

APSTIPRINĀTS

ar Daugavpils pilsētas domes

2014.gada ____ . maija lēmumu Nr. ____



**AS „Daugavpils satiksme”
darbības un attīstības stratēģija
2014. - 2016.gadam**

Daugavpils

Saturs

1. Lietoto saīsinājumu saraksts _____ 3.lpp.
2. Ievads _____ 4.-5.lpp.
3. Esošās situācijas analīze _____ 5.-11.lpp.
4. AS „Daugavpils satiksme” darbību ietekmējošie faktori _____ 11.-13.lpp.
5. AS „Daugavpils satiksme” attīstības redzējums _____ 13.-13.lpp.
6. AS „Daugavpils satiksme” veicamie uzdevumi noteikto mērķu sasniegšanai 14.-17.lpp.

Lietoto saīsinājumu saraksts

Saīsinājums	Skaidrojums
AS	Akciju sabiedrība
SIA	Sabiedrība ar ierobežotu atbildību
ES	Eiropas Savienība
ERAF	Eiropas reģionālās attīstības fonds
Ls	Lats, Latvijas Republikas nacionālā valūta
EUR	Eiro, Eiropas Savienības valūta
km	Kilometrs
m	Metrs
m ²	Kvadrātmetrs
PVN	Pievienotās vērtības nodoklis
MK	Ministru kabinets
RMD	Remontu mehāniskā darbnīca
VSAOI	Valsts Sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas
cilv.	Cilvēks
tūkst.	Tūkstotis
mēn.	Mēnesis
MWh	Megavatstunda

Ievads

Daugavpils ir otrā lielākā Latvijas pilsēta, kā arī Latgales plānošanas reģiona lielākā pilsēta. Daugavpils pilsēta atrodas pie Latvijas austrumu robežas un ir nozīmīgs sociāli ekonomiskās attīstības centrs Baltijā. Pilsētas konkurētspējas palielināšanai ir svarīga pilsētas iekšējā transporta infrastruktūras attīstība.

Daugavpils pilsētas sarežģītais ielu tīklojums, tranzītpilsētas statuss, automašīnu skaita straujais pieaugums ielās negatīvi ietekmē transporta plūsmu un rada ceļu infrastruktūras papildu noslogojumu. Efektīvākai pilsētas transporta infrastruktūras attīstībai ir nepieciešams organizēt pasākumus pasažieru plūsmas novirzīšanai no privātā uz sabiedrisko transportu, kā arī veicināt elektrotransporta attīstību.

AS „Daugavpils satiksme” veic pasažieru pārvadāšanu 3 pilsētas tramvaju maršrutos un 29 pilsētas autobusu maršrutos, izmantojot 39 tramvaju vagonus un 49 pilsētas autobusus.

Uzņēmuma darbību reglamentē:

Likumi:

- 1) Autopārvadājumu likums;
- 2) Ceļu satiksmes likums;
- 3) Likums "Par pašvaldībām" ;
- 4) Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums ;
- 5) Invaliditātes likums;
- 6) Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss;
- 7) Komerclikums;
- 8) Likums „Par valsts un pašvaldību kapitāla daļām un kapitālsabiedrībām”.

Ministru kabineta noteikumi:

- 1) MK 29.06.2004. noteikumi Nr.571 "Ceļu satiksmes noteikumi";
- 2) MK 04.08.2009. noteikumi Nr.872 "Noteikumi par pasažieru kategorijām, kuras ir tiesīgas izmantot braukšanas maksas atvieglojumus maršrutu tīkla maršrutos";
- 3) MK 13.07.2010. noteikumi Nr.634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā";
- 4) MK 15.05.2012. noteikumi Nr.341 "Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu";
- 5) MK 28.08.2012. noteikumi Nr.599 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība".

Daugavpils pilsētas domes saistošie noteikumi:

- 1) Daugavpils pilsētas domes 25.01.2007. saistošie noteikumi Nr.2 "Par braukšanas maksas atvieglojumiem sabiedriskajā transportā";
- 2) Daugavpils pilsētas domes 27.08.2009. saistošie noteikumi Nr.20 "Braukšanas maksas atvieglojumi pilsētas sabiedriskajā transportā";

- 3) Daugavpils pilsētas domes 29.10.2009. saistošie noteikumi Nr.31 „Braukšanas maksas atvieglojumi pilsētas sabiedriskajā transportā svētdienās, svētku dienās, pareizticīgo un vecticībnieku Ziemassvētkos, Starptautiskajā veco ļaužu dienā, Starptautiskajā Invalīdu dienā un pilsētas svētku laikā”.

2011.gada 28.decembrī starp AS „Tramvaju uzņēmums” un Daugavpils pilsētas domi noslēgts Sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgums pārvadājumiem ar tramvajiem. Līgums stājās spēkā 2012.gada 1.janvārī un darbojas līdz 2026.gada 31.decembrim. Saskaņā ar Daugavpils pilsētas domes 2013.gada 12.decembra lēmumu Nr.615 AS „Tramvaju uzņēmums” nomainīja savu nosaukumu uz AS „Daugavpils satiksme”. Daugavpils pilsētas dome 2013.gada 17.decembrī pieņēma lēmumu Nr.634 „Par sabiedrības ar ierobežotu atbildību „Daugavpils autobusu parks” reorganizācijas uzsākšanu, nodalot Daugavpils pilsētas sabiedriskā transporta pakalpojumu daļu un pievienojot to akciju sabiedrībai „Daugavpils satiksme”. No 2014.gada 1.janvāra AS „Daugavpils satiksme” veic pārvadājumus arī ar autobusiem, pamatojoties uz 2013.gada 20.decembra Vienošanos Nr.1 par grozījumiem 2011.gada 28.decembra līgumā par sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījumu pārvadājumiem ar tramvajiem.

Lai veicinātu sabiedriskā transporta attīstību, nodrošinātu drošu un komfortablu pasažieru pārvietošanu Daugavpils tramvaju un autobusu maršrutos un veicinātu pasažieru plūsmas novirzīšanu no privātā transporta uz sabiedrisko transportu ir nepieciešama Daugavpils pilsētas tramvaju transporta infrastruktūras attīstība, tramvaju un autobusu parka atjaunošana, ņemot vērā Daugavpils pilsētas teritoriālo plānojumu 2006. – 2018.gadam un Daugavpils pilsētas Attīstības programmu 2014. – 2020.gadam.

Esošās situācijas analīze

Tramvaju transporta infrastruktūra Daugavpilī nodrošina pasažieru efektīvu piekļuvi darba vietām, dzīvesvietām, publiskajiem un komercpakalpojumu objektiem, medicīnas, izglītības un pašvaldības iestādēm, pilsētas kapsētām u.c.

Tramvaju līnijas Daugavpilī ir atvērtā tipa sliežu ceļš ar izteiktām salaiduma vietām, kā rezultātā brauciena laikā rodas palielināts troksnis un vibrācijas līmenis, kas nelabvēlīgi ietekmē sliežu ceļiem blakus esošo būvju pamatus, māju iedzīvotājus, kā arī pasažierus un garāmgājējus. Kontakttīklu līniju stiprināšanai atsevišķos posmos tiek izmantotas paralēli sliežu ceļam esošas ēkas, kas neatbilst drošības standartiem.

Sliežu ceļu krustojuma vietās ar brauktuvi ir vērojami ceļa seguma bojājumi (ceļa segums nav cieši piekļauts sliedēm, plaisas, bedres), kas rada neērtības auto transporta lietotājiem, bojājot spēkratu ritošo daļu.

Pārveidošanas apakšstacijas atrodas sliktā tehniskā stāvoklī, kā galveno problēmu var minēt iekārtu nolietojumu un rezerves detaļu nepieejamību, jo apakšstaciju uzstādīšana tika veikta 50.gados un uz šo brīdi šīm iekārtām rezerves detaļas netiek ražotas, līdz ar to ir apdraudēta apakšstaciju turpmākā darbība, savukārt, bez tām tramvaju kustību nebūs iespējams nodrošināt.

Kā viens no būtiskākajiem, turpmākajiem pasažieru plūsmas pieauguma nosacījumiem ir tramvaju transporta pakalpojuma pieejamības nodrošināšana un pakalpojuma kvalitāte, tādējādi samazinot autotransporta izmantošanu. Ierobežotais AS „Daugavpils satiksme” rīcībā esošais finansējums un nolietotie pamatlīdzekļi (tramvaju parks, sliežu ceļš, kontakttīkli) ierobežoja uzņēmuma iespēju veikt izmaiņas Daugavpils tramvaju maršruta shēmā un kustības sarakstos, kavēja tramvaju pārvadājumu pakalpojuma attīstību un iespēju piesaistīt arvien jaunus pasažierus, tādējādi samazinot kopējo autotransporta izmantotāju skaitu Daugavpils pilsētā.

Izvērtējot Daugavpils pilsētas teritorijas attīstības tendences, transporta plūsmu virzienus un ņemot vērā sabiedriski nozīmīgu pakalpojumu sniedzēju novietojumu, arvien pastāvošā problēma Daugavpils pilsētas ielās ir pārlietu lielais autotransporta īpatsvars, ko veido tranzītt transports, vieglais pasažieru transports un autobusi.

Valsts mērogā vieglais pasažieru transports veido aptuveni 73 % no kopējā kaitīgo izmešu daudzuma, šis transporta līdzeklis attiecībā uz nobrauktajiem pasažierkilometriem ierindojas pirmajā vietā, kam seko autobusi un aviotransports. Ņemot vērā to, ka Daugavpils pilsēta ir otra lielākā pilsēta Latvijā ar iedzīvotāju skaitu vairāk kā 80 000, pieaugot transportlīdzekļu skaitam, piesārņojuma problēma kļūs arvien aktuālāka.

Daugavpils tramvaju infrastruktūru veido sliežu ceļš, kura kopējais garums ir 25,2 km, kontakttīkli, kuru garums ir 27,8 km un 4 pārveidošanas apakšstacijas. Pilsētā darbojas trīs tramvaju maršruti. 2007. - 2013. gada plānošanas periodā ES struktūrfondu atvēlētie līdzekļi deva iespēju uzsākt Daugavpils tramvaju transporta infrastruktūras renovāciju, atjaunojot 6.2 km tramvaju līnijas, rekonstruējot 3 pārveidošanas apakšstacijas, kā arī uzlabojot tramvaju parka tehnisko nodrošinājumu 30 % apjomā.

Esošā maršruta tramvaju līnija nenodrošina pasažieru nokļūšanu no Forštades mikrorajona līdz pilsētas centram, kas ir viens no pieprasītākajiem maršrutu galamērķiem, tā kā centra rajonā atrodas izglītības kultūras, atpūtas u.c. sabiedriski nozīmīgas iestādes. Tramvaju sliežu ceļu pārbūve dos iespēju izveidot jaunu maršrutu *Forštade – Stacija*. Jauna maršruta izveides gadījumā tiks veiktas izmaiņas AS „Daugavpils satiksme” pārziņā esošajos autobusu kustības sarakstos, samazinot pārvadājumu skaitu autobusu transportā, tādējādi papalielinot ne vien pasažieru skaitu tramvaju pārvadājumos, kas no vides aspekta ir uzskatāms par videi draudzīgāku transportu, bet arī samazinot kaitīgo CO2 izmešu daudzumu, ko rada vieglais pasažieru transports un autobusi.

Jauna maršruta izveide palielinās pārvadājumu intensitāti esošajos maršrutos, tā kā atsevišķā posmā *18. Novembra iela - Stacijas iela* tiks izmantots kopējais sliežu ceļš. Uz šo brīdi tiek veikta sliežu ceļa rekonstrukcija *18. Novembra ielas* posmā no Vienības ielas līdz Valkas ielai. Savukārt, lai nodrošinātu kvalitatīvus tramvaju pārvadājumus un uzlabotu jauno zemās grīdas tramvaju ekspluatāciju ir nepieciešami

sliežu ceļu, kontakttīklu, pieturvietu, ielu un sliežu ceļu vietu rekonstrukcijas darbi *Vienības ielas – Stacijas ielas* posmā un *Parādes ielas – Cietokšņa ielas* posmā. Iepriekšminētie rekonstrukcijas darbi sniegs būtiskus uzlabojumus tramvaju pārvadājumu sistēmas darbībā, nodrošinot tramvaju kustības regularitāti, samazinot tehnisko avāriju risku, kā arī sniegs iespēju palielināt tramvaju līniju noslodzi, tādējādi palielinot kopējo pārvadāto pasažieru skaita pieaugumu, un nodrošinās iedzīvotāju mobilitāti, pārvietojoties pilsētā.

Tramvaju parka lielāko daļu veido septiņdesmitajos gados Rīgas vagonbūves rūpnīcas ražotie vagoni RVR-6M2 un 1991.gada Krievijā ražotie vagoni KTM-5M3, kuru vidējais vecums pārsniedz 25 gadus.

Tramvaju vagonu tehniskais stāvoklis ir neapmierinošs – tie ir neērti, skaļi, pēdējos gados vērojams ekspluatācijas izmaksu pieaugums biežā remonta un rezerves detaļu trūkuma dēļ. Pašlaik izmantotajos tramvajos netiek nodrošināta rekuperācijas funkcija, neveicinot enerģijas lietderīgu izmantošanu. Novecojušā apkures un ventilācijas sistēma rada diskomfortu pasažieriem, turklāt uz doto brīdi vides pieejamības prasību nodrošinājuma līmenis ir zems, t.i., cilvēkiem ratiņkrēslos, māmiņām ar bērnu ratiem nokļūšana tramvajā patstāvīgi nav iespējama, turklāt esošo tramvaju iekāpšanas platformas ir salīdzinoši augstas, kas rada iekāpšanas problēmas vecāka gājuma cilvēkiem - pensionāriem. Arvien biežāk nākas dzirdēt pasažieru neapmierinātību ar tramvaju vagonu stāvokli, turklāt daudzi iedzīvotāji, neredzot iespēju komfortabli, droši un ātri pārvietoties, izvēlas citus transporta veidus.

Jau patreizējā plānošanas periodā Daugavpils pilsētā notiek plānveidīgi sabiedriskā transporta sistēmas uzlabojumi, īstenojot ERAF projektu „Daugavpils pilsētu tramvaju transporta infrastruktūras renovācija” 2014.–2015.gadā tiks iegādāti 8 četru asu tramvaji un 4 sešu asu tramvaji. Ieguldītie finanšu līdzekļi sniedz būtisku atbalstu Daugavpils pilsētas sabiedriskā transporta sistēmas attīstībā, uzlabojot pilsētvidi, nodrošinot vides pieejamību, kā arī iedzīvotājiem rosinot vēlmi izmantot sabiedrisko transportu.

Bet AS „Daugavpils satiksme” tramvaju parka atjaunošanai ir nepieciešami vel 10 jauni zemās grīdas tramvaji (četri sešas un seši četrasu). Jaunie tramvaji tiks izmantoti pasažieru pārvadājumiem jaunajā maršrutā, kā arī izvietoti kustībai esošajos maršrutos. Jāņem vērā, ka pasažieru pārvirzīšanai no autotransporta uz sabiedrisko transportu, kā viens no būtiskākajiem aspektiem, ir komforta un mobilitātes nodrošināšana, kas var tikt realizēta iegādājoties jaunus tramvaju vagonus. Turklāt, uzlabojot braukšanas apstākļus tramvaju transportā, palielināsies pārvadāto pasažieru skaits. Daugavpils pilsētas iedzīvotājiem tiks piedāvāta iespēja mainīt ikdienas ieradumus un izmantot videi draudzīgu transportu, tādējādi samazinot ne tikai piesārņojuma līmeni pilsētas teritorijā, bet arī ietaupot uz automašīnu izmantošanas resursu rēķina.

Specautotransporta parks - uzņēmuma avārijas dienesta rīcībā esošais specializētais autotransports ir neapmierinošā tehniskā stāvoklī un apdraud uzņēmuma turpmāku efektīvu darbību, jo specializētais autotransports, kas paredzēts tramvaju kontakttīkla avārijas un profilaktiskā remonta veikšanai (ZIL-130 1978.gada un 1989.gada izlaidums), kā arī tramvaju vagonu pacelšanai (GAZ-53 1984.gada izlaidums), ir tehniski novecojis un ar katru gadu to ekspluatācijā jāiegulda arvien lielākus finansiālos līdzekļus.

Lai nodrošinātu tramvaju kontakttīkla avārijas un profilaktisko remontu 18.Novembra ielas posmā no Vienības ielas līdz gaisa tiltam un nākotnē Vienības, Parādes, Sakņu, Maizes un Cietokšņa ielās, kur tramvaju sliežu ceļu plānots nosegt ar zāli, nepieciešams iegādāties kontakttīkla remontam paredzētu auto torni ar auto un dzelzceļa riteņiem.

Arī sliežu ceļu iecirknim nepieciešams atjaunot autotransportu – sliežu pārvadāšanai paredzētais autotransports (ZIL-130 1979.gada izlaidums) un remonta brigādes pārvadāšanai paredzētais autotransports (MB- 208D 1995.gada izlaidums).

Lai nodrošinātu jauno tramvaju vagonu ekspluatāciju, **ritošā sastāva tehniskās apkalpošanas punktam Jātnieku ielā 90** nepieciešama rekonstrukcija un iekārtu modernizācija. Lai varētu veikt jauno tramvaju apkopi un elektronisko iekārtu remontu, nepieciešamas papildus telpas un iekārtas. Sešas vagonu apkopes veikšanai nepieciešama remontbedru rekonstrukcija. Bez tam nepieciešama mūsdienīga vagonu mazgāšanas vieta, jo vecā mazgātuve atrodas ārpus telpām un tiek ekspluatēta tikai gada siltajā laikā no aprīļa līdz oktobrim.

Esošā tramvaja transporta infrastruktūra ir kritiskā stāvoklī un bez kapitāliem ieguldījumiem šī sabiedriskā transporta veida pastāvēšana esošajā apjomā ir apdraudēta, kas galvenokārt saistās ar esošo tehnisko līdzekļu, iekārtu nolietojumu, remonta un ekspluatācijas izmaksu pieaugumu, viena pasažiera pārvadāšanas pašizmaksas pieaugumu un visbeidzot sabiedriskā transporta pasažieru vēlmi arvien biežāk izmantot autobusus un privātās automašīnas, kas ir komfortablāks pārvietošanās līdzeklis.

Izvērtējot tramvaju infrastruktūras esošo situāciju, var atzīmēt šādas **galvenās problēmas**:

1. Daugavpils pilsētas tramvaju transporta infrastruktūras nolietojums, pārveidošanas apakšstaciju iekārtas un tramvaju vagonu parks neatbilst drošības un energoresursu taupības prasībām, rezerves detaļu trūkums apdraud esošā tramvaju un pārveidošanas apakšstaciju pastāvēšanu.

2. Tramvaju vagonu fiziskais nolietojums (vid. vecums 25 gadi), kā rezultātā pastāv risks, ka arvien lielāks pasažieru skaits pārvietosies ar saviem transportlīdzekļiem, veidojot papildus satiksmes noslogojumu.

3. Atsevišķu tramvaja līnijas posmu neatbilstība satiksmes drošības standartiem, akustiskais diskomforts iedzīvotājiem, kas atrodos tramvaju līnijas tuvumā.

4. Vides pieejamības prasību neatbilstība tramvaju pieturās, tramvaju vagonos.

Autobusu transporta infrastruktūra Daugavpilī nodrošina pasažieru efektīvu piekļuvi darba vietām, dzīvesvietām, publiskajiem un komercpakalpojumu objektiem, medicīnas, izglītības un pašvaldības iestādēm no pilsētas mikrorajoniem, kurus neaptver tramvaja transporta infrastruktūra.

Pilsētas sabiedriskā transporta tīkls sastāv no 3 tramvaju un 29 autobusu maršrutiem. 22 maršrutus apkalpo autobusi Solaris Urbino 15 un Volvo B10, bet 7 maršrutus - mikroautobusi (Mercedes Benz Sprinter) un autobusi ar mazu pasažieru ietilpību (4 MB Vario, Neoplan un VAN HOOL). Tramvaju un autobusu kursēšana par pilsētas galveno transporta artēriju 18. Novembra ielu vēl nenozīmē, ka autobusu un tramvaju maršruti dublējas. 18. Novembra ielas tuvumā atrodas 10 vidusskola, 12 vidusskola, 13 vidusskola, 15 vidusskola, Krievu licejs, Poļu ģimnāzija, četru konfesiju baznīcas, viens no lielākajiem pilsētas uzņēmumiem „Lokomotīve”, pašvaldības uzņēmumi SIA „DDzKSU”, Sociālās aprūpes un rehabilitācijas dienas centrs un AS „Daugavpils satiksme”, tirgus, lielveikali „MAXIMA” un „Rimi”, tāpēc autobusu maršruti, kas savieno mikrorajonus „Ruģeļi”, „Čerepova”, „Vecstropi” un „Križi” ar pilsētas centru, iekļauj sevī arī 18. Novembra ielu.

Pasažieru pieprasīts maršruts ir arī maršruts, kas savieno Jauno Forštadi ar Ķīmiķu ciematu, jo tas iet par Varšavas un 18. Novembra ielām, kur atrodas daudz izglītības, pašvaldības, ražošanas un komercuzņēmumi.

Uz šo brīdi ir sabiedrības pieprasījums pēc jauna maršruta izveidošanas no mikrorajona „Ruģeļi” pa betona ceļu līdz dzelzceļa pārbrauktuvei Valkas ielas sākumā un tālāk pa Valkas ielu un 18. Novembra ielu līdz pilsētas centram. Tikai neapmierinoša betona ceļa stāvokļa dēļ pagaidām nav iespējams šo maršrutu atklāt.

Visi autobusu maršruti iet pa pilsētas ielām ar asfalta segumu, izņemot grants seguma ceļa iecirkni maršrutā Nr.7B „Autoosta – Kalkūni – dārzkopju sabiedrība „Mičuriniētis””. Tomēr ir pilsētas ielas ar intensīvu autobusu kustību, kurām nepieciešams seguma kapitālremonts. Tas ir:

- Zeltkalna iela, kur ir autobusu maršruti № 2, 11, 19, 20, 20A, 20A/2, 20B;
- A.Pumpura iela, kur ir autobusu maršruti № 19, 20, 20A/2;
- Komunālā iela, kur ir autobusu maršruti № 6, 7, 7B;
- Parka iela, kur ir autobusu maršruti № 4, 5;
- Staru iela, kur ir autobusu maršruti № 9.

Atšķirībā no tramvaju I maršruta, kur diennakts laikā 5 reizes divvagonu tramvaju vagoni tiek nomainīti pret vienvagona un otrādi, atkarībā no pasažieru plūsmas autobusu maršrutā tādas maiņas nenotiek, jo uzņēmuma autoparkā trūkst atbilstošu mazas ietilpības autobusu, lai gan diennakts laikā arī autobusu maršrutos pasažieru plūsma būtiski mainās. Tā rezultātā viena pasažiera pārvadāšanas pašizmaksa autobusos ir lielāka nekā tramvajos, jo netiek ekonomēta degviela un konduktoru darba alga.

Arī autobusu pieturas neatbilst vides pieejamības prasībām. Lielākajā daļā autobusu pieturās (izņemot maršruta sākuma un galapunktus) nav izvietoti autobusu kustības saraksti.

Autobusu parks. Uzņēmuma autobusu parks sastāv no 26 Solaris Urbino 15 markas lielajiem autobusiem (2001.-2002.izlaiduma gads), 11 Volvo B10 markas lielajiem autobusiem (1989.-2000.izlaiduma gads), 6 MB Sprinter mikroautobusiem (1999.-2006.izlaiduma gads) un 4 MB Vario, Neoplan, un VAN HOOL mazietilpības autobusiem (1993.-2001.izlaiduma gads).

Pilsētas autobusu amortizācijas termiņš ir 10 gadi. Ja šie autobusi tiks izmantoti turpmāk, tad ar katru gadu pieaugs to apkalpošanas un remonta izmaksas. No pilsētas līnijās strādājošiem 47 autobusiem tikai 3 mikroautobusi (MB Sprinter – 2006.izlaiduma gads) ir jaunāki par 10 gadiem. Tāpēc jau šodien uzņēmumam ir lieli ekspluatācijas un remonta izdevumi, un tie ar katru gadu pieaugs.

Volvo B10 markas lielajiem autobusiem (1989.-2000.izlaiduma gads) degvielas patēriņš ir 50 l/100 km un tas ir par 9 litriem vairāk nekā Solaris Urbino 15 markas lielajiem autobusiem. Autobusa Volvo B10 vidējais nobraukums gadā – 60 000 km. Tas nozīmē, ka par degvielu 11 Volvo B10 autobusiem uzņēmums pārmaksā EUR 59 400 (bez PVN) gadā. 20 gadu vecu Volvo B10 autobusu nepieciešams nomainīt pret ekonomiskāku autobusu ar līdzīgu pasažieru ietilpību.

Bez tam nepieciešams palielināt mazietilpīgo autobusu parku no 4 līdz 10 autobusiem, lai nodrošinātu autobusu maiņu maršrutos saskaņā ar pasažieru plūsmas izmaiņām diennaktīs laikā.

Sakarā ar to šajā plānošanas periodā ir nepieciešams atjaunot ne mazāk kā 1/4 autobusu parka daļu.

Remontu mehāniskā darbnīca (RMD) Kārķu ielā 24.

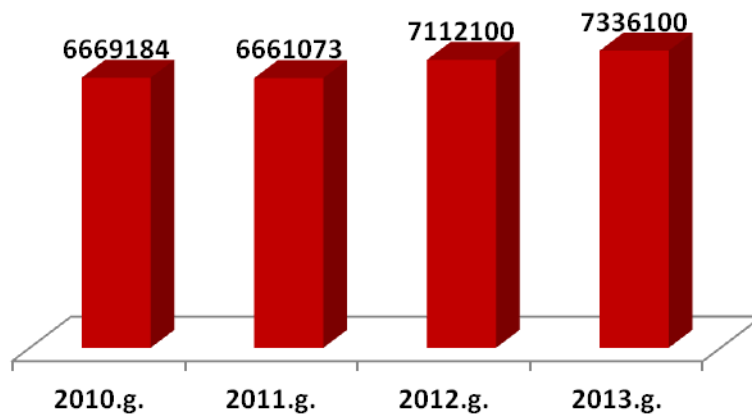
Lai nodrošinātu pilsētas autobusu parka nepieciešamo apkalpošanu un remontu, nepieciešams iegādāties RMD trūkstošās tehnoloģiskās iekārtas (dīzeļdzinēju dūmainības pārbaudes iekārta, bremžu pārbaudes iekārta, hidrauliskais spēles detektors, lukturu regulēšanas iekārtas, elektriskais riteņu triecienskrūvgriezis, ģeneratora un starteru pārbaudes stends), modernizēt esošās iekārtas (elektroniska eļļas izdale, riepu demontāžas un montāžas iekārta, riteņu balansēšanas iekārta, kompresors, autokrāvējs), veikt RMD ēku jumtu un grīdu segumu remontus, kā arī remontbāzes infrastruktūras remontus (asfalta seguma remonts, ugunsdrošības signalizācijas ierīkošana).

Izvērtējot autobusu infrastruktūras esošo situāciju, var atzīmēt šādas **galvenās problēmas:**

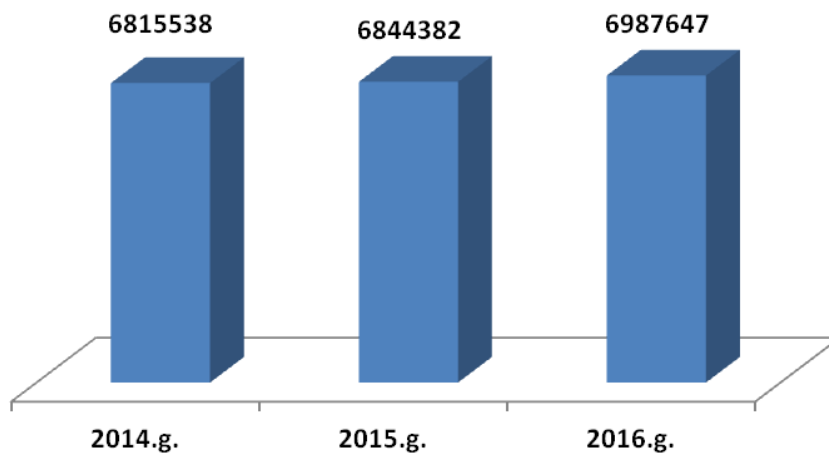
1. Autobusu parks neatbilst Eiropas tehnisko standartu un vides prasībām.
2. Remonta bāzē pietrūkst tehnoloģiskās iekārtas un ir nepieciešams bāzes infrastruktūras remonts.
3. Pastāv problēma ar informācijas pieejamību pieturvietās par pilsētas autobusu pienākšanas laikiem.

AS "Daugavpils satiksme" darbības rādītāju dinamika

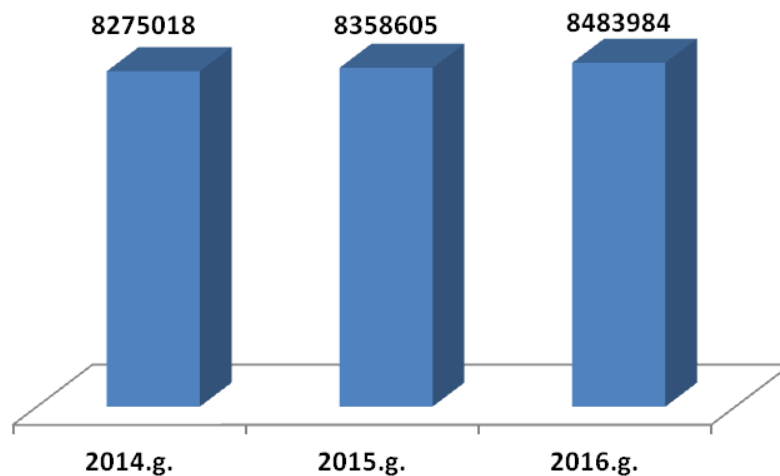
Pārvadāto pasažieru skaits (cilv.)



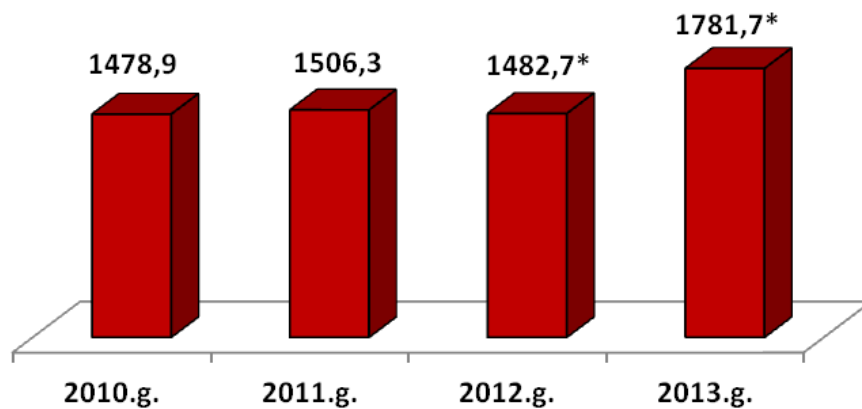
Prognozējamais pārvadāto pasažieru skaits (cilv.) (tramvaju daļa)



Prognozējamais pārvadāto pasažieru skaits (cilv.) (autobusu daļa)

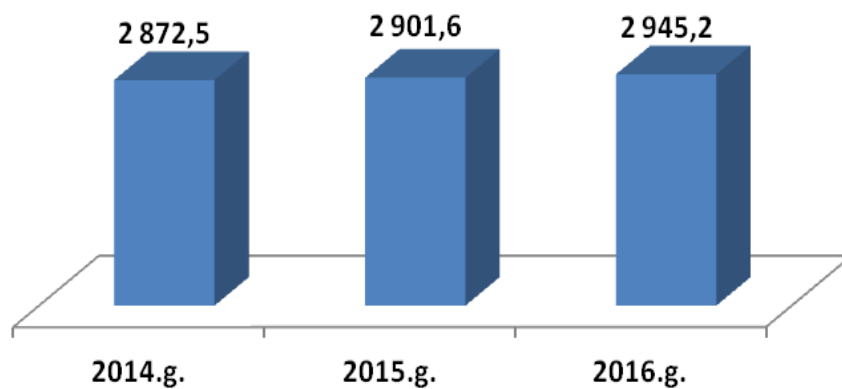


Uzņēmuma ieņēmumi (tūkst. Ls)

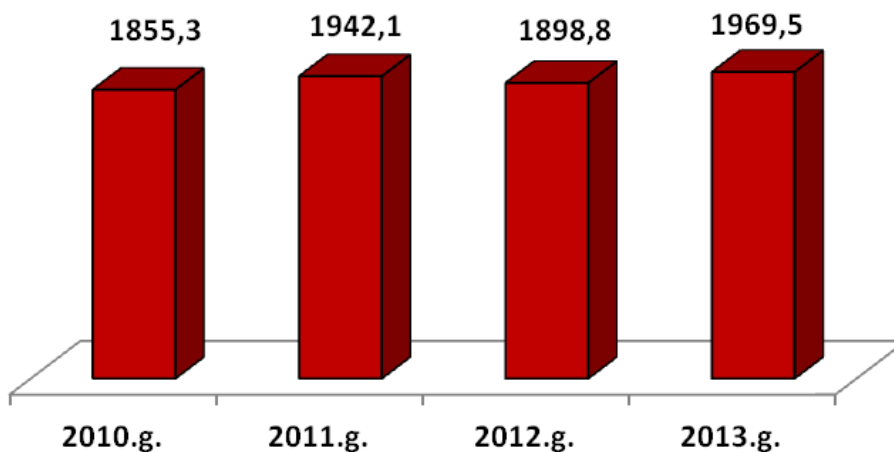


* t.sk. kompensācija par nesaņemtiem ieņēmumiem sakarā ar pašvaldības piešķirtajiem atvieglojumiem

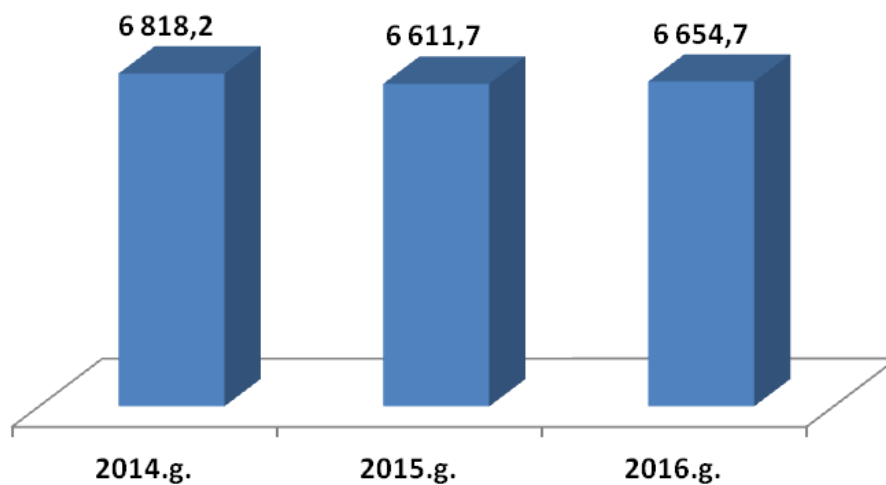
Prognozējamie uzņēmuma ieņēmumi (tūkst. EUR)



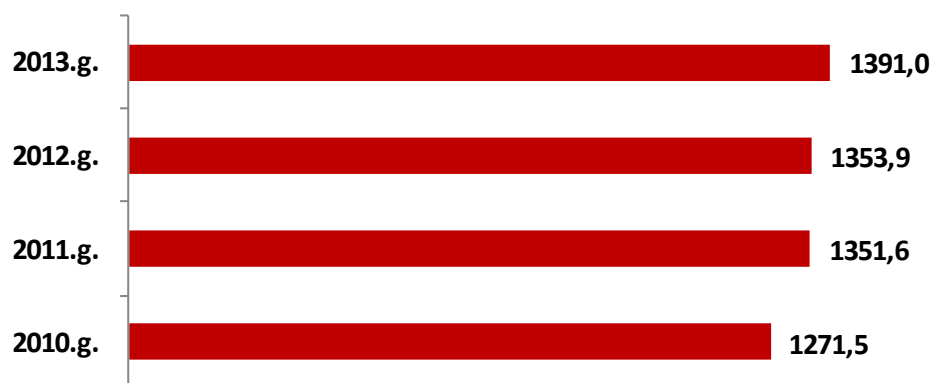
Uzņēmuma izdevumi (tūkst. Ls)



Prognozējamie uzņēmuma izdevumi (tūkst. EUR)



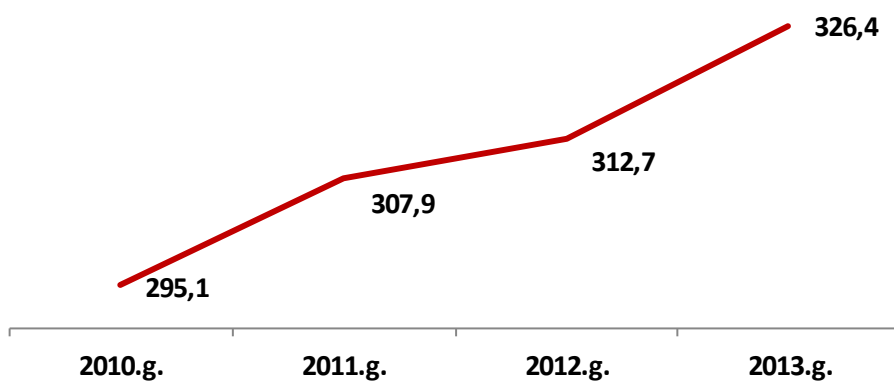
Darba alga (tūkst. Ls)



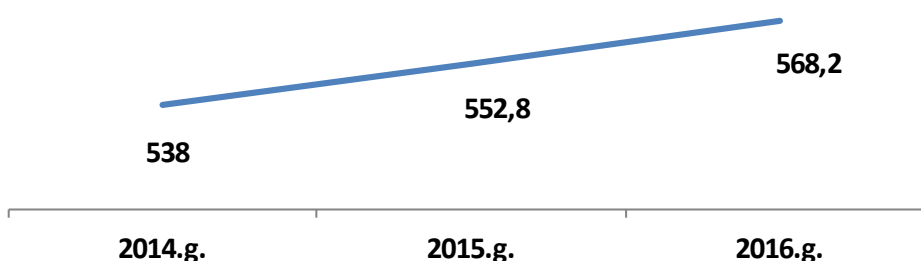
Prognozējama darba alga (tūkst. EUR)



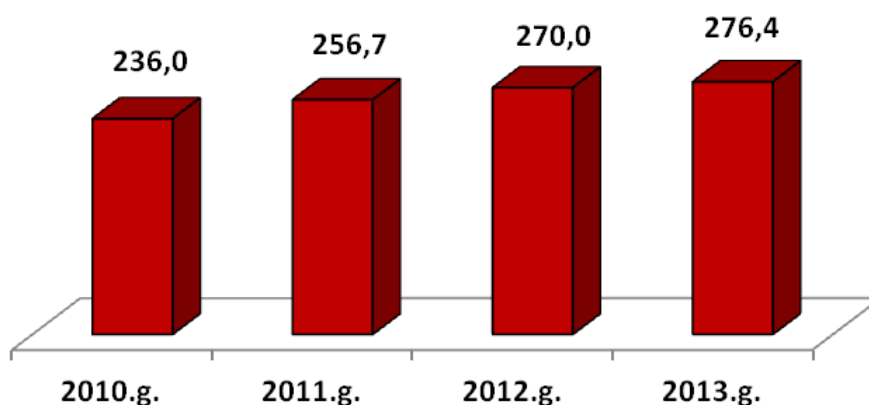
Vidējā darba alga (Ls/mēn.)



Prognozējama vidējā darba alga (EUR/mēn.)

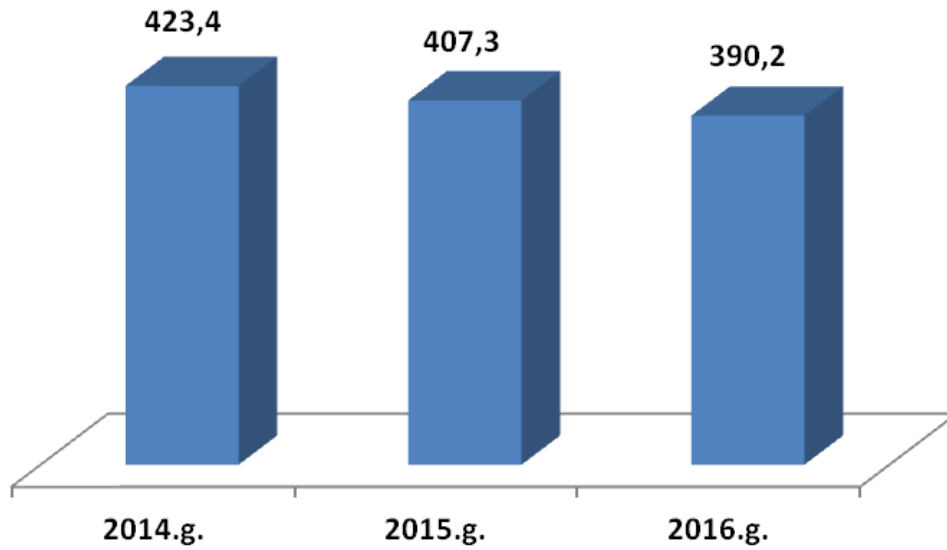


Energoresursi (tūkst. Ls)

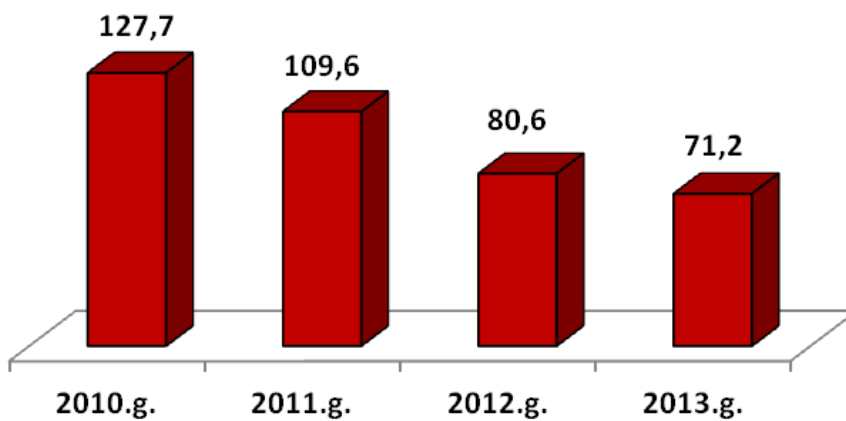


Novēcojis pārveidošanas apakšstaciju aprīkojums, sliktais kontakttīkla stāvoklis un tehniski novecojis tramvaju parks (tramvajos netiek nodrošināta rekuperācijas funkcija) neļauj uzņēmumam būtiski samazināt elektroenerģijas patēriņu, bet pastāvīgi pieaugošie tarifi ar katru gadu palielina uzņēmuma izdevumus par elektroenerģijas patēriņu.

Prognozējamie energoresursi (tūkst. EUR)

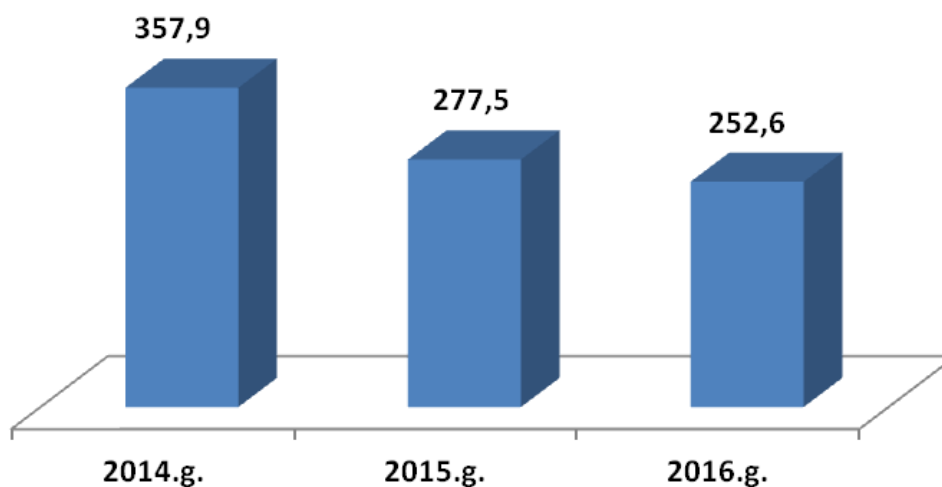


Materiāli un rezerves daļas (tūkst. Ls)

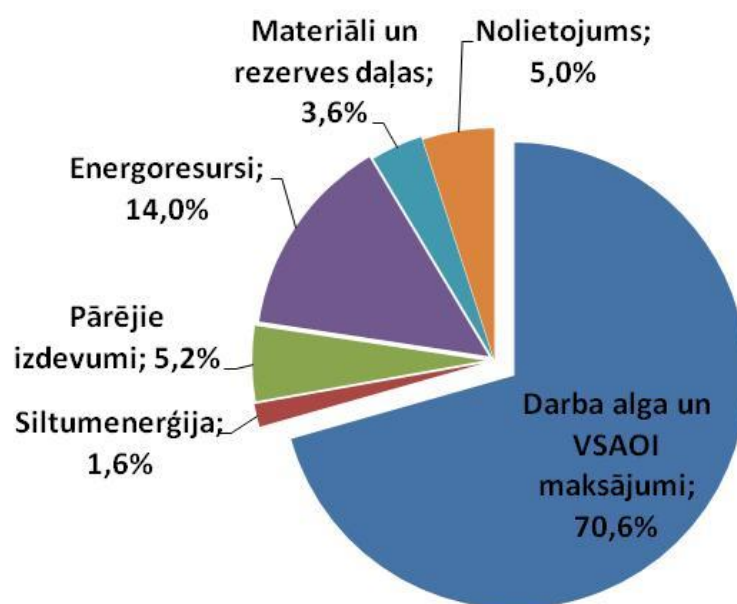


Uzņēmumā pastāvīgi samazinās izdevumi par materiāliem un rezerves daļām, kas pamatojams ar to, ka pēdējos 4 gados, gaidot jaunus tramvajus, uzņēmumā ir pārtraukta tramvaju vagonu RVR-6M2 kapitālo remontu veikšana.

Prognozējamie materiāli un rezerves daļas (tūkst. EUR)

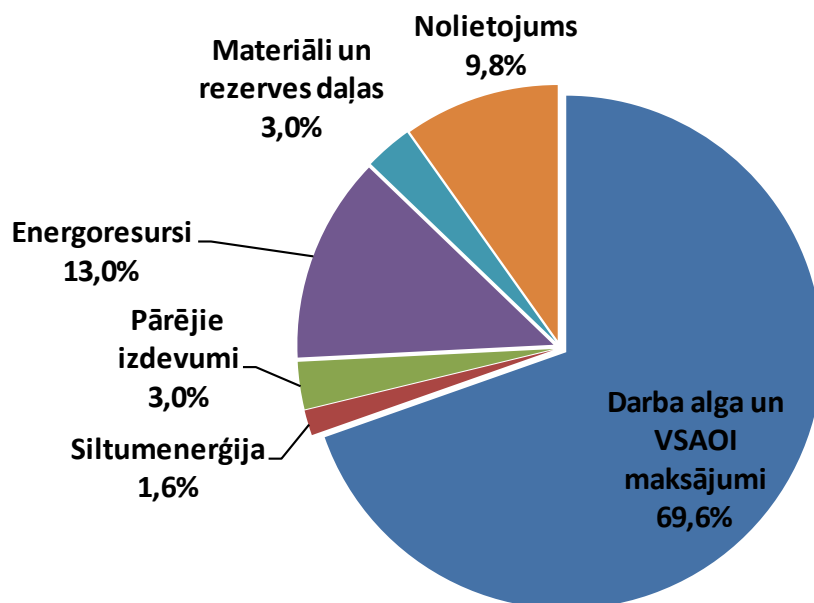


Izdevumu struktūra 2013.gadā



Uzņēmuma izdevumus pēdējo 4 gadu laikā nav izdevies samazināt, jo energoresursi joprojām sastāda lielu daļu (14%) no uzņēmuma izdevumiem.

Prognozējamā izdevumu struktūra 2016.gadam



Izdevumu struktūrā 2016.gadam tiek palielināts nolietojuma īpatsvars un samazināts energoresursu, materiālu un rezerves daļu īpatsvars sakarā ar tramvaju un autobusu parku atjaunošanu.

AS "Daugavpils satiksme" darbību ietekmējošie faktori

Daugavpils pilsētas transporta infrastruktūru izmanto ne tikai tās iedzīvotāji, bet arī reģiona iedzīvotāji, kuru darbavieta ir Daugavpilī, tūristi, uzņēmēji. Satiksmes noslogojuma paaugstināšanās ir kļuvusi par aktuālu problēmu ne tikai Rīgā, bet arī citās lielākajās Latvijas pilsētās, tai skaitā arī Daugavpilī.

Kopējās satiksmes intensitātes pieauguma rezultātā pilsētas ielās, atšķirībā no citiem autotransporta veidiem, tramvajs tomēr saglabā savu pārvietošanās ātrumu, jo braukšanai tiek izmantota atsevišķa brauktuve (sliežu ceļš), līdz ar to nākotnē tramvajs kā pārvietošanās līdzeklis, kļūs arvien pieprasītāks no Daugavpils pilsētas un novada iedzīvotāju un tūristu puses.

Tramvajs ir arī vienīgais sabiedriskā transporta veids, kas spēj nodrošināt Daugavpils un Daugavpils novada iedzīvotāju pārvadāšanu pilsētas centrā, praktiski nepalielinot transporta intensitāti šaurajās ielās pilsētas vēsturiskajā centrā, jo tramvaja kustības nodrošināšana prasa mazāku teritoriju.

No vides apstākļu aspekta autotransports ir videi kaitīgāks nekā tramvaji, jo autotransporta kustības rezultātā rodas CO₂ piesārņojums, kas ir aktuāla problēma lielākajās apdzīvotajās pilsētās.

Tramvaju transporta infrastruktūras sakārtošana un jaunu tramvaju iegāde radīs pamatnosacījumus tam, ka pasažieri izvēlēsies tramvaju kā ērtu, komfortablu, ātru un drošu sabiedrisko transportu. Attīstot tramvaju infrastruktūru, tiks samazināta trokšņa, vibrāciju negatīvā ietekme uz pilsētas vidi, savukārt, izmantojot mūsdienīgas elektroietaišu tehnoloģijas pārveidošanas apakšstacijās un tramvajos, tiks samazināts elektroenerģijas patēriņš, tādējādi nodrošinot energoresursu lietderīgāku izmantošanu, kas iespējams atsauksies uz pakalpojuma pašizmaksas samazinājumu.

Tai pat laikā ir skaidrs, ka ieviest tramvaju maršrutus uz visiem pilsētas mikrorajoniem un atteikties no pilsētas autobusu pārvadājumiem būtu ekonomiski nelietderīgi, jo autobusi izmanto pilsētas ceļus, kurus uzturēt kārtībā un renovēt nav AS „Daugavpils satiksme” uzdevums. Uzņēmuma pārziņā paliek tikai rūpes par pilsētas autobusu tehnisko stāvokli un to komfortabilitātes paaugstināšanu.

Pilsētas autobusiem kā sabiedriskā transporta veidam ir arī citas neapšaubāmas priekšrocības, salīdzinot ar tramvajiem. Pirmkārt, autobusu maršrutu shēma ir elastīgāka nekā tramvaju un ir iespējams bez būtiskām izmaksām mainīt maršrutus, ja tam ir objektīvs pasažieru pieprasījums. Otrkārt, tramvaju tehnisku bojājumu dēļ vai tramvaju līnijas avārijas gadījumā var tikt pilnīgi paralizēta tramvaju kustība visos maršrutos. Savukārt viena pilsētas autobusa bojājums nevar izraisīt tik nopietnas problēmas pilsētas sabiedriskajam transportam.

Uzņēmuma autobusu parka atjaunošanas nepieciešamība pirmām kārtām saistāma ar CO₂ piesārņojuma samazināšanas uzdevumu un uzņēmuma energoresursu patēriņa samazināšanu. Tādēļ tiek plānots palielināt mazietilpīgo autobusu parku ar degvielas patēriņu 20 l/100 km 41-50 l/100 km vietā, kā arī nomainīt autobusus Volvo B10 ar degvielas patēriņu 50 l/100 km pret autobusiem ar degvielas patēriņu 35-40 l/100 km. Būtiska elektroenerģijas ekonomija sakarā ar tramvaju parka atjaunošanu un dīzeļdegvielas ekonomija sakarā ar autobusu parka atjaunošanu pat ar prognozējamo energoresursu cenu kāpumu ļaus uzņēmumam samazināt izdevumus.

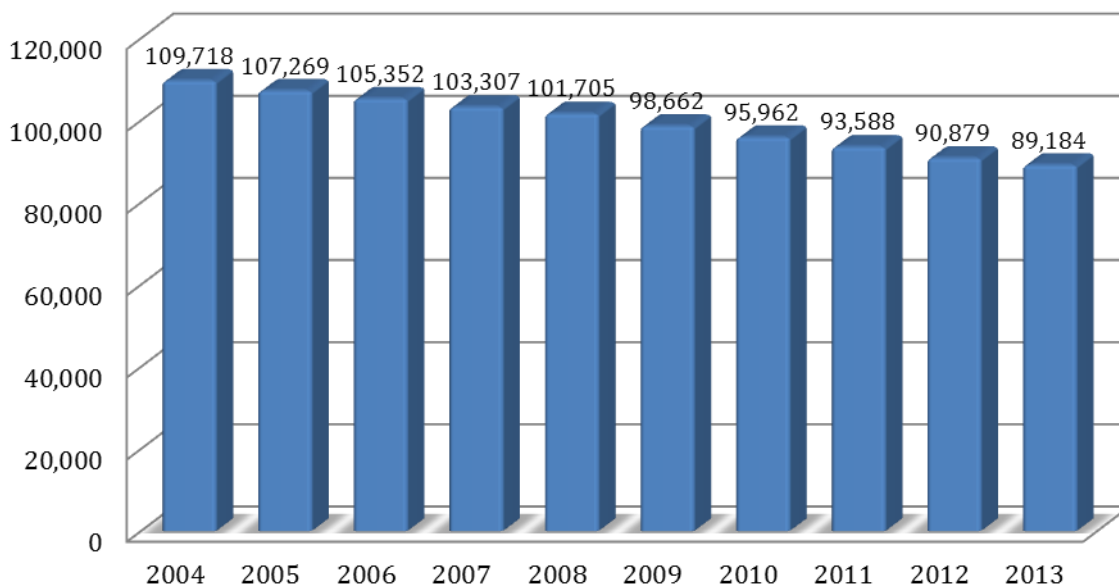
Diemžēl samazināt autobusu tehniskos nobraukumus nav iespējams sakarā ar uzņēmuma plāniem veikt autobusu maiņu diennakts laikā, pamatojoties uz mainīgo pasažieru plūsmu. Attālums no autobusu parka (Kārķļu iela 24) līdz autoostai (Viestura iela 10), kur sākas visi maršruti – 3,5km, un tas nozīmē, ka katru dienu katrs no 31 autobusa, kas atrodas uz līnijas, kā minimums veic nulles nobraukumu 7,0km, bet ar dalītu darba grafiku – 14,0km.

Pašlaik tiek veikta sabiedriskā transporta uzskaitē, vadoties pēc pasažieriem pārdotajām vai izsniegtajām biļetēm (56,6%), pārdotajām mēnešbiļetēm (6,1%) un izsniegtajām apliecībām par braukšanu bez maksas (37,3%). Ar pašreizējo sabiedriskā transporta konduktoru sistēmu tehniski nav iespējams ieviest vienotas tramvaju un autobusu biļetes. Tāpat arī būtu nelietderīgi papildus esošajiem septiņiem biļešu veidiem ieviest papildus deviņus biļešu veidus, lai precīzāk uzskaitītu pasažieru kategorijas, kuriem ir tiesības uz braukšanu bez maksas. Pāreja uz elektronisku pasažieru uzskaites sistēmu tuvākajos 3 gados netiek plānota finanšu un sociāli-ekonomisku apstākļu dēļ. Uzņēmumā pašlaik strādā 135 konduktori. Tai pat laikā uzņēmumā tiek plānots ieviest papildus mēnešbiļešu veidus. Piemēram mēnešbiļetes tramvajiem un autobusu vienam maršrutam, mēnešbiļetes darbdiēnām, nedēļas biļetes.

Uzņēmuma darbību negatīvi ietekmējoši faktori ir ikgadējā Daugavpils iedzīvotāju skaita samazināšanās, kas ir saistīta ar iedzīvotāju dabīgā pieauguma negatīviem rādītājiem un to emigrāciju darba meklējumos, kas vistiešākā veidā ietekmē pasažieru plūsmu pilsētā, kas, savukārt, negatīvi iespaido uzņēmuma darbības efektivitāti.

Saskaņā ar Centrālās statistikas pārvaldes datiem 2013.gadā Daugavpilī dzīvoja 89 184 cilvēki un skaitam ir tendence samazināties par aptuveni 1 procentu gadā.

Daugavpils pilsētas iedzīvotāju skaits (tūkst. cilv.)



pēc Centrālās statistikas pārvaldes datiem

Daugavpils pilsētas domes lēmums par vispārizglītojošo skolu skolēniem izsniedzamām bezmaksas braukšanas biļetēm mācību gada laikā no 2012.gada septembra pozitīvi ietekmēja uzņēmuma finansiālo darbību. Sakarā ar pilsētas iedzīvotāju skaita samazināšanos un attiecīgi arī pasažieru skaita samazināšanos, pasažieru-skolnieku skaita palielināšanās neiespaidoja autobusu un tramvaju maršrutu reisu skaita palielināšanas vajadzību, kā arī neiespaidoja vajadzību ieviest papildus tramvaju vagonus, tāpēc arī nenoveda pie izdevumu palielinājuma, bet uzņēmuma ienākumi pieauga kompensējot citu kategoriju pasažieru samazināšanos.

AS "Daugavpils satiksme" attīstības redzējums

Uzņēmuma misija: Sniegt ērtus, drošus un mūsdienīgus sabiedriskā transporta pakalpojumus par iedzīvotājiem pieejamu maksu, nodrošinot kvalitatīvu un nepārtrauktu sabiedriskā transporta parka darbību.

Uzņēmuma vīzija: efektīvi veikt tramvaju līnijas, pārveidošanas apakšstaciju renovāciju, autobusu un tramvaju ritošā sastāva atjaunošanu, tehnoloģisko iekārtu modernizāciju bez būtiska un strauja braukšanas maksas pieauguma.

Uzņēmuma mērķi:

1. Nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un kvalitātes līmeņa uzlabošanu.
2. Piesaistīt ES struktūrfondus pakalpojumu kvalitātes paaugstināšanai.
3. Nodrošināt autobusu un tramvaju ritošā sastāva atjaunošanu un tehnisko iekārtu modernizāciju.
4. Nodrošināt tramvaju infrastruktūras attīstību tūrisma pakalpojumiem.
5. Pilnveidot sadarbību ar valsts un pašvaldības iestādēm, partneriem un sabiedrību kopumā.
6. Nodrošināt iekšējās kontroles efektīvu darbību.
7. Nodrošināt sekmīgu kapitālsabiedrības finansiālo darbību.

**AS "Daugavpils satiksme" veicamie uzdevumi
noteikto mērķu sasniegšanai**

<i>Uzdevums</i>	<i>Sasniedzamais rezultāts</i>	<i>Rezultatīvais rādītājs</i>	<i>Izpildes termiņš</i>	<i>Nepieciešamie resursi (vides, darbaspēka, finanšu...)</i>
1	2	3	4	5
1.mērķis - nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un kvalitātes līmeņa uzlabošanu				
1. Nodrošināt pasažieru pārvadāšanu ar tramvajiem un autobusiem Daugavpilī	Pilsētas tramvaji un autobusi kursē saskaņā ar kustības sarakstiem.	Pārvadāto pasažieru skaits gadā: ar tramvajiem - 7.5milj., ar autobusiem – 8.6milj.	2014. - 2016.gads	11435992 Ls/ 16271952 EUR
2. Uzturēt 39 tramvaju vagonu darba kārtībā	Samazināts tramvaju neveikto reisu skaits tehnisku iemeslu dēļ.	Neveikto reisu skaits gadā - 7	2014. - 2016.gads	1254153 Ls/ 1784499 EUR
3. Uzturēt 49 autobusus darba kārtībā	Samazināts autobusu neveikto reisu skaits tehnisku iemeslu dēļ.	Neveikto reisu skaits gadā - 30	2014. - 2016.gads	1060674 Ls/ 1509203 EUR
4. Uzturēt kontakttīklu un sliežu ceļus darba kārtībā	Samazināts tramvaju neveikto reisu skaits kontakttīkla vai sliežu ceļa bojājumu dēļ.	Neveikto reisu skaits gadā - 5	2014. - 2016.gads	698128 Ls/ 993346 EUR
2.mērķis - piesaistīt ES struktūrfondus pakalpojumu kvalitātes paaugstināšanai				
1. Iegādāties jaunus tramvajus ERAF projekta „Daugavpils pilsētu tramvaju transporta infrastruktūras renovācija” ietvaros	Mūsdienīgām prasībām atbilstošs sabiedriskā transporta parks, samazināts elektroenerģijas patēriņš, nodrošinātas komfortabilitātes un vides pieejamības prasības cilvēkiem ratiņkrēslos, māmiņām ar bērnu ratiem	Iegādāti 8 četru asu tramvaji, 4 sešu asu tramvaji	2015.gads	4614312 Ls/ 6565574 EUR
2. Jaunu tramvaju vagonu iegāde	Sagatavots un Satiksmes ministrijā iesniegts pieteikums ES struktūrfondam par „Jaunu tramvaju vagonu iegāde”	APIeteikums ES struktūrfondam par „Jaunu tramvaju vagonu iegāde”	2016.gads	25000 Ls/ 35572 EUR
3. Pabeigt ERAF projektu „Pārveidošanas apakšstaciju renovācija	Renovētas pārveidošanas apakšstaciju ēkas un uzstādītas jaunas iekārtas, nodrošināta apakšstaciju efektīva, ekonomiski	Renovētas apakšstacijas: -18.Novembra 10 -18.Novembra	2014.gads	1240215 Ls/ 1764670 EUR

„Daugavpils pilsētu tramvaju transporta infrastruktūras renovācija” ietvaros”	izdevīga darbība	183 - Jātnieku 90		
4. Pabeigt ERAF projektu „Tramvaju līnijas renovācija 18. Novembta ielas posmā no Vienības ielas līdz Valkas ielai „Daugavpils pilsētu tramvaju transporta infrastruktūras renovācija” ietvaros”	Renovēta tramvaju līnija 18. Novembra ielas posmā no Vienības ielas līdz Valkas ielai, sakoptas drošas sabiedriskā transporta pieturvietas, samazināts trokšņa un vibrācijas līmenis, kas nelabvēlīgi ietekmē pasažierus, garāmgājējus un sliežu ceļiem blakus esošu māju iedzīvotājus	Renovēta tramvaju līnija 6,2 km garumā un 14 pieturas	2014.gads	1300000 Ls/ 1849733 EUR
5. Izstrādāt tehnisku projektu tramvaju līnijas renovācijai pilsētas centrā	Izstrādāts tehniskais projekts	Apstiprināts tehniskais projekts	2015.gads	40000 Ls/ 56915 EUR (uzņēmuma pašlīdzekļi)
3.mērķis - nodrošināt autobusu un tramvaju ritošā sastāva atjaunošanu un tehnisko iekārtu modernizāciju				
1. Lietotu vai jaunu autobusu iegāde	Atjaunot autobusu parka ¼ daļu.	Iegādāti 13 autobusi	2015. - 2016.gads	246000 Ls/ 350026 EUR vai 1595400 Ls/ 2270050 EUR
2. Iegādāties kontakttīkla remontam paredzēto autotorni	Veiksmīgi veikta autotorna iegādes iepirkuma procedūra	Iegādāts mūsdienīgām prasībām atbilstošs kontakttīkla remontam paredzēts autotornis	2014.gads	180000 Ls/ 256117 EUR (uzņēmuma pašlīdzekļi)
3. Iegādāties remonta brigādes pārvadāšanai paredzēto autotransportu	Veiksmīgi veikta remonta brigādes pārvadāšanai paredzētas vieglā/kravas automašīnas iegādes iepirkuma procedūra	Iegādāta mūsdienīgām prasībām atbilstoša remonta brigādes pārvadāšanai paredzēta vieglā/kravas automašīna	2016.gads	20000 Ls/ 28457 EUR (uzņēmuma pašlīdzekļi)
4. Izstrādāt tehnisko projektu ritošā sastāva tehniskās	Izstrādāts tehniskais projekts	Apstiprināts tehniskais projekts	2016.gads	60000 Ls/ 85373 EUR (uzņēmuma pašlīdzekļi)

apskates punkta rekonstrukcijai				
5.Veikt uzņēmuma tehnisko iekārtu modernizāciju	Modernizētas tehniskās iekārtas	Iegādātas 12 jaunas tehniskās iekārtas	2014.-2016.gads	65000 Ls/ 92487 EUR (uzņēmuma pašlīdzekļi)
4.mērķis - nodrošināt tramvaju infrastruktūras attīstību tūrisma pakalpojumiem				
1. Aprīkot pieturu paviljonus ar sabiedriskā transporta maršrutu shēmām	Informācijas pieejamība tūristiem sabiedriskā transporta pieturās	50 autobusu un tramvaju pieturas aprīkotas ar maršrutu shēmām	2015.gads	5000 Ls/ 7114 EUR (uzņēmuma pašlīdzekļi)
2. Aprīkot tramvaja vagonu ar infrastruktūru tūrisma pakalpojumiem	Izveidots tramvaja vagoni ar aprīkotu infrastruktūru tūrisma pakalpojumiem	Tramvaju vagoni RVR Nr.061 aprīkoti un pielāgoti tūrisma pakalpojumu sniegšanai	2015.gads	30000 Ls/ 42686 EUR (uzņēmuma pašlīdzekļi)
5.mērķis - pilnveidot sadarbību ar valsts un pašvaldības iestādēm, partneriem un sabiedrību kopumā				
1.AS „Daugavpils satiksme” mājas lapas regulāra uzturēšana un informācijas atjaunošana	Regulāri un savlaicīgi atjaunot informāciju AS „Daugavpils satiksme” mājas lapā http://www.tramvajs.daugavpils.lv/ un http://www.buspark.lv/	Mājas lapas apmeklētāju pieaugums, augsta iedzīvotāju informētība	<i>pastāvīgi</i>	2500 Ls/ 3557 EUR (uzņēmuma pašlīdzekļi)
2. Izveidot vienotu AS „Daugavpils satiksme” mājas lapu	Pēc iepirkumu pabeigšanas ERAF projektam „Daugavpils pilsētu tramvaju transporta infrastruktūras renovācija” izveidot mājas lapu http://www.daugavpilssatiksme.lv	Apmeklētājiem vienkāršota pieeja informācijai par autobusu un tramvaju kustības sarakstiem un uzņēmuma aktualitātēm vienā mājas lapā	2014.gads	500 Ls/ 711 EUR (uzņēmuma pašlīdzekļi)
3.Iedzīvotāju aptauja par sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāti	Veikta ikgadēja iedzīvotāju aptauja	AS „Daugavpils satiksme” darbības kvalitātes neatkarīga vērtēšana	<i>Katru gadu</i>	600 Ls/ 854 EUR (uzņēmuma pašlīdzekļi)
4. Sniegt konsultācijas un skaidrojumus klientiem klātienē un telefoniski	Pastāvīgi sniegt klientiem konsultācijas un skaidrojumus, pieņemt sūdzības un atbildēt uz tām	100% sniegta informācija un atbildes uz sūdzībām	<i>pastāvīgi</i>	
6.mērķis - nodrošināt iekšējās kontroles efektīvu darbību				
1. Nodrošināt	Konduktoru pārbaudes	4800 pārbaudes	<i>pastāvīgi</i>	

transporta kontrolieru efektīvu darbību	viņiem nezināmā laikā un vietā	mēnesī		
2. Nodrošināt transporta inspektora efektīvu darbību	Transportlīdzekļu vadītāju pārbaudes (kustības sarakstu un ceļu satiksmes noteikumu ievērošana) viņiem nezināmā laikā un vietā	Ikdienas pārbaudes	<i>pastāvīgi</i>	
3. Nodrošināt darba kvalitātes novērtēšanas komisijas efektīvu darbību	Kvalitatīvi dienesta pārbažu rezultāti un efektīva darba kvalitātes novērtēšanas komisijas darbība	Savlaicīgi izskatīts un objektīvi novērtēts katrs darbinieku pārkāpums	<i>pastāvīgi</i>	
7.mērķis - nodrošināt sekmīgu kapitālsabiedrības finansiālo darbību				
1. Nodrošināt uzņēmuma pozitīvus finanšu rādītājus	Stabils un drošs uzņēmuma finansiālais stāvoklis	Neto peļņas rentabilitāte =0.73 <u>Neto peļņa*100</u> Apgrozījums Pašu kapitāla atdeve =1% <u>Neto peļņa</u> % Pašu kapitāls Maksāspējas rādītājs =4.48 <u>Kopējās saistības</u> Pašu kapitāls	2014.- 2016.gads	

AS "Daugavpils satiksme"

Valdes loceklis

Ēvalds Mekšs

Valdes loceklis

Sergejs Mihailovs

Valdes locekle

Sabīne Šņepste

Sagatavoja:

O.Tolmačovs, V.Šops, G. Semjonovs, T.Pavlova, J.Boroņenko, A.Jakovļeva
65433632