PĒTĪJUMS PAR **ILGTSPĒJĪGA INTEGRĒTA SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PLĀNA**, KAS VEIDOTS KĀ DAĻA NO RĪGAS METROPOLES AREĀLA PILSĒTAS MOBILITĀTES PLĀNA *(SUMP – SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN)*, **IZVEIDI**

Ziņojuma gala variants

2023. gada novembris

Līdzfinansē
Eiropas Savienība

SATURS

SATURS 2
ATTĒLU SARAKSTS 6
TABULU SARAKSTS 8
SAĪSINĀJUMU UN LIETOTO TERMINU SARAKSTS 10
IEVADS 12
KOPSAVILKUMS 13
1. PĒTĪJUMA METODOLOĢIJA 19
1.1 Pētījuma mērķis un uzdevumi 19
1.2 Pētījuma ģeogrāfiskais areāls 19
1.3 Pētījuma ierobežojumi un pieņēmumi 20
1.4 Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes sabiedriskā transporta indikatori 21
1.5 Labās prakses piemēri 22
2. SITUĀCIJAS RAKSTUROJUMS 23
2.1 Eiropas Savienības politikas plānošanas un tiesiskais ietvars 23
2.1.1 Eiropas Savienības ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija 23
2.1.2 Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānošanas (SUMP) koncepcija 23
2.1.3 Eiropas Zaļais kurss un “Gatavi mērķrādītājam 55” sistēma 23
2.2 Latvijas nacionālā līmeņa politikas plānošanas un tiesiskais ietvars 24
2.2.1 Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam 24
2.2.2 Latvijas nacionālais attīstības plāns 2021.–2027. gadam 26
2.2.3 Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam 27
2.2.4 Latvijas Atveseļošanas un noturības mehānisma plāns 2021.–2026. gadam 28
2.2.5 Valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstības stratēģija 29
2.2.6 Reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta attīstības koncepcija 30
2.2.7 Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums un ar to saistītie Ministru kabineta noteikumi 31
2.3 Latvijas reģionālā līmeņa politikas plānošanas un tiesiskais ietvars 32
2.3.1 Kopsavilkums 32
2.3.2 Secinājumi 34
2.4 Vietējā līmeņa plānošanas dokumentu analīze 34
2.4.1 Kopsavilkums 35
2.5 Rīgas metropoles areāla sociāli ekonomiskais raksturojums 39
2.5.1 Demogrāfija un iedzīvotāju migrācija 39
2.5.2 Ekonomiskā aktivitāte un nodarbinātība 39
2.5.3 Sabiedriskie pakalpojumi 39
2.5.4 Iedzīvotāju pārvietošanās modālais sadalījums 39
2.5.5 Automobilizācijas līmenis 40
2.6 Transporta infrastruktūra un sabiedriskā transporta ritošais sastāvs 41
2.6.1 Autotransporta infrastruktūra 41
2.6.2 Dzelzceļa infrastruktūra un ritošais sastāvs (1 520 mm) 43

2.6.3 Dzelzceļa infrastruktūra (1 435 mm) 48
2.6.4 Pilsētas sabiedriskā transporta infrastruktūra un ritošais sastāvs Rīgas valstspilsētā 51
2.6.5 Intermodalitāte/ savstarpējā savienojamība 52
2.6.6 Secinājumi 53
2.7 Sabiedriskais transports un saistītie pakalpojumi 55
2.7.1 Institucionālais ietvars 55
2.7.2 Sabiedriskais autotransports (reģionālie pārvadājumi) 57
2.7.3 Sabiedriskais dzelzceļa transports 59
2.7.4 Rīgas metropoles areāla valstspilsētu sabiedriskais transports 61
2.7.5 Vienotā sabiedriskā transporta biļešu sistēma 64
2.7.6 Komerciālais transports 66
2.7.7 Skolēnu pārvadājumi 66
2.7.8 Transports pēc pieprasījuma 67
2.7.9 Koplietošanas transports 69
2.7.10 Secinājumi 71
2.8 Sabiedriskā transporta pieejamības raksturojums 73
2.8.1 Sabiedriskā transporta intensitāte un regularitāte 73
2.8.2 Sabiedriskā transporta maršrutu pārklājums 74
2.8.3 Sabiedriskā transporta maršrutu savienojamība 76
2.8.4 Apdzīvoto vietu sasniedzamība 77
2.8.5 Secinājumi 78
2.9 Saistītie transporta nozares projekti 79
2.9.1 Projekta “Baltic Loop” pētījums par mobilitātes risinājumiem Rīgas metropoles areālā 79
2.9.2 Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas izpēte 79
2.9.3 KPMG pētījums “Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana” 80
3. RĪGAS METROPOLES AREĀLA SABIEDRISKĀ TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS STRATĒĢIJA 81
3.1 Politiskās, ekonomiskās, sociālās un tehnoloģiskās vides analīze 81
3.1.1 Politiskā vide 81
3.1.2 Ekonomiskā vide 81
3.1.3 Sociālā vide 82
3.1.4 Tehnoloģiskā vide 82
3.2 Sabiedriskā transporta sistēmas mērķis un uzdevumi 83
4. PRIEKŠLIKUMI SABIEDRISKĀ TRANSPORTA SISTĒMAS PILNVEIDOŠANAI 85
4.1 Stratēģiskais mērķis un rīcības virzieni 85
4.2 Institucionālā un finanšu reforma 87
4.2.1 Vienotas sabiedriskā transporta iestādes nepieciešamība 87
4.2.2 Vienotas sabiedriskā transporta iestādes funkcijas un organizatoriskā struktūra 89
4.2.3 Vienotas sabiedriskā transporta iestādes izveides izaicinājumi Rīgas metropoles areālā 91
4.2.4 Nepieciešamie pasākumi vienotas sabiedriskā transporta iestādes izveidei 91
4.2.5 Finanšu reformas nepieciešamība 94
4.3 Tarifu un biļešu sistēmas reforma 96

4.3.1 Vienota tarifa – Vienotas biļetes – Vienota laika grafika nepieciešamība 97
4.3.2 Vienotā tarifu sistēma 97
4.3.3 Vienotā biļešu sistēma 109
4.3.4 Secinājumi (institucionālā un finanšu reforma, tarifu un biļešu sistēmas reforma) 115
4.4 Integrēta maršrutu tīkla un kustības grafika plānošanas principi 116
4.4.1 Integrēta kustības grafika nepieciešamība 116
4.4.2 Kustības grafika veidošanas principi 117
4.4.3 Kustības grafika izstrādes un ieviešanas process 120
4.4.4 Māsterplāna izstrāde līdz 2040. gadam 122
4.4.5 Secinājumi 122
4.5 Dzelzceļa tīkls un dzelzceļa transporta pakalpojumu reforma 123
4.5.1 Dzelzceļš kā sabiedriskā transporta mugurkauls 123
4.5.2 1 520 mm dzelzceļa tīkla pašreizējā situācija un esošie plāni 124
4.5.3 1 520 mm dzelzceļa infrastruktūras pamatnosacījumi 129
4.5.4 Pasažieru ritošā sastāva modernizācija 137
4.5.5 1 520 mm dzelzceļa pakalpojumu un infrastruktūras attīstība 138
4.5.6 Savienojamība ar Rail Baltica 146
4.6 Reģionālās nozīmes autobusu un valstspilsētu sabiedriskā transporta tīkla un pakalpojumu reforma ...152
4.6.1 Maršrutu tīkla un pakalpojumu reformas nepieciešamība 152
4.6.2 Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta sistēmas reforma 153
4.6.3 Reģionālās nozīmes autobusu maršrutu optimizācija 163
4.6.4 Reģionālās nozīmes autobusu maršrutu integrācija Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīklā 167
4.6.5 Citu Rīgas metropoles areāla valstspilsētu sabiedriskā transporta maršrutu integrācija ar dzelzceļa transportu 175
4.6.6 Sabiedriskā transporta komercializācija 178
4.6.7 Skolēnu pārvadājumu integrācijas iespējas sabiedriskā transporta pārvadājumos 179
4.7 Intermodalitātes veicināšana 181
4.7.1 Sabiedriskā transporta pieejamības uzlabošana 181
4.7.2 Mobilitātes punktu nepieciešamība 189
4.7.3 Transports pēc pieprasījuma 198
4.8 Infrastruktūras pilnveide....207
4.8.1 Dzelzceļa infrastruktūra un ritošais sastāvs 207
4.8.2 Staciju/ pieturas punktu/ pieturu uzlabošana 207
4.9 Papildu pakalpojumi....207
4.9.1 Reģionālā transporta modeļa nepieciešamība 207
4.9.2 Datu noliktavas izveides nepieciešamība 209
5. RĪCĪBAS PLĀNS 210
5.1 Rīcības plāna mērķis 210
5.2 Esošā situācija atbilstoši SUMP principiem 211
5.3 Rīcības plāns līdz 2030. gadam 212
5.3.1 Institucionālā un finanšu reforma 212

5.3.2 Tarifu un biļešu sistēmas reforma 213
5.3.3 Dzelzceļa tīkla un pakalpojumu reforma 214
5.3.4 Reģionālās nozīmes autobusu un Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīkla un pakalpojumu reforma 215
5.3.5 Intermodalitātes veicināšana 217
5.3.6 Infrastruktūras pilnveide 218
5.3.7 Papildu pakalpojumi 223
5.3.8 Secinājumi 225
6. CEĻA KARTE 226
6.1 Reformu ieviešanas grafiks 231
6.2 Pārmaiņu ieviešana 233
7. FINANŠU UN SOCIĀLEKONOMISKĀS IETEKMES IZVĒRTĒJUMS 235
7.1 Pamata pieņēmumi 235
7.2 Reģionālās nozīmes pārvadājumi pa dzelzceļu 235
7.3 Reģionālās nozīmes pārvadājumi ar autobusiem 238
7.4 Pilsētu nozīmes pārvadājumi 240
7.5 Vienotā tarifu un biļešu sistēma 241
7.6 Komercpārvadājumi 242
7.7 Secinājumi 242
8. PIELIKUMI 244

ATTĒLU SARAKSTS

1-1. attēls. Pētījuma ģeogrāfiskais areāls 20
1-2. attēls. Sabiedriskajam transportam attiecināmie Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes indikatori 21
2-1. attēls. Galvenie valsts mikromobilitātes maršruti 30
2-2. attēls. Valsts autoceļu tīkls Rīgas metropoles areāla teritorijā 42
2-3. attēls. Gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte uz valsts galvenajiem autoceļiem 2022. gadā 42
2-4. attēls. Latvijas dzelzceļa infrastruktūras tīkls 44
2-5. attēls. Pasažieru satiksmei izmantojamās dzelzceļa līnijas un staciju/pieturas punktu izvietojums Rīgas metropoles areālā 45
2-6. attēls. Rīgas piepilsētas dzelzceļa tīkls satiksmei ar BEMU ritošo sastāvu 47
2-7. attēls. Visas Latvijas dzelzceļa tīkls satiksmei ar BEMU ritošo sastāvu 48
2-8. attēls. Rail Baltica Latvijas posma trase un reģionālo staciju/mobilitātes punktu izvietojums 49
2-9. attēls. Rail Baltica reģionālo staciju/mobilitātes punktu funkcionalitātes vizualizācijas piemērs 50
2-10. attēls. Mobilitātes punktu klasifikācija pēc veicamā attāluma 53
2-11. attēls. Sabiedriskā transporta pasažieru skaits Rīgas metropoles areālā un izmaksātās publiskās dotācijas 2022. gadā 56
2-12. attēls. Pasažieru vilcienu maršrutu shēma 2023. gadā 60
2-13. attēls. Reisu skaits Rīgas metropoles areāla apdzīvotajās vietās 76
4-1. attēls. Esošā sabiedriskā transporta pārvaldības sistēma bez vienotas sabiedriskā transporta iestādes 87
4-2. attēls. Situācija ar vienotu sabiedriskā transporta iestādi 88
4-3. attēls. Sabiedriskā transporta plānošanas galvenie elementi 89
4-4. attēls. Esošais sabiedriskā transporta finansēšanas modelis Latvijā 2022. gadā 95
4-5. attēls. Iespējamā nākotnes sabiedriskā transporta finansēšanas sistēma Latvijā 96
4-6. attēls. Bezmaksas pasažieru īpatsvars reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumos Rīgas metropoles areālā 2022. gadā 101
4-7. attēls. Dažādi tarifu modeļi ar vienādiem kopējiem biļešu ieņēmumiem 2022. gadā 104
4-8. attēls. Izmaksu seguma no biļešu ieņēmumiem sadalījums reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumos 2022. gadā 105
4-9. attēls. Nepieciešamās biļešu cenas izmaksu segšanai reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumos 105
4-10. attēls. Kombinētā brauciena piemērs Rīgas metropoles areālā 107
4-11. attēls. Dzelzceļa biļetes validācijas piemērs Vācijas sabiedriskajā transportā 109
4-12. attēls. VSIA “Autotransporta direkcija” vienotās sabiedriskā transporta biļešu sistēmas konceptuālā shēma 110
4-13. attēls. Mobilitātes kā pakalpojuma pieeja sabiedriskā transporta plānošanā 112
4-14. attēls. Sabiedriskā transporta biļešu sistēmu atšķirības Rīgas metropoles areālā 113
4-15. attēls. Vienotās sabiedriskā transporta biļešu sistēmas ieviešanas alternatīvas 114
4-16. attēls. Sabiedriskā transporta pakalpojumu Simetriskā fiksētā intervāla kustības grafiks (vispārējais princips) 118
4-17. attēls. Sinhronizēti fiksētā intervāla kustības grafiki optimālas pārsēšanās nodrošināšanai 119
4-18. attēls. Sinhronizēta kustības grafika izstrādes un ieviešanas process Rīgas metropoles areālā 121
4-19. attēls. Šveices pieeja dzelzceļa māsterplāna izstrādē 122
4-20. attēls. Plānotā 1 520 mm reģionālās dzelzceļa pasažieru satiksmes līniju shēma 126
4-21. attēls. Intermodālās stacijas piemērs ar platformu autobusam un vilcienam 133

4-22. attēls. Berģu dzelzceļa pieturas vietas potenciālais novietojums 134
4-23. attēls. Saulkrastu dienvidu dzelzceļa stacijas potenciālais novietojums 135
4-24. attēls. Aizkraukles dzelzceļa stacijas potenciālais novietojums pilsētas centrā 136
4-25. attēls. Atjaunināts Rail Baltica pasažieru dzelzceļa satiksmes modelis (līnijas un kustības intervāls 2036./2046. gadā) 147
4-26. attēls. Aktualizētais Rail Baltica pasažieru dzelzceļa satiksmes modelis 2036./2046. gadā 148
4-27. attēls. Vidējais reisu intervāls sabiedriskā transporta pieturās Rīgas valstspilsētā 2023. gadā 154
4-28. attēls. Sabiedriskā transporta maršrutu novērtēšanas kritēriji 157
4-29. attēls. Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu blīvuma novērtējuma ģeotelpiskās analīzes piemērs 158
4-30. attēls. Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta pieturu tuvuma ģeotelpiskās analīzes piemērs 160
4-31. attēls. Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta pieturu tuvuma un zemes izmantošanas veida ģeotelpiskās analīzes piemērs 160
4-32. attēls. Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta pieturu tuvuma un zemes izmantošanas veida ģeotelpiskās analīzes piemērs Lielās ielas/ Ulmaņa gatves mobilitātes punktam 161
4-33. attēls. Reģionālo autobusu maršrutu optimizācijas priekšlikumi Rīgas metropoles areālā 166
4-34. attēls. Reģionālo autobusu pārvadājumu iespējamie optimizācijas virzieni Rīgas metropoles areāla iekšējā telpā 168
4-35. attēls. Reģionālo autobusu maršrutu salīdzinājums pa Augusta Deglava ielu un Dzelzavas ielu 183
4-36. attēls. Stāvparka iespējamā atrašanās vieta pie Šķirotavas dzelzceļa stacijas 184
4-37. attēls. 15 reģionālo autobusu maršrutu ar vislielāko pasažieru skaitu Rīgas metropoles areālā novietojums salīdzinājumā ar dzelzceļa maršrutiem 186
4-38. attēls. Mobilitātes punktu iespējamie pakalpojumi 190
4-39. attēls. Zinātnes parka stāvparks Utrehtā 192
4-40. attēls. Helmondas centrālā stacija 192
4-41. attēls. Arnemas centrālā stacija (pa kreisi) un Bredas centrālā stacija (pa labi) 193
4-42. attēls. Plānošanas procesa 1. un 2. posms 197
4-43. attēls. Mobilitātes punktu ar stāvparkiem iespējamais novietojums 198
4-44. attēls. Projekts MAMBA. Transports pēc pieprasījuma 199
4-45. attēls. Zaudējumu apjoma salīdzinājums, EUR 202
4-46. attēls. Izdevumu par vienu nobraukuma kilometru salīdzinājums, EUR/ km 203
4-47. attēls. Izdevumu par vienu pārvadāto pasažieru kilometru salīdzinājums, EUR/ pasažieru km 203
4-48. attēls. Rīgas valstspilsētas transporta modeļa teritorija 208
5-1. attēls. Ilgtspējīgas integrēta sabiedriskā transporta sistēmas ieviešanas procesa shēma 210
5-2. attēls. Sabiedriskā transporta pieturas Rīgā 219
5-3. attēls. Mobilitātes punkts Jaunās Teikas apkaimē 220
5-4. attēls. Sabiedriskā transporta josla un sarkanās gaismas kamera 222
5-5. attēls. Uz automobiļiem orientētas un multimodālas ielas caurlaides spēja 222
5-6. attēls. Dzelzceļa biļete Deutschlandticket 224
5-7. attēls. Sony Playstation reklāmas kampaņa Londonas Oxford Circus metro stacijā 225

TABULU SARAKSTS

2–1. tabula. Apdzīvojumam noteiktie izaicinājumi, attīstības virzieni un risinājumi 25

2–2. tabula. TAP2027 1. politikas rezultāta “Uzlabotas mobilitātes iespējas” rezultatīvie rādītāji, kas attiecas uz sabiedrisko transportu 27

2–3. tabula. Dotācijas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem Latvijā 2022.-2023. gadā 56

2–4. tabula. Spēkā esošie līgumi par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu 57

2–5. tabula. Reģionālās nozīmes autobusu maršrutos pārvadātie pasažieri Rīgas metropoles areālā 2019.-2022. gadā 58

2–6. tabula. Galvenie sabiedriskā transporta autobusu pārvadājumu rādītāji 2022. gadā 58

2–7. tabula. 10 maršruti ar lielāko un mazāko autobusu piepildījumu Rīgas metropoles areālā 2022. gadā 59

2–8. tabula. Pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu Rīgas metropoles areāla teritorijā 60

2–9. tabula. Pasažieru pārvadājumu reģionālajos dzelzceļa maršrutos ekonomiskie rādītāji 61

2–10. tabula. Braukšanas maksa Rīgas valstspilsētas sabiedriskajā transportā 61

2–11. tabula. Rīgas valstspilsētas sabiedriskajā transportā pārvadāto pasažieru skaits 61

2–12. tabula. Braukšanas maksa Jelgavas valstspilsētas sabiedriskajā transportā 62

2–13. tabula. Jelgavas valstspilsētas sabiedriskajā transportā pārvadāto pasažieru skaits 62

2–14. tabula. Braukšanas maksa Jūrmalas valstspilsētas sabiedriskajā transportā 62

2–15. tabula. Jūrmalas valstspilsētas sabiedriskajā transportā pārvadāto pasažieru skaits 63

2–16. tabula. Braukšanas maksa Valmieras valstspilsētas sabiedriskajā transportā 63

2–17. tabula. Valmieras valstspilsētas sabiedriskajā transportā pārvadāto pasažieru skaits 63

2–18. tabula. Minimālais valsts garantētais sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms reģionālās nozīmes maršrutu tīkla valsts pasūtītajā daļā autobusu satiksmē 74

2–19. tabula. Sabiedriskā transporta pieejamības novērtējums 77

4–1. tabula. Transporta aģentūras, asociācijas un iestādes definīcija atbilstoši starptautiskajiem piemēriem 90

4–2. tabula. Galveno atbildības jomu starp iesaistītajām iestādēm noteikšanas piemērs 92

4–3. tabula. Galvenie veiktspējas rādītāju piemēri sabiedriskā transporta pakalpojumu nozarē 93

4–4. tabula. Sabiedriskā transporta tarifu sistēmas Rīgas metropoles areālā 98

4–5. tabula. Vidējie tarifi dažādiem tarifu modeļiem Rīgas metropoles areālā 103

4–6. tabula. Sabiedriskā transporta biļešu sistēmas Rīgas metropoles areālā 109

4–7. tabula. Priekšlikums kustības intervālam 1 520 mm piepilsētas dzelzceļa tīklā 125

4–8. tabula. Regulārā intervāla grafiks 1 520 mm reģionālajā dzelzceļa maršrutu tīklā 127

4–9. tabula. Pasažieru sadalījums pa dzelzceļa līnijām RMA un visā Latvijā 2019.-2022. gadā 128

4–10. tabula. Nepieciešamais Daugavas tilta šķērsošanas reižu skaits 131

4–11. tabula. Rīgas metropoles areāla dzelzceļa koridoru attīstības prioritātes laika posmam līdz 2030. un 2040. gadam 142

4–12. tabula. Tālsatiksmes pasažieru braucienu skaits (gada vidējā diennakts satiksme abos virzienos) bez FinEst tuneļa 149

4–13. tabula. Braucienu skaita prognoze reģionālajām 1 435 mm dzelzceļa stacijām Latvijā 149

4–14. tabula. Plānoto Rail Baltica dzelzceļa staciju novietojums un pievedošā satiksme 150

4–15. tabula. Pievedošā sabiedriskā transporta izmaksas Rail Baltica stacijām 2012. gada cenās 151

4–16. tabula. Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu blīvuma novērtējuma paraugs 158

4–17. tabula. Nepieciešamie ģeotelpiskie dati Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu optimizācijas izvērtējumam 162

4–18. tabula. Sabiedriskā transporta maršrutu veidi Rīgas metropoles areālā....164

4–19. tabula. Autobusu noslodze Rīgas metropoles areālā sadalījumā pa maršrutu veidiem 164

4–20. tabula. Vidējais kustības ātrums reģionālo autobusu satiksmes maršrutu grupās 165

4–21. tabula. Ceļā pavadītā laika salīdzinājums 165

4–22. tabula. Reģionālo autobusu pārvadājumu 30 lielākās pieturas atbilstoši iekāpušo pasažieru skaitam 2022. gadā 167

4–23. tabula. Mārupes un Jaunmārupes maršrutu integrācijas Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīklā ietekme uz valsts budžetu, 2022. gada dati 170

4–24. tabula. Baložu/ Ķekavas maršrutu integrācijas Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīklā ietekme uz valsts budžetu, 2022. gada dati 171

4–25. tabula. Sauriešu/ Upeslejas/ (Jaun)Cekules maršrutu integrācijas Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīklā ietekme uz valsts budžetu, 2022. gada dati 172

4–26. tabula. Ādažu (Kadagas)/ Garkalnes/ Carnikavas maršrutu integrācijas Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīklā ietekme uz valsts budžetu, 2022. gada dati 174

4–27. tabula. Pētījuma Autoru piedāvāto reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tehniskie un finanšu rādītāji 2022. gada cenās 181

4–28. tabula. Reģionālo autobusu maršrutu pa Augusta Deglava ielu un Dzelzavas ielu braukšanas laika salīdzinājums 183

4–29. tabula. Dzelzceļa satiksmei paralēlie autobusu maršruti Rīgas metropoles areālā 186

4–30. tabula. Reģionālās nozīmes autobusu maršrutu saraksts integrācijai ar 1 520 mm dzelzceļa maršrutiem 188

4–31. tabula. Mobilitātes punktu funkcionālās kategorijas 191

4–32. tabula. Pilotprojekta “Transports pēc pieprasījuma” rezultāti Alūksnes pašvaldībā, 2020. gads 200

4–33. tabula. Reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu izmaksu struktūra, 2023. gada aprīlis 201

4–34. tabula. Scenāriju salīdzinājuma kopsavilkums, 2022. gads (kopā visi 488 RMA maršruti) 203

7–1. tabula. Makroekonomiskie pieņēmumi un to skaitliskās vērtības līdz 2030. gadam 235

7–2. tabula. Aprēķinos izmantotie pieņēmumi par vilcienu kustības grafiku 236

7–3. tabula. Galvenie pieņēmumi reģionālās nozīmes dzelzceļa transporta izmaiņu ietekmes novērtējumam .236

7–4. tabula. Reģionālās nozīmes dzelzceļa transporta finanšu un efektivitātes rādītāju orientējošās prognozes (ar tarifu pieaugumu) 237

7–5. tabula. Galvenie pieņēmumi reģionālās nozīmes autobusu transporta izmaiņu ietekmes novērtējumam .238

7–6. tabula. Reģionālās nozīmes autobusu transporta finanšu un efektivitātes rādītāju orientējošās prognozes (ar tarifu pieaugumu) 239

7–7. tabula. Finanšu ietekmes novērtējuma uz Rīgas valstspilsētas sabiedrisko transportu galvenie pieņēmumi 240

7–8. tabula. Finanšu ietekmes uz Rīgas valstspilsētas pašvaldības budžetu un valsts budžetu orientējošais novērtējums 240

SAĪSINĀJUMU UN LIETOTO TERMINU SARAKSTS

Saīsinājums, termins	Skaidrojums
ALSN	Nepārtrauktā automātiskā vilcienu signalizācija (krievu val. *автоматическая локомотивная сигнализация непрерывная*)
ANM	Atveseļošanās un noturības mehānisms
ANMP	Latvijas Atveseļošanas un noturības mehānisma plāns 2021.-2026. gadam
AO	Autoosta
AP	Attīstības programma
AS	Akciju sabiedrība
ATD	Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Autotransporta direkcija"
AVIS	Atvieglojumu vienotā informācijas sistēma
BEMU	Bateriju elektrovilciens (angļu val. *battery electric multiple unit*)
BMA	Braukšanas maksas atvieglojumi
BUS	SIA "Jelgavas autobusu parks" izmantotā biļešu sistēma
CSDD	Valsts akciju sabiedrība "Ceļu satiksmes drošības direkcija"
CSP	Centrālā statistikas pārvalde
DEPIS	Latvijas Biozinātņu un tehnoloģiju universitātes izstrādāta brauciena maksas atlaižu sistēma "Digitālās ekonomikas platformas informācijas sistēma"
DMU	Dīzeļvilciens (angļu val. *diesel multiple unit*)
EMU	Elektrovilciens (angļu val. *electric multiple unit*)
ERAF	Eiropas Reģionālās attīstības fonds
ERTMS	Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (angļu val. *European Railway Traffic Management System*)
ES	Eiropas Savienība
GPS	Globālā pozicionēšanas sistēma
GVR	Galvenie veiktspējas rādītāji
h	Stunda
HST	Ātrvilciens (angļu val. *high speed train*)
IAS	Ilgtspējīgas attīstības stratēģija
IKP	Iekšzemes kopprodukts
IKT	Informācijas un komunikācijas tehnoloģijas
KEAV	Klientu elektroniskā apkalpošanas vide
km	Kilometrs
km^2	Kvadrātkilometrs
Kurzeme 2030	Kurzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030. gadam
kV	Kilovolts
LATVIJA2030	Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam
LDz	Valsts akciju sabiedrība "Latvijas dzelzceļš"
LVC	Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Latvijas valsts ceļi"
LVRTC	Valsts akciju sabiedrība "Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs"
min	Minūte
MK	Ministru kabinets
NAP2027	Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027. gadam
NT	Nakts vilciens (angļu val. *night train*)

Pasūtītājs	Satiksmes ministrija
Pētījuma Autori	SIA “Ardenis”
Pētījums	Pētījums par ilgtspējīga integrēta sabiedriskā transporta plāna, kas veidots kā daļa no Rīgas metropoles areāla pilsētas mobilitātes plāna (*SUMP – sustainable urban mobility plan*), izveidi
PV	Akciju sabiedrība “Pasažieru vilciens”
PVN	Pievienotās vērtības nodoklis
RDPAD	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
RE	Reģionālais ekspreša vilciens (angļu val. *regional express train*)
RDĀMD	Rīgas domes Ārtelpas un mobilitātes departaments
RMA	Rīgas metropoles areāls
RS	Rīgas pašvaldības sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Rīgas satiksme”
RVC	Rīgas vēsturiskais centrs
SAO	Starptautiskā autoosta
SIA	Sabiedrība ar ierobežotu atbildību
SM	Satiksmes ministrija
STIFSS	Sabiedriskā transporta informācijas un finanšu statistikas sistēma
SUMBA	Ilgtspējīga mobilitāte pilsētās un ikdienas pārvietošanās Baltijas jūras reģiona pilsētās (angļu val. S*ustainable urban mobility and commuting in Baltic States*)
SUMI	Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes indikatori (angļu val. *Sustainable urban mobility indicators*)
SUMP	Ilgtspējīgs pilsētas mobilitātes plāns (angļu val. *Sustainable urban mobility plan*)
TAP2027	Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam
UVIS	Uzņēmuma vadības informācijas sistēma
VARAM	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija
VBN	Vienotā biļešu noliktava
VPR	Vidzemes plānošanas reģions
VSAOI	Valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas
VSIA	Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību
VSTBS	Vienotā sabiedriskā transporta biļešu sistēma
QR	Kvadrātkods (angļu val. *quick response*)

IEVADS

2022. gada 27. decembrī Satiksmes ministrija noslēdza iepirkuma līgumu ar SIA "Ardenis" (apakšuzņēmēji "Ramboll Deutschland" GmbH un SIA "Reģionālie projekti") par "Pētījuma par ilgtspējīga integrēta sabiedriskā transporta plāna, kas veidots kā daļa no Rīgas metropoles areāla pilsētas mobilitātes plāna (*SUMP – sustainable urban mobility plan*), izveidi" izstrādi. Pētījuma ilgums ir 11 mēneši laika posmā no 2022. gada decembra līdz 2023. gada novembrim.

Pētījumu līdzfinansē ES Kohēzijas fonds, specifiskais atbalsta mērķis – aktivitāte "Multimodāla transporta sistēmas iespējošana", 6.1.7.2. pasākums "Pētījumu, novērtējumu un saistītās dokumentācijas izstrāde ilgtspējīga, integrēta un koordinēta multimodāla sabiedriskā transporta plāna priekšlikuma sagatavošanai Rīgas metropoles areālā".

Pētījuma mērķis ir nodrošināt sabiedriskā transporta plašāku izmantošanu lielām pasažieru plūsmām un privātā autotransporta izmantošanas mazināšanu RMA, veicinot un piedāvājot plašākas iespējas pasažieriem plānot braucienu ar dažādiem transporta veidiem, tostarp velotransportu un mikromobilitātes rīkiem.

Pētījuma izstrādē ir piedalījušies šādi eksperti:

- Ramboll Deutschland GmbH:

  Torsten Perner, Jens Vogel, Thomas Petersen, Hauke Juranek, Hinrich Brümmer, Jonelle Marie Hanson, Karen Wanner, Ralf Jugelt.

- SIA "Ardenis":

  Gatis Kristaps, Ināra Briksne, Arturs Dombrovskis, Aleksis Stežko, Gustavs Lapiņš, Nameda Belmane.

- SIA "Reģionālie projekti":

  Līna Dimitrijeva, Līva Meļķe-Tropiņa, Laine Šildere, Laura Dimitrijeva, Jānis Ozols.

Pētījuma ziņojuma gala variantā nav izmantota komersantu biznesa informācija, kas ietver komercnoslēpumu un ir konfidenciāla.

Pētījuma ziņojums atspoguļo Pētījuma Autoru personīgo viedokli un nav uzskatāms par Pasūtītāja oficiālo viedokli.

KOPSAVILKUMS

SITUĀCIJAS RAKSTUROJUMS

Pētījuma mērķis ir nodrošināt sabiedriskā transporta plašāku izmantošanu lielām pasažieru plūsmām un privātā autotransporta izmantošanas mazināšanu RMA, veicinot un piedāvājot plašākas iespējas pasažieriem plānot braucienu ar dažādiem transporta veidiem, tostarp velotransportu un mikromobilitātes rīkiem.

RMA ietver valsts galvaspilsētu Rīgu un 22 apkārtējās pašvaldības: 19 novadu pašvaldības (ieskaitot valstspilsētas Valmieru un Ogri) un 3 valstspilsētu pašvaldības (Rīga, Jelgava un Jūrmala).

2022. gadā RMA bija 488 reģionālās nozīmes autobusu maršruti (no tiem aktīvi 472 maršruti), kuros tika pārvadāti 15,6 miljoni pasažieru (72% no kopējā Latvijas reģionālās nozīmes autobusu maršrutos pārvadātā pasažieru skaita, 47% no maršrutu skaita un 59% no reisu skaita). Minētajā laika periodā RMA tika pārvadāti 15,2 miljoni pasažieru reģionālās nozīmes vilcienu maršrutos (97% no kopējā iekšzemes pasažieru skaita Latvijas dzelzceļa tīklā). Savienojumi ar Rīgas valstspilsētu ir 130 (27%) reģionālajiem autobusu maršrutiem. Šie maršruti iet paralēli Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutiem (10 autobusu maršruti, 6 trolejbusu maršruti un 4 tramvaju maršruti). Galvenā iedzīvotāju un mobilitātes koncentrācija ir RMA iekšējā telpā (Pierīgā, kas atrodas līdz 50 km attālumā no Rīgas), kur tiek apkalpoti 60% no reģionālās nozīmes autobusu pasažieriem un 97% no reģionālās nozīmes vilcienu pasažieriem.

Sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes autobusu maršrutos nodrošina vairāk nekā desmit privātie pārvadātāji, bet reģionālās nozīmes vilcienu maršrutos 100% valstij piederoša akciju sabiedrība PV. Sabiedriskā transporta pakalpojumus pilsētas nozīmes maršrutos Rīgas, Jelgavas, Jūrmalas un Valmieras valstspilsētās nodrošina šīm pašvaldībām piederošas kapitālsabiedrības.

Lielākais sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs apkalpoto pasažieru skaita ziņā RMA ir RS. 2022. gadā Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīklā tika pārvadāti 93,3 miljoni jeb 68% no kopējā sabiedriskā transporta pasažieru skaita reģionālas nozīmes pārvadājumu tīklā un pilsētas nozīmes pārvadājumu tīklā RMA valstspilsētās. 2022. gadā Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta dotācijas apjoms bija 132 miljoni EUR jeb 55% no kopējā dotāciju apjoma reģionālās nozīmes pārvadājumu tīklā un pilsētas nozīmes pārvadājumu tīklā RMA valstspilsētās.

Vislielākais pasažieru km skaits 2022. gadā bija reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumos (789 miljoni Latvijā, tai skaitā apmēram 504 miljoni jeb 64% RMA) un vilcienu pārvadājumos (540 miljoni Latvijā, tai skaitā apmēram 380 miljoni jeb 70% RMA). Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta pasažieru km skaits ir mazāks (apmēram 100 miljoni 2022. gadā), jo pasažieru vidējais pārvietošanās attālums ir mazāks salīdzinājumā ar reģionālās nozīmes pārvadājumiem. Vienlaikus reģionālās nozīmes dzelzceļa transports ir izmaksu efektīvāks salīdzinājumā ar reģionālās nozīmes autobusu transportu, jo dzelzceļa transporta izmaksas uz pasažieru km ir par 27% zemākas nekā autobusu transporta izmaksas (2022. gadā attiecīgi 0,08 EUR/km un 0,11 EUR/km).

RMA ietilpstošajām administratīvajām teritorijām pārsvarā raksturīga depopulācija un migrācija uz atsevišķām Pierīgas pašvaldībām, kas veicina apdzīvotības un darba vietu koncentrēšanos RMA iekšējā telpā (Pierīgā). Prognozētais iedzīvotāju skaits RMA 2030. gadā būs 1,2 miljoni (tai skaitā Rīgas valstspilsētā 0,6 miljoni), kas ir par 1,5% mazāk nekā 2022. gadā. Nelielais iedzīvotāju skaits un zemais iedzīvotāju blīvums uz 1 km^2 salīdzinājumā ar citām ES metropolēm rada ierobežojumus efektīvas sabiedriskā transporta sistēmas izveidei, jo šāda sistēma ir salīdzinoši dārga. Jāņem vērā, ka Latvijas sabiedriskā transporta sistēma ir ilgstošas finansējuma nepietiekamības situācijā, it sevišķi ņemot vērā sabiedriskā transporta pakalpojumu izmaksu pieaugumu Krievijas – Ukrainas militārā konflikta rezultātā 2022. gadā.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība RMA ir vērtējama kā augsta, turklāt sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek nodrošināti arī brīvdienās un ārpus normālā darbalaika plkst. 6:30 – 18:30 (atšķirībā, piemēram, no Skandinavijas valstīm vai pārējām Baltijas valstīm). RMA ir tikai 28 apdzīvotas vietas, no kurām nevar nokļūt ar sabiedrisko transportu uz darbu, kaimiņu novadu vai tuvāko attīstības centru un kurās iedzīvotāju skaits ir lielāks par 100.

Vidējais reisu intervāls Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīkla pieturās ir apmēram 9 minūtes, kas atbilst labākajiem ES standartiem (vienlaikus Rīgā ir apkaimes, kur sabiedriskais transports kursē retāk kā reizi pusstundā). Reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīklā šis rādītājs ir apmēram 15 minūtes, bet minētajam maršrutu tīklam ir raksturīga liela variācijas amplitūda (atsevišķās pieturās reisu intervāls ir lielāks par stundu). Lai veicinātu paradumu maiņu un pārsēšanos no privātā autotransporta uz sabiedrisko transportu, sabiedriskajam transportam būtu jākursē pēc integrētā regulārā intervāla grafika un biežāk nekā reizi 15 – 20 minūtēs.

Viens no galvenajiem RMA transporta sistēmas izaicinājumiem ir salīdzinoši lielais Rīgas valstspilsētā iebraucošo un izbraucošo privāto automobiļu skaits (līdz 209 000 dienā 2022. gadā) darbdienu svārstmigrācijas rezultātā.

Daļēji to veicina iedzīvotāju labklājības pieaugums un vēlme izmantot privātā autotransporta ērtības. RMA automobiļu skaits uz 1 000 iedzīvotājiem 2022. gadā bija lielāks nekā vidēji Latvijā (404), turklāt dažās no pašvaldībām tas ir būtiski lielāks (piemēram, Mārupes novadā 473 jeb 17% virs vidējā rādītāja). Tas rada transporta sastrēgumus Rīgā, jo ielu caurlaides spēja ir limitēta (tai skaitā arī sabiedriskā transporta joslas, kurās mēdz būt sastrēgumi ierobežotas caurlaides spējas ielu posmos). RMA iekšējā telpā ir ierobežots sabiedriskā transporta piedāvājums, kas reisu intensitātes un vidējā braukšanas ātruma ziņā varētu konkurēt ar privāto autotransportu. Papildu iemesls ir nepietiekamā mikromobilitātes infrastruktūra ērtai un drošai nokļūšanai līdz ceļojuma gala mērķim vai sabiedriskā transporta pieturai.

Latvijā ir decentralizēta sabiedriskā transporta administrēšanas sistēma, kur sabiedriskā transporta pasūtījumu reģionālās nozīmes autobusu un vilcienu maršrutos nodrošina valsts (ATD), bet pilsētas nozīmes maršrutos valstspilsētu pašvaldības. Līdz ar to, RMA ir arī decentralizēta tarifu un biļešu sistēma. ATD ir izstrādājusi VSTBS, kurā ir plānots integrēt reģionālās nozīmes autobusu un vilcienu pārvadājumus.

SABIEDRISKĀ TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS VĪZIJA LĪDZ 2040. GADAM

RMA sabiedriskā transporta attīstības stratēģija ir balstīta uz ES klimata politiku jeb Eiropas Zaļo kursu un TAP2027. Eiropas Zaļā kursa priekšlikumu kopa “Gatavi mērķrādītājam 55%” jeb “Fit for 55” paredz līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par 55%, kas attiecas arī uz sabiedrisko transportu:

Ilgtspējīga mobilitāte:

Visās lielās un vidējās pilsētās līdz 2030. gadam ir jāievieš ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāni;

Satiksmes pieaugums pa ātrgaitas dzelzceļiem;

Uzsvars uz bezemisiju transportlīdzekļiem: līdz 2030. gadam noteikt nulles emisiju prasību jauniem pilsētas autobusiem;

Klimatneitrālas pilsētas koncepts.

Vieda mobilitāte – ar integrētas elektronisko biļešu tirdzniecības palīdzību līdz 2030. gadam izveidot efektīvu multimodālu sabiedriskā transporta sistēmu.

Pieejama mobilitāte – padarīt mobilitāti pieejamu visos reģionos un visiem pasažieriem.

Mērķis 2040:

Nodrošināt Latvijas iedzīvotājiem drošus, efektīvus, pieejamus, piekļūstamus, multimodālus un klimatneitrālus sabiedriskā transporta pakalpojumus, kuru pamats ir **mobilitāte kā pakalpojums**.

Mobilitāte kā pakalpojums ir integrēts visu transporta veidu pakalpojums, kura pamatā ir digitāla informācijas tehnoloģiju platforma ar braucienu plānošanu reāllaika režīmā, biļešu pasūtīšanu un/vai iegādi no brauciena sākuma punkta līdz beigu punktam, un transporta sistēmas pamats ir sabiedriskais transports.

Uzdevumi:

- Nodrošināt sabiedriskā transporta pieejamību visos RMA attīstības centros, lai nodrošinātu iedzīvotāju nokļūšanu uz izglītības un veselības aprūpes, valsts un pašvaldību iestādēm, kā arī darbavietām;
- Nodrošināt sabiedriskā transporta pieejamību visām iedzīvotāju sociālajām grupām, tostarp personām ar invaliditāti, vecākiem ar bērnu ratiem, personām ar zemiem ienākumiem, kā arī skolēniem un studentiem;
- Attīstīt multimodālus sabiedriskā transporta pakalpojumus, optimizējot sabiedriskā transporta maršrutu tīklu un nodrošinot dzelzceļa transportu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu;
- Ieviest transporta pēc pieprasījuma pakalpojumu, izveidojot vienotu tarifu un norēķinu sistēmu RMA teritorijās un transporta veidos, kur tas ir iedzīvotājiem ērti un ekonomiski izdevīgi;
- Klimatneitrāla sabiedriskā transporta attīstība, veicinot nulles emisiju transportlīdzekļu izmantošanu un iedzīvotāju mobilitātes modālā sadalījuma izmaiņas, samazinot privātā autotransporta izmantošanu.

GALVENIE SECINĀJUMI

- 2024. gadā pilnā apmērā nododot ekspluatācijā 32 jaunos EMU un nodrošinot integrēta regulārā intervāla vilcienu kustības grafiku (t.sk. reisu skaita pieaugumu), kā arī nodrošinot papildu ritošā sastāva izmantošanu no 2028. gada (deviņus BEMU), būs iespējams palielināt reģionālās nozīmes dzelzceļa transporta pasažieru skaitu līdz apmēram 27 miljoniem gadā (70% pieaugums salīdzinājumā ar 2022. gadu) līdz 2028. gadam.
- Vienlaikus ritošā sastāva skaita un dzelzceļa infrastruktūras caurlaides spējas ierobežojumi neļauj palielināt reisu skaitu darbdienu pīķa stundās. Tas nozīmē, ka papildus dzelzceļa infrastruktūras caurlaides spējas paaugstināšanai un papildu ritošā sastāva iegādei modālās pārneses veicināšanai uz dzelzceļa transportu ir jāveic pasākumi, kas palielina ritošā sastāva piepildījumu. Šie pasākumi ietver jaunu dzelzceļa pieturas punktu izveidi Rīgas valstspilsētā un Pierīgā, kā arī reģionālās nozīmes autobusu un valstspilsētu sabiedriskā transporta (galvenokārt Rīgas valstspilsētas) sinhronizēta kustības grafika izveidi ar dzelzceļa transportu;
- Neelektrificētajā dzelzceļa tīklā ir nepieciešams turpināt pāreju no DMU uz bezemisiju ritošo sastāvu (BEMU) pēc 2026. gada, prioritāri veicot nepieciešamos uzlabojumus dzelzceļa infrastruktūrā, kā arī papildu nepieciešamā BEMU ritošā sastāva iegādi.
- Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīkls nav būtiski mainīts vairāk nekā 30 gadus un izveidots galvenokārt atbilstoši radiālā maršrutu tīkla principam, paredzot maršrutu galapunktus pie Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas. Līdz ar to, maršrutu tīkls tikai daļēji atbilst iedzīvotāju apdzīvotības blīvumam pilsētā un nenodrošina savienojumus starp Rīgas valstspilsētas apkaimēm. Vienlaikus transporta tīklam ir ierobežota savienojamība ar Rīgas valstspilsētā esošajām dzelzceļa stacijām, kas daļēji izskaidrojams ar ielu inženiertehniskajiem parametriem sabiedriskā transporta apkalpošanai;
- Ņemot vērā dzelzceļa kā sabiedriskā transporta mugurkaula attīstības koncepciju, ir nepieciešams uzlabot reģionālās nozīmes autobusu transporta savienojamību ar reģionālās nozīmes dzelzceļa transportu, samazinot maršrutu garumu no Rīgas valstspilsētas kā maršruta gala mērķa līdz dzelzceļa pieturām un pielāgojot autobusu maršrutu kustības sarakstus dzelzceļa pasažieru pārvadājumu integrētā regulārā intervāla grafikam. Regulāro intervālu grafika ieviešana vienlaikus nodrošina iespēju samazināt reģionālās nozīmes autobusu maršrutu skaitu, kas atrodas tuvu dzelzceļa līnijām;
- Būtisks priekšnosacījums modālās pārneses veicināšanai no privātā autotransporta uz sabiedrisko transportu ir integrētas tarifu un biļešu sistēmas ieviešana RMA (galvenokārt RMA iekšējā telpā, kur tiek izmantots intermodālais sabiedriskais transports). Esošā reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu tarifu sistēma ir pārāk sarežģīta (balstīta uz pasažiera nobraukto attālumu), sabiedriskā transporta lietotājiem grūti saprotama un neparedz pietiekamu stimulu sistēmu sabiedriskā transporta izmantošanai (piemēram, vienas dienas biļetes izmantošana braucieniem visā reģionālās nozīmes autobusu tīklā);
- ATD administrētā VSTBS tikai daļēji atbilst “mobilitātes kā pakalpojuma” principam, kas integrēti iekļauj visus transporta veidus (t.sk. Rīgas valstspilsētas sabiedrisko transportu) un dod iespēju pasažieriem norēķināties par sabiedriskā transporta izmantošanu nevis atbilstoši nopirktai biļetei konkrētam maršrutam, bet visā sabiedriskā transporta izmantošanas laika periodā neatkarīgi no izmantotā transporta veida (reģistrēšanās/izrakstīšanās princips sabiedriskajā transportā);
- Pašlaik investīcijas sabiedriskā transporta infrastruktūrā galvenokārt tiek finansētas no ES fondu līdzekļiem. Turpmākai sabiedriskā transporta sistēmas attīstībai ir nepieciešama publiskā finansējuma nepārtrauktība, tai skaitā plānojot investīcijas arī no valsts un pašvaldību budžeta līdzekļiem. Sabiedriskā transporta izmaksu pieauguma segšanai pēc 2023. gada būs jāpalielina biļešu cenas reģionālās nozīmes dzelzceļa un autobusu pārvadājumos (tarifi, ar atsevišķiem izņēmumiem, nav paaugstināti kopš 2016. gada). Vienlaikus jāņem vērā, ka izmaksu optimizācija, nepalielinot sabiedriskā transporta pakalpojumu piedāvājumu, nav ilgtspējīgs risinājums un neveicina iedzīvotāju paradumu maiņu pārejai no privātā autotransporta uz sabiedrisko transportu, kā arī Eiropas Zaļā kursa mērķu sasniegšanu.

STRATĒĢISKIE MĒRĶI

Lai sasniegtu RMA sabiedriskā transporta attīstības Mērķi 2040, ir jāīsteno princips **Viens tarifs – Viena biļete – Viens kustības grafiks** visiem ilgtspējīga transporta veidiem RMA.

Saskaņā ar TAP2027 Latvijas sabiedriskā transporta sistēmas mugurkauls ir dzelzceļa pasažieru pārvadājumi. Šīs stratēģiskās pieejas pamatā ir trīs svarīgi aspekti dzelzceļa sabiedriskā transporta sistēmas attīstībā RMA:

1) Esošo novecojušo elektrovilcienu nomaiņa 2024. gadā ar jauniem, komfortabliem vilcieniem un dzelzceļa infrastruktūras sakārtošana (paaugstinātas platformas dzelzceļa pieturās, modernizēta infrastruktūra vilcienu ātruma palielināšanai), regulāra un simetriska kustības grafika ieviešana un palielināts reisu biežums, pamatojoties uz palielināto EMU ritošā sastāva skaitu. Papildu EMU iegāde pēc 2024. gada, lai palielinātu sabiedriskā dzelzceļa transporta piedāvājumu iedzīvotājiem;
2) Ātrgaitas Rail Baltica vilcienu satiksmes ieviešana pēc 2030. gada, kas papildus starptautiskajai satiksmei nodrošinās arī reģionālo dzelzceļa satiksmi RMA;
3) Pakāpeniska pasažieru dīzeļvilcienu ritošā sastāva nomaiņa ar bezizmešu ritošo sastāvu (BEMU).

Ņemot vērā, ka lielākā daļa ikdienas reģionālās satiksmes ir saistīta ar Rīgas valstspilsētu, nepieciešams reorganizēt sabiedriskā transporta tīklu, balstoties uz šādu sabiedriskā transporta attīstības hierarhiju:

1) Dzelzceļa sabiedriskajam transportam jākļūst par sabiedriskā transporta sistēmas mugurkaulu gan Rīgas valstspilsētā, gan plašākā RMA teritorijā.
2) Kur iespējams, reģionālās nozīmes autobusu maršruti jānovirza uz dzelzceļa stacijām, lai izvairītos no pārāk daudzu reģionālās nozīmes autobusu maršrutu iebraukšanas Rīgas valstspilsētā. Pievedošo autobusu maršrutu grafiki jāsaskaņo ar integrētā regulārā intervāla vilcienu kustības grafiku, lai uzlabotu sabiedriskā transporta pieejamību.
3) Reģionālie autobusu maršruti, kas kursē paralēli dzelzceļa maršrutiem, būtu jāslēdz vai jāsamazina to kursēšanas biežums, lai izvairītos no dublēšanās ar dzelzceļa tīklu. Maršrutu slēgšana radīs jaunas iespējas attīstīt komerciālos pasažieru pārvadājumus, pieņemot, ka komerciālie pārvadātāji nekonkurēs ar valsts subsidētajiem reģionālajiem autobusu maršrutiem. Komerciālo maršrutu attīstība veicama ar nosacījumu, ka netiek samazināta sabiedriskā transporta pieejamība un komercializējamajos maršrutos netiek būtiski samazināts reisu skaits.
4) Pierīgas reģionālās nozīmes autobusu maršruti jāintegrē Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta sistēmā, ņemot vērā sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāti (pakalpojuma pārklājums, brauciena laiks, braukšanas ērtības) un finansiālās pieejamības aspektus (pilsētas sabiedriskā transporta pakalpojumu paplašināšana ārpus Rīgas valstspilsētas robežām atkarībā no izvēlētā maršruta varētu izmaksāt vairāk salīdzinot ar sagaidāmajiem ietaupījumiem no reģionālo autobusu maršrutu slēgšanas). Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīkls iespēju robežās ir jāintegrē pilsētas teritorijā esošajā dzelzceļa tīklā (kur tehniski iespējams).
5) Reģionālās nozīmes autobusu maršruti ar zemu reisu/ autobusu piepildījumu un zemu biļešu ieņēmumu segumu pār kompensējamām izmaksām (mazāk par 15%) ir jānodala no esošā reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīkla. Šo tīklu varētu attīstīt, izmantojot “transports pēc pieprasījuma” koncepciju vai citas transporta nodrošināšanas iespējas vietējiem iedzīvotājiem, izmantojot mazākus un efektīvākus transportlīdzekļus kombinācijā ar kopīgu valsts un pašvaldību finansējumu.
6) Jāievieš mikromobilitātes risinājumi, lai nodrošinātu “pēdējās jūdzes” piekļuvi sabiedriskajam transportam, kur tradicionālie sabiedriskā transporta pakalpojumi ir pārāk dārgi vai tehniski nav iespējami.

Pamatojoties uz iepriekš minētajiem principiem, ir jānodrošina integrētas sabiedriskā transporta sistēmas izveide, kurai raksturīgi multimodāli transporta pakalpojumi, izmantojot sinhronizētu un integrētu maršrutu tīklu un transportlīdzekļu kustības grafikus, lai pasažieriem maksimāli uzlabotu pakalpojuma kvalitāti laika, izmaksu, komforta, drošības, pieejamības, un ērtības ziņā. Tai ir jābūt pieejamai visām lietotāju grupām un jānodrošina viņu ceļošanas vajadzībām atbilstošas iespējas.

“Mobilitāte kā pakalpojums” ietver šādas prasības integrētai sabiedriskā transporta sistēmai:

1) Transfēra pieturas. Starpresoru koordinēta transportlīdzekļu pieturu plānošana, lai nodrošinātu ātru un komfortablu pārsēšanos starp dažādiem transportlīdzekļiem.
2) Integrēti biļešu tarifi un vienota biļešu sistēma. Viena biļete visam braucienam, kas ietver vairākus transporta veidus.
3) Integrēta pasažieru informēšanas sistēma. Pasažieriem ir pieejama vienota informācija par visu veidu transporta kustības sarakstiem transporta pieturās, izmantojot internetu, mobilo telefonu, informācijas punktus un citus komunikācijas līdzekļus.
4) Koordinēti sabiedriskā transporta kustības grafiki. Kustības grafiku saskaņošana, lai pēc iespējas samazinātu gaidīšanas laiku sabiedriskā transporta pieturās. Reālā laika sabiedriskā transporta kustības saraksti, ko administrē vienots satiksmes kontroles un vadības centrs.

5) Vienots mārketings/korporatīvais dizains. Vienotas mārketinga kampaņas sabiedriskā transporta aprūpes areālam. Vienots dizains, tai skaitā sabiedriskā transporta pārsēšanās pieturām un transportlīdzekļiem.

Pētījuma Autori iesaka attīstīt **septiņas galvenās darbības jomas jeb rīcības virzienus**:

1) Institucionālā un finanšu reforma.
2) Tarifu un biļešu sistēmas reforma.
3) Dzelzceļa tīkla un dzelzceļa pakalpojumu reforma.
4) Reģionālās nozīmes autobusu un Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīkla un pakalpojumu reforma.
5) Intermodalitātes veicināšana.
6) Infrastruktūras pilnveide.
7) Papildu pakalpojumi.

RĪCĪBAS PLĀNS LĪDZ 2030. GADAM

I. Institucionālā un finanšu reforma

1. pasākums: Vienotas sabiedriskā transporta iestādes izveide.

II. Tarifu un biļešu sistēmas reforma

2. pasākums: Integrētas tarifu un biļešu sistēmas izstrāde un ieviešana.

III. Dzelzceļa tīkla un pakalpojumu reforma

3. pasākums: Integrēta regulārā intervāla sabiedriskā transporta kustības grafika izstrāde, par pamatu izmantojot galveno kustības grafiku (mārsterplānu) līdz 2040. gadam.

4. pasākums: BEMU satiksmes nodrošināšana 1 520 mm neelektrificētajā dzelzceļa tīklā un papildu EMU iegāde.

5. pasākums: Jaunu dzelzceļa staciju/pieturas punktu izveide.

IV. Reģionālās nozīmes autobusu un Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīkla un pakalpojumu reforma

6. pasākums: Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu savienojumu izveidošana ar dzelzceļa stacijām Rīgas valstspilsētā (Zasulauks, Zolitūde, Imanta un citas), vienlaikus nodrošinot savienojamību ar Starptautisko lidostu "Rīga".

7. pasākums: Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana (reisu biežuma palielināšana, integrētu kustības grafiku nodrošināšana).

8. pasākums: Reģionālās nozīmes starppilsētu autobusu maršrutu tīkla optimizācija, nodrošinot savienojamību ar dzelzceļa stacijām un veicinot reģionālās nozīmes dzelzceļa transporta izmantošanu ar integrētā regulārā intervāla laika grafiku.

9. pasākums: Reģionālo nozīmes autobusu maršrutu integrācija Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta, izvērtējot iespējas slēgt valsts dotētos vietējās nozīmes autobusu maršrutus (virzieni "Jaunmārupe/Mārupe/Tīraine", "Baloži/Ķekava", "Saurieši/Upeslejas", "Ādaži" un citi).

10. pasākums: Pieturu pēc pieprasījuma ieviešana reģionālajos vietējās nozīmes autobusu maršrutos, lai palielinātu autobusu vidējo braukšanas ātrumu un uzlabotu sabiedriskā transporta pievilcīgumu salīdzinājumā ar privāto autotransportu.

11. pasākums: Komercpārvadājumu attīstība maršrutos paralēli dzelzceļa transportam, slēdzot valsts dotētos sabiedriskā transporta maršrutus vai samazinot valsts dotēto sabiedriskā transporta reisu skaitu.

12. pasākums: Skolēnu transporta integrācijas veicināšana sabiedriskā transporta tīklā.

13. pasākums: Pakalpojuma "transports pēc pieprasījuma" ar kopējo valsts un pašvaldību budžeta līdzfinansējumu attīstība RMA reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu maršrutos ar mazākas ietilpības transportlīdzekļiem (16–20 vai mazāk sēdvietu), kur ir zems reisa piepildījums un zems biļešu ieņēmumu segums pār kompensējamām izmaksām (zem 15%).

V. Intermodalitātes veicināšana

14. pasākums: Mobilitātes punktu izveide.

15. pasākums: Autotransporta pievedceļu un reģionālās nozīmes autobusu transporta savienojamības nodrošināšana ar Rail Baltica dzelzceļa stacijām.

16. pasākums: Jaunu mobilitātes risinājumu ieviešana, reaģējot uz sabiedrības vajadzībām (jaunu mikromobilitātes rīku izvēles kritēriju metodikas izstrāde, mikromobilitātes satiksmes drošības nodrošināšana u.c.).

VI. Infrastruktūras pilnveide

17. pasākums: 1 520 mm dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana.

18. pasākums: Sabiedriskā transporta infrastruktūras pilnveide (paaugstinot pieturvietu, staciju, mobilitātes punktu kvalitāti un uzlabojot to pieejamību).

19. pasākums: Piekļuves sabiedriskā transporta pieturām uzlabošana.

20. pasākums: Velobraucēju drošības uzlabošana.

21. pasākums: Velotransportu atbalstošas infrastruktūras izveide (veloceļi, atpūtas vietas vai mobilitātes punkti).

22. pasākums: Veloceļu maršrutu ceļa norāžu un marķējuma sistēmu izveide.

23. pasākums: Velotransporta tīkla uzturēšanas nodrošināšana.

24. pasākums: Autostāvvietu infrastruktūras nodrošināšana pilsētu komerciālajās zonās.

25. pasākums: Pilsētu ielu ietvju pieejamības un ērtības uzlabošana.

26. pasākums: Pilsētu ielu ietvju uzturēšanas un atjaunošanas nodrošināšana.

27. pasākums: Regulējamu gājēju pāreju izveide visos galvenajos pilsētu centra krustojumos (kur tas šobrīd netiek nodrošināts).

28. pasākums: Ieguldījumi transporta infrastruktūrā, kas ļauj ieviest jaunas mobilitātes tehnoloģijas.

29. pasākums: Sabiedriskā transporta joslu un luksoforu signālu priekšrocību izveide Rīgas valstspilsētā.

30. pasākums: Ielu brauktuves izmantošanas nodrošināšana visiem lietotājiem neatkarīgi no mobilitātes veida Rīgas valstspilsētā.

VII. Papildu pakalpojumi

31. pasākums: Multimodālu autotransporta un dzelzceļa transporta modeļu izstrāde, vienota transporta datu centra (datu noliktavas) un sabiedriskā transporta monitoringa sistēmas izveide.

32. pasākums: Privāto objektu attīstības un darbavietu izvietojuma veicināšana pilsētu sabiedriskā transporta pieturu tuvumā RMA pilsētās.

33. pasākums: Autostāvvietu ierobežošana Rīgas valstspilsētas centrā.

34. pasākums: Rīgas valstspilsētas zonu bez automobiļiem attīstība.

35. pasākums: Maksas par iebraukšanu Rīgas valstspilsētas centrā (sastrēgumu maksa) ieviešana.

36. pasākums: Darba devēju stimulu veicināšana sabiedriskā transporta izmantošanai.

37. pasākums: Pilsētu ielu izmantošanas veicināšana ar mobilitāti nesaistītām aktivitātēm.

38. pasākums: Informācijas un publicitātes pasākumu īstenošana sabiedriskā transporta popularizēšanai.

1. PĒTĪJUMA METODOLOĢIJA

1.1 PĒTĪJUMA MĒRĶIS UN UZDEVUMI

Pētījuma mērķis ir nodrošināt sabiedriskā transporta plašāku izmantošanu lielām pasažieru plūsmām un privātā autotransporta izmantošanas mazināšanu RMA, veicinot un piedāvājot plašākas iespējas pasažieriem plānot braucienu ar dažādiem transporta veidiem, tostarp velotransportu un mikromobilitātes rīkiem.

Saskaņā ar Pētījuma Tehnisko specifikāciju Pētījuma ietvaros veicami šādi **uzdevumi:**

- Esošā sabiedriskā transporta un komercpārvadājumu apjoma, to savstarpējās savienojamības, pārklājuma, reisu intensitātes un intervālu izvērtējums (3.1. uzdevums);
- Reģionālās nozīmes un pilsētas nozīmes maršrutu tīklu integrēšana (3.2. uzdevums);
- Priekšlikumu izstrāde integrēta RMA sabiedriskā transporta plānam līdz 2040. gadam (3.3. uzdevums);
- Normatīvo aktu un politikas dokumentu analīze (3.4. uzdevums);
- Rīcības plāns integrēta sabiedriskā transporta plāna ieviešanai izpētes teritorijā (3.5. uzdevums);
- Informācijas par iedzīvotāju un nodarbināto skaitu apkopošana, analīze un prognoze (3.6. uzdevums);
- Finanšu un sociālekonomiskās ietekmes izvērtējums (3.7. uzdevums);
- Integrēta maršrutu tīkla apkalpošanai nepieciešamā finansiālā atbalsta aprēķins (3.8. uzdevums);
- Priekšlikumi maršrutu tīklu pilnveidošanai (3.9. uzdevums).

1.2 PĒTĪJUMA ĢEOGRĀFISKAIS AREĀLS

Pētījuma ģeogrāfiskais tvērums ietver RMA, kurā ietilpst valsts galvaspilsēta Rīga un 22 apkārtējās pašvaldības: 19 novadu pašvaldības (ieskaitot valstspilsētas Valmieru un Ogri) un 3 valstspilsētu pašvaldības (Rīga, Jelgava un Jūrmala). Galvaspilsētā Rīgā dzīvo nedaudz vairāk par 600 000 jeb viena trešdaļa no valsts iedzīvotājiem. Jelgava atrodas 41 km attālumā uz dienvidrietumiem no Rīgas ar aptuveni 55 000 iedzīvotāju. Jūrmala ir Baltijas jūras piekrastes pilsēta, kas atrodas 25 km attālumā uz rietumiem no Rīgas ar kopējo iedzīvotāju skaitu 50 200. RMA kopumā apdzīvo 1,25 miljoni iedzīvotāju, kas ir aptuveni 65% no kopējā Latvijas iedzīvotāju skaita.

Pētījuma ģeogrāfiskais tvērums ir pamatots ar šādiem normatīvajiem aktiem un attīstības plānošanas dokumentiem:

Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likums. Likums nosaka administratīvo teritoriju un novadu teritoriālā iedalījuma vienību izveidošanas, uzskaites, robežu grozīšanas un administratīvā centra noteikšanas nosacījumus un kārtību, kā arī apdzīvotās vietas statusa noteikšanas, apdzīvoto vietu uzskaites kārtību un institūciju kompetenci šajos jautājumos. Sākot ar 2021. gada 1. jūliju administratīvi teritoriālās reformas rezultātā Latvijas Republikas teritorija tiek iedalīta 43 pašvaldībās;

Teritorijas attīstības plānošanas likums. Likuma mērķis ir panākt, ka teritorijas attīstība tiek plānota tā, lai varētu paaugstināt dzīves vides kvalitāti, ilgtspējīgi, efektīvi un racionāli izmantot teritoriju un citus resursus, kā arī mērķtiecīgi un līdzsvaroti attīstīt ekonomiku;

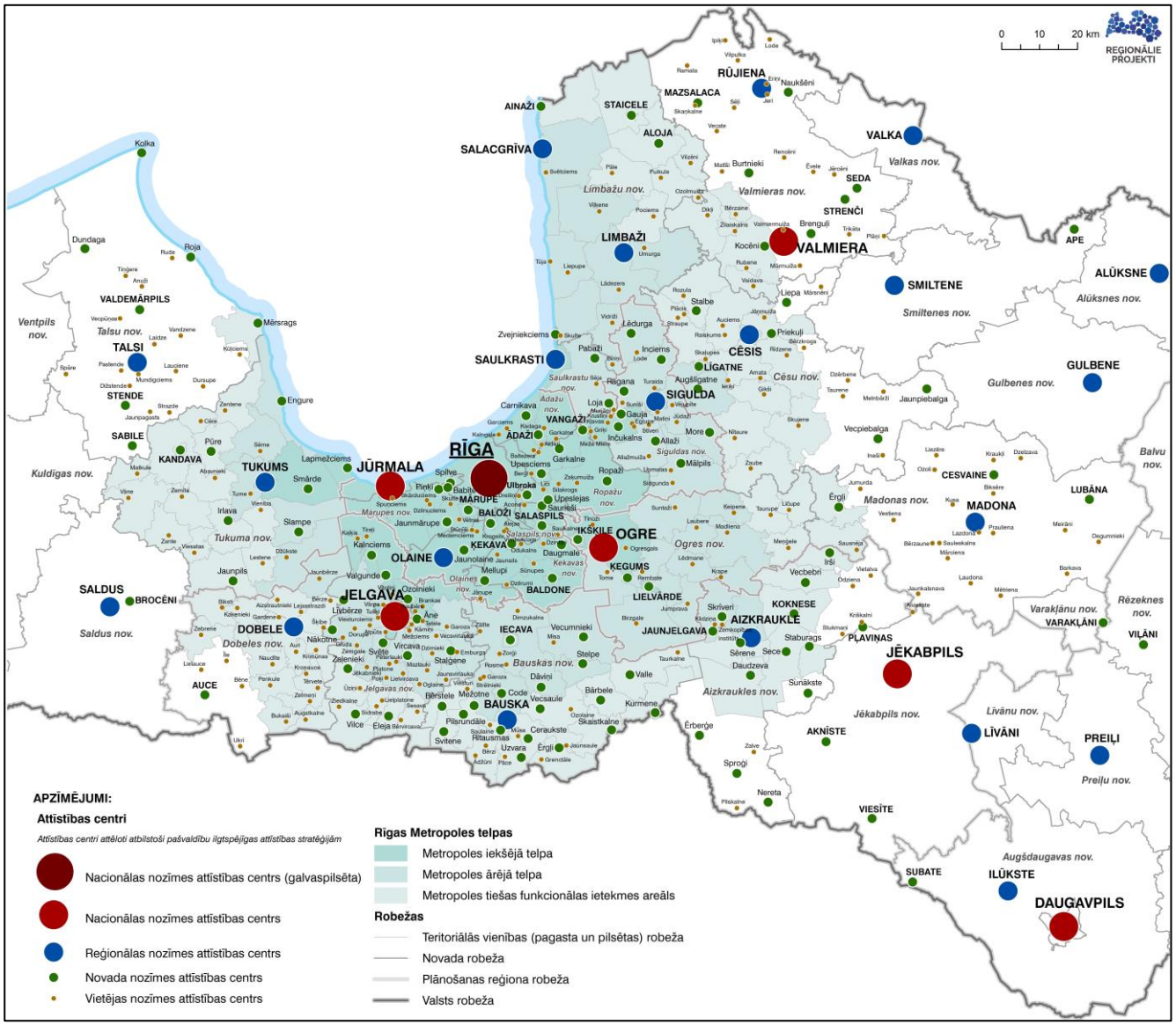
Nozaru darbību regulējošie normatīvie akti (piemēram, Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums);

Latvija 2030 – Latvijas ilgtspējīgās attīstības plānošanas dokuments (sevišķi tajā definētā Telpiskās attīstības perspektīva);

Nacionālā līmeņa nozaru plānošanas dokumenti (piemēram, TAP2027);

Plānošanas reģionu un pašvaldību ilgtermiņa un vidēja termiņa attīstības plānošanas dokumenti (piemēram, RMA mobilitātes telpiskā vīzija, Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgās attīstības stratēģija 2014.-2030. gadam).

1-1. attēlā ir dots Pētījuma ģeogrāfiskais tvērums ar RMA telpām un attīstības centriem.



1-1. ATTĒLS. PĒTĪJUMA ĢEOGRĀFISKAIS AREĀLS

Avots: Pētījuma Autori

1.3 PĒTĪJUMA IEROBEŽOJUMI UN PIEŅĒMUMI

Pētījumam ir vairāki ierobežojumi un pieņēmumi, kas izriet no Pētījuma Tehniskās specifikācijas:

1) Pētījuma ietvaros ir sagatavotas rekomendācijas sabiedriskā transporta maršrutu tīkla pilnveidei, kas neietver maršrutu tīkla pilnīgu pārplānošanu. Šāda uzdevuma izpildei ir jāveic iedzīvotāju aptaujas un jāizstrādā RMA multimodāls transporta modelis, kopējam procesam aizņemot vairākus gadus.

2) Maršrutu tīkla attīstība Eiropas standarta dzelzceļa tīklā ir atkarīga no *Rail Baltica* projekta īstenošanas pabeigšanas, kas ir iespējama pēc 2030. gada.

3) ANMP Reforma 1.1.1.r "Rīgas metropoles areāla zaļināšana" neparedz veikt būtiskas pārmaiņas sabiedriskā transporta organizācijā Latvijā (RMA), tai skaitā vienotas sabiedriskā transporta pasūtījuma institūcijas izveidei. Neskatoties uz to, Pētījuma Autori ir iekļāvuši Pētījumā priekšlikumus vienotas sabiedriskā transporta iestādes izveidei.

1.4 ILGTSPĒJĪGAS PILSĒTAS MOBILITĀTES SABIEDRISKĀ TRANSPORTA INDIKATORI

Balstoties uz Pētījuma rezultātiem, SM plāno izstrādāt Ilgtspējīgu sabiedriskā transporta plānu, kas būs daļa no RMA Ilgtspējīga pilsētas mobilitātes plāna. Šo plānu ir paredzēts izstrādāt laika periodā līdz 2027. gadam. Līdz ar to, Pētījumā iespēju robežās ir izmantota EK izstrādātā SUMP metodika (papildu informācijai skatīt Pētījuma 2.1.2. sadaļu).

SUMP metodiskais materiāls (vadlīnijas) "Pievilcīga sabiedriskā transporta plānošana V2"[1] ietver 18 SUMI, no kuriem septiņus indikatorus var piemērot sabiedriskā transporta pakalpojumu novērtēšanai.

1-2. attēlā ir doti SUMI indikatori, kas attiecas uz sabiedrisko transportu. Attēlā dotā SUMI indikatoru numerācija atbilst šajā EK metodiskajā materiālā izmantotajai numerācijai.

1. indikators: Sabiedriskā transporta pieejamība mazturīgākajai sabiedrības daļai

Sabiedriskajam transportam jābūt pieejamam visiem cilvēkiem neatkarīgi no to ienākumiem.

2. indikators: Sabiedriskā transporta pieejamība iedzīvotājiem ar kustību traucējumiem

Jānodrošina sabiedriskā transporta pieejamība grupām ar kustību traucējumiem, nodrošinot atbilstošu infrastruktūru ar tiešu, drošu un ērtu piekļuvi sabiedriskajam transportam. Jānodrošina ES pieejamības prasībām atbilstošas tīmekļa vietnes, biļešu pārdošanas un informācijas funkcijas

6. indikators: Plaši pieejami mobilitātes pakalpojumi

Jāveicina mobilitātes pakalpojumu pieejamība, uzlabojot pārvietošanās izvēles iespējas, un jāveicina sabiedriskā transporta izmantošana, piedāvājot pievilcīga dizaina un lietošanā ērtus pakalpojumus

11. indikators: Multimodālā integrācija starp dažādiem transporta veidiem

Dzelzceļš jāveido kā sabiedriskā transporta sistēmas mugurkauls apvienojumā ar citiem transporta veidiem, piemēram, tramvaju, autobusu un velosipēdu, kas ir jāintegrē, nodrošinot minimālu pārsēšanās laiku starp dažādiem transporta veidiem

12. indikators: Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana

Sabiedriskajam transportam RMA teritorijā jābūt ērtam, komfortablam un drošam (iedzīvotāju aptaujas)

16. indikators: Precīzi saplānots ceļā pavadītais laiks

Brauciena laikam RMA ietvaros jābūt prognozējamam, kā arī tam jāspēj konkurēt ar privāto autotransportu

1-2. ATTĒLS. SABIEDRISKAJAM TRANSPORTAM ATTIECINĀMIE ILGTSPĒJĪGAS PILSĒTAS MOBILITĀTES INDIKATORI

Avots: Pētījuma Autori

SUMI ir gan kvalitatīvi, gan kvantitatīvi (katrs SUMI indikators ietver detalizētu apakšindikatoru sistēmu, kuras izstrāde neietilpst Pētījuma tvērumā), bet Pētījumā pārsvarā ir izmantots šo rādītāju kvalitatīvais novērtējums. SUMI ir izmantoti pašvaldību teritorijas plānošanas dokumentu analīzē. Ņemot vērā Pētījuma Tehnisko specifikāciju, galvenie Pētījumā izmantotie SUMI ir Mobilitātes pakalpojumu pieejamība, Multimodālā integrācija, Apmierinātība ar sabiedrisko transportu un Ceļā pavadītais laiks. Pētījuma Autori ir veikuši padziļinātās intervijas ar vairāk nekā 40 ieinteresēto pušu pārstāvjiem, kas pārstāv gan sabiedriskā transporta pakalpojumu saņēmējus, gan pakalpojumu sniedzējus, lai noskaidrotu ieinteresēto pušu viedokli par nepieciešamajiem sabiedriskā transporta uzlabojumiem.

[1] Planning for Attractive Public Transport V2
https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_topic_guide_planning_for_attractive_public_transport_v2.pdf

Saskaņā ar Pašvaldību likumu Sabiedriskā transporta pieejamība mazturīgākai sabiedrības daļai ir pašvaldību autonomā funkcija, kas ir jāveic sociālā atbalsta sniegšanas ietvaros.

Kā papildu SUMI indikators, kas ir minēts arī EK vadlīnijās, ir analizēts satiksmes dalībnieku **Modālais sadalījums**, jo Pētījuma mērķis paredz palielināt ilgtspējīgo transporta veidu (sabiedriskais transports, velotransports un kājāmgājēji) izmantošanas īpatsvaru RMA.

1.5 LABĀS PRAKSES PIEMĒRI

Integrētas sabiedriskā transporta sistēmas ieviešanai RMA ir noderīgi apskatīt citu valstu labās prakses piemērus. Izvērtējot citās ES valstīs izmantotos sabiedriskā transporta organizācijas un finansēšanas modeļus, lēmumu pieņēmēji var izvēlēties labākos risinājumus integrētas sabiedriskā transporta sistēmas ieviešanai RMA.

Saskaņā ar konsultāciju uzņēmuma KPMG 2021. gadā veikto pētījumu "Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana" Latvijas sabiedriskā transporta sistēmā ir nepietiekama sadarbība starp reģionālā un pilsētu sabiedriskā transporta plānošanu un organizēšanu, tai skaitā nepietiekama pašvaldību iesaiste reģionālā sabiedriskā transporta plānošanā.

Pētījuma Autori apskatīja trīs sabiedriskā transporta pasūtījuma institūciju piemērus:

- VRR (Reinas-Rūras apgabals, Vācija);
- HSL (Helsinki, Somija);
- MRDH (Zuid Randstad, Nīderlande).

Visiem trim labas prakses piemēriem kopīgais ir sabiedriskā transporta integrācija (multimodalitāte, plānošana, finansēšana, tarifi un norēķini) dažādās ģeogrāfiskajās teritorijās, lai izveidotu ilgtspējīgu un uz klientu orientētu sabiedriskā transporta sistēmu.

Labās prakses piemēru izpēte veikta saskaņā ar šādiem kritērijiem:

- Sabiedriskā transporta pārvaldība;
- Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana;
- Intermodālie savienojumi;
- Sabiedriskā transporta finansēšana;
- Sabiedriskā transporta tarifi un norēķinu sistēma.

Papildu informācijai skatīt Pielikumu 1-1. "Sabiedriskā transporta organizācijas labās prakses piemēri".

2. SITUĀCIJAS RAKSTUROJUMS

2.1 EIROPAS SAVIENĪBAS POLITIKAS PLĀNOŠANAS UN TIESISKAIS IETVARS

2.1.1 EIROPAS SAVIENĪBAS ILGTSPĒJĪGAS UN VIEDAS MOBILITĀTES STRATĒĢIJA

EK paziņojums "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni" tika pieņemts 2020. gada 9. decembrī.[2]

Šajā dokumentā formulēts EK redzējums par mobilitātes situāciju Eiropā un uzdevumiem, kas jāpaveic līdz 2030., 2035. un 2050. gadam. Secināts, ka ilgtspējīga mobilitāte ir neatgriezeniska pāreja uz bezemisiju mobilitāti.

Paziņojumā identificētas desmit pamata iniciatīvas, tai skaitā trīs no tām paredz sabiedriskā transporta piedāvājuma uzlabošanu:

1) Bezemisiju transportlīdzekļu, atjaunojamo un mazoglekļa degvielu un saistītās infrastruktūras ieviešanas sekmēšana.
2) Bezemisiju lidostu un ostu izveide.
3) **Ilgtspējīgākas un veselīgākas starppilsētu un pilsētu mobilitātes nodrošināšana, piemēram, divkāršojot ātrgaitas dzelzceļa satiksmi un attīstot papildu velo infrastruktūru nākamo 10 gadu laikā.**
4) Kravu pārvadājumu zaļināšana.
5) Oglekļa cenas noteikšana un labāki stimuli lietotājiem.
6) **Satīklotas un automatizētas multimodālās mobilitātes padarīšana par realitāti, piemēram, dodot iespēju pasažieriem iegādāties biļetes multimodāliem braucieniem, lai netraucēti pārsēstos no viena transporta veida citā.**
7) Inovācija, dati un mākslīgais intelekts viedākai mobilitātei.
8) Vienotā tirgus nostiprināšana.
9) **Taisnīgas un godīgas mobilitātes nodrošināšana visiem, piemēram, padarot mobilitāti pieejamu visos reģionos un visiem pasažieriem, tostarp tiem, kuriem ir ierobežotas pārvietošanās spējas, un padarot nozari pievilcīgāku darba ņēmējiem.**
10) Transporta drošības un drošuma uzlabošana.

2.1.2 ILGTSPĒJĪGAS PILSĒTAS MOBILITĀTES PLĀNOŠANAS (SUMP) KONCEPCIJA

Pētījuma 1.4. sadaļā ir dots SUMI raksturojums, kas ir balstīts uz SUMP plānošanas koncepciju.

Šis Pētījums ir paredzēts kā stratēģisks ievads pilnam SUMP, kas RMA tiks izstrādāts turpmāk. Ievērojot SUMP vadlīnijās noteikto, projekts var veiksmīgāk sasniegt mērķus, izmantojot metodoloģiju, ko ir izveidojuši praktizējoši transporta plānošanas speciālisti. Šīs vadlīnijas pēc tam var tikt pielāgotas RMA vajadzībām, lai iedzīvotājiem sniegtu pielāgotu sabiedriskā transporta piedāvājumu. Šajā procesā SUMI tiek izmantoti, lai novērtētu no Pētījuma areāla pašvaldībām savāktos datus un izstrādātu monitoringa sistēmu, kas nepieciešama, lai izsekotu uzlabojumiem. Ilgtspējīgas mobilitātes indikators ir instruments, ar kura palīdzību var sekot sabiedriskā transporta sistēmas attīstībai un pieņemt lēmumus, kas uzlabos sabiedriskā transporta kvalitāti, koncentrējoties uz tās ilgtspēju. Rādītāji ir jāsalīdzina ar citiem transporta sistēmas veidiem.

2.1.3 EIROPAS ZAĻAIS KURSS UN "GATAVI MĒRĶRĀDĪTĀJAM 55" SISTĒMA

Eiropas Zaļais kurss (angļu val. *European Green Deal*) ir EK izvirzīto politikas iniciatīvu kopums ar mērķi panākt, lai Eiropa 2050. gadā kļūtu klimatneitrāla.[3] Tas ir ceļvedis, kā padarīt ES tautsaimniecību ilgtspējīgu. Tajā aprakstītas nepieciešamās investīcijas un pieejamie finansēšanas instrumenti, un izskaidrots, kā nodrošināt taisnīgu un iekļaujošu pāreju. Dokuments ietver rīcības plānus, lai nodrošinātu aprites ekonomiku, ēku

[2] Pieejams vietnē: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789
[3] EK. Pieejams vietnē: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

atjaunošanu, vidi bez piesārņojuma, ekosistēmu un bioloģisko daudzveidību, transportu un stratēģiju "no lauka līdz galdam" videi draudzīgākai un veselībai labvēlīgākai lauksaimniecībai.

Eiropas Zaļais kurss izvirza mērķi 2030. gadā samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par 55%, salīdzinot ar 1990. gadu, un šis mērķis tiks sasniegts ar attiecīgu politiku un likumdošanas pakotnes izveidošanu un īstenošanu. Transporta nozarē Eiropas Zaļā kursa mērķis ir samazināt transporta nozares siltumnīcefekta gāzu emisijas par 90%, paredzot šādus politikas virzienus:

1) Samazināt nozares atkarību no fosilajām degvielām.
2) Radīt alternatīvas izvēles.
3) Noteikt cenas, kas ļauj ņemt vērā ietekmi uz vidi.

Eiropas Zaļais kurss ietver daudz priekšlikumu politikas un likumdošanas izmaiņām, kas grupētas tematiskās pakotnēs, lai sasniegtu tā izvirzītos mērķus. Priekšlikumu kopuma "**Gatavi mērķrādītājam 55%"** jeb "**Fit for 55"** mērķis ir līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par 55%. Tā ietver vairākus priekšlikumus ES likumdošanā un politikā.

Eiropas Zaļais kurss tiešā veidā ietekmē arī sabiedriskā transporta attīstību, virzoties uz ilgtspējīgu, viedu un pieejamu mobilitāti. Eiropas Zaļā kursa ilgtspējīgas mobilitātes principi ir doti zemāk tekstā.

Ilgtspējīga mobilitāte:

- Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu ieviešana visās lielās un vidējās pilsētās līdz 2030. gadam;
- Satiksmes pieaugums pa ātrgaitas dzelzceļiem;
- Uzsvars uz bezemisiju transportlīdzekļiem: līdz 2030. gadam noteikt nulles emisiju prasību jauniem pilsētas autobusiem;
- Klimatneitrālas pilsētas koncepcija.

Vieda mobilitāte – ar integrētas elektronisko biļešu tirdzniecības palīdzību līdz 2030. gadam izveidot efektīvu multimodālu sabiedriskā transporta sistēmu.

Pieejama mobilitāte – padarīt mobilitāti pieejamu visos reģionos un visiem pasažieriem.

2.2 LATVIJAS NACIONĀLĀ LĪMEŅA POLITIKAS PLĀNOŠANAS UN TIESISKAIS IETVARS

Latvijas iedzīvotāju skaita samazināšanās, apdzīvotības blīvuma izmaiņas, labklājības līmeņa paaugstināšanās, privāto automobiļu skaita pieaugums, valsts un pašvaldību institūciju izvietojums valstī, tehnoloģiju progress – šie un vēl daudzi citi faktori ietekmē sabiedriskā transporta attīstību Latvijā.

Sabiedriskā transporta sistēmai ir jāspēj pielāgoties apstākļiem, kādos tā darbojas, lai piedāvātu pasažieriem pievilcīgu un ērtu pārvietošanās veidu.

Pieejami un kvalitatīvi sabiedriskā transporta pakalpojumi spēj uzlabot iedzīvotāju dzīves kvalitāti un vairot ekonomiskos, sociālos un vides ieguvumus.

Zemāk sniegts kopsavilkums par nozīmīgākajiem nacionāla līmeņa attīstības plānošanas dokumentiem un rīcībpolitikām, kas būtiskas sabiedriskā transporta attīstībai.

2.2.1 LATVIJAS ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒĢIJA LĪDZ 2030. GADAM

Lai noteiktu politikas virzienus ilgtspējīgai un līdzsvarotai valsts teritorijas attīstībai, panākot reģionu ekonomiskā potenciāla pilnvērtīgu izmantošanu, iedzīvotāju dzīves kvalitātes paaugstināšanu, dabas un kultūrvēsturisko vērtību saglabāšanu un prasmīgu izmantošanu, LATVIJA2030[4] prioritātē "Telpiskās attīstības perspektīva" akcentē trīs galvenos aspektus:

- Sasniedzamība un mobilitātes iespējas;
- Apdzīvojums kā ekonomiskās attīstības, cilvēku dzīves un darba vide;
- Nacionālo interešu telpas – unikālas specifiskas teritorijas, kas nozīmīgas visas valsts attīstībai.

[4] Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030

Telpiskās attīstības perspektīva[5] noteikta ar mērķi *radīt līdzvērtīgus dzīves un darba apstākļus visiem iedzīvotājiem neatkarīgi no dzīves vietas, sekmējot uzņēmējdarbību reģionos, attīstot kvalitatīvu transporta un komunikāciju infrastruktūru un publiskos pakalpojumus (...).*

LATVIJA2030 nosaka RMA kā valsts interešu telpu ar izcilu vērtību un nozīmi valsts ilgtspējīgai attīstībai, identitātes saglabāšanai un ietver valsts attīstībai nozīmīgus stratēģiskos resursus. Vienlaikus šajā teritorijā veidojas dažādi interešu konflikti un problēmas, kas pārsniedz reģionu un atsevišķu nozaru kompetenci, tādēļ ir nepieciešami kompleksi risinājumi un mērķtiecīga politika koordinētas attīstības veicināšanai.

Ir jāpanāk RMA telpiskās struktūras saskaņota attīstība un tur notiekošo procesu koordinēšana, izstrādājot integrētu telpiskās attīstības perspektīvu un izmantojot integrētu pieeju un kompleksus risinājumus, lai saskaņotu Rīgas valstspilsētas, apkārtējo pašvaldību, valsts un iedzīvotāju dažādās intereses.

LATVIJA2030 paredz īstenot energoefektīvu un videi draudzīgu transporta politiku, attīstot videi draudzīgu transportu, kā arī gājēju ielas, veloceļus un zaļos koridorus. Vienlaicīgi dokuments paredz iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošanu, īstenojot savlaicīgu transporta infrastruktūras plānošanu, integrētas sabiedriskā transporta sistēmas veidošanu, autoceļu tīkla attīstību un dzelzceļa transporta attīstību. Lauku teritoriju attīstības kontekstā tiek uzsvērta attīstības centru izaugsmes un pilsētu un lauku mijiedarbības nepieciešamība, kuru iespējams sekmēt uzlabojot mobilitātes iespējas, tostarp nodrošinot attīstības centru sasniedzamību lauku iedzīvotājiem, kā arī radot iespējas lauksaimniecības un mežsaimniecības produkcijas realizācijai.

Arī attīstības centri LATVIJA2030 ir viena no nacionālo interešu telpām. Apdzīvojuma kā ekonomiskās attīstības, cilvēku dzīves un darba vides attīstībai noteikti izaicinājumi, attīstības virzieni un risinājumi (skatīt 2-1. tabulu).

2–1. TABULA. APDZĪVOJUMAM NOTEIKTIE IZAICINĀJUMI, ATTĪSTĪBAS VIRZIENI UN RISINĀJUMI

<table>
<tr><th colspan="4">Izaicinājumi</th></tr>
<tr><td colspan="2">policentriska apdzīvojuma struktūra</td><td colspan="2">nelabvēlīgo atšķirību mazināšana</td><td>pilsētu un lauku partnerību stimulēšana</td></tr>
<tr><th colspan="4">Attīstības virzieni</th></tr>
<tr><td colspan="2">attīstības centru izaugsme</td><td colspan="2">pilsētu un lauku mijiedarbība</td><td>attīstības centru funkcionālais tīkls</td></tr>
<tr><th colspan="4">Risinājumi</th></tr>
<tr><td>galvaspilsētas Rīgas kā Ziemeļeiropas metropoles attīstība</td><td colspan="2">nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru konkurētspēja valsts un starptautiskā mērogā</td><td>novadu nozīmes attīstības centru attīstība</td><td>pilsētvides attīstība</td></tr>
<tr><td colspan="2">pilsētu un lauku sadarbības sekmēšana</td><td colspan="2">attīstības centru savstarpējā mijiedarbība un sadarbība</td><td>integrēta un ilgtspējīga teritoriju attīstības plānošana un īstenošana</td></tr>
</table>

Avots: LATVIJA2030

Telpiskās attīstības perspektīva nosaka[6] arī attīstības centru iedalījumu, kur Rīga izdalīta atsevišķi kā Eiropas līmeņa metropole. Attīstības centrs ir teritorija, kur ir resursu (tai skaitā cilvēkresursu), sociālo un ekonomisko aktivitāšu koncentrācija un kas veicina apkārtējās teritorijas attīstību:

- Nacionālas nozīmes attīstības centri ir lielākās pilsētas, kurās ir attīstīta rūpniecība, transports, sabiedriskie pakalpojumi un sociālā infrastruktūra. Pētījuma teritorijā tās ir – Jelgava, Valmiera un Jūrmala. Šīm pilsētām ir jāprofilējas par ekonomiskās izaugsmes un zināšanu radīšanas centriem, ekonomiskās attīstības dzinējspēkiem. Tām sadarbojoties un mijiedarbojoties ar tuvākajām pilsētām un lauku teritorijām, tiks veidota izaugsmei nepieciešamā kritiskā masa, kā arī mazināts atsevišķu teritoriju nomales efekts;
- Reģionālas nozīmes attīstības centri ir pilsētas, kas ir nozīmīgi reģiona kultūras un/vai ražošanas centri ar attīstītu sociālo infrastruktūru un daudzveidīgiem pakalpojumiem. Pētījuma teritorijā tās ir – Aizkraukle, Talsi, Tukums, Dobele, Bauska, Ogre, Sigulda, Cēsis, Limbaži. Šo pilsētu potenciāls ievērojami pārsniedz pārējo mazo pilsētu potenciālu. Nākotnē reģionālās nozīmes attīstības centriem jāturpina specializēties, attīstot savstarpēji papildinošu sadarbību, tādējādi sasniedzot nacionālas nozīmes attīstības centriem līdzvērtīgu cilvēkresursu un ekonomiskās aktivitātes pievilkšanas spēku;

5 Latvijas telpiskās attīstības perspektīvas uzdevums ir noteikt politikas virzienus ilgtspējīgai un līdzsvarotai valsts teritorijas attīstībai, panākot reģionu ekonomiskā potenciāla pilnvērtīgu izmantošanu, iedzīvotāju dzīves kvalitātes paaugstināšanu, dabas un kultūrvēsturisko vērtību saglabāšanu un prasmīgu izmantošanu.

6 Ņemot vērā apdzīvoto vietu lielumu, pakalpojumu klāstu, attīstības potenciālu, apkalpes teritoriju un atrašanos, kā arī balstoties uz reģionu attīstības plānošanas dokumentiem.

- Novada nozīmes attīstības centrus nosaka reģionālā un vietējā līmeņa teritorijas attīstības plānošanas dokumentos.

LATVIJA2030 nenosaka arī vietējas nozīmes attīstības centrus – pašvaldības tos nosaka savās IAS[7].

Atsevišķas pašvaldības, ņemot vērā to, ka LATVIJA2030 nav aktualizēta kopš 2010. gada, kad tā tika apstiprināta, savās IAS, kas lielākoties ir izstrādātas pēdējo gadu laikā, ir paredzējušas arī citus reģionālas nozīmes attīstības centrus, kuriem būtu potenciāls tikt nostiprinātiem arī nacionāla līmeņa plānošanas dokumentos.

Attīstības centri pašvaldībā veido kopēju pakalpojumu tīklu, kura prioritārais telpiskais izvietojums ir tāds, lai ikvienam novada iedzīvotājam būtu pēc iespējas pieejamāki pakalpojumi, veidojot kvalitatīvu attīstības centru saikni. Piemēram, konkrētā vietēja līmeņa attīstības centrā ir pieejami sākumskola, savukārt – novada nozīmes centrā – pamatskola. Līdz ar to, ir būtiski veidot saiknes starp dažāda līmeņa attīstības centriem, lai iedzīvotāji spētu ērti pārvietoties un saņemt pakalpojumus dažādās atrašanās vietās. Pašvaldību lielākais izaicinājums ir nodrošināt teritorijā vienmērīgu pakalpojumu izvietojumu un attīstības centru izaugsmi, lai radītu pēc iespējas līdzvērtīgus dzīves un darba apstākļus ikvienam novadā dzīvojošam.

Katram attīstības centra līmenim tiek noteikts pieejamo un plānojamo pakalpojumu apjoms jeb pakalpojumu grozs, ko nosaka tā esošais ekonomiskais attīstības līmenis, infrastruktūra, cilvēkresursi, to izvietojums un sasniedzamība.

2.2.2 LATVIJAS NACIONĀLAIS ATTĪSTĪBAS PLĀNS 2021.–2027. GADAM

NAP2027[8] viena no prioritātēm ir "**Kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība**" – dzīves vides kvalitātes uzlabošana līdzsvarotai reģionu attīstībai.

Transporta infrastruktūra, kas nodrošina teritoriāli vienmērīgu sasniedzamību un kvalitatīvu, ilgtspējīgu iekšējo mobilitāti, ir stratēģiski nozīmīgs saimnieciskās darbības un apdzīvotības resurss reģionos. Daudzu tautsaimniecības nozaru veiksmīga darbība ir atkarīga no transporta pakalpojumu nepārtrauktības. Tādēļ būtisks atbalsta faktors līdzsvarotai teritoriju attīstībai ir transporta infrastruktūras nodrošināšana, reģionu nomales iekļaujot nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru ekonomiskās ietekmes zonās, atjaunojot sliktā stāvoklī esošos ceļu tīklu posmus un uzlabojot dzelzceļa infrastruktūras kvalitāti (paaugstinot pieļaujamo kustības ātrumu) efektīvu starpreģionu savienojumu veidošanai. Transporta infrastruktūras efektivitāte tieši iespaido konkurētspēju, uzņēmējdarbības aktivitāti un valsts attīstību kopumā. Līdz ar to, plānojot teritoriju attīstību un reaģējot uz sociālekonomiskās vides izmaiņām, kā arī izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, tiks veidota hierarhiska transporta infrastruktūras un mobilitātes sistēma.

Saistītā rīcības virziena "**Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi**" mērķis transporta jomā ir integrēta, ilgtspējīga transporta sistēma, kas sniedz kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā, nodrošina gan vietējo sasniedzamību, izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, gan arī starptautisko savienojamību, pilnībā iekļaujoties ES pamattīklā (Rail Baltica) un nodrošinot pamattīkla un visaptverošā tīkla sasaisti. Šajā rīcības virzienā ir noteikts, ka 2027. gadā ir jāsasniedz 12% dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos.

Saistītā rīcības virziena "**Līdzsvarota reģionālā attīstība**" mērķis ir reģionu potenciāla attīstība un ekonomisko atšķirību mazināšana, stiprinot to iekšējo un ārējo konkurētspēju, kā arī nodrošinot teritoriju specifikai atbilstošus risinājumus apdzīvojuma un dzīves vides attīstībai. Uzdevumu kopums ir vērsts uz to, lai ar vietējās pašvaldības mērķtiecīgu politiku uzlabotu publisko infrastruktūru uzņēmējdarbības atbalstam, piesaistītu investīcijas inovāciju radīšanai, radītu darbavietu un pakalpojumu daudzveidību un uzlabotu uzņēmējdarbības vidi, nodrošinātu darbaspēka mobilitāti reģionu iekšienē un starp reģioniem, un vienlaikus saglabātu valsts un pašvaldību pakalpojumu pieejamības līmeni – gan izmantojot digitalizācijas iespējas, gan ieviešot alternatīvus fizisko pakalpojumu sniegšanas modeļus, kas pielāgoti katras apdzīvotās vietas specifiskajām vajadzībām.

LATVIJA2030 viena no noteiktajām interešu telpām, tāpat kā RMA un attīstības centri, ir lauku attīstības telpa, kam NAP2027 pilsētu un lauku mijiedarbības kontekstā kā vienu dimensiju saredz administratīvo – kopīgu projektu realizēšana (pakalpojumu pieejamībai un mobilitātei, sadarbojoties sabiedriskā transporta tīklu nodrošināšanā un alternatīvu mobilitātes modeļu ieviešanā).

[7] Vietējās pašvaldības ilgtspējīgas attīstības stratēģijas telpiskās attīstības perspektīvā nosaka teritoriju attīstības vadlīnijas, kā arī nosaka un shematiski attēlo vietējās pašvaldības nozīmīgākās telpiskās struktūras, attīstības prioritātes un vēlamās ilgtermiņa izmaiņas.
[8] Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.–2027. gadam

2.2.3 TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS PAMATNOSTĀDNES 2021.–2027. GADAM

TAP2027[9] ir valsts vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments transporta nozares attīstībai.

Saskaņā ar TAP2027 transporta politikas mērķis ir integrēta transporta sistēma, kas nodrošina drošu, efektīvu, pieejamu, piekļūstamu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicina valsts ekonomisko izaugsmi, reģionālo attīstību un nodrošina virzību uz klimatneitrālu tautsaimniecību. Šis mērķis ir noteikts, pamatojoties uz Eiropas Zaļo kursu: paātrināt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti.

TAP2027 ir pieci politikas rezultāti un pieci rīcības virzieni. Uz sabiedriskā transporta attīstību attiecas 1. politikas rezultāts "**Uzlabotas mobilitātes iespējas**" un šī politikas rezultāta sasniegšanai plānotais 1. rīcības virziens "**Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta "mugurkaulu" attīstība"** ar saistītajiem uzdevumiem:

- 1.1. uzdevums "Stiprināt dzelzceļa lomu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanā":
  - 1.1.2. pasākums "Attīstīt jaunus dzelzceļa reģionālos pasažieru maršrutus";
- 1.3. uzdevums "Attīstīt sabiedriskā transporta pakalpojumus un nodrošināt nozares atvērto datu pieejamību":
  - 1.3.1. pasākums "Izveidot mobilitātes punktus";
  - 1.3.3. pasākums "Nodrošināt statiskus un dinamiskus maršrutu un satiksmes datus";
  - 1.3.4. pasākums "Ieviest vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu (tai skaitā reģionālajiem autobusu pārvadājumiem, integrācija ar vilcienu biļešu sistēmu";
  - 1.3.5. pasākums "Ieviest braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmu".

TAP2027 ietver arī citus pasākumus papildus iepriekš minētajiem, kas attiecīgi paredz Rail Baltica dzelzceļa līnijas integrēšanu esošajā valsts un pašvaldību sabiedriskā transporta tīklā, kā arī modernizēt dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūru (tai skaitā uzlabot sasniedzamību un drošību, un palielināt vilcienu pārvietošanās ātrumu). Rīgas valstspilsētā un tās metropoles areālā paredzēts izveidot mobilitātes punktu tīklu un attīstīt sabiedrisko transportu, kas ir saistīts ar dzelzceļu un mobilitātes punktiem.

2-2. tabulā ir doti 1. politikas rezultāta rezultatīvie rādītāji, kas attiecas uz sabiedrisko transportu.

2–2. TABULA. TAP2027 1. POLITIKAS REZULTĀTA "UZLABOTAS MOBILITĀTES IESPĒJAS" REZULTATĪVIE RĀDĪTĀJI, KAS ATTIECAS UZ SABIEDRISKO TRANSPORTU

Rezultatīvais rādītājs	Mērvienība	Bāzes gads	Bāzes gada vērtība	Mērķa vērtība 2023	Mērķa vērtība 2027
1. Dzelzceļa pasažieru īpatsvars pasažieru pārvadājumos	%	2020	8,6	10	12
2. Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā	miljoni pasažieru km (% īpatsvars no kopējā)	2019	1 687	1 583,8	1 837,3
2.1. Reģionālās nozīmes autobusu maršrutos			1 084 (64%)	975,6 (62%)	949,4 (52%)
2.2. Reģionālās nozīmes vilcienu maršrutos			603 (36%)	608,2 (38%)	887,9 (48%)
8. Tīmekļa vietnēs pārdotās biļetes iekšzemes pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu un ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutos	%	2019	9	25	56
8.1. Reģionālās nozīmes autobusu maršrutos (valsts dotētajos)	%		1	2,5	40
8.2. Reģionālās nozīmes vilcienu maršrutos	%		17,78	40	60
8.3. Vienotās biļetes braucieniem ar pārsēšanos citā autobusā vai vilcienā*	skaits	2022	*	*	*

Piezīme: Indikatora dati bāzes gada un mērķa vērtības norādīšanai nav pieejami, jo tika paredzēts, ka vienota sabiedriskā transporta biļešu sistēma tiks izveidota 2022. gadā.

Avots: TAP2027

No 2-2. tabulas datiem redzams, ka valsts sabiedriskā transporta politika paredz palielināt dzelzceļa pasažieru īpatsvaru pasažieru pārvadājumos no 8,6% 2020. gadā līdz 12% 2027. gadā, bet reģionālās nozīmes dzelzceļa pasažieru īpatsvaru no 36% 2019. gadā līdz 48% 2027. gadā. Vienlaikus ir paredzēts palielināt elektroniski

[9] Pieejami vietnē: https://likumi.lv/ta/id/327053-par-transporta-attistibas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam

iegādāto sabiedriskā transporta biļešu īpatsvaru elektroniskajās pārdošanas platformās salīdzinājumā ar biļešu iegādi biļešu automātos vai pie transportlīdzekļu vadītājiem attiecīgi no 9% 2019. gadā līdz 46% 2027. gadā.

2.2.4 LATVIJAS ATVESEĻOŠANAS UN NOTURĪBAS MEHĀNISMA PLĀNS 2021.–2026. GADAM

ANMP[10] tika izveidots un apstiprināts 2021. gadā, lai novērstu Covid-19 pandēmijas radīto kaitējumu tautsaimniecībai un sociālajai jomai, un stimulētu Eiropas ekonomikas noturību.

ANMP komponente Nr. 1 "**Klimata pārmaiņas un vides ilgtspēja**" ietver investīciju virzienu "**Emisiju samazināšana transporta sektorā**". Šajā investīciju virzienā ietilpst reforma "**Rīgas metropoles areāla transporta zaļināšana**". Lai samazinātu transporta radīto SEG emisiju daudzumu Rīgā, ir nepieciešams radīt priekšnosacījumus transporta plūsmu pārstrukturēšanai RMA, tajā skaitā Rīgā un Pierīgā, tādējādi mainot satiksmes dalībnieku paradumus, proti:

- Iespējot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu RMA, tai skaitā kā konkurētspējīgu alternatīvu autotransportam (ātrums, komforts, biežs un regulārs kustības intervāls, kustības grafika simetrija un multimodāla integrācija ar pilsētas un reģionālo sabiedrisko transportu ērtām pārsēšanās iespējām, infrastruktūras elektrifikācija), tādējādi mazinot autotransporta lomu mobilitātē;
- Palielināt sabiedriskā transporta kapacitāti un komforta līmeni, padarot to pieejamāku un patīkamāku iedzīvotājiem, lai iedzīvotāji no privātiem automobiļiem pārsēstos uz sabiedrisko transportu;
- Palielināt priekšroku satiksmē sabiedriskajam transportam un mikromobilitātes veidiem, tai skaitā velotransportam, attīstot no pārējās satiksmes nodalītu sabiedrisko transportu un maģistrālo veloceļu infrastruktūru, nodrošinot ērtu un visiem pieejamu elektrotransporta uzlādes tīklu.

Reformas "Rīgas metropoles areāla transporta zaļināšana" galvenais virziens ir integrēta, videi draudzīga un labi attīstīta sabiedriskā transporta sistēma RMA. Reforma ir vērsta uz sabiedriskā transporta konkurētspējas attīstību RMA un paredz integrētu un koordinētu pieeju pasažieru pārvadājumu plānošanai, pasūtīšanai un organizācijai, kā arī vienotas sistēmas izveidi biļešu tirdzniecībai (vienotā biļete) un pasažieru informēšanai (tai skaitā reāllaikā). Tāpat reformas rezultātā plānots uzlabot pārvaldības institucionālo modeli. Pilnībā reformu paredzēts realizēt līdz 2030. gadam, paredzot pārejas periodu sākot no 2023. gada, kad sāk darboties atsevišķi reformas rezultāti/elementi.

Kopējs reformas atskaites punkts ir viens multimodāls sabiedriskā transporta maršruta tīkls (dzelzceļš kā mugurkauls) ar vienotu un saskaņotu kustības sarakstu, vienotu cenas un atlaižu politiku, vienotu biļeti integrētā sabiedriskā transporta pasūtījuma sistēmā RMA, bet reformas galvenie elementi, kurus paredzēts realizēt līdz 2026. gadam, ir:

- Sagatavots "Integrēts RMA sabiedriskā transporta plāns līdz 2040. gadam", kas vienlaikus tiek veidots kā daļa no kopējā "Rīgas metropoles areāla SUMP (*sustainable urban mobility plan*)" plāna, ietvers sabiedriskā transporta piedāvājuma uzlabojumus – integrētu dzelzceļa, autobusu un pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīkla piedāvājumu un turpmākās attīstības plānu, vienotu biļešu cenu un atlaižu politiku, integrētu un multimodālu stratēģisko kustības grafiku ar centrālo elementu - simetrisko integrētā regulārā intervāla vilcienu kustības grafiku (tai skaitā Rail Baltica), plānotos pārvadājumu apjomus sabiedriskā transporta pasūtījuma ietvaros, nepieciešamo turpmāko investīciju plānu bezemisiju transportlīdzekļiem un infrastruktūras veiktspējas uzlabojumiem, u.c.;
- Izveidota tehnoloģiskā platforma biļešu tirdzniecībai (vienotā biļete) un reāllaika pasažieru informācijas sistēma. Veiktie uzlabojumi ļaus iedzīvotājiem iegādāties vienoto biļeti multimodālam ceļojumam biļešu tirdzniecības vietās un vismaz vienā mobilajā aplikācijā, kā arī iespējot reāllaika pasažieru informācijas sistēmas;
- Veiktas izmaiņas un uzlabota pieeja pasažieru pārvadājumu plānošanai, pasūtīšanai un organizācijai un ieviests jauns, uzlabots institucionālais pārvaldības modelis. Reforma paredz pārskatīt esošo institucionālo ietvaru un uzlabot tā mehānismus attiecībā uz pieeju pasažieru pārvadājumu plānošanai, pasūtīšanai un organizācijai (tai skaitā pārskatīt zaudējumu kompensācijas mehānismu). Darbības vērstas uz normatīvo aktu grozījumiem un esošā institucionālā modeļa sadarbības pilnveidošanu, ar to saprotot, ka pašvaldības un valsts institūcijas darbojas koordinēti un īsteno pasažieru pārvadājumu plānošanu, pasūtīšanu un organizāciju vienotā sistēmā. Reforma neparedz vienas sabiedriskā transporta pasūtījuma institūcijas izveidi.

[10] Latvijas Atveseļošanās un noturības mehānisma plāns

2.2.5 VALSTS MIKROMOBILITĀTES INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBAS STRATĒĢIJA

Saskaņā ar SM publicēto informāciju Valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstības stratēģijas izstrādes ietvaros mikromobilitātes infrastruktūra Latvijā tiek attīstīta fragmentāri, kā arī tā nav nodalīta no autotransporta infrastruktūras. Līdz ar to, ne vienmēr ir iespējams nodrošināt ērtu un ātru pārvietošanos, kas ir galvenais motivators, izvēloties mikromobilitāti kā pārvietošanās veidu. Minētie aspekti neveicina mikromobilitātes un multimodalitātes attīstību un integrāciju kopējā transporta sistēmā.

Atbilstoši SM uzdevumā LVC pasūtītajā "Pētījumā par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā"[11] identificētajam, LVC strādā pie valsts nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras attīstības plāna[12] šādā prioritārā dalījumā:

1) Galvenie valsts mikromobilitātes infrastruktūras maršruti.
2) Apdzīvotu vietu sasniedzamības areāla mikromobilitātes infrastruktūra atbilstoši apdzīvotas vietas un tā sasniedzamības areālā dzīvojošo iedzīvotāju skaitam.
3) Esošās valsts mikromobilitātes infrastruktūras savienošana un pilnveidošana.

1. prioritāte "Galvenie valsts mikromobilitātes infrastruktūras maršruti"

Galvenajiem valsts mikromobilitātes infrastruktūras maršrutiem pētījumā noteikti šādi prioritārie maršruti, kas sarindoti prioritārā secībā:

- Carnikava – Rīga (10 km); Saulkrasti – Rīga (25 km); Valmiera – Rīga (92 km): izpēte uzsākta 2021. gadā;
- Ķegums – Rīga (33 km); Bauska – Rīga (35 km); Dobele – Rīga (53 km): izpēte uzsākta 2022. gadā;
- Tukums –Rīga (25 km); Jelgava – Iecava (26 km); Jēkabpils – Līvāni (22 km); Rēzekne – Ludza (21 km): izpētes plānots uzsākt 2023. gadā.

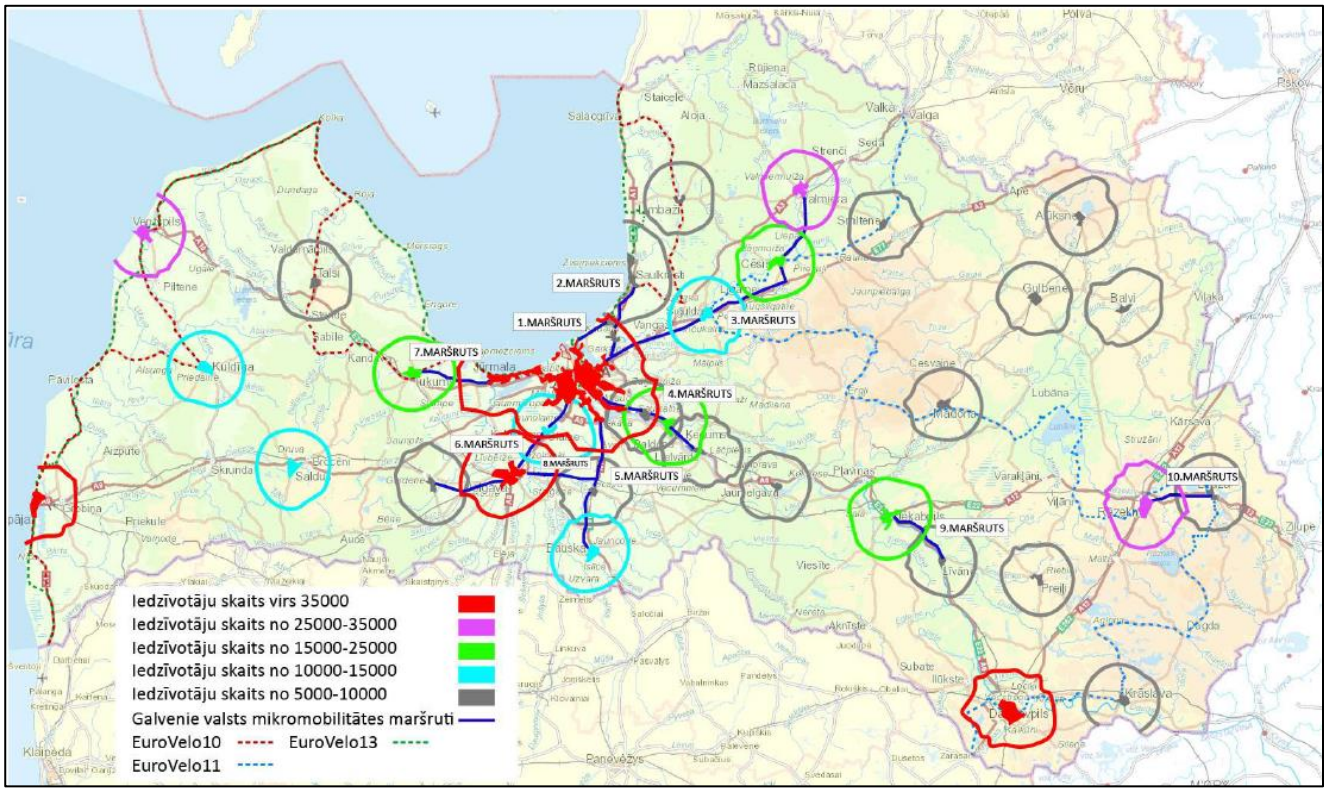
2. prioritāte – apdzīvotu vietu ar vairāk nekā 5 000 iedzīvotājiem un to 10 km sasniedzamības areālu savienojošās mikromobilitātes infrastruktūras maršrutu attīstība

2021. gadā Latvijas apdzīvotas vietas ir iedalāmas šādās iedzīvotāju skaita kategorijās:

- Virs 35 000 – Daugavpils, Jelgava, Liepāja, Rīga;
- 25 000–35 000 – Valmiera, Ventspils, Rēzekne;
- 15 000–25 000 – Cēsis, Ogre, Jēkabpils, Tukums;
- 10 000–15 000 – Bauska, Dobele, Sigulda, Kuldīga;
- 5 000–10 000 – Aizkraukle, Alūksne, Balvi, Dobele, Gulbene, Krāslava, Ķegums, Limbaži, Līvāni, Ludza, Madona, Preiļi, Salaspils, Saulkrasti, Smiltene, Talsi.

Plānots mikromobilitātes infrastruktūras projektus sarindot prioritāri atbilstoši sasniedzamības areālā dzīvojošo iedzīvotāju skaitam (skatīt 2-1. attēlu).

[11] Pētījums tika veikts 2019. gadā un prezentēts 2020. gadā.
[12] Atbilstoši SM sniegtajai informācijai.



2-1. ATTĒLS. GALVENIE VALSTS MIKROMOBILITĀTES MARŠRUTI

Avots: SM

Līdz 2024. gadam tiks pabeigtas galveno valsts mikromobilitātes infrastruktūras maršrutu izpētes, jau detalizēti nosakot to optimālo novietojumu, kā arī noteikti apdzīvotu vietu un to sasniedzamības areālu savienojošie mikromobilitātes infrastruktūras maršruti.

2.2.6 REĢIONĀLĀS NOZĪMES SABIEDRISKĀ TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS KONCEPCIJA

Reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta attīstības koncepcijā 2021.–2030. gadam noteikti sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas pamatprincipi un iezīmēti attīstības virzieni laika periodam no 2021. līdz 2030. gadam.

Sabiedriskā transporta sistēmas attīstībai noteikti pieci mērķi:

- Nodrošināt labu sasniedzamību, sniedzot efektīvus transporta pakalpojumus visos novados (reģionos), lai veicinātu to līdzsvarotu attīstību;
- Veicināt sociālo integrāciju, uzlabojot transporta pakalpojumu pieejamību visām iedzīvotāju grupām;
- Uzlabot sabiedriskā transporta sistēmas efektivitāti, nodrošinot ērtus savienojumus starp dažādiem maršrutiem un transporta veidiem, un paplašinot vienoto biļešu ieviešanu un inovatīvus norēķinus par braucienu;
- Uzlabot pārvadājumu kvalitāti un satiksmes drošību visos pārvadājumu veidos;
- Samazināt negatīvu ietekmi uz apkārtējo vidi, veicot ieguldījumus transporta infrastruktūrā un transportlīdzekļos, kas samazina izmešu emisijas un enerģijas patēriņu. Saglabāt pārvadājumus pa dzelzceļu par prioritāriem vietās ar lielu pasažieru plūsmu.

Lai sasniegtu izvirzītos mērķus, noteikti pakalpojumu sniegšanas pamatprincipi:

- Sabiedriskā transporta pakalpojumi ir pieejami un ērti sasniedzami iedzīvotājiem visā Latvijas teritorijā, kā arī spēj apmierināt iedzīvotāju mobilitātes vajadzības;
- Dažādi sabiedriskā transporta pakalpojumu veidi ir savstarpēji savienojami (saistīti), saskaņojot maršrutus un laika grafikus, kas nodrošina pasažierim ērtu nokļūšanu no sākumpunkta līdz izvēlētajam galamērķim;

- Sabiedriskais transports ir pievilcīgs pasažieriem un ērti lietojams;
- Sabiedriskā transporta pakalpojumu piedāvājums ir elastīgs, spēj ātri reaģēt uz pieprasījuma izmaiņām;
- Sabiedriskā transporta sistēma ir ekonomiski efektīva, sniedzot pēc iespējas lielākus sociālekonomiskos ieguvumus sabiedrībai ar pieejamiem resursiem;
- Autobusu maršruti, kas kursē paralēli dzelzceļa maršrutiem un ar kuriem pēc būtības tiek apkalpotas tās pašas apdzīvotās vietas, tiek apkalpoti uz komerciāliem principiem bez valsts dotācijām.

2.2.7 SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMU LIKUMS UN AR TO SAISTĪTIE MINISTRU KABINETA NOTEIKUMI

Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma[13] mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus, nosakot institūciju kompetenci sabiedriskā transporta jomā, sabiedriskā transporta darbības un organizēšanas nosacījumus, sabiedriskā transporta nodrošināšanai nepieciešamā finansējuma avotus un finansēšanas principus.

Likums attiecas uz sabiedriskā transporta pakalpojumiem Latvijas teritorijā, un atbilstoši likumam ir septiņi dažādi maršrutu veidi.

Sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē, pamatojoties uz:

- Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījumu, ievērojot nepieciešamo pārvadājumu intensitāti un regularitāti maršrutu tīklā, pakalpojumu apjomu un kvalitāti, pārvadājumu ekonomisko nodrošinājumu un paredzot pasažieru pārvadājumu organizēšanas veidu;
- Sabiedrisko transportlīdzekļu izmantošanas prioritāti, ko nosaka pēc šādiem kritērijiem:
    - Ekonomiskie rādītāji (piemēram, izdevumi, efektivitāte);
    - Pasažieru plūsma.

Maršrutu tīklu veido, lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un nodrošinātu maršrutu tīklā iespēju apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas to normālajā (vispārpieņemtajā) darbalaikā. Veidojot maršruta tīklu ārpus pilsētām, vispirms tiek nodrošināta iespēja skolēniem apmeklēt izglītības iestādes.

Papildus iepriekš minētajam likums nosaka kritērijus, kas jāņem vērā, izstrādājot maršrutu tīklu pilsētas nozīmes pārvadājumos, reģionālajos vietējas nozīmes pārvadājumos un reģionālajos starppilsētu nozīmes pārvadājumos.

Uz likuma pamata izdotie MK 2010. gada 10. jūlija noteikumi Nr.634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā"[14] nosaka:

- Maršrutu tīkla izstrādāšanas kārtību;
- Kārtību, kādā nosaka pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un nepieciešamo maršrutu tīkla apjomu, kā arī kārtību, kādā organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīklā;
- Kritēriju kvantitatīvos rādītājus un kritēriju noteikšanas metodiku to reģionālās nozīmes maršrutu (reisu) noteikšanai, kuros sabiedriskā transporta pakalpojumus sniedz bez maksas.

Maršrutu tīklu veido, aptverot esošo autoceļu, ielu un sliežu ceļu tīklu, lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem, savukārt sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījumu un maršrutu tīkla apjomu nosaka, pamatojoties uz iedzīvotāju vajadzībām un sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes rādītājiem.

Maršrutus maršrutu tīklā veido un savstarpēji saskaņo atbilstoši pasažieru plūsmai, izvēloties pēc iespējas taisnāko ceļu starp pieturām (pasažieru apmaiņas vietām), kā arī starp maršruta sākuma un beigu punktiem.

MK noteikumi Nr.634 ietver arī nosacījumus pieturu izvietošanai, informācijas un kustību sarakstu plāksnēm, pašvaldību atbildību u.c. jautājumus.

Pašvaldību tematiskie saistošie noteikumi

Virkne pašvaldību sabiedriskā transporta jomā ir pieņēmušas saistošos noteikumus. Piemēram, Ādažu novada pašvaldība ir pieņēmusi saistošos noteikumus Nr.87/2022 “Izglītojamo pārvadājumu pakalpojumu kārtība”[15] un

[13] Pieejams vietnē: https://likumi.lv/ta/id/159858-sabiedriska-transporta-pakalpojumu-likums
[14] Pieejami vietnē: https://likumi.lv/ta/id/214393-sabiedriska-transporta-pakalpojumu-organizesanas-kartiba-marsrutu-tikla
[15] Izglītojamo pārvadājumu pakalpojumu kārtība.

Nr.29/2021 "Par braukšanas maksas atvieglojumiem sabiedriskajā transportā Ādažu novadā"[16]. Pirmais normatīvais akts attiecas uz izglītojamajiem, savukārt otrs normatīvais akts nosaka pasažieru kategorijas, kuras ir tiesīgas saņemt braukšanas maksas atvieglojumus, kā arī atvieglojumu apmēru un piešķiršanas kārtību.

Šādi noteikumi pieņemti arī Tukuma novada, Aizkraukles novada, Saulkrastu novada, Madonas novada, Ogres novada, Valmieras novada, Dobeles novada, Cēsu novada, Ķekavas novada, Talsu novada, Siguldas novada, Salaspils novada, Jelgavas valstspilsētas, Jūrmalas valstspilsētas un Rīgas valstspilsētas pašvaldībās.

2.3 LATVIJAS REĢIONĀLĀ LĪMEŅA POLITIKAS PLĀNOŠANAS UN TIESISKAIS IETVARS

Detalizēta reģionālā līmeņa plānošanas dokumentu analīze skatāma Pielikumā 2-1 "Latvijas reģionālā līmeņa politikas plānošanas un tiesiskais ietvars".

Pētījuma aptvertajā teritorijā attīstības plānošanu koordinē četri no pieciem plānošanas reģioniem Latvijā: Rīgas plānošanas reģions, Zemgales plānošanas reģions, Kurzemes plānošanas reģions un Vidzemes plānošanas reģions. Reģionus savstarpēji saista gan noteikti infrastruktūras elementi – transporta koridori, maģistrālie inženiertīkli, dabas teritorijas, upju baseini, dienvidu pierobeža, gan arī izglītības, kultūras, sporta, veselības aprūpes, sociālās infrastruktūras un dažādu pakalpojumu izmantošana.

Plānošanas reģionu kompetencē ir nodrošināt reģiona attīstības plānošanu, koordināciju, pašvaldību un citu valsts pārvaldes iestāžu sadarbību. Plānošanas reģioni nosaka reģiona ilgtermiņa attīstības pamatprincipus, mērķus un prioritātes.

Transporta un mobilitātes jomā plānošanas reģioni:

- Sagatavo un sniedz priekšlikumus par nepieciešamajiem grozījumiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā;
- Noskaidro un apkopo pašvaldību un iedzīvotāju viedokļus par maršrutu tīklu reģionā;
- Apseko pieturvietas plānošanas reģiona teritorijā un sniedz priekšlikumus par to nepieciešamību, izbūvi, un iekļaušanu maršrutu kustības sarakstos vai maršrutu aprakstos.[17]

Uz Pētījuma izstrādes brīdi visiem četriem plānošanas reģioniem ir spēkā esošas IAS – ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kas izstrādāts, ievērojot LATVIJA2030 noteiktos ilgtermiņa attīstības mērķus un prioritātes, izvērtējot attiecīgajā plānošanas reģionā ietilpstošo vietējo pašvaldību IAS un ņemot vērā blakus esošo plānošanas reģionu IAS noteiktos ilgtermiņa attīstības mērķus un prioritātes. IAS ietilpst stratēģiskā daļa, telpiskās attīstības perspektīva un vadlīnijas jeb ieteikumi vietējo pašvaldību IAS izstrādei.[18,19]

2.3.1 KOPSAVILKUMS

Visi četri plānošanas reģioni savos ilgtermiņa plānos ir ietvēruši transporta un mobilitātes jomu, tai skaitā kopsakarībā ar apdzīvojumu – policentriskai teritoriju attīstībai ir vitāli svarīga iedzīvotāju mobilitāte. Papildus IAS reģioni ir izstrādājuši dažādus tematiskos plānus transporta un mobilitātes jomā, tādējādi vēlreiz akcentējot šīs jomas nozīmību un nepieciešamību pēc integrētiem risinājumiem.

RMA ir īpaša loma **Rīgas plānošanas reģiona** transporta sistēmas attīstībā. Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģijā apdzīvojums tiek skatīts kā telpas struktūras organizējošais elements un metropoles areāls tiek saukts par reģiona apdzīvojuma mugurkaulu, kuru telpiski organizē un saista transporta maģistrāles un ceļi. IAS definētā vīzija ietver mobilitāti, norādot, ka reģionā attīstās vienota transporta un mobilitātes sistēma, kuras pamatu veido visu veidu sabiedriskā transporta tīkli, kas nodrošina teritoriāli vienmērīgu sasniedzamību laikā atbilstoši ikdienas mobilitātes prasībām, kā arī atbilstoši Eiropas Zaļā kursa prasībām, kur reģions ir vienota darba – mājošanas telpa.

Reģiona satiksmes infrastruktūras tīkla attīstība skatīta trīs līmeņos, un atbilstoši tiek grupēti galvenie darbības virzieni – starptautiskā un starpreģionu transporta tīklu attīstība, reģiona satiksmes savienojumu mezglu (autobusu, sliežu transporta, stāvparku) un pašu savienojumu – sabiedriskā transporta attīstība, un iekšpilsētas transporta tīklu attīstība.

[16] Par braukšanas maksas atvieglojumiem sabiedriskajā transportā Ādažu novadā.
[17] Ikdienas mobilitātes attīstības plāns 2021.-2027. gadam.
[18] Teritorijas attīstības plānošanas likums.
[19] MK 2013. gada 16. jūlija noteikumi Nr.402 "Noteikumi par plānošanas reģionu teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem".

Bez vispārējām mobilitātes vadlīnijām papildus iekļautas arī vadlīnijas atšķirīgām mobilitātes telpām – Rīgai, Pierīgai, laukiem un piepilsētas apdzīvojumam.

Papildus Rīgas plānošanas reģionā izstrādātie tematiskie plāni:

- "Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai" izstrādāts, lai panāktu RMA saskaņotu attīstību un tur notiekošo procesu koordinēšanu, izmantojot integrētu pieeju un kompleksus risinājumus, kā arī, lai saskaņotu valsts, Rīgas valstspilsētas, RMA ietilpstošo pašvaldību un iedzīvotāju intereses;
- Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija ietver redzējumu par RMA ārējās un iekšējās sasniedzamības attīstību, padarot iedzīvotāju ikdienas svārstmigrāciju ērtu un drošu;
- Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāna (2010) izstrādes mērķis bija noteikt nepieciešamās darbības, lai veicinātu Rīgas un Pierīgas vienotas transporta sistēmas izveidi, tādējādi uzlabojot teritoriju sasniedzamību;
- Rīgas un Pierīgas veloinfrastruktūras attīstības plāns nosaka atbalstāmos velo infrastruktūras koridorus (saskaņā ar ANMP definētajiem atbalstāmajiem koridoriem) un pašvaldības, kuras būs finansējuma saņēmējas (Rīgas valstspilsētas pašvaldība, kā arī Ropažu, Ķekavas, Mārupes un Ādažu novada pašvaldības).

Kurzemes plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģijā definētā vīzija nosaka, ka *Kurzeme ir labi sasniedzama vieta*. IAS tiek norādīts, ka jāveido loģistika, lai sasniegtu pakalpojumus – "vietā" pie cilvēkiem, tādējādi tiktu attīstīta pieeja "pakalpojumi (tai skaitā – darbs) – centros".

Vietu sasniedzamība ir būtiskākais attīstības faktors, kuru nosaka transporta infrastruktūra, un telpiskās attīstības perspektīva vietu sasniedzamībai nosaka 4 mērķus, piedāvājot risinājumus – mainīt attieksmi pret sasniedzamības plānošanu uz vietu orientētu pieeju un – mainīt satiksmes infrastruktūras plānošanu uz daudznozaru (dzelzceļa, autoceļu, avio, jūras transporta) plānošanu.

Satiksmes infrastruktūrā un satiksmes organizācijā nepieciešamās izmaiņas ietver, piemēram, veidot transporta mezglu punktus un nodrošināt vietu sasniedzamību maksimāli īsā laikā, savukārt attiecībā uz sasniedzamību un tehnisko infrastruktūru transporta plānošanai jābūt vērstai uz cilvēku, kopienu, pakalpojumu, ražošanas vajadzībām un citiem faktoriem.

Transports un loģistika, kas nodrošina gan cilvēku mobilitāti, gan resursu un produkcijas transportēšanu, tai skaitā tirdzniecības un eksporta iespējas, **Zemgales plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģijā** tiek nosaukta kā viena no jomām, kas būtiska visu nozaru attīstībai. Tā ir noteikta kā horizontālā prioritāte, kas caurvij ilgtermiņa stratēģiskos uzstādījumus un dod pienesumu visās jomās.

Transporta infrastruktūrai jānodrošina reģiona iedzīvotājiem attīstības centru sasniedzamība un satiksmes drošība neatkarīgi no gada laika un laika apstākļiem, kā arī attīstības centru sasaisti ar blakus reģionu centriem.

Atbilstoši galvenajiem Zemgales transporta koridoriem – reģiona attīstības asīm – iezīmējas izteikta tiece Rīgas virzienā. Atbilstoši attīstības asīm ir jāattīsta transporta infrastruktūra un sabiedriskā transporta pakalpojumi – jāveido transporta mezglu punkti, jāveicina dažādu transporta veidu koordinācija un sasaiste, jārisina pasažieru mobilitāte mazapdzīvotās lauku teritorijās.

Papildus Zemgales plānošanas reģionā izstrādātie tematiskie plāni:

- Zemgales plānošanas reģiona lauku teritoriju mobilitātes plāns izstrādāts ar mērķi noteikt nepieciešamās darbības, lai pilnveidotu Zemgales plānošanas reģiona transporta sistēmu un uzlabotu lauku teritoriju sasniedzamību;
- Zemgales plānošanas reģiona mobilitātes plāna kopējais mērķis ir uzlabot Zemgales plānošanas reģiona iedzīvotāju pārvietošanās un kravu nogādāšanas iespējas, samazinot to ietekmi uz apkārtējo vidi.

Atbilstoši **VPR ilgtspējīgas attīstības stratēģijai** viens no virzītājspēkiem ir teritorija – labi savienota un iekšēji integrēta mājvieta lielām un laimīgām ģimenēm. Līdz ar to, reģiona attīstība ir lielā mērā atkarīga no kvalitatīvas transporta un sakaru infrastruktūras.

Viens no nozīmīgākajiem telpiskās struktūras elementiem ir apdzīvojums un attīstības centri. Pilsētu un lauku teritoriju savstarpējai sadarbībai un mijiedarbībai viens no sadarbības virzieniem ir mobilitātes iespēju uzlabošana, attīstot kvalitatīvu un savstarpēji savienojošu transporta infrastruktūru. Atbilstoši iepriekš minētajam IAS paredz paaugstināt iedzīvotāju mobilitāti un uzlabot sabiedriskā transporta sasniedzamību un ātrumu.

Papildus VPR ir izstrādāts šāds tematiskais plāns:

- Vidzemes reģiona mobilitātes investīciju plāns ir Vidzemes reģiona politikas un attīstības plānošanas dokuments transporta jomā, kas nosaka stratēģiskos mērķus un iezīmē transporta sistēmas attīstības virzienus periodā līdz 2030. gadam atbilstoši IAS mērķiem.

2.3.2 SECINĀJUMI

Pieejamiem un kvalitatīviem sabiedriskā transporta pakalpojumiem ir būtiska loma tajā, lai iedzīvotāji mainītu savus ikdienas paradumus, pārvietojoties ar privāto autotransportu, kā arī, lai iedzīvotājiem būtu pieeja pamatpakalpojumiem, sociālajām un ekonomiskajām aktivitātēm neatkarīgi no dzīvesvietas.

Pieejamus un kvalitatīvus sabiedriskā transporta pakalpojumus iespējams nodrošināt:

- Sabiedriskā transporta sistēmu veidojot integrētu kā vienotu satiksmes organizācijas modeli, kas būtu balstīts uz dažādu satiksmes veidu sadarbību, vienlaikus nodrošinot ērtu pakalpojumu sasniedzamību;
- Transporta infrastruktūru pielāgojot lietotāju vajadzībām, veicinot sabiedriskā transporta savienojumus;
- Rīgas un Pierīgas teritorijā jautājumus risinot integrēti;
- Mobilitātes punktu veidošanā respektējot attīstības centrus un to lomu, tādējādi veicinot apdzīvoto vietu sasaisti un panākot vietu sasniedzamību maksimāli īsā laikā, jo vietu sasniedzamība ir būtiskākais attīstības faktors, kuru nosaka transporta infrastruktūra;
- Mobilitātes punktiem iekļaujoties vienotā satiksmes organizācijas modelī, kas ietver uz cilvēku, kopienu, pakalpojumu un ražošanas vajadzībām vērstu transporta plānošanu un respektējot nepieciešamību no katras vietas sasniegt pakalpojumu / attīstības centrus;
- Apdzīvojuma plānošanā ņemot vērā esošo infrastruktūru un attīstības iespējas, tādējādi mazinot pārvietošanās ar transportu nepieciešamību.

2.4 VIETĒJĀ LĪMEŅA PLĀNOŠANAS DOKUMENTU ANALĪZE

Depopulācija, novecošanās, pakalpojumu pieejamība, mobilitāte un sasniedzamība ir biežākie izaicinājumi saistībā ar līdzsvarotu teritorijas attīstību, kas izriet no nacionālā līmeņa teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem.

Pašvaldības teritorijas policentriskas un līdzsvarotas attīstības priekšnoteikums ir dažādu līmeņu attīstības centru – pilsētu un ciemu, kā arī lauku viensētu savstarpējā mijiedarbība, kvalitatīvu atbilstošo publisko un komercpakalpojumu pieejamība un mūsdienīgas infrastruktūras attīstība. Šie faktori nodrošina kvalitatīvu dzīves vidi, saglabājot un attīstot noteiktu pakalpojumu pieejamību, kā arī veicina uzņēmējdarbības aktivitāti un jaunu darbavietu radīšanu un tādējādi nodrošina novada kopējo pašpietiekamību un katras vietas attīstību.

Apdzīvojuma struktūra ir teritorijas attīstības pamats, kas veidojusies ilgstoši dažādu faktoru - dabas, demogrāfisko, ekonomisko, politisko, sociālo un kultūras, ietekmē. Apdzīvojumam ir īpaša loma novada telpiskajā struktūrā, kas integrē mājokļus – dzīves vietu, dzīves vidi, darba un pakalpojumu vietas, sociālo vidi.

Pētījuma teritorijā ietilpst 22 pašvaldības, tai skaitā:

- Trīs valstspilsētu pašvaldības – Rīga, Jūrmala, Jelgava;
- 19 novadu pašvaldības, tai skaitā divas valstspilsētas bez atsevišķas administratīvās teritorijas – Ogre ar Ogres novadu, Valmiera ar Valmieras novadu.

Detalizēta analīze par katru no 22 pašvaldībām ir dota Pielikumā 2-2. “Vietējā līmeņa plānošanas dokumentu analīze”.

Atbilstoši Attīstības plānošanas sistēmas likumam[20]:

- Attīstības plānošanas sistēma aptver politikas un teritorijas attīstības plānošanu, kā arī nodrošina attīstības plānošanas sasaisti ar finanšu plānošanu un valsts un pašvaldību institūciju pieņemto lēmumu savstarpējo saskaņotību;
- Attīstības plānošanas dokumentā izvirza mērķus un sasniedzamos rezultātus attiecīgā politikas jomā vai teritorijā, apraksta noskaidrotās problēmas un paredz to risinājumus, izvērtē šo risinājumu iespējamo ietekmi, kā arī plāno turpmāko politikas īstenošanai un rezultātu novērtēšanai nepieciešamo rīcību.

[20] Attīstības plānošanas sistēmas likums.

Teritorijas attīstības plānošanas likums[21] noteic, ka teritorijas attīstību plāno, izstrādājot savstarpēji saskaņotus teritorijas attīstības plānošanas dokumentus nacionālā, reģionālā un vietējā līmenī.

Saskaņā ar Pašvaldību likuma 4. pantu organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus ir pašvaldību autonomā funkcija[22], savukārt Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums noteic, ka maršrutu tīklu veido, lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un nodrošinātu maršrutu tīklā iespēju apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas to normālajā (vispārpieņemtajā) darbalaikā.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums cita starpā nosaka, ka pašvaldību un iedzīvotāju viedokļus par maršrutu tīklu attiecīgā plānošanas reģiona teritorijā noskaidro un apkopo plānošanas reģions, savukārt valstspilsētas pašvaldības kompetence ir:

- Pārzināt maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršrutus savā teritorijā;
- Organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīkla pilsētas nozīmes maršrutos;
- Sniegt priekšlikumus Sabiedriskā transporta padomei un ATD par sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu Sabiedriskā transporta padomes kompetencē esošajā maršrutu tīklā;
- Racionāli apsaimniekot no valsts budžeta un pašvaldības budžeta sabiedriskajam transportam iedalītos finanšu līdzekļus;
- Nodrošināt savā administratīvajā teritorijā sabiedriskā transporta pieturu izbūvi un infrastruktūras uzturēšanu.[23]

Tālāk sniegts vietējā līmeņa plānošanas dokumentu analīzes kopsavilkums sešu sasniedzamo sabiedriskā transporta rezultāta rādītāju jeb SUMI kontekstā un kopsavilkums par pašvaldību stratēģiskajiem uzstādījumiem Pētījuma teritorijā kontekstā ar SUMI.

2.4.1 KOPSAVILKUMS

Pētījuma ietvaros noteikti seši sasniedzamie sabiedriskā transporta rezultāta rādītāji jeb SUMI:

Plašāka sabiedriskā transporta pieejamība mazturīgākajai sabiedrības daļai (šī ir pašvaldības funkcija saskaņā ar Pašvaldību likumu);

Visaptveroša sabiedriskā transporta pieejamība iedzīvotājiem ar kustību traucējumiem;

Plaši pieejami mobilitātes pakalpojumi;

Multimodālā integrācija starp dažādiem transporta veidiem;

Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana;

Precīzi saplānots ceļā pavadītais laiks.

Kopsavilkums par esošo situāciju Pētījuma teritorijā kontekstā ar SUMI

Pilnvērtīgai plānošanas dokumentu izstrādei parasti tiek veikta esošās situācijas analīze, tai skaitā tās ietvaros tiek īstenota iedzīvotāju aptauja (un potenciāli arī atsevišķa uzņēmēju aptauja). Pēc Pētījuma teritorijā ietilpstošo pašvaldību plānošanas dokumentu analīzes secināms, ka pašvaldības esošo situāciju vērtē un nākotnes vajadzības skata plašāk nekā Pētījuma ietvaros iekļautie SUMI kritēriji.

Plašāka sabiedriskā transporta pieejamība mazturīgākajai sabiedrības daļai

Pašvaldību veiktajās esošās situācijas analīzēs tikai trīs pašvaldības norādījušas, ka ir ieviesti dažāda veida atvieglojumi, ko var saņemt noteiktas pasažieru kategorijas (Jelgava, Jūrmala, Rīga).

Dažādi atvieglojumi, tai skaitā sabiedriskā transporta pieejamība maznodrošinātajiem iedzīvotājiem, tiek regulēta ar pašvaldību iekšējiem normatīvajiem aktiem – saistošajiem noteikumiem.

Visaptveroša sabiedriskā transporta pieejamība iedzīvotājiem ar kustību traucējumiem

Par sabiedriskā transporta pieejamību pasažieriem ar kustību traucējumiem lielākoties pašvaldības informāciju nav analizējušas. Jelgavas valstspilsēta norādījusi, ka valstspilsētas nozīmes maršrutos visi autobusi

[21] Teritorijas attīstības plānošanas likums.
[22] Pašvaldību likums.
[23] Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums.

ir pielāgoti pasažieru ar kustības traucējumiem pārvadāšanai. Savukārt Ogres novads norāda, ka nepiemērotība cilvēkiem ar īpašām vajadzībām ir viens no būtiskākajiem esošā dzelzceļa transporta trūkumiem.

Plaši pieejami mobilitātes pakalpojumi

Lielākā daļa no pašvaldībām IAS norāda, ka nepieciešams pilnveidot mobilitātes pakalpojumus – gan to pieejamību un piekļuvi, gan infrastruktūru kopumā.

Atsevišķas pašvaldības norāda, ka pie dzelzceļa stacijām veidojas neoficiāli mobilitātes punkti, kur iedzīvotāji novieto automobiļus, lai tālākā ceļā izmantotu vilciena pakalpojumus (Jūrmalas valstspilsēta, Ropažu novads).

Cēsu novada pašvaldība norāda, ka ne visām vilciena pieturvietām ir pieejamas atbilstošas piekļuves iespējas, savukārt Ropažu novadā dzelzceļa izmantošana ikdienā nav pietiekami populāra, jo nav ērtu savienojumu līdz dzelzceļa stacijām.

Piemēram, Valmieras novadā veiktajā iedzīvotāju aptaujā 29% respondentu ir apmierināti ar mobilitātes pakalpojumu attīstību, 29% daļēji apmierināti, liela daļa respondentu jeb 34% joprojām ir neapmierināti ar mobilitātes pakalpojumu attīstīšanos.

Pašvaldības nereti norāda uz nepietiekamo velo infrastruktūras attīstību mikromobilitātes pakalpojumu piekļuvei un pilnvērtīgai izmantošanai. Tiek minēts gan velo joslu un velo ceļu trūkums, gan velo novietņu trūkums esošajos mobilitātes punktos. Tāpat tiek norādīts uz neapmierinošu gājējiem paredzēto infrastruktūru: nepietiekošs apgaismojums, nedroši krustojumu šķērsojumi, gājēju ietvju trūkums un tml.

Multimodālā integrācija starp dažādiem transporta veidiem

Pilnvērtīgai multimodālai integrācijai pašvaldības norāda uz būtiskiem šķēršļiem. Tiek minēti gan nesabalansētie reisu laiki starp dažādiem sabiedriskā transporta veidiem, gan mobilitātes punkti un to infrastruktūra, kā arī piekļuve tiem. Piemēram, Aizkraukles novads akcentē, ka potenciālajos mobilitātes punktos daudzviet nav iespēju droši atstāt mikromobilitātes transportlīdzekļus, jo nav atbilstošas infrastruktūras.

Mārupes novads norāda uz nepieciešamību nodrošināt dzelzceļa staciju un dzelzceļa pieturu sasaisti ar autobusa maršrutiem, attīstot tās kā mobilitātes punktus.

Ropažu novadā vilciena izmantošanu ikdienā kavē ērtu savienojumu trūkums līdz dzelzceļa stacijām.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana

Lielākā daļa no pašvaldībām ir sniegušas viedokli par apmierinātību ar sabiedrisko transportu, un tas svārstās no pozitīvā rādītāja vērtējuma pat 95% līmenī (Rīgai) līdz atziņai, ka sabiedriskā transporta pieejamība ir kritiska (Saulkrastu novadā).

Šajā jautājumā parādās neapmierinātība:

Gan ar sabiedriskā transporta pieejamību kopumā (trūkstoši savienojumi, reisi, intensitāte u.c.), piemēram, Bauskas novadā, Cēsu novadā un Ķekavas novadā;

Gan ar sabiedriskā transporta infrastruktūras kvalitāti (pieturvietu kvalitāte u.c.), piemēram, Jūrmalā.

Domājot par iedzīvotāju mobilitātes uzlabošanu, īpaši lauku teritorijās un ciemos, kā arī iedzīvotāju skaita sarukšanas tendenci, lielāks uzsvars nākotnē būtu liekams uz sabiedrisko transportu pēc pieprasījuma un citiem līdzīgi pielāgotiem risinājumiem.

Precīzi saplānots ceļā pavadītais laiks

Ceļā pavadīto laiku pašreizējās situācijas analīzē skatījušas tikai septiņas pašvaldības (Valmieras novads, Talsu novads, Saulkrastu novads, Olaines novads, Limbažu novads, Dobeles novads, Cēsu novads), turklāt tikai līdz Rīgai ceļā pavadāmo laiku nevis, piemēram, starp attīstības centriem.

Ropažu novada pašvaldība norāda, ka sabiedrisko transportu ne vienmēr ir izdevīgi izmantot, jo brauciens ar autobusu, kura maršruts apkalpo vairākas apdzīvotās vietas, ir ilgāks nekā brauciens ar vieglo automobili.

Ceļā pavadītais laiks ir viens no priekšnoteikumiem, kas motivētu iedzīvotājus ikdienas izvēlēties sabiedrisko transportu, nevis privāto autotransportu. Lai ceļā pavadītais laiks būtu pēc iespējas pieņemamāks pasažieriem, nepieciešams risināt autoceļu kvalitātes jautājumu, veidot sabalansētu sabiedriskā transporta sistēmu. Piemēram, Limbažu novads norādījis, ka esošais novada autoceļu tīkls ir pietiekami funkcionāls apdzīvoto vietu

sasniegšanai, taču būtiski jāpaaugstina autoceļu kvalitāte, rekonstruējot atsevišķus posmus un uzlabojot to segumu.

Kopsavilkums par pašvaldību stratēģiskajiem uzstādījumiem Pētījuma teritorijā kontekstā ar SUMI

Pašvaldību stratēģiskie uzstādījumi iekļauti IAS un AP. IAS ir vietējo pašvaldību hierarhiski augstākais ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kurā noteikts vietējās pašvaldības ilgtermiņa attīstības redzējums, mērķi, prioritātes un telpiskās attīstības perspektīva. AP ir vidēja termiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kurā noteiktas vidēja termiņa prioritātes un pasākumu kopums vietējās pašvaldības attīstības stratēģijā izvirzīto ilgtermiņa stratēģisko uzstādījumu īstenošanai.

Sabiedriskā transporta pieejamība mazturīgākajai sabiedrības daļai/ sabiedriskā transporta pieejamība iedzīvotājiem ar kustību traucējumiem

IAS lielākoties netiek skatītas tēmas par sabiedriskā transporta pieejamību maznodrošinātajiem iedzīvotājiem un sabiedriskā transporta pieejamību pasažieriem ar kustību traucējumiem. Atsevišķu pašvaldību IAS pieskaras vispārīgi, vadlīnijās transporta infrastruktūrai norādot, piemēram, veicināt sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību.

Vienlaikus atsevišķās pašvaldībās ir ieviesti dažāda veida atvieglojumi, ko var saņemt noteiktas pasažieru kategorijas. Jūrmalas valstspilsēta savā IAS uzsver, ka sabiedriskā transporta kvalitātei ir izšķiroša loma iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanā, pašvaldības mērķtiecīgām investīcijām sabiedriskā transporta attīstībā jānodrošina kvalitatīvu un privātajiem automobiļiem konkurētspējīgu alternatīvu pārvietošanās veidu visām iedzīvotāju sociālajām grupām.

Plaši pieejami mobilitātes pakalpojumi

Piekļuves mobilitātes pakalpojumiem uzlabošana tiek norādīts kā viens no nepieciešamajiem risinājumiem gandrīz visās pašvaldībās, tāpat kā pašu mobilitātes punktu veidošana.

Pašvaldības IAS iekļāvušas esošo un plānoto mobilitātes punktu atrašanās vietas un vienlaikus norāda, ka jāattīsta dažāda mēroga mobilitātes punkti (piemēram, novada nozīmes, reģionālas nozīmes), tādējādi arī mobilitātes punktā pieejamie pakalpojumi tiek atbilstoši ranžēti. Mobilitātes punktiem jābūt daudzfunkcionāliem.

IAS tiek uzsvērta jēgpilna mobilitātes punktu veidošana, t.i., mobilitātes punkti plānojami tā, lai veicinātu sabiedriskā transporta izmantošanu. Līdz ar to, nereti plānotās mobilitātes punktu atrašanās vietas tiek norādītas pie dzelzceļa stacijām.

Projekta "Ilgtspējīga mobilitāte pilsētās un ikdienas pārvietošanās Baltijas jūras reģiona pilsētās" ietvaros izstrādātajā Ikdienas mobilitātes attīstības plānā[24] iekļauts rekomendēto mobilitātes punktu saraksts plāna aptvertajā teritorijā. Salīdzinot tos ar pašvaldību plānošanas dokumentos noteiktajiem, secināms:

Valmieras novadā, Talsu novadā, Madonas novadā, Limbažu novadā, Dobeles novadā, Cēsu novadā, Aizkraukles novadā ikdienas mobilitātes attīstības plāns, atšķirībā no IAS, neparedz mobilitātes punktus;

Salaspils novadā ikdienas mobilitātes attīstības plāns paredz mobilitātes punktus, taču pašvaldība savā IAS tos neparedz.

Multimodāla integrācija starp dažādiem transporta veidiem

Sabiedriskā transporta multimodāla integrācija ir dienas kārtības jautājums visās Pētījuma teritorijā esošajās pašvaldībās – nepieciešams veidot integrētu transporta infrastruktūras modeli, kas ietver autotransporta, dzelzceļa un velotransportu tīklus, kā arī veicināt modernas tehniskās infrastruktūras attīstību.

Perspektīvā sabiedriskais transports būtu jāorganizē tā, lai iedzīvotājiem tiktu nodrošināta iespēja ātri un ērti pārvietoties starp nacionālas un reģionālas nozīmes centriem, no jebkuras teritorijas būtu iespēja nokļūt uz vietējo, reģionālo vai nacionālo nozīmes centru, kur ir pieejami nepieciešamie pakalpojumi, veidotos vienots satiksmes organizācijas modelis, kas būtu balstīts uz dažādu satiksmes veidu sadarbību, un skolēnu pārvadājumi tiktu integrēti kopējā maršrutu tīklā (Aizkraukles novads).

Tās pašvaldības, kas ir ciešākā saskarē ar Rīgu, akcentē nepieciešamību veidot efektīvu, ar Rīgu un reģionu vienotu sabiedriskā transporta sistēmu, integrējot dažādus transporta veidus, uzlabojot sabiedriskā transporta pakalpojumu līmeni (piemēram, Ķekavas novads, Limbažu novads).

[24] Ikdienas mobilitātes attīstības plāns 2021.-2027. gadam.

Tāpat IAS tiek norādīts uz nepieciešamību attīstīt sabiedriskā transporta savienojumus un mikromobilitātes risinājumus apdzīvoto vietu sasniedzamībai.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana

Lai uzlabotu iedzīvotāju apmierinātību ar sabiedriskā transporta pakalpojumu un veicinātu tā izmantošanu, tādējādi arī mazinot negatīvo ietekmi uz vidi, nepieciešams īstenot plānotās darbības, kas attiecas uz mobilitātes punktu veidošanu, attīstīšanu un multimodālo integrāciju.

Reaģējot uz iedzīvotāju skaita sarukšanas tendenci, nepieciešami nekavējoši risinājumi sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Pašvaldības norāda, ka viens no risinājumiem zema pieprasījuma sabiedriskā transporta maršrutos varētu būt modelis “autobuss pēc pieprasījuma”.

Precīzi saplānots ceļā pavadītais laiks

Brauciena laiks ir viens no faktoriem, kas ietekmē iedzīvotāju apmierinātību ar sabiedrisko transportu un vēlmi to izmantot. Pašvaldības norāda, ka brauciena laiku ietekmē ne tikai nepārdomātie maršruti vai vispār neesošie savienojumi, bet arī autoceļu kvalitāte.

Lai veicinātu iedzīvotājus mainīt pārvietošanās paradumus un vairāk sākt izmantot sabiedrisko transportu, nepieciešams radīt ērtu, vienotu sabiedriskā transporta sistēmu, panākot dažādu transporta veidu savstarpēju saskaņotību un atbilstošu sabiedriskā transporta komforta līmeni.

Secinājumi:

- Sabiedriskā transporta pieejamība maznodrošinātajiem iedzīvotājiem un pasažieriem ar kustību traucējumiem lielākoties tiek skatīta vispārināti, atsevišķi neizceļot arī stratēģiskos uzstādījumus;
- Esošo mobilitātes pakalpojumu piekļuves iespējas un pieejamo pakalpojumu kvalitāte neveicina to izmantošanu ikdienas vajadzībām – nepieciešams attīstīt mobilitātes punktu tīklu un tajos pieejamos pakalpojumus. Pašvaldību teritorijās ir jāattīsta ielu infrastruktūra (ietves, ielu apgaismojums, transporta signāli, gājēju pārejas), stāvparki un mikromobilitātes infrastruktūra (tai skaitā velotransporta infrastruktūra), turklāt izmantojot viedus un inovatīvus risinājumus transporta infrastruktūras un pakalpojumu jomā;
- Multimodālas integrācijas veicināšanai nepieciešams sabalansēt sabiedriskā transporta veidus un reisus, kā arī savstarpējos savienojumus – jāveido integrēta transporta infrastruktūras un mobilitātes sistēma;
- Iedzīvotāju apmierinātība ar sabiedrisko transportu atkarīga no dzīvesvietas un tajā pieejamajiem attiecīgajiem pakalpojumiem – nepieciešams izvērtēt sabiedriskā transporta nodrošināšanas iespējas attālās apdzīvotajās vietās un vietās ar mazu iedzīvotāju blīvumu;
- Braucienam sabiedriskajā transportā nepieciešamais salīdzinoši ilgais laiks nav motivējošs. Līdz ar to, joprojām salīdzinoši liels iedzīvotāju īpatsvars ikdienas mobilitātē izmanto privāto autotransportu.

2.5 RĪGAS METROPOLES AREĀLA SOCIĀLI EKONOMISKAIS RAKSTUROJUMS

2.5.1 DEMOGRĀFIJA UN IEDZĪVOTĀJU MIGRĀCIJA

Iedzīvotāju skaits laikā kopš 2011. gada RMA ārējā telpā un tiešas funkcionālās ietekmes areālā ar atsevišķiem izņēmumiem **ir pakāpeniski samazinājies**. Visos nacionālas un reģionālas nozīmes centros, izņemot Siguldu, iedzīvotāju skaits ir samazinājies. Savukārt ar Rīgu un Jūrmalu robežojošos pagastos iedzīvotāju skaits ir pieaudzis. Vislielākais iedzīvotāju skaita pieaugums bija Babītes, Mārupes, Olaines, Salaspils, Tīnūžu, Stopiņu, Garkalnes, Ādažu, Carnikavas, Saulkrastu un Skultes pagastos. Būtiskākie izaicinājumi demogrāfisko tendenču ietekmē ir ērta, ātra un droša mobilitāte un pakalpojumu pieejamība.

Iedzīvotāju skaita **darbspējas vecumā** un zem darbspējas vecuma lielākais pieaugums novērots RMA iekšējā telpā. Iedzīvotāju skaitam virs darbspējas vecuma RMA ārējā telpā un tiešas funkcionālās ietekmes areālā samazinās. Iedzīvotāju skaita virs darbspējas vecuma lielākais pieaugums novērots metropoles areāla iekšējā telpā. Izteiktas tendences pārējā RMA teritorijā nav novērotas.

Lielākajā daļā RMA **novērojama urbanizācija** jeb pilsētās un ciemos dzīvojošo iedzīvotāju skaita īpatsvara pieaugums. Iedzīvotāju skaits RMA iekšējā telpā ir ievērojami lielāks nekā pārējā metropoles teritorijā, bet pilsētās un ciemos dzīvojošo īpatsvars RMA iekšējā telpā ir lielāks nekā pārējā metropoles teritorijā. Tāpat arī pagastos **ap lielākajiem attīstības centriem iedzīvotāju skaits ir lielāks**, kas norāda uz iedzīvotāju koncentrēšanos nepieciešamo pakalpojumu tuvumā. **Blīvāk apdzīvotās** teritorijas ir nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centri, un teritorijas ap šiem centriem.

Lielākais **prognozētais iedzīvotāju skaita pieaugums** uz 2030. gadu ir RMA iekšējās telpas teritorijās (līdz pat 20-25%). Savukārt lielākais samazinājums prognozēts metropoles tiešās funkcionālās ietekmes areāla teritorijās – pat par 25-54%. Būtisks iedzīvotāju skaita pieaugums RMA iekšējā telpā un samazinājums (ar atsevišķiem izņēmumiem) RMA ārējā telpā un tiešās funkcionālās ietekmes areālā norāda uz to, ka perspektīvā esošā **satiksmes infrastruktūra tiks vēl vairāk noslogota**, tādējādi būtiski ietekmējot gan mobilitātes iespējas, gan dzīves vides kvalitāti kopumā.

Prognozētais iedzīvotāju skaits RMA 2030. gadā būs 1,2 miljoni (tai skaitā Rīgas valstspilsētā 0,6 miljoni), kas ir par 1,5% mazāk nekā 2022. gadā.

2.5.2 EKONOMISKĀ AKTIVITĀTE UN NODARBINĀTĪBA

Zemākais **bezdarba līmenis** 2022. gadā fiksēts RMA iekšējā telpā, augstākais bezdarba līmenis fiksēts RMA tiešas funkcionālās ietekmes areālā. **Ekonomiski neaktīvākās teritorijas** atrodas attālāk no RMA iekšējās telpas. 2021. gadā salīdzinājumā ar 2011. gadu **nodarbināto skaits** pieauga 66% no RMA teritorijas administratīvajām vienībām (pilsētām un pagastiem).

Vislielākais Lielrīgas pašvaldībās strādājošo īpatsvars 2017. gadā fiksēts Olaines, Ādažu, Ķekavas, Ropažu, Salaspils novadā, kā arī Rīgā un Jūrmalā (attiecīgi 95% - 97%).[25] Lielākais **savā pašvaldībā nodarbināto iedzīvotāju īpatsvars nodarbināto vidū** 2017. gadā fiksēts Rīgā, Valmieras, Talsu, Madonas novadā (attiecīgi 70%-86%). Savā pašvaldībā vismazāk nodarbināti Salaspils, Ropažu, Ādažu, Saulkrastu, Ķekavas, Mārupes un Jelgavas novada iedzīvotāji (attiecīgi 28%-36%), kas norāda uz **aktīvu ikdienas svārstmigrāciju starp pašvaldībām**.

2.5.3 SABIEDRISKIE PAKALPOJUMI

Valsts pārvaldes iestāžu sniegtie pakalpojumi visplašāk pieejami visos nacionālas nozīmes attīstības centros un lielā daļā reģionālas nozīmes attīstības centros. 69 novada un vietējas nozīmes attīstības centros pieejami Valsts un pašvaldību vienotie klientu apkalpošanas centri, kas norāda uz samērā plašu pakalpojumu pieejamību tuvu dzīvesvietai.

Vietējo pašvaldību IAS plašākā sabiedrisko pakalpojumu pieejamība un attīstība paredzēta lielākajos attīstības centros, kur koncentrējušies visvairāk iedzīvotāju un pakalpojumu lietotāju.

2.5.4 IEDZĪVOTĀJU PĀRVIETOŠANĀS MODĀLAIS SADALĪJUMS

Dati par iedzīvotāju pārvietošanās modālo sadalījumu iegūti vairāku iedzīvotāju aptauju rezultātā.

- *Eurobarometer* aptauja 2019. gadā (veica pētījumu uzņēmums Kantar);

[25] Termins "Lielrīga" konkrētajā gadījumā attiecināts uz Rīgu un pašvaldībām, ar kurām tā robežojas.

- RDPAD aptauja 2019. gadā (veica Tirgus un sabiedriskās domas pētījumu centrs SKDS);
- CSP aptauja "Latvijas iedzīvotāju mobilitāte" 2021. gadā.

Minēto aptauju veikšanas metodika bija atšķirīga, turklāt atšķirīgs bija arī aptauju veikšanas laiks un respondentu ģeogrāfiskais areāls. Līdz ar to, rezultāti nav tiešā veidā salīdzināmi, tomēr zināmus secinājumus var izdarīt:

- Vieglo automobiļu izmantošanas īpatsvars ir robežās no 40-55% un pēdējos gados tas pieaug;
- Sabiedriskā transporta izmantošanas īpatsvars dažādās aptaujās ir ļoti atšķirīgs. Tas svārstās robežās no 8% līdz 48%. Rīgā tas ir būtiski augstāks nekā Pierīgā un citos reģionos, bet pēdējos gados visur samazinās;
- Kājāmgājēju īpatsvars būtiski atšķiras dažādās aptaujās un svārstās no 5% līdz 36%;
- Velosipēdistu īpatsvars ir salīdzinoši neliels, robežās no 3% līdz 8% un laika gaitā būtiski nemainās.

2.5.5 AUTOMOBILIZĀCIJAS LĪMENIS

Automobilizācijas līmenis (vieglo automobiļu skaits uz 1 000 iedzīvotājiem) Latvijā ir zemākais starp Baltijas jūras valstīm: 2020. gadā 390 (Igaunijā – 608, Lietuvā – 560). Pēdējo gadu laikā tas pieaug samērā lēni un vienmērīgi. Prognozējams, ka, pieaugot Latvijas iedzīvotāju labklājībai, arī automobilizācijas līmenis turpinās pieaugt.

Automobilizācijas līmenis RMA ietilpstošajās pašvaldībās būtiski atšķiras. 2022. gada sākumā visaugstākais automobilizācijas līmenis bija Mārupes novadā (473 jeb 17% virs valsts vidējā rādītāja), bet viszemākais – Olaines novadā (361 jeb 11% zem valsts vidējā rādītāja).

Iedzīvotāju labklājības un ar to saistītais automobilizācijas līmeņa pieaugums rada ievērojamu svārstmigrācijas apjomu Rīgas valstspilsētā (pārsvarā darbdienās), satiksmes dalībniekiem izmantojot privāto autotransportu un attiecīgi izraisot sastrēgumus pilsētas ielās.

Detalizēta RMA sociāli ekonomiskā analīze un tās vizualizācija kartēs ir dota Pielikumā 2-3. "Rīgas metropoles areāla sociāli ekonomiskais raksturojums".

2.6 TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA UN SABIEDRISKĀ TRANSPORTA RITOŠAIS SASTĀVS

Pētījuma teritorijā sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti, izmantojot divu veidu sauszemes transportu – autotransportu (pasažieru autobusi, minibusi) un dzelzceļa transportu (pasažieru vilcieni), turklāt Rīgas valstspilsētā arī ar elektrotransportu (tramvaji un trolejbusi). Līdz ar to, pilnvērtīgai RMA sabiedriskā transporta pakalpojumu pilnveidošanas priekšlikumu izstrādei nepieciešams izvērtēt šo transporta veidu izmantojamās infrastruktūras apjoma un kvalitātes aspektus. Papildus iepriekš minētajam ir analizēta arī privāto automobiļu, kā arī mikromobilitātes infrastruktūra, kas veicina sabiedriskā transporta lietošanu.

2.6.1 AUTOTRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

Sabiedriskā autotransporta mobilitātes vajadzības nodrošina autoceļu un ielu infrastruktūra.

2.6.1.1 VISPĀRĒJAIS CEĻU UN IELU TĪKLA PIEDĀVĀJUMS RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ

Atbilstoši CSP 2021. gada datiem RMA ietilpstošo novadu un valstspilsētu ceļu un ielu tīkla kopgarums sastāda 28,3 tūkstošus km jeb 0,96 km uz vienu km^2 (Latvijas kopējais ceļu un ielu blīvums – 0,89 km/km^2). Vislielākais autotransporta infrastruktūras blīvums ir trijās valstspilsētās – Jelgavā, Rīgā un Jūrmalā, savukārt zemākais - Olaines, Valmieras un Aizkraukles novados. Lielāko daļu jeb 46% no šī tīkla veido pašvaldību autoceļi, 34% – valsts ceļi un 19% – pašvaldību ielas. Salīdzinājumā ar Latviju RMA ir mazāks pašvaldību autoceļu īpatsvars, taču lielāks pašvaldību ielu īpatsvars, liecinot par lielāku iekšpilsētu satiksmes komponenti.

2.6.1.2 CEĻU UN IELU TĪKLA SEGUMA KVALITĀTE RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ

Autotransporta infrastruktūras seguma veids (asfaltbetona/bitumenizētais segums vai arī grants/šķembu segums) ietekmē pārvietošanās efektivitāti. Lai arī no svara ir seguma nolietojuma pakāpe, taču vienāda seguma stāvokļa gadījuma augstāku pārvietošanās efektivitāti nodrošina asfaltbetona/bitumenizētais segums. CSP dati liecina, ka 2021. gadā 31% no visa RMA ceļu un ielu garuma bija ar cieto segumu (Latvijā vidēji 28%). Vairāk nekā pusi (55%) cietā seguma RMA nodrošina valsts autoceļu tīkls, tam seko pašvaldību ielas (36%) un pašvaldību autoceļi (9%). RMA pašvaldību ielu tīklā ir lielākais asfalta infrastruktūras īpatsvars (82%; Latvijā vidēji 60%). Tam seko valsts autoceļi ar 52% (Latvijā – 48%) un pašvaldību autoceļi ar 9% (Latvijā – 5%)[26]. Atsevišķu RMA pašvaldību griezumā vislielākais cietā seguma infrastruktūras īpatsvars ir Rīgā, Jūrmalā, Olaines novadā un Mārupes novadā, bet vismazākais - Madonas, Cēsu, Limbažu un Bauskas novados.

Visbūtiskākie ieguldījumi RMA autotransporta infrastruktūrā līdzšinējos Eiropas strukturālo un investīciju fondu plānošanas periodos tika veikti valsts autoceļu tīklā, norādot uz to, ka seguma kvalitāte valsts galvenajos autoceļos ir caurmērā augstāka nekā reģionālajos un vietējos valsts ceļos.

Latvijā, tai skaitā RMA, raksturīgas nepilnības ar autoceļu uzturēšanu ziemas periodā, kas būtiski samazina visa veida autotransporta, tostarp sabiedriskā transporta, kustību spēcīgas/ilgstošas snigšanas periodos.

2.6.1.3 AUTOCEĻU TĪKLA TELPISKĀ STRUKTŪRA

RMA autoceļu tīkla mugurkaulu veido radiālie valsts galvenie autoceļi A1, A2, A3, A6, A7, A8, A9, A10, kas savieno Rīgu ar Latvijas nacionālajiem un reģionālajiem attīstības centriem, kā arī kaimiņvalstu ekonomiskajiem centriem. Papildus tam RMA valsts galveno autoceļu tīklā ietilpst arī Rīgas apvedceļu veidojošie valsts galvenie autoceļi A4 un A5. Tangenciālos un papildinošos radiālos pārvietošanās virzienus nodrošina valsts reģionālo autoceļu tīkls. Valsts autoceļu tīkls RMA ir dots 2-2. attēlā.

[26] Jāņem vērā, ka izmantotajos CSP ceļu un ielu garuma un seguma veida datos nav ņemts vērā, ka sešas pašvaldības RMA teritorijā iekļaujas vien daļēji, tāpēc faktiskais RMA ielu un ceļu tīkla kopgarums, kā arī seguma veida sadalījums ir nedaudz atšķirīgs no šeit minētā.

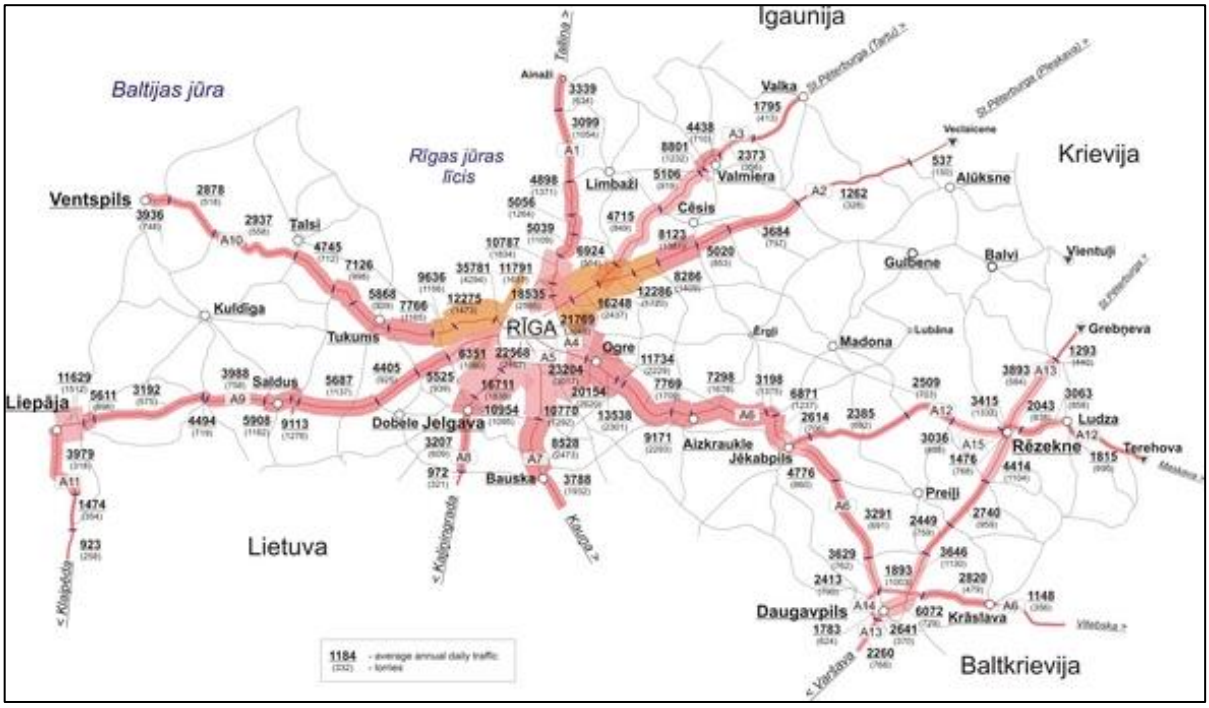
2-2. ATTĒLS. VALSTS AUTOCEĻU TĪKLS RĪGAS METROPOLES AREĀLA TERITORIJĀ

Piezīmes: sarkanā krāsā iekrāsoti valsts galvenie autoceļi, zilā krāsā – valsts reģionālie autoceļi, zaļā krāsā – valsts vietējie autoceļi

Avots: LVC

2.6.1.4 RĪGAS METROPOLES AREĀLA AUTOCEĻU CAURLAIDES SPĒJA

Būtiskākie RMA auto infrastruktūras caurlaides spējas trūkumi novērojami Rīgā, kuras autotransporta sistēmu pārslogo ikdienas svārstmigrācijas autosatiksme no RMA tuvākajiem un tālākajiem apgabaliem. To uzskatāmi parāda zemāk 2-3. attēlā redzamā gada vidējās diennakts satiksmes intensitātes kartoshēma uz valsts autoceļiem – autotransporta plūsma, tuvojoties Rīgai, vairākkārtīgi pieaug.



2-3. ATTĒLS. GADA VIDĒJĀ DIENNAKTS SATIKSMES INTENSITĀTE UZ VALSTS GALVENAJIEM AUTOCEĻIEM 2022. GADĀ

Avots: LVC

Šis satiksmes sadalījums noved pie auto sastrēgumu veidošanos Rīgā un tās apkārtnē. Šī situācija nelabvēlīgi ietekmē sabiedriskā autotransporta reģionālo un pilsētas maršrutu kursēšanas efektivitāti RMA.

Mobilitātes punkti ar ietilpīgām autotransporta novietnēm, kurām līdzās ir ērtas pārsēšanās iespējas uz dažādiem sabiedriskā (kā arī mikromobilitātes) transporta veidiem, ne tikai atslogotu satiksmes telpu efektīvākai sabiedriskā transporta izmantošanai, bet arī veicinātu ilgtspējīgu pārvietošanās paradumu maiņu ar visiem no tā izrietošajiem pozitīvajiem ekonomiskajiem ieguvumiem. Saskaņā ar RMA mobilitātes telpisko vīziju šādu mobilitātes punktu izveides potenciāls tiek saskatīts ne tikai Rīgā, bet arī citās RMA pilsētās, piemēram, Jūrmalā, Jelgavā, Olainē, Siguldā un citviet.

Sabiedriskā transporta joslu skaits Rīgā joprojām ir nepietiekams. Atbilstoši RMA mobilitātes telpiskajā vīzijā sniegtai informācijai Rīgas valstspilsētā ir ierīkotas 18 sabiedriskā transporta joslas (13. janvāra, Aleksandra Čaka, Merķeļa ielā, Brīvības gatvē u.c.). Sabiedriskajam transportam atviegloti braukšanas noteikumi šobrīd ir sešās ielās (11. novembra krastmalā, Augusta Deglava ielā, Avotu ielā u.c.).

Bez Rīgas autosatiksmes sastrēgumu problēma ir arī Pierīgas ceļu posmos. Piemēram, valsts galvenā autoceļa A6 “Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža (Pāternieki)” tranzīta satiksme tiek kavēta autoceļa posmos, kas šķērso Ogri, Ķegumu, Lielvārdi. Sastrēgumu intensitāte šajā transporta koridora posmā savulaik tika samazināta ar paralēla valsts reģionālā autoceļa P80 posmā no Tīnūžiem līdz Koknesei pārbūvi un satiksmes caurlaides spējas paaugstināšanu.

Pēc Ķekavas apvedceļa būvniecības pabeigšanas[27] ir atrisināta sastrēgumu problēma uz valsts galvenā autoceļa A7 “Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle)”, taču līdzīgi risinājumi nepieciešami un tiek plānoti arī posmos, kas šķērso Bauskas un Iecavas pilsētas.

Autoceļu caurlaides spējas paaugstināšanu RMA Pierīgas apgabalā plānots risināt uz A4 apvedceļa “Baltezers – Saulkalne”, pārbūvējot to par četru joslu maģistrāli ar vairākiem divlīmeņu krustojumiem, un izbūvējot autoceļa “Tīnūži – Koknese” (P80) pagarinājumu, kas ies paralēli reģionālajam autoceļam P5 “Ulbroka–Ogre”.

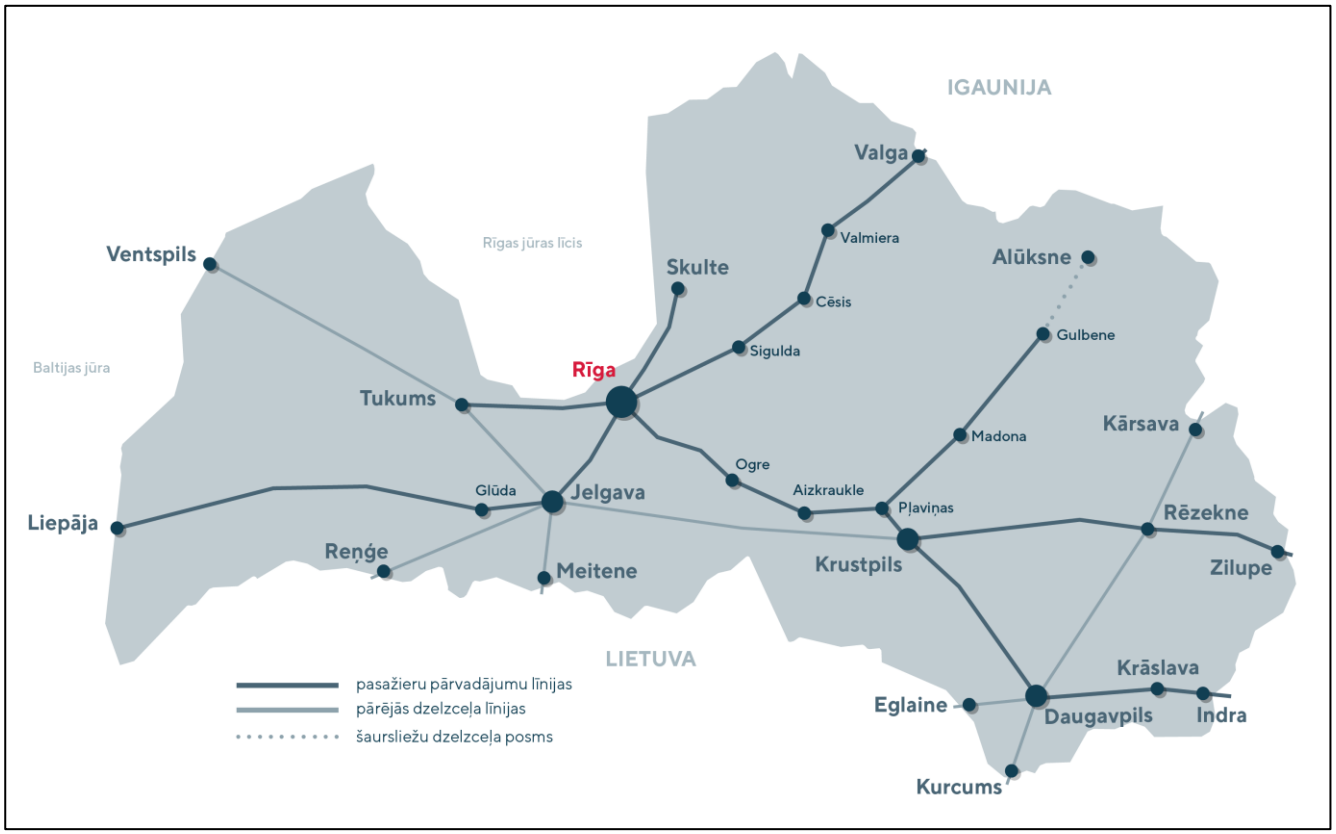
2.6.2 DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRA UN RITOŠAIS SASTĀVS (1 520 MM)

2.6.2.1 LATVIJAS UN RĪGAS METROPOLES AREĀLA DZELZCEĻA SISTĒMA

Latvijas dzelzceļa infrastruktūras pamatā ir 1 520 mm platsliežu dzelzceļa tīkls. Tā kopgarums sastāda 1 831,5 km. Ar kontakttīklu aprīkoti 250,9 km jeb 14% sliežu ceļu. 1 520 mm dzelzceļa tīkls sadalīts 41 iecirknī. 80% no visiem sliežu ceļiem ir vienceļa. Pārējie 20% ir divceļu vai vairākceļu posmi. Maksimālais pieļaujamais vilcienu kustības ātrums LDz infrastruktūrā pasažieru vilcieniem ir noteikts 120 km/h, bet kravas vilcieniem – 90 km/h.

Regulāra pasažieru vilcienu satiksme (vismaz reizi nedēļā) notiek 11 iecirkņos. Pasažieru maršrutu kopējais garums ir 981 km, no kuriem 249 km ir elektrificētās dzelzceļa līnijas. Šajos iecirkņos pasažieru satiksmes apkalpošanu nodrošina 140 dzelzceļa stacijas un 128 dzelzceļa pieturas punkti. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru pārvalda LDz. 2-4. attēlā redzama Latvijas dzelzceļa tīkla shēma.

[27] Ķekavas apvedceļš tika atklāts satiksmei 2023. gada 13. oktobrī.



2-4. ATTĒLS. LATVIJAS DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS TĪKLS

Avots: LDz

RMA teritorijā pasažieru pārvadājumi notiek sešos dzelzceļa tīkla iecirkņos:

- Rīga Pasažieru – Zemitāni – Skulte;
- Rīga Pasažieru – Lugaži – valsts robeža (līdz stacijai “Valmiera”);
- Rīga Pasažieru – Krustpils (līdz pieturas punktam “Koknese”);
- Rīga Pasažieru – Jelgava;
- Jelgava – Liepāja (līdz pieturas punktam “Biksti”);
- Torņakalns – Tukums II.

Kopumā šajos iecirkņos funkcionē 96 stacijas/pieturas punkti. Trijos no šiem iecirkņiem (Zemitāni – Skulte, Rīga Pasažieru – Jelgava, Torņakalns – Tukums II) sliežu ceļš ir pilnībā elektrificēts, bet iecirknī “Rīga Pasažieru – Krustpils” elektrificēta lielākā daļa no sliežu ceļa (līdz stacijai Aizkraukle). Šajos iecirkņos darbojas 71 stacija/pieturas punkts. Dzelzceļa transportu iespējams izmantot arī, lai pārvietotos pa Rīgu: pilsētas robežās darbojas 23 dzelzceļa stacijas/pieturas punkti. 2-5. attēlā redzamas RMA pasažieru pārvadājumiem izmantojamās dzelzceļa līnijas un to staciju/pieturas punktu izvietojums.

2-5. ATTĒLS. PASAŽIERU SATIKSMEI IZMANTOJAMĀS DZELZCEĻA LĪNIJAS UN STACIJU/PIETURAS PUNKTU IZVIETOJUMS RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ

Avots: Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija

2.6.2.2 ESOŠĀS DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS MODERNIZĀCIJA

Dzelzceļa transports ir drošības un vides saudzības ziņā viens no perspektīvākajiem sauszemes transporta veidiem. Dzelzceļš ir definēts kā transporta sistēmas mugurkauls, kas efektīvi nodrošina liela apjoma pārvadājumus. Dzelzceļa pasažieru pārvadātājs nodrošina valsts pasūtījumu pasažieru pārvadājumu jomā.

Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra tiek veidota atbilstoši mobilitātes vajadzībām, un tās pārvaldītājs ir valsts akciju sabiedrība LDz. Infrastruktūras attīstībai un drošības līmeņa paaugstināšanai tiek īstenoti vairāki projekti, kurus līdzfinansē no ES fondu līdzekļiem.

Projektu ietvaros tiek modernizēta un attīstīta pasažieru infrastruktūra, sliežu ceļi, signalizācija, kontakttīkls, kā arī ieviesti būtiski drošības risinājumi un pasākumi.

Lai spētu nodrošināt ilgtspējīgus, videi draudzīgus un pasažieru pārvadātājiem ērtus pakalpojumus, kā arī veicinātu dzelzceļa kā transporta mugurkaula statusa sasniegšanu Latvijā, LDz prioritātes dzelzceļa infrastruktūras modernizācijā un attīstības vērstas uz:

- **Pasažieru infrastruktūru**

2023. gadā bija plānots pabeigt projekta “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija” īstenošanu. Tā ietvaros paredzēts izbūvēt 48 stacijās paaugstinātās pasažieru platformas, paaugstinot pasažieru un vilcienu

kustības drošību, pasažieru apkalpošanas kvalitāti un komfortu, kā arī samazināt ietekmi uz vidi. Darbi noris Rīga – Jelgava, Rīga – Tukums II, Rīga – Krustpils un Zemitāni – Skulte līnijā. Veidojot dzelzceļa infrastruktūru atbilstoši mobilitātes vajadzībām, projekta ietvaros paredzēts ierīkot četrus jaunus pieturas punktus – Šmerlis (dzelzceļa iecirkņa Rīga – Lugaži 9. km), Iļģuciems (dzelzceļa iecirkņa Zasulauks – Bolderāja 3. km), Bolderāja (dzelzceļa iecirkņa Zasulauks – Bolderāja 10. km) un Dauderi (dzelzceļa iecirkņa Zemitāni – Skulte 9. km). Ņemot vērā Krievijas – Ukrainas kara rezultātā radušos ārējo apstākļu ietekmi uz straujo cenu kāpumu būvniecībā, visu staciju modernizācija līdz 2023. gada beigām nav iespējama, tāpēc šobrīd tiek izskatītas un vērtētas iespējas pabeigt staciju modernizāciju 2024. gadā.

Arī turpmāk ir paredzēts modernizēt dzelzceļa pasažieru infrastruktūru, un ES fondu plānošanas perioda 2021.-2027. gadam ietvaros līdz 2028. gadam plānots turpināt pasažieru infrastruktūras modernizāciju līnijās Rīga – Lugaži, Krustpils – Daugavpils un Krustpils – Rēzekne.

- **Vilcienu kustības ātruma paaugstināšanu**

Lai pilnveidotu pasažieru satiksmi un veicinātu dzelzceļa popularitāti pasažieru pārvadājumos, ir nepieciešams palielināt vilcienu kustības ātrumu. Līdz 2023. gada beigām bija plānots palielināt vilcienu kustības ātrumu līdz 140 km/h līniju posmos no Rīgas līdz Aizkrauklei un no Rīgas līdz Jelgavai, paaugstināt satiksmes drošības līmeni uz dzelzceļa pārbrauktuvēm, kā arī likvidēt vilcienu kustības ātrumu ierobežojošās vietas. Tomēr, ņemot vērā sarežģīto situāciju būvmateriālu tirgū un piegāžu ķēžu izmaiņas saistībā ar Krievijas – Ukrainas karu, projekta pabeigšana iespējama tikai 2024. gadā. Savukārt ES fondu plānošanas perioda 2021.-2027. gadam ietvaros plānots palielināt pakāpeniski vilcienu kustības ātrumu līnijās Rīga – Cēsis un Krustpils – Rēzekne.

- **Dzelzceļa tīkla elektrifikāciju**

Stratēģiski svarīgi ir attīstīt dzelzceļa infrastruktūru un paplašināt elektrificēto zonu līnijās, kurās ir liels pasažieru skaits, turklāt ar tendenci pieaugt, kā arī blīvi apdzīvotās vietās, tai skaitā vietās, kur attīstītas dzīvojamās, industriālās un komerciālās teritorijas.

Elektrifikācijas programma paredz visu galveno sliežu ceļu elektrifikāciju, modernizējot un izbūvējot kontakttīklu, signalizācijas sistēmu, apakšstacijas un citus nepieciešamos tehniskos risinājumus, lai arī Latvijas dzelzceļa 1 520 mm sliežu platuma infrastruktūrai varētu izmantot modernu un Eiropā izplatītu 25 kV sistēmu.

Līdz 2026. gada aprīlim ANM ietvaros paredzēts uzlabot bezemisiju dzelzceļa infrastruktūru Rīgas mezglā un līnijā Rīga – Tukums, kā arī paplašināt elektrificēto zonu Zasulauks – Bolderāja, nomainot un izbūvējot kontakttīklu.

Savukārt ES fondu plānošanas perioda 2021.-2027. gadam ietvaros paredzēts turpināt modernizēt esošo kontakttīklu, paplašināt elektrificēto zonu posmā no Aizkraukles līdz Krustpilij, kā arī nodrošināt pilnvērtīgu pāreju no 3,3 kV sistēmas uz 25 kV sistēmu līnijās Rīga – Jelgava un Rīga – Krustpils.

Tāpat šobrīd tiek realizēts vērienīgs Digitālo maģistrālo radiosakaru projekts, kura ietvaros ir paredzēts modernizēt vilciena dispečera radiosakaru sistēmu visās dzelzceļa stacijās un dzelzceļa posmos.

2.6.2.3 DZELZCEĻA SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PĀRVADĀJUMU RITOŠAIS SASTĀVS

Dzelzceļa sabiedriskā transporta pārvadājumus RMA nodrošina PV. Šobrīd PV pasažieru pārvadāšanai izmanto 22 elektrovilcienu sastāvus, no kuriem 17 vilcieni ir ar četriem vagoniem, bet pieci vilcieni ar sešiem vagoniem. Neelektrificētajās dzelzceļa līnijās PV izmanto 18 dīzeļvilcienu sastāvus.

PV pašlaik saņem un testē jaunos elektrovilcienus. Plānots, ka 2024. gada sākumā jaunie elektrovilcieni uzsāks kursēt, un līdz ar jauno elektrovilcienu ekspluatācijas uzsākšanu būs iespējams ieviest regulārā intervāla kustības grafiku.

Tiek plānots, ka jauno elektrovilcienu skaits dzelzceļa sabiedriskā transporta maršrutos 2024. gadā sasniegs 32 (30 ekspluatācijā un divi rezervē). Viens jaunais elektrovilciens sastāvēs no četriem vagoniem, un katrā vagonā vidēji būs 109 sēdvietas un 113 stāvvietas (4 cilvēki/m², ja aizņemtas visas sēdvietas).

2.6.2.4 BEZEMISIJU DZELZCEĻA PĀRVADĀJUMU INFRASTRUKTŪRA UN RITOŠAIS SASTĀVS

Izvērtējums par bezemisiju vilcienu vilces tehnoloģijām

SM 2022. gada 1. septembrī noslēdza līgumu ar Nīderlandes uzņēmumu Ricardo Nederland B.V. par bezemisiju vilcienu vilces tehnoloģiju izvērtējumu un BEMU iepirkuma tehniskās specifikācijas izstrādi.

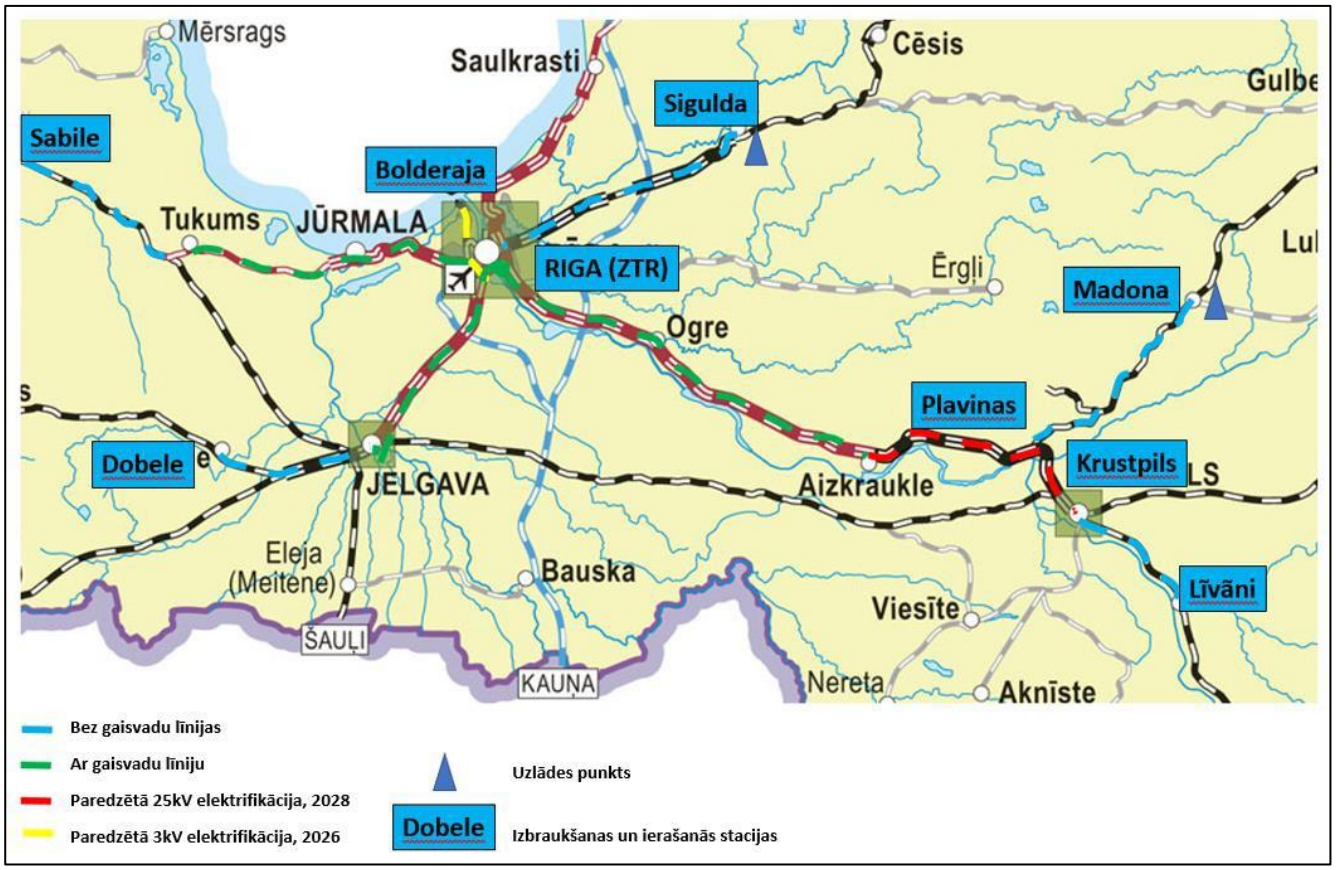
Līguma ietvaros izstrādātajā pētījumā par bezemisiju vilces tehnoloģijām tika sniegts izvērtējums par bezemisiju vilcienu vilces tehnoloģiju alternatīvām un ar tām saistītajiem indikatīvajiem ieguldījumiem ritošajā sastāvā un

dzelzceļa infrastruktūrā. Pētījumā ir sniegti secinājumi un rekomendācijas ilgtermiņa plānam dīzeļvilcienu izmantošanas izbeigšanai.

Pētījums tiks izmantots par pamatu nākotnē iepērkamā ritoša sastāva tehniskajām prasībām, kā arī dod norādes par nepieciešamiem uzlabojumiem dzelzceļa infrastruktūrā.

Bezemisiju vilcienu ieviešanas izvērtējums tika veikts:

1) Pierīgas teritorijai (kopējais sliežu ceļu garums 1 746 km, elektrificētais garums 250 km, skatīt 2-6. attēlu).



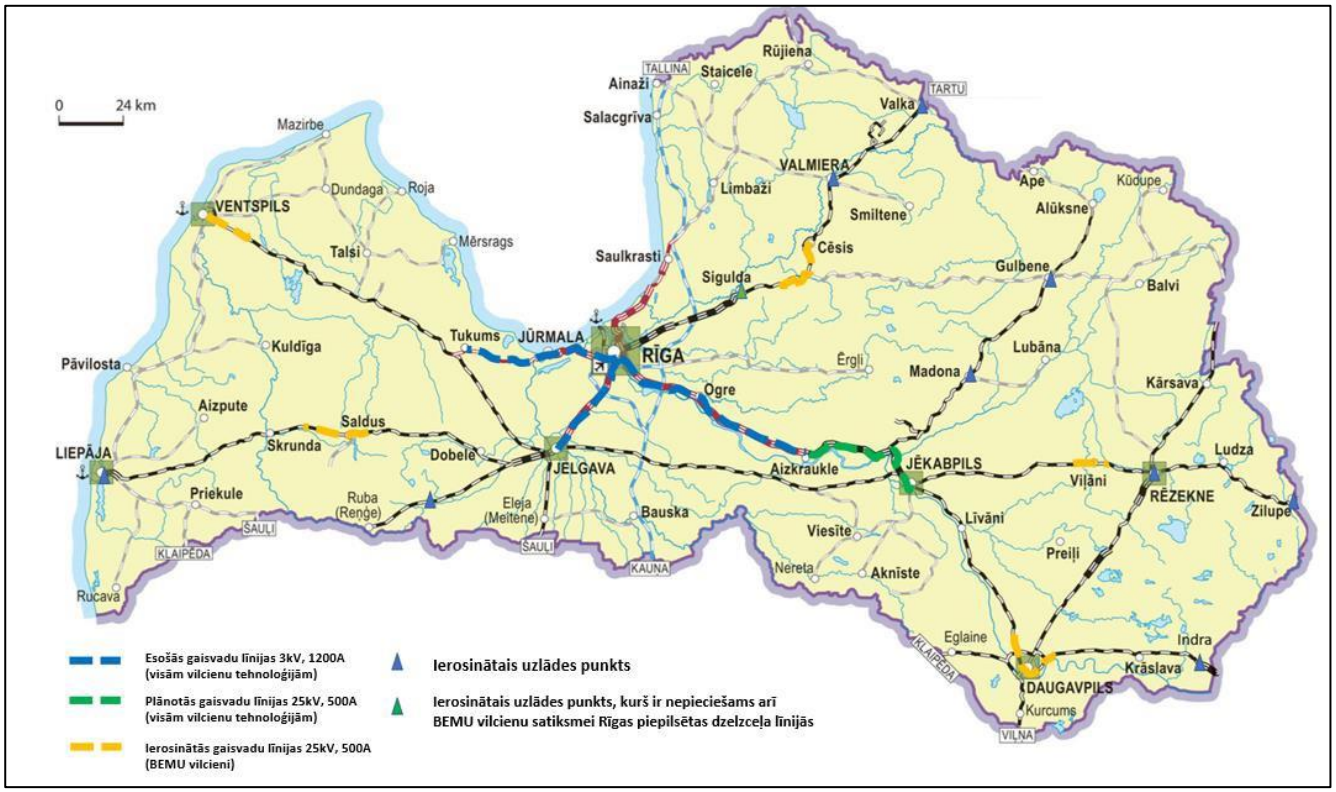
2-6. ATTĒLS. RĪGAS PIEPILSĒTAS DZELZCEĻA TĪKLS SATIKSMEI AR BEMU RITOŠO SASTĀVU

Avots: Ricardo Nederland B.V.

Galvenie pētījuma secinājumi Pierīgai:

- BEMU ir dzīvotspējīgs risinājums. Vislielākā BEMU akumulatoru jauda ir nepieciešama maršrutos Bolderāja/Daugavgrīva – Sigulda un Rīgas Centrāla stacija – Madona. Lai nodrošinātu BEMU satiksmi šajos maršrutos, līdz 2026. gada aprīlim jāīsteno plānotā elektrifikācija posmos Zasulauks – Bolderāja un Zemitāni – Garkalne, kā arī līdz 2028. gadam plānotā elektrifikācija posmā Aizkrauklei – Krustpils;
- Elektrificēto dzelzceļa tīklu var izmantot gan BEMU akumulatoru uzlādei, gan vilces jaudai. Papildus tam BEMU akumulatoru uzlādi var veikt depo, izmantojot kontakttīkla līniju vai 3 fāžu 400 V maiņstrāvas kontaktligzdu;
- BEMU uzlādes sistēmas (uzlādes punkta) izveide prasīs mazākus ieguldījumus nekā 25 kV elektroapgādes apakšstaciju un kontakttīkla līniju izveide. Nepieciešami uzlādes punkti Siguldā un Madonā;

2) Visai Latvijas teritorijai (skatīt 2-7. attēlu).



2-7. ATTĒLS. VISAS LATVIJAS DZELZCEĻA TĪKLS SATIKSMEI AR BEMU RITOŠO SASTĀVU

Avots: Ricardo Nederland B.V.

Pētījumā analizētas trīs bezemisiju vilcienu ieviešanas alternatīvas dīzeļvilcienu nomaiņai:

- EMU – nepieciešama visa dzelzceļa tīkla elektrifikācija;
- BEMU – daļēja dzelzceļa tīkla elektrifikācija apvienojumā ar uzlādes punktiem;
- Ūdeņraža vilcieni – nav nepieciešama elektrifikācija; nepieciešama ūdeņraža ražošana, kā arī ūdeņraža cisternas stratēģiskās vietās.

Galvenie pētījuma secinājumi visai Latvijas teritorijai:

- Bezemisiju vilcienu ieviešana ir tehniski iespējama;
- Pilnas elektrifikācijas izmaksas ir ievērojami augstākas nekā BEMU vai ūdeņraža vilcienu risinājumu izmaksas (neņemot vērā dzelzceļa kravas pārvadājumus);
- Kritiskais maršruts, kas nosaka BEMU vilcienu prasības, ir Rīga – Liepāja.

Bezemisiju vilcienu iepirkums

ATD 2022. gada 13. aprīlī izsludināja iepirkumu par deviņu jaunu akumulatoru BEMU piegādi, kas būtiski uzlabos pārvietošanās iespējas Rīgā un Pierīgā. Ar ES Kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gada plānošanas perioda ERAF finansējuma palīdzību ir jānodrošina deviņu BEMU iegāde. Viens no risinājumiem ir izmantot šos vilcienus pasažieru pārvadājumiem dzelzceļa līnijās Bolderāja/Daugavgrīva – Rīga – Sigulda un Rīga – Dobele.

2022. gada 25. augustā noslēdzās atklāta konkursa pirmā kārta par BEMU piegādi. Konkursam pieteicās trīs kandidāti. Visi trīs kandidāti tika atzīti par atbilstošiem konkursa nolikumā noteiktajām prasībām un tika virzīti otrajai konkursa kārtai. 2023. gada 7. novembrī tika izsludināta konkursa otrā kārta.

2.6.3 DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRA (1 435 MM)

Lai veicinātu Baltijas valstu savienojamību ar pārējo ES un nodrošinātu konkurētspējīgu alternatīvu videi nedraudzīgajam autotransportam, Rail Baltica projekta ietvaros Baltijas valstīs uzsākta Eiropas platuma sliežu infrastruktūras būvniecība. Šī dzelzceļa līnija savienos Tallinu, Pērnavu, Rīgu, Paņevežu, Kauņu un Viļņu ar Varšavu, kura jau ir integrēta Eiropas dzelzceļa sistēmā. Pasažieru vilcienu projektētais ātrums Rail Baltica līnijā plānots līdz 249 km/h, bet kravas vilcienu ātrums – līdz 120 km/h. Tas ļaus ceļotājam no Tallinas uz Rīgu ierasties nepilnās 2h, bet no Tallinas uz Viļņu – nepilnās 4h.

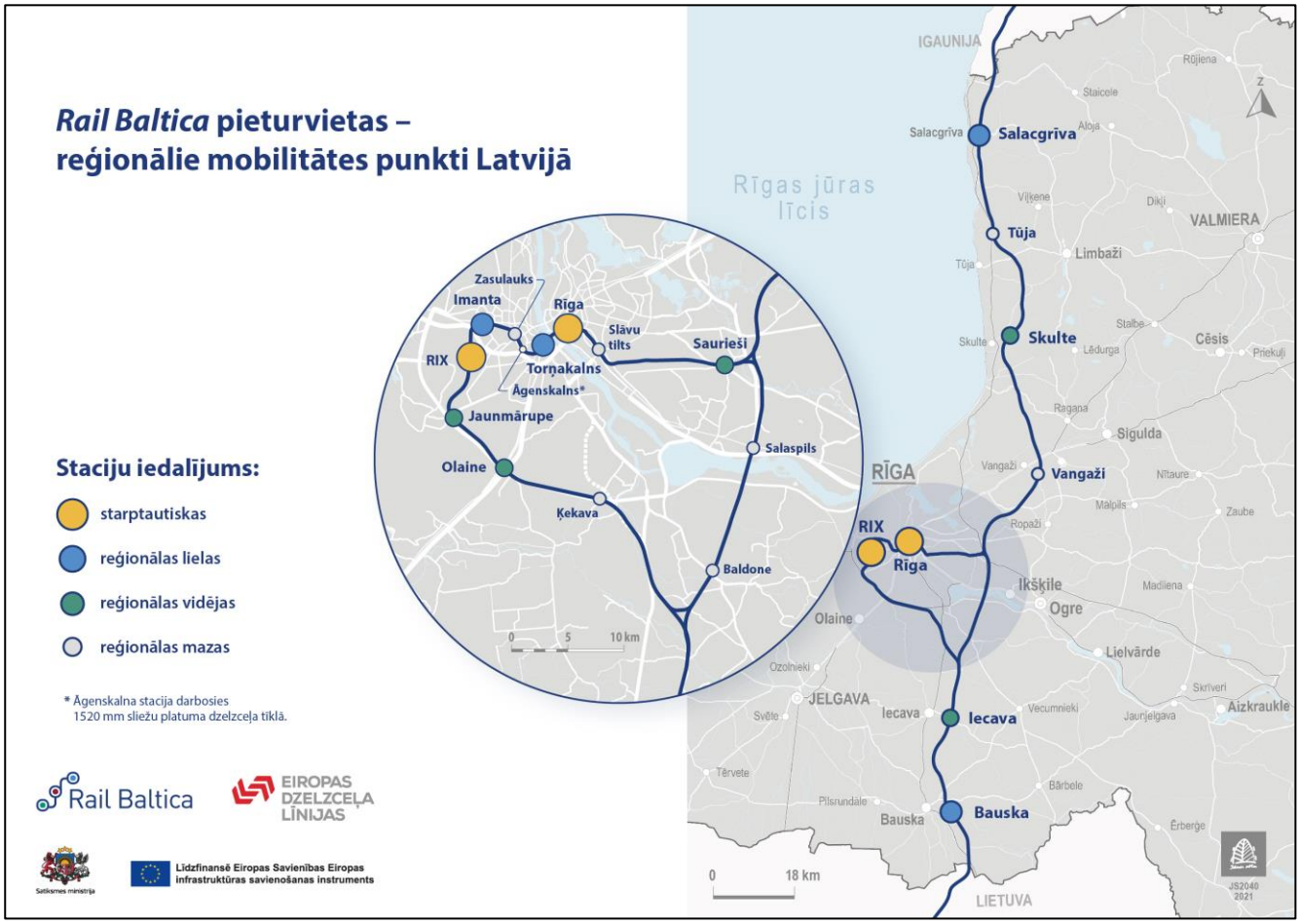
Zīmīgi, ka 265 km garš Rail Baltica trases Latvijas posms šķērsos tikai RMA ietilpstošās pašvaldību teritorijas (secībā no Lietuvas robežas uz ziemeļiem): Bauskas, Ķekavas, Olaines un Mārupes novadu, Rīgas valstspilsētu, Salaspils, Ropažu, Siguldas un Limbažu novadu.

Projektēšanas fāzi visos sešos Latvijas trašu posmos plānots noslēgt 2024. gadā, savukārt divos posmos projektēšana jau ir pabeigta un ir uzsākti būvdarbi. 2020. gada nogalē ir uzsākta būvniecības fāze Rīgas Centrālajā transporta mezgla posmā, bet 2021. gadā uzsākta Rail Baltica dzelzceļa stacijas Starptautiskajā lidostā "Rīga" posma būvniecība.

Lai arī šīs Rail Baltica dzelzceļa līnijas primārā loma ir starpvalstu dzelzceļa satiksmes nodrošināšana, šis projekts atstās ietekmi arī uz RMA sabiedriskā transporta sistēmu.

Viens no Rail Baltica projekta jaunievedumiem ir 16 reģionālo mobilitātes punktu izveide Salacgrīvas, Tūjas, Skultes, Vangažu, Sauriešu apkārtnē, Rīgā pie Slāvu tilta, Torņakalnā, Zasulaukā, Imantā, Jaunmārupē un Olaines, Ķekavas, Salaspils, Baldones, Iecavas un Bauskas apkārtnē, kā arī viena jauna 1 520 mm platuma dzelzceļa pieturvieta Rīgā, Āgenskalnā, pie Paula Stradiņa klīniskās universitātes slimnīcas. Šī staciju infrastruktūra paredzēta reģionālo pasažieru pārvadājumu attīstīšanai Rail Baltica līnijā, kas nodrošinās līdz šim iztrūkstošo sabiedrisko dzelzceļa transportu vairākās pašvaldībās (Bauskā, Ķekavā, Mārupē un Ropažos).

Rail Baltica dzelzceļa līnijas, kā arī starptautisko staciju un mobilitātes punktu izvietojums RMA teritorijā redzams 2-8. attēlā.

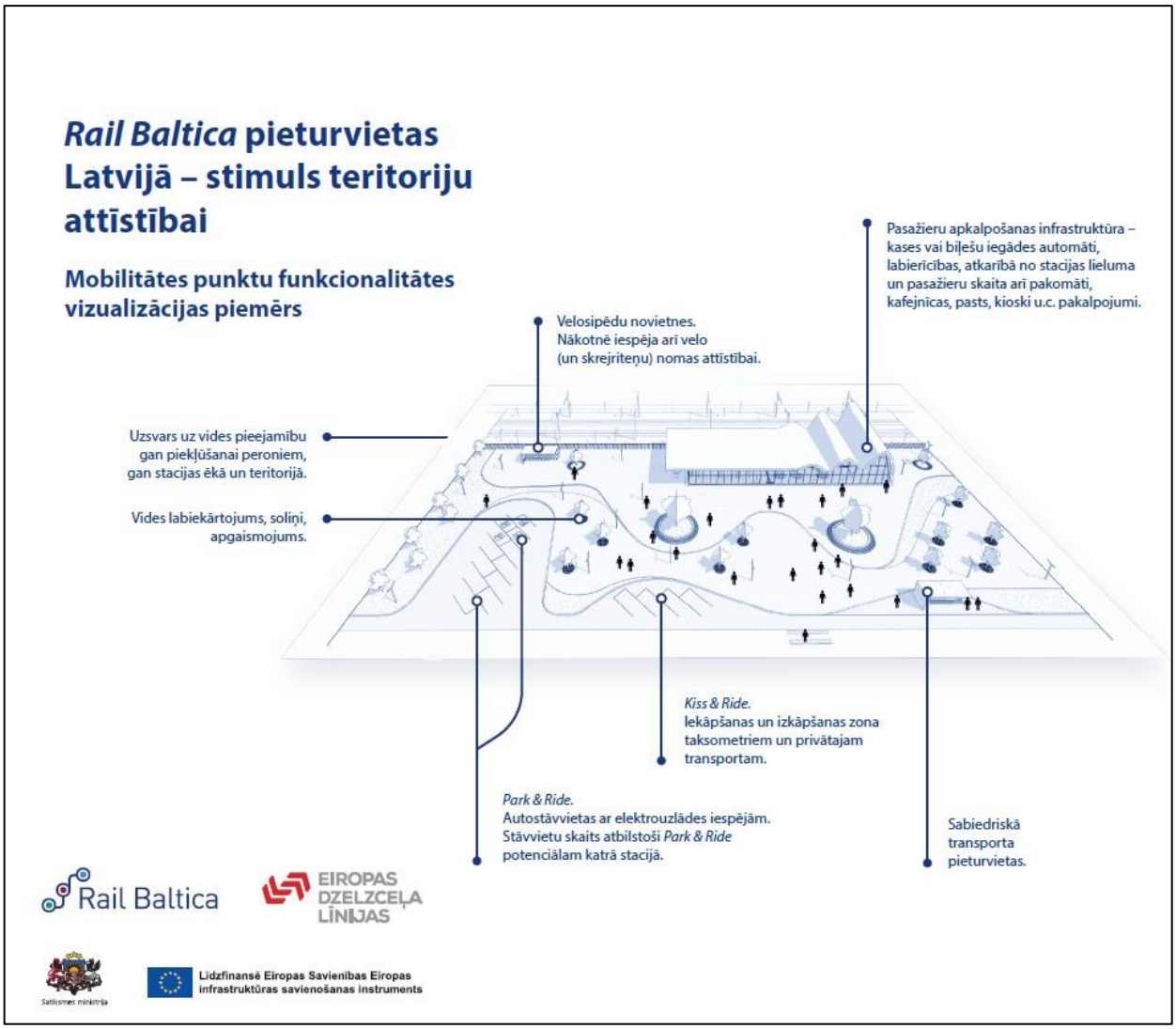


2-8. ATTĒLS. RAIL BALTICA LATVIJAS POSMA TRASE UN REĢIONĀLO STACIJU/MOBILITĀTES PUNKTU IZVIETOJUMS

Avots: SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas"

Atkarībā no pasažieru skaita vienlaikus divām Rail Baltica starptautiskajām stacijām (Rīgas Centrālā stacija un stacija lidostā ''Rīga'') Latvijā plānoti trīs reģionālo staciju veidi – lielas, vidējas un mazas stacijas. Šīs stacijas plānots veidot kā mobilitātes punktus/transporta mezglus, paredzot tos kā vietējo un reģionālo autobusu maršrutu koncentrācijas punktus, saskaņojot autobusu kursēšanu ar vilcienu kustības grafiku. Bez tam, stacijām pieguļošajās teritorijās plānots izveidot arī atbilstošu infrastruktūru mikromobilitātes un privāto automobiļu apkalpošanai, nodrošinot elektrouzlādes iespējas, drošas velosipēdu novietnes un auto stāvvietas, tādējādi vēl vairāk paplašinot potenciālo Rail Baltica reģionālā dzelzceļa transporta lietotāju loku (staciju/mobilitātes punktu

izveides koncepciju skatīt 2-9. attēlā). Atsevišķās reģionālajās stacijās būs iespējas veikt pārsēšanos arī uz 1 520 mm dzelzceļa līniju pasažieru vilcieniem.



2-9. ATTĒLS. RAIL BALTICA REĢIONĀLO STACIJU/MOBILITĀTES PUNKTU FUNKCIONALITĀTES VIZUALIZĀCIJAS PIEMĒRS

Avots: SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas"

Atsevišķi jāpiemin ar Rail Baltica izbūvi sagaidāmās transporta sistēmas izmaiņas Rīgā.

Rail Baltica projekts nepastarpināti nodrošinās Rīgu ar papildu iekšpilsētas sabiedriskā transporta piedāvājumu, piedāvājot dzelzceļa pasažieru pārvadājumus starp Rīgas centru un Starptautisko lidostu "Rīga", kā arī jaunu dzelzceļa pieturvietu Āgenskalnā pie Paula Stradiņa Klīniskās universitātes slimnīcas.

Projekta ietvaros var tikt izveidota virkne ar jauniem apkaimju savienojumiem, ko līdz šim ierobežoja esošā dzelzceļa infrastruktūra. Šeit minama gan dzelzceļa uzbēruma likvidācija gar autoostu un dzelzceļu, paaugstinot autoostas piekļuves iespējas gājējiem, velobraucējiem un skrejriteņu lietotājiem, gan virkne ar iespējamajiem jaunajiem savienojumiem starp Maskavas Forštati un Dārzciemu/Centru (Rāznas ielā, Lauvas – Pērnavas iela, Ģertrūdes – Daugavpils iela, Elizabetes – Timoteja iela), kā arī starp Raņķa dambi/Uzvaras bulvāri un Vienības gatvi Latvijas Universitātes Akadēmiskā centra apkaimē. Daugavas krastu savienotību mikromobilitātei sekmēs līdztekus Rail Baltica šķērsojumam pār Daugavu izbūvējamais gājēju un velo ceļš.

Vienlaikus Rail Baltica infrastruktūras izbūve Rīgā rada izmaiņas iekšpilsētas transporta sistēmā, kas saistītas ar vienlīmeņa dzelzceļa pārbrauktuvju slēgšanu Pārdaugavā (Zolitūdes ielā, Liepājas ielā), kā arī vienlīmeņa gājēju un velo šķērsojumu likvidāciju vairākos punktos Rail Baltica trases garumā. Vairumā gadījumu plānots izveidot jaunus infrastruktūras objektus, kas ļaus droši šķērsot Rail Baltica līniju pa pārvadu vai pazemes savienojumu atbilstoši mūsdienu drošības un ērtības prasībām.

2.6.4 PILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA UN RITOŠAIS SASTĀVS RĪGAS VALSTSPILSĒTĀ

Kopējais RS, kas nodrošina sabiedriskā transporta pakalpojumus Rīgas valstspilsētā, maršrutu tīkla garums 2022. gadā bija 1 144,7 km, tai skaitā:

- 51 autobusu maršruts ar kopējo garumu 875 km;
- 21 trolejbusu maršruts ar kopējo garumu 210 km;
- 5 tramvaju maršruti ar kopējo garumu 59 km.

Uzņēmuma transportlīdzekļu parks 2022. gadā sastāvēja no:

- 473 autobusiem ar vidējo vecumu 12 gadi;
- 235 trolejbusiem ar vidējo vecumu 10,3 gadi (no tiem 88,9% spēj darboties hibrīdrežīmā);
- 113 tramvaja vagoniem un 46 zemās grīdas tramvajiem ar vidējo vecumu 17,8 gadi.

2020.-2022. gadā no jauna tika iegādāti:

- 88 autobusi;
- 20 zemās grīdas tramvaji;
- 50 trolejbusi (tai skaitā 10 ar ūdeņradi darbināmi)

2021. gadā RS pabeidza 2015. gadā uzsākto projektu “H2NODES – Eiropas ūdeņraža uzpildes staciju tīkla attīstība, mobilizējot vietējo pieprasījumu un vērtību ķēdes”, kura ietvaros ir izbūvēta pirmā ūdeņraža ražošanas, glabāšanas un uzpildes stacija Baltijā, kā arī iegādāti un tiek ekspluatēti 10 ar ūdeņradi darbināmi trolejbusi, kuri ir unikāli un pirmie šāda veida transportlīdzekļi pasaulē. Projekta īstenošanas rezultātā gūta nozīmīga pieredze inovatīva virziena – ūdeņraža izmantošana sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā – attīstībai. Projekta īstenošanā ieguldīti 19 miljoni EUR, tai skaitā 8,4 miljoni EUR ES fondu līdzfinansējums.

No 2017. līdz 2024. gadam tiek īstenots projekts “Zemās grīdas tramvaja ieviešanas Rīgā projekta 2. posms”, kura ietvaros tiek uzlabota 1. un 11. tramvaja maršruta infrastruktūra (sliežu ceļu rekonstrukcija, pieturvietu pārbūve, kontakttīklu pārbūve un kontakttīkla balstu nomaiņa, apakšstaciju rekonstrukcija), kā arī tiek veikta 5. tramvaju depo (Brīvības ielā 191, Rīgā) rekonstrukcija. Projekta īstenošanā kopumā tiek investēti 100 miljoni EUR, un to finansē A/S SEB banka, Ziemeļu Investīciju banka, Eiropas Investīciju banka, kā arī projekta īstenošanai nodrošināts finansējums no pašu budžeta līdzekļiem.

No 2020. līdz 2023. gadam tiek īstenots projekts “Rīgas tramvaja infrastruktūras pielāgošana zemās grīdas tramvaja parametriem”, kura ietvaros tiek veikta 5. tramvaja maršruta posma no Jūrmalas gatves un Slokas ielas krustojuma līdz galapunktam “Iļģuciems” un 7. tramvaja maršruta posma no Centrāltirgus ielas līdz galapunktam “Ķengarags” pielāgošana zemās grīdas tramvaja parametriem (sliežu ceļu rekonstrukcija, pieturvietu pārbūve un apakšstaciju rekonstrukcija). Projekta īstenošanā tiek investēti 61,8 miljoni EUR, finansējumu piesaistot no ES Kohēzijas fonda (38,7 miljoni EUR) un RS budžeta (23,1 miljons EUR).

Līdz 2026. gadam paredzēts iegādāties 52 jaunus elektriskos autobusus, tajā skaitā ANMP komponentes Nr. 1 “Klimata pārmaiņas un vides ilgtspēja” reformu un investīciju virziena 1.1. “Emisiju samazināšana transporta sektorā” reformas 1.1.1.r. “Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana” investīciju 1.1.1.2.i “Videi draudzīgi uzlabojumi Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā” 1.1.1.2.i.1. pasākuma ietvaros RS īsteno projektu “Emisiju samazināšana Rīgas valstspilsētā - elektroautobusu iegāde un elektrouzlādes tīkla attīstība”, kura ietvaros paredzēts iegādāties 17 jaunus elektriskos autobusus un uzstādīt septiņus uzlādes punktus. Projekta īstenošanā tiek plānots investēt 17,2 miljonus EUR, tai skaitā ANM fonda finansējums 14,2 miljoni EUR, RS finansējums 3,0 miljoni EUR.

Projekta “7. tramvaja maršruta pagarinājums” ietvaros 7. tramvaja maršruts tiks pagarināts līdz Maskavas ielas un Višķu ielas krustojumam (~1,7 km), un krustojumā tiks veidots mobilitātes punkts. Lai nodrošinātu ērtu pārsēšanos no viena sabiedriskā transporta veida uz otru, līdz mobilitātes punktam pa Višķu ielu plānots pagarināt arī 15.trolejbusa maršrutu (~300m). Mobilitātes punktā vienuviet būs pieejams savstarpēji integrēts sabiedriskais transports – autobuss/ elektroautobuss, trolejbuss, tramvajs. Projektu paredzēts īstenot līdz 2026. gada vidum, un projekta īstenošanai nepieciešamas investīcijas 28 miljonu EUR apmērā plānots piesaistīt no ANM līdzekļiem.

2.6.5 INTERMODALITĀTE/ SAVSTARPĒJĀ SAVIENOJAMĪBA

2.6.5.1 STARPTAUTISKĀ LIDOSTA "RĪGA"

Starptautiskā lidosta "Rīga" ir Latvijas lielākais transporta mezgls. 2022. gadā lidostas apkalpoto pasažieru skaits bija 5,38 miljoni, no tiem 19% bija tranzīta pasažieri. Līdz ar to, 4,36 miljoni pasažieru ieradās lidostā vai aizbrauca no lidostas, izmantojot citus transporta veidus.

Saskaņā ar lidostas 2022. gada beigās veikto pasažieru aptauju lielākā daļa no pasažieriem satiksmei uz/no lidostas izmantoja privāto autotransportu (41%) vai taksometru (35%), 18% izmantoja sabiedrisko transportu (autobusu), 3% īrētu automobili un 3% citus transporta veidus. Zemais sabiedriskā transporta lietotāju īpatsvars izskaidrojams ar to, ka nokļūšanai lidostā pieejams tikai viens autobusa maršruts (Rīgas valstspilsētas autobusa maršruts Nr. 22), kas ir salīdzinoši neērts, ar daudzām pieturvietām un ierobežotu kustības grafiku. Lai uzlabotu sabiedriskā transporta pieejamību, lidosta tuvākajā laikā plāno ieviest ekspreša autobusu/mikroautobusu reisus uz pilsētas centru, uzrunājot privātos pasažieru transporta pakalpojumu sniedzējus.

Būtisks ierobežojums ir tiešo transporta savienojumu trūkums ar lidostai tuvākajām apdzīvotajām vietām (Mārupe, Zolitūde, Jūrmala), kā arī velosipēdu un mikromobilitātes rīku infrastruktūras neesamība.

Saskaņā ar RMA mobilitātes plāna telpisko vīziju, realizējot Rail Baltica projektu, tiks izveidota ātrgaitas vilciena līnija starp lidostu un pilsētu, kā arī Rail Baltica stacija lidostā. Līdz ar to, Starptautiskajai lidostai "Rīga" būs iespējas kļūt par nozīmīgu gaisa transporta, ātrvilcienu un pilsētas autobusu satiksmes mezglu.

2.6.5.2 RĪGAS UN PIERĪGAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA SISTĒMAS MODERNIZĀCIJA UN ZAĻINĀŠANA

SM pārraudzībā ANMP ietvaros līdz 2026. gadam tiks īstenota Rīgas un Pierīgas sabiedriskā transporta sistēmas reforma, kuras mērķis ir mazināt transporta radīto negatīvo ietekmi uz galvaspilsētas vides kvalitāti un veidot iedzīvotāju vajadzībām atbilstošus integrētus sabiedriskā transporta pakalpojumus. ANM finansējums 295 miljonu EUR apmērā tiks ieguldīts Rīgas un Pierīgas sabiedriskā transporta sistēmas modernizācijai un zaļināšanai.

Lai iedzīvotāji biežāk izvēlētos saviem ikdienas braucieniem vilcienu, Rīgas un Pierīgas dzelzceļa stacijas plānots attīstīt kā mobilitātes punktus. Rīgas pilsētvidē paredzēts integrēt sešas dzelzceļa pieturas, veidojot pilsētas sabiedriskā transporta savienojumus ar dzelzceļu jeb mobilitātes punktus – Bolderāja, Šķirotava, Zemitāni, Sarkandaugava, Dauderi un Ziemeļblāzma. Savukārt Pierīgā paredzēts izveidot divus mobilitātes punktus Carnikavā un Saulkrastos. Tiks nodrošināta dzelzceļa sasaiste ar pilsētas sabiedrisko transportu, velo un gājēju infrastruktūru un citiem risinājumiem, kas veicina ilgtspējīgu mobilitāti.

Mobilitātes punktos paredzēts iekārtot infrastruktūru, lai, atbraucot ar vilcienu, varētu pārsēsties citā sabiedriskajā transportā, kas pievestu tuvāk galamērķim. Pie dzelzceļa stacijām plānota segtu velonovietņu izbūve, lai līdz stacijai aizbrauktu ar velosipēdu un tālāk dotos ar vilcienu, tādējādi izvairoties no galvaspilsētas satiksmes sastrēgumiem.

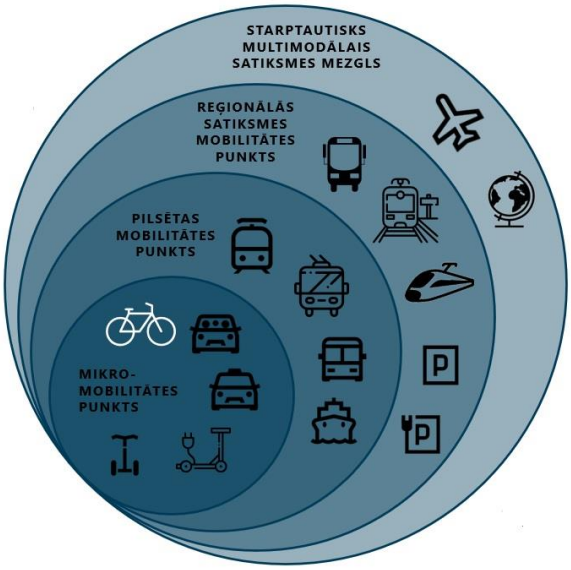
Plānots, ka Ziemeļblāzmas, Dauderu un Sarkandaugavas mobilitātes punktos izveidojamie velosavienojumi tiks iekļauti esošajā Rīgas valstspilsētas veloinfrastruktūrā. Savukārt ar Zemitānu mobilitātes punktu tiks savienota jaunā Dzelzavas ielas metrobusa līnija, un tas tiks integrēts esošajā velosatiksmē. Šķirotavas mobilitātes punkts tiks sasaistīts ar 7. tramvaja līnijas pagarinājuma izbūvi līdz Vīšķu ielai un kopā ar to paredzēto veloinfrastruktūru. Mobilitātes punktu izveidi Rīgā nodrošinās Rīgas valstspilsētas pašvaldība, ārpus Rīgas – Pierīgas pašvaldības.

2.6.5.3 MOBILITĀTES PUNKTU IZPĒTE PROJEKTA "SUMBA" IETVAROS

Projekts "Ilgtspējīga mobilitāte pilsētās un ikdienas pārvietošanās Baltijas jūras reģiona pilsētās" (angļu val. *Sustainable urban mobility and commuting in Baltic States,* saīsinājumā "SUMBA") tika īstenots septiņās Baltijas jūras reģiona valstīs, iesaistoties 12 partneriem un 37 asociētajiem partneriem. Latviju projektā pārstāvēja Baltijas Vides Forums un RDPAD. Projekta "SUMBA" ietvaros tika izstrādāts ziņojums "Mobilitātes punktu iespējamības izpēte Rīgas metropoles areāla pašvaldībās".

Mobilitātes punkti ir iedalīti šādās kategorijās (ziņojumā ir dots katra mobilitātes punkta veida funkcionālais raksturojums) (skatīt 2-10. attēlu):

- Starptautisks multimodālais satiksmes mezgls;
- Reģionālās satiksmes mobilitātes punkts;
- Pilsētas mobilitātes punkts;
- Mikromobilitātes punkts.



2-10. ATTĒLS. MOBILITĀTES PUNKTU KLASIFIKĀCIJA PĒC VEICAMĀ ATTĀLUMA

Avots: Baltijas Vides Forums

Iepriekš minētajā ziņojumā tika identificētas iespējamās vietas mobilitātes punktu izveidei, kā arī analizēti tehniskie aspekti un veikti indikatīvie ekonomiskie aprēķini sešiem potenciālajiem mobilitātes punktiem:

- Ādažu reģionālais mobilitātes punkts;
- Ķekavas reģionālais mobilitātes punkts;
- Salaspils reģionālais mobilitātes punkts;
- Ogres reģionālais mobilitātes punkts;
- Jelgavas reģionālais mobilitātes punkts;
- Rīgas reģionālais mobilitātes punkts (pie Zasulauka stacijas).

2.6.6 SECINĀJUMI

2.6.6.1 AUTOTRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

- RMA novadu un valstspilsētu ceļu un ielu tīkla kopgarums 2021. gadā veidoja 28,3 tūkstošus km jeb 0,96 km/km^2 (Latvijā vidēji 0,89 km/km^2). Lielāko daļu jeb 46% no ceļu un ielu tīkla veido pašvaldību autoceļi. Salīdzinājumā ar Latvijas kopējiem rādītājiem RMA ir mazāks pašvaldību autoceļu īpatsvars, bet lielāks pašvaldību ielu īpatsvars;
- 2021. gadā 31% no visa ceļu un ielu garuma RMA bija ar cieto segumu (Latvijā vidēji 28%). Vairāk nekā pusi (55%) cietā seguma RMA nodrošina valsts autoceļu tīkls;
- RMA ceļu tīkla mugurkaulu veido radiālie valsts galvenie autoceļi A1 “Rīga – Igaunijas robeža”, A2 “Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža”, A3 “Inčukalns – Valmiera – Igaunijas robeža”, A6 “Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža”, A7 “Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle)”, A8 “Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža”, A9 “Rīga – Skulte – Liepāja” un A10 “Rīga – Ventspils”, kas savieno Rīgu ar Latvijas valstspilsētām, kā arī Rīgas apvedceļu veidojošie valsts galvenie autoceļi A4 un A5;
- Ikdienas svārstmigrācijas satiksme no RMA iekšējās telpas un ārējās telpas pārslogo Rīgas valstspilsētas ielas, radot sastrēgumus pilsētā un tās apkārtnē. Vienlaikus tas ietekmē arī sabiedriskā transporta braukšanas efektivitāti un samazina sabiedriskā transporta vidējo braukšanas ātrumu. Lai arī Rīgas valstspilsētā ir ierīkotas 18 sabiedriskā transporta joslas, to skaits joprojām ir nepietiekams.
- Latvijas valsts plāno vairāku autoceļu infrastruktūras projektu attīstību, kas palielinās autoceļu caurlaides spēju RMA iekšējā telpā (Pierīgā): A4 apvedceļa “Baltezers – Saulkalne” pārbūve un reģionālā autoceļa P80 “Tīnūži – Koknese” pagarinājuma izbūve paralēli reģionālajam autoceļam P5 “Ulbroka – Ogre”.

2.6.6.2 DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRA UN SABIEDRISKĀ TRANSPORTA RITOŠAIS SASTĀVS

- Šobrīd dzelzceļa sabiedriskā transporta pārvadājumi notiek 1 520 mm dzelzceļa tīklā. RMA teritorijā pasažieru pārvadājumi notiek sešos dzelzceļa tīkla iecirkņos (elektrificētos un neelektrificētos), tai skaitā visās četrās elektrificētajās dzelzceļa līnijās Rīga – Skulte, Rīga – Aizkraukle, Rīga – Jelgava un Rīga – Tukums. Elektrificētajā RMA dzelzceļa tīklā ir 77 dzelzceļa stacijas un dzelzceļa pieturas punkti, bet neelektrificētajā tīklā 20 dzelzceļa stacijas un dzelzceļa pieturas punkti;
- ES fondu programmēšanas periodu ietvaros kopš 2004. gada ir veikti ieguldījumi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzlabošanā. Šobrīd LDz viena no galvenajām prioritātēm ir dzelzceļa pasažieriem nepieciešamās infrastruktūras uzlabošana. RMA teritorijā 2024. gadā paredzēts pabeigt dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizāciju 48 dzelzceļa stacijās elektrificētajās dzelzceļa līnijās. Turpmāk ES fondu programmēšanas perioda 2021. – 2027. gadam ietvaros līdz 2028. gadam plānots turpināt pasažieru infrastruktūras modernizāciju līnijās Rīga – Lugaži, Krustpils – Daugavpils un Krustpils – Rēzekne.
- Rīgas valstspilsētas teritorijā ir paredzēts izbūvēt četrus jaunus dzelzceļa pieturas punktus: dzelzceļa līnijā Zasulauks – Bolderāja (Iļģuciems un Bolderāja), līnijā Rīga – Skulte (Dauderi) un līnijā Rīga – Valmiera - Lugaži (Šmerlis).
- 2024. gadā vilcienu maksimālais kustības ātrums tiks palielināts līdz 140 km/h dzelzceļa iecirkņos Lielvārde – Skrīveri un Rīga – Jelgava, paaugstinot satiksmes drošības līmeni uz dzelzceļa pārbrauktuvēm un samazinot ceļā pavadāmo laiku;
- Saskaņā ar LDz kā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja plāniem laika periodā līdz 2030. gadam dzelzceļa infrastruktūras pilnveidošana vilcienu kustības ātruma palielināšanai notiks dzelzceļa iecirkņos no Rīgas līdz Cēsīm un no Krustpils līdz Rēzeknei, ceļā pavadāmo laiku starp gala stacijām samazinot par attiecīgi 10-15 minūtēm un 10 minūtēm;
- Saskaņā ar LDz kā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja plāniem laika periodā līdz 2031. gadam tiks ieviests 140 km/h maksimālais vilcienu kustības ātrums dzelzceļa iecirkņos Cēsis – Valga un Rīga – Skulte, pasažieru vilcienu kustības laikam no Rīgas līdz Valgai samazinoties par 30 minūtēm un no Rīgas līdz Skultei – par 10-15 minūtēm.

  Laika periodā līdz 2035. gadam vilcienu kustības ātrumu līdz 140 km/h plānots palielināt iecirknī no Rīgas līdz Ventspilij un no Jelgavas līdz Liepājai. Projekta realizācijas rezultātā pasažieru vilcienu kustības laiks no Rīgas līdz Liepājai samazinātos pat par vienu stundu, jo ceļā pavadītais laiks būtu 2:15 stundas (šobrīd 3:18), savukārt pasažieru vilcienu braukšanas laiks no Rīgas līdz Ventspilij būtu 2:05 stundas, samazinoties par apmēram 20 minūtēm salīdzinājumā ar pašreizējās infrastruktūras piedāvātajām iespējām.
- Līdz 2026. gada marta beigām ir paredzēts uzlabot bezemisiju dzelzceļa infrastruktūru līnijā Rīga – Zemitāni un līnijā Rīga – Tukums, kā arī paplašināt elektrificēto zonu Zasulauks – Bolderāja, nomainot un izbūvējot kontakttīklu;
- Reģionālās nozīmes vilcienu pārvadājumus Latvijā nodrošina PV. 2024. gadā PV plāno nomainīt esošo elektrovilcienu ritošo sastāvu uz jauniem un moderniem elektrovilcieniem, palielinot elektrovilcienu parka skaitu līdz 32 elektrovilcienu sastāviem. Jaunie elektrovilcieni ļaus samazināt braukšanas laiku un ieviest regulārā intervāla grafiku ar lielāku reisu skaitu pīķa stundās;
- Līdz 2030. gada beigām ir paredzēts pabeigt 1 435 mm Rail Baltica dzelzceļa līnijas būvniecību. Rail Baltica projekta ietvaros ir paredzēta 16 reģionālo dzelzceļa staciju izveide (visas dzelzceļa stacijas būs RMA), kā arī 1 520 mm dzelzceļa pieturas punkta izveide pie Paula Stradiņa klīniskās universitātes slimnīcas Rīgas valstspilsētā.

2.6.6.3 PILSĒTU SABIEDRISKĀ TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA UN RITOŠAIS SASTĀVS

- Lielākais pilsētu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs RMA un Latvijā ir RS, kas apkalpo autobusu, trolejbusu un tramvaju maršrutu tīklu ar kopējo garumu apmēram 1 175 km. Uzņēmuma transportlīdzekļu parks veido vairāk nekā 800 transporta vienības. ANMP ievaros RS plāno iegādāties 17 jaunus elektriskos autobusus un izveidot septiņus elektriskos autobusu uzlādes punktus, kā arī izveidot 7. tramvaja maršruta un 15. trolejbusa maršruta pagarinājumu līdz Višķu ielai (apmēram 2,5 km).

2.6.6.4 INTERMODALITĀTE/SAVSTARPĒJĀ SAVIENOJAMĪBA

- Viena no RMA sabiedriskā transporta sistēmas problēmām ir dažādu transporta veidu savienojamība, piemēram, dzelzceļa transporta un reģionālās nozīmes autobusu maršrutu, un Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu savienojamība;
- Lielākais pasažieru transporta mezgls RMA un Latvijā ir Starptautiskā lidosta "Rīga" (atrodas Mārupes novadā apmēram 11 km attālumā no Rīgas centra), kas 2022. gadā apkalpoja 5,38 miljonus pasažieru. Šobrīd netiek nodrošināta pietiekama sabiedriskā transporta savienojamība ar lidostu, kā rezultātā apmēram 41% lidostas pasažieru nokļūšanai uz/no lidostas izmanto privāto autotransportu. Šo situāciju būtiski uzlabos Rail Baltica projekts, pēc 2030. gada nodrošinot ātrgaitas vilciena satiksmi starp lidostu un Rīgas valstspilsētu.

2.7 SABIEDRISKAIS TRANSPORTS UN SAISTĪTIE PAKALPOJUMI

2.7.1 INSTITUCIONĀLAIS IETVARS

Valsts pārvaldi sabiedriskā transporta nozarē saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu[28], Autopārvadājumu likumu un citiem saistošajiem normatīvajiem aktiem, atbilstoši savai kompetencei īsteno:

- SM, izstrādājot nozares attīstības politiku;
- Sabiedriskā transporta padome;
- ATD.

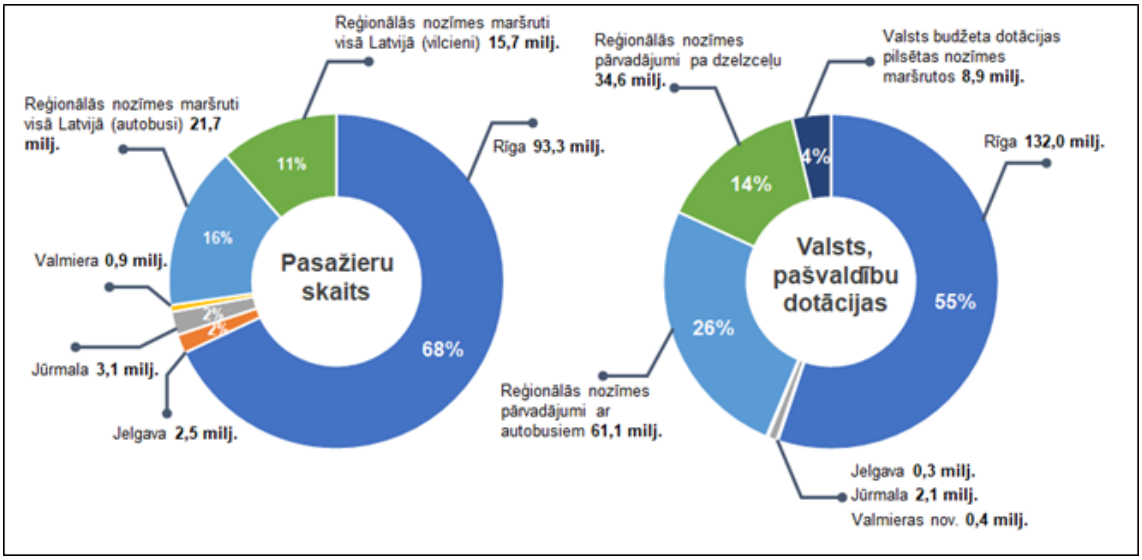
Par sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu valstspilsētās ir atbildīgas valstspilsētu pašvaldības, bet pārējās pilsētās sabiedriskā transporta pakalpojumus nodrošina valsts.

Sabiedriskajam transportam ir nozīmīga loma ikdienas pārvietošanās vajadzību apmierināšanā gan pilsētās, gan ārpus tām. Valstspilsētās pamatā sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti ar autobusiem, Daugavpilī un Liepājā arī ar tramvajiem, bet Rīgā arī ar tramvajiem un trolejbusiem. Reģionālās nozīmes pārvadājumi ārpus valstspilsētām tiek veikti ar autobusiem un vilcieniem. Kopumā ar visiem transporta veidiem 2022. gadā Latvijā pārvadāti 161,670 miljoni pasažieru, tai skaitā ar reģionālās nozīmes autobusiem 21,681 miljons, bet ar vilcieniem 15,697 miljoni pasažieru.

2-11. attēlā ir redzams pārvadāto pasažieru skaits un 2022. gadā par sabiedriskā transporta pakalpojumiem izmaksātais valsts un pašvaldību dotāciju apjoms RMA.

2022. gadā vislielākais pārvadāto pasažieru skaits bija Rīgas valstspilsētas sabiedriskajā transportā (93,3 miljoni), bet vislielākais pasažieru km skaits - reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumus (789 miljoni Latvijā, tai skaitā apmēram 504 miljoni jeb 64% RMA) un vilcienu pārvadājumos (540 miljoni Latvijā, tai skaitā apmēram 380 miljoni jeb 70% RMA). Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta pasažieru km skaits ir mazāks (atbilstoši Pētījuma Autoru aprēķiniem apmēram 100 miljoni 2022. gadā[29]), jo pasažieru vidējais pārvietošanās attālums ir mazāks salīdzinājumā ar reģionālās nozīmes pārvadājumiem. Vienlaikus reģionālās nozīmes dzelzceļa transports ir izmaksu efektīvāks salīdzinājumā ar reģionālās nozīmes autobusu transportu, jo dzelzceļa transporta izmaksas uz pasažieru km ir par 27% zemākas nekā autobusu transporta izmaksas (2022. gadā attiecīgi 0,08 EUR/km un 0,11 EUR/km).

[28] Skatīt vietnē: https://likumi.lv/ta/id/159858-sabiedriska-transporta-pakalpojumu-likums
[29] Atbilstoši RS sniegtajai informācijai 2023. gada plānotais pasažiervietu km skaits Rīgas valstspilsētas sabiedriskajā transportā ir 5,3 miljardi.



2-11. ATTĒLS. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PASAŽIERU SKAITS RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ UN IZMAKSĀTĀS PUBLISKĀS DOTĀCIJAS 2022. GADĀ

Piezīme: valsts budžeta dotācija reģionālās nozīmes autotransporta un dzelzceļa transporta pārvadājumiem dota maršrutu tīklam visā valstī, bet valsts dotācija reģionālās nozīmes pārvadājumiem pa dzelzceļu ietver maksu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu.

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot ATD datus

Lai pasažieru pārvadājumi būtu pieejami plašam iedzīvotāju lokam, biļešu cenas sabiedriskajā transportā tiek noteiktas atbilstoši iedzīvotāju pirktspējai, bet atlikušo izdevumu daļu pārvadātājiem sedz valsts un valstspilsētu pašvaldības.

2-3. tabulā redzami dati par aprēķinātajām un izmaksātajām valsts budžeta dotācijām sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem Latvijā 2022. gadā un 2023. gada pirmajā pusgadā.

2–3. TABULA. DOTĀCIJAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMU SNIEDZĒJIEM LATVIJĀ 2022.-2023. GADĀ

Pārvadājumu veids	Aprēķinātās dotācijas kopā ar valsts garantēto peļņu, milj. EUR		Izmaksātās valsts budžeta dotācijas, milj. EUR						Dotāciju segums	
			Dotācijas zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem (31.06.00)				Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai (31.04.00)			
			Dotācijas zaudējumu segšanai		Kompensācijas par braukšanas maksas atvieglojumiem					
	2022	2023*	2022	2023*	2022	2023*	2022	2023*	2022	2023*
Pilsētu nozīmes pārvadājumi	10,38	7,28	3,41	1,11	7,38	5,10	x	x	104%	85%
Reģionālās nozīmes pārvadājumi ar autobusiem	60,73	30,95	61,08	26,64	x	X	x	x	101%	86%
Reģionālās nozīmes pārvadājumi pa dzelzceļu	23,10	15,33	23,65	9,58	2,41	1,80	x	x	113%	74%
Reģionālās nozīmes pārvadājumi pa dzelzceļu (dzelzceļa infrastruktūra)	8,45	4,54	x	x	x	x	8,51	4,48	101%	99%
Kopā sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana	102,66	58,11	88,15	37,33	9,79	6,91	8,51	4,48	104%	84%

** 2023. gada pirmā pusgada dati.*

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot ATD datus

No 2-3. tabulas datiem redzams, ka 2023. gada pirmajā pusgadā aprēķinātās dotācijas kopā sastāda 57% no 2022. gada apjoma. Pilsētu nozīmes pārvadājumiem pusgadā aprēķināts 70%, reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumiem 51%, bet dzelzceļa pārvadājumiem 66% no pagājušā gada apjoma.

Līdz ar to varam prognozēt, ka 2023. gada kopējās dotācijas par 15-20% pārsniegs 2022. gada rādītājus.

Reģionālās nozīmes autobusu maršrutos ATD 2022. gadā bija noslēgti 16 līgumi ar pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedza sabiedriskā transporta pakalpojumus 1 036 valsts dotētos maršrutos un divos komercmaršrutos.

Reģionālās nozīmes dzelzceļa maršrutos pakalpojumus sniedza PV un SIA "Gulbenes – Alūksnes bānītis".

2023. gada aprīlī ATD pabeidza iepirkuma procedūru par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu Latvijas reģionālās nozīmes maršrutu tīklā nākošajiem 10 gadiem. Latvijas teritorija ir sadalīta 16 maršrutu tīkla daļās. Ņemot vērā jau iepriekš noslēgtos līgumus, reģionālās nozīmes autobusu maršrutos pakalpojumus sniegs 10 uzņēmumi[30] (skatīt 2-4. tabulu).

Papildus SIA "GALSS BUSS" turpinās sniegt pakalpojumus maršrutā Rīga – Salaspils. Šie uzņēmumi sniegs pakalpojumus arī RMA.

2–4. TABULA. SPĒKĀ ESOŠIE LĪGUMI PAR REĢIONĀLĀS NOZĪMES SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMU SNIEGŠANU

10 gadu līguma beigu datums	Pārvadātāji	Maršrutu tīkla daļa
01.08.2031.	AS "Liepājas autobusu parks", SIA "Latvijas sabiedriskais autobuss", AS "Nordeka"	Pierīga
01.08.2031.	AS "Nordeka"	Bauska
01.07.2032.	AS "Liepājas autobusu parks"	Ogre, Aizkraukle
Īstermiņa	AS "CATA"	Limbaži, Sigulda
01.07.2034.	PSIA "Ventspils reiss"	Ventspils
01.07.2034.	SIA "VTU Valmiera"	Valmiera, Valka, Smiltene
Īstermiņa	AS "CATA"	Cēsis
01.09.2034.	SIA "Norma-A"	Madona
01.11.2034.	SIA "Tukuma auto"	Talsi, Tukums
01.11.2034.	SIA "Talsu autobusu parks"	Jelgava, Dobele

Avots: Pētījuma Autori pēc ATD informācijas

Maršrutu tīkla daļās, kurās līgumu darbība sāksies 2024. gadā, pakalpojumus sniegs līdzšinējie pārvadātāji uz īstermiņa līgumu pamata. Ventspils tīkla daļu arī šobrīd apkalpo pašvaldības SIA "Ventspils Reiss", Valmieras, Valkas un Smiltenes tīkla daļu arī šobrīd apkalpo SIA "VTU Valmiera", Madonas tīkla daļā ir spēkā līgums ar SIA "Latvijas sabiedriskais autobuss" Talsu un Tukuma tīkla daļā aktuālie līgumi noslēgti ar AS "Talsu autotransports" un SIA "Tukuma auto", bet Jelgavas un Dobeles tīkla daļā ar SIA "Latvijas sabiedriskais autobuss" un SIA "Dobeles Autobusu Parks".

Tā kā tika lauzts līgums ar AS "Nordeka" par Cēsu, Limbažu un Siguldas tīkla daļu apkalpošanu, ar AS "CATA" tika pagarināts īstermiņa līgums līdz jauna konkursa izsludināšanai un jauna pakalpojumu sniedzēja noskaidrošanai. Īstermiņa līgumi ir saistīti ar ārkārtas situācijas iestāšanos, un pakalpojuma maksa tajos ir augstāka nekā konkursa kārtībā noteiktā.

2.7.2 SABIEDRISKAIS AUTOTRANSPORTS (REĢIONĀLIE PĀRVADĀJUMI)

Sabiedriskā transporta nodrošinājums RMA teritorijā atbilst iedzīvotāju apdzīvotības blīvumam. RMA teritoriju 2022. gadā apkalpoja 488 reģionālās nozīmes autobusu maršruti ar 4 049 reisiem, kas ir 47% no visiem reģionālajiem maršrutiem un 59% no visiem reisiem valstī. Šajos maršrutos 2022. gadā pārvadāti 15,551 miljons pasažieru. Turklāt vēl 122 maršruti, kas apkalpo citas teritorijas, kādu daļu no šiem maršrutiem veic RMA, pārsvarā aizvedot RMA iedzīvotājus uz blakus esošajām teritorijām.

Reģionālie vietējās nozīmes maršruti pārsvarā kursē pa viena novada teritoriju un tādēļ tikai var tikt sadalīti RMA iekšējā, ārējā un tiešās funkcionālās ietekmes telpā. Šeit ir arī atsevišķi maršruti, kuri savieno RMA zonas ar teritorijām ārpus tās attiecīgajos novados. Reģionālie starppilsētu nozīmes maršruti pārsvarā šķērso vairākas

[30] Maršrutu tīkla daļas un to robežas pieejamas ATD mājas lapā: https://www.atd.lv/lv/jaunumi/autotransporta-direkcija-ir-nosl%C4%93gusi-ilgtermi%C5%86a-l%C4%ABgumus-par-pasa%C5%BEieru-p%C4%81rvad%C4%81jumu

RMA zonas un teritorijas citos novados, tādēļ šo maršrutu rādītāji pārklāj vairākas RMA ietekmes zonas un neveido visa RMA rādītāju kopsummu, bet ir par to lielāka. Visos RMA teritoriju apkalpojošajos reģionālās nozīmes maršrutos 2022. gadā tika pārvadāti 72% no valstī ar reģionālās nozīmes maršrutu autobusiem pārvadātajiem pasažieriem. Reģionālās nozīmes autobusu transportā pārvadāto pasažieru skaits RMA teritorijā laika posmā no 2019. gada līdz 2022. gadam ir ievērojami svārstījies Covid-19 ietekmes dēļ (skatīt 2-5. tabulu).

2–5. TABULA. REĢIONĀLĀS NOZĪMES AUTOBUSU MARŠRUTOS PĀRVADĀTIE PASAŽIERI RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ 2019.-2022. GADĀ

Teritorija	Pārvadāti pasažieri, miljoni				Salīdzinājumā ar 2019. g., %		
	2019	2020	2021	2022	2020	2021	2022
RMA iekšējā telpa	13,824	9,079	7,469	9,383	66	54	68
RMA ārējā telpa	10,318	6,901	5,915	8,089	67	57	78
RMA tiešās funkcionālās ietekmes areāls	9,106	6,083	5,273	7,376	67	58	81
Visa RMA teritorija	**21,499**	**14,321**	**11,990**	**15,551**	**67**	**56**	**72**
Pārējās teritorijas	9,105	3,452	3,014	4,189	38	33	46
Kopā Latvija	**29,46**	**20,11**	**16,85**	**21,68**	**68**	**57**	**74**
Reģionālās nozīmes autobusu satiksme RMA no kopējā apjoma valstī, %	73	71	71	72	x	x	x

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot ATD datus

Reģionālās nozīmes autobusu izmantošanas rādītāji ir zemi un līdzīgi visās RMA zonās. Tā rezultātā pieaug valsts budžeta dotācija zaudējumu segšanai pārvadātājiem. Vienā reisā vidēji tiek pārvadāti 15 līdz 25 pasažieri, bet viena autobusa piepildījums vidēji ir robežās no 8,16 līdz 11,6 pasažieriem atkarībā no zonas. Vienīgi "Citās teritorijās", kas ir aiz RMA tiešās funkcionalitātes ietekmes zonas, kur pārsvarā ir reģionālās starppilsētu nozīmes maršruti, reisa piepildījums un autobusu noslodze ir lielāka, jo tur autobusi kursē retāk un attālumi starp pieturām ir lielāki.

Aprēķinātās valsts budžeta dotācijas pārvadātājiem zaudējumu segšanai 2022. gadā visā RMA bija 41,8 miljoni EUR, (63,1% no kompensējamajiem izdevumiem). Apskatot atsevišķi maršrutus, kas apkalpo RMA dažādās ietekmes zonas un ņemot vērā to, ka viens maršruts var šķērsot divas vai vairākas zonas un iziet ārpus RMA teritorijas, valsts budžeta kompensācijas RMA iekšējās telpas maršrutos 2022. gadā bija 33,0 miljoni EUR, kas ir 59,6% no izdevumiem, attiecīgi RMA ārējā telpā - 28,0 miljoni EUR jeb 60,4% un RMA tiešās funkcionālās ietekmes areālā - 26,2 miljoni EUR jeb 61,5% (skatīt 2-6. tabulu).

2–6. TABULA. GALVENIE SABIEDRISKĀ TRANSPORTA AUTOBUSU PĀRVADĀJUMU RĀDĪTĀJI 2022. GADĀ

Rādītāji	RMA iekšējā telpa	RMA ārējā telpa	RMA tiešās funkcionālās ietekmes areāls	Citas teritorijas	Visā RMA
Vidējais reisa piepildījums	15,12	17,36	17,62	25,1	16,43
Vidējā autobusu noslodze	9,61	9,28	8,16	11,60	8,31
Izpildīto reisu skaits, tūkstoši	588,7	399,5	375,4	149,5	947,4
Kopējais nobraukums, miljoni km	29,1	31,9	29,5	20,9	47,7
Pārvadāti pasažieri, miljoni	9,4	8,1	7,4	4,2	15,6
Pasažieru apgrozība (pasažieru km), miljoni	280,0	377,3	336,1	274,6	504,4
Biļešu ieņēmumu segums pār kompensējamām izmaksām, %	40,4	39,6	38,5	43,2	36,9
Kopējās valsts budžeta dotācija, miljoni EUR	33,0	28,0	26,2	18,6	41,8

Piezīmes:

1. Kopējais tabulā iekļautais maršrutu skaits RMA ir 488 maršruti.

2. "Citas teritorijas" ietver reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutus, kas šķērso RMA, nogādājot pasažierus tālāk par RMA tiešās funkcionālās ietekmes areālu uz/no galvaspilsētas vai citiem attīstības centriem (piemēram, maršruti Rīga–Rēzekne, Rīga–Ventspils, Rīga–Valka, Rīga–Baltinava. Šos maršrutus nav iespējams sadalīt pa RMA telpām, jo tie šķērso visu RMA teritoriju.

3. Rādītāju datus nedrīkst summēt kopā pa RMA teritorijām, jo maršruti savstarpēji pārklājas.

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot ATD datus

Vislielākais pārvadājumu blīvums ir RMA iekšējā telpā, kur ir pārvadāts lielākais pasažieru skaits. Šie paši secinājumi attiecas uz autobusu piepildījumu maršrutos (skatīt 2-7. tabulu).

2–7. TABULA. 10 MARŠRUTI AR LIELĀKO UN MAZĀKO AUTOBUSU PIEPILDĪJUMU RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ 2022. GADĀ

Maršruta Nr.	Maršruta nosaukums	Izpildīto reisu skaits	Pasažieri pavisam	Dotācija no valsts budžeta, tūkst. EUR	Autobusu piepildījums	Vidējais pārvadājuma attālums
10 maršruti ar lielāko autobusu piepildījumu						
5741	Kandava – Sabile – Matkule	344	15 657	0,05	28,16	24,60
7937	Rīga – Liepāja	11 469	469 618	1 851,18	22,96	220,10
3113	Sigulda – Kaķīškalns – Institūts – Sigulda	2 709	72 133	27,35	22,19	18,60
6317	Rīga – Salaspils	18 789	532 212	0	20,62	27,59
7747	Rīga – Mazsalaca	52	1 878	7,15	20,24	159,80
6821	Rīga – Ādaži – Kadaga	14 370	421 849	393,16	19,90	30,33
5316	Talsi – Sknābe – Jaunpagasts – Stende – Talsi	346	15 475	16,4	19,43	49,50
7480	Rīga – Bauska	21 488	653 504	1 314,1	18,05	67,96
7410	Rīga – Kuldīga	2 130	74 267	248,87	17,90	160,07
7000	Sloka – Beberbeķu kapi	140	1 841	3,9	17,87	29,65
10 maršruti ar mazāko autobusu piepildījumu						
6608	Rūjiena – Ipiķu skola – Rūjiena	140	1 175	5,72	0,06	25,08
6430	Pļaviņas – Krievciems – Pļaviņas	413	1 566	13,07	0,21	1,70
6515	Ērgļi – Katrīna	502	212	4,2	0,33	9,33
6141	Pļaviņas – Vietalva – Pļaviņas	672	5 274	34,91	0,33	2,38
6641	Līgatne – Nītaure – Zaube	614	520	22,8	0,34	14,56
5000	Pilskalne – Sproģi	346	186	4,49	0,36	8,99
5615	Cēsis – Ērgļu klintis	1 760	2 866	13,1	0,43	2,12
6370	Cesvaine – Lapukrogs	336	240	1,84	0,52	6,33
5391	Rūjiena – Sēļi – Rūjiena	49	61	1,61	0,54	17,95
3115	Saulkrasti – Inčupe	862	1 158	6,25	0,76	3,95

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot ATD datus

2.7.3 SABIEDRISKAIS DZELZCEĻA TRANSPORTS

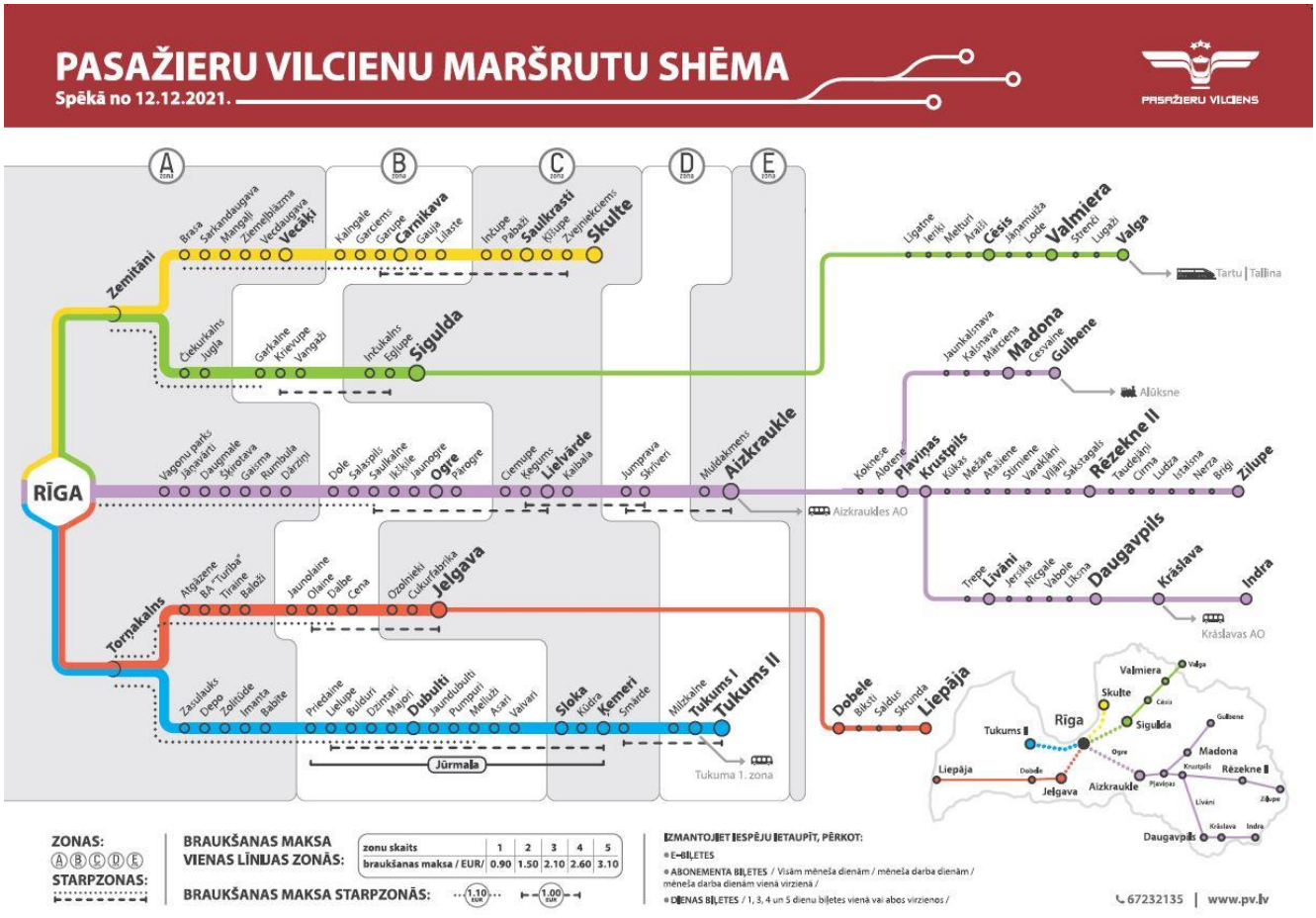
Nozīmīga loma RMA ir dzelzceļa transportam. Visi elektrovilcieni kursē RMA teritorijā un pārvadā 89% pasažieru. Īpaši svarīga loma šiem pārvadājumiem ir RMA iekšējā telpā, kurā ir vislielākais iedzīvotāju blīvums un arī vissazarotākais dzelzceļa tīkls. Tas arī atspoguļojas PV pārvadāto pasažieru skaitā pa RMA zonām (skatīt 2-8. tabulu). Ārējā telpā un tiešās funkcionālās ietekmes areālā, kur dzelzceļa transporta pakalpojumi pieejami retāk, arī pasažieru pārvadājumi ar vilcieniem ir ievērojami mazāki. 2022. gadā dzelzceļa transports veidoja 61% no reģionālās nozīmes pasažieru pārvadājumiem RMA iekšējā telpā, savukārt ārējā telpā tikai 3%, bet tiešās funkcionālās ietekmes areālā tikai 2%. Laika periodā no 2019. gada līdz 2022. gadam dzelzceļa transporta īpatsvars pasažieru pārvadājumos RMA iekšējā telpā ir pieaudzis no 56% līdz 61%. Pārējās RMA teritorijās īpatsvars palicis nemainīgs. Covid-19 pandēmijas ietekmē pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu 2020. un 2021. gadā samazinājās, bet 2022. gadā atkal sāka pieaugt gan valstī kopumā, gan RMA.

2–8. TABULA. PASAŽIERU PĀRVADĀJUMI PA DZELZCEĻU RĪGAS METROPOLES AREĀLA TERITORIJĀ

Teritorija	Pārvadāti pasažieri, miljoni				Salīdzinājumā ar 2019. g., %		
	2019	2020	2021	2022	2020	2021	2022
RMA iekšējā telpa	17,53	12,218	10,611	14,795	70	61	84
RMA ārējā telpa	0,309	0,213	0,184	0,262	69	60	85
RMA tiešās funkcionālās ietekmes areāls	0,171	0,121	0,103	0,145	71	60	85
Visa RMA teritorija	**18,01**	**12,552**	**10,898**	**15,202**	70	61	84
Citas teritorijas	0,050	0,029	0,032	0,048	58	64	96
Kopā visas teritorijas	**18,06**	**12,581**	**10,93**	**15,25**	70	61	84
Kopā Latvija	18,452	12,844	11,194	15,694	70	61	85
RMA vilcienu satiksme no kopējā apjoma, %	97,88	97,96	97,64	97,17	x	x	x

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot PV datus

Iedzīvotāji dzelzceļa transportu izmanto arī, lai pārvietotos Rīgas valstspilsētas robežās uz darbu, mācībām un citās ikdienas gaitās. Šie pasažieri 2022. gadā veidoja 18% no visiem RMA pasažieriem, kuri izmantoja dzelzceļa transportu. Pasažieru vilcienu maršrutu shēma skatāma 2-12. attēlā.



2-12. ATTĒLS. PASAŽIERU VILCIENU MARŠRUTU SHĒMA 2023. GADĀ

Avots: PV

PV ir iesniegusi Sabiedriskā transporta padomei priekšlikumus tarifu izmaiņām, kuros piedāvā ieviest braucieniem Rīgas robežās vienotu tarifu 1,50 EUR, kā arī atcelt esošās 13 starpzonas, un noteikt jebkuras biļetes zemāko cenu 1,00 EUR. Šobrīd biļetes cena A zonas robežās ir 0,90 EUR par braucienu.

Tāpat kā pārējās sabiedriskā transporta nozarēs, arī reģionālās nozīmes pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu biļešu ieņēmumi sedz tikai daļu no izdevumiem. Ņemot vērā pasažieru skaita kritumu Covid-19 ierobežojumu dēļ un resursu sadārdzināšanos, faktiskie izdevumi dzelzceļa pārvadājumiem gadu no gada pieaug. 2022. gadā pret

2019. gadu izdevumi pieauguši par ceturto daļu, bet ieņēmumi tajā pašā laikā tiki par 4% (skatīt 2-9. tabulu). Līdz ar to, arī ievērojami pieaug no valsts budžeta dotācija zaudējumu kompensācijai.

2–9. TABULA. PASAŽIERU PĀRVADĀJUMU REĢIONĀLAJOS DZELZCEĻA MARŠRUTOS EKONOMISKIE RĀDĪTĀJI

Gads	Kopējie ieņēmumi, miljoni EUR	Faktiskie izdevumi, miljoni EUR	Faktiskie zaudējumi, miljoni EUR	Faktiskie zaudējumi, %	Izmaksātās kompensācijas par braukšanas maksas atvieglojumiem, miljoni EUR	Finansējums publiskajai dzelzceļa infrastruktūrai, miljoni EUR
2022.	21,4	43,0	-21,6	50%	2,4	8,5
2021.	14,3	36,2	-21,9	61%	2,5	7,8
2020.	15,1	3,7	-19,6	57%	2,5	7,6
2019.	20,5	34,3	-13,5	39%	2,3	9,1

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot ATD datus

2.7.4 RĪGAS METROPOLES AREĀLA VALSTSPILSĒTU SABIEDRISKAIS TRANSPORTS

2.7.4.1 RĪGAS VALSTSPILSĒTA

Rīgas valstspilsētā sabiedrisko transportu nodrošina RS. Pilsētas sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek nodrošināti sešos tramvaju maršrutos (no 2023. gada jūnija), 22 trolejbusu maršrutos un 51 autobusu maršrutā.

No 2022. gada 31. decembra Rīgas valstspilsētas sabiedriskajā transportā darbojas 90 minūšu laika biļetes. Tās var izmantot, reģistrējot braucienu katrā izmantotajā transportlīdzeklī. 90 minūšu biļete pieejama Rīdzinieka kartē, personalizētajā, nepersonalizētajā un dzeltenajā e-talonā, kā arī koda biļetes lietotnē un SIA "Mobilly", SIA "Reitan Convenience Latvia" (Narvesen veikalu tīkls) lietotnēs.

2-10. tabulā apkopota informācija par dažādiem RS biļešu veidiem un to cenām, kas stājās spēkā no 2022. gada 31. decembra.

2–10. TABULA. BRAUKŠANAS MAKSA RĪGAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKAJĀ TRANSPORTĀ

Biļetes veids	Cena (EUR)	Spēkā no
90 minūšu biļete	1,50	31.12.2022
24 stundu biļete	5,00	31.12.2022
3 dienu biļete	8,00	31.12.2022
5 dienu biļete	10,00	31.12.2022
Mēneša biļete	30,00	31.12.2022
Mēneša biļete pasažieriem, kam piemērota Rīgas domes braukšanas maksas atlaide *	15,00	31.12.2022

*Piezīme: *pedagogiem, izglītības iestāžu tehniskajiem darbiniekiem, Rīgas domes Labklājības departamenta pakļautības iestāžu sociālajiem darbiniekiem un ārstniecības procesā iesaistītajām personām, studentiem, daudzbērnu ģimeņu vecākiem.*

Avots: RS

Rīgas valstspilsētas sabiedriskajā transportā pārvadāto pasažieru skaits 2022. gadā bija 93 270 987, kas ir par 26% vairāk nekā 2021. gadā, bet par 37% mazāk nekā 2019. gadā. Papildu informācijai par pasažieru apgrozījumu RS transportlīdzekļos skatīt 2-11. tabulu.

2–11. TABULA. RĪGAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKAJĀ TRANSPORTĀ PĀRVADĀTO PASAŽIERU SKAITS

	Pasažieru skaits, tūkstoši			
Transporta veids	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Tramvaji	31 133	18 068	14 678	18 194
Trolejbusi	39 862	28 386	23 434	30 163
Autobusi	63 319	39 037	34 009	43 412
Mikroautobusi	12 875	4 115	2 165	1 502
Kopā	**147 190**	**89 606**	**74 287**	**93 271**

Avots: RS

2.7.4.2 JELGAVAS VALSTSPILSĒTA

Jelgavas valstspilsētā sabiedrisko transportu nodrošina Jelgavas valstspilsētas pašvaldības SIA "Jelgavas autobusu parks". Pilsētas sabiedriskā transporta pakalpojumus nodrošina tikai autobusi. Pārvadājumi tiek veikti 20 maršrutos. Jelgavas valstspilsētas autobusu maršrutu shēma ir pieejama SIA "Jelgavas autobusu parks" mājaslapā[31].

No 2016. gada oktobra pilsētas sabiedriskajā transportā var norēķināties ar e-karti, kuru var iegādāties un papildināt Latvijas pasta nodaļās un Jelgavas autoostā. Abonementa biļetes e-kartei var pievienot attālināti – ar viedtālruņa *Mobilly* aplikāciju.

Jelgavas valstspilsētas sabiedriskā transporta biļešu veidi un to cenas ir dotas 2-12. tabulā.

2–12. TABULA. BRAUKŠANAS MAKSA JELGAVAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKAJĀ TRANSPORTĀ

Biļetes veids	Cena (EUR)	Spēkā no
Viena brauciena biļete, norēķinoties skaidrā naudā	1,50	01.10.2017
Viena brauciena biļete, norēķinoties ar VISA vai MasterCard maksājumu karti	0,85	01.10.2017
Viena brauciena biļete, uzrādot personalizēto viedkarti "Jelgavas pilsētas skolēna apliecība" vai "Jelgavas pilsētas iedzīvotāja karte"	0,85	01.10.2017
Rokas bagāžas vai dzīvnieku pārvadāšanas maksa	0,50	01.10.2017
10 braucienu biļete, norēķinoties ar e-karti	8,50	01.10.2016
20 braucienu biļete, norēķinoties ar e-karti	16,00	01.10.2016
40 braucienu biļete, norēķinoties ar e-karti	30,00	01.10.2016
60 braucienu biļete, norēķinoties ar e-karti	42,00	01.10.2016

Avots: SIA "Jelgavas autobusu parks"

Jelgavas valstspilsētas autobusos pārvadāto pasažieru skaits 2022. gadā bija 2 486 000, kas ir par 35% vairāk nekā 2021. gadā, bet par 14% mazāk nekā 2019. gadā (skatīt 2-13. tabulu).

2–13. TABULA. JELGAVAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKAJĀ TRANSPORTĀ PĀRVADĀTO PASAŽIERU SKAITS

Gads	2019	2020	2021	2022
Pasažieru skaits, tūkstoši	2 896	1 876	1 844	2 486

Avots: SIA "Jelgavas autobusu parks"

2.7.4.3 JŪRMALAS VALSTSPILSĒTA

Jūrmalas valstspilsētā sabiedrisko transportu nodrošina SIA "Jūrmalas autobusu satiksme". Pilsētas sabiedriskā transporta pakalpojumus nodrošina tikai autobusi. Pārvadājumi tiek veikti septiņos maršrutos. Jūrmalas valstspilsētas autobusu maršrutu shēma ir pieejama SIA "Jūrmalas autobusu satiksme" mājaslapā[32]. Biļeti braucienam pilsētas autobusos var iegādāties tikai pie autobusa vadītāja par skaidru naudu. Mēnešbiļetes var iegādāties tirdzniecības vietā *Narvesen* pie dzelzceļa stacijas Sloka.

2-14. tabulā dota informācija par braukšanas maksu Jūrmalas valstspilsētas sabiedriskajā transportā.

2–14. TABULA. BRAUKŠANAS MAKSA JŪRMALAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKAJĀ TRANSPORTĀ

Biļetes veids	Cena (EUR)
Vienreizēja braukšanas biļete	0,50
Abonementa biļete vienam mēnesim, visām dienām	17,60
Abonementa biļete vienam mēnesim, tikai darbdienām	15,40

Avots: SIA "Jūrmalas autobusu satiksme"

[31] Pieejama vietnē: https://www.jap.lv/?page_id=16
[32] Pieejama vietnē: https://www.jurmalassatiksme.lv/lv/pasazieru-parvadajumi/

Atšķirībā no citām Latvijas valstspilsētām Jūrmalas valstspilsētas sabiedriskajā transportā bez maksas var braukt visi Jūrmalas valstspilsētas iedzīvotāji, kuri deklarējuši dzīvesvietu Jūrmalas valstspilsētas administratīvajā teritorijā, veicot autorizāciju ar Jūrmalas iedzīvotāja karti un kas atbilst šādām pasažieru kategorijām:

Persona darbspējīgā vecumā no 15 gadu vecuma līdz valsts vecuma pensijas piešķiršanas vecumam;

Persona, kura atbilst Latvijas Republikā noteiktajam pensionēšanās vecumam;

Pasažieri, kuri mācās vispārējās, profesionālās izglītības iestādēs, kā arī augstskolās un koledžās, kas neatrodas Jūrmalas valstspilsētas pašvaldības administratīvajā teritorijā.

Atbilstoši 2-15. tabulas datiem Jūrmalas valstspilsētas autobusos pārvadāto pasažieru skaits 2022. gadā bija 3 014 000, kas ir par 23% vairāk nekā 2021. gadā, bet par 18% mazāk nekā 2019. gadā.

2–15. TABULA. JŪRMALAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKAJĀ TRANSPORTĀ PĀRVADĀTO PASAŽIERU SKAITS

Gads	2019	2020	2021	2022
Pasažieru skaits, tūkstoši	3 680	2 704	2 455	3 014

Avots: SIA "Jūrmalas autobusu satiksme"

2.7.4.4 VALMIERAS VALSTSPILSĒTA

Valmieras valstspilsētā sabiedrisko transportu nodrošina SIA "VTU Valmiera", kuras 100% īpašniece ir Valmieras novada pašvaldība. Pilsētas sabiedriskā transporta pakalpojumus nodrošina tikai autobusi. Pārvadājumi tiek veikti 15 maršrutos. Valmieras valstspilsētas autobusu maršrutu shēma ir pieejama SIA "VTU Valmiera" mājaslapā[33].

Informāciju par braukšanas maksu Valmieras valstspilsētas autobusos skatīt 2-16. tabulā.

2–16. TABULA. BRAUKŠANAS MAKSA VALMIERAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKAJĀ TRANSPORTĀ

Biļetes veids	Cena (EUR)
Vienreizēja braukšanas biļete	0,60
Braukšanas biļete vienai dienai	2,30
Abonementa biļete vienam mēnesim, visām dienām	26,40
Abonementa biļete vienam mēnesim, tikai darbdienām	18,60
Abonementa biļete vienai nedēļai	6,00

Avots: SIA "VTU Valmiera"

Saskaņā ar 2-17. tabulas datiem Valmieras valstspilsētas autobusos pārvadāto pasažieru skaits 2022. gadā bija 919 000, kas ir par 31% vairāk nekā 2021. gadā, bet par 33% mazāk nekā 2019. gadā.

2–17. TABULA. VALMIERAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKAJĀ TRANSPORTĀ PĀRVADĀTO PASAŽIERU SKAITS

Gads	2019	2020	2021	2022
Pasažieru skaits, tūkstoši	1 381	894	701	919

Avots: SIA "VTU Valmiera"

2.7.4.5 OGRES VALSTSPILSĒTA

Atšķirībā no citām valstspilsētām Ogres valstspilsētā sabiedriskais transports tiek nodrošināts ATD noslēgtā sabiedriskā transporta pakalpojumu līguma ietvaros ar pārvadātāju AS "Liepājas autobusu parks", apkalpojot reģionālos vietējās nozīmes maršrutus. Pēc Ogres valstspilsētas un ATD pārrunām tika identificēti deviņi autobusu maršruti, kas ir piekritīgi pilsētas nozīmes maršrutiem Ogres valstspilsētā. SM ir iesniegusi MK grozījumus nepieciešamajos normatīvajos aktos, lai Ogres valstspilsēta varētu pārņemt šos maršrutus.

Papildus iepriekš minētajam Ogres valstspilsētu šķērso un ar tuvāko apkārtni savieno vēl seši reģionālie vietējās nozīmes maršruti. Šiem maršrutiem ir vairākas pieturas pilsētas teritorijās, starp kurām ir atļauta pasažieru apmaiņa.

[33] Pieejama vietnē: https://vtu-valmiera.lv/wp-content/uploads/Pilsetas-shema.pdf

2.7.5 VIENOTĀ SABIEDRISKĀ TRANSPORTA BIĻEŠU SISTĒMA

2.7.5.1 VSIA "AUTOTRANSPORTA DIREKCIJA"

Saskaņā ar ANMP Reformas 1.1.1.r. "Rīgas metropoles areāla zaļināšana" viens no sasniedzamajiem rezultātiem ir vienotas sabiedriskā transporta biļetes izveide integrēta sabiedriskā transporta pasūtījuma sistēmā RMA.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pārvadājumu likuma 19. pantu "Vienotā sabiedriskā transporta biļešu sistēma", ATD pienākums ir izveidot, ieviest un uzturēt VSTBS reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta dotētajos maršrutos. Vienlaikus sabiedriskā transporta biļešu tirgotājiem (pārvadātājiem, autoostām, dzelzceļa kasēm un tirdzniecības pakalpojumu sniedzējiem) ir pienākums pārdot sabiedriskā transporta biļetes reģionālās nozīmes maršrutos, izmantojot VSTBS. Līdz ar to, Latvijā ir daļēji centralizēta biļešu cenu noteikšanas, rezervācijas un tirdzniecības sistēma, jo pilsētu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem nav pienākums obligāti izmantot VSTBS. Valstspilsētu pašvaldībām, kas nodrošina sabiedriskā transporta pakalpojumus, šobrīd ir neatkarīgas biļešu sistēmas, ko nodrošina attiecīgie sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji.

VSTBS piedāvās četrus biļešu veidus:

1) Vienreizēja biļete (uz konkrētu reisu un dienas biļete uz jebkuru konkrētā maršruta reisu).
2) Abonementa biļete (kalendārajām dienām, darbdienām, vairākiem braucieniem u.c.).
3) Vienotā biļete (autobuss-autobuss, vilciens-vilciens, vilciens-autobuss).
4) Bagāžas biļete (bagāžas, velosipēda, ratiņkrēsla, suņa pavadoņa).

VSTBS biļešu cenu veidošanai tiek izmantoti divi tarifi: pilnais tarifs biļetēm transportlīdzekļos, autoostās un dzelzceļa kasēs, un par 10% samazinātais tarifs citās biļešu tirdzniecības vietās, lai biļetes tirgotājs var noteikt savu pakalpojuma maksu (nepārsniedzot pilno tarifu).

2.7.5.2 RĪGAS VALSTSPILSĒTA

RS, sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēja Rīgas valstspilsētas pašvaldībā, izmanto Francijas uzņēmuma *Conduent Transportation* biļešu tirdzniecības sistēmu. *Conduent Transportation* ir viens no pasaules vadošajiem uzņēmumiem elektronisko biļešu tehnoloģisko risinājumu jomā. Šī sistēma Rīgas valstspilsētas sabiedriskajā transportā tika ieviesta 2009. gadā, kad RS sadarbībā ar *Conduent Transportation* izveidoja kopuzņēmumu SIA "Rīgas Karte, kur 51% kapitāla daļu pieder RS un 49% pieder *Conduent Transportation*. SIA "Rīgas Karte" nodrošināja Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta elektronisko biļešu tirdzniecības sistēmu vairāk nekā 10 gadus, bet sakarā ar publiskās un privātās partnerības līguma termiņa beigšanos 2020. gadā šobrīd šīs funkcijas ir pārņēmis mātes uzņēmums RS. SIA "Rīgas Karte" turpina apkalpot RS autostāvvietu biļešu automātus.

RS pieder meitas uzņēmums SIA "Rīgas acs", kas nodrošina transporta pārvaldības un citu sabiedriskā transporta sistēmu uzturēšanu RS vajadzībām. Šobrīd norit SIA "Rīgas acs" pievienošanas RS process.

Ņemot vērā, ka RS esošā biļešu tirdzniecības sistēma ir salīdzinoši veca, kā arī tehniski un morāli novecojusi, RS 2023. gada beigās plāno veikt tirgus izpēti par jaunas biļešu tirdzniecības un transporta pārvaldības sistēmas (transportlīdzekļu izsekošana reālā laika režīmā, pasažieru elektroniskā uzskaite transportlīdzekļos, pasažieru iekāpšanas un izkāpšanas video novērošana, šoferu un pasažieru drošības apziņošanas sistēma, komunikācijas sistēma ar satiksmes vadības centru, ekoloģiskās braukšanas monitorings, automātiskā klimata kontrole u.c.) iegādi. Šī tirgus izpēte būs turpinājums 2021. gadā veiktajai sākotnējai tirgus izpētei. Plānotais iepirkuma izsludināšanas termiņš ir 2024. gads, bet jaunās elektronisko biļešu sistēmas ieviešana varētu tikt pabeigta 2025. gadā. RS plāno iegādāties standartizētu programmatūru, jo pasaules tirgū ir pieejami vairāki RS tehniskajām prasībām piemēroti elektronisko biļešu tirdzniecības programmatūras ražotāji.

RS šobrīd izmanto trīs sistēmu biļetes:

1) Kodu biļetes. Kodu biļetes RS ieviesa 2021. gadā. Koda biļete ļauj veikt norēķinus par braucieniem Rīgas valstspilsētas sabiedriskajā transportā ar viedtālruni tiešsaistes režīmā. Ar mobilās aplikācijas palīdzību var veikt gan sabiedriskā transporta biļetes iegādi, gan mobilajā telefonā esošās biļetes validāciju, noskenējot koda biļeti uz transportlīdzekļa sienas esošajā validatorā. Tiešsaistes režīma mobilās aplikācijas nodrošina RS, SIA "Mobilly" un SIA "Reitan Convenience Latvia" (Narvesen veikalu tīkls).
2) E-taloni. E-talonus RS sāka izmantot 2009. gadā. Rīgas valstspilsētas sabiedriskajā transportā var izmantot septiņus e-talonu veidus. Atšķirībā no kodu biļetes, kur biļešu informācija tiek glabāta uz RS servera, e-talonos visa biļešu informācija tiek glabāta e-talona mikroshēmā. E-talonu validācija notiek ar biļešu validatoriem, kas atrodas transportlīdzekļos. E-talonu izmantošana nodrošina bezmaksas braukšanu sabiedriskajā transportā (piemēram, skolēna e-karte vai pensionāriem rīdzinieka karte), vai arī maksas braukšanu, nopērkot un augšuplādējot e-talonā nopirkto biļešu skaitu.

3) Samaksa par biļeti ar maksājumu karti pie transportlīdzekļa vadītāja 22. autobusa maršrutā uz Starptautisko lidostu "Rīga". Pārējos Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutos biļešu iegāde skaidrā naudā transportlīdzekļos nav iespējama.

RS vidēja termiņa mērķis ir pilnībā pāriet no e-taloniem uz kodu biļetēm jeb digitālajiem norēķinu kontiem balstītu biļešu sistēmu, norēķiniem izmantojot sabiedriskā transporta pasažieriem piederošās debetkartes. Saskaņā ar Personu apliecinošu dokumentu likuma[34] 9. panta 1. daļu no 2023. gada 1. janvāra personas apliecība (eID karte) ir obligāts personu apliecinošs dokuments Latvijas pilsonim vai nepilsonim, kurš sasniedzis 15 gadu vecumu. eID kartē kopš 2021. gada 28. decembra ir iestrādāta braukšanas maksas atvieglojumu identifikācijas aplikācija, ko bez identifikācijas koda ievades atpazīst transportlīdzekļu kases aparāti vai biļešu validācijas iekārtas. Personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem elektronisko identifikāciju ir plānots sākt 2024. gadā. RS plāno atteikties no rīdzinieka kartes un pāriet uz personalizētiem e-taloniem, savukārt skolēniem ir plānots veikt personas identifikāciju ar mobilā telefona palīdzību.

2.7.5.3 JELGAVAS VALSTSPILSĒTA

Jelgavas valstspilsētas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs SIA "Jelgavas autobusu parks" izmanto divas neatkarīgas biļešu sistēmas: UVIS un BUS. Abas sistēmas ir savstarpēji integrētas, un integrāciju nodrošina SIA "Computer Hardware Design".

UVIS un BUS biļešu tirdzniecības sistēmas ir kļuvušas populāras Latvijas mazo pilsētu vidū. Šobrīd šīs sistēmas izmanto sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji arī Ventspilī, Tukumā, Jēkabpilī, Valmierā un Cēsīs.

Papildus iepriekš minētajam SIA "Jelgavas autobusu parks" izmanto braucienu maksas atlaižu sistēmu DEPIS, ko izmanto Jelgavas novada pašvaldības piešķirtajām maksas atlaidēm visās darbības jomās. DEPIS no 2024. gada 1. novembra paredzēts aizstāt ar VARAM administrēto valsts mēroga sistēmu AVIS.

Biļešu validācija tiek veikta ar kases aparātu (iedegas zaļš vai sarkans gaismas signāls). Jaunajiem kases aparātiem tiks nodrošināta GPS funkcionalitāte, līdz ar to BUS sistēma redzēs biļešu iegādes/validācijas vietu. Šobrīd katra biļešu validācija tiek reģistrēta BUS sistēmā.

Uzņēmums nodrošina transportlīdzekļu pozicionēšanas datus reāllaikā, un katrai autobusu pieturai ir piešķirts unikāls QR kods.

Par braucienu var norēķināties, izmantojot "Mobilly" mobilo lietotni un e-talonus (Jelgavas pilsētas skolēna apliecība, Jelgavas valstspilsētas iedzīvotāja karte). No 2023. gada 19. novembra norēķiniem var izmantot arī SIA "Jelgavas autobusu parks" mobilo lietotni JAP.LV[35]. Uzņēmums aicina izmantot arī maršrutu plānotāju, kas ir daļa no mobilās lietotnes, lai gan vecākās paaudzes pasažieri labprātāk izmanto drukātos kustības sarakstus. Šobrīd uzņēmums sedz SIA "Mobilly" pakalpojumu maksu, lai biļešu cenas pasažieriem nepalielinātos.

2.7.5.4 JŪRMALAS VALSTSPILSĒTA

Sabiedriskā transporta pakalpojumus Jūrmalas valstspilsētā nodrošina SIA "Jūrmalas autobusu satiksme", kas gadā pārvadā aptuveni 3 miljonus pasažieru, no kuriem aptuveni 80% brauc bez maksas un 20% iegādājas biļetes. Sabiedriskā transporta pakalpojumus faktiski sniedz SIA "B-bus", kas ir SIA "Jūrmalas autobusu satiksme" apakšuzņēmējs.

Jūrmalas pašvaldība 2023. gada 24. augustā ir pieņēmusi saistošos noteikumus Nr. 21 " Par pabalstu transporta izdevumu segšanai"[36]. Noteikumi paredz, ka katrs Jūrmalas iedzīvotājs varēs izmantot divus bezmaksas braucienus dienā dzelzceļa līnijas Rīga – Tukums II, maršrutā Ķemeri – Rīga un Rīga – Ķemeri. Pašvaldība cer salīdzinoši lielu satiksmes apjomu novirzīt uz vilcienu (daļēji tā būs papildu satiksme, bet daļēji arī satiksme, kas novirzīta no autotransporta, tostarp nelielā apmērā sabiedriskajiem autobusiem).

Tuvākajā laikā tiks uzsākta pakalpojuma nodrošināšana, un Jūrmalas iedzīvotāji, izmantojot Jūrmalas iedzīvotāja karti, varēs iegādāties dienā divas 0 EUR biļetes, veicot to validāciju PV biļešu sistēmā.

Pētījuma Autoru intervētie Jūrmalas valstspilsētas pašvaldības pārstāvji uzskata, ka nav pamata veidot vienotu biļeti braucienam Jūrmalas sabiedriskajā transportā un PV vilcienos, jo abu transporta veidu intermodalitāte ir salīdzinoši neliela, abiem transporta veidiem ir atšķirīgs juridiskais pamats, un Jūrmalas iedzīvotāju biļetes nevar tikt validētas PV sistēmā.

Pasažieriem, kuriem nav Jūrmalas iedzīvotāja kartes, biļete jāuzrāda autobusa vadītājam. Tā kā Jūrmalā nav īpaši liela pasažieru plūsma, pašvaldība par e-kartes validācijas ātrumu nesūdzas. Vienlaikus Attīstības pārvalde

[34] Pieejams vietnē: https://likumi.lv/ta/id/243484-personu-apliecinosu-dokumentu-likums
[35] Skatīt: https://www.jap.lv/?p=5411
[36] Pieejami vietnē: https://dokumenti.jurmala.lv/docs/m23/s/m23s021.htm

atzīst, ka biļešu pārdošana autobusos aizņem laiku un nav droša autobusu vadītājiem. Pašvaldība plāno modernizēt biļešu validatorus, lai tie būtu savienoti ar bankas karšu termināli. Šobrīd biļetes var iegādāties tikai par skaidru naudu. Karšu termināļus plānots ieviest 2023. gadā. Būs atsevišķa ierīce – karšu termināls, kas tiks savienots ar validatoru. Pakalpojumu sniegs SIA "Transport Technology Systems" (validatori un biļešu pārdošana).

Jūrmalā pagaidām nav izstrādāta biļešu tirdzniecības mobilā aplikācija, jo tā nav prioritāte. Pašvaldība plāno rīkot validācijas karšu/biļešu iepirkumu ar prasību, ka katrai kartei jābūt GPS koordinātēm. Biļešu lasītājs attiecīgi nosūtīs serverim paziņojumu, ka karte/biļete ir apstiprināta. Izkāpšana no sabiedriskā transporta netiek fiksēta, un pašvaldība tuvākajā laikā neplāno ieviest reģistrācijas/izrakstīšanās sistēmu.

2.7.6 KOMERCIĀLAIS TRANSPORTS

MK 2019. gada 4. jūnija sēdē (protokols Nr. 27, 28.§) tika izskatīts Informatīvais ziņojums "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.–2030. gadam". Atbilstoši šim ziņojumam kopš 2021. gada reģionālās nozīmes autobusu maršrutus, kas ir paralēli vilcienu līnijām Pierīgā un posmā Rīga–Daugavpils, un kuros pēc būtības tiek apkalpotas tās pašas apdzīvotās vietas, paredzēts saglabāt, bet bez valsts dotācijām.

Komerciālos pārvadājumus ar autobusu reglamentē MK 2021. gada 6. jūlija noteikumi Nr.486 "Noteikumi par iekšzemes regulārajiem pasažieru komerciālajiem pārvadājumiem ar autobusu"[37].

ATD savā mājas lapā ir publicējusi maršrutus un reisus ar konkrētiem izpildes laikiem, kas var tikt veikti uz komerciāliem principiem. 2023. gadā ir piedāvāti deviņi maršruti: Nr. 5034 "Rīga – Olaine", Nr. 6317 "Rīga – Salaspils", Nr. 7020 "Rīga – Jaunķemeri", Nr. 7023 "Rīga – Sloka", Nr. 7983 "Rīga – Daugavpils", Nr. 7493 "Rīga – Ilūkste", Nr. 6255 "Rīga – Sigulda", Nr. 7017 "Rīga – Jelgava" un Nr. 7788 "Rīga – Ogre".

Divos maršrutos maršruta atļaujas bija izņēmuši pa vienam pārvadātājam, vienā – trīs pārvadātāji, viens no kuriem tā arī neuzsāka pārvadājumus.

2023. gada februārī maršrutā Nr. k6317 "Rīga – Salaspils" (maršruts ietver arī Saulkalni, kas atrodas ārpus Salaspils pilsētas) bija 68 reisi, ko bez valsts atbalsta izpildīja SIA "GALSS BUSS", bet maršrutā Nr. k7983 "Rīga – Daugavpils" divos reisos, pa vienam katrā virzienā, pārvadājumus veica SIA "Daugavpils autobusu parks". Tā paša gada 16. martā uzņēmums pārtrauca pārvadājumus maršrutā Nr. k7983 "Rīga – Daugavpils" ekonomiskā neizdevīguma dēļ. 2022. gadā SIA "Dautrans" izmēģināja veikt pārvadājumus maršrutā Nr. k7983 "Rīga – Daugavpils", bet pārtrauca tā paša iemesla pēc. 2022. gadā maršrutā Nr. k7983 "Rīga – Daugavpils" tika veikti 2 111 reisi, pārvadāti 60,3 tūkstoši pasažieru, no kuriem 16% bija pasažieri ar tiesībām braukt ar 100% braukšanas maksas atlaidēm.

2023. gada novembrī AS "Lux Express Estonia" iesniedza pieteikumu ATD par komerciālo pārvadājumu veikšanu maršrutos, kas atrodas ārpus RMA: "Rīga – Liepāja" un "Liepāja – Daugavpils". Uzņēmums saredz tirgus potenciālu šajos maršrutos, jo Lux Express var nodrošināt paaugstinātas kvalitātes autobusu pārvadājumu servisu, kas ir būtiski salīdzinoši ilgiem braucieniem no Liepājas līdz Rīgai vai Daugavpilij.

2021. gadā aptuveni vienu mēnesi uz komerciāliem principiem AS "Nordeka" veica pasažieru pārvadājumus maršrutā Nr. k5034 "Rīga – Olaine", bet pēc nepilna mēneša atteicās no šiem pārvadājumiem lielo zaudējumu dēļ. Maršruts tika iekļauts dotējamo maršrutu sarakstā, un 2022. gadā valsts budžeta dotācija pārvadātājam bija 57% no izdevumiem.

Kā paskaidro ATD, attiecībā uz personu ar invaliditāti pārvadāšanu Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā un Invaliditātes likumā šobrīd nav paredzēts izņēmums attiecībā uz braukšanas maksas atvieglojumu izmantošanas kārtību un apjomiem komerciālajos maršrutos. Tas nozīmē, ka komerciālajos maršrutos pagaidām ir ierastā kārtība – pasažieri, kuri ir tiesīgi saņemt braukšanas maksas atvieglojumus reģionālajos maršrutos, būs tiesīgi tos izmantot arī komerciālajos maršrutos**.** Tādējādi pakalpojumu sniedzējam visas izmaksas, kas saistītas ar šo personu pārvadāšanu, ir jāierēķina biļetes cenā. Tā kā biļešu cenas nav iespējams ievērojami paaugstināt iedzīvotāju zemās pirktspējas dēļ, šie pārvadājumi nav komerciāli izdevīgi.

2.7.7 SKOLĒNU PĀRVADĀJUMI

Skolēnu pārvadājumi tiek veikti, lai nodrošinātu izglītojamo drošu un savlaicīgu nokļūšanu izglītības iestādēs apdzīvotās vietās, kur to nenodrošina sabiedriskais transports. Tas ir sevišķi aktuāli gadījumos, kad izglītības iestāžu optimizācijas rezultātā izglītības iestādes novados tiek slēgtas. Novadu pašvaldības pieņem savus saistošos noteikumus par izglītojamo pārvadājumiem, kuros paredz gan braucienu kompensēšanas kārtību regulārajā sabiedriskajā transportā (autobusos un vilcienos), gan atsevišķos gadījumos degvielas izmaksu

[37] Pieejami vietnē: https://likumi.lv/ta/id/324593-noteikumi-par-iekszemes-regularajiem-pasazieru-komercialajiem-parvadajumiem-ar-autobusu

kompensēšanu, ja skolēns tiek nogādāts uz izglītības iestādi ar privāto autotransportu (ja pašvaldība nevar nodrošināt nokļūšanu izglītības iestādē), gan kārtību, kādā tiek organizēti skolēnu autobusu pārvadājumi. Izdevumi tiek segti no pašvaldību līdzekļiem.

Saskaņā ar MK 2015. gada 28. jūlija noteikumiem Nr.435 "Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu", pašvaldība ir tiesīga līdzfinansēt ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus reģionālās nozīmes vai pilsētas nozīmes maršrutu tīkla dotētajos maršrutos (reisos), tai skaitā tajos, kuri varētu pārvadāt skolēnus.

Pašvaldība nodrošina skolēnu pārvadājumus vai nu ar savu transportlīdzekli un savu vadītāju kā pašpārvadājumu, vai arī slēdz līgumu ar pārvadātāja uzņēmumu par pārvadājumu veikšanu, tas tiek klasificēts kā speciāls regulārs pārvadājums.

Šos pārvadājumus regulē attiecīgi MK 2019. gada 10. decembra noteikumi Nr.607 "Pasažieru un kravas pašpārvadājumu veikšanas kārtība"[38] un MK 2015. gada 30. jūnija noteikumi Nr.364 "Kārtība, kādā veicami iekšzemes pasažieru neregulārie pārvadājumi un speciālie regulārie pārvadājumi"[39].

Pirms 2021. gada administratīvi teritoriālās reformas par skolēnu pārvadājumiem atbildēja katra pagasta pašvaldība un veica atsevišķu uzskaiti. Pēc administratīvi teritoriālās reformas šī funkcija lielākajā daļā pagastu pārgāja novadu pārziņā. Apvienotajos novados joprojām notiek informācijas sistēmu sakārtošana, līdz ar to, detalizētāka informācija par skolēnu pārvadājumiem pagaidām nav pieejama.

Pētījuma Autoru rīcībā ir informācija par 18 novadu skolēnu pārvadājumu organizēšanu, no kuriem par četriem novadiem (Cēsu, Tukuma, Talsu un Valmieras) informācija nav pilnīga, bet par Ogres novadu informācija nav saņemta vispār. Novados, par kuriem ir pilnīga vai daļēja informācija, ir 283 maršruti, kas apkalpo aptuveni 7 200 izglītojamo.

Skolēnu pārvadājumi galvenokārt tiek veikti viena pagasta vai vairāku blakusesošu pagastu ietvaros. Parasti tie ir divi reisi dienā – viens no rīta uz vispārējās izglītības iestādi un pirmsskolas izglītības iestādi un viens pēcpusdienā no vispārējās izglītības iestādes un pirmsskolas izglītības iestādes. Atsevišķās pašvaldībās tiek nodrošināti vairāki reisi uz un no izglītības iestādes, un arī papildu reisi vakarā no interešu izglītības nodarbībām. Skolēnu autobusi tiek norīkoti atsevišķās dienās uz valsts eksāmeniem un konsultācijām pirms tiem.

Skolēnu autobusi ir tiesīgi pārvadāt tikai izglītojamos. Ja tiek pārvadāti pirmsskolas izglītības iestāžu audzēkņi, tad tiek norīkots viens pavadonis. Braukšanas maksas skolēnu autobusos nav. SM sadarbībā ar plānošanas reģioniem plāno sagatavot priekšlikumus izmaiņām normatīvajos aktos, lai ar skolēnu autobusiem varētu pārvadāt arī citus pasažierus.

Papildus iepriekš minētajam trešā daļa (146) no visiem RMA reģionālās nozīmes autobusu maršrutiem ir pielāgota skolēnu vajadzībām, to kursēšanas laiki saskaņoti ar izglītības iestāžu mācību laikiem (skolu brīvlaikos šo maršrutu reisi kursē retāk). Līdzīgi kā visi pārējie RMA regulārie maršruti, arī šie skolēnu vajadzībām pakārtotie maršruti ir nerentabli, un valsts nodrošina zaudējumu kompensāciju sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem. Jāpiebilst, ka šobrīd pašvaldības ierobežotā apmērā izmanto normatīvajos aktos noteiktās iespējas līdzfinansēt sabiedriskā transporta pakalpojumus, lai nodrošinātu skolēnu pārvadāšanu ar sabiedrisko transportu.

2.7.8 TRANSPORTS PĒC PIEPRASĪJUMA

Daļai Latvijas iedzīvotāju mazapdzīvotās lauku teritorijās nav sasniedzami pamatpakalpojumi, jo viņu rīcībā nav privātā automobiļa, un dzīvesvietā nav pieejami sabiedriskā transporta pakalpojumi.

Lai risinātu šo problēmu, vairākās Eiropas valstīs tiek piedāvāts pakalpojums "transports pēc pieprasījuma", kas paredz lauku teritoriju iedzīvotāju transportu viņiem vajadzīgajos maršrutos un laikā, iepriekš piesakot braucienu dispečeram.

Minēto pakalpojumu jau daļēji nodrošina ATD, lai samazinātu izmaksas maršrutos, kur pasažieru plūsma ir neliela vai neregulāra. Šajā gadījumā autobuss veic braucienu konkrētā reisā vai tā daļā (nemainot iepriekš noteikto reisa maršrutu), ja pasažieris iepriekš ir pieteicis pakalpojumu. Laika posmā no 2018. līdz 2020. gadam ATD īstenoja pilotprojektus atsevišķiem reisiem maršrutos Nr. 5614 "Cēsis – Rāmnieki – Strīķi – Cēsis" un Nr. 6600 "Smiltene – Šķipeles – Smiltene", bet pieprasījuma trūkuma dēļ šie reisi tika slēgti. Šobrīd tiek nodrošināti "transports pēc pieprasījuma" pakalpojumi atsevišķu reisu posmos maršrutos Nr. 6818 "Liepāja – Rucava – Nida", Nr. 6783 "Dobele – Bukaiši" un Nr. 7958 "Rīga – Vaiņode – Priekule".

[38] Pieejami vietnē: https://likumi.lv/doc.php?id=311348
[39] Pieejami vietnē: https://likumi.lv/ta/id/275150-kartiba-kada-veicami-iekszemes-pasazieru-neregularie-parvadajumi-un-specialie-regularie-parvadajumi

Projekta "Mobilitātes un pakalpojumu pieejamības palielināšana demogrāfisko pārmaiņu skartajos reģionos (MAMBA)" ietvaros VPR sadarbībā ar vietējām pašvaldībām, kā arī projekta partneriem – Vidzemes Augstskolu un ATD, 2019. - 2020. gadā īstenoja pilotprojektu "Transports pēc pieprasījuma".

VPR 57% iedzīvotāju dzīvo lauku apvidos, un daudziem no viņiem ir ierobežota pakalpojumu pieejamība. Pēc "transports pēc pieprasījuma" idejas ieviešanas divas Vidzemes reģiona pašvaldības – Mazsalacas novads un Alūksnes novads – izrādīja interesi kļūt par pilotprojekta ieviešanas teritorijām. Abas pašvaldības atrodas pierobežas zonā ar zemu iedzīvotāju blīvumu un sliktu sabiedriskā transporta pārklājumu.

Lai atrastu piemērotāko "transports pēc pieprasījuma" modeli, VPR izmēģināja divus dažādus modeļus. Transports pēc pieprasījuma katrā no novadiem tika organizēts atšķirīgi. Ja Mazsalacas novadā iedzīvotāji pakalpojumu varēja izmantot visā teritorijā un to pieteikt braucieniem darbdienās, tad Alūksnes novadā tika noteiktas konkrētas teritorijas, piesaistot braucienus konkrētām nedēļas dienām.

Iedzīvotāji braucienu varēja pieteikt 24 stundas iepriekš, zvanot, sūtot īsziņu vai e-pastu mobilitātes centra koordinatoram. Pakalpojums bija pieejams darbdienās no plkst. 4:00 līdz plkst. 23:00. Ja pieteikumi netika saņemti, reisi nenotika.

VPR apkopotie dati liecina, ka pilotprojekta īstenošanas gaitā 11 mēnešu laikā ar transportu pēc pieprasījuma tika pārvadāti 2 777 pasažieri, veikti 1 277 braucieni un nobraukts 24 821 km. Pakalpojums tika organizēts vietās, kur sabiedriskais transports nekursē vispār vai ir pieejams nepietiekamā apjomā. Pakalpojuma sniedzējs bija SIA "Latvijas sabiedriskais autobuss" Alūksnes novadā un SIA "VTU Valmiera" Mazsalacas novadā. Lai arī Pētījuma Autoriem nav pieejami precīzi dati par pakalpojuma kopējām izmaksām un izmaksām uz nobraukuma km, ir zināms, ka nobraukuma km izmaksas bija lielākas par nobraukuma km izmaksām valsts dotēto maršrutu tīklā. Tas galvenokārt ir izskaidrojams ar "transports pēc pieprasījuma" maršruta garuma pieaugumu un pakalpojuma sniedzēja komercrisku (pakalpojuma uzcenojumu), jo pakalpojuma iepirkumā netika noteikts precīzs apmaksājamo nobraukuma km skaits.

Iedzīvotāju galamērķi bija primārās pakalpojumu saņemšanas vietas, kas galvenokārt atrodas novadu centros: ārsts, aptieka, pārtikas veikals, sabiedriskā autobusa pieturas, bankomāts, bibliotēka, frizieris, valsts iestādes, pasts, interešu nodarbības, pašvaldības organizēti kultūras pasākumi. Iedzīvotāji pakalpojumu izmantojuši arī nokļūšanai uz darba vietu.

Iedzīvotāji ar saņemtajiem transporta pakalpojumiem bija apmierināti. It sevišķi tas atviegloja ikdienu tiem iedzīvotājiem, kuriem dzīvesvietas tuvumā nav pieejams sabiedriskais transports un privātais automobilis.

Pēc pilotprojekta noslēguma VPR izteica priekšlikumu integrēt pakalpojumu "transports pēc pieprasījuma" esošajā sabiedriskā transporta sistēmā, piedāvājot šo pakalpojumu vietās, kur sabiedriskais autobuss nav pieejams un teritorijās, kurās esošie reisi gandrīz pilnībā tiek dotēti no valsts. Tomēr, beidzoties projektam, neviena no VPR pašvaldībām nevēlējās pakalpojuma sniegšanu turpināt par saviem līdzekļiem.

Pēc VPR iniciatīvas tika iesniegti priekšlikumi likumprojekta "Grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā" trešajam lasījumam ar deleģējumu MK līdz 2021. gada 30. novembrim iesniegt Saeimai likumprojektu, kas paredz pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu pēc pasažieru pieprasījuma.

SM iesniedza atbilstošu likumprojektu un ierosināja transporta pēc pieprasījuma definīciju ietvert nevis Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā, bet Autopārvadājumu likumā, grozījumu anotācijā norādot, ka šī pakalpojuma gadījumā maršruts un izpildes laiks katru reizi ir atšķirīgs, secinot, ka šāds pārvadājumu veids atbilst Autopārvadājumu likuma tvērumam kā neregulārs pasažieru pārvadājums vietējās pašvaldības iedzīvotāju vajadzībām, nodrošinot nokļūšanu iedzīvotāju noteiktajos galamērķos.

Vienlaikus ir būtiski norādīt, ka valsts dotācijas tiek piešķirtas vien tādiem pasažieru pārvadājumiem, kas klasificējami kā sabiedriskais transports, turpretī Autopārvadājumu likumā noteiktajiem pasažieru pārvadājumu veidiem dotācijas nav paredzētas. Sabiedriskā transporta sistēma saskaras ar ilgstošu finansējuma nepietiekamības problēmu, tādēļ papildu pakalpojumus finansēt nav iespējams. Likumprojekta virzību 14. Saeima neturpināja.

VPR, kā arī Pašvaldību savienība uzskata, ka sekmīgai pakalpojuma ieviešanai nepieciešams veikt grozījumus Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā, lai "transports pēc pieprasījuma" varētu tikt uzskatīts par sabiedriskā transporta pakalpojumu un tam varētu tikt piešķirta valsts budžeta dotācija.

Savukārt SM uzskata, ka pilotprojektā testētais pakalpojuma modelis pēc vairākiem aspektiem neatbilst Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumam un nevar tikt piemērots tikai dažām apdzīvotām vietām.

2.7.9 KOPLIETOŠANAS TRANSPORTS

2.7.9.1 AUTOMOBIĻU KOPLIETOŠANA

Automobiļu koplietošana (angļu val. – *car sharing*) ir salīdzinoši jauns pakalpojums, kas kļuva populārs līdz ar plašāku viedtālruņu izplatību. Klients ar viedtālruņa lietotnes palīdzību atrod tuvumā novietotu automobili, rezervē un atbloķē to ar mobilo tālruni, veic braucienu un atstāj automobili jebkurā atļautā vietā operatora darbības zonā. Maksa tiek noteikta par izmantošanas laiku un/vai nobraukto attālumu, un tajā ir iekļautas visas izmaksas (automobiļa noma, degviela, stāvvietas maksa, apdrošināšana u.c.). Zemāk tekstā automobiļu koplietošanas pakalpojumu cenas ir dotas atbilstoši 2023. gada tarifiem.

Pašlaik Latvijā automobiļu koplietošanas pakalpojumus piedāvā šādi uzņēmumi:

- Carguru:

Autoparkā vairāk nekā 200 Toyota, Nissan un Volkswagen marku vieglo automobiļu.

Brauciena cena no 0,23 EUR/min līdz 0,35 EUR/min, iznomājot uz 24 stundām - no 39,99 EUR līdz 59,99 EUR.

Ārpus Rīgas Carguru koplietošanas automobiļi pieejami Jūrmalas valstspilsētā, Mārupes novadā (Mārupe, Babīte, Piņķi, Jaunmārupe) un Baložos (Ķekavas novads).

- CityBee:

Autoparkā apmēram 800 Toyota, Ford, Nissan, Renault, Citroen, Volkswagen, Škoda, Opel, Kia, Hyundai un Jeep marku vieglie automobiļi, Ford Transit un Renault Master kravas mikroautobusi.

Brauciena cena 0,13 - 0,27 EUR/min + 0,22 - 0,27 EUR/km.

Ārpus Rīgas CityBee koplietošanas automobiļus iespējams īrēt/nomāt arī Jelgavas, Jūrmalas un Ogres valstspilsētās. Pierīgā CityBee transportlīdzekļi pieejami Mārupes novadā (Mārupe, Babīte, Piņķi, Jaunmārupe, Vētras, Tīraine), Olainē, Ķekavas novadā (11 apdzīvotās vietās), Salaspilī, Ropažu novadā (Dreiliņos, Ulbrokā) un Ādažu novadā (Ādažos, Baltezerā).

Papildus iepriekš minētajam CityBee piedāvā zonas, kurās par automobiļu novietošanu jāpiemaksā (sākot no 2 EUR līdz 18 EUR atkarībā no attāluma līdz tuvākajam koplietošanas pakalpojuma sniegšanas centram). Šādas zonas pieejamas Valmieras valstspilsētā, Cēsīs, Ķemeros (Jūrmalas valstspilsēta), Ozolniekos (Jelgavas novads), Mārupes novadā (Skultē, Starptautiskajā lidostā "Rīga"), Medemciemā (Olaines novads), Ikšķilē (Ogres novads), Aconē (Salaspils novads), Ropažu novadā (Vālodzes, Saurieši, Upeslejas, Līči, Garkalne), Inčukalnā (Siguldas novads), Ādažu novadā (Kadaga, Kalngale, Garciems, Carnikava) un Saulkrastos.

- Fiqsy:

Autoparkā 100 Renault Zoe elektriskie vieglie automobiļi un 15 Volkswagen Crafter kravas mikroautobusi.

Brauciena cena ar Renault Zoe ir 0,28 EUR/min vai 47 EUR/diennaktī, ar Volkswagen Crafter 0,26 EUR/min vai 37,70 EUR/diennaktī.

Ārpus Rīgas Fiqsy koplietošanas automobiļi pieejami vienīgi Jūrmalas valstspilsētas centrā (Majoru apkaimē) un Starptautiskajā lidostā "Rīga" (Mārupes novads).

- Bolt Drive:

Autoparkā 600 Toyota Audi, Volkswagen, Hyundai un citu marku vieglie automobiļi.

Brauciena cena ir no 0,07 EUR/min + 0,18 EUR/km.

Ārpus Rīgas Bolt Drive koplietošanas auto bez papildu maksas pieejama Jūrmalas, Jelgavas un Ogres valstspilsētās. Tāpat uzņēmuma auto pieejami Tukuma novadā (Tukums un Lapmežciems), Ķemeros (Jūrmalas valstspilsēta), Olaines novadā (Olaine, Jaunolaine, Medemciems), Ozolniekos (Jelgavas novads), Mārupes novadā (deviņās apdzīvotajās vietās un Starptautiskajā lidostā "Rīga") Ķekavas novadā, Salaspils novadā (Salaspils, Acone), Ikšķilē, Ropažu novadā (11 apdzīvotās vietās), Ādažu novadā (Baltezers, Ādaži, Kadaga, Carnikava, Garciems) un Siguldā.

Vangažos, Garkalnē, Kadagā, Carnikavā, Garciemā un Lidostā "Rīga" par auto novietošanu jāpiemaksā no 1 EUR līdz 2,50 EUR.

- Forus International:

Tuvākajā laikā plāno uzsākt darbību Latvijā, autoparkā būs vairāk nekā 2 000 automobiļu, kuras būs iespējams nomāt lietotnē "Forus".

Lai arī dažos pēdējos gados Rīgā koplietošanas auto tirgus ir spēcīgi attīstījies un operatoru skaits turpina augt, vēl aizvien pieprasījums ir lielāks nekā piedāvājums. Šobrīd Rīgā koplietošanā ir apmēram 1 700 automobiļu. Pakalpojumam kļūstot populārākam, pēc operatoru prognozēm šis skaits varētu pieaugt līdz 5 000 - 10 000 automobiļu.

2.7.9.2 MIKROMOBILITĀTES RĪKU KOPLIETOŠANA

Pēdējos gados visā pasaulē aizvien populārāka kļūst mikromobilitātes rīku koplietošana, kas nodrošina ātru un ērtu pārvietošanos pilsētās. Pašlaik Rīgā šo pakalpojumu nodrošina virkne uzņēmumu, piedāvājot elektrisko skrejriteņu, elektrisko velosipēdu, elektrisko motorolleru un citu mikromobilitātes rīku īstermiņa nomu.

- Bolt: Skrejriteņu koplietošana

Maksa par braucienu un pauzi ir 0,20 EUR/min.

Maksimālais ātrums ir 25 km/h, ar pilnu uzlādi var nobraukt līdz 50 km.

Ārpus Rīgas Bolt elektriskie skrejriteņi pieejami Jelgavas, Jūrmalas, Valmieras un Ogres valstspilsētās, kā arī Mārupē, Cēsīs, Siguldā un Ikšķilē.

- Ride: Elektrisko velosipēdu koplietošana

Brauciena cena ir 0,19 EUR/min, pauzes cena ir 0,09 EUR/min, par 24 h – 21,99 EUR.

Maksimālais ātrums ir 25 km/h, ar pilnu uzlādi var nobraukt līdz 50 km.

Ārpus Rīgas Ride elektriskie velosipēdi pieejami Jelgavas un Jūrmalas valstspilsētās, kā arī Mārupes novadā (astoņās apdzīvotās vietās) Ozolniekos (Jelgavas novads), Ķekavas novadā (Valdlauči, Lapenieki, Baloži) un Ropažu novadā (Dreiliņi, Ulbroka, Vālodze, Dzidriņas, Berģi).

- Tuul: Skrejriteņu koplietošana

Brauciena cena ir 0,18 EUR/min.

Maksimālais ātrums ir 25 km/h, ar pilnu uzlādi var nobraukt līdz 40 km.

Ārpus Rīgas Tuul elektriskie skrejriteņi pieejami tikai Mārupes novadā.

- Skok: Elektrisko motorolleru un elektrisko velosipēdu koplietošana

Reģistrācijas maksa – 1,99 EUR.

Elektriskais motorolleris: brauciena cena – 0,23 EUR/min, pauze – 0,05 EUR/min, par 24 h – 25,00 EUR. Maksimālais ātrums ir 45 km/h, ar pilnu uzlādi var nobraukt līdz 100 km.

Elektriskais velosipēds: brauciena cena – 0,19 EUR/min, pauze – 0,05 EUR/min. Maksimālais ātrums ir 25 km/h, ar pilnu uzlādi var nobraukt līdz 40-50 km.

Ārpus Rīgas Skok mikromobilitātes rīki pieejami tikai Mārupes novadā (Mārupe, Starptautiskā lidosta “Rīga”).

- Fiqsy: Elektrisko skrejriteņu koplietošana.

Brauciena cena 0,12 EUR/min.

Ārpus Rīgas Fiqsy elektrisko skrejriteņu darbības zonas ir pieejamas Jelgavas, Jūrmalas un Ogres valstspilsētās, kā arī Mārupē un Ozolniekos. Jāpiebilst, ka 2023. gadā Fiqsy lietotnē ne Rīgā, ne arī pārējās minētajās apdzīvotajās vietās nebija konstatēts neviens lietošanai pieejams skrejritenis.

- Lifegarage: Elektrisko skrejriteņu, elektrisko motorolleru un elektrisko skrituļslidu noma

Nomas maksa par 24 h – no 15 EUR.

2023. gadā tika veikti grozījumi Ceļu satiksmes likumā, kas dod pašvaldībām tiesības noteikt mikromobilitātes rīku izmantošanas kārtību pašvaldību administratīvajās teritorijās. Mikromobilitātes rīku skaita pieaugums (Rīgā ir vairāk nekā 6 000 koplietošanas mobilitātes rīku) rada satiksmes dalībnieku un gājēju drošības riskus, izraisot ceļu satiksmes negadījumus. Kopš 2023. gada septembra Rīgas valstspilsētas pašvaldība ir uzsākusi mikromobilitātes rīku novietošanas zonu izveidi Rīgā.

2.7.10 SECINĀJUMI

2.7.10.1 INSTITUCIONĀLAIS IETVARS

- Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu Latvijā un RMA ir decentralizēta sabiedriskā transporta sistēma. Līdz ar to, RMA nav vienotas sabiedriskā transporta pasūtījuma institūcijas. Latvijas valsts ATD personā ir atbildīga par reģionālās nozīmes autobusu un vilcienu pārvadājumu organizēšanu un finansēšanu, savukārt valstspilsētu pašvaldības ir atbildīgas par pilsētu nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu un finansēšanu;
- Lielākais sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs RMA ir RS (vērtējot pēc pārvadāto pasažieru skaita), bet vislielākais pasažieru km skaits ir reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumus (789 miljoni Latvijā, tai skaitā 504 miljoni RMA) un vilcienu pārvadājumos (540 miljoni Latvijā, kur 97% pasažieru pārvietojas RMA robežās). 2022. gadā Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīklā tika pārvadāti 93,3 miljoni jeb 68% no kopējā sabiedriskā transporta pasažieru skaita reģionālas nozīmes pārvadājumu tīklā valstī un pilsētas nozīmes pārvadājumu tīklā RMA valstspilsētās. 2022. gadā Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta dotācijas apjoms bija 132 miljoni EUR jeb 55% no kopējā dotāciju apjoma reģionālās nozīmes pārvadājumu tīklā valstī un pilsētas nozīmes pārvadājumu tīklā RMA valstspilsētās.

2.7.10.2 REĢIONĀLĀS NOZĪMES AUTOBUSU PĀRVADĀJUMI

- RMA teritoriju 2022. gadā apkalpoja 488 reģionālās nozīmes autobusu maršruti (472 aktīvie maršruti) ar 4 049 reisiem, kas ir 47% no visiem reģionālajiem maršrutiem un 59% no visiem reisiem valstī. Šajos maršrutos 2022. gadā pārvadāts 15,551 miljons pasažieru (72% no reģionālās nozīmes autobusu maršrutos pārvadātajiem pasažieriem valstī). RMA pasažieru skaits 2022. gadā sasniedza tikai 72% no 2019. gada pasažieru apgrozījuma, un pasažieru skaita pieaugums pēc-pandēmijas periodā ir mazāks salīdzinājumā ar reģionālās nozīmes vilcienu maršrutiem;
- Vislielākais pārvadājumu blīvums ir RMA iekšējā telpā, kur tiek pārvadāts lielākais pasažieru skaits (9,4 miljoni), lai gan vidējais reisa piepildījums (vidēji RMA 16 pasažieri) un vidējā autobusu noslodze (vidēji RMA 8 pasažieri) ir salīdzinoši zema visā RMA teritorijā. Ņemot vērā iedzīvotāju ierobežoto maksātspēju un reisu nelielo piepildījumu, vidējais dotāciju pārsniegums pār biļešu ieņēmumiem 2022. gadā RMA bija 63%. Kopējais aprēķinātais valsts budžeta dotācijas apjoms sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem 2022. gadā bija 41,8 miljoni EUR.

2.7.10.3 REĢIONĀLĀS NOZĪMES VILCIENU PĀRVADĀJUMI

- Kopējais reģionālās nozīmes vilcienu pasažieru skaits RMA sasniedza 15,202 miljonus pasažieru 2022. gadā, kas ir 84% no 2019. gada (pirms pandēmijas) pasažieru skaita apgrozījuma. 89% no RMA pasažieriem tika pārvadāti elektrificētajās dzelzceļa līnijās. Dzelzceļa pasažieru skaits turpina pieaugt un 2023. gadā, iespējams, varētu sasniegt 2019. gada līmeni;
- Reģionālās nozīmes vilcienu pārvadājumos tiek izmantota piecu zonu sistēma, kur A zona atbilst Rīgas valstspilsētai. Biļetes cena A zonā ir 0,90 EUR par braucienu. PV ir iesniegusi Sabiedriskā transporta padomei tarifu izmaiņu priekšlikumu noteikt Rīgas robežās vienotu tarifu 1,50 EUR;
- Pēc SM pasūtījuma uzņēmums Ricardo Nederland B.V. ir veicis pētījumu par bezemisiju vilces tehnoloģiju alternatīvām un tehniskās specifikācijas izstrādi bezemisiju vilcienu iepirkumam.

2.7.10.4 VALSTSPILSĒTU SABIEDRISKAIS TRANSPORTS

- Jelgavas, Jūrmalas un Valmieras valstspilsētu pašvaldības izmanto fiksēto tarifu sistēmu attiecīgās pilsētas maršrutu tīklā. Rīgas valstspilsētas pašvaldība izmanto laika biļetes, kur attiecīgajā laika periodā ir iespējams veikt neierobežotu braucienu skaitu jebkurā sabiedriskajā transportā (piemēram, 90 minūšu biļete). Galvenie biļešu veidi ir viena brauciena biļetes un mēnešbiļetes;
- 2022. gadā sabiedriskā transporta pasažieru skaits Rīgas valstspilsētā bija 93,3 miljoni, Jūrmalas valstspilsētā - 3,0 miljoni, Jelgavas valstspilsētā - 2,5 miljoni un Valmieras valstspilsētā - 0,9 miljoni;
- Biļešu cenas par vienu braucienu ir robežās no 0,60 EUR Valmierā, 0,85 EUR Jelgavā (bezskaidras naudas norēķinos) līdz 1,50 EUR Rīgā (90 minūšu biļete). Jūrmalas pašvaldība ir vienīgā Latvijas valstspilsēta, kur pilsētas iedzīvotājiem vai nekustamā īpašuma īpašniekiem sabiedriskais transports ir pieejams bez maksas.

2.7.10.5 SABIEDRISKĀ TRANSPORTA BIĻEŠU SISTĒMA

- Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu par vienotās sabiedriskā transporta biļešu sistēmas izveidi un ieviešanu reģionālās nozīmes autobusu un vilcienu maršrutos ir atbildīga ATD. Savukārt katra no RMA valstspilsētām veido neatkarīgu tarifu politiku un biļešu sistēmu;
- Neatkarīgi no sabiedriskā transporta pakalpojuma pasūtītāja ir novērojama tendence izmantot elektroniskās biļetes un samazināt norēķinus skaidrā naudā. Galvenie elektronisko biļešu veidi ir kodu biļetes, kas ļauj veikt norēķinus ar viedtālruni tiešsaistes režīmā, un e-taloni (personalizēts vai nepersonalizēts e-talons, pilsētnieka karte, skolēna karte u.c.).

2.7.10.6 KOMERCIĀLAIS TRANSPORTS

- Atbilstoši Latvijas valdības sabiedriskā transporta politikai kopš 2021. gada ir bijuši mēģinājumi nodrošināt komerciālos pārvadājumus reģionālās nozīmes autobusu maršrutos, kas kursē paralēli reģionālās nozīmes dzelzceļa maršrutiem;
- Neskatoties uz ATD piedāvātajiem deviņiem komercmaršrutiem, komercpārvadājumi tika veikti tikai trijos maršrutos. Divos no šiem maršrutiem (Rīga – Daugavpils un Rīga – Olaine) komercpārvadājumi ir pārtraukti, jo transporta pakalpojumu sniegšana nav rentabla. Interesi par komercpārvadājumiem ārpus RMA maršrutos “Rīga - Liepāja” un “Liepāja – Daugavpils” ir izrādījusi AS “Lux Express Estonia”, plānojot piedāvāt augstākas kvalitātes autobusu pārvadājumu servisu;
- Vienīgais maršruts, kurā tiek izpildīti komercreisi, ir Nr. k6317 “Rīga – Salaspils”, kur pakalpojumus nodrošina SIA “GALSS BUSS”.

2.7.10.7 SKOLĒNU PĀRVADĀJUMI

- Skolēnu pārvadājumi ir atsevišķa pārvadājumu kategorija, kuru organizē pašvaldības par saviem līdzekļiem un kura neietilpst sabiedriskā transporta maršrutu tīklā;
- Trešā daļa (146 maršruti) no visiem regulārajiem sabiedriskā transporta maršrutiem RMA ir pielāgota skolēnu pārvadājumu vajadzībām;
- Pašvaldības nesniedz finansiālu atbalstu skolēnu pārvadājumu uzturēšanai sabiedriskā transporta maršrutu tīklā.

2.7.10.8 TRANSPORTS PĒC PIEPRASĪJUMA

- Ņemot vērā salīdzinoši nelielo iedzīvotāju blīvumu RMA ārējā telpā un funkcionālās ietekmes areālā, un salīdzinoši zemo reisu piepildījumu, ir apgrūtinoši nodrošināt sabiedriskā transporta maršrutus, kas maksimāli apmierinātu cilvēku vajadzības;
- Latvijā ir īstenoti vairāki “transports pēc pieprasījuma” pilotprojekti ārpus RMA. Šo pakalpojumu daļēji nodrošina arī ATD reģionālās nozīmes maršrutos, kur pasažieru plūsma ir neregulāra: trijos Latvijas maršrutos, tai skaitā RMA maršrutā Nr. 6783 “Dobele–Bukaiši” autobusi veic braucienu konkrētā reisā vai tā daļā, ja pasažieris ir iepriekš pieteicis pakalpojumu. 2019.-2020. gadā VPR īstenoja “transports pēc pieprasījuma” pilotprojektu Mazsalacas un Alūksnes novados. Lai arī pilotprojekti ir uzskatāmi par veiksmīgiem (elastīgi un iedzīvotāju vajadzībām piemēroti maršruti, pasažieru km pieaugums), tomēr neviena no VPR pašvaldībām nevēlējās turpināt “transports pēc pieprasījuma” īstenošanu un izlietot šim mērķim pašvaldību budžeta līdzekļus.

2.7.10.9 KOPLIETOŠANAS TRANSPORTS

- Koplietošanas automobiļi ir pieejami Latvijā no 2017. gada, bet mikromobilitātes rīki (elektriskie skrejriteņi un elektriskie velosipēdi) no 2014. gada, un šie pakalpojumi strauji attīstās. Koplietošanas transporta pakalpojumi ir visvairāk izplatīti Rīgā, bet tie ir pieejami arī citās RMA pilsētās, kā arī apdzīvotās vietās RMA iekšējā telpā. Šobrīd RMA automobiļu koplietošanas pakalpojumus sniedz četri uzņēmumi un mikromobilitātes pakalpojumus seši uzņēmumi. To skaits turpina pieaugt. Mikromobilitātes rīki ir videi draudzīgs alternatīvais transporta veids, kas īsās distancēs var aizvietot privāto autotransportu un nodrošina savienojamību vietās, kur nav pieejami sabiedriskā transporta pakalpojumi;
- Rīgā koplietošanā ir apmēram 1 700 automobiļu, un tuvāko gadu laikā šis skaits varētu pieaugt līdz 5 000-10 000 automobiļu. Koplietošanas automobiļu skaita pieaugums veicina automobilizācijas līmeņa pieaugumu, kas savukārt palielina transportlīdzekļu skaitu Rīgā, it sevišķi RVC un tā aizsardzības zonā. Vienlaikus ir novērojama nekontrolēta transportlīdzekļu atstāšana uz ielām un pie tirdzniecības vietām, jo autobraucēji var brīvi izvēlēties brauciena sākuma un galapunktu;

- Koplietošanas mikromobilitātes rīku skaits Rīgā pārsniedz 6 000. Ņemot vērā, ka mikromobilitātes rīku lietotāji izmanto ne tikai tam paredzētās braukšanas joslas, bet arī gājēju ietves uz ielām, braucot ar maksimālo ātrumu 25 km/h, šie satiksmes dalībnieki mēdz apdraudēt gājēju un citu satiksmes dalībnieku drošību, kā arī paši gūst traumas. Līdz ar to, Rīgas valstspilsētas pašvaldība plāno ieviest ierobežojumus mikromobilitātes rīku izmantošanā, nosakot mikromobilitātes rīku izmantošanas un novietošanas kārtību pašvaldībā.

2.8 SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIEEJAMĪBAS RAKSTUROJUMS

2.8.1 SABIEDRISKĀ TRANSPORTA INTENSITĀTE UN REGULARITĀTE

Sabiedriskā transporta maršrutu tīkls ārpus valstspilsētām atbilst iedzīvotāju izvietojumam teritorijā. Lielākais maršrutu tīkla blīvums ir RMA iekšējā telpā, kur ir pārvadāts arī lielākais pasažieru skaits. Populārākie maršruti savieno galvaspilsētu Rīgu ar Jūrmalu, Jelgavu, Ādažiem, Baldoni, Ķekavu, Baložiem, Salaspili (komercpārvadājumi) un Mārupes novadu. RMA ārējā telpā visbiežāk izmantotie ir maršruti, kas savieno Rīgu ar Bausku, Limbažiem, Siguldu, bet tiešās funkcionalitātes areālā maršruti, kas savieno Rīgu ar Dobeli, Cēsīm, Valmieru, Ainažiem, un maršruts, kas savieno Valmieru ar Cēsīm.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu maršrutu tīklu veido, lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un nodrošinātu maršrutu tīklā iespēju apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas to **normālajā (vispārpieņemtajā) darbalaikā**.

Sabiedriskais transports ar valsts finansiālu atbalstu lielā daļā RMA tiek nodrošināts daudz garākā diennakts periodā. Reģionālie vietējās nozīmes maršruti kursē (atiet no galapunkta) no plkst. 04:45 līdz pusnaktij, reģionālie starppilsētu nozīmes maršruti no tālajiem galapunktiem uz Rīgu sāk reisus plkst. 02:00 un kursē līdz 23:00. Balstoties uz iedzīvotāju pārvietošanās paradumiem un līdzekļu ekonomijas nolūkos, 36% visu reisu noteikta sezonalitāte jeb kalendārais kursēšanas laiks. Kopumā ir 29 dažādi autobusu reisu kursēšanas sezonalitātes varianti, kas dod zināmu līdzekļu ekonomiju valsts budžetā, bet padara sabiedriskā transporta grafiku ļoti sarežģītu un grūti uztveramu pasažieriem.

Lielākā sezonālo maršrutu grupa ir skolu mācību laikam pielāgotie maršruti, otra lielākā sezonālā grupa ir maršruti, kuru reisi pielāgoti vasaras mazdārziņu, kapu kopšanas vai kūrorta sezonai, kad reisi tiek izpildīti brīvdienās un atsevišķās darbdienās ar intensitāti divas līdz trīs reizes katrā virzienā. Šādi kursē 46 maršrutu reisi. Attiecīgi ziemas sezonā šie reisi vai nu nekursē vispār, vai kursē atsevišķās nedēļas dienās.

Atbilstoši maršrutu tīkla sadalījumam apkalpošanas daļās (lotēs), lielākā daļa reisu maršrutos tiek izpildīti pēc svārsta principa. Tā kā pasažieru plūsmai ir ciklisks raksturs diennakts laikā, kam pielāgojas sabiedriskais transports, tad no rīta daļa reisu bez pasažieriem vai ar pāris pasažieriem dodas uz galapunktu, kas atrodas tālāk no valstspilsētas vai cita attīstības centra, uz kurieni iedzīvotāji brauc strādāt vai mācīties, un piepildīts dodas atpakaļ. RMA iekšējā telpā un ārējā telpā līdz (~75 km no Rīgas), kā arī ap nacionālās nozīmes attīstības centriem un reģionālās nozīmes centriem, kuros izvietotas darba vietas un izglītības iestādes, maršrutu reisi dienas laikā izkārtoti tā, ka no rīta (laikā no 06:30 līdz 08:30) ir vairāki reisi ar 15-30 minūšu intervālu, dienas vidū intervāls sasniedz 60-90 minūtes, bet pēcpusdienā, kad iedzīvotāji atgriežas no darba (no ~16:30), reisu kursēšanas intensitāte uz divarpus stundām palielinās.

Reģionālās nozīmes vilcienu maršrutos tiek piemēroti tādi paši principi: no rīta virzienā uz Rīgu vilcieni kursē biežāk – no Jelgavas, Tukuma/Dubultiem ik pēc pusstundas, no Ogres, ņemot vērā dīzeļvilcienus no Zilupes/Rēzeknes, Daugavpils pat biežāk kā reizi pusstundā. Dienas vidū kursēšanas intervāls palielinās līdz stundai vai ilgāk. Pēc plkst. 16:30 līdz 18:30 intensitāte palielinās. No Skultes/Saulkrastiem vilcieni kursē ar divu stundu intervālu, aktīvajās stundās samazinot šo laiku līdz pusotrai - vienai stundai. Dīzeļvilciens no Siguldas, ņemot vērā četrus vilcienus no Valmieras un divus no Lugažiem (Valgas) katru dienu, kursē ar vienas līdz triju stundu intervālu. No 2023. gada 31. jūlija vilciens līdz Liepājai kursē katru dienu un divreiz dienā brīvdienās. Četras reizes dienā abos virzienos tiek nodrošināta satiksme ar Daugavpili, trīs reizes ar Rēzekni, divas reizes ar Ludzu/Zilupi, vienu reizi katru dienu abos virzienos ar Madonu un Krāslavu. Nedēļas nogalēs vilciens kursē līdz Gulbenei, Indrai un atpakaļ.

Sabiedriskā transporta kursēšanas biežumu ietekmē iedzīvotāju blīvums teritorijā, iedzīvotāju paradumi, vajadzības un maršrutu rentabilitāte. Sabiedriskā transporta organizēšanas kārtību nosaka Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums un MK 2010. gada 13. jūlija noteikumi Nr.634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā”.

Valsts garantētais sabiedriskā transporta kursēšanas biežuma minimums noteikts minētā likuma 6. pantā (skatīt 2-18. tabulu).

2–18. TABULA. MINIMĀLAIS VALSTS GARANTĒTAIS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMU APJOMS REĢIONĀLĀS NOZĪMES MARŠRUTU TĪKLA VALSTS PASŪTĪTAJĀ DAĻĀ AUTOBUSU SATIKSMĒ

Pašvaldības tips	Iedzīvotāju skaits	Nodrošināmais savienojuma veids	Reisu kursēšanas biežums dienā	Maršruta rentabilitāte
Novada pilsēta	>5 000	Centru ar citām pilsētas daļām	>= 8	Pārvadātāja ieņēmumi (ieskaitot ieņēmumus par pasažieriem ar atlaidēm) >=25% no faktiskajām vai plānotajām izmaksām
Novada pilsēta	>5 000	Ar novada pilsētām un ciemiem ar iedzīvotāju skaitu <3 000	>=4	Pārvadātāja ieņēmumi (ieskaitot ieņēmumus par pasažieriem ar atlaidēm) >=25% no faktiskajām vai plānotajām izmaksām
Novads	visi	Ar tuvējiem novadiem	>=4	Pārvadātāja ieņēmumi (ieskaitot ieņēmumus par pasažieriem ar atlaidēm) >=25% no faktiskajām vai plānotajām izmaksām
Novads	visi	Novada centra savienojums ar pagastiem un tuvāko sava novada pilsētu	>=4	Pārvadātāja ieņēmumi (ieskaitot ieņēmumus par pasažieriem ar atlaidēm) >=25% no faktiskajām vai plānotajām izmaksām

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot MK 2010. gada 13. jūlija noteikumus Nr.634

Faktiski reisu skaits šādos savienojumos vairākas reizes pārsniedz noteikto minimumu (skatīt 2.8.4. sadaļu "Apdzīvoto vietu sasniedzamība"), savukārt noteiktais ieņēmumu slieksnis daudzos gadījumos netiek sasniegts. RMA iekšējā telpā kursējošos maršrutos 40% gadījumu ieņēmumi ir mazāki nekā 25% no izmaksām, ārējās telpas maršrutiem tādu ir 54%, bet tiešās funkcionālās ietekmes areālā pat 59%. Atsevišķiem maršrutiem biļešu ieņēmumi nosedz tikai 10% vai mazāku daļu no izmaksām. Tie ir reģionālie vietējās nozīmes maršruti, kuri iet caur mazapdzīvotām vietām un pārvadā nelielu skaitu pasažieru reisā (1–10), kā arī gari reģionālās starppilsētu nozīmes maršruti, kuros pasažieri pārvietojas nelielos maršruta posmos.

Sabiedriskā transporta pakalpojumus valstspilsētās (izņemot Ogri) organizē un finansē šo pilsētu pašvaldības.

Sabiedriskā transporta uzņēmumu pārstāvji, kā arī biedrības "Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija" prezidents ir norādījuši uz autobusu šoferu trūkumu un salīdzinoši lielo vidējo vecumu kā vienu no galvenajām sabiedriskā transporta problēmām valstī. Ir sabiedriskā transporta pakalpojumu uzņēmumi, kur šoferu vidējais vecums pārsniedz 60 gadus. Tā rezultātā reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumos regulāri ir gadījumi, kad sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji ir spiesti atcelt reisus. Līdz ar to, tuvāko gadu laikā šoferu trūkuma dēļ reģionālās nozīmes autobusu transporta un atsevišķās valstspilsētās pilsētu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem varētu būt problēmas nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos noteikto reisu skaita izpildi.

2.8.2 SABIEDRISKĀ TRANSPORTA MARŠRUTU PĀRKLĀJUMS

Sabiedriskā transporta pārklājumu RMA teritorijā veido reģionālās nozīmes autobusu un vilcienu maršruti, un valstspilsētu maršruti, kas apkalpo piepilsētu teritorijas.

Reģionālas nozīmes maršrutu tīkls tiek plānots, balstoties uz pasažieru pieprasījumu, un tiek grozīts atbilstoši izmaiņām pieprasījumā, kā arī iedzīvotāju, pašvaldību vai plānošanas reģionu priekšlikumiem. Reģionālās nozīmes maršrutu tīkla pārklājums RMA teritorijā atbilst iedzīvotāju izvietojumam un vajadzībām.

Pēdējos desmit gados ir mainījusies Latvijas novadu apdzīvotība, ir vērojams izteiktāks urbanizācijas process, koncentrējot lielāko daļu sociālo pakalpojumu un saimnieciskās darbības pilsētās un ap tām. Ir mainījies valsts administratīvi teritoriālais iedalījums – no rajoniem uz novadiem un plānošanas reģioniem, ir izveidoti reģionālie attīstības centri. 2021. gadā notika administratīvi teritoriālā reforma, kuras rezultātā mainījies atsevišķu novadu statuss un apdzīvoto vietu piederība jaunajiem apvienotajiem novadiem. Tas radījis jaunus izaicinājumus sabiedriskā transporta nodrošinājumā. Sabiedriskā transporta maršrutu tīkls regulāri tiek pārskatīts un pilnveidots, lai tas būtu ekonomiski izdevīgāks valstij, ērtāks pasažieriem, kā arī pievilcīgāks pakalpojumu sniedzējiem.

Ņemot vērā iedzīvotāju skaita samazināšanos atsevišķās apdzīvotās vietās un vienlaicīgu iedzīvotāju koncentrēšanos pilsētās un ap tām, arī RMA teritorijā notikušas izmaiņas sabiedriskā transporta pārklājumā. Pēdējos četros gados (2019. - 2022.) ir samazinājies reģionālās nozīmes autobusu maršrutu skaits (par 3%) un reisu skaits (par 15%). Tā rezultātā ir samazinājies nobraukums maršrutu tīklā RMA teritorijā no 53,14 miljoniem km 2019. gadā līdz 47,70 miljoniem km 2022. gadā, jeb par 10,2%.

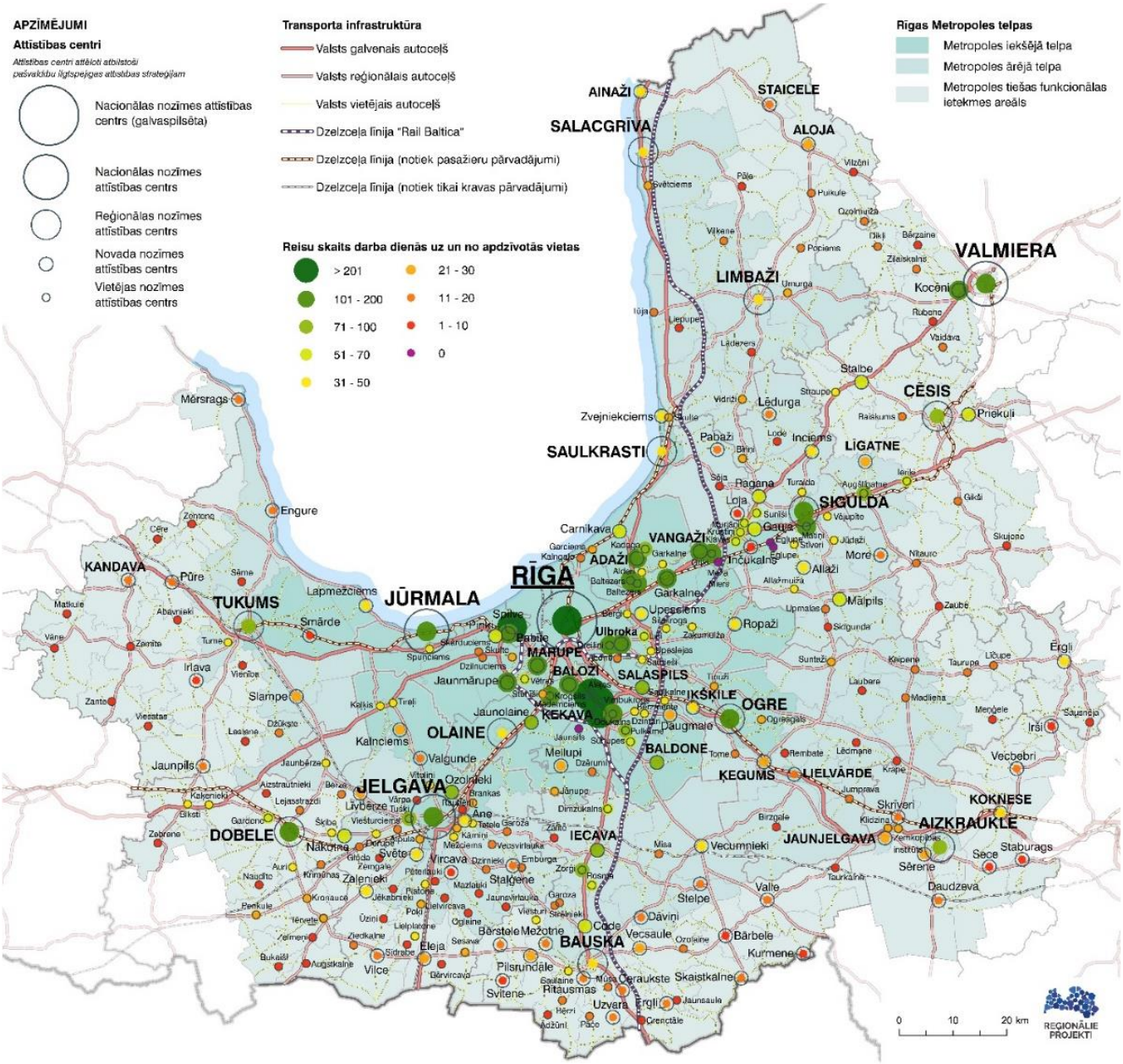
Vislielākais reisu skaits ir RMA iekšējā telpā 25 km attālumā ap Rīgu, kur reisu skaits sasniedz 101-200 un vairāk darbdienā (skatīt 2-13. attēlu). Arī Jūrmalas, Jelgavas, Ogres un Valmieras valstspilsētu savienojumu skaits darbdienās ir ievērojams – no 71 līdz 100 reisiem. Tie ir savienojumi ar galvaspilsētu, citām pilsētām savā un blakus novados, kā arī ar apkārtējiem novadiem un pagastiem.

Sabiedriskā transporta maršrutu pārklājumu lielā mērā nosaka ne vien pilsētu tuvums, bet arī valsts galveno autoceļu izvietojums, pa kuriem reģionālās nozīmes autobusi nogādā pasažierus galvaspilsētā un no novadu centriem uz reģionu attīstības centriem. RMA teritorijā ar sabiedrisko transportu visnoslogotākie ir autoceļi A2 “Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža”, A3 “Inčukalns – Valmiera – Igaunijas robeža” un A7 “Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle)”. Attiecīgi teritorijas ap tiem ir ar vislielāko sabiedriskā transporta pārklājumu.

Atbilstoši apdzīvotības blīvumam un iedzīvotāju pieprasījumam metropoles ārējā telpā sabiedriskā transporta pārklājums ir mazāks. Tas ir robežās no 11 līdz 30 reisiem darbdienās novadu attīstības centros. Tajos attīstības centros, kas atrodas uz valsts galvenajiem autoceļiem, reisu skaits sasniedz 50 līdz 100 reisus dienā. Vietējās nozīmes attīstības centros un to apkārtnē reisu skaits ir ievērojami mazāks – no viena līdz 10 reisiem.

RMA tiešās funkcionālās ietekmes areālā sabiedriskā transporta savienojamība ar reģionālās nozīmes attīstības centriem ir augsta – līdz 100 reisiem dienā. Novadu attīstības centriem tiek nodrošināti savienojumi ar 20 līdz 30 reisiem darbdienās. Pagastos ar zemāku iedzīvotāju blīvumu pārsvarā ir līdz 10 reisiem dienā. Tuvāk RMA robežai atsevišķās vietās ir trīs reisi dienā, kas nodrošina izglītojamo nokļūšanu uz izglītības iestādēm un no tām.

Ievērojama loma sabiedriskā transporta pārklājumā ir dzelzceļa satiksmei, kas nodrošina savienojumus starp pilsētām un apkalpo lielu pasažieru skaitu. Maršrutos Rīga – Tukums, Rīga – Jelgava, Rīga – Olaine, Rīga – Ogre – Aizkraukle, Rīga – Sigulda tika samazināts autobusu reisu skaits, to vietā nodrošinot satiksmi ar vilcieniem. Tas ļāva saglabāt iedzīvotājiem iespēju nokļūt paredzētajā galamērķī, bet vienlaikus, samazināja autoceļu noslodzi un sastrēgumus galvaspilsētas ielās.



2-13. ATTĒLS. REISU SKAITS RĪGAS METROPOLES AREĀLA APDZĪVOTAJĀS VIETĀS

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot ATD datus

2.8.3 SABIEDRISKĀ TRANSPORTA MARŠRUTU SAVIENOJAMĪBA

Skolēnu maršruti tiek organizēti vietās, kur skolēni nevar nokļūt uz skolu ar sabiedrisko transportu. Tomēr ir atsevišķas vietas, kur skolēni no sabiedriskā transporta pārsēžas skolēnu autobusos, lai nokļūtu skolās. Tādas ir Cēsu novadā, Ogres novadā un Talsu novadā. Kā minēts Pētījuma 2.7.7. sadaļā "Skolēnu pārvadājumi", detalizēta informācija par skolēnu pārvadājumiem nav pieejama.

Dzelzceļš ir sabiedriskā transporta mugurkauls un tam ir priekšrocības salīdzinājumā ar autobusu satiksmi – ātrums, nav sastrēgumu, ērtāk sēdēt un pārvadāt bagāžu, lētākas biļetes. Līdz ar to, iedzīvotāji, kur iespējams, izvēlas vilcienu satiksmi. Lai nodrošinātu iespēju nokļūt līdz vilcienam, ATD kopā ar plānošanas reģioniem ir izveidojusi autobusu reisus, kas no tuvākām un tālākām vietām pieved pasažierus pie dzelzceļa stacijām.

RMA iekšējā telpā šādi reisi ir noorganizēti pie Saulkrastu, Carnikavas, Ogres, Jelgavas, Dubultu un Tukuma stacijām, RMA ārējā telpā pie Līgatnes un Skrīveru stacijām. Aizkraukles dzelzceļa staciju ar autoostu savieno autobuss, kura reisi ir pieskaņoti katram vilciena reisam. Tiešās funkcionālās ietekmes areālā autobusu reisi pieved un aizved no Cēsu autoostas un pieved pie Jāņmuižas dzelzceļa pieturas punkta, kā arī no teritorijas ārpus

RMA pieved un aizved no Pļaviņu stacijas. Valmierā autoostu ar dzelzceļa staciju savieno astoņi pilsētas autobusu maršruti. Pretī katram vilcienam ir autobuss, kas pieved un aizved pasažierus gan uz dažādiem pilsētas rajoniem, gan uz autoostu, lai varētu doties tālāk. Diemžēl atsevišķi reģionālie vietējās nozīmes autobusu maršruti nav saskaņoti ar vilcienu pienākšanas laikiem.

Jelgavā 11 pilsētas autobusu maršruti un seši reģionālie vietējās nozīmes autobusu maršruti kursē gar Jelgavas dzelzceļa staciju, pieci pilsētas autobusu maršruti un trīs reģionālās nozīmes autobusu maršruti kursē gar Cukurfabrikas staciju un viens pilsētas autobusa maršruts kursē gar Ozolnieku pieturas punktu (atrodas Jelgavas novadā).

Rīgas valstspilsētā no 23 dzelzceļa stacijām un pieturas punktiem tikai pie deviņiem var piekļūt ar sabiedrisko transportu, kur attālums no sabiedriskā transporta pieturas līdz dzelzceļa stacijai vai pieturas punktam ir līdz 400 metriem.

2.8.4 APDZĪVOTO VIETU SASNIEDZAMĪBA

Kopumā pilsētas un ciemi RMA ir labi nodrošināti ar sabiedrisko transportu, lai nokļūtu uz izglītības iestādēm, darbu, apmeklētu medicīnas iestādes, nokļūtu tuvākajā administratīvajā centrā.

Problēmas ir ciemos, kas sākotnēji bijuši dārziņu un vasarnīcu rajoni, bet ir pārveidoti par pastāvīgas dzīvošanas vietām, kā arī jaunajos ciemos, kas veidojas no vecajām apdzīvotajām vietām attālās pļavās un mežos, kur sabiedrisko transportu ir grūti nodrošināt. Ir attālas vietas, kur sabiedriskā transporta pietura no dzīvesvietas atrodas vairāk nekā 3 km attālumā. Tas neveicina sabiedriskā transporta izmantošanu.

Administratīvi teritoriālās reformas rezultātā pēc vairāku novadu apvienošanas jaunajam novada centram nav transporta savienojumu ar daļu no novada pagastiem un ciemiem. Tas novērojams Mārupes novadā (apvienojoties ar līdzšinējo Babītes novadu) un Ropažu novadā ar administratīvo centru Ulbrokā.

Novērtējot sabiedriskā transporta pieejamību RMA, secināms, ka 10% ciemu iedzīvotāji nevar nokļūt darba vietās un atgriezties no tām ar sabiedrisko transportu, ja vien viņu darba vietas nav savā ciemā, 9% apdzīvoto vietu nav savienojumu ar blakus novadiem, bet 7% nav sabiedriskā transporta savienojuma ar tuvāko attīstības centru. Jāpiebilst, ka tikai 6% gadījumu šajās apdzīvotajās vietās bija vairāk nekā 100 reģistrētu iedzīvotāju (skatīt 2-19. tabulu).

2–19. TABULA. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIEEJAMĪBAS NOVĒRTĒJUMS

RMA zonas	Apdzīvoto vietu skaits (pilsētas un ciemi)	Nav transporta, lai ikdienā nokļūtu uz darbu un atpakaļ	Nav savienojuma ar blakus novadu, pagastu	Nav iespēja katru dienu nokļūt tuvākajā attīstības centrā	Sabiedriskā transporta pietura tālāk par 3 km	Iedzīvotāju skaits >100 vietās, no kurām nevar nokļūt uz darbu/ kaimiņu novadu/tuvāko attīstības centru
Iekšējā telpa	225	26 (12%)	22 (10%)	26 (12%)	19 (8%)	12 (6%)
Ārējā telpa	157	9 (6%)	18 (12%)	6 (4%)	6 (4%)	10 (6%)
Tiešās funkcionālās ietekmes areāls	185	21 (11%)	11 (6%)	7 (4%)	7 (4%)	6 (3%)

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot ATD datus

Ar sabiedrisko transportu no Babītes pagasta apdzīvotajām vietām nevar nokļūt uz novada attīstības centru Mārupi, nebraucot caur Rīgu, no Olaines pagasta apdzīvotām vietām nevar nokļūt uz novada attīstības centru Olaini, no Garkalnes pagasta apdzīvotām vietām nevar nokļūt uz novada attīstības centru Ulbroku, no Ķekavas pagasta apdzīvotām vietām Jaunsils, Plakanciems, Mellupi nevar nokļūt Ķekavā. No Baložu pilsētas Ķekavā var nokļūt, pārsēžoties pieturā "Baložu pagrieziens" sabiedriskajā transportā, kas dodas uz novada centru pa autoceļu A7 "Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle)".

Tiešās funkcionālās ietekmes areālā ir apdzīvotās vietas, no kurām iedzīvotāji dodas uz tuvāko attīstības centru, un līdz šim nav izteikuši pretenzijas, ka nevar doties uz sava novada centru. Mūsdienās, kad lielāko daļu pakalpojumu var saņemt attālināti, vajadzība katru dienu nokļūt sava novada administratīvajā centrā ir sarukusi līdz minimumam vai pat vispār zudusi.

Izvērtējot sabiedriskā transporta nodrošinājumu atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumam, secināms, ka 56 ciemu iedzīvotāji nevar nokļūt darba vietās un atpakaļ, ja vien viņu darba vieta nav viņu dzīves vietas tuvumā.

Novērtējot 2-18. tabulā dotos Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma kritērijus, secināms, ka RMA ir 17 novadu pilsētas ar iedzīvotāju skaitu lielāku par 5 000. Septiņās no tām ir pilsētas transports, kuru nodrošina reģionālie vietējās nozīmes maršruti, deviņās pilsētās transportu nodrošina reģionālie vietējās nozīmes maršruti, kas savieno pilsētu ar citām apdzīvotām vietām. Visās pilsētās reisu skaits, kuri savieno dažādas pilsētas daļas ar centru, pārsniedz astoņus. No visām pilsētām vienīgi Ikšķilē nav sabiedriskā transporta, kas savienotu atsevišķas pilsētas daļas ar centru. Četras reizes dienā Ikšķilē vienā virzienā kursē reģionālais vietējās nozīmes autobuss, kas savieno pilsētas centru ar pludmali (pietura "Sv. Meinarda sala") un Ikšķiles Brīvo skolu, kas atrodas pilsētas nomalē Elkšņu rajonā, 4 km attālumā no centra. No 2022. gada Ikšķilē ir pieejami nomā mikromobilitātes līdzekļi, kas risina pārvietošanās problēmu daļai iedzīvotāju.

Visas novadu pilsētas ar iedzīvotāju skaitu virs 5 000 ir savienotas ar citām novada pilsētām ar iedzīvotāju skaitu zem 3 000 iedzīvotāju vismaz četras reizes dienā. Šādas pilsētas ir Koknese un Jaunjelgava Aizkraukles novadā. Savienojumu skaits dienā ir attiecīgi 36 un 10 gan reģionālajos vietējās nozīmes, gan starppilsētu nozīmes maršrutos. Līgatne Cēsu novadā savienota ar Cēsīm ar astoņiem reisiem, Ķegums Ogres novadā ar Ogri 12 reizes dienā. Limbažu novadā ir vairākas pilsētas, kurās ir mazāk nekā 3 000 iedzīvotāju un tās ir savienotas ar novada centru Limbažiem: ar Ainažiem deviņi reisi, Salacgrīvu 13 reisi un Staiceli 8 reisi dienā.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā nav iekļautas pilsētas un ciemi ar iedzīvotāju skaitu starp 3 000 un 5 000 iedzīvotājiem. Šobrīd RMA ir trīs tādas pilsētas: Kandava, Saulkrasti un Vangaži. Šīs pilsētas ir savienotas gan ar lielākām pilsētām, gan ar tuvākiem ciemiem vairāk nekā astoņas reizes dienā. Ciemi ar iedzīvotāju skaitu virs 3 000 ir pieci: Carnikava, Jaunmārupe, Jaunolaine, Ozolnieki un Piņķi. No Piņķiem uz sava novada centru var nokļūt, pārsēžoties Rīgā.

Prasība savienot novada centru ar tuvējo novadu vismaz četras reizes dienā tiek ievērota visiem novadu centriem, izņemot Mārupes novadu, no kura centra var nokļūt tikai Rīgā.

Valsts garantēti savienojumi starp novada centru un tuvāko sava novada pilsētu visiem pagastiem un pilsētām netiek izpildīti, kā minēts iepriekš tekstā, Ķekavas, Mārupes, Olaines un Ropažu novados.

2.8.5 SECINĀJUMI

- Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu maršrutu tīklu veido, lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un nodrošinātu maršrutu tīklā iespēju apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas to normālajā (vispārpieņemtajā) darbalaikā. Sabiedriskais transports RMA tiek nodrošināts arī ārpus darbalaika un brīvdienās;
- Reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīkls ir pakārtots iedzīvotāju pārvietošanās paradumiem. Kopā maršrutu tīklā ir 29 dažādi autobusu reisu kursēšanas sezonalitātes varianti (skolēnu mācību laiks, vasaras mazdārziņi, kūrorta sezona u.c.), kas nodrošina valsts budžeta līdzekļu ekonomiju, bet, no otras puses, padara sabiedriskā transporta kustības grafiku grūti uztveramu pasažieriem;
- Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā ir noteikts minimālais reisu kursēšanas biežums dienā atkarībā no iedzīvotāju skaita apdzīvotajās vietās un nodrošināmā sabiedriskā transporta savienojuma veida, kā arī maršruta rentabilitāte (pārvadātāja ieņēmumiem ir jābūt vienādiem vai lielākiem par 25% no faktiskajām vai plānotajām izmaksām). Faktiski reisu skaits ir lielāks par likumā noteikto minimumu, un likumā noteiktais maršrutu rentabilitātes rādītājs ne vienmēr tiek sasniegts (piemēram, 2022. gadā RMA iekšējā telpā 40% gadījumos sabiedriskā transporta maršrutu ieņēmumi bija mazāki par 25% no izmaksām);
- Iespēju robežās ATD nodrošina sabiedriskā transporta maršrutu savienojamību. ATD kopā ar plānošanas reģioniem ir izveidojusi autobusu reisus, kas pieved pasažierus pie dzelzceļa stacijām. RMA iekšējā telpā šādi reisi ir pie Saulkrastu, Carnikavas, Ogres, Jelgavas, Dubultu un Tukuma stacijām, bet RMA ārējā telpā pie Līgatnes, Skrīveru un Aizkraukles dzelzceļa stacijām (autobusu maršruts starp dzelzceļa staciju un pilsētas autoostu). Maršrutu savienojamība būs jāpārskata pēc regulārā intervāla grafika ieviešanas reģionālās nozīmes vilcienu pārvadājumu tīklā, jo tas ļaus nodrošināt papildu pievedošo reģionālās nozīmes autobusu maršrutu izveidi pie dzelzceļa stacijām reģionālās nozīmes starppilsētu pārvadājumos;
- Apdzīvoto vietu sasniedzamība ar sabiedrisko transportu RMA ir salīdzinoši augsta. RMA ir tikai 28 apdzīvotas vietas, no kurām nevar nokļūt ar sabiedrisko transportu uz darbu, kaimiņu novadu vai tuvāko attīstības centru un kurās iedzīvotāju skaits ir lielāks par 100;
- Būtiska problēma sabiedriskā transporta pieejamībai nākotnē ir šoferu trūkums un salīdzinoši lielais pirmspensijas un pensijas vecuma šoferu skaits reģionālās nozīmes autobusu un pilsētu sabiedriskā transporta pārvadājumos. Šoferu trūkuma dēļ reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pārvadājumos nereti tiek atcelti reisi.

2.9 SAISTĪTIE TRANSPORTA NOZARES PROJEKTI

2.9.1 PROJEKTA "BALTIC LOOP" PĒTĪJUMS PAR MOBILITĀTES RISINĀJUMIEM RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ

Interreg Centrālās Baltijas jūras programmas projekta "Baltic Loop" ietvaros 2021. gadā pēc Rīgas Plānošanas reģiona pasūtījuma SIA "AC Konsultācijas" veica pētījumu "*Baltic Loop* iekšzemes un pārrobežu mobilitātes savienojumu un risinājumu iespējas Rīgas metropoles areālā".

Pētījumā tika analizēti *Baltic Loop* Dienvidu transporta koridora posmi Ventspils – Rīga, Rīgas apvedceļš, Rīga – Valka.

Pētījumā secināts, ka galvenie pašlaik esošie trūkumi iedzīvotāju mobilitātē RMA ir:

- Starptautisko transporta mezglu – Rīgas Pasažieru ostas un Starptautiskās lidostas "Rīga" – sasniedzamība ar sabiedrisko transportu;
- Neefektīvi starptautiskie dzelzceļa pārvadājumi (netiek nodrošināti pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu uz Ventspili (un tālāk uz prāmi), neefektīvs savienojums ar Valku/Valgu, jo vilciens kursē tikai divas reizes dienā, un kustības ātrums ir mazs. Netiek nodrošināti dzelzceļa pārvadājumi uz Lietuvu, bet situācija uzlabosies pēc Rail Baltica būvniecības pabeigšanas;
- Baltic Loop Dienvidu koridora efektīvu funkcionēšanu autotransportam apgrūtina Ziemeļu šķērsojuma trūkums Rīgā.

Papildus iepriekš minētajam pētījumā ir konstatēts, ka vienotas, multimodālas transporta sistēmas attīstību kavē mobilitātes punktu trūkums. Pasažieriem nav nodrošināta ērta pārsēšanās iespēja starp dažādiem transporta veidiem (gan telpas, gan laika ziņā), nav nodrošināta iespēja droši un ērti atstāt automobili, velosipēdu vai elektrisko skrejriteni. Piemēram, Rail Baltica projektā ir plānotas 16 reģionālās stacijas, kas varētu kalpot kā mobilitātes punkti, taču arī šajā gadījumā ir jārod risinājumi, lai nodrošinātu pasažieru nokļūšanu uz/no stacijām, jo stacijas galvenokārt atrodas attālāk no pasažieru dzīvesvietas, kā arī jāattīsta *Park+Ride* tīkls.

2.9.2 RĪGAS DZELZCEĻA MEZGLA DARBĪBAS OPTIMIZĀCIJAS IZPĒTE

Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas izpēti 2021. gadā pēc AS RB Rail pasūtījuma veica Ramboll Danmark AS un Ramboll Deutschland GmbH.

Šī pētījuma galvenais mērķis bija sagatavot detalizētu operatīvo izpēti Rīgas dzelzceļa mezgla zonai, kas ietver Rail Baltica paralēlos dzelzceļa līnijas posmus (Šķirotava – Rīgas Centrālā stacija, Rīgas Centrālā stacija – Torņakalns – Zasulauks – Imanta), kā arī saistītās līnijas Rīgas valstspilsētas teritorijā (Rīga – Zemitāni, Zasulauks – Bolderāja/Daugavgrīva) abiem sliežu platumiem (1 435 un 1 520 mm). Pētījuma plānošanas laika periods ir īstermiņa (2026. gads), vidēja termiņa (2036. gads) un ilgtermiņa (2046. gads), un ietver arī 1 520 mm dzelzceļa infrastruktūras rekonstrukciju atbilstoši 1 435 mm Rail Baltica projekta īstenošanai (2021.-2026. gads).

Pētījuma mērķi:

- Noteikt ekspluatācijas prasības un turpmāko sliežu ceļu izvietojumu abiem sliežu platumiem zonā, kas aptver Rīgas Centrālo staciju un blakus esošos līniju posmus;
- Izstrādāt prasības attiecībā uz pasažieru ritošā sastāva uzturēšanu un savietošanas iespējām abiem sliežu platumiem.

Attiecībā uz pasažieru dzelzceļa satiksmi tika ierosināts izveidot fiksētā intervāla kustības grafiku ar šādiem principiem:

- Rīgas piepilsētas satiksme ar intervālu līdz 15 minūtēm līnijās ar vislielāko pieprasījumu (Aizkraukle – Dubulti/Sloka, Rīgas Centrālā stacija – Jelgava);
- Reģionālo ātrvilcienu satiksme uz iekšzemes un pārrobežu galamērķiem ar 120 minūšu intervālu (līdz 60 minūšu intervālam maksimālā pieprasījuma laikos, kā arī izlaižot dažus reisus zema pasažieru pieprasījuma laikos);
- Optimizēts vilcienu apstāšanās grafiks (visas maršruta pieturas bez izņēmumiem, ko apkalpo visi vilcieni, atšķirīgs grafiks ātrvilcieniem un piepilsētas vilcieniem Rīgas piepilsētas zonā, ārpus Rīgas piepilsētas zonas visi vilcieni apstājas pārējās stacijās).

Pētījuma ietvaros tika izstrādāti priekšlikumi Rīgas piepilsētas dzelzceļa pasažieru satiksmes plānam.

2.9.3 KPMG PĒTĪJUMS "ILGTSPĒJĪGAS MOBILITĀTES NODROŠINĀŠANA"

Pētījumu "Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana" 2020. un 2021. gadā veica SIA "*KPMG Baltics*", *VVA Brussels S.p.r.l* un SIA "Dynamic University". Projekts tika īstenots ar ES Strukturālo reformu ģenerāldirektorāta (REFORM DG) atbalstu. Tā mērķis bija nodrošināt tehnisko palīdzību SM ilgtspējīgas mobilitātes risinājumu ieviešanā.

Pētījuma ietvaros tika sagatavoti seši nodevumi, tai skaitā:

Nodevums 2a: Pašreizējā sabiedriskā transporta sistēmas modeļa analītisks pētījums

Sabiedriskā transporta un mikromobilitātes iespēju pētījums tika veikts 10 pašvaldībās Latvijā, kas atbilstoši administratīvi teritoriālajai reformai (reforma stājās spēkā 2021. gada 30. jūnijā), kļuva par valstspilsētām, tai skaitā četrās RMA ietilpstošajās valstspilsētās – Rīgā, Jūrmalā, Jelgavā un Ogrē.

Pētījuma rezultātā tika secināts, ka:

- Tikai daļa valstspilsētu ir pietiekami apsvērušas mikromobilitātes infrastruktūras (piekļuvi potenciālajiem mobilitātes punktiem un to aprīkojumu) attīstību atbilstoši sabiedriskā transporta tīklam, lai veicinātu labāku un ilgtspējīgāku mobilitāti;
- Pilsētās, kurās autoosta un dzelzceļa stacija atrodas dažādās pilsētas vietās, ir sarežģītāk izstrādāt integrētu sabiedriskā transporta sistēmu. Tas ir jautājums, kas prasa īpašu pašvaldības un/vai vietējo uzņēmēju sadarbību (autoostas pieder vai nu privātpersonām vai pašvaldībām) ar ATD, LDz, PV un reģionālās nozīmes autobusu maršrutu pārvadātājiem;
- Lielākā daļa valstspilsētu nodrošina autobusus, kas ir piemēroti personām ar ierobežotu mobilitāti, tomēr lielākajā daļā pašvaldību dzelzceļa infrastruktūra tam nav piemērota. Lai arī tā ir LDz atbildība, šis jautājums būtu jāatrisina kopā ar pašvaldībām un citām ieinteresētajām pusēm.

Nodevums 2b: Rīcības plāns pilsētas un starppilsētu transporta integrācijai vienotā sabiedriskā transporta vadības sistēmā

Rīcības plānā iekļauti principi un piemēri, kā labāk nodrošināt sabiedriskā transporta integrāciju no lietotāju perspektīvas. Minēti arī labākie starptautiskās prakses piemēri mikromobilitātes sekmīgai integrācijai sabiedriskā transporta sistēmā (Nīderlande, Dānija).

Nodevuma ietvaros ir sagatavots arī rīcības plāns ilgtspējīgas mobilitātes plānošanai Latvijā, kas balstās uz diviem priekšnosacījumiem:

- Mobilitātes jomā jānodrošina vienota valsts līmeņa politikas plānošana;
- Integrācija starp valsti un pašvaldībām attiecībā uz iedzīvotāju mobilitāti ir jāstiprina visās jomās.

Papildus iepriekš minētajam ir izstrādāti priekšlikumi mobilitātes pārvaldības modelim, kas paredz izveidot SM Mobilitātes departamentu, iekļaujot tajā vairākus ekspertus, kas pašlaik strādā dažādos ministrijas departamentos.

Pētījumā izstrādāti ieteikumi uzlabojumiem pašreizējam sabiedriskā transporta sistēmas modelim Latvijā:

- Labāka sabiedriskā transporta un mikromobilitātes infrastruktūras savietojamība (kvalitāte, pieejamība, aprīkojums);
- Sabiedriskā transporta un velosipēdu satiksmes plānošanas un organizēšanas uzlabošana;
- Lielāka integrācija starp valstspilsētu un reģionālās nozīmes sabiedrisko transportu;
- Mobilitātes uzlabojumi personām ar ierobežotu mobilitāti.

3. RĪGAS METROPOLES AREĀLA SABIEDRISKĀ TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS STRATĒĢIJA

Pētījuma 3. sadaļa ir sagatavota, balstoties uz Eiropas Zaļo kursu, TAP2027, ATD izstrādāto Reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta attīstības koncepciju 2021.-2030. gadam, ieinteresēto pušu padziļināto interviju rezultātiem, kā arī Pētījuma Autoru veikto analīzi.

3.1 POLITISKĀS, EKONOMISKĀS, SOCIĀLĀS UN TEHNOLOĢISKĀS VIDES ANALĪZE

Šī Pētījuma sadaļa ietver sabiedrisko transportu ietekmējošās makroekonomiskās vides politisko, ekonomisko, sociālo un tehnoloģisko aspektu jeb PEST analīzi.

3.1.1 POLITISKĀ VIDE

Būtiskāko politisko ietekmi uz sabiedriskā transporta attīstību rada ES klimata politika jeb Eiropas Zaļais kurss, kas ir aprakstīts Pētījuma 2.1.3. sadaļā "Eiropas Zaļais kurss un "Gatavi mērķrādītājam 55" sistēma".

ES klimata politika vienlaikus nozīmē izmaiņas sabiedriskā transporta pakalpojumu organizācijā, jo viens no ES klimata politikas uzdevumiem ir novērst transporta radīto vides piesārņojumu (tai skaitā sastrēgumus pilsētās un transportlīdzekļu radīto piesārņojumu), samazinot privātā autotransporta izmantošanu un attiecīgi palielinot sabiedriskā transporta un citu videi draudzīgu mobilitātes veidu izmantošanu.

Viens no Eiropas Zaļā kursa elementiem ir ilgtspējīga un vieda mobilitāte. Ņemot vērā IKT, tai skaitā lietu interneta attīstību, apmēram pēdējo 10 gadu laikā ir radīta jauna mobilitātes koncepcija jeb **mobilitāte kā pakalpojums**: digitāla platforma ar integrētiem pakalpojumiem, ieskaitot visu transporta veidu maršrutu plānošanu, biļešu rezervēšanu un iegādi no brauciena sākuma punkta līdz beigu punktam. Mobilitāte kā pakalpojums ietver visus iespējamos transporta veidus, izņemot privāto autotransportu: dzelzceļa transports, autobusu transports, autobusu transports pēc pieprasījuma, taksometri, nomas automobiļi, koplietošanas automobiļi, skrejriteņi, elektriskie velosipēdi un citi. Šī koncepcija ir ES ilgtspējīgas un viedas mobilitātes pamats sabiedriskā transporta jomā.

Mobilitātes kā pakalpojuma koncepcija ir radusies Somijā 2014. gadā. Atbilstoši "MaaS Global" Oy veiktajiem aprēķiniem viens privātais automobilis vidēji mēnesī tiek noslogots tikai par 4% no braukšanai pieejamā laika, savukārt Somija importē 100% no visiem automobiļiem. Līdz ar to, Somijas valdība veica stratēģisku izvēli attīstīt sabiedrisko transportu un investēt IKT attīstībā, ņemot vērā Somijas kvalificēto un daudzskaitlīgo darbaspēku šajā nozarē. Papildu informācijai par Helsinku reģiona sabiedriskā transporta sistēmu skatīt Pielikumu 1-1. "Sabiedriskā transporta organizācijas labās prakses piemēri".

Idejas pamatā ir sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes un efektivitātes attīstība līdz līmenim, kas līdzināmos braukšanai ar privāto autotransportu. To ir iespējams īstenot ar IKT palīdzību, integrējot dažādus transporta veidus, maršrutus, tarifus un biļetes vienotā digitālajā platformā. Vienlaikus šī koncepcija paredz privātā sektora uzņēmumu līdzdalību sistēmas izveidē un uzturēšanā. Viens no svarīgākajiem sistēmas elementiem ir vienotā sabiedriskā transporta biļete, ko var izmantot visa brauciena laikā, pārsēžoties no viena transporta veida uz citu.

Mobilitātes kā pakalpojuma attīstība vienlaikus prasa iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņu, jo satiksmes dalībniekiem ir jāgūst pārliecība, ka alternatīvu mobilitātes veidu izmantošana salīdzinājumā ar privāto autotransportu var nodrošināt līdzvērtīgu vai labāku mobilitātes kvalitāti un efektivitāti (piemēram, samazināts brauciena ilgums un izmaksas).

3.1.2 EKONOMISKĀ VIDE

2020. gadā Latviju un visu pasauli ietekmēja Covid-19 ierobežojumu izraisītā ekonomiskā krīze, kam sekoja Krievijas-Ukrainas militārais konflikts 2022. gadā. Šie divi notikumi radīja būtiskas izmaiņas starptautiskajā darba dalīšanā un starptautiskajās piegāžu ķēdēs, ietekmējot arī Latvijas tautsaimniecību. Transporta nozari negatīvi ietekmēja straujais degvielas cenu kāpums, it sevišķi skarot reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pārvadātājus, ko izraisīja ES sankciju piemērošana pret Krievijas Federāciju.

Vidēja termiņa periodā nav sagaidāms būtisks IKP pieaugums, kas attiecīgi ietekmēs arī valsts un pašvaldību budžeta ieņēmumus. Atbilstoši Latvijas Bankas publiski pieejamajai informācijai uz 2023. gada septembri

makroekonomiskās prognozes joprojām tiek sagatavotas augstas nenoteiktības apstākļos, un Latvijas Bankas prognozētais IKP pieauguma temps salīdzināmajās cenās 2023. gadā ir 0,6%, 2024. gadā 3,0% un 2025 gadā 3,6%, vienlaikus saglabājoties augstam inflācijas (patēriņa cenu indeksa) pieauguma tempam (attiecīgi 9,0%, 2,3% un 2,5% iepriekš minētajos laika periodos).

Eiropas Zaļais kurss (priekšlikumu kopums "Gatavi mērķrādītājam 55") uzliek ES dalībvalstīm par pienākumu ieviest ilgtspējīgas mobilitātes pasākumus, tai skaitā laika posmā līdz 2030. gadam nodrošināt sabiedriskā transporta bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanu no jauna iegādātajiem transportlīdzekļiem. Latvijai pieejamie ES strukturālo un investīciju fondu, kā arī ANM līdzekļi laika periodā līdz 2030. gadam ir ierobežoti, lai nodrošinātu visas transporta zaļināšanai nepieciešamās infrastruktūras izbūvi un ritošā sastāva nomaiņu.

Sabiedriskā transporta nozare ilgstoši atrodas finansiālās nepietiekamības situācijā. Tas nozīmē, ka sabiedriskā transporta izmaksu pieauguma segšanai visdrīzāk laika posmā pēc 2023. gada būs jāpalielina biļešu cenas reģionālās nozīmes pārvadājumos (tarifi nav paaugstināti kopš 2016. gada). Vienlaikus jāņem vērā, ka izmaksu optimizācija, nepalielinot sabiedriskā transporta pakalpojumu piedāvājumu, nav ilgtspējīgs risinājums un neveicina iedzīvotāju paradumu maiņu, kā arī Eiropas Zaļā kursa mērķu sasniegšanu.

3.1.3 SOCIĀLĀ VIDE

Demogrāfiskā situācija

Atbilstoši Pētījuma 2. sadaļā "Situācijas raksturojums" dotajai analīzei 2030. gadā tiek prognozēts iedzīvotāju skaita pieaugums RMA iekšējā telpā, bet samazinājums RMA ārējā telpā un tiešās funkcionālās ietekmes areālā. Vienlaikus laika periodā līdz 2030. gadam tiek prognozēts kopējais iedzīvotāju skaita samazinājums RMA. Tas nozīmē, ka sabiedriskā transporta izmantošanas efektivitāte samazināsies administratīvajās teritorijās ar mazāku iedzīvotāju skaitu. Tas rada nepieciešamību izvērtēt alternatīvu mobilitātes veidu izmantošanu, piemēram, transporta pēc pieprasījuma pakalpojumus.

Iedzīvotāju pārvietošanās paradumi

Iepriekšējā desmitgadē Latvijas un tai skaitā RMA iedzīvotājiem bija tendence izmantot labklājības pieaugumu un biežāk pārvietoties ar privāto autotransportu. Tas ir objektīvs iemesls reti apdzīvotās lauku teritorijās, kur privātais autotransports ir galvenais iedzīvotāju pārvietošanās veids.

Cilvēku pārvietošanās paradumus būtiski ietekmēja 2020. gada Covid-19 pandēmija un ar to saistītie Latvijas valdības ieviestie pārvietošanās ierobežošanas pasākumi. Pandēmijas radītie ierobežojumi visbūtiskāk skāra tieši sabiedrisko transportu, kas izmainīja iedzīvotāju pārvietošanās modālo sadalījumu par labu privātajam autotransportam. Tai pašā laikā bija novērojama velotransporta un citu mikromobilitātes līdzekļu izmantošana kā alternatīva sabiedriskajam transportam.

Vienlaikus ar e-komercijas attīstību pieauga attālinātais darbs, attīstoties attālinātās komunikācijas platformām (*MS Teams, Zoom* u.c.). Ja 2019. gadā ES attālināti strādāja tikai ap 5% nodarbināto, Latvijā vēl mazāk – 3%, bet visvairāk Somijā – 15%, tad 2020. gada aprīļa un maija mēnešos Latvijā attālināti strādāja 18% strādājošo (ES – vidēji 37%), bet, piemēram, Somijā 61% darbinieku strādāja no mājām[40].

Pēc-pandēmijas periodā ir sagaidāma pakāpeniska mobilitātes paradumu maiņa, pieaugot sabiedriskā transporta īpatsvaram modālajā sadalījumā un atbilstoši Pētījuma Autoru viedoklim sasniedzot 2019. gada līmeni laika posmā no 2023. līdz 2025. gadam (atkarībā no sabiedriskā transporta veida), ņemot vērā, ka daudzas publiskā un privātā sektora institūcijas praktizē daļu no darba attālinātā režīmā, kā arī salīdzinoši strauji pieaug mikromobilitātes rīku izmantošana.

Digitālās prasmes un IKT izmantošana

Atbilstoši *Eurobarometer* 2019. gada aptaujai vairāk nekā 70% iedzīvotāju Latvijā uzskata, ka viņiem ir pietiekamas prasmes digitālo tehnoloģiju izmantošanai ikdienā. Ar digitālajām prasmēm saprot prasmju kopumu izmantot digitālās ierīces, mobilās lietotnes un internetu, lai iegūtu un izmantotu informāciju. Tas ir salīdzinoši augsts rādītājs, lai varētu izmantot mobilitātes kā pakalpojuma digitālos risinājumus. Līdz ar to, aizvien vairāk pieaug mobilo lietotņu izmantošana sabiedriskā transporta plānošanai un biļešu iegādei. Viena no mērķa grupām, kurām ir salīdzinoši grūtāk izmantot modernās tehnoloģijas, ir vecāka gadagājuma cilvēki, tai skaitā pensionāri.

3.1.4 TEHNOLOĢISKĀ VIDE

Sabiedriskā transporta, līdzīgi kā jebkuras citas tautsaimniecības apakšnozares, attīstība notiek ļoti dinamiskā tehnoloģiskajā vidē. Līdz ar to, sabiedriskā transporta IKT sistēmas morāli noveco jau pāris gadu laikā. Vienlaikus

[40] Pieejams vietnē: https://www.makroekonomika.lv/attalinatais-darbs-piespiedu-eksperiments-covid-19-laika-vai-paliekosa-vertiba

tas nodrošina jaunāko tehnoloģisko sasniegumu izmantošanu situācijā, kad sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējam ir jānomaina amortizētā biļešu vai transportlīdzekļu pārvaldības sistēma.

Mobilitātes kā pakalpojuma kontekstā jaunākā attīstības tendence ir uz digitālo norēķinu kontu balstīta biļešu sistēma (angļu val. *account based ticketing*) salīdzinājumā ar karšu sistēmu (angļu val. *media based ticketing*), kur visa informācija tiek glabāta elektroniskajās kartēs (piemēram, e-talonos). Uz digitālo kontu balstīta biļešu sistēma jau daļēji tiek ieviesta Latvijā, piemēram, izmantojot koda biļetes un mobilās aplikācijas biļešu iegādei un validēšanai Rīgas valstspilsētas sabiedriskajā transportā. Viena no pirmajām pilsētām pasaulē, kur 2004. gadā tika ieviesta šāda biļešu sistēma, bija Tallina.

Satiksmes dalībnieks, iekāpjot transportlīdzeklī, ar mobilās aplikācijas palīdzību reģistrējas braucienam, un pēc brauciena(u) beigām mobilajā aplikācijā paziņo par brauciena beigām. Transporta pakalpojumu biļešu tirgotājs no satiksmes dalībnieka bankas konta noņem naudas summu, kas atbilst izmantotajiem multimodālā transporta veidiem un braukšanas ilgumam vai attālumam.

Atbilstoši jaunākajām tehnoloģiskajām tendencēm elektroniskās biļetes vairs netiek kodētas (piešķirti QR vai citi svītrkodi), bet, satiksmes dalībniekam iekāpjot transportlīdzeklī, mobilā aplikācija automātiski informē biļešu tirgotāju par brauciena sākumu un attiecīgi arī par brauciena beigām. Tas nozīmē, ka sabiedriskajā transportā vispār vairs netiek izmantotas biļetes to klasiskajā izpratnē.

Šobrīd pārsvarā pasaulē sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji izmanto sev piederošas biļešu un transportlīdzekļu pārvaldības sistēmas (metropolēm tā ir standarta programmatūra, bet nelielām pilsētām pārsvarā oriģinālā programmatūra). Ņemot vērā uz digitālo kontu balstītas biļešu sistēmas attīstību, kur tiek plaši izmantota mākoņa IKT tehnoloģija, sabiedriskā transporta pakalpojumu uzņēmumi sāk aizvien vairāk izmantot programmatūras kā pakalpojuma (angļu val. *software as a service*) servisu. Vienlaikus IKT sistēmu ražotāji piedāvā koncesijas līgumus, kur sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējam nav jāmaksā par programmatūras iegādi, kas maksā vairākus miljonus EUR, bet samaksa tiek veikta fiksētā laika periodā no sabiedriskā transporta biļešu realizācijas ieņēmumiem.

Vienlaikus digitālo tehnoloģiju un elektrisko transportlīdzekļu attīstība veicina aizvien straujāku dažādu mikromobilitātes veidu – kopbraukšanas, automobiļu koplietošanas, elektriskās piedziņas mopēdu un velosipēdu – attīstību. Salīdzinājumā ar sabiedrisko transportu mikromobilitātes risinājumi ir izdevīgi situācijās, kad vienam cilvēkam ir nepieciešams pārvietoties nelielā attālumā. No pilsētplānošanas viedokļa mikromobilitāte, pateicoties videi draudzīgam enerģijas avotam un nelielai aizņemtajai telpai, var palīdzēt risināt sastrēgumus Rīgas valstspilsētā, ko rada zema pasažieru piepildījuma privāto automobiļu satiksme.

3.2 SABIEDRISKĀ TRANSPORTA SISTĒMAS MĒRĶIS UN UZDEVUMI

Saskaņā ar TAP2027 Latvijas transporta politikas mērķis ir integrēta transporta sistēma, kas nodrošina drošu, efektīvu, pieejamu, piekļūstamu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicina valsts virzību uz klimatneitrālu ekonomiku.

Ņemot vērā Latvijas transporta politikas mērķi, kā arī iepriekš tekstā minēto PEST analīzi, Pētījuma Autori ir definējuši RMA (pēc būtības visas Latvijas) sabiedriskā transporta sistēmas attīstības vīziju, mērķi un uzdevumus.

Sabiedriskā transporta attīstības vīzija līdz 2040. gadam

RMA sabiedriskā transporta attīstības stratēģija ir balstīta uz Eiropas Zaļo kursu un TAP2027 (skatīt Pētījuma 2.1.3. sadaļu “Eiropas Zaļais kurss un “Gatavi mērķrādītājam 55” sistēma”).

Mērķis 2040:

Nodrošināt Latvijas iedzīvotājiem drošus, efektīvus, pieejamus, piekļūstamus, multimodālus un klimatneitrālus sabiedriskā transporta pakalpojumus, kuru pamats ir **mobilitāte kā pakalpojums**.

Uzdevumi:

- Nodrošināt sabiedriskā transporta pieejamību visos RMA attīstības centros, lai nodrošinātu iedzīvotāju nokļūšanu uz izglītības un veselības aprūpes, valsts un pašvaldību iestādēm, kā arī darba vietām;

- Nodrošināt sabiedriskā transporta pieejamību visām iedzīvotāju sociālajām grupām, tai skaitā personām ar invaliditāti, vecākiem ar bērnu ratiem, personām ar zemiem ienākumiem, kā arī skolēniem un studentiem;
- Attīstīt multimodālus sabiedriskā transporta pakalpojumus, optimizējot sabiedriskā transporta maršrutu tīklu un nodrošinot dzelzceļa transportu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu. Palielinot sabiedriskā transporta pakalpojumu piedāvājumu un paaugstinot to kvalitāti, veicināt iedzīvotāju mobilitātes modālā sadalījuma izmaiņas, samazinot privātā autotransporta izmantošanu;
- Izveidot vienotu tarifu un norēķinu sistēmu RMA teritorijās un transporta veidos, kur tas ir iedzīvotājiem ērti un ekonomiski izdevīgi;
- Veicināt klimatneitrāla sabiedriskā transporta attīstība, nodrošinot nulles emisiju transportlīdzekļu izmantošanu.

RMA sabiedriskā transporta sistēmas uzdevumi atbilst sabiedriskā transporta SUMI, kas ir aprakstīti Pētījuma 1. sadaļā “Pētījuma metodoloģija”.

4. PRIEKŠLIKUMI SABIEDRISKĀ TRANSPORTA SISTĒMAS PILNVEIDOŠANAI

4.1 STRATĒĢISKAIS MĒRĶIS UN RĪCĪBAS VIRZIENI

Pētījuma 3. sadaļā "Rīgas metropoles areāla sabiedriskā transporta attīstības stratēģija" ir dots Pētījuma Autoru priekšlikums RMA sabiedriskā transporta attīstības stratēģijai. Sabiedriskā transporta sistēmas ilgtermiņa attīstības mērķis līdz 2040. gadam ir nodrošināt Latvijas iedzīvotājiem drošus, efektīvus, pieejamus, multimodālus un klimatneitrālus sabiedriskā transporta pakalpojumus, kuru pamats ir **mobilitāte kā pakalpojums**.

To var apkopot šādi: **Viens tarifs – Viena biļete – Viens kustības grafiks** visiem ilgtspējīga transporta veidiem RMA.

Ņemot vērā, ka lielākā daļa ikdienas reģionālās satiksmes ir saistīta ar Rīgas valstspilsētu un reģionālās nozīmes pasažieru pārvadājumi veido lielāko pasažieru km īpatsvaru RMA, nepieciešams reorganizēt sabiedriskā transporta tīklu, balstoties uz šādu attīstības vīziju (hierarhiju):

1) Dzelzceļa sabiedriskajam transportam ir jākļūst par sabiedriskā transporta sistēmas mugurkaulu gan Rīgas valstspilsētā, gan plašākā RMA teritorijā.
2) Kur iespējams, reģionālās nozīmes autobusu maršruti jānovirza uz dzelzceļa stacijām, lai izvairītos no pārāk daudzu reģionālo autobusu maršrutu iebraukšanas Rīgas valstspilsētā. Pievedošo autobusu maršrutu grafiki jāsaskaņo ar integrētā regulārā intervāla vilcienu kustības grafiku, lai uzlabotu sabiedriskā transporta pieejamību.
3) Reģionālās nozīmes autobusu maršruti, kas kursē paralēli dzelzceļa maršrutiem, būtu jāslēdz vai jāsamazina to kursēšanas biežums, lai izvairītos no dublēšanās ar dzelzceļa tīklu. Turklāt maršrutu slēgšana radīs jaunas iespējas attīstīt komerciālos pasažieru pārvadājumus, pieņemot, ka komerciālie pārvadātāji nekonkurēs ar valsts dotētajiem reģionālās nozīmes autobusu maršrutiem. Komerciālo maršrutu attīstība veicama ar nosacījumu, ka netiek samazināta sabiedriskā transporta pieejamība un komercializējamajos maršrutos netiek būtiski samazināts reisu skaits.
4) Pierīgas reģionālās nozīmes autobusu maršruti jāintegrē Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta sistēmā, ņemot vērā sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāti (pakalpojuma pārklājums, brauciena laiks, braukšanas ērtības) un finansiālās pieejamības aspektus (pilsētas sabiedriskā transporta pakalpojumu paplašināšana ārpus Rīgas valstspilsētas robežām, atkarībā no izvēlētā maršruta, varētu izmaksāt vairāk, salīdzinot ar sagaidāmajiem ietaupījumiem no reģionālās nozīmes autobusu maršrutu slēgšanas). Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršruti iespēju robežās ir jāsavieno ar pilsētas teritorijā esošajām dzelzceļa stacijām/pieturas punktiem (kur tehniski iespējams).
5) Reģionālās nozīmes autobusu maršruti ar zemu reisu/ autobusu piepildījumu un zemu biļešu ieņēmumu segumu pār kompensējamajām izmaksām (mazāk par 15%) ir jānodala no esošā reģionālo autobusu maršrutu tīkla. Šo tīklu varētu attīstīt, izmantojot "transports pēc pieprasījuma" principu vai citas transporta nodrošināšanas iespējas vietējiem iedzīvotājiem, izmantojot mazākus un efektīvākus transportlīdzekļus kombinācijā ar kopīgu valsts un pašvaldību finansējumu.
6) Jāievieš mikromobilitātes risinājumi, lai nodrošinātu "pēdējās jūdzes" piekļuvi sabiedriskajam transportam, kur tradicionālie sabiedriskā transporta pakalpojumi ir pārāk dārgi vai tehniski nav iespējami.

Pamatojoties uz iepriekš minēto hierarhiju, ir jānodrošina integrētas sabiedriskā transporta sistēmas izveide, kurai raksturīgi intermodāli transporta pakalpojumi, izmantojot sinhronizētu un integrētu maršrutu tīklu un transportlīdzekļu kustības grafiku, lai pasažieriem maksimāli uzlabotu efektivitāti laika, izmaksu, komforta, drošības, pieejamības un ērtības ziņā. Tai ir jābūt pieejamai visām lietotāju grupām un jānodrošina viņu ceļošanas vajadzībām atbilstošas iespējas.

"Mobilitāte kā pakalpojums" ietver šādas prasības integrētai sabiedriskā transporta sistēmai:

- Transfēra pieturas. Starpresoru koordinēta transportlīdzekļu pieturu plānošana, lai nodrošinātu ātru un komfortablu pārsēšanos starp dažādiem transportlīdzekļiem;
- Integrēti biļešu tarifi un vienota biļešu sistēma. Viena biļete visam braucienam, kas ietver vairākus transporta veidus;

- Integrēta pasažieru informēšanas sistēma. Pasažieriem ir pieejama vienota informācija par visu veidu transporta kustības sarakstiem transporta pieturās, izmantojot internetu, mobilo telefonu, informācijas punktus un citus komunikācijas līdzekļus;
- Koordinēti sabiedriskā transporta kustības grafiki. Kustības grafiku saskaņošana, lai pēc iespējas samazinātu gaidīšanas laiku sabiedriskā transporta pieturās. Reālā laika sabiedriskā transporta kustības saraksti, ko parasti administrē vienots satiksmes kontroles un vadības centrs;
- Vienots mārketings/korporatīvais dizains. Vienotas mārketinga kampaņas sabiedriskā transporta aprūpes areālam. Vienots dizains, tai skaitā sabiedriskā transporta pārsēšanās pieturām.

Pētījuma Autori iesaka attīstīt **septiņas galvenās darbības jomas jeb rīcības virzienus**:

1) Institucionālā un finanšu reforma.
2) Tarifu un biļešu sistēmas reforma.
3) Dzelzceļa tīkla un dzelzceļa pakalpojumu reforma.
4) Reģionālās nozīmes autobusu un Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīkla un pakalpojumu reforma.
5) Intermodalitātes veicināšana.
6) Infrastruktūras pilnveide.
7) Papildu pakalpojumi.

Iepriekš minētie rīcības virzieni ir aprakstīti turpmākajās Pētījuma sadaļās (4.2. līdz 4.9.).

Papildus iepriekš minētajam Pētījuma Autori iesaka izvērtēt rīcības virziena “Cilvēkresursu attīstība” ieviešanu. To galvenokārt nosaka divi iemesli:

- Šoferu trūkums reģionālās un pilsētu nozīmes sabiedriskā transporta pārvadājumos;
- Vienotās sabiedriskā transporta iestādes cilvēkresursu kapacitātes nodrošināšana (ja šāda iestāde tiek izveidota).

4.2 INSTITUCIONĀLĀ UN FINANŠU REFORMA

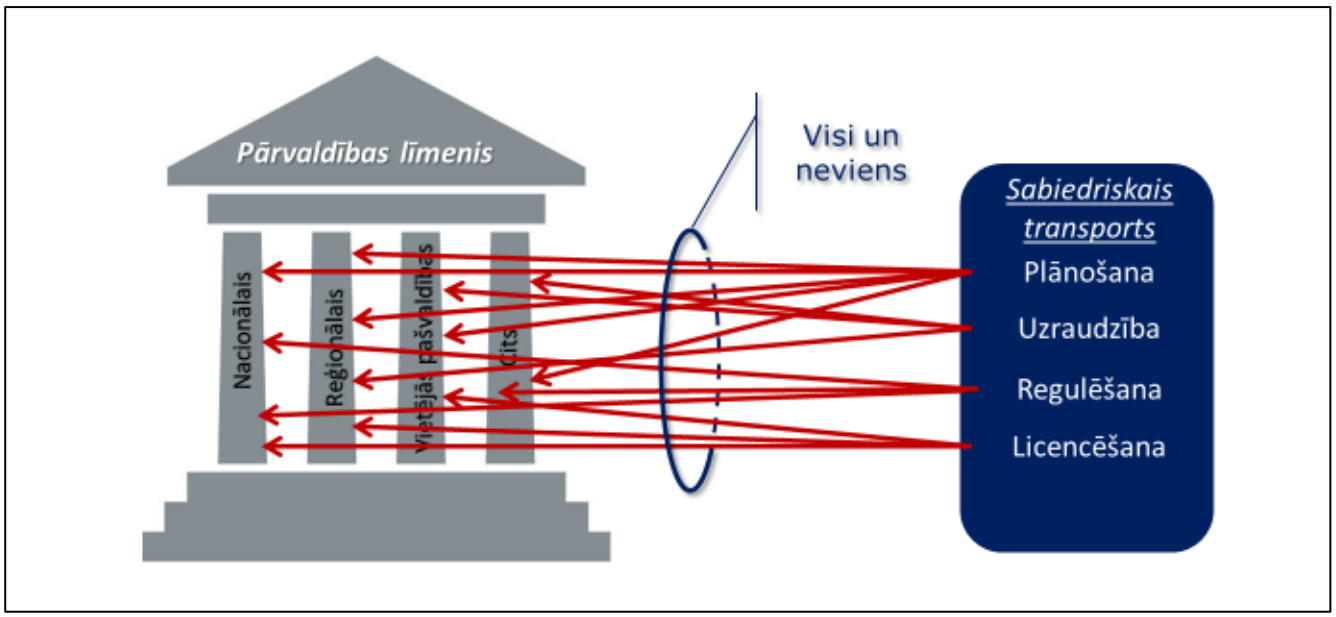
4.2.1 VIENOTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA IESTĀDES NEPIECIEŠAMĪBA

Sabiedriskā transporta pārvaldība RMA nav pietiekami efektīvi organizēta no institucionālā viedokļa, trūkst skaidras atbildības sadales sabiedriskā transporta pakalpojumu plānošanā, organizēšanā un attīstības projektu īstenošanā (skatīt 4-1. attēlu). Šie secinājumi ir minēti arī 2021. gadā veiktajā KPMG pētījumā, kurā tika atzīts, ka nav izveidota pietiekami efektīva sadarbība starp reģionālās nozīmes un Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta plānošanā un organizācijā iesaistītajām iestādēm, turklāt nav pietiekami skaidra vietējā līmeņa pašvaldību iesaiste starppilsētu reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta plānošanā.

Tā rezultātā ir apgrūtinoši izstrādāt vienotu tarifu politiku un saskaņot sabiedriskā transporta kustības grafikus. Liels izaicinājums ir panākt, lai visas iestādes, kas ir atbildīgas par dažādu sabiedriskā transporta veidu plānošanu un pakalpojumu sniegšanu, koordinētu savu darbību un nodrošinātu sabiedriskā transporta attīstību kā integrētu sistēmu.

KPMG rekomendē ieviest integrēto sabiedriskā transporta tīklu, kas nozīmē reģionālas plānošanas aģentūras un regulatīvās padomes izveidošanu (vai nu apvienojot esošās institūcijas, vai izveidojot tās vai vienas jau esošas institūcijas ietvaros).

Iepriekšējā pieredze Eiropā (un citur pasaulē) ir parādījusi, ka veiksmīga sabiedriskā transporta integrācija (neatkarīgi no tā, vai tie ir tehniski jautājumi vai transporta tīklu integrācija) ir lemta neveiksmei, ja ir iesaistītas pārāk daudzas ieinteresētās puses bez vienas īstenošanas un koordinācijas institūcijas. Valstīs, kur šāda institūcija ir izveidota, integrētie transporta risinājumi pārsvarā ir veiksmīgi ieviesti.



4-1. ATTĒLS. ESOŠĀ SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PĀRVALDĪBAS SISTĒMA BEZ VIENOTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA IESTĀDES

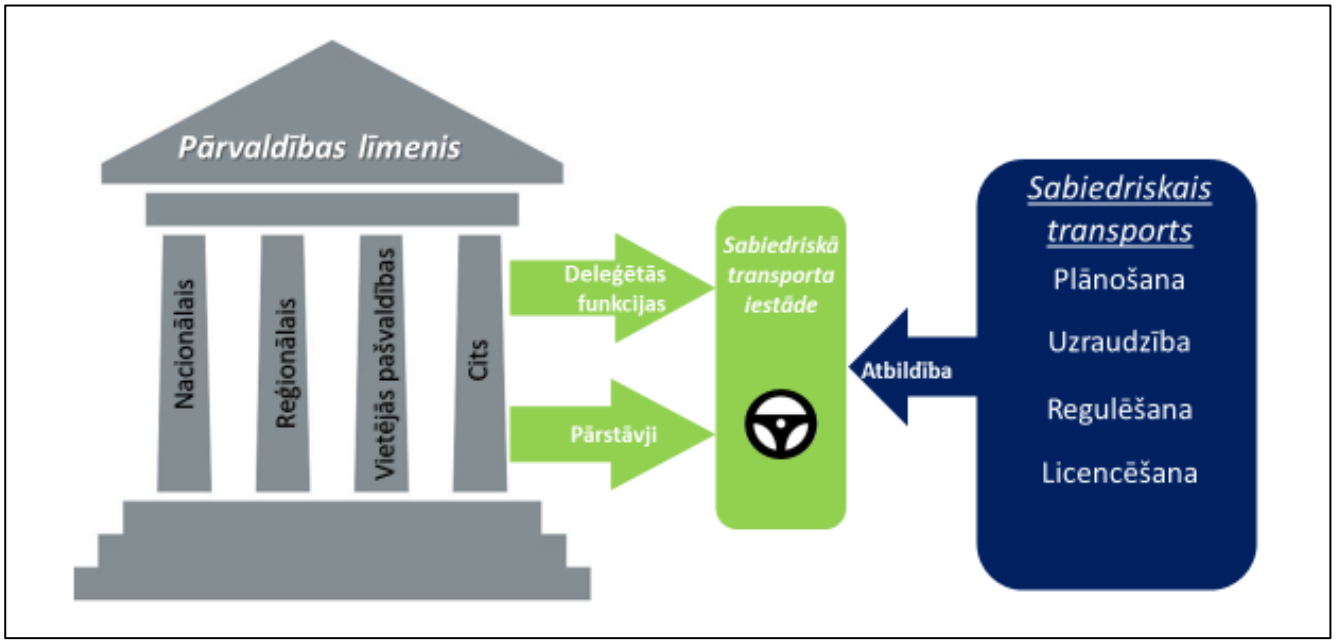
Avots: Pētījuma Autori

Par sabiedrisko transportu atbildīgo iestāžu pienākumi sabiedriskā transporta pakalpojumu jomā ir jāpārstrukturē un jāintegrē, koncentrējoties uz stratēģisko vadību un plānošanu. Lielākais izaicinājums ir panākt, lai visas iesaistītās institūcijas, kas ir atbildīgas par dažādu sabiedriskā transporta veidu plānošanu un pakalpojumu nodrošināšanu, koordinētu savu darbību un nodrošinātu, ka transporta politika, pakalpojumi, transporta tīkli un infrastruktūra tiek attīstīta kā vienota integrēta sistēma, kuras pamatā ir pasažieru mobilitātes vajadzības.

Pamatojoties uz iepriekš minēto, Pētījuma Autoru piedāvātais risinājums ir izveidot vienotu sabiedriskā transporta iestādi (šajā Pētījumā saukta arī par vienoto sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtītāju). Vienotajai sabiedriskā transporta iestādei jābūt atbildīgai par transporta politikas īstenošanu, tai skaitā sabiedriskā transporta plānošanu, cenu un biļešu tirdzniecības politikas noteikšanu, kā arī visu transporta veidu darbību organizēšanu/vadīšanu, nosakot skaidrus pienākumus un atbildību (skatīt 4-2. attēlu).

Šādu veiksmīgi strādājošu sabiedriskā transporta pārvaldības institūciju piemēri ir MRDH (*Den Haag* Roterdamā, Nīderlandē), HSL (*Helsingin seudun liikenne* Helsinkos, Somijā), *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* Vācijā (skatīt

Pielikumu 1-1. “Sabiedriskā transporta organizācijas labās prakses piemēri”) un citas. Jāpiebilst, ka Latvijā atbilstoši vienotās sabiedriskās transporta iestādes principam tiek nodrošināti sabiedriskā transporta pakalpojumi Liepājas valstspilsētā (pilsētas nozīmes autobusu un tramvaju pārvadājumi), kur šīs funkcijas veic pašvaldības aģentūra “Liepājas Sabiedriskais transports”.



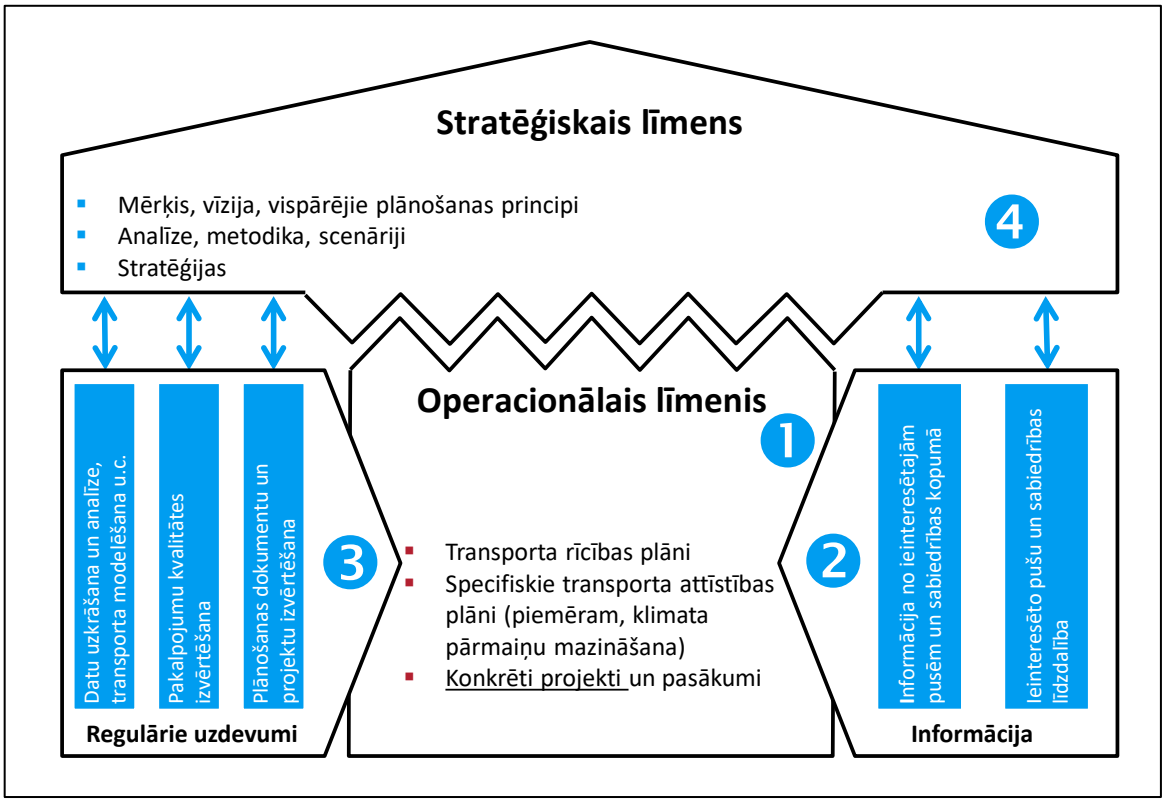
4-2. ATTĒLS. SITUĀCIJA AR VIENOTU SABIEDRISKĀ TRANSPORTA IESTĀDI

Avots: Pētījuma Autori

Pasaules praksē nav standartizētu risinājumu vienotas sabiedriskā transporta iestādes izveidei, jo tas ir atkarīgs no vietējiem apstākļiem un valsts pārvaldes tiesiskā ietvara.

Vienotas sabiedriskā transporta iestādes izveides procesā ir jāizvairās no konfliktiem ar esošajām iestādēm/aģentūrām, kuras līdz šim ir veikušas šīs funkcijas. Tādējādi vienotai sabiedriskā transporta iestādei ir nepieciešams deleģēt noteikta līmeņa pilnvaras, bet iestādes uzraudzībai deleģēt pārstāvjus no valsts pārvaldes iestādēm un pašvaldībām.

Pēc būtības vienotajai sabiedriskā transporta iestādei jāīsteno četras galvenās transporta plānošanas funkcijas, virzot nepieciešamās pārmaiņas nākotnes sabiedriskā transporta sistēmas ieviešanai RMA (skatīt 4-3. attēlu).



4-3. ATTĒLS. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PLĀNOŠANAS GALVENIE ELEMENTI

Avots: Pētījuma Autori

Stratēģiskajā līmenī vienotas sabiedriskā transporta iestādes uzdevums ir izstrādāt ilgtspējīgu, integrētu sabiedriskā transporta attīstības stratēģiju, kas savukārt ir balstīta uz SUMP (transporta plānošanas dokuments, kas ietver visas transporta apakšnozares) principiem. Pamatojoties uz attīstības stratēģiju, vienotā sabiedriskā transporta iestāde operacionālajā līmenī veic ikdienas darbu sadarbībā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem.

Lai īstenotu valsts noteikto sabiedriskā transporta politiku un izveidotu efektīvu sabiedriskā transporta plānošanas sistēmu, vienotajai sabiedriskā transporta iestādei ir jāpiešķir organizatoriskas pilnvaras un atbilstošs finansējums. Tas ir obligāts priekšnoteikums sabiedriskā transporta iestādes izveidošanai RMA.

2013. gadā Pasaules Banka izstrādāja sabiedriskā transporta pārvaldības modeli, kas ir balstīts uz šādiem principiem:

- Sabiedriskā transporta organizācija, lai nodrošinātu iedzīvotāju vajadzību apmierināšanu ne tikai vietējā, bet arī reģionālā un valsts līmenī;
- Sadarbība starp dažādām transporta institūcijām un konsekvence pārvaldībā;
- Saprotama un caurspīdīga finansēšanas sistēma, regulāra atskaitīšanās ieinteresētajām pusēm.

4.2.2 VIENOTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA IESTĀDES FUNKCIJAS UN ORGANIZATORISKĀ STRUKTŪRA

Pēc būtības vienota sabiedriskā transporta iestāde darbojas kā koordinējoša institūcija starp dažādiem valsts pārvaldes līmeņiem un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem, kā arī koordinē visa sabiedriskā transporta tīkla darbības finansēšanu un attīstību. Daudzos gadījumos sabiedriskā transporta iestāde veic reģionālās nozīmes autobusu un dzelzceļa transporta, kā arī pilsētu sabiedriskā transporta pakalpojumu integrāciju vienotā sabiedriskā transporta sistēmā.

Pasaules praksē izmanto vairākus sabiedriskā transporta organizācijas modeļus. Šajā Pētījumā tiek izmantots termins “sabiedriskā transporta iestāde”, lai arī tiek lietoti citi termini, piemēram, “transporta aģentūra” un “transporta asociācija”. Lai arī šo terminu nozīme nedaudz atšķiras (skatīt 4-1. tabulu), transporta organizācijas, kuru nosaukumā ir viens no trim attiecīgajiem terminiem, pilda līdzīgus pienākumus.

Vienotas sabiedriskā transporta iestādes juridiskais statuss ir atkarīgs no katras valsts likumdošanas un funkcijām, ko valsts vēlas deleģēt šādai institūcijai.

Pētījuma Autoru ieskatā iespējamie risinājumi RMA:

1) Jauna publisko tiesību subjekta izveide uz Rīgas plānošanas reģiona bāzes. Šo alternatīvu būtu vieglāk īstenot, ja Latvijā būtu divu līmeņu pašvaldību sistēma. Pēc līdzīga principa darbojas Stokholmas metropoles areāla sabiedriskā transporta iestāde *Region Stockholm* Zviedrijā. Tā ir pašvaldības iestāde, kas pieder Stokholmas reģiona pašvaldībai.

2) Vienotas sabiedriskā transporta iestādes izveide uz ATD bāzes, nodrošinot ieinteresēto pušu pārstāvniecību (t.i., uzņēmuma kapitāla daļas pieder Latvijas valstij, Rīgas valstspilsētas pašvaldībai un Pierīgas pašvaldībām). Pēc līdzīga principa darbojas Brandenburgas federālās zemes un Berlīnes pilsētas vienotā sabiedriskā transporta iestāde *Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg* Vācijā.

4–1. TABULA. TRANSPORTA AĢENTŪRAS, ASOCIĀCIJAS UN IESTĀDES DEFINĪCIJA ATBILSTOŠI STARPTAUTISKAJIEM PIEMĒRIEM

Nosaukums	Definīcija
Aģentūra	Uzņēmums vai organizācija, kas sniedz konkrētu pakalpojumu cita uzņēmuma, personas vai grupas vārdā (piemēram, DART — angļu val. *Dar es Salaam Rapid Transit Agency* Tanzānijā)
Asociācija	Valsts (pašvaldību) pārvaldes iestāžu un/vai transporta uzņēmumu grupa, kas izveidota kopīgam mērķim
Iestāde	Institūcija, kurai ir pilnvaras vai tiesības izdot rīkojumus un pieņemt lēmumus, kas ir juridiski saistoši citiem publisko vai privāto tiesību subjektiem (piemēram, Mančestras Integrētā transporta pārvalde, angļu val. *Greater Manchester Integrated Transport Authority,* Lielbritānijā, vai VRR jeb Reinas – Rūras Transporta asociācija, vācu val. *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr,* Vācijā). Latvijā šīs funkcijas nodrošina Sabiedriskā transporta padome, ATD, plānošanas reģioni un valstspilsētu pašvaldības.

Avots: Pētījuma Autori

Sabiedriskā transporta iestādes izveides nepieciešamību nosaka divi galvenie faktori:

1) Finansiālais pamatojums valsts līdzekļu pārvaldībai, lai iegādātos transporta pakalpojumus, sadalītu dotācijas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem un nodrošinātu vislabāko cenas un kvalitātes attiecību sabiedriskā transporta pakalpojumiem.

2) Plānošanas pamatojums, lai pārvaldītu autobusu un dzelzceļa transporta tīklu lielākā metropoles teritorijā, piedāvājot pilnu pakalpojumu, tarifu un tīkla integrāciju. Šajā gadījumā sabiedriskā transporta iestāde var veikt arī biļešu ieņēmumu iekasēšanas funkciju tā vietā, lai to darītu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji.

Vienotas sabiedriskā transporta iestādes galvenās funkcijas, kas ietver stratēģisko līmeni:

- Valdības, atbildīgās nozares ministrijas konsultēšana par sabiedriskā transporta attīstību;
- Visaptveroša un integrēta sabiedriskā transporta tīkla attīstības plānošana, ieskaitot sabiedriskā transporta kustības grafika principus;
- Tarifu politikas izstrāde;
- Braukšanas maksas ieņēmumu sadale sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem;
- Atsevišķos gadījumos sabiedriskā transporta infrastruktūras pārvaldīšana (lielāko tiesu gadījumu infrastruktūras pārvaldītāji ir atsevišķas valsts vai pašvaldību institūcijas vai komersanti);
- Sabiedriskā transporta datu bāzes (datu noliktavas) uzturēšana.

Vienotas sabiedriskā transporta iestādes funkcijas, kas ietver operacionālo līmeni:

- Tarifu (sabiedriskā transporta pakalpojumu biļešu cenu) noteikšana (zonas, attālums, atlaides utt.);
- Vienotās biļešu tirdzniecības sistēmas uzturēšana;
- Detalizētu sabiedriskā transporta kustības grafiku izstrāde;
- Sabiedriskā transporta pakalpojumu iepirkumu organizēšana un līgumu slēgšana ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem;
- Sabiedriskā transporta mārketings;

- Sabiedriskā transporta pakalpojumu un atsevišķos gadījumos ritošā sastāva iepirkumu organizēšana, lai nodrošinātu izdevīgākus piegādes nosacījumus (šo funkciju var veikt ne tikai publisko partneru, bet arī privāto sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju vārdā);
- Sabiedriskā transporta pārvadājumu drošības prasību izstrāde un kontrole;
- Transporta pakalpojumu sniedzēju licencēšana;
- Citas funkcijas, kas attiecas uz transporta nozari, bet var nebūt tieši saistītas ar sabiedrisko transportu.

4.2.3 VIENOTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA IESTĀDES IZVEIDES IZAICINĀJUMI RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ

Pētījuma Autoru ieskatā vienotas sabiedriskā transporta iestādes ieviešanai RMA ir šādi izaicinājumi:

Politiskā apņemšanās – būtiskākais priekšnosacījums sabiedriskā transporta reformas īstenošanai un vienotas sabiedriskā transporta iestādes izveidei. Tas attiecas galvenokārt uz Rīgas valstspilsētas pašvaldību un Pierīgas pašvaldībām, kuras varētu iebilst pret funkciju pārdali sabiedriskā transporta plānošanas un finansēšanas jomā;

Institucionālā sadarbība – esošo institūciju vēlme sadarboties ar jaunizveidoto sabiedriskā transporta iestādi;

Finansējuma pieejamība – jaunajai iestādei ir jābūt pieejamiem finanšu resursiem un tiesībām tos izlietot visu sabiedriskā transporta pakalpojumu finansēšanai, lai ieviestu pilnībā integrētu sabiedriskā transporta sistēmu. Tas nozīmē, ka vienotās sabiedriskā transporta iestādes rīcībā ir jābūt pietiekamiem finanšu resursiem, lai varētu pilnā apmērā samaksāt par publiskā sektora pasūtītajiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Šī ir ilgstoša problēma Latvijā, kad kārtējā finanšu gada beigās ATD nevar savlaicīgi norēķināties ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu maršrutos.

Plānošanas saskaņotība – dažādu politikas plānošanas iniciatīvu savstarpējā koordinācija transporta, teritorijas plānošanas, siltumnīcefekta gāzu samazināšanas un tautsaimniecības attīstības jomās, lai uzlabotu sabiedriskā transporta pakalpojumu nozari kopumā.

4.2.4 NEPIECIEŠAMIE PASĀKUMI VIENOTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA IESTĀDES IZVEIDEI

4.2.4.1 VIENOTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA IESTĀDES IEVIEŠANAS AKTIVITĀTES

Vienotas sabiedriskā transporta iestādes ieviešanas pasākumi to loģiskajā secībā:

1) Definēt vienotas sabiedriskā transporta iestādes mērķus un institucionālo modeli/struktūru.
2) Noteikt iesaistītās puses (pašvaldības u.c.) un definēt iesaistīto pušu tiesības un pienākumus.
3) Noteikt finansēšanas iespējas, lai nodrošinātu nepieciešamo finansējumu integrētajai sabiedriskā transporta sistēmai.
4) Izstrādāt cilvēkresursu attīstības plānu, nosakot nepieciešamo speciālistu skaitu un viņu kvalifikāciju.
5) Izveidot līdzšinējo sabiedriskā transporta institūciju integrācijas plānu, ņemot vērā visu ieinteresēto pušu ieguldījumu.

Iepriekš minēto pasākumu apraksts ir dots zemāk tekstā.

Vienotas sabiedriskā transporta iestādes mērķu un institucionālās struktūras noteikšana

Šobrīd Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums nosaka daļēji centralizētu sabiedriskā transporta pārvaldības modeli, kur ATD ir sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtītājs reģionālās nozīmes dzelzceļa un autobusu maršrutos, bet valstspilsētas ir sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtītāji pilsētas nozīmes maršrutos. Līdz ar to, integrētas sabiedriskā transporta iestādes izveidei ir nepieciešams veikt grozījumus Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā.

Parasti visām sabiedriskā transporta iestādēm ir uzraudzības institūcijas (līdzīgi, kā šobrīd saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu darbojas Sabiedriskā transporta padome). Atbilstoši starptautiskajai praksei ir iespējamas vairākas uzraudzības institūcijas, kurām ir deleģēts atšķirīgs tiesību un pienākumu apjoms. Papildus uzraudzības padomei, kas parasti ietver valsts un pašvaldību institūciju pārstāvjus, ir iespējams izveidot vienu vai vairākas koordinācijas komitejas. Piemēram, Tehniskā komiteja ir atbildīga par tehnisko standartu un labas prakses piemēru izstrādi sabiedriskā transporta pakalpojumu nozarē, un šo komiteju veido transporta nozares profesionāļi. Pēc līdzīga parauga var izveidot Koordinācijas komiteju, kas pārstāv iedzīvotāju – sabiedriskā transporta pakalpojumu lietotāju – intereses.

Veidojot vienotas sabiedriskā transporta iestādes institucionālo struktūru, ir jāņem vērā šādi būtiski apsvērumi:

- Lielāko sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju un transporta infrastruktūras pārvaldītāju (RS, PV un LDz) integrācijas līmenis vienotajā sabiedriskā transporta pārvaldības sistēmā;
- Skaidru minimālo pakalpojumu izpildes standartu noteikšana sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem, lai nodrošinātu pakalpojumu kvalitāti un intermodālo savienojamību. Jebkurai vienošanās vai līgumam (formālam vai neformālam) starp sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem un sabiedriskā transporta iestādi jānodrošina pakalpojumu punktualitāte un uzticamība, uzlabota fiziskā piekļuve transporta pakalpojumiem, pakalpojuma pieejamība, pasažieru informēšana (kustības grafiks) un līdzdalība vienotajā biļešu tirdzniecības sistēmā.

Iesaistīto pušu (pašvaldību u.c.) noteikšana

Ņemot vērā, ka no teritoriālās plānošanas viedokļa RMA tiek uztverts kā vienota sociāli ekonomiskās attīstības teritorija, kurai ir izteikta svārstmigrācija uz un no Rīgas valstspilsētas, sabiedriskā transporta plānošanā ir iesaistītas visas RMA pašvaldības. Papildus iepriekš minētajam ieinteresētās puses ir arī sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji, tos pārstāvošās profesionālās asociācijas, kā arī iedzīvotājus pārstāvošās nevalstiskās organizācijas (piemēram, pilsētu apkaimju biedrības). Lai arī šo nevalstisko organizāciju pārstāvji visdrīzāk nepiedalās politisku vai operacionālu lēmumu pieņemšanā, viņi ņem dalību vienotās sabiedriskā transporta iestādes organizētajās darba grupās vai izmanto citus sadarbības formātus. Papildu informācijai skatīt Pielikumu 1-1. “Sabiedriskā transporta organizācijas labas prakses piemēri”.

Iesaistīto pušu tiesību un pienākumu noteikšana

Lai skaidri noteiktu atbildības jomas, ir precīzi jādefinē iesaistīto pušu (valsts, pašvaldību, vienotas sabiedriskā transporta iestādes un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju) tiesības un pienākumi. 4-2. tabulā ir dots piemērs atbildības jomu sadalei starp galvenajām sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistītajām pusēm.

4–2. TABULA. GALVENO ATBILDĪBAS JOMU STARP IESAISTĪTAJĀM IESTĀDĒM NOTEIKŠANAS PIEMĒRS

Atbildības joma	Valsts/ pašvaldības	Sabiedriskā transporta iestāde	Sabiedriskā transporta pakalpojuma sniedzēji
Līgumi ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem		X	
Sabiedriskā transporta pakalpojumi			X
Infrastruktūras uzturēšana	X	X (alternatīva opcija)	
Infrastruktūras attīstība	X	X (alternatīva opcija)	
Finansēšana	X (dotācijas)	X (biļešu ieņēmumi)	

Avots: Pētījuma Autori

Finansēšanas iespēju noteikšana

Vienotajai sabiedriskā transporta iestādei ir jākoordinē sabiedriskā transporta plānošana, infrastruktūras uzturēšana un attīstība, sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtīšana un citas funkcijas. Līdz ar to, sabiedriskā transporta iestādes budžetam ir jābūt pietiekamam, lai nodrošinātu savu funkciju izpildi un algotu kvalificētus darbiniekus. Sabiedriskā transporta iestādes budžetu nav ieteicams pakļaut neprognozējamām izmaiņām. Viens no risinājumiem ir noslēgt vairāku gadu sadarbības līgumu starp atbildīgo valsts pārvaldes iestādi (SM) un vienoto sabiedriskā transporta iestādi, nosakot iestādes pienākumus un atbildību, un nodrošinot finansējuma nepārtrauktību.

Ņemot vērā, ka valsts un pašvaldību budžeta iespējas ir ierobežotas, būtisks izaicinājums būs nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu līmeni, kas atbilst reālajām finansēšanas iespējām.

Sabiedriskā transporta finansēšanā ir iesaistīta gan valsts, gan pašvaldības. Ņemot vērā likumdošanā noteiktās pašvaldību autonomās funkcijas, pašvaldībām var būt dažādas budžeta prioritātes (piemēram, bezmaksas sabiedriskā transporta nodrošināšana Jūrmalas valstspilsētā). Plānošanai/pētījumiem, kapitālieguldījumu projektiem un citām darbībām, kas ietilpst vienotās sabiedriskā transporta iestādes kompetencē, ir jābūt pieejamiem īpašiem, paredzamiem finansējuma avotiem. Tie var būt valsts budžeta mērķdotācija vai finansējums no ES strukturālajiem un investīciju fondiem. Turklāt (papildus ieņēmumiem no biļešu pārdošanas) tas varētu ietvert alternatīvus finansēšanas risinājumus no stāvvietu maksām, pilsētu piemērotajām nodevām un citiem ieņēmumu avotiem.

Cilvēkresursu attīstības plāna izstrāde

Liela uzmanība jāpievērš vienotas sabiedriskā transporta iestādes personāla komplektēšanai. Vadības un atbalsta personālam jābūt profesionālam un pietiekamam. Tā kompetencēm jāietver specifiskas juridiskās zināšanas, kā arī finanšu, ekonomikas un tehniskās (transporta plānošanas un ekspluatācijas) zināšanas.

Lai pieņemtu darbā kvalificētus darbiniekus, to atlīdzībai vajadzētu būt neatkarīgai no valsts civildienesta darba samaksas sistēmas (tas ir atkarīgs no sabiedriskā transporta iestādes izvēlētā institucionālā modeļa un juridiskā statusa). Tas ievērojami uzlabo iespēju piesaistīt darbiniekus ar nepieciešamo kvalifikāciju un pieredzi, kas ir salīdzinoši specifiska un nepieciešama sarežģītu transporta problēmu risināšanai. Viens no risinājumiem ir izmantot pamata personālu iestādes galveno funkciju izpildei, bet atbalsta funkciju izpildei piesaistīt ārpakalpojumu sniedzējus (fiziskas vai juridiskas personas). Ir regulāri jāpārbauda personāla apmācību vajadzības un jānodrošina darbinieku profesionālās meistarības pilnveide, lai darbinieki varētu profesionāli veikt viņiem uzticētos pienākumus. Tas palielina darbinieku motivāciju, samazina kadru mainību un vienlaikus organizācijai nodrošina stabilu zināšanu bāzi.

Sabiedriskā transporta institūciju integrācijas plāna izstrāde

Lai nodrošinātu darboties spējīgas un efektīvas sabiedriskā transporta iestādes izveidi, ir jāveic mērķauditorijas informēšana un jārīko oficiālas konsultācijas ar publiskā un privātā sektora ieinteresētajām pusēm, lai izskaidrotu vienotas sabiedriskā transporta iestādes mērķi, darbības principus un tās pārvaldāmo sabiedriskā transporta sistēmu. Vienlaikus šāds integrācijas plāns ir nepieciešams, jo vienotas sabiedriskā transporta iestādes izveides gadījumā būs jāveic funkciju pārdale starp esošajiem sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtītajiem. Tas ietekmēs arī sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējus, jo notiks izmaiņas sabiedriskā transporta maršrutu tīklā (it sevišķi ņemot vērā dzelzceļu kā sabiedriskā transporta sistēmas mugurkaulu).

4.2.4.2 UZRAUDZĪBA UN NOVĒRTĒŠANA

Vienotās sabiedriskā transporta iestādes darbības efektivitātes novērtēšanai ir būtiski definēt GVR, kas ļaus izmērīt sabiedriskā transporta sistēmas reformas progresu un sasniegtos rezultātus. 4-3. tabulā ir doti GVR piemēri, kas attiecas uz transporta nozari kopumā, jo sabiedriskais transports ir saistīts ar citām transporta apakšnozarēm.

4–3. TABULA. GALVENIE VEIKTSPĒJAS RĀDĪTĀJU PIEMĒRI SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMU NOZARĒ

GVR	Nosaukums	Nozare	Rezultatīvais rādītājs	Datu avots	Stratēģiskie mērķi un darbības
GVR01	Sabiedriskā transporta izmantošana	Sabiedriskais transports	Lietotāju skaits	Sabiedriskā transporta apsekojums	Palielināt sabiedriskā transporta lietotāju skaitu (izmainot transporta modālo sadalījumu), izveidojot integrētu sabiedriskā transporta iestādi un uzlabojot pakalpojumu
GVR02	Automobiļu izmantošana	Ceļu tīkls	Automobiļu skaits/1000 iedzīvotājiem	Oficiālie dati (CSP)	Samazināt automobiļu izmantošanu (nobraukuma km) vides kvalitātes uzlabošanai
GVR03	Sabiedriskā transporta piedāvājuma daudzveidība	Sabiedriskais transports	Transporta veidu skaits sabiedriskā transporta sistēmā	Sabiedriskā transporta iestāde	Palielināt transporta piedāvājumu pilsētās, izmantojot dažādus transporta veidus (t.sk. koplietošanas transportu)
GVR04	Dalība tarifu sistēmā	Vadība un administrēšana	Operatoru skaits tarifu sistēmā, intermodālo pasažieru skaits	Sabiedriskā transporta iestāde	Nodrošināt lietotājiem visizdevīgāko un ērtāko sabiedriskā transporta pakalpojumu
GVR05	Pašvaldību skaits, kas iesaistītas jaunajā pārvaldes sistēmā	Vadība un administrēšana	Vietējo iestāžu skaits, kas piedalās transporta pārvaldē	Sabiedriskā transporta iestāde	Nodrošināt institūciju iesaisti transporta pārvaldes attīstībā
GVR06	Saskaņots finansējums sabiedriskā transporta projektiem	Investīcijas	Projektu skaits, kuru izstrādē/ieviešanā ir iesaistīta transporta pārvalde	Sabiedriskā transporta iestāde	Iesaistīt sabiedriskā transporta iestādi pēc iespējas daudzos transporta projektos
GVR07	Jauni infrastruktūras projekti	Investīcijas	Projektu skaits, kuros transporta iestāde ir iesaistījusies gadā	Sabiedriskā transporta iestāde	Iesaistīt sabiedriskā transporta iestādi visu jauno transporta infrastruktūras projektu izstrādē

GVR	Nosaukums	Nozare	Rezultatīvais rādītājs	Datu avots	Stratēģiskie mērķi un darbības
GVR08	Sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas iekļauti jaunajā tarifu un biļešu tirdzniecības sistēmā	Investīcijas	Sabiedriskā transporta iestādes ieviestajā tarifu/biļešu tirdzniecības sistēmā iekļauto transporta pakalpojumu skaits	Sabiedriskā transporta iestāde	Iesaistīt visus sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējus integrētajā tarifu un biļešu tirdzniecības sistēmā
GVR9	Negadījumi sabiedriskajā transportā	Drošība	Ar sabiedrisko transportu saistīto negadījumu skaits gadā	Oficiālie dati (CSP vai CSDD)	Samazināt ar sabiedrisko transportu saistīto negadījumu skaitu

Avots: Pētījuma Autori

4.2.5 FINANŠU REFORMAS NEPIECIEŠAMĪBA

Runājot par pakalpojumu piedāvājumu un pieprasījumu sabiedriskajā transportā, tas gandrīz neatšķiras no citiem preču un pakalpojumu tirgiem un ir vienkāršs: pasažieris vēlas saņemt transporta pakalpojumu no transporta pakalpojumu sniedzēja. Ja pasažieris iekāpj transportlīdzeklī ar derīgu biļeti vai braukšanas atļauju, vai iegādājas biļeti tieši transportlīdzeklī, tiek noslēgts pārvadājuma līgums. Pārskaitījuma (transferta) un vienota tarifa gadījumā pārvadātāji ir savstarpēji pilnvarojuši viens otru slēgt pārvadājumu līgumus arī pārējo pārvadātāju vārdā. Transporta pakalpojumu sniedzēji savstarpēji norēķinās par sniegtajiem pakalpojumiem. Šāda norēķinu sistēma darbojas visā pasaulē dažādos pakalpojumu tirgos bez valdības iejaukšanās, piemēram, slēpošanas trasēs operatoru tīklā slēpošanas caurlaidēm vai kodu koplietošanai gaisa transportā.

Sabiedriskā transporta finansēšanas sarežģītība galvenokārt izriet no tā, ka pakalpojumi nerodas paši no sevis tirgus spēku brīvā mijiedarbībā, bet gan publiskais sektors tos plāno kā sabiedriskas nozīmes pakalpojumus, īpaši pasūtot un būtiski līdzfinansējot. Papildus valsts/pašvaldību budžetam finansējumu nodrošina sistēmas lietotāju braukšanas maksas ieņēmumi. Līdz ar to, ir divi galvenie sabiedriskā transporta finansējuma avoti, un finansējums tiek piešķirts ar salīdzinoši sarežģītu iepirkuma procedūru un finansējuma sadales mehānisma palīdzību.

Ieņēmumi no braukšanas maksas

Izņemot atsevišķus gadījumus, sabiedriskā transporta lietotājiem visā pasaulē ir jāiegādājas biļete (vienreizēja vai sezonas biļete) pirms brauciena vai brauciena sākumā. Pārdevējs, piemēram, transporta pakalpojumu sniedzējs vai transporta asociācija, rada naudas ieņēmumu čeku, kam tiek nodrošināta tūlītēja likviditāte. Tā kā pasažieriem jāvar pēc iespējas vienkāršāk savā maršrutā izmantot dažādus transporta veidus ar dažādiem pakalpojumu sniedzējiem, tiek izveidotas transporta asociācijas, kurās pakalpojumu sniedzēji savstarpēji atzīst izsniegtās biļetes. No ekonomiskā viedokļa tas rada nepieciešamību pārdalīt kopējos transporta tīkla daļā gūtos ieņēmumus transporta pakalpojumu sniedzējiem "uz veiktspēju balstītā" veidā, atzīstot to pārdošanas rezultātus. Tas atbilst principam Viena biļete – Viens tarifs – Viens kustības grafiks. Rezultāts ir sarežģītas, daudzpakāpju ieņēmumu sadales procedūras, par kurām bieži vien ir grūti vienoties, un tas var aizņemt vairākus gadus. Tāds pats ieņēmumu sadales mehānisms darbojas starp vietējiem (pašvaldību) transporta pakalpojumu sniedzējiem un reģionālajiem vai citiem pārvadātājiem, kas savstarpēji atzīst izsniegtās biļetes arī ārpus konkrētā transporta pakalpojumu sniedzēja darbības reāla (kombinētās biļetes).

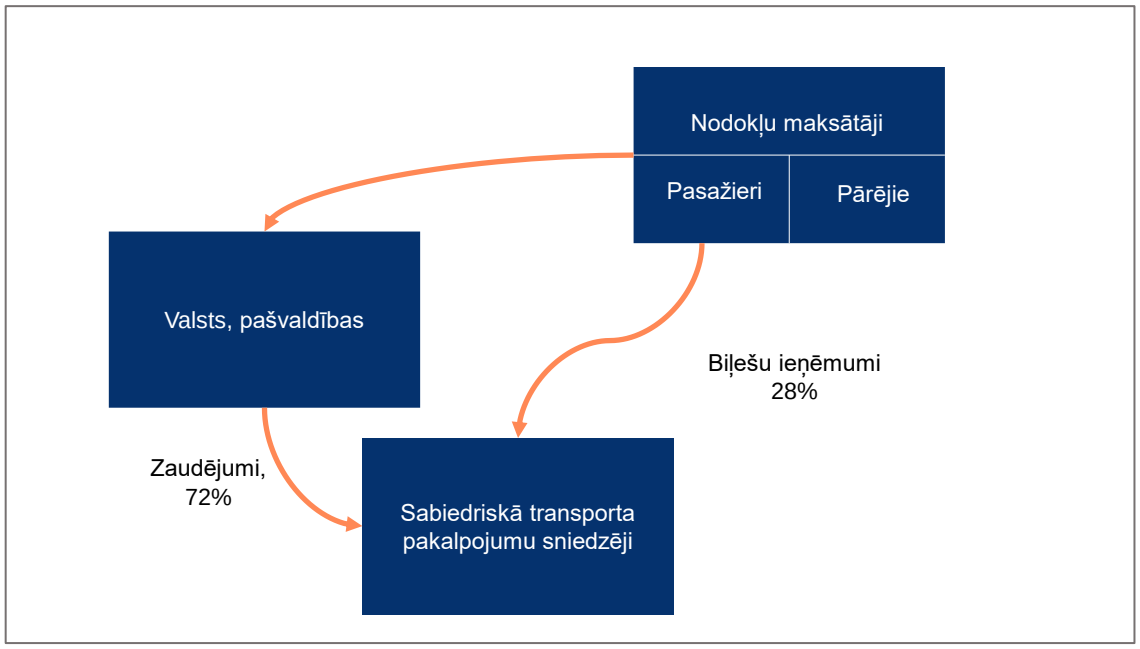
Valsts/pašvaldību budžets

Daudzās pasaules valstīs, ieskaitot Latviju, galvenais sabiedriskā transporta finansēšanas avots ir valsts/pašvaldību budžeta mērķdotācijas. Šī finanšu avota izmantošanai ir divi būtiski izaicinājumi:

- Sabiedriskā transporta finansēšanā piedalās ne tikai valsts, bet arī visu līmeņu pašvaldības – reģionālās, un vietējās (Latvijas gadījumā ir runa par valstspilsētu un novadu pašvaldībām). Tas rada norobežošanos un savu interešu aizstāvēšanu, turklāt izmantojot dalītu finansēšanas modeli;
- Publiskais finansējums parasti tiek piešķirts sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem nevis kopsummas veidā, bet konkrētu izmaksu pozīciju finansēšanai, par ko sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem ir jāatskaitās. Raksturīgi piemēri ir investīciju budžeta līdzekļi, braukšanas maksas atvieglojumu piešķiršana konkrētām pasažieru kategorijām u.c. Šāds finansēšanas mehānisms noved pie tā, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji cenšas aizstāvēt katru budžeta pozīciju par labu savām interesēm, palielinot birokrātisko slogu gan pakalpojumu sniedzējiem, gan pasūtītājiem.

Šobrīd sabiedrisko transportu Latvijā galvenokārt finansē valsts un valstspilsētu pašvaldības, sedzot 72% no izmaksām, bet 28% tiek segti no pasažieru ieņēmumiem (braukšanas maksas). Pārējās pašvaldības nodrošina

sabiedriskā transporta finansējumu salīdzinoši nelielā apmērā (galvenokārt finansējot skolēnu pārvadājumus). Situācijas ilustrāciju skatīt 4-4. attēlā.



4-4. ATTĒLS. ESOŠAIS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA FINANSĒŠANAS MODELIS LATVIJĀ 2022. GADĀ

Piezīme: Sabiedriskais transports ietver pilsētas nozīmes un reģionālās nozīmes vilcienu un autobusu maršrutus. Attēlā nav iekļautas valsts/pašvaldību noteiktās kompensācijas par braukšanas maksas atvieglojumiem.

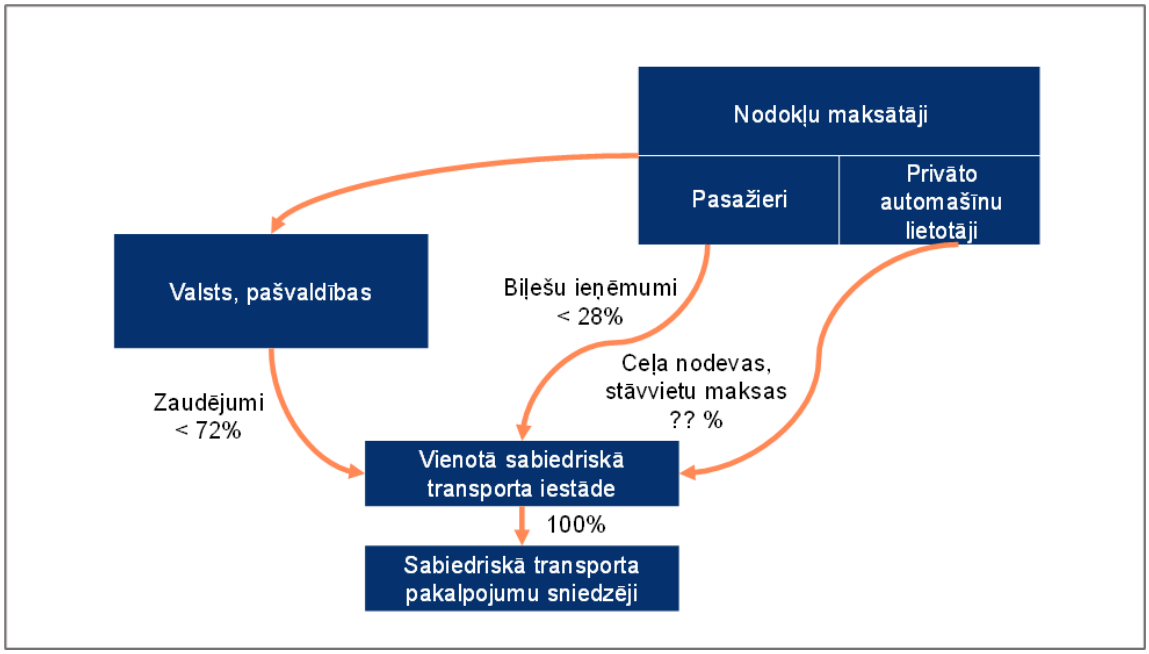
Avots: Pētījuma Autori

Sabiedriskā transporta pakalpojumu saņēmēji

Latvijas valstij ir ierobežoti budžeta resursi sabiedriskā transporta finansēšanai. Papildus tam, ņemot vērā ES enerģētikas un klimata politiku, aktuālāki ir kļuvuši tādi faktori kā zemes izmantošanas izmaksas, gaisa piesārņojums un klimata pārmaiņu mazināšana. Resursiem, kas kādreiz bija pieejami bez maksas, tagad ir noteikta cena. Gadījumā, ja sabiedriskais transports būtiski samazinās privāto automobiļu braucienu skaitu, tiem ceļu satiksmes dalībniekiem, kuri pārvietojas ar privāto automobili, būs labāka transporta pakalpojuma pieejamība pat ar mazāku transporta infrastruktūru (mazāk stāvvietu, mazāk braukšanas joslu). Lielāka publiskā telpa būs pieejama arī citiem pārvietošanās veidiem (gājējiem un velosipēdistiem). Līdz ar to, labuma guvēji no sabiedriskā transporta pakalpojumiem ir:

- Kravu pārvadātāji (ar kravas automobiļiem, mikroautobusiem utt.);
- Privāto automobiļu pasažieri;
- Velosipēdisti;
- Gājēji.

Līdz ar to, katram transporta veidam ir jānosaka cena atbilstoši tā izmantotajiem resursiem. Izmantojot privāto autotransportu, par vienu pasažieri tiktu iekasēta augstākā cena. Ieņēmumi no šīm maksām varētu veicināt sabiedriskā transporta finansēšanu, ieviešot ceļa nodevas un sabiedrisko stāvvietu maksas (galvenokārt Rīgas valstspilsētā, tai skaitā piemērojot arī privātajām autostāvvietām), lai kompensētu sabiedriskā transporta trūkumus salīdzinājumā ar privāto automobiļu izmantošanu, piedāvājot sabiedriskā transporta pasažieriem zemāku braukšanas maksu (skatīt 4-5. attēlu).



4-5. ATTĒLS. IESPĒJAMĀ NĀKOTNES SABIEDRISKĀ TRANSPORTA FINANSĒŠANAS SISTĒMA LATVIJĀ

Piezīme: Sabiedriskais transports ietver pilsētas nozīmes un reģionālās nozīmes autobusu un vilcienu maršrutus. Attēlā nav iekļautas valsts/pašvaldību noteiktās kompensācijas par braukšanas maksas atvieglojumiem.

Avots: Pētījuma Autori

Ja arī mēģinātu noteikt un izmantot papildu finansēšanas avotus (kā parādīts iepriekšējā attēlā), būs nepieciešama rūpīga visu jauno pasākumu ietekmes analīze un jaunas, pārredzamas finansēšanas sistēmas izveide, par ko jāvienojas visām ieinteresētajām pusēm. To nepieciešams veikt paralēli RMA sabiedriskā transporta organizācijas institucionālajai reformai. Finanšu sistēmas reforma ietver arī sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas līgumu pārvaldību, ieņēmumu sadales pārvaldību, investīciju nepieciešamības noteikšanu un citus jautājumus, kuru risināšanai ir lietderīgi izveidot vienotu sabiedriskā transporta iestādi.

Jāpiebilst, ka sabiedriskā transporta finansēšanas reformu ir lietderīgi īstenot ne tikai RMA, bet visas Latvijas mērogā. Detalizētu priekšlikumu sagatavošana sabiedriskā transporta finansēšanas sistēmas reformai ir ārpus šī Pētījuma ietvariem.

4.3 TARIFU UN BIĻEŠU SISTĒMAS REFORMA

Būtisks nosacījums modālajai pārnesei no privātā autotransporta uz sabiedrisko transportu ir tarifu vienkāršība un biļešu iegādes veids. Biļešu cenu samazināšana nav pietiekams nosacījums cilvēku motivācijai izmantot sabiedrisko transportu, ja vienlaikus citas sabiedriskā transporta sistēmas sastāvdaļas nav pievilcīgas iedzīvotājiem. Piemēram, būtisks ir reisu biežums, braukšanas ātrums, pārvietošanās attālums līdz sabiedriskajam transportam, transportlīdzekļu sakoptība un komforts, kā arī biļešu iegādes ērtība.

Pievilcīgs sabiedriskais transports nodrošina iedzīvotājiem nokļūšanu līdz darba vietai, izglītības iestādei un citiem pārvietošanās galamērķiem bez privātā autotransporta izmantošanas. Papildus iepriekš minētajam efektīva sabiedriskā transporta sistēma veicina sastrēgumu un gaisa piesārņojuma samazinājumu, tādējādi paaugstinot dzīves kvalitāti RMA. Pievilcīga sabiedriskā transporta būtiska sastāvdaļa ir sabiedriskā transporta biļetes iegūšanas ērtums. Līdz ar to, biļetes iegūšanas procesam ir jābūt pēc iespējas vienkāršākam, un biļetes cenai jāatspoguļo pasažiera saņemtā vērtība par braucienu ar sabiedrisko transportu. Vienlaikus tas nozīmē, ka sabiedriskā transporta biļetes cenai ir jābūt zemākai nekā brauciena izmaksām ar privāto autotransportu attiecīgajā maršrutā.

Sabiedriskā transporta biļešu iegādes sistēmai ir jābūt maksimāli vienkāršai, lai piesaistītu to iedzīvotāju mērķauditoriju, kas galvenokārt izmanto privāto autotransportu. Tas rada nepieciešamību mainīt kopējo pieeju tarifu veidošanas politikai un biļešu tirdzniecībai. Šādas vienkāršotas sistēmas izveides galvenais priekšnosacījums ir vienotas tarifu un biļešu sistēmas izveide.

4.3.1 VIENOTA TARIFA – VIENOTAS BIĻETES – VIENOTA LAIKA GRAFIKA NEPIECIEŠAMĪBA

Pirmkārt, šobrīd visvairāk sabiedriskais transports tiek izmantots Rīgas valstspilsētā. Cilvēkiem, kas pārvietojas tikai Rīgas ietvaros, biļešu sistēma jau ir salīdzinoši vienkārša. Viena no būtiskākajām Rīgas valstspilsētas problēmām ir lielais cilvēku skaits, kas katru darbdienu ierodas pilsētā ar privātajiem automobiļiem, tādējādi radot satiksmes sastrēgumus un gaisa piesārņojumu pilsētā. Vienlaikus tas rada ierobežojumus videi draudzīgas pilsētvides attīstībai, jo ir jāatvēl salīdzinoši liela teritorija autostāvvietām. Līdz ar to, ir svarīgi novirzīt privāto automobiļu lietotājus uz sabiedrisko transportu, it sevišķi no RMA iekšējās telpas.

Otrkārt, sabiedriskais transports Rīgas valstspilsētā un it sevišķi ārpus Rīgas valstspilsētas būtu pievilcīgāks iedzīvotājiem, ja ietvertu vienotu sabiedriskā transporta pakalpojumu. Pasažieriem ir jāsaskaras ar dažādu transporta veidu nepietiekami saskaņotiem laika grafikiem un biļešu vairākkārtēju iegādi (piemēram, izmantojot pilsētas transporta, reģionālās nozīmes autobusu transporta un dzelzceļa transporta pakalpojumus).

Treškārt, visi sabiedriskā transporta pakalpojumu veidi tiek subsidēti no valsts vai pašvaldību budžetiem 50 – 90% robežās no kompensējamajām izmaksām. Šādā situācijā nav lietderīgi izmantot sarežģītas tarifu un biļešu sistēmas, jo sabiedriskā transporta pakalpojumu izmaksu lielākā daļa tiek finansēta no publiskajiem resursiem.

Pamatojoties uz iepriekš minēto, ir būtiski nodrošināt, ka par tarifu izstrādi un apstiprināšanu, kā arī biļešu tirdzniecību RMA atbild viena valsts izveidota institūcija (vienota sabiedriskā transporta iestāde).

Kā minēts iepriekš tekstā, RMA ietvaros politiskais mērķis ir ieviest **Vienotu tarifu – Vienotu biļeti – Vienotu kustības grafiku.** Vienlaikus ir jāparedz iespēja ieviest šādu sistēmu visas valsts mērogā, jo iedzīvotāju un sabiedriskā transporta lietotāju skaits ārpus RMA ir salīdzinoši neliels.

Vienota sabiedriskā transporta biļešu sistēma paredz integrētu un vienotu pieeju, lai vienkāršotu sabiedriskā transporta biļešu iegādi un lietošanu dažādiem sabiedriskā transporta veidiem RMA vai atsevišķas valstspilsētas ietvaros.

4.3.2 VIENOTĀ TARIFU SISTĒMA

Tarifu sistēmā tiek noteikta sabiedriskā transporta pakalpojumu cena atkarībā no transporta veida, konkrēta dienas laika, biļetes izmantošanas ilguma (vienreizēji vai vairākkārtēji braucieni) un pasažieru veida (pasažieri ar un bez braukšanas maksas atlaidēm). Tarifu sistēma ir vienotās tarifu un biļešu sistēmas svarīgākā sastāvdaļa.

4.3.2.1 ESOŠĀS TARIFU SISTĒMAS RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ

Šobrīd sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji RMA izmanto dažādas tarifu sistēmas, kuru apraksts ir dots 4-4. tabulā. Reģionālās nozīmes autobusu maršrutos tiek piemērots lineārais tarifs, kas ir balstīts uz nobraukto attālumu. PV izmanto braukšanas zonu tarifus, kas ir lineārā tarifa paveids. Latvijas valstspilsētas (Rīga, Jelgava, Jūrmala un Valmiera) izmanto fiksētas cenas tarifus. Rīgas valstspilsētā tiek izmantots fiksēts tarifs par braucienu, bet pasažierim ar vienu biļeti ir tiesības pārsēsties uz citu transporta līdzekļa veidu un maršrutu 90 minūšu laikā.

4–4. TABULA. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA TARIFU SISTĒMAS RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ

Pakalpojumu veids	Esošā situācija	Plānotās izmaiņas
Reģionālās nozīmes maršruti (autobusi). 10 sabiedriskā transporta pārvadātāji un viens komerciālais pārvadātājs. 488 maršruti RMA.	Lineārais (nobrauktā attāluma) tarifs. Tarifs ietver vairākas komponentes, bet biļetes cena galvenokārt tiek noteikta atbilstoši maršruta posmiem (pieturām), pamatojoties uz posma garumu (km).	Ir plānotas izmaiņas, nosakot zonu tarifus. Reģionālās nozīmes autobusu brauciena cena PV A zonas robežās ir līdzīga – 1,50 EUR par braucienu (piemēram, maršrutā Rīga – Ķekava 1,10 EUR + SIA "Bezrindas.lv" komisijas maksa 0,38 EUR).
Reģionālās nozīmes maršruti (vilcieni). PV. 5 maršruti.	Zonu tarifi (lineārā tarifa paveids). A zona (no Rīgas Centrālās stacijas): Vecāķi (Skultes līnija), Vangaži (Siguldas līnija), Dārziņi (Aizkraukles līnija), Baloži (Jelgavas līnija), Babīte (Tukums 2 līnija). Biļetes cena 0,90 EUR.	Nav plānots mainīt tarifu sistēmu. 2023. gada martā PV iesniedza Sabiedriskā transporta padomei priekšlikumu noteikt braukšanas tarifu A zonā 1,50 EUR par braucienu.
Pilsētas sabiedriskais transports, Rīgas valstspilsēta (RS). 79 maršruti.	90 minūšu laika biļete. Maksa par biļeti 1,50 EUR visiem pilsētas sabiedriskā transporta veidiem ar iespēju pārsēsties uz citu transportlīdzekli (no 2023. gada 1. janvāra). Atlaides par braukšanas laiku (1, 3, 5 dienas, mēnesis).	Nav plānots mainīt tarifu sistēmu, bet katru gadu atkarībā no pašizmaksas RS pārskata tarifa lielumu.
Pilsētas sabiedriskais transports, Jelgavas valstspilsēta (SIA "Jelgavas autobusu parks"). 20 maršruti.	Fiksētais brauciena tarifs. Maksa par braucienu 0,85 EUR ar bankas karti vai personalizētu viedkarti (1,50 EUR ar skaidru naudu). Tiek piemērotas atlaides par braucienu skaitu (10, 20, 40 un 60).	Vienāda braukšanas maksa neatkarīgi no maršruta un braukšanas attāluma. Nav plānots mainīt tarifu sistēmu.
Pilsētas sabiedriskais transports, Jūrmalas valstspilsēta (SIA "Jūrmalas autobusu satiksme"/ SIA "B-Bus"). 7 maršruti.	Fiksētais brauciena tarifs. Maksa par braucienu 0,50 EUR (tikai skaidrā naudā). Atlaides par braukšanas laiku (mēnešbiļetes darbdienām un visām dienām).	Vienāda braukšanas maksa neatkarīgi no maršruta un braukšanas attāluma. Nav plānots mainīt tarifu sistēmu. Divas 0 EUR biļetes dienā dzelzceļa satiksmei maršrutā Rīga – Ķemeri.
Pilsētas sabiedriskais transports, Valmieras valstspilsēta (SIA "VTU Valmiera"). 15 maršruti.	Fiksētais brauciena tarifs. Maksa par braucienu 0,60 EUR – ar bankas karti vai skaidrā naudā pie autobusa vadītāja. Atlaides par braukšanas laiku (1 diena, nedēļa, mēnesis).	Vienāda braukšanas maksa neatkarīgi no maršruta un braukšanas attāluma. Nav plānots mainīt tarifu sistēmu.

Avots: Pētījuma Autori, pamatojoties uz intervijām ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem

4.3.2.2 NĀKOTNES TARIFU SISTĒMA

Nākotnes tarifu sistēmas struktūras izveidē ir jāievēro noteikti nosacījumi, lai izveidotu caurspīdīgu un konsekventu sistēmu. Tarifu struktūrai ir jāatbilst šādām prasībām:

- Jāpiemēro konsekventa cenu politika (garāki braucieni ir salīdzinoši dārgāki, brauciena sadalīšana atsevišķos maršrutos maksā dārgāk salīdzinājumā ar nepārtrauktu braucienu);
- Jānodrošina ieņēmumu sadale starp sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem;
- Jānodrošina tarifu savietojamība ar biļešu sistēmu.

Šāda tarifu struktūra nodrošina dažādas iespējas sabiedriskā transporta iestādei un citām ieinteresētajām pusēm noteikt:

- Biļešu cenu robežlīmeni;
- Pasažieru veidu definēšanu;
- Biļešu cenu degresijas līmeņa noteikšanu (t.i., braukšanas maksas atlaižu piemērošanu par braucienu skaita pieaugumu vai cenas samazināšana atbilstoši nobraukto km skaitam).

Lai nodrošinātu iepriekš minētās tarifu sistēmas izveidi, ir nepieciešama institūcija jeb vienotais sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtītājs, kas apvieno visas ieinteresētās puses.

Vienotās sabiedriskā transporta iestādes nozīme

Mūsdienās vienotās sabiedriskā transporta biļešu sistēmas ir salīdzinoši plaši izplatītas un darbojas lielākajās Rietumeiropas pilsētās (Londonā, Parīzē, Berlīnē, Amsterdamā u.c.). Izmantojot vienotās biļešu sistēmas, pasažieris saņem vienu biļeti, kas ir derīga dažādos maršrutos, līnijās, transportlīdzekļos un pie dažādiem pārvadātājiem. Lai to sasniegtu, lielākoties tiek izmantota vienota sabiedriskā transporta iestāde, kas izveido tarifu sistēmu un organizē biļešu pārdošanas ieņēmumu sadali starp pārvadātājiem. Šādas sistēmas piemēri ir doti Pielikumā 1-1. "Sabiedriskā transporta organizācijas labās prakses piemēri".

Atkarībā no biļešu sistēmas programmēšanas risinājuma pasažieriem vienotajā biļešu sistēmā var pārdot jebkuras sarežģītības pakāpes biļeti. Tikai dažos gadījumos var precīzi sadalīt ieņēmumus no biļešu ieņēmumiem starp pārvadātājiem, tāpēc lielākajai daļai tarifu sistēmu tiek izmantotas statistikas metodes. Būtisks aspekts šajā sistēmā ir taisnīga ieņēmumu sadale, citādi pārvadātāji meklēs iemeslus, lai nepievienotos vienotajai biļešu sistēmai (šādu situāciju nedrīkst pieļaut sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā). Viens no visbiežāk izplatītajiem argumentiem ir pakalpojuma izmaksas uz vienu pasažieru km, kas attiecīgi apgrūtina biļešu ieņēmumu sadali.

Tarifu sistēmas uzdevumi

Gan biļešu pārdošanas sistēmas, gan ieņēmumu sadalīšanas aprēķina programmēšana ir diezgan dārga. Turklāt arī datu vākšana ieņēmumu sadalei nepieciešamās statistikas vajadzībām ir darbietilpīga, tāpēc Pētījuma Autoru ieteikums ir nodrošināt pēc iespējas vienkāršu tarifu sistēmu un vienkāršus ieņēmumu sadales noteikumus.

Vienotās biļešu sistēmas uzdevumi RMA:

- Vienkāršot sabiedriskā transporta sistēmu – reģionālās nozīmes autobusu un vilcienu pārvadājumus un pilsētas sabiedrisko transportu (viena biļete visiem neatkarīgi no pārsēšanās reižu skaita);
- Iekļaut papildu pakalpojumus, piemēram, taksometru, velosipēdu, motorolleru, skrejriteņu nomu, koplietošanas transportlīdzekļu u.c. pakalpojumus. Šiem pakalpojumiem var būt atšķirīga cena salīdzinājumā ar sabiedriskā transporta pakalpojumiem, bet papildu pakalpojumi tiek iegādāti vienotās biļešu sistēmas ietvaros;
- Iespēju robežās samazināt biļešu cenu, lai nodrošinātu vienotās biļetes pievilcību sabiedriskā transporta lietotājiem salīdzinājumā ar atsevišķu transporta veidu biļešu cenām;
- Iespēju robežās veicināt sabiedriskā transporta sistēmu, kas ir mazāk balstīta uz braukšanas maksas ieņēmumiem un ko daļēji vai pilnībā dotē valsts vai pašvaldības.

Lai izstrādātu vai pilnveidotu vienotās biļešu informācijas sistēmas (piemēram, VSTBS), ir jādefinē lietotāju prasības vienotajai biļešu sistēmai:

1) Tarifu sistēmas politikas (mērķu) izstrāde.
2) Braukšanas maksas struktūras izstrāde (diennakts laiks, zonas, attālums - vienas vai vairāku biļešu sistēmu piemērošana vienā maršrutā).
3) Braukšanas maksas tehnoloģiju izvēle (samaksas veidi, biļešu maksas saņemšana, biļešu validēšana).
4) Biļešu ieņēmumu sadale starp sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem (gadījumā, ja tiek izmantoti neto sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi, kur sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji saņem ieņēmumus no pārdotajām biļetēm).
5) Esošo biļešu sistēmu, piemēram, VSTBS vienotās biļešu noliktavas (VBN) kapacitātes novērtējums (pārdodamo biļešu apjoms un spēja integrēt papildu sabiedriskā transporta veidus).
6) Braukšanas maksas atlaides, piemērojot vienoto biļešu sistēmu (tai skaitā biļešu pārdošanas sistēmas).
7) Valsts un pašvaldību dotācijas apjoma izmaņas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem, ieviešot vienoto biļešu sistēmu.
8) Vienotās biļešu sistēmas ieviešanas secība un laika grafiks RMA.

Papildus iepriekš minētajam ir jāveic biļešu sistēmu un transportlīdzekļu pārvaldības sistēmu integrācija. Šobrīd sabiedriskā transporta lietotājiem Latvijā nav problēmu izmantot vairāku transporta veidu biļešu iegādes mobilās aplikācijas bez vienotas biļetes, bet ir ļoti svarīgi saņemt maršrutu plānošanas informāciju reāllaika režīmā.

Līdz ar to, vienotās sabiedriskā transporta biļetes ieviešana nav pašmērķis. Pētījuma Autoru ieskatā vienoto biļešu sistēmu ir lietderīgi ieviest salīdzinoši blīvi apdzīvotās teritorijās ar augstu iedzīvotāju mobilitāti un intermodālā transporta iespējām. Piemēram, Jelgavas, Jūrmalas un Valmieras valstspilsētu sabiedriskā transporta sistēmas galvenokārt nodrošina iedzīvotāju pārvietošanos šo pilsētu robežās.

Biļešu cenu līmenis (līmeņi)

Līdzīgi kā jebkuram pakalpojumam, arī transporta pakalpojumiem būtu jāsedz to izmaksas. Mūsdienās lielākajā daļā pasaules valstu sabiedriskā transporta izmaksas netiek segtas tikai no braukšanas maksas ieņēmumiem. Tas nozīmē, ka sabiedriskā transporta sistēma ir subsidēta no valsts vai pašvaldību budžetiem.

Lai arī lielākajā daļā pasaules valstu ir publiskā sektora līdzfinansēts maksas sabiedriskais transports (ar braukšanas maksas atlaidēm īpaši noteiktām iedzīvotāju grupām), pasaulē ir apmēram 70 pilsētas, kurās tiek nodrošināts bezmaksas sabiedriskais transports. Pilsēta ar vislielāko iedzīvotāju skaitu, kurā ir pieejams bezmaksas sabiedriskais transports, ir Igaunijas galvaspilsēta Tallina. Vienīgā pilsēta Latvijā, kurā tiek nodrošināts bezmaksas sabiedriskais transports pilsētas iedzīvotājiem un/vai nekustamā īpašuma īpašniekiem, ir Jūrmalas valstspilsēta.

Galvenie iemesli braukšanas maksas pilnīgai atcelšanai:

- Sabiedriskajam transportam jākļūst par pievilcīgu alternatīvu personīgajam autotransportam, lai īstenotu ES klimata neitralitātes politiku;
- Dotācijas sabiedriskajam transportam ir nodokļu maksātāju nauda, kas ir līdzvērtīga transporta sistēmas lietotāju naudai un privāto automobiļu īpašnieku naudai, kuri būtu jāmotivē izmantot sabiedrisko transportu;
- Atšķirīgs braukšanas maksas apmērs dažādos periodos (piemēram, ārpus pīķa stundām vai pīķa stundās) nav lietderīgs, ja transporta politikas mērķis ir nodrošināt alternatīvu privātā autotransporta izmantošanai. Turklāt braukšanas maksas diferenciācijas nozīme samazinās sakarā ar elastīga darbalaika, tai skaitā attālinātā darba, ieviešanu darbavietās;
- Braucienu apmaksas (biļešu) sistēmu izmaksas var pārsniegt faktiskos biļešu ieņēmumus.

Neskatoties uz iepriekš minēto, bezmaksas sabiedriskā transporta politikai ir negatīvi blakusefekti:

- Modālā pārnese uz sabiedrisko transportu ir nevis no privātā autotransporta, bet galvenokārt no kājāmgājējiem un velobraucējiem[41];
- Bezmaksas sabiedriskais transports prasa papildu ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksas gadījumos, ja ir nepieciešams palielināt reisu skaitu;
- Cilvēki uzskata par vērtīgiem pakalpojumus, par kuriem ir jāmaksā;
- Maksa par pakalpojumu veicina cieņpilnu attieksmi pret pakalpojumu, samazinot vandālisma risku;
- Ir iespējams saņemt atgriezenisko saiti no pakalpojumu lietotājiem par pakalpojumu kvalitāti un kvantitāti.

Iepriekš minēto iemeslu dēļ pasažierim par sabiedriskā transporta braucienu būtu jāmaksā vismaz neliela braukšanas maksa. Jautājums ir par to, kā šī summa būtu jānosaka. Jo vienkāršāks ir braukšanas maksas noteikšanas princips, jo vieglāk sabiedriskā transporta sistēmai piesaistīt pasažierus.

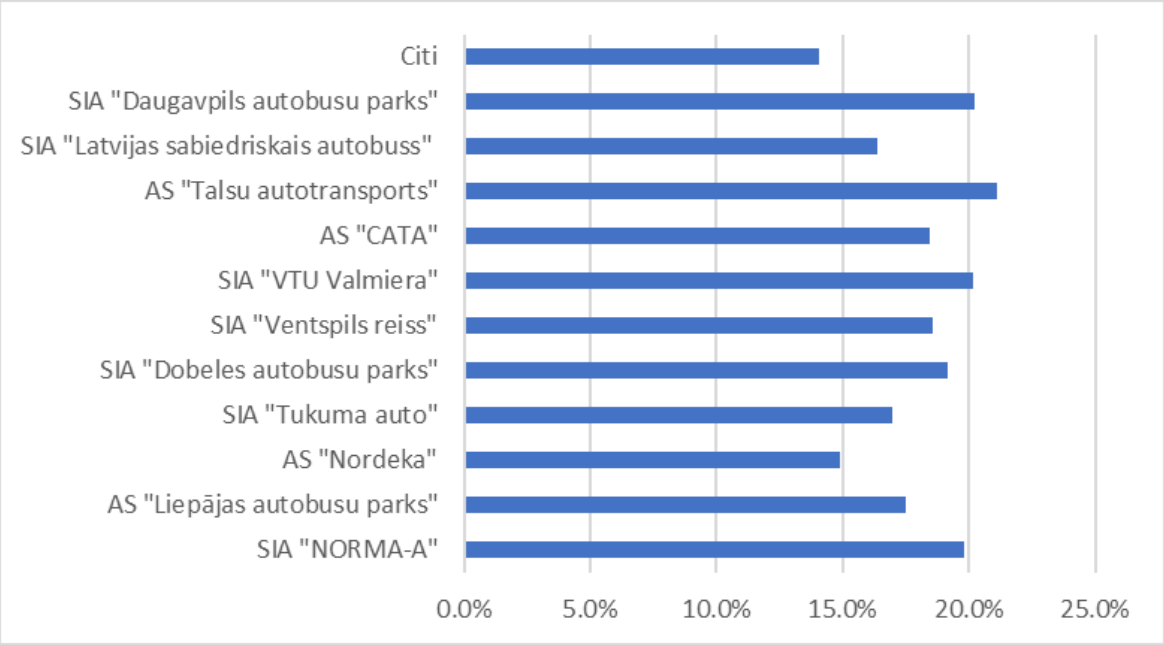
Sabiedriskā transporta kopējās (fiksētās un mainīgās) izmaksas nav atkarīgas no pasažiera nobrauktā attāluma. Tās galvenokārt ir atkarīgas no tā, vai sabiedriskā transporta pakalpojums (noteikts reisu skaits maršrutā) vispār tiek piedāvāts. Līdz ar to, var piemērot standarta braukšanas maksu neatkarīgi no nobrauktā attāluma un izmantotā transportlīdzekļa (autobusa, tramvaja, vilciena vai cita transportlīdzekļa). Tādējādi ir iespējams ieviest vienkāršu tarifu sistēmu, piemēram, ar fiksēta brauciena laika biļeti par standarta cenu katram braucienam.

Lielākā daļa pārvadātāju pasaulē izmanto tarifu sistēmas, kas cenšas panākt pēc iespējas lielākus ieņēmumus no visiem potenciālajiem lietotājiem. Lai arī Latvijā valsts un valstspilsētu pašvaldības nosaka vienotus sabiedriskā transporta pārvadājumu tarifus visiem pārvadātājiem atbilstoši sabiedriskā transporta veidam, katrs pārvadātājs sasniedz atšķirīgu procentuālo izmaksu segumu no saimnieciskās darbības ieņēmumiem. Šo atšķirību iemesli ir dažādi:

- Infrastruktūras izmaksas jāsedz tikai dažiem transporta veidiem, piemēram, tramvajiem un vilcieniem – par sliežu ceļiem un stacijām, bet autobusiem nav jāsedz autoceļu un pieturu izmaksas;
- Atšķirīgs pasažieru skaits, kuriem atļauts braukt bez maksas. Pilsētās šis īpatsvars ir lielāks nekā reģionālajos sabiedriskā transporta pārvadājumos (vilcienos un autobusos);
- Reģionālajos autobusu un vilcienu maršrutos kopumā ir zemāks izmaksu segums no saimnieciskās darbības ieņēmumiem, bet sabiedriskā transporta pakalpojumi ir nepieciešami, lai nodrošinātu iedzīvotāju mobilitāti ģeogrāfiski attālinātajās teritorijās.

[41] https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/09/Policy-Brief-FullFreeFarePT-DEF-web.pdf

Tā rezultātā katram sabiedriskā transporta veidam, līnijai vai maršrutam tiek piešķirts atšķirīgs dotāciju apjoms. 2022. gadā Latvijas reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumos biļešu ieņēmumu segums pār kompensējamām izmaksām veidoja 32%, bet dzelzceļa pārvadājumos attiecīgi 43%. Rīgas valstspilsētas sabiedriskajā transportā saimnieciskās darbības ieņēmumi (ieņēmumi no biļešu tirdzniecības un autostāvvietām) veidoja apmēram 25% no RS neto apgrozījuma. RS pārvadā apmēram 52% bezmaksas pasažieru, 9% pasažieru ar valsts piešķirtajām braukšanas maksas atlaidēm, un tikai 39% pasažieru maksā pilnu biļetes cenu par braucienu. Bez maksas pārvadāto pasažieru īpatsvars dažādu reģionālo autobusu pārvadātāju reisos skatāms 4-6. attēlā.



4-6. ATTĒLS. BEZMAKSAS PASAŽIERU ĪPATSVARS REĢIONĀLĀS NOZĪMES AUTOBUSU PĀRVADĀJUMOS RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ 2022. GADĀ

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot ATD datus

Ņemot vērā salīdzinoši lielo dotāciju īpatsvaru sabiedriskā transporta pārvadājumos un Eiropas Zaļā kursa mērķus, ieņēmumu no biļešu cenām palielināšana nav primārais uzdevums vienotas tarifu un sabiedriskā transporta sistēmas ieviešanai RMA.

Pieņemot, ka ir jānodrošina sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība ar noteiktu regularitāti, no izmaksu segšanas viedokļa transportlīdzekļa nobrauktais attālums nav tik svarīgs kā fakts, ka tas vispār brauc. Līdz ar to, pasažiera nobrauktajam attālumam nevajadzētu būt primārajam faktoram, nosakot braukšanas maksas apmēru. Zināmos gadījumos to varētu vispār neņemt vērā. Šajā ziņā ES valstīs ieviestās vienotās braukšanas maksas sistēmas neatspoguļo pārvadātāju ekonomiskās vēlmes, bet tās vairāk atbilst pasažieru vēlmēm un ES klimata politikai.

Tarifu sistēma nekad nevar būt pilnīgi taisnīga ne attiecībā pret pasažieriem, ne pārvadātājiem. Valstis, kas ievieš vienoto sabiedriskā transporta biļešu sistēmu, pārsvarā finansē sabiedriskā transporta pakalpojumus tieši no valsts budžeta ieņēmumiem, vienotajai sabiedriskā transporta iestādei saņemot braukšanas maksas ieņēmumus un tos attiecīgi sadalot sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem.

Šāda sabiedriskā transporta politika prasa atšķirīgu pieeju vienotās sabiedriskā transporta iestādes tiesiskajās attiecībās ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem, kur galvenie pakalpojumu sniegšanas kritēriji ir saitīti ar pakalpojumu sniegšanas kvalitāti. Pārvadāto pasažieru skaita noteikšanai tiek izmantotas elektroniskās pasažieru uzskaites sistēmas, savukārt biļešu kontrolei tiek veiktas izlases veida pārbaudes transportlīdzekļos. Šāda sistēma jau daļēji darbojas Latvijā, piemēram, RDĀMD kā Rīgas valstspilsētas pašvaldības sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtītājs ir noteicis RS 127 galvenos veiktspējas rādītājus, par kuru izpildi uzņēmumam ir jāatskaitās pašvaldībai.

Salīdzinājumā ar Rietumeiropas un Ziemeļeiropas valstīm Latvijas kontekstā ir jāņem vērā, ka vienotās sabiedriskā transporta sistēmas ieviešanu ierobežo valsts un pašvaldību budžeta iespējas. Līdz ar to, sabiedriskā transporta biļešu pārdošanas ieņēmumiem ir salīdzinoši lielāka nozīme sabiedriskā transporta pakalpojumu finansēšanā.

4.3.2.3 PRIEKŠLIKUMI VIENOTAS TARIFU SISTĒMAS IEVIEŠANAI RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ

Sabiedriskā transporta sistēmas darbības sekmīgai nodrošināšanai ir ieteicams ieviest pēc iespējas vienkāršāku biļešu sistēmu, kā arī vienotu pieeju sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju līgumiem neatkarīgi no sabiedriskā transporta veida.

Finansējums sabiedriskajam transportam parasti tiek nodrošināts, apvienojot valsts un pašvaldību dotācijas, pasažieru iemaksas un ieņēmumus no reklāmas vai publiskā sektora partnerībām. Sabiedriskā transporta finansēšana no publiskajiem resursiem ir nepieciešama, lai nodrošinātu iedzīvotājiem pieejamas transporta iespējas par pieņemamu cenu.

Sabiedriskā transporta finansēšana ir galvenais izaicinājums, mainoties transporta modālajam sadalījumam. No vienas puses, pastāv plaši izplatīts uzskats, ka lietotājiem ir pilnībā jāapmaksā saņemtais pakalpojums. Tomēr tas nozīmētu, ka sabiedriskā transporta tarifi būtu daudz augstāki, taču lielākā daļa potenciālo lietotāju to nespētu pieņemt (izmantot sabiedriskā transporta pakalpojumus). Ja pasažieri tarifus neakceptē, tad sabiedriskā transporta pakalpojumi nevar sekmīgi konkurēt ar privāto autotransportu. Tarifi netiek akceptēti, ja tie ir pārāk augsti vai pārāk grūti saprotami.

Tiek uzskatīts, ka pārvietošanās ar privāto automobili salīdzinājumā ar sabiedrisko transportu ir:

- Ar augstu komforta līmeni – lai gan daudzos gadījumos tā nav;
- Pieejama 24/7;
- Lēta – pieņemot, ka benzīna cena ir aptuveni 30 centi par nobraukuma km transportlīdzeklī ar ietilpību līdz 5 cilvēkiem;
- Pieejama nelielā attālumā (auto stāvvieta pie durvīm);
- Ātra.

Atbilstoši pasaules pieredzei pat zemāka braukšanas maksa sabiedriskajā transportā nevar kompensēt šķietamās privātā brauciena priekšrocības, nemainot privāto automobiļu un sabiedriskā transporta izmantošanas noteikumus. Būtiskākie no tiem ir:

- Prioritātes piešķiršana sabiedriskajam transportam, izveidojot sabiedriskā transporta joslas, īpaši krustojumos, pieturvietās un posmos, kuros pastāv sastrēgumu risks;
- Sabiedriskā transporta pieturvietu izvietošana svarīgāko galamērķu (dzelzceļa staciju, iepirkšanās centru, pasākumu norises vietu) tuvumā;
- Autostāvvietu izvietošana tālāk no ieejas mājvietās un autostāvvietu organizēšana ārpus dzīvojamiem rajoniem un pasākumu norises vietām (gājiena attālumam līdz autostāvvietai jābūt lielākam nekā līdz tuvākajai sabiedriskā transporta pieturvietai);
- Ceļa nodevu ieviešana, kas nodrošina sabiedriskā transporta finansēšanu un bezmaksas piekļuvi sabiedriskajam transportam privāto automobiļu lietotājiem;
- Autostāvvietu nodevu ieviešana un publisko autostāvvietu pilnīga finansēšana no autostāvvietu nodevām;
- Vienkāršāka sabiedriskā transporta lietošana (vienkārši iegaumējami grafiki, piemēram, regulārā intervāla grafiki, vienkārša biļešu sistēma).

Kad ir izveidota stratēģija sabiedrisko transportu pievilcības paaugstināšanai, nākamais solis ir sabiedriskā transporta finansēšana. Finansēšanas jautājumi ir apskatīti Pētījuma 4.2.5. sadaļā “Finanšu reformas nepieciešamība”.

Tarifu sistēma: nepieciešamība pēc vienkāršības

Tarifu sistēmas reformas galvenais mērķis ir veicināt pāreju no braucieniem ar privāto automobili uz braucieniem ar sabiedrisko transportu. Tarifu sistēma var būtiski veicināt šī mērķa sasniegšanu. Autobraucēji apzinās, ka braukšana ar automobili ir vienāda visur – neatkarīgi no valsts, kurā viņi atrodas, un neatkarīgi no izmantotā transportlīdzekļa. ES teritorijā ceļa zīmes ir vienādas, un galvenās automobiļa vadīšanas iekārtas, piemēram, stūre, bremze un ātrumpārslēgs, ir izvietoti vienādi. Turpretī sabiedriskā transporta izmantošana ir salīdzinoši sarežģīta: tarifu sistēmas mainās ne tikai dažādās pilsētās, bet dažkārt arī vienas pilsētas ietvaros. Turklāt biļešu iegādes veids atšķiras atkarībā no atrašanās vietas. Tāpēc, lai cilvēki izmantotu sabiedrisko transportu, tarifu sistēmai ir jābūt pēc iespējas vienkāršākai (ne tikai pakalpojumam kā tādam). Jācenšas ierobežot braukšanas maksas atšķirības atbilstoši attālumam, diennakts laikam, brauciena veidam (vienā virzienā, vienu dienu, vienu periodu u.c.) un pasažiera kategorijas (pieaugušie, seniori, studenti, bērni, utt.).

Tarifu sistēma: braukšanas maksas dažādošanas nepieciešamība

Parasti braukšanas maksas diferenciāciju nosaka:

- Pēc attāluma vai laika;
- Pēc brauciena diennakts laika;
- Pēc lietošanas biežuma (dienas biļetes, mēneša biļetes);
- Pēc pasažiera kategorijas (darbspējīgā vecuma iedzīvotāji, pensionāri, studenti, invalīdi, bērni, mājdzīvnieki, bagāža, velosipēdi);
- Pēc biļešu iegādes veida (biļešu kase, biļešu automāts, viedtālruņa lietotne).

Braukšanas maksas diferenciācijas iemesli:

- Pieņēmums, ka ceļošana garākā attālumā maksā dārgāk;
- Kapacitātes trūkums noteiktos diennakts laikos;
- Pieņēmums, ka pasažieriem, kuri izmanto sistēmu retāk, par vienu braucienu būtu jāmaksā vairāk nekā regulāriem sabiedriskā transporta sistēmas lietotājiem;
- Biļešu cenas ir par augstu dažām pasažieru kategorijām (piemēram, pensionāriem un studentiem);
- Biļešu pārdošanas izmaksas atšķiras atkarībā no to iegādes veida.

Faktiski daudzos gadījumos šāda dažādošana rada sarežģītu sistēmu ar nelielu ietekmi uz pasažieru skaitu vai biļešu ieņēmumiem, it sevišķi, ja biļešu cenas jau ir zemas.

Tarifu sistēma: braukšanas maksas lielums

Pasaules praksē izšķir trīs galvenos tarifu modeļus:

- Lineārais tarifs (cena pieaug lineāri līdz ar attālumu);
- Degresīvais tarifs (katrs nākamais km kļūst lētāks);
- Fiksētais tarifs (cena nav atkarīga no attāluma).

4-5. tabulā ir dots piemērs trim tarifu modeļiem RMA reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumos: lineārajam, degresīvajam un fiksētajam. 4-5. tabulā ir dotas visu biļešu veidu vidējās cenas: viena brauciena biļetes un perioda biļetes (derīgas dienai, nedēļai vai mēnesim, utt.).

Tarifi modelēti tā, lai ar pašreizējo pasažieru skaitu iegūtu tādus pašus ieņēmumus no reģionālās nozīmes autobusu un vilcienu pārvadājumiem un pilsētas nozīmes (Rīgas valstspilsētas) pārvadājumiem, kādi tie ir atbilstoši 2022. gada ieņēmumu datiem.

4–5. TABULA. VIDĒJIE TARIFI DAŽĀDIEM TARIFU MODEĻIEM RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ

Tarifu modelis	Minimālā maksa (īsiem braucieniem)	Braucienam 30 km attālumā	Maksimālā maksa/ braucienam 60 km attālumā
Reģionālās nozīmes autobusu maršruti: lineārais tarifs	0,50 EUR/brauciens	2,13 EUR/brauciens	3,70 EUR/brauciens
Reģionālās nozīmes autobusu maršruti: degresīvais tarifs	1,35 EUR/brauciens	2,60 EUR/brauciens	2,76 EUR/brauciens
Reģionālās nozīmes autobusu maršruti: fiksētais tarifs	2,35 EUR/brauciens	2,35 EUR/brauciens	2,35 EUR/brauciens
Salīdzinājumam:			
Vidējā braukšanas maksa Rīgas valstspilsētas sabiedriskajā transportā	1,29 EUR/brauciens	1,29 EUR/brauciens	1,29 EUR/brauciens
Vidējā braukšanas maksa dzelzceļa pasažieru transportā	0,73 EUR/brauciens	1,37 EUR/brauciens	2,02 EUR/brauciens

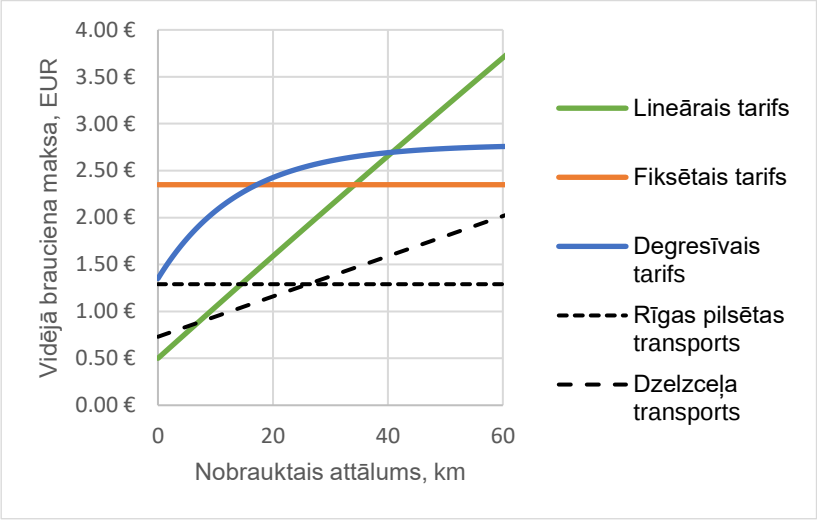
Piezīme: tabulā ir dotas vidējās biļešu cenas visiem biļešu veidiem (viena brauciena un perioda biļetēm dienai, nedēļai un mēnesim) ar aprēķinu, lai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju biļešu ieņēmumi atbilstu 2022. gada faktiskajiem biļešu ieņēmumiem.

Avots: Pētījuma Autori

Salīdzinot pašreizējās biļešu cenas ar 4-5. tabulā minētajām cenām, secināms, ka pašreizējā vidējā cena ir daudz zemāka nekā vienreizējās biļetes cena (mazāk nekā 50%, skatīt 4-4. tabulu). Tas liecina, ka vienreizējo biļešu pārdošana ir diezgan dārga, un biļešu sistēma ar īsu laiku derīgām biļetēm ir neefektīva. Līdz ar to, ir iespējams veikt šādus uzlabojumus:

- Piedāvāt vienkāršas vienas biļetes/vienas dienas biļetes cenas bez cenu dažādošanas;
- Lielākajai daļai pārdoto biļešu jābūt ilgtermiņa biļetēm.

4-7. attēlā ir vizualizēti 4-5. tabulas dati.



4-7. ATTĒLS. DAŽĀDI TARIFU MODEĻI AR VIENĀDIEM KOPĒJIEM BIĻEŠU IEŅĒMUMIEM 2022. GADĀ

Piezīme: lineārā, fiksētā un degresīvā tarifa piemēri ir doti reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumiem.

Avots: Pētījuma Autori

Jāpiebilst, ka reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumos biļešu cena ir divkārt lielāka nekā Rīgas valstspilsētas sabiedriskajā transportā, kas ir izskaidrojams ar augstāku efektivitāti Rīgā (daudz vairāk pasažieru vienā braucienā).

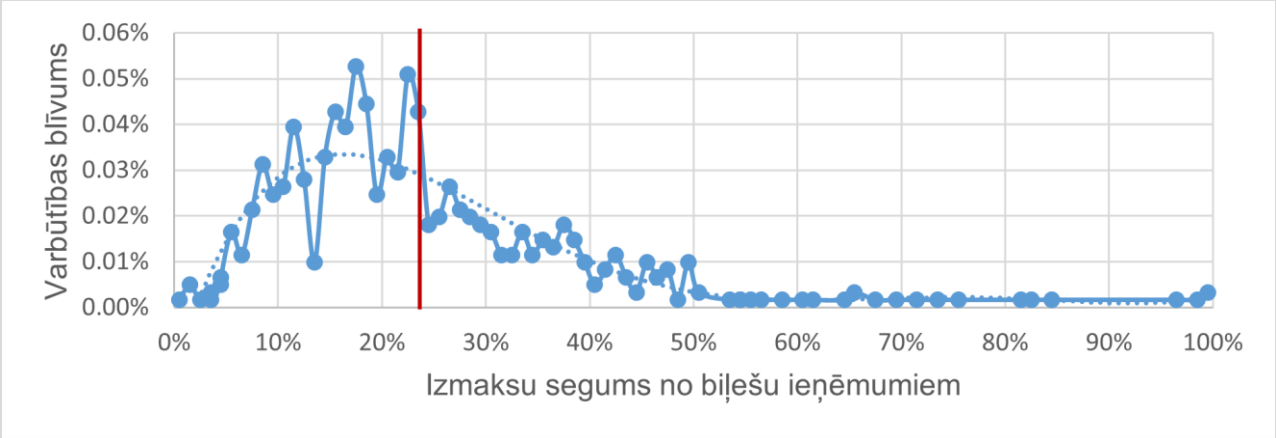
Vidējā cena par braucienu vilcienā pamatā ir lētāka. Tas, ka joprojām ir diezgan daudz noslogotu reģionālās nozīmes autobusu reisu, liecina par to, ka nav izpildīti citi nosacījumi, piemēram, pievedošā satiksme, kas savieno dzelzceļa stacijas ar apdzīvotām vietām, un vilcienu kustības biežums.

Nākotnes tarifu sistēmā būtiska nozīme ir vismaz degresīva tarifa izmantošanai, lai samazinātu cenas tālsatiksmes maršrutos, jo Pētījuma Autoru skatījumā pašreizējās biļešu cenas garākiem attālumiem nav konkurētspējīgas ar privāto automobiļu satiksmi. Maksu par īsākiem sabiedriskā transporta maršrutiem varētu palielināt, jo atbilstoši starptautiskajai pieredzei augstākas cenas īsajos braucienos iedzīvotāji pieņem salīdzinoši vieglāk nekā augstas cenas garākos maršrutos.

Reģionālās nozīmes pārvadājumos dzelzceļa un autobusu biļešu cenas ieteicams saskaņot, nosakot vienādu cenu. Kā alternatīva pieeja varētu būt ļoti vienkārša tarifu sistēma – fiksēta cena (no attāluma neatkarīga cena). Šajā gadījumā nebūtu vienreizējo biļešu, tikai vienas dienas biļetes. Pasažieris var brīvi izvēlēties, kur un kad braukt, un brauciena laikā pat mainīt ceļojuma plānus. Šis piemērs ir viens no reālākajiem variantiem gadījumā, ja valsts var finansiāli atļauties noteikt salīdzinoši zemas biļešu cenas vienas dienas biļetēm.

Tarifu efektivitāte

4-8. attēlā parādīts reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu maršrutu izmaksu seguma īpatsvars no biļešu ieņēmumiem.



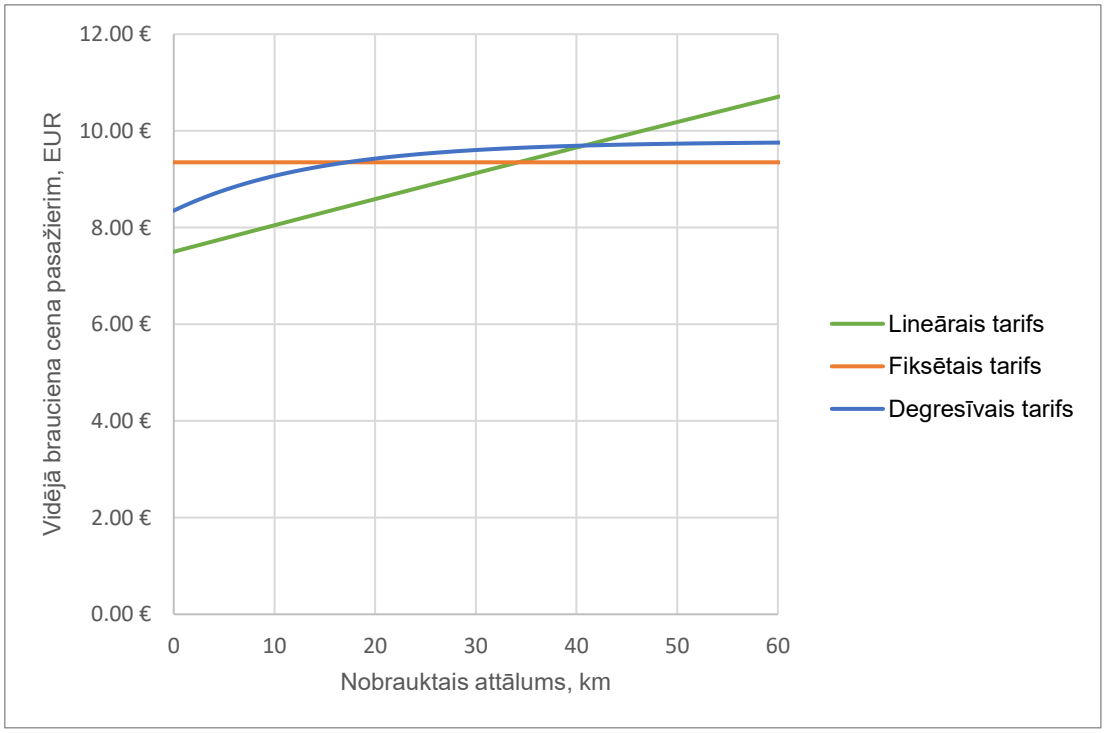
4-8. ATTĒLS. IZMAKSU SEGUMA NO BIĻEŠU IEŅĒMUMIEM SADALĪJUMS REĢIONĀLĀS NOZĪMES AUTOBUSU PĀRVADĀJUMOS 2022. GADĀ

Avots: Pētījuma Autori

Reģionālās nozīmes autobusu maršrutos vidēji tikai 24% no izmaksām sedz ieņēmumi no braukšanas maksas. Tas nozīmē, ka katra pasažiera brauciens tiek subsidēts vidēji 7 EUR apmērā.

Ņemot vērā, ka sabiedriskā transporta izmaksas galvenokārt nosaka nepieciešamība nodrošināt šo pakalpojumu neatkarīgi no pasažiera nobrauktā attāluma (t.i., sabiedriskajam transportam ir augstas fiksētās izmaksas salīdzinājumā ar mainīgajām izmaksām), ir lietderīgi sadalīt valsts budžeta dotācijas vienlīdzīgi visiem braucieniem (7 EUR), nevis ņemt vērā brauciena attālumu vai diennakts laiku.

4-9. attēlā redzams, ka brauciena izmaksu atšķirības atkarībā no nobrauktā attāluma kļūst nenozīmīgas. Tas nozīmē, ka biļešu cenu palielināšana atkarībā no brauciena attāluma nebūtiski ietekmē sabiedriskā transporta izmaksu segšanu. Līdz ar to, braukšanas attālums nav galvenais faktors, kas ir jāņem vērā tarifu noteikšanā.



4-9. ATTĒLS. NEPIECIEŠAMĀS BIĻEŠU CENAS IZMAKSU SEGŠANAI REĢIONĀLĀS NOZĪMES AUTOBUSU PĀRVADĀJUMOS

Avots: Pētījuma Autori, pamatojoties uz 4-7. attēlu

RMA (Latvijas) tarifu sistēmas mērķi:

- Dažādu sabiedriskā transporta veidu apvienošana vienā tarifu sistēmā (viena biļete vienam braucienam ar dažādiem transportlīdzekļiem);
- Reģistrācijas/izrakstīšanās sistēma obligāta, ja cena ir atkarīga no konkrēta maršruta (brauciens starp divām konkrētām sabiedriskā transporta pieturām);
- Tehniskā risinājuma piemērs (trīs minūšu video materiāls par *e-ticket Deutschland*): https://www.youtube.com/watch?v=JkGfZ09m0vY .

Pašreizējā situācija:

- Biļete katram pārvietošanās veidam, piemēram:

  a) Biļete pilsētas transportam Jelgavā;

  b) Biļete vilcienam no Jelgavas uz Rīgu;

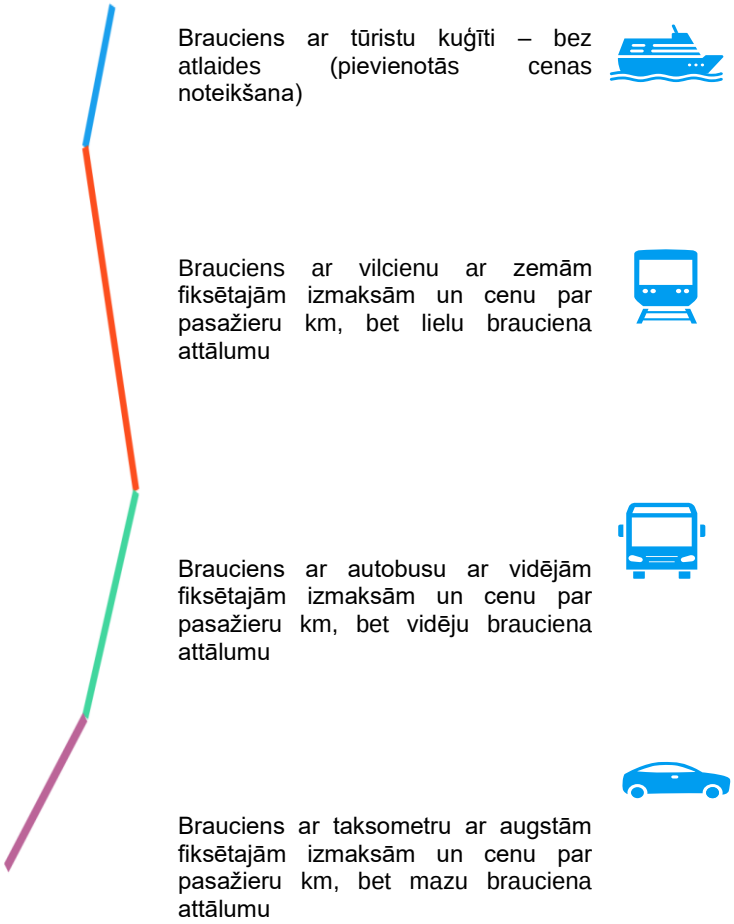
  c) Biļete pilsētas transportam Rīgā.
- Biļete jāiegādājas iepriekš;
- Biļešu iegāde katram transporta veidam ir atšķirīga;
- Papīra biļetes, e-taloni un kodu biļetes.

Ieteicamais nākotnes risinājums:

- Viena biļete visiem transportlīdzekļiem vienā braucienā;
- Maksā, kad brauciens ir pabeigts (angļu val. *fare capping*)[42];
- Brauciena laikā var brīvi mainīt galamērķi;
- Kopējā biļete ir lētāka nekā atsevišķas biļetes katram transportlīdzeklim;
- Biļešu sistēmā iekļauti netipiski transporta veidi, piemēram, taksometri, velosipēdu noma, tūristu transportlīdzekļi (kuģīši);
- Katra transporta veida pakalpojuma cena tiek noteikta, balstoties uz principu, kas ļauj pilnībā segt izmaksas par konkrētiem pakalpojumiem;
- Biļetes var iegādāties, tikai izmantojot mobilā tālruņa lietotnes un elektroniskās kartes;
- Sistēmas paplašināšana ārpus RMA.

Kombinētā brauciena piemēru RMA skatīt 4-10. attēlā.

[42] *Fare capping* - sistēma, kad lietotājam ar reģistrētu profilu tiek automātiski piemērots izdevīgākais biļetes variants katra perioda (dienas, nedēļas, mēneša) noslēgumā. Līdz ar to, bez nepieciešamības prognozēt savus pārvietošanās paradumus lietotājs saņem izdevīgāko cenu.



4-10. ATTĒLS. KOMBINĒTĀ BRAUCIENA PIEMĒRS RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ

Avots: Pētījuma Autori

Ieņēmumu sadale starp transporta pakalpojumu sniedzējiem

Lai novērtētu katra sabiedriskā transporta pakalpojuma attīstību laika gaitā, ir nepieciešams objektīvs brauciena cenas komponenšu sadalījums. Ir jābūt skaidram, kāda ieņēmumu daļa par pārdoto biļeti pienākas katram transporta pakalpojumu sniedzējam. Tas ir sevišķi svarīgi, ja tiek integrēti pakalpojumi, kuru izmaksas pilnībā tiek segtas no biļešu ieņēmumiem. Tādā gadījumā var tikt integrēti arī tādi transporta pakalpojumi, kas nav sabiedriskā transporta pakalpojumi un kurus galvenokārt izmanto tūristi. Tas nodrošina sistēmiskas braukšanas maksas veidošanas metodikas ieviešanu:

- Katra transporta veida individuāla izcenošanu;
- Biļešu ieņēmumu attiecināšanu katram transporta veidam;
- Braukšanas maksas degresijas piemērošanu atbilstoši nobrauktajam attālumam;
- Braukšanas maksas degresijas piemērošanu katram pasažierim atbilstoši sabiedriskā transporta lietojumu skaitam.

Piemērojot braukšanas maksas degresiju, ir jābūt skaidram, kurām komponentēm un transporta veidiem ir jāpiemēro degresija. Runājot par ieņēmumu sadali starp transporta pakalpojumu sniedzējiem (vai transporta maršrutiem), degresija tiek piemērota visām no attāluma atkarīgajām cenas sastāvdaļām.

Tarifu diferenciācija atbilstoši pasažieru kategorijām

Lai piemērotu atšķirīgus tarifus dažādām pasažieru kategorijām (studentiem, pensionāriem, invalīdiem u.c.) vai dažādiem derīguma periodiem, biļetes standarta cenai jāpiemēro īpašs koeficients.

Vienlaikus ir jāpiemēro daži biļešu pārdošanas ierobežojumi gadījumos, kad sabiedriskā transporta izmantošanas reižu skaits nav precīzi noteikts (laika biļetes, kas derīgas salīdzinoši ilgu laika periodu, piemēram, diennakti) vai konkrētām pasažieru kategorijām. Tas attiecas uz velosipēdu nomu, braucieniem ar taksometru vai tūrisma

pakalpojumiem. Šādos gadījumos var tikt pārdotas biļetes tikai uz standarta sabiedriskā transporta posmu kopējā maršrutā.

Lai atrisinātu šo problēmu, var ieviest papildu degresiju, pamatojoties uz sabiedriskā transporta izmantošanas periodu vai izmantošanas reižu skaitu periodā (piemēram, viens mēnesis). Šis risinājums ir iespējams tikai reģistrācijas/izrakstīšanās sistēmām.

Vienotas tarifu sistēmas izveides posmi

I posms: vienkāršas tarifu sistēmas ieviešana visiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem

- Fiksēta cena A reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumiem (autobusiem un vilcieniem) bez pilsētas nozīmes pārvadājumiem;
- Fiksēta cena B pakalpojumiem pilsētas nozīmes pārvadājumos (šobrīd tiek nodrošināta Rīgas valstspilsētā);
- Fiksēta cena C<A+B pakalpojumiem, kas apvieno reģionālās nozīmes pārvadājumus ar pilsētas nozīmes (Rīgas valstspilsētas) pārvadājumiem;
- Biļešu tirdzniecība, joprojām izmantojot esošās biļešu sistēmas (VSTBS, paredzot iespēju izmantot gan reģionālās nozīmes, gan Rīgas valstspilsētas sabiedrisko transportu; pagaidām šādas biļetes nav iespējams pārdot caur RS biļešu tirdzniecības sistēmu).

Ņemot vērā, ka piedāvātās izmaiņas reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu tīklā ir diezgan būtiskas salīdzinājumā ar esošo tarifu sistēmu, ieteicams I posmu ieviest pakāpeniski. Lai arī Pētījuma Autoru ieskatā reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu biļešu ieņēmumi nesamazinātos, fiksētas biļetes cenas noteikšana braucieniem reģionālās nozīmes autobusu maršrutos dažādi ietekmētu pasažierus. Daļa pasažieru maksātu vairāk par šī brīža biļetes cenu, bet daļa pasažieru maksātu mazāk atkarībā no tā, kāds šobrīd ir pasažiera vidējais nobrauktais attālums maršrutā. Lai mazinātu šīs atšķirības, viens no risinājumiem ir ieviest zonu tarifus reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumos līdzīgi, kā tas šobrīd ir reģionālās nozīmes vilcienu pārvadājumos, pielāgojot autobusu tarifu zonas vilcienu tarifu zonām. Lai stimulētu sabiedriskā transporta izmantošanu, pasažieriem ar fiksētas cenas biļetēm ieteicams piedāvāt neierobežotu braucienu skaitu dienas laikā visos pieejamajos attiecīgās tarifu zonas maršrutos.

II posms: Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta integrācija ar reģionālās nozīmes autobusu un vilcienu pārvadājumiem

- Ietver pilsētas nozīmes (Rīgas valstspilsētas) un reģionālās nozīmes autobusu un vilcienu pārvadājumus;
- Fiksētas piemaksas ieviešana reģionālās nozīmes autobusu un vilcienu pārvadājumos par biļetēm uz/no Rīgas valstspilsētas, kas ietver Rīgas valstspilsētas sabiedrisko transportu;
- Biļešu tirdzniecība, joprojām izmantojot esošās biļešu sistēmas. Biļešu validācijai ir nepieciešams izmantot speciālu programmatūru un mobilos telefonus, lai nodrošinātu pasažieru uzskaiti atbilstoši maršrutiem un atlaižu kategorijām (valsts un pašvaldības piešķirtās braukšanas maksas atlaides).

I posmu ir iespējams ieviest arī kopā ar II posmu.

III posms: tarifu sistēmas gala mērķis – dažādu sabiedriskā transporta veidu apvienošana vienā sistēmā

- Reģistrācijas/izrakstīšanās sistēmas ieviešana reģionālās nozīmes autobusu un vilcienu pārvadājumos līdzīgi kā šobrīd Rīgas valstspilsētā;
- Konsekventu noteikumu ieviešana biļešu cenu aprēķināšanai, kā minēts iepriekš tekstā;
- Konsekventu noteikumu ieviešana ieņēmumu sadalīšanai starp transporta pakalpojumu sniedzējiem, kā minēts iepriekš tekstā;
- Katra sabiedriskā pakalpojuma individuālā biļešu cenu līmeņa noteikšana saskaņā ar tarifu aprēķināšanas noteikumos norādītajiem parametriem;
- Vienotajai sabiedriskā transporta iestādei jāveic šādi uzdevumi:
  - Reģistrācijas/izrakstīšanās sistēmas nosacījumu izstrāde;
  - Biļešu ieņēmumu līmeņu noteikšana sabiedriskajam transportam (reģionālās nozīmes un pilsētu sabiedriskais transports);
  - Fiksēto parametru noteikšana tarifu sistēmai.

III posma ietvaros ieteicams izskatīt nepieciešamību iekļaut vienotajā tarifu sistēmā pārējās RMA valstspilsētas (Jelgavu, Jūrmalu, Valmieru un Ogri).

Biļešu sistēma

Vienotā biļešu sistēma nodrošina tehnisko risinājumu tarifu sistēmas piemērošanai sabiedriskā transporta lietotājiem. Biļešu sistēmai jānodrošina iespējas:

- Pārdot biļetes saskaņā ar dažāda veida tarifu sistēmām atbilstoši vienotās sabiedriskā transporta iestādes izstrādātajai specifikācijai;
- Uzskaitīt pārdevēja pārdoto biļešu veidu, cenu un pārdošanas vietu (kurā maršrutā un pieturā tās tika pārdotas).

Detalizētas tehniskās prasības ir jānodrošina vienotajai sabiedriskā transporta iestādei.

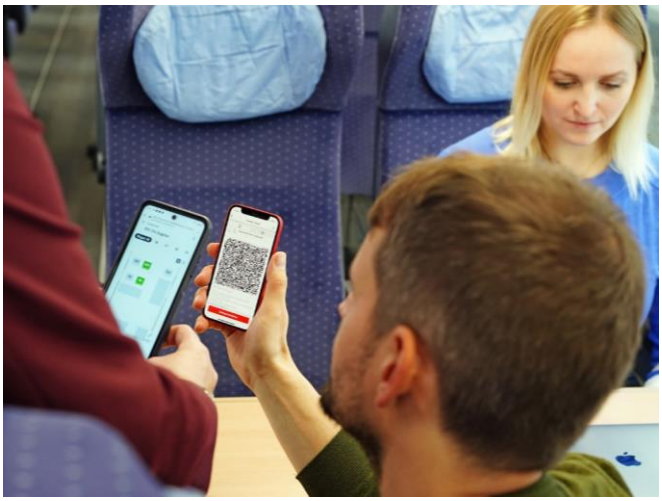
Vienotās biļešu sistēmas ieviešanai būtu vēlams, lai tarifu sistēma būtu tik vienkārša, cik nepieciešams, lai pārdotu biļetes ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju esošajām biļešu sistēmām.

Papildu informācijai skatīt Pētījuma 4.3.3. sadaļu “Vienotā biļešu sistēma”.

4.3.3 VIENOTĀ BIĻEŠU SISTĒMA

4.3.3.1 SABIEDRISKĀ TRANSPORTA BIĻEŠU SISTĒMAS RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ

Visos sabiedriskā transporta pārvadājumu veidos ir tendence pāriet uz bezskaidras naudas norēķiniem un elektroniskajām biļetēm, izmantojot biļešu QR kodu identifikācijas sistēmu. 4-11. attēlā ir dots elektroniskās biļetes validācijas piemērs Vācijas sabiedriskajā dzelzceļa transportā.



4-11. ATTĒLS. DZELZCEĻA BIĻETES VALIDĀCIJAS PIEMĒRS VĀCIJAS SABIEDRISKAJĀ TRANSPORTĀ

Avots: © Deutsche Bahn AG/ Volker Emersleben

Sabiedriskā transporta biļešu sistēmu salīdzinājums reģionālās nozīmes un pilsētu sabiedriskā transporta pārvadājumos ir dots 4-6. tabulā.

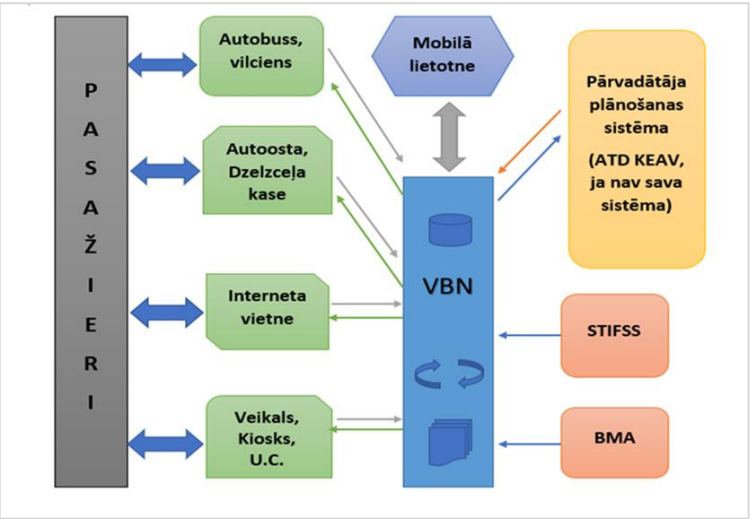
4–6. TABULA. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA BIĻEŠU SISTĒMAS RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ

Pakalpojumu veids	Esošā situācija	Plānotās izmaiņas
Reģionālās nozīmes maršruti (autobusi). 10 sabiedriskā transporta pārvadātāji un viens komerciālais pārvadātājs. 488 maršruti RMA.	VSTBS kopš 2022. gada darbojas produkcijas vidē ierobežotā funkcionalitātē. Ir uzsākta pārvadātāju integrācija VSTBS (piepilsētas autobusu maršrutu bez numurētām sēdvietām pieslēgšana).	VBN (QR kodu sistēma). VSTBS ieviešanas pabeigšana plānota 2024. gadā. ATD: kapacitātes problēmas ieviest vienoto biļeti (kases aparātu tehniskā gatavība un biļešu validācija autobusos, autoostu kases sistēmu integrācija).
Reģionālās nozīmes maršruti (vilcieni). PV.	PV izstrādātā e-biļešu sistēma (QR kodu sistēma).	VSTBS ieviešanas pabeigšana plānota 2024. gadā.

Pakalpojumu veids	Esošā situācija	Plānotās izmaiņas
5 maršruti.	PV ievieš VSTBS līnijā Rīga – Skulte un Rīga – Tukums 2.	ATD: kapacitātes problēmas ieviest vienoto biļeti (biļešu validācija).
Pilsētas sabiedriskais transports, Rīgas valstspilsēta (RS). 77 maršruti.	Kodu biļetes (QR kodu sistēma), norēķini ar viedtālruni tiešsaistes režīmā. E-taloni (NFC kodu sistēma). Papīra biļetes autobusu maršrutā Nr. 22 "Abrenes iela – Lidosta".	Jaunas e-biļešu sistēmas iegāde. 2024. gadā iepirkums, ieviešana 2025. vai 2026. gadā. 100% pāreja uz digitālo kontu balstītām biļetēm (iespējams, bez QR kodiem).
Pilsētas sabiedriskais transports, Jelgavas valstspilsēta (SIA "Jelgavas autobusu parks"). 20 maršruti.	Iedzīvotāju karte, skolēnu apliecība. E-karte (NFC kodu sistēma), norēķini ar viedtālruni tiešsaistes režīmā (QR kodu sistēma). Norēķini ar banku karti vai skaidru naudu pie autobusa vadītāja.	Pāreja uz bezskaidras naudas norēķiniem, pakāpeniski uz braucieniem bez norēķiniem autobusos (banku kartes).
Pilsētas sabiedriskais transports, Jūrmalas valstspilsēta (SIA "Jūrmalas autobusu satiksme"/ SIA "B-Bus"). 7 maršruti.	Iedzīvotāja karte (pilsētas iedzīvotājiem vai nekustamā īpašuma īpašniekiem bezmaksas sabiedriskais transports). Norēķini skaidrā naudā pie autobusa vadītāja (pilsētas viesiem).	Pāreja uz bezskaidras naudas norēķinu sistēmu autobusos 2023. gadā Pagaidām nav plānots ieviest norēķinus ar viedtālruni.

Avots: Pētījuma Autori, pamatojoties uz intervijām ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem

Turpmāk tekstā ir dots VSTBS darbības apraksts. Lai arī VSTBS ietver divas datu bāzes – VBN, kā arī Biļešu validācijas un kontroles mobilo lietotni, vienlaikus VSTBS ir funkcionāli saistīta ar citām ATD datu bāzēm. 4-12. attēlā ir dota ATD izstrādātās VSTBS konceptuālā shēma.



4-12. ATTĒLS. VSIA "AUTOTRANSPORTA DIREKCIJA" VIENOTĀS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA BIĻEŠU SISTĒMAS KONCEPTUĀLĀ SHĒMA

Avots: ATD, 2022. gads

VSTBS funkcionalitātes apraksts:

1) VBN: informācijas sistēma, kas apstrādā visu procesā iesaistīto dalībnieku sistēmu un ATD sistēmu datus, nodrošinot vienotu biļešu rezervēšanas un tirdzniecības iespējamību, informāciju par tirdzniecībai pieejamajām biļetēm, kā arī nodrošina pārdoto biļešu uzskaiti. Biļešu tirgotāji (pārvadātāji, autoostas, dzelzceļa kases un tirdzniecības pakalpojumu sniedzēji) pārdod biļetes, kas ir pieejamas VBN. Katrai biļetei tiek piešķirts unikāls QR kods. Biļetes izmantošanas fakta konstatāciju sabiedriskajā transportlīdzeklī sauc par "atprečošanu" (nodrošina biļešu kontrolieris ar biļešu validācijas ierīci vai pats pasažieris, veicot biļetes "atprečošanu" biļešu validācijas ierīcē). Pēc būtības vārdi "atprečošana" un "validācija" ir sinonīmi, bet VSTBS kontekstā ATD lieto terminu "validācija" biļešu tirdzniecības kontroles procesa apzīmēšanai.

VBN dati ir novietoti mākonī, kur mākoņdatošanas pakalpojumu nodrošina LVRTC. Līdz ar to, ATD var pasūtīt mākoņdatošanas pakalpojuma jaudu atbilstoši nepieciešamībai.

2) STIFSS. Šajā informācijas sistēmā ATD iekļauj informāciju saskaņā ar noslēgtajiem sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumiem par biļešu tirdzniecībā pieejamajiem maršrutiem, reisiem un kustību sarakstiem, biļešu tarifiem, pārvadātāju piedāvātajiem transportlīdzekļiem un iepriekš minēto parametru izmaiņām. Dati no STIFSS tiek nodoti VBN, kur pārvadātāji attiecīgi nodrošina datus par tirdzniecībā pieejamo biļešu informāciju atbilstoši plānotajam transportlīdzeklim (vietu skaits, aprīkojums) un ievadot izmaiņas reisu izpildē.

3) BMA saņēmēju informācijas sistēma. Informācijas sistēma personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem braucienu elektroniskas identifikācijas un uzskaites nodrošināšanai. Lai izvairītos no braukšanas maksas atvieglojumu negodprātīgas izmantošanas (braukšanas maksas atlaides saņemšanai transportlīdzeklī pasažierim ir jāuzrāda speciāla apliecība, savukārt transportlīdzekļa vadītājs veic atzīmi, nospiežot speciālu brauciena identifikācijas pogu), pasažieriem sabiedriskajā transportā būs jāuzrāda elektroniskās identifikācijas kartes kā vienotais braukšanas maksas atvieglojumu identifikācijas līdzeklis. Pilsētas nozīmes maršrutos ir iespējama pasažieru identifikācija arī ar "pilsētnieka karti", kas šobrīd notiek valstspilsētu sabiedriskā transporta pārvadājumos.

   - eID kartē kopš 2021. gada 28. decembra ir iestrādāta braukšanas maksas atvieglojumu identifikācijas aplikācija, ko bez identifikācijas koda ievades atpazīst transportlīdzekļu kases aparāti vai biļešu validācijas iekārtas. Personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem elektronisko identifikāciju ir plānots sākt 2024. gadā. Termiņš ir atkarīgs no eID karšu izņemšanas ātruma. Latvijā ir apmēram 253 000 atvieglojumu pretendentu, bet 2023. gada maijā jaunās eID kartes bija izņēmuši tikai 27% cilvēku. Sistēmu varēs izmantot, kad eID būs izņēmuši vismaz 70% cilvēku ar braukšanas maksas atvieglojumiem.
   - ATD izstrādāto BMA ir paredzēts integrēt ar VARAM izstrādāto AVIS. AVIS ietver pašvaldību noteiktos atvieglojumus visās pakalpojumu jomās, tai skaitā sabiedriskā transporta pārvadājumiem. Saskaņā ar MK 2021. gada 21. decembra noteikumiem Nr. 871 "Atvieglojumu vienotās informācijas sistēmas noteikumi" AVIS darbības uzsākšana ir paredzēta no 2024. gada 1. novembra.

4) Klientu elektroniskā apkalpošanas vide (ATD KEAV). Šo informācijas sistēmu var izmantot sabiedriskā transporta pārvadātāji kā pagaidu sistēmu, ja attiecīgā pārvadātāja plānošanas sistēma īslaicīgi nedarbojas vai arī pārvadātājam nav savas informācijas sistēmas. KEAV nodrošina iespēju apskatīt informāciju par uzņēmuma reisiem, mainīt informāciju par attiecīgajā reisā norīkotajiem transportlīdzekļiem un ievadīt operatīvo informāciju par reisa izpildes nosacījumu maiņu.

5) Biļešu validācijas un kontroles mobilā lietotne (Mobilā lietotne). Lietotne, kas izmantojama mobilajās ierīcēs, lai veiktu biļešu kontroli transportlīdzeklī, vai "atprečotu" ārpus transportlīdzekļa iegādātās biļetes reisa laikā. Funkcionāli mobilā lietotne ir paredzēta pasažieru kontrolei, vai sabiedriskā transporta pasažieri ir iegādājušies braukšanas biļetes. Kontroles funkcijas veic ATD, un kontroles procesu sauc par "biļešu validāciju". Mobilo lietotni funkcionāli var lietot arī biļešu "atprečošanai". To šobrīd kā pagaidu risinājumu izmanto PV, kamēr nav veikta vilcienu konduktoru izmantoto kases aparātu integrācija ar VSTBS (jaunajos elektrovilcienos biļešu "atprečošanas" funkciju veiks īpaši uzstādīti biļešu validatori, un biļešu "atprečošana" būs jāveic pašiem pasažieriem). Papildus iepriekš minētajam pārvadātājs ar Mobilās lietotnes palīdzību var reģistrēt reisa uzsākšanu, pārtraukšanu vai noslēgšanu. Mobilā lietotne nav paredzēta biļešu tirdzniecībai.

Šobrīd tirdzniecību internetā caur VSTBS VBN daļēji veic PV, SIA "B-Bus" (maršrutā "Rīga – Ādaži"), kā arī interneta tirgotāji SIA "Mobilly" un SIA "Bezrindas.lv". Atbilstoši ATD sniegtajai informācijai tuvāko mēnešu laikā biļešu tirdzniecību caur VSTBS varētu uzsākt vairāki citi interneta tirdzniecības uzņēmumi.

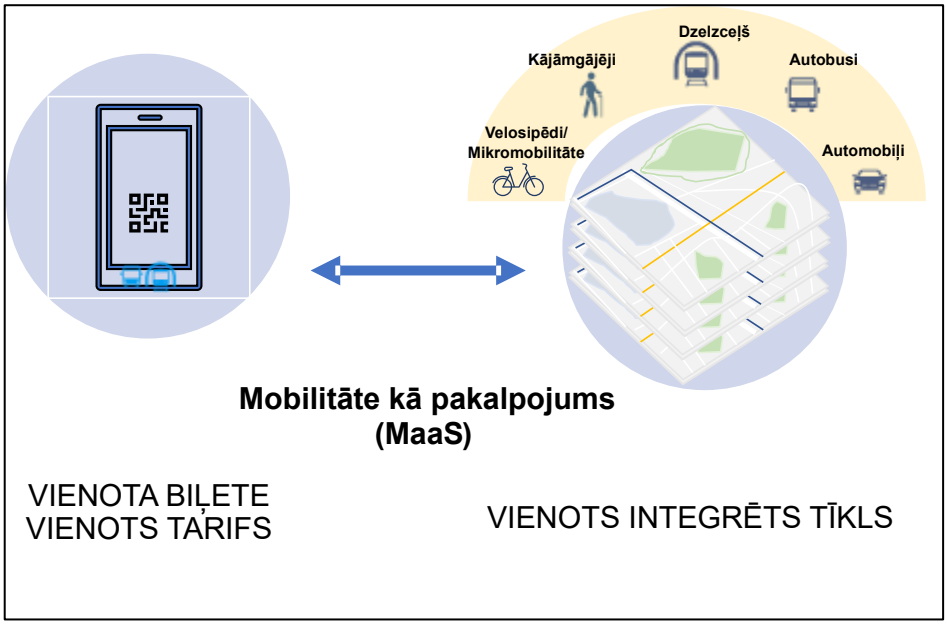
Kā minēts iepriekš Pētījuma tekstā, VSTBS piedāvā četrus biļešu veidus. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums nenosaka, ka reģionālajos sabiedriskā transporta pārvadājumos ir jāizmanto vienotā biļete vairākiem sabiedriskā transporta veidiem, bet VSTBS tehniski var nodrošināt šādu iespēju. Vienotā sabiedriskā transporta biļete šobrīd tiek izmantota vairākos reģionālo autobusu un vilcienu maršrutos, piemēram, maršrutā Tukums – Rīga. Biļešu iepriekšēja pārdošana ir iespējama piecas dienas līdz reisa atiešanai.

ATD neveic finanšu klīringa (norēķinu centra) funkcijas ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem, jo valsts nav deleģējusi ATD šādu funkciju. Klīringa funkciju nodrošina biļešu tirgotāji, pieslēdzoties VBN, kur attiecīgi saņem informāciju par katram pārvadātājam samaksājamo summu par veiktajiem pārvadājumiem. ATD veic finanšu atskaišu sagatavošanas funkciju, sagatavojot divu nedēļu pārskatus par VSTBS pārdotajām un atgrieztajām biļetēm (tarifs, cena, biļetes veids, pieturu kombinācija, biļetes statuss, informācija par biļešu "atprečošanu" un atgriešanu, piešķirtās BMA atlaides, informācija par biļešu pārdevēju u.c.).

Savulaik 2009. gadā tika īstenots pilotprojekts, ieviešot vienoto reģionālo vilcienu pārvadājumu un Rīgas sabiedriskā transporta pārvadājumu biļeti braukšanai Rīgā. Toreiz klīringa funkcijas veica RS meitas uzņēmums "Rīgas karte", kas saņēma biļešu ieņēmumus un tos attiecīgi sadalīja sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem RS un PV.

4.3.3.2 ESOŠĀS BIĻEŠU SISTĒMAS ATBILSTĪBA "MOBILITĀTES KĀ PAKALPOJUMA" PRINCIPAM

Integrēta sabiedriskā transporta sistēma ietver divas sastāvdaļas: vienotu tarifu sistēmu un vienotu biļešu sistēmu, kuras sastāvdaļa ir vienota sabiedriskā transporta biļete (t.i., iespēja veikt nepārtrauktu pārvietošanos, izmantojot vairāku veidu transportlīdzekļus). Sistēmas shēmu skatīt 4-13. attēlā.



4-13. ATTĒLS. MOBILITĀTES KĀ PAKALPOJUMA PIEEJA SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PLĀNOŠANĀ

Avots: Pētījuma Autori

"Mobilitāte kā pakalpojums" ietver šādas prasības vienotajai biļešu sistēmai:

1) Elektronisko norēķinu sistēmas ieviešana. Uz digitālo kontu balstīta biļešu norēķinu sistēma, kas var būt integrēta ar citiem pakalpojumu veidiem (stāvvietu pakalpojumiem, iepirkšanās pakalpojumiem u.c.).
2) Aprūpes areāls. Ietver pilsētu (piemēram, Rīgas valstspilsētu), piepilsētas (piemēram, Rīgas valstspilsētu un Pierīgu) vai arī plašāku reģionu (piemēram, visu RMA).
3) Visu iespējamo transporta veidu integrācija. Iespēju robežās ietver autobusus, tramvajus, trolejbusus, upju transportu un citus transporta veidus, ja tādi tiktu ieviesti, taksometrus, koplietošanas automobiļus, piepilsētas un tālsatiksmes vilcienus, mikromobilitātes rīkus.

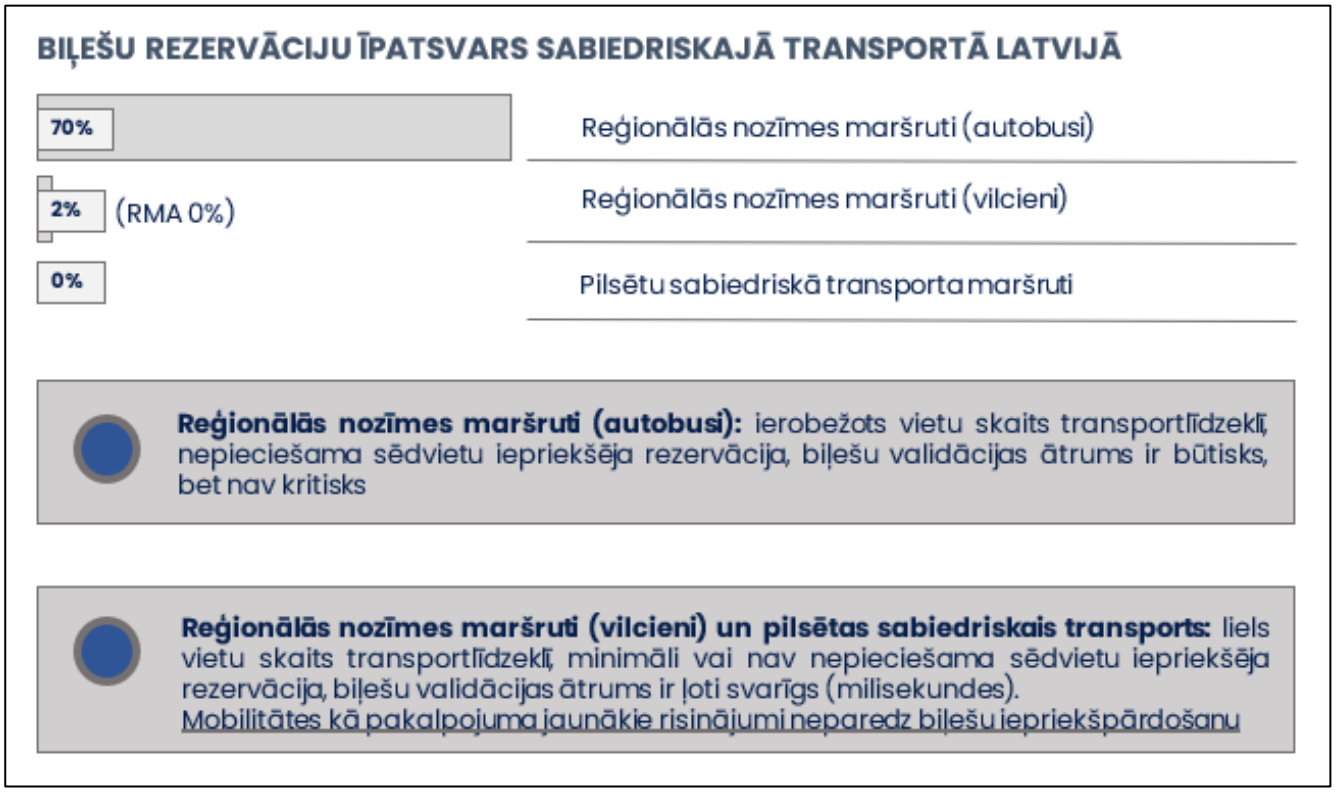
Zemāk tekstā ir dots uz digitālo kontu balstītas biļešu sistēmas apraksts:

- Uz digitālo kontu balstīta biļešu sistēma: braukšanas maksas iekasēšanas sistēmas arhitektūra, kas izmanto atbalsta infrastruktūru (angļu val. *back office*), lai noteiktu brauciena cenu un veiktu darījumu ar klientu. Pasažieris (klients) izveido savu digitālo kontu (piemēram, vienotajā sabiedriskā transporta iestādē), kurā tiek glabāta visa ar klientu saistītā informācija (braukšanas maksas atlaides, braukšanas vēsture u.c.);
- Reģistrācijas/izrakstīšanās sistēma: tiek fiksēta pasažiera iekāpšana un izkāpšana no sabiedriskā transporta, nosakot kopējo brauciena maksu reāllaika režīmā (t.sk. ņemot vērā visus izmantotos transporta veidus) brauciena beigās;
- Bezkontakta norēķiniem klienta digitālo kontu var piesaistīt arī klienta bankas debetkartei;
- Braukšanas maksa tiek aprēķināta par pasažiera kopējo braucienu (nosaka dažādi faktori, piemēram, nobraukuma km izmaksas, braukšanas attālums, braukšanas biežums u.c.);
- Sistēma nodrošina multimodālu braucienu plānošanu reāllaika režīmā, balstoties uz pasažieru vēlmēm (brauciena cena, ilgums, kvalitāte u.c.) un braucienu pasūtīšanu/rezervāciju (kur piemērojams).

“Mobilitātes kā pakalpojuma” princips paredz visu iespējamo transporta veidu integrāciju vienotā pakalpojumā, izmantojot mobilās tirdzniecības platformas. Šobrīd Latvijā ir decentralizētas sabiedriskā transporta biļešu un saistīto transporta pakalpojumu tirdzniecības platformas, ko nodrošina ATD (VSTBS, caur kuru biļešu tirdzniecību nodrošina komersanti un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji) un transporta pakalpojumu sniedzēju tirdzniecības platformas (SIA “Mobilly”, SIA “Bezrindas.lv”, AS “Rīgas autoosta”, PV, RS un SIA “Jelgavas autobusu parks” u.c., kā arī koplietošanas automobiļu un mikromobilitātes rīku pakalpojumu sniedzēji).

Ir svarīgi minēt, ka Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums neuzliek par pienākumu valstspilsētām pievienoties VSTBS, turklāt arī ATD nav pienākuma ieviest vienoto biļešu sistēmu visiem sabiedriskā transporta pakalpojumu veidiem RMA vai visā Latvijas teritorijā. Pētījuma Autori uzskata, ka RMA nav iespējams ieviest vienoto sabiedriskā transporta pakalpojumu biļešu sistēmu bez Rīgas valstspilsētas līdzdalības, jo Rīgas valstspilsētā ir vislielākais sabiedriskā transporta pasažieru skaits un attiecīgi pašvaldības sabiedriskā transporta dotāciju apjoms Latvijā.

VSTBS ir izveidota pēc resoru principa, t.i., reģionālās nozīmes autobusu un dzelzceļa transportam. Līdz ar to, šī sistēma ir galvenokārt paredzēta biļešu tirdzniecībai reģionālās nozīmes autobusu maršrutos, kur tiek veikta biļešu iepriekšējā pārdošana un sēdvietu rezervācija (skatīt 4-14. attēlu). Reģionālās nozīmes dzelzceļa pārvadājumos netiek veikta sēdvietu rezervācija, izņemot maršrutos uz Rēzekni un Daugavpili.



4-14. ATTĒLS. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA BIĻEŠU SISTĒMU ATŠĶIRĪBAS RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ

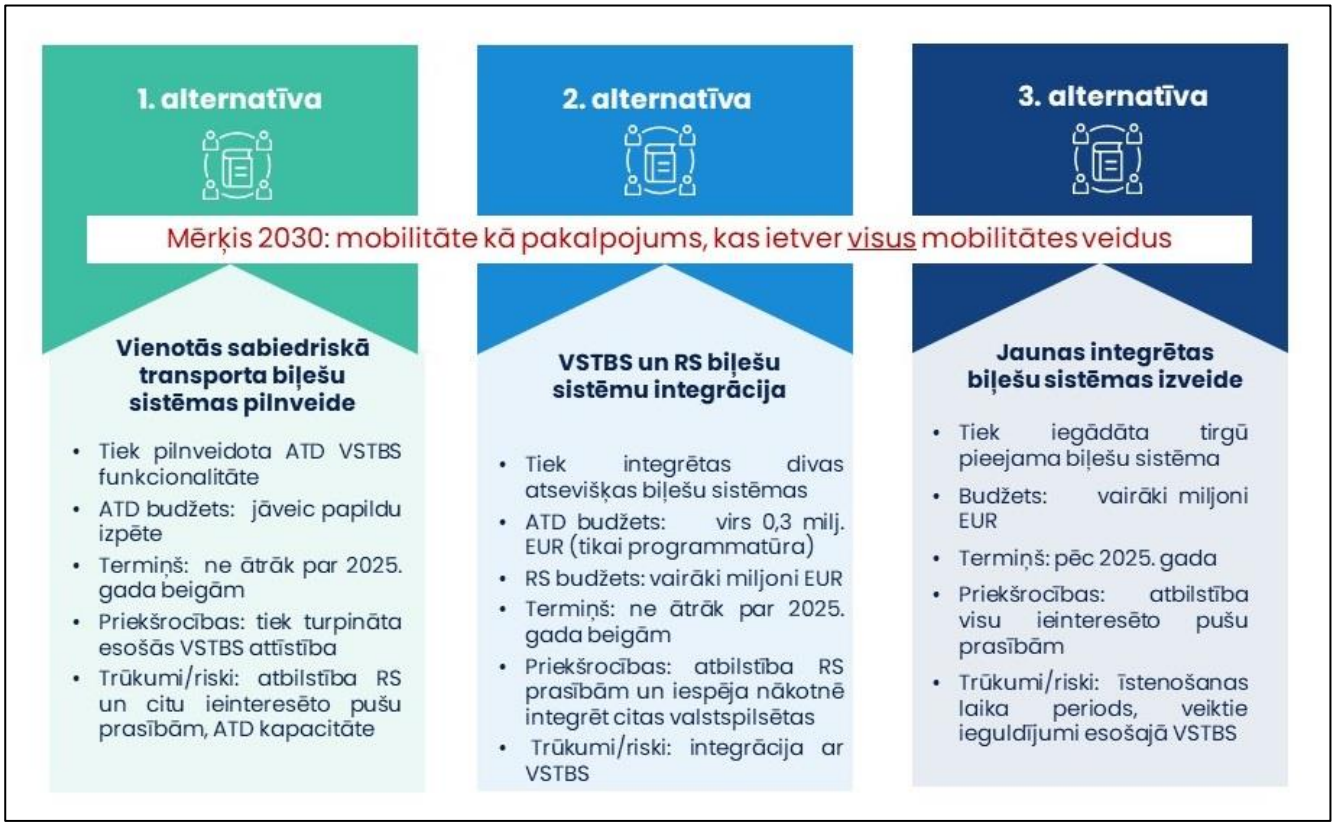
Avots: Pētījuma Autori

Atšķirībā no reģionālās nozīmes autobusu transporta pilsētu sabiedriskā transporta pārvadājumi tiek organizēti pēc cita principa. Ņemot vērā salīdzinoši nelielo reisu intervālu un pasažieru lielo plūsmu, pilsētu sabiedriskajā transportā (it sevišķi Rīgas valstspilsētā) ir svarīgi nodrošināt pēc iespējas ātrāku iekāpšanu un izkāpšanu no transportlīdzekļa, kā arī maksimāli ātru biļetes validāciju (RS sabiedriskajā transportā šis process notiek milisekundēs, izmantojot kodu biļetes). Pilsētu sabiedriskajā transportā nav nepieciešama un netiek veikta sēdvietu numerācija un biļešu (sēdvietu) rezervācija, līdz ar to, nav nepieciešama VBN atbilstoši VSTBS paredzētajai sistēmas arhitektūrai.

Salīdzinājumā ar ATD VSTBS Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta biļešu sistēma atbilst uz digitālo kontu balstītas biļešu sistēmas principiem: reģistrācijas/izrakstīšanās sistēma, transporta līdzeklī reģistrējot braucienu un izmantojot sabiedrisko transportu vienu vai vairākas reizes 90 minūšu laikā (dotajā gadījumā izrakstīšanās tiek noteikta kā brauciena laika limits).

4.3.3.3 PRIEKŠLIKUMI VIENOTĀS BIĻEŠU SISTĒMAS IEVIEŠANAI RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ

Atbilstoši ATD sniegtajai informācijai šobrīd nav veikta izpēte, lai noskaidrotu VSTBS iespējas apkalpot Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutus. Līdz ar to, integrētas biļešu sistēmas ieviešanai RMA ir iespējamas vairākas alternatīvas, kuras ir aprakstītas 4-15. attēlā.



4-15. ATTĒLS. VIENOTĀS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA BIĻEŠU SISTĒMAS IEVIEŠANAS ALTERNATĪVAS

Avots: Pētījuma Autori

Neatkarīgi no izvēlētās alternatīvas vienotas biļešu sistēmas izveidei ir nepieciešamas izmaiņas tiesiskajā regulējumā, kas uzliek par pienākumu transporta pakalpojumu sniedzējiem atļaut integrēt citu transporta pakalpojumu sniedzēju pakalpojumus, nodrošināt datu apmaiņu un saņemt maksu par pakalpojumu, kur brauciena maksas sākotnējais saņēmējs ir cits pakalpojumu sniedzējs. Piemēram, Somijas valdība 2018. gadā pieņēma Likumu par transporta pakalpojumiem. Šis likums paredz, ka visiem transporta pakalpojumu sniedzējiem ir jādalās ar saviem datiem, tai skaitā kustības sarakstiem un reāllaika datiem, lai atbalstītu trešo pušu lietotņu izstrādi.

1. alternatīva paredz vienotās biļešu sistēmas izveidi uz VSTBS bāzes. Šīs alternatīvas priekšrocība ir valsts finanšu ieguldījumu pēctecība un VSTBS tālāka attīstība, bet galvenais trūkums ir nespēja izpildīt RS kā Latvijas lielākā sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēja prasības biļešu sistēmas funkcionalitātei.

2. alternatīva paredz vienotās biļešu sistēmas izveidi uz Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta sistēmas bāzes. Šīs alternatīvas priekšrocība ir vienotās biļešu sistēmas izveide atbilstoši valsts lielākā sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēja prasībām, turklāt ieviešot jaunākos tehnoloģiskos risinājumus (uz digitālo kontu balstītu biļešu sistēma bez biļešu kodiem, izmantojot tikai "pieskaries un ej" principu, jeb pasažiera identifikāciju, uzsākot un beidzot sabiedriskā transporta braucienu). Alternatīvas trūkums ir integrācijas riski ar VSTBS (tai skaitā BMA informācijas sistēmu).

3. alternatīva paredz pilnīgi jaunas vienotās biļešu sistēmas izveidi, ko nodrošina vienotā sabiedriskā transporta iestāde. Šīs alternatīvas priekšrocība ir jaunas informācijas sistēmas radīšana vai arī tirgū pieejamas standartizētas programmatūras iegāde, ko varētu izmantot atbilstoši visu ieinteresēto pušu prasībām un jaunākajiem tehnoloģiskajiem sasniegumiem. Alternatīvas trūkums ir atteikšanās no esošās VSTBS, kurā ir veikti valsts finanšu ieguldījumi. No otras puses, VSTBS ir iespējams izmantot reģionālās nozīmes dzelzceļa un autobusu pārvadājumiem, kur nepieciešama sēdvietu rezervācija un biļešu iepriekšēja iegāde (VSTBS integrējot ar jauno vienoto biļešu sistēmu).

Pētījuma Autoru skatījumā optimāls risinājums ir 2. vai 3. alternatīva, kas būtu vispiemērotākās vienotās biļešu sistēmas ieviešanai.

Lai noskaidrotu VSTBS pilnveides iespējas vienotas biļešu sistēmas darbības nodrošināšanai atbilstoši "mobilitāte kā pakalpojums" principam, Pētījuma Autoru ieskatā ir nepieciešams veikt VSTBS tehnisko izvērtējumu (angļu val. *due diligence*), izmantojot šādus kritērijus:

- Uz gala lietotāju vērsta pieeja. Iespējas ieviest uz digitālajiem kontiem (klienta profilu) balstītu sabiedriskā transporta pakalpojumu lietotāju sistēmu;
- Sistēmas kapacitāte. Tehniskās iespējas vienlaikus pārdot un validēt (atprečot) lielu biļešu skaitu, tai skaitā PV un RS sniegto sabiedriskā transporta pakalpojumu biļetes. Tehniskās iespējas palielināt pārdodamo biļešu skaita apjomu, biļešu iegādes un validēšanas (atprečošanas) ātrums (milisekundes);
- Ieņēmumu sadale. Iespējas noteikt katram pārvadātājam piešķiramās dotācijas apjomu un veikt braukšanas maksas ieņēmumu sadali atbilstoši speciāli izstrādātiem algoritmiem;
- Nepārtrauktība. Iespējas pārdot/validēt caur VSTBS pārdotās biļetes vietās, kur nav pieejami mobilo sakaru pakalpojumi;
- Mērogošana. Iespējas ieviest biļešu sistēmu visā Latvijas teritorijā;
- Integrācija. Savietojamība ar esošajām Latvijas IT sistēmām (perspektīvā Rail Baltica);
- Izmaksas un finansēšana. Standartizētajiem IT produktiem ir iespējas iegādāties biļešu sistēmu uz nomaksu vai pēc principa "programmatūra kā pakalpojums" (angļu val. software as a service), veicot nevis sākotnējos kapitālieguldījumus, bet ieviešot tarifa uzcenojumu un norēķinoties pakāpeniski;
- Laika grafiks. Vienotās biļešu sistēmas alternatīvu īstenošanas laika periods līdz "mobilitātes kā pakalpojuma" principa pilnīgai ieviešanai;
- Cilvēkresursu kapacitāte. ATD iespējas nodrošināt sarežģītu IT produktu izstrādes organizāciju un uzturēšanu.

Tehniskā izvērtējuma tehniskās specifikācijas izstrādē papildus ATD ieteicams piedalīties sabiedriskā transporta pakalpojumu uzņēmumiem (tai skaitā RS un PV), PV un, iespējams, citām ieinteresētajām pusēm.

Ja atbilstoši šīs izpētes rezultātiem VSTBS pielāgošana vienotai sabiedriskā transporta tarifu un biļešu sistēmai (tai skaitā RS prasībām) nav iespējama, tad ir jāizvēlas 3. alternatīva.

RS ir ieteicams atlikt iepirkuma uzsākšanu par jaunās biļešu sistēmas iegādi Rīgas valstspilsētas sabiedriskajam transportam līdz iepriekš minētās izpētes pabeigšanai.

Ja uzdevums ir sasniegt pēc iespējas labākus rezultātus īstermiņa periodā, tad ir ieteicams izmantot biļešu tirdzniecības sistēmu, kur tiek izmantoti pasažieru viedtālruņi. Tirgū ir pieejamas sistēmas (piemēram, FAIRTIQ), kas spēj izmantot esošos biļešu tarifus un sadalīt biļešu ieņēmumus atbilstoši katram sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējam, vienlaikus strādājot kā reģistrācijas/izrakstīšanās biļešu tirdzniecības sistēma. Izmantojot šo biļešu tirdzniecības sistēmu, ir iespējams padarīt ērtāku sabiedriskā transporta izmantošanu bez biļešu cenu samazināšanas (cenu samazināšana ir intermodālā sabiedriskā transporta izmantošanu stimulējošs pasākums). Vienlaikus būtu iespējams iegūt datus, lai varētu veikt nepieciešamās tarifu izmaiņas atbilstoši sabiedriskā transporta pieprasījumam, transportlīdzekļu noslogojumam un citiem faktoriem un vienlaikus aprēķinātu nepieciešamo kompensācijas apjomu katram sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējam. Tikai pēc tarifu pārskatīšanas ir ieteicams sākt iepirkuma procedūru par vispiemērotākās biļešu sistēmas iegādi.

4.3.4 SECINĀJUMI (INSTITUCIONĀLĀ UN FINANŠU REFORMA, TARIFU UN BIĻEŠU SISTĒMAS REFORMA)

Mūsdienīgas biļešu sistēmas izveidei, kas ir balstīta uz "mobilitāte kā pakalpojums" principu, Latvijā ir nepieciešama tarifu un biļešu sistēmas reforma. Pirmais reformas īstenošanas solis ietver skaidru atbildības sadali sabiedriskā transporta nozarē:

- Par tiesību aktu, tehnisko specifikāciju un citu normatīvo aktu izdošanu atbildīgās institūcijas;
- Dalība lēmumu pieņemšanas procesā (plānošanas reģioni, pašvaldības, sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji u.c.);
- Institūcija, kas ir atbildīga par transporta nozares iesaistīto pušu dalību sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā (gadījumā, ja tas ieinteresētajām pusēm nav saistoši atbilstoši normatīvajiem aktiem);

- Sabiedriskā transporta pakalpojumu finansēšanas sistēma (ņemot vērā, ka šobrīd sabiedriskais transports tiek subsidēts gan no valsts, gan pašvaldību budžeta).

Pēc tam, kad ir īstenota institucionālā reforma un atbildīgās institūcijas ir gatavas savu funkciju veikšanai, ir jāpieņem lēmums par trim galvenajiem jautājumiem:

1) Tarifu struktūras izveide un braukšanas maksu noteikšana (tai skaitā izskatot iespēju piemērot ikgadēju braukšanas maksas indeksāciju).
2) Biļešu ieņēmumu sadale starp sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem un biļešu tirgotājiem.
3) Biļešu sistēmas izveide.

Galvenie jautājumi, kas ir jārisina vienotajai sabiedriskā transporta iestādei (ja tāda tiek izveidota):

- Tarifu struktūras maksimāla vienkāršošana, lai samazinātu tarifu veidus atbilstoši sabiedriskā transporta lietotāju veidam, laikam, attālumam un biežumam;
- Jaunās tarifu sistēmas īstenošanai piemērotākās IT programmatūras izvēle: esoša tirdzniecības platforma (piemēram, VSTBS pilnveide) vai jauna informācijas sistēma (piemēram, FAIRTIQ vai cita);
- Esošo biļešu sistēmu (VSTBS) pilnveide pārejas periodā uz jauno biļešu sistēmu: piemēram, reģionālās nozīmes dzelzceļa un autobusu transporta biļešu tirdzniecība ar iespēju izmantot arī Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta pakalpojumus;
- Iespējas paralēli lietot esošās biļešu sistēmas un jauno biļešu sistēmu.

Pamatojoties uz VSTBS tehniskā izvērtējuma rezultātiem, ieteicams izvēlēties vienu no zemāk minētajām alternatīvām:

- 1. alternatīva: VSTBS pilnveide un valstspilsētu (tai skaitā Rīgas valstspilsētas) integrācija šajā sistēmā;
- 2. alternatīva: VSTBS un Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta sistēmu integrācija (paredzot nākotnē iespēju pieslēgties arī citām Latvijas valstspilsētām);
- 3. alternatīva: jaunas biļešu sistēmas izveide vai iegāde, ko administrē vienotā sabiedriskā transporta iestāde.

4.4 INTEGRĒTA MARŠRUTU TĪKLA UN KUSTĪBAS GRAFIKA PLĀNOŠANAS PRINCIPI

4.4.1 INTEGRĒTA KUSTĪBAS GRAFIKA NEPIECIEŠAMĪBA

Kustības grafiku sinhronizācija integrētam sabiedriskā transporta maršrutu tīklam ir transporta plānošanā izmantojama stratēģija, kas palīdz samazināt gaidīšanas laiku pasažieriem, kuriem nepieciešams pārsēsties no viena reisa uz citu, vai arī no viena transporta veida uz citu.

“Viena no vissarežģītākajām problēmām transporta plānošanā ir privāto automobiļu lietotāju skaita ilgtspējīga novirzīšana uz sabiedrisko transportu. Pakalpojuma uzlabošanas un lietotāju vajadzību apmierināšanas problēma ir daudzšķautņaina. Tomēr var intuitīvi pieņemt, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu uzticamības uzlabošana (no lietotāju viedokļa) un darbības izmaksu samazināšana (no sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju viedokļa) palielinās braucienu skaitu un konkurētspēju salīdzinājumā ar privāto automobiļu izmantošanu. Lielākajai daļai sabiedriskā transporta sistēmu savienojumi starp dažādiem maršrutiem vai dažādiem transporta veidiem ir būtiski faktori, kas ietekmē pakalpojuma uzticamību. Kustības grafiku sinhronizācija ir noderīga stratēģija, ko var izmantot, lai samazinātu gaidīšanas laiku, veicot pārsēšanos, nodrošinātu labi savienotu pakalpojumu un uzlabotu sabiedriskā transporta pakalpojumu uzticamību”[43].

Iepriekš minētajā pētījumā veiktā analīze parāda, ka:

- Jebkurš sinhronizēts kustības grafiks ir jāskata ciešā saistībā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju sastādītajiem transporta kustības grafikiem (t.i., ciešā sadarbībā/koordinācijā, ko pamatā vada/izpilda paši uzņēmumi, izmantojot noteiktos plānošanas principus/parametrus);

[43] Tao Liu, Avishai (Avi) Ceder, Integrēta sabiedriskā transporta kustības grafiku sinhronizācija un kustības plānošana, ņemot vērā pieprasījumu: divu mērķu un divu līmeņu modelis, izmantojot deficīta funkcijas pieeju, Transporta pētījumi: metodika, 117. sējums, B daļa, 2018., 935.-955. lpp., ISSN 0191-2615.

- Nepieciešama pilnīga izpratne par lietotāja vajadzībām (brauciena izvēli), ko iegūst ar transporta modelēšanas palīdzību, lai nodrošinātu nepieciešamos scenārijus un prognozes, uz kuriem tiek balstīti kustības grafika izveides lēmumi.

Lai pēc iespējas labāk apmierinātu RMA iedzīvotāju vajadzības pēc sabiedriskā transporta, sinhronizēts kustības grafiks ir svarīga kopējās transporta sistēmas sastāvdaļa, nodrošinot jēgpilnus dažādu sabiedriskā transporta veidu savienojumus dzelzceļa stacijās, mobilitātes punktos un citur saskaņā ar iepriekš Pētījumā aprakstīto principu: viens tarifs – viena biļete – viens grafiks. Šajā Pētījumā ir doti integrēta un sinhronizēta kustības grafika plānošanas principi un noteikta transporta veidu hierarhija. Detalizēta kustības grafiku izstrāde ir ārpus Pētījuma ietvariem, jo tas ir pārāk sarežģīts un laikietilpīgs uzdevums, kas ietver koordināciju starp dažādām iesaistītajām pusēm.

Jāpiebilst, ka atbilstoši starptautiskajai praksei sabiedriskā transporta kustības grafiku ir ieteicams plānot vienai institūcijai (vienotajai sabiedriskā transporta iestādei), lai tā spētu šo procesu pilnībā pārvaldīt un koordinēt.

Sabiedriskā transporta kustības grafika izstrādē ir jāievēro skaidra hierarhija, izmantojot “no augšas uz leju” pieeju, plānošanas procesā iesaistot sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējus, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus un ievērojot vērā dzelzceļa kā sabiedriskā transporta mugurkaula principu. Izmantot dzelzceļu kā grafika veidošanas sākumpunktu ir loģiski, jo dzelzceļa transportam ir vislielākie infrastruktūras ierobežojumi, tas ir savienots ar kaimiņvalstīm (Rail Baltica un 1 520 mm pārrobežu satiksme uz Lietuvu un Igauniju) un tam ir visaugstākās ekspluatācijas izmaksas uz vienu nobraukuma km.

Kur vien iespējams un nepieciešams, pārējie satiksmes veidi (piemēram, reģionālās nozīmes autobusu satiksme) jāpakārto dzelzceļa satiksmei, lai izveidotu transporta savienojumu. Visur, kur sabiedriskā transporta gaidīšanas laiks (reisu intervāls) ir mazāks par pusi no dzelzceļa satiksmes gaidīšanas laika, iespējams atteikties no tiešā savienojuma (piemēram, Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta sistēmā, kur savienojošās satiksmes gaidīšanas laiks nav pārāk garš, bet šādi risinājumi ir jāizvērtē detalizētas maršrutu plānošanas ietvaros).

Plānojot sabiedriskā transporta kustības grafikus, jāievēro noteikts princips: no 120 min kā absolūti ilgākā pieļaujamā gaidīšanas laika uz leju. Piemēram, 120 min (tikai ļoti neliela pieprasījuma gadījumā)/60 min/30 min/15 min/7,5 min. Ieteicamais gaidīšanas laiks RMA ir: Rīgā 15/15 min, Pierīgā (Rīgas priekšpilsētā) 30/15 min vai 30/30 min, pārējā RMA 120/60 min vai 60/30 min.

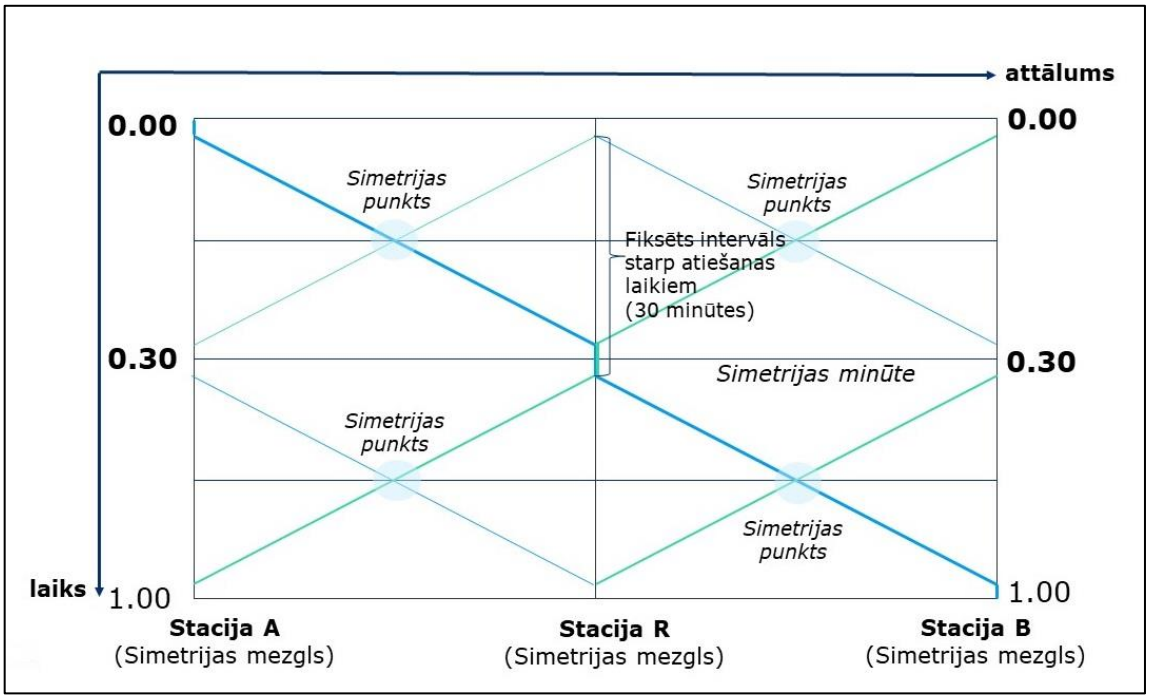
Integrētais sabiedriskā transporta kustības grafika izstrādes process nav jāveido no nulles. Ieteicams izmantot Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma ietvaros definētos principus, kas ir minēti zemāk tekstā.

4.4.2 KUSTĪBAS GRAFIKA VEIDOŠANAS PRINCIPI

Šajā sadaļā minētajiem principiem ir jābūt par pamatu Latvijas sabiedriskā transporta kustības grafika izstrādei, iekļaujot reģionālās nozīmes dzelzceļa un autobusu pārvadājumus, kā arī apsverot iespēju sabiedriskā transporta kustības grafikā integrēt arī pilsētu sabiedrisko transportu.

Kopīgais mērķis ir izveidot integrētu kustības grafiku visiem transporta mezgliem ar ērtām pārsēšanās iespējām starp nozīmīgākajiem maršrutiem. Integrēta kustības grafika izstrādes izejas punkts ir simetriska fiksēta intervāla grafika princips (vispārējais princips, kas aprakstīts turpmāk). Fiksētā intervāla grafiks nozīmē, ka tiek noteikts fiksēts intervāls starp visu reisu atiešanas laikiem (piemēram, 15 minūšu pamata intervāls, ja nepieciešams, paredzot izmaiņas dienas vai nedēļas gaitā un ņemot vērā sezonālo pieprasījumu).

Sabiedriskā transporta pakalpojumu simetriskā fiksētā intervāla kustības grafika shematisks attēlojums ir dots 4-16. attēlā.

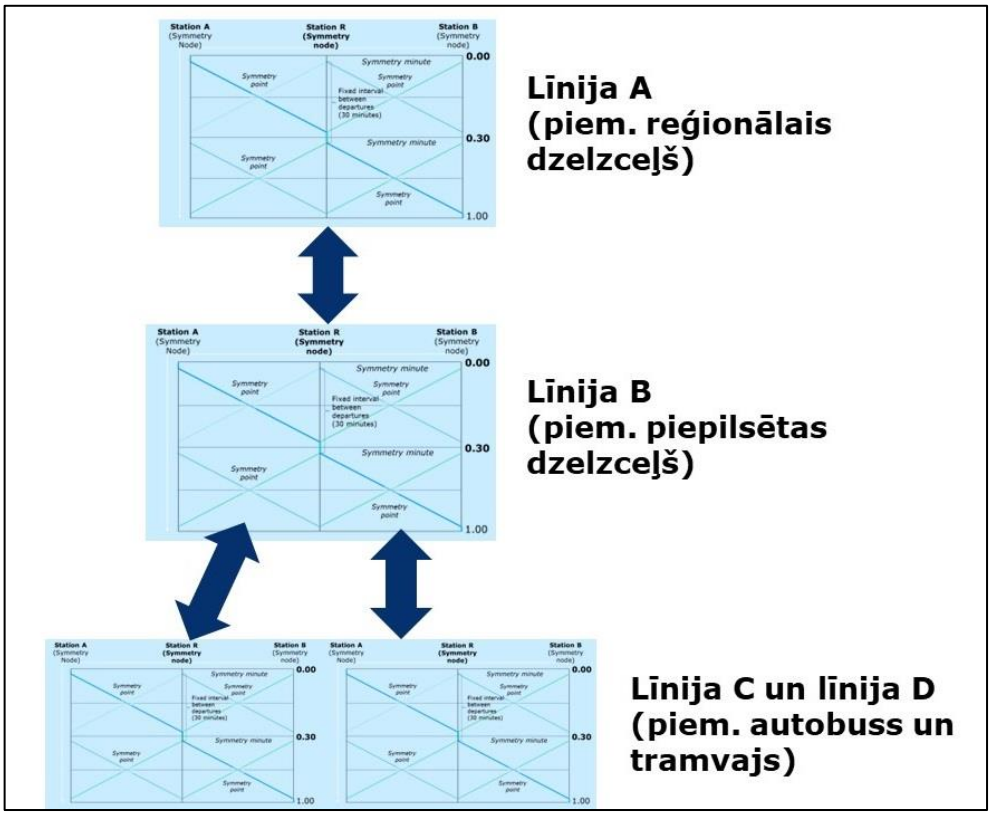


4-16. ATTĒLS. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMU SIMETRISKĀ FIKSĒTĀ INTERVĀLA KUSTĪBAS GRAFIKS (VISPĀRĒJAIS PRINCIPS)

Avots: Pētījuma Autori

Ir jānošķir stratēģiskais kustības grafiks (ilgtermiņa risinājums jeb māsterplāns) un operacionālais kustības grafiks (īstermiņa risinājums). Stratēģiskais kustības grafiks būtu jāizstrādā pirms investīciju veikšanas dzelzceļa, kā arī reģionālās nozīmes autobusu un pilsētu sabiedriskā transporta infrastruktūrā. Vēlams šo kustības grafiku izstrādā vienotā sabiedriskā transporta iestāde. Dzelzceļa operacionālo kustības grafiku sastāda publiskās lietošanas infrastruktūras pārvaldītājs, piešķirot jaudu attiecīgajam sabiedriskā dzelzceļa transporta pārvadātājam.

Katras līnijas kustības grafiki jāsaskaņo ap simetrijas mezgliem - dzelzceļa stacijām vai pieturām, kuras šķērso dažādi maršruti. Optimālās pārsēšanās vietas starp dažādiem transporta veidiem ir katras līnijas simetrijas punkti (vietas, kur satiksme abu virzienu līnijās saskaras, vai tuvumā esošas vietas). 4-17. attēlā ir redzama sinhronizēta fiksētā intervāla kustības grafika shēma, kur pārsēšanās vietas ir atzīmētas ar abpusējām bultiņām.



4-17. ATTĒLS. SINHRONIZĒTI FIKSĒTĀ INTERVĀLA KUSTĪBAS GRAFIKI OPTIMĀLAS PĀRSĒŠANĀS NODROŠINĀŠANAI

Avots: Pētījuma Autori

Zemāk tekstā ir doti vispārīgie kustības grafiku sastādīšanas principi, par pamatu ņemot dzelzceļa satiksmi:

1. princips. Veidojot dzelzceļa satiksmes kustības grafikus, izmanto skaidru hierarhiju, iedalot visus reisus "ātrajos" un "lēnajos" un piemērojot attiecīgus kustības grafika principus. Autobusu satiksmei ir jāizveido līdzīga hierarhija (mazāk pieturu tālsatiksmes vai ekspreša maršrutiem, vairāk pieturu citiem maršrutiem).

2. princips. Katra RMA sabiedriskā transporta maršruta kustības grafikā ir jāparedz viegli saprotami kustības intervāli, turklāt vēlams katram sabiedriskā transporta veidam piemērot vienu un to pašu principu. Tāpēc konsekventi jāizmanto fiksētais intervāls viena transporta veida reisiem, kad vien iespējams un ir pietiekams pieprasījums. Pētījuma Autori ierosina izmantot 7,5/ 15/ 30/ 60 minūšu intervālus, pamatojoties uz piedāvāto dzelzceļa satiksmes modeli. Ir iespējams izmantot arī citu fiksēto intervālu (piemēram, 10 minūtes), jo pārsēšanās laiks joprojām ir pieņemams. Piepilsētas dzelzceļa satiksmei visās līnijās pīķa stundās būtu jānosaka fiksēts 15 minūšu intervāls.

Veicot detalizētu maršrutu tīkla plānošanu un nosakot kustības grafika intervālus, ir jāņem vērā budžeta iespējas, jo no kustības intervāla ir atkarīgs nepieciešamais ritošā sastāva skaits. Iepriekš minētie reisu intervāli var būt lielāki maršrutiem ar salīdzinoši zemāku pieprasījumu. Papildus iepriekš minētajam regulāra intervālu grafika attīstībai Rīgas valstspilsētā ir jānodrošina nepieciešamā sabiedriskā transporta infrastruktūra (sabiedriskā transporta braukšanas joslas, viedo luksoforu izmantošana u.c.), lai izvairītos no satiksmes sastrēgumiem.

3. princips. Par pamatu integrētā kustības saraksta izstrādei jāizmanto dzelzceļa kustības saraksts. Integrētais grafiks jāveido kā simetrisks fiksētā intervāla kustības grafiks ar simetriju Rīgas Centrālajā stacijā 30. minūtē. Tādējādi prioritārie vilcienu reisi tiek sakārtoti ap 30. minūtes simetrijas asi. Nākamā simetrijas ass ir 00 minūte (apaļa stunda). Pēc tam tiek izveidotas 15. minūtes un 45. minūtes simetrijas asis, ko izmanto piepilsētas dzelzceļa satiksmei.

4. princips. Konkrētās dzelzceļa stacijās ir jānosaka minimālais pārsēšanās laiks, piemēram, sešas minūtes Rīgas Centrālajā stacijā. Tas nozīmē, ka ir jābūt iespējai pārsēsties no jebkura vilciena uz jebkuru vilcienu (loģiski pamatotos virzienos) 6 - 15 min laikā. Ilgākais pieņemamais pārsēšanās laiks ir 20 minūtes. Simetrijas satiksmes mezgla ieviešanai Rīgā tas nozīmē, ka Rīgas Centrālajā stacijā augstākās prioritātes vilcieni pienāk pēdējie, bet atiet pirmie. Pārējo vilcienu pienākšana un atiešana notiek pēc intervāla grafika principa, taču parasti tie pienāk agrāk un izbrauc vēlāk nekā augstākās prioritātes vilcieni. Attiecīgi minimālais pārsēšanās laiks jānosaka arī citos

pārsēšanās punktos (vietās, kur satiekas reģionālie autobusu reisi un Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta reisi).

Ņemot vērā dažādu transporta veidu kursēšanas precizitāti, ko ietekmē infrastruktūras pieejamība (t.sk. pasākumi satiksmes sastrēgumu mazināšanai) un ritošā sastāva daudzums, visu transporta veidu kustības grafikos jāparedz laika rezerve, lai plānotos transporta savienojumus varētu nodrošināt ar augstu varbūtību. Nelielas kavēšanās gadījumā pasažieru pārsēšanās ir jānodrošina, liekot gaidīt reisiem ar zemāku prioritāti (piemēram, izbraucošajiem autobusu reisiem dzelzceļa stacijā), ja vien tas ir iespējams, atkarībā no reisu biežuma un diennakts laika.

5. princips. Ņemot vērā pēc iepriekš minētajiem principiem izstrādāto kustības grafiku, jāveido sinhronizācijas punkti ar reģionālās nozīmes autobusu satiksmi un valstspilsētu sabiedriskā transporta satiksmi RMA un pārējā Latvijas teritorijā, saskaņojot pārsēšanas laiku ar RMA galvenajā kustības grafikā (māsterplānā jeb virsplānā) paredzētajiem reisu laikiem.

6. princips. Māsterplāna kustības grafika projektam jābūt pieejamam vismaz vienu gadu pirms pakalpojumu uzsākšanas, lai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji varētu pielāgot māsterplānā neiekļauto reisu kustības grafikus un veikt nepieciešamo plānošanu operacionālajā līmenī. Vienlaikus, izstrādājot māsterplāna kustības grafiku, ir jāņem vērā nepieciešamās infrastruktūras (mobilitātes punktu u.c.) pieejamība. Visiem līgumiem par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ir jābūt saskaņotiem ar māsterplānu, lai nodrošinātu, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem ir pieejami nepieciešamie resursi. Eiropas dzelzceļa satiksmes praksē transporta pakalpojumu sniedzējiem ir jāiesniedz priekšlikumi atbilstoši māsterplānam, kas ir daļa no iepirkuma procedūras dokumentiem (tai skaitā ritošā sastāva parametriem jāatbilst kustības grafikam, reisu sarakstam u.c.). Tādējādi pirms sabiedriskā transporta pakalpojumu iepirkuma ir jādefinē attiecīgās māsterplāna daļas vai vismaz tās ietekmējošie plānošanas parametri (reisu biežums, apkalpojamie satiksmes mezgli u.c.). Sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos jāparedz iespējas līgumu darbības laikā pievienot papildu pakalpojumus, vienojoties par izmaiņām sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu darbības laikā.

Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma rezultāti liecina, ka iepriekš minētie kustības grafika sastādīšanas principi ir izmantojami kā sākumpunkts sinhronizēta kustības grafika izstrādei, tai skaitā pārsēšanās punktu uz citiem transporta veidiem izveidei. Lai izveidotu pilnībā sinhronizētu grafiku visam RMA, ir jāveic Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma (kurā galvenā uzmanība tika pievērsta dzelzceļam) aktualizācija, ņemot vērā arī šajā Pētījumā sniegtos ieteikumus par dzelzceļa transporta savienošanu ar citiem transporta veidiem.

4.4.3 KUSTĪBAS GRAFIKA IZSTRĀDES UN IEVIEŠANAS PROCESS

Lai izveidotu RMA integrētu sabiedriskā transporta maršrutu tīklu ar sinhronizētu kustības grafiku un dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, ieteicams veikt šādas darbības:

1) Vienoties par darbības principiem un prioritātēm, tai skaitā:
   - Vienoties par kopīgu mērķi (pieejamais budžets, telpiskais pārklājums, satiksmes biežums un maksimālais pakalpojumu apjoms);
   - Izveidot koordinējošo institūciju (vienoto sabiedriskā transporta iestādi), lai veiktu kustības grafiku izstrādi un nodrošinātu nepieciešamos cilvēkresursus;
   - Vienoties par dažādu transporta veidu lomu sabiedriskā transporta telpiskā pārklājuma nodrošināšanā;
   - Nodrošināt nepieciešamo datu un informācijas, kā arī tehniskā nodrošinājuma (plānošanas programmatūras) pieejamību, lai uzsāktu procesu un nodrošinātu nepieciešamo lēmumu pieņemšanu kustības grafika izstrādes gaitā;
   - Nodrošināt nepieciešamo ieinteresēto pušu līdzdalību kustības grafika izstrādes, ieviešanas un darbības posmos (gada vai sezonālās kustības grafiku izmaiņas). Tas nodrošinās nepieciešamo atbalstu sabiedriskā transporta tīkla izmaiņām.
2) Izstrādāt galveno kustības grafiku (māsterplānu) būtiskākajiem satiksmes tīkliem (vispirms dzelzceļa satiksmei), izmantojot iteratīvu procesu un ņemot vērā pieejamos resursus (infrastruktūras un ritošā sastāva pieejamība, personāla izmaksas).
3) Definēt "zemākā līmeņa" pārsēšanās punktus, pamatojoties uz izstrādātajiem augstāka līmeņa (piemēram, dzelzceļa) kustības grafikiem. Ideālā variantā, ņemot vērā iepriekš minētos principus, pārsēšanās punktiem jābūt blakus (vai netālu) kustības grafika simetrijas punktiem katrā dzelzceļa līnijā.

4) Iespēju robežās pielāgot citu sabiedriskā transporta veidu kustības sarakstus dzelzceļa kustības sarakstam. Arī pārējo transporta veidu satiksme jāplāno pēc iepriekš aprakstītā cikliskā kustības grafika principa, kas paredz simetrijas mezglu izveidi. Vienkāršos gadījumos tīkla simetrijas mezgli būs tie paši, kas augstāka līmeņa tīklā (piemēram, dzelzceļa tīkls, ekspreša autobusi vai nozīmīgi reģionālās nozīmes autobusu maršruti).

5) Pakāpeniski izstrādāt kustības grafiku, balstoties uz līgumiem ar transporta infrastruktūras nodrošinātājiem un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem. Šo izstrādi var veikt vienlaikus ar izmaiņām sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos un/vai nepieciešamās infrastruktūras pieejamībā.

4-18. attēlā redzams pakāpeniskais sinhronizētā kustības grafika izstrādes un ieviešanas modelis.

4-18. ATTĒLS. SINHRONIZĒTA KUSTĪBAS GRAFIKA IZSTRĀDES UN IEVIEŠANAS PROCESS RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ

Avots: Pētījuma Autori

Nepieciešamo laiku līdz grafika ieviešanai nosaka laiks, kas nepieciešams, lai nodrošinātu resursu pieejamību grafikā paredzēto pakalpojumu uzsākšanai. Dzelzceļa satiksmei ir ieteicams sākotnēji izveidot un saskaņot kustības grafiku sadarbībā ar publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju (LDz un nākotnē Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju), pirms tiek izsludināts sabiedrisko pakalpojumu iepirkums pārvadātājiem. Izmantojot šādu pieeju, turpmāk sabiedriskā transporta kustības grafikā būs jāveic tikai nelielas korekcijas.

Fiksētā intervāla grafika pilnīgai ieviešanai nepieciešamais laiks ir atkarīgs no tīkla sarežģītības un iesaistāmo ieinteresēto pušu skaita. Sinhronizēta kustības grafika konceptuāla sagatavošana, kas aptver visus transporta veidus visā RMA, prasīs vismaz 2 gadus. Lai to nodrošinātu, vienotai sabiedriskā transporta iestādei ir jābūt nepieciešamajiem cilvēkresursiem un tehniskajiem resursiem (skatīt Pētījuma 4.2.4.1. sadaļu "Vienotas sabiedriskā transporta iestādes ieviešanas aktivitātes"). Šis process ir jāskata arī kontekstā ar dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali pārvadātājiem. Ir vajadzīgs zināms sagatavošanās laiks, lai plānotu grafiku "no augšas uz leju", ievērojot hierarhiju – vispirms dzelzceļa satiksmei, pēc tam pārējiem sabiedriskā transporta veidiem (reģionālās nozīmes un pilsētas nozīmes autobusu kustības grafiki). Lai nodrošinātu infrastruktūras jaudas pieejamību kustības grafika ieviešanas posmā, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam ir jābūt iesaistītam mārsterplāna sastādīšanas konceptuālajā posmā.

Fiksētā intervāla grafiks var arī tikt izstrādāts un ieviests pakāpeniski, ja vispārīgie piemērojamie principi tiek saskaņoti katrai tīkla daļai atsevišķi. Līdz ar to, tuvākajā laikā jāpieņem fundamentāls lēmums par ieviešanas stratēģiju, tajā skaitā jāizveido nepieciešamā organizatoriskā struktūra un jāpiešķir resursi (optimālā gadījumā vienotas sabiedriskā transporta iestādes ietvaros).

Pētījuma Autori iesaka izvirzīt mērķi ieviest pilnībā sinhronizētu kustības grafiku līdz pārejai uz 2026./2027. gada kustības grafiku[44]. Turpmākā sinhronizētā kustības grafika atjaunināšana jāveic pēc atbildīgo institūciju lēmumu pieņemšanas par turpmāko sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību atbilstoši Pētījumā minētajam.

Jāņem vērā, ka iepriekš aprakstītais izstrādes process ir iteratīvs atbilstoši 4-18. attēlā dotajai shēmai. Kustības grafiku sastādīšanai jākļūst par standartizētu procesu, kas jāveic katru gadu. Šis process ietver arī problēmu/konfliktu risināšanu, ja tādi radušies ieinteresēto pušu starpā. Izstrādātais kustības grafiks ne vienmēr

[44] Starptautiskā pāreja uz ziemas kustības grafiku Eiropā 2026. gada 12. decembrī.

būs optimāls no visiem aspektiem. Šajā gadījumā ir jāvienojas par prioritātēm attiecībā uz pārsēšanās punktiem. Turklāt piedāvātā pakalpojumu intervāla samazināšana (piemēram, 15 minūšu intervāls pīķa stundās) palīdzēs samazināt pārsēšanās laiku.

4.4.4 MĀSTERPLĀNA IZSTRĀDE LĪDZ 2040. GADAM

Ilgtermiņa māsterplāna izstrāde ir bieži izmantota pieeja transporta plānošanā. Ilgtermiņa māsterplāns:

- Palīdz definēt ilgtermiņa mērķus saistībā ar plānoto un nepieciešamo infrastruktūru, lai varētu izveidot integrētu sabiedriskā transporta piedāvājumu;
- Ir pamats starpposma kustības grafiku plānošanas procesam, kas aprakstīts iepriekš tekstā.

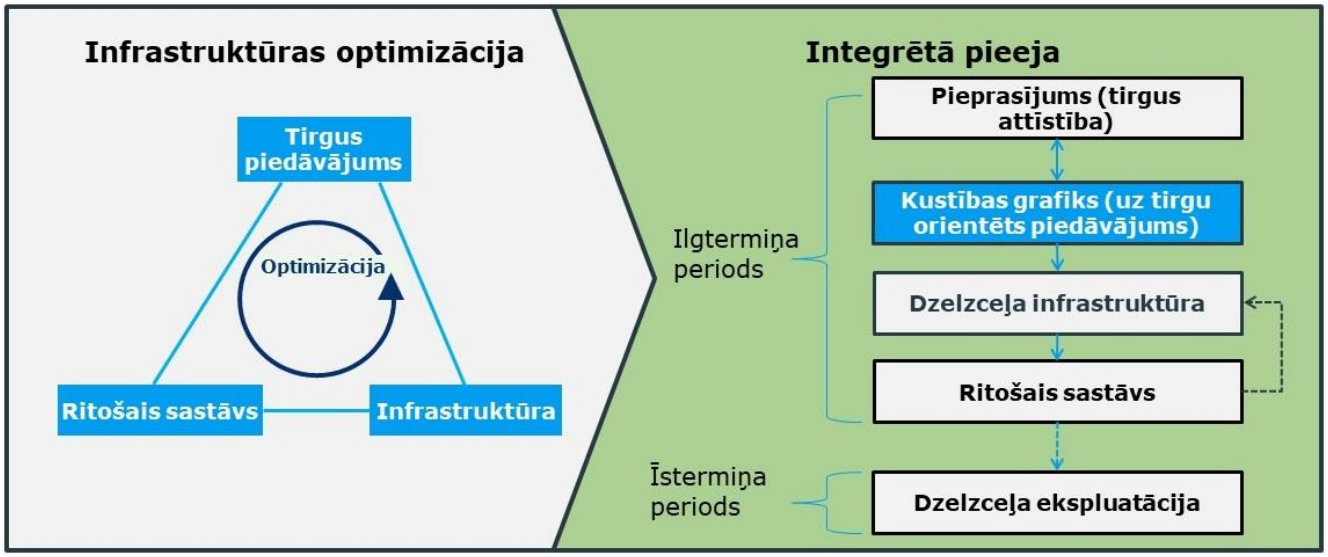
Šādas ilgtermiņa plānošanas pieejas piemēri ir Deutschland-Takt Vācijā un Bahn 2000 Šveicē. Līdzīgu plānošanas praksi 20 gadu periodam plāno ieviest ATD sadarbībā ar LDz un PV.

Ilgtermiņa māsterplānu ieteicams sagatavot trīs posmus, piemērojot ES daudzgadu finanšu ietvara principu:

1) Pirmais posms: jau apstiprinātās investīcijas un augstas gatavības plānošanas projekti, priekšizpētes, lai sagatavotu otrā posma investīcijas, kas ļaus sasniegt otrā posma kustības grafiku/ transporta un investīciju mērķus.
2) Otrais posms: pirmajā posmā sagatavoto projektu īstenošana, sagatavošanas pētījumi trešajam posmam, otrās paaudzes māsterplāna izstrādes uzsākšana.
3) Trešais posms: otrajā posmā sagatavoto projektu īstenošana, otrās paaudzes māsterplāna izstrādes pabeigšana, projektu sagatavošana nākamās paaudzes māsterplāna pirmajam posmam.

Šāda pieeja ir līdzīga Šveices piemēram, un tā novērstu pašreizējo Latvijas sabiedriskā transporta plānošanas sistēmas vājo vietu – saskaņotu vidēja termiņa un ilgtermiņa plānošanu, iesaistot visas ieinteresētās puses un nodrošinot dzelzceļa infrastruktūras attīstības projektu pārdomātu sagatavošanu. Šāda pieeja ir ļoti svarīga, lai pieejamie līdzekļi investīcijām infrastruktūrā un ritošajā sastāvā tiktu izmantoti pēc iespējas lielāko ieguvumu nodrošināšanai pasažieriem.

Šveices piemērs dzelzceļa māsterplāna izstrādē ir dots 4-19. attēlā.



4-19. ATTĒLS. ŠVEICES PIEEJA DZELZCEĻA MĀSTERPLĀNA IZSTRĀDĒ

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot Šveices federālā transporta biroja informāciju

4.4.5 SECINĀJUMI

- Sinhronizēts kustības grafiks ir nepieciešama kopējās sabiedriskā transporta sistēmas sastāvdaļa, nodrošinot jēgpilnus dažādu sabiedriskā transporta veidu savienojumus stacijās, mobilitātes punktos un citur saskaņā ar iepriekš aprakstīto principu: viens tarifs – viena biļete – viens grafiks.
- Kustības grafika izstrādē jāievēro skaidra hierarhija, un, kad vien iespējams, tas jāīsteno "no augšas uz leju", visā procesā iesaistot sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējus un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus, ņemto vērā dzelzceļa kā sabiedriskā transporta mugurkaula principu.

- Kopīgais mērķis ir izveidot integrētu maršrutu kustības grafiku visiem transporta veidiem ar ērtām pārsēšanās iespējām starp nozīmīgākajiem maršrutiem. Integrētā kustības grafika izstrādes pamats ir simetriska fiksēta intervāla grafika princips.
- Ir jānošķir stratēģiskais kustības grafiks (ilgtermiņa risinājums jeb māsterplāns) un operacionālais kustības grafiks (īstermiņa risinājums). Ieteicams izstrādāt ilgtermiņa māsterplānu līdz 2040. gadam, kam attiecīgi ir pakārtoti kapitālieguldījumi dzelzceļa, kā arī reģionālās nozīmes autobusu un pilsētas sabiedriskā transporta infrastruktūrā.
- Sinhronizētā kustības grafika izstrāde ir vienotās sabiedriskā transporta iestādes uzdevums, savukārt dzelzceļa operacionālo kustības grafiku sastāda attiecīgais dzelzceļa publiskās lietošanas infrastruktūras pārvaldītājs (LDz un nākotnē Rail Baltica publiskās lietošanas infrastruktūras pārvaldītājs);
- Kustības grafiku sastādīšanai jākļūst par standartizētu procesu, kas jāaktualizē katru gadu.

4.5 DZELZCEĻA TĪKLS UN DZELZCEĻA TRANSPORTA PAKALPOJUMU REFORMA

4.5.1 DZELZCEĻŠ KĀ SABIEDRISKĀ TRANSPORTA MUGURKAULS

Saskaņā ar TAP2027 Latvijas sabiedriskā transporta sistēmas mugurkauls ir pasažieru dzelzceļa pārvadājumi. Šīs stratēģiskās pieejas pamatā ir divi būtiski RMA dzelzceļa sabiedriskā transporta attīstības aspekti: esošā 1 520 mm dzelzceļa tīkla modernizācija un Rail Baltica (1 435 mm) projekta realizācija.

1 520 mm dzelzceļa tīkla attīstību var iedalīt trīs kārtās (papildu informācijai skatīt Pētījuma 4.5.5.3. sadaļu “1 520 mm dzelzceļa transporta pakalpojuma attīstības kārtas”):

- **1. attīstības kārta**. Esošo novecojušo elektrovilcienu (EMU) nomaiņa pilnā apmērā 2024. gadā ar jauniem, komfortabliem vilcieniem un dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana (paaugstināti peroni dzelzceļa pieturvietās, modernizēta infrastruktūra vilcienu ātruma palielināšanai), integrētā regulārā intervāla kustības grafika ieviešana un palielināts reisu biežums, izmantojot EMU skaita pieaugumu. Pakāpeniska DMU nomaiņa ar bezizmešu ritošo sastāvu (BEMU).

  Paralēli tiek modernizēta esošā infrastruktūra (pakāpeniska kontakttīkla paplašināšana un atjaunošana, ātruma palielināšana, staciju modernizācija, infrastruktūras atjaunošana Rīgas Centrālajā stacijā un blakus esošajos Rīgas dzelzceļa mezgla līniju posmos kā daļa no šobrīd notiekošās Rail Baltica infrastruktūras izbūves šajā teritorijā;
- **2. attīstības kārta** – dzelzceļa transporta pakalpojumu paplašināšana laika periodā no 2030. līdz 2035. gadam bez būtiskiem papildu ieguldījumiem infrastruktūras attīstībā. Plānotie pasākumi ietver papildu maršrutu/ reisu ieviešanu, papildu dzelzceļa staciju/pieturas punktu izveidi, mobilitātes punktu pie dzelzceļa stacijām/pieturas punktiem izveides pabeigšanu, ritošā sastāva paplašināšanas un modernizācijas pabeigšana);
- **3. attīstības kārta** – dzelzceļa satiksmes paplašināšana ar būtiskiem papildu ieguldījumiem 1 520 mm un Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūrā saskaņā ar Pētījuma Autoru priekšlikumiem (kustības intensitātes palielināšana RMA, tai skaitā 15 minūšu kustības intervāla ieviešana visos piepilsētas līniju posmos un reisu skaita palielināšana reģionālajos maršrutos);

1 435 mm dzelzceļa tīkla attīstība ietver **Rail Baltica dzelzceļa satiksmes ieviešanu pēc 2030. gada**[45] (papildu informācijai skatīt Pētījuma 4.5.6. sadaļu “Savienojamība ar Rail Baltica”). Papildus dzelzceļa satiksmei ar Igauniju un Lietuvu ir plānota reģionālās nozīmes dzelzceļa satiksmes nodrošināšana RMA teritorijā, paredzot tās sinhronizāciju ar dzelzceļa satiksmi 1 520 mm tīklā.

Pētījuma 4.5. sadaļā aprakstīta 1 520 mm dzelzceļa tīkla harmonizācija un integrācija ar 1 435 mm Rail Baltica dzelzceļa tīklu saskaņā ar principu “dzelzceļš kā sabiedriskā transporta sistēmas mugurkauls”.

Rekomendācijas ir balstītas uz 2021. gadā izstrādātā Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma rezultātiem. Lai attīstītu dzelzceļu kā Rīgas valstspilsētas un RMA sabiedriskā transporta sistēmas mugurkaulu, nepieciešams īstenot šādus pasākumus:

[45] Saskaņā ar Pētījuma izstrādes laikā pieejamo informāciju dzelzceļa satiksmes uzsākšana Rail Baltica tīklā ir paredzēta pēc 2030. gada.

- Integrētā regulārā intervāla dzelzceļa kustības grafika ieviešana, tai skaitā:
  - Bieža satiksme visas dienas garumā;
  - Ātri reģionālie reisi, kas savieno Rīgu ar citām Latvijas vietām;
- Savstarpējās savienojamības uzlabošana ar citiem transporta veidiem;
- Integrēta biļešu sistēma, kas nodrošina ērtu pārsēšanos starp reģionālās nozīmes dzelzceļa transportu un citu sabiedrisko transportu.

Lai sasniegtu šo mērķi, Pētījuma 4.5.5. sadaļā "1 520 mm dzelzceļa pakalpojumu un infrastruktūras attīstība" ir aprakstīts pasākumu kopums 1 520 mm dzelzceļa tīkla attīstībai, kas balstīts uz jau esošajiem attīstības plāniem un pētījumiem. Rail Baltica dzelzceļa tīkla izveide nodrošinās jaunus dzelzceļa transporta savienojumus gan RMA ietvaros, gan arī dzelzceļa savienojumus starp RMA un Igauniju, Lietuvu un Centrāleiropu (skatīt Pētījuma 4.5.6. sadaļu "Savienojamība ar Rail Baltica"). Visi Pētījuma 4.5.6. sadaļā ierosinātie pasākumi nodrošinās Rail Baltica pasažieru pārvadājumu pilnīgu integrāciju RMA sabiedriskā transporta sistēmā.

4.5.2 1 520 MM DZELZCEĻA TĪKLA PAŠREIZĒJĀ SITUĀCIJA UN ESOŠIE PLĀNI

4.5.2.1 ESOŠO PAKALPOJUMU ATTĪSTĪBA

Pašreizējā dzelzceļa pasažieru transporta pakalpojumu struktūra nodrošina divus galvenos tirgus segmentus:

- Piepilsētas satiksme, lai savienotu galamērķus RMA, izmantojot esošās elektrificētās līnijas;
- Reģionālā dzelzceļa satiksme.

Nākamajās sadaļās ir aprakstīti konkrēti prioritārie maršruti un kustības intervāli, pamatojoties uz Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma rezultātiem.

4.5.2.2 PIEPILSĒTAS SATIKSME

Piepilsētas dzelzceļa satiksme tiks organizēta saskaņā ar regulārā intervāla grafiku, līnijās ar vislielāko pieprasījumu kursējot līdz četrām reizēm stundā katrā virzienā (Rīga – Dubulti, Rīga – Jelgava, Rīga – Ogre).

Ritošā sastāva kapacitātes novērtējums ietver satiksmes pieprasījuma prognozi, uz kā pamata tika pieņemts lēmums iegādāties 32 jaunus EMU. Jaunais ritošais sastāvs tiks pakāpeniski ieviests 2024. gadā. Tas ļaus palielināt satiksmes intensitāti, kā aprakstīts tālāk šajā sadaļā.

Tuvāk Rīgai esošajos līniju posmos šobrīd intensīvajā režīmā kursē trīs līdz četri vilcieni stundā (Rīga – Dubulti, Rīga – Carnikava, Rīga – Ogre), bet parastajā režīmā viens līdz divi vilcieni stundā.

Turpmāk satiksme tiks organizēta saskaņā ar šādu grafiku:

- Tīkla iekšējos posmos aptuveni 45 minūšu brauciena attālumā no Rīgas Centrālās stacijas – pīķa stundās četri vilcieni stundā (15 minūšu intervāls);
- Tīkla ārējos posmos vairāk nekā 45 minūšu brauciena attālumā no Rīgas Centrālās stacijas – pīķa stundās divi vilcieni stundā (30 minūšu intervāls);
- Nedaudz tiks palielināta vilcienu satiksmes intensitāte līnijas Rīga – Lielvārde ārējos posmos Ogre – Lielvārde un Lielvārde – Aizkraukle. Līnijā Rīga – Tukums vilcienu satiksmes intensitāte tiks palielināta par 22% iecirknī Rīga – Dubulti. Vislielākais satiksmes intensitātes pieaugums būs līnijā Rīga – Skulte, kur satiksmes intensitāte tiks palielināta visos posmos;
- Dzelzceļa līnijā Bolderāja/Daugavgrīva – Sigulda dienas laikā tiks nodrošināti divi vilcieni stundā (30 minūšu intervāls). Posmā Bolderāja – Rīga šobrīd pasažieru vilcieni nekursē, bet turpmāk satiksmi nodrošinās BEMU. Plānotās dzelzceļa pieturas būs Bolderāja (jauna pietura), Lāčupe, Iļģuciems (jauna pietura), Zasulauks, Āgenskalns, Torņakalns un Rīgas Centrālā stacija. Saskaņā ar Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma rekomendācijām maršruts jāpagarina līdz Daugavgrīvai. Ar šādām pieturām brauciena laiks starp Bolderājas staciju un Rīgas Centrālo staciju ir aptuveni 24 minūtes ar maksimālo ātrumu 80 km/h. Prognozētais brauciena laiks no Rīgas Centrālās stacijas līdz Siguldas dzelzceļa stacijai ir 47 minūtes. Turklāt piedāvātais satiksmes modelis ļaus nodrošināt satiksmi ar 30 minūšu intervālu uz jauno Šmerļa dzelzceļa pieturas punktu.

Piepilsētas dzelzceļa satiksmes darbības koncepcija ietvers vilcienu satiksmi trīs līnijās, kas kursē cauri Rīgas Centrālajai stacijai:

- CT1: Tukums 2 – Rīgas Centrālā stacija – Skulte;
- CT2: Jelgava – Rīgas Centrālā stacija – Aizkraukle;
- CT12: Bolderāja/Daugavgrīva – Rīgas Centrālā stacija – Sigulda (līnijas Rīga – Lugaži posms).

Dzelzceļa pasažieru satiksmes līniju konceptuālā shēma redzama 4-20. attēlā.

Šī koncepcija, kur lielākā daļa piepilsētas līniju šķērso Daugavu, ļaus optimizēt peronu caurlaides spējas izmantošanu Rīgas Centrālajā stacijā un nodrošināt plašāku tiešo dzelzceļa satiksmi bez nepieciešamības pārsēsties citā vilcienā Rīgas Centrālajā stacijā vai citos transporta mezglos. Vispārējais princips ir nodrošināt ātrus dzelzceļa savienojumus starp apdzīvotām vietām abos Daugavas krastos.

Līnijā CT12 tiks izveidots jauns maršruts, kas savienos līnijas posmus Rīga – Bolderāja/Daugavgrīva (šobrīd pasažieru pārvadājumi nenotiek) un Rīga – Sigulda (šobrīd netiek uzskatīta par piepilsētas līniju, jo tā nav elektrificēta, un Rīgas valstspilsētas teritorijā uz austrumiem no Zemitāniem ir lielāki attālumi starp pieturām). Tiek plānots līnijā CT12 izmantot BEMU vilcienus. Ricardo Nederland B.V. veiktais pētījums parāda, ka tas ir tehniski iespējams, ja tiek nodrošināta uzlādes stacija Siguldā (saskaņā ar LDz sniegto informāciju iespējami arī alternatīvi risinājumi). Lai palielinātu ieguvumus no investīcijām infrastruktūrā, būtu jāizskata iespēja pagarināt pasažieru pārvadājumu maršrutu līdz Daugavgrīvai, paplašinot dzelzceļa satiksmes aprūpes areālu. Jaunās stacijas atrašanās vieta varētu būt starp pārbrauktuvēm Birzes ielā un Parādes ielā. Pēc pirmās kārtas ieviešanas šajā līnijas posmā būtu jākursē vismaz diviem vilcieniem stundā.

Priekšlikums kustības intervāla turpmākai attīstībai līdz 2030., 2035. un 2040. gadam ir redzams 4-7. tabulā. Prognozētais dzelzceļa satiksmes apjoms ir saistīts ar paredzēto kustības intervāla samazināšanu (15 minūšu intervāls visās līnijās līdz 2040. gadam, pīķa stundu pakāpeniska pagarināšana), paredzamo maršrutu tīkla paplašināšanu un jaunu pasažieru dzelzceļa staciju ieviešanu.

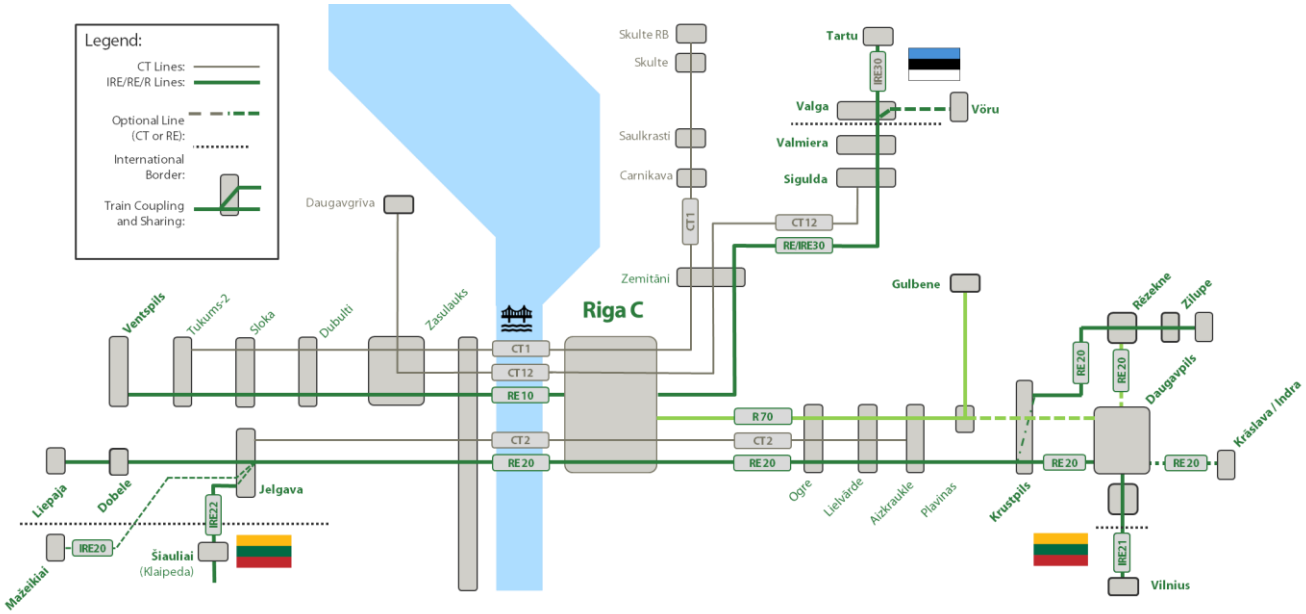
4–7. TABULA. PRIEKŠLIKUMS KUSTĪBAS INTERVĀLAM 1 520 MM PIEPILSĒTAS DZELZCEĻA TĪKLĀ

Līnija	Posms no	Posms līdz	Aptuvenais kustības intervāls (minūtes)			Vilcienu pāri dienā		
			1. kārta (līdz 2030. gadam)	2. kārta (līdz 2035. gadam)	3. kārta (līdz 2040. gadam)	1. kārta (līdz 2030. gadam)	2. kārta (līdz 2035. gadam)	3. kārta (līdz 2040. gadam)
CT1	Tukums-2	Sloka	60/ 60	30/ 60	30/ 30	19	25	32
	Sloka	Dubulti	30/ 60	30/ 30	15/ 30	24	36	48
	Dubulti	Rīgas Centrālā stacija	15/ 30	15/ 30	15/ 15	48	58	66
	Rīgas Centrālā stacija	Carnikava	20/ 30	20/ 30	15/ 30	24	36	48
	Carnikava	Saulkrasti	30/ 60	30/ 30	15/ 30	24	36	48
	Saulkrasti	Skulte	60/ 60	60/ 60	30/ 60	19	21	25
	Skulte	Skulte RB	N/A	60/ 60	30/ 60	0	21	25
CT2	Jelgava	Rīgas Centrālā stacija	15/ 30	15/ 30	15/ 30	50	56	64
	Rīgas Centrālā stacija	Ogre	15/ 30	15/ 30	15/ 30	50	56	64
	Ogre	Lielvārde	30/ 30	15/ 30	15/ 30	38	50	64
	Lielvārde	Aizkraukle vai Aizkraukle C	60/ 120	60/ 60	30/ 60	13	19	32
CT12	Daugavgrīva	Bolderāja	N/A	30/ 30	15/ 30	0	38	64
	Bolderāja/ Daugavgrīva	Rīgas Centrālā stacija	30/ 30	30/ 30	15/ 30	38	38	64
	Rīgas Centrālā stacija	Jugla vai Berģi	30/ 30	30/ 30	15/ 30	38	38	64
	Jugla vai Berģi	Sigulda	30/ 60	30/ 60	30/ 30	25	32	38

Avots: Pētījuma Autori, balstoties uz Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījumu

4.5.2.3 REĢIONĀLĀ SATIKSME

Kā parādīts 4-20. attēlā, visās dzelzceļa līnijās, kas iet caur Rīgas valstspilsētu (izņemot Rīga – Zemitāni – Skulte) tiks izveidots papildu satiksmes piedāvājums – ātrie reģionālie ekspreša vilcieni, kas savieno RMA ārējo telpu un galamērķus ārpus RMA ar Rīgas Centrālo staciju kā centrālo transporta mezglu un galveno savienojošo mezglu ar Rail Baltica starptautisko satiksmi, iekšzemes satiksmi un piepilsētas dzelzceļa tīklu. Pašlaik reģionālās satiksmes maršruti ir lielā mērā koncentrēti līnijās Rīga – Krustpils – Daugavpils un Rīga – Sigulda – Valga, bet nākotnē piedāvājums pakāpeniski tiks paplašināts, lai nodrošinātu biežākus savienojumus ar visiem dzelzceļa tīklā esošajiem reģionālajiem attīstības centriem. RMA ietvaros šie vilcieni papildina piepilsētas tīklu, nodrošinot ātrus savienojumus ar lielākajām stacijām, neizmantojot piepilsētas vilcienus, kas apstājas daudzās mazajās stacijās.



4-20. ATTĒLS. PLĀNOTĀ 1 520 MM REĢIONĀLĀS DZELZCEĻA PASAŽIERU SATIKSMES LĪNIJU SHĒMA

Avots: Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījums, 60. lapa (ar izmaiņām)

Plānotie maršruti un satiksmes intervāli pirmajai un otrajai attīstības kārtai redzami 4-8. tabulā. Trešā attīstības kārta sīkāk aprakstīta Pētījuma 4.5.5.3. sadaļā “1 520 mm dzelzceļa transporta pakalpojumu attīstības kārtas”.

4–8. TABULA. REGULĀRĀ INTERVĀLA GRAFIKS 1 520 MM REĢIONĀLAJĀ DZELZCEĻA MARŠRUTU TĪKLĀ

Līnija	No	Uz	Posms	Satiksmes intervāls (minūtes) no 2040. gada		Vilcienu pāri dienā		Piezīmes
				Pīķa stundās (minimālais intervāls slodzes virzienā)	**Ārpus pīķa stundām** (īsākais iespējamais intervāls abos virzienos)	**Pirmā kārta (2030. gads)**	**Otrā kārta (2035. gads)**	
RE20	Liepāja / Dobele	Daugavpils/ Rēzekne – Zilupe	Liepāja – Dobele	60	120	4	8	
			Dobele – Rīgas Centrālā stacija	60	120	4	10	
			Rīgas Centrālā stacija – Krustpils	60	120	12	14	
			Krustpils – Daugavpils	60	120	11	14	
			Daugavpils – Krāslava	60	120	6	8	
			Krustpils – Rēzekne	60	120	4	4	
			Rēzekne – Zilupe	120	120	2	4	Alternatīvi pārsēšanās uz autobusu
IRE20	Mažeiķi	Rīgas Centrālā stacija	Mažeiķi – Rīgas Centrālā stacija	120	240	2	4	Vilcienu apvienošana ar RE20 Jelgavā
IRE21	Jelgava	Šauļi	Jelgava – Šauļi	120	240	2-3	4	Ieteicamais variants, grafiks detalizēti nav pētīts
RE22	Daugavpils	Rēzekne	Daugavpils – Rēzekne	60	120	6	9	Daļēji apvienots ar IRE20 Viļņa – Daugavpils
RE10	Ventspils	Rīgas Centrālā stacija	Ventspils – Rīgas Centrālā stacija	60	120	4	9	
			Tukums – Rīgas Centrālā stacija	120	120	4	9	Atkarībā no nākotnes infrastruktūras posmā Tukums – Sloka un apmaiņas režīma
RE30/ IRE30	Rīgas Centrālā stacija	Valga – Tartu	Rīgas Centrālā stacija – Sigulda	60	120	12	12	
			Sigulda – Valmiera	60	120	8	12	
			Valmiera – Valga (– Tartu)	60	240	4	6	Pārrobežu maršruts var tikt pagarināts līdz Viru (iespējama vilcienu apvienošana Valgā)
R70/71	Rīgas Centrālā stacija	Gulbene / Krustpils	Rīgas Centrālā stacija – Pļaviņas	60	N/A	4	6	Elektrifikācijas gadījumā varētu apsvērt pagarinājumu līdz Pļaviņām vai Krustpilij, ja netiks izveidots galapunkts Aizkrauklē C
			Pļaviņas – Gulbene	60	N/A	3	5	
			Pļaviņas – Krustpils	120 / 60	120	–	4	
			Krustpils – Daugavpils	120 / 60	120	–	4	

Avots: Pētījuma Autori, balstoties uz Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījumu

Lai sasniegtu 4-8. tabulā doto regulārā intervāla grafiku, ir nepieciešami ieguldījumi papildu ritošā sastāva (EMU un BEMU) iegādē.

4.5.2.4 PIEPRASĪJUMS PĒC TRANSPORTA PAKALPOJUMIEM

Dzelzceļa pasažieru skaits (elektrificētajās un neelektrificētajās līnijas) RMA 2022. gadā bija 15,250 miljoni jeb 97% no kopējā Latvijas dzelzceļa tīkla pasažieru skaita un 100% no elektrificētā dzelzceļa tīkla pasažieru skaita. Pasažieru skaits Rīgas valstspilsētā bija 16% no visa RMA dzelzceļa pasažieru skaita. 4-9. tabulā ir parādīts pasažieru skaita sadalījums pa dzelzceļa līnijām.

Kā redzams no 4-9. tabulas datiem, lielākā daļa braucienu tiek veikti Rīgas piepilsētas dzelzceļa tīklā. No četriem esošajiem piepilsētas maršrutiem, kas sākas Rīgā, lielākais pasažieru skaita īpatsvars ir līnijā Rīga – Tukums, tai seko līnija Rīga – Aizkraukle un Rīga – Jelgava. Vismazākais pasažieru skaits elektrificētajos līniju posmos ir līnijā Rīga – Skulte – apmēram 2 miljoni pasažieru.

4–9. TABULA. PASAŽIERU SADALĪJUMS PA DZELZCEĻA LĪNIJĀM RMA UN VISĀ LATVIJĀ 2019.-2022. GADĀ

Dzelzceļa līnija	2019	2020	2021	2022
Elektrificētais piepilsētas tīkls (100% RMA)				
Rīga – Skulte	2 343 301	1 819 100	1 657 321	2 057 973
Rīga – Aizkraukle	4 599 078	3 169 832	2 684 157	3 864 630
Rīga – Tukums	6 579 727	4 504 027	4 033 579	5 478 179
Rīga – Jelgava	3 085 131	2 108 182	1 703 495	2 564 030
Kopā elektrificētais tīkls	16 607 237	11 601 141	10 078 552	13 964 812
Neelektrificētais tīkls (kopā Latvijā)				
Rīga – Rēzekne – Zilupe	220 956	144 241	131 432	217 521
Rīga – Krustpils	270 324	180 006	154 509	239 695
Rīga – Daugavpils	297 706	198 389	211 498	365 976
Rīga – Krāslava – Indra	0	382	14 392	23 101
Rīga – Gulbene	5 731	6 372	18 518	37 182
Rīga – Liepāja	34 424	28 720	24 568	40 825
Rīga – Lugaži	1 000 074	675 320	555 315	790 439
Lugaži – Valga	15 479	9 283	4 828	217 521
Kopā neelektrificētais tīkls	1 844 694	1 242 713	1 115 060	1 714 739
Pavisam kopā	**18 451 931**	**12 843 854**	**11 193 612**	**15 679 551**

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot ATD datus

Covid-19 izraisītās krīzes dēļ pasažieru skaits 2020. un 2021. gadā samazinājās, bet kopš 2022. gada atkal pieaug, taču joprojām nav sasniedzis 2019. gada līmeni.

No neelektrificētajiem maršrutiem kopumā visvairāk pasažieru ir virzienā uz Krustpili, tam seko maršruts Rīga – Sigulda – Lugaži – Valga.

30 dzelzceļa stacijās ar lielāko pasažieru skaitu 2022. gadā kopā tika apkalpoti 12,6 miljoni pasažieru jeb 80% no kopējā dzelzceļa pasažieru skaita Latvijā. Rīgas valstspilsētā atrodošās dzelzceļa stacijas (kopā 21, neskaitot Rīgas Centrālo staciju) 2022. gadā apkalpoja 2,8 miljonus pasažieru jeb 18% no kopējā dzelzceļa pasažieru skaita Latvijā.

Rīgas Centrālajā dzelzceļa stacijā iekāpušie pasažieri veidoja 31% no kopējā iekāpušo dzelzceļa pasažieru skaita Latvijā. Tas galvenokārt saistīts ar Rīgas valstspilsētas centru kā populāru galamērķi un Latvijas radiālo dzelzceļa tīklu, kur visi maršruti kursē caur Rīgas Centrālo dzelzceļa staciju.

Kopumā 28 no 30 lielākajām stacijām atrodas elektrificētajās piepilsētas līnijās. Starp tām ir tikai divas neelektrificētā tīkla stacijas (Sigulda un Daugavpils), un tās abas atrodas saraksta lejasgalā.

PV mērķis ir palielināt braucienu skaitu par 40%, salīdzinot ar esošo, tai skaitā: piepilsētas satiksmē par 80% (20% no kopējās tirgus daļas), palielināt sezonas atpūtas braucienu skaitu par 20% un citu braucienu skaitu par 20%. Rīgai tuvākajos posmos visās četrās piepilsētas dzelzceļa līnijās plānotais pieaugums ir no 22% līdz 91%.

Raugoties no šī brīža skatupunkta, paredzams, ka iepriekš minētais mērķis tiks sasniegts ar pirmajā attīstības kārtā (līdz 2030. gadam) plānotajiem dzelzceļa sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Detalizētas prognozes par

laika periodu pēc 2030. gada šobrīd nav pieejamas, bet ir iespējams prognozēt ikgadēju pasažieru skaita pieaugumu par 1-1,3%, izpildoties šādiem nosacījumiem:

- Baltijas valstīs pieaugs IKP, kā rezultātā palielināsies iedzīvotāju labklājība;
- Tiks pilnībā ieviesta iepriekš aprakstītā un uz piedāvājumu orientētā pakalpojumu koncepcija (pirmā kārta);
- Tiks uzlabota sasaiste starp dzelzceļu un citiem transporta veidiem, lai nodrošinātu integrētu pakalpojumu piedāvājumu;
- Telpiskās plānošanas un attīstības aktivitātes koncentrēsies teritorijās dzelzceļa un saistītā sabiedriskā transporta aprūpes areālā;
- Kopējā valsts transporta mobilitātes politika veicinās sabiedriskā transporta izmantošanu (tostarp ieviešot saprātīgus privātā autotransporta ierobežošanas pasākumus Rīgas valstspilsētā).
- Līdzīgs ikgadējais dzelzceļa satiksmes pieprasījuma pieaugums, pamatojoties uz izmaksu-ieguvumu analīzi un citiem pētījumiem, tiek prognozēts arī Rail Baltica dzelzceļa satiksmei[46].
- Plānotā ritošā sastāva kapacitāte ir 32 EMU, no kuriem 30 darbībā un 2 rezervē.
- Papildus iepriekš minētajam LDz plāno modernizēt dzelzceļa infrastruktūru, lai palielinātu pasažieru vilcienu maksimālo kustības ātrumu no pašreizējiem 120 km/h līdz 140 km/h:
    - Elektrificētajās līnijas Rīga – Jelgava un Rīga – Aizkraukle 2024. gadā;
    - Līnijas Rīga – Lugaži neelektrificētajā posmā Rīga – Cēsis un līnijas Rīga – Zilupe neelektrificētajā posmā Krustpils – Rēzekne līdz 2030. gadam.

Jaunais ritošais sastāvs un uzlabotā dzelzceļa infrastruktūra nodrošinās šādus uzlabojumus, kas veicinās pieprasījumu pēc dzelzceļa transporta pakalpojumiem (uzskaitīti prioritārā secībā):

- Būtiski uzlabota pieejamība personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām;
- Iespēja vēl vairāk samazināt brauciena laiku (ar elektrovilcieniem un palielinātu maksimālo ātrumu);
- Būtiski uzlabots pasažieru komforts (internets, gaisa kondicionēšana, moderni sēdekļi, pasažieru informācijas displeji vilcienos);
- Dzelzceļa sabiedriskā transporta pakalpojuma uzticamības pieaugums, pateicoties atjaunināt ajam ritošajam sastāvam;
- Iedzīvotāju un pasažieru drošības uzlabojumi (nožogojumu, pārvadu, jaunu peronu utt. nodrošināšana modernizētajos līniju posmos un stacijās).

4.5.3 1 520 MM DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS PAMATNOSACĪJUMI

Pašreizējā 1 520 mm dzelzceļa infrastruktūra un dzelzceļa tīkla telpiskais pārklājums tika radīts atbilstoši dzelzceļa infrastruktūras plānošanas principiem, kas bija vērsti uz kravu un pasažieru pārvadājumiem lielos attālumos, izņemot pilsētu teritorijas. Rezultāts ir nepietiekami elektrificēta dzelzceļa infrastruktūra un ierobežots dzelzceļa sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms ārpus pilsētām. Turklāt dzelzceļa tīkla caurlaides spēju ierobežo dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācijas noteikumi un signalizācijas principi (piemēram, vilcienu aizsardzības sistēma ALSN, bremzēšanas spēja, garo un smago kravas vilcienu paātrinājums).

Lai varētu nodrošināt ilgtspējīgus, videi draudzīgus un ērtus reģionālās nozīmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, kā arī veicinātu dzelzceļa kā sabiedriskā transporta mugurkaula attīstību Latvijā, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs LDz izvirzījis šādas prioritātes dzelzceļa infrastruktūras modernizācijā un attīstībā:

- Pasažieru infrastruktūras modernizācija;
- Vilcienu kustības ātruma palielināšana;
- Dzelzceļa tīkla elektrifikācija.

Papildu informācijai skatīt Pētījuma 2.6.2.2. sadaļu “Esošās dzelzceļa infrastruktūras modernizācija”.

[46] Avots: Rail Baltica darbības plāns 12/2018.

Šobrīd notiek Rail Baltica projekta ieviešana. Tas ietver Rīgas Centrālās stacijas kā galvenā savienojošā mezgla starp Rail Baltica tīklu un 1 520 mm dzelzceļa un pilsētas sabiedriskā transporta tīklu pārbūvi. Rīgas Centrālās stacijas pakāpeniskā rekonstrukcija rada īslaicīgu pieejamās peronu caurlaides spējas samazināšanos.

Rail Baltica projekta ieviešanas ietvaros tiek modernizēts arī līnijas posms Šķirotava – Rīgas Centrālā stacija – Imanta, lai nodrošinātu vienotu dzelzceļa koridoru cauri pilsētai (ieskaitot drošības pasākumus, piemēram, nožogošanu, esošās infrastruktūras atjaunošanu un jaunu gājēju un ceļu pārvadu izbūvi) un staciju pārbūvi visā maršrutā pēc mūsdienu standartiem (Torņakalns, Zasulauks, Imanta). Detalizēts piedāvāto izmaiņu apraksts ir pieejams Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma 4. sadaļā.

Rail Baltica ieviešanai Torņakalnā paredzēts veikt tuneļa izbūvi un Torņakalna stacijas peronus pārvietot tālāk uz ziemeļiem. Turklāt plānots izveidot jaunu 1 520 mm reģionālo pasažieru staciju Āgenskalnā (starp Torņakalnu un Zasulauku). Šī Pētījuma veikšanas laikā būvniecības stadiju plānošana (izņemot Rīgas Centrālo staciju) joprojām nav pabeigta. Tomēr Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma rezultāti liecina, ka esošie dzelzceļa pārvadājumi var tikt nodrošināti līdz Rīgas Centrālās stacijas pārbūves beigām, taču nav ieteicams ieviest papildu pakalpojumus 1 520 mm dzelzceļa tīklā pirms pēdējās kārtas sasniegšanas.

4.5.3.1 IESPĒJAMIE CAURLAIDES SPĒJAS IEROBEŽOJUMI

Kopumā Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma rezultāti liecina, ka ir reāli ieviest piedāvāto fiksētā intervāla kustības grafiku atbilstoši plānotajiem pasažieru un kravu pārvadājumu apjomiem (pētījumā minētie satiksmes apjomi pamatā atbilst pirmās un otrās attīstības kārtas mērķiem).

Taču Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma rezultāti liecina, ka, neveicot papildu infrastruktūras uzlabošanas pasākumus, ar piedāvāto pasažieru un kravas vilcienu pakalpojumu apjomu atbilstoši iesaistīto pušu prasībām (PV plāni un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja LDz noteiktās kravas jaudas prasības) caurlaides spējas robeža Rīgas Centrālajā stacijā un dzelzceļa līnijas posmā Rīga – Torņakalns tiks sasniegta vai pārsniegta. Tas galvenokārt ir saistīts ar šādiem ierobežojumiem:

- Rīgas Centrālās stacijas austrumu un rietumu pusē esošo pārmiju zonu projektēšana, kas izraisa daudzus potenciālus krustošanās konfliktus un ierobežo kustības grafiku un ikdienas darbības elastību;
- Pārmērīgi noslogots divsliežu ceļa posms pāri Daugavas tiltam;
- Ierobežots pārmiju šķērsošanas ātrums telpas ierobežojumu un esošās infrastruktūras dēļ;
- Lēnais kravas vilcienu darbības režīms ar papildu pielaidēm bremžu pārbaudei uz atklātas līnijas, lēnāks dīzeļvilcienu paātrinājums un kravas vilcienu kopējais garums.

Lai gan sākotnējais novērtējums rāda, ka izstrādātais pasažieru satiksmes modelis ir efektīvs veids, kā izmantot pieejamo jaudu ar esošo apjoma struktūru, iespējas veikt kravu pārvadājumus dienas laikā un īpaši sastrēguma stundās ir diezgan ierobežotas.

Šī iemesla dēļ ieteicams veikt infrastruktūras uzlabošanas pasākumus, lai nodrošinātu, ka potenciālos ierobežojošos faktorus var pēc iespējas minimizēt, lai sasniegtu šādus mērķus:

- Uzlabot kustības saraksta stabilitāti;
- Atbalstīt grafikos noteikto divvirzienu kustību pār Daugavas tiltu (nepieciešams, lai izmantotu jaudu un iekļautu galvenajā grafikā);
- Nodrošināt lielāku elastību kravas vilcienu kustības plānošanai dienas laikā;
- Nodrošināt plānoto satiksmi uz Daugavgrīvu divas reizes stundā;
- Veicināt pozitīvu ilgtermiņa pieprasījuma attīstību un nākotnes izmaiņas pakalpojumu modelī, kuras nav iespējams paredzēt.

Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījumā tika ieteikti šādi esošā un plānotā sliežu ceļu plānojuma uzlabojumi:

- Dubultais sliežu ceļš visā posmā Zasulauks – Bolderāja-1, lai nodrošinātu 30 minūšu pasažieru satiksmes intervālu līdz Bolderājai/Daugavgrīvai gan maksimuma stundās, gan pārējā laikā;
- Sliežu ceļu izkārtojuma izmaiņas Zasulauka stacijā, lai ļautu nākotnē izveidot divsliežu ceļu uz Daugavgrīvu;
- Trešais sliežu ceļš kravas vilcieniem starp Torņakalna un Zasulauka stacijām;

- Apvedceļa sliežu saglabāšana uz dienvidiem no Vagonu parka, lai nodrošinātu nepieciešamo bufera funkcionalitāti un lai paātrinātu kravas vilcienu kustību Rīgas Centrālajā stacijā (izmantojot speciālo kravas vilcienu sliežu ceļu X);
- Uzlabots sliežu ceļu plānojums Torņakalna stacijā, vēlams ar 1 520 mm tuneli, lai vilcieni no Zasulauka virzienā uz Rīgu varētu kursēt neatkarīgi no vilcieniem maršrutā Rīga – Jelgava;
- Iespēja Torņakalna stacijā nodrošināt garo kravas vilcienu kustības virziena maiņu maršrutā Jelgava – Torņakalns – Bolderāja/Daugavgrīva (atpakaļgaita, citas papildu iespējas);
- Uzlabots Rīgas Centrālās stacijas sliežu ceļu plānojums, lai atvieglotu līdz 850 m garu kravas vilcienu caurbraukšanu un izvairītos no papildu sastrēgumiem ierobežoto pārmiju ātruma dēļ;
- Esošās EBILOCK 950 bloķēšanas un signalizācijas sistēmas modernizācija vai nomaiņa un ekspluatācijas noteikumu pielāgošana, lai nodrošinātu iespēju aizņemt perona sliežu ceļu diviem vilcieniem vienlaikus;
- Papildu 1 520 mm pārmiju nodrošināšana darbībai viensliežu režīmā Rail Baltica būvniecības laikā (tiks saglabātas arī pēc tās) un divvirzienu kustības nodrošināšana visos līnijas posmos dzelzceļa pamattīklā (piemēram, arī posmā Zasulauks – Imanta – Priedaine);
- Zemitānu stacijas pārbūve, saglabājot visus caurejošos peronus un pārmiju zonas uzlabošana, paaugstinot iebraukšanas un izbraukšanas ātrumu;
- Līnijas posma Šķirotava – Bolderāja/Daugavgrīva elektrifikācija atjaunotās elektrifikācijas programmas ietvaros, lai uzlabotu garo un smago kravas vilcienu ekspluatācijas apstākļus un samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas blīvi apdzīvotos pilsētas rajonos.

Ņemot vērā plānoto pakalpojumu daudzumu un kvalitāti, šo pasākumu īstenošana ir būtiska Rīgas piepilsētas tīkla un iekšzemes pasažieru tīkla stabilai darbībai. Līdz ar to jānodrošina to īstenošana līdz desmitgades beigām (2030. gadam), lai nodrošinātu atdevi no jau veiktajām investīcijām un ilgtspējīgu 1 520 mm dzelzceļa transporta attīstību. Saskaņā ar pašlaik pieejamo informāciju, neveicot būtiskus caurlaides spējas uzlabojumus, 4-10. tabulā minētās satiksmes intensitātes palielināšana pār Daugavas tiltu nebūs iespējama. Šajā gadījumā būs nepieciešams papildu tilts pār Daugavu, kā arī attiecīgi uzlabojumi Torņakalna un Rīgas Centrālajā stacijā. Tā tas būtu gadījumā, ja otrās kārtas mērķis (15 minūšu satiksmes intervāls Rīgas pilsētā) tiktu attiecināts arī uz Daugavgrīvas virzienu (trešā kārta).

4–10. TABULA. NEPIECIEŠAMAIS DAUGAVAS TILTA ŠĶĒRSOŠANAS REIŽU SKAITS

Nr.	Maršruts	Satiksmes veids	Līnija	Šķērsošanas reizes stundā katrā virzienā		Piezīmes
				Pīķa stundās	Ārpus pīķa stundām	
5a	Rīga – Jelgava – Liepāja (pār Daugavas tiltu)	Kravas satiksme	FR	1	1	Maksimāli 11 vilcienu pāri dienā, laika nišas Rīga – Torņakalns (Zasulauks) izmanto arī vilcieni uz Daugavgrīvu (Tukumu)
5		Reģionālā satiksme	RE 20	1	0,5	
6		Piepilsētas satiksme	CT 2	4	2	
7	Rīga – Zasulauks – Bolderāja/ Daugavgrīva (pār Daugavas tiltu)	Kravas satiksme	FR	1	1,5~2	Laika nišas Rīga – Torņakalns (Zasulauks) izmanto arī vilcieni uz Jelgavu (Tukumu)
8		Piepilsētas satiksme	CT 12	2	2	Dīzeļvilcieni
9	Rīga – Zasulauks – Tukums (pār Daugavas tiltu)	Piepilsētas satiksme	CT 1	4	2	
9a		Kravas satiksme	FR	–	1	Maksimāli 4 vilcienu pāri dienā, izmanto arī vilcieni uz Daugavgrīvu
10		Reģionālā satiksme	RE 10	0,5	–	
16	Vilcienu skaits, kas šķērso Daugavas tiltu (uz Rietumiem no Rīgas Centrālās stacijas)			~ 13-14	~ 8,5	Atkarībā no kravas vilcienu skaita maksimuma stundā

Avots: Pētījuma Autori atbilstoši Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma datiem

4.5.3.2 DZELZCEĻA STACIJU ATTĪSTĪBA

Starptautiskās dzelzceļa stacijas

Ir būtiski, lai abu veidu dzelzceļa stacijās (starptautiskajās un reģionālajās) tiktu nodrošināta pēc iespējas labāka savstarpēja savienojamība ar vietējo sabiedrisko transportu (sabiedriskā transporta piedāvājuma sasniedzamība nelielā gājiena attālumā no perona, tai skaitā atbilstoša vide personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, bieža sabiedriskā transporta atiešana un pienākšana ne retāk kā vilcienu satiksme, savienojamība ar tramvaju, autobusu un trolejbusu).

Reģionālās dzelzceļa stacijas

Piepilsētas dzelzceļam blīvi apdzīvotās vietās raksturīgie apstāšanās attālumi ir 0,8 līdz 2 km robežās[47]. Reģionālajām dzelzceļa stacijām raksturīgais aprūpes areāls ir robežās no 800 līdz 1 000 m. Pilsētā vai metropoles areālā pietiekams sabiedriskā transporta pārklājums ir 600 līdz 800 m gājiena attālumā līdz tuvākajai dzelzceļa stacijai vai 400 līdz 500 m līdz tuvākajai sabiedriskā transporta pieturai (autobusam, trolejbusam vai tramvajam), nodrošinot regulāru reisu intervālu visas dienas laikā (22-24 stundas)[48].

Dzelzceļa pieturas punktu attālumi Rīgā un Pierīgā ir salīdzinoši nelieli. Tie pārsvarā nepārsniedz 3 km, tai skaitā blīvāk apdzīvotās vietās attālumi starp pieturām ir vēl mazāki.

Projekta "Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija" ietvaros ir paredzēta paaugstinātu pasažieru platformu izbūve 48 dzelzceļa staciju/pieturas punktu. Jaunās, paaugstinātās platformas ir papildu pasākums, kas atbalsta jauno elektrovilcienu ieviešanu ekspluatācijā, jo tiks būtiski uzlabota piekļuve dzelzceļa sabiedriskā transporta pakalpojumiem personām ar kustību traucējumiem, nodrošinot iekāpšanu vilcienā bez pakāpieniem, un nepieciešamības gadījumā izmantojot mobilo ratiņkrēslu rampu.

Rīgas valstspilsētas teritorijā tiks ierīkotas četrus papildu dzelzceļa pieturas punktus (skatīt Pētījuma 2.6.2.2. sadaļu "Esošās dzelzceļa infrastruktūras modernizācija").

Pētījuma Autori uzskata, ka ar atsevišķiem izņēmumiem (skatīt zemāk tekstā) šobrīd nav saskatāma nepieciešamība Rīgas valstspilsētā ierīkot jaunas dzelzceļa pieturas vietas papildus jau plānotajām pieturas vietām (ņemot vērā ritošo sastāvu, kas tiek izmantots pasažieru pārvadājumiem[49]), Tomēr, lai veicinātu turpmāko telpisko attīstību, ieteicams veikt papildu analīzi, lai noteiktu pārklājuma nepilnības dzelzceļa koridoros. Tajā jāiekļauj:

1) Definēšana/vienošanās par sabiedriskā transporta sasniedzamības kritērijiem Rīgas valstspilsētā un Pierīgā (vidējais attālums līdz tuvākajai dzelzceļa vai cita sabiedriskā transporta pieturai), izmantojot starptautiskos labas prakses piemērus.
2) Pasažieru dzelzceļa un sabiedriskā autotransporta (reģionālie autobusi, pilsētu sabiedriskais transports) pārklājuma analīze.
3) Sabiedriskā transporta pieejamības ģeotelpiskā analīze, ņemot vērā pašvaldību teritoriju plānojuma nosacījumus.
4) Prioritāšu noteikšana, balstoties uz iepriekš minētajiem analīzes soļiem.
5) Detalizēta sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījuma analīze un tehnisko risinājumu izstrāde konkrētām dzelzceļa pieturas punktu vietām.
6) Dzelzceļa pieturas punktu novietojuma sociāli-ekonomiskā analīze.

Lai samazinātu attālumu starp dzelzceļa pieturas punktiem un nodrošinātu sabiedriskā dzelzceļa transporta pieejamību Rīgas valstspilsētas papildu apkaimēm, Pētījuma Autoru ieskatā būtu lietderīgi izskatīt šādu papildu dzelzceļa pieturas punktu ierīkošanu Rīgas valstspilsētā (papildu informācijai skatīt Pētījuma 4.6.2. sadaļu "Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta sistēmas reforma"):

- Daugavgrīvas dzelzceļa pieturas punkta izbūve posmā Zasulauks – Bolderāja;
- Dzirciema dzelzceļa pieturas punkta posmā Zasulauks – Bolderāja;
- Ozolciema dzelzceļa pieturas punkta izbūve līnijā Rīga – Jelgava;
- Dzelzceļa pieturas punkta izbūve starp Rumbulas un Dārziņu pieturām līnijā Rīga – Aizkraukle, izvērtējot iespēju aizvietot esošos Rumbulas un Dārziņu dzelzceļa pieturas punktus ar jaunu pieturas punktu;

[47] Vācijas transporta pakalpojumu sniedzēju asociācija. https://www.mobi-wissen.de/Verkehr/S-Bahn
[48] Dati no Drēzdenes metropoles areāla transporta māsterplāna, 85.lpp. https://www.vvo-online.de/doc/VVO-Nahverkehrsplan.pdf
[49] Latvijā netiek izmantots ātrgaitas pilsētas dzelzceļš (angļu val. *light rail*), piemēram, kā Berlīnē vai citās Eiropas pilsētās. Šī transporta veida pieturas atrodas 0,3 km līdz 1 km attālumā viena no otras.

- Dzelzceļa pieturas izbūve starp Šmerli un Čiekurkalnu posmā Rīga – Sigulda;
- Dārzciema dzelzceļa pieturas punkta izveide līnijā Rīga – Aizkraukle (pagarinājums līdz Slāvu tilta 1 435 mm dzelzceļa stacijai);
- Dzelzceļa pieturas izbūve starp Zemitānu staciju un Rīgas Centrālo staciju.

Jāņem vērā, ka papildu dzelzceļa pieturas punktu ierīkošana palielinās pasažieru vidējo braukšanas laiku (standarta pieņēmums ir vidēji 1,5 minūtes uz katru papildu pieturu). Līdz ar to, katras jaunas dzelzceļa pieturas vietas aprūpes areāls ir jāsamēro ar neērtībām tiem pasažieriem, kas dzelzceļa sabiedriskā transporta satiksmē tās neizmanto. Tas ir sevišķi svarīgi dzelzceļa līnijās ar jauktu dzelzceļa sabiedriskā transporta satiksmi, kur papildu pieturas punktu ierīkošana palielinās ekspresu vilcienu braukšanas laiku (piemēram, uz Valku, Krustpili, Daugavpili, Liepāju un Ventspili). Tā rezultātā vidējais braukšanas laiks Rīgas piepilsētas dzelzceļa tīklā līnijās Rīga – Aizkraukle, Rīga – Jelgava un Rīga – Sloka – Tukums var nevis samazināties, bet pieaugt.

Galvenais izaicinājums ir nevis dzelzceļa pieturas punktu novietojums (tas varētu būt labāks, tai skaitā Rīgā, bet nav uzskatāms par kritisku), bet dzelzceļa pieturas punktu sasniedzamība (nepievilcīgas gājēju ietves, nepietiekams apgaismojums, dzelzceļa sliežu un autoceļu šķērsošana u.c.) un sabiedriskā transporta intermodalitātes nodrošināšana. Mazākām dzelzceļa pieturām (ārpus Rīgas) ne vienmēr ir piekļuve pa asfaltētu gājēju ceļu. Tas ir svarīgi, lai nodrošinātu mikromobilitātes pakalpojumu pieejamību dzelzceļa pieturas punktiem (*Kiss+Ride, Bike+Ride* u.c.).

4-21. attēlā ir dots Vācijas intermodālās dzelzceļa stacijas piemērs. Tas ir labs paraugs dzelzceļa un autobusu pieturu novietojumam, kur infrastruktūras novietojums nodrošina pēc iespējas mazāku pārsēšanās laiku starp sabiedriskā transporta veidiem. RMA daudzas dzelzceļa stacijas atrodas pilsētās, kur vēsturiskā apbūve neļauj novietot dažādu transporta veidu pieturas blakus vienu otrai.

Piemērs šim apgalvojumam ir ANMP ietvaros plānotā Višķu ielas mobilitātes punkta izveide Rīgas valstspilsētā, kas atradīsies vairāk nekā viena km attālumā no Šķirotavas dzelzceļa stacijas (papildu informācijai skatīt Pētījuma 4.7.1.1. sadaļu "Latvijas atveseļošanas un noturības mehānisma plānā iekļautie multimodālie transporta koridori"). RMA pilsētplānošanā nākotnē Pētījuma Autori iesaka iespēju robežās izvēlēties transporta infrastruktūras risinājumus, kas maksimāli veicina sabiedriskā transporta intermodalitāti.

4-21. ATTĒLS. INTERMODĀLĀS STACIJAS PIEMĒRS AR PLATFORMU AUTOBUSAM UN VILCIENAM

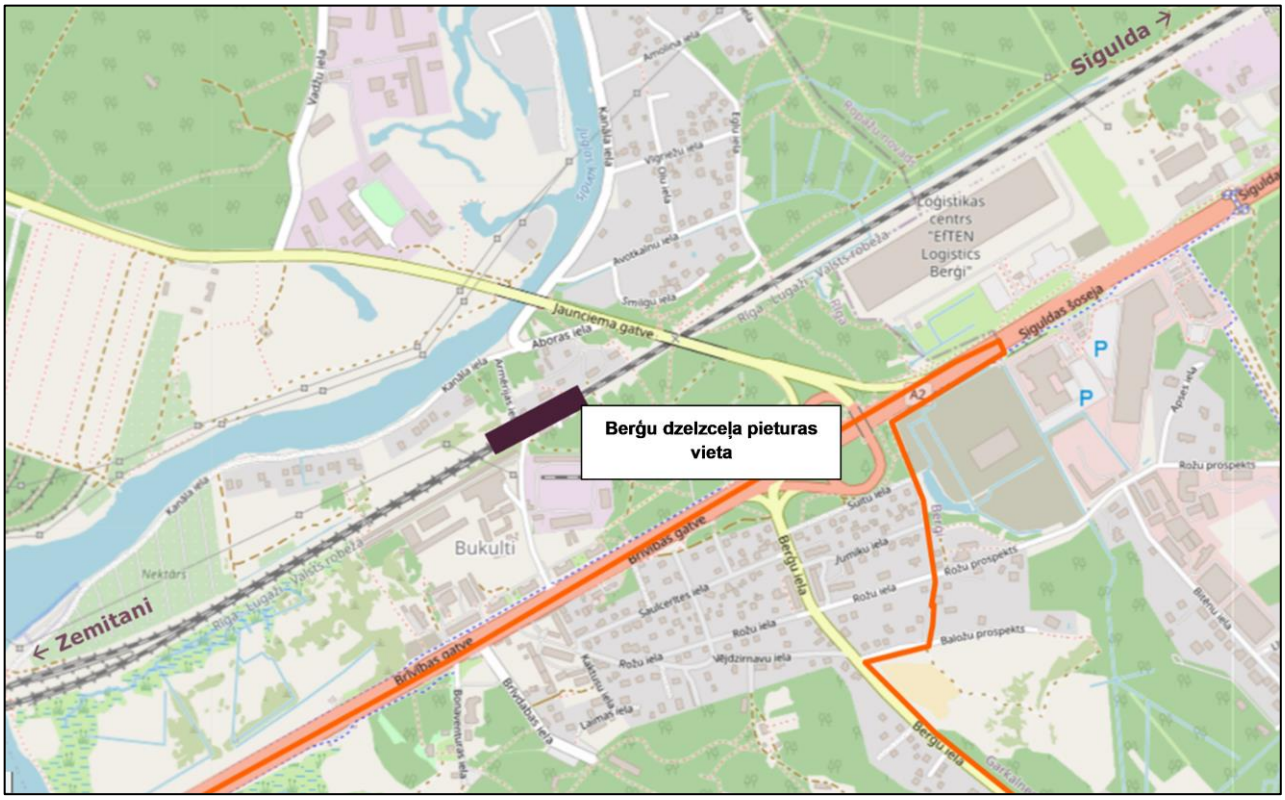
Avots: Deutsche Bahn AG/ Christian Bedeschinski 2022

4.5.3.3 PIEMĒRI JAUNU DZELZCEĻA STACIJU IZVEIDOŠANAI VAI PĀRCELŠANAI

Zemāk tekstā ir doti trīs piemēri dzelzceļa staciju/pieturas punktu aprūpes areāla paplašināšanai un papildu staciju izveidei. Zemāk minēto dzelzceļa staciju izveide nav paredzēta laika posmā līdz 2030. gadam, bet ir ieteicams šīs stacijas iekļaut turpmākajā plānošanas procesā (dzelzceļa attīstības otrajā un trešajā kārtā), tai skaitā veicot ekonomisko izvērtējumu un tehnisko priekšizpēti.

1. piemērs: Berģu dzelzceļa pieturas punkts

Saskaņā ar Rīgas valstspilsētas Transporta attīstības tematisko plānojumu ir paredzēts izveidot papildu dzelzceļa pieturas vietu Bukultu apkaimē netālu no A2 autoceļa (skatīt 4-22. attēlu). Šai teritorijai ir izstrādāts detālplānojums (ietver Rīgas valstspilsētas 1. tramvaja maršruta galapunkta pagarinājumu līdz Berģiem ar stāvparka ierīkošanu, bet neietver dzelzceļa pieturas vietas izbūvi). Šo mobilitātes punktu potenciāli varētu izmantot privātā autotransporta lietotāji, kas brauc uz Rīgu pa autoceļiem A1 "Rīga – Baltezers – Igaunijas robeža", A2 "Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža", A3 "Inčukalns – Valmiera – Igaunijas robeža", P1 "Rīgas robeža (Jaunciems) – Carnikava – Ādaži" un P2 "Juglas papīrfabrika – Upesciems".



4-22. ATTĒLS. BERĢU DZELZCEĻA PIETURAS VIETAS POTENCIĀLAIS NOVIETOJUMS

Avots: Pētījuma Autori

Berģu dzelzceļa pieturas punkta potenciāls:

- Savienojamība ar Rīgas valstspilsētas sabiedrisko transportu Juglas apkaimes virzienā;
- Savienojamība ar reģionālās nozīmes autobusu maršrutiem (savienojums ar Ādažu novadu);
- Bukultu aprūpes areāla (iedzīvotāju un uzņēmumu) apkalpošana;

Ņemot vērā, ka detālplānojumā nav analizēta dzelzceļa pieturas vietas izveide, ir jāveic papildu analīze, lai noskaidrotu transporta plūsmas sadalījumu starp dzelzceļa transportu un Rīgas valstspilsētas sabiedrisko transportu un noteiktu sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstības prioritātes. Ņemot vērā privātā autotransporta modālās pārneses potenciālu, priekšroka būtu dzelzceļa mobilitātes punkta izveidei, tālākā perspektīvā izskatot tramvaja līnijas pagarinājuma iespējas.

Stāvparka izveide Bukultu (Berģu) mobilitātes punktā galvenokārt apkalpotu aprūpes areālu ap mobilitātes punktu. Lai Bukultu mobilitātes punktu izmantotu modālās pārneses veicināšanai no privātā autotransporta uz sabiedrisko transportu plašākā RMA teritorijā, Pētījuma Autoru ieskatā Rīgas valstspilsētas pašvaldībai būtu jāīsteno sabiedrisko transportu stimulējošie pasākumi (piemēram, stāvvietu ierobežošana, zemo emisiju zonu noteikšana u.c.).

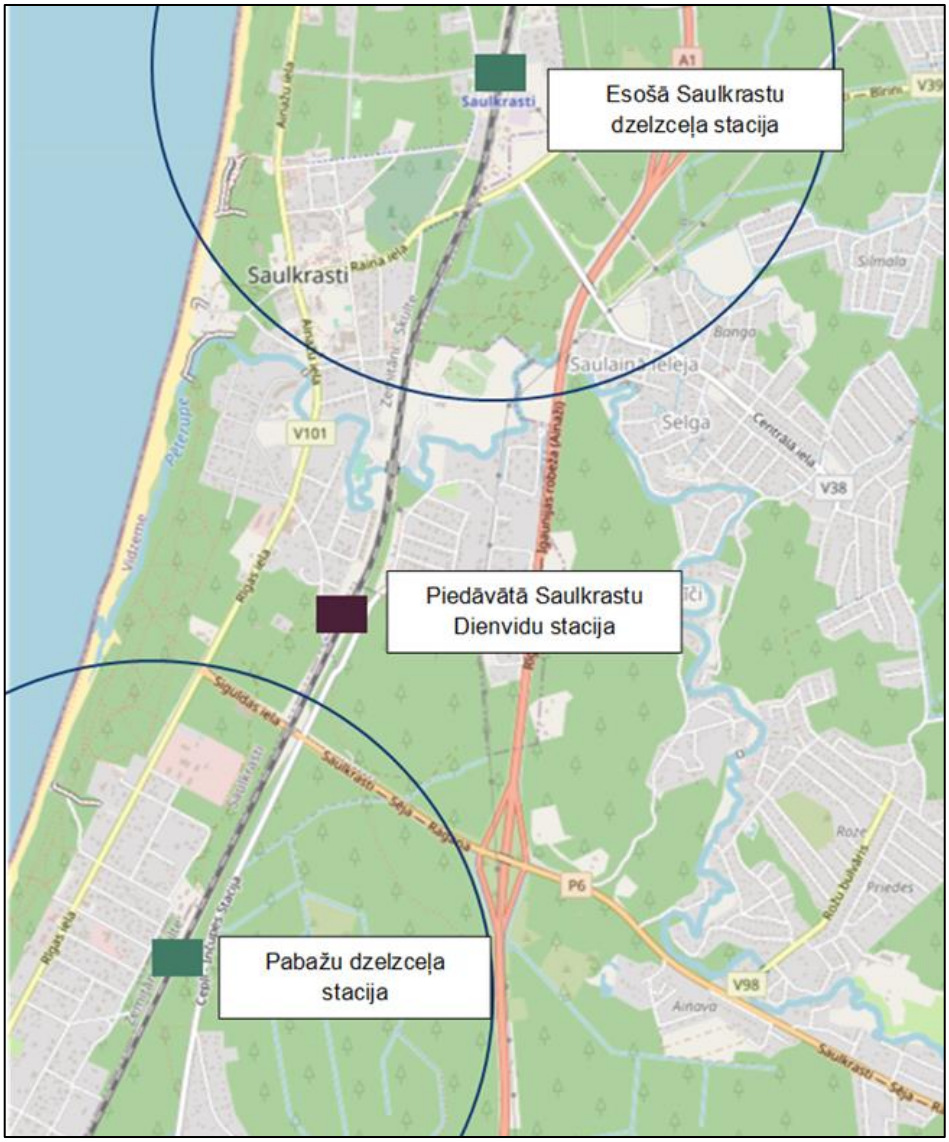
Sabiedriskā transporta pieejamības veicināšanas faktori, kas jāņem vērā mobilitātes punkta izveidē:

- Ērtas piekļuves nodrošināšana velobraucējiem un kājāmgājējiem, tai skaitā nodrošinot iespēju šķērsot autoceļu A2;
- Ērtas piekļuves nodrošināšana reģionālās nozīmes sabiedriskajam transportam (lai pēc iespējas samazinātu tranzīta laiku mobilitātes punktā).

2. piemērs: Saulkrastu dzelzceļa stacijas pārcelšana uz pilsētas dienvidiem

Pētījuma Autoru ieskatā ir lietderīgi izvērtēt Saulkrastu dzelzceļa stacijas novietojumu, lai veicinātu dzelzceļa sabiedriskā transporta izmantošanu Rīgas – Skultes līnijā (dzelzceļa līnija ar šobrīd viszemāko pasažieru apgrozījumu).

Esošā dzelzceļa stacija atrodas uz ziemeļiem no pilsētas centra, un apmēram 3 km attālumā no šīs dzelzceļa stacijas atrodas Pabažu dzelzceļa stacija. Zemāk pievienotajā 4-23. attēlā ir redzams abu dzelzceļa staciju aprūpes areāls 1 km rādiusā. Salīdzinot šos aprūpes areālus, var secināt, ka aprūpes areāla palielināšanai būtu lietderīgāk izbūvēt jaunu dzelzceļa staciju, kas atrodas starp minētajām dzelzceļa stacijām, un slēgt abas esošās stacijas. Ir nepieciešama papildu izpēte, lai nodrošinātu piebraucamo ceļu un citas infrastruktūras pieejamību jaunbūvējamai dzelzceļa stacijai.



4-23. ATTĒLS. SAULKRASTU DIENVIDU DZELZCEĻA STACIJAS POTENCIĀLAIS NOVIETOJUMS

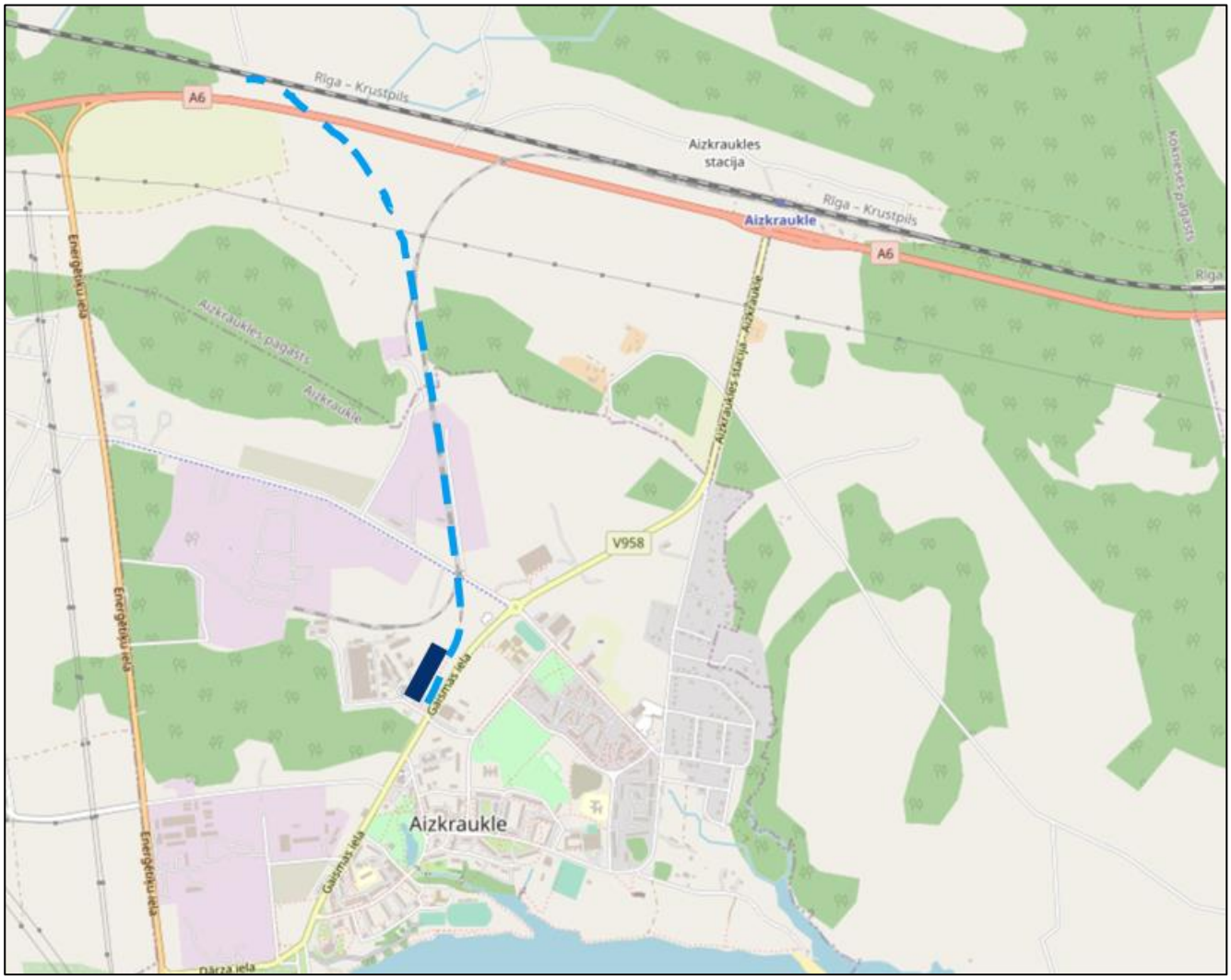
Avots: Pētījuma Autori

Saulkrastu centrā ir pieejams reģionālās nozīmes autobusu transports, bet ērtāka piekļuve dzelzceļa transportam samazinātu vidējo braukšanas ilgumu un veicinātu dzelzceļa sabiedriskā transporta izmantošanu.

3. piemērs: Dzelzceļa stacijas izveide Aizkraukles pilsētas centrā

Aizkraukles pilsēta ir elektrificētās dzelzceļa līnijas Rīga – Aizkraukle galapunkts. Pilsēta ir reģionālas nozīmes attīstības centrs, kurā dzīvo apmēram 7 500 iedzīvotāju. Aizkraukles dzelzceļa stacija atrodas apmēram 2,7 km attālumā no pilsētas centra, no kura tiek nodrošināta pievedošā reģionālās nozīmes autobusu satiksme līdz autoostai.

Esošā dzelzceļa stacija neatrodas pietiekami tuvu pilsētai, lai uz to varētu iet ar kājām (alternatīva iespēja ir izmantot velotransportu). Vidēja termiņa risinājums ir izmantot pilsētas centrā esošo privāto dzelzceļa atzaru dzelzceļa sabiedriskā transporta vajadzībām, attiecīgi izveidojot dzelzceļa staciju pilsētas centrā (skatīt 4-24. attēlu). Tas dotu iespēju efektīvāk izmantot Rīgas – Aizkraukles dzelzceļa līniju, turklāt braukšanas ilgums līdz Rīgai būtu pasažieriem pievilcīgs arī ar parastajiem vilcieniem (nav nepieciešams izmantot ekspreša vilcienus).



4-24. ATTĒLS. AIZKRAUKLES DZELZCEĻA STACIJAS POTENCIĀLAIS NOVIETOJUMS PILSĒTAS CENTRĀ

Avots: Pētījuma Autori

Labās prakses piemērs: Līdzīgs projekts šobrīd tiek īstenots Vācijas Munchebergas pašvaldībā, kur iedzīvotāju skaits ir 7 000[50]. Tā ir Berlīnes apkaime Ostbahn dzelzceļa līnijas tuvumā, kas savieno Berlīni un Kostrzrinu Polijā. Šo pētījumu ir pasūtījusi Brandenburgas reģionālā pašvaldība un attiecīgi iekļāvusi savā investīciju programmā.

[50] Pieejams vietnē: https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Potenzialuntersuchung%20zur%20Strecken-%20und%20Haltereaktivierung%20-%20komplett_aktualisiert.pdf

4.5.4 PASAŽIERU RITOŠĀ SASTĀVA MODERNIZĀCIJA

4.5.4.1 RITOŠAIS SASTĀVS ELEKTRIFICĒTAJĀS LĪNIJĀS

Esošajās elektrificētajās līnijās izmantotais ritošais sastāvs 2023. un 2024. gadā pakāpeniski tiks aizstāts ar 32 Škoda ražotajiem EMU. Ritošais sastāvs ir sagatavots, lai nākotnē to varētu pārveidot lietošanai no 25 kV vilces barošanas avota. Kopējā sēdvietu ietilpība šobrīd ir pietiekama, lai nodrošinātu ērtu satiksmi pīķa stundās saskaņā ar plānoto grafiku:

- Pieejamais sēdvietu skaits vairumā gadījumu būs pietiekams, izņemot līniju Rīga – Sloka (spēcīga sezonalitāte un pīķa stundu pieprasījums atkarībā no gadalaika);
- Posmā ar vislielāko noslogojumu (Imanta – Zasulauks – Rīgas Centrālā stacija) noteiktā apjomā daļā posma būs pieejami arī citi reisi (Rail Baltica reģionālie ātrvilcieni, vilcieni Jelgava – Rīga, vilcieni Bolderāja/ Daugavgrīva – Rīga).

Tādējādi ritošā sastāva parka palielināšana no kapacitātes un pieprasījuma viedokļa ir otrā prioritāte, kas jāņem vērā laika periodā no 2030. līdz 2040. gadam (piemēram, ja tiek saīsināti reisu intervāli tīkla ārējos posmos).

Tomēr tehnisku iemeslu dēļ uz ierobežotu laiku būs nepieciešams papildu ritošais sastāvs, jo pašreizējā divu vilcienu rezerve ir pārāk maza, lai nākotnē tos izmantotu papildu darbu veikšanas laikā (agregātu pārbūve uz 25 kV, aprīkošana ar ERTMS).

4.5.4.2 RITOŠĀ SASTĀVA NOMAIŅA NEELEKTRIFICĒTAJĀS LĪNIJĀS

Esošais pasažieru dīzeļvilcienu parks ir sasniedzis sava darbmūža beigas, un tāpēc atbilstoši PV priekšlikumam līdz 2030. gadam tas ir steidzami jānomaina (klases DR1A, DR1AM ar pirmo prioritāti). Viens no iemesliem ir ierobežotā rezerves daļu pieejamība. Atbilstoši vides aizsardzības mērķiem ir lietderīgi ieviest ekspluatācijā bezemisiju vilcienus, lai tie kursētu neelektrificētajās līnijās. Galīgais lēmums par izmantojamo piedziņas tehnoloģiju ārpus RMA pašlaik vēl nav pieņemts (papildu informācijai skatīt Pētījuma 2.6.2.4. sadaļu “Bezemisiju dzelzceļa pārvadājumu infrastruktūra un ritošais sastāvs”).

Ricardo Nederland B.V. pētījumā tiek pieņemts, ka BEMU vilcieni tiks paredzēti duāla sprieguma (3 kV līdzstrāva un 25 kV maiņstrāva) izmantošanai[51]. Pētījuma Autoriem zināms, ka visi līdz šim Eiropas tirgū piegādātie akumulatoru vilcieni, tai skaitā Lietuvas valsts dzelzceļa uzņēmuma pasūtītie 1 520 mm dzelzceļa infrastruktūras akumulatoru vilcieni, ir paredzēti vienam spriegumam (vai vismaz ne vienlaikus maiņstrāvai un līdzstrāvai). BEMU vilcienu aprīkošana ar duālo spriegumu palielinās vilcienu izmaksas. Turklāt paredzams, ka tas samazinās vilces barošanas avota akumulatoram pieejamo vietu. Tāpēc ir ieteicams rūpīgi izvērtēt šādas prasības ietekmi, un vai tā ir tehniski un ekonomiski iespējama.

Saskaņā ar LDz plāniem jaunos līniju posmus paredzēts elektrificēt ar 25 kV maiņstrāvu. Arī Izvērtējumā par bezemisiju vilcienu vilces tehnoloģijām ieteiktajām kontakttīklu salām tiek paredzēts izmantot šo sprieguma veidu. Šī Pētījuma tapšanas laikā vēl nav pieņemta stratēģija par Rīgas dzelzceļa mezgla elektrifikācijas pāreju uz 25 kV maiņstrāvu (lai gan tiks sagatavoti jauni kontakttīkla posmi vēlākai sprieguma maiņai).

Ņemot vērā nenoteiktību attiecībā uz ūdeņraža piegādes izmaksām, akumulatoru-elektriskā risinājuma augstāku efektivitāti un iespēju gūt labumu no turpmākas tīkla elektrifikācijas ritošā sastāva dzīves cikla laikā, akumulatoru elektrovilcieni ir ilgtspējīgāks risinājums, ja tiek nodrošināta viena sprieguma elektrifikācija un Aizkraukles – Krustpils līnijas posma elektrifikācija ar 25 kV spriegumu, kā arī papildus nepieciešamā uzlādes infrastruktūra un kontakttīkla salas.

Iepriekš minēto apstiprina salīdzinājums ar līdzīgiem pētījumiem, piemēram, vilces jaudas izvēle Prignicas ekspresim (Prignitz-Express)[52]. Atbilstoši šī pētījuma izmaksu-ieguvumu analīzes rezultātiem izdevīgāk ir izmantot BEMU, neskatoties uz ieteikumu elektrificēt apmēram 2/3 no visas 150 km garās dzelzceļa līnijas.

[51] Ricardo Nederland B.V. pētījums, 1. daļa, 3. nodaļa un 2. daļa, 3. nodaļa.
[52] Summary Alternative Propulsion Prignitz Express, VBB/Ramboll, 2022.

4.5.5 1 520 MM DZELZCEĻA PAKALPOJUMU UN INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBA

Šajā sadaļā ir dotas 1 520 mm dzelzceļa tīkla attīstības prioritātes. Pamatojoties uz vispārīgiem principiem, aprakstīta ieteicamā attīstība katram dzelzceļa koridoram RMA ietvaros.

4.5.5.1 DZELZCEĻA STACIJU ATTĪSTĪBAS VISPĀRĪGIE PRINCIPI

Reģionālo staciju attīstībā jāievēro šādi principi:

- Jāapsver iespēja slēgt pieturas punktus ar mazāk nekā 100 pasažieriem, lai samazinātu brauciena laiku, taupītu enerģiju un optimizētu infrastruktūras uzturēšanas izmaksas. Šādu pieturas punktu slēgšanas analīze ir jāveic kontekstā ar iespējām palielināt pieturas pieejamību un tās aprūpes areālu. Pirms pieturas slēgšanas jāizstrādā sabiedriskā transporta aizvietošanas koncepcija (autobusu satiksme vai alternatīvi mobilitātes pakalpojumi);
- Jānodrošina pieeja stacijām/pieturas punktiem pa apgaismotiem gājēju celiņiem un veloceļiem;
- Jānodrošina velosipēdu novietošanas iespējas katrā dzelzceļa stacijā/pieturas punktā;
- Jāattīsta Kiss+Ride iespējas katrā stacijā/pieturas punktā, tostarp taksometriem un alternatīviem transporta pakalpojumiem pēc pieprasījuma;
- Jānodrošina pietiekams platformas garums, lai varētu uzlabot pakalpojumu. Līniju posmos ar intensīvu satiksmi jānodrošina 220 m gari peroni, lai varētu izmantot dubultās vilces EMU/BEMU reģionālos vilcienus. Visas stacijas/pieturas punkti Rīgas valstspilsētā un RMA jāprojektē tā, lai peronus nākotnē varētu pagarināt līdz 220 m;
- Mezgla stacijās jānodrošina piekļuve sabiedriskajam transportam nelielā, kājāmgājējiem ērtā attālumā, turklāt priekšroka dodama lielākiem mobilitātes punktiem;
- Jāizveido stāvparki stacijās/pieturas punktos ar attālumu vismaz 20 km līdz pilsētas centram. Priekšroka dodama stacijām/pieturas punktiem pie vietējiem attīstības centriem vai nozīmīgu autoceļu tuvumā, kas paplašina dzelzceļa aprūpes areālu, jo šīs vietas būs pasažieriem vispievilcīgākās (tai skaitā vietējo pakalpojumu pieejamība stacijā/pieturas punktā un ap to);
- Jāturpina uzlabot savstarpējā savienojamība ar Rīgas valstspilsētas sabiedrisko transportu (autobusiem, trolejbusiem un tramvajiem), nodrošinot vismaz vienu papildu pieeju katrā dzelzceļa satiksmes virzienā, nodrošinot tiešāku piekļuvi Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīklam bez nepieciešamības pārsēsties Rīgas Centrālajā stacijā. Tas ļautu paplašināt dzelzceļa pasažieru satiksmes aprūpes areālu un veicinātu dzelzceļa līnijām piegulošo piepilsētu zonu attīstību, kā arī palielinātu sabiedriskā transporta sistēmas ilgtspēju dzelzceļa, autoceļu un sabiedriskā transporta tīkla darbības traucējumu gadījumā.

Ieteicams izstrādāt dzelzceļa staciju māsterplānu, kas iekļauj visas stacijas RMA teritorijā, detalizēti nosakot prasības, plānus, realizācijas posmus un ieviešanas grafikus, saskaņojot tos ar plānotajām izmaiņām/uzlabojumiem Rail Baltica stacijās.

4.5.5.2 DZELZCEĻA TRANSPORTA PAKALPOJUMU ATTĪSTĪBAS VISPĀRĪGIE PRINCIPI (1 520 MM)

Lai panāktu, ka dzelzceļš kļūst par transporta sistēmas mugurkaulu Rīgas valstspilsētā, RMA un visā Latvijā, jānodrošina, lai dzelzceļa satiksme atbilstu visu mērķa grupu, kas izmanto sabiedrisko transportu, mobilitātes prasībām. Tas ir jāpanāk, izmantojot zemāk aprakstītos elementus:

Vispārīgie principi:

- Jānodrošina, ka dzelzceļš ir ātrākais transporta veids, kas nodrošina savienojumus lielākos attālumos;
- Piedāvājumam jābūt strukturētam katrā dzelzceļa koridorā (pieturvietu shēma un braukšanas ātrums lēnajiem un ātrajiem reisiem), lai nodrošinātu nelielu brauciena laiku visos attiecīgajos tirgus segmentos (piepilsētas un reģionālajos pārvadājumos);
- Jāsaskaņo kustības grafiki, lai nodrošinātu ērtu pārsēšanos no viena sabiedriskā transporta veida citā;
- Ja ir pietiekams pieprasījums, jānodrošina uz piedāvājumu orientēts pakalpojumu modelis ar biežu satiksmi visas dienas garumā, lai nodrošinātu nepieciešamo elastību un pieskaņotos citu transporta veidu (piemēram, tramvaju un autobusu) kustības grafikam.

1 520 mm piepilsētas dzelzceļa satiksmes attīstība:

- Piepilsētas dzelzceļa satiksmei jāizmanto integrētais regulārā intervāla grafiks;

- Satiksmes grafikam jānodrošina 15 minūšu kustības intervāls katrā līnijā, kas iebrauc/izbrauc no Rīgas valstspilsētas teritorijas un tās iekšienē, sākotnēji vismaz pīķa stundās, bet nākotnē visas dienas garumā. Tas ļaus nodrošināt satiksmi katrā Rīgas dzelzceļa stacijā/pieturas punktā, kā arī intensīvi izmantotajās dzelzceļa stacijās/pieturas punktos ārpus Rīgas valstspilsētas teritorijas un katrā pārsēšanās (mobilitātes) punktā Rīgas valstspilsētā četras reizes stundā;
- Visās piepilsētas dzelzceļa stacijās/pieturas punktos ārpus Rīgas valstspilsētas RMA ietvaros jānodrošina 30 minūšu kustības intervāls;
- Visās piepilsētas dzelzceļa līnijās kā maksimālais kustības intervāls jānosaka 30 minūtes.

Lai izpildītu iepriekš minētos mērķus, ir jāveic būtiska dzelzceļa infrastruktūras modernizācija Rīgas valstspilsētas teritorijā, realizējot virkni darbu papildus šobrīd īstenotajiem un plānotajiem dzelzceļa rekonstrukcijas projektiem. Modernizācija veicama trīs kārtās:

- 1. kārtā (ja iespējams, līdz 2030. gadam, atbalsta pasākumu ar zemu prioritāti realizācija varētu tikt atlikta līdz 2035. gadam) dzelzceļa satiksmes modelis būtu jāveido tā, lai varētu tikt realizēts Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījumā piedāvātais satiksmes modelis. Šis satiksmes modelis ir pamats, lai attīstītu savienojamību ar Rail Baltica un vietējo sabiedrisko transportu;
- 2. kārtā (līdz 2035. gadam) jāievieš papildu pakalpojumi (satiksmes modeļa nepilnību novēršana), kā iepriekš norādīts, veicot papildu nepieciešamos ieguldījumus infrastruktūrā;
- 3. kārtā (līdz 2040. gadam un vēlāk) ir jāpilnveido dzelzceļa satiksmes modelis, lai ieviestu 15 minūšu intervāla grafiku visā Rīgas piepilsētas dzelzceļa tīklā. Šis mērķis pārsniedz Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījumā paredzēto, un, lai to sasniegtu, būs nepieciešami būtiski papildu ieguldījumi plānotās dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošināšanai.

Iepriekš minēto kārtu īstenošanai ir jāveic nepieciešamo infrastruktūras uzlabojumu izpēte. Šie uzlabojumi ir jāpamato ar detalizētu satiksmes pieprasījuma izpēti, kas balstīta uz transporta modeli (Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma aktualizācija kopā ar izmaksu – ieguvumu analīzi).

1 520 mm reģionālās dzelzceļa satiksmes attīstība:

1 520 mm reģionālā dzelzceļa satiksme jānodrošina, izmantojot integrētā regulārā intervāla grafiku katrai līnijai ar regulāru atiešanas biežumu katrā līnijas posmā. RMA ietvaros ir jānosaka vienas stundas kustības intervāls. Ārpus RMA šo intervālu var palielināt, pieaugot attālumam no Rīgas un ņemot vērā pasažieru pieprasījumu. Reģionālā dzelzceļa satiksme jānodrošina papildus piepilsētas reisiem. RMA ietvaros reģionālās satiksmes vilcieniem ir jāapstājas tikai Rīgas Centrālajā stacijā un intermodālajās dzelzceļa stacijās.

Pirmās kārtas ietvaros (līdz apmēram 2030. gadam) varētu izskatīt iespēju līnijā Rīga – Jelgava un varbūt arī Rīga – Sigulda reģionālajai satiksmei izmantot piepilsētas satiksmes atiešanas laikus, lai maksimāli izmantotu pieejamo infrastruktūras jaudu, aizstājot piepilsētas dzelzceļa pakalpojumus. Šajā gadījumā, izvērtējot šāda lēmuma priekšrocības un trūkumus, mazākās pieturās vilcieni varētu nepieturēt, lai nodrošinātu sākotnēji paredzētos ātros savienojumus. Tādu pašu principu varētu piemērot arī dzelzceļa satiksmei līnijā Rīga – Liepāja.

4.5.5.3 1 520 MM DZELZCEĻA TRANSPORTA PAKALPOJUMA ATTĪSTĪBAS KĀRTAS

1. kārta (līdz 2030. gadam)

- Jāievieš integrētā regulārā intervāla grafiks ikdienas mobilitātes pakalpojumiem visas dienas garumā ar Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījumā norādīto vilcienu kustības intervālu un jānodrošina diametrālās līnijas saskaņā ar Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījumu;
- Piepilsētas tīklam jānodrošina pietiekami ātri pamata savienojumi, tai skaitā tiešie savienojumi, šķērsojot Daugavu, un pārsēšanās savienojumi Rīgas Centrālajā stacijā, Zasulaukā, Zemitānos un Torņakalnā;
- Maksimālajam kustības intervālam jābūt 30 minūtes ārpus pīķa stundām un 15 minūtes pīķa stundās pie nosacījuma, ja ir pietiekams pieprasījums. Pasažieru skaita palielināšanai ir jāiekļauj arī dzelzceļa posmi ar mazāku pieprasījumu, lai veicinātu biežākus reisus. Stipri noslogotos posmos pīķa stundu kapacitātes palielināšanai var palielināt sēdvietu skaitu vilcienos (piemēram, divu EMU savienošana un garāku EMU izmantošana). Visos līniju posmos jānodrošina regulārs, uz piedāvājumu orientēts un pievilcīgs pakalpojums katru dienu un visas dienas garumā;
- Attiecībā uz reģionālajiem ekspreša reisiem Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma rezultāti var tikt uzskatīti par mērķi, kas jāsasniedz līdz 2030. gadam. Otrajā kārtā reisu skaits pakāpeniski

jāpalielina atkarībā no pieprasījuma. Uzdevums ir pīķa stundās visās dzelzceļa līnijās nodrošināt reģionālo satiksmi reizi stundā. Tas nodrošinātu RMA savienojamību ar visiem reģionālajiem attīstības centriem. Kopējam satiksmes apjomam jābūt atkarīgam no pieprasījuma. Ir jānodrošina uz piedāvājumu orientēta integrētā regulārā intervāla satiksme, ciktāl tā ir pamatota ar pieprasījumu (garāki intervāli un pakalpojumu pārtraukumi ārpus pīķa stundām);

- Jānodrošina savienojumi ar starptautisko dzelzceļa transportu Rīgas Centrālajā stacijā un ātri savienojumi ar iekšzemes sabiedrisko transportu (piepilsētas un reģionālo), izveidojot integrētā regulārā intervāla grafikus, kā aprakstīts Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījumā;
- Jānodrošina vienots tarifs visiem RMA sabiedriskā transporta veidiem, lai pasažieriem atvieglotu braucienu plānošanu un biļešu iegādi;
- Jāparedz integrētais tarifs ārpus RMA vismaz tiem reģionālās nozīmes autobusu reisiem, kas savienoti ar dzelzceļu, un reģionālās nozīmes autobusu satiksmei reģionālajos attīstības centros;
- Jānodrošina vienota biļešu iegāde tālsatiksmes un starptautiskajiem transporta pakalpojumiem;
- Šajā kārtā jāuzsāk mobilitātes punktu izveide.

2. kārta (līdz 2035. gadam)

- Jānovērš atlikušie trūkumi integrētā regulārā intervāla grafikā. Tas ietver piepilsētas un reģionālo ekspresu satiksmi;
- Jāpaplašina dzelzceļa telpiskais pārklājums un dzelzceļa pakalpojumu pieejamība, veicot papildu staciju izveidi un staciju pārvietošanu. Šajā kārtā ir jāpabeidz mobilitātes punktu izveide;
- Jāpabeidz novecojušā ritošā sastāva nomaiņa, kas galvenokārt ietver dīzeļvilcienu nomaiņu. Tā rezultātā visi dzelzceļa sabiedriskā transporta pakalpojumu veidi nodrošinās mūsdienu prasībām atbilstošu pasažieru komfortu un pieejamību personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

3. kārta (līdz 2040. gadam un vēlāk)

- Jāapsver dzelzceļa satiksmes biežuma palielināšana RMA atbilstoši iepriekš minētajiem principiem, tai skaitā 15 minūšu integrētā regulārā intervāla grafika ieviešana visos Rīgas piepilsētas dzelzceļa līniju posmos. Ir pakāpeniski jāpalielina kustības biežums reģionālajās dzelzceļa līnijās, lai sasniegtu vismaz Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījumā izvirzītos mērķus;
- Ņemot vērā pieprasījuma analīzes un izmaksu-ieguvumu analīzes rezultātus, 1 520 mm dzelzceļa tīklam varētu pievienot īsus papildu atzarus, lai nodrošinātu tiešus dzelzceļa savienojumus (piemēram, Aizkrauklē un Ādažos). Tas radītu papildu pieprasījumu pēc dzelzceļa sabiedriskā transporta pakalpojumiem un attiecīgi paaugstinātu palielinātā satiksmes biežuma (reisu skaita) efektivitāti (vilcienu piepildījumu).

4.5.5.4 1 520 MM DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBAS PRIORITĀTES

1. kārta (līdz 2030. gadam)

Ilgtspējīgs dzelzceļa transporta tīkls ir atkarīgs no pieejamās infrastruktūras. Tāpēc infrastruktūra Rīgas dzelzceļa mezglā un RMA kopumā ir ļoti svarīga visa dzelzceļa tīkla sekmīgai darbībai. Dzelzceļa transporta pakalpojumu nākotne būs atkarīga no jau iesākto infrastruktūras projektu pabeigšanas, tāpēc līdz 2030. gadam ir jāīsteno šādi visaugstākās prioritātes pasākumi:

- Jāveic infrastruktūras uzlabojumi posmā Šķirotava – Rīgas Centrālā stacija – Torņakalns – Imanta, lai nodrošinātu vienotu un Eiropas standartiem atbilstošu koridoru. Lai caurlaides spēja tiktu izmantota pēc iespējas labāk, ir jāīsteno arī Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījumā ierosinātie uzlabojumi (tai skaitā divsliežu ceļš posmā Zemitāni – Bolderāja/Daugavgrīva, lielāki pārmiju darbības ātrumi Torņakalnā u.c.);
- Jānodrošina, ka vilces elektroapgādes modernizācija jau elektrificētajos posmos tiek pabeigta līdz 2030. gadam, lai nodrošinātu piepilsētas satiksmes darbību un veicinātu turpmāku reģionālo un iekšzemes pārvadājumu paplašināšanu ar BEMU. Nepieciešams veikt papildu izpēti, lai izstrādātu sprieguma maiņas stratēģiju jau elektrificētajās līnijās (vai un kad tā tiks veikta). Nākotnes mērķim vajadzētu būt pēc iespējas ātrāk nodrošināt vienotu elektroapgādes sistēmu ar vienu spriegumu (25 kV). Jānodrošina arī savlaicīga EMU (un BEMU) ritošā sastāva pieejamība, kas spēj darboties ar izvēlēto spriegumu (jāveic jauno Škoda vilcienu pārbūve darbībai duālā sprieguma režīmā, jo pašlaik tie nodrošina darbību tikai ar 3 kV spriegumu);

- Jāīsteno posma Zemitāni – Bolderāja/Daugavgrīva elektrifikācija, kā arī posma Aizkraukle – Krustpils elektrifikācija.

Ņemot vērā ievērojamo būvdarbu apjomu un investīcijas, kas nepieciešamas 1 520 mm dzelzceļa tīkla modernizācijai paralēli Rail Baltica izbūvei, visas pārējās investīciju aktivitātes jāīsteno otrajā kārtā, kas nozīmē to īstenošanu pēc 2030. gada.

2. kārta (līdz 2035. gadam)

Otrajā kārtā ir iekļautas visas investīcijas, kas nepieciešamas, lai izveidotu pievilcīgu, uzticamu un drošu dzelzceļa satiksmi kā sabiedriskā transporta sistēmas mugurkaulu RMA (un visā Latvijā) papildus pirmajā kārtā plānotajiem pasākumiem ar caurlaides spējas ierobežojumiem Rīgas dzelzceļa mezglā (Rīgas Centrālajā stacijā pēc Rail Baltica projekta pabeigšanas). Ieteicamās aktivitātes:

- Zemitānu stacijas un Šķirotavas stacijas pārveide par moderniem vietējiem sabiedriskā transporta mezgliem (mobilitātes punktiem) pēc būvdarbu pabeigšanas Rīgas Centrālajā stacijā;
- Atlikušo papildu pieturu izveide/rekonstrukcija, ja tās budžeta ierobežojumu dēļ nevar tikt izveidotas līdz 2030. gadam;
- Signalizācijas un vilcienu aizsardzības sistēmas modernizācija uz ERTMS, ieskaitot ritošā sastāva pielāgošanu, veicot novecojušās ALSN sistēmas nomaiņu. Šī aktivitāte ir jāsaskaņo ar Igauniju un Lietuvu, lai nodrošinātu vienotu standartu 1 520 mm tīklā visās Baltijas valstīs. Šis pasākums būtu pirmais solis Rīgas dzelzceļa mezgla caurlaides spējas paaugstināšanai. Ārpus Rīgas dzelzceļa mezgla tas veicinās ceļā pavadītā laika saīsināšanu (piemēram, nodrošinot kustības ātrumu virs 140 km/h).

3. kārta (līdz 2040. gadam un vēlāk)

Trešajā kārtā ir iekļautas visas lielākās investīciju aktivitātes, kas nepieciešamas, lai paaugstinātu dzelzceļa tīkla infrastruktūras caurlaides spēju un telpisko pārklājumu. Ieteicamās aktivitātes:

- Infrastruktūras uzlabojumi, lai nodrošinātu 15 minūšu kustības intervāla ieviešanu visās RMA piepilsētas līnijās (piemēram, papildu tilts pār Daugavu, lai nodrošinātu nepieciešamo kapacitāti šo pakalpojumu īstenošanai);
- Esošā dzelzceļa tīkla tālāka paplašināšana, izbūvējot īsus atzarus, lai nodrošinātu dzelzceļa pasažieru skaita pieaugumu (piemēram, atzars uz Ādažiem vai pasažieru atzara izbūve uz Aizkraukles pilsētas centru);
- Turpmākie ātruma uzlabojumi (virs 140 km/h), pateicoties iepriekš veiktajai ERTMS ieviešanai (pasākums īstenojams otrajā kārtā), galvenokārt, lai ļautu vēl vairāk samazināt brauciena laiku RMA un uz citiem reģionālajiem centriem Latvijā.

Šajā kārtā plānotajiem infrastruktūras uzlabojumiem ir jābūt soļiem ceļā uz vīziju, un tie jāpamato ar detalizētāku nākotnes pieprasījuma, tehniskās iespējamības, telpiskās savietojamības izpēti, it sevišķi blīvi apdzīvotajā Rīgas valstspilsētas teritorijā, un ar to saistīto izmaksu un ieguvumu analīzi.

Ukrainas – Krievijas militārā konflikta ietekmē Eiropas līmenī tiek apspriests mērķis pāriet no 1 520 mm dzelzceļa tīkla uz 1 435 mm dzelzceļa tīklu. Pētījumā šāds priekšlikums nav iekļauts, jo papildus Rail Baltica ieviešanai tam nepieciešamas lielas investīcijas, un tas prasītu realizēt diezgan sarežģītu pārbūves procesu Rīgas dzelzceļa mezglā. Dzelzceļa tīkla pakāpeniskas pārveides laikā varētu rasties nepieciešamība atteikties no izmantotajām Rīgas Centrālajai stacijai caurejošajām līnijām, kas radītu brauciena ilguma pieaugumu un nepieciešamību Rīgas Centrālajā stacijā pārsēsties citā vilcienā. Šāda pieeja (uz laiku) varētu mazināt dzelzceļa kā sabiedriskā transporta mugurkaula lomu RMA.

4.5.5.5 RITOŠĀ SASTĀVA ATTĪSTĪBA

Ritošā sastāva nodrošināšanai ieteicams īstenot ir šādus prioritāros pasākumus:

- DMU nomaiņa uz bezemisiju vilcieniem (līdz 2030. gadam);
- Papildu ritošā sastāva iegāde EMU sniegto pakalpojumu papildināšanai RMA dzelzceļa tīklā (elektriskie vai nulles emisiju vilcieni), lai palielinātu kapacitāti pīķa stundās, tai skaitā nodrošinātu sabiedriskā dzelzceļa transporta attīstības 2. kārtas īstenošanu (15 minūšu integrētā regulārā intervāla grafiks visos Rīgas piepilsētas dzelzceļa līniju posmos) līdz 2035. gadam. Nepieciešamības gadījumā garāka ritošā sastāva izmantošana (piemēram, sešu vagonu EMU);

- Līdz 2040. gadam pāreja uz 25 kV kontakttīkla spriegumu vai ERTMS ieviešana: papildu ritošā sastāva iepirkums rezerves pārveidošanai esošajam EMU ritošajam sastāvam (elektriskie vai bezemisiju vilcieni, ko pēc tam varēs izmantot papildu dzelzceļa pakalpojumu nodrošināšanai).

4.5.5.6 1 520 MM DZELZCEĻA KORIDORU ATTĪSTĪBAS PRIORITĀTES

Balstoties uz iepriekš aprakstītajām vispārīgajām prasībām un prioritātēm, 4-11. tabulā ir doti katra dzelzceļa virziena (koridora) turpmākās attīstības pasākumi. 4-11. tabulā ir iekļauti ieteicamie pasākumi līdz 2030. gadam un pēc 2030. gada (līdz 2040. gadam un vēlāk). Ir būtiski minēt, ka ir jāievēro pasākumu īstenošanas secība. Pasākuma īstenošanas plānošana pēc 2030. gada nenozīmē, ka tas var tikt īstenots agrāk, kamēr nav īstenoti iepriekš nepieciešamie pasākumi.

Nepieciešamo infrastruktūras uzlabošanas pasākumu vizualizācijas karte ir dota Pielikumā 4-8. "Plānotie dzelzceļa infrastruktūras uzlabojumi Rīgas metropoles areālā pēc 2026. gada" (t.i., pēc ANMP īstenošanas pabeigšanas).

4–11. TABULA. RĪGAS METROPOLES AREĀLA DZELZCEĻA KORIDORU ATTĪSTĪBAS PRIORITĀTES LAIKA POSMAM LĪDZ 2030. UN 2040. GADAM

Virziens (koridors)	Pasākuma kategorija	Pasākumi	Kārta	Termiņš
Rīga – Aizkraukle – Krustpils – Daugavpils/ Rēzekne – Zilupe	Sabiedriskā transporta pakalpojums	Ieviest dzelzceļa satiksmes modeli atbilstoši Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma rekomendācijām	1	2030.
	Ritošais sastāvs	Aizstāt reģionālās satiksmes dīzeļdegvielas ritošo sastāvu ar bezemisiju vilcieniem (BEMU)	1	2030.
	Stacijas/pieturas punkti	Uzlabot staciju pieejamību un pievilcību Rīgas valstspilsētas teritorijā – Šķirotava, Daugmale, Jāņavārti (gājēju pārvadi/tuneļi, ceļu tīkla pielāgošana, izmaiņas blakus esošajā dzelzceļa kravu pārvadājumu infrastruktūrā). Šī darbība ir atkarīga no turpmākās kravu pārvadājumu infrastruktūras attīstības, kurai jāizstrādā atsevišķa stratēģija	2	Pēc 2030.
		Ilgtermiņā attīstīt Jāņavārtus vai Daugmali, vai Šķirotavu kā piekļuvi Rīgas valstspilsētas sabiedriskajam transportam (t.sk. tramvaja savienojums – ja iespējams, tramvaja maršruta maiņa/pagarināšana no Višķu ielas līdz Šķirotavas dzelzceļa stacijai). Papildu risinājums ir izveidot stāvparku otrā pusē dzelzceļam pie V35 autoceļa Šķirotava – Saurieši (Granīta ielas)	2	Pēc 2030.
		Attīstīt Salaspils, Ogres, Ķeguma un Lielvārdes stacijas kā vietējos sabiedriskā transporta mezglus, uzlabojot savstarpējo savienojamību ar citiem transporta veidiem	1	Līdz 2030.
		Izveidot papildu pieturas punktu starp Rumbulas un Dārziņu pieturas punktiem (izvērtējot nepieciešamību slēgt šos pieturas punktus), ņemot vērā turpmāko Rīgas pilsētvides attīstību (dzīvojamās un darījumu zonas)	2	Pēc 2030.
		Izveidot jaunu 1 520 mm dzelzceļa pieturas punktu pie Dārzciema (pagarinājums līdz plānotajai 1 435 mm dzelzceļa Slāvu tilta stacijai)	2	Pēc 2030.
	Infrastruktūras caurlaides spējas paaugstināšana	Nodrošināt posma Aizkraukle – Krustpils elektrifikāciju kā priekšnoteikumu plānotajai BEMU vilcienu satiksmei	1	Līdz 2030.
	Tālākie infrastruktūras uzlabojumi	Attīstīt dzelzceļa savienojumu ar Aizkraukles centru, lai veicinātu pieprasījumu un Aizkraukles kā reģionālās nozīmes centra attīstību. Nepieciešams veikt papildu izpēti. Esošā stacija paliks kā reģionālā pietura (reģionālā satiksme kā ātrs savienojums ar Rīgu un virzienā uz Pļaviņām – Krustpili)	3	Pēc 2035.
Rīga – Jelgava – (Liepāja/ – Mažeiķi)	Sabiedriskā transporta pakalpojums	Ieviest dzelzceļa satiksmes modeli atbilstoši Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma rekomendācijām	1	2030.
	Ritošais sastāvs	Nodrošināt ritošo sastāvu plānotajai papildu reģionālajai satiksmei	2	2035.
	Stacijas/pieturas punkti	Uzlabot Torņakalna stacijas (ar pārvietotiem peroniem) pieejamību, turpinot apkārtnes attīstību	1	Līdz 2030.
		Paredzēt vienu piekļuvi Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīklam no dienvidiem (vai nu Torņakalns, vai kā papildu iespējas Turība vai Bērnu slimnīca)	1	Līdz 2030.
		Attīstīt Olaines staciju kā vietējo mobilitātes punktu	1	Līdz 2030.
		Izveidot papildu pieturas punktu pie Ozolciema ielas starp Tīraini un Turību. Šo pieturas punktu varētu attīstīt arī kā mobilitātes punktu (savienojums ar	2	Pēc 2030.

Virziens (koridors)	Pasākuma kategorija	Pasākumi	Kārta	Termiņš
		Rīgas valstspilsētas sabiedrisko transportu un reģionālās nozīmes autobusu satiksmi). Nepieciešams veikt papildu izpēti		
	Infrastruktūras caurlaides spējas paaugstināšana	Paaugstināt satiksmes kapacitāti pār Daugavas dzelzceļa tiltu, īstenojot nepieciešamos infrastruktūras pasākumus (piemēram, dzelzceļa pārmiju zonas izmaiņas Torņakalnā (īstermiņa risinājums)	1	Līdz 2030.
		Nodrošināt atbalsta elektrifikācijas un uzlādes infrastruktūru BEMU ieviešanai reģionālajā dzelzceļa satiksmē	1	Līdz 2030.
		Īstenot ERTMS kā atbalsta pasākumu, lai palielinātu pieejamo kapacitāti	2	Pēc 2030.
		Dobeles dzelzceļa stacijā izveidot vismaz vienu papildu peronu, lai nodrošinātu plānoto sabiedriskā transporta pakalpojumu piedāvājumu (biežāki reisi, galapunkts)	1	Līdz 2030.
	Tālākie infrastruktūras uzlabojumi	Nodrošināt apmaiņas (mobilitātes) punktu Olainē, lai nodrošinātu ērtāku nokļūšanu Starptautiskajā lidostā "Rīga" un veicinātu reģionālo dzelzceļa satiksmi pa Rail Baltica līniju (Bauska u.c.) no Jelgavas. Nepieciešams veikt papildu izpēti	2	Pēc 2030.
Rīga – Sloka – Tukums (– Ventspils)	Sabiedriskā transporta pakalpojums	Ieviest dzelzceļa satiksmes modeli atbilstoši Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma rekomendācijām	1	Līdz 2030.
	Ritošais sastāvs	Nodrošināt ritošā sastāva pieejamību pīķa stundām un sezonālajai satiksmei (Škoda EMU vilces kapacitātes limits varētu tikt sasniegts līdz 2030. gadam), veicot papildu vilcienu iepirkumu	2	Pēc 2030.
	Stacijas/pieturas punkti	Attīstīt Imantas un Zasulauka pieturas punktus, nodrošinot piekļuvi Rīgas valstspilsētas sabiedriskajam transportam	2	Pēc 2030.
		Attīstīt Slokas un Tukuma dzelzceļa stacijas kā reģionālos mobilitātes punktus	1	Līdz 2030.
		Izveidot pieturas punktu Āgenskalns pie Paula Stradiņa klīniskās universitātes slimnīcas (Rail Baltica projekta ietvaros)	1	Līdz 2030.
		Apsvērt papildu pieturas punkta izveidi Āgenskalnā (tikai 1 520 mm, starp Āgenskalna un Torņakalna stacijām)	2	Pēc 2030.
	Infrastruktūras caurlaides spējas paaugstināšana	Pilnveidot infrastruktūru posmā Rīga – Imanta, ievērojot Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma ieteikumus	1	Līdz 2030.
		Visās stacijās/pieturas punktos starp Rīgu un Tukums-2 nodrošināt pasažieru platformas garumu 220 m (divu savienotu Škoda EMU apkalpošanai)	2	Pēc 2030.
		Izbūvēt divsliežu ceļu posmā Sloka – Tukums, lai atbalstītu reģionālās satiksmes ieviešanu pīķa stundu laikā un nodrošinātu pievilcīgāku satiksmes modeli posmā Sloka – Tukums	2	Pēc 2030.
		Īstenot ERTMS kā atbalsta pasākumu, lai palielinātu dzelzceļa infrastruktūras caurlaides spēju	2	Pēc 2030.
	Tālākie infrastruktūras uzlabojumi	Ātruma palielināšana un tālāki uzlabojumi līnijas posmā Sloka – Tukums – Ventspils	2	Pēc 2030.
Rīga-Bolderāja/ Daugavgrīva	Sabiedriskā transporta pakalpojums	Ieviest dzelzceļa satiksmes modeli atbilstoši Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma rekomendācijām (divi vilcienu pāri stundā)	1	Līdz 2030.
		Paplašināt satiksmi līdz Daugavgrīvai, izveidojot jaunu staciju uz ziemeļiem no Buļļupes (būs nepieciešams izmantot Rīgas brīvostai pašlaik piederošo dzelzceļa infrastruktūru). Nepieciešams veikt papildu izpēti, tai skaitā pasažieru piekļuves nosacījumu analīze dzelzceļa stacijai atbilstoši spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem	2	Pēc 2030
		Samazināt satiksmes intervālu (15 minūtes pīķa stundās), lai nodrošinātu biežāku satiksmi uz Rīgas centru	3	Pēc 2035.
	Ritošais sastāvs	BEMU vilcienu iepirkuma veikšana maršrutam Bolderāja/Daugavgrīva – Sigulda	1	Līdz 2030.
	Stacijas/pieturas punkti	Izveidot LDz plānoto pasažieru infrastruktūru esošajās un jaunajās stacijās (Lāčupe un Bolderāja)	1	Līdz 2030.
		Attīstīt Bolderāju (un/vai Daugavgrīvu) par reģionālo mobilitātes punktu	2	Pēc 2030.
		Izveidot papildu pieturas punktu Dzirciems, attīstot to par mobilitātes punktu savienojumam ar pilsētas sabiedrisko transportu (t.sk. tramvaju)	2	Pēc 2030.
	Infrastruktūras caurlaides spējas	Nodrošināt priekšnoteikumus BEMU ritošā sastāva ieviešanai (elektrifikācija posmā Zasulauks – Bolderāja/Daugavgrīva), palielināt līnijas ātrumu līdz 120 km/h, lai saīsinātu brauciena laiku	1	Līdz 2030.

Virziens (koridors)	Pasākuma kategorija	Pasākumi	Kārta	Termiņš
	paaugstināšana	Izbūvēt divsliežu ceļu līnijas posmā Zasulauks – Bolderāja-1 (divsliežu ceļa pagarināšanas nepieciešamība ir atkarīga no kravu pārvadājumiem), lai nodrošinātu kopīgu plānoto pasažieru satiksmi, kā arī kravu pārvadājumus uz Krievu salu. Piezīme: lai arī ir grūti prognozēt kravu pārvadājumu apjomu uz Krievu salas termināļiem, ir jāsaglabā dzelzceļa piekļuves caurlaides spēja Rīgas brīvostas rietumu daļai	2	Pēc 2030.
		ERTMS ieviešana, lai palielinātu dzelzceļa infrastruktūras caurlaides spēju pār Daugavas tiltu	2	Pēc 2030.
	Tālākie infrastruktūras uzlabojumi	Pasažieru pārvadājumu paplašināšana līdz Daugavgrīvai, ierīkojot papildu dzelzceļa staciju Daugavgrīvā un speciālu pasažieru vilcienu apgriešanās vietu uz ziemeļiem no Buļļupes tilta	2	Pēc 2030.
		Ja elektrifikācija uz Bolderāju tiek atlikta, nodrošināt papildu BEMU uzlādes punktu Bolderājā (vai Daugavgrīvā, ja tiek nodrošināts dzelzceļa sabiedriskā transporta pakalpojums līdz Daugavgrīvai)	1	Līdz 2030.
		Uzbūvēt otru 1 520 mm tiltu pār Daugavu, lai nodrošinātu 15 minūšu satiksmes intervālu posmā Rīga – Daugavgrīva. Veikt uzlabojumus Rīgas Centrālajā stacijā, lai nodrošinātu 15 minūšu satiksmes intervālu	3	Pēc 2035.
Rīga – Skulte	Sabiedriskā transporta pakalpojums	Īstenot Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījumā piedāvāto satiksmes modeli: apsvērt sabiedriskā transporta pakalpojuma pieejamības palielināšanu, lai nodrošinātu reisus visu dienu vismaz reizi stundā līnijas posmā uz ziemeļiem no Saulkrastiem	1	Līdz 2030.
		Nodrošināt pīķa stundās 15 minūšu kustības intervālu posmā Rīga – Carnikava, 30 minūšu kustības intervālu posmā Rīga – Skultes muiža	3	Pēc 2035.
	Ritošais sastāvs	Papildu pasākumi nav nepieciešami		
	Stacijas/pieturas punkti	Attīstīt plānoto Dauderu pieturas punktu ar piekļuvi Rīgas valstspilsētas sabiedriskajam transportam (t.sk. pāreju uz esošo tramvaja līniju)	1	Līdz 2030.
		Attīstīt Saulkrastus un Skulti kā reģionālos mobilitātes punktus	1	Līdz 2030.
		Apsvērt esošās Skultes stacijas pārvietošanu uz dienvidiem no autoceļa V128, attīstot to kā mobilitātes punktu (kopā ar reģionālās nozīmes autobusu satiksmi)	2	Pēc 2030.
		Izveidot Saulkrastu dienvidu staciju, attiecīgi pārvietojot esošo dzelzceļa staciju no pilsētas ziemeļiem un slēdzot Pabažu dzelzceļa staciju, lai palielinātu dzelzceļa transporta telpisko pārklājumu	2	Pēc 2030.
		Apsvērt jauna pieturas punkta Saulkrasti Veselība izveidi, (aizvietojot pieturas punktu Inčupe, par kuras slēgšanu lēmums vēl nav pieņemts)	2	Pēc 2030.
		Apsvērt papildu pieturas punktu izveidi posmā Rīgas Centrālā stacija – Zemitāni: Deglava tilts/ Grīziņkalns/ Stadions, Matīsa iela, Valmieras iela/ Kalpaka postenis, atkarībā no dzelzceļa posma pieejamās caurlaides spējas.	2	Pēc 2030.
	Infrastruktūras caurlaides spējas paaugstināšana	Zasulauka stacijas pārveide saskaņā ar Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījumā aprakstītajiem principiem, lai izveidotu mobilitātes punktu ar pārsēšanās iespēju Rīgas valstspilsētas sabiedriskajā transportā	2	Pēc 2030.
		Uzlabot dzelzceļa pārmiju zonas Rīgas Centrālās stacijas ziemeļu pusē	1	Līdz 2030
		Īstenot ERTMS kā atbalsta pasākumu, lai palielinātu pieejamo dzelzceļa infrastruktūras caurlaides spēju (piemēram posmā Rīga – Zemitāni)	2	Pēc 2030.
		Izbūvēt divsliežu ceļu posmā Lilaste – Inčupe	2	Pēc 2030.
	Tālākie infrastruktūras uzlabojumi	Pagarināt dzelzceļa līniju līdz Rail Baltica Skultes muižas stacijai, lai nodrošinātu savienojumu ar Rail Baltica reģionālo satiksmi	2	Pēc 2030.
		Pārbaudīt ātruma palielināšanas iespējas (piemēram, S-veida līkne pie stacijas Saulkrasti Veselība), lai atceltu atlikušos ātruma ierobežojumus zem 100 km/h.	2	Pēc 2030.
Rīga – Sigulda –	Sabiedriskā transporta	Ieviest dzelzceļa satiksmes modeli atbilstoši Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma rekomendācijām	1	Līdz 2030.

Virziens (koridors)	Pasākuma kategorija	Pasākumi	Kārta	Termiņš
(Valmiera – Lugaži – Valga)	pakalpojums	Apsvērt satiksmes pagarināšanu posmā Daugavgrīva – Jugla līdz Berģiem vai līdz Garkalnei, lai apkalpotu Berģu mobilitātes punktu	2	Pēc 2030.
	Ritošais sastāvs	BEMU vilcienu iepirkumu veikšana maršrutam Bolderāja/Daugavgrīva – Rīga – Sigulda	1	Līdz 2030.
	Stacijas/pieturas punkti	Izveidot LDz plānoto Šmerļa pieturas punktu	1	Līdz 2030.
		Attīstīt Zemitānu staciju, nodrošinot piekļuvi Rīgas valstspilsētas sabiedriskajam transportam	2	Pēc 2030.
		Attīstīt Šmerļa vai Juglas pieturas punktu, nodrošinot piekļuvi Rīgas valstspilsētas sabiedriskajam transportam (tramvajam un autobusam)	1	Līdz 2030.
		Izveidot jaunu Berģu pieturas punktu un attīstīt to kā vietējo mobilitātes punktu	2	Pēc 2030.
		Attīstīt stacijas/pieturas punktus kā vietējos mobilitātes punktus, lai palielinātu dzelzceļa satiksmi esošajās stacijās: Sigulda, Cēsis, Valmiera, Garkalne	1	Līdz 2030.
	Infrastruktūras caurlaides spējas paaugstināšana	Zemitānu stacijas pārveide pēc Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījumā aprakstītajiem principiem	2	Pēc 2030.
		Dzelzceļa pārmiju zonas uzlabošana Rīgas Centrālās stacijas ziemeļu pusē	1	Līdz 2030.
		BEMU uzlādes infrastruktūras ieviešana	1	Līdz 2030.
		Izveidot divsliežu ceļu līnijas posmā Krievupe – Vangaži	2	Pēc 2030.
		ERTMS ieviešana	2	Pēc 2030.

Avots: Pētījuma Autori

4.5.5.7 SECINĀJUMI PAR 1 520 MM DZELZCEĻA TĪKLU

- Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījumā piedāvātā dzelzceļa sabiedriskā transporta pakalpojumu modeļa īstenošana ir pamats dzelzceļa pārveidei par sabiedriskā transporta sistēmas mugurkaulu RMA teritorijā, kas nodrošinās RMA teritorijas savienojamību ar pārējiem Latvijas reģioniem un Rail Baltica ātrgaitas dzelzceļa sabiedriskā transporta pakalpojumu. Šis dzelzceļa sabiedriskā transporta pakalpojumu modelis ir pamats turpmākai attīstībai līdz 2030. gadam. Ņemot vērā plānotos dzelzceļa satiksmes uzlabojumus (ritošā sastāva skaita, reisu skaita palielināšana un integrētā regulārā intervāla grafika ieviešana), tuvāko gadu laikā ir sagaidāms būtisks dzelzceļa sabiedriskā transporta pārvadājumu apjoma pieaugums;
- Lai nodrošinātu sekmīgu dzelzceļa sabiedriskā transporta pakalpojumu modeļa ieviešanu, ir būtiski veikt investīcijas Rīgas dzelzceļa mezglā (Rīgas Centrālās stacijas un posma Šķirotava – Imanta modernizācija), kā arī vilces elektroapgādes modernizācijā. Attiecībā uz infrastruktūras dimensiju noteikšanu būtu jāīsteno Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma ieteikumi;
- Lai nodrošinātu satiksmes nepārtrauktību neelektrificētajos dzelzceļa iecirkņos, līdz 2030. gadam ir jāveic esošo dīzeļvilcienu nomaiņa, vēlams uz bezemisiju vilcieniem (BEMU);
- Posmu Bolderāja/Daugavgrīva – Zasulauks (3 kV) un Krustpils – Aizkraukle (25 kV) elektrifikācija, kā arī pašlaik notiekošā Rīgas dzelzceļa mezgla modernizācija būs pirmais solis ceļā uz esošās vilces elektroapgādes modernizāciju un vienota sprieguma (vēlams 25 kV) nodrošināšanu visos elektrificētajos posmos Latvijā un sekmīgu ritošā sastāva atjaunošanas pabeigšanu. Ikvienā ritošā sastāva iepirkumā ir jāparedz pietiekamas rezerves tehniskajai pārbūvei (Škoda elektrovilcieniem ERTMS uzstādīšana borta blokos papildu vilces barošanas avota pārveidošanai no 3 kV uz 25 kV) un pietiekamas pīķa stundas rezerves intensīvi noslogotiem līniju posmiem. Jebkuram no jauna iepirktam EMU jābūt uzreiz gatavam darboties arī 25 kV tīklā. Lai sasniegtu galamērķi – pilnībā darboties spējīgas un efektīvas 25 kV vilces elektroapgādes sistēmas izveide visās dzelzceļa līnijās Latvijā, ir nepieciešama saskaņota un reglamentēta pieeja ritošā sastāva un infrastruktūras pakāpeniskas pārveides procesam, ieskaitot finansējumu šī mērķa sasniegšanai. Lai izvairītos no neefektīva finansējuma izlietojuma un nodrošinātu ritošā sastāva un infrastruktūras pieejamību, šāda pieeja ir viens no galvenajiem izaicinājumiem, kas būtu jāatrisina pēc iespējas ātrāk;
- Jānodrošina nepieciešamais finansējums (ES fondi un Latvijas valsts līdzfinansējums). Lai dzelzceļa transports RMA kļūtu par sabiedriskā transporta sistēmas mugurkaulu, iepriekš minētajiem pasākumiem ir jānodrošina visaugstākā prioritāte;

- Dzelzceļa kā sabiedriskā transporta mugurkaula nostiprināšanai jāturpina attīstīt savienojumi starp dzelzceļa transportu un citiem transporta veidiem. Šajā sadaļā aprakstītie dzelzceļa staciju/pieturas punktu attīstības principi ir pamats turpmākai attīstībai šajā jomā. Galvenie darbības virzieni ir palielināt dzelzceļa aprūpes areālu un veicināt turpmāku kopējā brauciena laika samazināšanos, izveidojot reģionālos mobilitātes punktus esošajās dzelzceļa stacijās/pieturas punktos. Rīgas valstspilsētas teritorijā tas nozīmē izveidot vismaz vienu papildu piekļuves punktu elektriskajam sabiedriskajam transportam katram dzelzceļa koridoram (Rīga – Aizkraukle, Rīga – Jelgava, Rīga – Bolderāja/Daugavgrīva, Rīga – Sigulda, Rīga – Skulte un Rīga – Sloka);
- Jāuzlabo reģionālo staciju pieejamība, attīstot vietējo autoceļu, veloceļu un gājēju ceļu tīklu;
- Īstenojot nepieciešamās aktivitātes līdz 2030. gadam un vēlākā laika periodā, ir svarīgi saskaņot visu piedāvāto investīciju aktivitāšu un pasākumu termiņus un mērķus attiecībā uz dzelzceļa sabiedriskā transporta pakalpojumu, infrastruktūras un ritošā sastāva attīstību, tai skaitā nepieciešamā finansējuma piešķiršanu, kā arī dzelzceļa transportam pakārtotās sabiedriskā transporta infrastruktūras un pakalpojumu attīstību, lai efektīvi sasniegtu vēlamos rezultātus, neradot negatīvu ietekmi uz jau izveidotajiem dzelzceļa un citiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Tai skaitā ir svarīgi nodrošinot 1 520 mm un 1 435 mm dzelzceļa tīklu attīstības koordināciju;
- Jāturpina mērķu sasniegšanai nepieciešamo infrastruktūras uzlabojumu izpēte, kas ir balstīta uz transporta modelēšanu, dzelzceļa sabiedriskā transporta pieprasījuma analīzi un izmaksu – ieguvumu analīzi. Tai skaitā ir nepieciešams aktualizēt Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījumu.

4.5.6 SAVIENOJAMĪBA AR RAIL BALTICA

4.5.6.1 PAŠREIZĒJAIS PLĀNOŠANAS STATUSS

Ir plānots, ka 2031. gadā tiks atklāta dzelzceļa satiksme Rail Baltica tīklā, kas nodrošinās ātru un ērtu dzelzceļa satiksmi ne tikai starp Latviju, Igauniju, Lietuvu un citām Eiropas valstīm, bet arī starp apdzīvotām vietām Latvijā.

Pašlaik reģionālie dzelzceļa pārvadājumi Rail Baltica tīklā tiek optimizēti, pamatojoties uz darbības koncepcijas pārskatīšanu, ko AS RB Rail uzdevumā veic ēnu operators. Šie rezultāti vēl nav oficiāli pieejami. Turklāt pašlaik tiek atjaunināta arī Rail Baltica projekta izmaksu un ieguvumu analīze, tai skaitā satiksmes prognoze, un Rail Baltica biznesa plāns. Šo dokumentu aktualizācija var radīt izmaiņas arī Rail Baltica darbības koncepcijā. Līdz ar to, zemāk tekstā dotais Rail Baltica plānotās dzelzceļa satiksmes apraksts ir balstīts uz dokumentāciju, kas iekļauta Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījumā. Šis pētījums būs jāaktualizē, tiklīdz būs veiktas korekcijas Rail Baltica projekta izmaksu – ieguvumu analīzē un biznesa plānā.

4.5.6.2 PLĀNOTĀ SATIKSME RAIL BALTICA TĪKLĀ

Rail Baltica darbības plānā aprakstītais pasažieru satiksmes modelis ir izstrādāts, par pamatu ņemot konsolidēto pieprasījuma prognozi, un kopā ar kravas satiksmes modeli veido Rail Baltica darbības programmas pamatu. Saskaņā ar atjaunināto darbības plānu ir paredzēti trīs pasažieru satiksmes veidi:

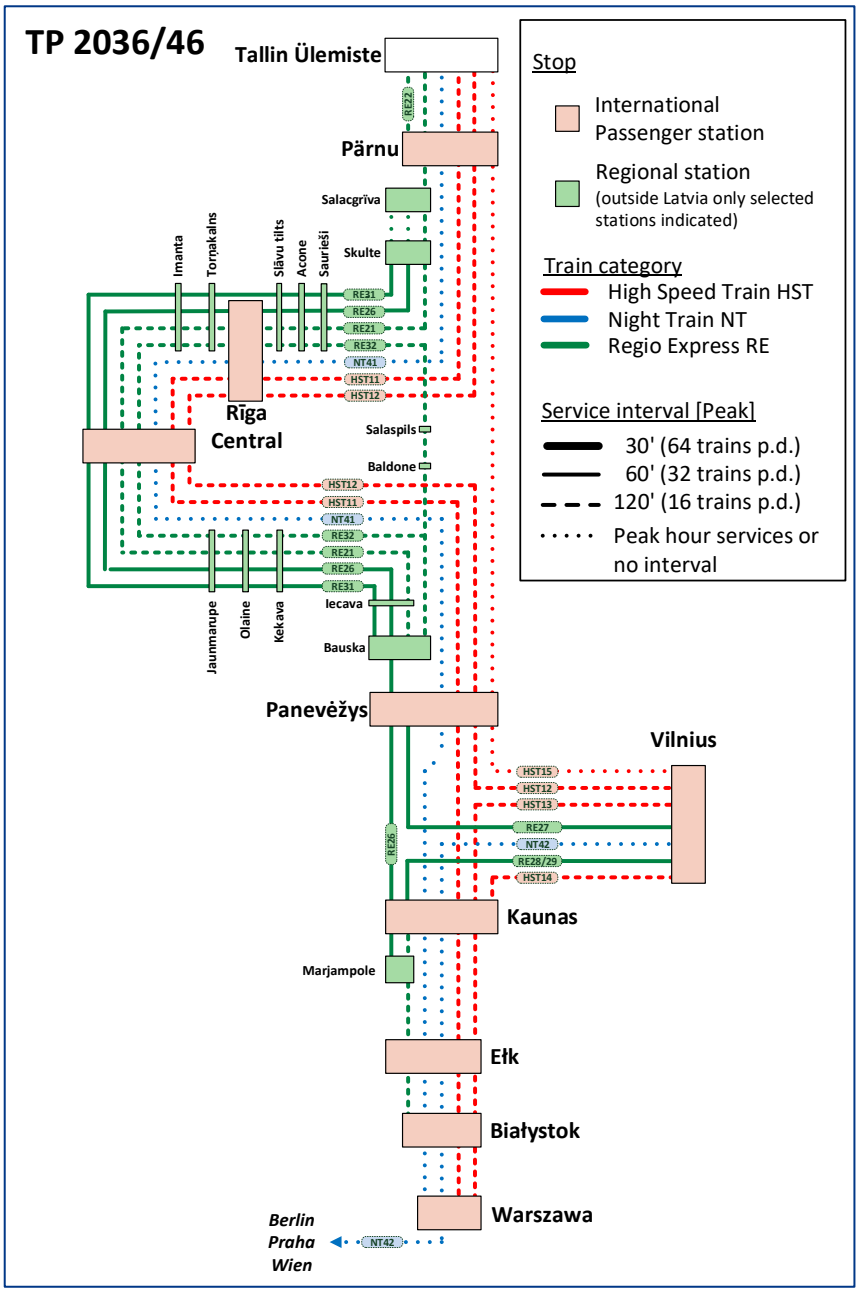
- HST ar maksimālo ātrumu 249 km/h un nelielu pieturu skaitu, lai samazinātu ceļā pavadīto laiku. Starptautiskajās pasažieru stacijās šie vilcieni apstāsies tikai saskaņā ar grafiku, kas iekļauts trīs Baltijas valstu starpvaldību līgumā;
- NT ar maksimālo ātrumu 200 km/h, starptautiskiem tālsatiksmes nakts braucieniem ar nelielu pieturu skaitu un ierašanos galapunktos agri no rīta;
- RE ar maksimālo ātrumu 160/200 km/h, lai savienotu reģionālos centrus ar papildu reģionālajām pieturām Rail Baltica dzelzceļa trasē.

Rail Baltica izmaksu un ieguvumu analīzē iekļautajā vilcienu satiksmes modelī ierosināts nodrošināt īpašu atspoles tipa dzelzceļa satiksmi starp Rīgas Centrālo staciju un Starptautisko lidostu “Rīga”, izmantojot līdz 36 vilcienu pārus dienā. Tas atbilst pusstundas satiksmes intervālam visas dienas garumā. Darbības plāna izstrādes gaitā šī atspoles tipa satiksme tika aizstāta ar jaunizveidotajiem reģionālajiem ekspreša vilcieniem, kas viens otru papildina, nodrošinot biežu satiksmi. Pašreiz piedāvātais pakalpojumu modelis ļautu starp Rīgas Centrālo staciju un Starptautisko lidostu “Rīga” pīķa stundās kursēt līdz četriem RE vilcieniem stundā katrā virzienā.

Reģionālās pasažieru satiksmes organizēšana (gan nepieciešamā infrastruktūra kā stacijas un intermodālie savienojumi, gan uz sabiedriskas nozīmes pakalpojumu sniegšanas saistību līgumiem balstīta operatoru darbība) būs atkarīga no valsts un pašvaldību politiskās vēlmes un finanšu līdzekļiem. Pašlaik lēmums, kā un kad šie pakalpojumi tiks izstrādāti un uzsākti, vēl nav pieņemts. Šobrīd ir paredzēts pēc iespējas ātrāk uzsākt pirmo reģionālo pasažieru satiksmi Rīgas apkārtnē. Tas jo īpaši attiecas uz satiksmi starp Rail Baltica Starptautiskās

lidostas "Rīga" dzelzceļa staciju un pilsētas centru. Tādējādi reģionālā pasažieru satiksme šajā Pētījumā ir aplūkojama, sākot ar laika grafiku 2026. gadam (faktiski 2031. gadam, kad atbilstoši Pētījuma izstrādes laikā pieejamajai informācijai ir plānota Rail Baltica dzelzceļa līnijas darbības uzsākšana). Jāpieņem, ka satiksme tiks nodrošināta visās līnijās.

4-25. attēlā ir parādīts aktualizētais Rail Baltica pasažieru dzelzceļa satiksmes modelis (angļu val. *service pattern*) 2036./2046. gadā, ņemot vērā pēdējos AS RB Rail veiktos atjauninājumus un iespējamo 1 435 mm tīkla satiksmes savienojamību ar 1 520 mm tīkla satiksmi. Šī līniju koncepcija ir pamatā plānotajai pasažieru satiksmei visos trīs laika nogriežņos. Pieaugot pieprasījumam, dienas laikā kursējošo vilcienu skaits gadu gaitā tiks koriģēts. Saskaņā ar Rail Baltica globālo izmaksu un ieguvumu analīzi viss Rail Baltica tirgus potenciāls tiks identificēts pirmajos desmit darbības gados. Tādējādi atjauninātais satiksmes modelis 2036. un 2046. gada periodam būs identisks saskaņā ar Rail Baltica darbības plānā iekļautajiem pieņēmumiem. Vilcienu satiksmes modeli 2026. (2031.) gadam ir iespējams iegūt, pamatojoties uz galīgo vilcienu kustības grafiku, ievērojot Rail Baltica darbības plānā izklāstītos pakalpojumu principus un ņemot vērā ritošā sastāva apriti, novietnes un pakalpojumu savstarpējo savienojamību.

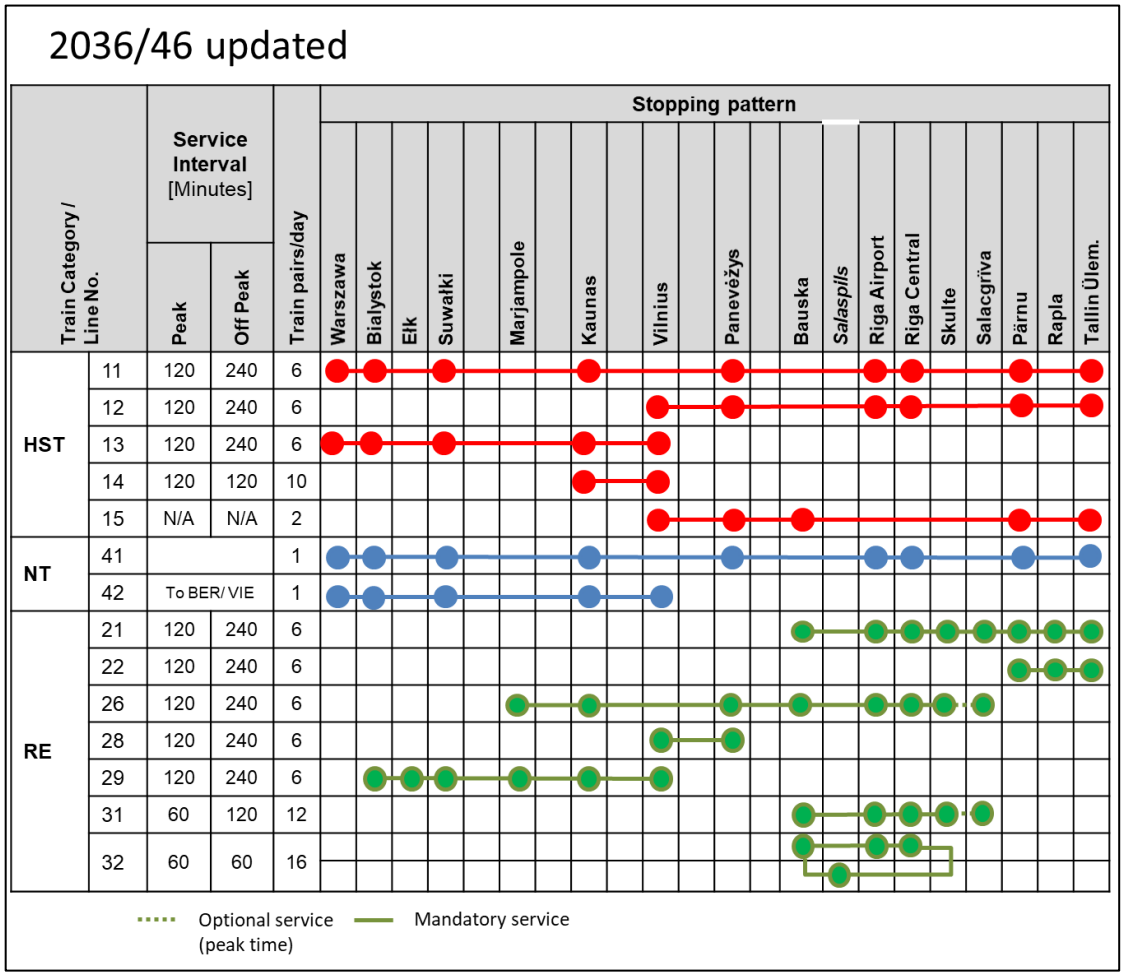


4-25. ATTĒLS. ATJAUNINĀTAIS RAIL BALTICA PASAŽIERU DZELZCEĻA SATIKSMES MODELIS (LĪNIJAS UN KUSTĪBAS INTERVĀLS 2036./2046. GADĀ)

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot Rail Baltica darbības plānu un AS RB Rail RailSys modelī veiktos grafika grozījumus

2046. gadā gan ātrvilcieni, gan reģionālie ekspreša vilcieni kursēs ar stundas intervālu (kopā divi pasažieru vilcieni stundā katrā virzienā). Reģionos ar lielāku pieprasījumu, piemēram, posmā Kauņa – Viļņa vai Rīgā un Pierīgā vilcienu skaits būs lielāks. Atsevišķas līnijas ar noteiktu kustības intervālu kopējos posmos tiks apvienotas, samazinot kustības intervālu uz pusi, piemēram, ātrvilcieni Tallina – Varšava un Tallina – Viļņa kursēs ar 120 minūšu intervālu, bet kopīgajā posmā Tallina – Panevēža būs 60 minūšu intervāls.

Vilcienu kustības intervāli sadalījumā pa maršrutiem ir doti 4-26. attēlā (prognoze uz 2046. gadu). Šis attēls ir balstīts uz Rail Baltica darbības plānu, ko Pētījuma Autori ir aktualizējuši, iekļaujot jaunākos AS RB Rail izstrādātos pasažieru dzelzceļa satiksmes modeļa atjauninājumus (līnijas koncepcija, reģionālo vilcienu skaits Latvijā un ātrvilcienu reisu skaits pa Rīgas apeju), lai nodrošinātu pamatu turpmākai diskusijai ar AS RB Rail un ieinteresētajām pusēm.



4-26. ATTĒLS. AKTUALIZĒTAIS RAIL BALTICA PASAŽIERU DZELZCEĻA SATIKSMES MODELIS 2036./2046. GADĀ

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot Rail Baltica darbības plānu un AS RB Rail RailSys modelī veiktos grafika grozījumus

Tālsatiksmes reisiem bez trim ātrvilcienu līnijām Helsinki – Tallina – Rīga – Kauņa – Varšava, Helsinki – Tallina – Rīga – Viļņa un Viļņa – Kauņa (– Varšava) satiksmes modelī ir iekļauti arī divi nakts vilcienu pāri, viens no Varšavas uz Tallinu ar iespējamu pagarinājumu līdz Helsinkiem un otrs no Viļņas caur Varšavu uz kādu Centrāleiropas galvaspilsētu (piemēram, Berlīni, Prāgu vai Vīni). RMA teritorijā sākotnējais plāns nodrošināt īpašu atspoles tipa satiksmi starp Starptautisko lidostu "Rīga" un Rīgas Centrālo staciju ir aizstāts ar vairāku reģionālo ekspreša vilcienu kombināciju, kas papildina viena otru. Tā rezultātā uz lidostu pīķa stundās tiek nodrošināti četri vilcieni stundā katrā virzienā. Ārpus pīķa stundām katrā virzienā kursē vismaz trīs vilcieni stundā. Galvenā šīs koncepcijas priekšrocība ir tā, ka lidostu var sasniegt bez pārsēšanās no visām reģionālajām dzelzceļa stacijām ap Rīgu. 2019. gadā veiktā pasažieru dzelzceļa satiksmes modeļa aktualizācija nodrošina arī biežāku satiksmi Rail Baltica Pierīgas posmos ap Rīgu, salīdzinot ar sākotnējo 2018. gada darbības plāna variantu. Būtiskākā izmaiņa ir loka līnijas RE32 ieviešana (Bauska – Salaspils – Rīgas Centrālā stacija – Starptautiskā lidosta "Rīga" – Bauska). Šī līnija tika ieviesta diskusiju rezultātā starp AS RB Rail un vietējām pašvaldībām, lai nodrošinātu satiksmi ar Baldoni un Salaspili, kas atrodas netālu no Rīgas apvedceļa.

4.5.6.3 PLĀNOTAIS RAIL BALTICA SATIKSMES PIEPRASĪJUMS

Tālsatiksmes vilcieni

Pieprasījums pēc tālsatiksmes pasažieru pārvadājumiem aprakstīts Rail Baltica darbības plānā. Tas ir balstīts uz Rail Baltica globālo izmaksu un ieguvumu analīzi, kas tika pabeigta 2017. gadā. Šī izmaksu un ieguvumu analīze pašlaik tiek atjaunināta. Pieprasījuma attīstība līdz 2056. gadam posmos starp starptautiskajām pasažieru stacijām ir attēlota 4-12. tabulā. Kā redzams no 4-12. tabulas datiem, lielākais pieprasījuma pieaugums sagaidāms pirmajos 10 darbības gados. Saskaņā ar Rail Baltica darbības plānu pasažieru skaits posmā Rīgas Centrālā stacija – Starptautiskā lidosta "Rīga" laika posmā no 2026. līdz 2036. gadam vairāk nekā dubultosies. Pēc 2036. gada tas pieaugs vidēji gadā par apmēram 1,3%. Šis pieprasījums tika ņemts vērā, izstrādājot Rail Baltica pasažieru dzelzceļa satiksmes modeli.

4–12. TABULA. TĀLSATIKSMES PASAŽIERU BRAUCIENU SKAITS (GADA VIDĒJĀ DIENNAKTS SATIKSME ABOS VIRZIENOS) BEZ FINEST TUNEĻA

Gads	Tallina – Pērnava	Pērnava – Rīga	Rīga – RIX	RIX – Paņeveža	Paņeveža – Kauņa	Kauņa – Viļņa	Kauņa – Polija
2026.	1 115	923	2 071	1 022	1 775	2 315	934
2036.	3 008	2 483	5 784	2 646	4 553	5 915	2 385
2046.	3 251	2 685	6 507	2 777	4 736	6 136	2 476
2056.	3 484	2 883	7 277	2 906	4 914	6 344	2 556

Avots: Rail Baltica darbības plāns, 12/2018

Reģionālie ekspreša vilcieni

Rail Baltica darbības plāna izstrādes ietvaros pieprasījums atsevišķās pasažieru stacijās tika analizēts, izmantojot vienkāršu gravitācijas modeli. Analīzes rezultāti potenciālajām reģionālajām pasažieru stacijām Latvijā ir apkopoti 4-13. tabulā. Vajadzības gadījumā tika ņemta vērā 1 435 mm un 1 520 mm dzelzceļa tīklu paralēlās satiksmes ietekme.

4–13. TABULA. BRAUCIENU SKAITA PROGNOZE REĢIONĀLAJĀM 1 435 MM DZELZCEĻA STACIJĀM LATVIJĀ

Stacija	Iedzīvotāju skaits					Braucienu skaits	
	0-500 m	0,5-1 km	1-2,5 km	2,5-5 km	5-10 km	Kopā	1 435 mm tīklā
Salacgrīva	200	200	1 000	1 500	2 000	234	234
Skultes muiža	200	200	1 000	2 000	2 000	254	64
Vangaži	200	3 400	5 000	5 000	0	906	227
Saurieši	500	1 000	3 000	500	0	390	98
Acone	500	1 000	3 000	500	0	390	98
Dārzciems	1 000	2 000	6 000	1 000	0	780	195
Rīgas Centrālā stacija	Tālsatiksmes stacija ar izteiktu dzelzceļa satiksmes potenciālu						
Torņakalns	20 000	20 000	60 000	0	0	9 000	2 250
Imanta	20 000	20 000	60 000	0	0	9 000	2 250
Lidosta "Rīga" (RIX)	Tālsatiksmes stacija ar izteiktu dzelzceļa satiksmes potenciālu						
Jaunmārupe	500	1 000	5 000	3 500	0	630	158
Bērzpils (Jaunolaine)	1 000	1 000	3 000	5 000	10 000	950	238
Ķekava	100	200	1 700	5 000	5 000	490	123
Lieliecava	100	400	1 000	6 000	2 500	435	435
Mūsa (Bauska)	100	400	1 000	6 000	2 500	435	435
Daugavkrasti (Salaspils)	100	100	1 000	18 000	10 000	1 107	277
Baldone	100	100	500	4 000	2 000	277	69

Piezīme: Acones dzelzceļa stacijas attīstība pagaidām netiek plānota.

Avots: Rail Baltica darbības plāns, 12/2018

Kā redzams no 4-13. tabulas, vairākos gadījumos prognozējamais pieprasījums lielā mērā ir atkarīgs no spējas piesaistīt pasažierus no plašāka aprūpes areāla (2-10 km). To var panākt tikai tad, ja stacijās var nodrošināt optimālu savstarpējo savienojamību ar pilsētas vai reģionālās nozīmes autobusu satiksmi un ar sabiedriskā transporta kustības grafiku, kas ir saskaņots ar dzelzceļa savienojumiem (reisu intervāls, saskaņoti autobusu pienākšanas un atiešanas laiki).

4.5.6.4 RAIL BALTICA INTEGRĀCIJA REĢIONĀLAJĀ TRANSPORTA TĪKLĀ (MOBILITĀTES PUNKTI)

Lai nodrošinātu reģionālo vilcienu satiksmi Rail Baltica tīklā, kas papildinās 1 520 mm reģionālā un piepilsētas dzelzceļa tīklu, Rail Baltica trasē tiek plānots izveidot jaunas reģionālās dzelzceļa stacijas. Lai nodrošinātu šīm stacijām pietiekamu aprūpes areālu, tām jābūt savienotām ar esošo sabiedriskā transporta tīklu, jo Rail Baltica trase (ar nolūku), kur vien iespējams, plānota ārpus apdzīvotām vietām (izņemot Rīgas valstspilsētu).

Informācija par plānoto Rail Baltica reģionālo staciju atrašanās vietu, kā arī esošo un nākotnē plānoto pievedošo satiksmi un nepieciešamajiem infrastruktūras uzlabojumiem dota 4-14. tabulā.

4–14. TABULA. PLĀNOTO RAIL BALTICA DZELZCEĻA STACIJU NOVIETOJUMS UN PIEVEDOŠĀ SATIKSME

Nr. p.k.	Rail Baltica stacija	Atrašanās vieta	Attālums līdz tuvākajai apdzīvotajai vietai (km)	Esošā pievedošā satiksme	Nepieciešamā papildu pievedošā satiksme	Nepieciešamie infrastruktūras uzlabojumi
1	Salacgrīva	Pie P12 Limbaži – Salacgrīva	2,8 (Salacgrīva)	Nr. 6684, Nr. 6320	Jauni reģionālie reisi vai esošo pagarinājums	
2	Tūja*					
3	Skultes muiža	Starp P53 un V128	8,0 (Zvejniekciems)	3 maršruti (21 reiss) pa P53	Var izmantot esošo reģionālās nozīmes sabiedrisko transportu	Pievedceļš pie stacijas
4	Vangaži	0,5 km no V75	5,0 (Vangaži)	Nav pieejama	Ar kājām, mikromobilitātes rīki, privātais autotransports	Pievedceļš pie stacijas, V75 tehniskais stāvoklis
5	Saurieši	Pie Sauriešu ciema	0,0 (Saurieši)	Nr. 5836, Nr. 6827	RS autobusu maršrutu pagarinājums	
6	Daugavkrasti (Salaspils)	Pie Rīgas apvedceļa A4	3,5 (Salaspils)	5 200 mm dzelzceļa līnija, autobusu maršruts Nr. k6137	Maršruta Nr. k6317 pagarināšana līdz Rail Baltica stacijai	Pievedceļš pie stacijas
7	Jaunmārupe	Pie A5	1,3 (Jaunmārupe)	RS sabiedriskais transports	Var savienot Rīgas valstspilsētas maršrutus ar dzelzceļa staciju	
8	Bērzpils (Jaunolaine)	Pie A5 un V13	8,0 (Olaine)	Reģionālās nozīmes autobusi pa A8	Olaines pilsētas autobusu satiksmes savienojums ar Olaini un Jaunolaini	
9	Ķekava	Pie A7, ciemā Jaunsils	4,1 (Ķekava)	Nav pieejama	Autobuss no Ķekavas ciema	
10	Baldone	Pie P89	4,0 (Baldone)	30 reisi dienā pa P89	Stacija jāiekļauj esošajos reģionālās nozīmes maršrutos	Pievedceļš pie stacijas no P89
11	Lieliecava	Pie P92 Iecava – Stelpe	5,0 (Iecava)	Nr. 7357 (1 reiss dienā)	Atspoles tipa autobuss no Iecavas	Pievedceļš pie stacijas no P92
12	Mūsa (Bauska)	Pie V1022	5,0 (Bauska)	Nr. 6374 (3 reisi dienā)	Atspoles tipa autobuss no Bauskas	

Piezīmes:

Tabula neietver dzelzceļa stacijas Rīgas valstspilsētā.

**Tūjas stacija pašlaik no Rail Baltica projektēšanas līguma apjoma ir izņemta Tās novietojums tiks precizēts dzelzceļa trases būvprojekta izstrādes laikā.*

Avots: Pētījuma Autori

Detalizētu informāciju par plānoto Rail Baltica staciju atrašanās vietu un modālās pārneses novērtējumu skatīt Pielikumā 4-6. “Modālās pārneses novērtējums uz 1 435 mm dzelzceļa sabiedrisko transportu (Rail Baltica)”.

Pievedošās satiksmes nodrošināšana saistīta arī ar izmaksām papildu sabiedriskā transporta reisu dotēšanai. Orientējošs izmaksu aprēķins dots 4-15. tabulā.

4–15. TABULA. PIEVEDOŠĀ SABIEDRISKĀ TRANSPORTA IZMAKSAS RAIL BALTICA STACIJĀM 2012. GADA CENĀS

Nr. p.k.	Rail Baltica stacija	Pasažieru skaits dienā (2031+n)	Pasažieru skaits gadā (2031+n)	Reisu skaits dienā	Reisu skaits gadā	Pievešanas attālums līdz stacijai (km)	Nobraukums gadā (km)	Zaudējumi gadā, EUR	Komentāri
1	Salacgrīva	670	244 550	48	17 520	2,8	49 056	34 050	Maršrutu samazināšana
2	Tūja	704	256 960	48	17 520	13,8	241 776	167 817	Maršruta Nr. 6664 pagarināšana
3	Skultes muiža	343	125 195	48	17 520	6,0	105 120	72 964	Maršrutu samazināšana, pagarināšana
4	Vangaži	216	78 840	48	17 520	5,0	87 600	60 803	Alternatīvie mobilitātes veidi
5	Saurieši	1 084	395 660	80	29 200				Rīgas valstspilsētas sabiedriskais transports
6	Daugavkrasti (Salaspils)	1 275	465 375	32	11 680	3,5	40 880	28 375	Maršruta Nr. k6317 pagarināšana
7	Jaunmārupe	3 276	1 195 740	80	29 200				Rīgas valstspilsētas sabiedriskais transports
8	Bērzpils (Jaunolaine)	3 491	1 274 215	80	29 200	9,6	280 320	194 570	Maršrutu samazināšana, pagarināšana
9	Ķekava	4 895	1 786 675	80	29 200	5,4	157 680	109 446	Pievedošais maršruts
10	Baldone	1 271	463 915	32	11 680	8,0	93 440	64 857	Samazināšana, esošie maršruti
11	Lieliecava	1 524	556 260	80	29 200	6,0	175 200	121 606	Samazināšana, pievedošais maršruts
12	Mūsa (Bauska)	2 636	962 140	80	29 200	5,5	160 600	111 472	Samazināšana, pievedošais maršruts
	Kopā	**21 385**	**7 805 525**				**1 391 672**	**965 960**	

Piezīmes:

1. Tabulā nav iekļautas Rīgas valstspilsētā plānotās dzelzceļa stacijas. Satiksmes prognozei izmantoti AS RB Rail dati.

2. Reģionālās nozīmes pievedošo autobusu maršrutu zaudējumi aprēķināti, pieņemot, ka izmaksas ir 1,10 EUR/nobraukuma-km un biļešu ieņēmumu segums pār kompensējamām izmaksām ir 37%.

3. Tabulā nav iekļautas Rīgas valstspilsētas maršrutu izmaksas.

Avots: Pētījuma Autori

Ņemot vērā starptautisko pieredzi un aprēķinu metodiku par iespējamo modālo pārnesi no privātā autotransporta un reģionālās nozīmes autobusu transporta uz pasažieru dzelzceļa transportu, izvērtējot 100 autobusu pieturas ar lielāko pasažieru skaitu un lielāko pārneses potenciālu, pēc uzlabojumu ieviešanas (ritošā sastāva skaita un reisu skaita palielināšana, integrētā regulārā intervāla grafika ieviešana), uz 1 520 mm dzelzceļa transportu pirmajā gadā varētu pāriet 0,9 miljoni pasažieru. Uzsākot pārvadājumus Rail Baltica 1 435 mm dzelzceļa līnijā, uz šo dzelzceļa līniju varētu pāriet 1,9 miljoni pasažieru no citiem transporta veidiem.

4.5.6.5 ATTĪSTĪBAS PERSPEKTĪVAS

Pašlaik AS RB Rail pārskata Rail Baltica dzelzceļa satiksmes prognozes un darbības plānu. Šī Pētījuma gatavošanas laikā aktualizētā informācija vēl nebija pieejama. Līdz ar to, šajā sadaļā izteiktie priekšlikumi ir indikatīvi.

Vidējā un ilgtermiņā būs nepieciešami zemāk minētie pasākumi, lai ieviestu Rail Baltica dzelzceļa transportu kā daļu no sabiedriskā transporta mugurkaula RMA un Latvijā.

Pirmā un otrā kārta (līdz 2030./2035. gadam):

- Nodrošināt savlaicīgu finansēšanas koncepciju reģionālajai satiksmei;
- Izstrādāt darbības modeli (operatoru atlase, ritošā sastāva iepirkuma finansēšana utt.), vēlams ciešā sadarbībā ar Igauniju un Lietuvu, jo pašlaik plānotais dzelzceļa satiksmes modelis paredz pārrobežu reģionālos pārvadājumus.

Iespējamie papildu posmi trešajā kārtā (līdz 2040. gadam un vēlāk):

Lai palielinātu Rail Baltica telpisko pārklājumu un radītu papildu pieprasījumu, ir jāparedz trīs iespējamie Rail Baltica papildu posmi, ņemot vērā turpmāko izpēti, tai skaitā satiksmes pieprasījuma analīzi un izmaksu - ieguvumu analīzi:

- 1 435 mm atzara izbūve uz Bauskas centru (elektrificēts, viensliežu vai divsliežu ceļš atkarībā no izpētes rezultātiem);
- 1 435 mm atzara izbūve uz Limbažiem (elektrificēts, maksimālais ātrums līdz 160 km/h, viensliežu ceļš);
- Rail Baltica un piepilsētas dzelzceļa tīkla savienojuma nodrošināšana Rail Baltica Skultes stacijā (Skultesmuiža), pagarinot esošo 1 520 mm dzelzceļa līniju no Skultes stacijas līdz Skultes muižas stacijai. Šo līnijas posmu vajadzētu elektrificēt.

4.5.6.6 SECINĀJUMI PAR 1 435 MM DZELZCEĻA TĪKLU

- 1 435 mm dzelzceļa sabiedriskajam transportam ir nozīmīga loma reģionālās nozīmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu nodrošināšanā, papildinot 1 520 mm dzelzceļa satiksmi. Pasažieru dzelzceļa transporta papildu piedāvājums veicinās privātā autotransporta modālo pārnesi uz dzelzceļa transportu;
- Lai īstenotu modālo pārnesi uz 1 435 mm dzelzceļa transportu, nepieciešams nodrošināt pievedošo autobusu satiksmi uz Rail Baltica dzelzceļa stacijām, kā arī izbūvēt vai rekonstruēt pievedceļus uz daļu no plānotajām stacijām;
- 1 435 mm dzelzceļa satiksmes nodrošināšanai ir svarīgi ne tikai nodrošināt nepieciešamās infrastruktūras būvniecību, bet arī izstrādāt darbības modeli (ieskaitot sabiedriskā transporta pakalpojumu finansēšanu) sadarbībā ar Lietuvas un Igaunijas atbildīgajām institūcijām, kā arī savlaicīgi īstenot dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa pārvadājumu pakalpojuma sniedzēja(u) iepirkuma procedūras;
- Sadarbībā ar valsti un pašvaldībām būs nepieciešams nodrošināt papildu finansējumu dotācijām pievedošās satiksmes nodrošināšanai Rail Baltica dzelzceļa stacijām.

4.6 REĢIONĀLĀS NOZĪMES AUTOBUSU UN VALSTSPILSĒTU SABIEDRISKĀ TRANSPORTA TĪKLA UN PAKALPOJUMU REFORMA

4.6.1 MARŠRUTU TĪKLA UN PAKALPOJUMU REFORMAS NEPIECIEŠAMĪBA

Viens no Pētījuma mērķiem ir optimizēt tīklu, lai uzlabotu sabiedriskā transporta pārvadājumu pakalpojumu līmeni pieejamā valsts un pašvaldību budžeta ietvaros, optimizējot maršrutus vai kustības grafikus, lai piesaistītu braucienus administratīvajām teritorijām, kur ir vislielākais transporta pakalpojumu pieprasījums, un samazinātu braucienus teritorijās, kur pastāv paralēli maršruti. Optimizācijas mērķis ir panākt, lai laika periodā līdz 2030. gadam maršrutu optimizācijas pasākumi palielinātu kopējo pasažieru skaitu sabiedriskā transporta tīklā.

Maršrutu optimizācijas mērķi:

- Uzlabots modālais sadalījums
- Uzlabota efektivitāte
- Ietaupītas izmaksas
- Samazināti sastrēgumi

Pašreizējā situācijā pastāv paralēli reģionālās satiksmes maršruti un pārvadātāji strādā ar zaudējumiem. Līdz ar to reģionālā autobusu tīkla optimizācija RMA dod iespēju pārskatīt tīklu, lai pilnveidotu reģionālo un

pilsētas maršrutu tīklu, ar mērķi nevis samazināt vai palielināt maršrutu skaitu, bet gan uzlabot pakalpojumu efektivitāti, analizējot maršrutu izpildi, pārklājumu un biežumu.

4.6.2 RĪGAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA SISTĒMAS REFORMA

4.6.2.1 ESOŠĀS SITUĀCIJAS ANALĪZE

Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīkla attīstība ir jāskatās kontekstā ar pilsētplānošanu pēdējo 150 gadu laikā, jo tas būtiski ietekmē sabiedriskā transporta attīstības iespējas Rīgā (Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīklu 2023. gadā skatīt Pielikumā 4-1. "Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīkls 2023. gadā").

Dzelzceļa infrastruktūra Rīgā tika uzbūvēta 19. gadsimta otrajā pusē, veidojot divus dzelzceļa lokus Daugavas labajā un kreisajā krastā, tos savienojot ar dzelzceļa tiltu. Šis dzelzceļa tīkls pārsvarā ir saglabājies līdz mūsdienām, neskaitot dažus Daugavas kreisajā krastā nojauktos dzelzceļa posmus. Dzelzceļa un ielu savienojumos tika izbūvēti divu līmeņu šķērsojumi, kur dzelzceļa infrastruktūra ir uzbūvēta otrajā līmenī uz uzbēruma. Vairākās vietās Rīgas centrā joprojām ir pieejami autotransporta tuneļi, piemēram, 11. novembra krastmalā, Lāčplēša ielā, Ganību dambī u.c.

Pilsētas centrā, dzelzceļa loka iekšpusē, tika izbūvēts ar dzelzceļa stacijām integrēts tramvaju tīkls, ko papildināja atsevišķas autobusu līnijas. Šāds sabiedriskā transporta tīkls funkcionēja arī starpkaru periodā, kad Rīgas pilsēta pakāpeniski sāka attīstīties ārpus dzelzceļa loka. Attiecīgi tika pagarinātas un mainītas dažas tramvaja līnijas.

Pēc Otrā pasaules kara iedzīvotāju skaits līdz pagājušā gadsimta deviņdesmitajiem gadiem trīskāršojās, ievērojami pieaugot mikrorajoniem aiz dzelzceļa loka. Rūpnieciskās zonas tika izvietotas pēc iespējas tuvāk dzelzceļam, kas aizņēma faktiski visu telpu starp vēsturiskajām dzelzceļa stacijām. Šajās zonās izvietotajos uzņēmumos strādāja iedzīvotāji, kas ikdienā dzīvoja jaunuzbūvētajos mikrorajonos. Pilsētā attīstīja maģistrālo ielu tīklu ar lielu caurlaides spēju un vienlaikus slēdza virkni dzelzceļa pārbrauktuvju zemākas kategorijas ielās.

Padomju laikā slēdza vairākas tramvaja līnijas. To vietā ierīkoja jaunus radiālos trolejbusu un autobusu maršrutus, kuru galvenais uzvedums bija nodrošināt strādājošo nokļūšanu uz darba vietām rūpniecības zonās, kā arī tirdzniecības un kultūras objektiem pilsētas centrā. Vienlaikus lielākā daļa sabiedriskā transporta maršrutu tika savienoti ar Centrālo dzelzceļa staciju. Padomju laikā automobilizācijas līmenis bija zems (mazāk par 80 automobiļiem uz 1 000 iedzīvotājiem), tāpēc galvenais transporta veids vidēja attāluma braucieniem bija dzelzceļa transports.

Pēdējo 30 gadu laikā pilsētas telpiskā struktūra ir ievērojami mainījusies. Ap dzelzceļa infrastruktūru pilsētas robežās gandrīz vairs nenotiek rūpnieciskā darbība, un rūpniecības objekti ir transformēti par biroju, dzīvokļu ēkām un tirdzniecības centriem. Pieaugot labklājībai, iedzīvotāji dod priekšroku dzīves vietai Pierīgā un darbam Rīgā. Pēdējo 30 gadu laikā automobilizācijas līmenis ir ievērojami pieaudzis, 2022. gadā Rīgā sasniedzot 373 automobiļus, bet kopā valstī 390 automobiļus uz 1 000 iedzīvotājiem.

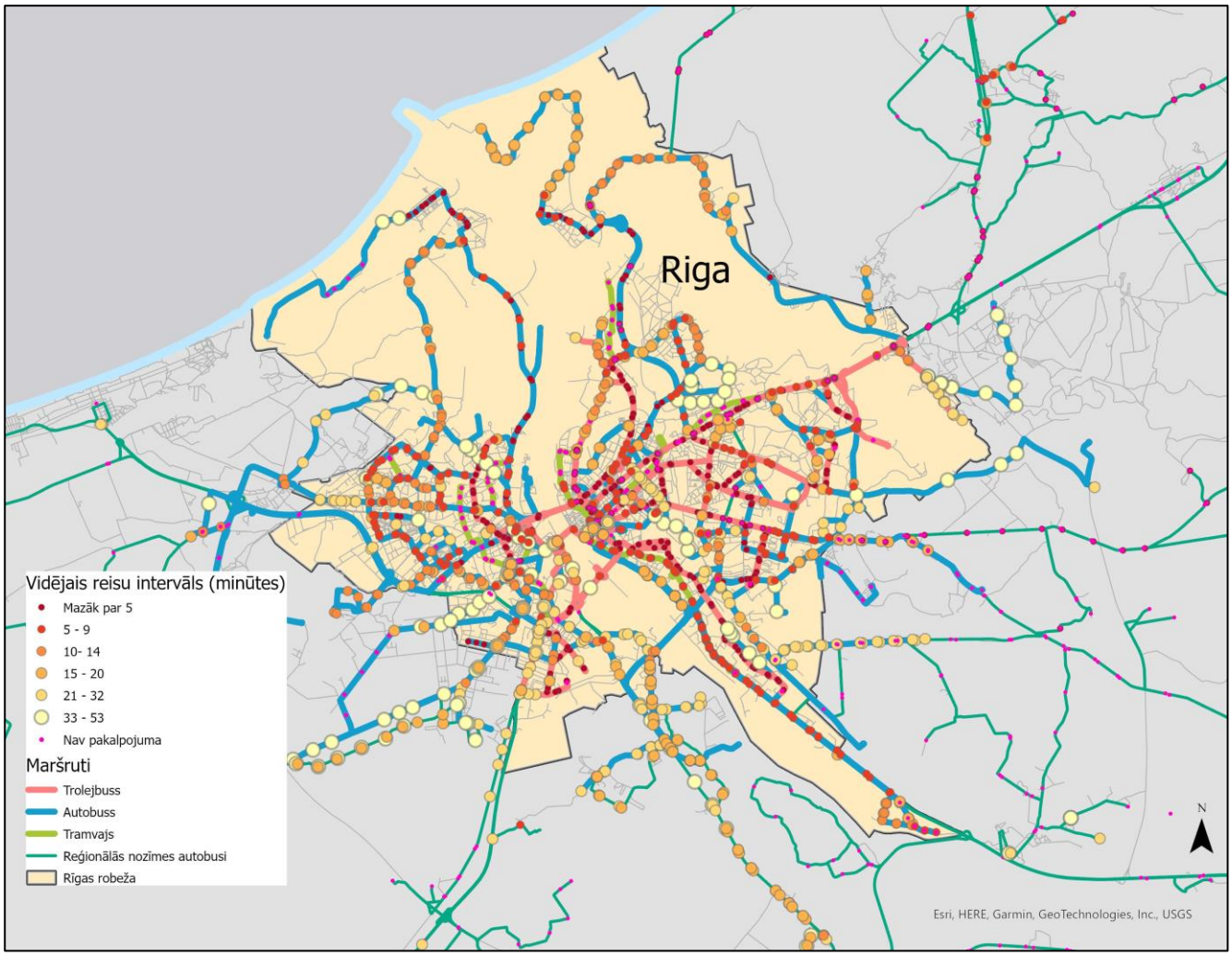
Svārstmigrācijas rezultātā 2022. gadā Rīgas valstspilsētā vidēji dienā iebrauca un izbrauca 209 000 privāto automobiļu, un Rīgas ielu caurlaides spēja (t.sk. sabiedriskā transporta joslas) ir nepietiekama šādas transporta plūsmas apkalpošanai. 2022. gadā sabiedriskā transporta vidējais braukšanas ātrums darbdienās bija 17,4 km/h tramvajiem, 16,5 km/h trolejbusiem un 20,9 km/h autobusiem. Atbilstoši CSP 2021. gadā veiktajai Rīgas un Pierīgas iedzīvotāju pārvietošanās paradumu aptaujai satiksmes dalībnieku vidējais braukšanas ātrums ar privāto autotransportu bija 35 km/h (vidēji kā vadītājiem un kā pasažieriem), bet ar sabiedrisko transportu tikai 15 km/h. Divas reizes mazāks vidējais braukšanas ātrums neveicina sabiedriskā transporta izmantošanu.

2023. gada sākumā Rīgā iedzīvotāju blīvums bija 2 430 cilvēki uz 1 km^2. Apdzīvotības blīvums Rīgas valstspilsētā ir neviendabīgs. Rīga aizņem salīdzinoši lielu teritoriju salīdzinājumā ar citām Eiropas metropolēm, bet apdzīvotā teritorija aizņem tikai 30% no pilsētas platības. Salīdzinājumam var minēt, ka Rīgas teritorijas platība ir 304 km^2, bet Parīzes tikai 118 km^2. Tas nozīmē, ka augstas pieejamības (tai skaitā zemu reisu intervālu) sabiedriskā transporta nodrošināšana ir salīdzinoši dārga (tai skaitā maršrutu pagarināšana ārpus pilsētas robežām).

Vienlaikus Rīgas valstspilsētas centru joprojām šķērso kravu transports, nodrošinot kravu piegādi Rīgas brīvostas termināļiem Daugavas labajā un kreisajā krastā. Rīga ir vienīgā ES metropole, kur pilsētas centrā iebrauc kravas vilcieni. Tas attiecīgi rada ierobežojumus pilsētas dzelzceļa tīkla izmantošanai dzelzceļa sabiedriskajam transportam.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība Rīgas valstspilsētā ir salīdzinoši augsta, kas atbilst ES labākajiem standartiem. 2022. gadā vidējais reisu intervāls sabiedriskā transporta pieturās bija apmēram 9 minūtes (skatīt 4-27. attēlu). Jāpiebilst, ka reisu intervālam ir liela variācijas amplitūda, un ir apdzīvotas vietas no centra attālākās apkaimēs, kur autobuss ir jāgaida vairāk nekā 30 minūtes. Salīdzinājumam Berlīnē vidējais reisu intervāls ir 8 minūtes. Vidējais reisu intervāls reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīklā ir 15 minūtes. Atbilstoši

starptautiskajai pieredzei 15-20 minūtes ir maksimālais reisu intervāls, kad satiksmes dalībnieki izvēlas sabiedrisko transportu salīdzinājumā ar privāto autotransportu.



4-27. ATTĒLS. VIDĒJAIS REISU INTERVĀLS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIETURĀS RĪGAS VALSTSPILSĒTĀ 2023. GADĀ

Avots: Pētījuma Autori

Jāņem vērā, ka Rīgas valstspilsētas sabiedriskais transports apkalpo arī Pierīgas pašvaldības. 2023. gadā ir 10 autobusu maršruti, kuru garums ārpus Rīgas valstspilsētas administratīvās teritorijas robežām pārsniedz 30% (pašvaldība saņem valsts budžeta kompensāciju), un 14 maršruti, kuru garums ārpus Rīgas ir mazāks par 30% (pašvaldība nesaņem valsts budžeta kompensāciju).

Rīgas valstspilsētas pašvaldība veicina dzelzceļa sabiedriskā transporta plašāku izmantošanu sabiedriskajā transportā, attīstot dzelzceļa mobilitātes punktus. Līdz 2026. gadam ANMP ietvaros ir paredzēts izveidot sešus mobilitātes punktus Bolderājā, Ziemeļblāzmā (Vecmīlgrāvī), Dauderos (Sarkandaugavā), Zemitānos un Šķirotavā. Mobilitātes punkti ir paredzēti arī pie Rail Baltica dzelzceļa stacijām.

Vienlaikus mobilitātes punktu skaits ir nepietiekams, kas it sevišķi attiecas uz autotransportu. Stāvparku izveide ārpus pilsētas robežām nav Rīgas valstspilsētas kompetences jautājums, bet tas ir būtiski ienākošās privātā autotransporta satiksmes samazināšanai pilsētā. Tā kā nav izveidoti stāvparki, automobiļi tiek atstāti ārpus dzelzceļa loka (Čiekurkalna, Teikas, Purvciema, Brasas u.c. apkaimēs), kur to novietošana ir bez maksas. Cilvēki no Pierīgas mēdz novietot automobiļus šajās apkaimēs, noslogojot vietējās ielas, un pēc tam dodas ar sabiedrisko transportu uz pilsētas centru. Rīgā un Pierīgā plānoto mobilitātes punktu karti skatīt Pielikumā 4-2. “Plānotie mobilitātes punkti Rīgā un Pierīgā līdz 2026. gadam”.

Neskatoties uz iepriekš minēto, Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta sistēma nav būtiski mainījusies vairāk nekā 30 gadus:

- Dzelzceļa staciju skaits nav pieaudzis, tās atrodas pārāk tālu viena no otras un vietās ar salīdzinoši mazāku apdzīvotības blīvumu. Jāpiebilst, ka līdz 2024. gada beigām ir paredzēts izbūvēt četras jaunas dzelzceļa pieturas vietas Bolderājā, Iļģuciemā, pie tirdzniecības centra "Akropole Alfa" un "Dauderi" Sarkandaugavā;
    - Tramvaju, trolejbusu un autobusu maršruti nav pietiekami integrēti ar dzelzceļa maršrutiem. 2023. gadā līdz 500 m attālumā no dzelzceļa stacijām atrodas 174 jeb 11,8% no Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta pieturvietām (1 469). Apmēram 30% no šīm pieturvietām atrodas blakus Centrālajai dzelzceļa stacijai (Stacijas laukums, Rīgas Centrālā stacija, Autoosta, Merķeļa iela). Tam ir arī objektīvi iemesli, jo daudzās vietās nav iespējams izveidot savienojumus ar dzelzceļa pieturas vietām pilsētas ielu inženiertehnisko ierobežojumu dēļ. Sabiedriskā transporta pieturu izvietojumu skatīt Pielikumā 4-3. "Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu pieturas 500 m attālumā no dzelzceļa 2023. gadā";
    - Radiālie trolejbusu un autobusu maršruti turpina pieblīvēt pilsētas telpu (pilsētas centra tuvumā veidojas dublējoši maršruti). Šobrīd vairāk nekā 70% sabiedriskā transporta maršrutu savieno pilsētas apkaimes ar centru. Radiālā sabiedriskā transporta satiksme nepietiekami nodrošina sabiedriskā transporta savienojumus starp Rīgas apkaimēm. Piemēram, nav nodrošināti savienojumi starp Purvciema – Pārdaugavas, Ķengaraga – Pārdaugavas u.c. apkaimēm.

4.6.2.2 RĪGAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS VĪZIJA

Pētījuma Autoru ieskatā Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta attīstības vīzija ietver šādus priekšnosacījumus:

- Sabiedriskā transporta hierarhijas noteikšana, ievērojot Rīgas valstspilsētas pašvaldības Transporta attīstības tematisko plānojumu: hierarhija nav jāsaprot burtiski, bet gan kā noderīga sākotnējā informācija izpratnei par dažādu transporta veidu relatīvo nozīmi transporta tīklā, kas ir būtiski, lai veicinātu ilgtspējīgus un dzīvei labvēlīgus apstākļus Rīgas valstspilsētā:
    - Reģionālās nozīmes dzelzceļa pārvadājumi (1 520 mm un Rail Baltica). Veido radiālos savienojumus starp reģionu un Rīgu (un citiem transporta veidiem). Dzelzceļa pieturas vietas 3 - 5 km attālumā viena no otras;
    - Tramvaji ("ielu dzelzceļš"). Veido diametrālus savienojumus (šķērso pilsētas centru bez nepieciešamības pārsēsties), kā arī radiālus un tangenciālus savienojumus pilsētas robežās starp dzelzceļa stacijām/ pieturas vietām un apkaimēm, šķērsojot salīdzinoši blīvu pilsētvidi un izmantojot pilsētas ielu telpu. Pieturvietas vidēji 0,4 - 0,6 km attālumā viena no otras;
    - Trolejbusi. Veido radiālus un tangenciālus savienojumus pilsētas robežās starp dzelzceļa stacijām/ pieturas vietām un apkaimēm, šķērsojot pilsētas telpu un izmantojot pilsētas ielu tīklu. Pieturvietas vidēji 0,4 - 0,6 km attālumā viena no otras;
    - Autobusi. Veido iepriekš minēto transporta veidu pievades funkcijas. Vienlaikus arī veido radiālus un tangenciālus savienojumus arī ar tramvaja/ dzelzceļa stacijām/ pieturas vietām, šķērsojot pilsētas telpu un izmantojot pilsētas ielu telpu tur, kur dažādu iemeslu dēļ tramvaja/ dzelzceļa transporta kustība nav iespējama. Pieturvietas vidēji 0,4 - 0,6 km attālumā viena no otras;
    - Finansiālo iespēju robežās tramvaju un trolejbusu satiksmes tīkla paplašināšana un dīzeļdegvielas autobusu satiksmes aizstāšana (alternatīvs risinājums ir metrobusu jeb elektrisko autobusu ieviešana), ņemot vērā elektrotransporta pozitīvo ietekmi uz sabiedriskā transporta radītā vides piesārņojuma samazināšanu;
    - Mikromobilitātes rīki. Pakārtoti sabiedriskā transporta hierarhijā augstākiem transporta veidiem, pēc iespējas izmantojot mobilitātes punktus, tai skaitā pie sliežu transporta pieturvietām, nodrošinot pirmās un/vai pēdējās jūdzes transportu.

Ievērojot iepriekš minēto sabiedriskā transporta tīkla hierarhiju, būtu iespējams novirzīt daļu satiksmes dalībnieku uz ātrākiem transporta veidiem, pasažieriem izvēloties optimālo sabiedriskā transporta kombināciju. Šādas sistēmas ieviešana ir iespējama tādā gadījumā, ja tiek ieviesta vienota sabiedriskā transporta tarifu un biļešu sistēma. Zemāk izklāstīti prioritārie rīcības virzieni Rīgas sabiedriskā transporta attīstības vīzijas iedzīvināšanai:

- Sabiedriskā transporta integrācija pilsētas robežās esošā dzelzceļa transporta tīklā, iespēju robežās savienojot sabiedriskā transporta maršrutus ar dzelzceļa stacijām (kur tas tehniski ir iespējams). Sabiedriskā transporta pieturvietu pārplānošana pie Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas, lai nodrošinātu ērtu pārsēšanos uz 1 520 mm un 1 435 mm (Rail Baltica) dzelzceļa transportu;

- Sabiedriskā transporta maršrutu sistēmas izmaiņas, izveidojot maģistrālos maršrutus un tiem pievedošos maršrutus, kā arī perimetrālos maršrutus (savienojot pilsētas apkaimes), kā arī lokveida maršrutus ap pilsētas centru. Šāda pieeja ļautu samazināt sabiedriskā transporta maršrutu skaitu;
- Mobilitātes punktu izveide un piekļuves uzlabošana pie visām pilsētas teritorijā esošajām dzelzceļa pieturas vietām (papildus tiem mobilitātes punktiem, kas tiks izveidoti ANMP ietvaros). Šo mobilitātes punktu izveide ir saistīta ar papildu mobilitātes punktu izveidi ārpus Rīgas valstspilsētas pašvaldības robežām (it sevišķi pie dzelzceļa stacijām), lai stimulētu Pierīgas iedzīvotājus privātā autotransporta vietā izmantot sabiedrisko transportu. Mobilitātes punktu izveide ir jāveic kontekstā ar Rīgas valstspilsētas stāvvietu maksas politiku un plānoto zemo emisiju zonu ieviešanu;
- Sabiedriskā transporta pieturu pieejamības hierarhijas noteikšana, nodrošinot sasniedzamību RVC un tā aizsardzības zonā līdz 300 m, mikrorajonos ar daudzstāvu apbūvi 500 m un mazstāvu apbūves rajonos līdz 700 m;
- Sabiedriskā transporta pievilcības un atpazīstamības veicināšana, veidojot vienotu sabiedriskā transporta numerācijas sistēmu un sabiedriskā transporta zīmolu (piemēram, dažādas krāsas maršrutu apzīmējumi atbilstoši to funkcionalitātei) kopā ar ilgtspējīgajiem pārvietošanās veidiem (mikromobilitātes rīki, iešana kājām). Viens no sabiedriskā transporta pievilcības veicināšanas pasākumiem ir informācijas nodrošināšana par sabiedriskā transporta reālā laika kustību tiešsaistes režīmā, izmantojot mobilo aplikāciju;
- Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta paplašināšana Pierīgā un reģionālās nozīmes autobusu maršrutu integrācija pilsētas sabiedriskā transporta tīklā (skatīt Pielikumu 4-7. “Reģionālās nozīmes autobusu maršrutu integrācija Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīklā”);
- Pētījuma veikšana par sabiedriskā transporta maršrutu tīkla reformu, ņemot vērā 1 520 mm dzelzceļa sabiedriskā transporta un 1 435 mm dzelzceļa (Rail Baltica) sabiedriskā transporta attīstību.

4.6.2.3 RĪGAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA REFORMAS PRINCIPI

METODIKA

Šajā sadaļā ir aprakstīti maršrutu tīkla optimizācijas principi Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta turpmākai padziļinātai izpētei, kas ir izmantojami RDPAD vajadzībām.

Maršrutu optimizācijas mērķis Rīgas valstspilsētā ir sniegt finansiāli ilgtspējīgus priekšlikumus pašreizējā sabiedriskā transporta maršrutu tīkla optimizācijai, vienlaikus nodrošinot pasažieriem ērtus pakalpojumus. Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīkla optimizācija nav tīkla pārplānošana, jo pārplānošana ir ilgstošs, bieži vien gadiem ilgs process, kas ietver sabiedrības iesaisti. Maršrutu tīkla pārplānošanas process ir kopīgs plānošanas darbs, kas ietver sabiedrības, valsts, pašvaldību, pārvadātāju un ieinteresēto personu iesaistīšanu. Maršrutu pārplānošanas pasākumos jāparedz sabiedrības informēšana un iesaiste, jo jebkuras izmaiņas pakalpojumu sniegšanā ietekmēs pasažieru braucienu izvēli.

Pētījuma Autoru sniegtie priekšlikumi ir sākumpunkts maršrutu tīkla pilnīgai pārplānošanai, ja atbildīgās sabiedriskā transporta institūcijas uzskatīs to par nepieciešamu. Piemēram, RDPAD 2023. gada 26. septembrī izsludināja iepirkumu “Esošās situācijas analīze un scenāriju izstrāde Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīkla reformas rīcības plānam”. Piedāvājumu atvēršana paredzēta 21. novembrī.

Sabiedriskā transporta tīkla plānošana ietver vairākus principus, kuru mērķis ir izveidot efektīvu un lietderīgu transporta sistēmu. Sistēmas izveides principi ir balstīti uz sabiedriskā transporta tīkla plānošanas labāko praksi. Tie ietver:

- Dzīvojamo rajonu un teritoriju ar lielu darbavietu skaitu savienošana. Ir zināms, ka lielākam apdzīvotības blīvumam ir tieša, pozitīva ietekme uz sabiedriskā transporta pasažieru skaitu;
- Gājējiem draudzīga vide, tostarp ietves, pieturvietu apgaismojums un atbilstošas norādes. Satiksmes tīklam jābūt pieejamam visu vecumu, ienākumu un fizisko spēju cilvēkiem;
- Transportlīdzekļu kursēšanas biežums – satiksmes tīkls jāveido tā, lai nodrošinātu biežus reisus, it sevišķi pīķa stundās. Biežums samazina gaidīšanas laiku, atvieglo pārsēšanos un piedāvā rezerves risinājumus reisu neizpildes gadījumos.

Lai palielinātu braucienu skaitu sabiedriskajā transportā, pakalpojumam ir jābūt efektīvam – ar minimālu gaidīšanas un brauciena laiku, kā arī ar viegli saprotamiem apmaksas nosacījumiem.

Maršrutu analīzē ir izmantojami šādi kritēriji:

Apdzīvotības blīvums. Tam var būt būtiska nozīme pasažieru skaita nodrošināšanā, un tam ir svarīga loma tīkla optimizācijā. Lielāks iedzīvotāju blīvums nodrošina lielāku pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta, jo visticamāk vairāk cilvēku izmantos šo pakalpojumu.

Gājēju ērtības. Labāka gājēju infrastruktūra nodrošina to, ka cilvēki biežāk dosies uz autobusu pieturām kājām un izmantos sabiedrisko transportu, tādējādi palielinot pasažieru skaitu un samazinot satiksmes sastrēgumus. Gājēju sasniedzamība sniedz virkni priekšrocību sabiedriskā transporta tīkla plānošanai, tostarp labāku pieejamību, savienojamību, veiksmīgāku infrastruktūras plānošanu un lielāku drošību.

Maršruta linearitāte. Lineārs maršruts nozīmē izvēlēties iespējami taisnāko ceļu ar iespējami nelielu pagriezienu un apkārtceļu skaitu. Tas samazina brauciena laiku, jo sabiedriskais transports brauc tieši no maršruta sākuma punkta līdz beigu punktam, pa ceļam neveicot liekus pagriezienus un lieku attālumu. Turklāt, braucot pa taisnāku maršrutu, transportlīdzeklis var izvairīties no sastrēgumiem, jo taisnā maršrutā ir mazāka satiksmes sastrēgumu iespējamība.

Pieturvietu tuvums galamērķiem (piemēram, izglītības un veselības aprūpes iestādēm, vai iepirkšanās centriem) var būt nozīmīgs faktors pasažieru piesaistē. Ja pasažieri, pieņemot lēmumu par braucienu, augstu vērtē laika ekonomiju, izšķiroša nozīme ir pieturvietas attālumam no galamērķa.

Sabiedriskā transporta maršrutu novērtēšanas kritēriji redzami 4-28. attēlā.

4-28. ATTĒLS. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA MARŠRUTU NOVĒRTĒŠANAS KRITĒRIJI

Avots: Pētījuma Autori

Izmantojot iepriekš minētos kritērijus, sabiedriskā transporta maršrutu optimizācijā jāņem vērā šādi tīkla izveides pamatprincipi:

- Maršruti jāveido pa taisnāko ceļu;
- Maršrutiem jābūt simetriskiem, izvietojumam jābūt vienādam abos virzienos, lai tie būtu viegli saprotami un nodrošinātu vieglu piekļuvi;
- Maršrutiem jāapkalpo skaidri noteiktas funkcionālas zonas;
- Maršrutu tīklam un dzelzceļa tīklam jābūt savstarpēji papildinošiem, maršrutu optimizācija jāveido tā, lai autobusu satiksme būtu integrēta ar dzelzceļa satiksmi un mikromobilitātes rīkiem;
- Sabiedriskā transporta kustības grafiki jāveido ar regulāriem intervāliem.

METODIKAS PIEMĒROŠANAS PARAUGS

Apdzīvotības blīvums

Apdzīvotības blīvuma novērtējumam tiek izmantoti šādi kritēriji:

- Iedzīvotāju izvietojums un piekļuve sabiedriskajam transportam, attālums līdz sabiedriskā transporta pieturām;
- Darba vietu izvietojums un piekļuve sabiedriskajam transportam, attālums līdz sabiedriskā transporta pieturām;
- Zemes izmantošanas veids atbilstoši Rīgas teritorijas plānojumam un sabiedriskā transporta maršrutu novietojums;
- Sabiedriskā transporta reisu intervālu un iedzīvotāju blīvuma novērtējums, identificējot problēmpunktus.

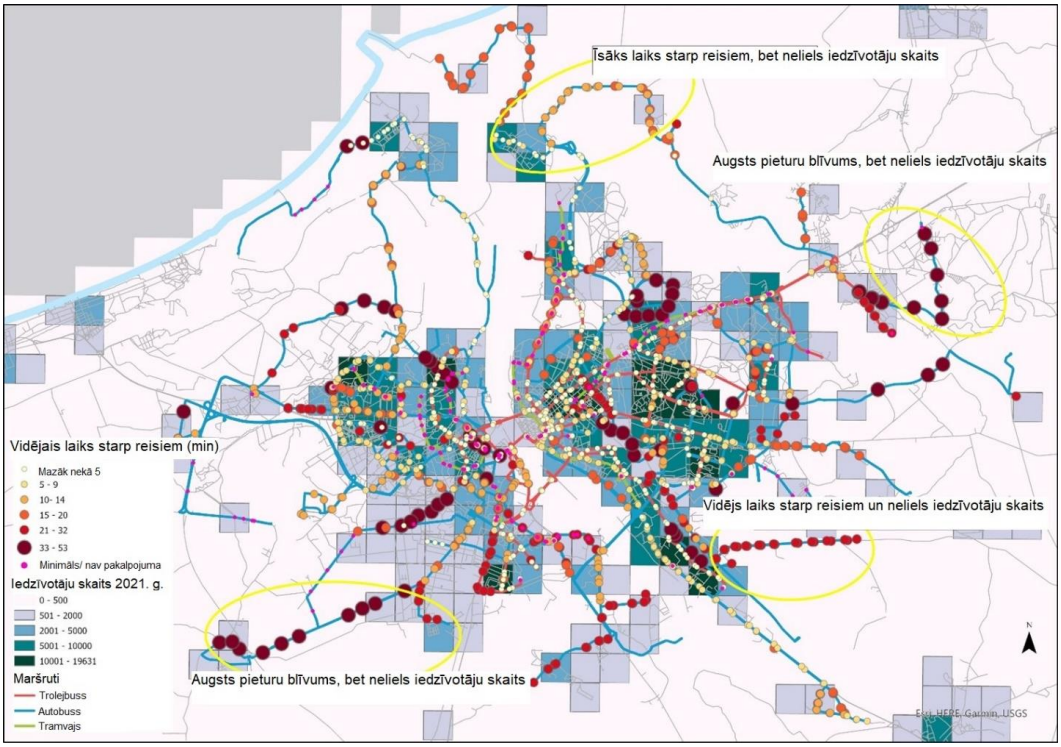
4-16. tabulā ir dots sabiedriskā transporta maršrutu blīvuma novērtējuma piemērs četriem Rīgas valstspilsētas autobusu maršrutiem.

4–16. TABULA. RĪGAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA MARŠRUTU BLĪVUMA NOVĒRTĒJUMA PARAUGS

Maršruta numurs	Maršruta nosaukums	Sākotnējais novērtējums	Novērtējuma nākamais posms
28	Jugla – Langstiņi	Liels pieturu blīvums, bet zems apdzīvotības blīvums	Izvērtēt pieturu novietojumu un pasažieru skaitu pieturās (šobrīd vidējais attālums 630 m)
11	Abrenes iela – Jaunciems – Suži	Vidējs reisu intervāls un liels pieturu blīvums, bet zems apdzīvotības blīvums	Izvērtēt pieturu novietojumu un pasažieru skaitu pieturās
50	Abrenes iela – TEC2	Vidējs reisu intervāls un zems apdzīvotības blīvums	Izvērtēt pieturu novietojumu un pasažieru skaitu pieturās (šobrīd vidējais attālums <500 m)
10	Abrenes iela – Jaunmārupe	Liels pieturu blīvums, zems apdzīvotības blīvums, bet salīdzinoši daudz uzņēmumu (darba vietas Granīta ielā, pa ceļam uz Jaunmārupi)	Garš maršruts ar 31 pieturu, izvērtēt pieturu novietojumu

Avots: Pētījuma Autori

Zemāk 4-29. attēlā ir dots sabiedriskā transporta maršrutu apdzīvotības blīvuma novērtējuma ģeotelpiskās analīzes piemērs iepriekš 4-16. tabulā dotajiem autobusu maršrutiem.



4-29. ATTĒLS. RĪGAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA MARŠRUTU BLĪVUMA NOVĒRTĒJUMA ĢEOTELPISKĀS ANALĪZES PIEMĒRS

Avots: Pētījuma Autori

Gājēju ērtības

Ir vairāki veidi, kā noteikt gājēju ērtību līmeni, izmantojot tādas vietnes kā walkscore.com vai novērtējot gājēju servisa līmeni (angļu *pedestrian level of service* (PLOS)), izmantojot informāciju no Transporta izpētes padomes autoceļu caurlaides spējas rokasgrāmatas (*Highway Capacity Manual*)[53]. Izmantojot ģeotelpiskos datus, ir iespējams analizēt gājēju ērtību līmeni, izmantojot vairākus faktorus, piemēram, infrastruktūru, sabiedriskā transporta pieturu atrašanās vietas un drošības līmeni. Detalizēts novērtējums ietver gājēju infrastruktūru, piemēram, datus par ietvēm, gājēju pāreju atrašanās vietām, regulējamām gājēju pārejām un gājēju tiltiņiem vai tuneļiem. Visa šī infrastruktūra norāda uz pieejamību un uzlabo gājēju ērtības un drošību attiecīgajā apkaimē.

[53] Skatīt vietnē: https://nap.nationalacademies.org/catalog/26432/highway-capacity-manual-7th-edition-a-guide-for-multimodal-mobility

GIS/ģeotelpiskie dati, kas nepieciešami izvērtējumam:

Gājēju infrastruktūra:

- Dati par ietvēm (atrašanās vieta, kvalitāte un savienojamība);
- Gājēju pāreju vietas;
- Gājēju luksofori;
- Gājēju tiltiņi vai tuneļi.

Drošības dati:

- Satiksmes dati (transportlīdzekļu kustības ātrums, satiksmes intensitāte – RDĀMD Waze datubāze).

Dati par publiskajiem objektiem:

- Parki, laukumi un citas sabiedriskās vietas;
- Izglītības iestādes, darba vietas un tirdzniecības vietas;
- Mobilitātes punkti;
- Tirgi.

Dati par zemes izmantošanu:

- Zemes izmantošanas veids (dzīvojamā apbūve, komerciālā apbūve u.c.);
- Apdzīvotības blīvums teritorijās atkarībā no zemes izmantošanas veida.

Balstoties uz iepriekš minētajiem kritērijiem, tiek analizēts sabiedriskā transporta maršrutu un pieturu novietojums.

Linearitāte

Linearitāte analizē, cik efektīvi sabiedriskais transports spēj nokļūt maršruta galapunktā, braucot pa pēc iespējas taisnāku maršrutu. Līdz ar to izvērtējumā jāiekļauj maršruti, kustības grafiki un sabiedriskā transporta pieturu atrašanās vietas:

- Maršrutu kartēšana;
- Maršrutu linearitātes novērtējums. Jo vairāk pagriezienu maršrutā, jo tā linearitāte ir mazāka;
- Izvērtējumā jāņem vērā maršruta sākuma un galapunkti, kas ir paredzēti attiecīgo apkaimju apkalpošanai. Balstoties uz šo informāciju, tiek vērtēts, vai maršruts ir uzskatāms par lineāru vai ar nevajadzīgiem apkārtceļiem.

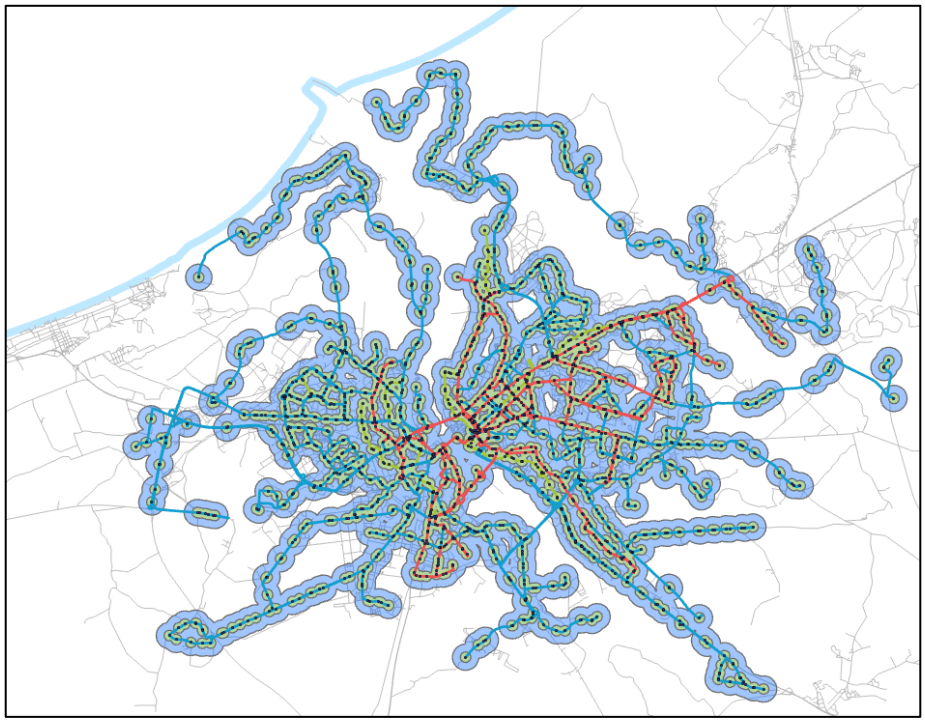
Linearitātes analīzē tiek ņemts vērā arī brauciena ilgums, kā arī transportlīdzekļu kustības grafika ievērošana.

Tuvums

Tuvuma analīze ietver informācijas izvērtēšanu par sabiedriskā transporta pieturvietām un zemes izmantošanas veidiem. Šajā analīzē tiek ņemti vērā dati, kas izmantoti iepriekšējās sadaļās. Kā redzams nākamajos attēlos, ap autobusu pieturām noteiktā rādiusā (šajā gadījumā 200 m un 500 m) tiek iezīmēts aprūpes areāls. Sabiedriskā transporta tuvumu ieteicams izvērtēt pie sabiedriskajiem objektiem, tādiem kā ārstniecības iestādes, izglītības iestādes, tirdzniecības vietas (tirgi), parki, tirdzniecības centri u.c. Ieteicamais attālums līdz sabiedriskā transporta pieturām ir līdz 200 m. Attālums, kas pārsniedz 500 m, gājējiem nav piemērots.

Jāņem vērā, ka maršrutu linearitāte (un arī vidējais braukšana ātrums) un sabiedriskā transporta pieturu tuvums mēdz būt savstarpēji konfliktējoši kritēriji, kur ir jāizvēlas optimālais līdzsvars.

4-30. attēlā ir redzams sabiedriskā transporta pieturu buferzonu (aprūpes areāla) ģeotelpiskās analīzes piemērs. Veicot ģeotelpisko analīzi, vienlaikus ir jāņem vērā arī ielu infrastruktūras pieejamība. Piemēram, Pierīgas pašvaldību jaunajās apbūves teritorijās ielu tīkls ne vienmēr nodrošina loģisku un pēc iespējas lineāru piekļuvi vēlamajām sabiedriskā transporta pieturu atrašanās vietām.



4-30. ATTĒLS. RĪGAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIETURU TUVUMA ĢEOTELPISKĀS ANALĪZES PIEMĒRS

Avots: Pētījuma Autori

4-31. attēlā un tālāk tekstā ir dots sabiedriskā transporta tuvuma ģeotelpiskās analīzes piemērs atbilstoši zemes izmantošanas veidam. Ar zaļajiem apļiem ir apzīmēts 200 m rādiuss, bet ar zilajiem apļiem 500 m rādiuss ap autobusa un tramvaja pieturām.

4-31. ATTĒLS. RĪGAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIETURU TUVUMA UN ZEMES IZMANTOŠANAS VEIDA ĢEOTELPISKĀS ANALĪZES PIEMĒRS

Avots: Pētījuma Autori

Sabiedriskā transporta pieejamība ir svarīga pie mobilitātes punktiem, līdz ar to viens no tuvuma analīzes uzdevumiem ir novērtēt sabiedriskā transporta pieturu aprūpes areālu mobilitātes punktos un to tuvumā. Mērķis ir nodrošināt piekļuvi pēc iespējas vairākiem transporta veidiem. 4-31. attēlā redzamajā piemērā ir parādīti trīs varianti iespējamai mobilitātes punkta atrašanās vietai.

Variants A atrodas trīsstūrī starp tramvaja un autobusa maršrutiem. Liela priekšrocība ir tieša piekļuve abiem transporta veidiem un laba pārredzamība. Tomēr šajā vietā ir ierobežota pieejamā platība. B un C variantu priekšrocība ir lielākā pieejamā platība, taču attālums līdz sabiedriskā transporta pieturām ir lielāks, un tieša piekļuve ir tikai vienam transporta veidam.

Lai iegūtu detalizētākus ieteikumus mobilitātes punkta novietojumam, priekšizpētes ietvaros ir jāveic padziļināta telpisko un satiksmes apstākļu analīze.

4-32. attēlā kā piemērs ir parādīts viens no Rīgas teritorijas plānojumā paredzētajiem mobilitātes punktiem pie Lielās ielas/ Ulmaņa gatves.

4-32. ATTĒLS. RĪGAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIETURU TUVUMA UN ZEMES IZMANTOŠANAS VEIDA ĢEOTELPISKĀS ANALĪZES PIEMĒRS LIELĀS IELAS/ ULMAŅA GATVES MOBILITĀTES PUNKTAM

Piezīme: attēlotais mobilitātes punkts ir iekļauts Mārupes novada pašvaldības teritorijas plānošanas dokumentos.

Avots: Pētījuma Autori

No iepriekš minētā mobilitātes punkta ģeotelpiskās analīzes izriet, ka šī mobilitātes punkta tuvumā pagaidām nav novērojama būtiska ekonomiskā aktivitāte. Līdz ar to, ir jāizvērtē zemes izmantošanas mērķis atbilstoši Rīgas teritorijas plānojumam, kas attiecīgi pamato šāda mobilitātes punkta izveidi un rada nepieciešamību nodrošināt papildu sabiedriskā transporta satiksmi.

No iepriekš minētā izriet, ka maršrutu optimizācijas analīzei ir nepieciešami ģeotelpiskie dati. 4-17. tabulā ir dota RDPAD sniegtā informācija par ģeotelpiskās informācijas pieejamību Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu analīzei. Lai veiktu detalizētu analīzi visai RMA teritorijai, šādi dati ir jāapkopo no visām pašvaldībām.

4–17. TABULA. NEPIECIEŠAMIE ĢEOTELPISKIE DATI RĪGAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA MARŠRUTU OPTIMIZĀCIJAS IZVĒRTĒJUMAM

Datu veids	Avots	Pilsētas teritorija	Komentāri
1. Gājēju ietves uz ielām	Augstas detalizācijas topogrāfiskā informācija	n.p.	Informācija ir manuāli jāatlasa, jāpārzīmē no augstas detalizācijas topogrāfiskās informācijas
2. Ielu krustojumi	RDĀMD	Rīga	Nav pilnīga apkopojuma, trūkst daži krustojumi
3. Luksofori	RDĀMD	RVC aizsardzības zona	Nav pilnīga apkopojuma, trūkst daži krustojumi
4. Gājēju tuneļi un pārejas	Augstas detalizācijas topogrāfiskā informācija	RVC aizsardzības zona	Informācija ir manuāli jāatlasa, jāpārzīmē no augstas detalizācijas topogrāfiskās informācijas
5. Sociālās infrastruktūras objekti			
5.1. Parki	Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tematiskais plānojums	Rīga	Dati nav apkopoti, bet ir iespējams iegūt no RVC apstādījumu sistēmas saglabāšanas un attīstības plāna
5.2. Tirdzniecības vietas	Pašvaldības izpilddirekcijas	Rīga	Iespējams, dati pieejami tikai par Daugavas labo krastu
5.3. Izglītības iestādes	Tematiskais plānojums	Rīga	Dati ir pieejami
5.4. Komerciālās apbūves teritorijas	n.p.	n.p.	n.p.
5.5. Tirgi	n.p.	n.p.	n.p.
6. Zemes izmantošanas veids atbilstoši teritorijas plānojumam	Rīgas teritorijas plānojums un RVC aizsardzības zonas teritorijas plānojums	Rīga	Nepieciešams veikt informācijas atlasi atbilstoši nepieciešamībai

Piezīme: tabulas dati doti uz 2023. gada 5. jūniju.

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot RDPAD datus

No 4-17. tabulas datiem izriet, ka Rīgas valstspilsētas pašvaldībai pagaidām nav pieejami (sagatavoti darbam) vismaz 50% no nepieciešamajiem ģeotelpiskajiem datiem sabiedriskā transporta maršrutu padziļinātai analīzei.

4.6.2.4 SECINĀJUMI

- Lai arī Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta sistēmā tiek veikti un ir plānots veikt uzlabojumus (piemēram, sešu mobilitātes punktu izveide pie dzelzceļa stacijām ANMP ietvaros), sabiedriskā transporta maršrutu tīkls pēdējo 30 gadu laikā nav būtiski mainījies. Ņemot vērā padomju laika pilsētplānošanas politiku, Rīgas valstspilsētai ir raksturīgs radiāls sabiedriskā transporta tīkls, kur vairāk nekā 70% maršrutu savieno pilsētas apkaimes ar centru un Centrālo dzelzceļa staciju. Mainoties nekustamā īpašuma izmantošanas mērķim (rūpniecības apjoma samazināšanās teritorijās ap dzelzceļa pieturas punktiem) un apdzīvojuma struktūrai Rīgā un Pierīgā (dzīvošana ārpus Rīgas un strādāšana Rīgā), esošā sabiedriskā transporta sistēma nepilnīgi apmierina iedzīvotāju vajadzības. Vidējais braukšanas ātrums ar privāto autotransportu Rīgā ir apmēram divas reizes lielāks nekā vidējas braukšanas ātrums ar sabiedrisko transportu. Pieaugot iedzīvotāju labklājībai un automobilizācijas līmenim, pilsētas ielu kapacitāte nav pietiekama lielas autotransporta plūsmas apkalpošanai (Rīgā 2022. gadā svārstmigrācijas rezultātā iebrauca līdz 209 000 automobiļiem diennaktī);
- Rīgas valstspilsētā ir salīdzinoši laba sabiedriskā transporta pieejamība: vidējais reisu intervāls sabiedriskā transporta pieturās ir deviņas minūtes, kas atbilst labākajiem ES metropoļu standartiem. Vienlaikus reisu intervālam ir liela variācijas amplitūda, kas izskaidrojams ar pilsētas salīdzinoši lielo teritoriju un apdzīvotības blīvuma nevienmērīgumu (atsevišķās apkaimēs autobuss ir jāgaida ilgāk par 30 minūtēm);
- Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta sistēma būtu jāveido atbilstoši secīgai transporta tīkla hierarhijai, nosakot dzelzceļa transportu kā prioritāti (1 435 mm un 1 520 mm tīkls) un attiecīgi tajā integrējot tramvaju, trolejbusu, autobusu transportu un mikromobilitātes risinājumus, kur tas iespējams. Veidojot sabiedriskā transporta tīkla hierarhiju, jāsamazina radiālo maršrutu skaits uz pilsētas centru un jāveicina apkaimju savstarpējā savienojamība ar sabiedrisko transportu. Vienlaikus jānosaka sabiedriskā transporta pieturu pieejamības hierarhija no pilsētas apkaimju apdzīvotības blīvuma (vēsturiskais centrs un tā aizsardzības zona, mikrorajoni ar daudzstāvu apbūvi un mazstāvu apbūves rajoni);

- Papildus ANMP paredzētajiem sešiem dzelzceļa mobilitātes punktiem jāparedz pārējo mobilitātes punktu attīstība pie dzelzceļa pieturas vietām, iespēju robežās (kur to atļauj ielu inženiertehniskie parametri) veidojot pilsētas sabiedriskā transporta savienojumus. Vienlaikus jāveido mobilitātes punkti arī ārpus Rīgas (tai skaitā pie visām dzelzceļa stacijām), lai veicinātu modālo pārnesi no privātā autotransporta uz sabiedrisko transportu;
- Padziļinātai sabiedriskā transporta maršrutu optimizācijas izpētei, ko plāno veikt RDPAD, ir nepieciešams apkopot un sistematizēt ģeotelpiskos datus ģeotelpiskās analīzes veikšanai atbilstoši Pētījuma Autoru rekomendācijām.

4.6.3 REĢIONĀLĀS NOZĪMES AUTOBUSU MARŠRUTU OPTIMIZĀCIJA

Lai palielinātu braucienu skaitu sabiedriskajā transportā, pakalpojumam ir jābūt efektīvam ar minimālu brauciena laiku, biežam un saprotamam attiecībā uz brauciena apmaksas nosacījumiem.

Reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pārvadājumu tīkls ir jāveido ar aprēķinu, ka dzelzceļš ir sabiedriskā transporta mugurkauls. Līdz ar to, maršrutu tīklā būs jāveic izmaiņas 2025. gadā pēc jauno EMU nodošanas ekspluatācijā pabeigšanas 2024. gadā, kā arī pēc Rail Baltica projekta pabeigšanas orientējoši 2030. gadā.

Pasažieru dzelzceļa satiksme var ietekmēt autobusu pasažieru skaitu vairākos veidos – gan pozitīvi, gan negatīvi. Konkrētās pasažieru dzelzceļa satiksmes ietekme uz autobusu pasažieru skaitu ir atkarīga no dažādiem faktoriem, tostarp no dzelzceļa infrastruktūras atrašanās vietas un īpašībām, autobusu pakalpojumu kvalitātes un pieejamības, kā arī no braucēju pārvietošanās paradumiem. Dzelzceļš var papildināt autobusu satiksmi, nodrošinot papildu tranzīta iespējas un uzlabojot savienojamību starp transporta veidiem. Tomēr citos gadījumos pasažieru dzelzceļš var konkurēt ar autobusu pakalpojumiem, piedāvājot pasažieriem ātrāku un ērtāku pakalpojumu. Piemēram, starp Rīgu un Daugavpili ir pieci vilcienu reisi dienā ar biļetes cenu no 7,25 EUR līdz 7,95 EUR. Brauciena ilgums ir no 2 stundām un 47 minūtēm līdz 3 stundām un 32 minūtēm. Turpretī vēl nesen no Rīgas uz Daugavpili kursēja līdz pat deviņiem starppilsētu autobusu reisiem, kuru cena bija 8,90 EUR un brauciena ilgums bija aptuveni 4 stundas. 2023. gada 16. martā šis maršruts, ko apkalpoja SIA "Daugavpils autobusu parks", tika slēgts, jo neizturēja konkurenci ar dzelzceļa transportu.

4.6.3.1 REĢIONĀLĀS NOZĪMES AUTOBUSU PĀRVADĀJUMU ANALĪZE RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ

No ATD tika saņemti dati par aptuveni 610 maršrutiem, un tie tika analizēti, lai noteiktu pārvadātāju darbības rezultātus. Šajos maršrutos ietilpst 488 maršruti, kas pilnībā atrodas RMA, un 122 maršruti, kas šķērso RMA teritoriju un aptver visus novadus (Madonas, Valmieras un Talsu), kuri ietilpst RMA.

Atbilstoši ATD sniegtajai informācijai Pētījuma Autori analizēja 12 pārvadātāju datus: SIA "GALSS BUSS", SIA "Daugavpils autobusu parks", AS "Liepājas autobusu parks", AS "Talsu autotransports", SIA "Latvijas sabiedriskais autobuss", SIA "Ventspils reiss", SIA "Norma-A", AS "Nordeka", AS "CATA", SIA "VTU Valmiera", SIA "Dobeles autobusu parks" un SIA "Tukums auto".

> 2022. gadā kopējais RMA pārvadāto pasažieru skaits bija 17,380 miljoni.
>
> 2022. gadā pārvadātājiem izmaksātā valsts budžeta dotācijas kopsumma RMA teritorijā iekļautajiem un teritoriju šķērsojošajiem maršrutiem bija 47,289 miljoni EUR.

Pielikumā 4-9. "Reģionālā sabiedriskā transporta pārvadājumu apjoms Rīgas metropoles areālā 2022. gadā" ir dots valsts budžeta dotācijas sadalījums katram no pārvadātājiem, vidējais saņemto valsts dotāciju pārsvars pār izdevumiem, kā arī katra pārvadātāja nodrošināto maršrutu skaits RMA ietvaros. Šī Pētījuma sagatavošanas laikā vairāki maršruti ir slēgti, un Pielikumā tie ir apzīmēti kā "nesen slēgti". Minētajiem maršrutiem piešķirtā valsts budžeta dotācija 2022. gadā bija 0,058 miljoni EUR.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. panta 6. daļu biļešu pārdošanas ieņēmumiem jāsedz 25% no pakalpojuma sniedzēja faktiskajām vai plānotajām kalendārā gada izmaksām (ieskaitot ieņēmumus jeb valsts budžeta mērķdotācijas, pārvadājot personas ar braukšanas maksas atvieglojumiem) un valsts finansējums nedrīkst pārsniegt 75%. Pielikumā redzams, ka vairāki pārvadātāji saņem vairāk nekā 75% kompensāciju, tostarp AS "CATA", SIA "Latvijas sabiedriskais autobuss" un AS "Nordeka". Šo pārvadātāju maršruti sīkāk analizēti nākamajā sadaļā.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu RMA, līdzīgi kā visā Latvijā, ir četri maršrutu veidi. Katrs autobusu maršrutu veids ir paredzēts, lai apmierinātu dažādas vajadzības un apkalpotu dažāda veida pasažieru braucienus. Kopumā autobusu maršruti kopā ar citiem transporta veidiem veido visaptverošu sabiedriskā transporta tīklu. Maršrutu veidu raksturojums ir dots 4-18. tabulā.

4–18. TABULA. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA MARŠRUTU VEIDI RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ

Maršruta veids	Apraksts
Pilsētas nozīmes maršruts	Maršruts, kas nodrošina pārvietošanos valstspilsētas administratīvajās robežās, kā arī no šīs pilsētas uz tuvākajām apkārtējām teritorijām. Pētījuma ietvaros uz pilsētas nozīmes maršrutiem ir attiecināti arī reģionālie maršruti, kas apkalpo nelielas pilsētas
Reģionālās nozīmes maršruts	Reģionālais starppilsētu nozīmes maršruts, reģionālais vietējās nozīmes maršruts un visi dzelzceļa maršruti
Reģionālais starppilsētu nozīmes maršruts	Maršruts, kas nodrošina pārvietošanos valsts teritorijā galvenokārt no vienas administratīvās teritorijas uz administratīvo teritoriju citā plānošanas reģionā vai kas savieno valstspilsētas
Reģionālais vietējās nozīmes maršruts	Maršruts, kas nodrošina pārvietošanos vienas pašvaldības administratīvajā teritorijā, no šīs pašvaldības uz tuvākajām apkārtējām teritorijām vai uz citu pašvaldību plānošanas reģiona robežās

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot Sabiedriskā transporta pārvadājumu likumu

RMA teritorijā ir 21 pilsētas nozīmes maršruts, kas apkalpo mazās pilsētas. To numuri ir no 3 000 līdz 3 702, un tie ir īsāki maršruti, kuru brauciena garums nepārsniedz 20 km. Šo maršrutu vidējais brauciena garums ir 11 km. No šiem maršrutiem 11 maršrutos vidējais valsts kompensācijas procentuālais īpatsvars attiecībā pret izdevumiem ir lielāks par 75%.

RMA teritorijā ir 427 reģionālie vietējās nozīmes maršruti. To numuri ir no 5 000 līdz 6 999. Reģionālo vietējās nozīmes maršrutu vidējais brauciena garums ir 37 km. No šiem maršrutiem 316 maršrutos valsts kompensācijas vidējais procentuālais īpatsvars attiecībā pret izdevumiem ir lielāks par 75%.

RMA teritorijā ir 157 reģionālie starppilsētu nozīmes maršruti. To numuri ir no 7 000 līdz 7 999. Šo maršrutu vidējais brauciena garums ir 125 km. No šiem maršrutiem 64 maršrutos valsts kompensācijas vidējais procentuālais īpatsvars attiecībā pret izdevumiem ir lielāks par 75%.

Apkopojot var secināt, ka 392 maršrutos jeb 64% no visiem valsts kompensācija pārsniedz 75% no izdevumiem. Šo maršrutu saraksts ir dots Pielikumā 4-10. "Rīgas metropoles areāla reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu maršrutu dati 2022. gadā".

Autobusa noslodze ir pasažieru skaits, ko autobuss pārvadā noteiktā attālumā. Valsts dotēto un privāto pārvadātāju vidējā autobusu noslodze var atšķirties atkarībā no dažādiem faktoriem, piemēram, atrašanās vietas, diennakts laika un pakalpojuma veida. Atbilstoši ATD datiem autobusa noslodzi aprēķina no apgrozījuma pēc pasažieru km un autobusa nobrauktā attāluma. Izmantojot maršruta veida sadalījumu, tika aprēķināta vidējā autobusa noslodze katram maršruta veidam (skatīt 4-19. tabulu).

4–19. TABULA. AUTOBUSU NOSLODZE RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ SADALĪJUMĀ PA MARŠRUTU VEIDIEM

Maršruta veids	Autobusa vidējā noslodze
Pilsētas nozīmes maršruti (numuri 3 000-3 702)	5,62
Reģionālie vietējās nozīmes maršruti (numuri 5 000-6 999)	4,89
Reģionālie starppilsētu nozīmes maršruti (numuri 7 000-7 999)	9,08

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot ATD datus

Pielikumā 4-11. "10 visvairāk un vismazāk noslogotie reģionālās nozīmes autobusu maršruti Rīgas metropoles areālā 2022. gadā" ir redzami 10 maršruti ar visaugstākajiem un viszemākajiem autobusu noslodzes rādītājiem. 10 maršrutos ar visaugstāko autobusu noslodzi, tiek pārvadāti 13% no kopējā pasažieru skaita RMA tīklā, bet 10 maršrutos ar viszemāko autobusu noslodzi tikai 0,08%. Lai gan pirmajos 10 maršrutos ir liela autobusu noslodze, daži no tiem veic maz braucienu un pārvadā maz pasažieru.

Pielikumā 4-12. "15 efektīvākie reģionālās nozīmes autobusu maršruti pēc pārvadāto pasažieru skaita Rīgas metropoles areālā" ir redzami 15 efektīvākie maršruti pēc pārvadāto pasažieru skaita. Tajā redzams, ka 15 maršrutos, kas pārvadā visvairāk pasažieru, tiek pārvadāti 29% no kopējā pasažieru skaita. Galvenā atšķirība ir veikto braucienu skaits.

4.6.3.2 AUTOBUSU VIDĒJAIS KUSTĪBAS ĀTRUMS REĢIONĀLĀS NOZĪMES PĀRVADĀJUMOS

Būtisku lomu pasažieru izvēlē izmantot sabiedrisko transportu spēlē laiks kādā pasažieris var sasniegt brauciena galamērķi. Savukārt to ietekmē sabiedriskā transporta pārvietošanās ātrums. Reģionālās autobusu satiksmes gadījumā svarīgs ir vidējais kustības ātrums, kas ietver gan braucienu, gan apstāšanās laiku pieturās.

Analizējot šī brīža autobusu maršrutu vidējo ātrumu, redzams, ka pilsētas nozīmes maršrutiem tas ir vismazākais (23,6 km/h), reģionālajiem vietējās nozīmes maršrutiem mazliet lielāks (36,1 km/h), bet reģionālajiem starppilsētu nozīmes maršrutiem 46,6 km/h (skatīt 4-20. tabulu).

4–20. TABULA. VIDĒJAIS KUSTĪBAS ĀTRUMS REĢIONĀLO AUTOBUSU SATIKSMES MARŠRUTU GRUPĀS

Nr. p.k.	Maršrutu grupa	Maršrutu numuri	Vidējais ātrums (km/h)
1	Pilsētas nozīmes maršruti	3000 – 3702	23,7
2	Reģionālie vietējās nozīmes maršruti	5000 – 6999	36,1
3	Reģionālie starppilsētu nozīmes maršruti	7000 – 7999	46,6

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot ATD datus

Jāatzīmē, ka visās maršrutu grupās novērojamas ļoti lielas vidējā ātruma atšķirības starp dažādiem maršrutiem. 3000 maršrutu grupā mazākais vidējais ātrums ir 10,7 km/h, bet lielākais 40,1 km/h, 5000-6000 maršrutu grupā – mazākais 16,9 km/h, bet lielākais 70,9 km/h, bet 7000 maršrutu grupā – mazākais 28,5 km/h, bet lielākais 71,3 km/h.

Būtiska ietekme uz vidējo ātrumu ir pieturu skaitam un laikam, ko autobuss pavada bremzējot pirms pieturas, stāvot un paātrinoties pēc pieturas. Šo laiku ir iespējams samazināt, daļu pieturu, kuras izmanto salīdzinoši neliels skaits pasažieru, pārveidojot par pieturām "pēc pieprasījuma". Tas nozīmē, ka gadījumos, kad neviens pasažieris nevēlas izkāpt vai iekāpt autobusā, tas šajā pieturā neapstājas, tādējādi samazinot ceļā pavadīto laiku.

Salīdzinot atsevišķos maršrutos ceļā pavadīto laiku starp reģionālās autobusu satiksmes maršrutiem un privāto automobili, redzams, ka, braucot ar privāto automobili, laika ekonomija atkarībā no maršruta un brauciena laika ir no 1 līdz 22 minūtēm (skatīt 4-21. tabulu).

4–21. TABULA. CEĻĀ PAVADĪTĀ LAIKA SALĪDZINĀJUMS

Maršruta numurs	Maršruts	Laiks ceļā (min)					
		Darbdienā 8:00-9:00			Darbdienā 17:00-18:00		
		Ar autobusu	Ar privāto automobili	Laika ekonomija	Ar autobusu	Ar privāto automobili	Laika ekonomija
5034	Olaine – Rīga	50	38	12	52	38	14
5432	Baložu skola – Rīga	40	24	16	38	29	9
6255	Sigulda – Rīga	74	68	6	75	69	6
7788	Ogre – Rīga	50	45	5	50	49	1
7599	Valmiera – Rīga	125	105	20	130	108	22
7480	Bauska – Rīga	85	71	14	85	74	11

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot ATD un Google Maps datus

4.6.3.3 PRIEKŠLIKUMI REĢIONĀLĀS NOZĪMES AUTOBUSU MARŠRUTU TĪKLA OPTIMIZĀCIJAI

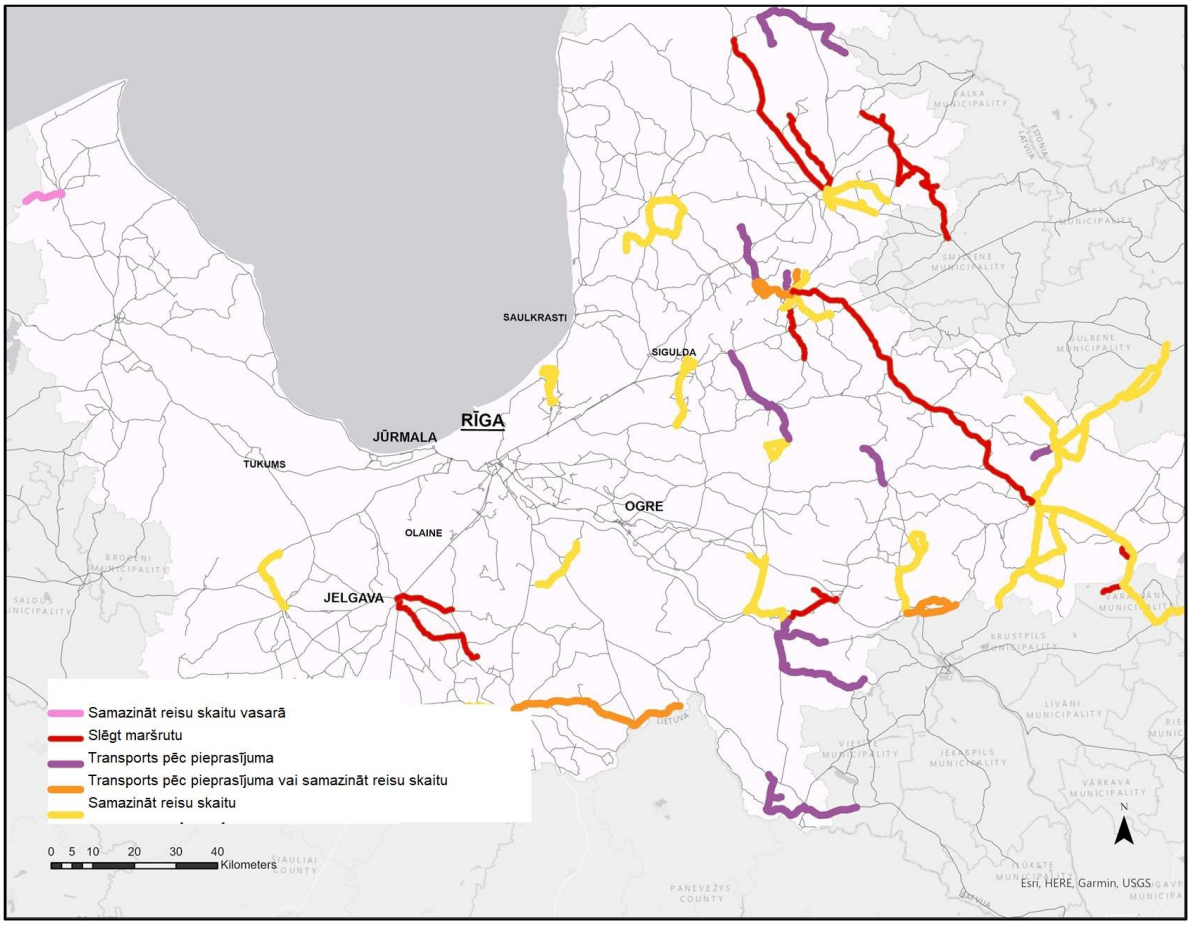
Šajā sadaļā ir aprakstīti Pētījuma Autoru priekšlikumi RMA reģionālo autobusu maršrutu tīkla optimizācijai galvenokārt RMA ārējā telpā un tiešās funkcionālās ietekmes areālā, par galvenajiem kritērijiem izmantojot sabiedriskā transporta pieejamību atbilstoši Sabiedriskā transporta pārvadājumu likuma prasībām, autobusu noslodzi (sabiedriskā transporta pakalpojuma efektivitāti) un maršrutu atrašanās tuvumu sabiedriskā dzelzceļa transporta maršrutu tīklam (sabiedriskā transporta intermodalitāti).

Priekšlikumi ir sagatavoti atbilstoši zemāk minētajām kategorijām:

- Slēgt maršrutu;
- Pāriet uz pakalpojumu "transports pēc pieprasījuma";
- Pāriet uz pakalpojumu "transports pēc pieprasījuma" vai samazināt reisu skaitu;
- Samazināt reisu skaitu;
- Samazināt reisu skaitu vasarā. Attiecas uz maršrutiem, kas galvenokārt apkalpo izglītības iestādes, līdz ar to pakalpojums nav nepieciešams vasaras mēnešos, kad izglītības iestādēs mācības nenotiek.

Pielikumā 4-13. "Priekšlikumi reģionālo maršrutu optimizācijai Rīgas metropoles areāla ģeogrāfiski attālinātajās teritorijās" apkopoti Pētījuma Autoru priekšlikumi 53 reģionālās nozīmes autobusu maršrutu optimizācijai Rīgas metropoles areāla ģeogrāfiski attālinātajās teritorijās.

Maršrutu optimizācijas priekšlikumu vizualizācija kartē ir dota 4-33. attēlā.



4-33. ATTĒLS. REĢIONĀLO AUTOBUSU MARŠRUTU OPTIMIZĀCIJAS PRIEKŠLIKUMI RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ

Avots: Pētījuma Autori

Papildu informācijai skatīt Pētījuma 4.7.1.2. sadaļu "Reģionālās nozīmes autobusu maršrutu integrācija dzelzceļa tīklā", kur ir analizēta intermodalitātes veicināšana un dzelzceļa maršrutiem paralēlo reģionālās nozīmes autobusu maršrutu optimizācijas iespējas, kā arī Pētījuma 4.7.3. sadaļu "Transports pēc pieprasījuma".

4.6.3.4 SECINĀJUMI

- Lai veicinātu modālo pārnesi no privātā autotransporta uz sabiedrisko transportu (reģionālās nozīmes autobusu transportu), jāsamazina autobusu ceļā pavadītais laiks. Šī mērķa sasniegšanai nepieciešams palielināt to vidējo kustības ātrumu;
- Viens no risinājumiem kustības ātruma palielināšanai ir samazināt pieturās pavadīto laiku. Pieturās ar mazāku pasažieru apgrozījumu var noteikt autobusu apstāšanos "pēc pieprasījuma", tādējādi pieturās, kad neviens pasažieris nevēlas izkāpt vai iekāpt, autobuss nepieturēs. Tas gan var radīt sarežģījumus kustības sarakstu sastādīšanā. Cits risinājums ir ekspresu reisu atjaunošana vai ieviešana, kuros tiktu nodrošināta ātrāka satiksme starp maršruta galapunktiem, iekļaujot maršrutā vienu līdz trīs pieturas ar lielāko pasažieru apgrozību. Paralēli ekspresu maršrutiem atkarībā no pieprasījuma būtu atstājami arī "lēnie" reisi ar lielu skaitu pieturu. Iepriekš mēģinājumi vairākos maršrutos ieviest šādus reisus neguva panākumus, jo bija nepietiekama komunikācija ar iedzīvotājiem;
- Ņemot vērā sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību, reisu noslodzi un maršrutu tuvumu sabiedriskā dzelzceļa transporta maršrutu tīklam, ir iespējams slēgt atsevišķus reisus, samazināt reisu skaitu vai arī mainīt transporta pakalpojuma veidu ("transports pēc pieprasījuma").

4.6.4 REĢIONĀLĀS NOZĪMES AUTOBUSU MARŠRUTU INTEGRĀCIJA RĪGAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA TĪKLĀ

4.6.4.1 POTENCIĀLIE MARŠRUTU TĪKLA ATTĪSTĪBAS VIRZIENI

RMA ir vairāki reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu maršruti, kas RMA iekšējā telpā iet paralēli Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutiem. Pasažieru plūsmu reģionālo autobusu pārvadājumu maršrutos raksturo pasažieru skaita apgrozījums autobusu pieturās.

4-22. tabulā ir dotas 30 lielākās autobusa pieturas atbilstoši iekāpušo pasažieru skaitam 2022. gadā. Katrai no pieturām ir dots pasažieru skaita īpatsvars maršrutos, kas nodrošina savienojamību ar Rīgas valstspilsētu.

4–22. TABULA. REĢIONĀLO AUTOBUSU PĀRVADĀJUMU 30 LIELĀKĀS PIETURAS ATBILSTOŠI IEKĀPUŠO PASAŽIERU SKAITAM 2022. GADĀ

Nr. p.k.	Autobusa pieturas nosaukums	Iekāpušo pasažieru skaits	Rīgas maršrutu īpatsvars
1.	Rīgas SAO	1 773 806	100%
2.	Valmieras AO	378 670	33%
3.	Jelgavas AO	357 033	50%
4.	Bauskas AO	320 681	52%
5.	Cēsu AO	278 446	31%
6.	Dobeles AO	264 441	44%
7.	Rīga (Elizabetes iela) (autoosta)	260 381	100%
8.	**Jugla (Rīga)**	**186 460**	**100%**
9.	Siguldas AO	146 665	43%
10.	**Ķekava**	**145 700**	**100%**
11.	Iecava	137 523	88%
12.	**Teika (Rīga)**	**135 726**	**100%**
13.	Limbažu AO	130 709	44%
14.	Aizkraukles AO	127 314	7%
15.	Ogres AO	101 738	34%
16.	Rīga (Riepnieku iela) (autoosta)	100 567	100%
17.	Tukuma AO	97 394	25%
18.	**Ādaži**	**96 573**	**97%**
19.	**Ādažu centrs**	**95 648**	**96%**
20.	**Ķekavas ciems**	**87 956**	**100%**
21.	**Vangaži**	**72 290**	**100%**
22.	Olaine (Parka iela)	67 579	81%
23.	Baldone	65 342	100%
24.	Līgatne	65 045	64%
25.	**Baložu skola**	**62 302**	**99%**
26.	Gardene	61 369	0,04%
27.	**Jaunmārupe**	**60 983**	**100%**
28.	**Kadaga**	**59 279**	**99%**
29.	Jaunogres stacija	57 980	1%
30.	Saulkrasti	56 039	56%

Avots: Pētījuma Autori

4-22. tabulā treknrakstā ir izceltas Rīgas valstspilsētai tuvākās pieturvietas ar lielāko reģionālās nozīmes autobusu maršrutos iekāpušo pasažieru skaitu. Kā redzams 4-22. tabulas labajā malējā kolonnā, šajās pieturās absolūtais vairums pasažieru izmanto vienīgi maršrutus, kur viens no galapunktiem atrodas Rīgā. Šo pieturvietu

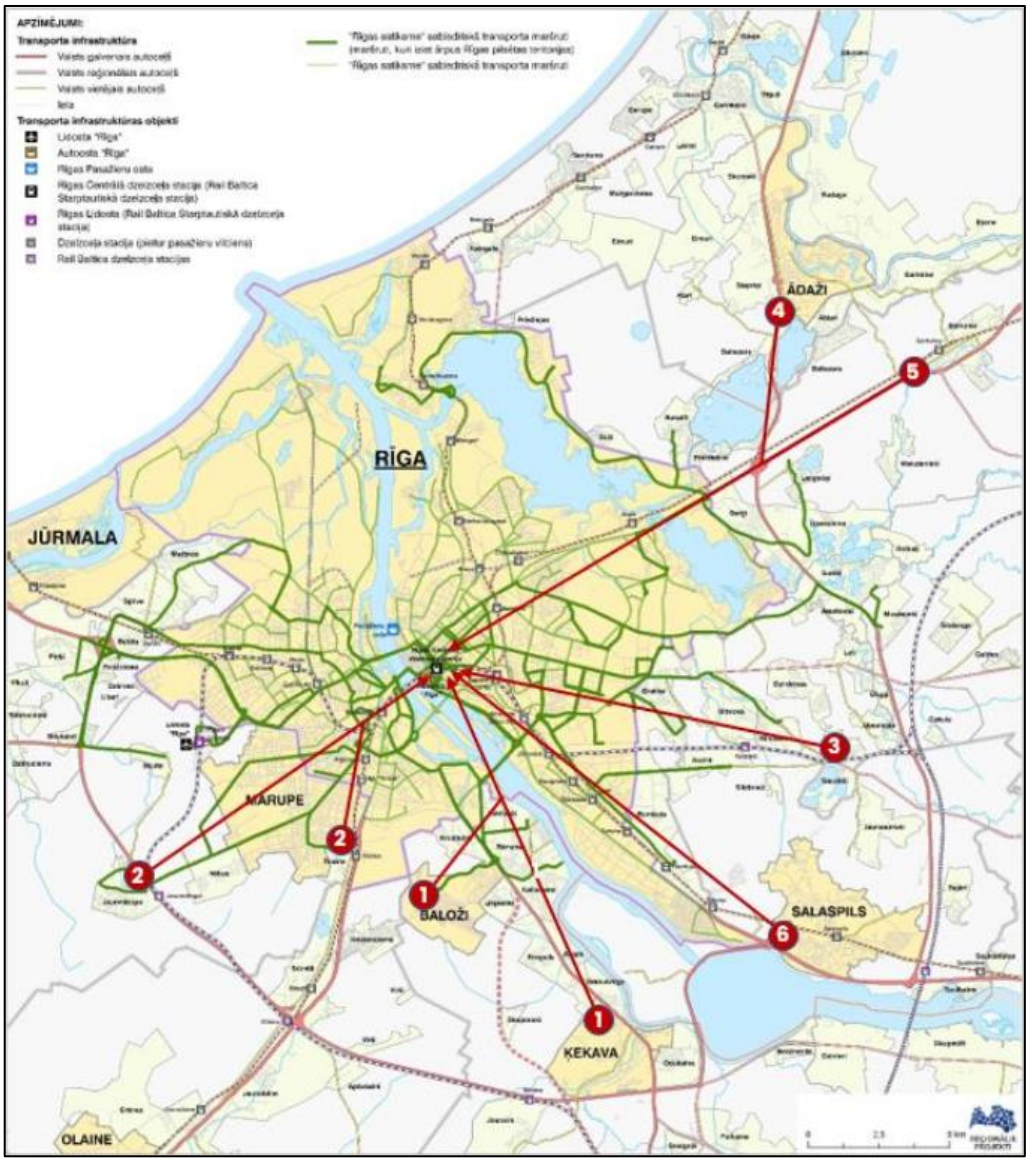
tuvums Rīgai, pasažieru skaits un šo pasažieru pieprasījums pēc transporta pakalpojuma uz Rīgu ir priekšnoteikumu kopums, lai apsvērtu iespēju integrēt šos reģionālos autobusu pārvadājumu maršrutus Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīklā.

Papildus iepriekš minētajam Rīgas valstspilsētā ir divas pieturas ar lielu reģionālo autobusu pasažieru skaitu – Juglas pietura (186 460 pasažieri) un Teikas pietura (135 726 pasažieri), kuras iedzīvotāji izmanto kā pārsēšanās punktus no reģionālās nozīmes autobusu transporta uz Rīgas valstspilsētas sabiedrisko transportu.

Pamatojoties uz iepriekš minēto, Pētījuma Autori ir identificējuši šādus iespējamos sabiedriskā transporta pakalpojumu optimizācijas virzienus RMA iekšējā telpā:

- Rīga – Jaunmārupe, Mārupe, Tīraine;
- Rīga – Baloži, Ķekava;
- Rīga – Saurieši, Upeslejas;
- Rīga – Ādaži (autoceļš A1);
- Rīga – Sigulda (Berģi) (autoceļš A2);
- Rīga – Salaspils (autoceļš A6).

Šo sabiedriskā transporta virzienu vizualizācija ir dota 4-34. attēlā.



4-34. ATTĒLS. REĢIONĀLO AUTOBUSU PĀRVADĀJUMU IESPĒJAMIE OPTIMIZĀCIJAS VIRZIENI RĪGAS METROPOLES AREĀLA IEKŠĒJĀ TELPĀ

Avots: Pētījuma Autori

Pamatojoties uz RS sniegto informāciju, daļu no Pierīgā kursējošajiem reģionālās nozīmes autobusu maršrutiem var aizstāt ar Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutiem.

Turpmāk tekstā ir analizēti reģionālie vietējās nozīmes autobusu maršruti, kuru brauciena sākuma/gala mērķis atrodas Pierīgā un kurus vienlaikus ir iespējams aizvietot ar Rīgas valstspilsētas sabiedrisko transportu. Reģionālo maršrutu optimizācijas priekšlikumos nav iekļauti reģionālie starppilsētu nozīmes maršruti (Bauska, Skaistkalne, Nereta, Vecumnieki un Aizkraukle), jo tādā gadījumā būtu nepieciešams nodrošināt pārsēšanos Rīgas tuvumā (piemēram, mobilitātes punkts Ķekavas pilsētā saistībā ar maršrutu "Rīga – Baloži/Ķekava"). Atbilstoši starptautiskajai praksei pasažieri nelabprāt izmanto pārsēšanos salīdzinoši īsos braukšanas attālumos (līdz 50 km).

RMA iekšējā telpā kursējošo reģionālo autobusu maršrutu tīkla optimizācija skatāma kopsakarībā ar Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta sistēmas iespējām. Reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīkla pilnveidošanas iespējas ir vērtētas atbilstoši šādiem kritērijiem:

- Pakalpojuma pievilcība pasažieriem (SUMI 12. indikators un 16. indikators);
- Pakalpojuma sniegšanas izmaksas un ietekme uz valsts budžetu un Rīgas valstspilsētas pašvaldības budžetu;
- Pakalpojuma sociāli ekonomiskā ietekme.

Pētījuma ietvaros tika analizēti četri maršruti:

- Rīga – Mārupe/ Tīraine/ Jaunmārupe;
- Rīga – Baloži/ Ķekava;
- Rīga – Saurieši/ Upeslejas/ Jauncekule;
- Rīga – Ādaži (Kadaga)/ Garkalne/ Carnikava;
- Rīga – Salaspils;
- Rīga – Berģi.

Papildu informācijai skatīt Pielikumu 4-7. "Reģionālās nozīmes autobusu maršrutu integrācija Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīklā".

4.6.4.2 MARŠRUTS "RĪGA – MĀRUPE – TĪRAINE – JAUNMĀRUPE"

Šobrīd Mārupes un Jaunmārupes virzienu apkalpo divi reģionālās nozīmes autobusu maršruti (Nr. 5433 "Rīga – Jaunmārupe" un Nr. 5435 "Rīga – Mārupe") un trīs RS valstspilsētas autobusu maršruti (Nr. 10. "Abrenes iela – Jaunmārupe", Nr. 25. "Abrenes iela – Mārupe" un Nr. 55."Abrenes iela – Jaunmārupe"). Minētie maršruti ārpus Rīgas valstspilsētas robežām aptver astoņas apkaimes Mārupē, Jaunmārupē un Tīrainē.

Atbilstoši ATD sniegtajiem datiem 2022. gadā reģionālās nozīmes autobusu maršrutā Nr. 5433 tika pārvadāti 141,5 tūkstoši pasažieru, bet maršrutā Nr. 5435 – 82,8 tūkstoši pasažieru.

Šajā virzienā ir iespējams aizvietot abus reģionālās nozīmes autobusu maršrutus ar Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutiem, paaugstinot kursēšanas biežumu 10. un 25. maršrutu autobusiem, kā arī paredzot maršrutu izmaiņas visu trīs Rīgas valstspilsētas autobusu maršrutos.

<u>Pakalpojuma pievilcība pasažieriem</u>

Viens no sabiedriskā transporta maršrutu pievilcības rādītājiem ir reisu biežums/intensitāte, kas atspoguļo maršruta pieejamību noteiktā laika nogrieznī.

Maršrutu integrācijas rezultātā kopējais reisu skaits darbdienās samazināsies par apmēram 33% (pīķa stundās par 30%), bet to kompensēs lielāka RS autobusu pasažieru ietilpība (tas ir sevišķi svarīgi pīķa stundās).

Trīs no astoņām apkaimēm ir sagaidāms apkaimi apkalpojošo maršrutu skaita un ar to saistīto reisu skaita samazinājums (pīķa stundās četrās apkaimēs). Pārējās apkaimēs minētie rādītāji nemainās vai uzlabojas.

Vidējais reisu intervāls Jaunmārupes maršrutu galapunktos darbdienu pīķa stundās pieaugs par apmēram 7-8 minūtēm, bet Tīraines maršrutu galapunktos samazināsies par apmēram 18-19 minūtēm.

Vidējais ceļā pavadītais laiks no Jaunmārupes galapunkta līdz Rīgas autoostai pieaugs par apmēram 7 minūtēm, bet no Tīraines par apmēram 8 minūtēm. Braukšanas laika pieaugums ir saistīts ar to, ka mikroautobusu vidējais braukšanas ātrums ir lielāks nekā RS autobusiem.

Reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu aizvietošanas rezultātā par 36% pieaugtu vienreizējā brauciena izmaksas apkaimēs, kur šobrīd kursē reģionālās nozīmes maršrutu autobusi. Tomēr jāņem vērā, ka RS vienreizējā brauciena biļete ļauj veikt neierobežotu reisu skaitu visos RS maršrutos 90 minūšu periodā. Tas ir

būtiski gadījumos, kad pasažieriem jāizmanto vairāku maršrutu RS transportlīdzekļi, lai nokļūtu vēlamajā galapunktā.

Savukārt no regulāro sabiedriskā transporta lietotāju skatupunkta (tiek pieņemts, ka regulārais pasažieris katru mēneša darbdienu jeb 20 dienas mēnesī ar sabiedrisko transportu dodas uz Rīgu un atpakaļ, mēnesī veicot vidēji 40 braucienus ar sabiedrisko transportu), kuriem būtu izdevīgi izmantot mēneša biļetes, ieguvumi būtu apkaimēs, kur šobrīd nekursē Rīgas valstspilsētas autobusu maršruti. RS mēnešbiļetes cena ir 30 EUR braucieniem katru dienu, savukārt mēnešbiļetes cena darbdienu braucieniem reģionālo autobusu maršrutos Nr. 5433 un Nr. 5435 izmaksā 36,96 EUR.

Pakalpojuma sniegšanas izmaksas un ietekme uz budžetu

Zemāk 4-23. tabulā ir dota informācija par reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu maršrutu integrācijas ietekmi uz valsts budžetu.

4–23. TABULA. MĀRUPES UN JAUNMĀRUPES MARŠRUTU INTEGRĀCIJAS RĪGAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA TĪKLĀ IETEKME UZ VALSTS BUDŽETU, 2022. GADA DATI

Maršruta Nr.	Esošā situācija (EUR)	Projekts (EUR)	Izmaiņas (EUR)	
5433	207 755	0	-207 755	-100%
5435	201 850	0	-201 850	-100%
10	196 964	258 521	+61 557	+31%
25	30 925	79 903	+48 978	158%
55	129 623	90 752	-38 871	-30%
Kopā	**767 117**	**429 176**	**-337 941**	**-44%**

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot RS un ATD datus

Saskaņā ar 4-23. tabulas datiem valsts izmaksājamo kompensāciju pieaugums RS par pilsētas sabiedriskā transporta kursēšanu ārpus Rīgas robežām pieaugs mazākā apmērā nekā valsts dotāciju samazinājums pēc Mārupes/ Jaunmārupes virziena reģionālās nozīmes autobusu maršrutu slēgšanas. Tā rezultātā valsts dotāciju apjoms samazinātos par 0,338 miljoniem EUR.

Atbilstoši RS aprēķiniem valsts nekompensētie RS zaudējumi Rīgas valstspilsētas maršrutu tīklā pilsētas robežās pieaugtu par 0,019 miljoniem EUR jeb 1,5%. Līdz ar to, kopējā neto ietekme uz valsts un pašvaldību budžetu Mārupes/ Jaunmārupes virzienam ir mīnus 0,319 miljoni EUR.

Pakalpojuma sociāli ekonomiskā ietekme

Veicot maršrutu tīkla optimizāciju, kopējais nobraukums samazinātos par apmēram 0,344 miljoniem km gadā. Sociāli ekonomiskie ieguvumi no transportlīdzekļu nobraukuma samazinājuma saistīti ar videi nodarītā kaitējuma (no gaisa piesārņojuma un siltumnīcefekta gāzu emisijām) un ceļu satiksmes negadījumu skaita samazinājumu.

Aprēķinātie vides ieguvumi ir 0,016 miljoni EUR un ieguvumi no ceļu satiksmes negadījumu samazinājuma ir 0,053 miljoni EUR.

Lai arī dīzeļdzinēja minibusu negatīvā ietekme uz vidi un satiksmes drošību uz vienu km ir mazāka nekā RS izmantotajiem 12-18 m autobusiem, tomēr nobraukuma samazinājums ir pietiekami liels, lai maršrutu tīkla izmaiņu rezultātā sabiedrībai būtu sociāli – ekonomiski ieguvumi no vides kaitējuma un ceļu satiksmes drošības negadījumu skaita samazinājuma apmēram 0,069 miljoni EUR gadā.

4.6.4.3 MARŠRUTS "RĪGA – BALOŽI/ ĶEKAVA"

Šobrīd Rīgas – Baložu/Ķekavas virzienu apkalpo trīs reģionālās nozīmes autobusu maršruti (Nr. 5432 "Rīga – Baloži", Nr. 6843 "Rīga – Pļavniekkalns – Ķekava" un Nr. 6844 "Rīga – Valdlauči – Pļavniekkalns – Ķekava") un trīs RS valstspilsētas autobusu maršruti (Nr. 12 "Abrenes iela – Kooperatīvs "Ziedonis"", Nr. 23 "Abrenes iela – Baloži" un Nr. 26 "Abrenes iela – Katlakalns"). Minētie maršruti ārpus Rīgas valstspilsētas robežām aptver 11 apkaimes Ķekavā un Baložos.

Atbilstoši ATD sniegtajiem datiem 2022. gadā reģionālās nozīmes autobusa maršrutā Nr. 5432 tika pārvadāti 131,3 tūkstoši pasažieru, Nr. 6843 – 105,6 tūkstoši pasažieru, bet Nr. 6844 – 242,1 tūkstoši pasažieru.

Pakalpojuma pievilcība pasažieriem

Maršrutu integrācijas rezultātā reisu skaits darbdienās samazināsies par apmēram 33% (pīķa stundās par 36%), bet pīķa stundās to kompensēs lielāka RS autobusu pasažieru ietilpība.

Trīs no 11 apkaimēm (Rāmavas ielā, Titurgas un Baložu iekšējās ielās un Ģipšustūra apkaimē) sabiedriskais transports pēc projekta ieviešanas tiešā tuvumā vairs nebūs pieejams. Divās apkaimju grupās darbadienās ir sagaidāma salīdzinoši neitrāla ietekme, trīs apkaimēs sagaidāms mērens raisu skaita samazinājums (30-40%), bet vēl divās – būtisks samazinājums (50-80%).

Vidējais reisu intervāls maršrutu galapunktos (Baložos un Ķekavā) darbdienu pīķa stundās pēc maršrutu optimizācijas praktiski nemainītos.

Vidējais ceļā pavadītais laiks no Baložiem līdz Rīgas autoostai būs mazāks apmēram par 1,5 minūtēm, bet no Ķekavas – apmēram par 1 minūti.

Reģionālo autobusu maršrutu integrācijas rezultātā par 36% pieaugtu vienreizējā brauciena izmaksas sešās no 11 apkaimēm. Tomēr jāņem vērā, ka RS vienreizējā brauciena biļete ļauj veikt neierobežotu reisu skaitu visos RS maršrutos 90 minūšu periodā.

Savukārt mēneša biļetes būtu izdevīgi izmantot to apkaimju sabiedriskā transporta regulārajiem lietotājiem, kurās šobrīd nekursē Rīgas valstspilsētas autobusu maršruti, t.i. Pļavniekkalna un Ķekavas apkaimēs. Šajās apkaimēs šobrīd kursē tikai SIA "Liepājas autobusu parks" apkalpotie reģionālie maršruti Nr. 6843 un Nr. 6844, kuros abonementa biļetes netiek piedāvātas. Pārējās apkaimēs RS maršruti pieejami jau tagad, vai arī nebūs pieejami nedz RS, nedz reģionālo autobusu maršruti.

Pakalpojuma sniegšanas izmaksas un ietekme uz budžetu

4-24. tabulā ir dota informācija par reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu maršrutu integrācijas ietekmi uz valsts budžetu.

4–24. TABULA. BALOŽU/ ĶEKAVAS MARŠRUTU INTEGRĀCIJAS RĪGAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA TĪKLĀ IETEKME UZ VALSTS BUDŽETU, 2022. GADA DATI

Maršruta Nr.	Esošā situācija	Projekts	Izmaiņas	
5432	268 356		-268 356	-100%
6843	221 703		-221 703	-100%
6844	338 104		-338 104	-100%
12	98 751	254 021	155 270	157%
23	179 320	236 023	56 703	32%
23e	-	235 632	56 312	-
26	85 337	228 008	142 671	167%
Kopā	**1 191 572**	**953 684**	**-237 888**	**-20%**

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot RS un ATD datus

Saskaņā ar 4-24. tabulas datiem valsts izmaksājamo kompensāciju pieaugums RS par pilsētas sabiedriskā transporta kursēšanu ārpus Rīgas robežām pieaugs mazākā apmērā nekā valsts dotāciju samazinājums pēc Baložu/ Ķekavas virziena reģionālās nozīmes autobusu maršrutu slēgšanas. Tā rezultātā valsts dotāciju apjoms samazinātos par 0,238 miljoniem EUR gadā.

Atbilstoši RS aprēķiniem valsts nekompensētie RS zaudējumi Rīgas valstspilsētas maršrutu tīklā pilsētas robežās pieaugtu par 312,2 tūkstošiem EUR jeb 18%. Līdz ar to, kopējā neto ietekme uz valsts un pašvaldību budžetu Baložu/ Ķekavas virzienam ir plus 0,074 miljoni EUR gadā.

Pakalpojuma sociāli ekonomiskā ietekme

Veicot maršrutu tīkla optimizāciju, kopējais nobraukums samazinātos par apmēram 0,438 miljoniem km gadā.

Neskatoties uz ievērojamu gada nobraukuma samazinājumu projekta scenārijā, reģionālās nozīmes maršrutu minibusu aizvietošana ar smagākiem un jaudīgākiem RS autobusiem Baložu/ Ķekavas virzienā radīs par 9% jeb 0,046 miljoniem EUR gadā lielāku negatīvo ārējo ietekmi uz vidi. Vienlaikus sagaidāms, ka nobraukuma samazinājums pēc maršrutu optimizācijas atstās labvēlīgu ietekmi uz ceļu satiksmes negadījumu samazinājumu – mīnus 0,049 miljoni EUR gadā. Līdz ar to, kopējie sociāli ekonomiskie ieguvumi ir apmēram 0,003 miljoni EUR gadā.

4.6.4.4 MARŠRUTS "RĪGA – SAURIEŠI/ UPESLEJAS/ (JAUN)CEKULE"

Šobrīd Rīgas – Sauriešu/ Upeslejas/ (Jaun)Cekules virzienu apkalpo trīs reģionālās nozīmes autobusu maršruti (Nr. 5836 "Rīga – Sauriešu ciems – Salaspils stacija – Fizikas institūts", Nr. 6827 "Rīga – Sauriešu ciems – Upeslejas" un Nr. 6835 "Rīga – Upeslejas – (Jaun)Cekule") un viens RS valstspilsētas autobusu maršruts (Nr. 51 "Abrenes iela – Ulbroka"). Minētie maršruti ārpus Rīgas valstspilsētas robežām aptver astoņas apkaimes Ropažu novadā.

RS iecere paredz pagarināt 51. autobusa maršrutu, tādējādi aizvietojot reģionālās nozīmes autobusu maršrutus Nr. 5836 un Nr. 6827. Maršruts Nr. 5836 līdz Sauriešu centram kursē tāpat kā maršruts Nr. 6827, bet pēc tam pagriežas tālāk uz Salaspili. Maršrutu Nr. 6835 paredzēts saglabāt.

Atbilstoši ATD sniegtajiem datiem 2022. gadā reģionālās nozīmes autobusa maršrutā Nr. 5636 tika pārvadāti 96,3 tūkstoši pasažieru, bet Nr. 6827 – 77,7 tūkstoši pasažieru.

Pakalpojuma pievilcība pasažieriem

Maršrutu integrācijas rezultātā reisu skaits darbdienās samazināsies par apmēram 7% (pīķa stundās par 4%), Pīķa stundās to kompensēs lielāka RS autobusu pasažieru ietilpība.

Divās no astoņām apkaimēm sagaidāms reisu skaita pieaugums(sevišķi Upeslejas centrā), četrās apkaimēs sagaidāma salīdzinoši neitrāla ietekme. Vienā apkaimē prognozējams ievērojams reisu skaita samazinājums (darbadienās līdz 60%), bet vēl vienā apkaimē reisu skaits darbadienās samazināsies par teju 40%, taču brīvdienās pieaugs divkārt.

Vidējais reisu intervāls maršrutu galapunktos darbdienu pīķa stundās samazināsies no 3 līdz 6 minūtēm.

Vidējais ceļā pavadītais laiks starp Sauriešu centru un Rīgas autoostu būs mazāks par apmēram 6 minūtēm. Tas ir izskaidrojams ar to, ka 51. autobusa maršruts būs salīdzinoši īsāks.

Ulbrokā un Vālodzēs kā vienīgā sabiedriskā transporta alternatīva būs pieejams relatīvi dārgāks RS 51. autobusa maršruts. Tomēr jāņem vērā, ka tādās apkaimēs kā Dreiliņi, Saurieši, Upeslejas, kur pēc maršrutu izmaiņām arī turpmāk būs iespēja izmantot 6835. autobusa maršrutu, RS autobuss šajās apkaimēs kursēs biežāk, tāpēc laika taupīšanas nolūkos dažu desmitu centu braukšanas maksas atšķirība nebūs noteicošais maršruta izvēles kritērijs. Jānorāda, ka RS vienreizējā braukšanas biļete nodrošina iespēju bez papildu maksas 90 minūšu laikā neierobežoti izmantot jebkuru citu RS maršrutu reisus.

Savukārt no regulāro sabiedriskā transporta lietotāju puses, kuriem būtu izdevīgi izmantot mēneša biļetes, ieguvumi būtu apkaimēs, kur maršrutu optimizācija paredz aizvietot visus reģionālās nozīmes autobusu maršrutus ar Rīgas valstspilsētas autobusu maršrutu, t.i. Sauriešu centra un Upesleju centra apkaimēs. Šeit viena brauciena vidējās izmaksas samazināsies par 0,29 EUR jeb 11,6 EUR mēnesī. Pārējās apkaimēs pēc maršrutu optimizācijas vai nu kursēs līdz šim pieejamais RS maršruts, vai arī turpinās kursēt tikai pašreizējais reģionālās nozīmes autobusa maršruts.

Pakalpojuma sniegšanas izmaksas un ietekme uz budžetu

4-25. tabulā ir dota informācija par reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu maršrutu integrācijas ietekmi uz valsts budžetu.

4–25. TABULA. SAURIEŠU/ UPESLEJAS/ (JAUN)CEKULES MARŠRUTU INTEGRĀCIJAS RĪGAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA TĪKLĀ IETEKME UZ VALSTS BUDŽETU, 2022. GADA DATI

Maršruta Nr.	Esošā situācija	Projekts	Izmaiņas	
6827	101 774		-101 774	-100%
5836	225 964		-225 964	-100%
6835	240 775	240 775	-	0%
51	70 850	201 532	130 682	184%
Kopā	**639 363**	**442 307**	**-197 056**	**-31%**

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot RS un ATD datus

Saskaņā ar 4-25. tabulas datiem valsts izmaksājamo kompensāciju pieaugums RS par pilsētas sabiedriskā transporta kursēšanu ārpus Rīgas robežām būs mazāks nekā valsts dotāciju samazinājums pēc Sauriešu virziena reģionālās nozīmes autobusu maršrutu slēgšanas. Tā rezultātā valsts dotāciju apjoms samazinātos par 0,197 miljoniem EUR. Atbilstoši RS aprēķiniem valsts nekompensējamie RS zaudējumi Rīgas valstspilsētas maršrutu tīklā pilsētas robežās pieaugtu par 0,327 miljoniem EUR jeb 22%. Šo pieaugumu nosaka arī nepieciešamība pēc

papildu 52. autobusu maršruta reisiem. Līdz ar to, kopējā neto ietekme uz valsts un pašvaldību budžetu Sauriešu virzienam ir plus 0,130 miljoni EUR.

Pakalpojuma sociāli ekonomiskā ietekme

Veicot maršrutu tīkla optimizāciju, kopējais nobraukums samazinātos par apmēram 0,115 miljoniem km gadā. Aprēķinātie vides ieguvumi ir 0,021 miljons EUR gadā un ieguvumi no ceļu satiksmes negadījumu samazinājuma ir 0,026 miljoni EUR gadā. Līdz ar to, reģionālās nozīmes autobusu maršrutu summārā nobraukuma samazinājums nodrošina pietiekamus sociālekonomiskos ieguvumus, kas attiecīgi kompensē nobraukuma un sociālekonomisko izmaksu pieaugumu no biežāk kursējošā 51. autobusa maršruta.

4.6.4.5 MARŠRUTS "RĪGA – ĀDAŽI (KADAGA)/ GARKALNE/ CARNIKAVA"

Šobrīd Ādažu (Kadagas), Garkalnes (Ādažu novads) un Carnikavas (Ādažu novads) apdzīvotās vietas primāri apkalpo trīs reģionālās nozīmes autobusu maršruti: Nr. 6821 "Rīga – Ādaži – Kadaga", Nr. 6822 "Rīga – Ādaži – Podnieki – Alderi – Garkalne" un Nr. 6824 "Rīga – Ādaži – Carnikava (Tirgus)".

Paralēli šiem maršrutiem Ādažu un Carnikavas iedzīvotājiem braucieniem uz Rīgu pieejami arī citi maršruti, tomēr šī virziena RS maršrutu tīkla optimizācija ir primāri paredzēta minēto trīs maršrutu aizvietošanai, kuru maršruti un reisu biežums ir speciāli pielāgoti Ādažu (Kadagas), Garkalnes un Carnikavas iedzīvotāju pārvietošanās vajadzību apmierināšanai. Minētie trīs maršruti ārpus Rīgas valstspilsētas robežām aptver 12 apkaimes Ādažu novadā.

RS iecere paredz aizvietot iepriekš minētos autobusu maršrutus ar vienu maršrutu, kas ir gandrīz identisks reģionālās nozīmes autobusa maršrutam Nr. 6821. Atbilstoši ATD sniegtajiem datiem 2022. gadā reģionālās nozīmes autobusa maršrutā Nr. 6821 tika pārvadāti 421,8 tūkstoši pasažieru, Nr. 6822 – 165,7 tūkstoši pasažieru, bet Nr. 6824 – 181,1 tūkstoši pasažieru.

Pakalpojuma pievilcība pasažieriem

Maršrutu integrācijas rezultātā reisu skaits darbdienās pieaugs par 16% (pīķa stundās par 25%), tomēr reisu skaita pieaugums attiecināms tikai uz divām no 12 apkaimēm (Ādažu centrs un Baltezers). Kadagā ir paredzēts būtisks reisu skaita samazinājums, savukārt pārējās deviņās apkaimēs sabiedriskais transports vairs nekursēs. Jāpiebilst, ka Carnikavas un Siguļu iedzīvotājiem daļēji ir pieejami citi reģionālās nozīmes autobusu maršruti. Carnikavas iedzīvotājiem pieejams arī dzelzceļa sabiedriskais transports.

Visbūtiskāk projektā paredzēto maršrutu slēgšana iespaidos mazās apkaimes, kuras atrodas tālāk no P1 un A1 autoceļiem. Tas attiecas uz tādām Ādažu apkaimēm kā Cits Mežaparks, Ādažu austrumu apkaime, Podnieki, Ādažu Attekas ielas apkaime, Alderi, Mārsili un Garkalne (Ādažu novads). Lai saglabātu sabiedriskā transporta pieejamību šajās apkaimēs, būs nepieciešams izveidot jaunus atspoles veida maršrutus, kuri pievedīs pasažierus Ādažu centram, lai tie varētu pārsēsties uz jauno RS autobusa maršrutu. Pašreiz jau kursē reģionālais vietējās nozīmes autobusa maršruts Nr. 6842 "Ādažu centrs – Kadaga – Ādaži – Birznieki – Carnikava (Tirgus)", kas varētu tikt pielāgots kā atspoles maršruts pasažieru pievešanai uz jauno pamata maršrutu ar galapunktu Ādažu centrā.

Ņemot vērā lielāku reisu intensitāti, vidējais reisu intervāls Ādažu centrā pīķa stundās samazināsies no 2 līdz 6 minūtēm. Vidējais ceļā pavadītais laiks līdz Rīgas autoostai RS maršruta reisiem būs līdzīgs kā esošajiem reģionālās nozīmes maršrutu reisiem.

Vienreizējās braukšanas maksas izmaiņas būs vai nu nebūtiskas (Ādažos un Kadagā), bet Baltezera apkaimē pieaugs par 0,40 EUR. Jāatzīmē, ka RS vienreizējā braukšanas biļete ir vienlaikus arī 90 minūšu laika biļete, kura kļūst īpaši izdevīga, ja pasažierim nepieciešams pārsēsties uz citiem RS maršrutiem, lai sasniegtu savu galamērķi.

Pozitīvu ietekmi maršrutu optimizācija atstās uz Ādažu un Kadagas regulāro darbdienu pasažieru sabiedriskā transporta izdevumiem (mazāk Baltezera apkaimē). Mēneša griezumā RS 30 EUR mēneša abonementa biļete ļaus ietaupīt 12,80 - 12,00 EUR (Baltezera pasažieriem – 8,80 EUR).

Pakalpojuma sniegšanas izmaksas un ietekme uz budžetu

4-26. tabulā ir dota informācija par reģionālās nozīmes autobusu maršrutu integrācijas ietekmi uz valsts budžetu.

4–26. TABULA. ĀDAŽU (KADAGAS)/ GARKALNES/ CARNIKAVAS MARŠRUTU INTEGRĀCIJAS RĪGAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA TĪKLĀ IETEKME UZ VALSTS BUDŽETU, 2022. GADA DATI

Maršruta Nr.	Esošā situācija	Projekts	Izmaiņas	
6821	180 630		-180 630	-100%
6822	206 002		-206 002	-100%
6824	196 571		-196 571	-100%
RS maršruts "Abrenes iela – Ādaži"		537 425	+537 425	-
Kopā	**583 203**	**537 425**	**-45 778**	**-8%**

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot RS un ATD datus

Saskaņā ar 4-26. tabulas datiem valsts izmaksājamo kompensāciju pieaugums RS par pilsētas sabiedriskā transporta kursēšanu ārpus Rīgas robežām pieaugs mazākā apmērā nekā valsts dotāciju samazinājums pēc Ādažu virziena reģionālās nozīmes autobusu maršrutu slēgšanas. Tā rezultātā valsts dotāciju apjoms samazinātos par 0,046 miljoniem EUR. Tomēr jāņem vērā, ka varētu būt nepieciešams atklāt jaunu atspoles tipa maršrutu, lai attālākiem Ādažu un Garkalnes apkaimju iedzīvotājiem saglabātu piekļuvi sabiedriskā transporta pakalpojumam, un tas prasītu papildu līdzekļu piešķīrumus no valsts budžeta.

Atbilstoši RS aprēķiniem valsts nekompensējamie RS zaudējumi Rīgas valstspilsētas maršrutu tīklā pilsētas robežās pieaugtu par 0,947 miljoniem EUR. Līdz ar to, kopējā neto ietekme uz valsts un pašvaldību budžetu Ādažu virzienam ir vismaz plus 0,9 miljoni EUR.

Pakalpojuma sociāli ekonomiskā ietekme

Veicot maršrutu tīkla optimizāciju, kopējais nobraukums samazinātos par apmēram 0,155 miljoniem nobraukuma km gadā. Aprēķinātie vides ieguvumi ir 0,059 miljoni EUR gadā un ieguvumi no ceļu satiksmes negadījumu samazinājuma ir 0,035 miljoni EUR gadā.

Līdz ar to, aprēķinos izmantotie sociālekonomiskie ieguvumi no trīs reģionālo autobusu maršrutu slēgšanas ir lielāki nekā sociālekonomisko izmaksu pieaugums no jaunveidojamā RS maršruta.

4.6.4.6 MARŠRUTS "RĪGA – SALASPILS"

Viens no potenciālajiem Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutiem ir "Rīga – Salaspils", pagarinot divus esošos autobusu maršrutus Nr. 15 "Dārziņi – Jugla" un Nr. 31 "Jugla - Dārziņi" līdz Salaspilij. Maršrutu pagarinājums no galapunkta Dārziņos ir apmēram 2,7 km (Salaspils Sporta nams). Atbilstoši Pētījuma Autoru aprēķiniem šāda maršruta izmaksas ir apmēram 0,536 miljoni EUR gadā.

Jāņem vērā, ka šobrīd Latvijā vienīgais komerciālais reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu maršruts ir Nr. k6317 "Rīga – Salaspils". Tas ir pasažieru skaita ziņā otrs lielākais pasažieru pārvadājumu maršruts Latvijā (skatīt Pētījuma 4.6.6. sadaļu "Sabiedriskā transporta komercializācija"). Šajā maršrutā ietilpst piecas pieturas Salaspils pilsētas teritorijā, un šī maršruta komercializācijas pamats ir Salaspils pilsētas apkalpošana. Ja RS pagarinātu iepriekš minētos autobusu maršrutus līdz Salaspilij, visdrīzāk komerciālais maršruts beigtu pastāvēt.

Šobrīd maršruts Nr. k6317 "Rīga – Salaspils" nodrošina labu savienojamību starp Salaspili un Rīgu. Kopējais reisu skaits ir 68 reisi dienā, vidējais reisu skaits stundā ir četri reisi (autobusi kursē apmēram 16 stundas dienā), un reisu intervāls ir no 10 līdz 30 minūtēm atkarībā no dienas stundas.

Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu pagarināšana līdz Salaspilij ir jāanalizē Salaspils novada pašvaldībai sadarbībā ar RS, Rīgas plānošanas reģionu un ATD, izvērtējot maršrutu pagarināšanas izdevīgumu iedzīvotājiem un Salaspils novada pašvaldības finansiālās iespējas.

4.6.4.7 MARŠRUTS "RĪGA – BERĢI"

Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu pagarināšana aiz Juglas Siguldas virzienā ir jāskata kontekstā ar Bukultu mobilitātes punkta attīstību Berģos. Vienlaikus ar jauna dzelzceļa pieturas punkta izveidi Berģos ir nepieciešams izvērtēt nepieciešamību tramvaja maršruta Nr. 1 "Imanta – Jugla" pagarināšanai līdz Berģiem. Papildu informācijai skatīt Pētījuma 4.5.3.3. sadaļu "Piemēri jaunu dzelzceļa staciju izveidošanai vai pārcelšanai".

4.6.4.8 SECINĀJUMI

- Izvērtējot četru Rīgas valstspilsētas maršrutu virzienu (Rīga – Jaunmārupe/Mārupe/Tīraine, Rīga – Baloži/Ķekava, Rīga – Saurieši/Upeslejas un Rīga – Ādaži) attīstību Pierīgas pašvaldībās (Mārupē, Ķekavā, Ropažos un Ādažos), secināms, ka ir iespējams slēgt 10 reģionālās nozīmes autobusu

maršrutus ar kopējo pasažieru skaitu 1,646 miljoni (2022. gada dati). Tā vietā atbilstoši RS priekšlikumam ir iespējams piedāvāt deviņus Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutus (tai skaitā divi jauni maršruti un septiņi grozīti maršruti). Maršrutā Rīga – Salaspils šobrīd tiek nodrošināti komercpārvadājumi ar salīdzinoši lielu reisu skaitu (vidēji četri reisi stundā), savukārt maršruta Rīga – Berģi attīstība ir jāskata kontekstā ar Bukultu mobilitātes punkta izbūvi (dzelzceļa pieturas punkta izveidi Berģos) un nākotnē tramvaja līnijas pagarinājumu no Juglas līdz Berģiem;

- Reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu maršrutu optimizācijai ir gan pozitīva, gan negatīva ietekme uz sabiedriskā transporta pieejamību (reisu skaits, reisu pasažieru kapacitāte, reisu intervāli, pirmā un pēdējā reisa atiešanas laiks, vidējais braukšanas ilgums līdz Rīgas centram) apkaimēs, kuras šķērso sabiedriskā transporta maršruti. Pēc maršrutu optimizācijas vidējais reisa ilgums paliks nemainīgs vai nebūtiski samazināsies, bet Mārupes virziena maršrutos pieaugs. Vienlaikus RS transportlīdzekļiem (12 – 18 m autobusiem ar faktisko ietilpību līdz 100 vietām) ir ierobežotākas iespējas aptvert visas apkaimes, kuras šobrīd apkalpo vai varētu apkalpot mikroautobusi (ietilpība līdz 20 vietām);
- Slēdzot reģionālās nozīmes autobusu maršrutus, nobraukums samazinātos par apmēram vienu miljonu km gadā. Četru maršrutu virzienu kopējā valsts budžeta līdzekļu ekonomija ir apmēram 0,8 miljoni EUR gadā 2022. gada cenās (tai skaitā ņemot vērā kompensāciju Rīgas valstspilsētas pašvaldībai par maršrutiem aiz pašvaldības administratīvajām robežām). Tajā pat laikā RS zaudējumi, nodrošinot papildu maršrutus un lielāku reisu skaitu Rīgas valstspilsētas administratīvajās robežās, pieaugtu par 1,6 miljoniem EUR. Līdz ar to, kopējā neto ietekme uz valsts un pašvaldību budžetu ir vismaz plus 0,8 miljoni EUR 2022. gada cenās (plus 1,3 miljoni EUR, ja ņem vērā arī Salaspils maršrutu);
- Kopējā gada neto ietekme uz valsts un pašvaldību budžetu dažādiem maršrutu virzieniem ir atšķirīga: Mārupes virzienam mīnus 0,319 miljoni EUR, Ķekavas virzienam plus 0,074 miljoni EUR, Sauriešu virzienam plus 0,130 miljoni EUR un Ādažu virzienam plus 0,9 miljoni EUR 2022. gada cenās. Ņemot vērā nepieciešamo izmaksu kompensāciju Rīgas valstspilsētas pašvaldībai, sākotnēji ir lietderīgi izskatīt iespējas maršrutu optimizācijai Rīga – Jaunmārupe/Mārupe/Tīraine, Rīga – Baloži/Ķekava un Rīga – Saurieši/Upeslejas virzienos;
- Būtiska problēma reģionālās nozīmes autobusu maršrutu integrācijai Rīgas valstspilsētas sabiedriskajā transportā ir iesaistīto pušu spēja vienoties par kopīgu finansēšanas mehānismu. Maršrutu integrācija rada papildu izmaksas Rīgas valstspilsētas pašvaldībai, kas attiecīgi ir jāfinansē vai nu valstij vai Pierīgas pašvaldībām;
- Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta priekšrocība ir iespēja iegādāties mēnešbiļeti un bez ierobežojumiem izmantot pilsētas sabiedriskā transporta tīklu. Pasažieri, kas ikdienā regulāri izmanto reģionālās nozīmes autobusu sabiedrisko transportu, vidēji mēnesī ietaupītu no 22 EUR līdz 58 EUR atkarībā no dzīves vietas;
- Sabiedriskā transporta pieprasījumu Rīgā (un arī Pierīgā) veicinātu grozījumu veikšana Rīgas domes 2012. gada 28. februāra saistošajos noteikumos Nr.165 “Par Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta lietošanu”, ļaujot apkalpot sabiedriskā transporta pieturas pēc pasažieru pieprasījuma (neapstājoties obligāti katrā pieturā);
- Reģionālās nozīmes autobusu maršrutu integrācija Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīklā ir jāpārskata pirms reģionālo dzelzceļa pārvadājumu uzsākšanas Rail Baltica dzelzceļa līnijā;
- Detalizēts reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu maršrutu integrācijas Rīgas valstspilsētas sabiedriskajā transportā izvērtējums ir jāveic attiecīgajām Pierīgas pašvaldībām sadarbībā ar Rīgas valstspilsētas pašvaldību, Rīgas plānošanas reģionu un ATD, izvērtējot iedzīvotāju vajadzības pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un nosakot nepieciešamo sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu, sabiedriskā transporta finansēšanas iespējas, kā arī ielu infrastruktūras piemērotību pilsētas autobusu kursēšanai (šis jautājums ir aktuāls Mārupes novadā).

4.6.5 CITU RĪGAS METROPOLES AREĀLA VALSTSPILSĒTU SABIEDRISKĀ TRANSPORTA MARŠRUTU INTEGRĀCIJA AR DZELZCEĻA TRANSPORTU

Šajā Pētījuma sadaļā ir dota RMA valstspilsētu – Jelgavas, Jūrmalas un Valmieras – sabiedriskā transporta savienotības ar šo valstspilsētu teritorijās esošo sabiedrisko dzelzceļa transportu analīze un priekšlikumi maršrutu integrācijai ar sabiedrisko dzelzceļa transportu.

Informāciju par Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta attīstību skatīt Pētījuma 4.6.2. sadaļā “Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta sistēmas reforma”.

Kā minēts Pētījuma 2.7.4 sadaļā “Rīgas metropoles areāla valstspilsētu sabiedriskais transports”, Ogres valstspilsēta pagaidām nenodrošina pilsētas sabiedriskā transporta pakalpojumus.

4.6.5.1 JELGAVAS VALSTSPILSĒTA

Jelgavas valstspilsētā pilsētas sabiedriskā transporta pakalpojumus nodrošina 20 autobusu maršruti. Pilsētā atrodas Jelgavas dzelzceļa stacija un Cukurfabrikas dzelzceļa pieturas punkts. Gan dzelzceļa stacijas, gan dzelzceļa pieturas punkta tuvumā atrodas pilsētas sabiedriskā transporta pieturas. Jelgavas valstspilsētas sabiedriskais transports kursē arī līdz Ozolniekiem, un šī maršruta ietvaros ir pietura "Ozolnieku stacija".

Jelgavas dzelzceļa stacijas savienotību ar pilsētas sabiedrisko transportu nodrošina divas pieturas. Pietura "Jelgavas stacija" izvietota tiešā stacijas tuvumā, un pie tās pietur divi pilsētas autobusu maršruti. Savukārt apmēram 300 m attālumā no stacijas atrodas pietura "Stacijas iela", ko apkalpo 11 jeb vairāk nekā puse no pilsētas autobusu maršrutiem. Dzelzceļa pieturas punkta "Cukurfabrika" savienotību ar pilsētas sabiedrisko transportu nodrošina 180 - 240 m attālumā (atkarībā no kustības virziena) autobusu pietura "Cukurfabrika", kuru apkalpo pieci pilsētas autobusu maršruti. Savukārt pietura "Ozolnieku stacija", kuru apkalpo viens pilsētas autobusu maršruts, atrodas 250 m attālumā no Ozolnieku dzelzceļa pieturas punkta.

Secināms, ka tikai pietura "Jelgavas stacija" nodrošina pasažieriem ērtas pārsēšanās iespējas starp pilsētas sabiedrisko transportu un dzelzceļa sabiedrisko transportu. Atbilstoši Jelgavas valstspilsētas un Jelgavas novada IAS viens no risinājumiem savienojamības stiprināšanai starp reģionālās nozīmes dzelzceļa un autobusu transportu, kā arī pilsētas sabiedrisko transportu, ir veidot multimodālos mobilitātes punktus pie Jelgavas dzelzceļa stacijas, kā arī Cukurfabrikas un Ozolnieku dzelzceļa pieturas punktu tuvumā.

Būtisks aspekts pilsētas un dzelzceļa sabiedriskā transporta integrācijas veicināšanai ir pilsētas autobusu reisu laiku saskaņošana ar vilcienu reisu laikiem. Jelgavas valstspilsētas autobusu kustības grafiks ir saskaņots ar vilcienu kustības grafiku, bet līdz šim problēmas radīja autobusu kustības grafika saskaņošana vairākas reizes gadā atbilstoši vilcienu kustības grafika izmaiņām. Ieviešot integrēto regulārā intervāla grafiku, kas ir balstīts uz vilcienu kustības simetriskumu (skatīt Pētījuma 4.4. sadaļu "Integrēta maršrutu tīkla un kustības grafika plānošanas principi"), izmaiņas autobusu kustības sarakstā būs nepieciešamas salīdzinoši retāk.

Ņemot vērā, ka pēc jauno EMU nodošanas ekspluatācijā pieaugs reisu skaits dzelzceļa līnijā Rīga – Jelgava, papildu dzelzceļa reisu savienojamības nodrošināšanai SIA "Jelgavas autobusu parks" būtu nepieciešami papildu autobusi. Papildu autobusu iegādes nepieciešamība ir jāizvērtē pēc dzelzceļa transporta integrētā regulārā intervāla grafika ieviešanas pabeigšanas 2024. gadā.

Atbilstoši SIA "Jelgavas autobusu parks" speciālistu viedoklim Jelgavas valstspilsētā ir salīdzinoši zems intermodālo (autobusa – dzelzceļa) braucienu īpatsvars. Līdz ar to, papildu sabiedriskā transporta autobusu nodrošināšana nebūtiski ietekmētu sabiedriskā dzelzceļa transporta pasažieru skaita pieaugumu. Turklāt jāņem vērā, ka reisu skaita palielināšanai ir nepieciešami ne tikai papildu autobusi, bet arī autobusu šoferi. Kā minēts iepriekš Pētījuma tekstā, autobusu šoferu trūkums šobrīd ir būtiska sabiedriskā transporta problēma valstī.

4.6.5.2 JŪRMALAS VALSTSPILSĒTA

Jūrmalas valstspilsētā pilsētas sabiedriskā transporta pakalpojumus nodrošina septiņi autobusu maršruti. Papildus tam pilsētu visā tās garumā šķērso dzelzceļa līnija Rīga-Tukums II ar 14 dzelzceļa stacijām/pieturas punktiem.

Ņemot vērā Jūrmalas valstspilsētas apbūves lineāro struktūru, pilsētas sabiedriskais transports un sabiedriskā dzelzceļa transporta maršruti kursē paralēli viens otram. Gar katru dzelzceļa staciju/pieturas punktu kursē vismaz viens Jūrmalas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršruts (vidēji divi-trīs maršruti). Attālums no dzelzceļa stacijas/pieturas punkta līdz tuvākajai pilsētas sabiedriskā transporta pieturai ir atšķirīgs.

Pie septiņām dzelzceļa stacijām/pieturas punktiem pilsētas sabiedriskā transporta pieturvieta atrodas mazāk nekā 100 m attālumā. Pie divām dzelzceļa stacijām/pieturas punktiem autobusu pietura izvietota līdz 200 m attālumā, pie piecām – robežās no 240 līdz 450 m. Vienīgi Jaundubultu dzelzceļa pieturas punkts atrodas vairāk nekā 500 m attālumā līdz tuvākajām pilsētas autobusu pieturām.

Jāpiebilst, ka Jūrmalas gadījumā transfēra ērtība no dzelzceļa uz pilsētas sabiedrisko transportu pieminētās pilsētas struktūras dēļ ir relatīvi mazāk aktuāla nekā citās RMA valstspilsētās, jo abu sabiedriskā transporta veidu maršruti lielākoties kursē paralēli viens otram. Līdz ar to, nokļūšana ceļojuma galamērķi pārsvarā ir iespējama, izmantojot vienu no šiem transporta veidiem. Šajā sakarā atbilstoši Jūrmalas valstspilsētas sabiedriskā transporta speciālistu viedoklim nav nepieciešams pilsētas sabiedriskā transporta kustības grafiku mērķtiecīgi pielāgot vilcienu satiksmei. Neskatoties uz to, pilsētas sabiedriskā transporta kursēšanas grafiku ir plānots pielāgot jauno EMU vilcienu integrētā regulārā intervāla grafikam. Tas galvenokārt attiecas uz Slokas, Dubultu un Bulduru dzelzceļa stacijām. Šajās dzelzceļa stacijās pietur pilsētas sabiedriskā transporta maršruti, kas kursē uz pilsētas apkaimēm, kas atrodas tālāk no dzelzceļa.

Papildu faktors sabiedriskā dzelzceļa transporta pieprasījuma pieaugumam ir Jūrmalas valstspilsētas nodrošinātie bezmaksas sabiedriskā dzelzceļa transporta braucieni Jūrmalas iedzīvotājiem. Šī jaunieveduma rezultātā sagaidāms pieprasījuma pieaugums pēc maršrutiem, kas nodrošina transfēra iespējas uz dzelzceļa transportu to apkaimju iedzīvotājiem, kuri nedzīvo tiešā dzelzceļa staciju/pieturas punktu tuvum. Lielākais pieprasījuma pieaugums būs maršrutiem, kas piebrauc pie minētajām Slokas, Dubultu un Bulduru dzelzceļa stacijām.

Jūrmalas valstspilsētas AP ir minēta nepieciešamība pilnveidot sabiedriskā transporta sistēmu, kurā dzelzceļš veido šīs sistēmas mugurkaulu. Šī mērķa sasniegšanai iecerēts pilnveidot pilsētas sabiedriskā transporta savienojumus starp dzelzceļa stacijām un apkaimēm. Papildus iepriekš minētajam Jūrmalas valstspilsētas AP plānota mobilitātes punktu izveide, visticamāk dzelzceļa staciju/pieturas punktu tuvumā. Šo mobilitātes punktu primārā loma ir veicināt mikromobilitātes un privātā autotransporta lietotāju pāreju uz dzelzceļa sabiedrisko transportu.

4.6.5.3 VALMIERAS VALSTSPILSĒTA

Valmieras valstspilsētā kursē 15 pilsētas autobusu maršruti. Pilsētā atrodas viena dzelzceļa stacija, kas nodrošina piekļuvi sabiedriskā dzelzceļa transporta satiksmei dzelzceļa līnijā Rīga - Valga. Tās tiešā tuvumā atrodas autobusu pietura “Stacija”, kurā pietur astoņi pilsētas sabiedriskā transporta maršruti. Valmieras valstspilsētas IAS un AP minēts, ka Valmieras novadā kursējošo autobusu grafiks tiek pieskaņots vilcienu kursēšanas grafikam.

Valmieras valstspilsētas IAS tiek norādīta stāvlaukumu izbūves un mobilitātes pakalpojumu attīstības nepieciešamība dzelzceļa staciju tuvumā (vairāk attiecas uz sabiedriskā dzelzceļa transporta izmantošanas veicināšanu iedzīvotāju vidū, kas dod priekšroku braukšanai ar privāto autotransportu vai mikromobilitātes rīkiem).

Kā viens no galvenajiem izaicinājumiem dzelzceļa kā sabiedriskā transporta mugurkaula attīstībai pilsētas teritorijā tiek norādīts salīdzinoši nomaļais dzelzceļa stacijas izvietojums. Šis ierobežojums ir vairāk attiecināms uz reģionālās nozīmes dzelzceļa transporta un autobusu transporta integrāciju (dzelzceļa stacija atrodas pilsētas nomalē 1,5 km attālumā no autoostas), jo dzelzceļa stacija ir salīdzinoši labi integrēta pilsētas sabiedriskā transporta tīklā (pie stacijas pietur vairāk nekā puse no visiem pilsētas autobusu maršrutiem). Neskatoties uz to, Valmieras valstspilsētā ir lietderīgi izskatīt multimodāla satiksmes mezgla izveidi pie dzelzceļa stacijas, kas ietver arī autoostu reģionālās nozīmes autobusu maršrutu apkalpošanai.

4.6.5.4 SECINĀJUMI

- Jelgavas, Jūrmalas un Valmieras valstspilsētās pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīkls izveidots tā, lai aptvertu tajās esošās dzelzceļa stacijas/pieturas punktus;
- Jelgavas valstspilsētas (un Ozolnieku ciema) un daļa no Jūrmalas valstspilsētas pilsētas sabiedriskā transporta pieturvietām pie dzelzceļa stacijām/pieturas punktiem izvietotas gājējiem neērtā attālumā;
- Jūrmalas valstspilsētas lineārā apbūves struktūra un paralēli kursējošie dzelzceļa un pilsētas sabiedriskā transporta maršruti mazina nepieciešamību pēc abu sabiedriskā transporta veidu integrācijas šajā pilsētā. Tomēr šāda integrācija var būt aktuāla Slokas, Dubultu un Bulduru dzelzceļa stacijās kontekstā ar bezmaksas braucienu ar vilcienu piešķiršanu Jūrmalas iedzīvotājiem;
- Jelgavas un Jūrmalas valstspilsētās ir nepieciešams pielāgot pilsētas sabiedriskā transporta kursēšanas grafiku un reisu intensitāti jauno EMU integrētajam regulārā intervāla grafikam. Vienlaikus šī pielāgošanās rada nepieciešamību ne tikai palielināt pilsētas sabiedriskā transporta ritošā sastāva skaitu, bet arī rast risinājumu valsts mēroga problēmai ar autobusu vadītāju trūkumu;
- Visu minēto valstspilsētu attīstības plānošanas dokumentos ietverti plāni par multimodālu mobilitātes punktu izveidi dzelzceļa staciju/pieturas punktu tuvumā. Lai arī atsevišķos gadījumos šie mobilitātes punkti ļautu samazināt attālumu starp pilsētas sabiedriskā transporta pieturvietu un dzelzceļa staciju/pieturas punktu, šie pasākumi primāri vērsti privātā autotransporta un mikromobilitātes rīku lietotāju piesaistei sabiedriskajam dzelzceļa transportam;
- Jelgavas un Valmieras valstspilsētās autoostas atrodas salīdzinoši tālu no dzelzceļa stacijām. Tas traucē dzelzceļa un autobusu (primāri reģionālās nozīmes) sabiedriskā transporta pilnvērtīgai integrācijai. Jelgavas valstspilsētā ir plānota šo infrastruktūras objektu apvienošana vienā multimodālā mobilitātes punktā.

4.6.6 SABIEDRISKĀ TRANSPORTA KOMERCIALIZĀCIJA

Pamatojoties uz Pētījuma 2.7.6. sadaļā "Komerciālais transports" sniegto informāciju, šobrīd komercpārvadājumi tiek veikti tikai vienā maršrutā – Nr. k6317 "Rīga – Salaspils", ko nodrošina SIA "GALSS BUSS". Šis ir pasažieru skaita ziņā otrais lielākais autobusu pasažieru pārvadājumu maršruts Latvijā pēc maršruta Nr. 7480 "Rīga – Bauska", un 2022. gadā tajā tika pārvadāti 532 212 pasažieru, turklāt tas ir maršruts ar ceturto augstāko autobusu noslodzi (20,62 pasažieri) (skatīt Pielikumu 4-11. "10 visvairāk un vismazāk noslogotie reģionālās nozīmes autobusu maršruti Rīgas metropoles areālā 2022. gadā").

Atbilstoši SIA "GALSS BUSS" sniegtajai informācijai uzņēmums izveidoja maršrutu "Rīga – Salaspils" 1995. gadā, un tas ir visilgāk strādājošais komerciālais maršruts Latvijā. Maršruts ir rentabls tāpēc, ka tiek nodrošināti transporta pakalpojumi Salaspils pilsētā, vedot pasažierus uz pieciem galapunktiem (pilsētas apkaimēm, kas atrodas salīdzinoši tālu no Salaspils dzelzceļa stacijas). Papildus tam SIA "GALSS BUSS" saņem finansējumu no Salaspils novada pašvaldības skolēnu un pensionāru pārvadāšanai. Līdzīgi kā citi līdz šim uzsāktie un neveiksmīgie komerciālie maršruti, arī "Rīga – Salaspils" maršruts nevar biļešu cenu ziņā konkurēt ar reģionālajiem dzelzceļa pārvadājumiem.

Intervijās Pētījuma Autoriem sabiedriskā transporta pārvadātāji minēja šādas transportu maršrutu komercializācijas problēmas:

- Salīdzinoši lielais bezmaksas pasažieru skaits reisos. Pārvadātājiem ir pienākums bez maksas pārvadāt pasažierus, kuriem saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu pienākas braukšanas maksas atvieglojumi. Atbilstoši SIA "GALSS BUSS" sniegtajai informācijai atsevišķos mēnešos gada laikā šādu bezmaksas pasažieru īpatsvars sasniedz 20%-30%. Tas ir īpaši aktuāli mazas ietilpības autobusiem (16-20-vietīgiem mikroautobusiem), kur bezmaksas pasažieru skaits var pārsniegt pusi no sēdvietu skaita;
- Maršrutu "kanibalizācija" un kabotāžas reisi. Ņemot vērā pasažieru ierobežoto maksātspēju, pārvadātāji nevar palielināt biļešu cenas. Vienlaikus reisu rentabilitātes nodrošināšanai ir nepieciešams vismaz 50% reisa noslodze. Nereti to nav iespējams izdarīt, ja par vienu un to pašu pasažieri sacenšas vairāki pārvadātāji, tai skaitā citu maršrutu pārvadātāji (piemēram, starppilsētu maršrutu autobusi, kas apstājas piepilsētu maršrutu pieturās);
- Nespēja konkurēt ar reģionālo dzelzceļa transportu maršrutos, kas atrodas tuvu dzelzceļa tīklam, jo autobusu pārvadātāji nevar piedāvāt dzelzceļa pārvadājumiem līdzvērtīgas vai zemākas biļešu cenas;
- Tirgus nenoteiktība un pārvadājumu līguma (licences) darbības termiņš. Lai nodrošinātu pamatlīdzekļu (ritošā sastāva) amortizāciju un tās iecenošanu pārvadājumu tarifos, pārvadātājiem ir jābūt garantijām pārvadājumu veikšanai 5-10 gadu periodā, kas atbilst pamatlīdzekļu nolietojuma periodam, bet šobrīd licences tiek piešķirtas uz trim gadiem.

Secinājumi

- Balstoties uz līdzšinējo pieredzi, vienā maršrutā komercpārvadājumi nav iespējami, paralēli kursējot valsts dotētiem pārvadājumiem. Turklāt, attīstot komercpārvadājumus, ieteicams rīkot atklātu konkursu par tiesībām veikt pārvadājumus konkrētā maršrutā, piešķirot līguma tiesības vienam vai dažiem pārvadātājiem (kur piemērojams);
- Jāsakārto likumdošana par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadājumiem komercmaršrutos atbilstoši 2022. gada 8. septembra Eiropas tiesas spriedumam lietā C-614/2012[54]. Ņemot vērā iepriekš minēto Eiropas tiesas spriedumu, Latvijai kā ES dalībvalstij ir pienākums kompensēt komercpārvadātājiem bezmaksas pasažieru pārvadāšanas izmaksas. Līdz ar to, situācija komercpārvadājumos varētu uzlaboties, un pārvadātāji varētu būt ieinteresēti komercpārvadājumu veikšanā;
- Lai novērstu negodīgu praksi gan regulārajos sabiedriskā transporta pakalpojumos, gan komercpārvadājumos, jāsakārto personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem reģistrs un identifikācijas līdzekļi;
- Ņemot vērā iedzīvotāju pieprasījumu no lielākām apdzīvotām vietām ātrāk nokļūt galvaspilsētā, paralēli regulārajiem sabiedriskā transporta pārvadājumiem, kas apkalpo visas vai lielāko daļu maršrutā esošo pieturu, varētu veidot ekspreša reisus uz komerciāliem pamatiem ar vienu līdz trim pieturām, vienlaicīgi samazinot "lēno" reisu skaitu. Šādi pārvadājumi varētu tikt organizēti maršrutos Rīga – Cēsis, Rīga – Valmiera, Rīga – Jelgava, Rīga – Sigulda, Rīga – Olaine, Rīga – Ogre un citos. Pēc Rail Baltica dzelzceļa līnijas atklāšanas un regulāras iekšzemes satiksmes ieviešanas šo reisu grafiks būtu jāpārskata;

[54] Skatīt interneta vietnē: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:62020CA0614&from=EN

- Komercreisus (tai skaitā ekspreša reisus) varētu nodrošināt maršrutos ar salīdzinoši lielu pasažieru skaitu, kur ir apgrūtināta modālā pārnese uz dzelzceļa transportu (1 520 mm un 1 435 mm dzelzceļa tīkls) un autobusu maršruti salīdzinoši maz konkurē ar dzelzceļa maršrutiem. 1 520 mm dzelzceļa tīklā šādi autobusu maršruti varētu būt Rīga – Jelgava, Rīga – Jelgava – Dobele, Rīga – Auce, Rīga – Jelgava – Jaunbērze – Dobele, Rīga – Olaine, Rīga – Ogre, Rīga – Sloka (Jūrmala), Rīga – Sigulda, Valmiera – Cēsis, un citi. Ieteicams izstrādāt komerciālo pārvadātāju atlases principus un rīkot atklātus konkursus uz šiem maršrutiem. Lai nodrošinātu komerciālo pārvadātāju interesi, potenciālajos komercpārvadājumu maršrutos nav ieteicams vienlaikus nodrošināt valsts dotētus reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumus;
- Maršrutos, kurus potenciāli varētu slēgt vai samazināt reisu biežumu, nodrošinot pārvadājumus Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīklā (Rīga – Baloži, Rīga – Ķekava, Rīga – Mārupe, Rīga - Jaunmārupe u.c.), ieteicams izskatīt iespēju nodrošināt atsevišķus ekspreša reisus uz komerciāliem principiem. Šos reisus varētu izmantot pasažieri, kas vēlas nokļūt Rīgas centrā ātrāk salīdzinājumā ar Rīgas valstspilsētas sabiedrisko transportu un alternatīva piedāvājuma neesamības gadījumā var izšķirties par labu privātajam autotransportam. Vienlaikus jāņem vērā, ka šādi reisi varētu samazināt maksas pasažieru skaitu Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutos;
- Ņemot vērā ierobežotās valsts finansēšanas iespējas sabiedriskajam transportam un balstoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma prasībām (garantijām iedzīvotājiem par sabiedriskā transporta pieejamību), viens no risinājumiem ir nodrošināt reisu skaitu maršrutos atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā noteiktajām minimālajām prasībām. Tas nozīmē, ka ir iespējams pārskatīt visus maršrutu reisus, kas kursē ārpus vispārpieņemtā (normālā) darbalaika no plkst. 18:30 līdz plkst. 6:30 darbdienās (tai skaitā brīvdienās un svētku dienās), ierobežojot šo reisu kursēšanu proporcionāli valsts budžetā pieejamajiem līdzekļiem, bet pārējos pārvadājumus nododot komercpārvadātājiem vai atstājot pašvaldību pārziņā;
- Lai ievērotu mobilitātes kā pakalpojuma principu un veicinātu privātā autotransporta īpatsvara samazināšanu, ir jāņem vērā, ka maršrutu komercializācija var samazināt transporta pieejamību iedzīvotājiem. Komercpārvadātāji maršrutu rentabilitātes nodrošināšanas nolūkos var samazināt reisu skaitu, turklāt komercpārvadājumus ir salīdzinoši grūtāk integrēt vienotajā tarifu sistēmā (tarifu atlaižu piemērošanai būs jāpiešķir valsts budžeta dotācija).

4.6.7 SKOLĒNU PĀRVADĀJUMU INTEGRĀCIJAS IESPĒJAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PĀRVADĀJUMOS

4.6.7.1 SKOLĒNU PĀRVADĀJUMU ANALĪZE RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ

Balstoties uz pašvaldību ierosinājumiem un SM īstenoto politiku sabiedriskā transporta pārvadājumu efektivitātes paaugstināšanai, skolēnu maršruti tiek pakāpeniski iekļauti regulārā sabiedriskā transporta maršrutu tīklā.

2022. gada beigās trešā daļa (146) no visiem RMA regulārajiem maršrutiem bija pielāgota skolēnu vajadzībām un to kursēšanas laiki saskaņoti ar izglītības iestāžu mācību laikiem. Līdz ar to izglītības iestāžu brīvlaikā šo maršrutu reisi kursē retāk vai nekursē vispār. Pārsvarā maršrutu reisi kursē no 1. septembra līdz 31. maijam, bet atsevišķos gadījumos, lai nodrošinātu vidusskolas skolēnu nokļūšanu izglītības iestādēs, šis kursēšanas periods ir pagarināts līdz 9. vai 20. jūnijam.

Pēdējo trīs gadu laikā, lai nodrošinātu iespējas skolēniem nokļūt izglītības iestādēs, ir veiktas izmaiņas daudzos reģionālajos vietējās nozīmes maršrutos. 2020. gadā veiktas izmaiņas 52 maršrutos, 2021. gadā 34 maršrutos, bet 2022. gadā 44 maršrutos, atverot jaunus reisus vai pieskaņojot esošo reisu izpildi skolēnu vajadzībām.

Skolēnu pārvadājumu jomā var izdalīt divu veidu pašvaldības: pašvaldības (galvenokārt pilsētas) ar salīdzinoši lielu sabiedriskā transporta reisu skaitu un mazāku vidējo skolēnu braukšanas attālumu līdz izglītības iestādei, un pašvaldības ar salīdzinoši mazāku sabiedriskā transporta reisu skaitu un lielāku vidējo braukšanas attālumu līdz izglītības iestādei. Turpmāk tekstā ir apskatīti divi skolēnu pārvadājumu organizācijas piemēri attiecīgi Salaspils novada un Tukuma novada pašvaldībās.

2022. gadā Salaspils novada pašvaldība nolēma neveikt skolēnu pārvadājumus ar pašvaldības autobusiem, tā vietā šī novada skolēni sāka izmantot sabiedrisko transportu, lai nokļūtu līdz izglītības iestādēm. Tā rezultātā nobraukums reģionālajā sabiedriskā transporta maršrutu tīklā tika palielināts par apmēram 19 000 km. Savukārt, veicot izmaiņas maršrutu tīklā saistībā ar skolēnu pārvadājumu pārņemšanu Ogres novadā, nobraukums gadā tika palielināts par aptuveni 59 000 km.

Saskaņā ar Salaspils pašvaldības sniegto informāciju 2022./2023. mācību gadā pašvaldības kompensācija pārvadātājiem par skolēnu pārvadājumiem bija 33 300 EUR + PVN 12%, tai skaitā 7 800 EUR SIA "GALSS BUSS" par divu maršrutu pagarināšanu (uz Dārziņiem un uz Bajāriem).

Kopējais skolēnu reģistrēto braucienu skaits bija 28 867, bet ne visi braucieni tiek reģistrēti, tāpēc reālais skaits bija lielāks.

Iepriekš skolēnu pārvadājumus veica pašvaldības Komunālā pārvalde ar trijiem saviem autobusiem. Autobusi bija pilnīgi nolietoti, tagad nodoti lūžņos. Aprēķinot Komunālās pārvaldes izdevumus pārvadājumu veikšanai un pieskaitot aptuvenos amortizācijas izdevumus, pašvaldībai tas izmaksātu apmēram 120 000 EUR mācību gadā, papildus tam tika maksāta arī 16 000 EUR kompensācija par skolēnu pārvadāšanu sabiedriskajos autobusos, kopā 136 000 EUR.

Pārejot uz skolēnu pārvadājumiem sabiedriskā transporta autobusos, tika atvērti daži jauni maršruti un daži pagarināti, tāpēc bija nepieciešama desmit jaunu pieturu izbūve. Šie darbi vēl nav pabeigti, bet, ņemot vērā augstās normatīvu prasības pieturvietām, tas izmaksās vairāk nekā tika plānots - šī brīža prognoze ir 60 000 EUR.

Arī, ņemot vērā sākotnējos izdevumus skolēnu transporta integrācijai, šajā mācību gadā pašvaldības ekonomija ir apmēram 40 000 EUR, bet turpmākajos gados tā varētu būt ap 100 000 EUR gadā.

Līdz ar to, blīvi apdzīvotās teritorijās ar lielu sabiedriskā transporta maršrutu un reisu skaitu skolēnu pārvadājumu integrācija sabiedriskā transporta pārvadājumu tīklā ir ekonomiski izdevīga. Vienlaikus jāņem vērā, ka skolēnu maršrutu slēgšanas rezultātā pieaug vidējais pārvietošanās attālums no dzīves vietas līdz sabiedriskā transporta pieturai, kas Salaspils gadījumā izraisīja iedzīvotāju neapmierinātību.

Tukuma novada pašvaldība ir ieinteresēta nodrošināt skolēnu pārvadājumus sabiedriskā transporta tīklā, jo šobrīd pašvaldība uztur lielu skolēnu autobusu autoparku skolēnu pārvadājumu nodrošināšanai. Lai arī iespēju robežās skolēnu pārvadājumu maršruti ir integrēti sabiedriskā transporta tīklā, vietējais pārvadātājs SIA "Tukuma auto" atsakās veikt pārvadājumus skolēnu maršrutos, jo tas nav ekonomiski izdevīgi.

Skolēnu pārvadājumu integrācija kopējā sabiedriskā transporta maršrutu tīklā atkarīga no pašvaldību prioritātēm, kā arī finanšu resursiem pārvadājumu nodrošināšanai. Piemēram, četros Pierīgas novados 2022. gadā skolēnu pārvadājumiem tika izlietoti 1,12 miljoni EUR. Pašvaldības uzskata, ka tādā veidā skolēni tiks droši un savlaicīgi nogādāti izglītības iestādē un atpakaļ, vienlaikus apkalpojot arī iedzīvotājus no tālākajām apdzīvotām vietām un viensētām. Pašvaldības, kurām nav pieejami nepieciešamie budžeta līdzekļi, vēršas attiecīgajā plānošanas reģionā vai ATD ar lūgumu iekļaut kādu apdzīvoto vietu sabiedriskā transporta maršruta kustību sarakstā, lai nodrošinātu skolēnu nokļūšanu izglītības iestādē un atpakaļ.

Izvērtējot iespējamo pasažieru skaitu, autoceļus, pa kuriem plānots organizēt skolēnu pārvadājumus, un ekonomiskos apsvērumus, Sabiedriskā transporta padome lemj par šo maršrutu vai atsevišķu reisu iekļaušanu sabiedriskā transporta tīklā. Jāpiebilst, ka pārsvarā gadījumu pašvaldības nevēlas līdzfinansēt bijušos skolēnu maršrutus pēc tam, kad tie ir iekļauti reģionālo autobusu maršrutu pārvadājumu tīklā.

Masveidīga skolēnu maršrutu iekļaušana sabiedriskā transporta maršrutu tīklā nav iespējama un lietderīga, jo ATD kopā ar plānošanas reģioniem un pašvaldībām ir jāvērtē katrs maršruts atsevišķi.

4.6.7.2 SECINĀJUMI

- Ir lietderīgi integrēt skolēnu pārvadājumus kopējā maršrutu tīklā blīvi apdzīvotās vietās, kur ir pieejama vai varētu tikt nodrošināta sabiedriskā transporta satiksme (piemēram, Ķekavas, Olaines novadu pašvaldībās). Veiksmīgs piemērs šādai integrācijai ir Salaspils novada pašvaldība, kur prognozētais pašvaldības budžeta līdzekļu ietaupījums sasniegs līdz 100 000 EUR gadā;
- Mazapdzīvotās vietās, kur ir zems sabiedriskā transporta reisu piepildījums, ieteicams izskatīt iespēju apvienot skolēnu pārvadājumus ar transportu pēc pieprasījuma;
- Skolēnu maršrutu integrācija atkarīga no vietējo pašvaldību vēlmes nodot atsevišķus maršrutus valsts kopējā maršrutu tīklā, kā arī finansiālajām iespējām nodrošināt skolēnu pārvadājumus un pēc iespējas pieejamākus transporta pakalpojumus skolēniem (Ķekavas pašvaldības piemērs);
- Masveidīga skolēnu maršrutu iekļaušana sabiedriskā transporta maršrutu tīklā nav iespējama un racionāla, jo bieži skolēnu maršruti iet pa maziem vai meža ceļiem un nodrošina tikai dažu skolēnu nokļūšanu skolās. Ar ATD noslēgto sabiedriskā transporta pārvadājumu līgumu ietvaros pārvadātājiem nav ekonomiski izdevīgi mainīt reģionālās nozīmes maršrutu tīklu, lai to pielāgotu skolēnu pārvadājumiem.

4.7 INTERMODALITĀTES VEICINĀŠANA

4.7.1 SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIEEJAMĪBAS UZLABOŠANA

Pētījuma 2.8.4. sadaļā "Apdzīvoto vietu sasniedzamība" ir minēts, ka administratīvi teritoriālās reformas rezultātā daļai no apdzīvotām vietām nav savienojumu ar novada centru, piemēram, Mārupes novadā, Ropažu novadā un Olaines novadā. Ņemot vērā Pētījuma 2.4. sadaļā "Vietējā līmeņa plānošanas dokumentu analīze" sniegto informāciju par pašvaldību attīstības plāniem transporta jomā, kā arī Pētījuma Autoru intervijās ar pašvaldību pārstāvjiem pausto, šajā Pētījuma sadaļā ir doti risinājumi situācijas uzlabošanai. Ir sagatavoti priekšlikumi jaunu reģionālo vietējās nozīmes maršrutu attīstībai, kur potenciālā sabiedriskā transporta maršruta apdzīvoto vietu tvērums pārsniedz 1 000 iedzīvotāju:

- Mārupes novada pašvaldība. Maršruts "Gātciems – Mārupe";
- Ropažu novada pašvaldība. Maršruts "Vangaži – Garkalne – Ulbroka";
- Olaines novada pašvaldība. Maršruts "Jāņupe – Olaine".

Citu novadu problēmas ar apdzīvoto vietu sasniedzamību prasa dziļāku izpēti un var tikt risinātas, plānošanas reģioniem sadarbojoties ar novadu pašvaldībām un ATD. Turklāt Pētījuma 2.4. sadaļā analizētajos vietējā līmeņa plānošanas dokumentos citas pašvaldības nebija minējušas nepieciešamību nodrošināt papildu sabiedriskā transporta maršrutus. Vietās, kurās ir zems iedzīvotāju blīvums vai tuvumā nav sabiedriskā transporta, būtu vēlams ieviest "transportu pēc pieprasījuma", kuru atbalstītu pašvaldības ar savu finansējumu.

4-27. tabulā ir dots piedāvāto reģionālo vietējās nozīmes maršrutu izmaksu un zaudējumu aprēķins.

4–27. TABULA. PĒTĪJUMA AUTORU PIEDĀVĀTO REĢIONĀLO VIETĒJĀS NOZĪMES MARŠRUTU TEHNISKIE UN FINANŠU RĀDĪTĀJI 2022. GADA CENĀS

Maršruts	Reisu skaits gadā	Nobraukums gadā, km	Pārvadāto pasažieru skaits gadā	Izmaksas gadā (EUR)	Ieņēmumi gadā (EUR)	Zaudējumi gadā (EUR)
Gātciems – Mārupe	104	4 389	2 090	4 828	2 008	2 820
Vangaži – Garkalne – Ulbroka	104	4 857	1 248	5 343	2 222	3 121
Jāņupe – Olaine	1 043	34 106	24 960	37 517	15 602	21 915
Kopā:						27 856

Piezīme: aprēķinos izmantotas reģionālo maršrutu tīkla vidējās izmaksas 1,10 EUR par nobraukuma km un biļešu ieņēmumu segums pār kompensējamām izmaksām 42% Rīgas plānošanas reģiona vietējās nozīmes maršrutos 2022. gadā.

Avots: Pētījuma Autori

Sagatavotajiem maršrutu priekšlikumiem apdzīvoto vietu sasniedzamības nodrošināšanai ir rekomendējošs raksturs. Precīzas maršrutu shēmas, kustību sarakstus un ekonomiskos aprēķinus iesniegšanai Sabiedriskā transporta padomei jāizstrādā Rīgas plānošanas reģionam sadarbībā ar vietējām pašvaldībām un ATD.

Detalizētu maršrutu priekšlikumu aprakstu skatīt Pielikumā 4-14. "Priekšlikumi jaunu reģionālo vietējās nozīmes autobusu maršrutu attīstībai".

4.7.1.1 LATVIJAS ATVESEĻOŠANAS UN NOTURĪBAS MEHĀNISMA PLĀNĀ IEKĻAUTIE MULTIMODĀLIE TRANSPORTA KORIDORI

ANMP paredz ieguldījumus piecos multimodālos transporta koridoros RMA:

- Rīga – Carnikava – Saulkrasti;
- Rīgas centrs – Dreiliņi;
- Rīga – Ogre – Jēkabpils;
- Rīga – Tukums;
- Rīga – Bolderāja/Daugavgrīva.

Turpmāk tekstā ir apskatīts katrs no šiem multimodālajiem transporta koridoriem.

Multimodālais transporta koridors "Rīga – Carnikava – Saulkrasti"

Šajā multimodālajā transporta koridorā ir vismazākā pasažieru plūsma Rīgas un Pierīgas dzelzceļa tīklā. Elektrificētā dzelzceļa tīkla līnijā "Rīga – Skulte" 2022. gadā tika apkalpoti 2,058 miljoni pasažieru. Minētajā laika periodā gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte uz autoceļa P1 "Rīgas robeža (Jaunciems) – Carnikava – Ādaži" sasniedza apmēram 7 000 vieglos automobiļus. Tā ir viena no viszemākajām, ja salīdzina ar citiem Rīgas valstspilsētā ienākošajiem autoceļiem. Lai veicinātu dzelzceļa sabiedriskā transporta izmantošanu, ANMP ietvaros Saulkrastos un Carnikavā ir plānots izveidot dzelzceļa mobilitātes punktus Carnikavā un Saulkrastos (tai skaitā izveidojot stāvparkus privātajiem automobiļiem).

Galveno ietekmi modālās pārneses no privātā autotransporta veicināšanai nodrošinās reģionālo vilcienu pārvadājumu integrētā regulārā intervāla grafika ieviešana ar jaunajiem elektrovilcieniem. Jāpiebilst, ka dzelzceļa līnijā "Rīga – Skulte" reisu skaits pīķa stundās būs mazāks nekā citās elektrificētā dzelzceļa tīkla līnijās: maršrutā "Rīga – Carnikava" trīs reisi stundā, maršrutā "Rīga – Saulkrasti" divi reisi stundā un maršrutā "Rīga – Skulte" viens reiss stundā.

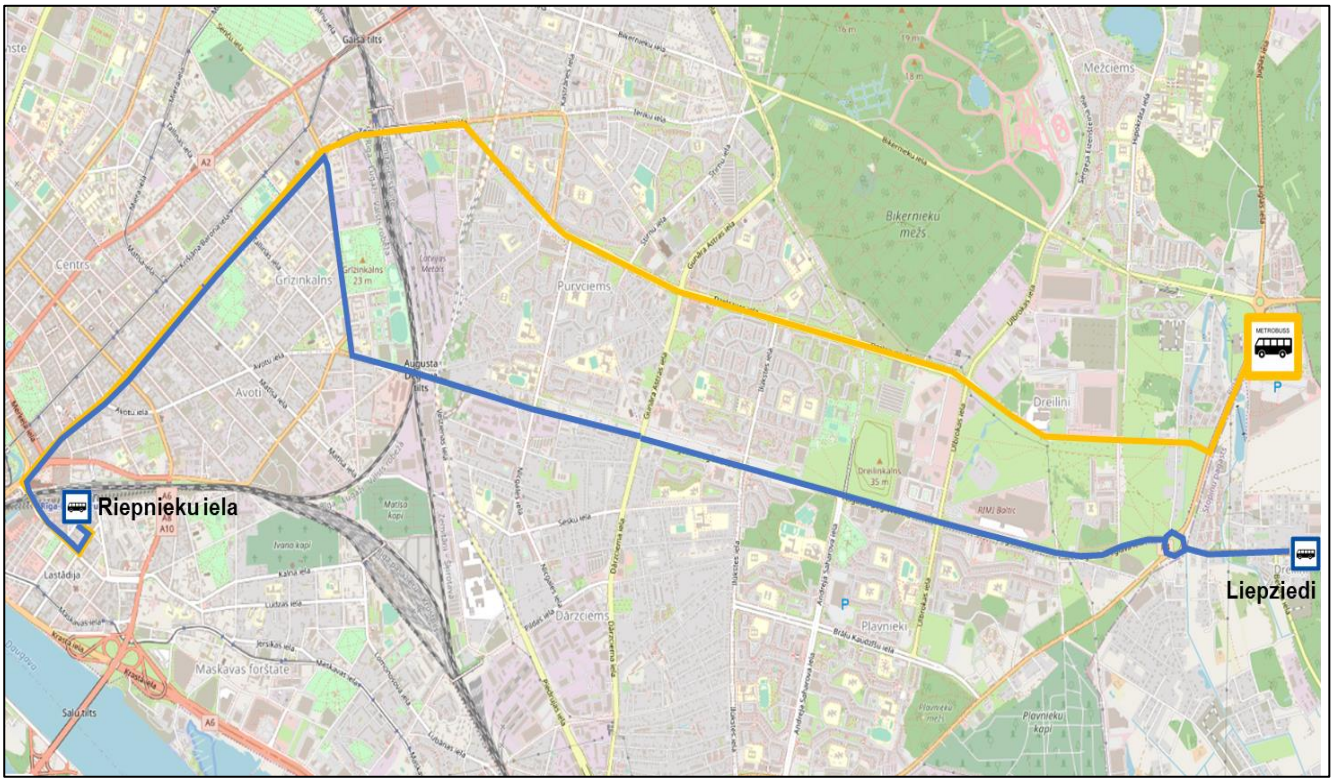
Multimodālā transporta koridora "Rīga – Carnikava – Saulkrasti" pasažieru plūsmu ietekmēs Rail Baltica dzelzceļa līnija (dzelzceļa satiksmes plānotais uzsākšanas gads ir 2031. gads). Dzelzceļa stacija "Skulte" atradīsies apmēram 4,2 km attālumā no Skultes pagasta centra un 10 km attālumā no Zvejniekciema. Pa autoceļu P53 "Duči – Limbaži", kas atrodas apmēram 2 km attālumā no Rail Baltica plānotās stacijas, šobrīd divreiz dienā katrā virzienā kursē reģionālā vietējās nozīmes maršruta Nr. 5456 "Limbaži – Stiene – Saulkrasti" autobuss.

Nepieciešamības gadījumā būs jānodrošina papildu reisi līdz Rail Baltica Skultes dzelzceļa stacijai. Būtisks nosacījums Skultes dzelzceļa stacijas darbības nodrošināšanai ir vietējā autoceļa V132 "Priedulāji–Pakalni" pārbūve un pieslēguma izveide jaunajai dzelzceļa stacijai.

Multimodālais transporta koridors "Rīgas centrs – Dreiliņi"

ANMP ievaros Rīgas valstspilsētā paredzēts pagarināt Dzelzavas ielu līdz Juglas ielai un izveidot neatkarīgu ātrgaitas sabiedriskā transporta līniju 5,3 km garumā. Šo sabiedriskā transporta joslu izmantos elektriskie autobusi (metrobusi), novirzot pa transporta līniju atsevišķos tās posmos Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta trolejbusu maršrutus Nr. 1, Nr. 13, Nr. 17, Nr. 18, Nr. 23 un Nr. 35. Metrobusa galapunktā pie tirdzniecības centra "IKEA" ir paredzēta vieta arī reģionālās nozīmes autobusu apmaiņas punktam. Zemāk tekstā ir dots Pētījuma Autoru izvērtējums par reģionālo autobusu apmaiņas punkta izveides nepieciešamību metrobusa līnijas galapunktā.

4-35. attēlā ir dota reģionālās nozīmes autobusu maršrutu kustības shēma atbilstoši esošajam maršrutam pa Augusta Deglava ielu salīdzinājumā ar potenciāli iespējamo maršrutu pa Dzelzavas ielu. Šobrīd pa reģionālo autoceļu P4 "Rīga – Ērgļi" Rīgā iebrauc reģionālo maršrutu Nr. 6829 "Rīga – Ropaži", Nr. 6830 "Rīga – Juglas iecirknis" un Nr. 6831 "Rīga – Kākciems" autobusi, kas no autoceļa P4 caur Lubānas ielas rotācijas apli brauc pa Augusta Deglava ielu. Ropažu novada pašvaldības attīstības plānošanas dokumenti paredz Dzelzavas ielas pagarinājuma izbūvi līdz autoceļam P4, līdz ar to, maršruti būtu novirzāmi pa šo autoceļu līdz metrobusa galapunktam. Abos gadījumos tiek pieņemts, ka maršrutu galapunkts ir šobrīd esošā autobusu pietura Riepnieku ielā.



4-35. ATTĒLS. REĢIONĀLO AUTOBUSU MARŠRUTU SALĪDZINĀJUMS PA AUGUSTA DEGLAVA IELU UN DZELZAVAS IELU

Avots: Pētījuma Autori

Salīdzinot 4-28. tabulas datus par abiem maršrutiem, secināms, ka braukšanas laika ekonomija pa jauno metrobusa maršrutu ir salīdzinoši neliela un veido apmēram septiņas minūtes. Šis laiks vēl vairāk samazinās, ja pasažieriem ir nepieciešams lielāks tranzīta laiks pārejai no reģionālajiem autobusiem uz Rīgas valstspilsētas sabiedrisko transportu. Lai veicinātu privātā autotransporta izmantošanas samazināšanu, ir būtiski nevis ierobežot sabiedriskā transporta veidus, bet veicināt to dažādību un pieejamību satiksmes dalībniekiem.

4–28. TABULA. REĢIONĀLO AUTOBUSU MARŠRUTU PA AUGUSTA DEGLAVA IELU UN DZELZAVAS IELU BRAUKŠANAS LAIKA SALĪDZINĀJUMS

Rādītāji	Metrobusa maršruts	Reģionālo autobusu maršruti
Attālums, km	10,4 (Dzelzavas iela)	11,1 (Augusta Deglava iela)
Reisu intervāls, min	8	21
Vidējais reisa ilgums (pīķa stundās/ārpus pīķa stundām), min	28	42 (54/33)
Piebraukšanas laiks (P4 – IKEA) un tranzīta laiks, min		2 (1,15 km) + 5
Vidējais ātrums (pīķa stundās/ārpus pīķa stundām), km/h	22	16 (12/20)

Avots: Pētījuma Autori

Pētījuma autoru skatījumā ir ieteicams būvprojektēšanas stadijā paredzēt vietu Dzelzavas ielā reģionālo autobusu apmaiņas punkta izveidei nākotnē, kā arī izskatīt jautājumu par reģionālo autobusu pārsēšanās punkta izveidi Dzelzavas ielā pēc ātrgaitas sabiedriskā transporta līnijas izbūves pabeigšanas un attiecīgi sabiedriskā transporta pakalpojumu uzsākšanas.

Multimodālais transporta koridors "Rīga – Ogre – Jēkabpils"

Šajā multimodālajā transporta koridorā ir otra lielākā vilcienu pasažieru plūsma elektrificētajā dzelzceļa tīklā līnijā "Rīga – Aizkraukle" un trešā lielākā vilcienu pasažieru plūsma neelektrificētajā dzelzceļa tīklā līnijā "Rīga – Krustpils". 2022. gadā elektrificētajā dzelzceļa tīklā tika apkalpoti 3,865 miljoni pasažieru, bet neelektrificētajā dzelzceļa tīklā 0,240 miljoni pasažieru. Vienlaikus šajā transporta koridorā ir ceturtā lielākā autotransporta plūsma (pēc A2 "Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža", A10 "Rīga – Ventspils" un A7 "Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle)") no visiem Rīgā ienākošajiem valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem. Diennakts vidējā

satiksmes intensitāte pa valsts galveno autoceļu A6 “Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža” 2022. gadā sasniedza apmēram 22 500 automobiļu.

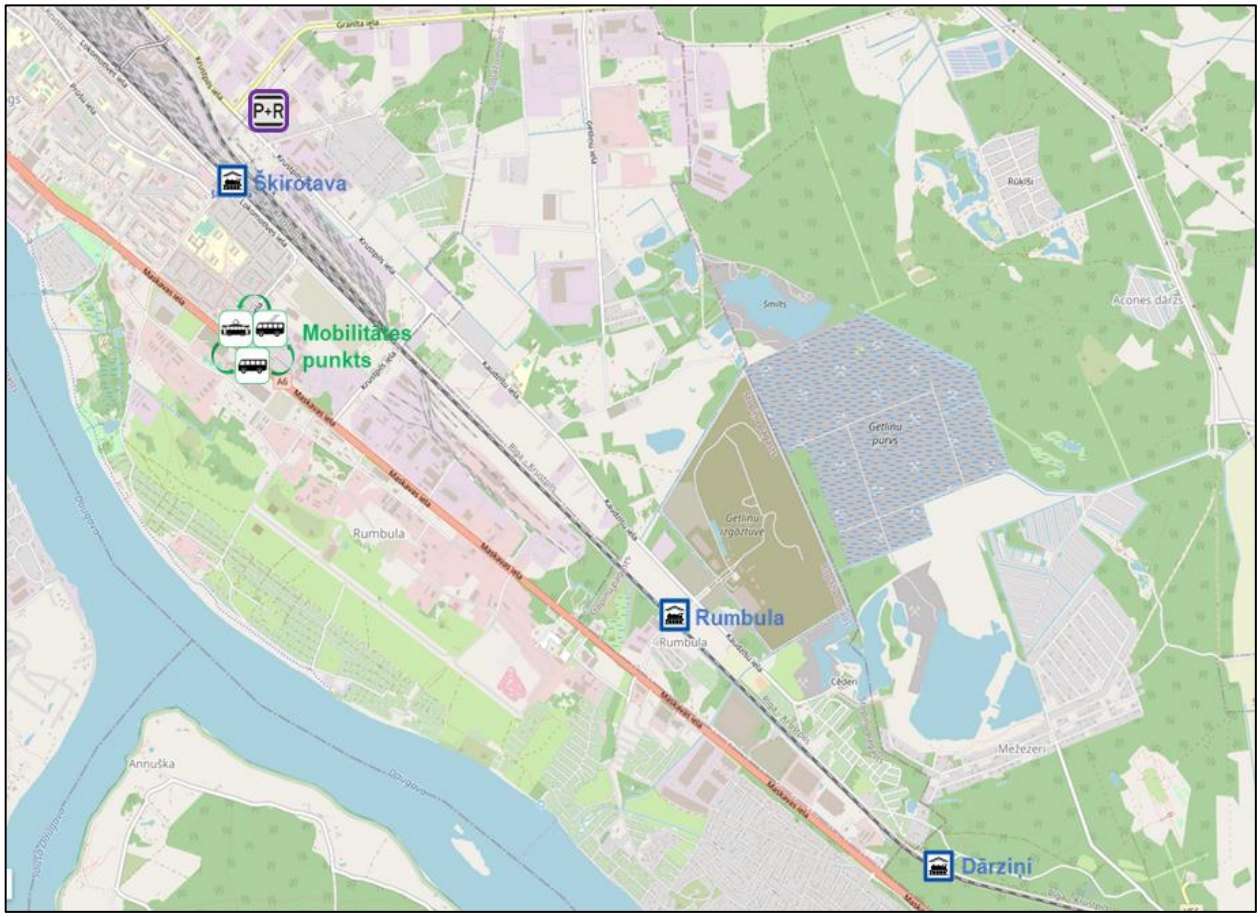
Privātā autotransporta skaitu varētu mazināt reģionālās nozīmes vilcienu pārvadājumu integrētā regulārā intervāla grafika ieviešana ar jaunajiem elektrovilcieniem. Līdzīgi kā multimodālajā transporta koridorā “Rīga – Tukums”, pīķa stundās tiks nodrošināti vilcienu reisi ik pēc 15 minūtēm.

Sākotnēji ANMP bija paredzēts izveidot mobilitātes punktu pie Šķirotavas dzelzceļa stacijas, bet tehnisku iemeslu dēļ tas nebija iespējams. Tā rezultātā plānotais mobilitātes punkts tiks izveidots Višķu ielā apmēram 1,1 km no Šķirotavas dzelzceļa stacijas. Uz šo mobilitātes punktu tiks pagarināts Rīgas valstspilsētas sabiedriskā tramvaja maršruts Nr. 7 un trolejbusa maršruts Nr. 15. Vienlaikus mobilitātes punktā ir paredzēts reģionālo autobusu apmaiņas punkts.

Pētījuma Autoru ieskatā pagaidām nav nepieciešams veidot reģionālo autobusu apmaiņas punktu Višķu ielā (lietderīgāk ir izveidot reģionālo autobusu pieturu Višķu ielas mobilitātes punktā), jo Maskavas ielā un Krasta ielā ir pieejamas sabiedriskā transporta joslas. Tā rezultātā braukšanas laiks ar reģionālās nozīmes autobusu no Višķu ielas līdz Rīgas centram ir īsāks salīdzinājumā ar pilsētas sabiedriskā transporta (tramvaja un trolejbusa) plānoto braukšanas laiku. Tas ir izskaidrojams ar to, ka reģionālie autobusi brauc līdz Rīgas centram bez pieturām pa Krasta ielu.

Pētījuma Autoru ieskatā ir lietderīgi izvērtēt iespēju izveidot stāvparku pie Šķirotavas stacijas otrā pusē dzelzceļa sliedēm pie Krustpils ielas uz Rīgas valstspilsētas pašvaldībai piederošas zemes. Tas nodrošinātu iespēju apkalpot privāto autotransportu no vietējā autoceļa V35 “Šķirotava – Saurieši” (Granīta ielas). Lai arī satiksmes intensitātes ziņā tas ir vismazākais no visiem Rīgā ienākošajiem autoceļiem, satiksmes intensitāte pa šo autoceļu ar katru gadu pieaug, un gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte 2022. gadā sasniedza apmēram 8 200 automobiļu.

4-36. attēlā ir redzama stāvparka iespējamā atrašanās vieta pie Šķirotavas dzelzceļa stacijas.



4-36. ATTĒLS. STĀVPARKA IESPĒJAMĀ ATRAŠANĀS VIETA PIE ŠĶIROTAVAS DZELZCEĻA STACIJAS

Avots: Pētījuma Autori

Multimodālais transporta koridors "Rīga – Tukums"

ANMP ir paredzēta dzelzceļa infrastruktūras kontakttīkla modernizācija dzelzceļa līnijas "Rīga – Tukums" Rīgas dzelzceļa mezgla posmā līdz Priedainei. Šajā dzelzceļa līnijā laika posmā līdz 2026. gadam un arī vēlākā laika periodā nav paredzēti ieguldījumi dzelzceļa infrastruktūras uzlabošanā, kas saistīti ar vilcienu kustības ātruma palielināšanu. Vislielāko potenciālo ieguvumu modālās pārneses veicināšanai uz dzelzceļa transportu nodrošinās integrētā regulārā intervāla grafika ieviešana (četri reisi pīķa stundās ik pēc 15 minūtēm) saistībā ar jauno elektrovilcienu iegādi.

Ieteicamais papildu pasākums ir jauna Rīgas valstspilsētas autobusu maršruta izveide savienojuma nodrošināšanai ar Starptautisko lidostu "Rīga" Daugavas kreisā krasta Bolderājas, Zolitūdes, un Ziepniekkalna apkaimēm. RS izskata iespēju izveidot šādu papildu maršrutu. Vienlaikus šajā maršrutā būtu jāparedz pietura pie Imantas dzelzceļa stacijas, lai apkalpotu pasažieru plūsmu no Ventspils un Tukuma dzelzceļa līnijām. Šobrīd vienīgais autobusa maršruts uz Starptautisko lidostu "Rīga" ir autobusa maršruts Nr. 22, kas savieno lidostu ar pilsētas centru Daugavas labajā krastā.

Multimodālais transporta koridors "Rīga – Bolderāja"

Šobrīd dzelzceļa līnija no Zasulauka dzelzceļa stacijas līdz Bolderājai nav elektrificēta. LDz plāno dzelzceļa tīkla elektrificētās zonas paplašināšanu līdz Bolderājai/Daugavgrīvai līdz 2026. gadam. Bolderājas līnijā ir plānots iegādāties un ekspluatēt septiņus BEMU, kas vienlaikus nodrošinās integrētā regulārā intervāla grafiku (divi reisi stundā) ne tikai līdz Rīgas centram, bet arī tālāk dzelzceļa līnijā Rīga – Sigulda. Vienlaikus Bolderājas stacijā ir plānots izveidot ANMP dzelzceļa mobilitātes punktu, kur ir paredzēta pietura arī pievedošajam Rīgas valstspilsētas sabiedriskajam transportam. Slokas ielā ir paredzēts Rīgas valstspilsētas mobilitātes punkts, saglabājot Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu pieturas un pilnveidojot to infrastruktūru. Vienlaikus dzelzceļa līnijā Zasulauks – Bolderāja/Daugavgrīva LDz plāno izbūvēt pie Slokas ielas arī dzelzceļa pieturas punktu.

Šobrīd sabiedriskā transporta pakalpojumus no Bolderājas līdz pilsētas centram nodrošina Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta autobusi Nr. 3 "Daugavgrīva – Pļavnieki" un Nr. 30 "Centrālā stacija – Daugavgrīva" (abi maršruti nodrošina tiešu savienojumu ar pilsēta centru), Nr. 36 "Imanta – Vakarbuļļi" un Nr. 56 "Daugavgrīva – Ziepniekkalns". Vidējais braukšanas ilgums līdz Rīgas centram ar autobusu ir apmēram 30 minūtes, kamēr brauciena ilgums ar BEMU varētu ilgt vidēji 15 minūtes. Iepriekš minēto autobusu maršrutu pieturas atrodas salīdzinoši tuvu Bolderājas dzelzceļa stacijai, lai šo attālumu varētu veikt kājām. Savukārt no Daugavgrīvas un Vakarbuļļu apkaimēm līdz Bolderājas dzelzceļa stacijai ir nepieciešams pievedošais sabiedriskais transports.

Atbilstoši Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījumam maksimāli pieļaujamais reisu skaits līnijā Bolderāja/Daugavgrīva – Rīga ir divi reisi (vilcienu pāri) stundā (pie nosacījuma, ja tiek izveidots divsliežu iecirknis). Ņemot vērā, ka Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta reisu vidējais intervāls pieturās ir apmēram deviņas minūtes, RS būs jānodrošina nepieciešamā reisu intensitāte, vienlaikus izskatot iespēju samazināt reisu skaitu BEMU kustības laikā un attiecīgi precizējot autobusu atiešanas laiku no dzelzceļa stacijai tuvumā esošajām pieturām.

4.7.1.2 REĢIONĀLĀS NOZĪMES AUTOBUSU MARŠRUTU INTEGRĀCIJA DZELZCEĻA TĪKLĀ

Reģionālās nozīmes dzelzceļa un autobusu pārvadājumi var gan papildināt viens otru, gan savstarpēji konkurēt. Konkurence starp dzelzceļa un autobusu pārvadājumiem rodas situācijās, kad tie abi apkalpo līdzīgus maršrutus vai gala mērķus, jo īpaši, ja viens transporta veids ir ievērojami lētāks vai ērtāks par otru. Dažos gadījumos autobusu pārvadājumi ir izdevīgāki īsos un vidēji garos braucienos, savukārt dzelzceļa pārvadājumi – garākos braucienos. Dzelzceļam ir ātruma priekšrocība, jo īpaši lielākos attālumos. Vilcieni var braukt ar daudz lielāku ātrumu un ar mazāku pieturu skaitu. Jāņem vērā arī ietekme uz vidi: dzelzceļa pakalpojumi parasti tiek uzskatīti par videi draudzīgākiem nekā autobusi, jo tie rada mazāk izmešu uz vienu pasažieru km. Tas ir atkarīgs arī no vilciena un autobusa izmantotās degvielas veida, kā arī no reisu biežuma un noslogojuma.

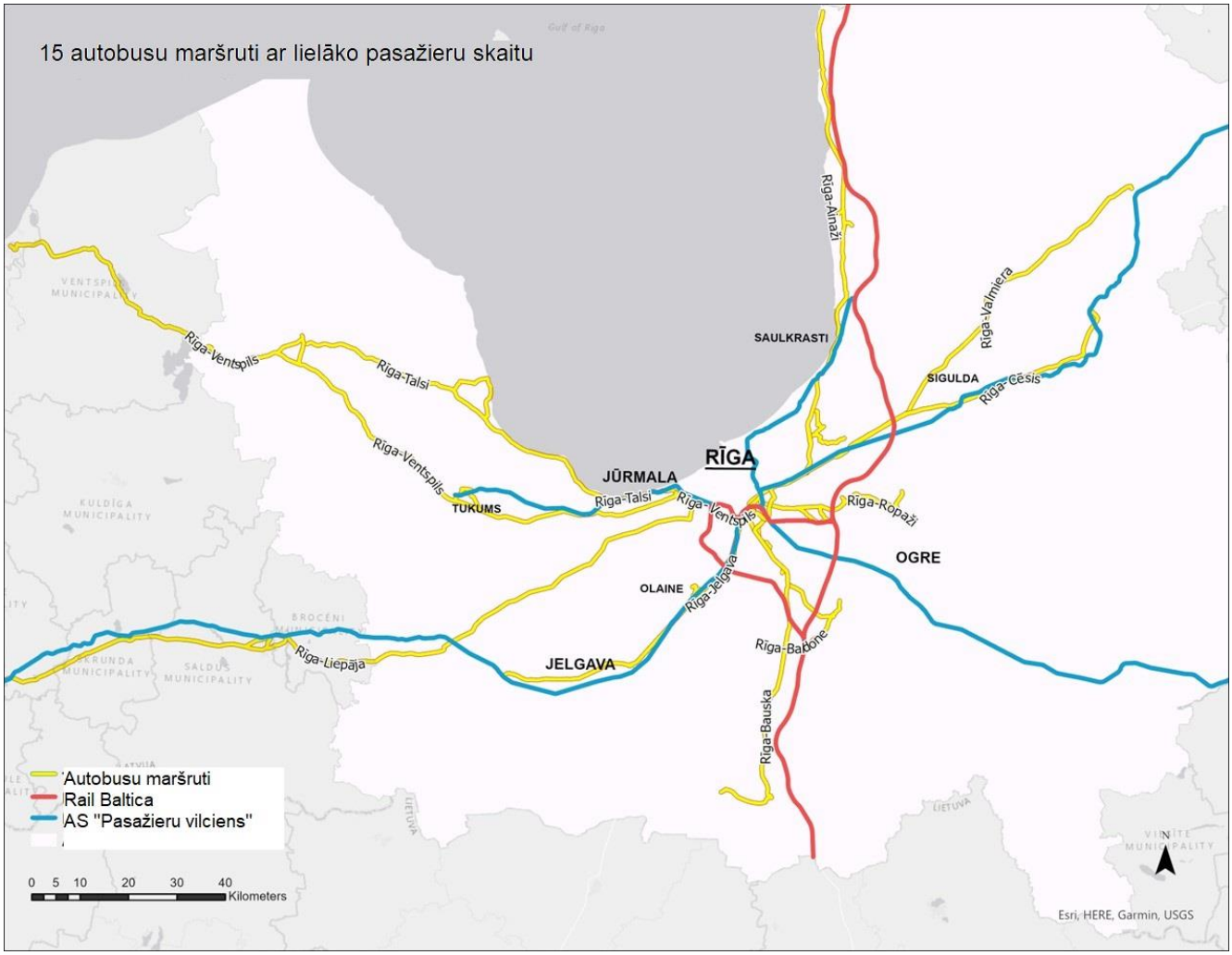
RMA teritorijā ir seši autobusu maršruti, kas iet paralēli dzelzceļa līnijām, un tie redzami 4-29. tabulā.

4–29. TABULA. DZELZCEĻA SATIKSMEI PARALĒLIE AUTOBUSU MARŠRUTI RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ

Maršruta numurs	Maršruta nosaukums	Maršruta apraksts/ Pārklāšanās ar dzelzceļa transportu
7955	Rīga – Ventspils	Posmā Rīga – Tukums (minimāli dublē dzelzceļa maršrutu, jo autobusa maršruts neiet cauri Jūrmalai)
7938	Rīga – Kandava – Kuldīga	Posmā Rīga – Tukums
7948	Rīga – Tukums – Talsi – Ventspils	Posmā Rīga – Tukums
7937	Rīga – Liepāja	Posmā Rīga – Dobele (vilciens Rīga – Liepāja kursē katru dienu)
7017	Rīga - Jelgava	Visā maršrutā
7376	Rīga – Jelgava – Dobele	Regulāri posmā Rīga – Jelgava – Dobele, 2 reisi dienā
7480	Rīga – Bauska	No 2030. gada daļa maršruta konkurēs ar Rail Baltica satiksmi
7514	Rīga – Ainaži	Posmā Rīga – Skulte no 2030. gada konkurēs ar Rail Baltica satiksmi posmā "Rīga – Salacgrīva"
7730	Rīga – Cēsis	Visā maršrutā
7017	Rīga – Jelgava	Visā maršrutā

Avots: Pētījuma Autori

4-37. attēlā ir doti 15 autobusu maršruti ar lielāko pasažieru skaitu RMA un tiem paralēlās dzelzceļa līnijas.



4-37. ATTĒLS. 15 REĢIONĀLO AUTOBUSU MARŠRUTU AR VISLIELĀKO PASAŽIERU SKAITU RĪGAS METROPOLES AREĀLĀ NOVIETOJUMS SALĪDZINĀJUMĀ AR DZELZCEĻA MARŠRUTIEM

Avots: Pētījuma Autori

4-37. attēlā redzams, ka 15 RMA reģionālie autobusu maršruti ar vislielāko pasažieru skaitu (iekrāsoti dzeltenā krāsā) iet salīdzinoši tuvu dzelzceļa līnijām maršrutos "Rīga – Tukums", "Rīga – Jelgava" un "Rīga – Liepāja", kā arī "Rīga – Sigulda (Valmiera)" un "Rīga – Skulte". Uzsākot pasažieru pārvadājumus Rail Baltica dzelzceļa tīklā, dzelzceļa satiksmei paralēlie reģionālie autobusu maršruti būs "Rīga – Bauska", "Rīga – Ropaži" un "Rīga – Ainaži".

Pielikumā 4-4. "Modālās pārneses novērtējums uz 1 520 mm dzelzceļa sabiedrisko transportu" aprakstīts modālās pārneses novērtējums, veicot reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu 100 pieturās ar lielāko iekāpušo pasažieru skaitu analīzi (2022. gadā apmēram 8 miljoni pasažieru jeb 51% no kopējā reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu pasažieru skaita). Atbilstoši veiktajiem aprēķiniem modālās pārneses potenciāls ir 1,3 miljoni pasažieru gadā, kas veido 16% no 100 lielāko autobusu pieturu pasažieru skaita un 8% no dzelzceļa sabiedriskā transporta pārvadājumu apjoma 2022. gadā.

Līdz ar to, apdzīvotās vietās, kas neatrodas blakus dzelzceļa stacijām, integrētā regulārā intervāla grafika ieviešana nav vienīgais stimuls modālās pārneses uz dzelzceļa sabiedrisko transportu veicināšanai. Par to liecina tas, ka atbilstoši sabiedriskā transporta modālā sadalījuma funkcijai, tikai 16 no 100 pieturām ar lielāko pasažieru skaitu varētu būt novērojama modālā pārnese no privātā autotransporta un reģionālās nozīmes autobusu transporta uz reģionālās nozīmes dzelzceļa transportu. Tas nozīmē, ka reģionālās nozīmes autobusu maršruti ir jāplāno tuvāk dzelzceļa stacijām (pieturas punktiem), lai samazinātu nokļūšanas laiku līdz dzelzceļam. Ieteicamais risinājums ir reģionālās nozīmes autobusu maršrutu savienojumu izveide ar dzelzceļa stacijām, lai veicinātu pasažieru pārsēšanos no reģionālās nozīmes autobusu transporta uz dzelzceļa transportu. Tas ne tikai samazinās pasažieru braukšanas laiku, bet arī novērsīs maršrutu dublēšanos un ietaupīs valsts budžeta līdzekļus.

RMA par ievērojamu mobilitātes punktu veidojas Jelgavas valstspilsēta. Palielinoties vilcienu reisu skaitam starp Rīgu un Jelgavu, attiecīgi pieaugs dzelzceļa pārvadājumu kapacitāte un būs iespējams pilnībā attiekties no autobusu maršruta Nr. 7017 "Rīga – Jelgava", saīsināt līdz Jelgavai maršrutus Nr. 7376 "Rīga – Jelgava – Dobele", Nr. 7933 "Rīga – Auce", Nr. 7377 "Rīga – Jelgava – Jaunbērze – Dobele", vienlaikus pārskatot nepieciešamo savienojumu skaitu starp Jelgavu un Dobeli un nepieciešamības gadījumā to palielinot. Jelgavas kā mobilitātes punkta izmantošanu veicinās Jelgavas valstspilsētas pašvaldības plānotā autoostas pārcelšana pie dzelzceļa stacijas.

Rīgas – Jelgavas dzelzceļa līnijā otrs nozīmīgākais mobilitātes punkts ir Olaine, kurā jau tagad dzelzceļa satiksmei ir ievērojama loma. Nākotnē būtu lietderīgi slēgt autobusa maršrutu Nr. 5034 "Rīga – Olaine", tā vietā izveidojot jaunu Olaines pilsētas maršrutu, kas apkalpotu Olaines pilsētu, Pārolaini, Jaunolaini (ieskaitot Lubaušu ciemu) un nodrošinātu pasažieru pievešanu Olaines un Jaunolaines dzelzceļa stacijām, kā arī jaunajai Rail Baltica Olaines stacijai.

Palielinoties dzelzceļa satiksmes intensitātei starp Rīgu un Ogri, jāizvērtē autobusu maršruta Nr. 7788 "Rīga – Ogre" pa autoceļu A6 nepieciešamība, jāatsakās no šī maršruta pagarinājuma līdz Ogresgalam, bet maršruts Nr. 7073 "Rīga – Lielvārde – Lēdmane – Krape – Madliena" jāuzsāk no Ogres.

Aizkraukles stacija var veidoties par ievērojamu mobilitātes mezglu, kurā daļa Latgales reģiona autobusu pasažieru varētu pārsēsties vilcienā nokļūšanai Rīgā.

Kurzemes reģiona maršrutus, kas kursē gar Rīgas jūras līča piekrasti (Nr. 7946 "Rīga – Dubulti – Mazirbe", Nr. 7947 "Rīga – Dubulti – Roja – Talsi" un Nr. 7950 "Rīga – Dubulti – Kolka"), būtu jānovirza uz Dubultu dzelzceļa staciju, tālāko ceļu līdz Rīgai ļaujot mērot ar vilcienu. Jāizvērtē maršruta Nr. 7948 "Rīga – Dubulti – Tukums – Talsi – Ventspils" saīsināšana līdz Dubultiem. Šis maršruts sākotnēji tika izveidots, lai Ventspils un Talsu iedzīvotāji varētu nokļūt uz darbu un pie ārstiem Vaivaru rehabilitācijas centrā un Rīgā.

Maršrutus Nr. 7020 "Rīga – Spice – Valteri – Jaunķemeri" un Nr. 7023 "Rīga – Sloka" ieteicams slēgt un nodod komercpārvadātājiem.

Dzelzceļa stacija "Tukums I", kā līdz šim, būs mobilitātes punkts Tukuma novada iedzīvotājiem nokļūšanai uz galvaspilsētu. Šobrīd 56 reģionālie vietējās nozīmes autobusu reisi ir saskaņoti ar pienākošajiem un aizejošajiem vilcieniem uz Rīgu.

Saulkrastu dzelzceļa stacija jāveido kā mobilitātes punkts pasažieriem, kuri ierodas no Rīgas un tālāk dodas uz Zvejniekciemu, Ziemeļblāzmu (Skultes pagastā), Kursīšiem (Skultes pagastā) un Limbažiem caur Tūju. Līdz ar to varētu slēgt maršrutus Nr. 7179 "Rīga – Saulkrasti – Kursīši – Saulkrastu stacija", Nr. 7516 "Rīga – Saulkrasti – Tūja – Limbaži" un Nr. 5371 "Rīga – Carnikava – Zvejniekciems – Ziemeļblāzma". Vienlaicīgi jānodrošina papildu reisi esošajos maršrutos, kas savieno Saulkrastu dzelzceļa staciju ar iepriekš minētajām apdzīvotajām vietām, vai arī jāveido jauni maršruti.

Carnikavas stacijai vilcienu kvalitātes uzlabošanas un integrētā regulārā intervāla grafika ieviešanas rezultātā jānodrošina pasažieru piesaiste no Ādažu novada Siguļiem, Laveriem, Eimuriem, Divezeriem, kā arī Carnikavas ciema. Ja tiks nodrošināts RS maršruts līdz Ādažu centram un Ādažu novadā tiks izveidots novada iekšējais maršruts/i, tas varētu arī nodrošināt attiecīgo apdzīvoto vietu iedzīvotāju nokļūšanu Carnikavas un Garkalnes dzelzceļa stacijās. Lai to realizētu, jāuzlabo piebraucamie ceļi un cita satiksmes infrastruktūra pie Garkalnes dzelzceļa pieturas punkta no Ādažu puses.

Neelektrificētajā zonā pie nosacījuma, ka tiks palielināts vilcienu kustības ātrums un vilcienu komforta līmenis (BEMU vilcieni), mobilitātes punkti būtu jāveido Siguldā un Garkalnē, novirzot daļu pašreizējo privātā autotransporta lietotāju uz dzelzceļa transportu. Tādā gadījumā būtu iespējams slēgt maršrutu Nr. 6255 "Rīga – Sigulda". Līdz ar Rail Baltica dzelzceļa līnijas darbības uzsākšanu arī Vangažu dzelzceļa pieturas punktam, kurā abas dzelzceļa līnijas atradīsies tuvu viena otrai, jākļūst par nozīmīgu pasažieru apmaiņas mobilitātes punktu (skatīt 4.5.6. sadaļu "Savienojamība ar Rail Baltica").

4-30. tabulā ir dots reģionālo pārvadājumu autobusu maršrutu saraksts, kurus varētu apvienot ar dzelzceļa sabiedrisko transportu.

4–30. TABULA. REĢIONĀLĀS NOZĪMES AUTOBUSU MARŠRUTU SARAKSTS INTEGRĀCIJAI AR 1 520 MM DZELZCEĻA MARŠRUTIEM

Dzelzceļa stacija	Maršruta Nr.	Slēdzamie vai saīsināmie autobusu maršruti	Papildu atveramie maršruti/reisi	Piezīmes
Jelgava	7017	Rīga – Jelgava		Slēgt
	7376	Rīga – Jelgava – Dobele		Slēgt posmu Rīga – Jelgava
	7933	Rīga – Auce		Slēgt posmu Rīga – Jelgava
	7377	Rīga – Jelgava – Jaunbērze – Dobele		Slēgt posmu Rīga – Jelgava
	7937	Rīga - Liepāja		Reisu skaita samazināšana visā maršrutā
Olaine	5034	Rīga – Olaine	Izveidot Olaines pilsētas maršrutu	Slēgt
Dubulti	7946	Rīga – Dubulti – Mazirbe		Slēgt posmu Rīga – Dubulti
	7947	Rīga – Dubulti – Roja – Talsi		Slēgt posmu Rīga – Dubulti
	7950	Rīga – Dubulti – Mazirbe		Slēgt posmu Rīga – Dubulti
	7948	Rīga – Dubulti – Tukums – Talsi – Ventspils	Izvērtēt atsevišķi	Slēgt posmu Rīga – Dubulti
	7020	Rīga – Spice – Valteri – Jaunķemeri		Slēgt
	7023	Rīga – Sloka		Slēgt
	7938	Rīga – Kandava – Kuldīga		Slēgt posmu Rīga - Dubulti
Saulkrasti	7179	Rīga – Saulkrasti – Kursīši	Papildināt esošos maršrutus vai veidot jaunus no Saulkrastu stacijas uz Kursīšiem, Zvejniekciemu, Ziemeļblāzmu, Limbažiem	Slēgt
	5371	Rīga – Carnikava – Zvejniekciems		Slēgt
	7516	Rīga – Saulkrasti – Tūja – Limbaži		Slēgt
Sigulda	6255	Rīga – Sigulda		Slēgt
Cēsis	7730	Rīga - Cēsis		Slēgt

Avots: Pētījuma Autori

Detalizēta informācija dota Pielikumā 4-5. "Pie dzelzceļa stacijām pievedošie reģionālās nozīmes autobusu maršruti 2023. gadā (janvāris)".

Secinājumi

- Līdz ar jauno elektrovilcienu nodošanu ekspluatācijā un integrētā regulārā intervāla grafika ieviešanu elektrificētajā dzelzceļa zonā ir lietderīgi novirzīt daļu vilcienu maršrutiem paralēli kursējošo autobusu maršrutus uz dzelzceļa stacijām/pieturas punktiem. Kopā RMA ir apmēram 18 šādi maršruti, kurus ir iespējams pilnībā vai daļēji slēgt, jo pieaugs vilcienu reisu intensitāte Jelgavas, Olaines, Dubultu, Saulkrastu un Siguldas dzelzceļa stacijās;

- RMA pie dzelzceļa stacijām jāveido mobilitātes punkti, kas varētu nodrošināt pasažieru plūsmu pārdali no autobusu satiksmes uz vilcienu satiksmi, saīsinot autobusu maršrutus no perifērijas līdz šiem mobilitātes punktiem un tālāk nodrošinot vilcienu satiksmi;
- Par nozīmīgiem mobilitātes punktiem racionālākai sabiedriskā transporta organizēšanai lietderīgi veidot Jelgavas, Olaines, Ogres, Aizkraukles, Tukuma, Dubultu, Saulkrastu un Carnikavas stacijas elektrificētajā dzelzceļa zonā, kā arī Siguldas un Garkalnes stacijas neelektrificētajā zonā, bet līdz ar Rail Baltica dzelzceļa līnijas atklāšanu veidot kopēju mobilitātes punktu pie Vangažu stacijas abām dzelzceļa līnijām.

4.7.1.3 MOBILITĀTES PUNKTU IZVEIDE UN ATTĪSTĪBA

Lai veicinātu ilgtspējīgu mobilitāti pilsētās, ir jānodrošina pievilcīgas alternatīvas privātā autotransporta lietošanai un jāizveido ātra un labi funkcionējoša sabiedriskā transporta sistēma. Nozīmīga sabiedriskā transporta sistēmas daļa ir mobilitātes punkti, jo tie nodrošina savienojumus starp dažādiem transporta veidiem, ir viegli pieejami, ļauj ērti pārsēsties no viena transporta veida citā un veicina ilgtspējīgu transporta veidu izmantošanu. Tie nodrošina brīvi funkcionējošu sabiedriskā transporta sistēmu. Mobilitātes punkti var būt dažādi pēc izmēra un konfigurācijas atkarībā no to atrašanās vietas.

4.7.2 MOBILITĀTES PUNKTU NEPIECIEŠAMĪBA

Mobilitātes punktu apzīmēšanai izmanto dažādus terminus, piemēram, “mobilitātes stacija” vai “mobilitātes mezgls”, kas visi apzīmē vienu un to pašu jēdzienu. Dažādos avotos un dažādās valstīs dažiem aspektiem tiek piešķirta lielāka vērtība nekā citiem. Tomēr mobilitātes punktu koncepcijas pamatfunkcija ir apvienot dažādus mobilitātes pakalpojumus un vismaz divus dažādus transporta veidus, no kuriem vismaz vienam ir jābūt sabiedriskā transporta veidam.[55] Mobilitātes pakalpojumiem jābūt vizuāli viegli pamanāmiem un pieejamiem, lai nodrošinātu ērtu pārsēšanos. Svarīgs ir arī skaidrs mārketinga vēstījums par labu ilgtspējīgajiem jeb eko-mobilitātes veidiem, piemēram, iešanai kājām, braucienam ar velosipēdu vai sabiedriskajam transportam.[56]

Vairāku transporta veidu apvienošana vienā vietā atvieglo intermodalitātes izmantošanu un ļauj lietotājiem izvēlēties transporta veidu, kas vislabāk atbilst viņu vajadzībām. Multimodalitāte nozīmē iespēju izvēlēties starp dažādiem transporta veidiem, savukārt intermodalitāte nozīmē papildu iespēju apvienot dažādus transporta veidus viena brauciena laikā.[57] Tāpēc mobilitātes punktu attīstība ir ļoti svarīga, lai veicinātu multimodālos un intermodālos braucienus, un ilgtspējīgu sabiedriskā transporta sistēmu. Izstrādājot un ieviešot mobilitātes pakalpojumus, būtu jāveicina eko-mobilitātes attīstība. Īpaši nozīmīgi ir mobilitātes punkti, kas nodrošina piekļuvi dzelzceļa satiksmei, jo tie ir ilgtspējīgas mobilitātes sistēmas svarīgākie elementi un nodrošina ne tikai piekļuvi sabiedriskajam transportam, bet arī ātru, ērtu un pievilcīgu nokļūšanu galamērķī.

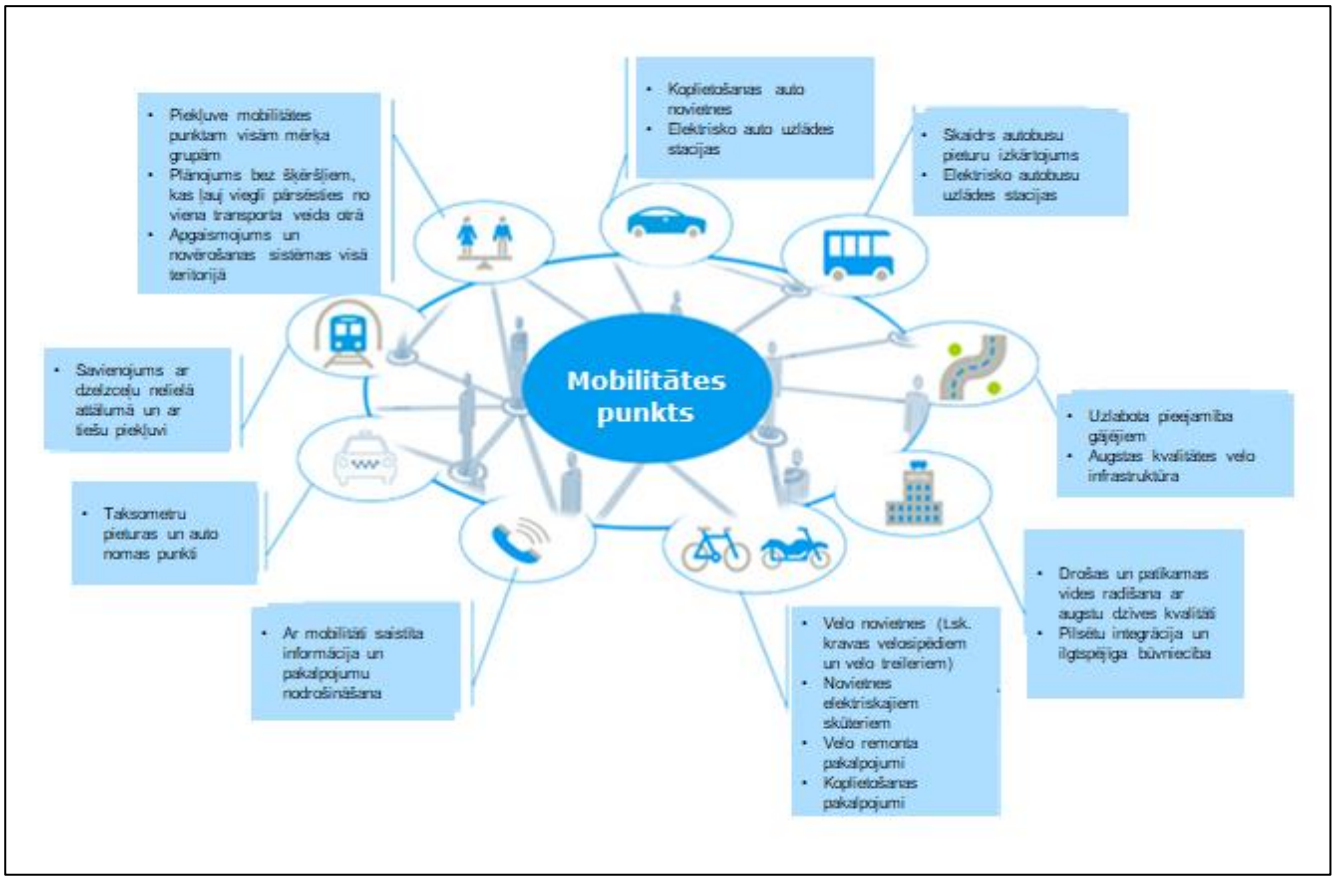
Mobilitātes punktu mērķi var būt dažādi atkarībā no to veida un pieejamajiem mobilitātes pakalpojumiem. Tomēr kopīgais mērķis ir stimulēt lietotājus mainīt savus pārvietošanās paradumus, izvēloties ilgtspējīgākus pārvietošanās veidus un samazinot vai pat vispār pārtraucot privātā autotransporta izmantošanu, kā arī nodrošināt daudzveidīgu mobilitātes pakalpojumu piedāvājumu. Lai sasniegtu šo mērķi, ikvienam lietotājam ir jābūt sasniedzamiem un pieejamiem alternatīviem mobilitātes pakalpojumiem, jo īpaši eko-mobilitātei. Tāpēc, izveidojot mobilitātes punktu, ir svarīgi, lai tas veicinātu multimodālo un intermodālo satiksmi, nodrošinot ērtu pārsēšanos no viena transporta veida citā, skaidri parādītu savienojumu un sniegtu mārketinga vēstījumu par eko-mobilitāti. Mobilitātes punkti var ne tikai uzlabot satiksmes savienojamību pilsētu teritorijās, bet arī uzlabot savienojumus starp pilsētas apkaimēm un pilsētas centru.

Turklāt mobilitātes punktus var izmantot, lai paaugstinātu pilsētvides kvalitāti, atdzīvinot apkaimes un uzlabojot dzīves kvalitāti tajās. Lai mobilitātes punktus veiksmīgi integrētu pilsētvidē un uzlabotu dzīves kvalitāti, ir būtiski, lai mobilitātes punkti atbilstu apkārtējās teritorijas vajadzībām un prasībām.

Vēl viens svarīgs aspekts ir uz lietotāju orientēts mobilitātes punktu plānojums. Mobilitātes punktu plānojums var būt atšķirīgs atkarībā no to izmēra, atrašanās vietas, pieejamības, funkcijas, pieejamās platības un apkārtnes mobilitātes vajadzībām. Plānojums var atšķirties plašā diapazonā, sākot no ļoti vienkārša ar dažām velosipēdu novietnēm līdz plašam kompleksam ar līdz pat 10 000 velosipēdu novietnēm un daudzveidīgiem pakalpojumiem, vai stāvparkam ar vairākiem simtiem autostāvvietu. Plānojuma iespējas ir ļoti plašas, un tās jāpielāgo apkārtnes vajadzībām un lietotāju pieprasījumam. Papildu pakalpojumi, tādi kā Wi-Fi, pakomāti, labierīcības, ēdināšanas un

[55] FGSV (2020) https://www.fgsv.de/fileadmin/gremien/ak_128/Teilpapier_3_Multi_und_intermodale_Mobilitaetsdienstleistungen_und_intermodale_Verknuepfungspunkte.pdf
[56] BBSR (2015) https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/201 5/Mobilitaetsformen-DL.pdf?__blob=publicationFile&v=4
[57] Ruhren et al. (2005) https://backend.orlis.difu.de/server/api/core/bitstreams/32246962-4b97-4c09-aa4a- 97bd568df5d0/content

tirdzniecības vietas, palielina mobilitātes punkta komfortu un kvalitāti. Pārskats par iespējamajiem mobilitātes punktu pakalpojumiem ir redzams 4-38. attēlā.



4-38. ATTĒLS. MOBILITĀTES PUNKTU IESPĒJAMIE PAKALPOJUMI

Avots: Pētījuma Autori

4.7.2.1 MOBILITĀTES PUNKTU FUNKCIONĀLĀS KATEGORIJAS

Lai palielinātu mobilitātes punktu efektivitāti, jāpiemēro holistiska (vienota veseluma) plānošanas pieeja. Mērķis ir izveidot saskaņotu dažāda izmēra un plānojuma mobilitātes punktu tīklu, kas viens otru papildina.

Lai iegūtu pārskatu par pašreizējo situāciju, ir jāapkopo šī brīža informācija par esošajiem mobilitātes punktiem un to plānojumu. Šī informācija kalpo kā datu bāze. Nākamais solis ir mobilitātes punktu iedalīšana kategorijās, kas dod pārskatu par esošo situāciju un ir svarīgs solis turpmākai savstarpēji papildinošu mobilitātes punktu tīkla plānošanai. Turklāt kategorijas palīdz lietotājiem labāk orientēties un atpazīt mobilitātes punktus. Tā kā mobilitātes punkti atšķiras pēc tajos pieejamajiem pakalpojumiem, pēc mēroga, piemēram, stāvvietu skaita, mobilitātes koplietošanas pakalpojumu piedāvājuma un citām pazīmēm, atkarībā no to izmēra un atrašanās vietas mobilitātes punktus var iedalīt kategorijās atkarībā no primārās savienojumu funkcijas. 4-31. tabulā skatāms pārskats par mobilitātes punktu kategorijām un to funkcijām.

4–31. TABULA. MOBILITĀTES PUNKTU FUNKCIONĀLĀS KATEGORIJAS

Kategorija	Funkcija	Novietojums	Stāvparks	Savienojums ar dzelzceļu	Savienojums ar sabiedrisko transportu	Auto koplietošana	Velosipēdu koplietošana	Velo novietne (vienkārša)/ Velo novietne (apsargāta)	Mikro-mobilitāte	Uzlādes stacijas (auto/e-velo)	Citi pakalpojumi (R/G/I/T)*
1.	Sabiedriskā transporta savienojums ar privāto autotransportu	Priekšpilsēta, galveno ceļu tīkls	x	(x)	x	x	x	x/x	(x)	x/x	(x/x/-/x)
2.	Sabiedriskā transporta savienojums ar citu tālsatiksmes sabiedrisko transportu	Dzelzceļa stacijas	-	x	x	x	x	x/x	(x)	x/x	(x/x/x/x)
3.	Sabiedriskā transporta savienojums ar citu pilsētas sabiedrisko transportu	Sabiedriskā transporta pieturas	-	-	x	(x)	x	x/(x)	x	x/x	(x/x/-/-)
4.	Pēdējās jūdzes transports	Dzīvojamie un tirdzniecības rajoni	-	-	-	x	x	x/-	x	-/x	(-/x/-/x)
5.	Pamata piedāvājums sabiedriskā transporta pieturās	Pārējās sabiedriskā transporta pieturas	-	-	-	-	-	x/- (ja iespējams)	-	-/-	-

** R – velo remonta darbnīca, G – gaisa sūknis, I – informācijas punkts (ar personālu), T – tirdzniecības vietas.*

Avots: Pētījuma Autori

1. kategorija ir vissvarīgākā jeb "augstākā" kategorija no savienojumu viedokļa, bet 5. kategorija ir "zemākā".

Galvenās savienojuma funkcijas, kas nosaka kategoriju, ir definētas šādi:

- Sabiedriskā transporta savienojums ar individuālo autotransportu, nodrošinot atbilstošu stāvparku piedāvājumu (1. kategorija);
- Sabiedriskā transporta savienojums ar vietējās nozīmes reģionālo sabiedrisko transportu dzelzceļa stacijās (2. kategorija);
- Pilsētas sabiedriskā transporta savienojums (3. kategorija);
- Mobilitātes punkti, kas atrodas tālāk no sabiedriskā transporta maršrutiem dzīvojamos un tirdzniecības rajonos, un citās zonās ar lielu pasažieru skaitu, un galvenokārt tiek izmantoti "pēdējās jūdzes" veikšanai uz un no sabiedriskā transporta piekļuves punktiem (4. kategorija);
- Visi pārējie sabiedriskā transporta piekļuves punkti, kas nav īpaši jāveido kā mobilitātes punkti, ir iekļauti 5. kategorijā un ietver pamata pakalpojumu piedāvājumu, piemēram, nelielu velosipēdu novietņu skaitu.

Papildus klasifikācijai, kas balstīta uz galveno savienojuma funkciju, mobilitātes punktus raksturo, no vienas puses, citu mobilitātes pakalpojumu veids un skaits un, no otras puses, citi papildu pakalpojumi. Parasti piedāvājuma daudzveidība ir lielāka augstāko kategoriju mobilitātes punktos, taču tā ir atkarīga no konkrētās atrašanās vietas, teritorijas pieejamības un lietotāju pieprasījuma.

4.7.2.2 MOBILITĀTES PUNKTU LABĀS PRAKSES PIEMĒRI

Tālāk sniegti vairāki piemēri, kas parāda, kā mobilitātes punktus var veiksmīgi integrēt pilsētvidē, pievienojot aspektus, kas nodrošina vairāk nekā tikai funkcionalitāti. Apskatāmie mobilitātes punkti ir lieliski integrēti pilsētvidē un var kalpot kā paraugs arī citām pilsētām.

<u>Zinātnes parka stāvparks Utrehtā</u>

Pirmais piemērs ir Zinātnes parka stāvparks Utrehtas austrumu daļā (iepriekš zināms kā De Uithof), ko 2013. gadā projektēja *studioSK* un *KCAP Architects & Planners* (skatīt 4-39. attēlu). Šis mobilitātes punkts ir īpaši nozīmīgs, jo tajā ir apvienots stāvparks ar tramvaja pieturu. Turklāt stāvparka izbūve ir ne tikai funkcionāla, bet pilda arī sabiedriskas vietas funkcijas. Tas atrodas netālu no automaģistrāļu A27 un A28 krustojuma, un tādējādi nodrošina ērtu savienojumu starp autotransportu un sabiedrisko transportu (autobusu un tramvaju). Zemes līmenī atrodas sabiedriskā transporta pieturas, tirdzniecības platības, laukums ar apstādījumiem, velosipēdu novietne, sporta

centrs un blakus esošajai augstskolai piederoša kāpšanas siena. Telpa augšējos stāvos tiek izmantota autostāvvietām. Stāvparks deviņos līmeņos ar vietām 2 000 automobiļiem ir lielākā autostāvvieta Utrehtas provincē. Tā kā netālu atrodas Utrehtas Lietišķo zinātņu universitāte, kā arī universitātes medicīnas centrs, 1 500 stāvvietas rezervētas studentu pilsētiņas darbiniekiem, bet pārējās 500 stāvvietas var izmantot citi satiksmes dalībnieki.

4-39. ATTĒLS. ZINĀTNES PARKA STĀVPARKS UTREHTĀ

Avots: Pētījuma Autori

Zinātnes parka stāvparks ir veiksmīgs mobilitātes punkta piemērs, jo tas ne tikai nodrošina ērtu pārsēšanos no autotransporta uz sabiedrisko transportu un tādējādi veicina multimodalitāti, bet arī ir labi pieskaņots apkārtējās vides vajadzībām un pilda publiskās telpas funkcijas. Tas padara tramvaja vai autobusa gaidīšanu patīkamāku un piesaista vairāk cilvēku, kas savukārt atdzīvina vietu. Saikni ar universitātes pilsētiņu parāda kāpšanas siena un sporta centrs, kas ir daļa no universitāšu sporta piedāvājuma. Plānojums ir izveidots tā, lai atbilstu universitātes vajadzībām un tādējādi labi iekļaujas pilsētvidē.

Helmondas Centrālā stacija

Helmondas Centrālā stacija Nīderlandē, kas parādīta 4-40. attēlā, ir labs piemērs, kā iespējams ņemt vērā ilgtspējas kritērijus, turklāt nodrošinot efektīvu mobilitāti un pasažieriem patīkamu vidi. Šajā projektā bija svarīgi ne tikai izveidot iebraukšanas mezglu pilsētā ar 90 000 iedzīvotāju, bet arī gudri un atraktīvi savienot pilsētas vēsturisko un moderno daļu.

4-40. ATTĒLS. HELMONDAS CENTRĀLĀ STACIJA

Avots: UIC, https://uic.org/IMG/pdf/smart_stations_in_smart_cities.pdf

Mērķis izveidot ilgtspējīgu mobilitātes punktu Helmondā tika sasniegts, izmantojot piecus galvenos elementus:

- Centrālās stacijas teritorijas fiksēts savienojums ar apkārtējo pilsētas teritoriju;
- Visu transporta pakalpojumu koncentrēšana stacijas centrālajā zonā;
- Pazemes pārejas zem peroniem pārbūve par tirdzniecības centru ar sabiedriskajiem pakalpojumiem;
- Stikloto paviljonu un velosipēdu novietņu iekļaušana pilsētvidē, pieskaņojot velosipēdu un gājēju ceļiem, pārvadiem un zaļajām zonām;
- Ilgtspējīgu tehnoloģiju, tādu kā zaļie jumti, saules paneļi un efektīva notekūdeņu sistēma, izmantošana.

Centrālo savienojošo konstrukciju gadījumā katra satiksmes veida infrastruktūras dimensijas parasti ir noteiktas neatkarīgi no pārējām. Veidojot savienojumus ar citām funkcijām, jāraugās, lai tiktu nodrošinātas ne tikai satiksmes plūsmas starp dažādiem objektiem, bet arī vienlaikus savienojumi starp dažādiem objektiem un apkārtējo teritoriju.

Projekta galvenie nosacījumi ir:

- Pietiekama platība;
- Skaidra informācija un norādes;
- Izvairīšanās no intensīvu un savstarpēji konfliktējošu satiksmes plūsmu, īpaši gājēju un autotransporta satiksmes plūsmu, krustošanās;
- Vizuāli pievilcīgs dizains;
- Objektīvās un subjektīvās drošības nodrošināšana.

Liela intermodālā mobilitātes punkta centrālie elementi un plānojuma noteicošās sastāvdaļas parasti ir pasažieru dzelzceļa infrastruktūra un savienojums ar pilsētas sabiedrisko transportu.

Projektēšanas iespējas tālākai attīstībai par mobilitātes punktu izriet no esošās infrastruktūras un pilsētvides apstākļiem, kā arī tehniskajām, plānošanas, finansiālajām un politiskajām iespējām tos mainīt.

Pāreja starp dažādiem satiksmes veidiem, piemēram tālsatiksmes un reģionālo dzelzceļa satiksmi, pilsētas ātro satiksmi (piepilsētas dzelzceļš un metro) un tramvaju un autobusu satiksmi parasti tiek veikta kājām, tāpēc liela nozīme ir arī drošas gājēju infrastruktūras izveidei.

Vislielākās problēmas rada dažādu satiksmes veidu savienošana un skaidrs tiem atvēlētās platības sadalījums:

- Galvenokārt raugoties no pasažieru viedokļa, ļaujot viegli atrast ceļu cilvēkiem, kuri nepazīst šo apkārtni,
- Tai pat laikā izvirzot augstas prasības telpas un satiksmes infrastruktūras dizainam;
- Tai pat laikā ievērojot visas mobilitātes punkta funkcionālās prasības.

Arnemas Centrālā stacija un Bredas Centrālā stacija

4-41. attēlā redzams, ka Arnemas Centrālajā stacijā pilsētas trolejbusu pieturas izvietotas kompaktā, klasiskā formā stacijas ēkas austrumu pusē ar piekļuvi peronam bez šķēršļiem. Bredas Centrālajā stacijā autobusu pieturas perons ir izvietots paralēli sliedēm un iekļaujas ēkas konstrukcijā.

4-41. ATTĒLS. ARNEMAS CENTRĀLĀ STACIJA (PA KREISI) UN BREDAS CENTRĀLĀ STACIJA (PA LABI)

Avots: https://images0.persgroep.net/rcs/D2zEAiVvxp6WAu9pFKibSC9R8Ok/diocontent/66907737/_fill/1024/686/?appId=21791a8992982cd8da851550a453bd7f&quality=0.9 https://www.ovpro.nl/wp-content/uploads/2014/09/IMG_1043-480x320.jpg

Abos 4-41. attēla piemēros redzams, ka:

- Gan autobusa, gan tramvaja pieturas atrodas atsevišķās zonās, tādējādi novēršot nepieciešamību pēc ilgstošas īstās pieturas meklēšanas pa visu teritoriju;
- Norādes uz pieturām, kā arī pašu pieturu zīmes visā stacijā ir vienāda veida, tādējādi ir viegli atpazīstamas kā visa mobilitātes punkta neatņemama sastāvdaļa un lietotājiem ievērojami atvieglo orientāciju.
- Tiek nodrošināta tieša pāreja no viena satiksmes veida uz citiem bez šķēršļiem.

4.7.2.3 PLĀNOŠANAS METODIKA UN ATRAŠANĀS VIETAS PARAMETRI

Lai izveidotu saskaņotu mobilitātes punktu tīklu, vispirms ir nepieciešams veikt detalizētu analīzi. Šīs analīzes pamatu veido pašvaldību IAS un SUMBA projekta ziņojums. RMA pašvaldību IAS un SUMBA projekta ziņojumā kopumā minēti 236 mobilitātes punkti (162 IAS un 74 SUMBA projektā), tai skaitā:

- 2 starptautiskas nozīmes mobilitātes punkti;
- 70 reģionālas nozīmes mobilitātes punkti;
- 29 novada nozīmes mobilitātes punkti;
- 47 vietējas nozīmes mobilitātes punkti;
- 34 pilsētas nozīmes mobilitātes punkti;
- 54 mikromobilitātes punkti.

Nākamais solis ir izanalizēt esošo mobilitātes punktu stāvokli, lai varētu noteikt, kuriem mobilitātes punktiem ir jāmaina plānojums un kur jāveido jauni mobilitātes punkti. Lietotāju vajadzību un pieprasījuma identificēšanu var atvieglot, sadalot mobilitātes punktus kategorijās. Ieteicams arī vienoties par mobilitātes pakalpojumu pamata paketi katrai kategorijai. Pamata un papildu pakalpojumu saturs var atvieglot un standartizēt plānošanas procesu.

Šajā kontekstā ir jāizvērtē arī mobilitātes punktu, jo īpaši ar stāvparkiem, ietekme uz pilsētplānošanu, kā arī to iespējamā apvienošana ar citiem pakalpojumiem, piemēram, pakomātiem, velosipēdu remonta un nomas pakalpojumiem, kā arī tiem nepieciešamo platību.

Izvēloties mobilitātes punktu novietojumu, jāņem vērā arī tādi faktori kā redzamība, (subjektīvā) drošība, pieejamība un ilgtspēja. Izvērtējot mobilitātes punktu novietojumu, jāņem vērā apkaimes atrašanās vieta un konteksts, kā arī sabiedriskā transporta, velosipēdu un gājēju ceļu tīkla pieejamība, esošais segums un tā stāvoklis, kā arī integrācija pilsētvidē.

4.7.2.4 MOBILITĀTES PUNKTI AR STĀVPARKIEM

Īpaša loma ir mobilitātes punktiem, kuros izvietoti stāvparki. Salīdzinot ar parastajiem mobilitātes punktiem, tie atšķiras ne tikai pēc izmēra, bet arī pēc atrašanās vietas. Tā kā mobilitātes punktu ar stāvparkiem mērķis ir nodrošināt autostāvvietu un ātru sabiedriskā transporta satiksmi uz pilsētas centru, kas motivē cilvēkus atstāt automobili stāvparkā un doties uz centru ar sabiedrisko transportu, tad šie punkti jāveido pilsētas nomalēs. Ideālā gadījumā mobilitātes punkti ar stāvparkiem ir savienoti ar dzelzceļa tīklu (1. un 2. kategorijas kombinācija), kas nodrošina ātru un ērtu savienojumu ar pilsētas centru. Jo izdevīgāk ir atstāt automobili stāvparkā, jo vairāk cilvēku pārsēžas no personīgā automobiļa uz sabiedrisko transportu. Tas samazina autotransporta izmantošanu un var palielināt sabiedriskā transporta īpatsvaru modālajā sadalījumā. Lai mudinātu cilvēkus izmantot mobilitātes punktus un atstāt automobiļus stāvparkā, būtiska ir ātra un ērta pārsēšanās, kā arī ātra satiksme uz centru.

Mobilitātes punktus ar stāvparkiem ieteicams izvietot pilsētas nomalēs, jo tiem nepieciešama liela teritorija, kas pilsētā ir ļoti pieprasīts un dārgs resurss. Turklāt šajā gadījumā daļa automobiļu satiksmes tiek koncentrēta ārpus pilsētas centra.

Lai identificētu piemērotu vietu mobilitātes punkta ar stāvparku izveidei, jāņem vērā vairāki aspekti. Pirmkārt, jāizvērtē vieta apdzīvotās vietas teritorijā, kas atrodas pietiekamā attālumā no pilsētas centra, nodrošina atbilstošu satiksmi un pieprasījuma telpisko modeli. Pēc tam jānovērtē savienojums ar sabiedrisko transportu, ideālā gadījumā ar dzelzceļa tīklu, kā arī citu satiksmes infrastruktūru, piemēram, gājēju un velosipēdu ceļiem. Svarīga ir arī teritorijas seguma kvalitāte un platības pietiekamība. Kopumā mobilitātes punktiem ar stāvparkiem jābūt integrētiem pilsētvidē.

Svarīga ir ne tikai integrācija ielu tīklā un pieejamās komunikācijas (elektrība, ūdensvads u.c.), bet arī pietiekami plaša teritorija. Nepieciešamā platība ir vismaz 3 500 m^2 (100 stāvvietām) un tai jābūt pieejamai, vēlams pašvaldības īpašumā. Turklāt mobilitātes punkta ar stāvparku vērtību un pievilcību var palielināt dažādi

mobilitātes pakalpojumi, piemēram, automobiļu un mikromobilitātes rīku koplietošanas pakalpojumi, remonta darbnīcas un nelieli veikali, kā arī brīvā laika pavadīšanas un sociālās aktivitātes, piemēram, kāpšanas sienas, rotaļu laukumi un citas aktivitātes.

Ņemot vērā stāvparku izmērus, to iespējamā negatīvā ietekme ir lielāka nekā mazākiem mobilitātes punktiem. Stāvparku izveides negatīvie aspekti ir, piemēram, troksnis, gaisa piesārņojums un satiksmes pieaugums. Lai samazinātu un kompensētu šos negatīvos aspektus, ir svarīgi ne tikai koncentrēties uz stāvparka funkcionalitāti, bet radīt pievienoto vērtību cilvēkiem un videi, lai negatīvos aspektus kompensētu ar pozitīvajiem. Ņemot vērā to izmēru, pievienotās vērtības potenciāls ir augsts un var tikt pielāgots vides prasībām. Taču, lai radītu vērtību, jāņem vērā noteikti kritēriji.

Kritēriji mobilitātes punktiem ar stāvparkiem

Lai varētu veiksmīgi izveidot mobilitātes punktus ar stāvparkiem, radot pievienoto vērtību cilvēkiem un videi, ir jāņem vērā šādi kritēriji:

Pieejamība un savienojamība. Veiksmīga mobilitātes punktu izveide ir atkarīga no to pieejamības un savienojamības. Mobilitātes punktiem jābūt pieejamiem ikvienam, tāpēc būtiski ir projektā paredzēt brīvu pārvietošanos, kā arī drošus un pieejamus gājēju ceļus. Būtiski ir tos izvietot vietās, kas labi savienotas ar dažādām apkaimēm un vairākiem transporta veidiem, kā arī nodrošināt intermodālos savienojumus.[58] Turklāt laba pieejamība un savienojamība var piesaistīt daļu no satiksmes pieprasījuma, integrējot mobilitātes punktus lielākā mobilitātes sistēmā. Lai nodrošinātu labu savienojamību, mobilitātes punktam jābūt savienotam un integrētam satiksmē un jāiekļaujas kopējā satiksmes koncepcijā. Pilns mobilitātes punkta potenciāls var tikt sasniegts tikai tad, ja tas ir integrēts satiksmes/mobilitātes plānā un ir savienots ar citiem mobilitātes punktiem. Pamata kritērijs ir labs savienojums starp dažādiem transporta veidiem, īpaši eko-mobilitātes veidiem. Tāpēc īpaši liela nozīme ir savienojumam ar gājēju un velosipēdistu satiksmi. Mobilitātes punktu integrācija jāveic, īpašu uzmanību pievēršot velosipēdistu un gājēju satiksmei, jo tās ir no drošības viedokļa visneaizsargātākās grupas. Tam ir arī pozitīva ietekme uz pieejamību.

Redzamība un atpazīstamība. Lai palielinātu mobilitātes punkta redzamību un atpazīstamību, ļoti ieteicams izmantot mārketinga un zīmola koncepciju. Vienota korporatīvā dizaina izveide, ieskaitot konsekventu zīmolu, krāsu un šriftu izmantošanu, veicina atpazīstamas un vienotas staciju identitātes izveidi, kā arī var veicināt elektromobilitātes attīstību. Mārketinga vēstījumam būtu jāatbalsta eko-mobilitāte un jānovērš konkurence attiecībā uz citiem transporta veidiem. Turklāt, projektējot mobilitātes punktus, jāņem vērā estētiskā kvalitāte, arhitektoniskais raksturs un integrācija publiskajās telpās, lai uzlabotu funkcionalitāti un vispārējo pievilcību un tādējādi arī veicinātu telpisko integrāciju.

Multimodalitāte. Multimodalitāte ir mobilitātes punktu veiksmīgas darbības būtiskākais aspekts, un tam ir nepieciešama fiziskā mārketinga, informācijas un piekļuves elementu integrācija. Dažādu mobilitātes pakalpojumu apvienošana vienā vietā veicina multimodālu paradumu veidošanos, samazinot vajadzību pēc personīgā autotransporta. Lai veicinātu multimodalitāti, ļoti svarīgi ir piedāvāt tarifu plānus, kas ietver un apvieno visus pieejamos mobilitātes pakalpojumus. Dažādu satiksmes veidu integrēšana vienā platformā vai mobilitātes kartē atvieglo multimodālu paradumu veidošanos. Sabiedriskā transporta un koplietošanas pakalpojumu savienošana palielina lietotāju skaitu, jo īpaši pieaugošais kombinēto braucienu skaits uzsver mobilitātes punkta nozīmi attiecībā uz pirmo un pēdējo jūdzi. Koplietošanas mobilitātes, mobilitātes kā pakalpojuma (MaaS), transportlīdzekļu elektrifikācijas un uz pieprasījumu balstītas satiksmes (angļu val. *Demand-responsive Transport jeb DRT*) integrācija var vēl vairāk paplašināt pakalpojumu piedāvājumu un veicināt multimodalitāti.

Efektivitāte un ilgtspēja. Nozīmīgs faktors ir iespēja iznomāt un atgriezt elektriskos transportlīdzekļus mobilitātes punktos. Tas vēl vairāk samazina enerģijas patēriņu un izmešus. Viedā mobilitāte ir svarīgs faktors, jo īpaši attiecībā uz elektrisko transportlīdzekļu koplietošanu. Viedtālruņu aplikācijas ļauj veikt rezervāciju, apmaksāt un izvēlēties visracionālāko maršrutu. Tas ļauj efektīvi kombinēt dažādus satiksmes veidus un tādējādi palielina transportlīdzekļu piepildījumu.[59] Lai veicinātu vides ilgtspēju, atjaunojamās elektroenerģijas ražošanas iekļaušana, izmantojot fotoelementu sistēmas, un elektrisko transportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras nodrošināšana ir svarīgas iniciatīvas, ko veicina mobilitātes punkti. Pozitīva blakusparādība ir palielināta pasažieru informētība un iesaiste, ko veicina šīs tehnoloģijas. Turklāt mobilitātes punkti var atbalstīt publiskas un daļēji publiskas uzlādes infrastruktūras ieviešanu, veicinot elektromobilitātes attīstību un apmierinot pieaugošo pieprasījumu pēc elektriskajiem transportlīdzekļiem.

Drošība. Drošības sajūta ir individuāls un emocionāls jēdziens, kas padara to grūti izmērāmu. To ietekmē dažādi faktori, piemēram, fizikāli lielumi, tādi kā ietvju un ielu platums, satiksmes intensitāte, cilvēku skaits utt., kā arī pilsētvides īpašības, tādas kā, attēlojamība, salasāmība, sarežģītība un citas. Abi faktori ietekmē drošības uztveri

[58] Proff (2015) Entscheidungen beim Übergang in die Elektromobilität: Technische und betriebswirtschaftliche Aspekte.
[59] Proff (2015) Entscheidungen beim Übergang in die Elektromobilität: Technische und betriebswirtschaftliche Aspekte.

un var izraisīt atšķirīgu reakciju. Drošas vides veidošana ir saistīta ar dzīvei piemērotas vides aspektu, jo drošības sajūta pastiprinās, kad pilsēta tiek piepildīta ar cilvēkiem, kas tajā pārvietojas vai uzturas. Lai rosinātu cilvēkus izmantot pilsētvidi, pilsētā jānodrošina pievilcīga gājēju infrastruktūra, pakalpojumi, kas atrodas gājiena attālumā, kā arī pievilcīga publiskā telpa, kas motivē tajā uzturēties. Gājēji un velosipēdisti ir no drošības viedokļa neaizsargātākās grupas, tāpēc tām abām jānodrošina droša infrastruktūra, tomēr vissvarīgākā ir prioritātes noteikšana gājējiem. Turklāt drošību var īstenot dažādos veidos, izmantojot tiešos pasākumus, piemēram, skaidrus apzīmējumus, labi izstrādātu plānojumu, apgaismojumu, novērošanas sistēmas, personālu un citus[60, 61], vai arī netiešos pasākumus, radot pievilcīgu un dzīvīgu vidi, piemēram, attīstot komercdarbību un dažādus pakalpojumus.

Pārvaldība. Būtiski ir nodrošināt labu pārvaldību visa procesa laikā. Tas ietver visu ieinteresēto pušu iesaistīšanos un sadarbību starp publisko un privāto sektoru, kā arī elastīgu un pielāgojamu pieeju pārvaldībai, jo tā ir nepieciešama, īpaši ilgtermiņā, un ļauj ātri reaģēt uz izmaiņām mobilitātes prasībās, tendencēs un izaicinājumiem. Turklāt plānošanas procesa sākumā ir jādefinē mērķa grupa un braucienu iemesli, kā arī mērķis, piemēram, atrisināt autostāvvietu trūkumu, samazināt sastrēgumus, veicināt ilgtspēju, uzlabot dzīves vidi utt. Lai process būtu veiksmīgs, šie mērķi ir jāapvieno. Turklāt mobilitātes punkti būtu jāiekļauj mobilitātes un pilsētplānošanas politikā. Svarīgi ir standartus uzturēt arī pēc ieviešanas, jo tas nodrošina labu pārvaldību visā attīstības procesā.

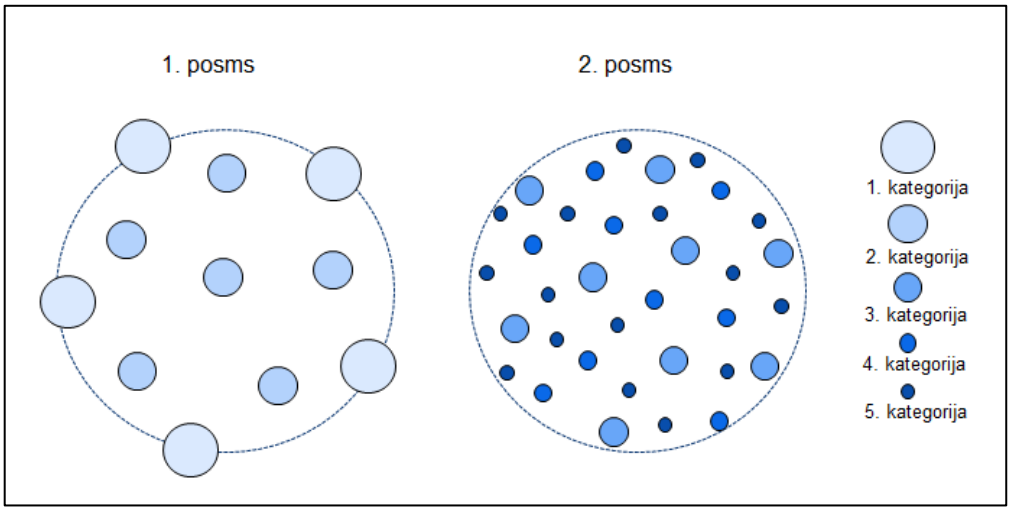
Sabiedrības iesaistīšanās un līdzdalība. Vēl viens būtisks aspekts mobilitātes punktu izveidē ir pielāgošanās konkrētajai situācijai. Tas nozīmē, ka mobilitātes punkts ir jāpielāgo vides vajadzībām, īpaši ņemot vērā tā lietotāju un tuvākās apkārtnes iedzīvotāju vajadzības. Lai noteiktu šīs vajadzības, ir nepieciešama sabiedrības iesaistīšanās un līdzdalība. Līdzdalība ir fundamentāls pilsētplānošanas instruments, kas nodrošina iedzīvotāju vajadzību pārstāvību lēmumu pieņemšanā un tādējādi padara tos objektīvākus. Iedzīvotāji pārstāv savu apkaimi un viņiem ir vairāk informācijas par apkārtni. Demokrātiskā valsts pārvaldes iekārtā viņiem ir tiesības piedalīties lēmumu pieņemšanā, ja tas ietekmē viņu dzīves vidi. Veiksmīga mobilitātes punktu darbība lielā mērā ir atkarīga no tā, vai cilvēki tos izmanto. Tomēr to var panākt, tikai identificējot lietotāju vajadzības un vēlmes gan telpiskās, gan mobilitātes plānošanas ziņā. Līdz ar to, sabiedrības līdzdalība šajos procesos ir obligāta jau no paša sākuma.

Telpiskā integrācija. Mobilitātes punktu telpiskā integrācija ir būtisks aspekts, kas jāņem vērā, lai radītu pievienoto vērtību cilvēkiem un videi. Tomēr tas ir sarežģīts process, un tajā jāņem vērā daudzi dažādi aspekti. Mobilitātes punkti ne tikai rada vērtību mobilitātei, bet var arī uzlabot apkārtnes vidi dažādos veidos, taču tie vienmēr ir jāpielāgo apkārtējai videi un tās vajadzībām.[62] Tā kā mobilitātes punkti atrodas publiskajā telpā, tā kļūst par nozīmīgu satikšanās vietu, kas darbojas kā kopienas dzīves virzītājspēks. Šādas vietas ir svarīgas iedzīvotāju sociālajai labklājībai un psiholoģiskajai veselībai. Tāpēc, lai atbalstītu telpisko integrāciju, izveidojot mobilitātes punktus, ieteicams izveidot dzīvei labvēlīgu vietu. Īpaši izveidojot mobilitātes punktu ar stāvparku, plašā teritorija sniedz daudz iespēju izveidot objektus, kas var pievienot vērtību visai apkārtnei. Mobilitātes punktos un ap tiem ir ieteicams labiekārtot apkārtni, ierīkot apgaismojumu un radīt pievilcīgu vidi, tādējādi izveidojot kvalitatīvu publisko telpu, kas uzlabo lietotāju labsajūtu. Tas veicina to iekļaušanos apkaimes ikdienā un uzlabo dzīves vidi ar harmonisku dizainu. To var atbalstīt, attīstot mobilitātes punktos komercdarbību (piemēram, tirdzniecības un ēdināšanas vietas) un dažādus pakalpojumus, kas var radīt ieņēmumus, palielināt sabiedrības atbalstu un radīt rosīgu un pievilcīgu vidi pasažieriem, kas papildus palielina drošības sajūtu.

Mobilitātes punktu ar stāvparku izveide

Plānošanas procesu var iedalīt divos galvenajos posmos (skatīt 4-42. attēlu zemāk). Pirmajā posmā notiek 1. un 2. kategorijas mobilitātes punktu izveide. Tie veido infrastruktūru starp lielākajām sabiedriskā transporta pieturām, piemēram, dzelzceļa stacijām, kā arī savieno sabiedrisko transportu ar privāto autotransportu. Šis posms ir prioritārs, jo tas būtiski nostiprina dzelzceļa satiksmi. Otrajā posmā process tiek pabeigts, izveidojot 3., 4. un 5. kategorijas mobilitātes punktus. Tie nodrošina savienojumus ar galvenajām, kā arī parastajām sabiedriskā transporta pieturām un nodrošina pēdējās jūdzes satiksmi.

[60] Sundling & Ceccato, (2022) https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.02.011
[61] CROW (2015) Handboek P+R.
[62] Proff (2015) Entscheidungen beim Übergang in die Elektromobilität: Technische und betriebswirtschaftliche Aspekte.



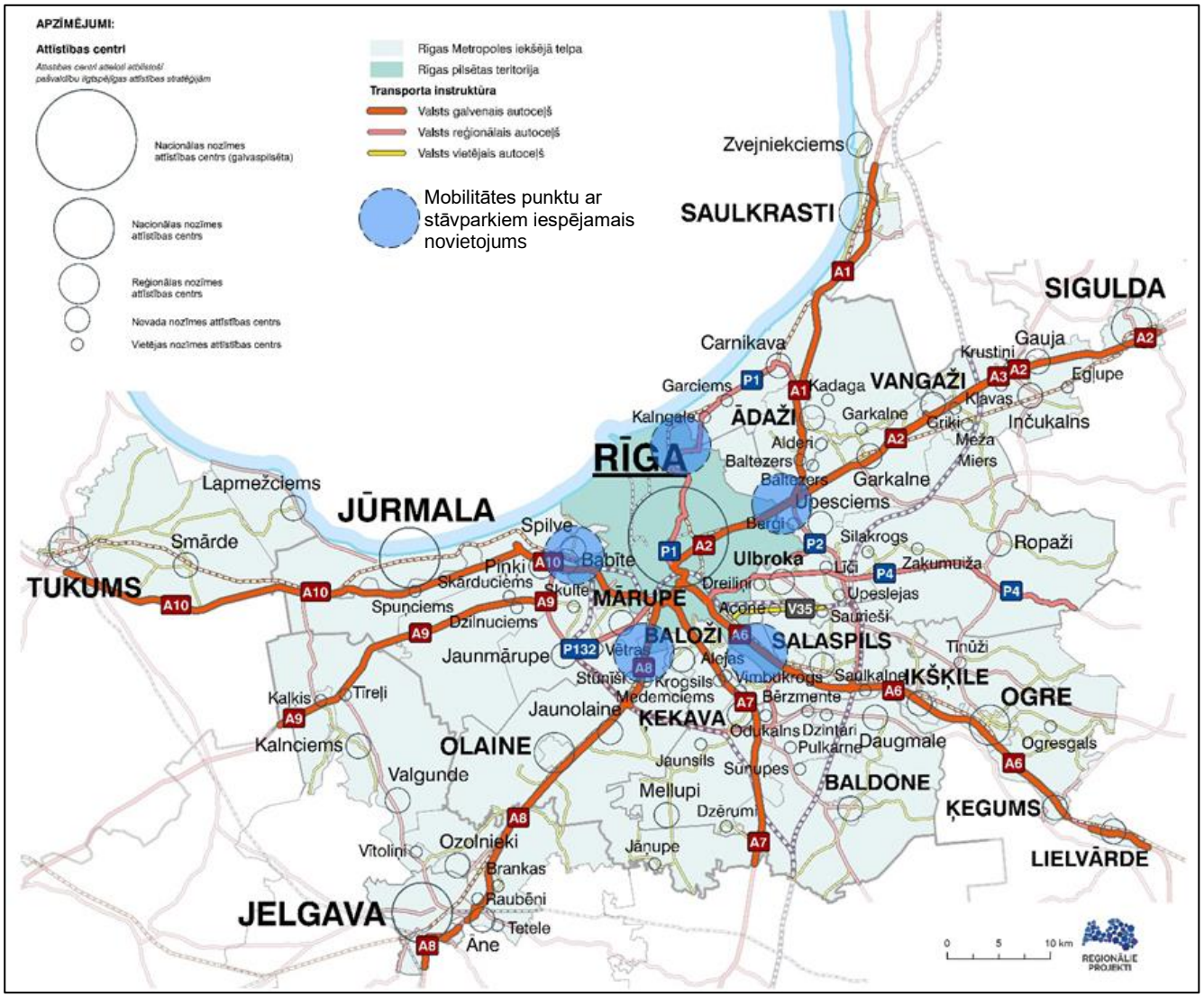
4-42. ATTĒLS. PLĀNOŠANAS PROCESA 1. UN 2. POSMS

Avots: Pētījuma Autori

Konkrēti Rīgas valstspilsētas gadījumā ir vairākas tramvaju, autobusu un dzelzceļa līnijas, kuras savstarpēji saskaras, bet atšķirīgu plānošanas procesu dēļ pietiekama pasažieru apmaiņa nenotiek. Netiek nodrošināti savienojumi starp šīm līnijām, tāpēc svarīga 2. posma sastāvdaļa ir savienojumu izveide starp šiem mobilitātes punktiem. Tas var ietvert mobilitātes punktu pārvietošanu, lai apvienotu divus punktus un izveidotu abu līniju saskares punktu. Tas sabiedriskā transporta sistēmu padarītu daudz efektīvāku un samazinātu pārsēšanās laiku.

Rīgā ienāk pieci valsts galvenie autoceļi (A2, A6, A7, A8, A10), četri valsts reģionālie autoceļi (P1, P2, P4, P132) un viens valsts vietējais autoceļš V35. Tāpat ir trīs autoceļi, kas pievada satiksmi Rīgā ienākošajiem autoceļiem: A1 un A3 (pievada satiksmi A2) un A9 (pievada satiksmi A10). Visi pieci valsts galvenie ceļi atrodas tuvu dzelzceļa līnijām. Saskaņā ar LVC satiksmes intensitātes uzskaites datiem gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte (neskaitot kravas satiksmi) uz iepriekš minētajiem desmit autoceļiem, kas ienāk Rīgā, 2022. gadā bija 209 000 automobiļi. Šī situācija rada nepieciešamību izveidot mobilitātes punktus ar stāvparkiem. Sākotnējais priekšlikums iespējamajam mobilitātes punktu ar stāvparkiem novietojumam redzams 4-43. attēlā (zilie apļi). Svarīga ir atrašanās vieta pilsētas nomalē un savienojums ar autoceļu un esošajām dzelzceļa stacijām. Lai noteiktu piemērotākās mobilitātes punktu ar stāvparkiem atrašanās vietas, jāveic detalizētāka izpēte. Taču esošā situācija nodrošina labu pamatu turpmākai izpētei un piemērotu vietu atrašanai, kur var apvienot 1. un 2. kategorijas mobilitātes punktus. Lai noteiktu piemērotākās vietas, ir jāveic telpiskā un satiksmes analīze, nosakot kapacitātes un mobilitātes prasības. Tajā pašā laikā ir svarīgi apsvērt savienojumus ar citiem mobilitātes punktiem un iespējas izveidot saskaņotu tīklu. Lai uzlabotu mobilitātes punktu ar stāvparkiem efektivitāti un funkcionalitāti, apkārtējās teritorijās būtu jāizveido papildu dzelzceļa stacijas/pieturas punkti.

Mobilitātes punktu ar stāvparkiem potenciāls ir salīdzinoši augsts. Tie ir ne tikai svarīgi ilgtspējīgas mobilitātes koncepcijas galvenie elementi, jo tie nodrošina pievilcīgas alternatīvas individuālajam autotransportam, ja tie ir savienoti ar dzelzceļa tīklu, bet tiem ir arī lielas iespējas un potenciāls uzlabot apkārtnē dzīvei labvēlīgu vidi un radīt vietas, kur cilvēki labprāt uzturas. Ir ļoti svarīgi apzināties šo mobilitātes punktu potenciālu, lai radītu vērtību cilvēkiem un videi un tādējādi uzlabotu mobilitāti un dzīves kvalitāti.



4-43. ATTĒLS. MOBILITĀTES PUNKTU AR STĀVPARKIEM IESPĒJAMAIS NOVIETOJUMS

Avots: Pētījuma Autori

4.7.3 TRANSPORTS PĒC PIEPRASĪJUMA

4.7.3.1 TRANSPORTA PĒC PIEPRASĪJUMA NEPIECIEŠAMĪBA

Pētījuma 4.7.1. sadaļā "Sabiedriskā transporta pieejamības uzlabošana" ir doti Pētījuma Autoru priekšlikumi reģionālās nozīmes autobusu maršrutu optimizācijai. Lielākā daļa no optimizācijas priekšlikumiem attiecas uz maršrutiem ģeogrāfiski attālinātās teritorijās ar zemu reisu un autobusu piepildījumu un zemu biļešu ieņēmumu segumu pār kompensējamajām izmaksām. Samazinoties iedzīvotāju skaitam un pieaugot pārvadājumu izmaksām, šādi optimizācijas pasākumi var izraisīt reģionālās nozīmes autobusu maršrutu turpmāku slēgšanu un maršrutu tīkla samazinājumu.

Samazinoties vidējam pasažieru skaitam reisā, sabiedriskā transporta pakalpojumi, rēķinot izmaksas uz vienu nobraukuma km un pasažieru km, kļūst dārgāki. Tādējādi, nemainoties esošajai situācijai, kad negatīva dabiskā pieauguma un negatīvas migrācijas bilances dēļ notiek pakāpeniska valsts iedzīvotāju skaita samazināšanās, valstij būs aizvien grūtāk finansēt šādus maršrutus.

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 6. pantu sabiedriskā transporta pakalpojumi likumā noteiktajā apjomā ir jānodrošina darbdienās, turklāt normālā darbalaikā. Likumā nav dota "normāla darbalaika" definīcija. Faktiski sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek nodrošināti arī ārpus normālā darbalaika un brīvdienās. Vienlaikus Latvijas valstij ir tiesības slēgt maršrutus, kuros sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēja faktiskie vai plānotie ieņēmumi (ieskaitot ieņēmumus, kas gūti, pārvadājot personas ar braukšanas maksas atvieglojumiem) ir mazāki par 25% no pakalpojuma sniedzēja kalendāra gada faktiskajām vai plānotajām izmaksām.

2022. gadā RMA bija 59 autobusu maršruti ar reisu noslodzi, kas ir mazāka vai vienāda ar četriem pasažieriem reisā, 115 maršruti ar biļešu ieņēmumu segumu pār kompensējamām izmaksām <=15% un 287 maršruti ar biļešu ieņēmumu segumu pār kompensējamām izmaksām <=25% (ieskaitot ieņēmumus, kas gūti, pārvadājot personas ar braukšanas maksas atvieglojumiem)

Vienlaikus jāpiebilst, ka sabiedriskā transporta pakalpojumi maršrutos ar zemu reisu piepildījumu tiek veikti neefektīvi, jo tiek izmantoti lielas ietilpības transportlīdzekļi (autobusi ar sēdvietu skaitu robežās no 16 līdz 54 sēdvietām). Tas izskaidrojams ar vairākiem faktoriem. Pirmkārt, sabiedriskā transporta pārvadātāji plāno maršrutu tīklu atbilstoši iepirkuma līgumam, kas ietver dažāda apdzīvotības blīvuma teritorijas. Otrkārt, ir reisi ar dažādu pasažieru skaita variācijas amplitūdu, kur dažiem reisiem raksturīgs augsts piepildījums, bet pārējiem reisiem zems piepildījums.

Pamatojoties uz iepriekš minēto, Pētījuma Autori piedāvā alternatīvu modeli reģionālās nozīmes autobusu maršrutu ilgtspējīgai attīstībai maršrutos ar zemu reisa piepildījumu un zemu biļešu ieņēmumu segumu pār kompensējamajām izmaksām, piemērojot šādus principus:

Pakalpojums tiek sniegts atbilstoši "transports pēc pieprasījuma" koncepcijai, nosakot elastīgu sabiedriskā transporta maršrutu atbilstoši pieprasījumam. Tiek veikti grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā, mainot sabiedriskā transporta maršruta definīciju.

Pakalpojuma sniegšanai tiek izmantoti optimālas ietilpības transportlīdzekļi ar 16–20 vietām (minimālais pieejamais autobusu izmērs atbilstoši ATD noslēgtajiem līgumiem ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem).

Pakalpojumu finansē valsts kopā ar pašvaldībām gadījumā, ja ieguvums no ritošā sastāva izmaksu optimizācijas ir mazāks par papildu nobraukuma km izmaksām, kas saistītas ar maršrutu garuma palielināšanu.

Pētījuma Autori izmantoja Interreg Baltijas jūras reģiona 2014.-2020. gadam programmas projekta "Mobilitātes un pakalpojumu pieejamības palielināšana demogrāfisko pārmaiņu skartajos reģionos (MAMBA)" ietvaros veiktā pilotprojekta "Transports pēc pieprasījuma" Alūksnes un Mazsalacas pašvaldībās[63] rezultātus.

Šis ir vienīgais līdz šim īstenotais "transports pēc pieprasījuma" pilotprojekts Latvijā. Pārvadājumi tika īstenoti maršrutā Alūksne – Kalncempji laika posmā no 2019. gada 23. oktobra līdz 2020. gada 28. augustam, kopumā izpildot 265 reisus, pārvadājot 845 pasažierus, veicot 8 086 km (vidējais viena brauciena garums – 25 km). Vairāk informācijas par pilotprojekta rezultātiem sniegta 4-32. tabulā.

4-44. ATTĒLS. PROJEKTS MAMBA. TRANSPORTS PĒC PIEPRASĪJUMA

[63] Pieejams vietnē: https://www.interreg.lv/lv/projektirezultati/uzzini-par-projektu-rezultatiem-latvija/vidzeme-bus-pieejams-jauns-pakalpojums-transports-pec-pieprasijuma/

4–32. TABULA. PILOTPROJEKTA "TRANSPORTS PĒC PIEPRASĪJUMA" REZULTĀTI ALŪKSNES PAŠVALDĪBĀ, 2020. GADS

Rādītājs	Sabiedriskā autobusa maršruts Alūksne – Kalncempji (valsts dotācija 86,6%)	Transporta pēc pieprasījuma pakalpojums
Transportlīdzekļa vidējā noslodze	2 pasažieri (reisā vidēji 4 pasažieri)	1,6 pasažieri (reisā vidēji 3,2 pasažieri) (20% samazinājums)
Vidējais brauciena attālums	10 km	25 km
Pasažieru km	40 km	80 km (100% pieaugums)
Vidējais reisa garums	22 km	30 km (36% pieaugums)
Reisa izmaksas (1 EUR/km)	22 EUR	30 EUR
Pasažieru km izmaksas (reisa izmaksas/ pasažieru km)	0,55 EUR/km	0,37 EUR/km

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot VPR datus

Pilotprojekta autori secināja, ka transports pēc pieprasījuma ir ekonomiski lietderīgāks, jo spēj nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus transporta pakalpojumus atbilstoši viņu vajadzībām, nodrošina efektīvāku resursu izmantošanu, kā arī ļauj optimizēt maršrutus, lai neveiktu liekus nobraukuma km un mazinātu negatīvo ietekmi uz vidi. Vienlaikus jāņem vērā, ka pilotprojekta gadījumā transporta izmaksas uz nobraukuma km bija augstākas nekā parastajos sabiedriskā transporta maršrutos.

No 4-32. tabulas datiem redzams, ka pilotprojekta īstenošanas rezultātā vidējais reisa garums pieauga par 36%, salīdzinot ar sabiedriskā transporta maršrutu "Alūksne – Kalncempji". Tas bija nepieciešams, lai pielāgotu maršrutu pasažieru pieprasījumam un attiecīgi apkalpotu lielāku pasažieru skaitu.

Saskaņā ar 2015. gada 28. jūlija MK noteikumu Nr. 435 "Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu" 58.[1] punkta 2. daļu pašvaldība ir tiesīga līdzfinansēt ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus reģionālās nozīmes vai pilsētas nozīmes maršrutu tīkla dotētajos maršrutos (reisos), ja ir ierosināti grozījumi reģionālās nozīmes maršrutu tīklā, kas neatbilst iedzīvotāju pieprasījumam, un šajos maršrutos (reisos) pakalpojumu sniedzēja kalendāra gada faktiskie vai plānotie ieņēmumi (ieskaitot ieņēmumus, kas gūti, pārvadājot personas ar braukšanas maksas atvieglojumiem) ir zemāki par 25% no pakalpojumu sniedzēja kalendāra gada faktiskajām vai plānotajām izmaksām.

Tādējādi, mainot autobusu satiksmes organizāciju un pārejot uz "transports pēc pieprasījuma" pasažieru pārvadājumu koncepciju, pašvaldības varētu uzņemties segt daļu izmaksu gadījumos, ja, īstenojot "transports pēc pieprasījuma" koncepciju, palielinātos šādu pārvadājumu rezultātā radītais zaudējumu apjoms salīdzinājumā ar valsts (ATD) šobrīd finansēto zaudējumu kompensācijas apjomu.

Turpmāk tekstā ir doti Pētījuma Autoru piedāvātie attīstības scenāriji RMA reģionālo autobusu maršrutu tīkla optimizācijai, par galvenajiem kritērijiem izmantojot sabiedriskā transporta pieejamību atbilstoši Sabiedriskā transporta pārvadājumu likuma prasībām, autobusu noslodzi (sabiedriskā transporta pakalpojuma efektivitāti) un biļešu ieņēmumu segumu pār kompensējamajām izmaksām.

4.7.3.2 ATTĪSTĪBAS SCENĀRIJI

RMA reģionālo autobusu maršrutu tīkla optimizācijas priekšlikumi ir sagatavoti šādiem scenārijiem:

- A scenārijs: samazināt reisu skaitu ārpus normālā darbalaika un brīvdienās;
- B scenārijs: pāriet uz pakalpojumu "transports pēc pieprasījuma".

A scenārijs un B scenārijs tiek salīdzināti ar Bāzes scenāriju jeb līdzšinējo sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas kārtību, novērtējot nobraukuma km, braucienu (pasažieru) skaita, pasažieru km un biļešu ieņēmumu seguma pār kompensējamām izmaksām izmaiņas. A un B scenāriju skaitliskās vērtības ir aprēķinātas 2022. gadam un 2030. gadam, piemērojot VARAM iedzīvotāju skaita demogrāfisko prognozi sadalījumā pa pašvaldībām.

A scenārijs

Scenārijs paredz atcelt visus autobusu reisus, kas tiek izpildīti ārpus darbalaika. Tiek pieņemts, ka normālais (vispārpieņemtais) darbalaiks ir laika periods no plkst. 06:30 līdz 18:30 darbdienās (no pirmdienas līdz piektdienai), izņemot brīvdienas un oficiālās svētku dienas, un tiek atcelti visi reisi, kuru sākums ir pirms plkst. 06:30 vai pēc plkst. 18:30. Kopā šādu reisu skaits 488 RMA maršrutos 2022. gadā bija 1 127 reisi.

B scenārijs

Scenārijs paredz noteikt reisus "transports pēc pieprasījuma" pakalpojuma sniegšanai, izmantojot šādus atlases kritērijus:

- Vidējais pasažieru skaits vienā reisā;
- Biļešu ieņēmumu segums pār kompensējamām izmaksām.

Veicot aprēķinus, ir izmantoti šādi pieņēmumi, balstoties uz VPR pilotprojekta rezultātiem:

- Īstenojot "transports pēc pieprasījuma" pārvadājumus, vidējais maršruta garums km pieaug vidēji par 36%;
- Īstenojot "transports pēc pieprasījuma" pārvadājumus, vidējais pārvadāto pasažieru skaits reisā samazinās par 20%;
- Īstenojot "transports pēc pieprasījuma" pārvadājumus, vidējais pasažieru km skaits pieaug par 100%.

"Transports pēc pieprasījuma" pārvadājumos izmantojamo transportlīdzekļu izmaksas ir aprēķinātas šādām divām alternatīvām:

- 1. alternatīva. Mikroautobusa izmaksas, pamatojoties uz mikroautobusa iegādes kapitālieguldījumu izmaksām;
- 2. alternatīva. Taksometra izmaksas.

1. alternatīva

Lai aprēķinātu mikroautobusa izmaksas, pamatojoties uz mikroautobusa iegādes kapitālieguldījumu izmaksām, izmantoti šādi pieņēmumi:

- Mikroautobusa iegādes kapitālieguldījumu izmaksas ir 60 000 EUR;
- Kapitālieguldījumu nolietojuma/amortizācijas periods ir 10 gadi;
- Kapitālieguldījumu amortizācijas izmaksas tiek attiecinātas uz vidējo sabiedrisko transportlīdzekļu amortizācijas īpatsvaru 8,04% kopējā izmaksu struktūrā (2023. gada aprīlis) (skatīt 4-33. tabulu);
- "Transports pēc pieprasījuma" pārvadājumu dispečera darba algas/ programmatūras izmaksas: 20 000 EUR/ gadā;
- Maksimālais nobraukums ar autobusu: 400 km/dienā.

4–33. TABULA. REĢIONĀLĀS NOZĪMES AUTOBUSU PĀRVADĀJUMU IZMAKSU STRUKTŪRA, 2023. GADA APRĪLIS

Rādītājs	Ilgtermiņa līgums, dažādi autobusi (jauni autobusi)	Īstermiņa līgums, lietoti lielie autobusi	Īstermiņa līgums, pārsvarā lietoti mazie autobusi	Vidēji
Fiksētās izmaksas	**62,80%**	**44,10%**	**56,14%**	**53,80%**
Darba samaksa	28,40%	20,40%	40,58%	29,69%
VSAOI	6,60%	4,80%	9,28%	6,88%
Darba samaksa (administrācija)	6,70%	3,60%	1,79%	3,77%
VSAOI (administrācija)	1,60%	0,80%	0,41%	0,88%
Amortizācija	14,40%	9,50%	1,08%	8,40%
Apdrošināšana, licences u.c.	1,20%	1,30%	0,34%	0,91%
Procentu maksājumi	1,90%	0,50%	0,00%	0,70%
Citas izmaksas	2,00%	3,20%	2,66%	2,57%
Mainīgās izmaksas	**37,20%**	**55,90%**	**43,86%**	**46,20%**
Degviela	17,00%	25,60%	14,24%	21,54%
Transporta līdzekļu remonts	8,20%	11,10%	11,77%	10,08%
Infrastruktūras izmantošana	6,90%	5,90%	7,47%	6,60%
Citas izmaksas	5,10%	13,30%	10,38%	7,98%
Kopā	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Avots: ATD, 2023. gada aprīlis

2. alternatīva

Lai aprēķinātu taksometra izmaksas, tiek veikti šādi pieņēmumi (aprēķinos daļēji izmantoti Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācijas dati):

- Taksometra izmaksas (bez administrācijas izmaksām un peļņas): 2 300 EUR/mēnesī;
- Taksometra izmantošanas administratīvās izmaksas: 30%;
- Taksometra peļņas norma: 20%;
- "Transports pēc pieprasījuma" pārvadājumu dispečera darba algas/programmatūras izmaksas: 20 000 EUR/gadā;
- Maksimālais nobraukums ar taksometru: 500 km/dienā;
- Maksimālais pasažieru vietu skaits taksometrā: 4.

Pētījuma ietvaros Pierīgas reģions ir apskatīts šādos divos griezumos:

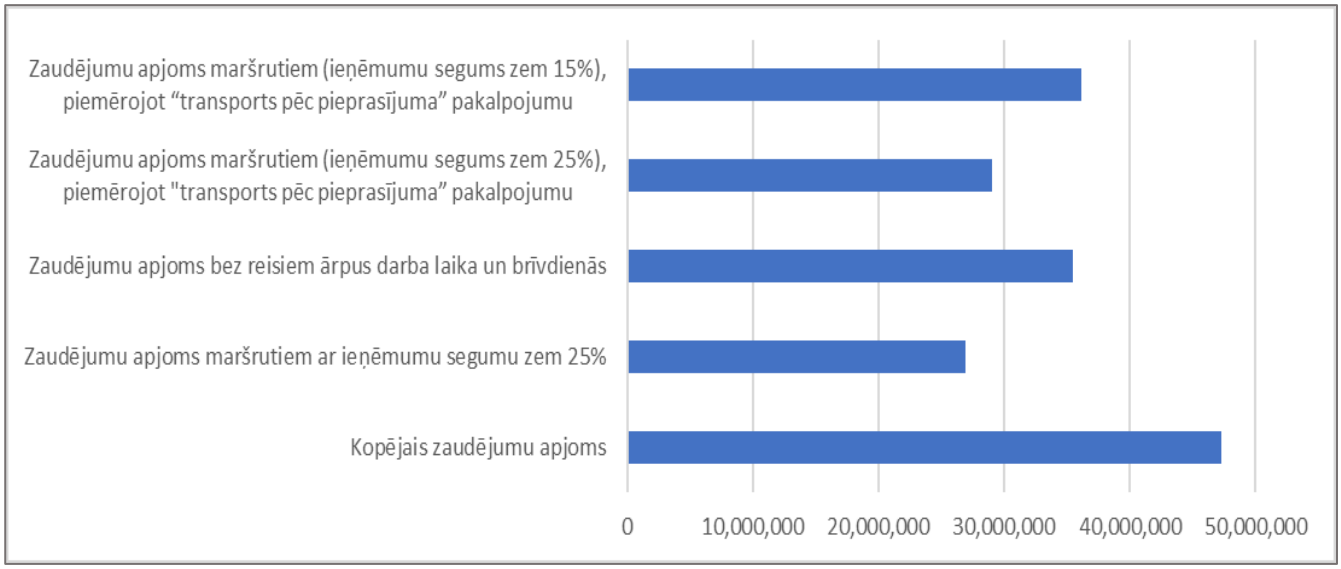
- Apskatot Pierīgu kā vienu veselu reģionu;
- Apskatot Pierīgu atsevišķu novadu griezumā.

Lai novērtētu "transports pēc pieprasījuma" pārvadājumu efektivitāti, ir veikti šādi pieņēmumi:

- Vidējais pasažieru skaits vienā reisā:
  - Mazāk par 4 pasažieriem;
  - Mazāk par 5 pasažieriem;
  - Mazāk par 6 pasažieriem.
- Valsts dotāciju segums pār izdevumiem:
  - Segums lielāks par 85%;
  - Segums lielāks par 80%;
  - Segums lielāks par 75%.

4.7.3.3 APRĒĶINU REZULTĀTI

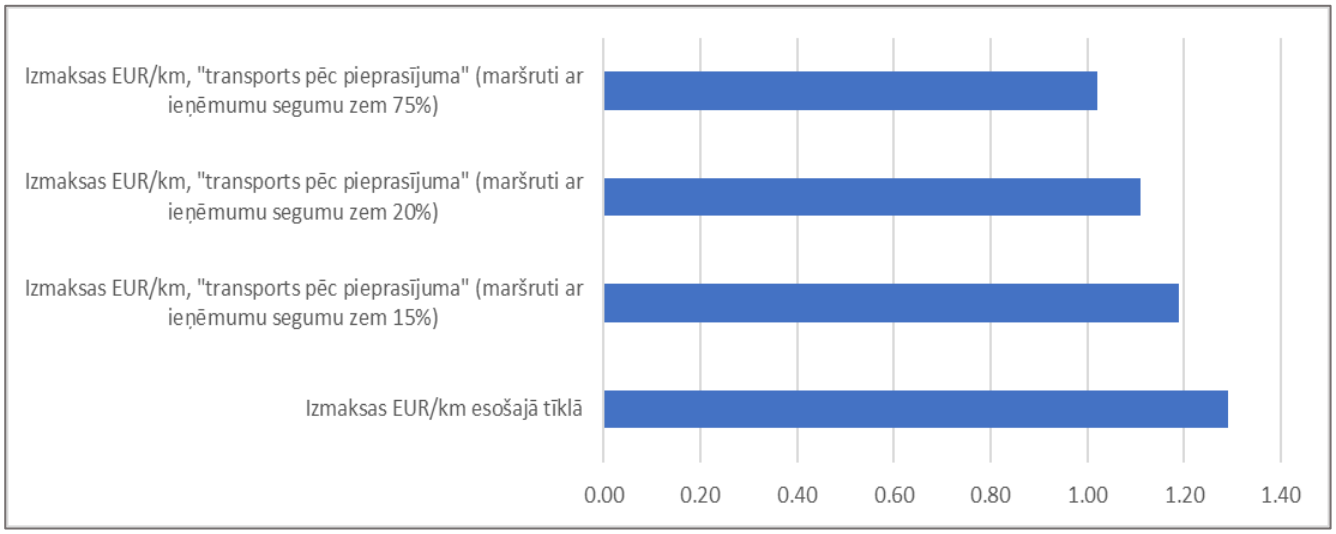
Zemāk pievienotajā 4-34. tabulā un 4-45., 4-46., 4-47. attēlos ir doti Pētījuma Autoru veikto aprēķinu rezultāti.



4-45. ATTĒLS. ZAUDĒJUMU APJOMA SALĪDZINĀJUMS, EUR

Piezīme: maršrutu skaits attiecīgi 484, 484, 457, 311 un 484.

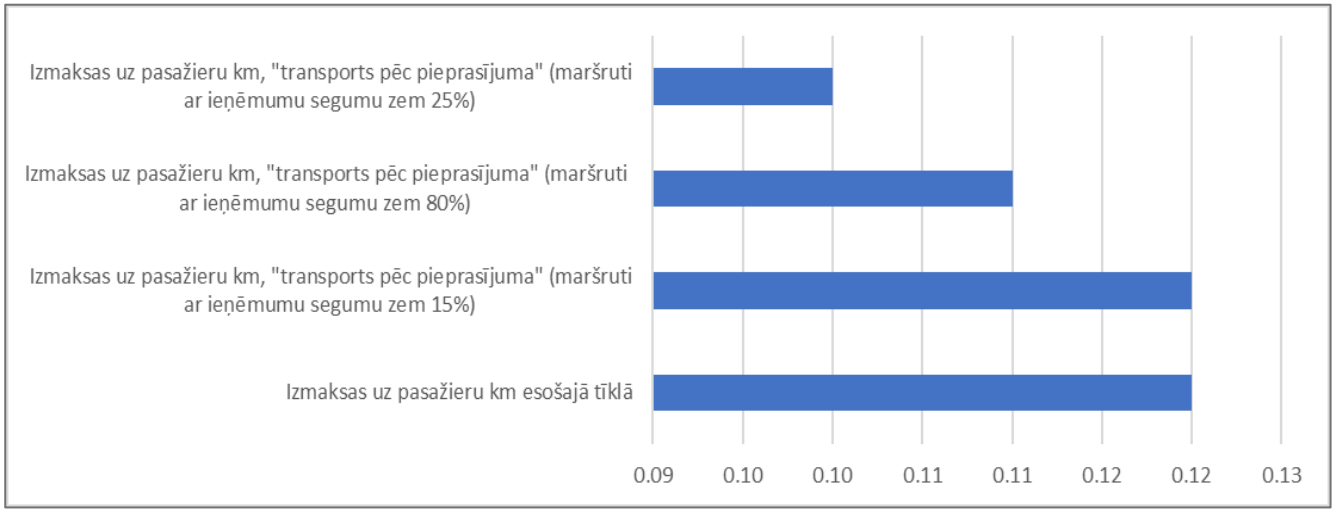
Avots: Pētījuma Autoru aprēķini



4-46. ATTĒLS. IZDEVUMU PAR VIENU NOBRAUKUMA KILOMETRU SALĪDZINĀJUMS, EUR/ KM

Piezīme: maršrutu skaits = 484

Avots: Pētījuma Autoru aprēķini



4-47. ATTĒLS. IZDEVUMU PAR VIENU PĀRVADĀTO PASAŽIERU KILOMETRU SALĪDZINĀJUMS, EUR/ PASAŽIERU KM

Piezīme: maršrutu skaits = 484

Avots: Pētījuma Autoru aprēķini

4–34. TABULA. SCENĀRIJU SALĪDZINĀJUMA KOPSAVILKUMS, 2022. GADS (KOPĀ VISI 488 RMA MARŠRUTI)

Rādītājs	Bāzes scenārijs*	"A" scenārijs	"B" scenārijs: 4 PAX	"B" scenārijs: 5 PAX	"B" scenārijs: 6 PAX	"B" scenārijs: 85%	"B" scenārijs: 80%	"B" scenārijs: 75%
Nobraukums, km	46 588 099	-19 067 307	+801 780	+1 066 274	+1 394 459	+2 123 140	+3 571 383	+5 262 067
Pasažieru braucienu skaits	14 934 561	-7 611 725	-77 371	-107 131	-148 071	-192 730	-398 774	-668 055
Pārvadāto pasažieru km skaits, km	484 644 601	-256 441 826	+6 909 045	+8 777 406	+11 521 765	+15 974 829	+34 862 711	+63 850 382
Zaudējumu apjoms, EUR								
						Pārvadājumi ar autobusu		
Visi novadi, t.sk. Pierīga kā viens reģions	39 316 374	-9 556 951	-998 305	-1 452 161	-2 176 174	-3 161 717	-6 275 070	-10 299 892
Visi novadi, t.sk. Pierīga pa atsevišķiem novadiem	39 316 374	-9 556 951	-346 958	-854 635	-1 574 717	-2 523 897	-5 691 844	-9 642 052

Rādītājs	Bāzes scenārijs*	"A" scenārijs	"B" scenārijs: 4 PAX	"B" scenārijs: 5 PAX	"B" scenārijs: 6 PAX	"B" scenārijs: 85%	"B" scenārijs: 80%	"B" scenārijs: 75%
		Pārvadājumi ar taksometru						
Visi novadi, t.sk. Pierīga kā viens reģions	39 316 374	-9 556 951	-1 887 783	-2 084 371	-2 784 170	-5 151 220	-7 884 192	-10 635 956
Visi novadi, t.sk. Pierīga pa atsevišķiem novadiem	39 316 374	-9 556 951	-1 531 592	-1 555 228	-2 341 503	-4 452 362	-6 819 429	-9 441 478
Zaudējumu bez kompensācijām apjoms, km								
		Pārvadājumi ar autobusu						
Visi novadi, t.sk. Pierīga kā viens reģions	35 658 720	-8 984 746	-986 690	-1 436 459	-2 154 683	-3 129 373	-6 205 643	-10 177 505
Visi novadi, t.sk. Pierīga pa atsevišķiem novadiem	35 658 720	-8 984 746	-335 207	-838 831	-1 553 131	-2 490 050	-5 620 915	-9 518 163
		Pārvadājumi ar taksometru						
Visi novadi, t.sk. Pierīga kā viens reģions	35 658 720	-8 984 746	-1 876 031	-2 068 567	-2 762 584	-5 117 373	-7 813 263	-10 512 067
Visi novadi, t.sk. Pierīga pa atsevišķiem novadiem	35 658 720	-8 984 746	-1 519 841	-1 539 424	-2 319 917	-4 418 515	-6 748 500	-9 317 589
Izdevumi, EUR								
		Pārvadājumi ar autobusu						
Visi novadi, t.sk. Pierīga kā viens reģions	60 204 441	-13 388 356	-428 646	-747 002	-1 378 843	-2 409 501	-4 564 448	-7 185 855
Visi novadi, t.sk. Pierīga pa atsevišķiem novadiem	60 204 441	-13 388 356	9 810	-383 160	-940 387	-1 707 203	-3 916 764	-6 463 556
		Pārvadājumi ar taksometru						
Visi novadi, t.sk. Pierīga kā viens reģions	60 204 441	-13 388 356	-1 531 015	-1 612 896	-2 149 839	-4 334 526	-6 109 112	-7 457 460
Visi novadi, t.sk. Pierīga pa atsevišķiem novadiem	60 204 441	-13 388 356	-1 174 824	-1 083 753	-1 707 172	-3 635 668	-5 044 349	-6 262 982
Izdevumi, EUR/ km								
		Pārvadājumi ar autobusu						
Visi novadi, t.sk. Pierīga kā viens reģions	1,29	+0,41	-0,03	-0,04	-0,07	-0,11	-0,18	-0,27
Visi novadi, t.sk. Pierīga pa atsevišķiem novadiem	1,29	+0,41	-0,02	-0,04	-0,06	-0,09	-0,17	-0,26
		Pārvadājumi ar taksometru						
Visi novadi, t.sk. Pierīga kā viens reģions	1,29	+0,41	-0,05	-0,06	-0,08	-0,15	-0,21	-0,27
Visi novadi, t.sk. Pierīga pa atsevišķiem novadiem	1,29	+0,41	-0,05	-0,05	-0,07	-0,13	-0,19	-0,25
Izdevumi, EUR/ pasažieru km								
		Pārvadājumi ar autobusu						
Visi novadi, t.sk. Pierīga kā viens reģions	0,12	+0,08	0,00	0,00	-0,01	-0,01	-0,02	-0,03
Visi novadi, t.sk. Pierīga pa atsevišķiem novadiem	0,12	+0,08	0,00	0,00	0,00	-0,01	-0,02	-0,03
		Pārvadājumi ar taksometru						
Visi novadi, t.sk. Pierīga kā viens reģions	0,12	+0,08	0,00	-0,01	-0,01	-0,01	-0,02	-0,03
Visi novadi, t.sk. Pierīga pa atsevišķiem novadiem	0,12	+0,08	0,00	0,00	-0,01	-0,01	-0,02	-0,03

Rādītājs	Bāzes scenārijs*	"A" scenārijs	"B" scenārijs: 4 PAX	"B" scenārijs: 5 PAX	"B" scenārijs: 6 PAX	"B" scenārijs: 85%	"B" scenārijs: 80%	"B" scenārijs: 75%
Izdevumi, EUR/ pasažieris								
						Pārvadājumi ar autobusu		
Visi novadi, t.sk. Pierīga kā viens reģions	4,03	+2,36	-0,01	-0,02	-0,05	-0,11	-0,20	-0,31
Visi novadi, t.sk. Pierīga pa atsevišķiem novadiem	4,03	+2,36	0,02	0,00	-0,02	-0,06	-0,16	-0,26
						Pārvadājumi ar taksometru		
Visi novadi, t.sk. Pierīga kā viens reģions	4,03	+2,36	-0,08	-0,08	-0,11	-0,24	-0,31	-0,33
Visi novadi, t.sk. Pierīga pa atsevišķiem novadiem	4,03	+2,36	-0,06	-0,04	-0,08	-0,19	-0,24	-0,25

*Piezīme: *rādītāju vērtības tiek salīdzinātas relatīvi pret bāzes scenāriju.*

Avots: Pētījuma Autoru aprēķini

4.7.3.4 IZMAIŅAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMU SNIEGŠANAS LĪGUMOS

Lai nodrošinātu scenāriju īstenošanai nepieciešamās pārmaiņas, ir jāveic izmaiņas ATD noslēgtajos sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas līgumos.

Saskaņā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas līguma 2.2. punktu maršrutu tīkla kopējais nobraukuma apjoms (km) var tikt samazināts vai palielināts ne vairāk kā par + 10%/-30% no Līguma attiecīgajos pielikumos minētā plānotā nobraukuma gadā. Tā rezultātā visas izmaksas, kas saistītas ar apjoma palielinājumu vai samazinājumu līguma 2.2. punktā ietvertajā amplitūdā, uzņemas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs (t.i., tās ir iekļautas pakalpojuma cenā).

Gadījumos, kad maršrutu tīkla kopējais nobraukuma apjoms (km) tiek samazināts vai palielināts vairāk nekā par maksimāli pieļaujamo nobraukuma apjomu, līgumslēdzējas puses (ATD un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs) ir tiesīgas vienoties par saprātīgu risinājumu un pārskatīt līguma attiecīgajā punktā noteikto pakalpojumu cenu vai vienoties par cita veida kompensācijas mehānismu. Jāpiebilst, ka gan pārskatītā pakalpojuma cena, gan kompensācijas mehānisms ir attiecināms tikai un vienīgi uz pārsnieguma procentu un nav attiecināms uz izmaiņām amplitūdā no + 10%/-30%.

Līdz ar to, sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas līguma pusēm vienojoties par cenas pārskatīšanu, faktiskais apjoma samazinājums vai palielinājums var būt lielāks nekā sākotnēji paredzēts līgumā.

4.7.3.5 SECINĀJUMI

- 2022. gadā RMA bija 59 autobusu maršruti ar reisu noslodzi, kas ir mazāka vai vienāda ar četriem pasažieriem reisā, 115 maršruti ar ieņēmumu segumu pār kompensējamām izmaksām <=15% un 287 maršruti ar ieņēmumu segumu pār kompensējamām izmaksām <=25% (ieskaitot ieņēmumus, kas gūti, pārvadājot personas ar braukšanas maksas atvieglojumiem). Turklāt pārvadājumi šajos maršrutos tiek veikti ar lielas ietilpības autobusiem (sēdvietu skaits robežās no 16–54 vietām). Vienlaikus visā Latvijā tiek nodrošināti sabiedriskā transporta pakalpojumi ārpus normālā darbalaika un brīvdienās, ko Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums neparedz;
- Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu Latvijas valstij ir tiesības slēgt maršrutus, kuros sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēja faktiskie vai plānotie ieņēmumi (ieskaitot ieņēmumus, kas gūti, pārvadājot personas ar braukšanas maksas atvieglojumiem) ir mazāki par 25% no pakalpojuma sniedzēja kalendāra gada faktiskajām vai plānotajām izmaksām;
- Ņemot vērā iedzīvotāju skaita samazinājuma tendences un sabiedriskā transporta izmaksu pieaugumu, aizvien aktuālāks kļūst jautājums par maršrutu ar augstu dotāciju segumu pār izdevumiem slēgšanu, ņemot vērā valsts budžeta ierobežotās iespējas. Šādu maršrutu slēgšana samazinās kopējo sabiedriskā transporta tīklu valstī un veicinās ģeogrāfiski attālināto teritoriju depopulāciju. Nerentablo maršrutu slēgšanai Pētījuma Autoru ieskatā ir alternatīvs risinājums reģionālās nozīmes autobusu maršrutu ilgtspējīgai attīstībai maršrutos ar zemu reisa piepildījumu un zemu ieņēmumu segumu pār kompensējamām izmaksām:

- Pakalpojums tiek sniegts atbilstoši "transports pēc pieprasījuma" koncepcijai, nosakot elastīgu sabiedriskā transporta maršrutu atbilstoši pieprasījumam. Tiek veikti grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā, mainot sabiedriskā transporta maršruta definīciju;
- Pakalpojuma sniegšanai tiek izmantoti optimālas ietilpības transportlīdzekļi ar 16-20 vietām (minimālais pieejamais autobusu izmērs atbilstoši ATD noslēgtajiem līgumiem ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem);
- Pakalpojumu finansē valsts kopā ar pašvaldībām gadījumā, ja ieguvums no ritošā sastāva izmaksu optimizācijas ir mazāks par papildu nobraukuma km izmaksām, kas saistītas ar maršrutu garuma palielināšanu.

- Saskaņā ar Pētījuma Autoru veiktajiem aprēķiniem, atceļot 1 127 reisus RMA 488 maršrutos (atbilstoši 2022. gada datiem) un nenodrošinot reģionālās nozīmes autobusu pakalpojumus ārpus normālā darbalaika un arī brīvdienās, tiktu sasniegti šādi rezultāti:
  - Nobraukums samazinātos par 19 067 307 km/gadā jeb 40,9%, salīdzinot ar Bāzes scenāriju (līdzšinējo sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas kārtību);
  - Pārvadāto pasažieru braucienu skaits samazinātos par 7 611 725 gadā jeb 51,0%, salīdzinot ar Bāzes scenāriju;
  - Pārvadāto pasažieru km skaits samazinātos par 256 miljoniem km/gadā jeb 52,9%, salīdzinot ar Bāzes scenāriju;
  - Zaudējumu apjoms ar kompensācijām par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu apjoms samazinātos par 9,6 miljoniem EUR/ gadā jeb 24,3%, salīdzinot ar Bāzes scenāriju;
  - Zaudējumu bez kompensācijām par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu apjoms samazinātos par 9,0 miljoniem EUR/ gadā jeb 25,2%, salīdzinot ar Bāzes scenāriju.
- Īstenojot "transports pēc pieprasījuma" scenāriju, ir iegūti šādi rezultāti:
  - Izmantojot pilotprojekta "Transports pēc pieprasījuma" Alūksnes pašvaldībā iegūtos rezultātus, biļešu ieņēmumu pieauguma efekts ir lielāks nekā nobraukuma-km izmaksu pieauguma efekts. Tā rezultātā "transports pēc pieprasījuma" koncepcijas īstenošana var samazināt transporta pārvadājumu zaudējumu apjomus, salīdzinot ar šobrīd spēkā esošajiem reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu pakalpojumiem;
  - Zaudējumu apjoms samazinās, palielinot minimāli pieļaujamo pasažieru skaitu reisā (piemēram, īstenojot "transports pēc pieprasījuma" visiem reisiem, kuru atlases kritērija "vidējais pasažieru skaits vienā reisā" vērtība ir nevis "<4", bet "<5" vai "<6");
  - Zaudējumu apjoms samazinās, samazinot atlases kritērija "valsts dotāciju segums pār izdevumiem" vērtības (piemēram, īstenojot "transports pēc pieprasījuma" visiem reisiem, kuru atlases kritērija "ieņēmumu segums pār kompensējamām izmaksām" vērtība ir nevis "<15%", bet "<20%" vai "<25%");
  - Labākus rezultātus uzrāda "transports pēc pieprasījuma" koncepcijas īstenošana, izvēloties atlases kritēriju "vidējais pasažieru skaits vienā reisā" (piemēram, izvēloties kritērija "ieņēmumu segums pār kompensējamām izmaksām" vērtību "<15%" , salīdzinot ar rezultātiem, izvēloties kritērija "vidējais pasažieru skaits vienā reisā" vērtību "<4";
  - Mikroautobusu izmantošana uzrāda labākus rezultātus (mazākus zaudējumus), salīdzinot ar situāciju, ja "transports pēc pieprasījuma" pakalpojumu sniegšanai tiek izmantoti taksometri (pakalpojuma nodrošināšanai ir nepieciešams salīdzinoši lielāks taksometru skaits);
  - Kopumā, ieviešot "transports pēc pieprasījuma" pakalpojumu, samazinās ne tikai zaudējumu apjoms, bet arī izdevumi par vienu nobraukuma km un pārvadāto pasažieru km, labākos rezultātus uzrādot scenārijam, kurā "transports pēc pieprasījuma" pakalpojums tiek sniegts reisos, kuros ieņēmumu segums pār kompensējamām izmaksām ir mazāks par 25%;
  - Analizējot situāciju pašvaldību griezumā, ir pašvaldības, kur novērojama zaudējumu apjoma ekonomija, bet ir pašvaldības, kur pakalpojums maksā dārgāk, salīdzinot ar pašreizējo sabiedriskā transporta pakalpojumu.
  - Īstenojot "transports pēc pieprasījuma" koncepciju katra atsevišķa Pierīgas novada ietvaros, ir novērojams pasažieru pārvadājumu izmaksu pieaugums, kuru nosaka nepieciešamība piesaistīt

lielāku transportlīdzekļu skaitu. Īstenojot "transports pēc pieprasījuma" koncepciju Pierīgas kā vienotas administratīvās teritorijas ietvaros, ir nepieciešams mazāks transportlīdzekļu skaits, kas nodrošina līdzvērtīgu pārvadājumu apjomu pasažieru braucienu un nobraukto pasažieru km skaita ziņā efektīvākas transportlīdzekļu noslodzes dēļ.

- Iepriekš minētie secinājumi ir indikatīvi, jo ir balstīti tikai uz viena "transports pēc pieprasījuma" pilotprojekta rezultātiem Alūksnes un Mazsalacas pašvaldībās 2019. un 2020. gadā. Tomēr analīzes rezultāti liecina, ka koncepcijas "transports pēc pieprasījuma" īstenošanu, izmantojot kopīgu valsts un pašvaldību finansējumu, ir lietderīgi izskatīt konkrētu pašvaldību kontekstā, izvērtējot visus maršrutus ar zemu ieņēmumu segumu pār kompensējamām izmaksām (līdz 15%) sadarbībā ar ATD, plānošanas reģioniem un attiecīgajām pašvaldībām. Vienlaikus ieinteresētās puses var izskatīt citus risinājumus transporta pakalpojumu nodrošināšanai ģeogrāfiski attālinātajās teritorijās, nodalot sabiedriskā transporta pakalpojumus no sociālo pakalpojumu sniegšanas.

4.8 INFRASTRUKTŪRAS PILNVEIDE

4.8.1 DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRA UN RITOŠAIS SASTĀVS

4.8.1.1 1 520 MM DZELZCEĻA TĪKLS

Nepieciešamie dzelzceļa infrastruktūras uzlabojumi 1. attīstības kārtai (līdz 2030. gadam), 2. attīstības kārtai (līdz 2035. gadam) un 3. attīstības kārtai (līdz 2040. gadam un vēlāk) ir doti Pētījuma 4.5.5.4. sadaļā "1 520 mm dzelzceļa infrastruktūras attīstības prioritātes", kā arī 4.11. tabulā sadalījumā pa dzelzceļa koridoriem.

4.8.1.2 RITOŠĀ SASTĀVA ATTĪSTĪBA

Ritošā sastāva attīstības prioritātes ir dotas Pētījuma 4.5.5.5. sadaļā "Ritošā sastāva attīstība".

4.8.1.3 1 435 MM DZELZCEĻA TĪKLS (RAIL BALTICA)

Šobrīd notiek Rail Baltica projekta īstenošana. Šī projekta ietvaros notiek Rīgas Centrālās stacijas rekonstrukcija, lai nodrošinātu dzelzceļa mobilitātes punkta izveidi starp 1 435 mm un 1 520 mm dzelzceļa tīklu, kā arī reģionālās nozīmes autobusu transportu un Rīgas valstspilsētas sabiedrisko transportu. Ir uzsākta arī dzelzceļa stacijas būvniecība pie Starptautiskās lidostas "Rīga". Rail Baltica projekta īstenošana notiek kārtās, nodrošinot dzelzceļa līnijas un pārējās infrastruktūras pakāpenisku attīstību. Atbilstoši šī Pētījuma izstrādes laikā pieejamajai informācijai Rail Baltica infrastruktūras būvniecību ir plānots pabeigt līdz 2030. gada beigām.

Papildu informācijai skatīt Pētījuma 4.5.6.4. sadaļu "Rail Baltica integrācija reģionālajā transporta tīklā (mobilitātes punkti)" 4.5.6.5. sadaļu "Attīstības perspektīvas".

4.8.2 STACIJU/ PIETURAS PUNKTU/ PIETURU UZLABOŠANA

Dzelzceļa staciju un pieturas punktu, kā arī citu transporta veidu pieturu uzlabošanas nepieciešamība ir aprakstīta Pētījuma 4.5.5.1. sadaļā "Dzelzceļa staciju attīstības vispārīgie principi".

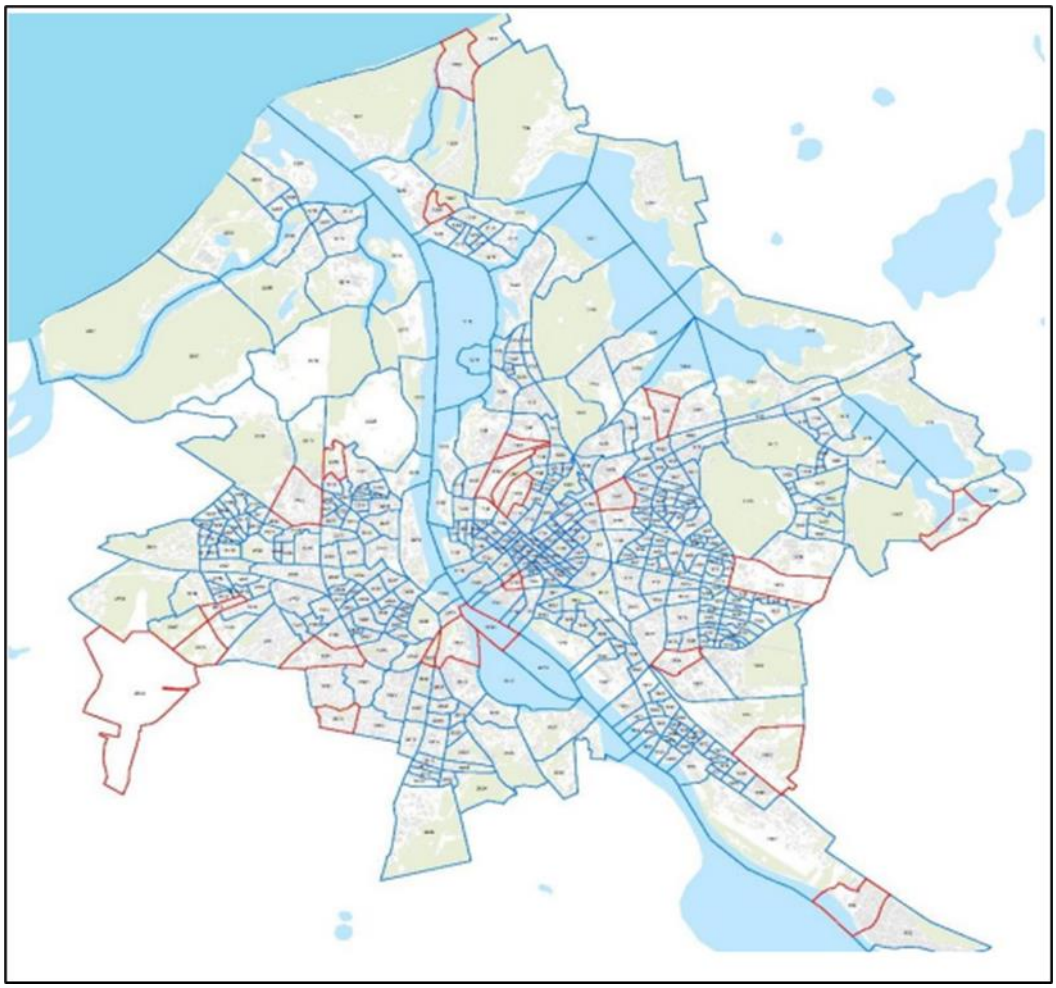
4.9 PAPILDU PAKALPOJUMI

4.9.1 REĢIONĀLĀ TRANSPORTA MODEĻA NEPIECIEŠAMĪBA

Pētījuma izstrādes laikā Pētījuma Autori izmantoja pieejamos datus, lai analizētu transporta kustību uz Rīgas valstspilsētu, kā arī uz citiem galamērķiem RMA. Šādu datu ieguve bija problemātiska. Neskatoties uz to, ka ir pieejami dati par reģionālās nozīmes autobusu un vilcienu, kā arī pilsētu sabiedriskā transporta satiksmi, trūkst datu par transporta veidu modālo savienojamību, pasažieru braucienu sākuma punktu un galamērķi. Šim nolūkam ir nepieciešams transporta modelis, kas aptver RMA teritoriju. Šāda modeļa izstrādes procesā tiek iegūti dati no visiem transporta veidiem un pakalpojumu sniedzējiem. Šie transporta dati tiek papildināti ar demogrāfiskajiem un nodarbinātības datiem, lai izvērtētu iedzīvotāju pārvietošanos ar dažādiem transporta veidiem. Tādējādi ir iespējams iegūt informāciju par braukšanas laiku, transporta infrastruktūru, nobraukuma km stundā, braucienu sākuma un galapunktiem, kā arī transportlīdzekļu CO_2 emisiju apjomu.

Rīgas valstspilsētas pašvaldība ir izstrādājusi kvalitatīvu transporta modeli, par kura uzturēšanu atbild RDPAD (modeļa aktualizācija pēdējo reizi tika veikta 2020. gadā). Lai arī šī modeļa transporta zonas ietver Pierīgas

apdzīvotās vietas un pat tālākas teritorijas, modeļa kopējais tvērums neiekļauj visu RMA teritoriju (skatīt 4-48. attēlu).



4-48. ATTĒLS. RĪGAS VALSTSPILSĒTAS TRANSPORTA MODEĻA TERITORIJA

Piezīme: attēlā redzamā teritorija ietver tikai Rīgas valstspilsētu.

Avots: RDPAD

Tāpēc ieteicamais risinājums integrēta transporta tīkla plānošanai, kas ietver ne tikai sabiedrisko transportu, ir reģionālā RMA modeļa izstrāde. Modelis ir informācijas tehnoloģiju rīks, ko var izmantot dažādu transporta attīstības scenāriju un risinājumu alternatīvu pārbaudei. Pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu optimizācijas kontekstā šāds process parasti ietver maršrutu variantu testēšanu ar transporta modeli, lai apmierinātu sabiedriskā transporta pieprasījumu atbilstoši iedzīvotāju skaita prognozei noteiktā laika periodā. Šāda veida analīze ļauj plānotājiem precizēt scenārijus, lai pārbaudītu, kur tīklā ir pārslodze vai nepietiekama noslodze, kā arī turpmāk optimizēt maršrutus, balstoties uz prognozēto pieprasījumu. Transporta modeļa izmantošana palīdz uzlabot sabiedriskā transporta tīkla efektivitāti, kā arī iegūt nepieciešamo informāciju sabiedriskā transporta tarifu plānošanai un to izmaiņu ietekmes uz ieņēmumiem prognozēšanai. Līdz ar to, RMA reģionālā modeļa izstrāde var palīdzēt transporta politikas plānotājiem un īstenotājiem pieņemt pamatotus lēmumus transporta infrastruktūras un sabiedriskā transporta pakalpojumu plānošanā, kā arī palīdzēt risināt īstermiņa satiksmes organizācijas problēmas.

Nākotnē ir ieteicams izstrādāt atsevišķus autotransporta modeļus arī citām RMA valstspilsētām (atšķirībā no Rīgas valstspilsētas pārējās valstspilsētās satiksme vairāk ir lokāla rakstura).

Papildus iepriekš minētajam ir jāaktualizē Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījums, pamatojoties uz RMA dzelzceļa transporta modeli. Līdz ar to, vienotas sabiedriskā transporta iestādes darbības efektīvai nodrošināšanai ir nepieciešami divu veidu (autotransporta un dzelzceļa) transporta modeļi.

Ja tiek pieņemts lēmums par vienotas sabiedriskā transporta iestādes izveidi, tad šī institūcija būtu atbildīga par šāda transporta modeļa izstrādi un tā izmantošanu vienotas RMA sabiedriskā transporta sistēmas plānošanā.

4.9.2 DATU NOLIKTAVAS IZVEIDES NEPIECIEŠAMĪBA

Datu noliktavas jēdziens

Pētījuma 4.9.1. sadaļā "Reģionālā transporta modeļa nepieciešamība" minētā transporta modeļa izveidei un uzturēšanai ir nepieciešams liels datu apjoms, kas ir regulāri jāatjauno. RMA reģionālā (vai arī valsts mēroga) datu noliktava nodrošinātu vairākas priekšrocības RMA ietvaros, un tai vajadzētu būt vienotās sabiedriskā transporta iestādes piedāvātam pakalpojumam. Datu krātuve ir datu pārvaldības sistēmas veids, kas paredzēts digitālās informācijas glabāšanai, un tā veidota, lai veicinātu un atbalstītu lēmumu pieņemšanu. Krātuve integrē plānošanu, drošību, darbību, un to var izmantot datu apstrādei vienotās sabiedriskā transporta iestādes un/vai klientu vajadzībām. Vienlaikus tā kalpo kā centralizēta vieta datu glabāšanai, izplatīšanai un analīzei.

Transporta datu ieguve, glabāšana un apstrāde veicina inovāciju attīstību un uzlabo lēmumu pieņemšanas kvalitāti, tai skaitā sabiedriskā transporta tīkla plānošanas jomā. Kā minēts iepriekšējā Pētījuma sadaļā, šobrīd pastāv problēmas ar datu ieguvi. Tas nav saistīts ar datu apjomu, bet nepieciešamību iegūt informāciju no dažādiem datu avotiem RMA, kas nav savstarpēji savietojama atbilstoši vienotai informācijas sistēmai. Tas ir būtiski, ja transporta plānošanā Latvijā turpmāk ir plānots izmantot SUMP metodiku, tai skaitā SUMI.

Ņemot vērā, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtītāji (piemēram, ATD, kas izmanto LVRTC informācijas tehnoloģiju infrastruktūru) un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji (piemēram, RS) izmanto informācijas tehnoloģiju mākoņpakalpojumus, ir iespējams uzkrāt un apstrādāt liela apjoma transporta datus (transportlīdzekļu atrašanās vieta, pasažieru iekāpšana un izkāpšana no transportlīdzekļiem, biļešu iegāde u.c.). Šos datus var analizēt un izmantot transporta plānošanā, lai uzlabotu sabiedriskā transporta tīkla kvalitāti un efektivitāti.

Piemēram, ieviešot vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu, ir nepieciešami dati par pasažieru iekāpšanu un izkāpšanu no katra transportlīdzekļa. Par šādas datu bāzes uzturēšanu būtu atbildīga vienotā sabiedriskā transporta pakalpojumu iestāde.

Nepieciešamie dati

Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem un pasūtītājiem parasti ir nepieciešami dati par pakalpojumu tirgu (klientiem), tai skaitā iedzīvotāju skaitu, darba vietām, ceļošanas paradumiem un prognozējamo pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Papildus tam ir nepieciešami arī reāllaika dati, kas ir svarīgi iedzīvotājiem braucienu plānošanai. Zemāk tekstā ir uzskaitīti galvenie nepieciešamie dati, kas būtu jāuzkrāj datu noliktavā:

- Mobilitātes (satiksmes dalībnieku pārvietošanās) dati;
- Informācija pasažieriem (maršrutu plānotāji, pasažieriem pieejamie pakalpojumi u.c.);
- Klientu dati;
- Operacionālie dati;
- Meteoroloģiskie dati;
- Juridiskie dati (līgumi ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem u.c.);
- Satiksmes negadījumu u.c. dati;
- Datu arhivēšana.

Datu noliktavas priekšrocības

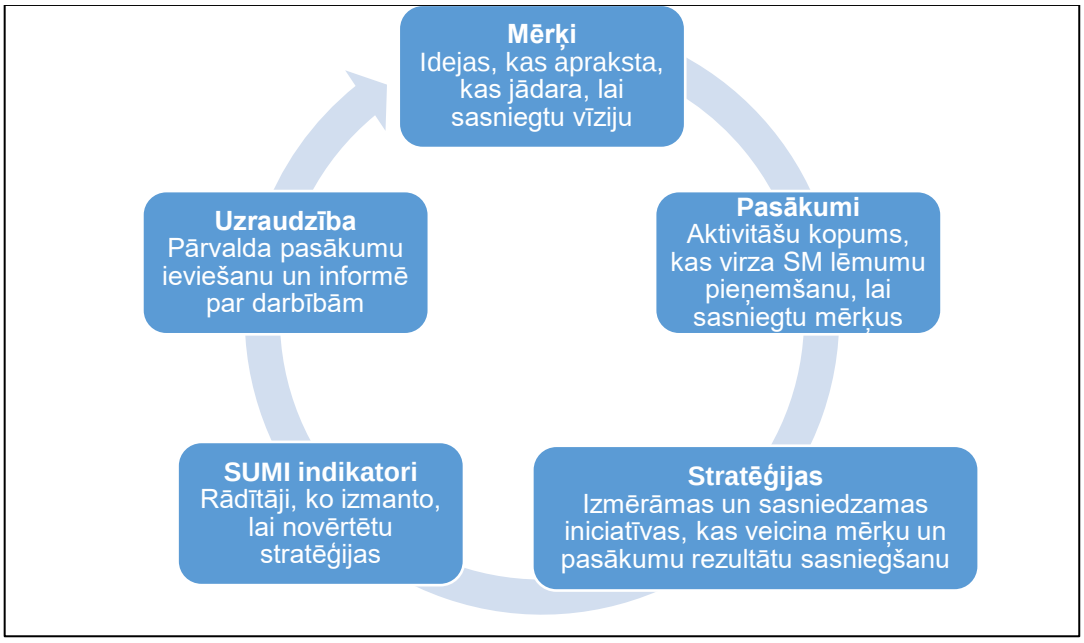
- Atvērtās datu platformas, ko var izmantot dažādu datu analīzes rīku izstrādei;
- Transporta pakalpojumu attīstītības iespējas, ja dati ir pieejami no dažādiem transporta pakalpojumu sniedzējiem (subsidētajiem un brīvā tirgus transporta pakalpojumiem);
- Strukturēta informācija;
- Zināšanu ieguve un papildināšana.

Vienlaikus šādai datu noliktavai ir jānodrošina integrācija ar citām Latvijā pieejamajām un plānotajām datu bāzēm (piemēram, AVIS), uztverot sabiedrisko transportu kā daļu no kopējā teritoriālās plānošanas procesa nacionālajā, reģionālajā un vietējā līmenī. Iespējams, datu noliktavas (datu centra) funkcijas var nodrošināt Transporta datu nacionālais piekļuves punkts, kura operators ir VSIA "Latvijas Valsts ceļi".

5. RĪCĪBAS PLĀNS

Svarīgākais transporta plānošanas uzdevums RMA teritorijā ir uzlabot iedzīvotāju iespējas piekļūt precēm un pakalpojumiem. Tas tiek realizēts, veicot pasākumus satiksmes infrastruktūras, intermodālo savienojumu, savienojamības un mikromobilitātes pakalpojumu uzlabošanai, kā arī vienotas biļešu sistēmas attīstībai. Ņemot vērā finanšu resursu ierobežotību, SM uzdevums ir nodrošināt, ka transporta sistēma ir efektīva un finansiāli ilgtspējīga. Piesaistot investīcijas, nodrošinot visaptverošu tiesisko regulējumu, ko papildina atbilstošas pārvaldības struktūras un caurskatāma plānošanas prakse, SM var nodrošināt atbilstoša apjoma un kvalitātes transporta pakalpojumus RMA.

Efektīvai politikai ir nepieciešama sistemātiska pieeja, kas ietver vajadzību noteikšanu, mērķu definēšanu, sadarbību ar ieinteresētajām pusēm, pienākumu noteikšanu, apstiprināšanu un ieviešanu (skatīt 5-1. attēlu).



5-1. ATTĒLS. ILGTSPĒJĪGAS INTEGRĒTA SABIEDRISKĀ TRANSPORTA SISTĒMAS IEVIEŠANAS PROCESA SHĒMA

Avots: Pētījuma Autori

Šajā Pētījuma sadaļā ir iekļauts **Rīcības plāns**, kurā ietverti sabiedriskā transporta sistēmas uzlabošanai nepieciešamie pasākumi. Rīcības plāna mērķis ir nodrošināt strukturētu un sistemātisku pieeju Pētījumā noteikto mērķu un uzdevumu sasniegšanai. Pētījuma Autori ir definējuši septiņas tematiskās jomas ar 38 pasākumiem. Katram pasākumam ir noteikts mērķis un uzdevums.

Rīcības plāna daļa ir **Ceļa karte** (skatīt Pētījuma 6. sadaļu "Ceļa karte"), kurā norādīti konkrēti veicamie pasākumi. Ceļa karte palīdz koordinēt pasākumus, plānot resursus un uzraudzīt sasniedzamo rezultātu izpildi.

5.1 RĪCĪBAS PLĀNA MĒRĶIS

Rīcības plāna mērķis ir izveidot strukturētu sistēmu, nosakot pasākumus, kas veicinātu sabiedriskā transporta ilgtermiņa mērķa sasniegšanu: nodrošināt Latvijas iedzīvotājiem sabiedriskā transporta pakalpojumus, kuru pamats ir mobilitāte kā pakalpojums.

Nākotnes investīcijām sabiedriskajā transportā ir jāņem vērā divi galvenie priekšnoteikumi, lai sasniegtu ES noteiktos siltumnīcefekta gāzu nulles emisijas mērķus un nodrošinātu ilgtspējīgu ekonomikas izaugsmi:

- Jāīsteno sabiedriskā transporta pārvaldības reforma;
- Sabiedriskā transporta reformas laika periods ir līdz 2040. gadam, lai varētu izveidot ilgtspējīgu sabiedriskā transporta sistēmu (Viens tarifs — Viena biļete — Viens sabiedriskā transporta tīkls).

5.2 ESOŠĀ SITUĀCIJA ATBILSTOŠI SUMP PRINCIPIEM

Zemāk dota pamatinformācija par RMA saskaņā ar Rīcības plāna izstrādē izmantotajiem SUMP principiem.

Mērķis

Galvenais mērķis ir veicināt plašāku sabiedriskā transporta izmantošanu un samazināt privātā autotransporta izmantošanu. To ir iespējams sasniegt, popularizējot dažādas pārvietošanās iespējas, tostarp velosipēdus un mikromobilitātes rīkus, kā arī sniedzot pasažieriem plašākas izvēles iespējas braucienu plānošanā.

Ģeogrāfiskais areāls

RMA ietilpst valsts galvaspilsēta Rīga un 22 pašvaldības, tai skaitā 19 novadu pašvaldības un 3 valstspilsētu pašvaldības (Rīga, Jelgava un Jūrmala).

Transporta pakalpojumu apjoms

2022. gadā RMA bija 488 reģionālas nozīmes autobusu maršruti (aktīvi 472), kuros tika pārvadāti 15,6 miljoni pasažieru (72% no visas Latvijas reģionālas nozīmes autobusu pasažieriem). Reģionālās nozīmes dzelzceļa maršrutos minētajā laika periodā tika pārvadāti 15,2 miljoni pasažieru (97% no visiem Latvijas iekšzemes dzelzceļa pasažieriem). 27% reģionālo autobusu maršrutu sākas vai beidzas Rīgā.

Vislielākais pasažieru km skaits 2022. gadā bija reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumos (789 miljoni Latvijā, tai skaitā apmēram 504 miljoni jeb 64% RMA) un vilcienu pārvadājumos (540 miljoni Latvijā, tai skaitā apmēram 380 miljoni jeb 70% RMA).

Lielākā daļa pārvadājumu koncentrēta RMA iekšējā telpā (Rīgā un Pierīgā).

Pakalpojumu sniedzēji

Sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes autobusu maršrutos nodrošina vairāk nekā desmit privātie pārvadātāji, savukārt reģionālās nozīmes vilcienu maršrutus apkalpo PV. Pilsētas sabiedrisko transportu Rīgā, Jelgavā, Jūrmalā un Valmierā nodrošina attiecīgās pašvaldības kapitālsabiedrības.

Lielākais pārvadātājs

RS ir lielākais sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs RMA, 2022. gadā pārvadājot 93,3 miljonus jeb 68% no visiem sabiedriskā transporta pasažieriem. Rīgas valstspilsētas dotācijas sabiedriskajam transportam bija 132 miljoni EUR, kas veido 55% no kopējā dotāciju apjoma reģionālās nozīmes pārvadājumu tīklā un pilsētas nozīmes pārvadājumu tīklā RMA valstspilsētās.

Iedzīvotāju skaita dinamika

RMA ir raksturīga depopulācija, cilvēkiem migrējot uz atsevišķām Pierīgas pašvaldībām. Tas noved pie iedzīvotāju un darba vietu koncentrēšanās RMA iekšējā telpā. Prognozētais RMA iedzīvotāju skaits 2030. gadā ir 1,2 miljoni, kas ir nedaudz mazāk nekā 2022. gadā.

Finansējums

Latvijas sabiedriskā transporta sistēma ilgstoši saskaras ar nepietiekamu finansējumu, īpaši ņemot vērā izmaksu pieaugumu 2022. gadā Krievijas un Ukrainas militārā konflikta dēļ.

Privātā autotransporta izmantošana

Būtisks izaicinājums ir lielais privāto automobiļu skaits, kas ik dienas iebrauc Rīgā (2022. gadā tie bija 209 000 automobiļi dienā). Šo dinamiku nosaka pieaugošā iedzīvotāju labklājība un finansiālās iespējas izmantot privātā autotransporta sniegtās priekšrocības.

Satiksmes sastrēgumi

Lielais privātā autotransporta skaits rada sastrēgumus, īpaši Rīgā, kur ir ierobežota ielu caurlaidība, tostarp sabiedriskā transporta joslas.

Sabiedriskā transporta pieejamība

Sabiedriskā transporta pieejamība RMA ir raksturojama kā augsta, lai nokļūtu no dzīvesvietas uz darbu vai citu ceļojuma galamērķi. Vienlaikus sabiedriskā transporta iespējas ir ierobežotas gan reisu biežuma, gan vidējā braukšanas ātruma ziņā, padarot sabiedrisko transportu mazāk konkurētspējīgu salīdzinājumā ar privāto autotransportu.

Mikromobilitātes infrastruktūra

Nepieciešama labāka mikromobilitātes infrastruktūra, lai atvieglotu ērtu un drošu satiksmi uz galamērķiem vai sabiedriskā transporta pieturām.

Sabiedriskā transporta sistēmas pārvaldība

Sabiedriskā transporta sistēmas pārvaldība Latvijā ir decentralizēta – valsts ir atbildīga par reģionālās nozīmes autobusu un vilcienu maršrutiem, bet valstspilsētu pašvaldības par pilsētas nozīmes maršrutiem. Līdz ar to, pastāv arī decentralizēta tarifu un biļešu sistēma.

Nākotnes plāni

ANMP nav paredzēta vienotas sabiedriskā transporta iestādes izveide valstī. Jāpiebilst, ka Pētījuma izstrādes laikā vairākas ieinteresētās puses ir izteikušas atbalstu šādas iestādes izveidei. ANMP ietvaros ir plānots reģionālās nozīmes dzelzceļa un autobusu transportam izmantot VSTBS, ņemot vērā šīs sistēmas tehniskās iespējas.

5.3 RĪCĪBAS PLĀNS LĪDZ 2030. GADAM

5.3.1 INSTITUCIONĀLĀ UN FINANŠU REFORMA

Institucionālā reforma un finanšu reforma ir būtiskas, lai izveidotu stabilu pamatu visu sabiedriskā transporta sistēmas attīstības pasākumu īstenošanai. Institucionālā reforma nodrošinās uzlabojumus sabiedriskā transporta politikā, plānošanā un organizēšanā, kas ļaus efektīvāk realizēt visus nepieciešamos pasākumus.

Primārais uzdevums ir izveidot neatkarīgu, vienotu sabiedriskā transporta iestādi sabiedriskā transporta politikas, plānošanas, cenu noteikšanas un pakalpojumu sniegšanas nodrošināšanai, lai izveidotu visaptverošu sabiedriskā transporta sistēmu kā alternatīvu privātā autotransporta izmantošanai.

Reformas īstenošanas uzdevumi:

(1) Definēt vienotās sabiedriskā transporta iestādes mērķus un institucionālo modeli/struktūru;

(2) Noteikt iesaistītās puses un iesaistīto pušu tiesības un pienākumus;

(3) Noteikt finansēšanas iespējas;

(4) Izstrādāt cilvēkresursu attīstības plānu;

(5) Izveidot līdzšinējo sabiedriskā transporta institūciju integrācijas plānu.

Finanšu reforma sabiedriskajā transportā ir būtiska, lai nodrošinātu sabiedriskā transporta sistēmas pieejamību, ilgtspēju un efektivitāti, kas savukārt var pozitīvi ietekmēt RMA sabiedriskā transporta pārvaldību:

- Kā vienu no finanšu reformas sastāvdaļām var minēt kopēju finansējuma piesaisti sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstības, ritošā sastāva iegādes vai citu investīciju pasākumu īstenošanai. Tas ir būtiski, lai saņemtu labvēlīgākus finansējuma (piemēram, aizdevumu) nosacījumus. Eiropas praksē pārbaudīts, ka šāda resursu apvienošana un kolektīvo sarunu vešana ar potenciālajiem finansētājiem nodrošina izdevīgākus finansējuma nosacījumus (zemākas aizdevumu procentu likmes, komisijas maksas u.c.). Līdzīgs piemērs ir iepirkumu apvienošana, lai, piemēram, iegādātos ritošo sastāvu par zemāku cenu;
- Apvienoti resursu un izmaksu sadales centri saimnieciskās darbības plānošanai un organizēšanai ir veiksmīgs risinājums, kas ietver dažādu plānošanas un darbības funkciju apvienošanu vienā organizācijā. Centralizējot šīs funkcijas, var racionalizēt pakalpojumu sniegšanas procesus un panākt resursu efektīvāku izmantošanu;
- Ir būtiski koordinēt dažādas finanšu darbības, lai mazinātu birokrātisko slogu iesaistītajām pusēm. Tas ietver kapitālieguldījumu plāna izstrādi, operacionālā budžeta plānošanu un apstiprināšanu, finanšu atskaišu sagatavošanu, naudas plūsmas pārvaldību un citus jautājumus. Pastāvot koordinētai finanšu vadībai, sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistītās puses var pieņemt pārdomātākus lēmumus un efektīvāk pārvaldīt riskus.

Īstenojot visas nepieciešamās reformas, tostarp institucionālo un finanšu reformu, būtiska ir satiksmes datu pieejamība, lai sniegtu reformu īstenotājiem iespējami precīzu informāciju lēmumu pieņemšanai. Līdz ar to, liela uzmanība jāpievērš datu uzkrāšanai, tai skaitā RMA transporta modeļu izveidei, kas ir uz datiem balstītu lēmumu pieņemšanas pamats.

Zemāk tekstā ir dots pasākums, ko ieteicams īstenot reformas ietvaros.

1. pasākums: Vienotas sabiedriskā transporta iestādes izveide

- **Mērķis:**

  Izveidot neatkarīgu, vienotu transporta institūciju sabiedriskā transporta plānošanai, tarifu un biļešu sistēmas izstrādei, sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanai un kopējam mārketingam, lai ieviestu visaptverošu sabiedriskā transporta sistēmu kā alternatīvu privātā autotransporta izmantošanai, iekļaujot visus transporta veidus.

- **Uzdevums:**

  Sasniegt pozitīvu rezultātu vairākiem SUMI indikatoriem, tostarp 12. indikatoram "Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana", 6. indikatoram "Plaši pieejami mobilitātes pakalpojumi" un 11. indikatoram "Multimodālā integrācija starp dažādiem transporta veidiem".

5.3.2 TARIFU UN BIĻEŠU SISTĒMAS REFORMA

Šis pasākums paredz vienotas tarifu un biļešu sistēmas ieviešanu, lai vienkāršotu sabiedriskā transporta sistēmu, iekļaujot vienotā tarifu un biļešu sistēmā reģionālās nozīmes autobusu un dzelzceļa transportu, kā arī pilsētu (sākotnēji Rīgas valstspilsētas) sabiedrisko transportu. Pasākuma mērķis ir izveidot lietotājiem ērtu sistēmu, kas veicinātu sabiedriskā transporta izmantošanu. Tā rezultātā būtu iespējams arī samazināt biļešu cenas, tādējādi vēl vairāk veicinot sabiedriskā transporta izmantošanu.

RMA šobrīd darbojas sešas dažādas tarifu un biļešu sistēmas, un pasākuma mērķis būtu tās visas apvienot vienotā sistēmā (kur piemērojams).

Reformas īstenošanas uzdevumi:

- Ieviest pārsēšanās pieturas, kas ļautu savstarpēji saskaņoti plānot transportlīdzekļu pieturvietas, lai nodrošinātu ātru un ērtu pārsēšanos starp dažādiem transportlīdzekļiem;
- Ieviest sistēmu, kur visam braucienam tiek pārdota viena biļete, kas var ietvert vairākus transporta veidus;
- Ieviest integrētu pasažieru informācijas sistēmu, kurā, izmantojot mobilos sakaru līdzekļus, pasažieriem sabiedriskā transporta pieturās ir pieejami visu veidu kustības saraksti;
- Saskaņot sabiedriskā transporta kustības grafikus, izveidojot vienotu satiksmes vadības un koordinācijas centru;
- Visā RMA sabiedriskā transporta mārketinga kampaņās izmantot vienotu stilu/korporatīvo dizainu.
- Īstenot "Mobilitāte kā pakalpojums" principu vienotas biļešu sistēmas izveidei:
  - Jāievieš uz digitālo kontu balstīta biļešu norēķinu sistēma, ko iespējams integrēt ar cita veida pakalpojumiem, piemēram, stāvvietu apmaksu, iepirkšanos un citiem;
  - Jāparedz visu apdzīvoto vietu integrācija sistēmā, ieskaitot pilsētas un citas apdzīvotas vietas (piemēram, visu RMA);
  - Sistēmā jāiekļauj visi transporta veidi, tai skaitā autobusi, tramvaji, trolejbusi, upju transports, ja tāds tiek izmantots, taksometri, koplietošanas automobiļi, piepilsētas un tālsatiksmes vilcieni, mikromobilitātes rīki.

Lai izstrādātu vai pilnveidotu vienoto biļešu sistēmu, jāveic šādas darbības:

- Jādefinē tarifu sistēmas mērķi;
- Jāievieš piemērotas apmaksas sistēmas sabiedriskā transporta maršrutos (braukšanas laiks, braukšanas zonas, nobraukuma attālums, dienas laiks u.c.; vienas vai vairāku sistēmu pielietošana vienā maršrutā);
- Jāizpēta esošo biļešu sistēmu kapacitāte (pārdodamo biļešu apjoms un iespējas integrēt papildu sabiedriskā transporta veidus);
- Jāpiemēro biļešu cenu atlaides, izmantojot vienoto biļešu sistēmu;
- Taisnīgi jāsadala biļešu ieņēmumi starp sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem, ņemot vērā pieprasījumu un vajadzības;
- Jānosaka valsts un pašvaldību dotāciju apjoms (procentuālais sadalījums) sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem, ieviešot vienoto biļešu sistēmu;
- Jāizstrādā vienotās biļetes sistēmas ieviešanas RMA laika grafiks.

Zemāk tekstā ir dots pasākums, ko ieteicams īstenot reformas ietvaros.

2. pasākums: Integrētas tarifu un biļešu sistēmas izstrāde un ieviešana

- **Mērķis:**

  Ieviest integrētu biļešu sistēmu, kas ļauj pasažieriem izmantot vienu biļeti vairākos sabiedriskā transporta veidos, piemēram, autobusos, tramvajos un vilcienos. Tas vienkāršo biļešu iegādes procesu un padara pasažieriem ērtāku pārsēšanos starp dažādiem transporta veidiem.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 1. indikatoru "Sabiedriskā transporta pieejamība mazturīgākajai sabiedrības daļai", piedāvājot integrētu biļeti, kas uzlabo pārvietošanās efektivitāti visām sabiedrības grupām. Turklāt tas ietekmē SUMI 11. indikatoru "Multimodālā integrācija starp dažādiem transporta veidiem", nostiprinot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta sistēmas mugurkaulu.

  Sistēmas pakāpeniska ieviešana trīs kārtās līdz 2026. gadam:

  - I kārta: vienkāršas tarifu sistēmas ieviešana visiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Vienota tarifa ieviešana pilsētās, kas ietilpst reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīklā (2023. gadā). Pakāpeniska tarifu izlīdzināšana starppilsētu un reģionālo autobusu maršrutu tīklā, ieviešot zonu biļetes un pielāgojot zonas reģionālās vilcienu satiksmes zonām. Sabiedriskā transporta izmantošanas veicināšana, ieviešot tarifu zonu dienas biļetes ar neierobežotu braucienu un maršrutu skaitu (2024. gadā);
  - II kārta: Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta integrācija ar reģionālās nozīmes autobusu un vilcienu pārvadājumiem;
  - III kārta: tarifu sistēmas gala mērķis – dažādu sabiedriskā transporta veidu apvienošana vienā sistēmā.

5.3.3 DZELZCEĻA TĪKLA UN PAKALPOJUMU REFORMA

Reformas īstenošanas uzdevumi:

- Dzelzceļš jāattīsta kā RMA sabiedriskā transporta sistēmas mugurkauls. Citi transporta veidi, kas iekļaujas vienotajā sistēmā, jāizmanto, lai pievestu pasažierus dzelzceļa tīklam, kā arī jānodrošina stacijas un pieturas, izveidojot mobilitātes punktus dzelzceļa savienojumam ar citiem transporta veidiem;
- Jāveic pastāvīga dzelzceļa ritošā sastāva modernizācija, tai skaitā papildu nepieciešamo EMU iegāde reisu skaita palielināšanai elektrificētajā dzelzceļa tīklā un DMU aizstāšana ar bezemisiju (BEMU) vilcieniem līdz 2030. gadam;
- Jāizstrādā integrēts regulārā intervāla sabiedriskā transporta kustības grafiks, kura pamats ir sabiedriskā dzelzceļa transporta galvenais kustības grafiks (māsterplāns) līdz 2040. gadam.

Zemāk tekstā ir doti pasākumi, kurus ieteicams īstenot reformas ietvaros.

3. pasākums: Integrēta regulārā intervāla sabiedriskā transporta kustības grafika izstrāde, par pamatu izmantojot galveno kustības grafiku (māsterplānu) līdz 2040. gadam

- **Mērķis:**

  Izveidot integrētu regulārā intervāla grafiku RMA, kas ir pamats reģionālās nozīmes un pilsētas nozīmes sabiedriskā transporta maršrutu tīkla integrācijai ar dzelzceļa transportu un sabiedriskā transporta infrastruktūras plānošanai ilgtermiņa periodā.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 12. indikatoru "Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana" un 16. indikatoru "Precīzi saplānots ceļā pavadītais laiks".

4. pasākums: BEMU satiksmes nodrošināšana 1 520 mm neelektrificētajā dzelzceļa tīklā un papildu EMU iegāde

- **Mērķis:**

  Uzsākt akumulatoru vilcienu satiksmi neelektrificētajā dzelzceļa tīklā un iegādāties papildu EMU, tādējādi palielinot sabiedriskā transporta pakalpojumu piedāvājumu un pārvadāto sabiedriskā dzelzceļa transporta pasažieru skaitu, kā arī veicinot videi draudzīga sabiedriskā transporta izmantošanu.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 12. indikatoru "Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana" un 16. indikatoru "Precīzi saplānots ceļā pavadītais laiks".

5. pasākums: Jaunu dzelzceļa staciju/pieturas punktu izveide.

- **Mērķis:**

  Uzlabot sabiedriskā dzelzceļa transporta pieejamību, tādējādi veicinot modālo pāreju no privātā autotransporta un palielinot sabiedriskā dzelzceļa transporta pasažieru skaitu.
- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 12. indikatoru "Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana" un 16. indikatoru "Precīzi saplānots ceļā pavadītais laiks".

5.3.4 REĢIONĀLĀS NOZĪMES AUTOBUSU UN RĪGAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA TĪKLA UN PAKALPOJUMU REFORMA

Zemāk tekstā ir doti pasākumi, kurus ieteicams īstenot reformas ietvaros.

6. pasākums: Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu savienojumu izveidošana ar dzelzceļa stacijām (Zasulauks, Zolitūde, Imanta un citas), vienlaikus nodrošinot savienojamību ar Starptautisko lidostu "Rīga".

- **Mērķis:**

  Pārveidot sabiedriskā transporta tīklu Rīgas valstspilsētā, lai nodrošinātu multimodālu integrāciju, savienojot autobusu maršrutu līnijas ar dzelzceļa stacijām.
- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 2. indikatoru "Sabiedriskā transporta pieejamība iedzīvotājiem ar kustību traucējumiem", 11. indikatoru "Multimodālā integrācija starp dažādiem transporta veidiem" un 12. indikatoru "Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana".

7. pasākums: Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana (reisu biežuma palielināšana, integrētu kustības grafiku nodrošināšana).

- **Mērķis:**

  Uzlabot sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāti, palielinot reisu biežumu un nodrošinot uzticamu grafiku. Ērti un labi uzturēti transportlīdzekļi, kā arī labs klientu serviss var veicināt patīkamu braucienu ar sabiedrisko transportu. Līdz ar to, ir jāveic ieguldījumi arī Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta un citu valstspilsētu sabiedriskā transporta ritošā sastāva atjaunošanā pārejai uz bezemisiju transportlīdzekļiem, kā arī sliežu transporta (tramvaja) infrastruktūras attīstībā Rīgas valstspilsētā.
- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 6. indikatoru "Plaši pieejami mobilitātes pakalpojumi" un 12. indikatoru "Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana".

8. pasākums: Reģionālās nozīmes starppilsētu autobusu maršrutu tīkla optimizācija, nodrošinot savienojamību ar dzelzceļa stacijām un veicinot reģionālās nozīmes dzelzceļa transporta izmantošanu ar integrētā regulārā intervāla laika grafiku.

- **Mērķis:**

  Nodrošināt efektīvus starppilsētu autobusu satiksmes pakalpojumus ar integrēto regulārā intervāla laika grafiku, nekonkurējot ar dzelzceļa transportu. Reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīkls ir regulāri jāpārskata, lai nodrošinātu, ka sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti kvalitatīvi un atbilstoši pieprasījumam.
- **Uzdevums:**

  Starppilsētu sabiedriskā transporta pakalpojuma optimizācijas mērķis ir nodrošināt ar dzelzceļu nekonkurējošus maršrutus, kā arī nodrošināt labu piekļuvi mobilitātes pakalpojumiem, kā norādīts SUMI 6. indikatorā "Plaši pieejami mobilitātes pakalpojumi".

9. pasākums: Reģionālo vietējās nozīmes autobusu maršrutu integrācija Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīklā (virzieni "Jaunmārupe/Mārupe/Tīraine", "Baloži/Ķekava", "Saurieši/Upeslejas", "Ādaži" un citi).

- **Mērķis:**

  Samazināt reģionālās nozīmes autobusu maršrutu skaitu vai reisu biežumu, integrējot tos Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīklā. Ņemot vērā nepieciešamību optimizēt sabiedriskā transporta tīklu un samazināt paralēlo maršrutu skaitu, Pētījuma Autoru ieskatā galvenais uzdevums ir nodrošināt sabiedriskā transporta pieejamību pēc iespējas lielākā skaitā Pierīgas pašvaldību apkaimju, kombinējot vietējās nozīmes autobusu maršrutus ar Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutiem.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 2. indikatoru "Sabiedriskā transporta pieejamība iedzīvotājiem ar kustību traucējumiem", 11. indikatoru "Multimodālā integrācija starp dažādiem transporta veidiem" un 12. indikatoru "Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana".

10. pasākums: Pieturu pēc pieprasījuma ieviešana reģionālajos vietējās nozīmes autobusu maršrutos, lai palielinātu autobusu vidējo braukšanas ātrumu un uzlabotu sabiedriskā transporta pievilcīgumu salīdzinājumā ar privāto autotransportu.

- **Mērķis:**

  Palielināt autobusu vidējo braukšanas ātrumu vietējās nozīmes autobusu maršrutos, lai tas būtu pēc iespējas tuvāks maksimāli atļautajam braukšanas ātrumam un vidējam privātā autotransporta braukšanas ātrumam.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 12. indikatoru "Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana" un 16. indikatoru "Precīzi saplānots ceļā pavadītais laiks".

11. pasākums: Komercpārvadājumu attīstība maršrutos paralēli dzelzceļa transportam, slēdzot valsts dotētos sabiedriskā transporta maršrutus vai samazinot valsts dotēto sabiedriskā transporta reisu skaitu.

- **Mērķis:**

  Uzlabot sabiedriskā transporta izmaksu efektivitāti, pieejamību un ērtības, piedāvājot papildu transporta pakalpojumus.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 2. indikatoru "Sabiedriskā transporta pieejamība iedzīvotājiem ar kustību traucējumiem", 11. indikatoru "Multimodālā integrācija starp dažādiem transporta veidiem" un 12. indikatoru "Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana".

Kā minēts Pētījuma 4.6.6. sadaļā "Sabiedriskā transporta komercializācija", sabiedriskā transporta maršrutu komercializācija ir jāvērtē kontekstā ar sabiedriskā transporta pieejamību. Atbilstoši ES labas prakses piemēriem prioritāte ir publiskā sektora finansēts sabiedriskais transports.

12. pasākums: Skolēnu transporta integrācijas veicināšana sabiedriskā transporta tīklā

- **Mērķis:**

  Paaugstināt publiskā sektora finansēto transporta pakalpojumu izmaksu efektivitāti, samazinot skolēnu maršrutu skaitu un nodrošinot skolēnu pārvadājumus ar sabiedrisko transportu. Šo pasākumu ir iespējams ieviest blīvi apdzīvotās teritorijās, kur ir liels sabiedriskā transporta reisu skaits un neliels attālums no mājām līdz attiecīgajai sabiedriskā transporta pieturai.

- **Uzdevums:**

  Uz skolēnu transporta pārvadājumiem neattiecas neviens no SUMI.

13. pasākums: Pakalpojuma "transports pēc pieprasījuma" ar kopējo valsts un pašvaldību budžeta līdzfinansējumu attīstība RMA reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu maršrutos ar mazākas ietilpības transportlīdzekļiem (16–20 vai mazāk sēdvietu), kur ir zems reisa piepildījums un zems biļešu ieņēmumu segums pār kompensējamām izmaksām (zem 15%).

- **Mērķis:**

  Ieviest "transports pēc pieprasījuma" pakalpojumu ģeogrāfiski attālinātajās teritorijās, nosakot elastīgus sabiedriskā transporta maršrutus atbilstoši pasažieru pieprasījumam. Vienlaikus ir jāizvērtē visi reģionālās nozīmes autobusu maršruti ar zemu biļešu ieņēmumu segumu pār kompensējamajām izmaksām, lai

noteiktu šo maršrutu atbilstību sabiedriskā transporta pakalpojumu būtībai salīdzinājumā ar pašvaldību sniegtajiem sociālajiem pakalpojumiem.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 12. indikatoru "Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana" un SUMI 2. indikatoru "Visaptveroša sabiedriskā transporta pieejamība iedzīvotājiem ar kustību traucējumiem", jo pakalpojums pēc pieprasījuma var nodrošināt transportu arī iedzīvotāju grupām ar kustību traucējumiem.

5.3.5 INTERMODALITĀTES VEICINĀŠANA

Satiksmes veidu multimodālā savienojamība rada daudz priekšrocību, kas ievērojami uzlabo transporta sistēmas efektivitāti un ilgtspēju. Pirmkārt, tā atvieglo dažādu transporta veidu integrāciju, nodrošinot pasažieriem ērtāku pārsēšanos. Tas ne tikai samazina sastrēgumus atsevišķos maršrutos, bet arī samazina transporta izmaksas un negatīvo ietekmi uz vidi, optimizējot maršrutus un transporta veidus. Tā arī veicina ilgtspēju, samazinot siltumnīcefekta gāzu emisijas, izmantojot efektīvāku transporta plānošanu un samazinot enerģijas patēriņu.

Intermodalitātes veicināšanai jāievēro šādi attīstības principi:

- Sabiedriskā transporta sistēmai jānodrošina pasažieriem lielāka elastība un ērtāki braucieni. Tas uzlabo sabiedriskā transporta pieejamību un veicina tā plašāku izmantošanu;
- Jāizveido multimodāli transporta koridori, lai veicinātu dažādu transporta veidu kopīgu izmantošanu, atvieglojot pasažieriem pārslēgšanos starp autobusiem, vilcieniem un citiem transporta veidiem;
- Jāsavieno esošais 1 520 mm dzelzceļa tīkls un 1 435 mm (Rail Baltica) dzelzceļa tīkls, lai uzlabotu sabiedriskā transporta sasniedzamību. Autobusu maršrutu pārplānošana, pieskaņojoties dzelzceļa maršrutiem un izvairoties no paralēliem maršrutiem, nodrošinās efektīvāku resursu izmantošanu un samazinās sastrēgumus. Vienlaikus ir jānodrošina autotransporta pievedceļi un reģionālās nozīmes autobusu transporta savienojamība ar Rail Baltica dzelzceļa stacijām;
- Jāizveido mobilitātes punkti, kas kalpos kā zināšanu iegūšanas un izplatīšanas vieta, veicinot inovācijas un zināšanas pilsētu mobilitātes jomā. Tas dos iespēju piesaistīt ekspertus, pētniekus un citas ieinteresētās puses, lai sadarbotos un radītu ilgtspējīgus risinājumus RMA transporta problēmām tagad un nākotnē;
- Stratēģiskais mērķis ir dzelzceļa transporta īpatsvara palielināšana. Lai to panāktu, ir ne tikai jāuzlabo dzelzceļa infrastruktūra, bet arī jānodrošina pieejama informācija veiksmīgai multimodālu braucienu plānošanai;
- Autotransporta pasažieru izkāpšanas un iekāpšanas vietām ir jābūt stratēģiski izvietotām multimodālos mobilitātes punktos, lai pasažieri šajos punktos varētu ērti un ātri pārsēsties no viena transporta veida citā;
- Dažādu transporta veidu labākai integrācijai lielākajos transporta mezglos (mobilitātes punktos) ir jāizveido Park+Ride un Bike+Ride infrastruktūra. Tas mudinās cilvēkus atstāt šajos mobilitātes punktos automobiļus vai velosipēdus un tālāk izmantot sabiedrisko transportu, samazinot sastrēgumus un negatīvo ietekmi uz vidi.

Zemāk tekstā ir doti pasākumi, kurus ieteicams īstenot reformas ietvaros.

14. pasākums: Mobilitātes punktu izveide.

- **Mērķis:**

  Izveidot transporta mezglus (reģionālās satiksmes un pilsētas satiksmes mobilitātes punktus, kā arī mikromobilitātes punktus) intermodālā transporta izmantošanas veicināšanai. Mobilitātes punktus primāri ieteicams attīstīt pie dzelzceļa stacijām/pieturas punktiem, lai uzlabotu to pieejamību: stāvvietas privātajam autotransportam, mikromobilitātes rīku novietnes un, kur nepieciešams, gājēju infrastruktūra (pārejas, ietves u.c.). Vienlaikus integrētā regulāro intervālu grafika plānotajos lielākajos simetrijas punktos ir ieteicams veidot mobilitātes punktus, kas apvieno reģionālās nozīmes dzelzceļa un autobusu pārvadājumus. Līdz ar to, ir iespējams palielināt pasažieru skaitu un apmierinātību ar sabiedrisko transportu.
- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 2. indikatoru "Sabiedriskā transporta pieejamība iedzīvotājiem ar kustību traucējumiem", 11. indikatoru "Multimodālā integrācija starp dažādiem transporta veidiem" un 12. indikatoru "Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana".

15. pasākums: Autotransporta pievedceļu un reģionālās nozīmes autobusu transporta savienojamības nodrošināšana ar Rail Baltica dzelzceļa stacijām

- **Mērķis:**

  Nodrošināt 1 435 mm dzelzceļa tīkla integrāciju ar reģionālās nozīmes autobusu transportu, vienlaikus nodrošinot nepieciešamo autoceļu infrastruktūru nokļūšanai līdz Rail Baltica dzelzceļa stacijām.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 11. indikatoru "Multimodālā integrācija starp dažādiem transporta veidiem".

16. pasākums: Jaunu mobilitātes risinājumu ieviešana, reaģējot uz sabiedrības vajadzībām (jaunu mikromobilitātes rīku izvēles kritēriju metodikas izstrāde, mikromobilitātes satiksmes drošības nodrošināšana u.c.).

- **Mērķis:**

  Izstrādāt vienotu politiku un tiesisko ietvaru jaunu mobilitātes risinājumu, tai skaitā mikromobilitātes rīku, ieviešanai un izmantošanai. Pēdējo desmit gadu laikā ir radušies jauni mobilitātes rīki, piemēram, skrejriteņi, e-velosipēdi un dažādi elektriskie transportlīdzekļi. Katrs no tiem ir rūpīgi jāizvērtē un jāizstrādā politika, lai nodrošinātu to lietotāju un visas sabiedrības drošību. Piemēram, kad pilsētās pirmo reizi parādījās skrejriteņi, notika daudz negadījumu, kad jaunieši uz ietvēm notrieca gājējus. Tāpēc tika pieņemti noteikumi, kas noteica minimālā vecuma ierobežojumu, un tas palīdzēja samazināt negadījumu skaitu. Turklāt skrejriteņu satiksmes straujā attīstība rada nepieciešamību pilnveidot to novietošanas noteikumus (piemēram, mikromobilitātes rīku novietošanas zonu izveide Rīgā), lai skrejriteņi netraucētu kustību uz ietvēm.

  Tā kā tehnoloģijas attīstās un piedāvā arvien jaunas dažādu satiksmes veidu iespējas, ir jāizveido politika, saskaņā ar kuru jaunās mobilitātes iespējas tiek rūpīgi izvērtētas, lai noteiktu to lietderību sabiedrībai, kā arī noteikumus saistībā ar mobilitātes piedāvājuma drošību. Jaunās mobilitātes iespējas var būt noderīgas daudziem pirmās un pēdējās jūdzes braucieniem. Piemēram, "transports pēc pieprasījuma" gadījumā tās var nodrošināt mobilitātes pakalpojumus lauku apvidos, kur ir nepietiekams transporta pakalpojumu piedāvājums.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 6. indikatoru "Plaši pieejami mobilitātes pakalpojumi" un 11. indikatoru "Multimodālā integrācija starp dažādiem transporta veidiem".

5.3.6 INFRASTRUKTŪRAS PILNVEIDE

Satiksmes infrastruktūras uzlabošana ir būtiska sastāvdaļa modernas, integrētas transporta sistēmas izveidē RMA. Tomēr investīcijas būtu jākoordinē un jāplāno atbilstoši izvirzītajiem mērķiem, kā arī saskaņā ar integrētu infrastruktūras attīstības politiku, kuras pamatā ir sabiedriskā transporta izmantošanas veicināšana.

Īstenojot visus pasākumus, tostarp infrastruktūras attīstību, būtiska ir satiksmes datu centra un satiksmes modelēšanas datu pieejamība, lai sniegtu reformu īstenotājiem iespējami precīzu informāciju lēmumu pieņemšanas procesam. Jo pilnīgāka informācija būs pieejama, jo mērķtiecīgāka būs infrastruktūras attīstība, kas ietaupīs laiku un finanšu līdzekļus.

Zemāk tekstā ir doti pasākumi, kurus ieteicams īstenot reformas ietvaros.

5.3.6.1 DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRA

17. pasākums: 1 520 mm dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana.

- **Mērķis:**

  Uzlabot dzelzceļa infrastruktūru, lai palielinātu tās caurlaides spēju.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 11. indikatoru "Multimodālā integrācija starp dažādiem transporta veidiem" un 12. indikatoru "Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana".

Plānotās aktivitātes dzelzceļa infrastruktūras attīstībai sadalījumā pa attīstības kārtām ir dotas Pētījuma 4.5.1. sadaļā "Dzelzceļš kā sabiedriskā transporta mugurkauls".

5.3.6.2 PILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

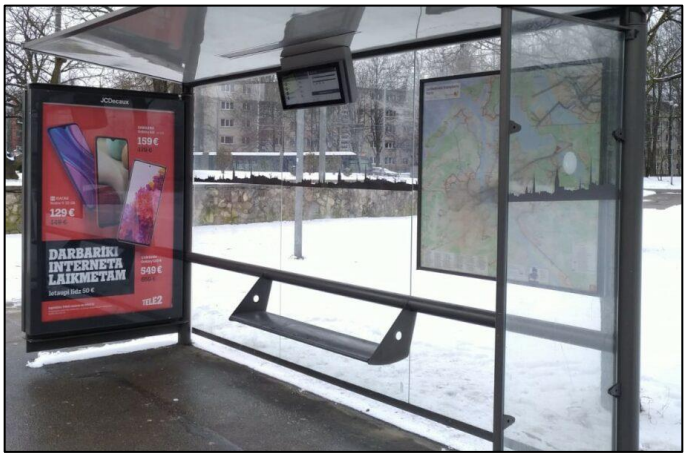
18. pasākums: Sabiedriskā transporta infrastruktūras pilnveide (paaugstinot pieturvietu, staciju, mobilitātes punktu kvalitāti un uzlabojot to pieejamību).

- **Mērķis:**

  Uzlabot sabiedriskā transporta infrastruktūras, piemēram, pieturu, staciju un mobilitātes punktu, kvalitāti un pieejamību. Tas ietver nojumes, soliņus, apgaismojumu un informatīvās norādes. Infrastruktūras uzlabošana var padarīt sabiedrisko transportu ērtāku un pieejamāku. Zemes izmantošanas nosacījumu ievērošana laba sabiedriskā transporta tīkla izveidei (piekļuve, blīvums, tuvums, linearitāte), ņemot vērā pašreizējās infrastruktūras kvalitāti. 2021. gadā Rīgas valstspilsētā bija 1 671 sabiedriskā transporta pietura, no kurām tikai aptuveni trešdaļa bija ar nojumēm (skatīt 5-2. attēlu).

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 12. indikatoru "Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana" un 16. indikatoru "Precīzi saplānots ceļā pavadītais laiks".



5-2. ATTĒLS. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIETURAS RĪGĀ

Avots: Pētījuma Autori, https://balticword.com/riga-plans-to-replace-most-public-transport-stops/

19. pasākums: Piekļuves sabiedriskā transporta pieturām uzlabošana.

- **Mērķis:**

  Nodrošināt ērtu piekļuvi sabiedriskā transporta pieturām, lai veicinātu sabiedriskā transporta izmantošanu un attiecīgi palielinātu braucienu skaitu. Jānodrošina gājēju infrastruktūra, lai atvieglotu piekļuvi sabiedriskā transporta pieturām.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 2. indikatoru "Sabiedriskā transporta pieejamība iedzīvotājiem ar kustību traucējumiem", nodrošinot atbilstošu infrastruktūru ap autobusu pieturām.

5.3.6.3 VELOTRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

Pasākumi velotransporta attīstībai ir nepieciešami, lai veicinātu modālo pārnesi. Velotransporta infrastruktūras plānošanas padziļināta analīze ir ārpus šī Pētījuma tvēruma. Tāpēc šajā Pētījuma sadaļā iekļautie pasākumi ir jāuzskata vai nu par iepriekš realizēto velotransporta veicināšanas plānu atbalsta pasākumiem, vai arī jāaplūko kā daļa no turpmākā SUMP izstrādes procesa.

20. pasākums: Velobraucēju drošības uzlabošana.

- **Mērķis:**

  Paaugstināt velosipēdistu drošību, uzlabojot veloinfrastruktūru, orientēšanās iespējas un ceļa norādes, kā arī nodrošinot drošas braukšanas apmācību. Drošas braukšanas tēmas ietver pareizu velosipēdu uzturēšanu, drošu maršrutu izvēli, velosipēdista redzamību uz ceļa, ceļu satiksmes noteikumu ievērošanu, drošības inventāra izmantošanu un braukšanu grupās. Šī pasākuma realizāciju laika gaitā var izvērtēt, izmantojot velotransporta negadījumu statistiku.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 10. indikatoru "Aktīvās mobilitātes iespējas" un 13. indikatoru "Aktīvo satiksmes veidu drošība". Minētie SUMI attiecas netieši uz sabiedrisko transportu.

21. pasākums: Velotransportu atbalstošas infrastruktūras izveide (veloceļi, atpūtas vietas vai mobilitātes punkti).

- **Mērķis:**

  Attīstīt veloinfrastruktūru – veloceļus, velosipēdu novietnes mobilitātes punktos un apkopes punktus (skatīt piemēru 5-3. attēlā). Nepārtraukta un ar joslām atdalīta veloinfrastruktūra ir būtiska sastāvdaļa drošas un veicinošas velobraukšanas vides radīšanā.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 10. indikatoru "Aktīvās mobilitātes iespējas" un 13. indikatoru "Aktīvo satiksmes veidu drošība". Minētie SUMI attiecas netieši uz sabiedrisko transportu.

5-3. ATTĒLS. MOBILITĀTES PUNKTS JAUNĀS TEIKAS APKAIMĒ
Avots: Live Riga

22. pasākums: Veloceļu maršrutu ceļa norāžu un marķējuma sistēmu izveide.

- **Mērķis:**

  Veicināt norāžu un marķējuma izmantošanu velosipēdu maršrutos. Velosipēdu maršrutu ceļa norādes un marķējuma sistēmas palīdz brīdināt autovadītājus, ka ceļa telpa tiek dalīta ar velosipēdistiem, un sniedz norādes par velosipēdistu joslām pareizai satiksmes organizācijai. Zīmes parasti tiek novietotas velosipēdu maršrutu pagrieziena punktos. Turklāt ceļa norādes palīdz vieglāk orientēties apkārtnē un atrast pareizo ceļu uz dažādiem galamērķiem, piemēram, autoostām, izglītības iestādēm vai tirdzniecības centriem.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 10. indikatoru "Aktīvās mobilitātes iespējas" un 13. indikatoru "Aktīvo satiksmes veidu drošība". Minētie SUMI attiecas netieši uz sabiedrisko transportu.

23. pasākums: Velotransporta tīkla uzturēšanas nodrošināšana.

- **Mērķis:**

  Nodrošināt velotransporta tīkla uzturēšanu, lai veicinātu ceļu satiksmes drošību. Uzturēšana nozīmē regulāru fiziskās infrastruktūras atjaunošanu, piemēram, velojoslu seguma kvalitātes nodrošināšanu. Novērots, ka ceļa apstākļiem ir būtiska ietekme daudzos ceļu satiksmes negadījumos, kas sevišķi ietekmē maz pieredzējušus velosipēdistus.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 10. indikatoru "Aktīvās mobilitātes iespējas" un 13. indikatoru "Aktīvo satiksmes veidu drošība". Minētie SUMI attiecas netieši uz sabiedrisko transportu.

5.3.6.4 PILSĒTU IELU INFRASTRUKTŪRA

24. pasākums. Autostāvvietu infrastruktūras nodrošināšana pilsētu komerciālajās zonās

- **Mērķis:**

  Attīstīt autostāvvietas ar mērķi primāri uzlabot satiksmes organizāciju pilsētās. Nereti autostāvvietas tiek attīstītas ar mērķi nodrošināt pēc iespējas ērtāku piekļuvi privātajam autotransportam. Autostāvvietu attīstībai jābūt tirgus pieprasījumam un vienlaikus izstrādātai stimulu sistēmai to mērķtiecīgai attīstībai.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 16. indikatoru "Precīzi saplānots ceļā pavadītais laiks", ņemot vērā, ka sastrēgumi rodas pīķa stundās un ka brauciena laiku var samazināt, ja uz ceļa ir mazāk transportlīdzekļu.

25. pasākums: Pilsētu ietvju pieejamības un ērtības uzlabošana.

- **Mērķis:**

  Uzlabot ietvju pieejamību un ērtību, lai nodrošinātu, ka tās ir drošas, viegli lietojamas un piemērotas visu vecumu un spēju cilvēkiem.

- **Uzdevums:**

  Veikt visaptverošu esošo ietvju apzināšanu, lai noteiktu jomas, kurās nepieciešami uzlabojumi. Ietekmēt SUMI 10. indikatoru "Aktīvās mobilitātes iespējas" un 13. indikatoru "Aktīvo satiksmes veidu drošība". Minētie SUMI attiecas netieši uz sabiedrisko transportu.

26. pasākums: Pilsētu ietvju uzturēšanas un atjaunošanas nodrošināšana.

- **Mērķis:**

  Nodrošināt ietvju uzturēšanu un atjaunošanu, lai uzlabotu gājējiem pieejamo transporta infrastruktūru.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 10. indikatoru "Aktīvās mobilitātes iespējas" un 13. indikatoru "Aktīvo satiksmes veidu drošība". Minētie SUMI attiecas netieši uz sabiedrisko transportu.

27. pasākums: Regulējamu gājēju pāreju izveide visos galvenajos pilsētu centra krustojumos (kur tas šobrīd netiek nodrošināts).

- **Mērķis:**

  Izvērtēt visus RMA pilsētu centru krustojumus, lai nodrošinātu atbilstošas gājēju pārejas un luksoforus.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 10. indikatoru "Aktīvās mobilitātes iespējas" un 13. indikatoru "Aktīvo satiksmes veidu drošība". Minētie SUMI attiecas netieši uz sabiedrisko transportu.

28. pasākums: Ieguldījumi transporta infrastruktūrā, kas ļauj ieviest jaunas mobilitātes tehnoloģijas.

- **Mērķis:**

  Vecināt investīcijas transporta infrastruktūrā, kas ļauj samazināt brauciena laiku, sastrēgumus un nodrošināt pasažieriem ērtas pārvietošanās iespējas. Inovācijām ir būtiska loma transporta sistēmu attīstībā, lai apmierinātu sabiedrības mainīgās vajadzības, tāpēc ir lietderīgi veikt ieguldījumus ilgtspējīgu mobilitātes risinājumu ieviešanā.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 6. indikatoru "Plaši pieejami mobilitātes pakalpojumi" un 11. indikatoru "Multimodālā integrācija starp dažādiem transporta veidiem".

5.3.6.5 IELU INFRASTRUKTŪRA RĪGAS VALSTSPILSĒTĀ

29. pasākums: Sabiedriskā transporta joslu un luksoforu signālu priekšrocību izveide Rīgas valstspilsētā.

- **Mērķis:**

  Veicināt sabiedriskā transporta pievilcību Rīgas valstspilsētā, pilnveidojot sabiedriskā transporta infrastruktūru un uzlabojot satiksmes organizāciju. Sabiedriskā transporta brauciena ātrums un uzticamība ir noteicošie faktori iedzīvotāju vēlmei izmantot sabiedrisko transportu. Brauciena laiku var samazināt, izveidojot sabiedriskā transporta joslas un/vai luksofora priekšrocības sabiedriskajam transportam (skatīt 5-4. attēlu). Lai ieviestu papildu sabiedriskā transporta joslas, būtiski netraucējot pārējo transportlīdzekļu plūsmu, uz brauktuves nepieciešams pietiekami daudz brīvas vietas. Joslu plānošanai un izveidei ir vajadzīgs ievērojams laiks. Satiksmes kontrolei var būt nepieciešama uzraudzība un kameru uzstādīšana sabiedriskajā transportā, lai fiksētu joslu ierobežojumu pārkāpējus.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 16. indikatoru "Precīzi saplānots ceļā pavadītais laiks".

5-4. ATTĒLS. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA JOSLA UN SARKANĀS GAISMAS KAMERA

Avots: Civitas, RNZ New Zealand Transport

30. pasākums: Ielu brauktuves izmantošanas nodrošināšana visiem lietotājiem neatkarīgi no mobilitātes veida Rīgas valstspilsētā.

- **Mērķis:**

Nodrošināt ielu un ceļu pieejamību visiem lietotājiem neatkarīgi no tā, vai tie ir gājēji, velosipēdisti, sabiedriskā transporta pasažieri vai citi satiksmes dalībnieki. Rīgas valstspilsētas centra ielām ir jābūt drošām un pieejamām visiem transporta veidiem.

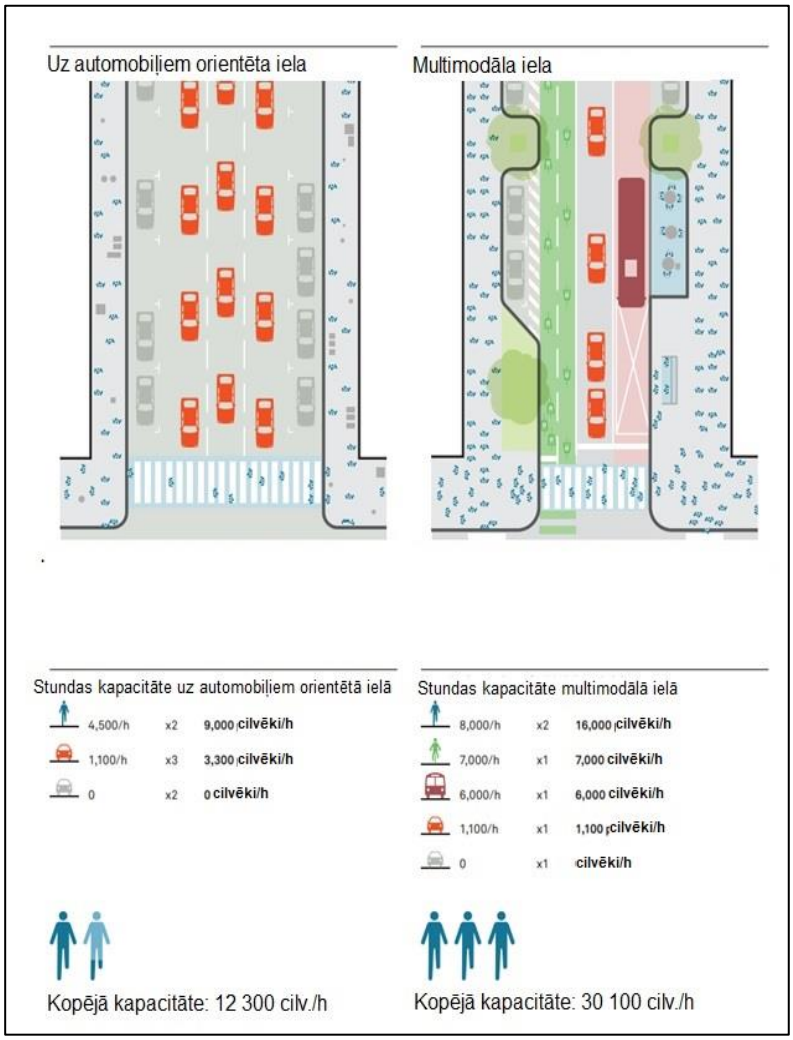
Ielu izmantošana ir jāorganizē tā, lai veicinātu saimniecisko darbību, kā arī nodrošinātu iespējas pietiekamai pasažieru un preču pārvadāšanai. Pieaugot satiksmei pilsētās, palielinās arī ielas telpas vienlīdzīgas izmantošanas nozīme. Gājējiem, velosipēdistiem, tramvajiem, trolejbusiem un autobusiem ir jāpiešķir tāda pati vieta kā privātajiem automobiļiem.

- **Uzdevums:**

Ietekmēt SUMI 16. indikatoru "Precīzi saplānots ceļā pavadītais laiks".

5-5. attēlā ir redzama shēma no NACTO (Pilsētu transporta institūciju nacionālās asociācijas) globālās ielu projektēšanas rokasgrāmatas, kas ilustrē uz automobiļiem orientētas ielas potenciālo kapacitāti salīdzinājumā ar multimodālas satiksmes ielu.

5-5. attēlā pa kreisi lielākā daļa ielas platības ir atvēlēta privātajiem automobiļiem – gan braukšanai, gan stāvēšanai. Uz ietvēm izvietoti inženierkomunikāciju turētāji, luksofori un citi objekti (ceļazīmes, atkritumu tvertnes, utt.), kas samazina izmantojamo platumu līdz mazāk nekā 3 m, līdz ar to, samazinot arī ielas caurlaides spēju.



5-5. ATTĒLS. UZ AUTOMOBIĻIEM ORIENTĒTAS UN MULTIMODĀLAS IELAS CAURLAIDES SPĒJA

Avots: NACTO Global Street Design Guide

5-5. attēlā pa labi redzama multimodāla iela, kuras caurlaides spēja ir palielināta, sabalansējot dažādu transporta veidu izmantotājiem atvēlēto ielas platību. Platības pārdale ļauj ierīkot arī dažādas ar mobilitāti nesaistītas zonas, piemēram, soliņus, transporta pieturvietas, kokus, zaļās zonas un citas. Attēlā redzamo caurlaides spēju nodrošina 3 m plata braucamā josla, ko maksimālās satiksmes laikā izmanto atšķirīgā režīmā.

5.3.7 PAPILDU PAKALPOJUMI

Šajā sadaļā aprakstīti papildu pasākumi, kas ietekmē visu pārējo pasākumu īstenošanu un nodrošina atbalsta funkcijas citu pasākumu efektīvai īstenošanai. Tie galvenokārt ir balstīti uz zināšanu pārvaldību, bet arī uz funkcijām, kas ietekmē sabiedriskā transporta attīstību, bet nav tieši saistītas ar attīstības vai darbības procesiem.

Reformas īstenošanas uzdevumi:

- Uz Rīgas valstspilsētas pašvaldības transporta modeļa bāzes jāizstrādā multimodāls RMA autotransporta modelis, kā arī uz Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas pētījuma bāzes ir jāizstrādā RMA dzelzceļa transporta modelis;
- Balstoties uz modelēšanas rezultātiem, visi transporta veidi ir jāintegrē vienotā sabiedriskā transporta tīklā, kur reģionālās nozīmes un pilsētu nozīmes sabiedriskais transports ir pakārtots sabiedriskajam dzelzceļa transportam;
- Svarīgs pasākums ir satiksmes datu centra izveide, kas nodrošina satiksmes informācijas uzkrāšanu un analīzi. Šāda centra darbība ļaus reāllaikā pieņemt lēmumus par sabiedriskā transporta pakalpojumu organizāciju un efektivitātes paaugstināšanu;
- Īstenojot visus reformu pasākumus, jāizmanto satiksmes datu centra un satiksmes modelēšanas dati, lai nodrošinātu datos balstītu lēmumu pieņemšanu par sabiedriskā transporta attīstību RMA;
- Datos balstītai lēmumu pieņemšanai ir nepieciešama arī sabiedriskā transporta monitoringa sistēmas izveide, kurai ir jābūt balstītai uz SUMI indikatoriem. Šīs sistēmas izveidi ir ieteicams veikt sadarbībā ar CSP, izstrādājot vienotu metodiku un nosakot nepieciešamo tvērumu (respondentu izlases kopas lielumu) CSP organizētajiem Latvijas iedzīvotāju mobilitātes apsekojumiem;
- Pilsētu satiksmes plānošanas procesā ir efektīvi jākoordinē zemes izmantošana un plānošana, lai veiksmīgi saskaņotu satiksmes plānošanu ar nekustamā īpašuma izmantošanas politiku. Šo aspektu saskaņošana nodrošinās satiksmes sistēmu integrāciju pilsētvidē, veicinot pilsētu ilgtspējīgu attīstību.

Zemāk tekstā ir doti pasākumi, kurus ieteicams īstenot reformas ietvaros.

31. pasākums: Multimodālu autotransporta un dzelzceļa transporta modeļu izstrāde, vienota transporta datu centra (datu noliktavas) un sabiedriskā transporta monitoringa sistēmas izveide.

- **Mērķis:**

  Izveidot transporta plānošanas atbalsta sistēmu, kas nodrošina analītisko servisu vienotajai sabiedriskā transporta iestādei un veicina datos balstītu lēmumu pieņemšanu sabiedriskajā transportā RMA.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt visus sešus SUMI indikatorus.

32. pasākums: Privāto objektu attīstības un darbavietu izvietojuma veicināšana sabiedriskā transporta pieturu tuvumā RMA pilsētās.

- **Mērķis:**

  Veicināt privāto objektu attīstību sabiedriskā transporta pieturu tuvumā. Tādējādi tiek nodrošinātas plašākas modālās iespējas, privātā autotransporta vietā izvēloties citus transporta veidus. Šādas teritorijas tiek dēvētas par "uz tranzītu orientētām", un attiecīgais projektēšanas veids par "uz tranzītu orientētu attīstību" (angļu val. *transit-oriented development jeb TOD*). Papildus iepriekš minētajam privāto attīstītāju projektiem būtu jāizmanto universālais dizains, nodrošinot piekļuvi infrastruktūrai cilvēkiem ar kustību traucējumiem.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 2. indikatoru "Sabiedriskā transporta pieejamība iedzīvotājiem ar kustību traucējumiem" un 6. indikatoru "Plaši pieejami mobilitātes pakalpojumi".

33. pasākums: Autostāvvietu ierobežošana Rīgas valstspilsētas centrā.

- **Mērķis:**

  Samazināt autostāvvietu pieejamību pilsētvidē, ieviešot autostāvvietu ierobežojumus, palielinot autostāvvietu maksu, pārvēršot stāvvietas par publiskām zonām. Ierobežotas stāvvietu izmantošanas iespējas padara braucienu ar privāto automobili neērtāku un dārgāku, tādējādi mudinot cilvēkus izmantot sabiedrisko transportu.

- **Uzdevums:**

  Šis ierobežojošais pasākums tiešā veidā neietekmē SUMI indikatorus, bet, samazinoties privātā autotransporta izmantošanai, paredzams, ka samazināsies privātā autotransporta radītie sastrēgumi un samazināsies brauciena laiks sabiedriskajā transportā.

34. pasākums: Rīgas valstspilsētas zonu bez automobiļiem attīstība.

- **Mērķis:**

  Izveidot noteiktas teritorijas pilsētas centrā kā zonas bez automobiļiem, kur privātā autotransporta iebraukšana ir ierobežota vai aizliegta. Tas palīdzēs samazināt sastrēgumus pilsētas centra ielās. Turklāt nosakot prioritāti gājējiem un velobraucējiem, šī apkārtne kļūs iedzīvotājiem pievilcīgāka kā iepirkšanās, restorānu un izklaides zona. Bez tam, samazinot privāto automobiļu skaitu pilsētas centrā, sagaidāms gaisa un trokšņa piesārņojuma samazinājums.

- **Uzdevums:**

  Šis ierobežojošais pasākums tieša veidā neietekmē SUMI indikatorus, bet, samazinoties privāto automobiļu izmantošanai, paredzams, ka samazināsies privātā autotransporta automobiļu radītie sastrēgumi un samazināsies brauciena laiks sabiedriskajā transportā.

35. pasākums: Maksas par iebraukšanu Rīgas valstspilsētas centrā (sastrēgumu maksa) ieviešana.

- **Mērķis:**

  Ieviest sastrēgumu maksu Rīgas valstspilsētas centrā, lai mudinātu cilvēkus apsvērt citu transporta veidu izmantošanu privātā autotransporta vietā. Tā kā arvien vairāk ES pilsētu cenšas samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas, tiek īstenoti mērķtiecīgi pasākumi automobiļu izmantošanas samazināšanai. Līdz ar videi draudzīgāku transportlīdzekļu attīstību un vienlaikus mērķi samazināt satiksmes sastrēgumus daudzās ES pilsētās ir noteikta vai tiek apsvērta sastrēgumu maksas ieviešana.

  2022. gadā ES pieņēma normatīvos aktus par autoceļu lietošanas nodevām (vinjetēm). Tie pakāpeniski atcels uz laiku balstītas vinjetes par labu uz attālumu balstītām vinjetēm smagajiem kravas transportlīdzekļiem Eiropas transporta tīklā. Ir pieņemti arī ES normatīvie akti par smago kravas transportlīdzekļu maksājumiem atkarībā no to oglekļa dioksīda emisijām. Šīs izmaiņas stāsies spēkā 2030. gadā.

- **Uzdevums:**

  Šis ierobežojošais pasākums ir izstrādāts, lai samazinātu ceļu satiksmes sastrēgumus un uzlabotu sabiedriskā transporta pakalpojumus un braukšanas laika prognozējamību, samazinot privāto automobiļu skaitu uz ielām.

  Pasākuma ieviešanas detalizēts izvērtējums veicams RDPAD izsludinātajā iepirkumā "Rīgas valstspilsētas zemo emisiju zonas izveides un ieviešas plāna izstrāde".

36. pasākums: Darba devēju stimulu veicināšana sabiedriskā transporta izmantošanai.

- **Mērķis:**

  Piesaistīt cilvēkus sabiedriskajam transportam, piedāvājot darba devēja stimulus. Piemēram, uzņēmumam Ramboll ir programma, kurā tas visiem Vācijas uzņēmuma darbiniekiem piedāvā bez maksas Deutsche Bahn dzelzceļa mēneša biļeti, kas maksā 49 EUR (skatīt 5-6. attēlu). Turklāt tiek piedāvāta velosipēdu līzinga programma, lai veicinātu braucienus uz darbu ar velosipēdu. Saņemot darba devēju apmaksātus stimulus sabiedriskā transporta izmantošanai, darbinieki novērtē sabiedrisko transportu kā ilgtspējīgu pārvietošanās veidu.

5-6. ATTĒLS. DZELZCEĻA BIĻETE DEUTSCHLANDTICKET

Avots: Deutsche Bahn AG/ Dominic Dupont

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 1. indikatoru "Plašāka sabiedriskā transporta pieejamība mazturīgākajai sabiedrības daļai".

37. pasākums: Pilsētu ielu izmantošanas veicināšana ar mobilitāti nesaistītām aktivitātēm.

- **Mērķis:**

  Nav tieši saistīts ar sabiedrisko transportu, bet mērķis ir veicināt bijušās transporta infrastruktūras izmantošanu kā daļu no pilsētvides.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 14. indikatoru "Publiskās telpas kvalitāte", pieņemot, ka vietu, kas kādreiz tika izmantota mobilitātei, var izmantot pilsētas aktivitātēm, piemēram, ielu gadatirgiem un citām sabiedriskām aktivitātēm. Minētais SUMI attiecas netieši uz sabiedrisko transportu.

38. pasākums: Informācijas un publicitātes pasākumu īstenošana sabiedriskā transporta popularizēšanai.

- **Mērķis:**

  Veidot izpratni par sabiedriskā transporta pakalpojumu pievilcīgumu un lietderīgumu sabiedrībai, izstrādājot mārketinga stratēģiju, izveidojot vienotu zīmolu un īstenojot sabiedrības informēšanas pasākumus. Pašlaik Eiropā novērojama tendence, ka jaunā paaudze mazāk interesējas par autovadītāja apliecības iegūšanu un ikdienā vairāk izmanto mikromobilitātes rīkus, piemēram, skrejriteņus un e-velosipēdus.

- **Uzdevums:**

  Ietekmēt SUMI 12. indikatoru "Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana".

  Piemēram, lai pievērstu uzmanību Playstation 5 tirdzniecības uzsākšanai, Sony UK Londonas Oxford Circus metro stacijā veica vizuāli ļoti iespaidīgu 48 stundu garu reklāmas kampaņu (skatīt 5-7. attēlu).

5-7. ATTĒLS. SONY PLAYSTATION REKLĀMAS KAMPAŅA LONDONAS OXFORD CIRCUS METRO STACIJĀ
Avots: Sony UK

5.3.8 SECINĀJUMI

- Pētījuma Autoru ieskatā prioritārie pasākumi ir saistīti ar institucionālo un finanšu reformu, izveidojot vienotu sabiedriskā transporta iestādi, kā arī nodrošinot šīs iestādes darbības nodrošināšanai nepieciešamos papildu pakalpojumus (multimodālu autotransporta un dzelzceļa transporta modeļu izstrādi un vienota transporta datu centra (datu noliktavas) izveidi). Šis analītiskais serviss ir nepieciešams, lai nodrošinātu profesionālu sabiedriskā transporta plānošanu un datos balstītu lēmumu pieņemšanu;
- Nākamie pasākumi ir saistīti ar vienotās tarifu un biļešu sistēmas ieviešanu, kā arī integrētā regulārā intervāla grafika izstrādi, balstoties uz sabiedriskā dzelzceļa transporta māsterplānu un nepieciešamās infrastruktūras izveidi (mobilitātes punkti pie dzelzceļa stacijām/pieturas punktiem);
- Lai veicinātu dzelzceļa kā sabiedriskā transporta mugurkaula attīstību, ir jāturpina ieguldījumi dzelzceļa infrastruktūrā un ritošajā sastāvā, vienlaikus integrējot regulārās nozīmes autobusu maršrutu tīklu ar dzelzceļa tīklu;
- Vienlaikus ar Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta reformu (satiksmi veicinošie pasākumi) ir jāīsteno satiksmi ierobežojošie pasākumi (zemo emisiju zonas, iebraukšanas maksa), kas samazina ienākošā privātā autotransporta skaitu Rīgas valstspilsētā;
- Lai arī šis pasākums nav iekļauts Rīcības plānā, atbilstoši Eiropas Zaļajam kursam laika posmā līdz 2030. gadam Latvijai ir jāizstrādā Rīgas metropoles areāla pilsētas mobilitātes plāns (ietver vairākas transporta apakšnozares, ne tikai sabiedrisko transportu);
- Sabiedriskā transporta pakalpojumu reforma ir jāīsteno kopā ar informācijas un publicitātes pasākumiem, attīstot vienotu sabiedriskā transporta pakalpojumu zīmolu un nodrošinot uz klientu orientētu (piemēram piepilsētas un reģionālie vilcienu pakalpojumi, nevis pārvadājumi elektrificētajā un neelektrificētajā dzelzceļa tīklā) mārketingu.

6. CEĻA KARTE

Zemāk pievienotajā ceļa kartē pasākumi ir noteikti prioritāšu secībā atbilstoši to nozīmīgumam, nevis konkrētam pasākumu īstenošanas grafikam. Atkarībā no finansējuma pieejamības pasākumus ir iespējams īstenot arī ātrākā laika periodā.

Līdz 2030.g. – turpmāko pasākumu sākotnējā attīstība

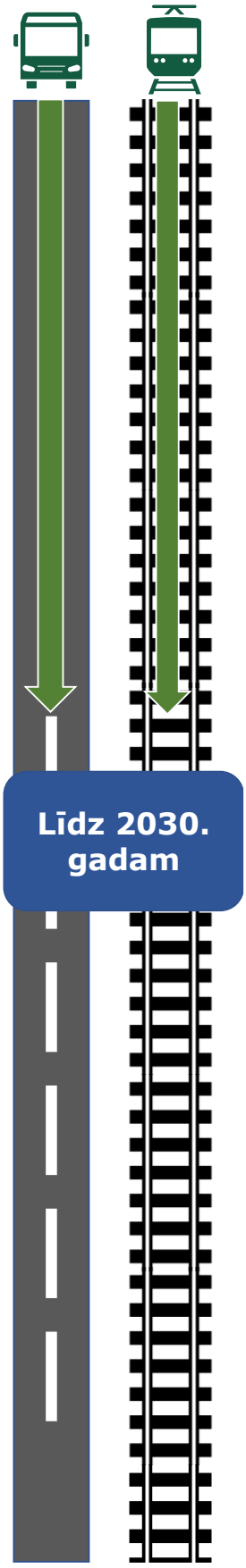
Sabiedriskā transporta sistēmas attīstība, balstoties uz īstenotajiem pamata pasākumiem līdz 2026.g.

Dzelzceļa tīkla un pakalpojumu reforma

- Dzelzceļa kā sabiedriskā transporta sistēmas mugurkaula izveide
  - Rail Baltica īstenošana
  - 1 520 mm un Rail Baltica dzelzceļa tīkla savienojamības nodrošināšana
  - Jaunu dzelzceļa staciju/pieturas punktu izveide
- Dzelzceļa ritošā sastāva modernizācijas turpināšana
  - EMU iegāde
  - BEMU iegāde

Autobusu tīkla un pakalpojumu reforma

- Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu savienojumu izveidošana ar dzelzceļa stacijām
- Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana
- Reģionālo starppilsētu nozīmes autobusu maršrutu tīkla optimizācija
- Reģionālo vietējās nozīmes autobusu maršrutu integrācija Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīklā
- Pakalpojuma "transports pēc pieprasījuma" ieviešana



Līdz 2030.g.– turpmāko pasākumu sākotnējā attīstība

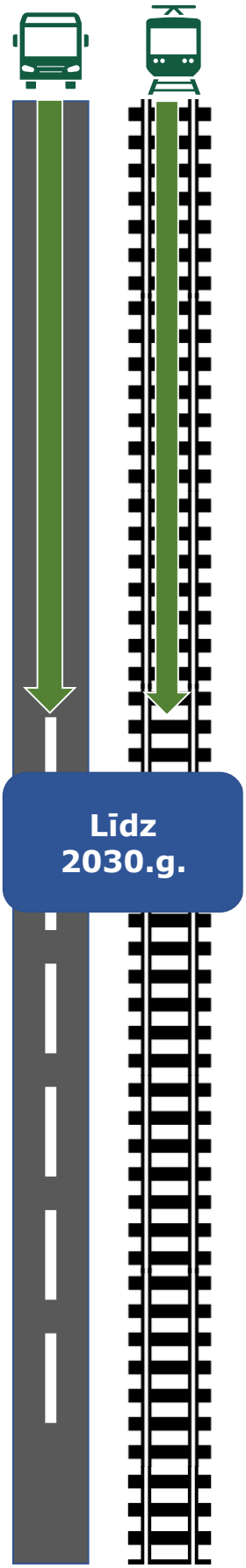
Sabiedriskā transporta sistēmas attīstība, balstoties uz īstenotajiem pamata pasākumiem līdz 2026.g.

Intermodalitātes veicināšana

- 1 520 mm un 1 435 mm (Rail Baltica) dzelzceļa tīkla savienojamības nodrošināšana
- Mobilitātes punktu izveide
- Autotransporta pievedceļu un reģionālās nozīmes autobusu transporta savienojamības nodrošināšana ar Rail Baltica dzelzceļa stacijām

Infrastruktūras pilnveide

- 1 520 mm dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana
- Pilsētu sabiedriskā transporta infrastruktūras uzlabošana
- Velotransporta infrastruktūras uzlabošana
- Pilsētu ielu infrastruktūras uzlabošana

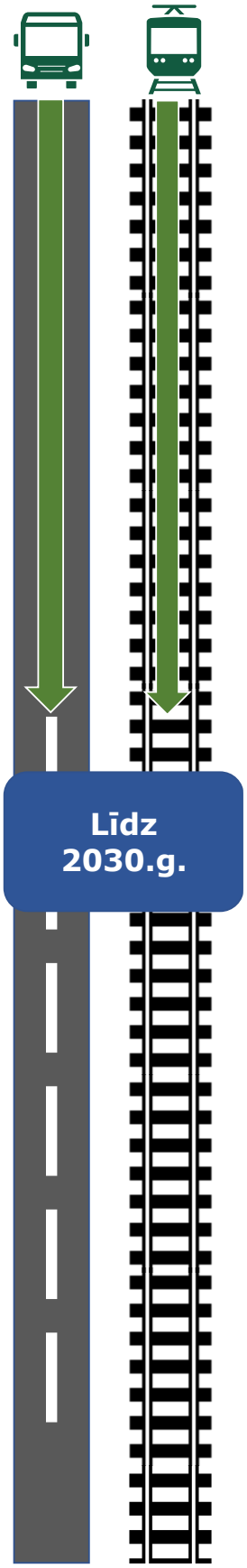


Līdz 2030.g.– sākotnējo pasākumu turpmāka attīstība

Sabiedriskā transporta sistēmas attīstība, balstoties uz īstenotajiem pamata pasākumiem līdz 2026.g.

Papildu pasākumi

- Multimodālu autotransporta un dzelzceļa transporta modeļu izstrāde
- Transporta datu centra (datu noliktavas) izveide
- Sabiedriskā transporta monitoringa sistēmas izveide
- Informācijas un publicitātes pasākumu īstenošana



Līdz 2040.g. – turpmāko pasākumu ilgtermiņa attīstība

Sabiedriskā transporta sistēmas attīstības turpināšana, ņemot vērā ilgtermiņa vīziju un mērķus, un pārskatot iepriekšējās darbības rezultātus

Dzelzceļa tīkla un pakalpojumu reforma

- Jaunu dzelzceļa staciju/pieturas punktu izveide

Intermodalitātes veicināšana

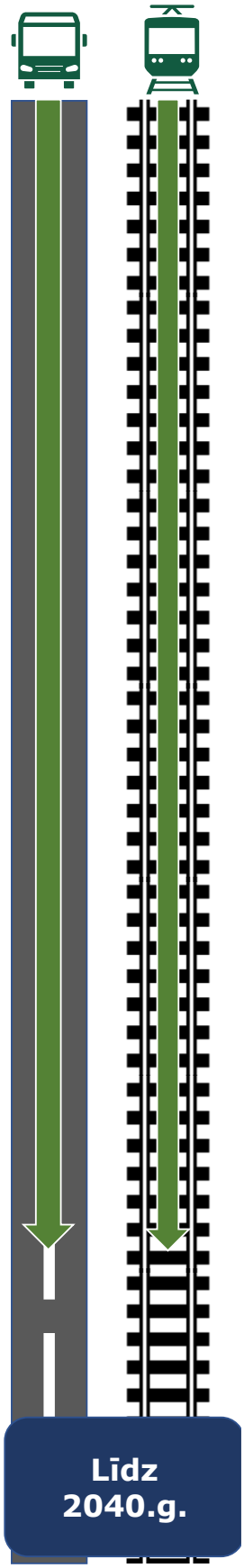
- Mobilitātes punktu izveide

Infrastruktūras pilnveide

- 1 520 mm dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana
- Pilsētu sabiedriskā transporta infrastruktūras uzlabošana
- Velotransporta infrastruktūras uzlabošana
- Pilsētu ielu infrastruktūras uzlabošana

Papildu pasākumi

- Multimodālu autotransporta un dzelzceļa transporta modeļu izstrāde
- Transporta datu centra (datu noliktavas) izveide
- Sabiedriskā transporta monitoringa sistēmas izveide
- Informācijas un publicitātes pasākumu īstenošana



6.1 REFORMU IEVIEŠANAS GRAFIKS

KĀRTAS	Līdz 2026					Līdz 2030					Līdz 2040			
GADS	23	24	25	26		27	28	29	30		32	34	36	40
1. INSTITUCIONĀLĀ UN FINANŠU REFORMA					Mobilitātes plāna aktualizācija					Mobilitātes plāna aktualizācija				
▪ VIENOTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA IESTĀDES IZVEIDE														
▪ FINANŠU REFORMAS ĪSTENOŠANA														
2. TARIFU UN BIĻEŠU SISTĒMAS REFORMA														
▪ VIENOTAS BIĻEŠU UN TARIFU SISTĒMAS IEVIEŠANA														
3. DZELZCEĻA TĪKLA UN PAKALPOJUMU REFORMA														
▪ DZELZCEĻA KĀ SABIEDRISKĀ TRANSPORTA SISTĒMAS MUGURKAULA IZVEIDE														
• INTEGRĒTA REGULĀRĀ INTERVĀLA GRAFIKA IZVEIDE														
• RAIL BALTICA PROJEKTA ĪSTENOŠANA														
• JAUNU DZELZCEĻA STACIJU/PIETURAS PUNKTU IZVEIDE														
▪ DZELZCEĻA RITOŠĀ SASTĀVA MODERNIZĀCIJA														
• EMU IEGĀDE														
• BEMU IEGĀDE														
4. AUTOBUSU TĪKLA UN PAKALPOJUMU REFORMA														
▪ RĪGAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA MARŠRUTU SAVIENOJUMU IZVEIDOŠANA AR DZELZCEĻA STACIJĀM														
▪ SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMU KVALITĀTES PAAUGSTINĀŠANA														
▪ REĢIONĀLO STARPPILSĒTU NOZĪMES AUTOBUSU MARŠRUTU TĪKLA OPTIMIZĀCIJA														
▪ REĢIONĀLO VIETĒJĀS NOZĪMES AUTOBUSU MARŠRUTU INTEGRĀCIJA RĪGAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA TĪKLĀ														
▪ PAKALPOJUMA “TRANSPORTS PĒC PIEPRASĪJUMA” IEVIEŠANA														
5. INTERMODALITĀTES VEICINĀŠANA														

KĀRTAS	Līdz 2026				Līdz 2030				Līdz 2040			
GADS	23	24	25	26	27	28	29	30	32	34	36	40
▪ 1 520 MM UN 1 435 MM (RAIL BALTICA) DZELZCEĻA TĪKLA SAVIENOJAMĪBAS NODROŠINĀŠANA												
▪ MOBILITĀTES PUNKTU IZVEIDE												
▪ AUTOTRANSPORTA PIEVEDCEĻU UN REĢIONĀLĀS NOZĪMES AUTOBUSU TRANSPORTA SAVIENOJAMĪBAS NODROŠINĀŠANA AR RAIL BALTICA DZELZCEĻA STACIJĀM												
6. INFRASTRUKTŪRAS PILNVEIDE												
▪ 1 520 MM DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS UZLABOŠANA												
▪ PILSĒTU SABIEDRISKĀ TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS UZLABOŠANA												
▪ VELOTRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS UZLABOŠANA												
▪ PILSĒTU IELU INFRASTRUKTŪRAS UZLABOŠANA												
7. PAPILDU PASĀKUMI												
▪ MULTIMODĀLU TRANSPORTA MODEĻU IZSTRĀDE												
▪ TRANSPORTA DATU CENTRA (DATU NOLIKTAVAS) IZVEIDE												
▪ SABIEDRISKĀ TRANSPORTA MONITORINGA SISTĒMAS IZVEIDE												
▪ INFORMĀCIJAS UN PUBLICITĀTES PASĀKUMU ĪSTENOŠANA												

6.2 PĀRMAIŅU IEVIEŠANA

Tādu pārmaiņu ieviešana kā pāreja uz integrētu mobilitātes sistēmu un vienotu biļešu sistēmu ir izaicinājums. Šādos gadījumos tiek izmantotas īpašas metodes. 1995. gadā Hārvardas Universitātes profesors Džons Koters (*John Kotter*) izstrādāja astoņu soļu procesu, kas raksturo pārmaiņu ieviešanu organizācijās. Šī astoņu soļu metode tiek izmantota arī transporta nozares pārmaiņu vadībā, un to var izmantot SM sadarbībā ar citām iesaistītajām pusēm.

6-1. attēlā parādīti astoņi pārmaiņu vadības soļi.

6-1. ATTĒLS. ASTOŅI PĀRMAIŅU VADĪBAS SOĻI

Avots: Pētījuma Autori, balstoties uz Džona Kotera darbu "Leading Change"

1. solis: Radīt steidzamības sajūtu

Pirmais solis ir radīt steidzamības sajūtu ar iniciatīvu – nākamajiem soļiem integrēta sabiedriskā transporta plāna izstrādei. ES ir noteikusi skaidrus mērķus siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai, tai skaitā samazināt ar transportu saistītās emisijas. Turklāt pašlaik notiek Rail Baltica projekta realizācija, kas veicinās tautsaimniecības attīstību RMA. Šīs iniciatīvas ir jāīsteno uzreiz, sūtot signālus, ka integrētā transporta tīkla un vienotās biļešu sistēmas attīstība ir steidzami risināmi uzdevumi. Ir svarīgi informēt pašvaldības, ka pašreizējais finansēšanas modelis nav ilgtspējīgs un, ņemot vērā ES emisiju mērķus un Rail Baltica projektu, nepieciešamas izmaiņas pašreizējā transporta tīklā. Pirmais solis ir vienoties ar pašvaldībām un citām iesaistītajām pusēm par kopīgu attīstības vīziju.

2. solis: Izveidot starpresoru darba grupu

Šajā gadījumā ar "darba grupu" ir domāta starpresoru institūcija, kas ir atbildīga par sabiedriskā transporta sistēmas reformu. Tā var būt, piemēram, RMA sabiedriskā transporta plānošanas koordinācijas vadības darba grupa. Darba grupa var palīdzēt virzīt pārmaiņas, izstrādājot attīstības stratēģiju un īstenojot konkrētas iniciatīvas. Darba grupas mērķis ir veicināt efektīvu saziņu starp valsts un pašvaldību institūcijām un visām ieinteresētajām pusēm, tai skaitā nodrošināt viedokļu saskaņošanu starp visiem darba grupas dalībniekiem un citām iesaistītajām pusēm.

3. solis: Definēt darba grupas vīziju un stratēģiju pārmaiņu ieviešanai

Darba grupai būtu jāizstrādā sabiedriskā transporta attīstības vīzija. Lai formulētu jauno vīziju, šajā solī jāņem vērā iepriekšējos un esošajos transporta un mobilitātes plānos/pētījumos formulētās vīzijas, vienlaikus atrodot kompromisu starp valsts un pašvaldību interesēm.

4. solis: Komunicēt vīziju

Vīzija skaidri nosaka virzienu, kurā doties. Darba grupai ir jākomunicē vīzija iesaistītajām pusēm un jābūt SUMP un/vai pārmaiņu iniciatīvai nepieciešamo pārveides centienu virzītājai. Šis solis uzsāk pāreju no valsts līmeņa uz pašvaldību līmeni. Darba grupai ir jāizmanto visas iespējas informēt par vīziju, lai tā sasniegtu iespējami plašāku iesaistīto pušu loku.

5. solis: Ļaut ieinteresētajām pusēm (tai skaitā pašvaldībām) paplašināt darbību, novēršot šķēršļus

Piektais solis ir dot iespēju iesaistītajām pusēm rīkoties atbilstoši vīzijai, novēršot šķēršļus, nodrošinot resursus un piedāvājot organizatorisko atbalstu. Pirmā darbība šajā solī būtu identificēt šķēršļus, kas kavē pārmaiņu īstenošanu. Šajā gadījumā šķērslis varētu būt nevēlēšanās veikt izmaiņas esošās sabiedriskā transporta sistēmas organizācijā, kas varētu novest pie atsevišķu pašvaldību finansējuma pieauguma. Pēc tam ir jāseko atklātam dialogam par šķēršļiem atklātas komunikācijas nodrošināšanai. Tas palīdz veidot uzticību un nodrošina, ka kļūst zināmas pārmaiņas kavējošās problēmas.

Nākamais solis būtu nodrošināt ieinteresētajām pusēm pilnvaras, piemēram, lēmumu pieņemšanas tiesības par nepieciešamajām darbībām, nodrošināt nepieciešamo apmācību vai piešķirt budžetu pārmaiņu iniciatīvu atbalstīšanai. Ir svarīgi apzināties, ka var rasties pretestība, kas ir dabiski jebkurā organizācijā. Šajā gadījumā jārīkojas proaktīvi, lai pārvarētu pretestību. Pretestības iemeslu izpratne var palīdzēt izveidot konstruktīvu dialogu domstarpību atrisināšanai, lai pārmaiņu pretinieki kļūtu par to atbalstītājiem. Šis solis ir ļoti svarīgs, lai saglabātu virzību vīzijas sasniegšanai un veiksmīgi īstenotu nepieciešamās pārmaiņas.

6. solis: Radīt ātras uzvaras (panākumus)

Sestais solis ir radīt redzamus, jēgpilnus rezultātus. Ātri panākumi palīdz turpināt pārmaiņu procesu un radīt motivāciju pārmaiņu centieniem.

7. solis: Nostiprināt pārmaiņas

Transporta politikas lēmumi pašvaldību līmenī ir galvenais faktors, kas veido sabiedriskā transporta nākotni un kopējos dzīves apstākļus RMA. Ir svarīgi turpināt un nostiprināt darba grupas panākto progresu, informējot iesaistītās puses un sabiedrību kopumā par pārmaiņu nozīmi.

8. solis: Nostiprināt jauno praksi integrētā mobilitātes kultūrā

Pēdējais solis ir nodrošināt, ka pārmaiņas tiek iekļautas organizatoriskajā kultūrā, tādējādi padarot tās par dabisku plānošanas sastāvdaļu. Pārmaiņu institucionalizēšana, saskaņojot sistēmas, procesus un struktūras ar jauno darbības veidu un praksi, ir jāīsteno SM un pašvaldībām. Ir jāinformē par pārmaiņu nozīmīgumu organizācijas kultūrā, kā arī jāveicina un jāstimulē darbības, kas atbalsta novatoriskas pieejas.

7. FINANŠU UN SOCIĀLEKONOMISKĀS IETEKMES IZVĒRTĒJUMS

7.1 PAMATA PIEŅĒMUMI

Šajā Pētījuma sadaļā ir dots sabiedriskā transporta sistēmas reformas finanšu un sociālekonomiskās ietekmes izvērtējums scenārijam, ko var raksturot kā "reālo scenāriju" jeb "sabiedriskā transporta sistēmas uzlabošanu, ņemot vērā finansiālos ierobežojumus". Šis scenārijs ietver dzelzceļu kā mugurkaulu, iekļaujot ieteicamās dzelzceļa pakalpojumu un infrastruktūras uzlabošanas aktivitātes 1. kārtā līdz 2030. gadam (skatīt 4.5. sadaļu "Dzelzceļa tīkls un dzelzceļa transporta pakalpojumu reforma"). "Minimālā scenārija" pamats ir sabiedriskā dzelzceļa transporta pakalpojumu piedāvājuma palielināšana 1 520 mm dzelzceļa tīklā un integrētā regulārā intervāla grafika nodrošināšana ar papildu EMU, sākot no 2024. gada, kā arī papildu ritošo sastāvu no 2028. gada (aprēķinos ir izmantots pieņēmums par BEMU ritošā sastāva iegādi).

Ņemot vērā, ka aprēķinu periods ir laika posms līdz 2030. gadam, izvērtējums neietver Rail Baltica sabiedriskā dzelzceļa transporta pakalpojumu nodrošināšanu. Atbilstoši Pētījuma izstrādes laikā pieejamajai informācijai Rail Baltica ekspluatācijas uzsākšanas ir plānota pēc 2030. gada. Latvijas reģionālās nozīmes dzelzceļa pārvadājumu tīklā Rail Baltica nodrošinās papildu 4,5 – 5,5 vilcienu km gadā.

Ir būtiski minēt, ka pilnvērtīgu sabiedriskā transporta sistēmas izmaiņu finanšu un sociālekonomiskās ietekmes novērtējumu ir iespējams veikt tikai ar multimodāla transporta modeļa palīdzību, kas aptver visu RMA (skatīt 4.9.1. sadaļu "Reģionālā transporta modeļa nepieciešamība"). Līdz ar to, šajā sadaļā ir dots minēto ietekmju orientējošs novērtējums.

Otrs būtisks aspekts ir plānotā vienotās tarifu un biļešu sistēmas ieviešana RMA. Arī šis sistēmas ieviešanas ietekmes novērtēšanai ir nepieciešams transporta modelis. Atbilstoši Ramboll Deutschland ekspertu vērtējumam, kas ir balstīts uz starptautiskajiem labās prakses piemēriem, vienotās tarifu un biļešu sistēmas ieviešana varētu palielināt kopējo sabiedriskā transporta pasažieru skaitu RMA līdz 2% pirmajā gadā pēc šīs sistēmas ieviešanas (attiecīgi samazinoties līdz 1,5% un 1% turpmākajos divos gados). Šis iespējamais efekts nav ņemts vērā zemāk dotajos pasažieru skaita prognožu aprēķinos.

Sabiedriskā transporta reformas ieviešana ir iespējama tikai ilgtspējīgā makroekonomiskajā vidē. Šajā Pētījumā netiek ņemta vērā nepārvaramas varas apstākļu ietekme (pandēmijas, ģeopolitiski konflikti u.c.), kas negatīvi ietekmētu sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījumu un piedāvājumu.

Pētījumā izmantotie makroekonomiskie indikatori un to skaitliskās vērtības ir dotas 7-1. tabulā.

7–1. TABULA. MAKROEKONOMISKIE PIEŅĒMUMI UN TO SKAITLISKĀS VĒRTĪBAS LĪDZ 2030. GADAM

Mainīgais	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
IKP izmaiņas uz vienu iedzīvotāju salīdzināmajās cenās	3,10%	4,10%	4,10%	2,60%	2,60%	2,60%	2,60%
IKP deflators	9,90%	2,90%	3,20%	2,80%	2,00%	2,00%	2,00%

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot Finanšu ministrijas Makroekonomisko pieņēmumu un prognožu skaitliskās vērtības (2023. gada 4. jūlijs)

IKP izmaiņas uz vienu iedzīvotāju ļauj ņemt vērā gan Latvijas iedzīvotāju skaita izmaiņas (samazinājumu), gan arī ienākumu līmeņa izmaiņas. Šis indikators ir izmantots pasažieru skaita pieauguma tempa prognozēšanai. IKP deflators ir inflācijas mērs, kas ir izmantots sabiedriskā transporta pakalpojumu izmaksu (nobraukuma-km) indeksēšanai.

7.2 REĢIONĀLĀS NOZĪMES PĀRVADĀJUMI PA DZELZCEĻU

7-2. tabulā ir doti galvenie pieņēmumi pa ritošā sastāva skaitu, kā arī vilcienu pāru skaitu sadalījumā pa dzelzceļa līnijām. Pieejamais ritošā sastāva skaits nosaka dzelzceļa caurlaides spējas ierobežojumus. Līdz ar to, 7-2. tabulā dotais vilcienu pāru skaits ir mazāks nekā minēts 1. kārtas ietvaros līdz 2030. gadam (skatīt 4-7. tabulu "Priekšlikums kustības intervālam 1 520 mm piepilsētas dzelzceļa tīklā").

7–2. TABULA. APRĒĶINOS IZMANTOTIE PIEŅĒMUMI PAR VILCIENU KUSTĪBAS GRAFIKU

Dzelzceļa līnija		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ritošā sastāva skaits līnijā								
EMU		30	30	30	30	30	30	30
DMU		20	20	20	20	20	20	20
BEMU		0	0	0	0	7	7	7
Vilcienu pāri								
Tukums 2 – Rīga (CT1)	Dubulti - Rīga	22	22	22	22	22	22	22
	Sloka - Rīga	10,5	10,5	10,5	10,5	10,5	10,5	10,5
	Tukums 2 - Rīga	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5
Jelgava – Rīga (CT2)	Jelgava - Rīga	44	44	44	44	44	44	44
Skulte – Rīga (CT1)	Carnikava - Rīga	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5
	Saulkrasti - Rīga	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5
	Skulte - Rīga	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5
Aizkraukle – Rīga (CT2)	Ogre – Rīga	21	21	21	21	21	21	21
	Lielvārde - Rīga	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5
	Aizkraukle - Rīga	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5
Bolderāja – Sigulda (CT12)	Bolderāja – Rīga (BEMU)	0	0	0	19	19	19	19
	Jugla - Rīga (BEMU)	0	0	0	19	19	19	19
	Sigulda - Rīga	8	8	8	27 (8+19)	27 (8+19)	27 (8+19)	27 (8+19)
Lugaži – Sigulda - Rīga (RE20)	Valmiera - Rīga	6	6	6	6	6	6	6
	Lugaži - Valga	2	2	2	2	2	2	2
Liepāja – Rīga (RE20)	Liepāja - Rīga	2	2	2	2	2	2	2
Krustpils - Rīga (RE20)	Krustpils – Rīga	2	2	2	2	2	2	2
Daugavpils -Rīga (RE20)	Daugavpils - Rīga	4	4	4	4	4	4	4
Indra – Krāslava – Rīga (RE20)	Indra- Krāslava - Rīga	1	1	1	1	1	1	1
Zilupe – Rēzekne – Rīga (RE20)	Zilupe – Rēzekne - Indra	2	2	2	2	2	2	2
Gulbene – Madona – Rīga (RE70)	Gulbene – Madona - Rīga	2	2	2	2	2	2	2

Avots: Pētījuma Autori, izmantojot Rīgas dzelzceļa mezgla optimizācijas pētījumu un informāciju no PV

7-3. tabulā ir doti galvenie pieņēmumi par pārmaiņām reģionālas nozīmes dzelzceļa pārvadājumu tīklā.

7–3. TABULA. GALVENIE PIEŅĒMUMI REĢIONĀLĀS NOZĪMES DZELZCEĻA TRANSPORTA IZMAIŅU IETEKMES NOVĒRTĒJUMAM

Mainīgais	Pieņēmumi
Sabiedriskā transporta tīkla lielums	Viss reģionālās nozīmes dzelzceļa tīkls (ne tikai RMA), izņemot nākotnē paredzēto dzelzceļa līniju Rīga-Ventspils.
Pasažieri	Pasažieru skaits ir aprēķināts, balstoties uz vilcienu pāru skaitu katrā līnijā, kopējo pieejamo sēdvietu skaitu un ritošā sastāva vidējo piepildījumu katrai dzelzceļa līnijai. Ritošā sastāva noslogojums ir indeksēts atbilstoši IKP izmaiņu uz vienu iedzīvotāju pieauguma tempam, to reizinot ar elastības koeficientu 0,7 (transporta pieprasījuma elastīgums pret IKP pieaugumu). Piemērs 2028. gadam (skatīt 7-1. tabulu): 0,026 * 0,7= 0,018.
Ieņēmumi	Ietver ieņēmumus no biļešu tirdzniecības, bet neietver citus PV saimnieciskās darbības ieņēmumus.

Mainīgais	Pieņēmumi
Tarifi	Ir iekļauts tarifu pieaugums par 20% 2024. gadā (attiecīgi palielināti ieņēmumi par pasažieru km) ar mērķi sasniegt 50% biļešu ieņēmumu segumu pār kompensējamām izmaksām. Ņemot vērā, ka reģionālās nozīmes dzelzceļa pārvadājumos tarifi nav paaugstināti kopš 2016. gada, šāds tarifu pieaugums ir saprātīgs attiecībā pret iedzīvotāju labklājības pieaugumu minētajā laika periodā. Pētījuma Autoru ieskatā pasažieru skaita samazinājumam (ja tāds notiktu) būtu īstermiņa ietekme, ņemot vērā, ka vienlaikus tiks būtiski uzlabota pakalpojuma pieejamība un kvalitāte.
Maksas pasažieru īpatsvars	84%, balstoties uz ATD sniegto informāciju.
Izmaksas	Ietver ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksas. Neietver maksājumu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu (8,51 miljons EUR 2022. gadā). Plānotais izmaksu pieaugums 2023. gadā ir 30% salīdzinājumā ar 2022. gadu. Turpmākajiem gadiem tiek piemērots IKP deflators.
Zaudējumu kompensācijas aprēķins	Neietver kompensējamo PVN par braukšanas maksas atvieglojumiem un aprēķināto peļņu atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajai kārtībai.
Jauna ritošā sastāva ieviešana	EMU 2024. gadā (paredzēta ritošā sastāva piegāde, testēšana, vilcienu kustības grafiku precizēšana, ekspluatācija vienlaikus ar vecajiem EMU), tikai jaunie EMU 2025. gadā, BEMU 2028. gadā.
Ritošā sastāva ietilpība	EMU – 436 sēdvietas, DMU – 315 sēdvietas, BEMU – 169 sēdvietas.
Ritošā sastāva piepildījums	Robežās 25% - 60% atkarībā no dzelzceļa līnijas.
BEMU pakalpojumi	Ņemot vērā, ka vēl nav izvēlēts dzelzceļa sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs ar BEMU, ir izmantota PV saimnieciskās darbības ieņēmumu un izmaksu struktūra.
Iedzīvotāju modālais sadalījums	50% privātais autotransports, 41% sabiedriskais transports un 9% citi pārvietošanās veidi (gājēji, velosipēdisti u.c.), balstoties uz RDPAD 2019. gadā pasūtīto mājsaimniecību apsekojumu.
Ekonomiskie ieguvumi	Ekonomiskos ieguvumus veido uz dzelzceļa satiksmi novirzīto pasažieru laika ekonomija, kā arī vides ieguvumi. Šie ieguvumi tiek uzskaitīti kumulatīvi ar katru nākamo gadu, ņemot vērā uz dzelzceļa satiksmi novirzītā pasažieru skaita ikgadējo pieaugumu.
Laika ekonomija	Piecas minūtes esošajiem pasažieriem, kuri izmanto dzelzceļa sabiedriskā transporta pakalpojumu, un desmit minūtes uz dzelzceļa sabiedrisko transportu novirzītajiem pasažieriem (privātā autotransporta un sabiedriskā transporta lietotāji). Pētījuma Autoru pieņēmumi.
Laika vērtība	Darbaspēka stundas izmaksas atbilstoši CSP datiem. 11,5 EUR 2022. gada cenās, turpmākajos gados indeksētas atbilstoši IKP deflatoram.
Vides un citi ieguvumi	Vides ieguvumus veido siltumnīcefekta gāzu emisiju (klimata pārmaiņu) un gaisa piesārņojuma samazinājums, rēķinot uz pasažieru km. Papildus tam ekonomiskajos ieguvumos ir ņemts vērā ceļu satiksmes negadījumu samazinājums uz pasažieru km. Pasažieru km ekonomisko izmaksu monetāro vērtību noteikšanai ir izmantota EK Transporta ārējo izmaksu rokasgrāmata. Šīs monetārās vērtības ir indeksētas atbilstoši IKP izmaiņām uz vienu iedzīvotāju salīdzināmajās cenās un IKP deflatoram.

Avots: Pētījuma Autori

7-4. tabulā ir doti galvenie reģionālās nozīmes dzelzceļa pārvadājumu finanšu un efektivitātes rādītāji. Zaudējumu kompensācijas apjoms ir dots diviem scenārijiem: ar tarifu pieaugumu (2024. gadā un turpmākajos gados) un bez tarifu pieauguma. Jautājums par sabiedriskā transporta pakalpojumu kompensācijas samazināšanu 2023. gadā ir ticis skatīts MK, un viens no risinājumiem ir tarifu paaugstināšana. Sabiedriskā transporta pieprasījuma elastīguma pret tarifu izmaiņām noteikšanai ir ieteicams izmantot multimodālu transporta modeli, kā minēts iepriekš tekstā.

7–4. TABULA. REĢIONĀLĀS NOZĪMES DZELZCEĻA TRANSPORTA FINANŠU UN EFEKTIVITĀTES RĀDĪTĀJU ORIENTĒJOŠĀS PROGNOZES (AR TARIFU PIEAUGUMU)

Mainīgais	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Kopā pasažieri (miljoni)	17,2	19,2	21,0	23,2	24,8	26,8	27,3	27,8
Papildu pasažieri (miljoni)	1,5	2,0	1,8	2,2	1,7	1,9	0,49	0,50
Pasažieru skaita pieauguma temps	10%	12%	9%	10%	7%	8%	2%	2%
Vilcienu km (miljoni)	6,3	7,3	7,3	7,3	7,3	8,3	8,3	8,3
Pasažieru km (miljoni, visi pasažieri)	592,0	659,6	707,0	763,8	807,0	875,9	891,8	908,0

Mainīgais	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ieņēmumi (miljoni EUR)	20,3	27,1	30,2	33,8	36,7	40,1	41,7	43,3
Izdevumi (miljoni EUR)	54,1	65,1	67,2	69,0	70,4	81,6	83,2	84,9
Zaudējumu kompensācija (ar tarifu pieaugumu, miljoni EUR)	33,9	37,9	36,9	35,2	33,7	41,4	41,5	41,6
Zaudējumu kompensācija (bez tarifu pieauguma, miljoni EUR)	33,9	42,5	42,7	42,4	42,2	51,3	52,3	53,4
Biļešu ieņēmumu segums pār kompensējamām izmaksām (ar tarifu pieaugumu)	37%	42%	45%	49%	52%	49%	50%	51%
Biļešu ieņēmumu segums pār kompensējamām izmaksām (bez tarifu pieauguma)	37%	35%	36%	39%	40%	37%	37%	37%
Zaudējumu kompensācija uz vilcienu km (EUR)	5,39	5,17	5,03	4,79	4,59	4,97	4,98	4,98
Zaudējumu kompensācija uz pasažieru km (EUR)	0,057	0,058	0,052	0,046	0,042	0,047	0,047	0,046
Kumulatīvie ekonomiskie ieguvumi no novirzītajiem pasažieriem uz dzelzceļa transportu (miljoni EUR)	0	27,9	35,1	43,7	50,3	58,3	61,2	64,1
Ekonomisko ieguvumu un zaudējumu kompensācijas attiecība		0,73	0,95	1,24	1,49	1,41	1,47	1,54

Avots: Pētījuma Autori

No 7-4. tabulas datiem ir redzams, ka 50% biļešu ieņēmumu seguma pār kompensējamām izmaksām sasniegšana ir iespējama, tikai būtiski palielinot tarifus (par 20% 2024. gadā). Jāpiebilst, ka vienlaikus ar dzelzceļa sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma palielināšanu uzlabojas šī pakalpojuma efektivitātes rādītāji, attiecīgi samazinoties zaudējumu kompensācijai uz vilcienu km un pasažieru km. Lai arī sabiedriskā transporta pakalpojuma piedāvājuma palielināšana prasa papildu zaudējumu kompensāciju, vienlaikus pieaug sabiedriskā transporta izmantošanas efektivitāte.

Papildus iepriekš minētajam dzelzceļa sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma palielināšana rada sociālekonomiskus ieguvumus sabiedrībai (uz dzelzceļa transportu novirzīto pasažieru laika ekonomija, vides ieguvumi un ceļu satiksmes negadījumu samazinājums). Ekonomisko ieguvumu un zaudējumu kompensācijas attiecība 2026. gadā pārsniedz 1,0, pakāpeniski pieaugot līdz 1,5 (2030. gadā).

7.3 REĢIONĀLĀS NOZĪMES PĀRVADĀJUMI AR AUTOBUSIEM

7-5. tabulā ir doti sniegti galvenie pieņēmumi, kas izmantoti attiecībā uz reģionālās autobusu satiksmes tīkla izmaiņu ietekmi.

7–5. TABULA. GALVENIE PIEŅĒMUMI REĢIONĀLĀS NOZĪMES AUTOBUSU TRANSPORTA IZMAIŅU IETEKMES NOVĒRTĒJUMAM

Mainīgais	Pieņēmumi
Sabiedriskā transporta tīkla lielums	Viss reģionālās nozīmes autobusu tīkls (t.i., ne tikai RMA).
Pasažieri	Pasažieru skaita prognoze 2023. gadam ir indeksēta ar IKP izmaiņu uz vienu iedzīvotāju pieauguma tempu, kas reizināts ar elastības koeficientu 0,7 (transporta pieprasījuma elastīgums pret IKP pieaugumu). Piemērs 2028. gadam (skatīt 7-1. tabulu): 0,026 * 0,7= 0,018.
Ieņēmumi	Ietver ieņēmumus no biļešu pārdošanas.
Tarifi	2024. gadā plānots tarifu pieaugums par 25% (aprēķināts kā ieņēmumu pieaugums uz pasažieru km), lai samazinātu zaudējumu kompensācijas apjomu. Šāds tarifu pieaugums ir saprātīgs, salīdzinot ar iedzīvotāju maksātspēju, un visticamāk transporta pieprasījumu samazinās tikai īstermiņā (parasti līdz vienam gadam pēc jaunu tarifu ieviešanas).
Maksas pasažieru īpatsvars	75%, pamatojoties uz ATD sniegtajiem vēsturiskajiem datiem.
Izmaksas	Ietver pilnas pakalpojumu izmaksas saskaņā ar līgumiem ar autobusu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem. Neietver izdevumus par autoostām (2022. gadā 5,84 miljoni EUR).

Mainīgais	Pieņēmumi
	Plānotais ekspluatācijas izmaksu pieaugums 2023. gadā ir 3% salīdzinājumā ar 2022. gadu. Atšķirībā no reģionālajiem dzelzceļa pārvadājumiem (koncesijas veida līgums), noslēgtajos līgumos izmaksu pieaugums ir ierobežots. Turpmākajiem gadiem tiek piemērots IKP deflators.
Zaudējumu kompensācijas aprēķins	Neietver kompensējamo PVN par braukšanas maksas atvieglojumiem un aprēķināto peļņu atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajai kārtībai.
Maršrutu tīkla optimizācija	Ietver tikai RMA teritoriju. Tiek pieņemts, ka maršrutu optimizācija notiks 2025. gadā, kad pilnā apjomā tiks nodrošināti reģionālās nozīmes dzelzceļa pārvadājumi ar jaunajiem EMU. Aprēķins balstīts uz 29 maršrutiem (slēgšana vai samazinājums), pamatojoties uz 4-30. tabulu un pielikumu 4-13.: Rīga – Olaine (Nr. 5034), Rīga – Carnikava – Zvejniekciems (Nr. 5371), Rīga – Sigulda (Nr. 6255), Rīga – Jelgava (Nr. 7017), Rīga – Jaunķemeri (Nr. 7020), Rīga – Sloka (Nr. 7023), Rīga – Kursīši – Saulkrasti (Nr. 7179), Rīga – Jelgava – Dobele (Nr. 7376), Rīga – Jaunbērze – Dobele (Nr. 7377), Rīga – Saulkrasti – Limbaži (Nr. 7516), Rīga – Auce (Nr. 7933), Rīga – Mazirbe (Nr. 7946), Rīga – Roja – Talsi (Nr. 7947), Rīga – Tukums – Talsi – Ventspils (Nr. 7948), Rīga – Kolka (Nr. 7950), Rīga – Liepāja (Nr. 7937), Rīga – Cēsis (Nr. 7730), un Pielikuma 4-13. augšdaļā minētie 11 maršruti. Maršrutu optimizācija neietver maršrutus, kuriem ir ieteicams izskatīt iespēju piemērot transporta pēc pieprasījuma koncepciju (skatīt 4.7.3. sadaļu “Transports pēc pieprasījuma” un Pielikumu 4-13.). Aprēķinos netiek ņemtas vērā iespējamās izmaiņas (nobraukuma-km) reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīklā pēc 2025. gada.

Avots: Pētījuma Autori

7-6. tabulā redzami galvenie finanšu un efektivitātes rādītāji. Līdzīgi kā reģionālās nozīmes dzelzceļa pārvadājumiem zaudējumu kompensācijas apmērs aprēķināts diviem scenārijiem – ar un bez tarifu paaugstināšanas. Reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumiem pieņemtais tarifu pieaugums 2024. gadā ir lielāks (25% uz pasažieru km), salīdzinot ar reģionālās nozīmes dzelzceļa transportu (20% uz pasažieru km), lai veicinātu dzelzceļa transporta izmantošanu.

Autobusu maršrutu slēgšanas ekonomiskie ieguvumi ir iekļauti reģionālā dzelzceļa transporta analīzē (skatīt 7-3. un 7-4. tabulu).

7–6. TABULA. REĢIONĀLĀS NOZĪMES AUTOBUSU TRANSPORTA FINANŠU UN EFEKTIVITĀTES RĀDĪTĀJU ORIENTĒJOŠĀS PROGNOZES (AR TARIFU PIEAUGUMU)

Mainīgais	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Kopējais pasažieru skaits (miljoni)	22,3	22,8	21,1	21,8	22,1	22,6	23,0	23,4
Papildu pasažieri (miljoni)	0,658	0,485	-1,685	0,607	0,396	0,403	0,410	0,418
Pasažieru skaita pieaugums	3%	2%	-7%	3%	2%	2%	2%	2%
Nobraukuma km samazinājums (miljoni)			4,981					
Nobraukuma km, ieskaitot samazinājumu (miljoni)	69,7	69,7	64,7	64,7	64,7	64,7	64,7	64,7
Pasažieru km (miljoni, visi pasažieri)	813,0	830,6	766,4	788,4	802,7	817,3	832,2	847,4
Pamatdarbības ieņēmumi (miljoni EUR)	28,4	36,3	34,6	36,6	38,0	39,5	41,0	42,6
Pamatdarbības izmaksas (miljoni EUR)	82,2	84,4	80,9	83,5	86,1	88,7	91,3	93,9
Zaudējumu kompensācija, ieskaitot samazinājumu (ar tarifu paaugstināšanu, miljoni EUR)	53,8	48,0	46,3	46,9	48,1	49,2	50,3	51,3
Zaudējumu kompensācija, ieskaitot samazinājumu (bez tarifu paaugstināšanas, miljoni EUR)	53,8	55,3	54,1	55,9	58,0	60,1	62,2	64,2
Zaudējumu kompensācijas samazinājums (miljoni EUR)	0	0	6,226	0	0	0	0	0
Ieņēmumu segums pār kompensētajām izmaksām (ar tarifu paaugstināšanu)	35%	43%	43%	44%	44%	45%	45%	45%
Ieņēmumu segums pār kompensētajām izmaksām (bez tarifu paaugstināšanas)	35%	34%	33%	33%	33%	32%	32%	32%
Zaudējumu kompensācija uz nobraukuma kilometru (EUR)	0,77	0,69	0,72	0,72	0,74	0,76	0,78	0,79
Zaudējumu kompensācija uz pasažieru kilometru (EUR)	0,066	0,058	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,061

Avots: Pētījuma Autori

No 7-6. tabulas datiem redzams, ka pat ar 25% tarifu pieaugumu 2024. gadā un maršrutu slēgšanu 2025. gadā nebūs iespējams sasniegt ieņēmumu segumu pār kompensētajām izmaksām līdz 50%. Piedāvātā maršrutu optimizācija dotu iespēju ietaupīt aptuveni 5 miljonus nobraukuma km un aptuveni 6 miljonus EUR valsts dotāciju 2025. gada cenās.

Atšķirībā no reģionālās dzelzceļa satiksmes nav sagaidāms efektivitātes pieaugums uz vienu nobraukuma km vai pasažieru km. Tas ir tāpēc, ka ir plānots dzelzceļa satiksmes pakalpojumu pieaugums, kas var nodrošināt lielākus apjoma radītus ietaupījumus.

Līdzīgi kā sabiedriskā dzelzceļa transporta gadījumā reģionālās nozīmes autobusu transporta tarifu pārmērīga palielināšana nākotnē var samazināt pasažieru skaitu, tāpēc tarifu ietekmes aprēķināšanai ir ieteicams izmantot multimodālu transporta modeli.

7.4 PILSĒTU NOZĪMES PĀRVADĀJUMI

Kā minēts Pētījuma 7.1. sadaļā "Pamata pieņēmumi", vienotās tarifu un biļešu sistēma ieviešanas rezultātā Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta pasažieru skaita pieaugums visdrīzāk būs lielāks nekā uz sabiedrisko dzelzceļa transportu novirzīto pasažieru skaits. Zemāk tekstā ir dota finanšu ietekmes analīze situācijā, ja netiek ieviesta vienotā tarifu un biļešu sistēma (skatīt 7-7. tabulu). Detalizēts Rīga valstspilsētas sabiedriskā transporta tīkla uzlabojumu izvērtējums ir ārpus Pētījuma ietvariem, un Rīgas valstspilsētas pašvaldība šajā jomā plāno pasūtīt vairākus pētījumus.

7–7. TABULA. FINANŠU IETEKMES NOVĒRTĒJUMA UZ RĪGAS VALSTSPILSĒTAS SABIEDRISKO TRANSPORTU GALVENIE PIEŅĒMUMI

Mainīgais	Pieņēmumi
Sabiedriskā transporta maršrutu tīkls	Analīzes nolūkos tiek pieņemts, ka sabiedriskā transporta maršrutu tīkls un ritošā sastāva nobraukums nemainās salīdzinājumā ar 2023. gadu. Līdz ar to, netiek ņemts vērā plānotais nobraukuma km skaita pieaugums sakarā ar ANMP ietvaros plānotajiem sabiedriskā transporta infrastruktūras uzlabojumiem Rīgas valstspilsētā. Papildus iepriekš minētajam Rīgas valstspilsēta plāno veikt divus pētījumus saistībā ar sabiedriskā transporta attīstību un zemo emisiju zonu ieviešanu Rīgā (pētījumu veikšanas laika posms ir no 2024. līdz 2025. gadam).
Pasažieri	Pasažieru skaita (autobusi, trolejbusi un tramvaji) prognoze ir balstīta uz RS prognozēto pasažieru skaitu 2023. un 2024. gadam (2023. gada novembra prognoze), turpmākajos gados piemērojot IKP izmaiņu uz vienu iedzīvotāju pieauguma tempu. Šis pieauguma temps ir indeksēts ar elastības koeficientu 0,7 (transporta pieprasījuma elastīgums pret IKP pieaugumu). Piemērs 2028. gadam (skatīt 7-1. tabulu): 0,026 * 0,7= 0,018.
Uz sabiedrisko dzelzceļa transportu novirzītie pasažieri	Atbilstoši 2022. gada datiem RMA sabiedriskā dzelzceļa transporta pasažieru īpatsvars bija 94%, bet Rīgas dzelzceļa stacijās apkalpoto pasažieru skaits veidoja 18% no Latvijas kopējā dzelzceļa pasažieru skaita. Līdz ar to, aprēķinos ir pieņemts, ka no Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta novirzīto pasažieru īpatsvars ir 17% no kopējā uz sabiedrisko dzelzceļa transportu novirzītā pasažieru skaita (skatīt 7-3. tabulu).
Ieņēmumi un tarifi	Aprēķinos ir izmantoti ieņēmumi no sabiedriskā transporta pakalpojumu biļešu tirdzniecības. Ieņēmumi uz vienu pasažieri ir indeksēti ar IKP deflatoru, pieņemot, ka biļešu cenas tiek palielinātas katru gadu. Pasažieru sadalījums atbilstoši RS 2023. gada plānam ir 39% maksas pasažieri, 9% ar daļējiem atvieglojumiem un 52% ar 100% braukšanas atlaidi. Atbilstoši RS 2023. gada sākuma budžeta plānam kopējo biļešu ieņēmumu prognoze 2023. gadam ir 36,3 miljoni EUR.

Avots: Pētījuma Autori

Finanšu ietekmes novērtējums uz Rīgas valstspilsētas pašvaldības budžetu un valsts budžetu ir dots 7-8. tabulā.

7–8. TABULA. FINANŠU IETEKMES UZ RĪGAS VALSTSPILSĒTAS PAŠVALDĪBAS BUDŽETU UN VALSTS BUDŽETU ORIENTĒJOŠAIS NOVĒRTĒJUMS

Mainīgie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Kopā pasažieri (miljoni)	113	118	121	125	127	130	132	134
Papildu pasažieri (miljoni)	21	5	3	3	2	2	2	2
Pasažieru skaita pieauguma temps	23%	4%	3%	3%	2%	2%	2%	2%
No Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta uz dzelzceļa transportu novirzītie pasažieri (miljoni)	0	0,154	0,138	0,165	0,238	0,037	0,037	0,038

Mainīgie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Kumulatīvais uz dzelzceļa transportu novirzīto pasažieru skaits (miljoni)	0	0,154	0,292	0,457	0,695	0,731	0,768	0,806
Ieņēmumi uz vienu pasažieri* (EUR)	0,67	0,69	0,71	0,73	0,74	0,76	0,77	0,79
Rīgas valstspilsētas budžeta dotācijas pieaugums (miljoni EUR)	0	0,051	0,100	0,160	0,209	0,266	0,286	0,306

Piezīme: Maksas pasažieri (39%) un pasažieri ar daļējiem atvieglojumiem (9%).

Avots: Pētījuma Autori

Ņemot vērā 7-8. tabulā sniegto informāciju, Rīgas valstspilsētas pašvaldības sabiedriskā transporta dotācijas pieaugums ir robežās no 0,05 miljoniem līdz 0,3 miljoniem EUR gadā laika posmā līdz 2030. gadam.

Kas attiecas uz pārējām RMA valstspilsētām (Jelgavu, Jūrmalu un Ogri), šajās pilsētās intermodālā sabiedriskā transporta apjoms ir salīdzinoši neliels. Līdz ar to, reģionālās nozīmes dzelzceļa satiksmes pieaugums atstās salīdzinoši nelielu ietekmi uz valstspilsētu sabiedriskā transporta pasažieru skaitu. Papildu informācijai skatīt Pētījuma 4.6.5. sadaļu "Citu Rīgas metropoles areāla valstspilsētu sabiedriskā transporta maršrutu integrācija ar dzelzceļa transportu".

Papildu jautājums, kas ir jāskata kontekstā ar sabiedriskā transporta sistēmas institucionālo un finanšu reformu, ir zaudējumu kompensācija RMA valstspilsētām par sniegtajiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem ārpus šo pilsētu administratīvo teritoriju robežām. 2015. gada 28. jūlija MK noteikumu Nr. 435 "Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu" 6.2. punkts paredz, ka valsts kompensē pašvaldībām zaudējumus, kas ir saistīti ar pārvadājumiem pilsētas nozīmes maršrutu tīklā un attiecas uz maršrutu daļu ārpus pilsētas administratīvās teritorijas virs 30% no kopējā maršruta garuma. Attiecīgi zaudējumus par daļu, kas ir mazāk par 30% no maršruta garuma ārpus pilsētas administratīvās teritorijas, sedz attiecīgā valstspilsēta.

RMA ir trīs šādas pašvaldības, kuru sabiedriskā transporta maršruti 2023. gadā šķērso valstspilsētu robežas:

- Rīgas valstspilsētā (10 maršruti);
- Jelgavas valstspilsētā (10 maršruti);
- Valmieras valstspilsētā (astoņi maršruti).

Pēc būtības šie zaudējumi ir jāsedz vai nu valstij, vai arī novadu pašvaldībām, kuru teritorijās tiek nodrošināti valstspilsētu sabiedriskā transporta pakalpojumi (alternatīvs risinājums – novadu pašvaldībām solidāri ar valstspilsētām).

7.5 VIENOTĀ TARIFU UN BIĻEŠU SISTĒMA

Kā minēts Pētījuma 7.1. sadaļā "Pamata pieņēmumi", vienotās tarifu un biļešu sistēmas ieviešanas finanšu ietekmi ir iespējams noteikt ar multimodāla transporta modeļa palīdzību. Latvijas situācijā ir problemātiski izmantot arī zinātniskos pētījumus, jo tie pārsvarā ir veikti par vienoto tarifu un biļešu sistēmu ieviešanu vai pilnveidi citu ES valstu sabiedriskā transporta sistēmās, kur jau ir izveidota vienota sabiedriskā transporta iestāde (skatīt Pētījuma 4.2. sadaļu "Institucionālā un finanšu reforma").

Turpmāk tekstā ir dota informācija atbilstoši Ramboll Deutschland ekspertu vērtējumam, balstoties uz integrētas sabiedriskā transporta sistēmas attīstību Hamburgas metropoles areālā.

Vienotās tarifu un biļešu sistēmas ieviešanai ir divu veidu efekti: kopējais efekts (vienots tarifs, vienota biļete, vienots sabiedriskā transporta tīkls) un intermodālais efekts. Ieviešot vienoto tarifu un biļešu sistēmu RMA (sākotnēji integrējot reģionālās nozīmes vilcienu un autobusu, kā arī Rīgas valstspilsētas sabiedrisko transportu), kopējais pasažieru skaits visos sabiedriskā transporta veidos (kuriem tiek piemērota vienotā sistēma) pirmajā gadā pēc reformas īstenošanas pieaugtu par 2%, turpmākajos divos gados sasniedzot piesātinājumu un pieaugot attiecīgi par 1,5% un 1,0% gadā.

Intermodālais efekts attiecas uz kopēto tarifu samazinājumu, izmantojot vairākus sabiedriskā transporta veidus. Samazinot tarifus intermodālajiem braucieniem par 25%, intermodālo pasažieru skaits varētu pieaugt par 2,5% gadā pirmajā gadā pēc reformas īstenošanas, sasniedzot piesātinājumu turpmākajos divos gados (pasažieru skaita pieauguma temps attiecīgi 1,5% un 1,0% gadā).

Abu iepriekš minēto efektu rezultātā ietekme uz valsts/pašvaldību dotāciju apjomu būtu neitrāla vai visdrīzāk negatīva (t.i., sabiedriskā transporta pasažieru skaits pieaugtu, bet palielinātos arī publiskā sektora dotāciju

apjoms sabiedriskajam transportam). Līdz ar to, plānojot intermodālo tarifu atlaižu apjomu, ir rūpīgi jāizvērtē sagaidāmā ietekme uz valsts un pašvaldību budžetu.

Pasažieru skaita pieaugums ir iespējams tikai pie nosacījuma, ka ir pietiekams (pēc iespējas biežāks reisu intervāls 15 - 20 min) un kvalitatīvs sabiedriskā transporta piedāvājums, kas ietver integrēto regulārā intervāla grafiku ar pēc iespējas mazāku nākamā transporta gaidīšanas laiku mobilitātes punktos.

Vienotās tarifu un biļešu sistēmas investīciju izmaksas ir atkarīgas no izvēlētā tehniskā risinājuma (papildu informācijai skatīt Pētījuma 4.3.3. sadaļu "Vienotā biļešu sistēma"). Standartizētas, tirgū nopērkamas biļešu sistēmas programmatūras izmaksas ir apmēram 3 miljoni EUR (neskaitot aparatūras izmaksas, ja nepieciešams). Savukārt, izvēloties programmas kā pakalpojuma iegādi (nevis iegādājoties programmatūru par fiksētu cenu), izmaksas ir līdz 3% no biļešu sistēmu izmantojošo sabiedriskā transporta uzņēmumu neto apgrozījuma gadā.

7.6 KOMERCPĀRVADĀJUMI

Komercpārvadājumu finanšu ietekmes noteikšanai ir izvēlēti Pētījuma 4.6.6. sadaļā "Sabiedriskā transporta komercializācija" dotie 15 maršruti: Rīga – Jelgava, Rīga – Jelgava – Dobele, Rīga – Auce, Rīga – Jelgava – Jaunbērze – Dobele, Rīga – Olaine, Rīga – Ogre, Rīga – Sloka (Jūrmala), Rīga – Sigulda, Rīga – Ragana – Sigulda, Valmiera – Cēsis, Rīga – Baloži, Rīga – Pļavniekkalns - Ķekava, Rīga – Valdlauči – Pļavniekkalns – Ķekava, Rīga – Jaunmārupe un Rīga - Mārupe.

Aprēķinu pieņēmumi:

- Maršrutu nobraukuma km atbilstoši 2023. gada ATD prognozei (t.i., netiek samazināts reisu skaits). Kopējais nobraukuma km skaits ir apmēram 6 miljoni gadā;
- Vidējo transporta pakalpojumu līgumcena 1,1787 EUR/km (ATD dati par 2023. gadu);
- Valsts sedz komercpārvadātājiem izmaksas par bezmaksas pasažieru pārvadāšanu saskaņā ar 2022. gada 8. septembra Eiropas tiesas spriedumu lietā C-614/20121[64]. Budžeta dotācijas ir pieņemtas 25% apmērā no transporta pakalpojumu izmaksām, kas atbilst vidējam bezmaksas pasažieru īpatsvaram reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu tīklā;
- Aprēķini ir veikti neatkarīgi no Pētījuma 7.3. sadaļā "Reģionālās nozīmes pārvadājumi ar autobusiem" dotā reģionālās nozīmes autobusu maršrutu optimizācijas aprēķina.

Atbilstoši iepriekš minētajiem pieņēmumiem valsts budžeta orientējošais ietaupījums (ja komercpārvadātāji būtu ar mieru veikt pārvadājumus iepriekš minētajos maršrutos uz komerciāliem nosacījumiem) būtu apmēram 5 miljoni EUR gadā (2023. gada cenās).

Par nepieciešamo nosacījumu izpildi komercpārvadājumu veikšanai skatīt iepriekš minēto Pētījuma 4.6.6. sadaļu.

7.7 SECINĀJUMI

- Precīzus plānoto sabiedriskā transporta uzlabojumu finansiālās un ekonomiskās ietekmes aprēķinus iespējams veikt tikai ar multimodālu transporta modeli, ietverot visu RMA teritoriju. Pašreizējais novērtējums sniedz orientējošu priekšstatu par sabiedriskā transporta reformas sagaidāmo ietekmi laika periodā līdz 2030. gadam;
- Sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma palielināšanai ir nepieciešama papildu valsts budžeta dotācija, jo biļešu ieņēmumi tikai daļēji sedz pakalpojumu izmaksas. Pēc integrētā regulārā intervāla grafika ieviešanas un papildu EMU darbības uzsākšanas 2024. gadā un paredzamās pilna apjoma darbības uzsākšanas 2025. gadā paredzams, ka kopējais dzelzceļa pasažieru skaits līdz 2028. gadam sasniegs aptuveni 27 miljonus (pieņemot, ka 2028. gadā būs pieejami papildu vilcieni – 9 (7+2) BEMU), bet 2030. gadā 28 miljonus. 2025. gadā zaudējumu kompensācijas apjomam (aprēķinos ir ņemti vērā tikai ieņēmumi no biļešu tirdzniecības un ekspluatācijas izmaksas, neiekļaujot maksu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu) reģionālās nozīmes pārvadājumiem pa dzelzceļu (visam Latvijas tīklam) vajadzētu palielināties līdz aptuveni 37 miljoniem EUR (paredzot 20% tarifu pieaugumu 2024. gadā) vai 43 miljoniem EUR (bez tarifu paaugstināšanas 2024. gadā). Minētā tarifu paaugstināšana 2024. gadā ļautu nodrošināt biļešu ieņēmumu segumu pār kompensējamām izmaksām tuvu 50% robežai;

[64] Skatīt interneta vietnē: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:62020CA0614&from=EN

- Dzelzceļa kā sabiedriskā transporta mugurkaula ekonomiskie ieguvumi (laika ietaupījums, vides ieguvumi un ceļu satiksmes negadījumu skaita samazināšanās pasažieriem, kas novirzīti no autotransporta uz dzelzceļa transportu) pakāpeniski pārsniegs zaudējumu kompensācijas apjomu reģionālās nozīmes vilcienu maršrutos. Paredzams, ka līdz 2030. gadam ekonomiskie ieguvumi 1,5 reizes pārsniegs zaudējumu kompensāciju (pieņemot 20% tarifu pieaugumu 2024. gadā). Tas nozīmē, ka sabiedrībai kopumā ekonomiskie ieguvumi ir lielāki nekā ar sabiedriskā dzelzceļa transporta pakalpojuma apjoma palielināšanu saistībās izmaksas;
- Prognozētais pasažieru skaits, kas varētu tikt novirzīts no reģionālās nozīmes autobusu satiksmes uz reģionālās nozīmes dzelzceļa satiksmi 2025. gadā (otrais gads pēc jauno EMU plānotās nodošanas ekspluatācijā), varētu sasniegt līdz 1,7 miljoniem. Pēc reģionālās nozīmes autobusu maršrutu optimizācijas prognozētais reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu pasažieru skaits laika posmā līdz 2030. gadam būs no 21 līdz 23 miljoniem gadā. Pilnībā vai daļēji slēdzot Pētījuma Autoru aprēķinos izmantotos 29 autobusu maršrutus (tostarp 18 maršrutus, kurus ir iespējams aizvietot ar dzelzceļa pārvadājumiem), nobraukuma km skaitu 2025. gadā varētu samazināt par apmēram 5 miljoniem nobraukuma km, attiecīgi samazinot zaudējumu kompensāciju par apmēram 6 miljoniem EUR. Neskatoties uz iepriekš minēto maršrutu optimizāciju, biļešu ieņēmumu segums pār kompensējamām izmaksām laika posmā līdz 2030. gadam visdrīzāk nepārsniegs 45%. 2024. gadā paaugstinot tarifus par 25%, zaudējumu kompensācijas apjoms 2025. gadā sasniegs apmēram 46 miljonus EUR. Bez iepriekš minētās tarifu paaugstināšanas zaudējumu kompensācijas apjoms 2025. gadā sasniegs apmēram 54 miljonus EUR (aprēķinos ir ņemtas vērā tikai iekļautas ekspluatācijas izmaksas, neiekļaujot izdevumus par autoostām);
- Saskaņā ar starptautisko pieredzi vienotas tarifu un biļešu sistēmas ieviešana palielinās sabiedriskā transporta pasažieru skaitu RMA līdz 2% pirmajā gadā pēc šādas sistēmas ieviešanas. Šim efektam vajadzētu atsvērt Rīgas valstspilsētas pašvaldības finansiālos zaudējumus, kas saistīti ar Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta pasažieru izvēli turpmāk izmantot dzelzceļa transportu. Arī citas RMA valstspilsētas pašvaldības būs ieguvējas no dzelzceļa sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma palielināšanas, kā arī vienotās tarifu un biļešu sistēmas ieviešanas. Tomēr ietekme uz šo valstspilsētu sabiedriskā transporta sistēmām būs salīdzinoši neliela, ņemot vērā, ka tās galvenokārt nodrošina vietējā sabiedriskā transporta pakalpojumus ar ierobežotu sabiedriskā transporta intermodalitāti. Vienlaikus jāņem vērā, ka nākotnē iespējamās izmaiņas reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu tīklā un integrācija ar Rīgas valstspilsētas sabiedrisko transportu, kā arī vienotās sabiedriskā transporta iestādes izveidošana var radīt izmaiņas sabiedriskā transporta finansēšanā, piedaloties arī Pierīgas pašvaldībām;
- Ir paredzams dzelzceļa sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoma pieaugums pēc 2030. gada, kad ir plānots uzsākt Rail Baltica reģionālās nozīmes dzelzceļa transporta pārvadājumus (papildus 4,5 – 5,5 miljoni nobraukuma km gadā). Līdz ar to, šo dzelzceļa sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai būs nepieciešams papildu finansējums no valsts budžeta.

8. PIELIKUMI

Pielikums 1-1. Sabiedriskā transporta organizācijas labās prakses piemēri.

Pielikums 1-2. Intervēto personu saraksts.

Pielikums 2-1. Latvijas reģionālā līmeņa politikas plānošanas un tiesiskais ietvars.

Pielikums 2-2. Vietējā līmeņa plānošanas dokumentu analīze.

Pielikums 2-3. Rīgas metropoles areāla sociāli ekonomiskais raksturojums.

Pielikums 4-1. Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīkls 2023. gadā.

Pielikums 4-2. Plānotie mobilitātes punkti Rīgā un Pierīgā līdz 2026. gadam.

Pielikums 4-3. Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu pieturas 500 m attālumā no dzelzceļa 2023. gadā.

Pielikums 4-4. Modālās pārneses novērtējums uz 1 520 mm dzelzceļa sabiedrisko transportu.

Pielikums 4-5. Pie dzelzceļa stacijām pievedošie reģionālās nozīmes autobusu maršruti 2023. gadā (janvāris).

Pielikums 4-6. Modālās pārneses novērtējums uz 1 435 mm dzelzceļa sabiedrisko transportu (Rail Baltica).

Pielikums 4-7. Reģionālās nozīmes autobusu maršrutu integrācija Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīklā.

Pielikums 4-8. Plānotie dzelzceļa infrastruktūras uzlabojumi Rīgas metropoles areālā pēc 2026. gada.

Pielikums 4-9. Reģionālā sabiedriskā transporta pārvadājumu apjoms Rīgas metropoles areālā 2022. gadā.

Pielikums 4-10. Rīgas metropoles areāla reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu maršrutu dati 2022. gadā.

Pielikums 4-11. 10 visvairāk un vismazāk noslogotie reģionālās nozīmes autobusu maršruti Rīgas metropoles areālā 2022. gadā.

Pielikums 4-12. 15 efektīvākie reģionālās nozīmes autobusu maršruti pēc pārvadāto pasažieru skaita Rīgas metropoles areālā 2022. gadā.

Pielikums 4-13. Priekšlikumi reģionālās nozīmes autobusu maršrutu optimizācijai Rīgas metropoles areāla ģeogrāfiski attālinātajās teritorijās.

Pielikums 4-14. Priekšlikumi jaunu reģionālo vietējās nozīmes autobusu maršrutu attīstībai.