

SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PADOME

Kārtējās sēdes protokols Nr. 10

2025. gada 11. jūnijā

Sēde noris attālināti, izmantojot MS Teams platformu.

Sēdes sākums plkst.12.00.

Sēdi vada Sabiedriskā transporta padomes priekšsēdētāja:

Annija Novikova	Satiksmes ministrijas Sabiedriskā transporta pakalpojumu departamenta direktore
-----------------	---

Sēdē piedalās šādi Sabiedriskā transporta padomes locekļi:

Vārds, Uzvārds	Pārstāvētā institūcija
Baiba Vīlpa	Satiksmes ministrijas Attīstības un finanšu un plānošanas departamenta direktore
Ligita Olante	Rīgas plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja
Agris Lungevičs	Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības padomes loceklis, Madonas novada domes priekšsēdētājs
Indulis Ozoliņš	Kurzemes plānošanas reģiona Administrācijas sabiedriskā transporta nodaļas tīkla plānotājs
Patriks Markēvičs	Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta direktors
Taisa Trubača	Finanšu ministrijas Budžeta departamenta direktore

Sēdē nepiedalās:

Aivars Okmanis	Zemgales plānošanas reģiona Attīstības padomes priekšsēdētājs, Bauskas novada domes priekšsēdētājs
Sergejs Maksimovs	Latgales plānošanas reģiona Attīstības padomes priekšsēdētāja vietnieks, Balvu novada domes priekšsēdētājs
Jevgēnija Butņicka	Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas Valsts ilgtspējīgas attīstības plānošanas departamenta direktore

Pārējie Sabiedriskā transporta padomes sēdes dalībnieki:

Vārds, Uzvārds	Pārstāvētā institūcija
Jānis Lapiņš	VSIA "Autotransporta direkcija" valdes priekšsēdētājs
Kristīne Grīviņa	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta departamenta Finanšu analīzes daļas vadītāja
Laura Pavlova	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta departamenta Sabiedriskā transporta plānošanas daļas vadītāja p.i.
Tomass Beikulis	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta departamenta vadītāja p.i.
Viktors Zaķis	VSIA "Autotransporta direkcija" Komunikācijas daļas vadītājs
Māris Skudra	VSIA "Autotransporta direkcija" Juridiskās daļas vadītājs

Kristīne Siliņa	VSIA "Autotransporta direkcija" Juridiskās daļas juriste
Dina Rēķe	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta departamenta pakalpojuma vadītājs
Viesturs Krūmiņliepa	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta departamenta Sabiedriskā transporta plānošanas daļas eksperts dzelzceļa pārvadājumu jautājumos
Henrijs Vīgants	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta departamenta Sabiedriskā transporta plānošanas daļas eksperts dzelzceļa pārvadājumu jautājumos
Evita Ansonē	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta departamenta Sabiedriskā transporta plānošanas daļas vecākais eksperts
Inita Ozoliņa	Vidzemes plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja
Alda Ērmāne	Zemgales plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta un autoceļu attīstības nodaļas vadītāja
Linda Kerliņa	Vidzemes plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta organizatore
Iveta Dubrovskā	Latgales plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja
Andis Eihvalds	Zemgales plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta un autoceļu attīstības nodaļas Maršrutu tīkla plānotājs
Kristīne Pudiste	Satiksmes ministrijas Ministra padomniece
Ruta Veidliņa	Satiksmes ministrijas Sabiedriskā transporta pakalpojumu departamenta vecākā referente
Guntis Gladkins	Vidzemes plānošanas reģiona pārstāvis
Aino Salmiņš	Latvijas Pašvaldību savienība padomnieks tautsaimniecības jautājumos
Zane Ivule	SIA "VTU Valmiera" pārstāve
Lotārs Dravants	Akciju sabiedrība "CATA" Pasažieru pārvadājumu dienesta vadītājs
Zanda Podziņa	Akciju sabiedrība "CATA" pārstāve
Ildze Kržanoviča	Akciju sabiedrība "LIEPĀJAS AUTOBUSU PARKS" pārstāve
Artūrs Caune	
Ivars Zaļais	AS "Pasažieru vilciens" pasažieru pārvadājumu departamenta vadītājs
Laura Luīze Dumbre	Ziņu aģentūra LETA
Nikita Andrejevs	Latvijas Radio korespondents

Sēdi protokolē:

VSIA "Autotransporta direkcija"

Juriste Ilze Krastiņa

Sapulcei tiek veikts video ieraksts, izmantojot MS Teams platformu.

A. Novikova, atklājot kārtējo Sabiedriskā transporta padomes (turpmāk arī - STP) sēdi pārliecinās par kvoruma esamību un konstatē, ka attālinātajā padomes sēdē piedalās septiņi padomes locekļi, savukārt trīs padomes locekļi nepiedalās. Sabiedriskā transporta padomes priekšsēdētāja secina, ka padome ir lemttiesīga.

A. Novikova informē, ka 2025. gada 9. jūnijā no VSIA “Autotransporta direkcija” saņemts lūgums iekļaut STP sēdes darba kārtībā papildus šādu jautājumu: “Par braukšanas maksas (tarifu) un biļešu ieņēmumu pārskatīšanu reģionālās nozīmes dotētajos maršrutos” un lūdz padomes locekļus izteikt viedokli par papildus jautājuma iekļaušanu šīs sēdes darba kārtībā, norādot, ka, viņasprāt, papildus jautājums šajā sēdē nav iekļaujams sakarā ar jautājuma apjomu un nepieciešamību detalizēti iepazīties ar sagatavoto materiālu.

