**Sabiedriskā transporta piekļūstamība**

***Esošā situācija.***

Sabiedriskā transporta pakalpojumi Latvijā pilda sociālu funkciju, nodrošinot iedzīvotājiem iespēju brīvi pārvietoties. Šobrīd Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums garantē, ka iedzīvotājiem tiek nodrošināta iespēja primāri nokļūt:

* izglītības iestādēs;
* ārstniecības iestādēs;
* darbavietās;
* valsts un pašvaldību institūcijas to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma mērķi sabiedriskā transporta pakalpojumi Latvijas teritorijā ir organizējami vienotā maršrutu tīklā, lai nodrošinātu pēc iespējas racionālāku, optimālu un izmaksu efektīvu sabiedriskā transporta maršrutu tīklu, kurā tiek nodrošināti visiem pieejami un noteikta apjoma valsts garantēti sabiedriskā transporta pakalpojumi. Atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā noteiktai kompetencei VSIA “Autotransporta direkcija” veic sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas un maršrutu tīkla pārzināšanas funkciju reģionālās nozīmes maršrutos.

Sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek organizēti saskaņā ar valsts un pašvaldību pasūtījumu, un zaudējumu kompensēšana sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem notiek attiecīgi no valsts vai pašvaldības budžeta. Šāda sabiedriskā transporta organizēšanas sistēma nodrošina kvalitatīvus, visiem iedzīvotājiem pieejamus, tai skaitā personām ar īpašām vajadzībām un noteiktām pasažieru kategorijām ar atvieglotiem nosacījumiem, regulārus, drošus un par iedzīvotāju pirktspējai atbilstošu vai samērīgu cenu pakalpojumus.

***Par reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumiem.***

Šobrīd reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumos spēkā ilgtermiņa līgumi ir 7 maršrutu tīkla daļās (lotēs) – “Pierīga”, “Liepāja”, “Daugavpils, Krāslava”, “Kuldīga, Saldus”, “Bauska”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni ” un “Ogre, Aizkraukle”), kur pakalpojumu sniegšanā iesaistīti jauni autobusi ar vidējo vecumu 2,4 gadi. Divās maršrutu tīkla daļās (lotēs) – “Limbaži, Sigulda” un “Cēsis” jaunais pārvadātājs uzsāks sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar augstākas kvalitātes prasībām atbilstošiem transportlīdzekļiem 2023. gada 1. jūlijā. Savukārt par pēdējām 7 maršrutu tīkla daļām (lotēm) – “Gulbene, Alūksne, Balvi”, “Jelgava, Dobele”, “Madona”, “Rēzekne, Ludza”, “Talsi, Tukums”, “Valmiera, Valka, Smiltene” un “Ventspils” – nupat noslēdzies konkurss par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu.

Minētajās 7 maršruta tīkla daļās (lotēs), kurās spēkā stājušies līgumi par ilgtermiņa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem, 67% autobusu ir pielāgoti personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanai.

Autobusi pielāgoti normatīvajos aktos par autobusu izgatavošanu noteiktajām tehniskajām prasībām, lai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām atvieglotu iekļūšanu autobusā. Ja prasības izpildei tiek izmantoti autobusi, kuros uzstādīts pacēlājs, kurš atvieglo iekļūšanu autobusā personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, tad pacēlāju kravnesībai ir jābūt ne mazākai par 300 kg ar tādu pacelšanas augstumu, lai nodrošinātu personas, kas atrodas ratiņkrēslā, patstāvīgu iekļūšanu autobusā. Pacēlāja platformas platumam jābūt vismaz 800 mm, garumam jābūt vismaz 1200 mm. Pielāgotajā autobusā ir paredzēta vismaz viena vieta, kura paredzēta cilvēkam ratiņkrēslā. Vienas vietas izmērs: platums vismaz 750 mm, garums vismaz 1300 mm. Vieta autobusā, kas paredzēta cilvēkam ratiņkrēslā, ir marķēta ar starptautiski atpazīstamu simbolu – zīmi, aprīkota ar drošības jostu, šai vietai blakus atrodas pasažieru izkāpšanas “STOP” poga.

Tāpat noslēgtajos līgumos ir noteikts, ka pārvadātājam jānodrošina, ka personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšana notiek vismaz šādā apjomā:

* vismaz astoņi reisi dienā – savienojumos, kas savieno republikas nozīmes pilsētas savstarpēji vai republikas nozīmes pilsētas ar reģionālās nozīmes attīstības centriem;
* vismaz astoņi reisi dienā – savienojumos, kas savieno reģionālās nozīmes attīstības centrus savstarpēji, un reģionālās nozīmes maršrutos, kas savieno republikas nozīmes pilsētu vai reģionālās nozīmes attīstības centru, ar apdzīvotu vietu, ar iedzīvotāju skaitu virs 3000.

Vienlaikus šajās 7 maršrutu tīkla daļās (lotēs), kurās spēkā stājušies līgumi par ilgtermiņa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem, autobusos esošie rokturi, turēšanas un atbalsta margas ir izteikti kontrastējošā krāsā, līmeņu maiņu sākums un beigas, kā arī kāpņu pirmais un pēdējais pakāpiens ir marķēts, pasažieru sēdvietas numurētas ar taktiliem cipariem.

Autobusos, kuros salonā informācija par attiecīgām autobusa pieturām maršrutā tiek atskaņota audiālā formātā, informācijai ir jābūt saprotamai arī cilvēkiem ar dzirdes traucējumiem. Skaņai jābūt precīzi dzirdamai bez traucējumiem.

Savukārt autobusu salonā informācija par attiecīgām autobusa pieturvietām maršrutā tiek rādīta vizuālā formātā, izmantojot tablo. Vizuālai informācijai jābūt redzamai arī cilvēkiem ar redzes traucējumiem. Burtiem jābūt kontrastējošiem un burtu augstumam jābūt vismaz 50 mm.

Pakalpojuma sniegšanā iesaistītais personāls ir regulāri apmācīts komunicēt ar cilvēkiem ar invaliditāti.

Jānorāda, ka valstī kopumā, ņemot vērā visas maršrutu tīkla daļas (lotes) un pakalpojumu sniegšanā izmantojamos autobusus, sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā š.g. augustā ir iesaistītas 1108 transporta vienības. 49% no minētajiem autobusiem ir pielāgoti normatīvajos aktos par autobusu izgatavošanu noteiktajām tehniskajām prasībām, lai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām atvieglotu iekļūšanu autobusā. Bet pēc visu līgumu noslēgšanas un spēkā stāšanās visās maršrutu tīkla daļās (lotēs) sabiedriskā transporta pakalpojumi tiks nodrošināti ar autobusiem, kuru vidējais vecums 10 gadu periodā būs 4,17 gadi.

Vienlaikus no 2021. gada 1. septembra ir pieejami arī komerciālie maršruti, piemēram, Rīga–Daugavpils un Rīga–Salaspils. Arī šajos pārvadājumos, kuros no valsts vai pašvaldības budžeta netiek kompensēti ar pakalpojumu sniegšanu saistītie izdevumi un zaudējumi, pasažieris šobrīd ir tiesīgs izmantot normatīvajos aktos noteiktos braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos. Turklāt ar normatīvo aktu pārvadātājam ir uzlikts par pienākumu informēt pasažierus par tā sniegtajiem pakalpojumiem komerciālajā maršrutā (reisā), t.sk. pakalpojuma piemērotību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Informācijai jābūt pieejamai autoostās, ja komerciālā maršruta (reisa) sākumpunkts vai galapunkts atrodas autoostā, un pārvadātāja oficiālajā tīmekļvietnē vai lietotnē.

***Par reģionālās nozīmes vilcienu pārvadājumiem.***

Attiecībā uz vilcienu pārvadājumiem jānorāda, ka plānots, ka visus 32 elektrovilcienus, kuri būs pilnībā gatavi pasažieru pārvadājumiem, Latvija saņems līdz 2023. gada beigām. Katrā jaunajā sastāvā būs četri vagoni. Viena elektrovilciena garums būs 109 metri. Katrā vilcienā būs sēdvietas 436 pasažieriem. Vilcienos būs viena līmeņa iekāpšana no pasažieru platformām, kas ne tikai nodrošinās pakalpojuma pieejamību ikvienam, bet arī saīsinās pasažieru apmaiņas laiku pieturvietās. Iekāpšanas uz izkāpšanas ātrumu veicinās arī platākas vilcienu durvis.

Jaunajos elektrovilcienos būs klimata kontrole, ergonomiski sēdekļi, mūsdienu prasībām atbilstošas labierīcības. Tie būs aprīkoti ar video un audio informēšanas sistēmām, jaudīgu WiFi pieslēgumu. Vilcienu gaita, salīdzinot ar pašlaik lietošanā esošajiem, būs vienmērīgāka un trokšņu līmenis salonos būs zemāks.

Papildus jānorāda, ka saskaņā ar apstiprināto finansējumu no ES Atveseļošanās un noturības mehānisma (ANM) fonda līdzekļiem un citiem finanšu avotiem Latvijai konkurētspējīga dzelzceļa pasažieru transporta attīstībai līdz 2026. gadam jānodrošina deviņu bateriju elektrovilcienu iegāde pasažieru pārvadājumiem Pierīgas neelektrificētajos maršrutos. Tādējādi tuvāko gadu plāns paredz ne tikai būtiski uzlabot ērtības pasažieriem, bet arī nodrošināt videi draudzīgāku transportu ar ļoti zemu trokšņa līmeni. Vienlaikus nepieciešams turpināt dzelzceļa ritošā sastāva atjaunošanu arī pārējās neelektrificētajās dzelzceļa līnijās, iegādājoties jaunus, pielāgotus dzelzceļa sastāvus.

Tāpat jānorāda, ka šobrīd norit 48 staciju un pieturas punktu projektēšanas un būvniecības darbi. Šajās modernizētajās stacijās un pieturas punktos tiks izbūvētas paaugstinātās platformas, pasažieru skaitam un vilcienu uzgaidīšanas vajadzībām pielāgotas, modernas un funkcionālas nojumes, soliņi un velonovietnes, kā arī tiks uzstādīta klientiem draudzīga un visām sabiedrības grupām pielietojama apziņošanas sistēma. Iespējas brīvi piekļūt dzelzceļa pasažieru infrastruktūrai tiks nodrošinātas arī cilvēkiem ar kustību, redzes un dzirdes traucējumiem, un pasažieriem ar īpašām vajadzībām tiks izveidotas arī taktilās joslas un taktilās vadulas. Pasažieru drošības uzlabošanai tiks ierīkota videonovērošana.

***Nākotnes īstermiņa pasākumi.***

VSIA “Autotransporta direkcija” šobrīd strādā pie tā, lai pasažieri, atrodoties pieturā, kustības sarakstā var redzēt informāciju par reisu, kurš tiks izpildīts ar atbilstoši pielāgotu transportlīdzekli. Tomēr primāri tiek strādāts pie tā, lai šī informācija savlaicīgi un korekti tiek atspoguļota pārvadātāju, pasūtītāja un tirgotāju tīmekļa vietnēs, lai persona, piemēram, ar ierobežotām pārvietošanās spējām šo informāciju var saņemt nedodoties uz pieturu vai nezvanot dispečerim, bet pati, apmeklējot tīmekļvietni, var plānot savu dienu.

Tāpat VSIA “Autotransporta direkcija” ir izveidojusi un uztur vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu, līdz ar to drīzā nākotnē, izmantojot biļešu tirgotāju sniegtos pakalpojumus ikviens Latvijas iedzīvotājs un viesis varēs elektroniski iegādāties iepriekš pārdošanā biļeti uz visiem (šobrīd reģionālās nozīmes) sabiedriskā transporta maršruta reisiem. Kā arī konceptuāli šobrīd paredzēts, ka personām ar I un II grupas invaliditāti par šādu iepriekš pārdošanu netiks piemērota papildus komisijas maksa.

***Nākotnes ilgtermiņa pasākumi.***

Darbības, kas nākotnē būtu jāturpina piekļūstamības sabiedriskajam transportam nodrošināšanai:

1. Dažādu līmeņu stratēģiskā plānošana;
2. Atbilstošas infrastruktūras izbūve un esošās pielāgošana;
3. Kvalitatīvāks, modernāks transportlīdzekļu aprīkojums, t.sk. jaunākās un modernākās vizuālās un audiālās apziņošanas sistēmas;
4. Autovadītāju, apkalpojošā personāla izglītošana par personu ar invaliditāti apkalpošanas vajadzībām;
5. Dažādu IT sistēmu attīstība.

Šobrīd attiecībā uz piekļūstamības nodrošināšanu sabiedriskajam transportam ir saskatāmas nepilnības, jo ir apgrūtinoši nokļūt līdz sabiedriskā transporta pieturai, autoostai, dzelzceļa stacijai, jo daudzviet nav izbūvētas ietves, ir nepiemērots ceļa segums, nav apgaismojuma u.tml. Līdz to, lai pilnvērtīgi izmantotu sabiedrisko transportu, nepieciešams turpināt infrastruktūras pielāgošanu personu ar kustības traucējumiem vajadzībām, kas paredz lielus finanšu ieguldījumus, līdz ar to kā valstij, tā pašvaldībai ir jāparedz finansējums šādu pielāgojumu vai pārbūvju veikšanai.