

M9 Ērti un ātri sasniedzama pilsēta

Mērķis ir nodrošināt rīdziniekiem efektīvu, vieglu un ērtu pārvietošanos Rīgā, kā arī palielināt to pasažieru īpatsvaru, kuri pārvietojas ar sabiedrisko transportu.

RP SIA „Rīgas satiksme” maršrutos 2013.gadā pārvadāti 150,1 miljons pasažieru (2012.gadā 141,4 miljoni pasažieru). Paaugstināta servisa sabiedriskā transporta maršrutu skaits uz 2014.gada 1.janvāri bija 31 maršruts, kuros 2013.gada 4.ceturksnī pārvadāti 2,08 miljoni pasažieru (sakarā ar pārvadātāju maiņu nav pilnīgu datu par pārskata gadā pārvadātajiem pasažieriem).

Nemot vērā pieaugošo riteņbraucēju skaitu pilsētas ielās, nepieciešams paplašināt velobraucējiem domāto infrastruktūru. Pašvaldībā tiek plānots uz noteiktu ielu brauktuvēm iezīmēt velojoslas. Tādējādi samazināsies gan brauktuves joslu skaits, gan autostāvvietu skaits, kas ir viens no veidiem kā atbalstīt un veicināt iedzīvotāju pārvietošanos ar velosipēdiem, līdztekus samazinot arī gaisa piesārņojumu pilsētā un uzlabojot iedzīvotāju veselību.

Kopš 2013.gada gada augusta galvaspilsētā atkal bija pieejama velosipēdu noma, piedāvājot iznomāt 130 velosipēdus 12 nomas vietās. Pakalpojumus izmantojuši vairāk kā 500 jaunu klientu. 80% no cilvēkiem, kas vasarā izmantojuši nomas velosipēdus, ir vietējie iedzīvotāji, bet 20% – ārzemju tūristi.⁹⁵

Pārskata gadā AS „Rīgas pasažieru vilciens” Rīgas staciju ietvaros pārvadāto pasažieru skaits bija 3 miljoni, kas ir par 23% vairāk kā 2012.gadā, kad pārvadāti 2,3 miljoni pasažieru. Pārvadāto pasažieru skaita pieaugums saistīts ar RD, VAS „Autotransporta direkcija” un AS „Pasažieru vilciens” noslēgto sadarbības līgumu, kas nosaka, ka pasažieri, kuriem RP ir noteikusi braukšanas maksas atvieglojumus Rīgas pilsētas sabiedriskajā transportā, ir tiesīgi saņemt tādas pašas braukšanas maksas atvieglojumus arī pārvadājumos pa dzelzceļu Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīkla robežās, lietojot personalizēto viedkarti (e-talonu).

Iedzīvotāju aptaujas⁹⁶ dati liecina, ka indikatora „Ērti un ātri sasniedzama pilsēta” vērtējums 1,96,⁹⁷ 2014.gadā kopumā ir labāks kā 2013.gadā un 2012.gadā (2,18), 2010.gadā (2,32), 2008.gadā (2,44) un 2007.gadā 2,33. Šis ir arī viens no tiem rādītājiem, kuru pozitīvie vērtējumi pēdējo septiņu gadu laikā pieauguši visstraujāk.

Absolūtais vairākums Rīgas iedzīvotāju ir apmierināti ar sabiedriskā transporta pieejamību (94,1%) un pakalpojumu kvalitāti (86,4%), kamēr par gājējiem domātās

⁹⁵ www.leta.lv

⁹⁶ Rīgas iedzīvotāju aptauja „Rīgas iedzīvotāju apmierinātība ar pašvaldības darbību un pilsētā notiekošajiem procesiem”, Pretendentu apvienība: SIA „Aptauju centrs” un SIA „Excolo Latvia”, 2014.gada augusts-septembris

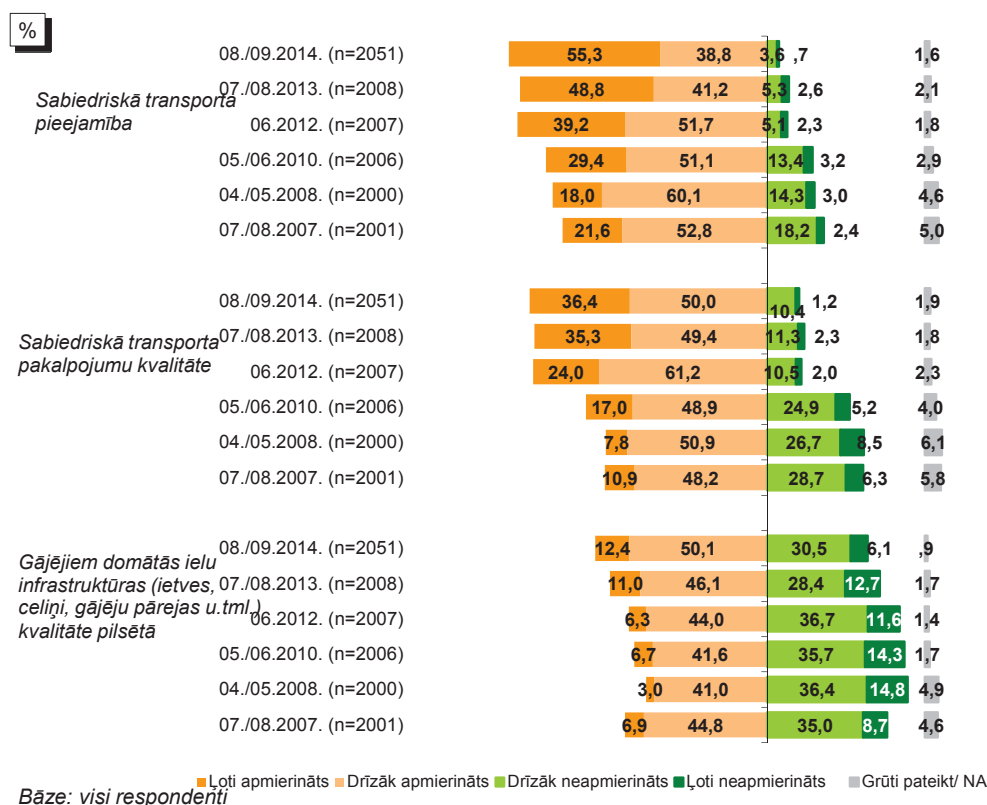
⁹⁷ Vērtējuma vidējie rādītāji 4 punktu skalā, kur „1” nozīmē „ļoti apmierināts”, bet „4” – „ļoti neapmierināts”

ielu infrastruktūras kvalitāti vērtējumi ir neviennozīmīgi – 62,5% ar to ir apmierināti, bet 36,6% pauž neapmierinātību.

Pēdējo četru gadu laikā īpaši izteikti pieaudzis galēji pozitīvo vērtējumu īpatsvars par sabiedriskā transporta pieejamība – vēl 2010.gadā pilnībā apmierināti ar to bija 29,4%, bet šogad jau 55,3% iedzīvotāju. Šai laika periodā dubultojušies (no 17% līdz 36,4%) galēji pozitīvo atbilžu īpatsvars arī par sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāti. Savukārt vērtējumi par gājējiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāti mainījušies mazāk izteikti, lai arī ar pieaugošu pozitīvu tendenci (9.1.attēls).

9.1.attēls

Iedzīvotāju apmierinātība ar sabiedriskā transporta pieejamību un pakalpojumu kvalitāti, un gājējiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāti



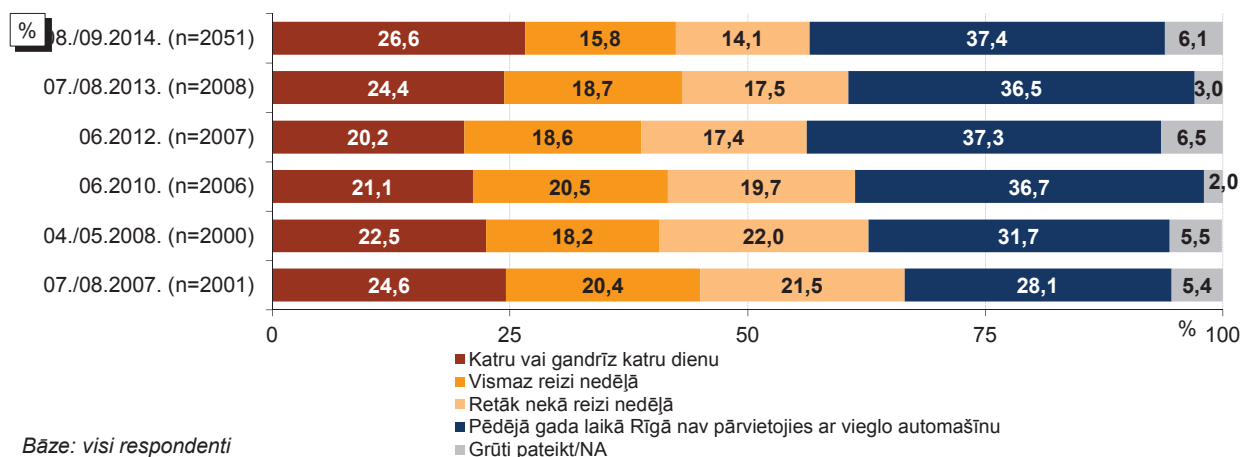
Avots: Rīgas iedzīvotāju aptauja „Rīgas iedzīvotāju apmierinātība ar pašvaldības darbību un pilsētā notiekošajiem procesiem”, Pretendentu apvienība: SIA „Aptauju centrs” un SIA „Excolo Latvia”, 2014.gada augusts-septembris

Pēdējo trīs gadu laikā par aptuveni 6% pieaudzis to rīdzinieku īpatsvars (no 20,2% līdz 26,6%), kuri pilsētā ar vieglo automašīnu pārvietojas katru vai gandrīz katru dienu. Vienlaikus jāuzsver, ka to iedzīvotāju īpatsvars, kuri Rīgā nepārvietojas ar vieglo automašīnu, pēdējo četru gadu laikā nav mainījies un ir aptuveni 37% (9.2.attēls). Tie, kuri Rīgā pārvietojas ar vieglo automašīnu, neviennozīmīgi vērtē transportam domātās ielu infrastruktūras kvalitāti – 53,5% ar to ir neapmierināti un

44,8% apmierināti. Kopumā gan novērojams, ka pēdējo piecu gadu laikā negatīvo vērtējumu īpatsvars arvien samazinās, bet pozitīvo pieaug.

9.2.attēls

Vidēji cik bieži iedzīvotāji Rīgā pārvietojas ar automašīnām



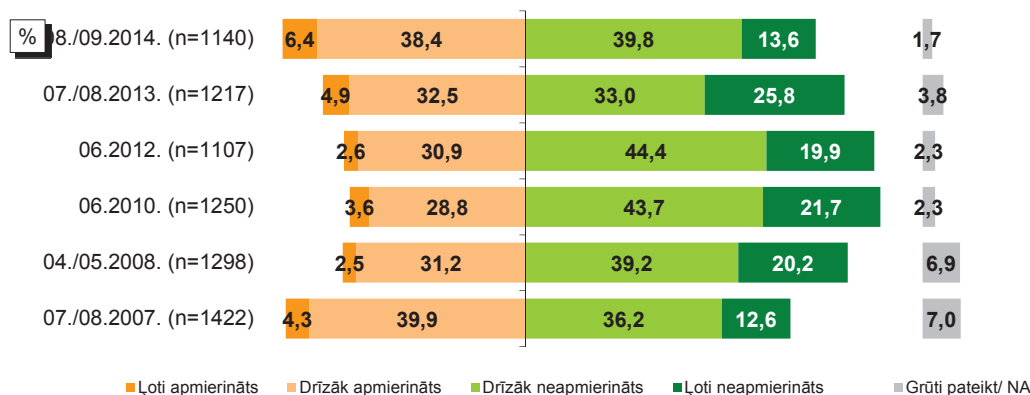
Bāze: visi respondenti

Avots: Rīgas iedzīvotāju aptauja „Rīgas iedzīvotāju apmierinātība ar pašvaldības darbību un pilsētā notiekošajiem procesiem”, Pretendentu apvienība: SIA „Aptauju centrs” un SIA „Excolo Latvia”, 2014.gada augusts-septembris

Kā liecina aptaujas rezultāti, pakāpeniski pieaug iedzīvotāju apmierinātība ar transportam domāto ielu infrastruktūru pilsētā. Ja 2010.gadā ar transportam domāto ielu infrastruktūru pilsētā apmierināti bija vien 32,4%, tad 2014.gadā apmierinātība ar transportam domāto ielu infrastruktūru pilsētā jau 44,8%, līdzīgi kā 2007.gadā, kad apmierinātības līmenis arī bija tuvu 2014.gada rādītājam un sasniedza 44,2% (9.3.attēls).

9.3.attēls

Iedzīvotāju apmierinātība ar transportam domāto ielu infrastruktūru (ielu segums, luksofori, norādes utml.)



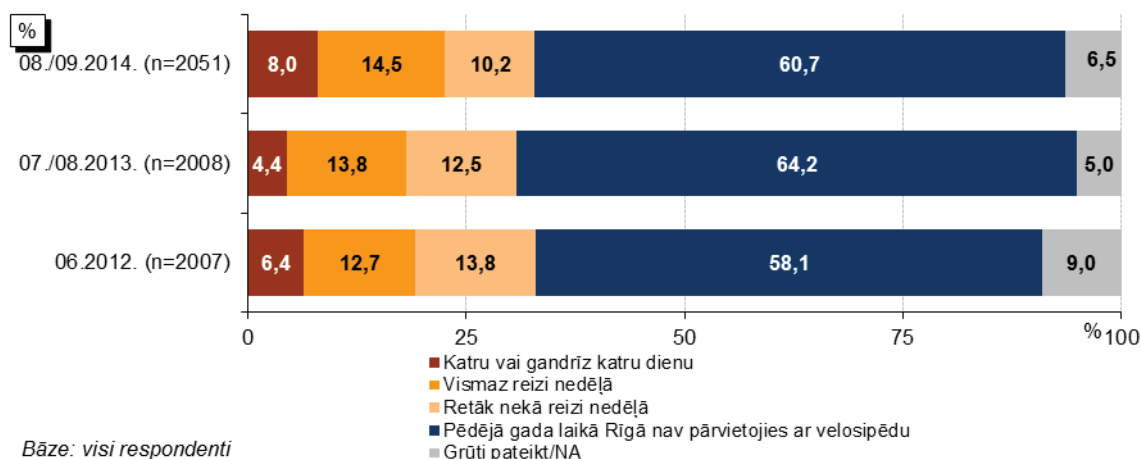
Bāze: respondenti, kuri pēdējā gada laikā Rīgā ir pārvietojušies ar vieglo automašīnu

Avots: Rīgas iedzīvotāju aptauja „Rīgas iedzīvotāju apmierinātība ar pašvaldības darbību un pilsētā notiekošajiem procesiem”, Pretendentu apvienība: SIA „Aptauju centrs” un SIA „Excolo Latvia”, 2014.gada augusts-septembris

Lai gan autobraucēju īpatsvars Rīgas ielās nesamazinās, velosipēdistu īpatsvars pēdējo trīs gadu laikā ir pieaudzis – 2012.gadā 19,1% rīdzinieku pilsētā bija pārvietojušies ar velosipēdu vismaz reizi nedēļā, bet šogad jau 22,5% (9.4.attēls).

9.4.attēls

Vidēji cik bieži iedzīvotāji Rīgā pārvietojas ar velosipēdiem

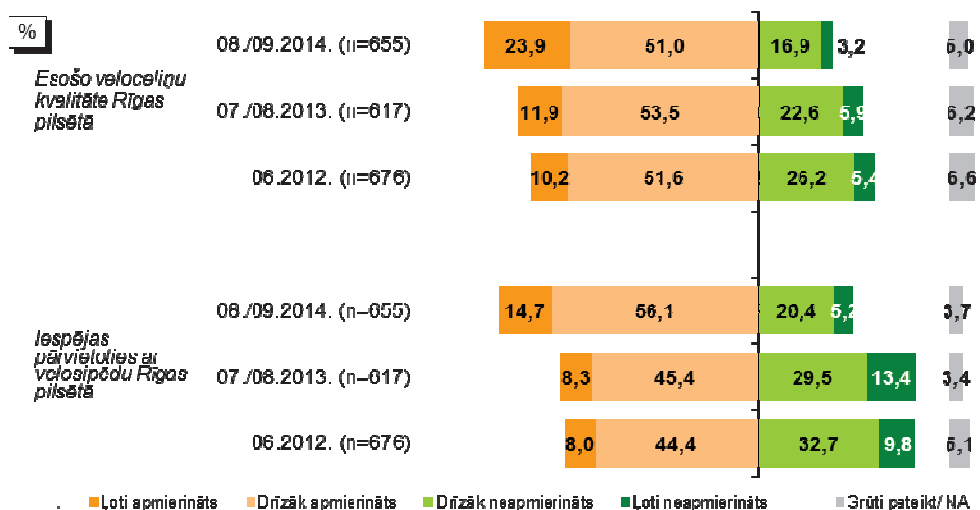


Avots: Rīgas iedzīvotāju aptauja „Rīgas iedzīvotāju apmierinātība ar pašvaldības darbību un pilsētā notiekošajiem procesiem”, Pretendentu apvienība: SIA „Aptauju centrs” un SIA „Excolo Latvia”, 2014.gada augusts-septembris

Absolūtais vairākums velosipēdistu ir apmierināti kā ar esošo velosipēdu kvalitāti, tā iespējām pārvietoties ar velosipēdu Rīgas pilsētā, attiecīgi – 74,9% un 70,8% (9.5.attēls).

9.5.attēls

Iespējas pārvietoties ar velosipēdu

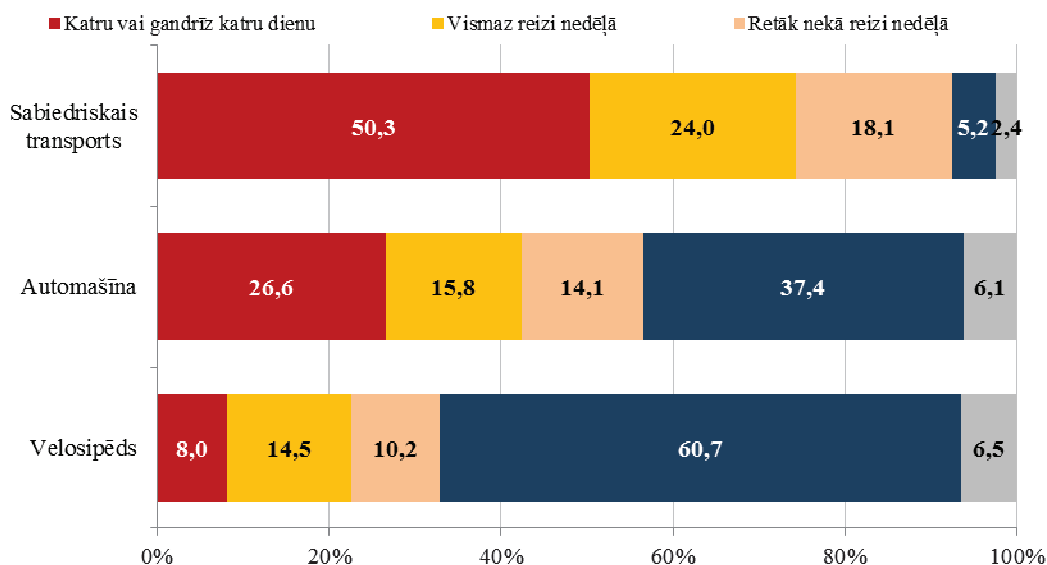


Avots: Rīgas iedzīvotāju aptauja „Rīgas iedzīvotāju apmierinātība ar pašvaldības darbību un pilsētā notiekošajiem procesiem”, Pretendentu apvienība: SIA „Aptauju centrs” un SIA „Excolo Latvia”, 2014.gada augusts-septembris

Kopumā Rīgas pilsētas iedzīvotāji, lai pārvietotos katru vai gandrīz katru dienu visbiežāk izmanto sabiedrisko transportu – 50,3%, gandrīz uz pusi mazāk respondentu pārvietojas ar automašīnu ikdienā – 26,6%, savukārt ar velosipēdu – 8%. Attiecībā uz pārvietošanos ar velosipēdu, jāatzīmē, ka 14,5% aptaujāto ar velosipēdu pārvietojas vismaz reizi nedēļā un 10,2% retāk kā reizi nedēļā (9.6.attēls).

9.6.attēls

Iedzīvotāju pārvietošanās veidi pilsētā



Bāze: visi respondenti

Avots: Rīgas iedzīvotāju aptauja „Rīgas iedzīvotāju apmierinātība ar pašvaldības darbību un pilsētā notiekošajiem procesiem”, Pretendentu apvienība: SIA „Aptauju centrs” un SIA „Excolo Latvia”, 2014.gada augusts-septembris

2014.gada augustā, septembrī veiktajā iedzīvotāju aptaujā vispozitīvāk sabiedriskā transporta pieejamību vērtē Grīziņkalna, Torņkalna un Juglas iedzīvotāji. Ar sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāti apmierinātāki ir respondenti no Grīziņkalna, Teikas, Juglas, Daugavgrīvas un Čiekurkalna. Transportam domātās ielu infrastruktūras vērtējums salīdzinoši kritiski ir novērtēts tādās apkaimēs kā Ziepiņkalns, Pļavnieki, Mežciems, Brekši, Dārziems. Iespējas pārvietoties ar velosipēdu Rīgas pilsētā novērtē pozitīvi Bišumuižas, Sarkandaugavas un Teikas respondenti, savukārt esošo veloceļu kvalitāti Rīgas pilsētā visatzinīgāk novērtējuši Sarkandaugavas, Mežciema, Dreiliņu, Bolderājas iedzīvotāji.

Mērķa ietvaros izvirzīti 6 uzdevumi. Pārskata gadā visos no tiem ir notikušas aktivitātes.

U9.1. Pilnveidot transporta sistēmu un uzlabot satiksmes drošību

2013.gadā, lai samazinātu ātrumu pilsētas ielās, ir uzbūvēts 21 ātrumvalnis un pie 28 skolām ierobežots atļautais braukšanas ātrums. Savukārt, lai norobežotu gājēju

plūsmu no satiksmes, Rīgas ielās uzstādītas jaunas ceļu drošības barjeras 160 metru garumā un gājēju drošības barjeras 438 metru garumā.

Ierīkotas 10 jaunas neregulējamas gājēju pārejas, turpretim, par regulējamām pārtaisītas 3 neregulējamas gājēju pārejas. Pilsētas teritorijā rekonstruētas 4 neregulējamas gājēju pārejas, tai skaitā uzstādīts papildu apgaismojums. Likvidētas 2 Latvijas Valsts standartam neatbilstošas (nedrošas) gājēju pārejas.

Lai uzlabotu satiksmes drošību, pārskata gada ietvaros pilsētā noteikts aizliegums apstāties un stāvēt 20 ielu posmos. 50 krustojumos ieviesti satiksmes organizācijas uzlabojumi, kā arī 12 vietās ierīkotas dzīvojamās zonas.

Regulāri tiek optimizēti sabiedriskā transporta maršrutu kustības saraksti, nodrošinot kustības regularitāti. 2013.gadā veiktas izmaiņas 88 autobusu, 72 trolejbusa un 40 tramvaju kustības sarakstos.

Lai samazinātu pasažieru laika patēriņu, pārvietojoties ar sabiedrisko transportu, pielāgots sabiedriskā transporta ātrums satiksmes plūsmai Rīgas pilsētā. Vidējais sabiedriskā transporta ātrums uz 2013.gada beigām autobusiem bija 20,98 km/h, trolejbusiem – 15,74 km/h un tramvajiem – 16,56 km/h. Rezultātā, vidējais ātrums autobusiem palielinājās par 0,1%, tramvajiem par 3,6%, savukārt trolejbusiem tas saglabājās nemainīgs.

Veiktas izmaiņas visos paaugstināta servisa mikroautobusu maršrutos, un kustības sarakstu izstrāde nodota apakšuzņēmējam.

Veikti preventīvie pasākumi sabiedriskā transporta un citu ceļu satiksmes dalībnieku drošībai – sabiedriskā transporta līdzekļa vadītājiem, kuriem konstatēti 2 un vairāk ceļu satiksmes negadījumi, tiek organizētas speciālās apmācības.

Pārskata gadā pabeigta Kārļa Ulmaņa gatves satiksmes pārvada pār dzelzceļu renovācija, Dziesmas ielas rekonstrukcija un Stirnu ielas ietves izbūve posmā no Pūces ielas līdz Dzelzavas ielai.

U9.2. Attīstīt pilsētas transporta infrastruktūru

Elektrotransporta infrastruktūras modernizācijas un paplašināšanas ietvaros pārskata gadā:

- pabeigta zemās grīdas tramvaja apkopes un remonta ceha Brīvības ielā 191 būvniecība;
- atjaunota tramvaju kustība no 45.vidusskolas līdz Juglai;
- pabeigta Brīvības gatves vietējās brauktuves rekonstrukcija;
- turpināts darbs pie 1.vilces apakšstacijas (Kronvalda bulvārī 7a) kabeļu saimniecības rekonstrukcijas un 15.vilces apakšstacijas (Pūpolu ielā 14) rekonstrukcijas, tai skaitā minēto apakšstaciju iekārtu modernizācijas, kabeļu saimniecības rekonstrukcijas.

Uzsākta Lubānas ielas rekonstrukcija no Ilūkstes ielas līdz Andreja Saharova ielai.

Turpinās projektēšanas darbi tunelim zem dzelzceļa Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas savienošanai, rekonstrukcijas būvprojekta izstrāde Krišjāņa Valdemāra ielai no Zirņu ielas līdz Upes ielai, un Marijas ielas un Aleksandra Čaka ielas rekonstrukcijas tehniskā projekta izstrāde. Pārskata gadā uzsākta Akāciju ielas rekonstrukcijas būvprojekta izstrāde. Tehnisko projektu izstrāde tiek veikta:

- Brekšu ielas rekonstrukcijai;
- tilta pār Bieķengrāvi rekonstrukcijai;
- lifta ierīkošanai Vanšu tiltam Daugavas labajā krastā;
- Sabiedriskā transporta maršrutu optimizācija Austrumu maģistrālei pieguļošajās teritorijās: Trolejbusu kontakttīklu pārbūve un pieturvietu labiekārtošana, autobusu pieturvietu pārcelšana un labiekārtošana.

Korekcijas veiktas tehniskajā projektā par jaunu ielu izbūvi Juglā kvartālā starp Juglas ielu, Murjāņu ielu, redzes invalīdu sociālo aprūpes centru un Juglas ezeru.

Veikts pētījums par Rīgas brīvostai adaptētu priekšlikumu izstrādi par ostas teritorijas plānošanas risinājumiem, kas īstenojami ar teritorijas plānošanas instrumentiem.

Plānoto un realizējamo satiksmes infrastruktūras projektu, kā arī esošo ielu uzturēšanas vajadzībām 2013.gadā tika iegādāti vairāki nekustamie īpašumi (kopā 22 zemesgabali vai to daļas), kas atrodas ielu sarkano līniju⁹⁸ robežās.

U9.3. Pielāgot ielu infrastruktūru un sabiedrisko transportu cilvēkiem ar kustību traucējumiem un pārvietošanās grūtībām

Lai palīdzētu cilvēkiem ar redzes invaliditāti pārvietoties pa noteiktu maršrutu, pārskata gadā 4 luksoforu objektu rekonstrukcijas projektos pie gājēju pārejām izbūvēts taktila bruģakmens segums.⁹⁹ Ierīkotas arī 4 jaunas invalīdu stāvvietas Rudens ielā, Salnas ielā un Vesetas ielā.

Personām, kurām ir apgrūtināta pārvietošanās un kuras nevar pārvietoties ar sabiedrisko transportu, RP tiek nodrošināta samaksa transporta pakalpojumiem. 2013.gadā pašvaldība apmaksājusi transporta izdevumus Ls 798 121 apjomā 4987 personām ar apgrūtinātu pārvietošanos. Pieaugot pakalpojuma saņēmēju skaitam, 2013.gadā RP budžetā palielināts finansējums pakalpojuma nodrošināšanai.

⁹⁸ Sarkanā līnija – pašvaldības apstiprinātajā teritorijas plānojumā noteiktā līnija, kas norobežo ceļa, ielas vai piebrauktuves (arī inženierkomunikāciju koridoru) izbūvei nepieciešamo teritoriju no apbūvējamās vai citādā veidā izmantojamās teritorijas.

⁹⁹ Taktila bruģakmens segums – reljefa bruģa plāksnes, kas paredzētas gājēju pārejām, kas informē neredzīgu cilvēku par gājēju pārejas sākumu un beigām, kā arī var tikt iestrādāts uz ietvēm braucamā daļas tuvumā, kas brīdina par līmeņu maiņu un braucamās daļas tuvumu.

U9.4. Veidot un attīstīt velotransporta infrastruktūru

Attīstot velotransporta infrastruktūru, uz visiem veloceļiem Rīgā atjaunoti horizontālie apzīmējumi un uz veloceļa Centrs – Imanta uzlabota satiksmes organizācija. Papildus tam pārskata gadā pilsētā 9 vietās uzstādīti velostatīvi.

Ar ERAF līdzfinansējumu Krišjāņa Valdemāra ielas un Daugavgrīvas ielas satiksmes mezgla rekonstrukcijas ietvaros izbūvēts veloceļš, kā arī noritējis darbs pie veloceļa projektēšanas maršrutā Centrs – Ķengarags – Rumbula – Dārziņi. Veloceļa trases kopējais garums paredzēts aptuveni 17 km. Ja būs iespējams, arī šī veloceļa būvniecībai tiks piesaistīts ES līdzfinansējums.¹⁰⁰

Velotransporta infrastruktūras attīstīšanas ietvaros izstrādāti sekojoši tehniskie projekti:

- Akmens tilta kreisā krasta gājēju un velosipēdu ceļa savienojuma ar Uzvaras bulvāri izbūve;
- veloceļa „Vecmīlgrāvis – Vecāķi” posma no Kalngales ielas līdz Atlantijas ielai izbūve.

Drošu velosatiksmi veicinošu pasākumu ietvaros turpinājās ES līdzfinansēta projekta CARMA (velosipēdu lietošanas veicināšanai pilsētās) realizācija – izstrādāts e-buklets „Velosipēdists satiksmē” un uzsākts jauns ES līdzfinansēts personalizētas veloceļojumu plānošanas projekts „PTP-Cycle”.

U9.5. Nodrošināt sabiedriskā transporta prioritāti kopējā pilsētas transporta sistēmā, paredzot sliežu transportu kā mugurkaulu sabiedriskā transporta sistēmā

RP sagatavoti priekšlikumi par sabiedriskā transporta joslu uzlabošanu vai citiem pasākumiem (piemēram, luksoforu signālpļāni, aizliegumi stāvēt utt.), lai palielinātu joslu garumu un ekspluatācijas ātrumu, un uzlabotu regularitāti. 2013.gadā veiktas izmaiņas Brīvības gatves luksoforu signālpļānos, ieviesti aizliegumi stāvēt vairākās vietās pilsētā un veikti citi pasākumi. Sabiedriskā transporta satiksmes uzlabošanas pasākumu ietvaros, piemēram, veikta vairāku pieturvietu pārcelšana.

Braukšanai ar zemās grīdas tramvaju pielāgots kontakttīkls 6. un 11.barjermaršrutā, un 5.depo teritorijā 23,5 km garumā.

U9.6. Attīstīt inteligento satiksmes vadības sistēmu

Lai uzlabotu satiksmes kvalitāti, uzdevuma ietvaros 2013.gadā tika izbūvēti 3 jauni luksoforu objekti – Tēriņu ielas un Robežu ielas krustojumā, Dzirnau ielas un Skolas ielas krustojumā, Stūrmaņu ielas un Gobas ielas krustojumā. Savukārt rekonstruēti tika 5 luksoforu objekti – Krišjāņa Valdemāra, Kalnciema un Slokas ielu krustojumā, Brīvības gatvē pie Brīvdabas muzeja, Jūrmalas gatves, Kandavas un Dzirciema ielu

¹⁰⁰ www.rdsd.lv

krustojumā, Andreja Saharova un Akadēmiķa Keldiša ielu krustojumā, Krišjāņa Valdemāra ielas, Kalpaka un Raiņa bulvāru krustojumā.

Regulējamas gājēju pārejas būvniecība pabeigta Lubānas ielā pie Jukuma Vācieša ielas, Dzirciema ielā pie Rīgas Stradiņa universitātes, 11.novembra krastmalā pie Bīskapa gātes, Sergeja Eizenšteina ielā 49. Gājēju pāreja un apgrīšanās vietas izbūve veikta 2 vietās – Akadēmiķa Mstislava Keldiša ielā pie ēkas Nr.10 un Nr.13.

Pārskata gadā ar GPS iekārtām aprīkoti 56,5% no kopējā skaita ekspluatācijā esošā 781 sabiedriskā transportlīdzekļa.

Institūcijas, kas galvenokārt veica aktivitātes mērķa ietvaros pārskata periodā: SD, PAD, ĪD, LD, RP SIA „Rīgas satiksme”.

Budžets

Galvaspilsētā transporta nozarei izlietotais pašvaldības pamatbudžeta finansējums 2013.gadā bija 148 393 600 Ls, kas ir par 12,7% vairāk kā 2012.gadā. Nozarei atvēlētie līdzekļi, galvenokārt izlietoti, lai nodrošinātu kvalitatīvus un mūsdienīgām prasībām atbilstošus sabiedriskā transporta pakalpojumus un veiktu satiksmes organizācijas un infrastruktūras pilnveidošanu.

Secinājumi

Šarmu pilsētai un tās ielām piešķir tajā notiekošie pasākumi. Viens no tādiem ir Tvīda brauciens, kas 2013.gadā norisinājās jau trešo reizi. Šajā veclaiku velosipēdu un retro tērpju parādē, kas tiek rīkots RP sadarbojoties ar privātu iniciatīvu Rīgas velonedēļas ietvaros, aicināts piedalīties jebkurš ar velo kultūru saistīts interesents, tādā veidā veicinot veloattīstību pilsētā.

No 2013.gada sākuma bezmaksas braukšanas iespējas pilsētas sabiedriskajā transportā tiek nodrošinātas visiem 3.grupas invalīdiem un arī profesionālās izglītības mācību iestāžu audzēkņiem.

Pārskata gadā parakstīts trīspusējais sadarbības līgums starp AS „Pasažieru vilciens”, RD un SIA „Autotransporta direkcija”, kurš paredz, ka visas pasažieru kategorijas, kam piešķirtas braukšanas atlaides Rīgas sabiedriskajā transportā, tās varēs izmantot arī vilcienos Rīgas robežās. Lai šo iespēju pasažieriem nodrošinātu, vilcienos ieviesta e-talonu norēķinu sistēma.¹⁰¹ Sākotnēji e-talonu lietošana vilcienos uzsākta pasažieru grupām, kurām piešķirtas atlaides Rīgas pilsētas sabiedriskajā transportā, bet vēlāk arī pārējiem pasažieriem.

Integrējot vilciena satiksmes maršrutus sabiedriskā transporta maršrutu tīklā, pilsētā iespējams pilnveidot sabiedriskā transporta sistēmu kopumā, sniedzot arī arvien plašākas iespējas iedzīvotājiem izvēlēties piemērotāko sabiedriskā transporta veidu pārbraucieniem pilsētas teritorijas ietvaros.

¹⁰¹ www.nra.lv

Pārskata gadā pabeigti būtiski pilsētas infrastruktūras projekti, piemēram, atklāta Dienvidu tilta 3.kārta, modernizēta un braukšanai ar zemās grīdas tramvaju pielāgota infrastruktūra 6.un 11.tramvaja maršrutā.

Transports ir viens no galvenajiem piesārņojuma avotiem pilsētā, tāpēc jo būtiski ir veicināt videi draudzīgākas degvielas, piemēram, autogāzes, izmantošanu sabiedriskajā transportā un privāto automašīnu īpašnieku vidū.

Jāņem vērā, ka Rīgas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma nenodrošināja gaisa kvalitātes robežlielumu ievērošanu, (jo galvenos rezultātus solīja iecerētie, taču nerealizētie lieli infrastruktūras projekti kā Austrumu maģistrāle, Rīgas Ziemeļu transporta koridors un Brīvības ielas dublieris), tāpēc pārskata gadā veiktās Rīgas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmas rīcību aktualizācijas ietvaros iekļauti pasākumi un projekti, kas ir reāli īstenojami.

Autotransporta apjomu Rīgas ielās iespējams samazināt pašvaldībai atbalstot velobraukšanas paradumu. To iespējams panākt ne tikai atvēlot velobraucējiem speciāli iezīmētas joslas jau esošajā pilsētas ielu infrastruktūrā, bet arī izbūvējot jaunus veloceļus, kas savienoti ne tikai Rīgas apkaimju, bet arī starppilsētu līmenī.

Palielinoties velobraucēju skaitam Rīgas pilsētā, palielinās arī gājēju un velosipēdistu negadījumu skaits, kuros velosipēdisti uzbraucis gājējam, tāpēc īpaši būtiski ir sakārtot katra satiksmes dalībnieka pārvietošanās ārtelpu.

2013.gadā Valsts policija reģistrējusi 50 gājēju un velosipēdistu negadījumus. Tas ir 5,1% no kopējā ceļu satiksmes negadījumu skaita ar gājējiem. Notikušajos negadījumos ievainoti 42 gājēji un 11 velosipēdisti. Salīdzinot ar 2012.gadu, kad reģistrētas 19 sadursmes, gājēju un velosipēda vadītāju negadījumu skaits pieaudzis 2,6 reizes.¹⁰²

Nozīmīga loma pilsētas transporta sistēmas un infrastruktūras attīstībā ir ar sabiedriskā transporta sistēmu savienotu stāvparku izveidei. Nodrošinot šādu stāvparku projektu realizāciju, iespējams ne tikai būtiski uzlabot iedzīvotāju pārvietošanās iespējas, bet arī mazināt ceļu infrastruktūras noslogojumu pilsētā. Līdz ar to samazinātos arī ārpus pilsētas centra esošo tirdzniecības centru stāvlaukumu noslodze un to neatbilstoša izmantošana.

Lai noskaidrotu, kā ieviest videi draudzīgu, drošu, ērtu un izdevīgu stāvvietu sistēmu, kas nodrošinātu Rīgas un Rīgas aglomerācijas iedzīvotāju mobilitātes vajadzības, samazinātu vieglā autotransporta satiksmes intensitāti un gaisa piesārņojuma līmeni, pārskata gadā pašvaldībā uzsākts darbs pie autostāvvietu politikas un attīstības koncepcijas izstrādes.

¹⁰² www.leta.lv

Nozares eksperta viedoklis

Gatis Pāvils, stratēģiskās plānošanas eksperts, „NK konsultāciju birojs”

Aizvadītā gada laikā sasniedzamība Rīgā drīzāk ir pasliktinājusies. Tam ir arī objektīvi faktori: nesenās krīzes sekas pamazām izzūd un Rīgas ielās atgriežas aizvien vairāk automašīnu, pieaug satiksmes sastrēgumi. Šo problēmu ir ļoti sarežģīti risināt, šeit nepieciešama kompleksa pieeja un vairāki no šīs pieejas aspektiem Rīgā tiek vairāk vai mazāk sekmīgi realizēti. Tomēr tas varētu notikt daudz veiksmīgāk un mērķtiecīgāk.

Pretrunīgi vērtējama ir sabiedriskā transporta sistēmas attīstība. Ir patīkami redzēt, ka pilsētas sabiedriskā transporta flote turpina atjaunoties, tomēr pārsteidzoša un, manuprāt, tuvredzīga ir tarifu politika.

Trūkst stāvparku: vietu, kur ērti un droši novietot savu automašīnu un aiziet uz līdzās esošu sabiedriskā transporta pieturvietu. Būtu vēlams, ka sabiedriskais transports piestātu zem nojumes, šeit līdzās būtu iepirkšanās iespējas (šādi tiek ietaupīts laiks, novēršot ceļā lieku apstāšanos) un citi sadzīves pakalpojumi.

Rīgas centrā jauniem veloceļiem vieta ir tikai uz esošo ietvju vai brauktuves rēķina. Rezultātā no ielu brauktuves ar vienkāršu, baltu svītru tiek noņāpta prāva daļa velobraucējiem. Saprotu, ka tas ir mēģinājums mani pāraudzināt un kopā ar maziem bērniem, datoru un pārtikas maisiņiem pārsēdināt uz velosipēda, taču, jāatzīst, rezultātā radies vēl viens iemesls par katru cenu izvairīties no Rīgas centra. Savukārt Rīgas nomalēs jaunus veloceļus daudz nemana: tas ir negatīvs kontrasts, salīdzinot ar situāciju vairākās citās Latvijas pilsētās.

Stratēģiskā mērķa M9 „Ērti un ātri sasniedzama pilsēta” rādītāji

Rādītājs	Datu avots	Iepriekšējo periodu vērtības, gads							Tendence pret iepriekšējo gadu	Tendence pret iepriekšējo gadu vidējo rādītāju	Plānotais ilgtermiņa attīstības virziens
Ar pilsētas sabiedrisko transportu (autobuss, trolejbuss, tramvajs, maršruta taksometri) pārvadāto pasažieru skaits, milj.	SD dati	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	↓	↓	Pieaug
		290	257	170	143,9	151,6	151,5	150,1*			
Pašvaldības ielu garums	CSP	2008	2009	2010	2011	2012	2013	↑	↓	Pieaug	
		1142	1142	1229	1229	1173	1179				
Kopējais pārvadāto pasažieru skaits no visām Latvijas dzelzceļa stacijām uz Rīgas teritorijā esošajām un otrādi (miljonos)	AS Pasažieru vilciens	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	⇒	↓	Pieaug
		27	26,4	21,2	20,5	20,2	19,4	19,4			

Tendence	↑	↓	↑	↓	⇒
Novērtējums	Pieaugums ar pozitīvu vērtējumu	Samazinājums ar pozitīvu vērtējumu	Pieaugums ar negatīvu vērtējumu	Samazinājums ar negatīvu vērtējumu	Nav notikušas izmaiņas

*SIA „Rīgas satiksme” maršrutos