

SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PADOME

Kārtējās sēdes protokols Nr. 6

2026. gada 31. martā

Sēde noris attālināti, izmantojot MS Teams platformu.

Sēdes sākums plkst.15.00.

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
Jānis Trupovniēks	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
Agris Lungevičs	Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības padomes loceklis, Madonas novada domes priekšsēdētājs

Sēdē nepiedalās:

Baiba Vīlpa	Satiksmes ministrijas Finanšu un attīstības plānošanas departamenta direktore
-------------	---

Pārējie Sabiedriskā transporta padomes sēdes dalībnieki:

Vārds, Uzvārds	Pārstāvētā institūcija
Jānis Lapiņš	VSIA "Autotransporta direkcija" valdes priekšsēdētājs
Kristīne Grīviņa	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta departamenta Finanšu analīzes daļas vadītāja
Laura Pavlova	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta departamenta Sabiedriskā transporta plānošanas daļas vadītāja
Kaspars Cīrsis	VSIA "Autotransporta direkcija" Juridiskās daļas vadītājs

Evita Ansone	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta departamenta Sabiedriskā transporta plānošanas daļas vecākā eksperte
Alda Ērmane	Zemgales plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta un autoceļu attīstības nodaļas vadītāja
Inita Ozoliņa	Vidzemes plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja
Linda Kerliņa	Vidzemes plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta organizatore
Lotārs Dravants	Akciju sabiedrība "CATA" Pasažieru pārvadājumu dienesta vadītājs
Sanita Heinsberga	VSIA "Autotransporta direkcija" Komunikācijas daļas speciāliste
Iveta Dubrovskā	Latgales plānošanas reģiona pārstāve
Ligita Olante	Rīgas plānošanas reģiona pārstāve
Māris Ozoliņš	Akciju sabiedrība "CATA" pārstāvis
Ingus Cīrulis	VTU Valmiera pārstāvis
Viktors Zaķis	VSIA "Autotransporta direkcija" Komunikācijas daļas vadītājs
Ivars Motivāns	LETA žurnālists
Ilona Petrova	Latgales plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas maršrutu tīkla plānotāja
Alise Ozola	Akciju sabiedrības "Liepājas autobusu parks" pārstāve
Ērika Ozdemira	Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas Reģionālās attīstības plānošanas nodaļas vecākā eksperte
Andis Eihvalds	Zemgales plānošanas reģiona pārstāvis
Zanda Podziņa	Akciju sabiedrība "CATA" pārstāve
Ginta Veipa-Kopilova	Satiksmes ministrijas Mobilitātes un pārnozaru departamenta direktore
Aino Salmiņš	Biedrības "Latvijas Pašvaldību savienība" padomnieks tautsaimniecības jautājumos
Ivo Ošeniņš	Biedrības "Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija" prezidents

Sēdi protokolē:

VSIA "Autotransporta direkcija"

Juridiskās daļas vadītājs Kaspars Cirsis

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.

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

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

- 1) Par 2026.gada aprīļa 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 aprīļa mēnesī AS "Pasažieru vilciens" avansā izmaksājamo dotāciju apjomu no valsts budžeta apakšprogrammas 31.04.00 "Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai".
 - 3) Par valstspilsētu pašvaldībām par 2026.gada 2.ceturksni izmaksājamo dotāciju apjomu no valsts budžeta apakšprogrammas 31.06.00 "Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem".
 - 4) 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.
 - 5) Sabiedriskā transporta rezultatīvie rādītāji par 2025. gadu.
 - 6) Par Sabiedriskā transporta padomes pieņemto lēmumu izpildi.
 - 7) Pieteikums eksperimentālajam pārvadājumam jaunā maršrutā "Vaivadi-Mežsētas-Straume-Olaine".
 - 8) Pieteikums par izmaiņām maršrutā Nr. 6614 "Valka-Omuļu skola".
 - 9) Pieteikums par izmaiņām maršrutā Nr. 3033 "Autoosta-Lauktehnika-Autoosta".
 - 10) Par jaunu bezmaksas maršrutu (reisu) ieviešanu sabiedriskā transporta maršrutu tīklā un esošo darbības rezultātiem.
 - 11) Par precizēto maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam.

Darba kārtības 1. jautājums

Par 2026.gada aprīļa 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"

Darba kārtības 2. jautājums

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

Darba kārtības 3. jautājums

Par valstspilsētu pašvaldībām par 2026.gada 2.ceturksni izmaksājamo dotāciju apjomu no valsts budžeta apakšprogrammas 31.06.00 "Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem".

K. Grīviņa sniedz kopēju informāciju par visu trīs jautājumu būtību saistībā ar izmaksājamo dotāciju apjomu.

Pagājušajā nedēļā Sabiedriskā transporta padome pieņēma steidzamu lēmumu palielināt avansa norēķinus pārvadātājiem. Tas tika darīts saistībā ar Tuvo Austrumu konfliktu izraisīto degvielas cenu kāpumu.

Martā jau tika izmaksāti plānotie avansa maksājumi uz decembrī pieejamā finansējuma rēķina, tāpat arī aprīlī autobusu pārvadātājiem papildus piešķirts avansa maksājums no decembra finansēšanas plāna 1,45 miljonu eiro apmērā. Šis finansējums paredzēts, lai īstermiņā kompensētu degvielas sadārdzinājumu un nodrošinātu pārvadātāju darbības nepārtrauktību gadījumā, ja degvielas cenas turpina pieaugt vai saglabājas augstā līmenī.

Vilcienu pārvadājumos, saskaņā ar vienošanos ar AS "Pasažieru vilciens", avansa maksājumi zaudējumu kompensācijai tiek veikti reizi ceturksnī. Šajā ceturksnī uzņēmumam

finansēšanas plāna ietvaros paredzēts avanss no 5,25 miljoni eiro. Tiek cerēts, ka šī naudas plūsma palīdzēs pārvarēt degvielas cenu kāpuma radītās grūtības.

Attiecībā uz braukšanas maksas atvieglojumiem maršrutu tīklā, avansa maksājumi tiek veikti atbilstoši finansēšanas plānam bez izmaiņām. Pasažieru vilcienam paredzēts nepilns 350 tūkstošu eiro finansējums, bet Gulbenes–Alūksnes bānītim – 1 025 tūkstoši eiro.

Dzelzceļa infrastruktūras maksājumu jomā aprīlī izmaiņas netiek plānotas. Maksājumi tiek veikti pilnā apmērā, saskaņā ar finansēšanas plānu, 1,17 miljonu eiro apmērā. Šobrīd nav pazīmju, ka izdevumi varētu būtiski mainīties, tādēļ tie tiek pilnībā segti.

Attiecībā uz valstspilsētām, sākoties otrajam ceturksnim, nepieciešams nodrošināt avansa maksājumus 30% apmērā par pārvadājumiem ārpus pilsētas administratīvajām teritorijām. Ir pieņemts lēmums un tas tiek virzīts izskatīšanai Sabiedriskā transporta padomē, ka avansa maksājums būs finansēšanas plānā paredzētajā apjomā – 700 tūkstoši eiro. Arī pilsētu pārvadājumus būtiski ietekmē degvielas cenu kāpums. Ja gada sākumā tika prognozēts iespējams līdzekļu pārpalikums, tad šobrīd izskatās, ka tāds neveidosies, ja izdevumu pieaugums turpināsies.

Savukārt attiecībā uz personu ar invaliditāti un bāreņu pārvadājumiem vērojams pārvadājumu apjoma samazinājums, kā rezultātā veidojas neliels līdzekļu pārpalikums. Tādēļ otrajam ceturksnim ir pieņemts lēmums izmaksāt mazāku avansa summu, lai izvairītos no pārmaksas un veidotu nelielu finanšu rezervi.

Lēmumi par turpmāku finansējuma izmantošanu tiks pieņemti vēlāk, izvērtējot faktiskos pārvadājumu apjomus trešajā un ceturtajā ceturksnī. Ja veidosies pārpalikums, to varētu novirzīt, piemēram, reģionālajiem pārvadājumiem vai citiem mērķiem.

Kopumā šobrīd situācija lielā mērā ir atkarīga no kopējā izdevumu pieauguma, īpaši degvielas cenu ietekmes gan uz pārvadājumiem ārpus pilsētām, gan reģionālajā tīklā.

Padomes locekļi un dalībnieki uzsāk diskusiju par darba kārtības jautājumiem 1. – 3.

A. Spridzāns informē, ka kolēģiem ir iespēja uzdot jautājumus, vienlaikus vērsot uzmanību uz būtisku jautājumu – ja izmaksu pieaugums turpinās šādā tempā, kā veidosies situācija gada otrajā pusē un gada beigās? Kādas ir prognozes? Norāda, ka autobusu pārvadātājiem šobrīd situācija ir ļoti sarežģīta, pat kritiska.

K. Grīviņa, atbildot uz jautājumu vērs uz uzmanību, ka jautājums adresējams finansējuma piešķirējiem – kā tiks risināta situācija, ja šī krīze ieilgs un būs nepieciešams papildu finansējums. Jau šobrīd ir redzams, ka, lai nodrošinātu naudas plūsmu, ir izmantota priekšfinansēšana, faktiski aizņemoties līdzekļus no decembrim paredzētajiem avansa maksājumiem. Tas nozīmē, ka jāņem vērā – gada beigās pieejamais finansējums attiecīgi samazināsies.

Pašreiz nav nodrošināts finansējums tekošajiem avansa maksājumiem. Tādēļ gada otrajā pusē būs nepieciešams rast risinājumu – vai nu piesaistīt papildu finansējumu, vai arī nodrošināt papildu zaudējumu kompensāciju. Par šo jautājumu Satiksmes ministrija varētu sniegt plašāku skaidrojumu.

G. Veipa-Kopilova paskaidro, ka Satiksmes ministrijas Mobilitātes un pārnozaru departaments plāno virzīt Ministru kabinetā informatīvo ziņojumu par papildu finansējuma piešķiršanu, lai nodrošinātu sabiedriskā transporta maršrutu tīkla darbību šajā gadā vismaz pagājušā gada apjomā. Ziņojumā norādīts, ka plānotais papildu finansējuma pieprasījums gada otrajai pusei ir indikatīvs un var tikt precizēts, ņemot vērā faktiskos pārvadājumu apjomus un finansējuma izlietojumu. Turpmākā rīcība būs atkarīga no krīzes ilguma – attiecīgi tiks izvērtēts nepieciešamais papildu finansējuma apjoms maršrutu tīkla uzturēšanai. Ja krīze ieilgs, tiks izskatīti arī citi risinājumi papildu finansējuma nodrošināšanai.

A. Spridzāns pauž secinājumu, ka kopumā situācija nav stabila.

P. Markevičs norāda, ka papildus naudas plūsmas nodrošināšanas jautājumam būtiska problēma ir arī līgumu nosacījumi ar autobusu pārvadātājiem. Proti, līgumos ir noteikta fiksēta maksa par kilometru, kas pašreizējos apstākļos, ņemot vērā degvielas cenu pieaugumu, vairs nav adekvāta. Tādēļ aktuāls ir jautājums par iespēju indeksēt kilometra maksas. Par šo jautājumu detalizētāk varētu sniegt skaidrojumu VSIA “Autotransporta direkcija” valdes priekšsēdētājs J.Lapiņš.

J. Lapiņš skaidro, ka šis ir viens no kompleksākajiem jautājumiem ATD dienas kārtībā. Ir nepieciešams vienoties ar Iepirkumu uzraudzības biroju par to, vai ir iespējams veikt līgumu indeksāciju ātrāk, nekā paredzēts spēkā esošajos līgumos. Šogad indeksācija paredzēta diviem līgumiem, un to gadījumā izmaksu pieauguma ietekme būs jūtama jau tuvākajā laikā, iespējams, no jūlija. Tas nozīmē, ka būtiski pieaugušās izmaksas, tostarp degvielas cenas, jau tiks iekļautas nākamā perioda tarīfos. Vienlaikus problēma pastāv attiecībā uz tiem līgumiem, kuros indeksācija paredzēta retāk – piemēram, reizi četros gados. Šādā situācijā esošie līguma nosacījumi neatspoguļo aktuālos tirgus apstākļus. Šobrīd tiek meklēti juridiski risinājumi, analizēta tiesu prakse un citu Eiropas valstu pieredze līdzīgās situācijās. Provizoriski redzams, ka juridiski varētu būt iespējams pamatot indeksācijas mehānisma sadalīšanu pa gadiem. Tomēr vēl ir nepieciešams pabeigt saskaņošanas procesu ar Iepirkumu uzraudzības biroju, lai pārliecinātos par risinājuma atbilstību Latvijas normatīvajam regulējumam. Kopumā šī situācija izgaismo esošo līgumu nepilnības – tie ir salīdzinoši neelastīgi un ne vienmēr piemēroti strauji mainīgiem tirgus apstākļiem. Ņemot vērā gan iepriekšējo, gan pašreizējo ģeopolitisko situāciju, ir skaidrs, ka līdzīgas krīzes var atkārtoties, tādēļ ir nepieciešams izstrādāt elastīgākus risinājumus nākotnei. Ja tiks pieņemts lēmums par paātrinātu indeksāciju, tas tieši ietekmēs nepieciešamo finansējuma apjomu, un attiecīgi būs jāsniedz jauns izvērtējums par papildu finansējuma nepieciešamību.

A. Spridzāns piezīmē, ka ir skaidrs, ka šobrīd nepieciešami divi būtiski elementi – juridiski korekti un vienlaikus elastīgi līgumi, kā arī pietiekams un elastīgi pieejams finansējums. Bez finansējuma vien problēmas atrisināt nav iespējams. Pašlaik finansējums tiek pārdalīts no nākamajiem periodiem, kas rada risku gada beigās. Vienlaikus pārvadātājiem ir jāturpina darbs, jo pakalpojuma sniegšanu nav iespējams pārtraukt. Tāpēc ir būtiski pēc iespējas ātrāk rast risinājumus gan sadarbībā ar Iepirkumu uzraudzības biroju, gan valdības līmenī.

T. Trubača vērš uzmanību, ka jāņem vērā, ka pieejamais finansējums ir ierobežots, un līgumu indeksācija pati par sevi papildu finanšu līdzekļus nerada. Ministru kabineta 10. februāra lēmums paredz iespēju šogad pieprasīt papildu finansējumu no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem, vienlaikus nosakot nosacījumu izvērtēt faktisko izpildi un iespējas rast finansējumu Satiksmes ministrijas piešķirtā budžeta ietvaros. Tāpat ministrijai ir uzdots izstrādāt priekšlikumus izdevumu samazināšanai. Līdz ar to nepieciešams komplekss risinājums – gan papildu finansējuma piesaiste, gan esošo izdevumu optimizācija. Ierosinu šo aspektu iekļaut arī protokollēmumā pie 11.jautājuma.

I. Ošenijs sākotnēji izsaka pateicību par pieņemtajiem lēmumiem attiecībā uz avansa maksājumu palielināšanu, kas palīdz pārvadātājiem segt pieaugušās degvielas izmaksas. Vienlaikus norāda, ka nav pieļaujama kavēšanās ar lēmumu pieņemšanu par juridiskajiem risinājumiem un papildu finansējuma nodrošināšanu. Ja finansējums netiks nodrošināts savlaicīgi, pastāv risks, ka pārvadātāji nevarēs turpināt pakalpojumu sniegšanu. Norāda, ka pārvadātāji sniedz sabiedrībai būtisku pakalpojumu, un piešķirtais finansējums nav paredzēts peļņas gūšanai, bet gan iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanai. Ņemot vērā, ka lēmums par maršrutu tīkla samazināšanu ir atcelts, finansējums jānodrošina vismaz līdz rudenim. Tāpat jau šobrīd nepieciešams juridiski pamatots risinājums līgumu cenu indeksācijai, īpaši attiecībā uz tiem pārvadātājiem, kuriem indeksācija līgumos nav paredzēta.

A. Spridzāns atzīmē, ka kopumā ir jānodrošina, ka finansējums pēc iespējas ātrāk nonāk pie pārvaldītājiem, vienlaikus paralēli risinot juridiskos jautājumus un nodrošinot papildu finansējuma pieejamību. Situācija prasa tūlītēju rīcību. Vienlaikus aicina Iepirkumu uzraudzības biroju iespējami operatīvi izvērtēt jautājumus par līgumu indeksāciju un nepieciešamajiem grozījumiem. Ja iebildumu nav, tiek virzīts lēmuma projekts par attiecīgajiem jautājumiem.

Pieņemtie lēmumi:

Darba kārtības 1. jautājums

Pamatojoties uz:

- 1) Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5.panta pirmās daļas 7. punktu;
- 2) 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;
- 3) Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr. 1511 “Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.6. punktu;
- 4) likumu “Par valsts budžetu 2026. gadam un budžeta ietvaru 2026., 2027. un 2028. gadam”,

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

1. Apstiprināt VSIA “Autotransporta direkcija” sagatavotajā 2026. gada 20. marta ziņojumā Nr. 6.20/15/2026 “Ziņojums par dotāciju zaudējumu un ar braukšanas maksas atvieglojumiem saistīto zaudējumu segšanai sadalījumu pārvaldītājiem 2026. gada aprīlī” sniegtos priekšlikumus un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem reģionālās nozīmes pārvaldījumos izmaksāt:
 - 1.1. zaudējumu kompensāciju saistībā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumu izpildi reģionālās nozīmes pārvaldījumos ar autobusiem par 2026. gada aprīli – 6 000 000 *euro*;
 - 1.2. – zaudējumu kompensāciju saistībā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumu izpildi reģionālās nozīmes pārvaldījumos ar vilcieniem – AS “Pasažieru vilciens” – par 2026. gada 2.ceturksni – 5 250 000 *euro*;
 - 1.3. zaudējumu kompensāciju saistībā ar braukšanas maksas atvieglojumiem – 350 645 *euro*.
2. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Darba kārtības 2. jautājums

Pamatojoties uz:

- 1) Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 7. punktu;
- 2) 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;
- 3) 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, P. Markēvičs, T. Trubača, J. Trupovnieks, A. Līce, J. Butņicka, I. Ozoliņš un A.Lungevičs*), **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 aprīli, izmaksājot 1 174 187 *euro*.
3. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Darba kārtības 3. jautājums

Pamatojoties uz:

- 1) Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 7. punktu;
- 2) 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;
- 3) 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, P. Markēvičs, T. Trubača, J. Trupovnieks, A. Līce, J. Butņicka, I. Ozoliņš un A.Lungevičs*), **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

1. Apstiprināt VSIA “Autotransporta direkcija” sagatavotajā 2026. gada 23. marta ziņojumā Nr. 6.20/17/2026 “Ziņojums par dotāciju zaudējumu un ar braukšanas maksas atvieglojumiem saistīto zaudējumu segšanai sadalījumu valstspilsētu pašvaldībām 2026. gada 2. ceturksnī” sniegtos priekšlikumus un valstspilsētu pašvaldībām par 2026. gada 2. ceturksni izmaksāt:
 - 1.1. zaudējumu kompensāciju maršrutos, kuriem vairāk nekā 30% no kopējā maršrutu garuma ir ārpus pilsētas administratīvās teritorijas, 700 000 *euro*;
 - 1.2. zaudējumu kompensāciju par personu ar invaliditāti pārvadāšanu 2 293 077 *euro*;
 - 1.3. zaudējumu kompensāciju par bērnu bāreņu pārvadāšanu 42 654 *euro*.
2. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Darba kārtības 4. 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

A. Spridzāns vērs uzmanību, ka darba kārtības 4. jautājums attiecas uz valsts budžeta apakšprogrammas 31.06.00 finansējuma apjomu, kas paredzēts dotācijām komerciālajiem pārvadātājiem zaudējumu segšanai saistībā ar braukšanas maksas atvieglojumu piemērošanu pasažieriem.

K. Grīviņa informē, ka Autotransporta direkcija ir apkopojusi nepieciešamo informāciju, pārbaudījusi datus un veikusi aprēķinus atbilstoši normatīvajiem aktiem – Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma pārejas noteikumu 35. punktam un Ministru

kabineta noteikumiem Nr. 435. Kompensācija tiek aprēķināta, salīdzinot komercpārvadājumu tarifus ar reģionālās nozīmes tarifiem.

Dati par pārvadātājiem tika apkopoti individuāli, jo situācija katram pārvadātājam ir atšķirīga.

- **SIA “Daugavpils autobusu parks”** kompensācija aprēķināta par periodu no 2021. gada 1. septembra līdz 2023. gada 16. martam. Uzņēmums šobrīd komercpārvadājumus vairs neveic. Kompensācijas apmērs – 118 327 *euro* (ieskaitot PVN).
- **SIA “Liepājas autobusu parks”** gadījumā kompensācijas aprēķins tika saskaņots pēc detalizētas datu precizēšanas. Kompensācijas periods – no 2024. gada 2. maija līdz 2025. gada 31. decembrim (pašlaik tiek izmaksāta par iepriekšējiem periodiem). Kompensācijas apmērs – 83 441 *euro* (ieskaitot PVN). Uzņēmums turpina komercpārvadājumus.

Attiecībā uz citiem pārvadātājiem (piemēram, “Lux Express Latvia”, “Ventspils reiss”, “Norma-A” un “Galss buss”) datu pārbaude vēl turpinās, un pēc tās pabeigšanas jautājums tiks atkārtoti virzīts izskatīšanai Sabiedriskā transporta padomē.

Vienlaikus tiek uzsvērts, ka maksājumi tiek veikti par iepriekšējiem periodiem, izmantojot tekošā gada budžetu. Līdz ar to pastāv risks, ka pieejamais finansējums nebūs pietiekams, lai segtu gan iepriekšējo, gan tekošo periodu izmaksas. Jau šobrīd aptuveni 200 tūkstoši *euro* attiecas uz iepriekšējiem periodiem, kas veido būtisku daļu no šā gada finansējuma.

A. Spridzāns uzdod jautājumu par iemesliem, kādēļ maksājumi tiek veikti ar ievērojamu laika nobīdi.

K. Grīviņa skaidro, ka datu apkopošana tika uzsākta tikai šā gada janvāra beigās, pēc tam sekoja detalizēta to pārbaude, tostarp nodokļu saistību izpildes izvērtēšana. Būtiskākais iemesls ir tas, ka tiesiskais pamats kompensāciju izmaksai tika noteikts tikai pagājušā gada nogalē – attiecīgie likuma grozījumi pieņemti oktobrī, bet Ministru kabineta noteikumi stājās spēkā decembra beigās.

A. Spridzāns atzīst sniegto skaidrojumu par pamatotu un norāda, ka situācija būtiski ietekmē šā gada budžetu.

K. Grīviņa apstiprina, ka ietekme uz budžetu ir būtiska.

A. Spridzāns rosina virzīties uz lēmumu un bez kavēšanās apstiprināt attiecīgās izmaksas.

Pamatojoties uz:

- 1) Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 7. punktu, minētā likuma pārejas noteikumu 35.punktu;
- 2) 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;
- 3) Ministru kabineta 2013.gada 17.decembra noteikumu Nr.1511 “Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.6. punktu;
- 4) likumu “Par valsts budžetu 2026. gadam un budžeta ietvaru 2026., 2027. un 2028. gadam”,

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

1. Pieņemt zināšanai VSIA “Autotransporta direkcija” sagatavotajā 2026. gada 24. marta ziņojumā Nr. 6.20/18/2025 “Ziņojums par kompensācijas par personu ar braukšanas

maksas atvieglojumiem pārvadāšanu komercmaršrutos izmaksu” sniegto informāciju un izmaksāt:

- 1.1. SIA “Daugavpils autobusu parks” zaudējumu kompensāciju par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu laika periodā no 2021. gada 1. septembra līdz 2023. gada 16. martam maršrutā Nr. K7983 “Rīga - Daugavpils” 118 327, 98 *euro*, t.sk. PVN 12 649,74 *euro*.
- 1.2. AS “Liepājas autobusu parks” zaudējumu kompensāciju par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu laika periodā no 2024. gada 2. maija līdz 2025. gada 31. decembrim maršrutos Nr. K7937 “Rīga-Liepāja” un Nr. K7410 “Rīga-Kuldīga” 83 441, 12 *euro*, t.sk. PVN 8 919, 14 *euro*.
2. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Darba kārtības 5. jautājums

Sabiedriskā transporta rezultatīvie rādītāji par 2025. gadu

K. Grīviņa sniedz īsu pārskatu par sabiedriskā transporta nozares rādītājiem, galvenokārt attiecībā uz 2025. gadu, lai iezīmētu kopējo situāciju un attīstības tendences.

Kopumā sabiedriskā transporta sistēmā saglabājas dinamiska attīstība. Lai gan reģionālo dotēto autobusu pārvadājumu apjoms ir samazinājies, to daļēji kompensē komercpārvadājumu attīstība un pieaugums vilcienu pārvadājumos. Līdz ar to kopējais maršrutu tīkls ir pat nedaudz pieaudzis (aptuveni par 2 %), kas nozīmē, ka pasažieru mobilitāte kopumā nesamazinās.

Pasažieru skaits dotētajos autobusu pārvadājumos samazinās, taču daļa pasažieru pārorientējas uz vilcienu pārvadājumiem, kur novērojams stabils pieaugums. To veicina uzlabota pakalpojumu kvalitāte un pieejamība. Arī komercpārvadājumi pakāpeniski ieņem nozīmīgāku vietu kopējā pārvadājumu struktūrā.

Kopumā pasažieru skaits sistēmā pieaug, lai gan mērenā tempā, un maršrutu tīkls šobrīd vērtējams kā stabils. Arī valstspilsētās situācija pēc pandēmijas ir stabilizējusies, ar nelielām izmaiņām atkarībā no konkrētās pilsētas politikas, piemēram, tarifu un uzskaites sistēmu izmaiņām.

Attiecībā uz pasažieru kategorijām vērojams neliels samazinājums personu ar atvieglojumiem (gan valsts, gan pašvaldību noteiktajiem), savukārt pieaug pasažieru skaits, kas maksā pilnu biļetes cenu, īpaši vilcienu pārvadājumos. Tāpat pieaug arī lojalitātes programmu (piemēram, goda kartes) izmantotāju skaits.

Kompensāciju apmērs personu ar invaliditāti un bāreņu pārvadājumiem samazinās līdz ar pasažieru skaita kritumu šajās kategorijās, kas var radīt nelielus budžeta pārpalikumus. Savukārt reģionālajos pārvadājumos nesaņemto ieņēmumu kritums autobusos daļēji kompensējas ar pieaugumu vilcienu pārvadājumos.

Ieņēmumu un izdevumu attiecība pēdējos gados saglabājas stabila – aptuveni 32 % līmenī, lai gan atsevišķos gados šo rādītāju ietekmē atšķirīgi faktori (gan ieņēmumu, gan izdevumu svārstības).

Vilcienu pārvadājumos situācija ir svārstīgāka – pieaug gan izdevumi, gan mainās ieņēmumu dinamika, īpaši ņemot vērā tarifu izmaiņas un sagaidāmo degvielas cenu kāpuma ietekmi.

Autobusu pārvadājumos situācija ir prognozējamāka, taču arī tur degvielas cenu pieaugums var radīt papildu izmaksas un ietekmēt kopējo finanšu līdzsvaru.

Analīze parāda, ka pasažieru pāreja no dotētajiem pārvadājumiem uz komercpārvadājumiem būtiski ietekmē ieņēmumus – samazinoties pasažieru skaitam dotētajos pārvadājumos, samazinās arī ieņēmumi no biļetēm.

Reģionu griezumā (Kurzeme, Rīga, Vidzeme, Latgale, Zemgale) novērojamas atšķirīgas tendences, kur komercpārvaldājumi dažviet būtiski kompensē dotēto pārvaldājumu samazinājumu un pat palielina kopējo mobilitāti.

Kopsavilkums:

2025. gads kopumā ir noslēgts ar pozitīvu bilanci – būtiski nenosegti izdevumi nav uzkrāti, un ir izveidotas nelielas finanšu rezerves gan autobusu, gan vilcienu pārvaldājumos. Šīs rezerves gan ir ierobežotas un sniedz tikai nelielu īstermiņa atbalstu, ņemot vērā pieaugošos izdevumus.

Atsevišķās pozīcijās (piemēram, dzelzceļa infrastruktūrā) saglabājas nelieli parādi, kurus paredzēts segt no 2026. gada finansējuma.

Kopumā sistēma ir stabila, taču nākotnē būtiska ietekme būs izmaksu pieaugumam, īpaši degvielas cenu izmaiņām.

A. Spridzāns pārlicinās, vai jautājumu nav, un dod vārdu I. Ozoliņam.

I. Ozoliņš izsaka pateicību Kristīnei Grīviņai par sagatavoto reģionālo sadalījumu un par to, ka ir ņemts vērā iepriekš izteiktais lūgums detalizētāk atspoguļot situāciju pa reģioniem.

K. Grīviņa apstiprina, ka pieprasītā informācija ir sagatavota un iekļauta prezentācijā.

A. Spridzāns kopumā vērtē sniegto informāciju kā pozitīvu, taču norāda, ka statistiskie rādītāji ne vienmēr pilnībā atspoguļo reālo situāciju praksē. Uzsver, ka papildus finanšu un darbības rādītājiem būtu svarīgi regulāri izvērtēt arī pasažieru apmierinātību, gan no to puses, kas izmanto sabiedrisko transportu, gan no pakalpojumu sniedzēju puses.

Norāda, ka praksē pastāv dažādas problēmas, piemēram, reisu neizpilde vai citi darbības traucējumi, kas ne vienmēr atspoguļojas statistikā.

K. Grīviņa informē, ka Autotransporta direkcija reizi divos gados veic pasažieru apmierinātības pētījumu, un arī šajā gadā šāds pētījums ir plānots. Attiecīgie dati būs pieejami tuvākajā laikā.

A. Spridzāns atzīst, ka problēmas nozarē var būt saistītas arī ar pārvaldātāju kapacitāti, piemēram, darbaspēka trūkumu, kas ietekmē pakalpojumu kvalitāti. Konstatē, ka papildu jautājumu nav, un piedāvā pieņemt sniegto informāciju zināšanai, pateicoties par prezentāciju.

Pamatojoties uz Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr. 1511 “Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.6. punktu, **astoņiem padomes locekļiem balsojot “par”** (*A. Spridzāns, P. Markēvičs, T. Trubača, J. Trupovnieks, A. Līce, J. Butņicka, I. Ozoliņš un A. Lungevičs*), **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

1. Pieņemt zināšanai VSIA “Autotransporta direkcija” sniegto informāciju par sabiedriskā transporta rezultatīvajiem rādītājiem par 2025. gadu.
2. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Darba kārtības 6. jautājums

Par Sabiedriskā transporta padomes pieņemto lēmumu izpildi

E. Ansons sniedz informāciju par izmaiņām sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomā 2024. gada martā.

Lēmumu rezultātā kompensācijas apmērs ir samazināts par 15 437,05 *euro*.

Izmaiņas galvenokārt saistītas ar pārvaldātāja “Nordeka” maršrutiem Pierīgā:

- maršrutā Rīga–Saurieši–Salaspils brīvdienās samazināti četri reisi, tos saīsinot līdz pieturai pie Fizikas institūta;
- maršrutā Rīga–Olaine trīs reisiem mainīta kustības shēma;
- maršrutā Salaspils–Daugavas muzejs–TEC–Saulkalne slēgti divi nerentabli reisi.

A. Spridzāns konstatē, ka jautājumu nav, un ierosina sniegto informāciju pieņemt 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, P. Markēvičs, T. Trubača, J. Trupovnieks, A. Līce, J. Butņicka, I. Ozoliņš un A. Lungevičs*), **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 (Reģ. 24.03.2026. Nr. 6.20/19/2026).

2. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

K. Cirsis ziņo, ka viens no padomes locekļiem (*Jānis Trupovnieks*) plāno atslēgties no sēdes, taču, neskatoties uz to, sanāksmē piedalās septiņi locekļi. Tādējādi Sabiedriskā transporta padome saglabā lemttiesību un var turpināt darbu.

J. Trupovnieks informē, ka darba dēļ viņam jāatstāj sanāksme, un lūdz apstiprināt, ka kvorums turpmākajam darbam ir pietiekams.

K. Cirsis un A. Spridzāns apstiprina, ka kvorums ir nodrošināts un sanāksme var turpināties.

Darba kārtības 7. jautājums

Pieteikums eksperimentālajam pārvadājumam jaunā maršrutā “Vaivadi-Mežsētas-Straume-Olaine”

E. Ansons informē, ka, lai uzlabotu mobilitāti Olaines novadā, pašvaldība ir vērsusies ar lūgumu nodrošināt sabiedriskā transporta savienojumu starp apdzīvoto vietu Jāņupe un Olaines pilsētas centru.

Sadarbībā ar Olaines novada pašvaldību, Rīgas plānošanas reģionu un pārvadātājiem ir izstrādāts risinājums jauna maršruta izveidei. Pirms tā ieviešanas tika veikta ceļu apsekošana, lai pārlicinātos par to tehnisko stāvokli un piemērotību pasažieru pārvadājumiem.

Olaines novada pašvaldība ir apliecinājusi gatavību līdzfinansēt divu jaunu reisu ieviešanu uz trīs mēnešu eksperimentālo periodu. Saskaņā ar aprēķiniem maksimālais pašvaldības līdzfinansējums varētu būt vidēji 3045,89 *euro* mēnesī, ņemot vērā, ka tas samazināsies atbilstoši gūtajiem biļešu ieņēmumiem un pasažieru skaitam.

Priekšlikums ir atklāt eksperimentālu maršrutu “Olaine – Stārķi – Mežsētas – Vaivadi”, nodrošinot divus reusus.

A. Spridzāns precizē, ka maršruts tiek finansēts no pašvaldības līdzekļiem, ņemot vērā arī ieņēmumus no pasažieru pārvadājumiem.

Sanāksmes dalībnieki iebildumus neizsaka un atbalsta priekšlikumu.

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” 77.- 79.punktu, 82. punktu, Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr.1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.3. punktu,

septiņiem padomes locekļiem balsojot “par” (*A. Spridzāns, P. Markēvičs, T. Trubača, A. Līce, J. Butņicka, I. Ozoliņš un A. Lungevičs*), **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

1. Atklāt šādu jaunu maršrutu “Olaine-Straume-Mežsētas-Vaivadi” uz eksperimenta laiku (trīs mēneši) no 2025. gada 1. aprīļa:

1.1. reiss Nr.02 plkst. 6.00 no Vaivadiem ar izpildi darba dienās;

1.2. reiss Nr.01 plkst.18.15 no Olaines ar izpildi darba dienās.

2. Uzdot VSIA “Autotransporta direkcija”, ņemot vērā šī lēmuma 1. punktā noteikto, noslēgt trīspusēju vienošanos starp VSIA “Autotransporta direkcija”, Olaines novada pašvaldību un pārvadātāju AS “Nordeka” par pašvaldības līdzfinansējuma piemērošanu.

3. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Saskaņā ar Ministru kabineta 2010.gada 13.jūlija noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklos” 22.punktu Sabiedriskā transporta padomes lēmumu par maršrutu tīkla apstiprināšanu vai grozīšanu publicē Autotransporta direkcijas mājaslapā internetā vai citos plašsaziņas līdzekļos. Attiecīgo lēmumu var pārsūdzēt (apstrīdēt) Administratīvā procesa likumā noteiktajā kārtībā.

Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 188.panta pirmajai daļai pieteikumu par administratīvā akta izdošanu, atcelšanu, spēkā esamību, atzīšanu par prettiesisku vai par administratīvā akta izdošanas procesā pieļauta procesuālā pārkāpuma konstatēšanu var iesniegt viena mēneša laikā no dienas, kad stājies spēkā augstākas iestādes lēmums par apstrīdēšanas iesniegumu. Minētā panta otrā daļa noteic, ja augstākas iestādes nav vai tā ir Ministru kabinets, pieteikumu var iesniegt viena mēneša laikā no administratīvā akta spēkā stāšanās dienas.

Darba kārtības 8. jautājums

Pieteikums par izmaiņām maršrutā Nr. 6614 “Valka-Omuļu skola”

E. Ansons informē, ka ir saņemts Valkas novada pašvaldības iesniegums ar lūgumu izvērtēt iespēju nodrošināt sabiedriskā transporta savienojumu uz piepilsētas mazdārziņu rajonu “Bērza zars” vasaras periodā.

Plānots divu mēnešu izmēģinājuma periods – no 2026. gada 1. maija līdz 30. jūnijam. Šajā laikā reģionālās nozīmes maršrutā “Valka – Omuļu skola” paredzēts atklāt četrus jaunus reisu, kas tiks nodrošināti reizi nedēļā – ceturtdienās.

Saskaņā ar finanšu aprēķiniem maksimālais nepieciešamais finansējums šajā periodā ir 462,38 *euro*, kuru pašvaldība ir apņēmusies līdzfinansēt.

Priekšlikums – atklāt četrus jaunus reisu minētajā maršrutā ceturtdienās laikposmā no 1. maija līdz 30. jūnijam.

Pamatojoties uz:

- 1) Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5.panta pirmās daļas 3.punktu, ievērojot minētā likuma 6.pantā noteiktos sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas principus;
- 2) Ministru kabineta 2010. gada 13. jūlija noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 18. un 22.punktu;
- 3) Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr. 1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.1. un 3.6. punktu,

septiņiem padomes locekļiem balsojot “par” (A. Spridzāns, P. Markēvičs, T. Trubača, A. Līce, J. Butņicka, I. Ozoliņš un A. Lungevičs), Sabiedriskā transporta padome nolemj:

1. Reģionālās nozīmes maršrutā Nr.6614 “Valka-Omuļu skola” no 2026. gada 1. maija līdz 2026. gada 30. jūnijam:

1.1. atklāt reisu Nr. 23 plkst. 09:50 no Valkas AO ar izpildi ceturtdienās;

- 1.2. atklāt reisu Nr. 24 plkst. 11:20 no pieturas “Brīdaga” ar izpildi ceturtdienās;
 - 1.3. atklāt reisu Nr. 25 plkst. 15:45 no Valkas AO ar izpildi ceturtdienās;
 - 1.4. atklāt reisu Nr. 26 plkst. 17:15 no pieturas “Brīdaga” ar izpildi ceturtdienās.
2. Uzdot VSIA “Autotransporta direkcija”, ņemot vērā šī lēmuma 1. punktā noteikto, noslēgt trīspusēju vienošanos starp VSIA “Autotransporta direkcija”, Valkas novada pašvaldību un pārvadātāju SIA “VTU Valmiera” par pašvaldības līdzfinansējuma piemērošanu.
3. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Saskaņā ar Ministru kabineta 2010.gada 13.jūlija noteikumu Nr.634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklos” 22.punktu Sabiedriskā transporta padomes lēmumu par maršrutu tīkla apstiprināšanu vai grozīšanu publicē Autotransporta direkcijas mājaslapā internetā vai citos plašsaziņas līdzekļos. Attiecīgo lēmumu var pārsūdzēt (apstrīdēt) Administratīvā procesa likumā noteiktajā kārtībā.

Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 188.panta pirmajai daļai pieteikumu par administratīvā akta izdošanu, atcelšanu, spēkā esamību, atzīšanu par pretiesisku vai par administratīvā akta izdošanas procesā pieļauta procesuālā pārkāpuma konstatēšanu var iesniegt viena mēneša laikā no dienas, kad stājies spēkā augstākas iestādes lēmums par apstrīdēšanas iesniegumu. Minētā panta otrā daļa noteic, ja augstākas iestādes nav vai tā ir Ministru kabinets, pieteikumu var iesniegt viena mēneša laikā no administratīvā akta spēkā stāšanās dienas.

Darba kārtības 9. jautājums

Pieteikums par izmaiņām maršrutā Nr. 3033 “Autoosta-Lauktechnika-Autoosta”

E. Ansons informē, ka Valkas novada pašvaldība ir vērsusies ar lūgumu, līdzīgi kā iepriekšējā gadā, arī 2026. gada vasaras periodā nodrošināt sabiedriskā transporta pieejamību uz piepilsētas mazdārziņu rajoniem “Alieši” un “Celtnieks”.

Plānots, ka sabiedriskā transporta pakalpojumi tiks nodrošināti no 2026. gada 1. maija līdz 30. septembrim, lai iedzīvotāji, īpaši seniori un personas bez privātā transporta, varētu ērti nokļūt uz mazdārziņu teritorijām.

Saskaņā ar finanšu aprēķiniem pašvaldības līdzfinansējums šajā periodā, nodrošinot trīs reusus ar iebraucieniem uz minētajiem mazdārziņu rajoniem, varētu sasniegt 858,40 *euro*. Pašvaldība ir izteikusi gatavību šo finansējumu nodrošināt.

Priekšlikums – reģionālās nozīmes maršrutā “Autoosta – Lauktechnika – Autoosta” laikposmā no 1. maija līdz 30. septembrim pagarināt trīs reusus, nodrošinot to iebraukšanu mazdārziņu rajonos “Alieši” un “Celtnieks”.

Pamatojoties uz:

- 1) Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 3. punktu, ievērojot minētā likuma 6.pantā noteiktos sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas principus;
- 2) Ministru kabineta 2010. gada 13. jūlija noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 18. un 22. punktu;
- 3) Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr. 1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.1. un 3.6. punktu,

septiņiem padomes locekļiem balsojot “par” (*A. Spridzāns, P. Markēvičs, T. Trubača, A. Līce, J. Butņicka, I. Ozoliņš un A. Lungevičs*), **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

1. Reģionālās nozīmes maršrutā Nr. 3033 “Autoosta-Lauktechnika-Autoosta” no 2026. gada 1.maija līdz 2026. gada 30. septembrim:

1.1. reisam Nr. 53 plkst.8.50 no Valkas AO (ar izpildi no pirmdienas līdz piektdienai) noteikt pagarinātu izpildi līdz piepilsētas mazdārziņu rajoniem “Alieši” un “Celtnieks”;

1.2. reisam Nr. 63 plkst. 16:10 no Valkas AO (ar izpildi piektdienās) noteikt pagarinātu izpildi līdz piepilsētas mazdārziņu rajoniem “Alieši” un “Celtnieks”;

1.3. reisam Nr. 61 plkst. 16:27 no Valkas AO (ar izpildi no pirmdienas līdz ceturtdienai) noteikt pagarinātu izpildi līdz piepilsētas mazdārziņu rajoniem “Alieši” un “Celtnieks”.

2. Uzdot VSIA “Autotransporta direkcija”, ņemot vērā šī lēmuma 1. punktā noteikto, noslēgt trīspusēju vienošanos starp VSIA “Autotransporta direkcija”, Valkas novada pašvaldību un pārvadātāju SIA “VTU Valmiera” par pašvaldības līdzfinansējuma piemērošanu.

3. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Saskaņā ar Ministru kabineta 2010.gada 13.jūlija noteikumu Nr.634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklos” 22.punktu Sabiedriskā transporta padomes lēmumu par maršrutu tīkla apstiprināšanu vai grozīšanu publicē Autotransporta direkcijas mājaslapā internetā vai citos plašsaziņas līdzekļos. Attiecīgo lēmumu var pārsūdzēt (apstrīdēt) Administratīvā procesa likumā noteiktajā kārtībā.

Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 188.panta pirmajai daļai pieteikumu par administratīvā akta izdošanu, atcelšanu, spēkā esamību, atzīšanu par prettiesisku vai par administratīvā akta izdošanas procesā pieļauta procesuālā pārkāpuma konstatēšanu var iesniegt viena mēneša laikā no dienas, kad stājies spēkā augstākas iestādes lēmums par apstrīdēšanas iesniegumu. Minētā panta otrā daļa noteic, ja augstākas iestādes nav vai tā ir Ministru kabinets, pieteikumu var iesniegt viena mēneša laikā no administratīvā akta spēkā stāšanās dienas.

Darba kārtības 10. jautājums

Par jaunu bezmaksas maršrutu (reisu) ieviešanu sabiedriskā transporta maršrutu tīklā un esošo darbības rezultātiem

E.Ansone informē, ka saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr. 634 Autotransporta direkcija ir izvērtējusi reģionālās nozīmes maršrutus un iesniedz Sabiedriskā transporta padomei priekšlikumu par bezmaksas sabiedriskā transporta reisiem.

Izvērtēšanas rezultātā konstatēts, ka bezmaksas reisu kritērijiem atbilst kopumā 12 maršruti ar 31 reisu. Jauni bezmaksas reisi paredzēti 10 pagastos.

Aprēķinātā potenciālā finanšu ietekme, kas atbilst nesaņemtajiem biļešu ieņēmumiem, ir 16 891,24 *euro* (balstoties uz 2025. gada datiem).

Ņemot vērā valsts budžeta ierobežotību un nepietiekamos finanšu līdzekļus, priekšlikums ir neapstiprināt jaunu bezmaksas maršrutu reisu ieviešanu.

Pamatojoties uz:

- 1) Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 14. panta 2¹. daļu;
- 2) Ministru kabineta 2010. gada 13. jūlija noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 76.⁷, 76.⁸, 76.⁹, 76.¹⁰ un 76.¹⁶ punktu;
- 3) Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr. 1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.6. punktu;
- 4) ņemot vērā Sabiedriskā transporta padomes 2024. gada 2. augusta lēmumu Nr. 5 (prot. Nr. 10§5) un 2025. gada 27. februāra lēmumu Nr.6 (prot. Nr. 4§6),

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

1. Pieņemt zināšanai VSIA “Autotransporta direkcija” ziņojumā par jaunu bezmaksas maršrutu (reisu) ieviešanu sabiedriskā transporta maršrutu tīklā un esošo darbības rezultātiem (Reģ. 24.03.2026. Nr.6.20/23/2026) sniegto informāciju un, ņemot vērā valsts budžeta finanšu līdzekļu nepietiekamību, noteikt, ka ziņojumā norādītajos reģionālās nozīmes maršrutos (reisos) sabiedriskā transporta pakalpojumi sniedzami par maksu, tādējādi nemainot bezmaksas maršrutu (reisu) skaitu un nenosakot jaunus bezmaksas maršrutos (reisos).

2. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Darba kārtības 11. jautājums

Par precizēto maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam

L. Pavlova informē, ka Autotransporta direkcija ir sagatavojusi precizētu reģionālo maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam, balstoties uz Sabiedriskā transporta padomes 2025. gada 19. decembra lēmumu.

Autobusu pārvadājumi:

- Prognozētais maršrutu tīkla apjoms – 65,68 miljoni kilometru;
- Samazinājumi paredzēti atsevišķos maršrutos ar zemu pasažieru pieprasījumu, piemēram, slēdzot reisos, samazinot to biežumu vai mainot maršrutu shēmas;
- Izmaiņas balstītas uz saskaņošanu ar pašvaldībām un plānošanas reģioniem, kā arī uz pašvaldību viedokļiem.

Vilcienu pārvadājumi:

- AS “Pasažieru vilciens” iesniegusi precizētu prognozi;
- No 2026. gada 1. septembra plānota pasažieru pārvadājumu uzsākšana Bolderājas līnijā;
- Kopējais vilcienu nobraukums prognozēts nedaudz virs 8 miljoniem vilcienkilometru gadā;
- Plānots nodrošināt 16 reisos dienā (8 katrā virzienā);
- Infrastruktūras izbūvi un elektrifikācijas darbus plānots pabeigt līdz 2026. gada septembrim.

Šādas izmaiņas palielina valsts budžeta kompensējamus zaudējumus par aptuveni 284 tūkstošiem *euro*, tostarp pieaug arī infrastruktūras maksājumi. Tā kā šis pieaugums nav segts ar esošo budžetu, Satiksmes ministrijai lūgts sniegt viedokli par papildu finansējuma nodrošināšanu.

Finanšu prognoze:

- Autobusu pārvadājumiem nepieciešamā kompensācija – ~60,74 miljoni *euro*.
- Vilcienu pārvadājumiem – ~28,45 miljoni *euro*.
- Kopējais nepieciešamais finansējums – ~89,20 miljoni *euro*.

Papildu finansējuma piesaistei 2026. gada ceturtajā ceturksnī plānots sagatavot Ministru kabineta rīkojuma projektu par līdzekļu piešķiršanu no programmas “Līdzekļi neparedzētiem gadījumiem”.

Par atsevišķām maršrutu tīkla daļām (Sigulda, Limbaži, Cēsis):

- Šajos maršrutos nav spēkā ilgtermiņa līgumu, un ir izsludināti jauni iepirkumi.
- Līgumos paredzēta iespēja mainīt maršrutu tīkla apjomu (–15 % līdz +10 % robežās).
- Precizētajā prognozē apjoms ir palielināts līdz maksimāli pieļaujamajai robežai (+10 %).
- Vienlaikus atsevišķos maršrutos paredzēti samazinājumi zema pieprasījuma dēļ, līdzīgi kā citās teritorijās.

Kopumā situācija ir līdzīga tai, kāda bija, ieviešot ilgtermiņa līgumus citos maršrutu tīklos – tiek optimizēti nerentablie reisi un pielāgots maršrutu apjoms.

Padomes locekļi un dalībnieki uzsāk diskusiju par darba kārtības jautājumiem 11

A. Spridzāns vaicā, vai kolēģiem ir jautājumi. Tā kā jautājumu nav, piedāvā pieņemt attiecīgo lēmumu. Pārejot pie jautājuma par Bolderājas līniju, norāda, ka šis jautājums vēl nav pilnībā izlemts, jo nepieciešams skaidrojums par finansējuma nodrošinājumu.

P. Markēvičs norāda, ka Bolderājas maršruts šobrīd ir iekļauts plānošanas līmenī, taču konkrēts lēmums par tā ieviešanu vēl nav pieņemts, jo finansējums nav nodrošināts. Jautājumu paredzēts skatīt kādā no nākamajām sēdēm. Uzsver, ka maršruts kā tāds ir jāiekļauj tīklā, tostarp ņemot vērā ar Eiropas Savienības fondiem saistītās investīcijas, bet detalizēts lēmums par tā īstenošanu vēl sekos.

L. Pavlova precizē, ka Bolderājas līnija šobrīd ir iekļauta maršrutu tīkla prognozē, taču atsevišķs lēmums par tās atklāšanu vēl būs jāpieņem.

A. Spridzāns uzsver, ka galvenais jautājums ir finansējuma pieejamība.

I. Ozoliņš interesējas par maršrutu tīkla samazinājuma apmēru, īpaši attiecībā uz Cēsu un Vidzemes reģionu.

L. Pavlova skaidro, ka konkrētajā maršrutu tīkla daļā samazinājums, salīdzinot ar 2025. gada faktisko apjomu, ir aptuveni 7,5 %.

I. Ozoliņš norāda, ka jautājums par maršrutu samazinājumu jau tika diskutēts iepriekš, un uzsver, ka samazinājumi notiek arī citos reģionos, vienlaikus daļa no tiem saskaņoti ar pašvaldībām.

A. Lungevičs izsaka bažas, ka Vidzemes reģions šajā situācijā ir nesamērīgi skarts. Norāda, ka sākotnēji plānotais apjoma samazinājums tika apturēts, tomēr pašreizējā prognozē joprojām saglabājas aptuveni 8 % samazinājums, kas, viņaprāt, nav līdzvērtīgs salīdzinājumā ar citiem reģioniem.

L. Pavlova skaidro, ka atšķirības veidojušās tādēļ, ka citos reģionos samazinājumi tika veikti jau iepriekš, ieviešot ilgtermiņa līgumus, savukārt konkrētajās maršrutu daļās tas līdz šim nebija darīts.

T. Trubača atgādina par Ministru kabineta uzdevumu ne tikai pieprasīt papildu finansējumu, bet arī izvērtēt iespējas optimizēt izdevumus esošā budžeta ietvaros. Rosina protokollēmumā iekļaut uzdevumu sagatavot priekšlikumus izdevumu samazināšanai.

A. Spridzāns atbalsta priekšlikumu, norādot, ka šāds izvērtējums būtu lietderīgs.

G. Veipa-Kopilova precizē, ka Ministru kabinets jau ir uzdevis Satiksmes ministrijai sadarbībā ar Autotransporta direkciju sagatavot attiecīgus priekšlikumus un iesniegt tos Sabiedriskā transporta padomē. Tādēļ šobrīd padome var šo informāciju pieņemt zināšanai, un priekšlikumi tiks iesniegti nākotnē.

A. Spridzāns aicina kolēģus izteikties par jautājumu un konstatē, ka nepieciešams precizēt termiņus.

G. Veipa-Kopilova skaidro, ka Ministru kabinets ir noteicis – priekšlikumi par turpmāko rīcību jāizstrādā līdz brīdim, kad tiek sagatavots finansējuma pieprasījums. Plānots, ka informatīvais ziņojums un pavadošie dokumenti tiks sagatavoti 2026. gada trešajā ceturksnī, lai ceturtajā ceturksnī varētu virzīt lēmumu par papildu finansējuma piešķiršanu. Sagatavošanas procesā tiks iesaistīta arī Sabiedriskā transporta padome.

T. Trubača norāda, ka priekšlikumu sagatavošana tikai gada beigās var būt novēlota, jo tad finansējuma pieprasījums jau balstīsies uz faktiskajiem izdevumiem. Uzsver, ka nepieciešams savlaicīgi izvērtēt iespējas samazināt izmaksas un mazināt papildu finansējuma nepieciešamību.

G.Veipa-Kopilova atbild, ka šāda kārtība noteikta Ministru kabineta lēmumā – priekšlikumi jāiesniedz vienlaikus ar finansējuma pieprasījumu, un tas paredz arī maršrutu tīkla saglabāšanu vismaz iepriekšējā gada apjomā.

A. Spridzāns papildina, ka būtiskākās bažas saistītas ar straujo izmaksu pieaugumu, īpaši degvielas cenu ietekmē. Uzsver, ka nepieciešams jau savlaicīgi identificēt un ieviest pasākumus, kas palīdzētu stabilizēt situāciju un mazināt finanšu slogu līdz brīdim, kad tiks pieņemti lēmumi par papildu finansējumu.

T. Trubača piekrīt, ka jau šobrīd redzams finansējuma nepieciešamības pieaugums, salīdzinot ar iepriekš plānoto.

A. Spridzāns uzskata, ka būtiski ir operatīvi meklēt risinājumus un izvērtēt iespējas ietaupījumiem vēl pirms gala lēmumu pieņemšanas gada beigās.

G. Veipa-Kopilova informē, ka Satiksmes ministrijā tiek veikts darbs pie risinājumiem – ir izveidota darba grupa, kā arī plānots attīstīt digitalizācijas risinājumus plānošanas procesos. Konkrētākas iniciatīvas un priekšlikumi varētu būt sagatavoti un prezentēti trešajā ceturksnī.

A. Spridzāns skaidro, ka bažas pamatā ir straujais izmaksu pieaugums, īpaši degvielas sadārdzinājuma dēļ, kas būtiski ietekmē nepieciešamo finansējumu. Vienlaikus uzsver, ka Ministru kabineta lēmumos nav paredzēts samazināt maršrutu skaitu vai kopējo nobraukumu, bet gan meklēt citus risinājumus.

Uzsver nepieciešamību jau tagad līdz ceturtajam ceturksnim kopīgi identificēt un īstenot pasākumus, kas palīdzētu stabilizēt situāciju un nodrošināt nozares darbību visa gada garumā. Tas ļautu vēlāk pamatoti pieprasīt papildu finansējumu, kas, visticamāk, būs nepieciešams.

T. Trubača apstiprina, ka situācija attīstās tieši šādā virzienā – jau šobrīd redzams, ka papildu finansējuma nepieciešamība pieaug, salīdzinot ar to, kas sākotnēji tika izskatīts Ministru kabinetā.

A. Spridzāns uzsver, ka galvenais jautājums ir rīcības ātrums un savlaicīga pasākumu īstenošana. Norāda, ka nepieciešams jau šobrīd izvērtēt iespējamus risinājumus, kas ļautu, ar noteiktiem ietaupījumiem, stabilizēt finanšu situāciju vēl pirms tiek gatavots informatīvais ziņojums Ministru kabinetam.

Viņaprāt, ir svarīgi prognozēt situāciju gada otrajā pusē un nepieļaut, ka lēmumi tiek pieņemti pārāk vēlu. Lai arī šobrīd veiktie avansa maksājumi palīdz īstermiņā mazināt izmaksu pieauguma ietekmi, kopumā sadārdzinājums saglabāsies un radīs būtisku ietekmi uz kopējo finansējumu.

T. Trubača piekrīt, ka situācija ir tieši šāda.

A. Spridzāns papildina, ka izmaksu pieaugums neizbēgami radīs finanšu iztrūkumu kopējā sistēmā.

I. Ošeniņš uzsver, ka kopš Ministru kabineta lēmuma pieņemšanas februārī situācija ir būtiski mainījusies, jo degvielas izmaksas jau šobrīd ir pieaugušas aptuveni par 40 %. Norāda, ka, ja šī tendence turpināsies, pieaugs arī pārējās izmaksas, tostarp darbaspēka un tehnisko resursu izmaksas.

Izsaka neizpratni par iespējām samazināt izmaksas, jo pāravadātāji jau iepriekš ir optimizējuši savus izdevumus līdz minimumam. Pašlaik pāravadātāji strādā apstākļos, kur līgumos noteiktās cenas nesedz faktiskās izmaksas.

Uzsver, ka situācija jārisina nekavējoties, nevis jāatliek līdz gada beigām, jo pretējā gadījumā var rasties risks, ka pāravadājumu pakalpojumi vairs nebūs nodrošināmi. Norāda, ka reālā iespēja samazināt izmaksas faktiski ir tikai maršrutu tīkla samazināšana.

Aicina jautājumu risināt steidzami, tuvāko nedēļu laikā.

A. Lungevičs uzskata, ka izmaksu pieauguma ietekmē nepieciešamie risinājumi jāmeklē solidāri visos reģionos.

Norāda, ka Vidzemes reģionā (Cēsu, Limbažu un Siguldas teritorijās) tiek plānots aptuveni 8 % maršrutu samazinājums salīdzinājumā ar 2025. gadu, kamēr citos reģionos šāds samazinājums netiek piemērots. Viņaprāt, šāda pieeja nav taisnīga un neatbilst vienlīdzības principam.

Uzsver, ka samazinājumu meklēšanai jābūt vienlīdzīgai visā Latvijā, nevis koncentrētai tikai atsevišķos reģionos, un šādā redakcijā priekšlikumu neatbalsta.

P. Markēvičs izsaka priekšlikumu izvērtēt iespēju ieviest biļešu cenās atsevišķu degvielas izmaksu komponenti. Norāda, ka tas varētu būt pagaidu risinājums krīzes periodā vai arī ilgtermiņa pieeja. Uzsaka, ka šāda pieeja pasažieriem būtu saprotama un palīdzētu skaidrot cenu izmaiņas. Aicina kolēģus par šo jautājumu padomāt un to izvērtēt nākamajās sēdēs.

I. Ozoliņš uzsver proporcionalitātes principa ievērošanas nepieciešamību. Norāda, ka nav pamatoti lielāko slogu attiecināt tikai uz atsevišķiem reģioniem (piemēram, Cēsīm un Limbažiem).

Ja tiek veikti maršrutu tīkla samazinājumi, tie būtu jāīsteno vienlīdzīgi visā teritorijā. Vienlaikus atzīmē, ka papildu finansējuma piesaiste degvielas sadārdzinājuma kompensēšanai ir juridiski sarežģīts jautājums, tomēr aicina meklēt risinājumus konkrētajai situācijai minētajos reģionos.

L. Dravants pateicas par iespēju izteikties un atsaucas uz iepriekš nosūtīto e-pastu, ar kuru vēlējies pievērst uzmanību maršrutu tīkla apjoma samazinājumam.

Norāda, ka ir noslēgts līgums par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu, taču līgumam nav pievienoti būtiski pielikumi – kustības saraksti, maršrutu apraksti un tarifu tabulas. Faktiski līgumā ir ietverts tikai kopējais samazinātā apjoma kopsavilkums.

Ar skaitlisku piemēru skaidro, ka, samazinot apjomu par 15 % un pēc tam palielinot par 10 %, kopējais samazinājums joprojām saglabājas aptuveni 6–7 % apmērā. Tas pārsniedz Ministru kabineta noteikumos pieļauto samazinājumu līdz 5 %.

Tāpat atsaucas uz iepriekš pieņemtajiem lēmumiem, kuros noteikts, ka maršrutu tīkls jāuztur vismaz 2025. gada apjomā. Uzsaka, ka šobrīd šis princips netiek ievērots un var būt pārkāpts vienlīdzības princips.

Norāda, ka prezentācijā redzami tikai kopējie maršrutu tīkla apjomi, taču nav sniegts skaidrs salīdzinājums ar iepriekšējo gadu, īpaši pa atsevišķiem līgumiem vai maršrutu daļām. Tas apgrūtina objektīvu situācijas izvērtēšanu.

Aicina padomes locekļus pievērst uzmanību šiem aspektiem, pieņemot lēmumu.

L. Dravants norāda, ka prezentācijā ir sniegti dati par 2026. gadu, taču trūkst salīdzinājuma ar 2025. gada rādītājiem, īpaši sadalījumā pa maršrutu tīkla daļām un līgumiem ar pārvadātājiem.

Uzsver, ka pieejamajā informācijā nav skaidri redzams, kā tieši mainās maršrutu apjoms katrā konkrētajā “lotē”, un dažviet dati ir norādīti nevienmērīgi. Tas apgrūtina objektīvu izvērtējumu par izmaiņām.

Aicina Sabiedriskā transporta padomes locekļus pievērst uzmanību šiem aspektiem, jo tie ir būtiski lēmuma pieņemšanai.

Pateicas par iespēju izteikties un par to, ka viņa iepriekš nosūtītais viedoklis ir ņemts vērā.

L. Pavlova uzsver, ka maršrutu tīkla nepārtraukta izvērtēšana un pielāgošana ir Autotransporta direkcijas ikdienas darbs. Tas ietver regulāru pasažieru plūsmu analīzi, datu apkopošanu un priekšlikumu sagatavošanu par izmaiņām maršrutos, īpaši gadījumos, kad novērojams zems pieprasījums. Attiecīgos gadījumos tiek veikta maršrutu optimizācija – samazinot reisu vai mainot to izpildes kārtību, balstoties uz faktiskajām pasažieru plūsmām.

Attiecībā uz konkrētajām maršrutu tīkla daļām skaidro, ka par pamatu iepirkumiem tika izmantota maršrutu tīkla apjoma prognoze, kas tika apstiprināta 4. septembrī un bija spēkā

iepirkuma izsludināšanas brīdī. Ņemot vērā, ka šī prognoze vēlāk tika atcelta, Autotransporta direkcija noslēgto līgumu ietvaros izmantoja līgumā paredzēto iespēju palielināt apjomu līdz +10 %.

Rezultātā, salīdzinot ar pašreizējo maršrutu tīklu, redzams samazinājums, taču tas izriet no līgumiskā ietvara, kurā šobrīd tiek darbs organizēts.

A. Spridzāns secina, ka, lai gan ar jaunajiem līgumiem paredzēts iespējams apjoma palielinājums, kopējā situācijā tomēr saglabājas samazinājums, salīdzinot ar sākotnēji plānoto apjomu.

L. Pavlova precizē, ka sākotnējā prognoze tika sagatavota, balstoties uz uzdevumu iekļauties valsts budžeta bāzes finansējumā, un šis samazinājums attiecās uz visām maršrutu tīkla daļām.

A. Spridzāns atzīmē, ka citās maršrutu tīkla daļās samazinājumi jau tika veikti iepriekšējo līgumu ietvaros, savukārt šajās teritorijās tie tiek veikti tagad.

L. Pavlova apstiprina, ka citos reģionos samazinājumi tika īstenoti jau pirms jauno līgumu stāšanās spēkā, salīdzinot ar iepriekšējiem līgumiem.

A. Spridzāns norāda, ka jautājumu par Cēsu un Siguldas maršrutu tīkla samazinājumu būtu lietderīgi skatīt atsevišķi. Uzsver, ka, ņemot vērā ierobežoto finansējumu, nepieciešams rūpīgi izvērtēt situāciju un iespējamās risinājumus.

Atzīst, ka bez papildu finansējuma nākotnē var rasties grūtības nodrošināt esošo pakalpojumu apjomu, tādēļ būtu vērts izvērtēt arī juridiskās iespējas pārskatīt līgumu nosacījumus, piemēram, attiecībā uz pieļaujamo maršrutu apjoma izmaiņu robežām.

Vienlaikus norāda, ka attiecībā uz šodien izskatāmo maršrutu tīkla prognozi lēmums būtu pieņemams kā informatīvs – pieņemot to zināšanai, nevis kā galīgi un obligāti izpildāmu risinājumu.

Ierosina:

- apstiprināt sagatavoto lēmumprojektu kopumā;
- Cēsu un Siguldas maršrutu tīkla jautājumu izskatīt atsevišķi, padziļināti izvērtējot situāciju sadarbībā ar iesaistītajām pusēm, tostarp pārvadātājiem un plānošanas reģioniem.

Uzsver, ka paralēli nepieciešams turpināt darbu pie sistēmas uzlabošanas, identificēt problēmas un meklēt iespējamās risinājumus.

J. Lapiņš uzsver, ka Autotransporta direkcijas uzdevums ir sagatavot valsts pasūtījumu, nevis pielāgot tīklu atsevišķu pārvadātāju vajadzībām. Norāda, ka lēmumiem jābalstās uz objektīviem datiem par pasažieru plūsmu, nevis uz individuālām interesēm.

A. Spridzāns skaidro, ka mērķis nav atbalstīt kādu konkrētu pārvadātāju, bet gan pieņemt lēmumu par maršrutu tīkla prognozi kopumā.

Norāda, ka piedāvātais risinājums ir pieņemt šo lēmumu kā informatīvu – pieņemot to zināšanai, vienlaikus turpinot darbu pie detalizētākas izvērtēšanas un iespējamām korekcijām.

Uzsver, ka nepieciešams turpināt analizēt situāciju un pilnveidot risinājumus, nevis uzskatīt šo lēmumu par galīgu un nemaināmu.

A. Lungevičs vēlas precizēt, vai tiešām aptuveni 8,4 % maršrutu samazinājums trijos reģionos tiek uzskatīts par viena pārvadātāja lobiju. Viņaprāt, tā nav – tas drīzāk ir neproporcionāls pakalpojumu samazinājums konkrētā reģionā, kas pasliktina pakalpojumu kvalitāti salīdzinājumā ar citiem reģioniem. Lūdz skaidrot, vai situāciju interpretēt pareizi.

A. Spridzāns norāda, ka jautājums parādījies neilgi pirms sēdes, tāpēc ierosina to padziļināti izvērtēt un sagatavot pamatotu viedokli nākamajai sēdei. Uzsver, ka šobrīd notiek diskusija par atsevišķām maršrutu tīkla daļām.

A. Līce norāda, ka situācija ir pretrunīga. No vienas puses, ir pieņemts lēmums atlikt maršrutu tīkla samazināšanu, bet iepirkumi veikti jau uz samazināta apjoma pamata, un nav skaidrs, kā nodrošināt pilnu pakalpojumu apjomu bez papildu finansējuma.

Vienlaikus uzsver, ka svarīgākais ir nodrošināt iedzīvotājiem kvalitatīvu un pieejamu sabiedriskā transporta pakalpojumu.

Piebilst, ka samazinājumi nav raksturīgi tikai vienam reģionam – arī citur, piemēram, Rīgas plānošanas reģionā, atsevišķās teritorijās maršrutu apjoms ir būtiski samazināts. Tādēļ situācija var būt nevienmērīga pat viena reģiona ietvaros.

Noslēgumā atzīst, ka situācija kopumā ir sarežģīta un rada vairāk jautājumu nekā skaidru atbilžu, īpaši ņemot vērā ierobežotos finanšu resursus un pretrunīgās prasības.

L. Pavlova precizē, ka maršrutu tīkla samazinājumi ir veikti vairākās tīkla daļās, balstoties uz diskusijām ar pašvaldībām un plānošanas reģioniem, kā arī uz pašvaldību sniegtajiem viedokļiem par iespējām optimizēt pārvadājumus.

Savukārt attiecībā uz konkrētajām maršrutu tīkla daļām uzsver, ka Autotransporta direkcija ir sagatavojusi maršrutu apjomu atbilstoši spēkā esošo līgumu nosacījumiem, kas paredz iespēju palielināt apjomu līdz 10 %. Šāds apjoms arī ir iekļauts sagatavotajā prognozē.

Vienlaikus lūdz precizēt, kāds konkrēti ir uzdevums Autotransporta direkcijai līdz nākamajai Sabiedriskā transporta padomes sēdei attiecībā uz šīm maršrutu tīkla daļām.

I. Ozoliņš norāda, ka saprot juridiskos ierobežojumus, kas neļauj vienkārši palielināt apjomu ārpus līgumā noteiktā ietvara. Vienlaikus pievērš uzmanību iespējamām sekām no iepirkumu nosacījumiem un izmaiņām maršrutu apjomā.

Ierosina nākamajai sēdei sagatavot detalizētāku analīzi par izmaiņām dažādos maršrutu tīkla iepirkumos (lotēs), lai būtu iespējams salīdzināt samazinājuma apmēru un saprast, vai tas ir samērīgs un vienlīdzīgs dažādos reģionos.

Uzsver, ka šāda analīze palīdzētu kļiedēt bažas, ka samazinājumi nesamērīgi skar atsevišķus reģionus vai pašvaldības.

A. Spridzāns norāda, ka situācija kopumā ir sarežģīta un zināmā mērā pretrunīga – maršrutu tīkla apjoms ir samazināts iepirkuma ietvaros, vienlaikus tiek mēģināts to daļēji palielināt, tomēr tas joprojām nesasniedz sākotnēji vēlamo līmeni.

Uzsver, ka pašreizējā situācija izriet no ierobežotā finansējuma, un acīmredzami bez papildu līdzekļiem pilnā apjomā pakalpojumu nodrošināt nebūs iespējams.

Ierosina:

- sagatavoto maršrutu tīkla prognozi pieņemt zināšanai kā konceptuālu risinājumu;
- paralēli sagatavot papildu informatīvu izvērtējumu par konkrētajām maršrutu tīkla daļām (tostarp Cēsu un Siguldas gadījumu), kur radušās būtiskas neskaidrības un diskusijas.

Uzsver, ka šajā brīdī padome nevar pieņemt individuālus vai saistošus lēmumus pretrunā ar spēkā esošajiem līgumiem un normatīvo regulējumu, bet var turpināt situācijas izvērtēšanu un precizēšanu.

Aicina vienoties par lēmuma projekta konceptuālu atbalstīšanu un vienlaikus uzdot sagatavot papildu informatīvu ziņojumu par attiecīgajiem jautājumiem.

A. Spridzāns rosina kolēģiem vienoties par sagatavotā lēmuma projekta apstiprināšanu un uzdot jautājumu, vai šajā gadījumā ir nepieciešams formāls balsojums.

L. Pavlova precizē, ka saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Sabiedriskā transporta padomei ir pienākums apstiprināt maršrutu tīkla apjoma prognozi.

I. Ozoliņš piekrīt un norāda, ka arī lēmuma projektā ir izmantots formulējums “apstiprināt”, nevis “pieņemt zināšanai”. Uzsver, ka arī iepriekš apspriedēs ir secināts, ka šis lēmums ir apstiprināms, nevis tikai informatīvs.

A. Lungevičs uzsver, ka šādā situācijā ir ļoti svarīgi precīzi nošķirt, vai padome šo jautājumu tiešām apstiprina vai tikai pieņem zināšanai. Norāda, ka, ja tiek pieņemts apstiprinošs lēmums, viņš kā Vidzemes reģiona pārstāvis šādu lēmumu neatbalstītu.

Aicina skaidri definēt lēmuma saturu, lai nerastos pārpratumi par pieņemtā lēmuma juridisko nozīmi un sekām.

A Spridzāns: norāda, ka situācija ir sarežģīta un var nebūt viennozīmīgi skaidra visiem sēdes dalībniekiem.

A. Līce atzīst, ka arī viņai ir grūti pieņemt lēmumu un nav pietiekami skaidra priekšstata par visiem aspektiem.

A. Spridzāns skaidro lēmuma projekta struktūru:

- pirmais punkts paredz Autotransporta direkcijas sagatavotā ziņojuma par 2026. gada maršrutu tīkla apjoma prognozi pieņemšanu zināšanai;
- turpmākajos punktos paredzēta konkrētu maršrutu tīkla rādītāju apstiprināšana – īpaši attiecībā uz autobusu un vilcienu pārvadājumiem.

A. Līce apstiprina, ka lēmuma projektā šāds formulējums patiešām ir iekļauts.

A. Spridzāns uzsver, ka lēmuma pieņemšanai nepieciešams skaidri nošķirt, ko padome apstiprina un par ko tikai diskutē.

Ierosina:

- apstiprināt sagatavoto maršrutu tīkla apjoma prognozi, lai nodrošinātu sistēmas turpmāku darbību;
- vienlaikus atsevišķi skatīt saņemto vēstuli un ar to saistītos jautājumus nākamajā sēdē, sagatavojot detalizētu izvērtējumu par konkrēto situāciju.

Norāda, ka šobrīd pieejamā informācija ir nepilnīga, tāpēc nepieciešams papildu analītisks ziņojums, lai pamatoti lemtu par turpmākajām darbībām.

A. Lungevičs uzmanību vērš uz praktiskajiem ierobežojumiem – spēkā esošo līgumu ietvaros maršrutu apjomu iespējams palielināt tikai par 10 %. Ja būtu nepieciešams būtiski lielāks apjoms, būtu jāorganizē jauns iepirkums ar attiecīgām juridiskām un organizatoriskām sekām.

Norāda, ka šobrīd faktiski nav iespējams atjaunot maršrutu tīklu pilnā apjomā līdz iepriekšējā gada līmenim, un aicina skaidrot, kā šī situācija risināma.

A. Līce uzdod precizējošu jautājumu, vai iesniegtā maršrutu tīkla apjoma prognoze ir sagatavota bez samazinājumiem.

A. Spridzāns atbild, ka prognozē ir iekļauts gan izvērtējums, gan attiecīgie samazinājumi, tostarp arī tie, par kuriem diskutēts iepriekš.

L. Pavlova precizē, ka iesniegtajā maršrutu tīkla apjomā ir iekļauti samazinājumi atbilstoši:

- veiktajām pārrunām ar pašvaldībām un plānošanas reģioniem;
- pašvaldību sniegtajiem rakstiskajiem viedokļiem par iespējām samazināt atsevišķus reusus.

A. Līce secina, ka šajā prognozē ir iekļauts saskaņotais apjoms un tas neatbilst sākotnējiem (septembra sēdē apspriestajiem) lielākiem samazinājumiem.

L. Pavlova apstiprina, ka šajā prognozē samazinājums nav tik liels kā iepriekš apspriestajos variantos.

A. Līce norāda, ka ir gatava atbalstīt lēmumu, ja protokolā tiek skaidri fiksēts, ka maršrutu tīkla apjoms ir saskaņots ar pašvaldībām un plānošanas reģioniem.

Vienlaikus uzsver, ka, ja tas tā nav, viņa lēmumu neatbalstīs.

A. Lungevičs:

Apšaubā, ka sākotnējais iepirkumā paredzētais samazinājums (aptuveni 17 %) būtu pilnībā saskaņots ar pašvaldībām.

L. Pavlova skaidro, ka iepirkumā noteiktais apjoms ir saskaņots ar Sabiedriskā transporta padomi.

A. Spridzāns:

Aicina neiestrēgt strīdā un uzsver būtību – konkrētajos gadījumos (atsevišķās maršrutu “lotēs”) ir identificētas problēmas, kurām pievērsta uzmanība arī iesniegtajā vēstulē.

Norāda, ka:

- šī problemātika ir zināma un tiks papildus izvērtēta;
- vienlaikus kopējais maršrutu tīkla ietvars būtu apstiprināms, lai nodrošinātu turpmāku sistēmas darbību.

Uzsver, ka, ja lēmums netiks pieņemts, var tikt apgrūtināta turpmākā rīcība un sistēmas darbība kopumā.

A. Lungevičs norāda, ka pašreizējā situācija izriet no noslēgto līgumu nosacījumiem – maršrutu tīkla apjomu ir iespējams palielināt tikai līdz 10 %, un tas ir maksimālais pieļaujamais apjoms.

Uzsver, ka līdz ar to šobrīd praktiski nav iespējams atjaunot maršrutu tīklu līdz iepriekšējā gada līmenim, pat ja būtu vēlme to darīt. Šī situācija ir jāņem vērā, vērtējot turpmākos lēmumus, īpaši attiecībā uz konkrētajām maršrutu tīkla daļām, kur apjoms ir samazināts.

Diskusijā iesaistītie kolēģi apstiprina, ka samazinājumi attiecas arī uz citām teritorijām, tostarp Siguldu un Limbažiem, un ka šajās vietās līgumi jau ir noslēgti ar samazinātu apjomu.

A. Spridzāns Kopsavilkumā norāda, ka situācija izveidojusies objektīvu apstākļu dēļ – līgumi ir noslēgti, puses ir uzņēmušās noteiktas saistības, un šobrīd iespējas būtiski mainīt apjomu ir ierobežotas.

Uzsver, ka tā ir reālā situācija, ar kuru ir jārēķinās, un attiecīgi jāmeklē risinājumi esošā regulējuma ietvaros.

K. Cirsis norāda, ka no procedūras viedokļa būtu lietderīgi veikt balsojumu, lai skaidri fiksētu pieņemto lēmumu. Tas ir svarīgi arī protokola sagatavošanai – lai būtu nepārprotami saprotams, vai iesniegtais lēmumprojekts tiek apstiprināts esošajā redakcijā vai ar kādām izmaiņām.

Uzsver, ka Sabiedriskā transporta padomes kompetencē ir apstiprināt maršrutu tīkla prognozi, un šāds formulējums ir ietverts arī lēmuma projektā. Ja netiek pieņemts attiecīgs lēmums, tas nozīmē, ka nepieciešamā darbība (prognozes apstiprināšana) nav izpildīta.

A. Spridzāns piekrīt, ka izvēle ir viennozīmīga – vai nu lēmums tiek apstiprināts, vai arī tas netiek apstiprināts, un citas iespējas faktiski nav.

Norāda, ka diskusija šobrīd balstās uz to, vai iespējams pieņemt šo lēmumu esošajā redakcijā, vienlaikus apzinoties ierobežojumus un nepieciešamību turpināt situācijas izvērtēšanu.

L. Olante norāda, ka diskusijā galvenokārt tiek runāts par Cēsu reģionu, taču līdzīga situācija ir arī citās maršrutu tīkla daļās, piemēram, Siguldas un Limbažu teritorijās. Uzsver, ka arī tur paredzēti samazinājumi, par kuriem nav pilnīgas skaidrības.

Izsaka bažas, vai attiecīgās pašvaldības (piemēram, Siguldas novads) ir pienācīgi informētas par plānotajām izmaiņām, tostarp par atsevišķu maršrutu slēgšanu un reisu samazināšanu.

Tāpat aktualizē jautājumu par līgumu elastību – vai pēc līgumu noslēgšanas ir iespējamas izmaiņas maršrutos, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības, vai arī līguma ietvars ir stingri fiksēts.

A. Salmiņš atgādina, ka plānošanas reģiona līmenī jau iepriekš tika pausta pozīcija, ka maršrutu tīkla apjomu nevajadzētu samazināt un tas būtu saglabājams iepriekšējā gada līmenī.

Norāda, ka, apstiprinot pašreizējo prognozi, faktiski tiek apstiprināts samazinājums konkrētajās maršrutu tīkla daļās (Cēsis un Sigulda), pat ja kopējais apjoms valstiskā līmenī saglabājas līdzīgs.

A. Līce norāda, ka samazinājumi ir novērojami ne tikai šajos reģionos, bet arī citur, līdz ar to situācija ir plašāka un attiecas uz visu sistēmu kopumā.

A. Salmiņš uzsver, ka nepieciešams ievērot iepriekš pieņemtos Sabiedriskā transporta padomes lēmumus, tostarp to, ar kuriem tika apturēts 4. septembra lēmums un paredzēts saglabāt maršrutu tīkla apjomu iepriekšējā līmenī. Tāpat atsaucas uz satiksmes ministra publiski pausto apņemšanos, ka maršrutu tīkla apjoms netiks samazināts. Norāda, ka šobrīd tas netiek pilnībā ievērots. Papildus vērs uzmanību, ka vēl nav sniegta atbilde uz plānošanas reģiona valdes 18. janvāra lēmumu par šo jautājumu.

A. Līce norāda, ka padomes locekļiem nav bijusi pieejama visa attiecīgā sarakste (vēstules), tāpēc šobrīd nav iespējams pilnvērtīgi izvērtēt situāciju un sniegt atbildi uz uzdotajiem jautājumiem.

A. Spridzāns uzsver, ka, apstiprinot prognozi, rodas jautājums par iespējamām sekām un vai tas nozīmē netiešu piekrišanu konkrētiem samazinājumiem.

Vienlaikus norāda, ka praktiski iespējas būtiski mainīt situāciju pašreizējā brīdī ir ierobežotas, jo:

- ir noticis iepirkums;
- ir noslēgti līgumi;
- saistības jau ir juridiski nostiprinātas.

A. Līce uzdod konkrētu jautājumu – ja valdība ir lēmusi atlikt maršrutu tīkla samazināšanu, vai šajā gadījumā prognozei nevajadzētu atspoguļot šo nesamazināto apjomu.

K. Grīviņa skaidro, ka valdības lēmums attiecas tikai uz 2026. gadu, un uzsver, ka tas ir jāņem vērā, vērtējot konkrēto situāciju un prognozi.

A. Līce precizē, ka arī šajā gadījumā runa ir tieši par 2026. gadu, līdz ar to, viņsprāt, būtu svarīgi nodrošināt, ka prognoze atbilst valdības lēmuma būtībai.

K. Grīviņa skaidro, ka valdības lēmums par maršrutu tīkla apjoma saglabāšanu attiecas tikai uz 2026. gadu. Par turpmākajiem gadiem (2027. un turpmāk) šobrīd nav iespējams pieņemt konkrētus lēmumus, jo nav skaidrs finansējuma apjoms un kopējā situācija.

Uzsvērts, ka noslēgtie līgumi ir spēkā uz noteiktu termiņu, un Autotransporta direkcija var rīkoties tikai tajā apjomā, ko pieļauj normatīvie akti – proti, palielināt maršrutu apjomu ne vairāk kā par 10 %.

Ja tiktu pieņemts cits risinājums ar lielāku apjomu, tas radītu papildu finanšu saistības, kuru segšanai šobrīd nav paredzēts finansējums. Turklāt jau esošā prognoze 2026. gadam pārsniedz pieejamo budžetu.

Tādēļ secināms, ka šobrīd var lemt tikai par 2026. gadu esošā finansējuma ietvaros un spēkā esošo līgumu robežās, bet iepirkuma rezultātus vai līgumu apjomu būtiski mainīt nav iespējams.

A. Spridzāns norāda, ka diskusijas par 2027. un 2028. gadu šobrīd nav lietderīgas, jo šie jautājumi vēl nav pietiekami skaidri.

Uzsver, ka maršrutu tīkla izmaiņas ir dinamisks process – tās var mainīties atbilstoši faktiskajai situācijai un pieprasījumam.

Norāda, ka maršrutu tīkla izmaiņas ir cieši saistītas ar pasažieru plūsmām un tās laika gaitā var mainīties. Uzsver, ka pašvaldībām zināmā mērā ir iespēja ietekmēt šo procesu, tāpēc tas ir arī sadarbības jautājums.

Atzīst, ka šobrīd nav iespējams būtiski mainīt konkrēto situāciju attiecībā uz atsevišķām maršrutu tīkla daļām, tostarp Siguldas un Cēsu gadījumā, jo lēmuma pieņemšanai nepieciešamie priekšnosacījumi jau ir noteikti.

Ierosina virzīties uz lēmuma pieņemšanu, organizējot balsojumu, lai no procedūras viedokļa nodrošinātu skaidru rezultātu un iespēju korekti noformēt protokolu.

Vienlaikus uzsver, ka padomei būtu jāsaņem papildu informācija un izvērtējums par problemātiskajiem jautājumiem, lai nākotnē varētu pieņemt pamatotākus lēmumus.

Atzīst, ka konkrētais jautājums par attiecīgajām maršrutu tīkla daļām ir problemātisks, taču šobrīd to pilnībā atrisināt nav iespējams.

I. Ozoliņš: jautā, vai sanāksmē ir nodrošināts kvorums un vai padome vispār var pieņemt lēmumu.

A Spridzāns aicina turpināt darbu un virzīties uz balsošanu, lai formāli pieņemtu lēmumu un pabeigtu jautājuma izskatīšanu. Vienlaikus izsaka priekšlikumu nākamajā sēdē sniegt detalizētu informāciju par visiem apspriestajiem jautājumiem un identificētajām problēmām. Atzīst, ka arī turpmākajos gados (2027., 2028.) būs būtiski izaicinājumi.

K. Cirsis apstiprina, ka kvorums ir nodrošināts (aptuveni septiņi locekļi), tomēr, lai izvairītos no jebkādam procedūras kļūdām, ierosina veikt mutisku balsojumu. Tas ļautu nepārprotami fiksēt katra locekļa balsojumu un nodrošināt korektu protokola sastādīšanu.

Padomes locekli mutvārdos pazino balsojumu

K. Cirsis norāda balsošanas rezultātu un precīzē procedūru saskaņā ar normatīvajiem aktiem. Informē, ka:

- “par” nobalsojuši četri padomes locekļi (*A. Spridzāns, P. Markevičs, T. Trubača, I. Ozoliņš*);
- “pret” – viens (*A. Lungevičs*);
- “atturas” – divi (*J. Butņicka, A. Līce*).

Skaidro, ka Sabiedriskā transporta padome ir lemttiesīga, ja sēdē piedalās vismaz septiņi locekļi, un lēmumi tiek pieņemti ar vienkāršu balsu vairākumu. Katram loceklim ir viena balss.

Papildus norāda, ka, saskaņā ar regulējumu, atkārtota balsošana nepieciešama tikai gadījumā, ja balsis sadalās vienādi starp “par” un “pret”. Šajā gadījumā balsu sadalījums ir ar vairākumu “par”, tāpēc lēmums ir pieņemts.

Pamatojoties uz:

- 1) Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 1.-3. punktu, 5.punktu, ievērojot minētā likuma 6. panta noteiktos sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas principus;
- 2) Ministru kabineta 2015. gada 28. jūlija noteikumu Nr. 435 “Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu” 12.1. apakšpunktu;
- 3) Ministru kabineta 2010. gada 13. jūlija noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 3. punktu, 18. un 22. punktu;
- 4) Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr. 1511 “Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.1., 3.6. apakšpunktu un 25.3 punktu;
- 5) kā arī ņemot vērā Sabiedriskā transporta padomes 2025. gada 4. septembra sēdes lēmumu Nr. 3 (prot. Nr.14 § 3) un Sabiedriskā transporta padomes 2025. gada 19. decembra lēmumu Nr.6 (prot. Nr. 18§ 6),

četriem padomes locekļiem balsojot “par” (*A. Spridzāns, P. Markevičs, T. Trubača, I. Ozoliņš*), vienam padomes loceklim balsojot “pret” (*A. Lungevičs*) un diviem padomes balsojumā atturoties (*J. Butņicka, A. Līce*), Sabiedriskā transporta padome nolemj:

1. Pieņemt zināšanai VSIA “Autotransporta direkcijas” 2026. gada 25. marta sagatavoto ziņojumu Nr.6.20/24/2026 “Ziņojums par precīzētu maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam”.

2. Apstiprināt VSIA “Autotransporta direkcijas” sagatavoto precīzēto maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam (ar autobusiem), kur prognozētais apjoms 2026. gadam ar

autobusiem ir 65 685 108.60 km un kompensācijas apmērs tiek prognozēts 60 741 524 *euro* apmērā.

3. Apstiprināt VSIA “Autotransporta direkcijas” sagatavoto precizēto maršrutu tīkla apjoma prognozi 2026. gadam (ar vilcieniem), kur prognozētais apjoms 2026. gadam ar vilcieniem ir 8 078 109 vilcienkm. un kompensācijas apmērs (bez infrastruktūras) tiek prognozēts 28 459 782 *euro* apmērā.

4. Uzdot VSIA “Autotransporta direkcija”, ņemot vērā plānoto maršrutu tīkla plānošanas rīka ieviešanu, autobusu komerciālo maršrutu stratēģiju, ilgspējīga sabiedriskā transporta attīstības darba grupas rezultātā sagatavotos priekšlikumus, sagatavot maršrutu tīkla apjoma prognozi 2027. gadam uz 2026. gada septembra kārtējo Sabiedriskā transporta padomes sēdi.

5. Lēmums stājas spēkā ar tā parakstīšanas brīdi.

Papildus padome lūdz Autotransporta direkciju nākamajā padomes sēdē sagatavot papildu informatīvu izvērtējumu par konkrētajām maršrutu tīkla daļām (tostarp Cēsu un Siguldas gadījumu), kur radušās būtiskas neskaidrības un diskusijas.

A. Spridzāns norāda, ka prioritāte šobrīd ir nodrošināt, lai sistēma var turpināt darboties, un uzsver nepieciešamību koncentrēties uz finanšu risinājumiem, īpaši attiecībā uz kompensācijām un papildu finansējuma piesaisti.

Uzskata, ka turpmākajās sēdēs būtu jāfokusējas tieši uz finanšu jautājumiem, lai radītu pārlicību gan pārvaldītājiem, gan citām iesaistītajām pusēm, ka pakalpojumu sniegšana varēs turpināties. Vienlaikus atzīst, ka darbs jāveic esošā budžeta ietvaros.

Uzsver, ka būtisks jautājums ir, cik lielā apmērā iespējams izmantot finanšu plūsmas pārdali starp periodiem, lai nodrošinātu stabilu pakalpojumu sniegšanu.

Norāda, ka bez papildu finansējuma pastāv risks, ka sistēma varētu piedzīvot būtiskus traucējumus.

K. Grīviņa aicina precizēt, kad būtu lietderīgi sasaukt nākamo Sabiedriskā transporta padomes sēdi — vai jau aprīļa vidū, vai mēneša beigās.

A. Spridzāns norāda, ka sēde būtu jāsasauc tad, kad ir sagatavoti konkrēti un aktualizēti jautājumi, īpaši attiecībā uz finansējumu un kompensācijām.

Uzsver, ka šobrīd svarīgākais ir nodrošināt stabilitāti un skaidrību par finansējuma pieejamību, jo bez tās pārvaldītājiem var rasties grūtības turpināt darbu.

Noslēgumā uzsver, ka budžeta ietvars ir ierobežots, taču jāmeklē iespējas, kā šo finansējumu izmantot maksimāli efektīvi un nodrošināt pakalpojumu nepārtrauktību.

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

Sēde slēgta plkst. 17.47

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