

## Rīgas ielu, tiltu, pārvadu un citas transporta infrastruktūras sakārtošanas plāns

### Normatīvais pamats:

Pašvaldību likuma 4. panta pirmās daļas 3. punkts nosaka pašvaldības atbildību gādāt par pašvaldības īpašumā esošo ceļu būvniecību, uzturēšanu un pārvaldību.

Rīgas pilsētas pašvaldība vienu no savām pamatfunkcijām – satiksmes infrastruktūras uzturēšanu – jau daudzus gadus ir atstājusi novārtā. Satiksmes infrastruktūra ir nolietojusies, pilsēta ir jau slēgusi satiksmes pārvadu drošības dēļ, vēl vairāki tilti un pārvadi pilsētas teritorijā ir ļoti tuvu, lai tiktu slēgti. Daudzas jo daudzas pilsētas ielas būtu pilnībā jāatjauno, brauktuves, ietves ir bedrainas, lietusūdens kanalizācija ir nerekonstruēta un netiek galā ar saviem pienākumiem. Ušakova laikā finansējums satiksmes infrastruktūras rekonstrukcijai nekad neatradās pietiekamā apjomā, bet arī pēc tam ieguldījumi pamatā novirzīti tikai asfalta virssegas nomaiņai, kas dod īstermiņa uzlabojuma sajūtu. Ceļu sakārtošana nav īsta Rīgas domes prioritāte.

Pilsētas ielām, tiltiem un pārvadiem ir aizvien lielāka noslodze, ko veicina iedzīvotāju pakāpeniska pārvākšanās dzīvošanai ārpus Rīgas teritorijas. Kopīga plānošana satiksmes infrastruktūrai ar Pierīgas pašvaldībām gandrīz nenotiek, turklāt pamatā Rīga ir ieciklējusies uz desmitgadēm ilgu runāšanu par nepieciešamību veidot *park&ride* stāvvietas kaut kur Pierīgas pasažieru vilciena pieturvietās. Izpratne par to, kā ir mainījušies iedzīvotāju paradumi transporta lietošanā, izpaliek.

Pilsētas dome remontdarbus vada nemākulīgi. Iepirkumus par ceļu uzturēšanu, remontdarbiem un rekonstrukciju bieži pavada korupcijas skandāli. Praksē iepirkumi netiek plānoti sistemātiski, tiek īstenoti ļoti vēlu. Tā rezultātā darbi ir salīdzinoši dārgi. Turklāt tie netiek plānoti sistemātiski, tāpēc ielas viens posms tiek noasfaltēts, bet nākamais paliek sliktā stāvoklī vēl vairākus gadus. Remontu un rekonstrukciju uzraudzības sistēma ir vāja un vecmodīga, orientēta uz vienreizējām pārbaudēm, nevis uz sistemātisku apdrošinātas atbildības sistēmu.

Finansējums gadskārtējā Rīgas budžetā ir piešķirts nepietiekams, Eiropas fondu finansējums tiek piesaistīts tikai atsevišķiem objektiem, bet privātās – publiskās partnerības projekti Rīgas satiksmes infrastruktūras attīstībai nav piesaistīti, turklāt nozīmīgi attīstības projekti nav izveidoti, pilsētas attīstības plāns tādus arī faktiski neparedz.

Pamatīga ielu posmu rekonstrukcija notiek ļoti reti, kaut visi ceļu būvniecības eksperti pamatoti norāda, ka tā ir jau Rīgas pamatvajadzība. Izvēli par labu remontiem nosaka politiķu vēlme gūt ātrus “panākumus”, lai varētu apgalvot, ka kaut kas pilsētā tiek darīts satiksmes infrastruktūras nolietojuma problēmas risināšanai. Turklāt remontdarbi, rekonstrukcijas vietā, ir ērti, jo paredz ātrāku projektēšanu.

Tiltu un pārvadu tehniskā stāvokļa uzlabošanai ir paņemts aizdevums Valsts kasē, tomēr tas būs nepietiekams un darbi iesākas vēlu.

Pilsētas sabiedriskā transporta infrastruktūra tiek attīstīta nošķirti no pilsētas transporta infrastruktūras plānošanas. Dzelzceļa infrastruktūra tiek aplūkota atsevišķi no pilsētas vajadzībām. Tramvaju ceļi netiek attīstīti, vairāk nekā 10 gadus pilsētā nav neviena plāna, kā veidot jaunus vai būtiski pagarināt esošus tramvaju ceļus. Turklāt “Rīgas satiksme” joprojām cīnās ar korupcijas un sliktas pārvaldības laukmeta Ušakova laikā sekām, pašvaldības uzņēmuma iespējas piedalīties transportēšanas sistēmas attīstībā ir limitēta.

Rīga nav paredzējusi nekādu nozīmīgu atbalstu investoriem, lai ar satiksmes infrastruktūras pielāgošanu dotu iespēju veikt jaunus, būtiskus ieguldījumus dzīvojamu un nedzīvojamu ēku celtniecībā, industriālu un infrastruktūras objektu attīstībā. Pilsētas dome drīzāk saredz ieguldījumus tās teritorijā kā apgrūtinājumu, ko apliecina ne ar ko nepamatotā pašvaldības nodeva par infrastruktūras uzturēšanu un attīstību (ņemot vērā to, ka pilsēta nav spējīga uzturēt un attīstīt ar investīciju objektiem saistīto infrastruktūru). Tas viss kopā ir viens no būtiskiem faktoriem, kas kavē privātās investīcijas pilsētas teritorijā.

Rīgai ir vajadzīgi radikāli uzlabojumi satiksmes infrastruktūras uzturēšanas un attīstības pilsētas teritorijā plānošanā un īstenošanā. Rīgai vajag ielu, tiltu, pārvadu un citas transporta infrastruktūras sakārtošanas plānu.

## **Plāns:**

Tuvākos četros gados principiāli jāmaina pārvaldības modelis satiksmes infrastruktūras attīstībai. Pilsētas domes strukturālajam jāsagatavo detalizēts plāns, kas aptver gan esošās infrastruktūras atjaunošanas vajadzības, gan arī pilsētas izaugsmei nepieciešamus attīstības projektus.

### ***1. Sistemātiska pilsētas transporta infrastruktūras rekonstrukcija***

1. Rīgas dome nekavējoties, dažu mēnešu laikā sagatavos aptverošu pilsētas infrastruktūras atjaunošanas plānu, kas sagrupēs pilsētas infrastruktūru pēc šādām pazīmēm: nozīmība pilsētas satiksmes nodrošināšanā, tehniskais stāvoklis, rekonstrukcijas projekta sagatavošanas laiks. Šis plāns kļūs par pamatu pilsētas budžeta transporta infrastruktūras plānošanai jau ar 2026. gada budžetu.
2. Pašvaldības prioritāte mērķtiecīgi tiks virzīta uz pilsētas transporta infrastruktūras rekonstrukciju (pamatīgu ielu, tiltu, pārvadu atjaunošanu, ieskaitot saistītās komunālās infrastruktūras (t.sk. lietus ūdens kanalizācijas) atjaunošanu) no esošās pieejas, kur dominē tikai asfalta virskārtas nomaiņa. Vienots ilgtermiņa plāns ietvers attīstības projektus un rekonstrukcijas projektus, paredzot prognozējamību gan iedzīvotājiem, gan uzņēmējiem, gan būvdarbu veicējiem. Īstermiņa uzturēšanas un atjaunošanas darbi saglabāsies, tie būs vajadzībām atbilstošā apmērā finansēti, taču pārvaldības prioritāte nozīmēs arī darba

vadības prioritāti atbildīgajā departamentā, pasūtot tehniskos projektus un kontrolējot darbu izpildi.

3. Rīga izvirzīs skaidrus attīstības mērķus pilsētas transporta infrastruktūrai:
  - a. attīstīt pilsētas lokveida maģistrāli, novirzot kravas transportu no pilsētas paplašinātā centra;
  - b. attīstīt sabiedriskā transporta infrastruktūru, īpaši tramvaja līnijas (gan pagarinot esošās tramvaja līnijas gan Rīgas teritorijā (piemēram, Jugla – Berģi), gan ārpus tās, lai savienotu ar Pierīgas apdzīvotības centriem, gan arī būvējot jaunas, lai savienotu lielākās Rīgas apkaimes ar pilsētas centru (piemēram, Purvciems, Pļavnieki, Dreiliņi));
  - c. attīstīt satiksmes savienojuma mezglus tā, lai mazinātu sastrēgumus iebraukšanai un izbraukšanai no pilsētas centra;
  - d. nodrošināt līdzsvarotu un satiksmes drošību veicinošu transporta infrastruktūras pārvaldību, attīstot gājēju drošību, sabiedriskā transporta joslas, veloinfrastruktūru, bet vienlaikus nodrošinot Rīgas attīstības vajadzībām atbilstošu iespēju privātajam transportam piekļūt Rīgas centram, ieskaitot atbilstošu autostāvvietu infrastruktūras attīstību (piemēram, ar apbūves noteikumiem vēsturiskajā centrā stimulējot privātu pazemes un virszemes daudzstāvvietu autostāvvietu izveidi u.c.). Pilsētas centrā mērķtiecīgi ielās tiks stādīti koki (*par to vairāk "Parku, dārzu un apstādījumu attīstības plānā"*);
  - e. pārveidot Daugavas krastmalu, izveidojot tramvaju satiksmi, atbrīvojot no kravas transporta un veidojot uz pakalpojumiem, izklaidi un atpūtu orientētu saimnieciskās darbības zonu;
  - f. nodrošināt Rīgas saimnieciskās darbības centriem efektīvu un kvalitatīvu transporta infrastruktūru, stimulējot Rīgu izvēlēties par saimnieciskās darbības vietu.

## **2. Laba projektu pārvaldība**

1. Projektu prioritāte tiks noteikta atbilstoši izstrādātajam un domē apstiprinātajam transporta infrastruktūras atjaunošanas plānam, atbildīgajam departamentam būs jānodrošina efektīva un laika grafikam atbilstoša projektu virzība.
2. Pašvaldība nekavējoties pārveidos izveidoto iepirkumu sistēmu. Lēnu, vēlu iepirkumu vietā tie būs laicīgi, ātri organizēti ar pēc iespējas vienveidīgām un ilgu laiku uz priekšu prognozējamām prasībām.
3. Rīgas pašvaldība nekavējoties pārveidos transporta infrastruktūras projektu izstrādes un tehniskās saskaņošanas kārtību – visām pašvaldības iestādēm būs pienākums līdzdarboties projektu izstrādē un kopēja atbildība par projektu izpildi laikā.

4. Projektu realizācijas laikā un pēc būvdarbu veikšanas projektu izpildi un darbu kvalitāti nodrošinās efektīvi strādājoša atbildības privāta apdrošināšanas sistēma. Pilsētas dienesti efektīvi veiks kontroles pasākumus kvalitātes nodrošināšanai.

### ***3. Ilgtermiņa finansējums infrastruktūras attīstībai***

1. Pašvaldības budžetā tiks ievērojami palielināti ikgadēji pieejamie līdzekļi transporta infrastruktūras uzturēšanai un attīstībai. 2029. gadā līdzekļu apjoms būs dubultots un Rīgai būs skaidrs pieejamais finansējums šai funkcijai 10 gadiem uz priekšu.
2. Rīga attīstības projektiem piesaistīs Eiropas fondu finansējumu, nodrošinot augstu projektu gatavību. Esošajā fondu periodā Latvijas valdība ir bijusi ļoti neefektīva fondu ieguldījumu vadībā, tuvākajos gados būs pieejami ievērojami līdzekļi ātri realizējamiem, gataviem, noteikumiem atbilstoši transporta infrastruktūras projektiem. 2025. – 2026. gadā jāsaprojektē projekti atbilstoši transporta infrastruktūras atjaunošanas plānam, kas varētu atbilst šai vajadzībai.
3. Pašvaldība līdz 2027. gadam sagatavos un uzsāks īstenot privāti publiskās partnerības (PPP) projektus transporta infrastruktūras attīstībai, paredzot piesaistīt vismaz 500 miljonus eiro.

### ***4. Atbalsts privātām investīcijām***

Pašvaldība īsteno efektīvu privāto investīciju piesaistes stratēģiju (*skatīt plašāk – “Privāto investīciju piesaistes plāns Rīgai”*), kas paredzēs arī transporta infrastruktūras pievadceļu izbūvi no pašvaldības resursiem. Vienlaikus pilsētas transporta infrastruktūras atjaunošanas plāns prioritizēs tos transporta infrastruktūras objektus, kurus intensīvi lieto pilsētas industriālie un loģistikas centri, tādejādi stimulējot privātās investīcijas pilsētā.