Padomes locekļi **B. Vīlpa, L. Olante, I. Ozoliņš, P. Markēvičs** izsaka savus viedokli par papildus jautājuma “Par braukšanas maksas (tarifu) un biļešu ieņēmumu pārskatīšanu reģionālās nozīmes dotētajos maršrutos” iekļaušanu sēdes darba kārtībā un pievienojas **A. Novikovas** viedoklim, ka jautājums nav iekļaujams izskatīšanai un lēmuma pieņemšanai šajā sēdē sakarā ar jautājuma apjomu un nepieciešamību detalizēti iepazīties ar sagatavoto materiālu.

Padomes locekļi vienojas, ka jautājuma “Par braukšanas maksas (tarifu) un biļešu ieņēmumu pārskatīšanu reģionālās nozīmes dotētajos maršrutos” izskatīšanai organizējama STP sēde šī gada jūlija sākumā. Citi iebildumi un priekšlikumi no padomes locekļiem par darba kārtību nav saņemti.

Ņemot vērā minēto, tiek apstiprināta šāda padomes sēdes darba kārtība:

Sēdes atklātā daļa:

1. Par maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam (*ziņo L. Pavlova*).

Darba kārtības jautājums

Par maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam.

L. Pavlova informē, ka pamatojoties uz Ministru kabineta 2015. gada 28. jūlija noteikumu Nr.435 “Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” 12.1. apakšpunktā noteikto, ir sagatavots prognozētais maršrutu tīkla apjoms 2026. gadam, autobusu maršrutu tīkla apjomam iekļaujot vairākus variantus, vienlaikus arī katram no piedāvātajiem variantiem ir aprēķināta un pievienota prognozētā ietekme uz valsts budžeta finansējumu.

Maršruta tīkla apjoma prognozei (ar autobusiem) ir piedāvāti šādi varianti:

Variants Nr. 1 ir 66 241 037 km apjomā, kas sagatavots pamatojoties uz šī brīža maršrutu tīklu. Prognozētās izmaksas variantam Nr.1: zaudējumu apmērs reģionālajiem pārvadājumiem ar autobusiem būtu 62,10 milj. *euro*, reģionālajos pārvadājumos pa dzelzceļu prognozēto zaudējumu apmērs būtu 36,66 mil. *euro*. Tātad pirmais variants neparedz būtiskas izmaiņas maršrutu tīklā.

Variants Nr. 2 ir 61 995 073 km apjomā, kas sagatavots pamatojoties uz Sabiedriskā transporta padomes 2024. gada 27. septembra Lēmumu Nr.1 un Sabiedriskā transporta padomes 2025. gada 24. janvāra Lēmumu Nr.4. Šajā variantā prognozētais reģionālās nozīmes maršruta tīkla apjoms 2026. gadam sagatavots, ņemot vērā reisu ar rentabilitātes rādītāju līdz 25% un Pierīgas maršrutu slēgšanu un optimizēšanu. Paredzēts autobusu samazinājums Pierīgas maršrutos, kas ir paralēli vilcienu maršrutiem, saglabājot 6 reusus maršrutā. Prognozētās izmaksas variantam Nr.2: zaudējumu apmērs reģionālajiem pārvadājumiem ar autobusiem būtu 58,20 milj. *euro*, reģionālajos pārvadājumos pa dzelzceļu prognozēto zaudējumu apmērs būtu 36,66 mil. *euro*;

Variants Nr. 3.1 ir 40 184 554 km apjomā, kas sagatavots pamatojoties uz Valsts kontroles revīzijas noslēguma ziņojuma “Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība dotētajos maršrutos” ieteikumu “2.2. ATD iesniegt lēmumu par reģionālās nozīmes maršrutu tīkla inventarizācijas veikšanu un inventarizācijas rezultātus, kuros ir identificējams valsts

garantētā sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms” un likumprojekta “Grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā” (pieņemts Ministru kabineta sēdē 13.05.2025., Nr.19/25.§) 3.punktu, kurā tiek noteikti kritēriji, kā identificēt un noteikt minimālo valsts garantēto sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu starp apdzīvotām vietām reģionālās nozīmes maršrutu tīkla valsts pasūtītajā daļā, kurā sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti ar autobusiem (dotētos maršrutos un komerciālos maršrutos, ja papildus autobusu savienojumiem netiek nodrošināta vilcienu satiksme atbilstoši iedzīvotāju pieprasījumam).

Šajā variantā prognozēts reģionālās nozīmes maršruta tīkla apjomu 2026. gadam samazināt par aptuveni 37%, nosakot valsts garantēto minimumu sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomam, kas paredzētu sabiedriskā transporta pakalpojuma ar autobusiem sniegšanu tikai darba dienās, valsts minimālā garantētā apjomā, atbilstoši likumprojektā “Grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā noteiktajiem kritērijiem. Tāpat ievērtēts risks par līgumcenas pārskatīšanu visos sabiedriskā transporta pakalpojuma līgumos. Prognozētās izmaksas variantam Nr.3.1.: zaudējumu apmērs reģionālajiem pārvadājumiem ar autobusiem būtu 50,67 milj. *euro*, reģionālajos pārvadājumos pa dzelzceļu prognozēto zaudējumu apmērs būtu 36,66 mil. *euro*;

