

SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PADOME

Kārtējās sēdes protokols Nr.12

2024.gada 27.septembrī

VSIA "Autotransporta direkcija"
Rīgā, Vaļņu ielā 30

Sēdi vada Sabiedriskā transporta padomes priekšsēdētāja:

| | |
|-----------------|---|
| Annija Novikova | Satiksmes ministrijas Sabiedriskā transporta pakalpojumu departamenta direktore/ klātiene |
|-----------------|---|

Sēdē piedalās šādi Sabiedriskā transporta padomes locekļi:

| Vārds, Uzvārds | Pārstāvētā institūcija |
|-------------------|---|
| Aivars Okmanis | Sabiedriskā transporta padomes priekšsēdētāja vietnieks, Zemgales plānošanas reģiona Attīstības padomes priekšsēdētājs, Bauskas novada domes priekšsēdētājs/ attālināti |
| Baiba Vīlpa | Satiksmes ministrijas Attīstības un finanšu un plānošanas departamenta direktore/ klātiene |
| Sergejs Maksimovs | Latgales plānošanas reģiona Attīstības padomes priekšsēdētāja vietnieks, Balvu novada domes priekšsēdētājs/ attālināti |
| Ligita Olante | Rīgas plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja/ klātiene |
| Taisa Trubača | Finanšu ministrijas Budžeta departamenta direktore/ attālināti |
| Indulis Ozoliņš | Kurzemes plānošanas reģiona Administrācijas sabiedriskā transporta nodaļas tīkla plānotājs/ klātiene |

Sēdē nepiedalās:

| | |
|--------------------|--|
| Patriks Markēvičs | Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta direktors |
| Jevgēnija Butņicka | Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas Valsts ilgtspējīgas attīstības plānošanas departamenta direktore |
| Agris Lungevičs | Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības padomes loceklis, Madonas novada domes priekšsēdētājs |

STPProt_27.09..2024._Nr.12_Sabiedriskā transporta padomes sēdes protokols

PROTOKOLS SAGATAVOTS ELEKTRONISKI UN PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO
PARAKSTU, KAS SATUR LAIKA ZĪMOGU

Pārējie Sabiedriskā transporta padomes sēdes dalībnieki:

| Vārds, Uzvārds | Pārstāvētā institūcija |
|-----------------------|---|
| Dins Merirands | VSIA "Autotransporta direkcija" valdes priekšsēdētājs/ klātiene |
| Kristīne Grīviņa | VSIA "Autotransporta direkcija" Finanšu analīzes daļas vadītāja/ klātiene |
| Sanita Heinsberga | VSIA "Autotransporta direkcija" Komunikācijas daļas speciāliste/ klātiene |
| Laura Pavlova | VSIA "Autotransporta direkcija" Plānošanas daļas vecākā eksperte/ klātiene |
| Māris Skudra | VSIA "Autotransporta direkcija" Juridiskās daļas vadītājs/ attālināti |
| Viktors Zaķis | VSIA "Autotransporta direkcija" Komunikācijas daļas vadītājs/ attālināti |
| Ivo Ošeniņš | Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācijas prezidents/ klātiene |
| Anna Valtere | AS "Liepājas autobusu parks"/ attālināti |
| Arta Macijevska | attālināti |
| Gundega Ose | attālināti |
| Iveta Dubrovska | attālināti |
| Laura Luīze Dumbre | LETA/ attālināti |
| Linda Kerliņa | attālināti |
| Lotārs Dravants | AS "CATA"/ attālināti |
| Alda Ērmane | attālināti |
| Anda Liepiņa | SIA "VTU Valmiera"/ attālināti |
| Matīss Kellerts | attālināti |
| Inita Ozoliņa | attālināti |
| Ruta Viedliņa | Satiksmes ministrija/ attālināti |

Sēdi protokolē:

VSIA "Autotransporta direkcija"

Juriste Kristīne Siliņa

Sēdes sākums plkst.11.00

A. Novikova atklājot kārtējo STP sēdi pārliecinās par kvoruma esamību un konstatē, ka klātienē padomes sēdē piedalās četri padomes locekļi, attālināti piedalās trīs padomes locekļi, savukārt trīs STP locekļi nepiedalās. Sabiedriskā transporta padomes priekšsēdētāja secina, ka padome ir lemttiesīga.

