

Sabiedriskā transporta attīstības plāns

Normatīvais pamats:

Pašvaldību likuma 4. panta pirmās daļas 19. punkts nosaka pašvaldības pienākumu organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus.

Sabiedriskā transporta sistēma Rīgā ir pakāpeniski izveidota, ņemot vērā pilsētas teritorijas apdzīvotības pārmaiņas. Pēdējās desmitgadēs gan būtisku pārmaiņu maršrutu tīklā, kas ņemtu vērā tās izmaiņas, kas ir notikušas saistībā ar intensīvā privātā transporta pieaugumu Rīgas metropoles areālā, diemžēl nav notikušas. Ignorēšanas un savstarpējas vainas novelšanas starp pilsētas, Pierīgas novadu pašvaldībām un valsts iestādēm sekas ir sabiedriskā transporta nepietiekama izmantošana un masveidīgs privātā transporta pieaugums, kas ievērojami palielina sastrēgumu risku, rada negatīvas sekas videi un iedzīvotāju veselībai un ilglaicīgi samazina pievilcību dzīvot Rīgā.

Jauni sabiedriskā transporta maršruti top maz, bet jauni maršruti, kas izmantotu dabisko sabiedriskā transporta mugurkaulu – sliežu transportu (it īpaši Rīgas apstākļos – tramvaji), faktiski netop nemaz. Idejas savienot jaunas Rīgas apkaimes un centru ar tramvaju un, vēl jo vairāk, idejas savienot Pierīgas apdzīvotības centrus un Rīgu ar sliežu transportu, īpaši tramvaju, paliek tikai ideju līmenī.

Ušakova laika saimniekošana pašvaldības uzņēmumā “Rīgas satiksme” ir atstājusi to ar milzīgu kredītu nastu un Rīgas satiksmes dotācija ir viens no lielākajiem pašvaldības ikgadējiem izdevumu posteņiem. Valsts budžeta regulējums šobrīd “Rīgas satiksmei” “pieskaita” valsts un pašvaldību budžetam, kas nozīmē, ka jaunas “Rīgas satiksmes” investīcijas tiek uzskatītas par valsts parādu palielinošām. Praksē tas ir rezultējies tajā, ka “Rīgas satiksmes” attīstība ir iespējama tikai Eiropas fondu finansētos projektos vai attiecīgi pašvaldībai samazinot investīcijas citos, pašvaldības attīstībai nozīmīgos virzienos. Rīgas pilsēta (kopš šaubīgajiem darījumiem ar mikroautobusu satiksmei) nav izmantojusi iespēju pašvaldības organizētos sabiedriskā transporta pārvaldījumos iesaistīt privāto sektoru, kas varētu vairojot konkurenci un nodrošināt iespēju ātri un bez negatīvas ietekmes uz valsts parādu realizēt sabiedriskā transporta attīstības projektus, piemēram, jaunus tramvaja savienojumus, plašākus savienojumus ar Pierīgas pašvaldībām utt.

Rīga faktiski neizmanto savienojumus ar otru sliežu transportu pilsētā – vilcienu. “Vivi” un “Rīgas satiksmes” maršruti un laika plānojums nav saskaņoti. Gadiem ilgi nav vienošanās par vienotu biļeti, 2025. gadā tikai iesākas pilotprojekts. Rīgas domes vadības lepošanās par labām attiecībām ar valdību praktiskos darbos, kas skar rīdzinieku ērtības un labklājību, izrādas tukši vārdi.

Pilsētas pašvaldībai likumā ir noteikts pienākums izveidot un uzturēt sabiedriskā transporta pieturvietas. Praksē šis domes sasaukums pavadīja gadiem ilgās procedūrās, lai izvēlētos nojumes

transporta pieturvietām. Nemākulīga pārvaldība nozīmē neērtības rīdziniekiem. Pieturvietās joprojām ir nepietiekams soliņu skaits.

Pašvaldība arī vāji tiek galā ar sabiedriskā transporta tīrības nodrošināšanu un ar darbu ar tādiem pasažieriem, kuri ar savu personiskās higiēnas trūkumu rada būtiskas neērtības citiem pasažieriem. Nozīmīgo resursu, ko pašvaldības uzņēmus un pašvaldība (pašvaldības policija) velta bezbiļetnieku fiziskai kontrolei, varētu virzīt uz kontroli darbā ar šādiem sabiedriskā transporta lietošanas noteikumu pārkāpējiem.

Viens no mazāk regulētajiem sabiedriskā transporta veidiem, kas atstāj negatīvu ietekmi uz Rīgu kā tūrisma galavirzienu, ir taksometru satiksme starp Rīgas lidostu un pilsētas centru. Regulāras sūdzības par pasažieru krāpšanu un Rīgas pilsētas amatpersonu atrunāšanās, ka tas ir ārpus viņu kontroles, vairo neticību par valsts un pašvaldību spēju nodrošināt kārtību šajā pārvadājumu virzienā.

Plāns:

Sabiedriskā transporta attīstības faktiskā ignorēšana ir jāpārtrauc. Pilsēta īsteno apjomīgu izaugsmes stratēģiju, izplānojot un uzsākot ieviest jaunas tramvaja līnijas, integrējot pasažieru vilciena pārvadājumus vienotā sistēmā, attīstot savienojumus ar Pierīgas novadiem un nodrošinot pasažieriem braukšanas maksas atvieglojumus.

1. Tramvajs un pasažieru vilciens – sabiedriskā transporta mugurkauls un attīstības pamats

1. Rīga ne tikai vārdos, bet darbos izvirzīs tramvaju un pasažieru vilcienu par sabiedriskā transporta mugurkaulu. Pilsētas iestādes saņems uzdevumu sagatavot jaunus projektus tramvaja līnijām, kas savienotu centru ar apkaimēm, kuras pagaidām vēl nav savienotas ar pilsētas centru ar tramvaja vai citu sliežu transporta satiksmi, un arī ar Pierīgas novadu centriem, kas ir salīdzinoši tuvu Rīgai. Politiski nav šaubu, ka Rīgas domes vadība varēs vienoties un vienosies ar Pierīgas pašvaldībām. Ja Satiksmes ministrija vai “Pasažieru vilciens” kavēsies strādāt kopā ar pilsētas pašvaldību, Rīgas dome rīkosies pati un lems par efektīvākajiem sliežu transporta izmantošanas risinājumiem.
2. Jaunie projekti tiks pieteikti kā pilsētas transporta sistēmas prioritātes gan Eiropas fondu finansējumam, gan starptautiskajām attīstības finansēšanas institūcijām (EIB, ERAB, NIB utt.), gan tiks sagatavoti kā iespējami privāti-publikās partnerības projekti. Proti, pilsētas pašvaldība beigs gaidīt, ka “atnāks” labas, tieši pilsētai piemērotas finansēšanas iespējas, bet tā vietā aktīvi ambiciozi attīstīs pašvaldības sabiedriskā transporta sistēmas un vispār transporta sistēmas mugurkaulu.
3. Pašvaldība ievērojami palielinās tramvaju reisu skaitu, nodrošinot pasažieru ērtības un savienojumus.

4. Pašvaldība negaidīs “Rīgas satiksmes” finansēšanas problēmu atrisinājumu, bet aktīvi atklātā un caurskatāmā procedūrā piesaistīs tramvaja un cita sliežu transporta attīstības projektos privātus partnerus, paredzot ilglaicīgus un stabilus iesaistes noteikumus un nodrošinot vienādus pasažieru pārvadājumu atbalsta noteikumus pilsētas teritorijā.

2. Pasažieru ērtības – biežāki pārvadājumi, jauni un savienoti maršruti, ērtas pieturvietas un drošs transports

1. Ērtības pasažierim būs Rīgas sabiedriskā transporta pārvaldības sistēmas pirmais un galvenais uzdevums. Biežāki pārvadājumi, ērti savienoti maršruti, viedie luksofori, komfortablas pieturvietas un drošība transportlīdzekļos – tās būs prioritātes.
2. Rīgas pašvaldība beidzot izveidos vienotu maršrutu un reisu pārvaldības sistēmu, nodrošinot reisu savietotību un ērtus reisu laikus. Efektīvi strādās vienota biļete, arī pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu.
3. Reisu skaits kopumā tiks palielināts, efektīvi reaģējot uz pasažieru pieprasījumu. Maršrutu tīkls tiks saplānots tā, lai ņemtu vērā sabiedriskā transporta mugurkaula (tramvaja un pasažieru vilciena) attīstību un plānojumu.
4. Rīgas pilsēta pāris gadu laikā sakārtos visas pieturvietas tā, lai tās būtu pasažieriem ērtas un ar pietiekamu soliņu skaitu.
5. Pilsētas pašvaldība attīstīs sabiedriskā transporta pakalpojumu, piesaistot atklātā un caurskatāmā procedūrā privātus partnerus, kas ievērojami paātrinās uzlabojumu ieviešanu.
6. Rīgas pilsēta nodrošinās drošu pārvietošanos sabiedriskajā transportā, tai skaitā mazinot pasažieru saskarsmi ar personām, kuras nerūpējas par personisko higiēnu, atrodas smagā alkohola vai citu apreibinošu vielu ietekmē vai apdraud citus pasažierus.
7. Rīgas pilsēta vairs negaidīs uz nemākulīgiem Satiksmes ministrijas manevriem lidostas taksometru pakalpojumu sakārtošanā, bet to ātri atrisinās kopā ar Mārupes novada pašvaldību, ieviešot atsevišķu licenčēšanas un uzraudzības zonu un stingri sodot krāpniekus.