

SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PADOME

Kārtējās sēdes protokols Nr. 3

2026. gada 16. februārī

Sēde noris attālināti, izmantojot MS Teams platformu.

Sēdes sākums plkst.13.00.

Sēdi vada Sabiedriskā transporta padomes priekšsēdētāja vietnieks:

Andrejs Spridzāns	Zemgales plānošanas reģiona Attīstības padomes priekšsēdētāja vietnieks, Dobeles novada domes priekšsēdētājs
-------------------	--

Sēdē piedalās šādi Sabiedriskā transporta padomes locekļi:

Vārds, Uzvārds	Pārstāvētā institūcija
Taisa Trubača	Finanšu ministrijas Budžeta departamenta direktore
Patriks Markēvičs	Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta direktors
Anita Līce	Rīgas plānošanas reģiona juriskonsulte
Baiba Vīlpa	Satiksmes ministrijas Finanšu un attīstības plānošanas departamenta direktore
Jānis Trupovnieks	Latgales plānošanas reģiona Attīstības padomes pārstāvis, Balvu novada domes priekšsēdētājs
Jevgēnija Butņicka	Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas Valsts ilgtspējīgas attīstības plānošanas departamenta direktore
Indulis Ozoliņš	Kurzemes plānošanas reģiona Administrācijas sabiedriskā transporta nodaļas tīkla plānotājs

Sēdē nepiedalās:

Artūrs Kokars	Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks
Agris Lungevičs	Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības padomes loceklis, Madonas novada domes priekšsēdētājs

Pārējie Sabiedriskā transporta padomes sēdes dalībnieki:

Vārds, Uzvārds	Pārstāvētā institūcija
Andulis Židkovs	Satiksmes ministrijas valsts sekretārs
Jānis Lapiņš	VSIA "Autotransporta direkcija" valdes priekšsēdētājs
Tomass Beikulis	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta departamenta vadītājs
Kristīne Grīviņa	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta departamenta Finanšu analīzes daļas vadītāja

Laura Pavlova	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta departamenta Plānošanas daļas vadītāja
Kaspars Cirsis	VSIA "Autotransporta direkcija" Juridiskās daļas vadītājs
Ance Ozdžana	VSIA "Autotransporta direkcija" Juridiskās daļas vadītāja vietniece iepirkumu jautājumos
Viktors Zaķis	VSIA "Autotransporta direkcija" Komunikācijas daļas vadītājs
Sanita Heinsberga	VSIA "Autotransporta direkcija" Komunikācijas daļas speciāliste
Sintija Ziedone	Satiksmes ministrijas Mobilitātes un pārnozaru departamenta Mobilitātes un sabiedriskā transporta nodaļas vecākā referente
Inita Ozoliņa	Vidzemes plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja
Lotārs Dravants	Akciju sabiedrība "CATA" Pasažieru pārvadājumu dienesta vadītājs
Linda Kerliņa	Vidzemes plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta organizatore
Alda Ērmāne	Zemgales plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta un autoceļu attīstības nodaļas vadītāja
Ilona Petrova	Latgales plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas maršrutu tīkla plānotāja
Vita Odziņa-Balode	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta departamenta Plānošanas daļas vecākā eksperte
Zanda Podziņa	Akciju sabiedrība "CATA" pārstāve
Jānis Rozenbergs	Cēsu novada domes priekšsēdētājs
Ērika Ozdemira	Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas Reģionālās attīstības plānošanas nodaļas vecākā eksperte
Ivo Ošenieks	Biedrības "Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija" prezidents
Aldis Ķibēns	SIA Lux Express Latvia valdes loceklis
Māris Ozoliņš	Akciju sabiedrība "CATA" pārstāvis

Sēdi protokolē:

VSIA "Autotransporta direkcija"

Juriste Ilze Krastiņa

Sapulcei tiek veikts video ieraksts, izmantojot MS Teams platformu.

A. Spridzāns, atklājot kārtējo Sabiedriskā transporta padomes sēdi pārliecinās par kvoruma esamību un konstatē, ka attālinātajā padomes sēdē piedalās astoņi padomes locekļi, savukārt divi padomes locekļi nepiedalās. Sabiedriskā transporta padomes priekšsēdētāja vietnieks secina, ka padome ir lemttiesīga.

A. Spridzāns informē par darba kārtību un darba kārtības papildus iekļaujamo jautājumu par tiesību piešķiršanu sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla daļās "Limbaži, Sigulda" un "Cēsis".

Satiksmes ministrijas valsts sekretārs **A. Židkovs** lūdz atbalstīt padomes locekļus atlikt jautājuma par Sabiedriskā transporta padomes priekšsēdētāja ievēlēšanu izskatīšanu, ņemot vērā Satiksmes ministrijas ieceltā Sabiedriskā transporta padomes locekļa A. Kokara prombūtni un Satiksmes ministrijas plānotās izmaiņas padomes locekļu sastāvā.

Iebildumi un priekšlikumi no padomes locekļiem par darba kārtību nav saņemti, locekļi atbalsta piedāvātās izmaiņas padomes sēdes darba kārtībā.

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

- 1) Par konsolidēto reģionālās nozīmes maršrutu tīklu 2026. gada 1. janvārī;
- 2) Par komerciālā maršruta Liepāja-Kuldīga atklāšanu (atkārtoti);
- 3) Pieteikums par izmaiņām Jelgavas valstspilsētas maršrutā Nr. 13 Jelgavas stacija - Brankas GP;
- 4) Par pilotprojekta "Vienotā biļete AS "Pasažieru vilciens" un RP SIA "Rīgas satiksme" sabiedriskajā transportā īstenošanu" starpposma izvērtējumu;
- 5) Par tiesību piešķiršanu sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla daļās "Limbaži, Sigulda" un "Cēsis".

Darba kārtības 1. jautājums

Par konsolidēto reģionālās nozīmes maršrutu tīklu 2026. gada 1. janvārī

L. Pavlova informē, ka saskaņā ar Ministru kabineta 2010. gada 13. jūlija noteikumu Nr. 634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā" 23. punktu, valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Autotransporta direkcija" (turpmāk - VSIA "Autotransporta direkcija") iesniedz Sabiedriskā transporta padomei apstiprināšanai konsolidēto reģionālās nozīmes maršrutu tīklu pēc situācijas uz kārtējā gada 1. janvāri.

Konsolidētajā maršrutu tīklā 2026. gada 1. janvārī reģionālās nozīmes autobusu maršrutos bija 1023 maršruti, ar 6571 reisiem. Dotētajā maršrutu tīklā bija 1011 maršruti ar 6434 reisiem, uz komerciāliem principiem darbojās 12 maršruti ar 137 reisiem. Nobraukums dotētajā maršrutu tīkla daļā gadā paredzams 66.123 milj. kilometru, komerciālajos maršrutos – 6.295 milj. kilometru.

2025. gadā atvērts 1 maršruts un 236 reisi, slēgti 7 maršruti un 271 reisi, kā arī citi grozījumi veikti 1706 reģionālās nozīmes autobusu reisā.

Rezultātā, salīdzinot ar maršrutu tīklu 2025. gada 1. janvārī, autobusu nobraukums palielinājies par 0.594 milj. kilometru gadā, bet rēķinot tikai maršrutus dotētajā maršrutu tīklā, nobraukums samazinājies par 0.231 milj. kilometru gadā.

2026. gada 1. janvārī reģionālās nozīmes dzelzceļa maršrutos bija 10 vilciena maršruti ar 429 reisiem (tajā skaitā SIA "Alūksnes-Gulbenes bānītis" maršruts Alūksne-Gulbene ar 9 reisiem), kopējais nobraukums paredzēts 8.04 milj. vilcienkilometru.

Kopējais nobraukums vilcienu maršrutos, salīdzinot ar 2025. gadu paredzēts par 0.14 milj. vilcienkilometru lielāks. Tomēr faktiskais nobraukums būs atkarīgs no remontdabu intensitātes vairākās vilcienu līnijās. SIA "Alūksnes-Gulbenes bānītis" darbībā būtiskas izmaiņas nav paredzētas.

Sabiedriskā transporta padomes locekļi un sēdes dalībnieki uzsāk diskusiju par VSIA "Autotransporta direkcija" izteikto lūgumu apstiprināt konsolidēto reģionālās nozīmes maršrutu tīklu pēc situācijas uz 2026. gada 1. janvāri.

P. Markēvičs diskusijā uzsver, ka dzelzceļš ir sabiedriskā transporta mugurkauls un Latvijā ir liels potenciāls nākotnē pārorientēt maršrutu tīklu uz dzelzceļa izmantošanu. Viņš norāda, ka dotētajiem autobusiem nevajadzētu braukt paralēli dzelzceļam, bet tiem jānodrošina pievedmaršruti no apkaimēm uz stacijām. Kā piemēru P. Markēvičs min Slokas līniju un situāciju Jūrmalā, kur iedzīvotāji izvēlas vilcienu, bet paralēli tiek uzturēti autobusu reisi, kas sastrēgumu laikā rada papildu slogu Rīgas satiksmei.

P. Markēvičs arī norāda uz nepieciešamību pārskatīt reģionālo autobusu kustību Rīgas centrā, lai tie nepastiprinātu satiksmes sastrēgumus, kā arī uzsver, ka būtu iespējams saglabāt nobraukuma apjomu, pārorganizējot reisu uz efektīvāku pievedmaršrutu sistēmu.

Tāpat **P. Markēvičs** diskusijas laikā akcentē vienotās biļetes risinājuma nozīmi, īpaši sasaistot Rīgas satiksmi ar reģionālajiem autobusiem, lai iedzīvotāji varētu pārsēsties, piemēram, no trolejbusa uz reģionālo autobusu ar vienotu biļeti. Viņš norāda, ka, viņaprāt, šāds risinājums ir reāli ieviešams.

Papildus **P. Markēvičs** pievērš uzmanību tam, ka valsts ir iegādājusies 34 elektrovilcienu, bet, pēc viņa vērtējuma, tiek izmantoti ne vairāk kā 22–24. Viņš aicina nodrošināt optimālu vilcienu izmantošanu un virzīties uz intensīvāku kustības grafiku, jo pasažieri ar savu izvēli jau pierādījuši jauno vilcienu popularitāti.

T. Trubača norāda, ka sniegtajā informācijā trūkst sasaistes ar budžetā paredzēto finansējumu. Viņa uzsver, ka, lai arī normatīvais regulējums paredz padomei pienākumu tīklu apstiprināt, esošajos apstākļos (finansējuma ierobežojumi) būtu svarīgi saprast, vai tīklu iespējams nodrošināt un kāds finansējums ir paredzēts. **T. Trubača** norāda, ka šobrīd padome faktiski var tikai pieņemt informāciju zināšanai par stāvokli uz 2026. gada 1. janvāri.

A. Spridzāns piekrīt, ka ideālā gadījumā būtu jābūt skaidrai finanšu ainai, tomēr norāda, ka situācija var mainīties un pilnīga garantija par gada norisi un izmaiņām maršruta tīklā nav sniedzama.

I. Ozoliņš uzsver, ka Sabiedriskā transporta padome apstiprina faktisko situāciju uz kārtējā gada 1. janvāri, un tas nav prognozes lēmums nākamajam gadam. Viņš norāda, ka tas nav tieši sasaistāms ar valsts budžetu, jo tīkls uz 2026. gada 1. janvāri jau ir tāds, kāds tas ir atbilstoši faktiskajai situācijai.

T. Beikulis paskaidro, ka konsolidētais tīkls ir atskats uz iepriekšējo 2025. gadu un situācijas fiksācija uz 2026. gada 1. janvāri, nevis prognoze 2026. gadam. Viņš norāda, ka prognoze ir atsevišķs lēmums, kas padomē tiks skatīts vēlāk, un tajā tiks aprēķināts nepieciešamais finansējums un mehānismi, kā rīkoties, ja finansējuma pietrūkst.

T. Trubača atkārtoti uzsver, ka, ja šis ir pagātnes situācijas fiksējums, tad padomei būtu jāpietiek ar pieņemšanu zināšanai, nevis apstiprināšanu, jo apstiprinājumam bez praktiskas ietekmes nav pievienotās vērtības.

L. Pavlova norāda, ka Ministru kabineta 2010. gada 13. jūlija noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā paredz padomei pienākumu apstiprināt konsolidēto tīklu pēc situācijas uz kārtējā gada 1. janvāri.

Cēsu novada domes priekšsēdētājs **J. Rozenbergs**, pievienojoties diskusijai, attiecībā uz maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam norāda, ka šobrīd ir trīs novadi, kuriem 2026. gadā plānots būtisks maršrutu tīkla samazinājums, piemēram, Cēsu novadā – 16,8%, kā arī Limbažu un Siguldas lotēs – 17,5%. Viņš norāda, ka, ņemot vērā iepriekš publiski pausto informāciju par iespējamo tīkla apjoma saglabāšanu un padomes lēmumus, nepieciešams meklēt risinājumus, lai nodrošinātu vienlīdzīgu pieeju iedzīvotājiem visā valstī un visus novados. **J. Rozenbergs** lūdz rast arī risinājumus, lai šajos trīs teritoriāli pietiekami lielos novados atgrieztu maršrutu tīklu tādā apjomā, kādā tas bija līdzšin, it īpaši ņemot vērā, ka Cēsu novads ir viens no pilotējamiem novadiem ceļā uz ideālo maršrutu tīklu, integrējot tajā arī skolēnu pārvadājumus.

A. Židkovs norāda, ka pagājušās nedēļas Ministru kabineta sēdē skatītajā jautājumā par sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu 2026. gadā faktiski tas arī tika lemts, ka šī gada laikā veicams darbs ar uzsāktajiem pilotprojektiem un meklējami risinājumi, lai iegūtu šobrīd iztrūkstošos finanšu līdzekļus un rastu ietaupījumus valsts budžetā, kas nepieciešami, lai pārplānotu uz datiem balstītu maršruta tīklu, nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanu sabiedrībai nepieciešamajā apjomā. Valdība lēmusi, ka radikālas izmaiņas maršruta tīklā šobrīd nav veicamas un pasažieriem 2026. gadā tiek saglabāts reģionālās nozīmes

sabiedriskā transporta maršrutu tīkls 2025. gada apjomā. **A. Židkovs** uzsvēra, ka risinājumi būs meklējami līgumu ietvaros, un VSIA "Autotransporta direkcija" kopsakarā ar visiem spēkā esošajiem līgumiem būs jāizvērtē maršruta tīkla apjoms, tā lai panāktu tā atbilstību pieņemtajiem valdības lēmumiem.

A. Līce jautā, vai konsolidētā tīkla apstiprināšanai uz 2026. gada 1. janvāri ir tālejošas sekas un vai tas nav pretrunā ar valdības uzstādījumu pagaidām neīstenot būtiskas izmaiņas.

L. Pavlova atkārtoti paskaidro, ka konsolidētais tīkls fiksē situāciju uz 2026. gada 1. janvāri, bet aktualizēta maršrutu tīkla apjoma prognoze 2026. gadam tiks sagatavota uz nākamo padomes sēdi.

Diskusijas rezultātā, Sabiedriskā transporta padomes locekļi nolēma atbalstīt lēmumu bez iebildumiem, vienlaikus vienojoties, ka padomes lēmums papildināms ar uzdevumu VSIA "Autotransporta direkcija" nākamajā sēdē iesniegt izskatīšanai ziņojumu par aktualizēto maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam.

Pamatojoties uz Ministru kabineta 2010. gada 13. jūlija noteikumu Nr.634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā" 23. punktu un Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr.1511 "Sabiedriskā transporta padomes nolikums" 3.2.punktu, **astotiem padomes locekļiem balsojot "par"** (*A. Spridzāns, P. Markēvičs, B. Vīlpa, T. Trubača, J. Trupovnieks, A. Līce, J. Butņicka un I. Ozoliņš*), **Sabiedriskā transporta padome nolēmj:**

1. Pieņemt zināšanai VSIA "Autotransporta direkcija" 2026. gada 23. janvāra ziņojumā Nr.6.20/5/2026 "Ziņojums par reģionālās nozīmes maršrutu tīklu 2026. gada 1. janvārī" sniegto informāciju.

2. Apstiprināt VSIA „Autotransporta direkcija” sagatavoto konsolidēto reģionālās nozīmes maršrutu tīklu atbilstoši faktiskajai situācijai uz 2026. gada 1. janvāri.

3. Uzdot VSIA "Autotransporta direkcija" nākamajā Sabiedriskā transporta padomes sēdē iesniegt izskatīšanai ziņojumu par aktualizēto maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam.

4. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Darba kārtības 2. jautājums

Par komerciālā maršruta Liepāja-Kuldīga atklāšanu (atkārtoti)

L. Pavlova informē, ka VSIA "Autotransporta direkcija" 2025. gada 6. oktobrī saņemts AS "Liepājas autobusu parks" iesniegums par komercreis atklāšanu maršrutā Liepāja - Kuldīga. VSIA "Autotransporta direkcija" iepriekš sagatavojusi ziņojumu padomei, norādot, ka tiek izstrādāta komerciālo maršrutu stratēģija, un ierosinājusi līdz stratēģijas pabeigšanai jaunu komerciālo maršrutu apstiprināšanu atlikt. Sabiedriskā transporta padome 2025. gada 3. novembrī rakstveida procedūrā nolēmusi jaunu komerciālo maršrutu neatklāt. Tomēr pārvaldītājs AS "Liepājas autobusu parks" atkārtoti vērsies ar lūgumu nekavēties un atļaut atklāt papildu komerciālo reisu plkst. 19.30 no Kuldīgas. Pārvaldītājs ierosinājumu pamato, norādot, ka savienojumu skaits starp Kuldīgu un Liepāju ir nepietiekams, un jaunais reiss nodrošinātu iespēju iedzīvotājiem pēc darba atgriezties Aizputē un Liepājā, kā arī uzlabotu savienojumu Aizputē dzīvojošajiem.

L. Pavlova norāda, ka VSIA "Autotransporta direkcija" ieskatā, atklājot komerciālo maršrutu Liepāja – Kuldīga, nepieciešams ievērot vienotu šobrīd spēkā esošu principu par laika intervāla piemērošanu. Ieviešot laika intervāla principu maršrutā Nr.7013 Liepāja-Kuldīga tiktu saglabāta konkurence starp valsts dotētajiem reisiem un komerciālajiem reisiem, nosakot 20 minūšu atstarpi starp laika intervālu, kad brauc valsts dotētais reiss un intervālu, kad brauc komerciālais reiss. Ņemot vērā pārvaldītāja iesniegto papildus informāciju un to, ka

atklājot jaunu komerciālo maršrutu Liepāja-Kuldīga netiktu samazināts valsts dotēto reisu skaits, bet tiktu palielinātas mobilitātes iespējas pasažieriem, VSIA “Autotransporta direkcija” izvirza priekšlikumu atklāt jaunu komerciālo maršrutu Liepāja-Kuldīga.

Vienlaikus **L. Pavlova** informē, ka VSIA “Autotransporta direkcija” komerciālo maršrutu stratēģiju plāno pabeigt līdz 2026. gada februāra beigām.

Padomes locekļi un dalībnieki uzsāk diskusiju par VSIA “Autotransporta direkcija” izteikto priekšlikumu atklāt jaunu komerciālo maršrutu Liepāja-Kuldīga.

L. Pavlova, atbildot uz **T. Trubačas** uzdoto jautājumu, kas ir mainījies salīdzinājumā ar iepriekšējo padomes lēmumu, paskaidro, ka mainījies ir tas, ka pāravadātājs atkārtoti vērsies ar lūgumu nekavēties ar jauna komerciālā maršruta Liepāja-Kuldīga atklāšanu.

P. Markēvičs pauž savu viedokli, norādot, ka komercpārvadājumi atvieglo gan maršrutu tīkla organizāciju, gan arī iedzīvotājiem nodrošina pieejamu sabiedriskā transporta pakalpojumu, ietaupot valstij līdzekļus valsts dotācijām, līdz ar to, **P. Markēvičs** aicina dot iespēju pāravadātājiem braukt komerciāli un norāda uz ārvalstu praksi (Zviedrija, Igaunija), kur starppilsētu pārvadājumi lielā mērā ir komerciāli.

I. Ozoliņš aicina neatlikt jautājumu par jauna komerciālā maršruta Liepāja-Kuldīga atklāšanu, norādot, ka pāravadātājam autobuss tāpat jādodas uz Liepāju, tādēļ ir loģiski pa ceļam uzņemt pasažierus. Viņš arī norāda, ka stratēģija pati par sevi nebūs uzreiz jauns regulējums, jo izmaiņas normatīvajos aktos prasīs laiku. **I. Ozoliņš** aicina atbalstīt reisu un pēc tam vērtēt pasažieru plūsmas, iespējams, nākotnē pārskatot dotētos reisu.

A. Spridzāns pievienojas paustajam padomes locekļu viedoklim un atbalsta jauna komerciālā maršruta Liepāja-Kuldīga atklāšanu.

Tāpat diskusijā **T. Trubača** uzsver, ka viņai nav iebildumu pret komercreisiem kā tādiem, tomēr norāda uz risku, ka papildu komercreisss var samazināt pasažieru skaitu dotētajos reisos, ja dotētie reisi netiek samazināti.

T. Beikulis informē par darbu pie komerciālo maršrutu stratēģijas: notikušas trīs darbnīcas, iesaistīti nozares pārstāvji un institūcijas. Tāpat viņš informē par aktīvu darbu pie braukšanas maksas atvieglojumu izmaksāšanas, norādot, ka ar pāravadātājiem strādā individuāli, jo situācijas atšķiras.

P. Markēvičs aicina VSIA “Autotransporta direkcija” padomi iepazīstināt ar stratēģijas virzieniem jau procesa laikā, ne tikai pēc gala dokumenta, lai savlaicīgi varētu sniegt viedokli. **T. Beikulis** paskaidro, ka stratēģijas izstrādei piesaistītais konsultants un VSIA “Autotransporta direkcija” jau ir saskaņojuši stratēģijas virzienus ar Satiksmes ministriju. Vienlaikus **T. Beikulis** informē, ka šobrīd ir tikai pirmais nodevums (situācijas un starptautiskās pieredzes izvērtējums), bet gala nodevumā būs ieteikumi un normatīvo aktu izmaiņu priekšlikumi, kas tiks arī iesniegti Sabiedriskā transporta padomei. **A. Spridzāns** atbalsta priekšlikumu stratēģiju apspriest padomē savlaicīgi, jo tas varētu palīdzēt izvēlēties pareizu virzienu un savlaicīgi identificēt riskus.

A. Spridzāns aicina vienoties par lēmumu šajā jautājumā. Iebildumi netiek izteikti, un tiek konstatēts, ka lēmums pieņemts vienbalsīgi.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 3. punktu un 8.¹ pantu, Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija noteikumu Nr. 486 “Noteikumi par iekšzemes regulārajiem pasažieru komerciālajiem pārvadājumiem ar autobusu” 5. un 6. punktu, kā arī Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr. 1511 “Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.6. punktu, **astoiņiem padomes locekļiem balsojot “par”** (*A. Spridzāns, P. Markēvičs, B. Vīlpa, T. Trubača, J. Trupovnieks, A. Līce, J. Butņicka un I. Ozoliņš*), **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

1. Pieņemt zināšanai VSIA "Autotransporta direkcija" 2026. gada 22. janvāra ziņojumā Nr. 6.20/4/2026 "Ziņojums par ierosinājumu atklāt jaunu komerciālo maršrutu Liepāja-Kuldīga (atkārtoti)" sniegto informāciju.

2. Apstiprināt maršrutu Liepāja - Kuldīga uz komerciālajiem principiem, nosakot laika intervāla piemērošanu.

3. Uzdot VSIA "Autotransporta direkcija" publicēt savā tīmekļvietnē informāciju par jaunizveidoto komerciālo maršrutu Liepāja - Kuldīga.

4. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Darba kārtības 3. jautājums

Pieteikums par izmaiņām Jelgavas valstspilsētas maršrutā Nr. 13 Jelgavas stacija - Brankas GP

L. Pavlova informē, ka VSIA "Autotransporta direkcija" saņemts Jelgavas novada pašvaldības ierosinājums pagarināt Jelgavas pilsētas maršrutu Nr.13 "Jelgavas stacija – Brankas GP" reisa izpildi plkst.15.10 līdz Ozolnieku vidusskolai (~4 km turp un atpakaļ), lai izglītojamie pēc mācību procesa pabeigšanas nokļūtu savās dzīvesvietās Brankās.

L. Pavlova norāda, ka pašvaldība šobrīd organizē skolēnu pārvadājumus no Ozolnieku vidusskolas uz Brankām plkst. 14.30 un 16.40, taču maršruta pagarinājums nodrošinātu papildu iespēju izbraukt plkst. 15.10 (tieši pēc 7. mācību stundas beigām). Pārvadātāju SIA "Jelgavas autobusu parks" apliecinājis iespēju nodrošināt viena reisa pagarinājumu, iekļaujot papildu pieturas. Maršruta pagarinājums sniegtu ieguvumu ne tikai skolēniem, bet arī nodrošinātu savienojumu ar sociālās aprūpes centru "Zemgale".

Pagarinājums ir aptuveni 4,2 km turp un atpakaļ. Izvērtējot iesniegto prognozi par kilometru palielinājumu un prognozējot pasažieru skaita pieaugumu no 2026. gada 16. marta, konstatēts, ka kopējais nobraukums maršrutā Nr.13 palielināsies par 1222 kilometriem, kopējie ieņēmumi palielināsies par 3135 *euro*, kopējie zaudējumi maršrutā Nr.13 samazināsies par 152 *euro*, bet aprēķinātā dotācija līdz 2026. gada beigām palielināsies par 607 *euro*.

L. Pavlova norāda, ka maršruta pagarinājums iziet ārpus valstspilsētas teritorijas par vairāk nekā 30%, līdz ar to lūgums Sabiedriskā transporta padomei atbilstoši tās kompetencei apstiprināt attiecīgā maršruta tīkla grozījumus.

Padomes locekļi un dalībnieki uzsāk diskusiju par izteikto priekšlikumu pagarināt Jelgavas pilsētas maršrutu Nr.13 "Jelgavas stacija – Brankas GP" reisa izpildi plkst.15.10 līdz Ozolnieku vidusskolai.

T. Trubača norāda, ka, neskatoties uz nelielo dotācijas palielinājumu, kopumā trūkst valsts budžeta finansējuma, tādēļ viņa šobrīd nevar atbalstīt lēmumu. Viņa ierosina meklēt iespējas pagarinājumu kompensēt ar citu izmaiņu palīdzību, lai kopējā dotācija nepalielinātos, vai arī apsvērt pašvaldības līdzfinansējumu.

A. Spridzāns aicina atbalstīt maršruta pagarinājumu, uzsverot, ka dotācijas palielinājums ir neliels un izmaiņas uzlabo skolēnu mobilitāti un pakalpojuma pieejamību. Viņš arī norāda, ka tas varētu optimizēt skolēnu pārvadājumu organizāciju.

K. Grīviņa skaidro, ka finansējums valstspilsētu maršrutiem ir nodalīts un šobrīd prognozes rāda, ka šajā sadaļā finansējums ir pietiekams. Līdz ar to 607 *euro* palielinājums nerada negatīvu ietekmi uz šīs sadaļas budžetu.

T. Trubača iebilst, uzsverot, ka kopējais finansējuma trūkums reģionālajos pārvadājumos saglabājas un jebkurš papildu palielinājums palielina kopējās vajadzības.

I. Ozoliņš norāda, ka citos reģionos (piemēram, Kurzemē) tiek meklēti risinājumi tīkla samazināšanai un optimizācijai, un šāda pieeja tiek plānota arī citviet. Viņš norāda, ka, skatot

pagarinājumu kopējā tīkla samazinājumu kontekstā, tas varētu būt saprotamāks, ja tiek atrasti kompensējoši pasākumi.

P. Markēvičs ierosina atbalstīt šobrīd lēmumu, bet papildus rosina papildināt lēmumu ar uzdevumu VSIA "Autotransporta direkcija" nākamajā reizē iesniegt kompensējošus pasākumus 607 *euro* apmērā, ja tas nepieciešams.

A. Līce aicina atbalstīt lēmumu esošajā redakcijā, norādot, ka tas ir kopīgs labs risinājums un nodrošina efektīvāku pakalpojumu, kad vienā autobusā var izmantot visi klienti, kuriem jānokļūst galapunktā.

A. Ērmane izsaka lūgumu Sabiedriskā transporta padomei atbalstīt maršruta pagarinājumu, norādot, ka, iekļaujot papildu pieturvietas, ir sagaidāms arī ieņēmumu pieaugums.

A. Spridzāns aicina pieņemt lēmumu. **T. Trubača** lūdz fiksēt protokolā savu atsevišķo viedokli, ka lēmumu neatbalsta finansējuma apsvērumu dēļ. Citi iebildumi netiek izteikti, un tiek konstatēts, ka lēmums ar balsu vairākumu ir pieņemts.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 3.punktu, 7.pantu, ievērojot minētā likuma 6.pantā 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" 6.punktu, Ministru kabineta 2010. gada 13. jūlija noteikumu Nr.634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā" 22. punktu, kā arī Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr. 1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.1. punktu, **septiņiem padomes locekļiem balsojot "par"** (*A. Spridzāns, P. Markēvičs, B. Vīlpa, J. Trupovnieks, A. Līce, J. Butņicka, I. Ozoliņš*), **vienam loceklim balsojot "pret"** (*T. Trubača*), **Sabiedriskā transporta padome nolēmj:**

1. Pagarināt līdz Ozolnieku vidusskolai Jelgavas valstspilsētas maršruta Nr.13 "Jelgavas stacija – Brankas GP" reisu Nr.101 plkst.14.42 no Jelgavas stacijas (izpilde - katru dienu), iekļaujot papildus pieturas – "Kultūras nams", "Meliorācijas iela", "Pansionāts", "Ozolnieku vidusskola", "Pansionāts", "Meliorācijas iela".

2. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Darba kārtības 4. jautājums

Par pilotprojekta "Vienotā biļete AS "Pasažieru vilciens" un RP SIA "Rīgas satiksme" sabiedriskajā transportā īstenošanu" starpposma izvērtējumu

T. Beikulis prezentē VSIA "Autotransporta direkcija" sagatavoto informāciju par pilotprojektu "Vienotā biļete AS "Pasažieru vilciens" un RP SIA "Rīgas satiksme" sabiedriskajā transportā īstenošanu" (turpmāk- Pilotprojekts), kas tika uzsākts, pamatojoties uz 2025. gada 28. janvārī Ministru kabinetā (prot. Nr. 4, lēmums Nr. 41.§) izskatīto informatīvo ziņojumu. Pilotprojekta mērķis ir nodrošināt vienotu biļeti, kas apvieno Rīgas satiksmes 90 minūšu biļeti ar vienreizējo vilciena biļeti (konkrēti A zonā), ļaujot pasažieriem Rīgas robežās izmantot abus pakalpojumus ar vienu biļeti.

T. Beikulis norāda, ka sākotnēji prognozētais rādītājs bija līdz 11 000 pasažieru mēnesī, taču faktiskie rezultāti rāda, ka biļešu skaits nostabilizējies ap 3 000 mēnesī. Neskatoties uz minēto, Pilotprojekts tiek vērtēts kā salīdzinoši veiksmīgs, jo tas apliecina iespēju veidot sadarbību starp iesaistītajām pusēm un nodrošināt tehnisku integrāciju. Pilotprojekta turpmākā attīstība skatāma kontekstā ar Rīgas metropoles areāla attīstības uzstādījumiem, kur nepieciešama integrēta sabiedriskā transporta ekosistēma ar vienotu tarifu un vienotu biļešu sistēmu.

T. Beikulis atzīmē, ka reģionālās nozīmes tarifs Rīgas metropoles areālā jau ir izlīdzināts starp vilcienu un autobusu pārvadājumiem vilciena zonās, un maksa ir pielīdzināta Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tarifam. VSIA “Autotransporta direkcija” saredz iespēju pilotprojektu turpināt un paplašināt, iekļaujot arī citas zonas, lai iegūtu plašāku priekšstatu par Pierīgas pasažieru paradumiem un potenciāli mudinātu iedzīvotājus mazāk izmantot privāto automašīnu. Risinājums būtu līdzīgs kā šobrīd: biļetē pasažieris varētu pievienot klāt papildu zonu, un maksa par zonas pievienošanu saglabātos nemainīga – 0,70 *euro*.

T. Beikulis vērš uzmanību, ka Pilotprojektā iesaistītie partneri un VSIA “Autotransporta direkcija” ieskatā, paplašinot zonas, pasažieru skaits potenciāli varētu sasniegt informatīvajā ziņojumā minētos 11 000 mēnesī. Finansiālajā aspektā **T. Beikulis** norāda, ka Ministru kabineta iesniegtajā informatīvajā ziņojumā par Pilotprojektu prognozētais finansējuma apjoms bija 25 000 *euro* mēnesī, taču pēc pārdoto biļešu datiem šobrīd prognozētais faktiskais apjoms ir būtiski zemāks. **T. Beikulis** atzīmē, ka kopš 2025. gada 1. jūlija šis apjoms varētu būt aptuveni līdz 6 000 *euro*, rēķinot pēc pārdoto biļešu skaita un neieņemtās maksas.

T. Beikulis, atbildot uz **T. Trubačas** uzdoto jautājumu par budžeta ietekmi, paplašinot zonas, paskaidro ka maksājums par zonas pievienošanu nemainās (0,70 *euro*), un finansējuma nepieciešamība būs atkarīga no pasažieru skaita pieauguma. Tāpat **T. Beikulis** uzsver, ka precīzi nav iespējams noteikt, cik no pasažieriem ir unikāli jauni lietotāji, tomēr norāda, ka 2025. gadā dzelzceļa pārvadāto pasažieru skaits pārsniedzis 21 miljonu, kas ir jauns rādītājs, un Pilotprojekts var būt daļa no šī pieauguma.

P. Markēvičs pauž viedokli, ka vienotās biļetes attīstībai jānotiek straujāk, jo bez vienotās biļetes nav iespējams pilnvērtīgi attīstīt investīcijas dzelzceļa infrastruktūrā. Viņš uzsver, ka vienotai biļetei jāietver arī reģionālie autobusi, lai pasažieris varētu ērti nokļūt līdz dzelzceļa stacijai un pārsēsties vilcienā. **P. Markēvičs** norāda uz ārvalstu praksi (piemēram, Berlīne), kur vienota biļete ļauj izmantot dažādus transporta veidus vienotā sistēmā. Viņaprāt, ka pašreizējais risinājums ir hibrīds, nevis pilnvērtīga vienotā biļete.

A. Spridzāns piekrīt paustajam viedoklim, ka vienotai biļetei jābūt vienkāršai un saprotamai iedzīvotājiem. Viņš norāda, ka būtiska problēma ir visdrīzāk ir naudas sadale starp pārvadātājiem.

T. Beikulis skaidro, ka vienotā biļete ir atzīstama par komplicētu sistēmu, jo iesaistīti vairāki pasūtītāji ar atšķirīgām atlaižu politikām un tarifu sistēmām. Viņš arī norāda, ka katrā braucienā katrs pārvadātājs saņem savu maksu par sniegto pakalpojumu, un vienotas biļetes gadījumā ir jāvienojas par ieņēmumu sadali. **T. Beikulis** vērš uzmanību, ka Pilotprojekts šobrīd paredz sadarbību tikai starp AS “Pasažieru vilciens” un RP SIA “Rīgas satiksme”, un reģionālie autobusi Pilotprojektā nav plānoti.

A. Spridzāns pēc diskusijas rezumē lēmuma projektu: pieņemt ziņojumu zināšanai, atbalstīt Pilotprojekta turpināšanu, noteikt termiņu līdz 2026. gada 31. decembrim un uzdot VSIA “Autotransporta direkcija” pēc sešiem mēnešiem ziņot padomei par ieviešanas gaitu un rezultātiem. Papildus priekšlikumi un iebildumi par sagatavoto lēmumu no Sabiedriskā transporta padomes locekļiem netiek izteikti.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 2. pantu, 5. panta pirmās daļas 3. punktu un 4. punktu, trešās daļas 3. punktu un 8. panta pirmo daļu, Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr.1511 “Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.6. punktu un 27. punktu, ievērojot Ministru kabineta 28.01.2025. sēdē skatītajā Informatīvajā ziņojumā un protokollēmumā (prot. Nr. 4/41. §) paredzēto, kā arī Sabiedriskā transporta padomes 2025. gada 16. maija lēmumu Nr.1 (protokols Nr.8/R§1), **astonīem**

padomes locekļiem balsojot “par” (*A. Spridzāns, P. Markēvičs, B. Vīlpa, T. Trubača, J. Trupovnieks, A. Līce, J. Butņicka un I. Ozoliņš*), **Sabiedriskā transporta padome nolēmj:**

1. Pieņemt zināšanai VSIA “Autotransporta direkcija” kopīgi ar AS “Pasažieru vilciens” un RP SIA “Rīgas satiksme” sagatavoto ziņojumu par pilotprojekta “Vienotā biļete AS “Pasažieru vilciens” un sabiedriskajā transportā” (turpmāk - Pilotprojekts) īstenošanas gaitu par periodu no tā uzsākšanas brīža.

2. Atbalstīt VSIA “Autotransporta direkcija” ierosinātās izmaiņas Pilotprojektā, ieviešot šī lēmuma 1. punktā minētajā ziņojumā norādīto priekšlikumu: *“Vienotās biļetes zonu paplašināt no A zonas pievienojot klāt arī citas vilcienu zonas, kas padarīs biļetes lietošanu iespējamu arī iedzīvotājiem, kuri dzīvo Pierīgā, taču ikdienā izmanto vairākus transporta veidus, lai nokļūtu darba vietā izmantojot arī valstspilsētas sabiedrisko transportu”* un iniciēt starp pusēm AS “Pasažieru vilciens” un pārvaldītājam - RP SIA “Rīgas satiksme” (turpmāk – Puses) veikt izmaiņas patstāvīgi Pusēm vienojoties par pasākumu ieviešanas gaitu un veikt attiecīgas izmaiņas noslēgtajā sadarbības līgumā.

3. Noteikt Pilotprojekta realizācijas termiņu līdz 2026. gada 31. decembrim.

4. Uzdot VISA “Autotransporta direkcija” informēt Sabiedriskā transporta padomi par lēmumu ieviešanas gaitu vai šķēršļiem priekšlikuma ieviešanā. Vienlaikus pēc 6 (sešu) mēnešu rezultātu apkopošanas informēt Sabiedriskā transporta padomi par rezultātiem.

5. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Darba kārtības 5. jautājums

Par tiesību piešķiršanu sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla daļās “Limbaži, Sigulda” un “Cēsis”

T. Beikulis sniedz Sabiedriskā transporta padomei ziņojumu par tiesību piešķiršanu sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla daļās “Limbaži, Sigulda” un “Cēsis”, norādot tālāk minēto.

Atbilstoši Sabiedriskā transporta padomes 2024. gada 7. martā pieņemtajam lēmumam Nr. 1 (prot. Nr. 4§1) “Par tiesību piešķiršanas procedūras dokumentācijas saskaņošanu”, VISA “Autotransporta direkcija” izsludināja atklātu konkursu “Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” (Nr. AD 2024/4), divās iepirkumu daļās (maršrutu tīkla lotēs: “Cēsis” un “Limbaži, Sigulda”). Minētais konkurss tika pārtraukts 2025. gada 6. martā un, turpinot Sabiedriskā transporta padomes 2024. gada 7. marta lēmuma izpildi, tika precizēta tehniskā specifikācija pēc iepirkumu komisijas izvērtējuma, nemainot vai neveicot grozījumus, kas ietekmē dokumentāciju pēc būtības, un atkārtoti 2025. gada 7. septembrī tika izsludināts atklāts konkurss.

2025. gada 17. decembrī VISA “Autotransporta direkcija” iepirkuma komisija, pamatojoties uz konkursa nolikuma prasībām, līguma slēgšanas tiesības Konkursa lotē Nr.2 “Limbaži, Sigulda” nolēma piešķirt pretendentam SIA “VTU Valmiera”. Ņemot vērā, ka tika iesniegtas sūdzības par iepirkumu un Iepirkumu uzraudzības birojs, izskatot sūdzības, atzina tās par nepamatotām, VISA “Autotransporta direkcija” 2026. gada 29. janvārī noslēdza līgumu par maršrutu tīkla daļas Limbaži, Sigulda apkalpošanu uz 3 gadiem no 2026. gada 1. jūlija.

Savukārt 2026. gada 29. janvārī, ņemot vērā to, ka neviens no iepirkuma daļā Nr.1 “Cēsis” iesniegtajiem piedāvājumiem netika atzīst par atbilstošu konkursa nolikumā norādītajām tehnisko piedāvājumu sagatavošanas prasībām un visi pretendenti izslēgti, iepirkuma komisija pieņēma lēmumu izbeigt Konkursu lotē Nr.1 “Cēsis” bez rezultāta.

Ņemot vērā minētos apstākļus un, lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktību, iepirkuma komisija, ievērojot Sabiedriskā transporta padomes 2024. gada 7. marta pieņemto lēmumu Nr. 1, 2026. gada 30. janvārī pieņēma lēmumu turpināt iepirkuma

procedūru, atbilstoši Publisko iepirkumu likuma 8. panta sestās daļas 5. punktam piemērojot konkursa procedūru ar sarunām.

VISA "Autotransporta direkcija" konkursa procedūru ar sarunām piemēroja, nepublicējot paziņojumu par līgumu, jo uz sarunām tika aicināti tikai visi tie pretendenti, kas atbilst atklātā konkursā noteiktajām kvalifikācijas prasībām un kas iesnieguši piedāvājumus atklātā konkursā (AD 2025/12 1.daļā) noteiktajā piedāvājumu iesniegšanas termiņā. Vienlaikus VISA "Autotransporta direkcija" pārstāvis norādīja, ka iepirkuma līguma slēgšanas tiesības var tikt piešķirtas bez sarunām, balstoties uz sākotnējiem piedāvājumiem. VISA "Autotransporta direkcija" ieskatā konkrētajā situācijā konkursa procedūra ar sarunām ir vispiemērotākais procedūras veids, jo ļauj kvalifikācijas prasībām atbilstošajiem pretendentiem novērst konstatētās neatbilstības tehniskajos piedāvājumos, vienlaikus ļaujot aktualizēt finanšu piedāvājumu, ja tas nepieciešams. Šāda pieeja ļauj gan uzaicinātajiem pretendentiem ar iespējami mazāko resursu patēriņu novērst nepilnības tehniskajos piedāvājumos, gan arī pasūtītājam ar iespējami mazāku laika un administratīvo resursu patēriņu nodrošināt iepirkuma procedūras pabeigšanu un līguma noslēgšanu.

2026. gada 10. februārī notika uzaicināto pretendentu piedāvājuma atvēršana, kur tika saņemts viens piedāvājums. Iepirkuma komisija turpina vērtēt iesniegtā piedāvājuma atbilstību.

A. Ozdžana, atbildot uz **A. Spridzāna** precizējošo jautājumu par iepirkumu, sniedz papildus paskaidrojumu par VISA "Autotransporta direkcija" piemēroto iepirkuma procedūru.

Vidzemes plānošanas reģiona pārstāve **I. Ozoliņa** izsaka Sabiedriskā transporta padomei Vidzemes plānošanas reģiona viedokli par samazināto maršrutu tīkla apjomu iepirkumos minētajās lotēs "Cēsis" un "Limbaži, Sigulda". **I. Ozoliņa** norāda, ka, ja plānotais reisu skaits netiks nodrošināts, reģionā jau šī gada pirmajā pusgadā var rasties būtiskas problēmas. **I. Ozoliņa** uzsver, ka maršrutu samazinājums nesaskan ar publiski pausto un valdības uzstādījumu neveikt masveida samazinājumus maršrutu tīklā. Viņa norāda, ka šīs lotes izsludinātas ar būtisku samazinājumu, un uzskata to par kļūdu, kuru būtu jācenšas labot.

A. Spridzāns norāda, ka Limbaži - Sigulda daļā līgums jau ir noslēgts, tādēļ iespējas mainīt situāciju var būt ierobežotas. Viņš arī atzīst, ka situācija kopumā nav vienkārša un prasa plašāka līmeņa diskusiju.

A. Līce norāda uz pretrunu: no vienas puses, tiek runāts par samazinājumu apturēšanu, bet, no otras puses, tiek slēgti līgumi ar samazinātu apjomu.

T. Beikulis skaidro, ka VISA "Autotransporta direkcija" rīkojas atbilstoši Sabiedriskā transporta padomes lēmumiem par tīkla apjomu.

A. Spridzāns norāda, ka padome balstās uz pieejamajiem priekšlikumiem un ietekmējošiem apstākļiem (finansējums, resursi, politiskie uzstādījumi). Viņš uzsver, ka šie jautājumi ir fundamentāli un būtu risināmi augstākā līmenī.

I. Ozoliņš, pievienojoties diskusijai par līgumā iekļauto maršruta tīkla apjomu konkrētās lotēs, norāda uz līguma elastību ($\pm 10\%$) un jautā, kā situāciju var atrisināt, ja samazinājums ir 16–17% un valdības uzstādījums ir neveikt krasas izmaiņas.

A. Židkovs norāda, ka risinājums jāmeklē kontekstā ar valdības lēmumu un pārējām lotēm. Viņš uzsver, ka noslēgtā līguma ietvaros pastāv elastība $\pm 10\%$, un pilotprojekta (Cēsis) ietvaros pusgada laikā būtu jāspēj rast datiem balstīts risinājums, lai maršrutu tīkls būtu jēgpilns un saskaņots. **A. Spridzāns** norāda, ka Cēsu pilotprojekta rezultāts varētu kļūt par modeli, ko nākotnē piemērot arī citām teritorijām Latvijā.

I. Ozoliņa pateicas par skaidrojumu un norāda, ka cer uz jauniem risinājumiem. Viņa papildina, ka pašreizējais konkurss ir turpinājums vēsturiski uzsāktam procesam.

A. Spridzāns aicina vienoties par lēmumu un atbalstīt iepirkuma procedūras turpināšanu. Iebildumi netiek izteikti, un **A. Spridzāns** konstatē lēmuma pieņemšanu bez iebildumiem un priekšlikumiem.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 3. punktu un Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr.1511 "Sabiedriskā transporta padomes nolikums" 3.5. un 3.6. punktu, 27. punktu, kā arī ņemot vērā Sabiedriskā transporta padomes 2024. gada 7. marta lēmumu Nr. 1 "Par tiesību piešķiršanas procedūras dokumentācijas saskaņošanu" (protokols Nr.4 §1), 2025. gada 3. novembra lēmumu Nr.7 "Par izmaiņām iepirkuma dokumentācijā par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļās "Cēsis" un "Sigulda, Limbaži" (prot. Nr.16/R §7), **astoiem padomes locekļiem balsojot "par"** (*A. Spridzāns, P. Markēvičs, B. Vīlpa, T. Trubača, J. Trupovnieks, A. Līce, J. Butņicka un I. Ozoliņš*), **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

1. Pieņemt zināšanai VSIA "Autotransporta direkcija" 2026. gada 16. februāra ziņojumā "Ziņojums par tiesību piešķiršanu sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla daļās "Limbaži, Sigulda" un "Cēsis"" sniegto informāciju par atklātā konkursa (ar identifikācijas Nr. AD 2025/12) rezultātu un noslēgto pakalpojumu līgumu maršrutu tīkla daļā "Limbaži, Sigulda" un iepirkuma procedūras turpināšanu maršrutu tīkla daļā "Cēsis", piemērojot konkursa procedūru ar sarunām, atbilstoši Publisko iepirkumu likuma 8. panta sestās daļas 5. punktam.

2. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Papildus sēdes noslēgumā **P. Markēvičs** norāda uz nepieciešamību pārskatīt normatīvo regulējumu, kas saistīts ar Sabiedriskā transporta padomes kompetenci. Proti, viņaprāt, Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr.1511 "Sabiedriskā transporta padomes nolikums" 3.5. punkts nav atbilstošs Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā Sabiedriskā transporta padomei noteiktajai kompetencei.

A. Spridzāns pievienojas **P. Markeviča** viedoklim un norāda, ka iepirkuma dokumentācijas saskaņošanas jautājums nav viennozīmīgs, jo padome nav iepirkumu komisija, un atbildība par procedūru ir iepirkumu komisijai. Vienlaikus **A. Spridzāns** atzīts, ka maršruta tīkla apjoma noteikšana ir politiski-ekonomisks jautājums.

A. Spridzāns noslēdz sēdi un pateicas visiem dalībniekiem par dalību šajā sēdē.

Sēde slēgta plkst. 14.30

A. Spridzāns

Sabiedriskā transporta padomes priekšsēdētāja vietnieks,

Zemgales plānošanas reģiona Attīstības padomes priekšsēdētāja vietnieks,

Dobeles novada domes priekšsēdētājs

PROTOKOLS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU