

SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PADOME

Kārtējās sēdes protokols Nr. 12

2025. gada 18. jūlijā

Sēde noris attālināti, izmantojot MS Teams platformu.

Sēdes sākums plkst.11.00.

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
Aivars Okmanis	Zemgales plānošanas reģiona Attīstības padomes priekšsēdētājs, Bauskas novada domes priekšsēdētājs
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
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

Sēdē nepiedalās:

Patriks Markēvičs	Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta direktors
Taisa Trubača	Finanšu ministrijas Budžeta departamenta direktore

Pārējie Sabiedriskā transporta padomes sēdes dalībnieki:

Vārds, Uzvārds	Pārstāvētā institūcija
Jānis Lapiņš	VSIA "Autotransporta direkcija" valdes priekšsēdētājs
Kristaps Krūmiņš	VSIA "Autotransporta direkcija" valdes loceklis
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.
Sanita Heinsberga	VSIA "Autotransporta direkcija" Komunikācijas daļas speciāliste

Evita Ansone	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
Kristīne Pudiste	Satiksmes ministrijas Ministra padomniece
Artūrs Kurbatovs	Satiksmes ministrijas Ministra padomnieks
Anda Liepiņa	SIA "VTU Valmiera" Pārvadājumu daļas vadītāja vietniece
Zane Ivule	SIA "VTU Valmiera" pārstāve
Zanda Podziņa	Akciju sabiedrība "CATA" pārstāve
Ingus Cīrulis	SIA "VTU Valmiera" pārvadājumu daļas vadītājs
Anita Līce	Rīgas un Pierīgas pašvaldību apvienība "Rīgas Metropole" izpilddirektore
Ivo Ošenieks	Biedrības "Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija" prezidents
Ilona Petrova	
Laura Luīze Dumbre	Ziņu aģentūra LETA
Mihails Ņikulkins	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 astoņi padomes locekļi, savukārt divi padomes locekļi nepiedalās. Sabiedriskā transporta padomes priekšsēdētāja secina, ka padome ir lemttiesīga.

A. Novikova informē par darba kārtību un darba kārtības jautājuma "Par maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam" plānoto izskatīšanas gaitu, kā arī no VSIA "Autotransporta direkcija" piedāvāto iespēju STP iepazīties ar datu analīzes rīku un metodiku, kas saistīts ar maršruta tīkla prognozes sagatavošanu, un STP sēdes slēgtajā daļā, ņemot vērā, ka informācija satur ierobežotu pieejamības informāciju, izskatīt detalizētāk vienu no esošā maršruta plānojumiem konkrētā lotē, lai iegūtu pilnīgāku priekšstatu par datu analīzes rīku, izmantoto plānošanas metodiku un ATD rīcībā esošās analītiskās informācijas ieguves un apkopšanas iespējām.

STP priekšsēdētāja **A. Novikova** aicina padomes locekļus izteikt viedokli, vai aplūkojams un uzklusāms tikai ATD progressa ziņojums šajā jautājumā, vai arī padomes locekļi STP sēdes slēgtajā daļā vēlas izskatīt detalizētāk vienu no esošā maršruta plānojumiem, lai iegūtu pilnīgāku priekšstatu par datu analīzes rīku.

Padomes locekļi **S. Maksimovs**, **B. Vīlpa**, **I. Ozoliņš** izsaka savus viedokli un pievienojas **A. Novikovas** viedoklim, ka jautājuma izskatīšanā vēlams arī detalizēti iepazīties

ar sagatavoto materiālu un datu analīzes rīku. Citi iebildumi un priekšlikumi no padomes locekļiem par darba kārtību nav saņemti.

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

Sēdes atklātā un slēgtā 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, tiek turpināts darbs pie maršrutu tīkla apjoma prognozes 2026. gadam. Atbilstoši Sabiedriskā transporta padomes 2025. gada 11. jūnija lēmumam Nr.1 (prot. Nr. 10 §1) prognozētā maršrutu tīkla apjoma prognozes 2026. gadam apstiprināšana tika atlikta, ņemot vērā, ka no kopumā četriem piedāvātajiem variantiem neviens netika apstiprināts, bet tālākai attīstīšanai tika aizvirzīti attiecīgi variants Nr.2, variants Nr.3.1 un variants Nr.3.2, mainot to numerāciju attiecīgi turpmāk – variants Nr.1, variants Nr.2 un variants Nr.3.

