

SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PADOME

ĀRKĀRTAS sēdes protokols Nr.1A

2022.gada 7.jūlijā (sēde attālinātā veidā)

VSIA "Autotransporta direkcija"
Rīgā, Vaļņu ielā 30

Sēdi vada

Sabiedriskā transporta padomes priekšsēdētājs:

Dins Merirands	Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks
----------------	--

Sēdē piedalās sekojoši Sabiedriskā transporta padomes locekļi:

Vārds, Uzvārds	Pārstāvētā institūcija
Vaira Brūdere	Kurzemes plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja
Baiba Vīlpa	Satiksmes ministrijas Finanšu un attīstības plānošanas departamenta direktore
Patriks Markēvičs	Satiksmes ministrijas Dzelzceļa politikas un infrastruktūras departamenta direktora vietnieks – Dzelzceļa nodaļas vadītājs
Taisa Trubača	Finanšu ministrijas Budžeta departamenta direktore
Ligita Olante	Rīgas plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja
Aivars Okmanis	Zemgales plānošanas reģiona Attīstības padomes priekšsēdētājs, Bauskas novada domes priekšsēdētājs
Agris Lungevičs	Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības padomes loceklis, Madonas novada domes priekšsēdētājs
Sergejs Maksimovs	Latgales plānošanas reģiona Attīstības padomes priekšsēdētāja vietnieks, Balvu novada domes priekšsēdētājs

STPProt_07072022_nr.1A_Sabiedriskā transporta padomes ĀRKĀRTAS sēdes protokols

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

Sēdē nepiedalās:

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

Pārējie Sabiedriskā transporta padomes sēdes dalībnieki:

Vārds, Uzvārds	Pārstāvētā institūcija
Kristiāns Godiņš	VSIA "Autotransporta direkcija" valdes priekšsēdētājs
Modris Jaunups	VSIA "Autotransporta direkcija" valdes loceklis
Vizma Bahareva	VSIA "Autotransporta direkcija" Juridiskās daļas vadītāja
Santa Aveniņa	Sabiedriskā transporta plānošanas, analīzes un kontroles daļas vadītāja
Jānis Lagzdons	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta plānošanas nodaļas vadītājs
Ilona Puķīte	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedriskā transporta audita nodaļas vadītāja
Viktors Zaķis	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedrisko attiecību vadītājs
Sanita Heinsberga	VSIA "Autotransporta direkcija" Sabiedrisko attiecību speciāliste
Leonīds Krongorns	AS "Liepājas autobusu parks" valdes priekšsēdētājs
Indulis Trapiņš	Ogres novada pašvaldības deputāts, Sabiedrisko pārvadājumu transporta infrastruktūras komitejas vadītājs

Sēdi protokolē:

VSIA „Autotransporta direkcija”

Juridiskās daļas vecākā juriste

Irita Tace-Loča

Sēdes sākums plkst.15.⁰⁰

STPProt_07072022_nr.1A_Sabiedriskā transporta padomes ĀRKĀRTAS sēdes protokols

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

D.Merirands informē, ka ārkārtas sēde tiek organizēta *attālināti* un pārliecinās par kvoruma esamību. Konstatējot, ka padomes sēdē piedalās deviņi padomes locekļi, apstiprina, ka padome ir lemttiesīga un informē par ārkārtas sēdes sasaukšanas iemesliem un sēdē izskatāmo jautājumu.

I.Puķīte informē par jaunā ilgtermiņa Līguma Nr. ATD/ST-2021/03-Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” izpildi, saskaņā ar ko pakalpojumu sniegšana uzsākta 2022.gada 1.jūlijā – līguma izpildē ir iesaistīti 60 autobusi, visi ir apsekoti un atbilst noteiktajām kvalitātes prasībām.

Sabiedriskā transporta padome tiek informēta par situāciju sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumu izpildē no 2022.gada 1.jūlija un saņemtajām pasažieru sūdzībām par neizpildītajiem reisiem – pirmajās piecās pakalpojuma izpildes dienās tie bijuši jau 17,38% (aptuveni 230 neizpildīti reisi) – papildus jāsaaka, ka, gatavojoties šai līguma izpildes uzsākšanai, Autotransporta regulāri sazinājās ar Pārvadātāju (rakstveidā, mutvārdos), lai gūtu pārliecību par gatavību pakalpojuma uzsākšanai, kā arī, lai savlaicīgi konstatētu riskus, ja tādi saistībā ar līguma izpildi varētu rasties. Tādējādi, esot tiešā saziņā ar Pārvadātāju, līdz līgum izpildes uzsākšanai Autotransporta direkcija nesaņēma informāciju par to, ka būtu problēmas ar autovadītāju daudzumu – un uz šo brīdi Autotransporta direkcija informē, ka reisu neizpilde tiešā veidā ir saistīta ar autovadītāju trūkumu. **I.Puķīte** informē, ka sagatavotajā ziņojumā ir norāde uz veiktajiem un veicamajiem procesuālajiem pasākumiem attiecīgās krīzes situācijas risināšanā, kā arī cēloņiem, kuru dēļ šāda krīzes situācija radusies. **I.Puķīte** paskaidro, ka Autotransporta direkcijas darbinieki kopš pakalpojumu uzsākšanas dienas seko līdz līguma izpildei – atradās gan Ogrē, gan Aizkrauklē – kustības sarakstu plāksnes ir nomainītas, vienlaikus jāatzīst, ka autobusu vadītāju nebija pilnvērtīgi apmācīti – novērots, ka ir vadītāji, kuri nepārzin līdz galam maršrutu, kā arī kases aparātu lietošanu, kā rezultātā konstatēti arī biļešu neizsniegšanas gadījumi un problēmas ar bezskaidras naudas norēķiniem. Tās ir tās papildus neatbilstības, kas novērotas papildus reisu neizpildei – un saistībā ar reisu neizpildi Autotransporta direkcija saņem daudz pasažieru zvanus par šo situāciju.

D.Merirands lūdz ziņot par reisu neizpildes dinamiku – vai ir novērojama situācijas uzlabošanās ar katru dienu (šodien ir izpildes 7.diena).

S.Aveniņa informē par faktisko situāciju – šajās septiņās dienās saskaņā ar operatīvo informāciju ir neizpildīti kopumā 298 reisi (15, 53% no kopējā maršrutu tīkla daļas plānotā reisu skaita šajā periodā) un tā dinamika attiecībā uz vakardienu un šodien – attiecīgi vakar fiksēti 54 reisu neizpilde un šodien samazinājusies līdz 14 reisiem abās.

Tiek uzklauti AS ”Liepājas autobusu parks” (ziņo valdes priekšsēdētājs L.Krongorns) paskaidrojumi par radušos situāciju, par veiktajām darbībām tās novēršanai un apstākļiem, kuru dēļ nākotnē tādi pārkāpumi vairs netiktu pieļauti.

L.Krongorns atvainojas, ka šāda situācija pēc būtības vispār ir notikusi - atvainojas visiem pasažieriem. Šīs situācijas cēloņi galvenokārt ir divi faktori: Liepājas

autobusu parks rēķinājās, ka tiks piesaistīti autovadītāji no Pierīgas un Liepājas lotes, diemžēl tieši ar pakalpojuma uzsākšanas dienu saslimušo skaits būtiski palielinājies (uz vakardienu tie ir 44 uzņēmuma autovadītāji), bet vienlaikus papildus darbinieki ir palaisti atvaļinājumos, kas kopumā ir milzīgs uzņēmuma resurss. Situācija, kas notiek Ogrē, ir neveiksmīga – turklāt līdz šim nav piedzīvota situācija (un nevēlas šo komentēt un tas jebkurā gadījumā neattaisno situāciju), kad kādas trešās puses iesaistes rezultātā reisa izpildes laikā autovadītāji tiek izsaukti no autobusiem – šādai situācijai pārvadātājs nebija gatavs un nevarēja to paredzēt. **L.Krongorns** apgalvo, ka sliktāk, kā šobrīd – nebūs, situācija ar katru dienu uzlabojas - vienlaikus šis viss ir sakritis kopā ar jaunajiem kases aparātiem, kas pie šiem apstākļiem ir zināms stress apmācības procesa organizēšanā – aparatūra saņemta ar novēlošanos, attiecīgi diemžēl ir traucēta bezskaidras naudas norēķinu iespēja – notikusi sadarbība ar AS “Pasažieru vilciens” – tomēr šie trīs faktori kopumā mums neļāva pilnvērtīgi uzsākt un pildīt līguma saistības. Situācija uzlabojas – tiek piesaistīti jauni darbinieki – par pārsteigumu ar jaunu darbinieku piesaisti nodarbojas pat šoferi, informējot dispečeri par kontaktpersonām, kuri gribētu nākt strādāt – tādējādi jāsecina, ka darbinieki ir ieinteresēti šo situāciju labot, uzņēmumā nav iekšējo konfliktu – viņi dara vairāk, nekā nepieciešams – un šī krīzes situācija izveidojusies citu ārējo apstākļu sakritības rezultātā.

L.Krongorns lūdz dot iespēju turpināt darbu un pierādīt sevi.

Padomes locekļi diskutē par sniegto informāciju.

D.Merirands jautā AS “**Liepājas autobusu parks**”: Kad Jūs sapratāt, ka situācija nav laba un nespēsiet izpildīt līguma saistības pilnā apjomā?

L.Krongorns sniedz atbildi: es to sapratu tajā pašā dienā, kad sākām faktisko līguma izpildi – tajā dienā notika dīvains lietas, par ko minēju iepriekš – iesaistījies pats personīgi – šoferim zvana viņa iepriekšējais darba devējs un norīko pēkšņi ierasties - tāpat iepriekšējā dienā būtiski pieauga saslimušo skaits un tad tas notika. Gatavojoties pakalpojuma uzsākšana, mēs bijām pilnīgi pārliecināti, ka darbinieku skaits būs pietiekošs, bet šādu apstākļu kopumu mēs nevarējām paredzēt – mēs tam nebijām gatavi. 19 cilvēki ir palaisti atvaļinājumā – ar sabotāžu nenodarbojamies – nekad šāda situācija netiktu pieļauta, ja nebūtu pilnas pārliecības, ka līguma izpilde netiks ietekmēta, šobrīd aktīvi strādājam pie šī.

A.Lungevičs jautā:

- 1) cik ilgs ticis noteikts sagatavošanās laiks;
- 2) un kādas ir paredzētās sankcijas par neizpildītiem reisiem.

V.Bahareva informē, ka sagatavošanās laiks bijis vismaz 13 mēnešus saskaņā ar 2021.gada aprīlī noslēgto sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumu. Attiecībā uz sankcijām jānorāda – līgumā paredzēts, ka par reisu neizpildi (virs 51) kalendārā mēneša ietvaros piemērojamā līgumsoda apmērs ir 500.00 *euro*, ja reisu neizpilde nav saistīta ar Ārkārtas situācijas gadījumu.

D.Merirands noskaidro situāciju pasažieru apziņošanas kontekstā un pauž viedokli, ka šis process nebija pilnīgs – novēroti būtiski trūkumi – ne tikai attiecībā uz ārkārtas tālruņa apkalpošanas jaudu, bet arī uz tādām jāsaka, diezgan nelāgām, kļūdām un neprecizitātēm tālruņa numuros (sniegtajā informācijā) – tā informācija, kas pieejama, piemēram, kādā no pašvaldībām, zvanītāju rezultātā noved pie absolūti cita adresāta (ar šo situāciju nesaistīta) - šādas lietas nu gan vajadzētu izslēgt, ja tā tiešām ir bijis.

D.Merirands lūdz skaidrot komunikācijas apstākļus pasažieru apzināšanā, tajā skaitā, informācijas izvietojanās pieturvietās un tamlīdzīgi. Vai ir veikta arī priekšlaicīga apziņošana – ievērtējot, ka ne jau vienmēr pasažieris skatās mājas lapā, būtiskākā informācija jau tomēr ir pieturā, kustības sarakstā u.tml.

L.Krongorns informē, ka pāravadātājs ir sazinājies ar Ogres, Aizkraukles pašvaldībām par katru neizpildīto reisu – informēja, lai varētu apzināt iedzīvotājus - informācija tiek ievietota mājas lapā, sociālajos tīklos.

Ogres novada pašvaldības deleģētais pārstāvis Indulis Trapiņš norāda, ka tā situācija, kāda izveidojās 1.jūlijā nav normāla un no Liepājas autobusu parka bija ļoti nenopietna pieeja un pašvaldības šajā gadījumā ir nostādītas ļoti neērtā situācijā. Jāsaprot, ka iedzīvotāji nemeklē ne Autotransporta direkciju, ne Liepājas autobusu parku, bet attiecīgo pašvaldību un “izklie dz savu sāpi, kas bija ļoti nopietna”. Pašvaldība uz doto brīdi nezināja, ko atbildēt (ne par reisiem, ne par kontaktiem) – šis norādītais tālruņa numurs, kas bija uzrādīts, vienkārši nebija sasniedzams – šī situācija bija ļoti dramatiska, turklāt līdzšinējā sadarbība ar AS “CATA” (iepriekšējais pakalpojumu sniedzējs) reisu neizpildes gadījumos kvalitātes un komunikācijas ziņā bija krietni labāka (operatīva). Ogres novads ir lielākais Latvijā – šajā situācijā cietēji ir iedzīvotāji – ja mēs neko nevaram palīdzēt viņiem, tas ir absurds – turklāt šobrīd pēc reformas viņiem attiecīgi zūd uzticība šim jaunajam novadam – tiek degradēt visa būtība -cilvēks nenokļūst līdz pilsētas centram, nevar izpildīt savas iepļānotās lietas – it sevišķi senioriem nokļūt līdz ārstam. Uzskata, ka tā strādāt nevar – gada laikā, sazinoties ar jaunā pāravadātāja pārstāvi, tiek apgalvots, ka viss kārtībā, bet pienāk 1.jūlijs un nekas nav kārtībā. Paldies, ka tika uzklausīts Ogres novada pašvaldības viedoklis.

L.Krongorns atkārtoti – tika darīts viss iespējamais – situācijas ir uzlabojusies – atzīst, ka Ogres novadam ir tiesības uz viedokli – tam nepiekrītu – uzskata, ka tā ir apzināta rīcība – fakts, ka bija sagatavošanās laiks, bet šeit viss saistīts ar šoferu saslīmšanu un apstākli, ka cilvēki, pat noslēdzot darba līgumu, var neierasties darbā – rezultātā īsā termiņā jārikojas izšķiroši – informācija ir iesniegta arī Autotransporta direkcijā, ir apzināti vairāki vietējie šoferi – jā, mēs netiekām galā, bet tomēr uzskata, ka Valsts darba inspekcijai vajadzētu painteresēties kas notiek šajā pieminētajā (slavētajā) uzņēmumā. Dienā pirms 1.jūlija viss bija kārtībā – vienīgais, kam es tiktiešām nebiju gatavs, ka reisa laikā “burtiski raus ārā šoferus kāda trešā persona” – tā nav normāla situācija.

D.Merirands noskaidro Autotransporta direkcijas rīcību pēc pagaišajā gadā konstatētās ārkārtas situācijas reisu neizpildē – vai tā kā Pasūtītājs šādu krīzes vadības plānu ir nostiprinājis arī citur dokumentāri papildus ziņojumā ietvertajam.

K.Godiņš skaidro situāciju un norāda, ka sagatvotajā materiālā ir aprakstīts plāns, kāds ir process šādās situācijās – primārais ir citu pārvadātāju apzināšana un autobusu vadītāju piesaistē - arī šajā gadījumā tas tika darīts – tika uzsākts arī cenu aptaujas process – nepārtraukta komunikācija ar uzņēmumu – plānā ir atrunāts, ka, ja mēneša laikā situācija netiek novērsta, tiek lemts par līguma pirmstermiņa laušanas procedūras uzsākšanu. Jāpiekrīt un jāatzīst, ka konkrētajā gadījumā komunikācija bija nepietiekoša uz visām iesaistītajām pusēm (laicīgi netika informēta nedz autoostas, Autotransporta direkciju nedz pašvaldības) – informatīvā tālruņa kapacitāte nebija pietiekoša – ir jāatrod veids, kā stripināt komunikācijas bloku, lai informācija nonāktu pie adresātiem pēs iespējas operatīvi – vienlaikus tika uzdots pārvadātājam sagatavot krīzes rīcības un komunikācijas vadības plānu. Papildus norāda un vērš uzmanību uz ierasto praksi gadījumos, kad saskaņā ar konkursa rezultātiem attiecīgā maršrutu tīkla teritorija pāriet cita sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēja apkalpošanā un pārziņa– attiecīgi viena daļa šoferu (arī administratīvais personāls) pāriet strādāt pie jaunā pakalpojumu sniedzēja - kā piemēru norāda loti Jēkabpils, Preiļi, Līvāni (no 1.jūlija apkalpo SIA “Tukuma Auto”), kur šobrīd strādā liela daļa iepriekšējā pārvadātāja darbinieki – savukārt Liepājas autobusu parkam pretēji ierastajai praksei bija jāiztiek tikai ar saviem resursiem, nerēķinoties ar iepriekšējā pakalpojuma sniedzēja resursiem. Un protams, ka tas viņus neattaisno, bet noteikti būtu vērts pavērtēt citām institūcijām, kādēļ šāda situācija ir izveidojusies – vai tā nav kāda uzņēmuma apzināta rīcība. Pārvadātājam šajā situācijā noteikti jāpilnveido sabiedrības plašsaziņu informēšana, jāizveido mehānisms, kā risināt un kompensēt pasažieriem radītās neērtības, jāvērš uzmanība uz pasažieru tiesībām (radīt iespēju, lai persona tur, kur tas ir iespējams, var, piemēram, izmantot taksometra pakalpojumu u.tml.) – bet jā, vispārpieņemtā prakse ir tāda, ka šoferi, mainoties tīkla daļas apkalpotājam, turpina strādāt pie jaunā pārvadātāja. Jāņem vērā, ka nevienam pārvadātājam nav garantēta kāda tīkla daļa uz nenoteiktu laiku – šobrīd konkurence tirgū ir ļoti sīva – šoferu piesaiste citai administratīvajai teritorijai ir sarežģīta, jo tīri reāli šo šoferu skaits nav ar rezervēm. Autotransporta direkcijas ieskatā šādām situācijām, iespējams, būtu jāslēdz kāda ģenerālvienošānās (principi atalgojuma veidošanai un arī šoferu nodarbināšanai, pārejai no viena uzņēmuma otrā). Vienlaikus jāuzsver, ka primārais informācijas ziņotājs ir Pārvadātājs, kam ir maksimāli ātri jānodod informācija pasažieriem, autoostām, Autotransporta direkcijai un arī pašvaldībām.

V.Bahareva papildina un, reaģējot arī uz pagaišā gada situāciju, kad šī krīze nebija tik skarba, piekrīt, ka šis noteikti varētu būt noregulējams kā pielikums sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumiem – lai būtu skaidra rīcība no katras puses – Pasūtītājs primāri sagaida, ka pakalpojumu nodrošinās pakalpojumu sniedzējs, jo Autotransporta direkcijai šādu iespēju nav – vienīgais, ko mēs kā Pasūtītājs varam nomenēdžēt noslēgto pakalpojuma līgumu ietvaros, ir – vai attiecīgajā ārkārtas (krīzes) situācijā varētu tikt iesaistīta īslaicīgā savu resursu palīdzība no citiem pakalpojumu sniedzējiem. Attiecīgi šo Autotransporta direkcija varētu izstrādāt un

STPPProt_07072022_nr.1A_Sabiedriskā transporta padomes ĀRKĀRTAS sēdes protokols

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

iesniegt apstiprināšanai Sabiedriskā transporta padomē līdzīgi kā rīkojāmos komerciālo maršrutu neizpildes gadījumos (tādējādi, šī kārtība tiktu publicēta un zināma visiem).

D.Merirands izsaka priekšlikumu uzdot Autotransporta direkcijai līdz nākošai padomes sēdei šādu kārtību izstrādāt un iesniegt apstiprināšanai, par ko padomes locekļiem iebildumu nav.

Vienlaikus **D.Merirands** uzsver, ka visa centrā tomēr ir pasažieris - tādēļ vērts norādīt uz pasažieru tiesībām šādās situācijās. Uzskata, ka šajās dienās plašsaziņu līdzekļos šī informācija nebija sastopama.

V.Bahareva skaidro, ka – pasažierim ir tiesības saņemt atpakaļ pilnu braukšanas maksu vai mainīt šo biļeti pret citu braucienu viņam izdevīgā laikā (šis ir jau nostiprināts normatīvajos aktos), kā arī, atbilstoši Autopārvadājumu likuma nosacījumiem, saņemt kompensācija par visiem tiešajiem izdevumiem (jāiesniedz iesniegums pārvadātājam, kurš mēneša laikā šo iesniegumu izskata un viņa pienākums ir kompensēt visus tiešos izdevumus).

Padomes locekļi diskutē par lēmuma projekta precizējumiem un vienojas, ka to nepieciešams papildināt ar nosacījumu, ka līguma pilnvērtīgai izpildei no pārvadātāja puses ir jābūt nodrošinātai nedēļas laikā (nevis mēneša), kā arī jāizstrādā kārtība rīcībai šādām krīzes situācijām, par faktisko situāciju jāziņo nākošajā Sabiedriskā transporta padomes sēdē.

A.Lungevičs uzskata, ka pie šādiem apstākļiem ir vajadzīga radikāla rīcība, informē par situāciju – tā ir ārkārtīgi slikta, tālrunis zvana nepārtraukti – tajā skaitā, arī zvani par AS “Nordeka” – kaut kas īsti labi nav šajā sistēmā – ko iedzīvotāji domās – es balsoju par ļoti radikālu rīcību arī Vidzemes plānošanas reģiona kolēģu vārdā. Uzskata, ka nedēļa ir maksimums, ko varam dot situācijas novēršanai.

K.Godiņš protams, piekrīt, ka pakalpojumu izpilde nav uzsākta kvalitatīvi, bet tomēr vēlētos, ka šajā situācijā nebūtu jājauc viss kopā jo situācijas pamatā ir arī citi faktori (politika u.tml.). Vienlaikus izsaka pateicību Zemgales plānošanas reģionam maršrutu tīkla daļas “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni” par veiksmīgu sadarbību – šoferu pāreju (pārēja pie jaunā darba devēja) izdevusies veiksmīgi, pretējā gadījumā varētu būt līdzīga situācija.

A.Okmanis uzskata, ka viens mēnesis jautājuma sakārtošanai ir ļoti garš termiņš -nedēļa kā maksimums būtu pieļaujama – neredz arī pierādījumus tiem apgalvojumiem ko izteica AS “Liepājas autobusu parks” – tie īsti neizklausās nopietni – šis ir precedents un tad mums jāsaprot, kur tad ir robeža, lai būtu tā līguma laušana un kādā veidā tiek aizsargāti pasažieri.

L.Krongorns norāda, ka dara visu iespējamo un situācija ar darbinieku resursiem tiks uzlabota – notiek darbs pie apmācībām ar kases aparātiem – tāpat, lai pieņemto skarbāko lēmumu (līguma laušanu) tomēr lūdz ievērtēt un ņemt vērā, ka jānošķir normāla (paredzama) situācija (kaut kāds reiss skaits pie vislabākās apņemšanās notiek katru mēnesi) no tomēr ārkārtas situācijas, kas saistīta ar apstākļiem, ko nevar paredzēt.

Pamatojoties uz Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr.1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.6.punktu, deviņiem padomes locekļiem

STPProt_07072022_nr.1A_Sabiedriskā transporta padomes ĀRKĀRTAS sēdes protokols

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

(D.Merirands, V.Brūdere, B.Vīlpa, P.Markēvičs, T.Trubača, L.Olante, A.Okmanis, A.Lungevičs, S.Maksimovs), balsojot “par”, **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

1A.1. Pieņemt zināšanai VSIA “Autotransporta direkcija” 2022.gada 6.jūlija ziņojumā “Par Līguma Nr. ATD/ST-2021/03-Ogre, Aizkraukle par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” izpildi” sniegto informāciju un veiktajiem pasākumiem ārkārtas situācijas risināšanai;

1A.2. Uzdot AS “Liepājas autobusu parks” līdz šī gada 15.jūlijam novērst nepamatotu reisu neizpildi un nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle” saskaņā ar 2021.gada 9.aprīlī noslēgto Līgumu Nr. ATD/ST-2021/03-Ogre, Aizkraukle.

1A.3. Uzdot VSIA “Autotransporta direkcija” ne vēlāk kā līdz šī gada 18.jūlijam informēt Sabiedriskā transporta padomi par situāciju un sankcijām līguma neizpildes gadījumā saistībā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošinājumu maršrutu tīkla daļā “Ogre, Aizkraukle”.

1A.4. Uzdot VSIA “Autotransporta direkcija” izstrādāt un iesniegt izskatīšanai nākamajā Sabiedriskā transporta padomes sēdē kārtību, kādā tiek nodrošināta sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktība situācijās, kad pārvadātājs, kas apkalpo attiecīgo maršrutu tīkla daļu, sistemātiski un ievērojamā apjomā neizpilda reisu, un šāda neizpilde nav saistīta ar pārvadājumu līgumā noteikto ārkārtas situāciju¹.

1A.5. Lēmums stājas spēkā 2022.gada 7.jūlijā.

Sēde slēgta plkst. 16.20

D.Merirands
Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks
Sabiedriskā transporta padomes
Priekšsēdētājs

(2022.gada 13.jūlijā)

¹ Ārkārtas situācija – īslaicīgs (līdz piecām dienām) notikums (var ietvert Nepārvaramas varas gadījuma pazīmes), kas rada vai var radīt draudus cilvēku dzīvībai, veselībai vai drošībai, bojājumus kustamam un/vai nekustamam īpašumam, apkārtējās vides piesārņojumu, ko speciālie un glābšanas dienesti nespēj kontrolēt, un tādēļ ir nepieciešams pārtraukt Līgumā minēto saistību pilnīgu vai daļēju izpildi
STPProt_07072022_nr.1A_Sabiedriskā transporta padomes ĀRKĀRTAS sēdes protokols