Variants Nr. 3.2 ir 44 520 781 km apjomā, kas sagatavots pamatojoties uz Valsts kontroles revīzijas noslēguma ziņojuma “Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība dotētajos maršrutos” ieteikumu “2.2. ATD iesniegt lēmumu par reģionālās nozīmes maršrutu tīkla inventarizācijas veikšanu un inventarizācijas rezultātus, kuros ir identificējams valsts garantētā sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms” un likumprojekta “Grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā” (pieņemts Ministru kabineta sēdē 13.05.2025., Nr.19/25.§) 3.punktu, kurā tiek noteikti kritēriji, kā identificēt un noteikt minimālo valsts garantēto sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu starp apdzīvotām vietām reģionālās nozīmes maršrutu tīkla valsts pasūtītajā daļā, kurā sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti ar autobusiem (dotētos maršrutos un komerciālos maršrutos, ja papildus autobusu savienojumiem netiek nodrošināta vilcienu satiksme atbilstoši iedzīvotāju pieprasījumam), taču papildināts esošā budžeta bāzes ietvaros ar sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu sestdienās, svētdienās.

Šajā variantā prognozēts reģionālās nozīmes maršruta tīkla apjomu 2026. gadam samazināt par aptuveni 30%, nosakot valsts garantēto minimumu, saglabājot reisu brīvdienās un reisu, ņemot vērā pasažieru pieprasījumu. Tāpat ievērtēts risks par līgumcenas pārskatīšanu visos sabiedriskā transporta pakalpojuma līgumos. Prognozētās izmaksas variantam Nr. 3.2.: zaudējumu apmērs reģionālajiem pārvadājumiem ar autobusiem būtu 53,57 milj. *euro*, reģionālajos pārvadājumos pa dzelzceļu prognozēto zaudējumu apmērs būtu 36,66 milj. *euro*;

Maršrutu tīkla apjoma prognoze 2026. gadam (ar vilcieniem) paredz maršrutu tīkla apjomu 8 256 297 vilciena km. Prognozētais maršrutu tīkla apjomus nākamajam gadam ar vilcieniem ir paredzēts ar intervāla grafiku ieviešanas turpināšanu Pierīgas A-C zonās. Attiecīgi paredzēts 30 min. intervālu ieviešanu Jelgavas līnijā (pēc remontdarbiem).

Vienlaikus, lai mazinātu ietekmi uz valsts budžeta līdzekļiem, šobrīd ir paredzēts saglabāt sešdesmit minūšu intervālu dienas vidū. Tāpat paredzēts ieviest papildus divu reisu pāri Rīga - Carnikava darba dienu vakara maksimumstundās, papildus divu reisu pāri pagarināt posmā Ogre – Lielvārde, kā arī plānots papildus nobraukums rīta periodā posmā Rīga – Tukums.

Ņemot vērā ierobežotos valsts budžeta līdzekļus sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju zaudējumu segšanai 2026. gadam, VSIA “Autotransporta direkcija” apzināja arī aktivitātes, kuras var atlikt vai neīstenot: papildus divu reisu pāru pagarināšana posmā Sloka - Tukums un viena reisa pagarināšana posmā Sloka - Ķemeri; papildus reisu pāris Rīga - Ludza un pagarināts reisu pāris Rēzekne -Ludza; Rīga - Bolderāja satiksmes atklāšana

minimālā apjomā; papildus reisa pāru pagarināšana Valmiera - Lugaži; papildus reisu pāris Rīga - Liepāja, piektdienās un sestdienās.

Izvērtējot būtiskākos riskus maršrutu tīkla samazināšanai, konstatēti šādi riski: pasažieru mobilitātes ierobežošana; neregulārā transporta "nelegālo" pasažieru pārvadājumu aktivizēšanās; pasažieru pārvadātāju līgumsaistību neizpilde, līgumcenu pārskatīšana; pakalpojuma nodrošināšanā iesaistāmā transportlīdzekļa veida izmaiņu nepieciešamība; nenosakāma pasažieru atbildes reakcija uz reisu samazināšanu, pieļaujot tā rezultāta sabiedriskā transporta pakalpojumu ienākumu samazināšanos.

Padomes locekļi un sēdes dalībnieki pēc padomes priekšsēdētājs A. Novikovas aicinājuma uzsākt diskusiju par VSIA "Autotransporta direkcija" apkopotajiem datiem un piedāvātajiem maršruta tīkla apjoma prognozei (ar autobusiem) variantiem, kā arī par maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam (ar vilcieniem).

Padomes locekle **L. Olante** norāda, ka, izvērtējot sēdes sagatavotajos materiālos sniegtās prognozes, viņa nesaskata iespēju atbalstīt piedāvāto maršruta tīkla apjoma prognozes **variantu Nr.3.1. un 3.2.**, lai arī saprot, ka šie varianti piedāvāti, izpildot Valsts kontroles revīzijas ieteikumus. L. Olante, aplūkojot šajos variantos Pierīgas reģionā paredzētās izmaiņas maršruta tīklā un salīdzinot to ar visas Latvijas maršruta tīklu, secinājusi, ka tāda apjoma samazinājumam ir ļoti būtiska ietekme, jo samazinājums maršrutu tīklā sasniedz pat 21 milj.*euro* jeb procentos tie būtu 32 %. Tā, piemēram, apskatot Excel tabulā līgumu Nr. ATD/ST-2020/05, kas noslēgts ar trīs pārvadātājiem, un, runājot tikai par Pierīgā paredzēto tīkla samazinājumu variantā Nr. 3.1.- 75 %, variantā Nr. 3.2. – 64%. Pilnībā paredzēts slēgt 12 maršrutus. Piemēram, samazinājums Daugmalē, kur ir 1 200 iedzīvotāju ar novada centru Ķekavas novadā, ir līdz vienam reisam. Ņemot vērā jau minēto, L. Olantes ieskatā, par šiem piedāvātajiem variantiem nav vērts nemaz diskutēt, jo tie šādā piedāvājumā nav atbalstāmi. Tāpat L.Olante uzsver, ka Pierīgā ikdienas pasažieru grupa ir skolēni un studenti. Viņas ieskatā, šāds būtisks reisu samazinājums nav pieļaujams.

Attiecībā par piedāvāto maršruta tīkla apjoma prognozes **variantu Nr.2 L. Olante** atzīmē, ka uz visa maršruta tīkla fona Pierīgas reģiona samazinājums paredzēts 4,2 milj. *euro* jeb 25% procenti. L. Olante vienlaikus piekrīt, ka ir veicami samazinājumi arī Pierīgas reģiona maršruta tīklā, piemēram Rīga – Sloka, kuru jau akceptējam šī gada sākumā un kas vēl nav izdarīts. Tāpat par samazinājumu Mārupē atzīmējams, ka ar Rīgas pašvaldības Sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Rīgas satiksme" 7. maršruta autobusa pagarināšanu vēl turpināms darbs, taču L. Olante uzsver, ka pilnībā nepiekrīt Olaines maršrutā atstāt 6 reisu un vērš uzmanību, ka arī pieminētajā likumprojekta norādīts kā minimālais reisu skaits Rīga-Olaine ir 20 reisi. Līdz ar to L.Olante norāda, ka samazinājums Pierīgas reģionā veicams, taču ne tādā apjomā kā tas paredzēts, proti vienā Pierīgas līgumā ir samazinājums 1,4 milj. *euro*, ņemot vērā ka jau pirmajā ceturksnī esošo samazinājumu. Ievērojot minēto L. Olante norāda, ka neatbalstīs arī piedāvāto maršruta tīkla apjoma prognozes variantu Nr.2.

L. Olante par piedāvāto maršruta tīkla apjoma prognozes **variantu Nr.1** pauž savu viedokli, ka skaidrs, ka palikt esošajā apjomā Pierīgas reģionā maršruta tīkls nevar un samazinājums veicams, taču ne šajā minētajā piedāvājuma variantā. L.Olante norāda, ka viņai būs piedāvājums par papildus variantu, kas būtu kompromiss un tas izrietētu no Sabiedriskā transporta koncepcijas 2021.- 2030.gadam paredzētajam ikgadējam tīkla apjoma.

A. Novikova atzīmē, ka pieminētā Sabiedriskā transporta koncepcija 2021.- 2030. gadam vairs nav aktuāla un uz tās ietvaru balstīt priekšlikumus nav lietderīgi, jo šobrīd ir svarīgi, izstrādājot maršruta tīkla prognozi 2026. gadam, raudzīties uz valsts budžeta ietvaru. Padomes priekšsēdētāja uzsver, ka jau kopš 2024. gada 27. septembra Sabiedriskā

transporta padomes sēdes ir veikti pasākumi maršruta tīkla efektīvizēšanai un jāņem vērā, ka šajā un nākamajā gadā papildus finansējums no valsts budžeta līdzekļiem netiks piešķirts. Šogad šī finanšu situācija ir labāka tika tādēļ, ka ir izveidojušās pārmaksas avansu maksājumos, bet par nākamo gadu skaidrs, ka nav pieejami nekādi papildus valsts budžeta līdzekļi, tāpēc tiek veikti jau vairāki pasākumi, kas saistīti ar izmaksu samazināšanu kopumā. Tā piemēram, tiek risināts jautājums par auto transporta pēc pieprasījuma ieviešanu.

K. Grīviņa, atbildot uz **A. Novikova** uzdoto jautājumu par valsts budžeta finansējumu 2025. gadam, ņemot vērā iespējamo pārmaksu pārvaldītājiem jeb valsts budžeta dotāciju maksājumu atlikumiem no iepriekšējiem periodiem, paskaidro, ka papildus finansējums, ja neuzlabosies ieņēmumi saistībā ar autobusiem, iespējams būs piesaistāms, bet tas attiecīgi vērtējams pēc šī gada pusgada rezultātiem, tad arī būs redzams, vai nepieciešama būs arī finanšu līdzekļu pārdale valsts budžeta apakšprogrammā 31.06.00 "Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem". Taču faktiski ar šī gada piešķirto finansējumu un pārmaksām, kas veido kopsummu gandrīz 10 milj. *euro*, vajadzētu pietikt. Papildus **K. Grīviņa** norāda, ka dati no pārvaldītājiem pēc to saņemšanas būs apkopoti un pusgada rezultāti provizoriski būs pieejami š.g. augusta vidū.

Padomes loceklis **I. Ozoliņš** norāda, ka, apkopojot savu viedokli par piedāvātajiem variantiem, faktiski šobrīd pieņemti lēmumi jau par konkrētu maršrutu slēgšanu, viņam nav īsti pieņemami, jo nepieciešama lielāka skaidrība par samazinājumu konkrētos maršrutos. Tāpat viņš atzīmē, ka, izvērtējot maršrutu un tā pieprasījumu, iespējams, arī aizstājot ar kādu citu pārvaldījuma veidu, būs veicams kopējā maršruta tīkla apjoma samazinājums, ņemot vērā pieejamos valsts budžeta līdzekļus apakšprogrammā 31.06.00 "Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem". **I. Ozoliņš** atzīmē, ka piedāvāto maršruta tīkla apjoma prognozes **variantu Nr.1** un **variantu Nr.2** pārveidojot, kopumā starp tajos piedāvātajiem risinājumiem veicot attiecīgu pārbīdi un panākot kompromisu, viņš būtu gatavs balsot un atbalstīt kādu variantu starp tiem, bet noteikti nepiekrīt piedāvāto maršruta tīkla apjoma prognozes **variantam Nr. 3.1. un 3.2.** Tāpat **I. Ozoliņš** pauž savu viedokli, ka valsts pasūtītajā daļā atteikties no sabiedriskā transporta pakalpojuma reģionālās nozīmes maršrutu tīklā brīvdienās, viņaprāt nav pareizi, jo cilvēkam jau nav tikai darbs un skola, daudziem tieši brīvdienās ir vienīgā iespēja nokļūt līdz veikaliem.

Padomes priekšsēdētāja **A. Novikova** pateicas jau par sniegtajiem padomes locekļu viedokļiem, piebilstot, ka, lai arī tiek šobrīd izteikts atbalsts vairāk starp piedāvāto maršruta tīkla apjoma prognozes variantu Nr.1 un variantu Nr.2, ņemams vērā, ka papildus padsmi miljoni tādu maršrutu tīkla apjomu realizācijai un kompensāciju izmaksām valsts budžeta līdzekļus apakšprogrammā 31.06.00 "Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem" 2026. gadam nav pieejami un zināms, ka papildus finansējums no valsts budžeta līdzekļiem netiks piešķirts, iespējams, pat tas tiks vēl samazināts. Līdz ar to apstiprināt maršruta tīklu 2026. gadam ar jau paredzamu mīnusu valsts budžetā, **A. Novikova** ieskatā, nevaram atļauties un šādu pieeju personīgi **A. Novikova** neatbalsta.

T. Beikulis ņemot vērā iepriekš minēto, piebilst, ka VSIA "Autotransporta direkcija" STP iesniegtie piedāvājuma varianti ir sagatavoti, izpildot tai dotos uzdevumus un ieteikumus maršruta tīkla prognozes 2026. gadam izstrādei.

A. Novikova pateicas VSIA "Autotransporta direkcija" par sagatavoto maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam, vienlaikus atzīmējot, ka visdrīzāk jau kādas nianšes būs tomēr jāprecizē un lūdz, turpinot sēdi, padomes locekļiem izteikt savu viedokli.

Padomes locekle **T. Trubača** pateicas VSIA "Autotransporta direkcija" par sagatavoto maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam un piedāvātajiem priekšlikumiem, atzīmējot, ka neviens no tiem šobrīd gan nenodrošina iekļaušanos valsts finansējuma apjomā, kas šobrīd bāzē paredzēs. **T. Trubača** papildus **A. Novikova** jau iepriekš teiktajam vēlas uzvērt, ka ņemot vērā valdībā pieņemtos lēmumus par valsts budžeta finansējumu

2026. gadam samazināšanu, faktiski, apstiprinot maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam, jāpanāk vismaz iekļaušanos esošā finansējuma ietvaros. Papildus ņemams vērā, ka Satiksmes ministrijai ir dots jau uzdevums izteikt piedāvājumus pasākumiem, lai samazinātu līdzšinējo finansējuma apmēru, līdz ar to nekādas iespējas papildus finansējuma saņemšanai 2026. gadā nav plānojamas. **T. Trubača** norāda, ka no savas puses var atbalstīt to variantu, kas, kombinējot jau piedāvātos un izstrādātos variantus, maršruta tīkla apjoma prognozē maksimāli pietuvināsies pie esošās finansējuma bāzes apakšprogrammā 31.06.00 "Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem" 2026. gadam. Iespējams, diskutējot, radīsies kombinējami varianti, lai izpildītu maksimāli dotos uzdevumus.

A. Novikova papildus piebilst, ka šobrīd jau nav vienkārši valsts vēlme samazināt maršruta tīklu, bet tā jau ir objektīva nepieciešamība, ņemot vērā, ka valsts vairs nevar no pieejamajiem finanšu līdzekļiem atļauties tik lielu maršrutu tīklu. Turklāt jau tika minēts, ka maršrutu tīkla izmaiņas nav vienīgais instruments, kas tiek izvērtēts, lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu.

P. Markēvičs rosina sākotnēji nodefinēt valstij nepieciešamo maršrutu tīklu, objektīvi kādam tam jābūt bez šiem finansējuma jautājumiem un tad secīgi no tā tālāk veidot tos maršrutu tīkla variantus 2026. gadam, pielāgojot, prioritējot un izvērtējot tos kopsakarā ar pieejamo valsts finansējuma ietvaru 2026. gadam. Tāpat **P. Markevičs** piekrīt, ka ir arī veicami maršruta tīkla samazinājumi, piemēram, Slokas maršrutā, kurā paralēli vilcienam brauc arī autobusi. Vienlaku gan jāņem vērā, ka pārceļot visu uz vilcienu no autobusa, būs attiecīgi jāpārpildīti vilcieni, jo arī vilcienu satiksmē ir dažas vēl neatrisinātas problēmas, piemēram, dzelzceļa infrastruktūrā nav atrisināts jautājums par lēno vilcienu apdzīšanu ar ekspreša maršruti, tāpat ir ilgs vilciena stāvēšanas laiks un vēl citi apstākļi ar kuriem arī dzelzceļa satiksmē ir jārēķinās. Papildus **P. Markēvičs** piedāvā apsvērt iespēju reģionālajiem maršruta autobusi, kas ie brauc no tālienes, neplānot maršrutu caur Rīgas centru, bet pasažieru plūsmu novirzīt uz Rīgas sabiedriskā transporta galapunktiem, nodrošinot vienotu biļeti ar autobusi un Rīgas satiksmes transportu. Attiecībā par vilciena maršrutu Bolderājā, **P. Markēvičs** norāda, ka nepieļaujami būtu braukt kaut kādā minimālā sastāvā pusotru stundu, jo tas ir no Eiropas finansēts projekts, kurš ņemot vērā arī tajā veiktos lielos ieguldījumus, maksimāli arī ir izmantojams satiksmē. **P. Markevičs** aicina vēlreiz Satiksmes ministrijā politiskā līmenī izrunāt jautājumu par nākamā gada plānojamo sabiedriskā transporta pakalpojumam pieejamo finanšu resursu un virzienu tā attīstībai kopumā.

A. Novikova atzīmē, ka, apkopojot izteiktos priekšlikumus, veidojas piezīmes ar papildus elementiem, kuru var izvērtēt vēl papildus pie šiem piedāvātajiem četriem variantiem, kurus attīstam ar papildus izteiktajiem priekšlikumiem, piemēram, par kilometru skaitu samazināšanu uz ierobežotās iebraukšanas Rīgas pilsētas centrā rēķina. Tāpat vairākkārt esam STP apsprieduši par lielāku pašvaldību līdzfinansējumu ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistīto zaudējumu kompensēšanā pārvadātājiem, jo tas ir ļoti efektīvs veids kā kopīgi nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojuma pieejamību. **A. Novikova** vērš uzmanību, ka turklāt jau minējusi, ka kā atsevišķs pakalpojums, kas būs finansējams Sociālā klimta fonda ietvaros, ir autotransports pēc pieprasījuma un tāpat nepieciešams vairāk pievērsties principiem, ka autobusa maršruti tiek veidoti kā pievedošie maršruti pie dzelzceļa stacijām.

J. Lapiņš pateicas par šo diskusiju un vērš uzmanību, ka plānošana paliek arvien sarežģītāka, ņemot vērā ilgādu pārvadātāju izdevumu apmēra pieaugumu. VSIA "Autotransporta direkcija" meklē risinājumus, lai pasažieriem būtu pieejams un tiktu sniegts kvalitatīvs sabiedriskā transporta pakalpojums. **J. Lapiņš** vērš uzmanību, ka VSIA "Autotransporta direkcija" aktīvi risina jautājumu, lai iegūtu maksimāli kvalitatīvākus datus

un, izmantojot analītiskos plānošanas rīkus, varētu modelēt uz datiem balstītu visu maršrutu tīklu, kā arī VSIA “Autotransporta direkcija” apzina iespējamās risinājumus, kas ļautu palielināt ieņēmumus no sniegtā pakalpojuma.

Ņemot vērā padomes locekles **B.Vīlipas** sniegto paziņojumu, ka no pl.13.00 nevarēs piedalīties sēdē, tiek uzklauts B.Vīlipas viedoklis un lemts par šodienas lēmuma pieņemšanas iespējām. **B. Vīlipas** ieskatā šodien par sagatavoto maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam un piedāvātajiem variantiem balsot nevar, jo nepieciešama vēl diskusija par sagatavotajiem priekšlikumiem.

Pamatojoties uz Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr. 1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.6. punktu, **septiņiem padomes locekļiem balsojot “par”** (*A. Novikova, B. Vīlipa, L. Olante, I. Ozoliņš, P. Markēvičs, T.Trubača, A. Lungevičs*), **Sabiedriskā transporta padome nolemj atlikt lēmuma pieņemšanu** par maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam uz citu Sabiedriskā transporta padomes sēdi.

Padomes loceklis B. Vīlipa atslēdzas no dalības sapulcē pl.13.00, līdz ar to turpmāka lēmuma pieņemšana šajā sēdē, atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 4.¹ panta piektajai daļai, nav tiesiski iespējama, kvoruma neesamības dēļ.

STP locekļi un sēdes dalībnieki turpina apspriest darba kārtības jautājumu, lai līdz nākamās STP sēdei minētā jautājuma piedāvātajos variantos veiktu vēl izmaiņas, kas diskusijas laikā tiek atzītas par vērā ņemām.

T. Beikulis izsaka papildus piezīmes par sagatavotajiem un šajā sēdē piedāvātajiem variantiem Nr.3.1.un Nr.3.2.

A. Novikova atzīmē, ka viennozīmīgi ir svarīgi tie virzieni pie kuriem šobrīd turpina darbu VSIA “Autotransporta direkcija”, taču tie nedod tūlītēju ieguvumu. Lēmuma pieņemšanu par maršruta tīkla apjoma prognozi 2026. gadam varam atlikt vēl par vienu vai maksimāli divām STP sēdēm, bet tad lēmums ir pieņemams, lai arī pārvadātāji un iedzīvotāji zina ar ko viņiem turpmāk rēķināties.

I. Ozoliņš aicina definēt vēlamo maršruta tīklu, lai pieņemot valsts budžetu politiku ir informēti par nepieciešamo tīkla apjomu un iedzīvotāju vajadzībām, tad arī attiecīgi tādu mēģināt pamatot, un arī paralēli sagatavojot variantus, kas samazina nepieciešamo tīkla apjomu, sniegt pilnīgu informāciju par samazinājuma rezultātā iespējamām sekām un riskiem, jo arī pēc divām nedēļām I. Ozoliņš par piedāvātajiem variantiem Nr.3.1. un Nr. 3.2. nav gatavs balsot.

A. Novikova, atbildot uz I. Ozoliņa priekšlikumu atzīmē, ka valsts nevar pasūtīt lielāku maršruta tīkla apjomu, ja nav finansiāli iespējas šāda apjoma pakalpojumu sniegšanu apmaksāt.

L. Olante, turpinot diskusiju, min vairākus apstākļus, kas ņemami vērā, izskatot izskanējušos priekšlikumus attiecībā par Pierīgas maršrutiem, kā arī vēlreiz aicina izvērtēt piedāvātos variantus un to ietekmi uz pakalpojumu sniegšanu un ieņēmumiem, jo slēdzot Pierīgas reisu, samazināsies arī ieņēmumi, jo tieši Pierīgas maršrutos ir lielākais pasažieru skaits. **L. Olante** norāda, ka vēlreiz izskatot VSIA “Autotransporta direkcija” uz STP iesniegtos priekšlikumus vēl noteikti sniegs priekšlikumus no savas puses VSIA “Autotransporta direkcija” par lietderīgām izmaiņām maršrutos un reisu skaitā.

A. Novikova uzsver, ka par Pierīgas maršrutiem ir iepriekš jau vairākkārtīgi STP diskutēts un tika veikti atbilstoši pasākumi, lai uzlabotu pakalpojumu pieejamību. Turklāt atzīmējams, ka tur kur ir lielākais pasažieru skaits, pašvaldībai ir izvēles iespējas organizēt pašai pārvadājumu vai piedāvāt to komercpārvadājumiem, tā nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojuma pieejamību, tikai bez attiecīgām valsts dotācijām. Potenciāls peļņai

pārvadātajiem nav attālākos reģionos, tāpēc jau tur valsts palielinās valsts dotācijas, bet Pierīgā komerciešiem ir daudz lielāks potenciāls.

Diskusijā tiek uzklaušīta papildus informācija no AS “Pasažieru vilciens” pārstāvja **I. Zaļā** un VSIA “Autotransporta direkcija” pārstāvja **H. Vīganta**. Atbildot uz jautājumu attiecībā par vilcienu kapacitāti, I. Zaļais paskaidro, ka šobrīd ierobežota kapacitāte ir Jelgavas dzelzceļa līnijā, kurā ir viens sliežu ceļš un ierobežojumi ir arī Skultes dzelzceļa līnijā. **H. Vīgants** atzīmē, ka pēc remontdarbu pabeigšanas Jelgavas dzelzceļa līnijā sarakstā būs paredzēti vēl atsevišķi reisi, kas maksimumstundās kursēs ar trīsdesmit minūšu intervālu.

K. Krūmiņš papildus sniedz informāciju par VSIA “Autotransporta direkcija” aktivitātēm, lai iegūtu maksimāli kvalitatīvākus datus un, izmantojot analītiskos plānošanas rīkus, varētu modelēt uz datiem balstītu visu maršrutu tīklu, lūdzot, ja iespējams, apsvērt iespēju lēmumu par maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam atlikt uz ilgāku laika periodu.

A. Novikova, atbildot uz K. Krūmiņa lūgumu, norāda, ka bija pietiekams laiks maršrutu plānošanas rīku uzlabošanai un šī lēmuma atlikšana uz pārāk ilgu laiku nebūtu pieļaujama, lai aizsargātu pārvadātāju un pasažieru tiesības iegūt savlaicīgi informāciju par paredzētajām izmaiņām maršruta tīklā un varētu sagatavoties tām. Turklāt pat ar labāk analizētiem datiem, nevaram izmainīt faktu, ka kompensāciju izmaksām no valsts budžeta 2026. gadam papildus finansējums no valsts budžeta līdzekļiem netiks piešķirts. Līdz ar to jautājuma izskatīšana un lēmuma pieņemšana nevarētu tikt atlikta līdz septembrim, jo nav garantijas arī tam, ka nākamajā sēdē, izskatot jautājumu, tiks panākta vienošanās un maršrutu tīkla apjoma prognoze 2026. gadam tiks apstiprināta.

P. Markēvičs vēl piebilst, ka taupības nolūkā vēlreiz varbūt skatāms jautājums par nepieprasīto staciju slēgšanu, jo šis jautājums tika iepriekš STP atlikts, taču šobrīd tas ir aktualizējams.

I. Ozoliņš aicina nevilcināties ar lēmumu pieņemšanu un ierosina aktīvi apspriest vēl ar jautājumu saistītās neskaidrības un vienoties par tā izskatīšanu STP sēdē jūlija mēnesī, savukārt pirms tam vēl organizējama STP sēde jautājuma izskatīšanai par braukšanas maksas (tarifu) un biļešu ieņēmumu pārskatīšanu reģionālās nozīmes dotētajos maršrutos.

A. Novikova piekrīt, ka lēmuma pieņemšana nav atliekama ilgāk par mēnesi.

K. Pudiste vērš uzmanību, ka no satiksmes ministra biroja puses ir lūgums, lai šis lēmums būtu datots balstīts, tāpat netiek atbalstīta lēmuma sasteigšana. Ministra birojs ir konstatējis nepilnības VSIA “Autotransporta direkcija” datus, līdz ar to uzdots tās novērst un nodrošināt, lai šie dati būtu precīzi, aktuāli un mūsdienām atbilstoši, jo šis būs radikāls lēmums par kāda maršruta pārkārtošanu vai slēgšanu. Ministra birojs nevēlas, lai kādi cilvēki kaut kur nenokļūst, tāpēc jābūt ļoti precīziem datiem un tie lēmumi, kas var sekot tad, lai viņi ir atbilstoši reālajai situācijai.

A. Novikova norāda, ka kamēr šo datu vēl nav, varam turpināt diskusiju par citiem jautājumiem un skatīties, kad faktiski iespējams pieņemt galīgo lēmumu.

Papildus šajā diskusijā savu viedokli pauž **G. Gladkins**, kurš pārstāv Vidzemes plānošanas reģionu un izsaka gatavību sadarboties un veicināt diskusiju ar pašvaldībām par šiem aktuālajiem jautājumiem, kas attiecas uz maršruta tīkla prognozi un plānošanu 2026. gadam.

A. Novikova pateicas par komentāriem un informē par pasākumiem, kas saistīti ar pašvaldību interesējošiem jautājumiem skolēnu pārvadājumu jautājumos un citiem jautājumiem, kuros iesaiste nepieciešama gan no valsts, gan no pašvaldību puses.

Tāpat **A. Novikova**, apkopojot diskusiju, secina, ka neviens no padomes locekļiem nepauda gatavību atbalstīt kādu no piedāvātajiem variantiem, norādot vien atsevišķus viedokļus par variantiem, kas šķiet vairāk pieņemami, nekā citi varanti, līdz ar to izvēle vēl nav izdarīta.

K. Krūmiņš, atbildot uz papildus uzdoto jautājumu par datu pieejamību, lai pieņemtu lēmumu attiecībā uz maršruta tīklu, pieļauj, ka mēneša laikā būs iespēja iegūt kvalitatīvas atskaides. K. Krūmiņš norāda, ka tad kad izskatīsīm iegūtos datus, varēsīm iegūt informāciju par optimizācijas iespējām maršrutu ietvaros.

T. Beikulis vēlreiz vērš uzmanību STP, ka šie dati var palīdzēt plānot efektīvāk un uzsver, ka šo datu esamība mūs tikai pietuvina pie tās situācijas, bet nenodrošinās iekļaušanos plānotajā valsts budžetā 2026. gadam.

A. Novikova norāda, ka vērā ņemama ir STP locekļu vēlme pēc papildus diskusijas, līdz ar to pie jautājuma par maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam izskatīšanas vēlams atgriezties jau jūlija sākumā. A. Novikova izsaka vēlmi palikt lielā mērā pie šiem četriem variantiem un, kopīgi apspriežot tos un atbilstoši izanalizējot no VSIA "Autotransporta direkcija" puses sniegtos datus, kas jau lielākoties ir analizēti, rast iespēju sagatavot tādus variantus, kas turpmāk virzāmi uz STP lēmuma pieņemšanai.

A. Novikova ieskatā šobrīd esošais variants Nr.1 nav virzāms tālākai apspriešanai STP, jo tam nav atbilstošs finansējuma apmērs no valsts budžeta, līdz ar to turpināms darbs ar piedāvāto variantu Nr.2 un Nr.3.1.un Nr.3.2., tos attiecīgi veidojot tālāk kā trīs piedāvājamus variantus. Papildus variantos iekļaujami varbūt jau šodien sēdē padomes locekļu sniegtie priekšlikumi gan par komercmaršrutu ieviešanu, gan pašvaldību līdzfinansējuma iespējām attiecīgos maršrutos. Tāpat izvērtējams, kur vēl iespējams izveidot pievedošos autobusu maršrutus pie dzelzceļa stacijām, kā arī kur ieviest transportu pēc pieprasījuma. Vienlaikus apzināmas vēl iespējas, kas mazinātu reģionālo maršrutu autobusu kilometru apjomu, veidojot maršrutu tīku ārpus lielo valstspilsētu centriem, kur pasažieriem ir iespēja izmantot pilsētas piedāvāto sabiedrisko transportu.

A. Novikova aicina kopīgi veidojot atsevišķas sanāksmes, jau diskutēt par aktualizētajiem piedāvājumu variantiem un veikt jau pārrunas ar konkrēto plānošanas reģionu, lai nonāktu pie labākā risinājuma maršruta tīkla apjoma prognozei 2026. gadam.

Sabiedriskā transporta padomes locekļi vienojas, ka **nākamā Sabiedriskā transporta padomes kārtēja sēde plānojama uz 2025. gada jūlija pirmo nedēļu**, kurā izskatīšanai virzāms jautājums "Par braukšanas maksas (tarifu) un biļešu ieņēmumu pārskatīšanu reģionālās nozīmes dotētajos maršrutos", savukārt **jautājuma "Par maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam" izskatīšanu plānot uz 2025. gada jūlija trešo nedēļu**. Citiem nepieciešamajiem jautājumiem, organizēt rakstveida procedūru vai ārkārtas sēdi.

Sēde slēgta plkst. 14.00

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

PROTOKOLS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU