

**Rīgas un Pierīgas Mobilitātes
plāns
Gala ziņojums**



**Rīgas un Pierīgas Mobilitātes
plāns**
Gala ziņojums

Atsauce LET106-1	Projekta numurs LET106-1	Variants Gala variants
Projekta vadītājs D.K. Tensen MSc.	Projekta direktore C.M. Sluis MSc.	Datums 2010.gada 18.oktobris

Autorizācija Neapstiprināta	Vārds, uzvārds J.M.W. Akkerman BSc.	iniciāli
---------------------------------------	---	-----------------

Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns

Torņu iela 4, III C, 203.birojs

Rīga, LV-1050

Latvija

Tālrunis: +371 7 223 144

Fakss: +371 7 223 830

© Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns

Neviena daļa no šīs publikācijas nevar tikt atveidota vai izdota to drukājot, pārkopējot, fotografējot uz mikrofilmas vai jebkādā citā veidā bez tiešas Witteveen+Bos atļaujas, vai arī bez šādas atļaujas to izmantot jebkādiem citiem mērķiem nekā tas bija paredzēts

SATURS	Lpp.
1. IEVADS	1
1.1. RPMP mērķi	1
1.2. RPMP izstrāde	2
1.3. Sadarbība	6
1.4. Papildus izpētes projekti	7
Gala ziņojuma kopsavilkums	8
2. ESOŠĀS SITUĀCIJAS ANALĪZE	9
2.1. Izpētāmā teritorija	9
2.2. Sociāli-ekonomiskais raksturojums	11
2.3. Politiskā struktūra	12
2.4. Transporta sistēmas nodrošinājuma analīze	13
2.5. Transporta sistēmas pieprasījuma analīze	14
2.6. SVID analīze	15
2.7. Papildus informācija	19
3. TRANSPORTA SISTĒMAS VARIANTI	20
3.1. Ievads	20
3.2. Pamatfilozofija	20
3.3. Autonomie attīstības projekti	21
3.4. Pamatpasākumi	24
3.5. RPMP varianti	24
3.6. Izmaksu un ieguvumu analīze	27
3.7. Satiksmes modelēšanas rezultāti	28
3.8. Daudzkritēriju analīze	31
3.9. Slēdziens	32
3.10. Visieteicamākā varianta tīkla veiktspējas noteikšana	33
3.11. Papildinformācija	34
4. RPMP TĪKLU STRUKTŪRA	35
4.1. Rīgas autoceļu un ielu tīkls	35
4.2. Pierīgas autoceļu un dzelzceļa līniju tīkls	42
4.3. Kravas automobiļu satiksmes maršrutēšana	48
4.4. Rīgas sabiedriskā transporta tīkls	52
4.5. Pierīgas sabiedriskā transporta tīkls	59
5. RPMP ATBALSTA PASĀKUMI	65
5.1. Satiksmes pārvaldība	65
5.2. Stāvvietu politika	66
5.2. attēlā redzamajā kartē parādītas ierobežojumu teritorijas un iespējamās stāvvietu skaita pieauguma vietas.	68
5.3. Ceļu lietošanas maksas noteikšana	70
5.4. Mobilitātes pārvaldība	71
5.5. Sabiedriskā transporta tirgvedība un pakalpojumu pārdošanas veicināšana	72
5.6. Tirdzniecība pārsēšanās centros	75
5.7. Pasažieru informācijas sistēmas	75
6. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA UN SATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS PĀRVALDĪBA	77
6.1. Sabiedriskā transporta pārvaldība	77
6.2. Transporta infrastruktūras plānošana	84
6.3. Valsts nozīmes ceļu uzturēšana pilsētu teritorijās	87

6.4.	STI piemērs: Stokholmas apgabals	89
------	----------------------------------	----

7.	RPMP FINANŠU PLĀNS	92
7.1.	Finansējuma avoti	92
7.2.	Finansējuma budžeti	93
7.3.	Finansējuma avotu scenāriji	94
7.4.	Budžeti RPMP transporta infrastruktūru finansēšanai	95
7.5.	RPMP investīciju un budžeta vajadzības	96
7.6.	Aizdevumi un saistības	98
7.7.	PPP īstenoti autoceļu projekti un privātais finansējums	98
7.8.	RPMP pasākumu finansēšana	99
7.9.	Ziemeļu transporta koridora finansēšana	105
7.10.	Esošais un nākotnes budžets	106
7.11.	Ieņēmumi no transporta sistēmas	107

Pielikumi	Lappušu skaits
I RPMP datu lapas	54
II Sanāksmes	8
III Variantu izmaksu un ieguvumu analīzes rezultāti	8
IV Ielu tīkla pasākumi Rīgā	3
V Autoceļu tīkla pasākumi Pierīgā	1
VI Dzelzceļa transporta un sabiedriskā transporta pasākumi	5
VII RPMP sabiedriskā transporta atbalsta pasākumi	5
VIII Sabiedriskā transporta tirgvedības pasākumi	4
IX Ritošā sastāva aprēķini	5
X Regula (ES) Nr. 1370/2007	1
XI Sabiedriskā transporta iestāde	2
XII Tiesiskā regulējuma apskats	5
XIII Grozījumi saistībā ar STI dibināšanu	10
XIV Teritorijas plānošanas likuma projekta grozījumi	3
XV Autoceļu likuma grozījumi	2
XVI Informācija par aizņēmumiem un saistībām	3
XVII PPP autoceļu projekti	4
XVIII Esošie ES finansēšanas instrumenti, kas saistīti ar RPMP	2
XIX RPMP attēli	8
XX RPMP transporta modelis	4

LIETOTIE SAĪSINĀJUMI

bln	Miljardi	MoT	Satiksmes ministrija
CBA	Izmaksu – ieguvumu analīze	Mtons	Miljoniem tonnu
CBD	Centrālais biznesa rajons	NMT	Nemotorizētais transports
CF	Kohēzijas fonds (EC)	NTC	Ziemeļu transporta koridors
CSB	Latvijas Centrālā statistikas pārvalde	OD	Sākums-galamērķis
CSDD	Ceļu satiksmes drošības direkcija	Pkm	Pasažieru kilometri
DG	Ģenerālais direktorāts	PPP	Valsts un privātā partnerība
EBRD	Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banka	PR	Sabiedriskās attiecības
EC	Eiropas Komisija	P+R	Stāvparki (Park and Ride)
EIA	IVN	PIS	Pasažieru informācijas sistēma
EIB	Eiropas Investīciju banka	PT	Sabiedriskais transports
EIRR	Aprēķinātā iekšējā peļņas norma	PWC	PricewaterhouseCoopers
ENPV	Aprēķinātā neto pašreizējā vērtība	RCC	Rīgas dome
EPEC	Eiropas PPP ekspertīzes centrs	Ref	Atsauces scenārijs
ERDF	Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības fonds	RFP	Rīgas brīvosta
EU	Eiropas Savienība	RIX	Starptautiskā lidosta "Rīga"
GDP	Iekšzemes kopprodukts	RPMP	Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns
ha	Hektāri	RRC	Rīgas rajona padome
IMF	Starptautiskais valūtas fonds	RS	SIA "Rīgas Satiksme"
ITS	Inteliģentā transporta sistēma	SC	Vadības komiteja
km	kilometri	SEIA	SIVN
Ktons	Tūkstošiem tonnu	SPV	Transportlīdzeklis īpašiem nolūkiem
LoS	Pakalpojumu līmenis	SWOT	SVID (Stiprās puses, vājās puses, iespējas un draudi)
LSR	Latvijas Valsts ceļi	TEN-T	Trans-Eiropas tīkls – Transports
Ltd	SIA	ToR	Darba uzdevums
MCA	Daudzkritēriju analīze	V/C ratio	Ietilpības/jaudas attiecība
MEUR	Miljoni eiro	WB	Pasaules banka
mIn	Miljons	WG	Darba grupa
MoF	Finanšu ministrija		

1. IEVADS

Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāna (RPMP) ziņojums. Šajā nodaļā tiek aprakstīti RPMP izstrādes mērķi, izstrādei izmantotās pieejas kopsavilkums, sadarbības procesa apraksts starp Darba grupu (DG), Vadības komiteju (VK) un citiem akcionāriem.

1.1. RPMP mērķi

Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns ir izstrādāts, lai izveidotu kopēju struktūru, kurā tiks izvērtēti visi esošie un jaunie Rīgas un Pierīgas satiksmes un transporta sistēmas izveidošanas un uzlabošanas projekti un tiem tiks noteiktas prioritātes. RPMP sniedz satiksmes un transporta problēmu, ar kurām saskaras LR Satiksmes ministrija, risinājumus, ietverot teritoriālo, ekoloģisko, ekonomisko, sociālo un institucionālo optimizāciju.

RPMP izstrādes kopējais mērķis: **“Noteikt nepieciešamās darbības, lai veicinātu Rīgas un Pierīgas vienotas transporta sistēmas izveidi, tādējādi uzlabojot teritoriju sasniedzamību”**.

RPMP attīstībai ir noteikti 7 galvenie mērķi. Mērķi tika izstrādāti balstoties uz pārrunām ar akcionāriem, konsultantu ekspertu zināšanām, RPMP izstrādes Darba uzsākšanas ziņojumu (Satiksmes ministrija, 2009) un esošajiem dokumentiem. RPMP izstrādes galvenos mērķus ir apstiprinājusi Vadības komiteja.

Mērķi

- 1. Esošās Rīgas un Pierīgas transporta sistēmas efektīva izmantošana un, kur iespējams, vieglo pasākumu (vadība, organizācija, ITS) pielietošana smago pasākumu (infrastruktūras attīstība) vietā**
Paskaidrojums: šis princips tika pielietots, lai sasniegtu reālistisku, efektīvu un kvalitatīvu RPMP, kas rada optimālu līdzsvaru starp pieejamības, sociālajiem, drošības un vides jautājumiem.
- 2. Izveidot kvalitatīvu, saistošu un konkurētspējīgu sabiedriskā transporta sistēmu, priekšroku dodot elektriskajiem un dzelzceļa transporta modeļiem**
Paskaidrojums: mērķa uzdevums ir izveidot ilgtspējīgu sistēmu, kas nodrošinātu labu pieejamību, ierobežojot satiksmes aizkavēšanu, uzlabojot satiksmes drošību un samazinot satiksmes negatīvo ietekmi uz vidi. Elektrisko transportlīdzekļu izmantošanas priekšrocības ir samazināta transporta negatīvā ietekme uz vidi.
- 3. Izveidot saskaņotu tīklu ar skaidru ceļu un ielu klasifikāciju; noteikt modeļu prioritātes likvidējot sastrēgumus ielu un ceļu tīklā**
Paskaidrojums: šobrīd satiksmes tīkla vājie un iztrūkstošie savienojumi rada satiksmes plūsmas fragmentāciju un sastrēgumus. Saskaņoto tīklu var izveidot, likvidējot trūkstošos savienojumus un sastrēgumus, kā arī izveidojot ceļu un ielu klasifikāciju. Turklāt, satiksmes klasifikācija un prioritāšu noteikšana var uzlabot satiksmes drošību un pieejamību.
- 4. Satiksmes drošības līmeņa palielināšana neaizkavējot pieejamību**
Paskaidrojums: salīdzinājumā ar citām Eiropas valstīm, šobrīd satiksmes drošības līmenis Latvijā ir zems. Tai pat laikā, pēdējie gadi ir pierādījuši, ka uzlabojumiem ir plašas iespējas.
- 5. Nodrošināt daudzveidīgu pieejamību uz dažādām vietām**
Paskaidrojums: daudzveidīgā pieejamība ir nepieciešama, lai optimāli varētu izplānot braucienu un padarītu transporta sistēmu mazāk ietekmējamu (ievainojamu) pret negadījumiem. Daudzveidīgo pieejamību var panākt integrētajā transporta sistēmā nodrošinot iespējas visiem transporta veidiem ar pietiekamām pārsēšanās iespējām;
- 6. Nodrošināt labu un efektīvu sasaisti starp Rīgas brīvostu, Rīgu un citiem nacionālajiem un starptautiskajiem (TEN-T) transporta infrastruktūras tīkliem**
Paskaidrojums: labi un efektīvi savienojumi sekmē ekonomisko attīstību. Turklāt, ilgtspējīga sasaiste atvieglo pilsētas centru no kravas pārvadājumu satiksmes, īpaši no bīstamo vielu un preču pārvadāšanas;

7. *Nodrošināt labus un ērtus savienojumus starp Rīgas lidostu, Rīgu un citiem galvenajiem reģionālajiem centriem ilgtspējīgā veidā*

Paskaidrojums: laba un efektīva transporta sistēma sekmē ekonomisko attīstību. Šobrīd nav izveidota atbilstoša sabiedriskā transporta sasaiste ar Rīgas pilsētas centru, citiem reģionālajiem centriem un Rīgas lidostu.

Saistība ar Eiropas satiksmes un transporta mērķiem

Ir izstrādāti vairāki dokumenti, kuros ir noteikti Eiropas satiksmes un transporta mērķi. Galvenais Eiropas Transporta politikas mērķis ir izveidot ilgtspējīgu transporta sistēmu, kura atbilst sabiedrības ekonomiskajām, sociālajām un vides vajadzībām un tā ir veicinoša sabiedrībai, un ir pilnībā integrēta un konkurētspējīga Eiropā. Attiecīgos pakārtotos mērķus var apvienot sekojošās kategorijās:

- veicināt visu personu un preču mobilitāti ilgtspējīgā veidā, stiprinot ekonomiku un sociālo vienotību;
- pieejamības uzlabošana uz ekonomiski aktīvajiem centriem, uzlabojot arī ģeogrāfisko vienlīdzību;
- stimulēt drošu, paļāvīgu un augstas kvalitātes transportu labi uzturētos un integrētos tīklos;
- stimulēt ilgtspējīgākus un mazāk piesārņojošus transporta veidus, aizsargājot (dzīves) vidi;
- stimulēt godīgu sāncensību starp transporta veidiem, apgūstot ārējās izmaksas;
- maksimizēt esošās infrastruktūras efektīvu izmantošanu;
- stimulēt jauktu, dažādu transportlīdzekļu veidu izmantošanu, palielināt ekonomisko veselību;
- izmantojot integrēto pieeju, stimulēt integrāciju un savstarpējo savienojamību starp transporta tīkliem un teritorijām.

RPMP mērķi ļoti labi saskan ar augstāk aprakstītajiem ES mērķiem. Tomēr ir viens ES mērķis, kas īsti nesasaucas ar RPMP: ārējo izmaksu apguve. Tas nozīmē, ka visas ārējās izmaksas, tādas kā sastrēgumu izmaksas, veselības izmaksas un vides izmaksas, kuras rada noteikts mobilitātes veids, ir jāiekļauj šīs mobilitātes cenā. Šo konceptu var pieņemt cenu veidošanās politikā. Savukārt cenu veidošanās politika Rīgā un Pierīgā, izņemot autostāvvietu politiku, nav (vēl) iekļauta RPMP programmā dēļ esošās ekonomiskās situācijas, praktiskiem jautājumiem par stāvvietām un degvielas nodokli, kā arī dēļ neskaidra sociālā atbalsta. Tomēr tas nav konfliktā ar RPMP aktivitātēm, jo to var viegli integrēt programmā. Ceļu sistēmās cenu veidošanās izpēte tiek plānota RPMP sākuma periodā

1.2. RPMP izstrāde

Veicot RPMP izstrādi, tika izpildīti seši uzdevumi. 1.1.attēlā sniegts pārskats par plāna izstrādi. Pirmajā uzdevumā tika izpētīta un analizēta esošā situācija. Balstoties uz izpētes rezultātiem, tika noteikti RPMP galvenie mērķi (II uzdevums), kurus apstiprināja Vadības komiteja. Vienlaicīgi tika paplašināts un uzlabots EMME satiksmes modelis (III uzdevums).

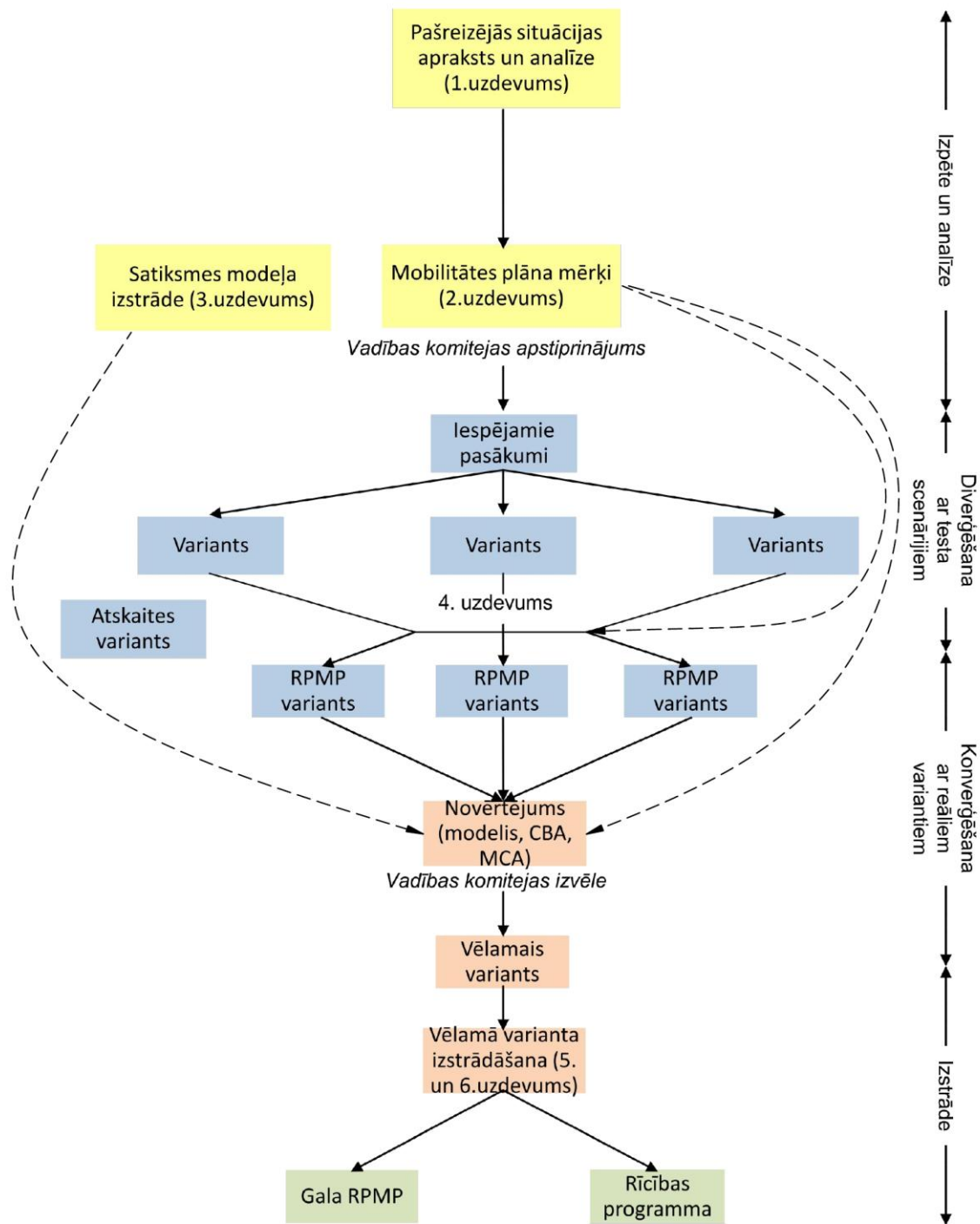
Ceturtajā uzdevumā RPMP varianti tika attīstīti vairākos posmos. Vispirms, pamatojoties uz esošo situāciju un uzdevuma mērķiem, kopā ar akcionāriem tika noteikti iespējamie pasākumi un projekti. Lai izpētītu iespējamus efektus uz Rīgas un Pierīgas mobilitāti, šie priekšlikumi tika izmantoti testa scenārijos. Testa scenārijiem tika izstrādāti tā saucamie tēmas varianti: varianti, kuri koncentrējas vai nu uz infrastruktūras attīstību, sabiedrisko transportu vai dzīves kvalitāti¹. Šie varianti nebija RPMP reālistiskie varianti, bet koncentrējās uz vienu vai vairākiem mērķiem. Šo "ekstremālo" variantu modelēšana izpētīja Rīgas un Pierīgas iespējas. Rezultāti tika izvērtēti balstoties uz ekonomiskajiem (izmaksas, sastrēgumi), vides un apdzīvojamības aspektiem.

¹ Dzīves kvalitāte attiecas arī uz telpas kvalitāti un radīto vidi. Saistībā ar satiksmi un transportu, dzīves kvalitāti ietekmē trokšņu daudzums, gaisa piesārņojums, telpa, kura ir atvēlēta satiksmei un satiksmes drošībai. Lai uzlabotu dzīves kvalitāti, kā piemēru var minēt satiksmes samazināšanu.

Balstoties uz testa scenāriju rezultātiem un RPMP mērķiem, nākamajā posmā tika izstrādāti reālistiskie (RPMP varianti) varianti. Turklāt, kā salīdzinājums RPMP variantiem, tika sagatavots uzzīņu variants ar autonomās attīstības iespējām. IV uzdevuma beigās tika izvērtēti trīs RPMP varianti, kuros ietilpa satiksmes modelis, izmaksu-ieguvumu analīze un daudzkritēriju analīze. Daudzkritēriju analīzē varianti tika vērtēti pēc kritērijiem, kuri izrietēja no galvenajiem mērķiem. Izvērtējuma rezultātā tika izstrādāta rekomendācija vēlamā varianta izvēlei.

Saskaņā ar rekomendāciju, kā vēlamu variantu, Vadības komiteja izvēlējās variantu A. V uzdevumā šis variants tika izstrādāts kā pilnīgs RPMP apraksts. Savukārt VI uzdevumā tika izstrādāta darbības programma laika periodam no 2011.gada līdz 2017.gadam. I un II uzdevums ir analizēts projekta Pirmajā starpziņojumā, III uzdevums – projekta Otrajā starpziņojumā un IV uzdevums – projekta Trešajā starpziņojumā. Visi minētie starpziņojumi kā atsevišķi dokumenti ir iesniegti Satiksmes ministrijai. Gala ziņojums sniedz pārskatu par visiem starpziņojumiem un sniedz detalizētu vēlamā RPMP varianta izstrādes un pamatojuma analīzi. Darbības programma tika iesniegta kā atsevišķs ziņojums.

1.1.attēls RPMP izstrāde



1.3. Sadarbība

RPMP izstrāde ir projekts, kurā ir iesaistījušies ļoti daudzi akcionāri. Projekta izstrādes laikā, galvenie akcionāri tika pārstāvēti Darba grupā un Vadības komitejā. Katrs starpposma ziņojums tika apspriests un apstiprināts Darba grupas sanāksmēs, RPMP satura apspriešanai tika organizētas arī vairākas papildus sanāksmes un semināri. RPMP galvenos mērķus apstiprināja Vadības komiteja savā pirmajā sanāksmē. Vēlamais RPMP variants tika izvēlēts otrajā Vadības komitejas sanāksmē. Vadības komitejas locekļu pārstāvji piedalījās Darba grupas sanāksmēs un nepārtraukti informēja komiteju par visām norisēm un darba gaitu. Darba grupas un Vadības komitejas sastāvs ir sniegts 1.1 un 1.2 tabulās.

RPMP izstrādi vadīja Darba grupa un Vadības komiteja. Lai izstrādātu pilnīgu, loģisku un atbalstāmu RPMP, projekta komanda piedalījās vairākās sanāksmēs un konsultācijās ar katru no iesaistītajiem akcionāriem. Pārskats par visām RPMP rīkotajām sanāksmēm un konsultācijām ir sniegts II Pielikumā. Pielikumā ir sniegts pārskats tikai par oficiālajām sanāksmēm, taču lielu ieguldījumu projekta izstrādē deva arī neskaitāmas neformālās tikšanās un pārrunas (Rīgā, telefonsarunās un caur e-pastiem).

1.1.tabula. Darba grupa

Vārds, uzvārds	Institūcija	Amats
Māra Tapiņa	Satiksmes ministrija	Sauszemes transporta departamenta direktore
Daiga Doļģe, Jolants Austrups	Satiksmes ministrija	Projekta koordinatori
Andis Kublačovs	Rīgas Domes Pilsētas attīstības departaments	Projektu vadības un attīstības direkcijas vadītājs
Jānis Lagzdons, Ēriks Šulcs	Rīgas Domes Satiksmes departaments	Sabiedriskā transporta un pasažieru komercpārvadājuma nodaļas vadītājs
Ināra Pavlovska	VAS Latvijas Valsts ceļi	Stratēģijas daļas vadītāja
Armands Pužulis	Rīgas plānošanas reģions	Telpiskās plānošanas nodaļas vadītājs
Māris Riekstiņš	VAS Latvijas Dzelzceļš	Attīstības direkcijas direktors
Andulis Židkovs	VAS Pasažieru vilciens	Valdes priekšsēdētājs

1.2.tabula. Vadības komiteja

Vārds, uzvārds	Institūcija	Amats
VK vadītājs: Anrijs Matīss	Satiksmes ministrija	Valsts sekretārs
VK vadītāja vietniece: Māra Tapiņa	Satiksmes ministrija	Sauszemes transporta departamenta direktore
Aino Salmiņš	Latvijas pašvaldību savienība	Padomnieks tehnisko problēmu jautājumos
Alda Ērmāne	Zemgales plānošanas reģions; Sabiedriskā transporta un autoceļu attīstības nodaļa	Sabiedriskā transporta un autoceļu attīstības nodaļas vadītāja
Edvīns Bartkevičs	Rīgas plānošanas reģions	Priekšsēdētājs
Gunita Osīte	Jelgavas pilsētas dome	Attīstības un pilsētplānošanas pārvaldes vadītāja
Inguna Urtāne	LR Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrija; Telpiskās plānošanas departaments	Direktore

Vārds, uzvārds	Institūcija	Amats
Janis Miezēris	Rīgas plānošanas reģions	Administrācijas vadītājs
Jānis Zilvers	Siguldas novada dome	Priekšsēdētāja vietnieks
Juris Šulcs	Tukuma novada dome	Priekšsēdētājs
Normunds Līcis	Saulkrastu novada dome	Priekšsēdētāja vietnieks
Pēteris Salkazanovs	Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija	Priekšsēdētājs
Romualds Ražuks	Jūrmalas pilsētas dome	Deputāts
Sergejs Dolgopolovs	Rīgas pilsētas dome	Pilsētas attīstības komitejas priekšsēdētājs
Uldis Reimanis	Satiksmes ministrija	Valsts sekretāra vietnieks

1.4. Papildus izpētes projekti

RPMP projekta izstrādes laikā tika veiktas divas papildus izpētes, lai esošajā plānošanas periodā tās varētu iesniegt Kohēzijas fonda atbalsta saņemšanai. Izpētes ir sekojošas:

- "Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra, ietekmes uz mobilitāti novērtējums", gala variants, datēts ar 2010.gada 4.martu; atsauce LET109-1/torm/002;
- "Rīgas lidostas infrastruktūras attīstība, ietekmes uz mobilitāti novērtējums", gala variants, datēts ar 2010.gada 4.martu; atsauce LET109-1/torm/001.

Secinājumi par Krievu salas infrastruktūras attīstību

Pirmajā Krievu salas infrastruktūras attīstības projekta ieviešanas periodā (līdz 2020.gadam) tiks realizēts tikai B variants. B variantā ietilpst sauso beramkravu pārkraušana, kura 99% - 100% gadījumu notiek ar dzelzeļa palīdzību. Vislētākais variants sauso kravu pārvadājumiem no Krievijas ir izmantot esošo dzelzeļa tiltu Rīgā. Izzinot tilta caurlaidības spējas, tika secināts, ka tas ir iespējams. Tomēr pārceļot ostas aktivitātes, citas apdzīvotās teritorijas ietekmēs sauso beramkravu dzelzeļa transporta dēļ radītie kavējumi. Līdz ar to, tas rada nepieciešamību attīstīt dzelzeļa apvedceļu ārpus apdzīvotajām vietām Rīgā, bet kas ir arī jāuzlūko kā ilgtermiņa attīstība, kura šobrīd nav nepieciešama Krievu salas attīstības projektam.

Tā kā lielāko daļu sausās beramkravas tiek pārvadātas pa dzelzeļu, tad ietekme uz ceļu tīklu, kas ved uz Krievu salu, ir minimāla. Autonomā attīstība un esošais ielu tīkls radīs Daugavgrīvas ielas un Krievu salas savienojuma pārslogojumu dienvidu virzienā. Daugavgrīvas ielas un Kr.Valdemāra ielas savienojuma uzlabošana ir iekļauta RPMP kā viens no pasākumiem.

Pēc ekonomiskā stāvokļa atveseļošanās līdz 2007.gada līmenim (pirms ekonomiskās krīzes), C variants paredz vispārējo kravu pievienošanu. Tā nav RPMP daļa. Vispārējās kravas galvenokārt tiek pārvadātas pa ceļiem. Projekta ietvaros prognozētais kravas transporta pieaugums, C varianta gadījumā, ir 500 auto dienā. Arī šo satiksmi ietekmē Daugavgrīvas ielas autonomās problēmas dienvidu virzienā un minētie rekonstrukcijas pasākumi šo situāciju būtiski uzlabos.

Secinājumi par lidostas infrastruktūras attīstības projektu

Projektā ietilpst virkne pasākumu, kas uzlabotu lidostas darbības, tādas kā skrejceļu segumu atjaunošana, apkopes zonas uzlabošana, skrejceļa Nr.18 apgaismes sistēmas CAT II uzlabošana, papildus ceļu būvniecība taksometriem, u.c. Projekta galvenais mērķis ir uzlabot lidostas drošību, pārvaldi un mazināt lidostas ietekmi uz vidi. Pamatojoties uz izpētes stadijā sniegtajām prognozēm, projekta realizācija ļaus izaugt Rīgas lidostai līdz 6.1 miljons apklapoto pasažieru gadā.

Lidostas izteiktajās prognozēs tika paredzēts, ka galveno izaugsmi veidos tieši tranzīta pasažieri. Pēdējo gadu laikā tiek novērotas līdzīgas tendences. Tika analizēts arī scenārijs, kur 100% izaugsmi veidos sākuma - galamērķa pasažieri (lidosta paredz pieaugumu 50% apmērā tieši sākuma-galamērķa satiksmē). Modeļa aprēķini parādīja, ka abiem attīstības scenārijiem (arī sliktākā scenārija gadījumā) uz

Rīgas un Pierīgas ikdienas satiksmei ietekme būs minimāla. Galvenās problēmas, ar kurām šis projekts var saskarties 2025.gadā būs dēļ autonomās attīstības.

Gala ziņojuma kopsavilkums

Gala ziņojuma struktūra ir sekojoša:

- 2.nodaļa. Esošās situācijas analīze: īss apraksts par esošo transporta sistēmas situāciju un tās pielietojumu Rīgā un Pierīgā. Pilns apraksts un analīze ir sniegts sekojošos ziņojumos: "Pirmais starpposma ziņojums: apraksts par esošo situāciju" un "Pirmais starpposma ziņojums: esošās situācijas analīze"; datēti ar 2010.gada 1.februāri;
- 3. nodaļa. RPMP varianti: apraksts par variantu izstrādi, RPMP variantiem un to izvērtējumu, kas pamatojas uz satiksmes modelēšanas, izmaksu-ieguvumu analīzes un daudzkritēriju analīzes rezultātiem. Pilns apraksts par variantu izstrādi ir sniegts ziņojumā: "Trešais starpposma ziņojums: varianti"; datēts ar 2010.gada 9.jūniju. Apraksts par novērtējumā izmantoto satiksmes modelēšanu ir sniegts ziņojumā: "Otrais starpposma ziņojums: Satiksmes modelēšana"; datēts ar 2010.gada 12.aprīli. Īss ziņojuma kopsavilkums ir pievienots kā XX.pielikums;
- 4.nodaļa. RPMP tīkla struktūra: nodaļā tiek aprakstīta ceļu/ielu tīkla struktūra, nemotorizētais transports, dzelzceļa un sabiedriskais transports, kas arī veido RPMP pamatu;
- 5.nodaļa. RPMP atbalsta pasākumi: šajā nodaļā tiek sniegts apraksts par visiem atbalsta pasākumiem, kuri papildina RPMP tīklu struktūru;
- 6.nodaļa. Sabiedriskā transporta un satiksmes infrastruktūras vadība: šajā nodaļā tiek aprakstīta RPMP institucionālā uzbūve un tiek sniegtas rekomendācijas tās uzlabošanai;
- 7.nodaļa. Finanšu avoti: nodaļā tiek aprakstītas RPMP finansēšanas iespējas.

Visi minētie starpziņojumi ir arī publicēti Satiksmes ministrijas mājas lapā.

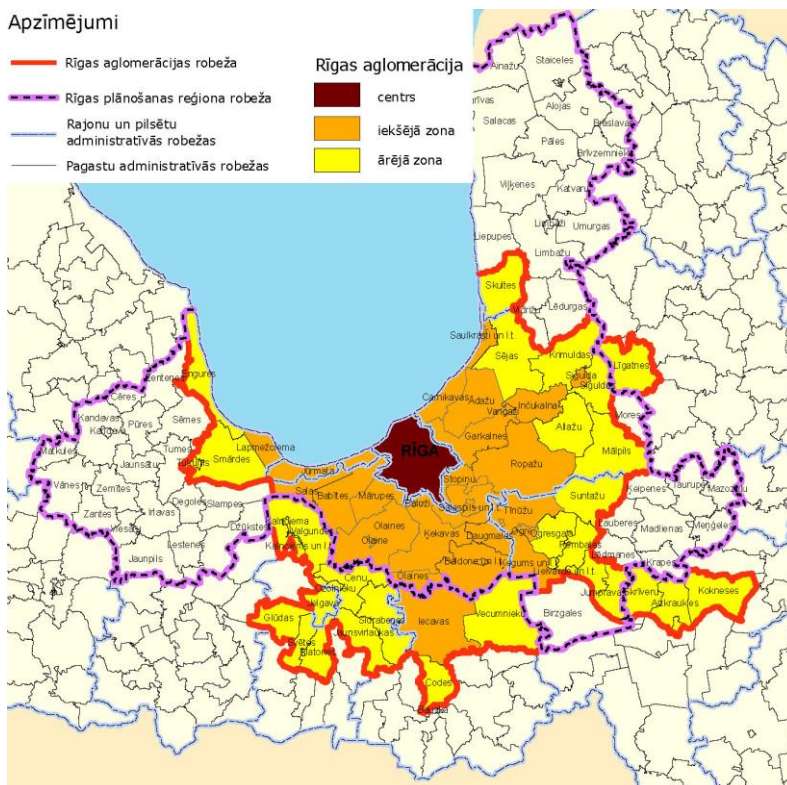
2. ESOŠĀS SITUĀCIJAS ANALĪZE

Nodaļā tiek sniegts īss apraksts par esošo transporta sistēmu un tās kontekstu. Pirmajā sadaļā tiek sniegts apraksts par izpētāmo teritoriju; 2. un 3.sadaļa sniedz aprakstu par sociāli-ekonomiskajiem aspektiem un politikas struktūru. Savukārt 4. un 5.sadaļas sniedz transporta sistēmas piedāvājuma-pieprasījuma analīzes kopsavilkumu; 6.sadaļā tiek izklāstīta ceļu, ielu un dzelzceļa tīklu, kā arī sabiedriskā transporta SVID analīze.

2.1. Izpētāmā teritorija

RPMP un rīcības programmas izstrādes teritorija ir Rīga un Pierīga. To veido Rīgas aglomerācijas teritorija (2.1 attēls), kuras platība ir 6,984 km². Sadaļas beigās esošā tabula sniedz pārskatu par visām pašvaldībām un pilsētām, kuras ietilpst Rīgas aglomerācijā. Ir jāatzīmē, ka Rīgas aglomerācijas teritorija ir diskutabls jautājums, jo tā veidojas kā savstarpēja mijiedarbība starp Rīgu un blakus esošajām teritorijām. Latvija ir sadalīta piecos plānošanas reģionos (Rīga, Kurzeme, Zemgale, Vidzeme un Latgale). No šiem pieciem reģioniem ar Rīgu robežojas Kurzemes, Zemgales un Vidzemes reģioni un tiem ir tieša saistība ar RPMP. Līdz ar to šie trīs reģioni daļēji pārklāj arī Rīgas aglomerāciju.

2.1. attēls. Pārskats par Rīgas aglomerāciju



Avots: Rīgas pilsētas teritoriālais plānojums 2006 – 2018

Rīgas aglomerācijas pašvaldības

Vietējās pašvaldības

Engures novads
Tukuma novads
Jelgavas novads
Ozolnieku novads
Bauskas novads
Vecumnieku novads
Kokneses novads
Aizkraukles novads
Skrīveru novads
Lielvārdes novads
Ķeguma novads
Ogres novads

Mālpils novads
Siguldas novads
Krimuldas novads
Sējas novads
Limbažu novads
Inčukalna novads
Ropažu novads
Ķekavas novads
Baldones novads
Iecavas novads
Babītes novads
Mārupes novads
Olaines novads

Salaspils novads
Stopiņu novads
Ikšķiles novads
Garkalnes novads
Ādažu novads
Carnikavas novads
Saulkrastu novads

Pilsētas*

Jelgava
Jūrmala
Rīga

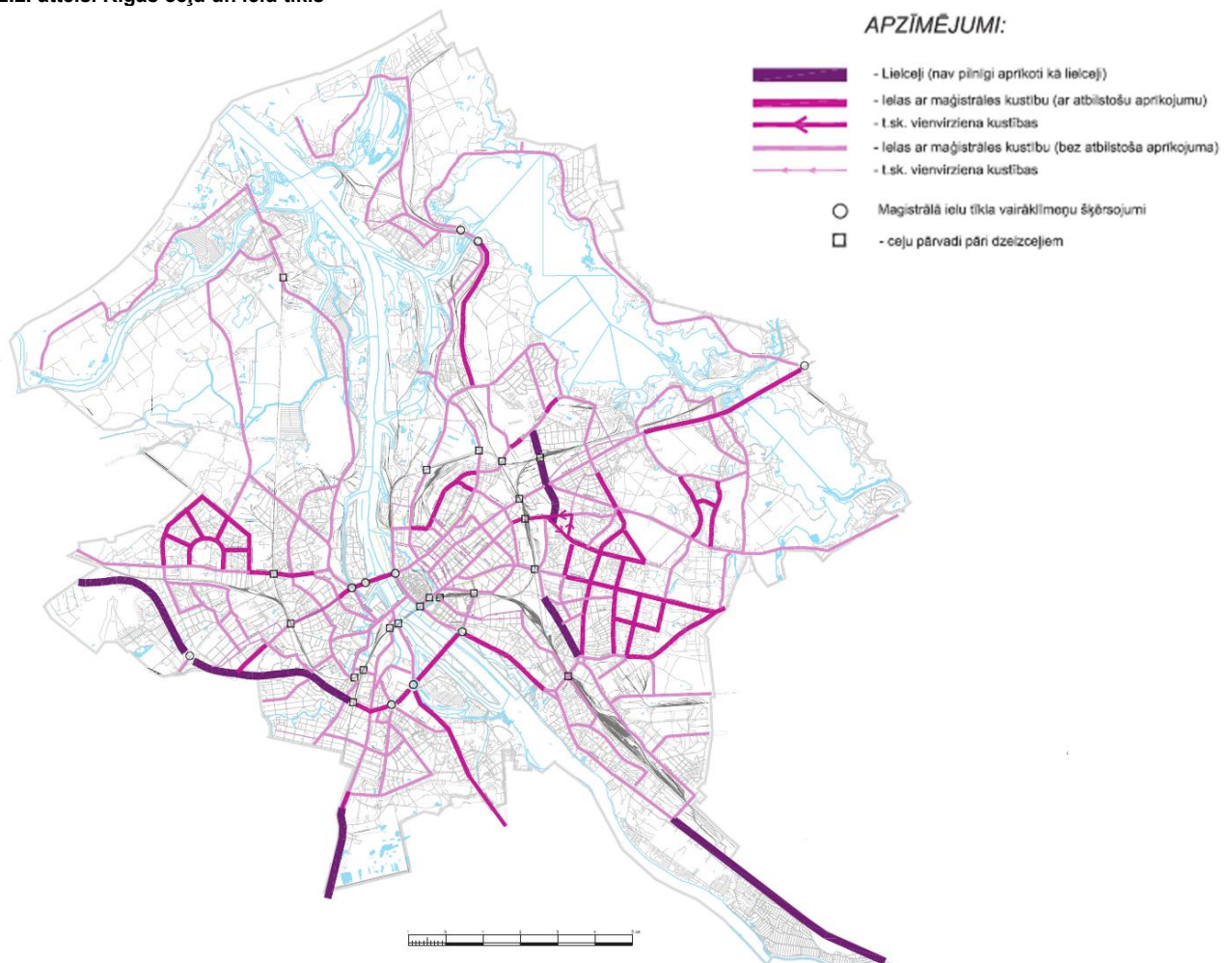
Tīkla struktūra

Rīgas aglomerācijas ceļu un ielu tīkla struktūra ir radiāla Vecrīgai, kura atrodas struktūras centrā. Ceļu un ielu tīkls lielos vilcienos tiek klasificēts sekojoši:

- Lielceļi un galvenie reģionu ceļi;
- Pilsētas maģistrālās ielas (ielas ar arteriālu satiksmi);
- ielas (bez arteriālās satiksmes);
- mazās ieliņas.

Specializēto veloceļu skaits ir ļoti neliels. Rīgas ielās ir integrēta tramvaju infrastruktūra, tomēr lielāko daļu no tramvaja sliežu ceļiem izmanto arī par motorizētā transporta joslām. Dažādo ceļu un ielu klasifikācijas raksturojums ir aprakstīts Rīgas teritoriālajā plānā (2006.-2018.g.). Šobrīd lielākā daļa no lielceļiem un pilsētas galvenajām ielām neatbilst piedāvātajam raksturojumam. Bez citiem faktoriem, neatbilstību rada vietas trūkums, pieprasījums pēc stāvvietām uz galvenajām ielām pilsētas centrā vai arī nepietiekams finansējums esošo ielu un ceļu uzlabošanai. Pāskats par Rīgas ceļu un ielu tīklu ir sniegts 2.2 attēlā.

2.2. attēls. Rīgas ceļu un ielu tīkls



Avots: Transporta infrastruktūras esošās situācijas raksturojums, SIA "Imink"

Rīgas reģionu šķērso sekojoši valsts līmeņa autoceļi: A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži), A2 Rīga - Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene), A3 Inčukalns - Valmiera – Igaunijas robeža (Valka), A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne), A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils - Babīte), A6 Rīga - Daugavpils - Krāslava – Baltkrievijas robeža (Pāternieki), A7 Rīga - Bauska – Lietuvas robeža

(Grenctāle), A8 Rīga - Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene), A9 Rīga (Skulte) - Liepāja un A10 Rīga-Ventspils.

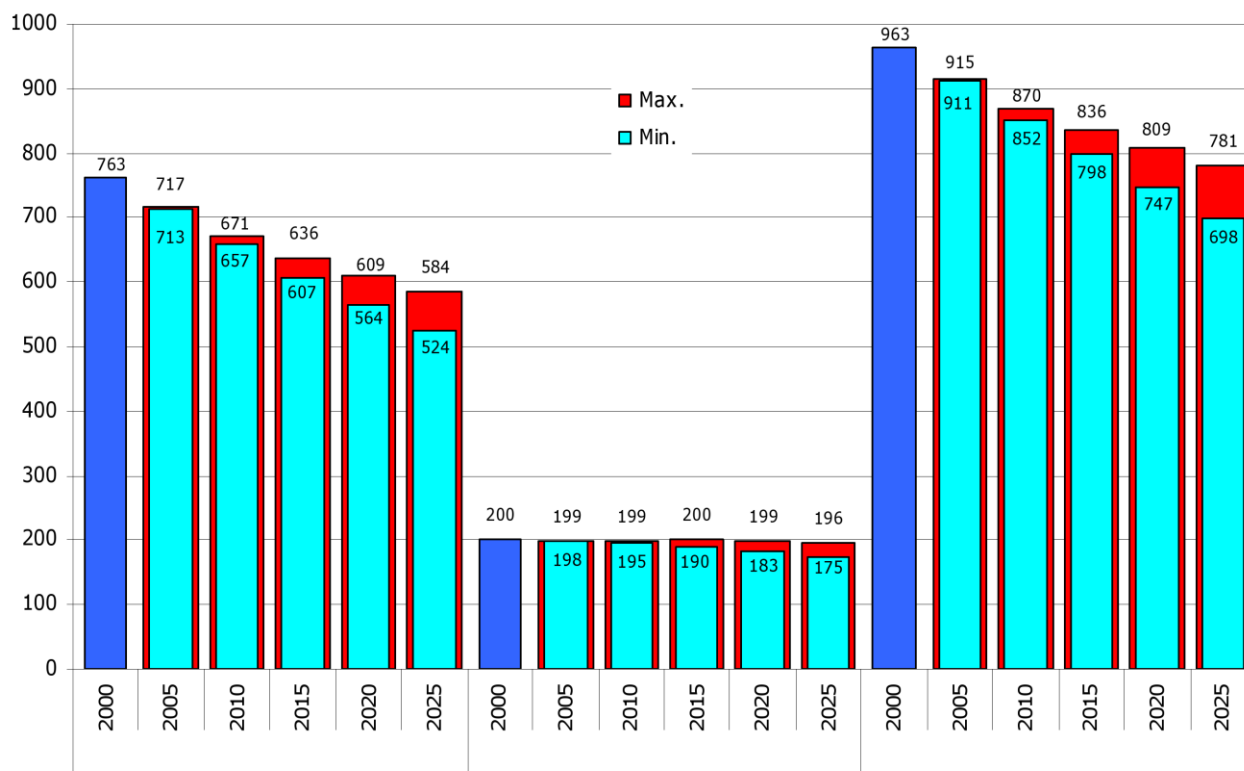
2.2. Sociāli-ekonomiskais raksturojums

Iedzīvotāji

Rīgas aglomerācijā pašlaik ir aptuveni viens miljons iedzīvotāju (gandrīz 50% no kopējā iedzīvotāju skaita Latvijā). Aptuveni divas trešdaļas no tiem dzīvo Rīgā. Pēdējo 20 gadu laikā Rīgas iedzīvotāju skaits ir samazinājies par vairāk nekā 20%. Kopējais Latvijas iedzīvotāju skaits pakāpeniski ir samazinājās par 15%. Iedzīvotāju skaits Pierīgā (izņemot Rīgu) samazinājās līdz 1999. gadam, bet kopš 2000.gada tas ir pieaudzis, kas, galvenokārt, ir saistīts ar Rīgas pilsētas iedzīvotāju pārcelšanos uz Pierīgu, iedzīvotāju no citiem reģioniem pārcelšanās uz Rīgas reģionu un jaunu dzīvojamo rajonu ārpus Rīgas pilsētas attīstību. Iedzīvotāju pieaugums Pierīgā ir Rīgas tuvumā esošajās pašvaldībās. Iedzīvotāju skaits Pierīgas nomalē ir stabils vai samazinās.

Plānotās iedzīvotāju skaita izmaiņas līdz 2025.gadam ir parādītas 2.3 attēlā. Gan Rīgā, gan Pierīgā iedzīvotāju skaits turpinās samazināties. Pierīgā (atzīmēta kā Lielā Rīga) tiek paredzēta iedzīvotāju skaita nostabilizēšanās vai neliels samazinājums. Tomēr Rīgas iedzīvotāju skaita patiesā situācija (713,000 iedzīvotāji 2009.gadā) uzrāda mazāku samazinājumu nekā tas ir prognozēts šajā tabulā.

2.3. attēls. Plānotās iedzīvotāju skaita izmaiņas līdz 2025.gadam



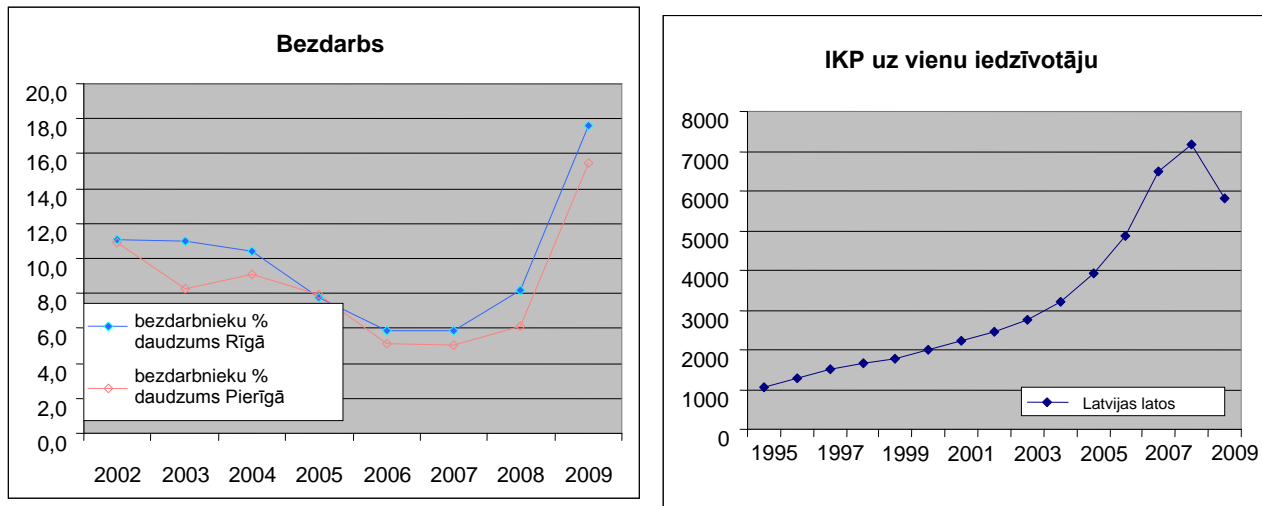
Avots: Rīgas pilsētas un Rīgas reģiona teritoriālās plānošanas dokumentu analīze saistībā ar satiksmes attīstību un Ziemeļu koridoru; Metrum Ltd., 2006

Nodarbinātība

Rīgā un Pierīgā kopš 2002. gada strauji samazinājās bezdarbnieku skaits (procentos no aktīvajiem iedzīvotājiem). Tomēr ekonomiskās krīzes ietekmē 2008.gadā atkal bija liels bezdarbnieku procentuālais pieaugums (attēls 2.4.). Bezdarbnieku skaita pieaugums izraisīja satiksmes plūsmas samazinājumu pilsētā un reģionā. Attēlā parādīta arī iekšzemes kopprodukta (IKP) uz vienu iedzīvotāju

attīstība Latvijā. Šie skaitļi parāda strauju pieaugumu līdz 2007.gadam. IKP pieaugums krītas 2008. gadā. Tomēr, neskatoties uz neseno kritumu, ir sagaidāms, ka nodarbinātība pilsētas robežās pieaugs.

2.4. attēls. Bezdarba un IKP uz vienu iedzīvotāju attīstība Rīgā un Pierīgā



Avots: CSB, <http://data.csb.gov.lv>.

Autoparks

Pēdējos desmit gados (1998.-2008. gads) automašīnu skaits Latvijā (automašīnas uz 1000 iedzīvotājiem) ir pieaudzis par 200%, un ir sasniedzis 360 automašīnas uz 1000 iedzīvotājiem 2008. gadā. Ar vidēji 2,49 personām uz vienu mājsaimniecību, tas iznāk aptuveni 0,9 auto uz vienu mājsaimniecību. Latvijas auto īpašnieku izaugsme ir sekojusi Latvijas IKP uz vienu iedzīvotāju izaugsmei tajā pašā laika posmā. 2008. gadā pieaugums ekonomiskās krīzes dēļ palēninās. Tomēr tas nenozīmē, ka izaugsme ir beigusies.

Ir sagaidāms, ka Latvijas piesātinājuma līmenis ir ap 600-700 automašīnas uz 1000 iedzīvotājiem. Salīdzinājumā ar citām Eiropas valstīm piesātinājuma līmenis atbilst Beļģijai vai Nīderlandei, bet ir zemāks nekā, piemēram, Vācijā vai Francijā. Tas ir saistīts ar faktu, ka Latvijas iedzīvotāji ir stipri urbanizēti, puse Latvijas iedzīvotāju dzīvo Rīgas aglomerācijā. Piesātinājuma līmenis stipri urbanizētās teritorijās parasti ir zemāks nekā mazāk urbanizētās teritorijās.

Šobrīd bezdarbnieku pieaugums un IKP samazināšanās, kā arī automašīnu skaita rukums ietekmē satiksmes plūsmu Rīgā un Pierīgā samazināšanos. Tomēr ir sagaidāms, ka tuvākā nākotnē, pieaugot automašīnu skaitam, satiksmes plūsmas palielināsies.

2.3. Politiskā struktūra

Rīgas un Pierīgas pārvaldes ir izstrādājušas vairākus plānošanas dokumentus un veikušas izpēti, kas saistītas ar satiksmes un transporta situācijas uzlabošanu.

Rīgas pilsētai izstrādātie trīs galvenie politiskie un plānošanas dokumenti ir sekojoši: ilgtermiņa vīzijas dokuments "Rīgas pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģija līdz 2025.gadam"; "Rīgas attīstības programma no 2006. – 2012.gadam" un zonēšanas plāns ilgākam laika periodam "Rīgas teritoriālais plāns 2006. – 2018.gadam". Rīgas attīstības programmā no 2006.gada līdz 2012.gadam itilpst esošās situācijas Rīgā detalizēts apraksts, kur tiek ņemts vērā sektoru un mērķu specifiskācija, atbilstoši pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģijai; kā arī programmas un projekti, kuri izstrādāti Rīgas sociālajai un ekonomiskajai attīstības turpmākai izaugsmei. "Rīgas teritoriālais plāns 2006. – 2018.gadam" nosaka

zemes lietošanas politiku visas pilsētas mērogā. "Rīgas pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģija līdz 2025.gadam" ir dokuments, kurā ir ietverta pilsētas attīstības vīzija, noteiktas pilsētas intereses, attīstības prioritātes un mērķi, teritoriālās plānošanas pamatkoncepts kā arī stratēģijas ieviešanas uzraudzības modelis.

Savukārt reģionālajā līmenī ir izstrādāti sekojoši dokumenti: "Rīgas reģiona attīstības programma 2005. – 2011"; "Rīgas reģiona teritoriālais attīstības plāns" un "Rīgas apgabala teritoriālais plāns 2007. – 2019". "Rīgas reģiona attīstības programma 2005. – 2011" kā tiešo mērķi nosaka ērtu starptautisko un vietējo pieejamību. "Rīgas reģiona teritoriālais attīstības plāns" (apstiprināts 2007.gadā) aptver 20 gadus un nosaka Rīgas plānošanas reģiona teritoriālās plānošanas attīstības virzienus un metodes. "Rīgas apgabala teritoriālais plāns 2007. – 2019" ir plašāka mēroga reģionālais plāns. Plānošanas dokumentu hierarhiju nosaka teritoriālās plānošanas un reģionālās attīstības likumi.

2.4. Transporta sistēmas nodrošinājuma analīze

Pirmajā RPMP izstrādes posmā tika veikta rūpīga infrastruktūras nodrošināšanas, plānu un attīstības analīze. Šajā nodaļā ir aprakstīti secinājumi par transporta sistēmas nodrošinājuma vājajām vietām.

Hierarhijas un savienojumu trūkums

Vēsturiski Rīgas aglomerācijas ceļu un ielu struktūra ir veidojusies un attīstījusies ap trim galvenajiem Daugavas šķērsojumiem (Vanšu, Akmens un Salu tilti). Gadu gaitā, uzlabojoties ekonomiskajai situācijai, automašīnu īpašnieku un kravas transporta skaits ir pieaudzis. Rezultātā Rīgas aglomerācijas ceļu un ielu tīklu intensīvi izmanto gan vietējā, gan tranzīta satiksme. Hierarhisks ceļu un ielu tīkls, kas atdalītu vietējo un tranzīta satiksmi, kā arī pasažieru un kravas satiksmi nav izveidots. Līdz ar to, tranzīta (kravas) satiksme šķērso vēsturisko Rīgas centru, jo nav pieejama piemērota alternatīva.

Vēl viens ceļu hierarhijas iztrūkums ir saistīts ar satiksmes drošību. Rīgā nav skaidri noteiktas atšķirības starp ielām, kas paredzētas satiksmei un ielām, kas paredzētas piekļuvei īpašumiem. Rezultātā bieži vien ielu funkcijas, projekti un to izmantošana nesaskan. Pilsētas centra tīkla sistēmā hierarhijas forma ir izveidota kā vienvierzienu ielu sistēma. Lai gan šāda veida sistēma uzlabo satiksmi, tā rada arī papildus kilometru nobraukumu. Ir jāatzīmē, ka iespējas uzlabot pilsētas centra transporta sistēmu ir ierobežotas, jo teritorija ir iekļauta UNESCO Pasaules mantojuma sarakstā.

Galvenais ceļu un ielu tīkls Rīgā ir sadrumstalots un ir vairākas vājās vietas:

- Nav tieša savienojuma starp lielceļiem un galvenajām pilsētas ielām;
- Ne visas pilsētas galvenās ielas ir atbilstoši aprīkotas;
- Dzelzceļa līniju ap pilsētas centru un upes šķērsojumu skaits ir ierobežots, kas esošajos šķērsojumos rada sastrēgumus un tīkla ierobežojumus;
- Rīgas robežās nav pilnīgas apļveida struktūras, kas novirzītu satiksmi no Rīgas vēsturiskā centra.

Tīkla attīstību kavē fiziskie ierobežojumi, tādi kā UNESCO Pasaules mantojuma sarakstā iekļautais pilsētas centrs; dzelzceļa līnijas ap pilsētas centru; nelielais šķērsojumu skaits pār Daugavu, kuri atrodas netālu viens no otra, kā arī valsts/pašvaldības īpašumā esošo zemju neesamība, kur varētu izbūvēt tiešo savienojumu starp upes rietumu un austrumu krastiem.

Kā apļa struktūru Pierīgā var uzskatīt A4-A5 savienojumu. Savienojuma vājā vieta ir Rīgas HES dambis, kuram ir ļoti zema satiksmes plūsmas caurlaidība un tas arī nenodrošina loģisku, tiešu savienojumu. Turklāt šis ceļš ziemeļu pusē nemaz nesavienojas. Minētā problēma ir arī daļa no vienas no galvenajām problēmām Rīgā un Pierīgā: nelielais Daugavas šķērsojumu skaits.

Galvenie ceļi Pierīgā nenodrošina ātrus savienojumus un to risinājums pat izsauc virkni problēmu, kuras saistītas ar satiksmes drošību. Galvenās problēmas rada ievērojamā starpība starp braukšanas

ātrumiem. Pierīgā trūkst apbraucamo ceļu un vietējās nozīmes paralēlo ceļu, nav drošu krustojumu motorizētajiem transportlīdzekļiem un ceļu šķērsojumi ne-motorizētajiem transportlīdzekļiem, nav vairāklīmeņu dzelzceļa šķērsojumu un pārsēšanās punktu. Turklāt bieži nav arī apdzīšanas joslu, kas vēl vairāk ierobežo jau tā mazo ceļu caurlaidību (kā tas ir A4 un A5). Tomēr neskatoties uz visām pūlēm, ceļu uzturēšanas problēmas tikai pieaug.

Daugavas šķērsojumi

Daugava sadala Rīgu un Pierīgu, savienojumu skaits starp abiem krastiem ir neliels. Līdz 2008.gada beigām, ieskaitot dzelzceļa tiltu, Rīgas pilsētā bija tikai 4 upes šķērsojumi. Nesen tika izbūvēts piektais šķērsojums - Dienvidu tilts, kas ir jau atvērts satiksmei, tomēr vēl nav pabeigts un liela daļa no tā pievedceļiem vēl tiek būvēti. Pierīgā (ārpus Rīgas) Daugavu var šķērsot pa Rīgas apvedceļa A5 dambi, Ūguma dambi un Aizkraukles dambi.

Šobrīd tiltu kapacitāte nav satiksmes struktūras vājā vieta. Tomēr tiltu novietojums satiksmes struktūrā un it īpaši tilta galos esošie krustojumi, rada vērā ņemamus satiksmes sastrēgumus. Austrumu krastā Vanšu, Akmens un Salu tilti robežojas ar pilsētas vēsturisko centru. Tā kā tālāk no pilsētas centra un arī Pierīgā nav šķērsojumu, satiksme uz un no tiltiem tiek vadīta caur pilsētas centru. Dēļ ierobežotās teritorijas ap vecpilsētu nav iespējams izveidot savienojumus visos virzienos un arī attālums starp krustojumiem ir neliels. Rezultātā ap vecpilsētu ir liela satiksmes plūsma un pie krustojumiem veidojas sastrēgumi.

Tas varētu būt arī viens no esošās tīkla fragmentācijas skaidrojumiem. Tomēr ar pareizas ceļu un ielu hierarhijas palīdzību, kuru pastiprinātu luksofori, aizliegumi pagriezties un arī rekonstrukcija, ceļi tiktu izmantoti saskaņā ar vēlamajām funkcijām un izveidotu pamata maršrutus starp sākumu-galamērķu virzieniem. Tas arī mazinātu nodrošinājuma vājo vietu ietekmi.

Sasaiste ar lidostu un ostu

Pēdējo gadu laikā Rīgas osta un lidosta ir piedzīvojušas vērā ņemamu izaugsmi, kas tiek prognozēta arī turpmāk. Līdz ar to pieaug pasažieru skaita (lidostā) un kravas satiksmes (ostā) plūsmas. Sasaiste starp ostu un lidostu ar Rīgas centru un iekšzemi ir nepietiekama. Nav savienojuma ar sabiedriskā transporta tīklu. Turklāt lielākā daļa no kravas transporta maršrutiem ārpus Rīgas ved caur Rīgas pilsētas centru. Risinājums būtu piemērotas infrastruktūras nodrošinājums.

Tīkla pārklājums un konkurence

Vairākās Rīgas un Pierīgas daļās pastāv autobusu, trolejbusu, tramvaju un mikroautobusu maršruta tīkla pārklājums. Šie maršrutu tīkli tiek attīstīti un pārvaldīti neatkarīgi viens no otra. Rezultātā pilsētas centrā ir ļoti blīvs maršruta tīkla pārklājums, kur sabiedriskā transporta līnijas ir vairāk, nekā tas ir nepieciešams. No otras puses, ārpus pilsētas centram, tīkls ir izkaisīts, kas sastāv gan no iztrūkstošiem posmiem, gan paralēliem maršrutiem.

Vilciena satiksme (galvenokārt) atvieglo starppilsētu satiksmi Rīgas aglomerācijā. Tomēr konkurence ar citiem sabiedriskā transporta veidiem (reģionālajiem autobusiem) un privātajām automašīnām ievērojami pieaug. Pasažieru pārvadājumi ar autobusiem ir elastīgāki nekā ar vilcienu. Savu pasažieru daļu vilciena satiksme zaudē vairāku faktoru dēļ: pieprasījuma orientētu pakalpojumu iztrūkums (biežums, ātrums, pasažieru informēšana, utt.), ir slikta piekļuve stacijām un nav citu sabiedriskā transporta veidu, kas darbotos pasažieru piegādes lomā.

2.5. Transporta sistēmas pieprasījuma analīze

Transporta problēmu risinājums Rīgā un Pierīgā ir īsts izaicinājums. Ņemot vērā nodrošinājumu, galvenās vēlmes saistās ar ceļu un ielu tīkla paplašinājumu ap Rīgas pilsētu. Tai pat laikā, ceļu un ielu tīkla paplašināšana radīs papildus darbības jaunās infrastruktūras apkaimē. Ja sabiedriskā transporta tīkls neatīstīsies, tad jaunās teritorijas būs sasniedzamas tikai ar privātajiem transportlīdzekļiem.

Pieprasījums pēc infrastruktūras saglabāties augsts, ja saglabāties pasažieru skaits. Kā viens no problēmas risinājumiem ir mobilitātes daļas pārslēgšana uz videi draudzīgākiem veidiem. Videi draudzīgais veids ir nemotorizētais transports. Lai gan Latvijā aptuveni pusi no gada laikapstākļi nav īpaši labvēlīgi, riteņbraukšana varētu kļūt par videi draudzīgu transporta veidu saistošajai maršruta plānošanai.

Tā kā ne visi Rīgas un Pierīgas iedzīvotāji gūs labumu no jaunās infrastruktūras, vienlīdzīgums un sociālais taisnīgums kļūs par nozīmīgu aspektu. Izpēti varētu vadīt sekojoši - kā nodrošināt ar mobilitāti saistīto specifisko pieprasījumu nemazinot nozīmīgākos ieguldījumus infrastruktūras attīstībā.

2.6. SVID analīze

Pamatojoties uz informāciju par esošās transporta sistēmas Rīgā un Pierīgā piedāvājumu un pieprasījumu, tika veikta ceļu, ielu, dzelzceļa un sabiedriskā transporta infrastruktūru SVID analīze, kuru rezultāti ir apkopoti 2.1 un 2.2 tabulās.

2.1. tabula. Ceļu, ielu un dzelzceļu infrastruktūras SVID analīze

Ceļu, ielu un dzelzceļu infrastruktūras SVID analīze	
Stiprās puses	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vecpilsētā joprojām ir izteikta ielu struktūra un šaurība, kas pastiprina vēstures un kultūras kvalitātes. (Lai gan dažos avotos tas ir aprakstīts kā vājums pagātnē); 2. Dienvidu tilts radīs papildus caurlaidību caurbraucošam un tālsatiksmes transportam, kas turpmāk vietējo satiksmi vairs stipri netraucēs; 3. Jūras pasažieru stacija un dzelzceļa stacija / autoosta ir tuvu vecpilsētai un CBR un ir spējīgas pārvietot daudz pasažieru neietekmējot satiksmi šajā teritorijā; 4. Lielākajai daļai Rīgas ievadmaģistrāļu ir rezerves caurlaidība un, lai gan tās ir fiziskas barjeras, tām nav lielas ietekmes uz dzīvojamo rajonu dzīves kvalitāti; 5. Rīgā ir labi attīstīts ST tīkls ar izteiktu braukšanas biežumu. ST pieturas ir pieejamas gandrīz visiem iedzīvotājiem un darba ņēmējiem 5 minūšu laikā. Šī sistēma ir liels ieguvējs no pakalpojumu līmeņiem uz ceļiem un ielām; 6. Latvijā sabiedriskā transporta tradīcijas ir vēl no padomju laikiem. Rezultātā, Pierīgas reģionā vilciena infrastruktūra ir ar dzelzceļa stacijām, un to apkalpo tranzīta autobusi, kas apstājas vairākos ciematos vai mazpilsētās.
Vājās puses	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vanšu un Akmens tilti koncentrē satiksmi uz un ap centru, kā arī austrumu krastā, kas rada sastrēgumus, nedrošu satiksmi, papildus kilometrāžu, barjeras un būtisku ietekmi uz vidi; 2. Tranzīta satiksme izmanto ielas uz un ap Rīgas vēsturisko centru, jo šobrīd nav pieejams apvedceļš, tāds kā plānotais Ziemeļu transporta koridors. Tranzīta satiksme labāk izmanto maršrutu caur Rīgas centru, nekā esošo A4 apvedceļu; 3. Sakarā ar ekonomisko situāciju ir samazinājies budžets sabiedriskajam transportam ārpus Rīgas. Tā rezultātā daudzas ST līnijas lauku apvidos ir atceltas vai dramatiski ir samazināts to braukšanas biežums; 4. Esošo dzelzceļa līniju dēļ ceļu krustojumu skaits ir ierobežots, kas parādās kā vājās vietas (sastrēgumi) maksimālās slodzes periodos. Trūkumu mazināšanai būs nepieciešami ievērojami kapitālieguldījumi; 5. CBR tīkla sistēmai ir negatīva ietekme uz dzīves kvalitāti, pieļaujot motorizētā transporta braukšanu jebkurā vietā. Savukārt vienvirziena sistēmai ir ierobežotas iespējas to kontrolēt. UNESCO Pasaules Kultūras mantojumā ir noteikti ierobežojumi satiksmes telpas pārveidošanas iespējām; 6. Dažādos plānojumos nav noteikta stingra ceļu hierarhija, kas atstāj negatīvu ietekmi uz dzīves kvalitāti un satiksmes drošību. Arī apgaismes ierīču trūkums vairākās stratēģiski svarīgās vietās samazina satiksmes drošību; 7. Arteriālo ielu tīkls joprojām ir nepilnīgs un vēl tiek attīstīts, tāpēc nespēj centrā un dzīvojamajos rajonos novērst caurbraucošo satiksmi;

	<ol style="list-style-type: none"> 8. Lielākajā daļā valsts autoceļu posmu Rīgas un Pierīgas reģionā ir krietni daudz satiksmes drošības vājo punktu: īpašumu piekļuve autoceļiem, apgrīšanās vietas braukšanai pretējā virzienā, kreisais pagrieziens, zebras krustojumi, nav vidējās barjeras, nav joslu marķējuma utt. Tas pats attiecas arī uz pašvaldību ceļiem; 9. Izņemot Centrālās stacijas zonu, pilsētā un priekšpilsētās nav lielu transporta mezglu. Arī dzelzceļš un tramvajs / autobuss / trolejbuss nav savstarpēji saistīti, tādējādi radot lielāku noslodzi uz ceļu sistēmu; 10. Līdz šim ST nav vai gandrīz nav nekādas prioritātes pie luksoforiem. Tikai dažām tramvaja līnijām ir atsevišķas priekšrocības pie luksoforiem. Tā kā daudzi maršruti nav diametrāli, pasažieri ir spiesti pārsēsties, kas palielina ST brauciena ilgumu un pasliktina konkurētspēju; 11. 18 ST-līnijām ielu posmos ir īpašas joslas, bet nevienai ST-līnijai nav pilnībā veltīta īpaša josla visā pilsētas centrā; 12. Infrastruktūras gājēju kustībai, piemēram, ceļu pārejas, ir nepietiekamas, un bieži vien tās nav pieejamas cilvēkiem ar kustību traucējumiem; 13. Nepietiekamas zināšanas par ES finansēšanas noteikumiem savienojumā ar nepietiekamiem pašvaldību plānošanas dokumentiem ir novedušas pie tā, ka ES subsīdijas veloceļu ierīkošanai Pierīgā netiek izmantotas; 14. Ceļu un ielu infrastruktūras tehniskās apkopes līmenis līdz 40% tiek klasificēts kā (ļoti) slikts. Sakarā ar specifiskiem ieguldījumiem ceļu periodiskai uzturēšanai un rekonstrukcijai, iepriekšējos un nākamajos gados šī procentuālā daļa samazinās. 15. Ir ierobežota ceļu pieejamība no ziemeļrietumu ostas rajona (Daugavas rietumu krasts), piebraucamie ceļi nav piemēroti paredzētajai jaunajai attīstībai; 16. Ne visas jaunās attīstības teritorijas ziemeļrietumu ostas rajonā ir savienotas ar dzelzceļa tīklu; Vienīgais kravas vilcienu ceļš no ostas reģiona uz Daugavas austrumu krastu iet caur Rīgas centru, radot traucēkļus un ārējās drošības problēmas.
Iespējas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dzelzceļa tīkls dod iespēju veikt multimodālas pārsēšanās, ST tīkls var tikt nostiprināts kopā ar nekustamā īpašuma attīstību, var iegūt uzlabotu satiksmi ar labāku pārklājumu; 2. Jūras pasažieru osta un Centrālā dzelzceļa stacija / Autoosta ir tuvu vecpilsētai un CBR un spēj pārvietot daudz pasažieru, neradot pārāk lielas satiksmes ietekmes problēmas šajā teritorijā. Tomēr ostas, autoostas un stacijas pieejamību gājējiem varētu uzlabot. Turklāt autoosta atrodas šaurā vietā, bet attālums līdz dzelzceļa stacijai ir pat liels, lai veiktu ātru pārsēšanos. Šos savienojumus ir iespējams uzlabot, kas nodrošinās labāku ST izmantošanu; 3. Jaunus tiltus var kombinēt ar automašīnu satiksmes novirzīšanu prom no esošiem tiltiem (jo īpaši Akmens tilta) un dot iespēju atgūt Daugavas austrumu krastu kā vērtīgu pilsētas promenādi, noslēgt dzelzceļa loku pilsētas daļu savstarpējai savienošanai un attīstīt papildus centrus blakus maģistrālajiem krustojumiem un Jūras pasažieru ostai; 4. CBR tīkla sistēma var nodrošināt paralēlus drošus un pievilcīgus velo maršrutus; 5. Daugava ir ļoti piemērota ūdens atpūtai, kā arī pasažieru un kravas transportam ziemeļdienvienu un austrumu-rietumu virzienā; 6. Darba vietu un iedzīvotāju turpmāka decentralizācija varētu samazināt stingro orientāciju uz pilsētas centru, kā rezultātā veidotos līdzsvarotāks satiksmes plūsmas modelis; 7. Lai nodrošinātu efektīvu papildus caurlaidības izmantošanu, jauna infrastruktūra var būt saistīta ar jaunu telpisko attīstību; 8. Stingrāka autostāvvietu politika var veidot labākus satiksmes apstākļus pilsētas centrā; 9. ST tīklu var uzlabot, piemēram, labāk izstrādājot svarīgus S-B (brauciena sākuma-beigu) modeļus ar papildus stimulēšanu, kā rezultātā notiktu pārbīde prom no automašīnām; 10. Kravu pārvadājumi var tikt novirzīti no centra ar jaunu dzelzceļa tiltu kopā ar ceļu infrastruktūru savienojumam ar ostu; 11. Jauna infrastruktūra ap Rīgu varētu stiprināt Rīgas kā galvenā transporta mezgla / vārtu stratēģisko stāvokli Eiropas reģionā, tādējādi ceļu tīklam radot lielāku budžetu;

	<ul style="list-style-type: none"> 12. Investīcijas dzelzceļā un ap to var veicināt dzelzceļa izmantošanu iekšējiem braucieniem, tā samazinot arī automašīnu izmantošanu; 13. Kā liecina citu Eiropas valstu pieredze, satiksmes drošības rādītājus var uzlabot ar pareizām investīcijām tehnoloģijās, izglītībā un ieviešanā; 14. Ar līdzekļiem no ekonomiskās attīstības var veikt pasākumus esošo transportlīdzekļu emisiju uzlabošanai; 15. Negatīvo ietekmi no transporta tīklā un tā apkārtnē esošiem uzņēmumiem un pakalpojumiem var samazināt, izmantojot zonēšanas politiku, mobilitātes pārvaldību, nodokļu diferencēšanu, un tamlīdzīgi; 16. Apvienot Ziemeļu transporta koridora upes šķērsojumu ar jaunu dzelzceļa savienojumu Rīgas ziemeļu daļā.
<p style="color: red; text-align: center;">Draudi</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1. Turpinot pieaugt privāto automašīnu skaitam un automašīnu izmantošanai, var veidoties ļoti pārslogoti krustojumi, tīkla sastrēgumi/bloķēšanās (CBR tīkla sistēmā) un nelegāla auto novietošana, izraisot plašu kavēšanos, pieejamības problēmas un neefektīvu caurlaidības (piemēram, tiltu) izmantošanu; 2. Līdzekļu trūkums sabiedriskajam transportam, kas jau ir radījis sabiedriskā transporta pakalpojumu samazināšanos Pierīgas reģionā, radīs svārstmigrantu, kas dzīvo mazpilsētās, ciematos vai lauku apvidos, papildus automašīnu izmantošanu; 3. Iespējamā jaunā tilta atrašanās vieta jāizvēlas ļoti rūpīgi, lai tā būtu pievilcīga autovadītājiem un tādējādi sasniegtu ieteiktās / vēlamās izmaiņas satiksmes maršrutos. Ja tilta vieta nav izvēlēta rūpīgi, pastāv iespēja, ka esošie sastrēgumi pilsētas centrā saglabāsies; 4. Jaunā tilta savienojums ar esošo infrastruktūru varētu radīt jaunus satiksmes sastrēgumus citās vietās; 5. Pārāk daudz (jauni) tilti varētu ietekmēt ST, automašīnām kļūstot vēl konkurētspējīgākām, un ST reakcija uz samazināto pieprasījumu var būt samazināts braucīenu biežums; 6. Velosipēdu izmantošanas veicināšana varētu izraisīt satiksmes nedrošību, ja braucējiem nav vēl pieredzes velosipēdu izmantošanā un infrastruktūra pietiekami neaizsargā velosipēdistus; 7. Turpmāka darba vietu un dzīves vietu decentralizācija radīs lielāku satiksmes plūsmu nomalēs, kuru neapkalpo ST un kas, savukārt, novedīs pie sastrēgumiem un satiksmes nedrošības. Var arī pieaugt svārstmigrācija uz centru un līdz ar to disbalanss ST virzienu apjomos, kas varētu samazināt konkurētspēju; 8. Jaunu infrastruktūru attīstība radīs lielāku tehniskās apkopes programmu, kas būs sarežģīta situācijās, kad trūks resursu; 9. Arējā loka pabeigšana var novest pie jaunu apdzīvotu vietu veidošanās ārpus pilsētas, izraisot lielāku svārstmigrantu pārvadājumu un transportlīdzekļu nobrauktos kilometrus; 10. Alternatīvu trūkums var izraisīt arī vairāk bīstamu kravu pārvadāšanu caur pilsētas centru; 11. Ja notiks turpmāka Rīgas un Latvijas ekonomikas attīstība, tranzīta kravu pārvadājumu satiksmes palielināsies; 12. Kravu pārvadājumi pa dzelzceļu, salīdzinot ar autotransportu, zaudē konkurētspēju, kā rezultātā palielinās autotransporta plūsmas un samazinās pieejamība.

2.2.tabula. Sabiedriskā transporta un dzelzceļa SVID analīze

Sabiedriskā transporta un dzelzceļa SVID analīze	
Stiprās puses	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rīgā un Pierīgā vēl joprojām ir labi attīstīts ST tīkls ar biežu braucienu skaitu. Rīgā gandrīz visi iedzīvotāji un darba ņēmēji dzīvo vai strādā 5 minūšu attālumā no ST pieturvietas ; 2. Iedzīvotāji izmanto braukšanai ST un ir labi informēti par ST iespējām; 3. ST ir ar labu precizitāti un pieņemamu komforta līmeni. Pēdējos gados ir veiktas daudzas investīcijas (jaunā) ritošajā sastāvā; 4. Tikai nesen ir izveidota vienota biļešu sistēma, kas veicina labāku ST integrāciju
Vājās puses	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vecpilsētā ielu modeļa un šaurības dēļ nav iespējami regulāri ST pakalpojumi; 2. Tilts pār Daugavu veido ST barjeru (satiksmes sastrēgumi, tīkla ierobežojumi un papildu transportlīdzekļu nobraukti kilometri). Tramvaji un vilcieni katrs var izmantot tikai vienu tiltu; 3. Izņemot Centrālās stacijas zonu, pilsētā un priekšpilsētās nav lielu transporta mezglu; 4. Nepastāv hierarhiska līniju struktūra ar ātrām līnijām, kas apkalpo galvenās satiksmes plūsmas, un ar lēnākām līnijām ar vairāk pieturām nelielā satiksmes plūsmā, ātrām speciālām ST līnijām; 5. Dzelzceļa un tramvaja / autobusa / trolejbusu līnijas nav savstarpēji saistītas; 6. Līdz šim ST nav vai gandrīz nav nekādas prioritātes pie luksoforiem, un īpašu joslu skaits ir ierobežots; 7. Vairums maršrutu nav diametrāli, pasažieri ir spiesti pārsēties, kas palielina ST brauciena ilgumu un pazemina konkurētspēju; 8. Ceļu infrastruktūra cieš no tā, ka netiek veikti uzturēšanas darbi, tas negatīvi ietekmē komfortu, ceļa ātrumu un remontu izmaksas; 9. Līniju skaits ir liels, ir daudz paralēlu līniju, kā rezultātā darbības ir mazāk efektīvas; 10. Pēdējās desmitgadēs elektriskais ST nav ticis attīstīts līdz ar pilsētas izaugsmi; 11. Biļešu pārdošanas sistēmas dēļ lietotājam ir jāsaucas ar mazākas pārskatāmības tīklu: braukšanas maksu sistēma īpaši neveicina pārsēšanos un izvēles iespējas; 12. Dzelzceļa stacijas ir slikti pieejamas un nav integrētas sabiedriskā transporta sistēmā; 13. Dzelzceļa ritošais sastāvs ir novecojis un nepievilcīgs.
Iespējas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lai nodrošinātu efektīvu papildus caurlaidības izmantošanu, jaunā infrastruktūra var būt saistīta ar jaunām telpiskām attīstībām ; 2. Jauna ceļu infrastruktūra var nodrošināt vairāk īpašo ST joslu, piemēram, tilta ierobežošanu tikai ST veidiem ; 3. ST līniju tīklu var uzlabot, ieviešot hierarhisku struktūru, vairāk diametrālu līniju, kā arī starpsavienojumus starp dzelzceļu un starp ST veidiem; 4. Lai uzlabotu gaisa kvalitāti, un, iespējams, pārvietošanās ātrumus, elektrisko tīklu var paplašināt ar relatīvi maziem ieguldījumiem; 5. Stingrāka autostāvvietu politika var veicināt labākus satiksmes apstākļus visā pilsētas centrā. ST var būt saistīts ar autostāvvietu sistēmu; 6. ST tīklu var uzlabot, piemēram, labāk izstrādājot svarīgus S-B (brauciena sākuma-beigu) modeļus ar papildus stimulēšanu, kā rezultātā notiktu pārbīde prom no automašīnām; 7. Negatīvo ietekmi no transporta tīklā un tā apkārtnē esošiem uzņēmumiem un pakalpojumiem var samazināt, izmantojot zonēšanas politiku, mobilitātes pārvaldību, nodokļu diferencēšanu un tamlīdzīgi. ST var būt svarīga loma šādas politikas izstrādāšanā, piemēram, nodrošinot labu alternatīvu automašīnām; 8. Jaunu telpisko būvniecību sasaistīšana ar dzelzceļa stacijām, uzlabojot to pieejamību un pasažieru dzelzceļa izmantošanu;

	<p>9. Pasažieru dzelzceļa pieejamības un izmantošanas uzlabošana, ieviešot starppilsētu vilcienus</p>
<p>Draudi</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Turpinot pieaugt privāto automašīnu skaitam un automašīnu izmantošanai, ST daļa un apjomi var samazināties, kas samazinās efektīvu un augstas kvalitātes maršrutu un līniju struktūru iespējas; 2. Jauni tilti varētu ietekmēt ST, kad automašīnas kļūst vēl konkurētspējīgākas, un ST reakcija uz samazināto pieprasījumu būtu samazinātas braucienu skaits; 3. Turpmāka darbavietu un dzīves vietu decentralizācija radīs lielāku satiksmes plūsmu nomalēs, kuru neapkalpo ST un kas, savukārt, novedīs pie sastrēgumiem un satiksmes nedrošības. Var arī pieaugt svārstmigrācija uz centru un līdz ar to disbalanss ST virzienu apjomos, kas varētu samazināt konkurētspēju; 4. Arējā loka pabeigšana var novest pie jaunu apdzīvotu vietu veidošanās ārpus pilsētas, izraisot lielāku svārstmigrantu pārvadājumu un transportlīdzekļu nobrauktos kilometrus un mazāk iespēju konkurētspējīgam; 5. Apdzīvotu vietu izplešanās ap Rīgu citos virzienos kā dzelzceļa līniju virziens, samazinot dzelzceļu konkurētspēju salīdzinājumā ar auto satiksmi.

2.7. Papildus informācija

Esošās situācijas pilns apraksts ir sniegts "Pirmajā starpziņojumā; esošās situācijas apraksts", datēts ar 2010.gada 1.februāri. Pilna analīze ir sniegta "Pirmajā starpziņojumā; esošās situācijas analīze", datēts ar 2010.gada 1.februāri.

3. TRANSPORTA SISTĒMAS VARIANTI

Šajā sadaļā ir aprakstītas RPMP izstrādāšanā izmantotās nostādnes un filozofija. 3.1. nodaļa ir ievadnodaļa, 3.2. nodaļā tiek aprakstīta izstrādāšanā izmantotā filozofija. 3.3. nodaļā aprakstītas autonomie attīstības projekti, bet 3.4. nodaļā – galvenie pasākumi. No 3.5. līdz 3.8. nodaļai ir aprakstīti un novērtēti trīs varianti, bet 3.9. nodaļā ir sniegti secinājumi.

3.1. Ievads

RPMP izstrādāšanas trešā darba uzdevuma ietvaros ir izstrādāti četri transporta sistēmas struktūras varianti: atsauces variants un trīs reālistiskie varianti (RPMP varianti). Varianti tika izstrādāti trīs etapos:

- Testēšanas scenāriji: Rīgas un Pierīgas transporta sistēmas iespējas tika pārbaudītas ar transporta modeļa testa scenāriju palīdzību;
- autonomie attīstības projekti² (atsauces scenārijs): aprakstot RPMP pamatsituāciju, tiek ņemta vērā esošā situācija un pašlaik (2010. g.) izbūvējamie infrastruktūras attīstības projekti vai projekti, par kuru īstenošanu ir parakstīti līgumi, kā arī demogrāfiskās un ekonomikas tendences. Šīs autonomie attīstības projekti tiek izmantoti kā RPMP variantu bāze (tā saucamajā atsauces scenārijā);
- reālistiskie varianti: pamatojoties uz RPMP mērķiem, problēmu analīzes rezultātiem, testēšanas scenāriju rezultātiem, ekspertu slēdzieniem un esošajiem plāniem un idejām, ir izstrādāti trīs RPMP varianti.

Minētajos trijos RPMP variantos ir iekļauti autonomi infrastruktūras projekti, pamatpasākumu kopa (iekļauta visos trīs scenārijos) un atšķirīgi papildpasākumi. Šie trīs varianti demonstrē vairākas galvenās transporta sistēmas izvēles iespējas. RPMP varianti ir izvērtēti ar transporta modeļa analīzi, izmaksu un ieguvumu analīzi un daudzkritēriju analīzi.

3.2. Pamatfilozofija

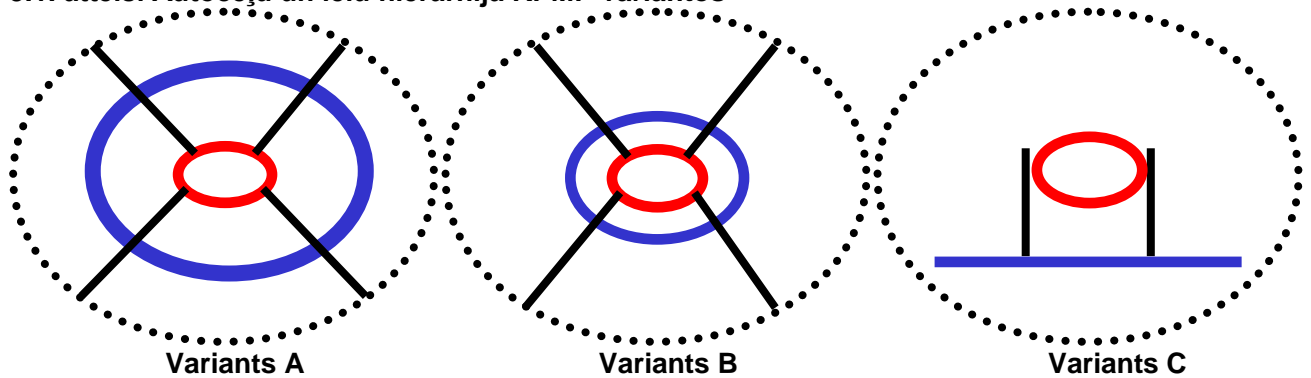
RPMP pamatfilozofija paredz nodrošināt Rīgas un Pierīgas transporta sistēmas integrētas attīstības struktūru. Rīgas attīstības pamatfilozofija paredz tālāk izstrādāt un īstenot ielu hierarhiju atbilstoši Rīgas Domes noteiktajiem virzieniem. Hierarhijas pamatprincips ir autoceļu un ielu izmantošana atbilstoši to funkcijām. Lai to panāktu, projektam jāatbilst funkcijām un tīklam jābūt loģiskam, lai stimulētu pareizu dažādu tīkla posmu izmantošanu.

Lai uzlabotu drošību un dzīvošanas iespējamību, ir skaidri jānošķir galvenie autoceļi un ielas no vietējas nozīmes ielām. Galveno autoceļu un ielu režģa ietvaros iespējams samazināt vietējas nozīmes ielu izmantojamību, taču, jo plašāks režģis un šī režģa ietvaros iekļautās samazinātas satiksmes intensitātes zonas, jo vairāk problēmu rodas saistībā ar galvenajām ielām un pašu režģu ietvaros, jo tajos uzkrājas satiksmes plūsma. Tādējādi samazinātas satiksmes intensitātes zonu paplašināšana izraisa galvenā režģa satiksmes problēmas.

Pamatojoties uz ceļu hierarhijas principu, reālistiskajos variantos ir paredzēts atšķirīgs galveno autoceļu un ielu režģa blīvums. 3.1. attēlā redzams shematisks trīs variantu hierarhiju attēlojums. Variantos A un B ir iekļauts noslēgts pilsētas centra aplis (sarkans) un pilsētas aplis (zils) ar šo aplu savienojumiem visos virzienos (ieskaitot jaunu upes šķērsojumu). Variantā B ir paredzēts blīvāks režģis nekā variantā A. Variantā C ir iekļauts tikai viens noslēgts aplis un daļējs ārējais aplis, kuru savienojumi ir ierobežoti. Sīkāks variantu apraksts sniegts 3.5. nodaļā.

² Autonomie attīstības projekti ir projekti, kas ietekmē satiksmes un transporta sistēmu un tās izmantošanu, bet rodas vai tiek īstenoti neatkarīgi no RPMP. RPMP ir iekļauti vairāki pašlaik īstenojami projekti. Šie projekti netiek klasificēti kā autonomi attīstības projekti, jo to finansēšanas un/vai tālākas īstenošanas mērķim tie ir jāiekļauj RPMP.

3.1. attēls. Autoceļu un ielu hierarhija RPMP variantos



Arī Pierīgā autoceļu hierarhija ir svarīgs satiksmes problēmu samazināšanas līdzeklis, piemēram, nosakot skaidru atšķirību starp ceļiem ar tiešu piekļuvi ēkām, fermām un zemes īpašumiem un ceļiem, kas nenodrošina šādu piekļuvi. Tomēr Pierīgas gadījumā pamatfilozofijas pamats ir reģiona teritoriālās attīstības plānošana, jo Pierīgā transporta un teritoriālās attīstības plānošana ir ārkārtīgi cieši savstarpēji saistītas. Rīgas plānošanas reģions nosaka, ka reģiona transporta infrastruktūras plāni ir jāizstrādā saistībā ar plānoto policentrisكو apdzīvoto vietu un darba vietu sadalījumu. Neto emigrācijas un iedzīvotāju skaita samazināšanās kontekstā tiek uzskatīts, ka reģiona ilgtspējīgas un līdzsvarotas attīstības nodrošināšanai ir būtiski svarīgi saglabāt kritisko pilsētu un ciematu masu. Kritiskās masas esamības gadījumā ir iespējams uzturēt un attīstīt dzīves apstākļus, jo šāda vieta ir pievilcīga darbam, pakalpojumu sniegšanai un iedzīvotājiem. Par kritiskās masas uzturēšanas atslēgu tiek uzskatīta vietas pieejamība. Šī pieejamība ir RPMP filozofijas pamats attiecībā uz Pierīgu.

Lai novērstu plaši izvērstu zema blīvuma dzīvojamo un rūpniecības kompleksu apbūvi, Rīgas plānošanas reģions iesaka koncentrēt jaunus apbūves projektus pie esošajām dzelzceļa līnijām. RPMP ir ievērots šis mērķis. RPMP dzelzceļa līnijas ir sabiedriskā transporta un teritoriālās attīstības reģionālais pamats.

3.3. Autonomie attīstības projekti

RPMP ir aprakstīti pasākumi un projekti, kas jāievieš, lai nākotnē nodrošinātu uzlabotu Rīgas un Pierīgas transporta sistēmu, taču šo attīstību ietekmē arī vairāki autonomi attīstības projekti. Šajā sakarā RPMP varianti tiek salīdzināti ar atsauces variantu, kurā iekļauta 2007. gadā esošā pamatsituācija un autonomie attīstības projekti laika posmam no 2007. līdz 2025. gadam.

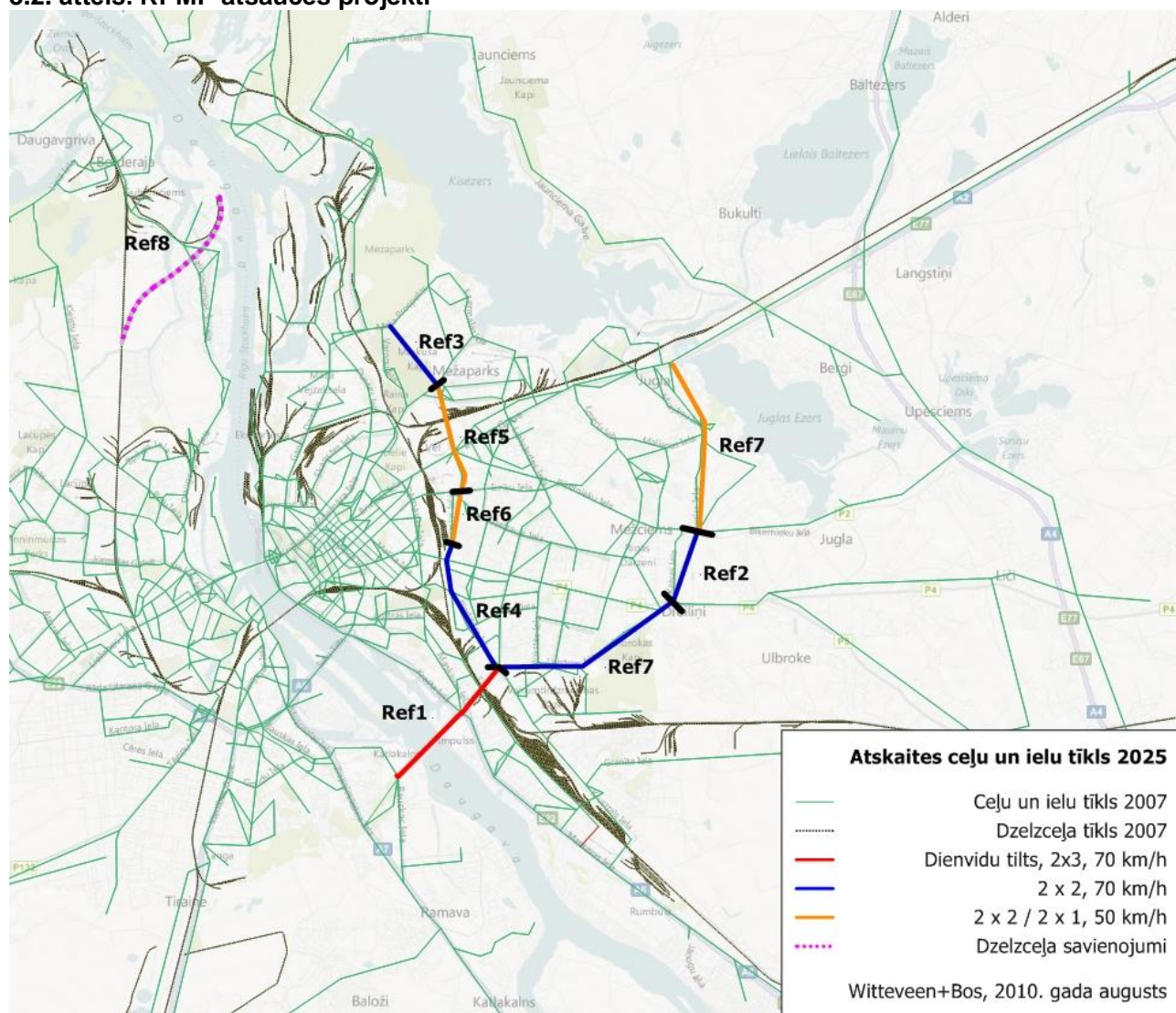
Šīs autonomie attīstības projekti ir sociālekonomiskās un demogrāfiskās attīstības plāni, piemēram, iedzīvotāju skaita, nodarbinātības, automašīnu īpašnieku skaita un IKP attīstības plāni. Šo aspektu kopsavilkums sniegts 3.1. tabulā. Bez tam par autonomajiem attīstības projektiem tiek uzskatīti arī projekti, par kuru īstenošanu ir noslēgti līgumi vai kuri jau tiek īstenoti. Šie projekti ir uzskaitīti 3.2. tabulā un redzami 3.2. attēlā. Autonomie attīstības projekti nosaka RPMP pamatsituāciju.

3.1. tabula. Sociālekonomiskās autonomie attīstības projekti

Mainīgie	2007			2025		
	Latvija	Rīga	Pierīga	Latvija	Rīga	Pierīga
Iedzīvotāju skaits	2 296 699	722 232	219 940	2 234 733	704,170	220,000
Izmaiņas (%)	-	-	-	- 2,7 %	- 2,5 %	0,0 %
Nodarbinātība	1 031 466	409 801	63 334	1 056 686	424 200	65 600
Izmaiņas (%)	-	-	-	2,4 %	3,5 %	3,6 %
Vieglo automašīnu īpašnieku skaits (izmaiņas procentos)	-	-	-	59,8 %	59,8 %	59,8 %

Avots: Rīgas ĢeoMetra (2009) dati un korekcijas, kas ieviestas, pamatojoties uz konsultācijām ar RD un atsaucēs pētījumiem

3.2. attēls. RPMP atsaucēs projekti



3.2. tabula. Apstiprinātie infrastruktūras attīstības projekti līdz 2025. gadam

ID	projekts	no	uz	caurlaides spēja	ātrums	piezīmes ³
Ats.1	Dienvidu tilta 1. un 2. kārtā	Slāvu ielas apļa	Daugavas rietumu krastu	2 x 3 joslas	70 km/st	1. kārtā pabeigta 2008. g., 2. kārtā jāpabeidz 2011. g.
Ats. 2	Juglas ielas rekonstrukcija	Biķernieku ielas	Lubānas ielu	2 x 2 joslas	70 km/st	jāpabeidz 2010. g.
Ats. 3	Gustava Zemgala gatves paplašināšana (austrumu artērijas sastāvdaļa)	Gustava Zemgala gatves	Viestura prospektu	2 x 2 joslas	70 km/st.	Autoceļa posms pabeigts 2008. g.; satiksmes pārvads pār Gaujas ielu RPMP īstenošanas periodā; posms starp Meža prospektu un Viestura ielu jāpabeidz 2011. gadā
Ats.4	Austrumu artērija (modernizācija)	Slāvu ielas	Ieriķu ielu	2 x 2 joslas	50 km/st	Posms no Slāvu apļa līdz Vietalvas ielai ir pabeigts, ir izstrādāts projekts posmam līdz Ieriķu ielai, tā izbūve paredzēta RPMP īstenošanas periodā
Ats.5	Austrumu artērija (modernizācija)	Ieriķu iela	Gaujas iela	2 x 2 joslas	70 km/st	Pabeigts pirms 2010. g.
Ats.6	Austrumu artērija (jauns savienojums)	Braslas iela	Gustava Zemgala gatve	2 x 2 joslas	50 km/st	Pabeigts pirms 2010. g.
Ats.7	Slāvu/Juglas apļa ceļš (modernizācija)	Dienvidu tilts	A2	2 x 2/ 2 x 1 joslas	50/70 km/st	Rekonstrukcija pabeigta 2008. g.
Ats.8	Dzelzceļa savienojums	Esošais tīkls	Krievu salu			LDz projekts
Ats. 9	E22 Rīga (Tīnūži)-Koknese	apvedceļa A4	Tīnūžiem	2 x 1 joslas	90 km/st.	LVC projekts (attēlā nav); pirmais posms no Rīgas apvedceļa A4 līdz Tīnūžiem ir pabeigts un ir atsaucis projekts. Posms no Tīnūžiem līdz Koknesei ir iekļauts rīcības programmā

Salīdzinot atsaucis projektu pasākumus ar RPMP galvenā tīkla struktūru (4. sadaļa), redzams, ka šie pasākumi ir cieši saistīti ar RPMP filozofiju. Atsaucis projekti Nr. 3. – 6. ir Austrumu artērijas sastāvdaļa. RPMP struktūrā Austrumu artērija ir Rīgas pilsētas apļa sastāvdaļa. Arī atsaucis projekts Nr. 1 ir šī apļa sastāvdaļa. Atsaucis projekti Nr. 2. un 7. ir iekļauti vienā no galvenajiem Rīgas pilsētas apļa savienojumiem. Atsaucis projekts Nr. 8 nodrošina labāku savienojumu ar ostas teritoriju, kas ir viens no RPMP mērķiem. Galvenā definētā RPMP struktūra tiek veidota uz to projektu bāzes, kuri jau ir iekļauti vai uzsākti Rīgā un Pierīgā.

³ Izstrādājot RPMP, kļuva skaidrs, ka ne visi atsaucis projekti tiks pabeigti līdz 2011. g. un ne visiem projektiem ir piešķirts finansējums. Šajā sakarā vairāki atsaucis projekti (saistībā ar austrumu artēriju un Dienvidu tiltu) ir iekļauti rīcības programmā, kas jāīsteno RPMP pirmajā īstenošanas periodā.

3.4. Pamatpasākumi

Ir pabeigta satiksmes modelēšana, aptaujas, darbsemināri un modelēšanas rezultātu analīze, esošo datu un lauka apsekošana. Rezultāti skaidri parāda būtiski svarīgas transporta sistēmas sastrēgumu vietas un trūkumus, kurus iespējams novērst ar RPMP norādīto pasākumu palīdzību. Ir noteikti vairāki galvenie pasākumi, kas ir nepieciešami satiksmes un transporta situācijas uzlabošanai. Šie pasākumi veido pasākumu pamatkopu, kas ir iekļauta visos variantos.

Pamatkopā ir iekļauti šādi galvenie pasākumi:

- pabeigt Dienvidu tilta savienojumus (3. kārtā: no Dienvidu tilta līdz A7), lai uzlabotu tilta izmantošanu. Satiksmes analīze liecina, ka neatkarīgi no izraudzītā variantā RPMP periodā nav nepieciešams tālāks savienojums starp A7 un A8;
- Akmens tilta klasifikācijas pazemināšana (variantā C nav paredzēta), satiksmes intensitātes samazināšana Rīgas centrā un gājēju un nemotorizētās satiksmes ielu ieviešana, uzlabot pieejamību (novērst tranzīta satiksmi), dzīvošanas iespējamību un satiksmes drošību;
- vienvirziena ielu sistēmas ieviešana, lai likvidētu sastrēgumus uz radiālajām ielām, kas šķērso austrumu dzelzceļa atzaru;
- izbūvēt Valmieras ielas apvedceļu, lai atrisinātu vietējās dzīves kvalitātes problēmas;
- uzlabot Rīgas ostas zonas savienojumus pa dzelzceļu un ielām;
- īstenot kohēzijas fonda projektu E22 posmā Rīga (Tīnūži i) - Koknese, lai paaugstinātu Rīgas pieejamību un atrisinātu satiksmes koridora transporta problēmas;
- rekonstruēt E77/A2 posmā starp Rīgas apvedceļu un Sēnīti un E67/A4 Rīgas apvedceļa posmu no A6 līdz A2, galvenokārt, lai uzlabotu Via Baltica maršrutu;
- izbūvēt Ķekavas apvedceļu E67/A7, lai atrisinātu vietējās transporta problēmas un paaugstinātu Rīgas pieejamību;
- uzlabot Rīgas un Pierīgas sabiedriskā transporta tīklu, nodrošinot galveno pārvietošanos ar vilcienu, tramvaju un trolejbusu, paaugstināt tā efektivitāti un spēju konkurēt ar vieglajām automašīnām;
- Rīgas un Pierīgas vietējās satiksmes drošības pasākumi, lai likvidētu paaugstinātas bīstamības vietas.

Pierīgā paredzētie pasākumu pamatā ir "Latvijas Valsts ceļu" uzsāktie projekti un prioritātes. Šī programma pilnībā atbilst RPMP filozofijai attiecībā uz Pierīgu (skat. 4.2. nodaļu). Uzskaitītie projekti sniegs vislielāko ieguldījumu reģiona pieejamības uzlabošanā. Nosakot sabiedriskā transporta attīstības pasākumus, tika veiktas vairākas analīzes, lai paaugstinātu sabiedriskā transporta efektivitāti un konkurētspēju. Daļa no analīzēm tika veiktas ar RPMP transporta modeļa palīdzību.

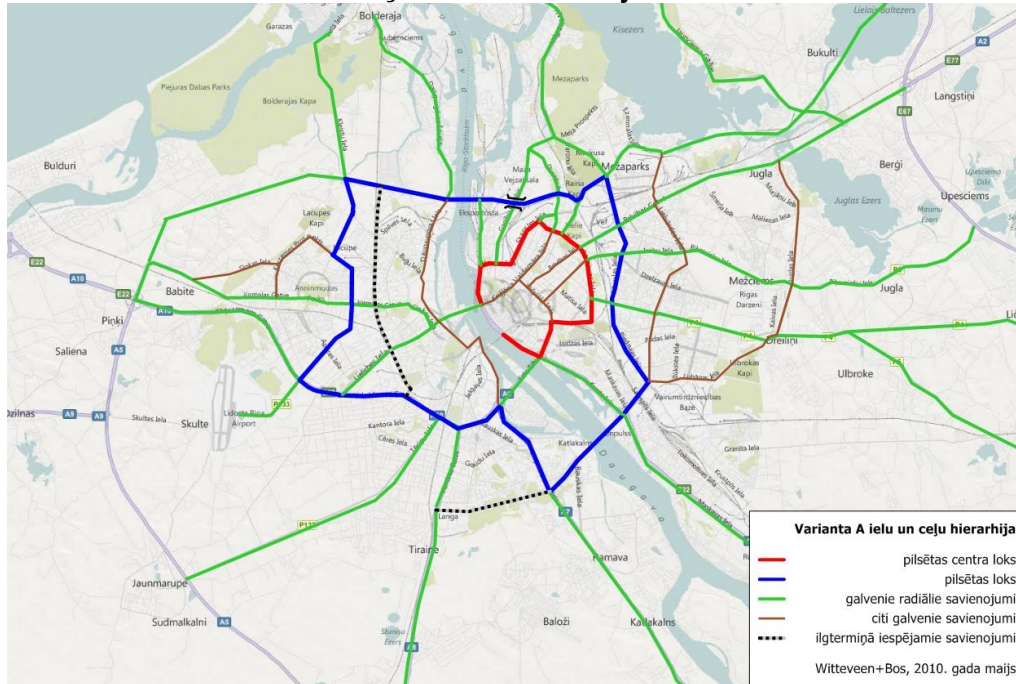
3.5. RPMP varianti

Pamatojoties uz galveno autoceļu un ielu hierarhiju, ir izstrādāti trīs atšķirīgi varianti: A, B un C. Variantos A un B autoceļu un ielu sistēma ir papildināta ar jaunu upes šķērsojumu uz ziemeļiem no Vanšu tilta. Analīze (trešais starpziņojums) liecina, ka pēc šāda savienojuma ir liels pieprasījums un šāds savienojums ir nepieciešams, lai samazinātu satiksmes apjomu Rīgas centrā. Bez tam šis savienojums ir uzskatāms par obligātu jauna transporta sistēmas uzlabošanas etapa īstenošanas noteikumu, jo bez jauna šķērsojuma esošā tīkla optimizēšanas iespējas ir ļoti ierobežotas. I pielikumā atrodas datu lapa ar analīzes rezultātu kopsavilkumu. Variants A paredz retāku galveno tīklu, skaidru hierarhiju un augstu caurlaides spēju un ātrumu. Variants B paredz blīvāku galveno tīklu, vairākus iespējamus maršrutus, bet mazāku katra maršruta caurlaides spēju. Variantā C nav iekļauts jauns upes šķērsojums. Šis variants pievērš galveno uzmanību labākai Dienvidu tilta izmantošanai un satiksmes pārvaldības uzlabošanai autoceļu un ielu hierarhijas galvenajos maršrutos. No 3.3. līdz 3.5. attēlam redzama katra variantā nākotnes hierarhija. Papildinformācija un rādītāji sniegti trešajā starpposmu pārskatā.

Galvenie variantā A paredzētie atšķirīgie pasākumi:

- pilnīga Ziemeļu transporta koridora (ZTK) izbūve, ieskaitot jaunu Daugavas šķērsojums, atslogojot Rīgas vēsturiskā centra ielas un sakoncentrējot ostas un rūpniecības zonas kravas pārvadājumu pievedceļus pilsētas ziemeļu daļā;
- izbūvēt Jūrkalnes ielas un Jūrmalas gatves savienojumu kā pilsētas apļa rietumu daļu, kā arī abu Rīgas – Jūrmalas dzelzceļa pušu savienojumu;
- rekonstruēt Augusta Deglava ielas un austrumu artērijas krustojumu, nodrošinot labāku savienojumu ar pilsētu.

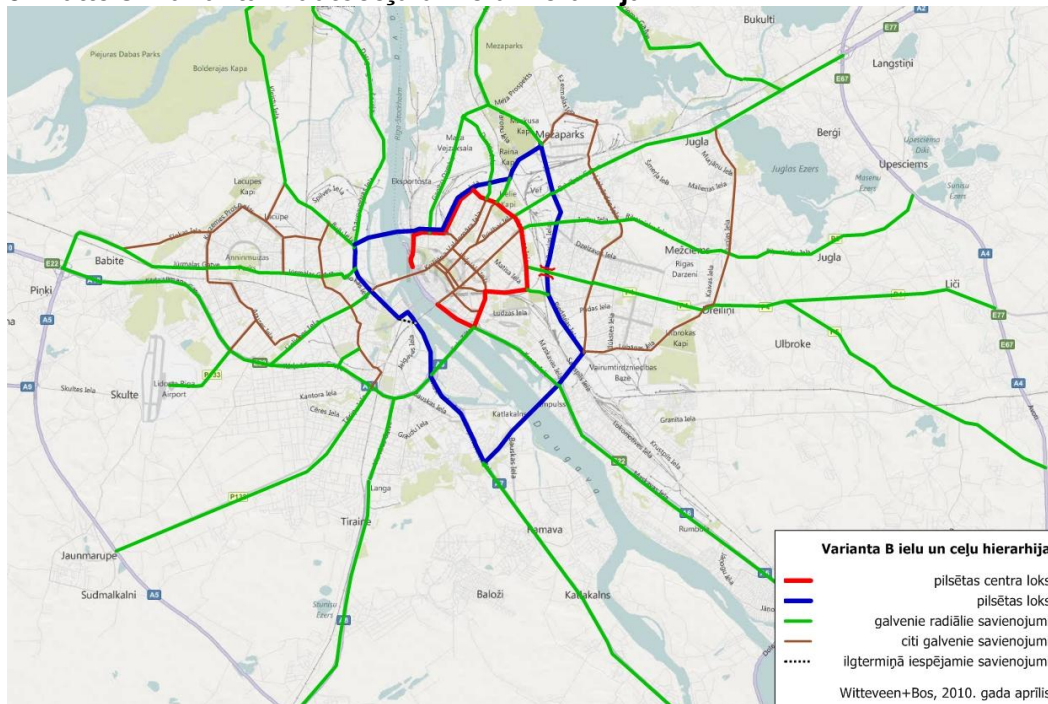
3.3. attēls. Varianta A autoceļu un ielu hierarhija



Galvenie variantā B paredzētie atšķirīgie pasākumi:

- Hanzas tilta izbūve, ieskaitot labus savienojumus abos krastos, kas paredzēts galvenokārt «Rīgas Satiksme»;
- Esošā maršruta Daugavas rietumu krastā pie upes modernizācija, lai nodrošinātu labāku tiešo kravas automobiļu satiksmes maršrutu ziemeļu – dienvidu virzienā;
- Pērnavas ielas un Vietalvas ielas savienojuma ar Austrumu artēriju modernizācija kā alternatīva Austrumu artērijas savienojumam ar pilsētas centru.

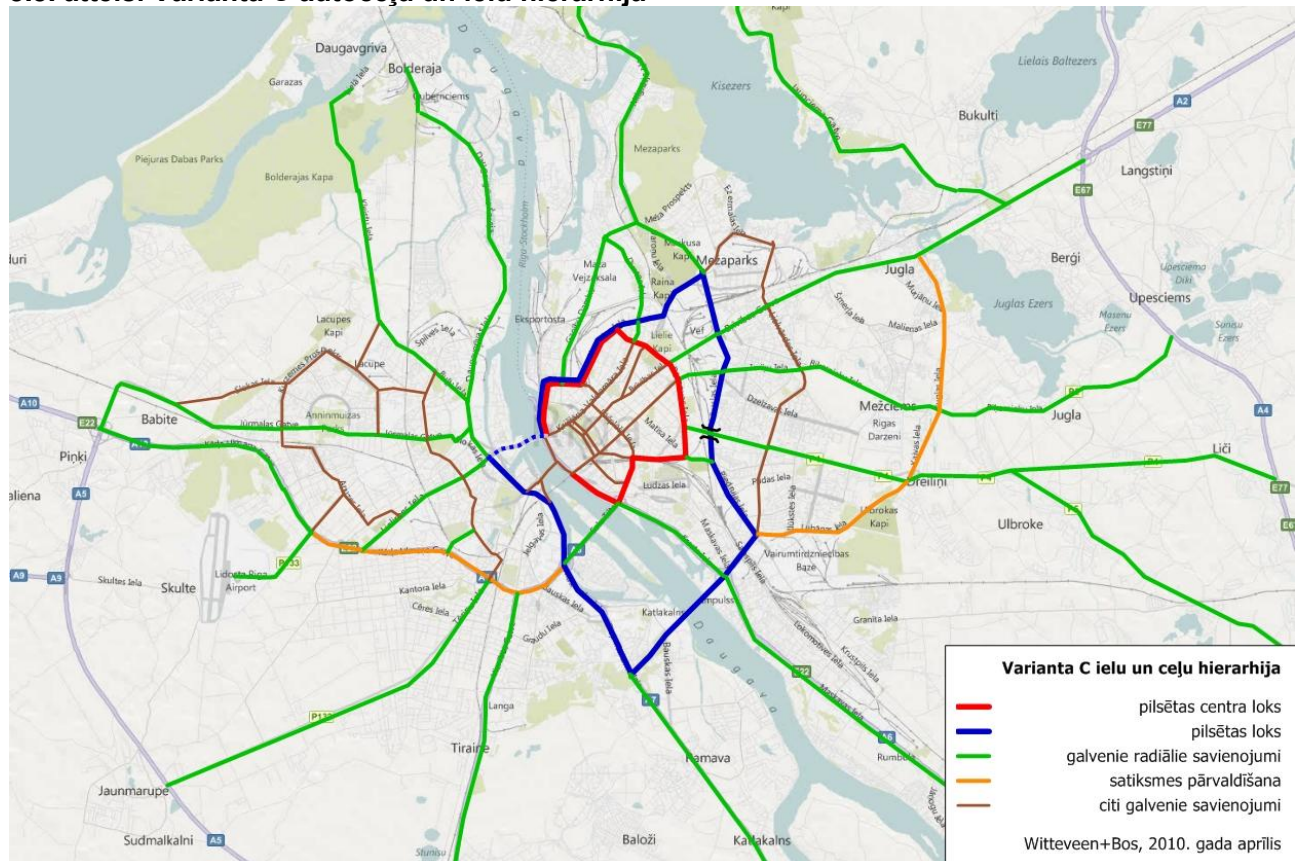
3.4. attēls. Varianta B autoceļu un ielu hierarhija



Galvenie variantā C paredzētie atšķirīgie pasākumi:

- esošā maršruta modernizācija Daugavas rietumu krastā pie upes, ieskaitot jaunu tuneli, kas tieši savieno Raņķa dambi ar Mūkusalas ielu, šis maršruts nākotnē būtu galvenais ziemeļu - dienvidu virziena maršruts;
- jauna savienojuma no Pērnavas ielas pa Vietalvas ielu uz Austrumu artēriju modernizācija kā Austrumu artērijas un pilsētas centra savienojuma alternatīva;
- ekstenšīvas satiksmes pārvaldības sistēmas ieviešana galvenajās radiālajās ielās, galveno uzmanību pievēršot Dienvidu tilta savienojumu maršrutiem.

3.5. attēls. Varianta C autoceļu un ielu hierarhija⁴



3.6. Izmaksu un ieguvumu analīze

Visiem trim variantiem ir veikta izmaksu un ieguvumu analīze. 3.3 tabulā sniegti šīs analīzes rezultāti. Variants A, B un C ir ekonomiski pamatoti varianti ar (samērā) augstu investīciju atdeves likmi. Novērtējot variantus pēc punktu sistēmas, variants A ir labāks par variantu C, bet variants C – labāks par variantu B. Sīkāku informāciju par izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātiem skat. III pielikumā.

3.3. tabula. Izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātu kopsavilkums⁵

	variants A	variants B	variants C
Investīciju kopsumma (milj. eiro)	2088	646	576
Investīciju ekonomiskā vērtība (milj. eiro)	1637	507	451

⁴ Vanšu tilts šajā variantā ir pilsētas apļa sastāvdaļa, taču šis tilts nav pieejams smagajiem kravas transportīdzekļiem.

⁵ Izmaksu un ieguvumu analīzē gala vērtības ir ņemtas vērā investīcijām, kuru ekspluatācijas laiks ir ilgāks par izmaksu un ieguvumu analīzes apjomu; skat. III pielikumu.

	variants A	variants B	variants C
Aplēstais iekšējās atdeves koeficients (%)	+ 11,4 %	+ 6,6 %	+ 8,4 %
Aplēstā neto pašreizējā vērtība (5,5 %, milj. eiro)	+ 1,075	+ 73	+ 119

Variantu A un B (mazākā mērā) finansēšanas iespēju jautājums varētu būt sarežģīts. Pamatā Rīgas un Pierīgas transporta infrastruktūras attīstība tiek finansēta no ES līdzfinansējuma un valsts (SM) un pašvaldību (RD) budžetiem. Ir veikta pašreizējo (un vēsturisko) (jaunā) infrastruktūrā investējamo budžetu un līdzfinansējumu inventarizācija, un ir sastādīta projekcija, kas pamatota ar Latvijas ekonomikas izaugsmes prognozēm. Šiem budžetiem ir izstrādāti četri scenāriji, kuros ir ņemta vērā ES budžetu nenoteiktība nākamajā programmējamajā periodā, kā arī ir iekļauti uz Rīgu un Pierīgu attiecinātie Latvijas transporta investīciju budžeti un ES fondu līdzfinansējuma daļa. Šajos scenārijos paredzētais budžetu apmērs tiek salīdzināts ar RPMP variantu īstenošanai nepieciešamajiem budžeta apmēriem.

Principā iespējams izdarīt secinājumu, ka variantiem B un C pat pesimistiskā scenārija gadījumā pastāv iespēja finansēt investīcijas no budžetiem un aizņēmumiem (pirmsfinansējuma maksājumi), it īpaši tad, ja tos iespējams sadalīt etapos uz vairākiem gadiem. Šķiet, ka varianta A [ieskaitot Ziemeļu transporta koridoru (ZTK)] finansēšana ir iespējama tikai labvēlīgu apstākļu gadījumā, taču tas acīmredzot būs grūti realizējams pasākums. Pastāv iespēja izpētīt ZTK izmaksu samazināšanas iespējas.

Vairāki likumi un noteikumi, kā arī saistības pret starptautiskajiem aizdevējiem ievērojami ierobežo Latvijas kompetento iestāžu spēju aizņemties finanses vai paaugstināt saistību apmēru jebkādā citā veidā. Nav domājams, ka tuvākajā laikā izdosies īstenot PPP projektus kombinācijā ar ES līdzfinansējumu, jo PPP ir ļoti sarežģīts veidojums un līdz šim Eiropā ir bijis ļoti maz sekmīgu PPP projektu. PPP paredz valsts iestāžu atbildību par saistību izpildi, ja kapitāla un uzturēšanas izmaksas pilnībā nesedz ceļu lietotāji, taču iepriekšējo analīžu rezultāti liecina, ka šāda situācija praktiski nav iespējama.

3.7. Satiksmes modelēšanas rezultāti

Autonomie attīstības projekti un varianti A, B un C ir iestrādāti RPMP satiksmes modelī (īss kopsavilkums ir pievienots kā XX.pielikums). 3.4. tabulā sniegts atsauces variantu un variantu A, B un C satiksmes modelēšanas rezultātu kopsavilkums. Salīdzinājumā ar autonomajiem projektiem variantiem ir līdzīgs vai samazināts vieglo automašīnu braucienam patērētais laiks un palielināts brauciena attālums. Tas liecina par aizkavējumu un sastrēgumu samazināšanos un labāku satiksmes apriti, kas nodrošina augstāku braukšanas ātrumu. Variantā A braukšanas ātrums palielinās par 9 %. Variantā B tas palielinās par 2 %. Variantā C vērojams tikai neliels braukšanas ātruma uzlabojums salīdzinājumā ar autonomo situāciju. Šajā variantā vērojams ievērojams braukšanas ātruma kāpums maršrutos, kas ved uz Dienvidu tiltu, taču nelielo vidējo uzlabojumu nosaka maza ātruma zonas ieviešana pilsētas centrā, kas atstāj ievērojamu ietekmi uz vidējo braucienam patērēto laiku.

Variantos A un B redzams brauciena attāluma kāpums. Sakarā ar jaunu upes šķērsojumu braucienu skaits pāri upei palielinās. Tas nozīmē, ka šajos variantos rodas mobilitātes un savienojamības pieaugums, kas uzlabo Rīgas un Pierīgas iedzīvotāju mobilitāti. Nelielais brauciena attāluma kāpums variantā C ir saistīts ar satiksmes kāpumu pa Dienvidu tiltu.

Variants C atstāj vislielāko ietekmi uz modālo novirzi uz sabiedrisko transportu. Tas ir saistīts ar faktu, ka variants C neparedz jaunu transporta infrastruktūru, kaut gan visi varianti satur līdzīgu sabiedriskā transporta pasākumu kopu. Citiem vārdiem sakot, pievilšanas faktori ir līdzīgi, bet spēcīgi spiediena faktori variantā C ir lielāki. Satiksmes modelis nepārprotami liecina, ka varianta A autoceļu un ielu hierarhija nodrošina optimālo satiksmes apriti. Arī variants B nodrošina ievērojamu uzlabošanu, taču tā

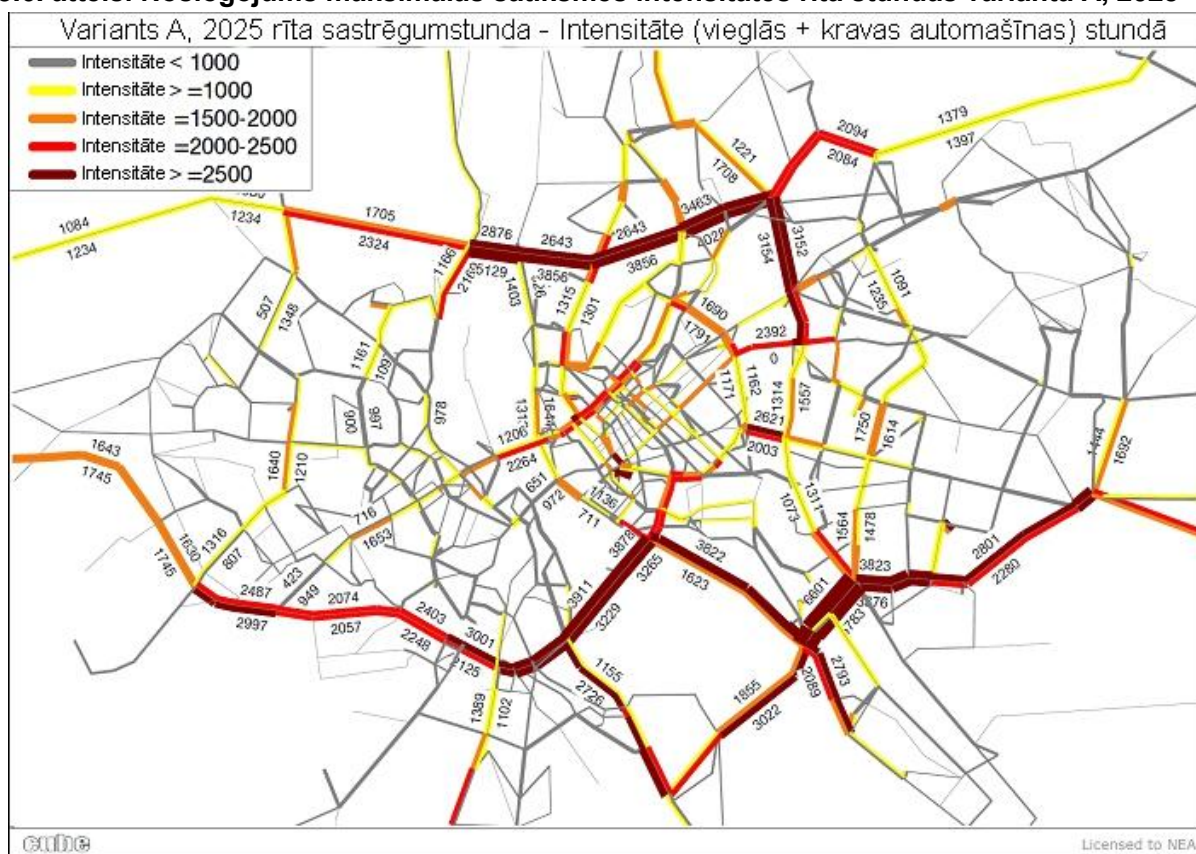
ir mazāka nekā variantā A. Variants C nodrošina niecīgu pozitīvo efektu salīdzinājumā ar autonomo situāciju.

3.4. tabula. Triju variantu satiksmes modelēšanas rezultātu kopsavilkums

variants	Vidējais vieglās automašīnas braucienam patērētais laiks (min./brauc.)	Vidējais vieglās automašīnas brauciena attālums (km/brauc.)	Vidējais vieglās automašīnas braukšanas ātrums (km/st./brauc.)	Vidējais ietaupītais laiks uz vienu braucieni (salīdzinājumā ar atsauce var.)	Braucieni ar vieglo automašīnu skaita izmaiņas (salīdzinājumā ar atsauce var.)	Braucieni ar sabiedrisko transportu skaita izmaiņas (salīdzinājumā ar atsauce var.)
atsauce	28,4	14,4	30,3	-	-	-
A	26,8	14,8	33,1	2,5 min	- 2,0 %	+ 18 %
B	28,5	14,7	31,0	0,7 min	- 2,4 %	+ 18 %
C	28,5	14,5	30,5	0,2 min	- 2,5 %	+ 18 %

3.6. līdz 3.8. attēlam redzamas noslogojuma pakāpes maksimālās satiksmes intensitātes rīta stundās apskats katrai ierosinātajai autoceļu un ielu hierarhijai. Palielinātie attēli ir iekļauti XIX pielikumā. Pilnīgi satiksmes modelēšanas rezultāti iekļauti pārskatā 'Trešais starpziņojums. Varianti', kas datēts ar 09.06.2010. Īss satiksmes modeļa kopsavilkums ir pievienots kā XX.pielikums

3.6. attēls. Noslogojums maksimālās satiksmes intensitātes rīta stundās variantā A, 2025



3.8. Daudzkritēriju analīze

Lai ieteiktu vislabāko RPMP variantu, varianti tika novērtēti ar satiksmes modelēšanas un izmaksu un ieguvumu analīzes palīdzību, taču šie novērtējumi nesniedz pilnīgu priekšstatu par katra varianta veiktspēju salīdzinājumā ar RPMP mērķiem, tāpēc tika veikta arī variantu daudzkritēriju analīze (DKA), pamatojoties uz ekspertu slēdzieniem. Šajā analīzē varianti tiek novērtēti pēc vairākiem kvalitātes kritērijiem, kas cieši saistīti ar RPMP mērķiem (attiecībā uz autonomo situāciju). 3.5. tabulā sniegts īss piemēroto kritēriju izskaidrojums. Analīzes rezultāti redzami 3.6. tabulā.

3.5. tabula. Analīzē izmantoto kritēriju izskaidrojums

kritērijs	izskaidrojums
loģiska autoceļu un ielu hierarhija	autoceļu un ielu hierarhija ir loģiska, ja pastāv pilnīgs, atpazīstams un izprotams galveno autoceļu un ielu tīkls ar līdzīgām raksturpazīmēm
tīkla robustums	tīkls ir robusts, ja brauciena sākuma un beigu attiecībā pastāv vairāku maršrutu izvēles iespēja: ja vienā maršrutā rodas satiksmes negadījums, pieejamību joprojām iespējams nodrošināt
Rīgas brīvostas savienojumi	Rīgas brīvostas savienojumu ar sauszemes, dzelzceļa un sabiedrisko transportu kvalitāte
lidostas „Rīga” savienojums	lidostas „Rīga” savienojumu ar sauszemes, dzelzceļa un sabiedrisko transportu kvalitāte
Pierīgas pieejamība	Pierīgas – Rīgas pieejamības ar sauszemes, dzelzceļa un sabiedrisko transportu kvalitāte
dažādu braukšanas veidu pieejamība	dažādu braukšanas veidu savienojumu pieejamība galvenajās brauciena sākuma un beigu attiecībās
sabiedriskā transporta attīstība	esošā sabiedriskā transporta tīkla, iekārtojuma un veiktspējas uzlabošana
sastrēgumu samazināšanās	kopējā Rīgas un Pierīgas sastrēgumu apmēra samazināšanās (vidējā braukšanas ātruma palielinājums)
mobilitāte	Rīgas un Pierīgas pasažieru braukšanas iespēju uzlabošanās (piemēram, jauna sabiedriskā transporta līnija rada papildu mobilitāti)
nākotnes attīstības projektu ilgderīgums	variants ir ilgderīgs, ja tas paredz caurlaides spējas rezervi, neierobežo nākotnes attīstības projektu iespējas un paredz jaunus projektus
savietojamība ar esošajiem plāniem	savietojamība ar esošajiem ieinteresēto pušu teritoriālās attīstības un infrastruktūras attīstības plāniem
satiksmes drošība	letekme uz Rīgas un Pierīgas ceļu satiksmes negadījumu skaitu
dzīves kvalitāte Rīgā	letekme uz dzīves kvalitātes aspektiem, piemēram, trokšņu līmeni un gaisa piesārņojumu
esošās infrastruktūras izmantošana Rīgā	esošās infrastruktūras izmantošana visos iespējamajos gadījumos, nevis jaunas infrastruktūras attīstīšana
ietekme uz dabu un dabas ainavām	ietekme uz teritorijām ar svarīgām dabas un ainavu vērtībām
Investīciju izmaksas	variantu īstenošanai nepieciešamā investīciju kopsumma (finansiālā pamatotība)
braucienam patērētā laika ieguvumi	vidējā braucienam patērētā laika ietekme uz brauciena sājuma un beigu attiecību (braucienam patērētā laika samazināšanās)
aplēstais finanšu iekšējās atdeves koeficients	aplēstais finanšu iekšējās atdeves koeficients

3.6. tabula. Daudzkritēriju analīzes rezultāti

kritērijs	variants A	variants B	variants C
loģiska autoceļu un ielu hierarhija	++	+	0
tīkla robustums	++	+	0
Rīgas brīvostas savienojumi	++	+	0
lidostas „Rīga” savienojums	++	+	+
Pierīgas pieejamība	++	+	+
dažādu braukšanas veidu pieejamība	++	++	+
sabiedriskā transporta attīstība	++	++	+
sastrēgumu samazināšanās	++	++	+
mobilitāte	++	+	0
nākotnes attīstības projektu ilgderīgums	++	+	0
savietojamība ar esošajiem plāniem	++	0	0
satiksmes drošība	++	+	+
dzīves kvalitāte Rīgā	++	+	+
esošās infrastruktūras izmantošana Rīgā	--	-	0
ietekme uz dabu un dabas ainavām	--	-	-
investīciju izmaksas	--	-	0
braucienam patērētā laika ieguvumi	++	+	0
aplēstais finanšu iekšējās atdeves koeficients	++	+	+

3.9. Slēdziens

Variants A paredz retu galveno autoceļu un ielu struktūru, ieskaitot ZTK izbūvi. Šis variants atstāj vislielāko pozitīvo ietekmi uz transporta sistēmas funkcionēšanu, taču tam ir nepieciešamas vislielākās investīcijas un tas atstāj visnelabvēlīgāko ietekmi uz vidi. Tomēr izmaksu un ieguvumu analīzē investīcijas uzrādīja pozitīvu vērtību sakarā ar šī varianta lielajām priekšrocībām. Variants B paredz blīvāku galveno autoceļu un ielu struktūru un Hanzas šķērsojuma izbūvi. Arī šis variants atstāj samērā lielu pozitīvu ietekmi uz transporta sistēmas funkcionēšanu, taču šī varianta izmaksu un ieguvumu analīzes rezultāti sakarā ar mazāku ieguvumu apmēru nav tik pozitīvi kā variantam A.

Variants C atstāj nelielu pozitīvu ietekmi uz transporta sistēmas funkcionēšanu un paredz nelielas investīcijas. Šī varianta izmaksu un ieguvumu analīzes rezultāti ir pozitīvi, taču citi izmantotie analīzes instrumenti (modelēšana un DKA) uzrāda zemāku šī varianta veiktspēju salīdzinājumā ar pārējiem variantiem. Šis variants nepārprotami liecina, ka satiksmes un transporta sistēmas funkcionēšanas ilgtermiņa uzlabošanai ir nepieciešamas reālas investīcijas.

Pamatojoties uz satiksmes modelēšanas, izmaksu un ieguvumu analīzes un daudzkritēriju analīzes rezultātiem, var teikt, ka RPMP variants A nepārprotami nodrošina vislabākos rezultātus, taču Ziemeļu transporta koridora finansēšana, kas sastāda 75 % no šī varianta izmaksām, ir svarīgs šī varianta īstenošanas noteikums. RPMP Vadības komiteja 2010. gada 16. jūnijā pieņēma lēmumu atzīt variantu A par visvēlamāko variantu. Šis variants pārstāv Rīgai un Pierīgai tik nepieciešamo nākotnes perspektīvu, tāpēc variants A ir RPMP izstrādāšanas bāze un tiek tālāk izstrādāts šajā pārskatā. Svarīga izstrādāšanas daļa ir plānā iekļauto pasākumu prioritātes noteikšana un iesaistīto izmaksu segšanas finansējuma avotu noteikšana.

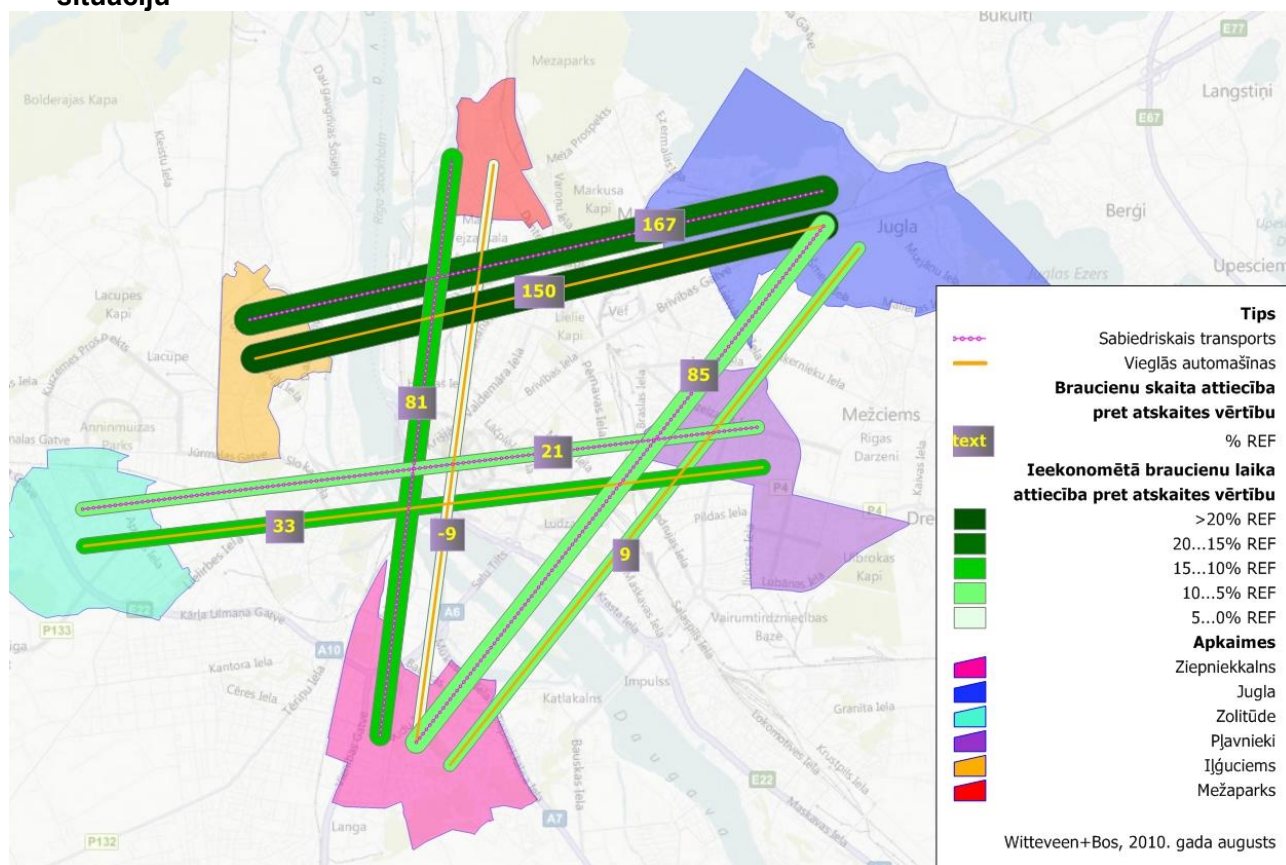
3.10. Visieteicamākā varianta tīkla veiktspējas noteikšana

Pēc visieteicamākā varianta izvēles tika sīkāk aplūkota tīkla veiktspēja. Iepriekšējos punktos iztirzāto rezultātu kopsavilkums liecina, ka varianta A veiktspēja salīdzinājumā ar autonomo situāciju ir augstāka gan attiecībā uz vieglo automašīnu/kravas automašīnu, gan arī attiecībā uz sabiedrisko transportu. Vai šo rādītāju var iekļaut patvaļīgi noteiktā brauciena pa pilsētu sākuma un beigu attiecībā? Lai to noteiktu, tika identificēti daži šīs attiecības parametri.

Rezultāti redzami 3.9. attēlā. Sarkanās punktveida līnijas attiecas uz sabiedrisko transportu, bet dzeltenās vienlaidu līnijas – uz vieglajām automašīnām. Līniju buferu platuma mērogs atbilst relatīvajam braucienu skaita attiecībai pret autonomo situāciju, iezīmes parāda reālo procentuālo attiecību. Redzams, ka gandrīz visas attiecības satur lielāku braucienu skaitu nekā autonomās situācijas gadījumā. Buferu krāsa apzīmē relatīvo braucienam patērēto laiku. Tā kā visas krāsas ir zaļās krāsas varianti, braucienam patērētais laiks ir uzlabojies visās attiecībās un visos braucienu veidos. Lūdzam ievērot, ka līnijas neatbilst konkrētiem maršrutiem.

Attēls liecina, ka tad, kad braucienam patērētais laiks ir izdevīgāks salīdzinājumā ar autonomo situāciju, relatīvais šāda veida un šādas attiecības braucienu skaits ir lielāks. Tas ir ticams rezultāts. Bez tam attēls liecina, ka vairumā attiecību sabiedriskā transporta braucienu skaita kāpums ir lielāks. Tas pierāda, ka transversālās līnijas vairāk piesaista pasažierus. Ievērojami braucienam patērētā laika ieguvumi abu satiksmes veidu gadījumā maršrutā Iļģuciems – Jugla, protams, ir saistīti ar papildu upes šķērsojuma caurlaides spēju.

3.9. attēls. Braucienu skaita un braucienam patērētā laika attīstība salīdzinājumā ar autonomo situāciju



3.11. Papildinformācija

Pilnīga informācija par variantu izstrādāšanu ir sniegta pārskatā 'Trešais starpziņojums. Varianti', kas datēts ar 09.06.2010. RPMP satiksmes modeļa izstrādāšanas un raksturīpašību apraksts ir sniegts pārskatā 'Otrais starpziņojums. Satiksmes modelēšana', datēts ar 12.04.2010.

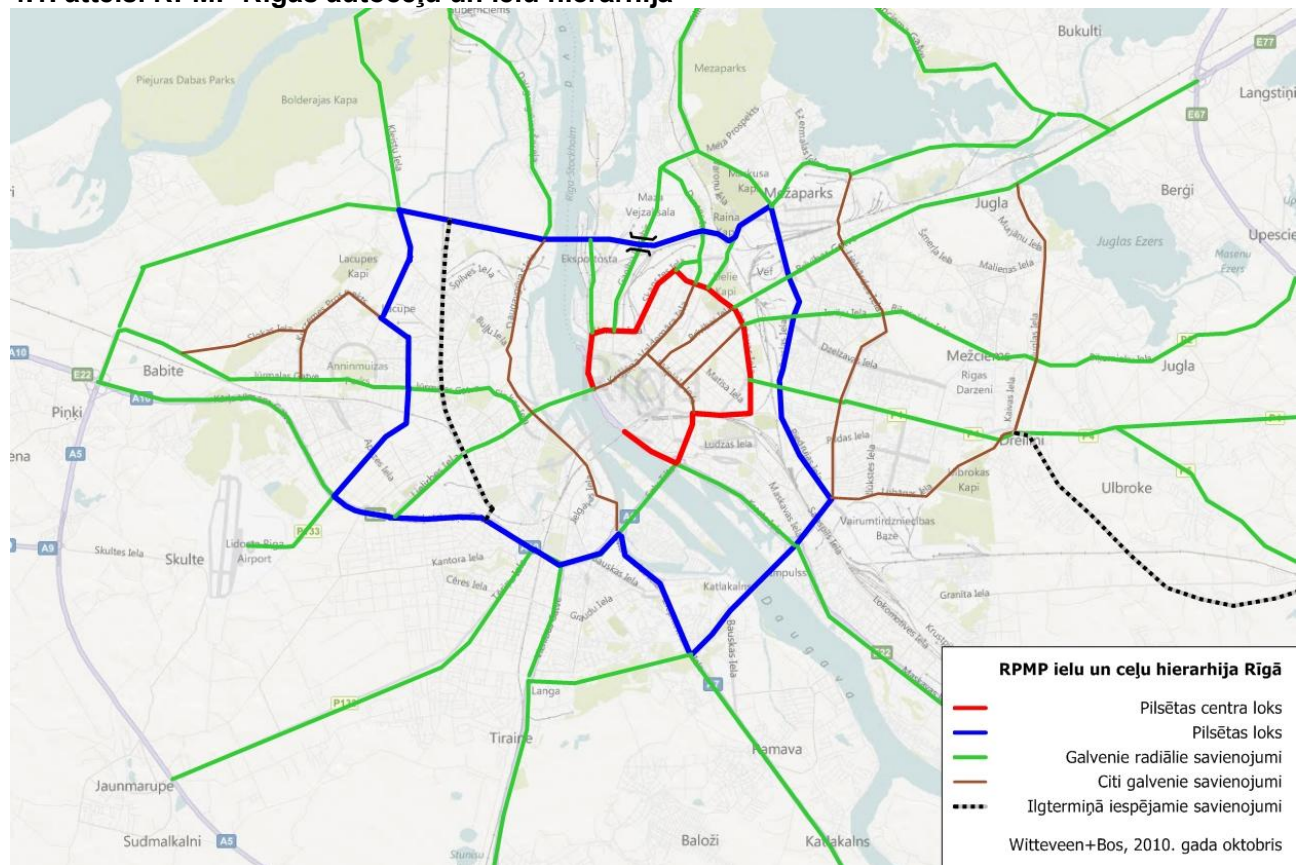
4. RPMP TĪKLU STRUKTŪRA

Šajā sadaļā ir aprakstītas esošās Rīgas un Pierīgas ceļu, dzelzceļa un sabiedriskā transporta tīklu struktūras un nākotnes struktūras, kā arī noteikti RPMP pasākumi. Pielikumos ir ievietotas pasākumu tāmes un īstenošanas periodi. Bez tam daļa pasākumu ir sīkāk izstrādāta I pielikumā redzamajās faktu lapās, bet vairāku attēlu palielinājumi ir redzami XIX pielikumā.

4.1. Rīgas autoceļu un ielu tīkls

RPMP Rīgas autoceļu un ielu hierarhija redzama 4.1. attēlā. Šīs hierarhijas filozofija paredz retu galveno ielu tīklu ar augstu caurlaides spēju un samazinātas satiksmes intensitātes zonām struktūras ietvaros. Lai sasniegtu šo nākotnes hierarhiju un īstenotu tās filozofiju, RPMP ir definēti projekti un pasākumi, kas Rīgā un Pierīgā jāīsteno līdz 2025. gadam. 4.1. tabulā aprakstīti galvenie Rīgā īstenojamie projekti. RPMP ietvaros projekti ir klasificēti kā īstermiņa (s), vidēja termiņa (m) un ilgtermiņa (l) projekti. Tabulā projekti uzrādīti plānošanas un prioritārajā secībā. Projekti redzami 4.2. attēlā. Vispārīgāki projekti ar gada budžetiem (a) prioritārajā secībā ir uzskaitīti 4.2. tabulā.

4.1. attēls. RPMP Rīgas autoceļu un ielu hierarhija



Pilsētas apļa un pilsētas centra apļa pamatprincips ir nodrošināt braukšanas priekšroku pa apli braucošajiem transportlīdzekļiem, nevis pa apli krustojošajām ielām braucošajam transportam. Pilsētas aplim ir 2 x 2 joslu konfigurācija, maksimālais atļautais ātrums 70 km/st. un nav luksoforu vai to ir ļoti maz, un tiek izmantotas Y-veida šķērsojuma konstrukcijas vai tuneļi. To var uzskatīt par pilsētas autoceļu, taču ar samazinātu braukšanas ātrumu. Galvenais pilsētas apļa mērķis ir nodrošināt augstu satiksmes intensitāti pa pilsētas centru ar vairākiem dažādu pilsētas vietu pievedceļiem.

Pilsētas centra aplim ir 1 x 1 joslas konfigurācija un atkarībā no prognozētā satiksmes pieprasījuma dažās vietās arī 2 x 2 joslu konfigurācija. Maksimālajam braukšanas ātrumam vajadzētu būt 50 km/st.

Pilsētas centra apļa izbūvē netiek izmantotas dārgas Y-veida šķērsojumu konstrukcijas vai tuneļi. Adekvāta satiksmes intensitāte tiek panākta, uzstādot satiksmes pārvaldības sistēmas, kas nodrošina braukšanas priekšroku transportlīdzekļiem uz pilsētas centra apļa. Tas lielā mērā līdzinās vispārzināmajam „zaļā viļņa” principam, taču tiek izmantota atšķirīga «Rīgas Satiksmes» pārvaldības metode.

Abām apļa struktūrām nepieciešams izstrādāt ceļa rādītāju sistēmu, kas sniedz vieglo automašīnu vadītājiem virziena norādes uz pilsētas (centra) apli un no apļa uz dažādām pilsētas daļām. Apļa struktūru izbūvei nepieciešamas vairākas investīcijas infrastruktūrā un investīcijas satiksmes pārvaldības sistēmās, lai uzlabotu satiksmes intensitāti, it īpaši pilsētas centra aplī. Ir ieviests pasākums RD17a, kura mērķis ir pabeigt ceļu tīkla veidošanu un likvidēt esošās apļa struktūras sastrēgumu vietas. Bez tam rīcības programmā ir iekļauts pasākums RD18a, lai nodrošinātu satiksmes pārvaldības sistēmu ieviešanu.

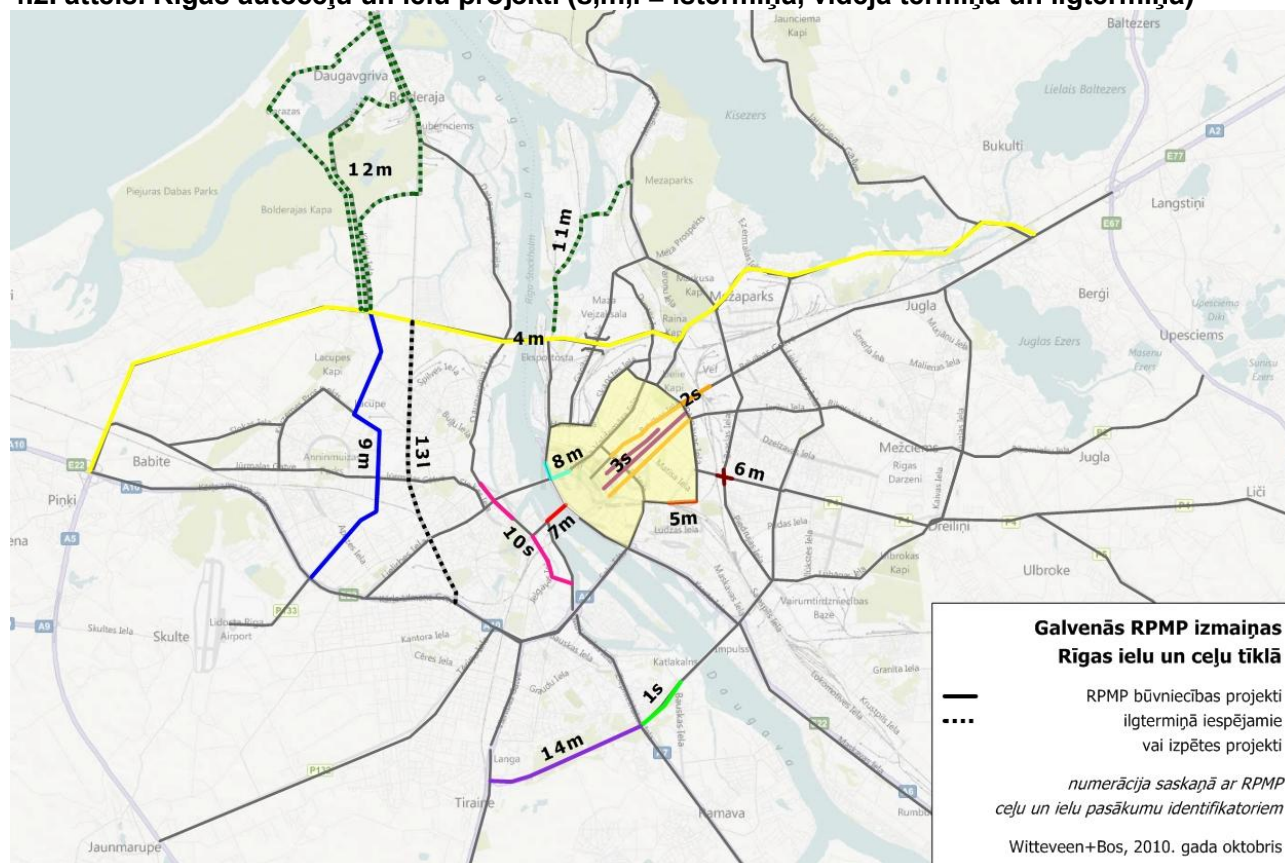
4.1. tabula. Rīgas autoceļu un ielu projekti (RD = autoceļa pasākums, s = īstermiņa, m = vidēja termiņa, l = ilgtermiņa, APc = rīcības programmā paredzēta darbība, APs = rīcības programmā paredzēta izpēte)

kods	pasākumi	apraksts
RD1s (APc)	Dienvidu tilta trešā kārtā	Lai uzlabotu Dienvidu tilta izmantošanu, obligāti jānodrošina labi savienojumi ar galveno tīklu. Tilta savienojumi upes austrumu krastā ir atsaucis situācijas sastāvdaļa. Savienojums ar A7 (trešā kārtā) tiks pabeigts kā RPMP sastāvdaļa. Tuvākajā laikā Pierīgas tranzīta maršruti netiks uzlaboti. Dienvidu tilts ir svarīgs tranzīta satiksmes savienojums, tāpēc šo savienojumu izbūves pabeigšanai ir prioritāra nozīme.
RD6m (APc)	Pilsētas un pilsētas centra apļu savienojums (Austrumu artērijas projekta sastāvdaļa)	Šis projekts paredz jauna šķērsojuma mezgla izbūvi, lai savienotu abu apļu struktūras un tādējādi pilnībā noformētu galveno autoceļu un ielu struktūru un nošķirtu vietējo satiksmi no tranzīta satiksmes. Šis savienojums ir iekļauts jaunajā projektā Austrumu artērijas posmam no Vietalvas ielas līdz Ieriķu ielai (ats. 4).
RD10s (APc)	Īstermiņa uzlabojumi Daugavas rietumu krastā (satiksmes mezgls Daugavgrīvas iela - K. Valdemāra iela un Raņķa dambja tunelis)	Daugavgrīvas ielas un K. Valdemāra ielas savienojuma rekonstrukcija. Lai uzlabotu piekļuvi ostas teritorijai un Vanšu tiltam (Daugavas rietumu krastā), tuvākajā laikā jāuzlabo Daugavgrīvas ielas savienojums ar Vanšu tiltu pa K. Valdemāra ielu. Raņķa dambja tunelis ļaus uz laiku likvidēt sastrēgumu vietu Daugavas rietumu krastā uz dienvidiem no Vanšu tilta. Tunelis nav iekļauts RPMP galveno objektu sarakstā, taču tas nodrošinās īslaicīgu uzlabojumu līdz ZTK un rietumu artērijas pabeigšanai. Šie pasākumi uzlabos ostas teritorijas un TEN-T tīkla savienojumu. Bez tam tiks uzlabota dzīves kvalitāte dzīvojamajās un apbūvējamajās zonās, kas atrodas tuvu upes krastmalai. Abu projektu projektēšanas darbi jau ir sagatavoti. Tiklīdz ZTK kreisajā krastā tiks pabeigts, būtu jāapsver iespēja slēgt kravas auto satiksmi Raņķa dambja tunelī.
RD4m (Pirmais APc segments)	Ziemeļu transporta koridors (ZTK) (Austrumu artērija uz A2)	Saskaņā ar variantu 1 tiks pilnībā izbūvēts ZTK, ieskaitot jaunu Daugavas šķērsojumu. Tas palielinās pilsētas centra un ostas teritoriju pieejamību, atrisinās dzīves kvalitātes problēmas un ļaus īstenot transporta sistēmas strukturālās izmaiņas un jaunus teritoriālās attīstības projektus. Ir svarīgi nodrošināt pienācīgu ZTK savienojumu ar galveno autoceļu un ielu tīklu. Šie savienojumi ir arī RPMP sastāvdaļa. ZTK izstrādāšana un projektēšana sīkāk aprakstīta finanšu sadaļā. Projekts ir sadalīts 4 segmentos (skat. 17. faktu lapu): - segments 1: ZTK austrumu daļa starp A2 un Austrumu artēriju; tas ir

kods	pasākumi	apraksts
		<p>Īstermiņa projekts;</p> <ul style="list-style-type: none"> - segments 2: centrālā ZTK daļa no Austrumu artērijas uz rietumiem līdz Daugavgrīvas ielai, ieskaitot upes šķērsojumu; tas ir vidēja termiņa projekts; - segmenti 3 un 4: ZTK rietumu daļa starp A10 un Daugavgrīvas ielu; tas ir vidēja termiņa projekts.
RD2s (APc)	Vienvirziena sistēma un dzelzceļa šķērsojums	Dzelzceļa atzara šķērsojumi Daugavas austrumu (labajā) krastā nepārprotami ir satiksmes sastrēguma vietas. Brīvības gatve un Aleksandra Čaka iela ir divas galvenās radiālās ielas, kas ved no Pierīga uz Rīgas centru, un šīm ielām ir raksturīgas smagas gan esošās, gan arī nākotnes situācijas problēmas. Modelēšanas rezultāti liecina, ka uz radiālajām ielām pie dzelzceļa atzara šķērsojumiem rodas sastrēgumi. RPMP ir iekļauta vienvirziena sistēma, Aleksandra Čaka iela vedīs uz pilsētas centru no pilsētas centra apļa, bet Brīvības ielas daļa, kas neatrodas centrā, - uz pilsētas centra apli. Bez tam ir paredzēts uzlabot Brīvības ielas šķērsojumu ar dzelzceļa līniju. Sīkākai informācijai skatīt attiecīgo datu lapu.
RD3s (APc)	Nemotorizētās satiksmes un sabiedriskā transporta prioritātes ielas	Lai izvairītos no satiksmes pārmāršrutēšanas sakarā ar vienvirziena sistēmas ieviešanu, Tērbatas iela un K. Barona iela tiek pārklasificētas par pilsētas bulvāriem ar nemotorizētās satiksmes (NMS) un sabiedriskā transporta prioritāti. Tas atbilst samazinātas satiksmes intensitātes zonas veidošanas pilsētas centra teritorijā principam. Modelēšanas analīze liecina, ka šis pasākums kopā ar RD2s ļaus uzlabot satiksmes situāciju pilsētas centrā. Šis pasākums tiks projektēts RPMP īstenošanas periodā.
RD9m (APs)	Rietumu krasta artērijas maršruts	Pilsētas apļa sastāvdaļa ir rietumu tangenciālais maršruts, kas atrodas netālu no upes krastmalas. Tā mērķis ir atslogot teritoriju starp upes krastmalu un šo maršrutu no satiksmes, kas izmanto ZTK šķērsojumu. Maršrutā ir iekļautas galvenokārt esošās ielas. Bez tam tajā iekļauta Jūrkalnes ielas un Jūrmalas gatves savienojuma izbūve, kas plānota teritoriālās attīstības plāna sarkano līniju ietvaros. Maršruta projekts nav izstrādāts, un tas ir ilgtermiņa/vidēja termiņa projekts. RPMP pirmajā periodā ieteicams izstrādāt šī maršruta tehniski ekonomisko pamatojumu. 4.2. attēlā redzams, ka pastāv iespējami alternatīvie maršruti (RD13l).
RD11m (APs)	Kundziņsalas un Tvaika ielas savienojumi	Rekonstruēt (izbūvēt) autoceļus ostas teritorijā Kundziņsalas un Tvaika ielas rajonā, lai uzlabotu piekļuvi ostas teritorijai. RPMP īstenošanas pirmajā periodā ieteicams izstrādāt tehniski ekonomisko pamatojumu un veikt projekta izpēti. Izbūve ir atkarīga no izpētes rezultātiem. Iespējama otrajā RPMP īstenošanas periodā. Tehniski ekonomiskajā pamatojumā vajadzētu iekļaut Tvaika ielas rekonstrukciju.
RD15l (APs)	Ieviest maksu par sastrēgumu	RPMP īstenošanas pirmā perioda sākumā ieteicams izstrādāt tehniski ekonomisko pamatojumu maksas par sastrēgumu ieviešanai Rīgā. Pamatojoties uz tā rezultātiem, iespējams pieņemt lēmumus par šīs maksas ieviešanu.
RD5m (APs)	Valmieras ielas apvedni	Lai samazinātu satiksmes intensitāti Valmieras ielā un novērstu satiksmes radītos traucējumus, uz ziemeļiem no dzelzceļa tiks izbūvēts jauns Satekles ielas un Pērnavas ielas savienojums. Kopā ar Pērnavas ielu šis savienojums veidos Valmieras ielas apvedni. Šī ideja iekļauta Rīgas Domes plānos.
RD12m (APs)	Bolderājas savienojums	Rekonstruēt (izbūvēt) autoceļus ostas teritorijā Bolderājas rajonā, lai uzlabotu piekļuvi ostas teritorijai. RPMP īstenošanas periodā izstrādāt tehniski ekonomisko pamatojumu un veikt projekta izpēti.
RD14m	Dienvīdus tilta 4.kārta (A7/A8)	Satiksmes modelēšanas rezultāti liecina, ka īstermiņā A7/A8 savienojumam būs minimāla ietekme uz satiksmes pieprasījumu. Tomēr šis savienojums ir

kods	pasākumi	apraksts
	savienojums)	Ļoti nozīmīgs kravas transporta maršruta plānošanā (īpaši E77 maršrutā), uzlabo pieeju Dienvidu tiltam un tādējādi arī atslago satiksmes spiedienu uz Rīgas HES dambja. Turklāt šis savienojums likvidēs tā saucamo agresīvo braukšanu cauri Ziepniekkalnam un tas kļūs nozīmīgs, kad slodze uz dambi tiks samazināta. RPMP šis savienojums tiek paredzēts kā 2 x 1 joslas ceļš ar rezervi 2 x 2 joslu ceļam ilgtermiņā. Sīkāks savienojuma apraksts ir sniegts attiecīgajā datu lapā, I pielikums.
RD7m (APs)	Akmens tilta izmantojamības samazināšana	Akmens tilts nodrošina tiešu piekļuvi pilsētas centram, taču pašlaik tas tiek izmantots satiksmei, kas nav saistīta ar centra saimniecisko dzīvi un rada dzīves kvalitātes un ceļu satiksmes drošības problēmas. Pirmajā posmā tiks samazināta tilta caurlaides spēja un pazemināts braukšanas ātrums, lai tranzīta transportam nebūtu izdevīgi izmantot šo tiltu. Tiltu varēs izmantot sabiedriskajam transportam un nemotorizētajai satiksmei, tādējādi paaugstinot šo satiksmes veidu konkurētspēju. Tikai pēc ZTK šķērsojuma ieviešanas tiks pilnībā slēgta vieglo automašīnu un kravas automašīnu satiksme pa Akmens tiltu. Satiksme pa Vanšu tiltu tiks daļēji pārmāršrutēta uz ZTK, bet satiksme pa Akmens tiltu – uz Vanšu tiltu. Pirmajā RPMP īstenošanas periodā leteicams veikt pētījumu par iespējām rekonstruēt Akmens tiltu atbilstoši Daugavas austrumu krasta attīstības plāniem.
RD8m (APs)	Vanšu tilts - alternatīvā satiksmes artērija Daugavas rietumu krastā	Pašlaik Vanšu tiltam Daugavas austrumu krastā ir savienojumi austrumu, ziemeļu un dienvidu virzienos. Šie savienojumi ir satiksmes sastrēguma vietas. Nākotnē ieteicams slēgt savienojumu no Vanšu tilta dienvidu virzienā un uzlabot savienojumus austrumu un dienvidu virzienos. Šie uzlabojumi ir cieši saistīti ar ZTK izbūvi un satiksmes intensitātes samazināšanas pasākumiem uz Akmens tilta un pilsētas centrā. Esošā satiksmes struktūra nepieļauj iespēju optimizēt satiksmes situāciju bez plašu rekonstrukcijas pasākumu īstenošanas. Esošās infrastruktūras uzlabošana būs pamatota tikai pēc ZTK izbūves, tāpēc Vanšu tilta savienojuma rekonstrukcija ir vidēja termiņa/ilgtermiņa projekts, kas nav iekļauts RPMP rīcības programmā. Ieteicams pirmajā RPMP programmas īstenošanas periodā izstrādāt šī savienojuma rekonstrukcijas iespēju tehniski ekonomisko pamatojumu. Jāpievērš uzmanība ierobežojumiem, ko nosaka atrašanās UNESCO aizsargājamajā zonā.
RD13l	Alternatīvā satiksmes artērija Daugavas rietumu krastā	Šis projekts paredz izveidot maršrutam RD9m alternatīvu maršrutu, novirzot satiksmi tieši uz Dienvidu tiltu. Šī maršruta izveidošanas gadījumā RD9m zaudēs galvenā maršruta nozīmi. Pastāv arī iespēja kombinēt RD10l un RD9m, izveidojot galveno maršrutu Daugavas rietumu krastā.

4.2. attēls. Rīgas autoceļu un ielu projekti (s,m,l = īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa)⁶



4.2. tabula. Rīgas autoceļu un ielu tīkla projektu pasākumi ar gada budžetu (RD = autoceļš vai iela, a = gada, APc = rīcības programmā iekļauta izbūve, APs = rīcības programmā paredzēta izpēte)

kods	pasākumi	apraksts
RD18a (APc)	satiksmes pārvaldības un pārraudzības sistēma	Šis ir satiksmes pārvaldības pasākums, kura mērķis ir uzlabot satiksmes plūsmu pilsētas aplī un pilsētas centra aplī, ieviešot adaptīvu satiksmes kontroli, maināmas informācijas ceļa zīmes un sabiedriskā transporta braukšanas priekšrokas sistēmu. Vidējā termiņā tiek izveidots satiksmes pārraudzības sistēmas pamats.
RD17a (APc)	Sastrēgumu atrisināšana galveno ceļu un ielu tīkla struktūrā	RPMP hierarhijā galveno autoceļu un ielu tīkla struktūrā ir iekļauti galvenokārt esošie autoceļi un ielas. Lai pilnībā pabeigtu galveno autoceļu un ielu tīkla struktūras veidošanu, nepieciešams izveidot vairākus papildu savienojumus un modernizēt atsevišķus autoceļu un ielu posmus un krustojumus. Galvenie trūkstošie savienojumi ir rietumu tangenciālais maršruts (skat. RD9m) un savienojumi ar ZTK (skat. RD4m). Vēl viens trūkstošs savienojums, kas iekļauts autonomajā situācijā, bet kuram vēl nav piešķirts budžets, ir savienojums Brasas iela – Gustava Zemgala gatve. Papildus šiem trūkstošajiem savienojumiem, ir jāatrisina arī vairāki sastrēgumi (galvenokārt krustojumi). Pirmajā īstenošanas periodā vajadzētu izstrādāt tehniski ekonomisko pamatojumu un noteikt visus galveno autoceļu un ielu tīkla struktūrā esošos ielu krustojuma mezglus ar zemu apkalpošanas līmeni, kā arī izanalizēt šo šķērsojumu optimizācijas iespējas. Turpmākajos

⁶ Šajā attēlā nav iekļauti atsauces projekti. Tie ir parādīti 3.2. attēlā.

kods	pasākumi	apraksts
		gados šos ielu krustojuma mezglus paredzēts optimizēt. Izpētē jāiekļauj vismaz šādi ielu krustojuma mezgli: Lāčplēša iela – Satekles iela, A. Deglava iela – Pērnavas ielas trīsstūris, Zirņu iela – K. Valdemāra iela, K. Ulmaņa gatve – Vienības gatve, Kalnciema iela – Slokas iela un Hanzas iela – Pulkveža Brieža iela.
RD19a (APc)	satiksmes drošības pasākumi	Viens no galvenajiem RPMP mērķiem ir satiksmes drošības uzlabošana, tāpēc tas paredz budžeta asignējumus satiksmes drošības uzlabošanas pasākumiem Rīgā (piemēram, krustojumu rekonstrukcija, NMS pārejas). Pirms šādu pasākumu īstenošanas jāveic izpēte, lai noteiktu objektu atrašanās vietas un nepieciešamās darbības (kopā ar CSDD). Šajā izpētē vajadzētu iekļaut šādus krustojumus: Brīvības iela - Pērnavas iela, Akadēmiķa Mstislava Keldiša iela - Andreja Saharova iela, Apūzes iela - Jūrkalnes iela, Graudu iela - Vienības gatve, Apūzes iela - Volguntes iela.
RD16a (APc)	samazinātas satiksmes intensitātes zonas pilsētas centrā	Satiksmei pilsētas centrā un tā apkārtnē ' Pašlaik tiek izmantota ielu režģa sistēma ar daudzām vienvirziena ielām. Šī sistēma ir zaudējusi caurlaides spējas rezervi, kas rada sastrēgumus un strupceļa efektu, kā arī satiksmes drošības un dzīves kvalitātes problēmas. Šajā sakarā pilsētas centrā jāievieš jauna ielu hierarhija. Papildus galveno ielu skaita ierobežošanai tiek ieviesta samazinātas satiksmes intensitātes sistēma tajās ielās, kuras nepieder pie galvenajām ielām. Lai samazinātu satiksmes intensitāti, tiek īstenoti dažādi pasākumi, piemēram, ielas braucamās daļas sašaurināšana, braukšanas ātruma samazināšana un satiksmes novirzīšana uz galvenajiem autoceļiem un ielām. Tiks organizēti eksperimentālie projekti uz ielām, kurās pastāv vislielākie satiksmes šķēršļi, un saskaņā ar eksperimentālo projektu īstenošanas datiem šie pasākumi tiks ieviesti arī attiecībā uz citām ielām.

I pielikumā iekļautajās faktu lapās ir sīkāk aprakstīts vairums 4.1. un 4.2. tabulā uzskaitīto projektu. IV pielikumā ir sniegts pasākumu apskats, ieskaitot īstenošanas periodu un tāmi. Pirmajos septiņos gados (2011. – 2017. g.) īstenojamie projekti ir iekļauti un aprakstīti rīcības programmā.

Nemotorizētā satiksme

Nemotorizētā satiksme ir velosipēdu un gājēju satiksme. Nākamajos punktos galvenā uzmanība pievērsta velosipēdu satiksmei, taču vairums pasākumu atiecas arī uz gājējiem.

Vairāku pētījumu un aptauju rezultāti liecina, ka velosipēdu satiksme varētu kļūt par būtiski svarīgu Rīgas un Pie»Rīgas Satiksme»s veidu. Braukšanai ar velosipēdu salīdzinājumā ar braukšanu ar vieglo automašīnu piemīt daudzas gan atsevišķam cilvēkam, gan sabiedrībai nozīmīgas priekšrocības. RPMP uzmanības centrā ir iespējas uzlabot velosipēda izmantošanas apstākļus, lai cilvēki brauktu ar velosipēdu ikdienas gaitās, piemēram, uz skolu vai uz darbu. Varētu iebilst, ka skolēni un studenti, kas dodas uz mācību iestādēm, parasti nav automašīnu vadītāji, taču viņi bieži brauc kā pasažieri, bet velosipēdu izmantošanas kultūras iedibināšanā galvenā loma ir jauniešiem. Došanās ar velosipēdu uz darbu samazina uz Rīgu vedošo autoceļu un Rīgas centra ielu pārslogojumu ar transportlīdzekļiem.

Pierīgā uzmanības centrā ir eksperimentāli projekti saistībā ar iespēju ierīkot augstas kvalitātes stāvparkus (*Park and Ride*) pie dzelzceļa stacijām. Papildus iespējai novietot vieglo automašīnu drošā stāvvietā jānodrošina arī iespēja sasniegt šos transportmijas iekārtojumus ar velosipēdu, ieskaitot apsargājamu velosipēdu novietņu ierīkošanu. Transportmijas faktu lapā šie jautājumi ir aplūkoti plašāk. Arī Pierīgā ir svarīgi uzlabot gājēju un velosipēdistu valsts autoceļu un dzelzceļu pārejas. Tuvākajā laikā sadarbībā ar CSDD tiks izskatīti šie jautājumi un tiks noteikta to prioritārā secība.

4.3. attēls. Priekšstats: kritiskā masa Rīgā, 2010

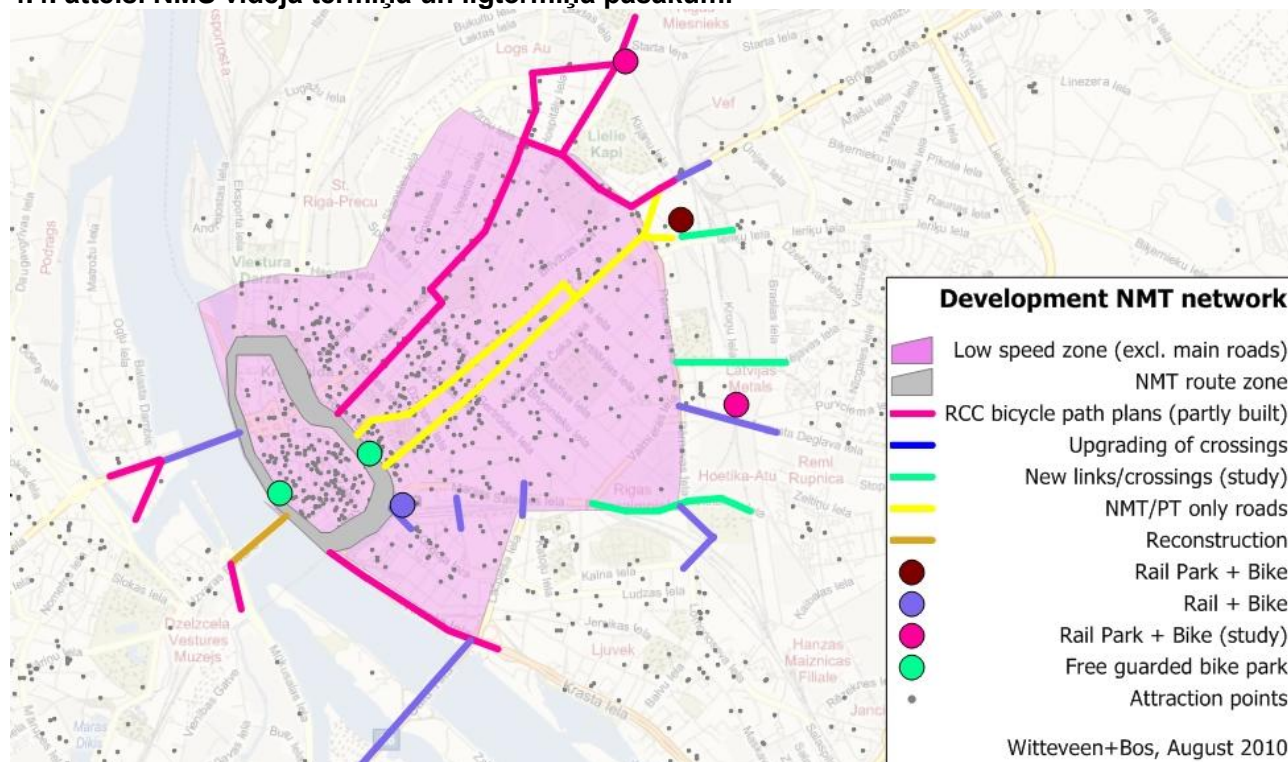


RD ir izstrādājusi plānu, kas paredz padarīt Rīgas centru no visiem virzieniem sasniedzamāku ar velosipēdu. Pašlaik tiek izbūvēts maršruts, kas savieno Vecrīgu ar Juglu un iet pa K. Valdemāra ielu un Brīvības gatvi. Šis plāns pilnībā atbilst RPMP, taču šī plāna budžets nav iekļauts RPMP īstermiņa pasākumos. RPMP paredz šādus lētus īstermiņa pasākumus:

- uzsākt velosipēdu satiksmes tīkla veidošanu, uzstādot atbilstošas ceļa zīmes un nosakot maršrutus;
- stimulēt uzņēmējdarbības izveidot nomājamas un apsargājamās velosipēdu novietnes, piemēram, pie Zemitānu stacijas, Centrālās stacijas un Vecrīgā;
- modernizēt esošos upju šķērsojumus un dzelzceļa pārejas, kā arī pievedceļus, nodrošinot pienācīgus ceļu apzīmējumus, apgaismojumu, pazeminot pārāk augstās apmales gājēju celiņu galos utt. Tā kā nepieciešams izveidot pēc iespējas vairāk NMS maršrutu, jāpārbauda visi minētie šķērsojumi un pārejas;
- uzsākt tirgvedības kampaņu, iesaistot galvenās ieinteresētās puses, piemēram, bibliotēkas, sporta iestādes, Doma, skolas, lielākās uzņēmējdarbības, apspriežot iespējas panākt, lai vairāk darbinieku un skolēnu/studentu izmantotu velosipēdus. Šāda pasākuma piemērs ir nesenās CSDD kampaņas;
- veicot ceļu uzturēšanas pasākumus un ceļu darbus, piemēram, paaugstinātas bīstamības vietu likvidēšanu, iekļaut plānos velosipēdu satiksmes pasākumus.

4.4. attēlā sniegts vidēja termiņa un ilgtermiņa pasākumu apskats. Vidējā termiņā tiks izveidoti daži jauni savienojumi, piemēram, prasībām atbilstoša dzelzceļa pāreja pie Zemitānu stacijas, kas novērsīs gājēju un velosipēdistu iespēju šķērsot dzelzceļu zemes virsmas līmenī. Bez tam ap Vecrīgu tiks izveidota robežzona, lai veicinātu velosipēdu un gājēju satiksmi. Pašlaik 11. novembra krastmalai nav pienācīgu savienojumu ar pilsētas centru un ir tikai divas drošas gājēju pārejas. Ja 11. novembra krastmala tiks slēgta, tās rekonstrukcijas plānos galvenā vieta jāparedz NMS nodrošināšanai. Pašlaik trūkst savienojuma starp Centrālo staciju/Centrāltirgu un krastmalu. Ja notiks krastmalas rekonstrukcija, šāds savienojums ir obligāti nepieciešams.

4.4. attēls. NMS vidēja termiņa un ilgtermiņa pasākumi



Svarīga NMS tīkla sastāvdaļa ir savienojums starp Zemitānu dzelzceļa staciju un Vecrīgu un tālāk ar Akmens tiltu. Šo maršrutu izveidos, pārveidojot Tērbatas ielu, K. Barona ielu un Akmens tiltu par tikai sabiedriskajam transportam un NMS paredzētām zonām⁷. Pie Vecrīgas tiks izveidotas dažas bezmaksas apsargājamas stāvvietas, bet pie Zemitānu stacijas tiks izveidots velosipēdu transportmijas iekārtojums. Attēlā redzams, ka NMS maršrutu skaits ir ierobežots un trūkst ziemeļu - dienvidu maršrutu, taču tas neatbilst īstenībai. Būtībā šajā tīklā ir iekļautas visas pilsētas centra ielas, kas nav galvenās ielas, it īpaši pēc samazinātas satiksmes intensitātes zonu ieviešanas un satiksmes drošības nodrošināšanas. Lai veicinātu noteiktu savienojumu izmantošanu, nav nepieciešami dārgi NMS iekārtojumi, bet jāuzstāda piemērotas ceļa zīmes un ceļa atzīmes. Attiecībā uz galvenajām pilsētas centra ielām, piemēram, pilsētas centra apli un K. Valdemāra ielu, īpaša uzmanība jāpievērš neformālajām gājēju pārejām. Pierīgā tiks veikta izpēte, lai noteiktu, kurās vietās nepieciešams uzstādīt aizsargžogus un ierīkot drošības salīņas.

4.2. Pierīgas autoceļu un dzelzceļa līniju tīkls

Šajā nodaļā aprakstīti galvenie Pierīgas autoceļu infrastruktūras projekti. V pielikumā ievietotas šo projektu tāmes un īstenošanas periodi. Šie projekti ir iekļauti 4.5. attēlā redzamajā Pierīgai paredzētajā galveno autoceļu hierarhijā.

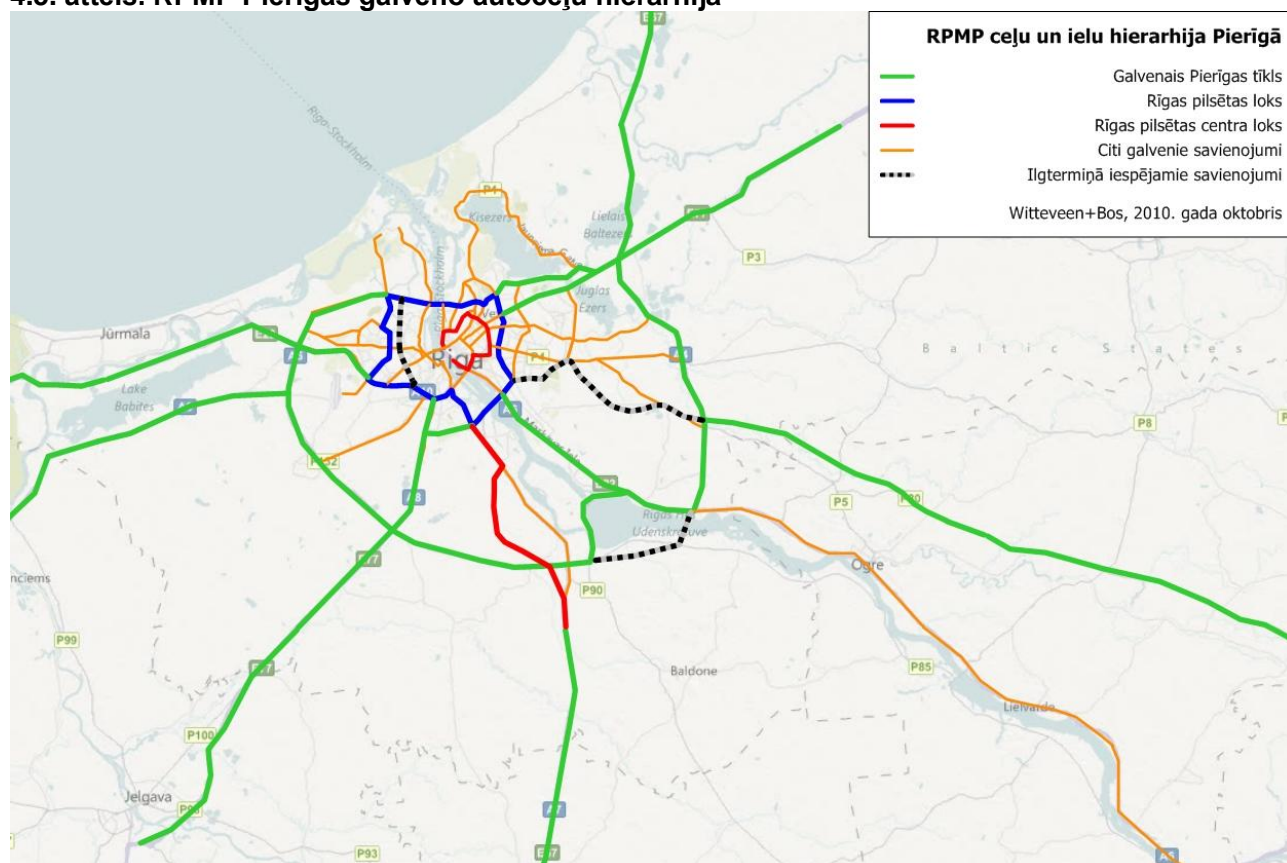
4.3. tabulā aplūkoti galvenie Pierīgas autoceļu projekti. Projekti ir uzskaitīti to prioritārajā secībā. Rīcības programmā ir paredzēti plānošanas un projektu prioritārās secības noteikšanas pasākumi. Šie projekti parādīti arī 4.6. attēlā. Vairumā projektu paredzēti dažādi pasākumi, piemēram, esošo brauktuvju rekonstrukcija, visu vienlīmeņa U-veida pagriezienu slēgšana un dažu vienlīmeņa

⁷ Tērbatas iela un Kr.Barona iela tikai nemotorizētajam transportam un sabiedriskajam transportam nenozīmē to, ka būs aizliegts iebraukt automašīnām. Ir iespējams braukt posmos starp diviem krustojumiem, tomēr tālāk braukt ir aizliegts (skatīt attiecīgo datu lapu).

nobrauktuvju slēgšana, saglabājot atsevišķas labā pagrieziņa nobrauktuves (kreisos pagriezienus būs iespējams veikt divlīmeņu šķērsojuma mezglos), esošo augšējo pāreju un gājēju tuneļu rekonstrukcija, papildu augšējo pāreju izbūve, vieglo automašīnu un velosipēdistu/gājēju tuneļu un augšējo pāreju izbūve.

Pie autoceļiem apdzīvotajās vietās tiks iekārtoti papildu aizsargžogi un trokšņa barjeras. Motorizētā transporta un velosipēdistu/gājēju augšējie šķērsojumi, tuneļi, un gājēju celiņi tiks aprīkoti ar apgaismojuma iekārtām tajās vietās, kuru tiešā tuvumā atrodas apdzīvotas vietas. Šo projektu mērķis ir pārveidot galvenos valsts autoceļus par drošiem augstas kvalitātes divu brauktuvju ātrgaitas autoceļiem ar paredzēto braukšanas ātrumu 110 km/st. Jāatzīmē, ka papildus 4.3. tabulā uzskaitītajiem projektiem LVC uzturēšanas programma paredz citu autoceļu posmu modernizēšanu.

4.5. attēls. RPMP Pierīgas galveno autoceļu hierarhija



4.3. tabula. Pierīgas autoceļu projekti (RD = autoceļu pasākums, s = īstermiņa, m = vidēja termiņa, l = ilgtermiņa, APc = rīcības programmā iekļauta izbūve, APs = rīcības programmā paredzēta izpēte)

kods	pasākumi	apraksts
RD20s (APc un APs)	Kohēzijas fonda projekts E22 Rīga (Tīnuži) - Koknese	E22 maršruta rekonstrukcija/izbūve paralēli autoceļam A6 Autoceļš A6 šķērso vairākas pilsētas. Tas rada satiksmes aizkavējumus un dzīves kvalitātes un satiksmes drošības problēmas. Šajā maršrutā atrodas vairākas paaugstinātas bīstamības vietas, un maršruts ir svārstsatiksmes autoceļu/dzelzceļa koridora Rīga – Aizkraukle sastāvdaļa. E22 projekts ļaus kravas automobiļu satiksmei izvēlēties šo maršrutu, nevis A6. Liela daļa E22 maršruta iet pa esošo P80 trasi. A4 apvedceļa daļa līdz Tīnužiem (0 – 5,1 km) ir pabeigta 2009. gadā un ir iekļauta atsaucēs situācijā. Posma no Tīnužiem līdz Viskajiem (5,1 – 40,6 km) izbūve sākas 2010. gadā, un to ir

kods	pasākumi	apraksts
		plānots pabeigt 2012. gadā. Daļa no Viskajiem līdz Koknesei (40,6 - 63.6 km) tiks pabeigta 2011. gadā. Ceļam ir 1 josla katrā virzienā, braukšanas ātrums 90 km/st. E22 no Tīnužiem līdz Koknesei ir iekļauts rīcības programmā. Bez tam rīcības programmā ir iekļauta Rīgas ievadceļa projekta izpēte (alternatīvā Rīgas ievadceļu P4/P5 trase posmā no A4 līdz Slāvu rotācijas aplim Rīgā).
RD21s (APc)	E77/A2 rekonstrukcija	posma starp Rīgas apvedceļu un Sēnīti rekonstrukcija par drošu, augstas kvalitātes divu brauktuvi autoceļu. Šis posms ir TEN-T tīkla sastāvdaļa, kas savieno A4 ar A3, un tam ir svarīga loma svārstsatiksmes autoceļu/dzelzceļa koridorā Rīga - Sigulda. LVC dati liecina, ka satiksmes intensitāte ir relatīvi augsta un ekonomikas lejupslīde to nav ietekmējusi. Kad atsāksies ekonomikas izaugsme, paredzams samērā augsts intensitātes kāpums. Bez tam projekts paredz vairāku tiltu un viaduktu modernizāciju. Šī rekonstrukcija LVC eksperimentālais projekts ar PPP izmantošanu ceļa izbūves finansēšanā. Tiek piemērots DBFM (Projektē – Būvē – Finansē – Apsaimnieko) princips un ilgtermiņa pakalpojumu līgumi, kā arī privāto investoru finansējuma piesaiste.
RD22s (APs)	STI organizācijas izveidošana	ieteicams tuvākajā laikā sākt analizēt iespēju nodibināt sabiedriskā transporta iestādi. Pamatojoties uz analīzes rezultātiem, iespējams izstrādāt un ieviest STI plānu.
RD23m	Ķekavas sastrēgumu risinājums strukturālā veidā (apvedceļš)	Projekts ietver dzīves kvalitātes jautājumu risināšanu Ķekavā, kur pilsētu divās daļās sadala E67/A7 valsts ceļš ar satiksmes plūsmu aptuveni 25000 transportlīdzekļi dienā. Principiāls risinājums ietver Ķekavas apvedceļa izbūvi. Tas atrisinās dzīves kvalitātes un satiksmes drošības problēmas Ķekavā un ap to, un nodrošinās ātrāku savienojumu ar Via Baltica. Pašlaik A7 ir relatīvi nedrošs maršruts, jo Ķekavas tuvumā atrodas vairākas paaugstinātas bīstamības vietas. Īstermiņā var realizēt dažus problēmu mazinošus pasākumus, tādus kā, ierobežot pieeju smagajiem kravas auto un ieviešot aizsargātu gājēju pāreju. Īstermiņā vēlams arī veikt izpēti iespējamajām apvedceļa alternatīvām. Paredzams, ka pēc Dienvidu tilta savienojuma pabeigšanas situācija vēl pasliktināsies. Ja ZTK kreisā krasta infrastruktūras ieviešana tiek atlikta vai pat atcelta vispār, Dienvidu tilts kļūs nozīmīgāks un Ķekavas situācijas risinājums kļūs par projektu ar augstu prioritāti. A7 ir svārstsatiksmes koridora Rīga – Bauska sastāvdaļa un nozīmīgs Via Baltica ceļa pievedceļš. Apvedceļa projekta īstenošanā paredzēts izmantot būvniecības finansēšanu, izmantojot PPP līgumu.
RD24m	E67/A4 Rīgas apvedceļa rekonstrukcija	posma starp A6 un A2 rekonstrukcija. Šis posms ir svarīga Via Baltica sastāvdaļa, kas savieno RD16s un RD17m. Šajā posmā būs iespējams palielināt tranzīta satiksmes plūsmu, neizmantojot Slāvu apli. Projekta īstenošanā paredzēts izmantot būvniecības finansēšanu, izmantojot PPP līgumu.
RD25l	E22/A10 posma Priedaine - Sloka rekonstrukcija	šis projekts ir A10 modernizācijas sastāvdaļa (divas joslas katrā virzienā, ieskaitot ietves), kas jau īstenota posmā starp Jūrmalu un Rīgu. A10 ir svarīga loma svārstsatiksmes autoceļu/dzelzceļa koridorā Rīga - Tukums. Projekts ir ilgtermiņa projekts un nav iekļauts RPMP programmā, jo šai A10 daļai ir mazāka loma svārstsatiksmē un satiksmes drošība ir relatīvi apmierinoša.
RD26l	E77/A8 posma Rīga - Jelgava rekonstrukcija	šis projekts paredz A8 modernizāciju, kopā ar A2 šis ceļš ir valsts nozīmes ceļš ar visdzīvāko satiksmi, kas nodrošina autoceļu pieejamību autoceļu/dzelzceļa koridorā Rīga - Jelgava. Rīgas posms pašlaik tiek modernizēts, un ceļu mezgls krustojumā ar K. Ulmaņa gatvi ir iekļauts

kods	pasākumi	apraksts
		RPMP. Ceļa daļai uz ziemeļiem no Jelgavas nākotnē nepieciešama modernizācija. Satiksmes plūsmai ir apgrūtināta, un pastāv vairākas paaugstinātas bīstamības vietas (Brankas tuvumā). Neraugoties uz šīm problēmām, projekts tiek uzskatīts par ilgtermiņa projektu. Paaugstinātas bīstamības vietu likvidēšana ir iekļauta RD29a.
RD281	jauns savienojums A5-A4	Rīgas HES dambis ir Via Baltica maršruta sastāvdaļa, taču tam ir ierobežota caurlaides spēja un konstrukcija ir nedroša. Bez tam nākotnē šim dambim tiks noteikti noslogojuma ierobežojumi, tāpēc tālākā nākotnē nepieciešams izbūvēt jaunu A5 un A4 savienojumu. Tuvākajā laikā pēc savienojumu pabeigšanas Rīgas Dienvidu tilts kļūs par labu tranzīta maršrutu. Loģiskais pamatojums tam, kāpēc jaunais savienojums nav iekļauts RPMP programmā, izklāstīts I pielikuma datu lapā. Rekomendējam uzsākt satiksmes situācijas uz dambja un būves kvalitātes monitoringu.
RD271	E67/A7 lecavas un Bauskas apvedceļu izbūve	E67/A7 ir Via Baltica sastāvdaļa un svarīgs starptautiskās kravas automobiļu satiksmes un svārstsatiksmes autoceļu koridora Rīga-Bauska savienojums. Lai samazinātu satiksmes aizkavējumus un atrisinātu dzīves kvalitātes un satiksmes drošības problēmas, paredzēts izbūvēt divu galveno šajā maršrutā atrodošos pilsētu apvedceļus. Projekts ir ilgtermiņa projekts.

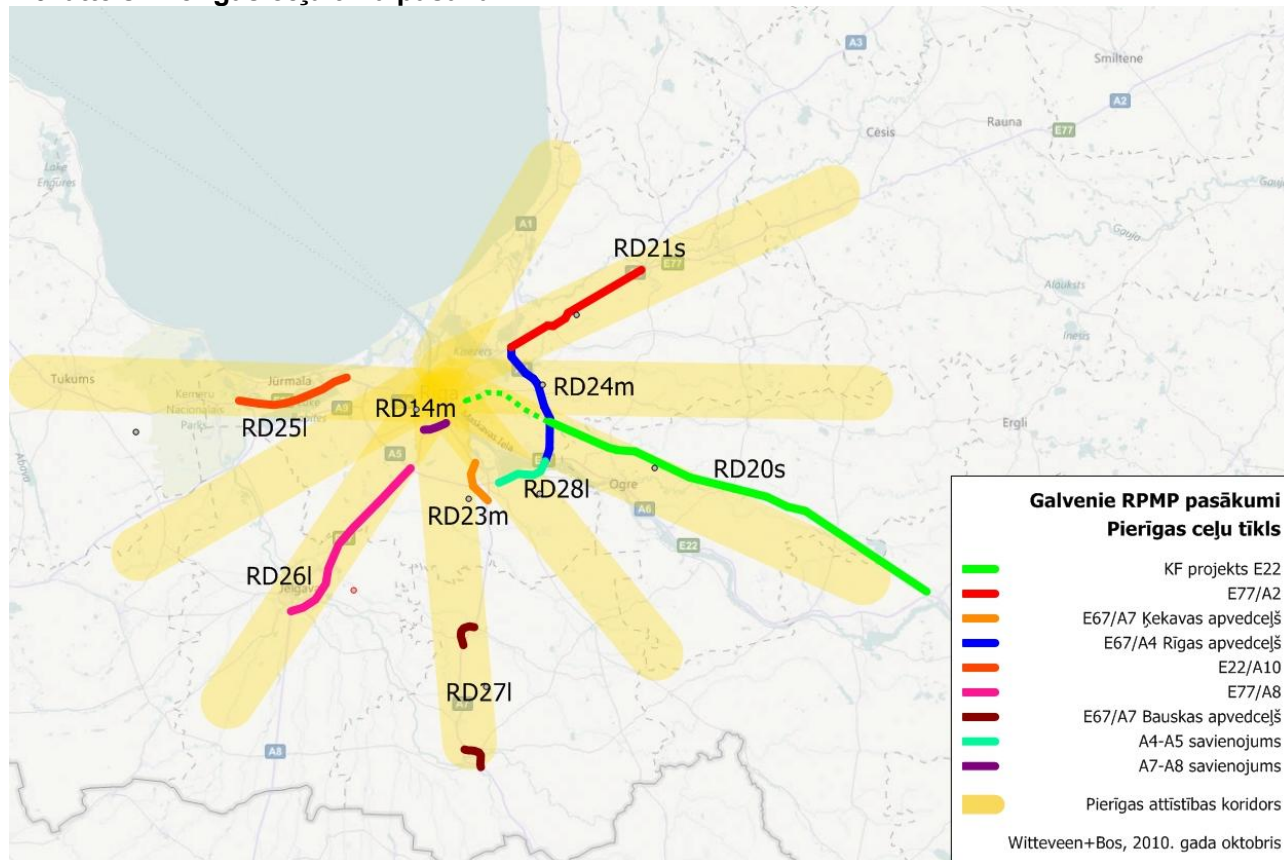
4.4. tabula. Pierīgas autoceļu projekti ar gada budžetu (RD = autoceļu pasākums, a = ik gadu, APc = rīcības programmā iekļauta izbūve)

RD29a (APc)	satiksmes drošības pasākumi	Viens no galvenajiem RPMP mērķiem ir satiksmes drošības uzlabošana, tāpēc ir piešķirts budžets satiksmes drošības uzlabošanas pasākumiem Pierīgā (piemēram, ceļu mezglu rekonstrukcija, NMS šķērsojumi, paralēlo apkalpojošo ceļu ieviešana). Pirms pasākumu ieviešanas vajadzētu veikt izpēti, lai noteiktu nepieciešamās darbības (kopā ar CSDD). Viena no teritorijām, kurai būtu jāpiešķir nauda īstermiņā, ir Ķekava.
-------------	-----------------------------	--

Autoceļu pasākumi Pierīgā pamatojas uz jau uzsāktiem „Latvijas Valsts ceļu” projektiem un prioritātēm Pierīgā. Šī programma pilnībā atbilst RPMP filozofijai attiecībā uz Pierīgu. Kā jau iepriekš minēts, galvenais mērķis Pierīgā ir paaugstināt pieejamību svārstsatiksmes koridoriem, it īpaši koridoriem ar pasažieru vilcienu tīklu, un paaugstināt dzīvošanas iespējamību un satiksmes drošību, galvenokārt likvidējot paaugstinātas bīstamības vietas. Satiksmes drošība ir ļoti svarīgs „Latvijas Valsts ceļu” izraudzīto projektu pamatojums: 32 % no visiem smagajiem ceļu satiksmes negadījumiem un 67 % no visiem ceļu satiksmes negadījumiem ar bojāgājušajiem notiek uz šiem autoceļiem. Arī maršrutam Via Baltica ir liela nozīme Pierīgā un Latvijā, un tāpēc tam ir piešķirts augstas prioritātes statuss.

4.6. attēlā svārstsatiksmes koridori ir apzīmēti dzeltenā krāsā. Ir pieci svārstsatiksmes koridori gar pasažieru vilcienu līnijām un četri koridori starp šīm līnijām. Teritoriālās attīstības un ceļu tīkla projektu izstrādāšanā vajadzētu galveno uzmanību pievērst autoceļu/dzelzceļa koridoriem. Koridori ir aplūkoti pulksteņa rādītāju kustības virziena secībā, sākot ar autoceļu/dzelzceļa koridoriem. Koridorā A1 nav paredzēti nozīmīgi projekti. Nesen jau ir veikti vairāki svarīgi uzlabojumi, piemēram, Saulkrastu apvedceļš. Arī satiksmes drošība uz A1 ir pieņemamā līmenī. Koridorā A2 svarīga nozīme ir projektam RD21s, jo A2 satiksmes slodze ir ļoti augsta un paredzams, ka pēc ekonomikas izaugsmes atsākšanās šī slodze vēl pieaugs.

4.6. attēls. Pierīgas ceļu tīkla pasākumi RPMP



Koridora A6 projekts RD20s ir iekļauts RPMP, jo šim koridoram ir svarīga nozīme piepilsētas satiksmē un esošajam A6 ir smagas satiksmes drošības problēmas, lai gan šo problēmu risināšanai jau tiek īstenoti daži projekti. Pa koridora A8 autoceļu virzās ļoti lielas tālsatiksmes svārstsatiksmes plūsmas, taču šim ceļam ir relatīvi augsta kvalitāte. A8 Rīgas posms jau ir rekonstruēts. Citas paaugstinātas bīstamības vietas, piemēram, Brankas tuvumā, ir iekļautas projektā RD29a. Visa maršruta (RD26l) modernizācijai ir piešķirts zemākas prioritātes statuss. Stāvoklis koridorā A10 ir tāds pats kā koridorā A1, piemēram, jau ir rekonstruēta augšējā A5 pāreja pār ceļu A10, lai gan A10 rietumu daļa vēl nav modernizēta. Šai rietumu daļai ir mazāka nozīme piepilsētas satiksmē un satiksmes drošība uz tās ir pieņemama, tāpēc tai ir piešķirts zemākas prioritātes statuss (RD25l).

Koridoros bez pasažieru dzelzceļa satiksmes ceļu modernizēšanā galvenā uzmanība jāpievērš satiksmes drošībai un dzīves kvalitātei. Rekonstruējot galvenos ceļus, lai paaugstinātu pieejamību, tiek nodrošināta jaunu apdzīvoto vietu rašanās lauku apvidos, kas atrodas tālu no dzelzceļa, jo šie ceļi veicinās vieglo automašīnu mobilitāti. Ērgļu koridorā P4 nesen veikti vairāki rekonstrukcijas darbi. Ja nākotnē augs pieprasījums pēc dzelzceļa satiksmes šajā koridorā un tiks atjaunota dzelzceļa līnija, šis koridors kļūs par autoceļu/dzelzceļa koridoru. Koridoram P89, tāpat kā koridoram P4, nav nozīmes piepilsētas satiksmē, tāpēc RPMP programmā nav iekļauts neviens šī koridora projekts. Koridors A7 ir maršruta Via Baltica sastāvdaļa un tam ir stratēģiski nozīmīga loma tālsatiksmē. Šajā maršrutā ir daudzas paaugstinātas bīstamības vietas. Lai risinātu pieejamības, satiksmes drošības un dzīves kvalitātes problēmas, RD23m ir iekļauts RPMP programmā. Ilgtermiņa perspektīvā ir paredzēts īstenot

projektu RD271. Koridoram A9, tāpat kā P4 un P89, pagaidām nav lielas nozīmes piepilsētas satiksmē. Uz A9(ir vairākas paaugstinātas bīstamības vietas, kuras ir jālikvidē (RD29a sastāvdaļa), taču ceļš ir relatīvi drošs, tāpēc programmā nav paredzēti liela apjoma ceļu darbi.

Lai nodrošinātu ātru un drošu valsts nozīmes ceļu savienojumu koridoros, svaiga nozīme ir Rīgas apvedceļiem A4/A5. A4 modernizācija ir iekļauta RPMP (RD24m), jo tas savieno RD20s un RD21s, ir Via Baltica sastāvdaļa un ir ārējais apvedceļš, kas atslogo Slāvu apli un ir piemērota Slāvu apļa alternatīva. A5 rekonstrukcija nav iekļauta RPMP, lai gan tālākā nākotnē caurlaides spējas paaugstināšanai varētu izbūvēt papildus joslas. Pašlaik uz A5 ir vairākas paaugstinātas bīstamības vietas, kas iekļautas projektā RD29a.

Tālākā nākotnē ir paredzēts jauns A5 un A4 savienojums (RD28l), lai paaugstinātu Via Baltica apkalpošanas līmeni un aizsargātu dambja konstrukcijas. Šim Rīgas apvedceļa upes šķērsojumam Pierīgā ir stratēģiska nozīme. Pašlaik HES dambim ir pietiekama caurlaides spēja, taču tā konstrukcija ir viegli ievainojama. Ir veiktas vairākas analīzes, lai izpētītu jauna A4-A5 savienojuma nepieciešamību pieejamības aspektā (skat. datu lapu I pielikumā). Analīžu rezultāti liecina, ka pēc šī savienojuma nav liela pieprasījuma, tāpēc tas nav iekļauts īstermiņa vai vidēja termiņa projektu skaitā, taču sakarā ar stratēģisko nozīmi un viegli ievainojamo dambja konstrukciju, ieteicams izbūvēt jaunu savienojumu pēc 2025. gada. Laika posmā līdz 2025. gadam daļa no kravas automobiļu satiksmes, kas pašlaik izmanto HES dambi, tiks pārmārutēta uz Rīgas Dienvidu tiltu. Dambja noslodzes mazināšanai ļoti nozīmīga loma ir tieši A7/A8 savienojumam (RD14m).

dzelzceļa infrastruktūra

RPMP neparedz jaunas dzelzceļa infrastruktūras attīstību vai esošo sliežu ceļu caurlaides spējas palielināšanu līdz 2025. gadam. Pieejamais dzelzceļu tīkls atbilst pieprasījumam. Vienīgais paredzētais šī tīkla paplašinājums ir dzelzceļa kravu pārvadājumu līnija uz Krievu salu Daugavas kreisajā krastā. Šī līnija sastāv no diviem sliežu ceļiem, kuru garums ir apmēram pieci kilometri, vienas vai divām pieturvietām un savienojuma ar esošo dzelzceļa līniju pie Bolderājas. Šis projekts ir iekļauts atsauces situācijā.

Jauns dzelzceļa kravas pārvadājumu upes šķērsojums līdzās ZTK vai uz dienvidiem no Rīgas dambja nav iekļauts īstermiņa un vidēja termiņa programmā, tāpēc kravas vilcienu satiksmi starp abiem upes krastiem apkalpos centrālā stacija, taču tālākā nākotnē var rasties nepieciešamība izbūvēt jaunu upes šķērsojumu, piemēram, gadījumā, ja ap atzaru austrumu krastā izveidosies blīva apbūve.

Lai gan RPMP nav iekļauta Rīgas un Pierīgas dzelzceļa tīkla paplašināšana, tajā ir paredzēti vairāki esošā dzelzceļa tīkla uzlabošanas pasākumi:

- koka gulšņu nomaiņa/remonts (PT4);
- vairāku šķērsojumu rekonstrukcija un drošības sistēmas izstrādāšana (RD19, RD29);
- elektrosistēmas un signalizācijas sistēmas atjaunināšana (RD19, RD29);
- peronu augstuma palielināšana, lai paaugstinātu vilcienu pieejamību un samazinātu nepieciešamo gaidīšanas laiku pieturās (PT5, PT6).

RPMP budžetā ir iekļautas investīcijas remontā un nomaiņā. Arī vilcienu un peronu pieejamības uzlabošana ir iekļauta sabiedriskā transporta pasākumos. Svarīgs dzelzceļa infrastruktūras aspekts ir dzelzceļa pāreju drošība. 2008. gadā Latvijā 27 cilvēki gāja bojā satiksmes negadījumos uz dzelzceļa pārejām. No 709 vienlīmeņa dzelzceļa pārbrauktuvēm 2006. gadā bija tikai 68 apsargātas pārbrauktuves, tāpēc RPMP iekļauta programma, kas paredz uzsākt automātisko aizsargbarjeru uzstādīšanu pie vienlīmeņa pārbrauktuvēm (PT5). Vispirms būtu nepieciešams apsekot šos šķērsojumus un noteikt prioritāro secību, sākot programmas īstenošanu ar šķērsojumiem ar vislielāko transporta apjomu un vislielāko satiksmes negadījumu skaitu.

4.3. Kravas automobiļu satiksmes maršrutēšana

Savienojumu uzlabošanai starp Rīgas brīvdostu un citiem vietējiem un starptautiskiem (TEN-T) transporta infrastruktūras tīkliem ir milzīga nozīme Latvijas ekonomikas attīstībā. Rīgā galvenos satiksmes traucējumus rada kravas automobiļu satiksme apdzīvotās vietās.

kravas automobiļu satiksme reģionālā un valsts līmenī

Caur Rīgu un Pierīgu ved trīs galvenie ceļu transporta koridori (skat. 4.7. att.). E67 vai 'Via Baltica' savieno Baltijas valstis ar Dienvideiropu un Rietumeiropu. E77 ir ziemeļu - dienvidu virziena savienojums ar Sanktpēterburgu. E22 un E77 ir pievedceļi tīklam TEN-T. E22 ir rietumu-austrumu virziena autoceļu savienojums no Ventspils uz Krieviju un Eiropas – Āzijas transporta koridoriem.

Kravas automobiļi, kas brauc pa E67 un E77, pašlaik šķērso Daugavu pa HES dambi vai brauc cauri pilsētai. Nepastāv tiešs A4 un A5 savienojums. Tas tiek uzskatīts par svarīgu trūkstošu savienojumu ar ziemeļu - dienvidu virziena Eiropas transporta koridoriem. Šim maršrutam nākotnē, kad sagaidāms kravas automobiļu skaita pieaugums, būs svarīga loma starptautiskajā tranzīta transportā un Latvijas savienojumā ar TEN-T tīklu. Braucienam, kura sākums vai beigas atrodas Rīgā, it īpaši pēc Dienvidu tilta pievienošanas A7 un A8, maršruts pār Dienvidu tiltu būs nozīmīgāks. Īstermiņā arī Pierīgas satiksme var izmantot šo maršrutu, tāpēc projekts tiek uzskatīts par ilgtermiņa projektu periodam pēc 2025. gada. Ja pēc HES dambja monitoringa tiks secināts, ka satiksme uz dambja ir jāsamazina, jaunajam savienojumam būs daudz lielāka nozīme. I pielikumā ievietota A4 - A5 savienojuma datu lapa par autoceļu izmantošanu kravas automobiļu satiksmei, kurā uzrādīti analīžu rezultāti, kas atbalsta šo ieteikumu.

4.7. attēls. Eiropas transporta koridori Latvijā



Avots: www.lvceli.lv

Tranzīta kravas automobiļu satiksmes pārmaršrutēšana RPMP īstenošanas periodā

HES dambis un ZTK ir stratēģiski svarīgi savienojumi kravas automobiļu satiksmes tīkla ietvaros. Tomēr ZTK netiks nodots ekspluatācijā pirms 2025. gada. Bez tam laika posmā pēc 2025. gada HES dambis tiks aizstāts ar jaunu A4-A5 savienojumu un līdz aizstāšanai nespēs apkalpot visu kravas automobiļu satiksmi. Tāpēc laika posmā līdz 2025. gadam kravas automobiļu satiksmei tiks izmantoti maršruti pa esošajiem Rīgas un Pierīgas upju šķērsojumiem. Tranzīta kravas automobiļu satiksmes maršrutos pirmajā RPMP īstenošanas periodā Daugavas šķērsošanai tiks izmantots HES dambis un Dienvidu tilts. E67 (Via Baltica) un E77 (A8-A1) gadījumā tas ir loģisks risinājums, jo maršrutam E22 Salu tilts ir alternatīva.

Pastāv iespēja, ka RPMP īstenošanas periodā sakarā ar konstrukcijas ievainojamību HES dambis vairs nebūs pieejams kravas automobiļu satiksmei. Tādā gadījumā maršruti E67 un E77 tiks novirzīti uz Dienvidu tiltu. Tas var radīt kravas automobiļu satiksmes intensitātes kāpumu dažās apdzīvotajās vietās, kā redzams 4.8. attēlā. Tomēr savienojuma starp A7 un A8 izbūve tiek plānota otrajā realizācijas posmā. Šis savienojums nodrošina tiešu maršrutu no A8 uz Dienvidu tiltu tādējādi novēršot apdzīvoto vietu šķērsošanu.

kravas automobiļu satiksme Rīgas robežās

Apmēram 40 %⁸ no kravas automobiļu satiksmes Rīgas robežās notiek, šķērsojot Daugavu pa Akmens, Salu vai Dienvidu tiltu⁹. Vēl 40 % kravas automobiļu satiksmes notiek Rīgas robežās, taču nešķērsojot Daugavu. Tikai 13 % kravas automobiļu satiksmes brauciena sākums vai galamērķis atrodas ārpus Rīgas, bet 7 % sastāda kravas automobiļu tranzīta satiksme. Kravas automobiļu satiksme galvenokārt ir saistīta ar ostas teritoriju, kā arī ar rūpniecības zonām, kas atrodas labajā krastā dzelzceļa atzara tuvumā un starp Dreiliņiem un Mežciemu.

Sakarā ar notiekošo ostas teritorijas attīstību un Andrejsalas un Eksportostas objektu pārcelšanu uz Krievu salu un Kundziņsalu, daļa kravas automobiļu satiksmes tiks novirzīta uz citām vietām. Krievu salā (kreisais krasts) līdz 2020. gadam lielāko daļu pārkraujamo preču sastādīs akmeņogles, kas galvenokārt tiek pārvadātas pa dzelzceļu. Pēc 2020. gada sagaidāms ar kravas automobiļiem pārvadājamo vispārējo kravu apjoma kāpums Krievu salā. Kundziņsalā (labais krasts) sagaidāms konteineru transporta kāpums līdz 15 miljoniem tonnu gadā, kas izraisīs kravas automobiļu satiksmes kāpumu.

Pašlaik kravas automobiļu satiksmei tiek izmantotas divas galvenās ziemeļu - dienvidu transporta asis, kas atrodas netālu no Daugavas:

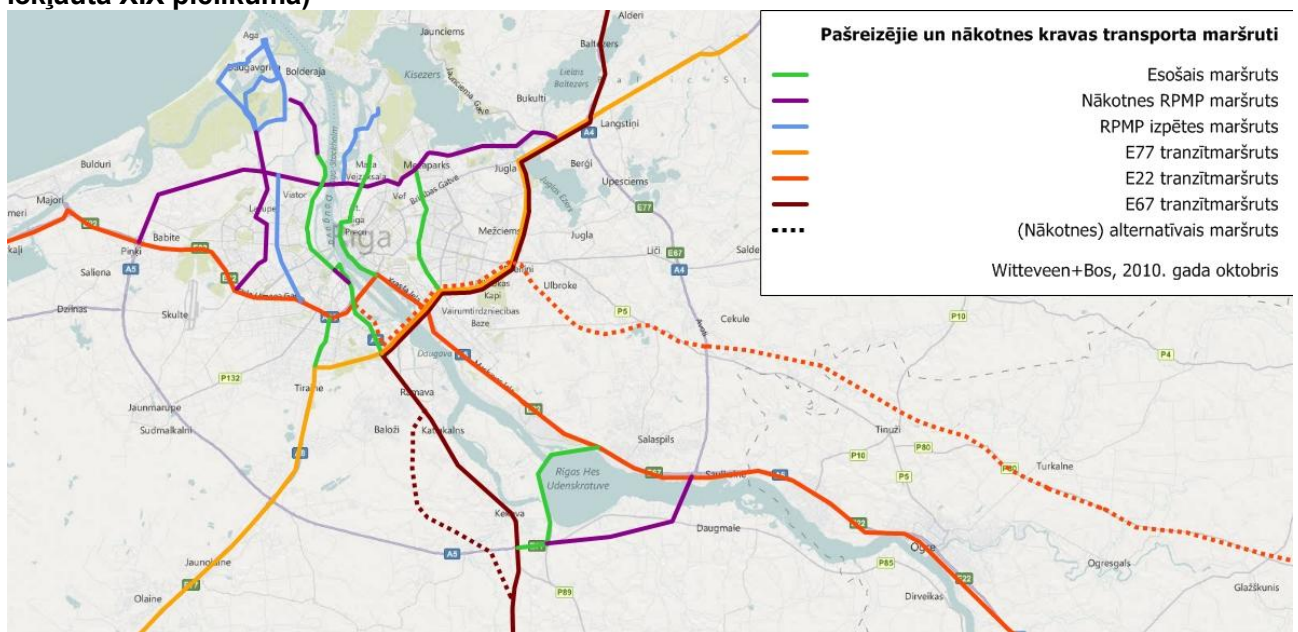
- Labajā krastā: Ganību dambis - Eksportostas iela - 11. novembra krastmala - Krasta iela;
- Kreisajā krastā: Daugavgrīvas iela - Raņķa dambis - Mūkusalas iela.

Labajā krastā alternatīvais maršruts ir Austrumu maģistrāle, bet kreisajā krastā Kleistu iela ir Daugavgrīvas ielas alternatīva.

⁸ Avots: Esošās transporta situācijas apraksts vai Rīgas teritoriālās attīstības plāns 2006. – 2018. g., Imink/RD, 2005.

⁹ Atkarībā no satiksmes situācijas RD var aizliegt izmantot Akmens tiltu kravas automobiļu satiksmei.

4.8. attēls. Esošie un nākotnes kravas satiksmes maršruti Rīga un Pierīgā (palielināta bilde iekļauta XIX pielikumā)



Labais krasts, pirmā prioritāte

Vairumā gadījumu kravas automobiļu satiksmes braucienu sākums un galamērķis atrodas Daugavas labajā krastā, tāpēc Austrumu artērijas maršruta no Viestura prospekta līdz Slāvu ielai pabeigšanai RPMP ir piešķirts augstas prioritātes statuss un tā ir iekļauta pirmā perioda rīcības programmā. Austrumu artērijas pabeigšana palīdzēs atslogot pilsētas centru un it īpaši Vecrīgu no kravas automobiļiem, kā arī nodrošinās labāku kravas automobiļu satiksmes plūsmu salīdzinājumā ar esošo situāciju, jo esošais maršruts ar luksoforiem un vienlīmeņa dzelzceļa pārbrauktuvēm tiks aizstāts ar maršrutu ar tikai dažiem luksoforiem un divlīmeņu dzelzceļa pārbrauktuvēm. Tas nodrošinās labāku labajā krastā esošās ostas teritorijas savienojumu ar Via Baltica A7/E67 (TEN-T) un Rietumeiropu.

Pirmajā RPMP īstenošanas periodā paredzēts nodot ekspluatācijā pirmo Ziemeļu transporta koridora kārtu, tādējādi savienojot labā krasta ostas teritoriju ar Via Baltica ziemeļu daļu. Tādējādi šim projektam ir liela nozīme labā krasta ostas teritorijas savienošanā ar TEN-T tīklu pat tad, ja Ziemeļu transporta koridors netiks pilnīgi pabeigts pēc 2020. gada.

Kreisais krasts, otrā prioritāte

Otrs galvenais ostas teritorijas paplašināšanās faktors ir Krievu salas ostas infrastruktūras attīstīšana un tātāka ostas darbības izvēršana Daugavgrīvā. Pašlaik galvenie šo teritoriju pievedceļi ir Daugavgrīvas iela un Kleistu iela, galvenokārt tiek izmantota Daugavgrīvas iela. Sastrēgumu vietas šajā maršrutā ir Daugavgrīvas ielas pilsētā esošā daļa un savienojums ar K. Valdemāra ielu, ko galvenokārt izmanto transportlīdzekļi, kas dodas dienvidu virzienā. Bez tam šim maršrutam ir negatīva ietekme uz dzīvošanas iespējamību un vidi blakusesošajos dzīvojamajos rajonos.

RPMP galvenais redzējums ir nepieciešamība izveidot rietumu arteriālo maršrutu, kas būtu saistīts ar ZTK. Ir jāizveido dzelzceļa tīkla apļa maršruts uz rietumiem, kas noslēgtu Rīgas ārējo maģistrālo ielu apli. Piedāvātais maršruts RPMP ietu pa Kleistu ielu un Kurzemes prospektu uz Jūrkalnes ielu. Šis maršruts viefektīvāk izmanto esošo infrastruktūru. Pirmā RPMP posma laikā būtu jāveic projekta iespējamības izpēte. Alternatīva, ko vajadzētu izpētīt, ir sasaiste ar sliežu ceļu uz Bolderāju (abi maršruti norādīti 4.8. attēlā). Šāds rietumu virziena kopā ar ZTK nodrošinātu pietiekamu kravas automobiļu satiksmes plūsmu, novirzītu kravas automobiļu satiksmi ārpus pilsētas centra un samazinātu kravas automobiļu skaitu, kas šķērso Daugavu pa Akmens tiltu un Salu tiltu, kā arī,

iespējams, pa Dienvidu tiltu. Tomēr Rietumu artērijas izbūve nav īstermiņa realizējams pasākums, bet esošo situāciju nepieciešams uzlabot jau tuvākajos gados.

Rīcības programmā (RD10s) ir iekļauts īstermiņa pasākums - Daugavgrīvas ielas un K. Valdemāra ielas savienojuma rekonstrukcija. Tas uzlabos satiksmes apriti, it īpaši problemātiskajā dienvidu virzienā, bez tam uzlabos, piemēram, Ķīpsalas pieejamību un vieglo automašīnu satiksmi uz K. Valdemāra ielu un no tās. Šajā sakarā neatkarīgi no Rietumu artērijas izbūves tas ir uzskatāms par lietderīgu pasākumu.

Vēl viena likvidējama sastrēgumu vieta ir Raņķa dambja un Mūkusalas ielas savienojums. RPMP nākotnes transporta sistēmā tas tiks izdarīts, izbūvējot Rietumu artēriju. Tomēr tuvākajā laikā nepieciešams uzlabot maršrutu gar Daugavu. Tas tiks panākts, izbūvējot tuneli, vienlaikus veicinot pilsētvides attīstību. RD jau ir izstrādājusi tuneļa, kas savienos Raņķa dambi ar Vienības gatvi, tehnisko projektu, ieskaitot tāmes, un vienojusies ar TEN-T un KF par finanšu atbalstu, tāpēc domājams, ka tunelis turpmākajos gados tiks uzbūvēts un nodrošinās labāku ostas kreisā krasta teritorijas savienojumu ar TEN-T ceļu tīklu un iepriekš minētajiem projektiem. Tūnelis ir iekļauts rīcības programmā kā projekta RD10s sastāvdaļa.

izpētes projekti

Pašlaik tiek izstrādāti divi kravas automobiļu satiksmes izpētes projekti. 4.5. tabulā sniegts šo projektu apraksts un norādīta to saistība ar RPMP. Projekti ir parādīti arī 4.8.attēlā.

4.5. tabula. Ostas teritorijas savienojumu izpētes projekti

Projekta nosaukums	Kundziņsalas savienojums (attēlā apzīmēts ar sarkanu krāsu)
apraksts/mērķis	RD un RFA pašlaik veic specifiska papildu projekta - 'Kundziņsalas savienojuma' izpēti. Kā jau minēts, ostas darbību pārvietošana no Andrejsalas un Eksportostas radīs apmēram 15 miljonu tonnu konteineru kravas pārkraušanu Kundziņsalā un tādējādi kravas automobiļu satiksmes kāpumu. Vienlaikus tiek pētīta iespēja, ka šis maršruts varētu palielināt dzīvojamo zonu, piemēram, Kundziņsalas, Sarkandaugavas, Aplokciema un tālāk uz ziemeļiem izvietoto dzīvojamo zonu pieejamību. Jāizpēta arī alternatīva - Tvaika ielas pārbūvēšana par 2x2 joslu ielu, kas savienota ar Ganību Dambi. Abas alternatīvas ir savienotas ar Ziemeļu transporta koridoru, taču dažādās vietās.
saistība ar RPMP	Šis projekts ir iekļauts RPMP kā izpētes projekts. Tas ir saistīts ar ostas darbību pārvietošanu ārpus pilsētas centra, kas izraisīs vispārīgo kravu apjoma palielināšanos Kundziņsalā. Bez tam šis izpētes mērķis ir uzlabot ostas labā krasta ziemeļu teritorijas savienojumu ar Rīgas centru. Izpētes rezultātā tiks noskaidrots, vai šāda savienojuma izbūve otrajā RPMP īstenošanas periodā ir pamatota.

projekta nosaukums	Bolderājas savienojums (attēlā – sarkanā krāsā, alternatīvas apzīmētas ar punktteida līnijām)
apraksts/mērķis	Pastāv ieceres pārvērst esošo Daugavgrīvas ielu (ZTK ziemeļu daļa) par ostas iekšējo ceļu, jo tuvākajos gados ir paredzama ostas satiksmes intensitātes palielināšanās un esošo satiksmes apriti Daugavgrīvas ielā ietekmē sastrēgumi. Kleistu iela ir galvenais Bolderājas / Daugavgrīvas mikrorajonu pievedceļš.
saistība ar RPMP	Šis projekts atbalsta RPMP Rietumu artērijas redzējumu, taču zināmā mērā ir pretrunā ar pašreizējiem plāniem rekonstruēt Daugavgrīvas ielu, uzlabot savienojumu ar K. Valdemāra ielu un uzbūvēt tuneli pie Raņķa dambja, lai atbalstītu kravas automobiļu satiksmi kreisajā krastā. Tādējādi šis plāns ir jāaplūko saistībā ar Rietumu artērijas izbūvi vidējā termiņā vai ilgtermiņā un lēmuma pieņemšana ir saistīta ar Raņķa dambja tuneļa izbūvi.

satiksmes drošība

Satiksmes drošības uzlabošana ir viens no galvenajiem RPMP mērķiem. Pēdējos desmit gados Latvija ir būtiski palielinājusi satiksmes drošību uz galvenajiem ceļiem un vietējas nozīmes un pašvaldību ielu tīklos. Transporta ministrijas Ceļu satiksmes drošības direktorātam (CSDD) ir galvenā loma paaugstinātas bīstamības vietu analizēšanā un satiksmes drošības pārbaudē, piemēram, projektēšanas, būvēšanas vai esošajā situācijā. Vājākās vietas Pierīgā ir vietējas nozīmes ielu un galveno autoceļu krustojumu mezgli un galveno ceļu gājēju pārejas¹⁰.

Ceļu satiksmes drošības programmas (2007. – 2013. g.) mērķis ir uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu (2010. gadā – 280) salīdzinājumā ar 2001. gadu un 2013. gadā par 70% samazināt bojāgājušo skaitu (līdz 160). 2010. gada mērķis tika sasniegts jau 2009. gadā, kad bojāgājušo skaits bija 254. Salīdzinājumā ar 2008. gadu 2009. gadā ceļu satiksmes negadījumu skaits strauji samazinājās, iespējams, saistībā ar satiksmes intensitātes samazināšanos sakarā ar ekonomikas situāciju.

Sakarā ar pašreizējo Latvijas ekonomikas stāvokli satiksmes drošības paaugstināšanas pasākumu budžets ir samazināts, taču nākamajā periodā ir jāveic daudzi uzlabojumi. Šajā sakarā RPMP rīcības programmā pirmajiem septiņiem gadiem ir paredzēts papildu budžets satiksmes drošības pasākumiem 5 000 000 eiro apmērā. Galvenais budžeta līdzekļu izlietojums būs saistīts ar satiksmes drošības uzlabošanu Rīgā (RD19a) un Pierīgā (RD29a), un SM (un CSDD) vajadzētu administrēt šos līdzekļus un noteikt prioritāro secību, pamatojoties uz ik gadu atjaunināma paaugstinātas bīstamības vietu saraksta un ikgadēju satiksmes drošības auditu rezultātiem. Ik gadu nepieciešamie budžeta līdzekļi sastāda 715 000 eiro, un tas ir paredzēts īstermiņa pasākumiem, nevis lieliem rekonstrukcijas projektiem. I pielikuma faktu lapā uzrādīti īstermiņa satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi.

4.4. Rīgas sabiedriskā transporta tīkls

Ir izstrādāta pasākumu kopa, lai radītu pievilcīgāku un efektīvāku sabiedriskā transporta sistēmu. Aplēsts, ka šo pasākumu rezultātā sabiedriskā transporta lietošana pieaugs par apmēram 18 % salīdzinājumā ar atsauces situāciju. Galvenais mērķis – izveidot koridorus ar efektīviem savienojumiem, kas nodrošinātu braucienam sabiedriskajā transportā patērētā laika konkurētspēju ar vieglās automašīnas braucienam patērēto laiku. Vēl viens mērķis ir samazināt autobusu, trolejbusu un tramvaju līniju paralelītāti. Lai to panāktu, jāizpilda vairāki svarīgi nosacījumi:

- pilnīgs un loģisks sabiedriskā transporta infrastruktūras tīkls sastrēgumu zonās, lai palielinātu sabiedriskā transporta braukšanas ātrumu;
- finansēšana no infrastruktūras un ekspluatācijas izmaksām;
- visa sabiedriskā transporta tīkla tirgvedība;
- izveidot visiem sabiedriskā transporta veidiem vienotu tarifu sistēmu, kas ļautu mainīt transporta veidu, nemaksājot soda naudu.

Šajā nodaļā aprakstīti Rīgas sabiedriskā transporta tīkli. Sīkāka informācija sniegta pasākumu tabulās un pielikumu faktu lapās. VI pielikumā sniegts visu RPMP paredzēto sabiedriskā transporta pasākumu apskats. I pielikumā iekļautas datu lapas, kas raksturo vairākus sabiedriskā transporta aspektus. Tekstā sniegtas atsauces uz konkrētu pasākumu numuru VI pielikumā.

tramvaju tīkls

Pasažieri dod priekšroku tramvajam salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem. Arī tramvaju var uzskatīt par videi draudzīgu transporta sistēmu, it īpaši, ja tie

¹⁰

Pierīgas pašvaldību aptaujas rezultāti.

4.9. attēls. Piemērs: tramvajs no Brēmenes lidostas uz centru



izmanto zaļo enerģiju. Līdz ar to tramvaju var uzskatīt par Rīgas sabiedriskā transporta mugurkaulu. Tramvaju tīkls tiks pārveidots, lai paaugstinātu šī transporta veida pievilcīgumu un efektivitāti. Aprēķināts, ka ar tramvaju tīklu saistīto pasākumu rezultātā vidējais braukšanas ātrums pieaugs par 20 %. Esošais radiālais tīkls tiks (daļēji) pārveidots par transversālu tīklu¹¹, lai izveidotu vairāk tiešo maršrutu un samazinātu nepieciešamību pārsēties. 4.6. tabulā un 4.10. attēlā redzams nākotnes tramvaju tīkls.

Jaunā tramvaja līnija uz lidostu (RPMP līnija Nr. 1, aizstās pašreizējo līniju Nr. 2, pasākums PT12) nodrošinās labu lidostas savienojumu ar centrālo dzelzceļa staciju un pilsētas centru. Šī līnija piesaistīs arī pasažierus no teritorijām, kas atrodas starp lidostu un Rīgas centru. Tramvaja līnijas Nr. 2 pārvirzīšana no Tapešu ielas uz lidostu samazina ekspluatācijas izmaksas. Tas sniedz iespēju izmantot pievilcīgu tramvaja līniju uz lidostu. Pasažieru plūsma no lidostas ir nepietiekama, lai izmantotu dzelzceļa līniju ar bieži kursējošiem vilcieniem. Bez tam braucienam vilcienā patērētais laiks nebūs īsāks par laiku, kas patērēts braucienā ar tramvaju un dzelzceļš nenodrošina tiešus savienojumus ar pilsētas centru, tāpēc tramvajs ir vispiemērotākā alternatīva esošajai autobusu līnijai Nr. 22. Sekmīgi funkcionējošu tramvaja līniju uz lidostām paraugus var atrast vairākās pilsētās, tajā skaitā Brēmenē, Vācijā, un Lionā, Francijā. Tramvaja līnija no lidostas tiks savienota ar esošo līniju uz Juglu, kas ir pirmā līnija, pa kuru kursē jaunie zemgrīdas tramvaji. RPMP šīs līnijas uzlabošanai ir piešķirts visaugstākās prioritātes statuss.

Esošā tramvaja līnija Nr. 5 Ausekļa iela – Mīlgrāvis tiks slēgta tad, kad kļūs nepieciešama esošā tramvaja infrastruktūras atjaunināšana (PT8); šīs līnijas pieprasījums ir ierobežots, un par tās labu un efektīvu alternatīvu kļūs autobusu līnija Nr. 2 un neliels trolejbusu līnijas Nr. 3 pagarinājums (līdz Aldarim, PT25). Ganību dambī esošo tramvaja sliežu ceļu vietu iespējams pārvērst par atsevišķu braukšanas joslu autobusu līnijai Nr. 2 (PT27). Esošā tramvaja līnija Nr. 7 (RPMP līnija Nr. 5) tiks pagarināta līdz pasažieru terminālim un jaunajiem objektiem ostas teritorijā (PT14).

Tramvaja līnija Nr. 4 Imanta - Centrālā stacija tiks kombinēta ar tramvaja līniju Nr. 11 uz Mežaparku, nodrošinot tiešu Imantas savienojumu ar pilsētas centru (RPMP līnija Nr. 2). Sakarā ar atšķirīgu pārvadāto pasažieru skaitu šajās sapārotajās līnijās, dažu reisu no Imantas galapunkts būs pilsētas centrā pie Brīvības ielas. Esošā tramvaja līnija Nr. 10 tiks saīsināta: galapunkts Bišumuižā tiks likvidēts un tiks izbūvēts jauns galapunkts Ziepniekkalna ielā (RPMP 3, PT8). Tālākajā nākotnē šo līniju iespējams pārmāršrutēt uz Ziepniekkalnu, aizstājot esošo trolejbusu līniju Nr. 19. Esošās līnijas Nr. 6 pagarinājums līdz Berģiem nav iekļauts RPMP, jo šis projekts tiks realizēts tuvākajos gados. Tramvaja līnijām nepieciešamā ritošā sastāva caurlaides spēja ir aprēķināta IX pielikumā.

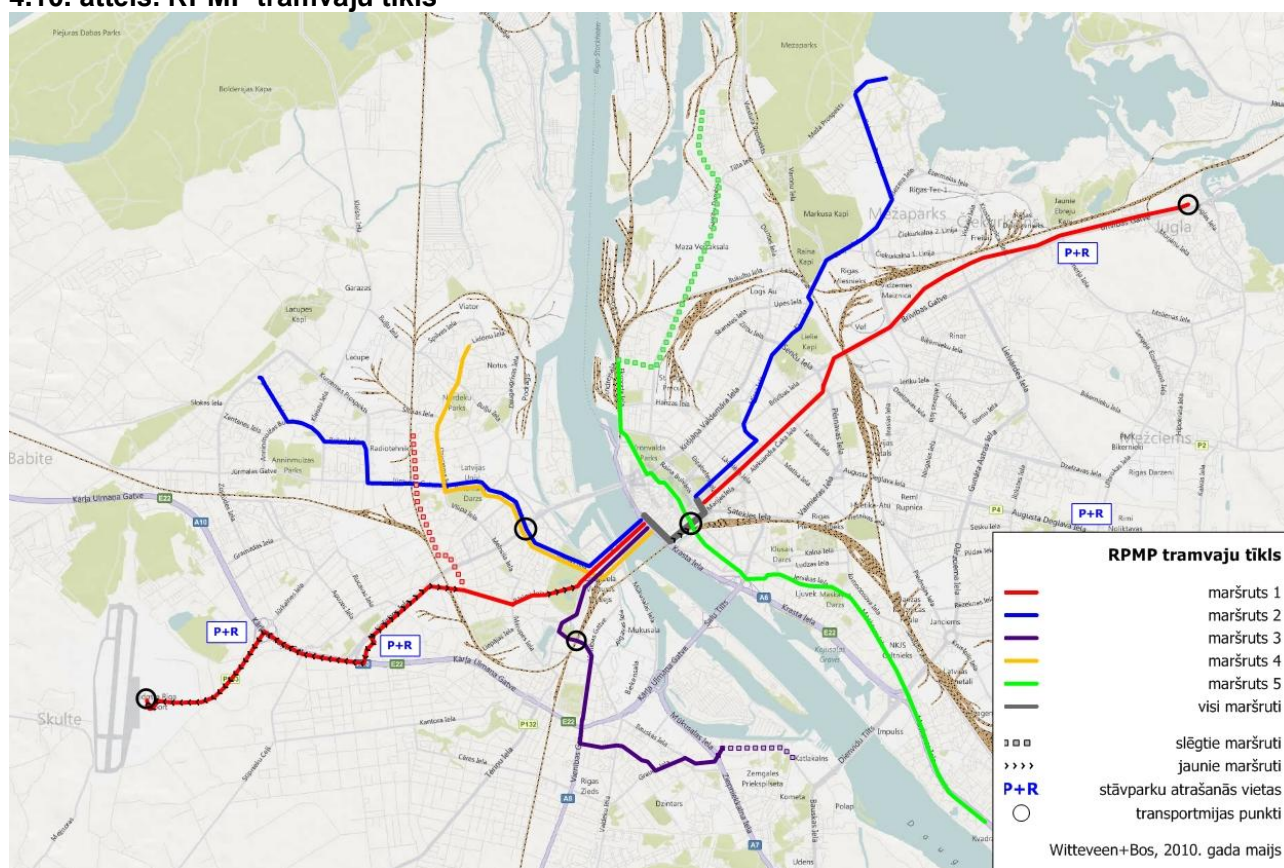
4.6. tabula. RPMP tramvaja līniju apraksts

Tramvaja līnija	no	uz	Starplaiks starp diviem tramvajiem maksimālās satiksmes intensitātes stundās	reisa ilgums (min)	Ritošais sastāvs	piezīmes
1	Juglas	lidostu	6	57	22	Maršruts starp staciju un lidostu

¹¹ Transversāla tīkla gadījumā tramvaja līnijas nebeidzas pie centrālā galapunkta pilsētas centrā, bet turpinās līdz citai galastacijai. Turklāt ir iespējams izveidot vairāk tiešo maršrutu, bez tam nav nepieciešami apgrīšanās punkti galvenajā tramvaju pieturā pilsētas centrā un tiek ieeconomēta teritorija.

Tramvaja līnija	no	uz	Starplaiks starp diviem tramvajiem maksimālās satiksmes intensitātes stundās	reisa ilgums (min)	Ritošais sastāvs	piezīmes
2	Mežaparka	Imantu	6	55	22	Esošo līniju Nr. 4 un 11 kombinācija
3	Ziepniekalkalna ielas	Centrālo staciju	10	27	8	Saīsināts esošās līnijas Nr. 10 maršruts
4	Iļģuciema	Stacijas laukumu	10	28	8	Daļa no esošās līnijas Nr. 5 maršruta
5	Doles	Andrejsalas Pasažieru ostu	6	31	14	Pagarināts esošās līnijas Nr. 7 maršruts

4.10. attēls. RPMP tramvaju tīkls¹²



Trolejbusu tīkls

Esošais trolejbusu tīkls ir samērā moderns un blīvs. Trolejbusi neatstāj nelabvēlīgu ietekmi uz vidi un nodrošina komfortu pasažieriem, lai gan to pašreizējais ātrums ir pārāk mazs (apmēram 16 km/st.). RPMP paredz esošās trolejbusu infrastruktūras un ritošā sastāva izmantošanu un tīkla pārveidošanu, lai iespējamajos gadījumos paaugstinātu trolejbusu pievilcīgumu un tīkla efektivitāti, izveidojot vairāk transversālo līniju (tieši savienojumi), paplašinot trolejbusu tīklu, samazinot tramvaja maršrutiem

¹² 1. tramvaja līnijas pagarinājums līdz Berģiem nav iekļauts RPMP tīklā. Līnijas pagarinājums tiks izbūvēts jau īstermiņā kopā ar P&R iespējām (600 autostāvvietas).

paralēlo maršrutu skaitu, uzlabojot infrastruktūru un nosakot braukšanas priekšroku ielu krustojumu mezglos. Tikla pārprojektēšanas rezultātā tiks samazināts trolejbusu līniju skaits un tīkls būs vieglāk izprotams. Tiks mainīta līniju numerācija, ieviešot atšķirīgu tramvaja, trolejbusa un autobusa līniju numerāciju.

4.7. tabulā un 4.12. attēlā sniegts nākotnes trolejbusu tīkla apskats. Svarīgas šī tīkla asis ir Brīvības gatve un Vanšu tilts. Trolejbusu tīkla paplašināšana uz šīm asīm ļaus samazināt autobusu un mikroautobusu skaitu pilsētas centrā. Trolejbuss būs galvenais satiksmes līdzeklis uz Mežciemam un Pļavniekiem. Jaunai tramvaja līnijai nepieciešamās investīcijas laika posmā līdz 2025. gadam būs pārāk lielas.

RPMP iesaka izveidot jaunu trolejbusu pieturu pie hospitāļa Upes ielā, lai novērstu nepieciešamību katrā reisā doties līdz Aldarim. Bez tam RPMP ir iekļauts dzelzceļa pārejas Sarkandaugavā uzlabojums, lai samazinātu gaidīšanas laiku (PT27).

4.11. attēls. Pārsēšanās punkts starp autobusu un tramvaju Brēmenē



Trolejbusa līnija Nr. 3 tiks pagarināta no Sarkandaugavas (Draudzība) līdz Aldarim (PT25) un kombinācijā ar trolejbusa līniju Nr. 19 veidos jaunu transversālu līniju Nr. 19, kas paredzēta RPMP. Trolejbusa līnija Nr. 4 pusē reisu tiks pagarināta no Šmerļa līdz to Juglai-3. Šī līnija kopā ar esošo līniju Nr. 27 veidos jaunu transversālo līniju Nr. 14 uz Ilģuciemu. Autobusu līniju Nr. 40 Jugla-3 – Ziepniekkalns būs iespējams likvidēt. Pasažieri no Juglas-3, kas brauc uz centrālo staciju, varēs izmantot jauno trolejbusa līniju un pārsēties uz tramvaju.

Trolejbusu līnijas Nr. 18 maršruts (Centrālā stacija – Mežciems) tiks mainīts: tas ies caur Purvciemam un Dreiliņiem uz Mežciemam (PT26). RPMP paredzēta autobusu līnija Purvciems – Hipokrāta iela (PT26). Pagarinot trolejbusa līniju Nr. 18 līdz jaunam galapunktam pie Motoru muzeja (Mežciems), iespējams likvidēt autobusu līniju Nr. 5. Trolejbusu līnijas Nr. 11 un 27 tiks kombinētas ar jaunu trolejbusu līniju Nr. 11. Līnija Nr. 9 tiks likvidēta, jo tā iet paralēli tramvaja līnijai Ilģuciems - Centrālā stacija. Nepieciešamā trolejbusu ritošā sastāva caurlaides spēja ir aprēķināta IX pielikumā.

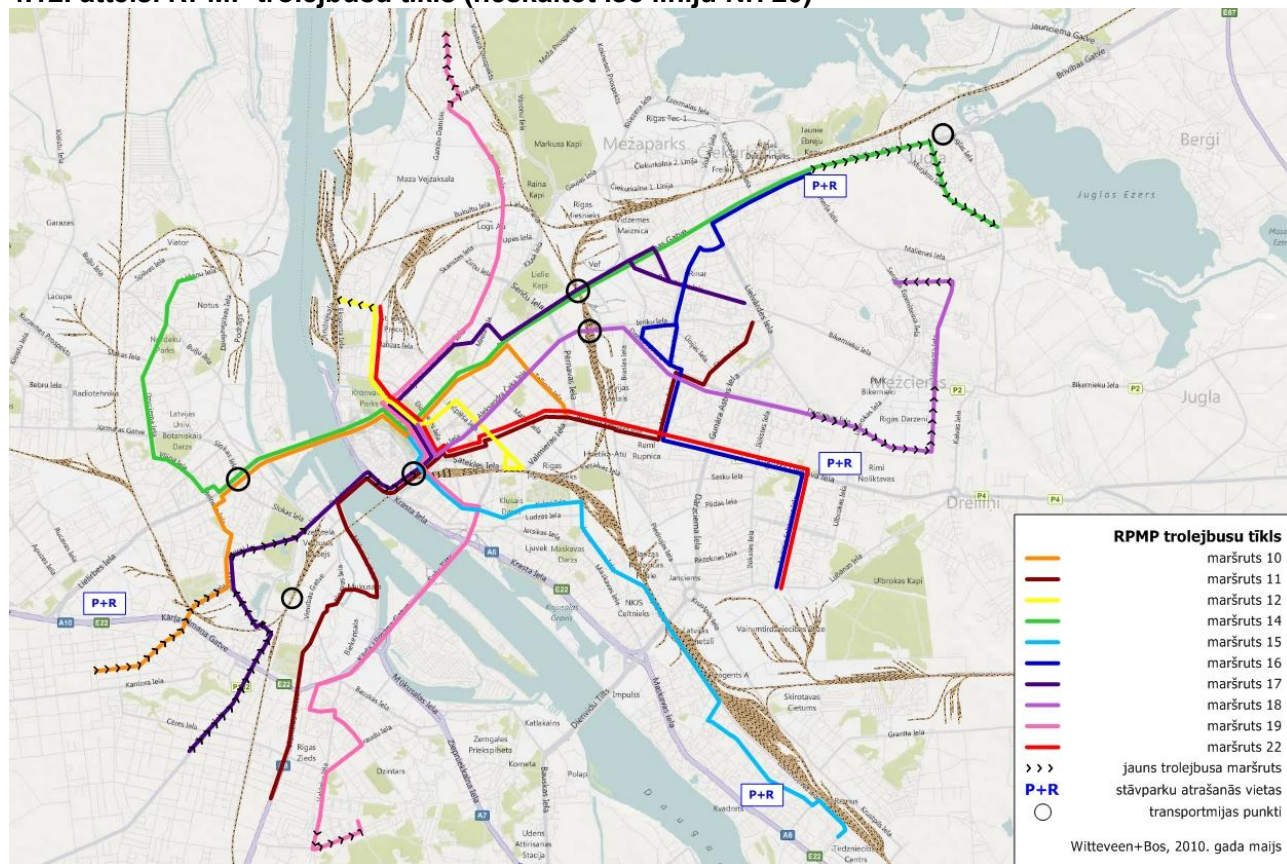
Pastāv iecere izbūvēt tuneli zem sliežu ceļiem starp Ģertrūdes ielu un Daugavpils ielu. Tas sniegs iespēju uzlabot savienojumu starp iestādēm un pilsētas centru, un būs iespējams pagarināt esošo trolejbusu līniju Nr. 1 (ierosinātajā tīklā līnija Nr. 12), taču šis tunelis nav iekļauts RPMP.

4.7. tabula. RPMP trolejbusa līniju apraksts

Trolejbusa līnijas	no	uz	Starplaiks starp diviem trolejbusiem maksimālās satiksmes intensitātes stundās	Trolejbusu skaits
10	Upesgrīvas iela	Daugava	8	12
11	Ābolu iela	Ieriķu iela	6	20
12	Andrejostas iela	Valmieras iela	8	8

Trolejbusa līnijas	no	uz	Starplaiks starp diviem trolejbusiem maksimālās satiksmes intensitātes stundās	Trolejbusu skaits
14	Iļģuciems	Jugla-3	6	22
14	Iļģuciems	Šmerlis	6	16
15	Latvijas Universitāte	Višķu iela	4	19
16	Šmerlis	Katlakalna iela	8	11
17	Mārupe	Ķeguma iela	8	15
18	Centrālā stacija	Motormuzejs	4	22
19	Ziepniekkalns	Aldaris	6	22
19	Ziepniekkalns	Hospitālis (Brasa)	6	18
20	Latvijas Universitāte	Televīzijas centrs	20	3
22	Pētersalas iela	Pļavnieki	4	22

4.12. attēls. RPMP trolejbusu tīkls (neskaitot īso līniju Nr. 20)



Autobusu tīkls

Salīdzinājumā ar citiem sabiedriskā transporta veidiem autobusu tīklā būs mazāk izmaiņu. Vissvarīgākais pasākums ir likvidēt vairākas autobusu līnijas, kuras lielu attālumu iet paralēli tramvaja vai trolejbusa līnijām (autobusu līnijas Nr. 5, 6, 7, 22, 25, 40, 41 un 42) un nodrošināt skaidri definētus un nemainīgus braucienu grafikus. Šīs izmaiņas ir jāizstrādā kopā ar ierosinātajām tramvaju un trolejbusu tīkla izmaiņām. Tā, piemēram, autobusu līnija Nr. 40 Ziepniekkalns - Jugla 3 pašlaik ir ļoti

noslogota, un to iespējams likvidēt tikai pēc trolejbusu līniju uz Ziepniekkalnu un Juglu-3 uzlabošanas. Citiem vārdiem sakot, autobusu tīkla izmaiņas ir jāsaskaņo ar tramvaju un trolejbusu tīkla izmaiņām.

Bez tam vairākas maz noslogotas autobusu līnijas tiks aizstātas ar netiešiem savienojumiem ar tramvaju un trolejbusu līnijām un saīsinātas līdz jaunajiem pārsēšanās punktiem, kuros pasažieri vieglā automašīna ērti pārsēsties no autobusa uz vilcienu, tramvaju un/vai trolejbusu, kā norādīts iepriekšējās nodaļās.

Vairākveidu pārsēšanās punkti (PT16)

Pārsēšanās punkti, kuros pasažieri var ērti pāriet no vienas līnijas uz otru, ir būtiska hierarhiska sabiedriskā transporta tīkla sastāvdaļa. Šajos pārsēšanās punktos cilvēki var mainīt līnijas un transporta veidus. Tas nozīmē, ka pārsēšanās punktam jāatbilst šādām prasībām:

- Atpazīstams kā pārsēšanās punkts;
- Pasažieru informēšana par savienotajām līnijām;
- Īss un drošs gājiens starp savienotajām līnijām;
- Gaidīšana komfortablos apstākļos (nojume, sēdvietas, apgaismojums, sabiedriskā drošība);
- Ja transportlīdzekļu kursēšanas biežums ir garāks par 10 minūtēm, tiek nodrošināts drošs līniju savienojums (transportlīdzekļu nokavēšanās gadījumā gaida cits citu).

Pārsēšanās punkti starp autobusiem un tramvajiem vai vilcieniem palīdzēs samazināt to autobusu skaitu, kas brauc uz Rīgas Centrālo staciju, tādējādi samazinot šo autobusu negatīvo ietekmi uz pilsētas vidi un autobusu galapunktam nepieciešamo platību pie Rīgas stacijas. Pārsēšanās no autobusa uz vilcienu vai tramvaju ir pieņemama tikai tad, ja cilvēka ceļā pavadītais laiks nav īpaši pagarinājies sakarā ar pārsēšanos un viņam nav jāpērk papildu biļete otrajai brauciena daļai. Pārsēšanās punktus var kombinēt ar stāvparkiem. Rīgā pārsēšanās punktus vispareizāk būtu ieviest kopā ar tramvaju tīkla modernizāciju. Pārsēšanās punktus starp reģionālajiem autobusiem un Rīgas sabiedriskā transporta tīklu vislabāk izvietot pie tramvaju tīkla:

- Jugla (vai Alfa): Šeit var izveidot galapunktu visiem reģionālajiem autobusiem, kas ierodas no transporta koridora A2 un nav savienoti ar kādu Pierīgas dzelzceļa staciju (piemēram, Siguldu), izņemot tālsatiksmes strappilsētu autobusus, piemēram, Tallina – Rīga vai Sanktpēterburga - Rīga (pasažieriem ir daudz bagāžas). Kad tramvaja līnija Nr. 6 tiks pagarināta līdz Berģiem, pārsēšanās punktu varēs izvietot Berģos;
- Dole: Šeit var izveidot galapunktu visiem reģionālajiem autobusiem, kas ierodas no Latvijas dienvidaustrumu rajoniem (A6 un A7 koridors, Daugavpils, Rēzekne, Ērgļi, Ogre) un nav savienoti ar kādu Pierīgas dzelzceļa staciju, izņemot tālsatiksmes autobusus (pasažieriem ir daudz bagāžas);
- Spice un vēlāk arī lidosta: Šeit var izveidot galapunktu visiem reģionālajiem autobusiem, kas ierodas no Latvijas rietumu un dienvidu rajoniem (Jūrmala, Ventspils Saldus, Liepāja) un nav savienoti ar kādu Pierīgas dzelzceļa staciju, izņemot tālsatiksmes autobusus (pasažieriem ir daudz bagāžas);
- Torņakalna stacija: Šeit var izveidot galapunktu dažiem reģionālajiem autobusiem, kas ierodas no Latvijas dienvidu rajoniem (A8 koridors, Jelgava, Auce, Eleja) un nav savienoti ar kādu Pierīgas dzelzceļa staciju, izņemot tālsatiksmes autobusus (pasažieriem ir daudz bagāžas).

Iecerētā jaunā autobusu stacija pie Skanstes ielas neatrodas īsa gājiena attālumā ne no vienas tramvaju un/vai trolejbusu līnijas pilsētas centrā un tās novietojums attiecībā pret pilsētas centru ir neizdevīgs, tāpēc pasažieri patērēs vairāk laika braucienam ar autobusu līdz šai stacijai un pārsēžoties uz citu transportlīdzekli, nekā braucienam ar autobusu tieši uz pilsētas centru. Tālākā nākotnē - pēc ZTK pabeigšanas – šī autobusu stacija būs izdevīga autobusiem no rietumu un austrumu rajoniem sakarā ar daudz īsāku laiku, kas jāpatērē braucienam pa ceļu koridoriem uz rietumu un austrumu rajoniem, izmantojot.

Jāapsver iespēja izveidot Pierīgas autobusu galapunktus pie kādas no Rīgas dzelzceļa stacijām. Viena no šādām stacijām varētu būt Torņakalns, kur paredzēta jauna apbūve (piemēram, Universitāte) un

RPMP tramvaja līnijas Nr. 3 pietura. Citas iespējamās stacijas ir Brasa (velosipēdu stāvparks, RPMP tramvaju līnijas Nr. 2 pieturvietā) un Zemitāni (velosipēdu stāvparks, RPMP trolejbusu līnijas Nr. 18 pieturvietā). Pārsēšanās punktu modernizācija un attīstība ir viens no pasākumiem, kas paredzēti pirmajam RPMP periodam (PT16).

Ūdens transports

Vairākās Eiropas pilsētās, piemēram, Londonā, Hamburgā un Roterdamā, sekmīgi tiek izmantots ūdens transports, taču tas ir diezgan dārgs transporta veids: ūdens transporta izmantošana ir aptuveni divas līdz trīs reizes dārgāka par autobusu vai tramvaju izmantošanu. Galvenais veiksmes faktors ir piedāvāt ātrākus savienojumus. Tas ir iespējams tad, ja pārējiem transportam veidiem nepieciešams lielāks brauciena attālums sakarā ar nepieciešamību izmantot tiltus. Upju šķērsojumi Rīgā, tāpat kā vairumā citu pilsētu, ir pārslogoti ar satiksmes līdzekļiem. No otras puses, Rīgā ir daudz sabiedriskā transporta līniju, kas šķērso Daugavu.

Ūdens sabiedriskā transporta salīdzinājumā ar sauszemes transportu ir neizdevīgāki tāpēc, ka parasti ir grūti un pat neiespējami savienot ūdens transporta līdzekļus ar svarīgiem braucieniem sākumpunktiem vai galamērķiem, kas neatrodas tieši upes malā. Nīderlandē daudzi cilvēki izmanto velosipēdus braucieniem starp upju stacijām un dzīves vai darba vietām. Rīgā un Pierīgā tas ir iespējams vienīgi vasaras mēnešos. Vēl viena Rīgas un Pierīgas problēma ir fakts, ka Daugava ik gadu aizsalst uz vairākiem mēnešiem. Tas nozīmē, ka ūdens transporta sistēmu nav iespējams izmantot visu gadu. Ūdens transports ir pievilcīgs siltā laikā, taču tas piesaistīs galvenokārt tūristus un cilvēkus, kas vēlas doties atpūtas braucienā. Īstermiņā vai vidējā termiņā ūdens transporta ieviešana Rīgā nav uzskatāma par ekonomiski pamatotu un tāpēc nav iekļauta RPMP.

Mikroautobusi (PT19)

Rīgā un Rīgas - Pierīgas maršrutos kursē ļoti daudz mikroautobusu. Mikroautobusu tirgus daļa sabiedriskā transporta pakalpojumos ir apmēram 8 %. Mikroautobusu tīklu vajadzētu koriģēt saskaņā ar vispārīgajiem sabiedriskā transporta tīkla principiem. Galvenais mikroautobusu uzdevums ir nodrošināt savienojumus starp piepilsētām un pārsēšanās punktiem piepilsētu teritorijās (piepilsētu savienojumi starp dzīvojamajiem mikrorajoniem un sabiedriskā transporta tīklu). Otrais mērķis mikroautobusu uzdevums ir nodrošināt tiešus savienojumus starp galamērķiem piepilsētas vai pilsētas teritorijā, ja sabiedriskā transporta tīkls nepiedāvā tiešu savienojumu. Mikroautobusu sistēmu vajadzētu pārvērst par citu sabiedriskā transporta veidus apkalpojoša palīgdienesta pakalpojumu (*feeder*), nevis par citu pilsētas transporta veidu konkurentu. Ieteicams sākt izstrādāt mikroautobusu sistēmas izmaiņu tehniski ekonomisko pamatojumu pirmajā RPMP īstenošanas periodā.

Stāvparki (PT20)

- Stāvparku izmantošanas prognozes Rīgā ir viduvējas. Galvenais iemesls - pašlaik braucienam sabiedriskajā transportā patērētais laiks nav īsāks, bet drīzāk garāks par laiku, kas tiek patērēts braucienā ar vieglo automašīnu. Tādējādi sekmīga stāvparku ieviešana Rīgā ir iespējama vienīgi tad, ja tiek veiktas attiecīgās investīcijas sabiedriskā transporta braukšanas priekšrocības nodrošināšanas sistēmās pie luksoforiem un infrastruktūrā maršrutos, kuros rodas sastrēgumi. Otrais sekmīgas stāvparku ieviešanas priekšnoteikums ir stāvvietu trūkums vai dārga stāvvietu izmantošana brauciena galavietā. Rīgā ieteicams sākt stāvparku ieviešanu ar nelieliem eksperimentāliem stāvparku projektiem. Sīkāku aprakstu skatīt 5.2.sadaļā.

4.13.attēls. Stāvparks



Ja šie eksperimentālie projekti tiks sekmīgi īstenoti, apgūto pieredzi varēs izmantot, lai veidotu jaunus stāvparkus citās vietās, piemēram, Rumbulā, Brīvības gatvē pie Juglas un pie Mangaļu dzelzceļa stacijas. Stāvparku ieviešanai nepieciešami atbalsta pasākumi, piemēram, skaidra stāvparku pakalpojumu tirgvedības koncepcija. Iespējams izveidot stāvparkus dažās vietās pie dzelzceļa atzara. 4.4. attēlā redzamas RPMP iekļauto stāvparku atrašanās vietas.

4.5. Pierīgas sabiedriskā transporta tīkls

Pierīgas sabiedriskā transporta pakalpojumu izmantošanas filozofija paredz izmantot esošo vilcienu tīklu kā transporta un teritoriālās attīstības pamatu. Būtiski svarīgs pievilcīgas vilcienu sistēmas izveidošanas faktors ir ātrāku reģionālo transporta savienojumu izveide un regulāri satiksmes intervāli ar viegli iegaumējamiem atiešanas laikiem. Bez tam ir svarīgi nodrošināt labu piekļuvi dzelzceļa stacijām un tramvaja pieturvietām Rīgas nomalēs.

Vilcienu tīkls

Vilcienu tīkla galvenais uzdevums

Vilcienu tīkla galvenais uzdevums ir nodrošināt cilvēku pārvietošanos starp Pierīgu un Rīgu, Rīgā cilvēki izmanto nemotorizēto satiksmi vai blīvu un bieži kursējošu tramvaju, trolejbusu, autobusu un mikroautobusu tīklu. Vilcienu tīklu jāpārveido par metro līdzīgu pasažieru pārvadāšanas sistēmu, kas darbosies kā 'Sprinter' ar skaidri izprotamu tīklu un regulāriem intervāliem – ik pēc pusstundas vai biežāk.

Lai panāktu īsāku braucienam patērēto laiku, ātruma ierobežojumu likvidācija ir iekļauta RPMP kā pasākums (PT3). Bez tam jāveic papildu pasākumi, lai uzlabotu ritošo sastāvu, vilcienu un staciju pieejamību un savienojumus ar vieglo automašīnu izmantošanas maršrutiem un citiem sabiedriskā transporta veidiem, ieskaitot stāvparkus (PT5). Par ritošo sastāvu atbild sabiedriskā transporta uzņēmumi. Informācija par nepieciešamo ritošā sastāva caurlaides spēju ir sniegta IX pielikumā. Pierīgas vilcienu tīklā kursē elektrovilcieni. Neelektificētajās līnijās iespējams izmantot dīzeļvilcienus, taču jāapsver iespēja tālākā nākotnē izmantot „hibrīdvilcienus”, kuri var darboties gan kā dīzeļvilcieni, gan arī kā elektrovilcieni tajās vietās, kur pieejami kontakttīkli.

Vilcienu tīkls kā mugurkauls

Nākotnes vilcienu tīkla pamats ir esošās elektrificētās līnijas no Rīgas uz Tukumu, Jelgavu, Aizkraukli un Skulti. Šīs līnijas ir Pierīgas transporta sistēmas pamats un nodrošina pasažieriem iespēju ātri nokļūt no Pierīgas priekšpilsētām Rīgā. Ieteicams slēgt stacijas, kuras izmanto ļoti maz pasažieru (piemēram, mazāk nekā 100 cilvēku dienā). Tas nodrošina īsāku braucienam patērēto laiku vairumam pasažieru un samazina ekspluatācijas izmaksas un investīcijas peronos (pagarināti līdz 162 metriem) un stacijās. Rīgas attīstības plāns paredz rekonstruēt Torņakalna staciju, kas atrodas jaunās apbūves tuvumā Daugavas rietumu krastā. Ar dzelzceļa stacijām saistītie pasākumi aprakstīti I pielikuma faktu lapā.

Lai panāktu īsāku braucienam vilcienā patērēto laiku, garākos maršrutos tiks ieviests reģionālā ātrvilciena (ekspreša)(RE) pakalpojums. RE ir mazāk pieturu, nekā tā saucamajam vilcienam „sprinteris”, kurš uz īsu laiku pietur visās stacijās. Ērgļu līnijas atjaunošanai nav iekļauta RPMP, jo tiek uzskatīts, ka potenciālais pieprasījums pēc šīs līnijas ir pārāk mazs. Arī līnijas Skulte - Limbaži atjaunošana nav iekļauta sakarā ar pārāk lielajām nepieciešamajām investīcijām atjaunošanā un relatīvi zemajām iespējamo pasažieru skaita prognozēm. 4.14. attēlā un 4.8. tabulā sniegts RPMP iekļauto vilcienu pakalpojumu apraksts.

Sezonālās ietekmes uz vilcienu ietilpību

Lai vasaras periodā panāktu pietiekamu ietilpību, ir jāpalielina. Tā kā peroni tiks modernizēti un pagarināti līdz 162m, būs iespējams savienot kopā divus 80m garus vilcienu sastāvus. Vilcienu ietilpība ir aptuveni 800 cilvēku katrā, līdz ar to, ar 4 vilcieniem būs pietiekami, lai maksimumstundās uzņemtu pieprasīto pasažieru skaitu.

Labāks, bet nedaudz dārgāks risinājums ir vilcienu reisu skaita palielināšana. Šāda sistēma darbosies, ja pasažieri zinās šo papildus vilcienu atiešanas laikus. Cilvēki ir pieraduši pie noteiktiem vilcienu atiešanas laikiem, izmantojot atiešanas laiku sarakstu.

4.14. attēls. RPMP pasažieru vilcienu tīkls



4.8. tabula. RPMP vilcienu tīkls

Līnijas numurs	no	caur	uz	Starplaiks starp diviem vilcieniem maksimālās satiksmes intensitātes stundās	Starplaiks starp diviem vilcieniem ārpus maksimālās satiksmes intensitātes stundām	statuss	Vilcienu sastāvu skaits
RE1	Tukums	Ķemeri, Sloka Melluži, Dubulti (skat.piezīmi) Rīga Torņakalns, Rīga, Salaspils, Ogre, Lielvārde	Aizkraukle	30	60	Reģionālais ātrvilciens (RE)	5 elektrovilcieni
S1	Sloka	Rīga, visas stacijas	Ogre	30	30	Sprinteris	6 elektrovilcieni
S2	Jelgava	Rīga, visas stacijas	Saulkrasti / Skulte	30	30	Sprinteris	8 elektrovilcieni
S3	Rīga	Inčukalns, visas	Sigulda	30	60	Sprinteris	10

Līnijas numurs	no	caur	uz	Starplaiks starp diviem vilcieniem maksimālās satiksmes intensitātes stundās	Starplaiks starp diviem vilcieniem ārpus maksimālās satiksmes intensitātes stundām	statuss	Vilcienu sastāvu skaits
		stacijas					dīzeļvilcieni

Piezīmes par vilcienu tīklu:

- RE1: šī reģionālā ātrvilciena līniju iespējams pagarināt aiz RPMP teritorijas līdz Krustpilij un Daugavpilij, piemēram, ik stundu maksimālās satiksmes intensitātes stundās un ik pēc divām stundām pārējā laikā (6 - 8 vilcieni dienā uz vienu virzienu). Iespējams, ka nav nepieciešams paredzēt visu vilcienu galapunktu Daugavpilī, vajadzētu apsvērt iespēju piedāvāt alternatīvu pakalpojumu – maršrutu līdz Rēzeknei vai savienojošu vilcienu no Aizkraukles;
- RE1: pietur stacijās ar lielāku pasažieru plūsmu, šajās stacijās virzienā uz Rīgu un no Rīgas maksimālās satiksmes intensitātes stundās pieturēs 4 vilcieni stundā;
- S2: pašreizējais šīs līnijas galapunkts ir Skulte, lai gan Saulkrasti ir pēdējā stacija, līdz kurai brauc daudz pasažieru. Līnijā Nr. S2 kursēšanas biežums ir 2 vilcieni stundā, ārpus maksimālās satiksmes intensitātes laika tikai viens vilciens stundā brauc līdz Skultei;
- S3: iespējams apsvērt šīs līnijas pagarināšanu aiz RPMP teritorijas: līdz Valmierai un Valgai, ar kursēšanas biežumu, piemēram, ik pēc 60 - 120 minūtēm (6 - 8 vilcieni dienā uz vienu maršrutu).
- Dubultu stacija: Reģionālā ekspreša (RE1) piedāvātās pieturvietas balstās uz pasažieru skaitu un vēlmi sniegt ātrākus vilcienu pakalpojumus ar lielāku braukšanas ātrumu. Dubulti ir stacija ar vidēju pasažieru skaitu. Tomēr vasaras periodā pasažieru skaits ir lielāks nekā ziemas periodā. Papildus RE1 pieturvieta vasaras periodā varētu būt labs un efektīvs veids, lai palielinātu iespējas braucot no Rīgas uz Dubultiem. Pasažieru ērtībām ir jāapsver iespēja izveidot Dubultu staciju kā pieturvietu arī ziemas periodā.

Rail Baltica

RPMP ietvaros, Rail Baltica, kas savieno Baltijas valstu galvaspilsētas, netiek uzskatīts par projektu. Tomēr rekomendējam arī turpmāk veidot starptautisku atbalstu šai dzelzceļa līnijai, kas varētu kļūt par mērķi pārejai uz videi draudzīgu satiksmi, kas ietaupītu gan kilometrus, kurus pasažieri veic ar lidmašīnu, kā arī nostiprinās sasaisti starp Baltijas valstīm un starp citām Eiropas valstīm.

Reģionālie autobusi (PT28)

Reģionālajiem autobusiem Pierīgā ir svarīga loma. Pieaugot vieglo automašīnu īpašnieku skaitam, būs grūti uzturēt blīvu sabiedriskā transporta tīklu Pierīgā. Nevajadzētu pieļaut vilcienu līnijām paralēlas mikroautobusu un autobusu līnijas tajos koridoros, kur investīcijas vilcienu transporta sistēmā nodrošina vilciena priekšrocības salīdzinājumā ar vieglo automašīnu un mikroautobusu un autobusu satiksmi. Tas nozīmē, ka sabiedriskā transporta iestādei jānosaka ierobežojumi attiecībā uz reģionālo autobusu pārvadājumu koncesijas līgumu slēgšanu šādos koridoros:

- Tukums – Rīgas Centrālā stacija;
- Sloka – Jūrmala – Rīga;
- Aizkraukle – Rīga;
- Skulte – Rīga;
- Sigulda – Rīga.

Jāuzlabo reģionālo autobusu tīkla savienojumi ar vilcienu satiksmes sistēmu, lai radītu rentablu vilcienu satiksmes sistēmu. Pierīgas ciematu iedzīvotājiem, kurus pašlaik apkalpo tikai autobusi, būtu iespēja

ātrāk nokļūt Rīgā, pārsēžoties no autobusa uz vilcienu. Tas būs iespējams tikai pēc paredzētās dzelzceļa tīkla modernizācijas pabeigšanas. Pašlaik daudzos gadījumos ar autobusu iespējams pārvietoties ātrāk, nekā ar vilcienu, piemēram, maršrutos Tukums – Rīga vai Sigulda - Rīga. Izveidojot pārsēšanās punktus ar ērtu pārsēšanos no autobusa uz vilcienu un otrādi, tiktu radīts efektīvāks satiksmes tīkls. To Pierīgas ciematu iedzīvotāji, kas neatrodas tiešā dzelzceļa līnijas tuvumā, saņemtu iespēju ātrāk nokļūt Rīgā un vienlaikus atbalstīt vilcienu satiksmes sistēmu, paaugstinot tās izmantošanu. Tas savukārt radītu iespēju palielināt vilcienu kursēšanas biežumu.

pārsēšanās punkti starp autobusu un vilcienu

Tiešu reģionālo autobusu un vilcienu savienojumu vajadzētu nodrošināt vismaz šādās stacijās: Aizkraukle, Ogre, Sigulda, Jelgava, Tukums, Sloka, Majori. Nav nepieciešams novirzīt visu autobusu maršrutus uz citām stacijām Rīgas staciju vietā. Braucienam pa jaunu maršrutu, ieskaitot pārsēšanos no autobusa uz vilcienu, jābūt īsākam, nekā braucienam pa tiešo maršrutu. Lai izpētītu iespējas, jāizstrādā tehniski ekonomiskais pamatojums. Pārsēšanās punkti ir ļoti svarīgi Pierīgas pašvaldību iedzīvotājiem turp-atpakaļ reisu autobusu ieviešana vai esošo autobusu līniju uzlabošana, sasaistot tās ar dzelzceļa stacijām, var saīsināt braucienam patērēto laiku svārstmigrantiem un studentiem, kas brauc uz Rīgu. Šim jautājumam nepieciešama tālāka izpēte, kā aprakstīts faktu lapā „Pierīgas pašvaldību sabiedriskā transporta sistēma”, kā piemēru aplūkojot Tukumu.

Lai optimāli saskaņotu reģionālo autobusu un vilcienu satiksmi, reģionālajam tīklam jāatbilst šādiem nosacījumiem:

- Jāizstrādā integrēts satiksmes grafiks, saskaņojot autobusu un vilcienu atiešanas un pienākšanas laikus;
- Jāizstrādā integrēta tarifu sistēma, lai radītu iespēju tieši pārsēties no autobusa vilcienā un otrādi;
- Nepieciešama visus sabiedriskā transporta veidus apkalpojoša integrēta sabiedriskā transporta iestāde (STI) – skat.6. sadaļu.

Pasākumu sarakstā ir iekļauta arī uzlabota un komfortablāka autobusu stacija Rīgas centrā centrālās dzelzceļa stacijas austrumu pusē. RPMP atbilst arī ieceres izveidot vēl citas autobusu stacijas pilsētas centra tuvumā. RPMP ietvaros paredzēts izpētīt starplaiku starp diviem autobusiem noteikšanas principus reģionālo autobusu tīkliem. Ieteicams sākt padziļinātu šī jautājuma izpēti tuvākajā laikā (līdz 2017. gadam). Izpētē galvenā uzmanība jāpievērš reģionālo autobusu tīkla integrācijas un braucienus saskaņošanas iespējām. Reģionālo autobusu tīklam ir svarīga loma tālsatiksmes organizēšanā. Pirms detalizētas jautājuma izpētes vajadzētu vizualizēt šos tīklus.

Stāvparki (PT1)

Pierīgā brauciena sākumpunkta stāvparki jau pastāv vairākās vietās pie dzelzceļa stacijām un/vai reģionālajām autobusu stacijām, kaut gan tos nesauc par stāvparkiem. Šī tipa stāvparki jau ir kļuvuši populāri Siguldā, Ogrē, Aizkrauklē, Iecavā un Tukumā. Dīvainā kārtā šajā sarakstā nav Jelgavas. Brauciena sākumpunkta stāvparkiem ir raksturīga spontāna izveidošanās. Transportmijas stratēģija attiecībā uz šīm vietām paredz caurlaides spējas palielināšanu nepieciešamajos gadījumos, veicinot esošu stāvvietu pakalpojumu izmantošanu ar papildpasākumiem un reklamēt tos ar tirgvedības kampaņu palīdzību. Šī tipa stāvparku izmantošanai ir nozīmīga loma reģionālās pieejamības uzlabošanā, un to izveidošana nav pārāk dārgs pasākums. Tos vajadzētu izvietot gan pie dzelzceļa stacijām, gan arī pie autobusu galastacijām, kuras izmanto pasažieri, kas pārvietojas pa dzelzceļa koridoriem.

Pirmais solis ir izveidot stāvparkus pie autobusu stacijām un veicināt stāvparku veidošanos jau esošajās stāvvietās pie citām stacijām. Īstermiņa stāvparku veidošanai piemērotas vietas ir Saulkrasti, Lielvārde, Sigulda, Ogre, Sloka, Aizkraukle, Iecava un Tukums. Ilgtermiņa stāvparku izveidošanai tiek minētas šādas vietas: Ādažu, Mārupes, Ķekavas, Carnikavas, Lielvārdes, Mālpils, Krimuldas, Kokneses, Ikšķiles, Stopiņu, Skrīveru, Olaines, Ādažu, Baldones, Sējas, Limbažu, Inčukalna, Līgatnes,

Ropažu, Garkalnes, Ķeguma, Salaspils, Vecumnieku, Ozolnieku, Babītes, Engures apgabali, Jelgavas rajons un pilsēta un Jūrmala. I pielikumā iekļauta stāvparku un to struktūras jautājumu datu lapa.

Pierīgas teritoriālā attīstība un sabiedriskā transporta attīstība

Lai gan teritoriālās attīstības politika nav iekļauta RPMP apjomā, taču nav noliedzams, ka transporta un teritoriālā attīstība ir savstarpēji saistītas. Labāka Rīgas pieejamība veicina jaunu iedzīvotāju apmešanos vai vismaz esošo iedzīvotāju skaita nesamazināšanos, jo cilvēkiem ir pieejami nepieciešamie pakalpojumi un darba iespējas. Savukārt lielāks iedzīvotāju skaits piesaista vairāk pakalpojumu sniedzēju vai novērš tuvējo pakalpojumu sniegšanas vietu slēgšanu. Šajā sakarā pieejamība ir uzskatāma par būtisku dzīves kvalitātes sastāvdaļu. Pierīgas reģiona attīstības stratēģijas galvenais mērķis ir saglabāt lauku teritoriju apdzīvojamību un dinamisku attīstību. Tiek uzskatīts, ka labas pieejamības nodrošināšanai ir galvenā loma šī mērķa sasniegšanā. Tomēr paliek atklāts jautājums par nepieciešamo stratēģiju, lai nodrošinātu pieejamības atbilstību vietējām vajadzībām un nodrošinātu vai uzlabotu dzīvošanas iespējamību. Tā kā pašvaldību budžeti ir ierobežoti, svarīgi aplūkot jautājumu par sabiedriskā transporta izmantošanu nepieciešamās pieejamības nodrošināšanai.

Lai iegūtu dziļāku izpratni, tika organizēta Pierīgas iedzīvotāju aptauja internetā (organizēja draugiem.lv). Galīgajā parauga grupā tika iekļauti vairāk nekā 400 respondenti. Aptaujas mērķis bija noskaidrot sakarību starp objektīvu Rīgas pieejamību, pakalpojumu sniegšanas vietu tuvumu un dzīves kvalitātes uztveri. Kopumā aptaujas rezultāti liecina par nepārprotamu apmierinātības ar pakalpojumu sniegšanas vietu tuvumu un apmierinātības ar dzīvošanas iespējamību sakarību. Novērtējot sakarību starp apmierinātības līmeņiem un Rīgas pieejamību, respondenti tika klasificēti pa viņu dzīves vietas teritorijām, kuru noteikšanas bāze bija braucienu uz Rīgu skaits. Tika noteiktas trīs atšķirīgas funkcionālās teritorijas:

- satelītteritorijas. Šajās teritorijās pastāv spēcīga orientācija uz Rīgu, un tās galvenokārt atrodas tiešā Rīgas tuvumā. Dzīves kvalitāte ir relatīvi augsta, taču ir problēmas ar pakalpojumu pieejamību, it īpaši teritorijās, kas atrodas tālāk no Rīgas;
- neatkarīgas teritorijas: teritorijas, kuru saistība ar Rīgu ir neliela, un parasti tās atrodas tālu no Rīgas. Attālās teritorijās cilvēki ir galvenokārt apmierināti ar pakalpojumu sniegšanas vietu tuvumu un dzīvošanas iespējamību, toties teritorijās, kas atrodas tuvāk Rīgai, abiem minētajiem jautājumiem tiek piešķirts zemāks vērtējums. Acīm redzot, pastāv divi neatkarīgo teritoriju tipi. Spēcīgās teritorijas parasti ir attālāki ciemati, kuros pastāv vietējo pakalpojumu kritiskā masa. Vājās teritorijās, kas parasti atrodas tuvāk Rīgai, vērojama lejupvērsta spirālveida attīstība – augstāks bezdarba līmenis un iedzīvotāju vecuma palielināšanās;
- pārejas teritorijas: to vērtējums ir pa vidu starp divu iepriekš minēto teritoriju vērtējumiem. Zemākais vērtējumu līmenis šajā kategorijā raksturīgs teritorijām, kas atrodas tuvu Rīgai.

Šo rezultātu sakarā mēs esam formulējuši tālāk norādītos ieteikumus, kurus var izmantot kā Pierīgas sabiedriskā transporta (autobusu sistēmas) optimizācijas izpētes sākumpunktu:

sabiedriskā transporta pieejamības uzlabošana satelītteritorijās, kur reāli iespējams uzlabot sabiedriskā transporta konkurētspēju. Šim ieteikumam atbilst dzelzceļa sistēmas projekts, kas paredz paaugstināt vilcienu kursēšanas biežumu. Tas varētu izraisīt iedzīvotāju pāriešanu uz sabiedriskā transporta izmantošanu un stimulēt uzņēmumus pārcelties uz vietām pie transporta mezgliem. Satelītteritorijas kļūtu neatkarīgākas un spētu piedāvāt vietējiem iedzīvotājiem pakalpojumus un darba vietas;

- nodrošināt labākus transporta sakarus starp vājākajām neatkarīgajām teritorijām un pārejas teritorijām no vienas puses un spēcīgākajām neatkarīgajām teritorijām no otras puses. To var panākt, izveidojot augstas kvalitātes autobusu „pēc pieprasījuma” sistēmu. Tādējādi iespējams vienlaikus nodrošināt pakalpojumu pieejamības un dzīves kvalitātes uzlabošanu vājākajās teritorijās un palielināt reģionu centru pakalpojumu izmantošanas teritorijas palielināšanos;
- nodrošināt labāku sabiedriskā transporta pieejamību pārejas teritorijās, kuras būtu iespējams pārvērst par satelītteritorijām ar augstāku dzīves kvalitātes līmeni, panākot reālu braucienam patērētā laika saīsināšanos. Tā kā vairumā pārejas teritoriju nav dzelzceļa staciju, vajadzētu ieviest

bieži kursējošu turp-atpakaļ autobusu reisu uz/no dzelzceļa stacijām maksimālās satiksmes intensitātes stundās, tādējādi nodrošinot savienojumu ar Rīgas virziena vilcieniem. Tā kā pārejas teritorijās braukšana uz Rīgu ar vieglo automašīnu nav optimālais variants, vajadzētu ieviest transportmijas sistēmas, lai novērstu svārstmigrantu pārvietošanos tikai ar vieglajām automašīnām;

- jaunu apdzīvoto vietu veidošana to satelīteritoriju transporta koridoros, kurām ir laba sabiedriskā transporta satiksme ar Rīgu, vai līdzās spēcīgām neatkarīgajām teritorijām. Jaunu apdzīvoto vietu veidošana pārejas teritorijās un vājās neatkarīgajās teritorijās nav ieteicama, jo var izraisīt tālāku decentralizāciju un kavēt pāreju uz ilgtspējīgu mobilitāti.

Visiem minētajiem ieteikumiem ir jāņem vērā fakts, ka tos var ieviest pakāpeniski un kopā ar ekonomiskās situācijas atveseļošanos. Noslēgumā jāatzīmē, ka nolūkā veikt sabiedriskā transporta optimizācijas iespēju izpēti, lai sekmētu vēlamo teritoriālo attīstību, nepieciešami dati par braucienu modeļiem. RPMP ietvaros šādu datu vākšana Pierīgā nav ekonomiski pamatota.

5. RPMP ATBALSTA PASĀKUMI

5.1. Satiksmes pārvaldība

Pašreizējā situācijā ir ieviesti dažāda veida lokāli satiksmes optimizācijas pasākumi ielu krustojumu mezglos, kuru mērķis ir panākt maksimālu caurlaides spēju. Šādu pasākumu piemēri ir pagaidu kreisā pagrieziena aizliegumi, piemēram, Valdemāra ielā, kā arī „zaļais vilnis” Valdemāra ielā Daugavas labajā krastā. Bez tam ir veikti eksperimenti ar privātu uzņēmumu sniegtiem satiksmes informācijas pakalpojumiem, piemēram, informācija par braucienam nepieciešamo laiku internetā. „Latvijas Valsts ceļi” ir izstrādājis satiksmes informācijas centru, kas sniedz sabiedrībai informāciju par stāvokli uz autoceļiem un ielām. Citiem vārdiem sakot, ir veikti vairāki satiksmes pārvaldības ieviešanas pasākumi.

Sakarā ar straujo sakaru un IT sistēmu attīstību varētu apsvērt iespēju, ka galvenā sazināšanās starp „ceļiem” un „automobilistiem” vai pasažieriem varētu norisināties ar viedtelefonu vai personālo ciparasistentu (pca) palīdzību, izmantojot lietojumprogrammas navigācijai, brauciena plānošanai, informācijai par satiksmes negadījumiem, reālā braucienam patērētā laika datiem utt. Eiropā vērojama tendence, ka šīs lietojumprogrammas nodrošina privātas uzņēmējsabiedrības, kas tādējādi sekmē savu viedtelefonu pārdošanu, bet valsts iestādes sniedz šīm uzņēmējsabiedrībām pieejamos datus.

Pašreizējā satiksmes un transporta tīkla ietvaros nav vietu, kurās varētu uzstādīt maināmas informācijas ceļa zīmes, lai novērstu vai ievērojami samazinātu satiksmes pārslodzi. Sabiedrība neatzīs nelielās priekšrocības, ko rada maināmas informācijas ceļa zīmes, proti, neliela rindu garuma samazināšanās, bet kompetentās iestādes nesaņems nekādu reālu atdevi no to uzstādīšanas (salīdzinājumam: pat nelielas braukšanas priekšrokas piešķiršana autobusiem var samazināt ekspluatācijas izmaksas), tāpēc maināmas informācijas ceļa zīmju sistēmu uzstādīšana nav iekļauta RPMP. Tomēr ieteicams iegādāties pārnēsājamas maināmas informācijas ceļa zīmes, kuras ārkārtas vai smaga satiksmes negadījuma apstākļos var izmantot informācijai un satiksmes novirzīšanai.

Laika posmam līdz 2025. gadam RPMP ir iekļauti daži papildu satiksmes pārvaldības pasākumi:

- sabiedriskā transporta braukšanas priekšrokas ieviešana ļauj uzlabot braukšanas ātrumu, tādējādi samazinot ekspluatācijas izmaksas un palielinot pievilcību pasažieru uztverē (RD18, PT27);
- ieviest adaptīvu satiksmes kontroli, kas aizstāj noteikta laika kontroli un uzlabo manevrētspēju (RD18);
- satiksmes pārraudzības sistēmas bāzes izveidošana (RD18).

Centralizētas satiksmes tīkla kontroles sistēmas ieviešana varētu būt lietderīga, taču tās iespējamo efektivitāti nevajadzētu novērtēt pārāk augstu, par ko liecina, piemēram, nesenā Viļņas pieredze. Jaunuzstādītās viedās transporta sistēmas dod lielu labumu galvenokārt transporta sistēmas modernizācijas aspektā, bet pati sistēma nedod lielu labumu. Galvenie ieguvumi no centralizētas satiksmes tīkla kontroles sistēmas būs jūtami nākotnē, jo šī sistēma automātiski atjauninās reālus satiksmes kontroles sistēmu transportlīdzekļu uzskaites datus atšķirībā no pašreizējās situācijas ar dažādu lokālu optimizācijas pasākumu izmantošanu. Pašlaik Rīgā satiksmes tīklā pastāv dažas atsevišķas vietas ar smagām satiksmes problēmām, bet pārējā tīkla caurlaides spēja ir pietiekama. Papildus satiksmes kontrolei krustojumos visur, kur tas ir lietderīgi, tiek īstenoti neliela apmēra pasākumi, piemēram, kreisā pagrieziena aizliegums, izbraukšanas aizliegums utt. Tādējādi var paredzēt, ka centralizēta kontroles sistēma varētu sniegt vienīgi iespēju nedaudz paaugstināt galveno problemātisko vietu caurlaides spēju. Īstenojot pamatpasākumus, piemēram, sabiedriskā transporta braukšanas priekšrokas noteikšanu un vietējo adaptīvo satiksmes kontroli, būs panākts ievērojams progress. Bez tam adaptīvai kontrolei nepieciešamā transportlīdzekļu izsekošanas sistēma iedibinās centralizētas satiksmes kontroles un pārraudzības sistēmas pamatus. Atjauninot luksoforus, nepieciešams pieprasīt, lai piegādātājs nodrošina iespēju iekļaut luksoforus centralizētā kontroles sistēmā.

Sabiedriskā transporta braukšanas priekšrokas noteikšana un adaptīvās satiksmes kontroles ieviešana (PT27)

Ieviešot sabiedriskā transporta braukšanas priekšroku, iespējams palielināt tramvaju, trolejbusu un dīzeļautobusu braukšanas ātrumu, it īpaši kopā ar specializētu infrastruktūru, kas iekļauta sabiedriskā transporta projektos. Krustojumos ar dažādiem noteiktu virzienu pieprasījuma līmeņiem adaptīva satiksmes kontroles sistēma var paaugstināt krustojuma caurlaidspēju un samazināt ielu lietotāja braucienam patērēto laiku. Pārslogotos krustojumos luksofors pats par sevi nenodrošina gandrīz nekādus braucienam patērētā laika ieguvumus, taču šādos gadījumos sabiedriskais transports gūst labumu no specializētu autobusa braukšanas joslu ieviešanas, piemēram, Brīvības ielā. Adaptīva satiksmes kontroles sistēma bez tam nodrošina iespēju pievienot ekskluzīvu kreisā pagrieziena atļaujas norādi, kurā zaļā gaisma iedegas tikai tad, ja ir pieprasījums pēc šī virziena. Bez tam pastāv zaļās gaismas izslēgšanās iespēja gadījumos, kad galvenā virziena ielā galvenā satiksmes plūsma ir beigusies, un uzsākt kreiso pagriezienu no pretējā virziena, ko netraucē pēkšņi parādījušies transportlīdzekļi, kuriem ir braukšanas priekšroka. Abi minētie pasākumi uzlabo satiksmes drošību. Bez tam tos var izmantot, lai nodrošinātu operatīvo transportlīdzekļu braukšanas priekšroku specializētos maršrutos. Sabiedriskā transporta braukšanas priekšrokas sistēmu un adaptīvās satiksmes kontroles pamatprincipi ir aprakstīti atbilstošajās I pielikuma faktu lapās.

Pēdējos gados Rīgā ir veikti daži eksperimenti ar dažādām izsekošanas tehnoloģijām. Šo eksperimentu rezultāti liecina, ka tādas sistēmas kā cilpas noteikšanas ierīce vai infrasarkanā staru kameras nav pietiekami drošas darbam visu gadu sakarā ar iespējamiem ekstremāliem laika apstākļiem (karstas vasaras, garas un aukstas ziemas ar sniegu, kā arī radzotu riepu izmantošana). Tomēr ievērojamu labumu var dot adaptīvas satiksmes kontroles sistēmas ar izsekošanas iekārtām. Šo eksperimentu rezultāti liecina, ka šādu sistēmu iepirkumā liela uzmanība jāpievērš iekārtas darbības drošumam dažādos laika apstākļos. Ieteicams izsludināt starptautisku iepirkuma konkursu ar kvalificēta konsultanta piedalīšanos. Sīkāka informācija par izsekošanas sistēmām ir iekļauta I pielikuma faktu lapās.

Satiksmes uzraudzības sistēmas pamati (RD18)

„Latvijas Valsts ceļi” 2005. gadā ir izveidojusi satiksmes informācijas centru, kas sniedz informāciju par ceļa apstākļiem Latvijā. RD ir Satiksmes vadības centrs, ar kura palīdzību tiek novērota satiksme dažos galvenajos Rīgas ielu krustojumos un nepieciešamajos gadījumos iespējams izmainīt zaļās gaismas degšanas ilgumu vai gaismas signālu plānus. RPMP ir paredzēts budžets sensoru un transportlīdzekļu uzskaites/klasificēšanas iekārtu tīkla paplašināšanai, kas sniegs iespēju sniegt detalizētāku satiksmes informāciju. No šī budžeta tiek finansēta sensoru tīkla nokomplektēšanai nepieciešamo sensoru iegāde, kā arī tiks apmaksāta centralizētas datu apstrādes un analīzes sistēmas iegāde. Būvniecības sensoru tīkls sniegs satiksmes vadītājiem detalizētāku informāciju un palīdzēs pilnveidot jaunu autoceļu projektu modelēšanu, sniedzot pilnīgāku ikdienas informāciju par transportlīdzekļiem. Šie dati palīdzēs uzņēmējdarbības sniegt informāciju viedtelefonu lietotājiem. Sīkāku informāciju skat. attiecīgajā faktu lapā.

5.2. Stāvvietu politika

Stāvvietu politika atbalsta ielu tīklu un var palīdzēt ievērojami samazināt satiksmes intensitāti, ietekmējot pasažieru pārvietošanās veidu izvēli. RPMP plānošanas horizontā līdz 2025. gadam tiek prognozēts vieglo automašīnu īpašnieku skaita pieaugums par gandrīz 60 % salīdzinājumā ar 2007. gadu, kas savukārt izraisīs pieprasījumu pēc stāvvietām Rīgā un Pierīgā. Bez piemērotas stāvvietu politikas noteikšanas tas visticamāk nākotnē radīs stāvvietu problēmas un/vai nekontrolējamās privātās iniciatīvas atvērt stāvvietas vairākās vietās.

Kopumā stāvvietu politika ir pašvaldību uzdevums. Pašvaldībām jārikojas kā regulējošajām iestādēm ne tikai esošajos pilsētu centros, bet arī jaunas apbūves vietās gan pilsētu robežās, gan arī lauku teritorijās. Pašvaldība ir atbildīga sabiedrības priekšā ne tikai par pietiekama stāvvietu skaita nodrošināšanu, bet arī par netraucētas satiksmes plūsmas nodrošināšanu. Ņemot vērā faktu, ka

Īstermiņa stāvvietā pilsētas centrā (vai pie tirdzniecības centra) var radīt 6 - 10 pasažieru automašīnu braucienus dienā, ir skaidrs, ka stāvvietu izvietojums ietekmē satiksmes intensitāti un satiksmes apjomu ielās, kas ved uz stāvvietām, tādējādi stāvvietu politika nav tikai pietiekama stāvvietu skaita nodrošināšana, bet arī paredzētās ielu tīkla izmantošanas un sabiedriskā transporta izmantošanas atbalsta politika.

Rīgas pašvaldība

Pašlaik Rīgā tiek izmantotas gan maksas stāvvietas pie ielām pilsētas centrā, gan arī stāvvietas un garāžas citās vietās, kas galvenokārt pieder privātpersonām. Straujā vieglo automašīnu īpašnieku skaita un izmantošanas palielināšanās izraisījusi strauju privāto stāvvietu skaita kāpumu stāvvietu pakalpojumu tirgus apstākļos (skat. piemērus attēlā). No vienas puses, tas neapšaubāmi ir lielisks īstermiņa risinājums, taču, no otras puses, ir visā pilsētā ir izveidojies nekontrolējams un sadrumstalots stāvvietu tīkls un pārmērīga satiksme, piemēram, Vecrīgā, sakarā ar atvērtajām „pagaidu” stāvvietām.

5.1. attēls. Piemēri: privātās stāvvietas Rīgā



Lai apmierinātu nākotnē paredzamo pieprasījumu pēc stāvvietām, nepieciešams kontrolēt stāvvietu atvēršanu pilsētas centrā, tādējādi apturot tālāku tīkla sadrumstalošanos. Jāierobežo iespēja izmantot stāvvietas pie ielām. Jaunajos apbūves mikrorajonos jāierīko pēc iespējas vairāk stāvvietu, kas neatrodas pie ielām atbilstoši būvniecības noteikumiem. Galvenais stāvvietu politikas mērķis Rīgā:

‘Nodrošināt līdzsvarotu (maksas) stāvvietu pakalpojumu sniegšanu pilsētas viesiem, iedzīvotājiem un darbiniekiem, pārvietojot stāvvietas pie ielām uz stāvvietām garāžas, papildu stāvvietas jāveido ārpus pilsētas centra, izmantojot, piemēram, stāvparkus’.

Stāvvietu skaita pieaugums pilsētas centrā ir jāierobežo vai jāaizliedz. Papildus publisko stāvvietu politikas izstrādāšanai jāuzsāk dialogs ar darba devējiem, lai pārliecinātu viņus īstenot mobilitātes pārvaldības pasākumus piemēram,:

- Piešķirt savā teritorijā stāvvietas tiem darbiniekiem, kuri kolektīvi izmanto vieglās automašīnas braucienam uz darbu (*car-poolers*);
- Subsidēt stāvparku biļetes;
- Finansiāli veicināt sabiedriskā transporta izmantošanu.

Vēl viena iespēja nodrošināt pietiekamu stāvvietu daudzumu ir biroju ēku privāto stāvvietu nodošana sabiedrības rīcībā vakaros un/vai brīvdienās, kad biroji ir slēgti. Rietumeiropā pie dažiem stadioniem un koncertzālēm apkārtējās privātās stāvvietas tiek piešķirtas sabiedrībai maksas lietošanā sporta pasākumu vai koncertu laikā.

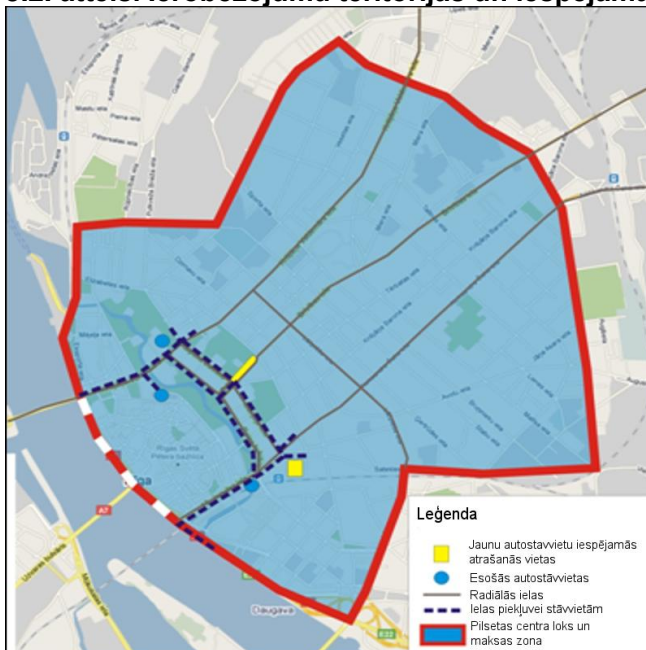
Lai nodrošinātu galvenā mērķa sasniegšanu, pašreiz pilsētas centrā esošā maksas stāvvietu prakse ir jāievieš arī pilsētas centra aplī. Maksas stāvvietas statusa noteikšanas vai tarifu paaugstināšanas kritērijs ir vidējais stāvvietas noslogojums darba dienās 85 %. Komerciālajiem maksas stāvvietu pakalpojumu sniedzējiem jānosaka tarifu robežas, kā arī pie ielām novietoto stāvvietu tarifu robežas, lai nepieļautu stāvvietu politikas izkropļojumus konkrētās vietās vai teritorijās. Pilsētas centrā jāierobežo

stāvvietu skaita kāpums, atļaujot atvērt stāvvietas jaunajos apbūves objektos vai būvēt pašvaldības ierosinātas vai apstiprinātas jaunas stāvvietas/garāžas. Galvenokārt jaunās stāvvietas un garāžas ir paredzētas blakus esošo ielu atbrīvošanai no stāvošajām automašīnām un lai tās varētu novietot pazemes garāžās. Iespējamās jaunu stāvvietu atvēršanas vietas:

- Garāža Brīvības ielā netālu no pareizticīgo katedrāles, izmantojot teritoriju, kas atbrīvojas pēc vienvirziena satiksmes ieviešanas Brīvības ielā. Šī garāža ļaus likvidēt stāvvietas Merķeļa ielā, Kalpaka bulvārī un Raiņa bulvārī, kā arī radīt papildu stāvvietas netālu dzīvošajiem un strādājošajiem cilvēkiem. Iespējams izbūvēt 250 stāvvietas uz vienu stāvu. Ar vienu stāvu pietiek, lai likvidētu ielas stāvvietas, piem., Raiņa bulvārī, Kalpaka bulvārī un Merķeļa ielā;
- Pazemes garāža kopā ar citu apbūvi līdzās centrālajai stacijai. Iespējams izbūvēt 200 stāvvietas uz vienu stāvu.

5.2. attēlā redzamajā kartē parādītas ierobežojumu teritorijas un iespējamās stāvvietu skaita pieauguma vietas.

5.2. attēls. Ierobežojumu teritorijas un iespējamās stāvvietu skaita pieauguma vietas



Stāvparki

Pirms stāvparku sistēmas izstrādes Rīgā, ir jāizskaidro to kopējā stratēģija. Lai pārietu uz videi draudzīgu satiksmi, pirmais mērķis ir stimulēt sabiedriskā transporta izmantošanu Pierīgas iedzīvotāju vidū braukšanai uz Rīgu. Ja sabiedriskais transports nav konkurētspējīgs izvēlētajā braucienā, mērķis ir sapulcināt braucējus stāvparku sistēmā Pierīgas stacijās, lai pēc tam braucienu turpinātu jau ar sabiedrisko transportu. Pārējie autobraucēji no Pierīgas varēs apstāties stāvparkos ārpus Rīgas centra. Ir paredzēts stāvparku vietas izveidot pirms sastrēgumu vietām, dodoties uz pilsētas centru. Šajās vietās būtu labi pārsēties no personīgajām automašīnām sabiedriskajā transportā.

Galvenais stāvvietu skaita kāpums ir paredzēts, izveidojot četrus stāvparkus, kuros sākumā ieteicamais skaits būtu 1750 - 2000 stāvvietas:

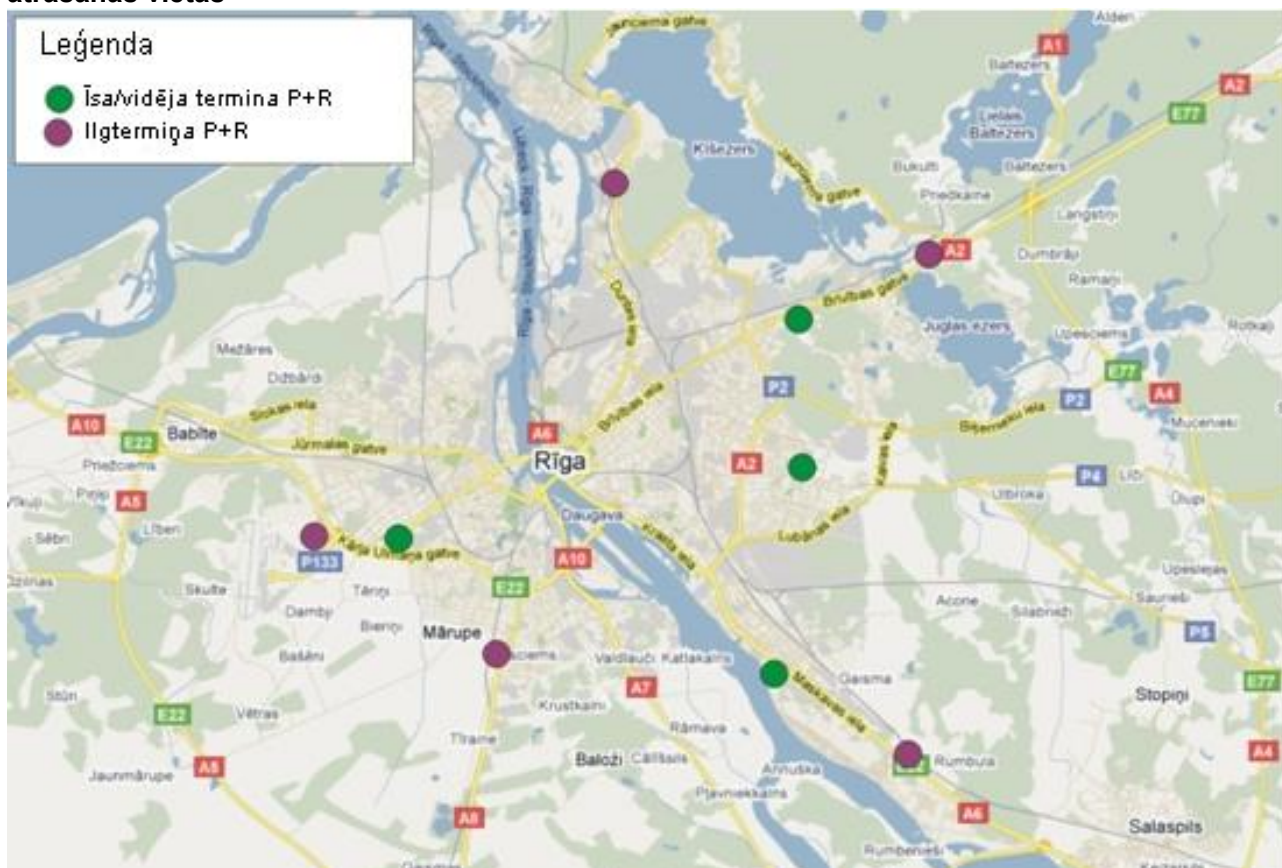
- Alfa (500 stāvvietas): pie trolejbusu galapunkta Šmerlī un pie kādas jaunās tramvaja līnijas Jugla – Centrālā stacija tramvaju pieturas (nākotnē līnija tiks pagarināta līdz lidostai);
- Dole (Rasas ielā): (500 stāvvietas) pie neliela tramvaja līnijas Nr. 7 pagarinājuma;
- Dreiliņi (250 stāvvietas, var palielināt līdz 500): pie Saharova ielas;

- Spice (500 stāvvietas): pēc jaunas tramvaja līnijas atklāšanas uz lidostu „Rīga” tālākā nākotnē stāvparku varētu izveidot pie jaunā izstāžu centra, kas tiks izveidots sadarbībā ar izstāžu centru Frankfurter Messe;

Pēc sekmīgas šo stāvparku izmantošanas pierādījumiem, tālākā nākotnē stāvparkus var izveidot, piemēram, Rumbulā (dienvidaustrumi), Brīvības gatvē pie Juglas (austrumi), pie Mangaļu dzelzceļa stacijas (ziemeļi) un Sosciems (dienvidrietumi). 5.3. attēlā redzamas stāvparku atrašanās vietas. Vairākas stāvparku vietas ir paredzēts izveidot arī pie lielākajiem tirdzniecības centriem, kuru projekts un izpilde būtu jāaskaņo ar tirdzniecības centriem. Piedāvātais vietu skaits ir kā papildinājums jau esošajam vietu skaitam. Sākumā iesakām ieviest šo sistēmu bez maksas iekasēšanas. Nākotnē varētu iekasēt arī maksu par stāvparku vietu, bet maksai būtu jābūt ievērojamāki zemākai par stāvvietas maksām pilsētas centrā, tādējādi saglabājot stāvparlu pievilcību.

Galvenās stāvparku mērķgrupas ir strādnieki un pilsētas viesi/tūristi, kas brauc ar vieglajām automašīnām. Tā kā stāvparki atrodas bezmaksas stāvvietu zonās, vislabākā iespēja ir piedāvāt bezmaksas automašīnas novietošanu stāvparkos. Lai padarītu stāvparkus pievilcīgākus, iespējams izstrādāt īpašas sabiedriskā transporta biļešu cenas cilvēkiem, kas ik dienas brauc uz darbu, un īpašus noteikumus pilsētas viesiem/tūristiem, kas ierodas pilsētā vieglajā automašīnā ar līdzbraucējiem. Šī stratēģija sīkāk jāizstrādā pirmajā projekta īstenošanas periodā. RD vajadzētu uzņemties vadību, jo stāvparku ieviešana ir pašvaldības satiksmes intensitātes kontroles stratēģijas sastāvdaļa.

5.3. attēls. Īstermiņa/Vidēja termiņa stāvparku atrašanās vietas un ilgtermiņa stāvparku atrašanās vietas



Jaunie apbūves projekti

Jaunajiem apbūves projektiem ir saistoši RD 2009. gada 18. augusta noteikumi Nr. 5 (Grozījumi Rīgas domes 2005. gada 20. decembra saistošajos noteikumos Nr. 34 'Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi'. 2. sadaļas 16. nodaļā aprakstītas atšķirīgu ēku tipu autonomvietnēm uzstādītās prasības. Principā tas nozīmē, ka apbūvētājiem ir jāizbūvē pietiekami daudz stāvvietu savās teritorijās, lai apmierinātu paredzamo vajadzību pēc stāvvietām. Minētās prasības ir minimālais autostāvvietu skaits, kas jāizveido. Izņēmums var būt pilsētas centrs un vietas, kas ir ērti sasniedzamas ar sabiedrisko transportu, jo šis fakts samazina vieglo automašīnu izmantošanas apmērus. 140. pants ierobežo to līdz 30%, kas jāsaprot ar Būvvaldi.

Rīgas būvniecības noteikumos nav skaidri nodalīta atšķirība starp Vecpilsētu, pilsētas centru, priekšpilsētām un lauku teritorijām. Lai sasniegtu šos galamērķus, automašīnu izmantošana būs atkarīga no sabiedriskā transporta pieejamības. Netieši tas daļēji sasaucas ar 140.pantu, kas pieļauj samazināt par 30% no aprēķinātā minimālā stāvvietu skaita ņemot vērā faktorus, kuri ietekmē automašīnu izmantošanu (kā piemēram, labs savienojums ar sabiedrisko transportu). Atbilstoši šim 140.pantam, apbūvētājiem pilsētas centrā var atļaut izveidot mazāk stāvvietu, nekā apbūvētājiem priekšpilsētās, kur ir zemāka sabiedriskā transporta pieejamība un tāpēc vairāk tiks izmantotas vieglās automašīnas. Tomēr būtu jānosaka atšķirība starp Vecpilsētu, pilsētas centru, priekšpilsētām un lauku teritorijām, jo automašīnu lietošana un īpašumtiesības šajās teritorijās ir atšķirīgas.

Lai nodrošinātu prasībām atbilstoši funkcionējošu ielu tīklu, pirms būvatļaujas izsniegšanas ir nepieciešams izanalizēt jaunas apbūves vai (pēc privātas iniciatīvas izbūvēt) stāvvietu, vai garāžu ietekmi uz esošo ielu tīklu. Rīgā šis noteikums jau ir spēkā atbilstoši iepriekš minēto noteikumu 141.pantam, citām pašvaldībām ir ieteicams savos būvnoteikumos ieviest līdzīgus noteikumus, ja tas vēl nav izdarīts. Izstrādājot jaunus vai mainot esošos teritoriālās attīstības plānus, ieteicams paredzēt konkrētus zemesgabalus paredzamajai autostāvvietu izbūvei. Apbūves gabalā vajadzētu atļaut izbūvēt tikai tik daudz stāvvietu, cik atbilst plānotajai attīstībai. Lai atvērtu jaunu autostāvvietu apbūves gabalā, nepieciešams izdarīt izmaiņas teritoriālās attīstības plānā, tādējādi gan valdībai, gan sabiedrībai ir iespēja paust savu viedokli par šādu jaunbūvi.

Pierīgas pašvaldības

Arī Pierīgā autostāvvietu politika ir pašvaldības kompetencē, un pašvaldībām savos būvnoteikumos vajadzētu iekļaut prasību izbūvēt pietiekami daudz stāvvietu. Pašlaik šāda prasība netiek piemērota. Pierīgas pašvaldībām vajadzētu arī piemērot noteikumu, ka maksas stāvvietas statusa noteikšanas vai tarifu paaugstināšanas kritērijs ir vidējais stāvvietas noslogojums 85 %.

Šajā plānā ir iekļautas tā saucamās brauciena sākumpunkta stāvparku atrašanās vietas pie daudzām Pierīgas dzelzceļa stacijām (skat. 4.5. nodaļu un 13. datu lapu par projektēšanas jautājumiem un īstenošanas stratēģiju).

5.3. Ceļu lietošanas maksas noteikšana

Ceļu un ielu tīkla attīstības aspektā ceļu lietošanas maksas noteikšanas shēma ir ekonomiski pamatota (ceļu lietošanas maksu šajā kontekstā varētu noteikt vai nu par ielu, vai arī par ceļu lietošanu). RPMP ir iekļauta sabiedriskā transporta pasākumu pakete, ieskaitot transportmijas pasākumus un tranzīta satiksmes infrastruktūras uzlabošanu. Šo pasākumu īstenošana sniegs vieglo automašīnu īpašniekiem labāku pārvietošanās alternatīvu, taču pašlaik šādas alternatīvas nav pieejamas. Ja ceļu lietošanas maksas noteikšanas shēma tiek sasaistīta ar jaunas vieglo un kravas automobiļu satiksmes infrastruktūras radīšanu, ceļu lietošanas maksa ir pieņemamāka, nekā tad, ja tas ir „pasākums pats par sevi”.

Pastāv iespēja ieviest ceļu lietošanas maksu par centrālo tiltu lietošanu, tādējādi novirzot satiksmi uz citiem upes šķērsojumiem (ZTK un Dienvidu tilts) un apvedceļu. Šo sistēmu var kombinēt vai aizstāt ar teritorijas licencēšanas sistēmu vai tā saucamo elektronisko lietošanas maksas piemērošanas kordonu, kam jāatrodas pilsētas centra apļa iekšpusē. Tas novērstu iekšējo vieglo automašīnu satiksmi,

izmantojot bezmaksas braukšanas iespēju, bez tam to var kombinēt ar stāvvietu sistēmu. Elektroniskā kordona maksu par ceļu lietošanu var uzskatīt kā elektroniski noteiktu maksu par stāvvietas izmantošanu. Ja vieglās automašīnas vadītājs izvēlas novietot automašīnu pašvaldības autostāvvietā, no maksas par stāvvietu tiek atskaitīta kordona maksa, tādējādi vieglo automašīnu vadītājiem, kuri novieto mašīnu stāvvietā pilsētas centrā, nav jāmaksā papildmaksa. Savukārt tranzīta satiksmes dalībniekiem maksa par stāvvietu netiek kompensēta, tādējādi viņi maksā par braukšanu pa pilsētas centru. Šādu noteikumu var piemērot arī vieglo automašīnu vadītājiem, kas izmanto privātās stāvvietas, izņemot pastāvīgos iedzīvotājus, uzņēmējsabiedrības, garāžu paju īpašniekus, varbūt arī izplatītājus.

Lai samazinātu satiksmes intensitāti un ietekmi uz vidi, iespējams noteikt maksu par ielu lietošanu, kuras aprēķina bāze ir nobrauktas attālums vai brauciena ilgums. Vadītāji pirms iebrukšanas ar maksu apliekamajā teritorijā pēc iespējas ilgāk brauks pa pilsētas apli. Tas samazinās vieglo automašīnu satiksmi ar maksu apliekamajā teritorijā abos upes krastos, taču tas var radīt lielākus ar vieglo automašīnu nobrauktos attālumus, īpaši nesamazinot vieglo automašīnu satiksmi centra virzienā. Nosakot lietošanas maksu atkarībā no laika, jāpārveido stāvvietu sistēma. Maksai jābūt minimālai ļoti īsas stāvvietas izmantošanas gadījumā un maksimālai ilgās stāvēšanas gadījumā. Maksa jāiekasē elektroniski, nevis saskaņā ar stāvlaika skaitītāja rādījumiem. Abos maksas noteikšanas gadījumos nepieciešams ieviest sarežģītāku sistēmu, tāpēc šīs iespējas nav ekonomiski pamatotas. Arī lietošanas maksas vai nodevas noteikšana par ZTK nav pamatota, jo tādā gadījumā satiksme tiks novirzīta uz pilsētas centru un centrālajiem tiltiem. Bankas un privātie investori infrastruktūras pasākumos izvairās no aplikšanas ar nodevu izmantošanas finansēšanas metodes ietvaros, sakarā ar augstu riska pakāpi, kas saistīta ar pieprasījuma analīzi un reālo infrastruktūras izmantojamību pēc izbūves pabeigšanas.

Slēdziens: ceļu lietošanas maksas noteikšanas shēma varētu palīdzēt nostiprināt ielu un autoceļu hierarhiju, vienlaikus iegūstot līdzekļus sabiedriskā transporta un infrastruktūras finansēšanai. Saskaņā ar transporta plānošanas politiku, kas definēta Rīgas teritoriālās attīstības plānā 2006.–2018. gadam, pastāv iecere izpētīt iespēju ieviest Rīgā maksu par ceļu lietošanu. Šī ideja ir saistīta gan ar efektīvu satiksmes intensitātes pārvaldību, gan ar gaisa kvalitātes uzlabošanu, pilsētas centra pievilcīguma paaugstināšanu, gan arī ar papildu finanšu resursu iegūšanu (piemēram, infrastruktūras attīstības fonds) vairāku infrastruktūras pasākumu finansēšanai. Tā kā sabiedriskā transporta modernizācija un alternatīvu maršrutu ar pietiekamu caurlaides spēju piedāvāšana vieglo automašīnu vadītājiem tuvākajā laikā nav sagaidāma, iespēja maksu par sastrēgumu (vai līdzīgu shēmu) ir apšaubāma. Pirms izlemšanas, kādā veidā un kad ieviest ceļu lietošanas maksas noteikšanu, jāizpēta šāda pasākuma iespējamā ietekme uz Rīgas un Pierīgas ekonomikas attīstību/atjaunošanu un ceļu tīklu. Rīcības programmā šis pētījums ir paredzēts pirmajam RPMP īstenošanas periodam (RD15I).

5.4. Mobilitātes pārvaldība

Mobilitātes pārvaldība pēc sarežģīta ieviešanas sākumposma tiek izmantota kā efektīvs vieglo automašīnu satiksmes samazināšanas veids, it īpaši maksimālās satiksmes intensitātes periodos. Mobilitātes pārvaldība ir pasākumu kopums, kura mērķis ir stimulēt darbiniekus neizmantojot vieglo automašīnu (maksimālās satiksmes intensitātes stundās) braucieniem uz darbu un darba braucieniem. Darba devēju aspektā mobilitātes pārvaldība var būt rentabls pasākums. Izmantojot citus satiksmes veidus, darbinieki laikus ierodas darbā un ir pakļauti mazākam satiksmes izraisītajam stresam. Zinātnisku pētījumu rezultāti liecina, ka to darbinieku, kas izmanto velosipēdus, vispārējais veselības stāvoklis ir labāks, tādējādi darba devēji ietaupa darbinieku, kā arī samazina stāvvietu izmaksas. Ja vairāki vienā teritorijā esoši uzņēmumi apvieno spēkus, iespējams uzlabot šīs teritorijas pieejamību. Noteiktos transporta koridoros un rūpniecības zonās mobilitātes pārvaldība ir perspektīva pieeja (automašīnu parka pārvaldības sastāvdaļa). Bez tam darba devēji var ieviest mobilitātes pārvaldības programmu sociālā apzinīguma mudināti.

RPMP iesaistītās leinteresētās puses var veikt vairākus ar mobilitātes pārvaldību saistītus pasākumus, piemēram:

- Motivēt savus darbiniekus izmantot videi draudzīgākus transporta veidus vai kolektīvi izmantot vieglās automašīnas braucienam uz darbu un atpakaļ, nodrošinot apsargājamu velosipēdu novietni, ieviešot nosacījuma atlaides sakarā ar izmantoto transporta veidu, nosacījuma autobusa biļetes maksas kompensācijas, piešķirot ierobežotu skaitu stāvvietu kolektīvo vieglo automašīnu izmantotājiem un darbiniekiem, kas dzīvo ļoti tālu no darba vietas, īstenojot kolektīvās vieglo automašīnu izmantošanas dalībnieku atrašanas programmas, mikroautobusu kolektīvo izmantošanu utt.;
- Komplektēt personālu no uzņēmuma tuvumā dzīvojošajiem un stimulējot darbinieku pārcelšanos uz dzīvi uzņēmuma tuvumā;
- Stimulējot darbu mājās un organizējot sanāksmes ārpus maksimālās satiksmes intensitātes laika;
- Motivēt citus uzņēmumus un iestādes, piemēram, lidostas, slimnīcas vai universitātes, piemēram, parakstīt vienošanās vai saistību rakstus, pārliecinot vadītājus, ka arī viņi ir ieinteresētās puses.

Papildus mobilitātes pārvaldībai ieinteresētās puses var veikt ilgtspējīga transporta pasākumus, piemēram, stimulēt vietējo pārtikas produktu izmantošanu ēdnīcās, izmantojot vietējos un ilgtspējīgus produktus, nosakot attiecīgas prasības projektu iepirkumu konkursa specifikācijās, ieviešot transportlīdzekļu izplūdes gāzu emisijas ierobežošanas noteikumus, nosakot vides zonas utt. Pieminēšanas vērtas ir vēl divas īpašas nostādnes. Vienu no tām Nīderlandē dēvē par ABC pieeju: jaunie darba devēji tiek piesaistīti atrašanās vietām, kuru pieejamības profils atbilst uzņēmuma mobilitātes profilam. Saskaņā ar šo politiku uzņēmumiem, kas piesaista intensīvu vieglo automašīnu vai kravas automobiļu plūsmu, jāatrodas galveno ielu tuvumā (vietas C), bet uzņēmumiem, kas sniedz sabiedriskos pakalpojumus vai uzskaites pakalpojumus, jāatrodas sabiedriskā transporta mezglu tuvumā (vietas A). Otrā pieeja ir „otrādā projektēšana” - konkrēta teritoriālās attīstības objekta ģenerālpilāna izstrādi sāk ar jautājumiem, kas saistīti ar nemotorizētās satiksmes pieejamības jautājumiem un beidz ar automašīnu infrastruktūras projektēšanu. Šī ideja ir saistīta ar ‘ražošanas ciklu ietverošās plānošanas koncepciju’.

5.5. Sabiedriskā transporta tirgvedība un pakalpojumu pārdošanas veicināšana

Šajā nodaļā ir aprakstīta sabiedriskā transporta tirgvedības stratēģija RPMP. Pasākumi sīkāk aprakstīti VIII pielikumā.

Kāpēc sabiedriskajam transportam vajadzīga tirgvedība?

Pašlaik Rīgas un Pierīgas tirgus daļa sabiedriskā transporta jomā samazinās. Paredzams, ka vieglo automašīnu skaits līdz 2025. gadam pieaugs par apmēram 60 %. Cilvēki, kuri iegādājas vieglās automašīnas, izmanto tās vairumā braucienā. Tas izraisa vēl lielākus gan privāto automašīnu, gan arī sabiedriskā transporta sastrēgumus, pagarina braucienam ar sabiedrisko transportu patērēto laiku un pasliktina sabiedriskā transporta uzticamības uztveri, tāpēc sabiedriskais transports pasažieriem nešķiet pievilcīgs. Tas izraisa vēl lielāku pasažieru skaita samazināšanos nekā privāto vieglo automašīnu īpašnieku skaita pieaugums.

Šo tendenci var palīdzēt mainīt skaidri definēta sabiedriskā transporta tirgvedība. Tirgvedība šajā izpratnē nav tikai satiksmes informācija un komunikācija ar sabiedrību. Tirgvedības speciālistam jāzina, ko cilvēki vēlas, un jāprot iemiesot šīs zināšanas pievilcīgā produkta/transporta sistēmā. Pareizi veikta tirgvedība spēj ierosināt vieglo automašīnu īpašniekiem vēlmi izmantot sabiedrisko transportu noteiktiem braucieniem un stimulēt esošos klientus turpināt izmantot sabiedrisko transportu, nevis iegādāties vieglo automašīnu.

Svarīga tirgvedības sastāvdaļa ir tēla veidošana. Šis aspekts bieži tiek novērtēts pārāk zemu. Daži cilvēki uzskata, ka sabiedriskais transports domāts vienīgi nabadzīgiem cilvēkiem, kuriem nav vieglās automašīnas. Tēls var atturēt cilvēkus no sabiedriskā transporta izmantošanas, jo tā nav „sociāli pieņemama”. Sabiedriskā transporta tēlu ietekmē transportlīdzekļu ārējais izskats, ātri un droša pārvietošanās iespēja, draudzīgs apkalpojošais personāls. Ļoti pozitīvu sabiedriskā transporta tēlu

izdevies izveidot, piemēram, Vīnē, Hamburgā un Cīrihē. Šāds tēls rosina izmantot sabiedrisko transportu, nevis savu vieglo automašīnu, un neizjust kaunu par šo faktu.

Galvenie tirgvedības mērķi Rīgā un Pierīgā

Veicot SMART analīzi, ir noteikti šādi galvenie sabiedriskā transporta mērķi:

1. uzturēt 35 % tirgus daļu Rīgas pārvadājumu tirgū;
2. uzturēt 50 % tirgus daļu braucienos pa pilsētas centru;
3. 2025. gadā sasniegt 50 % tirgus daļu braucienos no Pierīgas uz Rīgas centru (sabiedriskais transports kombinācijā ar vieglo automašīnu un stāvparka izmantošanu).

Šos mērķus iespējams sasniegt, pievēršot galveno uzmanību sabiedriskā transporta sistēmas pievilcīguma radīšanai vieglo automašīnu īpašnieku uztervē, it īpaši maršrutos uz Rīgas centru.

SWOT analīze

Lai novērtētu Rīgas un Pierīgas sabiedriskā transporta spēcīgos aspektus, vājās vietas, iespējas un draudus pasažieru kontekstā, tika veikta SWOT analīze. SWOT analīze palīdz paredzēt pasākumus un uzlabojumus. 5.1. tabulā sniegti SWOT analīzes rezultāti.

5.1. tabula. Rīgas un Pierīgas sabiedriskā transporta SWOT analīze	
<p>Stiprās puses:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sabiedriskā transporta tīkls ir ļoti blīvs (mazāk blīvs Pierīgā); 2. pastāv daudz tiešo savienojumu; 3. sabiedriskā transporta pakalpojumi ir samērā lēti; 4. braucienam patērētais laiks ir konkurētspējīgs ar citu satiksmes veidu braucienam patērēto laiku; 5. trolejbusiem un tramvajiem ir augsts kursēšanas biežums; 6. trolejbusu un autobuss tīkla ritošais sastāvs ir relatīvi jauns; 7. e-talonu izmantošana nodrošina brauciena ērtības; 8. Rīgas sabiedriskā transporta uzņēmumam ir viegli pieejama tīmekļa vietne. 	<p>Vājās puses (sastrēgumi):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ir grūti saņemt (detalizētu) satiksmes informāciju (piemēram, tūristiem); 2. transportlīdzekļu satiksmes informācijas bieži nav vai tā ir neskaidra; 3. blīvais tīkls apgrūtina labākā savienojuma noteikšanas iespēju; 4. tramvaju tīkls ir novecojis un neatbilst šodienas vajadzībām; 5. sabiedriskā transporta sistēmas tēls varētu būt labāks; 6. tīkls ir izolētu līniju sakopojums bez pietiekamiem starpsavienojumiem; 7. ierobežota tramvaja/trolejbusa/autobusa braukšanas maksas integrācija.
<p>Iespējas</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rīga ir ļoti „rosīga” pilsēta, un katru dienu vērojami transporta sastrēgumi; 2. Rīga ir monocentriska pilsēta, un pilsētas centrs ir teritorija, ar kuru iedzīvotāji lepojas; 3. Ceļu satiksmes drošības problēmas rada, piemēram, vieglo automašīnu vadītāji un pasažieri alkohola reibumā; 4. sabiedriskais transports palīdz samazināt gaisa piesārņojumu, CO₂ emisiju un risināt citas vides problēmas; 5. blīvais tīkls nodrošina iespēju aizbraukt uz jebkuru vietu; 6. pozitīva politiskā attieksme pret sabiedrisko transportu. 	<p>draudi</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. vieglo automašīnu īpašnieku skaita palielināšanās no apmēram 345 vieglajām automašīnām uz 1000 Rīgas un Pierīgas iedzīvotāju uz 565 vieglajām automašīnām uz 1000 iedzīvotāju; 2. vieglā automašīna nav tikai transportlīdzeklis: tā ir arī cilvēka statusa apliecinājums; 3. valdības finanšu stāvoklis pasliktinās; 4. pazeminās Rīgas sabiedriskā transporta sistēmas kvalitāte sakarā ar lielākiem sastrēgumiem.

mērķgrupas

Sabiedriskā transporta tirgvedībai vajadzētu kļūt par vienu no sabiedriskā transporta uzņēmuma pamatdarbības jomām. Lai sasniegtu nospraustos mērķus, jāizstrādā tirgvedības programma. Tāpēc atkarībā no mērķgrupām ir nepieciešams sadarboties ar citām ieinteresētajām pusēm, un pirmais solis varētu būt mērķgrupu noteikšana. Iespējamās mērķgrupas redzamas 5.2. tabulā

5.2. tabula. Mērķgrupas

mērķgrupa	sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēja tirgvedības partneris
Esošie Rīgas sabiedriskā transporta lietotāji (glabā to, kas tev ir)	- Rīgas Domes Transporta departaments; - Lielie uzņēmumi;
svārstmigranti (dzīvo Pierīgā, strādā Rīgā)	- „Pasažieru Vilciena” uzņēmumi; - Rīgas Domes Transporta departaments; - Pilsētas iedzīvotāju kopienas;
Rīgas un Pierīgas jaunieši (nebrauc dzērumā)	- „Pasažieru Vilciena” uzņēmumi; - Rīgas Domes Transporta departaments; - Pilsētas iedzīvotāju kopienas; - sociālie tīkli, skolas, jaunatnes organizācijas;
Atpūta un iepirkšanās	- tirdzniecības centri; - viesnīcas, restorāni; - svētku organizēšanas organizācijas;
Ārzemnieki, kas apmeklē Rīgu darba darīšanās vai kā tūristi, brauc ar Rīgas sabiedrisko transportu	- lidosta „Rīga”; - Rīgas kruīza kuģu terminālis; - „Rīgas Tūrista” informācija (arī viesnīcu pārstāvji utt.); - Muzeji un citi kultūras objekti;

tirgvedības ietekme

Rīgā un Pierīgā īstenojamie tirgvedības pasākumi ir aprakstīti VIII pielikumā. Analizējot tirgvedības pasākumu izmaksas un ieguvumus, jāņem vērā šādi faktori:

- Ir vieglāk zaudēt to, kas tev ir, nevis izcīnīt to, kā tev nav;
- tirgvedība ir efektīva vienmēr un visur;
- lai saņemtu ieguvumus, vispirms nepieciešamas izmaksas.

Ņemot vērā iepriekš norādīto, ir grūti interpretēt tirgvedības pasākumus ieguvumu izpratnē. Veicot ierosinātos pasākumus un pieņemot, ka biļešu cenas nemainās, ierosinātie tirgvedības pasākumi varētu paaugstināt pasažieru skaitu par 3 - 5 %.

Pieņemot reālu iespēju, ka valsts patronāža pieaugums par 3 %, «Rīgas Satiksmes» ieņēmumi no pasažieru pārvadājumiem varētu pieaugt līdz 72 miljoniem eiro gadā, pieņemot (reālistisks pieņēmums), ka pašreizējā caurlaides spēja ir pietiekama, lai atbilstu vajadzībām, ko rada pasažieru skaita pieaugums (tas nozīmē, ka nav vajadzīgi papildu tramvaji, trolejbusi un autobusi), sagaidāms rentabilitātes pieaugums. Tas nozīmē, ka ik gadu investīcijās tirgvedībā var investēt 2,1 miljonu eiro (peļņas sliekšņa analīzes dati).

Pasažierus, kas veido 3 % pieaugumu, var orientējoši iedalīt šādi:

- 1 %: jauni pasažieri (pasažieri, kuri pirms tam nav braukuši ar sabiedrisko transportu);
- 1 %: bijušie vieglo automašīnu lietotāji;
- 1 % esošie pasažieri, kuri brauc biežāk.

Rīgā visi sabiedriskā transporta pasažieri gadā kopā nobrauc (Rīgā un Pierīgā) apmēram 1,3 miljardus km. Vidējais brauciena attālums uz vienu pasažieri Rīgā sastāda apmēram 4,3 kilometrus (tramvajs,

trolejbuss un autobuss). Pieņemot, ka šis rādītājs palielināsies par 3 %, ik gadu pasažierkilometru skaits pieaugs par apmēram 32 miljoniem. Pieņemot, ka 1 % no pasažieru skaita pieauguma sastāda bijušie vieglo automašīnu lietotāji, ar vieglajām automašīnām nobraukto kilometru skaits samazināsies par 11 miljoniem kilometru, ar noteikumu, ka sabiedriskā transporta braukšanas ātrums ir vismaz nemainīgs.

Tirgvedībai ar mērķi piesaistīt vairāk pasažieru nepieciešamas investīcijas, taču tās rezultātā pieaugs pasažierkilometru skaits. Tomēr ir nepieciešams nodrošināt zināmu sabiedriskā transporta pamatkvalitāti (braukšanas ātrumu). Ņemot vērā, ka Rīgas un Pierīgas satiksmes intensitāte paaugstināsies, šo kvalitāti var nodrošināt vienīgi investīcijas sabiedriskā transporta infrastruktūrā.

Organizatoriskie aspekti

Tirgvedības pasākumiem jābūt saskaņotiem ar sabiedriskā transporta organizācijas veidu. Jaunai tirgvedības politikai jābūt cieši saistītai ar STI lēmumiem attiecībā uz tarifu sistēmas pārveidošanu, biļešu integrēšanu, tīkla pārveidošanu, ritošā sastāva kvalitātes uzlabošanu utt. Ir skaidri jādefinē sabiedriskā transporta uzņēmumu un STI loma šajā procesā, lai nodrošinātu saskaņotu darbu.

Slēdzot jaunus līgumus ar transporta pakalpojumu sniedzējiem, piemēram, ar «Rīgas Satiksmi» vai «Pasažieru Vilcienu», STI var iekļaut līgumā rīcības plānu. STI un transporta pakalpojumu sniedzēju līgumos jānorāda sasniedzamie mērķi, investīcijas tirgvedības pasākumos un rezultātu kontrole. Bez tam STI var piedalīties sabiedriskā transporta tirgvedībā, piemēram, veikt pasākumus, lai uzlabotu sabiedriskā transporta sistēmas tēlu.

5.6. Tirdzniecība pārsēšanās centros

Sabiedriskā transporta pārsēšanās punkts (pārsēšanās punkts, stacija vai lielāka pietura) ir pievilcīgāks tad, ja tajā atrodas dažādi tirdzniecības objekti. Jāatceras, ka primārā mērķgrupa – svārstmigranti pārsēšanās punktā parasti vēlas pēc iespējas ātrāk iekāpt vajadzīgajā transportlīdzeklī (faktiski tas attiecas uz visiem pasažieriem).

Tas nozīmē, ka iespējas kaut ko pārdot svārstmigrantiem ir visai ierobežotas. Kiosks, biļešu kase, ātrās uzkodas un bezalkoholiskie dzērieni – šīs preces iespējams tirgot lielākajās vilcieni, tramvaju un autobusu pieturvietās. Citi tirdzniecības objekti, piemēram, veikali nav ieteicami.

Stāvoklis ir citāds, ja sabiedriskā transporta pieturvietā vai mezglpunkts atrodas tiešā tirdzniecības centra tuvumā. Iespējama abu šo objektu funkciju mijiedarbība. Tirdzniecības centrs kļūst ne tikai par pārsēšanās punktu uz citu transportlīdzekli, bet daļēji arī par brauciena galamērķi, nevis vietu, kur pasažieris stāv, gaidīdams vilcieni, tramvaju, trolejbusu vai autobusu.

Kāds Holandē veiktais pētījums liecina, ka svārstmigranti atzinīgi uztver iekārtojumus, kas saistīti ar sabiedrisko transportu (ērta nojume, biļešu kase, sēdvietas un tualete), nevis iekārtojumus, kas saistīti ar ilgstošu izturēšanos. No tā var secināt, ka sabiedriskā transporta pārsēšanās punktos praktiski nav iespējams attīstīt plaša mēroga tirdzniecību. Kombinējiet tirdzniecības objektus un kontrolējiet to pārvaldību un izmantošanu.

5.7. Pasažieru informācijas sistēmas

Ir svarīgi uzlabot tās satiksmes informācijas kvalitāti, ko saņem Rīgas un Pierīgas esošie un iespējamie sabiedriskā transporta lietotāji. Sadaļā "Sabiedriskā transporta tirgvedība" jau ir norādīti vairāki pasākumi saistībā ar pasažieru informēšanu, taču arī sabiedriskā transporta pieturās un transportlīdzekļos iespējams izmantot dinamisku informācijas izplatīšanas sistēmu.

Papildus lielākam kursēšanas biežumam, lielākam ātrumam un mazākam braucienam patērētajam laikam tikpat svarīgi ir uzlabot sabiedriskā transporta drošumu un kursēšanu precīzi pēc saraksta. Autobusam un tramvajam jāpienāk paredzētajā laikā, un nokavēšanās gadījumā pasažierim ir jāsaņem

informācija. Dinamisku pasažieru informācijas sistēmu var izmantot, lai atbalstītu citus Rīgas un Pierīgas sabiedriskā transporta kvalitātes paaugstināšanas pasākumus

Aktuāla un precīza satiksmes informācija galvenajās pieturās un transportlīdzekļos rada sabiedriskā transporta drošuma izjūtu. Pasažieri, kuri spiesti gaidīt, ir neapmierināti, taču pasažieri, kuri tiek informēti par gaidīšanas ilgumu (un iemesliem) izjūt mazāku neapmierinātību.

Pētījumi liecina, ka tad, ja pasažieris nezina, cik ilgi viņam būs jāgaida tramvaja vai autobusa pieturā, gaidīšana laiks šķiet trīs reizes ilgāks, nekā tas ir patiesībā, un pasažieri uztver sabiedriskā transporta avārijas vai pakalpojumu sniegšanas pārtraukšanu mierīgāk tad, ja viņi tiek pietiekami plaši informēti par šo gadījumu cēloņiem, sekām un alternatīvajām braukšanas iespējām.

Lai gan galvenais dinamiskas pasažieru informācijas sistēmas mērķis ir sniegt pasažieriem informāciju, sabiedriskā transporta uzņēmumi un pat STI var to izmantot rentabilitātes paaugstināšanas mērķim. Sabiedriskā transporta efektivitātes paaugstināšana ir svarīgs sabiedriskā transporta uzņēmumu un STI mērķis. Lielāks tramvaju, trolejbusu un autobusu braukšanas ātrums nodrošina iespēju samazināt izmaksas vai paaugstināt pakalpojumu kvalitāti, nepalielinot izmaksas. Dinamisku pasažieru informācijas sistēmu var izmantot transportlīdzekļu izvietojuma optimizēšanai.

Īsi sakot, dinamiskas informācijas sistēmas izmantošana Rīgas un Pierīgas sabiedriskā transporta tīklā ir svarīgs sabiedriskā transporta drošuma, kursēšanas precizitātes, tēla un rentabilitātes paaugstināšanas līdzeklis, kas tiešā veidā paaugstina sabiedriskā transporta sistēmas kvalitāti, tāpēc šīs sistēmas izstrādāšana ir iekļauta RPMP.

6. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA UN SATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS PĀRVALDĪBA

Šajā sadaļā aprakstītas koncepcijas un konkrēti normatīvo aktu grozījumi, kuru mērķis ir pilnveidot

- sabiedriskā transporta organizācijas,
- plānošanas procedūru un
- autoceļu tīkla

organizatorisko struktūru

Šo ierosināto institucionālās struktūras izmaiņu mērķis ir novērst esošās vājās vietas, kuras RPMP izstrādāšanas laikā norādījušas ieinteresētās puses un kuras aprakstītas pirmajā starpposmu pārskatā. Par katru tematu sniegts kopsavilkums, kurā norādītas esošās vājās vietas, ierosinātā organizācija un nepieciešamie spēkā esošo normatīvo aktu grozījumi.

6.1. Sabiedriskā transporta pārvaldība

Problēmas analīzē ir noteikti tālāk norādītie galvenie uzlabojamie sabiedriskā transporta organizācijas jautājumi:

- leviest Pierīgas reģionālā sabiedriskā transporta, ieskaitot vilcienu, koordināciju, novēršot paralēlās dažādu transporta veidu līnijas vai transporta veidu konkurenci;
- Samazināt privāto mikroautobusu pakalpojumu sniedzēju konkurenci ar „Rīgas Satiksmi” Rīgā;
- Uzlabot kaimiņos esošo pašvaldību finanšu saistības finansēt „Rīgas Satiksme»s” sabiedriskā transporta pakalpojumus;
- sabiedriskā transporta struktūras optimizācija (finanšu aspekti, maršrutu tīkls utt., jo 2011. gadā beidzas PSO līguma ar „Rīgas Satiksmi” termiņš un mikroautobusu pakalpojumu sniedzēju licenču termiņš).

ideāla situācija

Sabiedriskā transporta optimizācijas pamatā varētu būt šādi institucionālie aspekti¹³:

1. informācijas integrācija (kopīgas kartes, informatīvās brošūras utt., kas tiek uztvertas kā informācija par vienu pakalpojumu veidu);
2. tarifu un biļešu integrācija (tirdzniecības vietas, biļešu veidi, braukšanas maksa);
3. tīkla integrācija (maršrutu un pārsēšanās punktu plānošana un koordinācija);
4. plašāka integrācija (ar citiem transporta veidiem un citām politikām).

Sabiedriskā transporta Integrācija ir organizācijas process, kura mērķis ir panākt ciešāku un efektīvāku atsevišķu pasažieru transporta sistēmas elementu (līniju tīkls un infrastruktūra, tarifi un biļetes, informācija un tirgvedība utt.) un transporta veidu un pakalpojumu sniedzēju darbības savstarpējo saskaņotību, nodrošinot augstāku visu ar katra atsevišķa brauciena komponentu saistīto pakalpojumu kvalitāti. Integrācijas aspektus var aprakstīt šādi:

integrēta informācija par maršrutiem (piemēram, kopīgas kartes utt.), braucienų grafikiem un braukšanas maksu (kopīgas informatīvās brošūras): Informācijas integrācija nozīmē, ka sistēma tiek uztverta kā „vienots veselums” ar vienādu koncepciju kopumu un „kopīgu valodu”, kas tiek izmantota saziņai ar lietotājiem. Integrēta informācija ir vienots tīkla tēls, piemēram, vienāds transportlīdzekļu noformējums, teiksim, viena emblēma, kā arī kopīga visu iesaistīto sabiedriskā transporta uzņēmumu tirgvedības stratēģija. Informācijas integrācijas galvenais mērķis ir informēt pasažierus par braukšanas iespējām, ko piedāvā sabiedriskā transporta sistēma kā vienots veselums, un šī informācija ir pieejama gan sistēmas ietvaros, gan arī ārpus tās, taču informācijas pieejamībai un saturam jābūt atšķirīgam (mājās, pieturvietās un transportlīdzekļos). Integrētas informācijas mērķis ir pazemināt sabiedriskā transporta izmantošanas barjeras.

¹³ Skat.:sabiedriskā transporta integrācija un tiesiskais regulējums – NEA a.o. 2003

integrēta biļešu pārdošanas un izmantošanas sistēma (vispārēja vai daļēja, piemēram, ierobežojas tikai ar sezonas biļetēm), biļešu pieejamība (tirdzniecības vietas) un integrēta braukšanas maksa (daļēja vai integrēta). Jēdzieni „tarifu integrācija” un „biļešu integrācija” bieži tiek uzskatīti par integrācijas koncepcijas sinonīmiem, taču patiesībā tie ir tikai neliela daļa no kopējās integrācijas koncepcijas. Biļešu pārdošanas un izmantošanas sistēmas integrācijas un braukšanas maksas integrācijas mērķis ir veicināt braukšanas ar sabiedrisko transportu priekšrocību izpratni pasažiera uztverē un likvidēt faktorus, kas tiek uztverti kā nepamatoti šķēršļi, piemēram, viena vai vairāku pakalpojumu sniedzēju piedāvāta viena un tā paša brauciena cenu starpība (piemēram, divu posmu brauciena gadījumā braucējam nākas divas reizes maksāt braukšanas pamatmaksu kopā ar maksu par attālumu, ja šiem posmiem ir dažādi pakalpojumu sniedzēji. Ja pakalpojumu sniedzējs būtu viens, pasažieriem nebūtu divreiz jāmaksā braukšanas pamatmaksā).

tīkla integrācija gan plānošanas posmā, gan arī darbības posmā (piemēram, garantēta pārsēšanās iespēja), gan arī infrastruktūras un galveno pārsēšanās punktu koordinācija investīciju posmā: Sabiedriskā transporta tīkla integrācija ir esošo sabiedrisko pakalpojumu kvalitātes paaugstināšanas veids, galvenā ideja – katra pakalpojuma pievilcīgums palielinās, ja šis pakalpojums ir iekļauts integrētā pakalpojumu tīklā. Tīkla integrācija parasti tiek interpretēta kā tādas struktūras izveidošana, kuras ietvaros tramvajam kā sabiedriskā transporta veidam ir sava specifiska loma, kas ļauj izmantot šī pakalpojumu veida relatīvās priekšrocības. Saistītais atslēgvārds ir ‘koordinācija’, jo tīkla integrācija ir saistīta arī ar tālsatiksmes sabiedriskā transporta tīkla un vietējā sabiedriskā transporta tīkla savienojumiem (ieskaitot specializētos sabiedriskā transporta pakalpojumus). Saskaņā ar šo principu jānodrošina iespēja izmantot dažādus transporta veidus atkarībā no to relatīvajām priekšrocībām, „piesaistot” noteiktu pasažieru plūsmas augstāka reitinga satiksmes veidam (tramvajs, metro, vilciens). Šim principam ir būtiski svarīga nozīme investīciju posmā, kad tiek plānoti stacionāri infrastruktūras objekti (ieskaitot galvenos pārsēšanās punktus). Bez tam šim principam ir svarīga loma arī pakalpojumu plānošanas posmā (galvenokārt maršrutu un braucienų grafiku plānošanā), nodrošinot pievilcīgu pakalpojumu savstarpējo sasaisti gan pārsēšanās laikā, gan arī pārsēšanās apstākļu (gaisotne pārsēšanās punktu zonās) izpratnē. Darbības posmā šis princips paredz ņemt vērā paredzamas un neparedzamas pārmērīga pieprasījuma vai pakalpojuma sniegšanas pārtraukuma iespējas, nokavējumu vai pakalpojuma sniegšanas pārtraukuma gadījumos nodrošinot garantētu pārsēšanās iespēju, adekvātu informāciju un/vai koriģējošus pakalpojumus (piemēram, taksometrus) vai alternatīvus pakalpojumus (piemēram, aizstājot vilcienu ar autobusu).

plašāka integrācija ir saistīta ar diviem galvenajiem jautājumiem, pirmkārt, integrācija ar transporta sistēmu plašākā izpratnē (pārvietošanos ar privātajām vieglajām automašīnām, taksometriem un velosipēdiem) investīciju, pakalpojumu plānošanas un darbības posmos un integrāciju ar cita veida pakalpojumiem, kas nav transporta pakalpojumi, otrkārt integrācija ar pilsētplānošanu un vides un sociālo politiku, ieskaitot veselības aizsardzību, sociālos pakalpojumus un izglītību.

Pēdējā šīs sadaļas nodaļā ir aprakstīta Stokholmas apgabala Sabiedriskā transporta iestādes darbība, kas ir sekmīgas STI paraugs. Rīgas un Pierīgas gadījumā tas nozīmē, ka «Rīgas Satiksme», mikroautobusi, reģionālie autobusi un vilcieni integrē biļetes, tīklus un informāciju, lai optimizētu katra sabiedriskā transporta veida pakalpojumus. Tas varētu palīdzēt izveidot konkurētspējīgāku sabiedriskā transporta sistēmu.

Sadarbība visdrīzāk būtu iespējama tad, ja sabiedriskais transports tiktu organizēts vienas Sabiedriskā transporta iestādes (STI) ietvaros. STI ir organizācija, kas slēdz līgumus ar pakalpojumu sniedzējiem. Visās lielākajās Rietumeiropas, Ziemeļeiropas un Centrālās Eiropas pilsētās darbojas šādas STI (piemēram, *Verkehrsverbund* Vācijā). Bez tam šādu organizatorisko struktūru atbalsta arī Regula (ES) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus (skat. X pielikumu). Pašvaldības saglabā savu ietekmi uz vietējo sabiedrisko transportu, jo tās pārrauga STI darbības savos reģionos.

STI ir valsts organizācija, kas attīsta un kontrolē sabiedrisko transportu:

- STI ir lēmējvara attiecībā uz sabiedrisko transportu;
- STI ir starpnieks starp pārvaldi (pašvaldību/reģionālo/valsts mēroga) un sabiedriskā transporta tirgu;
- valdība vai pašvaldības nosaka STI darba uzdevumus ar tiesību normām.

Sīkāku informāciju par STI skat. XI pielikumā.

Potenciālās Rīgas un Pierīgas STI

Latvijas kontekstā ir veikta vairāku alternatīvu salīdzinošā analīze, lai noteiktu, kura esošā organizācija varētu rīkoties kā Rīgas un Pierīgas STI un kādā administratīvajā līmenī šai organizācijai vajadzētu rīkoties. 6.1. tabulā sniegts šīs analīzes apskats. Jaunas organizācijas dibināšanas iespēja nav aplūkota, jo tā būtu saistīta ar papildu izmaksām, normatīvo aktu grozījumiem utt.

6.1. tabula. Sabiedriskā transporta pakalpojumu integrēšanas alternatīvas

Līmenis	Organizācija	Pozitīvie aspekti	Negatīvie aspekti
Valsts	«Autotransporta direkcija» (AD)	<ul style="list-style-type: none"> - RTA jau ir iesaistīta starpreģionu sabiedriskā transporta un vilcienu satiksmes jautājumu risināšanā - konkursu izsludināšana un finansējuma sadalīšana - veicina starpreģionu sabiedrisko transportu, jo AD atbild par visas valsts sabiedrisko transportu 	<ul style="list-style-type: none"> - Valsts līmenis - pašvaldību finansējuma nodošana AD ir neloģisks pasākums - nav reālas varas, izņemot koordinēšanas tiesības - ES dalībvalstīs nav labas prakses piemēru
Reģionālais	Rīgas plānošanas reģions	<ul style="list-style-type: none"> - robežas būtībā atbilst šī plānošanas reģiona robežām - citos reģionos jau ir šāda STI funkcija - pieejams visām pašvaldībām - nodibināts arī sabiedriskā transporta organizēšanas mērķim - integrēta plānošana un sabiedriskais transports - ES dalībvalstīs ir daudzi labas prakses piemēri 	Organizācijai nav juridiskas varas, tā būtu jāpiešķir
Vietējais	Rīgas Domes Transporta departaments	Transporta departaments jau pārzina sabiedriskā transporta jautājumus	<ul style="list-style-type: none"> - Darbība pilsētas, nevis reģiona robežās - Nav pieejama citām pašvaldībām - ES dalībvalstīs nav labas prakses piemēru

Līmenis	Organizācija	Pozitīvie aspekti	Negatīvie aspekti
Pakalpojumu sniedzēja	Apvienot «Rīgas Satiksmi» ar «Pasažieru Vilcienu»	Vienkāršs risinājums, nevienai iestādei nav jāmaina darba uzdevumi	<ul style="list-style-type: none"> - tiks izveidota grūti kontrolējama organizācija, nav izmaksu līmeņa salīdzināšanas etalona - pakalpojumu sniedzēja, stratēģiskajā, taktikas un operatīvajā līmenī nav nošķirtas sabiedriskā transporta funkcijas un tehnoloģiskās kompetences - kā slēgt līgumus par vietēja, reģionāla un valsts mēroga sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu? - kurš atbild par pakalpojumu līmeni un kvalitāti? - šajā modelī nav iekļaujama starpreģionu vilcienu satiksme

Apskats liecina, ka salīdzinājumā ar citām esošajām Latvijas organizācijām Rīgas plānošanas reģions varētu būt vispiemērotākā Rīgas un Pierīgas STI. Rīgas plānošanas reģionā ietilpst visa Rīga un Pierīga, un tas pārstāv visas reģiona pašvaldības. Satiksmes ministrijas Ceļu transporta departamenta līmenis ir pārāk augsts, jo tas pārstāv visu Latviju, bet Rīgas Domes Transporta departamenta līmenis ir pārāk zems, jo tas pārstāv tikai pilsētu, nevis apkārtējās pašvaldības. Pastāv arī citas pamatotas iespējas, ja STI tiek piešķirta iespēja darboties patstāvīgi. Ieteicams sīkāk aplūkot STI stāvokli Latvijā.

Tālāk konsultants aplūko iespēju integrēt STI Rīgas plānošanas reģionā.

STI nodibināšanas ietekme uz definētajām vajajām vietām

STI spēj risināt visus prasībām neatbilstošos iepriekšējā nodaļā aplūkotos aspektus:

- spēj optimizēt pakalpojumus (piemēram, novērst paralēlos maršrutus, jo STI organizē visus maršrutus);
- spēj novērst negodīgu konkurenci starp sabiedriskā transporta veidiem, jo tā spēj noteikt e-biļešu pārdošanas un izmantošanas sistēmu visos sabiedriskā transporta veidos un visam reģionam kā PSO līguma noslēgšanas tiesību vai licenču saņemšanas obligātu priekšnoteikumu;
- spēj piespiest visas reģiona pašvaldības finansēt savas pašvaldības sabiedrisko transportu;
- spēj izmantot faktu, ka 2011. gadā beidzas PSO līguma ar „Rīgas Satiksmi” termiņš un mikroautobusu pakalpojumu sniedzēju licenču termiņš, lai optimizētu PSO līgumus (it īpaši attiecībā uz tīkla un pakalpojumu integrāciju).

STI nodibināšana nodrošina šādas priekšrocības (no pasažieru, nodokļu maksātāju un pakalpojumu sniedzēju viedokļa):

- pasažieriem ir iespēja samazināt braucienam patērēto laiku (viņiem ir tiesības izvēlēties visātrāko transporta veidu, kā arī izmantot dažādus sabiedriskā transporta veidus), iespēja ietaupīt naudu (nav jāpērk dažādas biļetes) un saņemt kvalitatīvus pakalpojumus (pakalpojumi ir integrēti);
- valdībai nav jāmaksā subsīdijas, jo biļešu ieņēmumi pieaug, paralēlie maršruti tiek likvidēti un mikroautobusu peļņas iespējas tiek samazinātas;
- visi sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji kopā pārvaldā vairāk pasažieru, jo ‘sabiedriskā transporta produkts’ pasažieru uztverē ir kļuvis pievilcīgāks;
- juridiska skaidrība, jo Latvijā visām reģionālajām iestādēm ir vienāds statuss.

STI nodibināšanas finanšu ieguvumi

Visa Rīgas un Pierīgas sabiedriskā transporta STI nodibināšana sniedz vairākas priekšrocības saistībā ar sabiedriskā transporta organizācijas uzlabošanu. Balstoties uz citu valstu pieredzi, iespējams izteikt šīs priekšrocības finanšu izpratnē. Protams, šo finanšu priekšrocību novērtējums ir diezgan patvaļīgs, jo dažādās valstīs situācija pirms STI ieviešanas ir atšķirīga un arī STI uzdevumi un pienākumi var būt atšķirīgi. Minēsim šādas priekšrocības:

1. Uzdevumu un atbildības sadalījuma uzlabošanās
Tiek sadalīti dažādu nozares dalībnieku uzdevumi, pienākumi un lēmumu pieņemšanas tiesības. Tā rezultātā tiek nošķirti operatīvie lēmumi (attiecībā uz ikdienas darbu, ko pieņem transporta pakalpojumu sniedzēji), taktikas lēmumi (īstermiņa un vidēja termiņa, pieņem STI) un stratēģiskie lēmumi (ilgtermiņa politika, pieņem valsts, reģionālā un pašvaldību vadība). Tas nozīmē, ka katrs dalībnieks var patstāvīgi pieņemt lēmumus, tātad nav nepieciešama konsultēšanās un apspriešanās, tādējādi tiek ietaupītas organizatoriskās izmaksas;
2. Lēmumu pieņemšanas kvalitātes uzlabošanās
Kā jau iepriekš minēts, lēmumus pieņem tā iestāde, kas ir vistiešāk saistīta ar šo lēmumu priekšmetu un kurai ir vislielākā pieredze konkrētajos jautājumos. Tādējādi tiek uzlabota lēmumu kvalitāte, samazināta kļūdu iespēja, ietaupītas izmaksas, palielināti ieņēmumi un nodrošināta pilnvērtīgāka stratēģija un plānošana;
3. Sabiedriskā transporta organizācijas uzlabošanās
STI spēj ieviest sabiedriskā transporta organizācijas un kvalitātes integrāciju, jo tā kontrolē un pārrauga visus sabiedriskā transporta veidus.

Finanšu priekšrocību aplēse

No 1. punkta līdz 3. punktam norādītās priekšrocības var kvantitatīvajā izteiksmē definēt tālāk norādītajā veidā. Pirmkārt, sakarā ar lielāku darbības mērogu, darba uzdevumu pārklāšanās likvidēšanu un labāku uzdevumu sadalījumu pastāv iespēja ietaupīt daļu to iestāžu izmaksu, kuras pašlaik atbild par tiem uzdevumiem, kuri tiks nodoti STI. Var pieņemt, ka šis ietaupījums sastāda apmēram 20 % no pašreizējās organizatorisko izmaksu kopējās summas, kas ir apmēram 1 miljons eiro, tātad 0,2 miljoni eiro.

Otrkārt, STI var nodrošināt labāku lēmumu pieņemšanu un var realizēt visus sabiedriskā transporta kvalitātes uzlabojumu sniegtos ieguvumus, kas savukārt radīs privāto automašīnu izmantošanas samazināšanos. Kopējie ieguvumi no šīs sabiedriskā transporta priekšrocību sekmēšanas tiek aprēķināti kā izmaksu un ieguvumu analīzes elements un šeit netiek aplūkoti, lai izvairītos no „dubultās uzskaites”. Neatkarīgi no sabiedriskā transporta kvalitātes uzlabojumiem STI nodibināšanas ietekmi un sabiedriskā transporta izmaksas un ieņēmumus var aplēst šādi:

- Sabiedriskā transporta izmaksu ietaupījums: apm. 1 % no apm. 320 miljoniem eiro = 3,2 miljoni eiro;
- Sabiedriskā transporta ieņēmumu pieaugums: apm. 0,5 % no 220 miljoniem eiro = 1,1 miljons eiro.

Tas nozīmē, ka n 1. punkta līdz 3. punktam norādītās priekšrocības var kvantitatīvajā izteiksmē apkopot šādi: $0,2 + 3,2 + 1,1 = 4,5$ miljoni eiro.

Tās ietekmes apskats kādu uz katru ieinteresēto pusi atstātu STI iekļaušana Rīgas Plānošanas reģionā

kompetentās iestādes:

- Rīgas Plānošanas reģions – tā organizācijā tiek iekļauta Rīgas un Pierīgas STI;
- Rīgas Dome – joprojām ir „«Rīgas Satiksme»s” īpašniece, taču sabiedriskā transporta organizācija un finansējums tiek nodots STI;
- Rīgas Dome un citas Pierīgas pašvaldības - STI darbību pārraudzība;

- Autoceļu administrācija – joprojām ir izpildorganizācija, kas slēdz līgumus un finansē reģionālo autobusu un vilcienu satiksmi ārpus Pierīgas, taču šie uzdevumi attiecībā uz Pierīgas reģionālo autobusu un vilcienu satiksmi tiek nodoti STI.

pakalpojumu sniedzēji:

- „Rīgas Satiksme», reģionālie autobusi un mikroautobusi: – STI slēdz PSO līgumus, ģpašumtiesību maiņa nenotiek;
- reģionālie vilcieni – STI slēdz līgumus ar „Pasažieru Vilcienu” par reģionāliem pakalpojumiem.

6.1. attēlā redzamā organogramma parāda sabiedriskā transporta organizāciju gadījumā, ja STI tiek iekļauta Rīgas Plānošanas reģiona organizācijā. Kā jau minēts, pastāv arī citas iespējas un izvēli var ietekmēt praktiski apsvērumi.

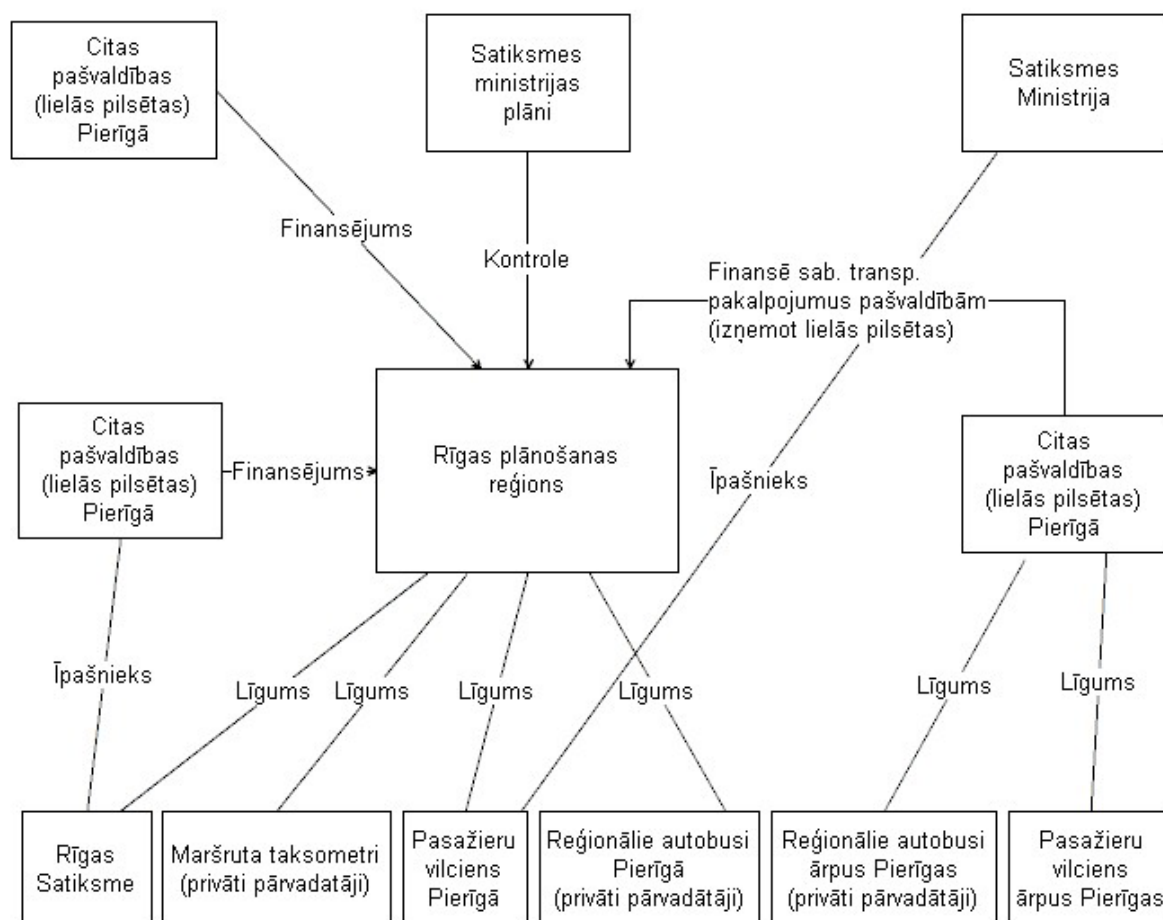
Ierosinātie STI uzdevumi

STI uzdevumi varētu būt šādi:

- sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas standartu izstrādāšana un sabiedriskā transporta lietošanas noteikumu projektu izstrādāšana;
- optimāla, pieprasījumam atbilstoša sabiedriskā transporta maršrutu tīkla izstrādāšana;
- dzelzceļa transporta integrācija reģionālajā sabiedriskā transporta sistēmā;
- sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju licencēšana un līgumu slēgšana;
- Rīgas un Pierīgas sabiedriskā transporta maršrutu, pakalpojumu un satiksmes plūsmas koordinācija, kontrole un uzraudzība;
- slēdzieni attiecībā uz līgumu par pārvadājumiem atbilstību normatīvajiem aktiem;
- sabiedriskā transporta modernizācijas un kvalitātes līmeņa paaugstināšanas veicināšana;
- efektīvas un ekonomiski pamatotas sabiedriskā transporta pakalpojumu apmaksāšanas sistēmas izstrādāšana.

Pašlaik katrai pašvaldībai ir savs budžets un prioritātes, tāpēc sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāte dažādās pašvaldībās ir atšķirīga. STI ir nepieciešama juridiskā spēja pārņemt no pašvaldībām minētos uzdevumus. Galvenais jaunu reģionālu institūciju dibināšanas mērķis ir sabiedriskā transporta optimizācija, integrācija, izmaksu samazināšana, efektivitāte un kvalitāte, tāpēc STI vajadzētu finansēt galvenokārt no valsts budžeta.

6.1. attēls. Ierosinātās sabiedriskā transporta organizācijas organogramma



Normatīvo aktu interpretācija ierosinātās institucionālās struktūras kontekstā

Lai noteiktu, kādi tiesību aktu grozījumi ir nepieciešami, lai izveidotu ierosināto institucionālo struktūru, ir veikta esošā tiesiskā regulējuma un institucionālās struktūras interpretācija ierosinātās institucionālās struktūras kontekstā. Pašreiz spēkā esošo sabiedriskā transporta pakalpojumu normatīvo aktu apskatu skat. XII pielikumā.

Grozījumi, kas nepieciešami, lai izveidotu ierosināto institucionālo struktūru

Pastāv vairākas iespējas iekļaut STI sabiedriskā transporta institucionālajā struktūrā. Citas valstis ir izvēlējušās atšķirīgas iespējas attiecībā uz sabiedriskā transporta politiku, plānošanu, pārvaldību, kontroli un pakalpojumu sniegšanu, ņemot vērā uzdevumu un pienākumu sadalījumu starp dažādām ieinteresētajām pusēm.

Ja galvenās ieinteresētās puses ir pārstāvētas kādā padomē, STI iekļaušana esošajā organizācijā nerada problēmas un tās pamatā ir praktiski apsvērumi, piemēram, šādas iestādes atrašanās vieta un telpas un sazināšanās ar citām ieinteresētajām pusēm. Visos gadījumos pastāv STI darbības neatkarības noteikums un prasība, lai pēc reālās STI iekļaušanas organizācijā netiktu apdraudētas tai piešķirtās pilnvaras un tiesības.

Saistībā ar STI iekļaušanu Rīgas Plānošanas reģionā var minēt dažus juridiskos motīvus. Saskaņā ar Reģionālās atbilstības likumu (16. panta 1. daļa) Rīgas Plānošanas reģions veic darbības, kas atbalsta

reģiona attīstību un nodrošina pašvaldību un valsts administratīvo institūciju darbības koordināciju un sadarbību. Saskaņā ar 2010. g. 1. janvāra likumu „Par sabiedriskā transporta pakalpojumiem” Rīgas Plānošanas reģions atbild arī par sabiedriskā transporta pakalpojumu maršrutu tīklu organizāciju savā reģionā, taču šis noteikums pagaidām nav stājies spēkā, jo katrai pašvaldībai ir pienākums nodrošināt sabiedriskā transporta tīklu un pakalpojumus.

Konkursu rīkošana

Ja pašvaldību pienākumi tiks nodoti STI, „Rīgas Satiksmei” kopā ar citiem pakalpojumu sniedzējiem vajadzēs piedalīties publiskajos konkursos par tiesībām sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus Rīgā un Pierīgā (tos organizēs STI saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu). Regula ES 1370/2007 norāda, ka līguma noslēgšana ar tieši pakļautu pakalpojumu sniedzēju („Rīgas Satiksme”), nerīkojot konkursu, ir iespējama ar noteikumu, ka iestāde kontrolē iekšējo pakalpojumu sniedzēju. Tas atiecas arī uz gadījumu, kad pašvaldība (RD) nodod tiesības slēgt līgumus STI. Sīkāku informāciju par Regulu ES 1370/2007 skat. X pielikumā.

Pamatojoties uz iepriekšējā nodaļā sniegtās analīzes rezultātiem, var secināt, ka nepieciešams ieviest šādas izmaiņas.

6.2. tabula. Grozījumi, kas nepieciešami, lai izveidotu ierosināto institucionālo struktūru

Likums/noteikumi	grozījumu veids
Likums „Par sabiedriskā transporta pakalpojumiem”	Spēkā esošo likumu vajadzētu atjaunināt, lai noteiktu STI pakļautību. Būtībā tās ir redakcionāla rakstura izmaiņas, lai noteiktu, ka STI pārņem no pašvaldībām sabiedriskā transporta organizēšanas funkcijas.
Ministru Kabineta 2009. gada 26. oktobra noteikumi Nr. 1226 ‘Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radušos zaudējumu un izdevumu kompensēšanas un sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifa noteikšanas kārtība’	Šie noteikumi būtu jāpārskata atbilstoši izmaiņām minētajā likumā.

Pilnu grozījumu sarakstu skat. XIII pielikumā.

slēdzieni

Pamatojoties uz pašreizējām sabiedriskā transporta vajajām vietām, ir izstrādāta sabiedriskā transporta organizēšanas koncepcija, ņemot vērā lielāko Ziemeļeiropas un Rietumeiropas pilsētu labāko praksi. Institucionālā struktūra paredz sabiedriskā transporta iestādes nodibināšanu. Šī iestāde organizē sabiedrisko transportu un visus tā veidus visā Rīgas un Pierīgas reģionā: vietējo sabiedrisko transportu, mikroautobusus, reģionālos autobusus un reģionālos vilcienus. Sabiedriskā transporta Integrācija paaugstinās pakalpojumu līmeni un nodrošinās sabiedriskā transporta priekšrocības.

Izmaksu analīzes rezultāti parāda sabiedriskā transporta integrācijas finanšu ieguvumus. Nepieciešamie likumu un noteikumu grozījumi atstās nelielu juridisko ietekmi, galvenā nozīme ir politiskajai gribai mainīt institucionālo struktūru. Tā kā «Rīgas Satiksme» un mikroautobusu pakalpojumu sniedzēju PSO līgumu termiņš beidzas 2011. gadā, jaunnodibinātā STI varēs iekļaut sabiedrisko transportu jaunajos PSO līgumos.

6.2. Transporta infrastruktūras plānošana

Šajā nodaļā novērtēta esošā transporta infrastruktūras plānošanas struktūra un sniegti ieteikumi attiecībā uz plānošanas dokumentu uzlabošanu.

Plānošanas dokumentu vājās vietas

1. Pašlaik Latvijas SM nevar piespiest pašvaldības pieņemt valsts mēroga transporta plānus, piemēram, nacionālo mobilitātes plānu. Starp SM un pašvaldībām nepastāv oficiālas attiecības, un SM un Rīgas Domes sadarbība notiek uz brīvprātības pamatiem;
2. Kopumā ministriju sadarbība projektu līmenī ir ierobežota (tikai normatīvajos aktos noteiktajos gadījumos). Tas nozīmē, ka citas ministrijas komentēs (mobilitātes) plānu un pārbaudīs, vai tas atbilst šo ministriju plāniem, tikai pēc tam, kad SM lūgs, lai Ministru Kabinets apstiprina šo plānu;
3. Valsts līmenī Rīga aplūko galvenos autoceļus tranzīta satiksmes veicināšanas aspektā, bet pašvaldības uzskata šos autoceļus par sava ceļu tīkla sastāvdaļu. Pirmajā aspektā vēlams nodrošināt minimālu skaitu pievedceļu, lai palielinātu ātrumu, bet otrajā aspektā ir nepieciešami daudzi pievedceļi, lai vieglās automašīnas un kravas automobiļi pēc iespējas ātrāk nokļūtu uz galvenā autoceļa.

ideāla situācija

Vajadzētu institucionalizēt ministriju sadarbību agrākā plānošanas posmā, lai novērstu plānu apstiprināšanas aizkavējumus vai izmaiņas sakarā ar citu ministriju pieprasījumiem. Vajadzētu panākt, lai pašvaldības ievieš nozares ministriju plānus savos vietējos plānos.

Ja valsts nozīmes autoceļi pašvaldību teritorijā ir iekļauti valsts autoceļu tīklā un transporta plānā, tiek novērsta atšķirīga ceļu lietošanas politika, ko nosaka pašvaldības vai „Latvijas Valsts ceļi”, jo LVC SM uzdevumā sagatavo valsts nozīmes ceļu plānošanu pašvaldību līmenī.

Teritoriālās attīstības plānošanas likuma projekta interpretācija

Galvenie teritorijas plānošanas un infrastruktūras plānošanas dokumenti ir šādi:

- Nacionālās attīstības plāns 2007. – 2013. gadam, ko Ministru Kabinets apstiprināja 2006. gada 4. jūlijā, stājies spēkā ar Ministru Kabineta 2010. gada 9. aprīļa pavēli Nr. 203. Plānā noteikti galvenie Latvijas attīstības virzieni un galvenie valsts mēroga mērķi;
- Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam. Šo stratēģiju Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrijas (RAPLM) uzdevumā izstrādāja speciālistu grupa, kas definēja galvenos principus: laimīgi cilvēki plaukstošā valstī, ilgtspējīgs un veselīgs dzīves veids, radoša un toleranta sabiedrība, uz sadarbību orientēta konkurence un valsts kā „viegli pieejams partneris”. Pēc apstiprināšanas Saeimā šī stratēģija kļūs par valsts galveno plānošanas dokumentu ar juridisku spēku.

XIII pielikumā sniegts spēkā esošo teritorijas plānošanas normatīvo aktu apskats. Pašlaik plānošanas attīstību reglamentē trīs likumi:

- Teritorijas plānošanas likums;
- Reģionālās attīstības likums;
- Likums „Par pašvaldībām”.

Lai novērstu vienu un to pašu jautājumu reglamentēšanu ar trim likumiem, ir izstrādāts jaunais Teritorijas plānošanas likums. Šis Likums paredz Ministru Kabineta atbildību par:

- teritorijas plānošanas likuma izstrādāšanas, ieviešanas un pārraudzības nosacījumiem;
- prasībām attiecībā uz reģionālās attīstības plānošanas dokumentu saturu un noformējumu;
- prasībām attiecībā uz pašvaldību izstrādāto plānošanas dokumentu saturu, noformējumu, finansēšanas metodēm un uzstādītajām prasībām;
- vispārīgajām prasībām attiecībā uz teritorijas plānojuma izmantošanu un veidošanu;
- mērķdotāciju piešķiršanas noteikumiem.

Likuma mērķis (Teritorijas plānošanas likuma 2. pants) ir veicināt ilgtspējīgu un līdzsvarotu valsts attīstību, pamatojoties uz efektīvu teritorijas plānošana sistēmu un ievērojot nepārtrauktības un integrētas pieejas principus (3. pants).

Saskaņā ar šo likuma projektu kompetentās iestādes ir šādas:

- Ministru Kabinets (7. pants) – tā kompetencē ir augstāk minētie noteikumi;
- atbildīgā ministrija ir RAPLM (8. pants) – izstrādā stratēģiskos un teritorijas plānošanas dokumentus, kontrolē to īstenošanu;
- Nacionālās attīstības padome (9. pants) – koordinē un pārbauda plānošanas dokumentu īstenošanu;
- nozaru ministrijas (10. pants) – izstrādā ierosinājumus (ja nepieciešams) un sadarbojas ar citām institūcijām, sniedzot informāciju vai ieteikumus attiecībā uz teritorijas plānošanas dokumentu izstrādāšanu;
- nozaru ministrijas (10. pants) – izstrādā ierosinājumus (ja nepieciešams) un sadarbojas ar citām institūcijām, sniedzot informāciju vai ieteikumus attiecībā uz teritorijas plānošanas dokumentu izstrādāšanu. Vajadzētu noteikt, ka SM kā par transporta infrastruktūras attīstību atbildīgā ministrija izstrādā noteikumus, kurus RAPLM ievieš teritorijas plānošanas dokumentos;
- plānošanas reģioni (11. pants) – izstrādā un apstiprina stratēģiskās un attīstības programmas, koordinē un kontrolē to īstenošanu, izstrādā ierosinājumus par plānošanas dokumentiem, vada un kontrolē vietējās attīstības programmu izstrādāšanu utt.;
- pašvaldības (12. pants) atbild par vietējo plānošanas dokumentu izstrādāšanu un īstenošanu atbilstoši normatīvo aktu prasībām.

Vajadzētu noteikt, ka SM kā par transporta infrastruktūras attīstību atbildīgā ministrija izstrādā noteikumus, kurus RAPLM ievieš teritorijas plānošanas dokumentos.

Visiem attīstības un teritorijas plānošanas dokumentiem jāatbilst Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai (ilgtermiņa teritorijas plānošanas dokuments, kas nosaka valsts tendences) un Nacionālās attīstības plānam (vidēja termiņa teritorijas plānošanas dokuments, kas nosaka attīstības prioritāšu politiku un jomas, darbību virzienu un finansēšanas avotus).

15. (2) pants nosaka, ka Nacionālās attīstības plāna izstrādāšanai nepieciešams novērtēt nozaru politikas plānošanas dokumentus un reģionu attīstības programmu plānus.

Saskaņā ar 21. (1 un 2) pantu pašvaldības izstrādā attīstības stratēģijas vismaz 12 gadiem, nosakot vietējās ilgtermiņa attīstības mērķus un prioritātes, aprakstot un grafiskā formātā demonstrējot teritorijas attīstību, ieskaitot transporta infrastruktūras attīstību.

Ierosinātie teritoriālās attīstības plānošanas likumu projektu grozījumi

Tā kā SM ir nozīmīga loma transporta infrastruktūras plānošanā, nepieciešams novērtēt arī SM izstrādātos dokumentus, tāpēc vajadzētu ieviest grozījumus 15. (2) pantā, pievienojot formulējumu transporta infrastruktūras plānošanas dokumentos iesaistītās kompetentās transporta nozares iestādes’.

Paredzams, ka likuma projekts stāsies spēkā nākamgad (2011. gada 1. janvārī). Jaunais Teritorijas plānošanas likums paredz ministrijām tiesības izstrādāt plānus, piemēram, nacionālo autoceļu plānu. Šim plānam vajadzētu detalizēti aprakstīt, kā vajadzētu izskatīties katram, tajā skaitā pašvaldību teritorijās esošajam valsts autoceļu posmam. Līdz šim SM šādu autoceļu plānu nav izstrādājusi, un vajadzētu tai noteikt pienākumu to izstrādāt.

Pamatojoties uz šo analīzi, tiek ierosināti šādi grozījumi.

6.3. tabula. Ierosinātie teritorijas plānošanas likumu grozījumi

Likums un likuma projekts	Grozījuma veids
Reģionālās attīstības likums	Rīgas Plānošanas reģions (un citas reģiona kompetentās iestādes) sadarbībā ar SM varētu koordinēt transporta infrastruktūras plānošanas dokumentus.

Likums un likuma projekts	Grozījuma veids
Teritorijas plānošanas likuma projekts	Jaunais likuma projekts nav pretrunā ar ierosināto modeli. Nav nepieciešams ieviest grozījumus, taču vajadzētu norādīt, ka SM ir atbildīga par transporta infrastruktūru.

Pilnus grozījumu sarakstus skat. XIV pielikumā.

slēdzieni

Galvenais RAPLM uzdevums ir veicināt reģionu un pašvaldību attīstības plānošanas procesu koordināciju visos ar reģiona attīstību saistītajos jautājumos. SM atbild par satiksmes plūsmām un drošību, kā arī par autoceļu pārvaldību un uzturēšanu. Abām ministrijām jāsadarbojas transporta infrastruktūras tīkla izstrādāšanā, proti, SM izstrādā ceļu tīkla plānu un/vai citus infrastruktūras plānošanas dokumentus, bet RAPLM iekļauj tos teritorijas plānošanas dokumentos.

Plānošanas dokumentus var izmantot, organizējot ceļu lietošanu vispiemērotākajā veidā un koordinējot šo lietošanu valsts līmenī. Teritorijas plānošanas likuma projektā vajadzētu ieviest grozījumus, lai noteiktu šo koordināciju un precizētu SM lomu.

6.3. Valsts nozīmes ceļu uzturēšana pilsētu teritorijās

Valsts nozīmes autoceļu uzturēšanu, izņemot dažus posmus, kas atrodas noteiktu pašvaldību teritorijā, plāno un organizē „Latvijas Valsts ceļi” (LVC). Tas var radīt uzturēšanas plānu atšķirības – dažiem ceļiem netiek piemēroti vienādi standarti pašvaldību robežās un ārpus pašvaldību robežām (piemēram, aiz Rīgas robežām) un LVC un Rīgas Dome nesaskaņo investīcijas ceļu infrastruktūrā. Pašvaldībām jāiesniedz SM lūgums līdzfinansēt ceļu uzturēšanu. SM izskata šos pieteikumus atbilstoši prioritātēm un ceļu kvalitātei. Sakarā ar pašvaldību finanšu problēmām šiem pieprasījumiem pēc papildus valsts finansējuma ne vienmēr tiek piešķirta prioritāte.

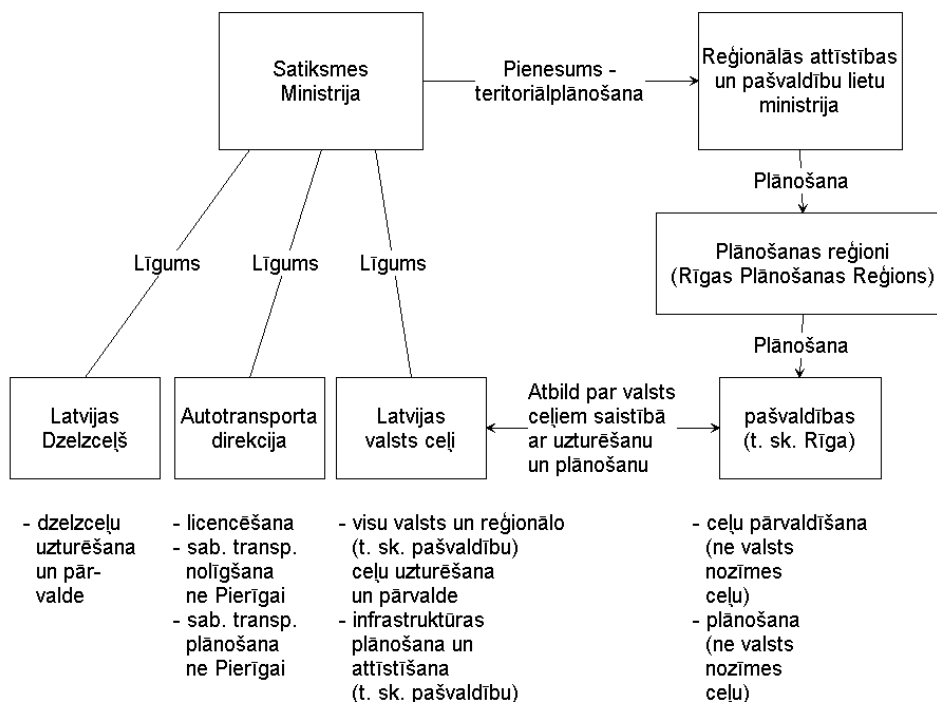
ideāla situācija

Pašvaldību autoceļu integrācija valsts ceļu tīklā, nosakot LVC atbildību, atrisinās pašvaldību teritorijā esošo valsts ceļu uzturēšanas problēmas un vājās vietas. Ja pašvaldību teritorijā esošie valsts nozīmes ceļi tiks iekļauti valsts ceļu tīklā, nosakot LVC atbildību, tiks atrisināti šādi jautājumi:

- Tiks novērstas valsts ceļu uzturēšanas atšķirības, jo LVC izstrādā uzturēšanas plānus, finansē uzturēšanu no valsts budžeta un organizē uzturēšanu saskaņā ar vienotiem standartiem;
- Pašvaldībām nevajag rezervēt budžeta līdzekļus valsts ceļu uzturēšanai, un tām nerodas lieki administratīvie izdevumi, jo nav jāizstrādā LVC līdzfinansējuma pieteikumi.

6.4. attēlā redzamā organogramma sniedz priekšstatu par ierosināto ceļu plānošanas un uzturēšanas organizāciju.

6.4. attēls. Ierosinātā ceļu plānošanas un uzturēšanas organizācija



Spēkā esošo normatīvo aktu interpretācija ierosinātās institucionālās struktūras kontekstā

Saskaņā ar likumu „Par autoceļiem” (3. pants) autoceļi tiek klasificēti pēc to nozīmes. Valsts autoceļus iedala trīs grupās:

- Valsts nozīmes autoceļi – savieno ar citu valstu galvaspilsētām un galveno ceļu tīkliem;
- reģionālie autoceļi - savieno administratīvos centrus ar galvaspilsētu un citām lielām valsts pilsētām;
- vietējas nozīmes autoceļi - savieno administratīvos centrus ar rajoniem, ciemiem un citām apdzīvotām vietām.

Likuma „Par autoceļiem” 1. pants nosaka, ka vietējās kompetentās iestādes atbild par pilsētu ielām, to uzturēšanu un izmantošanu.

Saskaņā ar likuma „Par autoceļiem” 4. pantu valsts nozīmes ceļi un visas to konstrukcijas ir valsts īpašums un LVC atbild par to uzturēšanu un rekonstrukciju. Tas attiecas arī uz valsts nozīmes autoceļu posmiem, kas pašvaldību teritorijās ir pilsētu ielas.

Tomēr šis likums paredz izņēmumu (4. (11). pants) - ar Ministru Kabineta lēmumu valsts nozīmes autoceļus var nodot pašvaldībām, nosakot tām pienākumu uzturēt un remontēt šos ceļus, saņemot finansējumu.

Esošā situācija – ne tikai atsevišķos gadījumos, bet saskaņā ar Ministru Kabineta 2009. gada 29. septembra Noteikumiem Nr. 1104 „Noteikumi par valsts autoceļu un valsts autoceļu maršrutā ietvertu pašvaldībām piederošo autoceļu posmu sarakstiem” Rīgas un Pierīgas teritorijā gandrīz visi valsts nozīmes autoceļu posmi ir pašvaldību īpašumā, tādējādi šīs pašvaldības uztur un remontē šos valsts nozīmes ceļu posmus un LVS loma aprobežojas ar konkursu tehnisko noteikumu apstiprināšanu, ja šādi konkursi tiek rīkoti. Tādējādi uzturēšanas kvalitāte un remontu finansējums ir atšķirīgs.

Spēkā esošo ceļu tīkla uzturēšanas normatīvo aktu apskatu skat. XII pielikumā.

Ierosinātie spēkā esošo normatīvo aktu grozījumi, lai sasniegtu ideālo situāciju
 Pamatojoties uz analīzes rezultātiem, tiek ierosināti šādi grozījumi.

6.5. tabula. Ierosinātie ceļu plānošanas un uzturēšanas normatīvo aktu grozījumi

likums/noteikumi	grozījumu veids
Likums „Par autoceļiem”	Ierosinātās izmaiņas paredz pašvaldību tiesību ierobežošanu saistībā ar valsts nozīmes autoceļiem. Ideālā situācija – par šo uzdevumu atbild tikai viena iestāde. „Latvijas Valsts ceļi” jau tagad ir atbildīgā iestāde, un visi tās uzdevumi ir saistīti ar līdzīgiem uzdevumiem, bet pašvaldībām ir atšķirīgas prioritātes.
Ministru Kabineta 2009. gada 29. septembra Noteikumi Nr. 1104 „Noteikumi par valsts autoceļu un valsts autoceļu maršrutā ietverto pašvaldībām piederošo autoceļu posmu sarakstiem” (spēkā no 2009. g. 3. oktobra)	Šis valsts nozīmes autoceļu saraksts ir jāpārskata atbilstoši likuma „Par autoceļiem” noteikumam, kas paredz, ka tikai atsevišķos gadījumos (ar ģeogrāfijas Ministru Kabineta lēmumu) pašvaldības ir tiesīgas uzturēt valsts nozīmes autoceļu daļas vai posmus, kas atrodas pašvaldības teritorijā, un slēgt līgumus par šiem posmiem, t.i., vajadzētu apsvērt šo posmu nodošanu LVC, nevis pašvaldību valdījumā.

Pilns grozījumu saraksts sniegts XV pielikumā.

slēdziens

„Latvijas Valsts ceļi” tika nodibināti ar mērķi uzturēt un izbūvēt valsts autoceļu tīklu. Tā kā LVC atbild par valsts nozīmes ceļu uzturēšanu arī pilsētu robežās, LVC spēj nodrošināt šo ceļu uzturēšanu atbilstoši standarta noteikumiem. Ideālajā situācijā LVC pārņem savā pārvaldībā neapbūvētos galveno valsts nozīmes ceļu posmus, kas atrodas pilsētu teritorijās.

Tomēr jāņem vērā, ka vairumā gadījumu Latvijas pilsētās galvenie autoceļi tiek izmantoti kā pilsētas ielas ar ielām raksturīgu ēku un komunikāciju izvietojumu, tāpēc šiem autoceļu posmiem ir pilnīgi atšķirīga pārvaldības (uzturēšanas, remonta un rekonstrukcijas) organizācija un dominējošā ir pievedceļa funkcija. Bez tam ir grūti noteikt vienādus uzturēšanas noteikumus autoceļiem un ielām, cita starpā arī sakarā ar atšķirīgu satiksmes slodzi un saturu.

6.4. STI piemērs: Stokholmas apgabals

informācijas integrācija

Stokholmas apgabalā visu klientiem paredzēto informāciju izstrādā un izplata organizēšanas un plānošanas iestāde SL. Pakalpojumu sniedzēji informē klientus par pakalpojumu sniegšanas nokavējumiem. Šī struktūra novērš iespēju, ka pasažieri saņem pārāk maz informācijas. Tā kā SL atbild par sabiedriskā transporta plānošanu, tā nekavējoties saņem visu pieejamo informāciju, piemēram, par pakalpojumu sniegšanas tīklu un tarifiem. Lietotāji saņem visu informāciju, ieskaitot braucienu grafikus, bez maksas.

Pakalpojumu sniedzējiem ir pienākums sniegt informāciju par pakalpojumu sniegšanas nokavējumiem. Šo procesu pārvalda ģeogrāfijas ministrijai nolūkam dibināta uzņēmēj sabiedrība, kas pārstāv visus pakalpojumu sniedzējus. Katram jaunam pakalpojumu sniedzējam ir pienākums iegādāties šīs sabiedrības akcijas.

Rezultāti: viens informācijas sniedzējs, viena vieta, kur pasažieri var saņemt informāciju, pilnīga kontrole, brauciena garantija un speciālistu zināšanas.

Lai stimulētu pakalpojumu sniedzējus sniegt informāciju pasažieriem, pakalpojumu sniedzēju un SL līgumos parasti tiek iekļauti mainīgie kvalitātes rādītāji, piemēram, drošums un pasažieru apmierinātība. Pakalpojumu sniedzēji saņem papildu piemaksu par augstām šo mainīgo rādītāju vērtībām.

Biļešu un braukšanas maksas integrācija

Tarifi ir pilnībā integrēti, jo iespējams iegādāties vienu biļeti visiem transporta veidiem. Pirms SL nodibināšanas darbojās vairāki pakalpojumu sniedzēji ar atšķirīgām biļetēm. Tikai dažas līnijas sadarbojās, piedāvājot speciālas pārsēšanās biļetes. Saskaņā ar jauno tarifu sistēmu pastāv iespēja brauciena sākumā iegādāties vienu biļeti un vienu stundu bez papildu piemaksām izmantot to, pārsēžoties uz citu transportlīdzekli, tādējādi visi braucieni ir iekļauti vienā maksājumā. Sezonas biļetes piešķir neierobežotas tiesības izmantot sabiedrisko transportu biļetes derīguma laikā, kas parasti ir viens mēnesis.

tīkla integrācija

Visi sabiedriskā transporta veidi - metro, svārstsatiksmes vilcieni, vietējie vilcieni (tramvaji) un autobusi ir pilnībā integrēti. Integrācija tika ieviesta 1967. gadā, un pirms tam dažādi transporta veidi konkurēja savā starpā, piemēram, daži autobusu uzņēmumi piedāvāja vilcienu koridoriem paralēlus pakalpojumus. Integrācijas rezultātā autobusu maršruti tika pārmaršrutēti un autobusi tiek izmantoti apkalpojošā palīgdienesta pakalpojumu sniegšanai. Lai saīsinātu gaidīšanas laiku, citus transporta veidus apkalpojošo autobusu un vietējo vilcienu braucienų grafiki ir saskaņoti, taču nepastāv pilnīga metro un autobusu vai viena transporta veida braucienų grafiku integrācija.

plašāka integrācija

Jāatzīst, ka plašākas sabiedriskā transporta sistēmas integrācijas izpratnē daži aspekti nav pilnībā integrēti. Privātā transporta (vieglās automašīnas un velosipēdi) un sabiedriskā transporta integrācijas līmenis ir zems. Stāvparku un velosipēdu novietņu plānošana ir pašvaldības uzdevums, taču pašvaldībām trūkst motivācijas nodrošināt stāvvietas līdzās sabiedriskā transporta pieturvietām. Viens no iemesliem varētu būt atbildības sadalījums starp pilsētas domi un pašvaldībām. Tā kā Stokholma atrodas uz vairākām salām, pastāv iespēja papildināt sabiedrisko transportu ar ūdens satiksmi (ciešāk iekļaujot esošo ūdens satiksmi integrētajās sistēmās, it īpaši biļešu pārdošanas un izmantošanas sistēmā).

Kopējais novērtējums

Kopumā Stokholmas apgabala sabiedriskā transporta sistēmu var uzskatīt par optimāli integrētu. Integrāciju veicinošie faktori ir integrēta plānošana, dažādu transporta veidu iekļaušana un pietiekami plaša teritorija. Stokholmas apgabals allaž ir rīkojies kā lielisks Stokholmas funkcionālā apgabala starpnieks. Lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju integrāciju, tiek rīkoti publiski transporta pakalpojumu iepirkuma konkursi ar sīki izstrādātām braucienų grafiku un caurlaides spējas specifikācijām. Pakalpojumu sniedzēji nesaņem ieņēmumus no biļetēm, tie tiek nodoti SL. Pakalpojumu sniedzēji saņem savā piedāvājumā norādīto summu, kas iekļauta līgumā. Dažos līgumos ir noteikti mainīgie kvalitātes rādītāji, piemēram, tīrība, drošums un pasažieru apmierinātība. Augstas šo rādītāju vērtības gadījumā pakalpojumu sniedzēji saņem piemaksu. SL pašlaik mēģina noteikt drošus kvalitātes rādītājus, kas tiks ieviesti nākamajos līgumos, piemēram, pārvadāto pasažieru skaits vairs netiek izmantots kā kvalitātes rādītājs, jo tā izmaiņas ir vairāk saistītas ar uzņēmējdarbības cikliem, nevis ar pakalpojumu sniedzēja darbību.

Investīciju plāna mērķis ir izveidot jaunu sabiedriskā transporta tīklu, kura pamats būs svārstsatiksmes vilcieni, un nodrošināt vairāk resursu tangenciālajiem ('citus transporta veidus apkalpošajiem') savienojumiem. Sabiedriskais transports uz Ārlandes lidostu ir nākotnes svārstsatiksmes vilcienu sistēmas sastāvdaļa. Pēdējos gados Stokholmas funkcionālās mobilitātes zonā ir iekļauti arī

Stokholmas *Mäl*ar reģiona apgabali. Sadarbība biļešu pārdošanas un izmantošanas sistēmas jomā sākās 1997. gadā. Sagaidāms, ka nākotnē Stokholmas apgabala un citu *Mäl*ar reģiona apgabalu sadarbība kļūs ciešāka.

7. RPMP FINANŠU PLĀNS

4. un 5. sadaļā un attiecīgajos pielikumos ir aplūkotas RPMP iekļautās nepieciešamās investīcijas. Šajā sadaļā aplūkots RPMP finanšu plāns un iztirzāti pieejamie un nepieciešamie finansējuma avoti un budžeti.

7.1. Finansējuma avoti

Rīgas un Pierīgas¹⁴ mobilitātes plānā paredzētajai transporta infrastruktūras attīstībai ir pieejami šādi finansējuma avoti:

- ES strukturālo finanšu instrumentu piešķirumi: galvenokārt Eiropas reģionālās attīstības fonds (ERDF) un Kohēzijas fonds (KF);
- Valsts budžets;
- Rīgas Domes (RD) budžets;
- Starptautisko banku (EBRD, EIB, NIB) aizdevumi (skat. 7.6. punktu);
- Komercbanku aizdevumi (skat. 7.6. punktu);
- Privāto investoru investīcijas vai investīciju fondi (publiskās un privātās partnerības līgums (PPP)) (skat. 7.7. punktu);
- ieņēmumi no transporta sistēmas (sabiedriskais transports, stāvvietas, ceļu lietošanas maksas noteikšana, maksa par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu) (skat. 7.11. punktu);
- Īpašuma pārdošana.

RPMP Pierīgai paredzētie projekti galvenokārt saistīti ar sabiedriskā transporta uzlabošanu, stāvparku izveidošanu pie dzelzceļa stacijām un satiksmes drošības uzlabošanu uz galvenajiem autoceļiem. Šādas investīcijas galvenokārt tiek finansētas no valsts budžeta. Pierīgas satiksmes drošības uzlabošanas pasākums (5 miljoni eiro) ir vienīgais RPMP paredzētais šīs jomas pasākums, kas tiks finansēts no pašvaldības budžeta. Sakarā ar Pierīgas pašvaldību ierobežotajiem budžeta līdzekļiem šie budžeti nav iekļauti šajā sadaļā.

Arī Rīgas brīvostas pārvalde investē sauszemes transporta infrastruktūrā ostas robežās, galvenokārt dzelzceļa infrastruktūrā. Tā kā dzelzceļa savienojums ar ostu ir atsauces scenārija sastāvdaļa, RPMP nav paredzēts papildus budžets ostas attīstībai.

«Rīgas Satiksme» - Rīgas sabiedriskā transporta uzņēmums, kas pieder Rīgas Domei – investē ritošajā sastāvā un tramvaju sliežu ceļos. Šī sabiedrība ar ierobežotu atbildību gūst ieņēmumus galvenokārt no biļešu tirdzniecības, taču ik gadus RD piešķir tai ievērojamas summas budžeta deficīta segšanai. Uzņēmuma investīciju spēja un budžets ir pilnībā atkarīgs no RD (piemēram, no RD piešķirtās valsts dotācijas sabiedriskajam transportam), kā arī no neregulārām citu valsts institūciju dotācijām. Tādā pašā stāvoklī atrodas valsts akciju sabiedrība «Pasažieru Vilciens», kas parakstījusi sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas līgumu ar valsts akciju sabiedrību «Autotransporta direkcija» (AD). «Pasažieru Vilcienam» ir jāsniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumi sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumā noteiktajos maršrutos un ar šajā līgumā paredzētajiem intervāliem un caurlaides spēju. AD kompensē «Pasažieru Vilciena» ekspluatācijas zaudējumus.

¹⁴ Budžeta avotos nav iekļauti citu Pierīgas teritorijas pašvaldību budžeti.

7.2. Finansējuma budžeti

ES strukturālie finanšu instrumenti

KF un ERDF finansējuma iespēja ir definēta ES fondu 2007. – 2013. g. plānošanas perioda dokumentā Pasākumu budžeti, pasākums Nr. 3.3. 'Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstība un ilgtspējīga transporta veicināšana' (851 miljons eiro)¹⁵ un 3.2.1. 'Pieejamības un transporta sistēmas attīstība' (322 miljoni eiro)¹⁶, šīs summas laika posmam no 2007. – 2013. g. Ir piešķirtas investīcijām transporta infrastruktūrā. Apmēram 30 % no šīs summas (skat. arī scenāriju analīzi) ir piešķirti Rīgai un Pierīgai. Šis ir galvenais budžets, no kura tiek finansētas investīcijas Rīgas un Pierīgas transporta infrastruktūras izbūvei un modernizācijai. Papildus KF un ERDF iespējams izmantot arī ES finansējumu TEN-T projektiem, taču šie līdzekļi ir galvenokārt paredzēti izpētes finansēšanai. Vienīgais līdz šim finansētais TEN-T izbūves projekts (divlīmeņu Viestura prospekta un Meža prospekta šķērsojums) saņēma ES piešķirumu 3,9 miljonu eiro apmērā.

Pēc Reģionālās politikas ģenerāldirektorāta sniegtās informācijas var spriest, ka pārrunas sakarā ar nākamo ES fondu plānošanas periodu (2014. – 2020. g.) atrodas sākuma stadijā. Arī ES dalībvalstu iemaksas šim periodam vēl nav noteiktas. Iespējams, ka šie budžeta lēmumi tiks pieņemti tikai 2013. g. Tādējādi pašlaik ir par agru spriest, kādi finanšu resursi būs pieejami ES dalībvalstīm un konkrēti Latvijai pēc pārciestās nepieredzēti smagās finanšu krīzes. Pat tad, ja ES resursi transporta finansēšanai saglabāsies tagadējā līmenī, pilnīgi iespējams, ka priekšroka tiks dota videi draudzīgiem transporta veidiem, kas nozīmē, ka mazāk līdzekļu tiks piešķirts autoceļu/tiltu izbūvei un vairāk - sabiedriskā transporta un satiksmes pārvaldības pasākumiem un veloceļu izbūvei. Lai gan ES amatpersonas paredz, ka ES ieguldījums Latvijas transporta infrastruktūras attīstībā samazināsies salīdzinājumā ar pašreizējo ieguldījumu, tomēr palīdzība Latvijai tiks sniegta. Citi eksperti savukārt neparedz izteiktu ES ieguldījumu samazināšanos.

KF finansē tos projektus, kas atbilst noteikumiem attiecībā uz IKP uz vienu iedzīvotāju, valsts budžeta gada IKP deficītu, transporta projektu un vides projektu līdzsvaru, kā arī atbilstību TEN-T vadlīnijām. ERDF finansē projektus, kas atbalsta ilgtspējīgu transportu un ilgtspējīgu pilsētvides attīstību, reģionu attīstību, pieejamību un dzīves kvalitāti. Var secināt, ka RPMP paredzētie satiksmes un transporta pasākumi kopumā atbilst KF un ERDF prasībām. ES subsīdijas jaunajām ES dalībvalstīm var sastādīt līdz 85 % no projektam nepieciešamo investīciju apmēra, taču kopējais subsīdiju apmērs nedrīkst pārsniegt 7 gadu laikā konkrētajai dalībvalstij piešķirto subsīdiju transporta projektiem apmēru.

Valsts budžeti

Valsts un pašvaldību budžeti ir atkarīgi no nodokļu ieņēmumiem, kas savukārt ir atkarīgi no ekonomikas izaugsmes. Latvijas ekonomika 2008. gadā samazinājās par - 4,6 % un par -18 % 2009. gadā. 2010. gadam SVF prognozē tālāku kritumu par -3.5 %, bet no 2011. gada sagaidāms ekonomikas izaugsmes kāpums. SVF ekonomikas izaugsmes prognozes liecina, ka valsts ienākums sasniegs 2007. gada līmeni 2018. gadā, taču optimistiskākas prognozes paredz šī līmeņa sasniegšanu jau 2014. gadā.

Valsts nozīmes autoceļiem kopējais piešķirtais budžets 2008. gadā bija 180 miljoni latu, bet 2010. gadā – tikai 70 miljoni latu. Bez tam LVC ir pieejams Valsts Kases aizdevums 20 miljoni latu, kas piešķirts 2010. gadā. Lai gan valsts nozīmes ceļu uzturēšanas un remonta izmaksas tiek segtas no tiešo nodokļu ieņēmumiem (degvielas akcīzes nodoklis un gada transportlīdzekļa nodoklis), šie ieņēmumi ir

¹⁵ Avots: Valsts stratēģiskā ietvardokumenta 2007. – 2013. g. Darbības programma Nr. 3 „Infrastruktūra un Pakalpojumi” (ERDF un Kohēzijas fonds). Tomēr tīmekļa vietnē <http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=319> on 27092010 ir norādīta summa 841 miljons eiro.

¹⁶ Valsts stratēģiskā ietvardokumenta 2007. – 2013. g. Darbības programma Nr.3 'Infrastruktūra un Pakalpojumi' (ERDF un Kohēzijas fonds).

novirzīti neatliekamam valsts izdevumu vajadzību segšanai citās tautsaimniecības nozarēs. Tā rezultātā LVC pietiek līdzekļu tikai regulāriem autoceļu uzturēšanas pasākumiem (45 miljoni latu, kas sastāda 64 % 70 miljoniem latu), bet atlikušais finansējums autoceļu remontam ir ļoti ierobežots (25 miljoni latu). Ja Latvijas valdība turpinās šādu budžeta politiku, LVC praktiski nebūs spējīga atrast jaunu transporta attīstības projektu finansējumu.

Tiek pieņemts, ka 2018. gadā LVC autoceļu uzturēšanai un investīcijām nepieciešamie līdzekļi sasniegs līdz šim augstāko – 2008. gada līmeni. Šajā periodā paredzams lineārs finansējuma pieaugums. LVC investīcijām jaunos transporta projektos pieejamais budžets aprobežojas ar ES līdzfinansējumu. Daļa no 'kapitālizmaksām' no LVC budžeta tiek ieguldīta regulāras uzturēšanas pasākumos, cita starpā valsts nozīmes autoceļu uzturēšanā. Tādējādi šo budžetu nav iespējams novirzīt RPMP projektu finansēšanai, jo regulāri autoceļu uzturēšanas pasākumi ir nepieciešami un no tiem nav iespējams atteikties.

Ir izmantots tālāk aprakstītais pieņēmums par šo valsts budžeta finansējuma piešķiršanu Rīgai un Pierīgai. 17 % no valsts nozīmes galvenajiem ceļiem atrodas Rīgas reģionā¹⁷. Sagaidāms, ka nepieciešamība pēc budžeta finansējuma un piešķirtā finansējuma apmērs būs lielāks sakarā gan ar intensīvu autoceļu izmantošanu, gan arī ar dominējošo Rīgas un Pierīgas stāvokli Latvijā. Tāpēc prognozē tiek izmantots pieņēmums, ka Rīgai un Pierīgai tiks piešķirti 25 % no valsts budžeta izdevumiem.

Rīgas Dome

RD ir sagatavojusi kopējo kapitāla izdevumu prognozi līdz 2017. gadam, cita starpā uzrādot arī ES projektu finansējumu un 'citas kapitālizmaksas'. 2007. un 2008. g. attiecīgi 29 % un 36 % no pēdējās kategorijas izdevumiem tika ieguldīti transporta infrastruktūrā; prognozē tiek pieņemts, ka investīciju transportā un kopējo investīciju proporcija varētu būt šo divu investīciju vidējā procentuālā attiecība (33%). Tiek pieņemts, ka 50 % no šī budžeta nav iespējams novirzīt uz RPMP projektiem, jo tie ir saistīti ar regulāriem uzturēšanas pasākumiem un citām neatliekamām darbībām. Bez tam RD ir izstrādājusi prognozes par ES projektu līdzfinansējumu – daļa no tā tiek izmantota investīcijām transporta infrastruktūrā. Pamatojoties uz 2010. gada budžetu, no kura 8,8 miljoni latu no 26,9 miljoniem latu (= 33 %) tiek izmantoti investīcijām transportā, prognozē tiek pieņemts, ka no kopējām investīcijām 33 % tiks investēti transportā¹⁸. Paredzams, ka šo budžetu pilnā apmērā varēs izmantot RPMP projektu finansēšanai.

7.3. Finansējuma avotu scenāriji

Protams, visas prognozes, tajā skaitā budžeta prognozes ir nenoteiktas. Šajā sakarā budžeta prognozēm ir izmantoti četri atšķirīgi scenāriji. Sagaidāms, ka galvenā budžeta prognožu nenoteiktība būs saistīta ar ES finansējumu. Sakarā ar ES mērķi samazināt savu budžetu deficītu jāapsver zemāka ES finansējuma iespējamība. Tādējādi tiek pieņemts, ka laika posmam no 2014. līdz 2020. g. izmantotie scenāriji salīdzinājumā ar pašreizējo budžetu ir vienādi, par 33 % mazāki vai par 66 % mazāki.

Mūsu sniegtās budžeta prognozes pamats ir vēsturisko datu analīze, ieinteresētās puses (RD) prognozes un ekonomikas izaugsmes prognozes. Tiek pieņemts, ka šī finansējuma pieejamība ir prognozējamāka un ka pesimistiskā scenārija gadījumā Latvijas budžets būs par 10 % mazāks, nekā aprēķināts pēc ekonomikas izaugsmes prognozēm, bet optimistiskā scenārija gadījumā par 10 % lielāks. Optimistiskā+ scenārija gadījumā tiek paredzēts ES finansējuma piešķirums Rīgai un Pierīgai 50 %, nevis 30 %, un šis pieņēmums galvenokārt tiek balstīts uz ZTK nozīmi valsts un reģiona mērogā. Scenāriju analīzes datu kopsavilkums redzams 7.1. tabulā.

¹⁷ Avots: „Latvijas Valsts Ceļu” gadagrāmata, 2008.

¹⁸ Šis budžets ir koriģēts ar ES projektu iepriekšēja finansējuma papildinājumu, kas ir iekļauts arī RD prognozē.

7.1. tabula. Transporta investīciju budžeta projekcijas scenāriju definīcija

	pesimistiskais	vidējais	optimistiskais	optimistiskais +
ES finansējums, no 2015. gada ¹⁾	- 66 %	- 33 %	0 %	0 %
Latvijas finansējums, no 2011. gada ²⁾	- 10 %	0 %	10 %	10 %
Rīgai un Pierīgai piešķirtais ES finansējums	30 %	30 %	30 %	50 %

1) salīdzinājumā ar ES finanšu instrumentiem pašreizējā plānošanas periodā

2) salīdzinājumā ar ekonomikas izaugsmes prognozēm

7.4. Budžeti RPMP transporta infrastruktūru finansēšanai

7.2. tabulā redzama piecu galveno Rīgas un Pierīgas investīciju transporta infrastruktūrā finansēšanas avotu prognoze, izmantojot vidējā scenārija pieņēmumus. Kā jau iepriekš minēts, no valsts budžeta finansētās LVC investīcijas autoceļu infrastruktūrā ir iekļautas kopējā kapitālieguldījumu budžetā, bet nav iekļautas kopējā RPMP finansēšanai pieejamajā budžetā, jo šis finansējums tiks izmantots galvenokārt regulārās uzturēšana pasākumiem un tikai neliela daļa - investīcijām. Bez tam tiek pieņemts, ka no RD budžeta investīcijām transporta infrastruktūrā tikai 50 % ir pieejami RPMP projektu finansēšanai, jo arī RD būs jāfinansē dažādi neatliekami izdevumi. Tiek pieņemts, ka ES finansējums tiks vienmērīgi sadalīts pa gadiem, taču tas ir apstrīdams pieņēmums.

7.2. tabula. Budžeti saistībā ar investīcijām RPMP projektos, vidējais scenārijs (miljoni eiro)

	Valsts stratēģiskā ietvardokumenta prioritāte Nr. 3.3 un 3.2.1	LVC investīcijas ceļu infrastruktūrā	LVC ES līdzfinansētie projekti	RD investīcijas transporta infrastruktūrā	RD ES finansējums transportam	kopā kapitālieguldījumu budžets Rīgas transportā	kopā budžets Rīgas un Pierīgas investīcijām transportā
Izmantošana RPMP ¹⁾	100 %	0 %	100 %	50 %	100 %		
2009	50,3	9.9	25.5	38,9	11.3	135.9	107
2010	50,3	10.5	25.0	61,2	12.4	159.4	118
2011	50,3	11.3	24.6	37,2	9.3	132.8	103
2012	50,3	12.2	25.4	14,1	9.7	111.6	92
2013	50,3	13.1	26.1	40,8	8.9	139.2	106
2014	33,2	14.0	26.8	41,8	7.8	123.6	89
2015	33,2	14.9	27.5	42,9	5.7	124.1	88
2016	33,2	15.7	28.2	44,0	6.7	127.8	90
2017	33,2	16.6	29.0	45,1	7.2	131.1	92
2018	33,2	17.5	29.7	46,3	7.7	134.3	94
2019	33,2	18.4	30.4	47,4	8.2	137.6	96
2020	33,2	19.2	31.1	48,4	8.7	140.7	97
vidēji (2012-2020)	38,9	15.7	28.2	41,2	7.8	131.9	96

1) Tā Rīgas un Pierīgas investīciju transportā daļa, kas paredzama RPMP projektu finansēšanai

7.3. tabulā redzams kopējais gada Rīgas un Pierīgas investīciju transportā budžets četriem scenārijiem.

7.3. tabula. Kopējais gada investīciju RPMP projektos budžets četriem scenārijiem (miljoni eiro)

Gads	Scenārijs			
	pesimistiskais	vidējais	optimistiskais	optimistiskais +
2010	111	118	125	159
2011	98	103	108	142
2012	88	92	97	130
2013	100	106	111	145

Gads	Scenārijs			
2014	67	89	111	145
2015	66	88	110	144
2016	68	90	113	146
2017	69	92	115	148
2018	71	94	117	150
2019	73	96	119	152
2020	74	97	121	154
vidēji (2012-2020)	75	96	113	146

Pesimistiskā un optimistiskā scenārija gadījumos kopējais Rīgas un Pierīgas investīciju transportā budžets ir attiecīgi 75 un 113 miljoni eiro (2012. – 2020. g.). Kopējais gada budžets optimistiskā+scenārija gadījumā, pieņemot, ka 50 % no Latvijas finansējuma tiks piešķirti Rīgai un Pierīgai, sastāda 146 miljonus eiro. Tiek pieņemts, ka uzrādītie budžeti būs pieejami investīciju RPMP finansēšanai, kā arī jauno un modernizēto projektu uzturēšanas izmaksu segšanai. Kā jau minēts, šajos budžetos nav iekļauts Latvijas iestāžu kapitālizmaksu budžets', kas tiek izmantots regulāriem ceļu uzturēšanas pasākumiem un citiem neatliekamiem izdevumiem.

7.5. RPMP investīciju un budžeta vajadzības

Kopējais RPMP nepieciešamo investīciju apmērs ir 1700 milj. eiro (ekonomiskā vērtība, neskaitot nodokļus un nodevas), galvenā summa nepieciešama investīcijām Ziemeļu transporta koridorā. Šīs analīzes pamatpieņēmums - investīcijas transporta infrastruktūrā būs tiesīgas saņemt ES finansējumu nākamajā ES finansējuma plānošanas periodā (2014. -2020. g.).

Lielos infrastruktūras projektus, piemēram, ZTK, nav iespējams finansēt no kārtējā budžeta pat tad, ja projekta īstenošana tiek sadalīta pa kārtām, kompetentajām valsts iestādēm jāizmanto aizdevumi vai jānoslēdz PPP tipa līgumi. Parasti valsts iestāžu aizņēmumu procentu likmes ir relatīvi zemas sakarā ar zemu riska pakāpi, Latvijas pašreizējā finanšu tirgus apstākļos fiksētā procentu likme varētu būt 3 - 5 %. Nesen Valsts Kase piešķir SM (tālāk – LVC) kredītlīniju ceļu remonta un rekonstrukcijas vajadzībām ar likmi 3,228 % (ieskaitot maksu par Valsts Kases pakalpojumiem 0,5 %).

PPP SPV¹⁹ finansēšanai aizņemas lielāko daļu no investīciju summas. Sakarā ar augstāku piemaksu par risku sagaidāms, ka šādā gadījumā procentu likme būs par apmēram 4 procentpunktiem augstāka (piemēram, privātajam partnerim apmēram 7 %), nekā Latvijas valsts piemērotā likme. Neliela daļa investīciju summas tiek finansēta ar akcijām, parasti akciju gada atdeves likmei jābūt 15 - 20 %²⁰. Tā kā aizdevumu un akciju proporcionālā attiecība ir 70 % pret 30 %, vidējā procentu likme PPP projekta gadījumā ir 9 - 10 %. Iespējams prognozēt zemāku procentu likmi: 5 - 7 %, jo LVC ir uzaicinājusi finansēt Latvijas PPP autoceļu projektus starptautiskas finanšu institūcijas, konkrēti, Eiropas Investīciju banku, Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banku un Ziemeļvalstu banku.

PPP priekšrocības ir dzīvescikla projektēšana un apsaimniekošana, labāka izmaksu kontrole būvdarbu laikā un efektīva uzturēšana, kā arī privātā sektora pieredze un zināšanas. Eurostat noteikumi paredz, ka PPP var finansēt 'ārpus valsts bilances' (neveido valsts saistības un tādējādi neietekmē valsts finanšu saistību limitu), ar noteikumu, ka infrastruktūras izmaksas pilnībā sedz ceļu lietotāju maksa par ceļa lietošanu. Rīgā šāda iespēja nav reāla.

¹⁹ Īpašam nolūkam dibināta sabiedrība.

²⁰ PPIAF publisko un privāto partnerību rokasgrāmata, Roads & Highways, 2009. gada marts.

Citas PPP vājās vietas:

- Pašreizējā finanšu tirgus apstākļos privāts finansējums > 500 miljonu eiro apmērā tiek uzskatīts par ļoti lielu summu²¹;
- PPP kombinācijā ar ES finansējumu nav pārbaudīts modelis. FM pēta šo finansēšanas iespēju, taču pētījums ir sākuma stadijā un nepieciešama detalizēta analīze. Citu Eiropas valstu pieredze liecina, ka šis ir ļoti sarežģīts jautājums. Tiks pētīta iespēja izmantot šādu partnerību daļas ZTK finansēšanai.

Sīkāku informāciju par šiem un citiem PPP pieredzes aspektiem skat. 7.7. nodaļā.

Tālāk ievietotajā analīzē tiek pieņemts, ka lielie infrastruktūras projekti (ZTK) tiks finansēti no aizņēmumiem, bet mazākas investīciju paketes – no aizņēmumiem un budžeta. Ir veikti orientējoši aprēķini, pieņemot, ka fiksētā procentu likme ir 4 % un dzēšanas periods ir 16 gadi. Kopējie gada budžeti katra scenārija gadījumā (skat. 7.3. tabulu) ir salīdzināti ar investīciju apjomu (saistībā ar finansējumu no budžeta) un gada kapitālizmaksām (finansējums no aizņēmuma).

7.4. tabulas aprēķinu bāze ir kopējās RPMP nepieciešamās investīciju izmaksas²². Gada budžeta noteikšanai ir izmantots vidējais budžets no 2012. gada līdz 2020. gadam (skat. 7.3. tabulu). Šis vidējais rādītājs ir piemērots arī periodam pēc 2020. gada.

7.4. tabula. Investīcijas un kapitāla izmaksas salīdzinājumā ar kopējo transporta budžetu četriem scenārijiem

scenārijs	RPMP investīciju transportā gada budžets (miljoni eiro)	investīciju/ gada budžeta attiecība	Finansēšana tikai no aizņēmuma, gada kapitāla izmaksas ¹⁾ (miljoni eiro)
Pesimistiskais	75	22	151
Vidējais	96	17	151
Optimistiskais	113	15	151
Optimistiskais +	146	11	151

1) fiksētā procentu likme 4 %, dzēšanas periods – 16 gadi

7.4. tabula liecina, ka pat optimistiskā+ scenārija un optimistiskā scenārija gadījumos investīciju un gada budžeta attiecība attiecīgi ir 11 un 15. Investīcijas galvenokārt jāfinansē no aizņēmuma (iespējams, PPP līguma formā). Tā rezultātā gada kapitālizmaksas (ieskaitot uzturēšanu) pat optimistiskā scenārija gadījumā ir ievērojami augstākas par kopējo gada budžetu. Optimistiskā+ scenārija gadījumā gada kapitālizmaksas un gada budžets ir apmēram vienādi. Analīze liecina, ka tikai labvēlīgu apstākļu gadījumā būs iespējams finansēt visu RPMP līdz 2025. gadam. Pesimistiskā un vidējā scenārija gadījumos pilnīga RPMP īstenošana pirms 2025. gada nav iespējama. Jāatzīmē, ka jauno investīciju uzturēšanas izmaksām nepieciešams papildu budžets.

Bez tam Latvijas ekonomikas un valsts budžeta kontekstā šos iespējamus finansējumus varētu samazināt. Latvijas valdības pirmā prioritāte ir nākamā gada budžeta samazināšana par apmēram 400 miljoniem LVL, un kopumā šķiet, ka investīcijas infrastruktūrā būs jāatliek līdz valsts budžeta pārstrukturēšanas beigām un jaunas tautsaimniecības izaugsmes sākumam. Bez tam jāatzīmē, ka tad, kad transporta infrastruktūras finansēšanas budžets atkal palielināsies, ieteicams vispirms pievērsties novārtā atstātās infrastruktūras regulārās uzturēšanas pasākumiem.

21 Avots: Kapitāla tirgi PPP finansēšanā, kur mēs atradāmies, un kurp mēs dodamies. EPEC (Eiropas PPP pieredzes centrs - EIB, ES un citu partneru sadarbības organizācija), 2010. gada aprīlis.

22 Tabulā pieņemtais kopējais investīciju apmērs ir 1,637 miljoni eiro (ekonomiskā vērtība)

Nemot vērā šīs analīzes rezultātus, šķiet, ka pilnīga RPMP īstenošana līdz 2025. gadam ir reāla tikai labvēlīgu apstākļu gadījumā, tāpēc šajā pārskatā ir iekļauta RPML pasākumu prioritātes noteikšana, kā arī vairāku pasākumu termiņa atlikšana uz laika posmu pēc 2025. gada. Bez tam PWC pašlaik veic ZTK finansēšanas pētījumu, pētot arī iespējas, kā samazināt nepieciešamās investīcijas. Pēc šī pētījuma pabeigšanas SM kopā ar RD varēs izstrādāt detalizētāku RPMP finansēšanas plānu.

7.6. Aizdevumi un saistības

Latvijas valsts iestāžu spēju aizņemties finansējumu vai citā veidā paaugstināt finanšu saistību apmēru ierobežo vairāki likumi un noteikumi. Valsts aizņemšanās spēju ierobežo arī saistības pret starptautiskajiem aizdevējiem (SVF, Pasaules Banku un ES).

Latvijas valdības mērķis ir līdz 2012. gadam izpildīt Māstrihtas kritērijus un 2010. gadā panākt fiskālo deficītu 8,5 % no IKP, 6% no IKP 2011. gadā un 3 % no IKP 2012. gadā. Ievērojot šādu saspriegtgu fiskālo politiku, Latvijas valdībai ir ierobežota spēja iegūt aizņēmumu transporta infrastruktūras projektu, ieskaitot RPMP, finansēšanai. Šajā sakarā likums "Par valsts budžetu 2010. gadam" nosaka, ka valsts iestādes un pašvaldības ir tiesīgas uzņemties finanšu saistības tikai tad, ja tas nepieciešams ES finansētu projektu līdzfinansēšanai (izņemot PPP koncesijas tipa līgumus, taču sakarā ar augstāk minētajiem iemesliem, šādi līgumi PRMP īstenošanai diez vai tiks slēgti).

EBRD un EIB ir divas galvenās starptautiskās finanšu institūcijas, kas sadarbojas ar Latviju. Svarīga loma ir arī Ziemeļvalstu bankai (NIB). XVI pielikumā sniegta informācija par NIB, EBRD un EIB saistībā ar aizdevumu piešķiršanu infrastruktūras projektiem, kā arī informācija par dažādiem likumiem un noteikumiem saistībā ar valsts aizņēmumiem un citām saistībām, piemēram, PPP līgumiem. No šīs informācijas var secināt, ka pašvaldībām ir ļoti ierobežota spēja aizņemties vai palielināt savu finanšu saistību apmēru.

EBRD, EIB un NIB (PPP gadījumā) finansējums neradīs zemākas projekta finansēšanas izmaksas:

- EBRD piemēros komercbanku procentu likmes;
- EIB piemēros zemas procentu likmes līdz noteiktam strukturētā finansējuma apjomam (ne vairāk par 100 miljoniem eiro). Ja EIB piešķirs garantētu papildu kredītlīniju (tikai līdz 50 % no kopējām izmaksām), tā pieprasīs garantijas piemaksu, kuras likme atbilst šādu piemaksu komercbanku tirgus likmei. Bez tam ir iespējams, ka EIB pieprasa valsts garantiju PPP struktūrai, šādā gadījumā finansēšanas izmaksas būs zemākas;
- NIB piedāvājums būs „pa vidu” EIB un EBRD piedāvājumam.

7.7. PPP īstenoti autoceļu projekti un privātais finansējums

XVII pielikumā sniegta informācija par PPP ietvaros īstenotu investīciju autoceļu projektos piemēriem. Šī informācija ļauj izdarīt šādus slēdzienus attiecībā uz RPMP:

- PPP finansēti projekti kombinācijā ar EU līdzfinansējumu tuvākajā laikā acīm redzot nebūs īstenojami, jo tas ir ļoti sarežģīts pasākums un veiksmīgas īstenošanas gadījumi ir ļoti reti. Tādējādi PPP projekti jārealizē vai nu tikai ar privātā partnera finansējumu, vai arī ar privātā partnera finansējumu kopā ar kompetentas valsts iestādes līdzfinansējumu. Šīs iespējas vairumā gadījumu rada kompetentās valsts iestādes finanšu saistības uz līguma periodu. Projekta valsts līdzfinansējuma gadījumā rodas nepieciešamība pēc papildu finansējuma;
- Gadījumā, ja kapitālizmaksas un uzturēšanas izmaksas pilnībā sedz ceļu lietotāji, valdībai nerodas finanšu saistības. Sakarā ar riskiem, kas saistīti ar satiksmes pieprasījuma samazināšanas pasākumiem un pieprasījuma samazināšanos ekonomikas stāvokļa pasliktināšanās apstākļos, investori pašlaik nevēlas akceptēt šāda veida PPP projektus;
- Kompetento valsts iestāžu pirmajai prioritātei vajadzētu būt ierobežoto valsts līdzekļu izmantošanai ES finansētu projektu līdzfinansēšanai;
- Gadījumā, ja pēc pilnīgas ES finansējuma izlietošanas joprojām ir pieejami valsts līdzekļi investīcijām transporta infrastruktūrā, var apsvērt iespēju par transporta projektu īstenošanu,

izmantojot PPP līgumus. Šos valsts budžeta līdzekļus var izmantot saistību dzēšanai pēc infrastruktūras objekta pabeigšanas;

- Pēc globālās finanšu krīzes Latvijai būs grūti ieinteresēt privātos partnerus investēt transporta infrastruktūrā, jo vairāk tāpēc, ka Latvijai nav nekādas pieredzes šādu līgumu jomā un jaunais PPP tiesiskais regulējums atrodas ieviešanas agrīnajā stadijā. Šī situācija paaugstina sākotnējās izmaksas, un pārtrauktu sarunu risks padara investorus vēl piesardzīgākus. Šo slēdzienu patiesumu varēs pārbaudīt šī gada beigās (piedāvājumu iesniegšanas termiņš ir 2010. gada 30. septembris), kad būs pabeigta Latvijā pirmā iepirkuma konkursa par tiesībām noslēgt PPP līgumu par autoceļu izbūvi piedāvājumu novērtēšana (autoceļa E77/A2 posms Rīga – Sēnīte);
- PPP īstenotajiem projektiem jābūt pietiekami apjomīgiem un to ekspluatācijas laikam jābūt pietiekami ilgam, lai saņemtu atdevi no investīcijām, ieskaitot sākotnējās izmaksas (konsultantu honorāri, maksa par bankas pakalpojumiem). Par minimālo projekta apjomu tiek uzskatīti 50 miljoni eiro. No otras puses, sakarā ar kapitāla ierobežoto pieejamību projekta apjoms nedrīkst būt pārāk liels (< 500 miljoniem eiro).
- Jāatzīmē dažas PPP līguma izmantošanas priekšrocības salīdzinājumā ar aizdevumiem. Daļa no šīm priekšrocībām ir saistīta ar pašreizējo sarežģīto finanšu stāvokli sakarā ar ekonomikas krīzi, kas tiek uzskatīts par īslaicīgu.
 - Latvijai/ RD pašlaik ir ārkārtīgi grūti saņemt aizņēmumu komercirtgos, tāpēc nepieciešams ļoti rūpīgi apsvērt visus pieejamos finansējuma avotus;
 - Latvijas kredītsaistību neizpildes mijmaiņas līgumu likme norāda, ka kopējās valsts līdzekļu piesaistīšanas izmaksas sastāda 5 - 6 % uz 5 līdz 10 gadiem, kas pats par sevi ir ļoti dārgs pasākums;
 - Kopumā jāatzīmē, ka valsts aizņēmums visos gadījumos izmaksā lētāk nekā PPP līgums ar suverēnu (vai subsuverēnu) darījumu partneri sakarā ar projekta risku, kas attiecināms uz jebkuru valsti un pats par sevi nevar būt iemesls neveidot PPP
 - Projekta finansēšana ar privātiem līdzekļiem pēc PPP iespējas izvērtēšanas var sniegt iespēju ietaupīt kapitālizmaksas un ekspluatācijas izmaksas salīdzinājumā ar tradicionālo finansēšanu.

7.8. RPMP pasākumu finansēšana

7.5. un 7.6. tabulā redzami RPMP projektu tipi, šo projektu realizācijai nepieciešamo investīciju summas un saistība ar ES fondu 2007. – 2013. g. plānošanas perioda dokumentu. Šie projekti ir uzskaitīti īstenošanas plānošanas prioritārajā secībā. Tabulas beigās atrodas projekti, kuriem investīcijas nepieciešamas ik gadu, un ilgtermiņa projekti. 75% no nepieciešamo investīciju summas 2127 miljoni eiro apmērā sastāda investīcijas ZTK, taču tā izmaksas pašlaik tie izvērtētas, un pastāv iespēja, ka tās varētu samazināt. Bez ZTK investīcijas sabiedriskajā transportā sastāda 60 % no investīcijām.

Izņemot RD 'kapitālizmaksu budžeta investīcijām transportā', apmēram 25 % no kopējā valsts budžeta finansējuma ir pieejami investīcijām transportā; visi ar RPMP investīcijām saistītie budžeti ir attiecināmi uz ES finansējumu un finansēšanas politiku. Tādējādi dažāda tipa RPMP projektu finansēšanas iespējas galvenokārt ir atkarīgas no ES politikas attiecībā uz transporta pasākumiem nākamajā plānošanas periodā (2014. – 2020. g.) (skat. tālāk). Tā kā finansējuma apmērs un transporta politika vēl nav definēta, nav iespējams noteikt, kāds finansējuma avots būs pieejams katra tipa pasākumam. Ieteicams, lai sarunās par nākamo plānošanas periodu kompetentās iestādes noskaidrotu, vai RPMP pasākumi, kuriem nepieciešamas vislielākās investīcijas, būs tiesīgas saņemt finansējumu. Tas vispirmām kārtām attiecas uz autoceļu, dzelzceļa staciju, tramvaja līnijas uz lidostu un tramvaja līniju pagarinājumu Rīgā izbūves projektiem. RD kapitālieguldījumu budžeta līdzekļus bez ierobežojumiem var izmantot jebkurām investīcijām transportā, tāpēc ieteicams piešķirt šo finansējumu tādiem prioritārajiem projektiem, kuri nav tiesīgi saņemt ES finansējumu.

Citi ar RPMP projektu finansēšanu saistīt faktori:

- Kopējais RPMP transporta projektu budžeta apmērs. Vidējā scenārija gadījumā tas ir apmēram 120 miljoni eiro gadā;

- RPMP projektu sadalīšana pa kārtām. IV un V pielikumā uzrādīts RPMP autoceļu projektu sadalījums pa kārtām - īstermiņā, vidējā termiņā un ilgtermiņā realizējamās kārtas, kurām nepieciešamais finansējums attiecīgi sastāda 45 %, 28 % un 27 % no kopējā finansējuma apmēra (bez ZTK). Ņemot vērā lielās investīciju summas, it īpaši investīcijas ZTK (IV pielikums) un sabiedriskajā transportā (VI pielikums), šāds sadalījums pa kārtām ir nepieciešams. Iespējams pieņemt, ka RPMP investīcijas tiks sadalītas pa laika posmiem vairāk vai mazāk vienādās daļās.

Pamatojoties uz pieejamajiem budžeta līdzekļiem, vienmērīgu sadalījumu pa laika posmiem un sagaidāmajām vairuma RPMP projektu tiesībām saņemt ES finansējumu, var izdarīt secinājumu, ka pastāv iespēja finansēt RPMP projektus, neskaitot ZTK, nākamajos 10 gados, sākot ar 2014. gadu. Dažu projektu finansēšana iespējama jau no 2011. gada no RD kapitālieguldījumu transporta infrastruktūrā budžeta (apmēram 25 miljoni eiro gadā).

7.5. tabula. Investīcijas autoceļos un ielās ieteiktā varianta gadījumā²³

pasākuma numurs	projekta nosaukums	apraksts	Kopējais investīciju apmērs (x € 1000)	Tiesības saņemt finansējumu pašreizējā plāna ietvaros	fonds
RD1s	Dienvidu tilta trešā kārtā	2x2 joslas, 70 km/st., rietumu krastā līdz A7	23 000	jā	KF
RD6m	Apļu konstrukcijas (daļa no austrumu artērijas projekta)	savienojums starp pilsētas apli un pilsētas centra apli	2000 austrumu artērijas pabeigšanai	jā	KF
RD10s	Daugavgrīvas ielas - K. Valdemāra ielas savienojuma rekonstrukcija Raņķa dambja tuneļa izbūve	Savienojuma rekonstrukcija Tuneļa izbūve	34.000 70.000	jā	ERDF KF
RD4m	Ziemeļu transporta koridors	Pirmā kārtā pirmajā RPMP periodā, pārējās kārtas pēc 2017. g. Pašlaik tiek pētīta iespēja samazināt investīciju apmēru	1.561.000	jā	KF TEN-T
RD2s	A. Čaka un Brīvības ielu pārveidošana par vienvirziena ielām	Ielu plānojuma izmaiņas, lai atbalstītu vienvirziena kustību, 3,7 km	1.575	jā	ERDF
RD3s	Tērbatas ielas un K. Barona ielas pārveidošana par NMS/sabiedriskā transporta ielām	Kopā 4,3 km NMS/sabiedriskā transporta ielas	903	jā	ERDF
RD9m	Rietumu artērijas savienojums Kurzemes prospekts - Jūrkalnes iela, ieskaitot tuneli	2x2 joslas, 50 km/st., 1,7 km tunelis	5.100 <u>25.000</u> kopā 30.100	jā	KF / ERDF
RD5m	Valmieras ielas apvedceļš pilsētas centra aplī starp Pērnavas ielu un Satekles ielu	1x2 joslas, 50 km/st., 1,7 km modernizācija un 1,7 km jauns	2.550 <u>5.100</u> kopā 7.650	jā jā	ERDF ERDF
RD7m	Akmens tilta lietojamības samazināšana	no 2 x 2 joslām uz 2 x 1 joslām, investīcijas NMS un sabiedriskā transporta infrastruktūrā, 0,6 km	300	iespējams	ERDF ')
RD8m	Savienojuma ar Vanšu tiltu rekonstrukcija	Ziemeļu virziena savienojuma rekonstrukcija, dienvidu virziena savienojuma slēgšana	500	jā	ERDF
RD18a	Satiksmes pārvaldības modernizācija	Sabiedriskā transporta braukšanas priekšrocības ieviešana noteiktos ielu krustojumos, pārraudzības sistēma	5.000	iespējams	ERDF ')
RD17a	Nepieciešamā pilsētas centra apļa rekonstrukcija	Visa pilsētas centra apļa modernizācija, lai nodrošinātu 50 km/st.	5.000	jā	ERDF

²³

Izpētes projekti un ilgtermiņa projekti (periodam pēc RPMP) šajā tabulā nav iekļauti. Bez tam also šajā tabulā nav iekļauti atsaucē projekti bez pilnīga finansējuma, taču šie projekti ir iekļauti rīcības programmā.

RD19a + RD29a	Papildus budžets satiksmes drošības pasākumiem	Papildus budžets, lai uzlabotu satiksmes drošību, galvenokārt Pierīgā	5.000	iespējams	ERDF ')
RD16a	Samazinātas satiksmes intensitātes zonas pilsētas centrā	Ātruma limita izmaiņas un 30 km/st. noteikšana	5.000	iespējams	ERDF ')
RD14m	A7-A8 sasaistes izbūve	2 x 1 joslas izbūve, ātrums 70km/h	20.000	Nav	
	kopā autoceļiem un ielām		1.771.028		

') Norāde „iespējams” norāda, ka jāveic sīkāka izpēte, vai ERDF, KF vai citas programmas, piemēram, LIFE+ vai JESSICA, var ieguldīt finansējumu šajos projektos.

7.6. tabula. Investīcijas sabiedriskajā transportā ieteiktā varianta gadījumā

pasākuma numurs	projekta nosaukums	apraksts	Kopējais investīciju apmērs (x € 1000)	Tiesības saņemt finansējumu pašreizējā plāna ietvaros	fonds
PT17	Centrālā stacija: tramvaja tīkla modernizācija un pārmaršrutēšana, lai nodrošinātu labāku tramvaja un vilcienu savienojumu (no Akmens tilta, 13. janvāra ielas, Marijas ielas, Elizabetes ielas uz K. Barona ielu)		10.000	iespējams	ERDF ')
PT18	Gogoļa ielas rekonstrukcija, atsevišķas sabiedriskā transporta joslas un jaunas trolejbusu un autobusu pieturvietas		6.000	iespējams	ERDF ')
PT23	Paplašināt trolejbusu tīklu no Pilsoņu ielas (Klīniskā slimnīca) līdz Mārupei (Sējas iela vai Brūkleņu iela) (2700 metri); likvidēt dīzeļautobusu izmantošanu šajā maršrutā.		1.755	iespējams	ERDF ')
PT24	Paplašināt trolejbusu tīklu par 1400 metriem no Ziepniekkalna līdz Ziepniekkalna DP likvidēt dīzeļautobusu izmantošanu šajā maršrutā.		910	iespējams	ERDF ')
PT25	Trolejbusa līnijas pagarināšana no Sarkandaugavas līdz Aldarim, ieskaitot ielu uzlabošanu, jauni galapunkti pie Aldara un Brasā		1.200	iespējams	ERDF ')
PT1	Stāvparki pie 50 % staciju, ieskaitot velosipēdu novietnes	35 stacijas, Pierīgā kopā 1400 vietas	4.200	jā	ERDF
PT21	Izveidot atsevišķu autobusu joslu Brīvības ielā un A. Čaka ielā, pretēji vieglo automašīnu vienvirziena kustībai;		1.000	jā	ERDF, KF
PT15	Pārveidot K.Barona ielu par tikai tramvaju satiksmes ielu, ieskaitot kvalitatīvu gājēju zonu un velosipēdu joslas	Rīgas tramvajs	4.000	jā	ERDF, KF
PT6	Rīgas Centrālās stacijas modernizācija, ieskaitot jaunus segtos peronus un velosipēdu novietnes		25.000 ²⁴	jā	ERDF

²⁴ Izmaksu aplēses specifikācija sniegta pielikumos.

pasākuma numurs	projekta nosaukums	apraksts	Kopējais investīciju apmērs (x € 1000)	Tiesības saņemt finansējumu pašreizējā plāna ietvaros	fonds
PT16	pārsēšanās punkti, lai uzlabotu iespēju pārsēties no tramvajiem uz trolejbusiem vai autobusiem		5.000	jā	ERDF, KF
PT20	Rīgas stāvparki 4 atrašanās vietās, kopā jaunas 1000 vietas, pāreju uz pieturvietām uzlabošana, informācija		3.500	iespējams	ERDF ')
PT26	Atsevišķa josla trolejbusu līnijai Nr. 18 Dreiliņos		5.500	iespējams	ERDF ')
PT26	trolejbusu līnijas Nr. 18 Dreiliņos maršruta izmaiņas un pagarinājums līdz jaunam galapunktam Mežciemā		2.880	iespējams	ERDF ')
PT13	Rīgas tramvajs	Jauns sliežu ceļš (0,6 km) un galapunkts (4 mln.) Dolē pie stāvparka (stāvparks nav iekļauts)	8.800	iespējams	ERDF ')
PT19	Autobusu stacijas, kas atrodas pie Centrālās stacijas, modernizācija, mikroautobusu pieturu likvidācija pie Centrāltirgus		2.000	jā	ERDF, KF
PT27	Atsevišķas autobusu joslas, braukšanas priekšrokas noteikšanas pasākumi jaunajām trolejbusu līnijām		20.000	iespējams	ERDF ')
PT3	Ātruma ierobežojumu likvidēšana		27.000	iespējams	ERDF ')
PT4	Remonti, jauni gulšņi un/vai balasts, kopā	35 km	14.000	iespējams	ERDF ')
PT10	Nojumes, kas nodrošina komfortu gaidīšanas laikā, 100 % of tramvaja pieturu pilsētas centa virzienā un 80 % pretējā virzienā	Rīgas tramvajs	2.000	jā	ERDF, KF
PT7	Tramvaju tīkla modernizācija, atjauninot vecos sliežu ceļus	Rīgas tramvajs	115.000	iespējams	ERDF ')
PT8	Demontēt vecos tramvaja līnijas Nr. 2 sliežu ceļus posmā starp Tapešu ielu un Lielirbes ielu, tramvaja līnijas Nr. 5 sliežu ceļus posmā starp Eksporta ielu un Mīlgrāvi; tramvaja līnijas Nr. 10 sliežu ceļus posmā starp Bišumuižu un Ziepniekkalna ielu	Rīgas tramvajs	1.030	iespējams	ERDF ')
PT11	Dinamiskā informācijas sistēma, kas uzrāda reālos atiešanas laikus vai gaidīšanas laikus, ieskaitot aparāturu un programmatūru transportlīdzekļos	Rīgas tramvajs	2.000	iespējams	ERDF ')
PT5	Mazo staciju modernizācija: 55 cm augsti peroni, pulksteņi, informācija, nojumes,	apm. 43 mazās stacijas, 24 lielās	23.125	jā	ERDF

pasākuma numurs	projekta nosaukums	apraksts	Kopējais investīciju apmērs (x € 1000)	Tiesības saņemt finansējumu pašreizējā plāna ietvaros	fonds
	droši dzelzceļa šķērsojumi līdz peroniem	stacijas			
PT5	Lielāku staciju modernizācija: 55 cm augsti peroni, pulksteņi, informācija, nojumes, droši dzelzceļa šķērsojumi līdz peroniem		25.650	jā	ERDF
PT28	Pierīgas autobusu pieturvietu komforta un drošības uzlabošana	reģionālie autobusi	3.000	jā	ERDF, KF
PT9	Tramvaja pieturu peroni ērtai pasažieru piekļūšanai, jauni zemgrīdas tramvaji, sliežu ceļu remontdarbi	Rīgas tramvajs	5.000	jā	ERDF, KF
PT12	tramvaja savienojums ar lidostu	Īsākais ceļš 0,7 km garumā pa Bāriņu ielu, īsākais ceļš 0,6 km garumā pa Mazo Nometņu ielu, 5 km jauni sliežu ceļi; 2 viadukti	80.400	iespējams	KF ')
PT14	Rīgas tramvajs	Jauns tramvaja līnijas Nr. 5 galapunkts Andrejsalā	1.000	iespējams	ERDF ')
PT2	Jauna stacija pie pilsētas apbūves rietumu krastā (Torņakalna stacijas nomainīta)		20.000	jā	ERDF
PT22	Trolejbusa līnijas pagarināšana no Pētersalas ielas līdz Andrejostas ielai (Andrejsala)		650	iespējams	ERDF ')
	kopā sabiedriskajā transportā		421.600		

’) Norāde „iespējams” parāda, ka nepieciešams sīkāk izpētīt, vai iespējams saņemt šo projektu finansējumu no ERDF, KF vai citām programmām, piemēram, LIFE+ vai JESSICA.

Visas 7.5. un 7.6. tabulā uzrādītās investīcijas ir iekļautas izmaksu un ieguvumu analīzē (3.6. nodaļa un III pielikums), izņemot pasākumu RD10s Daugavgrīvas ielas - Valdemāra ielas savienojuma un rekonstrukcija, Raņķa dambja tuneļa un A7-A8 savienojuma izbūve, kas tika pievienots vēlākā posmā. Bez tam, pamatojoties uz jaunāko informāciju, ir pazeminātas dažu investīciju summas. Kopējā šo izmaiņu ietekme uz izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātiem ir ļoti niecīga.

7.5. un 7.6. tabulā uzrādīto investīciju summās nav iekļautas izmaksas, kas nepieciešamas zemes iegādei jaunām konstrukcijām, kā arī neparedzētu izmaksu riska procenti. Zemes iegādes izmaksas faktiski aprobežojas ar investīcijām jaunās konstrukcijās, kas tiks izbūvētas uz privātpersonām vai privātzņēmumiem piederošas zemes.. Ir norādīta jaunām konstrukcijām nepieciešamās zemes platība, un cena par kvadrātmetru ir noteikta atsevišķi teritorijām pilsētas centrā, ārpus tā, pilsētu nomalēs, piepilsētā un lauku teritorijās. Vairums šo izmaksu nepieciešamas jaunu ceļu konstrukciju izbūvei, it īpaši ZTK un tramvaja līnijas uz lidostu izbūvei Rīcības programmā zemes iegādes izmaksas pirmajos septiņos gados ir iekļautas kopējā investīciju summā.

Pašreizējie projekti

Papildus 7.5. un 7.6. tabulā minētajiem projektiem „Latvijas Valsts ceļi” nesēn ir saņēmusi četru iespējamo autoceļu projektu tehniski ekonomiskos pamatojumus. Projekti:

- Kohēzijas fonda projekts E22 (Rīgas apvedceļš A4 - Tīnūži - Koknese; pašlaik tiek veikti būvdarbi);
- E77/A2 posma Rīgas apvedceļš – Sēnīte rekonstrukcija;
- E67/A7 Ķekavas apvedceļa izbūve;
- E67/A4 Rīgas apvedceļa rekonstrukcija.

Kopējais šiem projektiem nepieciešamo investīciju apmērs varētu būt apmēram 380 miljoni eiro (tāmes III pielikuma, III.2. tabula)²⁵. Bez tam vairāku atsaucē projektu finansēšana nav pabeigta pirms pirmā RPMP īstenošanas perioda sākuma. Nepieciešamās investīcijas ir iekļautas rīcības programmā.

aizdevumi

Aizdevumus principā var izmantot jebkura veida RPMP projektu/pasākumu finansēšanai, tiem būs īpaši svarīga loma ZTK finansēšanā. Gan valsts, gan pašvaldību iestāžu aizņemšanās spēja pašlaik ir ļoti ierobežota (skat. XVI pielikumu). Tāpat kā pašreizējā plānošanas periodā, arī nākamajā aizņemšanās spēja varētu būt pietiekama transporta nozares projektu finansēšanai, ja nākamajā ES fondu plānošanas periodā (2014. – 2020. g.) finansēšanas noteikumi būs tādi paši kā šajā periodā.

7.9. Ziemeļu transporta koridora finansēšana

Kā redzams 7.5. tabulā, ZTK finansēšanai nepieciešama lielākā daļa no kopējā RPMP nepieciešamo investīciju apjoma, tāpēc ZTK finansēšanai jāpievērš īpaša uzmanība. 7.5. tabulā uzrādītā investīciju summa 1561 miljoni eiro nepieciešama visieteicamās no izpētītajām un izanalizētajām iespējām, kas vienlaikus ir visdārgākais variants, finansēšanai. Konsultants AECOM pašlaik veic izpēti, lai noskaidrotu iespējas samazināt ZTK investīciju izmaksas. Izpētes rezultāti varētu būt pieejami līdz 2010. gada beigām. Sagaidāma ZTK izmaksu pazemināšanās, piemēram, iegremdētā tuneļa, nevis tilta izbūve samazina izmaksas par apmēram 150 miljoniem eiro (skat. ZTK faktu lapu I pielikumā).

RD ir noslēgusi līgumu ar konsultantu Price Waterhouse Coopers (PWC) par ZTK finansēšanas iespēju izpēti. Šīs izpētes rezultāti varētu būt pieejami ne agrāk kā 2010. gada rudenī. Pamatojoties uz informāciju, kas saņemta, tiekoties ar PWC amatpersonām 2010. gada augusta sākumā, iespējams minēt tikai dažus iepriekšējus slēdzienus. Jāuzsver, ka izpētes beigu posmā šajos slēdzienos iespējamās korekcijas.

PWC sniegtajā finansēšanas avotu sarakstā minētas šādas iespējas:

- Finansēšana, izmantojot PPP līgumu, – akcijas, komercparādsaistības un multilaterālas parādsaistības (aprakstīts 7.7. nodaļā);
- Multilaterālas suverēnas/subsuverēnas parādsaistības (EBRD, EIB, NIB aizdevumi);
- obligācijas;
- suverēns finansējums;
- budžeta finansējums (suverēns un subsuverēns);
- ES finansējums.

Ņemot vērā nepieciešamā finansējuma apmēru, ir skaidrs, ka lielākā daļa, ja ne viss nepieciešamais budžets būs jāfinansē no līdzekļiem, kas nav paredzēti RD budžetā.

PWC izpētes rezultāti, iespējams, būs pamatoti ar noteiktu atšķirīgu finansēšanas veidu kombināciju. Sakarā ar ierobežotajiem finanšu resursiem šis kombinētais finansējums būs jāsadala pa atsevišķām kārtām (skat. tālāk punktā „Jauktais finansējums”). Sīkāka RPMP finansēšanas analīze būs iespējama tikai pēc PWC izpētes rezultātu saņemšanas.

²⁵ Summa 380 miljoni eiro ir aprēķināta, pamatojoties uz informāciju, kas saņemta līdz 2010. gada augustam.

aizdevumi

PWC ir sazinājusies ar vairākām bankām un ES finanšu institūcijām, lai noskaidrotu gatavību daļēji finansēt ZTK un finansēšanas nosacījumus.

Multilaterālas bankas parasti aizdod līdz 50% no projekta izmaksām, piemērojot dažādus kritērijus, kas var samazināt šo procentuālo attiecību. Šīs institūcijas varētu izsniegt RD aizdevumu, kura orientējošais apmērs ir robežās no 50 līdz 100 miljoniem eiro, taču pašlaik šķiet, ka tiks izvirzīts suverēnu garantiju noteikums (valsts valdības izsniegta parāda dzēšanas garantija). Tomēr RD aizņemšanās spēja pašlaik ir ļoti ierobežota, un šis stāvoklis saglabāsies arī vidējā termiņā. EIB un EBRD ir norādījušas, ka aplēstā kopējā investīciju summa salīdzinājumā ar Latvijas IKP ir neparasti augsta. Summa, kuru nevarēs segt ar banku aizdevumiem, ir jāfinansē no ES fondiem un kompetento iestāžu (valsts un RD) piešķirtajiem līdzekļiem.

Maksa par sastrēgumu

Paredzams, ka maksas par sastrēgumu vai ceļu lietošanas maksas noteikšana radītu tikai ierobežotus ieņēmumus, bez tam būtiska šo ieņēmumu daļa ir nepieciešama pašas sistēmas finansēšanai un uzturēšanai. Mobilitātes kontekstā jāšaubās, vai Rīga ir gatava ieviest maksu par sastrēgumu vai ceļu lietošanas maksu, jo pašlaik nav pieejami labi alternatīvie maršruti un nepastāv ātra un moderna sabiedriskā transporta sistēma, kas spētu piedāvāt labu alternatīvu (skat. arī 5.3. nod.).

Īpašuma pārdošana

Ir jāizanalizē iespēja pārdot nekustamo īpašumu vai aprīkojumu privātzņēmumiem, lai piesaistītu infrastruktūras projektiem nepieciešamo finansējumu. Sakarā ar valsts lomas samazināšanos, dzelzceļa un sabiedriskā transporta izmantošanas apmēra samazināšanos un valsts uzņēmumu privatizāciju pēdējos divdesmit gados daži nekustamā īpašuma un cita veida īpašuma objekti, kurus vēlētos iegādāties privātie investori, netiek pilnībā izmantoti un tos varētu pārdot.

Jauktais finansējums

PWC varētu ierosināt izmantot kombināciju: maksimālais iespējamais ES finansējums, valsts/pašvaldību finansējums un investīciju banku aizdevumi. Lai maksimālā apjomā izmantotu ES finansējumu, projekts nākamajam ES fondu plānošanas periodam (2014. – 2020. g.) un periodam pēc tam ir jāsadala kārtās. Jānosaka katrai kārtai atsevišķa projekta statuss un šīs kārtas nepieciešamība, lai saņemtu finansējumu. Pirmā kārtā (labais krasts) neapšaubāmi ir tiesīga saņemt ES finansējumu, jo šīs kārtas izbūve nodrošinās labākus ostas savienojumus un labāku savienojumu ar Austrumu artēriju, taču trešās un/vai ceturtais kārtas piekritība finansējuma saņemšanai ir diskutabls jautājums, tāpēc vajadzētu apsvērt iespēju ieviest izmaiņas, nosakot esošo pirmo kārtu un jaunu otro kārtu, kurā būtu iekļautas pašreizējās 2., 3. un 4. kārtā. Trešajai un ceturtajai kārtai nepieciešamo investīciju apmērs salīdzinājumā ar otro kārtu (tajā iekļauts upes šķērsojums) ir samērā neliels. Nav pieļaujama autoceļu uzturēšanas pasākumu, līgumu pārvaldības un citu pasākumu sadalīšana pārāk sīkos posmos ar dažādiem pakalpojumu sniedzējiem.

7.10. Esošais un nākotnes budžets

Pamatojoties uz šīs sadaļas iepriekšējās nodaļās aplūkotajiem pieņēmumiem, 7.7. tabulā parādīti sagaidāmie RPMP budžeti vidējā scenārija gadījumā.

7.7. tabula. Paredzamie valsts finansējuma avoti RPMP vidējā scenārija gadījumā (x 1 000 eiro)

Vidējais scenārijs	Valsts stratēģiskā ietvardokumenta prioritāte Nr. 3.3 un 3.2.1	LVC ES līdzfinansētie projekti	RD investīcijas transporta infrastruktūrā	RD ES finansējums transportam	Kopā budžets investīcijām Rīgas un Pierīgas transportā
2011	0	0	20,400	0	20,400
2012	0	0	20,900	0	20,900
2013	0	0	21,400	0	21,400
2014	33 200	26,800	22,000	7,800	89,800
2015	33,200	27,500	22,600	5,700	89,000
2016	33,200	28,200	23,100	6,700	91,200
2017	33,200	29,000	23,700	7,200	93,100
2018	33,200	29,700	24,200	7,700	94,800
2019	33,200	30,400	24,700	8,200	96,500
2020	33,200	31,100	25,200	8,700	98,200

RPMP projektus nav iespējams finansēt tikai no pašreizējā ES finansējuma. Valsts budžeta piešķirumi LVC un RD ES līdzfinansēšanas budžetiem 2007. – 2013. g. jau ir piesaistīti konkrētiem projektiem, kas noteikti Valsts stratēģiskā ietvardokumenta 2007. – 2013. g. darbības programmā „Infrastruktūra un Pakalpojumi” un Ministru Kabineta noteikumos par katru darbību. Nav sagaidāms, ka šis līdzekļu piešķirums varētu mainīties, jo tas ir politikas rakstura lēmums, kas jāatbalsta SM un FM un jāapstiprina Ministru Kabineta. Bez tam šādām izmaiņām jāatbilst Darbības programmai Nr. 3, ko parakstījusi Latvijas valdība un EK.

Salīdzinot RPMP projektus ar transporta politiku pašreizējā ES fondu plānošanas periodā (2007. – 2013. g.), redzams, ka daudzi pašlaik sarakstā iekļautie projekti (tipi) ir tiesīgi saņemt ES finansējumu (skat. 7.5. un 7.6. tabulu). Pašreizējā fondu plānošanas periodā finansējumu varētu saņemt projekti, kas saistīti ar darbību 3.3.1.5 ‘Pilsētas infrastruktūras uzlabošana savienojumam ar TEN-T’ un darbību 3.2.1.3.2 ‘Satiksmes drošības uzlabošana Rīgā’. Bez tam RPMP projekti varētu būt tiesīgi saņemt ES finansējumu arī citu programmā noteikto darbību ietvaros, cita starpā TEN-R dzelzceļš (3.3.1.2), ostas infrastruktūra (3.3.1.3), lidostas infrastruktūra (3.3.1.4) un ilgtspējīga sabiedriskā transporta sistēma (3.3.2.1). Jautājums par konkrētu darbību piekritību ES finansējuma saņemšanai ir diskutabls. Šķiet, ka pašreizējā ES fondu plānošanas periodā dažas uzskaitītās RPMP darbības nevarētu saņemt ES finansējumu. Šis jautājums ir jāizanalizē sīkāk. To darbību apskats, kuras varētu pretendēt uz ES finansējumu, sniegts XVIII pielikumā.

7.11. Ieņēmumi no transporta sistēmas

Šajā nodaļā tsumā aplūkoti potenciālie ieņēmumi no transporta sistēmas:

- ieņēmumi no stāvvietām;
- ieņēmumi no sabiedriskā transporta;
- ceļu lietošanas maksas noteikšana;
- maksa par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu.

Ieņēmumi no stāvvietām

2009. gadā «Rīgas Satiksme» pārvaldīja 3864 stāvvietas, kuras radīja ieņēmumus 4,4 miljoni eiro apmērā²⁶. Maksas stāvvietas darbojas sešas dienas nedēļā un visu gadu. Saskaņā ar «Rīgas Satiksmes» sniegto informāciju vidējie ieņēmumi dienā uz vienu vietu stāvvietā bija 3,65 eiro. Vidējais klientu skaits uz vienu stāvvietas vietu dienā ir 3,0. Šajos datos ir iekļauti visi iespējamie maksājumi: maksa saskaņā ar stāvlaika skaitītāju rādījumiem, pastāvīgo iedzīvotāju kartēm, mēneša kartēm, par stāvvietas rezervēšanu utt. Kopējie ieņēmumi no stāvvietām ir apmēram par 130 % augstāki par

²⁶ Summa ekstrapolēta no pirmo deviņu 2009. gada mēnešu rādītājiem.

izmaksām. Šogad un nākamajos gados maksas stāvvietu skaits Rīgas centrā pieaugs, tādējādi var sagaidīt arī maksas stāvvietu ieņēmumu pieaugumu.

Saskaņā ar esošo politiku 40 % no gada ienākumiem no maksas stāvvietām «Rīgas Satiksmei» jaunām investīcijām un uzturēšanas pasākumiem. Pārējie 60 % no maksas stāvvietām iegūtie gada ienākumi tiek izmantoti, lai kompensētu «Rīgas Satiksmes» sabiedriskā transporta ekspluatācijas izmaksu radītos zaudējumus. RPMP aprakstītā stāvvietu izmantošanas politika nodrošinās nelielu maksas stāvvietu pie ielām skaita pieaugumu Rīgas centrā, piemērojot striktus noteikumus. Galvenais stāvvietu skaita pieaugums attiecināms uz stāvparku skaita pieaugumu un būvnormatīvos paredzēto nepieciešamo stāvvietu skaitu jaunajās apbūvēs. No maksas stāvvietām iegūtos papildu ieņēmumus vajadzētu izmantot daļēji transportmijas sistēmas finansēšanai.

Ieņēmumi no sabiedriskā transporta

Ieņēmumi 2020. gadā ir aplēsti, pamatojoties uz «Rīgas Satiksmes» datiem par 2008. gadu, piemērojot 2008. gada cenas. Tas nozīmē, ka ieņēmumi bez korekcijas ar pasažieru skaita samazināšanos būs 72,0 miljoni eiro. 2020. gada paredzamie ieņēmumi ir samazināti sakarā ar pasažieru skaita samazināšanos palielinātas vieglo automašīnu izmantošanas rezultātā. NEA satiksmes modelis paredz ieņēmumu kritumu līdz 2020. gadam 27% apmērā, ja netiks veikti nekādi pasākumi (atsauces variants). Šādā gadījumā ieņēmumi sastādītu apmēram 52,5 miljonus eiro. Veicot RPMP piedāvātos pasākumus, pasažieru skaits salīdzinājumā ar atsauces situāciju pieaugs par 18 % un ieņēmumi sastādīs 60,4 miljonus eiro. Ir aprēķināta ieņēmumu no dzelzceļa pakalpojumiem un reģionālajiem autobusiem 2010. un 2020. gados starpība.

Attiecībā uz esošo subsidēšanas sistēmu jāpiezīmē, ka kompetentās iestādes kompensē «Rīgas Satiksmes» un «Pasažieru Vilciena» zaudējumus sakarā ar ekspluatācijas izmaksām, pamatojoties uz gada pārskatā uzrādītajiem peļņas un zaudējumu aprēķiniem. Šāda sistēma nestimulē uzņēmumus taupīt izmaksas vai palielināt ieņēmumus, piemēram, uzlabojot pakalpojumu sniegšanas efektivitāti vai kvalitāti. Būtu ieteicams stimulēt šādus pasākumus, piemērojot ar noteiktā līmenī sniegtu transporta pakalpojumu izmaksu un ieņēmumu normas.

Ceļu lietošanas maksas noteikšana

Nav pieņemti nekādi lēmumi attiecībā uz ceļu lietošanas maksas noteikšanu un iespējamo šī pasākuma sistēmu, tāpēc šādus ieņēmumus nav iespējams prognozēt. Šādas sistēmas ieviešana ietekmē transporta prognozes un ekonomikas analīzes rezultātus.

Maksa par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu

Rīgas un Pierīgas sabiedriskā transporta organizatoriskās struktūras reorganizācijā vajadzētu iekļaut pašreizējo dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas noteikumu izmaiņas. Pašlaik dzelzceļa pakalpojumu sniedzējs „Pasažieru Vilciens” maksā fiksētu maksu par sliežu ceļu un staciju infrastruktūras izmantošanu, neņemot vērā, piemēram, vilcienu asu garumu vai skaitu. Būtu godīgāk piemērot mainīgu maksu, pamatojoties uz katra vilciena caurlaides spēju. Bez tam maksai par pasažieru vilcieniem vajadzētu atšķirties no maksas par kravu vilcieniem, jo pasažieru pārvadājumu tirgus ir nošķirts no kravu pārvadājumu tirgus un to ekspluatācijas apstākļi ir dažādi. Abi minētie aspekti uzlabotu dzelzceļa transporta tirgus nosacījumus un dzelzceļa transporta konkurētspēju. Maksas par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu piemērošanas principi būtu jāpiemēro ne tikai Rīgā un Pierīgā, bet gan visā valstī.

I PIELIKUMS. RPMP faktu lapas

Pielikums I

Datu lapas

Pielikumā ir iekļautas sekojošas datu lapas:

1. Vienvirziena sistēma Brīvības ielā un A.Čaka ielā;
2. Brīvības ielas dzelzceļa šķērsojums;
3. Barona iela un Tērbatas iela - NMT/ST prioritāte;
4. Satiksmes mazināšana: specializētie veloceliņi un marķējums;
5. Satiksmes mazināšana: ielu un krustojumu sašaurināšana;
6. Satiksmes mazināšana: fiziskie ātruma samazināšanas pasākumi;
7. Padomi kā uzlabot satiksmes drošību;
8. Adaptīvie luksofori un monitorings;
9. ST-prioritāte un atvieglojumi operatīvajam transportam;
10. Sabiedriskās transporta sistēmas uzlabošana Pierīgā;
11. Dzelzceļa stacijas;
12. Centrālās dzelzceļa stacijas teritorija;
13. Stāvparki Pierīgā;
14. Akmens tilts un 11. novembra krastmala;
15. Ārējā pilsētas ielu apļa Austrumu pieslēgums iekšējam pilsētas ielu aplim;
16. Sabiedriskā transporta pieturvietu rekonstrukcija Gogoļa ielā;
17. Ziemeļu Transporta koridora attīstība;
18. Jaunā savienojuma A4-A5 nozīme;
19. Jaunā savienojuma A7-A8 nozīme;
20. Satiksme ceļu tīklā.

Datu lapa Nr. 01

Vienvirziena sistēma – Brīvības ielā un A.Čaka ielā

Projekta apraksts

Brīvības ielas (starp Lāčplēša ielu un Pērnavas ielu) un A.Čaka ielas (starp Lāčplēša ielu un Pērnavas ielu) pārveidošana par vienvirziena ielām.



Atsauce uz ģeogrāfiskajiem pasākumiem

RD2s, ST21, ST10

Projekta mērķi

Satiksmes plūsmas uzlabošana un pilsētas centra pieejamības uzlabošana, teritorijas paplašināšana pilsētas aktivitātēm, ST un NMT.

Tendences

Abas ielas kalpo kā galvenās ievadošās ielas Rīgā. Līdz ar to abu ielu slēgšana to rekonstrukcijai radīs nopietnus satiksmes kavējumus. Pārprojektējot esošās ievadošās ielas, ir jānodrošina pareiza un saprotama ceļa struktūra.

Informācijai par dzelzceļu pārvedu caurlaides palielināšanu, skatīt attiecīgo datu lapu.

Turklāt šis projekts ir saistīts arī ar satiksmes mazināšanu Kr.Barona ielā un Tērbatas ielā (skat. attiecīgo datu lapu).

Projektējot vienvirziena sistēmu, ir jāņem vērā noteikumi par pilsētas (vēsturisko) centru. Noteikumi var ierobežot iespējamās izmaiņas ceļu sakārtošanā, piem., tramvaja peroni.

Projekta

Projekta pamatprincips ir vienkāršot krustojumus un samazināt sastrēgumus izveidojot vienvirziena sistēmu. Ar šo sistēmu tiks samazināts braukšanas joslu skaits Brīvības un A.Čaka ielās, tādējādi izveidojot telpu pilsētas aktivitātēm, nemotorizētajam transportam un/vai speciālai joslai sabiedriskajam transportam. Pēc projekta īstenošanas, esošo četru braukšanas joslu vietā (divas joslas katrā braukšanas virzienā), tiks izveidotas trīs braukšanas joslas (piem., divas kopējai satiksmei vienā virzienā un

izklāsts

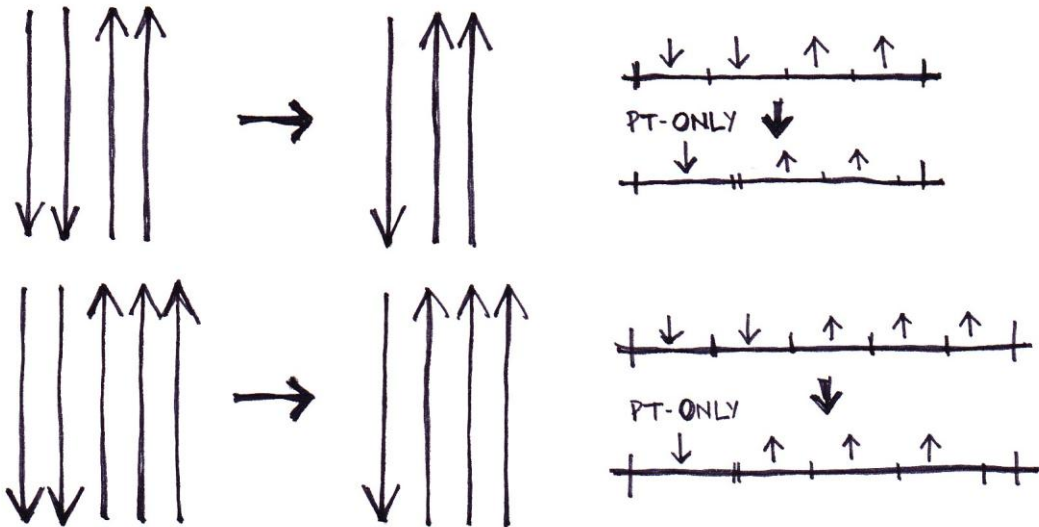
viena sabiedriskā transporta josla pretējā virzienā).

Tas pats attiecās arī uz ielām ar piecām braukšanas joslām, kuras tiks pārveidotas par trim joslām braukšanai vienā virzienā un vienu joslu sabiedriskajam transportam. Šāda veida sadalījums pa joslām tika izvēlēts tāpēc, ka gadījumā, ja izveidosies garas automašīnu rindas, autobusiem braucot pretējā virzienā būs pietiekami daudz vietas, lai saglabātu drošu braukšanas ātrumu starp krustojumiem.



Pamatā visos krustojumos tiek saglabāts esošais joslu skaits; tikai krustojumu plāns tiks pārprojektēts tā, lai pievienotu izņēmuma joslas tikai labajam vai

kreisajam pagriezienam. Projektējot tiks ņemta vērā vietējā situācija, kas uzlabos satiksmes drošību un plūsmu.



Jaunais projekts tiks īstenots ar "vieglajiem" pasākumiem, tādiem kā ceļu apzīmējumu, ceļazīmju un luksoforu maiņu. Veicot ceļa rekonstrukciju vai uzturēšanu, jaunais ceļu projekts var tikt

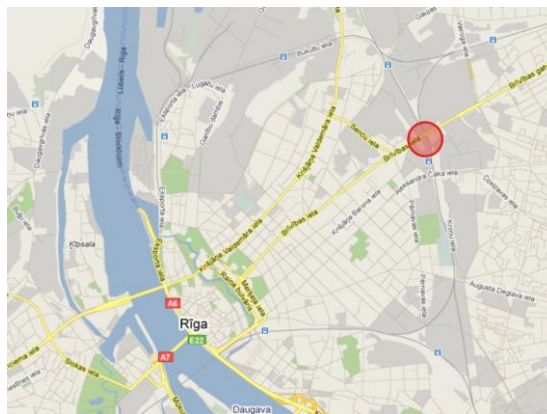
vairāk pielāgots jaunajai situācijai, piemēram, izveidojot fiziskas barjeras starp autobusa joslu un citām braukšanas joslām, ja nepieciešams. Tur, kur ceļa vidū ir salīņa, joslas platums netiks mainīts.

Datu lapa Nr. 02

Brīvības ielas dzelzceļa šķērsojums

Projekta apraksts

Satiksmes plūsmas un satiksmes drošības uzlabošana uz tilta pār dzelzceļu Brīvības ielā.



Atsauce uz īpašajiem pasākumiem

RD2s.

Tendences

Nav

Projekta mērķi

Tilts pār dzelzceļu Brīvības ielā ir viena no lielākajām sastrēgumu vietām Brīvības ielā. Projekta galvenais mērķis ir paplašināt satiksmes joslas un radīt iespējas vieglajam nemotorizētajam transportam šķērsot esošo tiltu.

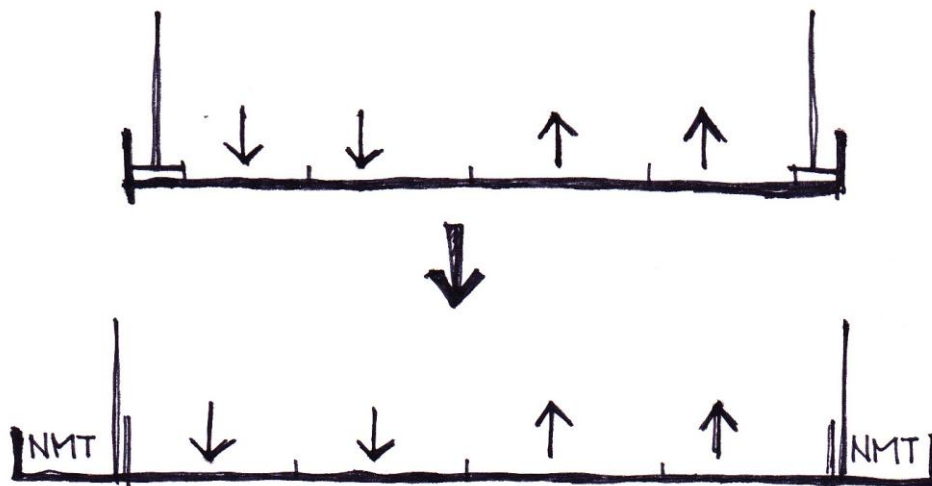
Projekta izklāsts

Esošais tilts neatbilst patreizējam satiksmes joslu skaitam. Rezultātā satiksmes plūsma un arī satiksmes drošība mazinās. Novērojumu laikā bija labi redzams, ka vieglās pasažieru automašīnas var braukt viena otrai blakus. Savukārt, tiklīdz tiltu šķērsu autobusi vai kravas mašīnas, neviena vai tikai dažas vieglās automašīnas uzdrošinās tās apdzīt dēļ šaurajām joslām.

Pilna izmēra četras joslas var izveidot, pārvietojot abās pusēs esošos gaisvadu līnijas stabus tilta konstrukcijas ārpusē kopā ar jaunu savienojošo vieglas konstrukcijas tiltu nemotorizētajam transportam. Tas uzlabos gan satiksmes plūsmu, gan arī satiksmes drošību, kā arī atrisinās NMT maršruta sastrēgumus.

Iekļautie pasākumi

Nav



Posmi (īstermiņa, vidējā termiņa, ilgtermiņa)

Īstermiņa Projektēšana un būvdarbi

Vidējā termiņa -

Ilgtermiņa ilgtermiņā ir vēlams nomainīt veco tiltu ar jaunu un platāku pārvadu

Blakus efekti

Izmaksu kategorija

Nav

Zema

Iesaistītās institūcijas

Rekomendācijas

Rīgas Domes Satiksmes departaments,
Rīgas Satiksme.

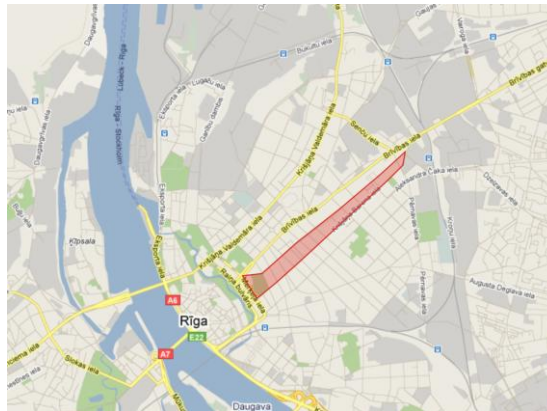
Projekta izpēte

Datu lapa Nr.03

Barona iela un Tērbatas iela – NMT/ST prioritāte

Projekta apraksts

Sabiedriskā transporta un nemotorizētā transporta prioritātes izvirzīšana Kr.Barona un Tērbatas ielās, kā arī atbalsta pasākumi vienvirziena sistēmas izveidei Brīvības un A.Čaka ielās.



Atsauce uz īpašajiem pasākumiem

RD3s, RD16a, ST9, ST15.

Projekta mērķi

1. Kr.Barona ielas izveide par tramvaja koridoru ar prioritāti luksoforos; satiksmes mazināšana, kas ir labvēlīga velobraucējiem, nevis pasažieru automašīnām – ar mērķi mazināt tranzīta satiksmi.
2. Tērbatas ielas izveide par līdzīgu minimālas satiksmes zonu kā Kr.barona iela, bet bez speciālas joslas tramvajam.
3. Kr.Barona ielas un Tērbatas ielas, kā arī apkārtējo ielu dzīves kvalitātes uzlabošana.

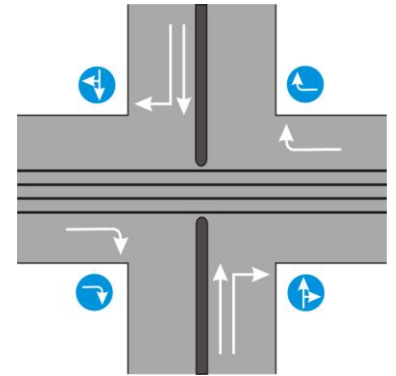
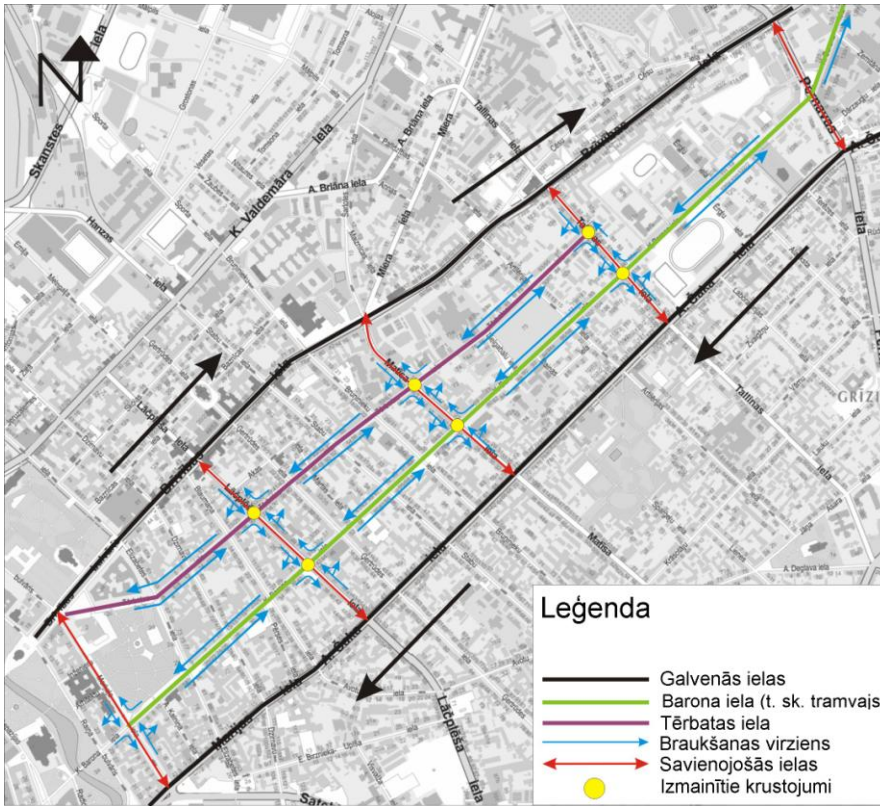
Projekta izklāsts

Projekta pamatprincips ir izveidot mierīgas satiksmes zonu, samazinot tranzīta satiksmes iespējas izmantot šīs ielas kā Brīvības un A.Čaka ielas alternatīvus maršrūtus. Lai to panāktu, tramvaja sliedes Kr.Barona ielā ir jāpaceļ, tādējādi nobloķējot iespēju pasažieru automašīnām šķērsot tramvaja sliedes pat dažos esošajos

Tendences

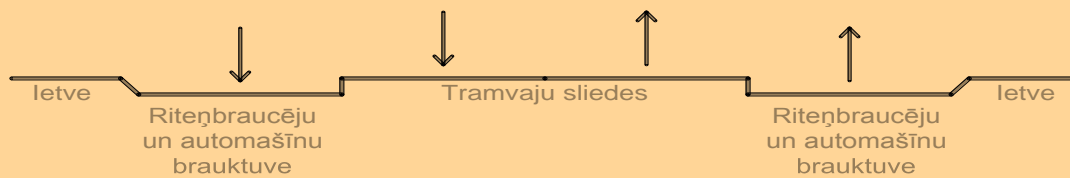
1. Lai panāktu optimālu risinājumu, abas ielas tiek savienotas.
2. Optimālai funkcionēšanai pārskatīt esošo vienvirziena sistēmu starp A.Čaka ielu un Brīvības ielu.
3. Ieteicams kopā ar vienvirziena sistēmas izveidi Brīvības ielā un A.Čaka ielā.

krustojumos. Līdzīga pieeja būtu jāpiemēro arī Tērbatas ielā, kur joslu atdalīšanai ir jāizbūvē betona barjera vismaz 20cm augstumā. Šādi pasākumi ne tikai samazinās tranzīta satiksmi abās ielās, bet ļaus arī palielināt tramvaja braukšanas ātrumu. Abu ielu pamatprincipus skatīt zemāk esošajā attēlā.

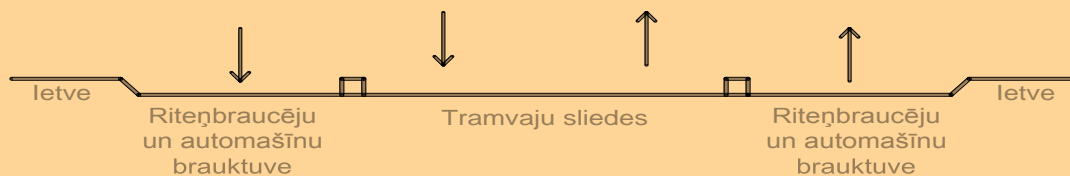


Krustojumu konfigurācijas princips ar dzelteni atzīmētajos krustojumos

Joslu konfigurācijas princips:



Alternatīvo joslu konfigurācija (izmantojot esošās tramvaja sliedes):



Vairākiem krustojumiem ir nepieciešama rekonstrukcija, kuras laikā tiks uzstādītas barjeras tranzīta satiksmes bloķēšanai. Pasažieru automašīnām paredzētās joslas platums tiks samazināts līdz aptuveni 3.0

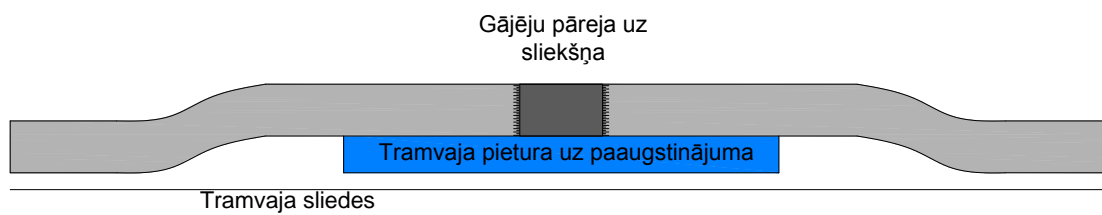
- 3.5 metriem, lai tā varētu kalpot kā jauktā josla gan riteņbraucējiem, gan pasažieru automašīnu satiksmei tā sauktajā velosipēdistu ielā. Kā piemēru skatīt zemāk esošo attēlu.

Piemērs – velosipēdistu iela ar blakus novietotām automašīnām.



Kr.Barona ielā pie tramvaja pieturām/platformām iela tiks pacelta, tādējādi gājējiem nodrošinot drošu ielas šķērsošanu un liks pasažieru automašīnām uzmanīties. Tas dos pozitīvu efektu satiksmes drošībai, kā arī tramvaja pieturās tiks ieviestas nojumes tieši blakus sliedēm. Kr.Barona ielas rekonstrukcijas laikā esošo tramvaja pieturu atrašanās vietas var tikt mainītas uz vietām, kur būtu pietiekami liela teritorija pieturu izveidei tuvu sliedēm. Zemāk esošajā zīmējumā ir parādīts pieturas princips tuvu tramvaja sliedēm.

Tuvu esošās pieturas princips



Iekļautie pasākumi

1. Satiksmes mazināšana
2. ST prioritāte luksoforos
3. Esošo tramvaja pieturu modernizācija
4. Satiksmes drošības uzlabošana

Posmi (īstermiņa, vidējā termiņa, ilgtermiņa)

Īstermiņa	projektēšana un būvdarbi;
Vidējā termiņa	sabiedriskā transporta prioritātes sistēmas izveide luksoforu vadības centrā, Pasažieru informācijas sistēmas uzstādīšana tramvaja pieturās;
Ilgtermiņa	-

Blakus efekti

Izveidojot Kr.Barona ielu un Tērbatas ielu par minimālas satiksmes zonām, galamērķa sasniegšanai šo ielu rajonā būs jānobrauc pāris lieku kilometru.

Izmaksu kategorija

EUR 5.000.000,-- bez PVN un projektēšanas posma.

iesaistītās institūcijas

Rīgas Dome: Pilsētas attīstības departaments, Satiksmes departaments;
Rīgas Satiksme

Rekomendācijas

Esošās sistēmas pārprojektēšanas iespēju izpēte, kurā būtu iekļauti pagriezienu aizliegumi blakus esošajās ielās.

Aptauja starp iedzīvotājiem un uzņēmumiem, kurus ietekmēs projekta sākuma stadija.

Datu lapa Nr. 04

Satiksmes mazināšana: specializētie veloceliņi un marķējums

Projekta apraksts

Kā viens no satiksmes mazināšanas viediem un arī iemesls velosipēdu tīkla izveidei ir veloceliņu vai pat specializēto velosipēdistu ielu izveide, kur pasažieru automašīnas ir tikai "viesi".



Projekta mērķi

Vizuāli sašaurinot braukšanas joslu, veloceliņa marķējums kalpo kā ātruma samazinātājs. Pamatideja ir tāda, ka automašīnu šoferi atpazīst šīs ielas kā ielas, kas paredzētas sākuma-galamērķa satiksmei, nevis tranzīta satiksmei. Līdz ar to, veloceliņu marķējumu izveide velosipēdistu tīkla galvenajos maršrutos noteiks skaidru ceļu hierarhiju.

Kā nesens jauninājums Nīderlandē ir specializēto velosipēdistu ielu ieviešana. Velosipēdistu iela ir iela, kur velosipēdisti ir

tās galvenie lietotāji un pasažieru vieglās automašīnas ir kā "viesi". Šāds satiksmes mazināšanas veids un velosipēdistu atbalsta veids ir kļuvis ļoti populārs galvenajos velosipēdistu maršrutos Nīderlandē, kur nav iespējams izbūvēt speciālus veloceliņus. Vislabākos rezultātus var panākt, ja pasažieru vieglās automašīnas bruac vienā virzienā un velosipēdi – divos virzienos. Abos gadījumos automašīnu stāvvietas ir vēlams izveidot blakus ielai vai ceļam.

Veloceliņa marķējums

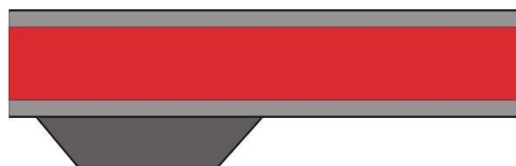


Velosipēdistu iela

Veloceliņa marķējums; skats no augšas



Velosipēdistu ielas skats no augšas



Datu lapa Nr. 05

satiksmes mazināšana: ielu un krustojumu sašaurināšana

Apraksts

Ceļu un krustojumu sašaurināšana, tādējādi samazinot ātrumu - satiksme no diviem virzieniem ir spiesta gaidīt satiksmi no viena virziena izveidotajos šaurajos posmos.



Pasākumu mērķi

Ceļu un krustojumu sašaurināšana ir plaši pielietota metode braukšanas ātruma samazināšanai un krustojumu pārredzamības uzlabošanai. Satiksmes mazināšanas jomā šis pasākums ir viegli ieviešams, rentabls un ar garantētu iznākumu. Kad tas tiek uzstādīts vietās ar augstu satiksmes intensitāti, izveidojas automašīnu rindas, kas šo maršrutu padara

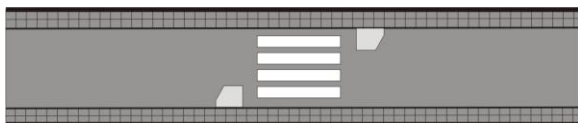
nepievilcīgu nevēlamai tranzīta satiksmei. Pēc laika šī problēma izzūd, jo tranzīta satiksme izmanto citu maršrutu un izveidojas jauns satiksmes līdzsvars. Salīdzinājumā ar plaši pielietoto ātruma valni, šis veids ir draudzīgāks apkārtējiem iedzīvotājiem, jo tas neizraisa grunts vibrācijas.

Projektēšana un grafiskie piemēri

Ielu sašaurināšanas trīs galvenie pamatprincipi:

***Pārmaiņus nobloķējot vienu joslu;
Ceļa sašaurinājums līdz vienai joslai ceļa vidū;
sašaurinājums krustojumos.***

Piemēri vienas joslas nobloķēšanai



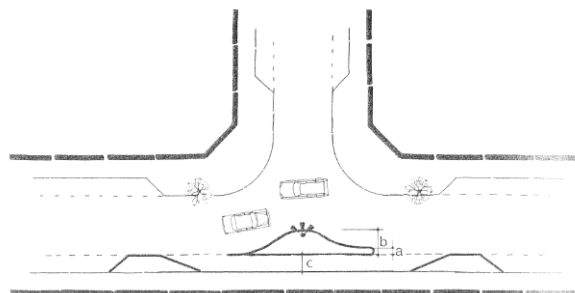
Kā piemēri rāda, šāds veids var tikt pielietots gan pie gājēju pārejām, gan ielās ar velosceļiņu. Tāpat šo metodi var pielietot

joslas sašaurināšanai ceļa vidū, kā tas ir parādīts nākamajā attēlā.

Piemērs ceļa sašaurinājumam ceļa vidū

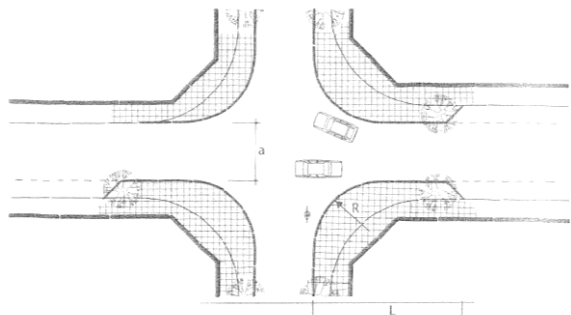


Piemērs krustojuma sašaurināšanai



Piemērs labajā pusē parāda, ka krustojuma sašaurinājums atvieglo iebraukšanu paralēlajās ielas autostāvvietās.

Alternatīvs krustojuma sašaurinājuma paraugs ir sniegts blakus esošajā zīmējumā. Šāds sašaurinājuma veids samazina krustojuma teritoriju, kas palīdz samazināt ātrumu krustojumā un uzlabo gan krustojuma pārredzamību, gan satiksmes drošību.

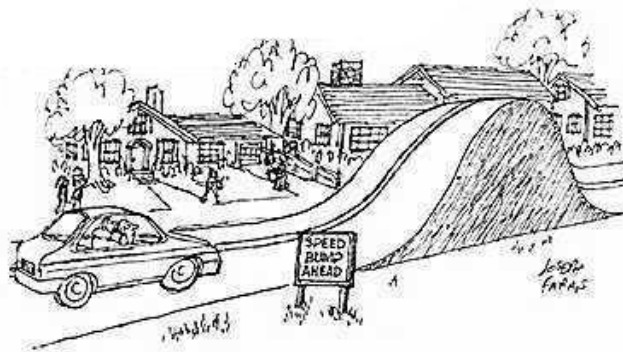


Datu lapa Nr. 06

Satiksmes mazināšana: fiziskie ātruma samazināšanas pasākumi

Apraksts

Pasākumi braukšanas ātruma mazināšanai krustojumos un ceļu posmos.



Mērķis

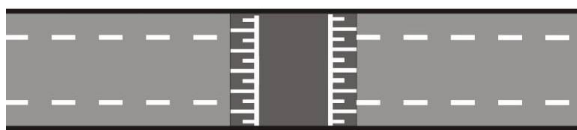
Fiziskās ātruma samazināšanas mērķis ir ne tikai ātruma mazināšana, bet arī krustojumu pārredzamības uzlabošana un

šoferu uzmanības pievēršana gājēju un/vai velosipēdistu pārejām vai ceļu šķērsojumiem.

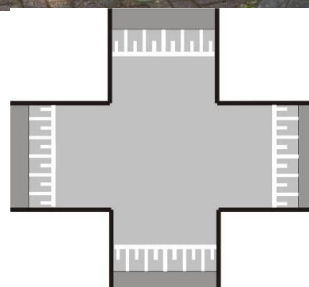
Projektēšanas aspekti un grafiskais attēls

Ātruma valņi (guļošie policisti) un plato (ātruma valņa veids, kuru pielieto krustojumos) ir plaši pielietoti ātruma mazināšanas pasākumi, kuri ir sastopami visā Eiropā. Ir pierādīts, ka to darbība ir sekmīga, bet tie nav sevišķi populāri starp tuvumā dzīvojošajiem iedzīvotājiem, sabiedriskā transporta uzņēmumiem un braucējiem, piem., ar mugurkaula problēmām. Piemērus skatīt zemāk esošajās fotogrāfijās un skicēs.

Ātruma valnis



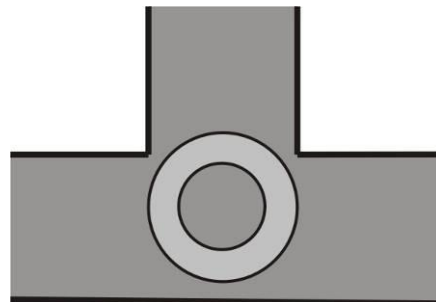
Plato



krustojumā

Ātruma vaļņu un it īpaši plato izbūves negatīvie aspekti ir to augstās izmaksas salīdzinājumā ar ne-fiziskajiem pasākumiem ātruma ierobežošanai – tādiem kā ielu sašaurināšanai. Galvenais augsto izmaksu iemesls ir pamata materiālu cenas un maksa par darbu. Līdz ar to, šis negatīvais aspekts ir radījis virkni citu lētāku risinājumu izstrādi un izveidi ar vienādu darbības efektu. Kā piemēru var minēt apļveida sliekšni, kas bieži tiek pielietots krustojumos dzīvojamā māju rajonos. Piemērs ir sniegts zemāk esošajos attēlos.

Apļveida sliekšņa piemērs



Datu lapa Nr. 07

Padomi kā uzlabot satiksmes drošību

Apraksts

Padomi satiksmes drošības uzlabošanai.



Atsauce uz ģpašajiem pasākumiem

RD19a, RD29a.

Mērķi

Ne vienmēr **satiksmes drošības** uzlabošana ir atkarīga no ievērojamiem ieguldījumiem infrastruktūras modernizācijā. Šajā aprakstā ir sniegti vairāki piemēri, kā to sasniegt (sarindoti pēc izmaksām):

1. Brīdinājumu zīmju izvietošana pie bīstamajām vietām un/vai braukšanas ātruma noteicošo (un uzrādošās) zīmju uzstādīšana;

2. Krustojumu pārredzamības uzlabošana - noņemot traucējošos objektus un uzstādot apgaismojumu;

3. Biežāk izmantoto gājēju pāreju modernizācija – uzstādot apgaismojumu, ātrumu samazinās un brīdinājuma zīmes - kā starposmu starp dalītā līmeņa gājēju pārejām;

4. Ieviešot atsevišķas joslas kreisajam pagriezienam regulējamos krustojumos;

5. Luksoforu uzstādīšana vai apļveida kustības ieviešana bīstamajos krustojumos.

Piemēri

1. Brīdinājuma zīmes pie bīstamajām vietām un/vai ātrumu noteicošās zīmes

Zemu izmaksu darbība, lai atzīmētu bīstamās vietas un tuvojoties bīstamajai vietai, liktu šoferiem uzmanīties. Ja ir apstiprinājies, ka palielināts braukšanas ātrums krustojumā ir viens no galvenajiem

avāriju cēloņiem, tad ātruma noteikšanas zīmju uzstādīšana informēs braucējus un ietekmēs to braukšanas ātrumus. Zemāk esošajā attēlā ir sniegti zīmju piemēri.



Bīstams krustojums



Biežu negadījumu zona, samaziniet ātrumu



Abi brīdinājuma veidi vai to varianti tiek plaši pielietoti visā pasaulē. Izpētes rezultāti liecina, ka šāda veida zīmju uzstādīšanai ir pozitīvs efekts, it īpaši pašā sākumposmā.

Tomēr pēc kāda laika, zīmju efektivitāte uz ikdienas braucējiem kļūst ierobežota vai īslaicīga.

2. Krustojumu pārredzamības uzlabošana – noņemt traucējošos objektus un uzstādot apgaismojumu

Bieži vien avārijas izraisīšanā liela loma ir tieši krustojuma pārredzamībai. Situāciju var uzlabot, noņemot vai pārvietojot traucējošos objektus (tādus kā kokus, krūmus un arī reklāmas plakātus) vai arī uzstādot apgaismojumu, ja krustojums atrodas lauku rajonos. Nākamajā lapā redzamās fotogrāfijas ir ņemtas no satiksmes drošības uzlabošanas projekta, kuru nesēn veica

Nīderlandē. Apgaismojums un barjera tika uzstādīti tikai pēc vairākām nopietnām avārijām. Tomēr avārijas notiek joprojām un tās izraisa satiksme, kas brauc pa pievedceļu, kas parādīts fotogrāfijas labajā pusē. Avārijas izraisa ierobežotā krustojuma pārredzamība - braucot no pievedceļa un uzbraucot uz galvenā ceļa.



Ar sarkano krāsu apvilktais norāda objektus, kuri ierobežo ceļa pārredzamību un kuri ir jānoņem vai jāpārvieto (zīme, kas norāda par tuvojošos tūrisma objektu, tiks novietota 50m pirms krustojuma, kur tā neaizsegs krustojuma pārredzamību).

3. Gājēju pāreju modernizācija – uzstādot apgaismojumu un brīdinājuma zīmes kā starpposmu

Nozīmīgākā satiksmes drošības problēma Pierīgā ir gājēju pārejas uz galvenajiem pašvaldību ceļiem. Vienīgā drošā 2x2 joslu galvenā ceļa šķērsošana ir dalītā līmeņa pāreja (tilts vai tunelis). Daudzi galvenie ceļi joprojām ir ar vienu braukšanas joslu katrā

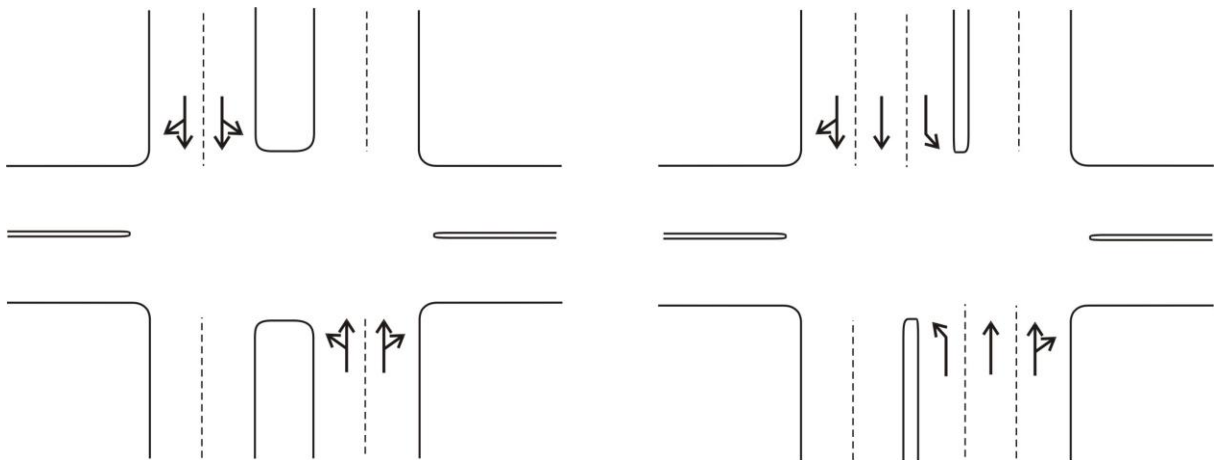
virzienā. Šāda veida ceļiem uzlabojumus var panākt, pārveidojot esošās bīstamās "zebras" veida gājēju pārejas par apgaismotām zebra pārejām ar brīdinājuma zīmēm vai arī kontrolētas pārejas izveide ar luksoforu palīdzību.



4. Ieviešot atsevišķas joslas kreisajam pagriezienam regulējamos krustojumos

Atsevišķi neizdalīts kreisais pagrieziens izraisa satiksmes plūsmas kavējumus un bieži vien bloķē redzamību satiksmei, kas brauc otrā virzienā. Situācijas, kad divi pretējā virzienā braucošie transportlīdzekļi krustojumā veic kreiso pagriezienu, tiek

uzskatītas par visbīstamākajām situācijām, jo nav iespējams redzēt, vai kāda taisni braucošā automašīna uz otras joslas krustojumam netuvojas lielā ātrumā. Šādas situācijas bieži ir sastopamas ne tikai Rīgā, bet arī ārpus pilsētas.



Ieviešot papildus joslu kreisajam pagriezienam, būs jāizveido arī papildus

skēcija luksoforos, kas kā minimums palielinās braukšanas laiku par 10

sekundēm. Līdz ar to šādu pieeju var izmantot tikai pēc satiksmes skaitīšanas un krustojuma caurlaides aprēķinu veikšanas, kas pierādītu kreisā pagrieziena ieviešanas iespējamību, ņemot vērā krustojuma caurlaidību.

5. Luksoforu uzstādīšana vai apļveida kustības ieviešana bīstamajos krustojumos

Luksoforu uzstādīšanas vai apļveida kustības ieviešanas iespēju var apsvērt tad, kad lielāko daļu no kopējā avāriju skaita izraisa uzbraukšana vai nobraukšana no galvenā ceļa savienojumā ar samērā augstu satiksmes intensitāti. Ceļa veids, satiksmes sadalījums (vieglās pasažieru automašīnas, autobusi, kravas transports) un intensitāte ir galvenie aspekti, kas ietekmē izvēli starp apļveida krustojumu un luksoforiem. Ir pierādījies, ka apļveida krustojumi ir drošāki par regulējamiem krustojumiem, bet caurlaidība tiek ierobežota līdz aptuveni 20.000 - 30.000 pasažieru automašīnu vienībām kopā vienā dienā visos virzienos.

Datu lapa Nr.08

Adaptīvie luksofori un monitoringi

Apraksts

Transportlīdzekļu noteikšana, lai zaļo gaismu piemērotu patiesajam satiksmes daudzumam. Lai uzlabotu satiksmes modeļus, var izmantot tādu pašu noteikšanas monitoringu.



Atsauce uz īpašajiem pasākumiem

RD18a.

Mērķi

Optimizēt satiksmes kontroli tādējādi iegūstot papildus caurlaidību. Monitoringa sistēmas ieviešana, lai uzlabotu satiksmes modelēšanu un izpēti.

Tendences

Adaptīvās satiksmes kontroles rezultāti būs pozitīvi tikai tad, ja nav pārāk lielas pārslogdes un tas saskan ar patieso grafiku. Piemēram, adaptīvā satiksmes kontrole neatrisinās problēmas Kr.Valdemāra ielā pie Vecrīgas sastrēgumstundu laikā. Iela ir

pārslogota un patiesais grafiks ir tikai 2 fāzes ar minimālo ielas šķērsošanas fāzi. Zaļās gaismas adaptācija var būt tikai kā zaļās gaismas pagarināšana uz galvenās ielas, kas savukārt pasliktinās gaidīšanas laiku šķērsojošajai satiksmei.

Projekta izklāsts

Transportlīdzekļu skaitīšanai var izmantot dažādas sistēmas. Monitoringam ir vēlams pielietot sistēmas, kuras veic transportlīdzekļu skaitīšanu ar pieņemamu **uzticamību**. Skaitīšanas sistēmas pirmie testi tiek veikti uz Rīgas tiltiem.

Rīgā ir izmēģinātas dažāda veida sistēmas. Līdz pat šim laikam nav atrasta piemērota transportlīdzekļu uzskaites sistēma, jo katrai sistēmai (infrasarkanā sistēma, inductīvās cilpas sistēma, video sistēma) ir dažādas problēmas. Tas ir pierādījies arī citās valstīs, kur inductīvās cilpas joprojām ir visbiežāk izmantotā transportlīdzekļu skaitīšanas sistēma. Neskatoties uz izmaksām, neviena cita sistēma nav iekarojusi pietiekamu tirgus daļu.

Eksperimenti ar inductīvajām cilpām Latvijā nav izdevušies, jo dažādo un nepastāvīgo laikapstākļu dēļ visa gada garumā, tām ir nepieciešama nepārtraukta apkope un remontdarbi. Tādējādi Latvijā ir ieteicams izmantot tikai tās sistēmas, kurām nav nekādas vai ir ļoti maz daļu, kas atrodas uz ielas un vēlams arī bez kabeliem. Patreizējās attīstības rāda, ka ir iespējams uzskaitīt transportlīdzekļus ar minimālu ietekmi uz ceļa virsmu un ar lielāku stabilitāti nekā tas ir konvencionālajām inductīvajām cilpām. Lai varētu izmantot transportlīdzekļu uzskaiti, sistēma ir jāsavieno ar satiksmes kontrolieriem. Esošās kontroles sistēmas varētu pielāgot, bet to izmaksas būs samērā augstas. Kopumā visizdevīgāk ir izvēlēties kontrolierus ar iebūvētu skaitītāju

un cieto disku, kas varētu pieslēgties pie centrālās kontroles sistēmas. Lai ieviestu satiksmes skaitīšanas sistēmu, var izšķirt divus rentablus ceļus:

Nogaidīt, līdz kontrolieri tiks nomainīti, jo būs iztecējis to tehnisko traucējumu ekonomiskais dzīves cikls;

Nomainīt esošos kontrolierus pret jauniem, kuri būs piemēroti arī satiksmes skaitīšanai, savukārt vecos kontrolierus var izmantot jaunajos krustojumos (vai atjaunotajos krustojumos), kur nav tik liela nepieciešamība pēc satiksmes skaitīšana, vai arī tos var izmantot kā detaļas.

Skaitītāju iespējamās izmantošanas piemēri ir doti **trešajā starpposma ziņojumā**.

Piezīme: ir svarīgi apzināties, ka šāda vieda ieguldījumi **vieni paši** neatrisinās galvenās satiksmes problēmas Rīgā un tās apkārtnē. Galvenais mērķis ir izveidot **labākus** (ar lielāku caurlaidību), **vairāk pieņemamus** (negaidīt bez iemesla) un **drošākus** (mazāk avāriju) kontrolētos krustojumos.

Ieguldot skaitīšanas sistēmas ieviešanā pie luksoforiem, var ieviest arī centrālo kontroles sistēmu ar monitoringa iespējām. Sistēmas ieguldījums ir augstāk minētā transportlīdzekļu noteikšanas sistēma un papildus stratēģiski svarīgie punkti (piem., uz tiltiem un dzelzceļa pārbrauktuvēm).

Informāciju par satiksmes plūsmas kvalitāti sniedz ne tikai skaitīšana, bet arī braukšanas laika mērījumi.

Pirmajā projekta ieviešanas programmā no 2011.gada līdz 2017.gadam, galvenais akcents tiek likts uz līdzekļu ieguldīšanu jauno adaptīvo satiksmes kontrolieru uzstādīšanai, kur būtu arī transportlīdzekļu noteikšanas sistēma, kā arī nosakot pamatu centrālajai kontroles sistēmai. Centrālās kontroles sistēmas ieguvumi var būt papildus informācijas padeve vietējiem kontrolieriem, lai tie ieslēdz zaļo gaismu vai zaļo vilni saskaņā ar paredzamo satiksmes intensitāti. Centrālā satiksmes kontroles sistēma sniedz arī labāku informāciju par tīkla stāvokli, kā piemēram, agrāks vai vēlāks sastrēgumstundas sākums, negadījumi vai īpašas situācijas, kuras var būt iemesls, lai izvēlētos citu kontroles plānu. Sistēmas veiksmīgi piemēri ir SCOOT un Utopia/SPOT. Centrālā kontroles sistēma ļoti strauji attīstās. Pirms kāda laika sistēmas tika pārdotas kā spējīgi risinājumi, kam nav nepieciešams dārgs un plaši izplatīts skaitītāju tīkls. Pašreizējais centralizētās kontroles sistēmas virziens nosaka, ka tās arvien vairāk un vairāk ļauj uz transportlīdzekļu skaitīšanas sistēmām tādējādi organizējot satiksmes plūsmas vislabākajā veidā.

Patreizējais tīkls bez ZTK neatbilst kontroles sistēmas tīklam, jo satiksmes intensitāte ir izkaisīta nevienmērīgi. Pārslogotajiem krustojumiem vissvarīgāk ir saglabāt kontroli pār situāciju uz vietas, nekā ļaunies uz kopējās kontroles sistēmas tīkla rezultātiem.

Iekļautie pasākumi

1. ST prioritāte luksoforos
2. Esošo sabiedriskā transporta pieturvietu modernizācija

Posmi (īstermiņa, vidējā termiņa, ilgtermiņa)

Īstermiņa	projektēšana, krustojumu caurlaides aprēķini un luksoforu kontroles programmēšana; konkursa procedūra;
Vidējā termiņa	pēc ZTK pabeigšanas uz ielām būs mazāk satiksmes; rezultātā luksoforu kontrolieri būs jāpārprogrammē
Ilgtermiņa	tehniskā apkope un turpmāka sistēmas paplašināšana.

Blakus efekti

Adaptīvās satiksmes kontroles sistēmas izmantošana sniedz iespējas noteikt operatīvo transportu kā prioritāro transportu

Izmaksu kategorija

Sistēmas ieviešanas izmaksas katram krustojumam:

Izmaksas sastāda EUR 15.000 - EUR 20.000 atkarībā no skaitītāju skaita un papildus vienībām. Ja tiek kombinēts arī ar kontrolieru nomaiņu, tad papildus izmaksas var būt arī zemākas, EUR 5.000 - 10.000 uz katra krustojuma.

leguldījumi pirmajos 7-10 gados:

Starptautiskas iepirkuma procedūras izstrāde, kurā asistē pieredzējis speciālists: EUR 125.000,--;
lieviet transportlīdzekļu skaitīšanu monitoringam un adaptīvajai kontrolei: EUR 15.000,-- - EUR 20.000,-- uz krustojumu;

Centrālās kontroles un monitoringa sistēmas ieviešana, kas balstās uz

transportlīdzekļu uzskaiti pie luksoforiem un papildus mērījumiem par braukšanas laiku: EUR 350.000,--;

Piezīme: Tā kā adaptīvi kontrolēto krustojumu skaits pieaug un centrālā kontroles un monitoringa sistēma kļūst lietderīgāka, ir jāpieaug arī satiksmes inženieru skaitam. Inženieru uzdevumi būtu sekojoši: satiksmes plānu sagatavošana; satiksmes kontroles sistēmas apkope (regulāras pārbaudes un novērtējums, parametru atjaunošana); monitoringa datu uzglabāšana un analīze, kā arī operatora funkcijas pie centrālās vadības sistēmas.

iesaistītās institūcijas

Rīgas domes satiksmes departaments, Rīgas Satiksme, Latvijas Valsts ceļi.

Rekomendācija

Kā jau iepriekš tika minēts un kā liecina iepriekšējā pieredze ar dažādām sistēmām Rīgā, ļoti svarīgs faktors ir skaitīšanas sistēmas piemērotība Latvijas klimatam. Līdz ar to rekomendējam

izstrādāt iepirkuma dokumentāciju kopā ar starptautisku satiksmes vadības ekspertu sistēmas specifikāciju noteikšanai un iestrādei konkursa dokumentos.

Datu lapa Nr. 09

ST – prioritāte un atvieglojumi operatīvajam transportam

Projekta apraksts

Ieviešot selektīvo transportlīdzekļu noteikšanas sistēmu pie luksoforiem, tiek radīta iespēja samazināt laika zudumu sabiedriskajam transportam un operatīvajam transportam.



Atsauce uz īpašajiem pasākumiem

RD18a, ST 27.

Tendences

Labāku uzlabojumu var panākt krustojumos, kuri nav pārslogoti, jo tajos satiksmes kontrole var būt elastīga un radīt mazāku kavējumu citiem transportlīdzekļiem.

Mērķi

Panākt augstāku ST sniegumu ar mazāku starpību starp braukšanas laiku un mazāku maršruta apkalpošanai nepieciešamo transportlīdzekļu skaitu.

Kombinācijā ar brīvajām specializētajām joslām sabiedriskajam transportam, operatīvais transports var izmantot to pašu selektīvo skaitīšanas noteikšanas sistēmu, lai krustojumos iegūtu prioritāti. Kas attiecas uz esošo situāciju 2010.gadā, operatīvā transporta priekšrocības tiek panāktas izmantojot specializētās joslas ST. Selektīvā noteikšana var tikai veicināt papildus laika iegūvi, bet tā neatrisina pārslogoto krustojumu problēmas.

Projekta izklāsts

Pastāv dažādas sistēmas, kas var nodrošināt ST un operatīvā transporta selektīvo noteikšanu. Lai varētu izmantot transportlīdzekļu uzskaiti, sistēma ir jāsavieno ar satiksmes kontrolieriem. Esošās kontroles sistēmas varētu pielāgot, bet to izmaksas būs samērā augstas. Kopumā visizdevīgāk ir izvēlēties kontrolierus ar iebūvētu skaitītāju. Lai ieviestu satiksmes skaitīšanas sistēmu, var izšķirt divus rentablus ceļus:

1. *Nogaidīt, līdz kontrolieri tiks nomainīti, jo būs iztecējies to tehnisko traucējumu ekonomiskais dzīves cikls;*
2. *Nomainīt esošos kontrolierus pret jauniem, kuri būs piemēroti arī satiksmes skaitīšanai, savukārt vecos kontrolierus var izmantot jaunajos krustojumos (vai atjaunotajos krustojumos), kur nav tik liela nepieciešamība pēc satiksmes skaitīšana, vai arī tos var izmantot kā detaļas.*

Skaitītāju iespējamās izmantošanas piemēri ir doti trešajā starpposma ziņojumā.

Piezīme: ST prioritāte automātiski nebūs absolūtā prioritāte. Absolūtā prioritāte, ar augstu ST biežumu, kā tas ir lielākajā daļā braukšanas joslās Rīgā, rada pārāk lielu kavēšanos citiem transportlīdzekļu veidiem. Ekonomisko ieguvu var sasniegt divos veidos:

- ir nepieciešams mazāks ST līdzekļu skaits, lai iekļautos grafikā;
- uzticamības un sabiedriskā transporta braukšanas ātruma palielināšana, kas piesaistītu lielāku pasažieru skaitu.

Lai noteiktu transportlīdzekļa prioritāti, var izmantot dažādas tehnikas. Galvenā prasība sistēmai ir spēja nosūtīt informāciju par transportlīdzekli uz kontrolieriem, kā piemēram, virziens, maršruta numurs, un transportlīdzekļa identifikācija. Garākā posmā to var panākt nosūtot informāciju saņēmējam ar infrasarkano vai īsās distances radio. Kā alternatīvu šajās distancēs var izmantot “zilo zobu” vai RFID-tag sistēmu. Lai pieslēgtos, sistēmai ir jāpiegādā precīzi transportlīdzekļa atrašanās vietas dati ar nelielu mērījumu kļūdu. Var izmantot arī atslēgšanos, bet tā

nav nepieciešama parasti izmantotajai fiksētajai laika satiksmes kontroles stratēģijai Rīgā. Lai pieslēgtos sistēmai, nepieciešamais attālums ir 150 – 200m pirms apstāšanās līnijas.

Izmantojot infrasarkano staru vai garākas distances komunikāciju sistēmu, priekšrocības ir tādas, ka bez kontrolieriem ceļa malā nav nepieciešama nekāda papildus sistēma. Lai novērstu pārāk ātru pieslēgšanos sistēmai (kas atstās negatīvu ietekmi uz krustojuma caurlaidību, tai būs nepieciešams precīzi zināt autobusa atrašanās vietu. Tas savukārt ir panākams, izmantojot GPS un/vai odometrus. Līdz ar to tas būs saistīts ar papildus izmaksām paša transportlīdzekļa iekšpusē un faktiski būs atkarīga no esošās pozicionēšanas sistēmas kvalitātes borta datoros.

Ar sistēmu palīdzību, kas darbojas uz “zilā zoba” vai RFID-tag principa, ir iespējams noteikt transportlīdzekli pieslēgšanās punktā, kur sistēma ir izvietota ceļa malā. Šo sistēmu trūkums ir nepieciešamība uzstādīt speciālas iekārtas ceļa malās, kas rada papildus izmaksas. Tomēr paredzam, ka ar pareizi formulētām prasībām arī jaunie uzņēmumi var izstrādāt spēcīgu sistēmu kā pierādīto tehnoloģiju sistēmas daļu integrētāju.

Iekļautie pasākumi

1. Adaptīvā satiksmes kontrole;
2. Esošo sabiedriskā transportlīdzekļu pieturvietu modernizācija.

Posmi (īstermiņa, vidējā termiņa un ilgtermiņa)

Īstermiņa

Iepirkuma procedūras izstrāde ST-prioritātes sistēmas ieviešanai, kur asistētu starptautiski speciālisti;
pēc veiksmīga iepirkuma, turpmāka selektīvās noteikšanas sistēmas ieviešana;

Vidējie/ Ilgtermiņa

tehniskā apkope un turpmāka sistēmas paplašināšana

Blakus efekti

- Selektīvās noteikšanas sistēmas izmantošana sniedz iespējas noteikt operatīvo transportu kā prioritāro transportu;
- Neskaitāmie pieprasījumi pēc prioritātes krustojumos var radīt normālās satiksmes plūsmas bloķēšanos (sastrēgumstundās).

Izmaksu kategorija

Iekārtu izmaksu rādītāji (balstīti uz holandiešu pieredzi izmantojot īsās distances radio):

- uz krustojumu: EUR 5.000,--
- uz transportlīdzekli: EUR 5.000,-

leguldījumi pirmajā realizācijas posmā - 2011.g.-2017.g.:

- Starptautiskas iepirkuma procedūras izstrāde, kurā asistē pieredzējis speciālists: EUR 100.000,--;
- Selektīvās prioritātes sistēmas ieviešana aptuveni 100 krustojumos un 160 transportlīdzekļos: EUR 1.500.000,-- (galvenās ST līnijas)

Piezīme: Pirmajā projekta ieviešanas posmā izmaksas ir samērā augstas. Tas ir saistīts ar situāciju, kad iekārtu standarti (piem., borta datori ar automātisko pozicionēšanas sistēmu) pēc kāda laika kļūst parastāki. Pirmajā posmā izmaksās jāiekļauj arī (daļēji) sistēmu uzlabošana vai iepirkšana atbilstoši esošajiem standartiem.

Iesaistītās institūcijas

Rīgas domes Satiksmes departaments,
Rīgas satiksme.

Datu lapa Nr. 10

Sabiedriskās transporta sistēmas uzlabošana Pierīgā – kā piemērs - Tukums

Projekta apraksts

Uzlabojot esošo sabiedriskā transporta sistēmu Pierīgas pašvaldībā, nokļūšana Rīgā ar sabiedrisko transportu tiks atvieglota un tā kļūs efektīvāka. Galvenās darbības ir saistītas ar braukšanas grafika izmaiņām un uzlabojot bijēšu sistēmu.



Mērķi

Galvenais mērķis ir izveidot sabiedriskā transporta sistēmu katrā Pierīgas pašvaldībā paralēli dzelzceļa tīklam un ātro satiksmes autobusu līniju uz Rīgu, kas nodrošinātu vieglu, efektīvu un pievilcīgu strādājošo un studentu nokļūšanu Rīgā ar sabiedrisko transportu, kā arī atpakaļ no Rīgas.

Samazināt privāto automašīnu izmantošanu, kas samazinātu arī CO2 emisiju, sastrēgumus un citus faktoros.

Tendences

Lai nokļūtu uz darbu vai mācībām Rīgā, esošie ST pakalpojumi un braukšanas laiki Tukuma rajonā nav pievilcīgi. Braukšanas maksas ir augstas un ST braukšanas laiki ir tādi, ka līdz Rīgai nav iespējams nokļūt līdz 8 vai 9 no rīta. Arī lai nokļūtu atpakaļ uz mājām no Rīgas līdz lauku teritorijām ar ST pēc 17.00 vai 18.00 (izbraukšanas laiks no Rīgas) nav iespējams. Sistēma ir jāuzlabo, bet ir jāveic izpēte, cik iedzīvotājiem šādi pakalpojumi būtu nepieciešami.

Projekta izklāsts

Tukuma centrālajai dzelzceļa stacijai un autoostai ir jāklūst par pārsēšanās punktu ar P+R iespējām braucot gan no ārpilsētas, gan Tukuma uz Rīgu un atpakaļ. Esošās ST sistēmas vājie punkti (autobusa un vilciena) braucot no Tukuma līdz Rīgai un atpakaļ ir braukšanas laiks (no 1:10 līdz 1:30) un arī bijēšu cenas (no 1.39 Ls līdz 2.70Ls).

Tabula parāda, ka dzīvojot laukos un strādājot Rīgā, ar sabiedrisko transportu nav iespējams nokļūt uz darbu. Esošā sabiedriskā transporta sistēma ir orientēta uz skolniekiem un strādājošajiem, kuri mācās un strādā Tukumā, kā arī uz tiem cilvēkiem, kuri brauc uz Tukumu saņemt tiem nepieciešamos pakalpojumus (slimnīca, bankas, valsts un zemes dienesti, u.c.)

Tabula 01 – Esošā ST pieejamība Tukuma rajonā, lai nokļūtu uz/no Rīgas

			Zentene	Sēme	Pūre	Jaunsāti	Irlava	Lestene	Džūkste	Slampe
Darba laiks Rīgā										
8.00-17.00	Vilciens atiet no Tukuma 5:53, autobuss 6:15	Pirmais autobuss iebrauc Tukumā	7:47	7:47	6:30	7:40	7:27, 7:41	7:48	7:19, 7:26	7:21
	Iebrauc Tukumā no Rīgas 18:48 vilciens, 19:05 autobuss	Pēdējais autobuss izbrauc no Tukuma	17:30	17:30	23:45	17:20	18:38	17:20	17:30	19:25
9.00-18.00	Vilciens atiet no Tukuma 6:33, autobuss 7:30	Pirmais autobuss iebrauc Tukumā	7:47	7:47	6:30	7:40	7:27, 7:41	7:48	7:19, 7:26	7:21
	Iebrauc Tukumā no Rīgas 20:16 vilciens, 19:38 vai 20: autobuss	Pēdējais autobuss izbrauc no Tukuma	17:30	17:30	23:45	17:20	18:38	17:20	17:30	19:25
	Cena mēnesī braucot ar ST (21 darba diena)	Ar vilcienu	130,20Ls	98,70Ls	119,70Ls	142,80Ls	111,30Ls	119,70Ls	126,00Ls	108,15Ls
		Ar autobusu	144,90Ls	113,40Ls	100,80Ls	157,50Ls	126,00Ls	134,40Ls	140,70Ls	122,85Ls
	Ir vai nav iespējams braukt uz /no Rīgas uz darbu vai mācībām		Nav iespējams	Nav iespējams	Nav iespējams	Nav iespējams	Nav iespējams	Nav iespējams	Nav iespējams	Var, ja no rītiem izmanto mašīnu

Pirmais solis ir izpētīt ST pieprasījumu no un līdz pārsēšanās punktiem reģionālā ekspreša vilciena stacijās (plānotais): ko cilvēki iegūtu no īsāka braukšanas laika, ja izmantotu jauno autobusa-vilciena savienojumu? Vai to var integrēt esošajās autobusa līnijās novirzot un savienojot šīs līnijas dzelzceļa stacijās? Ja nē, tad kādas ir jauno līniju iespējas? Ja (vasaras periodā) autobusa līniju izmantotu pārāk maz cilvēku, lai palaistu autobusu reisā, tad vislabākais risinājums nokļūšanai pārsēšanās punktā Tukuma centrālajā dzelzceļa stacijā, ir braucot ar riteņiem vai ar mašīnu (P&R).

Otrais solis ir izveidot ātros reģionālos eksprešus (vilcienus) (RE1). Tas ievērojami samazinātu braukšanas laikus uz/no Rīgas jau esošajiem braucējiem, bet arī padarītu to pievilcīgāku tiem, kuri neizmanto vilcienu. Principā visas pieturas šim RE1 vilcienam var būt kā jauni pārsēšanās punkti starp autobusu, automašīnu un vilcienu. Braukšanas laikā braucot no Tukuma līdz Rīgai ir jābūt aptuveni 50-55 minūtes, pakalpojumus būtu jāsniedz vismaz

sastrēgumstundās no rītiem (iebraukšana Rīgā aptuveni 7:40, 8:10 un 8:40) un vakaros (izbraucot no Rīgas aptuveni 17:00, 17:30, 18:00, 18:30), bet vislabāk, ja braucieni notiktu visu dienu, kā tas ir iekļauts dzelzceļa tīkla aprakstā RPMP. Ja tiktu ieviesti tādi jauni pakalpojumi kā WiFi (bezvadu internets), dzērieni vai velosipēdu turētāji, tad šis pakalpojums kļūtu vēl pievilcīgāks.

Trešais solis ir izveidot jaunas līnijas, kuras nodrošinātu ST pieejamību tiem, kas strādā un mācās Rīgā. Šāds iespējams tīkls Tukuma rajonā ir parādīts **kartē nākamajā lappusē**.

Veiksmes priekšnosacījums ir tāds, ka cilvēkiem nebūtu jāpērk vairākas atsevišķas biļetes. Līdz ar to biļešu sistēmu varētu pārveidot par integrēto sistēmu, kas ļautu izmantot vienu biļeti: vietējā/reģionālā autobusā līdz Tukumam, vilcienā vai autobusā līdz Rīgai un ST Rīgā. Līdz ar to braukšana ST kļūtu vieglāka un lētāka.

Pieprasījums pēc vietējā ST būtu jāizvērtē pēc regularitātes ar audita un/vai īsas

Iekļautie pasākumi

1. Izpēte – par nepieciešamību braukt uz /no Rīgas ar sabiedrisko transportu no lauku teritorijām;
2. Jaunas pievedošās ST autobusa līnijas izveide, vislabāk, ja tiek adaptēta jau esošā sistēma;
3. Braukšanas laika samazināšana no pārsēšanās punkta Tukums I autoostas un dzelzceļa stacijas līdz Rīgai;
4. Jaunu pakalpojumu ieviešana vilcienos;
5. Biļešu sistēmas maiņa.

Posmi (īstermiņa, vidējā termiņa un ilgtermiņa)

Īstermiņa Izpēte – par nepieciešamību braukt uz /no Rīgas ar sabiedrisko transportu no lauku teritorijām, ST braukšanas grafika un pieejamo pakalpojumu izvērtēšana, priekšlikums uzlabojumiem;

Vidējā termiņa Reģionālo ekspreša vilcienu izveide (RE1), jaunas pievedošās ST autobusa līnijas izveide un ieviešana, biļešu sistēmas maiņa, braukšanas laika optimizācija, jaunu pakalpojumu ieviešana ST;

Ilgtermiņa Pilnīgas ST sistēmas ieviešana visās Pierīgas pašvaldībās.

Blakus efekti

Lielāka ieguldījuma efektivitāte dzelzceļa sistēmā, lielāki izdevumi dēļ pasažieru skaita pieauguma. Tas varētu radīt Latvijas ekonomikas centralizāciju, jo ļoti daudzi brauktu uz Rīgu uz darbu. Bet šābrīža situācijā tas ir labāk, nekā bezdarba pieaugums.

Izmaksu kategorija

Izpēte – EUR 50 000,--
Jaunas pievedošās autobusu līnijas sīka izpēte – EUR 10.000,-- katrai līnijai
Vilcienu pakalpojumu uzlabošana un biļešu sistēmas izmaiņšana ir jau daļa no citiem projektiem RPMP ietvaros.

Iesaistītās institūcijas

Reģionālās pašvaldības, sabiedriskā transporta operatori

Rekomendācijas

Aprakstīt teritorijas, kuras būtu ieguvējas no pārveidotās reģionālās vilcienu sistēmas, piedāvājot vairākus un ātrākus vilciena savienojumus uz un no Rīgas. Izpētē par ST sistēmas uzlabošanu Pierīgas lauku teritorijās izpētīt arī sekas, kādas rastos, ja dažas no Pierīgas stacijām tiktu slēgtas.

Pirmā lieta, kas ir jāveic visās Pierīgas pašvaldībās, ir izpēte par ST pieprasījumu (no lauku teritorijām turp un atpakaļ līdz Rīgai).

Tikai pēc izpētes rezultātu apkopošanas, var uzsākt esošās sistēmas maiņu.

Pašvaldībām ir jākoncentrējas uz P+R sistēmas ieviešanu centrālajās stacijās, ja izpētes rezultāti pieprasa jaunu ST līniju izveidi lauku rajonos.

Datu lapa Nr.11

Dzelzceļa stacijas

Apraksts

Dzelzceļa staciju modernizācija, kas balstās uz pieejamību (Pasākums ST5).



Mērķi

1. Izveidot pasažieriem draudzīgas un drošas dzelzceļa stacijas;
2. Uzlabot kopējo dzelzceļa staciju kvalitāti;
3. Uzlabot dzelzceļa staciju pieejamību vecākiem cilvēkiem un cilvēkiem ar īpašām vajadzībām;
4. Nodrošināt īsāku gaidīšanas laiku stacijās un ātrākus savienojumus ar Rīgu;
5. Izveidot labāku iekāpšanu vilcienos – paaugstinot peronus.

Tendences

1. Jauna ritošā sastāva iegāde, izveidojot tiešu iekāpšanu no peroniem bez neviena pakāpiena;
2. Staciju slēgšana, kuras netiks modernizētas.

Projekta izklāsts

1. Uzlabojot kopējo dzelzceļa staciju kvalitāti, pieaugs arī lietotāju skaits;
2. Pieejamāki vilcieni ļaus tos izmantot arī jaunām mērķa grupām;
3. Braukšanas laiku var saīsināt, jo ir attiecīgi īsāks iekāpšanas laiks;
4. Ir nepieciešami daži jauni elementi, daži iepriekšējie nav vēlami.

Iekļautie pasākumi

Peronu paaugstināšana, uzlabotas informatīvās zīmes, jaunas nojumes uz peroniem, pārredzams sliežu ceļš, labāks peronu apgaismojums un pievedceļi, pievedceļi bez barjerām, soliņi un

sēdvietas uz peroniem un nojumēs, biļešu tirgošanas automāti visās stacijās un tirdzniecības stendi lielākajās stacijās (biļetēm, uzkodām, avīzēm, drošībai).



Piemēri – kā uzlabot pieejamību .

Posmi (īstermiņa, vidējā termiņa un ilgtermiņa)

Īstermiņa

Detalizēti noteikt nepieciešamos pasākumus;

Vidējā termiņa

Par 50% modernizēt 43 mazās stacijas un par 100% - 24 lielās stacijas 7 gadu laikā;

Ilgtermiņa

Par 50% modernizēt 53 mazās stacijas.

Blakus efekti

Lai gan pieejamība parasti ir mērķēta uz cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, ļoti nozīmīgs blakus efekts ir īsāks brauciena laiks un drošības uzlabošana. Jo lai šķērsotu sliekšņus neatļautā vietā, ir daudz grūtāk nokāpt no ļoti augsta perona. Staciju modernizācija ir rentabla tikai tām stacijām, kurās ir pietiekams pasažieru skaits, kuri būtu ieguvēji no modernizācijas. Līdz ar to, to staciju modernizācija, kurās pasažieru skaits ir mazāks par 30.000 pasažieriem gadā, nav iekļautas RPMP izmaksās. Tuvāko 7 gadu laikā rekomendējam šīs stacijas slēgt un izveidot

autobusu līniju kā alternatīvu nokļūšanai līdz nākamajai stacijai, ja tas vēl nav pieejams. Ieguvumi no staciju slēgšanas:

1. *Nepieciešami mazāki ieguldījumi staciju modernizācijai;*
2. *Lielāks braukšanas ātrums visiem citiem pasažieriem;*
3. *Konkurētspējīgāks vilciena braukšanas laiks salīdzinājumā ar (privātajiem) autobusu un mikroautobusu operatoriem.*

Pamatojoties uz datiem par pasažieru skaitu gadā, zemāk esošajā tabulā ir parādītas stacijas, kuras varētu slēgt (DE-

Consult izpēte). Īsā laikā būtu jāizpēta pieprasījums pēc šīm stacijām un tikai tad var pieņemt lēmumu par to slēgšanu.

Līnija	Stacijas ar ļoti mazu pasažieru skaitu rentablai lietošanai			Staciju skaits
Tukums - Rīga	Priedane, Jaundubulti, Pumpuri, Kūdra, Smārde, Milzkalne, Tukums2			7
Skulte - Rīga	Inčupe, Vecdaugava, Garupe			3
Aizkraukle - Rīga	Muldakmens, Dendrārijs, Kaibala, Dārziņi, Rumbula			5
Jelgava - Rīga	Cena, Dalbe			2
Sigulda - Rīga	Silciems, Vangaži, Krievupe, Baltezers			4
Kopējais staciju skaits, kuras (būtu jāapsver iespēja) būtu jāslēdz				21
Staciju skaits, kuras būtu jāuzlabo				67
Mazākās stacijas	< 500.000 gadā	perons	120 m	43
Noslogotākās stacijas	> 500.000 gadā	perons	120 m	24

Izmaksu kategorija

EUR 21,5 milj 43 mazajām stacijām, EUR 24 milj. 24 lielajām stacijām, EUR 15 milj. Rīgas centrālās dzelzceļa stacijas modernizācijai.

Rekomendācijas

Izteikta sadarbība projekta gaitā. Pienākšanas – atiešanas laika tabulā iekļaut sarakstu ar tām stacijām, kuras ir atjaunotas un ir laba pieejamība cilvēkiem ar īpašām vajadzībām.

Iesaistītās institūcijas

PV, LDZ, pilsētas/pašvaldību domes Rīgā un Pierīgā

Datu lapa Nr.12

Centrālās dzelzceļa stacijas teritorija

Projekta apraksts

Tramvaja līnijas pārprojektēšana Centrālās dzelzceļa stacijas priekšpusē.



Atsauce uz ģeogrāfiskajiem pasākumiem

ST17

Tendences

Pārsēšanās tramvaju līniju izveide (nepārtrauktas tramvaja līnijas Stacijas laukumā un Centrālā tirgus rajonā).

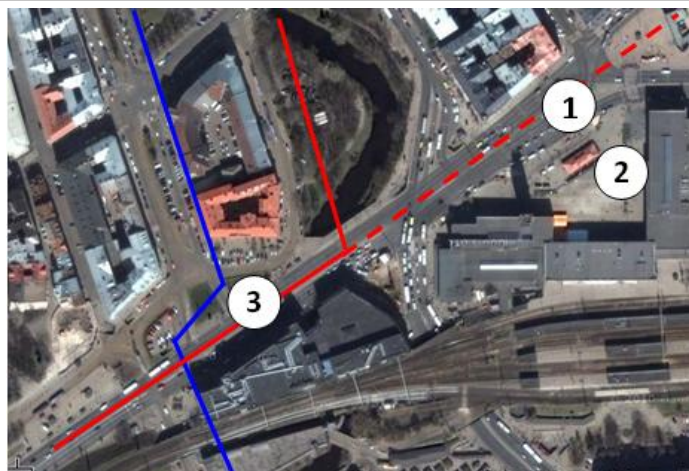
Mērķi

1. Uzlabot savienojumus starp tramvajiem, autobusiem un vilcienu;
2. Samazināt attālumu starp dzelzceļa staciju un tramvaja pieturām;
3. Centralizēt visu tramvaja līniju pieturas vienā labi atpazīstamā vietā;
4. Drošas un vieglas gājēju pārejas starp dzelzceļa staciju un tramvaja pieturām;
5. Tramvaja peronu izveide, kas atvieglotu iekāpšanu jaunajos zemās grīdas tramvajos;
6. Pieņemama (zema) ietekme uz satiksmes plūsmām;
7. Realizēt 5 gadu laikā ar pieņemamām izmaksām.

Projekta izklāsts

RPMP ietvaros tika izpētīti trīs iespējamie varianti:

1. Pieturas Marijas ielā pie stacijas
2. Pieturas Stacijas laukumā
3. Pieturas pie Stockmann tirdzniecības centra



Tramvaja līnijas netālu no Centrālās dzelzceļa stacijas austrumu-rietumu (attēlā sarkanā krāsā) un ziemeļu-dienvidu

virzienā (attēlā zilā krāsā) pienāk ļoti tuvu viena otrai. Sabiedriskā transporta pārsēšanās sistēmas izveides filozofija ir prognozētais pieprasījums pēc intermodālās pārejas no vilciena uz tramvaju un otrādi, tomēr savienojuma izveide no tramvaja uz tramvaju ir nozīmīgāka nekā no tramvaja uz vilcienu. Līdz ar to vietas izvēle Nr.3 ir labāka par vietu Nr. 1 un Nr. 2. Turklāt vietām Nr.1 un Nr. 2 būs lielāka ietekme uz satiksmes plūsmām un būs nepieciešami lielāki infrastruktūras uzlabošanas darbi gan ceļiem, gan tramvajiem. Tas nozīmē, ka izmaksas būs ļoti augstas un risinājums būs tikai vidējā vai ilgtermiņā, tai pat laikā nepieciešamība pēc tramvaja pieturas pie pašas stacijas ir jau šobrīd.

Variants Nr. 3 atrodas vistālāk no stacijas, bet attālums ir samērā neliels. Tomēr rezultātā tā būs redzama pietura visām tramvaja līnijām labi zināmā vietā starp dzelzceļa staciju un autoostu, pie Stockmann tirdzniecības centra un Centrālā tirgus, kā arī starp Vecrīgu un dzelzceļa staciju. Šo variantu ir arī vieglāk īstenot, jo tas piedāvā maksimāli izmantot esošās tramvaja sliedes. Būtu nepieciešama tikai neliela sliežu rekonstrukcija izbūvējot jaunas, 70m garas tramvaja pieturas, kā arī būtu jālabiekārto nelielas stāvvietas. Rekomendējam labiekārtot šo teritoriju ar tramvaja pieturām, kā tas ir parādīts attēlā nākamajā lappusē. Atkārtībā no izvēlēta sliežu izvietojuma, joprojām būs iespējams saglabāt 6. un 11.tramvaja galapunktus un izveidot apgriešanās iespējas.



Jaunās tramvaja pieturas ir izvietotas pie ieejas vecpilsētā un tās būtu jāizveido kā labi redzamas un atpazīstamas tramvaja pieturas. Ir ieteicams veidot arhitektoniski projektētas tramvaja pieturas, kuru konceptu atbalstītu arī pievilcīgs

apkārtējās teritorijas projekts. Kā labus piemērus varam minēt pieturvietas Francijā (Strasbūra, Homme de Fer, skat. fotogrāfiju) vai Minhenē(Munchner Freiheit).

Iekļautie pasākumi

1. Uzlabota centrālās tramvaja pieturas redzamība un tēls;
2. Uzlabota pārsēšanās starp tramvaja līnijām;
3. Modernizēt nojumes pieturvietās un izbūvēt rampas;
4. ST prioritāte pie luksoforiem.

Posmi (īstermiņa, vidējā termiņa un ilgtermiņa)

Īstermiņa	infrastruktūras detālprojekts un plānošana; centrālās tramvaja pieturas arhitektoniskais dizains; transporta plānošana pārplānojot tramvaja līnijas; jaunu pieturvietu izveide. Kompensējošie pasākumi zaudētajām autostāvvietām.
Vidējā termiņa	Uzlabot gājēju tuneli zem Marijas ielas un 13.janvāra ielas; prioritāte pie luksoforiem.
Ilgtermiņa	-

Blakus efekti

1. Esošās stāvvietas ir jāpārvieto uz citu vietu;
2. Pasažieru skaita pieaugums gājēju tuneļos zem 13.janvāra ielas, varētu pieaugt pieprasījums pēc lielākas caurlaidības;
3. Lai izveidotu vietu tramvaja pieturai, savienojumu starp Aspāzijas bulvāri un 13.janvāra ielu varētu aiztaisīt. Tomēr ir nepieciešams veikt turpmāku izpēti projektēšanas stadijā.

Iesaistītās institūcijas

Rīgas dome: Pilsētas attīstības departaments un Satiksmes departaments, Rīgas Satiksme, Latvijas Dzelzceļš un Pasažieru Vilciens.

Rekomendācijas

Tramvaju pieturu projekta izpēte;
Gājēju pārejas uzlabošanas projekta izpēte;
Aspāzijas bulvāra un 13.janvāra ielas caurlaides izpēte.

Izmaksu kategorija

Vidēja.

Datu lapa Nr.13

Stāvparki Pierīgā

Projekta apraksts

Izveidot **stāvvietu zonas** blakus jau esošajām reģionālajām sabiedriskā transporta pieturām, kā arī **palielināt** reģionālā **sabiedriskā transporta** izmantošanu ikdienas braucieniem uz Rīgu.

Vietas, kur īstenot to īstermiņā ir Saulkrasti, Lielvārde, Sigulda, Ogre, Aizkraukle, Iecava un Tukums. Ilgākam laika periodam ir izvirzītas šādas vietas: Ādažu, Mārupes, Ķekavas, Carnikavas, Lielvārdes, Mālpils, Krimuldas, Kokneses, Ikšķiles, Stopiņu, Skrīveru, Olaines, Ādažu, Baldones, Sējas, Limbažu, Saulkrastu, Inčukalna, Līgatnes, Ropažu, Garkalnes, Ķeguma, Salaspils, Vecumnieku, Ozolnieku, Babītes, Engures novadi, Jelgavas novads un pilsēta, Jūrmala.



Atsauce uz īpašajiem pasākumiem

Nav.

Tendences

Esošie sabiedriskā transporta pakalpojumi un brauciena laiki nav pievilcīgi Pierīgas reģionu iedzīvotājiem. Šis projekts ir ļoti cieši saistīts ar to, lai tiktu izstrādāta pievilcīga sabiedriskā transporta sistēma Rīgā un Pierīgas reģionos.

Projekta izklāsts

Izveidot drošu stāvvietu automašīnām un velosipēdiem reģionu sabiedriskā transporta centrālajās stacijās un izveidot pievilcīgu sabiedriskā transporta sistēmu (pievilcīgu ar atiešanas/ pienākšanas laikiem, biļešu cenām un pieejamajiem

Projekta mērķi

Palielināt sabiedriskā un nemotorizētā transporta pievilcību un ērtu lietošanu, lai tie sniegtu patiesu alternatīvu privātās automašīnas lietošanai.

Samazināt privāto automašīnu lietošanu, kas mazinātu CO2 emisiju, satiksmes noslogojumu un citus ārējos faktorus.

pakalpojumiem) Rīgas un Pierīgas reģionos. Piemēram, pērkot biļeti reģionālajam sabiedriskajam transportam P+R zonā, Jūs saņemat biļeti sabiedriskajam transportam Rīgā par brīvu, tā lai ikviens varētu sasniegt šo galapunktu ar vienu biļeti.

Pirmais solis: ir jāpalielina pašvaldībām piederošās un jau esošās stāvvietas automašīnām un velosipēdiem, kas atrodas blakus sabiedriskā transporta stacijām, kur tas jau ir nepieciešams (skatīt vietas, kur to nepieciešams īstenot īstermiņā). Otrais solis: izvēlēties vietas, pamatojoties uz vilcienu un autobusu pienākšanas/atiešanas biežumu un stacijas zonu pievilcību. Šajās vietās var tikt ierīkoti izmēģinājuma P+R. Ja viena gada laikā izmēģinājuma vietas parāda labus rezultātus (vairāk pasažieru sabiedriskajā transportā un aizpildītas stāvvietas stacijās) šīs vietas var tikt uzlabotas un šim izmēģinājumam var klāt pievienot vēl citas jaunas vietas. Tiklīdz izmēģinājuma vieta kļūst par pastāvīgu P+R vietu, ir jāņem vērā sekojoši nosacījumi:

Kontrole. Ir nepieciešama sava veida kontrole, lai justos droši atstājot savu automašīnu un izvairītos no apkārt klaiņojošiem cilvēkiem. Ja rajonā/ zonā nav ēku, ir nepieciešams padomāt par novērošanas kamerām vai apsardzi;

Apgaismojums. Tas ir ļoti svarīgs faktors, lai būtu drošības sajūta un justos aizsargāts. Vēlams izmantot baltas gaismas un izvairīties no neapgaismotām zonām.

Ceļa **pārredzamība/ skaidrība un komforts** uz un no stacijas. Izmantot zemas apstādījumus un izvairīties no skata aizsegšanas. Ceļam jābūt pēc iespējas īsākam (maksimums 250 metri no stacijas).

Ceļa **pārredzamība/ skaidrība un komforts** uz un no stāvvietas. 5km robežās ceļam jābūt ar speciālu marķējumu.

Izvairīties no bīstamiem krustojumiem, ar pareizu segumu un bez lielām augstuma atšķirībām.

Atdalīt teritoriju no publiskās telpas ārpusēs. Tas piešķir teritorijai labāku stāvokli un padara šo teritoriju grūtāk šķersojamu nepiederošām personām. Izmantot žogu vai zemas apstādījumus un iezīmēt atkāpšanās ceļus;

Atbilstošs maršruts, lai atbrīvotu stāvvietas; **Svarīgi.** paredzēt vairākas brīvas vietas, kas domātas invalīdiem un personām ar bērnu ratiņiem u.tml. Vēlams automašīnas novietot 45 grādu leņķī;

Uzturēšana. Pienācīga teritorijas uzturēšana(ietves, apstādījumi, apgaismojums, atkritumu urnas, reklāmas u.tml.);

Darbības ap teritoriju. Tas palielinās drošības sajūtu tumšajā diennakts laikā un padarīs gaidīšanu mazāk kaitinošu un apnicīgu;

Informācija. (Dinamiska) braucienā informācija teritorijā;

Lielu teritoriju gadījumā **sadalīšana.** tas atvieglotu orientāciju;

Drošība. Kampanjas, lai novērsu zādzības šajā rajonā;

Velosipēdisti. Pienācīga novietne velosipēdistiem t.i. ierīkot vietas, kur pieslēgt velosipēdus netālu no stacijas.

Teritorija ir jānovēro regulāri, ar pārbaudēm un/ vai mazām lietotāju aptaujām. Kā arī, sabiedrībai jāsniedz informācija un jāizglīto par P+R priekšrocībām un ilgtermiņa efektu uz apkārtējo vidi.



Iekļautie pasākumi

1. Stāvvietu izbūve un teritorijas apzaļumošana/ izdaiļošana.
2. Jāmaina sabiedriskā transporta atiešanas/ pienākšanas grafiki un pieejamie pakalpojumi.
3. Sabiedrības izglītošana.

Posmi (īstermiņa, vidējā termiņa, ilgtermiņa)

Īstermiņa	Jāpaplašina neformālās P+R teritorijas, projekta izpēte, sabiedriskā transporta atiešanas/ pienākšanas grafiku un pieejamo pakalpojumu, sabiedrības izglītošana.
Vidēja termiņa	Būvdarbi, sabiedriskā transporta atiešanas/ pienākšanas laiku grafiku izvērtēšana un jaunu pakalpojumu ieviešana.
Ilgtermiņa	P&R sistēmas īstenošana visos reģionu centros ar būtisku piepilsētu plūsmu uz Rīgu.

Blakus efekti

Vairāk automašīnu reģionu centros, mazāk automašīnu uz galvenajiem (A) ceļiem un Rīgas pilsētā. Sabiedriskā transporta atiešanas/pienākšanas grafiku maiņa.

Izmaksu kategorija

Par P&R stāvvietu teritoriju 20 automašīnām un 20 velosipēdiem (projektēšana, izbūve)~500m2: EUR 25.850,-- (autostāvvietā ārā) un EUR 105.420,-- (autostāvvietā zem jumta) Publiska informācija par P&R priekšrocībām katrā pašvaldībā (reklāmas, bukleti, stendi, lekcijas skolās) EUR 10.000,-

Iesaistītās institūcijas

Reģionālās pašvaldības, sabiedrisko transportu operatori

Rekomendācijas

Jāveic detalizētāka izpēte katrā pašvaldībā:

- Par stāvparku stāvvietu lielumiem;
- Stāvparku lietotāju pieprasītākie/ biežāk lietotie braucienu laiki.

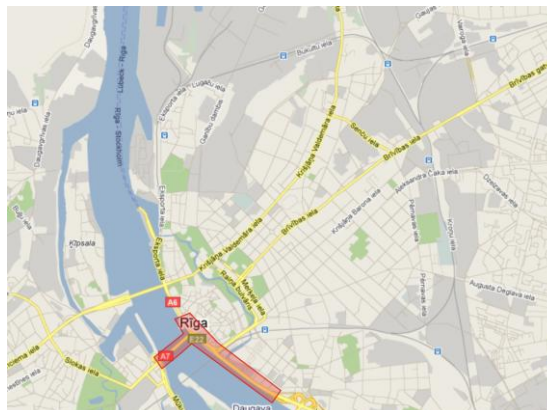
Ierosinām sākt ieviest stāvparku sistēmu tikai dažās vietās un, ja šakotnēji izvēlētajās vietās šī sistēma strādā veiksmīgi, pakāpeniski šo tīklu paplašināt.

Datu lapa Nr.14

Akmens tilts un 11. novembra krastmala

Projekta apraksts

Samazināt automašīnu/ kravas transporta satiksmi uz Akmens tilta un 11. novembra krastmalas.



Atsauce uz īpašajiem pasākumiem

RD7m

Tendences

RD4m

Projekta mērķi

Lai uzlabotu dzīves līmeņa kvalitāti pilsētas centrā, jāpadara pievilcīgāks un konkurētspējīgāks nemotorizētais un sabiedriskais transports, jāuzlabo satiksmes plūsma un jāveicina jaunu attīstību iespējas austrumu krastā. Akmens tilts kalpos kā nozīmīga nemotorizētā transporta saikne starp kreiso krastu (universitāte) un pilsētas centru.

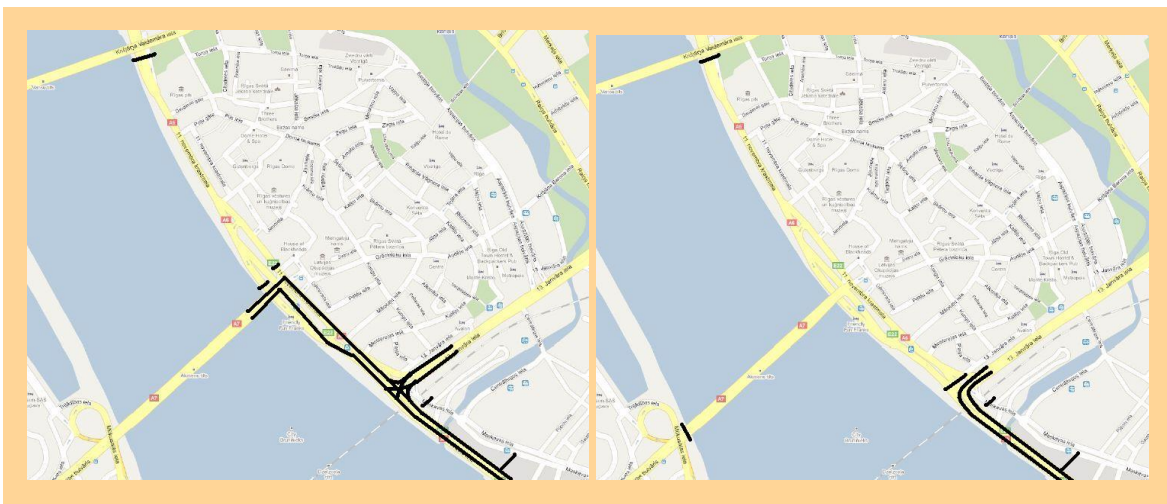
Projekta izklāsts

Atkarībā no apjomu samazināšanās, ir vairāki risinājuma varianti. Gadījumā, ja tiek ierobežota automašīnu satiksme uz tilta apvienojumā ar 11. novembra krastmalas slēgšanu (ziemeļu daļas) var tikt izveidots atbilstošs savienojums starp Akmens tiltu un 13. Janvāra ielu. Lai tiešā veidā varētu braukt visos virzienos, krustojums krastmala - 13. janvāra iela var tikt rekonstruēts, izveidojot to par regulējamu krustojumu (ar luksoforu). Tas ir iespējams, ja automašīnu plūsma no Akmens tilta ir ierobežota un ir slēgts piedvedceļš ceļš pie tirgus. Jauns piedvedceļš pie tirgus var tikt izbūvēts uz

dienvidiem no krustojuma, savienojumā ar Krasta ielu.

Risinājums ir parādīts zemāk esošā attēla kreisajā daļā.

Labā attēla puse parāda situāciju, kad Akmens tilts ir paredzēts tikai sabiedriskajam un nemotorizētajam transportam. Šis variants ir iespējams tikai tad, ja pastāv ZTK upes šķērsošana. Tādējādi šinī variantā ir arī loģiski slēgt krastmalu un krustojums met līkumu maršrutā Krasta iela- 13. janvāra iela, pieejas ceļš pie tirgus ir pārvietots. Līdz ar to šo variantu var uzskatīt kā gala variantu šai zonai.



Iekļautie pasākumi

Luksaforu, veloseliņu optimizācija.

Posmi (īstermiņa, vidējā termiņa, ilgtermiņa)

Īstermiņa Izmēģinājums slēgt Akmeņus tiltu autotransporta/ kravas transporta satiksmei;

Vidēja termiņa Samazināt satiksmi uz Akmeņus tilta un slēgt 11.novembra krastmalu;

Ilgtermiņa Akmeņus tilta rekonstrukcija un krustojums Krastmala- 11.janvāra iela.

Blakusefekti

Bez ZTK šķērsojuma pieaugs spiediens un satiksme uz citiem tiltiem un maršrutiem.

Izmaksu kategorija

EUR 300.000 bez PVN Īstermiņa posmam.

Iesaistītās institūcijas

Rīgas Domes Satiksmes departaments,
Rīgas Satiksme.

Rekomendācijas

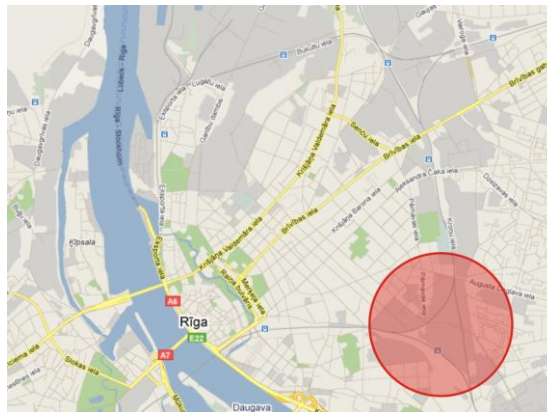
Izmēģināt slēgt Akmeņus tiltu brīvdienās

Datu lapa Nr.15

Ārējā pilsētas maģistrālā ielas apļa Austrumu pieslēgums iekšējam pilsētas maģistrālo ielu aplim

Projekta apraksts

Savienot ārējo pilsētas maģistrālo ielu apli ar iekšējo pilsētas maģistrālo ielu apli Valmieras ielas rajona tuvumā.



Atsauces uz īpašajiem pasākumiem

RD6m

Tendences

RD17a, RD18a

Projekta mērķi

Lai uzlabotu ceļu hierarhijas funkcionēšanu, novirzītu caurbraucošo satiksmi no satiksmes ar noteiktu galapunktu, savienojums ir jāveido starp Austrumu maģistrāli (daļa no ārējā pilsētas maģistrālo ielu apļa) un iekšējo pilsētas maģistrālo ielu apli. Tas uzlabos apļu izmantošanu saskaņā ar to funkcijām.

Projekta izklāsts

Pašreizējais RD plāns ir izveidot vairāklīmeņu krustojums A.Deglava ielā. Šis risinājums ir parādīts zemāk esošā attēla kreisajā daļā. Ņemot vērā ierobežoto vietu starp pieslēgumu un dzelzceļa tiltu, tiek piedāvāts āboliņlapas veida krustojuma risinājums. Lai gan šis ir salīdzinoši lēts risinājums, spiediens uz A. Deglava ielu un A.Deglava - Pērnavas ielas trijstūri palielināsies, kas radīs sablīvējumu iekšējā pilsētas maģistrālo ielu aplī. Alternatīvs

risinājums ir attēlots zemāk esošā attēla labajā pusē. Šajā gadījumā vairāklīmeņu krustojums ir izveidots savienojumā ar Vietalvas ielu. Lai veidotu augsta līmeņa pieslēgumu ar iekšējo ielu apli, ceļš šķērsos divus dzelzceļa tiltus, pievedot pie jauna krustojuma, kā daļas no iekšējā pilsētas ielu apļa pārcelšanas. Šī varianta priekšrocība balstās uz Valmieras ielas (Bs6) noslogotības samazināšanu. No otras puses, šis risinājums ir dārgāks.



Iekļautie pasākumi

Velo celiņi gadījumā, ja tiek veidots pieslēgums ar Vietlavas ielu.

Posmi (īstermiņa, vidējā termiņa, ilgtermiņa)

Īstermiņa

Priekšizpēte;

Vidēja termiņa

Pārsēšanās vietas būvniecība.

Ilgtermiņa

-

Blakus efekti

Varētu palielināties spiediens uz ārējo pilsētas maģistrālo ielu apli un A. Deglava ielu.

Iesaistītās institūcijas

Rīgas domes Satiksmes departaments,
Rīgas Satiksme.

Izmaksu kategorija

EUR 7.500.000 bez PVN pārsēšanās vietas izveidošanai A. Deglava ielā.

Rekomendācijas

-

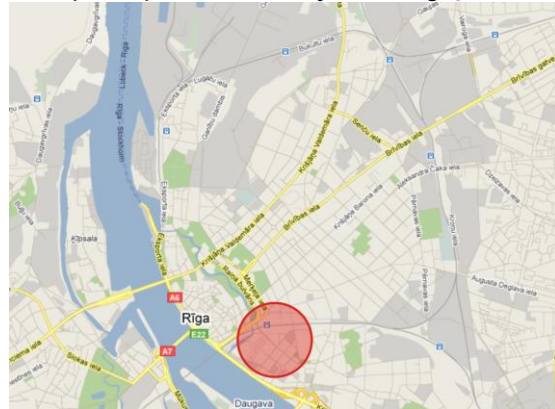
Datu lapa Nr.16

Sabiedriskā transporta pieturvietu rekonstrukcija Gogoļa ielā

Projekta apraksts

Sabiedriskā transporta pieturvietu reorganizācija un rekonstrukcija Gogoļa ielā, netālu no stacijas un Centrāltirgus. Izveidojot pārsēšanās trolejbusu līniju, Gaiziņa ielas galapunkts varētu tikt rekonstruēts kā par galapunktu citām autobusu līnijām un mikroautobusiem. Mikroautobusi nedrīkstētu apstāties sabiedriskā transporta pieturās Gogoļa ielā, bet to galapunkti varētu būt Gaiziņa ielā vai mikroautobusu parkā Satekles ielā. Novirzot caurbraucošo automašīnu satiksmi uz Dzirnāvu ielu, Turgēneva un Krasta ielu, palīdzētu padarīt šo rajonu daudz pievilcīgāku pasažieriem gaidot transportu un ar mazākiem sastrēgumiem, bet tas nav absolūti nepieciešams. Tas arī

ļautu veidot cita veida sabiedriskā transporta pieturu izkārtojumu Gogoļa ielā.



Projekta mērķi

Paaugstināt sabiedriskā transporta pieturvietu drošības, komforta un pieejamības līmeni autobusiem un mikroautobusiem Gogoļa ielā. Samazināt apstāšanās laiku un palielināt braukšanas ātrumu sabiedriskajam transportam Gogoļa ielā, starp Turgēneva ielu un 13. janvāra ielu.

Tendences

Mikroautobusu tīklu un (trolejbusu) autobusu tīklu pārveidošana, koncentrējoties uz to, lai palielinātu elektrificēto tīklu un samazinātu autobusu skaitu pilsētas centrā, stipri ietekmētu autobusu skaitu, kas apstājas sabiedriskā transporta pieturās un radītu iespēju izveidot sabiedriskā transporta pieturas Gaiziņa ielā.

Projekta izklāsts

Izveidot sabiedriskā transporta pieturas pietiekamā skaitā. Sabiedriskā transporta pieturu skaitam jābūt **pietiekamam**, lai uzņemtu visus autobusus bez jebkādas kavēšanās;

Apgaismojums. Šis ir ļoti svarīgs faktors, lai radītu drošības sajūtu un aizsardzību. Vēlams izmantot mazāk baltās gaismas un izvairīties no neapgaismotām teritorijām;

Pārredzamība un komforts Sabiedriskā transporta pieturām jābūt pasažieriem

viegli atrodamām un viegli pieejamām gan no stacijas puses, gan no tirgus paviljoniem;

Izvairīties no bīstamiem krustojumiem, joprojām daudzi autobusi brauc cauri tunelim: tas protams arī būtu lietderīgi bet var arī apsvērt iespēju sadalīt krustojumu divās daļās;

Izveidot sabiedrisko vietu, kur ir patīkami uzturēties – vieta kļūst

pievilcīga; pasažieriem un gājējiem starp centrāltirgus paviljonu un staciju ir patīkamāk lietot;

Maršruts Autostāvvietai, kas atrodas austrumos no dzelzceļa joprojām jābūt pieejamai;

Uzturēšana. Pienācīga teritorijas uzturēšana (ietves, atkritumi, apgaismojums, atkritumu urnas, reklāmas, āra mēbeles, nojumes);

Informācija. (Dinamiskas) informācijas esamība ejot ārā no stacijas un sabiedriskā transporta pieturās;

Drošība. Nodrošināt pasažieru drošību, kuri izmanto sabiedriskā transporta pieturas;

Velosipēdisti. Pienācīgas velosipēdu novietnes piemēram, uzstādot velosipēdu pieslēgšanas vietas netālu no stacijas.

Posmi (īstermiņa, vidējā termiņa, ilgtermiņa)

Īstermiņa

Pētījums par rezultātiem slēdzot autotransporta satiksmi Gogoļa ielā starp Turgēņeva ielu un 13. janvāra ielu. Izveidot pārsēšanās trolejbusa līnijas. Novirzīt mikroautobusu līnijas. Noteikt autobusu skaitu pieaugumu tuvākajā nākotnē, saskaņā ar RPMP tīkla pasākumiem. Projekta pētījums par sabiedriskā transporta pieturām un citiem projekta elementiem.

Vidēja termiņa

Lēmums slēgt Gogoļa ielu caurbraucošai satiksmei, jaunu sabiedrisko transporta pieturu celtniecības darbi ieskaitot pasažieru informāciju un displejus, īstenojot jaunus braukšanas maršrutus.

Blakus efekti

Labāka publiskā vieta stacijas tuvumā, mazāka automašīnu, autobusu un mikroautobusu ietekme uz apkārtējo vidi šajā vietā. Mazāka satiksme Gogoļa ielas un 13. janvāra ielas krustojumā. Iespējas veidot vairāklīmeņa šķērsojumus gājējiem.

Izmaksu kategorija

Vidēja.

Iesaistītās institūcijas

Rīgas pilsētas dome, Sabiedriskā transporta operatori (RS, mikroautobusi, reģionālie), tirgus laukums, stāvvietu operatori.

Rekomendācijas

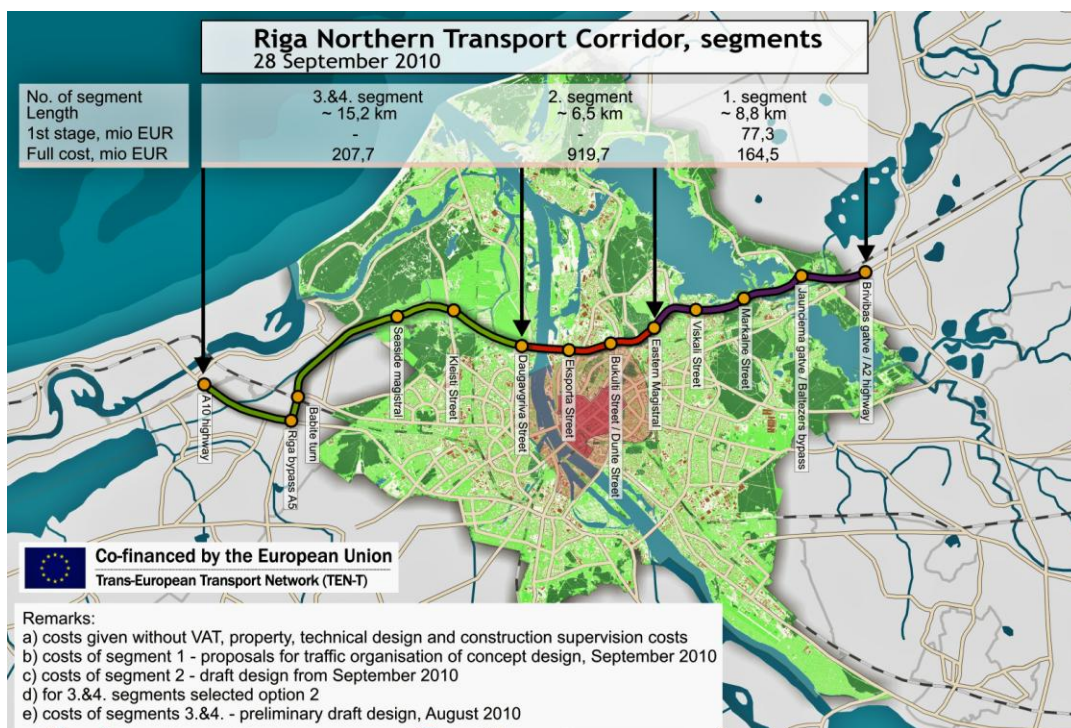
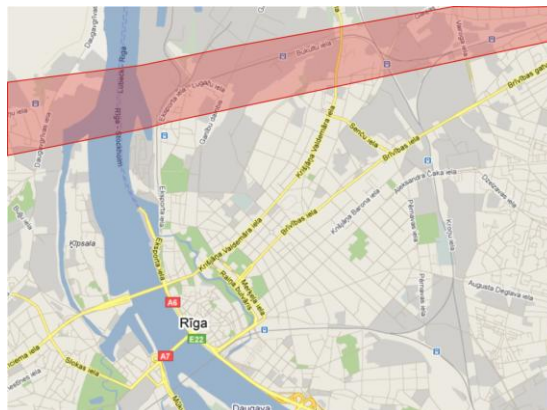
Sākt ar labāku pasažieru informēšanu sabiedriskā transporta pieturās jau pirms rekonstrukcijas. Lai samazinātu autobusu skaitu, izveidot autobusu maiņas punktus ārpus pilsētas centra. Saglabāt automašīnu stāvvietas tuvu tirgus paviljoniem, lai šis projekts tiktu pieņemts.

Datu lapa Nr.17

Ziemeļu transporta koridora attīstība

Projekta apraksts

Ziemeļu transporta koridora attīstība starp A5 Babītē un A2 Berģos. Viss ZTK sastāv no 4 posmiem, no kuriem 2.posms ir visdārgākais. Rīgas domes galvenie izpētes objekti ir saistīti ar projektēšanu, nepieciešamajām izmaksām un sadalīšanu pa realizācijas posmiem.



Atsauce uz īpašajiem pasākumiem

RD4m.

Dependencies

RD7m, RD8m.

Projekta mērķi

ZTK ir paredzēts palielināt Rīgas un Pierīgas pieejamību, nodrošināt adekvātu maršrutu tranzīta satiksmei un savienot ostas teritoriju ar galveno ceļu tīklu, atrisināt jautājumus, kuri saistīti ar dzīves kvalitātes uzlabošanu austrumu krastā, kā arī veidot turpmāku Rīgas pilsētas attīstību.

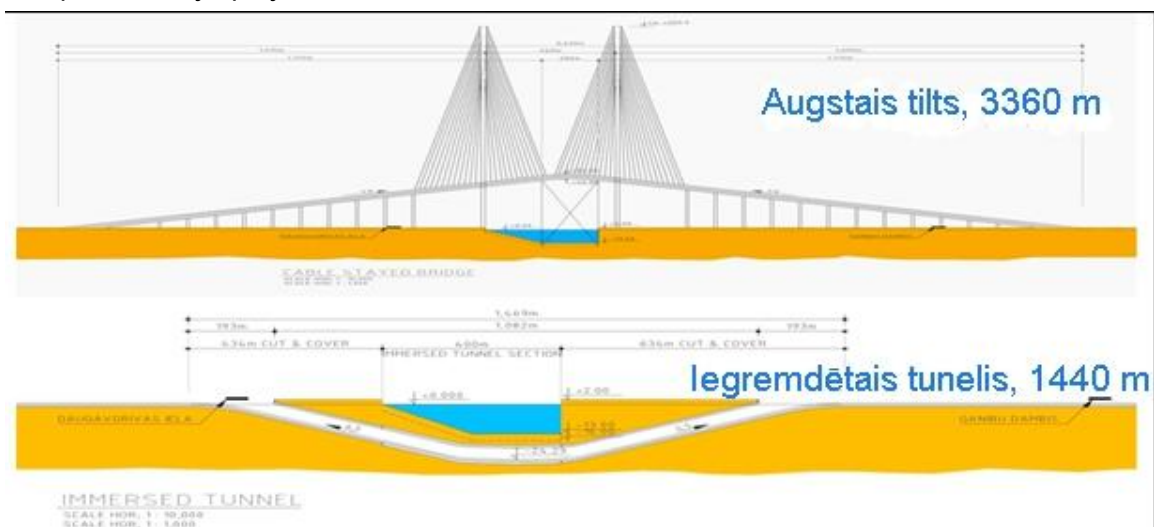
Projekta izklāsts

Projektēšanas laikā ir jāveic vairākas izvēles. Joprojām notiek izpēte, lai noteiktu kur projektu varētu vienkāršot – tādējādi mazinot būvniecības izmaksas. Šis projekts koncentrējas uz 2.posmu, jo tas ir visdārgākais. Visdārgākie posma elementi ir tunelis zem kapiem (Meža kapu dienvidu daļa) un Daugavas šķērsojums.

Principā projektu ir iespējams vienkāršot posmā starp upi un savienojumu ar Austrumu maģistrāli. Tuneļa vietā zem kapiem dienvidu pusē ir iespējams izmantot Gaujas ielu un dzelzceļa šķērsojuma augstumu pie Brasas stacijas, lai izbūvētu pārvadu pār dzelzceļa līniju Rīga – Saulkrasti. Tālāk rietumu pusē pārvads var savienoties ar Bukultu ielu jau zemes līmenī. Savienojumu ar Dunties ielu var izveidot kā lielu, kontrolētu apli. Nākamais krustojums uz rietumiem ir sasaiste ar Ganību dambi. Oriģinālajā projektā sasaistes nav, bet tā vietā ir pagarināta Eksporta iela. Tas ir variants, kā var izlaist savienojumu ar pagarināto Eksporta ielu un izveidot sasaisti ar Ganību dambi zemes līmenī, izbūvējot apli vai regulējamo krustojumu. Šajā variantā tā saucamais Kundziņsalas savienojums nepieslēgsies pie ZTK un līdz ar to nav lietderīgi to izbūvēt. Var strīdēties, vai ZTK saglabās savu pievilcību, ja projekts tiek vienkāršots

ar krustojumiem zemes līmenī un līkumiem horizontālā plaknē. Pēc mūsu domām ZTK joprojām saglabās savu pievilcību, jo maršrutiem dienvidu pusē nākas saskarties ar daudz lielākām problēmām. Pievilcība saistās arī ar austrumu maģistrāli, kas nodrošina un pieved satiksmi ZTK.

Daugavas šķērsojumam tiek piedāvāti divi galvenie risinājuma varianti: augstais tilts un tunelis. Tiltam ir tāda priekšrocība, ka tas piedāvā risinājumu dzelzceļa šķērsošanai pie Eksporta ostas taisnā līnijā kā Bukultu ielas pagarinājums. Pārvadi var kalpot kā tilta uzbrauktuves. Vēl viena tilta priekšrocība ir tāda, ka pa to var braukt visi transportlīdzekļi, kas pārvadā bīstamās kravas (lai gan bīstamo kravu pārvadāšana patreiz ir diezgan kritiska un to var pārvadāt pa dzelzceļu). Savukārt tunelis saistās ar ievērojamāki zemākiem ieguldījumiem, mazāk ietekmēs ostas teritoriju, nav pakļauts laikapstākļu ietekmei un ir draudzīgāks videi attiecībā pret troksni un izpūtes gāzēm. Tilta variants būtu lētāks variants, ja tam nebūtu jābūt tik augstam tiltam, lai varētu caurbraukt kruīza kuģi. Tomēr kruīza termināļa pārcelšana būs zaudējums pilsētas centram un ir jāveic rūpīga izpēte.



Tuneļa variantā vislabākais maršruta sākums ir tieši uz dienvidiem no Mazās Vējzaķusalas. Savienojumus abās pusēs var izveidot kā “āboliņlapas” ceļu krustojumus.



Iekļautie pasākumi

1. Upes šķērsojums;
2. Sasaistes ar galveno ceļu tīklu;
3. Ietekmes mazināšanas pasākumi, tādi kā trokšņu barjeru uzstādīšana.

Posmi (īstermiņa, vidējā termiņa, ilgtermiņa)

Īstermiņa	Turpmāki ieguldījumi projektēšanā un iesaistītajās izmaksās, 1.posma pabeigšana;
Vidējā termiņa	2., 3. un 4.posma pabeigšana;
Ilgtermiņa	Turpmāka optimizācija

Blakus efekti

Ostas teritorijas samazināšana, dzīves kvalitātes jautājumi, lauku ainavas degradācija.

Izmaksu kategorija

Skatīt izmaksu aprēķinus pirmajā attēlā.

Iesaistītās institūcijas

Rīgas dome, būvniecības organizācijas.

Rekomendācijas

Turpmāka izpēte iespējamai izmaksu mazināšanai, vienlaicīgi saglabājot augstu pakalpojumu līmeni.

Datu lapa Nr.18

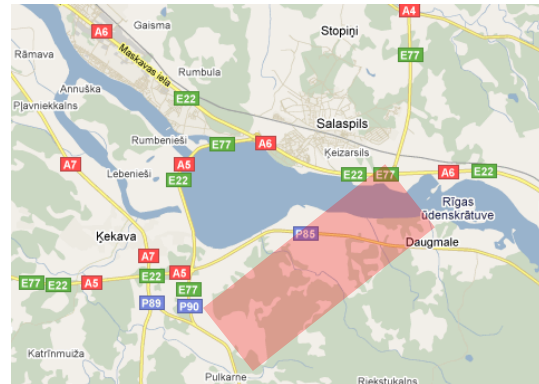
Jaunā A4/A5 savienojuma nozīme

Projekta apraksts

Šajā datu lapā ir ietverti analīžu rezultāti, kuri tika veikti, lai novērtētu pieprasījuma vērtību jaunam A4/A5 savienojumam un šī savienojuma nozīmīgumu transporta tīklā. Tas tika darīts, lai attiecīgi novērtētu savādāku upes šķērsošanas veidu.

Secinājums - lai atvieglotu satiksmes slodzes citos šķērsojumos (piemēram, Vanšu un Salu), jaunais A4/ A5 savienojums daudz nepalīdzētu. Tas jau bija paredzams, jo galvenokārt pārbraucieni šķērsojot upi tiek veikti, jo to izcelsme vai galamērķi atrodas uz ziemeļiem no šķērsojuma. Tādēļ to arī nevar izmantot kā Ziemeļu šķērsojuma aizstājēju. Izdarot šo secinājumu, jaunais A4/ A5 šķērsojums netika iekļauts tuvāko 15 gadu stratēģijā.

Ilgākam periodam, šis A4/ A5 dambja apvadceļš būtu vēlams. Pirmkārt, tas dotu iespēju samazināt satiksmes plūsmu uz dambja, nodrošināt būvniecību un ierobežotu remontdarbus. Otrkārt, tam ir sava vērtība satiksmes sistēmā, neatkarīgi vai tiek īstenots Ziemeļu šķērsojums (piemēram ZTK vai Hanzas). Jauns



šķērsojums atvieglotu tālsatiksmes rietumu-austrumu kā arī ziemeļu-dienvidu vērsto satiksmi (un otrādi), tādējādi radot vieglāku pieejamību Pierīgai un tālākām teritorijām. Tas arī iegūtu nākotnes vērtību TEN tīklam un starptautiskajiem pārvadājumiem (Via Baltica), un spēju uzņemt strauji augošo automašīnu skaitu un kravas satiksmi. Treškārt, neskatoties uz vēlamo teritoriju attīstību A4 un A5 tuvumā, jaunais šķērsojums var spēlēt lielu lomu jaunu transportlīdzekļu braucienā attīstībai Pierīgā. Iepriekš minētā iemesla dēļ jauns dienvidu upes šķērsošanas variants tika pieņemts ilgtermiņa stratēģijā.

Atsauces uz īpašajiem pasākumiem

RD28I.

Tendences

RD21s, RD24m, RD27I.

Projekta mērķi

Objekta analīzes mērķis bija izvērtēt, cik svarīgs ir jaunais A4/A5 šķērsojums no transporta perspektīvu viedokļa.

Rezultāti

Tabulā 1 ir apkopoti modeļu testu rezultāti. Pēc testu scenārija pārvadājumu apjomi šķērsojot upi ir attēloti kā procentu daļa no kopējā apjoma, kas šķērso upi rīta sastrēguma/ maksimuma stundās. Tabulas pirmā daļa attiecas uz apjomiem, kas saistīti ar automašīnām, otrā- kravas transporta apjomi. Testa scenārijā ir pētīti ZTK šķērsojums un jaunais A4/ A5 šķērsojuma ietekme uz konstrukciju. Jāatzīmē, ka 1 un 2 scenārijs ir balstīti uz satiksmes intensitātes atskaites scenāriju, bet 3 un 4 scenāriji ir balstīti uz satiksmes intensitātes 1. Variantu (kas sevī ietver Ziemeļu Transporta Koridoru).

Tabula 1 (pirmais scenārijs) parāda, ka jaunais A4/ A5 šķērsojums nepiesaista lielu daudzumu automašīnu. No kopējā apjoma 20.000 automašīnas stundā aptuveni 1.200 automašīnas (6%) izmantos jauno šķērsojumu. Salīdzinot 2 scenāriju ar 1 var redzēt, ka jaunais A4/ A5 šķērsojums rada mazāku automašīnu skaitu uz Dambja ceļa. Tas šķietami sniedz tikai nelielu satiksmes intensitātes uzlabojumu uz Vanšu tilta un Salu tilta.

Gadījumā ja tiks pievienots ZTK, jauno A4/ A5 šķērsojumu izmantos aptuveni 600 automašīnas stundā (3%), skatīt 3. scenāriju. Acīmredzot, nav ciešas sasaistes, tiešas vai netiešas, starp ZTK šķērsojumu un jaunā A4/ A5 šķērsojumu. Scenārijā 4a ir modelēta Dienvidu tilta slēgšana, lai redzētu kāds būtu jaunā šķērsojuma maksimālais pielietojums gadījumā, ja notiktu incidents uz Dienvidu tilta. Kā redzams tabulā, ar 1000 automašīnām stundā (4%) jaunais A4/ A5 šķērsojuma pielietojums vēl joprojām ir mērens. Attiecībā uz kravas transportlīdzekļiem, jaunais A4/A5 šķērsojums šķiet piesaista dažus transportlīdzekļus (5%) no Dambja, Dienvidu tilta un Salu tilta. Pievienojot ZTK šķērsojumu (3. Scenārijs) jaunā A4/ A5 šķērsojuma nozīmīgums krītas. Tas var tikt izskaidrots ar tālsatiksmes kravas transportlīdzekļiem, tie atkārtoti izvēlas par sev labāku atzīto ceļu. Dienvidu tilta slēgšana, t.i. nopietna incidenta gadījumā, mazliet palielinātu kravas transportlīdzekļu skaitu uz A4/ A5 šķērsojuma kā arī uz dambja (3. Un 4. Scenārijs).

tabula 1. Upes šķērsojuma kopējais apjoms, šķērsojot Daugavu Pierīgā rīta maksimuma/ sastrēguma stundās 2020 (Akmens tilts ir pazemināts 3 un 4 scenārijā)

	ZTK šķērsojums	Vanšu	Akmens	Salu	Dienvidu	Dambis	A4/A5
Automašīnām:							
1. Bez ZTK, bez A4/A5 šķērsojuma	0%	23%	18%	33%	20%	5%	0%
2. Bez ZTK, ar A4/A5 šķērsojumu	0%	22%	18%	32%	20%	2%	6%
3. Ar ZTK, ar A4/A5 šķērsojumu	31%	15%	7%	27%	17%	1%	3%
4. Sub: Nav pieejams Dienvidu tilts	34%	17%	7%	36%	0%	2%	4%
Kravas transportam:							
1. Bez ZTK, bez A4/A5 šķērsojuma	0%	0%	19%	39%	35%	7%	0%
2. Bez ZTK, ar A4/A5 šķērsojumu	0%	0%	19%	38%	33%	5%	5%
3. Ar ZTK, ar A4/A5 šķērsojumu	24%	0%	5%	34%	32%	2%	3%
4. Sub: Nav pieejams Dienvidu tilts	27%	0%	6%	54%	0%	7%	6%

Iesaistītās institūcijas

Latvijas valsts ceļi.

Rekomendācijas

Situācijas novērošana.

Datu lapa19

Jaunā savienojuma A7/A8 nozīme

Projekta apraksts

Datu lapā ir ietverti analīzes rezultāti. Analīze tika veikta, lai novērtētu pieprasījumu jaunajam A7/A8 savienojumam un tā lomu transporta tīklā. Jaunais A7/A8 savienojums var pagarināt maršrutu caur Dienvidu tiltu.

Secinājums: A7/A8 savienojums pieslēdzas pie Dienvidu tilta un nākotnē atslēgs Ziepniekkalnu no tā saucamās biežās joslu maiņas jeb agresīvās braukšanas, bet neatslēgos augsto satiksmes intensitāti un satiksmes intensitāte maršrutā Vienības gatve - Salu/Akmens tilti netiks ievērojami mazināta. Tomēr savienojums piesaistīs vairāk satiksmi tad, kad nākotnē tiks



samazināta satiksme uz HES un saglabāsies sastrēgumi uz autoceļa A10 iebraucot Rīgā. Līdz ar to, šis projekts RPMP programmā ir iekļauts kā vidējā termiņa projekts.

Attiecas uz īpašajiem pasākumiem

RD14I

Tendences

RD4m, RD28I

Rezultāti

Analīze balstās uz RPMP satiksmes modeli, scenārijs 2020.gadam. Šajā scenārijā savienojums ir iekļauts. Sasaistes raksturojums ir līdzīgs kā tas ir Dienvidu tiltam (70 km/h, 3 braukšanas joslas katrā virzienā). Kā var redzēt I attēlā, absolūtā jauda uz A7/A8 ir ierobežota. Transportlīdzekļu skaits rīta sastrēgumstundās ir 650 vienības no rietumiem uz austrumiem un 350 vienības no austrumiem uz rietumiem. Kopā - aptuveni 10.000 transportlīdzekļi dienā.

Projekta mērķi

Analīzes mērķis - novērtēt jaunā savienojuma A7/A8 nozīmi satiksmes perspektīvē.

Skaitļi nepalielinās, ja sasaiste ir izveidota horizontālāk.

Galvenokārt sasaiste kalpo tālbraucēju satiksmei pār Dienvidu tiltu, kā to var redzēt II attēlā, kas attēlo izvēlēto saiti A7/A8 savienojumā. Šo savienojumu izmanto braucēji uz un no Olaines un arī uz un no ziemeļrietumu Rīgas. Attiecībā pret ziemeļrietumu Rīgu, maršruts caur A5 ir labāks, par maršrutu caur Rīgu. Savukārt austrumu krastā ir parādīts, ka austrumu arteriālā iela, kā arī apvedceļš uz Juglu ir nozīmīgi maršruti tālākiem braucieniem, kas arī saskan ar vēlamo situāciju.

Atšķirība starp variantu ar savienojumu un vēlamo variantu (absolūtos termiņos) ir parādīta III attēlā. Kā var redzēt, satiksmes intensitāte uz ziemeļiem no A7/A8 savienojuma mazinās, turpretī uz

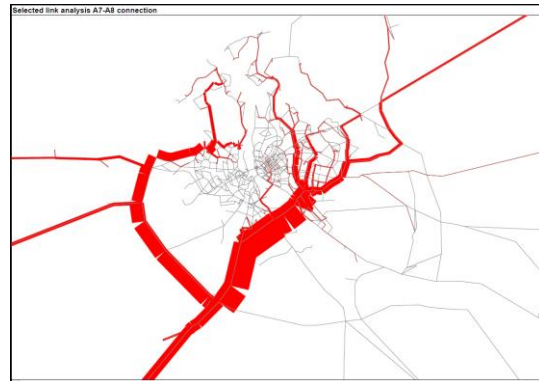
I attēls. Izvēlētās saites satiksmes analīze uz A7-A8 savienojuma



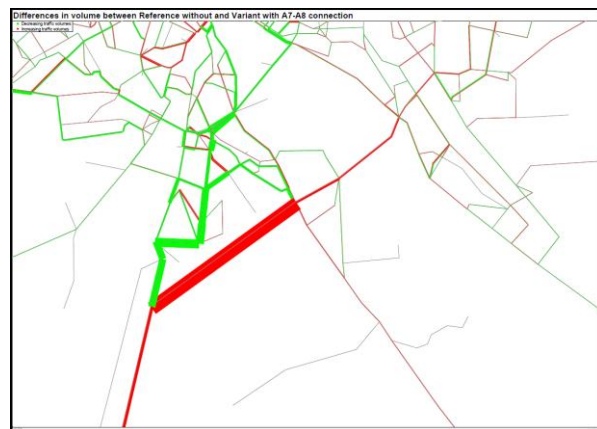
dienvidiem un austrumiem ir vērojams pieaugums. Satiksme starp Dienvidu tiltu un A8 izvēlējas maršrutu caur Ziepniekkalnu, bet tagad tā izmanto A7/A8 savienojumu. Minimālais satiksmes pieaugums uz Dienvidu tilt air saistīts ar maršruta pārplānošanu. Neatkarīgi no jaunā savienojuma, atšķirības ir samērā nelielas.

Ir jāatzīmē, ka RPMP satiksmes modelis var pārvērtēt satiksmes intensitāti uz A7/A8 savienojuma HES dambja satiksmes

II attēls. Noslogotība uz A7-A8 savienojuma un apkārtnes



III attēls. Intensitātes atšķirības starp variantu ar A7-A8 savienojumu un vēlamo variantu (sarkans = pieaug, zaļš = samazinās)



mazināšanas gadījumā. Tas ir saistīts ar faktu, ka modelī nav iekļauta visa satiksme no Pierīgas uz Pierīgu.

Iesaistītās institūcijas

Rīgas dome, Latvijas Valsts ceļi

Rekomendācijas

Savienojuma īstenošana vidējā termiņā, pēc A&-Dienvidu tilta sasaistes pabeigšanas un iespējamās satiksmes mazināšanas uz HES dambja. Joslu sadalījums varētu būt 2x1 josla, ar rezervi 2x2 joslām.

Datu lapa Nr.20

Satiksmes ceļu tīklā

Projekta apraksts

Šajā datu lapā ir ietverti analīžu rezultāti, kuri tika veikti, lai novērtētu ceļa tīkla posmus attiecībā uz kravas transportu.

Secinājums, gandrīz visas satiksmes, kas norisinās pa Rīgas ceļiem, galamērķis vai izcelsme ir Rīgas pilsētā. Tāpēc, tranzīta satiksmes novirzīšana neatrisinās Rīgas

infrastrukturālas problēmas. Tomēr, rezultāti parāda, ka ir iespējams novirzīt iekšējo arteriālo satiksmi prom no centrālajiem tiltiem.

Atsauces uz īpašajiem pasākumiem

-

Projekta mērķi

Analīzes mērķis bija izvērtēt ceļu noslogojumu, ko rada kravas transports.

Tendences

-

Rezultāti

Attēls I un II sniedz pārskatu par kravas transporta tipu attiecību rīta sastrēgumstundā. Ir attēlota 2025. gada atsauces situācija. Dažādās krāsās parāda tipu attiecību:

- Satiksme CBR (Centrālā Biznesa rajonos, vairāk vai mazāk teritorijas, ko ierobežo dzelzceļa līnija austrumu krastā, un upe kā rietumu robeža) vai atlikusī Rīgas daļa (pelēkā krāsā), ko var uzskatīt par iekšējo arteriālo satiksmi;
- Satiksme starp CBR un atlikušo Rīgas daļu (dzeltenā krāsā), ko var uzskatīt par iekšējo arteriālo satiksmi;
- Satiksme starp CBR un Latviju (oranžā krāsā), uzskatāma par ārējo radiālo satiksmes plūsmu;

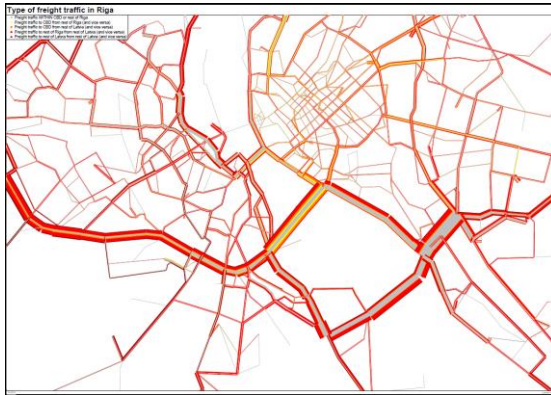
- Satiksme starp atlikušo Rīgas daļu un pārējo Latviju (sarkanā krāsā) uzskatāma par ārējo arteriālo satiksmi;
- tranzīta satiksme no vienas Latvijas daļas un otru Latvijas daļu (brūnā krāsā), uzskatāma par caurbraucošo satiksmi.

CBR ir mazāk svarīgi kravas transportam, ko var redzēt apskatot satiksmes plūsmu uz Akmens tilta un Salu tilta. Detalizētāks apskats (attēls II) parāda, ka kravas transports ir daļēji vērsts uz teritorijām, kas atrodas ārpus Rīgas. Dažādus radiālos ceļus izmanto pārvadājumiem uz dažādām Latvijas daļām. Tranzīta kravas satiksme pastāv, taču tranzīta satiksmes īpatsvars ir ierobežots. Rīgas apvedceļš ataino nelielu tranzīta satiksmes ceļu.

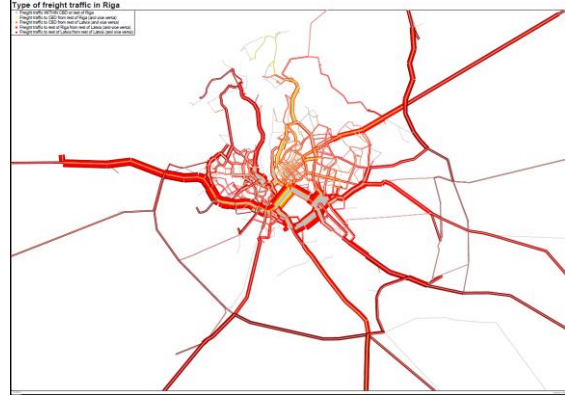
Rīgas dambja, ka aptuveni 17% no visas satiksmes ir tranzītsatiksme (kopā

aptuveni 170 transportlīdzekļi stundā, skaitot rīta sastrēguma/ maksimuma stundā abos virzienos). Pārējai satiksmes daļai izcelsme vai galamērķis ir pašā Rīgā.

Attēls I Kravas transporta satiksmes attiecību veidi rīta maksimuma



Attēls II. Kravas transporta satiksmes attiecību veidi rīta maksimuma stundās



Iesaistītās institūcijas

Rīgas dome, Latvijas valsts ceļi, Ostas pārvalde, Lidostas pārvalde.

Rekomendācijas

Tālāka pārvadājumu/ kravas modeļa attīstība arī nākotnē, pamatojoties uz detalizētākiem datiem

II PIELIKUMS. Sanāksmes

II.1. tabula. Darba grupas un Vadības komitejas sanāksmes

Nr.	Datums	Dalībnieki	Temats
1. (MoCI-04)	2009. gada 8. septembris	WG W+B	RPMP pamatojums, mērķi, nostādnes un organizācija
2. (MoCI-08)	2009. gada 12. oktobris	WG W+B	iesniegtā sākuma pārskata apstiprināšana, progresa prezentācija, paredzētās nostādnes prezentācija
3. (MoCI-10)	2009. gada 10. novembris	WG W+B	Otrā progresa pārskata prezentācija un 1. starpposmu pārskata prezentācija; III uzdevuma nostādnes prezentācija
4.	2010. gada 12. janvāris	WG, leinteresētās puses, W+B	Darbseminārs par variantu izstrādāšanu
5. (MoCI-12)	2010. gada 14. janvāris	WG W+B	Pirmā starpposmu pārskata apstiprināšana, otrā starpposmu pārskata apspriešana un analīze, diskusija par darbsemināru, SEIA procedūra
6.	2010. gada 12. marts	SC	RPMP mērķu apstiprināšana
7. (MoCI-15)	2010. gada 22. marts	WG, W+B	Otrā un trešā starpposmu pārskata prezentācija, otrā starpposmu pārskata apstiprināšana, trešā starpposmu pārskata apspriešana
8. (MoCI-17)	2010. gada 16. aprīlis	WG, W+B	trešā starpposmu pārskata prezentācija un apstiprināšana, SEIA procedūras progress
9. (MoCI-18)	2010. gada 18. maijs	WG, W+B	Uzlabortā trešā starpposmu pārskata prezentācija, diskusijas, SEIA procedūras progress
10.	2010. gada 16. jūnijs	SC	leteicamo RPMP variantu atlase

II.2. tabula. Pamatgrupas sanāksmes

Nr.	datums	dalībnieki	temats
1. (MoCI-01)	2009. gada 7. jūlijs	SM, „Pasažieru Vilciens” W+B	Organizatoriski jautājumi
2. (MoCI-02)	2009. gada 20. augusts	SM, W+B	Organizatoriski jautājumi
3. (MoCI-03)	2009. gada 20. augusts	SM, RD, W+B	Organizatoriski jautājumi
4. (MoCI-05)	2009. gada 9. septembris	SM, W+B	Vispārīgas piezīmes par projektu
5. (MoCI-06)	2009. gada 9. septembris	SM, W+B	Institucionālā struktūra, finanšu investīciju shēmas
6. (MoCI-07)	2009. gada 11. septembris	SM, W+B	ES pārstāvja vizīte Rīgā, satiksmes un transporta investīciju un pasākumi izskatīšana, plānošana
7. (MoCI-09)	2009. gada 14. oktobris	SM, „Pasažieru Vilciens”, Finanšu ministrija, W+B	Nostādne attiecībā uz plānoto investīciju satiksmes un transporta infrastruktūrā projektu novērtēšanu, prezentācija, EK viedoklis
8. (MoCI-11)	2009. gada 16. decembris	Pamatgrupas sanāksme	Pašvaldību iesaistīšana, apakšmērķi, variantu izstrādāšana
9. (MoCI-13)	2010. gada 27. janvāris	SM, Latvijas dzelzceļš, Rīgas brīvostas pārvalde, W+B	Īss KF projektu izvērtējums
10. (MoCI-14)	2010. gada 10. februāris	SM, RD Pilsētas attīstības departaments, W+B	Nesen iesniegtie dokumenti (pārskats par variantiem, modelēšanas rezultāti)
11. (MoCI-16)	2010. gada 22. marts	Pamatgrupas dalībnieki	Nesen iesniegtie dokumenti, plānošana
12. (MoCI-19)	2010. gada 18. maijs	Pamatgrupas dalībnieki	Plānošana un komentāri par trešo starpposmu pārskatu, SEIA procedūra
13. (MoCI-20)	2010. gada 16. jūnijs	Sanāksme pirms SC	prezentācija SC, komentāri par galīgo trešo starpposmu pārskatu

II.3. tabula. Tikšanās ar dažādām ieinteresētajām pusēm²⁷

Nr.	datums	dalībnieki	temats
1. (Mo3P-09)	2009. gada 7. septembris	Rīgas Ģeodēziskais centrs (Gunārs Silabriedis, Vitolds Kvetkovskis, Evelina Budiloviča, Dainis Mazkalķis); W+B (Dick Tensen, Arnaud Burgess, Jan Kiel, Bas Tutert)	EMME2 modelis Rīgai
2. (Mo3P-10)	2009. gada 8. septembris	„Latvijas Valsts ceļi” (Ināra Pavlovska); W+B (Oskars Zivtiņš, Erik	Ceļu statistika, politika un projekti

²⁷ Šajā tabulā norādītas sanāksmes, par kurām tika rakstīti protokoli. Bez tam ir notikušas dažādas neformālas tikšanās un apspriedes Rīgā, arī pa tālruni un e-pastu (piem., ar Rīgas HES, TSI)

Nr.	datums	dalībnieki	temats
		Jongenotter)	
3. (Mo3P-01)	2009. gada 8. septembris	RD Satiksmes departaments (Daniels Liepiņš, Jānis Laizāns); W+B (Anke Rouwette, Reinoud Dirksen, Erik Jongenotter, Ed van Koppen)	vietējā sabiedriskā transporta uzņēmuma institucionālie aspekti, mikroautobusu satiksmes organizatoriskie aspekti, reģionālie autobusi, tirgvedība, satiksme
4. (Mo3P-02)	2009. gada 8. septembris	RD Pilsētas attīstības departaments (Andis Kublacovs); W+B (Adriaan Roest Crollius)	Juridiskā un institucionālā situācija, finansējuma apskats
5. (Mo3P-03)	2009. gada 8. septembris	A/S «Pasažieru Vilciens» (Andulis Zidkovs); W+B (Adriaan Roest Crollius)	Projektu pamatojums un institucionālā struktūra, plānošana
6. (Mo3P-11)	2009. gada 9. septembris	«Rīgas Satiksme» (Andriāns Lublins); W+B (Dick Tensen, Bas Tutert, Ed van Koppen)	plāni un projekti, darbības, tīklu analīzei nepieciešamie dati, finanšu rezultātu dati
7. (Mo3P-04)	2009. gada 9. septembris	Rīgas Plānošanas reģions (Armands Puzulis); W+B (Adriaan Roest Crollius)	Institucionālo procesu akceptēšana un attīstības plānu integrēšana
8. (Mo3P-05)	2009. gada 9. septembris	Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrijas Teritorijas plānošanas departaments (Inguna Urtāne); W+B (Adriaan Roest Crollius)	SM un pašvaldību institucionālā struktūra
9. (Mo3P-12)	2009. gada 9. septembris	LDZ (Ivars Zaļais, Sandis Austrums, Kaspars Bērziņš, Aigars Sinevičs); W+B (Bas Tutert, Ed van Koppen)	Vispārīgie jautājumi, LDZ pakalpojumi, konkurence, dati, jauni virzieni
10. (Mo3P-06)	2009. gada 9. septembris	LDZ (Māris Riekstiņš, Vladimirs Iriškovs); W+B (Arnaud Burgess)	Dzelzceļa kravu pārvadājumu attīstība
11. (Mo3P-08)	2009. gada 9. septembris	CSB (Edīte Miezīte); W+B (Arnaud Burgess, Jan Kiel)	MP transporta statistika
12. (Mo3P-13)	2009. gada 9. septembris	RD Satiksmes departaments (E. Kalviņa); W+B (Anke Rouwette, Bas Tutert, Karin Sluis, Erik Jongenotter)	statistika, viedās transporta sistēmas un infrastruktūra, satiksmes politika
13. (Mo3P-15)	2009. gada 9. septembris	Rīgas ĢeoMetr (Evelina Budiloviča); W+B (Arnaud Burgess, Jan Kiel, Bas Tutert)	Datu pārsūtīšana
14. (Mo3P-07)	2009. gada 10. septembris	Rīgas brīvostas pārvalde (Leonīds Loginovs, Vladimirs Makarovs); W+B (Albert Treffers, Oskars Zivtiņš)	osta un RPMP, Daugavas šķērsojums
15. (Mo3P-14)	2009. gada 10. septembris	RZTK (Andis Kublacovs, Nika Kotovica, Gatis Pavils); W+B (Dick Tensen)	RZTK plānošana un finansēšana
16. (Mo3P-16)	2009. gada 21. septembris	Jāņa Sēta; W+B (Oskars Zivtiņš, Carien	Kartes, Rīgas satiksmes tiešsaistes karte

Nr.	datums	dalībnieki	temats
		Aalbers)	
17. (Mo3P-17)	2009. gada 2. oktobris	Mikrokods; W+B (Oskars Zivtiņš, Carien Aalbers)	GIS karte
18. (Mo3P-18)	2009. gada 12. oktobris	„Latvijas Valsts ceļi” (Gundars Kains); W+B (Dick Tensen, Martijn Akkerman, Oskars Zivtiņš)	Jauns E22 posms
19. (Mo3P-19)	2009. gada 12. oktobris	RD Satiksmes departaments (Eva Kalviņa); „Rīgas Satiksme” (Ivars Zarumba); W+B (Dick Tensen, Martijn Akkerman, Oskars Zivtiņš)	stāvvietu politika un stāvparki, sabiedriskais transports, NMS
20. (Mo3P-20)	2009. gada 14. oktobris	„Rīgas Satiksme” (Ervīns Straupe, Ēriks Mentelis); „Rīgas Satiksme”, stāvvietu departaments (Egils Dirins, Irina Spiridonova); W+B (Martijn Akkerman, Oskars Zivtiņš)	„Rīgas Satiksmes” loma stāvvietu politikā, stāvparku attīstība, pazemes autonomvietņu attīstība
21. (Mo3P-21)	2009. gada 14. oktobris	Rīgas ĢeoMetrs (Evelina Budiloviča); W+B (Jan Kiel, Carien Aalbers)	vieglo automašīnu īpašnieku skaits un nodarbinātība, OD matricas
22. (Mo3P-22)	2009. gada 20. oktobris	„Latvijas Valsts ceļi” (Valdis Laukšteins); W+B (Adriaan Roest Crollius, I. Lacenberga –Rocena)	sadarbība, caurlaides spēja, problēmas
23. (Mo3P-23)	2009. gada 20. oktobris	A/S «Pasažieru Vilciens» (Ivars Zaļais) W+B (Adriaan Roest Crollius, I. Lacenberga –Rocena)	Vispārēja sadarbība, lai integrētu pasažieru dzelzceļa līnijas Rīgas un Pierīgas sabiedriskā transporta sistēmā
24. (Mo3P-24)	2009. gada 20. oktobris	RD Satiksmes departaments (Ivars Zaļais) W+B (Adriaan Roest Crollius, I. Lacenberga –Rocena)	caurlaides spēja, koordinācija un sadarbība
25. (Mo3P-25)	2009. gada 21. oktobris	RD Satiksmes departaments (Māris Pekalis, Ināra Briksne); SM (Jolants Austrups) W+B (Adriaan Roest Crollius, I. Lacenberga –Rocena)	koordinācija un sadarbība
26. (Mo3P-26)	2009. gada 26. oktobris	RD Satiksmes departaments (Olita Sproģe); W+B (Andre van Kuijk, Silvija Sile)	Nostādnes vides jautājumos
27. (Mo3P-27)	2009. gada 26. oktobris	RD Mājokļu un vides departaments (Dace Danilane, Miervaldis Lācis); W+B (Andre van Kuijk, Silvija Sile)	Nostādnes vides jautājumos
28. (Mo3P-28)	2009. gada 27. oktobris	Vides ministrija, Vides pārraudzības valsts birojs (Arnolds Lukševics); W+B (Andre van Kuijk, Silvija Sile)	Nostādnes vides jautājumos
29. (Mo3P-29)	2009. gada 27.	SM (Jolants Austrups, Daiga	Nostādnes vides jautājumos

Nr.	datums	dalībnieki	temats
	oktobris	Dolge); W+B (Andre van Kuijk, Silvija Sile)	
30. (Mo3P-30)	2009. gada 11. novembris	«Rīgas Satiksme» (Reinis Auziņš, A. Logins); W+B (Ed van Koppen)	veiktspējas pamatrādītāju modelis, pakalpojumu sniedzēja veiktspēja un problēmas
31. (Mo3P-31)	2009. gada 12. novembris	Ceļu transporta administrācija (R. Timma, I. Briksne); W+B (Ed van Koppen, Dick Tensen)	Reģionālo autobusu institūcijas uzdevumi un darba kārtība
32. (Mo3P-32)	2009. gada 14. decembris	Arhitektu birojs SZK (Andis Stilis, Manten Devriendt); W+B (Martijn Akkerman)	Centrālās stacijas attīstības projekts, saistība ar RPMP
33. (MoMu-01)	2009. gada 14. decembris	Ādažu pašvaldība (Silvis Grīnbergs); W+B (Dick Tensen, Anke Rouwette, Oskars Zivtiņš)	Satiksmes un transporta problēmas, plāni, sadarbība, vispārīgā informācija, RPMP prioritātes
34. (MoMu-02)	2009. gada 14. decembris	Carnikavas pašvaldība; W+B (Dick Tensen, Anke Rouwette, Oskars Zivtiņš)	Satiksmes un transporta problēmas, plāni, sadarbība, vispārīgā informācija, RPMP prioritātes
35. (MoMu-03)	2009. gada 14. decembris	Garkalnes pašvaldība (Jelena Toca); W+B (Dick Tensen, Anke Rouwette, Oskars Zivtiņš)	Satiksmes un transporta problēmas, plāni, sadarbība, vispārīgā informācija, RPMP prioritātes
36. (MoMu-06)	2009. gada 15. decembris	Piņķu pašvaldība (Andrejs Ence); W+B (Martijn Akkerman, Anke Rouwette)	Satiksmes un transporta problēmas, plāni, sadarbība, vispārīgā informācija, RPMP prioritātes
37. (MoMu-08)	2009. gada 16. decembris	Jūrmalas pašvaldība; W+B (Dick Tensen, Martijn Akkerman, Elmārs Daniševskis)	Satiksmes un transporta problēmas, plāni, sadarbība, vispārīgā informācija, RPMP prioritātes
38. (MoMu-09)	2009. gada 16. decembris	Ķekavas pašvaldība; W+B (Dick Tensen, Martijn Akkerman)	Satiksmes un transporta problēmas, plāni, sadarbība, vispārīgā informācija, RPMP prioritātes
39. (MoMu-04)	2009. gada 17. decembris	Mārupes pašvaldība; W+B (Dick Tensen, Anke Rouwette)	Satiksmes un transporta problēmas, plāni, sadarbība, vispārīgā informācija, RPMP prioritātes
40. (MoMu-05)	2009. gada 17. decembris	Ogres pašvaldība (Uldis Apinis, Maija Rinka); W+B (Dick Tensen, Anke Rouwette)	Satiksmes un transporta problēmas, plāni, sadarbība, vispārīgā informācija, RPMP prioritātes
41. (MoMu-07)	2009. gada 17. decembris	Jelgavas pašvaldība (ieskaitot Ozolniekus) (Arnis Ozols, Gunita Osīte); W+B (Dick Tensen)	Satiksmes un transporta problēmas, plāni, sadarbība, vispārīgā informācija, RPMP prioritātes
42. (MoMu-33)	2010. gada 13. janvāris	RD Satiksmes departaments (Jānis Lagzdons, Daniels Liepiņš); W+B (Reinoud Dirksen, Onno Pruis)	sliežu ceļu īpašumtiesības, zemgrīdas ritošā sastāva ieviešana, dzelzceļa un

Nr.	datums	dalībnieki	temats
			pilsētas attiecības, Daugavas rietumu krasta teritorijas attīstība, savienojums ar lidostu, pakalpojumu sniegto pakalpojumu izmaiņas, satiksme
43. (MoMu-35)	2010. gada 15. aprīlis	RD Finanšu departaments (Roberts Remess); W+B (Albert Burgers, Daiga Dolge)	transporta stāvparki, MP Budžeta sastāvs, finansējuma sadalījums, aizņēmumi, PPP, sabiedriskais transports
44. (MoMu-36)	2010. gada 5. maijs	RD Satiksmes departaments (Ēriks Šulcs); Pilsētas attīstības departaments (Andis Kublacovs, Gatis Pavils) W+B (Erik Jongenotter, Sebastian Tutert, Oskars Zivtiņš)	RD prioritātes, MP pamatvarianti, MP apspriešana
45. (MoMu-37)	2010. gada 6. maijs	CSSD (Ceļu satiksmes drošības direktorāts) (Aldis Lama, Alvis Puķītis); W+B (Erik Jongenotter, Oskars Zivtiņš)	satiksmes drošības jautājumi, ceļu satiksmes drošības audits
46. (MoMu-38)	2010. gada 12. maijs	„Latvijas Valsts ceļi” (Valdis Laukšteins); W+B (Adriaan Roest Crollius, I. Lacenberga –Rocena)	ceļu uzturēšana, nacionālās attīstības plāns līdz 2030. gadam; projektu prioritātes noteikšana

III PIELIKUMS. Variantu izmaksu un ieguvumu analīzes rezultāti

Izmaksu un ieguvumu analīzes rezultāti attiecībā uz investīciju un uzturēšanas izmaksām

Dažādos variantos paredzēto pasākumu investīciju izmaksas ir saistītas ar būvniecības izmaksām. Iepriekš izanalizēto Rīgas un Pierīgas projektu izmaksas ir izgūtas no pieejamajiem šo projektu tehniski ekonomiskajiem pamatojumiem. To pasākumu investīciju izmaksas, kuru dati nav pieejami, ir noteiktas, pamatojoties uz vienas vienības cenu, kas iegūta no dažādiem avotiem. Dažos gadījumos tas nebija iespējams un ir noteikta provizorisks summa. III.1. tabulā sniegts investīciju kopsavilkums, bet detalizēti dati sniegti III.1. tabulā.

III.1. tabula. Investīciju izmaksas tūkstošos eiro (bez PVN)

	variants A 'rets galveno ielu un autoceļu tīkls, augsta caurlaides spēja'	variants B 'blīvs galveno ielu un autoceļu tīkls'	variants C 'paaugstināta Dienvidu tilta izmantošana'
Tilti un to pievedielas/ceļi	1 561 000	125 000	0
Jauna autoceļu un ielu infrastruktūra	65,130	33,030	83,030
Autoceļu un ielu rekonstrukcija	7,978	34,258	33,758
Citi autoceļu pasākumi, piemēram, satiksmes pārvaldība	15,300	15,300	20,000
Dzelzceļa infrastruktūra un stacijas	128,975	128,975	128,975
Jauna sabiedriskā transporta infrastruktūra (izņemot dzelzceļu)	132,795	132,795	132,795
Esošās sabiedriskā transporta infrastruktūras/staciju/peronu rekonstrukcijas	177,030	177,030	177,030
Investīciju kopsumma	2 088 208	646 388	575 588
Konversijas koeficients	0.784	0.784	0.784
Ekonomiskā vērtība	1 637 155	506 768	451 261

Daļai investīciju tiek ņemtas vērā gala vērtības, ja investīcijas pieņemtais tehniskās vai ekonomiskās ekspluatācijas laiks ir ilgāks par izmaksu un ieguvumu analīzes periodu – 25 gadiem. Tas attiecas uz RZTK tiltu vai tuneli (pieņemtais ekspluatācijas laiks 100 gadu), ceļu izbūves un rekonstrukcijas objektiem (40 gadi) un jaunām sabiedriskā transporta infrastruktūras konstrukcijām (40 gadi). Gala vērtības aprēķina bāze ir vērtības lineārā pazemināšanās: piemēram, ja investīcijas ekspluatācijas laiks ir 40 gadi, gala vērtība pēc 25 gadiem ir $(40-25)/40 = 37,5\%$ no investīcijas summas.

Investīciju izmaksās nav ieskaitīti:

- Tehniskā projekta, iepirkumu konkursu dokumentācijas utt. izmaksas;
- zemes izmaksas (iegāde). Paredzams, ka prognozes periodā zemes vērtība pieaugs. Tiek pieņemts, ka zemes 'pašreizējā vērtība' prognozes perioda beigās būs līdzīga tās vērtībai projekta sākumā;
- satiksmes pārtraukšana būvdarbu laikā;
- ekspluatācijas izmaksas. Tās var rasties tad, ja nepieciešams pārvaldīt vai kontrolēt infrastruktūras funkcionēšanu, piemēram, pārvietojamie tilti, satiksmes signāli, dzelzceļa pārmijas un šķērsojumi, satiksmes kontroles sistēmas utt. Tiek pieņemts, ka šīs izmaksas ir nelielas, un tās netiek ņemtas vērā.

Uzturēšanas izmaksas ir aprēķinātas kā 3 % no investīciju izmaksas visai infrastruktūrai, izņemot tiltus, kuriem tiek pieņemtas uzturēšanas izmaksas 0,3 %.

Galvenie autoceļu projekti Pierīgā ir tie projekti, kuriem „Latvijas Valsts ceļi” ir izstrādājusi tehniski ekonomiskos pamatojumus. Daži no šiem pamatojumiem ir novecojuši vai pašlaik tiek pārstrādāti. RPMP izmaksu un ieguvumu analīzē šie projekti nav iekļauti investīciju sarakstā, jo ir pierādīta to kā atsevišķu projektu ekonomiskā pamatotība. III.2 tabulā ir sniegti dažu tehniski ekonomisko pamatojumu dati. Šo informāciju „Latvijas Valsts ceļi” sniedza 2010. gada maijā.

III.2. tabula. „Latvijas Valsts ceļu” galveno autoceļu projektu izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātu kopsavilkums

projekts	Pētījumā izmantotā diskonta likme	izmaksas tūkstošos eiro	Tirā pašreizējā vērtība tūkstošos eiro	Iekšējā peļņas norma
RD16s. Kohēzijas fonda projekts E22 (Rīga (Tīnūži) – Koknese)	5,5 %	145 300	431 944	20,8 %
RD17m. E77/A2 rekonstrukcija posmā starp Rīgas apvedceļu un Sēnīti	6 %	89 042 (samazinātas līdz 56000)	191.802	6,1 %
RD18m. E67/A7 Ķekavas apvedceļa izbūve	5 %	60 362 (samazinātas līdz 55000)	590	6,0 %
RD19m. Rīgas apvedceļa E67/A4 rekonstrukcija	8 %	267 456 (samazinātas līdz 127 000)	174.590	13,28 %

„Latvijas Valsts ceļi” pašlaik izskata Ķekavas apvedceļa un E77/A2 rekonstrukcijas tehniski ekonomisko pamatojumu. Ierosinātās alternatīvas pārprojektēšanas rezultātā panākts šo projektu izmaksu samazinājums: līdz 56 miljoniem eiro Sēnītes projektam un 55 miljoniem eiro Ķekavas apvedceļa projektam. Bez tam Rīgas apvedceļa E67/A4 rekonstrukcijas izmaksu samazināšanas pētījuma rezultāti ļauj samazināt izmaksu aplēsi līdz 127 miljoniem eiro. Ņemot vērā ierosinātos izmaksu samazinājumus, kopējās projektu realizācijas izmaksas ir pazeminātas līdz 383,3 miljoniem eiro 562,16 miljonu eiro vietā.

Atsauces variantā, kas izstrādāts 2009. gada decembrī, ir iekļauta visa Austrumu artērija. Bez tam tas ir izmantots kā izmaksu un ieguvumu analīzes atsaucis variants. Nesen Rīgas Dome un Satiksmes ministrija ir nonākusi pie slēdziena, ka nav iespējams piešķirt šim projektam budžeta līdzekļus, tāpēc to nevajadzētu iekļaut atsaucis variantā. Atsauces varianta izmaiņas šajā projekta stadijā var izraisīt procesa aizkavi. Šajā sakarā būs nepieciešams finansēt arī aplēstās investīcijas Austrumu artērijas leriķu - Vietalvas posmā 40 miljonu eiro apmērā (avots: RD), kas nav iekļautas izmaksu un ieguvumu analīzē.

Izmaksu un ieguvumu analīze

Aprēķinot ieguvumus katram variantam, atsaucis scenārija modelēšanas rezultāti atskaitīti no katra varianta modelēšanas rezultātiem. Tas attiecas uz:

- braucienu skaitu;
- attālums dažādu transporta veidu gadījumā (km);
- braucienam patērētais laiks (stundas).

Tālāk ievietotajās tabulās apkopoti rezultāti, kas parāda starpību starp atsaucis variantu un variantiem A, B un C.

III.3. tabula. Varianta A modelēšanas rezultāti

	Braucienu skaits (miljonos)	Braucienu laiks (miljoni stundu)	Braucienu attālums (miljoni km)

	Braucienu skaits (miljonos)		Braucienu laiks (miljoni stundu)		Braucienu attālums (miljoni km)	
	starpība		starpība		starpība	
Vieglās automašīnas	- 8.5	- 2.0 %	- 15.5	- 8 %	52	1 %
Sabiedriskais transports ¹⁾	+ 31.8	18 %	+ 14	19 %	32.8	32 %
Kravas automobiļi	0	0 %	- 1.2	- 8 %	- 8.2	- 1 %

1) sabiedriskā transporta gadījumā rādītāji attiecas uz pasažieriem, bet citiem transporta veidiem - uz transportlīdzekļiem

III.4. tabula. Varianta B modelēšanas rezultāti

	Braucienų skaits (miljonos)		Braucienų laiks (miljoni stundu)		Braucienų attālums (miljoni km)	
	starpība		starpība		starpība	
Vieglās automašīnas	-10.5	-2.4 %	- 4.7	-2 %	-12.8	0 %
Sabiedriskais transports ¹⁾	+32.8	18 %	14.6	20 %	+ 342.2	33 %
Kravas automobiļi	0	0 %	- 0.5	-3 %	-0.1	- 1 %

1) sabiedriskā transporta gadījumā rādītāji attiecas uz pasažieriem, bet citiem transporta veidiem - uz transportlīdzekļiem

III.5. tabula. Varianta C modelēšanas rezultāti

	Braucienų skaits (miljonos)		Braucienų laiks (miljoni stundu)		Braucienų attālums (miljoni km)	
	starpība		starpība		starpība	
Vieglās automašīnas	- 10.6	-2.5 %	- 5.0	- 2 %	- 37	-2 %
Sabiedriskais transports ¹⁾	32.8	18 %	14.6	20 %	+ 342.2	33 %
Kravas automobiļi	0	0 %	- 0.1	0 %	- 0.1	0 %

1) sabiedriskā transporta gadījumā rādītāji attiecas uz pasažieriem, bet citiem transporta veidiem - uz transportlīdzekļiem

Orientējošais attālums un laiks (plus vai mīnus) tiek reizināti ar dažādām laika un attāluma vērtībām. Eksploatacijas izmaksas (dažu nerentablu sabiedriskā transporta līniju slēgšana) ir iekļautas kā atsevišķs ieguvums.

Izmaksu un ieguvumu analīzes ievaddati ir izgūti (daļēji) no transporta modeļa. Modelis prognozē nākotnes apjomus (uz vienu variantu) vieglajām automašīnām un sabiedriskajam transportam, taču transporta modelī ir iekļauti tikai tie pasākumi, kas ietekmē braucienam patērēto laiku un brauciena attālumu, bet vairāki elastīgie sabiedriskā transporta pasākumi ir iekļauti variantos, kas uzlabo sabiedriskā transporta komforta līmeni un rada papildu braucienus. Transporta modelī tie nav ņemti vērā. Lai izteiktu šo pasākumu efektivitāti, tiek pieņemts, ka tie rada vieglo automašīnu izmantošanas (papildu) samazinājumu. Tālāk redzamajās tabulās uzrādīto rezultātu aprēķinā tiek pieņemts, ka elastīgo pasākumu rezultātā vieglo automašīnu izmantošana ir samazinājusies par 3 %.

Varianta A ekonomiskā analīze uzrāda augstu atdeves likmi: 11,4 %. Tas izskaidrojams ar vieglās automašīnas braucienam patērētā laika samazināšanos (8 %) un vērtību, kādu pasažieri piešķir laikam. Variantiem B un C iekšējās atdeves likme ir robežās no 6 līdz 8 %. Variantam C iekšējās atdeves likme ir nedaudz augstāka, cita starpā sakarā ar īsāku vieglo automašīnu brauciena attālumu.

III.6. tabula. Varianta A ekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze (atlasītos gados, miljonos eiro)

Variants A													
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2030	2040
IZMAKSAS (milj. €)													
ZTK tilts	0	0	0	0	1.249	0	0	0	0	0	0	0	0
ZTK pievedceļi	0	0	0	0	312	0	0	0	0	0	0	0	0
jaunā ceļu infrastruktūra	19,5	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	0	0	0
ceļu rekonstrukcija	2,4	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0	0	0
citi pasākumi attiecībā uz ceļiem	4,6	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	0	0	0
dzelzeļu infrastruktūra un stacijas	38,7	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	0	0	0
jaunā sabiedriskā transporta infrastruktūra	0	0	0	0	132,8	0	0	0	0	0	0	0	0
esošās sabiedriskā transporta infrastruktūras rekonstrukcija	53,1	13,8	13,8	13,8	13,8	13,8	13,8	13,8	13,8	13,8	0	0	0
Ieguldījumu apakšsumma (fin.)	118,3	30,7	30,7	30,7	1.724,5	30,7	30,7	30,7	30,7	30,7	0	0	0
Ieguldījumu apakšsumma (ek.)¹⁾	92,8	24,1	24,1	24,1	1.352,0	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	0	0	0
Uzturēšana un ekspluatācija	0,0	3,5	4,5	5,4	6,3	24,3	25,2	26,2	27,1	28,0	28,9	28,9	28,9
Kopējās izmaksas	92,8	27,6	28,5	29,4	1.358,3	48,4	49,3	50,2	51,1	52,1	28,9	28,9	28,9
IEGUVUMI (milj. €)													
Bīlešu pārdošanas pieaugums	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Samazinājums sab. transp. uzturēšanā un ekspluatācijā	0	2,6	5,2	7,7	10,3	12,9	15,5	18,1	20,6	23,2	25,8	25,8	25,8
Brauciena ceļš (automašīnas ekspluatācijas izmaksas)	0	-12,5	5,8	24,0	42,3	-62,4	-44,2	-25,9	-7,6	10,6	27,6	27,6	27,6
Brauciena laiks (laika vērtība)	0	2,3	41,0	79,6	118,2	11,6	50,2	88,9	127,5	166,2	204,8	204,8	204,8
Satiksmes drošība	0	-0,3	0,6	1,4	2,3	-1,7	-0,8	0,1	1,0	1,9	2,8	2,8	2,8
Gaisa piesārņojums	0	-0,3	0,0	0,4	0,8	-1,7	-1,3	-0,9	-0,5	-0,2	0,3	0,3	0,3
Troksnis	0	-0,2	-0,1	0,0	0,1	-0,8	-0,7	-0,6	-0,5	-0,5	-0,4	-0,4	-0,4
Klimata izmaiņas	0	-0,3	0,0	0,4	0,7	-1,4	-1,1	-0,8	-0,4	-0,1	0,1	0,1	0,1
Atlikusī vērtība	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2086,0
Kopējie ieguvumi	0,0	-8,7	52,5	113,6	174,8	-43,5	17,7	78,8	140,0	201,2	261,0	261,0	2347,1
Ieguvumi-Izmaksas (milj. €)	-92,8	-36,3	23,9	84,2	-1183,5	-91,9	-31,6	28,6	88,9	149,1	232,1	232,1	2318,1
EIRR	11,4%												
ENPV (5,5%, milj. €)	1.075												

1) infrastruktūras ieguldījumiem ir piemērots pārejas koeficients 0,784

III.7. tabula. Varianta B ekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze (atlasītos gados, miljonos eiro)

Variants B	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2030	2040
IZMAKSAS (milj. €)													
Hanzas tilts	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Hanzas tilta pievedceļi	0,0	0,0	0,0	0,0	25,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Jaunā ceļu infrastruktūra	9,9	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	0,0	0,0	0,0
ceļu rekonstrukcija	10,3	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	0,0	0,0	0,0
citi pasākumi attiecībā uz ceļiem	4,6	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	0,0	0,0	0,0
dzelzceļu infrastruktūra un stacijas	38,7	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	0,0	0,0	0,0
jaunā sabiedriskā transporta infrastruktūra	0,0	0,0	0,0	0,0	132,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
esošās sabiedriskā transporta infrastruktūras rekonstrukcija	53,1	13,8	13,8	13,8	13,8	13,8	13,8	13,8	13,8	13,8	0,0	0,0	0,0
Ieguldījumu apakšsumma (fin.)	116,6	30,2	30,2	30,2	288,0	30,2	30,2	30,2	30,2	30,2	0,0	0,0	0,0
Ieguldījumu apakšsumma (ek.)¹⁾	91,4	23,7	23,7	23,7	225,8	23,7	23,7	23,7	23,7	23,7	0,0	0,0	0,0
Uzturēšana un ekspluatācija	0,0	3,5	4,4	5,3	6,2	12,2	13,1	14,0	14,9	15,8	16,7	16,7	16,7
Kopējās izmaksas	91,4	27,2	28,1	29,0	232,0	35,9	36,8	37,7	38,6	39,5	16,1	16,7	16,7
IEGUVUMI (milj. €)													
Samazinātas uzturēšanas un ekspluatācijas izmaksas sab. transp.	0	2,6	5,2	7,7	10,3	12,9	15,5	18,1	20,6	23,2	25,8	25,8	25,8
Brauciena laiks (laika vērtība)	0	-0,1	-20,9	10,0	40,8	71,7	-104,4	-73,5	-42,7	-11,8	49,8	49,8	49,8
Brauciena ceļš (automašīnas ekspluatācijas izmaksas)	0	-0,5	-12,7	5,3	23,3	41,3	-63,7	-45,7	-27,7	-9,7	29,9	29,9	29,9
Satiksmes drošība	0	0,0	-0,3	0,6	1,4	2,3	-1,7	-0,8	0,1	1,0	3,0	3,0	3,0
Gaisa piesārņojums	0	-0,1	-0,3	0,0	0,4	0,8	-1,7	-1,3	-0,9	-0,5	0,3	0,3	0,3
Troksnis	0	-0,1	-0,2	-0,1	0,0	0,1	-0,8	-0,7	-0,6	-0,5	-0,4	-0,4	-0,4
Klimata izmaiņas	0	-0,1	-0,3	0,0	0,3	0,6	-1,5	-1,2	-0,9	-0,6	0,0	0,0	0,0
Atlikusi vērtība	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	207,6
Kopējie ieguvumi	0,0	1,7	-29,6	23,5	76,6	129,7	-158,3	-105,2	-52,1	1,0	108,5	108,5	316,2
Ieguvumi-Izmaksas (milj. €)	-91,4	-25,5	-57,7	-5,5	-155,4	93,8	-195,1	-142,9	-90,7	-38,5	68,1	91,8	264,8
EIRR	6,6%												
ENPV (5,5%, milj. €)	72,6												
1) infrastruktūras ieguldījumiem ir piemērots pārejas koeficients 0,784													

III.8. tabula. Varianta C ekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze (atlasītos gados, miljonos eiro)

Varianti C	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2030	2040
IZMAKSAS (milj. €)													
Jaunā ceļu infrastruktūra	24,9	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	0,0	0,0	0,0
ceļu rekonstrukcija	10,1	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	0,0	0,0	0,0
citi pasākumi attiecībā uz ceļiem	6,0	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	0,0	0,0	0,0
dzelzeļu infrastruktūra un stacijas	38,7	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	0,0	0,0	0,0
jaunā sabiedriskā transporta infrastruktūra	132,8	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
esošās sabiedriskā transporta infrastruktūras rekonstrukcija	53,1	13,8	13,8	13,8	13,8	13,8	13,8	13,8	13,8	13,8	0,0	0,0	0,0
Ieguldījumu apakšsumma (fin.)	132,8	34,4	34,4	34,4	167,2	34,4	34,4	34,4	34,4	34,4	0,0	0,0	0,0
Ieguldījumu apakšsumma (ek.)¹⁾	104,1	27,0	27,0	27,0	131,1	27,0	27,0	27,0	27,0	27,0	0,0	0,0	0,0
Uzturēšana un ekspluatācija	0,0	4,0	5,0	6,1	7,1	8,5	9,5	10,6	11,6	12,6	13,7	13,7	13,7
Kopējās izmaksas	104,1	31,0	32,0	33,1	138,2	35,5	36,5	37,6	38,6	39,6	13,7	13,7	13,7
IEGUVUMI (milj. €)													
Biļešu pārdošanas pieaugums	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samazinātas uzturēšanas un ekspluatācijas izmaksas sab. transp.	0	2,6	5,2	7,7	10,3	12,9	15,5	18,1	20,6	23,2	25,8	25,8	25,8
Brauciena ceļš (automašīnas ekspluatācijas izmaksas)	0	2,6	5,3	7,9	10,5	13,1	15,8	18,4	21,0	23,6	26,8	26,8	26,8
Brauciena laiks (laika vērtība)	0	0,8	1,7	2,5	3,4	4,2	5,1	5,9	6,8	7,6	7,6	7,6	7,6
Satiksmes drošība	0	-0,3	0,6	1,4	2,3	-1,7	-0,8	0,1	1,0	1,9	3,0	3,0	3,0
Gaisa piesārņojums	0	-0,3	0,0	0,4	0,8	-1,7	-1,3	-0,9	-0,5	-0,2	0,3	0,3	0,3
Troksnis	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Klimata izmaiņas	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-0,2
Atlikusī vērtība	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	202,9
Kopējie ieguvumi	0,0	5,3	12,7	20,0	27,4	26,8	34,2	41,5	48,9	56,2	63,3	63,3	216,6
Ieguvumi-Izmaksas (milj. €)	-104,1	-25,6	-19,3	-13,0	-110,8	-8,7	-2,4	3,9	10,2	16,6	49,6	49,6	202,9
EIRR	8,4%												
ENPV (5,5%, milj. €)	119,0												

1) infrastruktūras ieguldījumiem ir piemērots pārejas koeficients 0,784

Jāatzīmē, ka variantu orientējošais stundu skaits ir reizināts ar laika vērtību (VoT) braucieniem dažādos transporta veidos. Tā, piemēram, vieglajām automašīnām braucieniem „darba mērķiem” ir pieņemta laika vērtība 11,7 eiro stundā, bet privātiem braucieniem 4,8 eiro stundā (avots: Heatco, 2006) proporcijā 20 % un 80 %.

Attiecībā uz jutību pret braucienam patērētā laika izmaiņām (vērtību) jāatzīmē, ka laika vērtība ir saistīta ar ienākumiem, t.i., pieaugot cilvēka ienākumiem, pieaug arī viņa laika vērtība. Laika vērtības pieaugums par 1 % gadā paaugstina aplēsto finanšu iekšējās atdeves koeficientu par 1 līdz 2 %.

IV PIELIKUMS. Ielu tīkla pasākumi Rīgā

IV.1. tabula. RPMP projekta ielu tīkls Rīgā (RD = ielu tīkla pasākums, s = īstermiņa, m = vidēja termiņa, a = gada, APc = rīcības programmā iekļauta izbūve, APs = rīcības programmā paredzēta izpēte)

Nr.	projekta nosaukums	projekta apraksts	Īstenošanas periods	tāme (x € 1000)
RD1s (APc)	Dienvidu tilta trešās kārtas pabeigšana	Izbūve/paplašināšana rietumu krastā uz 2 x 2 joslām, 70 km/st. līdz A7	Īstermiņa	23,000
RD6m (APc)	Apļu savienojumi	Pilsētas centra apļa un pilsētas apļa savienojuma izbūve	Vidēja termiņa	2,000
RD10s (APc)	Daugavgrīvas ielas un K. Valdemāra ielas krustojums un Raņķa dambja tuneļa izbūve	Daugavgrīvas ielas un K. Valdemāra ielas savienojuma rekonstrukcija un Raņķa dambja tuneļa izbūve	Īstermiņa	104,000 (34,000 un 70,000)
RD4m (1. kārtā AP)	Ziemeļu transporta koridors	Visa Ziemeļu transporta koridora, ieskaitot upes šķērsojumu (iegremdēts tunelis vai tilts) izbūve pa kārtām	Vidēja termiņa (pa kārtām)	1,561,000
RD2s (APc)	A. Čaka iela un Brīvības iela	Vienvirziena kustības ieviešana (A. Čaka ielā pilsētas centrā, Brīvības ielā ārpus pilsētas centra) un dzelzceļa pārejas uzlabošana	Īstermiņa	1,575
RD3s (APc)	Tērbatas iela un Kr. Barona iela	Privāto vieglo automašīnu satiksmes slēgšana un pārveidošana par sabiedriskā transporta/nemotorizētās satiksmes ielu	Īstermiņa	903
RD9m (APs)	Tangenciālais maršruts rietumu krastā	savienojums Kurzemes prospekts - Jūrkalnes iela, ieskaitot šķērsojumu zem dzelzceļa līnijas	Vidēja termiņa	30,100
RD11m (APs)	Kundziņsalas un Tvaika ielas savienojumi	Ceļu rekonstrukcija un izbūve ostas teritorijā Kundziņsalā un Tvaika ielā	Vidēja termiņa	Atkarībā no izpētes rezultātiem
RD5m (APs)	pilsētas centra apļa modernizācija	Valmieras ielas apvedceļa izbūve, lai veicinātu satiksmes plūsmu pa apli, 50 km/st.	Vidēja termiņa	7,650
RD12m (APs)	Bolderājas savienojums	Ceļu rekonstrukcija un izbūve ostas teritorijā Bolderājā, lai uzlabotu piekļuvi ostas teritorijai. Tehniski ekonomiskā pamatojuma izstrādāšana un projektu izpēte jāsāk RPMP periodā.	Vidēja termiņa	Atkarībā no izpētes rezultātiem
RD14m	A7-A8 savienojums	Dienvidu tilta 4.kārtas izbūve, 2 x 1 josla starp A7 un A8	Vidēja termiņa	20,000
RD7m (APs)	Akmens tilts	Pāreja no 2 x 2 joslām uz 2 x 1 joslām, radot papildus telpu NMS un sabiedriskajam transportam (variants C neparedz caurlaides spējas samazināšanu)	Vidēja termiņa	300
RD8m	Vanšu tilts	Vanšu tilta ziemeļu virziena savienojuma rekonstrukcija,	Vidēja termiņa	500

Nr.	projekta nosaukums	projekta apraksts	Īstenošanas periods	tāme (x € 1000)
(APs)		dienviņu virziena savienojuma slēgšana		
RD18a (APc)	Satiksmes pārvaldības un pārraudzības sistēma	Uzlabot satiksmes intensitāti pilsētas aplī un pilsētas centra aplī, ieviešot adaptīvo satiksmes kontroli un sabiedriskā transporta braukšanas priekšrokas sistēmu. Tiek iedibināts pamats satiksmes uzraudzības sistēmas ieviešanai vidējā termiņā.	Ik gadu, sākt tuvākajā laikā	5,000
RD17a (APc)	Galveno ielu tīkla pilnīga noformēšana	Pasākumi, lai likvidētu trūkstošos savienojumus un sastrēgumu vietas galveno ielu tīklā	Ik gadu, sākt tuvākajā laikā	5,000
RD19a un RD29a (APc)	Satiksmes drošība Rīgā un Pierīgā	Budžets satiksmes drošības uzlabošanai paaugstinātas bīstamības vietās, uz gājēju pārejām utt.	Ik gadu, sākt tuvākajā laikā	5,000
RD16a (APc)	Samazināta satiksmes intensitāte pilsētas centrā	Maksimālā ātruma 30 km/st. noteikšana un samazinātas satiksmes intensitātes pasākumu ieviešana	Ik gadu, sākt tuvākajā laikā	5,000
			kopā investīcijas	1,771,028 ²⁸

²⁸ Kopējais investīciju apmērs nedaudz atšķiras no izmaksu un ieguvumu analīzē izmantotā apmēra sakarā ar tāmju izmaiņām un divu papildu projektu iekļaušanu. Tas atstāj niecīgu ietekmi uz izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātu.

V PIELIKUMS. Autoceļu tīkla pasākumi Pierīgā

V.1. tabula. RPMP autoceļu tīkla pasākumi Pierīgā (RD = autoceļu pasākums, s = īstermiņa, m = vidēja termiņa, a = gada, APc = rīcības programmā iekļauta izbūve, APs = rīcības programmā paredzēta izpēte)

Nr.	projekta nosaukums	projekta apraksts	Īstenošanas periods	tāme (x € 1000)	komentāri
RD20s (APc)	E22 projekts	E22 trases modernizācija, pārvēršot par 2x1 joslu augstas kategorijas autoceļu ar projektēto ātrumu 100 km/st. Posmā no Rīgas apvedceļa (Tīnūži) līdz Koknesei	pašlaik – 2012. g.	145,300	-
RD21s (APc)	E77/A2	Rīgas apvedceļa posma līdz Sēnītei rekonstrukcija par drošu augstas kategorijas divu brauktuvju autoceļu, 2x2 joslas, 110 km/st.	2014. – 2017. g.	89,042	PPP eksperimentālais projekts
RD23m	E67/A7	Ķekavas apvedceļa izbūve trasē A7	pēc RPMP perioda	60,362	-
RD24m	E67/A4	Rīgas apvedceļa posma A2 - A6 rekonstrukcija par drošu augstas kategorijas divu brauktuvju autoceļu, 2x2 joslas, 110 km/st.	pēc RPMP perioda	267,456	-
RD19a un RD29a (APc)	satiksmes drošības pasākumi	Satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi (piemēram, krustojumu mezglu rekonstrukcija, NMS šķērsojumu iekārtojumi)	īstermiņa, pastāvīgi	5,000	

VI PIELIKUMS. Dzelzceļa transporta un sabiedriskā transporta tīkla pasākumi

VI.1. tabula. RPMP dzelzceļa transporta un sabiedriskā transporta tīkla pasākumi pasākumi (PT = sabiedriskā transporta pasākums, APc = rīcības programmā iekļauta izbūve, APs = rīcības programmā paredzēta izpēte, APa = rīcības programmā paredzētās ikgadējās investīcijas)

Nr.	projekta nosaukums	projekta apraksts	Īstenošanas periods	tāme (x € 1000)	komentāri
PT1 (APc)	Transportmijas iekārtojumi	Transportmijas iekārtojumi 50 % no visām stacijām, ieskaitot velosipēdu transportmijas iekārtojumus	50 % no izmaksām pirmajos 7 gados	4,200	35 stacijas kopā 1400 Pierīgas vietās
PT2	Stacija pie pilsētas apbūves projekta rietumu krastā	Jauna stacija pie pilsētas apbūves projekta rietumu krastā (Torņakalna stacijas nomaīņa)	Īstenošana pēc 2017. gada	20,000	
PT3 (APa)	Ātruma ierobežojumu likvidēšana	Ātruma ierobežojumu likvidēšana ap dzelzceļiem (mazāk vienlīmeņu šķērsojumu, labāki drošības pasākumi, dzelzceļa satiksmes vadība, brīdinājuma signāli, utt.)	Augsta prioritāte, 100 % pirms 2017. g.	27,000	
PT4 (APa)	Dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana	Remonti, jauni gulšņi un/vai balasts (pašu sliežu uzlabošana)	Augsta prioritāte, 100 % pirms 2017	14,000	35 km
PT5 (APa)	Mazo staciju modernizācija	Mazo staciju modernizācija: 55 cm augsti peroni, pulksteņi, informācija, nojumes, droši dzelzceļa šķērsojumi līdz peroniem	50 % no izmaksām pirmajos 7 gados	21,500	apmēram 43 nelielas stacijas
PT5 (APa)	Pasažieru pārejas	Drošas pasažieru pārejas stacijās/pieturās	Augsta prioritāte, 100 % pirms 2017. g.	1,625	apmēram 65 stacijas/pārejas
PT5 (APa)	Lielāku staciju modernizācija	Lielāku staciju modernizācija: 55 cm augsti peroni, pulksteņi, informācija, nojumes, droši dzelzceļa šķērsojumi līdz peroniem	Augsta prioritāte, 100 % pirms 2017. g.	24,000	apmēram 24 lielākas stacijas
PT5 (APa)	drošības pasākumi	Paaugstināt vienlīmeņa pāreju drošību	Augsta prioritāte, 100 % pirms 2017. g.	1,650	apm. 11 pārejas
PT6 (APc)	Rīgas Centrālās stacijas modernizācija	Būtiska Rīgas Centrālās stacijas modernizācija. Peronu augstuma palielināšana (6MEuro), jauni segtie peroni (8 MEuro), pieejamības uzlabošana un	Augsta prioritāte, 100 % pirms 2017. g.	25,000	Būtiska peronu modernizācija, segto peronu izbūve, velosipēdu novietnes un dinamiskās informācijas

Nr.	projekta nosaukums	projekta apraksts	Īstenošanas periods	tāme (x € 1000)	komentāri
		eskalatori (4MEuro), velosipēdu novietnes (1 MEuro), biješu tirdzniecības servisa uzlabošana (1MEuro), PIS (2MEuro), projektēšana un citi pasākumi (3 MEuro)			izplatīšanas sistēmas
PT7 (APa)	Rīgas tramvajs	Tramvaju tīkla modernizācija, veco sliežu ceļu remonts	50 % no izmaksām pirmajos 7 gados	115,000	
PT8 (APa)	Rīgas tramvajs	Demontēt vecos tramvaja līnijas Nr. 2 sliežu ceļus posmā starp Tapešu ielu un Lielirbes ielu, tramvaja līnijas Nr. 5 sliežu ceļus posmā starp Eksporta ielu un Mīlgrāvi; tramvaja līnijas Nr. 10 sliežu ceļus posmā starp Bišumuižu un Ziepniekkalna ielu	Augsta prioritāte, 100 % pirms 2017. g.	1,030	
PT9 (APa)	Rīgas tramvajs	Tramvaja pieturvietu peronu izbūve, kas nodrošina vieglu pieeju visiem pasažieriem, ieskaitot gados vecus cilvēkus, invalīdus un vecākus ar bērnu ratiņiem, jauni zemgrīdas tramvaji, ielu rekonstrukcijas darbi.	50 % no izmaksām pirmajos 7 gados	5,000	
PT10 (APa)	Rīgas tramvajs	Nojumes, kas nodrošina komfortu gaidīšanas laikā, 100 % of tramvaja pieturu pilsētas centa virzienā un 80 % pretējā virzienā	Augsta prioritāte, 100 % pirms 2017. g.	2,000	
PT11 (APa)	Rīgas tramvajs	leviest dinamisko informācijas sistēmu, kas uzrāda reālos atiešanas laikus vai gaidīšanas laikus, ieskaitot aparatūru un programmatūru transportlīdzekļos	Augsta prioritāte, 100 % pirms 2017. g.	2,000	Budžets 250 transportlīdzekļiem un 50 biežāk izmantotajām pieturvietām
PT12 (APs)	Tramvaja līnija uz lidostu	tramvaja savienojums ar lidostu, kas sastāv no īsākā ceļa 0,7 km garumā pa Bāriņu ielu, īsākā ceļa 0,6 km garumā pa Mazo Nometņu ielu, 5 km jaunu sliežu ceļu, dzelzceļa un A10 viadukts	izbūves lēmums pēc tehniski ekonomiskā pamatojuma izstrādāšanas, Īstenošana pēc 2017. g.	80,400	Nepieciešams tehniski ekonomiskais pamatojums, izmaksas apm. 250 000 eiro, periodā līdz 2017. g..
PT13 (APc)	Rīgas tramvajs	Jauns sliežu ceļš (0,6 km) un galapunkts (4 min) Dolē pie stāvparka (stāvparks nav iekļauts)	Augsta prioritāte, Īstenošana līdz 2017	8,800	

Nr.	projekta nosaukums	projekta apraksts	Īstenošanas periods	tāme (x € 1000)	komentāri
PT14	Rīgas tramvajs	Jauns tramvaja līnijas Nr. 5 galapunkts Andrejsalā	Prioritāte nav noteikta, Īstenošana pēc 2025. g.	1,000	
PT15 (APc)	Rīgas tramvajs	Pārveidot Barona ielu par tramvaja braukšanas priekšrokas ielu, ieskaitot augstas kvalitātes gājēju zonu un velosipēdistu joslas	Augsta prioritāte, 100 % pirms 2017. g.	4,000	Sasaiste ar vienvirziena satiksmes ieviešanu Brīvības ielā un A. Čaka ielā
PT16 (APc)	Rīgas tramvajs	pārsēšanās punkti, lai uzlabotu iespēju pārsēties no tramvaja uz trolejbusu vai autobusu, un otrādi	Augsta prioritāte, 100 % pirms 2017. g.	5,000	
PT17 (APc)	Rīgas tramvajs	centrālā stacija: Modernizācija un tramvaja līnijas pārmaršrutēšana, lai nodrošinātu labāku tramvaja un vilcienu savienojumu (maršruts no Akmens tilta, 13. janvāra ielas, Marijas ielas un Elizabetes ielas uz K. Barona ielu)	izbūves lēmums pēc projekta izpētes	10,000	PT18 integrēts projekts
PT18 (APc)	Rīgas tramvajs, trolejbuss	Gogoļa ielas rekonstrukcija, atsevišķas sabiedriskā transporta joslas un jaunas trolejbusu un autobusu pieturvietas	augsta prioritāte, 100 % pirms 2017. g.	6,000	PT17 integrēts projekts
PT19 (APc)	mikroautobusi	Autobusu stacijas, kas atrodas pie Centrālās stacijas, modernizācija, mikroautobusu pieturu likvidācija pie Centrāltirgus	augsta prioritāte, 100 % pirms 2017. g.	2,000	
PT20 (APc)	Rīgas tramvajs, trolejbuss	Rīgas stāvparki 4 atrašanās vietās, kopā jaunas 1000 vietas, pāreju uz pieturvietām uzlabošana, informācijas sistēmas	50 % no izmaksām pirmajos 7 gados	3,500	
PT21 (APc)	Rīgas autobusi un trolejbusi	Izveidot atsevišķu autobusu joslu Brīvības ielā un A. Čaka ielā, pretēji vieglo automašīnu vienvirziena kustībai;	augsta prioritāte, 100 % pirms 2017. g.	1,000	Sasaiste ar vienvirziena satiksmes ieviešanu Brīvības ielā un A. Čaka ielā
PT22	trolejbuss Rīga	Pagarināt trolejbusu līniju no Pētersalas ielas līdz Andrejostas ielai (Andrejsala)	Prioritāte nav noteikta, Īstenošana pēc 2025. g.	650	
PT23	trolejbuss Rīga	Paplašināt trolejbusu tīklu no Pilsoņu ielas	augsta prioritāte,	1,755	

Nr.	projekta nosaukums	projekta apraksts	Īstenošanas periods	tāme (x € 1000)	komentāri
(APc)		(Klīniskā slimnīca) līdz Mārupei (Sējas iela vai Brūkļu iela) (2700 metri); likvidēt dīzeļautobusu izmantošanu šajā maršrutā.	100 % pirms 2017. g.		
PT24 (APc)	trolejbuss Rīga	Paplašināt trolejbusu tīklu par 1400 metriem no Ziepniekkalna līdz Ziepniekkalna DP likvidēt dīzeļautobusu izmantošanu šajā maršrutā	augsta prioritāte, 100 % pirms 2017. g.	910	
PT25 (APc)	trolejbuss Rīga	Trolejbusa līnijas pagarināšana no Sarkandaugavas līdz Aldarim, ieskaitot ielu uzlabošanu, jauni galapunkti pie Aldara un Brasā	augsta prioritāte, 100 % pirms 2017. g.	1,200	
PT26 (APc)	trolejbuss Rīga	trolejbusu līnijas Nr. 18 Dreiliņos maršruta izmaiņas un pagarinājums līdz jaunam galapunktam Mežciemā	augsta prioritāte, 100 % pirms 2017. g.	2,880	
PT26 (APc)	trolejbuss Rīga	Atsevišķa josla trolejbusu līnijai Nr. 18 Dreiliņos	prioritāte, realizācija līdz 2017. g.	5,500	
PT27 (APa)	Rīgas autobusi un trolejbusi	Atsevišķas autobusu joslas, braukšanas priekšrokas noteikšanas pasākumi jaunajām trolejbusu līnijām	50 % no izmaksām pirmajos 7 gados	20,000	
PT28 (APa)	reģionālie autobusi	Pierīgas autobusu pieturvietu komforta pakāpes un drošības uzlabošana	50 % no izmaksām pirmajos 7 gados	3,000	Pašvaldību finansējums
			kopā	421,600	

VII PIELIKUMS. RPMP sabiedriskā transporta atbalsta pasākumi

VII.1. tabula. Sabiedriskā transporta atbalsta pasākumi

Nr.	projekta nosaukums (elastīgie pasākumi)	projekta apraksts	Īstenošanas periods	tāme (€)	komentāri
PTS1	Pasažieriem draudzīga vilcienu braucienu saraksta izstrādāšana, S1, S2, S3 un RE1	Izveidot vilcienu satiksmes sistēmu, sastādīt braucienu grafiku, paredzot kursēšanu ar regulāriem intervāliem 30 minūtes vai mazāk: skaidri izprotams tīkls un līnijas, tīkla karte stacijās un vilcienos, īss ātruma uzņemšanas un samazināšanas laiks, saīsināts pieturu laiks.	Īstenošana 2011. g., gadījuma rakstura investīcijas	120,000	Viegli izprotams un reklamējams sabiedriskā transporta pakalpojums, ātruma izjūta, tiešāki savienojumi, Rīgas Centrālajā stacijā vajag mazāk vietas, piesaista vairāk pasažieru.
PTS2	Īsāks braucienam ar vilcienu patērētais laiks, RE1	Ar regulāriem intervāliem kursējoša ātrvilciena pakalpojuma ieviešana, RE1, vilciens pietur tikai stacijās, līdz kurām brauc lielāks skaits pasažieru un/vai kas atrodas lielākā attālumā no Rīgas. Informēt pasažierus par jaunajām priekšrocībām.	Īstenošana 2011. g., investīcijas ik gadu, taču pasākums ir iekļauts regulāro sabiedriskā transporta tīkla attīstības pasākumos	60,000	Vilciens kļūst pievilcīgāks to ciematu iedzīvotājiem, kuri atrodas tālāk no Rīgas. Samazināts braucienam patērētais laiks spēj nodrošināt konkurenci braucienam ar vieglo automašīnu. Šis ir drīzāk tehnisks, nevis tirgvedības pasākums, tomēr to var uzskatīt arī par tirgvedības sastāvdaļu.
PTS3	Īsāks braucienam no Pierīgas uz Rīgu patērētais laiks (svārstmigranti)	Slēgt 21 no 88 Pierīgas stacijām ar ļoti zemu pasažieru plūsmu (mazāk par 50 000 gadā). Informēt pasažierus par jaunajām priekšrocībām un alternatīvām.	Īstenošana 2011. g., investīcijas ik gadu 8 gadus ilgā periodā. Slēgšanas izmaksas nav aprēķinātas	60,000	Īsāks braucienam patērētais laiks, mazākas investīcijas stacijās un zemākas ekspluatācijas izmaksas. Līnijas ar pieturvietām lielajās stacijās vairumam pasažieru ir pievilcīgākas. Šis ir drīzāk tehnisks, nevis tirgvedības pasākums, tomēr to var uzskatīt arī par tirgvedības sastāvdaļu.
PTS4	Uzlabot vilcienu mobilitātes ķēdi, S līnijas un RE2	leviest vai paplašināt vietējo mikroautobusu vai autobusu savienojumus ar stacijām ar integrētu tarifu tādās pilsētās, kā, piemēram, Ogre, Sigulda, Tukums, un Jelgava. Informēt pasažierus. Pasākums piesaistīs vairāk Rīgas virziena pasažieru.	Īstenošana 2011. g., strukturētas investīcijas uz 4 gadiem (laiks, kas nepieciešams sistēmas ieviešanai visās stacijās)	40,000	Ērta piekļuve ar sabiedrisko transportu vilcienam, augstāks komforta līmenis. Šis ir drīzāk tehnisks, nevis tirgvedības pasākums, tomēr to var uzskatīt arī par tirgvedības sastāvdaļu

Nr.	projekta nosaukums (elastīgie pasākumi)	projekta apraksts	Īstenošanas periods	tāme (€)	komentāri
PTS5	Uzlabot vilcienu mobilitātes ķēdi, S līnijas un RE1	Izveidot reģionālo autobusu piesaisti stacijām, nodrošinot ērtas pārsēšanās iespēju. Informēt pasažierus. Pasākums piesaistīs vairāk Rīgas virziena pasažieru.	Īstenošana 2011. g., investīcijas ik gadu, taču pasākums ir iekļauts regulāro sabiedriskā transporta tīkla attīstības pasākumos	20,000	Paaugstināt jaunā dzelzceļu tīkla aptverto teritoriju, nodrošināt pasažieriem ātrākus savienojumus un likvidēt sabiedriskā transporta līniju paralelitāti, lai paaugstinātu darbības efektivitāti.
PTS6	Paaugstināt autobusu tīkla efektivitāti, skat. atbilstošās līnijas detalizēto faktu lapu	Autobusu līniju ar zemu reisu biežumu likvidēšana: biežu kursējošu tramvaju un trolejbusu līnijas ar iespēju pārsēties no vienas līnijas uz otru ir laba alternatīva; informēšana par pārsēšanās punktiem.	Īstenošana 2011. g., investīcijas ik gadu, taču pasākums ir iekļauts regulāro sabiedriskā transporta tīkla attīstības pasākumos	40,000	Izveidot efektīvāku tīklu, kas nepieciešams arī sakarā ar transporta apjoma samazināšanos nākotnē. Šādā veidā iespējams modernizēt kursēšanas biežumu transporta koridoros (tramvaja un autobusa kursēšanas biežumu), tādējādi braucienam patērētais laiks samazinās. Šis ir drīzāk tehnisks, nevis tirgvedības pasākums, tomēr to var uzskatīt arī par tirgvedības sastāvdaļu. Galvenais šī pasākuma ieguvums ir naudas ietaupīšana, lai uzlabotu tīklu.
PTS7	Rīgas mikroautobusu tīkla efektivitātes nodrošināšana	pārmaršrutēt mikroautobusu līnijas, kas ilgāk par 10 minūtēm iet paralēli esošajām vai jaunajām vilcienu, tramvaju vai trolejbusu līnijām; informēšana par jaunajiem tīkliem.	Īstenošana 2011. g., investīcijas ik gadu, taču pasākums ir iekļauts regulāro sabiedriskā transporta tīkla attīstības pasākumos	40,000	Izveidot efektīvāku tīklu, kas nepieciešams arī sakarā ar transporta apjoma samazināšanos nākotnē. Šādā veidā iespējams modernizēt kursēšanas biežumu transporta koridoros (arī mikroautobusu kursēšanas biežumu), tādējādi braucienam patērētais laiks samazinās. Šis ir drīzāk tehnisks, nevis tirgvedības pasākums, tomēr to var uzskatīt arī par tirgvedības sastāvdaļu. Galvenais šī pasākuma ieguvums ir naudas ietaupīšana, lai uzlabotu tīklu..
PTS8	Pasažieriem draudzīgs tramvaju, trolejbusu un	Līniju numerācijas maiņa: tramvaja līnijas 1 - 9; trolejbusa līnijas 10 – 29 un autobusu līnijas Nr. 30 - 60	Īstenošana 2011. g., investīcijas ik gadu, taču	30,000	Izveidot pasažieriem draudzīgu un loģisku līniju numerāciju, novēršot vienādu tramvaja, trolejbusa un autobusa līniju numerāciju. Tīkls

Nr.	projekta nosaukums (elastīgie pasākumi)	projekta apraksts	Īstenošanas periods	tāme (€)	komentāri
	autobusu tīkls Rīgā		pasākums ir iekļauts regulāro sabiedriskā transporta tīkla attīstības pasākumos		pasažieriem ir vieglāk izprotams un atpazīstamāks. Šis ir drīzāk tehnisks, nevis tirgvedības pasākums, tomēr to var uzskatīt arī par tirgvedības sastāvdaļu.
PTS9	Īsāks braucienā ar vilcienu patērētais laiks, S1, S2 un RE1	Jauni (elektriskie) vilcieni, RE1, S1, S2	Investīcijas jaunā ritošajā sastāvā nav iekļautas tirgvedības izmaksās	0	Īsāks braucienam patērētais laiks, labāka pieejamība un augstāks komforts, labāks tēls un zemākas ekspluatācijas izmaksas. Šis ir drīzāk tehnisks, nevis tirgvedības pasākums, tomēr to var uzskatīt arī par tirgvedības sastāvdaļu.
PTS10	Uzlābot vilcienu pieejamību un komforta pakāpi, nodrošināt īsāku braucienā ar vilcienu patērēto laiku, S3	Jauni dīzeļvilcieni, S3 un citi vilcieni uz Krustpili, Daugavpili, Valgu.	Investīcijas jaunā ritošajā sastāvā nav iekļautas tirgvedības izmaksās	0	Īsāks braucienam patērētais laiks, labāka pieejamība un augstāks komforts, labāks tēls un zemākas ekspluatācijas izmaksas. Šis ir drīzāk tehnisks, nevis tirgvedības pasākums, tomēr to var uzskatīt arī par tirgvedības sastāvdaļu
PTS11	Uzlābot tramvaja pieejamību un komforta pakāpi, nodrošināt īsāku braucienā ar tramvaju patērēto laiku jaunajām tramvaja līnijām Nr. 1, 2 un 5	Palielināt jauno zemgrīdas tramvaju skaitu svarīgākajās tramvaja līnijās.	Investīcijas jaunā ritošajā sastāvā nav iekļautas tirgvedības izmaksās	0	Augstāks komforta līmenis, tiek uzlabots tramvaja tēls, ērta piekļuve visiem pasažieriem, īsāks iekāpšanas laiks. Šis ir drīzāk tehnisks, nevis tirgvedības pasākums, tomēr to var uzskatīt arī par tirgvedības sastāvdaļu.
PTS12	Rīgas tramvaju pasažieriem draudzīgs, uzlabot tramvaju efektivitāti	Pārveidot radiālo tramvaja līniju tīklu par transversālo tīklu, iespējams likvidēt esošās transversālo reti kursējošu tramvaju līnijas.	Īstenošana 2011. g., gada izmaksas tiek segtas no strukturētās investīcijas	0	Tiešu savienojumu izveidošana pilsētas robežās, viegli izprotams tīkls, mazāk līniju. Tieši savienojumi starp vietām, kas atrodas tālu no pilsētas centra. Šis ir drīzāk tehnisks, nevis tirgvedības pasākums, tomēr to var uzskatīt arī par tirgvedības sastāvdaļu. Galvenais šī pasākuma ieguvums ir naudas ietaupīšana, lai uzlabotu tīklu.

Nr.	projekta nosaukums (elastīgie pasākumi)	projekta apraksts	Īstenošanas periods	tāme (€)	komentāri
PTS13	Rīgas autobusu un trolejbusu pasažieriem draudzīgs tīkls, uzlabot autobusu un trolejbusu efektivitāti	Pārveidot radiālo trolejbusu līniju tīklu par transversālo tīklu.	Īstenošana 2011. g., investīcijas ik gadu, taču pasākums ir iekļauts regulāro sabiedriskā transporta tīkla attīstības pasākumos	0	Tiešu savienojumu izveidošana pilsētas robežās, galapunkti aizņem mazāk vietas pilsētas centrā, viegli izprotams tīkls, mazāk līniju. Šis ir drīzāk tehnisks, nevis tirgvedības pasākums, tomēr to var uzskatīt arī par tirgvedības sastāvdaļu. Galvenais šī pasākuma ieguvums ir naudas ietaupīšana, lai uzlabotu tīklu..
PTS14	Rīgas autobusi un trolejbusi	Izstrādāt autobusu un trolejbusu līnijām braukšanas grafiku ar viegli iegaumējamiem kursēšanas intervāliem, kas lielāki par 10 min. Izmantot tikai intervālus 10, 15, 20, 30 vai 60 minūtes;	Īstenošana 2011. g., investīcijas ik gadu, taču pasākums ir iekļauts regulāro sabiedriskā transporta tīkla attīstības pasākumos	0	Viegli izprotami un iegaumējami atiešanas laiki un kursēšanas intervāli. Piesaista vairāk pasažieru.
PTS15	Autobusu tīkla efektivitāte, skat. atbilstošās līnijas detalizēto faktu lapu	Likvidēt autobusu līnijas, kas ilgāk par 10 minūtēm iet paralēli esošajām vai jaunajām tramvaju vai trolejbusu līnijām.	Īstenošana 2011. g., investīcijas ik gadu, taču pasākums ir iekļauts regulāro sabiedriskā transporta tīkla attīstības pasākumos	0	Izveidot efektīvāku tīklu, kas nepieciešams arī sakarā ar transporta apjoma samazināšanos nākotnē. Šādā veidā iespējams modernizēt kursēšanas biežumu transporta koridoros, tādējādi braucienam patērētais laiks samazinās. Šis ir drīzāk tehnisks, nevis tirgvedības pasākums, tomēr to var uzskatīt arī par tirgvedības sastāvdaļu. Galvenais šī pasākuma ieguvums ir naudas ietaupīšana, lai uzlabotu tīklu..
			kopā	410 000	

VIII PIELIKUMS. Sabiedriskā transporta tirgvedības pasākumi

VIII.1. tabula. RPMP sabiedriskā transporta tirgvedības pasākumi

Nr.	projekta nosaukums (Tirgvedība)	projekta apraksts	Īstenošanas periods	tāme (€)	komentāri
M1	Definēt tirgvedības mērķi, mērķgrupas un stratēģijas	Radīt pozitīvu attieksmi pret braukšanu ar sabiedrisko transportu, organizējot tirgvedības stratēģiju. Noteikt mērķus un stratēģijas konkrētā, izmērāmā, noteiktā, reālistiskā un definētu izpildes termiņu formā (SMART). Definēt mērķgrupas, atrast partnerus, lai piesaistītu šīs mērķgrupas. Noskaidrot, kas tām nepieciešams, lai izmantotu sabiedriskā transporta sistēmu. Definēt un izstrādāt tirgvedības stratēģijas, lai sabiedriskais transports būtu pievilcīgāks mērķgrupām. Projekts ir saistīts ar projektiem Nr. 2 un 3 un apraksta galvenos Rīgas un Pierīgas sabiedriskā transporta tirgvedības principus.	Īstenošana 2011. g., gada izmaksas tiek segtas no strukturētās investīcijas	145,000	Uzlabo sabiedriskā transporta tēlu. Sabiedriskais transports ir izvēles jautājums. Ko un kāpēc jūs izvēlaties? Mūsu galamērķis ir palielināt sabiedriskā transporta izmantošanu, padarot to pievilcīgāku mērķgrupām. Galvenā uzmanība jāpievērš mērķgrupām: palieliniet sabiedriskā transporta izmantošanu, padarot to pievilcīgāku mērķgrupām. Svārstmigranti; jaunieši (nebrauc dzērumā); tūristi
M2	Tirgus izpēte	Iegūt sīkāku informāciju par pasažieriem: kādas ir esošās mērķgrupas, kāpēc šie cilvēki izmanto sabiedrisko transportu, kādas ir pasažieru skaita un viņu izraudzīto maršrutu attīstības tendences. Jāveic, piemēram, šādi pasākumi: aptaujas, pasažieru plūsmu reģistrācija, sūdzību reģistrācija. Projekts ir saistīts ar projektiem Nr. 1 un 3 un apraksta galvenos Rīgas un Pierīgas sabiedriskā transporta tirgvedības principus.	Īstenošana 2011. g., gada izmaksas tiek segtas no strukturētās investīcijas	30,000	Iespējas pielāgot produktu visnozīmīgākajām mērķgrupām. Palielināt sabiedriskā transporta izmantošanu, padarot to pievilcīgāku mērķgrupām.
M3	Tirgvedības darbību uzraudzība	Visu tirgvedības darbību uzraudzība. Projekts ir saistīts ar projektiem Nr. 1 un 2 un apraksta galvenos Rīgas un Pierīgas sabiedriskā transporta tirgvedības principus. Uzraudzības gaitā iespējams pārtraukt	Īstenošana 2011. g., gada izmaksas tiek segtas no strukturētās investīcijas	40,000	Lai uzlabotu tirgvedību, ir nepieciešams kontrolēt pasākumu ietekmi: vai pasākums bija sekmīgs, ko mēs ieguvām? Ko ieguva pasažieri? Vai visas izmaiņas uzskatāmas par reāliem

Nr.	projekta nosaukums (Tirgvedība)	projekta apraksts	Īstenošanas periods	tāme (€)	komentāri
		vienas darbības vai intensificēt citas.			uzlabojumiem? Vai pasažieri ir apmierināti ar izmaiņām?
M4	Uzlabot tramvaju, trolejbusu un autobusu atpazīstamību	Radīt labāku biļešu kasu un citu tirdzniecības punktu atpazīstamību, izmantojot transparentus, norādes utt.	Īstenošana 2011. g., strukturēta investīcija, ieskaitot gada investīcijas atjaunināšanā un uzturēšanā.	60,000	Cilvēkiem, kuri nebrauc katru dienu, ir grūti atrast vietu, kur iegādāties sabiedriskā transporta biļetes. Norāde vai transparents, kas atpazīstams kā sabiedriskā transporta biļešu kases simbols, sniedz iespēju vieglāk nopirkt biļeti, kā arī veicina pozitīva tēla veidošanu.
M5	Rīgas un Pierīgas vilcienu, tramvaju, trolejbusu un autobusu pakalpojumu izmantošanas veicināšana un tēla veidošana	Veicināt pakalpojumu pārdošanu, publicējot rakstus presē, uzstādot transparentus, izplatot informatīvos bukletus un bezmaksas sabiedriskā transporta žurnālu.	Īstenošana 2011. g., gada izmaksas tiek segtas no strukturētās investīcijas	300,000	Tēla veidošana un sabiedriskā transporta atpazīstamības radīšana.
M6	Uzlabot Rīgas un Pierīgas vilcienu, tramvaju, trolejbusu un reģionālo autobusu tīkla atpazīstamību un izmantošanas iespējas	Izstrādāt shematisku visu tramvaju un trolejbusu līniju, kā arī Pierīgas reģionālo autobusu līniju karti un izvietot to visos trolejbusos un tramvajos. Norādīt nozīmīgus galamērķus (tūristiem).	Īstenošana 2011. g., gadījuma rakstura investīcijas, ik gadu nelielas investīcijas atjaunināšanā.	65,000	Paplašināt svārstmigrantu un tūristu zināšanas par braukšanas iespējām Rīgas sabiedriskā transporta tīklā.
M7	Rīgas un Pierīgas vilcienu, tramvaju, trolejbusu un autobusu informācija sistēma	Izstrādāt integrētu satiksmes informācijas sistēmu, kas sniedz informāciju par labākajiem iespējamajiem sabiedriskā transporta savienojumiem Rīgā, Pierīgā un vēlāk arī visā Latvijā. Izstrādājot sistēmu, ieteicams izmantot pārbaudītu tehnoloģiju.	Īstenošana 2011. g., strukturēta investīcija, ieskaitot gada investīcijas atjaunināšanā un uzturēšanā.	200,000	Paplašināt cilvēku zināšanas par braukšanas iespējām sabiedriskā transporta tīklā. Īstenošana Rīgā un Pierīgā, iespējams arī visā Latvijā. Īstenošanas izmaksas pirmajā posmā.

Nr.	projekta nosaukums (Tirgvedība)	projekta apraksts	Īstenošanas periods	tāme (€)	komentāri
M8	Rīgas un Pierīgas vilcienu, tramvaju, trolejbusu un autobusu viedā tālruņa lietojumprogramma (ne tikai iPhone)	Izstrādāt viedtelefonu interneta lietojumprogrammu, lai sniegtu aktuālo satiksmes informāciju pasažieriem mājās vai pa ceļam uz sabiedriskais transports.	Īstenošana 2011. g., strukturēta investīcija, ieskaitot gada investīcijas atjaunināšanā un uzturēšanā.	130,000	Aktuālas satiksmes informācijas sniegšana veido visa sabiedriskā transporta uzticamības tēlu. Nav grūti pagaidīt dažas minūtes ilgāk, ja zināms, cik minūšu būs jāgaida. Šis tirgvedības projekts ir saistīts ar infrastruktūras projektiem.
M9	Aktuālā satiksmes informācija Rīgas un Pierīgas vilcienu, tramvaju, trolejbusu un autobusu pieturvietās	Sniegt sīku un aktuālu informāciju intensīvi apmeklētās tramvaju un autobusu pieturvietās. Ar šo sistēmu iespējams sniegt arī sīku informāciju avārijas gadījumos.	Īstenošana 2011. g., ieskaitot gada investīcijas atjaunināšanā un uzturēšanā.	250,000	Aktuālas satiksmes informācijas sniegšana veido visa sabiedriskā transporta uzticamības tēlu. Nav grūti pagaidīt dažas minūtes ilgāk, ja zināms, cik minūšu būs jāgaida.
M10	Aktuālā satiksmes informācija Rīgas autobusos.	Sniegt sīku un aktuālu informāciju Rīgas autobusos. Ar šo sistēmu iespējams sniegt arī sīku informāciju avārijas gadījumos.	Īstenošana 2011. g., investīcijām ir gadījuma raksturs, nelielas gada investīcijas atjaunināšanā un uzturēšanā	250,000	Aktuālas satiksmes informācijas sniegšana veido visa sabiedriskā transporta uzticamības tēlu. Nav grūti pagaidīt dažas minūtes ilgāk, ja zināms, cik minūšu būs jāgaida. Cena aprēķināta apmēram 100 autobusiem.
M11	Pasažieriem draudzīga tarifu sistēma Rīgas un Pierīgas vilcienos, tramvajos, trolejbusos un autobusos	Ieviest integrētu tarifu sistēmu Rīgā un Pierīgā, ieskaitot autobusus un tramvajus. Jaunu tarifu ieviešanai nepieciešams laiks un intensīva reklāma.	Īstenošana 2011. g., investīcijām ir gadījuma raksturs, nelielas gada investīcijas atjaunināšanā un uzturēšanā	120,000	Padarīt sabiedriskā transporta izmantošanu pievilcīgāku svārstmigrantiem, izskaužot atšķirīgas biļetes un gaidīšanu rindā pie kases vai biļešu automāta.

Nr.	projekta nosaukums (Tirgvedība)	projekta apraksts	Īstenošanas periods	tāme (€)	komentāri
			kopā	1,590,000	

IX PIELIKUMS. Ritošā sastāva aprēķini

Sabiedriskā transporta tīklu ritošais sastāvs

Nepieciešamais visu transporta veidu visa ritošā sastāva skaits un caurlaides spēja ir aprēķināta RPMP tīklam, 2010. gada tīklam un atsaucēs tīklam, aprēķinot šos datus visiem «Rīgas Satiksmes» rīcībā esošajiem tramvajiem, trolejbusiem un autobusiem. Transportlīdzekļu skaita aprēķināšanā ir izmatoti šādi principi:

- EMME2 transporta modelī ir izmantots braucienam patērētais laiks uz vienu līniju;
- katrā galapunktā paredzētas 8 minūtes atpūtai;
- aprītes ilgums tādējādi sastāda (brauciena laiks + 8 minūtes)*2;
- aprītei nepieciešamo transportlīdzekļu skaits ir aprītes ilguma dalījums ar laiku starp diviem vilcieniem maksimālās satiksmes intensitātes stundās;
- nepieciešamo transportlīdzekļu skaits ir noapaļots uz augšu;
- tehniskā rezerve 15 % apmērā paredzēta trolejbusiem un tramvajiem un 10 % - autobusiem.

Aprēķina rezultāti liecina, ka RPMP tīkla aprītei būs nepieciešams mazāk transportlīdzekļu un mazāk ekspluatācijas izmaksu nekā atsaucēs tīklam, kas ir gandrīz vienāds ar esošo tīklu. Tas liecina, ka tīkla efektivitāte pieaugs.

IX.1. tabula. Sabiedriskajam transportam nepieciešamais ritošais sastāvs atsaucēs situācijai un RPMP sabiedriskā transporta pasākumiem

Transportlīdzekļi, ieskaitot tehnisko rezervi	tramvajs	trolejbuss	autobuss	kopā	starpība
Tehniskā rezerve	15 %	15 %	10 %		
2010	126	328	478	932	
Atsaucēs variants	98	291	391	780	- 16 %
RPMP variants	85	242	274	601	- 36 %

NB: 126 tramvaju sastāvā ietilpst 258 savienoti vagoni Tatra

Tabula liecina, ka trolejbusu vai autobusu skaita palielināšanai nav vajadzīgas investīcijas. Galveno tramvaja līniju ekspluatācijai ir nepieciešami kopā 65 zemgrīdas tramvaji. Tā kā 20 tramvaji jau ir pasūtīti, tramvaju tīkla modernizācijai, ieskaitot jauno tramvaju līniju uz lidostu, būs nepieciešami 45 jauni tramvaji. Divās tramvaja līnijās (jaunās tramvaja līnijas Nr. 3 un 4 no Ziepniekkalna ielas un Ilģuciema uz Rīgas staciju) joprojām tiek izmantoti modernizētie tramvaji Tatra.

Trolejbusu tīkla atjaunināšanai būtu ieteicams ieguldīt investīcijas „hibrīddīzeļdzinēju” iegādē, nevis elektrificēt līniju pagarinājumus, kā paredzēts infrastruktūras pasākumos. Tas sniegs iespēju izmantot šos pagarinājumus bez investīcijām kontakttīklos. Tomēr trolejbusu ar „hibrīddīzeļdzinējiem” ekspluatācija ir dārgāka. Lai atrastu labāko risinājumu, ieteicams veikt katra pagarinājuma izpēti. Maršrutos, kuros trolejbusi kursē biežāk, piemēram, Sarkandaugavas, Juglas 3 un Ziepniekkalna maršrutā, elektrifikācija varētu būt vispiemērotākais risinājums.

ekspluatācijas izmaksas

Lai aptuveni aplēstu kopējās ekspluatācijas izmaksas, ir aprēķināts kopējais tramvaju, trolejbusu un autobusu izmantošanas laiks – kopējais plānotais braukšanas laiks. Šis laiks visiem transportlīdzekļiem ir noteikts vienam gadam.

Kopējais plānotais braukšanas laiks gadā ir aprēķināts šādi:

- EMME2 transporta modelī izmantotais braukšanas laiks uz vienu līniju (maksimālās satiksmes intensitātes stundās);
- braucienu skaits - kursēšanas biežums maksimālās satiksmes intensitātes stundās, ārpus maksimālās satiksmes intensitātes stundās un vakarā;
- tiek pieņemts, ka gadā ir 322 darba dienas.

Aprēķinos nav ņemts vērā apmācību laiks, pārtraukumi, brīvdienas utt., tādējādi vilciena vadītāja nostrādātais laiks ir daudz lielāks. Nākamajā tabulā redzams tramvaju, trolejbusu un autobusu ekspluatācijas laiks, kas izteikts stundās vienā gadā, salīdzinājumā ar atsauces situāciju.

IX.2. tabula. Ekspluatācijas laiks stundās atsauces situācijā un RPMP

Ekspluatācijas laiks stundās (gadā)	tramvajs	trolejbuss	autobuss	kopā
atsauce	308.000	754.000	1.070.000	2.132.000
RPMP	268.000	656.000	670.000	1.594.000
starpība	40.000	98.000	400.000	538.000

Tabulā parādīts ekspluatācijas laiks stundās un starpība starp atsauces situāciju un RPMP. Šajā tabulā starpības vērtība ir vissvarīgākā vērtība. Tā parāda ierosinātā tīkla kopējās efektivitātes kāpumu svarīgāko pasākumu rezultātā:

- tramvaja līniju saīsināšana un transversālu tramvaja līniju ieviešana;
- trolejbusu tīkla pārprojektēšana;
- paralēli tramvaju un trolejbusu līnijām kursējošu autobusu līniju likvidēšana un daudzu līniju saīsināšana;
- pasākumi, lai paātrinātu tīkla aprites ātrumu (nošķirtas joslas, braukšanas priekšroka pie luksoforiem).

vilcienu tīkla ritošais sastāvs

Aprēķinot jaunajam tīklam nepieciešamo vilcienu skaitu, izmantoti šādi principi:

- brauciena ilgums uz vienu līniju, ņemot vērā staciju slēgšanu, ātruma limitu atcelšanu un vilcienu pieejamības uzlabošanu;
- katrā galapunktā paredzētas 10 vai pat 15 minūtes atpūtai;
- aprites ilgums tādējādi sastāda (brauciena laiks + 10 vai 15 minūtes)*2;
- apritei nepieciešamo vilcienu skaits ir aprites ilguma dalījums ar starplaiku starp diviem vilcieniem maksimālās satiksmes intensitātes stundās;
- nepieciešamo vilcienu skaits ir noapaļots uz augšu;
- pieņemts, ka tehniskā rezerve sastāda 20 %.

Aprēķinātais vilcienu skaits redzams IX.3. tabulā

IX.3. tabula. RPMP tīklam nepieciešamo vilcienu skaits

	Apritei nepieciešamie vilcieni	Rezerves vilcieni	kopā
dīzeļvilciens	17	4	21
elektrovilciens	22	5	27
kopā	39	8	47

Vilcienu skaita aprēķina pamats ir IX.4. tabulā sniegtā informācija.

IX.4. tabula. Vilcienu aprites parametri RPMP tīklam

līnija	no	uz	Starplaiks starp diviem vilcieniem maksimālās satiksmes intensitātes stundās	Starplaiks starp diviem vilcieniem ārpus maksimālās satiksmes intensitātes stundām	Starplaiks starp diviem vilcieniem vakaros	Reisa ilgums (min)	virziena nomaiņas ilgums	Aprite ilgums	Vilcienu skaits	piezīmes
RE1	Tukums	Aizkraukle	30	60	60	110	10	240	8	elektriskais

līnija	no	uz	Starplaiks starp diviem vilcieniem maksimālās satiksmes intensitātes stundās	Starplaiks starp diviem vilcieniem ārpus maksimālās satiksmes intensitātes stundām	Starplaiks starp diviem vilcieniem vakaros	Reisa ilgums (min)	virziena nomaiņas ilgums	Aprite ilgums	Vilcienu skaits	piezīmes
S1	Sloka	Ogre	30	30	30	73	10	180	7	elektriskais
S2	Jelgava	Saulkrasti / Skulte	30	30	30	88	10	196	7	elektriskais
	Jelgava	Rīga	30			40	10	100	4	elektriskais
S3	Rīga	Sigulda	30	60	60	120	15	270	10	dīzelis
Citas līnijas	Aizkraukle	Krustpils	120	120	120	40	10	100	1	dīzelis
		Daugavpils	120	120	120	140	10	300	3	dīzelis
		Sigulda	120	120	120	120	10	260	3	dīzelis
									7	

Svarīga ir arī viena vilciena caurlaides spēja: cik garam jābūt vilciena sastāvam, lai pārvadātu visus pasažierus. Jūrmalas un Skultes maršrutos pastāv liela atšķirība starp vasaras un ziemas sezonu. Vasaras sezonā maksimālā satiksmes intensitāte ir divreiz lielāka nekā ziemā. Vilcienu caurlaides spējas aprēķinos izmantoti DE Consult sniegtie dati. Rezultāti redzami IX.5. tabulā.

IX.5. tabula. Vilcienu caurlaides spējas aprēķins

maršruts		2007. g.	dienas	Uz vienu maksimālās satiksmes intensitātes stundu	vilcieni/st.	Nepieciešamā caurlaides spēja uz vienu vilcienu
Jelgava	Rīga	23,000	21	1,095	4	274
Tukums	Rīga	25,000	21	1,190	4	298
Aizkraukle	Rīga	23,000	21	1,095	4	274
Skulte	Rīga	10,000	21	476	2	238

DE Consult ir aprēķinājis arī pasažieru skaita kāpumu tuvākajos gados. Rezultāti redzami IX.6. tabulā.

IX.6. tabula. DE Consult pārskats: aplēstais pasažieru skaita kāpums (miljoni gadā)

		2008	2020	2025
Jelgava	Rīga	5.17	9.4	11.18
Tukums	Rīga	10.72	15.41	17.37
Aizkraukle	Rīga	6.63	10.11	11.55
Skulte	Rīga	3.47	3.77	3.89

Sakarā ar IX.6. tabulā uzrādīto pasažieru skaita kāpumu pēc 2025. gada nepieciešamo vilcienu skaits būs lielāks par IX.3. tabulā uzrādīto skaitu. IX.7. tabulā redzams ilgtermiņā nepieciešamais vilcienu skaits.

IX.7. tabula. Aplēstais ilgtermiņā nepieciešamais vilcienu skaits

	Aprītei nepieciešamais vilcienu skaits	rezerves vilcieni	kopā
dīzeļvilciens	17	4	21
elektrovilciens	32	7	39
kopā	49	10	59

Šis vilcienu skaits ir aprēķināts, pieņemot, ka 2025. gadā starp Jelgavu un Rīgu un Starp Sloku un Ogrī stundā kursēs 6 vilcieni.

X PIELIKUMS. Regula (ES) Nr. 1370/2007

par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus

līgumu slēgšana ar „iekšējiem” pakalpojumu sniedzējiem

Jebkura vietēja iestāde vai, ja tādas nav, jebkura valsts iestāde saskaņā ar atbilstīgiem attiecīgās valsts tiesību aktiem var izvēlēties pati sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus teritorijā, ko tā pārvalda, vai bez konkursa uzticēt tos tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējam. Lai nodrošinātu vienādu konkurences nosacījumu ievērošanu, šāda iespēja pašai sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus tomēr ir stingri jākontrolē. Vajadzīgā kontrole būtu jāveic kompetentajai iestādei vai kompetento iestāžu grupai, kas sniedz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, vai nu kolektīvi, vai ar savu locekļu starpniecību. Turklāt kompetentajai iestādei, kas pati sniedz transporta pakalpojumus, vai tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējam būtu jāliedz piedalīties konkursa procedūrās ārpus šīs iestādes pārvaldītās teritorijas. Iestādei, kas kontrolē tieši pakļauto pakalpojumu sniedzēju, arī būtu jāļauj liegt šim pakalpojumu sniedzējam piedalīties konkursos, ko organizē minētās iestādes teritorijā.

"iekšējs pakalpojumu sniedzējs" ir juridiski patstāvīgs subjekts, ko kompetentā iestāde vai, vairāku iestāžu gadījumā, vismaz viena kompetentā vietējā iestāde kontrolē līdzīgi tam, kā tā kontrolē savas struktūrvienības;

5.2. pants. Ja vien tas nav aizliegts ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, jebkura kompetenta vietēja iestāde neatkarīgi no tā, vai tā ir individuāla iestāde vai iestāžu grupa, kas sniedz integrētus sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, var pieņemt lēmumu pati sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus vai tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumus juridiski patstāvīgam subjektam, ko kompetentā vietējā iestāde – vai iestāžu grupas gadījumā vismaz viena kompetentā vietējā iestāde – kontrolē līdzīgi tam, kā tā kontrolē savas nodaļas. Ja kompetentā vietējā iestāde pieņem šādu lēmumu, piemēro šādus nosacījumus:

(a) ai noteiktu, vai kompetentā vietējā iestāde veic šādu kontroli, ņem vērā to, cik lielā mērā tā ir pārstāvēta administratīvās, vadības vai pārraudzības struktūrās, kādas ir statūtos ietvertās normas, kas uz to attiecas, kādas tai ir īpašumtiesības un faktiskā ietekme uz stratēģiskiem lēmumiem un individuāliem vadības lēmumiem, kā arī kontrole pār tiem. Saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem kompetentajai valsts iestādei, jo īpaši valsts un privātā sektora partnerībā, nav obligāti jābūt 100 % īpašumtiesībām, lai nodibinātu kontroli šā punkta nozīmē, ar noteikumu, ka valsts ietekme dominē un kontroli var nodibināt, pamatojoties uz citiem kritērijiem.

XI PIELIKUMS. Sabiedriskā transporta iestāde

Pagātnē tika nodibināti pašvaldību transporta uzņēmumi, kas organizēja sabiedrisko transportu visos aspektos no stratēģiskā līmeņa līdz darbības līmenim. Vairums šo uzņēmumu veiksmīgi strādāja līdz pagājušā gadsimta astoņdesmitajiem gadiem, kad pieauga ekspluatācijas izmaksas un braukšanas maksa, bet valsts aizgādības līmenis pazeminājās. Lai ietaupītu izmaksas un paaugstinātu pakalpojumu kvalitāti, sāka rīkot sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tiesību konkursus. Pašvaldību pakalpojumu sniedzēji parasti tika iedalīti pakalpojumu sniegšanas organizācijās un plānošanas organizācijās – sabiedriskā transporta iestādēs (STI).

Kas ir STI?

- STI ir pārvaldības iestāde, kas attīsta un kontrolē sabiedrisko transportu;
- STI ir lēmējvara attiecībā uz sabiedrisko transportu;
- STI ir pašvaldību un sabiedriskā transporta pakalpojumu tirgus starpniekorganizācija;
- Valdība deleģē STI normatīvajos aktos paredzētos uzdevumus.

Sabiedriskā transporta restrukturēšanas posmā STI pievērš galveno uzmanību sabiedriskā transporta kā viena veseluma uzlabošanai, vēlākajos posmos sabiedriskā transporta pakalpojumu tirgus optimālai funkcionēšanai tiek ieviestas prasībām atbilstošas iepirkumu konkursu procedūras un līgumu slēgšanas prakse, lai likvidētu vājās vietas un konfliktsituācijas, kā arī dažāda veida politikas pasākumi.

STI priekšrocības

STI nodibināšana sniedz vairākas priekšrocības:

- iespējams skaidri nošķirt atbildību par stratēģiskiem, taktikas un darbības lēmumiem;
- STI spēj pieņemt skaidrus un ātrus lēmumus par sabiedriskā transporta jautājumiem.

Institucionālā statusa ziņā STI var būt pašvaldības iestāde vai patstāvīga iestāde, kurai ir uzticēti augstāk norādītie pienākumi. STI atbildības lokā iespējams iekļaut visu administratīvo teritoriju, tādējādi palielinot svārstsatiksmi starp šīm teritorijām un Rīgas pilsētas teritoriju. STI kadrus iespējams nokomplektēt ar bijušā pašvaldības satiksmes sekretariāta darbiniekiem un pašvaldības transporta uzņēmumu maršrutu tīkla plānotājiem.

STI un tirgus regulēšana

Sabiedriskā transporta iestādes nodibināšana ir nepieciešama, lai radītu nobriedušu sabiedriskā transporta pakalpojumu tirgu, kurā valsts un privātā sektora uzņēmumi būtu līdztiesīgi dalībnieki. Tā kā Centrālās Eiropas kompetentās iestādes parasti pilda valstij piederošu uzņēmējsabiedrību lomu, ir ļoti svarīgi izveidot neatkarīgu regulējošo un uzraudzības institūciju.

Nepieciešams paaugstināt STI lomu, it īpaši sabiedriskā transporta pakalpojumu iepirkumu konkursu organizēšanā un līgumu slēgšanā. Lai STI darbs būtu efektīvs, nepieciešams skaidri definēt kompetento iestāžu un pakalpojumu sniedzēju tiesības un pienākumus:

- Kompetentās iestādes iepriekš minētās iepirkumu konkursu organizēšanas un līgumu slēgšanas ietvaros pievērš galveno uzmanību stratēģiska līmeņa pienākumiem un lēmumiem. Kompetento iestāžu loma šajā jomā ir izstrādāt visaptverošu sabiedriskā transporta politiku un tās īstenošanas plānu;
- Kompetentās iestādes atbild par visiem taktikas līmeņa lēmumiem, kas pamatā saistīti ar to noteiktās sabiedriskā transporta politikas īstenošanu;
- Sabiedriskā transporta pakalpojumu nozares pārstāvji – gan valsts, gan arī privātie pakalpojumu sniedzēji nes pilnu atbildību par ikdienas pakalpojumu sniegšanu.

Sagaidāmie rezultāti ir augstāka līmeņa sabiedriskā transporta pakalpojumu koordinācija un plānošana, efektīvāks un caurredzamāks subsīdiju izlietojums un godīgi un efektīvi iepirkumu konkursi un līgumu slēgšana. STI vajadzētu pildīt kompetento iestāžu un sabiedriskā transporta pakalpojumu tirgus starpniekorganizācijas lomu. STI uzdevumus un pienākumus nosaka normatīvie akti, un šajā aspektā tā rīkojas neatkarīgi no kompetentajām iestādēm. Tās darbību pārrauga neatkarīga padome, kuras sastāvā tiek iekļauti kompetentās iestādes, transporta nozares un sabiedriskā transporta pakalpojumu izmantotāju pārstāvji. Galvenie STI uzdevumi:

1. Izstrādāt optimālu sabiedriskā transporta tīklu - STI atbild par sabiedriskā transporta tīkla attīstību un braucienu grafiku sastādīšanu. Šajā uzdevumā ir iekļauts pienākums nodrošināt gan

infrastruktūru (transporta infrastruktūra un tehniskās sistēmas, piemēram, informācijas un biļešu pārdošanas un izmantošanas sistēmas), gan arī sabiedriskā transporta pakalpojumu iepirkumu. Tas būtu optimāls STI un transporta veidu savietojamības un pašu transporta veidu savietojamības variants. Šajā aspektā STI rīkojas kā galvenais kompetentās iestādes konsultants sabiedriskā transporta politikas izstrādāšanas jautājumos. Optimāls sabiedriskā transporta tīkls varētu kļūt par produkta specifikācijas pamatu, piemēram, izstrādājot transporta veidu, maršrutu, tīkla un braucieni grafiku, caurlaides spējas un kvalitātes, braukšanas maksas, transportlīdzekļu un darba apstākļu nosacījumu specifikācijas;

2. konkursu rīkošana un sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu slēgšana – pamatojoties uz optimālo sabiedriskā transporta tīklu, STI nosaka līnijas un līniju grupas, par kuru apkalpošanu jāizsludina iepirkumu konkursi. Kompetentās iestādes uzdevumā STI rīkojas kā sabiedriskā transporta pakalpojumu iepirkumu konkursu rīkotājs un līgumslēdzēja iestāde. STI pārvalda visu iepirkumu konkursu procedūru: nosaka līnijas un līniju grupas, par kuru apkalpošanu jāizsludina iepirkumu konkursi, izstrādā darba uzdevumus, izsludina konkursus, veic pretendentu kvalifikācijas pārbaudi, novērtē piedāvājumus, risina sarunas ar pretendentiem un piešķir tiesības slēgt līgumus, pārvalda līgumus un kontrolē un novērtē līgumus;
3. līgumu pārraudzība un izpildes kontrole – STI pārrauga un kontrolē sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu izpildi;
Lai pildītu šos un citus uzdevumus, nepieciešams izveidot un uzturēt visaptverošu satiksmes datu bāzi. Lai paaugstinātu STI lomu, jāizpilda dažas pamatprasības:
4. STI statuss nedrīkst būt politisks, tam jābūt skaidri noteiktam, un STI jābūt pilnīgi neatkarīgai gan no kompetentām iestādēm, gan arī no transporta nozares;
5. Tās rīcībā jābūt pietiekamiem finanšu resursiem, lai nodrošinātu darbības nepārtrauktību;
6. Lai nodrošinātu neatkarību un darbības nepārtrauktību, jānoslēdz kompetento iestāžu un STI pakalpojumu sniegšanas līgums uz vairākiem gadiem, definējot STI uzdevumus un pienākumus;
7. STI vadībai un personālam jābūt profesionālam, kompetentam un prasībām atbilstošam, un STI nepieciešama juridiskā, ekonomikas un finanšu pieredze.

Sīkāku informāciju var atrast šādos EK pētījumu projektos:

- ISOTOPE: Uzlabota pasažieru pārvadājumu struktūra un organizācija Eiropā (FP Nr. 4);
- LEDA: Juridiskie un reglamentējošie pasākumi, lai nodrošinātu ilgtspējīgu transportu Eiropas pilsētās (FP Nr. 4);
- QUATTRO: Pilsētu sabiedriskā transporta pakalpojumu iepirkumu konkursu kvalitātes nostādne (FP Nr. 4);
- SORT-IT: Transporta stratēģiskā organizācija un reglamentēšana (FP Nr. 4);
- MARETOPE: Vietējā sabiedriskā transporta pakalpojumu reglamentēšanas attīstības vadība un novērtēšana Eiropā (FP Nr. 5).

XII PIELIKUMS. Tiesiskā regulējuma apskats

XII.1. tabula. Sabiedriskā transporta pakalpojumu tiesiskā regulējuma apskats

Nosaukums	Spēkā stāšanās datums	Dokumenta mērķis
Valsts pārvaldes iekārtas likums	2003. g. 1. janvāris	Šis Likums nosaka Ministru Kabineta pakļautās valsts pārvaldes iekārtas institucionālo sistēmu (ieskaitot arī privātpersonas, kuras veic tiem deleģētos valsts pārvaldes uzdevumus) un nosaka valsts pārvaldes darbības pamatnoteikumus, kuru mērķis ir nodrošināt demokrātisku, atklātu un sabiedrībai pieejamu valsts pārvaldi (šajā Likumā paredzētie valsts pārvaldes principi un citi vispārīgie noteikumi ir piemērojami arī tām institūcijām, kuras nav pakļautas Ministru Kabineta).
Reģionālās attīstības likums	2002. g. 23. aprīlis	Reģionālās attīstības likums nosaka, ka plānošanas reģions ir valsts institūcija, kurai reģiona ietvaros ir lēmējstādes funkcijas un kuras darbību pārtrauga RAPLM. Plānošanas reģiona attīstības padomē tiek iekļauti visi konkrētā plānošanas reģiona pašvaldību vadītāji.
Likums „Par pašvaldībām”	1994. g. 9. jūnijs	Likumā paredzēti Latvijas pašvaldību darbības vispārīgie noteikumi un ekonomiskā bāze, pašvaldību kompetence; pašvaldību, to iestāžu, pilsētu vai apgabala padomju priekšsēdētāju tiesības un pienākumi, pašvaldību attiecības ar Ministru Kabineta un ministrijām, kā arī vispārīgie pašvaldību attiecības reglamentējošie noteikumi. Šis Likums nosaka tiesisko regulējumu, kas piemērojams pašvaldību vai kompetentās iestādes sadarbības līgumattiecībām.
Autopārvadājumu likums	1995. g. 26. septembris	Šis Likums reglamentē attiecības starp profesionāliem pasažieru un/vai preču kravu autopārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem un kravas sūtītājiem, kravas saņēmējiem vai pasažieriem.
Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums	2007. g. 15. jūlijs	Šis Likums nosaka: Sabiedriskā transporta nozares institūciju kompetenci, sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas nosacījumus un organizāciju, sabiedriskā transporta finanšu avotus un sabiedriskā transporta finansēšanas principus Latvijas teritorijā. 2010. g. 1. janvārī Likumā ieviesti grozījumi, kas paredz papildus finanšu risinājumus, kas tiek piešķirti sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem, – zaudējumu kompensāciju. Likums nosaka Ministru Kabineta pienākumu noteikt kārtību, kādā valsts budžeta līdzekļi tiek iedalīti plānošanas reģioniem, un ierobežo pašvaldību kompetenci, vienlaikus paaugstinot pašvaldību atbildību par sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu atbilstoši piešķirtajiem valsts resursiem.
Dzelzceļa pārvadājumu likums	2001. g. 19. janvāris	Likums reglamentē visus dzelzceļa pārvadājumus (arī pasažieru pārvadājumus) un tiesiskās attiecības starp pasažieriem un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem.

Publisko iepirkumu likums	2006. g. 1. maijs	Šī Likuma mērķis ir reglamentēt valsts sektora iepirkumus un nodrošināt procedūru caurredzamību, brīvu konkurenci, vienlīdzīgu un godīgu attieksmi pret pretendentiem, kā arī efektīvu valsts finanšu izlietojumu.
Publiskās un privātās partnerības likums	2009. g. 1. oktobris	Šī Likuma mērķis ir veicināt publiskā un privātā sektora sadarbību, efektīvi izmantot publiskā un privātā partnera resursus sabiedrības vajadzību apmierināšanai, publiskajās un privātajās partnerattiecībās nodrošināt publicitāti, brīvu konkurenci un vienlīdzīgu un godīgu attieksmi. Šī Likuma noteikumi tiek piemēroti koncesijas līgumiem un institucionālajām partnerībām.
Ministru kabineta 2007. gada 2. oktobra noteikumi Nr. 673 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā”	2008. g. 1. janvāris	Noteikumi paredz kārtību, kādā tiek izstrādāts galveno un „negalveno” maršrutu tīkls, noteikts sabiedriskā transporta pieprasījums un organizēti sabiedriskā transporta pakalpojumi iepriekš norādītajā maršrutu tīklā. Noteikumi paredz, ka maršrutu tīkls tiek izstrādāts atbilstoši esošajiem autoceļiem, ielām un dzelzceļa tīklam, lai apmierinātu sabiedrības pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta. Maršruti tiek organizēti atbilstoši pasažieru plūsmām, izvēloties tiešākos maršrutus starp pieturām/stacijām.
Ministru kabineta 2003. gada 23. novembra noteikumi Nr. 759 „Noteikumi par valsts vai pašvaldības dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pasūtījumiem”	2004. g. 1. janvāris	Noteikumi paredz kārtību, kādā tiek organizēti un koordinēti valsts vai pašvaldību dzelzceļa pasažieru pārvadājumu iepirkumi. Noteikumi paredz, ka par šiem pasākumiem atbildīgās kompetentās iestādes ir «Autotransporta direkcija» un pilsētu domes.
Ministru kabineta 2009. gada 26. oktobra noteikumi Nr. 1226 „Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radušos zaudējumu un izdevumu kompensēšanas un sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifa noteikšanas kārtība”	2009. g. 21. novembris	Šie noteikumi: - paredz kārtību, kādā «Autotransporta direkcija» piešķir budžeta līdzekļus sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas administrēšanai; - nosaka sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju zaudējumu aprēķināšanas un kompensācijas, kā arī kompensācijas izlietojuma kontroles noteikumus; - paredz kārtību, kādā tiek noteikts, aprēķināts un piešķirts valsts budžeta finansējums plānošanas reģioniem un pilsētu pašvaldībām, lai kompensētu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju zaudējumus un nodrošinātu valsts noteiktā kvalitātes minimuma ievērošanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā; - nosaka sabiedriskā transporta pakalpojumu tarifus.
Ministru kabineta 2009. gada 22. decembra noteikumi Nr. 1614 „Noteikumi par valsts budžeta līdzekļu sadalīšanu plānošanas reģioniem sabiedriskā	2010. g. 1. janvāris	Šie noteikumi paredz kārtību, kādā «Autotransporta direkcija» iedala valsts budžeta līdzekļus plānošanas reģioniem, lai kompensētu to sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju zaudējumus, kuri sniedz pakalpojumus reģiona teritorijā.

transporta pakalpojumu nodrošināšanai reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos”		
--	--	--

XII.2. tabula. Teritorijas plānošanas tiesiskā regulējuma apskats

Nosaukums	Spēkā stāšanās datums	Dokumenta mērķis
Valsts pārvaldes iekārtas likums	2003. g. 1. janvāris	Šis Likums ir Ministru Kabineta pakļautās valsts pārvaldes iekārtas institucionālās sistēmas juridiskais pamatojums, kas nosaka valsts pārvaldes darbības pamatnoteikumus. Skat. iepriekš.
Pašvaldību likums	1994. g. 9. jūnijs	Likums nosaka pašvaldību kompetences vispārīgo regulējumu. Skat. iepriekš.
Attīstības plānošanas sistēmas likums	2009. g. 1. janvāris	Likums nosaka attīstības plānošanas sistēmu, kuras mērķis ir veicināt ilgtspējīgu un stabilu attīstību un dzīves kvalitātes uzlabošanu. Likums nosaka kārtību, kāda tas tiek piemērots visām valsts institūcijām un citām kompetentām iestādēm.
Reģionālās attīstības likums	2002. g. 23. aprīlis	Šī Likuma mērķis ir veicināt un nodrošināt līdzsvarotu un ilgtspējīgu valsts attīstību un samazināt nelabvēlīgās atšķirības starp reģioniem, kā arī uzturēt un attīstīt teritorijas saskaņā ar to dabas un kultūras raksturīpašībām. Likums nosaka reģionālo kompetento iestāžu – plānošanas reģionu lomu.
Teritorijas plānošanas likums	2002. g. 26. jūnijs	Šī Likuma mērķis ir veicināt un nodrošināt līdzsvarotu un ilgtspējīgu valsts attīstību, izmantojot efektīvu plānošanas sistēmu, un nosaka, ka teritorijas plāns ir ilgtermiņa plānošanas dokuments vai dokumentu kopa. 2010. g. 1. aprīlī ieviestie grozījumi nosaka, ka visos plānošanas procesos jāņem vērā ilgtspējīgas attīstības stratēģija. Šis Likums tiks aizstāts ar jauno Teritorijas plānošanas likumu, kas stāsies spēkā 2011. g. 1. janvārī.

XII.3. tabula. Autoceļu tiesiskā regulējuma apskats

Nosaukums	Spēkā stāšanās datums	Dokumenta mērķis
Likums „Par autoceļiem”	1992. g. 4. februāris	Likums reglamentē autoceļu lietošanu, pārvaldību, aizsardzību un attīstību, paredzot, ka pilsētu ielas atrodas pašvaldību institūciju pārvaldībā un šīs institūcijas nosaka minēto ielu uzturēšanas un lietošanas kārtību.
Ceļu satiksmes likums	1997. g. 4. novembris	Šī Likuma mērķis ir: 1) noteikt Latvijas ceļu satiksmes kārtības un ceļu satiksmes drošības organizatorisko un tiesisko pamatu, 2) reglamentēt transportlīdzekļu īpašumtiesību iegūšanas, transportlīdzekļa valdījuma un lietošanas tiesību iegūšanas kārtību, kā arī motorizēto transportlīdzekļu ekspluatācijas tiesības un īpašnieku, turētāju un lietotāju tiesības.
Ministru kabineta 2004. gada 29. jūnija noteikumi Nr. 571 „Ceļu satiksmes noteikumi”	2004. g. 1. jūlijs	Noteikumi paredz noteikumus, kas jāievēro ceļu satiksmes dalībniekiem.
Ministru kabineta 2008. gada 11. marta noteikumi Nr. 173 „Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība”	2008. g. 26. marts	Saskaņā ar šiem noteikumiem pašvaldībām ir jāpieprasa autoceļu programmai piešķirtie līdzekļi un SM pieņem lēmumu par to piešķiršanu. Saskaņā ar šiem noteikumiem valsts autoceļu fonda programma sastāv no divām apakšprogrammām: Valsts autoceļu pārvaldība, uzturēšana un remonts (77,2 % programmas); Pašvaldības autoceļu subsīdijas (22,8 % programmas).
Ministru kabineta 2009. gada 29. septembra noteikumi Nr. 1104 „Noteikumi par valsts autoceļu un valsts autoceļu maršrutā ietverto pašvaldībām piederošo autoceļu posmu sarakstiem”	2010. g. 3. oktobris	Ministru Kabineta lēmums par to, kura daļa valsts autoceļu ir nododama pašvaldībām.

XIII PIELIKUMS. Grozījumi saistībā ar STI dibināšanu

Necessary amendments in the current legislation (analyzed legislation) for implementing the suggested model for Public Transport when establishing the PTA within the Riga Planning Region. The tables in this appendix present the amendments in Latvian. A translation to English is given at the end of the appendix.

table XIII.1. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums/The Public Transport Services Law

pants/article	Patreizējais regulējums/ current regulation	Piedāvātās izmaiņas ²⁹ / Suggested amendments
1. 5)	pasūtītājs — valsts, pašvaldība vai republikas pilsēta, kas savas kompetences ietvaros organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus	Izteikt punktu sekojošā redakcijā 'pasūtītājs — valsts vai plānošanas reģions, kas savas kompetences ietvaros organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus'.
4. (1)	Valsts pārvaldi sabiedriskā transporta nozarē atbilstoši savai kompetencei īsteno Satiksmes ministrija, plānošanas reģioni un pašvaldības.	Svītrot vārdus ' un pašvaldības'. Jaunā redakcija: 'Valsts pārvaldi sabiedriskā transporta nozarē atbilstoši savai kompetencei īsteno Satiksmes ministrija un plānošanas reģioni.' Faktiski jau šobrīd faktiski PT pakalpojumus īsteno plānošanas reģioni, nevis pašvaldības. Šī brīža izņēmums – republikas pilsētas, kas organizē PT pakalpojumus. Saskaņā ar Pārejas noteikumu 17.punktu, Autotransporta direkcija līdz 2020.gada 31.decembrim sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu starppilsētu nozīmes maršrutiem jānodod attiecīgajam plānošanas reģionam.
4.(2)	Satiksmes ministrija, tās institūcijas, plānošanas reģioni un pašvaldības atbilstoši savai kompetencei uzrauga likumu un citu normatīvo aktu ievērošanu sabiedriskā transporta nozarē un organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīklā.	Svītrot vārdus ' un pašvaldības'. Jaunā redakcija: 'Satiksmes ministrija, tās institūcijas un plānošanas reģioni atbilstoši savai kompetencei uzrauga likumu un citu normatīvo aktu ievērošanu sabiedriskā transporta nozarē un organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīklā.'
5.(2) Republikas pilsētas kompetencē ir 1)	pārzināt maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršrutus savā administratīvajā teritorijā;	Svītrot. Minētais pienākums kopā ar PT organizēšanas pienākumu iekļauts plānošanas reģiona kompetencē. Turklāt šis pienākums svītrojams arī no likuma 'Par pašvaldībām', jo jau šobrīd lielākā daļa pašvaldību (izņemot lielās pilsētas) PT organizē plānošanas reģioni, finansē Autotransporta direkcija.
5.(2) Republikas pilsētas kompetencē ir 2)	organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršrutos;	Svītrot. Minētais pienākums kopā ar PT organizēšanas pienākumu iekļauts plānošanas reģiona kompetencē
5.(2)	racionāli apsaimniekot no	Papildināt nosacījumu ar vārdiem 'finansēt

²⁹ Lūdzam ņemt vērā, ka ieteiktās izmaiņas esošajā likumdošanā vērtējamas vienīgi eksperta piedāvātā risinājuma un analizēto spēkā esošo tiesību normu kontekstā

pants/article	Patreizējais regulējums/ current regulation	Piedāvātās izmaiņas29 / Suggested amendments
Republikas pilsētas kompetencē ir 4)	valsts budžeta, pašvaldības budžeta un pašvaldības speciālā budžeta sabiedriskajam transportam iedalītos finanšu līdzekļus;	plānošanas reģiona organizētos pilsētas teritorijā sniegtos sabiedriskā transporta pakalpojumus un' Jaunā redakcija: 'finansēt plānošanas reģiona organizētos pilsētas teritorijā sniegtos sabiedriskā transporta pakalpojumus un racionāli apsaimniekot no valsts budžeta, pašvaldības budžeta un pašvaldības speciālā budžeta sabiedriskajam transportam iedalītos finanšu līdzekļus'.
5. (3) Plānošanas reģiona kompetencē ir 1)	pašvaldību interesēs pārzināt maršrutu tīkla reģionālos vietējās nozīmes maršrutus, tai skaitā tos reģionālos vietējās nozīmes maršrutus, kas nodrošina pārvietošanos novadā ietilpstošo pilsētu teritorijās, atbilstoši valsts budžetā sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai paredzētajiem līdzekļiem pēc saskaņošanas ar attiecīgo pašvaldību un Autotransporta direkciju;	Izteikt sekojošā redakcijā: 'pašvaldību (tostarp republikas pilsētu) interesēs pārzināt maršrutu tīkla reģionālos vietējās nozīmes maršrutus, tai skaitā tos reģionālos vietējās nozīmes maršrutus, kas nodrošina pārvietošanos novadā ietilpstošo pilsētu un republikas pilsētu teritorijās, atbilstoši valsts budžetā sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai paredzētajiem līdzekļiem pēc saskaņošanas ar attiecīgo pašvaldību un Autotransporta direkciju'.
5. (3) Plānošanas reģiona kompetencē ir 2)	pašvaldību interesēs organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla reģionālajos vietējās nozīmes maršrutus, tai skaitā tajos reģionālajos vietējās nozīmes maršrutus, kas nodrošina pārvietošanos novadā ietilpstošo pilsētu teritorijās, atbilstoši valsts budžetā sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai paredzētajiem līdzekļiem pēc saskaņošanas ar attiecīgo pašvaldību un Autotransporta direkciju	Papildināt punktu, izsakot to sekojošā redakcijā: 'pašvaldību (tostarp republikas pilsētu) interesēs organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla reģionālajos vietējās nozīmes maršrutus, tai skaitā tajos reģionālajos vietējās nozīmes maršrutus, kas nodrošina pārvietošanos novadā ietilpstošo pilsētu un republikas pilsētu teritorijās, atbilstoši valsts budžetā sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai paredzētajiem līdzekļiem pēc saskaņošanas ar attiecīgo pašvaldību un Autotransporta direkciju'.
5. (3) Plānošanas reģiona kompetencē ir 5)	sniegt priekšlikumus Autotransporta direkcijai un republikas pilsētas pašvaldībai par sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu to kompetencē esošajā maršrutu tīklā;	Svītrot vārdus 'un republikas pilsētas pašvaldībai'. Likuma 5.panta otrajā daļā noteikts, ka republikas pilsētas kompetencē ir sniegt priekšlikumus Autotransporta direkcijai vai plānošanas reģionam par sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu to kompetencē esošajā maršrutu tīklā.
6. (9)	Organizējot sabiedriskā transporta pakalpojumus vienas administratīvās teritorijas robežās ārpus pilsētas, prioritāri ir maršrutu	Izteikt sekojošā redakcijā: 'Organizējot sabiedriskā transporta pakalpojumus viena administratīvā reģiona teritorijas robežās, prioritāri ir maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršruti un reģionālie starppilsētu nozīmes maršruti, ja reģionālais

pants/article	Patreizējais regulējums/ current regulation	Piedāvātās izmaiņas29 / Suggested amendments
	tīkla reģionālie starppilsētu nozīmes maršruti, ja reģionālais vietējās nozīmes maršruts pilnībā vai vairāk nekā 70 procenti no tā kopgaruma sakrīt ar daļu no reģionālā starppilsētu nozīmes maršruta, kā arī maršruti tīkla pilsētās.	vietējās nozīmes maršruts pilnībā vai vairāk nekā 70 procenti no tā kopgaruma sakrīt ar daļu no reģionālā starppilsētu nozīmes maršruta.'
11. (2)	pašvaldībām no valsts budžeta nosaka un aprēķina finansējumu zaudējumu kompensēšanai pārvadātājiem, kā arī pašvaldībām no valsts budžeta piešķir finansējumu zaudējumu kompensēšanai pārvadājumos, kas saistīti ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu, un kontrolē šo līdzekļu izmantošanas tiesiskumu un pareizību;	Aizvietot vārdus 'pašvaldības' ar vārdiem 'plānošanas reģioni'. Jaunā redakcija: 'plānošanas reģioniem no valsts budžeta nosaka un aprēķina finansējumu zaudējumu kompensēšanai pārvadātājiem, kā arī plānošanas reģioniem no valsts budžeta piešķir finansējumu zaudējumu kompensēšanai pārvadājumos, kas saistīti ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu, un kontrolē šo līdzekļu izmantošanas tiesiskumu un pareizību' Šobrīd zaudējumu kompensēšanas kārtību nosaka 26.10.2009. MK noteikumi nr.1226 'Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radušos zaudējumu un izdevumu kompensēšanas un sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifa noteikšanas kārtība', kuri būtu jāgoza, nosakot plānošanas reģiona nozīmi kompensācijas shēmā.
12. (3)	Kārtību, kādā nosaka, aprēķina un pārvadātājam kompensē šā panta pirmajā daļā minētos izdevumus un piešķir pašvaldībām finansējumu no valsts budžeta šā panta pirmajā daļā minēto izdevumu segšanai, kā arī kontrolē šo līdzekļu izmantošanas tiesiskumu un pareizību, nosaka Ministru kabinets.	Aizvietot vārdus 'pašvaldības' ar vārdiem 'plānošanas reģioni'. Jaunā redakcija: 'Kārtību, kādā nosaka, aprēķina un pārvadātājam kompensē šā panta pirmajā daļā minētos izdevumus un piešķir plānošanas reģioniem finansējumu no valsts budžeta šā panta pirmajā daļā minēto izdevumu segšanai, kā arī kontrolē šo līdzekļu izmantošanas tiesiskumu un pareizību, nosaka Ministru kabinets.'
15.	Papildus šā likuma 3.panta trešajā daļā minētajā regulā, Publisko iepirkumu likumā vai likumā, kas reglamentē koncesiju piešķiršanu, un citos sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari reglamentējošos normatīvajos aktos noteiktajam sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumā var paredzēt:	Aizstāt vārdus 'likumā, kas reglamentē koncesiju piešķiršanu' ar vārdiem 'Publiskās un privātās partnerības likumā'. Jaunā redakcija: 'Papildus šā likuma 3.panta trešajā daļā minētajā regulā, Publisko iepirkumu likumā vai Publiskās un privātās partnerības likumā un citos sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari reglamentējošos normatīvajos aktos noteiktajam sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumā var paredzēt' No 2009.gada 1.oktobra koncesiju piešķiršanas kārtību nosaka Publiskās un privātās partnerības likums.

26.10.2009. MK not.nr.1226

'Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radušos zaudējumu un izdevumu kompensēšanas un sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifa noteikšanas kārtība'

/ The Regulations of the Cabinet of Ministers No.1226, of October 26, 2009

'Procedure on setting tariff for compensating losses and expenses incurred by serving public transport services'

punkts/article	Patreizējais regulējums/ current regulation	Piedāvātās izmaiņas ³⁰ / Suggested amendments
1.3.	pašvaldībām nosaka un aprēķina finansējumu no valsts budžeta pārvadātāju zaudējumu kompensēšanai, piešķir finansējumu no valsts budžeta, lai pašvaldības varētu kompensēt pārvadātājam ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus, kā arī kontrolē šo līdzekļu izmantošanas tiesiskumu un pareizību;	Aizvietot vārdus 'pašvaldības' ar vārdiem 'plānošanas reģioni'. Jaunā redakcija: 'plānošanas reģioniem nosaka un aprēķina finansējumu no valsts budžeta pārvadātāju zaudējumu kompensēšanai, piešķir finansējumu no valsts budžeta, lai plānošanas reģioni varētu kompensēt pārvadātājam ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus, kā arī kontrolē šo līdzekļu izmantošanas tiesiskumu un pareizību
1.4.	nosaka, aprēķina un kompensē pārvadātājam ar valsts noteikto minimālo kvalitātes prasību ieviešanu saistītos izdevumus un piešķir pašvaldībām finansējumu no valsts budžeta, lai tās varētu kompensēt pārvadātājam ar valsts noteikto minimālo kvalitātes prasību ieviešanu saistītos izdevumus, kā arī kontrolē šo līdzekļu izmantošanas tiesiskumu un pareizību;	Aizvietot vārdus 'pašvaldības' ar vārdiem 'plānošanas reģioni'. Jaunā redakcija: 'nosaka, aprēķina un kompensē pārvadātājam ar valsts noteikto minimālo kvalitātes prasību ieviešanu saistītos izdevumus un piešķir plānošanas reģioniem finansējumu no valsts budžeta, lai tie varētu kompensēt pārvadātājam ar valsts noteikto minimālo kvalitātes prasību ieviešanu saistītos izdevumus, kā arī kontrolē šo līdzekļu izmantošanas tiesiskumu un pareizību
43.1.2.	republikas pilsētas pašvaldībai – katru ceturksni līdz ceturkšņa pirmā mēneša desmitajam datumam;	Svītrot
43.2.	republikas pilsētas pašvaldība un plānošanas reģions – pārvadātājam – katru mēnesi līdz piecpadsmitajam datumam.	Svītrot vārdus 'republikas pilsētas pašvaldība un' Jaunā redakcija: 'plānošanas reģions – pārvadātājam – katru mēnesi līdz piecpadsmitajam datumam.'
53.1.	Satiksmes ministrija – pārvadātājam, republikas pilsētas pašvaldībai un plānošanas reģionam līdz	Svītrot vārdus 'republikas pilsētas pašvaldība un' Jaunā redakcija: 'Satiksmes ministrija – pārvadātājam un plānošanas reģionam līdz pārskata periodam (ceturksnim) sekojošā trešā mēneša desmitajam

³⁰

Lūdzam ņemt vērā, ka ieteiktās izmaiņas esošajā likumdošanā vērtējamas vienīgi eksperta piedāvātā risinājuma un analizēto spēkā esošo tiesību normu kontekstā.

punkts/article	Patreizējais regulējums/ current regulation	Piedāvātās izmaiņas ³⁰ / Suggested amendments
	pārskata periodam (ceturksnim) sekojošā trešā mēneša desmitajam datumam;	datumam'
53.2.	republikas pilsētas pašvaldība un plānošanas reģions – pārvadātājam līdz pārskata periodam (ceturksnim) sekojošā trešā mēneša piecpadmitajam datumam;	Svītrot vārdus 'republikas pilsētas pašvaldība un' Jaunā redakcija: 'plānošanas reģions – pārvadātājam līdz pārskata periodam (ceturksnim) sekojošā trešā mēneša piecpadmitajam datumam'
53.3.	Satiksmes ministrija, republikas pilsētas pašvaldība un plānošanas reģions – pārvadātājam par pārskata gadu 30 dienu laikā.	Svītrot vārdus 'republikas pilsētas pašvaldība'. Jaunā redakcijs: 'Satiksmes ministrija un plānošanas reģions – pārvadātājam par pārskata gadu 30 dienu laikā.
66.	Autotransporta direkcijai ir tiesības iepazīties ar republikas pilsētas pašvaldībās un plānošanas reģionos veikto kompensāciju aprēķināšanas kārtību un sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtību, pieklūt dokumentiem un pieprasīt atbildīgo darbinieku paskaidrojumus.	Svītrot vārdus 'republikas pilsētas pašvaldība un' Jaunā redakcija: 'Autotransporta direkcijai ir tiesības iepazīties ar plānošanas reģionos veikto kompensāciju aprēķināšanas kārtību un sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtību, pieklūt dokumentiem un pieprasīt atbildīgo darbinieku paskaidrojumus.'

table XIII.2. Likums 'Par pašvaldībām'/The Law on municipalities

pants/article	Patreizējais regulējums/ current regulation	Piedāvātās izmaiņas ³¹ / Suggested amendments
15. 19)	organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus;	Svītrot. Skatīt komentāru pie Sabiedriskā transporta pakalpojuma likuma 5.panta trešās daļas 5.punkta.

³¹ Lūdzam ņemt vērā, ka ieteiktās izmaiņas esošajā likumdošanā vērtējam vienīgi eksperta piedāvātā risinājuma un analizēto spēkā esošo tiesību normu kontekstā.

Translated tables

table XIII.1. The Public Transport Services Law (*Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums*)

Article	Current regulation	Suggested amendments ³² /
1. 5)	Contracting authority - the State, a municipality or a republic city, which organises public transport services within the competence thereof.	To express the provision in the following wording: Contracting authority — the State or a planning region, which organises public transport services within the competence thereof.
4. (1)	The State administration in the public transport sector is implemented by the Ministry of Transport, planning regions and municipalities according to the competence thereof.	To cross out words: 'and municipalities'. New wording: 'State administration in the public transport sector is implemented by the Ministry of Transport and planning regions according to the competence thereof.' In fact already now PT services are implemented by planning regions, not municipalities. Exception at the moment – cities of republic, which organise PT services. In accordance with Article 17 of the Transitional provisions, the Road Transport Administration must transfer organisation of public transport services, in routes of inter-city importance, to respective planning region by 31 December 2020.
4.(2)	The Ministry of Transport, its institutions, planning regions and municipalities in accordance with their competence monitor the observance of laws and other legal acts in the public transport sector and organise public transport services in the route network.	To cross out words: 'and municipalities'. New wording: 'The Ministry of Transport, its institutions and planning regions in accordance with their competence monitor the observance of laws and other legal acts in the public transport sector and organise public transport services in the route network.'
5.(2) The competence of a republic city includes: 1)	managing routes of city significance of the route network within its administrative territory;	To cross out. The aforementioned duty together with the duty of PT organisation has been included in the competence of a planning region. Moreover, this duty has to be crossed out also from the law on Municipalities, as already now in most municipalities (except for the big cities) PT is organised by planning regions, financed by Road Transport Administration.
5.(2) The competence of a republic city includes 2)	the organisation of public transport services in the routes of city significance of the route network;	To cross out. The aforementioned duty together with the duty of PT organisation has been included in the competence of a planning region.

³² Please be aware that proposed amendments in current legislation are to be viewed only in the context of the solution proposed by the expert and the analysed legal norms in force at the time.

Article	Current regulation	Suggested amendments ³² /
5.(2) The competence of a republic city includes 4)	the rational management of the financial resources allocated for public transport from the State budget, municipality budget and special budget of a municipality;	To supplement the provision with words: 'financing of public transportation services organised by planning region and provided within a city's territory and' New wording: 'financing of public transportation services organised by planning region and provided within a city's territory and the rational management of the financial resources allocated for public transport from the State budget, municipality budget and special budget of a municipality'.
5. (3) The competence of a planning region includes 1)	the management of regional routes of local significance of a route network in the interests of municipalities, including those regional routes of local significance, which ensure moving within the territories of cities included in a district, pursuant to the resources provided for in the State budget for the provision of public transport services after co-ordination with the relevant municipality and the Road Transport Administration;	To express in the following wording: 'the management of regional routes of local significance of a route network in the interests of municipalities (among them republic cities), including those regional routes of local significance, which ensure moving within the territories of republic cities and cities included in a district, pursuant to the resources provided for in the State budget for the provision of public transport services after co-ordination with the relevant municipality and the Road Transport Administration'.
5. (3) The competence of a planning region includes 2)	the organisation of public transport services in regional routes of local significance of a route network in the interests of municipalities, including those regional routes of local significance, which ensure moving within the territories of cities included in a district, pursuant to the resources intended in the State budget for the provision of public transport services after co-ordination with the relevant municipality and the Road Transport Administration	To supplement the provision by expressing it in the following wording: 'the organisation of public transport services in regional routes of local significance of a route network in the interests of municipalities (among them republic cities), including those regional routes of local significance, which ensure moving within the territories of republic cities and cities included in a district, pursuant to the resources intended in the State budget for the provision of public transport services after co-ordination with the relevant municipality and the Road Transport Administration'.
5. (3) The competence of a planning region includes 5)	the provision of proposals to the Road Transport Administration and a municipality of republic city regarding the organisation of public transport services within route network under the competence thereof;	To cross out words: 'and a municipality of republic city' Part 2 of Article 5 of the said law provides that the competence of city republic includes provision of proposals to the Road Transport Administration or a planning region regarding the organisation of public transport services within the route network under the competence thereof;
6. (9)	When organising public transport services within the boundaries of	To express it in the following wording: 'When organising public transport services within

Article	Current regulation	Suggested amendments ³² /
	one administrative territory outside a city, the regional routes of inter-city significance of a route network are of priority, if the regional route of local significance completely or by more than 70 per cent of its total length matches with the part of the regional route of inter-city significance, as well as route network in cities.	the boundaries of the territory of one administrative region, the routes of city significance and regional routes of inter-city significance of a route network are of priority, if the regional route of local significance completely or by more than 70 per cent of its total length matches with the part of the regional route of inter-city significance'
11. (2)	financing from the State budget is determined and calculated for municipalities for reimbursement of losses for carriers, as well as the financing from the State budget is granted to municipalities for reimbursement of losses in the carriage related to the provision of public transport services, and the legality and correctness of the use of these resources is controlled;	To substitute the word 'municipalities' with words 'planning regions' New wording: 'financing from the State budget is determined and calculated for planning regions for reimbursement of losses for carriers, as well as the financing from the State budget is granted to planning regions for reimbursement of losses in the carriage related to the provision of public transport services, and the legality and correctness of the use of these resources is controlled' Currently the procedure for compensation losses is set by Regulations of Cabinet on Minister No 1226 of 26.10.2009. 'Procedure on setting tariff for compensating losses and expenses incurred by serving public transport services', which will have to be amended, providing for the significance of planning regions in the scheme.
12. (3)	The procedures for the determination, calculation and reimbursement of the expenditures referred to in Paragraph one of this Article to the carrier and for granting of the financing from the State budget to municipalities for covering of the expenditures referred to in Paragraph one of this Article, as well as for control of the legality and correctness of the use of these resources is determined by the Cabinet of Ministers.	To substitute the word 'municipalities' with words 'planning regions'. New wording: 'The procedures for the determination, calculation and reimbursement of the expenditures referred to in Paragraph one of this Article to the carrier and for granting of the financing from the State budget to planning regions for covering of the expenditures referred to in Paragraph one of this Article, as well as for control of the legality and correctness of the use of these resources is determined by the Cabinet of Ministers.'
15.	In addition to the provisions specified in the Regulation, referred to in part 3 of Article 3 of this Law, the Public Procurement Law or in the law, which regulates the granting of concessions, and in	To substitute words: 'law, which regulates the granting of concessions' with words: 'Public and Private partnership law' New wording: 'In addition to the provisions specified in the Regulation, referred to in part 3 of

Article	Current regulation	Suggested amendments ³² /
	other legal acts regulating the sector of public transport services, the following may be provided for in the order contract of public transport services:	Article 3 of this Law, the Public Procurement Law or in the Public and Private partnership law, and in other legal acts regulating the sector of public transport services, the following may be provided for in the order contract of public transport services: As of 1 October 2009 the procedure for granting concessions is set by the Public and Private partnership law.

The Regulations of the Cabinet of Ministers No.1226, of October 26, 2009

'Procedure on setting tariff for compensating losses and expenses incurred by serving public transport services' („Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā radušos zaudējumu un izdevumu kompensēšanas un sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifa noteikšanas kārtība“)

Article	Current regulation	Suggested amendments 33
1.3.	financing from the State budget is determined and calculated for municipalities for reimbursement of losses of carriers, financing from the State budget is granted in order for the municipalities to be able to reimburse to a carrier losses related to the provision of public transport services, as well as the legality and correctness of the use of these resources is controlled.	To substitute the word 'municipalities' with words 'planning regions': New wording: 'financing from the State budget is determined and calculated for planning regions for reimbursement of losses of carriers, financing from the State budget is granted in order for the planning regions to be able to reimburse to a carrier losses related to the provision of public transport services, as well as the legality and correctness of the use of these resources is controlled.'
1.4.	expenses related to implementation of minimum quality requirements set by the state are determined, calculated and reimbursed to a carrier and financing from the State budget is granted to municipalities in order for them to be able to reimburse to a carrier expenses related to implementation of minimum quality requirements set by the state, as well as the legality and correctness of the use of these resources is controlled.	To substitute the word 'municipalities' with words 'planning regions': New wording: 'implementation of minimum quality requirements set by the state are determined, calculated and reimbursed to a carrier and financing from the State budget is granted to planning regions in order for them to be able to reimburse to a carrier expenses related to implementation of minimum quality requirements set by the state, as well as the legality and correctness of the use of these resources is controlled'
43.1.2.	to a municipality of a republic city – every quarter by the tenth date of	To cross out.

³³ Please be aware that proposed amendments in current legislation are to be viewed only in the context of the solution proposed by the expert and the analysed legal norms in force at the time.

Article	Current regulation	Suggested amendments 33
	the first month of the quarter;	
43.2.	a municipality of a republic city and a planning region – to a carrier – every month by the fifteenth date.	Cross out words ‘a municipality of a republic city and’ New wording: ‘a planning region – to a carrier – every month by fifteenth date.’
53.1.	the Ministry of Transport – to a carrier, to a municipality of republic city and to a planning region by the tenth date of the third month following a reporting period (quarter)	To cross out words ‘a municipality of a republic city’ New wording: ‘Ministry of Transport – to a carrier, and to a planning region by the tenth date of the third month following a reporting period (quarter)’
53.2.	a municipality of a republic city and a planning region – to a carrier by the fifteenth date of the third month following a reporting period (quarter);	To cross out words ‘a municipality of a republic city and’ New wording: ‘a planning region – to a carrier by the fifteenth date of the third month following a reporting period (quarter)’
53.3.	Ministry of Transport, a municipality of a republic city and a planning region – to a carrier for the reporting year, within 30 days.	To cross out words ‘a municipality of a republic city’. New wording: ‘Ministry of Transport and a planning region – to a carrier for the reporting year, within 30 days.’
66.	Road Transport Administration has the right to familiarise itself with procedure of calculation of reimbursements performed in municipalities of cities and planning regions and procedure for organisation of public transport services, access documents and request explanations of the responsible employees.	To cross out words ‘a municipality of a city and’. New wording: ‘Road Transport Administration has the right to familiarise itself with procedure of calculation of reimbursements performed in planning regions and procedure for organisation of public transport services, access documents and request explanations of the responsible employees.’

Table XIII.2. The Law on municipalities (*Likums ‘Par pašvaldībām’*)

Article	Current regulation	Suggested amendments 34 /
15. 19)	organize public transport services;	To cross out. Please refer to the commentary at the point 5 of part 3 of Article 5 of The Public Transport Services Law.

³⁴ Please be aware that proposed amendments in current legislation are to be viewed only in the context of the solution proposed by the expert and the analysed legal norms in force at the time.

XIV PIELIKUMS. Teritorijas plānošanas likuma projekta grozījumi

Nepieciešamie spēkā esošo un projektēto tiesību normu (analizēto) grozījumi, kas nepieciešami, lai ieviestu ierosināto plānošanas modeli. Šajā pielikumā tabulas ir sniegtas latviešu valodā. Tulkotās tabulas atrodas pielikuma beigās.

XIV.1. tabula. Reģionālās attīstības likums

Pants	Pašreizējais regulējums	Piedāvātie grozījumi ³⁵
16.1 Plānošanas reģiona kompetence		Papildināt pantu ar jaunu punktu: 'sadarbībā ar kompetentajām valsts iestādēm ierosina vai izstrādā reģiona pašvaldību vajadzībām, plānošanas reģiona attīstības programmai un teritorijas plānojumam atbilstošu publiskā transporta maršrutu tīklu'
16.1 Plānošanas reģiona kompetence		Papildināt pantu ar jaunu punktu: 'sadarbībā ar pašvaldībām un valsts iestādēm nodrošina publiskā transporta pakalpojumus attiecīgajā reģionā'

XIV.2. tabula. Teritoriālās attīstības plānošanas likuma projekts³⁶

pants	Pašreizējais regulējums	Piedāvātie grozījumi
10. (1)	Nozaru ministrijas sagatavo priekšlikumus valsts interešu teritoriju noteikšanai, ja nepieciešams, izstrādā tematiskos plānojumus	Papildināt ar teikumu: 'Par transporta infrastruktūras attīstības plānošanu atbildīgā nozares ministrija papildina par teritorijas attīstības plānošanu atbildīgās ministrijas izstrādātos dokumentus saistībā ar transporta infrastruktūras plānotajiem attīstības pasākumiem'. Lai gan pašreizējā likuma projekta redakcija paredz nozares ministriju līdzdarbību plānojumu izstrādē. Tomēr piedāvātie papildinājumi akcentētu satiksmes ministrijas kā atbildīgās par transporta infrastruktūras pasākumiem plānoto aktivitāšu iestrādi RAPLM izstrādātajos dokumentos. Likums 'Par autoceļiem' 11. panta pirmā daļa nosaka, ka autoceļu attīstību plāno Latvijas Republikas Satiksmes ministrija, ievērojot ekonomiskās, ekoloģiskās un sociālās attīstības tendences, valsts un pašvaldību intereses un par pamatu izvirzot reģionu vienlīdzīgas attīstības principu. Savukārt esošais autoceļu tīkls ir bāze transporta infrastruktūras plānošanai, līdz ar to arī teritorijas plānošanai.

Tulkotās tabulas

XIV.1. tabula. Reģionālās attīstības likums

Pants	Pašreizējais regulējums	Ierosinātie grozījumi 37 /
16.1 Plānošanas reģiona kompetence		Papildināt ar jaunu punktu: 'Sadarbībā ar kompetentajām valsts iestādēm reģiona pašvaldību vajadzībām ierosina un izstrādā sabiedriskā transporta maršrutu tīklu saskaņā ar attīstības programmu un plānošanas reģiona teritoriālās attīstības plānu.'

³⁵ Lūdzam ņemt vērā, ka ieteiktās izmaiņas esošajā likumdošanā vērtējumā vienīgi eksperta piedāvātā risinājuma un analizēto spēkā esošo tiesību normu kontekstā.

³⁶ Ņemot vērā dokumenta projektu, kas izsludināts VSS: <http://www.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?datumsFrom=2009-06-01&datumsTo=2010-06-01&text=VSS-159&org=0&area=0&type=0>.

³⁷ Lūdzam ņemt vērā, ka ieteiktie spēkā esošo tiesību normu grozījumi vērtējami vienīgi eksperta piedāvātā risinājuma un analizēto spēkā esošo tiesību normu kontekstā

Pants	Pašreizējais regulējums	Ierosinātie grozījumi 37 /
16.1 Plānošanas reģiona kompetence		Papildināt ar jaunu punktu: 'Sadarbībā ar pašvaldībām un valsts institūcijām nodrošina sabiedriskā transporta pakalpojumus attiecīgajā reģionā.'

XIV.2. tabula. Teritoriālās attīstības plānošanas likuma projekts³⁸

Pants	Pašreizējais regulējums	Ierosinātie grozījumi
10. (1)	Ja nepieciešams, nozares ministrijas izstrādā ierosinājumus valsts interešu teritoriju noteikšanai, izstrādājot tematiskos plānus	<p>Papildināt ar teikumu: 'Par transporta infrastruktūras attīstības plānošanu atbildīgā nozares ministrija papildus iesniedz dokumentus, kurus izstrādā par teritoriālās attīstības plānošanu atbildīgā ministrija, saistībā ar plānotajiem transporta infrastruktūras attīstības pasākumiem'.</p> <p>Lai gan pašreizējais likuma projekta formulējums paredz nozares ministriju sadarbību plānošanas izstrādāšanā, ierosināto papildinājumu mērķis ir uzsvērt Satiksmes ministrijas atbildību par plānoto transporta infrastruktūras pasākumu iekļaušanu Latvijas Republikas Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrijas izstrādātajos dokumentos.</p> <p>Likuma „Par autoceļiem” 11. panta pirmā daļa nosaka, ka ceļu attīstību plāno Latvijas Republikas Satiksmes ministrija, ņemot vērā ekonomikas, vides un sabiedrības attīstības tendences un valsts un pašvaldību intereses un ievērojot pamatprincipu - reģionu vienlīdzīgas attīstības principu.</p> <p>Esošais autoceļu tīkls ir transporta infrastruktūras un tātad arī teritoriālās attīstības plānošanas pamats.</p>

38

Ņemot vērā dokumenta projektu, kas izsludināts VSS: <http://www.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?datumsFrom=2009-06-01&datumsTo=2010-06-01&text=VSS-159&org=0&area=0&type=0>

XV PIELIKUMS. Autoceļu likuma grozījumi

Nepieciešamie spēkā esošo (analizēto) tiesību normu grozījumi, kas nepieciešami, lai ieviestu ierosināto autoceļu uzturēšanas un izbūves modeli. Šajā pielikumā tabulas ir sniegtas latviešu valodā. Tulkotās tabulas atrodas pielikuma beigās.

XV.1. tabula. Likums „Par autoceļiem”

Pants	Pašreizējais regulējums	/ Ierosinātie grozījumi ³⁹
(11)	Atsevišķos gadījumos ar Ministru kabineta lēmumu valsts autoceļus, izņemot valsts galvenos autoceļus un to zemes, tai skaitā ceļu zemes nodalījumu joslas, ar visām šo autoceļu kompleksā ietilpstošajām būvēm var nodot pašvaldību pārziņā.	Papildināt pantu ar teikumu: ‘Minētais noteikums nav attiecināms uz 3. panta trešās daļas 1. punktā noteiktajiem galvenajiem autoceļiem.’ Šī panta pirmā daļa paredz, ka valsts autoceļi ar visām to kompleksā ietilpstošajām būvēm ir LR īpašums, kas nodots Latvijas Valsts ceļi pārziņā un attiecībā uz galvenajiem autoceļiem (kas valsts autoceļu tīklu savieno ar citu valstu galvenās nozīmes autoceļu tīklu un galvaspilsētu — ar pārējām republikas pilsētām vai kas ir republikas pilsētu apvedceļi) nevajadzētu nodot šīs tiesības pašvaldībai, lai saglabātu valsts nozīmes ceļu kvalitāti visā ceļa posmā. Lai gan pašreizējā norma paredz, ka tikai atsevišķos gadījumos autoceļi var tikt nodoti pašvaldībai, Rīgas un Pierīgas reģionā tie nav atsevišķi gadījumi.

Ministru Kabineta 2009. gada 29. septembra Noteikumi Nr. 1104

‘Noteikumi par valsts autoceļu un valsts autoceļu maršrutā ietverto pašvaldībām piederošo autoceļu posmu sarakstiem’

Valsts autoceļu un valsts autoceļu maršrutā ietverto pašvaldībām piederošo autoceļu posmu saraksts

Pants	Pašreizējais regulējums	Ierosinātie grozījumi
	Minētais dokuments ir grozāms, izslēdzot valsts galveno autoceļu posmus no saraksta.	

³⁹ Lūdzam ņemt vērā, ka ieteiktie spēkā esošo tiesību normu grozījumi vērtējami vienīgi eksperta piedāvātā risinājuma un analizēto spēkā esošo tiesību normu kontekstā.

XV.1. tabula. Likums „Par autoceļiem”

Pants	Pašreizējais regulējums	Ierosinātie grozījumi 40
(11)	Atsevišķos gadījumos valsts autoceļus, izņemot galvenos valsts autoceļus, un to zemi, ieskaitot ceļu zemes nodalījuma joslas, kopā ar visām būvēm, kas ietilpst autoceļu kompleksā, ar Ministru Kabineta lēmumu iespējams nodot pašvaldību pārvaldījumā.	Papildināt šo pantu ar teikumu: ‘Šis noteikums nav piemērojams 3. panta 3. daļas 1. punktā norādītajiem valsts galvenajiem ceļiem.’ Šī panta pirmajā daļā ir noteikts, ka valsts ceļi kopā ar visām būvēm, kas ietilpst autoceļu kompleksā, ir Latvijas valsts īpašums, kas nodots „Latvijas Valsts Ceļu” pārvaldībā. Lai uzturētu valsts nozīmes ceļu kvalitāti visos autoceļa posmos, galvenos autoceļus (kas savieno valsts autoceļu tīklu ar citu valstu galveno autoceļu tīkliem un galvaspilsētu ar citām republikas pilsētām vai ir republikas pilsētu apvedceļi) nevar nodot pašvaldību pārvaldījumā. Lai gan pašreizējais regulējums paredz, ka atsevišķos gadījumos autoceļus var nodot pašvaldībām, Rīgas un Pierīgas reģiona autoceļu nodošana pašvaldībām nav „atsevišķi gadījumi”.

Ministru Kabineta 2009. gada 29. septembra Noteikumi Nr. 1104

„Noteikumi par valsts autoceļu un valsts autoceļu maršrutā ietverto pašvaldībām piederošo autoceļu posmu sarakstiem”

Pants	Pašreizējais regulējums	Ierosinātie grozījumi
		Minētais dokuments ir grozāms, izslēdzot valsts galveno autoceļu posmus no saraksta..

⁴⁰ Lūdzam ņemt vērā, ka ieteiktie spēkā esošo tiesību normu grozījumi vērtējami vienīgi eksperta piedāvātā risinājuma un analizēto spēkā esošo tiesību normu kontekstā

XVI PIELIKUMS. Informācija par aizņēmumiem un saistībām

NIB, EBRD un EIB ir trīs galvenās starptautiskās finanšu institūcijas, kuru pakalpojumus Latvija var izmantot.

Ziemeļu Investīciju banka (NIB)

Starptautiska finanšu institūcija, kas strādā Ziemeļvalstīs un Baltijas valstīs. NIB finansē projektus, kas stiprina konkurētspēju un risina vides aizsardzības jautājumus. Banka piedāvā ilgtermiņa aizdevumus un garantijas privātā un valsts sektora klientiem, piemērojot tirgus noteikumus. NIB finansē galvenokārt investīcijas četrās tautsaimniecības nozarēs:

- enerģētika;
- vide;
- transports, loģistika un komunikācijas;
- inovācijas.

Banka apsver iespējas finansēt projektus, novērtējot tos ilgspējīgas attīstības aspektā. NIB analizē katra projekta tiešo un netiešo ietekmi uz konkurētspēju un vidi. NIB ir starptautiska finanšu institūcija, kas pieder Dānijai, Igaunijai, Somijai, Īslandei, Latvijai, Lietuvai, Norvēģijai un Zviedrijai. Banka veic aizdevumu operācijas gan Ziemeļvalstīs, gan arī citās valstīs. NIB iegūst aizdevumiem nepieciešamo finansējumu, veicot aizņēmumus starptautiskajos finanšu tirgos. NIB obligācijām ir piešķirts visaugstākais iespējamais kredītreitings.

EBRD

EBRD izmanto investīciju instrumentus, lai palīdzētu veidot tirgus ekonomiku un attīstīt demokrātiju valstīs, kas atrodas gan Centrālajā Eiropā, gan arī Centrālajā Āzijā. EBRD ir lielākais investors savā darbības jomā un papildus savam kapitālam mobilizē ievērojamas tiešās ārvalstu investīcijas. Tā pieder 61 valstij un divām starpvaldību institūcijām: EIB un ES. Kaut gan tās akcionāri ir valsts sektora pārstāvji, banka veic ieguldījumus galvenokārt privātajā sektorā, parasti kopā ar saviem komercdarījumu partneriem. Saskaņā ar savu mandātu EBRD strādā tikai tajās valstīs, kurās tiek ievēroti demokrātijas principi, un projektiem, kurus EBRD finansē, jāatbalsta dabas aizsardzība. EBRD investīciju mērķiem jāatbalsta pāreja, t.i., tām jāpalīdz valstīm veidot attīstīta tirgus ekonomika. EBRD stratēģija paredz paplašināt un padziļināt privātā sektora lomu ekonomikā. EBRD pieprasa valsts garantijas aizņēmuma nodrošināšanai tikai aizņēmuma gadījumos.

EBRD iegulda galvenokārt infrastruktūrā un enerģētikā, it īpaši projektos, kas nodrošina enerģētikas nozares uzņēmumu pārņemšanu privātīpašumā un komercializāciju, kā arī atbalsta pašvaldības, palīdzot tām apgūt ES finansējumu un attīstīt publiskās un privātās partnerības, projektos, atbalsta transporta nozares komercializāciju un meklē veidus, kā izmantot iespējas, kuru gadījumā projektam nav vajadzīgas valsts garantijas. Kopš 2000. gada EBRD ir Latvijā veikusi investīcijas 32 projektos 927 miljonu eiro apmērā.

EIB

EIB piešķir aizdevumus ES svarīgiem projektiem, piemēram, dzelzceļu un ceļu savienojumu, lidostu un vides projektiem. Apmēram 90 % aizdevumu tiek piedāvāti ES valstīm. Aizdevumi ekonomiski vājākiem reģioniem, kandidātvalstīm un attīstības valstīm tiek piešķirti kombinācijā ar EK struktūrfondi. EIB iegūst finanses no aizdevumiem kapitāla tirgū un no bankas akcionāriem – ES dalībvalstīm, tā ir lielākais investors ES. EIB rūpīgi atlasa investīciju projektus, kam jāatbilst šādiem kritērijiem: palīdzēt sasniegt ES mērķus, piemēram, Eiropas industrijas un mazo un vidējo uzņēmumu konkurētspējas paaugstināšana; Eiropas mēroga tīklu (transporta un telesakaru tīkli un energotīkli), informācijas tehnoloģiju attīstība, dabas un pilsētvides aizsardzība, veselības aprūpe un izglītības līmeņa uzlabošana, nelabvēlīgu reģionu attīstības veicināšana, palīdzība citu finanšu avotu piesaistīšanā. Pēdējos piecos gados EIB Latvijā ir piešķīrusi aizdevumus, kuru kopējā vērtība sastāda 943 miljonus eiro, no tiem 2008. gadā 610 miljonus eiro.

XVI.1. tabulā uzskaitīti Latvijas likumi un noteikumi saistībā ar aizdevumiem, PPP un citām saistībām.

XVI.1. tabula. Likumi, noteikumi un vadlīnijas, kas reglamentē Latvijas valsts iestāžu un it īpaši pašvaldību rīcību saistībā ar aizdevumiem, PPP un citām saistībām

Ar PPP saistītās vadlīnijas	Latvijas likumi un noteikumi
Valsts pamatbudžetā un speciālajos budžetos jāiekļauj PPP saistības sakarā ar investīciju projektiem	Latvijas Republikas Ministru Kabineta 2009. g. 3. oktobra 'Noteikumi par budžeta pieprasījumu izstrādāšanas un iesniegšanas pamatprincipiem'
Latvijas valdība apņemas neuzņemties jaunu PPP projektu īstenošanu, izņemot koncesijas līgumus, kuru gadījumā valdība neuzņemas nekādus riskus vai saistības. Pastāv iespēja, ka šāds lēmums tiks pieņemts arī 2011. gadam.	Latvijas valdības 2010. gada 22. janvāra vēstule Starptautiskajam valūtas fondam
Pašvaldībām ir pienākums ik mēnesi iesniegt progresa pārskatus, cita starpā pārskatus par pašvaldību saistībām, piemēram, aizdevumiem, garantijām un citām ilgtermiņa saistībām, kas izriet no PPP projektiem.	Latvijas Ministru Kabineta 2006. gada 25. aprīļa noteikumi Nr. 313 'Noteikumi par pašvaldību mēneša pārskatu saturu, sagatavošanas un iesniegšanas kārtību'
pašvaldības ir tiesīgas uzņemties finanšu saistības tikai stratēģiski svarīgu Eiropas Savienības un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto projektu vai PPP ietvaros līdzfinansēto projektu īstenošanai.	Likuma "Par valsts budžetu 2010. gadam" 14. pants. Šādu ilgtermiņa saistību uzņemšanās kārtība ir paredzēta Ministru Kabineta noteikumos, un tās jāapstiprina finanšu ministram kārtībā, kas noteikta Publiskās un privātās partnerības likumā
pašvaldības, aizdevumi un citas saistības	
Valsts kase var piešķirt aizdevumus pašvaldībām, citām valsts iestādēm un uzņēmumiem utt. ⁴¹ Aizdevumi tiek piešķirti aizņēmuma limitu robežās, kas tiek noteiktas ikgadējā Likumā par valsts budžetu.	Likuma par budžetu un finanšu vadību 35. panta 5. daļa
pašvaldības 2010. gadā ir tiesīgas uzņemties finanšu saistības Eiropas Savienības īstenošanai, ja pašvaldības līdzfinansējums nav mazāks par 90% un nepieciešamā aizņēmuma summa nepārsniedz 10% no kopējām projekta izmaksām.	Likuma "Par valsts budžetu 2010. gadam" 14. pants. Pašvaldības.
Lēmumus par atļaujamajiem aizņēmumu apmēriem pieņem Pašvaldību aizņēmumu un garantiju kontroles un pārraudzības padome (finanšu ministrs).	Katru gadu atļautais pašvaldību aizņēmumu un garantiju apmērs tiek noteikts ar Likumu par valsts budžetu šim gadam.
Valsts normatīvie akti atļauj Rīgas Domei izdarīt aizņēmumus līdz 100 % apmērā no Rīgas gada budžeta. Finanšu ministram ir atļauts izsniegt aizdevumu vai garantijas ES projektu līdzfinansēšanai pat tad, ja šādas pašvaldības kopējās saistības par 20% pārsniedz gada budžeta ieņēmumus ⁴²	Likuma "Par valsts budžetu 2010. gadam" 14. pants.

⁴¹ Ja kopējā pašvaldības daļa kapitālā pārsniedz 65 %.

⁴² Mīnus valsts noteiktās subsīdijas un iemaksas Pašvaldību finanšu izlīdzināšanas fondā.

XVII PIELIKUMS. PPP autoceļu projekti

Šajā pielikumā sniegtā informācija pamatojas galvenokārt uz šādu jaunāko pētījumu rezultātiem:

- Kapitāla tirgi PPP finansēšanā, kur mēs atradāmies, un kurp mēs dodamies. EPEC (Eiropas PPP pieredzes centrs - EIB, ES un citu partneru sadarbības organizācija), 2010. gada aprīlis;
- Finanšu krīze un PPP tirgus – potenciālās sanācības darbības. EPEC, 2009. gada augusts;
- Privāto un publisko investīciju mobilizācija – ekonomikas atveseļošanai un ilgtermiņa strukturālām izmaiņām: publisko un privāto partnerību attīstība. Eiropas Kopienu komisija, 2009. gada novembris;
- Zviedrijas PPP modelis investīcijām infrastruktūrā, Banverket, VTI un SRA apvienotās darba grupas izstrādātā pārskata kopsavilkums, 2008. g.

jaunāko PPP autoceļu projektu galvenās īpašības

PPP autoceļu projektu gadījumā projektēšanu un izbūvi parasti finansē projekta uzņēmēj sabiedrība, kas piesaista aizdevumu. Aizņēmuma dzēšana sākas pēc objekta nodošanas ekspluatācijā un turpinās darbības periodā, izmantojot valsts finansējumu kā maksu par pakalpojumu. Tam ir divas svarīgas sekas:

- spēcīgs stimuls pēc iespējas ātrāk atklāt satiksmi, labvēlīgas sociālekonomiskās sekas;
- procentu izmaksas salīdzinājumā ar valsts finansējumu ir augstākas.

Prasībām atbilstošam PPP modelim jābūt pietiekami elastīgam, lai tas spētu pārvaldīt lietotāju maksu par ceļa izmantošanu, tādējādi radot plašāku finansēšanas bāzi. Lietotāju maksu par ceļu izmantošanu iekasēšanas sistēmas rūpīgi jāizplāno, lai neradītu nevēlamu ietekmi uz satiksmes kontroli. Gadījumos, kad valsts nes atbildību par galīgo finansējumu, maksājumi projekta uzņēmēj sabiedrībai jāveic kā fiksēts gada maksājums. Gadījumos, kad lietotāji ar maksu par ceļa izmantošanu dzēš visu finansējuma summu vai tās daļu, šīs maksas parasti tiek maksātas valstij (Norvēģijas modelis).

Maksu par ceļa lietošanu līguma periodā aprēķina piemērs: pieņemot, ka privātais partneris investē 100 miljonus eiro transporta infrastruktūrā un pieprasa 15 % atdevi no kapitāla investīcijām⁴³ 15 gadus ilgā ekspluatācijas periodā: valsts iestāžu maksa par pieejamību sastāda 14 miljonus eiro gadā.

autoceļu PPP budžeta konsekvences salīdzinājumā ar tradicionālo finansēšanu un aizņēmumiem

Ja projekta uzņēmēj sabiedrība nes pilnu atbildību par investīciju izmaksu finansēšanu (t.i. izmanto pašu kapitālu un aizņēmumus kapitāla tirgū), finansējums no valsts budžeta netiek izdarīts līdz ceļa nodošanai lietošanā, taču PPP kopējā līguma vērtība tiek iekļauta valsts ilgtermiņa saistībās. Saskaņā ar Likumu un finanšu vadību PPP līguma izdevumi kļūst par kārtējā budžeta gada saistībām tikai tad, ja valsts šajā gadā maksā maksu par pieejamību. SVF izmanto citu metodisko pieeju un pieņem, ka PPP līguma saistības pilnā līgumā paredzētajā apmērā kļūst par valsts ikgadējām saistībām no līguma parakstīšanas datuma (ESA 95 standarts – Eiropas nacionālo un reģionālo kontu sistēma).

PPP līguma ekonomiskā ietekme un ietekme uz valsts finansēm galvenokārt ir periodizācijas rakstura ietekme. Pāreja no investīciju infrastruktūrā finansēšanas saskaņā ar galvenajiem aizņemšanās noteikumiem, kas paredzēti likumā par valsts budžetu (izdevumi no Valsts parāda biroja) nozīmē lielāku piešķiruma (kredīta) apmēru šodien, maksājot ar rītdienas piešķiruma (kredīta) apmēra samazināšanos rīt. PPP salīdzinājumā ar finansēšanu no piešķiruma (kredīta) nozīmē palielinātu investīciju apmēru, kas pārsniedz budžeta griestus.

Ja projekta uzņēmēj sabiedrība nes pilnu atbildību par investīciju izmaksu finansēšanu (t.i. izmanto aizņēmumus kapitāla tirgū), no valsts budžeta netiek veikta finansēšana līdz objekta nodošanai.

⁴³ iespējams 70 % projekta izmaksu finansēt ar aizņēma līdzekļiem (procentu likme 7 %) un 30 % no akciju kapitāla (starptautiskie līgumpartneri pieprasa 15 % atdevi, ieskaitot piemaksu par risku) un 1% uzturēšanas izmaksas saistībā ar investīciju.

Budžeta atlikums tiek maksāts projekta uzņēmējiesabiedrībai, veicot regulārus maksājumus projekta uzņēmējiesabiedrībai.

Slēdzieni attiecībā uz pašreizējo PPP tirgu

- Finanšu tirgus:
 - Projektu finansiālie darījumi un PPP aizņēmumi konkurē ar pievilcīgākām uzņēmumu iespējām par trūcīgajiem reglamentētajiem kapitāla piešķirumiem. Tas pārbauda esošā PPP modeļa dzīvotspēju;
 - Sindicēto aizņēmumu tirgū iestājusies stagnācija;
 - Banku peļņas norma ir ievērojami pieaugusi;
 - Banku nesubordinēto parādu⁴⁴ dzēšanas termiņi ir ievērojami samazinājušies;
 - Dažas bankas ir pilnībā vai daļēji izstājušās no projektu finanšu tirgus. Dažas pazīmes liecina, ka starptautisko finanšu tirgu dalībnieki pašlaik vairāk orientējas uz savas valsts iekšējo finanšu tirgu;
 - Pagaidām nav radies neviens dzīvotspējīgs kapitāla tirgus risinājums, kas aizstātu sabrukušo obligāciju tirgu, kas tika slēgts, sabrūkot specializētajiem uzņēmumiem.
- Projekti:
 - Projekti, kas pārsniedz 500 miljonus eiro, tiek uzskatīti par pārāk dārgiem un tiem nepieciešams būtisks valsts finansiālais atbalsts. Vairums banku pašlaik izvirza argumentu, ka ļoti ilgje aizdevumu dzēšanas termiņi, t.i., vairāk par 25 gadiem, kas PPP tika noteikti pirms krīzes, neesot ilgtspējīgi;
 - Pastāv vienprātīgs uzskats, ka bankām daudz izdevīgāki ir īstermiņa aizdevumi, t.i., uz 15 līdz 18 gadiem, un ilgāki dzēšanas termiņi varētu saglabāties tikai kapitāla tirgos. Galvenais PPP līgumu ilguma dzinējspēks varētu būt tehniska rakstura (dzīvescikla un morālā nolietojuma apsvērumi), nevis finanšu rakstura apsvērumi.

Tomēr PPP tirgus vēl nav pilnīgi sabrucis. Tajā joprojām tiek slēgti darījumi, taču ievērojami lēnākā tempā. Bankas ārkārtīgi piesardzīgi izvēlas iespējamās aizņēmējus, un finansētāju izvirzītie noteikumi un nosacījumi ir pretrunīgi.

Valsts atbalsts PPP projektiem

Valsts darbības stāvokļa uzlabošanai valsts vai kompetentās valsts iestādes iespēju robežās un jau esošo valsts atbalsta PPP, piemēram, piešķirumu vai daudzpusēju aizdevumu piešķiršana, formu paplašināšana, ir divas iespējas, kuras pašlaik izmēģina vairākas valstis:

- valsts garantijas, kas tiek piemērotas projekta parādsaistībām vai projektam;
- obligācijas (piemēram, Francijas un Portugāles saistību izpildes garantijas);
- valsts aizdevums, piemēram, Apvienotās Karalistes Valsts kases Infrastruktūras finansēšanas nodaļa.

ES līdzfinansētie PPP projekti

No juridiskā un tehniskā viedokļa ir iespējamas PPP, kurām tiek piesaistīti kāda struktūrfonda vai Kohēzijas fonda līdzekļi. Tomēr šāda veida projekti ir sarežģītāki nekā standarta iepirkuma konkursu rezultātā noslēgtie līgumi, parasti PPP struktūras noteikšana aizņem daudz laika un tai nepieciešamas lielākas sākotnējās izmaksas, tāpēc pagaidām ir ļoti maz šādas sadarbības piemēru un Centrālajā Eiropā un Austrumeiropā tādu vispār nav. Visaktīvāk PPP, piesaistot struktūrfondus infrastruktūras projektu finansēšanai, izmanto Grieķija un Portugāle (piemēram, jaunā Atēnu lidosta, Antiriona tilts Grieķijā, Vasko da Gamas tilts Lisabonā), kur ES dotācijas tika izmantotas kapitālizmaksām, taču šie pasākumi notika 2000. – 2006. g. fondu plānošanas periodā, pēdējā laikā šāda veida jaunu pasākumu nav bijis, lai gan Portugāle plāno īstenot ātrgaitas dzelzceļa līnijas projektu, izmantojot PPP līgumu.

44

Nesubordinētais parāds finanšu izpratnē (bieži tiek noformēts kā nesubordinētās parādzīmes un reizēm tiek dēvēts par nesubordinēto aizņēmumu) ir parādsaistības, kas ir jānokārto pirms visām citām nenodrošinātajām vai kaut kādā citā ziņā subordinētām emitenta parādsaistībām.

Nepastāv konkrētas vadlīnijas vai rokasgrāmatas saistībā ar PPP projektiem, piesaistot ES fondus. Pastāv galvenie no Kopienas tiesībām izrietošie principi, kas PPP ir jāievēro: konkurence, leguldījumam atbilstošā vērtība, vienlīdzīga attieksme, vienlīdzīga piekļuve informācijai, valsts interešu aizsardzība utt. Kā jau minēts, Latvijas FM pašlaik pēta iespējas finansēšanai izmantot PPP līgumu, piesaistot arī ES fondus.

XVIII PIELIKUMS. Esošie ES finansēšanas instrumenti, kas saistīti ar RPMP

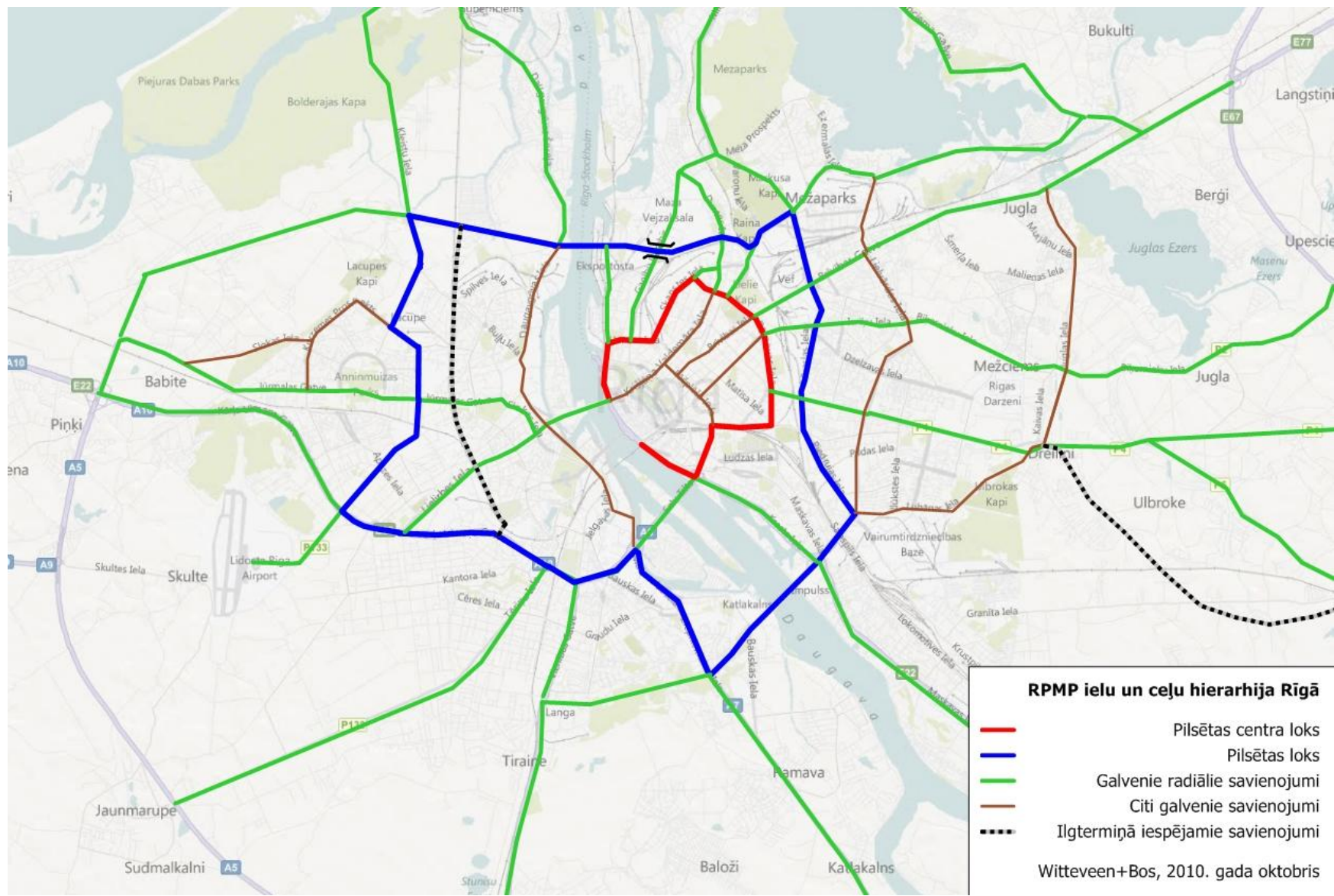
XVIII.1. tabula. Darbības programma 'Infrastruktūra un Pakalpojumi'

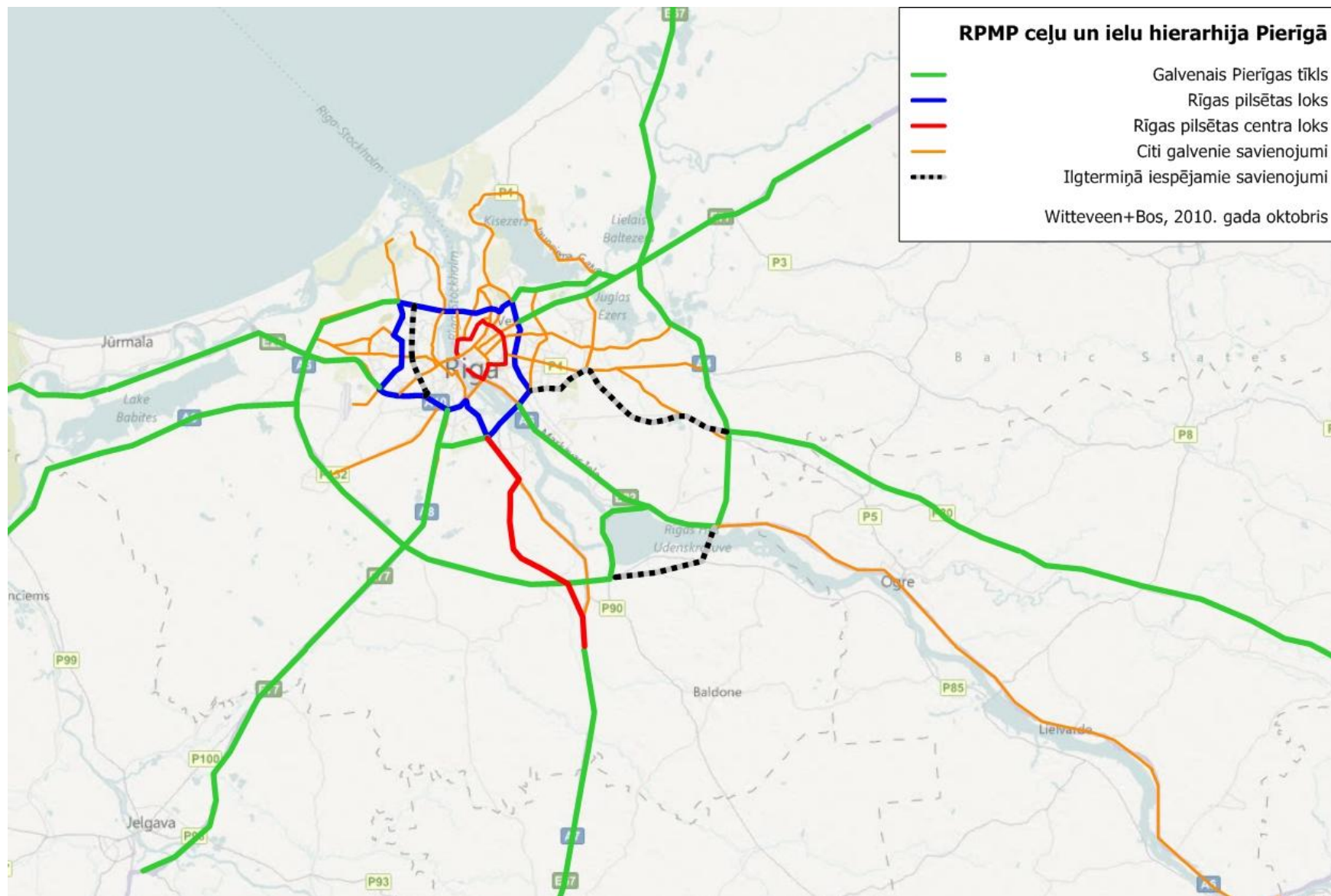
Nr.	Prioritātes, pasākuma, aktivitātes, apakšaktivitātes nosaukums	Fonds	Finansējums LVL	Pārstāvēniecības iestāde	Sadarbības iestāde	Projektu atlases procedūra	Pasūtītājs	Veicamās darbības	Piezīmes	Informācijas avots
3.2	3.2. Prioritāte. "Teritoriju pieejamības un sasniedzamības veicināšana"		359.266.842							
3.2.1.	3.2.1. PASĀKUMS. Pieejamības un transporta sistēmas attīstība		266.383.310							
No 3.2.1.3.2 līdz 3.2.1.1.			16.8%							
3.2.1.1.	3.2.1.1. aktivitāte. Valsts 1 šķiras autoceļu maršrutu sakārtošana	ERDF	147.588.840	Satiksmes ministrija		CPSP	Satiksmes ministrija	Valsts nozīmes I šķiras ceļu tīkla nograntēšana (ieskaitot tiltu rekonstrukciju attiecīgajos ceļu posmos)	Netieša saistība ar RPMP projektiem. Viens no noteiktajiem kritērijiem ir arī nozīmīga saistība ar RPMP, jo projektiem ir nozīmīga loma attiecīgā plānošanas reģiona attīstībā (reģionālo attīstības centru savienošana ar nacionālajiem attīstības centriem vai Rīgu), vai TEN-T, vai nodrošina piekļuvi reģionālajiem attīstības centriem) vai arī projekts ir kā maršruta turpinājums, kas uzskāts iepriekšējo ceļu rekonstrukcijas programmu ietvaros, kā arī projekts atbilst maršrutā, kas tiek koordinēts caur plānošanas reģiona attīstības padomi. Rīgas plānošanas reģiona fondu apjoms ir LVL 21 174 754	RoCoM 306
3.2.1.2.	3.2.1.2. aktivitāte. Transižu sakārtošana pilsētu teritorijās	ERDF	42.168.240	Satiksmes ministrija		OCFA	Pašvaldības (izņemot Rīgu)	Pilsētas transižu ielu rekonstrukcija un attīstība galvenajos valsts ceļos un I šķiras ceļos vietās, kur esošā infrastruktūra ir nolietota (piem., iebrukusi ielu posmi) vai kuras nevar pielāgot pieaugošajai satiksmes slodzi	Nav tiešas saistības ar RPMP projektiem	RoCoM 743
3.2.1.3.	3.2.1.3. aktivitāte. Satiksmes drošības uzlabojumi apdzīvotās vietās un Rīgā	ERDF	19.056.130	Satiksmes ministrija	CFCA					
3.2.1.3.1.	3.2.1.3.1. apakšaktivitāte. Satiksmes drošības uzlabojumi apdzīvotās vietās ārpus Rīgas	ERDF	10.828.945	Satiksmes ministrija	CFCA	OCFA	Pašvaldības (izņemot Rīgu)	Satiksmes drošības uzlabošana apdzīvotajās vietās, likvidējot tā saucamās "meļņu punktu" vietas, kuras ir bīstamas satiksmes drošībai; ne tikai tās, kur bieži notiek satiksmes negadījumi un ir liels bojāgājumu skaits, bet arī potenciāli bīstamas vietas. Dažādas transporta infrastruktūras uzlabošana un satiksmes organizācijas pasākumi, lai panāktu satiksmes drošības līmeņa uzlabošanu ar pēc iespējas mazākiem līdzekļiem. Piem., pāreju pārkārtošana un energo-efektīva apgaismojuma uz ielām un luksoforu uzstādīšana, gājēju ceļu un pāreju izveidošana	Nav tiešas saistības ar RPMP projektiem	RoCoM 426
3.2.1.3.2.	3.2.1.3.2. apakšaktivitāte. Satiksmes drošības uzlabojumi Rīgā	ERDF	8.227.185	Satiksmes ministrija	CFCA	CPSP	Pašvaldības ar vairāk kā 500 000 iedzīvotājiem (Rīgas pašvaldība)	Rekonstrukcijas un attīstības darbi un satiksmes organizācijas uzlabošana Rīgā. Satiksmes drošības uzlabošana Rīgā, likvidējot tā saucamās "meļņu punktu" vietas, kuras ir bīstamas satiksmes drošībai, kā arī uzlabojot satiksmes vadības un kontroles sistēmu (luksoforu, ceļa zīmes). Satiksmes drošības palielināšanai, šķērsojumu, tiltu, tuneļu un savienojumu būvniecība, rekonstrukcija un remontēšana. Vairāktiemu gājēju ceļu izbūve. Energo-efektīva apgaismojuma uz ielām un luksoforu uzstādīšana. Gājēju un velosipēdistu pāreju izveide. Sabiedriskā transporta pieturvietu izbūve. Pazemes komunikāciju un sabiedriskā transporta infrastruktūras rekonstrukcija, ja tā ir cieši saistīta ar satiksmes drošības uzlabošanas projekta ieviešanu.	Tieša saistība ar RPMP projektiem. 1) Ceļu rekonstrukcija; 2) Dzelzceļa stacijas; 3) Dzelzceļi, drošības pasākumi; 4) Tramvaji Rīgā, pieturas, pārsēšanās punkti, peroni, nojumes; 5) Tramvaji Rīgā, tramvaju darbības sfēra 6) Mikroautobusi, autobusu pieturas; 7) Reģionālie autobusi, autostāvas, autobusu pieturas	RoCoM 240
3.2.1.4.	3.2.1.4. aktivitāte. Mazo ostu infrastruktūras uzlabošana	ERDF	3.514.020	Satiksmes ministrija	CFCA	CPSP	Mazo ostu pārvaldes	Piesātinu un koplietošanas hidroelektroenerģijas rekonstrukcija, krasta nostiprinājuma konstrukciju izbūve, mazo ostu, kur tiek pārkrautas un pārvešanas starptautiskās kravas, akvatorija un kuģu ceļu padziļināšana	Nav tiešas saistības ar RPMP projektiem	RoCoM 239
3.2.1.5.	3.2.1.5. aktivitāte. Publiskais transports ārpus Rīgas	ERDF	14.056.080	Satiksmes ministrija		CPSP	Pašvaldību uzņēmums, kas nodrošina sabiedriskā transporta infrastruktūras pakalpojumus	Sabiedriskā transporta attīstība ārpus Rīgas kā alternatīva vieglo pasažieru automašīnu izmantošanai (ieskaitot esošās tramvaju infrastruktūras izbūvi, rekonstrukcija vai atjaunošana, vai arī tramvaju līnijas pagarināšana, vai ritošā sastāva atjaunošana).	Nav tiešas saistības ar RPMP projektiem	Satiksmes ministrija; Attīstības kritērija
3.3.	3.3. Prioritāte "Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstība un ilgtspējīga transporta veicināšana"		602.279.450							
No 3.3.1.5 līdz 3.3.1.1.			37%							
3.3.1.	3.3.1. Pasākums "Liela mēroga transporta infrastruktūras uzlabojumi un attīstība"		502.200.160							
3.3.1.1.	3.3.1.1. aktivitāte. TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi	CF	209.711.634	Satiksmes ministrija		CPSP	Satiksmes ministrija	Ceļu izbūve un rekonstrukcija. Vietējās nozīmes ceļu rekonstrukcija, ja tie nedrīkst ierasties ar projekta realizāciju.	Netieša saistība ar RPMP projektiem. Apstiprinātais projekts – ceļa E22, posma Rīga (Tīnāži) – Koknese izbūve. Izmaksas LVL 160 017 928, CF finansējums LVL 136 015 239.	RoCoM 212
3.3.1.2.	3.3.1.2. aktivitāte. TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcija un attīstība (Austrumu-Rietumu dzelzceļa koridora infrastruktūras attīstība un Rail Baltica).	CF	91.713.251	Satiksmes ministrija		CPSP	VAS "Latvijas dzelzceļš"	Jauns infrastruktūras vai jaunu maršrutu izveide (ieskaitot nepieciešamos rekonstrukcijas darbus)	Netieša saistība ar RPMP projektiem. Aktivitātes ietvaros īstenotais projekts – sliežu ceļa Skriveri – Krustpils (Rīgas – Krustpils iecirknis) izbūve atvieglo (uzlabo kvalitāti, palielina ātrumu) transportēšanu uz Rīgas.	RoCoM 852
3.3.1.3.	3.3.1.3. aktivitāte. Lielu ostu infrastruktūras attīstība "Jūras maģistrāļu" ietvaros	CF	117.574.973	Satiksmes ministrija		CPSP	Lielu ostu pārvaldes; Pasvaldības, kuru teritorijā atrodas lielas ostas vai kapitālsabiedrības, kur atrodas lielas ostas	Jaunu autoceļu pievadsoļu, dzelzceļa līniju un saistošās infrastruktūras izbūve. Pieturvietu un vilcienu rekonstrukcija, pasažieru termināļa izbūve, pieturvietu un kravas pārkraušanas punktu izbūve, neapgūto teritoriju attīstība, akvatoriju padziļināšana.	Netieša saistība ar RPMP projektiem. Aktivitātes ietvaros, Rīgas brīvosta ievieš sekojošu projektu – Infrastruktūras attīstība Krievu saiņā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra. Kopējās izmaksas LVL 104 864 866, KF finansējums LVL 54 248 337	RoCoM 857
3.3.1.4.	3.3.1.4. aktivitāte. Lielu ostu infrastruktūras attīstība	CF	44.654.270	Satiksmes ministrija		CPSP	Valsts reģionālās lidostas	Valsts reģionālo lidostu pasažieru termināļu rekonstrukcija, paplašināšana vai izbūve; lidmašīnu vārtu izbūve; infrastruktūras rekonstrukcija un izbūve; enerģijas avotu, komunikāciju un pievadoceļu rekonstrukcija un izbūve; lidmašīnu, pasažieru, bagāžas un kravas pakalpojumu infrastruktūras izbūve; lidostas tehniskā aprīkojuma iepirkšana un modernizācija; skrejceļu rekonstrukcija un aeronavigācijas sistēmu modernizācija.	Netieša saistība ar RPMP projektiem. Aktivitātes ietvaros, Rīgas lidosta ievieš sekojošu projektu – Starptautiskās lidostas "Rīga" infrastruktūras attīstība. Kopējās izmaksas LVL 66 945 228, KF finansējums LVL 41 114 034.	RoCoM 1476
3.3.1.5.	3.3.1.5. aktivitāte. Pilsētu infrastruktūras uzlabojumi sasaistei ar TEN-T	CF	27.476.868	Satiksmes ministrija		CPSP	Pašvaldības ar vairāk kā 100 000 iedzīvotājiem	Galvenu ielu jaunu maršrutu izveide, nodrošinot atbilstošu pilsētas daļu efektīvu savstarpēju saistību un sasaisti ar TEN-T tīkla elementiem (dzelzceļa diviņģerņu šķērsojuma izbūve, pievadoceļu uz TEN-T izbūve, jaunu kravas transporta maršrutu izveide).	Tieša saistība ar RPMP projektiem: 1) Ceļu, jaunu ceļu izbūve, ZTK; 2) Ceļu, jaunu ceļu izbūve, citi projektiem kas norādīti OP; 3) Rīgas dzelzceļa mezgla rekonstrukcija; 4) Rīgas transporta sistēmas sasaiste ar Via Baltica (Daugavas Ziemeļu šķērsojums)	OP: 750 RoCoM
3.3.2.	3.3.2. PASĀKUMS. "Ilgtspējīga transporta sistēmas attīstība"		100.079.290							
3.3.2.1.	3.3.2.1. aktivitāte. Ilgtspējīga sabiedriskā	CF	100.079.290	Satiksmes ministrija		CPSP	AS "Pasažieru vilciens"	Pasažieru dzelzceļa pakalpojumu un ritošā sastāva infrastruktūras uzlabošana (jaunu elektrovilcienu un dzelzvilcienu iepirkšana)	Netieša saistība ar RPMP projektiem. Aktivitātes ietvaros, AS "Pasažieru vilciens" ievieš sekojošu projektu – Rīgas piepilsētas dzelzceļa	

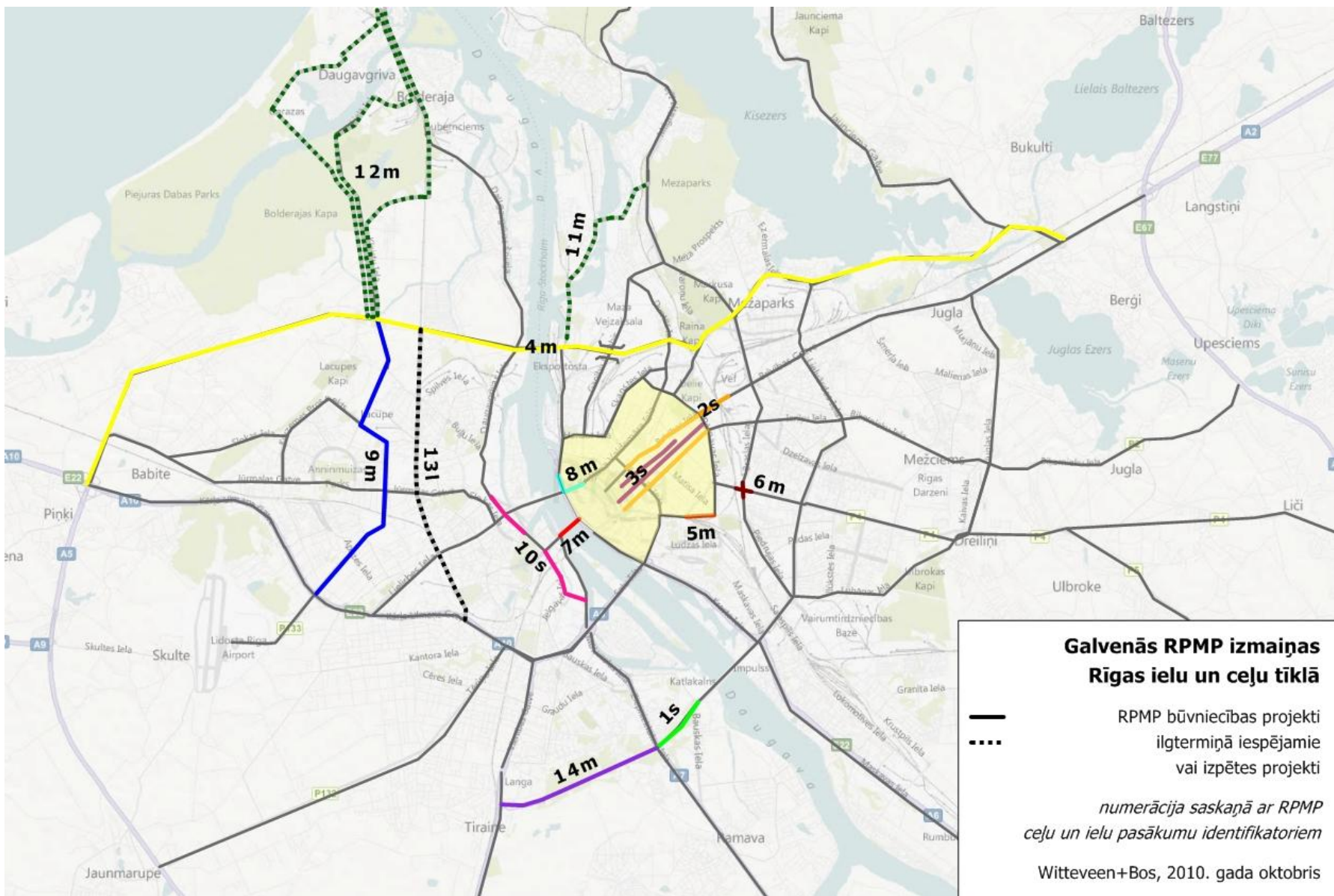
	transporta sistēmas attīstība									pasažieru pārvadājumu sistēmas modernizācija un dieselviļņu ritoša sastāva atjaunošana. Kopējās izmaksas LVL 144 004 540, CF finansējums LVL 43 925 251.
--	-------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	---

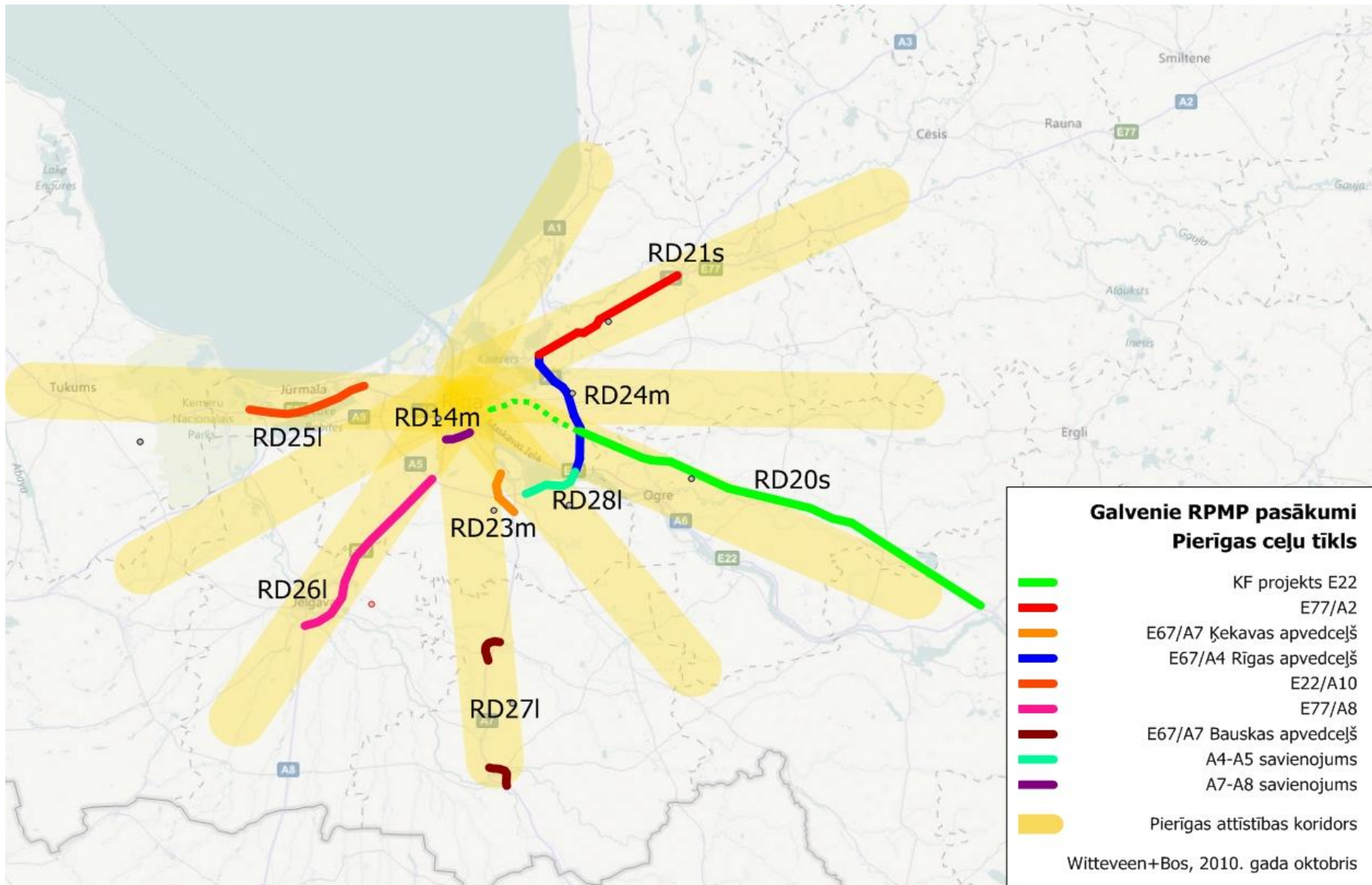
OCFA- pieteikums atklātajam konkursam
 CPSP- slēgtā projektu atlases konkursu procedūra
 RoCoM- Ministru kabineta noteikumi
 OP- 3. Darbības programma "Infrastruktūra un pakalpojumi"
 MoT- Satiksmes Ministrija
 CFCA- Centrālā finanšu līgumu aģentūra
 ERDF- Eiropas Reģionālās attīstības fonds
 CF- Kohēzijas Fonds

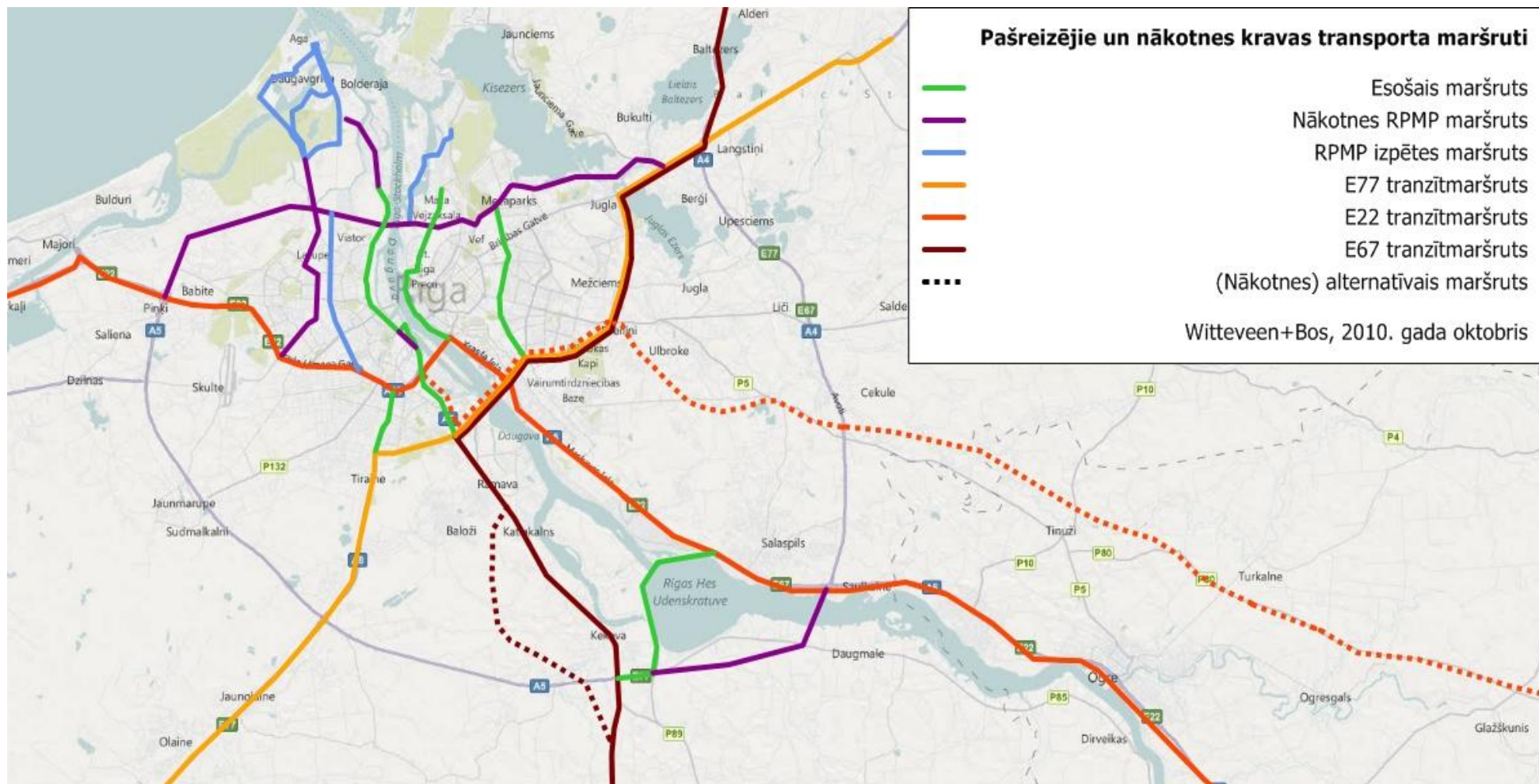
XIX PIELIKUMS. RPMP attēli

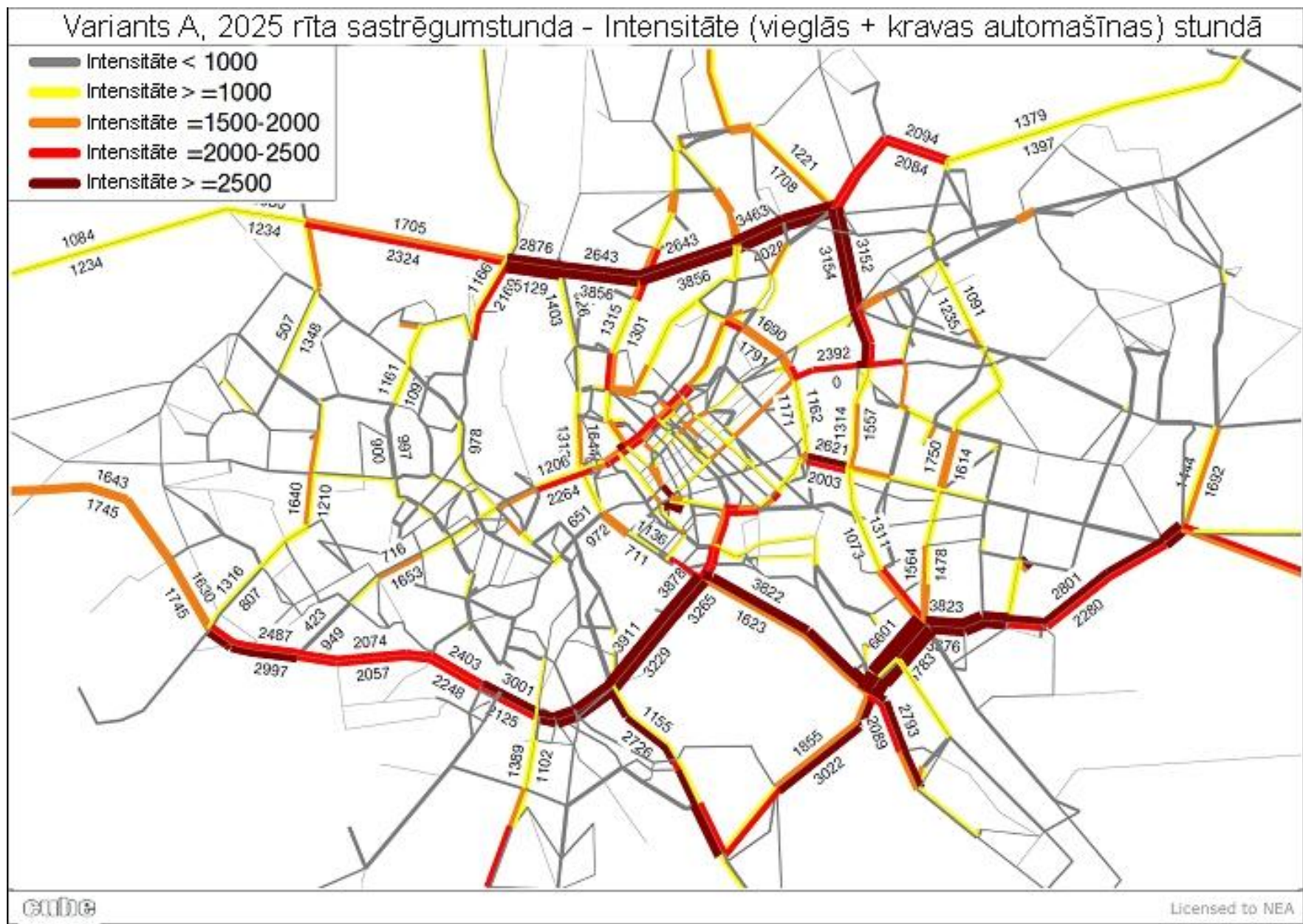




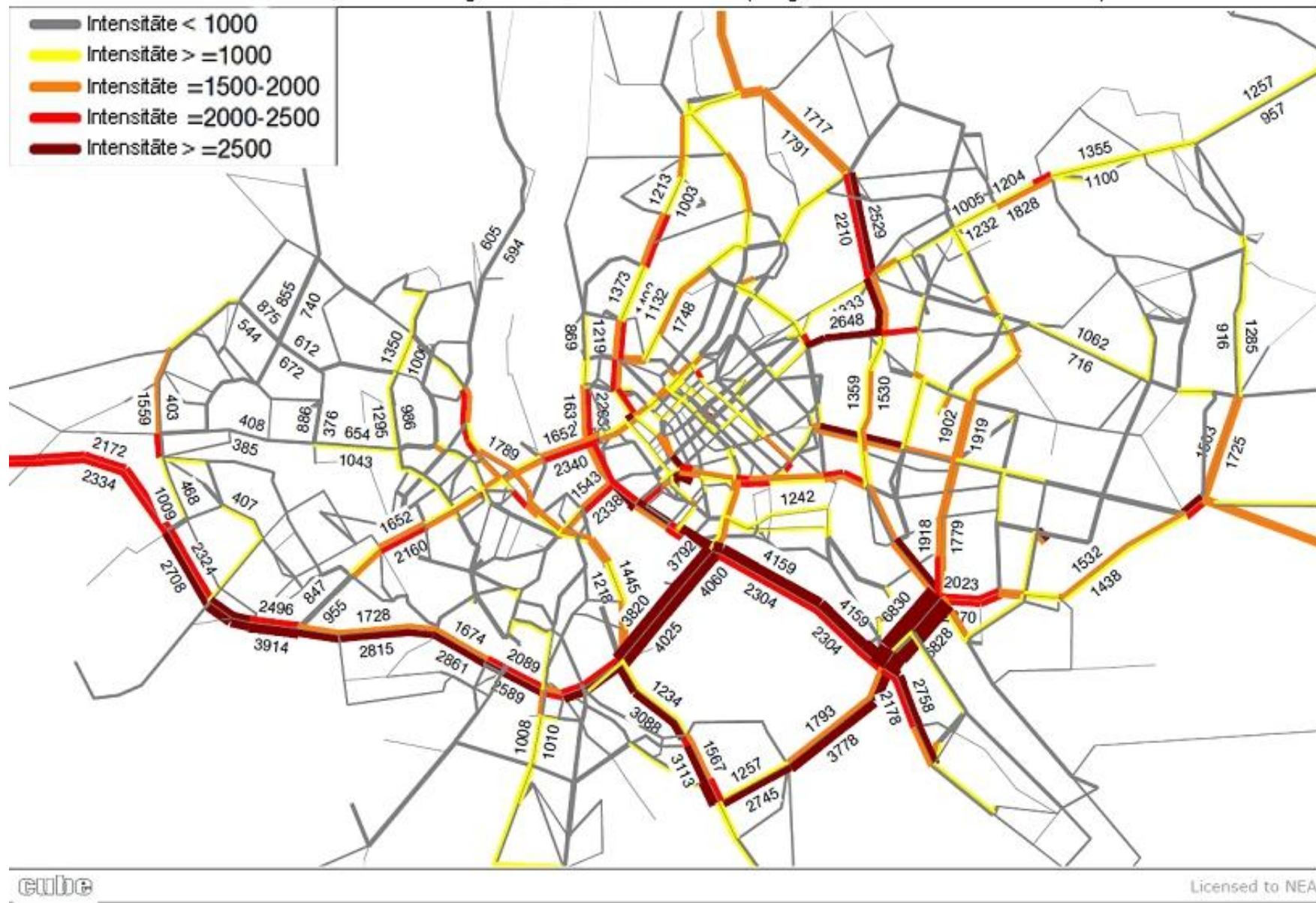








Variants C 2025, rīta sastrēgumstunda - Intensitāte (vieglās + kravas automašīnas) stundā



XX PIELIKUMS. RPMP transporta modelis

RPMP transporta modeļa izmantošana

Transporta nākotnes prognozēšana ir sarežģīts uzdevums. Rīgas ielu tīkli pašlaik ir ļoti noslogoti. Kas notiks nākamajos 15 - 20 gados līdz ar vieglo automašīnu īpašnieku skaita un nodarbinātības kāpumu un ekonomikas izaugsmi? Kāda politika jāīsteno, lai atbalstītu efektīvu un ilgtspējīgu nākotnes transportu? Lai atbildētu uz šiem jautājumiem, mēs esam papildinājuši Rīgas transporta modeli, iekļaujot tajā sabiedrisko transportu, kravas pārvadājumus un Pierīgas galveno autoceļu tīklu. Šis transporta modelis palīdzēja izstrādāt Rīgas un Pierīgas mobilitātes plānu, palīdzot izvēlēties efektīvu politiku.

Kādā mērā šis modelis ir palīdzējis izstrādāt plānu? Lai atbildētu uz šo jautājumu, nepieciešams skaidri definēt atšķirīgus transporta modeļu tipus. Transporta modeļus var klasificēt pēc plānošanas līmeņa (stratēģiskais, taktikas vai darbības), laika horizonta (< 1 gadu, 1 - 10 gadi un vairāk par 10 gadiem) un aptvertās teritorijas līmeņa (lokāls, reģionāls, valsts). RPMP transporta modelis ir stratēģisks reģionālais transporta modelis, kura laika horizonts pārsniedz 10 gadus.

RPMP izstrādāšanas ietvaros modelis tika izmantots, lai novērtētu dažādu politikas pakešu ietekmi uz nākotnes transporta sistēmu, piemēram, ietekmi, kādu atstās vieglo automašīnu īpašnieku skaita pieaugums, teritorijas attīstības plāni (Krievu sala), jauni sabiedriskā transporta pakalpojumi vai jauni infrastruktūras objekti (ZTK). Tādējādi var teikt, ka modelis izmantots stratēģiskā līmenī.

Taktikas vai darbības līmenī transporta modeļi tiek izmantoti, lai iegūtu precīzākas prognozes attiecībā uz konkrēta starpmezglu posma vai mezgla transporta dinamiku. Šāda līmeņa modeļu piemēri ir luksofora signālu darbības režīma kontrole, apļveida krustojumu projektēšana, satiksmes plūsmu imitēšana utt. Šajā izpratnē ir runa par mikroskopiskajiem modeļiem vai dinamiskajiem modeļiem. RPMP transporta modelis nav šāda tipa modelis.

Mēs izmantojām RPMP transporta modeli Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāna izstrādāšanas atbalstam. Kopā ar darba grupu projekta grupa izstrādāja vairākas politikas paketes, kas tika novērtētas ar transporta modeļa palīdzību, kā arī ar citām vērtēšanas metodēm. Politikas paketes tika izstrādātas, pamatojoties uz Latvijas un projektu grupas speciālistu viedokļiem, un tajās iekļauti dažādi jautājumi, piemēram, juridiskie aspekti, organizatoriskie aspekti vai infrastruktūras projekti.

Politikas paketēs ietvertie infrastruktūras projekti tika testēti ar transporta modeli. Mēs sākām ar ekstremālo transporta sistēmas nākotnes variantu testiem un pakāpeniski nonācām līdz realistiskākiem variantiem. Viens no šiem realistiskajiem variantiem tika izraudzīts par tālākās izpētes bāzi. Salīdzinājumā ar pārējiem izanalizētajiem variantiem šis variants nepārprotami ir vislabākā politikas rakstura pasākumu pakete.

Vai tas nozīmē, ka līdz ar nākotnes skatījumu izstrādāšanu modeļa izmantošana ir beigusies? Nē, drīzāk var teikt, ka tā ir tikai sākusies. Kā jau iepriekš norādīts, modelis tika izmantots stratēģiskajā līmenī, lai analizētu Latvijas speciālistu un projektu grupas speciālistu viedokļus un paredzējumus. Iegūtais skatījums nosaka tikai politikas rakstura pasākumu *virzienu*, kas jāievēro, lai nodrošinātu efektīvu Rīgas nākotnes transportu. Modelēšanas rezultātā ir iegūts iespējamo nākotnes transporta plūsmu skatījums, pamatojoties uz realistiskiem scenārijiem. Modelis atbalstīja iespējamo nākotnes skatījumu izstrādāšanu, izmantojot dažādus scenārijus. Šie skatījumi tika salīdzināti ar speciālistu viedokļiem, un mēs tos demonstrējām iepriekšējās darba grupas sanāksmēs.

Modeļa izmantošanas priekšrocības

Izstrādājot infrastruktūras projektu tehniski ekonomisko pamatojumu, parasti tiek izmantota vispārpieņemta pieeja: lai prognozētu nākotnes satiksmes intensitāti, tiek savākti un ekstrapolēti esošās satiksmes intensitātes dati. Šīs pieejas trūkums ir fakts, ka netiek ņemta vērā infrastruktūras izmaiņu ietekme uz brauciena maršruta un brauciena galamērķa izvēli (un transporta veida izvēli). Ir pierādīts, ka daudzos gadījumos ievērojama ceļa caurlaides spējas palielināšana piesaista papildu satiksmes plūsmu no citiem maršrutiem, veidiem un/vai iepriekšējiem galamērķiem. Tas nozīmē, ka prognozes, pamatojoties tikai uz satiksmes intensitātes datiem, var būt būtiski nepareizas. Bez tam tas nozīmē, ka ievērojamas ceļa caurlaides spējas palielināšanas ietekmē var rasties iespēja ievērojami samazināt sastrēgumus citās ceļu tīkla vietās un šo sastrēgumu likvidēšanas projekti

vairs nav vajadzīgi. Transporta modelis sniedz iespēju integrētā veidā izvērtēt dažādos iespējamajos nākotnes transporta tīkla projektus, taču jāuzsver, ka šis modelis nav izmantojams tīkla optimizācijai. Infrastruktūras objektu projekti ir transporta modeļa ievaddati, nevis izvaddati.

Jaunākās transporta modeļa izmaiņas

Kopš 1997. gada transporta modelis ir vairākas reizes pārveidots. Pēdējie atjauninājumi tika ieviesti 2009. gada sākumā. Katra modifikācija papildina iepriekšējo modeļa modifikāciju. Tas attiecas arī uz pašreizējo RPMP transporta modeli. Ar iepriekšējo modeļa variantu bija iespējams modelēt galvenokārt vieglo automašīnu un kravas automobiļu satiksmi. Citi satiksmes veidi tajā nebija iekļauti, lai gan ir zināms, ka ar to iegūtas arī dažas sabiedriskā transporta prognozes. Tomēr galvenais iepriekšējā modeļa mērķis bija atbalstīt vieglo automašīnu un kravas automobiļu satiksmes prognozēšanu.

RPMP izstrādāšanas sākumā modelim bija šādi galvenie komponenti:

1. Vieglo automašīnu un kravas automašīnu satiksmes bāzes matrica rīta maksimālās satiksmes intensitātes laikam (no pulksten 7.00 līdz 10.00), starplaikam (no pulksten 10.00 līdz 16.00) un vakara maksimālās satiksmes intensitātes laikam (no pulksten 16.00 līdz 20.00) 2007. gadā;
2. Nākamo gadu matricas (2011., 2014., 2016., 2018., 2021. un 2026. gadam);
3. Sociālekonomiskie dati par 181 zonu, tajā skaitā dati par iedzīvotāju skaitu, nodarbinātību un vieglo automašīnu īpašnieku skaitu (2007., 2012., 2018. un 2030. gadam);
4. Vairākveidu satiksmes tīkls: vieglo automašīnu, kravas automobiļu, autobusu, tramvaju, trolejbusu un gājēju satiksmes tīkls (2007., 2012., 2018. un 2026. gadam);
5. Sabiedriskā transporta pakalpojumi (autobuss, tramvajs, trolejbuss) 2007. gadā;
6. Vieglo automašīnu satiksmes ģenerēšanas/piesaistīšanas modelis;
7. Piešķīres modelis un līdzsvarošanas tehnika ar satiksmes apjoma un aizkavēšanās funkcijām [*Volume Delay Functions* (VDF)].

RPMP projektam ir nepieciešamas arī sabiedriskā transporta un kravas pārvadājumu matricas, tāpēc jaunajā modelī tika iekļauti visi pasažieru un kravas pārvadājumu veidi. Šo papildinājumu iekļaušana bija loģiski detalizētāka RPMP modeļa izveidošanas pasākumi. 2007. gads tika saglabāts kā bāzes gads sakarā ar to, ka 2007. gads bija arī iepriekšējā modeļa bāzes gads. Šim gadam ir pieejami pietiekami dati, kā arī projekta parametri.

Galvenie iepriekšējā modeļa papildinājumi:

1. 2007. gada autoceļu tīkla papildinājumi;
2. Par sabiedriskā transporta matricas bāzes gadu pieņemts 2007. gads.
3. Dzelzceļu tīkls (pasažieru un kravas pārvadājumi);
4. Pieauguma modelis;
5. Kravas pārvadājumu modelis.

Modeļa papildināšanas pamatojums: ar jauno modeli iespējams iegūt integrētas prognozes, kas ņem vērā ietekmi, kādu infrastruktūras rakstura pasākumi atstāj uz dažādiem satiksmes veidiem. Bez tam tagad ir iespējams iegūt atzinumus par ietekmi, kādu uz kravas pārvadājumiem Rīgā, uz Rīgu, no Rīgas un caur Rīgu atstās Rīgas ostas objektu pārvietošana uz citām vietām (rietumu krastu).

2007. gada autoceļu tīkla papildinājumi

Tika izlaboti daži tīkla trūkumi (piemēram, neatbilstības starp VDF un projektētā ātruma un caurlaides spējas attiecību un ar kravas automobiļu satiksmes maršrutēšanu saistītās problēmas). Bez tam ceļu tīklā tika iekļauti galvenie Latvijas satiksmes maršruti. Jāatzīmē, ka 2007. gada ceļu tīklā nebija iekļauts Dienvidu tilts, jo tas tika nodots ekspluatācijā 2009. gada novembrī. Tilts ir iekļauts nākotnes tīklos.

Sabiedriskā transporta matrica 2007. bāzes gadam

Sabiedriskā transporta brauciena sākuma - beigu (OD) matricas izveidošanas bāze ir vieglo automašīnu braucienu matrica. Sabiedriskā transporta matrica aprēķināta šādi:

1. Tiek izmantota tiešā kopējo sabiedrisko transportlīdzekļu braucienu skaita (ģenerēto un piesaistīto) un vieglo automašīnu braucienu skaita attiecība, pieņemot, ka vidējais braucienu skaits uz vienu cilvēku (vieglā automašīna + sabiedriskais transports) nemainās;
2. Tiek pieņemts, ka sabiedrisko transportlīdzekļu braucienu izplatība ir tāda pati kā vieglajām automašīnām;
3. Sabiedriskā transporta brauciena sākuma - beigu matrica tiek graduēta, izmantojot datus par pastāvīgajiem braucējiem.

Dzelzceļu tīkls (pasažieru un kravas pārvadājumi)

Tīkls izveidots ar dzelzceļa tīklu ģeogrāfiskās informācijas sistēmas (GIS) palīdzību. Dažas modelēšanas vajadzībām nebūtiskas tīkla sastāvdaļas (piemēram, šķirošanas stacijas) tika izdzēstas, tādējādi iegūstot modelēšanai nepieciešamo vienkāršoto tīklu. Dzelzceļu tīkls modelī nav savienots ar citiem sabiedriskā transporta tīkliem. Lai gan mēs izstrādājām matricu braucieniem no stacijas uz staciju, pasažieru brauciena sākuma – beigu šablons nav zināms, tāpēc pašlaik savienošana ar citiem sabiedriskā transporta tīkliem nav lietderīga.

Pieauguma modelis

Transporta modelēšanā pieauguma modelis parasti tiek izmantots prognozēšanai. Pieauguma modeļa būtība ir noteikt prognozējamā pieauguma koeficientus, kas piemērojami nākotnes gadam, lai noteiktu pieaugumu salīdzinājumā ar bāzes gadu. Pieauguma koeficienti ir piemērojami dažādiem transporta veidiem un/vai mērķiem. Piemērojot šos koeficientus bāzes matricai, iegūst prognožu matricu. Lai iegūtu pieauguma koeficientus, katrs pieauguma modelis tiek izpildīts divas reizes: vienu reizi bāzes gadam un vienu reizi nākotnes gadam (vai variantam). Abos gadījumos tiek izpildīti trīs apakšmodeļi: braucienu ģenerēšanas un piesaistīšanas modelis, izplatības modelis un sadalījuma pa veidiem modelis.

1. Braucienu ģenerēšanas un piesaistīšanas modelis aprēķina katras zonas iedzīvotāju vai šajā zonā strādājošo ģenerēto vai piesaistīto braucienu skaitu uz šo zonu.
2. Izplatības modelis aizpilda matricu ar braucieniem pa visiem brauciena sākuma – beigu pāriem.
3. Ar sadalījuma modeli tiek aprēķināts braucienu sadalījums pa veidiem prognozes gadam, ko nosaka kā divu ietekmju – cenu izmaiņu un braucienam patērētā laika izmaiņu ietekmes summu. Abas izmaiņas tiek aprēķinātas vienādi: kā brauciena sākuma – beigu līmeņa ievaddati.

Kravas pārvadājumu modelis

RPMP izstrādāšanai papildus esošajiem bāzes gada datiem ir nepieciešamas arī vispārīgās kravas pārvadājumu prognozes. Tā kā ir nepieciešamas gan kravas autopārvadājumu, gan arī dzelzceļa pārvadājumu prognozes, tika nolemts izmantot kravas pārvadājumu modeli EU TRANS-TOOLS (pārvadājumu modelis un transporta veidu sadalījuma modelis). Ar šo modeli iespējams iegūt kravas pārvadājumu sākotnējo prognozes projektu.

Lai izstrādātu kravas autopārvadājumu dzelzceļa pārvadājumu prognozes, jāveic šādi soļi:

1. izpildīt kravas pārvadājumu modeli TRANS-TOOLS bāzes gadam un nākotnes gadam;
2. aprēķināt pieaugumu uz vienu preču grupu un vienu brauciena sākuma - beigu relāciju;
3. piemērot pieauguma koeficientus 2007. gada dzelzceļa un ceļu transporta bāzes matricai.

Lai novērtētu dažādus variantus ar RPMP transporta modeli, izstrādāts atsaucis scenārijs un politikas rakstura pasākumu scenāriji. Atsaucis scenārijs satur informāciju par sociālekonomisko vidi kādā nākotnes gadā, proti, datus par iedzīvotāju skaitu un nodarbinātību uz vienu zonu, kā arī informāciju par vieglo automašīnu īpašnieku skaitu un iekšzemes kopproduktu (IKP). Politikas scenāriji satur politikas rakstura pasākumu paketes. Ar RPMP transporta modeli iespējams iegūt prognozes par ietekmi, kādu atstās šādi pasākumi:

- Autoceļu un dzelzceļu infrastruktūras objektu papildināšana, likvidēšana vai izmaiņu ieviešana;
- Sabiedriskā transporta līniju papildināšana, likvidēšana vai izmaiņu ieviešana;
- Iedzīvotāju skaita un nodarbinātības uz vienu zonu rādītāju papildināšana, likvidēšana vai izmaiņu ieviešana.

Turpmāku pilnveidojumu ieteikumi

RPMP modeli iespējams uzlabot. Daži ieteikumi:

- Nepieciešams izstrādāt vienotu redzējumu attiecībā uz Rīgas/Latvijas nākotnes transporta modelēšanu. Šāds redzējums ir lietišķs pamats, kas nodrošina iespēju ievērot konsekventu un integrētu pieeju transporta modeļu izstrādāšanā un izmantošanā. Tas ļauj iegūt padziļinātu priekšstatu par vajadzīgajiem datiem, modelēšanas procesu un lietojumprogrammu protokoliem;
- Nepieciešams uzlabot ievaddatus. Vajadzētu apsvērt iespēju papildus datiem par iedzīvotāju skaitu, nodarbinātību un vieglo automašīnu tīpašnieku skaitu iekļaut arī datus par iedzīvotāju sadalījumu pēc dzimuma un vecuma, mājsaimniecību skaitu, nodarbināto skaitu pa tautsaimniecības nozarēm un informāciju par veikaliem (tirdzniecības platība kvadrātmetros vai strādājošo skaits). Bez tam iespējams uzlabot datus par vieglo automašīnu satiksmes un sabiedriskā transporta tīkliem;
- Aptauju dati. Šī modeļa pamatā ir daļēji novecojuši aptauju dati par vieglo automašīnu tīpašnieku braucienu uzvedību. Veicot jaunu mājsaimniecību aptauju, rastos iespēja ievērojami uzlabot šos modeļa parametrus, kā arī iekļaut modelī būtiski izlabotus datus par Pierīgas teritoriju;
- Vairāku parametru vērtības modelī ir definētas saskaņā ar mainīgo lielumu elastības principu. Šīs vērtības var nomainīt ar jaunas mājsaimniecību aptaujas datiem, kad tie būs pieejami;
- Pašlaik modelim trūkst adekvātu satiksmes veida izvēles modeļa izlīdzināšanas mehānismu. Pēc jaunas mājsaimniecību aptaujas datu saņemšanas transporta modeli būs iespējams uzlabot, implementējot atgriezeniskās saites cilpas ar satiksmes veida izvēles modeli.

