

Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma

I daļa

Īstermiņa rīcības plāns 2019. - 2025. gadam

Gala versija
2019. gada 20. februāris

Satura rādītājs

Ievads.....	5
Mērķis.....	5
Iesaiste	5
ĪRP sasaiste ar citiem plānošanas dokumentiem	5
ĪRP priekšvārds.....	7
1. Īstermiņa rīcības plāns 2019. – 2025. gadam	8
1.1. MRP ĪRP iekļauto pasākumu un darbību struktūra	8
1.2. MRP ĪRP iekļautie pasākumi un darbības	9
1.2.1. Satiksmes un transporta infrastruktūras vadība un plānošana (U.1.).....	9
1.2.2. Satiksmes drošība un vadība (U.2.)	11
1.2.3. Satiksmes dalībnieki (U.3.)	12
1.2.4. Satiksmes infrastruktūra (U.4.).....	15
2. Apakšprogramma “Pasākumi satiksmes ierobežojumu Rīgas centrā kompensēšanai”	28
2.1. Īss pamatojums un prioritārie attīstības virzieni	28
2.2. Apakšprogrammā iekļautie pasākumi	29
3. Apakšprogramma “Pasākumi Rail Baltica dzelzceļa līnijas Rīgā integrēšanai mobilitātes sistēmā” ..	32
3.1. Rail Baltica projekta īss apraksts.....	32
3.2. Apakšprogrammā iekļautie pasākumi	33
3.2.1. Sarkano līniju koridori	33
3.2.2. Vienlīmeņa autotransporta dzelzceļa šķērsojumi.....	34
3.2.3. Vienlīmeņa gājēju un velosīciņu šķērsojumi	34
3.2.4. Dzelzceļa stacijas	34
4. Īstermiņa rīcības plāna 2019. – 2025. gadam sociāli – ekonomiskais pamatojums.....	36
4.1. Ievads.....	36
4.1.1. Mērķis	36
4.1.2. Metodoloģija	36
4.1.3. Ierobežojumi	37
4.2. Ar mobilitātes izmaiņām saistīto sociāli – ekonomisko ieguvumu un izmaksu teorētiskais pamatojums un identifikācija	38
4.2.1. Transporta sistēmu radītie negatīvie efekti.....	38
4.2.2. Sastrēgumi	38
4.2.3. Pieejamība un sociālās iekļaušanas process	39

4.2.4.	Satiksmes drošība / ceļu satiksmes negadījumi.....	39
4.2.5.	Gaisa kvalitāte	40
4.2.6.	Troksnis	40
4.2.7.	Enerģijas patēriņš un CO ₂ emisijas	41
4.2.8.	Degradēta pilsētvides ārtelpa.....	42
4.3.	Eiropas Savienības atbalstītie risinājumi ilgtspējīgai pilsētvides mobilitātei	42
4.3.1.	Braukšana un iešana kājām	42
4.3.2.	Efektīvs sabiedriskais transports	43
4.3.3.	Tīri (no izmešu viedokļa) un enerģijas efektīvi transportlīdzekļi.....	43
4.3.4.	Mobilitātes, transporta un satiksmes plūsmas pieprasījuma vadība.....	43
4.3.5.	Transports cilvēkiem ar samazinātām mobilitātes iespējām	43
4.3.6.	Tradicionālie transporta infrastruktūras attīstības ieguvumi	43
4.4.	MRP ĪRP iekļauto pasākumu īss uzskaitījums	44
4.5.	MRP iekļauto projektu sociāli – ekonomiskās ietekmes īss novērtējums	46
4.5.1.	Pasākumi satiksmes ierobežojumu Rīgas centrā kompensēšanai	46
4.5.2.	Mobilitātes procesu plānošana, datu bāzes un informatīvais nodrošinājums.....	47
4.5.3.	Satiksmes vadība un mobilitātes drošības paaugstināšana	47
4.5.4.	Satiksmes veidi	52
4.5.5.	Rīgas pilsētas sabiedriskais transports	52
4.5.6.	Dzelzceļa un reģionālās autobusu satiksmes integrēšana Rīgas pilsētas mobilitātes procesos	53
4.5.7.	Mobilitātes infrastruktūras attīstība	54
4.5.8.	Pasākumi Rail Baltica dzelzceļa līnijas Rīgā integrēšanai mobilitātes sistēmā	62
4.6.	MRP izstrādes laikā uzsāktu projektu kvantificētais sociāli – ekonomisko ieguvumu detalizēts novērtējums	63
4.6.1.	Projekts “Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstība”	63
4.6.2.	Projekts “J. Čakstes gatves izbūve no Valdeķu ielas līdz Ziepniekkalna ielai” (Dienvidu maģistrāle)	64
4.6.3.	Projekts “Austrumu maģistrāles pieslēguma ostai izveide” (Austrumu maģistrāle).....	65
4.6.4.	Projekts “Multimodālā sabiedriskā transporta mezgla izveide Torņakalna apkaimē”	66

Izmantotie saīsinājumi un terminoloģija

ATD	SIA "Autotransporta direkcija"
CSNg	ceļu satiksmes negadījums
ENPV/C	ekonomiskā neto pašreizējā vērtība
ERR/C	ekonomiskā ienesīguma norma
GVDI	gada vidējā diennakts intensitāte
ĪRP	Rīgas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programmas Īstermiņa rīcības plāns 2019. - 2025. gadam
LDZ	AS "Latvijas dzelzceļš"
MMC	multi-modālais transporta centrs
MRP	Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma
PV	AS "Pasažieru vilciens"
RDPAD	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
RDSD	Rīgas domes Satiksmes departaments
RMV	„Gehl Architects” sagatavotais Rīgas Mobilitātes vīzijas (Riga Mobility Vision paper) dokumenta projekts
RS	Rīgas pašvaldības sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Rīgas satiksme"
RVC	Rīgas vēsturiskais centrs
RVC AZ	Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zona
SEI	sociāli – ekonomiskie ieguvumi
SEG	siltumnīcas efekta gāzes
SEP	šis MRP īstermiņa rīcības programmas sociāli – ekonomiskais pamatojums
SIPC	satiksmes ierobežojumi Rīgas pilsētas centrā
ST	Rīgas pilsētas sabiedriskais transports
Stratēģija 2030	Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam
TATP	Transporta attīstības tematiskais plānojums 2019. - 2030. gadam
TIAN	Rīgas pilsētas teritorijas plānojuma Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi
Ziņojums	Šis Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programmas Īstermiņa rīcības plāna 2019. - 2025. gadam ziņojums

Ievads

Mērķis

Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas attīstības rīcības programma īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa laika posmiem tiek izstrādāta atbilstoši Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam definētajam mērķim – IM3 “Ērta, droša un iedzīvotājiem patīkama pilsētvide”.

Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma tiek sagatavota, lai nodrošinātu cilvēku un komercdarbības vides mobilitāti, teritoriju sasniedzamību un objektu pieejamību labākai dzīves vides kvalitātes nodrošināšanai.

MRP ĪRP tiek balstīta uz Stratēģiju 2030 un tajā noteikto hierarhisko sistēmu (gājējs – velobraucējs – sabiedriskais transports – privātais transports – kravu transports) ar mērķi samazināt autotransporta intensitāti un gaisa piesārņojumu pilsētas kodolā un uzlabot .

Šis Ziņojums satur Rīgas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programmas īstermiņa rīcības plānu 2019. līdz 2025. gadam.

MRP ĪRP sastāvā bez šī Ziņojuma ir iekļauti arī trīs citi dokumentu kopumi:

- (1) Izvērstas tabulas .xlsx formātā, kas satur detalizētus aprakstus par katru no pasākumiem, novērtētās investīciju izmaksas, to finansēšanas avotus, par ieviešanu atbildīgās institūcijas kā arī optimālos ieviešanas termiņus;
- (2) Esošās situācijas izvērsti ziņojums, kas aptver visus mobilitātes aspektus Rīgas pilsētā un tās aglomerācijā, norādot lielāko daļu risināmo problēmu;
- (3) Autovadītāju aptauja pie Rīgas robežām, kas identificē braucienu mērķus Rīgas pilsētā svārstmigrācijas procesos iesaistītajiem autovadītājiem.

Šie dokumenti ir neatņemama ĪRP sastāvdaļa tā kā ĪRP identificētie pasākumi lielā mērā ļaus risināt tās mobilitātes aspektu problēmas, kas ir identificētas šajos ziņojumos.

Iesaiste

Pamatojoties uz ar Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentu noslēgto līgumu, ĪRP ir sagatavojusi piegādātāju apvienība SIA "E. Daniševska birojs" un SIA "Solvers" sadarbībā ar SIA „Laurus konsultācijas” un SIA „Artplaneks”.

ĪRP Ziņojuma sagatavošanas ietvaros ir tikušas iesaistītas sekojošas personas: Rīgas domes Pilsētas attīstības un Satiksmes departamenti, RP SIA “Rīgas satiksme”, AS “Pasažieru vilciens”, SIA “Autotransporta direkcija” un pilsētplānošanas konsultāciju un arhitektūras uzņēmums “Gehl Architects” (Dānija).

ĪRP sasaiste ar citiem plānošanas dokumentiem

ĪRP ir sagatavota tādā veidā un tajā ir izvirzīti pasākumi, kas cieši atbalstītu mērķus, kas noteikti Stratēģijā 2030 un Transporta attīstības tematiskajā plānojumā 2019. - 2030. gadam.

Uzņēmums „Gehl Architects” (Dānija) ir sagatavojis Rīgas Mobilitātes vīzijas (Riga Mobility Vision paper) dokumenta projektu, kurā ir identificēti 5 galvenie Rīgas mobilitātes attīstības virzieni. RMV dokuments

paredz, ka šie 5 galvenie virzieni nodrošinās mobilitātes sistēmu, kas veicinās ikdienas dzīves kvalitāti Rīgas pilsētā. MRP izmantoti minētie 5 attīstības virzieni kā balsti vai kritēriji iekļauto aktivitāšu un pasākumu izvērtēšanai un prioritāšu noteikšanai.

ĪRP Ziņojums ir sadalīts divos galvenajos blokos:

- (1) ĪRP ietvaros identificētie pasākumi un uzdevumi, kuri:
 - a. satur darbības un uzdevumus, kas jau tiek īstenoti vai kuriem ir visaugstākā prioritāte, kas nodrošinās mobilitātes procesus pilsētā un, kuri virzās uz redzējuma sasniegšanu, kā tas ir noteikts RMV dokumentā;
 - b. ir iekļauti ĪRP, bet to īstenošana līdz 2025. gadam ir atkarīga no vairākiem faktoriem, no kuriem vissvarīgākais ir atbilstošu finanšu avotu pieejamība;
- (2) Visu ĪRP iekļauto pasākumu un uzdevumu sociālekonomiskais novērtējums, neatkarīgi no tā, vai tie ir uzskaitīti ar visaugstāko prioritāti vai to ieviešana ir atkarīga no pieejamā finansējuma.

ĪRP iekļautās darbības un uzdevumi seko arī RMV dokumenta struktūrai, un visas darbības un uzdevumi ir sagrupēti atbilstoši 5 galvenajiem identificētajiem attīstības virzieniem, kuri ir atspoguļoti tabulā Nr. 1.

Tabula 1 Pieci galvenie mobilitātes attīstības virzieni saskaņā ar RMV dokumentu

Virzieni / Fokusi	Sabiedriskais transporta - mobilitātes mugurkauls	Nodrošiniet mobilitātes hierarhiju	Paredziet ierobežojumus	Publiskā ārtelpa ikdienai	Sadarbība un partneri
1	2	3	4	5	6
1	Augstāka kapacitāte un samazināts brauciena laiks	Fokuss uz vienkāršiem uzlabojumiem	Prioritizējiet attīstības apkaimes	Integrēt mobilitāti un sabiedriskās vietas	Ierobežoti resursi, bet gudri ieguldījumi - maksimizējiet ietekmi
2	Nodrošiniet reģionālo pieeju	Paredziet priekšrocību gājējiem	Attīstiet skaidru ielu hierarhiju	Rotaļu laukumi - rīks satiksmes plānotājiem	Uzlūkojiet iedzīvotājus kā sadarbības resursu un iesaistiet jaunus partnerus
3	Izmantojiet jaunās tehnoloģijas, lai risinātu izaicinājumus	Likvidējiet pārrāvumus veloceliņu infrastruktūrā	Izveidojiet ciešu starpnozaru koordināciju	Uztveriet sabiedriskā transporta koncentrēšanās vietas kā ārējās pilsētvides svarīgu sastāvdaļu	Veiciniet sadarbību starp dažādām administratīvām struktūrām, novadiem un pāri robežām
4	Fokusējieties uz pēdējo kilometru	Nodrošiniet ērtas un drošas velosipēdu stāvvietas	Ierobežojiet privāto transportu, lai uzlabotu kopējo mobilitāti	Veiciniet aktivitātes ap Daugavas upi	Dokumentējiet un komunicējiet mobilitātes procesus sabiedrībai
5	-	Ņemiet vērā personas ar īpašām vajadzībām	Saskaņojiet pilsētvides virzītājspēkus ar RMV	Uzlabojiet ārējās pilsētvides ilgtspēju	Publiskie pasākumi un pilotprojekti kā vieni no virzītājspēkiem

ĪRP priekšvārds

Pēdējās divās desmitgadēs Rīgas un tās viesu mobilitātes iespējas un ieradumi ir ievērojami mainījušies.

Vispārējā ekonomiskā attīstība ir veicinājusi mazstāvu apbūves attīstību Rīgas aglomerācijā ietilpstošajās pašvaldībās vienlaikus saglabājot no Rīgas pilsētas emigrējušo iedzīvotāju augsto integritāti ar Rīgas pilsētas darba tirgu un sociālajiem procesiem. Kontekstā ar augošo motorizācijas līmeni, kuram ir būtisks potenciāls augt arī nākotnē, un sakārtotajiem valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem, tas ir radījis būtisku spiedienu uz Rīgas pilsētas transporta infrastruktūru, novedot pie ievērojamām sabiedrības izmaksām, kas ir saistītas ar aizvien pieaugošajiem traucējumiem mobilitātes procesos (sastrēgumi, ceļu satiksmes negadījumi, vides piesārņojums un trokšņu emisijas, degradēta pilsētvide).

Rīgas pilsētas vēsturiskajā centrā, kur dominē perimetrālā apbūve, nav iespēju veikt būtiskus uzlabojumus transporta infrastruktūrā, lai absorbētu aizvien pieaugošās transporta plūsmas. Vienlaikus šādu risinājumu pieejamība radītu aizvien lielākus pilsētas centra un tā publiskās ārtelpas degradācijas riskus. Pasaules pieredze liecina, ka jaunas transporta infrastruktūra pieejamība rada papildus transporta plūsmas un nerisina šīs problēmas pēc būtības, notiek tikai to *“pārbīdīšana”* laikā uz nākotni.

Meklējot risinājumus aizvien samilstošajām mobilitātes procesu problēmām, arī Rīgas apstākļos var būt nepieciešama kardinālu lēmumu pieņemšana attiecībā pret privātā autotransporta izmantošanu pilsētas centrālā daļā.

Rīgas pilsētā jāattīsta ilgtspējīga mobilitātes sistēma, kas vērsta uz sabiedrības kopējām interesēm - ekonomisko attīstību, vides un pilsētvides kvalitātes uzlabošanu un resursu racionālu izmantošanu. Mobilitātes sistēma ir visu mobilitātes līmeņu (administratīvi - finansiālā, plānošanas, sistēmas vadības (operatoru), satiksmes dalībnieku un satiksmes infrastruktūras) kopdarbība un sadarbība, bez kuras mobilitātes procesu būtiska uzlabošana nav iespējama.

Rīgas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programmas mērķis ir sagatavot tādu pasākumu un aktivitāšu sarakstu, kas ļauj secīgi un izsvērti realizēt minētos uzdevumus, aptverot visus mobilitātes līmeņus.

1. Īstermiņa rīcības plāns 2019. – 2025. gadam

1.1. MRP ĪRP iekļauto pasākumu un darbību struktūra

Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programmas īstermiņa rīcības plānā 2019. – 2025. gadam iekļautie pasākumi un darbības ir sakārtotas pēc piederības mobilitātes sistēmas sastāvdaļām, nosakot katram pasākumam arī tā atbilstību prioritātes grupai. Prioritāšu grupas numurētas pēc sekojošiem kritērijiem:

- (1) Obligātie mobilitātes infrastruktūras attīstības pasākumi, kuriem uz 2018. gada nogali jau ir uzsākts realizācijas process, vai prioritāri objekti, kas ilgtermiņā risinātu/stimulētu/motivētu ilgtspējīgu mobilitāti Rīgā;
- (2) Prioritāri uzsākami pasākumi, kuri tieši ietekmētu ilgtermiņa mobilitātes attīstību;
- (3) Pakārtotas prioritātes pasākumi, kas nav tieši saistīti ar ilgtermiņa mobilitāti attīstību, taču vērsti uz kopēju transporta/mobilitātes attīstību un ko nepieciešams veikt īstermiņā;
- (4) Citi pasākumi, kas nav tieši saistīti ar ilgtermiņa mobilitāti, bet vērtējami kā uzlabojumi dzīves videi/kvalitātei.

Kopējās izvērstajās tabulās .xlsx formātā iekļautie pasākumi, darbības un uzdevumi ir arī sadalīti piecās prioritārās mobilitātes attīstības grupās, kuras izveidotas atbilstoši konsultantu no Jana Gēla biroja (Dānija) ieteikumiem (sīkāku skaidrojumu skatīt 1.tab.):

- (1) Sabiedriskais transports – mobilitātes mugurkauls;
- (2) Nodrošināt mobilitātes hierarhiju;
- (3) Satiksmes ierobežojumi;
- (4) Publiskā ārtelpa ikdienai;
- (5) Sadarbība un partneri.

Šāda pieeja ļauj precīzāk definēt un turpmākā projektu realizācijas gaitā nepazaudēt katras aktivitātes galvenos uzdevumus un atbilstošos fokusus.

ĪRP kopējā izvērstā tabula satur visus identificētos pasākumus, kas būtu realizējami Rīgas pilsētā laika posmā no 2019. līdz 2025. gadam. Detalizēts to apraksts, ieskaitot plānoto finansējumu, finansējuma avotus, atbildīgās iestādes, kā arī plānotie realizācijas termiņi, ir norādīti šim Ziņojumam pievienotajās elektroniskajās tabulās .xlsx formātā. Šīs tabulas ir neatņemamas šī Ziņojuma sastāvdaļa.

Papildus izstrādātas divas apakšprogrammas:

- (1) Apakšprogramma “Pasākumi satiksmes ierobežojumu Rīgas centrā kompensēšanai” (2. šī Ziņojuma sadaļa)

Apakšprogramma saistīta ar pilsētas plānu ieviest satiksmes ierobežojumus pilsētas centrā (SIPC). Tās mērķis ir samazināt autosatiksmes klātbūtni Rīgas centrā, uzlabojot vides un publiskās ārtelpas kvalitāti. SIPC ietver darbības, kas saistītas ar reāllaika satiksmes plūsmu identificēšanu un uzskaiti ap pilsētas centru un nākotnē iespējamu diferencētas samaksas ieviešanu autotransporta iebraukšanai pilsētas centrā. Apakšprogramma apskata nepieciešamās

aktivitātes, kas veicamas saistībā ar šādu satiksmes ierobežojumu ieviešanu – sabiedriskā transporta, veloinfrastruktūras, stāvparku un centru apejošo maģistrālo ielu attīstību.

- (2) Apakšprogramma “Pasākumi Rail Baltica dzelzceļa līnijas Rīgā integrēšanai mobilitātes sistēmā” (3. šī Ziņojuma sadaļa).

Eiropas sliežu dzelzceļa RB projekta attīstība Rīgas pilsētas teritorijā saistīta ar būtisku ietekmi uz pilsētas satiksmes infrastruktūru. Jaunā dzelzceļa trase tiks izbūvēta cauri visai pilsētai austrumu – rietumu virzienā, izmantojot esošus dzelzceļa koridorus. Tā kā tiek plānota augsta dzelzceļa drošība, visā trasē šķērsojumi tiks organizēti vienīgi dažādos līmeņos. Tas rada papildus divlīmeņu mezglu izbūves nepieciešamību vietās, kur pastāv esošās vienlīmeņa gājēju pārejas un ielu pārbrauktuves, vai arī esošo satiksmes pārvadu pārbūvi, kur tie nenodrošina kādu no satiksmes dalībniekiem pārvietošanās iespēju, piemēram, gājējiem vai velosipēdiem.

Bez iepriekš minētā, RB projekta ietvaros vēl plānota Rīgas centrālās stacijas pārbūve un jauna dzelzceļa tilta pār Daugavu izbūve. Abi minētie pasākumi arī ir saistīti ar būtiskām izmaiņām satiksmes infrastruktūrā pilsētas centrā, ietekmējot gan autosatiksmi, gan sabiedriskā transporta satiksmi, gan arī gājēju un velosipēdu satiksmi.

Apakšprogrammas uzdevums ir pievērst uzmanību potenciālajiem problēmu punktiem, lai mazinātu RB iespējamo negatīvo iespaidu uz pilsētas transporta sistēmu no vienas puses, un vienlaicīgi maksimāli lietderīgi izmantot tās attīstības iespējas, ko RB projekts paver Rīgai.

Teritorijām gar plānoto RB trasi tiek izstrādāts lokālplānojums, kurā tiks iekļauti detalizētāki uzdevumi šo pilsētas teritoriju attīstībai, tai skaitā transporta infrastruktūrai un publiskai ārtelpai.

1.2. MRP ĪRP iekļautie pasākumi un darbības

1.2.1. Satiksmes un transporta infrastruktūras vadība un plānošana (U.1.)

1.2.1.1. *Mobilitātes administrācija (U.1.1.)*

Ar mobilitātes pārvaldību saistīto pilsētas struktūru un institūciju attīstība. Administratīvā aparātā jābūt noteiktām atbildīgām struktūrvienībām un amatpersonām aptverot visas Mobilitātes programmā ietvertos uzdevumus un aktivitātes. Nepieciešams veikt institūciju pienākumu sadalījuma pārbaudi un nepieciešamības gadījumā, izmaiņas to darbībā, nodrošinot visu aktivitāšu un uzdevumu aptvērumu.

Jāattīsta sadarbība ar Pierīgas pašvaldībām -sadarbības principu izstrāde un resursu apmaiņas līgumu noslēgšana.

1.2.1.2. *Satiksmes monitorings un datu bāzes (U.1.2.)*

Lai pilnvērtīgi sekotu mobilitātes attīstībai, veiktu tās plānošanu, organizētu attīstību un uzturēšanu potenciāli visefektīvākajā veidā, nepieciešams sistemātisks satiksmes sistēmas monitorings un datu bāzu veidošana:

- (1) regulāra satiksmes intensitāšu uzskaites pilsētā un tās centrā;
- (2) ikgadējo ceļu satiksmes negadījumu monitorings;
- (3) esošās satiksmes infrastruktūras monitorings;
- (4) mājāsaimniecību un iedzīvotāju mobilitātes ieradumu aptauju veikšana Rīgā un Pierīgā;
- (5) Rīgas transporta simulācijas modeļa aktualizēšana un atjaunošana.

1.2.1.3. Satiksmes infrastruktūras plānošanas sistēma (U.1.3.)

Jāmodernizē un jāpilnveido satiksmes infrastruktūras plānošanas sistēma:

- (1) Ielu uzturēšanas sistēmas modernizācija, elektroniskas ielu uzturēšanas uzraudzības un darbu veikšanas organizēšanas un kontroles sistēmas izveide;
- (2) Satiksmes infrastruktūras attīstības plānošanas sistēmu izveide - ielu pasu digitalizācija, elektroniskas ielu remontdarbu un pārbūvju plānošanas sistēmas izveide;
- (3) Satiksmes infrastruktūras attīstības vadlīnijas ar diferencētu pieeju dažādiem pilsētas funkcionāliem rajoniem un struktūrām - maģistrāles, dzīvojamie rajoni, viengimeņu māju apbūves rajoni, RVC AZ, rūpniecības teritorijas u.tml. Ielu projektēšanas vadlīniju (vai saistošo noteikumu) izstrāde (uz 219. gada sākumu Latvijā neeksistē C, D un E kategoriju ielu projektēšanas standarts);
- (4) Ūdensmalu attīstības un ūdens transporta izmantošanas attīstības vadlīnijas:
 - a. Normatīvo aktu un regulējumu izstrāde ūdensmalu attīstībai, piestātņu izbūvei;
 - b. Regulējums ūdens transporta sistēmiskai attīstībai Rīgas pilsētā un sasaistē ar Pierīgu.

1.2.1.4. Mobilitātes un satiksmes infrastruktūras plānošana (U.1.4.)

Nepieciešams izstrādāt Rīgas satiksmes vadības sistēmas attīstības koncepciju (pilsētas satiksmes plūsmu vadības principi, satiksmes vadības centra funkcijas, nepieciešamais tehniskais nodrošinājums, rīcības plāns, ieviešanas programma). Tā periodiski jāpārskata un jāattīsta sekojot tehnoloģiju, satiksmes sistēmu un pilsētas iedzīvotāju pieprasījuma izmaiņām.

Vienlaicīgi jāplāno pilsētas iedzīvotāju, darbinieku un viesu mobilitātes nepieciešamības mazināšanas pasākumi ar pilsētplānošanas un pilsētas pārvaldības procesu vadības metodēm, piemēram, attīstot apkaimju nodrošinājumu ar infrastruktūras, izglītības, pakalpojumu, kā arī sporta un atpūtas objektiem.

1.2.1.5. Mērķi un īss sagaidāmo ieguvumu novērtējums

Koncepcija satiksmes vadības sistēmas attīstībai Rīgā (pilsētas satiksmes plūsmas kontroles principi, satiksmes vadības centra funkcijas, nepieciešamais tehniskais nodrošinājums, rīcības plāns, ieviešana) un tās ieviešana ļaus ilgtermiņā būtiski uzlabot ar mobilitātes plānošanu saistītos procesus, t.sk. tādas, kas ir orientēti uz to, lai ar pilsētplānošanas un pilsētas vadības procesu kontroles metodēm samazinātu mobilitātes nepieciešamību starp pilsētas iedzīvotājiem, strādājošiem un viesiem.

1.2.2. Satiksmes drošība un vadība (U.2.)

1.2.2.1. *Satiksmes vadība un navigācija (informatīvais nodrošinājums) (U.2.1.)*

Kā mūsdienīga sistēma jāattīsta satiksmes vadība pilsētā un īpaši tās centrā, kas ļautu operatīvi reaģēt uz satiksmes nevienmērīguma izpausmēm un sarežģījumiem atsevišķos satiksmes mezglos vai sektoros:

- (1) Satiksmes vadības centra attīstība, adaptīvas un inteligēntas (abpusēji informējošas) satiksmes vadības principu ieviešana;
- (2) Luksoforu signalizācijas modernizācija - signālpilnu aktualizācija, adaptīvo sistēmu uzstādīšana, inteligēnto vadības sistēmu attīstība;
- (3) Satiksmes navigācija (virzīšana) - virzienrādītāju sistēma (t.sk. mainīgas informācijas sistēmas), elektroniskas tiešsaistes publisko stāvvietu uzskaites sistēmas un lietotnes izveide;
- (4) Satiksmes ierobežojumu vadība pilsētas centrā - kontrolpunkti, automašīnu uzskaitē un datu apstrāde, kas fiziski nekavē satiksmes norisi.

1.2.2.2. *Satiksmes drošības uzlabojumi (U.2.2.)*

Ņemot vērā paaugstinātu un nākotnē aizvien augošu gājēju un velosipēdistu koncentrāciju pilsētas centrā, nepieciešams veikt arī atbilstošus satiksmes organizācijas un drošības uzlabojumus:

- (1) Īstenot satiksmes mierināšanas pasākumus - 30 km/h zonu ieviešana pilsētas centrā, ietverot arī fiziskus autosatiksmi palēninošus pasākumus – „gulošie policisti”; krustojumu zonas paceltas ietvju līmenī; sašaurinājumi brauktuvēs; šķēršļi brauktuvēs, kas prasa papildus auto manevrēšanu (šahveidā izvietoti apzaļumošanas un labiekārtojuma elementi vai autostāvvietas); „dalītās telpas” principu pielietošana pie sabiedriskām būvēm vai objektiem, dzīvojamās apbūves iekškvartālos u.tml.;
- (2) „Sarkanā paklāja” principa ieviešana - gājēju un velo infrastruktūras nepārtrauktības nodrošināšana un tās augstākas prioritātes noteikšana attiecībā pret autotransportu;
- (3) Drošības pasākumi pie izglītības iestādēm - aprīkotas apstāšanās un izkāpšanas vietas pie izglītības iestādēm, ietvju un gājēju pāreju aprīkojums, veloinfrastruktūra, apgaismojums;
- (4) Uzlabojumi krustojumos, piemēram, aprīkojot tos ar gājēju pārejām, luksoforu signalizāciju, sašaurinātu brauktuviu ģeometriju.

1.2.2.3. *Mērķi un īss sagaidāmo ieguvumu novērtējums*

Plānotie pasākumi dos būtisku ieguldījumu Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā noteikto mērķu sasniegšanā līdz 2030. gadam, ņemot vērā vispārpieņemto mobilitātes hierarhiju: gājēju - velosipēdisti - sabiedriskais transports - privātie transportlīdzekļi:

- (1) RVC AZ teritorija kļūst nepievilcīgāka privātiem transportlīdzekļiem, kas uzlabos pilsētvidi padarot to draudzīgāku mazāk aizsargātiem satiksmes dalībniekiem;
- (2) Samazināts vidējais ātrums ievērojami samazinātu CSNg riskus;

- (3) Mazāks mehānisko transportlīdzekļu klātbūtne ir priekšnoteikums zemākiem sastrēgumu riskiem un, līdz ar to, arī priekšnoteikums, lai samazinātu siltumnīcas efekta gāzu emisijas un trokšņa līmeni pilsētas centrā;
- (4) Brīvākas vietas ielu malās un laukumos varēs izmantot, lai uzlabotu pilsētas vidi, tostarp paplašinot gājēju un riteņbraucēju ārējo telpu.

Plašāka sociāli – ekonomiskā analīze ir iekļauta ĪRP Ziņojuma 4. sadaļā.

1.2.3. Satiksmes dalībnieki (U.3.)

Satiksmes dalībnieki ir aktīvā cilvēku dalībnieku daļa, kas dažādos veidos izmanto pilsētā radīto satiksmes infrastruktūru. Atkarībā no izvēlētajā pārvietošanās veida un līdzekļa tiem nepieciešama atšķirīga infrastruktūra un satiksmes organizācija. Pilsētai ir iespējams ietekmēt cilvēku pārvietošanās paradumus un izvēli gan ar informāciju un izglītību, gan ar pārvietošanās galamērķu racionālu izvietojumu, gan sabiedriskā transporta un velosatiksmes pieejamības nodrošināšanu, gan ar ierobežojumiem autosatiksmes lietotājiem.

1.2.3.1. Gājēji (U.3.1.)

Gājēju satiksmes veicināšanai bez infrastruktūras attīstības iespējām, pašvaldības kompetencē un iespējās ir kājām iešanas popularizēšanas iespējas, nodrošinot:

- (1) informāciju mācību iestāžu apmeklētājiem informatīvos pasākumos par drošu ceļu uz skolu;
- (2) informāciju pilsētas viesiem tūrisma centros;
- (3) virzienrādītāju un norāžu izvietojuma publiskā ārtelpā;
- (4) vides pieejamības uzlabojumus;
- (5) informāciju par satiksmes ierobežojumiem un izmaiņām pilsētas centrā.

1.2.3.2. Velosatiksmes (U.3.2.)

Velosatiksmes popularizēšana ārpus infrastruktūras attīstīšanas darbiem saistīta ar informācijas pieejamību:

- (1) Veloinfrastruktūras karšu un velosipēdu maršrutu aprakstu izvietojuma pašvaldības e-informācijas telpā, kā arī populārākajās vietnēs internetā (piemēram, Google Maps);
- (2) Virzienrādītāju, maršrutu apzīmējumu, velosipēdu stāvvietu pieejamības un citas jebkuras svarīgas informācijas izvietojuma veloinfrastruktūras tuvumā;
- (3) Izglītojošu pasākumu veikšana, sabiedrības forumu organizēšana par veloinfrastruktūras attīstības, lietošanas, drošības, integritātes ar sabiedrisko transportu u.c. jautājumiem.

1.2.3.3. *Rīgas pilsētas sabiedriskais transports (U.3.3.)*

Visplašākā ietekme un faktiski monopolstāvoklis pašvaldībai ir sabiedriskā transporta attīstīšanas un organizēšanas jautājumos. Saistībā ar satiksmes ierobežojumu (piemēram, maksas par iebraukšanu centrā) ieviešanu pasaules prakse rāda, ka sabiedriskā transporta noslodze pieaug par 6-18%. RS ir jābūt gatavai momentā akumulēt šādu pieprasījuma pieaugumu. Lai turpinātu kāpināt ST atraktivitāti, nepieciešams turpināt izmantot e-biļetes ieviešanas radītās iespējas sekot pasažieru pieprasījumam ST maršrutos Rīgā un Pierīgā un izmantot datus ST pakalpojumu uzlabošanai. Galvenie vispārīgie virzieni ST pakalpojumu uzlabošanā ir sekojoši:

- (1) ST maršrutu un grafiku koordinācija un optimizācija, nodrošinot sasaisti ar plānoto stāvparku sistēmu;
- (2) Pilsētas ST sasaiste ar dzelzceļa un reģionālo autobusu ST maršrutiem un grafikiem;
- (3) Rīgas iedzīvotāju mobilitātes pakalpojumu vadības platformas izveide.

Resursu ietilpīgs, bet svarīgs pasākums ir tramvaju, trolejbusu un autobusu ritošā sastāva atjaunošana, modernizācija un nomaiņa. RS to plāno veikt vienlaicīgi ar sliežu ceļu attīstības projektu realizāciju.

No šobrīd neattīstītiem, bet vēsturiski Rīgā agrāk aktīvi izmantotiem ST veidiem pieminami pasažieru pārvadājumi ar ūdens transportu. Rekomendējamas aktivitātes, ko var veikt pašvaldība:

- (1) Ūdens transporta attīstības veicināšana, pietātņu attīstība, plānošanas un informatīvais atbalsts. Komerpcārvadājumu - regulāro maršrutu attīstības atbalsts;
- (2) Atbalstīt ūdens taksometru pakalpojumu attīstību Rīgā, radot regulējumu privātu ūdens taksometru pakalpojumu sniegšanai.
- (3) Izvērtēt un radīt priekšnoteikumus prāmju satiksmes izveidošanai pār Daugavu pilsētas ziemeļu daļā.

1.2.3.4. *Dzelzceļa un reģionālo autopārvadātāju sabiedriskais transports (U.3.4.)*

Nepietiekami pilsētas pasažieru pārvadājumos tiek izmantots valsts komersantu un citu operatoru pārziņā esošais sabiedriskais transports – pasažieru vilcieni un autobusi. Tiek plānotas sekojošas aktivitātes situācijas uzlabošanai:

- (1) Palielināt pilsētas un aglomerācijas pasažieru pārvadājumu īpatsvaru kopējā Rīgas ST pārvadājumu sistēmā - sadarbība ar "Pasažieru vilciens" un SIA "Autotransporta direkcija" ieviešot vienotu biļešu sistēmu, koordinējot Rīgas ST maršrutus un grafikus ar PV un reģionālajiem pārvadātājiem;
- (2) Ilgtermiņā iespējama uz RB projekta bāzēta pilsētas (un apkaimju) pasažieru vilciena satiksmes attīstība (Mārupe - Rīga - Stopiņi). Šādu pakalpojuma attīstības iespējas jāiestrādā topošajā RB būvprojektā.

1.2.3.5. *Vieglais autotransports (U3.5.)*

Vieglā transporta klātbūtnes ietekmēšanai pašvaldībai ir iespēja strādāt sekojošos virzienos:

- (1) Privātā autotransporta pielietošanas atraktivitātes mazināšana pilsētā, it īpaši tās centrā;

- (2) Taksometru pakalpojumu monitorings, kontrole un regulēšana;
- (3) "Dalīto" pasažieru pārvadājumu ar vieglajām automašīnām veicināšana (piemērs - "Carguru"), vai arī „dalīto” autostāvvietu sistēmas attīstības atbalsts.

1.2.3.6. *Kravas automašīnas (U.3.6.)*

Kravas automašīnu izmantošana Rīgas pilsētā būtu organizējama sekojoši:

- (1) Kravas transporta maršruti maksimāli atvēršīti no pilsētas centra un D un E kategorijas ielām;
- (2) Kravas autovadītājiem nodrošināta ērti pieejama informācija par optimālā maršruta izvēli.

Jāsamazina ostas kravu klātbūtne pilsētas centrālajā daļā. Daugavas labajā krastā tās tiks novirzītas pa Austrumu maģistrāli uz Kundziņsalu (skat. arī šī Ziņojuma sadaļu Nr. 1.2.4. Maģistrālais ielu tīkls (B un C kategorijas)). Daugavas kreisajā krastā īstermiņā veicot nepieciešamās ielu posmu un krustojumu pārbūves, tiks atvērts kravas transporta maršruts no autoceļa A5 pa Slokas ielu, Kurzemes prospektu un Kleistu ielu. Ilgtermiņā kreisā Daugavas krasta ostas autokravām jāpārvietojas pa ziemeļu koridora III un IV kārtas posmiem.

1.2.3.7. *Pārējie transportlīdzekļu veidi (U.3.8., U.3.9. un U.3.10.)*

- (1) Būtu nepieciešams izstrādāt un vienoties par to ieviešanu ar „Latvijas dzelzceļu” saistošos noteikumus dzelzceļa kravu pārvadājumu ierobežojumiem Rīgas administratīvajā teritorijā, nosakot kustības grafiku, ātrumu, intensitātes u.c. ierobežojumus. Galvenās veicamās darbības ir:
 - a. Problemātisko vietu pilsētā (pārbrauktuves, dzīvojamās zonas) apzināšana;
 - b. Nepieciešamo pasākumu izvērtējums;
 - c. Sadarbība ar VAS „Latvijas dzelzceļš” jautājumu risināšanā.
- (2) Nepieciešams izstrādāt privātās un sporta aviācijas, kā arī bezpilota lidaparātu (dronu) lietošanas regulējumu Rīgas pilsētas administratīvā teritorijā;
- (3) Kā galvenās attīstības prioritātes ūdens transporta jomā ir jāmin:
 - a. Ūdens transporta (t.sk. arī ST) attīstības veicināšana;
 - b. Publiski pieejamo piestātņu attīstība,
 - c. Plānošanas un informatīvais atbalsts komercpārvadājumu attīstībai (t.sk. kravu pārvadājumu ar ūdens transportu attīstības atbalsta programmas izstrāde un ieviešana).
- (4) Ir jāseko pasaules attīstības tendencēm mobilitātes jomā un iespēju robežās jāpiemērojas to piedāvāto iespēju izmantošanai Rīgas pilsētā, tādējādi, visdrīzāk apmierinot sabiedrības pieprasījumu pēc moderniem mobilitātes līdzekļiem. Nepieciešams izvērtēt un radīt atbilstošu regulējumu dažādu individuālo pārvietošanās līdzekļu izmantošanai publiskā ārtelpā un ielās – kuri veidi pieļaujami tikai ietvēs, kuri velosipēdu ceļos un, kuru pielietojums ir ierobežojams.
- (5) Nepieciešams sekot pilsētas apkaimju attīstības un pārvietošanās pieprasījuma izmaiņām, vērtējot nepieciešamību un lietderību attīstīt, piemēram, vieglo dzelzceļu ar blīvāku staciju izvietojumu un mazākas ietilpības, bet līdz 10 minūšu kustības intervāla ritošo sastāvu.

1.2.3.8. Mērķi un īss sagaidāmo ieguvumu novērtējums

Sasniedzot gaidāmos rezultātus, tiek radīti priekšnoteikumi, lai nodrošinātu, ka sabiedrības daļa, kas pašreizējā situācijā izmanto savus privātos transportlīdzekļus, nolemj izmantot sabiedriskā transporta pakalpojumus vai pāriet no privāto automašīnu izmantošanas uz velosipēdiem. Īsiem manevriem centrā un apkaimēs kā prioritāra būtu jāuzskata pārvietošanās ar kājām

Paredzamie ieguvumi ir:

- (1) Uzlabota Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta intermodalitāte;
- (2) sastrēgumu samazināšana pilsētas centrā, kas rada brauciena laika, brauciena izmaksu, CSNg risku samazinājumu un sniedz ieguldījumu klimata pārmaiņu samazināšanā (CO₂ un citu SEG gāzu emisiju samazinājums);
- (3) paaugstināts ST vidējais ātrums un pasažieru komforta līmenis;
- (4) uzlabojumi pilsētvidē, kas saistīti ar mazāk sastrēgumiem RVC AZ teritorijā;
- (5) Veselības un sociālās integrācijas ieguvumi, ko izraisa staigāšana un riteņbraukšana;
- (6) Samazināts privāto transportlīdzekļu skaits, kas iebrauc Rīgas pilsētā no aglomerācijas.

Plašāka sociāli – ekonomiskā analīze ir iekļauta ĪRP Ziņojuma 4. sadaļā.

1.2.4. Satiksmes infrastruktūra (U.4.)

Satiksmes infrastruktūras uzlabojumi ir visplašākā ĪRP programmas sastāvdaļa, un arī resursu un kapitāla ietilpīgākā. Sabiedrība reizē ar satiksmes ierobežojumiem pilsētas centrā sagaida aktīvu rīcību satiksmes infrastruktūras uzlabošanā.

1.2.4.1. Maģistrālais ielu tīkls (B un C kategorijas) (U.4.1.)

Samazinot iespējas pilsētu šķērsot caur tās centru, pieaugs autosatiksmes pieprasījums pilsētas maģistrālēs ārpus centra, jo īpaši tā tiešā tuvumā. Plānota virkne pārbūvju un jaunbūvju maģistrālo ielu tīklā. Lielākie no tiem – Austrumu maģistrāles trūkstošā posma izbūve starp Ieriķu un Vietalvas ielām, Dienvidu maģistrāles jaunbūve starp Ziepniekkalna ielu (A7) un Vienības gatvi (A8), autoceļa E22 ievads Rīgā pa Granīta un Krustpils ielām un satiksmes pārvada jaunbūve pār sliežu ceļiem „Rīga-Skulte”, savienojot Austrumu maģistrāli ar ostu Kundziņsalā. Austrumu maģistrāles „šaurais punkts” ir Brīvības ielas un G. Zemgala gatves krustojums. Šeit izbūvējams divlīmeņu šķērsojums.

2019. gadā tiks turpināta satiksmes pārvadu pārbūve – Salu tilts un A. Deglava ielas satiksmes pārvads. Īstermiņa programmā iekļauta Vanšu tilta, Gaisa tilta, J. Zemitāna tilta un Gustava Zemgala tilta pārbūve. Visos paredzēta arī veloinfrastruktūras izbūve.

Maģistrālo pilsētas ielu attīstība vizuāli ir norādīta ilustrācijā Nr. 1. Konkrētu objektu saraksts atrodams pielikumos dotajās tabulās.

Mērķi un īss sagaidāmo ieguvumu novērtējums

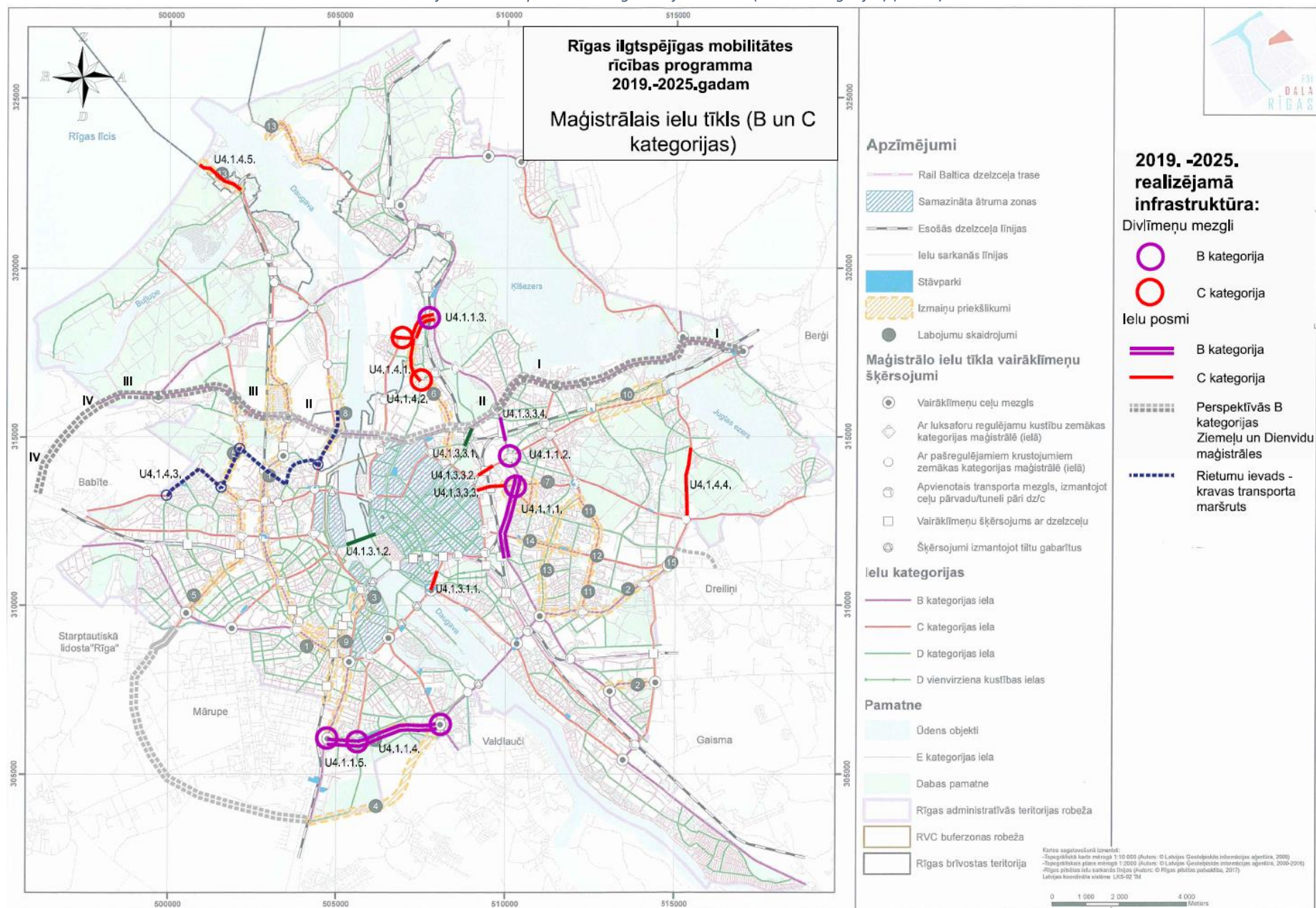
Lielie B un C ielu infrastruktūras pārbūves projekti novērsīs arteriālās infrastruktūras pārtraukumu:

- (1) starp G. Zemgala gatve un Piedrujas ielu un veicinās pilsētas austrumu maģistrāles pabeigšanu. Satiksmes dalībnieku laika ieguvumu vidējā vērtība gadā sasniegs aptuveni 100 līdz 120 tūkstošus stundu. Sagaidāms, ka sabiedrībai ik gadu tiek ietaupīti 700 tūkstoši līdz 1 miljons eiro braucieni izmaksas;
- (2) Sarkandaugavas apkaimē (Tilta ielas dzelzceļa šķērsojums). Vidēji katru darba dienu pozitīvi ietekmēto autovadītāju skaits sasniegs 30 tūkstošus. Laika ieguvumu vidējā vērtība gadā sasniegs aptuveni 450 tūkstošus stundu;
- (3) un veicinās pilsētas Dienvidu arteriālā ceļa pabeigšanu (Dienvidu tilta savienojums ar autoceļu A8). Vidēji katru darba dienu pozitīvi ietekmēto autovadītāju skaits sasniegs aptuveni 200 tūkstošus (ieskaitot dažādus maršrutus, kuros uzlabosies ielas caurlaides spējas). Laika ieguvumu vidējā vērtība gadā sasniegs aptuveni 900 – 1 miljonus stundu.

Lai gan šie projekti radīs ievērojamus ieguvumus sabiedrībai ietaupītā laika, ietaupīto transporta izmaksu, samazinātu CSNg risku un samazinātu SEG emisiju veidā, ir iespējami arī daži negatīvi pilsētu attīstības aspekti (piemēram, labu transporta savienojumu pieejamība var veicināt to, ka Rīgas aglomerācijas iedzīvotāji arvien vairāk turpina izmantot privāto automašīnu kā galveno transporta veidu uz Rīgas pilsētu).

Plašāku analīzi skatīt ĪRP 4. nodaļā.

Ilustrācija 1 Plānotie pasākumi maģistrālajā ielu tīklā (B un C kategorijas) (U.4.1.)



1.2.4.2. Pilsētas teritoriju ielu tīkls un publiskā ārtelpa (U.4.2.)

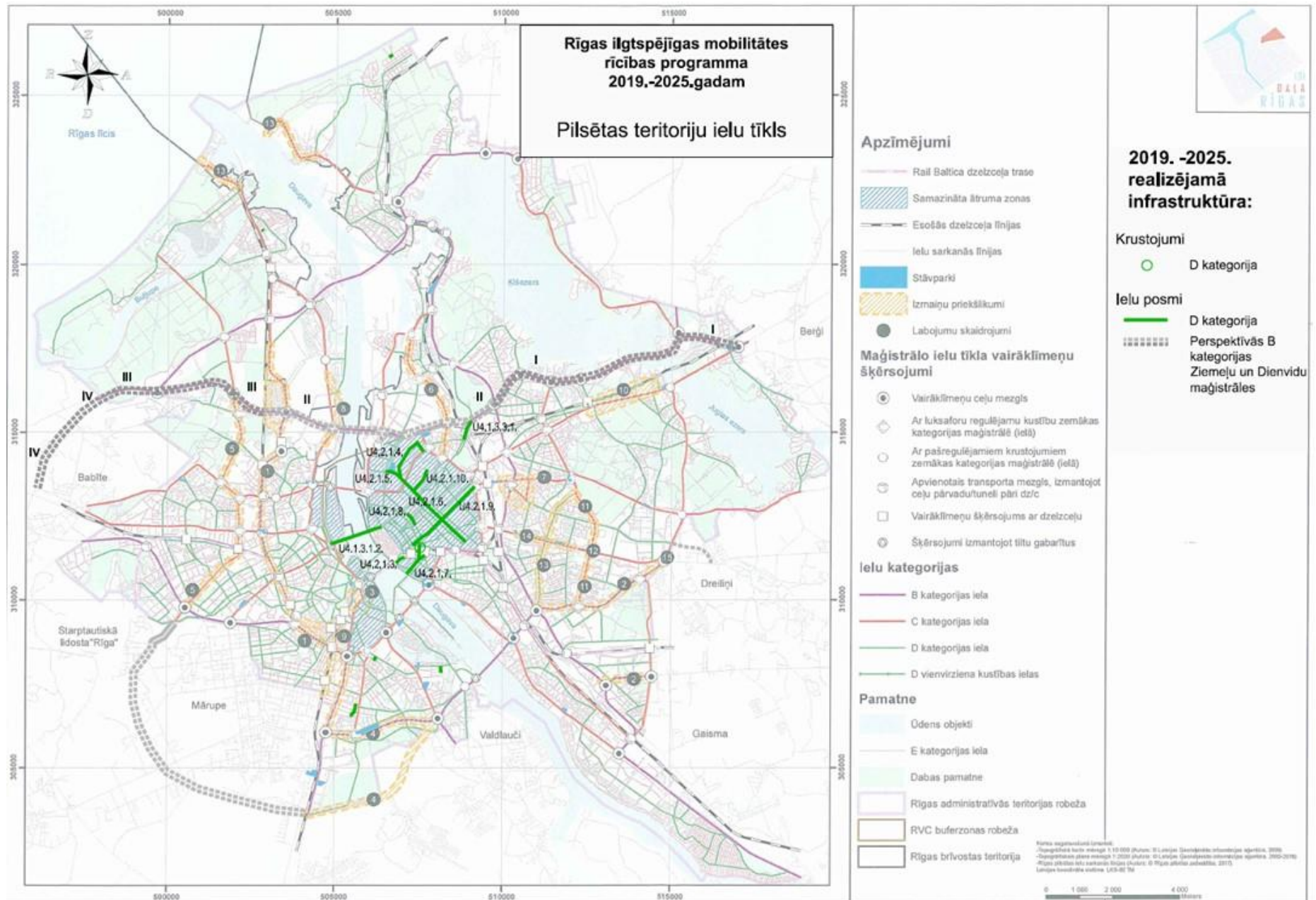
Visās RVC AZ pārbūvējamās ielās visā ielas koridorā jāveic labiekārtošana, apzaļumošana, vides elementu (velosipēdu statīvu, atpūtas vietu, atkritumu urnu, pergolu u.tml.) uzstādīšana, kā tas jau tiek praktizēts pēdējos gados. Tuvākās ielu pārbūves veicamas Turgeņeva ielā, Dzirnavu ielā (no Tērbatas ielas līdz Skolas ielai), Bruņinieku ielā un Sporta ielā (no Valmieras ielas līdz Skanstes ielai), Marijas un A. Čaka ielās. Visās minētajās ielās, izņemot pēdējo no minētajām, izbūvējama arī veloinfrastruktūra.

Būtiska centra ielu pārbūve īstermiņa programmā saistīta ar RB būvdarbiem – teritorijas abpus dzelzceļam, 13. janvāra iela ieskaitot krustojumu ar 11. novembra krastmalu, Stacijas laukums, Elizabetes iela un Timoteja ielas (starp Satekles ielu un Turgeņeva ielu), Centrāltirgus iela, Prāgas iela un Maskavas iela, Gogoļa iela un Puškina iela. Veicamo pārbūvju apjomi precizēsies izstrādājot RB būvprojektu, kā arī RB piegulošās teritorijas lokālplānojumu, ko plānots pabeigt 2019. gada nogalē.

Attiecībā uz D un E kategoriju ielu attīstību ārpus RVC AZ teritorijas programmā paredzēts attīstīt sadarbību starp pašvaldību no vienas puses un iedzīvotājiem, attīstītājiem un īpašniekiem no otras puses, izveidojot trīs sadarbības programmas ar noteiktu piesaistīto pašvaldības līdzekļu apjomu – viena būs veltīta daudzdzīvokļu māju rajoniem, otra – viengimeņu māju apbūves rajoniem, bet trešā – ražošanas teritorijām. Nosakot pašvaldības līdzfinansējuma griestus, piemēram – 50 - 90%, atbalstīt attiecīgo publiski pieejamo teritoriju labiekārtošanas projektus – grantēto ceļu asfaltēšana, autostāvvietu izbūve, ielu segumu pārbūve, rotaļu laukumi un tml. pasākumi.

Pilsētas teritoriju plānotā ielu attīstība vizuāli ir norādīta zemāk esošajā ilustrācijā Nr. 2.

Ilustrācija 2 Plānotie pasākumi pilsētas teritoriju ielu tīklā (U.4.2.)



1.2.4.3. Autonovietnes (U.4.3.)

Autostāvvietas ielu sarkanās līnijās pilsētas centrā arī pēc satiksmes ierobežojumu ieviešanas paliek maksas. To skaits pakāpeniski tiek samazināts, ielu telpu pakāpeniski pārdalot par labu gājēju un velosipēdu satiksmei, ST vajadzībām vai arī publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabošanai.

Jaunu autostāvvietu būvniecība un esošo stāvlaukumu pārbūve veicama atbilstoši RVC AZ TIAN nosacījumiem.

Stāvparku sistēmas izveide aptverot galvenos iebraukšanas pilsētā virzienus - vienlīmeņa laukumi, tehniskais aprīkojums, sasaiste ar ST pieturvietām un apmaksas sistēmu, informācijas sistēmas:

- (1) Juglā pie 1. tramvaja galapunkta (autoceļa A1 ievads Rīgā);
- (2) A. Deglava ielā pie Ilūkstes ielas (P4);
- (3) Pie Dienvidu tilta Maskavas ielā (A6, A7);
- (4) Lucavsalā (A7, A8, A10);
- (5) Stirnu ielā pie Lielvārdes ielas (A1, A2, P4);
- (6) Lielirbes iela pie TC "Spice" (A10);
- (7) Viestura prosp. pie Mangaļu stacijas (P1).

Nosauktais stāvparku tīkls attīstāms nekavējoties. Kā potenciālais operators būtu nosakāma RS, balstoties uz deleģējuma līgumu.

Pēc nosaukto 1. posma stāvparku realizācijas jāveic to monitorings, nosakot sistēmas un atsevišķu stāvparku efektivitāti un trūkumus, kā rezultātā izstrādājot stāvparku uzlabošanas un sistēmas tālākās attīstības stratēģiju un taktiku.

Stāvparku plānotā lokācija Rīgas pilsētā ir norādīta ilustrācijā Nr. 3.

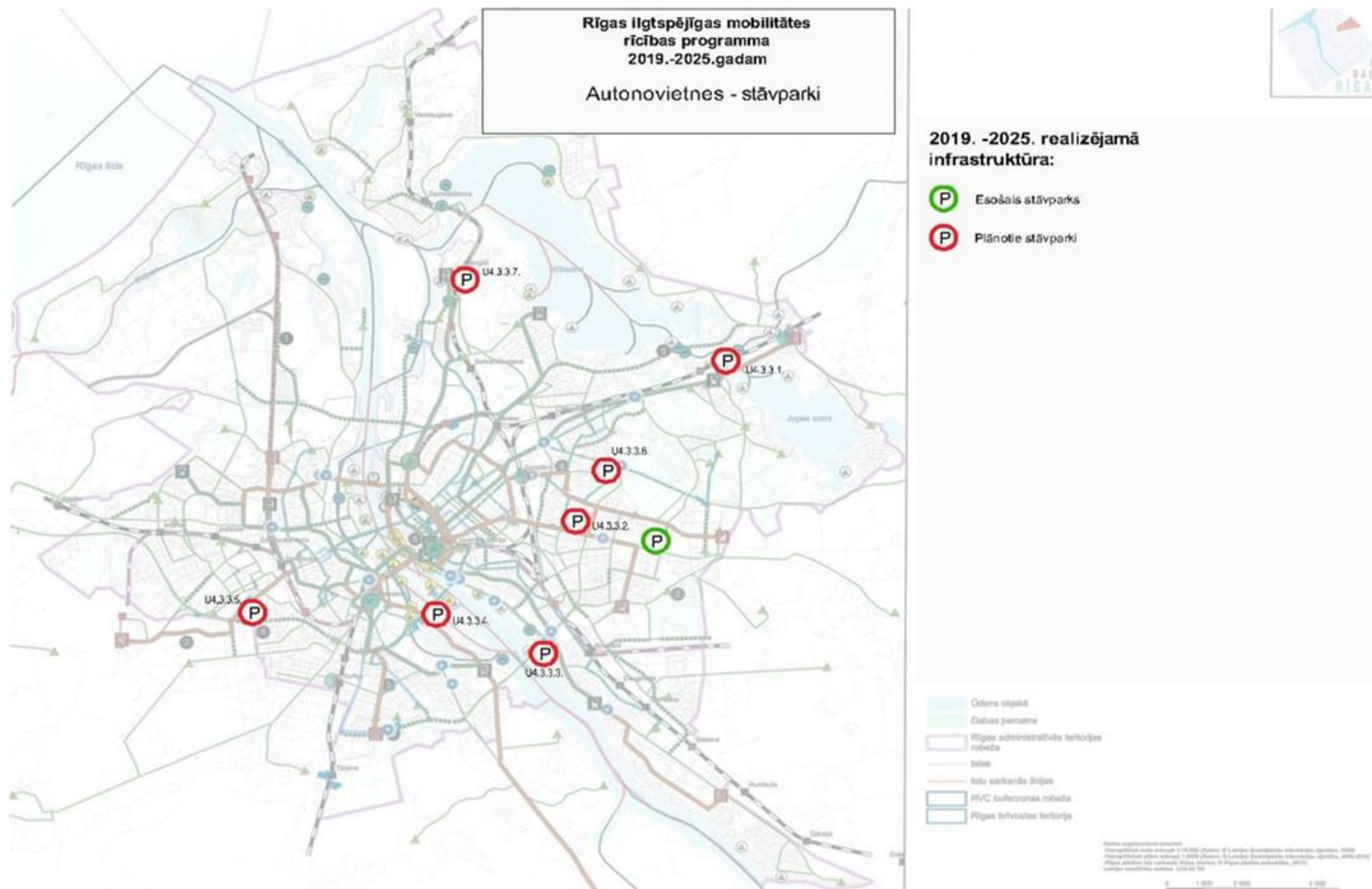
Mērķi un īss sagaidāmo ieguvumu novērtējums

Autostāvvietu un Park&Ride politikas īstenošana ir kompensējošs pasākums transporta ierobežošanai pilsētas centrā, kas veicinās:

- (1) sastrēgumu samazināšanu Rīgas centrā;
- (2) SEG emisiju līmeņa pazemināšanu Rīgas centrā;
- (3) Rīgas pilsētas ārējās telpas pilnveidošanu;
- (4) mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku drošības uzlabošanu;
- (5) nodrošinās RS pārvadāto pasažieru skaita pieaugumu un RS finansiālās ilgtspējas stiprināšanu.

Plašāku sociāli – ekonomisko analīzi skatīt ĪRP 4. nodaļā.

Ilustrācija 3 Plānotie stāvparki Rīgas pilsētas teritorijā (U.4.3.)



Kartes pamatne: TATP

1.2.4.4. Veloinfrastruktūra (U.4.4.)

RVC AZ teritorijā īstermiņa programmā iekļauto ielu pārbūve paredz arī veloinfrastruktūras – veloceļu un/vai velojoslu izbūvi un velostatīvu izvietošana – Turgeņeva iela, Dzirnava iela, Bruņinieku un Sporta ielas. Velosipēdu ceļi izbūvējami arī Pērnavas, Senču un Zirņu ielās no Skanstes ielas līdz A. Deglava ielai.

Veloceli izbūvējami visu tiltu un satiksmes pārvadu projektu ietvaros – Vanšu tilts un J. Zemitāna satiksmes pārvads.

Veloceli paredzēti arī ielās un teritorijās ap RB projektu, savienojot Stacijas laukumu, Starptautisko autoostu un jauno RB dzelzceļa tilta gājēju un veloceļu ar pārējo pilsētas centra veloinfrastruktūru (skat. ilustrāciju Nr. 4).

Ārpus pilsētas centra attīstāmi radiālie veloceli uz Ziepniekkalnu, Purvciemu, Mežciemu, Pļavniekiem, Ķengaragu un Dārziņiem. Jāattīsta arī veloceli, kas savstarpēji savieno apkaimes ārpus pilsētas centra (Imanta – Daugavgrīva, Jaunciems – Mangaļi ir prioritārie no šie projektiem).

Jāturpina izvietot velosipēdu statīvus izglītības iestādēs, pie publiskiem un pilsētas pašvaldības objektiem, ielu krustojumu tuvumā.

Jāattīsta velosipēdu stāvparki pie dzelzceļa stacijām, autoostas, automašīnu stāvparkiem un mobilitātes punktos.

Mērķi un īss sagaidāmo ieguvumu novērtējums

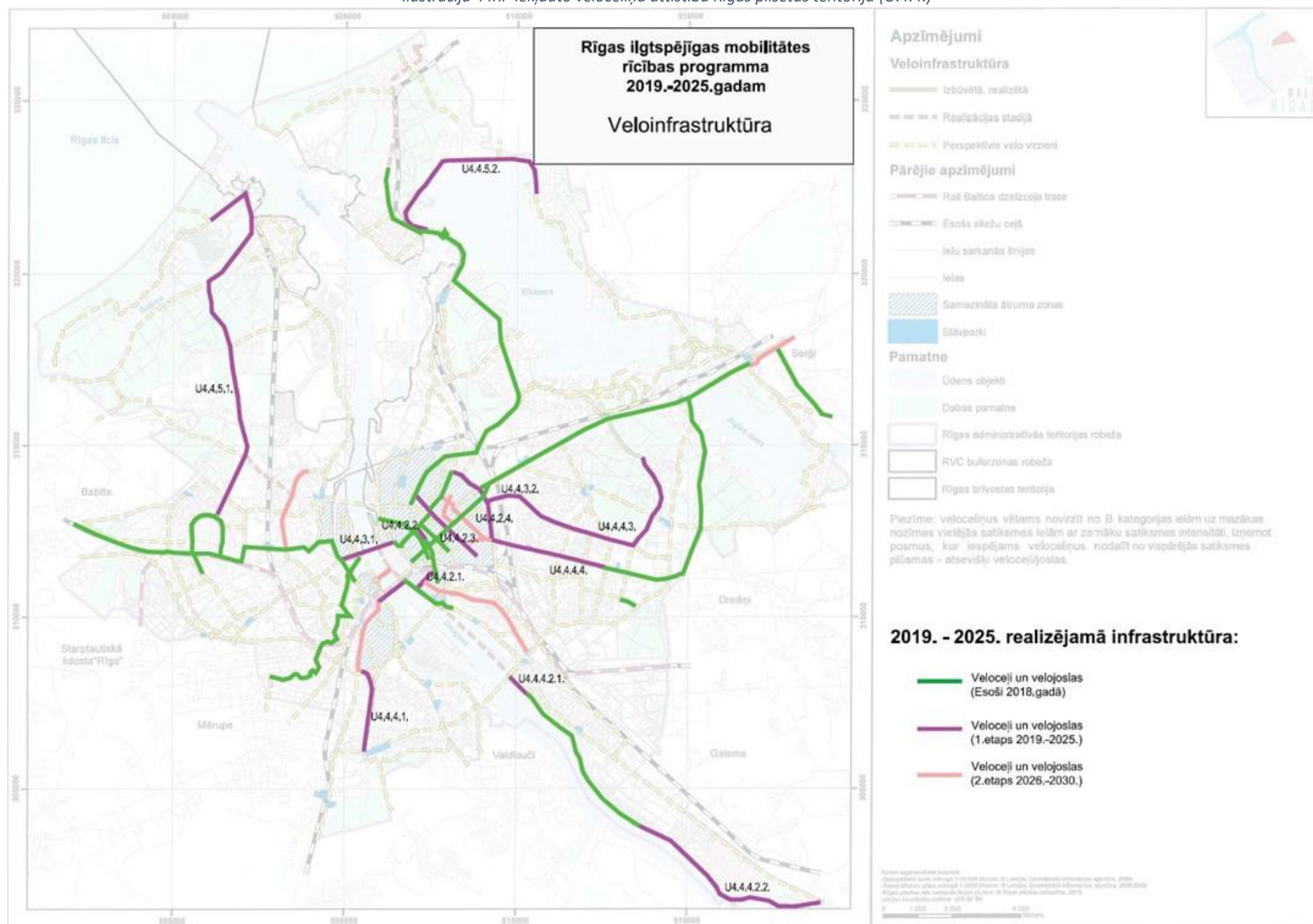
Veloceliņu būvniecība ļaus īstenot Stratēģijā 2030 noteiktās prioritātes attiecībā uz pilsētvides, kas ir draudzīgāka iedzīvotājiem un mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem, ieviešanu. Veloceliņu tīkla izbūve pilsētas centrālajā daļā un arteriālo savienojumu nodrošināšana ar dažādām pilsētas vietām radīs šādus sociāli ekonomiskos ieguvumus:

- (1) Riteņbraukšana un pastaigas ir veselīgas un, iespējams, ļauj samazināt izdevumus par sabiedrības veselības aizsardzību;
- (2) Veloceliņu izveide nodrošinās riteņbraucēju drošības uzlabošanu;
- (3) Velosipēdi aizņem daudz mazāk vietas salīdzinājumā ar automašīnām;
- (4) Izmaiņas sabiedrībā par mobilitātes paradumiem īsos braucienos;
- (5) Uzlabota un mazāk piesārņota pilsētvide.

Veloceliņu radīšana īstermiņā un vidējā termiņā var radīt izmaksas vairākām sabiedrības kategorijām.

Plašāku analīzi skatīt ĪRP 4. nodaļā.

Ilustrācija 4 ĪRP iekļauto veloceliņu attīstība Rīgas pilsētas teritorijā (U.4.4.)



1.2.4.5. Sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstība (U.4.5.)

Plānota tramvaja sliežu ceļu attīstība Skanstē – Pērnavas, Senču, Zirņu, Skanstes, Sporta ielās, veidojot centra tramvaja loku, kurā iekļausies arī Kr. Barona iela, Aspazijas bulv., Z. Meierovica bulvāris, Kronvalda bulvāris, Eksporta iela un Pētersalas iela. Tas ļaus atslogot Kr. Barona ielu no tramvaju satiksmes, un turpmāk attīstīt sliežu ceļus arī Purvciema un Pļavnieku virzienos.

Papildus, nākošam 2021. - 2027. gadu Eiropas Savienības budžeta plānošanas periodam tiks gatavoti pieteikumi finansējumam vēl vairākiem tramvaja sliežu ceļu attīstības projektiem – uz Zolitūdes, Ziepniekkalna, Purvciema, Pļavnieku, Rumbulas un uz Bergu apkaimēm. Visu projektu pieteikumi ietvers arī jaunu tramvaju sastāvu iegādi. Plānots arī no jauna izbūvēt agrāk likvidēto sliežu ceļu Bāriņu ielā.

Tāpat Rīgas pilsētās veicama atlikušo esošo sliežu ceļu pielāgošana zemās grīdas tramvajiem. Plānota arī sliežu ceļu uzraudzības sistēma - sliežu ceļos iebūvētu sensoru tīkls. Ir nepieciešama pieturvietu aprīkojuma un pieejamības uzlabošana visā pilsētā, t.sk. informatīvo tablo uzstādīšana par reālajiem ST pienākšanas laikiem.

Ir jāturpina ST joslu attīstība pilsētā - īpaši centrā un zonās ar apgrūtinātu kopējo autotransporta satiksmi:

- (1) Uz tiltiem pār Daugavu: Vanšu tilts, Salu tilts;
- (2) Iebraucot centrā: uz A. Deglava ielas pārvada;
- (3) Ielās ar 4 braukšanas joslām: P. Brieža ielā un Kalpaka bulvāris; Dzelzavas ielā (posmā no Ieriķu ielas līdz G. Astras ielai); Dzirciema ielā, Daugavgrīvas ielā no Lidoņu ielas līdz Līlijas ielai, Vaiņodes ielā.

Plānotie ST attīstības pasākumi ir norādīti ilustrācijā Nr. 5.

Mērķi un īss sagaidāmo ieguvumu novērtējums

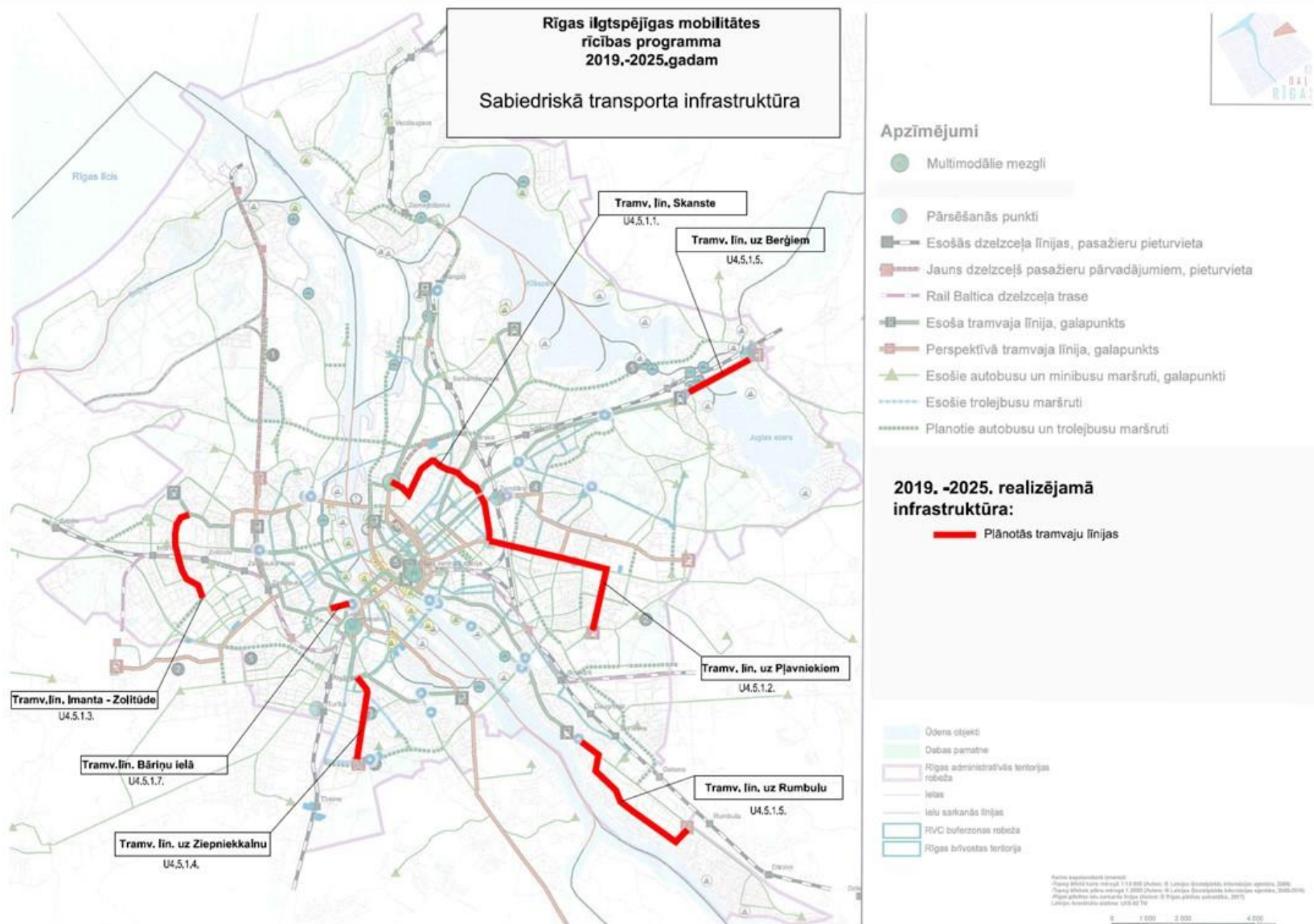
Projekti ļaus uzlabot pasažieru komfortu un tramvaju satiksmes ātrumu noteiktos maršrutos, radot priekšnoteikumus jaunu pasažieru piesaistei jau esošajos maršrutos.

Galvenie sociāli ekonomiskie ieguvumi, kas saistīti ar tramvaju kā primāro modalitātes režīmu, ir šādi:

- (1) pasažieru un atsevišķu transportlīdzekļu grupu laika ieguvumi;
- (2) piesārņojuma samazināšana Rīgas centrā;
- (3) klimata pārmaiņu ieguvumi (zemāki SEG emisiju līmeņi);
- (4) samazināts CSNg skaits;
- (5) Zemāks trokšņa līmenis.

Skanstes tramvaja līnija pozitīvi ietekmēs aptuveni 15 tūkstošus Rīgas iedzīvotāju saistībā ar piekļuvi sabiedriskajam transportam, kā arī tiks radīti priekšnoteikumi jaunu tramvaja līniju attīstībai uz Purvciemu un Pļavniekiem. Citu tramvaju līniju attīstība potenciāli pozitīvi ietekmēs līdz 75 tūkstošiem Rīgas pilsētas iedzīvotāju.

Plašāku analīzi skatīt ĪRP 4. nodaļā.



Kartes pamatne: TATP

1.2.4.6. Gājēju infrastruktūras attīstība (U.4.6.)

Gājēju ērtības un prioritātes paaugstināšana pilsētas centrā kā uzdevums tiks iekļauts visos ielu pārbūves būvprojektos.

Nepieciešama papildus gājēju pāreju aprīkošana pilsētas centrā uzlabojot gājēju pārvietošanās ērtību un drošību (nepieciešamais attālums starp gājēju pārejām - 60 līdz 200 m).

Plānotas ielas ar gājēju prioritāti - Kr. Barona iela (iespējams, arī Tērbatas iela), kur pastāvīgi vai sezonāli tiek ierobežota tranzīta satiksme. Atsevišķas ielas tiek plānots noteikt kā gājēju ielas (Audēju (daļēji), Skārņu, Šķūņu, Tirgoņu un Vecpilsētas ielas)

Tiks izbūvētas ietves ielās, kur to nav, vai arī tās ir tikai vienā ielas pusē – Sarkandaugavas ielā, Malienas ielā un Atpūtas ielā.

Ilustrācija 6 ĪRP iekļautie gājēju infrastruktūras attīstības pasākumi Rīgas pilsētas teritorijā (U.4.5.)



Kartes pamatne: TATP

1.2.4.7. Pasažieru vilcienu infrastruktūras attīstība Rīgā (U.4.7.)

Pasažieru vilciena pakalpojumu efektīvāka izmantošana ir priekšnoteikums mobilitātes uzlabošanai, t.sk. virzienos, kur esošais ST ir vai nu pieejams nepietiekami vai arī ir neefektīvs dēļ tā pārlietu nelielā ātruma. Tāpēc sadarbībā ar AS "Latvijas Dzelzceļš" un AS „Pasažieru vilcienu” Rīgas pašvaldība attīstīs infrastruktūras projektus, kas vērsti uz labāku staciju pieejamību. Jāprecizē uzdevumi sekojošos rīcības virzienos:

- (1) Jaunas stacijas – tirdzniecības centrs "Akropole", P. Stradiņa slimnīca, Daugavas stadions, stacijas jaunajā Bolderājas apkaimes virziena trasē;
- (2) Torņakalna stacijas pārvietošana centra virzienā tuvāk jaunajam LU Akadēmiskajam centram;
- (3) Esošo dzelzceļa staciju pieejamības izvērtējums gājējiem, velotransportam, ST un autotransportam. Nepieciešamo uzlabojumu rīcības plāna izstrāde un realizācija.

1.2.4.8. Elektrisko transportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras attīstība (U.4.9.)

Rīgas pašvaldība neuzstāda par saviem līdzekļiem automašīnu vai velosipēdu elektrouzlādes stacijas. To veic publisko ēku attīstītāji savos objektos izvietotās autostāvvietās. Pastāvošie būvnormatīvi nenosaka speciālas prasības elektrouzlādes stacijām vai punktiem.

1.2.4.9. Ielu un publisko teritoriju apgaismojums

Rīgas ielu un laukumu apgaismojums ir pašvaldības aģentūras „Rīgas gaisma” pārziņā. Apgaismojuma pārbūve vai jaunbūve tiek ietverta visu ielu būvprojektos atbilstoši konkrētā objekta tehniskajam stāvoklim un atbilstībai būvnormatīvu prasībām.

1.2.4.10. Lietus kanalizācijas sistēma (U.4.10.)

RDSD līdz 2025. gadam plāno veikt vienu liela apjoma LK sistēmas posma izbūvi. Projekts SIRIUS paredz maģistrālā kolektora izbūvi Čiekurkalnā, atrisinot šī rajona lietus ūdeņu novades iespējas. Tas ļaus uzlabot mobilitāti Čiekurkalna apkaimē lietusgāzu vai intensīva sniega kušanas apstākļos.

Visu ielu pārbūves vai jaunbūves projektos tiek ietverta lietus kanalizācijas sistēmas vai ilgtspējīgas lietus ūdeņu apsaimniekošanas sistēmas sakārtošana, atjaunošana vai jaunbūve.

2. Apakšprogramma “Pasākumi satiksmes ierobežojumu Rīgas centrā kompensēšanai”

2.1. Īss pamatojums un prioritārie attīstības virzieni

Pēdējās desmitgadēs Rīgas un tās viesu mobilitātes iespējas un ieradumi ir ievērojami mainījušies. Plašā mazstāvu apbūve Pierīgas novados, automobilizācijas līmeņa celšanās, ceļu un ielu tīkla pakāpeniska uzlabošanās un valsts iedzīvotāju dzīves līmeņa celšanās kopumā rada arvien lielākas problēmas, satiksmes telpā paaugstinot spiedienu uz autotransportam atvēlētās ielu daļas strauju paplašināšanos. Tas iespējams vienīgi uz pārējās satiksmes telpas daļas – ietvju un apstādījumu rēķina.

Rīgas pilsētas vēsturiskajā centrā, kur dominē perimetrālā apbūve, nav iespēju paplašināt ielu brauktuves. Kā liecina pasaules prakse – brauktuves attīstība ģenerē jaunas autotransporta plūsmas. Pasaules pilsētās nekur nav izdevies atrisināt mobilitātes problēmas tikai ar privātā transporta infrastruktūras attīstīšanu.

Pasaulē tiek attīstīts sabiedriskais transports, mazāku attālumu pārvarēšanai labi kalpo velotransports, visbeidzot tiek ieviesti dažādi individuālā transporta ierobežojumi - sākot ar braukšanas ātrumu ierobežojumiem, pasažieru skaita automašīnā palielināšanu, sabiedriskā transporta un velotransporta prioritāšu nodrošināšanu un beidzot ar maksas iekasēšanu par individuālā autotransporta izmantošanu noteiktās zonās maksimālās noslodzes laika periodos (Eiropā šādas sistēmas ir Londonā, Stokholmā, Milānā, Gēteborgā, Valletā u.c.).

Vienlaicīgi, pēdējos gados Rīgas pilsētā strauji pieaug sabiedrības pieprasījums pēc kvalitatīvas publiskās ārtelpas, ko ir praktiski neiespējami izpildīt klātesot augstām satiksmes intensitātēm. Risinājumu meklējot arī Rīgas apstākļos var būt nepieciešama kardinālu lēmumu pieņemšana attiecībā pret privātā autotransporta izmantošanu pilsētas centrālā daļā.

Rīgas attīstības stratēģijā un virknē citu plānošanas dokumentu un izpēšu tiek apskatīta varbūtība ieviest maksu par iebraukšanu pilsētas centrā. Vienlaicīgi ar šādu pasākumu ir veicamas virkne izmaiņu pilsētas mobilitātes pārvaldībā, plānošanā, vadībā, organizēšanā, komunikēšanā un, protams, arī infrastruktūrā.

Rīcības programma 2019.-2025. gadam šajā nodaļā apskata visu pasākumu klāstu, kas dažādā veidā saistīts ar satiksmes ierobežojumu pilsētas centrā (SIPC) ieviešanu. Nosacīti tos var iedalīt vairākās grupās:

- (1) Pasākumi, kas ir SIPC elementi (satiksmes kontroles stacijas, datu apstrādes iekārtas, norēķinu sistēma u.tml.);
- (2) Pasākumi bez kuru izpildes nav pieļaujama ierobežojumu ieviešana (“sarkanā līnija”) – ST kapacitātes nodrošināšana, pasažieru pārvadājumu monitorings un operatīva reakcija uz pieprasījuma izmaiņām;
- (3) Pasākumi, kurus prioritāri nepieciešams uzsākt, bet iespējams attīstīt vienlaicīgi (paralēli) ar SIPC, pieļaujot to pabeigšanu un ieviešanu pilnā apjomā pēc SIPC;
- (4) Pasākumi, kuri pakāpeniski veicami un ieviejami SIPC darbības laikā.

2.2. Apakšprogrammā iekļautie pasākumi

SIPC ietekmi kompensējoši pasākumi ir sekojošie:

- (1) Sabiedriskā transporta kvalitatīvo raksturlielumu un kapacitātes kāpināšana:
 - a. ST kapacitātes atbilstošas izmaiņas (pieprasījuma pieauguma nodrošinājums);
 - b. ST pieturvietu pieejamība – maršruta tīkla blīvuma atbilstība pieprasījuma izvietojumam Rīgas pilsētas teritorijā un aglomerācijā;
 - c. Prioritāte sabiedriskam transportam ielu telpā – ieviestas papildus ST joslas un tiek veicināta ST prioritātes nodrošināšana ar luksoforu signalizācijas palīdzību;
 - d. ST informācijas sistēma – viegli pieejama lietotājiem, tā ir saprotama, dažādās valodās, pilnvērtīga un mūsdienīga.
- (2) Veloinfrastruktūras attīstīšana pilsētās centrālajā daļā un pievados centram:
 - a. radiālie veloceļi starp dzīvojamajiem rajoniem un pilsētas centru;
 - b. velosipēdu ceļu un velojoslu tīkls Rīgas centrālajā daļā;
 - c. velonovietņu pieejamība vismaz Rīgas centrālajā daļā.
- (3) Stāvparku sistēmas izveidošana;
- (4) Rīgas pilsētas centru apejošās maģistrālo ielu infrastruktūras caurlaides kapacitātes atbilstoša nodrošināšana (t.sk. gan veicot ielu pārbūvi, gan atbilstoši koriģējot satiksmes organizācijas līdzekļus);
- (5) Sabiedrības informētība un atbalsts – publicēts, sabiedrības intereses apmierinošs un ar finanšu resursiem atbalstīts rīcības plāns.

Nosacītā “sarkanā līnija”, jeb bez kā nedrīkst ieviest SIPC, ir attiecināma uz gatavību sniegt nepieciešamā apjoma ST pakalpojumu. Pasaules prakse liecina, ka pasažieru pieaugums ieviešot SIPC ir aptuveni 6%-18%. Tas nozīmē, ka ir jānodrošina **ST atbilstoša kapacitātes rezerve** visos radiālajos (ar centru savienojtajos) ST maršrutos pasažieru plūsmu maksimumstundās.

Saprotamākais veids, kā to izdarīt, ir palielināt ritošā sastāva skaitu šajos maršrutos. Bet bez papildus vagonu iepirkšanas ar to pārdalīšanu no mazāk noslogotiem maršrutiem var izrādīties par maz. Vēl viens pasaules praksē izmantots līdzeklis ir pasažieru motivēšana nebraukt ar ST maksimumstundās. Viens variants – ieviest diferencētu maksu pa diennakts stundām, bet tas skartu visus strādājošos, kam nav patstāvīga iespēja noteikt savu darbalaiku. Cits iespējamais variants ir nestrādājošiem pensionāriem noteikt maksu par braucienu no 7:00 līdz 9:00 un no 16:30 līdz 18:30, motivējot tos izvēlēties ST pakalpojumus mazākas noslodzes stundās.

“Sarkanās līnijas” sarakstā svarīga vieta ir **sabiedrības informētība un atbalsts**. Ir jābūt izstrādātam, ar finanšu līdzekļiem nodrošinātam un publicētam pasākumu plānam par darbiem, kādi tiks veikti saistībā ar SIPC, kāds būs sabiedrības kopējais ieguvums.

Pasākumi, kuri jāattīsta līdz ar SIPC ieviešanu, ir saistīti ar investīcijām infrastruktūrā, kā arī ar ietekmi uz esošajām automašīnu plūsmām.

Relatīvi lēti ir **ST joslu ieviešana**, nodalot vienu no braukšanas joslām ST vajadzībām. Rīgā pieejās pilsētas centram, kā arī pašā centrā šādas joslas ir nodalītas visās ielās, kur ir vismaz 3 braukšanas joslas vienā virzienā un dažās ielās ar 2 joslām vienā virzienā. Nākamais solis ir turpināt šādu joslu izdalīšanu ielās ar 2 braukšanas joslām vienā virzienā – Dzirciema iela, P. Brieža iela, Kalpaka bulvāris, Gogoļa un Vaidavas ielas. Bet šādu pasākumu ieviešana šodienas satiksmes apstākļos momentāni radīs ievērojamu vieglo automašīnu satiksmes apgrūtinājumu. Tāpēc šo it kā vieglo lietu ieteicams realizēt reizē ar vai nedaudz pēc SIPC ieviešanas.

Velosatiksmē ir otrs pēc ST satiksmes veids, uz kura izmantošanas pieaugumu tiek aicināta sabiedrība, jo īpaši tie, kas dodas uz centru. Svarīgi ir **radiālie veloceļi**, kas savieno lielos dzīvojamos masīvus ar pilsētas centru. Šobrīd ir izbūvēti veloceļi uz Imantu un Zolitūdi, uz Vecmīlgrāvi un Vecākiem, uz Juglu, uz Ķengaragu un “zaļais” velosipēdu ceļš gar Mārupīti (Āgenskalna un Bieriņu apkaimes). Rīgas pilsētas centram ar veloinfrastruktūru nav pieslēgti tādas blīvi apdzīvotas apkaimes kā Purvciems, Mežciems, Pļavnieki, Ilģuciems, Bolderāja, Ziepniekkalns. Šo savienojumu iztrūkums ir jānovērš iespējami ātri. Tuvākie plāni saistās ar veloceļa uz Ziepniekkalnu izveidi 2019. gadā. Velocēļi 2019. gadā tiks pabeigti arī uz A. Deglava ielas satiksmes pārvada. Rīcības programmā ir ietverts pasākumu saraksts veloinfrastruktūras attīstībai, tai skaitā radiālie ceļi. To attīstīšana nenotiks uz autosatiksmes ielu telpas rēķina.

Attiecībā uz **veloinfrastruktūru pilsētas centrā** jāsaprot, ka tā ir iespējama gandrīz vienīgi uz ielu brauktuvju rēķina. Rīcības programmā īstermiņa daļā līdz 2025.gadam ir iekļauti pasākumi, kuri jau ir uzsākti un kurus ir reāli paveikt minētajā periodā. Kopumā tie pārklās Rīgas centru ar vienmērīgu veloinfrastruktūras tīklu. To realizēšana nav iespējama īsā laikā un, līdzīgi kā ST joslu izdalīšana, ir saistīta ar būtisku ietekmi uz autosatiksmi. To parādīja arī velojoslu ieviešana 2015.gadā, kad pirmā dienā pēc to atklāšanas darba dienai beidzoties Dzirnau ielā aiz dzelzceļa satiksme praktiski tika bloķēta, pēc nedēļas vienu no velojoslas posmiem pie Gogoļa ielas nācās likvidēt. Tāpēc velojoslu aktīvākai ieviešanai pilsētas centrā SIPC pasākumi ir ar pozitīvu ietekmi.

ĪRP 2019. - 2025. gadam ietver septiņu **stāvparku sistēmas** izbūves plānu, kas izvietoti tā, lai jau pirmajā kārtā aptvertu visus pilsētā ienākošos maģistrālos virzienus. Daļa no izvēlētajām vietām ir pašvaldības rīcībā esoši laukumi vai brīvas teritorijas. Dažos virzienos izvēlētas vietas, kas atbilst visiem stāvparku novietojumam labvēlīgajām pazīmēm (laba pieejamība no un uz ienākošajām maģistrālēm, labs esošs ST savienojums ar centru), bet vēl jāveic zemju atsavināšanas darbi. Visās vietās ir jāizstrādā būvprojekti un tie jārealizē. Jāuzstāda atbilstoša apmaksas sistēma, kas sasaistīta ar ST apmaksas sistēmu. Jānodrošina informācija par stāvparku izvietojumu, piekļuvi, apmaksas sistēmu, brīvo vietu pieejamību tajos. Pēc šo septiņu stāvparku ierīkošanas jāveic sistēmas monitorings, analizējot tās darbības efektivitāti – izveidojušos pieprasījumu, potenciālo tā pieaugumu, izstrādājot jau izbūvēto stāvparku uzlabošanas pasākumus, kā arī dodot priekšlikumus sistēmas tālākai attīstībai.

Stāvparki nevar būt bezmaksas. Tāda ir arī pasaules prakse. To efektivitāte SIPC ieviešanas sākumposmā sagaidāma zema, jo pirmām kārtām autovadītāji, kuri izvēlēsies nemaksāt par iebraukšanu centrā, izvērtēs un izmēģinās visas iespējamās bezmaksas automašīnas novietošanas iespējas. Tomēr stāvparku sistēma ir vajadzīga un attīstāma iespējami ātri.

Pēdējā prioritāšu uzskaitījumā minētā grupa ir **maģistrālo pilsētas ielu caurlaides spējas** uzlabošana, nodrošinot centra apbraukšanas iespēju. Tie visi ir lielu investīciju projekti. Divu no tiem būvdarbi tiks uzsākti 2019.gadā:

- (1) Austrumu maģistrāles posms no Ieriķu ielas līdz Vietalvas ielai, kas likvidēs pastāvīgos sastrēgumus šajā posmā;
- (2) Satiksmes pārvads pār sliežu ceļiem "Rīga – Skulte", kas savienos ostu ar Austrumu maģistrāli, kā arī ievērojami atslogos Tiltu ielas dzelzceļa pārbrauktuvi;
- (3) Trešais objekts, kura projektēšana ir uzsākta 2018. gadā, ir Dienvidu maģistrāles tālākā attīstība, pagarinot to līdz Vienības gatvei (valsts galvenais autoceļš A8). Tas ļaus pārvirzīt ievērojamu daļu no Jelgavas virziena, Mārupes un Ziepniekkalna iedzīvotāju autotransporta uz Dienvidu tiltu, tādējādi atslogojot Vienības gatvi, Salu tiltu un Krasta ielu.

Šie un citi Rīcības programmā 2019.-2025. ietvertie pasākumi attiecībā uz pilsētas maģistrālēm, tiltiem un satiksmes pārvadiem aprakstīti sadaļā "Satiksmes infrastruktūra. Maģistrālais ielu tīkls (B un C kategorijas)".

Būtiski ir uzsvērt, ka lielie satiksmes infrastruktūras objekti ir vērsti uz automobilitātes iespēju uzlabošanu. Paši par sevi tie potenciāli palielina autotransporta pieplūdumu pilsētai - piedāvājums stimulē pieprasījumu. Cilvēki, kuri šodien atsakās no autotransporta sastrēgumu dēļ, infrastruktūras caurlaides spējai pieaugot var sākt biežāk izvēlēties infrastruktūras radītās papildus iespējas vai uzlaboto brauciena komfortu. Atgriešanās pie regulāras ST izmantošanas var būt psiholoģiski un emocionāli sarežģīts process. No vienas puses – maģistrālā ielu tīkla attīstība ir nepieciešama šodien ielās esošajiem autobraucējiem, lai kompensētu SIPC radītos apgrūtinājumus, no otras puses – var rasties papildus automašīnu pieplūdums uz šīm ielām, kurš atkal jau izcels jaunas "šaurās" vietas pilsētas ielu tīklā.

Viennozīmīgi minētie posmi pilsētā ir jāuzbūvē iespējami ātri, bet nav tiem jābūt realizētiem pirms SIPC ieviešanas.

Saistība ar SIPC pasākumu ieviešanu kā prioritāri izdalīti augstāk aprakstīto grupu pasākumi sadalot tos trīs grupās (pielikumā esošajās izvērstajās tabulās):

1. SIPC elementi;
2. Ieviešami iespējami ātri. Pieļaujams pēc SIPC ieviešanas.
3. Pieļaujams ieviest pēc SIPC ieviešanas.

3. Apakšprogramma “Pasākumi Rail Baltica dzelzceļa līnijas Rīgā integrēšanai mobilitātes sistēmā”

3.1. Rail Baltica projekta īss apraksts

Saskaņā ar panāktām starptautiskām vienošanās tiek realizēts 1 435 mm dzelzceļa “Rail Baltica” izbūves projekts, savienojot ar Eiropas platuma dzelzceļa sliežu ceļiem Berlīni un Tallinu. Līnija Baltijas valstīs savienos Kauņu Lietuvā, Rīgu Latvijā un Tallinu Igaunijā.

Gar Rīgu plānots izbūvēt dzelzceļa posmu caur Sējas, Ropažu, Stopiņu, Salaspils un Ķekavas novadiem, kas apiet Rīgas pilsētu. Tai pat laikā pasažieru pārvadājumiem tiks izbūvēta trase cauri Rīgas pilsētai izmantojot esošo sliežu ceļu zemes nodalījuma joslas. Pa bijušo Ērgļu dzelzceļa joslu no Stopiņu novada puses jaunā līnija sasniegs “Rīga – Daugavpils” dzelzceļa līniju, tad caur Centrālo staciju un pa jaunu tiltu, ko būvēs līdzās esošajam Dzelzceļa tiltam, RB līnija turpināsies gar un daļēji zem “Rīga – Tukums” dzelzceļa līnijas līdz, šķērsojot Jūrmalas šoseju, sasniegs lidostu „Rīga”. Tālāk cauri Mārupes novadam tā atkal pievienosies RB līnijai paralēli autoceļam Rīga-Bauska (A7). RB līnijas novietojumu Rīgas teritorijā ilustrācijā Nr. 7.

Ilustrācija 7 RB dzelzceļa līnija trases novietojums Latvijā un Rīgas pilsētas teritorijā



Avots: SIA “Eiropas Dzelzceļa līnijas” interneta lapa www.edzl.lv

3.2. Apakšprogrammā iekļautie pasākumi

Rail Baltica dzelzceļa līnija šķērsos virkni satiksmes infrastruktūras objektu, kuri savieno esošā dzelzceļa abās pusēs esošās teritorijas – tās ir gan vienlīmeņa, gan divlīmeņu gājēju pārejas, dzelzceļa pārbrauktuves, satiksmes pārvadi, vai arī pilsētas attīstības plānos rezervēti sarkano līniju koridori satiksmes infrastruktūras izbūvei nākotnē.

Izdalāmas vairākas problēmu grupas ar līdzīgiem risināmiem jautājumiem.

3.2.1. Sarkano līniju koridori

RB līniju šķērso vairāki rezervēti sarkano līniju koridori, kas rezervēti satiksmes šķērsojumu izbūvei nākotnē:

- (1) Sarkano līniju koridors pie Rīgas pilsētas un Stopiņu novada robežas, kas rezervēts perspektīvam savienojumam starp Maskavas ielu un Lubānas ielu. Ja RB līnija neierobežos trases attīstības iespēju, šis nav prioritārs objekts Rīgā;
- (2) Sarkano līniju koridors Rēznas ielā. Esošs vienīgais autotransporta pieslēgums AS “Latvijas dzelzceļš” vagonu parkam, t.sk. esoša vienlīmeņa gājēju pāreja. Transporta attīstības tematiskajā plānojumā (2017) tiek plānots sarkano līniju koridors, kas savieno Krasta ielu ar Austrumu maģistrāli un Dārziema ielu - vienīgā potenciālā alternatīva dzelzceļa līnijas “Rīga-Daugavpils” šķērsošanai ārpus Rīgas pilsētas centra posmā līdz Slāvu tiltam. Pēc Dienvidu maģistrāles posma starp A7 un A8 izbūves, kā arī TC “Akropole” nodošanas ekspluatācijā, Slāvu tilta noslodze būtiski pieaugs. Svarīgi neapgrūtināt šāda pārvada būvniecības iespējas. Pārvalds uzskatāms par vienu no pilsētas maģistrālās infrastruktūras prioritātēm. Realizējot RB projektu, ir jānodrošina gājēju un velo savienojums, kā arī piekļuve AS “Latvijas dzelzceļš” depo infrastruktūrai;
- (3) Sarkano līniju koridors Pērnavas ielas un Lauvas ielas savienojumā. Telpiski ļoti nepieciešams savienojums starp pilsētas centra loku un Maskavas forštates apkaimi. Jāizvērtē RB ietekme uz tā ieceres realizācijas iespējām nākotnē;
- (4) Gājēju tunelis un sarkano līniju koridors pāri dzelzceļam starp Gertrūdes ielu un Daugavpils ielu. Šobrīd šeit atrodas esošs gājēju tunelis, bet perspektīvā tiek plānots autotransporta tunelis. RB paplašina sliežu ceļu zonas platumu, tādējādi, nepieciešama gājēju tuneļa pagarināšana. Jāizvērtē RB projekta ietekme uz tuneļa ieceres realizēšanas iespējām nākotnē;
- (5) Sarkano līniju koridori Torņakalnā. Tie saistīti ar Raņķa dambja un Vienības gatves perspektīvo savienojumu, Latvijas Universitātes Akadēmiskā mācību centra savienojumu ar Uzvaras bulvāri, kā arī Torņakalna multimodālā centra attīstību. RB projektā jāiestrādā gājēju un velo šķērsojums zemes līmenī zem RB dzelzceļa līnijas. Jāieprojektē arī gājēju un velo šķērsojums zemes līmenī zem AS “Latvijas dzelzceļš” piederošās dzelzceļa klātnes, kā arī jāparedz gājēju un velociņš no Latvijas Universitātes teritorijas līdz Uzvaras bulvārim esošā sarkano līniju koridorā. Jāparedz nepieciešamie risinājumi RB projektā, lai tiktu nodrošināta abu pārējo satiksmes šķērsojumu izbūve nākotnē;
- (6) Sarkano līniju koridori Imantā – Jūrkalnes ielas un Kurzemes prospekta savienojums, kā arī Anniņmuižas ielas un Anniņmuižas bulvāra savienojums. Pirmais ir būtiskāks kā maģistrālais Pārdaugavas ziemeļu - dienvidu virziena savienojums – alternatīva rietumu maģistrālei, kuras realizācija gar Bolderājas dzelzceļu šķiet neiespējama un nepamatota. Anniņmuižas satiksmes

pārvads ir vieglāk realizējams, jo nav saistīts ar zemju atsavināšanu atšķirībā no Jūrkalnes ielas pārvada. Jebkurā gadījumā svarīgi ir iespējami ātri realizēt vismaz vienu no tiem, jo RB projekts plāno slēgt vienīgo esošo autosatiksmes savienojumu starp Imantu un Zolitūdi Zolitūdes ielā;

- (7) Mūkupurva apkaimes teritorijā RB līnija šķērso vairākas ielu trases. Svarīgi saglabāt abās dzelzceļa pusēs esošo teritoriju savstarpējo savienojumu ar vietējām – D vai E kategorijas ielām.

3.2.2. Vienlīmeņa autotransporta dzelzceļa šķērsojumi

Otra nozīmīga problēmu grupa saistīta ar RB projekta ietekmi uz esošām vienlīmeņa pārbrauktuvēm. Jau iepriekš ir pieminēta Zolitūdes ielas pārbrauktuves slēgšana, kas aizstājama ar satiksmes pārvadu kādā no tuvākajiem sarkano līniju koridoriem.

Liepājas ielas pārbrauktuves vietā jāizbūvē satiksmes pārvads, nodrošinot vienlaicīgi arī pieslēgumus gan Krūzes ielai dzelzceļa vienā pusē, gan arī Atpūtas ielai un P. Stradiņa slimnīcai otrā pusē.

Krustpils ielu RB līnija šķērsos otrajā līmenī, kas nozīmē, ka esošo sliežu šķērsošana atšķirīgā līmenī nākotnē realizējot E22 autoceļa ievadu Rīgā būs iespējama vienīgi izbūvējot pazemes tuneli. Svarīgi ir neapgrūtināt perspektīvā tuneļa izbūves trasi ar RB estakādes elementiem – pamatiem, balstiem un citām konstrukcijām, ņemot vērā, ka autoceļa E22 plānotā trase nedaudz atšķiras no esošās Krustpils ielas trases.

3.2.3. Vienlīmeņa gājēju un veloseliņu šķērsojumi

Trešā grupa ir gājēju un velosatiksmes šķērsojumi. Eksistē virkne vienlīmeņa gājēju pāreju pār esošiem sliežu ceļiem, kuri jā saglabā, izbūvējot otrā līmenī jaunus gājēju un velo satiksmes pārvadus. Arī daļa no esošiem gājēju tiltiņiem tiek skarta ar RB projektu un ir jāpārbūvē. Jāatzīmē, ka ne visi esošie autosatiksmes pārvadi ir piemēroti gājēju un velosipēdu satiksmei – piemēram, Kalnciema ielas pārvads aprīkots ar 60cm augstām 0,8m platām ietvēm bez nodalošām barjerām.

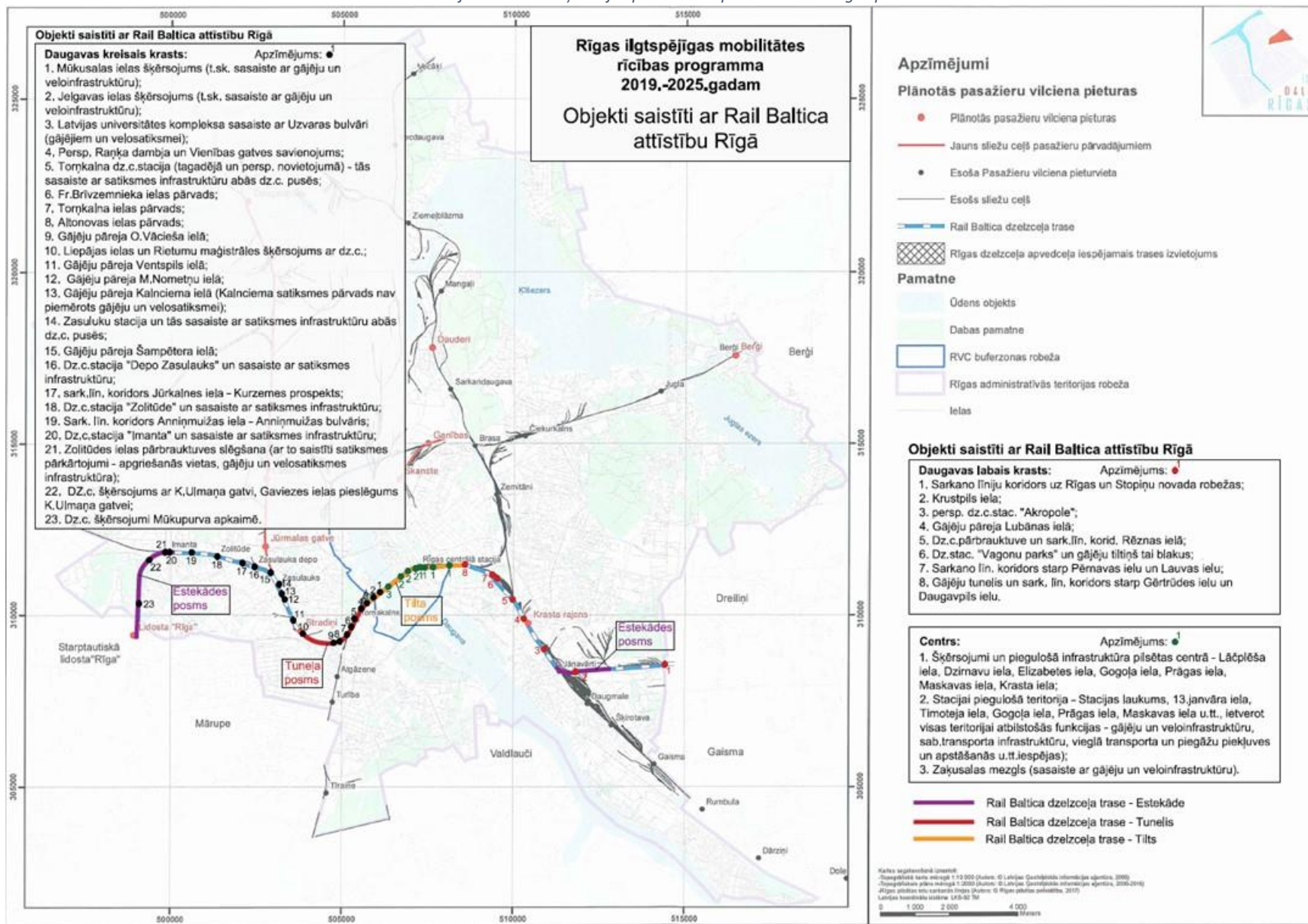
3.2.4. Dzelzceļa stacijas

Ceturrtā grupa – esošo dzelzceļa staciju pārbūves, lai nodrošinātu to funkcionēšanu un gājēju un velosatiksmes piekļuvi. Tādas ir stacijas Vagonu parks, Torņakalns, Zasulauks, Depo, Zolitūde un Imanta. Pārdomājamas arī perspektīvā plānoto staciju TC "Akropole" un "P. Stradiņa slimnīca" realizācijas iespējas pēc RB projekta izbūves. Tāpat jāuzsver Centrālās dzelzceļa stacijas pārbūves un visas ar tās pārbūvi un apkārtne nepieciešamām pārmainām saistītās aktivitātes.

Uz visiem šiem jautājumiem precīzas atbildes jāsniedz RB lokālplānojumam. Diemžēl tas tiks pabeigts jau pēc RB projektu izstrādes būvprojekta stadijā, kas rada lielus riskus iestrādāt virkni trūkumu RB risinājumos un negatīvai ietekmei uz pilsētas mobilitātes sistēmu kopumā.

Zemāk esošā ilustrācijā Nr. 8 atspoguļo karti ar RB projekta novietojumu pilsētas kartē un potenciālo problēmvietau uzskaitījumu. Pielikumā šim Ziņojuma ir izvēsta tabula, kur formulēti veicamie darbi attiecībā uz katru no problemātiskajiem punktiem RB trasē.

Ilustrācija 8 RB dzelzceļa līnijas potenciālās problēmvietas Rīgas pilsētā



4. Īstermiņa rīcības plāna 2019. – 2025. gadam sociāli – ekonomiskais pamatojums

4.1. Ievads

4.1.1. Mērķis

Šis sociāli – ekonomiskais pamatojums (SEP) ir sagatavots Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programmas sagatavošanas ietvaros.

SEP mērķis ir definēt sagaidāmo MRP ĪRP iekļauto sociāli – ekonomisko ietekmi Rīgas pilsētā, kā arī, kur tas ir bijis iespējams, savstarpēji salīdzinot potenciāli MRP ĪRP iekļaujamos pasākumus un izvēloties pamatotāko risinājumu.

SEP, cik tālu tas ir bijis iespējams, ir:

- (1) sagatavots par atsevišķiem MRP iekļautajiem īstermiņa pasākumiem, novērtējot ieguvumus kvantitatīvā izteiksmē;
- (2) savstarpēji salīdzinot tehniski-funkcionālos risinājumus, kas viens otram savstarpēji var kalpot kā alternatīvie risinājumi.

Par pārējiem MRP pasākumiem ir ticis veikts kvalitatīvs novērtējums ar kvantitatīvām korekcijām, balstoties uz principiāli iespējamajiem sociāli – ekonomiskajiem ieguvumiem.

4.1.2. Metodoloģija

MRP ĪRP ietvaros piedāvāto tehniski – funkcionālo risinājumu salīdzināšanai un/vai novērtēšanai SEP ir ticis sagatavots gan kvantificējot un monetizējot (nosakot naudas izteiksmē), gan kvalitatīvi novērtējot iespējamajos sociāli – ekonomiskos ieguvumus un izmaksas, kas sabiedrībai varētu rasties veicot dažādu mobilitāti ietekmējošo aktivitāšu un rīcību ieviešanu Rīgas pilsētā.

SEP, cik tālu tas ir bijis iespējams (skat. Ierobežojumu sadaļu), ir ticis balstīts uz to metodoloģiju, kuru piedāvā:

- (1) Eiropas Komisijas 2014. gada decembrī apstiprinātās vadlīnijās “Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects. Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014 -2020”;
- (2) Eiropas Komisijas 2014. gadā aktualizētā rokasgrāmata “Handbook on External Costs of Transport”;
- (3) AS “Latvijas valsts ceļi” sagatavotais metodoloģiskais materiāls “Metodiskie norādījumi autoceļu projektu izdevumu/ieguvumu ekonomiskai novērtēšanai” (2015).

Kur tas ir bijis iespējams, kvantificēti un monetārā izteiksmē ir noteikti sekojoši sociāli – ekonomiskie ieguvumi:

- (1) Mobilitātes procesu dalībnieku laika ieguvumi;
- (2) Mobilitātes procesu dalībnieku autokilometru (brauciena izmaksu) ieguvumi;
- (3) Mobilitātes procesu dalībnieku risku samazinājumi, kas ir saistīti ar iekļūšanu ceļu satiksmes negadījumos;
- (4) Siltumnīcas efekta gāzu (SEG) emisiju samazinājumi Rīgas pilsētā un ietekme uz klimata pārmaiņu tempu samazināšanu.

Atkarībā no datu pieejamības un iespējas noteikt ieguvumus monetārā izteiksmē, sociāli – ekonomiskais pamatojums, veicot risinājumu salīdzināšanu, ir ticis papildināts ar kvalitatīvu ieguldījumu sagaidāmo sociāli – ekonomisko ieguvumu un izmaksu novērtējumu.

Šādi kvalitatīvi vērtējamie faktori ir bijuši:

- (1) Darbaspēka mobilitātes uzlabošanās vai pasliktināšanās;
- (2) Rīgas pilsētā strādājošo komersantu efektivitātes uzlabojumi vai pasliktinājumi (ja, piemēram, tiek piedāvāti esošo mobilitātes risinājumu ierobežojumi);
- (3) Pilsētvides reģenerācija un pilsētvides ainaviskie uzlabojumi;
- (4) Mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku drošības uzlabošanās;
- (5) Sabiedrības veselības un sociālās sadarbības ieguvumi, t.sk. personu ar īpašām vajadzībām iekļaušanas sabiedrībā un sabiedrības veselības ieguvumi;
- (6) Mobilitātes modalitātes izmaiņas un sabiedriskā transporta izmantošanas pieaugums;
- (7) Ietekme uz nodarbinātību Rīgas pilsētā vai Rīgas aglomerācijā;
- (8) Samazinātas vai palielinātas kaitīgās trokšņu un vibrāciju emisijas;
- (9) Ietekme uz sastrēgumu veidošanos Rīgas pilsētā.
- (10) Iedzīvotāju apmierinātības ar pieejamo infrastruktūru uzlabošanās vai pasliktināšanās, kas izpaužas kā pozitīvas/negatīvas nekustāmo īpašumu cenu izmaiņas Rīgas pilsētā;
- (11) Zaudēto iespēju izmaksas.

4.1.3. Ierobežojumi

SEP ir sagatavots ņemot vērā sekojošus ierobežojumus:

- (1) MRP ĪRP sagatavošanas ietvaros projektu ieviešanas izmaksas ir noteiktas 2018. gada cenās un ir balstītas uz vienību izmaksām (piemēram, izmaksas uz 1 ielas pārbūves kilometru). Projektu realizācija paredzēta ilgstošā laika periodā. Faktiskās būvniecības izmaksas var būtiski atšķirties no tām, kas ir identificētas MRP, pamatojoties gan uz makroekonomiska līmeņa izmaiņām, gan tām izmaiņām, kas var rasties projektu būvprojektu sagatavošanas laikā (inženiertehnisko komunikāciju turētāju prasības, darbu organizācijas plāns un tml.);
- (2) Atsevišķi projekti, kas ir iekļauti MRP ĪRP, var veicināt būtisku mobilitātes un modalitātes paradumu maiņu Rīgas pilsētā un tās aglomerācijā, t.sk. būtisku transporta maršrutu maiņu. Šādu projektu SEI būtiski ietekmē arī citu projektu realizācija un šo projektu savstarpējā sasaiste un papildinātība. Šī iemesla dēļ, nezinot precīzu projektu ieviešanas secību un tai atbilstoši veiktu satiksmes izmaiņu modelēšanu, daudz maz precīza sociāli – ekonomisko ieguvumu aplēse šajā MRP sagatavošanas stadijā nav iespējama. Šādiem projektiem ir ticis veikts tikai kvalitatīvs SEI novērtējums;
- (3) Par tiem projektiem, kuru realizācijai nav ekonomiski pamatotu tehnisko alternatīvu (piemēram, esošo Rīgas pilsētas ielu pārbūve to esošajās sarkanajās līnijās), ir veikts tikai projekta sociāli ekonomiskais novērtējums, novērtējot sabiedrības orientējošos ieguvumus, kas tiek gūti konkrētā projekta realizācijas rezultātā.

Salīdzinošais novērtējums nav ticis veikts par apjomīgiem infrastruktūras projektiem, par kuru realizāciju Rīgas pilsētas dome jau ir pieņēmusi atbilstošus lēmumus, sagatavojusi nepieciešamo tehnisko un citu dokumentāciju, kā arī piesaistījusi finansējumu šo projektu realizācijai. Šo projektu sociāli – ekonomiskās ietekmes novērtējums ir ticis atspoguļots sagatavojot šo projektu detalizētās izmaksu – ieguvumu analīzes īsu kopsavilkumu.

4.2. Ar mobilitātes izmaiņām saistīto sociāli – ekonomisko ieguvumu un izmaksu teorētiskais pamatojums un identifikācija

Pilsētas Eiropā aizvien pieaugošā apmērā sastopas ar mobilitātes problēmām. Mobilitāte pilsētas ietvaros ir svarīga un tā nodrošina ekonomisko izaugsmi, darbavietas un konkurētspēju. Jautājums kā veicināt mobilitāti un tajā pašā laikā samazināt sastrēgumu apjomu, ceļu satiksmes negadījumu skaitu un izmešu apjomu, ir būtisks jautājums visām Eiropas pilsētām.

2010. gadā 73% no Eiropas iedzīvotājiem dzīvoja pilsētās. Tiek uzskatīts, ka līdz 2050. gadam šis skaitlis pārsniegs 80%. Dažās valstīs kā piemēram Zviedrija, Beļģija, Nīderlande, Dānija, Malta un Luksemburga urbanizācijas līmenis pārsniegs 90%¹. Pilsētvide ir ekonomiskās izaugsmes un nodarbinātības dzinējs kā arī inovāciju un zināšanu ražotājs. Aptuveni 85% no Eiropas IKP tiek radīts Eiropas pilsētās.² Pilsētas ir ekonomikas aktivitātes un labklājības centrs un virzītājs.

Pilsētu transporta sistēmas ir būtiskas pilsētu ekonomikas funkcionēšanai nodrošinot piekļuvi precēm un pakalpojumiem un cilvēkiem, kas ikdienā dodas no dzīvesvietas uz darbavietu un atpakaļ. Tāpat tās ir būtiskas sabiedrības labklājības veicināšanai nodrošinot piekļuvi visām sociālajām aktivitātēm.

Tomēr, pateicoties plašai ekonomiskajai aktivitātei, pilsētvidē daudzas Eiropas pilsētas saskaras ar problēmām, kuras ir saistītas ar vai kuras ir radījušas transports un satiksme.

Ekonomikas izaugsme un sociālās izmaiņas ir būtiski paaugstinājušas mobilitātes līmeni Eiropā. Privāto auto izmantošanas pieaugums ir saistīts ar pilsētvides izplešanos un attiecīgi iedzīvotāju pārvietošanos no dzīvesvietas uz darbavietu un atpakaļ, kamēr sabiedrisko transporta tīklu attīstība bieži vien nav attīstījusies tikpat strauji.

4.2.1. Transporta sistēmu radītie negatīvie efekti

Sastrēgumi, gaisa piesārņojums un troksnis un satiksmes drošība ir piemēri no visbiežāk izplatītajām problēmām Eiropas pilsētās. Tāpat pilsētvides transporta sistēmai ir ietekme uz sociālo attīstību, sociālās iekļaušanas procesu un pieejamību personām ar ierobežotas pārvietošanas iespējām. Vajadzība pēc ilgtspējīgas (3 dimensijās: ekonomiskas, sociālas un vides) mobilitātes ir pievērsusi sev uzmanību. Tas ir izaicinājums Eiropas pilsētām, kā paaugstināt mobilitāti, nodrošināt pieejamību un izveidot augstas kvalitātes un efektivitātes transporta sistēmas un tajā pašā laikā samazināt sastrēgumus, piesārņojuma līmeni un satiksmes negadījumu skaitu. Uz visiem šiem izaicinājumiem ES pēdējo gadu laikā ir formulējusi aktīvas politikas nostādnes šim brīdim un turpmākajiem gadiem.

4.2.2. Sastrēgumi

Sastrēgumi pilsētvidē ir komplekss fenomens ar daudzām dimensijām: demogrāfiskajiem, sociālajiem un ekonomiskajiem raksturlielumiem, zemes izmantošanas modeļiem, automašīnu īpašumtiesībām, sabiedriskā transporta pieejamību, stāvvietu pieejamību un pilsētvides kravas transporta un preču piegādi. Šie ir visi no faktoriem, kas ietekmē sastrēgumu līmeni. Šie faktori nosaka, kur cilvēki dzīvo un strādā, kur atrodas bizness, kur atrodas dažādas citas aktivitātes un kā cilvēki piekļūst šīm vietām. Šie faktori nosaka darbības modeļus, kas savukārt nosaka ceļošanas nepieciešamību. Ceļošanas

¹ United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2015). World Urbanization Prospects: The 2014 Revision, (ST/ESA/SER.A/366)

² COM(2009)490, Action Plan on Urban Mobility

nepieciešamība rezultējas satiksmē uz pilsētvides ceļu tīkla. Tajā brīdī, kad satiksmes plūsma pārsniedz tīkla kapacitāti – rodas sastrēgums.

Vidējais satiksmes aizkavējums procentuāli pret brīvu satiksmes plūsmu 2013. gadā 58 Eiropas pilsētās bija no 14% Malmē (Zviedrija) līdz 39% Palermo (Itālija). Pīķu stundās sastrēgumu lielums ir būtiski augstāks. Pilsētās ārpus Eiropas satiksmes aizkavējums ir bieži vien augstāks. Piemēram, 22 Ķīnas pilsētās tas bija no 23% līdz 56%, Riodežaneiro 55%, Mehiko 54%, Sanpaulu 46%³. Tas liecina par to, ka aktivitātes Eiropā, kas ir vērstas uz sastrēgumu samazināšanu, ir veiksmīgas.

Sastrēgumu radītās izmaksas Eiropā ir joprojām augstas un ir aplēstas aptuveni 130 miljardu EUR apmērā vai nedaudz vairāk kā 1% no Eiropas IKP⁴.

4.2.3. Pieejamība un sociālās iekļaušanas process

Pieejamība attiecas uz cilvēku spēju piekļūt precēm, pakalpojumiem un aktivitātēm, kas ir galvenais iemesls gandrīz visām pārvietošanās aktivitātēm. Tas ir priekšnosacījums cilvēku spējai piedalīties sabiedrībā kā pilsētu, reģionu un valstu ekonomiskajai attīstībai.

Pieejamība var tikt apskatīta no divām perspektīvām. Pirmā perspektīva ir saistīta ar cilvēku spēju piekļūt precēm no pieejamības skatu punkta. Parasti pieejamība ir augstāka augstas iedzīvotāju blīvuma apstākļos (pilsētās) salīdzinot ar zemāku iedzīvotāju blīvuma apstākļiem (lauku teritorija). Pilsētvidē attālums līdz precēm, pakalpojumiem un aktivitātēm ir īsāks, sabiedriskais transports ir biežāk pieejams, sabiedriskā transporta tīkls ir blīvāks. Otrā perspektīva ir saistīta ar publiskā transporta sistēmas pieejamību pensionāriem un cilvēkiem ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās iespējām.

Katram sestajam cilvēkam Eiropā ir noteikta vieglāka vai smagāka invaliditātes pakāpe, kas aptuveni 80 miljoniem iedzīvotāju pilnvērtīgi piedalīties sabiedrībā un ekonomikā fizisku, vides vai uztveres barjeru dēļ. Iedzīvotāju ar invaliditāti vidū nabadzības līmenis ir sastopams par 70% biežāk nekā vidēji un daļēji viens no iemesliem ir ierobežota pieejamība nodarbinātības tirgum. Vairāk nekā vienai trešdaļai iedzīvotāju vecumā virs 75 gadiem ir invaliditātes, kuras viņus ierobežo daļēji, un vairāk nekā 20% tādas, kuras viņus ierobežo būtiski⁵.

Iedzīvotāju struktūra lielākajā daļā Eiropas Savienības valstu kļūst vecāka. Pensionāri, iedzīvotāji vecumā virs 65 gadiem varētu sastādīt 24% no kopējā iedzīvotāju skaita 2020. gadā un 29% 2050. gadā salīdzinot ar 17% 2013. gadā⁶. Ņemot vērā to, ka vecums ar invaliditāti savstarpēji korelē, iedzīvotāju skaits ar invaliditāti arī pieaugs. Pieejams transports šai iedzīvotāju grupai ir svarīgs priekšnosacījums, lai tā spētu piedalīties ekonomiskajos, sociālajos un politiskajos procesos. Eiropas Savienība attiecīgi atbalsta aktivitātes, kuras ir vērstas uz transporta sistēmu pieejamības uzlabošanu visiem tās dalībniekiem.

4.2.4. Satiksmes drošība / ceļu satiksmes negadījumi

Galvenie ceļu satiksmes negadījumu izraisītāji ir:

- (1) Satiksmes dalībnieku uzvedība (alkohola lietošana, atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana un drošības jostu nelietošana ir joprojām būtiski iemesli);
- (2) Aprīkojuma sabojāšanās (piemēram, bremzes vai balstiekārtas detaļas);

³ TomTom traffic index 2013

⁴ COM (2011) 144 final Impact Assessment of the White Paper

⁵ COM (2010) 636 final European Disability Strategy 2010-2020: A Renewed Commitment to a Barrier-Free Europe

⁶ SEC (2011) 358 final, Impact Assessment Accompanying document to the White Paper

(3) Ielu/autoceļa projekts (no radīto risku viedokļa) vai slikts ielu/autoceļu uzturēšanas līmenis.

Neskatoties uz to, ka tiek pievērsta būtiska uzmanību ceļu satiksmes negadījumu samazināšanai, tie joprojām rada aptuveni 26 000 nāves gadījumu Eiropas Savienībā. 2008. gadā izmaksas, kas saistītas ar ceļu satiksmes negadījumiem Eiropas Savienībā un Norvēģijā un Šveicē tika novērtētas vairāk nekā 200 miljardu EUR apmērā⁷. Vairāk nekā 67% (vairāk nekā 750 000 gadījumu) no reģistrētajiem ceļu satiksmes negadījumiem notiek pilsētvidē, savukārt, bojā gājušo skaits pilsētvidē sasniedz aptuveni 38% no visiem bojā gājušajiem ceļu satiksmes negadījumiem.

Lielākais skaits no nopietniem ceļu satiksmes negadījumiem ar neaizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem notiek pilsētvides apstākļos. Pilsētvides apstākļos 50% negadījumos ar bojā gājušiem tie ietver gājējus vai velosipēdistus un aptuveni divas trešdaļas no gājēju iet bojā pilsētvides apstākļos. Vecāka gadagājuma cilvēki it īpaši ir biežāk sastopami nekā vidēji starp pilsētvidē bojā gājušajiem. Papildus tam, ceļu satiksmes negadījumu skaita daļa, kas rada smagu ievainojumu, ir augstāka pilsētvides apstākļos kā citos apstākļos⁸.

Bojā gājušo skaits pilsētvides apstākļos Eiropas Savienībā ir joprojām augsts, bet kopš 2000. gada ir ar tendenci samazināties un ir samazinājies no 20 300 bojā gājušajiem 2000. gadā līdz 9700 bojā gājušajiem 2015. gadā. Neskatoties uz to – bojā gājušo skaits pilsētvides apstākļos joprojām ir būtisks – 38% 2015. gadā starp visiem bojā gājušajiem⁹.

4.2.5. Gaisa kvalitāte

Gaisa kvalitāte ir nozīmīgs faktors, lai nodrošinātu ilgtspējīgu pilsētas attīstību. Transports, rūpniecība, spēkstacijas, lauksaimniecības sektors, mājsaimniecības un atkritumu savākšanas sektors būtiski ietekmē gaisa piesārņojuma līmeni Eiropā. Galveno gaisa piesārņotāju veikto emisiju apjoms ir samazinājies pēdējās dekādēs, kas ir veicinājis gaisa kvalitātes līmeņa uzlabošanos. Tomēr, atsevišķi sektori nav samazinājuši emisiju izmešu līmeni tādā apmērā, lai nodrošinātu gaisa kvalitātes standartus vai pat palielinājuši atsevišķu kaitīgo izmešu apjomu. Piemēram, slāpekļa oksīda emisijas (NO_x) nav samazinājušās pietiekami, lai ievērotu gaisa kvalitātes kritērijus pilsētvides apstākļos lielā skaitā vietu. Gaisā suspendētās cietās daļiņas (PM), slāpekļa dioksīds (NO_2) un zemes līmeņa ozons (O_3) ir identificēti kā galvenie piesārņojuma avoti, kas visbūtiskāk ietekmē cilvēku veselību.

Starptautiskā vēža izpētes laboratorija (The International Agency for Research on Cancer (IARC)) ir kvalificējusi cietās daļiņas (PM) gaisa piesārņojumā kā kancerogēnas cilvēkiem. Tā rezultātā tiek pievērsta būtiska uzmanība negatīvajiem pilsētvides satiksmes (autotransporta) efektiem. Gaisa piesārņojuma avoti pilsētās ir būtiski saistīti ar transporta veikto piesārņojumu. Transporta sektors ir lielākais slāpekļa oksīda (NO_x) emisiju avots, kas ir atbildīgs par 46% no kopējām EU-28 emisijām 2014. gadā. Transports ir arī radījis 13% un 15% no kopējām cietu daļiņu PM10 un PM2.5 primārajām emisijām 2014. gadā¹⁰.

4.2.6. Troksnis

Trokšņa piesārņojumu rada satiksme, būvniecība, ražošanas sektors un dažas atpūtas aktivitātes. Trokšņa radītās izmaksas Eiropas Savienībā sastāda vismaz 0.35% no IKP un ir galvenokārt autoceļu

⁷ CE Delft et al. 2011; "External Costs of Transport in Europe - Update Study for 2008"; Delft September 2011

⁸ Source: European Road Safety Observatory – Care database

⁹ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard_en

¹⁰ EEA Air Quality in Europe Report 2016

satiksmes radītas, kas ir aptuveni 40 miljardi EUR gadā¹¹. Troksnis rada gan tiešus gan netiešus efektus veselībai un vairāki tūkstoši dzīvību tiek zaudētas katru gadu šī iemesla dēļ - galvenokārt autosatiksmes radītā trokšņa dēļ. Urbanizācija, pieaugošs pieprasījums pēc motorizēta transporta un neefektīva pilsētvides plānošana ir galvenie iemesli vides trokšņu iedarbībai. Bieži vien Lden (dienas, vakara un nakts trokšņa indikators) vērtība 55 dB apmērā tiek uzskatīta par saprātīgu mērķa vērtību.

4.2.7. Enerģijas patēriņš un CO₂ emisijas

Eiropas Savienības mērķis ir samazināt siltumnīcefekta gāzu emisiju apjomu par 80-95% 2050. gadā salīdzinot ar 1990. gadu un būtiski samazināt tās transporta sistēmu atkarību no fosilajām bez efektivitātes samazinājuma un mobilitātes apdraudējuma¹².

Enerģijas patēriņu un CO₂ emisijas pilsētvidē rada katrs motorizēta transportlīdzekļa nobrauktais kilometrs. Enerģijas patēriņš un emisiju apjoms uz kilometru ir tieši atkarīgs no transporta efektivitātes. No 1990. gada līdz 2010. gadam Eiropas Savienības transporta sektora enerģijas patēriņš ir uzlabojusies par aptuveni 15%. Tas galvenokārt ir sasniegts pateicoties enerģijas patēriņa efektivitātes uzlabošanai autotransportā. Vienmērīgs pasažieru un kravas transporta plūsmas pieaugums Eiropas Savienībā no 1990. gada līdz 2007. gadam ir palielinājis kopējo pieaugušo šī sektora enerģijas patēriņa pieprasījumu.

Kravu transporta radītās CO₂ emisijas bija par 33% lielākas 2012. gadā salīdzinot ar 1990. gadu, un veidoja 35% no kopējām transporta radītājām emisijām. Vieglo automašīnu radītās emisijas ir samazinājušās kopš 1990. gada pateicoties jaunu automobiļu uzlabotajiem efektivitātes rādītājiem. Transporta sektora īpatsvars kopējo CO₂ emitentu struktūrā ir paaugstinājies līdz 43% 2012. gadā salīdzinot ar 32% 1990. gadā¹³.

2016. gada laikā Eiropas Komisijas izstrādāja stratēģiju zema līmeņa izmešu mobilitātei¹⁴, lai veicinātu aktivitāšu izstrādi Eiropas Savienības mērogā zema un nulles līmeņa transportam un alternatīvām zema izmešu līmeņa degvielām. Šī stratēģija sniedz galvenos principus dalībvalstīm, lai tās varētu sagatavoties nākotnei un nodrošināt, ka Eiropa saglabās konkurētspēju un spēs reaģēt uz arvien pieaugušu pieprasījumu pēc mobilitātes. Galvenie šīs stratēģijas elementi ir:

- (1) Uzlabot transporta sistēmas efektivitāti izmantojot digitālās informāciju tehnoloģijas, cenas stratēģijas un papildus veicināt zemas emisijas transporta veidu izmantošanu;
- (2) Paātrināt zemu izmešu alternatīvu degvielas veidu ieviešanu transportam, piemēram, biodegviela, atjaunojamā elektrība, atjaunojamā sintētiskā degviela, un samazinot barjeras transporta elektrifikācijai;
- (3) Virzība uz nulles izmešu transportlīdzekļiem. Lai arī turpmāki iekšdedzes dzinēju uzlabojumi būs nepieciešami, Eiropā ir nepieciešams paātrināt pāreju uz zemiem un nulles izmešu transportlīdzekļiem.

¹¹ Study to Support an Impact Assessment of The Urban Mobility Package Activity 31 Sustainable Urban Mobility Plans, DG MOVE, 2013, October 2013

¹² COM (2011) 112 final, A Roadmap for moving to a competitive low carbon economy in 2050

¹³ Monitoring of Energy Efficiency Trends and policies in the EU, An Analysis Based on the ODYSSEE and MURE Databases, September 2015, ODYSSEE-MURE

¹⁴ A European Strategy for Low-Emission Mobility, {SWD (2016) 244 final}

4.2.8. Degradēta pilsētvides ārtelpa

Visu iepriekšējos punktos radīto faktoru kopsumma nereti rada degradētu pilsētvidi – būtiskāko ārtelpas daļu aizņem transports, kas rada gan piesārņojumu, gan troksni, vienlaicīgi pazeminot mazāk aizsargātu mobilitātes procesu dalībnieku drošību.

Tas noved pie tā, ka daļa pilsētas var uzsākt degradācijas procesu – iedzīvotāji un bizness pamet šādas apkaimes un tajās ir vērojams gan nekustamā īpašuma cenu, gan to nomas samazinājums¹⁵.

Kājām gājēji un velosipēdisti izvairās no šādām vietām, kā rezultātā vēl vairāk cieš dažādi vidējie un mazie komersanti, kuru struktūrvienības atrodas šajās ielās. Savukārt, bizness un iedzīvotāji samazina savus ieguldījumus nekustamajā īpašumā, neredzot tam ilgtspējīgu ekonomisku pamatojumu.

Tas viss rada lejupejošas spirāles tendenci, kuru var lauzt tikai ar dramatiskiem risinājumiem, kas var nebūt populāri atsevišķās sabiedrības daļās.

4.3. Eiropas Savienības atbalstītie risinājumi ilgtspējīgai pilsētvides mobilitātei

Jau vairākas dekādes Eiropas Komisija ir aktīvi atbalstījusi un iniciējusi sadarbības projektus, kas vērsti uz ilgtspējīgu pilsētvides mobilitāti. Divas būtiskas aktivitātes, kuras ir uzsāktas, ir Civitas un Eltis. CIVITAS (City, Vitality and Sustainability) tika dibināta 2002. gadā, lai izstrādātu aktivitātes un politikas dokumentus, kas attīstītu tīrāku un videi draudzīgāku transportu pilsētās. Pilsētvides mobilitātes portāls Eltis tika dibināts 2000. gadā un tā ir galvenā platforma visām ar pilsētvides mobilitāti saistītiem izaicinājumiem.

4.3.1. Braukšana un iešana kājām

Braukšana ar velosipēdu un iešana ar kājām ir tīrs un efektīvs transporta veids. Tas ir īpaši piemērots pilsētvides apstākļos īsām distancēm. Velobraukšana un iešana nodrošina vairākus ieguvumus – ieguvumus saistītus ar veselību, tas neizraisa gaisa piesārņojumu vai troksni un palīdz samazināt sastrēgumus. Visbiežāk izmantotie risinājumi, kas attīsta velobraukšanu, ir jaunu veloceliņu izbūve un esošo veloceļu pārbūve izveidojot tuneļus, tiltus un velotransportam domātas joslas, kā arī izmantojot dalītas ekonomikas konceptus, piemēram, kopizmantojamus velosipēdus vai kopizmantojamas velosipēdu novietnes.

Velosipēdu izmantošana un iešana ar kājām samazina visus negatīvos efektus, kas ir minēti šī MRP SEP 4.2. sadaļā un rada papildus sociāli ekonomiskos ieguvumus:

- (1) Braukšana ar velosipēdu un iešana ar kājām ir veselīga un potenciāli nākotnē ļauj samazināt sabiedrības izdevumus veselības aizsardzības nodrošināšanai;
- (2) Velosipēdi aizņem daudz mazāk vietas un vienas automašīnas stāvvietas vietā ir iespējams novietot vismaz 6 līdz 8 velosipēdus;
- (3) Atbrīvotā telpa rada iespējas pilsētvides ainaviskiem un funkcionāliem uzlabojumiem;
- (4) Brauciens ar velosipēdu un iešana kājām uzlabo katras konkrētās personas integrāciju sabiedrībā kopumā.

¹⁵ Urban Road Pricing: A Comparative Study on the Experiences of London, Stockholm and Milan [E. Croci et. Al, 2016]

4.3.2. Efektīvs sabiedriskais transports

Augstas kvalitātes, pieejams, moderns un enerģijas efektīvs sabiedriskais transports, kas ir integrēts ar citiem transporta risinājumiem, ir būtisks, lai samazinātu autosatiksmi un ar to saistītas emisijas un sastrēgumus un izveidotu pievilcīgu pilsētvidi.

Tas potenciāli var radīt laika un tiešo izmaksu ietaupījumus gan tai sabiedrības daļai, kas atsakās no privātā transporta lietošanas ikdienas mobilitātes procesos, gan tai daļai, kas joprojām turpina izmantot privāto autotransportu.

4.3.3. Tīri (no izmešu viedokļa) un enerģijas efektīvi transportlīdzekļi

Tīriem (no izmešu viedokļa) un enerģijas efektīviem transportlīdzekļiem ir nozīmīga loma Eiropas politikas mērķus, kas ir saistīti ar samazinātu enerģijas patēriņu, CO₂ izmešu samazinājumu un kaitīgo izmešu samazinājumu. Alternatīvas zemas oglekļa emisijas degvielām kā transporta dzinējspēkam laika gaitā būtu jāaizvieto tradicionālās fosilās degvielas.

4.3.4. Mobilitātes, transporta un satiksmes plūsmas pieprasījuma vadība

Mobilitātes vadība aicina izmantot ilgtspējīgus transporta veidus. Mobilitātes vadība ietver tādas aktivitātēs kā piemēram izpratnes pieauguma veicināšana, informēšana, komunikācija un mārketinga kampaņas.

Transporta un satiksmes plūsmas pieprasījuma vadība ir vērsta uz aktivitātēm, kas uzlabo satiksmes plūsmu un efektivitāti, piemēram, autostāvvietu vadība, publiskās telpas pārdalīšana ilgtspējīgiem transporta modeļiem (tai skaitā dalītiem), pieejas kontrole, autoceļu un ielu izmantošanas maksa, satiksmes virzības un kontroles stratēģijas.

Inteliģentas transporta vadības sistēmas tiek aizvien biežāk izmantotas pilsētvides apstākļos. Nākotnē savstarpēji integrēti automātiski risinājumi, kas vada satiksmes plūsmu, būtiski ietekmēs transporta plūsmu pilsētvides apstākļos.

4.3.5. Transports cilvēkiem ar samazinātām mobilitātes iespējām

Plānotajiem, politikas izstrādātājiem un sabiedriskā transporta nodrošinātājiem ir jānodrošina piekļuve personām ar īpašām vajadzībām, piemēram, personām ar invaliditāti vai samazinātu mobilitāti vai pensionāriem. Tas var ietvert risinājumus, kas nodrošina sabiedriskā transporta pieejamību, vai speciālus servissus, piemēram, "piezvanīt, lai veiktu braucienu".

4.3.6. Tradicionālie transporta infrastruktūras attīstības ieguvumi

Veicot "*tradicionālās*" transporta infrastruktūras (ielu pārbūve, tilti, tuneļi un pārvadi, krustojumu pārbūve un tml. pasākumi) izbūvi vietās, kur tas ir nepieciešams un, kur tiek likvidēti t.s. mobilitātes procesu "pudeles kakli", ir iespējams būtiski samazināt visu satiksmes dalībnieku (t.sk. sabiedriskā transporta pasažieru) izmaksas, kas saistās ar laika zudumiem, nelietderīgām brauciena tiešajām izmaksām (nelietderīgs degvielas patēriņš, piemēram), izmaksas, kas saistās ar nokļūšanu ceļu satiksmes negadījumā un izmaksas, kas saistās ar SEG emisijām un klimata pārmaiņām.

4.4. MRP ĪRP iekļauto pasākumu īss uzskaitījums

Zemāk esošā tabula Nr. 2 atspoguļo MRP ĪRP iekļauto pasākumu īss uzskaitījumu.

Atbilstoši MRP dalījumam visi pasākumi tabulā Nr. 2 ir sadalīti divos blokos:

- (1) Pasākumi satiksmes ierobežojumu Rīgas centrā kompensēšanai (viss izņemot U.4.8.);
- (2) Pasākumi Rail Baltica dzelzceļa līnijas Rīgā integrēšanai mobilitātes sistēmā (U.4.8.).

Tabula 2 MRP ĪRP iekļauto pasākumu uzskaitījums

Uzdevuma Nr.	Uzdevuma īss apraksts
1	2
U.1 Satiksmes un transporta infrastruktūras vadība un plānošana	
U.1.1.	Mobilitātes administrācija
U.1.2.	Satiksmes monitorings un datu bāzes
U.1.3.	Satiksmes infrastruktūras plānošanas sistēma
U.1.4.	Mobilitātes un satiksmes infrastruktūras plānošana
U.2. Satiksmes drošība un vadība	
U.2.1.	Satiksmes vadība un navigācija (informācija)
U.2.2.	Satiksmes drošības uzlabojumi
U.3. Satiksmes veidi	
U.3.1.	Gājēji
U.3.2.	Velosatiksmes
U.3.3.	Rīgas pašvaldības sabiedriskais transports (ST)
U3.3.1.	Vispārējā ST vadība un plānošana
U3.3.2.	Tramvaju satiksme
U3.3.3.	Autobusu un minibusu satiksme
U3.3.4.	Trolejbusu satiksme
U3.3.5.	Pasažieru ūdens transports
U3.3.6.	Citi ST veidi
U.3.4.	Valstij piederošs vai valsts līdzfinansēts sabiedriskais transports
U3.4.1.	Pasažieru dzelzceļa satiksme
U3.4.2.	Starppilsētu autobusu pārvadājumi
U.3.5.	Vieglais autotransports
U.3.6.	Kravas autotransports
U.3.8.	Gaisa satiksme Rīgas pilsētā
U.3.9.	Ūdens satiksmes Rīgas pilsētā
U.3.10.	Alternatīvie transporta veidi
U.4. Satiksmes infrastruktūra	
U.4.1.	Maģistrālais ielu tīkls (B un C kategorijas)
U.4.2.	Pilsētas teritoriju ielu tīkls un publiskā ārtelpa
U.4.3.	Autonovietnes
U.4.4.	Veloinfrastruktūra
U.4.5.	Sabiedriskā transporta infrastruktūra
U.4.5.1.	Tramvaja sliežu ceļi un pieturvietas, depo, sliežu ceļu uzraudzības sistēma
U.4.5.2.	Trolejbusu un autobusu pieturvietas, parki, uzpildes stacijas
U.4.5.3.	Sabiedriskā transporta joslas
U.4.5.4.	Multimodālie centri
U.4.5.5.	Pārsēšanās (mobilitātes) punkti
U.4.5.6.	Bezizmešu uzpildes stacijas un uzlādes punkti
U.4.6.	Gājēju infrastruktūra
U.4.7.	Pasažieru vilcienu infrastruktūras attīstība Rīgā
U.4.8.	Projekta "Rail Baltica" dzelzceļa līnijas integrācija Rīgas mobilitātes sistēmā (Apakšprogramma)
U.4.8.1.	Dzelzceļa "Rail Baltica" posmi Rīgā -- Daugavas labais krasts
U.4.8.2.	Dzelzceļa "Rail Baltica" posmi Rīgā - Centrs
U.4.8.3.	Dzelzceļa "Rail Baltica" posmi Rīgā - Daugavas kreisais krasts (Pārdaugava)

U.4.9.	Elektrisko transportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras attīstība
U.4.10.	Lietus kanalizācijas sistēma

Jāuzsver, ka pirmā pasākumu bloka “Pasākumi satiksmes ierobežojumu Rīgas centrā kompensēšanai” ietvertie pasākumi ir vērsti uz:

- (1) Autotransporta intensitāšu samazināšanu Rīgas pilsētas centrālās daļas apkaimēs, kas ļautu:
 - a. Samazināt automašīnu sastrēgumus, tādējādi, samazinot sabiedrības laika un braucienu izmaksas;
 - b. Palielināt sabiedriskā transporta ātrumu Rīgas pilsētas centrālajā daļā, kas samazinātu pasažieru laika izmaksas un RS tiešās finansiālās izmaksas;
 - c. Uzlabotu pilsētas urbāno vidi un palielinātu Rīgas pilsētas centrālo apkaimju pievilcību gan kā dzīvesvietai, gan kā vietai, kur tiek veikta komercdarbība (pamatā orientēta uz kājāmgājējiem, velosipēdistiem, tūristiem un pilsētas centra iedzīvotājiem), vienlaicīgi stimulējot šo apkaimju ekonomiskās efektivitātes uzlabošanu;
 - d. Samazinātu vides un trokšņu piesārņojumu, ko rada autotransports;
 - e. Samazinātu satiksmes dalībnieku, jo sevišķi mazāk aizsargāto – gājēju un velosipēdistu, riskus nokļūt ceļu satiksmes negadījumā.
- (2) Autosatiksmes novirzīšanu ārpus Rīgas pilsētas centrālās daļas, lai, uzlabojot to braucienu maršrutu efektivitāti, tām samazinātos nepieciešamība šķērsot Rīgas pilsētas centrālo daļu tranzīta režīmā.

Tādējādi, pirmā pasākumu bloka “Pasākumi satiksmes ierobežojumu Rīgas centrā kompensēšanai” MRP ĪRP iekļautie pasākumi (visi izņemot U.4.8.) būtu atbilstoši sabiedrības pieprasījumam pēc kvalitatīvas pilsētvides ārtelpas pieejamības, ko ir praktiski neiespējami izpildīt klātesot augstām satiksmes intensitātēm, kas noved pie sastrēgumiem, ceļu satiksmes negadījumu riskiem un palielinātām kaitīgo vielu un trokšņu emisijām.

Otrais pasākumu bloks “Pasākumi Rail Baltica dzelzceļa līnijas Rīgā integrēšanai mobilitātes sistēmā” primāri ir vērsts uz to, lai Rail Baltica projekts īstermiņā neradītu papildus “pudeles kaklus” Rīgas pilsētas mobilitātes procesos, respektīvi, MRP ĪRP piedāvātie pasākumi, lielākoties, ļauj saglabāt esošos mobilitātes procesu kanālus to esošajā veidolā. Savukārt, vidējā termiņā Rail Baltica projekta rezultāti var tikt izmantoti iekļaujot to Rīgas pilsētas mobilitātes sistēmā, piemēram, veidojot Rīgas pilsētas centra savienojumu ar lidostu “Rīga” vai Mārupes un Stopiņu novadiem. Tāpat atsevišķu jaunu satiksmes pārvadu izbūve, kas ir iekļauti MRP īstermiņa plānā, var veicināt atsevišķu apkaimju savstarpējās saistes uzlabošanu.

Noteiktās darbības un uzdevumi, kas ir iekļauti ĪRP, bet kas ir tikai priekšnoteikumi mobilitātes uzlabošanai vidējā termiņā, nav sīkāk atspoguļoti SEP, tā kā tie nerada identificējamus sociāli ekonomiskos ieguvumus īstermiņā.

4.5. MRP iekļauto projektu sociāli – ekonomiskās ietekmes īss novērtējums

4.5.1. Pasākumi satiksmes ierobežojumu Rīgas centrā kompensēšanai

Pēdējās desmitgadēs Rīgas un tās viesu mobilitātes iespējas un ieradumi ir ievērojami mainījušies.

Vispārējā ekonomiskā attīstība ir veicinājusi mazstāvu apbūves attīstību Rīgas aglomerācijā ietilpstošajās pašvaldībās vienlaikus saglabājot no Rīgas pilsētas emigrējušo iedzīvotāju augsto integritāti ar Rīgas pilsētas darba tirgu un sociālajiem procesiem. Kontekstā ar augošo automobilizācijas (automašīnu skaits uz 1 000 iedzīvotājiem) līmeni, kuram ir būtisks potenciāls augt arī nākotnē, un sakārtotajiem valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem, tas ir radījis būtisku spiedienu uz Rīgas pilsētas transporta infrastruktūru, novedot pie ievērojamām sabiedrības izmaksām, kas ir saistīti ar aizvien pieaugošajiem traucējumiem mobilitātes procesos (sastrēgumi, ceļu satiksmes negadījumi, vides piesārņojums un trokšņu emisijas, degradēta pilsētvide).

Rīgas pilsētas vēsturiskajā centrā, kur dominē perimetrālā apbūve, nav iespēju veikt būtiskus uzlabojumus transporta infrastruktūrā, lai absorbētu aizvien pieaugošās transporta plūsmas. Vienlaikus šādu risinājumu pieejamība radītu aizvien lielākus pilsētas centra un tā publiskās ārtelpas degradācijas riskus, tā kā pasaules pieredze liecina, ka jaunas transporta infrastruktūra pieejamība rada papildus transporta plūsmas un nerisina šīs problēmas pēc būtības, notiek tikai to "*pārbīdīšana*" laikā, t.i. atlikšana tuvāko nākotni.

Meklējot risinājumus aizvien samilstošajām mobilitātes procesu problēmām, arī Rīgas apstākļos ir nepieciešama kardinālu lēmumu pieņemšana attiecībā gan uz dažādu modalitātes izmaiņas veicinošu pasākumu ieviešanu, gan izmaiņām satiksmes vadībā, gan arī, iespējams, attiecībā uz privātā autotransporta izmantošanu pilsētas centrālā daļā.

Rīgas attīstības stratēģijā un virknē citu plānošanas dokumentu un izpēšu tiek apskatīta varbūtība ieviest maksu par iebraukšanu pilsētas centrā. Vienlaicīgi ar šādu pasākumu ir veicamas virkne izmaiņu pilsētas mobilitātes pārvaldībā, plānošanā, vadībā, organizēšanā, komunicēšanā un, protams, arī infrastruktūrā.

Pasākumi satiksmes ierobežojumu Rīgas centrā kompensēšanai paredz kompleksu pieeju fokusējoties uz:

- (1) Mobilitātes procesu vadības un tai atbilstošās infrastruktūras plānošanas aspektiem;
- (2) Datu bāzēm un informatīvo nodrošinājumu, kas ļautu gan pieņemt labākus stratēģiskos lēmumus, gan arī ļautu uzlabot mobilitātes vadības operacionālos procesus;
- (3) Satiksmes vadību un mobilitātes drošības paaugstināšanu;
- (4) Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta attīstību ar mērķi palielināt tā izmantošanas pakāpi mobilitātes procesu nodrošināšanā;
- (5) Dzelzceļa un reģionālās satiksmes labāku integrēšanu Rīgas pilsētas mobilitātes procesos;
- (6) Nepieciešamajiem infrastruktūras uzlabojumiem, lai sasniegtu Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam definētos mērķus gan attiecībā uz pilsētvides attīstību, gan pilsētas transporta sistēmu.

Lai nepadarītu šo SEP sadaļu pārlietu garu, t.sk. vairākkārtēju informācijas atkārtēšanu, atsevišķi prioritārie MRP ĪRP attīstības virzieni un to uzdevumi ir grupēti atbilstoši to kopīgajiem sociāli ekonomiskajiem ieguvumiem vai zaudējumiem.

4.5.2. Mobilitātes procesu plānošana, datu bāzes un informatīvais nodrošinājums

MRP īstermiņa pasākumu programmā iekļautie pasākumi nosaka, ka ir nepieciešams būtiski uzlabot mobilitātes plānošanas aspektus Rīgas pilsētas pašvaldībā, izveidojot atbilstošu sistēmu un nodrošinot plašāku sadarbību starp pašvaldībām Rīgas aglomerācijas līmenī.

Tabula Nr. 3 atspoguļo MRP ĪRP iekļaujamos pasākumus. Šajā un visās turpmākajās tabulā prioritārie pasākumi (2019. – 2020. gadam) ir identificēti ar burtu (P) un tie ir atzīmēti tumšā tonējumā.

Tabula 3 MRP ĪRP iekļauto plānošanas, informatīvā nodrošinājuma un datu bāzu pieejamības uzlabošanas pasākumi (U.1.1., U.1.2., U.1.3. and U.1.4.)

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts	Sagaidāmie sociāli – ekonomiskie ieguvumi vai izmaksas
1	2	3	4
1	Mobilitātes pārvaldība Rīgā (U.1.1.1.)	Ar mobilitātes pārvaldību saistīto pilsētas struktūru un institūciju attīstība. Noteiktas atbildīgās struktūrvienības aptverot visas MRP ietvertos uzdevumus un aktivitātes.	Definētie pasākumi ļaus radīt priekšnoteikumus: (1) Plānošanai, kas koncentrēsies uz uzdevumiem, kas rada augstāku pievienoto vērtību sabiedrībai kopumā un, jo īpaši, mobilitātes procesu dalībniekiem gan pārvietošanās ātruma, gan pārvietošanās drošuma, gan pilsētvides attīstības jomā; (2) Pastāvīgas automatizētas sistēmas izveidei datu bāzes formā, kas ļaus vieglāk definēt nepieciešamo un veicamo mobilitātes pasākumu kopumu; (3) Skaidram un caurspīdīgam plānošanas procesam, kur pamatojums ir balstīts objektīvos un pamatotos datos un, kur skaidri būs noteiktas iesaistīto personu pienākumu un atbildību robežas. Tas ļaus objektīvāk veidot Rīgas pilsētas vidējā termiņa pašvaldības budžetu; (4) Pierīgas pašvaldību integritātei Rīgas mobilitātes procesos, veicinot Rīgā strādājošo novadu iedzīvotāju un ārpus Rīgas strādājošo rīdzinieku svārstmigrācijas procesu prognozējamību un komforta līmeņa paaugstināšanos (piemēram, pašvaldību savstarpējie atbalsta mehānismi sabiedriskā transporta izmantojamības pakāpes paaugstināšanai, t.sk. nelielu park&ride autostāvvietu izveide pašvaldībās); (5) Vienotu vadlīniju ieviešanai pilsētā, kas ļaus veidot vienotus principus pilsētvides veidošanā.
2	Sadarbība ar Pierīgas pašvaldībām (U.1.1.2.)	Sadarbība ar Pierīgas pašvaldībām (sadarbības principu izstrāde un resursu apmaiņas līgumu noslēgšana)	
3	Pastāvīgs datu monitorings(P) (U.1.2.)	Ikgadēju izvērstu datu apkopošana par: (1) Intensitātēm (P); (2) CSNg; (3) Infrastruktūras tehnisko stāvokli; (4) Iedzīvotāju mobilitātes paradumiem; (5) Rīgas transporta modeļa pastāvīga uzturēšana.	
4	Satiksmes infrastruktūras attīstības plānošanas sistēmu izveide (U.1.3. un U.1.4.)	Mobilitātes infrastruktūras ģeogrāfiskās sistēmas izveide un tās uzturēšana; Ielu projektēšanas vadlīniju (vai saistošo noteikumu) izstrāde; Regulējums ūdens transporta sistēmiskai attīstībai Rīgas pilsētā.	

4.5.3. Satiksmes vadība un mobilitātes drošības paaugstināšana

MRP īstermiņa pasākumu programmā iekļautie pasākumi nosaka, ka ir nepieciešams attīstīt mūsdienīgu satiksmes vadības sistēmu pilsētā un īpaši tās centrā, kas ļautu operatīvi reaģēt uz satiksmes nevienmērīguma izpausmēm un sarežģījumiem atsevišķos satiksmes mezglos vai sektoros.

Šajā blokā iekļauto pasākumu kopsavilkums ir norādīts zemāk esošajā tabulā Nr. 4.

Tabula 4 MRP ĪRP iekļauto satiksmes vadības uzlabošanas pasākumi (U2.1., U.3.1 and U.3.2.)

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts	Sagaidāmie sociāli – ekonomiskie ieguvumi vai izmaksas
1	2	3	4
1	Satiksmes vadības sistēma (U.2.1.)	Satiksmes vadības centra attīstība, adaptīvas un inteligēntas (abpusēji informējošas) satiksmes vadības principu ieviešana.	Plānotie ieguvumi atkarīgi no pasākumu realizācijas apmēra: (1) Laika ieguvumi būtiskai satiksmes dalībnieku daļai, kas rodas samazinot nelietderīgu stāvēšanu pie luksoforiem, t.sk. veicinot satiksmes uzkrāšanos pie tiem un tam sekojošu brauciena komforta samazināšanos (raksturīgs krustojumos ar ļoti atšķirīgām konkrēto ielu GVDI); (2) Laika ieguvumi, kas rodas nodrošinot vienmērīgāku plūsmu un novirzot vismaz daļu satiksmes no sastrēgumiem, respektīvi, sniedzot iespēju autovadītājiem izvēlēties citus maršrutus pilsētā (līdzīgi kā to dara aplikācija Waze); (3) Satiksmes dalībnieku laika un braucienų izmaksas un ietaupījumi (atkarībā no tā, kur braucējs atrodas), kas rodas situācijās, kad ar satiksmes vadības sistēmām tiek limitēta pilsētas centra ātra sasniegjamība; (4) Samazinātas brauciena izmaksas nodrošinot autovadītāju vadību uz pieejamajām autostāvvietām. (5) Ilgtermiņa satiksmes dalībnieku laika, brauciena izmaksas, ceļu satiksmes negadījumu riska samazinājuma ieguvumi, kā arī pozitīvi klimata pārmaiņu un trokšņu samazinājuma ieguvumi, kas rodas no satiksmes vadības sistēmas, kas nodrošina labāku datu pieejamību ilgtermiņa plānošanas nodrošināšanai; (6) Vides pieejamības uzlabošana veicinās sociālo sabiedrības integrāciju, samazinot noteiktu sociālo grupu neiekļaušanas riskus.
2	Pilnveidot satiksmes vadības līdzekļus (U.2.1.)	Luksoforu signalizācijas modernizācija – signālpilnu aktualizācija, adaptīvo sistēmu uzstādīšana, inteligēnto vadības sistēmu attīstība.	
3	Satiksmes navigācija (virzīšana) (U.2.1.)	Virzienrādītāju sistēma (t.sk. mainīgas informācijas sistēmas), Elektroniskas tiešsaistes publisko stāvvietu uzskaites sistēmas un lietotnes izveide.	
4	Satiksmes vadība pilsētas centrā (U.2.1.)	Autotransporta ierobežojumi, kontrolpunkti, uzskaitē un vadība.	
5	Gājēju un velosipēdistu informētības uzlabošana (U.3.1. un U.3.2.)	Informācijas un norāžu izvietošana, informācija pieejamība internetā un vides pieejamība gājējiem	
6	Sabiedrības informēšana par satiksmes ierobežojumiem pilsētas centrā (P) (U.3.1.5.)	Satiksmes dalībnieki tiek interaktīvi informēti par jebkādiem ierobežojumiem pilsētas centrā	

MRP ĪRP attiecībā uz mobilitātes procesu drošības uzlabojumiem ir iekļauti sekojošie pasākumi, kas ir norādīti tabulā Nr. 5.

Tabula 5 MRP ĪRP iekļauto satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi (U.2.)

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts	Sagaidāmie sociāli – ekonomiskie ieguvumi vai izmaksas
1	2	3	4
1	Īstenot satiksmes mīkstināšanas pasākumus	Ātruma režīmu maiņa RVC AZ: 30 km/h zonu ieviešana centrā ietverot autosatiksmi lēninošus pasākumus; nodalītas gājēju un veloinfrastruktūras attīstība.	Plānotie pasākumi sniegs būtisku ieguldījumu Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam noteikto mērķu sasniegšanā, ievērojot mobilitātes vispārpieņemto hierarhiju: gājējs – velobraucējs – sabiedriskais transports – privātais autotransports: (1) Samazināta (RVC AZ teritorija – nepievilcīga privātajam transportam) autotransporta

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts	Sagaidāmie sociāli – ekonomiskie ieguvumi vai izmaksas
1	2	3	4
2	Sarkanā paklāja principa ieviešana - gājēju un velo infrastruktūras nepārtrauktība un prioritāte	Precizēti apbūves noteikumi, izveidota ērtāka infrastruktūra prioritārajiem pārvietošanās veidiem – gājējiem un velobraucējiem.	klātbūtne Rīgas pilsētas vēsturiskajā centrā, kas uzlabotu pilsētas urbāno vidi un palielinātu Rīgas pilsētas centrālo apkaimju pievilcību gan kā dzīvesvietai, gan kā vietai, kur tiek veikta komercdarbība, vienlaicīgi stimulējot šo apkaimju ekonomiskās efektivitātes uzlabošanu;
3	Drošības pasākumi pie izglītības iestādēm	Aprīkotas apstāšanās un izkāpšanas vietas pie izglītības iestādēm, ietvju un gājēju pāreju aprīkojums, veloinfrastruktūra, apgaismojums.	(2) Vienlaicīgi ar ieguvumu Nr. (1) pastāv samērā augsta iespēja, ka daļa uzņēmumu varētu pieņemt lēmumu par savu biroju relokāciju ārpus RVC, tādējādi, samazinot ap šiem uzņēmumiem dažādu strādājošo pakalpojumu sniedzēju ekonomisko efektivitāti;
4	Uzlabojumi krustojumos	Konkrētu krustojumu pārbūve uz aplveida krustojumiem. Luksoforu signalizācijas izveide. Malienas un Hipokrāta ielu krustojumu pārbūve	(3) Samazinātais ātrums, pārbūvētie krustojumi un īpašu apstāšanās vietu ierīkošana būtiski samazinātu CSNg riskus RVC AZ teritorijā. It sevišķi tas ir attiecināms uz mazāk aizsargātiem satiksmes dalībniekiem;
			(4) Samazināta autotransporta klātbūtne ir priekšnoteikums mazākiem sastrēgumu riskiem un, līdz ar to, arī priekšnoteikums kaitīgo emisiju un trokšņu samazinājumam;
			(5) Samazināta automašīnu satiksme samazinās arī pieprasījumu pēc stāvvietām, tādējādi, radot vairāk brīvas telpas ielu malās un laukumos, kas var tikt izmantotas urbānās vides uzlabošanai, t.sk. paplašinot gājējiem un velosipēdiem pieejamo ārtelpu un piepildot to ar pievilcīgu pakalpojumu un/vai urbāno elementu saturu.
			(6) Atsevišķu krustojumu pārbūve ļaus samazināt CSNg riskus tajos.

Iebraukšanas maksa pilsētas centrālajā daļā kā rīks intensitāšu un sastrēgumu samazināšanai

Mobilitātes drošības uzlabošanas pilsētas centrā viens no aspektiem ir automašīnu skaita samazināšana pilsētas centrā. Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam 141. punkts paredz, ka var tikt izveidota īpaša režīma zona „Rīgas vēsturiskais centrs” – transporta zona, kas ietver Rīgas vēsturiskā centra dzelzceļa zonu. Tajā noteiktā prioritāte ir gājēju un velobraucēju satiksmei, kā arī sabiedriskajam transportam, kura vajadzībām tiek palielināts sabiedriskā transporta joslu skaits un samazināts autostāvvietu skaits ielu sarkano līniju robežās. Lai realizētu transporta plūsmu samazināšanos Rīgas vēsturiskajā centrā tiek pieļauta iespējama iebraukšanas maksas ieviešana.

Vienlaikus papildus potenciālās iebraukšanas maksas ieviešanai pastāv virkne citi pasākumi, kurus būtu iespējams ieviest uzstādot uzskaites kontrolpunktus iebraukšanai Rīgas pilsētas centrā:

- (1) Pilsētas centrā ik dienas pārmaiņus tiek atļauts iebraukt automašīnām ar pāra vai nepāra zīmēm. Šāda sistēma pastāvīgi vai laiku pa laikam darbojas daudzās pasaules pilsētās – Parīzē (Francija), Milānā un Romā (Itālija), Pekinā (Ķīna), Bogotā (Kolumbija), Deli (Indija) un citās pilsētās. Pētījumi par šīm pilsētām liecina, ka tas samazina satiksmes intensitāti nevis par 50% bet gan par 10 līdz 30% (turīgākā sabiedrības daļa vidējā termiņā izveido lielāku autoparku ar dažādām numuru zīmēm un automašīnas, kas nebūtu braukušas uz

centru bez šāda ierobežojuma tomēr pieņem lēmumu uz to braukt, ņemot vērā atviegloto pārvietošanos) un samazina laika zaudējumus par 10 līdz 20%;

- (2) Pilsētas centrā ir atļauts iebraukt tikai automašīnām, kuras ir ražotas pēc noteikta gada vai to motori atbilst noteiktiem kritērijiem. Šāds scenārijs īstermiņā ļauj gan samazināt automašīnu skaitu, gan samazināt kaitīgo vielu emisijas. Šādus ierobežojumus ievieš jau Parīze, Milāna, Hamburga un plāno ievērojams skaits citu pilsētu Eiropā;
- (3) Diferencētas un paaugstinātas maksas stāvvietu sistēmas attīstīšana Rīgas pilsētas centrā, t.i. piemēram, esošajās A un B kategorijas stāvvietās nosakot ievērojami paaugstinātas maksas pīķa stundu laikos (t.sk. palielinot maksu par katru nākamo stundu) un nosakot atvieglotu maksu dienas vidusdaļā. Tas stimulētu autobraucēju paradumu maiņu par labu modalitātes maiņai vai arī īsiem braucieniem uz centrālo daļu ārpus pīķa stundu laikos. Privāto stāvvietu īpašnieki, visdrīzāk, arī kaut kādā mērā koriģētu savu cenu politiku piemērojoties pilsētas automašīnu stāvvietu tarifu politikai;
- (4) Vienlaicīgi ar maksas iebraukšanu centrā vai tās kombināciju ar jebkuriem no augstākminētajiem (1) līdz (3) pasākumiem ir jānodrošina sabiedriskā transporta kapacitātes paaugstināšana. Ja iespējams, tad tas ir paveicams ar papildus ritošo sastāvu. Ja tas dažādu ierobežojumu dēļ nav iespējams, jāparedz iespēja pīķa stundās vismaz daļēji limitēt to personu pārvietošanos ar sabiedrisko transportu, kuri saņem 100% atlaidi braucienam sabiedriskajā transportā;
- (5) Kombinācijā ar jebkuru no augstāk esošajiem aspektiem, ieviest uz publisku pakalpojumu pieejamību balstītu satiksmes vadību, kas būtu balstīta uz IKT sistēmām un lielo datu apstrādi, tiešsaistes režīmā informējot satiksmes dalībniekus par potenciālajiem apdraudējumiem maršrutā, maršrutu caurbraucamību, ātruma ierobežojumiem u.c. aspektiem, vienlaikus nodrošinot arī digitāli maināmo ceļa zīmju pārvaldību un dinamisko luksoforu vadību.

No ekonomiskā aspekta ārkārtīgi svarīga ir atbilstošas cenu politikas veidošana. Tā būtu nosakāma atbilstoši sabiedrības velmei un spējai maksāt, atrodot atbilstošu līdzsvaru starp pieprasījumu iebraukšanai RVC AZ un piedāvāto cenu politiku.

Tāpat ir jāapsver iespēja ne tikai regulēt plūsmas ar finansiāliem ierobežojumiem, bet sniegt kādus stimulējošus atbalsta mehānismus modalitātes veidu maiņai, piemēram:

- (1) e-talona piesaiste varētu tikt veidota konkrētai automašīnai un, izmantojot šo e-talonu, piemēram, 5 reizes, automašīna saņemtu tiesības vienu reizi bez samaksas iebraukt noteiktajā maksas zonā;
- (2) noteikt diferencētu maksu iebraukšanai centrā, piemēram, nosakot simbolisku samaksu laika posmā no plkst. 11.00 līdz 15.00, bet ievērojami augstāku pīķa stundu laikā.

Maksas ieviešanas pieredze ES mērogā lielākoties ir uzskatāma par neitrālu vai pozitīvu un galvenie aspekti ir atspoguļoti zemāk esošajā tabulā Nr. 6.

Tabula 6 Ar iebraukšanas maksu centrā saistītie aspekti citās ES pilsētās

Nr.	Pilsēta	Ieviešanas gads	Sabiedriskā transporta pasažieru pieaugums	Vieglo automašīnu samazinājums	Laika ieguvumi	Papildus sabiedriskais transports	Ietekme uz komercdarbību pilsētas centrā
1	2	3	3	4	5	6	7
1	Londona	2003	29 000 (stundā)	80 000 (darba dienā, samazinājums periodā no 2002 līdz 2014. gadam)	30%	Papildus 300 autobusi (+5%), kas savieno centrālo daļu ar Londonas apkaimēm	Neitrāla, biznesam ir nācies adaptēties, mainīt stratēģijas, uzlabot efektivitāti. Vērojami gan bankroti, gan strauja uzņēmumu attīstība.
2	Stokholma	2007	4 – 5% pīķa stundās	20%	n/d	Papildus 30 autobusi	Negatīva ietekme nav novērota (2009. gada pētījums)
3	Milāna	2012	n/d	35%	15 – 20%	n/d	Negatīva ietekme nav novērota
4	Singapūra	1975	n/d	30%	15 – 20%	n/d	n/d

Datu avots: Gehl Architects un dažādu avotu apkopojums no publiski pieejamās informācijas internetā

Ieviešot iebraukšanas maksu centrā pastāv ievērojams skaits risku, kas būtu jāapsver, jāanalizē un jānovērtē padziļinātās izpētes ietvaros. Galvenie no tiem ir:

- (1) Ievērojama pilsētvides pasliktināšanās tieši pie maksas loka. Pastāv augsts risks, ka satiksmes dalībnieki nemainīs pārvietošanās veidus, bet ar privāto transportu atbrauks līdz maksas lokam tuvākajām apkaimēm un tur novietos automašīnas pagalmos, stāvvietās uz ielas vai stāvvietās pie veikaliem;
- (2) Vismaz daļas esošos komersantu darbības pasliktināšanās centrā (mainoties mobilitātes paradumiem ir gan iespējama jaunu uzņēmējdarbības veidu attīstība). Rīgas pilsētas RVC AZ ietilpstošajās apkaimēs ir samērā neliels iedzīvotāju skaits, kuram ir tendence samazināties un tas var nespēt kompensēt dažādu pakalpojumu vai produktu pieprasījuma kritumu, kas var rasties ieviešot iebraukšanas maksu centrā. Ja īstermiņā būs vērojama pircēju paradumu maiņa (piemēram, atteikšanās braukt uz centru iepirkties, saņemt pakalpojumus vai paēst) un ilgtermiņā būs vērojama biznesa relokācija no centra, tad pastāv augsta iespēja, ka vismaz daļa no esošajiem pakalpojumu sniedzējiem būs spiesta pārtraukt savu darbību pilsētas RVC AZ teritorijā;
- (3) Biznesa relokācija no centra uz citām Rīgas apkaimēm vai Pierīgas pašvaldībām;
- (4) Sabiedrības neapmierinātība un necaurspīdīga saņemtā finansējuma izlietošana no pašvaldības puses;
- (5) Sociālās iekļautības samazināšana un sabiedrības segregācijas pastiprināšana, jo sevišķi, attiecībā uz iedzīvotājiem ar zemākiem ienākumiem.

Kopumā vērtējot, pirms lēmuma pieņemšanas par maksas ieviešanu iebraukšanai pilsētas centrā būtu nepieciešama detalizēta izpēte, kuras ietvaros tiktu izsvērti visi sociāli ekonomiskie ieguvumi un sabiedrības izmaksas (t.sk. kompensējošie pasākumi – ST uzlabojumi, stāvparku izveide, velotransporta infrastruktūras uzlabojumi), vienlaicīgi, iesaistot nevalstisko sektoru un, iespējams, arī iedzīvotājus attiecīgā lēmuma pieņemšanā.

4.5.4. Satiksmes veidi

MRP iekļautie pasākumi nav kapitāli ietilpīgi un vairāk atspoguļo stratēģiskos mobilitātes rīcības virzienus, lai sasniegtu Stratēģijā 2030 noteiktos mērķus, radot ievērojamus ieguvumus mazāk aizsargātiem mobilitātes procesu dalībniekiem, veicot uzlabojumus pilsētvidē, t.sk. samazinot sastrēgumus un ar tiem radītās problēmas un riskus Rīgas pilsētas centrā, kā arī potenciāli radot papildus izmaksas privātajam autotransportam, ja vien pietiekami nozīmīga sabiedrības daļa nepieņem lēmumus par transporta modalitātes ikdienas paradumu maiņu.

Tabula 7 MRP ĪRP iekļauto satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi (U.3.5. un U.3.6.)

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts
1	2	3
1	Vieglais autotransports (U.3.5.)	Privātā autotransporta pielietojuma atraktivitātes mazināšana pilsētā, it īpaši tās centrā Taksometru pakalpojumu monitorings, kontrole un regulēšana "Dalīto" pasažieru pārvadājumu ar vieglajām automašīnām veicināšana
2	Kravas autotransports (U.3.6.)	Kravas transporta maršruti maksimāli atvērīgi no pilsētas centra un D un E kategorijas ielām, izstrādājot atbilstošu rīcības plānu Kravas autovadītājiem ērti pieejama informācija

4.5.5. Rīgas pilsētas sabiedriskais transports

Realizējot un sasniedzot Stratēģijā 2030 noteiktos mērķus cik tālu tas attiecās uz privātā transporta samazināšanu, ir sagaidāms, ka palielināsies potenciālais ST pasažieru skaits. Tāpēc ir nepieciešams veikt būtiskus ieguldījumus ST sistēmā, lai nodrošinātu:

- (1) ST pieejamības kapacitātes (jo sevišķi pīķa stundās, kur jau esošajā situācijā ir vērojamas problēmas) palielināšanu atbilstoši pieprasījuma izmaiņām;
- (2) ST brauciena komforta uzlabošanu un ST brauciena ātruma pieaugumu;
- (3) ST maršrutu un grafiku koordināciju, veidojot to sasaisti ar paredzētajiem projektiem stāvparku attīstības jomā;
- (4) Pilsētas ST sasaisti ar pasažieru vilciena un reģionālo autopārvadātāju maršrutiem un grafikiem;
- (5) Informatīvo atbalstu Rīgas iedzīvotājiem un viesiem mobilitātes procesu optimālai nodrošināšanai.

MRP ĪRP attiecībā uz sabiedriskā transporta uzlabojumiem ir iekļauti sekojošie pasākumi, kas ir norādīti tabulā Nr. 8.

Tabula 8 MRP ĪRP iekļauto sabiedriskā transporta uzlabošanas pasākumi (U.3.3.)

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts	Sagaidāmie sociāli – ekonomiskie ieguvumi vai izmaksas
1	2	3	4
1	Vispārējā ST vadība un plānošana (P) (U.3.3.1.)	(1) ST maršruti un grafiki koordinēti saistīti ar stāvparku sistēmu (P); (2) Uzlabota ST sasaiste ar valsts sabiedriskā transporta maršrutiem un grafikiem; (3) Rīgas iedzīvotāju	Sasniedzot noteiktos rezultātus, tiek radīti priekšnoteikumi, lai daļa no sabiedrības, kas esošajā situācijā izmanto privāto autotransportu, pieņemtu lēmumu izmantot sabiedriskā transporta pakalpojumus. Rosinātie rezultāti radīs virkni šajā MRP SEP fāzē grūti kvantificējamus (taču novērtējamus vēlāk) sociāli – ekonomiskos ieguvumus un izdevumus: (1) Rīgas pilsētā kursējošā sabiedriskā transporta intermodalitātes uzlabošanās, kas radīs laika ietaupījumus gan esošajiem, gan potenciālajiem ST pasažieriem; (2) Sastrēgumu samazināšanās, kas noved pie laika, brauciena,

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts	Sagaidāmie sociāli – ekonomiskie ieguvumi vai izmaksas
1	2	3	4
		mobilitātes pakalpojumu vadības platforma.	CSNg risku un klimata pārmaiņu (CO₂ u.c. gāzu emisiju) izmaksu samazināšanās gan ST pasažieriem, gan autotransportam, gan mazāk aizsargātiem satiksmes dalībniekiem – gājējiem un velosipēdistiem; (3) ST vidējā brauciena ātruma un pasažieru komforta līmeņa (zemās grīdas, piemēram) paaugstināšanās; (4) Pilsētas ārtelpas uzlabojumi, kas saistīti ar sastrēgumu samazināšanos un mazāku automašīnu skaitu pilsētas RVC AZ teritorijā; (5) Iedzīvotāju augstāka iesaiste un informētība mobilitātes procesa plānošanā, izpildē un monitoringā ar IKT sistēmu palīdzību; (6) Radīti priekšnoteikumi Rīgas pilsētas ziemeļu daļu abpus Daugavai daudz labākais sasaistei radot ievērojamus laika ieguvumus gan komerctransportam, gan Rīgas Brīvostai, gan vairāku apkaimju iedzīvotājiem, t.sk. sniedzot ieguldījumu to darba mobilitātes uzlabojumos (piemēram, iespēja strādāt ostā esošajos uzņēmumos būs iespējams abos Daugavas krastos); (7) Atkarībā no darbības nozares ir iespējami gan efektivitātes ieguvumi, gan tiešas izmaksas vai negūtie ieņēmumi komercsektoram.
2	Ritošā sastāva modernizācija un kapacitātes nodrošināšana (P) (U.3.3.2.- U.3.3.4.)	Modernizēti autobusi, tramvaji un trolejbusi. To skaits ir atbilstošs nepieciešamajai pasažieru pārvadājumu kapacitātei.	
3	Pasažieru ūdens transporta attīstība (U.3.3.5.)	Radīti priekšnoteikumi un regulējums pasažieru ūdens transporta attīstībai	
4	Alternatīvie ST veidi (U.3.3.6.)	Alternatīvā ST attīstības tendenču monitorings	

4.5.6. Dzelzceļa un reģionālās autobusu satiksmes integrēšana Rīgas pilsētas mobilitātes procesos

Esošajā situācijā Rīgas pilsētas ietvaros un aglomerācijā nepietiekami tiek izmantots tas potenciāls, ko piedāvā pārvadājumi ar pasažieru vilcieniem un reģionālajiem satiksmes autobusi. Būtu nepieciešams palielināt pilsētas un aglomerācijas pasažieru pārvadājumu īpatsvaru kopējā Rīgas pilsētas aglomerācijas ST pārvadājumu sistēmā.

Papildus nepieciešamajai infrastruktūrai (atspoguļota Ziņojuma 4.5.7. sadaļā) īstermiņā, sadarbībā ar AS "Pasažieru vilciens" (PV) un ATD, ir jāatgriežas pie vienoto biļešu sistēmas ieviešanas, t.sk. koordinējot visu ST maršrutus un grafikus.

Ilgttermiņā uz "Rail Baltica" infrastruktūras bāzes ir jāveido pilsētas (un apkaimju) pasažieru vilciena satiksmes attīstība (Mārupe - Rīga - Stopiņi), šādu pakalpojuma attīstības iespējas jāiestrādā plānotajā Rail Baltica projekta dokumentācijā.

Tabula 9 MRP ĪRP iekļauto dzelzceļa un reģionālo autobusu satiksmes uzlabošanas pasākumi (U.3.4.)

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts	Sagaidāmie sociāli – ekonomiskie ieguvumi vai izmaksas
1	2	3	4
1	Pasažieru vilciena atraktivitāte pilsētas pasažieru pārvadājumos	Palielināts pilsētas un aglomerācijas pasažieru pārvadājumu īpatsvars kopējā Rīgas aglomerācijas ST pārvadājumu sistēmā.	Vienotās biļetes ieviešana un kursēšanas laiku savstarpējā sinhronizācija kontekstā ar PV plāniem iegādāties jaunus vilcienus (līdz 2021. gadam) un nodrošināt regulārā intervāla grafiku, ir kritisks priekšnoteikums, lai būtisku daļu no svārstmigrācijas procesa dalībniekiem Rīgas aglomerācijā būtu iespējams novirzīt uz pārvadājumiem pa dzelzceļu. Kontekstā ar velosipēdu parku izveidi pie

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts	Sagaidāmie sociāli – ekonomiskie ieguvumi vai izmaksas
1	2	3	4
	(U.3.4.1.)	ieviests sadarbības modelis ar PV un ATD.	dzelzceļa stacijām un jaunu dzelzceļa pieturvietu izveidi (skat. turpmākajās SEP sadaļās) būs iespējams nodrošināt būtisku (pēc Nīderlandes pieredzes - 15 – 25%) vieglā autotransporta iebraukšanas Rīgas pilsētā no aglomerācijas samazināšanos. Tas, savukārt, sniegs pozitīvu ieguldījumu sastrēgumu mazināšanā, Rīgas pilsētvides uzlabošanā un reģionālās darbaspēka mobilitātes uzlabošanā.
2	Rīgas un Pierīgas pasažieru vilciens uz RB bāzes (U.3.4.1.)	Veikti nepieciešamie priekšdarbi (projekta dokumentācija, operatora izvēle un tml.), lai vidējā termiņā nodrošinātu maršruta operacionalitāti.	Uz "Rail Baltica" bāzēts pilsētas (un apkaimju) pasažieru vilciens (Mārupe - Rīga - Stopiņi) papildus veicinot iepriekšējā punktā identificētos ieguvumus apkaimēs un novados, kur tas nav iespējams ar esošo dzelzceļa infrastruktūru.
3	Reģionālo pārvadātāju maršrutu izvietojums cauri Rīgas teritorijai (U.3.4.2.)	Piepilsētas un starppilsētu autobusu maršrutu un pieturvietu organizēšana pilsētas teritorijā, ļaujot padarīt nepārprotamas iekāpšanas un izkāpšanas vietas. Pieturas būtu jāapriko ar skaidri saprotamiem autobusu pienākšanas un atiešanas laikiem (esošajā situācijā šādas informācijas faktiski nav). Būtu nepieciešams iespēju robežās sinhronizēt RS ST kursēšanas laikus	
4	Autoostu un pieturvietu izvietojums (U.3.4.2.)	Autoostu attīstības vadība un uzraudzība.	

4.5.7. Mobilitātes infrastruktūras attīstība

Mobilitātes infrastruktūras izveides novērtējums ir sadalīts vairākos blokos atbilstoši to funkcionalitātei un sasniedzamajiem mērķiem.

Autotransporta infrastruktūra

MRP ĪRP attiecībā uz Rīgas pilsētas autotransporta infrastruktūras uzlabojumiem ir iekļauti sekojošie pasākumi, kas ir norādīti tabulā Nr. 10.

Visi autotransporta infrastruktūras attīstības tieši kvantificējamie un monetārā izteiksmē nosakāmie ieguvumi veidojas no:

- (1) Satiksmes dalībnieku laika ieguvumu izmaksām;
- (2) Brauciena (autokilometra) izmaksas samazinājuma;
- (3) CSNg risku samazinājuma;
- (4) SEG izmešu samazinājuma.

Tāpat autotransporta attīstības projekti sniedz ieguldījumu to ieguvumu veidošanā, kas saistās ar:

- (1) Darbaspēka mobilitāti un komersantu efektivitātes uzlabojumiem;
- (2) Pilsētvides pozitīvu attīstību (maģistrālo ielu tīkla pilnveidojumi ļauj samazināt autotransporta tranzītu pārējās pilsētas teritorijas);
- (3) Trokšņu un vibrāciju samazināšanās;
- (4) Brauciena komforta uzlabošanās.

Šo projektu primārā negatīvā sociāli – ekonomiskā ietekme ir iedzīvotāju pozitīvās attieksmes pret privāto autotransporta lietošanu pieaugums (labāka infrastruktūra un mazāki laika zudumi veicina privātā transporta lietošanu), kas rada priekšnoteikumus automobilizācijas līmeņa pieaugumam, samazina iedzīvotāju vēlmi izmantot ST, kas, savukārt, noved pie spirāles efekta, novedot pie jaunu satiksmes sastrēgumu veidošanās.

Tabula 10 MRP ĪRP iekļauto autotransporta infrastruktūras uzlabošanas pasākumi (U.4.1.)

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts	Sagaidāmie sociāli – ekonomiskie ieguvumi vai izmaksas
1	2	3	4
1	Maģistrālais ielu tīkls (B un C kategorijas ielas) (P) (U.4.1.1.)	Austrumu maģistrāle (Ieriķu iela - Vietalvas iela) (P)	Novērsīs maģistrālās infrastruktūras pārrāvumu (Starp G. Zemgala gatvi un Piedrujas ielu) un sniegs ieguldījumu pilsētas Austrumu maģistrāles pabeigšanā. Ik darba dienas vidēji pozitīvi ietekmēto autobraucēju skaits sasniegs 8 tūkstošus. Vidējā laika ieguvumu vērtība gada griezumā sasniegs orientējoši 100 līdz 120 tūkst. stundas. Tāpat brauciena distance samazināsies par 0,3 km virzienā no Braslas ielas uz G. Zemgala gatvi un 0,8 km virzienā no G. Zemgala gatves uz Braslas ielu, kas gadā dos brauciena izmaksu ekonomiju sabiedrībai 700 tūkst. līdz 1 milj. EUR apmērā.
		Austrumu maģistrāles sasaiste ar ostu un Tvaika ielu - satiksmes pārvads pār sliežu ceļiem Rīga-Skulte (P)	Novērsīs maģistrālās transporta infrastruktūras pārrāvumu un sniegs ieguldījumu pilsētas Austrumu maģistrāles pabeigšanā. Ik darba dienas vidēji pozitīvi ietekmēto autobraucēju skaits sasniegs 30 tūkstošus. Tiks likvidēts viens no Rīgas pilsētas kritiskākajiem mobilitātes “pudeles kakliem”, kurā regulāri veidojas milzīgi satiksmes sastrēgumi – Tiltas ielas dzelzceļa pārbrauktuve. Vidējā laika ieguvumu vērtība gada griezumā sasniegs orientējoši 450 tūkst. stundas, bet projekta ERR/C sastāda 11,52%. Sīkāka informācija par projektu ir pieejama šī SEP 4.6. sadaļā.
		Dienvidu maģistrāle (Ziepniekkalna iela - Valdeķu iela) (P)	Novērsīs maģistrālās transporta infrastruktūras pārrāvumu un sniegs ieguldījumu pilsētas Dienvidu maģistrāles pabeigšanā. Ik darba dienas vidēji pozitīvi ietekmēto autobraucēju skaits sasniegs aptuveni 200 tūkstošus (t.sk. dažādos maršrutos, kur uzlabosies ielu caurlaides brīvā kapacitāte). Ievērojami samazināsies transporta slodze uz tādām augstām satiksmes intensitātēm nepiemērotām ielām kā Graudu, Dignājas, Putnu, Ceraukstes, Kazdangas un Stērstu ielas. Tāpat projekts pozitīvi ietekmēs arī gar valsts vietējo autoceļu V3 un tā savienojuma malā (Rīgas iela) ar autoceļu A8 dzīvojošos iedzīvotājus. Vidējā laika ieguvumu vērtība gada griezumā sasniegs orientējoši 900 tūkst. līdz 1 milj. stundas, bet projekta ERR/C sastāda 46,84%. Sīkāka informācija par projektu ir pieejama šī SEP 4.6. sadaļā.
		Dienvidu maģistrāle (Valdeķu iela - Vienības gatve) (P)	
		E22 autoceļa ievadu Rīgā (Granīta un Krustpils ielu) pārbūve	Projekts būtiski uzlabos abu ielu tehnisko stāvokli un to caurlaidspēju, kas samazinās sastrēgumus abās ielās. Abās ielās ir sekcijas ar sliktu apgaismojumu, bez ietves un velosipēdu ceļiem. Granīta ielā GVDI pārsniedz 7 tūkstošus vienību dienā, bet Krustpils iela 13 tūkst.
2	Tilti un satiksmes pārvadi (U.4.1.1. and U.4.1.3.)	Salu tilts – pārbūve	Salu tiltas pārbūve (noslēdzas 2019. gadā) ļaus palielināt tā ilgmūžību, saglabājot visus sociāli – ekonomiskos ieguvumus.
		Vanšu tilts – pārbūve	Projektu ieviešana var radīt nelielus sociāli – ekonomiskos ieguvumus, taču to primārā funkcija ir nodrošināt tiltu un pārvadu funkcionalitātes saglabāšanu pilnā mērā. Turpinot pasliktināties pārvadu/tiltu tehniskajam stāvoklim, vidējā vai ilgā termiņā var nākties tiem uzlikt dažādus ierobežojumus, kas var radīt milzīgu negatīvu ietekmi uz mobilitātes procesiem Rīgas pilsētā, radot ievērojamus sastrēgumu
		Brasas tilts - pārbūve	

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts	Sagaidāmie sociāli – ekonomiskie ieguvumi vai izmaksas
1	2	3	4
		Gaisa (VEF) tilts – pārbūve	riskus citur pilsētā, kā arī milzīgus sabiedrības papildus izdevumus, kas ir saistīti ar papildus laika, braucienu un CSNg izmaksām. Tiešā maksimālā negatīvā ietekme uz satiksmes pārvadiem izpaustos uz aptuveni 80 līdz 100 tūkstošiem transportlīdzekļu ik dienas un aptuveni 100 līdz 120 tūkstošiem ST pasažieru. Netiešā ietekme faktiski skartu ikvienu satiksmes dalībnieku Rīgā, bet, jo īpaši, labajā Daugavas krastā esošajās apkaimēs. Vanšu tilta komponentes gadījumā negatīvi tiktu tieši ietekmēti vismaz 60 - 65 tūkst. autovadītāji un 35 - 40 tūkstoši ST pasažieri ik dienas, bet netiešā ietekme izpaustos uz faktiski ikvienu Daugavas tiltu lietojošo satiksmes dalībnieku.
		J. Zemitāna tilts – pārbūve	
		G. Zemgala gatves satiksmes pārvada pārbūve	
4	Pilsētas radiālās un citas maģistrālās ielas (U.4.1.4.)	Tvaika ielas pārbūve	Projekts ir cieši saistīts ar projektu “Austrumu maģistrāles sasaiste ar ostu un Tvaika ielu - satiksmes pārvads pār sliežu ceļiem Rīga-Skulte”. Ielas pārbūve radīs ievērojamus laika un brauciena izmaksu ieguvumus sabiedrībai, kā arī būtiski uzlabos pārvietošanās komfortu Sarkandaugavas apkaimē un samazinās ar CSNg saistītos riskus Sarkandaugavas apkaimē.
		Juglas ielas pārbūve	Juglas ielas pārbūve ļautu būtiski uzlabot brauciena komfortu (tā ir ļoti slikta tehniskā stāvoklī) un četru joslu izbūve ļautu atjaunot atļautā ātruma limitu līdz 70 km/h stundā. Pie esošajām satiksmes intensitātēm tas radītu satiksmes dalībnieku laika ekonomiju aptuveni 50 līdz 60 tūkst. stundu apmērā ik gadus. Tāpat projekta realizācija samazinātu brauciena izmaksas katram automobilim šajā posmā par 8 līdz 10%.
5	Pilsētas teritoriju ielu tīkls un publiskās ārtelpas attīstība (U.4.2.)		Ielu pārbūve rada visus pirms tabulas Nr. 10 norādītos sociāli ekonomiskos ieguvumus un to mērogs ir atkarīgs gan no esošā infrastruktūras stāvokļa, mobilitātes intensitātēm un iedzīvotāju skaita ietekmes areālā, kā arī iedzīvotāju prioritārajām vajadzībām katra konkrētā projekta kontekstā.

Autonovietņu attīstība

MRP ĪRP paredz, ka autostāvvietas ielu sarkanās līnijās pilsētas centrā arī pēc jebkādu satiksmes ierobežojumu ieviešanas paliek kā maksas stāvvietas. To skaitu tiek plānots pakāpeniski samazināt atbilstoši ielu telpu pārdalot par labu gājējiem, velosipēdu satiksmei, ST vajadzībām vai arī publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabošanai.

Kā kompensējošais pasākums komplekso pasākumu kopā ir paredzēta stāvparku sistēmas izveide aptverot galvenos iebraukšanas pilsētā virzienus (vienlīmeņa laukumi ar atbilstošu tehnisko aprīkojumu), veidojot to ciešu sasaiste ar Rīgas pilsētas ST pieturvietām un savstarpējo stāvparku – ST apmaksas sistēmu.

MRP ĪRP attiecībā uz Rīgas autonovietņu uzlabojumiem ir iekļauti pasākumi, kas ir norādīti tabulā Nr. 11.

Tabula 11 MRP ĪRP iekļauto autonomvietņu pieejamības uzlabošanas pasākumi (U.4.3.)

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts	Sagaidāmie sociāli – ekonomiskie ieguvumi vai izmaksas
1	2	3	4
1	Stāvparku izveide (P) (U.4.3.3.)	Izveidoti sekojoši stāvparki: 1. Juglā pie 1. tramvaja galapunkta (autoceļš - A1); 2. A. Deglava ielā pie Ilūkstes ielas (P4); 3. Dienvidu tilts pie Maskavas ielas (A6, A7); 4. Lucavsalā (A7, A8, A10); 5. Lielirbes ielā pie TC "Spice" (A10); 6. Stirnu ielā (pie Lielvārdes ielas) (A2, A3).	Autonomvietņu un stāvparku politikas realizācija ir kā kompensējošais pasākums privātā transporta ierobežošanai pilsētas centrā, kas sniegs ieguldījumu: (1) Sastrēgumu samazināšanā Rīgas pilsētas centrā un uz maģistrālajām ielām; (2) SEG emisiju samazināšanā un gaisa kvalitātes uzlabošanā Rīgas pilsētas centrālajā daļā; (3) Rīgas pilsētas publiskās ārtelpas uzlabošanā, radot priekšnoteikumus tās attīstībai par labu pilsētas centrālās daļas iedzīvotājiem un tās viesiem; (4) Mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku drošības uzlabošanā un CSNg skaita samazināšanā Rīgas pilsētā; (5) RS pārvadāto pasažieru skaita pieauguma nodrošināšanā un RS finansiālās ilgtspējas stiprināšanā.
2	Autostāvvietas ielu sarkano līniju ietvaros (U.4.3.2.)	Jaunas stāvvietas gar ielu Rostokas, Akadēmiķa M. Keldiša, Ilūkstes, Dammes and Zolitūdes ielās.	

Velosipēdu un gājēju infrastruktūra

Esošajā situācijā gājēju un velosipēdistu pārvietošanās Rīgas pilsētā ir pakārtota automobiļu satiksmei. Stratēģijas 2030 50. punkts paredz, ka Rīgas transporta infrastruktūra atbilst vispārpieņemtai hierarhijai: gājējs – velobraucējs – sabiedriskais transports – privātais autotransports, nodrošinot to, ka pilsētas centrālajā daļā privātā autotransporta iebraukšana un stāvēšana ir ierobežota, prioritāti nodrošinot gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam. Stratēģija 2030 paredz arī velosipēdu atbalsta infrastruktūras veidošanu, lai ierodoties centrā ar sabiedrisko transportu (piemēram, dzelzceļa stacijā vai autoostā) cilvēks varētu turpināt ceļu ar savu velosipēdu.

MRP ĪRP attiecībā uz Rīgas pilsētas velosipēdu infrastruktūras uzlabojumiem ir iekļauti sekojošie pasākumi, kas ir norādīti tabulā Nr. 12.

Tabula 12 MRP ĪRP iekļauto velosipēdu un gājēju infrastruktūras uzlabošanas pasākumi (U.4.4., U.4.6.)

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts	Sagaidāmie sociāli – ekonomiskie ieguvumi vai izmaksas
1	2	3	4
1	Veloinfrastruktūra uzlabojumi pilsētas centrālajā daļā un velosipēdistu pieejas pilsētas centrālajai daļai (U.4.4.2. and U.4.4.3.) (P)	1. Veloceļš Turģeva ielā 2. Velosijas Dzirnavu ielā 3. Veloceļš, vai velosijas Bruņinieku ielā un Sporta ielā (no Valmieras ielas līdz Skanstes ielai) 4. Veloceļš Pērnavas – Zirņu-Senču ielās (no Kr. Barona ielas līdz Skanstes ielai) 5. Veloceļa pārbūve uz Vanšu tilta	Veloceliņu izbūve ļaus realizēt Stratēģijā 2030 noteiktās prioritātes par iedzīvotājiem un mazāk aizsargātiem satiksmes dalībniekiem draudzīgas pilsētvides realizāciju. Veloceliņu tīkla izveide pilsētas centrālajā daļā un veidojot maģistrālos savienojumus ar pilsētas dažādām apkaimēm radīs sekojošus sociāli ekonomiskos ieguvumus: (1) Braukšana ar velosipēdu un iešana ar kājām ir veselīga un potenciāli nākotnē ļauj samazināt sabiedrības izdevumus veselības aizsardzības

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts	Sagaidāmie sociāli – ekonomiskie ieguvumi vai izmaksas
1	2	3	4
2	Maģistrālo velo maršrutu savienojumi starp centru un pilsētas apkaimēm (U.4.4.4. and U.4.4.5.) (P)	6. Veloceliņu izbūve uz J. Zemitāna satiksmes pārvada 1. Centrs – Ziepniekkalns (Akmens – Jelgavas – Vienības gatve- Bauskas – Valdeķu) 2. Centrs – Dārziņi (Trūkstošo posmu izbūve Krasta ielā un gar Daugavu no Dienvidu tilta līdz Kaņieru ielai, Rumbulā un Dārziņos) 3. Centrs – Purvciems – Mežciems (Dzelzavas iela - J. Zemitāna satiksmes pārvads – Juglas iela) 4. Centrs – Pļavnieki (Veloceļš A. Deglava ielā (dzelzceļa satiksmes pārvads – A. Saharova iela) 5. Veloceliņa izbūve, kas savienos Imantas un Daugavgrīvas apkaimes 6. Veloceliņš Jaunciema gatvē, kas savienos Jaunciema un Mīlgrāvja apkaimes (pieslēdzoties veloceliņam Centrs – Vecāķi)	nodrošināšanai; (2) Veloceliņu izveide nodrošinās velosipēdistu drošības uzlabošanu un samazinās to iespēju nokļūt CSNg; (3) Velosipēdi aizņem daudz mazāk vietas un vienas automašīnas stāvvietas vietā ir iespējams novietot vismaz 6 līdz 8 velosipēdus. Atbrīvotā telpa rada iespējas pilsētvides uzlabojumiem, t.sk. gan tādiem, kas saistās ar ainaviskiem uzlabojumiem, gan ar mazo uzņēmējdarbību un kultūras telpu saistītiem uzlabojumiem; (4) Brauciens ar velosipēdu un iešana kājām uzlabo katras konkrētās personas integrāciju sabiedrībā kopumā; (5) Pieaugošais veloceliņu apjoms veicinās sabiedrības izpratni par mobilitātes paradumiem īsos pārbraucienos; (6) Pieaugošais velosipēdistu skaits īstermiņā kaut nedaudz samazinās sastrēgumus pilsētas centrā un ar tiem saistītās SEG un trokšņu emisijas un ilgtermiņā radīs priekšnoteikumus, lai iedzīvotāji mainītu modalitātes paradumus. Tas, savukārt, būtiski pozitīvi ietekmēs pilsētas ārtelpu. Veloceliņu tīkla izveide var radīt izmaksas vairākām sabiedrības kategorijām: (1) Ja esošie privātā autotransporta satiksmes dalībnieki nemainīs modalitātes paradumus, tad tiem veidosies papildus laika zudumu un brauciena izmaksas, kas ir saistīts ar to, ka, daudzu ielu kopējai caurlaidībai nemainoties, tiks samazināta privātā transporta caurlaidība. Tas var novest pie lielākiem laika un brauciena izmaksu pieaugumiem; (2) Velojoslu uz ielām esamība var apgrūtināt piekļuvi (t.sk. piegādes) īpašumiem, kas ir izvietoti konkrēto ielu malās. Piekļuves manevri palielina arī velosipēdistu individuālo risku iekļūt CSNg; (3) Velojoslas, visdrīzāk, netiek izmantotas vai tiek izmantotas minimāli ziemas sezonā no decembra līdz martam. Šajā periodā veloJoslas potenciāli ir uzskatāmas par neefektīvi izmantotu pilsētas telpu; (4) Velosipēdistu brauciena laika izmaksas, kas maģistrālajos maršrutos var būt lielākas nekā pārvietojoties ar automašīnu vai ST, taču, ņemot vērā, ka transporta modalitātes veids ir paša cilvēka un velosipēda izmantošana rada papildus ieguvumus, šīs nav uzskatāmas par reālām izmaksām sabiedrībai.
3	Velonovietņu tīkla izveide (U.4.4.6.)	Velosipēdu statīvi publiskajā telpā, velo stāvparki pie dzelzceļa stacijām, autoostām un	Aktivitāte atbalstīs punktus (1) un (2) norādīto pasākumu izvēli un radīs papildus priekšnoteikumus tam, lai vismaz daļa sabiedrības mainītu savus transporta modalitātes

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts	Sagaidāmie sociāli – ekonomiskie ieguvumi vai izmaksas
1	2	3	4
		automašīnu stāvparkiem. 1. Jaunu velosipēdu statīvu izvietošana Rīgas centrā, pie pašvaldības iestādēm, publisku objektu un krustojumu tuvumā. 2. Velosipēdu stāvvietu attīstība izglītības iestādēs un pie tām.	ieradumus par labu bezizmešu transportlīdzekļiem, sniedzot būtisku ieguldījumu Stratēģijā 2030 noteikto mērķus sasniegšanai par pievilcīgu pilsētvidi, kas ir draudzīga mazāk aizsargātiem satiksmes dalībniekiem.
4	Ielas ar gājēju prioritāti (U.4.6.1., U.4.6.2.)	Būtu nepieciešams definēt Rīgas pilsētas centrālajā daļā ielas ar gājēju prioritāti, kas uzlabotu kopējo pilsētvidi un, kas ļautu šīs ielas izmantot arī kā mobilitātes kanālus velosipēdistiem un ST. Kā iespējamās prioritārās ielas būtu skatāmas Kr. Barona un/vai Tērbatas ielas. Atsevišķas ielas tiek plānotas tikai gājējiem - Audēju (daļēji), Skārņu, Šķūņu, Tīrģoņu un Vecpilsētas ielas.	
5	Gājēju ietvju izbūve (U.4.6.4.) un jaunu gājēju pāreju izbūve (U.4.6.3.)	Jaunas gājēju ietves gar Malienas, Atpūtas, Sarkandaugavas, and Biķernieku ielām. Jaunas gājēju pārejas pilsētas centrā un vairākās vietās dažādās apkaimēs.	Gājēju ietves uzlabos gājēju drošību šajās ielās (1 CSNg 2018. gadā ar uzbraukšanu gājējam)

Sabiedriskā transporta infrastruktūra

Ir nepieciešams turpināt RS stratēģijas 2012 – 2033. gadam ieviešanu, paredzot tramvaju kā prioritāri attīstāmo transporta virzienu Rīgas pilsētā, vienlaikus nodrošinot autobusu un trolejbusu pasažieriem ST vidējā ātruma palielināšanos, un uzlabojot pasažieru informētību. Prioritāram ir jābūt virzienam par PV augstāku integrātī Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā.

MRP īstermiņa rīcības plānā iekļautie pasākumi ir atspoguļoti tabulā Nr. 13 un tie paredz:

- (1) Jaunu tramvaja līniju izbūvi;
- (2) Būtisku pieturvietu un informatīvā nodrošinājuma uzlabojumu;
- (3) Sabiedriskā transporta joslu izveidi;
- (4) Multimodālo transporta centru un pārsēšanās punktu izveidi;
- (5) Jaunu dzelzceļa staciju un pieturvietu izveidi Rīgas pilsētā.

Tabula 13 MRP ĪRP iekļauto sabiedriskā transporta infrastruktūras uzlabošanas pasākumi (U.4.5., U.4.7.)

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts	Sagaidāmie sociāli – ekonomiskie ieguvumi vai izmaksas
1	2	3	4
1	Tramvaja sliežu ceļu un pieturvietu pilnveidošana, depo, sliežu ceļu uzraudzības sistēmas attīstība (U.4.5.1.)		
1.1.	Esošās sliežu ceļu infrastruktūras pielāgošana zemās grīdas tramvaju ekspluatācijai (P)	Esošās sliežu ceļu infrastruktūras pielāgošana zemās grīdas tramvaju ekspluatācijai, kontakttīkla pārbūve maršrutu līnijās: Centrs – Ķengarags, Centrs – Ilģuciems, Centrs – Katlakalns	Ļaus uzlabot pasažieru komfortu un tramvaja kustības ātrumu minētajās trijās līnijās, radot priekšnoteikumus jaunu pasažieru piesaistei jau esošajos maršrutos. Infrastruktūras pielāgošana un jauno tramvaju izmantošana šajās līnijās ļaus vieglāk ST izmantot dažādām sociālām grupām un personām ar īpašām vajadzībām.
1.2.	Jaunu tramvaju līniju attīstība (P)	1. Tramvaju līnija Skanstē (Pērnavas - Senču - Zirņu - Skanstes - Sporta ielās), Pētersalas ielā un Eksporta ielā (P)	Sīkāks ieguvums aprakstīts SEP 4.6. sadaļā. Galvenie sociāli ekonomiskie ieguvumi ir: (1) Pasažieru un autotransporta laika ieguvumi; (2) Piesārņojuma mazināšana Rīgas pilsētas centrā; (3) (klimata ieguvumi (SEG emisiju samazinājumi); (4) CSNg skaita mazināšanās;

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts	Sagaidāmie sociāli – ekonomiskie ieguvumi vai izmaksas
1	2	3	4
			(5) trokšņa mazināšana. Kopumā pozitīvi ietekmēs aptuveni 15 tūkst. Rīgas iedzīvotāju pieejamību sabiedriskajam transportam, un radīs priekšnoteikumus jaunu tramvaja līniju attīstībai uz Purvciem un Pļavniekiem.
		2. Tramvaja līnija uz Purvciem/Pļavniekiem (Kr. Barona iela - A. Deglava iela - Lubānas iela), t.sk. 31 tramvaja iegāde	Ieguvumi ir identiski kā norādīts augstāk esošajā šūnā. Jaunas tramvaja līnijas izbūve sniegs būtisku ieguldījumu arī modalitātes paradumu maiņā, t.sk. radot priekšnoteikumus īsiem ikdienas braucieniem izmantot tramvaju nevis privāto automašīnu. Kopējais pasažieru tvēruma areāls ir aptuveni 107 tūkst. Rīgas iedzīvotāji un Rīgā pa autoceļiem P2 un P4 iebraucošie autovadītāji.
		3. Tramvaja līnija uz Zolitūdi (Jūrkalnes iela), t.sk. 12 tramvaju iegāde	Kopējais pasažieru tvēruma areāls ir aptuveni 35 tūkst. Rīgas iedzīvotāji.
		4. Tramvaja līnija: Ziepniekkalns, t.sk. 16 tramvaju iegāde	Kopējais pasažieru tvēruma areāls ir aptuveni 37 tūkst. Rīgas pilsētas iedzīvotāji, kā arī pa autoceļu A8 Rīgā iebraucošie vadītāji.
		5. Tramvaja līnija: Dole – Rumbula, t.sk. 7 tramvaju iegāde	Kopējais pasažieru tvēruma areāls ir aptuveni 20 tūkst. Rīgas pilsētas iedzīvotāji, kā arī pa autoceļu A6 Rīgā iebraucošie vadītāji.
		6. Tramvaja līnija: Jugla -Bergī, t.sk. 5 tramvaju iegāde	Kopējais pasažieru tvēruma areāls ir aptuveni 3 tūkst. Rīgas pilsētas iedzīvotāji, kā arī pa autoceļu A2 (t.sk. plūsmas A1 un A3) Rīgā iebraucošie vadītāji.
		7. Sliežu ceļa izveide Bāriņu ielā	Ļaus par 350 metriem samazināt 2. tramvaja maršruta garumu vienlaicīgi nesamazinot pasažieru tvērumu maršrutā. Kopējais ietaupītais tramvaja ceļš gada griezumā sasniegs 9,5 tūkst. km, kas sniegs ieguldījumu RS operacionālo izmaksu samazināšanā, vienlaicīgi arī samazinot brauciena laiku 2. maršruta tramvaja pasažieriem.
1.3.	Sliežu ceļu uzraudzības sistēmas izveide	Sliežu ceļu uzraudzības sistēma-sliežu ceļos iebūvētu sensoru tīkls	Ļaus minimizēt jebkādas tramvaju dīkstāves, kas var rasties sīku sliežu ceļu (piemēram, pārmiju) tehnisku problēmu dēļ, kas noved pie reisu aizkavēšanās.
2.	ST pieturvietas Rīgas pilsētā (U.4.5.2.) (P)		
2.1.	1. Pieturvietu aprīkojums - nojumes, soliņi, pieturvietu platformas, atkritumu urnas.	Pieturvietu aprīkojuma un pieejamības uzlabošana visā pilsētā	ST papildus pakalpojumu līmeņa paaugstināšana ir kritisks priekšnoteikums sabiedrības akceptēšanai pēc iespējas biežāk izmantot sabiedrisko transportu, t.sk. arī maršrutos, kuri netiek izmantoti ikdienā.
2.2.	2. Informatīvie tablo	Informatīvo tablo uzstādīšana par reālajiem ST pienākšanas laikiem	
3. ST joslas (U.4.5.3.) (P)			
3.1.	Iekārtotas jaunas sabiedriskā transporta joslas (P)	1. Uz tiltiem pār Daugavas upi: Vanšu tilts, Akmens tilts, Salu tilts	Sabiedriskā transporta joslas veicinās ST laika zudumu samazināšanos, ko tas pavada satiksmes sastrēgumos. Pīķa stundu laikā aizkavējums uz: (1) Vanšu tilta virzienā uz centru vidēji sasniedz 5,5 minūtes; (2) Salu tilta virzienā uz centru – 1 minūti, virzienā uz Vienības gatvi – 3,2 minūtes; (3) Akmens tilts – virzienā uz centru 40 sekundes, virzienā uz Pārdaugavu – 1 minūti. Vienlaicīgi, ST joslu ieviešana vismaz sākotnēji autobraucējiem radīs papildus laika zaudējumu un

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts	Sagaidāmie sociāli – ekonomiskie ieguvumi vai izmaksas
1	2	3	4
			brauciena izmaksu pieaugumu. Mainot modalitātes paradumus, šie zaudējumi var būtiski samazināties.
		2. Virzienā uz centru uz A. Deglava ielas pārvada	ST aizkavējums rīta pīķa stundās sasniedz vidēji 4,5 minūtes
		3. Uz Gaisa (VEF) tilta (pa tramvaja sliekšņiem)	ST aizkavējums rīta pīķa stundās sasniedz vidēji 1 minūti
		4. P. Brieža ielā un Kalpaka bulvārī	ST aizkavējums vakara pīķa stundās sasniedz: (1) P. Brieža ielā – 3 minūtes; (2) Kalpaka bulvārī – 5,5 minūtes.
		5. Lāčplēša ielā virzienā no Salu tilta līdz Gogoļa ielai	ST aizkavējums rīta pīķa stundās sasniedz vidēji 1 minūti
		6. Gogoļa ielā	Nav precīzu datu par aizkavējumu. Vizuālie novērojumi liecina, ka brīžiem tie ir būtiski
		7. A. Deglava ielā (no dzelzceļa līdz Ilūkstes ielai)	ST aizkavējums vakara pīķa stundās sasniedz vidēji 2,5 minūtes
		8. Dzelzavas ielā (no Ieriķu ielas līdz G. Astras ielai)	ST aizkavējums vakara pīķa stundās sasniedz vidēji 2 minūtes
		9. Vaidavas ielā	ST aizkavējums rīta pīķa stundās sasniedz vidēji 2,5 minūtes
4.	Multimodālie centri (MMC) (U.4.5.4.)		
4.1.	1. Centrālā stacija	Centrālā stacija tiek pārbūvēta RB projekta ietvaros. Lokālplānojums noteiks ārpus RB projekta papildus veicamās darbības MMC funkciju pilnvērtīgai nodrošināšanai	MMC primārā funkcija ir veidot visu iespējamo sabiedrisko transportu augstu integritāti, tādējādi, veicinot visa veida ST izmantošanu un nodrošinot Stratēģijā 2030 noteikto mērķu sasniegšanu attiecībā uz pilsētvides attīstību un mobilitātes prioritātēm. Torņakalna MMC ļaus samazināt uz pilsētas centru braucošo reģionālo autobusu un privāto automašīnu skaitu, nodrošinot Torņakalna MMC ciešu sasaisti ar PV pakalpojumiem, kuros tiek plānoti ievērojami pasažieru komforta un kursēšanas biežumu uzlabojumi jau sākot ar 2021. gadu. Torņakalna MMC IIA kā galvenos ieguvumus identificē pasažieru laika gan ieguvumus, gan dažām grupām – zaudējumus, samazinātās SEG emisijas, pilsētvides uzlabošanas un degradēto teritoriju sakārtošanu, kā arī autobraucēju braucieni izmaksu samazināšanos Vienības gatves atsevišķos posmos (sīkāka informācija SEP 4.6. sadaļā). Skanstes (Pētersalas) MMC kontekstā ir jāveic atbilstošas izpētes un novērtējumi, lai izvērtētu šī MMC lietderību.
4.2.	2. Torņakalns	Torņakalna MMC veidos ciešu sasaisti ar dzelzceļa staciju, stāvparku, reģionālo autoostu, ST maršruti un intensīvu izglītības un biznesa funkciju klātbūtni.	
4.3.	3. Skanste (Pētersala)	Jāizvērtē tehniskā iespējamība, lietderība un priekšnoteikumi, lai šeit izvietotu dzelzceļa staciju un reģionālo autoostu.	
5.	Pārsēšanās (mobilitātes) punkti - Jugla, Šmerlis, VEF, Ķengarags. (U.4.5.5.)	Sabiedriskā transporta pasažieru pārsēšanās punktu izveide Juglā, Šmerlī, VEF kultūras pils apkārtnē un Ķengaragā.	Šādu punktu izveide ļaus potenciāli samazināt pasažieru plūsmu caur centru, nodrošinot to pārvietošanos starp dažādām apkaimēm nešķērsojot pilsētas centru. Īstermiņā nepieciešamas papildus izpētes vietu noteikšanai un atbilstošu izmaiņu ieviešanai ST maršrutos Rīgas pilsētā.
6.	Bezizmešu uzpildes stacijas un uzlādes punkti (U.4.5.6.)	Bezizmešu transportlīdzekļu uzpildes infrastruktūras izveide, gan būvniecības stadijā esošā ūdeņraža uzpildes stacija, gan elektroenerģijas uzlādes automāti.	Nodrošinās ieguldījumu to mērķu sasniegšanā, kas saistās ar SEG gāzu emisiju samazināšanu un pāreju uz bezizmešu ST transportlīdzekļiem.
7.	Jaunu dzelzceļa staciju attīstība un esošo staciju pārbūve (U.4.8.)		
7.1.	Jaunu pasažieru dzelzceļa staciju	Sadarbībā ar LDZ un PV ir jāizvērtē jaunu dzelzceļa staciju	Jaunu staciju izveide nodrošinās PV daudz augstāku integrāciju Rīgas aglomerācijas mobilitātes procesos, tā kā

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts	Sagaidāmie sociāli – ekonomiskie ieguvumi vai izmaksas
1	2	3	4
	vai pieturas punktu izveide (U.4.8.1.)	izbūves lietderību – t/c “Akropole”, P. Stradiņa slimnīca, Daugavas stadions, Bergī, t/c “Alfa”, Dauderi un stacijas Bolderājas dzelzceļa trasē.	esošais staciju un pieturvietu izvietojums neapmierina sabiedrības pieprasījumu pēc atbilstošas mobilitātes. Tas ļaus PV pakalpojumus izmantot plašāk gan Rīgas pilsētas ietvaros, gan arī ikdienas braucieniem uz un no darba Rīgas aglomerācijā dzīvojošajiem iedzīvotājiem.
7.2.	Torņakalna stacijas pārvietošana centra virzienā (U.4.8.1.)	Torņakalna stacijas pārvietošana aptuveni 400m centra virzienā, veidojot MMC līdzās Latvijas universitātes pilsētai	Projektu realizācija noteiktām sabiedrības grupām var radīt būtisku laika un izmaksu ietaupījumus, bet sabiedrība iegūs no samazinātā automašīnu skaita Rīgas pilsētā.
7.3.	Pieejas dzelzceļa stacijām (U.4.8.2.)	Esošo dzelzceļa staciju pieejamības izvērtējums gājējiem, velotransportam, ST un autotransportam. Nepieciešamo uzlabojumu rīcības plāna izstrāde un realizācija.	Jauna savienojuma ar Bolderāju izveide ļaus ievērojami samazināt no Bolderājas un Daugavgrīvas apkaimēm (kopā 22 tūkst. iedzīvotāji) braucošo pasažieru laika zaudējumus, kas rodas Daugavgrīvas ielā un pieejās Vanšu un Akmens tiltiem, kur pīķa stundās laika zaudējumi nereti var pārsniegt pat 40 minūtes.

4.5.8. Pasākumi Rail Baltica dzelzceļa līnijas Rīgā integrēšanai mobilitātes sistēmā

Lielākā daļa MRP ĪRP iekļautie pasākumi ir orientēti uz esošo vai potenciālo mobilitātes kanālu saglabāšanu nepasliktinot tos izmantojošo gājēju, velosipēdistu, sabiedriskās transporta un privātā transporta stāvokli, t.i. neradot tiem papildus laika un pārvietošanās izmaksas, kas ir saistītas ar jaunu mobilitātes kanālu izmantošanu, gadījumā, ja ierastais maršruts tiek slēgts vai apgrūtināts.

Tāpat daļa MRP iekļauto aktivitāšu ir vērstas uz pilsētas vides uzlabojumiem.

Zemāk esošā tabula Nr. 14 identificē tikai tos MRP īstermiņa rīcība iekļautos pasākumus, kurus realizējot sabiedrība var gūt papildus ieguvumus.

Tabula 14 MRP ĪRP iekļautie pasākumi, kas saistīti ar Rail Baltica projektu (U.4.7.)

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts	Sagaidāmie sociāli – ekonomiskie ieguvumi vai izmaksas
1	2	3	4
2	Liepājas ielas dzelzceļa šķērsojums (U.4.7.2.)	Divu līmeņa šķērsojums Liepājas ielā pie P. Stradiņa slimnīcas	Divu līmeņu pārvads potenciāli samazinās tos satiksmes sastrēgumus, kas rodas slēdzot dzelzceļa pārbrauktuvi. Esošajā situācijā Liepājas ielas pārbrauktuve diennaktī laikā tiek slēgta 60 līdz 70 reizes, taču pieaugot kravu apjomam uz Krievu salu, attīstot jaunu dzelzceļa līniju uz Bolderāju un, PV ieviešot regulārā intervāla grafiku, pārbrauktuves slēgšanas biežums varētu pat divkāršoties, kas nozīmē, ka pīķa stundās satiksmes aizkavējumi “pīķa stundās” varētu pieaugt no 1,5 līdz 3-5 minūtēm. Tas nozīmētu papildus laika zudumus aptuveni 50 līdz 60 tūkst. cilvēkstundu gadā. Galvenās izmaksas saistīsies ar to, ka Liepājas ielai, visdrīzāk, nebūs iespējams saglabāt Atpūtas ielas pieslēgumu, kas nozīmē to, ka P. Stradiņas slimnīcas teritorijā būs jāmaina satiksmes organizācija. Tāpat zināmi ierobežojumi varētu būt atrisināmi ar Krūzes ielas pieslēgumu Liepājas ielai.
3	Pārvads Anniņmuižas iela – Anniņmuižas pārvads (U.4.7.2.)	Jauns pārvads slēgtās Zolitūdes ielas dzelzceļa pārbrauktuves vietā	Esošās Zolitūdes ielas pārbrauktuves vietā ir saglabājams gājēju/velosipēdistu tunelis, tādējādi, nemainot šo grupu mobilitātes paradumus. Jaunais divu līmeņu šķērsojums ļaus pilnībā likvidēt sastrēgumus, kas šobrīd veidojas gan ap dzelzceļa šķērsošanas pieejām Zolitūdes ielā, gan Zolitūdes ielas krustojumā ar Jūrmalas gatvi. Saskaņā ar MRP esošās situācijas ziņojumu sabiedrības monetizētās izmaksas dēļ sastrēgumiem vidēji darba dienā šajā mezglā sasniedz 3.5

Nr.	Nosaukums	Sagaidāmais rezultāts	Sagaidāmie sociāli – ekonomiskie ieguvumi vai izmaksas
1	2	3	4
			tūkst. EUR dienā.

4.6. MRP izstrādes laikā uzsākto projektu kvantificētais sociāli – ekonomisko ieguvumu detalizēts novērtējums

Šī MRP ĪRP SEP sadaļa satur īsu kopsavilkumu par projektiem, kuru realizācija ir uzsākta 2018. gadā un tiem jau ir pieejama atbilstošā tehniskā un citu dokumentāciju, kā arī šo projektu realizācijai ir ticis piesaistīts Eiropas Savienības līdzfinansējums.

4.6.1. Projekts “Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstība”

Projekta “Rīgas tramvaja infrastruktūras attīstība” mērķis ir veicināt ilgtspējīgu sabiedriskā transporta izmantošanu Rīgā, Rīgas sabiedriskā transporta tīklā iekļaujot mazāk savienotas pilsētas attīstības apkaimes.

Projekta īstenošana nodrošinās efektīvākus sabiedriskā transporta pakalpojumus Rīgas pilsētas urbanizētajās teritorijās, mazinās ceļu satiksmes sastrēgumus, negadījumu skaitu un negatīvu ietekmi uz vidi, pozitīvi ietekmējot pilsētas dzīves un vides kvalitāti, kā arī uzlabos pārvietošanās iespējas sabiedriskajā transportā, paaugstinot kvalitātes standartus un saīsinot sabiedriskā transporta brauciena ilgumu (gan transportlīdzekļiem, gan pasažieriem), nepasliktinot satiksmes apstākļus.

Tiek lēsts, ka Skanstes tramvaja maršruta pasažieru skaits 2023. gadā, kas būs pirmais pilnais operacionālais gads, sasniegs 19 tūkstošus pasažierus diennaktī. Plānots, ka ilgtermiņā pasažieru skaits Skanstes tramvaja līnijā pieaugs līdz 27 tūkstošiem diennaktī.

Kopumā Projekta dzīvescikla laikā sabiedriskā transporta lietotāji ietaupīs 9,2 milj. stundas laika. Privātā transporta lietotāji ietaupīs 37,8 milj. stundas laika. Kopumā sabiedriskā un privātā transporta lietotāju ietaupītais laika izmaksas sasniedz 246 milj. euro ietaupījumu monetārā izteiksmē.

Citi ietaupījumi, ko sniegs projekta ieviešana projekta dzīves cikla laikā:

- (1) piesārņojuma mazināšana Rīgas pilsētas centrā sniegs līdz 2,6 milj. EUR lielu ietaupījumu;
- (2) klimata ieguvumi (SEG emisiju samazinājumi) sasniegs līdz 3,2 milj. EUR;
- (3) CSNg skaita mazināšanās sniegs aptuveni 1,0 milj. EUR lielu ieguvumu;
- (4) trokšņa mazināšana sniegs līdz 2,5 milj. EUR lielu ieguvumu.

Projekta sociāli – ekonomiskā atdeve (ERR/C) Projekta dzīves cikla laikā sasniedz 8.4%.

4.6.2. Projekts "J. Čakstes gatves izbūve no Valdeķu ielas līdz Ziepniekkalna ielai" (Dienvidu maģistrāle)

Projekta „Zemgales virziena maģistrālais transporta mezgls, 1.kārta – Jāņa Čakstes gatves izbūve no Valdeķu ielas līdz Ziepniekkalna ielai” mērķis ir:

- (1) izbūvēt Jāņa Čakstes gatvi no Valdeķu ielas līdz Ziepniekkalna ielai;
- (2) izveidojot nepieciešamo infrastruktūru, radot alternatīvu maršrutu tranzīta un kravas transportam, atdalot tos no vietējās nozīmes sabiedriskā transporta plūsmām, novērst infrastruktūras pārrāvumu esošo pilsētas maģistrālo ielu tīklā un panākot perspektīvajai satiksmes intensitātei atbilstošu caurlaides spēju, augstu satiksmes, gājēju un velobraucēju komforta un drošības līmeni.

Projektā izbūvējamā Jāņa Čakstes gatve posmā no Valdeķu ielas līdz Ziepniekkalna ielai atrodas Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā - Ziepniekkalna apkaimē. Tā veidos Zemgales virziena maģistrālo transporta mezglu, un tas atradīsies kravas transporta maršrutā, kas savienos:

- (1) Z-D vai Z-R virzienā Dienvidu tiltu (Austrumu maģistrāles t.sk. Rīgas brīvostas Daugavas labajā pusē sasaistei) ar TEN-T tīkla autoceļu A8, tālākai kravu plūsmai uz/no Jelgavas virzienu vai TEN-T tīkla autoceļu A10 (K. Ulmaņa gatvi);
- (2) DDA-D vai DDA-R virzienā TEN-T tīkla autoceļu A7 (Ziepniekkalna ielu) ar TEN-T tīkla autoceļu A8 (Vienības gatvi), tālākai kravu plūsmai uz/no Jelgavas virzienu vai uz/no TEN-T tīkla autoceļu A10 (K. Ulmaņa gatvi);
- (3) A-D/R vai ZA-D/R virzienā Dienvidu tiltu (TEN-T tīkla autoceļu A2 vai A6 vai A4 sasaistei) ar TEN-T tīkla autoceļu A8 vai A10.

Projekta realizācija atslogos Salu tiltu. - Plānots, ka tā caurlaides spēja tiks paaugstināta par 16 465 transporta vienībām diennaktī, jeb par 22,7%.

Projekta IIA ietvaros ir novērtēti, kvantificēti un monetizēti sekojošie ekonomiskie ieguvumi:

- (1) satiksmes dalībnieku patērētajam laika samazinājums - EUR 123,0 milj. EUR projekta dzīves cikla laikā;
- (2) automobiļu autokilometra izmaksu samazinājums - EUR 247,6 milj.;
- (3) ceļu satiksmes negadījumu skaita samazinājums – EUR 2,8 milj;
- (4) CO₂ emisiju samazinājums – EUR 1,3 milj.

Projekta sociāli – ekonomiskā atdeve (ERR/C) Projekta dzīves cikla laikā sasniedz 46,84%.

Projekta novērtējums ir veikts izmantojot klasisko CBA metodoloģiju un neņemot vērā kādu ietekmi tas var atstāt uz Rīgas pilsētas attīstību no mobilitātes un efektivitātes viedokļa. Lai arī projekts kopumā ir izdevīgs sabiedrībai tas arī rada vairākus riskus:

- (1) Uzlabojoties mobilitātei un samazinoties iebraukšanas laikam Rīgas pilsētā potenciāli tiek stimulēta Rīgas iedzīvotāju relokācija uz tādām apdzīvotām vietām kā Medemciems, Stūnīši un Jaunolaine. Tas rada priekšnoteikumus, lai Rīgas pilsētas iedzīvotāju ienākuma nodokļi samazinātos un svārstmigrācijas palielināšanās rezultātā tiktu palielināts spiediens uz Rīgas pilsētas transporta infrastruktūru;

- (2) Ja nav labu sabiedriskā transporta savienojumu, tad pieaugot iedzīvotāju skaitam aglomerācijā, pieaugs arī uz Rīgu braucošo automašīnu skaits, radot papildus slogu uz infrastruktūru un apkārtējo veidi un veicinot sastrēgumu veidošanos dažādās apkaimēs;
- (3) Samazinoties nodokļiem, samazinās pašvaldības spēja investēt pilsētvides sakārtošanā, t.sk. tādu aktivitāšu ieviešanā, kas būtiski uzlabo pilsētvides pievilcību taču vienlaicīgi no sabiedrības puses tiek uzskatītas par tādām bez kurām var iztikt.

Tas viss kopumā var radīt papildus spiedienu uz pilsētas attīstību kopumā un atsevišķām tās teritorijām liekot aizvien vairāk degradēties.

4.6.3. Projekts “Austrumu maģistrāles pieslēguma ostai izveide” (Austrumu maģistrāle)

Projekta „Austrumu maģistrāles pieslēguma ostai izveide” mērķi ir:

- (1) izbūvēt satiksmes pārvadu pāri dzelzceļa sliežu ceļiem “Rīga-Skulte” ar pievedceļiem (1.kārta
- (2) izbūvēt satiksmes pārvadu pāri dzelzceļa sliežu ceļiem “Rīga-Skulte” (2.kārtu)

Projekts ļauj izveidojot nepārtrauktu pilsētas maģistrāli Z–DR/DR-Z un D-DR/DR-D virzienos, novēršot būtiskus infrastruktūras pārrāvumus maģistrālo ielu tīklā, kas nodrošinās sastrēgumu samazināšanos uz Rīgas maģistrālajām ielām (t.sk. pārvadiem), kā rezultātā kravas transports tiks novirzīts no lielu sabiedrisku objektu tuvumā esošām ielām, kā arī tiks samazināts ceļu satiksmes negadījumu konfliktpunktu skaits.

Projekts paredz būtiski samazināt sastrēgumus Tiltā ielā, kas saistās ar esošās vienlīmeņa dzelzceļa pārbrauktuves šķērsošanu.

Projekta rezultāta rādītājs paredz, ka līdz 2023.gada 31.decembrim vidējais transportlīdzekļa aizkavējuma laiks maršrutā ir samazināts vismaz no 14.36 līdz 7.92 minūtēm (samazinājums vidēji par 44,8%). Tāpat būtiski samazinās brauciena izmaksas.

Projekta IIA ietvaros ir novērtēti, kvantificēti un monetizēti sekojošie ekonomiskie ieguvumi:

- (5) satiksmes dalībnieku patērētajam laika samazinājums - EUR 45,5 milj. EUR projekta dzīves cikla laikā;
- (6) automobiļu autokilometra izmaksu samazinājums - EUR 32,5 milj.;
- (7) ceļu satiksmes negadījumu skaita samazinājums - EUR 6,9 milj.;
- (8) CO₂ emisiju samazinājums – EUR 0,5 milj.

Projekta sociāli – ekonomiskā atdeve (ERR/C) Projekta dzīves cikla laikā sasniedz 11.52%.

Projekta riski un sagaidāmās izmaksas ir līdzīgas kā iepriekšējā projektā ar galveno atšķirību, ka projekta ieguvumi var tikt vairāk vērsti Carnikavas novada virzienā, palielinot tādu vietu kā Kalngale, Garciems, Garupe un Carnikava apdzīvotību.

4.6.4. Projekts "Multimodālā sabiedriskā transporta mezgla izveide Torņakalna apkaimē"

Projekta "Multimodāla transporta mezgla izbūve Torņakalna apkaimē" mērķis ir multimodāla transporta mezgla izbūve, veidojot sabiedriskā transporta pārsēšanās centru Daugavas kreisajā krastā, kas veicinās efektīvāku sabiedriskā transporta sistēmas izveidi.

Projekta sociāli ekonomiskie ieguvumi veidojas no sekojošiem ieguvumiem:

- (1) SEG emisiju samazinājums – 0,9 milj. EUR projekta dzīves cikla laikā;
- (2) Autobusu pasažieru un autobraucēju laika ietaupījumi 7,7 milj. EUR;
- (3) Transporta autokilometru ietaupījumiem 7,3 milj. EUR;
- (4) ieguvumi no ietekmes uz apmierinātību ar apkārtējo vidi (pilsētvides uzlabojumi) 0,9 milj. EUR;
- (5) ieguvumi no ilgstošo bezdarbnieku iekļaušanas darba tirgū 0,5 milj. EUR.

Tāpat ieguvumi veidojas no pozitīvās ietekmes uz sastrēgumu samazināšanu pilsētas centrālajā daļā, taču tie nav tikuši kvantificēti.

Projekta ERR/C ir pozitīvs un sastāda 6,5%.

Tabulu rādītājs

Tabula 1 Pieci galvenie mobilitātes attīstības virzieni saskaņā ar RMV dokumentu	6
Tabula 2 MRP ĪRP iekļauto pasākumu uzskaitījums	44
Tabula 3 MRP ĪRP iekļauto plānošanas, informatīvā nodrošinājuma un datu bāzu pieejamības uzlabošanas pasākumi (U.1.1., U.1.2., U.1.3. and U.1.4.).....	47
Tabula 4 MRP ĪRP iekļauto satiksmes vadības uzlabošanas pasākumi (U.2.1., U.3.1 and U.3.2.).....	48
Tabula 5 MRP ĪRP iekļauto satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi (U.2.)	48
Tabula 6 Ar iebraukšanas maksu centrā saistītie aspekti citās ES pilsētās	51
Tabula 7 MRP ĪRP iekļauto satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi (U.3.5. un U.3.6.).....	52
Tabula 8 MRP ĪRP iekļauto sabiedriskā transporta uzlabošanas pasākumi (U.3.3.)	52
Tabula 9 MRP ĪRP iekļauto dzelzceļa un reģionālo autobusu satiksmes uzlabošanas pasākumi (U.3.4.) .	53
Tabula 10 MRP ĪRP iekļauto autotransporta infrastruktūras uzlabošanas pasākumi (U.4.1.)	55
Tabula 11 MRP ĪRP iekļauto autonomo pieejamības uzlabošanas pasākumi (U.4.3.)	57
Tabula 12 MRP ĪRP iekļauto velosipēdu un gājēju infrastruktūras uzlabošanas pasākumi (U.4.4., U.4.6.)	57
Tabula 13 MRP ĪRP iekļauto sabiedriskā transporta infrastruktūras uzlabošanas pasākumi (U.4.5., U.4.7.)	59
Tabula 14 MRP ĪRP iekļautie pasākumi, kas saistīti ar Rail Baltica projektu (U.4.7.)	62

Ilustrāciju rādītājs

Ilustrācija 1 Plānotie pasākumi maģistrālajā ielu tīklā (B un C kategorijas) (U.4.1.)	17
Ilustrācija 2 Plānotie pasākumi pilsētas teritoriju ielu tīklā (U.4.2.)	19
Ilustrācija 3 Plānotie stāvparki Rīgas pilsētas teritorijā (U.4.3.)	21
Ilustrācija 4 ĪRP iekļauto veloceļu attīstība Rīgas pilsētas teritorijā (U.4.4.).....	23
Ilustrācija 5 ĪRP iekļautie ST attīstības pasākumi Rīgas pilsētas teritorijā (U.4.5.).....	25

Ilustrācija 6 ĪRP iekļautie gājēju infrastruktūras attīstības pasākumi Rīgas pilsētas teritorijā (U.4.5.)	26
Ilustrācija 7 RB dzelzceļa līnija trases novietojums Latvijā un Rīgas pilsētas teritorijā	32
Ilustrācija 8 RB dzelzceļa līnijas potenciālās problēmvietas Rīgas pilsētā	35