L. Pavlova sniedz ieskatu **maršruta tīkla apjoma prognozei 2026. gadam (ar autobusiem)**, paskaidrojot, kas tiek vērtēts un iekļauts katrā no piedāvātajiem variantiem.

Variants Nr. 1 prognozētā maršruta tīkla apjoma 2026. gadam samazināšana līdz līguma robežai. Proti, šis variants paredz iepriekš iekļauta reisu ar rentabilitātes rādītāju līdz 25% slēgšana un vilcienam paralēlo autobusu maršrutu reisu samazināšana līdz minimālam apjomam. Attīstot variantu tālāk, tas tiek precizēts attiecīgi paredzot katrā maršrutu tīkla daļā samazinājumu pēc pieļaujamā nobraukuma samazinājuma no iepirkumu dokumentācijā iekļautajā tehniskajā specifikācijā plānotā nobraukuma visa līguma darbības laikā (%). Attiecīgi samazinājums paredzēts līdz maksimāli atļautajai samazinājuma robežai, kas paredzēta katrā pakalpojumu līgumā, kā rezultātā nebūtu nepieciešams veikt līgumcenu pārskatīšanas indeksācijas, vienlaikus pietuvinot nepieciešamo dotāciju apmēru valsts budžeta bāzes finansējumam.

Ņemot vērā, ka pie minētā variantā vēl notiek aktīvs darbs, šobrīd nav noteikts konkrētu maršrutu un reisu skaits, kas tiktu saglabāti valsts dotētajā maršrutu tīklā, jo ATD strādā pie atskaišu par pārvadāto pasažieru skaitu izvērtēšanas, kā rezultātā būs iespējams pieņemt lēmumus par reisu pāru (turp-atpakaļ reisi) slēgšanu vai izpildes dienu samazināšanu, ja atbilstoši statistikai reisu noslogojums ir zems.

Papildus tam, ATD šobrīd identificē tos reismus, kuri varētu tikt izņemti no valsts pasūtītā maršrutu tīkla un iekļauti jaunajā autotransports pēc pieprasījuma konceptā, kā arī veikts izvērtējums, kurus reismus varētu noteikt izpildei uz komerciāliem principiem.

L. Pavlova, paskaidrojot konkrētiem piemēriem sagatavotās atskaites, sniedz ieskatu STP locekļiem, kādā veidā, apstrādājot saņemtās atskaites un izmantojot datu analīzes rīku, ATD tiek vērtēta katra maršrutu tīkla daļa katram maršrutam un katram reisam, kurā redzamas visas pieturas, kas ir konkrētajā reisā, pasažieru plūsmu pa nedēļas dienām, kas arī ataino arī reisu noslodzi konkrētos laikos, iegūstot datus arī par katra reisa posmu no sākuma līdz beigām. Tiek paskaidrots, ka ATD apstrādāti tiek ienākošie dati sistēmā par pasažieru plūsmām, tātad no pārdotajām biļetēm gan autoostās, gan arī no kases aparātu sistēmas.

Atbilstoši Sabiedriskā transporta padomes 2025.gada 11.jūnija sēdes diskusijai, ATD turpina tālāku attīstību arī pie **varianta Nr. 2 un Nr. 3, kur prognozētais reģionālās nozīmes**

maršruta tīkla apjoms 2026. gadam tiktu samazināts par 30%-37%, nosakot valsts garantēto minimumu atbilstoši Valsts kontroles ieteikumiem.

Variants Nr. 2 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).

Attiecīgi attīstot tālāk variantu Nr.2 tiek ievērtēts pieņēmums, ka: ja atbilstoši valsts garantētajam minimālajam apjomam sabiedriskā transporta pakalpojumu reģionālās nozīmes maršrutu tīklā tiktu nodrošināti tikai darba dienās, tad sabiedriskā transporta pakalpojumus brīvdienās būtu iespējams nodrošināt uz komerciāliem principiem. Papildus, arī darba dienās reisi, kas būtu virs minimālā apjoma, bet ar lielu pasažieru pieprasījumu varētu tikt nodrošinātu uz komerciāliem principiem. Vienlaikus reisu, kuros vidējais pasažieru skaits ir līdz 8 pasažieri un arī tie ir virs minimālā valsts garantētā apjoma kritērijiem, izpilde tiek paredzēta jaunajā autotransports pēc pieprasījuma modelī.

Variants Nr. 3 arī sagatavots uz minētā Valsts kontroles revīzijas noslēguma ziņojumā “Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība dotētajos maršrutos” sniegto ieteikumu un likumprojekta “Grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā” (pieņemts Ministru kabineta sēdē 13.05.2025, Nr.19/25.§) 3.punkta nosacījumu pamata, taču papildināts esošā budžeta bāzes ietvaros ar sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu sestdienās, svētdienās tiek attīstīts tālāk pēc jau iepriekš minētajiem principiem – izvērtējot, kuru reisu izpilde varētu tikt veikta uz komerciāliem principiem, kuru reisu izpilde varētu tikt veikta autotransports pēc pieprasījuma modelī un, kuru reisu izpilde varētu tikt slēgta, jo pieprasījums tajos ir minimāls.

Veicot maršrutu tīkla samazinājumu par vidēji 30-37%, ko paredz varianti Nr.2 un Nr.3, ATD ieskatā, tiks radīta būtiski negatīva ietekme ne tikai uz kopējiem tautsaimniecības procesiem un sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari, bet arī prasīs izmaiņas pakalpojumu līgumu līgumcenu pārskatīšanā, jo tiks pārsniegts pieļaujamais nobraukuma samazinājums no iepirkumu dokumentācijā iekļautajā tehniskajā specifikācijā plānotā nobraukuma visa līguma darbības laikā (%). Izmaiņas, kas pārsniedz līgumā noteiktās robežas kvalificējas kā būtiski līguma grozījumi. Tāpat atzīmējams, ka nav iespējams prognozēt, kā notiks pasažieru pārdale - vai tie izvēlēsies atlikušos sabiedriskā transporta reismus vai privāto transportu.

Maršrutu tīkla apjoma prognoze 2026. gadam (ar vilcieniem) tiek tālāk attīstīta, lai iespēju robežās tuvinātos valsts budžeta bāzes finansējumam. Papildus iepriekš minētajiem pasākumiem, kurus būtu iespējams neieviest vai atlikt to ieviešanu, ATD kopā ar pārvaldātāju AS “Pasažieru vilciens” plāno pārrunāt sekojošus izmaksu mazinošos priekšlikumus:

1) netiek ieviests papildu apjoms dīzeļvilcienu satiksmē, kas 2026. gada prognozē tika norādīts kā atsevišķi izvērtējams (t.sk. Rīga-Valmiera pagarināšana līdz Lugažiem, Rīga-Liepāja papildu reisi, Rīga-Ludza papildu reisi, Rīga-Bolderāja maršruts);

2) netiek ieviests 30 min. intervāla grafiks maršrutā “Rīga-Jelgava”. Saglabājas pamatā 60 min. intervāls, bet rīta maksimumstundās (katru dienu) un vakara maksimumstundās (darba dienās) tiek paredzēti katrā 3 papildu reisu pāri, nodrošinot 30 min. intervāla periodus. Veidojas līdzība ar 2021. gada kustības intensitāti.

3) tiek ieviests 2026. gada prognozē kā atsevišķi izvērtējami norādītā vilcienu reisu pagarināšana posmā Sloka-Ķemeri (1 reisu pāris) un Sloka-Tukums 2 (2 reisu pāri). Šis nepieciešams, lai ATD varētu veiksmīgāk plānot un īstenot pievedošo autobusu maršrutus Tukumā;

4) netiek ieviests reisu pāris 17:20 Rīga-Carnikava-Rīga un Reiss 14:08 Rīga-Ogre-Rīga netiek pagarināts līdz Lielvārdei.

Padomes priekšsēdētāja **A. Novikova** lūdz ATD izstāstīt juridiskos aspektus, kas ņemami vērā maršruta tīkla apjoma izmaiņu gadījumā, it īpaši saistībā ar iespējamām sekām attiecībā uz spēkā esošo sabiedriskā transporta pakalpojuma līgumos ar pārvadātājiem noslēgto saistību izpildi un prognozējamo izmaiņu ietekmi uz tiem.

ATD valdes priekšsēdētājs **J. Lapiņš** vērš uzmanību, ka katrā spēkā esošajā sabiedriskā transporta pakalpojuma līgumā ar pārvadātājiem ir atšķirīgas nianse, kas attiecīgi ņemamas vērā, taču detalizētāks apkopojums par katru līgumu un tā juridiskajām niansēm no ATD puses uz šodienas STP sēdi nav gatavots. Piebilstams, ka plānojot izmaiņas maršruta tīklā, ATD ņem vērā gan valsts budžeta, gan līguma ietvaru, it īpaši ņemot vērā konkrētā līgumā nosacījumus par maršrutu tīkla kopējo nobraukuma apjomu (kilometros), kurš var tikt samazināts vai palielināts atbilstoši līgumā ietvertajam nosacījumam procentuāli attiecībā pret plānotā nobraukuma gadā maršruta apjoma palielinājumu vai samazinājuma iespējamām svārstībām. Līdz ar to viss tas apjoms, kas plānots tiks virs līgumā paredzētā pieļaujamā apjoma robežām, palielinot to vai samazinot, jau ir vērtējams kā būtisks līguma grozījums. Tāpēc ATD vēlme iekļauties līgumā paredzētā apjoma svārstību pieļaujamās robežās, lai izvairītos maksimāli no iespējamām strīdām ar pārvadātājiem, kuri noslēguši ilgtermiņa līgumus ar konkrētiem nosacījumiem uz visu līguma termiņu uz plānoto līguma apjomu visā tā darbības laikā.

ATD izmanto visus tās rīcībā šobrīd pieejamos analītiskos plānošanas rīkus, lai plānotu izmaiņas maksimāli efektīvi, tāpēc arī aicinām no ATD puses visiem transporta pārvadātājiem mūsu pakalpojumu sniedzējiem sniegt maksimāli ātrāk un precīzāk kvalitatīvākus datus no kases sistēmām, lai pēc to apstrādes uz šiem datiem pieņemtu lēmumus par maršruta tīklu.

I. Ozoliņš lūdz noskaidrot, vai ATD var nodrošināt piekļuvi arī plānošanas reģioniem ATD maršruta plānošanas rīkam, kas ļautu arī reģioniem plānot kopīgi ar ATD un izvērtēt maršrutu tīklu attiecīgajā plānošanas reģionā.

A. Novikova pievienojas I. Ozoliņa izteiktajam priekšlikuma par ATD esošā plānošanas rīka piekļuves tiesībām arī plānošanas reģionu institūcijām, ņemot vērā no Sabiedriskā transporta pakalpojuma likuma izrietošos plānošanas reģionu institūcijām uzdevumus, kas paredz sadarbībā ar ATD plānot maršrutu tīkla reģionālas nozīmes maršrutus un sniegt priekšlikumus STP attiecībā uz maršruta tīkla pārzināšanu.

ATD pārstāve **L. Pavlova** apņemas noskaidrot šī plānošanas rīka pieejamības jautājumu no ATD IT pārstāvjiem.

I. Krastiņa, pēc padomes priekšsēdētājas **A. Novikova** lūguma, papildus paskaidro ATD ziņojumā iekļautos argumentus un juridiskos aspektus, kas ņemami vērā jau noslēgtajās tiesiskajās attiecībās ar sabiedriskā transporta pakalpojuma sniedzējiem, paredzamiem ierobežojumiem šajās attiecībās, kā arī iespējamajām tiesiskajām sekām, kas radīsies sakarā ar plānotajām izmaiņām maršruta tīkla apjomā un to ietekmi uz līgumslēdzēju saistību izpildi.

