

SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PADOME

Attālinātās kārtējās sēdes protokols Nr.13

2024.gada 4.oktobrī

VSIA "Autotransporta direkcija"
Rīgā, Vaļņu ielā 30

Sēdi vada Sabiedriskā transporta padomes priekšsēdētāja:

Annija Novikova	Satiksmes ministrijas Sabiedriskā transporta pakalpojumu departamenta direktore/ attālināti
-----------------	---

Sēdē piedalās šādi Sabiedriskā transporta padomes locekļi:

Vārds, Uzvārds	Pārstāvētā institūcija
Baiba Vīlpa	Satiksmes ministrijas Attīstības un finanšu un plānošanas departamenta direktore/ attālināti
Patriks Markēvičs	Satiksmes ministrijas Dzelzeļa departamenta direktors/ attālināti
Agris Lungevičs	Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības padomes loceklis, Madonas novada domes priekšsēdētājs/ attālināti
Ligita Olante	Rīgas plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja/ attālināti
Taisa Trubača	Finanšu ministrijas Budžeta departamenta direktore/ attālināti/
Indulis Ozoliņš	Kurzemes plānošanas reģiona Administrācijas sabiedriskā transporta nodaļas tīkla plānotājs/ attālināti

Sēdē nepiedalās:

Aivars Okmanis	Sabiedriskā transporta padomes priekšsēdētāja vietnieks, Zemgales plānošanas reģiona Attīstības padomes priekšsēdētājs, Bauskas novada domes priekšsēdētājs
Sergejs Maksimovs	Latgales plānošanas reģiona Attīstības padomes priekšsēdētāja vietnieks, Balvu novada domes priekšsēdētājs
Jevgēnija Butņicka	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas Valsts ilgtspējīgas attīstības plānošanas departamenta direktore

STPProt_04.10.2024._Nr.13_Sabiedriskā transporta padomes sēdes protokols

PROTOKOLS SAGATAVOTS ELEKTRONISKI UN PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO
PARAKSTU, KAS SATUR LAIKA ZĪMOGU

Pārējie Sabiedriskā transporta padomes sēdes dalībnieki:

Vārds, Uzvārds	Pārstāvētā institūcija
Dins Merirands	VSIA "Autotransporta direkcija" valdes priekšsēdētājs/ attālināti
Kristaps Krūmiņš	VSIA "Autotransporta direkcija" valdes loceklis/ attālināti
Kristīne Grīviņa	VSIA "Autotransporta direkcija" Finanšu analīzes daļas vadītāja / attālināti
Sanita Heinsberga	VSIA "Autotransporta direkcija" Komunikācijas daļas speciāliste / attālināti
Laura Pavlova	VSIA "Autotransporta direkcija" Plānošanas daļas vecākā eksperte / attālināti
Henrijs Vīgants	VSIA "Autotransporta direkcija" Plānošanas daļas Eksperts dzelzceļa pārvadājumu jautājumos/ attālināti
Māris Skudra	VSIA "Autotransporta direkcija" Juridiskās daļas vadītājs/ attālināti
Viktors Zaķis	VSIA "Autotransporta direkcija" Komunikācijas daļas vadītājs/ attālināti
Ivo Ošenieks	Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācijas prezidents/ attālināti
Agris Vilks	Dobeles novada dome/ attālināti
Alise Ozola	AS "Liepājas autobusu parks"/ attālināti
Aino Salmiņš	attālināti
Arta Macijevska	Jūrmalas valstspilsētas administrācijas Mobilitātes nodaļas vadītāja/ attālināti
Alda Ērmāne	attālināti
Aldis Rutkis	SIA "Dobeles autobusu parks"/ attālināti
Aldis Lerhs	attālināti
Andis Eihvalds	Zemgales plānošanas reģions/ attālināti
Elina Lusina	attālināti
Gundega Ose	attālināti
Iveta Dubrovska	attālināti
Iveta Strēlniece	attālināti
Ivars Zaļais	attālināti
Ivars Gorskis	Dobeles novada domes priekšsēdētājs/ attālināti
Laura Luīze Dumbre	LETA/ attālināti
Ruta Viedliņa	Satiksmes ministrija/ attālināti
Vizma Bahareva	attālināti

Sēdi protokolē:

VSIA "Autotransporta direkcija"

Juriste Kristīne Siliņa

Sēdes sākums plkst.11.00

A.Novikova, atklājot kārtējo Sabiedriskā transporta padomes sēdi (turpmāk – STP), pārliecinās par kvoruma esamību un konstatē, ka attālinātajā padomes sēdē piedalās septiņi

STPProt_04.10.2024._Nr.13_Sabiedriskā transporta padomes sēdes protokols

PROTOKOLS SAGATAVOTS ELEKTRONISKI UN PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU, KAS SATUR LAIKA ZĪMOGU

padomes locekļi, savukārt trīs STP locekļi nepiedalās. STP priekšsēdētāja secina, ka padome ir lemttiesīga.

Vienlaicīgi A. Novikova norāda, ka bija ierosinājums no I. Ozoliņa iekļaut STP sēdes darba kārtībā papildu jautājumu - *Pieteikumi par izmaiņām reģionālas nozīmes maršrutos.*

A. Novikova lūdz padomes locekļus apstiprināt darba kārtību. Septiņiem padomes locekļiem balsojot "par" (A. Novikova, P. Markēvičs, T. Trubača, B. Vīlpa L. Olante, A. Lungevičs un I. Ozoliņš), **Sabiedriskā transporta padome nolemj apstiprināt šādu padomes sēdes darba kārtību:**

Atklātā daļa:

1. Pieteikumi par izmaiņām reģionālas nozīmes maršrutos. (ziņo L Pavlova)
2. Par tiešā piešķiruma līguma saskaņošanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutos pa dzelzceļu no 2025.gada 1.janvāra. (ziņo M. Skudra)
3. Par Jūrmalas valstspilsētas iedzīvotājiem piešķirtajām atļaidēm dzelzceļa maršrutā "Rīga-Tukums II" posmā "Rīga-Ķemeri" un "Ķemeri-Rīga". (ziņo K. Grīviņa)
4. Pievedošā maršruta izveide (Rīga – Dobeles) Jelgavas stacijā un Rīga – Jelgava maršruta iekļaušana maršruta tīklā. (ziņo L. Pavlova un H. Vīgants)
5. Par maršruta Rīga – Balvi izveidi uz komerciāliem principiem. (ziņo L. Pavlova)

**Par darba kārtības 1.punktu
Pieteikumi par izmaiņām reģionālas nozīmes maršrutos**

STP pieņem zināšanai L. Pavlovas sniegto informāciju.

