



# RĪGAS PLĀNOŠANAS REĢIONS

Reģ.Nr. 90002222018, Zigfrīda Annas Meierovica bulvārī 18, Rīga, LV – 1050,  
tālr.: +371 67226430, fakss: +371 67226431, e-pasts: rpr@rpr.gov.lv, www.rpr.gov.lv

## RĪGAS PLĀNOŠANAS REĢIONA ATTĪSTĪBAS PADOMES SĒDES PROTOKOLS

Klātienē Rīgas domē, Rātslaukumā 1  
Attālināti Zoom platformā  
Rīgā

2024.gada 30.maijā

Nr. 5

Sēdi sāk plkst. 10.00.

**Sēdi vada:** Rīgas plānošanas reģiona attīstības padomes (turpmāk – RPRAP) priekšsēdētājs, Rīgas valstspilsētas pašvaldības domes priekšsēdētāja vietnieks **Edvards Ratnieks**.

**Sēdi protokolē:** Rīgas plānošanas reģiona (turpmāk – RPR) biroja administratore Guna Martuša.

### Darba kārtība:

1. Diskusija par sabiedriskā transporta nozares aktualitātēm Rīgas plānošanas reģionā:
  - 1.1. Sabiedriskā transporta pasažieru pārvadājumi ar autobusiem un vilcieniem.
  - 1.2. Rail Baltica virzības progress.
  - 1.3. Rīgas reģiona SUMP izstrādes tālākie soļi.
2. Vienotas sabiedriskā transporta biļetes ieviešana Rīgas reģiona teritorijā.
3. Par 5.1.1.1.pasākuma “Infrastruktūra uzņēmējdarbības atbalstam” 1.kārtas projektu apstiprināšanu.

### Sēdē ar balsstiesībām piedalās šādi RPRAP locekļi:

1. **Edvards Ratnieks** – RPRAP priekšsēdētājs, Rīgas valstspilsētas pašvaldības domes priekšsēdētāja vietnieks;
2. **Juris Žilko** – RPRAP priekšsēdētāja vietnieks, Ķekavas novada pašvaldības domes priekšsēdētājs;
3. **Vilnis Ķirsis** – Rīgas valstspilsētas pašvaldības domes priekšsēdētājs;
4. **Dainis Turlais** – Rīgas valstspilsētas pašvaldības domes deputāts;
5. **Jānis Ozols** – Rīgas valstspilsētas pašvaldības domes deputāts;
6. **Justīne Pantelēja** – Rīgas valstspilsētas pašvaldības domes deputāte (attālināti);
7. **Andris Morozovs** – Rīgas valstspilsētas pašvaldības domes deputāts;
8. **Valērijs Bulāns** – RPRAP locekles Karīnas Miķelsones aizvietotājs (apstiprināts ar 05.12.2022. Rīgas plānošanas reģiona pašvaldību domju priekšsēdētāju kopsapulces lēmumu Nr.2), Ādažu novada pašvaldības domes priekšsēdētāja vietnieks attīstības jautājumos;
9. **Andrejs Ence** – Mārupes novada pašvaldības domes priekšsēdētājs;
10. **Aleksandrs Čmiļš** – RPRAP locekļa Andra Berga aizvietotājs (apstiprināts ar 23.08.2021. Rīgas plānošanas reģiona pašvaldību domju priekšsēdētāju kopsapulces lēmumu Nr.4), Olaines novada pašvaldības domes priekšsēdētāja otrais vietnieks;
11. **Vita Paulāne** – Ropažu novada pašvaldības domes priekšsēdētāja;
12. **Raivis Anspaks** – Salaspils novada pašvaldības domes priekšsēdētājs;
13. **Linards Kumskis** – Siguldas novada pašvaldības domes priekšsēdētājs.

## **Sēdē nepiedalās 1 balsstiesīgais RPRAP loceklis:**

1. **Jānis Lediņš** – Jūrmalas valstspilsētas pašvaldības domes priekšsēdētājas vietnieks.

**Sēdē piedalās** sekojoši Satiksmes ministrijas, Rīgas pašvaldības sabiedrības ar ierobežotu atbildību „Rīgas satiksme” (turpmāk – Rīgas satiksme), akciju sabiedrības “Pasažieru vilciens” (turpmāk – Pasažieru vilciens), Valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija” (turpmāk – ATD), RPR pašvaldību un citi pārstāvji:

1. Satiksmes ministrs **Kaspars Briškens**;
2. Satiksmes ministra padomnieks **Jānis Meirāns**;
3. Satiksmes ministra padomnieks **Rasmuss Filips Geks**;
4. Satiksmes ministra ārštata padomnieks (nozares reformu un inovāciju jautājumos) **Normunds Krūmiņš**;
5. Satiksmes ministrijas parlamentārais sekretārs **Ģirts Dubkēvičs**;
6. Rīgas satiksme valdes priekšsēdētāja **Džineta Innusa**;
7. Rīgas satiksme valdes loceklis **Gints Zeltiņš**;
8. Rīgas satiksme valdes loceklis **Andris Lubāns**;
9. Pasažieru vilciens valdes priekšsēdētāja p.i. **Raitis Nešpors**;
10. Pasažieru vilciens Komercedarības departamenta vadītājs **Ivars Zaļais**;
11. ATD valdes priekšsēdētājs **Dīns Merirands**;
12. ATD IT un saimnieciskā nodrošinājuma daļas vadītājs **Uldis Rozenbergs**;
13. Rīgas valstspilsētas pašvaldības domes priekšsēdētāja padomnieks **Kaspars Pauniņš** (attālināti);
14. Rīgas valstspilsētas pašvaldības domes deputāts **Olafs Pulks**;
15. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Mobilitātes plānošanas pārvaldes vadītājs **Vilnis Salenieks**;
16. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Stratēģiskās vadības pārvaldes vadītāja vietniece **Linda Danefelde**;
17. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta direktora vietniece attīstības jautājumos p.i. **Inese Sirmā** (attālināti);
18. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Stratēģiskās vadības pārvaldes vadītājs **Guntars Ruskuls** (attālināti);
19. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Stratēģiskās vadības pārvaldes Nozaru politikas plānošanas nodaļas vadītājs **Jānis Ušča** (attālināti);
20. Rīgas domes Izpilddirektora padomniece **Alise Pizika** (attālināti);
21. Mārupes novada domes Izpilddirektora vietniece, attīstības un plānošanas pārvaldes vadītāja **Ilze Krēmere** (attālināti);
22. Latvijas Radio korespondents **Viktors Demidovs** (attālināti).

## **Sēdē piedalās sekojoši Rīgas plānošanas reģiona darbinieki:**

**Edgars Rantiņš**, administrācijas vadītājs;

**Guna Martuša**, biroja administratore;

**Anita Līce**, juriskonsulte;

**Inese Ozoliņa**, komunikācijas speciāliste;

**Inga Brieze**, Projektu vadības nodaļas vadītāja;

**Ligita Olante**, Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja;

**Rūdolfs Cimdiņš**, Telpiskās plānošanas nodaļas vadītājs;

**Egita Fabiane**, Telpiskās plānošanas nodaļas telpiskās plānošanas speciāliste.

**E.Ratnieks** sasveicinās ar klātesošajiem un pateicas visiem klātesošajiem par ierašanos.

Atklāj Rīgas plānošanas reģiona Attīstības padomes sēdi.

Iepazīstina ar darba kārtību. Nevienam nav iebildumu par darba kārtību.

Apstiprina darba kārtību.

**1. Diskusija par sabiedriskā transporta nozares aktualitātēm Rīgas plānošanas reģionā:**  
**1.1. Sabiedriskā transporta pasažieru pārvadājumi ar autobusiem un vilcieniem.**

**E.Ratnieks** dod vārdu Satiksmes ministram K.Briškenam.

**K.Briškens** iepazīstina ar satiksmes nozares aktualitātēm: raksturo šī brīža Latvijas dzelzceļa attīstību un tā lomu pasažieru pārvadājumos, dzelzceļa lomas stiprināšanas iespējas nākotnē saistībā ar pasažieru pārvadāšanu, informē par dzelzceļa ritošā sastāva atjaunošanu, dzelzceļa integrāciju sabiedriskā transporta pārvadājumos, situāciju par vienoto biļeti un izaicinājumiem saistībā ar tās ieviešanu un transporta plūsmu sakārtošanu.

**E.Ratnieks** papildina par dzelzceļa pieturvietu “Dārziņi” un “Rumbula” nākotni un iespēju tās saglabāt.

**K.Briškens** saka, ka nav īstais brīdis slēgt dzelzceļa stacijas, tās netiks slēgtas. Uzsver, ka Rīgas reģiona transporta sistēmas attīstībai jāmeklē risinājumi jaunu staciju atvēršanai, nevis jāslēdz esošās stacijas.

**V.Ķirsis** pievērš uzmanību stacijām ārpus pilsētas robežām, ka jārisina mobilitātes punktu veidošana pie dzelzceļa stacijām. Norāda, ka Rīgas pašvaldība no sava budžeta maksā par sabiedrisko transportu, un ka, vēlētos taisnīgāku maksāšanas mehānismu, lai tas būtu izlīdzināks un taisnīgāks attiecībā pret Rīgas pašvaldību.

**K.Briškens** uzsver, ka dzelzceļam ir jāspēlē vadošā loma un tas jāintegrē, lai kāpinātu pasažieru pārvadājumus un pasažieri izvēlētos izmantot vilcienus. Raksturo dažādās Satiksmes ministrijas struktūras, kas iesaistītas, un, ka jāveicina kompleksa domāšana, kas izskaustu izolēto domāšanu, kas šobrīd dominē. Uzskata, ka transporta sistēmai Rīgas reģionā redz attīstību līdzīgu kā tas ir Skandināvijas metropolēs. Uz to ir jātiecas, bet to var sasniegt kopīgi pašvaldībām un valstij sadarbojoties un katram savā pusē īstenojot infrastruktūras projektus. Stāvparku jautājums arī ir nozīmīgs, bet katram sava saimniecība ir tuvāka, tāpēc būtu svarīgi, ka visi apsēžamies pie viena galda, lai rastu kopīgus risinājumus.

Lai realizētu nacionāla mēroga projektu, nepietiks tikai ar VAS “Latvijas dzelzceļš” iniciatīvu vien. Galvenais jau būs VAS “Latvijas dzelzceļš”, bet ir jāraugās arī, kam ir šīs īpašumtiesības uz pieguļošajām teritorijām, un tās visbiežāk ir pašvaldībai. Tāpēc ir nepieciešama individuāla pieeja. Pirmās sešas dzelzceļa stacijas būs pirmajā piegājienā. “Stacija 2.0” jeb visa veida infrastruktūrā, kas ļauj ērti pasažieriem pāriet uz sabiedrisko transportu. Vai tie būtu dzelzceļa pieturai tuvumā ierīkoti stāvparki vai velonovietnes, “Stacija 2.0” sper ambiciozu soli multimodāla transporta virzienā. Investīcijas paredzētas “Stacija 2.0” koncepta izbūvei astoņās vietās Rīgā un Pierīgā, kā arī pieturvietā “Šķirotava” tramvaja un trolejbusa līnijas pagarinājuma izbūvei Rīgas valstspilsētā.

Saka: “Mums ir plāns integrēt abas šīs dzelzceļa saimniecības, proti Rail Baltica. Mēs veidosim multimodālu infrastruktūras pārvaldību, tostarp ar VSIA “Latvijas valsts ceļi”. Mēs skatīsimies arī ministrijas ietvaros, jo mums ir 18 dažādas struktūras, 14 valsts kapitālsabiedrības. Kur mums ir 18, tur Ziemeļeiropas valstīs ir 2-3. Svarīgi ir mainīt šo “izolēto” domāšanu – “es esmu dzelzceļš”, “es esmu ceļi”, “es atbildu par infrastruktūru”, kā rezultātā viens ar otru nesarunājas pilnvērtīgi.”

Uzsver, ka būtu jānovērš dubultās dotācijas transporta sistēmā un jāizveido optimizētāka sistēma. Vēlams tāda, kas ir balstīta uz datiem – transporta pieprasījuma modelēšanu, un, pamatojums tam ir, ka Latvija ir ļoti izkludēta apdzīvotuma ziņā. Savukārt, atbildot uz Rīgas mēra jautājumu par to, vai valsts pusē var atrast finansējumu, ar ko dotēt Rīgas satiksmi, saka: “To es nevaru atbildēt.”

## 1.2. Rail Baltica virzības progress.

**K.Briškens** turpina ar Rail Baltica progresu un ieskicē Satiksmes ministrijas nākotnes ieceres pasažieru pārvadājumu un Rail Baltica jomā, kā arī normatīvās bāzes izstrādi. Ieskicē nākamās ieviešanas scenārijus, akcentē dažādo finansējuma piesaistīšanas iespējas (publiskā un privātā partnerība) un, ka prioritāte ir pamatlīnijas izbūve, bet ka ir arī citi būtiski darbi, piemēram, ātrgaitas vilcienu iegādes process, kas aizņem vairākus gadus, izceļ arī visu 3 Baltijas valstu infrastruktūras izaicinājumus.

Saka, ka šobrīd pie galda sēdošos redz kā partnerus, lai varētu sekmīgi sadarboties. Uzsver lidostas nozīmi un izceļ Rīgas centrālās stacijas nozīmību un tās attīstības un izmantošanas iespējas, tāpēc lūdz palīdzību un atbalstu no pašvaldībām, lai īstenošanas process būtu labāks un ātrāks. Uzskata, ka šajā procesā liela nozīme ir integrācijai dažādos aspektos un būtiska loma ir arī iekšzemes termināļu izveidei.

**V.Ķirsis** saka, ka vilciens nevar iet garām Rīgai, jo tad ieguvēja no šādas situācijas būtu Igaunija. Saka, ka no Rīgas puses ir atbalsts šim projektam un ir izveidota darba grupa. Uzsver, ka šajā procesā ir svarīga arī informācijas apmaiņa, lai virzītos uz priekšu. Svarīgs ir finansējuma jautājums.

**K.Briškens** saka, ka jāmeklē labākie risinājumi, tostarp starp pašvaldībām, jo finansējums ir tāds kāds ir un, ka ir svarīgi dzelzceļu veidot kā mugurkaulu, lai tas darbotos arī nākotnē. Uzsver, ka novērtē, ka Rīga to atbalsta – infrastruktūras integrēšanu pilsētvidē. Pasažieru savienojamība ir galvenais ekonomiskais ieguvums.

**R.F.Geks** paskaidro, ka šobrīd notiek koncentrāciju uz pirmo posmu – dzelzceļa sliedes un reģionālās stacijas plāno būvēt vēlāk.

**A.Morozovs** akcentē jautājumu par to, kad plānots pāriet no plānošanas pie prakses un kā ar termiņiem.

**K.Briškens** atbild, ka šobrīd jau ATD notiek darbs pie vienotā sabiedriskā transporta pieprasījuma modeļa izstrādes. Tas ļautu Rīgas un nacionālā mērogā modelēt cilvēku plūsmas. Otrs ir “Maršrutu tīkls 2.0” jeb “viena biļete, viens tarifs, viens maršruta tīkls” un ar to saistītā vienotā tarifa pieeja. Trešais ir šo staciju infrastruktūra. Ir saņemts finansējums no Kohēzijas fondiem, tagad ir jāķeras klāt dokumentācijas izstrādei. Aicinu pašvaldību vadītājus sākt gatavoties projektu iesniegšanas dokumentācijas izstrādei. Saka, ka finansējums būs pieejams, bet veidos veselīgu konkurenci starp pašvaldībām – kura iesniegs augstākas gatavības projektus un būs pati gatava iesaistīties.

**D. Merirands** papildina par vienoto tarifu sistēmu. Otrs ir vienotā biļešu sistēma. Saka: “Mēs ejam uz priekšu – svarīgi, lai pieslēdzot sistēmai jaunu dalībnieku nenotiktu milzīgas kļūdas.” Vairāki autobusu maršruti jau darbojas sistēmas ietvarā, 3 vilcienu līniju virzieni, līdz gada vēl pieslēgsim pārējos pasažieru pārvadājumus.

**K.Briškens** saka, ka jāvirzās uz sabiedriskā transporta plānošanu Rīgas metropoles areālā, lai būtiski uzlabotu maršrutu savienojamību un vestu pasažierus nevis līdz Rīgas robežai, bet gan līdz centram bez pārsēšanās. Svarīgi ņemt vērā šajā plānošanā svārstmigrāciju.

**V. Paulāne** atgriežas pie jautājuma par vienoto biļeti un atsaucas uz tikšanos, kas notikusi pirms pusotra gada. Saka, ka šo vienoto transporta biļeti gaida pašvaldību iedzīvotāji, jo tā būtu motivācija pārsēties no privātā transporta uz sabiedrisko. Jautā: “Vai būtu iespējams pateikt reālāku termiņu, ko teikt iedzīvotājiem?”

**U.Rozenbergs** skaidro, ka šobrīd notiek tehnisks process – ka tiek pieslēgti Pierīgas maršruti sistēmai, ko plānots pabeigt līdz gada beigām – gan vilcienus, gan autobusus. Saka, ka pieslēgs arī maršrutu Rīga-Daugavpils-Rēzekne, kur ir numurētās vietas vilcieniem, un, ka plāns ir nākamā gada laikā radīt šīs vienotās biļetes. Informē par procesiem, kas vēl veicami šajā sakarā.

**V.Paulāne un A.Morozovs** norāda, ka vienotās biļetes koncepts bez Rīgas nedos gaidīto rezultātu, un tai jābūt šajā sistēmā.

**J. Žilko** aktualizē jautājumu par mobilitātes punktiem un iespēju pārdalīt struktūrfondus esošā perioda ietvaros, kā arī par Rail Baltic reģionālo staciju izbūvi.

**K.Briškens un R.F.Geks** atbild, ka stacijām jābūt poliskai prioritātei, jo tām ir gan lokāla, gan valstiska nozīme un, ka, jāmeklē risinājumi, jo vilcieni nevar paiet Rīgai garām.

Uzsver, ka tāpat ļoti nozīmīgi ir integrēt transporta mezglus, pārskatīt loģistikas iespējas un vēlreiz akcentē iekšzemes termināļu svarīgumu.

**V.Ķirsis** saka, ka ļoti svarīga ir integrācija un informācija šajā procesā un, ka trūkst iekļaujošas attieksmes. Stāta par piemēru ar Altonavas ielas tiltu. Uzska, ka ļoti svarīgi ir darba grupās iekļaut arī būvvalžu darbiniekus, kas procesu virzību padarītu vieglāku un ātrāku. Visiem novēl veiksmi un lai izdodas progress!

**K.Briškens** saka, ka pilnībā piekrīt, ka jābūt sadarbībai, un, ka kopīgi jāmeklē finansējums. Tāpat uzsver, ka Rail Baltica nav izolēta struktūra un ir jādomā par to, lai tā efektīvi darbotos. Nosauc labos Igaunijas piemērus, īpaši izceļot Igaunijas ieguldījumus stacijās. Saka, ka Rail Baltica nedrīkst pabraukt garām Rīgai 1. fāzē. Uzsver arī lidostas savienojamību ar ostām.

**R.F. Geks** iepazīstina (prezentācijā) ar:

- Baltijas integrāciju Eiropas dzelzceļu tīklā;
- Pilno Rail Baltica projekta tvērumu Latvijā;
- Izmaksu ieguvumu analīzi;
- Izstrādāto optimizēto ieviešanas scenāriju;
- Ieteicamo Rail Baltica pirmās kārtas risinājumu līdz 2030. gadam Latvijā (abu Rīgas staciju integrāciju);
- Risinājumiem Rail Baltica pirmās kārtas izbūvei līdz 2030.gadam;
- Būvprojektu izstrādes progresu un gatavošanos nākamajiem būvniecības darbiem;
- Rīgas centrālās stacijas attīstību un iespējām;
- Svarīgākajiem uzdevumiem Rail Baltica projekta veiksmīgai realizācijai.

**K.Briškens, R.F. Geks un V.Paulāne** diskutē par savienojumu Upeslejas – Rīga, Cekules piesārņoto teritoriju un mobilitātes punktiem, un projekta realizācijas iespējām (termiņiem), kā arī apvedceļa pārbūvi dēļ kravu transporta pārvadājumiem.

**K.Briškens un A.Ence** diskutē par A5 posmu, lidostas nozīmību, Jaunmārupes mezglu, apvedceļu situāciju un finansējuma nepietiekamību, kā arī apvedceļu prioritizēšanu (attīstības secību).

**K.Briškens** paskaidro situāciju par visiem apvedceļiem - to pašreizējo attīstību, kā arī skaidro tālākos apvedceļu attīstības plānus, arī prioritāšu secību.

### **1.3. Rīgas reģiona SUMP izstrādes tālākie soli.**

**E.Ratnieks** iepazīstina ar nākamo darba kārtības jautājumu un dod vārdu R.Cimdiņam.

**R.Cimdiņš** aktualizē jautājumu par ilgtspējīgas pilsētvides mobilitātes plāna (*SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan*) izstrādes nepieciešamību Rīgas metropoles areālā, kas ietver stratēģiskos uzstādījumus, risinājumus un rīcības plānu reģionāla mēroga transporta sistēmas attīstībai. Uzsver SUMP izstrādes nepieciešamību, ko nosaka TEN-T regulas grozījumi. Regula paredz, ka pilsētām un to

funkcionālajām teritorijām, kas regulas izpratnē ir noteiktas kā pilsētmezgli (*Urban Nodes*), līdz 2027.gadam ir jāizstrādā ilgtspējīgas mobilitātes rīcības plāni. Iepazīstina ar SUMP izstrādes soļiem, ko nosaka šo plānu izstrādes metodoloģija, kas ietver iesaistīto pušu sadarbības platformas izveidi, attīstības stratēģijas izstrādi, mērķu un sasniedzamo rādītāju noteikšanu, plāna finansēšanas modeļa izveidi, atbildību sadalījumu, kā arī īstenošanas un uzraudzības kārtības izstrādi. Tiek akcentēts, ka plāna izstrādes nepieciešamību pastiprina fakts, ka izstrādāts SUMP plāns kalpos par priekšnosacījumu finansējuma piesaistei nākošajā ES fondu plānošanas periodā pilsētvides mobilitātes risinājumiem. Plāna izstrādes procesa organizācijai tiek norādīts uz iesaistīto pušu noteikšanu un to lomu sadalījumu – līdzšinējās aktivitātēs Rīgas metropoles areāla mobilitātes plānošanas procesā nozīmīgākā loma ir bijusi Satiksmes ministrijai, Rīgas plānošanas reģionam un Rīgas valstspilsētai.

**E.Ratnieks** rosina uz diskusiju par Rīgas metropoles areāla SUMP izstrādes procesa organizācijas jautājumiem un iesaistīto pušu lomu un atbildību sadalījumu.

**J.Meirāns** norāda uz to, ka SUMP ir galvenokārt Rīgas valstspilsētas jautājums un tas pirmkārt ir nepieciešams pašai pilsētai. Satiksmes ministrijas līderību šī procesa vadībā nesaskata, tajā pašā laikā akcentē SUMP izstrādes nepieciešamību un norāda uz ministrijas atbalstu plāna izstrādei.

**R.Cimdiņš** skaidro, ka Rīgas reģiona – Rīgas metropoles areāla gadījumā transporta un mobilitātes jautājumi ir jāplāno Rīgas pilsētas funkcionālajā teritorijā, kas teritoriāli aptver Rīgu, Jūrmalu, visas Pierīgas novadu pašvaldības un tuvējos reģiona nozīmes centrus, tamdēļ pēc būtības tas ir reģionāla mēroga jautājums.

**E.Ratnieks** rezumē – iesaistītās puses vienojas, ka Rīgas metropoles areāla SUMP ir jāizstrādā Rīgas plānošanas reģionam sadarbībā ar Rīgas valstspilsētu. Rosina šī jautājuma izskatīšanu turpināt rudenī, lai jau konkrētāk vienotos par SUMP izstrādes procesa organizāciju.

**E.Ratnieks** pateicas par visu saistīto jautājumu kompleksu izskatīšanu.

## **2. Vienotas sabiedriskā transporta biļetes ieviešana Rīgas reģiona teritorijā.**

**E.Ratnieks** dod vārdu D. Merirandam.

**D. Merirands** raksturo esošo situāciju – ka daudzi no klātesošajiem ir piedalījušies Rīgas metropoles areāla sabiedriskā transporta plāna izstrādē (darba grupā). Raksturo, ka tas bijis ilgstošs process. Saka, ka plāns iesniegts Valsts kancelejā, saskaņots ar iesaistītajām pusēm un gaida izskatīšanu Ministru kabinetā. Skaidro, ka plāns paredz, ka Rīgas metropoles areālā sabiedriskā transporta plānošana, gan tarifu politika, gan finansēšana atrodas vienotas un koordinējošas institūcijas rokās, un tas savukārt, palīdz iet uz biļešu produktiem. Saka, ka tas būtu ideālais variants, kurā būtu jādomā par vienotās biļetes, vienota produkta ieviešanu, saskaņotiem tarifiem, saskaņotiem maršrutiem. Papildina, ka savukārt vienotā biļešu noliktava, tā apkopo valsts pasūtījumu, valsts dotētos pārvadājumus, respektīvi par tiem par kuriem ir noteikšana ATD un Satiksmes ministrijai. Saka, ka šajā sakarā atkal atgriežamies pie integrācijas jautājuma, kas šodien jau izskanēja vairākas reizes, un, ka šeit integrācija ir finansējums un tiesības, kas no tā izriet. Saka, ka ir iespējami risinājumi, kas neprasa tik lielus finansējuma ieguldījumus un ir gana vienkārši. Tālāk dod vārdu I.Zaļajam.

**I.Zaļais** prezentācijā rāda to, kas šobrīd jau ir ieviests no 1.aprīļa (“Vilciens + biļetes”), kas ieviests jau 3 vietās (tas nozīmē, ka izkāpjot no vilciena Tukumā, Aizkrauklē un Krāslavā, biļete autobusā ir pa brīvu). Saka, ka notiek diskusijas par šāda modeļa ieviešanu vēl citur: Carnikava – Ādažu zona, Sigulda – Siguldas zona, Salaspils – Salaspils zona, Olaine – Olaines zona.

Tālāk informē par nākamo ieviesto risinājumu “Vienotā biļete Vilciens + Vilciens”, kas paredz, ka ir bezmaksas brauciens ar otro vilcienu pa Rīgas teritoriju.

Iepazīstina ar otru risinājumu: mērojot maršrutu arī tālākiem braucieniem cauri Rīgai, par braucienu cauri Rīgai maksā vienreiz.

Piemēram: Olaine -> Rīga + Rīga -> Salaspils, pārkat atsevišķi par braucieniem maksā 2.00 € + 2.00 € Bet, pārkat vienoto biļeti, maksā tikai 2.50 €.

Saka, ka šobrīd no pasažieriem ir atsaucība izmantojot šādus risinājumus.

Saka, ka nākamais ir pilotprojekts vienotās biļetes ieviešanai (Pasažieru vilciens + Rīgas satiksme) un, ka šeit nepieciešamas izmaiņas normatīvajos aktos un finansēšanas avota vienošanās (Sabiedriskā transporta padome, Rīgas dome). Saka, ka pēc normatīvo aktu sakārtošanas varētu šo modeli ieviest ļoti ātri.

Informē par labo (veiksmīgo) piemēru - Jūrmalas valstspilsētas pašvaldībā, kas pieejams visiem Jūrmalas valstspilsētā deklarētajiem iedzīvotājiem un sniedz administratīvos ietaupījumus:

- 2 x bezmaksas braucieni dienā uz/no Rīgas vai Jūrmalas teritorijā;
- Iedzīvotāju esošās pašvaldības ID kartes piesaiste PV mājaslapai un aplikācijai;
- Ērta e-biļešu iegāde ar pašvaldības priekšrocībām ievadot unikālo ID kartes numuru;
- Rēķins 1 reizi mēnesī uz līguma pamata;
- Iepriekš saskaņots braukšanas grafiks, fiksēta norēķinu kārtība;
- Pēcapmaksas iespēja.

Pašvaldībai ir savs deklarēto iedzīvotāju saraksts un pamatojoties uz to tiek nodrošināta arī biļešu iegāde.

**E.Ratnieks** pateicas I.Zaļajam par prezentāciju un ziņojumu.

**E.Ratnieks** dod vārdu Dž. Innusai.

**Dž. Innusa** skaidro un papildina situāciju no Rīgas satiksmes viedokļa, ka, pirmkārt, normatīvajos aktos ir jāatbild uz jautājumu, kas tad ir vienotā biļete, ja ir vairāk par 1 pasūtītāju. Uzsver, ka ērti un saprotami var to realizēt, ja ir 1 pasūtītājs, bet ja ir 2 pasūtītāji, tad ir jāsaprot vienotās biļetes veidošanās algoritmi, ieņēmumu sadales proporcija un zaudējumu kompensācijas avots kopējā pasūtījumā. Atgādina, ka publiskajā pasūtījumā drīkst darīt tikai to, kas ir atļauts, tāpēc ir jābūt noteiktiem skaidriem principiem, pēc kādiem pārvaldītājs saņem zaudējumu kompensāciju. Saka, mūsu (Rīgas satiksmes) gadījumā visus zaudējumus sedz Rīgas pašvaldība, no pašvaldības budžeta. Uzsver otru aspektu "Vienotās biļetes" jeb kopējā produkta izveidošanā, kas jāņem vērā - ir tie pasažieri, kas saņem būtiskas vai par 100 % atlaides, un, ka atlaides nosaka vairāki subjekti (noteicēji), piemēram, gan pašvaldība, gan valsts atsevišķām personu grupām, kas nesakrīt starp dažādiem pārvaldījumiem – reģionālajam un pilsētas transportam. Uzskata, ka tāpēc svarīgs ir ne tikai IT risinājums, bet kā valsts, pašvaldība un pārvaldītāji vienojas par pārvaldījuma veikšanu, uzskaiti un savstarpējiem norēķiniem. Saka, ka esam (Rīgas satiksme) gatavi sadarboties, lai meklētu risinājumus, arī radošus risinājumus, ka, attīstīt ideju ir viens, bet otrs ir to īstenot.

**E.Ratnieks** papildina, ka vienotā biļete ir ļoti nepieciešama Pierīgas iedzīvotājiem, arī rīdziniekiem, un arī tiem, kas izmanto Rīgu, lai tajā strādātu, ka, ļoti nepieciešams, lai vienotā biļete tiktu ieviesta sadarbībā ar Rīgas Satiksmi. Saka: "Es neredzu variantu, ka Rīga tiek izslēgta no šī visa stāsta."

Dod vārdu V.Ķirsim.

**V.Ķirsis** saka, ka ar šo stāstu jāiet straujiem soļiem uz priekšu, jo uzskata, ka par šo ir pārāk daudz runāts, bet nenotiek nekāda reāla virzība. Uzskata, ka problēma nav tehniskajos risinājumos, bet, ka gan visiem ir jāvienojas, kā tiek sadalīti zaudējumi, un, ka zaudējumu sadale ir galvenā lieta visā šajā jautājumā.

Saka, ka produktam ir jābūt ērtam, lai to lietotu iedzīvotāji. Runā par 90 minūšu biļeti, kam būtu jāstrādā jebkurā transporta veidā (tramvajs, vilciens utt.) un tikai tad tai ir nozīme. Saka, ka 90 minūšu biļetes pašizmaksa, laikam ir 2,65 EUR, bet iekasē 1,50 EUR, un šis piemērs labi ilustrē zaudējumu apmērus, kas rodas. Saka, ka noteikti līdzīgs stāsts ir arī Pasažieru vilcienam, kur biļetes cena ir zem pašizmaksas. Saka, ka ir jāvienojas par to - cik aiziet Pasažieru vilcienam un cik aiziet Rīgas satiksmei, un, ka šim mehānismam ir jābūt taisnīgam. Stāsta, ka arī pirms pandēmijas laika Rīgas satiksme salīdzinoši daudz

pārvadāja, nosaucot precīzus pasažieru skaita datus, un, ka līdz ar to Rīgas satiksme ir 7 reizes lielāks pārvadātājs. Nosauc vēl vairākus salīdzinājumus Rīgas satiksmes konkrētos maršrutos. Tāpēc uzskata, ka līdz ar to nevar būt situācija, ka rīdzinieki atkal maksās par visiem un labprāt no ATD dzirdētu - vai ir izdomāts mehānisms kā to darīt – kurā tiek salikts kopā, piemēram, infrastruktūra, amortizācija utt. Vēlreiz uzsver, ka ir jābūt taisnīgam mehānismam. Stāsta, ka Rīgas pašvaldība šobrīd aktīvi attīsta dzelzceļa stacijas, ka šis uzstādījums Rīgā darbojas jau 4 gadus. Saka, ka ir saprojektētas 15 stacijas un raksturo situācijas progresu tajās. Uzskata, ka līdz ar to, ar katru šādu staciju Rīgas pašvaldība vienlaicīgi palīdz arī Pasažieru vilcienam, tas nozīmē valstij, un ir jādomā kā to ielikt tarifā, lai tas būtu taisnīgi. Uzskata, ka viss strādās, ja būs sakārtota visa ķēde, un nosauc visu kompleksu, kas nepieciešams ap dzelzceļa stacijām un tālāk, lai ērti izmantotu sabiedrisko transportu. Pateicas visiem par sarunu un iespēju izteikt savu viedokli.

**K.Briškens** saka, ka politiski atbalsta un, ka šajā sarunā ir redzami mājas darbi - gan ATD, gan Sabiedriskā transporta padomei. Atbalsta, ka nepieciešama godīgs sadales mehānisms un integrēta sistēma – godīga ienākumu un zaudējumu sadales mehānisms. Tāpat piekrīt, ka jāsakārto arī atlaižu sistēma. Uzver vēlreiz, ka no mūsu puses (Satiksmes ministrijas) ir politisks atbalsts. Tāpat saprot, ka tehniskie risinājumi ir vienkāršākā daļa, bet galvenais ir politiski vienoties – kā optimizēt un sadalīt finansējumu, un, ka noteikti kopumā ir arī jāoptimizē un jāpārskata maršrutu tīkls, tāpat nedrīkst aizmirst par Pierīgas sabiedrisko transportu, jo nedrīkst veidoties vairākas nodalītas sistēmas. Saka, ka nepieciešams, lai ATD sagatavotu priekšlikumu. Cer, ka šī nav pēdējā viesošānās RPR AP, un, ka labprāt vēl viesotos šeit. Saka, ka nepieciešams salikt termiņus un vienojamies, kad mēs varam atnest kādu piedāvājumu.

**D. Merirands** saka, ka svarīgi ir vienoties par zaudējumu segšanu, kā arī uzsver to, ka tikai 4 nedēļas ir šajā amatā un svarīgi visiem vienoties gan no ministrijas, gan no pašvaldību puses. Kopīgi jādomā par zaudējumu segšanas mehānismu.

**E.Ratnieks** saka, ka tad gaidīsim konkrētu termiņu tuvākajā laikā. Dod vārdu J.Meirānam.

**J.Meirāns** saka, ka ir piedalījies šī projekta tapšanā. Saka, ka saistībā ar maksas taisnīgumu ir arī tāda lieta, ka Rīgas satiksmē 1,50 EUR biļete maksā neatkarīgi no nobraukto pieturu skaits, piemēram, vai tiek nobraukta tikai 1 pietura vai tiek nobrauktas vairākas pieturas (no Imantas līdz Juglai), maksa tik un tā ir viena, un, ka līdz ar to ir grūti atrast taisnīgumu. Uzskata, ka sākotnēji jāmeklē pieņemamākais budžeta risinājums un tikai tad šo projektu novedam līdz taisnīgam risinājumam. Piekrīt, ka Rīgas satiksme pārvadā krietni daudz vairāk pasažieru, tomēr efektivitātes ziņā Pasažieru vilciens ir mazliet priekšā Rīgas satiksmei. Saka, ka kopumā prieks par to, ka visas puses ir ieinteresētas un piekrīt – ka galvenais ir tikai naudas jautājums un jāapzinās, ka pasažieris nesegs visas izmaksas.

**E.Ratnieks** saka, ka vajadzētu būt uzstādījumam, ka pasažierim maksa nepieaug, bet drīzāk pasažieris no tā iegūs.

**K.Briškens** piekārta emisijas zonas jautājumam, kas motivētu cilvēkus pārsēties uz sabiedrisko transportu.

**V.Ķirsis** turpina par emisijas zonas jautājumu pētījuma sakarā, un, ka drīzumā cer ieraudzīt pētījumu no konsultantu puses, un, ka svarīga ir ne tikai vienotā biļete, bet arī kopējā ķēde. Uzskata, ka ļoti labs ir koncepts “Stacija 2.0”. Svarīgi ir - gan ērti iekāpt, gan ērti samaksāt, gan ērti braukt, gan ērti izkāpt, gan ērti pārsēties. Saka, ka Rīgā ir ap 30 stacijām, un, ka šobrīd saprojektētas ir 15 stacijas, arī Pierīgā ir stacijas, kurām nepieciešams attīstīts tīkls. Uzsver, ka galvenais ir finansējums un kā kopīgi paskatīties uz šo Metropoles areālu kā vienotu. Stāsta, ka par sarunām ar VARAM – ka Metropoles areālam jābūt atsevišķam pārvaldības modelim (sabiedriskais transports vai citas lietas būtu vienās rokās (pārvaldījumā)), un, ka šobrīd mehānisms ir saskaldīts, bet tādā gadījumā jābūt sarežģītām formulām, lai tas funkcionētu. Pateicas par doto iespēju izteikt viedokli.



**O.Pulks** saka, ka saistībā ar zemo emisijas zonu mums ir jāveic vairāki mājasdarbi. Problēma, ka pie dzelzceļa stacijām nav pašvaldību zemju, kur varētu ierīkot stāvparkus. Saka, ka ļoti labi, ka šobrīd tiek iets uz 1 biļeti, kas nepieciešams pasažieriem. Uzska, ka jāpiesaista arī Ropažu novadu, un, ka ATD un Satiksmes ministrijai ir jābūt tiem, kas nosaka kursu uz vienu vienoto biļeti, bet jāņem vērā arī Rīgas satiksmes situācija, lai tai nebūtu tikai zaudējumi. Saka, ka tomēr jāņem vērā, ka pa Brīvības ielu pārvietojas arī Pierīgas ATD autobusi, un, ka Rīgas satiksme ir gatava pagarināt savus maršrutus Pierīgā, tikai nav neviena, kas par to maksā. Pieskaras problēmai, kas bija Ādažos, kad tika meklēti citi pārvadātāji, bet netika izskatīts, ka tā varētu būt Rīgas satiksme, tāpēc ATD ir jāreķinās ar Rīgas satiksmi, ka tā ir tepat un gatava reaģēt, bet jāsakārto kā to varētu izdarīt. Pateicas par iespēju izteikties un virzību uz priekšu.

**K.Briškens** saka, ka viens ir starppilsētu pārvadājumi, kas tiek dotēti un ko koordinē ATD, bet otrs ir novadu sabiedriskais transports un cik lielā mērā tas ir saintegrēts ar Rīgas satiksmi, tajā skaitā arī skolēnu pārvadājumi.

**Ģ.Zeltiņš** saka, ka šeit runājam par Metropoles areālu, kur nepieciešamas satiksmi organizēt kopīgi un skatīties plašāk – gan integrējot Rīgas satiksmi, gan reģionālos pārvadātājus, gan Pasažieru vilcienu un, ka tā ir prioritāte, tāpēc šajā virzienā strādājam. Saka, ka Rīgas satiksme varētu vest ārpus Rīgas, bet pie tā strādā ATD, lai mazinātu līgumu apmēru tieši Pierīgas lotēs. Saka, ka, tāpat jāatceras par zaļo kursu un novirzīt pasažierus uz vilcieniem, un, ka galvenais ir politiskā griba šo sakārtot. Uzsver, ka, lai panāktu labāku rezultātu, visiem jāreķinās ar to, ka būs jāpanāk solis pretim, arī Rīgas pašvaldībai. Uzsver, ka, lai jautājumu ātrāk sakārtotu, ir uzsākta nozares reforma (pārorganizējot savu saimniecību). Izceļ sinerģijas nozīmi, lai varētu rast risinājumus visiem, arī Ropažiem.

**K.Briškens** vēlreiz atgriežas pie stāvparku jautājuma un, ka, tas ir labākais veids, kā pasažierus novirzīt uz dzelzceļu. Saka, ka Latvijas dzelzceļam ir maz zemes, lai to izdarītu, bet ka pārsvarā tās ir pašvaldību zemes, un, ka, kopīgi jādomā kā noasfaltēt šos stāvlaukumus. Savukārt Latvijas dzelzceļam ir jāpabeidz peronu darbi. Izceļ, ka svarīga ir pievedinfrastruktūra. Saka, ka pievedinfrastrukturai ir jābūt drošai. Saka, ka, protams, sagaida, ka arī pašvaldības varētu līdzinvestēt šajā infrastruktūrā. Uzsver, ka apzinās, ka ne visām pašvaldībām ir pietiekoši līdzekļi, tāpēc atbalsts varētu būt arī no valsts puses (no fondu programmām).

**Ģ.Zeltiņš, V.Ķirsis, A.Ence** diskutē par konkrētu situāciju pie Babītes stacijas, konkrētiem risinājumiem un to izmantošanas iespējām.

**E.Ratnieks** noslēdzot šo jautājumu, saka, ka, skatoties uz 3 iesaistītajām pusēm, vienojamies, ka līdz septembrim savā starpā var izdiskutēt šo lietu, un nākt atkal pie mums (RPR AP) un noprezentēt kādu daļēju vai gala variantu.

**Dž. Innusa** saka, ka, piedodiet mēs (pārvadātāji) nevaram vienoties par politiskiem jautājumiem, bet mēs (pārvadātāji) varam piedalīties klāt ar savu ekspertīzi – kā mēs (pārvadātāji) to redzam no finanšu uzskaites, atskaišu un pasūtījuma izpildītāja viedokļa, bet protams, ka klāt ir jābūt gan Satiksmes ministrijai, gan pašvaldību atbildīgajiem pārstāvjiem, jo tie ir lēmumi, kas jāpieņem normatīvo aktu vai politiskā līmeņa jautājumos.

Uzska, ka tehniskos jautājumos jābūt klāt, bet pašvaldībām noteikti jāiesaistās.

**E.Ratnieks** noslēdzot saka, ka tādā gadījumā visas iesaistītās puses uz sarunu varētu aicināt ATD un, ka, visas iesaistītās puses (arī pašvaldības) gaidīs uzaicinājumu no ATD, lai šo jautājumu varētu turpināt skatīt (risināt) tālāk septembrī.

Pateicas Satiksmes ministram un nozarei par iesaistīšanos.

**E.Ratnieks** informē visus par pārtraukumu un plkst. 12.00 izziņo 15 minūšu ilgu pārtraukumu.

### **3. Par 5.1.1.1.pasākuma “Infrastruktūra uzņēmējdarbības atbalstam” 1.kārtas projektu apstiprināšanu.**

**E.Ratnieks** plkst.12.20 informē, ka pārtraukums ir beidzies un paziņo sēdes turpināšanos. Informē, ka sēdē neturpinās piedalīties AP loceklis V. Ķirsis.

**E.Ratnieks** iepazīstina ar nākamo darba kārtības jautājumu un dod vārdu R.Cimdiņam.

**R.Cimdiņš** izklāsta infrastruktūras uzņēmējdarbības atbalstam projektu ideju izstrādes procesu Rīgas plānošanas reģiona pašvaldībās un iepazīstina ar sagatavoto lēmuma projektu, kurā ir 2 varianti. Skaidro abus variantus un situāciju par iepriekšējās sēdes panāktajām vienošanām.

**E.Ratnieks** jautā - Vai kāds uzstāj uz 2.variantu?

AP locekļi vienojas, ka pirms lēmuma pieņemšanas paudīs savu viedokli (balsojumu) par katru variantu atsevišķi.

**E.Ratnieks** vispirms aicina atbalstīt 2.variantu.

**E.Ratnieks** paziņo rezultātu, ka 2. variantu atbalsta (“Par”) 3 AP locekļi - V. Bulāns, J.Žilko un R. Anspaks.

**E.Ratnieks** pēc tam aicina atbalstīt 1.variantu.

**E.Ratnieks** paziņo rezultātu, ka 1. variantu atbalsta (“Par”) 9 AP locekļi - E. Ratnieks, D. Turlais, J. Ozols, J. Panteļejeva, A. Morozovs, A. Ence, A. Čmiļš, V. Paulāne, L. Kumskis.

Līdz ar to vairākums atbalsta 1.variantu, tāpēc balsošanai tālāk tiek virzīts tikai 1.variants. Aicina balsot par to.

Iepazinusies ar Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.-2027.gadam 5.1.1. specifiskā atbalsta mērķa „Vietējās teritorijas integrētās sociālās, ekonomiskās un vides attīstības un kultūras mantojuma, tūrisma un drošības veicināšana pilsētu funkcionālajās teritorijās” 5.1.1.1. pasākuma “Infrastruktūra uzņēmējdarbības atbalstam” (turpmāk – pasākums) Rīgas plānošanas reģiona pašvaldību projektu pieteikumiem un 2024. gada 16. janvāra Ministru kabineta noteikumiem Nr. 55, kas pasākuma finansējuma 1. kārtas ietvaros Rīgas plānošanas reģionam paredz Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansējumu 3 913 434 *euro* apmērā,

#### **Atklāti balsojot:**

vienbalsīgi ar 12 balsīm “Par” (E. Ratnieks, J.Žilko, D. Turlais, J. Ozols, J. Panteļejeva, A. Morozovs, V. Bulāns, A. Ence, A. Čmiļš, V. Paulāne, R. Anspaks, L. Kumskis, kas kopā pārstāv 747 646 iedzīvotājus, kas ir vairāk par 2/3 no Rīgas plānošanas reģionā ietilpstošo pašvaldību iedzīvotāju kopskaita), ar 0 balsīm “Pret” un ar 0 balsīm “Atturas”,

#### **Rīgas plānošanas reģiona Attīstības padome NOLEMJ:**

1. Pasākuma 1. kārtas ietvaros apstiprināt sekojošu Rīgas plānošanas reģiona pašvaldību projektu pieteikumus ar noteiktu Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansējuma daļu, kopumā sastādot 3 889 946 *euro*:
  - Ādažu novada pašvaldība - 638 646 *euro*;

- Ķekavas novada pašvaldība - 427 000 *euro*;
  - Olaines novada pašvaldība - 884 500 *euro*;
  - Ropažu novada pašvaldība - 780 800 *euro*;
  - Salaspils novada pašvaldība - 305 000 *euro*;
  - Siguldas novada pašvaldība - 854 000 *euro*.
2. Ņemot vērā kopējo 5.1.1.1. pasākuma “Infrastruktūra uzņēmējdarbības atbalstam” ietvaros Rīgas plānošanas reģionam paredzēto finansējumu un reģiona līdzsvarotas attīstības principus – pašvaldības, kas projekta pieteikumus iesniedz 1. kārtā, savstarpēji nekonkurē ar pārējām Rīgas plānošanas reģiona pašvaldībām (Rīgas valstspilsēta, Jūrmalas valstspilsēta, Mārupes novads), kas projekta pieteikumus plāno iesniegt pasākuma 2. kārtas ietvaros;
  3. Pasākuma 1. kārtas ietvaros apstiprinātos projektus iekļaut Rīgas plānošanas reģiona Attīstības programmas 2022.-2027.gadam aktualizētajā Rīcības plānā, sasaistē ar 3.prioritātes “Starptautiski konkurētspējīgs reģions un produkti” 3.6. rīcības virzienu “Reģiona uzņēmējdarbības teritoriju, industriālo un ražošanas teritoriju izvietojuma plānošana”;
  4. Lēmumu par Rīgas plānošanas reģiona Attīstības programmas 2022.-2027.gadam aktualizēto Rīcības plānu ar pasākuma 1. kārtas ietvaros apstiprinātajiem projektiem, norādot Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansējuma daļu, nosūtīt Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai un Rīgas plānošanas reģiona pašvaldībām.

**E.Ratnieks** pateicas par balsojumu.

**E.Ratnieks** nobeigumā dod vārdu juriskonsultei A.Līcei par sadarbības līgumu ar Biedrību “Pierīgas tūrisma asociācija”.

**A.Līce** informē, ka š.g. 21.maijā minētais sadarbības līguma projekts tika nosūtīts AP locekļiem komentēšanai un priekšlikumu sniegšanai līdz š.g. 28.maija plkst.17:00. Minētajā laikā, kā arī līdz šim brīdim, nav saņemts neviens komentārs un priekšlikums par to.

**E.Ratnieks** jautā - “Vai ir kādi jautājumi? Vai nepieciešama diskusija?”

Jautājumu nav.

**E.Ratnieks** saka, ka, tā kā šobrīd arī nav nekādu jautājumu, komentāru, tad slēdzam sadarbības līgumu.

**A.Līce** paskaidro, ka lēmums šajā gadījumā nav nepieciešams, un, ka, minētais sadarbības līgums tiek slēgts uz 1 gadu.

**E.Ratnieks** ierosina AP locekļiem izteikt atbalstu par sadarbības līguma slēgšanu ar Biedrību “Pierīgas tūrisma asociācija” ar balsojumu.

Aicina balsot.

#### **Atklāti balsojot:**

vienbalsīgi ar 12 balsīm “Par” (E. Ratnieks, J.Žilko, D. Turlais, J. Ozols, J. Panteļejeva, A. Morozovs, V. Bulāns, A. Ence, A. Čmiļš, V. Paulāne, R. Anspaks, L. Kumskis, kas kopā pārstāv 747 646 iedzīvotājus, kas ir vairāk par 2/3 no Rīgas plānošanas reģionā ietilpstošo pašvaldību iedzīvotāju kopskaita), ar 0 balsīm “Pret” un ar 0 balsīm “Atturas”,

**Rīgas plānošanas reģiona Attīstības padome NOLEMJ:**

Slēgt sadarbības līgumu ar Biedrību "Pierīgas tūrisma asociācija".

**E.Ratnieks** pateicas par atbalstu (balsojumu) par sadarbības līguma slēgšanu.

Uzdod visiem (gan Rīgas plānošanas reģionam, gan Attīstības padomei) turpināt aktīvi strādāt pie vienotās biļetes jautājuma.

**E.Ratnieks** pateicas visiem par darbu.

Paziņo par sēdes slēgšanu.

Sēdi slēdz plkst. 12.53.

Pielikumā:

1. Lēmums Nr.7 uz 2 lpp.
2. Dalībnieku reģistrācijas lapa uz 6 lpp.
3. Iedzīvotāju kopskaita dati uz 1 lpp.

Sēdes vadītājs –  
Rīgas plānošanas reģiona  
Attīstības padomes priekšsēdētājs

E.Ratnieks

Protokoliste

G.Martuša