

Revīzijas ziņojums “Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība reģionālās nozīmes pārvadājumos ar autobusiem”

Satiksmes ministrijas un VSIA “Autotransporta direkcijas” viedokļi par revīziju

Satiksmes ministrijas viedoklis

Ministrija izsaka pateicību Valsts kontrolei par sadarbību ministrijas izteiktā viedokļa, plānoto darbību ieteikumu ieviešanā un to izpildes termiņu saskaņošanā revīzijas lietā Nr. 2.4.1-23/2023.

Par veikto revīziju: vai revīzija bija nepieciešama, un vai tā veikta īstajā brīdī (laikā)

Ministrijas ieskatā revīzijā aplūkoti aktuāli ar sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu saistīti jautājumi, kuru uzlabošana ļaus nodrošināt efektīvāku piekļuvi pakalpojumam.

Par revīzijas secinājumiem: īsumā izklāstīt Satiksmes ministrijas viedokli par iemesliem Valsts kontroles konstatētajām problēmām

Covid-19 pandēmija būtiski samazināja sabiedriskā transporta pasažieru skaitu un pieprasījumu. Pandēmijas laikā un pēc tās plašāk tiek izmantotas attālinātā darba iespējas, samazinot cilvēku pārvietošanās nepieciešamību, kā rezultātā samazināts maršrutu tīkla apjoms. Pirms Covid-19 pandēmijas periodā 2019. gada pirmajos piecos mēnešos reģionālajos maršrutos tika pārvadāti 19,47 miljoni pasažieru, attiecīgi 2024. gada pirmajos piecos mēnešos pārvadāto pasažieru skaits atpaliek no 2019. gada rādītāja par 15 % jeb par 2,97 miljoniem pārvadāto pasažieru. Ievērojami samazinoties pārvadāto pasažieru skaitam, attiecīgi samazinās pārvadātāju negūtie ieņēmumi par pārdotajām biļetēm, kas palielinājis izmaksājāmās dotācijas apmēru.

Attiecībā uz komerciālajiem maršrutiem papildus vēlamies norādīt, ka Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums nenosaka izņēmumu braukšanas maksas atvieglojumu izmantošanai tikai dotētajos maršrutos, tādēļ arī komerciālajos maršrutos (reisos) pakalpojuma sniedzējs uzņemas visus ar pārvadājumiem saistītos riskus un izmaksas par valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu piemērošanu pasažieriem. Pamatojoties uz ES Tiesas spriedumu komercpārvadājumu pakalpojumu sniedzēji, pārvadājot pasažierus ar valsts noteiktajiem braukšanas maksas atvieglojumiem, ir tiesīgi pieprasīt valstij segt izdevumus par šo personu pārvadāšanu. Arī Invaliditātes likuma 12. panta pirmās daļas 7. punkts nosaka: “*personām ar I vai II invaliditātes grupu, personām līdz 18 gadu vecumam ar invaliditāti un personai, kas pavada personu ar I invaliditātes grupu vai personu līdz 18 gadu vecumam ar invaliditāti, nodrošinot tiesības par valsts budžeta līdzekļiem bez maksas izmantot Latvijas Republikas teritorijā visu veidu sabiedrisko transportu, izņemot aviotransportu, taksometrus un pasažieru pārvadājumus pa iekšējiem ūdeņiem*”. Vienlaikus pārvadātājs, veicot komerciālos pārvadājumus, ir ieinteresēts gūt peļņu un šādi pārvadājumi ir iespējami tajos savienojumos, kur pasažieru plūsma ir liela un pieprasījums augsts.

Vēršam uzmanību revīzijas ziņojuma sadaļā par pasažieru pārvadājumiem (pakalpojumu apjomam) nepieciešamo izdevumu salāgošanai ar valsts budžetu pastāvēja ietekmējošie apstākļi: (1) Covid-19 ietekme, kas ar pasažieru skaita būtisku samazinājumu radīja ietekmi uz biļešu ieņēmumiem, (2) straujais izmaksu pieaugums 2022. un 2023. gadā saistībā ar ekonomikā notiekošiem procesiem – pieaugošās energoresursu cenas, inflācija un darbaspēka izdevumu pieaugums. Neviens no šiem apstākļiem nav saistāms ar pakalpojumu apjoma nepamatotu palielināšanos, bet tieši pretēji – lai samazinātu pieminēto negatīvo ietekmi uz valsts budžeta izdevumiem, tika un tiek mazināts pakalpojuma apjoms.

Jautājumā par autobusu satiksmes salāgošanu ar vilcienu satiksmi norādām, ka savienots tīkls ir ne tikai pievedošie autobusi vilcienam un paralēlo autobusu maršrutu slēgšana, bet arī sinhronizācijas punkti dzelzceļā, lai būtu ērtāka savstarpējā pārsēšanās starp vilcieniem. Jauno vilcienu pieņemšana ekspluatācijā norisinās lēnāk nekā plānots, līdz ar to vilcieni vēl šobrīd nekursē tik intensīvi. 2025. gada sarakstā paredzēta biežāka kustība uz Aizkraukli, Jelgavu un Tukumu, kas arī ļaus labāk pārplānot autobusu maršrutus. Potenciāli vēl pēc gada elektrovilcienu izpilde varētu tikt plānota ar

ātrākiem gaitas laikiem, tāpēc arī būs ātruma uzlabojums, kas varētu pievilināt jaunus sabiedriskā transporta lietotājus. Autobusu un vilcienu satiksmes salāgošana ir process, kas šobrīd ir attīstības un ieviešanas stadijā. Papildu vēlamies norādīt, lai izpildītu pasūtījuma līgumu, AS "Pasažieru vilciens" izmanto 23 elektrovilcienu sastāvus un 19 dīzeļvilcienu sastāvus, veicot pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu 5 neelektrificētās un 4 elektrificētās līnijās. Dīzeļvilcienu maršrutos AS "Pasažieru vilciens" nodrošina paaugstināta komforta vagonus. Tāpat jāņem vērā, ka pašreizējā ritekļu parka iespējas ir ierobežotas, tas ir novecojis, kā arī ģeopolitiskās situācijas noteikto sankciju dēļ ierobežota ir nepieciešamo rezerves daļu pieejamība ritekļu remontiem. Valsts garantētais pakalpojumu apjoms dotētajos maršrutos vilcieniem nav normēts, jo pieejamais pasažieru vilcienu ritošais sastāvs tiek izmantots maksimālajā apjomā.

Par revīzijas ieteikumiem: vai Valsts kontroles ieteikumi ir saprotami, un kādas būtiskākās darbības plāno veikt ministrija, lai nodrošinātu, ka Valsts kontroles sniegtie ieteikumi tiks ieviesti.

Sniegtie ieteikumi ministrijai ir saprotami. Lai nodrošinātu Valsts kontroles ieteikumu ieviešanu, tiks veikti procesu pilnveidojumi VSIA "Autotransporta direkcija" uzturētajās datu analīzes informācijas sistēmās, kā arī veikti grozījumi normatīvajā regulējumā, paredzot pārņemt no Sabiedriskā transporta padomes valsts budžeta dotācijas sadales funkciju ministrijas pārziņā, lai sabiedriskā transporta pakalpojumi tiktu nodrošināti atbilstoši kārtējā gadā piešķirtā valsts budžeta finanšu iespējām.

VSIA "Autotransporta direkcijas" viedoklis

Par veikto revīziju: vai revīzija bija nepieciešama, un vai tā veikta īstajā brīdī (laikā).

2020. gada nogalē tika pieņemti grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā, kas saskaņēja ar Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatītajā Informatīvā ziņojumā "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (prot. Nr. 27, 28. §) iekļautajiem galvenajiem sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstības virzieniem laika periodā no 2021.-2030. gadam, kur cita starpā tika paredzēta bezmaksas maršrutu ieviešana atsevišķās Latvijas teritorijās, komercmaršrutu ieviešana un attīstība, kā arī principi, pēc kā tiek noteikts valsts garantētais sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms reģionālās nozīmes maršrutu tīklā. Diemžēl minēto grozījumu Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā ieviešana praksē sakrita arī ar laika periodu (2020.-2022. gads), kas saistīts ar Covid-19 pandēmijas ierobežojošo pasākumu īstenošanu, un tie atstājuši būtisku ietekmi uz sabiedriskā transporta nozari, jo minētie notikumi ir mainījuši iedzīvotāju paradumus un nepieciešamību izmantot sabiedriskā transporta pakalpojumus tādā apjomā, kā pirms pandēmijas. Līdz ar to Valsts kontroles revīzijas izvēlētajā pārbaudes posmā no 2022. gada 3. janvāra līdz 2023. gada 31. decembrim vērtējums ticis veikts, gūstot vairākas atziņas, kas kļuvušas par pamatu Valsts kontroles formulētajiem ieteikumiem, tomēr, izdarot secinājumus, tikai daļēji ņemti vērā apstākļi sabiedriskā transporta jomā šajā laikā. Proti, atsevišķu Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā ietvertie regulējumi nebija pilnvērtīgi īstenojami, jo 2021. un 2022. gadā, kad pasažieru skaits būtiski kritās Covid-19 ierobežojošo pasākumu ietekmē, nebija iespējams piesaistīt pārvadātājus, kas būtu ieinteresēti sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumu reģionālās nozīmes komercmaršrutos, kā arī mainīgās pasažieru plūsmas dēļ – pastāvēja datos balstīti apstākļi, kas bija neobjektīvi to rentabilitātes vai pieprasījuma izmaiņu dēļ, lai pieņemtu lēmumus par maršrutu tīkla izmaiņām, tajā skaitā slēgšanu, kas atsauktos uz iedzīvotāju iespēju ierobežošanu saņemt sabiedriskā transporta pakalpojumus un nodrošinātu maršrutu tīklā iespēju apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūciju to normālajā (vispārpieņemtajā) darba laikā. Vienlaikus ATD piekrīt, ka veiktajā Valsts kontroles revīzijā tika saņemti ieteikumi, kas palīdzēs novērst nepilnības un trūkumus arī Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumā.

Par revīzijas secinājumiem: tsumā izklāstīt ATD viedokli par iemesliem Valsts kontroles konstatētajām problēmām.

ATD norāda, COVID-19 pandēmijas sekas sabiedriskā transporta jomā aizvien ir jūtamas, jo mainījies ierastais darba režīms, kas ietekmē pārvietošanās paradumus un sabiedriskā transporta lietošanu. Uzskatām, ka, ka revīzijas laikā pilnā mērā netika ņemti vērā šie apstākļi, kuri nebija pasūtītāja ietekmējami. ATD kā pasūtītājs posmā no 2020-2022. gadam mudināja cilvēkus atturēties

izmantojot sabiedrisko transportu apzināti, lai mazinātu saslimšanas riskus, kas būtiski ietekmēja pasažieru pārvadājumus arī nākamajos gados un neveicināja pasažieru paradumu maiņu izmantot sabiedrisko transportu, līdz ar to arī attālināja no mērķa panākt pasažieru pārsēšanos no privātā transporta uz konkurētspējīgu sabiedrisko transportu. ATD regulāri iepērk sabiedriskās domas pētījumus, kuru rezultāti uzrāda pārsvarā pozitīvu sabiedrības viedokli par sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Vienlaikus periodā no 2021. līdz 2022. gadam tika uzsākti pārvadājumi ilgtermiņu līgumu ietvarā un līdz ar to ATD ieskatā tika uzlabota sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas kvalitāte.

Kā jau minēts iepriekš 2020. gada nogalē tika pieņemti grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā, kas saskanēja ar Ministru kabineta 2019. gada 4. jūnija sēdē izskatītajā Informatīvā ziņojumā "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" (prot. Nr. 27, 28. §) iekļautajiem galvenajiem sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstības virzieniem laika periodā no 2021.-2030.gadam, līdz ar to ATD norāda, ka aktivitātes sabiedriskā transporta attīstībā tiek veiktas atbilstoši ziņojumā norādītajam, kā arī ievērojot minētos grozījumus likumā.

ATD piekrīt, ka pilnā apmērā regulējums par valsts garantējamo pakalpojumu apjomu nav realizēts, taču, ņemot vērā pandēmijas ietekmi, kas uzskatāma par ārkārtas situāciju, nav bijis objektīvi iespējams piemērot noteikto normu, ņemot vērā zemos rentabilitātes rādītājus, kādi bijuši šo apstākļu ietekmē. Nosakot sabiedriskā transporta maršrutu tīklu valsts garantējamo pakalpojumu apjomā revidējamajā laika posmā, maršrutu tīkls būtu bijis jāsamazina vismaz par trešdaļu. Vienlaikus tika veikti pasākumi, kur par vērtēšanas kritēriju tika ņemti maršruti ar rentabilitāti, kas nesasniedz 10 %.

ATD nepiekrīt secinājumam, ka sabiedriskā transporta maršrutu veidošanā nav vienotas pieejas, jo jautājumiem, kuri tiek izskatīti Sabiedriskā transporta padomē, pie finanšu aprēķiniem tiek norādīts prognozētais pasažieru skaits. Citus kvantificējamus rādītājus par pasažieriem nav iespējams sniegt, jo faktiskais rezultāts ir vērtējams tikai pēc reisa vai maršruta atvēršanas. Vienlaikus Ministru kabineta noteikumu Nr. 634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā" 17.¹ punkts nosaka, ka Plānošanas reģions nodrošina Sabiedriskā transporta padomi un ATD ar informāciju, kas nepieciešama, lai saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta ceturto daļu izvērtētu sabiedriskā transporta pakalpojuma (maršruta vai reisa) nepieciešamību un pietiekamību atbilstoši iedzīvotāju interesēm. Visas izmaiņas, kas skar reisu slēgšanu un atvēršanu vienmēr tiek saskaņotas ar attiecīgo plānošanas reģionu, apmainoties ar oficiālām vēstulēm, kā arī informācija tiek ietverta pieteikumā, kuru iesniedz Sabiedriskā transporta padomē un atsauc uz to ir sadaļā "Plānošanas reģiona saskaņojums". Pieteikumos, kuri tiek gavoti un iesniegti Sabiedriskā transporta padomē, vienmēr ir pievienoti finanšu aprēķini par prognozēto zaudējumu apmēru un lēmuma daļā redzams atveramo reisu skaits. Jaunu maršrutu un reisu atklāšanu ierosina iedzīvotāji, pašvaldības, plānošanas reģioni, atbilstoši iedzīvotāju (pasažieru) vajadzībām.

ATD piekrīt, ka lēmuma daļā saistībā ar bezmaksas maršrutu apstiprināšanu nākamajam periodam būtu bijis vajadzīgs precīzāks formulējums norādot termiņu līdz kuram bezmaksas maršruti apstiprināti. Vienlaikus ATD ikgadēji, iesniedzot informāciju Sabiedriskā transporta padomei tika sagatavots pilns izvērtējums par tā brīža situāciju attiecībā uz bezmaksas maršrutiem un Sabiedriskā transporta padomes lēmums par Ziņojumā ietverto bezmaksas maršrutu apstiprināšanu bija nemainīgs.

Viens no Valsts kontroles revīzijas secinājumiem norāda, ka ATD netiek savlaicīgi pārslēgti līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumiem, tādējādi sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti uz īstermiņa līguma pamata, lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktību līdz jauna ilgtermiņa līguma noslēgšanai. ATD piekrīt, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktības nodrošināšanai ATD ir vadījusies no pastāvošās situācijas, kas bija iestājusies vai varēja iestāties laika posmā, kamēr atbilstoši Publisko iepirkumu likumā noteiktajā kārtībā, to starpā izskatīti pretendentu iesniegtie iesniegumi vai pretenzijas, lēmumu pārsūdzības, tika noslēgti un uzsākta ilgtermiņa līgumu izpilde. Vienlaikus ATD norāda, ka neatkarīgi no noslēgto līgumu darbības termiņiem, ATD ir vadījusies Publisko iepirkumu likuma un Eiropas Komisijas Regulas Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un

autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70, ietvara, tiesiski izvēloties sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju. Tāpat vēršam uzmanību, ka atklāta konkursa procedūra attiecībā uz 16 maršrutu tīkla (lotes) apkalpošanu ir veicinājusi pārvadātāju konkurenci tieši komforta un jaunākas tehnikas iesaistē, līdz ar to faktiski īstermiņa līgumu izpildē arī tiek piedāvāts jaunāks autobusu parks, nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumus ar līdzvērtīgas kvalitātes autobusiem un to aprīkojumu, kāds tas ir ilgtermiņa līgumos.

Attiecībā uz pakalpojumu kvalitātei izvirzāmo prasību noteikšanu ATD paskaidro, ka, izvirzot sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes prasības, primāri jāņem vērā pakalpojumu izpildes drošības, transporta pieejamības un pasažieru komforta intereses. Protī, attiecībā uz sēdvietu izvietojumu, ATD ir ņēmusi vērā, ka minimālās prasības attiecībā uz sēdvietu izvietojumu ir noteiktas Ministru kabineta 2004. gada 17. augusta noteikumos Nr. 725 "Transportlīdzekļu pārbūves noteikumi", kas paredz, ka minimālais attālums starp sēdekļu rindām, kas vērstas vienā virzienā, ir 0,65 m. Paaugstinot šo komforta līmeni attiecībā uz M2 kategorijas autobusiem, lai pasažieri brauciena laikā varētu justies ērti, ATD noteica šo prasību vismaz 0,68 m. Savukārt attiecībā uz autobusu pielāgošanu personām ar funkcionāliem traucējumiem, grūtnieču un personu ar maziem bērniem (tai skaitā ar bērnu ratiņiem) pārvadāšanai, ATD minētās prasības noteica, konsultējoties ar Labklājības ministriju un nevalstiskajām organizācijām. Turklāt tika ņēmts vērā 2006. gada 13. decembra ANO Konvencijas par invalīdu tiesībām 9. panta pirmajā daļā noteiktais par konvencijas dalībvalstu pienākumu veikt atbilstošus pasākumus, lai personas ar invaliditāti varētu dzīvot neatkarīgi un pilnvērtīgi piedalīties visās dzīves jomās un vienlīdzīgi ar citiem nodrošināt personām ar invaliditāti pieeju fiziskajai videi, transportam, informācijai un sakariem, tostarp informācijas un sakaru tehnoloģijām un sistēmām, un citiem objektiem un pakalpojumiem, kas ir atvērti vai ko sniedz sabiedrībai gan pilsētās, gan lauku rajonos. Šiem pasākumiem, kas ietver pieejamībai traucējošu šķēršļu un barjeru identificēšanu un likvidēšanu, cita starpā jāattiecas uz transportu. Ņēmot vērā minēto, atklāta konkursa dokumentācijā ir ietvertas prasības, kas ļauj personām ar invaliditāti dzīvot neatkarīgi un pilnvērtīgi piedalīties visās dzīves jomās un vienlīdzīgi ar citiem nodrošināt pieeju transportam un ar sabiedriskā transporta pakalpojumu saistītai informācijai.

Savukārt, norobežota autobusa vadītāja darba vieta, ATD ieskatā, ir pamatojama ar drošību, kas nepieciešama transportlīdzekļa kustības laikā, lai transportlīdzekļa vadītājs netiktu traucēts no mugurpuses, t.i., no sēdošiem vai stāvošiem pasažieriem, vai bagāžas, kā arī, lai no vadītāja vietas nepieciešamības gadījumā ātri un viegli būtu iespējams izklūt no autobusa. Atklāta konkursa dokumentācijā nav noteikts, kādas tehnoloģijas un tehniskie risinājumi ir jāizmanto pārvadātājam, norobežojot vadītāja kabīni no pasažieru salona. Tehnoloģiskie risinājumi, kā tiek nodrošinātas minētā atklāta nolikuma prasības, ir atstāti pārvadātāja ziņā. Savukārt pirms konkrētu prasību izvirzīšanas, tika veikts pētījums, kura ietvarā tika apkopota un analizēta informācija, lai noteiktu prasības pretendentiem un tehniskā piedāvājuma vērtēšanas kritēriji, cita starpā arī vērtējot ekonomisko pamatojumu paaugstinātas drošības un pasažieru ērtību iekļaušanai vērtēšanas kritērijos.

Par revīzijas ieteikumiem: vai Valsts kontroles ieteikumi ir saprotami, un kādas būtiskākās darbības plāno veikt ATD, lai nodrošinātu, ka Valsts kontroles sniegtie ieteikumi tiks ieviesti.

No Valsts kontroles revīzijas ziņojuma izrietoši ieteikumi ATD ir saprotami un vērsti uz procesu uzlabošanu, lai vadītu un kontrolētu darbības, kuru rezultātā tiktu pieņemti datos balstīti lēmumi un sasniegti sociāli un ekonomiski pamatoti rezultāti. ATD apņemas viena gada laikā veikt reģionālās nozīmes maršrutu tīkla inventarizāciju un iesniegt inventarizācijas rezultātus, kuros ir identificējams valsts garantētā sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms. Valsts garantētā sabiedriskā transporta pakalpojuma apjoma identificēšana ļaus analizēt faktiskā iedzīvotāju pieprasījuma un valsts garantētā pakalpojuma piedāvājuma atbilstību sociālajiem, ekonomiskajiem un tautsaimniecības mērķiem, vienlaikus arī salāgojot tos ar valsts budžeta izdevumiem.

Tāpat ATD sniegs priekšlikumus un sadarbībā ar Satiksmes ministriju, uzlabos kritērijus komerciālo maršrutu un reisu izveidei, esošo pārskatīšanai un slēgšanai, jo 2024. gadā, īstenojot vairāku jaunu komerciālo maršrutu atklāšanu un izpildi, ir saredzami vairāki priekšnoteikumi, kas būtu ņēdami

vērā arī turpmāk, pilnveidojot nozares normatīvos aktus, piemēram, situācijās, ja pārvadātājs pārtrauc komerciālā maršruta apkalpošanu. Līdzīgi arī attiecībā uz bezmaksas maršrutu izveidošanu un turpmāku uzturēšanu, ir nepieciešams analizēt šo maršrutu uzturēšanas lietderību, kā arī uzlabot maršrutu, kas kvalificējas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai bez maksas, izveides un pārskatīšanas kārtību. Papildus ATD uzlabos un precizēs iekšējo noteikumus un procesus, lai nodrošinātu efektīvākas darbības, kas attiecas uz līgumu izpildes uzraudzības procesiem.

Vienlaikus ATD norāda, ka procesi pasažieru paradumu maiņai vairāk izmantot sabiedrisko transportu jau ir uzsākti un tiek īstenoti:

- izveidojot un ieviešot izlīdzinātu un saprotamu biļešu un tarifu sistēmu;
- mainot komerciālo maršrutu veidošanu, fokusējoties tieši uz starppilsētu (maršrutu, kuru kopgarums pārsniedz 100 km) izveidi arī virzienos, kuros vilcienu satiksme netiek nodrošināta;
- pakāpeniski ieviests vilciena intervāla grafiks uzlabojot vilcienu satiksmes intensitāti un veidojot pievedošos maršrutus, uzlabojot pasažieru mobilitāti.