1. pieteikums

A. Novikova atbalsta, ka maršrutā Nr. 6627 "Valka-Smiltene" netiek atjaunots reiss plkst. 06.35 no Smiltenes AO ar izpildi no pirmdienas līdz sestdienai. Vijciema pagasta pārstāvji informē, ka minētais reiss ir vitāli svarīgs, jo bērni šobrīd netiek uz pirmsstundu konsultācijām, iedzīvotāji, kam nav auto netiek uz darbu un pie ārstiem no rīta. A. Novikova norāda, ka šis reiss jebkurā gadījumā būtu nerentabls, tāpat A. Novikova norāda, ka šobrīd nav apstākļu, kuru ietekmē mēs varētu apstiprināt reisu.

Septiņiem padomes locekļiem balsojot "par" (A. Novikova, P. Markēvičs, T. Trubača, B. Vīlpa L. Olante, A. Lungevičs un I. Ozoliņš), Sabiedriskā transporta padome nolemj:

1. Reģionālās nozīmes maršrutā Nr. 6627 "Valka-Smiltene" **neatklāt** reisu plkst. 06.35 no Smiltenes AO ar izpildi no pirmdienas līdz sestdienai.

2. Uzdod ATD izvērtēt vai tehniskos reisos varētu definēt kā komercreisus un pārvadātājs pasažierus tehniskajos reisos varētu pārvadāt uz komerciālajiem principiem, par minēto ziņot STP sēdē pēc diviem mēnešiem.

A. Lungevičs papildus norāda, ka šobrīd ir virkne tehnisko reisu, tajā skaitā, arī Madonas lotē un pirms 1.septembra, kad mainījās pārvadātājs, bija zināma vētra pašvaldībā, ka virkne reisu tiek slēgti, bet tā izrādījās daļēji patiesība, jo tika slēgti reisi tikai vienā virzienā, un pretējā virzienā tas reiss ir saglabāts, un tas pirmais virziens ir pārsaukts par tehnisko reisu. A. Lungevičs norāda, ka autobuss it kā brauc, bet nestājas nevienā pieturā un neuzņem pasažierus, A. Lungevičs jautā, vai nav iespējams izdarīt tā, ka tehniskajā reisā var uzņemt pasažierus, jo

STPProt_04.10.2024._Nr.13_Sabiedriskā transporta padomes sēdes protokols

A. Lungeviča ieskatā, tas ir nepareizi un būtu jāatrod veids, kā uzņemt pasažierus tehniskajā reisā.

D. Merirands paskaidro, ka tehniskais reiss būtībā nav maršruta tīkla sastāvdaļa, tas ir reiss ar kuru autobusa vadītājs nokļūst uz to punktu no kura viņš uzsāka darbu, līdz ar to ATD kā pasūtītājs, šo kustību neapmaksā, toties, ja mēs tehnisko reisu pārvēršam par normālu reisu, kurš uzņem pasažierus, tad ATD kā pasūtītājs uzņemas visus zaudējumus, kas ir saistīti ar šī reisa izpildi, un bieži vien šie reisi ir tādi, kur ir viens, divi vai neviens pasažieris.

I. Ozoliņš izsaka priekšlikumu, ka, iespējams, pārvadātājs var šo tehnisko nobraukumu definēt kā komercreisu un pārvadātājs pasažierus tehniskajā reisā pārvadā uz komerciālajiem principiem, ja normatīvais regulējums to pieļauj.

D. Merirands norāda, ka pirmsšķietami problēmu šādā situācijā neredz, jo pārvadātājs jebkurā gadījumā šo attālumu veic, tāpat izmaksas viņam rodas, kuras pārvadātājs varētu mēģināt atgūt ar pārdotajām biļetēm.

L. Pavlova norāda, ka šķēršļiem nevajadzētu būt, papildus norādot, ka šī ideja ir vērtējama.

A. Novikova lūdz ATD šo pieeju pavērtēt, aptaujājot pārvadātājus par viņu interesi un par to vai mainītos tarifs, jo komercreisa statuss dotu arī iespēju likt citus tarifus, līdz ar to var pieaugt kompensāciju apmērs.

STP uzdod ATD izvērtēt vai tehniskos reisos varētu definēt kā komercreiskus un pārvadātājs pasažierus tehniskajos reisos varētu pārvadāt uz komerciālajiem principiem, par minēto ziņot STP sēdē pēc diviem mēnešiem.

2. pieteikums

A. Novikova atbalsta neieklāut pieturu “Lones centrs” reģionālās nozīmes maršruta Nr. 5494 Jēkabpils-Lone-Nereta reisā Nr. 8 plkst. 8.05 no pieturas “Nereta”, norādot, ka eksperiments nav izdevies, pieturu nesaglabājam, proti, neturpinām eksperimentu.

Septiņiem padomes locekļiem balsojot “par” (A. Novikova, P. Markēvičs, T. Trubača, B. Vīlpa L. Olante, A. Lungevičs un I. Ozoliņš), Sabiedriskā transporta padome nolēm:

Neieklāut pieturu “Lones centrs” reģionālās nozīmes maršruta Nr. 5494 Jēkabpils-Lone-Nereta reisā Nr. 8 plkst. 8.05 no pieturas “Nereta” (izpilde-no pirmdienas līdz sestdienai) un reisā Nr. 11 plkst. 15.15 no Jēkabpils AO (izpilde-katru dienu).

3. pieteikums

A. Novikova norāda, ka summa nav liela, bet no otras puses, ja mēs to pieeju attiecinām uz visiem, tad uz visiem, norādot, ka šobrīd tur eksistē pakalpojums no pašvaldības puses, A. Novikova norāda, ka neatbalsta maršrutā Nr. 6635 “Cēsis-Vecpiebalga-Jaunpiebalga” uz eksperimenta laiku (četriem mēnešiem) reisā Nr. 09 plkst. 16.00 no Cēsu AO iekļaut pieturu “Ineši”. T. Trubača pievienojas A. Novikovas teiktajam un norāda, ka arī neatbalsta minētajā maršrutā iekļaut pieturu “Ineši”, jo, pirmkārt, ir iesaistījusies pašvaldība un, otrkārt, pat, ja uz eksperimenta laiku prognozētā zaudējumu atlīdzība periodā līdz 2024. gada beigām ir 960 eiro, līdz 2025. gadam tā būs krietni lielāka summa.

Septiņiem padomes locekļiem balsojot “pret” (A. Novikova, P. Markēvičs, T. Trubača, B. Vīlpa L. Olante, A. Lungevičs un I. Ozoliņš), Sabiedriskā transporta padome nolēm:

Neatbalstīt reģionālās nozīmes maršrutā Nr. 6635 “Cēsis-Vecpiebalga-Jaunpiebalga” uz eksperimenta laiku (četriem mēnešiem) reisā Nr. 09 plkst. 16.00 no Cēsu AO iekļaut pieturu “Ineši”.

4. pieteikums

Septiņiem padomes locekļiem balsojot “par” (A. Novikova, P. Markēvičs, T. Trubača, B. Vīlpa L. Olante, A. Lungevičs un I. Ozoliņš), Sabiedriskā transporta padome nolemj:

1. Reģionālās nozīmes maršrutā Nr. 5333 “Jaunpiebalga-Ranka-Jaunpiebalga”:
 - 1.1. slēgt reisu Nr. 01 plkst. 07.25 no pieturas “Jaunpiebalgas vidusskola” ar izpildi no pirmdienas līdz piektdienai (mācību laikā);
 - 1.2. slēgt reisu Nr. 03 plkst. 1.00 no pieturas “Jaunpiebalgas vidusskola” ar izpildi no pirmdienas līdz piektdienai (mācību laikā);
 - 1.3. atklāt reisu Nr. 05 plkst. 06.55 no pieturas “Jaunpiebalgas vidusskola” ar izpildi no pirmdienas līdz piektdienai (mācību laikā);
 - 1.4. atklāt reisu Nr. 07 plkst. 16.00 no pieturas “Jaunpiebalgas vidusskola” ar izpildi no pirmdienas līdz piektdienai (mācību laikā).

5. pieteikums

A. Novikova norāda, ka zaudējumu kompensācija līdz 2024. gada beigām ir paliela un nākamajā gadā tā būs vēl lielāka, A. Novikova neatbalsta reģionālās nozīmes maršrutā Nr. 7632 “Rēzekne-Balvi-Gulbene” noteikt izpildi katru dienu reisiem Nr. 04 plkst. 6.05 no Gulbenes AO un Nr. 05 plkst. 13.10 no Rēzeknes AO. T. Trubača pievienojas A. Novikovai un arī neatbalsta lēmumu. I. Ozoliņš norāda, ka sliekot tomēr atbalstīt, jo pasažieru skaits ir pāri 10, norādot, ka tā ir nopietna pasažiera grupa. L. Olante norāda, ka atbalstītu vismaz sestdienu. B. Vīlpa jautā vai ir vērtēta pašvaldības iesaiste, ņemot vērā, ka cilvēki arī brauc uz darbu brīvdienās. L. Pavlova informē, ka pašvaldība šobrīd nav izrādījusi interesi par līdzfinansējumu. A. Novikova piedāvā atlikt šo lēmumu un uzdot ATD sazināties ar pašvaldību par līdzfinansējuma iespējām, ziņot STP par līdzfinansējuma iespējām STP nākamajā sēdē.

Septiņiem padomes locekļiem balsojot “par” (A. Novikova, P. Markēvičs, T. Trubača, B. Vīlpa L. Olante, A. Lungevičs un I. Ozoliņš), Sabiedriskā transporta padome nolemj **atlikt lēmumu** pieņemšanu jautājumā par:

1. reģionālās nozīmes maršrutā Nr.7632 “Rēzekne-Balvi-Gulbene” noteikt izpildi katru dienu reisiem Nr.04 plkst.6.05 no Gulbenes AO un Nr.05 plkst.13.10 no Rēzeknes AO.
2. Uzdot ATD sazināties ar pašvaldību par līdzfinansējuma iespējām, attiecībā šī lēmuma 1. punktā norādīto maršrutu, ziņot STP par līdzfinansējuma iespējām STP nākamajā sēdē.

Par darba kārtības 2. punktu

Par tiešā piešķiruma līguma saskaņošanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutos pa dzelzceļu no 2025.gada 1.janvāra.

STP pieņem zināšanai M. Skudras sniegto informāciju.

P. Markēvičs norāda, ka mēs pamatojam savu tiešā piešķiruma līgumu ar citu normatīvo regulējumu, nekā to ir darījuši igauņi, lietuvieši un pārējie, jo līguma termiņš ir tāds, kas atļauj piemērot tikai konkrēto pantu, minētais pants ir būtiski sarežģītāks un grūtāks, nekā tie

STPProt_04.10.2024._Nr.13_Sabiedriskā transporta padomes sēdes protokols

normatīvi uz kuriem mūsu kaimiņi ir snieguši tiešo piešķirumu un mums ir jāspēj parādīt, nevis tikai, ka līgums ir uzlabots, bet, ka to ko mēs būtu varējuši dabūt iepirkuma procedūras rezultātā ir būtiski labāki. Tāpat P. Markēvičs norāda, ka Eiropas komisijas pamatprincips ir atvērts konkurss un pārvadātājs ir jāpiesaista uz brīvas konkurences pamatiem, kur pārvadātāji savā starpā cīnās ar saviem piedāvājumiem. Vienlaicīgi P. Markēvičs norāda, ka nebūs vienkārši Eiropas komisijai paziņot par šo tiešā piešķiruma līgumu, tāpat ir sagaidāmas diskusijas, kur mums būs jāspēj pamatot savs viedoklis, P. Markēvičs papildus norāda, ka sagaida negatīvu publicitāti no tādām organizācijām, kā Oil Rail, kas regulāri, par jebkuru tiešo piešķirumu sūta savus negatīvos komentārus, pamatojot tos ar konkrētiem skaitļiem, ka privātie pārvadātāji ir efektīvāki, lētāki, labāki utt., šeit mums ir jābūt gataviem ļoti detalizēti pamatot savu pozīciju. P. Markēvičs absolūti pievienojas A. Novikovas komentāram, par to, ka mums jau pieņemot šo lēmumu bija jāizzina ļoti konkrēts ceļš, kā mēs ejam uz tirgus atvēršanu, šis pasākums ir tikai piespiedu pasākums, tāpēc, ka mums ir nepieciešams ievērot visas procedūras, tāpēc esam spiesti izmantot esošo pārvadātāju piešķirot viņam tiešā piešķiruma līgumu. Tāpat M. Markēvičs norāda, ka līgumā vajadzētu būt ierakstītām kaut kādām normām par to, ka gadījumā, ja iepirkums norit ātrāk, tad līgums attiecīgi tiek koriģēts. M. Markēvičs jautā ko mēs, kā STP locekļi, šobrīd procesuāli darām, mēs apstiprinām līgumu vai uzdodam ATD slēgt līgumu, jo STP locekļi nav saņēmuši līguma projektu, norādot, ka šobrīd par līguma saturu STP nevar balsot, STP var tikai uzdot konceptuāli sagatavot šo līgumu.

M. Skudra atbildot uz P. Markēviča jautājumiem paskaidro, pirmkārt, par izvēlēto modeli, šo modeli par tiešā piešķiruma līguma slēgšanu ir pieņēmusi valdība, un tur ir dots konkrēts uzdevums, proti, ATD slēgt līgumu ar A/S "Pasažieru vilciens". Attiecībā par Eiropas komisijas informēšanu M. Skudra norāda, ka Eiropas komisija ir informēta pagājušā gada decembra nogalē, publikācija jau ir veikta par to, ka tiks piešķirts tiešā piešķiruma līgums, un publikācija ir atrodama Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša pielikumā par tenderi. Attiecībā par līgumu, M. Skudra paskaidro, ka ievērojot to, ka STP vairākkārt ir norādījusi, ka nav juristi un neskatīs ar juridisko jomu saistītās detaļas, ATD to ir ņēmusi vērā, līdz ar to līgums nav iesniegts STP pilnā versijā, un ATD šobrīd lūdz STP atļaut slēgt līgumu ar AS "Pasažieru vilciens".

T. Trubača norāda, ka slēdzot līgumu ir jānosaka maksimālais finansējuma apjoms, kas atbilst tam, kas budžetā šobrīd ir paredzēts, ja tiek slēgts līgums nenosakot summu, tad zaudējumu kompensācijas summa nevar pārsniegt to apmēru, kas šobrīd ir paredzēts budžetā, ja tiek uzņemtas saistības, kas pārsniedz likumā paredzēto finansējumu vai vidēja termiņa budžeta ietvarā paredzētās saistības, tad tas ir pretrunā ar Likumu par budžetu un finanšu vadību, līdz ar to līgumā, vismaz kaut kāds limits finansējumam ir jāparedz, protams, var atrunāt, ja ir nepieciešams papildus finansējums, tad Ministru kabinets var par to lemt, bet šobrīd slēdzot līgumu ir skaidri jāpasaka ar kādu finansējumu var rēķināties. A. Novikova ierosina papildināt STP lēmumu, ka līgumā nepieciešama atsauce, proti, ka finansējums tiks piešķirts atbilstoši gadskārtējā budžetā paredzētajam ietvaram.

Septiņiem padomes locekļiem balsojot "par" (A. Novikova, P. Markēvičs, T. Trubača, B. Vīlīpa L. Olante, A. Lungevičs un I. Ozoliņš), Sabiedriskā transporta padome nolemj, atbalstīt ar precizējumiem tiešā piešķiruma līguma saskaņošanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutos pa dzelzceļu no 2025.gada 1.janvāra.

1. Pieņemt zināšanai VSIA "Autotransporta direkcija" 2024. gada 1. oktobra ziņojumu "Par sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma tiešā pasūtījuma līguma noslēgšanu ar AS "Pasažieru vilciens"".

STPProt_04.10.2024._Nr.13_Sabiedriskā transporta padomes sēdes protokols

2. Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 3. punktu, 8. panta trešo un septīto daļu, Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra 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 (turpmāk – Regula Nr. 1370/2007) 5. panta 4a. punktu un Ministru kabineta 2023. gada 19. decembra lēmumu (prot. Nr. 62 100. §), uzdot VSIA “Autotransporta direkcija”:

2.1. organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes dzelzceļa maršrutos, slēdzot ar AS “Pasažieru vilciens” (reģistrācijas nr. 40003567907) tiešā pasūtījuma līgumu par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu reģionālās nozīmes dzelzceļa maršrutos pa dzelzceļu laika periodā no 2025. gada 1. janvāra līdz 2032. gada 31. decembrim, līgumā paredzot iespēju pagarināt pakalpojuma pasūtījuma līguma izpildi līdz 2034. gada 31. decembrim (turpmāk - Līgums);

2.2. ievērot Regulas Nr. 1370/2007 5. panta 4a. punktā noteiktās prasības, kas saistītas ar lēmuma publicēšanas pienākumu, publicēt šo lēmumu par Līguma slēgšanu ar AS “Pasažieru vilciens” VSIA “Autotransporta direkcija” oficiālajā tīmekļvietnē un mēnesi pirms Līguma noslēgšanas informēt par to Eiropas Komisiju;

2.4. uzdot VSIA “Autotransporta direkcija” Līgumā paredzēt, ka ikgadējā izmaksājamā finansējuma apmērs nevar pārsniegt gadskārtējā valsts budžeta likumā piešķirtos valsts budžeta līdzekļus.

2.5. atbilstoši Ministru kabineta 19.12.2023. lēmumam (prot. Nr. 62 100. §, 2. punkts) ar 2025. gadu reizi divos gados sagatavot informāciju Ministru kabinetam par progresu iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanā konkurencei.

Par darba kārtības 3.punktu

Par Jūrmalas valstspilsētas iedzīvotājiem piešķirtajām atlaidēm dzelzceļa maršrutā “Rīga-Tukums II” posmā “Rīga-Ķemeri” un “Ķemeri-Rīga”

STP pieņem zināšanai K. Grīviņas sniegto informāciju.

A. Macijevska papildinot K. Grīviņas norādīto, informē, ka jūrmalnieki vidēji (janvāris līdz augusts) mēnesī iegādājušies 139 000 tūkstošus biļetes un katru mēnesi šis skaits pieaug. Tāpat A. Macijevska norāda, ka vasarā šis braucienu skaits varbūt ir mazāks, tāpēc nav pieaugums uz mēnesi, bet visos pārējos mēnešos pārdoto biļešu skaits pieaug, un vidējais pieaugums no februāra līdz maijam bija 6%, tendence pieaugt ir joprojām un Jūrmalas valstspilsētas pašvaldības pārstāve norāda, ka pieaugums ir būtisks un mērķis ir sasniegts, līdz ar to, tas varētu turpināties, vienkārši ņemot vērā kopējo izmaksu prognozi uz šo gadu, ir jāmeklē veidi kā sabalansēt indikācijas. A. Macijevska norāda, ka Jūrmalas valstspilsētas pašvaldība ir konstatējusi, ka ir daudz iedzīvotāji, kuri ļoti intensīvi izmanto šo pakalpojumu, piemēram, A, B, C zonās, kuras ir visdārgākās, izmanto maksimālās 62 reizes, ko mēnesī var izmantot, un rezultātā pilsēta par vienu iedzīvotāju mēnesī maksā 132 eiro, tas ir vairāk, kā dārgākās zonas abonementa biļete.

A. Novikova lūdz Jūrmalas valstspilsētas pašvaldības pārstāvei iezīmēt, kas ir tie varianti ko Jūrmalas valstspilsētas pašvaldība šobrīd izskata. A. Macijevska norāda, ka Jūrmalas valstspilsētas pašvaldība ir sūtījusi vēstuli ATD ar lūgumu pārskatīt atlaidi (50%) un otrais variants ir tas, lai Jūrmalas valstspilsētas pašvaldība par vienu iedzīvotāju nemaksātu vairāk, kā dārgākās zonas abonementa biļete.

K. Grīviņa atbildot uz A. Novikovas uzdoto jautājumu par to, kas ATD būtu šobrīd nepieciešams no STP, K. Grīviņa norāda, ka STP būtu jāpieņem zināšanai šī projekta rezultātus, kā tas arī tika uzdots STP 2023. gada 23. oktobra lēmumā (prot. Nr.9§2) 2.5.punktā– *uzdot ATD*

STPProt_04.10.2024._Nr.13_Sabiedriskā transporta padomes sēdes protokols

sadarbībā ar AS "Pasažieru vilciens" pēc sadarbības projekta uzsākšanas sešu mēnešu perioda informēt STP par sadarbības ietvaros faktisko braucienu skaitu un finansiālo ietekmi sešos mēnešos, un otrs punkts K. Grīviņas ieskatā, varētu būt, ka padome uzdod ATD mēneša vai divu mēnešu laikā, attiecīgi izstrādāt vai atrast kādus alternatīvos atbalsta veidus, kādā veidā būtu iespējams turpināt uzsākto projektu, lai varētu nonākt pie vienotiem kopsaucējiem, ievērojot jauno reģionālās nozīmes pārvadājumos ar STP 2023.gada 14.decembra lēmumu Nr.5 (prot. Nr.12§5) apstiprināto tarifu politiku, kas nedaudz atšķiras no šī principa, kas ir piešķirts Jūrmalas valstspilsētas pašvaldībai, jo līdz jauna lēmuma pieņemšanai Jūrmalas valstspilsētai ir noteikts izņēmuma statuss saņemt atlaides 15% apmērā par sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu Jūrmalas valstspilsētā deklarētajiem iedzīvotājiem, līdz ar to ir jāpavērtē arī juridiskie un ekonomiskie aspekti, un, kas būtu jāpamaina kopējā tarifu politikā, lai varētu piešķirt atlaidi kādam subjektam vai subjektu kopai.

D. Merirands piedāvā lēmuma redakcijā norādīt, līdz diviem mēnešiem vai līdz konkrētam datumam, un attiecīgi, kad ATD un Jūrmalas pašvaldība ir gatava, tad uz to sēdi arī nākam.

Septiņiem padomes locekļiem balsojot "par" (A. Novikova, P. Markēvičs, T. Trubača, B. Vīlpa L. Olante, A. Lungevičs un I. Ozoliņš), Sabiedriskā transporta padome nolemj:

1. Pieņemt zināšanai ATD 2024. gada 27. septembra ziņojumu Nr. 6.20/23/2024 par Jūrmalas valstspilsētas iedzīvotājiem piešķirtajām atlaidēm dzelzceļa maršrutā "Rīga-Tukums II" posmā "Rīga-Ķemeri" un "Ķemeri-Rīga".

2. Uzdod ATD sadarbībā ar Jūrmalas valstspilsētas pašvaldību ne ilgāk kā divu mēnešu laikā izstrādāt alternatīvos atbalsta veidus par atlaides piemērošanu un tās iespējamo paaugstināšanu Jūrmalas valstspilsētas iedzīvotājiem piešķirtajām atlaidēm dzelzceļa maršrutā "Rīga-Tukums II" posmā "Rīga-Ķemeri" un "Ķemeri-Rīga".

Par darba kārtības 4. punktu

Pievedošā maršruta izveide (Rīga – Dobele) Jelgavas stacijā un Rīga – Jelgava maršruta iekļaušana maršruta tīklā.

I. Gorskis norāda darba kārtības 4. punkta (sākotnēji 3. punkts) lēmumprojekts tiek virzīts sasteigti, kā arī ir nekvalitatīvi sagatavots, tāpat I. Gorskis norāda, ka tā nav labā prakse skatīt iepriekš nesagatavotus lēmumprojektus. I. Gorskis norāda, ka ir virkne jautājumu, kas ir jāizdiskutē pirms sagatavo lēmumprojektu un ziņojumus. I. Gorska ieskatā, ATD kopā ar Dobeles novada pašvaldības pārstāvjiem ir kopā jāpapildina ATD sagatavoto ziņojumu, jau ar pašvaldības viedokli un pašvaldības iesaisti attiecīgajā maršruta pārbūvē, pēc minētā ziņojuma papildināšanas, kur būtu ietverti jau izdiskutēti pašvaldības viedokļi, šo ziņojumu varētu iesniegt STP izskatīšanai.

L. Pavlova paskaidro, ka ziņojums šobrīd ir vairāk informatīvs par paveikto, par plānoto, L. Pavlova lūdz STP izskatīt šodien darba kārtības jautājumu par pievedošā maršruta izveide (Rīga – Dobele) Jelgavas stacijā un Rīga – Jelgava maršruta iekļaušana maršruta tīklā, uzklusot arī Dobeles novada pašvaldības viedokli un vajadzības gadījumā papildināt lēmumprojektu.

STP pieņem zināšanai H. Vīganta un L. Pavlovas sniegto informāciju.

I. Ozoliņš jautā vai šo jautājumu šodien vispār var atlikt, ņemot vērā, ka ar jauno līgumu, ar 1.novembri situācija ir izmainījusies. A. Novikova norāda, ka jautājuma izskatīšanu var atlikt, jo jautājums prasa plašāku izvērtējumu.

A. Eihvalds jautā ATD vai saistībā ar plānoto pārsēšanos Jelgavas stacijā uz vilcienu, ATD ir izanalizējusi, izvērtējusi un sapratusi, kur ir palikušu pasažieri maršrutā Saldus –

STPProt_04.10.2024._Nr.13_Sabiedriskā transporta padomes sēdes protokols

Jelgava – Rīga, kas kādreiz bija, pirms maršrutu pārveidoja par Saldus – Jelgavas staciju, kur pēc mums pieejamās informācijas, līdz Jelgavas stacijai no Saldus pasažieri nebrauc, pasažieri pārsvarā izkāpj Jelgavas autoostā. Tāpat A. Eihvalds norāda, ka atbilstoši statistikai, iepriekš piepildītā maršruta reisā no Saldus caur Jelgavu uz Rīgu, šobrīd pasažieri brauc daudz retāk un pārsvarā izkāpj no sabiedriskā transporta Jelgavas autoostā, nevis brauc līdz stacijai, līdz ar to pārsēšanās uz vilcienu, iespējams, nemaz nenotiek. A. Eihvalds jautā vai iepriekš minētais ir izvērtēts kontekstā ar jauno priekšlikumu par maršruta Dobeles – Jelgavas stacija izveidošanu, vienlaicīgi A. Eihvalds lūdz, attiecībā uz izmaiņām, kas ir paredzētas maršruta tīklā, ATD pēc sešu mēnešu perioda iesniegt STP informāciju par rezultātiem, kādi ir, pēc 1.novembra īstenotajām izmaiņām, proti, cik pasažieri pārsēžas dzelzceļa stacijā, cik daudz tieši izmantoja šo vilcienu pakalpojumu.

L. Pavlova paskaidro, ka tas, ko ATD zina par šo vilcienu savienojumu Saldus – Jelgava ir, ka pasažieris iekāpjot autobusā saka, ka viņam ir nepieciešama biļete līdz Jelgavai, un ņemot vērā, ka šis tarifs Jelgavas autoosta, Jelgavas stacija ir vienāds, tad ir bijuši gadījumi, kad pasažieris tomēr brauc līdz Jelgavas stacijas, bet viņam šī biļete ir izsniegta līdz Jelgavas autoostai, respektīvi pasažieris iekāpjot autobusā neprecīzē līdz kurai pieturai viņš tiešām vēlas nokļūt. Tāpat L. Pavlova norāda, ka ATD nav precīzu datu cik tad tieši pasažieri nokļūst līdz Jelgavas stacijai un cik daudz pasažieru izmanto šo savienojumu, ņemot vērā, ka no Saldus uz Jelgavu tie ir tikai četri reisi, no kuriem divi ir pieskaņoti vilcienu atiešanas laikiem no Jelgavas uz Rīgu.

I. Gorskis paskaidrojot pašvaldības pozīciju kopumā norādot, ka Dobeles novada pašvaldība nekad nav bijusi pret tādām izmaiņām, kas uzlabotu Dobeles novada iedzīvotāju nokļūšanu izvēlētajos gala punktos, t.sk., uz Rīgu un mums tas ir ļoti svarīgs maršruts, zinot, ka ļoti daudz mūsu novada iedzīvotāji strādā gan Jelgavā, gan Rīgā, un, ja šī sabiedriskā transporta izmantošana būtiski pasliktināsies, tad mēs riskējam ar to, ka daļa iedzīvotāju atkal pārcelsies prom no Dobeles novada uz Jelgavu vai Rīgu, tāpēc mēs ļoti rūpīgi vērtējam katras izmaiņas, un tas, ko mēs šobrīd redzam, ka diemžēl kārtējo reizi ir vēlme skriet ratiem pa priekšu, un veikt izmaiņas tur, kur mēs vēl neesam gatavi, lai šīs izmaiņas veiktu. I. Gorskis norāda, ka būvdarbus plānojas pabeigt tikai 2025.gada 1.jūlijā, tāpat I. Gorskis norāda, kā parasti sokas ar plāniem un izbūvēm, tātad ļoti ticams, ka minētajā datumā būvdarbi netiks pabeigti ne Jelgavas stacijā, ne citās stacijās – pieturās, kur vajadzētu pasažieriem izkāpt, tad, joprojām, nav atrisināts jautājums par pasažieru iekāpšanu, izkāpšanu pie Jelgavas dzelzceļa stacijas, bet mēs gribam jau ieviest izmaiņas, vēl vairāk nav ieviesa arī vienotā biļete. I. Gorskis norāda, ka vienoto biļeti ir plānots izstrādāt 2025.gadā. I. Gorskis uzsver, ka sākumā būtu jāizstrādā vienotā biļete, jāpabeidz būvdarbi, jāatrisina jautājums par pieturām un tad mēs varam ieviest šīs izmaiņas. I. Gorska ieskatā ATD ziņojuma 4. punktā ietvertā analīze neko nemainīs, ja ir zināms, ka būtiski mainīsies vilcienu saraksti, biežums un pasažieru paradumi, kārtējo reizi būs lieki iztērēta valsts nauda. I. Gorskis norāda, ka, lai ieviestu šīs izmaiņas sākumā jāiestājas nevis datumam, bet nosacījumiem.

A. Vilks papildinot I. Gorska teikto norāda, ka uztur spēkā pašvaldības lūgumu atlikt šo lēmumu uz šodien, norādot, ka lēmums nav pietiekoši rūpīgi izsvērts. Tāpat A. Vilks norāda, ka pirms nedēļas pašvaldībai bija sarunas ar ATD un mēs par šiem jautājumiem diskutējām, un jautājumi palika atklāti, bet atkārtoti neviens ar mums nav runājis. I. Vilks norāda, ka jautājums šobrīd nav izvērtēts un sagatavots balsošanai.

D. Merirands paskaidro, ka, viņaprāt, ATD ar prezentāciju atbildēja uz 3 posmu pieeju, gan to diskusiju, kas bija pirms nedēļas ar Dobeles novada pašvaldību, pārvaldātājiem un plānošanas reģionu, ka tas, kas mums ir vajadzīgs šobrīd, kā pirmā pieeja, šo Jelgavas reisu atlikšana atpakaļ tīklā ar gandrīz nekādām vai nebūtiskām izmaiņām. D. Merirands norāda, ATD sadzirdēja visu ko Dobeles pašvaldība teica kopējā sanāksmē, tāpēc otrais un trešais

STPProt_04.10.2024._Nr.13_Sabiedriskā transporta padomes sēdes protokols

posms ir iezīmēts ar konkrētu datumu. D. Merirands piekrīt, ka trešā posma stāšanās spēkā brīdim ir jābūt iezīmētam ar kaut kādiem konkrētiem notikumiem, līdz ar to izsaka priekšlikumu, nerakstīt, ka stāsies spēkā 1. jūlijā, bet kad tiks pabeigti būvdarbi un stājies spēkā intervāla grafiks, tāpat par vienoto biļeti, tika runāts, ka tā tiks ieviesta uz trešo posmu.

A. Novikova jautā, kādas ir sekas, ja lēmums šodien netiks pieņemts vai ir kaut kādi nepārvarami šķēršļi?

H. Vīgants paskaidro, ka īstermiņa izmaiņas ir nepieciešams ieviest no 1. novembra, lai nodrošinātu Jelgava – Rīga savienojumu. Ilgtermiņa izmaiņas, kas tad stātos spēkā pēc būvdarbu pabeigšanas jeb pēc 30 minūšu intervāla grafika ieviešanas, tam mums vēl ir laiks diskusijai, tāpat norādītie 6 savienojumi vai Rīga – Jelgava reisu skaits ir diskutējams jautājums par ko ATD vēl runās ar pašvaldību un pārvadātājiem.

I. Ozoliņš norāda, ka nevar atlikt jautājuma izlemšanu, jo, ja jautājums netiks izlemts no 1. novembra notiks būtisks samazinājums šajā lotē.

L. Pavlova norāda, ka no 1. novembra ir plānots neatlikt Rīga – Jelgava pilnā apmērā, bet ar mazāku reisu skaitu, vienlaikus dažus Rīga - Dobeles reismus slēdzot, pārveidojot tos par piedošanajiem Jelgavas stacijā, bet tas ir tikai uz pārejas periodu.

I. Ošeniņš norāda, ka viņam nav pieejama analīze, kas ir līdz šim veikta attiecībā uz šiem maršrutiem, bet I. Ošeniņš vērs uzmanību un jautā vai ir veikta risku analīze attiecībā uz finansiālo pusi, tāpat I. Ošeniņš norāda, ka pārvadātāji jau 2022. gadā būtiski pazaudēja pasažieru plūsmu, kuru šobrīd cenšas lēnām atjaunot un kura lēnām atjaunojas, ņemot vērā to, kaut gan ATD pārstāvji apgalvo, ka tās ir nebūtiskas izmaiņas, šobrīd īstermiņā priekš pasažieriem tās ir būtiskas izmaiņas, jo jāmaina paradumi, ievērojot minēto I. Ošeniņš uzdod jautājumu ATD vai ir veikta analīze attiecībā uz finanšu pusi attiecībā uz zaudējumu kompensāciju, jo autobusu pārvadātājiem katrs pazaudētais, maksājošais pasažieris gulsies uz valsts budžetu, jebkura neienākusi nauda no pasažiera gulstas uz valsts budžetu, un vai tā ir analizēta un samērota ar tiem ieguvumiem ko pretī dabūtu AS “Pasažieru vilciens” ar piesaistītajiem pasažieriem, un tādējādi būtībā būs neitrāls budžeta iznākums, I. Ošeniņš šādu analīzi nav redzējis un uzsver, ka pasažierus pazaudēt var ātri, pēc tam viņus atgūt šajā maršruta tīklā ir ļoti problemātiski, jo viņi sāk izmantot citas iespējas kā nokļūt no punkta A uz punktu B.

H. Vīgants skaidro, ka, ja runā par īstermiņa izmaiņām, tās tiešām ir nelielas, savienojumā Dobeles – Rīga, ja tiktu rēķināts pēc sēdvietām, nemainās nekas, jo lielākā daļa reisu tiek izpildīti ar vidējas vai lielākas ietilpības autobusiem, kas šobrīd ir mazākā apjomā, bet ar šo soli, mēs mēģinām veidot pasažieru paradumus ar pielāgotiem reisiem.

A. Lungevičs norāda, ka, par šīm īstermiņa izmaiņām, ja vajag lēmumu, tad tikai pie nosacījuma, ja Dobeles kolēģi piekrīt.

I. Ozoliņš jautā vai tad, kad stāsies spēkā jaunais līgums maršruts Rīga – Jelgava pazūd, ja tagad netiek atlikti atpakaļ kaut kādi reisi, uz ko L. Pavlova paskaidro, ka atbilstoši lēmumam, kas tika pieņemts 2021. gada 17. decembrī šis maršruts ir saglabāts dotētajā tīklā, bez beigu termiņa, vienkārši maršruts nebija iekļauts iepirkumu dokumentācijā un jaunajā līgumā, tādējādi, lai maršrutu iekļautu jaunajā līgumā, ATD ir izvērtējusi, ka maršrutu ir iespējams iekļaut līgumā, vienkārši ar mazāku reisu skaitu nekā ir šobrīd.

A. Vilks lūdz iekļaut lēmumprojektā informāciju iedzīvotājiem, jo iedzīvotāji ļoti sāpīgi uztver šādas izmaiņas un arī pārmet pašvaldībai, kāpēc pašvaldība nav viņus aizstāvējusi un pasargājusi.