Maršruta tīkla apjoms ir juridiski nozīmīga līguma priekšmeta sastāvdaļa, kas ietekmē pārvadātāja saistības un līguma ekonomiskos nosacījumus. Līgumiskās attiecības starp pasūtītāju un pārvadātāju nosaka konkrēti līguma nosacījumi, tostarp par maršruta tīkla kopējo nobraukuma apjomu un tā izmaiņu robežām. Saskaņā ar līgumu par sabiedriskā transporta

pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem pasūtītājam ir tiesības vienpusēji samazināt vai palielināt maršruta tīkla apjomu noteiktajās robežās pret sākotnēji noteikto apjomu, nodrošinot pakalpojuma stabilitāti un novēršot straujas, pārvadātājam kaitīgas izmaiņas.

Papildus jāņem vērā 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” nosacījumi, ka STP apstiprina nākamā gada plānoto maršrutu tīkla apjomu reģionālās nozīmes maršrutos, pieļaujot izmaiņas ne lielākas par 5 %, izņemot gadījumus, kad tās pamatotas ar sociālām vai ekonomiskām pārmaiņām, kas nebija paredzamas iepriekš. Uzsverams, ka apjoma grozījumi jāveic, ievērojot līgumā paredzētās nobraukuma izmaiņu robežas, lai saglabātu ekonomisko līdzsvaru starp pasūtītāju un pārvadātāju, tādējādi nodrošinot tiesisko drošību un stabilitāti.

Publisko iepirkumu likums skaidri nosaka noteikumus, kas ņemami vērā pie jebkura publiskā pakalpojuma noslēgšanas. Līguma grozījumi, kas maina līguma priekšmetu un ekonomiskos nosacījumus, jau ir uzskatāmi par būtiskiem līguma grozījumiem. Izmaiņas, kas pārsniedz līgumā noteiktās robežas tiek kvalificētas kā būtiski līguma grozījumi. Šādas izmaiņas tieši ietekmē pārvadātāja pienākumus un ekonomiskos nosacījumus, un to veikšanai nepieciešama abu pušu rakstiska vienošanās, kurā nepieciešams pārskatīt arī pakalpojuma cenu un citus līguma nosacījumus, lai saglabātu ekonomisko līdzsvaru un nodrošinātu nepārtrauktu līguma izpildi. Ja grozījumi nav paredzēti un pārsniedz līgumā noteiktās robežas, to veikšanai nepieciešama atkārtota iepirkuma procedūra. Pretējā gadījumā pastāv risks, ka pakalpojuma sniegšana tiek pārtraukta vai kā minēts jau ziņojumā pastāv risks, ka grozījums līgumā atzīstams par prettiesisku, radot tiesvedības riskus un prasības kompensācijām no pārvadātāja puses.

L. Pavlova, atbildot uz **A. Novikovas** papildus uzdoto jautājumu par līguma cenas izmaiņām, nemainoties līguma nosacījumiem, paskaidro, ka līguma cenas izmaiņas iestājas tajā brīdī, kad pārsniedzam noteikto samazinājumu vai palielinājumu robežu, kas ir noteikta katrā līgumā. **J. Lapiņš**, atbildot uz jautājumu, kad veicams jaunas sabiedriskā transporta pakalpojuma iepirkums, paskaidro, ka ilgtermiņa līgumos, kas noslēgti uz desmit gadiem, ATD kā pasūtītājs jau paredzot nākotnē izmaiņas maršruta tīklā, prognozējis šo svārstību iespējamo robežu un attiecīgi pretendenti, kas piedalījās konkursā, izsakot savu piedāvājumu, ņēma vērā šīs prognozētās svārstības, ierēķinot to pakalpojuma piedāvātajā cenā.

Piemēram, ja līgumā noteikti maksimālā robeža 20%, tad pretendents arī rēķinājās ar šo procentuālo svārstību apmēru, taču ja līgums tiek grozīts un šis procents palielinās virs līgumā noteiktā maksimālā apmēra, tad pakalpojuma sniedzējam šī situācija būtiski maina biznesa modeli, radot papildus izmaksas. Līdz ar to, mainoties būtiski pakalpojuma apjomam, piemēram, no 20% uz 30%, mainās arī līguma cena. No tā arī izriet, ka ir jāvērtē jau, vai pastāvot šiem apstākļiem ir atzīstams, ka veicami būtiski līguma grozījumi. Papildus vienmēr jāvērtē, kāds būtu iznākums iepirkumā, ja pasūtītājs būtu iekļāvis iepirkumā šos nosacījumus un visi tajā esošie pretendenti tos varēja prognozēt, piedāvājot attiecīgi savu pakalpojumu un nosakot tā cenu visa līguma laikā, jo tad, iespējams, mainītos pretendentu loks un būtu cits uzvarētājs, kā arī cita pakalpojuma cena. Tādējādi vērtējami visi apstākļi to kopumā, lai novērstu tiesvedību riskus un strīdus ar pakalpojuma sniedzējiem, kas nebija rēķinājušies ar šādām būtiskām izmaiņām.

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

Latvijas pasažieru pārvadātāju asociācijas prezidents **I. Ošenijs** izsaka savus komentārus un jautājumus. Ņemot vērā, ka jau maršruta tīkla apjoma prognozes 2026. gadam (ar autobusiem) piedāvātāja variantā Nr.1 ir paredzēts liels samazinājums kilometros, aicinājums ATD aprēķināt to, cik autobusi pārvadātājiem paliks lieki, īstenojot šādu šo vienpadsmit pāri miljonu kilometru samazinājumu. Tāpat **I. Ošenijs** izsaka piezīmi attiecībā uz maršruta tīkla apjomu un šo nosacījumu par vienpusēju apjomu samazinājumu, norādot, ka pārvadātāji, piedaloties konkursā, ir rēķinājušies, kad šāds te maršruta tīkls samazinājums nenotiks vienā dienā un pēc būtības pārvadātāja skatījumā šis apjoma samazinājuma apmērs līgumā noteikts ir uz visu līguma darbības periodu. Līdz ar to viņi šos savus piedāvājumus gatavojot, šādi rēķinājušies un uzskata, ka nav neviena situācija tāda, kas liktu pēkšņi par līgumā maksimāli pieļaujamo maršruta tīkla apjomu samazināt jau otrajā līguma darbības gadā. No tā izrietoši, rodas jautājums, ko darīs ar līguma apjoma izmaiņām pārējos astoņus gadus, jo līgums noslēgts uz desmit gadiem. Vai tiešām, mainoties objektīviem apstākļiem, atlikušajos līguma izpildes gados nemainīs maršruta tīklu kā tādu?

I. Ozoliņš, A. Novikova un L. Pavlova diskusijas ietvaros, secina, ka primāri darbs jāturpina un jāizvēlas tas variants, kas ļauj samazināt maršruta tīkla apjomu, pārplānot to tā, lai tas ir esošo līgumu ietvaros un iekļaujas plānotā valsts budžetā šim mērķim paredzētajā finansējuma apjomā, taču būtiski ir pieņemot lēmumu, nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu, kuru izmanto pakalpojuma saņēmējs.

L. Pavlova un J. Lapīņš atzīmē, ka ATD turpina darbu pie visiem trīs piedāvātajiem maršruta tīkla apjoma variantiem, veicot datu analīzi ar atskaitēm. Ja attiecīgi tiek nolemts lielāku uzsvaru likt uz piedāvāto variantu Nr.1, tad ATD vairāk fokusētos turpmāk uz tā detalizētāku izstrādi. ATD meklē risinājumu un veidus, kā ar iespējami mazākām izmaiņām maršruta tīklā iekļauties noteiktajā valsts budžeta ietvarā.

S. Maksimovs atzīmē, ka, lai samazinātu valsts dotēto maršruta tīklu, būtiski ir turpināt veikt izvērtējamu, lai noskaidrotu, kurus reusus vēl varētu noteikt izpildei uz komerciāliem principiem. Turpināmas arī sarunas ar pārvadātājiem, maksimāli piedāvājot uz vienādiem nosacījumiem, nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu izpildi esošo līgumu ietvaros. Tāpat **S. Maksimova** ieskatā ir svarīgi no plānošanas reģionu un pašvaldību puses mēģināt noformulēt, kāds tad ir minimālais pakalpojumu grozs ar kuru iedzīvotājs var turpmāk rēķināties.

A. Novikova, turpinoties diskusijai, uzsver, ka kopīgais mērķis ir kombinējot dažādus pasākumus, nodrošināt joprojām sabiedriskā transporta pakalpojuma pieejamību un šo te garantēto minimālo pakalpojumu grozu, iekļaujoties arī 2026. gadam plānotajā valsts budžeta ietvarā.

Satiksmes ministra padomniece **K. Pudiste** sniedz informāciju, ka dotācijām zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem paredzētais finansējums 2026.gadam saglabāsies līdzšinējā apmērā, neskatoties uz to, ka kopumā Satiksmes ministrijai valsts budžetu 2026. gadam ietvarā ir vislielākais budžeta samazinājums. Satiksmes ministrija mērķis ir saglabāt maksimāli reģionālo sabiedrisko transporta pakalpojumu, taču nākamajos gados konceptuāli paredzēts maršruta tīklu plānot, izejot no tā, kāds ir pieejamais valsts budžets šim mērķim. **K. Pudiste** vienlaikus informē, ka, noskaidrojot aktuālos jautājumus, notiek sarunas ar visiem pārvadātājiem, kā arī uzsver, ka šajā gadā paredzēta līgumā paredzētā indeksācija. No satiksmes ministra puses arī ir uzstādījums, ka nepieciešams iekļauties spēkā esošo publisko līgumu ietvarā, kas atklāta iepirkuma procedūrā noslēgti starp pārvadātājiem un ATD, maksimāli saglabājot pieejamo sabiedrisko transportu. Vienlaikus uzsver, ka netiks atbalstīti tādi varianti, kuri paredz iziet ārpus līguma robežām, būtiski palielinot uz iepirkuma brīdi noteikto līgumcenu.

A. Novikova norāda, ka virziens ir skaidrs, ka ATD turpina lielāko resursu un ieguldījumu veltīt maršruta tīkla apjoma prognozes 2026.gadam piedāvātā variantā Nr.1

detalizētākai izstrādei, taču arī papildus turpina darbu pie varianta Nr.2.un Nr.3, lai vispārīgi ieskicētu alternatīvo variantus, kas uz lēmumu pieņemšanu būtu izvērtējami.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 1.-3.punktu, 5. punktu, ievērojot minētā likuma 6. panta noteiktos sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas principus, 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., 13. un 15. punktu, Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr. 1511 “Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.1. punktu un 25.punktu, **astoņiem padomes locekļiem balsojot “par”** (*A. Novikova, A. Okmanis, J. Butņicka, B. Vīlipa, L. Olante, I. Ozoliņš, A. Lungevičs un S. Maksimovs*), **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

1. Pieņemt zināšanai VSIA “Autotransporta direkcijas” 2025. gada 14. jūlija ziņojumu Nr.6.20/65/2025 par maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam.

2. Uzdot VSIA “Autotransporta direkcijas” turpināt darbu, detalizētāk attīstot tālāk maršrutu tīkla apjoma 2026. gadam prognozes variantu Nr.1, vienlaikus, vispusīgam ieskatam un lēmuma pieņemšanai, iekļaut ziņojumā arī prognozes variantu Nr.2 un Nr.3 un sagatavot gala versiju izskatīšanai nākamajā kārtējā Sabiedriskā transporta padomes sēdē.

3. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

A. Novikova pateicas visiem dalībniekiem, kas piedalījās jautājuma izskatīšanā.

Sēdes atklātā daļa ar jautājuma izskatīšanu tiek pabeigta pl.12.15.

[nepublicējamā (slēgtā daļa) protokola daļa] [...]

A. Novikova pateicas padomes locekļiem par dalību STP darbā un ATD pārstāvjiem par prezentēto materiālu.

Sabiedriskā transporta padomes locekļi vienojas, ka **nākamā Sabiedriskā transporta padomes kārtēja sēde tiek plānota 2025. gada augusta beigās** (klātiene un attālināti), savukārt citiem nepieciešamajiem jautājumiem, organizējot rakstveida procedūru vai ārkārtas sēdi.

Sēde slēgta plkst. 13.15.

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

PROTOKOLS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU