

SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PADOME

Kārtējās sēdes protokols Nr. 12

2026. gada 27. jūlijā

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
Anita Līce	Rīgas plānošanas reģiona juriskonsulte
Baiba Vīlipa	Satiksmes ministrijas Finanšu un attīstības plānošanas departamenta direktore
Jānis Trupovnieks	Latgales plānošanas reģiona Attīstības padomes pārstāvis, Balvu novada domes priekšsēdētājs
Indulis Ozoliņš	Kurzemes plānošanas reģiona Administrācijas sabiedriskā transporta nodaļas tīkla plānotājs
Jevgēnija Butņicka	Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas Valsts ilgtspējīgas attīstības plānošanas departamenta direktore
Agris Lungevičs	Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības padomes loceklis, Madonas novada domes priekšsēdētājs

Sēdē nepiedalās:

Patriks Markēvičs	Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta direktors
-------------------	--

Pārējie Sabiedriskā transporta padomes sēdes dalībnieki:

Vārds, Uzvārds	Pārstāvētā institūcija
Jānis Lapiņš	VSIA "Autotransporta direkcija" valdes priekšsēdētājs
Tālivaldis Vectirāns	VSIA "Autotransporta direkcija" valdes loceklis
Tomass Beikulis	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta departamenta vadītājs
Linda Miša	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta departamenta Finanšu analīzes daļas analītiķe

Evita Ansone	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta departamenta Plānošanas daļas vadītāja vietniece
Kaspars Cirsis	VSIA "Autotransporta direkcija" Juridiskās daļas vadītājs
Viktors Zaķis	VSIA "Autotransporta direkcija" Komunikācijas daļas vadītājs
Sanita Heinsberga	VSIA "Autotransporta direkcija" Komunikācijas daļas speciāliste
Kaspars Bērziņš	Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks
Ginta Veipa-Kopilova	Satiksmes ministrijas Mobilitātes un pārnozaru departamenta direktore
Ingeborga Linde	Satiksmes ministrijas Mobilitātes un pārnozaru departamenta Mobilitātes un sabiedriskā transporta nodaļas vecākā referente
Linda Kerliņa	Vidzemes plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta organizatore
Aino Salmiņš	Biedrības "Latvijas Pašvaldību savienība" padomnieks tautsaimniecības jautājumos
Ivo Ošenieks	Biedrības "Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija" prezidents
Lotārs Dravants	Akciju sabiedrība "CATA" Pasažieru pārvadājumu dienesta vadītājs
Iveta Dubrovskā	Latgales plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja
Andis Eihvalds	Zemgales plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta un autoceļu attīstības nodaļas Maršrutu tīkla plānotājs
Ligita Olante	Rīgas plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja
Ērika Ozdemira	Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas Reģionālās attīstības plānošanas nodaļas vecākā eksperte
Aldis Ķibēns	SIA Lux Express Latvia valdes loceklis
Toms Purgailis	SIA Lux Express Latvia pārstāvis
Zanda Podziņa	Akciju sabiedrība "CATA" pārstāve
Henrijs Vīgants	Mārupes novada pašvaldības Attīstības un plānošanas pārvaldes satiksmes plānotājs
Ilze Krēmere	Mārupes novada pašvaldības izpilddirektora vietniece attīstības un vides jautājumos, Attīstības un plānošanas pārvaldes vadītāja
Anna Margreta Vērdiņa	Kurzemes plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas maršrutu tīkla plānotāja;
Laura Luīze Dumbre	LETA žurnāliste
Evelīna Novika	ReTV žurnāliste

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 viens padomes loceklis nepiedalās. Sabiedriskā transporta padomes priekšsēdētāja vietnieks secina, ka padome ir lemttiesīga.

A. Spridzāns informē par darba kārtību. Iebildumi un priekšlikumi no padomes locekļiem par darba kārtību nav saņemti.

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

1. Par 2026. gada augusta mēnesī sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem reģionālajos pārvadājumos avansā izmaksājamo dotāciju apjomu no valsts budžeta apakšprogrammas 31.06.00 “Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem”;

2. Par 2026. gada augusta mēnesī AS “Pasažieru vilciens” avansā izmaksājamo dotāciju apjomu no valsts budžeta apakšprogrammas 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai”;

3. Par komerciālajiem pārvadātājiem izmaksājamo dotāciju apjomu no valsts budžeta apakšprogrammas 31.06.00 “Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem” par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu;

4. Par komerciālo maršrutu Rīga-Valmiera un Rīga-Valka atklāšanu;

5. Par komerciālā maršruta Rīga-Saulkrasti-Kursīši-Saulkrastu stacija atklāšanu;

6. Pieteikums izmaiņām maršrutos Mārupes novada pašvaldībā;

7. Pieteikums izmaiņām reģionālās nozīmes maršrutos Nr. 3009 “CATA-Cēsu klīnika-Gaujaskalns” un Nr. 3010 “CATA-Cēsu klīnika-Cīrulīši-CATA”;

8. Pieteikums izmaiņām reģionālās nozīmes maršrutā Nr. 6824 “Rīga-Ādaži-Carnikava”;

9. Pieteikums izmaiņām reģionālās nozīmes maršrutā Nr. 7585 “Ventspils-Kuldīga-Skrunda”;

10. Par Sabiedriskā transporta padomes pieņemto lēmumu izpildi.

Darba kārtības 1. jautājums

Par 2026. gada augusta mēnesī sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem reģionālajos pārvadājumos avansā izmaksājamo dotāciju apjomu no valsts budžeta apakšprogrammas 31.06.00 “Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem”

L. Miša informē, ka VSIA “Autotransporta direkcija” ir sagatavojusi aprēķinus par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem reģionālās nozīmes maršrutos avansā pārskaitāmās dotācijas zaudējumu segšanai sadalījumu par 2026. gada augustu. Finansēšanas plānā paredzētā dotācija zaudējumu segšanai 2026. gada augustā reģionālajiem pārvadājumiem ir 5 200 000 *euro*, kas ir paredzēti pārvadātājiem ar autobusiem.

Dotāciju avansa maksājums ar braukšanas maksas atvieglojumiem saistīto zaudējumu kompensēšanai par 2026. gada augustu ir sagatavots atbilstoši finansēšanas plānā 2026. gada augusta mēnesim reģionālajiem pārvadājumiem paredzētajam finansējumam, tas ir 350 645 *euro*, kas ir sadalīti sekojoši: 200 246 *euro* ir paredzēti AS “Pasažieru vilciens”; 1 025 *euro* ir paredzēti SIA “Gulbenes - Alūksnes bānītis”; 149 374 *euro* tiek uzkrāti rezervē braukšanas maksas atvieglojumu kompensēšanai reģionālās nozīmes maršrutu komerciālajos reisos.

Reģionālās nozīmes pārvadātājiem ar autobusiem zaudējumi par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu atsevišķi netiek kompensēti, jo tie ir iekļauti kopējā zaudējumu kompensācijā, sedzot starpību starp sabiedriskā transporta pakalpojumu

pasūtījuma līgumos noteikto pakalpojuma cenu par vienu kilometru un gūtajiem bilešu ieņēmumiem.

Attiecībā par finansējuma izlietojumu braukšanas maksas atvieglojumu kompensēšanai reģionālās nozīmes maršrutu komerciālajos reisos VSIA "Autotransporta direkcija" informē, ka kopējais 2026. gadā paredzētais finansējums braukšanas maksas atvieglojumu kompensēšanai reģionālās nozīmes maršrutu komerciālajos reisos ir 1 437 970 *euro*, kas ir attiecināms uz norēķiniem par 2025. un 2026. gadu. No pieejamā finansējuma 2026. gadā ir veikti norēķini par iepriekšējiem periodiem, kopā izmaksājot 731 511,10 *euro*. Līdz ar to pieejamā finansējuma atlikums uz 2026. gada 22. jūliju ir 706 458,90 *euro*.

Apkopojot veiktos aprēķinus saskaņā ar saņemtajiem iesniegumiem uz 2026. gada 22. jūliju, provizoriskā aprēķinātā kompensācija sastāda 1 055 063,86 *euro*, tajā skaitā 511 556,53 *euro* ir kompensējami par laika periodu līdz 2024. gada 31. decembrim. Līdz ar to attiecībā pret 2026. gadā pieejamo finansējumu veidojas finansējuma iztrūkums vismaz 348 604,96 *euro* apmērā, ņemot vērā, ka aprēķini vēl var tikt precizēti un no pārvadātājiem vēl nav saņemti iesniegumi par kompensācijas pieprasījumu par pārējiem 2026. gada ceturkšņiem. Ņemot vērā minēto un 2026. gadā pieejamo valsts budžeta finansējumu un prognozēto kompensāciju apmēru par 2025. un 2026. gadu, 2026. gadā valsts budžeta apakšprogrammā 31.06.00 "Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem" prognozēta valsts budžeta finansējuma nepietiekamība vismaz 645 437,45 *euro* apmērā.

Pamatojoties uz Ministru kabineta 2015. gada 28. jūlija noteikumiem Nr.435 "Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu" (turpmāk – MK noteikumi Nr.435) 18.punktu, ja pēc šo noteikumu 17. punktā minēto pasākumu veikšanas Satiksmes ministrijas valsts budžeta programmā 31.00.00 "Sabiedriskais transports" nepietiek līdzekļu, lai pilnībā kompensētu zaudējumus un izdevumus, par nepieciešamā reģionālās nozīmes maršrutu tīkla apjomu, finansējuma apmēru un finansējuma avotu lemj Ministru kabinets.

Ievērojot minēto, VSIA "Autotransporta direkcija" lūdz Sabiedriskā transporta padomi pieņemt lēmumu, lai vērstos Satiksmes ministrijā ar 2026.gadā papildus nepieciešamā finansējuma pieprasījumu no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem vai pārdalot finansējumu starp Satiksmes ministrijas valsts budžeta apakšprogrammām.

Sabiedriskā transporta padomes locekļi un sēdes dalībnieki uzsāk diskusiju.

T. Trubača norāda, ka neatbalsta protokollēmuma projektā iekļauto 3. punktu, kas paredz uzdot VSIA "Autotransporta direkcija" sagatavot un iesniegt Satiksmes ministrijai priekšlikumus par valsts budžeta apakšprogrammā 31.06.00 "Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem" *EKK 3000 Subsīdijas un dotācijas* papildus nepieciešamo valsts budžeta līdzekļu pieprasījumu vai līdzekļu piešķiršanu no Līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem, lai kompensētu komercpārvadājumos radušos zaudējumus par braukšanas maksas atvieglojumiem. **T. Trubača** paskaidro, ka šajā punktā tiek piedāvāts braukšanas maksas atvieglojumu kompensēšanai pieprasīt finansējumu no valsts budžeta programmas "Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem". Tomēr iepriekšējos gados finansējums, kas tika piešķirts tieši braukšanas maksas atvieglojumu nodrošināšanai kā prioritārais pasākums, tika pārdalīts kopējo zaudējumu segšanai. **T. Trubača** uzskata, ka gadījumā, ja šobrīd pietrūkst līdzekļu braukšanas maksas atvieglojumu kompensācijām, risinājums vispirms nodrošināms, veicot iekšēju pārdali starp programmām vai finansējuma pozīcijām. Papildu finansējuma pieprasīšana tieši šim mērķim nav atbalstāma, un Finanšu ministrija šādu pieeju neatbalstīs.

T. Trubača ierosina precizēt lēmuma projektu, norādot, ka ziņojumā ir minēti divi iespējamie risinājumi – pieprasīt finansējumu no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem vai veikt iekšējo pārdali. Šobrīd atbalstāms būtu tieši iekšējās pārdales variants. Savukārt atsevišķs pieprasījums līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem tieši braukšanas maksas atvieglojumiem nav atbalstāms.

T. Beikulis atzīmē, ka, ņemot vērā līdzšinējo praksi, šis bija viens no risinājuma variantiem, proti, pieprasīt finansējumu no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem, jo apzināmies, ka arī iekšējā pārdaļē, visticamāk, pilnībā neatrisinās finansējuma nepietiekamības problēmu. Respektējam Finanšu ministrijas viedokli, taču gala lēmums šajā jautājumā ir jāpieņem padomei.

A. Spridzāns, diskusijā pārliecinās par VSIA “Autotransporta direkcija” piedāvātajiem risinājuma variantiem - nepieciešamo valsts budžeta līdzekļu pieprasījumu lūgt no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem, vai nodrošināt tos, pārdalot esošos resursus. **A. Spridzāns** norāda, ka no sniegtās informācijas izriet, ka arī pārdalot finansējumu starp Satiksmes ministrijas valsts budžeta apakšprogrammām, 2026. gadā piešķirtie finanšu līdzekļi nav pietiekami, lai kompensētu komercpārvadājumos radušos zaudējumus par braukšanas maksas atvieglojumiem. Izrietoši rodas jautājums – kurā brīdī būtu jāvērsas Satiksmes ministrijā, Finanšu ministrijā un Ministru kabinetā, lai risinātu šo jautājumu?

J. Lapiņš, pievienojoties diskusijai, norāda, ka viņa ieskatā ir skaidrs, ka finansējums sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai jau šobrīd ir nepietiekams un faktiski nav brīvi pieejamu iekšējo resursu, ko pārdalīt. **J. Lapiņš** vērs uzmanību, ka, ja runājam par finansējuma pārdali starp pozīcijām, ņemams vērā, ka arī citās pozīcijās jau šobrīd saskatāma finansējuma nepietiekamība. Par šo situāciju valdība tika informēta jau gada sākumā, iesniedzot informatīvo ziņojumu, kurā norādīts, ka atkārtoti būs pieprasāms finansējums no valsts budžeta programmas “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem”, prognozējot, ka nepieciešamais papildus finansējuma apmērs varētu sasniegt 9,148 miljonu *euro*. **J. Lapiņa** ieskatā, iekšējā finanšu resursu pārdaļē šobrīd nav iespējama, līdz ar to, lai valsts varētu segt uzņemtas saistības pret pārvadātajiem, nav saskatāms šobrīd cits risinājums kā papildu finansējuma pieprasīšana no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem.

L. Miša papildus piebilst, ka no šā gada valsts budžeta finansējuma, kas paredzēts norēķiniem zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem par 2025. un 2026. gadu, ir veikti maksājumi arī par iepriekšējiem periodiem, kuriem finansējums nebija piešķirts. Tieši tas ir viens no iemesliem, kādēļ veidojies pašreizējais valsts budžeta finansējuma iztrūkums.

A. Spridzāns piekrīt VSIA “Autotransporta direkcija” pārstāvju paustajam viedoklim, atzīmējot, ka no sniegtās informācijas izriet, ka šī gada novembrī un decembrī finansējuma trūkums būs vēl izteiktāks, tāpēc, iespējams, jau tagad būtu virzāms jautājums par finansējuma pieprasīšanu no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem. **A. Spridzāns** lūdz par šo jautājumu un lēmuma projektu izteikties citiem Sabiedriskā transporta padomes locekļiem.

T. Trubača precizē, ka neiebilst pret finansējuma pieprasīšanu no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem kopumā. Jau gada sākumā Ministru kabinets ir lēmis, ka Satiksmes ministrija nepieciešamības gadījumā varēs vērsties pēc papildu finansējuma. **T. Trubača** vērs uzmanību, ka viņas iebildums attiecas tikai uz priekšlikumu pieprasīt finansējumu tieši braukšanas maksas atvieglojumu kompensācijām. Iepriekšējos gados braukšanas maksas atvieglojumiem bija piešķirts atsevišķs prioritārais finansējums, taču vēlāk tas tika pārdalīts kopējo zaudējumu segšanai. Tādēļ šobrīd nav pamatoti pieprasīt papildu finansējumu tieši šim mērķim. Ja finansējuma iztrūkums veidojas kopumā, tad arī jautājums risināms kopējā ietvarā, nevis atsevišķi izceļot braukšanas maksas atvieglojumus. **T. Trubača** aicina Satiksmes ministrijas pārstāvjus izteikt ministrijas viedokli.

Satiksmes ministrijas Mobilitātes un pārnozaru departamenta direktore **G. Veipa-Kopilova** atzīmē, ka šī gada februārī tika pieņemts Ministru kabineta informatīvais ziņojums, kurā paredzēts pēc aktuālo finanšu prognožu izvērtēšanas atkārtoti informēt Ministru kabinetu par līdzekļu nepietiekamību sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2026. gadā.

T. Trubača uzsver, ka no Finanšu ministrijas puses nav atbalstāms, ka valsts budžeta finansējuma pieprasījumi tiek iesniegti pa daļām. Pašlaik finansējums vēl ir pieejams, līdz ar to jautājums ir par to, ka prognozētais finansējums līdz 2026. gada beigām nebūs pietiekams. **T. Trubačas** ieskatā, protokollēmuma 3. punktā dotais uzdevums VSIA "Autotransporta direkcija" šobrīd nav nepieciešams.

No diskusijas starp Sabiedriskā transporta padomes locekļiem un sēdes dalībniekiem izriet, ka nav strīds par to, ka 2026.gadā nepieciešams papildus finansējums no valsts budžeta līdzekļiem zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem, taču izlemjams jautājums tikai par procedūru. Tātad padomē nolēmams, vai padomes lēmumā paredzams protokollēmuma 3. punktā dotais uzdevums VSIA "Autotransporta direkcija" sagatavot un atsevišķi jau tagad iesniegt Satiksmes ministrijai priekšlikumus par valsts budžeta apakšprogrammā 31.06.00 "Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem" *EKK 3000 Subsīdijas un dotācijas* papildus nepieciešamo valsts budžeta līdzekļu pieprasījumu vai līdzekļu piešķiršanu no Līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem, lai kompensētu tieši komercpārvadājumos radušos zaudējumus par braukšanas maksas atvieglojumiem, vai nē.

A. Spridzāns aicina izteikt viedokli par piedāvāto protokollēmuma redakciju, kas paredz 3. punktā uzdevumu VSIA "Autotransporta direkcija" sagatavot un iesniegt Satiksmes ministrijai priekšlikumus par valsts budžeta apakšprogrammā 31.06.00 "Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem" *EKK 3000 Subsīdijas un dotācijas* papildus nepieciešamo valsts budžeta līdzekļu pieprasījumu vai līdzekļu piešķiršanu no Līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem, lai kompensētu tieši komercpārvadājumos radušos zaudējumus par braukšanas maksas atvieglojumiem.

J. Trupovnieks norāda, ka piešķirtais finansējums ir sadalīts pa konkrētām pozīcijām, lai arī viņš nav detalizēti analizējis, vai kādā no tām ir iespējama pārdale, taču, viņaprāt saredzami jau minētie divi varianti: 1) veikt iekšējo pārdali un nodrošināt nepieciešamos maksājumus; 2) paralēli jau šobrīd gatavot pieprasījumu papildu finansējumam, ja redzams, ka kopējais budžets nebūs pietiekams. Tas kopumā sakrīt ar iepriekš izskanējušajiem viedokļiem.

T. Trubača, atbildot uz **I. Ozoliņa** uzdoto papildus jautājumu, vai Ministru kabinets varētu skatīt šo jautājumu atsevišķi, norāda, ka gatavojams viens kopīgs ziņojums atbilstoši Ministru kabineta gada sākumā pieņemtajam lēmumam, tad kad būs zināma visa situācija, nevis atsevišķa pieprasījuma braukšanas maksas atvieglojumiem un atsevišķa pieprasījuma zaudējumu segšanai.

B. Vīlpa ierosina svītrot attiecīgo punktu un saglabāt līdzšinējo kārtību. Informāciju par kopējo nepieciešamo papildus finansējuma apjomu ir iespējams ietvert attiecīgajā kopējā ziņojumā, neradot nepieciešamību to izskatīt atsevišķi. **B. Vīlpa** vērs uzmanību, ka atsevišķas informācijas sagatavošana un virzīšana šajā gadījumā palielina administratīvo slogu. Valsts pārvaldē kā viens no prioritārajiem mērķiem ir noteikta administratīvā sloga mazināšana un procesu efektivizēšana, tostarp samazinot izskatāmo jautājumu skaitu līdz objektīvi nepieciešamajam apjomam. Ņemot vērā minēto, **B. Vīlpa** atbalsta priekšlikumu svītrot iepriekš minēto protokollēmuma projekta 3. punktu.

Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācijas prezidents **I. Ošenieks** uzsvēra, ka pārvadātāji nevarēs nodrošināt pakalpojumus līdz gada beigām pie pašreizējā finansējuma apjoma. Jautājums par papildu finansējuma piešķiršanu risināms maksimāli ātri, jo degvielas cenas atkal pieaug, izmaksas palielinās, un, ja turpināsim finansējumu pārdalīt tikai esošo

resursu ietvaros, reāli var rasties situācija, kad līdzekļu nepietiks jau ceturtajā ceturksnī. Tāpēc ir svarīgi skaidri norādīt, ka esošais finansējums nav pietiekams. Ja nepieciešams, šo jautājumu var iekļaut kopējā informatīvajā ziņojumā, taču problēma ir jāfiksē jau šobrīd. Pretējā gadījumā gada beigās var rasties situācija, kad pārvadātājiem vienkārši nebūs iespējams nodrošināt pakalpojumu sniegšanu.

Satiksmes ministrijas Mobilitātes un pārnozaru departamenta direktore **G. Veipa-Kopilova** apliecina, ka ministrija darbu pie informatīvā ziņojuma par 2026. gadam prognozēto papildus finansējuma piešķiršanu no valsts budžeta programmas "Līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem" sagatavošanu, apkopojot visu nepieciešamo informāciju, uzsāks augustā.

Diskusijas rezultātā, **Sabiedriskās transporta padomes locekļi vienbalsīgi nolēma, atbalstīt sagatavoto lēmumu projektu, svītrojot projekta 3. punktu**, kas paredz uzdot VSIA "Autotransporta direkcija" sagatavot un iesniegt Satiksmes ministrijai priekšlikumus par valsts budžeta apakšprogrammā 31.06.00 "Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem" *EKK 3000 Subsīdijas un dotācijas* papildus nepieciešamo valsts budžeta līdzekļu pieprasījumu vai līdzekļu piešķiršanu no Līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem, lai kompensētu komercpārvadājumos radušos zaudējumus par braukšanas maksas atvieglojumiem.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 7. punktu, 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" 59. punktu, Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr. 1511 "Sabiedriskā transporta padomes nolikums" 3.6. punktu, kā arī pamatojoties uz likumu "Par valsts budžetu 2026. gadam un budžeta ietvaru 2026., 2027. un 2028. gadam", **astoiem padomes locekļiem balsojot "par"** (*A. Spridzāns, T. Trubača, B. Vīlpa, J. Trupovnieks, A. Līce, I. Ozoliņš, A. Lungevičs, J. Butņicka*), **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

1. Apstiprināt VSIA "Autotransporta direkcija" sagatavotajā 2026. gada 21. jūlija ziņojumā Nr. 6.20/55/2026 "Ziņojums par dotāciju zaudējumu un ar braukšanas maksas atvieglojumiem saistīto zaudējumu segšanai sadalījumu pārvadātājiem 2026. gada augustā" sniegtos priekšlikumus un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem reģionālās nozīmes pārvadājumos izmaksāt:

1.1. zaudējumu kompensāciju saistībā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumu izpildi reģionālās nozīmes pārvadājumos ar autobusiem par 2026. gada augustu – 5 200 000 *euro*;

1.2. zaudējumu kompensāciju saistībā ar braukšanas maksas atvieglojumiem – 201 271 *euro*.

2. Saskaņā ar Sabiedriskā transporta padomes 2025. gada 19. decembra lēmuma Nr.18§3 2. punktu 2026. gada jūlija un augusta mēnesī ik mēnesi veidot rezervi 149 374 *euro* no dotētā maršruta tīkla braukšanas maksas atvieglojumiem paredzētā finansējuma, lai to novirzītu komercpārvadājumos radušos zaudējumu par braukšanas maksas atvieglojumiem kompensēšanai.

3. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Darba kārtības 2. jautājums

Par 2026. gada augusta mēnesī AS "Pasažieru vilciens" avansā izmaksājamo dotāciju apjomu no valsts budžeta apakšprogrammas 31.04.00 "Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai"

L. Miša informē, ka ņemot vērā faktiskos izdevumus par infrastruktūras izmantošanu, kā arī valsts budžeta dotāciju maksājumu atlikumus no iepriekšējiem periodiem, avansā izmaksājamais dotāciju apjoms no valsts budžeta apakšprogrammas 31.04.00 "Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai" 2026. gada augustā ir 1 174 187 *euro*.

A. Spridzāns aicina paust padomes locekļiem savu viedokli par lēmumu.

A. Līce atbalsta lēmumu pēc būtības, taču viņai rodas jautājumu par pašu lēmumu pieņemšanas procedūru, proti, ja katru mēnesi tiek veikts iepriekš noteikts maksājums bez novirzēm no plāna, vai šis jautājums regulāri ir izskatāms padomes sēdēs? **A. Līce** norāda, ka ja būtu izmaiņas, tas būtu saprotams, bet šādā gadījumā tas šķiet formāls process. Vai nebūtu iespējams gada sākumā apstiprināt maksājumu grafiku kopumā un pie jautājuma atgriezties tikai tad, ja rodas izmaiņas? Tas samazinātu administratīvo slogu.

I. Krastiņa, atbildot uz **A. Līces** jautājumu, norāda, ka normatīvie akti paredz, ka šādiem maksājumiem ir nepieciešams Sabiedriskā transporta padomes lēmums.

A. Spridzāns ierosina **A. Līces** priekšlikumu par lēmumu pieņemšanas procedūru vēl papildus izvērtēt, taču šobrīd aicina balsot par sagatavoto lēmumu.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 7. punktu, ievērojot 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" 59. punktu, Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr. 1511 "Sabiedriskā transporta padomes nolikums" 3.6. punktu, kā arī pamatojoties uz likumu "Par valsts budžetu 2026. gadam un budžeta ietvaru 2026., 2027. un 2028. gadam", **astoiem padomes locekļiem balsojot "par"** (*A. Spridzāns, T. Trubača, B. Vīlpa, J. Trupovnieks, A. Līce, I. Ozoliņš, A. Lungevičs, J. Butņicka*), **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

1. Pieņemt zināšanai VSIA "Autotransporta direkcija" 2025. gada 22. decembra ziņojumā Nr. 6.20/103/2025 "Ziņojums par AS "Pasažieru vilciens" izmaksājamo dotāciju par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu" sniegto informāciju.

2. Pamatojoties uz lēmuma 1. punktā minētā ziņojumā pievienoto avansa maksājumu grafiku, apstiprināt avansa maksājumu AS "Pasažieru vilciens" par 2026. gada augustu, izmaksājot 1 174 187 *euro*.

3. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Darba kārtības 3. jautājums

Par komerciālajiem pārvadātājiem izmaksājamo dotāciju apjomu no valsts budžeta apakšprogrammas 31.06.00 "Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem" par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu

L. Miša informē, ka VSIA "Autotransporta direkcija" ir izvērtējusi akciju sabiedrības "Liepājas autobusu parks" (turpmāk – Liepājas AP) 2026. gada 11. jūnija iesniegumu par zaudējumu kompensēšanu saistībā ar Ministru kabineta 2021.gada 22.jūnija noteikumos Nr.414 "Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi" (turpmāk – MK noteikumi Nr.414) noteikto personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem (turpmāk – BMA) pārvadāšanu reģionālās nozīmes maršrutu Nr. K7937 "Rīga-Liepāja" un Nr. K7410 "Rīga-Kuldīga" komercreisos laika periodā no 2026. gada 1. janvāra līdz 31. martam.

VSIA "Autotransporta direkcija" pārbaudījusi saņemtos Liepājas AP pārdoto biļešu datus un pārliicinājusies: 1) vai un kā darījumi par BMA personu pārvadāšanu ir reģistrēti pārvadātāju uzskaites sistēmās; 2) vai saskaņā ar MK noteikumiem Nr.414 attiecīgajām BMA

kategoriņām ir piemērotas atbilstošas atlaides; 3) vai pārvadātāji ir veikuši pievienotās vērtības nodokļa nomaksu, ievērojot 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” (turpmāk – MK noteikumi Nr.435) 3. punktā noteikto.

Liepājas AP ir apstiprinājusi VSIA “Autotransporta direkcija” faktiski aprēķināto kompensācijas summu 12 424,28 *euro*, tajā skaitā PVN 1 330,52 *euro*, apmērā par periodu no 2026. gada 1. janvāra līdz 31. martam, kā arī iesniegusi informāciju, kas apliecina, ka Liepājas AP valsts budžetā ir iemaksājis PVN par nesaņemto braukšanas maksu 1 452,28 *euro* apmērā par laika periodu no 2026. gada 1. janvāra līdz 31. martam.

Nemot vērā to, ka 2026. gadā valsts budžeta apakšprogrammā 31.06.00 “Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem” pieejamā finansējuma atlikums zaudējumu kompensācijām par reģionālās nozīmes komercreisos pārvadātājiem pasažieriem ar braukšanas maksas atvieglojumiem uz 2026. gada 22. jūliju ir 706 458,90 *euro*, VSIA “Autotransporta direkcija” lūdz Sabiedriskā transporta padomi saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma pārejas noteikumu 35.punktu un MK noteikumi Nr.435 58.⁷ un 106. punktu piešķirt Liepājas AP zaudējumu kompensāciju 12 424,28 *euro*, tajā skaitā PVN 1 330,52 *euro*, par laika periodu no 2026. gada 1. janvāra līdz 31. martam.

A. Spridzāns aicina paust padomes locekļiem savu viedokli. Priekšlikumi un iebildumi no Sabiedriskā transporta padomes locekļu puses netiek izteikti, un tiek konstatēts, ka lēmums pieņemts vienbalsīgi.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 7. punktu, minētā likuma pārejas noteikumu 35.punktu, 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” 58.⁷, 58.⁸ un 106. punktu, Ministru kabineta 2013. gada 17.decembra noteikumu Nr.1511 “Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.6. punktu, kā arī pamatojoties uz likumu “Par valsts budžetu 2026. gadam un budžeta ietvaru 2026., 2027. un 2028. gadam”, **astoņiem padomes locekļiem balsojot “par”** (*A. Spridzāns, T. Trubača, B. Vīlpa, J. Trupovnieks, A. Līce, I. Ozoliņš, A. Lungevičs, J. Butņicka*), **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

1. Pieņemt zināšanai VSIA “Autotransporta direkcija” sagatavotajā 2026. gada 21. jūlija ziņojumā Nr. 6.20/57/2026 “Ziņojums par kompensācijas par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu komercmaršrutos izmaksu AS “Liepājas autobusu parks” sniegto informāciju.

2. Izmaksāt AS “Liepājas autobusu parks” zaudējumu kompensāciju par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu laika periodā no 2026. gada 1. janvāra līdz 2026. gada 31. martam maršrutos Nr. K7937 “Rīga-Liepāja” un Nr. K7410 “Rīga-Kuldīga” 12 424,28 *euro*, tajā skaitā PVN 1 330,52 *euro*.

3. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Darba kārtības 4. jautājums

Par komerciālā maršruta Rīga - Valmiera un Rīga - Valka atklāšanu

E. Ansons informē, ka VSIA “Autotransporta direkcija” 2026. gada 1. jūnijā saņemts no sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Lux Express Latvia” (turpmāk – Lux Express Latvia) pieteikums komerciālā maršruta atļaujai. Lux Express Latvia ierosinājis atklāt jaunus komerciālos maršrutus savienojumos Rīga-Valmiera un Rīga-Valka. Pārvadātājs Lux Express

Latvia kopumā iesniedzis pieteikumu uz 12 komerciālajiem reisiem, no kuriem: 8 reisi savienojumā Rīga-Valmiera (un pretēji); 2 reisi savienojumā Rīgas lidosta-Valmiera (un pretēji); 2 reisi savienojumā Rīgas lidosta-Valka (un pretēji).

Pārvadātājs norādījis, ka, nodrošinot regulāros pasažieru komercpārvadājumus, esot pierādījis, ka spēj nodrošināt pasažieriem daudz augstāka līmeņa pakalpojumu, uzlabot pilsētu savienojamību un tai pat laikā nodrošināt pievilcīgu cenu. Tāpat pārvadātājs esot pierādījis, ka ar savu pakalpojumu var veiksmīgi piesaistīt starppilsētu sabiedriskajam transportam nozīmīgu pasažieru skaitu, kuri iepriekš pārvietojās ar personīgajām automašīnām. Pārvadātājs esot veicis padziļinātu tirgus izpēti un secinājis, ka maršrutā Rīga-Valmiera-Valka jau ilgāku laiku ir neapmierināts pieprasījums pēc augstāka komforta pārvadājumiem ar autobusiem. Pieprasījums esot tikai loģisks, ņemot vērā Valmieras straujo ekonomisko izaugsmi un nepieciešamību pēc kvalitatīva savienojuma ar galvaspilsētu.

VSIA "Autotransporta direkcija" ieskatā šobrīd atklāt jaunus komerciālos maršrutos, lai ievērotu vienotu principu visos maršrutos, kuros līdz šim atklāti komerciālie reisi, būtu iespējams ar VSIA "Autotransporta direkcija" izstrādāto laika intervāla principa piemērošanu, norādot laikus, kuros šobrīd tiek izpildīti valsts dotētie reisi un laikus, kuri būtu atvēlēti komerciālo reisu izpildei, lai nodrošinātu vienmērīgu sabiedriskā transporta plūsmu, tajā skaitā saglabājot iespēju personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām izmantot pielāgotus autobusus.

Ieviešot laika intervāla principu maršrutos Nr.7599 Rīga-Valmiera un Nr. 7600 Rīga-Valka 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. Apstiprinot izstrādāto laika intervālu un, piemērojot to reģionālās nozīmes maršrutos Rīga-Valmiera un Rīga-Valka, – Lux Express Latvia būs nepieciešams mainīt paredzētos komerciālo reisu atiešanas laikus, jo šobrīd no 12 pieteiktajiem komercreisiem 5 iekļaujas noteiktajos laika intervālos, kas atvēlēti komercreisu izpildei.

Ņemot vērā pārvadātāja iesniegto informāciju un to, ka atklājot jaunus komerciālos maršrutos Rīga-Valmiera un Rīga-Valka netiktu samazināts valsts dotēto reisu skaits, bet tiktu palielinātas mobilitātes iespējas pasažieriem, VSIA "Autotransporta direkcija" lūdz Sabiedriskā transporta padomi atbalstīt priekšlikumu atklāt jaunus komerciālos maršrutos Rīga-Valmiera un Rīga-Valka.

Padomes locekļi un dalībnieki uzsāk diskusiju par izteikto priekšlikumu.

E. Ansone, atbildot uz **T. Trubačas** uzdoto jautājumu par biļešu cenām komerciālajos reisos, norāda, ka atbilstoši likumdošanai, tā kā pārvadājumi tiek veikti uz komerciāliem pamatiem, biļešu cenas nosaka pats pārvadātājs, jo tas ir pārvadātāju komercdarbības jautājums.

Atbildot uz **A. Spridzāna** uzdoto jautājumu par iespējamo ietekmi uz valsts dotētajiem reisiem, **E. Ansone** paskaidro, lai novērstu tiešu konkurenci starp komerciālajiem un dotētajiem reisiem, tiek piemērots laika intervālu princips.

T. Trubača aicina pēc kāda laika, kad būs jau izveidoti attiecīgie komercreisi, izvērtēt faktiskos rezultātus un radīto finansiālo ietekmi, lai noskaidrotu, vai nav pieaugusi nepieciešamā dotācija valsts finansētajiem reisiem šajā maršrutā.

I. Ozoliņš vēlas noskaidrot no pārvadātāja Lux Express Latvia, kad tieši plānots atklāt jaunus komerciālos maršrutos Rīga-Valmiera un Rīga-Valka.

Lux Express Latvia valdes loceklis **A. Ķibēns** paskaidro, ka mērķis ir uzsākt reisos iespējami ātrāk. Sākotnēji plānojām to darīt jau septembrī, taču tas būs atkarīgs no šodien pieņemtā lēmuma un nepieciešamajām izmaiņām maršrutu saskaņošanas procesā.

A. Ķibēns papildus piebilst, ka Lux Express Latvia kopumā atbalsta intervālu modeli. Vienlaikus A. Ķibēns vērš uzmanību uz situāciju maršrutā Rīga-Valmiera. Šobrīd Lux

Express Latvia ieskatā vairākus laika posmus, kuros pārvadājumi tiek nodrošināti ar ļoti īsiem intervāliem. Piemēram, reisu izpildē no Rīgas laika posmā no plkst. 16.00 līdz 17.30 atsevišķi autobusi kursē pat ar 15 minūšu intervālu. **A. Ķibēna** ieskatā, gadījumā, ja ir komersants, kurš attiecīgos pārvadājumus ir gatavs nodrošināt bez valsts subsīdijām, nav pietiekama pamata šādu īpaši blīvu valsts dotēto reisu grafiku saglabāt. Līdzīga situācija ir arī virzienā no Valmieras, kur atsevišķos laika posmos starp reisiem ir vien 25 minūšu intervāls.

Nemot vērā nepieciešamību atbildīgi rīkoties ar valsts budžeta līdzekļiem, jo īpaši apstākļos, kad finansējuma resursi ir ierobežoti, **A. Ķibēns** uzskata, ka būtu lietderīgi izvērtēt iespēju samazināt atsevišķus valsts dotētos reismus. Šāda pieeja jau iepriekš ir tikusi piemērota citos gadījumos, tostarp saistībā ar komercreisiem maršrutā uz Ventspili.

Kā zināms, spēkā esošie līgumi paredz iespēju noteiktās robežās mainīt pārvadājumu kilometru apjomu. Tādēļ **A. Ķibēns** aicina Sabiedriskā transporta padomi un VSIA "Autotransporta direkcija" izvērtēt valsts dotēto reisu biežumu un tajos laika posmos, kuros reisi šobrīd tiek nodrošināti īpaši blīvi, apsvērt atsevišķu reisu samazināšanu, tādējādi nodrošinot efektīvāku valsts līdzekļu izmantošanu.

T. Beikulis, komentējot Lux Express Latvia viedokli, norāda, ka pieredze rāda, ka ir dažādas situācijas kā komercpārvadājumi attīstās dažādos maršrutos. Ir maršruti, kuros komercpārvadājumi veiksmīgi darbojas un attīstās, bet ir arī gadījumi, kad šādi mēģinājumi nav nesuši gaidīto rezultātu. Piemēram, ir bijuši mēģinājumi nodrošināt pārvadājumus uz lidostu "Rīga", kā arī maršrutos Rīga–Rēzekne un Rīga–Balvi. VSIA "Autotransporta direkcija" atbildīgi izvērtē visus jautājumus, kas saistīti ar sabiedriskā transporta organizēšanu, līdz ar to pēc komercreisa darbības uzsākšanas rūpīgi sekosim līdzi pieprasījumam, pasažieru plūsmai un situācijas attīstībai kopumā, jo apzināmies, ka pasažieru skaits var gan pieaugt, gan mainīties starp atsevišķiem pārvadātājiem. Šobrīd piedāvājam tieši tādu modeli, kāds ir sagatavotajā priekšlikumā. Šajā posmā nav plānots samazināt valsts dotēto reisu skaitu. Jāņem vērā, ka maršruts Rīga–Valmiera–Valka ir nozīmīgs starppilsētu maršruts, kas savieno plašu teritoriju. Tajā tiek apkalpotas ne tikai lielākās pilsētas, bet arī daudzas citas apdzīvotas vietas un pieturvietas. Līdz ar to valsts finansētie reisi nodrošina pakalpojuma pieejamību plašākam iedzīvotāju lokam. Situāciju noteikti monitorēsim un izvērtēsim. Ja analīzes rezultātā secināsim, ka reisu skaits ir pārskatāms vai samazināms, sagatavosim attiecīgus priekšlikumus un virzīsim tos izskatīšanai.

A. Spridzāns norāda, ka kopumā varam piekrist tam, ka pēc noteikta laika ir nepieciešams atgriezties pie šī jautājuma un izvērtēt, kā veidojas pasažieru plūsmas gan valsts dotētajos, gan komercpārvadājumos. Ir svarīgi nodrošināt līdzsvaru starp publiskajām un komerciālajām interesēm. Lai gan komercreisu attīstība ir atbalstāma, nepieciešams rūpīgi izvērtēt, vai konkrētais modelis ilgtermiņā ir dzīvotspējīgs visām iesaistītajām pusēm. Pirms jebkuru būtisku izmaiņu ieviešanas ir jāveic rūpīga analīze un jāvērtē iespējamie riski. Ja komercmaršruts būs veiksmīgs, tas būs ieguvums visiem. Tāpēc ir svarīgi šo procesu uzraudzīt un nepieciešamības gadījumā operatīvi pieņemt attiecīgus lēmumus.

J. Trupovnieks uzskata, ka komercreisa atklāšana no septembra ir pārdomāts lēmums, jo tieši šajā laikā atsākas mācības skolās un studijas augstākās izglītības iestādēs, līdz ar to tradicionāli pieaug pasažieru plūsma. Balvu novada pašvaldības pieredze rāda, ka jautājums par komercpārvadājumu un valsts dotēto pārvadājumu līdzāspastāvēšanu ir rūpīgi jāizvērtē. Ir nepieciešams analizēt, cik lielā mērā konkrētie reisi tiek izmantoti un vai pasažieru pieprasījums ir pietiekams, lai uzturētu abus pārvadājumu veidus. Vienlaikus **J. Trupovnieks** atzīmē, ka no iedzīvotājiem bieži tiek saņemtas atsauksmes par vēlmi izmantot komfortablākus pārvadājumus maršrutos, piemēram, Žīguri–Rīga vai Balvi–Rīga. Cilvēki novērtē papildu pakalpojumus, piemēram, interneta pieejamību, tualeti autobusā, iespēju iegādāties kafiju, kā arī augstāku komforta līmeni kopumā. Neraugoties uz cenu atšķirību, daļa pasažieru ir gatavi izvēlēties šādus pakalpojumus. **J. Trupovnieks** piekrīt A. Ķibēna paustajam viedoklim, ka

tirgus situācija ir jāvērtē objektīvi. Ja komersants ir gatavs uzņemties konkrētu pārvaldājumu nodrošināšanu bez valsts finansējuma, ir loģiski izvērtēt, vai valsts līdzekļu ieguldīšana tajos pašos maršrutos joprojām ir nepieciešama tādā pašā apjomā. Vienlaikus **J. Trupovnieks** uzsver, ka Latvijā ir piecas pašvaldības, kas atrodas pie Baltkrievijas un Krievijas robežas, un tajās sabiedriskā transporta pieejamībai ir īpaši būtiska nozīme. Nereti svarīgi ir nodrošināt iespēju nokļūt līdz pakalpojumiem arī vienam cilvēkam attālā ciemā – pie ārsta, uz valsts vai pašvaldības iestādi un atpakaļ. Šādos apstākļos sabiedriskais transports nav tikai mobilitātes jautājums, tas ir arī iedzīvotāju drošības sajūtas, sociālās iekļaušanas un valsts klātbūtnes apliecinājums reģionos. Ja komersants ienāk tirgū, tas ir atbalstāmi, tomēr jābūt skaidram mehānismam un noteiktam darbības periodam, kas ļautu izvērtēt pakalpojuma ilgtspēju. Nevajadzētu veidot situāciju, kur pārvaldājumi tiek uzsākti uz ļoti īsu laiku un pēc tam pārtraukti. Riskiem un atbildībai būtu jābūt sabalansētiem. Kopumā **J. Trupovnieks** atbalsta tirgus pieejas attīstību un uzskatu, ka gadījumos, kad komercpārvaldātāji var pārņemt daļu pārvaldājumu funkciju, valsts finansējumu būtu iespējams vairāk novirzīt tiem maršrutiem un reģioniem, kuros bez valsts atbalsta pakalpojumu nodrošināt nav iespējams.

J. Lapiņš norāda, ka ir ļoti svarīgi skaidri izprast atšķirību starp komercpārvaldājumiem un valsts dotēto sabiedriskā transporta tīklu, kā arī šo pārvaldājumu mērķus. Valsts dotētā sabiedriskā transporta tīkla mērķis nav peļņas gūšana. Tā primārais uzdevums ir nodrošināt sabiedrisko funkciju – sabiedriskā transporta pieejamību iedzīvotājiem, tostarp apkalpojot visas pieturvietas, kurās šāds pakalpojums ir nepieciešams. Savukārt komercpārvaldājumu mērķis ir saimnieciskā darbība un peļņas gūšana. Ja komercpārvaldātājs secina, ka konkrētajā maršrutā nav pietiekama pieprasījuma vai ekonomiska pamatojuma, tas attiecīgo pakalpojumu pārtrauks, savukārt, ja komersants saskata biznesa iespējas, tas šādu pakalpojumu nodrošinās. VSIA “Autotransporta direkcija” uz šo jautājumu skatās no cita aspekta – mūsu pienākums ir nodrošināt sabiedriskā transporta pieejamību visā maršrutu tīklā un visās pieturvietās, kur tas nepieciešams iedzīvotājiem. Komercpārvaldājumu attīstība ir vērtējama pozitīvi, tas iedzīvotājiem nodrošina plašākas pārvietošanās iespējas. Komercpārvaldājumi parasti ir ātrāki un komfortablāki, jo tie neapstājas katrā pieturvietā un koncentrējas uz pārvaldājumiem starp lielākajiem galapunktiem. Vienlaikus VSIA “Autotransporta direkcija” ieskatā būtiski ir rast līdzsvaru starp komercpārvaldājumiem un valsts dotēto pārvaldājumu tīklu. Mūsu mērķis nav konkurēt ar komercpārvaldātājiem, bet nodrošināt sabiedriskā transporta pieejamību ikvienam iedzīvotājam neatkarīgi no tā, vai viņš dzīvo lielā pilsētā vai nelielā apdzīvotā vietā pie attiecīgā maršruta. **J. Lapiņš** uzsver, ka komercpārvaldātājs, visticamāk, neizvēlēsies nodrošināt pakalpojumus maršrutos vai pieturvietās, kur pasažieru skaits ir ļoti neliels un pārvaldājumu rentabilitāte ir zema, tādēļ valsts dotētais maršrutu tīkls saglabā būtisku lomu. Līdz ar to arī turpmāk VSIA “Autotransporta direkcija” direkcija izvērtēs iespējas optimizēt maršrutu tīklu un veicināt komercpārvaldājumu attīstību tajās vietās, kur tas ir iespējams, vienlaikus nodrošinot sabiedriskā transporta pieejamību visiem iedzīvotājiem. Tomēr mēs nevaram uzlikt komercpārvaldātājam pienākumus, kas ir pretrunā tā komercdarbības mērķiem.

Diskusijai turpinoties, papildus vēl izsakās gan pārvaldātāja, gan VSIA “Autotransporta direkcija” un padomes pārstāvji, pēc būtības atkārtotot jau iepriekš minētos argumentus un priekšlikumus, kas attiecas uz jaunu komerciālo maršrutu Rīga-Valmiera un Rīga-Valka atklāšanu.

T. Trubača neiebilst pret lēmuma projektu, bet vērš uzmanību vairākus gadus esam situācijā, kad gada laikā nākas meklēt papildu risinājumus un finansējuma avotus, lai nodrošinātu sabiedriskā transporta sistēmas darbību. Ņemot vērā fiskālās iespējas un budžeta prognozes turpmākajiem gadiem, ir pamats uzskatīt, ka nākotnē šie izaicinājumi kļūs vēl izteiktāki, līdz ar to būs nepieciešams atgriezties pie jautājuma par maršrutu tīkla optimizāciju. Šajā kontekstā nebūs iespējams balstīties tikai uz pieeju, kuras mērķis ir nodrošināt pilnīgu visu iesaistīto pušu apmierinātību, būs jāmeklē līdzsvars starp sabiedrības vajadzībām un

valsts budžeta reālajām iespējām. Tādēļ nākotnē, visticamāk, būs jāpieņem arī sarežģīti lēmumi, lai sabiedriskā transporta sistēma saglabātu ilgtspēju un būtu finansiāli nodrošināma.

A. Spridzāns aicina paust padomes locekļiem savu viedokli. Priekšlikumi un iebildumi no Sabiedriskā transporta padomes locekļu puses 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, **astoiem padomes locekļiem balsojot "par"** (*A. Spridzāns, T. Trubača, B. Vīlpa, J. Trupovnieks, A. Līce, I. Ozoliņš, A. Lungevičs, J. Butņicka*), **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

1. Pieņemt zināšanai VSIA "Autotransporta direkcija" 2026. gada 16. jūlija ziņojumā Nr. 6.20/51/2026 "Ziņojums par ierosinājumu atklāt jaunu komerciālo maršrutu Rīga - Valmiera un Rīga-Valka" sniegto informāciju.

2. Apstiprināt maršrutu Rīga - Valmiera un Rīga - Valka uz komerciālajiem principiem, VSIA "Autotransporta direkcija" nosakot laika intervāla piemērošanu.

3. Uzdot VSIA "Autotransporta direkcija" publicēt savā tīmekļvietnē informāciju par jaunizveidoto komerciālo maršrutu Rīga - Valmiera un Rīga - Valka.

4. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Darba kārtības 5. jautājums

Par komerciālā maršruta Rīga – Saulkrasti – Kursīši – Saulkrastu stacija atklāšanu

E. Ansons informē, ka VSIA "Autotransporta direkcija" 2026. gada 27. jūnijā saņemts no akciju sabiedrības "CATA" (turpmāk – CATA) pieteikums komerciālā maršruta atļaujai. CATA ierosinājis atklāt jaunu komerciālo maršrutu savienojumā Rīga-Saulkrasti-Kursīši-Saulkrastu stacija.

Pārvadātājs CATA ierosinājis atklāt divus reišus minētajā maršrutā, norādot, ka reisa atiešanas laiks būs saskaņots ar vilcienu no Rīgas, kas Saulkrastu stacijā pienāk plkst. 13:37, nodrošinot pasažieriem iespēju nokļūt uz Kursīšiem, Vārzām. Savukārt pretējā reisa pienākšanas laiks Saulkrastu stacijā būtu saskaņots ar vilcienu, kas no Saulkrastiem uz Rīgu atiet plkst. 11:26. Pārvadātājs iesniedzis pieteikumu uz 2 komerciālajiem reisiem – plkst. 09.15 no Rīgas SAO un plkst. 14.00 no Saulkrastu stacijas.

VSIA "Autotransporta direkcija" ieskatā šobrīd atklāt jaunus komerciālos maršrutos, lai ievērotu vienotu principu visos maršrutos, kuros līdz šim atklāti komerciālie reisi, būtu iespējams ar VSIA "Autotransporta direkcija" izstrādāto laika intervāla principa piemērošanu, norādot laikus, kuros šobrīd tiek izpildīti valsts dotētie reisi un laikus, kuri būtu atvēlēti komerciālo reisu izpildei, lai nodrošinātu vienmērīgu sabiedriskā transporta plūsmu, tajā skaitā saglabājot iespēju personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām izmantot pielāgotus autobusus.

Nemot vērā, ka ar 2026. gada 1. jūliju valsts dotētie reisi reģionālās nozīmes maršrutā Nr. 7179 Rīga-Saulkrasti-Kursīši-Saulkrastu stacija ir slēgti, šobrīd izstrādāt laika intervālu nav iespējams, jo maršrutā netiek izpildīti valsts dotētie reisi. Tomēr, VSIA "Autotransporta direkcija" ieskatā būtu nepieciešams saglabāt iespēju laika intervālus noteikt arī vēlāk, ja tas būs nepieciešams, un tiks pieņemts lēmums par valsts dotēto reisu atklāšanu reģionālās nozīmes maršrutā Nr. 7179 Rīga-Saulkrasti-Kursīši-Saulkrastu stacija.

Ņemot vērā pārvadātāja iesniegto informāciju un to, ka atklājot jaunu komerciālo maršrutu Rīga-Saulkrasti-Kursīši-Saulkrastu stacija netiktu ietekmēti valsts dotētie reisi maršrutā, jo tādi vairs nepastāv, VSIA “Autotransporta direkcija” lūdz Sabiedriskā transporta padomi atbalstīt priekšlikumu atklāt jaunu komerciālo maršrutu Rīga-Saulkrasti-Kursīši-Saulkrastu stacija.

A. Spridzāns aicina paust padomes locekļiem savu viedokli. Priekšlikumi un iebildumi no Sabiedriskā transporta padomes locekļu puses 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, **astoņiem padomes locekļiem balsojot “par”** (*A. Spridzāns, T. Trubača, B. Vīlpa, J. Trupovnieks, A. Līce, I. Ozoliņš, A. Lungevičs, J. Butņicka*), **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

1. Pieņemt zināšanai VSIA “Autotransporta direkcija” 2026. gada 16. jūlija ziņojumā Nr. 6.20/52/2026 “Ziņojums par ierosinājumu atklāt jaunu komerciālo maršrutu Rīga – Saulkrasti – Kursīši – Saulkrastu stacija” sniegto informāciju.

2. Apstiprināt maršrutu Rīga – Saulkrasti – Kursīši – Saulkrastu stacija uz komerciālajiem principiem.

3. Uzdot VSIA “Autotransporta direkcija” izstrādāt laika intervālu maršrutā Rīga – Saulkrasti – Kursīši – Saulkrastu stacija, gadījumā, ja Sabiedriskā transporta padome pieņem lēmumu par valsts dotēto reisu atklāšanu maršrutā.

4. Uzdot VSIA “Autotransporta direkcija” publicēt savā tīmekļvietnē informāciju, ka maršruts Rīga – Saulkrasti – Kursīši – Saulkrastu stacija ir izveidots uz komerciālajiem principiem.

5. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Darba kārtības 6. jautājums

Pieteikums izmaiņām maršrutos Mārupes novada pašvaldībā

E. Ansons informē, ka Mārupes novada pašvaldība turpina darbu pie sabiedriskā transporta pakalpojuma pilnveides. Ņemot vērā, ka Rīgas valstspilsētas pašvaldība veic risinājumu izskatīšanu grozījumiem pilsētas maršrutu tīklā, samazinot tā daļu vietās, kuras nav tiešā veidā saistītas ar rīdzeniekiem būtiskiem pārvietošanās maršrutiem un kurās ar maršrutu nodrošināšanu saistītie zaudējumi netiek kompensēti no valsts budžeta, lai saglabātu pakalpojumu esošajā apjomā, Mārupes novada pašvaldībai jāizvērtē iespējas pilnvērtīgi līdzfinansēt ar 7., 13. un 25. maršruta nodrošināšanu saistītos zaudējumus. Mārupes novada pašvaldība vairākkārt tikusies ar SIA “Rīgas satiksme”, lai izstrādātu izmaiņas maršrutos, kas uzlabotu Mārupes iedzīvotāju mobilitāti, paplašinātu SIA “Rīgas satiksme” maršrutu pieejamību novadā, kā arī mazinātu reģionālo autobusu maršrutu dublēšanos ar Rīgas valstspilsētas maršrutu tīklu. Atbilstoši identificētajiem uzlabojumiem, tika sagatavots konceptuāls kustības sarakstu projekts un ekonomiskie aprēķini par izmaiņām sabiedriskā transporta maršrutos Mārupes novadā, veicot attiecīgi ziņojumā minētās izmaiņas 7. autobusu maršrutā “Abrenes iela-Stīpnieki”, 10. autobusu maršrutā “Abrenes iela-Jaunmārupe”, 13. autobusu maršrutā “Babītes stacija-Kleisti-Preču-2”, 25. autobusu maršrutā “Abrenes iela-Mārupe”. Piedāvāto izmaiņu rezultātā, Mārupes novada pašvaldība rosina Sabiedriskā

transporta padomi lemt par reģionālas nozīmes maršrutu Nr.5433 "Rīga-Jaunmārupe" un Nr.5435 Rīga-Mārupe slēgšanu.

Paredzēto izmaiņu rezultātā Mārupes novada pašvaldības finansējums sabiedriskajam transportam veidotu aptuveni 625 836 *euro* gadā, savukārt valsts finansējuma nepieciešamība pieaugtu par aptuveni 102 422 *euro* gadā (8 536 *euro* mēnesī), kam šobrīd nav paredzēti papildu finanšu līdzekļi.

T. Beikulis, atbildot uz A. Spridzāna uzdoto jautājumu par Mārupes novada pašvaldības līdzfinansējuma esamību, paskaidro, ka šobrīd nav bijis pašvaldības līdzfinansējums.

Mārupes novada pašvaldības Attīstības un plānošanas pārvaldes satiksmes plānotājs **H. Vīgants** prezentē plānotās izmaiņas un paskaidro, ka Mārupes novads jau vairākus gadus kopā ar Rīgas valstspilsētas pašvaldību izvērtē sabiedriskā transporta tīkla pilnveides iespējas. Mūsu mērķis nav tikai līdzfinansēt esošos risinājumus, bet kopumā uzlabot sabiedriskā transporta pieejamību iedzīvotājiem. Viens no būtiskākajiem priekšlikumiem ir 7. autobusa maršruta pagarināšana līdz Rīgas lidostai. Šāds priekšlikums tiek vērtēts jau kopš 2019. gada, un pērn veiktajā uzņēmēju aptaujā lielākā daļa respondentu atbalstīja šādu savienojumu. Pašvaldība jau ir izbūvējusi nepieciešamo infrastruktūru un pieturvietas, lai šādas izmaiņas būtu iespējamās. Rezultātā uzlabotos gan lidostas sasniedzamība, gan sabiedriskā transporta pieejamība Mārupes novada iedzīvotājiem. **H. Vīgants** norāda - slēdzot reģionālo maršrutu Nr. 5133 uz Mārupi, pašvaldība rosina veikt arī izmaiņas 25. autobusa maršrutā. Izstrādājot izmaiņas 10. autobusa maršrutā, ir ņemta vērā arī funkcija, ko pašlaik pilda reģionālie maršruti uz Jaunmārupi. Attiecībā uz 10. autobusa maršrutu paredzēts novirzīt maršrutu no autoceļa P132 uz Rožu ielu. Šāds risinājums izvēlēts gan satiksmes drošības apsvērumu dēļ, gan ņemot vērā pasažieru plūsmas datus. Analīze liecina, ka šajā teritorijā ir pietiekams pieprasījums, un Rožu ielas apkārtnē pēc izmaiņām būs nodrošināta laba sasniedzamība. Tāpat plānots slēgt vēl vienu reģionālās nozīmes maršrutu. Pašlaik daļa reisu tiek izpildīti līdz Tīraines galapunktam, savukārt pēc izmaiņām paredzēts, ka visi reisi kursēs līdz Tīraīnei. Tas ļautu slēgt attiecīgo reģionālo maršrutu un vienlaikus saglabāt pieejamību pieturvietām Lielā iela, Mārupes gatve, Mārupītes gatve un Mārupciems. Papildus paredzētas arī izmaiņas 13. autobusa maršrutā, kas tiek finansētas no pašvaldības līdzekļiem. Plānots samazināt reisu skaitu brīvdienās un atsevišķos laikos darba dienās, pamatojoties uz pasažieru plūsmas datiem.

Kopumā valsts finansējuma pieaugums būtu saistīts ar diviem aspektiem: autobusa maršruts pārsniegtu 30 % robežu ārpus Rīgas administratīvās teritorijas; autobusa maršrutā pieaugtu reisu skaits. Savukārt daļa šo izmaksu tiktu kompensēta, slēdzot divus reģionālās nozīmes maršrutus.

Mārupes novada pašvaldības izpilddirektora vietniece attīstības un vides jautājumos, Attīstības un plānošanas pārvaldes vadītāja **I. Krēmere** papildus paskaidro, ka Mārupes novads attīstās ļoti strauji, taču sabiedriskā transporta sistēma lielā mērā ir saglabājusies vēsturiskajā veidolā. Pašvaldība līdz šim nav piedalījusies sabiedriskā transporta sistēmas veidošanā un finansēšanā, taču esam gatavi iesaistīties. Šobrīd piedāvātās izmaiņas ir tikai pirmie, neatliekamie soļi. Tas nav gala modelis. Joprojām ir nepieciešams attīstīt novada iekšējo sabiedriskā transporta sistēmu, jo pašlaik daudzās teritorijās bez privātā transporta pārvietošanās iespējas ir ļoti ierobežotas. Īpaši būtisks ir 7. autobusa maršruta pagarinājums līdz lidostai. Pēdējos gados pašvaldība ir ieguldījusi ievērojamus līdzekļus ceļu un pieturvietu infrastruktūras izbūvē. Lidostas apkārtnē atrodas daudzi uzņēmumi, kuri šobrīd organizē atsevišķus darbinieku pārvadājumus. Regulārs sabiedriskā transporta savienojums būtiski uzlabotu piekļūstamību šai teritorijai.

Padomes locekļi un dalībnieki uzsāk diskusiju par izteikto priekšlikumu.

T. Trubača uzdod jautājumu, vai nebija iespējams izstrādāt šīs izmaiņas tā, lai nepalielinātos valsts finansējuma nepieciešamība? Pašlaik papildu nepieciešamais finansējums ir aptuveni 102 000 *euro* gadā, un valsts budžetā šādi līdzekļi nav paredzēti. Tādēļ es šobrīd nevaru atbalstīt šo lēmumprojektu un aicinātu meklēt risinājumus, kas neprasītu papildu finansējumu no valsts budžeta.

I. Krēmere, atbildot uz **J. Trupovnieka** uzdoto jautājumu attiecībā par skolēnu pārvadājumiem, paskaidro, ka pašvaldība tos nodrošina pilnā apjomā. Tam ik gadu tiek tērēts aptuveni viens miljons eiro. Turklāt no šā gada septembra esam paredzējuši arī finansējumu skolēnu nokļūšanai uz interešu izglītības un profesionālās ievirzes nodarbībām.

Atbildot uz **A. Spridzāna** jautājumu, kad plānots ieviest piedāvātās izmaiņas, **I. Krēmere** atzīmē, ka izmaiņas uzsāktu veikt tiklīdz tiks saņemts nepieciešamais saskaņojums un lēmums no Sabiedriskā transporta padomes. Ar SIA „Rīgas satiksmi” un VSIA “Autotransporta direkcija” šie jautājumi jau ir vairākkārt pārrunāti. Nepieciešamā infrastruktūra ir izbūvēta, finansējums pašvaldības budžetā ir paredzēts, tādēļ no Mārupes novada pašvaldības puses esam gatavi rīkoties nekavējoties.

A. Spridzāns norāda, ka pašvaldības pusē finansējums ir paredzēts, taču jautājums ir par valsts finansējuma daļu. Vai būtu iespējams izvērtēt pakāpenisku izmaiņu ieviešanu vēl šī finanšu gada ietvaros, izmantojot jau plānoto finansējuma apjomu un neradot papildu slogu valsts budžetam? Ir skaidrs, ka, ņemot vērā Mārupes novada attīstību un pieaugošās mobilitātes vajadzības, esošais sabiedriskā transporta tīkls vairs pilnībā neatbilst faktiskajai situācijai, tādēļ risinājumi ir nepieciešami. Jautājums ir par to ieviešanas iespējām un termiņiem.

I. Krēmere atzīmē, ka, protams, atsevišķus priekšlikuma aspektus un nianšes vēl var vērtēt budžeta plānošanas kontekstā, taču šobrīd būtiskākais ir saņemt konceptuālu atbalstu iecerētajām izmaiņām. Savukārt finansējuma jautājumi būtu risināmi nākamajos posmos, tos izvērtējot kompleksi un kopsakarā ar kopējo budžeta ietvaru.

B. Vīlpa norāda, ka šobrīd šādu lēmumu, kas paredz papildus finansējumu no valsts budžeta, viņa nevar atbalstīt. Konceptuāli priekšlikums ir saprotams un atbalstāms, taču valsts pusē nav pieejami papildu līdzekļi, lai segtu šo papildu izmaksu pieaugumu.

T. Beikulis atzīmē, ka jāņem vērā, ka atbilstoši Ministru kabineta noteikumos noteiktajam regulējumam šis jautājums Sabiedriskā transporta padomē tiek skatīts tieši tādēļ, ka attiecīgie maršruti ārpus Rīgas administratīvās teritorijas pārsniedz normatīvajos aktos noteikto 30 % robežu. Līdz ar to šajā gadījumā nav iespējams ieviest Mārupes novada pašvaldības ierosinātās izmaiņas bez papildu valsts finansējuma. No puses VSIA “Autotransporta direkcija” redzam, ka Mārupes novadam ir savs redzējums par sabiedriskā transporta attīstību, taču vienlaikus jāatzīst, ka pašlaik valsts budžetā nav brīvu līdzekļu šāda pieauguma segšanai. Līdz ar to šajā gadījumā kā risinājums, izmaiņu ieviešanai, varētu būt Mārupes novada pašvaldības līdzfinansējums.

Atbildot uz Satiksmes ministrijas pārstāves **G. Veipa-Kopilova** jautājumu, vai ir izvērtēta iespēja palielināt kustības intervālus, lai samazinātu izmaksas un iekļautos esošajā finansējumā, Mārupes novada pašvaldības pārstāvji norāda, ka iespējas optimizēt kustības intervālus ir rūpīgi izvērtētas. Tas ir detalizēti analizēts, tostarp attiecībā uz 13. autobusa maršrutu, lai atrastu iespējami efektīvāko risinājumu. Vienlaikus prognozējam, ka 7. autobusa maršruta pagarinājums neradīs būtiskus zaudējumus. Runa ir par salīdzinoši nelielu, aptuveni divu kilometru pagarinājumu līdz teritorijai, kur ik dienu uz darbu dodas vairāk nekā 3000 darbinieku. Tāpēc ir pamats uzskatīt, ka pieprasījums būs augsts un nākotnē varētu būt nepieciešams pat palielināt reisu vai transportlīdzekļu skaitu. Jāuzsver, ka pašreizējie aprēķini ir provizoriski un balstīti uz pieejamajām prognozēm. **I. Krēmere** atzīmē vēl vienu būtisku

aspektu, proti, ja mērķis ir pēc iespējas ātrāk ieviest plānotās izmaiņas, ir saprotams, ka šajā gadā būtu jānodrošina nepieciešamais finansējums. Taču pārstāvjiem rodas jautājums par turpmāko periodu – vai tas nozīmē, ka arī nākotnē Mārupes novadam, tikai tādēļ, ka tas ir uzņēmies iniciatīvu sabiedriskā transporta tīkla pilnveidē, būs pilnā apmērā jāsedz visi ar šīm izmaiņām saistītie izdevumi.

A. Spridzāna ieskatā, nepieciešams rast sabalansētu risinājumu, kurā atbildība un finansējums tiek sadalīti samērīgi starp pašvaldību un valsti. Jautājums par kopējo pieeju Pierīgas pašvaldībām, jo, ja arī citas pašvaldības, līdzīgi kā Mārupes novads, vēlēšies pārskatīt un pilnveidot sabiedriskā transporta sistēmu atbilstoši iedzīvotāju vajadzībām, ir jābūt skaidrai izpratnei par to, kā šādi procesi tiks risināti nākotnē. **A. Spridzāns** uzskata, ka piedāvātais virziens ir atbalstāms, taču jāņem vērā arī finanšu iespējas. Iespējams, risinājums būtu paredzēt pakāpenisku ieviešanu, sadalot izmaiņas vairākos posmos un pielāgojot tās pieejamajam finansējumam. Vienlaikus jāapzinās, ka maz ticams, ka nākamajā gadā valsts finansējuma iespējas būs būtiski lielākas nekā šobrīd, tāpēc jāmeklē risinājumi jau tagad. Lai gan šobrīd papildu finansējuma iespējas ir ierobežotas, konceptuāli es atbalstu nepieciešamību pārskatīt un pilnveidot sabiedriskā transporta tīklu. Nevar ilgstoši saglabāt vēsturiski izveidotu sistēmu, ja ir būtiski mainījies iedzīvotāju skaits, darbavietu izvietojums un pārvietošanās vajadzības, tostarp skolēnu pārvadājumu organizācija.

A. Līce norāda, ka no Rīgas plānošanas reģiona viedokļa nebūtu pareizi nostādīt Mārupes novadu situācijā, kur tam vienīgajam jāuzņemas visas izmaksas. Tā ir pašvaldība ar tādām pašām tiesībām uz kvalitatīvu sabiedrisko transportu kā jebkura cita Latvijas pašvaldība. Protams, finanšu situācija ir sarežģīta, taču šajā gadījumā tiek piedāvāta sistēmas optimizācija, kas ilgtermiņā nāktu par labu iedzīvotājiem.

Tāpat Rīgas plānošanas reģiona pārstāve **L. Olante** norāda, ka Mārupes novada izstrādātais priekšlikums atbilst virzienam, kādā kopumā virzāties Pierīgas sabiedriskā transporta attīstībā. Par šādu pieeju jau iepriekš ir diskutēts, un mēs turpināsim sadarboties gan ar SIA “Rīgas satiksme”, gan ar Pierīgas pašvaldībām, ne tikai ar Mārupes novadu. **L. Olante** uzsver, ka Mārupes novads jau šobrīd ir ieguldījis ievērojamus līdzekļus šī risinājuma izstrādē un ieviešanas priekšdarbiem. Pēc mūsu vērtējuma pašvaldības ieguldījums ir aptuveni sešas reizes lielāks nekā valsts paredzētais papildu finansējums, tāpēc, **L. Olantes** ieskatā, salīdzinoši nelielais valsts finansējuma pieaugums būtu vērtējams kontekstā ar kopējo pašvaldības ieguldījumu un ieguvumiem sabiedriskā transporta sistēmas attīstībā.

T. Beikulis, atbildot uz Rīgas plānošanas pārstāves uzdoto jautājumu par līdzšinējo finansējuma apmēru attiecīgajā maršrutā, norāda, ka šobrīd nevar precīzi nosaukt attiecīgā līguma izmaksas, jo būtu nepieciešams pārskatīt pēdējo līguma redakciju, kas noslēgta ar Rīgas valstspilsētas pašvaldību. **T. Beikulis** vērš uzmanību, ka attiecībā uz valsts budžeta finansējumu biļešu ieņēmumi nav tik būtisks faktors, lai varētu secināt, ka attiecīgajam pakalpojumam vairs nebūs nepieciešams valsts finansējums. Tādēļ nevar pieņemt, ka papildu ieņēmumi automātiski kompensēs radušās izmaksas. Otrkārt, jāņem vērā, ka SIA “Rīgas satiksme” sniegto pakalpojumu izmaksas ir vismaz trīs reizes lielākas, bet atsevišķos gadījumos pat vēl būtiski augstākas nekā reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumiem. **T. Beikulis** norāda, ka sabiedriskā transporta tīklu iespējams veidot arī ar reģionālās nozīmes pārvadājumu risinājumiem, neizmantojot Rīgas satiksmes pakalpojumus. Šādā gadījumā kopējās izmaksas, iespējams, būtu ievērojami mazākas. Šobrīd izvēlētais modelis, kas balstās uz Rīgas satiksmes maršrutu attīstību, atšķiras no pieejas, kādu varētu izvēlēties citas pašvaldības. Tādēļ uzskatām, ka šādā situācijā līdzfinansējums faktiski būtu uzskatāms par kompensāciju zaudējumiem, kas rodas izvēlēta risinājuma īstenošanas rezultātā. Protams, pastāv arī iespēja veidot alternatīvu maršrutu tīklu uz reģionālo pārvadājumu bāzes. Šādā gadījumā zaudējumu apmērs varētu būt atšķirīgs un, iespējams, būtiski mazāks nekā pašlaik prognozētais.

Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks **K. Bērziņš** norāda, ka varbūt būtu lietderīgi šobrīd priekšlikumu pieņemt zināšanai un turpināt darbu pie tā pilnveides, vienlaikus meklējot valsts budžetam pieņemamāku risinājumu.

VSIA "Autotransporta direkcija" valdes priekšsēdētājs **J. Lapiņš** pateicas Mārupes novada pašvaldībai par ieguldīto darbu un atzīmē, ka šis ir labs piemērs tam, kā pašvaldība aktīvi iesaistās sabiedriskā transporta sistēmas pilnveidē, uzlabojot maršrutu tīklu. Tomēr jāatceras, ka optimizācija ne vienmēr nozīmē izmaksu samazinājumu. Šajā gadījumā piedāvātais pakalpojums ir kvalitatīvāks un plašāks, taču tas ir arī dārgāks. No sistēmas attīstības viedokļa šie priekšlikumi ir vērtīgi, taču galvenais jautājums joprojām ir par finansējuma avotu.

Diskusijai turpinoties, papildus vēl izsakās gan Mārupes novada pašvaldības, gan VSIA "Autotransporta direkcija" pārstāvji un Sabiedriskā transporta padomes locekļi, pēc būtības atkārtojot jau iepriekš diskusijā minētos argumentus un priekšlikumus, kas attiecas piedāvātajām izmaiņām maršrutos Mārupes novada pašvaldībā.

I. Krēmere, atbildot uz J. Lapiņa uzdoto jautājumu par Mārupes novada pašvaldības iespējām līdzfinansēt piedāvātās izmaiņas maršrutos, norāda, ka Mārupes novada pašvaldība vēlreiz izvērtēs iespējamās optimizācijas risinājumus, tostarp intervālus un citus variantus. Taču, ja Sabiedriskā transporta padome šodien konceptuāli atbalstītu šīs izmaiņas bez papildu valsts budžeta finansējuma piešķiršanas, tas dotu Mārupes novada pašvaldībai iespēju turpināt darbu ar pašvaldības deputātiem un meklēt nepieciešamo finansējumu pašvaldības budžeta ietvaros. Tas ļautu kopumā virzīt šo jautājumu uz priekšu, neapturot procesu pilnībā. Ja tiks pieņemts jauns lēmums, tad procesu varēs virzīt no jauna un turpināt darbu. Savukārt šobrīd, ja nekas netiek darīts, tas būtībā nozīmē gaidīt nenoteiktu laiku un cerēt uz labvēlīgākiem apstākļiem nākotnē.

A. Spridzāns, atbildot uz **A. Līces** jautājumu, vai Mārupes novada piedāvātajā gadījumā jaunajā lēmumā nebūtu nepieciešams iekļaut papildu nosacījumu attiecībā uz nākamā budžeta gadu, atzīmē, ka, iespējams, šāds jautājums būtu atkārtoti jāvērtē līdz ar jaunā budžeta gada plānošanu. Vienlaikus jāņem vērā, ka līdzīgas vajadzības un iniciatīvas var rasties arī citām Pierīgas pašvaldībām.

A. Spridzāns aicina paust padomes locekļiem savu viedokli par Mārupes novada pašvaldības pārstāvju izteikto piedāvājumu, ka padome varētu šobrīd šo jautājumu pieņemt zināšanai un atbalstīt Mārupes novada pašvaldības ierosinātās izmaiņas maršrutos, ar nosacījumu, ka netiek palielināts piešķirtā valsts budžeta finansējuma apmērs.

I. Ozoliņš lūdz, pirms balsojuma par šo precizēto lēmuma projektu, iepazīties ar lēmuma redakciju, lai skaidri saprastu, par ko tieši tiek balsots.

Satiksmes ministrijas pārstāve **G. Veipa-Kopilova** piedāvā lēmuma redakciju, nosakot, ka Mārupes novada pašvaldības iniciatīvas tiek atbalstītas, ciktāl to īstenošana neprasa papildu valsts budžeta finansējumu. Tādējādi pašvaldība var turpināt darbu pie priekšlikumu pilnveides, vienlaikus nepalielinot slogu valsts budžetam. Tāpat **G. Veipa-Kopilova** norāda, ka šobrīd nav nekādu signālu par iespējamu valsts budžeta palielinājumu nākamajā gadā.

J. Lapiņš papildus atzīmē, ka nevar noteikt, ka šis projekts tiktu īstenots pilnīgi bez valsts finansējuma. Slēdzamajiem maršrutiem valsts līdz šim ir nodrošinājusi finansējumu aptuveni 26 710 *euro* mēnesī jeb vairāk nekā 320 tūkstošus *euro* gadā. Tāpēc korektāk būtu norādīt, ka iniciatīva tiek atbalstīta bez papildu valsts budžeta finansējuma, nevis bez valsts finansējuma vispār.

VSIA "Autotransporta direkcija" valdes loceklis **T. Vectirāns** norāda, ka diskusijā vairākkārt izskanēja, ka Mārupes novads varētu nebūt vienīgā pašvaldība, kura nākotnē rosīnās pārskatīt un pilnveidot sabiedriskā transporta tīklu. Tāpēc būtu lietderīgi redzēt Rīgas plānošanas reģiona kopējo redzējumu un attīstības plānu visai Pierīgai, lai jautājumi netiktu

risināti fragmentāri, atsevišķi izvērtējot Mārupi, pēc tam Babīti, Ķekavu, Ādažus vai citas pašvaldības. Ja šis priekšlikums būtu daļa no vienota Rīgas metropoles areāla sabiedriskā transporta attīstības plāna un Mārupes novads būtu pirmā pašvaldība, kas ir gatava uzsākt tā īstenošanu, tad šāda pieeja būtu vieglāk saprotama un atbalstāma. **T. Vectirāna** ieskatā, nebūtu pareizi katru pašvaldības iniciatīvu skatīt atsevišķi, bez kopēja reģionālā redzējuma. Tas var novest pie situācijas, kad sistēma periodiski jāpārskata un jāpārveido no jauna. **T. Vectirāns** uzskata, ka Rīgas plānošanas reģionam būtu jāuzņemas vadošā loma šī procesa koordinēšanā un jāizstrādā vienots redzējums visas Pierīgas sabiedriskā transporta attīstībai.

Diskusijai turpinoties, no Sabiedriskā transporta padomes locekļu puses tiek izteikti iebildumi un priekšlikumi par lēmuma precizējumu, kas ņemami vērā un dots uzdevums VSIA “Autotransporta direkcija” sagatavot precīzu lēmuma formulējumu.

Sabiedriskā transporta padomes sēdes gaitā precizēts lēmuma projekts un padomes locekļi, to izskatot jaunā redakcijā, atbalsta bez iebildumiem. Līdz ar to tiek konstatēts, ka lēmums pieņemts vienbalsīgi.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 3. un 8. 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, **astotiem padomes locekļiem balsojot “par”** (*A. Spridzāns, T. Trubača, B. Vīlpa, J. Trupovnieks, A. Līce, I. Ozoliņš, A. Lungevičs, J. Butņicka*), **Sabiedriskā transporta padome nolēmj:**

1. Pieņemt zināšanai VSIA “Autotransporta direkcija” 2026. gada 22. jūlija ziņojumā Nr. 6.20/60/2026 “Pieteikums izmaiņām maršrutos Mārupes novada pašvaldībā” sniegto informāciju.

2. Atbalstīt Mārupes novada pašvaldības ierosinātās izmaiņas maršrutos, ar nosacījumu, ka netiek palielināts piešķirtā valsts budžeta finansējuma apmērs.

3. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Darba kārtības 7. jautājums

Pieteikums izmaiņām reģionālās nozīmes maršrutā Nr. 3009 “CATA - Cēsu klīnika - Gaujaskalns” un Nr. 3010 “CATA - Cēsu klīnika - Cīruliši - CATA”

E. Ansone informē, ka VSIA “Autotransporta direkcija” 2026. gada 19. jūnijā saņēma pārvadātāja AS “CATA” e-pasta vēstuli, kurā sniegta informācija, ka nobeigumam tuvojas Ata Kronvalda ielas, Cēsīs pārbūves darbi, kā rezultātā Ata Kronvalda ielas krustojumā ar Apšu ielu vairs nav iespēja apgriezties autobusiem, kuri pabeidz reisus pieturā “CATA”. Tā rezultātā reisiem, kuriem gala pietura ir “CATA”, nepieciešams mainīt braukšanas shēmu, jo, lai piekļūtu šai pieturai, posms no Vaives ielas un Kronvalda ielas krustojuma būs jābrauc pēc shēmas – Vaives iela -> Lapsu iela -> Apšu iela -> Kronvalda iela.

Nemot vērā nepieciešamību pēc braukšanas shēmas maiņas, attālums no iepriekšējās pieturas “Putniņkrogs” (vienotais kods - 9438) līdz pieturai “CATA” (vienotais kods - 7606) pieaugs no 0.85 km līdz 1.33 km. Aprēķini liecina, ka 2026. gadā maršrutu tīklā nobraukums palielināsies par 1 172 kilometriem, kā rezultātā prognozētā zaudējumu kompensācija pieaugs par 1 852,14 euro.

Padomes locekļi un dalībnieki uzsāk diskusiju par izteikto priekšlikumu.

T. Trubača norāda, ka saprot, ka izmaiņas ir tehniski nepieciešamas, tomēr tās palielina zaudējumu kompensāciju. Ņemot vērā esošo valsts budžeta finansējuma situāciju, **T. Trubača** šādu priekšlikumu šobrīd neatbalsta un uzskata, ka būtu jāmeklē risinājums, kas nepalielina izdevumus.

A. Līce atzīmē, ka līdzīgos gadījumos, kad pašvaldība veic infrastruktūras pārbūvi un tās dēļ maršrutiem rodas papildu nobraukums, nereti pašvaldība sedz šīs izmaksas. Tāpēc viņai ir jautājums, vai šajā gadījumā situācija ir atšķirīga?

Atbildot uz A. Līces jautājumu, **E. Ansone** paskaidro, ka būvdarbu laikā papildu izmaksas parasti sedz pašvaldība vai būvdarbu veicējs, tomēr šajā gadījumā izmaiņas nav īslaicīgas un tās kļūst pastāvīgas pēc pārbūves pabeigšanas. Līdz ar to tās tiek vērtētas kā maršruta pastāvīgas izmaiņas.

AS "Cata" pārstāvis **L. Dravants** papildus uzsver, ka šajā gadījumā situācija ir vienkārša – pēc ielas pārbūves citādi piekļūt pieturai vairs nav iespējams. Šis jautājums ir pārrunāts arī ar VSIA "Autotransporta direkcija" speciālistiem un alternatīvu risinājumu nav.

A. Spridzāns, uzklusot padomes locekļu viedokli un pārliecinoties par padomes locekļu balsojumu, konstatē, ka lēmums pieņemts ar balsu vairākumu.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 3. punktu, ievērojot minētā likuma 6.pantā noteiktos sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas principus, Ministru kabineta 2010. gada 13. jūlija noteikumu Nr. 634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā" 18. un 22.punktu, Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr. 1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.1. un 3.6. punktu, kā arī ņemot vērā VSIA "Autotransporta direkcija" 2026. gada 16. jūlija ziņojumā Nr.6.20/53/2026 "Pieteikums izmaiņām reģionālās nozīmes maršrutos" sniegto informāciju, **septiņiem padomes locekļiem balsojot "par"** (*A. Spridzāns, B. Vīlpa, J. Trupovnieks, A. Līce, I. Ozoliņš, A. Lungevičs, J. Butņicka*), bet **vienam padomes loceklim balsojot "pret"** (*T. Trubača*), **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

1. **Reģionālās nozīmes maršrutā Nr. 3009 "CATA - Cēsu klīnika - Gaujaskalns"** reisiem Nr. 04, Nr. 06, Nr. 14, Nr. 16, Nr. 20, Nr. 22, Nr. 24, Nr. 26, Nr. 28, Nr. 30, Nr. 32 un Nr. 34 mainīt braukšanas shēmu, lai nokļūtu līdz pieturai "CATA";

2. **Reģionālās nozīmes maršrutā Nr. 3010 "CATA – Cēsu klīnika - Cīruliši - CATA"** reisiem Nr. 41, Nr. 43, Nr. 45, Nr. 47, Nr. 49, Nr. 51, Nr. 53, Nr. 57, Nr. 59, Nr. 63, Nr. 65, Nr. 67 un Nr. 73 mainīt braukšanas shēmu, lai nokļūtu līdz pieturai "CATA".

3. Uzdot VSIA "Autotransporta direkcija", ņemot vērā šī lēmuma 1. un 2. punktā noteikto, noslēgt vienošanos ar pārvadātāju AS "CATA".

4. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Darba kārtības 8. jautājums

Pieteikums izmaiņām reģionālās nozīmes maršrutā Nr. 6824 "Rīga-Ādaži-Carnikava"

E. Ansone informē, ka VSIA "Autotransporta direkcija" 2026. gada 10. jūlijā ir saņēmusi sociālās aprūpes un sociālās rehabilitācijas centra "Priedāji" sūdzību par izmaiņām reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā "Limbaži, Sigulda" no 2026. gada 1. jūlija. Slēgtais autobusa reiss ir slēgtā reģionālās nozīmes maršruta Nr.5371 "Rīga – Zvejniekciems" reiss Nr.50, kurā autobuss Carnikavā pienāca plkst.06.52 un Kalngales pieturā plkst.07.05. Aprūpes centrs atrodas Kalngalē autobusu pieturas "Aizupes" tuvumā. Alternatīvs sabiedriskais transports ir vilciens no Carnikavas stacijas plkst.06.45, kas Kalngales stacijā pienāk

plkst.06.54. Taču attālumš no dzelzceļa stacijas līdz minētajai darba vietai aprūpes centrā ir 2,5 km un kājām mērojot šo ceļa posmu, tas prasa darbiniekiem aptuveni 30 minūtes.

Sadarbībā ar pārvadātāju SIA "Latvijas Sabiedriskais autobuss" kā risinājumu šai situācijai VSIA "Autotransporta direkcija" ierosina veikt grozījumus reģionālās nozīmes maršruta Nr.6824 "Rīga-Ādaži-Carnikava" reisam Nr.89 plkst.6.20 noteikt ātrāku atiešanas laiku no Rīgas - plkst.6.00 un pagarināt to no Carnikavas uz Kalngali, ar pienākšanu Kalngalē plkst.7.05, tā kā tas jau šobrīd veic tehnisko braucienu no Carnikavas uz Kalngali, lai izpildītu izlaidē saistītos reisos. Papildus tiek veikti grozījumi arī citos minētā maršruta reisos, nedaudz samazinot nobraukumu kopējā maršruta tīklā.

Salīdzinot precizēto prognozi 2026. gadam ar prognozi pirms plānotajiem grozījumiem, pieņemot, ka grozījumi stāsies spēkā no 2026. gada 10. augusta, tika secināts, ka 2026.gadā prognozētais nobraukums maršruta tīklā palielināsies par 927,08 km, pasažieru braucienu skaits palielināsies par 500 (tiek pieņemts, ka no minētajiem 7 strādājošiem darbiniekiem dienā reisā Nr.89 varētu šos papildu kilometrus no Carnikavas līdz Kalngalei mērot vidēji 5 strādājošie), kā rezultātā ieņēmumi pieaugs par 400,00 *euro* un pārvadātājam Līgumā Nr. ATD/ST-2020/05 2026.gadā prognozētā zaudējumu kompensācija palielināsies par 856,28 *euro*.

A. Spridzāns aicina padomes locekļus paust savu viedokli par lēmumu.

T. Trubača balso "pret" šo lēmumu, norādot, ka ņemot vērā finansējuma trūkumu, neatbalstu izmaiņas, kas palielina zaudējumu kompensāciju. Šim balsojumam "pret" pievienojas arī padomes locekle **B. Vīlpa**.

A. Spridzāns, uzklausot padomes locekļu viedokli un pārliecinoties par padomes locekļu balsojumu, konstatē, ka lēmums pieņemts ar balsu vairākumu.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 3. punktu, ievērojot minētā likuma 6. pantā noteiktos sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas principus, Ministru kabineta 2010. gada 13. jūlija noteikumu Nr. 634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā" 18. un 22. punktu, Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr. 1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.1. un 3.6. punktu, kā arī ņemot vērā VSIA "Autotransporta direkcija" 2026. gada 21. jūlija ziņojumā Nr.6.20/58/2026 "Pieteikums par izmaiņām maršrutā Nr. 6824 "Rīga-Ādaži-Carnikava" sniegto informāciju, **sešiem padomes locekļiem balsojot "par"** (*A. Spridzāns, J. Trupovnieks, A. Līce, I. Ozoliņš, A. Lungevičs, J. Butņicka*), bet **diviem padomes locekļiem balsojot "pret"** (*T. Trubača un B. Vīlpa*), **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

1. **Reģionālās nozīmes maršrutā Nr. 6824 "Rīga - Ādaži – Carnikava"** reisam Nr. 89 plkst. 6.20 (ar izpildi darba dienās) noteikt jaunu atiešanas laiku no Rīgas - plkst.6.00 (ar izpildi darba dienās) un pagarināt to līdz Kalngalei.

2. Uzdot VSIA "Autotransporta direkcija", ņemot vērā šī lēmuma 1. punktā noteikto, noslēgt vienošanos ar pārvadātāju SIA "Latvijas Sabiedriskais autobuss".

3. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Darba kārtības 9. jautājums

Pieteikums izmaiņām reģionālās nozīmes maršrutā Nr. 7585

"Ventspils – Kuldīga -Skrunda"

E. Ansons informē, ka VSIA "Autotransporta direkcija" ir saņēmusi Kurzemes plānošanas reģiona vēstuli, kurā, pamatojoties uz Vārves un Ziru pagastu apvienības pārvaldes iesniegumu, tiek ierosināts maršruta Nr. 7585 "Ventspils–Kuldīga–Skrunda" reisā Nr. 11 ar

atiešanu no Ventspils autoostas plkst. 17.35 svētdienās neparedzēt iebraukšanu Ziru ciema centrā, savukārt reisā Nr. 06 ar atiešanu no Skrundas autoostas plkst. 07.30 svētdienās paredzēt iebraukšanu Ziru ciema centrā. Tādējādi Ziru ciema iedzīvotājiem, īpaši senioriem, tiktu nodrošināta iespēja svētdienās izmantot sabiedrisko transportu nokļūšanai Ventspilī.

Kopumā secināts, ka plānotās izmaiņas maršrutā Nr. 7585 “Ventspils–Kuldīga–Skrunda” nerada izmaiņas kopējā maršruta nobraukumā, bet maina nobraukuma sadalījumu starp diviem pārvadātājiem. Rezultātā PSIA “Ventspils reiss” prognozētā zaudējumu kompensācija 2026. gadā samazinās par 73,07 *euro*, savukārt SIA “Latvijas Sabiedriskais Autobuss” prognozētā zaudējumu kompensācija palielinās par 31,81 *euro*. Tādējādi abu līgumu kopējā prognozētā zaudējumu kompensācija samazinās par 41,26 *euro*, kas skaidrojams ar atšķirīgajām līgumcēnām un ieņēmumu prognozēm abiem pārvadātājiem. Līdz ar to plānotajiem grozījumiem nav būtiskas ietekmes uz valsts budžeta finansējuma apmēru, un tie kopumā rada nelielu finanšu ietaupījumu.

A. Spridzāns aicina padomes locekļus paust savu viedokli par lēmumu.

T. Trubača norāda, ka ziņojumā norādīts, ka prognozētais zaudējumu apmērs samazinās, līdz ar to iebildumu nav.

A. Spridzāns, uzklusot padomes locekļu viedokli un pārliecinoties par padomes locekļu balsojumu, konstatē, ka lēmums pieņemts vienbalsīgi.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 3. punktu, ievērojot minētā likuma 6. pantā noteiktos sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas principus, Ministru kabineta 2010. gada 13. jūlija noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 18. un 22. punktu, Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr. 1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.1. un 3.6. punktu, kā arī ņemot vērā VSIA “Autotransporta direkcija” 2026. gada 21. jūlija ziņojumā Nr.6.20/59/2026 “Pieteikums par izmaiņām maršrutā Nr.7585 “Ventspils-Kuldīga-Skrunda” sniegto informāciju, **astoiem padomes locekļiem balsojot “par”** (*A. Spridzāns, T. Trubača, B. Vīlpa, J. Trupovnieks, A. Līce, I. Ozoliņš, A. Lungevičs, J. Butņicka*), **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

1. Reģionālās nozīmes maršrutā Nr. 7585 “Ventspils – Kuldīga - Skrunda”:

1.1. reisā Nr. 11 plkst. 17.35 no Ventspils autoostas (ar izpildi katru dienu) **svētdienās** izslēgt pieturu “Ziras”;

1.2. reisā Nr. 06 plkst. 07.30 no Skrundas autoostas (ar izpildi katru dienu) **svētdienās** iekļaut pieturu “Ziras”.

2. Uzdot VSIA “Autotransporta direkcija”, ņemot vērā šī lēmuma 1. punktā noteikto, noslēgt vienošanos ar pārvadātāju SIA “Latvijas Sabiedriskais autobuss” un pašvaldības SIA “Ventspils reiss”.

3. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Darba kārtības 10. jautājums

Par Sabiedriskā transporta padomes pieņemto lēmumu izpildi

E. Ansons, pamatojoties uz Sabiedriskā transporta padomes 2014. gada 28. februāra sēdes lēmuma Nr.2 (prot.3§2) “Par grozījumu apstiprināšanu reģionālās nozīmes maršrutu tīklā” 2.14. apakšpunktu, informē par VSIA “Autotransporta direkcija” pastāvīgai izlemšanai nodoto jautājumu, kas saistīti ar grozījumu veikšanu reģionālās nozīmes maršrutos, izpildi un norāda, ka 2026. gada jūnijā veikto izmaiņu rezultātā samazināts kompensācijas apmērs, ietaupot kopā gadā 24 337, 91 *euro*.

A. Spridzāns pateicas VSIA “Autotransporta direkcija” par Sabiedriskā transporta padomei sniegto informāciju, kuru padomes locekļi pieņem zināšanai.

Pamatojoties uz Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr.1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 27. punktu un ņemot vērā Sabiedriskā transporta padomes 2014. gada 28. februāra sēdes lēmuma Nr. 2 (prot. Nr.3 §2) 2.14. un 2.15. punktu, **astoņiem padomes locekļiem balsojot “par”** (*A. Spridzāns, T. Trubača, B. Vīlpa, J. Trupovnieks, A. Līce, I. Ozoliņš, A. Lungevičs, J. Butņicka*), **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

1. Pieņemt zināšanai VSIA “Autotransporta direkcija” ziņojumu par VSIA “Autotransporta direkcija” pastāvīgai izlemšanai nodoto jautājumu, kas saistīti ar grozījumu veikšanu reģionālās nozīmes maršrutos, izpildi (Ziņojuma reģ. 21.07.2026. Nr. 6.20/56/2026).

2. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Izsakot sēdes dalībniekiem pateicību par dalību un viedokļiem, sēde tiek slēgta plkst.

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