A. Novikova lūdz padomes locekļus apstiprināt darba kārtību. Septiņiem padomes locekļiem balsojot "par" (A. Novikova, A. Okmanis, T. Trubača, B. Vīlpa L. Olante, S. Maksimovs un I. Ozoliņš), **Sabiedriskā transporta padome nolemj apstiprināt šādu padomes sēdes darba kārtību:**

Atklātā daļa:

1. Par maršrutu tīkla apjomu 2025.gadam. (ziņo K. Grīviņa un L. Pavlova)

**Par darba kārtības 1.punktu
Par maršrutu tīkla apjomu 2025.gadam.**

A. Novikova norāda, ka konteksts ir saistīts ne tikai ar Valsts kontroles revīzijas ziņojumu, kurā ir secinājumi par to, ka maršrutu tīklam ir jāatbilst valsts budžeta iespējām un STP saistošās aktivitātes, kuras Satiksmes ministrija kopā ar ATD ir apņēmusies ieviest, lai izpildītu revīzijas konstatējumus, bet arī tas, ka šobrīd ir ļoti saspringta budžeta situācija, līdz ar to maršrutu tīkls jāsamazina tādā veidā, lai nebūtu nepieciešams 2025.gadā prasīt papildus finansējumu. Vienlaicīgi A. Novikova norāda, ka var būt nelielas atkāpes, bet tās nevar būt 10 vai vairāk miljonu apmērā.

A. Novikova informē, ka šobrīd ietvars budžetā bāzes finansējumam uz 2025.gadu valdības sēdē ir apstiprināts, sabiedriskā transporta dotācijas bāze ir līdzvērtīga 2024.gada bāzei. Tāpat A. Novikova vērš uzmanību, ka šis jautājums tiek risināts savlaicīgi, lai nenonāktu pēc gada, rudenī, situācijā, ka beidzas nauda un mēs nevaram apmaksāt pasūtīto pakalpojumu. Tas nozīmē, ka ir jāsamazina pasūtījuma apjoms, jāpārskata pasūtījuma saturs, proti, ar cik lielas kategorijas autobusiem vai transportlīdzekļiem izpilda maršrutus. Visi reisi, kas ir salīdzinoši nerentabli, kur ir maz pasažieru (3-5), ir izpildāmi kā transports pēc pieprasījuma ar M1 kategorijas autobusiem, un visas šīs lietas ir jāsakompilē vienotā konceptā tā, lai pa soļiem mēs varētu īstenot budžeta samazināšanu sabiedriskā transporta dotācijām, lai šī dotācija praktiski būtu pietiekama. A. Novikova norāda, ka vienīgais risinājums nav tikai mehāniski samazināt maršrutu tīklu vai reisu skaitu, tas viss ir jāpārskata, un pirmā lieta, par ko esam vienojušies ar Latvijas Pašvaldību savienību (turpmāk – LPS) ir – lielais izvērtējums, proti, *ievērojot, ka iedzīvotāji paradumi un vajadzības kopš sabiedriskā transporta pakalpojumu iepirkuma uzsākšanas ir mainījušies, uzdot ATD sadarbībā ar Plānošanas reģioniem, veikt pilnu visu reģionālo maršrutu tīkla izvērtējumu no pakalpojumu pieprasījuma un pieejamības viedokļa, atbilstoši esošai situācijai, ievērojot šādu rādītāju aktualizāciju – pasažieru pašreizējā dzīves vieta, pašreizējā darba vieta, pašreizējā izglītības iegūšanas vieta un medicīnas pakalpojumu saņemšanas vieta.* A. Novikova norāda, ka šīs ir lietas, kas ir mainījušās dabiski, gadu gaitā, t.sk., administratīvās reformas ietvaros, skolu reformas ietvaros u.c., ir daudz kas citādāk, no brīža, kad bija izstrādāta pieeja iepirkumam, kurš jau faktiski ir noslēdzies.

A. Novikova norāda, ka ideju *transports pēc pieprasījuma* jau minēja un vienlaicīgi norāda, ka par to būtu nepieciešama atsevišķa saruna, sākumā STP, bet ekspertu saruna varētu būt ar pašvaldībām, ar plānošanas reģioniem, ar ATD. Tāpat A. Novikova norāda, ka sarunā, kas notika LPS, pašvaldību pārstāvji izteica daudz labu priekšlikumu par to, kā aptuveni varētu izskatīties pakalpojums. Proti, idejiski, ja tiek slēgti reisi un vajadzība pēc sabiedriskā transporta tomēr ir, mēs skatāmies visas iespējamās alternatīvas, kādas valsts un pašvaldība var piedāvāt, gan skolēnu pārvadājumus, proti, ja pašvaldībai ir autobuss, kas ved tikai skolēnus no rīta uz skolu un pēcpusdienā atpakaļ, tad pa dienas vidu, ja ir nepieciešamība, šo autobusu var izmantot citām vajadzībām. Līdzīgi varētu būt arī ar transportu pēc pieprasījuma ar Plānošanas reģionu lielāku iesaisti, to var izveidot kā pakalpojumu, kurā var iesaistīties pašvaldība un kurā nav vajadzīgs autovadītājs ar D kategorijas vadītāja apliecību, pilnīgi pietiktu ar autovadītāju, kam ir B kategorijas vadītāja apliecība un vieglais M1 kategorijas transportlīdzeklis līdz 8 sēdvietām.

A. Novikova norāda, ka pieaugs arī komercmaršrutu loma, jo būs jāpārskata tie maršruti, kurus varam atvēlēt komercpārvadātājiem, tā būs lielāka daļa nekā šobrīd, un jāskatās, protams, arī uz tarifa komponenti. Papildus, tas ko esam apņēmušies arī Valsts kontroles ieteikumu izpildē, ir ATD lauciņā – automatizēta datu analīze informācijas sistēmās, papildinot maršrutu

nepieciešamības pamatojuma saturu ar papildu datiem, t.sk., nodrošinot iespēju izsekot datu aktualizēšanas periodiskumu.

D. Merirands pievienojas A. Novikovas teiktajam un papildina, ka šobrīd vairāk jāskatās uz sadarbību ar pašvaldībām, noskaidrojot kur ir tā reālā vajadzība, kāda tā ir, tāpat D. Merirands norāda, ka vairākas pašvaldības šobrīd strādā pie saviem attīstības plāniem, tāpat ATD piedalās darba grupās kopā ar pašvaldībām, lai saprastu kādi ir pašvaldību plāni un, kas r tas ko mums vajag izdarīt. D. Merirands vērš uzmanību uz skolēnu pārvadājumiem un norāda, ka šeit ir jāpanāk tāda situācija, ka skolēnu pārvadājumi netraucētu pašreizējiem pārvadājumiem, proti, lai mēs divām pusēm nepiedāvājam divus dažādus maršrutus un nekonkurējam par vienu un to pašu pasažieri, tas bija ļoti būtiski un tas tika uzsvērts sarunās ar LPS. A. Novikova, papildinot D. Meriranda teikto attiecībā uz skolēnu pārvadājumiem, norāda, ka, ja mēs esam situācijā, kad ir jāpārskata maršrutu tīkls, tad noteikti mēs varam atgriezties pie sarunas, kur skolēnu pārvadājumu maršrutos ir iespējams pārvadāt arī citas personas, kas ir pieaugušie, jo vienīgais šķērslis līdz šim ir bijis norēķinu kārtība. Norēķinu kārtība skolēnu pārvadājumos ir citādāka, tas ir pašvaldības pakalpojums, kurš vai nu tiek priekšapmaksāts vai pēcapmaksāts, un norēķins brauciena laikā nenotiek atšķirībā no reģionālajiem pārvadājumiem, kur autobusā ir kases aparāts un ir pieslēgtas visas biļešu sistēmas. Tātad šī ir viena lieta, pie kuras mēs varam atgriezties diskusijas veidā, lai resursu, kas mums ir, mēs izmantotu maksimāli efektīvi, un, ja Finanšu ministrija neiebilst, var mainīt arī regulējumu.

A. Novikova lūdz T. Trubačas viedokli par šo ideju, norādot, ka fiskalizācijas faktors visu laiku ir bijis kā lielākā atšķirība šajos divos pārvadājumu veidos. T. Trubača norāda, ka šī situācija ir jāvērtē, nevar viennozīmīgi šobrīd sniegt atbildi, bet noteikti var skatīties šajā virzienā. A. Novikova norāda, ka šis tad būs viens no virzieniem, kurā strādāt, jo mums ir aptuveni gads, lai tiktu skaidrībā ar visu lielo maršruta tīkla invērtējumu, šīs darbības būtu nepieciešams veikt pakāpeniski, vismaz trīs posmos, lai varētu gan informēt iedzīvotājus, gan visi varētu rēķināties ar izmaiņām un tiktu atrasts labākais risinājums, jo jebkurš no šiem izmainītajiem maršrutiem vai citām versijām, katrā maršruta izpildījumā kāds ir šobrīd, tas būs jāizvērtē un jāaskaņo no visām pusēm, lai kāds netiktu atstāts vispār bez pakalpojuma. Tāda mērķa nav, mērķis ir pakalpojuma veidu padarīt citādāku – lētāku, no valsts puses. I. Ozoliņš norāda, ka būtu nepieciešams skaidrs grafīks, lai mēs saprotam kurā posmā kas ir jādara, jo vēlāk tiks uzsāktas kādas darbības, jo lielāks iztrūkums būs budžetā. A. Novikova norāda, ka pēc sarunām ar ATD tika secināts, ka minētais izvērtējums varētu prasīt pusgadu, ja STP šodien uzdod ATD veikt izvērtējumu, tad 2025.gada marta beigās, tam ir jābūt gatavam. D. Merirands papildina, ka izvērtējums varētu būt gatavs 2025.gada vidū, papildus norādot, ka, iespējams, izvērtējumu var veikt pa daļām. A. Novikova piedāvā, uzdot ATD sadarbībā ar Plānošanas reģioniem sastādīt laika grafiku ar veicamajām darbībām, lai sasniegtu mērķi un izvairītos no potenciāliem riskiem, lai veiktu pilnu visu reģionālo maršrutu tīkla izvērtējumu no pakalpojumu pieprasījuma un pieejamības viedokļa, atbilstoši esošai situācijai, ievērojot šādu rādītāju aktualizāciju – pasažieru pašreizējā dzīves vieta, pašreizējā darba vieta, pašreizējā izglītības iegūšanas vieta un medicīnas pakalpojumu saņemšanas vieta.

L. Olante papildina ar priekšlikumu no Rīgas plānošanas reģiona (turpmāk – RPR), attiecīgi RPR tiekas ar pašvaldību, pieaicinot ATD un izskatam visu, jo RPR ir vilcieni, strappilsētu un reģionālie maršruti, pilsētas un skolēnu maršruti, te būtu jāskatās viss kopsakarā ar novadiem, katrai pašvaldībai ir sava specifika. L. Olante norāda, ka sastādīs grafiku, kā RPR saskaņos savas darbības ar pašvaldībām, papildus vēršot uzmanību, ka tam būs nepieciešams ilgāks laiks, iespējams līdz 2025.gada vasarai. I. Ozoliņš norāda, ka būtu labi saprast, no kā ir atkarīgs transports uz pieprasījuma kā pārvadājumu veids, tas būtu jānosaka normatīvo aktu regulējumā, pretējā gadījumā, tas nestrādās. A. Novikova norāda, ka attiecībā par transportu pēc pieprasījuma ir nepieciešama papildus saruna, lai izveidotu konkrētu modeli, jo šobrīd

STPProt_27.09.2024._Nr.12_Sabiedriskā transporta padomes sēdes protokols

Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā viņš ir, bet viņš nav tāds, kādu vajadzētu šodienas vajadzībām, viņš vairs nebūs maršruta daļa. A. Novikova piedāvā savu redzējumu, ka valsts varētu 40 sēdvietu autobusu vietā (M3 kategorija), pasūtījumu mainīt uz M1 un apmaksāt to daļu, kas attiecas uz pašu pakalpojumu, bet par biļeti maksātu pasažieris un pašvaldība, jo tā tiktu kompensēta kā transporta kompensācija, saglabājot sociālo funkciju.

A. Novikova norāda, ka ir nepieciešams izvērtēt arī potenciālo izmaiņu ietekmi uz esošo pasūtījumu līgumu nosacījumiem, juridiskie aspekti.

I. Ošeniņš STP lūdz izvērtēt esošos sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumus izvērtēt ne tikai no juridiskā, bet arī ekonomiskā aspekta, jo pārvadātāji ir uzņēmušies saistības un uzsākuši un vēl uzsāks pildīt ilgtermiņa līgumus, ir iegādājušies tehniku, un dotajā brīdī notiek saruna par to, ka kaut kas tiks kardināli mainīts, piemēram, 40 sēdvietu autobuss var tikt aizstāts ar M1 kategorijas autobusu, I. Ošeniņš norāda, ka šādi transportlīdzekļi šobrīd nav, līdz ar to rodas jautājums, kurš apmaksās šos 40 sēdvietu autobusus, jo pārvadātāji ir piedalījušies valsts konkursā, valsts ir noslēgusi ar pārvadātājiem līgumus, ievērojot minēto I. Ošeniņš norāda, ka uz, viņaprāt, uz budžeta salāgošanu vajag raudzīties no divām pusēm, papildus norādot, ka piekrīt, ka maršruta tīkls ir jāpārskata, jo ir mainījusies faktiskā situācija, bet otrs aspekts ir, ka budžeta salāgošana ir iespējama arī ar valsts budžeta finansējuma palielināšanu, ko diemžēl Satiksmes ministrs nav bijis spējīgs šobrīd aizstāvēt, līdz ar to ir radusies situācija, kad noslēgto līgumu summa nav vienlīdzīga ar budžeta iespējām, uz ko pārvadātāji bija cerējuši piedaloties konkursā un iepērkot jaunu tehniku, tāpēc būtu arī jāskatās no pārvadātāju viedokļa uz šo maršruta tīkla samazināšanu. A. Novikova norāda, ka mēs, protams, to apzināties un tādēļ jau tas tika pieminēts, bet otrs moments ir tāds, ka viena lieta ir iecere, kura tapa pirms 5 gadiem, kuras rezultātā tapa šie iepirkumi, otra lieta, ir skaidrs, ka valstij nebūs finansējuma, ko apmaksāt tādu pasūtījuma apjomu kāds ir veikts, tas, ka šobrīd finansējums vēl ir un šogad Satiksmes ministrija ir radusi no saviem līdzekļiem iespēju pārdalīt apropriācijas līdzekļus un kompensēt trūkstājo finansējumu, nepilnu 12 milj. apmērā, tā ir veiksmīga apstākļu sakritība, jo no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem šāda finansējuma nav, tas ir ministrijas pašas resora ietvaros rasts. Vēl viens aspekts, ko mēs zinām, ir uzdevums, ko 2019.gadā deva Ministru kabinets, kad tika izskatīts informatīvais ziņojums par ilgtermiņa līgumiem sabiedriskā transporta maršrutu tīklā, ar kuru tika uzdots pēc tam, kad viss iepirkums būs noslēdzies, ziņot Ministru kabinetam par finanšu ietekmi, par to vai tas, kas tika prognozēts, proti, liels ietaupījums uz 10 gadu periodu ir īstenojies, mums joprojām šis pienākums ir spēkā. Mums joprojām Ministru kabinets ir jāinformē, vai ir izdevies ietaupījums, ja nē, kādi ir iemesli un kāda būtu turpmākā rīcība, jo teorētiski, tā pieeja, kas tika atbalstīta un uz kuras pamata balstījās iepirkumi, bija vērsta uz to, ka būs ļoti liels izdevumu samazinājums, gan tādēļ, ka būs jaunie vilcieni un tajos varēs pārvadāt lielākas pasažieru plūsmas, gan tādēļ, ka autobusu maršrutus varēs pielāgot vilcienu maršrutiem, lai autobusi būtu tikai kā papildinājums. Šis ir tas liels dzelzceļa kā transporta sistēmas *mugurkaula princips* utt. A. Novikova norāda, ka pēc tam, kad ATD noslēgsies iepirkumi visās lotēs, mums pašiem ir jākonstatē, vai šis ietaupījums ir radies un jāziņo par to Ministru kabinetam, vienlaicīgi informējot Ministru kabinetu par turpmāk veicamajiem pasākumiem par kuriem mēs šobrīd runājam. A. Novikova jautā, cik aptuveni varētu aizņemt laika atlikušo divu iepirkumu pabeigšana ATD? K. Grīviņa informē, ka iepirkuma komisija šobrīd vērtē piedāvājumus un nevar precīzi atbildēt uz šo jautājumu, bet procedūra jāpabeidz līdz 2024.gada 31.decembrim.

S. Maksimovs norāda, ka vissliktāk pārmaiņu laikā ir pretoties pārmaiņām, tāpat S. Maksimovs norāda, ka nevajadzētu sagaidīt lielu atbalstu no pašvaldībām tieši šo reisu samazinājumam jeb izmaiņām, jo 2025.gada 1.jūlijā ir pašvaldību vēlēšanas un jebkura kustība (pozitīva vai negatīva) no pašvaldību vadītājiem var radīt konflikta situācijas sabiedrībā. Tāpat S. Maksimovs norāda, ka pašvaldības nav šobrīd tā stingri nodefinējušas, kādi ir tie kritēriji pēc

STPProt_27.09.2024._Nr.12_Sabiedriskā transporta padomes sēdes protokols

kuriem pašvaldības sniedz vai arī nesniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus, tāpat visu sarežģīti daudzi normatīvie akti, īpaši attiecībā uz skolēnu pārvadāšanu, pašvaldība nevar skolēnu autobusos vest citus pasažierus, tikai tāpēc, ka tai ir pašpārvadājumu licence, tāpēc ir vajadzīgi grozījumi normatīvajos aktos, kuri nosaka citu licences veidu, tāpat pašvaldība nekad nevar izslēgt iespēju, kā tā nedublēs sabiedriskā transporta maršrutus ar skolēnu pārvadājumiem, līdz ar to būtu jānosaka, cik reisi drīkst dublēt. A. Novikova norāda, ka netiek plānots sapludināt vienā pakalpojumā skolēnu un reģionālās, kaut vai tāpēc, ka tiem ir dažāds tiesiskais ietvars.

K. Grīviņa un L. Pavlova iepazīstina STP ar informatīvajiem materiāliem (prezentācija) par sabiedriskā transporta pakalpojumu maršruta tīklu un tā nodrošināšanai nepieciešamo finansējumu 2025.gadā.

A. Novikova uzdod jautājumu, vai, piemēram, tam apjomam, kas ir indikatīvi iezīmēts 10%, kas būtu ātrais pasākums, vai tam ir apakšā jau konkrēti ar reisi ar laikiem un cik ilgā laikā šādu apjomu varētu samazināt. L. Pavlova norāda, ka ATD ir iespējams identificēt šos reismus ar konkrētiem laikiem, tas, kas ATD ir nepieciešams, ir izvērtējums par to, vai tie ir vienīgie savienojumi, vai šie reisi nodrošina skolēnu pārvadājumus utml. STP uzdod ATD identificēt nerentablos (līdz 10%) reismus un to laikus, vai tajos tiek nodrošināti skolēnu pārvadājumi un vai reisos, kurus pašvaldība vēlas saglabāt, pašvaldība var piedalīties ar savu līdzfinansējumu. Tāpat A. Novikova lūdz izvērtēt, vai šāda situācijā ir iespējams nodrošināt pašvaldību līdzfinansējumu, jo tie nav skolēnu maršruti, tie ir reģionālie maršruti, daudzi ir pārvērsti no skolēnu maršrutiem uz reģionālajiem maršrutiem, ar domu iegūt viņos kopā lielāku pasažieru skaitu, bet nereti pašvaldības ar savu līdzfinansējumu nepiedalās, acīmredzot šī ir lieta, kas mums ir jārisina. Tāpat A. Novikova norāda, ka mēs esam iepriekš jau aicinājuši pašvaldības to darīt, bet acīmredzot ar aicinājumu nepietiek, un mums tas ir jāliek kā obligāts nosacījums. D. Merirands norāda, ka būtu nepieciešams grozījums likumā, nosakot, ka šī vairs nav opcija, bet pienākums, konkrēti nosakot, ka reiss tiks atstāts, ja būs pašvaldības līdzfinansējums. Pie viena A. Novikova vērs uzmanību, ka Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma grozījumi šobrīd ir atvērti un jānoskaidro, vai komercreisu kritērijus vajadzētu noteikt arī minētajā likumā vai tikai Ministru kabineta noteikumos. I. Ošeniēks attiecībā uz komercpārvadājumiem aicina tos atstāt Ministru kabineta noteikumu formātā, jo visās darbībās, kas attiecas komercpārvadājumiem, ir jābūt elastīgiem un komersantam ir ātri jāreaģē attiecīgā situācijā.

A. Novikova lūdz STP locekļu viedokli par atliktajām izmaiņām dzelzceļa maršrutu tīklā.

Septiņiem padomes locekļiem balsojot “par” (A. Novikova, A. Okmanis, B. Vilipa, T. Trubača, L. Olante, S. Maksimovs un I. Ozoliņš), STP nolēmj:

1. Uzdot VSIA “Autotransporta direkcija” nākamo 13 mēnešu laikā uzsākt automatizētās datu analīzes informācijas sistēmas ieviešanas izpēti, ar kuras palīdzību būs iespējams papildināt maršrutu nepieciešamības pamatojuma saturu ar papildu datiem, t.sk., nodrošinās iespēju izsekot datu aktualizēšanas periodiskumam.
2. Uzdot VSIA “Autotransporta direkcija” sadarbībā ar Plānošanas reģioniem, sastādīt laika grafiku pilnam reģionālās nozīmes maršrutu tīkla izvērtējumam ar veicamajām darbībām, lai sasniegtu mērķi un izvairītos no potenciāliem riskiem un iesniegt to apstiprināšanai Sabiedriskā transporta padomei novembra sēdē. Atbilstoši izstrādātajam laika grafikam veikt pilnu visu reģionālo maršrutu tīkla izvērtējumu no pakalpojumu pieprasījuma un pieejamības viedokļa, atbilstoši esošai situācijai, ievērojot šādu rādītāju aktualizāciju – pasažieru pašreizējā dzīves vieta, pašreizējā darba vieta, pašreizējā izglītības iegūšanas vieta un medicīnas pakalpojumu saņemšanas vieta.

STPProt_27.09.2024._Nr.12_Sabiedriskā transporta padomes sēdes protokols

3. Uzdot VSIA "Autotransporta direkcija" izvērtēt maršrutu tīkla potenciālo izmaiņu ietekmi uz esošo pasūtījumu līgumu nosacījumiem, ieskaitot juridiskos un ekonomiskos aspektus.
4. Uzdot VSIA "Autotransporta direkcija" izvērtēt maršrutu tīkla reisu ar rentabilitāti no 11% līdz 25%, ievērojot transporta pakalpojumu piedāvājuma alternatīvas šajos virzienos.
5. Konceptuāli atbalstīt un uzdot VSIA "Autotransporta direkcija" veikt izvērtējumu par AS "Pasāžieru vilciens" saņemtajiem priekšlikumiem:
 - 5.1. neatklāt papildu Liepājas un Dobeles vilcienus līdz 2025.gada 14.decembrim.
 - 5.2. palielināt nakšņojošo elektrovilcienu skaitu ārpus Rīgas, samazinot reisu skaitu pretēji plūsmas virzienam un palielinot intervālu šajā virzienā no 30 min līdz 60 min.
 - 5.3. neievieš 60 minūšu kustības intervālu uz Tukumu dienas vidū.
 - 5.4. atcelt vilcienu Nr.6778 plkst. 22.08 "Jelgava – Rīga" un Nr.6705 plkst. 5.55 "Rīga – Jelgava", paredzot vilciena nakšņošanu Jelgavā;
 - 5.5. atcelt vilcienu Nr.6774 plkst. 21.08 "Jelgava – Rīga" un Nr.6711 plkst. 6.55 "Rīga – Jelgava", paredzot vilciena nakšņošanu Jelgavā;
 - 5.6. elektrovilcienu maršrutos neparedzēt 30 minūšu kustības intervālu vismazāk noslogotajos laikos, piemēram, darba dienu pusdienlaikā un brīvdienų rīta, un vakara stundās. Izdalīt iespējamo ietaupījumu pa maršrutiem.
 - 5.7. Bolderājas virzienā izvērtēt, vai:
 - 5.7.1. atklāt vilcienu satiksmi no 2025.gada 1.septembra vai;
 - 5.7.2. atklāt vilcienu satiksmi tikai no 2025.gada 14.decembra;
6. Uzdot VSIA "Autotransporta direkcija" mēneša laikā:
 - 6.1. identificēt nerentablos (līdz 10%) reisu un to laikus, izvērtēt vai tajos tiek nodrošināti skolēnu pārvadājumi, vai reisi pilda obligātā minimālā savienojuma nodrošināšanas funkciju. Reisos, kuri potenciāli slēdzami, bet kurus pašvaldība vēlas saglabāt, apzināt pašvaldības iespēju piedalīties ar savu līdzfinansējumu;
 - 6.2. izvērtēt dzelzceļa kasu slēgšanu (5 kases - Carnikava, Ikšķile, Jāņavārti, Saulkrasti, Ziemeļblāzma);
 - 6.3. Izvērtēt 24 uzgaidāmo telpu slēgšanu (Asari, Babīte, Bikti, Cena, Cēsis, Cukurfabrika, Dzintari, Indra, Jaundubulti, Jaunkalsnava, Jumprava, Krāslava, Ķemeri, Ķegums, Lielupe, Lilaste, Līksna, Madona, Mēlluži, Priedaine, Pumpuri, Saldus, Skrunda, Viļāni);
7. Uzdot VSIA "Autotransporta direkcija":
 - 7.1. izvērtēt braukšanas maksas (tarifa) palielināšanas ietekmi uz kompensējamajiem zaudējumiem reģionālās nozīmes pārvadājumos 2025.gadā;
 - 7.2. sniegt priekšlikumus par izdevumu no valsts budžeta samazināšanas iespējām saistībā ar maksājumu par autobusu maršrutu apkalpes vietu izmantošanu;
 - 7.3. sniegt priekšlikumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem braucienų valstspilsētās kompensēšanas apmēriem no valsts budžeta.
8. Konceptuāli apstiprināt reisu skaita izmaiņas Pierīgas maršrutos un uzdot VSIA "Autotransporta direkcija" veikt reisu izvērtējumu sadarbībā ar Rīgas plānošanas reģionu, iesniedzot informāciju par izvērtējumu Sabiedriskā transporta padomei divu mēnešu laikā.

Par nākamo STP sēdi padomes locekļi vienosies atsevišķi.

Sēde slēgta plkst. 13.00

STPProt_27.09.2024._Nr.12_Sabiedriskā transporta padomes sēdes protokols

PROTOKOLS SAGATAVOTS ELEKTRONISKI UN PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU, KAS SATUR LAIKA ZĪMOGU

A. Novikova
Sabiedriskā transporta padomes priekšsēdētāja,
Satiksmes ministrijas Sabiedriskā transporta
pakalpojumu departamenta direktore