bērnu ir jābrauc ar velosipēdu vai jāiet kājām uz skolu.**¹⁰ To sasniegt nav ne ātri, ne vienkārši, un tas prasa daudzus pasākumus un daudzu dalībnieku iesaisti. Politika ieviesta pēc pētījuma, kas parādīja ļoti mazaktīvu skolēnu ievērojamu pārvietošanās pieaugumu pēdējos 30 gados. Politika sāk dot gaidītos rezultātus – samazinās skolēnu skaits, kas pārvietojas pasīvi (ar automašīnu vai sabiedrisko transportu).

⁹ Dr. Jan Garrard. Active transport: Children and young people. An overview of recent evidence. VicHealth. December 2009.

¹⁰ Summary: Increasing active transport among children – what effects do campaigns have? TØI Report 1310/2014
Author: Marika Kolbenstvedt Oslo 2014, 95 pages Norwegian language.



Skolēnu pārvadājumi

Dažādās valstīs pastāv atšķirīgs skolēnu pārvadājumu regulējums un prakse. Lūk, dažu valstu piemēri, kas ļaus izdarīt secinājumus par izplatītākajām praksēm.

Norvēģijas transporta likums nenosaka, ka ir jānodrošina sabiedriskā transporta pakalpojums. Skolu likums nosaka, ka bez maksas tiek nodrošināta braukšana, ja attālums no skolas pārsniedz **2 km jaunākajiem skolēniem un 6 km vecākajiem skolēniem vidusskolās ir jābūt nodrošinātai braukšanai bez maksas**. Finansējums notiek reģionālajā pārvaldes līmenī. Normāla finansēšanas prakse ir: reģions sedz izmaksas atbilstoši katra skolēna pārvadājumiem. Tas gan nenozīmē, ka tiek obligāti segtas papildu izmaksas.

Norvēģijā braucieni par brīvu ir skolēniem atkarībā no minimālā attāluma, kas ir lielāks par:

2 km – 1. klasei

4 km – 2.–10. klasei

6 km – vidusskolām, koledžām

Ja ceļš ir bīstams, 1.–10. klases skolēniem tiek nodrošināts transports uz skolu, ņemot vērā attāluma kritērijus.¹¹

Norvēģijā skolēnu pārvadājumi netiek orientēti līdz mājām, tajā pašā laikā var būt individuāli risinājumi, ja tāda vajadzība ir pamatota.¹²

Lielbritānijā ir noteikts attālums, no kura nodrošina pārvadājumus, un tas ir atkarīgs no skolēnu vecuma: 2 jūdzes (3,2 km) līdz 8 gadu vecumam, 3 jūdzes (4,8 km) vecākiem skolēniem.¹³ Izņēmums – bērni, kuriem uz skolu jādodas pa nedrošu ceļu (*safety&security*), vai bērni ar kustību traucējumiem. Tiek rekomendēts maksimāli atbalstīt skolēnu kājāmiešanu un braukšanu ar velosipēdu. Pašvaldībām jā rūpējas par attiecīgās infrastruktūras pielāgošanu, zāles izpļaušanu un bīstamo priekšmetu novākšanu ap takām, arī sabiedriskā transporta pielāgošanu. Divas jūdzes kājāmgājējiem nav obligāti jā mēra pa taisnāko, bet piemērotāko ceļu (arī no drošības apsvērumiem). **Ja bērns izvēlas tālāk par 2 jūdzēm braukt ar riteni, vecākiem jābūt iespējai saņemt par to kompensāciju.** Maršrutu plānošanā iesaka izmantot modernās tehnoloģijas. Maksimālais brauciena ilgums (vienā virzienā) ir 45 minūtes sākumskolā un 75 minūtes vidusskolā. Noteikumi neaizliedz pašvaldībām sniegt arī lielāku atbalstu skolēniem, lai tos nogādātu skolā, ja tas atbilst samērīgumam un labai praksei.¹⁴

Dažās pašvaldībās ir ieviesti strikti regulējumi, kas nosaka kārtību, kā tiek nodrošināti skolēnu pārvadājumi. **Mančestrā** (lielpilsēta Anglijas ziemeļrietumos) ir noteikti skolēnu un vecāku pienākumi skolēnu pārvadājumos, to skaitā uzvedība pie autobusu pieturām, pavadot un sagaidot skolēnus, attālums kājāmgājējiem, maksimālais attālums no mājām līdz skolai vai autobusa pieturai atkarībā no vecuma. Līdz 6. klasei tā ir 1 jūdze, 7.–8. klasei – 1,5 jūdzes, 9.–12. klasei – 2 jūdzes.¹⁵ Tiek regulēta arī mērīšanas kārtība. Ikdienas pārvadājumi notiek skolas rajona ietvaros un ir jābūt vairāk nekā 1 jūdzes attālumā. Ir minēta transporta kavēšanās, kas var būt līdz 90 minūtēm sliktu laika apstākļu dēļ. Transports uz skolu ir privilēģija, kas var tikt atņemta, ja skolēni slikti uzvedas transporta līdzeklī. Ir nosacījumi bērnudārza un sākumskolas līmenim. Pieturvietās vecākiem jā sagaida savus bērnus, ja ne, tie tiek aizvesti atpakaļ uz centrālo biroju, kur vecākiem pašiem viņi ir jā transportē tālāk.

Arī citās ES valstīs ir stingras prasības. Bieži pārvadājumus apmaksā no izglītības, nevis transporta budžeta, vai tie ir pilnībā nošķirti no vispārējā budžeta. Turklāt var būt nodrošināts bezmaksas transports skolēniem īsākos attālumos, var atbalstīt skolēnus, vecākus par 16 gadiem, arī tos, kas brauc mācīties uz tālākām skolām, ne tikai uz tuvāko, ko apmaksā obligāti. To veic pašvaldība. Bieži vien tiek plānoti skolēnu pārvadājumi kopā ar vispārējiem sabiedriskā transporta pārvadājumiem, tā samazinot izmaksas. Regulējumu nosaka nacionālā līmenī, bet nodrošina un apmaksā pašvaldības.

¹¹ <http://www.nyinorge.no/en/Ny-i-Norge-velg-sprak/New-in-Norway/Children--Schools/The-school-system/School-transport/>

¹² INCENTIVE CONTRACTS IN NORWEGIAN LOCAL PUBLIC TRANSPORT: THE HORDALAND MODEL. Erik Carlquist Chief Research Officer, Institute of Transport Economics, Oslo.

¹³ Peter White. Equitable Access: Remote and Rural Communities "Transport Needs" Discussion Paper No. 2011-19, May 2011 OECD.

¹⁴ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/295189/Home_to_School_Transport_Consultation_Document.pdf

¹⁵ Transportation Information Packet. Rev June 2015.



ASV, Sietlā (lielpilsēta Vašingtonas štatā, ASV ziemeļrietumos) katru gadu skolu pārvalde veic analīzi, lai pārliecinātos par vienādas sasniedzamības iespējām studentiem/skolēniem.¹⁶ Lai nodrošinātu skolu sasniedzamību, katru gadu Sietlas pilsētas publiskās skolas atjauno transporta pakalpojumu standartus, kā arī kopgājēju¹⁷ maršrutus skolu rajonu ietvaros, kas tiek apstiprināti. Sietlas pašvaldība nosaka standartus skolēnu pārvadāšanai saskaņā ar skolēnu sadalījuma plāna noteikto sasniedzamības teritoriju. **Transports netiek nodrošināts, ja izvēlas citu skolu, ne to, kas paredzēta pēc plāna.**¹⁸ Sākot ar **2 jūdžu attālumu, tiek nodrošināts transports un ORCA¹⁹ kartes.** Kritēriji, kas noteikti transportam, – tam jābūt drošam, efektīvam un izmaksu ziņā racionālam. Tiek noteikti izņēmumi, ja tie ir pamatoti. Ir konkrētas prasības autobusu pieturām, piemēram, tām jāatrodas uz svarīgākajām ielām, 1 jūdzes gājiena attālumā vidēja vecuma un vidusskolas vecuma skolēniem. **Braukšanas laiks ir līdz 45 minūtēm vai 60 minūtēm.** Bargos klimatiskos apstākļos tiek izstrādāti ledus un sniega plāni, paredzot izmaiņas skolēnu pārvadāšanā vai arī skolu slēgšanu.²⁰ Te jāņem vērā, ka **nav skolēnu pārvadāšanas principa – no mājām līdz mājām.**

Citās ASV pilsētās ir atšķirīga prakse un noteikumi, piemēram, maksa vecākiem par pavadīšanu vai transportu (*in-lieu compensation*). **Tiek veicināta kopiešana 1 jūdzes attālumā (Walking School Bus routes).** Vidēja vecuma un vidusskolas vecuma skolēniem tiek ieteikti braucieni sabiedriskajā transportā līdz 90 minūtēm ar ne vairāk kā 3 pārsēšanās reizēm. **Ja sabiedriskais transports nav efektīvs, tiek apmaksāts nobrauktais attālums mašīnā.**

Nujorkā ir izstrādāta strikta politika, kas uzliek par pienākumu skolu pārvaldēm obligāti nodrošināt skolēnu nokļūšanu skolā. Ir definēti pārvadājumu veidi: sabiedriskais transports vai metro starp tuvāko pieturu pie mājām un tuvāko pieturu pie skolas, lietojot braukšanas kartes, skolu dzeltenie autobusi ar noteiktām pieturām, braukšanas brīvbiļetes, daļēji apmaksātās biļetes (50%), personalizētas metro kartes (kas atļauj trīs braucienus dienā vai arī, ja nepieciešams, vairāk, saskaņojot ar skolas vadību), kas tiek lietotas sabiedriskajā transportā – autobusus un metro.²¹

Kanādā 7–12 gadu vecumā rekomendē nepārsniegt 3,2 km attālumu līdz skolai, piemēram, Jaunskotijas provincē – 3,6 km, sākot ar kuru jānodrošina bezmaksas transports. Skolēniem neiesaka ceļā pavadīt vairāk nekā stundu.²²

Toronto (lielpilsēta Ontario provincē) nosaka maksimālo kājāmiešanas attālumu atkarībā no vecuma: **no bērnudārza līdz 5. klasei – 1,6 km un vairāk, 6.–8. klasei – 3,2 km, 9. klasei un vecākiem – 4,8 km, ir pieejamas sabiedriskā transporta braukšanas brīvbiļetes.**²³ Transports tiek nodrošināts ar skolēnu autobusiem, braukšanas biļetēm sabiedriskajā transportā vai arī taksometriem.²⁴ Transporta līdzekļu veids tiek pakārtots skolēnu vecumam – bērnudārza vecumā un jaunākajā skolas vecumā līdz 5. klasei tas ir tikai skolēnu autobuss, pamatskolā – dažādi, vidusskolas klasēs – sabiedriskais transports. Pārvadājumi no mājas uz skolu tiek nodrošināti tikai personām ar veselības traucējumiem.

Tiek definēti arī nosacījumi, kādām skolēnu grupām ir nodrošināts transports. **Parasti skolēnu transports ir piedāvāts līdz tuvākajai skolai atbilstoši minimālā attāluma kritērijiem,** bet to var nodrošināt arī citos izņēmuma gadījumos, ja mācības ir speciālās skolās, ja ir ar veselības problēmām saistīti apstākļi, ja ir reliģiskās programmas, ko nepiedāvā konkrētā skola, u.tml. Skolēnu transports tiek nodrošināts arī vasaras periodā uz skolēnu nometnēm.

¹⁶ 2015–16 Transportation Equity Analysis.

¹⁷ Kopiešana (Walking School Bus) un kopgājēji – skolēni, kas pieaugušo pavadībā iet uz skolu pa noteiktiem maršrutiem. Izplatīts pārvietošanās veids Kanādā un ASV.

¹⁸ TRANSPORTATION SERVICE STANDARDS 2016–2017. Effective 9/1/2016.

¹⁹ ORCA kartes – vispārēja sabiedriskā transporta maksājumu karte Vašingtonas štatā, kas skolēniem ļauj braukt bez maksas.

²⁰ Seattle Public Schools Ice/Snow Transportation Plan 2016–2017

²¹ PUPIL TRANSPORTATION. Regulation of the Chancellor. NEW YORK CITY BOARD OF EDUCATION Category: STUDENTS Number: A-801 Issued: 9/05/00.

²² https://www.ednet.ns.ca/files/reports/student_walking_distance.pdf

²³ TRANSPORTATION OF STUDENTS. Toronto District School Board. Policy P020 Adopted: December 16, 1998 Revised: May 31, 2000, October 27, 2005

²⁴ TRANSPORTATION OF STUDENTS. Policy P020. Toronto District School Board Adopted: December 16, 1998, Revised: May 31, 2000, October 27, 2005



Integrētie satiksmes risinājumi

Attīstītākajās valstīs tiek meklētas alternatīvas pasažieru skaita samazinājumam un izmaksu pieaugumam sabiedriskajā transportā. Viena no tām ir pieprasījuma un piedāvājuma transports (*demand-responsive transport, DRT*).

Norvēģijā sabiedriskā transporta līdzekļa izvēle tiek saistīta ar nobraukto pasažieru kilometru skaitu stundā. Kopumā šāds DTR ir dārgāks nekā sabiedriskais transports. Tas tiek organizēts vai nu no durvīm līdz durvīm, vai ar fiksētām pieturvietām, var būt elastīgs attiecībā pret kursēšanas laiku un parasti tiek organizēts tad, kad tas ir nepieciešams. Norvēģijā DRT maršruts sākas un beidzas pašvaldības centrā. Ja nav pieprasījuma, nav arī reisa. Transporta līdzeklis ir atkarīgs no vajadzībām – lielāks autobuss vai taksometrs. Cita pieeja – transports kursē katru stundu ar fiksētām pieturvietām, kas jāpasūta 2 stundas iepriekš.

Lai efektīvāku sabiedriskos pasažieru pārvadājumus, daudzviet tiek mēģināts apvienot vairākus transporta veidus un mērķus. Piemēram, pasta transportu lietot pasažieru pārvadājumiem (Šveicē) vai dažādu pasākumu organizēšanā izmantot brīvprātīgo mikroautobusus. Sastopami arī valdības subsidētie transporta pakalpojumu eksperimenti, kopbraukšanas shēmas, kur sedz daļu izdevumu (piemēram, degvielu).²⁵ Tas gan padara ceļojumu ne tik ērtu un arī ne tik ātru, tomēr palīdz nokļūt galamērķī. Kopējā tendence ir pāreja no automašīnas kā īpašuma uz automašīnu kā pakalpojumu.

Kopējie principi un secinājumi attīstītāko valstu praksē par skolēnu pārvadājumiem

1. Skolēniem nodrošina transportu uz skolu un atpakaļ, ņemot vērā minimālos attāluma ierobežojumus, kas atkarīgi no skolēnu vecuma.
2. Tiek veicināta skolēnu aktīva pārvietošanās uz skolu kā valsts politika – kājāmiešana, braukšana ar velosipēdu, lai veicinātu fizisko slodzi.
3. Netiek noteikti īpaši obligātie pārvietošanās veidi. Viss ir atkarīgs no vietējiem apstākļiem.
4. Skolēniem var būt arī maksas biļetes, kur piemēro atlaides, piemēram, sabiedriskajā transportā.
5. Ja ir lietderīgi, tiek apmaksāts privātais vai taksometru transports uz skolu.
6. Visās aplūkotajās valstīs tiek meklēti risinājumi, kā efektīvāki skolēnu pārvadājumus.

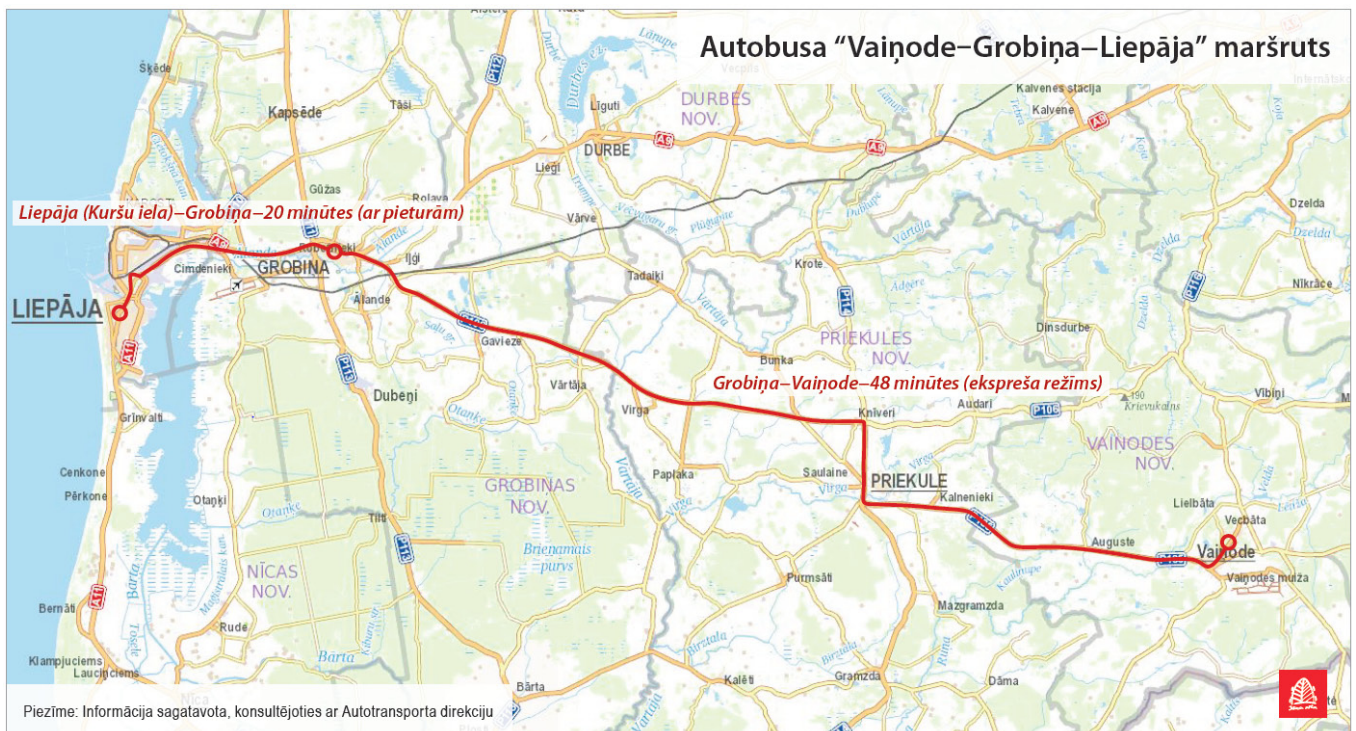
²⁵ Ar labās prakses piemēriem mobilitātes risinājumu izstrādē var iepazīties: http://www.vidzeme.lv/upload/Parvietojes_zali_labas_prakses_piemeru_apkopojums.pdf

Skolēnu transporta izmaksas no attāla pagasta uz attīstības centru: Vaiņodes – Liepājas piemērs

No izmaksu viedokļa būtiskākais rādītājs pasažieru autobusu pārvadājumos ir autobusa reisā nobrauktā kilometra cena. Pēc Autotransporta direkcijas (ATD) sniegtās informācijas atkarībā no autobusa ietilpības, reisa garuma, pieturu skaita un citiem apstākļiem tā svārstās no 0,70 līdz 1,50 EUR par kilometru, turklāt tirgū pieejamo autotransporta pasažieru pārvadātāju kapacitātei (pēc Latvijas pasažieru pārvadātāju asociācijas sniegtās informācijas) Latvijā ir ievērojamas jaudas rezerves, ar kurām nepieciešamības gadījumā pilnībā tiktu nosegt augošais pieprasījums skolēnu pārvadājumos. Visticamāk, vairākumā gadījumu reisa garums saistībā ar skolēnu pārvadājumiem nepārsniegs 25 km, tomēr, lai gūtu priekšstatu par izmaksām nokļūšanai attīstības centrā no Latvijas nomaļākajām vietām, ar ATD speciālistu palīdzību veicām aprēķinus 50 pasažieru ikdienas braucieniem no Vaiņodes uz Liepāju (63,9 km; brauciena ilgums 1 stunda 8 minūtes). Vaiņodi izvēlējāmies tāpēc, ka tā ir vienīgā Latvijas apdzīvotā vieta ar vairāk nekā 1000 iedzīvotājiem, līdz kurai, ceļu mērojot ar automašīnu, no tuvākajiem attīstības centriem Liepājas un Saldus nepieciešams gandrīz stundas brauciens. Autobusa galamērķis noteikts Liepājas centrā – Kuršu ielā, tāpēc 20 minūtes ar pieturām reisā atvēlētas braucienam cauri pilsētai, kas, līdz Liepājai braucot ekspreša režīmā (paredzot vienīgo pieturu Grobiņā), autobusa vidējo kustības ātrumu reisā tik un tā samazina līdz 56 km stundā. Noteikts, ka reisiem jānotiek divreiz dienā (no rīta un vakarā) mācību laikā (170 dienas gadā). Izmaksās tiek iekļauti pārvadātāja izdevumi ar nelielu peļņu, kā arī Liepājas Autoostas piecenojums.

Ar šādu aprēķinu viena pasažiera izmaksas mācību gadā Vaiņodes reisā iznāk 344 EUR (pēc spēkā esošajiem biļešu tarifiem pirms atlaižu piemērošanas – 510 EUR) jeb 11% no kopējiem skološanas gada izdevumiem nelielā vidusskolā²⁶, kas ir salīdzinoši zems rādītājs. To iespējams sasniegt, pateicoties pārvadātāja gatavībai konkrētajā gadījumā iztikt bez tehniskajiem reisiem, t. i., tukša autobusa pārvietošanas no bāzes pretēji pasažieru plūsmas virzienam ikdienā, jo Vaiņodi iespējams izmantot arī kā autobusa bāzes vietu. Viens piecdesmitvietīga autobusa kilometrs šajā gadījumā pasūtītājam izmaksā tikai 0,79 EUR. Turklāt nepieciešamības gadījumā dienas laikā šo pašu autobusu iespējams izmantot citiem mērķiem.

Minētais piemērs rāda, ka pat Latvijas mērogiem visattālākajos gadījumos (63,9 km!) izmaksas un laika patēriņš ir samērojamas, salīdzinot ar ieguvumiem, ko sniedz pakalpojumu klāsts attīstības centros.



²⁶ Atbilstoši pētījuma autoru secinājumiem, analizējot IZM pieejamo finanšu informāciju par skolu uzturēšanas izmaksām Latvijas pašvaldībās 2017.g., viena skolēna skološanas izdevumi Vaiņodes vidusskolai līdzīga izmēra skolā pārsniedz 3100 EUR gadā.

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

Konteksts un ieteikumi skolu tīkla sakārtošanai

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

Lielākie nodokļu ieņēmumi Riebiņu novadā ir no pašvaldības iestādēs nodarbinātajiem, bet uzņēmējdarbība ir vāji attīstīta. **Pievienotā vērtība, kas gada laikā tiek radīta Riebiņu novadā darbojošos uzņēmumos, rēķinot uz vienu iedzīvotāju, veido tikai 834 EUR, kas ir 3 reizes mazāk nekā, piemēram, blakus esošajā Preiļu novadā.** Tā kā pievienotā vērtība ir rādītājs, kas īpaši labi raksturo gan konkrētās teritorijas nodokļu ieņēmumus, gan saimniecisko perspektīvi, pašsaprotami šķiet Riebiņu apkārtnes iedzīvotāju ikdienas braucieni darba, mācību un citos nolūkos (svārstmigrācija) uz Preiļiem.

Riebiņi piedāvāto pakalpojumu un darbavietu daudzveidības ziņā nespēj konkurēt ar Preiļiem. Pēdējās administratīvās reformas rezultātā izveidojās neloģiska situācija, kad ārpus Preiļu novada administratīvi palika lielākā daļa tās reālā ietekmes areāla, kamēr Riebiņu novadā iekļauts, piemēram, Rušonu pagasts, kura iedzīvotāju lielākajai daļai uz savas pašvaldības centru jābrauc caur Preiļiem. Šāda situācija rada labvēlīgus apstākļus neracionāla publisko pakalpojumu tīkla uzturēšanai un neveicina efektīvu nodokļu maksātāju naudas izlietojumu. Nepieciešamība publiskos pakalpojumus koncentrēt attīstības centros aktualizēta 2014.g. pieņemtajā Nacionālās attīstības plānā (NAP)²⁷.

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

Riebiņu gadījumā skolu tīkla sakārtošana noteikti jāskata visu apkārtējo pašvaldību kontekstā. 2017.gadā publicētajā IZM pētījumā „Optimālā vispārējās izglītības iestāžu tīkla modeļa izveide Latvijā”²⁸ tika konstatēts, ka nepietiekamā skolēnu skaita dēļ pamata un vidējā izglītība Preiļu ietekmes areālā būtu jākoncentrē tikai Preiļos. Lai nodrošinātu kvalitatīvu jaunā mācību satura apguvi, vidusskolas posmā būtu jāspēj nokomplektēt vismaz divas pilnas paralēlklases katrā skolēnu vecuma grupā (kopā – 150 skolēnu 10.-12.klašu posmā, izņemot attālas teritorijas, kur tuvākā alternatīva atrodas tālāk par 25 km – 60 skolēnu (3 gadu pārejas posmā; 75 – kopš 2021.g.). **No Preiļu apkārtne esošajām Riebiņu (56 skolēni 2017.g.1.septembrī; 7km), Rudzātu (34; 22km) un Vārkavas (20; 22km) vidusskolām – neviena neatbilst šiem kritērijiem.** Arī pamatskolas posmā, kurā skolēni sāk apgūt tādus mācību priekšmetus kā fizika, ķīmija, bioloģija, ģeogrāfija, bet skolēnu skaits nav pietiekams, lai nokomplektētu vismaz 2 paralēlklases, specializēto priekšmetu skolotājiem neiznāk vairāk par ceturtdaļslodzi (5 kontaktstundām nedēļā), tāpēc, lai nopelnītu iztiku savā profesijā, jāstrādā vairākās skolās vai jāmaca vairāki priekšmeti, kas visbiežāk atsaucās uz izglītības kvalitāti. Minētajā IZM pētījumā aprakstīti gadījumi, kad, cīnoties par skolēnu piesaisti tukšajām skolām, skolu vadība pieļauj pazeminātas prasības skolēnu disciplīnas jomā, vienlaikus audzēkņiem piedāvājot dažādus bonusus – brīvpusdienas, bezmaksas transportu, stipendijas, ko ne vienmēr var atļauties skolas ar pietiekamu skolēnu skaitu un augstāku izglītības kvalitāti, kaut izmaksas uz vienu skolēnu šajās skolās mēdz būt pat divas reizes zemākās. Lai arī balstīta lozungā „rūpēties par lauku jauniešiem, kuriem nav pieejamas pilsētas ērtības”, šāda rīcība bieži noved pie gadījumiem, kad no pilsētas skolām uz laukiem dodas mācīties audzēkņi ar disciplīnas problēmām, bet spējīgākos bērnus no laukiem vecāki izvēlas sūtīt uz pilsētu, lai arī tā atrodas tālāk no mājām, vairumā gadījumu tā vēl vairāk pazeminot skolēnu vidējo sekmju līmeni laukos. To apstiprina arī 2015.g. OECD veiktais PISA pētījums Latvijas pamatskolās, konstatējot lauku skolu audzēkņu zināšanu atpalicību no pilsētas skolu skolēniem vidēji par

²⁷ <http://polsis.mk.gov.lv/documents/4247>

²⁸ http://www.izm.gov.lv/images/izglitiba_visp/download/Optimala-visparejas-izglitiba-iestazu-tikla-modeļa-izveide-Latvija.pdf

vienu gadu. Kā to parāda 2016.gadā veiktā analīze un aprēķini Bauskas novadā²⁹, koncentrējot pamata un vidējo izglītību vietās, kur audzēkņu skaits ir pietiekams (parasti – ne tālāk kā 25 km rādiusā no skolēnu dzīvesvietas), iespējams esošā finansējuma ietvaros gan nodrošināt skolotājiem atalgojumu par pilnu slodzi virs 1000 EUR pēc nodokļu nomaksas, gan izbrīvēt līdz 30% pašvaldību tērētā skolu uzturēšanas finansējuma citiem, arī ar izglītību vai skolēnu atbalstu saistītiem mērķiem. Lai to sasniegtu, pilsētas apkārtnē esošās skolas, kurās nav mazāk par 5 skolēniem klasē, jāpārveido par sākumskolām, kas darbojas kā pilsētas skolas struktūrvienības ar 8 pilnas slodzes skolotājiem katrā, to vadību un metodisko atbalstu nodrošinot no pilsētas skolas.

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

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

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

Esošo skolēnu pārvadājumu lietderības izvērtējums un ieteikumi pārvadājumu efektīvizēšanai

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

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

Rušonas pamatskola ir visai tipiska Latvijas lauku pamatskola, kurā saistībā ar iedzīvotāju aizplūšanu uz attīstības centriem (vietām, kur pieejamas darbavietas un kvalitatīvi pakalpojumi), skolēnu skaits samazinājies trīskārtīgi un turpina samazināties, neraugoties uz pašvaldības centieniem piesaistīt skolēnus, izmantojot dažādus bonusus, to skaitā skolēnu nogādāšanu no dzīvesvietas līdz skolai. Nepietiekamā skolēnu skaita dēļ (vidēji 6,5 skolēni klasē, jeb 4,5 skolēni uz skolotāju³⁰, kas ir divreiz mazāk nekā valstī vidēji un trīsreiz mazāk nekā attīstītajās valstīs), skolotāju noslodze šajā skolā caurmērā ir tikai 54,4% un vidējais atalgojums attiecīgi tikai 395 EUR (salīdzinājumam, piemēram, Salaspils 1.vidusskolā, kurā mācās 970 skolēni, tas bija 879 EUR). Neraugoties uz minēto, skolai, kurā mācās tikai 59 skolēni, ir piesaistīts savs 13-vietīgs autobuss (Ford Transit), kurš divreiz dienā pa 3 maršrutiem 173 km kopgarumā savāc un izvadā 33 skolēnus.

²⁹ http://www.bauska.lv/allfiles/files/SEEDS_IERAKSTI/PK005_Bauska_zinojums_rotets.pdf

³⁰ Šeit un turpmāk sniegtie skolas raksturojošie rādītāji atrodami IZM vietnē <https://izm.kartes.lv>



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

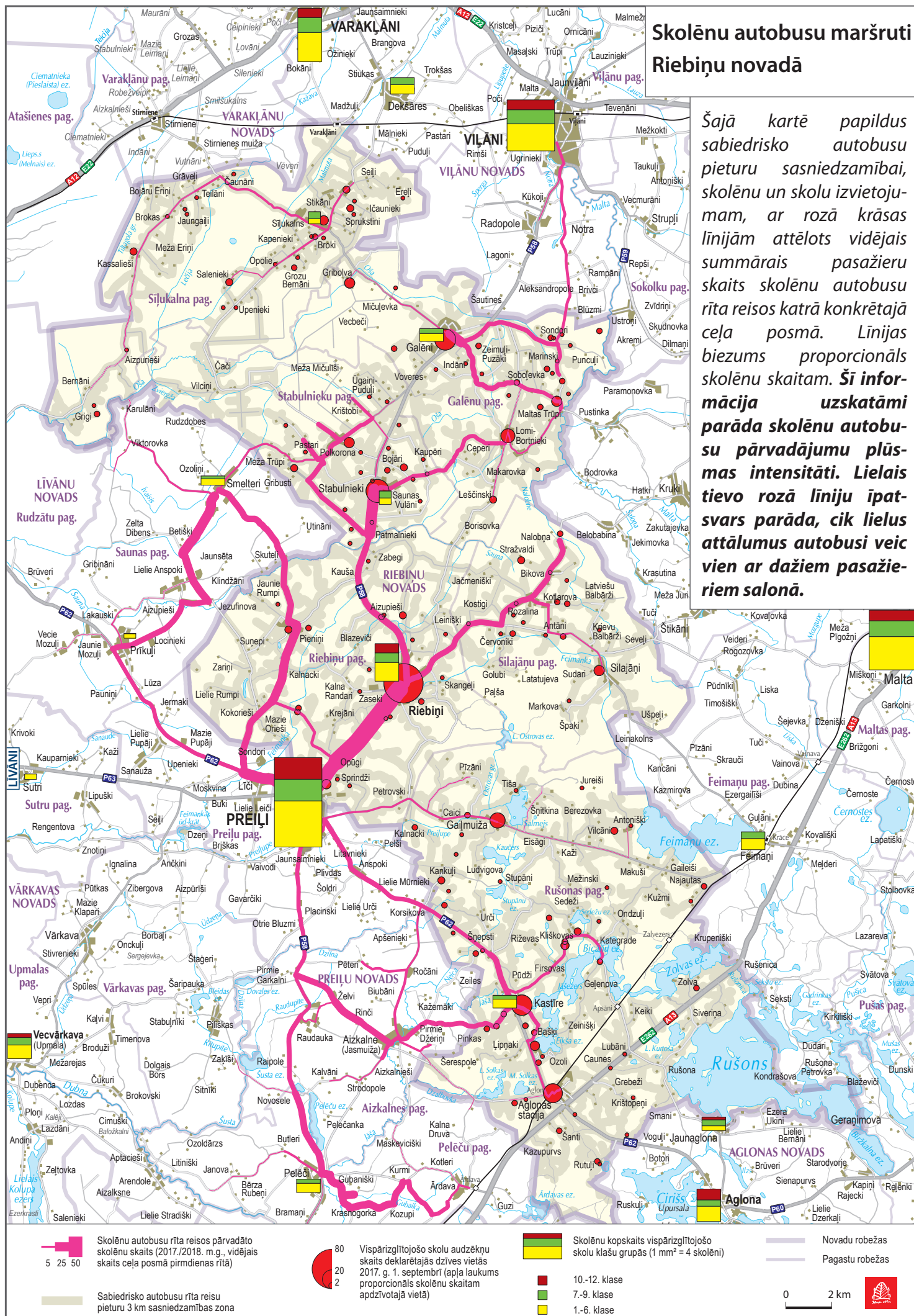
Tā kā skolēnu autobusi savāc un izvadā skolēnus iespējami tuvu dzīvesvietām, ar sarkaniem aplīšiem, kuru lielums proporcionāls apdzīvotajā vietā deklarēto skolēnu skaitam, kartē attēlots skolēnu izvietoējums novadā.

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

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

Skolēnu autobusu maršruti Riebiņu novadā

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



Skolēnu autobusu maršruti Riebiņu novadā

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



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



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

- Skolēnu kopskaits vispārīgizglītojošo skolu klašu grupās (1 mm² = 4 skolēni)
- 10.-12. klase
- 7.-9. klase
- 1.-6. klase

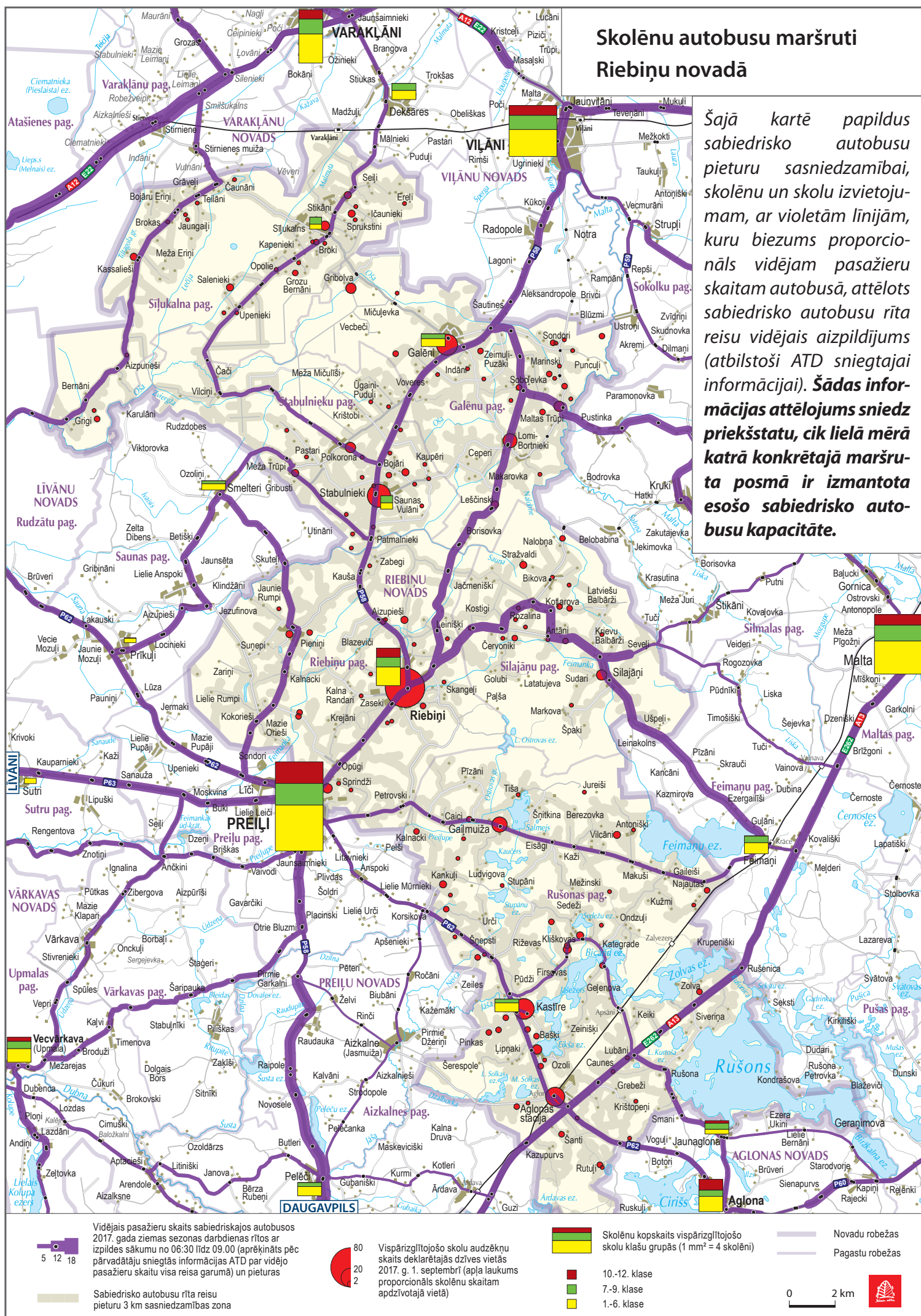
- Novadu robežas
- Pagastu robežas

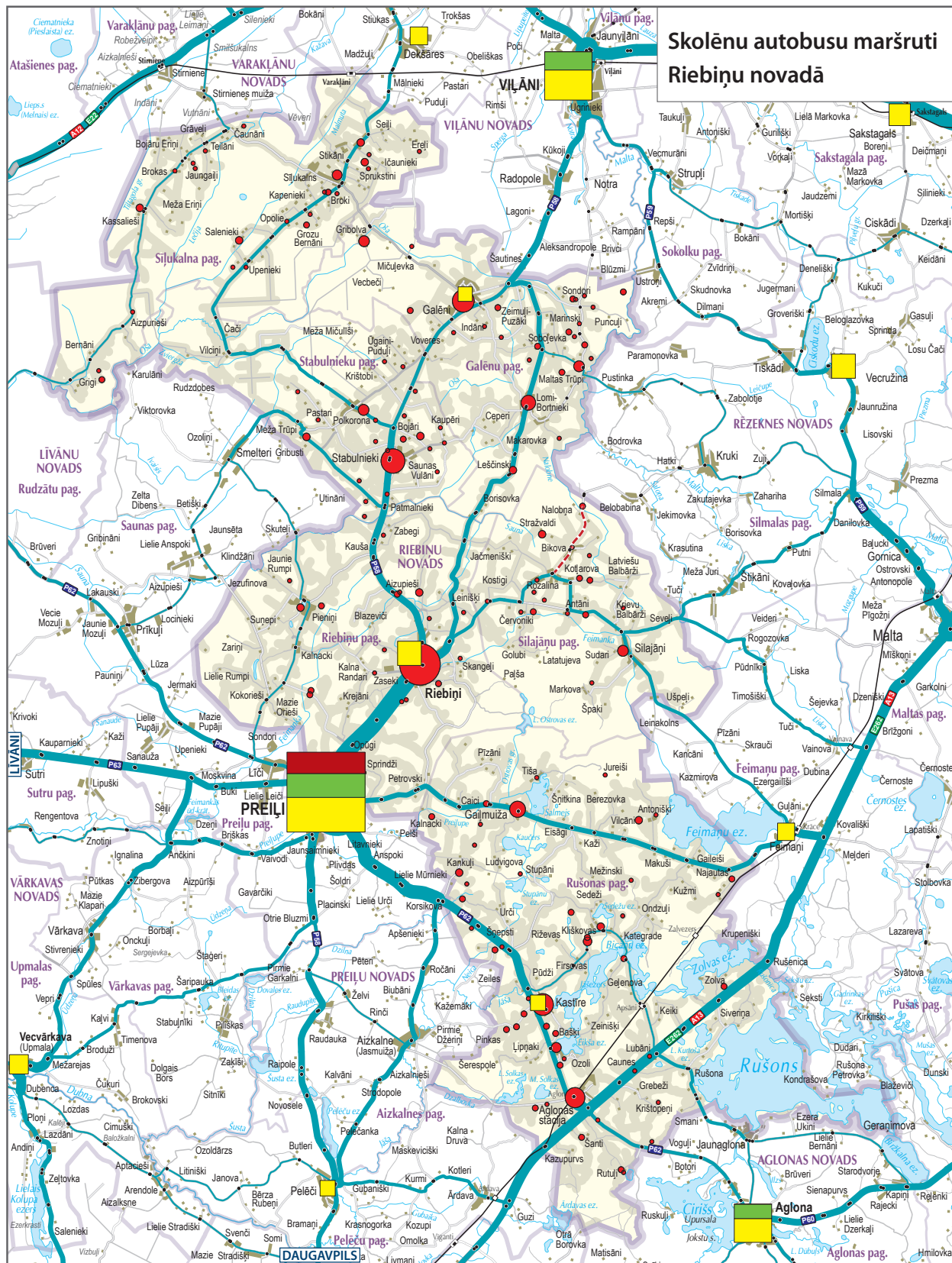
0 2 km



Skolēnu autobusu maršruti Riebiņu novadā

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





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

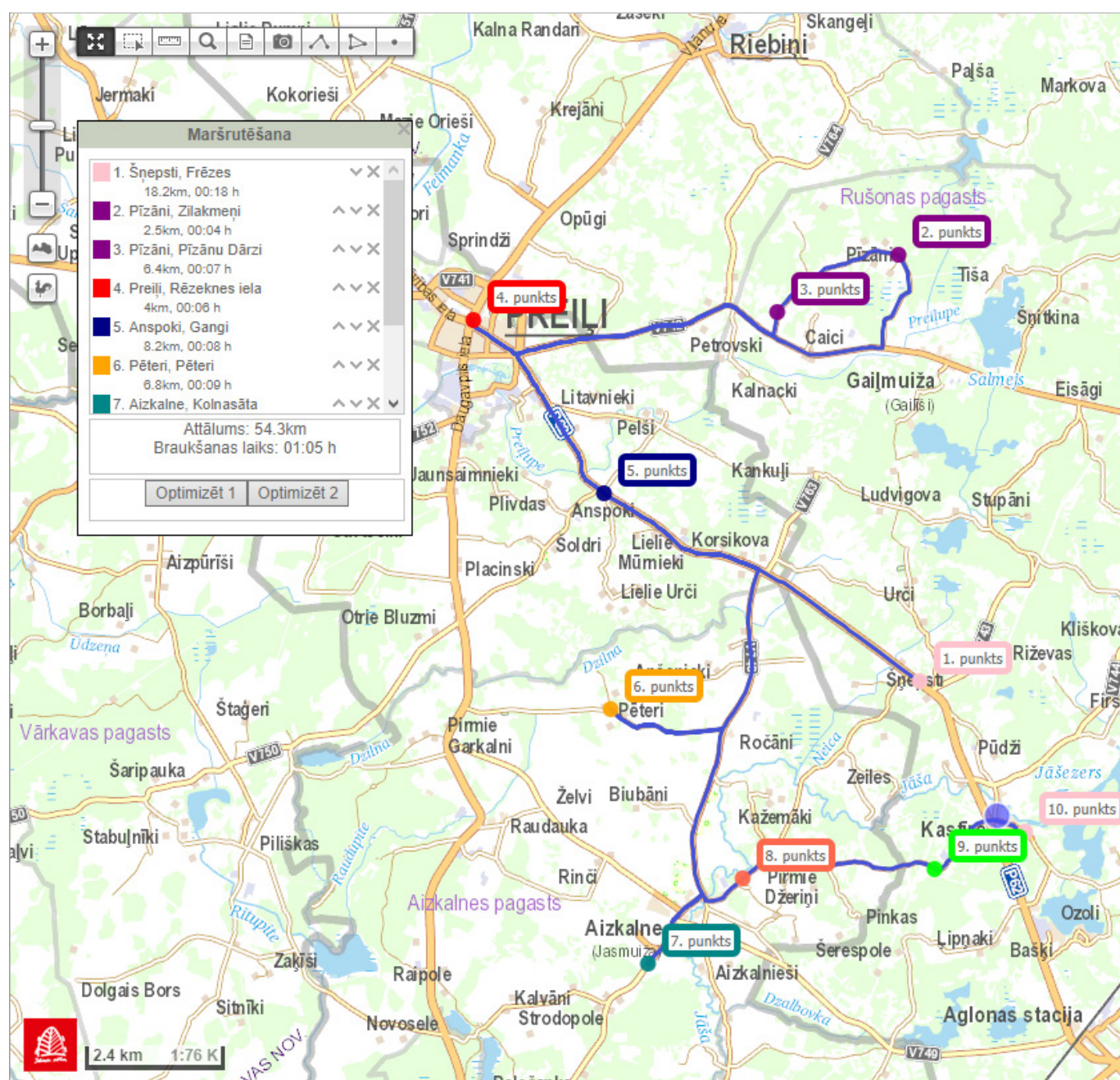
Atsevišķos gadījumos, kad konkrētajā maršrutā no rīta kursē tikai viens autobuss, tā kursēšanas virziens var nesakrist ar skolēniem nepieciešamo, tāpēc nav izmantojams nokļūšanai skolā (šie individuālie gadījumi kartē netiek īpaši izcelti, bet analizē, izstrādājot priekšlikumus skolēnu transportam, ir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

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

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

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

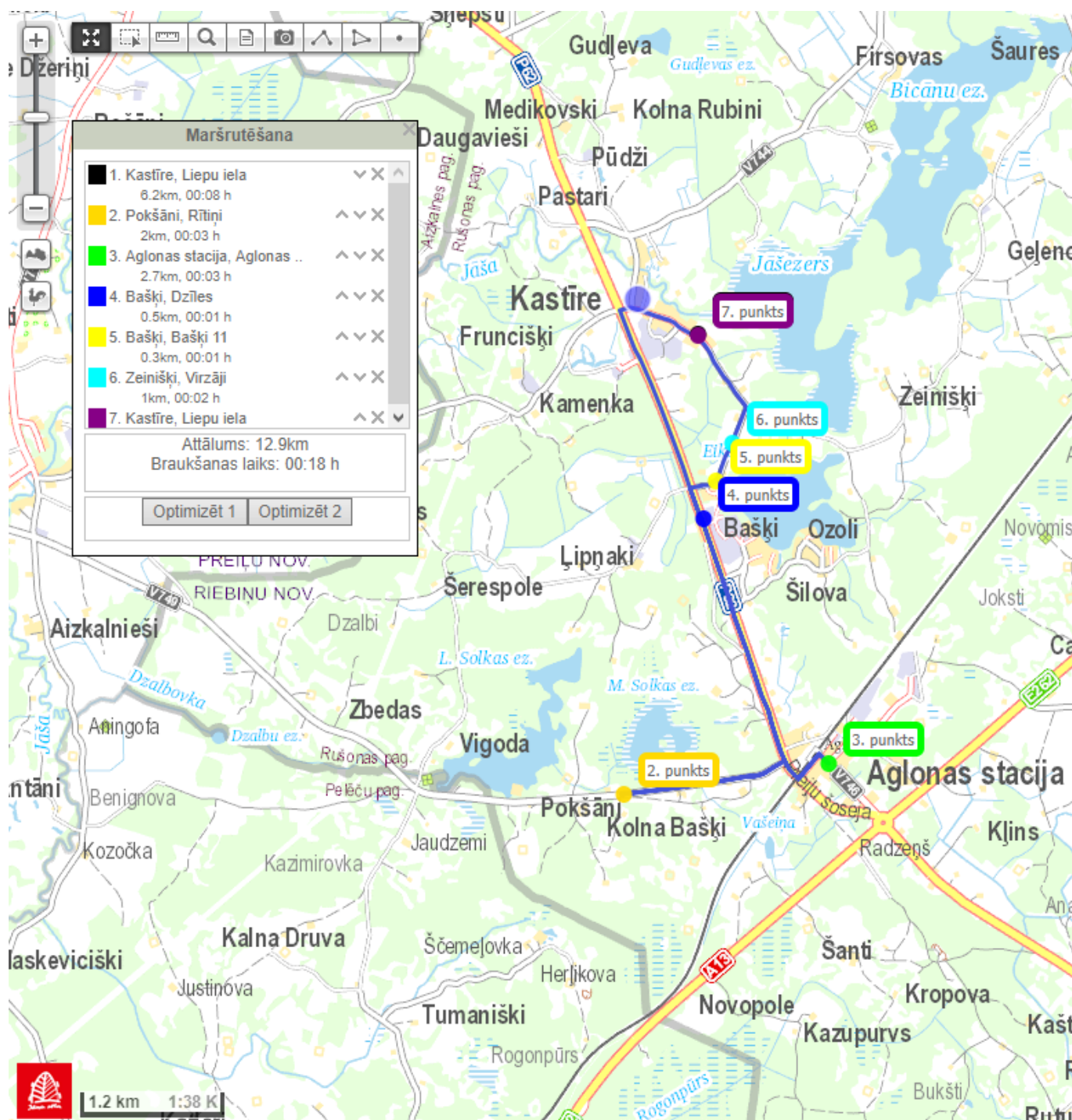
Pirmais autobusa reiss (skat.karti turpinājumā) no bāzes vietas Rušonas pagasta Šņepstos izbrauc plkst. 6:40 un caur Preiļiem dodas pēc pirmajiem 3 pasažieriem 18,2 km attāļajos Pizānos, kur ierodas 7:20. Pa ceļam uzņemot vēl vienu pasažieri, autobuss dodas atpakaļ uz Preiļiem, kur tiek uzņemts vēl viens pasažieris. Tālāk šie 5 skolēni un vēl viens, kurš iekāpj Anspokos, metot pamatīgus likumus, vispirms iebrucot Pēteros (uzņem 2 pasažierus), tad Aizkalnē (iekāpj vēl 2), brauc uz Kastīri, kur atrodas Rušonas pamatskola (pēdējā posmā iekāpj vēl 2 pasažieri), kopā nobraucot 26 km (braucot taisni no Preiļiem līdz Rušonas skolai ir 14 km). Galapunktā autobuss ierodas plkst. 8:10. Tātad, braucot 54,3 km un ceļā pavadot 1,5 stundas, savākti 12 pasažieri. Spriežot pēc iekāpšanas vietas, tikai vienam no tiem (Kamenkā) Rušonas skolu varētu uzskatīt par tuvāko jeb ērtāk sasniedzamo mācību vietu, turklāt tā būtu sasniedzama, ejot kājām – 2 km. Pizānos dzīvojošiem pasažieriem, kam, braucot uz Kastīri ar šo skolēnu autobusu, ik rītu ceļā jāpavada stunda, 30-40 minūšu alternatīva būtu doties uz autobusa pieturu kājām (2km), lai nepilnās 10 minūtēs ar sabiedrisko autobusu aizbrauktu līdz Preiļiem (biļetes cena līdz 1 EUR). **Kā liecina novērojumi, vispārējais veselības stāvoklis un koncentrācijas spējas mācību stundās bērniem, kas kādu laiku pavadījuši fiziskajās aktivitātēs svaigā gaisā (konkrētajā gadījumā 20-30 minūtes, ejot kājām), ir ievērojami augstākas, nekā tiem, kas ilgstoši pārvietojas transportā. No tā varam secināt, ka ieguvums, izvēloties šādu alternatīvu, būtu ne tikai laika izteiksmē, bet arī produktīvākā mācību vielas apguvē skolā.**



Rušonas skolas autobusa 1. reisa maršruts

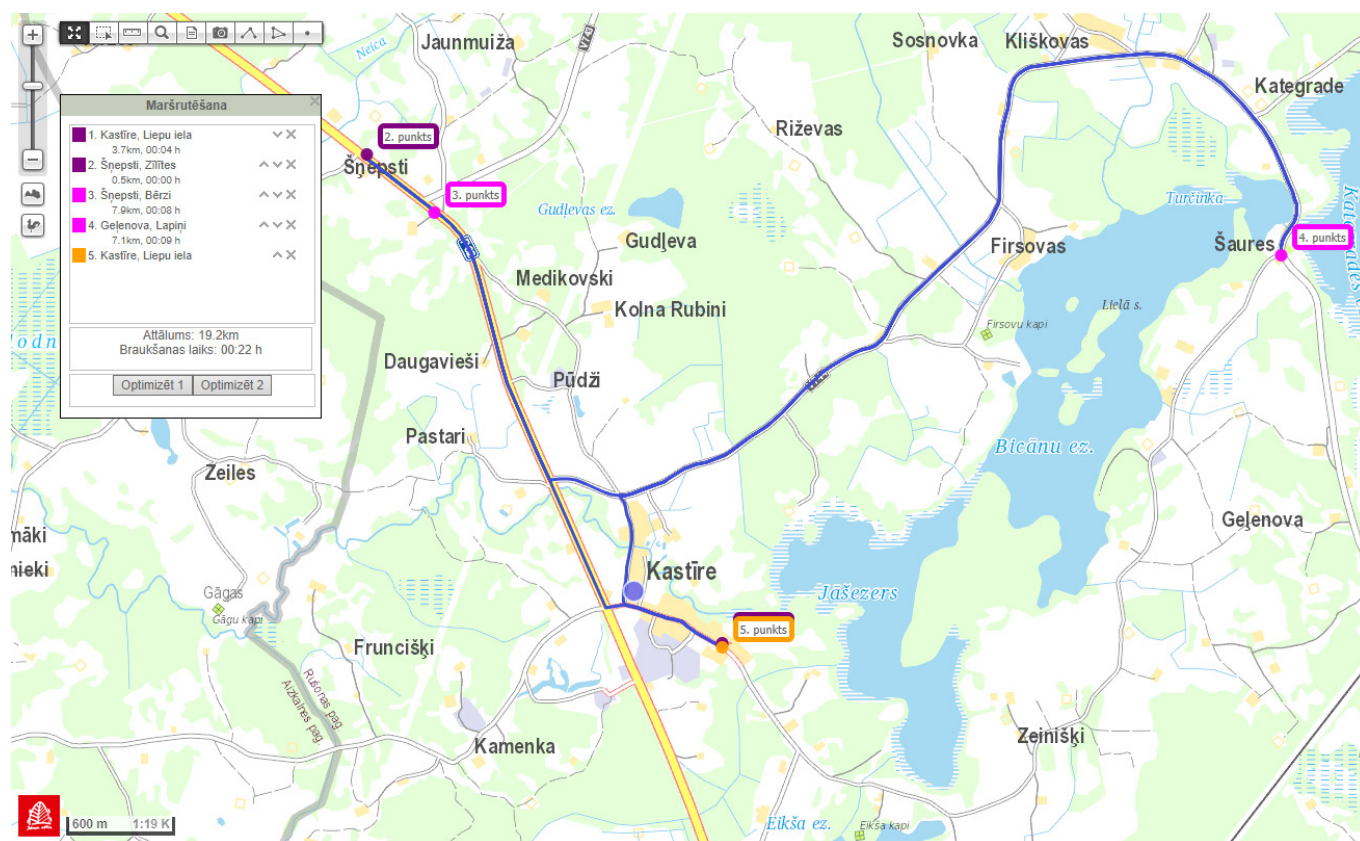
Līdzīga situācija ir arī nomaļāk no lielceļiem esošajos Pēteros dzīvojošajiem skolēniem (autobusa pietura 2 km, Preiļi - ap 15 minūšu braucienā ar sabiedrisko autobusu). Visi pārējie pirmā reisa pasažieri dzīvo tiešā sabiedrisko autobusu pieturu tuvumā ar ērtu piekļuvi Preiļu skolām vai Aizkalnes gadījumā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

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



Rušonas skolas autobusa 2. reisa maršruts

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



Rušonas skolas autobusa 3. reisa maršruts

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

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

Ņemot vērā, ka Rušonas skolā pamatskolas posmā (7.-9.klasē) mācās tikai 18 skolēni (vidēji 6 klasē), specializētajos priekšmetos (bioloģija, ģeogrāfija, fizika, ķīmija utt.) nedēļā iznāk tikai 5 mācību stundas, kas nodrošina attiecīgā priekšmeta skolotājam tikai ceturtdaļslodzi (skolotāji, lai nopelnītu, spiesti strādāt vairākās skolās, vai mācīt vairākus priekšmetus, no kā cieš mācību kvalitāte), nemaz nerunājot par kabinetu uzturēšanas nesamērīgajām izmaksām, rēķinot uz skolēnu. Šī iemesla dēļ pamatskolas posma uzturēšana Rušonas skolā nav pamatota, nākotnes attīstības scenārijā paredzot Kastīrē saglabāt tikai sākumskolas posmu. Šādā gadījumā daudz efektīvāk varētu izmantot skolotāju algām un mācību aprīkojumam paredzētos līdzekļus, taču nedaudz pieaugtu transporta izdevumi. Tā kā pētnieku rīcībā nebija informācija, kur tieši dzīvo katrs no 18 pamatskolas posma skolēniem, nebija iespējams

precīzi prognozēt transporta izmaksu pieaugumu. Ja pieņemam, ka visi 18 dzīvo Kastīres apkaimē un mācības pēc 6.klases turpina Preiļos, tad transporta kompensācijas apmērs būtu 36 EUR dienā. Tātad kopā ar iepriekš minētajiem izdevumiem pēc reformu realizācijas atbilstoši izklāstītajam scenārijam pašvaldības izdevumi Rušonas skolas esošo un bijušo audzēkņu transportam tik un tā nedaudz samazinātos (no 95 līdz 73 EUR dienā). Taču, visticamāk, reālais samazinājums būtu lielāks, jo, kā liecina pētnieku novērojumi citās pašvaldībās, kur skolēnu autobusi jau pārtraukuši kursēt, tikai daļa skolēnu izvēlas lietot sabiedrisko transportu, priekšroku dodot vecāku automašīnai, kājām iešanai vai velo braukšanai. Pie kam ļoti iespējams, ka daļa no tiem 11 skolēniem, kurus attīstības scenārijā bija ierosināts pārvirzīt uz ērtāk sasniedzamajām Preiļu skolām, arī mācās pamatskolas posmā un aprēķinā iekļauti dubultā.

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

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

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

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

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

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

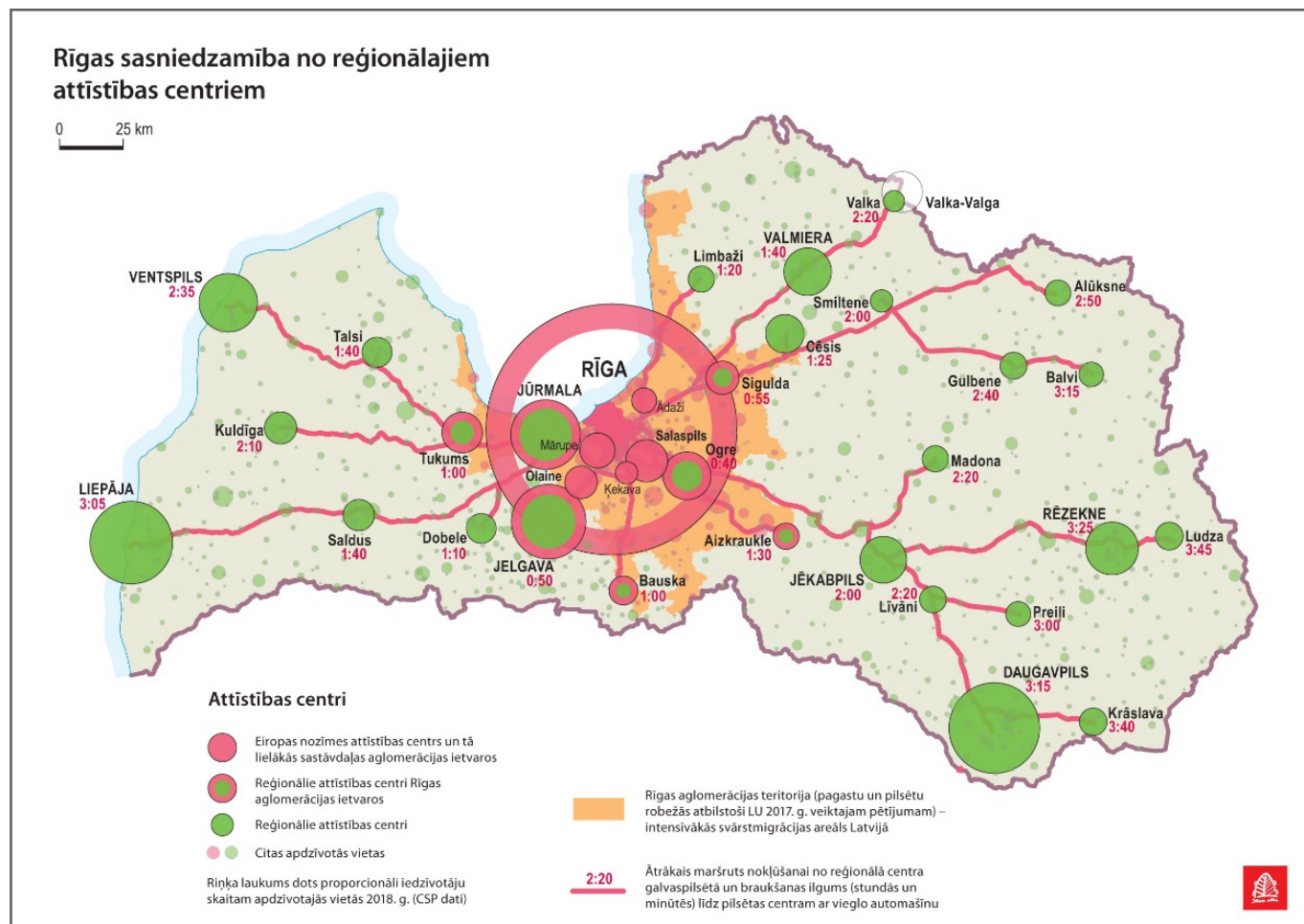
Vispārīgi ieteikumi optimālas skolēnu pārvadājumu sistēmas izveidei pašvaldībā

1. Ja atbildīgajam pašvaldības darbiniekam vēl nav autorizācijas piekļuve Izglītības un zinātnes ministrijas publicētās sistēmas “Skolu karte” <https://izm.kartes.lv> sadaļai “Skolēni”, tā jāiegūst, sekojot norādēm šajā vietnē, aizsūtīt IZM attiecīgi noformētu pieprasījumu. Autorizētā piekļuve ļaus kartē ērti pārlūkot ne tikai deklarētās skolēnu dzīvesvietas, bet arī katras konkrētās skolas audzēkņu dzīvesvietu izvietojumu, kā arī katrā konkrētajā pašvaldībā deklarēto skolēnu apmeklētās skolas, neatkarīgi no tā, kurā Latvijas malā tās atrastos.
2. Aktivizējot augstāk minētajā vietnē izvēlni “Skolēni/Visi skolēni” un “Mobilitāte/Autobusu pieturu 3 km (vecāku atbildības attālums vairumā attīstīto valstu) sasniedzamība”, iespējams pārlūkot kartē skolēnu deklarēto dzīvesvietu izvietojumu vienlaicīgi ar sabiedrisko autobusu ziemas sezonas rīta reisu (izpildes laiks 6:30 līdz 9:00) pieturu sasniedzamības areāliem un ērti identificēt to atsevišķo skolēnu deklarētās dzīvesvietas, kas atrodas vistālāk no sabiedriskā transporta un, kur, iespējams, nepieciešama pašvaldības iesaiste īpašā skolēnu transporta organizācijā.
3. Pārbaudot situāciju katrā no identificētajām attāļajām skolēnu dzīvesvietām, būtu jāpievērš uzmanība, vai skolēns ikdienā patiesi uzturas šajā vietā, vai tikai deklarēts tajā.
4. Ja skolēns tur dzīvo pastāvīgi un vecākiem vai citiem piederīgajiem nav iespēju ikdienā palīdzēt tam aizkļūt līdz sabiedriskajam transportam vai skolai, tad pašvaldībai jāizvērtē, kāds no transporta risinājumiem šajā gadījumā būtu piemērotākais. Ja apkaimē šādi gadījumi ir vairāki, visticamāk, ir vērts izstrādāt optimālo maršrutu ikdienas braucieniem un to izpildei piesaistīt komersantu, mikroautobusam maksājot ap 0,40 EUR par katru nobraukto km (degviela veidotu trešdaļu no izmaksām, pārējo – nolietojums, atalgojums, apdrošināšana, nodokļi u.c.; jo vairāk pasažieru šādā transporta līdzeklī, jo mazāka 1 skolēna pārvadāšanas pašizmaksa).
5. Jāvērtē, vai skolēni tiek vesti uz ērtāk sasniedzamo skolu ar augstāko izglītības kvalitāti. Braucienus uz skolām, kas atrodas tuvāk par 2 km no skolēna dzīvesvietas, vai uz skolu, kas nav dzīvesvietai tuvākā ar augstāko izglītības kvalitāti, pašvaldībai nebūtu jāapmaksā.
6. Izmantojot “Skolu kartē” izvēlnes “Mobilitāte” apakšizvēlnes “Autobusu kustības intensitāte” un “Autobusu aizpildījums”, jāvērtē, vai skolēnu pārvadājumiem pietiekamā mērā tiek izmantotas esošās sabiedrisko pārvadājumu piedāvātās iespējas un, vai esošajā piedāvājumā nepieciešams rosināt izmaiņas autobusu kursēšanas laikos un ietilpībā, par to savlaicīgi informējot attiecīgā plānošanas reģiona atbildīgo darbinieku.
7. Rosinot izmaiņas sabiedrisko autobusu sarakstos, vadīties ne tikai no skolēnu interesēm, bet arī no strādājošo iedzīvotāju vajadzībām, meklējot kompromisu, kas nodrošinātu produktīvāko nodokļu maksātāju naudas izlietojumu, dotējot sabiedrisko transportu.
8. Ja nav iespējas iztikt bez īpašiem skolēnu pārvadājumu transporta risinājumiem, to maršrutus plānot ar iespējami īsāku “tukšo” nobraukumu (kur vien iespējams, izmantot lokveida maršrutus).
9. Sniegt skolēnu vecākiem informāciju par mazkustīgā dzīvesveida negatīvo ietekmi uz skolēnu veselību un mācīšanās spējām, tādējādi popularizējot attīstīto valstu praksi – autotransporta vietā braukšanai uz skolu aizvien biežāk izvēlēties iešanu kājām vai braukšanu ar velosipēdu.
10. Iespēju robežās veikt pasākumus, kas uzlabo satiksmes drošību (velo novietnes, ceļa zīmes, nožogojumi, apgaismojums, bedru un bīstamu priekšmetu klātbūtne utt.) kājām iešanai un velo braukšanai biežāk izmantotajos skolēnu maršrutos.

Smiltenes ietekmes areāla padziļināta analīze ATR kontekstā

Smiltenes novada vispārīgs raksturojums administratīvi teritoriālās reformas kontekstā

Smiltene ir neliela pilsēta mežiem bagātajā Ziemeļvidzemē, 2 stundu brauciena attālumā no Rīgas, līdzās Vidzemes šosejai (A2). Veiksmīgā uzņēmējdarbības attīstība pēdējo gadu laikā ievērojami palielinājusi Smiltenes reģionālo ietekmi, kas bija par pamatu tās iekļaušanai attīstības centru skaitā 2014. gadā pieņemtajā Nacionālajā attīstības plānā (NAP).



Rīgas sasniedzamība no reģionālajiem attīstības centriem. Ar sarkanām līnijām un skaitļiem kartē attēloti optimālie attīstības centru Rīgas sasniedzamības maršruti un normālos laika apstākļos, braucot ar automašīnu, ceļā pavadāmais laiks. Kā redzams Smiltenei šis rādītājs (2 h) ir gandrīz divas reizes mazāks, nekā tālākajam no attīstības centriem — Ludzai (3 h 45'), tomēr lielāks nekā 14 (pusei) no attīstības centriem

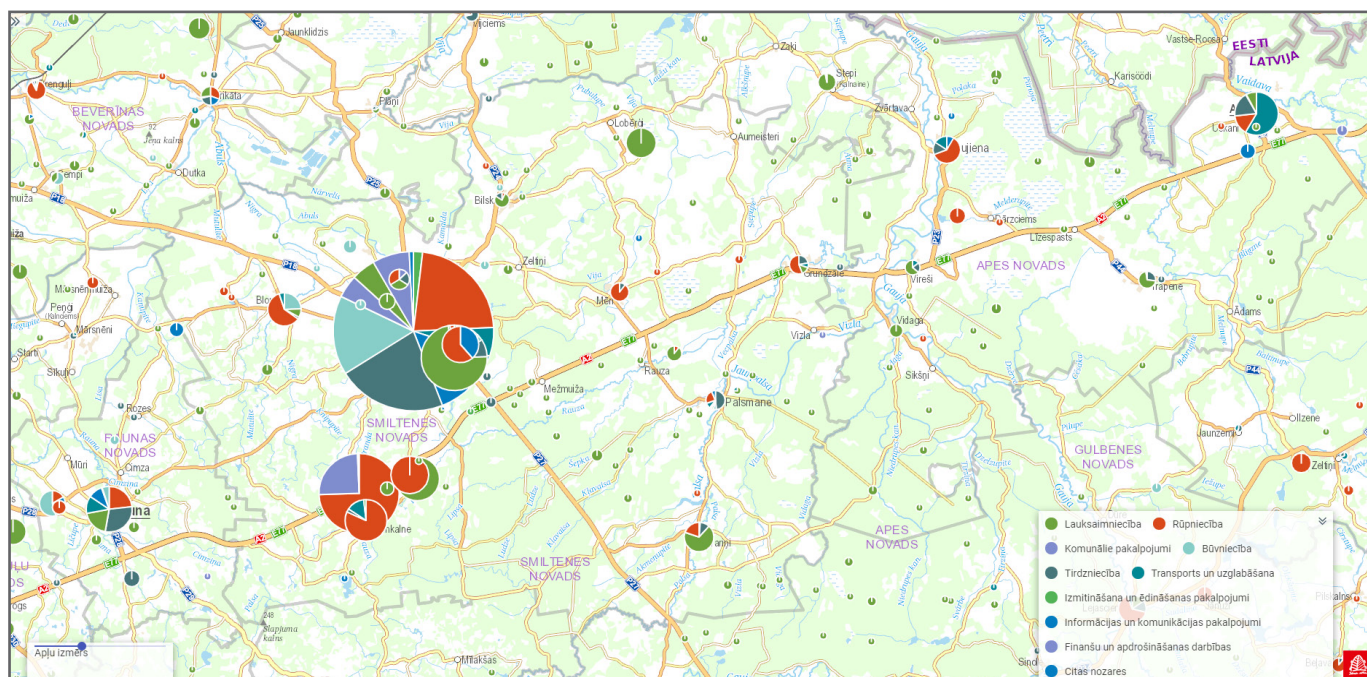
Tāpat kā vairākumam Ziemeļvidzemes saimniecisko centru, arī Smiltenes kā lielākas apdzīvotās vietas pirmsākumi saistās ar viduslaikiem, kad pie Rīgas arhibīskapa nocietinātās pils stāvajā Abula krastā izauga prāva apmetne. Tomēr turpmākajos karos tā vairākkārt tika nopostīta, līdz 18. gs. sākumā pēc Lielā mēra izzuda pavisam.

Par mūsdienu Smiltenes sākumu uzskatāms 1895. gads, kad no Smiltenes muižas zemes tika izdalīti gruntsgabali apbūvei. Smiltene uzcēla kokapstrādes fabriku un vienu no pirmajām hidroelektrostacijām Baltijā (1913. g.). No 1912. gada Smiltene ar Valmieru un Ainažu ostu savienoja šaursliežu dzelzceļš. Latvijas brīvvalsts laikā ar 3,8 tūkst. iedzīvotāju Smiltene bija otra lielākā Valkas apriņķa pilsēta aiz Alūksnes. Traģisks Smiltenei bija 1944. gads, kad, atkāpjoties vācu karaspēkam, ugunsgrēkā gāja bojā lielākā daļa pilsētas (nodega 297 no vairāk nekā 400 ēku).

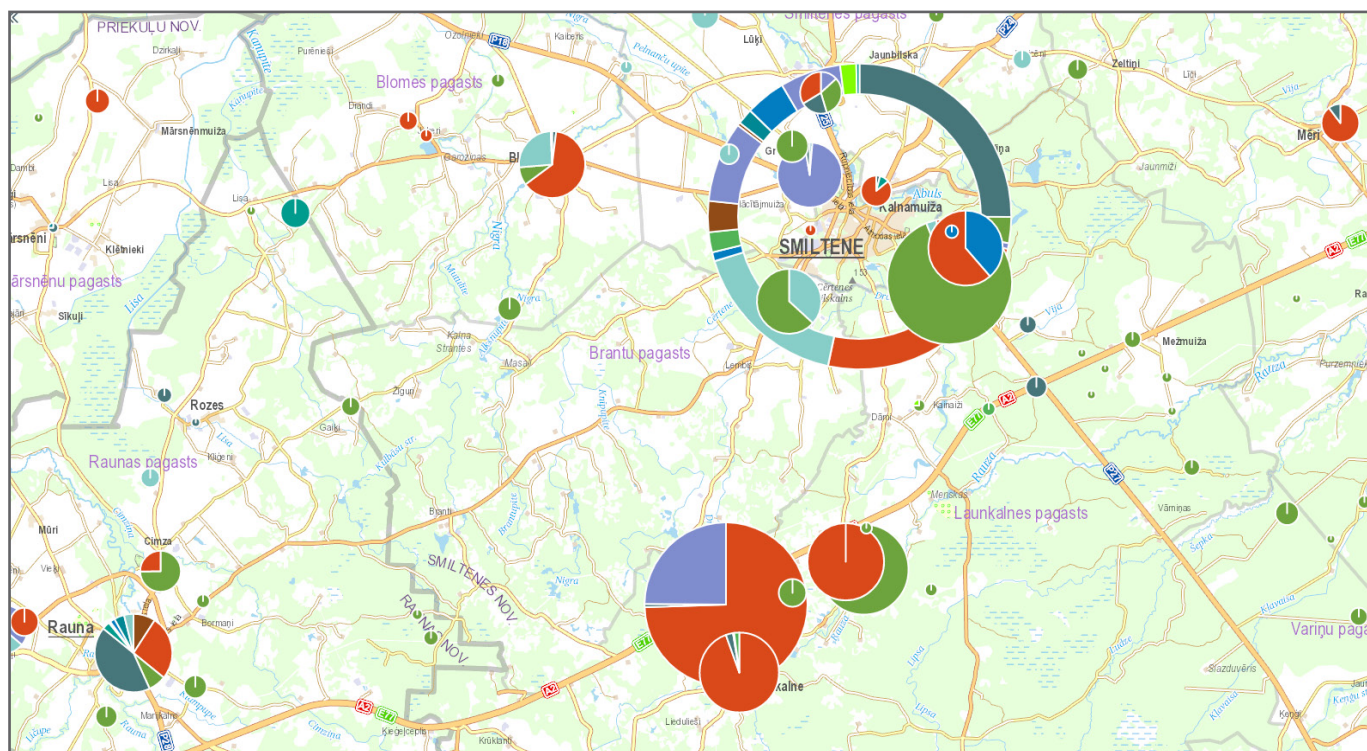
³¹ Šeit un turpmāk termins “pievienotā vērtība” attiecināts uz uzņēmējdarbībā samaksāto algu fondu ar visiem nodokļiem un gūto peļņu (pirms nodokļiem), kas “Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” atbilstoši VID, CSP u.c. avotu informācijai ar dažādu algoritmu palīdzību sadalīta pa uzņēmumu vietējām vienībām pēc to faktiskās darbības vietas. Aprēķinā izmantoti 2017. gada dati par visiem uzņēmumiem, kuru apgrozījums pārsniedz 70 tūkst. EUR.



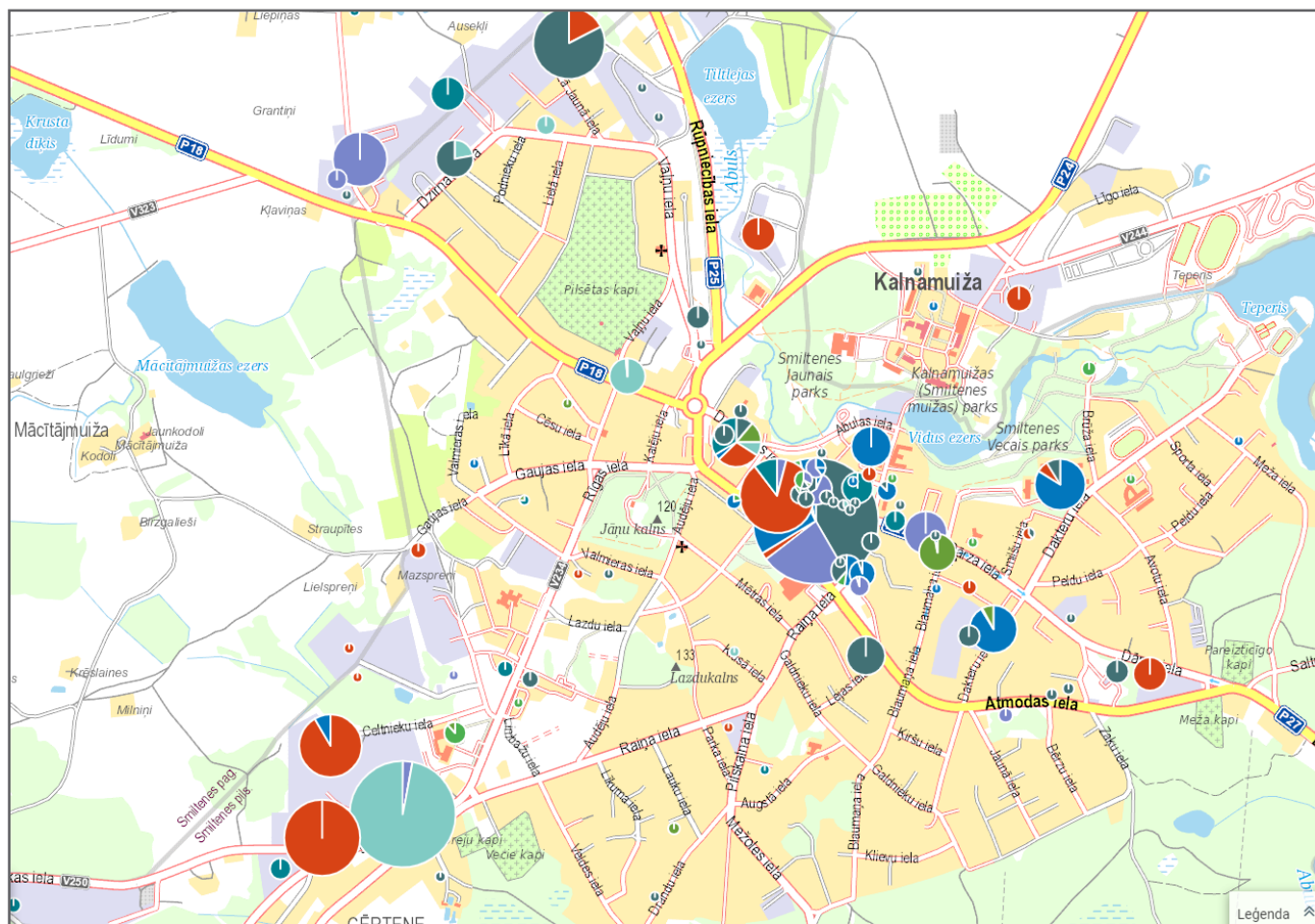
Smiltenes ietekmes areāla padziļināta analīze ATR kontekstā



Uzņēmējdarbības pievienotā vērtība Raunas, Smiltenes un Apes novados (fragments no “Karšu izdevniecības Jāņa sēta” veiktās analīzes). Kartē redzams, ka ārpus Smiltenes (40,9 milj. EUR) un Launkalnes (15 milj. EUR) nav lielu uzņēmumu, tāpēc arī tur radītās pievienotās vērtības apjoms ir salīdzinoši neliels: Raunā ar apkaimi — 5 milj. EUR, Apē — 2,4 milj. EUR, Blomē — 1,5 milj. EUR, Gaujienā, Variņos un Lobērgos — katrā nedaudz virs 1 milj. EUR.



Uzņēmējdarbības pievienotā vērtība Smiltenes apkaimē (fragments no “Karšu izdevniecības Jāņa sēta” veiktās analīzes). Kartē redzams, ka tieši Smiltenes pievārtē atrodas daudz tādu uzņēmumu, kuru pievienotā vērtība pārsniedz 1 milj. EUR. Pamatā tie darbojas mežsaimniecības un kokapstrādes jomā (Silvā — “Pata Strenči”, “AL Mežs”, “Latvijas Valsts meži” un “Smiltene Impex”, Launkalnes apkaimē — “Stora Enso Latvija”, “Vudlande”, “Graanul invest”, “Graanul invest energy” un “Meža saimnieks”).



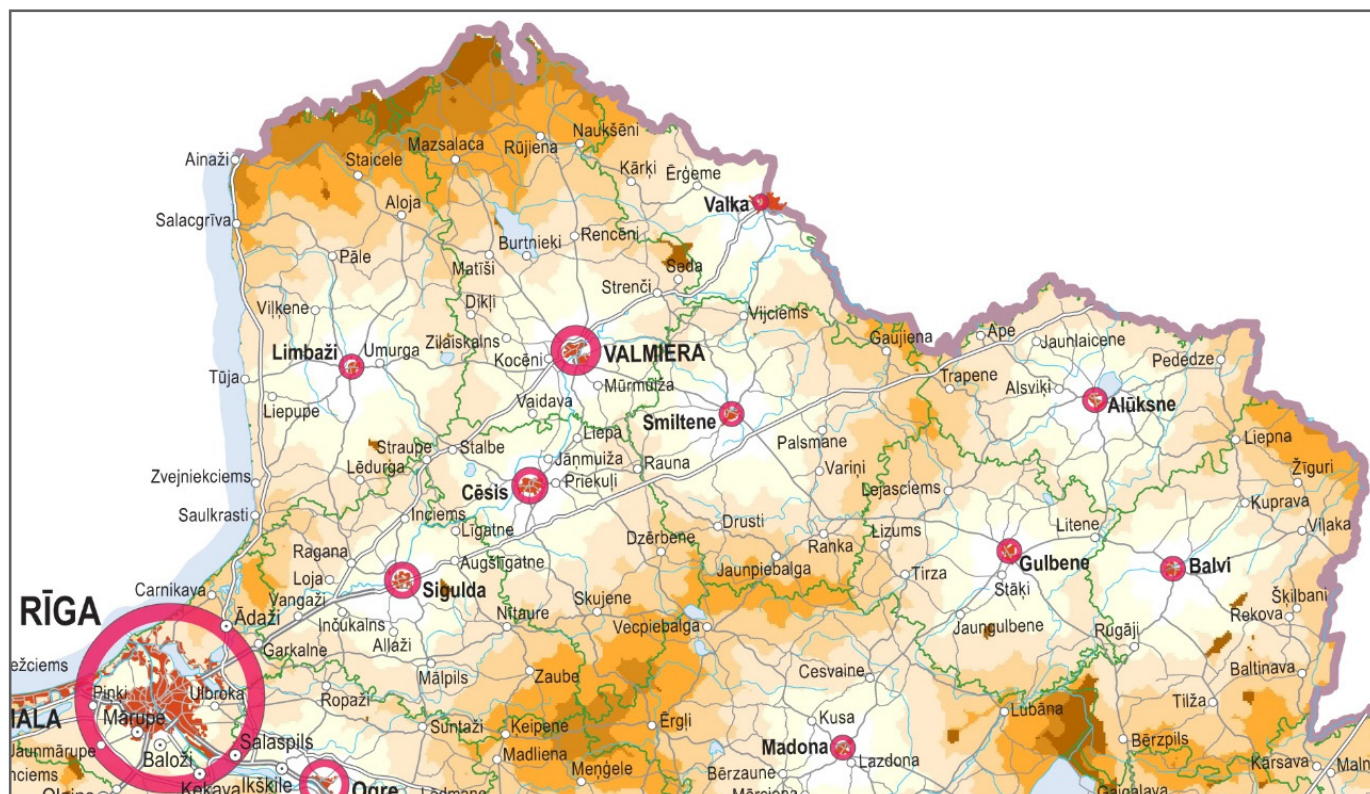
Uzņēmējdarbības pievienotā vērtība Smiltenes pilsētā (fragments no “Karšu izdevniecības Jāņa sēta” veiktās analīzes). Kartē redzams, ka lielākie uzņēmumi (ar pievienoto vērtību virs 1 milj. EUR) Smiltē koncentrēti pilsētas centrā (“Firma Madara 89”, “Smiltenes piens”), Cērtēnē (“8.CBR”, “Artex Latvia” un “Troll Smiltene”) un Ziemeļu darījumu zonā (“Firma Madara 89” vairumtirdzniecības bāze un AS “Sadales tīkls” vietējā vienība).

Nenoliedzami, ka uzņēmējdarbības veiksmīgajā attīstībā Smiltē būtiska loma ir Smiltenes novada pašvaldībai, kas mērķtiecīgi darbojas, radot labvēlīgu vidi investīcijām un uzņēmējdarbībai. Kā apliecinājums tam ir nozīmīgu uzņēmumu darbība novada teritorijā arī ārpus Smiltenes pilsētas. Visvairāk šādu uzņēmumu (lielākais — “Stora Enso” kokzāģētava) ir Launkalnes apkaimē. To kopējā pievienotā vērtība pārsniedz 15 milj. EUR, kas ir apmēram tikpat, cik tādos attīstības centros kā Balvi, Valka vai Ludza.

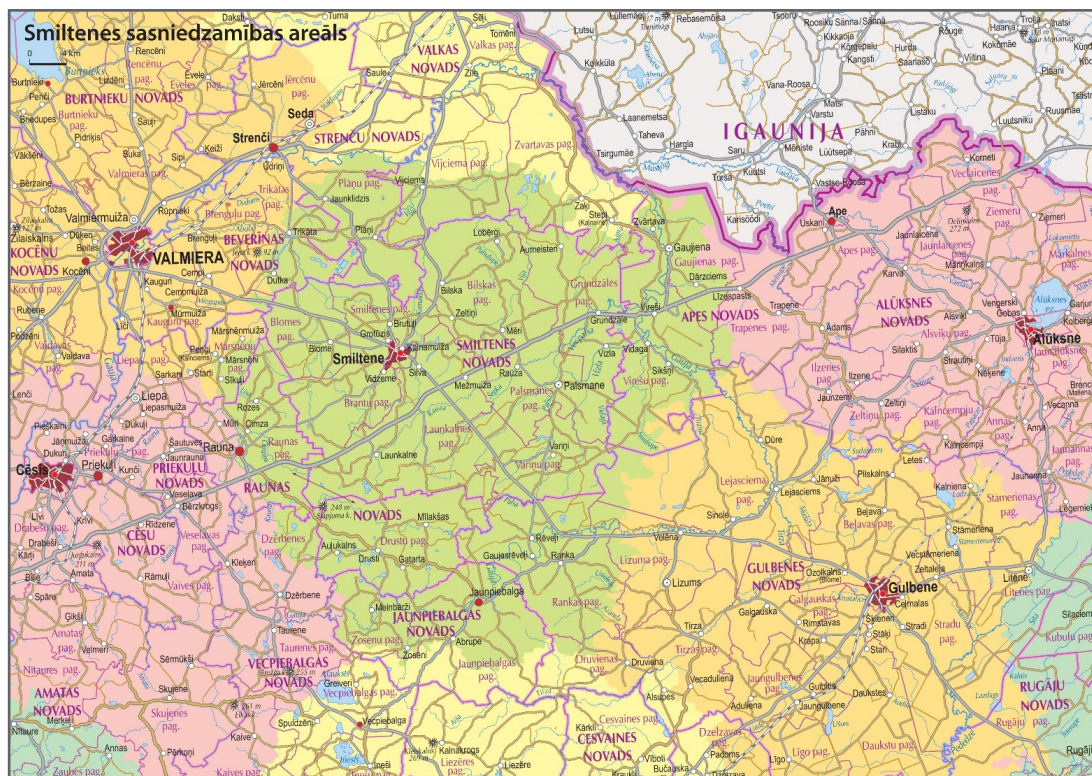
Uz Smiltenes novada uzņēmumiem dodas strādāt iedzīvotāji no kaimiņu pašvaldībām — Raunas, Beverīnas, Strenču, Valkas, Apes, Jaunpiebalgas un pat Gulbenes novada. No attīstības centru optimālās sasniedzamības viedokļa, izmantojot autotransportu, Smiltene visātrāk sasniedzama lielākajai daļai Jaunpiebalgas novada iedzīvotāju. No Apes novada Smiltene ir tuvāka Gaujienas un Vīrešu pagastam, no Gulbenes novada — Rankas pagastam, no Strenču novada — Plāņu pagastam, no Valkas novada — Vijciema pagasta apdzīvotākajai daļai, bet no Raunas novada — Drustu pagastam. Raunas centrs ir vienādi ātri sasniedzams gan no Smiltenes, gan Cēsīm, tomēr izteiktāka ikdienas migrācija vērojama uz Cēsīm, gan tāpēc, ka pilsēta ir lielāka, gan tāpēc, ka tā atrodas Rīgas virzienā. Interesanti, ka šajā teritorijā, ko varētu dēvēt par Smiltenes ietekmes areālu, Rauna ir vienīgā apdzīvotā vietā, kurā dzīvo vairāk nekā tūkstotis iedzīvotāju (1144). Otrā novada centrā — Jaunpiebalgā, kas iekļaujas Smiltenes ietekmes areālā, ir tikai 895 iedzīvotāji. Apvienojoties kopīgā pašvaldībā ap tik jaudīgu centru kā Smiltene, saimnieciski mazāk attīstīto pašvaldību iedzīvotājiem būtu lielākas izredzes saņemt kvalitatīvākus pakalpojumus.



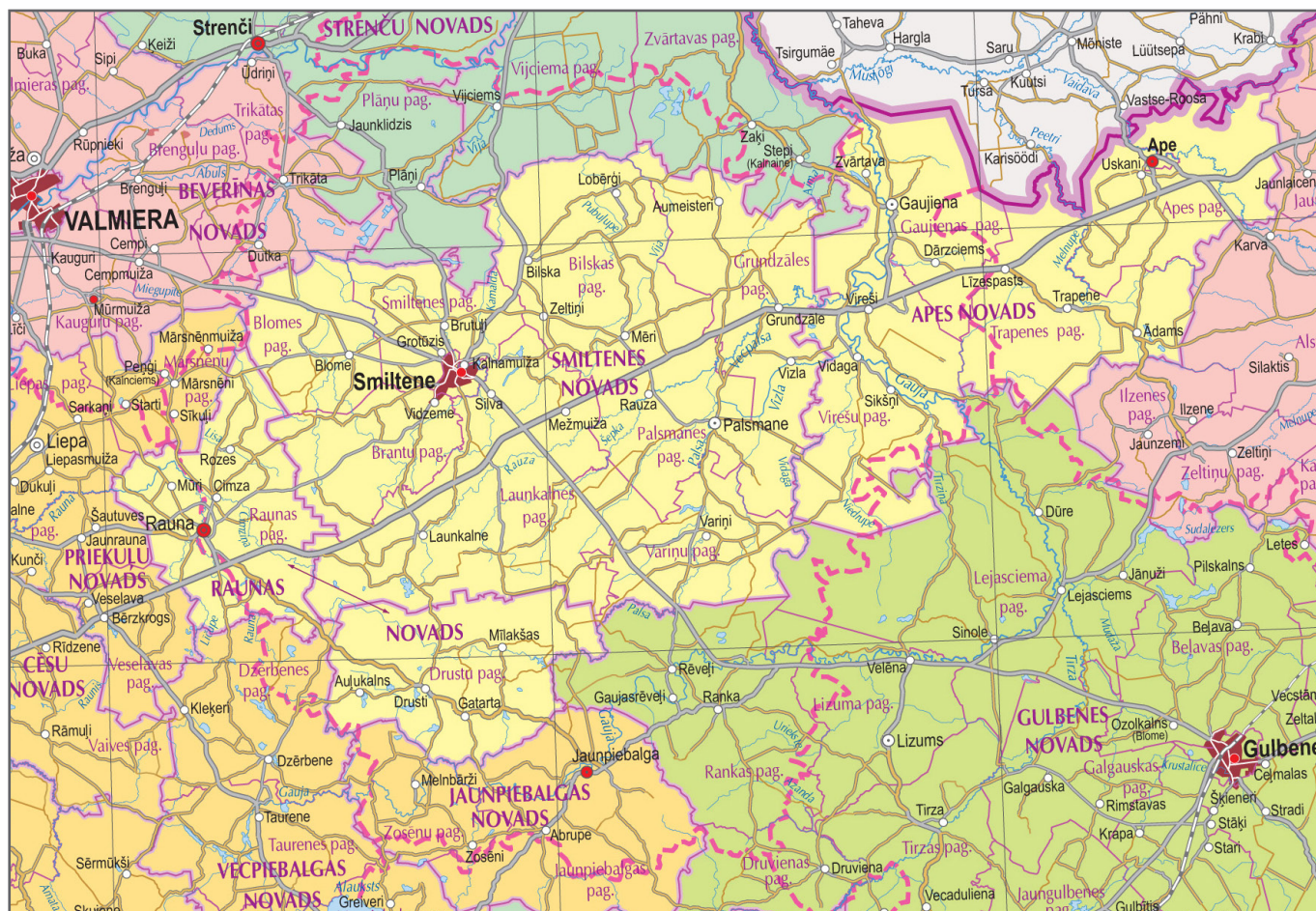
Smiltenes ietekmes areāla padziļināta analīze ATR kontekstā



Attīstības centru sasniedzamība (fragments no “Karšu izdevniecības Jāņa sēta” kartes; kartē ar fona krāsojumu attēlotas attīstības centru sasniedzamības joslas (10 minūšu intervālā, braucot ar automašīnu normālos laika apstākļos). Spilgti oranžā krāsā iekrāsots 40 līdz 50 minūšu sasniedzamības areāls. Atbilstoši “Karšu izdevniecības Jāņa sēta” aprēķiniem 2% Latvijas iedzīvotāju dzīvo vietās, no kurām nokļūšanai līdz tuvākajam attīstības centram nepieciešamas vairāk nekā 40 minūtes, bet 0,2% vietās, kur nokļūšanai nepieciešama vairāk nekā 1 stunda).



Smiltenes optimālais sasniedzamības areāls (fragments no “Karšu izdevniecības Jāņa sēta” kartes; kartē ar zaļu fona krāsojumu attēlots areāls, kurā Smiltene ir visātrāk sasniedzamais attīstības centrs).



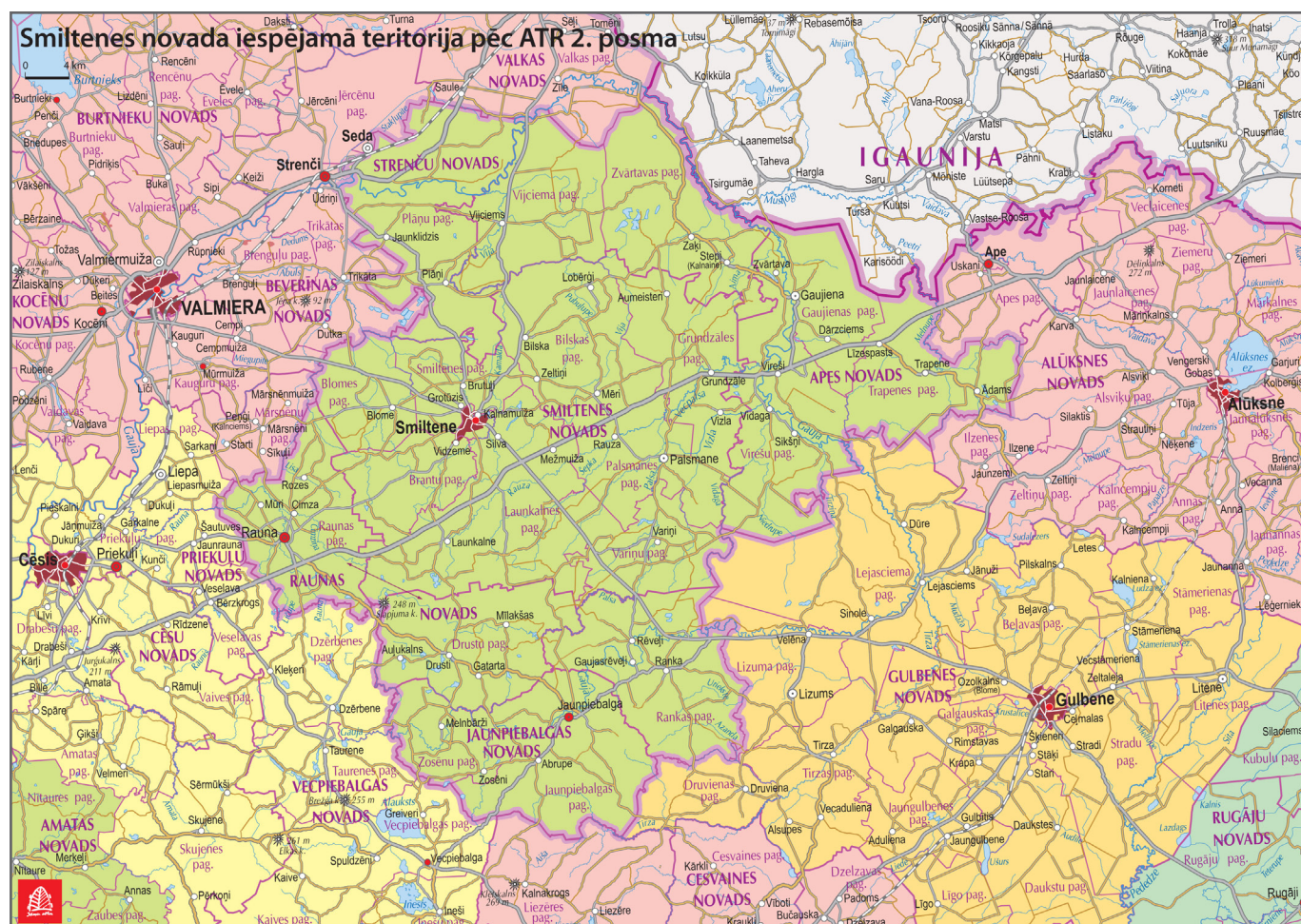
Smiltenes novads atbilstoši VARAM piedāvātajam administratīvi teritoriālās reformas (ATR) projektam (fragments no "Karšu izdevniecības Jāņa sēta" kartes). Ar pārtrauktu violetu līniju kartē redzamas attīstības centru optimālās sasniedzamības areālu nosacītās robežas. Kā redzams Smiltenes gadījumā atšķirības starp optimālo sasniedzamības areālu un VARAM ATR reformas 1. kārtas piedāvājumu ir visai ievērojamas.

VARAM piedāvājums ir apvienoto Smiltenes novadu veidot kopā ar Apes un Raunas novadu. Ja realizētos šāds scenārijs, tad pievienotās vērtības apjoma ziņā (76,2 milj. EUR) tas apsteigtu 10 no 35 piedāvāto pašvaldību teritorijām, bet, rēķinot pievienoto vērtību uz 1 iedzīvotāju (4,1 tūkst. EUR), ierindotos 11. vietā. Platības ziņā (1801 km²) Smiltenes apvienotais novads būtu 22., bet iedzīvotāju skaita ziņā (18,5 tūkst.) — 32. vietā. Neraugoties uz Smiltenes ekonomisko vilkmi, sagaidāms, ka iedzīvotāju skaits apvienotajā novadā turpmākajos gados turpinās samazināties. 2030. gadā tas varētu samazināties līdz 14,7 tūkst. (-11%; valsts vidējais līmenis -10%).

Jāatzīmē, ka VARAM piedāvājumā, kurā, ievērojot veidojamām pašvaldībām izvirzītos kritērijus, vienlaikus meklēts kompromiss ar esošajām pašvaldībām un valdības koalīcijas partneriem, ārpus veidojamā Smiltenes novada palicis Jaunpiebalgas novads. Tas VARAM piedāvājumā iekļauts Cēsu novadā, neraugoties uz ievērojami lielāko attālumu līdz Cēsīm (1 stundas brauciens ar automašīnu normālos laika apstākļos), salīdzinot ar Smiltēni (40 minūtes). No efektīvas pārvaldības viedokļa Jaunpiebalga labāk iederētos Smiltenes novadā, taču vēsturiskās piederības Cēsu rajonam dēļ un jau nodibināto saišu dēļ virzība uz Cēsīm joprojām ir aktuāla.

Nemot vērā, ka administratīvi teritoriālā reforma (ATR) ir ļoti sarežģīts pasākumu kopums, VARAM izvēlēta stratēģija ATR pirmajā kārtā paredz esošo 119 pašvaldību apvienošanu lielākās pašvaldībās, saglabājot atsevišķu novadu esošās robežas, taču neizslēdz šādu iespēju reformas turpinājumā, kad varētu tikt precizētas jaunizveidoto pašvaldību robežas, iespēju robežās tās saskaņojot ar esošo pagastu robežām. Smiltenes novadam, ja tas tiktu izveidots, apvienojot Smiltenes, Raunas, Jaunpiebalgas un Apes novadus, reformas turpinājums ļautu tuvināt jaunizveidotā novada robežas optimālā Smiltenes sasniedzamības areāla robežām. Smiltenes novadam no Gulbenes novada tad būtu jāpievieno Rankas pagasts. Savukārt no tagadējā Apes novada Apes pilsēta un pagasts būtu jāpievieno Alūksnes novadam, kura centrs tai būtu daudz tuvāks (30 minūtes no Apes līdz Alūksnei, salīdzinot ar 47 minūtēm līdz Smiltenei). Kamēr nav noslēdzies ATR pirmais posms, daudz lielākas neskaidrības ir ar iespējamām

korekcijām Smiltenes novada ziemeļu robežā. Gadījumā, ja Valkas novads netiktu izveidots, tad tas būtu jāsadala starp Valmieras un Smiltenes novadiem. Šajā gadījumā Smiltenes novadā no Valkas novada būtu iekļaujami Zvārtavas un Vijciema pagasti, bet no Strenču novada — Plāņu pagasts. Pēc minētajiem robežu grozījumiem Smiltenes novada iedzīvotāju skaits, salīdzinot ar VARAM modeli piedāvāto, palielinātos par 3,5 tūkstošiem un sasniegtu 22 tūkstošus.

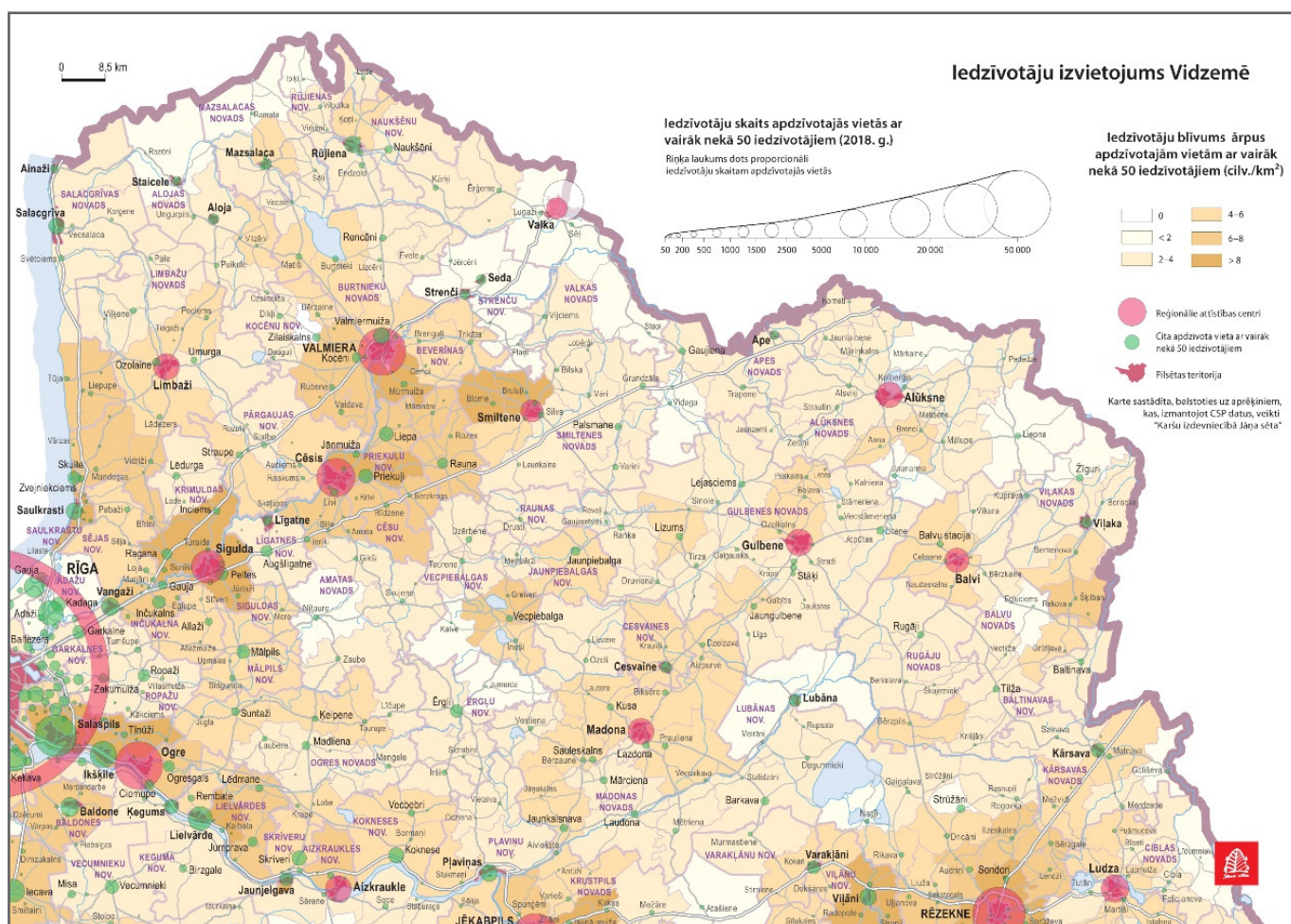


Smiltenes novada iespējamā teritorija pēc robežu precizēšanas ATR otrajā posmā (fragments no “Karšu izdevniecības Jāņa sēta” kartes). Šāda būtu optimālā Smiltenes novada teritorija gadījumā, ja ATR projekta saskaņošanas gaitā netiktu rasts kompromiss par Valkas novadu, un tam paredzētā teritorija būtu jāsadala starp Valmieras un Smiltenes novadiem

Vērtējot publiskajā telpā izskanējušo priekšlikumu Smiltenes novadā iekļaut visu Valkas novadu, ja tas netiktu veidots kā atsevišķs novads, jāatzīst, ka tas Smiltenei kā centram būtu pārāk liels izaicinājums. Valkas pašas iedzīvotāju skaits ir tuvs Smiltenes iedzīvotāju skaitam, bet kopā ar šīs pilsētas Igaunijas daļu (Valgu) – trīskārt lielāks. Ņemot vērā, ka Valka ir robežpilsēta un būtiska tās darbaspējīgo iedzīvotāju daļa pievilcīgāku nosacījumu dēļ izvēlējusies strādāt un deklarēt dzīvesvietu kaimiņvalstī, tur arī maksā nodokļus, tā radot papildu slogu Valkas pašvaldības budžetam. Šāds slogs arī ekonomiski veiksmīgajai Smiltenei varētu izrādīties pārmērīgs, kamēr Ziemeļvidzemes lielākajam centram Valmierai, kas no Valkas atrodas tikai divas minūtes ilgāka brauciena attālumā, nekā Smiltene, tas neradītu tik lielas problēmas. Protams, gan Valkas, gan apkārtējo novadu iedzīvotājiem vispiemērotākais scenārijs būtu, ja politiķi spētu vienoties un, ņemot vērā Valkas unikālo “dvīņpilsētas” situāciju, piešķirtu tai īpašu statusu, izstrādājot arī tādu normatīvo regulējumu, kas ļautu šai pilsētai attīstīties, atrodoties nevienlīdzīgas konkurences apstākļos ar augstāk attīstītā ekonomikā funkcionējošu pilsētas pamatdaļu.

Demogrāfiskās situācijas īpatnības Smiltenes ietekmes areālā

Iedzīvotāju skaita samazināšanās pēdējās desmitgadēs kļuvusi par vienu no lielākajiem Latvijas izaicinājumiem. Zemā dzimstība veicinājusi sabiedrības novecošanu un negatīvs dabiskais pieaugums (mirstība augstāka par dzimstību) kopš 90. gadu vidus vērojams visā Latvijas teritorijā, izņemot dažas Pierīgas pašvaldības. Lai arī Smiltenes novadā jauniešu īpatsvars nedaudz pārsniedz Latvijas vidējo līmeni, iedzīvotāju dabiskais pieaugums, tāpat kā Latvijas lielākajā daļā, te saglabājas negatīvs. **Pēdējā desmitgadē (no 2009. līdz 2018. gadam) pēc CSP datiem mirušo skaits gadā vidēji par 33 pārsniedz Smiltenes novadā dzimušo iedzīvotāju skaitu.** Lai arī šie skaitļi nav mazi, tie tik un tā veidoja tikai piekto daļu no novada iedzīvotāju skaita samazinājuma. Pēdējā desmitgadē noteicošā ietekme Smiltenes novada depopulācijā ir bijusi iedzīvotāju ilgtermiņa migrācijai. Taču minēto faktoru ietekme Smiltenes novada teritorijā bijusi ļoti atšķirīga nevienmērīgā iedzīvotāju izvietojuma dēļ.

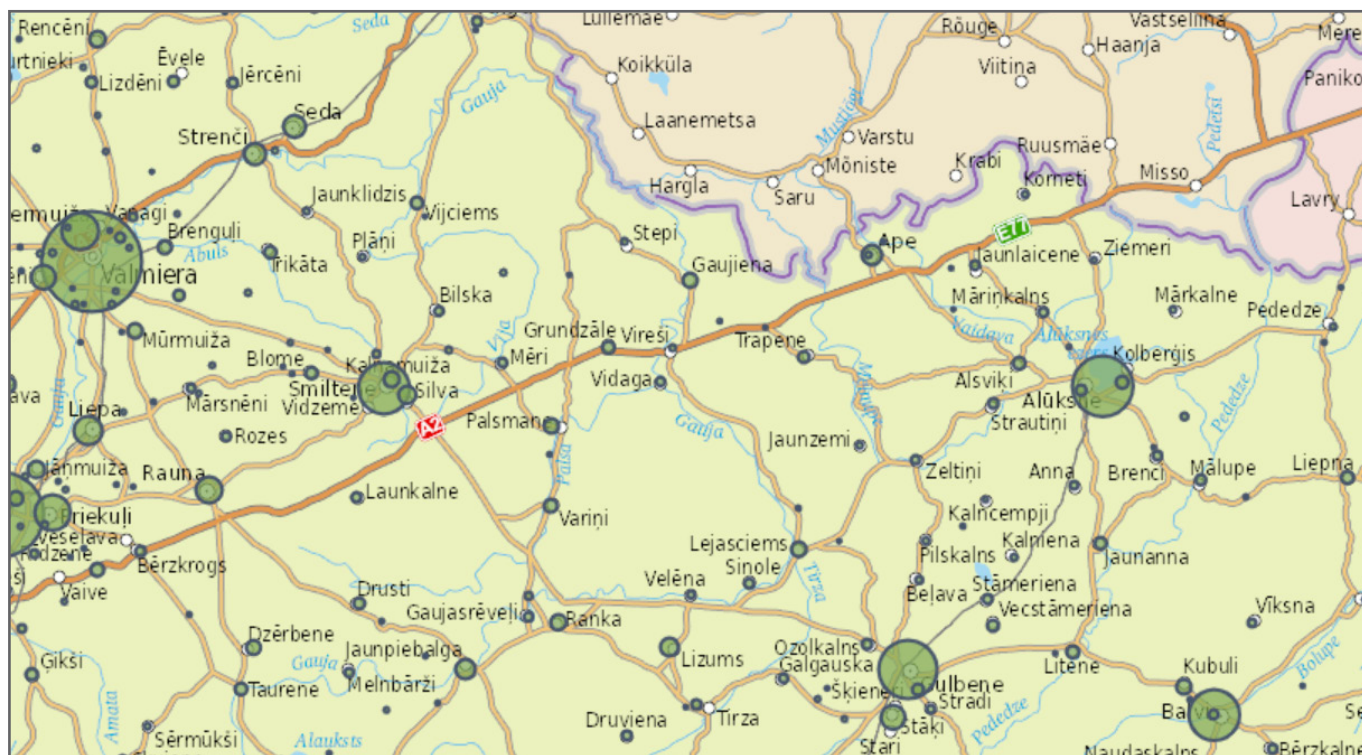


Iedzīvotāju izvietojums Vidzemē. Ar apliem, kuru laukums proporcionāls iedzīvotāju skaitam blīvi apdzīvotās vietās ar vairāk nekā 50 iedzīvotājiem, un fona krāsojumu, kura intensitāte pieaug atbilstoši viensētu iedzīvotāju blīvumam, kartē attēlots nevienmērīgais iedzīvotāju izvietojums Vidzemē. Redzams, ka tikai uz rietumiem no Smiltenes apdzīvotība ir blīvāka, kamēr pārējās virzienos dominē plašas, reti apdzīvotas teritorijas

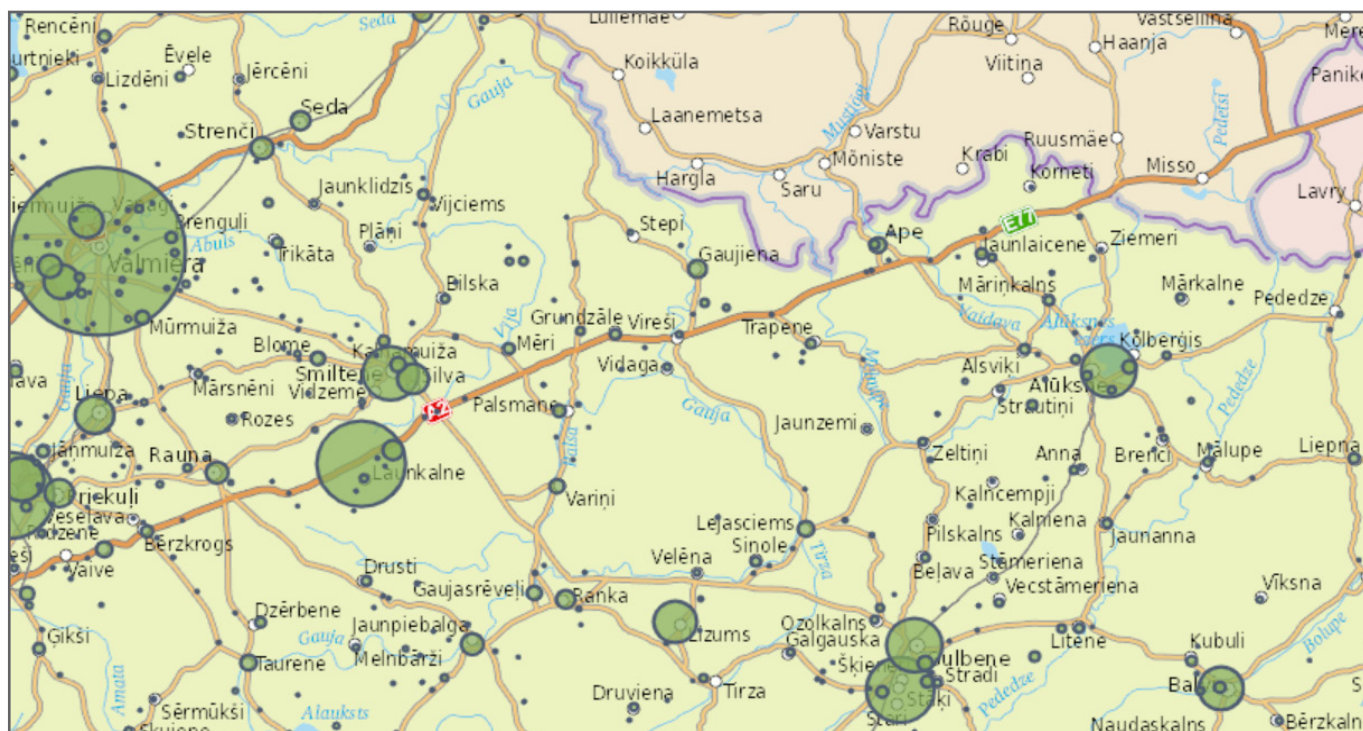
Smiltene (kopā ar piepilsētas teritoriju 6,3 tūkst. iedzīvotāju 2019. g. pēc CSP) dzīvo vairāk nekā puse novada iedzīvotāju, kamēr pārējā visai plašā novada teritorijā nav centru, ar kaut cik spēcīgu vilkmi. Lielākais no tiem – Palsmane (537 iedzīvotāji) ir vismaz desmitkārt mazāks. Vēl sešos centros ir vairāk nekā 100 iedzīvotāju:³² Variņos – 389, Grundzālē – 334, Blomē – 255, Bilskā – 210, Mēros – 198 un Launkalnē – 184.

³² Šeit un turpmāk izmantota CSP informācija par faktisko, nevis deklarēto iedzīvotāju skaitu, kas no Rīgas attālakās teritorijās mēdz būt par 10–20% lielāks

Līdzīga aina apdzīvojumā vērojama, salīdzinot šos datus ar iedzīvotāju faktiskoklātbūtni raksturojošomājsaimniecību elektroenerģijas patēriņu (skat. karti zemāk), ko pēc AS "Sadales tīkls" sniegtās informācijas bieži apdzīvoto vietu griezumā analizēja šī pētījuma autori. Smiltene ar piepilsētas teritoriju 2016. gadā šis patēriņš bija 5,6 milj. kWh, kamēr Palsmanē — 0,375 milj. kWh, Variņos — 0,298, Grundzālē — 0,260, Blomē — 0,246, Launkalnē — 0,156, Bilskā — 0,143, Mēros — 0,135 milj. kWh. Ārpus šiem pagasta centriem patēriņš bija nenozīmīgs (vienīgi Lobērgos tas bija 0,06 milj. kWh). Kopējā elektroenerģijas patēriņa analīze (skat. nākamajā lpp.) uzrāda visai augstu korelāciju ar ekonomisko aktivitāti konkrētajā vietā (ar nosacījumu, ka netiek pārvērtēti centri, kuros izvietotas energoietilpīgo nozaru ražotnes). Smiltenes novadā izceļas Smiltene ar piepilsētas teritoriju (26,6 milj. kWh). Launkalne (kopējais patēriņš ap 50 milj. kWh), kur atrodas vairāki lieli kokapstrādes uzņēmumi, to skaitā lielākais novada uzņēmums "Stora Enso Latvija". Vēl tikai trīs novada centros kopējais elektroenerģijas patēriņš pārsniedza vienu miljonu kilovatstundu — Blomē (1,5), Variņos (1,2) un Palsmanē (1). **Iedzīvotāju faktiskā klātbūtne un ekonomiskā aktivitāte ir noteicošie faktori apdzīvotās vietas attīstībai, un tie noteikti būtu jāņem vērā, arī modelējot nākotnes publisko pakalpojumu tīklu.**

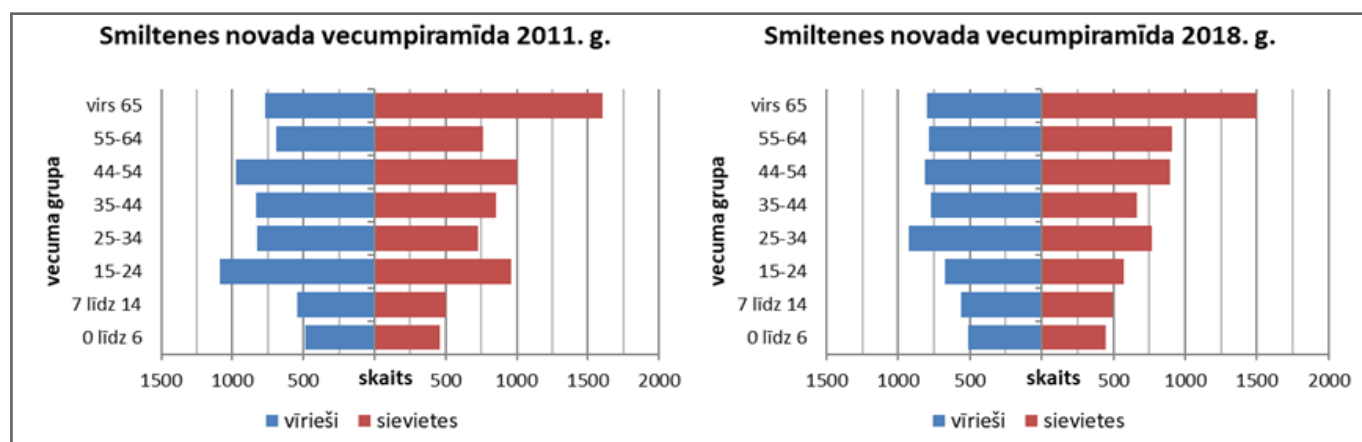


Elektroenerģijas patēriņš māsaimniecībās (fragments no "Karšu izdevniecības Jāņa sēta" veiktās analīzes). Ar apliem, kuru laukums proporcionāls māsaimniecībās patērētās elektroenerģijas apjomam apdzīvotajā vietā, kartē uzskatāmi parādīta faktiskā iedzīvotāju klātbūtnē dzīvesvietās. Redzams, ka ārpus attīstības centriem (kartē attēloti rozā krāsā) iedzīvotāju klātbūtnē ir ļoti ierobežota.



Kopējais elektroenerģijas patēriņš (fragments no “Karšu izdevniecības Jāņa sēta” veiktās analīzes). Ar apliem, kuru laukums proporcionāls kopējam patērētās elektroenerģijas apjomam apdzīvotajā vietā, kartē uzskatāmi parādīta, cik augsta ir ekonomiskā aktivitāte atsevišķos centros, salīdzinot ar plašām teritorijām, kur tā ir minimāla. Te gan jāņem vērā, ka dažos centros (Valmierā, Launkalnē, Lizumā, Stāškos) paaugstinātais elektroenerģijas patēriņš saistīts ne tikai ar vispārējo ekonomisko aktivitāti, bet arī ar energoietilpīgo nozaru (galvenokārt stiklašķiedras ražošanas un kokapstrādes) klātbūtni šajos centros. Salīdzinot ar mājāsaimniecību elektroenerģijas patēriņu, kopējā patēriņa koncentrācija ir vēl izteiktāka.

Iedzīvotāju, darbavietu un pakalpojumu koncentrācija, uz kuru vērsta arī plašas apkāmes iedzīvotāju ikdienas migrācijas plūsma, nosaka Smiltenes kā centra pievilcību, tāpēc depopulācijas temps tās tuvākajā apkārtnē ir ievērojami lēnāks, nekā novada perifērijā, kur jārēķinās ar strauju depopulāciju un bērnu skaita samazināšanos arī nākotnē, jo iedzīvotāju vidū ir mazāk jauno ģimeņu ar bērniem, bet pensijas vecuma iedzīvotāju – vairāk.

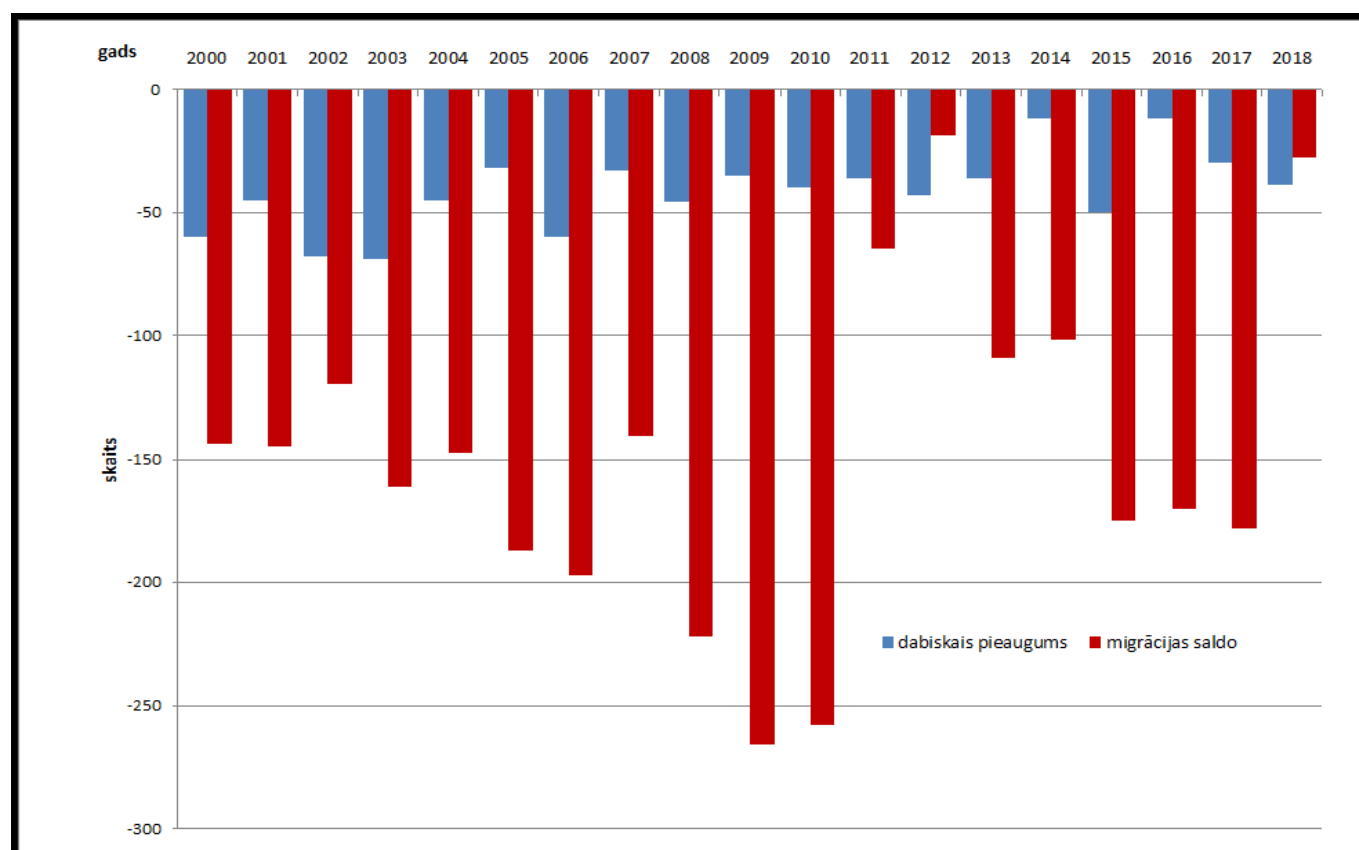


Smiltenes novada iedzīvotāju dzimumvecumstrukturā 2011. un 2018. gadā salīdzinājums³³. Tā kā, konstruējot abas diagrammas, izmantots viens un tas pats mērogs, stabiņu garuma izmaiņas uzskatāmi parāda iedzīvotāju skaita samazināšanās ātrumu pēdējo 7 gadu laikā. Īsākie stabiņi diagrammas pamatā liecina par straujo sabiedrības novecošanu. Diagrammās labi saskatāma arī “atmodas laika bērnu” pieaugšana (2011. g. — 3., 2018. g. — 4. stabiņš no apakšas), kas tuvākajos gados, tiem kļūstot par vecākiem, visvairāk ietekmēs skolēnu skaita izmaiņas

³³ Diagrammas sagatavotas, izmantojot CSP datus



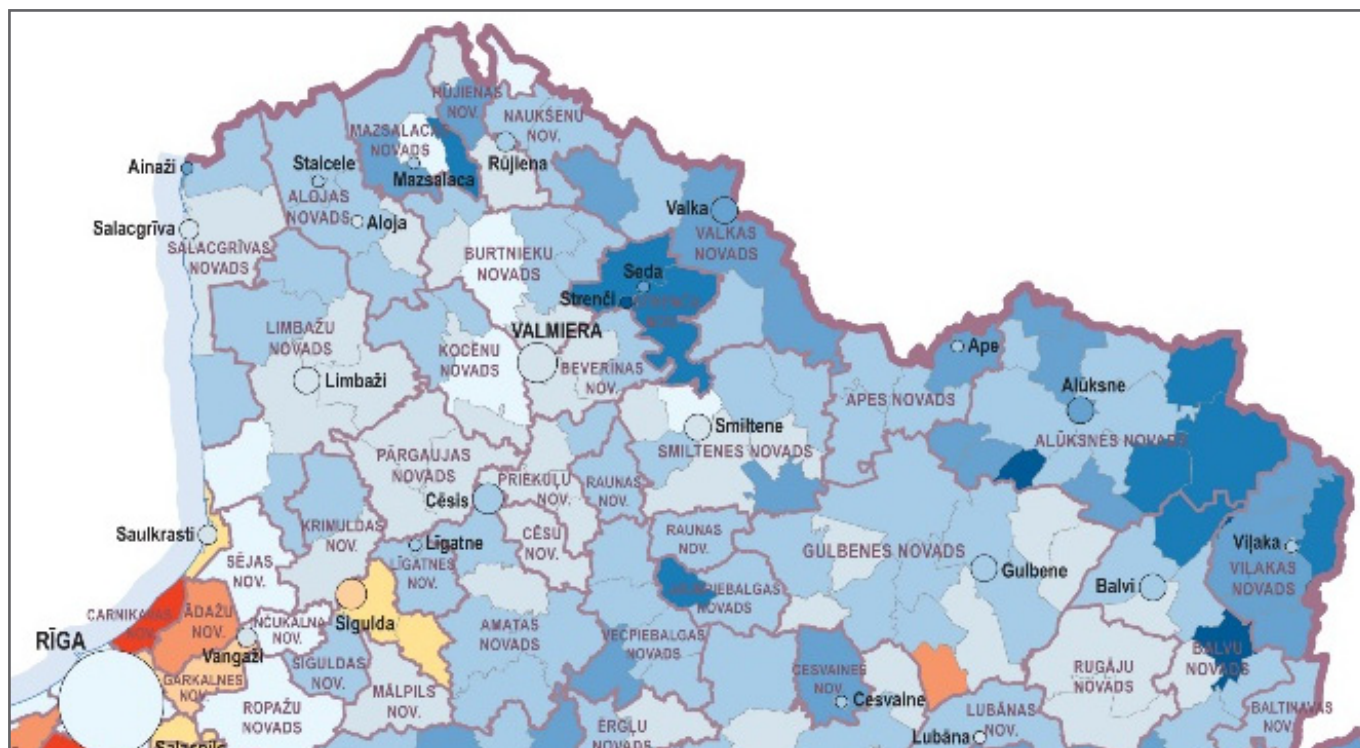
Tuvāko gadu laikā Smiltenes vidusskolā prognozējams skolēnu skaita neliels pieaugums, jo skolas vecumu sāks sasniegt “atmodas laika bērnu” (1988. — 1991. g., kad Latvijā bija paaugstināta dzimstība) bērni, kuru skaits ir relatīvi liels. Tomēr, sākot ar 2025. gadu, kas sakrīt ar laiku, kad 30 gadu sliekšni (laiku, kad Latvijas sievietēm visbiežāk sāk dzimt bērni) pārsniegs 90. gadu vidū un vēlāk dzimušās māmiņas, prognozējams aizvien straujāks bērnu skaita samazinājums. Statistikas dati (CSP) liecina, ka potenciālo māmiņu skaits, kas 2018. gadā bija 15 līdz 24 gadu vecumā, Smiltenes novadā bija 573, kas ir par 195 mazāk (768), nekā 2018. gadā bija 25 līdz 34 gadus vecu sieviešu skaits. Tā kā straujš vidējā bērnu skaita pieaugums Latvijas sievietēm reproduktīvajā vecumā netiek prognozēts, tad minētais bērnu skaita samazinājums ir praktiski neizbēgams, ja vien radikāli nemainās negatīvās migrācijas tendences. Pateicoties veiksmīgajai uzņēmējdarbības attīstībai Smiltē un tās apkaimē, kā arī pēdējos gados realizētajām pašvaldības aktivitātēm dzīvokļu deficīta jautājuma risināšanā (pabeigts pirmais daudzdzīvokļu nams, kopš neatkarības atjaunošanas, kā arī tiek uzrunāti neapdzīvoto ēku īpašnieki, lai tos rosinātu izīrēt mājokļus), novadā ir izdevies samazināt iedzīvotāju ilgtermiņa migrācijas negatīvo saldo. Tomēr, neraugoties uz to, pēdējā desmitgadē no Smiltenes novada uz citu dzīvesvietu Latvijā vai ārzemēs vidēji gadā pārcēlušies par 134 cilvēkiem vairāk, nekā tie, kas izvēlējušies pārcelt savu dzīvesvietu uz Smiltenes novadu (skat. diagrammu zemāk). Tas nozīmē, ka, ja pašvaldība turpinās iesākto, nākotnē labākajā gadījumā varam cerēt uz iedzīvotāju skaita papildus nesamazināšanos migrācijas ietekmē.



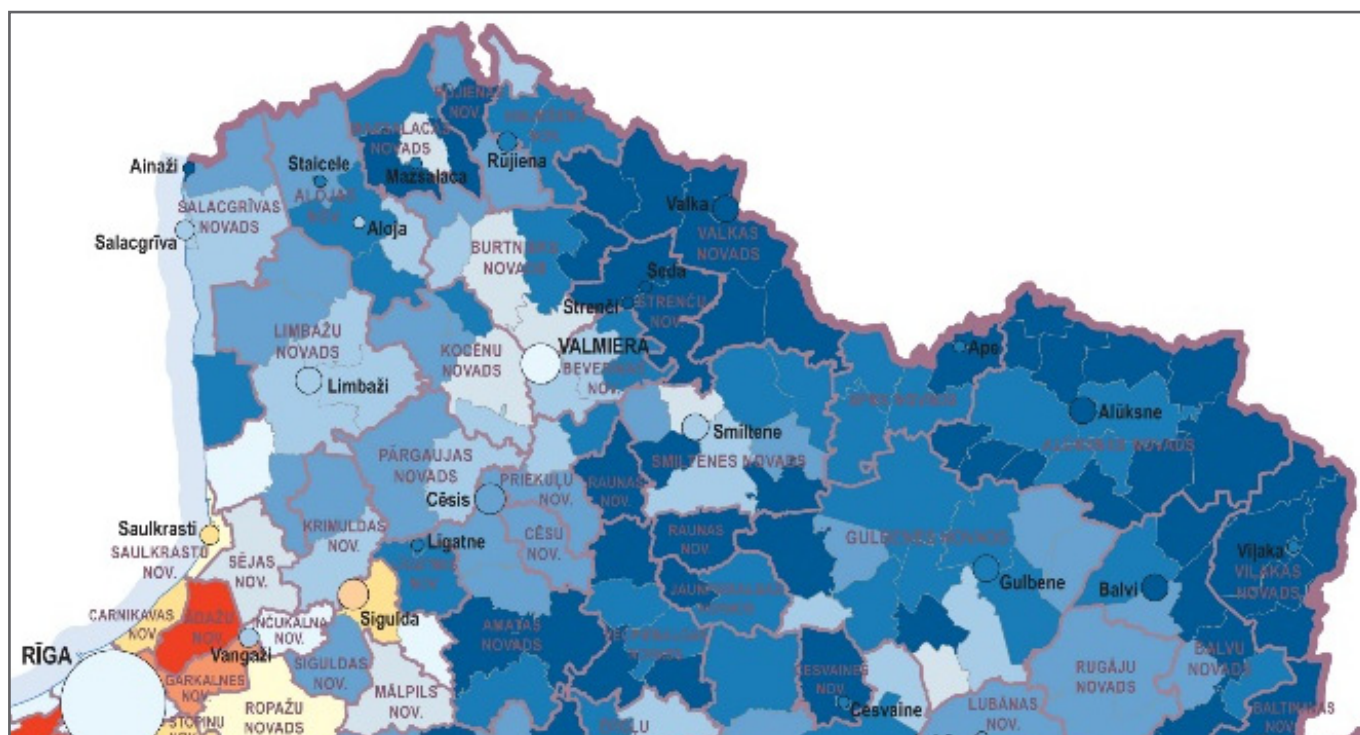
Negatīvais migrācijas saldo un dabiskais pieaugums Smiltenes novadā 2000. — 2018. g.³⁴ Diagrammā labi redzams, ka vislielākā aizbraukšana no Smiltenes novada bija pēdējās ekonomiskās lejupslīdes gados (2008. — 2010. g.), bet 2018. gadā pirmo reizi pēdējo sešu gadu laikā migrācija iedzīvotāju skaita samazinājumu ietekmēja mazāk nekā mirstības pārsvars pār dzimstību

Ja pieņemam, ka demogrāfiskās tendences Latvijā kopumā attīstīsies tāpat kā līdz šim un vidējais ārējais migrācijas saldo līdz 2030. gadam būs neitrāls (0), tad varam prognozēt, ka Smiltenes pilsētā, kā arī Smiltenes un Launkalnes pagastos līdz 2030. gadam, salīdzinot ar 2018. gadu, iedzīvotāju skaits samazināsies par 9 līdz 11%, Blomes un Palsmanes pagastos — par 15 līdz 16%, Grundzāles un Bilskas pagastos — par 20 līdz 22%, bet Brantu un Variņu pagastos — par vairāk nekā 25% (skat. karti turpinājumā).

³⁴ Diagrammas sagatavotas, izmantojot CSP datus



Iedzīvotāju skaita izmaiņas 2011. — 2018. g. (fragments no “Karšu izdevniecības Jāņa sēta” kartes). Zilo toņu intensitātes pieaugums kartē liecina par straujāku iedzīvotāju skaita samazinājumu pagastos un pilsētās 7 gadu laikā, kopš pēdējās tautas skaitīšanas (2011. g.). Smiltene iedzīvotāju skaits šajā laikā samazinājies par 5%, bet visstraujākais samazinājums Smiltenes ietekmes areālā bijis Zosēnu (19%), Plāņu (23%), Zvārtavas (19%) un Variņu (17%) pagastos.



Prognozējamās iedzīvotāju skaita izmaiņas 2018. — 2030. g. (fragments no “Karšu izdevniecības Jāņa sēta” kartes). Zilo toņu intensitātes pieaugums kartē liecina par straujāku prognozējamā iedzīvotāju skaita samazinājumu pagastos un pilsētās. Smiltenes un Launkalnes pagastos iespējamais iedzīvotāju skaita samazinājums līdz 2030. gadam varētu būt 9—11% robežās, kamēr Brantu, Variņu, Raunas, Drustu, Zosēnu, Rankas, Plāņu, Vijciema un Zvārtavas pagastos samazinājums varētu pārsniegt 25%, salīdzinot ar 2018. gadu.

Smiltenes pašvaldības izglītības tīkls, tā konkurētspēja un optimizācijas iespējas

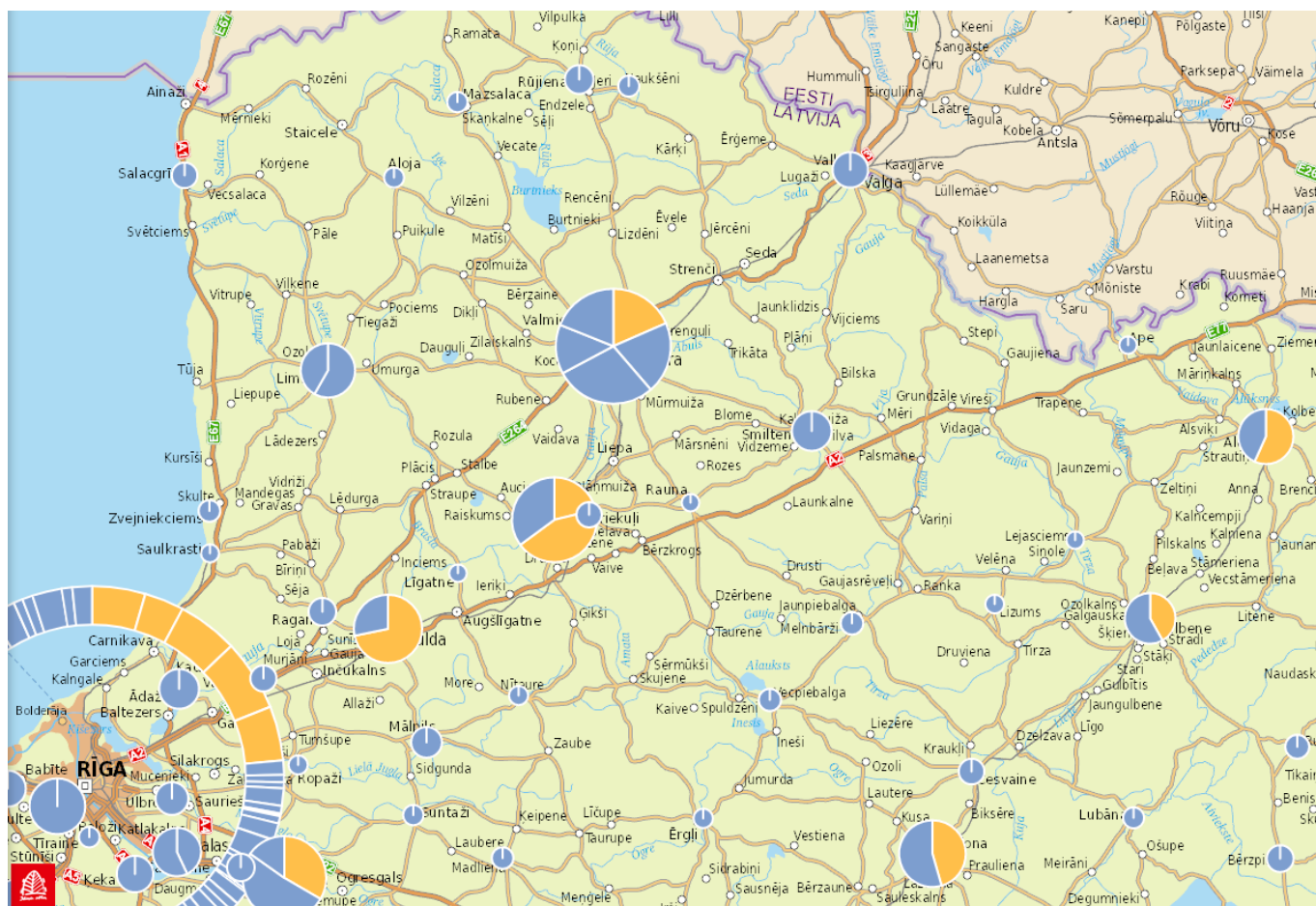
Maksājumi izglītības pakalpojumu nodrošināšanai Latvijas pašvaldību budžetā parasti veido 40% līdz 50% no visiem izdevumiem, bet valsts kopumā izglītībai tērē lielāku publiskā finansējuma daļu, nekā ES valstīs vidēji. Tajā pašā laikā skolotāju algas Latvijā ir zemākās starp ES valstīm (kopā ar Lietuvu un Grieķiju)³⁵. Un tas ir likumsakarīgi, jo skolēnu — skolotāju proporcija Latvijā ir viszemākā starp attīstītajām valstīm. Vienīgais veids, kā to mainīt, ir optimizēt rūkošajam skolēnu skaitam neatbilstošo skolu tīklu. Apstākļos, kad valstī hroniski pietrūkst finansējums ceļu uzturēšanai, medicīnu algām un virknei citu lietu, cerēt uz vēl lielāka finansējuma daļas novirzīšanu izglītībai nav nekāda pamata. Lai arī pēdējo gadu laikā par skolu tīkla optimizāciju publiskajā telpā daudz runāts, vairumā gadījumu pašvaldības, kas ir izglītības iestāžu dibinātājas, vairījušās pieņemt iedzīvotāju vidū nepopulāros lēmumus par pustukšo skolu slēgšanu. Tā vietā, lai rūpētos par izglītības kvalitāti, uzsvars tiek likts uz sadzīviskiem jautājumiem. Nodokļu maksātāju nauda tiek izmantota, uzturot nepamatoti mazas skolas tuvu vienu otrai, tādā veidā pārmaksājot vairākkārtīgi (izmaksas skat. turpinājumā), nodrošinot individuālāku pieeju mācību procesā tuvāk mājām pavisam nelielai skolēnu daļai, tajā pašā laikā netieši liedzot iespēju pedagogiem nodrošināt cienījamu atalgojumu, kas ilgtermiņā atsaucas uz izglītības kvalitāti. Tāpat Latvijā plaši izplatīta neracionālu skolēnu pārvadājumu organizācija paralēli sabiedriskā transporta maršrutiem. Atbalstot šādu praksi, vairums pašvaldību deputātu vadās no apsvērumiem, cik populāra vēlētajū acīs izskatīsies “mazās” skolas saglabāšana vai atsevišķu skolēnu pārvadājumu nodrošināšana, noklusējot, cik šie pasākumi patiesībā izmaksā nodokļu maksātājiem. Jāatzīmē, ka pēdējā laikā Valsts kontrole šādu gadījumu izskaušanai pievērš aizvien lielāku uzmanību. Tāpat ir cerības, ka administratīvi teritoriālās reformas rezultātā tiks izveidotas tādas pašvaldību teritorijas, kas mazinās neproduktīvo konkurenci starp kaimiņu pašvaldībām (arī par skolēnu piesaisti) un veicinās skolu tīkla optimizāciju visā valsts teritorijā.

Skolas izvēli ietekmē vairāki faktori. Parasti to saista ar izglītības iestādes sasniedzamības iespējām no skolēna dzīvesvietas. Tomēr aizvien biežāk par prioritāro vecāku izvēlē kļūst skolā piedāvāto izglītības programmu izveles iespējas un izglītības pakalpojumu kvalitāte, arī interešu un profesionālās ievirzes izglītības pieejamība skolā vai tās tuvumā. Būtisks ir arī vecāku darbavietas tuvums izglītības iestādei vai tās novietojums galveno svārstmigrācijas maršrutu tuvumā. Jo skolēnu ir vairāk, jo skolām lielākas iespējas nodrošināt plašāku mācību programmu klāstu, piesaistīt kvalificētus pedagogus un uzturēt mūsdienīgu mācību vidi. Tālāk dzīvojošiem skolēniem aktuāla ir arī dienesta viesnīcas pieejamība.

Smiltenei, kā salīdzinoši nelielai pilsētai, šajā ziņā jākonkurē ar abām Ziemeļvidzemes lielākajām pilsētām — Valmieru un Cēsīm. Tikai pusstundas brauciena attālumā esošajā Valmierā 2018./2019. m. g. mācījās 3853 skolēni, kas ir 4,6 reizes vairāk nekā Smiltene³⁶. Valmieras ekonomiskais potenciāls un tur pieejamo pakalpojumu daudzveidība kalpo kā dabisks magnēts plašas apkārtnes (t. sk. Smiltenes) iedzīvotāju svārstmigrācijai uz to. Savukārt 47 minūšu braucienā no Smiltenes esošās Cēsis, kur kopā ar Priekuljiem mācījās 2788 skolēni (2,4 reizes vairāk nekā Smiltene), sevi vienmēr pozicionējušas kā Vidzemes kultūras centrs, turklāt tās atrodas Smiltenes iedzīvotāju svārstmigrācijai tik svarīgajā Rīgas virzienā.

³⁵ Vairāk skat. „Karšu izdevniecības Jāņa sēta” pētījumā „Optimālā vispārējās izglītības iestāžu tīkla modeļa izveide Latvijā” <https://www.izm.gov.lv/lv/component/banners/click/18>

³⁶ Šeit un turpmāk izmantota „Karšu izdevniecībā Jāņa sēta” radītās un uzturētās tiešsaistes sistēmā IZM „Skolu karte” pieejamā informācija <https://izm.kartes.lv/>

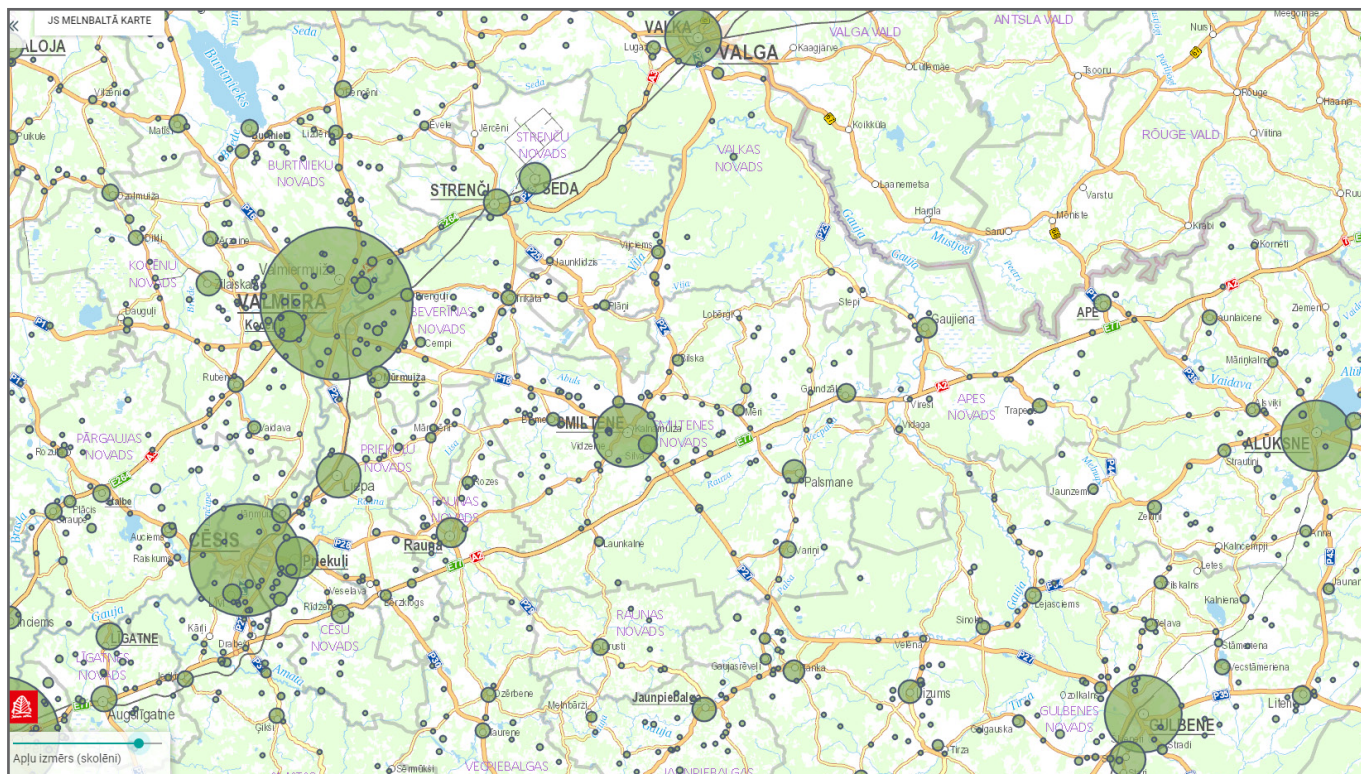


Vidusskolēnu skaits ģimnāzijās un vidusskolās 2018./2019. m. g. (fragments no IZM “Skolu karte”). Karte uzskatāmi parāda, ar cik lieliem Vidzemes izglītības centriem vidusskolas posmā jākonkurē Smiltenei (apļa vai tā sektora laukums proporcionāls vidusskolēnu skaitam katrā vidusskolā (zilā krāsā) vai valsts ģimnāzijā (dzeltenā krāsā)). 10. — 12. klašu skolēnu kopskaits Smiltē bija 120, Valmierā (piecās skolās) — 1003, Cēsīs — 549, Alūksnē — 231, Gulbenē — 196 (neskaitot vakara maiņu vidusskolu), Valkā — 96.

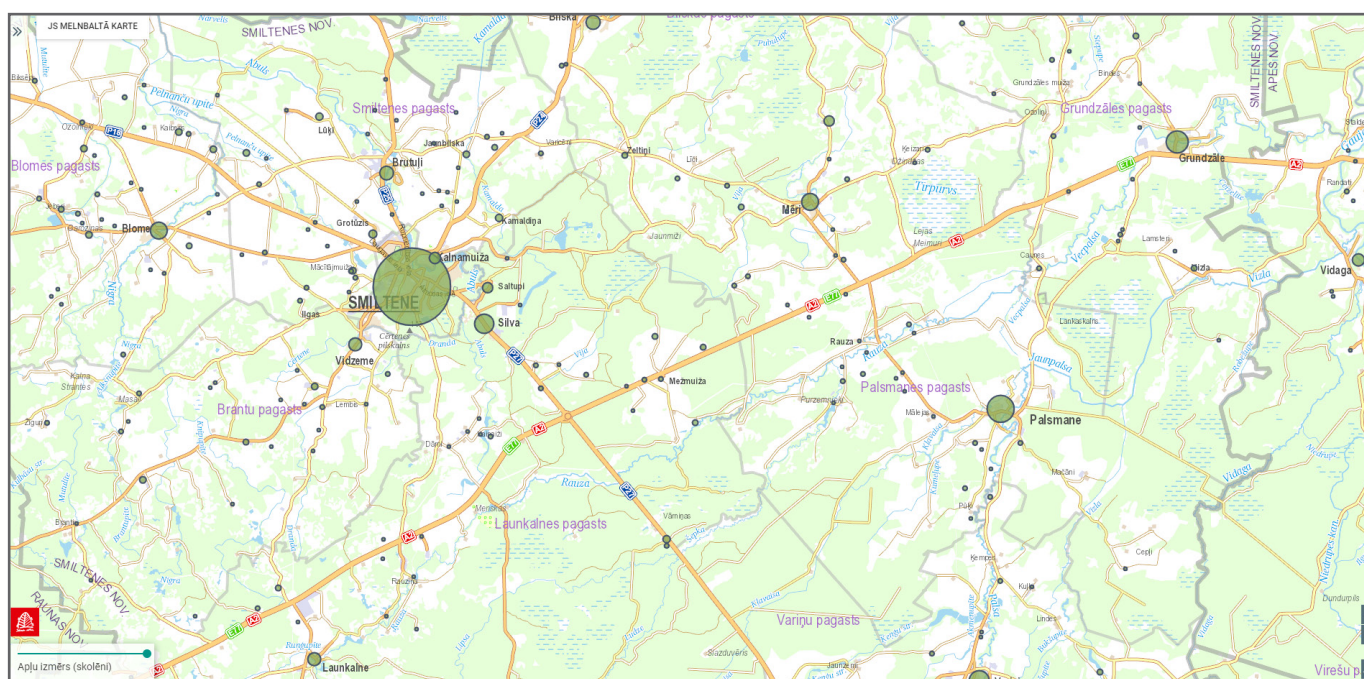
Analizējot IZM “Skolu kartē” pieejamo informāciju par skolēnu deklarēto dzīvesvietu izvietojumu (2018./2019. m. g.; skat. kartes nākamajā lpp.), varam konstatēt, ka 39 Smiltenes novadā deklarētie skolēni mācījās Valmierā, bet 10 — Cēsīs. Bez minētajiem vēl 69 Smiltenes novada skolēni mācījās citur, to skaitā Rīgā un tās apkārtnē — 15. Ņemot vērā, ka Latvijā vērojama visai liela nesakrītība starp iedzīvotāju deklarētajām un reālajām dzīvesvietām (pēc CSP ziņām atšķirties var pat 20% gadījumā), uz šo statistiku tomēr būtu jāraugās kritiski, taču tā kā par skolēnu dzīvesvietām nekāda alternatīva statistika nav pieejama, jāprobežojas ar šo. Tā kā Smiltenes novadā kopā bija deklarēti 1264 skolēni, fakts, ka tikai 118 (9,3%) no tiem mācījās citur, norāda uz Smiltenes novada izglītības iestāžu salīdzinoši augsto konkurētspēju. To apliecina arī fakts, ka Smiltenes novada skolās mācījās 126 skolēni no citām pašvaldībām. Tas nozīmē, ka Smiltenes novada un citu pašvaldību skolēnu apmaiņas balance bija 8 skolēni par labu Smiltenes pašvaldībai. Pozitīvās balances esamību nav spējusi ietekmēt arī salīdzinoši retā apdzīvotība, kas nosaka daudz mazāka skolēnu skaita, nekā Valmieras vai Cēsu apkārtnē, izkļiedī lielākā teritorijā, tā veidojot papildu slodzi uz pašvaldības dienestiem, kam jā rūpējas par skolēnu nokļūšanas iespējām līdz skolai.



Smiltenes ietekmes areāla padziļināta analīze ATR kontekstā



Skolēnu izvietojums pēc deklarētās dzīvesvietas 2018./2019. m. g. (fragments no IZM "Skolu karte"). Karte uzskatāmi parāda nevienmērīgo skolēnu dzīvesvietu izvietojumu (apļa laukums proporcionāls skolēnu skaitam apdzīvotajā vietā)



Smiltenes apkaimes skolēnu izvietojums pēc deklarētās dzīvesvietas 2018./2019. m. g. (fragments no IZM "Skolu karte"). Kartē redzams, ka absolūtais novada skolēnu vairākums dzīvo Smiltenē vai tās 15 minūšu sasniedzamības rādiusā (Smiltenē — 567, Silvā — 35, Blomē — 27, Bilskā — 19, Grotūzī — 18, Vidzemē — 16 u.c.). Ārpus šī areāla apdzīvotība ir daudz retāka. Tikai piecos centros dzīvo vairāk par 10 skolēniem: Palsmanē — 69, Grundzālē — 46, Variņos — 38, Mēros — 27, Launkalnē — 16).

Smiltenes pašvaldībā vispārējās izglītības pakalpojumus sniedz septiņas skolas, no kurām viena ir vidusskola (Smiltene), piecas — pamatskolas (Palsmanē, Grundzālē, Blomē, Bilskā un Variņos) un viena — sākumskola (Launkalnē). Tās ir ļoti atšķirīgas ne tikai lieluma un izglītības pakāpes, bet arī produktivitātes ziņā.

Nozīmīgākā no skolām un vienīgā, kura kvalificējas lielas skolas apzīmējumam, ir **Smiltenes vidusskola**. Tā izveidota 2016. gadā, pašvaldībai pieņemot lēmumu par trīs skolu (Smiltenes ģimnāzijas, Smiltenes Centra vidusskolas un Smiltenes Trīs pakalnu sākumskolas) apvienošanu. Pirms trīs gadiem veiktā skolu apvienošana pilsētā netika uztverta viennozīmīgi, jo tās rezultātā darbu zaudēja apvienojamo iestāžu darbinieki, kas nevēlējās vai nespēja kvalificēties darbam jaunajā iestādē, bet dažu skolēnu vecāki, baidoties, ka mācību process to atvasēm jaunizveidotajā vidusskolā nebūs piemērots, izvēlējās skolēnu apmācībai skolas ārpus Smiltenes. Paejot trīs gadiem, varam pārliecināties, ka **Smiltenes vidusskola izglītības līmeņa ziņā izvirzījusi starp līderiem Vidzemē un veiksmīgi konkurē ar ģimnāzijām**. Piemēram, IZM "Skolu kartē" vidusskolu audzēkņu sekmju salīdzināšanai izmantotais dabaszinātņu indekss³⁷ Smiltenes vidusskolā bija pat nedaudz augstāks, nekā abās Valmieras ģimnāzijās. Arī izglītības kvalitātes raksturošanai visbiežāk izmantotais obligāto centralizēto eksāmenu indekss³⁸ Smiltenes vidusskolā ir viens no augstākajiem Vidzemē (58,7% 2018. g.). 2019. g. tā ieguvusi arī "Draudzīgā aicinājuma" balvu konkursā "Skolu reitings". Vērtējot Smiltenes vidusskolas sasniegto, būtu jāņem vērā arī apstākļi, ka atšķirībā no Valmieras vai Cēsīm, kur bez ģimnāzijām ir arī vidusskolas, kurās sekmju līmenis nav tik augsts, Smiltenes vidusskola novadā ir vienīgā, tāpēc tajā mācās ne tikai īpaši apdāvinātie un spējīgie jaunieši, bet arī tādi, kuru mācīšanās spējas nav tik augstā līmenī. No minētā izriet, ka Smiltenes skolu apvienošanas viens no lielākajiem ieguvumiem ir liela skolēnu skaita integrācija vidē ar augstāku (bijušās ģimnāzijas) izglītības līmeni. Tas gan prasījis no skolas pedagogiem milzīgu pašatdevi. Lai to uzturētu ilgtermiņā, noslogoto pedagogu atalgojumam būtu jāaug straujāk, nekā līdz šim. Pirms trīs gadiem veiktā skolu apvienošana skolēnu — skolotāju proporciju³⁹ Smiltenes vidusskolā (12,6 skolēni uz skolotāju 2018./2019.m. g.) ievērojami cēlusi, un tagad tā ir augstākā starp Ziemeļvidzemes vidusskolām (atbilst Igaunijas vidējam līmenim) un jau tuvojas attīstīto valstu vidējiem rādītājiem⁴⁰. Diemžēl citās novada skolās minētā proporcija ir divas līdz četras reizes zemāka (Palsmanē — 6,9, Grundzālē — 5,5, Blomē — 4,8, Bilskā — 4,5, Launkalnē — 4,3, Variņos — 3,2). Augstā skolēnu—skolotāju proporcija ļāvusi celt vidējo Smiltenes vidusskolas skolotāju atalgojumu (757 EUR pirms nodokļu nomaksas), kas gan vēl ievērojami atpaliek no Igaunijas vidējiem rādītājiem, tomēr 2018./2019.m. g. atbilstoši IZM "Skolu kartē" sniegtajai informācijai⁴¹ ievērojami pārsniedza ne tikai pārējo novada skolu pedagogu algu līmeni (Grundzālē — 505 EUR, Palsmanē — 576 EUR, Blomē — 476 EUR, Variņos — 324 EUR, Bilskā — 378 EUR un Launkalnē — 491 EUR; zemo algu līmeni mazajās skolās ietekmē lielais nepilnu slodzi strādājošo pedagogu īpatsvars), bet arī augstākos rādītājus Valmieras skolās (Valmieras sākumskolā — 743 EUR, Pārgaujas ģimnāzijā — 731 EUR). Tā kā Latvijā augstā pirmspensijas vecuma pedagogu īpatsvara dēļ vērojams pieaugošs gados jaunu, augsti kvalificētu un motivētu pedagogu deficīts, atalgojuma pieaugumam skolās būs ļoti liela nozīme šīs problēmas risinājumā.

Likumsakarīgi, ka trīs skolu apvienošanas rezultātā **ievērojami samazinājušās arī izglītības pakalpojumu relatīvās izmaksas**. Pēc pašvaldības aprēķiniem kopējās izmaksas uz vienu skolēnu Smiltenes vidusskolā bija tikai 2385 EUR (2019. g.), kas ir pusotras līdz četras reizes mazāk, nekā jebkurā citā novada skolā (no 3535 EUR Grundzālē līdz 9417 EUR Launkalnē).

Skola šobrīd izvietota vairākās ēkās Dakteru ielā 27, Dārza ielā 17 un Rīgas ielā 16c, kur izvietoti arī 130 pirmskolas audzēkņi un atrodas internāts. Šobrīd tiek realizēts projekts „Mācību vides uzlabošana Smiltenes vidusskolā”, kura ietvaros Dakteru ielā 27 notiek basketbola laukuma pārbūve, internāta izbūve un iekārtošana, multifunkcionālas sporta halles izbūve un Smiltenes vidusskolas vidējā mācību korpusa pārbūve. Pēc šī projekta realizācijas Smiltenes vidusskola varēs atbrīvot sākumskolas klašu un internāta telpas Rīgas ielā, šo ēku pilnībā nododot pirmskolas izglītības iestādei, ko pašvaldība iecerējusi veidot šajā adresē.

³⁷ centralizēto fizikas, ķīmijas un bioloģijas eksāmenu vērtējumu summa dalīta ar skolā mācību gada sākumā norādīto 12.kl. skolēnu skaitu un dalīta ar 3;

³⁸ trīs vidusskolas obligāto centralizēto eksāmenu — latviešu valodas, matemātikas un svešvalodas (angļu, franču, vācu vai krievu) valodas eksāmenu vērtējumu summa dalīta ar skolā mācību gada sākumā norādīto 12.kl. skolēnu skaitu un dalīta ar 3

³⁹ 1.septembrī skolā uzrādītais skolēnu skaits dalīts ar skolotāju — sākumizglītības skolotāju, pamatzglītības skolotāju, vidējās izglītības skolotāju un speciālās izglītības skolotāju, kam tā ir pamatdarbavieta – skaitu attiecīgajā skolā;

⁴⁰ Vairāk skat. „Karšu izdevniecības Jāņa sēta” pētījumā „Optimālā vispārējās izglītības iestāžu tīkla modeļa izveide Latvijā” <https://www.izm.gov.lv/lv/component/banners/click/18>

⁴¹ Skolotāju — sākumizglītības skolotāju, pamatzglītības skolotāju, vidējās izglītības skolotāju un speciālās izglītības skolotāju — vidējā alga ar valsts piemaksām, neņemot vērā VSOAI, pašvaldību piemaksas un iespējamo algu pārdali.



62% Smiltenes vidusskolas audzēkņu dzīvesvietas atrodas Smiltenes pilsētā, 29% dzīvo citur Smiltenes novadā, bet 9% — brauc uz Smiltēni mācīties no citām pašvaldībām, visvairāk no Apes — 21 skolēns (pamatā no Gaujienas un Vidagas) un Valkas novada — 16 (pamatā Vijciema).

Vērtējot Smiltenes pašvaldības izglītības iestāžu izmaksas EUR uz 1 skolēnu (2019. g., ieskaitot valsts mērķdotāciju un investīcijas), redzams, ka Smiltēnē, Grundzālē un Palsmanē (attiecīgi — 2385, 3535 un 3652 EUR) tās ir ievērojami zemākas, nekā Blomē (4195 EUR), Bilskā (5364 EUR), Launkalnē (9417 EUR) un Variņos (4938 EUR).

Izmaksu līmeni ietekmējošie faktori ir vairāki: audzēkņu skaits, pedagogu noslodze, realizējamo mācību programmu skaits, paralēlklašu esamība un skaits, ēkas uzturēšanas izmaksas, skolas personāla darba efektivitāte utt. Smiltenes novadā skološanas izmaksas uz 1 audzēkni augstākas ir tajās skolās, kurās ir liels tehniskā personāla īpatsvars. Piemēram, Bilskas pamatskolā uz katru pedagoga slodzi 2019. gadā bija 1,55 tehniskā personāla slodzes, Launkalnes sākumskolā — 0,92 slodzes, Variņu pamatskolā — 0,73 slodzes, kamēr pārējās skolās uz katru pedagoga slodzi nebija vairāk par 0,57 tehniskā darbinieka slodzēm. Iespējas samazināt izmaksas skolās ar nelielu skolēnu skaitu un ļoti zemām pedagogu algām pamatskolās ir visai ierobežotas (lielā apgūstamo mācību priekšmetu skaita dēļ), kamēr sākumskolās, ja tās tiek organizētas kā lielāku skolu vietējās vienības, kur kāds no pedagogiem pilda arī administratora pienākumus, šīs iespējas ir lielākas.

Izstrādājot modeli Smiltenes pašvaldības izglītības iestāžu reorganizācijai, reizē ar esošo izglītības iestāžu efektivitāti pētījuma autori ņēmuši vērā šādus faktoros: iedzīvotāju izvietojums, demogrāfiskās prognozes, iedzīvotāju svārstmigrācijas plūsmas, darbavietu nodrošinājums izglītības iestāžu tuvumā, alternatīvu izglītības iestāžu sasniedzamība esošo slēgšanas gadījumā, attīstāmo izglītības iestāžu kapacitāte un infrastruktūras stāvoklis izglītības iestādes apkaimē, tāpat saglabāta iespēja nevest lielākos attālumos pirmskolu un sākumskolu audzēkņus, saņemt kultūrizglītības pakalpojumus apkārtnes iedzīvotājiem izglītības iestādes slēgšanas gadījumā. Tāpat ņemta vērā iespējamā ietekme, kādu varētu atstāt uz Smiltenes novada skolām administratīvās reformas stimulētā skolu tīkla optimizācija kaimiņu pašvaldībās.

Vadoties no minētajiem apsvērumiem, **vismazāk argumentu par labu izglītības pakalpojumu sniegšanai nākotnē ir Bilskas, Variņu un Blomes skolās.** Nevienā no tām nav iespējams nokomplektēt klases ar vismaz 10 skolēniem katrā, kas ievērojami sadārdzina izglītības pakalpojumu nodrošināšanu. Tā kā nevienu no šīm skolām nevar uzskatīt par attālā teritorijā esošu (Blomei — 9 km, Bilskai — 11 km līdz Smiltenei, Variņiem — 9 km līdz Palsmanei), tradicionāli izmantotais arguments par skolas uzturēšanas nepieciešamību tuvāk dzīvesvietai nav samērojams ar nesamērīgajām izmaksām. **15 — 20 minūšu brauciens līdz tuvākajai alternatīvajai izglītības iestādei neradītu lielas neērtības apkārtnes iedzīvotājiem, salīdzinot ar ieguvumiem, ko sniegtu kvalitatīvas izglītības vides un labi apmaksātu pedagogu pieejamība alternatīvajā izglītības iestādē.** Turklāt kultūrizglītības pamatpakalpojumi iedzīvotājiem Blomē, Bilskā un Variņos saglabātos kultūras namos un bibliotēkās arī pēc skolu slēgšanas. Vēl jāpiebilst, ka vairāk nekā trešdaļai Blomes un Bilskas pamatskolu skolēnu deklarētās dzīvesvietas jau tagad ir tuvāk Smiltenei, nekā Blomei vai Bilskai. Blomes skolai tas daļēji varētu būt izskaidrojams ar speciālo izglītības programmu realizāciju šajā skolā. Šis arguments arī tiek izmantots, lai pamatotu nepieciešamību arī turpmāk sniegt izglītības pakalpojumus nepietiekamajam skolēnu skaitam šajā izglītības iestādē. Lai arī prakse, skolēnus, kuriem nepieciešamas īpašas mācību programmas, izvietot nelielās mācību iestādēs ārpus pilsētas, joprojām ir visai izplatīta parādība Latvijas pašvaldībās, IZM, balstoties uz attīstītāko valstu pieredzi, to nerekomendē, divu galveno iemeslu dēļ. Pirmkārt, šāda pieeja jau no mazotnes veicina skolēnu segregāciju, apgrūtinot to integrāciju sabiedrībā pēc skolas beigšanas. Otrkārt, paaugstināts speciālās izglītības programmas apgūstošo audzēkņu īpatsvars skolā parasti pazemina pārējo skolēnu sekmes šajā izglītības iestādē. Lielākā skolā speciālo izglītības programmu realizācija relatīvi nelielam skolēnu skaitam minētos riskus ievērojami samazina.

No nepamatoti dārgajiem sākumskolas pakalpojumiem nepietiekamā skolēnu skaita (14) dēļ būtu jāatsakās arī Launkalnes sākumskolā, kamēr pirmskolas pakalpojumi tajā būtu saglabājami divu šādu galveno iemeslu dēļ — tās tuvumā izvietoti vairāki spēcīgi uzņēmumi, kuros strādājošajiem bērnodārza atrašanās Launkalnē ir izdevīga darbavietas tuvuma dēļ, savukārt mazajiem Launkalnes iedzīvotājiem bērnodārza esamība ļauj izvairīties no ikdienas braukāšanas uz 19 km attālo Smiltēni. Lai samazinātu administratīvās izmaksas Launkalnes pirmskola būtu veidojama kā filiāle kādai no divām Smiltenes pirmskolas izglītības iestādēm (PII), no tās nodrošinot administratīvo, metodisko un tehnisko atbalstu.

Vienīgā pamatskola, kurā ārpus Smiltenes būtu vērts turpināt realizēt pamata izglītības programmas, atrodas Palsmanē. Skolēnu skaita potenciāls tajā gan nav pietiekams, lai nokomplektētu paralēlklases, kas vitāli svarīgas slodzes

un no tās izrietošā atalgojuma nodrošināšanai speciālo priekšmetu (fizikas, ķīmijas, bioloģijas u.c.) skolotājiem 7. — 9. klasē. Tomēr 23 km attālums līdz Smiltenei no abiem ciemiem — Palsmanes un Variņiem, kurus apkalpotu šī skola, varētu būt pietiekams arguments, lai pašvaldība piemaksātu šiem skolotājiem, vienlaikus arī atvieglojot Palsmanes un Variņu pagastā dzīvojošo 7. — 9. klašu skolēnu ikdienu. Izvēle par labu Palsmanei būtu pareiza, pat neraugoties uz to, ka pašvaldības investīciju dēļ Variņu skolas ēka, īpaši sporta zāle, šobrīd ir daudz piemērotāka mācību procesa organizācijai, nekā Palsmanē esošā. Kā to pierāda līdzīgi piemēri citos Latvijas novados, tikai piemērotas skolas ēkas esamība nespēj nodrošināt skolas uzturēšanai nepieciešamo skolēnu kontingentu. Palsmanes skolā un pirmskolā 2019. g. 1. septembrī bija trīs reizes vairāk audzēkņu (222) nekā Variņos esošajā skolā (70). Šādā situācijā izvēle, slēgt Palsmanes skolu un turpināt investēt Variņos, izraisītu lielākās iedzīvotāju daļas neizpratni un ilgtermiņā būtu mazāk perspektīva, jo liela palsmaniešu daļa, visticamāk, izvēlētos savus bērnus vest uz tālāk esošo Smiltēni, kur vērsta galvenā migrācijas plūsma un pieejams daudz plašāks izglītības pakalpojumu un darbavietu klāsts, nevis Variņiem. Ņemot vērā, ka bērnu skaits samazinās arī Palsmanē, lai neatkārtotu Variņos pieļautās kļūdas, jebkuras pašvaldības investīcijas izglītības infrastruktūrā arī šeit būtu nopietni izvērtējamas, jo tālākā nākotnē jāreģinās ar turpmāku skolēnu skaita samazināšanos, kas, visticamāk, arī Palsmanes skolai ļaus saglabāt tikai sākumskolas posmu. Variņu skolēnu klātbūtne uzlabotu skolēnu — skolotāju proporciju Palsmanē, ļaujot panākt vidējo klašu piepildījumu virs 20 skolēniem. **Lai samazinātu tehniskā personāla izmaksas, Palsmanes pamatskola un tai līdzās esošā pirmskolas izglītības iestāde būtu jāapsaimnieko kopīgi, apvienojot ēku un pieguļošo teritoriju uzturēšanas, ēdināšanas un citas saimnieciskās funkcijas.**

Sākumskolas izglītības programmu realizācija būtu turpināma arī no Smiltenes 25 km attāļajā Grundzālē, kurā atšķirībā no Bilskas, Blomes, Variņiem vai Launkalnes vēl iespējams nokomplektēt klases ar vismaz 10 skolēniem. Tas gan neattiecas uz līdz šim šeit uzturēto pamatskolas posmu, kur mācību priekšmetu ir vairāk, bet skolēnu — mazāk. Kā nelielai skolai Grundzālei būtu iespējami cieši jāsadarbojas ar Smiltenes vidusskolu, kļūstot par tās filiāli un izmantojot gan tās metodisko un tehnisko atbalstu, gan pedagogus ar šauru specializāciju, uz vietas iztiekot ar diviem tehniskajiem darbiniekiem un 6 pedagogiem (neskaitot pirmskolu), kam šādā gadījumā būtu iespējams nodrošināt konkurētspējīgāku atalgojumu.

Ņemot vērā, ka Smiltenes vidusskolā šobrīd turpinās vērīenīgi būvdarbi, lai iespējami mazāk tiktu traucēts izglītības process, izvietojot skolēnus nepiemērotās telpās, augstāk aprakstītie **skolu tīkla optimizācijas pasākumi būtu jārealizē divās kārtās.**

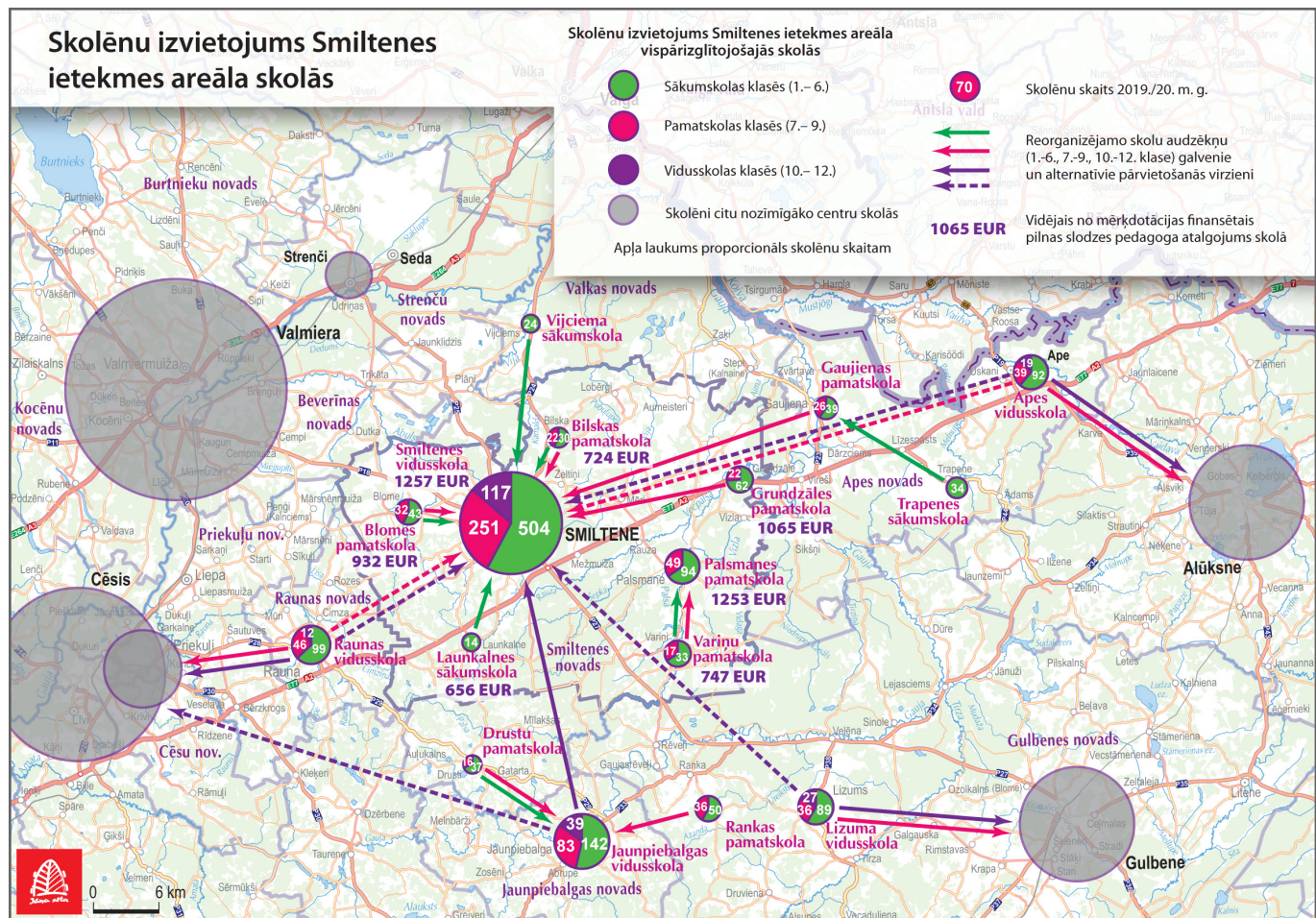
Pirmajā kārtā būtu veicami pasākumi, kas saistīti ar Variņu skolas (50) un pirmskolas (20) audzēkņu apmācības pārcelšanu uz Palsmani, vienlaikus veicot Palsmanes pamatskolas un pirmskolas izglītības iestādes pāreju uz kopīgu teritorijas un ēku apsaimniekošanu. Tāpat pirmajā kārtā uz Smiltenes vidusskolu būtu jāpārceļ sākumskolas skolēnu apmācība no Launkalnes (14 skolēni) un 7. — 9. klašu skolēnu apmācība no Bilskas (22 skolēni) un Blomes (32 skolēni). Bilskas un Blomes skolas pārejas periodā turpinātu sākumskolas un pirmskolas programmu realizāciju. Pārejas periodā, lai nodrošinātu piemērotus mācību apstākļus augošajam skolēnu skaitam, Smiltenes vidusskolas ēkai Dārza ielā būtu jāuzceļ plānotā piebūve ar četrām mācību klasēm. Tās aptuvenās izmaksas varētu atbilst summai, ko, veicot reorganizāciju, divos gados varētu ietaupīt pašvaldības budžetā, kas paredzēts skolu uzturēšanai.

Otrā kārtā būtu realizējama pēc 2 — 3 gadiem, kad būtu noslēgušies būvdarbi Smiltenes vidusskolā, un radīti atbilstoši apstākļi Bilskas un Blomes pirmskolas (80 audzēkņi) un sākumskolas (73), kā arī Grundzāles 7.-9. klašu (22) audzēkņu uzņemšanai Smiltenes vidusskolā un no tās atdalītajā otrajā Smiltenes pirmskolas izglītības iestādē. Smiltenes vidusskolā skolēnu skaita pieauguma dēļ būtu jāreģinās ar papildu 5 pilnas slodzes pedagogu piesaisti.

Pārejas perioda laikā pašvaldībai būtu jāstiprina arī vidusskolas posma kvalitatīvā un materiāli tehniskā kapacitāte, lai celtu tā konkurētspēju attiecībā pret citu attīstības centru (Valmieras, Cēsu, mazākā mērā — Alūksnes, Gulbenes, Valkas) vidusskolām un ģimnāzijām, sacenšoties ar tām par potenciāli reformējamo Apes, Lizuma, Jaunpiebalgas un Raunas vidusskolu līdzšinējo audzēkņu piesaisti. Visticamāk, reformas minētajās nelielajās vidusskolās būs atkarīgas no administratīvi teritoriālās reformas realizācijas gaitas, taču nepietiekamā skolēnu skaita dēļ tās būs neizbēgamas. Šo skolu audzēkņu paredzamo integrāciju lielākajās skolās šīs analīzes ietvaros nosacīti var dēvēt par skolu tīkla optimizācijas **trešo kārtu**. Iespējamās skolēnu migrācijas izmaiņas trešās kārtas realizācijas gaitā vērtētas arī šajā analīzē, tomēr finanšu aprēķini ierobežotās datu pieejamības dēļ veikti tikai par Smiltenes novada izglītības iestādēm, ciešā sadarbībā par Smiltenes pašvaldības speciālistiem.



Smiltenes ietekmes areāla padziļināta analīze ATR kontekstā

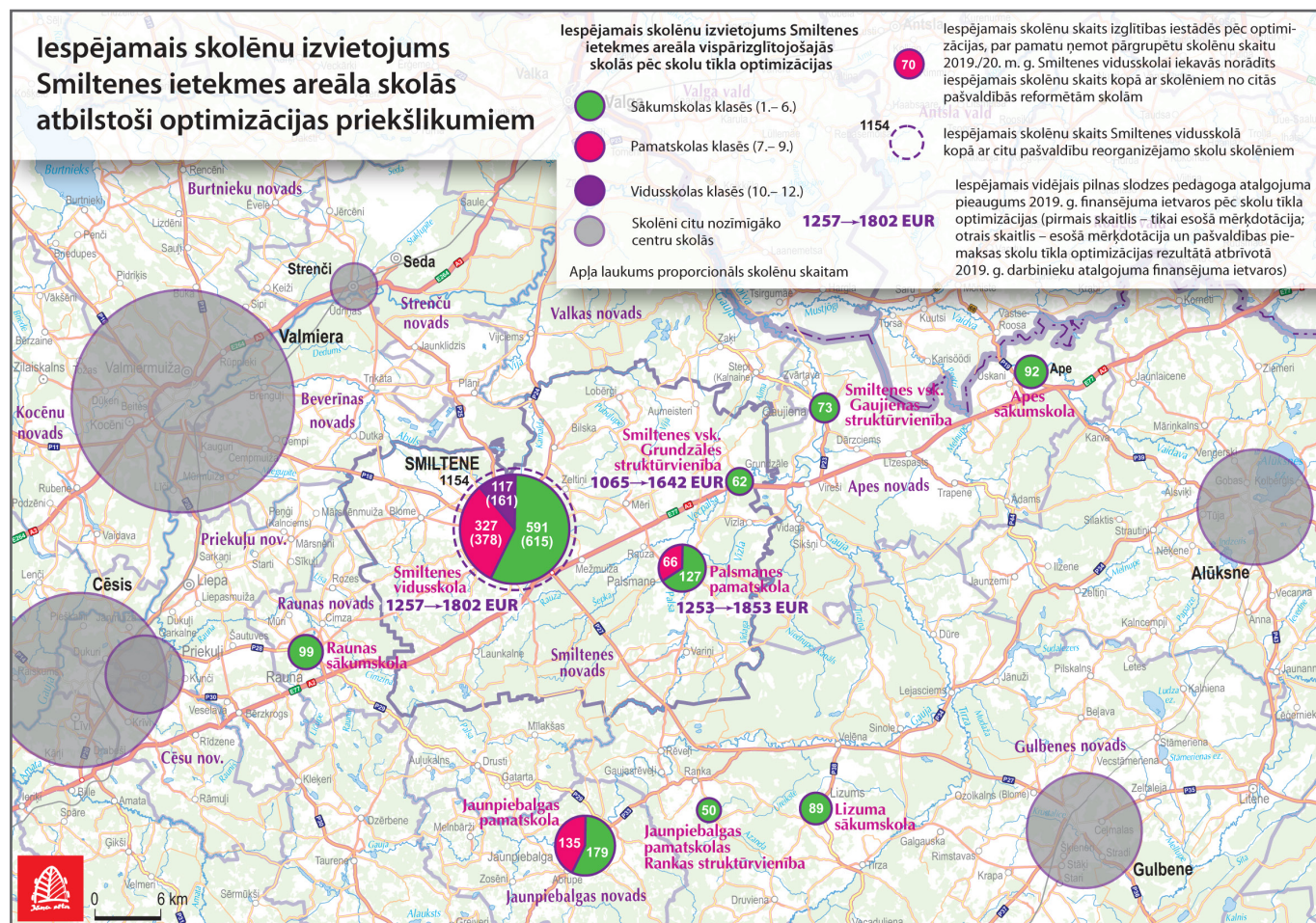


Skolēnu izvietojums Smiltenes ietekmes areāla skolās. Kartē redzams esošais skolēnu izvietojums un reorganizējamo skolu audzēkņu iespējamie pārvietošanas virzieni.

Smiltenes vidusskolas potenciāls piesaistīt skolēnus no kaimiņu pašvaldību izglītības iestādēm

Neraugoties uz to, ka skolu tīkla reformas vairumā pašvaldību līdz šim notikušas daudz gausāk, nekā samazinājies skolēnu skaits, pieaugošās problēmas izglītības sistēmā un šobrīd notiekošā pašvaldību reforma, visticamāk, jau tuvākajā laikā piespiedīs pašvaldības izšķirties pieņemt tik ilgi atliktos un iedzīvotāju vidū nepopulāros lēmumus. Vērtējot skolu aizpildījumu Smiltenes ietekmes areālā, jāsecina, ka pazemināt izglītības pakāpi vai pārtraukt apmācību nāksies virknē kaimiņu pašvaldību skolu. **Nepietiekamā skolēnu skaita dēļ vidusskolas posmu nāksies slēgt Raunā (12 vidusskolēni 2018./2019. m. g.), Lizumā (27), Apē (19) un Jaunpiebalgā (39). Pamatskolas posmu nāksies slēgt Gaujienā (26 7. — 9. klašu skolēni), Drustos (16) un, visticamāk, arī Apē (39), Raunā (46), Rankā (36) un Lizumā (36).** Turpinot samazināties skolēnu skaitam, vissmagākā varētu būt skolu slēgšana salīdzinoši nomaļajās apdzīvotajās vietās — Vijciemā (24 skolēni sākumskolas posmā), Drustos (37 sākumskolēni) un Trapenē (34 sākumskolēni). Pirms pieņemt šo lēmumu, noteikti būtu izskatāma arī iespēja saglabāt šajās vietās 1. — 4. klašu izglītības posmu, kura realizācijai uz vietas nepieciešami mazāk pedagogi. Vijciemam tuvākā alternatīva būtu Smiltene (normālos laika apstākļos 23 minūtes ar automašīnu), Drustiem — Jaunpiebalga (22 minūtes), bet Trapenei — Gaujiena (19 minūtes). 7. — 9. klašu audzēkņiem no Gaujienas labākā alternatīva būtu Smiltene (36 minūtes), no Apes — Alūksne (izņemot nelielu daļu audzēkņu no Trapenes), no Lizuma — Gulbene (30 minūtes), no Rankas — Jaunpiebalga (15 minūtes), no Raunas — Priekule (18 minūtes). Vidusskolēniem no Raunas Cēsis un Smiltene ir līdzīgā attālumā (26 minūtes), tomēr Cēsis, kā lielāka pilsēta, turklāt Rīgas virzienā, parasti ir populārāka izvēle. Apes tuvākā alternatīva būtu Alūksne (30 minūtes), izņemot nelielu daļu jauniešu, kuri šobrīd mācās Apē, bet dzīvo tuvāk Gaujienai. Tiem Smiltene būtu labākā alternatīva — 36 minūtes, kamēr Alūksne — 47 minūtes. Smiltene būtu tuvākā alternatīva arī Jaunpiebalgas vidusskolēniem (40 minūtes, salīdzinot ar 1 stundu līdz Cēsīm), kā arī tiem Lizuma vidusskolas

skolēniem, kuri dzīvo Rankas apkaimē (līdz Smiltenei 27 minūtes, salīdzinot ar 38 minūtēm līdz Gulbenei). Šāda veida izmaiņas Smiltenei kaimiņos esošajās pašvaldībās varētu sekmēt reorganizējamo skolu būtiskas vecāku daļas izvēli turpmāk savas atvases izglītēt Smiltenes vidusskolā. Ja par pamatu aprēķiniem ņemam 2018./2019. m. g. datus, tad uz šo skolēnu rēķina Smiltenes vidusskolas sākumskolēnu skaits orientējoši varētu palielināties par 24 (līdz 615), 7. — 9. klašu skolēnu skaits — par 51 (līdz 378), 10. — 12. klašu skolēnu skaits — par 44 (līdz 160), kopējam skolēnu skaitam sasniedzot 1154.



Iespējamais skolēnu izvietojums Smiltenes ietekmes areāla skolās atbilstoši optimizācijas priekšlikumiem. Kartē redzams, ka vidējā un pamata izglītība mācību priekšmetu daudzveidības dēļ pēc reorganizācijas piedāvāts saglabāt skolās, kur klasē nav mazāk par 20 skolēniem, bet sākumskolas saglabāt visur, kur tuvumā nav citas alternatīvas un klasē iznāk vismaz 6 skolēni.

Smiltenes pašvaldības izglītības iestāžu tīkla optimizācijas potenciālie finansiālie ieguvumi un vienreizējās izmaksas

Realizējot Smiltenes novada izglītības iestāžu reorganizācijas pirmās divas kārtas atbilstoši iepriekš aprakstītajam modelim, un pieņemot, ka skolēnu kopskaits Smiltenes novadā paliek 2019. gada 1. septembra līmenī, Smiltenes vidusskolā mācītos 1035 skolēni, no kuriem 591 — sākumskolas posmā (vidēji četras paralēlklases ar 25 skolēniem katrā), 327 — pamatskolas posmā (vidēji piecas paralēlklases ar 22 skolēniem katrā) un 117 — vidusskolas posmā (divas paralēlklases ar vidēji 20 skolēniem katrā), Smiltenes vidusskolas Grundzāles vietējās vienības sākumskolas posmā mācītos 62 skolēni (vidēji 10 skolēni klasē), bet Palsmanes pamatskolā — 193 skolēni, no kuriem 127 — sākumskolas posmā (vidēji 21 skolēns klasē) un 66 — pamatskolas posmā (vidēji 22 skolēni klasē).



Ja pieņemam, ka nemainās līdzšinējais valsts mērķdotācijas (princips „nauda seko skolēnam”) apmērs un IZM izstrādātie pedagogu algu aprēķina noteikumi, pēc skolu reorganizācijas tikai no mērķdotācijas vidējo mēneša atalgojumu par pedagoga slodzi Palsmanē būtu iespējams palielināt no līdzšinējiem 1253 EUR uz 1615 EUR, Smiltenē attiecīgi no 1257 EUR uz 1503 EUR, bet Grundzālē — no 1065 EUR uz 1395 EUR⁴². Bez minētā **novada pašvaldībai izglītības budžetā (aprēķinos par pamatu ņemot 2019. g. budžeta rādītājus) gadā atbrīvotos finanšu resursi, 0,56 milj. EUR apmērā (0,37 milj. EUR skolu darbinieku atalgojuma budžetā un 0,19 milj. EUR skolu uzturēšanas budžetā)**. Ja, piemēram, viss no atalgojuma budžeta atbrīvotais pašvaldības finanšu resurss tiktu sadalīts pedagogu algām proporcionāli skolēnu skaitam skolās pēc reorganizācijas, tad Smiltenē pilnas slodzes pedagoga vidējo mēnešalgu varētu palielināt vēl par 299 EUR līdz 1802 EUR, Grundzālē — par 247 EUR līdz 1642 EUR un Palsmanē — par 238 EUR līdz 1853 EUR. Tas nozīmē, ka, **realizējot skolu tīkla optimizāciju Smiltenes novadā, esošā finansējuma ietvaros iespējams nodrošināt pusotrkārtīgu pilnas slodzes pedagogu algu pieaugumu**. Ņemot vērā, ka tikai 1,7% no Smiltenes novadā esošajiem skolēniem, skolu tīkla reorganizācijas sakarā piedāvātā alternatīvā izglītības iestāde atrastos tālāk par 20 km no esošās (22 Grundzāles 7. — 9. klašu skolēniem), iespējamais visu pedagogu algu palielinājums noteikti būtu samērojams ar neērtībām, kas rastos salīdzinoši nelielai skolēnu daļai, ikdienā patērējot vairāk laika ceļā uz skolu.

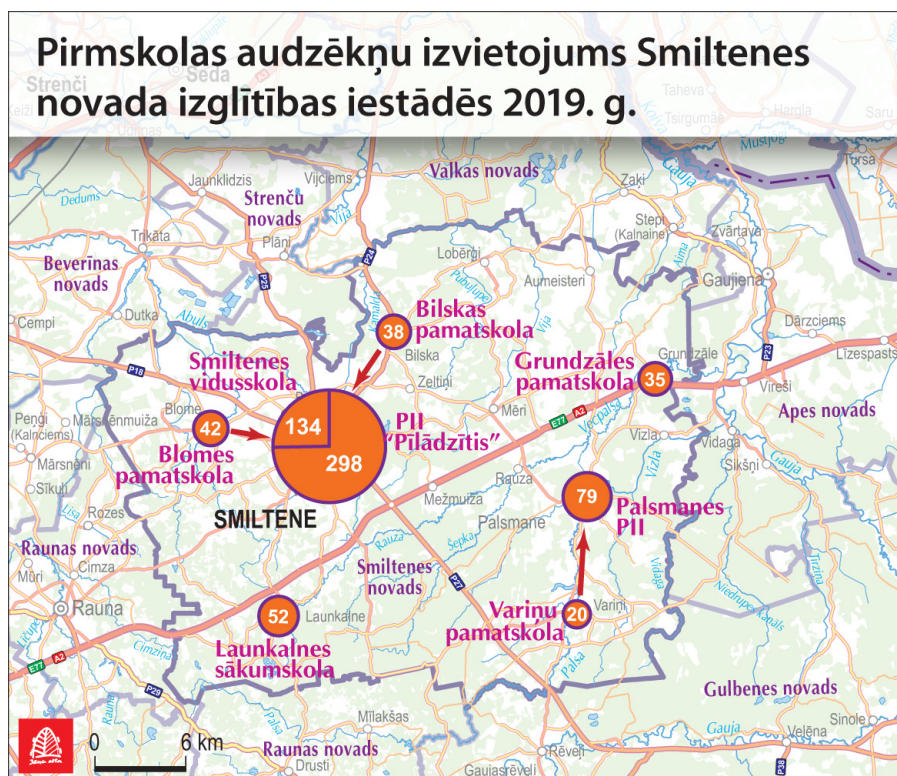
Jāņem vērā, ka skolu tīkla reorganizācijas gaitā pašvaldībai jāērķinās arī ar vienreizējām papildus izmaksām, kas saistītas ar kompensāciju izmaksu reorganizējamo izglītības iestāžu darbiniekiem, ar kuriem tiks pārtrauktas darba attiecības. Paredzams, ka kopējais slodžu skaits varētu sarukt par 72. Ja pieņem, ka samaksa par vienu slodzi ir 750 EUR un atbilstoši nostrādātajam darba stāžam būs jāizmaksā kompensācija trīs mēnešalgu apmērā, tad vienreizējās kompensācijas kopējais apmērs būs 162 000 EUR.

Ņemot vērā, ka **reorganizācijas rezultātā atbrīvosies 187,5 tūkstoši EUR no līdzšinējā skolu uzturēšanas budžeta, šis finansējuma apmērs gan būs pietiekams vienreizējo kompensāciju izmaksai, un turpmākajos gados noderēs, lai uzlabotu mācību vidi Smiltenē (tai skaitā uzbūvētu piebūvi ar četru klašu telpām Dārza ielā), Palsmanē vai Grundzālē**.

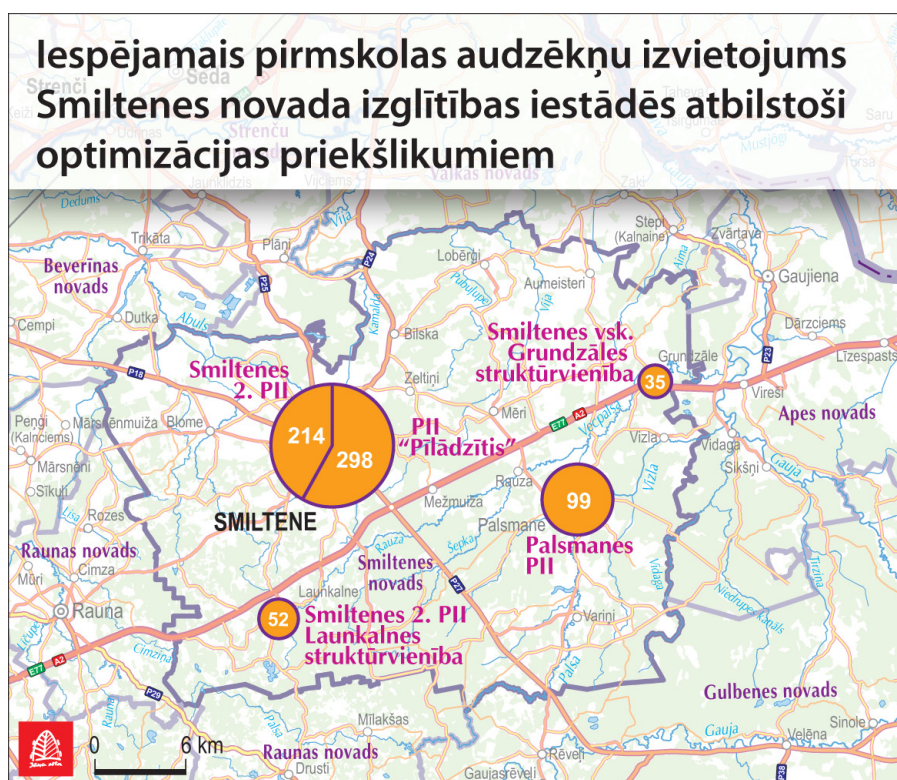
Vēl 45,8 tūkstoši EUR gadā no skolu uzturēšanas (konkrētajā gadījumā apkures) budžeta pašvaldībai varētu atbrīvoties brīdī, kad Variņu, Bilskas un Blomes skolu ēkām tiktu atrasts jauns saimnieks vai pielietojums. Citu pašvaldību prakse liecina, ka mazapdzīvotās teritorijās slēgto skolu ēku atstāšana pašvaldību apsaimniekošanā var būt tikai īstermiņa risinājums. Lai nekustamais īpašums arī turpmāk būtu sakopts, piedāvājot izdevīgus nosacījumus, pašvaldībai tam savlaicīgi jāatrod gādīgs saimnieks. Tās var būt gan privātpersonas, gan uzņēmumi, gan sabiedriskās organizācijas. Latvijas sabiedrības novecošana tuvāko gadu laikā izraisīs pastiprinātu pieprasījumu pēc sociālās aprūpes iestādēm, kas atsevišķos gadījumos varētu tikt ierīkotas arī pārbūvētās bijušo skolu ēkās.

Tā kā pirmskolas izglītības iestāžu tīkla optimizācija (skat. kartes turpinājumā) konkrētās analīzes ietvaros atbilstoši darba uzdevumam tika skatīta tikai Smiltenes novada skolu tīkla optimizācijas kontekstā, atsevišķi aprēķini par iespējamajiem finanšu ieguvumiem pirmskolas sakarā nav veikti. Visticamāk, ka Launkalnes un Grundzāles pirmskolas izglītības pakalpojumu nodrošināšanas izmaksas pēc reorganizācijas būtiski nemainītos, kamēr Palsmanē un Smiltenē, pieaugot pirmskolas pedagogu un tehnisko darbinieku noslodzei uz Variņu (Palsmanē), Blomes un Bilskas (Smiltenē) audzēkņu rēķina, atbrīvotos pašvaldības finansējums, ko varētu izmantot šo iestāžu darbinieku atalgojuma paaugstināšanai.

⁴² Šeit un turpmāk izmantota informācija no Smiltenes novada domes finanšu nodaļas speciālistu veiktajiem aprēķiniem



Pirmskolas audzēkņu izvietojums Smiltenes novada izglītības iestādēs. Kartē ar bultiņām attēloti virzieni, kuros izglītības tīkla optimizācijas ietvaros piedāvāts pārcelt pirm skolniekus no uzturēšanas ziņā nepamatoti dārgajām izglītības iestādēm.



Iespējamais pirmskolas audzēkņu izvietojums Smiltenes novada izglītības iestādēs atbilstoši optimizācijas priekšlikumiem. Kartē redzams, ka pirmskolas apmācību arī pēc reorganizācijas paredzēts saglabāt visās izglītības iestādēs, kurām tuvumā nav alternatīvas.



Smiltenes pašvaldības izglītības iestāžu tīkla optimizācijas iespējamo finansiālo ieguvumu aprēķinu darba materiāls

Pirms reorganizācijas

EKK	Pēc 2019.gada plāna (ar grozījumiem)	Izglītības iestādes							KOPĀ PAŠVALDĪBĀ
		Smiltenes vidusskola	Bilskas pamatskola	Blomes pamatskola	Grundzāles pamatskola	Launkalnes sākumskola	Palsmanes pamatskola	Variņu pamatskola	
	Slodzes kopā, t.sk.:	122.834	21.36	21.1	19.52	8.37	29.122	16.23	238.54
	Pedagogi	77.784	8.36	13.4	12.77	4.37	19.372	9.38	145.44
	Nepedagogi	45.05	13	7.7	6.75	4	9.75	6.85	93.1
1000	Atalgojums + soc.nod. dd, t.sk.:	1511206	190752	217010	224082	94512	363980	163660	2765202
	Mērķdotācijas pedagogiem	1173628	72596	149806	163229	34404	291317	84132	1969112
	Pedagogi no pašvaldības budžeta	0	30924	8935	7435	27240	0	27924	102458
	Tehniskie darbinieki	337578	87232	58269	53418	32868	72663	51604	693632
2100	Mācību, darba un dienesta komandējumi, dienesta, darba braucieni	5661 ēdināšana, inventārs, tekošie remonti, prezentācijas preces, saimnieciskie izdevumi	45 ūdens, kanalizācija, elektrība	45	463	45	45	45	6349
2200	Pakalpojumi	212569	31189	42585	21319	16824	21919	35662	382067
2300	Krājumi, materiāli, energoresursi, preces, biroja preces un inventārs, kurus neuzskaita kodā 5000	283699	25701	26710	31915	18583	59709	43819	490136
2400	Izdevumi periodikas iegādei	1079	85	85	85	85	85	85	1589
2500	Budžeta iestāžu nodokļu, nodevu un sankciju maksājumi	974	35	0	0	0	556	799	2364
5100	Nemateriālie ieguldījumi	1795	941	941	400	400	400	400	5277
5200	Pamatlīdzekļi	62526	30171	27245	18689	1393	75516	2413	217953
	Kopā	2079509	278919	314621	296953	131842	522210	246883	3870937
	Atbrīvotais naudas fonds pašv. budžetā pedagogu atalgojumam	25 TEUR bibliotēku krājumi, 24 TEUR datortehnika, Traktors 3,5 TEUR, ventilācijas iekārta 4,3 TEUR							
	Atbrīvotais naudas fonds pašv. budžetā skolu uzturēšanai								
	Kopā	2079509	278919	314621	296953	131842	522210	246883	3870937

EKK	Pēc 2019.gada plāna (ar grozījumiem)	Pirmskolas izglītības iestādes							KOPĀ PAŠVALDĪBĀ
		Smiltenes vidusskolas / Pīlādītis PII	Bilskas pamatskolas PII	Blomes pamatskolas PII	Grundzāles pamatskolas PII	Launkalnes sākumskolas PII	Palsmanes PII	Variņu pamatskolas PI	
	Slodzes kopā, t.sk.:	88.9	5.2	7.5	6.192	11.3	19.55	6.35	144.99
	Pedagogi	51.9	3.2	4.5	3.942	6.55	9.55	3.35	82.99
	Nepedagogi	37	2	3	2.25	4.75	10	3	62
1000	Atalgojums + soc.nod. dd, t.sk.:	871807	61757	73736	61688	113350	187505	71729	1441572
	Mērķdotācijas	163691	12518	11779	11779	11779	34351	11779	257676
	Pedagogi no pašvaldības budžeta	425335	33184	38750	32253	61563	77499	35593	704177
	Tehniskie darbinieki	282781	16055	23207	17656	40008	75655	24357	479719
2100	Mācību, darba un dienesta komandējumi, dienesta, darba braucieni	75	30	30	145	30	30	30	370
2200	Pakalpojumi	113223	2144	2090	3026	10752	15581	10591	157407
2300	Krājumi, materiāli, energoresursi, preces, biroja preces un inventārs, kurus neuzskaita kodā 5000	149270 Apkure, elektrība, ūdens, tekošie remonts	15853	16159	14376	29598	1	6893	232150
2400	Izdevumi periodikas iegādei	0	0	0	0	0	0	0	0
2500	Budžeta iestāžu nodokļu, nodevu un sankciju maksājumi	333	0	0	0	0	0	0	333
5100	Nemateriālie ieguldījumi	600	0	0	0	541	0	0	1141
5200	Pamatlīdzekļi	14776	0	0	670	3390	4830	8305	31971
	Kopā	1150084	79784	92015	79905	157661	207947	97548	1864944

Sagatavots 30.10.2019.

Bērnu nojume 7,3 TEUR, 1,7 TEUR datortehnika,
virtuves aprīkojums 5,8 TEUR.

Smiltenes pašvaldības izglītības iestāžu tīkla optimizācijas iespējamo finansiālo ieguvumu aprēķinu darba materiāls



Pēc reorganizācijas

EKK	Pēc 2019.gada plāna (ar grozījumiem)	Izglītības iestādes							KOPĀ PAŠVALDĪBĀ
		Smiltenes vidusskola	Bilskas pamatskola	Blomes pamatskola	Grundzāles pamatskola	Launkalnes sākumskola	Palsmanes pamatskola	Variņu pamatskola	
	Slodzes kopā, t.sk.:	127.834			8.000		29.122		164.96
	Pedagogi	82.784			6.000		19.372		108.16
	Nepedagogi	45.05			2.000		9.75		56.80
1000	Atalgojums + soc.nod. dd, t.sk.:	1830801			116268		448112		2395181
	Mērķdotācijas pedagogiem	1493223			100440		375449		1969112
	Pedagogi no pašvaldības budžeta	0					0		0
	Tehniskie darbinieki	337578			15828		72663		426069
2100	Mācību, darba un dienesta komandējumi, dienesta, darba braucieni	5796			463		90		6349
2200	Pakalpojumi	212569			15735		21919		250223
2300	Krājumi, materiāli, energoresursi, preces, biroja preces un inventārs, kurus neuzskaita kodā 5000	333498	6965	4058	31915	10172	83718	19810	490136
2400	Izdevumi periodikas iegādei	1334			85		170		1589
2500	Budžeta iestāžu nodokļu, nodevu un sankciju maksājumi	1009			0		1355		2364
5100	Nemateriālie ieguldījumi	4077			400		800		5277
5200	Pamatlīdzekļi	62526			18689		77929		159144
	Kopā	2451610	6965	4058	#REF!	10172	634093	19810	#REF!
	Atbrīvotais naudas fonds pašv. budžetā pedagogu atalgojumam	0	118156	67204	45025	60108	0	79528	370021
	Atbrīvotais naudas fonds pašv. budžetā skolu uzturēšanai		61360	69830		18217		38075	187482
	Kopā	2451610	186481	141092	#REF!	88497	634093	137413	#REF!

EKK	Pēc 2019.gada plāna (ar grozījumiem)	Slodzes pieaug proporcionāli bērnu skaitam un izejot no esošām slodzēm		Pirmskolas izglītības iestādes			Slodzes pieaug proporcionāli bērnu skaitam un izejot no esošām slodzēm		KOPĀ PAŠVALDĪBĀ
		Smiltenes vidusskolas / Pīlādzītis PII	Bilskas pamatskolas PII	Blomes pamatskolas PII	Grundzāles pamatskolas PII	Launkalnes sākumskolas PII	Palsmanes PII	Variņu pamatskolas PII	
	Slodzes kopā, t.sk.:	105			6.19	11.3	23.5		146.35
	Pedagogi	62			3.94	6.55	12.0		83.97
	Nepedagogi	44			2.25	4.75	11.5		62.38
1000	Atalgojums + soc.nod. dd, t.sk.:	1007300			61688	113350	259234		1441572
	Mērķdotācijas	187988			11779	11779	46130		257676
	Pedagogi no pašvaldības budžeta	497269	Smiltene+Bilsk+Blome		32253	61563	113092		704177
	Tehniskie darbinieki	322043			17656	40008	100012	Palsmane+Variņi	479719
2100	Mācību, darba un dienesta komandējumi, dienesta, darba braucieni	135			145	30	60		370
2200	Pakalpojumi	117457			3026	10752	22602	3570	157407
2300	Krājumi, materiāli, energoresursi, preces, biroja preces un inventārs, kurus neuzskaita kodā 5000	180072	775	435	14376	29598	6894	Apkure	232150
2400	Izdevumi periodikas iegādei	0			0	0	0	0	0
2500	Budžeta iestāžu nodokļu, nodevu un sankciju maksājumi	333			0	0	0	0	333
5100	Nemateriālie ieguldījumi	600			0	541	0	0	1141
5200	Pamatlīdzekļi	14776			670	3390	13135		31971
	Kopā	1320673	775	435	79905	157661	301925	3570	1864944

Sagatavots 30.10.2019.



Smiltenes pašvaldības izglītības iestāžu tīkla optimizācijas iespējamo finansiālo ieguvumu aprēķinu darba materiāls

Pirms reorganizācijas

	Izglītības iestādes							Vidēji / kopā
	Smiltenes vidusskola	Bilskas pamatskola	Blomes pamatskola	Grundzāles pamatskola	Launkalnes sākumskola	Palsmanes pamatskola	Variņu pamatskola	
Kopējais atalgojums uz 1 slodzi EUR mēnesī, t.sk.:	1025	744	857	957	941	1042	840	915
Mērķdotācijas	1257	724	932	1065	656	1253	747	948
Pedagogi no pašvaldības budžeta	0	805	165	157	347	0	695	310
Tehniskie darbinieki	624	559	631	659	685	621	628	630
Atbrīvotais naudas fonds pašv. budžetā pedagogu atalgojumam								
Atbrīvotais naudas fonds pašv. budžetā skolu uzturēšanai								
EUR gadā uz 1 audzēkni	2385	5364	4195	3535	9417	3652	4938	3001

	Pirmskolas izglītības iestādes							Vidēji / kopā
	Smiltenes vidusskolas / Pīlādzītis PII	Bilskas pamatskolas PII	Blomes pamatskolas PII	Grundzāles pamatskolas PII	Launkalnes sākumskolas PII	Palsmanes PII	Variņu pamatskolas PII	
Kopējais atalgojums uz 1 slodzi EUR mēnesī	817	990	819	830	836	799	941	862
Mērķdotācijas	263	326	218	249	150	300	293	257
Pedagogi no pašvaldības budžeta	683	864	718	682	783	676	885	756
Tehniskie darbinieki	637	669	645	654	702	630	677	659
Naudas masa gadā uz iestādi bez atalgojuma	278277	18027	18279	18217	44311	20442	25819	423372
EUR gadā uz 1 audzēkni	2662	2100	2191	2283	3032	2632	4877	2672

Izglītojamo skaits Smiltenes izglītības iestādēs (skolas un PII) pirms reorganizācijas								
	Smiltenes pilsēta	Bilskas pagasts	Blomes pagasts	Grundzāles pagasts	Launkalnes pagasts	Palsmanes pagasts	Variņu pagasts	Kopā
PII	432	38	42	35	52	79	20	698
1.—6. klase	504	30	43	62	14	94	33	780
7.—9. klase	251	22	32	22		49	17	393
10.—12. klase	117							117
kopā	1304	90	117	119	66	222	70	1988

Smiltenes pašvaldības izglītības iestāžu tīkla optimizācijas iespējamo finansiālo ieguvumu aprēķinu darba materiāls



Pēc reorganizācijas

	Izglītības iestādes							Vidēji / kopā
	Smiltenes vidusskola	Bilskas pamatskola	Blomes pamatskola	Grundzāles pamatskola	Launkalnes sākumskola	Palsmanes pamatskola	Variņu pamatskola	
Kopējais atalgojums uz 1 slodzi EUR mēnesī, t.sk.:	1193			1211		1282		1210
Mērķdotācijas	1503			1395		1615		1517
Pedagogi no pašvaldības budžeta	0			0		0		0
Tehniskie darbinieki	624			659		621		625
Atbrīvotais naudas fonds pašv. budžetā pedagogu atalgojumam	296878			17784		55360		370021
Atbrīvotais naudas fonds pašv. budžetā skolu uzturēšanai	150422			9011		28050		187482
EUR gadā uz 1 audzēkni	2369			2961		3285		2566

	Pirmskolas izglītības iestādes							Vidēji / kopā
	Smiltenes vidusskolas / Pīlādzītis PII	Bilskas pamatskolas PII	Blomes pamatskolas PII	Grundzāles pamatskolas PII	Launkalnes sākumskolas PII	Palsmanes PII	Variņu pamatskolas PII	
Kopējais atalgojums uz 1 slodzi EUR mēnesī	797			830	836	919		821
Mērķdotācijas	255			249	150	321		256
Pedagogi no pašvaldības budžeta	674			682	783	787		699
Tehniskie darbinieki	612			654	702	723		641
Naudas masa gadā uz iestādi bez atalgojuma	313373	775	435	18217	44311	42691	3570	423372
EUR gadā uz 1 audzēkni	2579			2283	3032	3050		2672

Izglītojamo skaits Smiltenes izglītības iestādēs (skolas un PII) pēc reorganizācijas								
	Smiltenes pilsēta	Bilskas pagasts	Blomes pagasts	Grundzāles pagasts	Launkalnes pagasts	Palsmanes pagasts	Variņu pagasts	Kopā
PII	512	Smiltene+Bilskas+Blome		35	52	99		698
1.—6. klase	591			62		127		780
7.—9. klase	327					66		393
10.—12. klase	117							117
kopā	1547	0	0	97	52	292	0	1988

Smiltene+Bilskas+Blome+Launkalne

Palsmane+Variņi