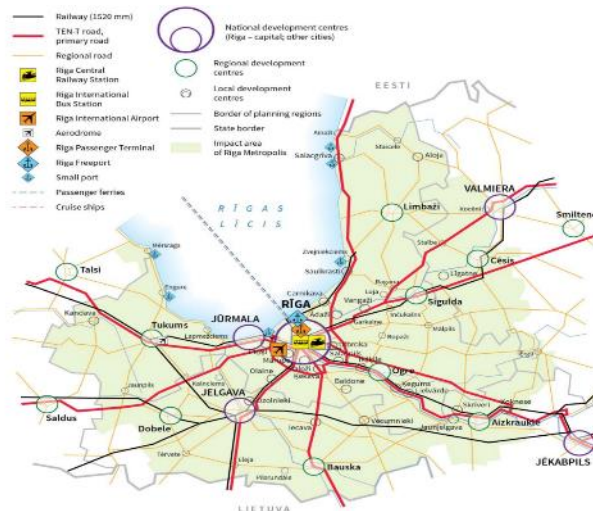




## INFRASTRUKTŪRAS UN INDUSTRIĀLO PROJEKTU ATTĪSTĪBA

2023

RĪGA



# PĒTĪJUMS PAR ILGTSPĒJĪGA INTEGRĒTA SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PLĀNA, KAS VEIDOTS KĀ DAĻA NO RĪGAS METROPOLES AREĀLA PILSĒTAS MOBILITĀTES PLĀNA, IZVEIDI

Latvijas Pašvaldību savienības Tautsaimniecības komiteja

2023. gada 12. oktobris



SIA ARDENIS

# 1. Pētījuma mērķis

Nodrošināt sabiedriskā transporta plašāku izmantošanu lielām pasažieru plūsmām un privātā autotransporta izmantošanas mazināšanu Rīgas metropoles areālā, veicinot un piedāvājot plašākas iespējas pasažieriem plānot braucienu ar dažādu transporta veidiem tostarp, velotransportu un mikromobilitātes rīkiem



Pētījums sniedz vīziju par RMA integrēto transporta tīklu nākotnē, lai palīdzētu pieņemt informētus plānošanas un investīciju lēmumus un sniegt pamatojumu lēmumu pieņemšanai



Pētījuma pamatā ir mērķis izveidot vienota tarifa biļešu sistēmu un vienotu integrētu tīklu, lai uzlabotu RMA sabiedriskā transporta sistēmu



RMA pašvaldības šobrīd atrodas būtiskas izvēles priekšā, lai izstrādātu integrētu plānu, kas nepieciešams augstas kvalitātes sabiedriskā transporta sistēmas izveidei. Pirms-SUMP Pētījums sniedz ceļa karti, un tā Rīcības plāns nosaka darbības, kas nepieciešamas sabiedriskā transporta organizācijas un pieejamības uzlabošanai



Pētījums iekļaujas Latvijas politiskās un telpiskās plānošanas sistēmā

## 2. Pētījuma ģeogrāfiskais areāls un mobilitātes koncentrācija



**3 telpas:** iekšējā telpa, ārējā telpa un tiešas funkcionālas ietekmes areāls

**488** reģionālās nozīmes autobusu maršruti, 15,6 milj. pasažieru 2022.g. (72% no kopējā Latvijas pasažieru skaita, 47% no maršrutu skaita un 59% no reisu skaita)

**15,2 miljoni** pasažieru jeb 97% no dzelzceļa maršrutu pasažieriem

**Rīga and Pierīga:** iekšējā telpa (< 50 km) galvenā iedzīvotāju un mobilitātes koncentrācija (60% no reģionālās nozīmes autobusu pasažieriem un 97% no dzelzceļa pasažieriem) (AS «Pasažieru vilciens» maršrutu A un B zona)

### 3. Prezentācijas tēmas

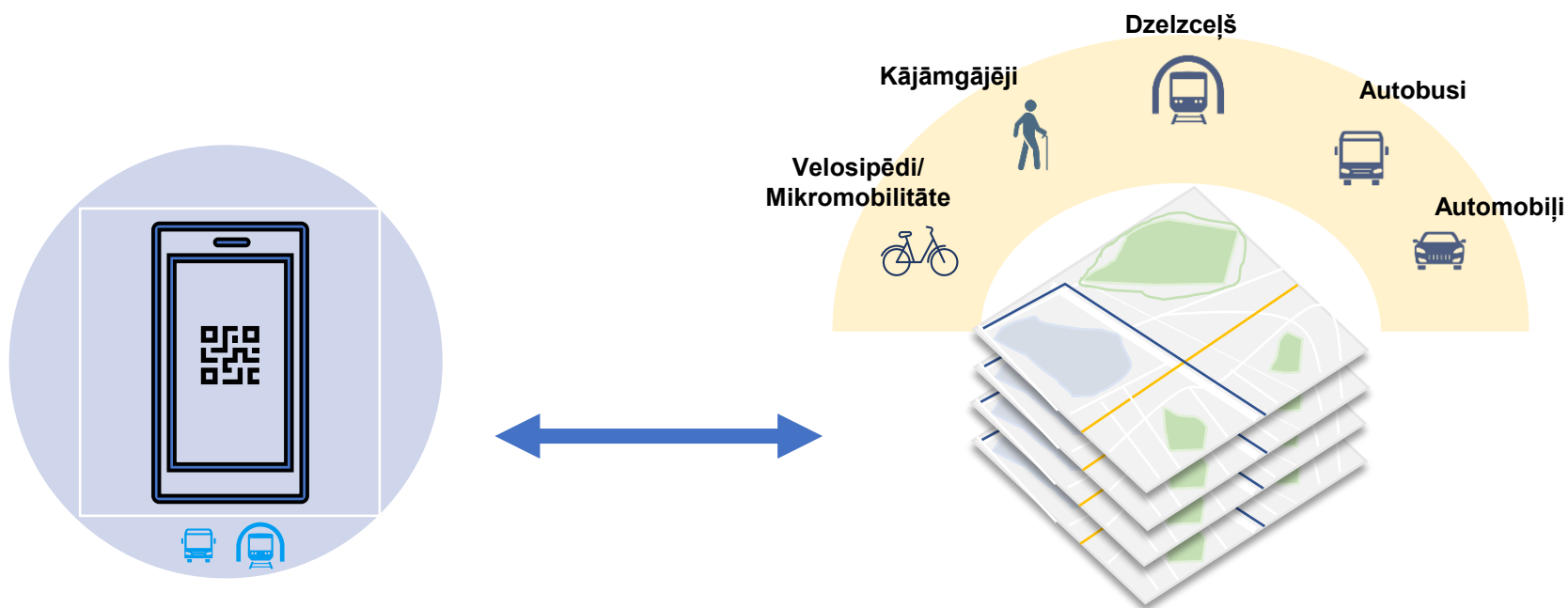
- Vienota sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtītāja izveide
- Reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu integrācija Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīklā
- Transports pēc pieprasījuma Latvijas apdzīvotās vietās ar nelielu iedzīvotāju blīvumu un zemu reģionālās nozīmes autobusu pārvadājumu reisu piepildījumu

## 4. Situācija pēc 2019.gada (ārējie faktori)

 POLITISKĀ VIDE	<b>Eiropas Zaļais kurss (Fit for 55)</b> Līdz 2030. gadam samazināt neto SEG emisijas par 55% salīdzinājumā 1990.g. līmeni	Ilgspējīga mobilitāte (SUMP 2030, bezemisiju transports) Vieda mobilitāte <b>(Mobilitāte kā pakalpojums)</b> Pieejama mobilitāte (visi reģioni, visi pasažieri)
 EKONOMISKĀ VIDE	COVID-19 pandēmija, Krievijas – Ukrainas militārais konflikts	IKP pieauguma temps (2023.g. 0,5%), inflācija (2023.g. 10,0%), ierobežoti publiskā finansējuma resursi
 SOCIĀLĀ VIDE	Demogrāfiskā situācija (iedzīvotāju skaita samazināšanās, pārvietošanās uz RMA iekšējo telpu)	Iedzīvotāju mobilitātes paradumi (attālinātais darbs, mikromobilitātes attīstība), digitālās prasmes
 TEHNOLOĢISKĀ VIDE	IKT attīstība (G5 internets, lietu internets, mobilie telefoni, norēķinu sistēmas u.c.)	<b>Uz digitālo kontu balstīta biļešu sistēma (account based ticketing),</b> programmatūra kā pakalpojums (SaaS), mikromobilitātes rīku attīstība

## 5. Mobilitāte kā pakalpojums (MaaS)

**Digitāla platforma ar integrētiem pakalpojumiem, ieskaitot visu transporta veidu maršrutu plānošanu reāllaika režīmā, biļešu pasūtīšanu un iegādi no brauciena sākuma punkta līdz beigu punktam (pamats - sabiedriskais transports)**



**VIENOTS TARIFS — VIENOTA BIĻETE — VIENOTS INTEGRĒTS TĪKLS**

**VIENOTA SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMU PASŪTĪTĀJA IZVEIDE**

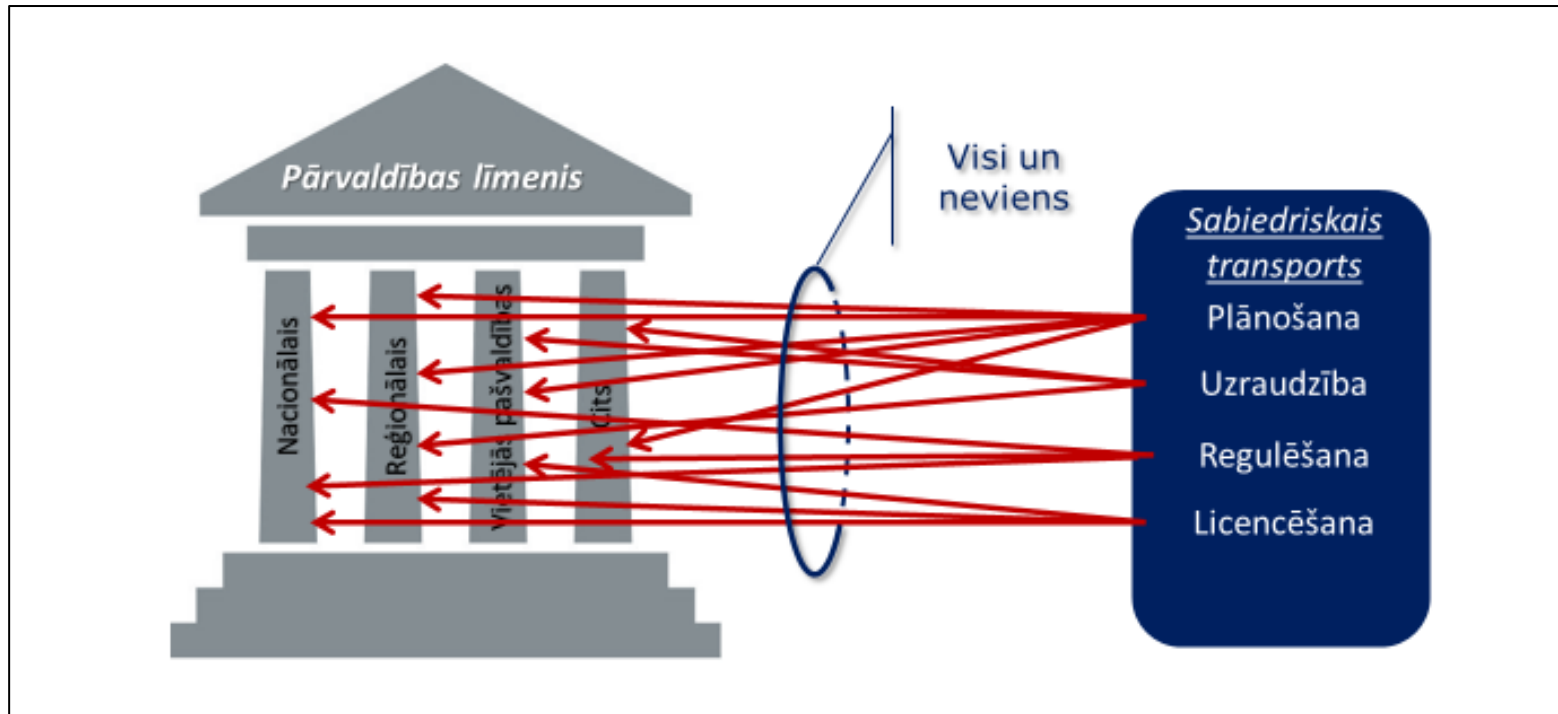
## 6. Latvijas atvесеļošanas un noturības mehānisma plāns

- **Komponente Nr.1 «Klimata pārmaiņas un vides ilgtspēja»**
- **Reforma 1.1.1.r:** Rīgas metropoles areāla transporta zaļināšana
- **Reformas mērķis:** palielināt sabiedriskā transporta lomu kopējā motorizētajā mobilitātē, tai skaitā uzsvaru liekot uz sliežu transporta lomas palielināšanu
- **Sasniedzamais rezultāts 2030:** viens multimodāls sabiedriskā transporta maršrutu tīkls (dzelzceļš kā mugurkauls, centrālais elements regulārā intervāla vilcienu kustības grafiks) ar vienotu un saskaņotu kustības sarakstu, **vienotu cenu un atlaižu politiku, vienotu biļeti integrētā sabiedriskā transporta pasūtījuma sistēmā RMA**
- **Sasniedzamie rezultāti 2026:**

Sagaidāmie rezultāti	Termiņš	Apraksts
Izveidota tehnoloģiskā platforma biļešu tirdzniecībai (vienotā biļete) un reāllaika pasažieru informācijas sistēma (LANM plāns 249 b.)	31.12.2023	Veiktie uzlabojumi ļaus iedzīvotājiem iegādāties vienoto biļete multimodālam ceļojumam biļešu tirdzniecības vietās un vismaz vienā mobilajā aplikācijā, kā arī iespējot reāllaika pasažieru informācijas sistēmas
Ieviests jauns, uzlabots institucionālās pārvaldības modelis (LANM plāns 249 c.)	31.12.2025	<b>Reforma neparedz vienotas sabiedriskā transporta pasūtījuma institūcijas izveidi</b>

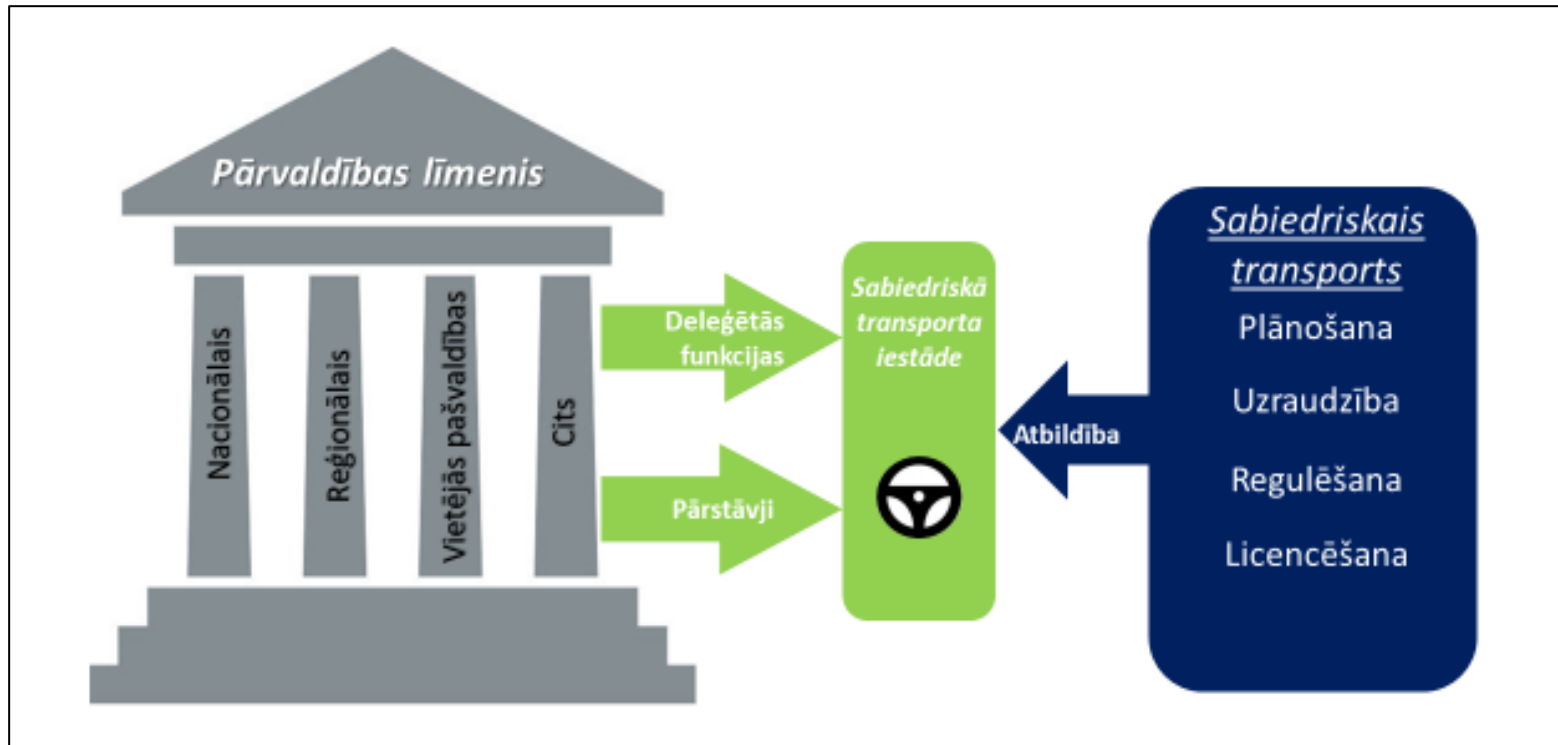


## 7. Atbildības sadalījums decentralizētā sabiedriskā transporta sistēmā



**Esošā sabiedriskā transporta pārvaldības sistēma bez vienotas sabiedriskā transporta iestādes**

## 8. Atbildības sadalījums centralizētā sabiedriskā transporta sistēmā



Sabiedriskā transporta pārvaldības sistēma ar vienotu sabiedriskā transporta iestādi

## 9. Atbildības sadalījums centralizētajā sistēmā

<b>Politiskais līmenis</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Transporta politika</li><li>▪ Finansēšana</li></ul>	Nacionālais, vietējais līmenis (Ministru kabinets, Satiksmes ministrija, pašvaldības)
<b>Vadības līmenis</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Stratēģiskā plānošana</li><li>▪ Transporta plānošana</li><li>▪ Pakalpojumu iepirkumi</li><li>▪ Līgumu vadība</li><li>▪ Kvalitātes kontrole</li><li>▪ Tarifu un biļešu sistēmas izstrāde</li><li>▪ Kopējais mārketing</li><li>▪ Biļešu ieņēmumi (daļēji)</li><li>▪ Biļešu ieņēmumu sadale</li></ul>	<b>Vienota sabiedriskā transporta iestāde</b>
<b>Operacionālais līmenis</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Ritošā sastāva iepirkumi</li><li>▪ Pakalpojumu sniegšana</li><li>▪ Biļešu ieņēmumi (daļēji)</li><li>▪ Eksploatācija un uzturēšana</li><li>▪ Pakalpojumu mārketing</li></ul>	Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji

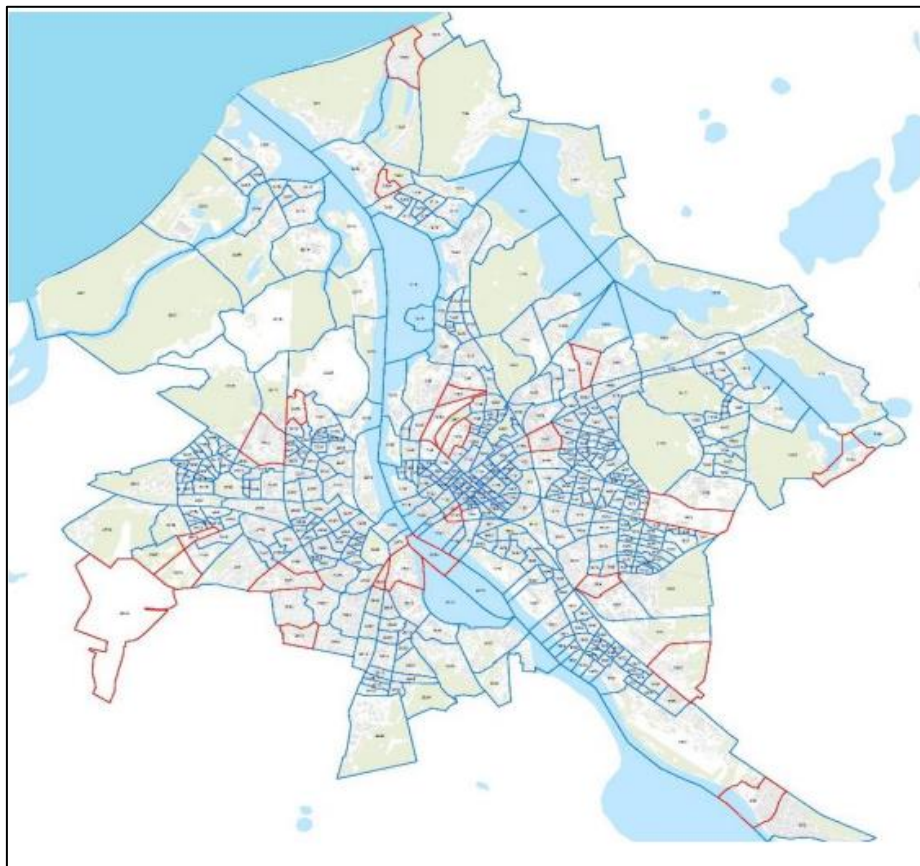
VIENOTA SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMU PASŪTĪTĀJA IZVEIDE

## 10. Vienoto sabiedriskā transporta iestāžu piemēri ES

Valsts	Nosaukums	Aprūpes areāls	Iedzīvotāju skaits	Teritorija	Izveides gads	Dibinātāji	Juridiskais statuss	Finanšu avoti (dotācijas*)
<b>Vācija</b>	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)	Berlīnes un Brandenburgas federālās zemes	~6 miljoni	30 546 km <sup>2</sup>	1996	Berlīnes un Brandenburgas federālās valdības, 18 vietējās pašvaldības	Valsts uzņēmums	Berlīnes un Brandenburgas federālās zemes ~90% Vietējās pašvaldības ~10%
<b>Spānija</b>	Autoritat del Transport Metropolità de l'àrea de Barcelona (ATM)	164 pašvaldības Katalonijas autonomajā reģionā	~5 miljoni	3 239 km <sup>2</sup>	1997	Katalonijas reģionālā valdība, Barselonas pašvaldība, 36 vietējās pašvaldības	Vietējo un reģionālo pašvaldību apvienība	Spānijas valsts ~17% Reģionālā valdība ~49% Barselonas pašvaldība ~16% Pārējās pašvaldības ~18%
<b>Somija</b>	Helsingin Seudun Liikenne (HSL)	Helsinki metropoles areāls	~1,2 miljoni	1 507 km <sup>2</sup>	2009	9 vietējās pašvaldības	Vietējo pašvaldību apvienība	Somijas valsts ~25% Vietējās pašvaldības ~75%
<b>Zviedrija</b>	Region Stockholm	Stokholmas metropoles areāls (26 vietējās pašvaldības)	~2 miljoni	6 519 km <sup>2</sup>	1967	Stokholmas reģiona pašvaldība	Pašvaldības iestāde	100% reģiona pašvaldības nodokļu ieņēmumi

\* Dotācijas sabiedriskā transporta ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksu segšanai, neskaitot biļešu ieņēmumus.

# 11. Integrēta sabiedriskā transporta plānošana



Rīgas valstspilsētas transporta modeļa teritorija (tikai Rīgas valstspilsēta)

**Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta modelis:** 516 transporta zonas (452 Rīgā, 49 Pierīgā un 15 ārpus Pierīgas)

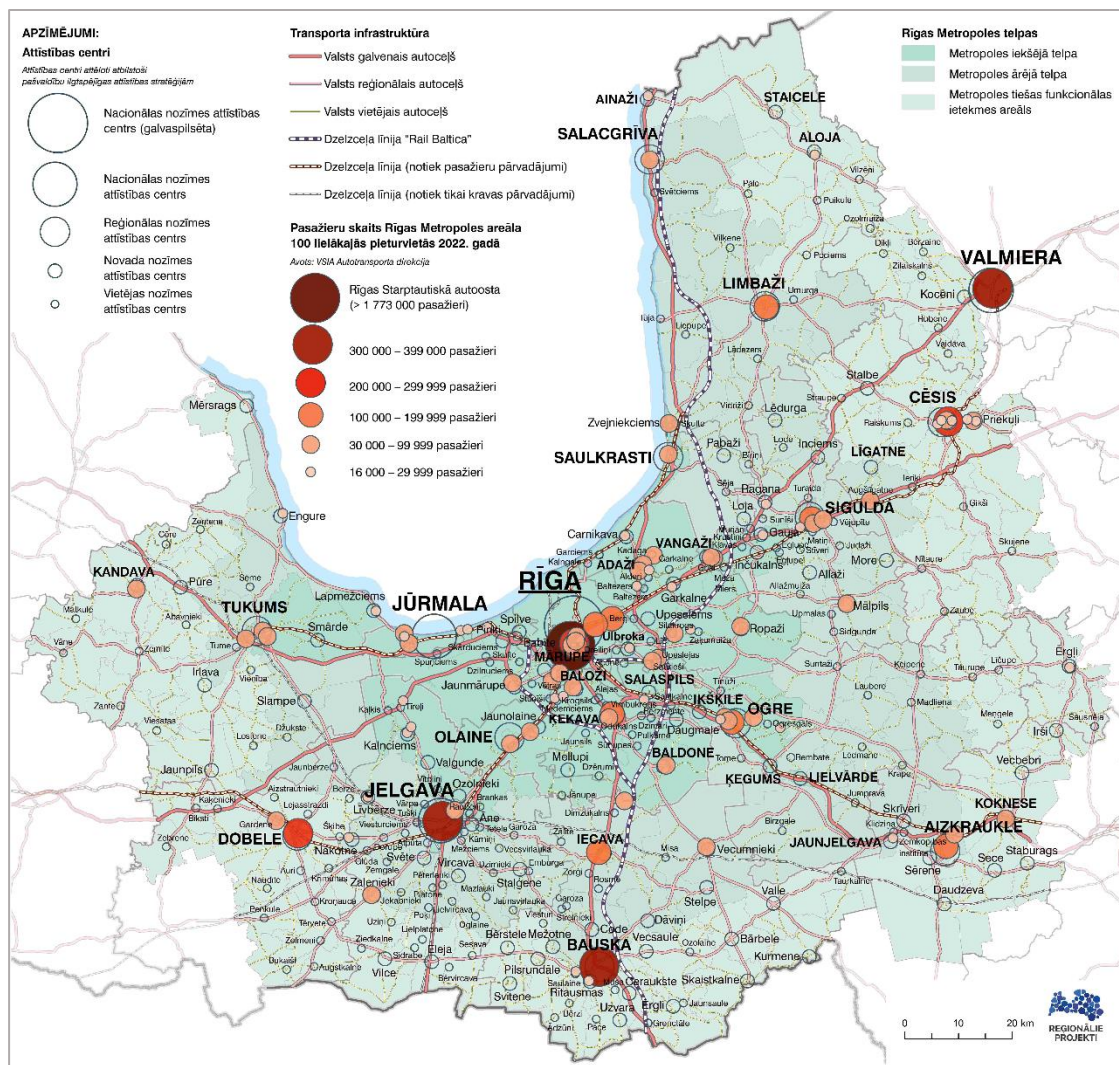
**Modeļa dati lēmumu pieņemšanai:** demogrāfija, nodarbinātība, sākuma un galamērķu satiksme, nobraukuma km, sabiedriskā transporta tīkls, transporta intermodalitāte, infrastruktūras kapacitāte, SEG emisijas u.c.

**Vienots transporta modelis:** jāietver viss RMA

**Vienotā datu noliktava:** informācija par visiem sabiedriskā transporta veidiem un pakalpojumu sniedzējiem

**Transporta plānošana:** vienotā sabiedriskā transporta iestāde (SUMP izstrāde?)

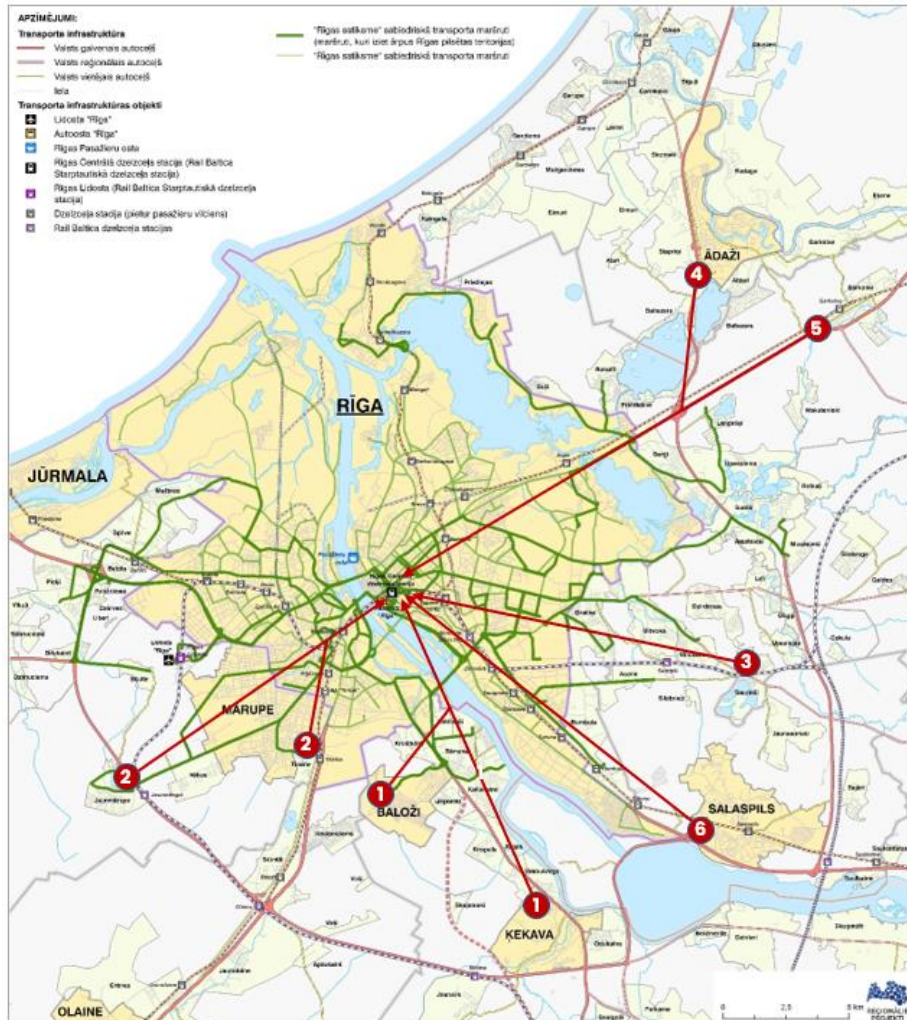
# 12. Pasažieru plūsmas sadalījums pa autobusu pieturām



Autobusa pietura	Pasažieru skaits 2022.g.	Rīgas maršrutu īpatsvars
1. Rīgas SAO	1 773 806	100%
2. Valmieras AO	378 670	33%
3. Jelgavas AO	357 033	50%
4. Bauskas AO	320 681	52%
5. Cēsu AO	278 466	31%
6. Dobeles AO	264 441	44%
7. Rīga (Elizabetes iela)	260 381	100%
<b>8. Jugla (Rīga)</b>	<b>186 460</b>	<b>100%</b>
9. Siguldas AO	146 665	43%
<b>10. Ķekava</b>	<b>145 700</b>	<b>100%</b>
11. Iecava	137 523	88%
<b>12. Teika (Rīga)</b>	<b>135 726</b>	<b>100%</b>
13. Limbažu AO	130 709	44%
14. Aizkraukles AO	127 314	7%
15. Ogres AO	101 738	34%
16. Riepnieku iela (Rīga)	100 567	100%
17. Tukuma AO	97 394	25%
<b>18. Ādaži</b>	<b>96 573</b>	<b>97%</b>
<b>19. Ādažu centrs</b>	<b>95 648</b>	<b>96%</b>
<b>20. Ķekavas ciems</b>	<b>87 956</b>	<b>100%</b>
21. Vangāži	72 290	100%
22. Olaine (Parka iela)	<b>67 579</b>	81%
23. Baldone	65 342	99,5%
24. Līgatne	65 045	64%
<b>25. Baložu skola</b>	<b>62 342</b>	<b>99%</b>
26. Gardene	61 369	0,04%
<b>27. Jaunmārupe</b>	<b>60 983</b>	<b>100%</b>
<b>28. Kadaga</b>	<b>59 279</b>	<b>99%</b>
29. Jaunogres stacija	57 980	1%
30. Saulkrasti	56 039	56%

REGIONĀLĀS NOZĪMES AUTOBUSU PĀRVADĀJUMU INTEGRĀCIJA RĪGAS VALTSPILSĒTAS SABIEDRISKAJĀ TRANSPORTĀ

# 13. Maršrutu optimizācija Pierīgā un Rīgas valstspilsētā



## Pasažieru plūsmas virzieni:

1. Rīga – Baloži, Ķekava
2. Rīga – Jaunmārupe, Mārupe, Tīraine
3. Rīga – Saurieši, Upeslejas
4. Rīga – Ādaži (autoceļš A1)
5. Rīga – Sigulda (autoceļš A2)
6. Rīga – Salaspils, Ogre (autoceļš A6)

## 14. Četri pasažieru plūsmas virzieni (ietekme uz budžetu 2022.g.)

RS maršruti	Slēdzamo reģionālās nozīmes maršrutu skaits	Valsts budžets (reģionālās nozīmes maršruti)*	Ietekme uz Rīgas valstspilsētas pašvaldības budžetu	Kopējā neto ietekme uz valsts un Rīgas pašvaldības budžetu
<b>Rīga-Mārupe-Tiraine-Jaunmārupe</b> Nr.10 Abrenes iela-Jaunmārupe, Nr.25 Abrenes iela-Mārupe, Nr.55 Abrenes iela-Jaunmārupe	2 (0,224 milj. pasažieru)	- 0,338 milj. EUR	+ 0,019 milj. EUR	- 0,319 milj. EUR
<b>Rīga-Baloži-Ķekava</b> Nr.12 Abrenes iela-Pļavniekkalns-Ķekava, Nr.23 Abrenes iela-Baloži, Nr.23e (jauns maršruts Abrenes iela – Dienvidu tilts-Baloži), Nr.26 Abrenes iela-Ķekava	3 (0,479 milj. pasažieru)	- 0,238 milj. EUR	+ 0,312 milj. EUR	+ 0,074 milj. EUR
<b>Rīga-Saurieši-Upeslejas-(Jaun)Cekule</b> Nr.51. Abrenes iela-Ulbroka pagarinājums	2 (0,174 milj. pasažieru)	- 0,197 milj. EUR	+ 0,327 milj. EUR	+ 0,130 milj. EUR
<b>Rīga-Ādaži(Kadaga)-Kadaga-Garkalne-Carnikava</b> Jauns maršruts Abrenes iela-Ādaži	3 (0,769 milj. pasažieru)	- 0,046 milj. EUR	+ 0,947 milj. EUR	+ 0,9 milj. EUR
<b>KOPĀ:</b>				+ ~0,8 milj. EUR

\* Ieskaitot valsts budžeta dotāciju Rīgas valstspilsētas pašvaldībai par maršrutiem ārpus pilsētas robežām



## 15. Secinājumi (reģionālās nozīmes maršrutu integrācija)

- Ņemot vērā nepieciešamo izmaksu kompensāciju Rīgas valstspilsētas pašvaldībai, sākotnēji ir lietderīgi izskatīt iespējas maršrutu optimizācijai Rīga – Jaunmārupe/ Mārupe/ Tīraine, Rīga – Baloži/ Ķekava un Rīga – Saurieši/ Upeslejas virzienos
- Maršrutu optimizācijai ir gan pozitīva, gan negatīva ietekme uz sabiedriskā transporta pieejamību (reisu skaits, reisu pasažieru kapacitāte, reisu intervāli, pirmā un pēdējā reisa atiešanas laiks, vidējais braukšanas ilgums līdz Rīgas centram) apkaimēs, kuras šķērso sabiedriskā transporta maršruti. Vienlaikus RS transportlīdzekļiem (12 – 18 m autobusi ar faktisko ietilpību līdz 100 vietām) ir ierobežotākas iespējas aptvert visas apkaimes, kuras šobrīd apkalpo vai varētu apkalpot mikroautobusi (vietu skaits līdz 20 vietām)
- **Problēma: iesaistīto pušu spēja vienoties par kopīgu finansēšanas mehānismu.** Maršrutu integrācija rada papildu izmaksas Rīgas valstspilsētas pašvaldībai, kas attiecīgi ir jāfinansē valstij vai Pierīgas pašvaldībām
- Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta priekšrocība ir iespēja iegādāties mēnešbiļeti un bez ierobežojumiem izmantot pilsētas sabiedriskā transporta tīklu. Pasažieri, kas šobrīd izmanto reģionālās nozīmes autobusu sabiedrisko transportu, vidēji mēnesī ietaupītu no 22 EUR līdz 58 EUR atkarībā no dzīves vietas
- Reģionālās nozīmes autobusu maršrutu integrācija Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta tīklā ir jāpārskata pirms reģionālo dzelzceļa pārvadājumu uzsākšanas **Rail Baltica** dzelzceļa līnijā
- Pierīgas pašvaldībām sadarbībā ar Rīgas valstspilsētas pašvaldību, Rīgas plānošanas reģionu, ATD un RS ir jāveic maršrutu izvērtējums, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un finansēšanas iespējas, kā arī ielu infrastruktūras kapacitāti pilsētas autobusu apkalpošanai

## 16. Sabiedriskais transports teritorijās ar zemu iedzīvotāju blīvumu

- 2022. gadā RMA bija 59 autobusu maršruti ar reisu noslodzi, kas ir mazāka vai vienāda ar četriem pasažieriem reisā, 115 maršruti ar valsts dotāciju segumu pār izdevumiem  $\geq 85\%$  un 287 maršruti ar valsts dotāciju segumu pār izdevumiem  $\geq 75\%$  (ieskaitot ieņēmumus, kas gūti, pārveidojot personas ar braukšanas maksas atvieglojumiem). **«Nerentabls» maršrutu skaits turpina pieaugt**
- Sabiedriskā transporta pakalpojumi maršrutos ar zemu reisu piepildījumu tiek veikti neefektīvi, jo tiek izmantoti lielas ietilpības transportlīdzekļi (autobusi ar sēdvietu skaitu robežās no 16 – 54 sēdvietām)
- Sabiedriskā transporta pārvaldītāji plāno maršrutu tīklu atbilstoši iepirkuma līgumam, kas ietver dažāda apdzīvotības blīvuma teritorijas. Līdz ar to, ir reisi ar dažādu pasažieru skaita variācijas amplitūdu, kur dažiem reisiem raksturīgs augsts piepildījums, bet pārējiem reisiem zems piepildījums
- Iespējamais risinājums**

Pakalpojums tiek sniegts atbilstoši “transporta pēc pieprasījuma” koncepcijai, nosakot elastīgu sabiedriskā transporta maršrutu atbilstoši pieprasījumam. Tiek veikti grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā, mainot sabiedriskā transporta maršruta definīciju

Pakalpojuma sniegšanai tiek izmantoti optimālas ietilpības transporta līdzekļi ar 16 – 20 vietām (minimālais pieejamais autobusu izmērs atbilstoši ATD noslēgtajiem līgumiem ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem)

**Pakalpojumu finansē valsts kopā ar pašvaldībām** gadījumā, ja ieguvums no ritošā sastāva izmaksu optimizācijas ir mazāks par papildu nobraukuma km izmaksām, kas saistītas ar maršrutu garuma palielināšanu



## 17. Transports pēc pieprasījums: MAMBA pilotprojekts

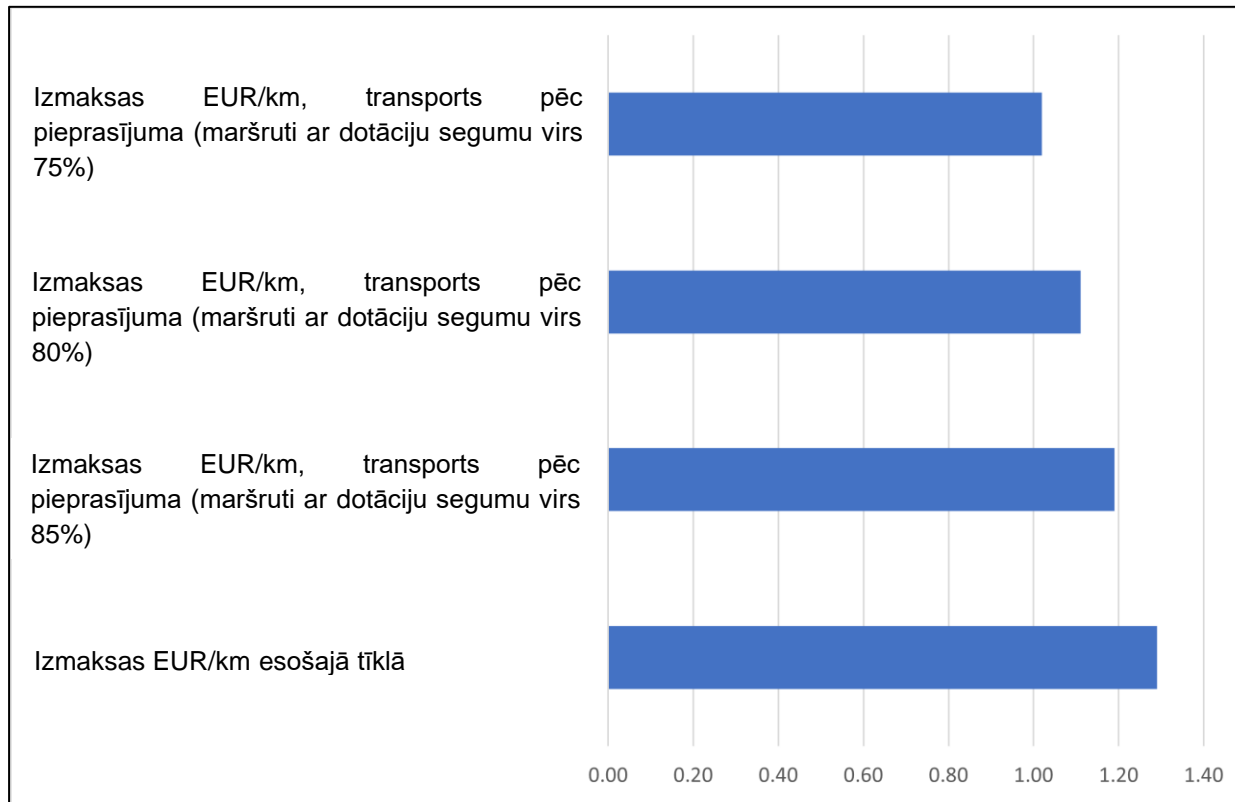
- Interreg Baltijas jūras reģiona 2014.-2020. gadam programmas projekta “Mobilitātes un pakalpojumu pieejamības palielināšana demogrāfisko pārmaiņu skartajos reģionos (MAMBA)” **pilotprojekts «Transports pēc pieprasījuma” Alūksnes un Mazsalacas pašvaldībās»**
- Vienīgais līdz šim īstenotais “transports pēc pieprasījuma” pilotprojekts Latvijā. Pārvadājumi tika īstenoti maršrutā Alūksne – Kalncempji laika posmā no 2019. gada 23. oktobra līdz 2020. gada 28. augustam, kopumā izpildot 265 reusus, pārvadājot 845 pasažierus, veicot 8 086 km (vidējais viena brauciena garums – 25 km)

### PILOTPROJEKTA “TRANSPORTS PĒC PIEPRASĪJUMA” ALŪKSNES PAŠVALDĪBĀ REZULTĀTI, 2020. GADS

Rādītājs	Sabiedriskā autobusa maršruts Alūksne-Kalncempji (valsts dotācija 86,6%)	Transporta pēc pieprasījuma pakalpojums
Transportlīdzekļa vidējā noslodze	2 pasažieri (reisā vidēji 4 pasažieri)	1,6 pasažieri (reisā vidēji 3,2 pasažieri) (20% samazinājums)
Vidējais brauciena attālums	10 km	25 km
Vidējais pasažier-km skaits maršrutā	40 km	80 km (100% pieaugums)
Vidējais reisa garums	22 km	30 km (36% pieaugums)
Reisa izmaksas (1 EUR/km)	22 EUR	30 EUR
Pasažierkilometra izmaksas (reisa izmaksas/pasažieru km)	0,55 EUR/km	0,37 EUR/km

- Pakalpojuma izmaksas uz nobraukuma-km vairākas reizes pārsniedza valsts dotēto pārvadājumu tīkla nobraukuma-km izmaksas (virs 1 EUR/km). **Ir pamats uzskatīt pakalpojumu par dārgu. Izmaksu sadārdzinājuma iemesls: līgumā netika noteikts apmaksājamā pakalpojuma apjoms nobraukuma kilometros (pakalpojuma sniedzējam bija jāuzņemas komercrisks)**

## 18. Izmaksu par nobraukuma-km salīdzinājums kopējā tīklā (2022.g.)



### Pieņēmumi TPP:

- Maršruta garuma pieaugums ~36%
- Pasažier-km skaita pieaugums ~100%
- Pārvadājumos tiek izmantoti mikroautobusi ar sēdvietu skaitu līdz 20 vietām
- Maksimālais dienas nobraukums 400 km

Piezīme: maršrutu skaits = 484

**Izmaksu par viena nobraukuma kilometra salīdzinājums (EUR/km)**

# 19. Secinājumi (transports pēc pieprasījuma)

- Latvijā ir iespējams izveidot «transports pēc pieprasījuma» pakalpojumu teritorijās ar zemu iedzīvotāju blīvumu, uzlabojot pakalpojuma pieejamību (nelineāri maršruti atbilstoši pasažieru pieprasījumam) un izmaksu efektivitāti (zemākas izmaksas uz nobraukuma-km, izmantojot mazākas ietilpības transportlīdzekļus līdz 20 vietām)
- Lai arī ATD noslēgtie līgumi ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem paredz noteikta pārvadājumu apjoma veikšanu gadā, tie nodrošina iespējas veikt korekcijas maršrutu tīklā + 10%/-30% no plānotā nobraukuma gadā
- leviešot “transports pēc pieprasījuma” pakalpojumu, kopējās izmaksas RMA maršrutu tīklā visdrīzāk pieaugs. Teorētisks aprēķins: no 0,4 miljoniem EUR (pārvadājumi ar autobusu ar vidējo pasažieru skaitu reisā līdz četriem cilvēkiem) līdz 9,6 miljoniem EUR (maršruti, kuros zaudējumu segums pār izmaksām pārsniedz 75%). **Dotāciju apjoma pieaugums būtu jāsedz attiecīgajai pašvaldībai/pašvaldībām**
- Alternatīvs risinājums ir izslēgt «transports pēc pieprasījuma» daļu no valsts dotēto maršrutu tīkla un nodrošināt alternatīvu sabiedriskā transporta pakalpojumu (finansē valsts un pašvaldības)**
- Mēroga efekts: lielākas administratīvas teritorijas ietvaros (piemēram, visā Pierīgā) ir nepieciešams mazāks transporta līdzekļu skaits, kas nodrošina līdzvērtīgu pārvadājumu apjomu pasažieru braucienu un nobraukto pasažieru km skaita ziņā efektīvākas transporta līdzekļu noslodzes dēļ
- Koncepcijas “transports pēc pieprasījuma” īstenošana ir jāizskata atsevišķi katram maršrutam ar zemu reisu piepildījumu sadarbībā ar ATD, plānošanas reģioniem un attiecīgajām pašvaldībām
- Ja atstāj nemainīgu esošo sabiedriskā transporta maršrutu plānošanas sistēmu, pastāv risks, ka līdzekļu trūkuma dēļ valsts (ATD) nākotnē būs spiesta slēgt maršrutus ar zemu reisa piepildījumu un augstu valsts dotāciju segumu pār izdevumiem**



Paldies par uzmanību!

---

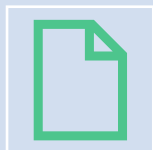
# Papildu slaidi

---

# 1. Pētījuma metodika: no pirms-SUMP līdz SUMP



Pētījums ir **stratēģisks ieguldījums pilna SUMP izstrādē**, kas turpmāk tiks izstrādāts RMA teritorijai. Ievērojot SUMP vadlīnijās noteikto, projekts var gūt labumu, izmantojot metodoloģiju, ko ir novērtējuši transporta plānošanas speciālisti



Tā kā Pētījums ir **pirms-SUMP Pētījums**, Rīcības plāns ir vērsts uz to darbību sagatavošanu, kas būs nepieciešamas pilnam SUMP



SUMP galvenā daļa ir rādītāju un mērķu kopums, kas virza iesaistītās puses uz kopīgu vīziju. Tāpēc būtiska Pētījuma sastāvdaļa ir vienprātības veidošana par SUMP izstrādi, lai nodrošinātu, ka process veicina ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas attīstību

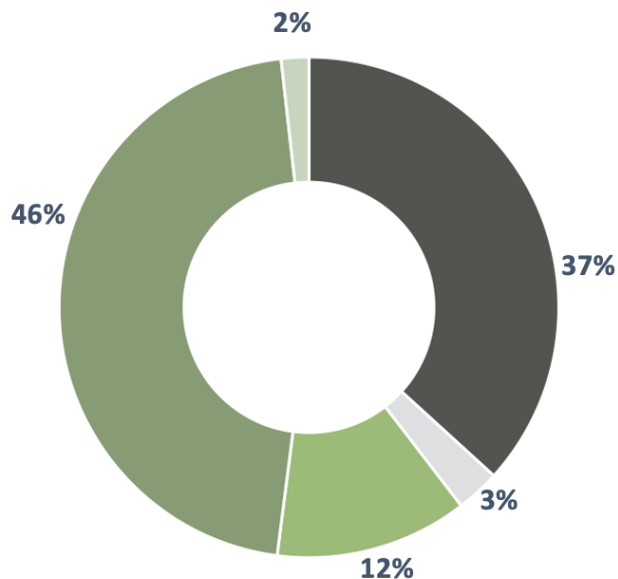


## 2. RMA sabiedriskā transporta sistēmas mērķis un uzdevumi

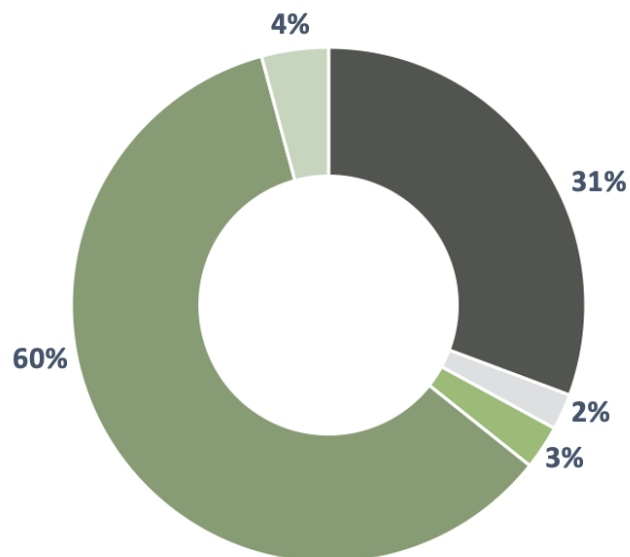
- **Transporta attīstības pamatnostādnes 2021 – 2027:** Latvijas transporta politikas mērķis ir integrēta transporta sistēma, kas nodrošina drošu, efektīvu, pieejamu, piekļūstamu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicina valsts virzību uz klimatneitrālu ekonomiku
- **Mērķis 2040** – nodrošināt Latvijas iedzīvotājiem drošus, efektīvus, pieejamus, piekļūstamus, multimodālus un klimatneitrālus sabiedriskā transporta pakalpojumus, kuru pamats ir **mobilitāte kā pakalpojums**
- **Uzdevumi 2030:**
  - ❖ Nodrošināt sabiedriskā transporta pieejamību visos RMA attīstības centros, lai nodrošinātu iedzīvotāju nokļūšanu uz izglītības un veselības aprūpes, valsts un pašvaldību iestādēm, kā arī darba vietām
  - ❖ Nodrošināt sabiedriskā transporta pieejamību visām iedzīvotāju sociālajām grupām, tai skaitā invalīdiem, personām ar zemiem ienākumiem, kā arī skolēniem un studentiem
  - ❖ Attīstīt multimodālus sabiedriskā transporta pakalpojumus, optimizējot sabiedriskā transporta maršrutu tīklu un nodrošinot dzelzceļa transportu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu. Iedzīvotāju mobilitātes modālā sadalījuma izmaiņas, samazinot privātā autotransporta izmantošanu
  - ❖ Izveidojot vienotu tarifu un bilešu sistēmu RMA teritorijās un transporta veidos, kur tas ir iedzīvotājiem ērti un ekonomiski pamatoti
  - ❖ Klimatneitrāla sabiedriskā transporta attīstība, veicinot nulles emisiju transporta līdzekļu izmantošanu

### 3. Rīgas un Pierīgas iedzīvotāju pārvietošanās modālais sadalījums (CSP dati)

Rīga (2021)

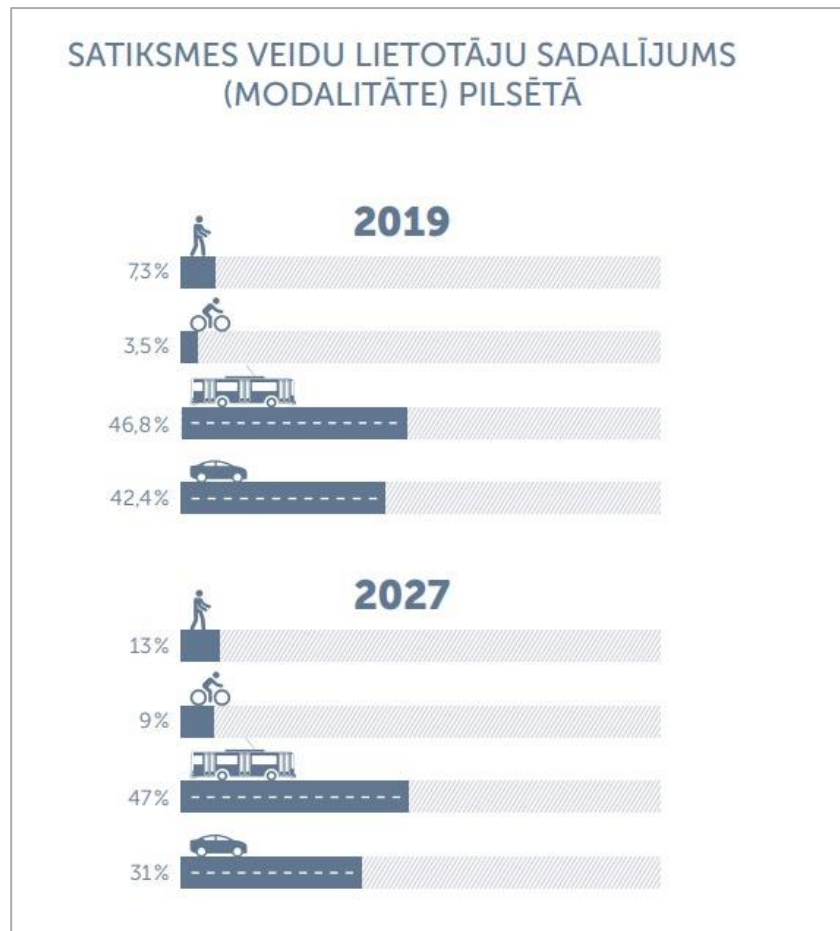


Pierīga (2021)



Avots: Centrālā statistikas pārvalde

## 4. Rīgas iedzīvotāju pārvietošanās modālais sadalījums (RDPAD dati)

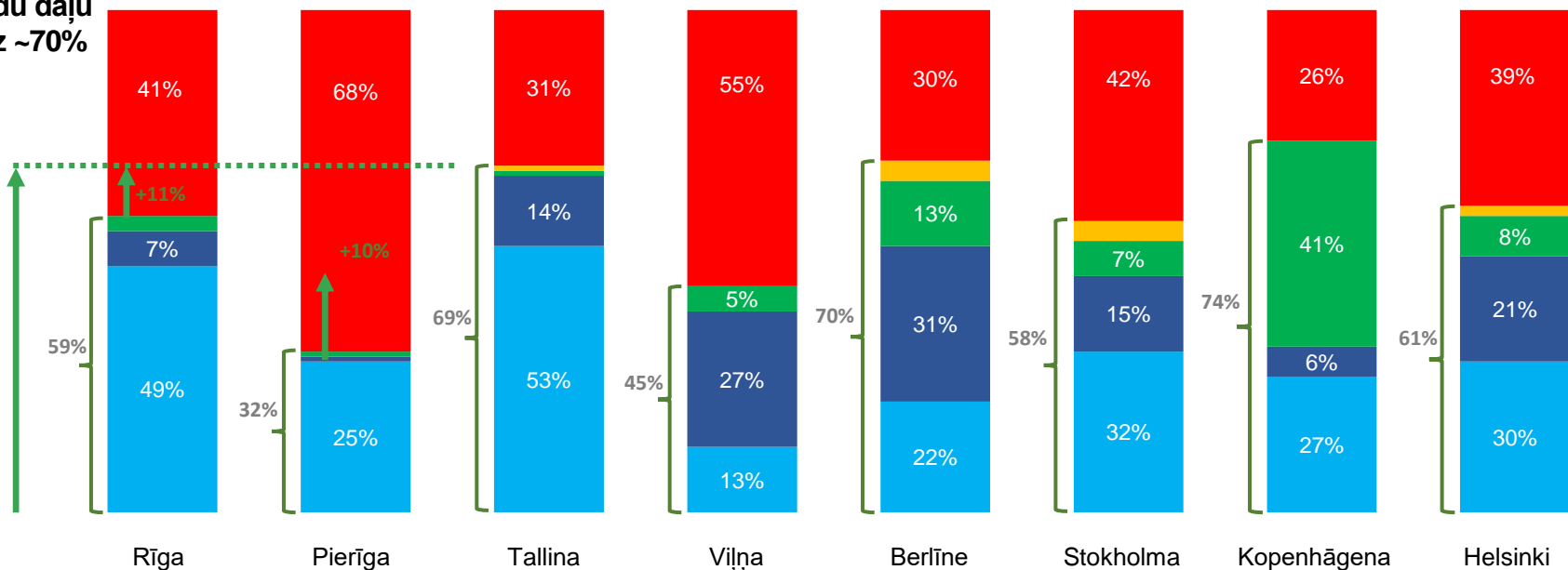


Avots: Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments

# 5. Satiksmes dalībnieku modālā sadalījuma salīdzinājums

Mērķis 2030:  
paaugstināt  
ilgtspējīgo  
transporta  
veidu daļu  
līdz ~70%

■ Sabiedriskais transports 
 ■ Kājāmgājēji 
 ■ Velo transports 
 ■ Citi 
 ■ Autotransports



Gads	2019	2019	2014	2017	2018	2020	2018	2018
Iedzīvotāji	632 614	370 589	411 063	534 000	3 613 000	1 633 000	1 321 000	1 279 000