A. Rutkis norāda, ka šajā projektā ir iekļautas dažas lietas, kas mums kā šī brīža pārvadātājam ir skaidri redzams, ka viņas nav izpildāmas, tās nevar izpildīt tajos laikos, kādos projektā ir ielikts, un, kad Dobeles autobusa parka pārstāvji to norādīja ATD darbiniekiem, atbilde bija, ka mums tā vajag, lai viņš tikos tur ieiet un tikos atiet. A. Rutkis norāda, ka stundā

STPProt_04.10.2024._Nr.13_Sabiedriskā transporta padomes sēdes protokols

ir 60 minūtes un nav 70 minūtes, un, ja ir noteikts posms, kas jānobrauc autobusam atbilstoši līgumam, tad šo posmu nevar samazināt par 16 minūtēm, tā ir utopijs, to autobusa vadītājam nav iespējams izdarīt. Tāpat A. Rutkis norāda, ka pēc tā ko dzirdēja no L. Pavlovas un H. Vīganta, viņaprāt, nav veikta pilnīgi nekāda analīze – statistika. A. Rutkis atsaucoties uz L. Pavlovas teikto, ka pasažieri no Jelgavas autoostas līdz Jelgavas dzelzceļa stacijai brauc bez biļetes, un, ja ATD, tas ir zināms, tad kāpēc pāravadātājs netiek par to sodīts par to, tā nedrīkst būt.

Rezumējot iepriekš minēto A. Novikova norāda, ka pāravadātājs, kurš sāks pildīt līgumu ar 2024. gada 1. novembri, ir apliecinājis, ka ir iespējams veikt ATD piedāvātās izmaiņas, tieši tādā izpildījumā kā tas būs nepieciešams. H. Vīgants apstiprina, ka pāravadātājs ir apliecinājis, ka izmaiņas ir iespējams veikt, tāpat H. Vīgants paskaidro, ka iespējams, būs jāveic daži precizējumi.

A. Novikova lūdz papildināt lēmumprojektu, attiecīgi norādot, ja kaut kas nav sekmīgi ar šī lēmuma izpildi, tad atkārtoti jāveic konsultācijas ar pāravadātāju, jāatrod risinājums un, ja nepieciešams jāiesniedz STP atkārtotai lēmuma pieņemšanai, un par ilgtermiņa risinājumiem, ATD turpina sarunas ar visiem iesaistītajiem un nākat vēlreiz uz padomi.

I. Ozoliņš jautā par kārtību kādā tiks informēti pasažieri, ka no 1. novembra tiks veiktas izmaiņas. D. Merirands paskaidro, ka visos gadījumos tā ir gan preses relīze, gan mediji, gan ieraksti sociālajos tīklos, gan arī informācija, kas tiek nodota pašvaldībām tālākai izplatīšanai iedzīvotājiem.

Septiņiem padomes locekļiem balsojot “par” (A. Novikova, P. Markēvičs, T. Trubača, B. Vīlpa L. Olante, A. Lungevičs un I. Ozoliņš), Sabiedriskā transporta padome nolēm:

1. No 2024.gada 1.novembra apstiprināt plānotās izmaiņas:
 - 1.1. reģionālās nozīmes maršrutā Nr.7017 “Rīga-Jelgava” iekļaut 24 reusus darba dienās un 18 reusus sestdienās un svētdienās;
 - 1.2. reģionālās nozīmes maršrutā Nr.7363 “Jelgava-Dobeļe” veikt 24 reusus, no kuriem 20 reisi pagarināti līdz Jelgavas stacijai, salāgojot ar vilcienu pienākšanas un atiešanas laikiem;
 - 1.3. reģionālās nozīmes maršrutā Nr.7376 “Rīga-Jelgava-Dobeļe” saglabāt 41 reisu no 53 reisiem.
2. Uzdod VSIA “Autotransporta direkcija” kontrolēt šī lēmuma 1. punktā norādīto izmaiņu ieviešanas gaitu, nepieciešamības gadījumā veikt atkārtotas konsultācijas ar pāravadātāju un/ vai sniegt ziņojumu Sabiedriskā transporta padomei atkārtotai lēmuma pieņemšanai.
3. Uzdod VSIA “Autotransporta direkcija” izstrādāt piedāvājumu par Vilciens+ biļetes ieviešanu vilciena maršrutā Rīga-Jelgava un reģionālās nozīmes maršrutā Nr.7363 Jelgava-Dobeļe no 2024.gada 1.novembra.
4. Uzdod VSIA “Autotransporta direkcija” veikt pasažieru datu analīzi, kuri izmanto pārsēšanās punktu Jelgavas stacijā no 2024.gada 1.novembra.
5. Uzdod ATD sadarbībā ar iesaistītajām pašvaldībām informēt iedzīvotājus par šī lēmuma 2. punktā plānotajām izmaiņām.
6. Uzdod ATD turpināt darbu pie plānotajām ilgtermiņa izmaiņām maršrutu pārbūvē, kuras varēs stāties spēkā pēc 30 minūšu intervāla grafika ieviešanas Jelgavas līnijā.

**Par darba kārtības 5. punktu
Par maršruta Rīga – Balvi izveidi uz komerciāliem principiem.**

STP pieņem zināšanai L. Pavlovas sniegto informāciju.

Septiņiem padomes locekļiem balsojot “par” (A. Novikova, P. Markēvičs, T. Trubača, B. Vīlpa L. Olante, A. Lungevičs un I. Ozoliņš), Sabiedriskā transporta padome nolēmj:

1. Apstiprināt maršrutu Rīga-Balvi uz komerciālajiem principiem, nosakot laika intervāla piemērošanu, par konkrētiem laika intervāliem vienojoties ar attiecīgo plānošanas reģionu.

2. Uzdot VSIA “Autotransporta direkcija” publicēt informāciju, ka maršruts Rīga-Balvi ir izveidots uz komerciālajiem principiem.

Par nākamo STP sēdi padomes locekļi vienosies atsevišķi, saskaņojot laiku un sēdes vietu (klātienē vai attālināti), pašreiz piedāvāties datumi ir 2024. gada 8. novembris (iepriekš vienojoties ar A. Okmani, jo A. Novikova nevarēs nodrošināt savu dalību sēdē vai 2024. gada 15. novembris ar A. Novikovas dalību sēdē).

Sēde slēgta plkst. 13.30

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