

RĪGAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS KONCEPCIJA

2005. – 2018.

SATURS

RĪGAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA ATTĪSTĪBA	3
1. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA KUSTĪBAS JOSLA	8
2. VIENOTS RĪGAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA UZŅĒMUMS	11
3. RĪGAS ELEKTROTRANSPORTS	18
4. DZELZCEĻA PASAŽIERU PĀRVADĀJUMU INTEGRĀCIJA RĪGAS PILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA SISTĒMĀ	28
5. VELOTRANSPORTS	33
6. VIEGLIE TAKSOMETRI	39
7. MARŠRUTA TAKSOMETRI	44
1.PIELIKUMS “KOPSAVILKUMS PAR MIDIBUSU IZMANTOŠANU”	
2.PIELIKUMS “RĪGAS DOMES NEPIECIEŠAMO DOTĀCIJU APRĒĶINS”	
3.PIELIKUMS “PERSPEKTĪVIE VELOCELIŅU MARŠRUTI”	
4.PIELIKUMS “VELOCELIŅŠ EU10 RĪGĀ.”	
5.PIELIKUMS “VELOMARŠRUTU TĪKLA PLĀNS RĪGAS “A”ZONĀ”	
6.PIELIKUMS “REĢISTRĒTIE CEĻU SATIKSMES NEGADĪJUMI, KUIROS IESAISTĪTI VELOBRAUCĒJI”	
7.PIELIKUMS “VIEGLO TAKSOMETRU VADĪTĀJU KVALITĀTES RĀDĪTĀJI PROFESIONĀLAJAI KOMPETENCEI”	

RĪGAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA ATTĪSTĪBA

Pilsētas satiksmē sabiedriskā transporta attīstības **mērķis ir nodrošināt kvalitatīvu un ar vieglajām personīgajām automašīnām konkurētspējīgu alternatīvu pārvietošanās veidu visām iedzīvotāju sociālajām grupām.** Tam ir izšķiroša loma iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanā arvien pieaugošās automobilizācijas un līdz ar to apkārtējās vides kvalitātes pazemināšanās apstākļos. Nepieciešams nodrošināt transporta līdzekļu veidu izmantošanas modālo sadalījumu par labu sabiedriskajam transportam, izstrādājot un realizējot atbilstošas ilgtermiņa attīstības stratēģijas.

Sabiedriskā transporta attīstība jābalsta uz :

- maršrutu apkalpošanas spektra palielināšanu atbilstoši pilsētas attīstībai,
- transporta pakalpojumu dažādošanu un pasažieru mobilitātes palielināšanu,
- ritošā sastāva kvalitātes paaugstināšanu.

Sabiedriskā transporta galvenie kvalitatīvie rādītāji ir :

- pieejamība un pieprasījumam atbilstošs piedāvājums,
- ātrums, drošība un komforts,
- integrēta visu sabiedriskā transporta veidu sistēma, t.sk. biļete,
- mūsdienu tehnoloģijām atbilstoša pasažieru informatīvā sistēma.

Efektīvai esošo ekonomisko resursu izmantošanai nepieciešams turpināt uzsākto pilsētas kopējās sabiedriskā transporta sistēmas reorganizāciju un modernizāciju kā galvenos uzdevumus nodēfinējot:

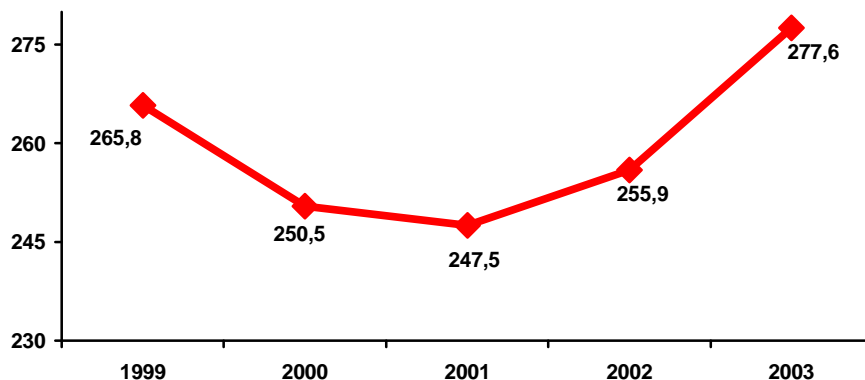
- vienota pilsētas sabiedriskā transporta uzņēmuma nostiprināšana, iekļaujot arī struktūras, kas ļautu piesaistīt papildus līdzekļus sabiedriskā transporta un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai,
- operatoru kompānijas darbības nodrošināšana uz ilgtermiņa līgumu pamata, kas ļautu īstenot ilgtermiņa investīciju politiku,
- elektrotransporta- tramvaju un trolejbusu attīstība, t.sk. ritošā sastāva un infrastruktūras atjaunošana un modernizācija ,
- integrētas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmas (autobuss, tramvajs, trolejbuss, vilciens, maršruta taksometrs) maršrutu tīkla izveide, t.sk. diferencējot pakalpojumus kvalitātes un cenas ziņā,

bez tam veicot arī citu alternatīvo pārvietošanās veidu: vieglo taksometru pasažieru pārvadājumu organizācijas un piedāvātā pakalpojuma kvalitātes uzlabošanu un velotransporta līdzsvarotas attīstības nodrošināšanu.

Esošā situācija sabiedriskā transporta uzņēmumos

Satiksmes attīstības koncepcija 1999.-2003.g. pilsētas sabiedriskā transporta jomā bija noteikti galvenie uzdevumi, kas jāveic, lai īstenotu mērķi – radīt pasažieriem ērtu, drošu un pievilcīgu (cenas, servisa u.t.t.) integrētu sabiedriskā transporta sistēmu.

Sodien sniegtais sabiedriskā transporta pakalpojums ir pieejams visiem mūsu sabiedrības locekļiem tieši pievilcīgā (pieejamā) tarifa dēļ. Vienreizējās braukšanas biļetes cena nav mainījies kopš 2000.gada 1.februāra un ir saglabājusies 20 santīmu cenā. Daļēji tas izskaidro to, ka pēdējo gadu laikā ir palielinājies pārvadāto pasažieru skaits pašvaldības sabiedriskajā transportā (autobuss, tramvajs, trolejbuss) par 11% laika posmā no 2000. līdz 2003.gadam (skat. attēlu Nr. 1). Arī 2004.gadā pārvadāto pasažieru skaits palielinās - 9 mēnešos par 5% salīdzinot ar tādu pašu laika posmu 2003.gadā.



1.attēls. Pārvadātie pasažieri Rīgas pilsētas sabiedriskajā transportā (milj. pasažieri)

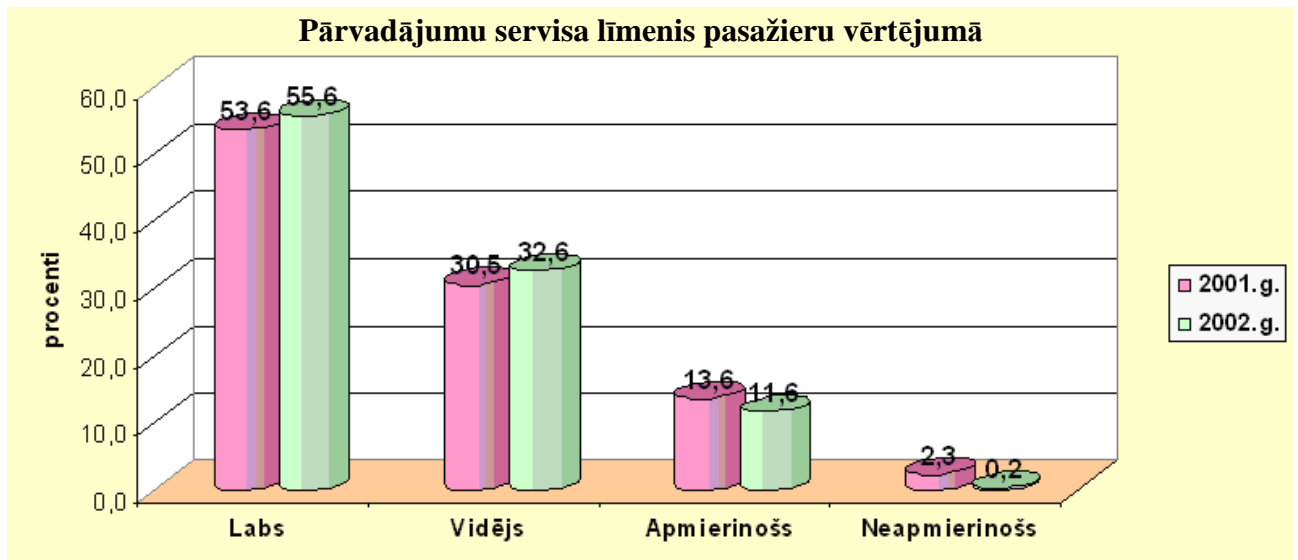
Ritošā sastāva atjaunošana

SIA “Rīgas satiksme” bilancē šobrīd 483 autobusi, no kuriem 396 (82%) iegādāti laika posmā no 1997.- 2004.gadam. No 2001.gada iegādāti autobusi ar zemo grīdu, iebraukšanas platformu pie otrajām durvīm, tādējādi nodrošinot arī invalīdu, kuri pārvietojas invalīdu ratiņos, iespēju izmantot sabiedriskā transporta pakalpojumus. Autobusa salonā ir speciāls laukums, kur invalīdam ratiņos ir iespējams piesprādzēties, lai droši veiktu braucienu. Iepriekš minēto autobusu skaits uzņēmumā ir 304. Ir realizēta midiautobusu iegādes programma un šobrīd SIA “Rīgas satiksme” rīcībā ir 96 midiautobusi (skatīt 1.pielikumu). Lielākas ietilpības autobusu (12m Solaris-Urbino, Mercedes-Benz”) aizstāšana maršrutos ar midiautobusiem vidēji gadā dod 816,8 tūkst.Ls finansu līdzekļu ekonomiju.

No 2001.gada saņemtie “Mercedes Benz” autobusi, bet no 2004.gada “Solaris” autobusi ir ar dzinēju EURO-3, kas videi ir daudz draudzīgāki, jo samazinās kaitīgo izmešu daudzums atmosfērā.

SIA “Tramvaju un trolejbusu pārvalde” ir veikusi 191 tramvaju vagonu (bilancē 252) modernizāciju, kas nodrošinās pasažieru pārvadājumus esošajā apjomā līdz 2010.gadam. Laika posmā no 1998.līdz 2001.gadam ir iegādāti 58 jauni trolejbusi, 12 no tiem ar zemo grīdu. Atbilstoši noslēgtajam līgumam laika posmā no 2004.līdz 2007.gadam uzņēmumā tiks saņemti 100 trīsasu savienotie trolejbusi ar zemo grīdu, iebraukšanas platformu pie otrajām durvīm, tādējādi nodrošinot arī invalīdu, kuri pārvietojas invalīdu ratiņos, iespēju izmantot sabiedriskā transporta pakalpojumus. Pirmie 8 trolejbusi jau ir uzņēmuma teritorijā.

Ieguldītie līdzekļi ritošā sastāva atjaunošanā un modernizācijā ir nodrošinājuši servisa līmeņa un pasažieru drošības paaugstināšanos. Par to liecina arī veiktā pasažieru aptauja 2002.gada septembrī autobusu maršrutos. No aptaujātajiem 4410 respondentiem, 55,6% novērtēja pārvadājumu servisa līmeni kā “labu”, 32,6% - kā “vidēju”. Salīdzinot ar 2001.gadā veikto aptauju pakalpojumu servisa līmeņa kā “laba” novērtējums palielinājies par 2 procenta punktiem (sk.2.attēlu)



2.attēls

Palielinoties jaunu autobusu un trolejbusu, modernizētu tramvaju vagonu īpatsvaram kopējā ritošā sastāva skaitā, samazinās nepieciešamo remontstrādnieku skaits SIA "Rīgas satiksme" un SIA „Tramvaju un trolejbusu pārvalde”. Laika periodā no 1999.gada līdz 2004.gadam palielinoties transporta līdzekļu izlaidumam „maksimumstundās” par 20%, veicot lielāku darba apjomu par 33%, remontstrādnieku skaits abos uzņēmumos samazinājies par 161 jeb par 19% (skatīt 1.tabulu).

1.tabula. SIA "Tramvaju un trolejbusu pārvalde" un SIA "Rīgas satiksme" pamatrādītāji.

	1999	2003	2004.g. gaid.izp.
Reisi pēc saraksta	2335126	2735187	2817504
Izpildītie reisi	2318627	2721559	2801219
Reisu izpildes %	99,29	99,50	99,42
Nobrauktie km, milj.	47,2	59,4	62,7
Izlaidums "maksimumstundās"	644	757	774
Remontstrādnieku skaits	842,0	719,0	681,0
Remontstrādnieku skaits uz vienu "maksimumstundu" izlaiduma vienību	1,31	0,95	0,88

Bez tam 2002.-2003.gadā, ar Francijas Valdības finansiālu atbalstu, firma "Systra" kopā Rīgas domes Satiksmes departamenta un pašvaldības sabiedriskā transporta uzņēmumu speciālistiem ir izstrādājusi priekšprojektu jauna ātrgaitas zemās grīdas tramvaja ieviešanai Rīgas pilsētā.

Pasākumi sabiedriskā transporta sistēmas uzlabošanā

Vienota pašvaldības sabiedriskā transporta uzņēmuma veidošanā realizēts I etaps – pašvaldības sabiedriskā transporta uzņēmumu „Autobusu parks „Imanta”” un „Tālava” apvienošana vienā, izveidojot SIA „Rīgas satiksme”. Jaunā uzņēmuma pirmais darba gads nodrošinājis līdzekļu ekonomiju 168,6 tūkst. Ls apmērā. Tagad uzņēmumā - vienota pārvaldes sistēma, vienota informācijas bāze.

Ar 2005.gada 1.janvāri tiks realizēts vienota sabiedriskā transporta uzņēmuma veidošanas II etaps - SIA „Rīgas satiksme” tiek pievienoti – SIA „Tramvaju un trolejbusu pārvalde”, kā arī SIA „Rīgas autostāvvietas” un SIA „Rīgas domes autobāze”.

- Ieguvumi:**
- vienots autobusu, tramvaju un trolejbusu tīkls,
 - vienota biļete visiem pašvaldības sabiedriskā transporta veidiem,
 - vienota visa pilsētas sabiedriskā transporta dispečerdienesta izveidošanas iespēja (saskaņoti braukšanas grafiki, nepieciešamības gadījumā operatīva rezerves transporta līdzekļa norīkošana uz līnijas),
 - efektīva naudas resursu izmantošana ritošā sastāva un infrastruktūras atjaunošanai un uzturēšanai.

Atbilstoši satiksmes koncepcijā noteiktajiem uzdevumiem, pamatojoties uz pasažieru plūsmu starp Rīgas pilsētas mikrorajoniem, izveidoti mikrorajonus savienojoši maršruti – 5 autobusu satiksmē, 2 tramvaju satiksmē un 1 trolejbusu satiksmē.

Pasažieru pārvadājumos ar maršrutu taksometriem tika noteikti pārvadājumu virzieni un maršruti tika izsolīti 9 lotēs. Pamatojoties uz izsoles rezultātiem, noslēgti maršrutu apkalpošanas līgumi uz 5 gadiem. Pasažieru pārvadājumus ar maršruta taksometriem nodrošina 8 firmas 38 maršrutos. Maršruta taksometru, kurus izmanto pasažieru pārvadājumos, vidējais vecums ir 3 gadi. Tas noteikti paaugstina drošības līmeni pasažieru pārvadājumos.

Pieturvietas un pasažieru pārvadājumus nodrošinošās infrastruktūras attīstība.

Ir veikta visu pilsētā esošo pieturvietu inventarizācija un izveidota datu bāze par 1430 sabiedriskā transporta pieturvietām. Pēdējos gados sabiedriskā transporta pieturvietās ir uzstādītas 380 stiklotās nojumnes, kas ir vairāk kā 25% no visām sabiedriskā transporta pieturvietām. Tajās tiek izvietotas sabiedriskā transporta maršrutu shēmas.

Kustības sarakstu izvietošana sabiedriskā transporta pieturvietās, ne tikai maršrutu galapunktos, nodrošina pasažieri ar informāciju par kustības grafiku noteiktā maršrutā. Kustības sarakstu izvietošana stimulē sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju (operatoru) nodrošināt reisu regularitāti.

Pēdējos gados ļoti ievērojami līdzekļi ieguldīti uzņēmumu infrastruktūras attīstībā. Eksploatācijā nodoti sekojoši objekti:

- * Kleistu ielā:
 - autobusu mazgāšanas korpuss,
 - slēgtā autobusu stāvvietā,
 - autobusu degvielas uzpildes stacija, iebraukšanas un izbraukšanas punkts ar administratīvo korpusu,
- * Vestienas ielā

- veikta remontboksu rekonstrukcija.

Iepriekš minēto objektu celtniecībā ieguldīti 6,0milj.Ls kā investīcijas no Rīgas pilsētas budžeta.

Pieaugošā satiksmes intensitāte arvien biežāk traucē pilsētas sabiedriskā transporta līdzekļu plānoto kustības grafiku izpildi. Ir uzsākts jauns projekts – visa ritošā sastāva aprīkošana ar GPS (Globālās pozicionēšanas sistēma) iekārtām, kas saslēgtas vienotā dispečerdienestā. GPS dod iespēju, izmantojot satelītsistēmas, ziņot dispečeru punktam par katra satiksmes autobusa atrašanās vietu, tehnisko stāvokli, degvielas patēriņu u.c. Pašreiz novēro 180 autobusu kustību pilsētas maršrutos. Paredzēts ar GPS iekārtu aprīkot visus autobusus, tramvajus un trolejbusus. Šiem mērķiem 2005.gadā piešķirts arī ERAF finansējums 0,52 milj. Ls apmērā.

Nerealizētais

Nav noteikta sabiedriskā transporta līdzekļu prioritāte pret pārējiem transporta līdzekļiem pilsētas ielās – nav noteiktas speciālās sabiedriskā transporta braukšanas joslas uz ielām un tiltiem.

Ir bijuši atsevišķi pētījumi, bet secinājumi nav bijuši pozitīvi šādu joslu ierīkošanai.

1. Sabiedriskā transporta kustības josla

ESOŠĀ SITUĀCIJA

Sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes uzlabošanai ir nepieciešams veikt virkni pasākumu, no kuriem būtiskākais bija nomainīt novecojošo ritošo sastāvu, kas autobusu un trolejbusus parkiem ir izdarīts gandrīz līdz 80%. Nākamais ir sabiedriskā transporta joslu ieviešana, kas ievērojami paaugstinātu sniegtā pakalpojuma kvalitāti.

Rīgas ielu tīklā un kopējās satiksmes sistēmā pašreiz nav ieviestas joslas autobusu un trolejbusu satiksmei, bet tramvajam atsevišķās ielās jau eksistē nodalītas zonas - Vienības gatvē, Brīvības gatvē, Ganību dambī, u.c. Palielinoties sastrēgumiem pilsētas ielās, īpaši centra zonā, būtiski samazinās sabiedriskā transporta kustības ātrums un līdz ar to pasažieru apkalpošanas kvalitāte. Rīgas satiksmes koncepcijā 1999.g.-2003.g. kā viens no pasākumiem sabiedriskā transporta kustības uzlabošanai jau bija noteikta atsevišķu joslu ierīkošana.

Ārzemju pieredze

Pieredze liecina, ka lielākajās Eiropas un Ziemeļamerikas pilsētās pēc sabiedriskā transporta joslas izveidošanas par 20%-50% samazinās braukšanas laiks, bet pārējo transporta līdzekļu braukšanas laiks palielinās, jo kopējais brauktuves platums nemainās. Kanādas pilsētās Toronto un Vankuverā ieviešot šādas joslas palielinājās sistēmas uzticamība, nesamazinot braukšanas laiku.

Transporta plānotāji Lidsā (Lielbritānija) izveidojuši autobusus joslas, no pārējās brauktuves nodalot ar bordakmeni.

Pasaulē tiek izmantotas dažādas sabiedriskā transporta satiksmes joslas:

- ar horizontālo marķējumu un ceļazīmēm apzīmēta brauktuves josla, sastrēguma stundās autobusiem un vieglajiem automobiļiem ar vairākiem pasažieriem – „amerikāņu” tipa josla,
- ar horizontālo marķējumu un ceļazīmēm apzīmēta brauktuves josla, autobusiem un taksometriem visās diennakts stundās,
- visas ielas nodošana sabiedriskajam transportam,
- sabiedriskā transporta josla no pārējās brauktuves nodalīta ar bordakmeni.

Sabiedriskā transporta joslas izveidošanas kritēriji un plānošanā izmantoto pasākumu izmantošanas nosacījumu apkopojums dots 1.tabulā “Plānošanas pasākumu izmantošanas nosacījumu apkopojums”.

PROBLĒMAS

Mēģinot ieviest sabiedriskā transporta joslas, jārēķinās ar to, ka būs nepieciešama ievērojama iedzīvotāju sagatavošana, lai uzlabojot sabiedriskā transporta sniegto pakalpojumu kvalitāti un vides kvalitāti vēsturiskajā centrā, vairāk autobraucēju izmantotu autobusus, trolejbusus, tramvaju un dzelzceļu un sagatavotos izmaiņām ielu izmantošanā.

Pirms sabiedriskā transporta joslu ieviešanas Rīgas ielās, ir jāatrisina virkne dažāda veida problēmas:

- sabiedriskā transporta pieturās jāizbūvē “kabatas”,
- sabiedriskā transporta un autotransporta plūsmu krustošanās pie krustojumiem, īpaši ja pirms tiem ir pietura,
- satiksmes dalībnieku sagatavošana izmaiņām ielu lietošanā, vai pat izmaiņām ceļu satiksmes noteikumos,
- sabiedriskā transporta joslu var ieviest tikai ielās, kur vienā virzienā ir ne mazāk kā divas satiksmes joslas, un ir pietiekami liela sabiedriskā transporta intensitāte,
- ir jāizstrādā likumdošana par ielām.

RISINĀJUMI

Galvenie kritēriji sabiedriskā transporta joslas izveidošanai (skatīt tabulu):

- intensīvi attīstīts pilsētas centrs ar ierobežotu ielas caurlaides spēju un augstām stāvvietu izmaksām visā diennakts laikā,
- ilgstoša sabiedriskā transporta izmantošanas pieredze un tradīcijas,
- caurlaides spējas ierobežošana ielām, kuras ievada satiksmi pilsētas centrā,
- ūdens šķēršļi, kas apgrūtina piekļūšanu pilsētas darījumu centram.

UZDEVUMI

Īstermiņā līdz 2010.gadam:

1. sekmēt likumdošanas par ielām izstrādāšanu un pieņemšanu,
2. izstrādāt sabiedriskā transporta joslas maksimālās slodzes stundās pilotprojektu maršrutā Pārdaugava- Akmens tilts –Rīgas vēsturiskais centrs,
3. ielās ar sabiedriskā transporta joslu izbūvēt pieturās „kabatas” un veikt citus uzlabojumus, kas nodrošina pasažieru drošību,
4. izbūvēt Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas savienojuma tuneli tikai sabiedriskā transporta vajadzībām,
5. projektējot jaunas ielas vai veicot esošo ielu rekonstrukciju, projektos paredzēt sabiedriskā transporta joslas izveidošanas iespējas.

Ilgtermiņā līdz 2018.gadam:

pieņemot, ka ir uzbūvēti Daugavas Dienvidu un Ziemeļu šķērsojumi un tramvajs ar dzelzceļu darbojas kā sabiedriskā transporta struktūras mugurkauls:

1. sabiedriskā transporta joslas izveidot uz esošajiem tiltiem pāri Daugavai, Gaisa tilta, Zemitānu tilta un A.Deglava ielas pārvada,
2. sabiedriskā transporta joslas izveidot Brīvības ielā un Brīvības gatvē, maršrutos Pārdaugava - Akmens tilts, Vanšu tilts – Vēsturiskais centrs visām diennakts stundām,
3. sabiedriskā transporta joslas sastrēguma stundām izveidot A.Čaka ielā,
4. izveidot Kr.Barona ielu kā sabiedriskā transporta ielu.

1.tabula Plānošanas pasākumu izmantošanas nosacījumu apkopojums

Pasākumu veids	Pielietojamības apgabals		Plānošanas periods, gadi	Projekta gada raksturojumi maksimumstundā		Teritorijas raksturojums, transporta faktori
	Lokālie autobusi	Ierobežots eksprešu skaits		Autobusu skaits vienā virzienā	Pasažieru skaits vienā virzienā	
Piemērojams ielām (Arterials related)						
Autobusu iela	✓	✓	5 - 10	20 - 30	800 - 1200	Komerčiāls zemes izmantojums
Norobežota josla darījumu centra galvenajā ielā	✓		5	20 - 30	800 - 1200	Komerčiāls zemes izmantojums
Norobežota josla, normāla satiksme	✓		5	30 - 40	1200 - 1600	Vismaz 2 joslas pārējai satiksmei tajā pašā virzienā
Josla brauktuves vidū	✓	✓	5	60 - 90	2400 - 3600	Vismaz 2 joslas pārējai satiksmei tajā pašā virzienā, iespēja novērst konfliktus ar transportlīdzekļiem, kas izpilda pagriezienus
Īsa josla ar braukšanas virzienu pretēji pārējai satiksmei	✓		5	20 - 30	800 - 1200	Atļauj autobusiem braukt pa noteiktu maršrutu, apgriezties vai apbraukt sastrēgumu tilta pieejās
Gara josla ar braukšanas virzienu pretēji pārējai satiksmei	✓	✓	5	40 - 60	1000 - 2400	Vismaz 2 joslas pārējai satiksmei pretējā virzienā. Attālums starp luksoforiem lielāks par 150 m
Autobusu pieturas	✓		5	10 - 15	400 - 600	Pasažieru iekāpšanas vietas uz ielām, kur sastrēgumstundās pa joslu brauc vairāk par 500 automobiļu
Priekšrocība autobusam, kas nodrošināta ar satiksmes signālu	✓		1 - 5	10 - 15	400 - 600	Visur, kur nav ierobežojumu gājēju vai visa ielu tīkla signālu plāna dēļ
Autobusa aktivizēts speciāls signāls un signāla fāze	✓		1 - 5	5 - 10	200 - 400	Vietās, kur notiek iebraukšana autobusu joslās, terminālos, vai kur jānodrošina speciāli autobusa manevri
Speciāla autobusa pagriešanās	✓		1 - 5	5 - 10	200 - 900	Visur, kur pastāv ierobežojumi pārējai satiksmei

2. Vienots Rīgas sabiedriskā transporta uzņēmums

ESOŠĀ SITUĀCIJA UN PROBLĒMAS

Saskaņā ar Rīgas Satiksmes koncepciju 1999.-2003.gadam sabiedriskajam transportam:

- jābūt prioritātei attiecībā pret pārējiem transporta līdzekļiem pilsētas ielās;
- jāklūst konkurētspējīgam ar vieglajām automašīnām, ko nodrošinātu sniegtā pakalpojuma kvalitāte – ātrums, drošība, regularitāte, biežums, ērtums;
- jābūt videi draudzīgam.

Rīgas domes loma pilsētas sabiedriskā transporta sektorā noteikta kā:

- pasažieru pārvadājumu politikas mērķu noteikšana;
- satiksmes infrastruktūras uzturēšanai nepieciešamo finanšu līdzekļu piešķiršana;
- braukšanas maksas apstiprināšana;
- pašvaldības sabiedriskā transporta uzņēmumu saimnieciskās darbības uzraudzība.

Rīgai jau tagad ir raksturīgas Eiropas valstu lielāko pilsētu pamatproblēmas, tostarp:

- Satiksmes sastrēgumi un neorganizēta automašīnu novietošana uz ielu braucamās daļas.
- Sabiedriskā transporta ritošā sastāva, ielu un kustības pārvadu nolietojšanās.
- Ielu satiksmes pieaugošā negatīvā ietekme uz apkārtējo vidi.

Turpmākai sabiedriskā transporta attīstībai Rīgā ir nepieciešamas:

- Drošākas un neapdraudētākas transporta sistēmas, t.sk. daļai no tām ir jābūt dublējotām.
- Drošas pārvietošanās iespējas neatkarīgi no izvēlēta transporta līdzekļa veida.
- Komfortabli autobusi, tramvaji un trolejbusi, kuru iegādei savukārt ir nepieciešamas ievērojamas investīcijas.
- Kvalitatīvi uzturēta un regulāri remontēta transporta infrastruktūra (ielas, tilti, satiksmes pārvadi u.c.).

Sabiedriskā transporta pakalpojumus Rīgas pilsētā sniedz pašvaldībai piederošie uzņēmumi – SIA “Rīgas Satiksme” un BO SIA “Tramvaju un trolejbusu pārvalde”, kuri no 2005.gada 1.janvāra ir apvienoti.

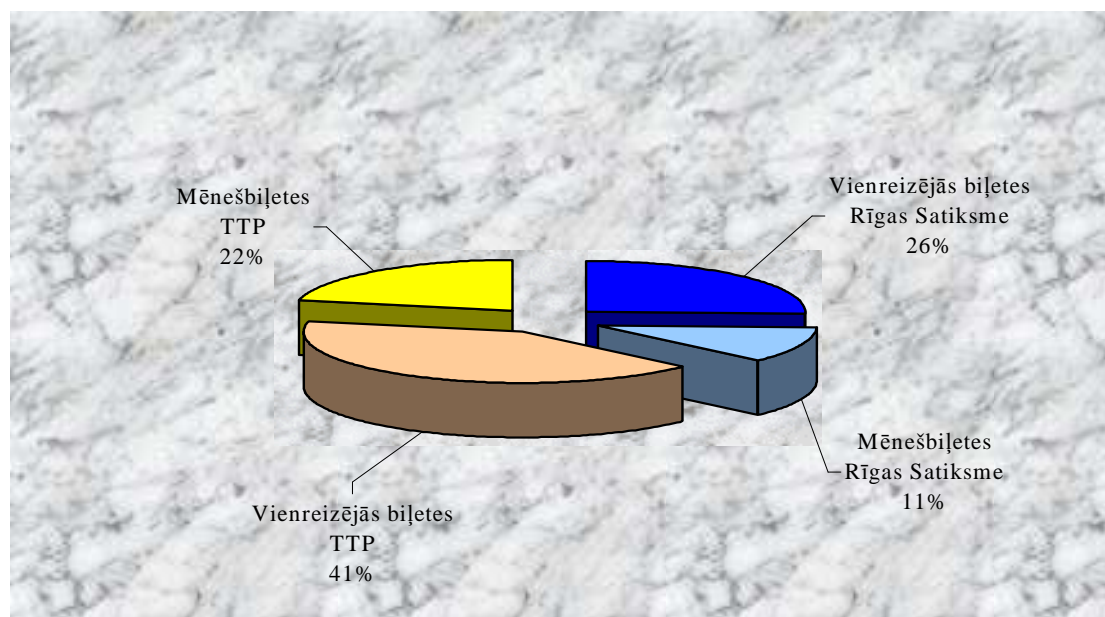
Pašvaldības uzņēmuma patreizējā organizatoriskā struktūra ir pārāk sazarota, pārslogota un neefektīva. Tāpēc tuvāko gadu laikā nepieciešams pabeigt uzsākto sabiedriskā transporta reorganizāciju, kas paredz, ka:

- Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sekmīga organizācija ir realizējama, nostiprinot vienoto transporta uzņēmumu kā starpposmu trīs līmeņu organizatoriskās struktūras izveidē.
- Sabiedriskā transporta operatoru kompānijām ir jādarbojas uz ilgtermiņa līgumu pamata.

Sabiedriskā transporta operatoru ieņēmumus veido:

- ieņēmumi no vienreizējo biļešu un braukšanas karšu realizācijas;
- dotācijas

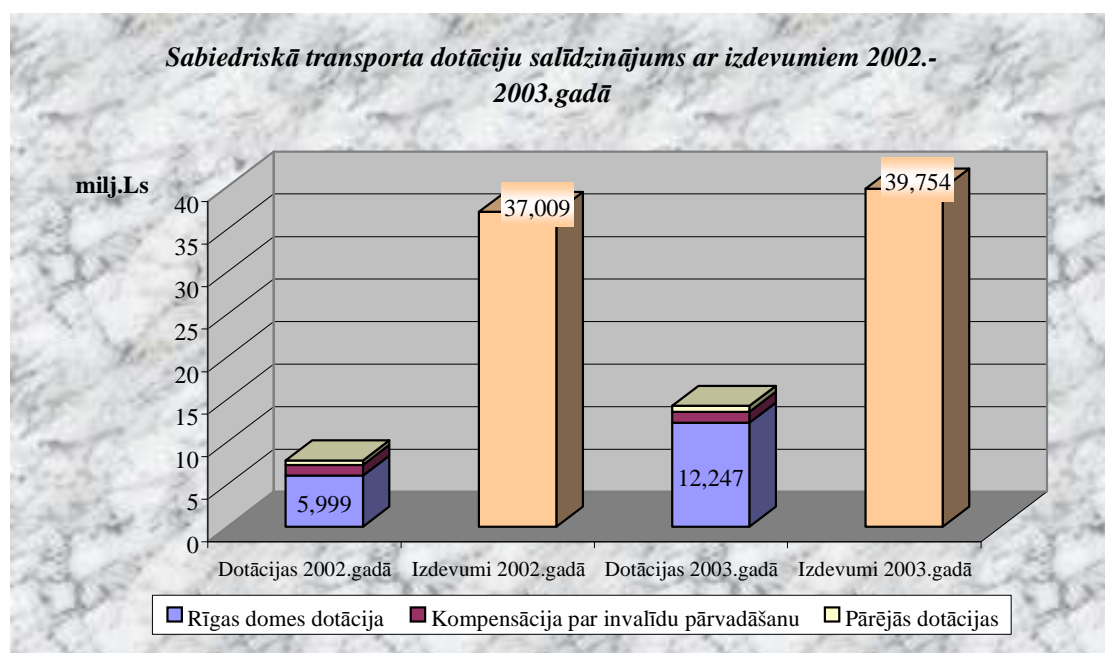
Ieņēmumu no biļešu realizācijas struktūra ir skatāma 1.attēlā.



1.attēls Sabiedriskā transporta operatoru ieņēmumu no biļešu realizācijas struktūra 2003.gadā.

Avots: Rīgas domes Satiksmes departaments

Sabiedriskā transporta operatoru uzņēmumi Rīgas pilsētā tiek dotēti. Dotāciju kopējais apjoms 2003.gadā sastādīja ~ 36% no pašvaldībai piederošo sabiedriskā transporta uzņēmumu kopējiem izdevumiem. Rīgas domes dotācijas sastāda ~ 86% no kopējā dotāciju apjoma jeb ~ 31% no kopējā izdevumu apjoma (skatīt 2.attēlu).



2.attēls

Avots: Rīgas domes Satiksmes departaments

Rīgas domes kopējo ieguldījumu (dotāciju un investīciju veidā) apjoms pēdējo gadu laikā ir būtiski palielinājies. Tomēr patreizējā sabiedriskā transporta uzņēmumu apsaimniekošanas mehānismā nav noteiktas viennozīmīgas prioritātes, kuru realizācijai tiek piemērotas dotācijas, kompensācijas un atlaides jeb tiešo finanšu resursu injekcijas. Šī apstākļa dēļ veiktie ieguldījumi ir nepietiekami pārvadājumu izmaksu kompensēšanai.

PROBLĒMAS

- Sabiedriskā transporta prioritātes trūkums pilsētas satiksmē, kas samazina tā kustības ātrumu pilsētas maģistrālajās ielās. Sabiedriskā transporta līdzekļi un pārējie satiksmes dalībnieki atrodas vienā transporta plūsmā, un savu relatīvi lielo gabarītu dēļ sabiedriskā transporta līdzekļiem ir apgrūtināta manevrētspēja, it īpaši maksimumstundās. Bez tam sabiedriskajam transportam Rīgā nav savu speciālo joslu (izņemot tramvajus) un prioritātes pie luksoforiem, tāpēc tas ir spiests veikt piespiedu apstāšanos kustības laikā.
- Sarežģītā un pasažierim apgrūtinātā Rīgas pilsētā pastāvošā sabiedriskā transporta tarifu sistēma, kas būtiski ierobežo pasažieru mobilitāti (īpaši pārsēšanās no viena transporta līdzekļa otrā, maršrutu maiņas, iespējas optimizēt izvēli pieturās utt.).
- Mēnešbiļešu nepietiekama izmantošana, norēķinoties par sabiedriskā transporta pakalpojumiem, kas palielina sistēmas kopējās izmaksas.
- Sazarota un pārslogota organizatoriskā struktūra.

UZDEVUMI

SIA “Rīgas satiksme” ir jāveic pilnīgs un izvērsts vairāklīmeņu funkcionālais audits ar mērķi uzņēmumu līmenī nodalīt pamatdarbību (pasažieru pārvadājumi) no blakus pakalpojumiem un tos uzskaitīt atsevišķi, tādējādi veidojot pamatu atsevišķo darbību (pakalpojumu) ekonomiskās lietderības novērtējumam, kā arī nodrošinot sabiedriskā transporta pārvadājumu tarifu un atlaižu aprēķinu caurspīdīgumu un pamatotību.

Pabeidzot operatoru kompāniju reorganizāciju un pilnveidojot to vadības uzskaites sistēmas, tiktu nodrošināta sabiedriskā transporta sistēmas izmaksu samazināšana.

Īstermiņā līdz 2010.gadam:

Gadījumā, ja darbības efektivitātes uzlabošana netiks noteikta kā prioritāte operatoru kompānijas attīstībā tuvāko gadu laikā, varētu tikt izraisīts sabiedriskā transporta pakalpojumu popularitātes kritums. Lai tiktu paaugstināta sabiedriskā transporta pārvadājumu darbības efektivitāte, būtu jāveic sekojoši pasākumi:

- Jaunu tarifu ieviešana un uzņēmumu saimnieciskās darbības optimizēšana.
- Rīgas domes sniegto dotāciju pārstrukturēšana, nosakot vairākus finanšu avotus un atšķirīgus šo dotāciju mērķus.

Augstākminēto pasākumu realizācijas periodā nebūtu pieļaujamas sekojošas stratēģiska rakstura kļūdas:

- Nelaikā (vienlaikus ar citu pakalpojumu cenu palielinājumu) ieviestas braukšana tarifa izmaiņas.
- Atbilstoša pakalpojumu kvalitātes nepaaugstināšanās tarifu palielināšanas rezultātā, kas var izraisīt nevēlamu sabiedrības reakciju.

Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas tarifi Rīgas pilsētā Rīgas pašvaldībai būtu jānosaka uz aprēķinu pamata, ņemot vērā atšķirības starp ekonomiski pamatoto (saskaņā ar tarifu un ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanas metodiku) un piemērojamo tarifu.

Rīgas pašvaldības dotāciju apjoms operatoru kompāniju ekspluatācijas izmaksu segšanai būtu aprēķināms kā starpība starp ekspluatācijas izdevumiem un ieņēmumiem un valsts piešķirto dotāciju summu.

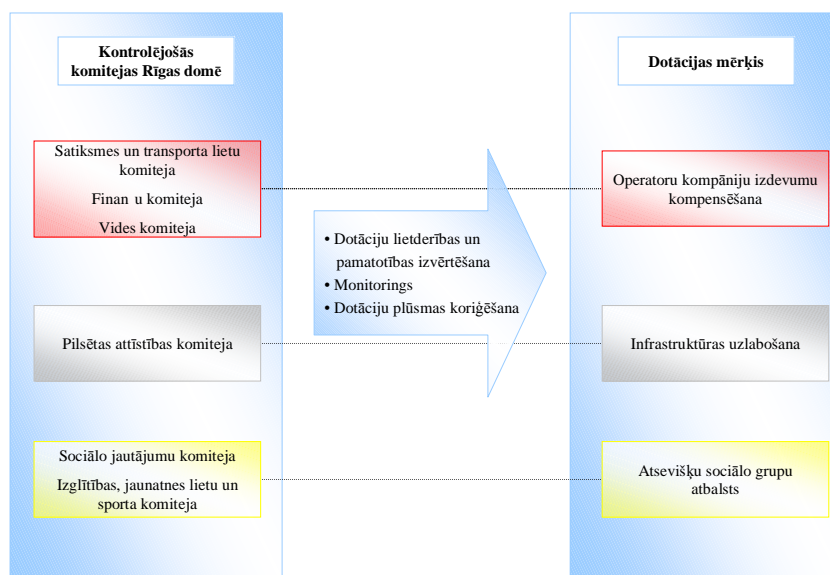
Dotācija šīs koncepcijas izpratnē ir valsts vai pašvaldības finansējums īpašam mērķim, lai nodrošinātu valsts un pašvaldību funkciju izpildi.

Pašvaldības dotācijas būtu nepieciešams strukturēt pēc to avotiem un mērķa:

- Transporta dotācijas noteiktu pārvadājumu izmaksu samazināšanai (kompensēšanai).
- Dotācijas skolēnu, studentu un profesionāli tehnisko skolu audzēkņu transporta vajadzībām.
- Dotācijas kā sociālā palīdzība pensionāriem un citām sociāli mazaizsargātām grupām.
- Dotācijas pasažieru pārvadājumu infrastruktūras (piemēram, pieturvietu izveides un uzturēšanas) uzlabošanai.

Ieteicamā Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta dotāciju plūsmu kontroles shēma ir atspoguļota 3.attēlā.

Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta dotāciju kontroles shēma



3.attēls

Dotāciju plūsmu efektīvai vadībai un pārraudzībai būtu nepieciešams skaidri nodalīt katras konkrētās dotācijas noteikšanas vai aprēķināšanas kārtību un kompensācijas mērķus (mērķa grupas). Nepieciešams izveidot un uzturēt atbilstošas datu bāzes par katru no šādi ietekmējamajām mērķgrupām. Tas ļautu skaidri un pārskatāmi noteikt nepieciešamās dotācijas, prognozēt to izmaiņas nākotnē, paredzēt šo dotāciju realizācijas sociālos efektus un tos atbilstoši novērtēt. Šāda kārtība ir vairumā Eiropas Savienības valstu, kur sabiedriskā transporta tarifos katram sniegtajam atvieglojumam ir ne tikai politiski noteikts mērķis, bet arī noteikts konkrēts tā kompensācijas avots.

Lai sabiedriskā transporta pārvadājumiem Rīgas pilsētā tiktu nodrošināta moderna mūsdienīga materiāli tehniskā bāze, ir nepieciešama investīciju programmas 2005. – 2010.gadam realizācija, izmantojot aizņemtus līdzekļus. Investīciju realizācijas aizņēmumu atmaksu plānojams veikt, izmantojot Rīgas domes piešķirtās dotācijas. Veiktie finanšu aprēķini attiecībā uz Rīgas domes nepieciešamo dotāciju orientējošo apjomu sabiedriskā transporta

attīstībai Rīgas pilsētā turpmākajiem 15 gadiem doti 2.pielikumā “Rīgas domes nepieciešamo dotāciju aprēķins”.

Rīgas domes nepieciešamo dotāciju apjoma aprēķins ir veikts, par pamatu ņemot optimāli nepieciešamo investīciju programmu (skat. tabulu) un pie pieņēmuma, ka sabiedriskā transporta pārvadājumu degvielas un elektroenerģijas izmaksu pieaugums jākompensē ar pārvadājumu tarifa pieaugumu, tādējādi identificējot maksimāli iespējamo dotāciju apjomu.

Rīgas pašvaldība likuma noteiktā kārtībā nosaka Rīgas pilsētas sabiedriskajam transportam piešķiramo dotāciju apjomu, sabalansējot budžeta izdevumus ar pārvadājumu tarifu palielināšanu, noteikto atlaižu samazināšanu un tarifu sistēmas optimizāciju.

Saskaņā ar veiktajiem aprēķiniem, nepieciešamo dotāciju apjoms vienotajam uzņēmuma SIA “Rīgas satiksme” laika periodā no 2005. – 2018.gadam svārstīsies robežās no 25 000 000 Ls līdz 46 000 000 Ls gadā. Kopējais prognozējamais dotāciju apjoms 2005. – 2018.gados sekojoši varētu sasniegt ~540 000 000 Ls (vidēji 38.5 milj. Ls gadā).

Sakarība starp Rīgas domes dotāciju un nepieciešamo investīciju apjomu (neieskaitot no ES struktūrfondu līdzekļiem finansētās investīcijas) ir skatāma sekojošā tabulā.

1.tabula

Plānoto investīciju un nepieciešamo Rīgas domes dotāciju apjomi

Gads	RD papildus dotācijas salīdzinājumā ar 2004.gadu	Plānojama investīciju apjoms*	Papildus dotāciju apjoms / Plānojama investīciju apjoms (2 / 3)
1	2	3	4
2005	5 497 472 Ls	38 850 000 Ls	14%
2006	12 960 427 Ls	21 210 000 Ls	61%
2007	18 874 383 Ls	42 550 000 Ls	44%
2008	24 635 375 Ls	44 177 500 Ls	56%
2009	27 050 239 Ls	29 100 000 Ls	93%
2010	29 054 424 Ls	29 100 000 Ls	100%
2011	27 825 538 Ls		
2012	27 337 227 Ls		
2013	26 890 668 Ls		
2014	27 071 318 Ls		
2015	23 450 351 Ls		
2016	21 715 777 Ls		
2017	17 991 680 Ls		
2018	14 226 546 Ls		
Kopā	319 194 076 Ls	204 987 500 Ls	156%

Kā īstermiņa un vidēja termiņa realizējamie pasākumi laika periodā līdz 2010.gadam uzskatāmi sekojoši:

1. Ritošā sastāva (trīsasu savienoto un divasu zemās grīdas trolejbusu) iegāde, kas palielinās Rīgas sabiedriskā transporta sistēmas pievilcīgumu.
2. Nekustamo pamatlīdzekļu un infrastruktūras (dispečeru punkti, ikdienas apkopju iecirknis, virsbūvju krāsošanas cehs, mazgātava, sliežu ceļi, vilces apakšstacijas, kontakttīkli, kabeļtīkli) izveide, rekonstrukcija un modernizācija.
3. Orientācija uz monopolstāvokļa noteikšanu noteiktās apkalpes zonās, maršrutu virzienos un fiksētos maršrutu tīklos pēc pašvaldības noteiktiem pārvadāšanas nosacījumiem.
4. Jauno transporta un informācijas tehnoloģiju sinerģētiskais efekts, piedāvājot jaunus kvalitatīvus produktus.
5. Jaunā tramvaja maršruta izbūve – sliežu ceļu, platformu; luksoforu, vilces apakšstaciju, kontakttīklu, kabeļtīklu izveide; depo izbūve; luksoforu sistēmas,

* Neieskaitot no ES struktūrfondu līdzekļiem finansētās investīcijas

satiksmes vadības centra, pieturvietu, “park – ride” sistēmas izveide, zemās grīdas 5 sekciju tramvaja vagonu RVR-2002 iegāde, tramvaju depo modernizācija jaunā tipa vagonu apkopei un remontam, sliežu ceļu, vilces apakšstaciju, kontakttīkla, kabeļtīkla modernizācija 6.maršrutā.

6. Sabiedriskā transporta prioritātes noteikšana pilsētas satiksmes sistēmā.
7. Jaunu klientu (pasažieru) piesaistīšana, īstenojot sekojošus servisa kvalitāti veicinošus pasākumus:
 - a. Jaunu līniju un maršrutu izveide (īpaši tramvajam un trolejbusam).
 - b. Nosacījums individuālam transportam braukt pa konkrētām ielām noteiktās diennakts stundās.
 - c. Sabiedriskā transporta kustības prioritātes noteikšana sarežģītu krustojumu zonās, kā arī apstāšanās tiesības pie lielveikaliem, kultūras un atpūtas centriem.
 - d. Plašu reklāmas kampaņu organizēšana attiecībā uz sabiedriskā transporta pakalpojumiem.
 - e. Kvalitātes sistēmas ieviešana Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta operatorkompānijās saskaņā ar ISO standartiem, kas sevi ir attaisnojuši SIA “Rīgas satiksme”.
8. Integrēta Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta tīklu izveidošana:
 - a. Katra sabiedriskā transporta veida (autobuss, trolejbuss, tramvajs, maršruta mikroautobuss) lomas noteikšana Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā.
 - b. Priekšlikumu izstrāde savstarpēji konkurējošo maršrutu (trolejbuss – autobuss – dzelzceļš) pārdalei.
9. Mēnešbiļešu izmantošanas veicināšana. Ievērojot ārvalstu sabiedriskā transporta uzņēmumu ieņēmumu struktūru, kur lielāko ieņēmumu daļu veido ieņēmumi no abonentu biļešu (mēnešbiļešu) realizācijas, jāveicina abonenta biļešu izmantošana, optimizējot to cenas attiecībā pret vienreiz izmantojamām sabiedriskā transporta lietošanas biļetēm. Sabiedriskā transporta attīstības skatījumā tieši mēnešbiļetes ir drošs mehānisms pasažieru piesaistei un efektīvs veids sabiedriskā transporta operatoru naudas plūsmas optimizēšanai.
10. Jauno elektronisko maksāšanas līdzekļu (elektroniskā biļete) ieviešana, kā rezultātā nākotnē ievērojami varētu tikt paaugstināta sabiedriskā transporta pieejamība, ko nodrošinātu elastīga tarifa izveide, piemēram, diferencējot maksu atkarībā no pasažieru brauciena attāluma. Elektroniskās biļetes ieviešana novērsīs arī ar biļešu realizāciju saistītās problēmas.
11. Ārpusuzņēmuma biļešu un konduktoru pārbaudes (kontroles) dienesta izveide, kas ļautu efektīvi palielināt iekasētos maksājumus par pārvadājumiem.
12. Sodu palielināšana konduktoriem un transporta līdzekļu vadītājiem par biļešu neizsniegšanu un sadarbības ar ceļu policiju nostiprināšana, novēršot tradicionālo šoferu savstarpējo informācijas apmaiņu par gaidāmajām pārbaudēm.
13. Ziņu par tuvāko sabiedriskā transporta pieturu un laiku līdz transporta līdzekļa pienākšanai izvietošana, katrā Rīgas pilsētas satiksmes mezglā. Šādiem pakalpojumiem (informācijai) ir jābūt pieejamiem ne tikai transporta līniju (maršrutu) galapunktos, bet arī katrā pieturā, kā arī tādai ir jābūt pieejamai Internetā un telefoniski, piezvanot uz informācijas centru.

Ilgtermiņā līdz 2018.gadam:

Ilgtermiņa periodā par galveno perspektīvu jāuzskata pakalpojumu diversifikācija, piedāvājot plašāku pakalpojumu klāstu un paplašinātas iespējas izmantot sabiedrisko transportu. Paralēli tradicionāliem attīstības virzieniem būtu lietderīgi attīstīt jaunus, piemēram, apkalpot uzņēmumus un pasākumus, nevis piedāvājot vienīgi tradicionālo pakalpojumu – autobusu īri – bet arī organizējot regulāru transporta kustību uzņēmumam (klientam) vēlamā laikā pēc komerciālas likmes. Vidēja termiņa perspektīvā šādi pakalpojumi būs īpaši pieprasīti Rīgas pilsētas administratīvajā apkārtnē (Ulbrokas, Mārupes, Salaspils, Ķekavas virzienā u.tml.). Tā ir skaidra norāde uz Rīgas pilsētas un Rīgas rajona sabiedriskā transporta tīklu apvienošanu veicot maršrutu kombinēšanu.

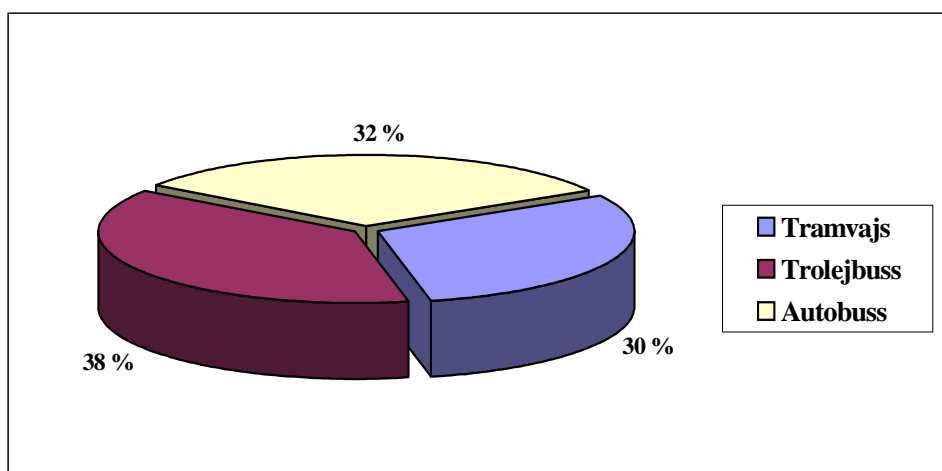
Literatūra

1. *Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmas restrukturizācijas plāns. BDO Invest-Rīga.2002.*
2. *Rīgas Satiksmes koncepcija 2004.-2018.gadam. Pilsētas sabiedriskā transporta attīstība. BDO Invest-Rīga.2004.*

3. Rīgas elektrotransports

ESOŠĀ SITUĀCIJA

Satiksmes organizācija Rīgā balstās uz četriem galvenajiem sabiedriskā transporta veidiem: tramvajiem, trolejbusiem, autobusiem un maršruta taksometriem, un privāto autotransportu. Esošais sabiedriskā transporta tīkls šobrīd ir pārsvarā radiāls, kur tramvaju un trolejbusu maršrutu tīkli savstarpēji viens otru papildina, bet lielāko daļu autobusu maršrutu pārklāj maršruta taksometru maršruti. Ņemot vērā sabiedriskā transporta (ST) ritošā sastāva iegādes un modernizācijas programmu realizāciju Rīgas pilsētā pēdējos gados, salīdzinoši visnekonkurētspējīgākajā stāvoklī ar pārējiem sabiedriskā transporta veidiem atrodas tramvaju un trolejbusu satiksmes sistēma. Ja ņem vērā to, ka elektrotransports¹ (tramvaji un trolejbusi) kopā ST tīklā pārvadā gandrīz 70% (1.attēls) no kopējā pasažieru skaita un ir transporta veids ar vislielāko pasažieru pārvadājumu kapacitāti salīdzinājumā ar pārējiem transporta veidiem, kas no šī viedokļa varētu būt optimāls risinājums sastrēgumu problēmām Rīgas pilsētā, galvenie jautājumi koncepcijas ietvaros ir, kādas ir elektrotransporta satiksmes attīstības perspektīvas Rīgas pilsētā tuvākajos 15 gados.

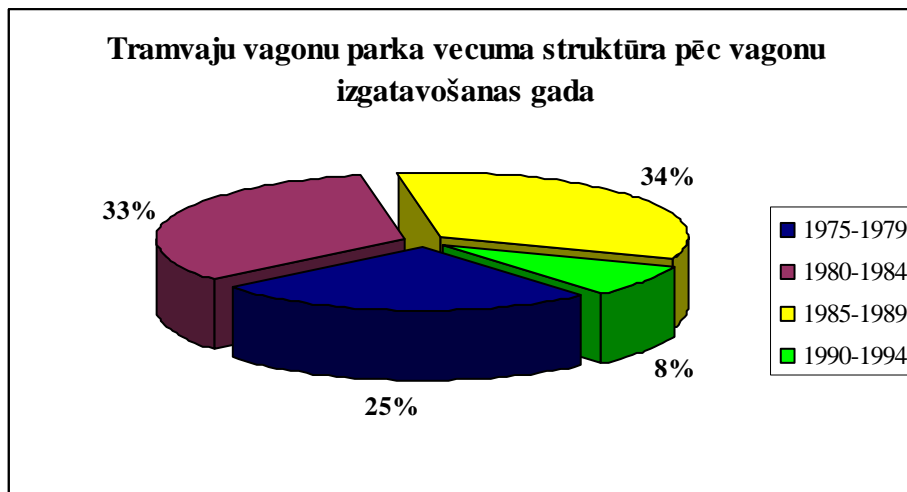


1.attēls "Pašvaldības ST tīklā pārvadāto pasažieru īpatsvars pa transporta veidiem"

Tramvaji

SIA „Tramvaju un trolejbusa pārvalde” rīcībā ir 252 Čehijas firmas “TATRA” T3 tramvaju vagoni, kuri ražoti laika periodā no 1976.gada līdz 1991.gadam, vidējais tramvaju vecums 01.01.2004. bija 21 gads. Laika periodā no 1998.gada līdz 2002.gadam, 190 T-3 tramvaju vagoniem tika veikta modernizācija, pagarinot tramvaju vagonu kalpošanas periodu vēl par 15 gadiem. Šāda rekonstrukcija bija attaisnojama, ņemot vērā toreizējo iedzīvotāju un pašvaldības maksātspēju, sasniegtos rekonstrukcijas rezultātus un tiem izlietos līdzekļus.

¹ Rīgas pilsētas elektrotransporta koncepcijas ietvaros netiek apskatīti pasažieru pārvadājumi ar elektrovilcieniem.



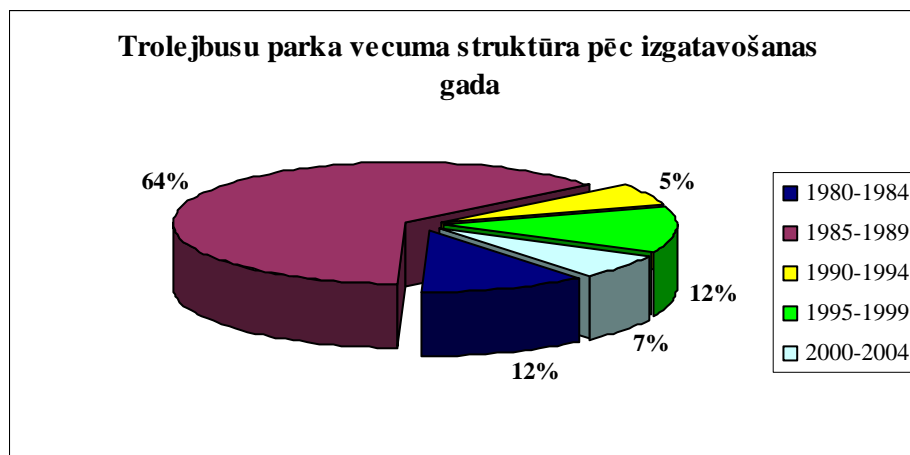
01.01.2004. tramvaju vagonu parka vidējais vecums no ieviešanas ekspluatācijā ir 21 gads, salīdzinājumam, vidējais ekspluatācijas ilgums jauniem tramvaju vagoniem ir aprēķināts ap 15 gadi atbilstoši rūpnīcas noteiktajam normatīvam, savukārt SIA „Tramvaju un trolejbusa pārvalde” šo normatīvu ir pagarinājusi līdz 20 gadiem.

Veicot tramvaju vagonu atlikušā kalpošanas laika aprēķinus, tika secināts, ka 2010.gads būs pēdējais, kad SIA „Tramvaju un trolejbusa pārvalde” spēs nodrošināt tramvaju satiksmi esošajā kvalitātē, apjomā un intensitātē. Savukārt 2018.gadā visiem tramvaju vagoniem beigsies rekonstrukcijas rezultātā pagarinātās derīgās kalpošanas laiks un tramvaju satiksme pilsētā būs apgrūtināta. Tāpēc jau tuvākajā laikā ir jāpieņem lēmums par tramvaju satiksmes ilgtermiņa attīstību, jo, pirmkārt, esošo tramvaju vagonu modernizācija ir nelietderīga, otrkārt jaunu tramvaju ritošā sastāva ražošana un pielāgošana esošajai infrastruktūrai prasīs 2 līdz 3 gadus.

Ņemot vērā zemas grīdas tramvaja specifiku, lai investīcijas ritošajā sastāvā attaisnotos, vienlaicīgi ir nepieciešams modernizēt arī daļu infrastruktūras.

Trolejbusi

Uz 01.01.2004. Rīgas trolejbusu maršrutu tīklu apkalpoja 311 trolejbusi. Pamatā tie bija Čehijas firmas ŠKODA ražotie, kuru vidējais vecums ir 15 gadi. Šobrīd 81% no ritošā sastāva ir pārsniedzis savu normatīvo kalpošanas laiku -12 gadi. Līdz ar to, lai nodrošinātu normālu tehnisko stāvokli, ievērojami sadārdzinās to tehniskā apkalpošana. Pēdējo 5 gadu laikā uzņēmums ir iegādājies 58 jaunus trolejbusus.

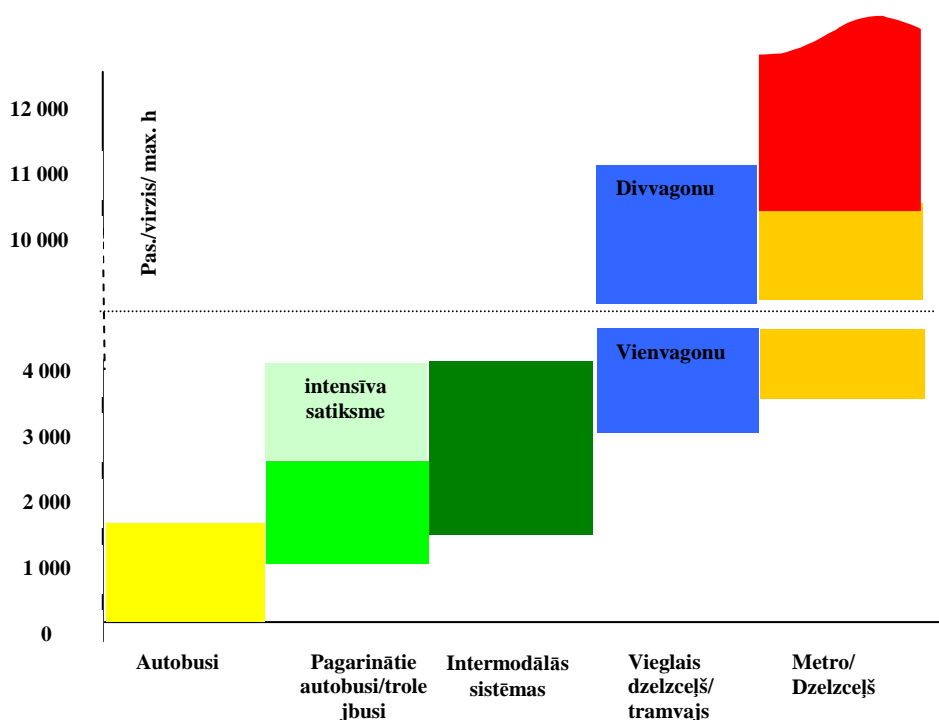


Pasaules un Eiropas pilsētu pieredze sabiedriskā transporta sistēmu ieviešanā un ekspluatācijā

Tramvaji

Nemot vērā ārvalstu pieredzi sabiedriskā transporta, īpaši zemās grīdas tramvaju projektu realizācijā, var izdarīt šādus galvenos secinājumus:

- pašlaik pasaulē pastāv ap 400 modernā tramvaja sistēmu 50 pasaules valstīs, kā arī ap 100 modernā tramvaja sistēmu tiek plānots ieviest tuvākajā laikā,
- Eiropā pēdējās divās desmitgadēs ir ieviestas efektīvas modernās tramvaju sistēmas un ir pamats uzskatīt, ka šāda tendence saglabāsies,
- galvenie priekšnoteikumi efektīvai modernā tramvaja sistēmai pilsētā ir augstā pasažieru ietilpība tramvaja vagonā, ātrums un regularitāte, komforts, pakalpojuma pieejamība un lietošanas vieglums, tramvaja pievilcīgais dizains, drošība un draudzīgums pret apkārtējo vidi, estētisks iespaids uz pilsētas arhitektonisko vidi, kā arī zemākas ekspluatācijas izmaksas, salīdzinājumā ar augstās grīdas tramvaju,
- **lai nodrošinātu modernās tramvaju sistēmas efektivitāti izmaksu ziņā, ir nepieciešams minimālais pasažieru aprites rādītājs 3 000 pasažieru stundā vienā maršruta virzienā. Ja šis rādītājs ir mazāks, tad trolejbusu vai autobusu transporta sistēma kļūst ekonomiski izdevīgāka (skat. zīm.):**



- ir nepieciešama ilgtermiņa sabiedriskā transporta koncepcija, kuras ietvaros ir paredzēta arī modernās transporta sistēmas attīstība, kas nostiprināta ilgtermiņa vienošanās līgumos (finansiālos un tehniskos) starp pašvaldību, valsti un transporta uzņēmumiem (operatoriem),
- modernās tramvaju sistēmas papildus priekšrocības bez braukšanas ātruma pieauguma un iekāpšanas/izkāpšanas laika samazinājuma kā galvenais ieguvums būtu samazināts troksņu un vibrācijas līmenis uz vidi.

UITP īpaši uzsver moderno tramvaja sistēmu priekšrocības pilsētu sabiedriskā transporta sistēmu ietvaros, kas nodrošinātu ilgspējīgu iedzīvotāju mobilitāti pilsētās un rekomendē moderno tramvaju sistēmu tālāku ieviešanu Eiropas un pasaules pilsētās.

Trolejbusi

Sešdesmitajos gados bija vērojama zināma tendence samazināt trolejbusu izmantošanu sabiedriskā transporta satiksmē, bet septiņdesmitajos, kad enerģētikas sektorā sāka palielināties degvielas cenas un pieauga sabiedrības uztraukums par vides kvalitāti, it īpaši lielpilsētās, daudzās Eiropas valstīs atsākās diskusijas par trolejbusu izmantošanu pilsētu pasažieru pārvadājumos. Atgriešanos pie šī sabiedriskā transporta veida sekmēja arī dažādu tehnoloģiju straujā attīstība. Piemēram, pirms 20-30 gadiem Boloņā, Dženovā un Parmā slēgtās trolejbusu sistēmas ir ne tikai atjaunoja, bet arī paplašināja.

Šobrīd pasaulē darbojas apmēram 350 trolejbusu sistēmas ar apmēram 40000 trolejbusu, vairāk kā $\frac{3}{4}$ no tiem Eiropā un Krievijā, Āzijā - > 7000, Amerikā - 3000. Rietumeiropā - ~ 3000. Pēdējā gadu desmitā vien ir atklātas 37 jaunas trolejbusu sistēmas, kopumā no 1980.gada - 101. Pie jaunu trolejbusu līniju atvēršanas un esošo paplašināšanas strādā San Paulo (Brazīlija), Guangzou un Honkongā (Ķīna), Kito (Ekvadora), Londonā (Anglija), Parīzē (Francija), Lozannā (Šveice), kā arī Atēnās (Grieķija) un citur.

Trolejbusu popularitātes pieaugumu un atgriešanos sabiedriskā transporta aprītē sekmē gan pieaugošās gaisa piesārņojuma problēmas, t.sk. minimālais trokšņa līmenis (autobusu radītais troksnis ir daudzkārt lielāks nekā parasts ielas fona troksnis un nekā braucoša trolejbusa radītais), gan trolejbusu salīdzinoši garākais ekspluatācijas periods: 15-20 gadi salīdzinājumā ar autobusu 10-14 gadiem, gan arī prognozes par pasaules naftas krājumu samazināšanos un degvielas cenu kāpumu.

Bez tam trolejbusu ražošanā tiek ieviestas ar vien jaunas tehnoloģijas, kas trolejbusus padara līdzvērtīgus citiem sabiedriskā transporta veidiem, tiek ražoti moderni komfortabli (t.sk. zemās grīdas) enerģiju taupoši trolejbusi. Par revolūciju pilsētas transportā tiek uzskatīti hibrīdi - duobusi (trolejbusa un autobusa apvienojums), šādi modernie trolejbusi ir aprīkoti ar akumulatoru, kas darbojas uz inerces enerģijas bāzes. Šī sistēma uzkrāj pietiekamu daudzumu enerģijas, lai trolejbuss ar tās palīdzību varētu nobraukt vismaz divas pieturas, nesaņemot elektrību caur kontaktvadiem. Tas ļauj izvairīties no satiksmes bloķēšanas kontaktstangas krišanas vai strāvas padeves pārtraukuma gadījumā.

MĒRĶIS

no sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēja viedokļa

ir Rīgas sabiedriskā transporta pieejamības un tā ērtas izmantošanas nodrošināšana Rīgas pilsētas iedzīvotājiem, veicot sabiedriskā transporta pārvadājumu pakalpojumus Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā.

MĒRĶIS

no sabiedriskā transporta pakalpojumu saņēmēju viedokļa

ir mobilitātes uzlabošana galvaspilsētas iedzīvotājiem un citiem sabiedriskā transporta lietotājiem, nodrošinot pievilcīgu braukšanas ātrumu, augstu komforta līmeni, braukšanas biežumu un regularitāti atbilstoši pasažieru vajadzībām, kā arī modernu un estētisku ritošā sastāva ārējo un iekšējo dizainu.

Tramvaju satiksmes attīstības iespējas

No tramvaju satiksmes viedokļa koncepcijas risinājumu varētu formulēt kā investīciju lēmumu vai projektu, kura mērķis ir nodrošināt komfortablāku tramvaju satiksmi, reorganizējot tramvaju satiksmes sistēmu, kā arī nodrošinot komfortablāku ritošo sastāvu. Koncepcijas ietvaros tika izvērtēti šādi tramvaju satiksmes iespējamās attīstības scenāriji:

- “Nekā nedarīšanas scenārijs” – scenārija ietvaros neveic jaunus kapitālieguldījumus infrastruktūras attīstībā, bet nodrošinot tramvaju satiksmi ar esošajiem ritošā sastāva resursiem, pēc iespējas to atjaunojot un modernizējot,
- „Attīstības scenārijs” - scenārija ietvaros tiek paredzēta jauna ritošā sastāva iegāde, pielāgojot to esošajai infrastruktūrai, kura tiek modernizēta, lai nodrošinātu savietojamību ar jaunās paaudzes zemās grīdas tramvajiem,
- „Ilgtermiņa attīstības scenārijs” - scenārija ietvaros tiek paredzēta jaunu tramvaja maršrutu infrastruktūras būvniecība, rekonstrukcija un jauna ritošā sastāva iegāde, kas nodrošinātu iedzīvotāju mobilitāti saskaņā ar nepieciešamo pieprasījumu.

Tramvaju satiksmes attīstības scenāriju *modelēšanas uzdevums* bija noteikt tādu attīstības scenāriju, kas nodrošinātu vislielāko vidējo tehnisko ātrumu un visīsāko tramvaja maršrutā pavadīto laiku jeb braukšanas laiku (*journey time*), nodrošinot saprātīgas investīcijas un ekspluatācijas izmaksas investīciju projekta darbības laikā ilgtermiņā un īstermiņā.

Pētījuma ietvaros, lai izvērtētu iespējamās attīstības scenārijus pēc to ekonomiskajiem ieguvumiem un nodefinētu vienu konkrētu attīstības scenāriju, tika izstrādāti 6 apakšscenāriji, kuros pēc UITP rekomendētā ekonomiskā modeļa principiem apakšscenāriji tika savstarpēji salīdzināti pēc ikgadējām tramvaju satiksmes ekspluatācijas izmaksām un dažādām investīciju apjomu un objektu kombinācijām:

1. apakšscenārijs: Esošā situācija, investīcijas veco vagonu rekonstrukcijā un investīcijas esošās infrastruktūras uzturēšanai.
2. apakšscenārijs: Tiek iegādāti jauni tramvaji, savukārt netiek būtiski uzlabota infrastruktūra.
3. apakšscenārijs: Tiek iegādāti jauni tramvaji, nomainītas sliežu ceļu pārmijas.
4. apakšscenārijs: Tiek iegādāti jauni tramvaji, nomainītas sliežu ceļu pārmijas, modernizēts kontakttīkls un uzkarstēmas.
5. apakšscenārijs: 4. scenārijs + papildus investīcijas luksoforu un ceļazīmju saimniecībā.
6. apakšscenārijs: Papildus tramvaju iegādei un infrastruktūras modernizēšanai, investīcijas civilajā būvniecībā un ST optimizācijā, padarot tramvaju satiksmi maksimāli ērtu un pieejamu visām sabiedrības grupām.

1. un 6. apakšscenārijs ir attiecīgi minimuma un maksimuma scenāriji, kas iespējami, pieņemot lēmumus par turpmāko attīstību. No pārējo apakšscenāriju analīzes izriet, ka lietderīgi ir veikt investīcijas ne tikai ritošajā sastāvā, bet papildus arī infrastruktūrā, jo pasažieru laika ekonomija un vidējā ātruma pieaugums sekmē ietaupījumus uz ritošā sastāva iegādi un ekspluatācijas mainīgajām izmaksām visā tā kalpošanas laikā. Pēc visu apakšscenāriju detalizētas analīzes 5. apakšscenārijs tika novērtēts kā visatbilstošākais „Attīstības scenārija” sākotnēji izvirzītajiem mērķiem un uzdevumiem.

Izmantojot UITP vienkāršoto aprēķinu modeli, gūts apstiprinājums tam, ka pie esošās un prognozējamās situācijas attīstības nākotnē, Rīgas pilsētā ir nepieciešams attīstīt zemas grīdas tramvaju nevis saglabāt esošo augstas grīdas tramvaju.

Finanšu modelis tika sagatavots, ņemot par pamatu ieņēmumu prognozes, ekspluatācijas izdevumus un investīciju apjomus. Modelis satur trīs daļas: pirmā daļa attiecas uz investīciju objektiem un to apjomiem, otrā daļa uz ekspluatācijas izdevumiem un ieņēmumiem, un trešā daļa uz investīciju ilgtermiņa atdeves novērtējumu un tā ietekmi uz pilsētas un uzņēmuma pamatdarbību.

Pētījuma ietvaros tika sagatavots Investīciju sadaļas kopsavilkums visiem trim sākotnēji definētajiem scenārijiem, kas atspoguļoti tabulā:

1.tabula. Investīcijas laika periodam no 2005. līdz 2018. gadam

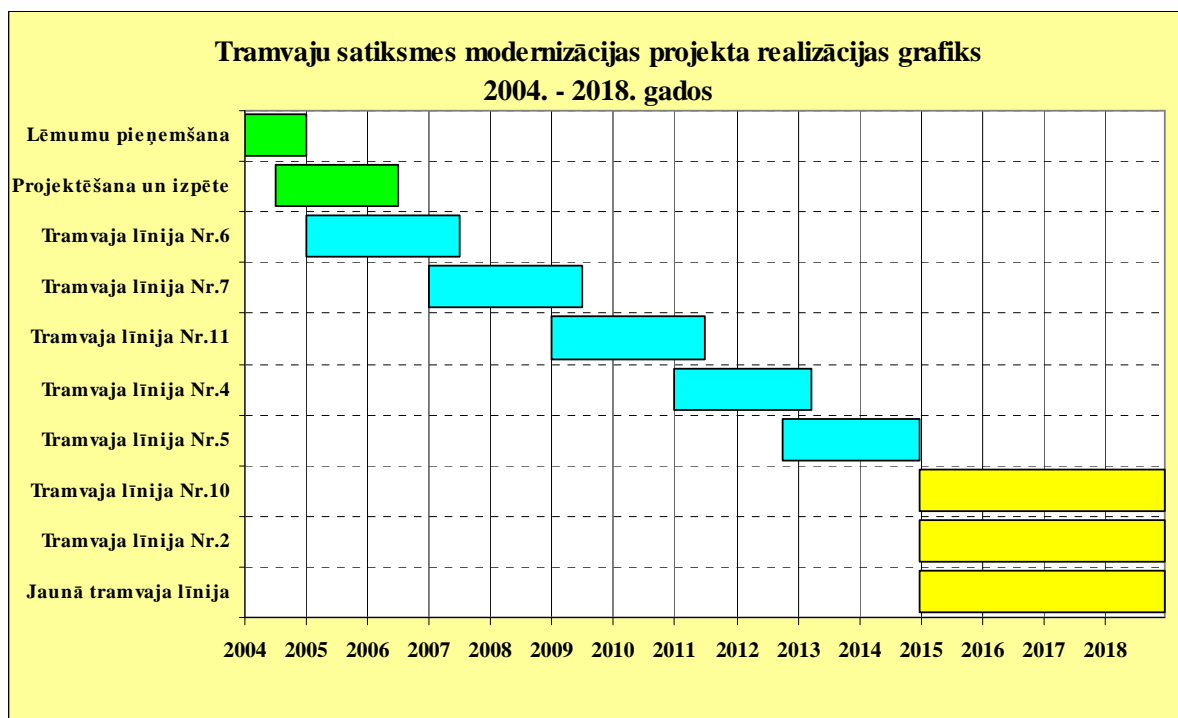
(tūkst. Ls)

Investīcijas kopā	"Nekā nedarīšanas scenārijs"	Attīstības scenārijs	Ilgtermiņa att. scenārijs
Tramvaja līnija Nr.2	720	12 293	24 910
Tramvaja līnija Nr.4	1 648	27 452	53 616
Tramvaja līnija Nr.5	2 060	29 287	53 259
Tramvaja līnija Nr.6	2 561	39 873	66 600
Tramvaja līnija Nr.7	1 959	32 774	60 602
Tramvaja līnija Nr.10	939	15 885	33 382
Tramvaja līnija Nr.11	1 549	24 167	45 012
Kopā	11 436	181 731	337 381
Kopā ar projekta vadības un neparedzētajiem izdevumiem	14 067	223 529	414 979

Līdzīgi kā daudziem infrastruktūras un sabiedriskā transporta projektiem, arī šī projekta finanšu naudas plūsmas rādītāji bija negatīvi. Izvērtējot visu scenāriju rentabilitāti, tika apskatīti arī sociālekonomiskās naudas plūsmas rādītāji, jo tie objektīvāk atspoguļo finanšu naudas plūsmās neiekļautos ieņēmumus, no kuriem ieguvēja ir visa sabiedrība. Īpaša nozīme sociālekonomiskās naudas plūsmas izvērtēšanai ir gadījumos, ja projekta finansētājs ir valsts vai pašvaldība.

Pamatojoties uz finanšu un sociālekonomiskās analīzes rādītājiem tika secināts, ka „Attīstības scenārija” gadījumā 4., 6., 7. un 11.tramvaja līniju sociālekonomiskās naudas plūsmas rādītāji ir apmierinoši, lai tajās īstenotu maršrutu modernizāciju. Savukārt „Ilgtermiņa attīstības scenārijā” minētās investīcijas lietderīgi ir izvietot tikai 6. un 11. tramvaja līnijās.

Elektrotransporta koncepcijas ietvaros tika piedāvāts: esošā tramvaju maršrutu tīkla 6., 7., 11., 4. un 5.tramvaja maršruti realizēt attīstības scenārijā minētās aktivitātes laika posmā līdz 2015.gadam, bet 2. un 10.tramvaja maršruti līdz 2015.gadam īstenot „Nekā nedarīšanas” scenāriju.



Ņemot vērā Rīgas esošo nodrošinājumu ar finansējumu, sākot ar 2007.gadu būtu lietderīgi piesaistīt ES finansējumu avotus. Gadījumā, ja tiek atrisināts finansēšanas jautājums laika posmā līdz 2015.gadam, var izdalīt divus rīcības plāna variantus jaunbūvējamo tramvaja maršruta līniju projektu realizācijā pēc 2015. gada:

- būvēt jaunu tramvaja maršruta līniju līdz 2018.gadam, pamatojoties uz *Systras* veikto priekšizpētes analīzi, vai attīstīt citus potenciālos tramvaju maršrutu projektus;
- nebūvēt jaunu tramvaja maršruta līniju līdz 2018.gadam, bet, ņemot vērā attīstības scenārija ieviešanas rezultātus esošajā tramvaju maršrutu tīklā, pieņemt lēmumu par būvniecības uzsākšanu (neuzsākšanu) atlikušajās tramvaju līnijās saskaņā ar “Tramvaju satiksmes modernizācijas projekta realizācijas grafiku 2004.-2018.gados”.

Trolejbusu satiksmes attīstības iespējas

Moderna trolejbusa ieviešanu veicina šādi faktori:

- trolejbuss ir transporta veids, kas pasažieru ietilpības ziņā tiek uzskatīts par ietilpīgāku transporta veidu salīdzinājumā ar autobusu un ir piemērots vidēji lielai pasažieru plūsmai,
- pateicoties elektrovilcei, tas ir videi draudzīgs transporta līdzeklis, kas samazina smoga iespējamību pilsētās ar lielu transporta koncentrāciju un rada ievērojami zemāku trokšņa līmeni,
- brauciena laikā pasažieriem tiek nodrošināti komfortabli apstākļi (vienmērīgāks paātrinājums un bremzēšana),
- ar trolejbusu satiksmes palīdzību var veikt modālo pārdalījumu starp sabiedrisko transportu, privātajām automašīnām, motocikliem, velosipēdiem un kājāmgājējiem,

Salīdzinājumā ar autobusiem un maršruta taksometriem trolejbusam ir vairākas priekšrocības:

- trolejbuss ļauj pārvadāt vairāk pasažierus,
- palīdz radīt modernu un pasažierus piesaistošu sabiedriskā transporta tēlu,
- ņemot vērā pārvietošanās ātrumu, ļauj konkurēt ar privātajām automašīnām.

Jaunās paaudzes trolejbusiem salīdzinājumā ar autobusiem ir vēl šādas papildu priekšrocības:

- lielākas ērtības pasažieriem, pateicoties elastīgai vadībai (elektriskie motori) ar uzrāvumu ierobežojumu, uzņemot ātrumu,
- salīdzinājumā ar dīzeļdzinēju, ir zems trokšņa līmenis un tas ir vismaz divas reizes energoefektīvāks (t.sk. enerģijas atgūšana, bremsējot),
- nerada gaisa piesārņojumu,
- mazāki uzturēšanas izdevumi,
- pasaulē arvien vairāk tiek piedāvāti jaunās paaudzes trolejbusi un tāpēc ražotāji samazina izmaksas uz 1 vienību.

Pamatojoties arī uz citiem veiktajiem sabiedriskā transporta tīkla pētījumiem, sabiedriskā transporta tīklu nebūtu jāmaina fundamentāli. Ir jāparedz tā restrukturizācija un modernizācija, taču nebūtu vēlams likvidēt trolejbusu maršrutu tīklu pilsētas centrā.

Var izdalīt 4 trolejbusu attīstības scenārijus, kuri ir savstarpēji salīdzināti pēc ikgadējam trolejbusu izmantošanas izmaksām, mainoties investīciju apjomiem un investīciju objektiem:

1.scenārijs: Esošā situācija, investīcijas esošo trolejbusu rekonstrukcijā un investīcijas esošās infrastruktūras uzturēšanai,

2.scenārijs: Tiek iegādāti jauni trolejbusi, savukārt netiek būtiski uzlabota infrastruktūra,

3.scenārijs: Tiek iegādāti jauni trolejbusi, modernizēts kontakttīkls un apakšstacijas,

4.scenārijs: Papildus trolejbusu iegādei un infrastruktūras modernizēšanai, investīcijas civilajā būvniecībā un sabiedriskā transporta optimizācijā.

1.scenārijs atspoguļo esošo situāciju, kad netiek iegādāti jauni trolejbusi, bet ekspluatācijas kārtībā tiek uzturēti esošie trolejbusi un esošā infrastruktūra jeb t.s. “nekā nedarīšanas” scenārijs. 2.scenārijs atspoguļo investīcijas jaunos trolejbusos, kas jau tiek darīts, tā kā pēdējo 5 gadu laikā TTP jau ir iegādājies 58 jaunus trolejbusus. 3.scenārijs paplašina 2.scenāriju, paredzot arī investīcijas kontaktvadu sistēmas un apakšstaciju pilnveidošanā jeb t.s. “attīstības scenārijs”. 4.scenārijs paredz plašāku skatījumu uz risināmo problēmu, nodrošinot sabiedriskā transporta optimizāciju, integrējot dažādus transportlīdzekļu veidus. 4.scenārija kontekstā ir jāņem vērā tas, ka trolejbuss ir piemērots transportlīdzeklis maršrutos, kuros rīta maksimumstundu laikā Rīgas pilsētas centra virzienā pārvadā 1400 līdz 2000 pasažierus. Ja pasažieru skaits ir mazāks, tad būtu jāapsver trolejbusu aizvietošana ar autobusiem, savukārt, ja pasažieru skaits ir lielāks, tad būtu jāapsver trolejbusu aizvietošana ar tramvajiem, tādā veidā tiktu nodrošinot dažādu ST veidu savstarpējo integrāciju, pamatojoties uz to ietilpību un pasažieru plūsmām.

Ilgtermiņā būtu rekomendējams 4.scenārijs, bet īstermiņā būtu jāīsteno 3.scenārijs, lai realizētu augstākminētās jaunās paaudzes trolejbusa priekšrocības salīdzinājumā ar autobusiem un maršrutu taksometriem. Laika periodā no 2005.gada līdz 2010.gadam trolejbusu ritošā sastāva atjaunošanai kopumā būtu nepieciešami 61.38 milj. Ls, t.sk. solo trolejbusu investīcijām būtu nepieciešami 33,5 milj. Ls, nomainot 155 trolejbusu vienības, bet pagarināto trolejbusu parka atjaunošanai būtu nepieciešami 27.88 milj. Ls, nomainot 100 trolejbusu vienības.

UZDEVUMI

- Saglabājot un iespējami palielinot elektriskā transporta nozīmi, par prioritāti atzīt modernā zemās grīdas tramvaja attīstību.
- Noteikt, ka tramvaja maršrutu tīkla ilgtermiņa attīstības shēma (1.attēls) ir sabiedriskā transporta maršrutu tīkla pamats.
- Iespējami īsā laikā modernizēt trolejbusus (ar zemo grīdu), kā arī atsevišķos maršrutos iespējama trolejbusu nomaina ar tramvaju un autobusu nomaina ar trolejbusu.

Īstermiņā līdz 2010.gadam:

1. Optimizēt Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta tīklu, lai nodrošinātu efektīvu satiksmi ilgtermiņā.
2. Izstrādāt ilgtermiņa sabiedriskā transporta koncepciju, kuras ietvaros ir paredzēta arī modernās transporta sistēmas attīstība.
3. Izstrādāt un 2005.gadā noslēgt pakalpojuma sniegšanas līgumus starp Rīgas domi un sabiedriskā transporta uzņēmumu.
4. Ņemot vērā Rīgas pilsētas esošo nodrošinājumu ar finansējumu, lai modernizētu esošā tramvaju tīkla 4.,5.,7. un 11.līnijas., sākot ar 2007.gadu, piesaistīt ES finansējumu avotus.
5. Tramvaji:
 - 5.1. 6.līnijas ritošā sastāva maiņu uz zemās grīdas tramvajiem uzsākt 2005.-2006.g
 - 5.2. veikt sliežu ceļu un elektroapakšstaciju atjaunošanu un modernizāciju, kā arī kabeļtīkla un kontakttīkla nomaiņu un atjaunošanu (investīcijām nepieciešami 42.6 milj. Ls).
 - 5.3.veikt investīcijas civilajā būvniecībā: luksoforu sistēma, satiksmes vadības centrs, pieturvietas, “park – ride” sistēma, tramvaju depo celtniecība un modernizācija (investīcijām nepieciešami 44.11 milj. Ls).
 - 5.4.iegādāties jaunus zemās grīdas tramvajus (investīcijām nepieciešami 54,0 milj. Ls).
6. Trolejbusi:

turpināt realizēt ritošā sastāva atjaunošanas programmu (nepieciešamās 61.38 milj.Ls, nomainot 155 solo trolejbusu vienības un 100 pagarināto trolejbusu vienības).

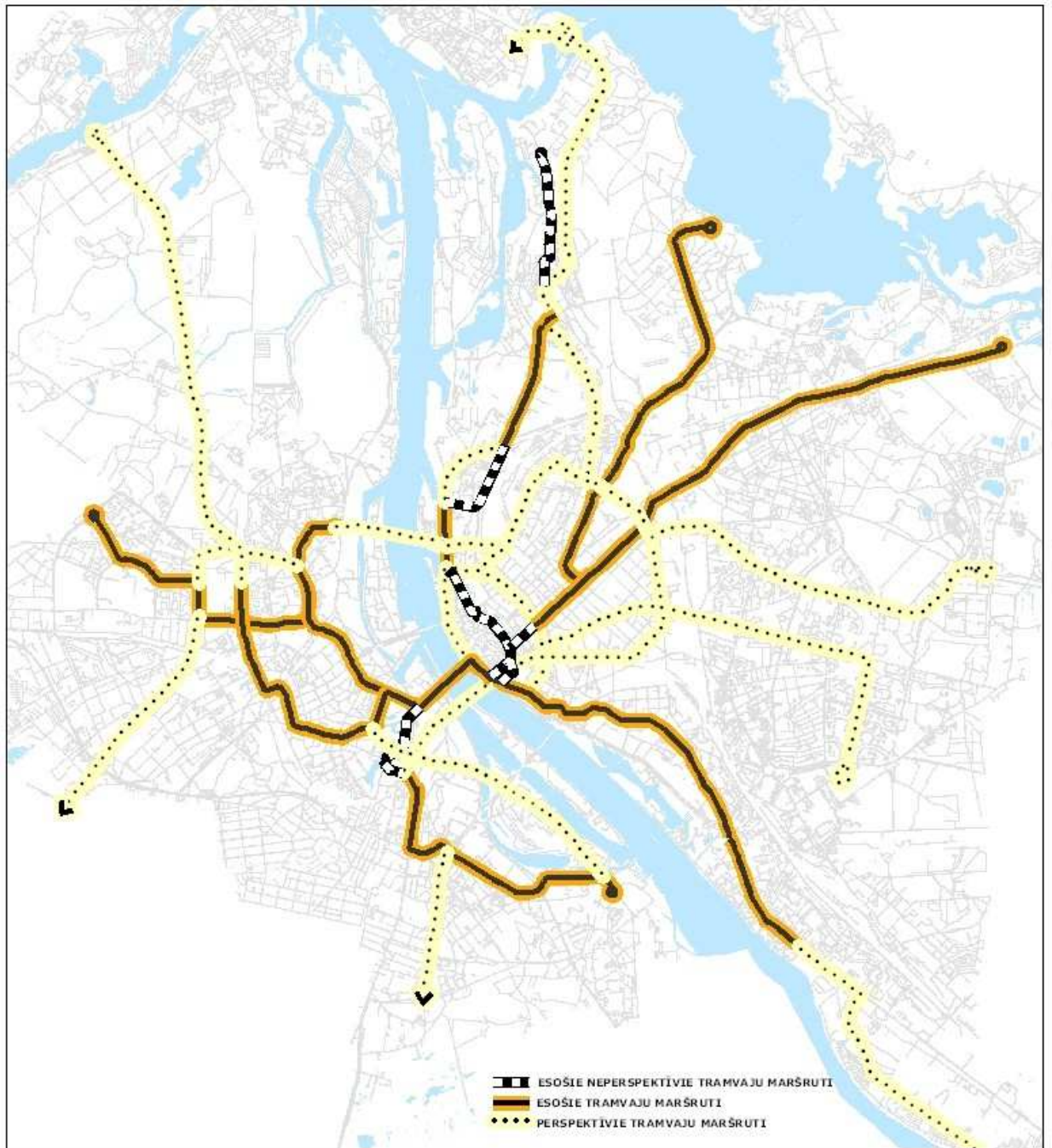
Ilgtermiņā līdz 2018.gadam:

1. Tramvaji:
 - 1.1. turpināt modernizēt esošo tramvaja maršrutu tīklu, nomainot esošos tramvajus ar zemās grīdas tramvajiem.
 - 1.2. veikt izpēti un sagatavošanās darbus jaunu maršrutu būvniecībai vai esošo maršrutu pagarināšanai
 - 1.3. Jaunu tramvaju līniju būvniecība ilgtermiņā, veidojot PPP (*public private partnership*) sabiedrību.
2. Trolejbusi:

turpināt ritošā sastāva atjaunošanu un veikt maršrutu izpēti, kuros iespējams veikt trolejbusu nomaiņu ar tramvaju vai autobusu nomaiņu ar trolejbusu.

Literatūra

1. Rīgas pilsētas elektrotransporta attīstības koncepcija 2004. –2018.gadam Kopsavilkums. SIA “Transporta un vadības konsultācijas”, 2004.
2. Trolejbusu tīkls Rīgas pilsētā. Rīgas modernā tramvaja projekts. SYSTRA.2003.
2. Trolejbusu satiksme Rīgas pilsētā. Rīgas iedzīvotāju aptauja. Baltijas Datu Nams.2003.
3. Rīgas modernā tramvaja projekts.SYSTRA.2003.



1.attēls. Ilgtermiņa tramvaju maršruta tīkla attīstības shēma

Pašreiz a/s „Pasažieru vilciens” galvenokārt realizē piepilsētas pasažieru satiksmi, nodrošinot pasažieru pārvadājumus ne tikai Rīgas pilsētā, bet arī visā Rīgas aglomerācijā. Dzelzceļam ir nozīmīgākā loma darbaspēka un aglomerācijas iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanā, jo ik rītu Rīgā un no vakarā no Rīgas maksimumstundā tiek pārvadāti aptuveni 16 000 tūkstoši pasažieru. Dzelzceļa satiksmes vidējā intensitāte maksimumstundās ir aptuveni 30 minūtēs 1 vilciens katrā virzienā. Dzelzceļa tīkls ir radiāli izvietots virzienā no pilsētas centra, un visu satiksmes koridoru (Centrs – Imanta, Centrs – Tīraine, Centrs – Šķīrotava, Centrs – Jugla un Centrs – Ziemeļblāzma) sākumpunkts ir Centrs jeb Rīgas pasažieru stacija.

Satiksmes koridoros dzelzceļa galvenā priekšrocība ir vidējais kustības ātrums, kustības precizitāte (kustības ātrums pilsētā: trolejbusi – 15,8 km/h, tramvaji – 16 km/h, autobusi - 20 km/h un vilciens – 34 km/h). Braukšanas maksa vienreizējiem braucieniem vienā virzienā Rīgas pilsētas sabiedriskajā transportā un dzelzceļā ir identiska, izņemot Imantas un Mangaļu rajonu. Dzelzceļa transportā tiek izmantotas dzelzceļa braukšanas biļetes, kas nav paredzētas braucieniem Rīgas pilsētas sabiedriskajā transportā.

Dzelzceļa pasažieru pārvadājumus a/s “Pasažieru vilciens” nodrošina ar tās rīcībā esošajiem elektrovilcieniem un dīzeļvilcieniem- 21 elektrovilciens ziemas mēnešos un 23 elektrovilcieni vasaras mēnešos, kuru vidējais vecums ir 25 gadi, pie rūpnīcas noteiktā 28 gadu normatīvā derīgās kalpošanas perioda.

Saskaņā ar veiktajiem pētījumiem Latvijas iedzīvotāji pārsvarā ir apmierināti ar pilsētu sabiedriskā transporta un dzelzceļa pakalpojumu pieejamību, cenu un kvalitāti.

Pasaules prakse

Plašāk izplatītākie sabiedriskā transporta līdzekļi ir autobusi, trolejbusi, tramvaji, vieglais dzelzceļš, piepilsētas dzelzceļš un metro. Pasaules Banka savā Pilsētu transporta stratēģijas pārskatā attīstības un pārejas ekonomikas valstīs definē tādu jēdzienu kā “ātrais pilsētas transports” (angļu val. – mass rapid transit), kas sevī ietver autobusu un sliežu transporta sistēmas, t.i., nodalītās autobusu satiksmes joslas, vieglais dzelzceļš (tramvajs), metro sistēmas un piepilsētas dzelzceļš. Attiecībā uz Eiropu tiek norādīts, ka visizplatītākās sabiedriskā transporta sistēmas ietver vieglā dzelzceļa (tramvaja) satiksmi un piepilsētas dzelzceļa satiksmi, metro sistēmas tiek izmantotas lielākajās pilsētās. Tāpat tiek uzsvērts, ka ir nepieciešams maksimizēt vieglā dzelzceļa (tramvaju) efektivitāti un uzlabot piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu integrāciju pilsētas transporta savienībā. Pasaules Banka arī uzsver, ka nav iespējama efektīva piepilsētas dzelzceļa iekļaušana pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā, ja piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumi tiek veikti saskaņā ar nacionālo pasažieru pārvadājumu stratēģiju.

Starptautiskā sabiedriskā transporta asociācija UITP līdz šim ir akcentējusi pilsētas sabiedriskā transporta sistēmas bez piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu līdzdalības, bet pēdējos gados aizvien vairāk pievērš uzmanību arī piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu integrācijas nozīmīgumam pilsētu sabiedriskā transporta sistēmās, jo piepilsētas dzelzceļš ir ekonomiski izdevīgs, pārvadājot lielākas pasažieru plūsmas (vairāk kā 11000 pasažieru maksimumstundā). Parasti sabiedriskā transporta integrācija notiek realizācijas līmenī, kur integrēta sabiedriskā transporta sistēma nodrošinātu ērtas pārsēšanās iespējas, vienotu braukšanas maksu, koordinētus sabiedriskā transporta kustības grafikus un pilnveidotas pasažieru informācijas sistēmas.

Attiecībā uz dzelzceļa pasažieru pārvadājumu integrāciju pilsētu sabiedriskā transporta sistēmā Lielbritānijas Transporta Izpētes laboratorija (angļu val. - the UK TRL) veica sabiedriskā transporta sistēmu pētījumus ASV un Eiropas pilsētās 5 līdz 10 gadu periodā un secināja, ka:

- 1) pilsētās, kurās tika nodrošināta ilgtspējīga pilsētplānošana, iekļaujot piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājums pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā, sabiedriskā transporta sistēmas nodrošināja arī vislielāko efektu uz pilsētas attīstību kopumā,
- 2) pilsētās, kurās piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumi darbojās atšķirti no kopējās pilsētas sabiedriskā transporta sistēmas, pilsētu attīstība nebija dinamiska vai pat sāka bremsēties.

Kā galvenā pilsētas dzelzceļa konkurences priekšrocība tiek minēts *pārvietošanās ātrums*, kas vairumā pasaules pilsētu, izņemot Budapeštu, ir lielāks nekā automašīnu un citu sabiedriskā transporta veidu pārvietošanās ātrums, kustības precizitāte pārvadājumu regularitāte, prognozējamība, pieejamība, ekoloģiskums, drošība un resursu optimāla izmantošana.

Pastāv divi dzīvotspējīgi dzelzceļa pasažieru pārvadājumu integrācijas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā modeļi:

- 1) t.s. “tramvaja – vilciena” koncepcija ar kopēju sliežu ceļu izmantošanu (Karlsruēs (Vācija) modelis);
- 2) intermodalitātes koncepcija ar pārsēšanās punktu nodrošināšanu (Helsinku (Somija) modelis).

Karlsruēs modelis varētu būt noderīgs un optimāls risinājums sabiedriskā transporta sistēmām, kas apkalpo vidēja lieluma pilsētas un šīm pilsētām piegulošos reģionus ar iedzīvotāju skaitu no 200 000 līdz 500 000. Laikā, kad finansu resursi ir ierobežoti esošo un nelietoto dzelzceļa līniju atdzīvināšana ir pieņemamāka, nekā jaunu vai paralēlo līniju būvniecība. Šajā sakarā Karlsruēs modelis ir labs piemērs, lai veidotu integrētu intermodālu sabiedriskā transporta sistēmu. Pašlaik Karlsruēs pilsētas pieredzi cenšas īstenot vairākās Vācijas un Eiropas pilsētās.

Helsinkos dzelzceļa līnijas CITY RAIL nodošanas ekspluatācijā un autobusu maršrutu tīklu optimizācijas rezultātā būtiski pieauga kopējais pārvadāto pasažieru skaits sabiedriskā vienotā sabiedriskā transporta sistēmā.

PROBLĒMAS

- Dzelzceļa pasažieru pārvadājumi nav integrēti Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā
- Pārsēšanās vietu un savstarpējās savietojamības (saskaņoto kustības grafiku) trūkums
- Nevienādie braukšanas atvieglojumi dzelzceļā un citos pilsētas sabiedriskā transporta veidos
- Vienotās braukšanas biļetes trūkums

MĒRĶIS

Satiksmes sastrēgumu samazināšanās Rīgas pilsētā un sabiedriskā transporta pieejamības uzlabošana kopumā.

RISINĀJUMI

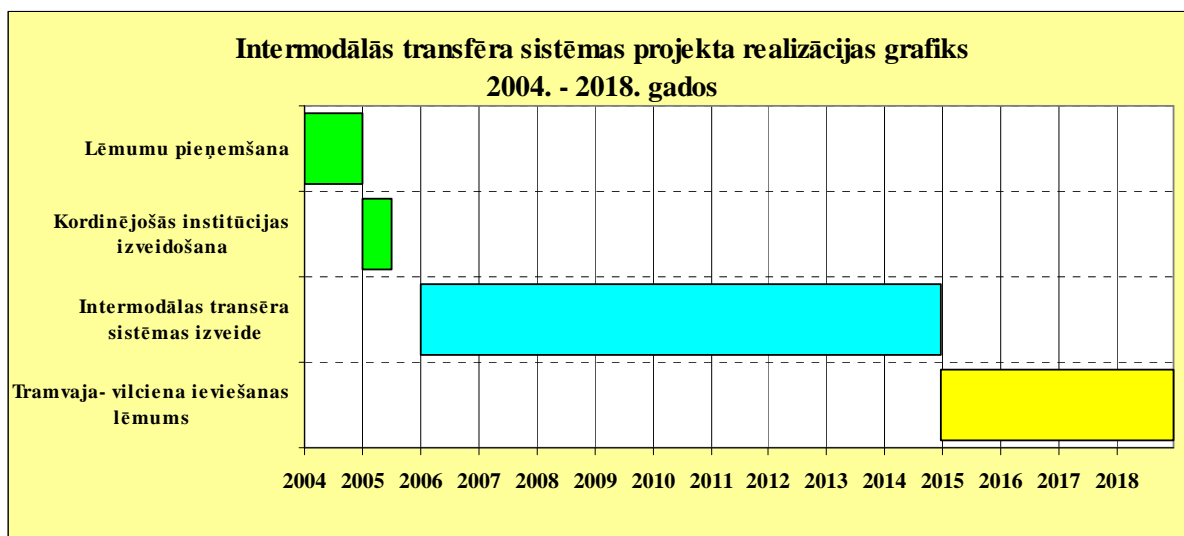
Iespējamo attīstības scenāriju analīzē tika izmantoti tādi pieņēmumi kā sliežu transporta attīstības modelis, iedzīvotāju skaita samazināšanās prognozes, dzelzceļa pārvadājumu jaudas, jaunas dzelzceļa infrastruktūras izveidošana un dzelzceļa pasažieru pārvadājumu reģionālā stratēģija. Kopumā var noteikt 3 pasažieru pārvadājumu pa dzelzceļu integrācijas scenārijus:

- *bāzes scenārijs* (“*nekā nedarīšanas*”): saglabājas esošā situācija, saskaņā ar kuru dzelzceļa pasažieru pārvadājumi attīstās nodalīti no Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmas. Ieguvumi kā tādi pilsētai no šāda scenārija nav paredzami, jo pieprasījums pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem atbilstoši augstāk minētajām prognozēm pilsētā samazinās, bet piedāvājums paliek relatīvi nemainīgs. Rīgas pilsētai pilnīgi norobežojoties no dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem var izveidoties situācija, kad ekonomisku apsvērumu dēļ tiek ieviesti alternatīvi dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi ar samazinātu dzelzceļa pārvadājumu intensitāti (tikai rīta un vakara maksimumstundās vai t.s. eksprešu vilcieni ar samazinātu pieturu skaitu Rīgas pilsētas administratīvās teritorijas robežās).
- *intermodālais scenārijs* (*pilsētas dzelzceļš ar koordinētiem pasažieru pievešanas pakalpojumiem*): integrēt dzelzceļa pasažieru pārvadājumus pilsētas sabiedriskajā transporta sistēmā, paredzot divu līmeņu integrāciju institucionālajā un realizācijas līmenī. Veidojot šāda veida sabiedriskā transporta tīklu, galvenā vērība ir jāpievērš

intermodālā transfēra (pārsēšanās) iespēju (vieglas un ērtas pārsēšanās iespējas starp dažādiem sabiedriskā transporta veidiem) nodrošināšanai. Dzelzceļa lielākais pienesums sabiedriskajam transporta tīklam būtu “park & ride” sistēma, jo tā visefektīvāk spētu risināt sastrēgumu problēmas Rīgas centrālajā daļā un piepilsētas un tālāko pilsētas dzīvojamo masīvu iedzīvotāju nogādāšanu pilsētas centrā. Scenārija realizācijas gadījumā tiktu būtiski sakārtota pilsētas sabiedriskā transporta sistēma, kas nodrošinātu efektīvu sabiedrisko transporta sistēmu, kā arī efektīvu resursu un pienākumu sadalījumu starp dažādiem transporta veidiem, kā rezultātā var paredzēt būtisku sastrēgumu samazinājumu Rīgas pilsētā, īpaši rīta stundās.

- **“tramvaja – vilciena” koncepcijas attīstības scenārijs:** Attīstīt scenāriju, kas atbilstu Karlsrūes (Vācija) modelim, dodot iespēju tramvajiem izmantot dzelzceļa infrastruktūru. Šāda scenārija attīstība ir iespējama gadījumā, ja ir atrisināti otrā scenārija uzdevumi, t.i., dzelzceļa pasažieru pārvadājumu integrācija pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā gan institucionālajā, gan realizācijas līmenī. Ņemot vērā esošos apstākļus un ierobežojumus, šādu scenāriju varētu attīstīt ne ātrāk kā sākot ar 2015.gadu. Scenārija realizācijas gadījumā tiktu būtiski sakārtota pilsētas sabiedriskā transporta sistēma, kas nodrošinātu efektīvu sabiedrisko transporta sistēmu un resursu sadalījumu starp dažādiem transporta veidiem. Varētu apgalvot, ka tādām vajadzētu izskatīties Rīgas un aglomerācijas sabiedriskā transporta modelim, kas būtu vērsti uz iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanu un videi draudzīgas transporta sistēmas attīstību.

Īstermiņā nebūtu lietderīgi runāt par Rīgas pašvaldības dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pasūtījumu kopumā kā tādu, bet gan par Rīgas pašvaldības sociālo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pasūtījumu. *Īstermiņa finansēšanas modelis balstītos uz principu, saskaņā ar kuru dzelzceļa pasažieru pārvadātājam tiktu piemērots Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā pastāvošais finansēšanas modelis attiecībā uz sociālo pārvadājumu, t.i., piešķirot papildus kompensācijas par noteiktu pasažieru grupu pārvadāšanu vai par pasažieru pārvadājumiem noteiktos pārvadājumu maršrutos.*



3.attēls Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu integrācijas Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā 2. un 3.attīstības scenārija realizācijas etapi

UZDEVUMI

Īstermiņā līdz 2010.gadam:

1. Iestrādāt Rīgas attīstības plānā 2006. – 2018.gadam koncepciju par dzelzceļa pasažieru pārvadājumu integrāciju Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā.
2. Lai nodrošinātu Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmas stratēģiskās plānošanas dokumentu pēctecību, veikt dzelzceļa pasažieru pārvadājumu integrācijas Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā detalizētu priekšizpēti, izmantojot

pasažieru plūsmu modelēšanas metodes un izstrādājot detalizētu tehniski – ekonomisko pamatojumu šādai vienotai Rīgas pilsētas un aglomerācijas transporta savienības izveidei.

3. Izstrādāt detalizētu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu stratēģiju Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā, paredzot pieturvietu, kustības sarakstu saskaņošanu, braukšanas maksas atvieglojumu analoģu pielietošanu kā esošajā pilsētas sabiedriskajā transportā.
4. Nodrošināt atsevišķas juridiskas institūcijas izveidošanu, kas būtu atbildīga par Rīgas pilsētas, aglomerācijas un pilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu organizēšanu, koordinēšanu un integrāciju Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā.
5. Pārskatīt savstarpēji konkurējošos Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta maršrutus (dzelzceļš, autobuss, trolejbuss) un to pārklāšanās gadījumā tos optimizēt.
6. Ieviest Rīgas domes sociālo pasūtījumu pilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumos.

Ilgtermiņā līdz 2018.gadam:

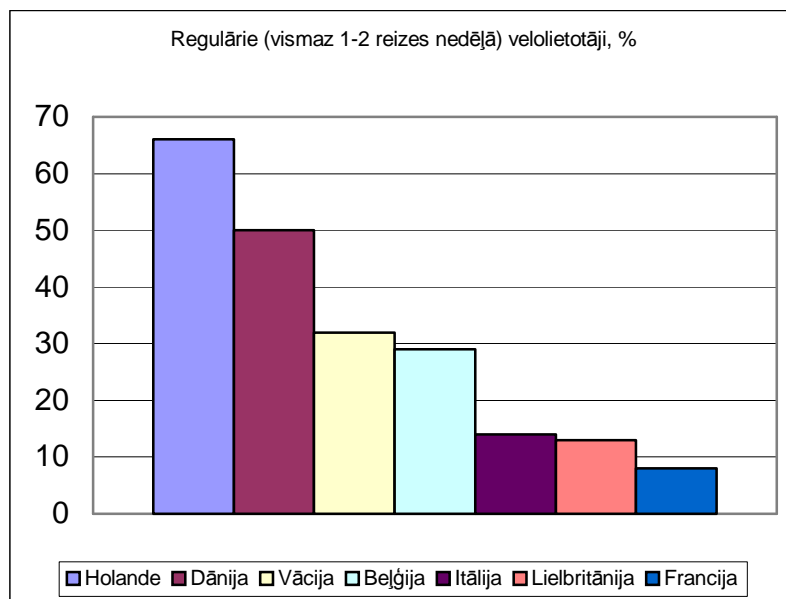
Realizēt izstrādāto dzelzceļa pasažieru pārvadājumu stratēģiju Rīgas sabiedriskā transporta sistēmā.

Literatūra

Pētījums. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu integrācija Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā. SIA "Transporta un vadības konsultācijas", 2004.

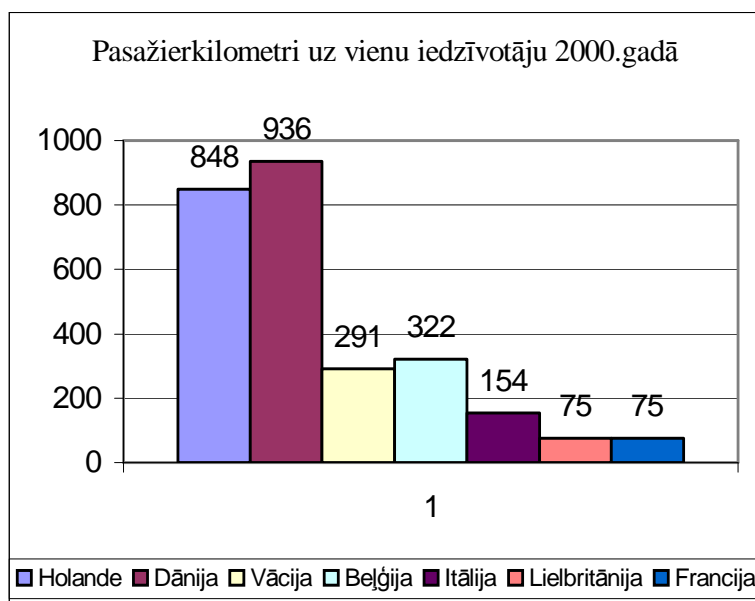
5. Velotransports

Mobilitāte ir viena no cilvēku pamatvajadzībām. Katru dienu mēs pārvietojamies no mājām uz darbu, biznesa darījumos, izglītības iestādēm, veikaliem, atpūtas vietām utt. Nemainās cilvēku vajadzības, bet mainās paradumi - kājām, ar velosipēdu, auto, vilcienu, lidmašīnu, kuģi utt., vienu veidu izmantojot vairāk, citu mazāk. Viens no videi visdraudzīgākajiem un cilvēka veselību nostiprinošiem pārvietošanās veidiem ir velo. Jāatzīst, ka velosipēdu izmantošanai Latvijā, atšķirībā no Skandināvijas valstīm, Beļģijas, Holandes, Vācijas u.c. Eiropas valstīm, nav senu izmantošanas tradīciju. Vēl vairāk - daudzus gadu desmitus velotransporta, t.sk. infrastruktūras, attīstībai valstiskā un pašvaldību līmenī vispār netika pievērsta uzmanība. Velosipēdu izmantošanas līmeni dažādās valstīs raksturo 1.attēls:



1. attēls

Viens no velosipēdu izmantošanu raksturojošiem lielumiem ir arī nobraukto kilometru daudzums uz vienu iedzīvotāju. Kā redzams 2.attēlā "Pasažierkilometri uz vienu iedzīvotāju 2000.gadā", visvairāk velosipēdus izmanto Dānijā un Holandē, kur katrs iedzīvotājs dienā veic vairāk kā 2 km.



2.attēls

Par velotransporta popularitātes pieaugumu Eiropā liecina arī velosipēdu ražošanas apjomu palielinājums Eiropas Savienības valstīs vidēji par 3 % gadā -1998.g.- 11,65 milj.gab., 1999.g.-12, 02 milj.gab., 2000.g.- 12,27 milj.gab.

Dānija - valsts ar senām velotransporta tradīcijām

Viena no valstīm, kurā velo tiek uzskatīta kā ļoti svarīga satiksmes sastāvdaļa ir Dānija. Tieši Dānijā 1905.gadā nodibināja Velobraucēju Federāciju, kas tiek uzskatīta par pirmo tāda veida organizāciju Eiropā. Pateicoties mērķtiecīgai valsts un pašvaldību politikai veloinfrastruktūras veidošanā, vairāk kā viena trešā daļa pieaugušo Dānijas iedzīvotāju velosipēdus izmanto regulāri. Īpaši straujš velolietotāju pieaugums bija vērojams 70.-jos gados degvielas krīzes laikā, kad vairāk uzmanības sāka pievērst arī vides aizsardzībai. Kopš 1982.gada visu līmeņu pašvaldību budžetos katru gadu ir paredzēti līdzekļi velotransporta infrastruktūras attīstībai un braukšanas apstākļu uzlabošanai. 2000.gadā Dānijas Ceļu administrācija izdeva grāmatu "Velo koncepciju kolekcija" (*Collection of Cycle Concepts*), kuras mērķis ir sniegt pārskatu, idejas un motivāciju drošas velosatiksmes attīstībai. Kopenhāgenā ar 800 tūkst. iedzīvotājiem kopējais veloceļu garums sastāda vairāk nekā 300 km, 2002.gadā to būvniecībai bija atvēlēti 60 milj. DKK (apmēram 5,5 milj.Ls). Par galvenajiem uzdevumiem velopolitikā laika periodam no 2002. - 2012.gadam ir nosaukti:

- palielināt velobraucienus mājas-darbs-mājas no 34 % uz 40 %,
- paaugstināt drošību -satiksmes negadījumu skaitu samazināt par 50 %,
- velonovietošanas drošības sajūtu paaugstināt no 57 % līdz 80 % velolietotāju,
- par 10 % palielināt velotransporta pārvietošanās ātrumu,
- uzlabot pārvietošanās komfortu - neapmierināto skaits ar infratraktūras kvalitāti (ceļa klājumu) nedrīkst pārsniegt 5 % līmeni.

Alternatīvo pārvietošanās veidu popularizēšana Eiropā

Pieaugošās automobilizācijas apstākļos pilsētās, lai uzlabotu iedzīvotāju veselību un dzīves kvalitāti, ir nepieciešams samazināt automašīnu satiksmes apjomus, piedāvājot un veicinot alternatīvu pārvietošanās veidu iespējas. Šāds mērķis ir pasākumam "Pilsēta bez mana auto!", kas pirmo reizi tika organizēts Francijā 1998.gadā, bet 2000.gadā Eiropas Vides komisāre Margota Vallstroma (*Margot Wallstrom*) to pasludināja jau kā Eiropas iniciatīvu - Eiropas mobilitātes nedēļu, pievēršot uzmanību vides faktoriem. Eiropas mobilitātes nedēļa tiek organizēta septembrī. 2000.gadā šajā aktivitātē iesaistījās 760 pilsētas, 2001.gadā - 1005, 2002.gadā - 1448. Mobilitātes nedēļas ietvaros 22.septembris ir pasludināts par "Dienu bez auto". Aktivitātes galvenie mērķi ir:

- popularizēt esošo ilgtspējīgas attīstības mobilitātes politiku un labāko pieredzi,
- uzsākt jaunas iniciatīvas,
- pastiprināt pilsētnieku sapratni par esošās pilsētas mobilitātes kaitīgo ietekmi uz apkārtējo vidi un individuālo dzīves kvalitāti,
- akcentēt lokālo virzību uz ilgtspējīgu transporta politiku,
- kļūt par Eiropas aktivitātes dalībnieku, daloties kopējos mērķos un pieredzē ar citām pilsētām Eiropā.

Mobilitātes nedēļā tematisko dienu ("Velodiena", "Sabiedriskā transporta diena", "Gājēju jeb zaļā ceļa diena" u.c.) ietvaros tiek organizēts kāds pasākums, piemēram, velosacensības un velomaratoni, jaunu veloceļu vai sabiedriskā transporta maršrutu atklāšana, diskusijas starp sabiedrību un politiķiem, dažādi kultūras pasākumi autotransporta iebraukšanai norobežotajā teritorijā utt. Katra dalībpilsēta var izvēlēties akcentējamus jautājumus un iesaistīšanās veidu šajā mobilitātes nedēļā.

ESOŠĀ SITUĀCIJA

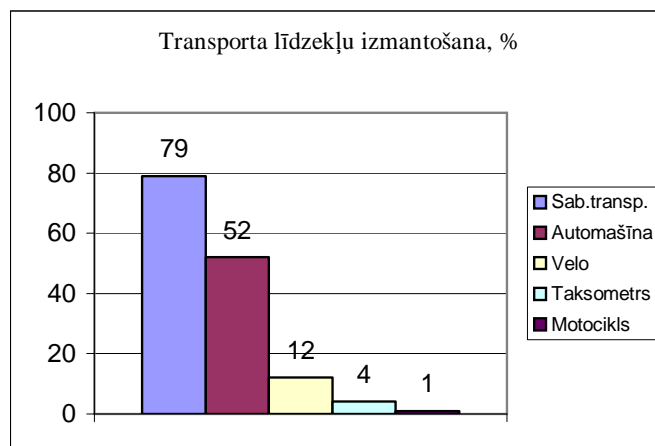
80.-to gadu beigās Rīgas pašvaldība uzbūvēja pirmo un vienīgo veloceļu Latvijā, kas savieno Rīgu un Jūrmalu. Tikai 1999.gadā tika izstrādāta un akceptēta "Velotransporta attīstības valsts programma 1999.- 2015.g." ar mērķi - nodrošināt velotransporta plānveidīgu attīstību, un uzdevumu - radīt velotransporta attīstības valstiskās regulēšanas formas, iekļaujot šo programmu kopīgā LR Transporta attīstības valsts programmā. Tās realizācijas gaitā ieteikts ņemt vērā Eiropas Savienības valstu pieredzi. Viens no sadarbības projektiem ir "EuroVelo", kuru piedāvā Eiropas Riteņbraukšanas Federācija. Projekta mērķis - Eiropā izveidot veloceļu tīklu, kas aptvertu visu kontinentu. Kā zināms, Latviju šķērsos divi "EuroVelo" ceļi :

1. rietumu-austrumu EV-10 veloceļš Baltijas jūras loks (Hanzas loks),
2. ziemeļu-dienvidu EV-11 veloceļš Nordkaps-Atēnas.

Rīgas dome 2000.gada 22.augustā apstiprināja "Velotransporta attīstības programmu Rīgas pilsētai", kas ir uzskatāma par valsts programmas detalizētu turpinājumu un sastāvdaļu. Šīs veloprogrammas mērķis - iekļaut velotransportu kopējā Rīgas transporta sistēmā, kā ilgtspējīgu, citiem transporta līdzekļiem līdzcērtīgu, drošu un videi draudzīgu transporta līdzekli. Programmai pievienota perspektīvā izbūvējamo velomaršrutu galveno virzienu karte (skatīt 3.pielikumu). Šobrīd Rīgā uzsākta veloinfrastruktūras veidošana - izbūvēts veloceļš "Imanta - Vecrīga", izstrādāti 2 projekti veloceļiem "Pērnavas iela - Bergi" un "Centrs - Mežaparks - Vecmīlgrāvis", Rīgas domes un Dānijas Satiksmes ministrijas kopprojekta ietvaros izstrādāta projekta dokumentācija posmam "Vecrīga - Pērnavas iela". Baltijas jūras loka starptautiskā veloceļa EV-10 maršruts Latvijā ir paredzēts virzienā Jūrmala – Rīga - Ādaži. Līdz ar to, izbūvējot veloceļa "Imanta - Vecrīga" turpinājumu "Vecrīga - Bergi", tiktu izveidots šī starptautiskā veloceļa EV-10 posms cauri Rīgai (skatīt 4.pielikumu).

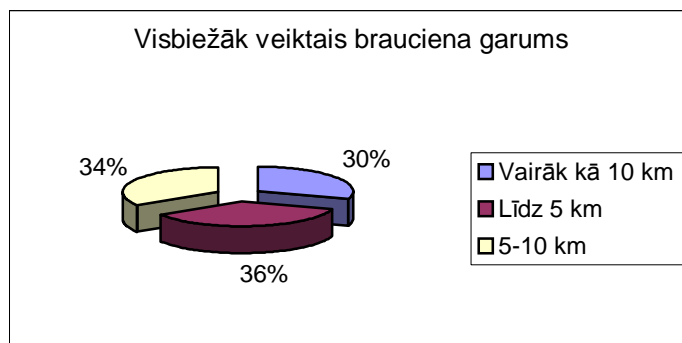
Velobraucēji Rīgā

Latvijā un arī Rīgā nav pieejami oficiāli dati par velolietotājiem (pārdoto un reģistrēto velosipēdu skaits, veikto braucienu skaits, attālumi utt.) un līdz ar to nav iespējams analizēt statistiku par attīstības tendencēm šajā jomā. Nelielu ieskatu pašreizējā situācijā sniedz 2002.gadā pēc Satiksmes departamenta pasūtījuma aģentūras "Baltijas Datu Nams" veiktā socioloģiskā aptauja. Iegūtie aptaujas rezultāti liecina, ka 48 % pilsētas iedzīvotāju ir velosipēdu īpašnieki, 69 % velosipēdu īpašnieku ir vecumā no 16 - 44 gadiem. Kopumā vismaz reizi mēnesī velosipēdu izmanto apmēram 12 % pilsētas iedzīvotāju. 28 % veloīpašnieku vasarā brauc regulāri (vasarā izmanto katru vai gandrīz katru dienu), bet 46 % izmanto 1 - 3 reizes nedēļā. Visu transporta līdzekļu veidu izmantošanas īpatsvaru ikdienas braucienos atspoguļo 3.attēls:



3.attēls

Divi galvenie velotransporta izmantošanas veidi ir lietišķais velotransports (uz darbu, iepirkšanās, kurjera pakalpojumiem u.c.) un velotūrisms. Kā liecina socioloģiskā aptauja, Rīgā velosipēdu galvenokārt izmanto atpūtai - 75 % gadījumu, sportam- 18 % un tikai 11 % braucieniem uz darbu, braucēju pamatplūsmas ir no viena mikrorajona uz otru. Velosipēds pārsvarā tiek izmantots īsu ceļojumu veikšanai - līdz 5 km, savukārt 15 km un vairāk veic tikai piektā daļa velolietotāju, skatīt 4. attēlu [4].



4.attēls

Velosipēdu izmantošanas ne pārāk augsto popularitāti Latvijā un Rīgā nosaka nepastāvīgie klimatiskie apstākļi, salīdzinoši īsā veloizmantošanas sezona (maijs - oktobris), atbilstošas infrastruktūras (veloceļu, velonovietņu utt.) trūkums, kā arī sabiedrības neviennozīmīgā attieksme.

Rīgas domes un Dānijas Satiksmes ministrijas kopprojekts

Rīgas domes un Dānijas Satiksmes ministrijas kopprojekta ietvaros (2002.-2003.g.) tika izstrādāts veloceļu tīkla plāns pilsētas A-zonā (skatīt 5.pielikumu).

Projekta mērķi:

- vispārējais - palielināt velosipēdu izmantošanu Rīgā īsiem braucieniem, tādā veidā samazinot transportlīdzekļu pieaugošo kaitējumu videi,
- konkrētie :
 - sagatavot velomaršrutu plānu pilsētas A-zonā, izņemot Vecrīgu,
 - sagatavot detalizētu projektu vienam konkrētam velomaršrutam.

Maršruta tīkla plānošanā tika ņemta vērā pieejamība svarīgākajiem galamērķiem-Vecrīga, dzelzeļa stacija, veikali, tirgi u.c., kā arī satiksmes drošība, maršrutu saliedētība tīklā un saistība ar perspektīvē plānotajiem veloceļiem ("Velotransporta attīstības programma Rīgas pilsētai"), realizācijas tehniskās iespējas, ņemot vērā esošos satiksmes un ielu infrastruktūras apstākļus.

Projekta zonā gandrīz visās ielās satiksmes intensitātes līmenis nepieļauj velosatiksmi blakus automašīnām (jaukta satiksme) bez aizsardzības pasākumiem (piem., atdalīta velojoslā). Kā norādīja eksperti, Dānijā un citās Eiropas valstu pilsētu satiksmes plānošanu ietvaros kā ļoti būtisks jautājums ir ielu hierarhijas noteikšana, kas ļauj katrai ielai nodrošināt pareizāko velosipēdu izmantošanas iespēju risinājumu atkarībā no ielas tipa (maģistrālā, vietējas nozīmes utt.). automašīnu satiksmes plūsmas un ātruma. Atsevišķās ielās, piemēram Dzirnau ielā, izmainot automašīnu novietošanas stratēģiju (piemēram, novietojot automašīnas paralēli ietvei), var radīt vietu velotransporta infrastruktūrai.

Sarežģītākajos ielu posmos eksperti piedāvā konceptuālu velomaršrutu veidošanas risinājumu un šīs vietas ir:

- ielu posmi: Basteja bulvāris-Brīvības iela, 11.novembra krastmala-Kr.Valdemāra iela-Zirņu iela;

- krustojumi: 11.novembra krastmala/Akmens tilts/ Kaļķu iela; Hanzas iela/Eksporta iela; Krastmala/13.janvāra iela; 13.Janvāra iela - Marijas iela/Gogoļa iela/Raiņa bulvāris/Merķeļa iela/Satekles iela.

Pilsētas centrālajā daļā ir augsts satiksmes intensitātes līmenis, jaukta sabiedriskā transporta, automašīnu, gājēju un velobraucēju satiksme, kā rezultātā rodas konfliktsituācijas un negadījumu risks. Kaut arī velotransporta satiksme Rīgā ir salīdzinoši zema, satiksmes negadījumi notiek un visbiežāk krustojumos - laika periodā no 2000.gada 1.janvāra līdz 2001.gada jūlijam zonas centrālajā daļā reģistrēti aptuveni 30 ceļu satiksmes negadījumi, kuros iesaistīti velobraucēji (skatīt 6.pielikumu). Rīgā kopumā 2002.gadā reģistrēti 194, 2003.gadā- 235 un 2004.gada 11 mēn –219 šādi ceļu satiksmes negadījumi.

Atbilstošas veloinfrastruktūras veidošana paaugstinās velobraucēju drošību pilsētas ielās, jo tā paredz autosatiksmes ātruma ierobežošanu vietās, kur ir veloceļi. Ņemot vērā Skandināvijas valstu pieredzi, vēlams:

- izvairīties būvēt divvirzienu veloceļus vienā ielas pusē, piemēram, statistika Malmē, Zviedrijā, liecina, ka uz šādiem veloceļiem CSN skaits palielinājies par 50 %, Oslo, Norvēģijā, konstatēts, ka 6 reizes lielāks risks ir braukt pa ietvi pret kopējo satiksmes plūsmu nekā tās virzienā,
- neizmantojot maģistrālo ielu un ielu ar intensīvu satiksmes plūsmu brauktuves veloceļu/velojoslu veidošanai,
- ņemt vērā, ka veloceļi ir drošāki nekā velojoslas,
- īpašu uzmanību pievērst krustojumiem.

Lai veicinātu velosipēda kā alternatīva pārvietošanās veida izmantošanu, nepieciešama ne tikai atbilstoša infrastruktūra, bet arī attiecīgas sabiedrību informējošas un izglītojošas kampaņas un dažādas aktivitātes. Visu šo pasākumu kopuma galvenais uzdevums - stimulēt sabiedrību arvien vairāk lietot velosipēdus gan ikdienā, gan atpūtai. Starp visplašāk izmantotajiem var nosaukt :

- veloceļu un drošu stāvvietu būvniecība,
- velosipēdu pārvietošanas iespēju nodrošināšana ar sabiedrisko transportu,
- ceļu satiksmes noteikumu un braukšanas iemaņu apgūšana skolās,
- velomaršrutu un velostāvvietu karšu, bukletu par ceļu satiksmes noteikumiem un drošu pārvietošanos u.c. informatīvo materiālu regulāra izdošana un izplatīšana,
- kampaņu realizācija konkrētām mērķgrupām, piemēram, ceļu satiksmes negadījumos visvairāk iesaistītai vecuma grupai, darba devēju stimulēšanai atbilstošu apstākļu nodrošināšanai darbiniekiem, kas izmanto velosipēdus (velonovietojšanas vietas, pārgērbšanās iespējas, dušas telpas utt.), veselības nostiprināšanai, pusaudžiem un bērniem u.c.,

Veiksmīgai iepriekšminēto pasākumu realizācijai ir nepieciešama valsts, pašvaldības un privātā sektora savstarpēja sadarbība un sapratne.

PROBLĒMAS

- bīstama satiksme uz ielas braucamās daļas kopā ar pārējiem transporta līdzekļiem,
- nepietiekams veloceļu skaits,
- ērtu velonovietojšanas iespēju trūkums,
- informācijas trūkums par iespējām izmantot velosipēdus,
- sabiedrības neviennozīmīgā attieksme pret velobraucējiem un velobraukšanu,
- nepietiekama sadarbība starp sabiedrisko, privāto, pašvaldību un valsts sektoru.

MĒRĶIS

Nodrošināt velotransporta kā alternatīvā pārvietošanās veida līdzsvarotu attīstību pilsētā.

UZDEVUMI

1. Nodrošināt visu velotransporta attīstībā ieinteresēto pušu (RD departamentu-satiksmes, attīstības, vides un izglītības departamenti, nevalstiskās organizācijas, piemēram, Veloinformācijas centrs, Mežaparka attīstības biedrība u.c., Satiksmes ministrija, CSDD, LAD), saskaņotu rīcību un sadarbību, izveidojot darba grupu ar velotransportu saistīto aktivitāšu koordinācijai.
2. Attīstīt infrastruktūru:
 - 2.1. veloceļa vai tā posmu projektēšana un izbūve (kā prioritāti uzskatīt EV-10 maršrutu cauri Rīgai);
 - 2.2. izvērtēt 2002.gadā A-zonā izstrādātā (COWI) veloceļu plāna pakāpeniskas realizācijas iespējas, t.sk. ārējo finanšu resursu piesaisti;
 - 2.3. izstrādāt pilsētas veloceļu numerācijas sistēmas priekšlikumus iesniegšanai Satiksmes ministrijā, veikt attiecīgu zīmju uzstādīšanu;
 - 2.4. izstrādāt velonovietņu/velostatņu uzstādīšanas principus pilsētā, veikt to izvietošanu pie pašvaldības institūcijām;
 - 2.5. izstrādāt priekšlikumus un realizēt pilotmaršrutus "Drošs ceļš uz skolu", kā arī lielveikaliem;
 - 2.6. izstrādāt priekšlikumus velosatiksmes iekļaušanai kopējā ST transporta sistēmā, t.sk. drošu velonovietņu veidošanai dzelzceļa stacijās, pilsētas ST galapunktos u.c.
 - 2.7. izgatavot informatīvo bukletu par pārvietošanās iespējām pilsētā, kā arī par tūrisma maršrutiem;
3. Velotransporta kā alternatīva pārvietošanās veida popularizēšana:
 - 3.1. bukletu sagatavošana un izdošana - kā droši pārvietoties pa pilsētu (ceļu satiksmes noteikumi, CSN analīze, padomi, kā izvairīties no CSN utt.); velobraukšana - veselību stiprinoša aktivitāte; velosipēdu iegādes un remonta iespējas Rīgā, ieteikumi kā iegādāties pareizo velosipēdu utt. ;
 - 3.2. *"Diena bez auto"/ "Rīgas velodiena"* tradīciju izkopšana un paplašināšana, t.sk. dažādu akciju organizācija, piemēram, "Darbiniekam = velobraucējam visdraudzīgākā darba vieta" u.c.;
 - 3.3. socioloģiskās aptaujas veikšana, statistikas datu bāzes veidošana un attīstīšana;
 - 3.4. velosipēdu reģistrācijas priekšlikumu izstrāde iesniegšanai Satiksmes ministrijā.

Veloizmantošanas līmeņa paaugstināšanas paredzamais sociālekonomiskais efekts:

- velotransports nelielos attālumos līdz 10 km nodrošina lielākas mobilitātes iespējas: 2- 4 km attālumus ar velosipēdu veic ātrāk nekā ar automašīnu,
- ar velosipēdu veiktie īsie braucieni ir vislētākais pārvietošanās veids,
- samazinās autotransporta aizņemtā ielas daļa.

Literatūra

1. *Velotransporta attīstības programma Rīgas pilsētai. Rīgas dome, 2000.*
2. *Car Free Day. European Handbook for Local Authorities, 2002.*
3. *Collection of Cycle Concepts. Danmark Road Directorate, 2000.*
4. *Cycle Policy 2002 - 2012 City of Copenhagen. City of Copenhagen, 2002*
5. *Bicycle route network planning in Riga. Seminar report. Danish Ministry of Transport, 2002*
6. *Bicycle route network planning in Riga. Aggregated Plan. Danish Ministry of Transport, 2003*

6. Viegļie taksometri

Pasažieru pārvadājumi ar vieglajiem taksometriem ir viens no iedzīvotāju mobilitātes t.s. ķēdes posmiem. Tie ir uzskatāmi par vienu no publiskā transporta veidiem un alternatīvu personīgajām vieglajām automašīnām.

Pievilcīgs braukšanas tarifs, piedāvātā pakalpojuma augsta kvalitāte, pieejamība, t.sk. gaidīšanas ilgums pēc izsaukuma un stāvvietās - tie ir nosacījumi, kas zināmā mērā var samazināt personīgo vieglo automašīnu izmantošanas līmeni pilsētas centrā tādā veidā samazinot sastrēgumus un transporta līdzekļu radītā gaisa piesārņojuma līmeni. Jo laiks, ko automašīnas pavada stāvvietā Rīgas centrā, liecina, ka ievērojama daļa autobraucēju savu auto izmanto nokļūšanai darba vietās, atstājot to stāvvietā gandrīz uz visu darbdienu.

Pasažierus, kuri izmanto vieglo taksometru pakalpojumus, nosacīti var iedalīt trīs kategorijas-pastāvīgie klienti (izmanto ne mazāk kā 2-3 reizes nedēļā), pilsētas viesi (pamatā lidosta, osta, dzelzceļa stacija – viesnīca - lidosta, osta, dzelzceļa stacija) un gadījuma klienti.

Pasažierim svarīgs ir:

- autovadītāja profesionalitātes un kultūras līmenis,
- braukšanas maksa,
- taksometra gaidīšanas laiks,
- automašīnas vizuālais izskats (kvalitāte).

Ārvalstu pieredze

Eiropas Savienības līmenī **nav direktīvu**, kas regulētu pasažieru pārvadājumus ar vieglajiem taksometriem. Direktīva 98/76/EC attiecas uz transporta līdzekļiem, kas pārvadā vairāk kā 9 cilvēkus, t.sk. autovadītājs. Neskatoties uz to, šī direktīva tiek uzskatīta par iespējamu pamatu ikvienai ES nākotnes direktīvai attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem ar vieglajiem taksometriem. Direktīvā 98/76/EC operatoram/pārvadātājam ir noteikti sekojoši kvalitātes rādītāji:

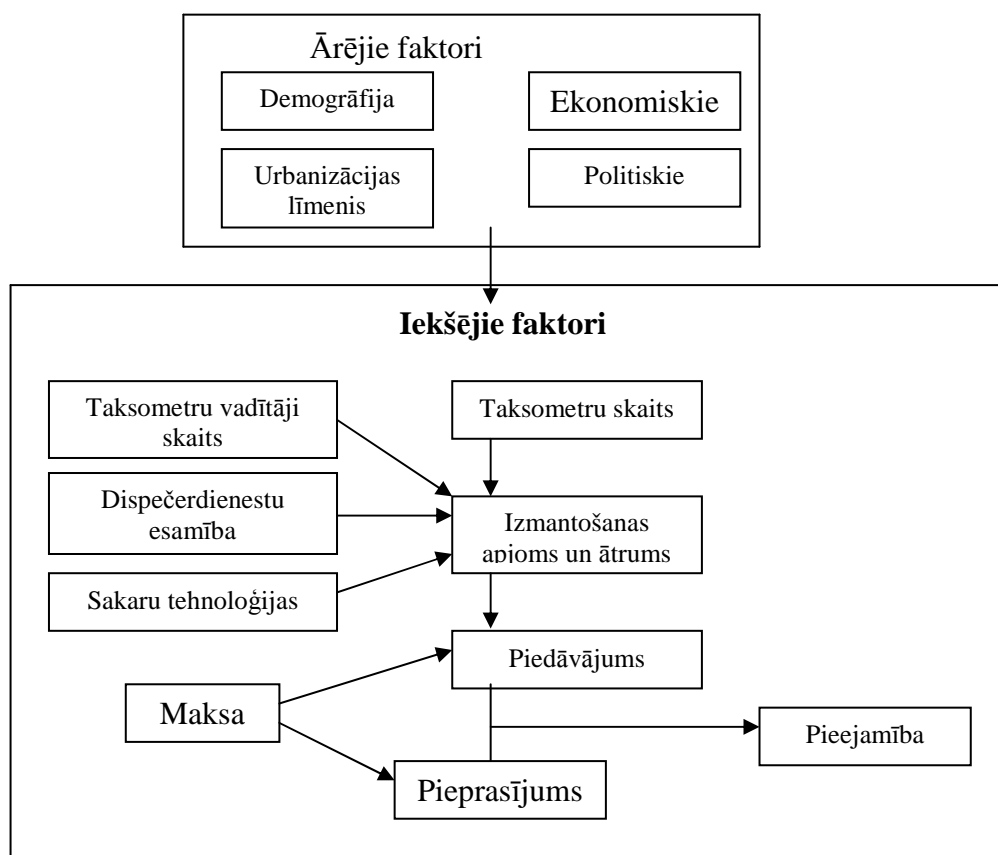
- laba reputācija (kriminālsodāmības, ekonomisko noziegumu neesamība utt.),
- atbilstošs finansiālais nodrošinājums (pietiekams finansiālais nodrošinājums biznesa uzsākšanai un administratīvo funkciju veikšanai- pamatlīdzekļi, bankas vai citas finansu garantijas),
- profesionālā kompetence (sertifikāts, ko iegūst pēc eksāmena nokārtošanas par attiecīgās likumdošanas pārzināšanu darba organizācijā, grāmatvedībā un ekonomikā).

Operatora atbilstība šiem kritērijiem tiek pārbaudīta vismaz reizi 5 gados. Operatoriem noteikto kvalitātes prasību apkopojums dažādās valstīs un pilsētās pievienots 7.pielikumā.

Pārvadājumu organizācijas pamatprincipi – licencēšana, braukšanas tarifu un transportlīdzekļa noformējuma prasību noteikšana, ir līdzīgi lielākajā daļā Eiropas pilsētu un tie ir :

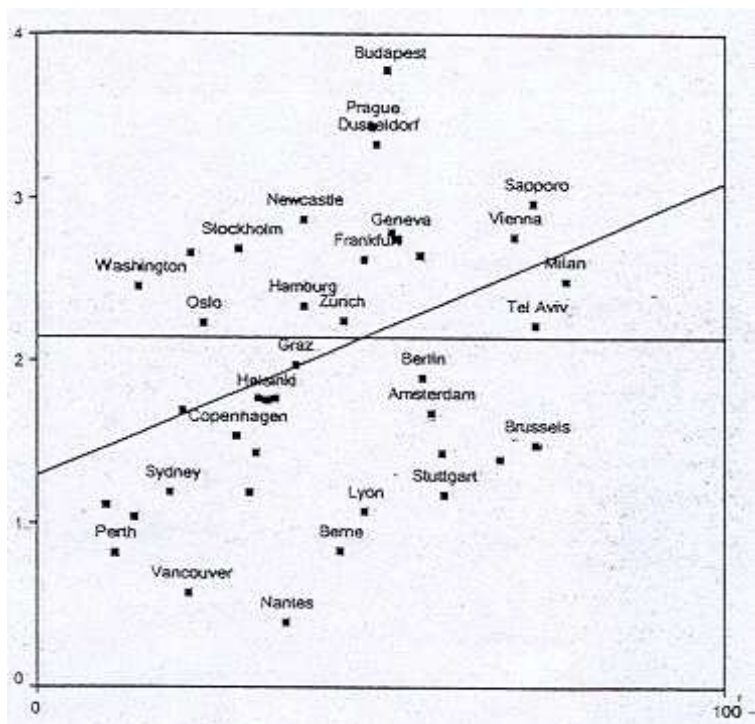
- 1) atbildīgā institūcija par licencēšanu ir pašvaldība,
- 2) pašvaldība nosaka vai nu fiksētu braukšanas tarifu vai tā maksimālo robežu,
- 3) valsts/pašvaldība nedefinē prasības autovadītājiem un pārvadājumos izmantotajām automašīnām un organizē izpildes kontroli.

Kā savā pētījumā par taksometru pakalpojumu regulāciju Eiropā norāda Oslo Transporta Ekonomikas Institūts (*IRU, Taxi regulation in Europa, 2003*) šo tirgu ietekmē gan ārējie, gan iekšējie faktori, kas ir galvenie dažādu valstu tirgus atšķirību cēloņu avoti, skatīt 1.attēlā.



1.attēls "Galvenie taksometru pakalpojumu cenu un kvalitātes atšķirību cēloņi"

Taksometru pārvadājumu tirgus atšķirību valstīs ietekmē dažādās demogrāfiskās un ģeogrāfiskā izvietojuma situācijas, kā arī pilsētu apbūves blīvums un iedzīvotāju ienākumu līmenis. Šie faktori būtiski ietekmē taksometru pakalpojumu pieprasījumu un piedāvājumu. Pieprasījums pēc vieglo taksometru pakalpojumiem ir tiešā saistībā ar pilsētas apbūves līmeni konkrētā vietā - jo blīvāk apbūvēta teritorija, jo vairāk palielinās pieprasījums taksometrus (*IRU, Taxi regulation in Europa, 2003.*, skatīt 2.attēlu), bet, savukārt, jo vairāk tiek izmantotas privātās automašīnas, jo mazāks pieprasījums pēc taksometru pakalpojumiem. Tāpat pieprasījumu ietekmē arī sabiedriskā transporta kvalitāte un tā pieejamība attiecīgajā teritorijā, vieglo automašīnu uzturēšanai nepieciešamo izdevumu līmenis.



2.attēls “Pilsētu apbūves blīvums un vieglo taksometru skaits”

Pilsētu apbūves blīvums

Pieejamība tirgum jeb taksometru skaits daudzās Eiropas valstīs praktiski netiek limitēts, bet operatoru skaitu nacionālā līmenī nosaka Norvēģijā, Somijā, Vācijā, Francijā, Spānijā. Tajā pašā laikā Itālijā pastāv kritērijs 1 automašīna uz 1000 iedzīvotājiem, nākotnē arī Flandrijā (Beļģija) plāno ieviest šādu sistēmu.

Pievilcīgākus un atpazīstamākus vieglos taksometrus pilsētā padara vienas noteiktas krāsas un markas automašīnu, taksometra pazīšanas zīmes (plafona) izmantošana. Nacionālajos normatīvajos aktos automašīnas krāsa ir noteikta Lietuvā, Vācijā, Itālijā, Austrijā.

Nozīmīga loma taksometru pakalpojumu sniegšanā ir operatoru dispečerdienešiem. Parasti tos veido vairāki operatori kopā, tādā veidā atvieglot klientiem iegūt nepieciešamo informāciju vai veikt pasūtījumu. Dispečerdienešiem ir noteicošā loma tieši pasūtījuma pieņemšanai un izpildes organizēšanai pa telefonu, kā arī efektīvākai taksometru darba organizācijai kopumā.

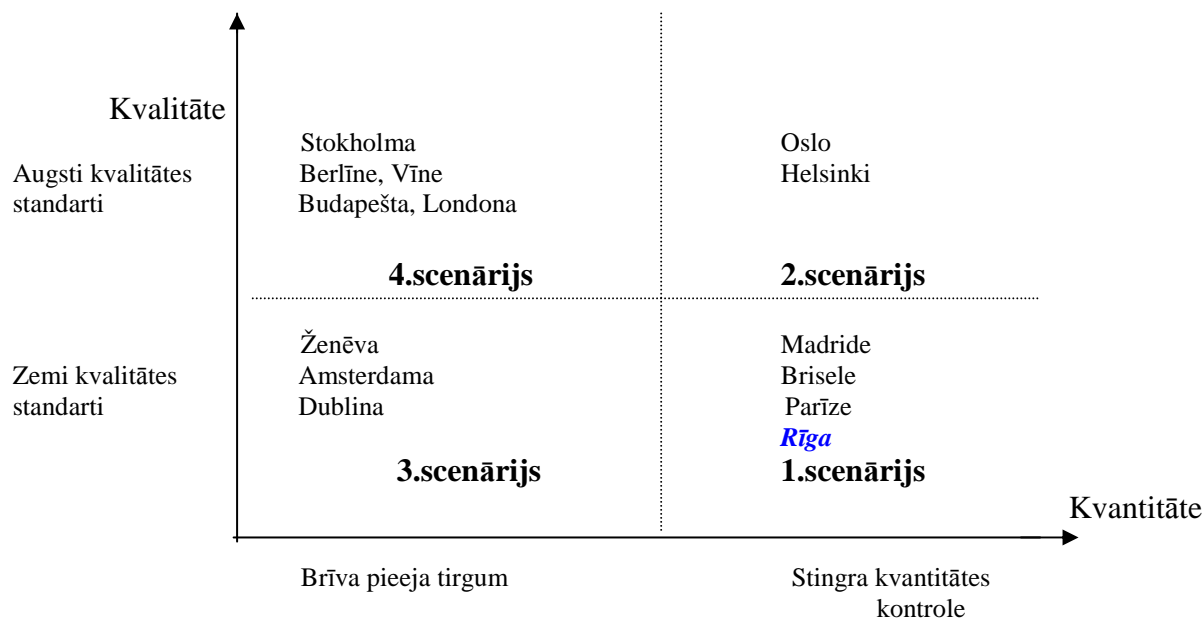
Starp kvalitātes rādītājiem ir jāmin: transporta līdzekļa tehniskais stāvoklis un vecums, salona tīrība, autovadītāja attieksme pret klientu - pieklājība, nesmēķēšana salonā, apģērba kultūra, valsts valodas un svešvalodu prasme, zināšanas par pilsētu, braukšanas kultūra.

Striktu kvalitātes rādītāju nedefinēšana un pieejas ierobežošana tirgum var ievērojami celt piedāvātā pakalpojuma kvalitāti, operatoru profesionālo līmeni .

Tarifu regulācija Eiropas valstīs parasti notiek nacionālā līmenī, bet tas tomēr neizslēdz iespēju pašvaldībām pieņemt lēmumu par tarifa lielumu savā administratīvajā teritorijā.

Ņemot par pamatu kvalitatīvos un kvantitatīvos rādītājus, var teikt, ka vieglo taksometru pakalpojumu attīstība Eiropā notiek pēc sekojošiem 4 scenārijiem (skatīt 3.attēlu):

- 1.scenārijs - noteikti zemi kvalitātes standarti profesionālajā jomā ar nedaudz ierobežotu pieeju tirgum (nelielu kvantitātes kontrole);
- 2.scenārijs – noteikti augsti kvalitātes standarti profesionālajā jomā ar nedaudz ierobežotu pieeju tirgum (nelielu kvantitātes kontroli);
- 3.scenārijs - noteikti zemi kvalitātes standarti profesionālajā jomā ar brīvu pieeju tirgum;
- 4.scenārijs – noteikti augsti kvalitātes standarti profesionālajā jomā ar brīvu pieeju tirgum.



3.attēls "Kvalitātes un kvantitātes regulācija dažādās Eiropas pilsētās**"

*IRU, *Taxi regulation in Europa, 2003*

Valstis, kurās šobrīd ir noteikti salīdzinoši zemi kvalitātes standarti, bet ierobežota pieeja tirgum, t.i. noteikti stingri kvantitatīvie ierobežojumi (1.scenārijs), pakāpeniski izvirza arvien augstākas kvalitātes prasības un izvēlas citus attīstības scenārijus. Kā liecina minētais pētījums, pilsētas nākotnē plāno liberalizēt (samazināt kvantitatīvo kontroli) vieglo taksometru pakalpojumu tirgu, nosakot augstus standarta rādītājus (2. un 4.scenārijs).

ESOŠĀ SITUĀCIJA

Pasažieru pārvadājumus ar vieglajiem taksometriem Rīgā uz 01.01.2005. nodrošina 39 un 5 individuālā darba veicēji. Rīgas dome ir noteikusi maksimāli pieļaujamo vieglo taksometru skaitu pilsētā un šī kvota ir 1500. Licences kartītes, t.i. atļaujas izmantot attiecīgu vieglo automašīnu taksometru pārvadājumiem, ir piešķirtas visas kvotas ietvaros jau sākot ar 2002.gadu. Taču aizpildītā kvota nenozīmē, ka ielās strādā 1500 automašīnas, tā, piemēram, 2003.gadā vidēji mēnesī no kopējā piešķirto licences kartīšu skaita bija izņemti tikai 80 %. Bez tam pastāvošā likumdošana pieļauj, ka arī citu pilsētu pašvaldībās izsniegto licenču īpašnieki, atvedot klientu, piemēram, uz Rīgu, var sniegt pakalpojumu, t.i. gaidīt klientu pilsētas taksometru stāvvietā, atpakaļceļā. Faktiski tas ir radījis situāciju, ka Rīgā pastāvīgi strādā arī citu pašvaldību atsevišķi taksometru operatori, piedāvājot arī zemākus tarifus. Šādā veidā praktiski tiek radīti nevienādi konkurences apstākļi.

Pasažieru pārvadājumos izmanto dažādu marķu vieglās automašīnas, jauno transportlīdzekļu (no 1-5 gadi) īpatsvars no kopējā skaita sastāda 27 %.

Pašvaldības uzdevums ir arī nodrošināt taksometru stāvvietas - saskaņā ar Rīgas domes 1998.g. lēmumu 99 adresēs ir apstiprinātas 517 vietas, faktiski ierīkotas ir 424 vairāk kā 80 adresēs. Tās galvenokārt koncentrējas centrā, jo tieši pilsētas centrālajā daļā visvairāk ir t.s. "nejaušo" pasažieru, kas izvēlas taksometru stāvvietā. Vienlaicīgi jāatzīmē, ka pilsētas centrā praktiski nepastāv iespējas palielināt stāvvietu skaitu. Tajā pašā laikā operatoriem laika gaitā ir izveidojusies noteikta klientūra, t.sk. korporatīvie klienti, kas pamatā nodrošina stabilas biznesa iespējas pilsētā, neizmantojot stāvvietas.

Pasažieru pārvadāšanai tiek izmantots vienotais tarifs, kurš nav mainījies no 1998.gada, kad saskaņā ar pastāvošo likumdošanu to apstiprināja ar Rīgas domes attiecīgu lēmumu. Ekonomiskā situācija (degvielas cenas, algas, nodokļi utt.) un iedzīvotāju labklājības līmenis valstī šo gadu laikā ir mainījies un līdz ar to pārvadātāju vidū aktualizējies jautājums par tarifa apmēru. Diemžēl šobrīd atsevišķas firmas neoficiāli strādā ar pazeminātu tarifu. Viedokļi par

tarifa lielumu gan pārvadātāju, gan politiķu vidū ir diametrāli pretēji - no pazemināšanas līdz paaugstināšanai, no vienota visiem operatoriem pilsētā līdz brīvajam, t.i. iespējai katram operatoram noteikt savu maksu par braukšanu. Jebkurā gadījumā, braukšanas maksai par 1 km ir jābūt ekonomiski pamatotai, t.i. ņemot vērā esošās degvielas cenas, automašīnas uzturēšanas izdevumus, nepieciešamo nodokļu nomaksu utt.

Vieglo taksometru vienota noformējuma prasības (9.11.1999. LR MK noteikumi Nr.378 "Noteikumi par pasažieru pārvadāšanu ar vieglajiem taksometriem") nosaka plafona (uz transporta līdzekļa jumta), priekšējo durvju uzlīmju, speciālas valsts numura zīmes (dzeltenā krāsā un TX sērija), "zaļās" gaismas signāllampiņas, skaitītāja, autovadītāja salona vizītkartes obligātu lietošanu.

PROBLĒMAS

- stāvvietu trūkums pilsētas centrālajā daļā,
- sniegtā pakalpojuma salīdzinoši zemā vidējā kvalitāte,
- nekontrolējama citu administratīvo teritoriju taksometru darbība pilsētā.

MĒRĶIS

Vieglo taksometru pasažieru pārvadājumu organizācijas un piedāvātā pakalpojuma kvalitātes uzlabošana.

UZDEVUMI

Īstermiņā līdz 2010.gadam:

1. Kopā ar attiecīgajām valsts institūcijām izstrādāt priekšlikumus vieglo taksometru autovadītāju zināšanu pārbaudei un atbilstoša sertifikāta vai cita veida dokumenta izsniegšanai un anulēšanai, kā arī operatora vai vadītāja veikto rupjo pārkāpumu vai ekonomisko noziegumu uzskaites sistēmas izveidošanai, kas būtu par pamatu licences anulēšanai.
2. Veikt vieglo taksometru stāvvietu perspektīvā plāna izstrādi, paredzot katru gadu palielināt stāvvietu skaitu par 5 % un 2010.gadā sasniedzot kopējo stāvvietu skaitu 550.
3. Pastiprināt sniegtā pakalpojuma kvalitātes kontroli:
 - sadarbībā ar citām valstiskajām kontroles institūcijām (CP, VID u.c.) izstrādāt sadarbības plānu regulāru kopēju pārbaudītu veikšanai,
 - šobrīd vidēji mēnesī pārbaudīto vieglo taksometru īpatsvaru palielināt no 68 % uz 100 %,
 - izstrādāt priekšlikumus apstiprināto vai deklarēto tarifu pārskatāmības un pārbaudes nodrošināšanai.
4. Stimulēt autoparka atjaunošanu, panākot ka pēc 2010.gada tiek izmantotas automašīnas ne vecākas par 8 gadiem.

Ilgtermiņā līdz 2018.gadam:

1. Pilnveidot vieglo taksometru vienoto noformējumu.
2. Izstrādāt priekšlikumus vienota dispečerdienesta (dispečerdienestu) izveidei pilsētā.

Literatūra

Taxi Regulation in Europe. Final Report. Insitute of Transport Economics. 2002.

7. Maršruta taksometri

ESOŠĀ SITUĀCIJA

Pasažieru pārvadājumi ar maršruta taksometriem tiek veikti no 1996.gada. Šobrīd Rīgā šos pakalpojumus veic 8 kompānijas apkalpojot 38 maršrutus ar 287 mikroautobusiem. Maršruti 90 % gadījumu sakrīt ar pamata sabiedriskā transporta apkalpotajiem maršrutiem. Pašvaldības mērķtiecīgas politikas rezultātā pēdējo gadu laikā ievērojami ir uzlabojies ritošais sastāvs un uz šodien mikroautobusu vidējais vecums ir 3 gadi.

Maršruta taksometra sniegtajam pakalpojumam ir vairākas priekšrocības salīdzinājuma ar citiem sabiedriskā transporta veidiem-priekšrocības -elastība, pieturas uz pieprasījuma, ātrāka pārvietošanās, augstāks komforts. Pārvadātāji nesaņem nekāda veida pašvaldības dotācijas un/vai kompensācijas un tāpēc pasažieri veic pilnu apmaksu par braucienu. Vidēji gadā ar maršruta taksometriem tiek pārvadāti 21 milj.pasažieru.

Lielākā daļa no maršrutiem ir t.s. radiālie – 87 % maršrutu ved uz pilsētas centru vai iet caur to un dublē esošos pamata sabiedriskā transporta maršrutus robežās līdz 85 %. Ņemot vērā arī esošo cenu politiku, atsevišķo sabiedriskā transporta veidu maršruti nevis papildina viens otru, lai pasažieriem radītu vienotu un lietošanā ērtu sistēmu, bet lielāko daļu konfliktē savā starpā. It sevišķi izteikta konfliktkonkurence ir vērojama starp maršrutiem (autobusu , tramvaju, trolejbusu), kas nodrošina braukšanas maksas atvieglojumus noteiktām pasažieru kategorijām (skolēniem, studentiem, pensionāriem u.c).

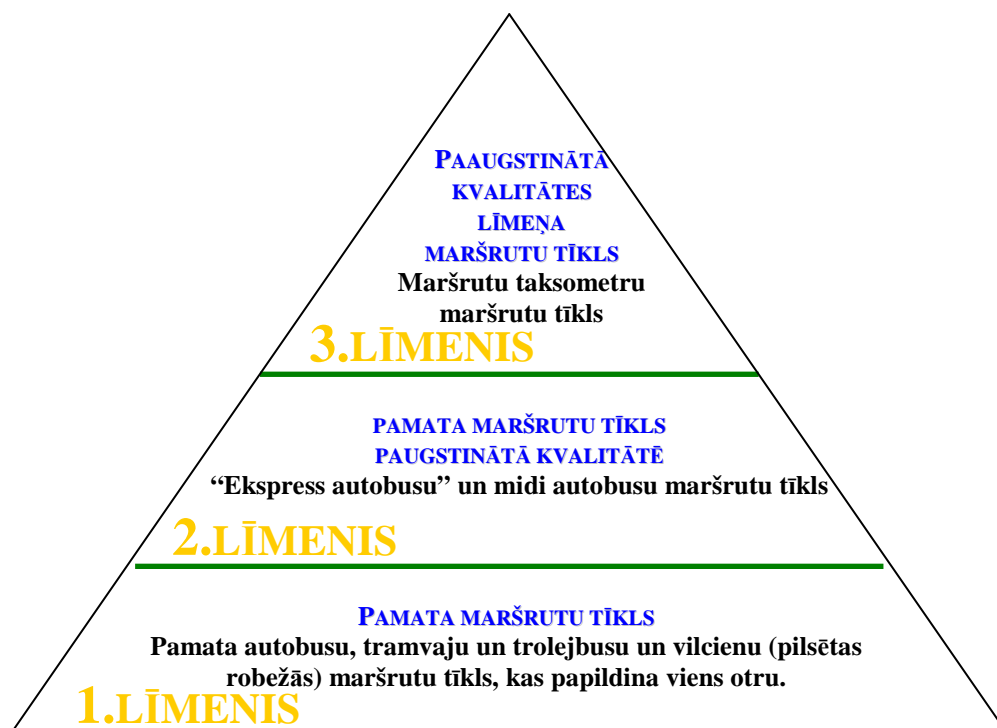
PROBLĒMAS

- maršrutu taksometru maršruti konkurē/ konfliktē ar pamata sabiedriskā transporta maršrutiem, jo faktiski tos dublē,
- nav skaidri noteikta maršruta taksometru loma un vieta kopējā pilsētas sabiedriskā transporta tīklā,
- piedāvātajam pakalpojuma veidam neatbilstoša braukšanas maksa.

RISINĀJUMS

Paaugstinot maršruta taksometru sniegto pakalpojumu kvalitāti un cenu, esošais maršruta taksometru tīkls neveidosies kā konfliktējošs, bet gan, savas pakalpojuma kvalitātes ziņā kā papildinošs pamata sabiedriskā transporta tīklam.

Rīgas sabiedriskā transporta pakalpojumu tālākas attīstības pamatvirziens būtu pakalpojumu diferenciacija, ar diferenciaciju saprotot daudzlīmeņu sistēmas izveidi pakalpojuma kvalitātes un cenas ziņā. Viens no optimālākiem variantiem ir trīslīmeņu sistēmas izveide (skatīt 1. attēlu).



1.attēls Daudzlīmeņu Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta pārvaldījumu sistēma

Ieviešot diferencēto ST pārvaldījumu pakalpojumu sistēmu Rīgas pilsētā, jāveic maršrutu taksometru pārvaldījumu optimizācija, lai nodrošinātu paaugstinātas kvalitātes līmeņa maršrutu tīkla prasību ievērošanu. Augstāka kvalitātes līmeņa maršrutu taksometru pakalpojumi prasīs ieguldījumus, lai pārkārtotu šo pārvaldījumu veidu atbilstošam kvalitātes līmenim.

Ieviešot Rīgas pilsētā daudzlīmeņu pārvaldījumu sistēmu, mainīsies arī esošais ieņēmumu līmenis no pārvaldījumiem gan maršrutu taksometriem, gan arī pārējam sabiedriskajam transportam. Viena no maršruta taksometru pamatfunkcijām kļūs pamata maršrutu tīkla papildināšana, diferencējot pasažieru pārvaldījumu pakalpojumus pēc kvalitātes un cenām. Šiem pakalpojumiem neapšaubāmi jānosaka ievērojami augstāku braukšanas maksas tarifu, īpašu statusu, aprīkojumu, ārējo izskatu salīdzinājumā ar vispārējās lietošanas ST.

MĒRĶIS

Pasažieru pārvaldījumu ar maršruta taksometriem integrācija kopējā Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta tīklā.

UZDEVUMI

1. veikt maršruta taksometru maršruta tīkla optimizāciju, saskaņojot ar kopējā pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīkla attīstības projektu,
2. maršruta taksometrus izmantot kā papildus elementu vai atbalstu pilsētas sabiedriskā transporta tīklam specifiskos segmentos, piemēram, nepietiekams pakalpojumu apjoms, neliela pasažieru plūsma u.c.,
3. braukšanas maksu noteikt, ņemot vērā piedāvātā pakalpojuma līmeni (ātrumu, komfortu) un maršruta garumu.

Literatūra

1. Atskaite par maršruta taksometru pārvaldījumu situāciju un organizāciju. SYSTRA, 2002.
2. Maršruta taksometru pārvaldījumu vieta kopējā Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā. SIA "Autobusu tehniskais centrs, 2004.