



Kā Rīgas pašvaldībai veicas ar pilsētas transporta infrastruktūras attīstību?

Rīga 2019



Latvijas Republikas
Valsts kontrole

Revīzijas ziņojums

Kā Rīgas pašvaldībai veicas ar pilsētas transporta infrastruktūras attīstību?

Likumības un lietderības revīzija “Vai Rīgas pilsētas transporta infrastruktūras, tajā skaitā autostāvvietu, izbūve, rekonstrukcija un uzturēšana notiek atbilstoši normatīvo aktu prasībām, plānveidīgi, efektīvi un ekonomiski?”

2019. gada 18. janvārī

Revīzija veikta, pamatojoties uz Valsts kontroles Piektā revīzijas departamenta 2018. gada 3. janvāra uzdevumu Nr. 2.4.1–2/2018.

Vāka noformējumā izmantota fotogrāfija no Valsts kontroles revidentu arhīva



Cienījamais lasītāj!

Esam noslēguši darbu revīzijā par transporta infrastruktūras attīstību Rīgā.

Pilsētas transporta infrastruktūras veidošana sākas ar vispusīgu, objektīvu un aktuālu esošās situācijas apzināšanu, kuras rezultātā kļūst skaidras risināmās problēmas un nākotnes izaicinājumi. Tam seko atbilstošu risinājumu izvēle un to mērķtiecīga un konsekventa īstenošana.

Šajā revīzijā mēs vērtējam, vai Rīgas attīstības plānošanas dokumentos iekļautie risinājumi ir balstīti uz vispusīgu un objektīvu esošās situācijas izvērtējumu transporta infrastruktūras jomā un vai pilsētas noteiktie risinājumi un to izpilde ir vērsta uz Rīgas pilsētas transporta infrastruktūras problēmu novēršanu.

Revīzijā mēs secīgi izvērtējam arī visus transporta infrastruktūras jomā plānotos sasniedzamos rezultātus un kopā ar Rīgas pilsētas pašvaldības darbiniekiem novērtējam to sasniegšanas pakāpi. Mūsu ziņojums sniedz novērtējumu tam, vai paaugstinās pilsētas veloceļu kvalitāte, vai pieaug kopējais ielu garums, vai samazinās ielu skaits bez asfalta seguma, vai pieaug sabiedriskā transporta joslu garums, vai palielinās personīgā transporta novietnes pieejamība un, visbeidzot, kā iedzīvotāji vērtē transportam, gājējiem un velosipēdistiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāti.

Trešais jautājumu loks, uz kuru bija vērsta mūsu uzmanība, ir saistīts ar transporta infrastruktūras projektu īstenošanu. Nepietiek apzināties esošās problēmas un nepieciešamos darbus to risināšanai, šie darbi ir arī praktiski jāpaveic. Mēs vērtējam, cik daudzi no prioritāri

izvirzītajiem transporta infrastruktūras projektiem tiek īstenoti, vai tie ir īstenoti plānotajos termiņos un vai tas ir darīts, iespējami ekonomiski rīkojoties ar nodokļu maksātāju naudu. Transporta infrastruktūras izbūve ir resursu ietilpīga, tāpēc ar vēl jo lielāku rūpību ir jāizlieto katrs pieejamais euro.

Mēs sagaidām, ka mūsu darbs palīdzēs uzlabot transporta infrastruktūras attīstību Rīgas pilsētā, sekmīgi ieviešot ilgtermiņa risinājumus sasāpējušām problēmām un pilnībā iedzīvinot Rīgas definēto prioritāro “klientu” secību: gājējs – velobraucējs – sabiedriskais transports – autotransports – kravu transports.

Pateicamies Rīgas domes Satiksmes departamenta, Attīstības departamenta un SIA “Rīgas satiksme” un SIA “Rīgas pilsētbūvnieks” darbiniekiem par konstruktīvu sadarbību, sniedzot revīzijas veikšanai nepieciešamo informāciju un apspriežot revīzijas rezultātus. Paldies par sadarbību mūsu ekspertam Rien Smalleher. Augstu novērtējam viņa revīzijas ietvaros veikto darbu, izvērtējot Rīgas sniegumu pilsētas transporta plānošanas jomā!

Un īpaši pateicamies apvienības “Pilsēta cilvēkiem” pārstāvjiem un visiem 2860 iedzīvotājiem, kuri atsaucās mūsu aicinājumam un sniedza mums viedokli par apmierinātību ar Rīgas transporta infrastruktūras attīstību un risinājumiem!

Ar cieņu

departamenta direktors
Edgars Korčagins

Saturs

Kopsavilkums	8
Motivācija	8
Galvenie secinājumi	9
Būtiskākie ieteikumi	14
Revīzijas ziņojuma struktūra	15
Revidējamās jomas raksturojums	16
Transporta infrastruktūra un tās sastāvs	16
Kas Pašvaldībā nodarbojas ar transporta infrastruktūras uzturēšanu un attīstības plānošanu?	16
Finansējums transporta infrastruktūras jomai	18
Pašvaldības attīstības plānošanas dokumenti un plānošanā iesaistītās institūcijas un veicamās darbības	20
Transporta infrastruktūras attīstības plānošanā veicamās darbības pēc Eiropas Komisijas izstrādātajām Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna sagatavošanas vadlīnijām	21
1. Vai ir nodrošināta efektīva transporta infrastruktūras attīstības plānošana un mērķu sasniegšana?	23
1.1. Vai plānošanas dokumentos iekļautie risinājumi ir balstīti uz esošās situācijas izvērtējumu un to īstenošanai ir noteiktas prioritātes?	25
<i>Pastāvošo problēmu apzināšana un izvērtēšana</i>	27
<i>Prioritāšu noteikšana problēmu risināšanai</i>	30
1.2. Vai plānošanas dokumentos iekļauto uzdevumu izpilde ir vērsta uz problēmu novēršanu?	31
<i>Izvirzītie risinājumi problēmu novēršanai un to īstenošana</i>	32
<i>Sasniedzamo rezultātīvo rādītāju noteikšana risināmajiem uzdevumiem</i>	37
1.3. Vai izveidotā organizatoriskā struktūra nodrošina uzdevumu izpildi un uzraudzību?	38
1.4. Vai plānošanas dokumentos izvirzītie mērķi ir sasniegti?	42
<i>Pašvaldības aptaujas rezultāti par iedzīvotāju vērtējumu par transporta infrastruktūras pieejamību </i>	43
<i>Valsts kontroles iegūtais iedzīvotāju vērtējums par transporta infrastruktūras pieejamību</i>	44

<i>Pašvaldības pieaicināto ekspertu vērtējums par transporta infrastruktūras pieejamību</i>	45
<i>Pašvaldības noteikto apjoma rādītāju izpildes rezultāts</i>	45
2. Vai transporta infrastruktūras projektu ieviešana ir efektīva?	47
2.1. Vai visas novērtētās projektu ieceres ir iekļautas Rīcības plānā, Investīciju plānā un Investīciju programmā?.....	48
2.2. Vai būvdarbu organizēšana tiek saskaņota un veikta plānveidīgi?	52
2.3. Vai transporta infrastruktūras projekti tiek īstenoti plānotajos termiņos?	55
2.4. Vai projektiem piešķirtais finansējums tiek izlietots atbilstoši noteiktajiem mērķiem un plānotajos apmēros?	57
2.5. Vai maksas autostāvvietu izveidošana notiek plānveidīgi un tiek sasniegti izvirzītie mērķi?	60
<i>Maksas autostāvvietu izveidošanas plānošana</i>	60
<i>Maksas autostāvvietu cenu politika un tās rezultāti</i>	65
2.6. Vai stāvparka Ulbrokas ielā 13 un ar to saistīto pakalpojumu attīstīšana sasniedz izvirzīto mērķi? 67	
2.7. Vai bezmaksas autonovietņu izbūve atbilst plānošanas dokumentos noteiktajiem mērķiem?	70
3. Vai rīcība transporta infrastruktūras projektu īstenošanā ir ekonomiska?	80
3.1. Vai finanšu līdzekļu izlietojums par izstrādātajiem, bet nerealizētajiem būvdarbu projektiem ir lietderīgs?	80
3.2. Vai ieņēmumi no maksas autostāvvietām ir izlietoti to attīstībai?.....	82
<i>Maksas autostāvvietu elektronisko norēķinu aparātu izmaksas Baltijas valstu galvaspilsētās</i>	85
3.3. Transporta infrastruktūras projektu īstenošanā veiktie iepirkumi un noslēgto līgumu izpilde.....	86
<i>Būvdarbu un ar tiem saistīto pakalpojumu iepirkumi</i>	87
<i>Būvdarbu izpilde un būvuzraudzība</i>	89
4. Vai par transporta infrastruktūras attīstību atbildīgo institūciju darbība un rīcība ar finanšu līdzekļiem atbilst normatīvo aktu prasībām?	94
4.1. Rīcība ar finanšu līdzekļiem, nosakot Satiksmes departamenta direktoram dīkstāvi	94
4.2. Vai maksas iekasēšana autostāvvietās notiek atbilstoši normatīvo aktu prasībām?	96
Rīgas pilsētas pašvaldības viedoklis.....	99

Revīzijas raksturojums, kritēriji un metodes.....	99
Revīzijas mērķis	103
Juridiskais pamatojums	103
Revidentu un revidējamās vienības atbildība.....	103
Revīzijas apjoms un ierobežojumi	103
Revīzijas kritēriji	105
Revīzijas metodes.....	110
 1. pielikums. Transporta infrastruktūras attīstības jomā pasūtītie un apmaksātie pētījumi laika posmā no 2013. gada līdz 2017. gadam	111
 2. pielikums. Rīcības virziena (PRV11)“Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija” noteikto rezultātīvo rādītāju izpildes rezultātu novērtējums.....	112
 3. Pielikums. Valsts kontroles iegūtā iedzīvotāju vērtējuma apkopojums	114
 4. pielikums. Asfaltēšanas darbu izmaksas veicot lietus kanalizācijas kolektoru remontdarbus Kārļa Ulmaņa gatvē.....	123
 5. pielikums. Saraksts ar investīciju projektiem piešķirto mērķdotācijas apmēru, kuriem Attīstības departamenta darba grupa nav rekomendējusi piešķirt finansējumu	125
 6. pielikums. Maksas autostāvvietu izveidošanas plāna pamatojums un tā faktiskā izpilde.	127
 7. pielikums. SIA “Rīgas satiksme” valdē ikgadēji izskatītā informācija par maksas autostāvvietām.....	133
 8. pielikums. Laika posmā no 2014. gada līdz 2017. gadam norakstītās izstrādāto tehnisko projektu un pētījumu izmaksas	135
 9. pielikums. Norakstīto tehnisko projektu izmaksu īpatsvars kopējās projektēšanas izmaksās laika posmā no 2015. gada līdz 2017. gadam.....	137

10. pielikums. Ielu apsekošanā konstatētie remontdarbu posmi, kas veikti pēc ielu seguma atjaunošanas darbu pabeigšanas.....	140
Atsauces.....	147

Kopsavilkums

Motivācija

Pašvaldībai šodien ir jāspēj radīt ne tikai atsevišķus transporta infrastruktūras uzlabojumus, bet jārada tāda pilsētvide, kas būtu gatava 21. gadsimta izaicinājumiem.

Sabiedrībā ļoti bieži tiek aktualizētas problēmas, kas skar Rīgas pilsētas transporta infrastruktūras, sevišķi ielu un tiltu, remonta darbu plānošanu un darbu izpildes kvalitāti.

Rīgas transporta infrastruktūru katru dienu izmanto gan rīdzinieki, gan pilsētas viesi, kas ir ne tikai transporta līdzekļu vadītāji un pasažieri, bet arī velosipēdisti un gājēji, kas ir nozīmīga satiksmes dalībnieku daļa.

Tā kā transporta infrastruktūru veido gan ietves, gan veloceļi, gan ielas un ceļi, gājēju pārejas, tunēļi, tilti, satiksmes pārvadi, stāvlaukumi, kā arī citas inženierbūves, tad to uzturēšanas kvalitāte, labiekārtošana un izmantošanas funkcionalitāte uztrauc ikvienu no mums. Visiem ir svarīgi droši, ātri un ērti nokļūt no punkta A uz punktu B, neatkarīgi no tā, ar kādu transporta līdzekli pārvietojamies – ejam kājām, braucam ar velosipēdu, braucam sabiedriskajā transportā vai automašīnā.

Lielākā daļa Rīgas transporta infrastruktūras ir būvēta pagājušā gadsimta 60. gados, ielas veidojot maksimāli ērtas autotransportam, bet aizmirstot par gājējiem un velosipēdistiem.

Pašvaldībai, pildot savas funkcijas transporta infrastruktūras labiekārtošanas jomā, ir svarīgi savlaicīgi apzināt esošās problēmas, meklēt un atrast iespējamus risinājumus aktualitātēm, kā arī plānveidīgi un mērķtiecīgi tos īstenot.

Nākotnes vide nebūs mums piemērota, ja mēs nebūsim savlaicīgi veikusi uzlabojumus pilsētvidē, jo sevišķi saistībā ar mūsdienu pārvietošanās līdzekļu straujo attīstību un lietošanu savās ikdienas gaitās.

Valsts kontrole vēlas akcentēt šos jautājumus kā nākotnes izaicinājumu, ar būtiski citādu pilsētvides attīstības redzējumu, kurā problēmu risināšanā būtu izmantojamas progresīvākas plānošanas pieejas.

Tā kā publiskajā telpā arvien biežāk izskan iedzīvotāju neapmierinātība ar Rīgas pilsētas pašvaldības darbību transporta infrastruktūras attīstības jomā, vēlamies pievērst lielāku pašvaldības uzmanību transporta infrastruktūras attīstības plānošanai, kā arī veicamajiem uzdevumiem, darbībām un pienākumiem, īstenojot projektus, kas saistīti ar transporta infrastruktūras objektu izbūvi, atjaunošanu un uzlabošanu.



Revīzija ir veikta, lai pievērstu pašvaldības uzmanību Rīgas pilsētas transporta infrastruktūras attīstības plānošanai, kā arī veicamajiem uzdevumiem, darbībām un pienākumiem, īstenojot projektus transporta infrastruktūras jomā.

Galvenie secinājumi

Rīgas pilsētas pašvaldība (turpmāk – Pašvaldība) revidējamā laika posmā, gādājot par pilsētas ielu, ceļu un laukumu, tajā skaitā autostāvvietu, būvniecību, atjaunošanu un uzturēšanu, nav rīkojusies efektīvi, ekonomiski un atbilstoši normatīvo aktu prasībām.

Transporta infrastruktūras jomā esošās problēmas Rīgas pilsētā nav mērķtiecīgi risinātas un gadu no gada tikai samilst, savukārt realizēto projektu īstenošana ir notikusi haotiski un necaurskatāmi. Pašvaldība nerisina jau gadiem ilgstošas satiksmes drošības un inženierkomunikāciju problēmas. Lai gan ielu atjaunošanas projekti tiek pasūtīti un apmaksāti, tas nenozīmē, ka tie tiek īstenoti, savukārt īstenotie projekti nedod būtiskus uzlabojumus transporta infrastruktūras problēmu risināšanā.

Šādas rīcības rezultātā nelietderīgi ir izlietoti finanšu līdzekļi vairāk nekā 5,4 milj. *euro* apmērā, 9,1 milj. *euro* izlietojums nav izsekojams.

Trūkumi transporta infrastruktūras attīstības plānošanā

Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos transporta infrastruktūras attīstībai ir izvirzīti ambiciozi mērķi, tomēr to sasniegšana netiek īstenota. 2017. gadā, izstrādājot jaunus attīstības plānošanas dokumentus, cita starpā tiek izmantoti 2005. gadā veiktās situācijas izpētes rezultāti, kas neatbilst šodienas faktiskajai situācijai.

Pašvaldības paredzētie uzdevumi un risinājumi nav vērsti uz transporta infrastruktūras lietotājiem aktuālu problēmu risināšanu un neatbilst ilgtspējīgas pilsētvides plānošanas principiem, jo tajos:

- ✓ nav apskatīti satiksmes drošības jautājumi, piemēram, pieaugot velobraucēju skaitam pilsētas ielās, attiecīgi pieaug arī ceļu satiksmes negadījumu skaits, kuros iesaistīti velosipēdisti, kā arī dažādu skūteru un citu individuālo braucamrīku vadītāji, kā rezultātā Rīgas velosipēdistiem pārskatāmā nākotnē nav pamata cerēt uz iespēju droši un ērti pārvietoties pilsētas ielās;
- ✓ trūkst risinājumu bīstamības novēršanai arī uz gājēju pārejām, piemēram Kurzemes prospektā, kur pēdējos gados ir bijuši bieži ceļu satiksmes negadījumi;
- ✓ piedāvātie transporta plūsmu risinājumi un izmaiņas nav pamatotas ar aktuālu un padziļinātu situācijas izpēti, piemēram, transporta plūsmu modelēšanu un analīzi;
- ✓ nav izvērtēti alternatīvi risinājumi transporta plūsmas organizēšanā, piemēram, loka ceļu novietojumam ap pilsētas centru, kā rezultātā sastrēgumi pilsētas ielās nemazināsies.

Risināmajiem uzdevumiem lielākoties nav noteikti izmērāmi rezultatīvie rādītāji, kas liedz gan sabiedrībai, gan arī pašai Pašvaldībai katru gadu novērtēt uzdevumu izpildi un mērķu sasniegšanas progresu.



Attīstības plānošanā
izvirzītie ambiciozie mērķi
cita starpā balstās
uz novecojušu situācijas
analīzi.



Pēc noteiktajiem
rezultatīvajiem rādītājiem
nav iespējams novērtēt
uzdevumu izpildi izvirzīto
mērķu sasniegšanā.



Ieviestie principi un
noteiktā kārtība projektu
ieviešanā nedarbojas.

Vērtē vienus, bet dzīvē
ievieš pavisam citus
projektus.

Neefektīva transporta infrastruktūras projektu un uzdevumu īstenošana

Lai gan Pašvaldība savos iekšējos normatīvajos aktos ir noteikusi, ka visi transporta infrastruktūras projekti, idejas un ieceres tiek izvērtētas atbilstoši plānošanas dokumentos noteiktajām prioritātēm, piešķirot tām noteiktu punktu skaitu un sarindojot tās prioritārā secībā, tomēr praksē šie principi netiek ievēroti.

Pašvaldības veiktās darbības īstenošanai paredzēto projektu izvēles procesos nav caurskatāmas. Rezultātā nav iespējams izsekot, pēc kādiem principiem tiek izvēlēti prioritāri īstenojamie projekti. Piemēram, 2017. gada Investīciju programmā netika iekļauta neviena no 48 izvērtētajām Satiksmes departamenta projektu iecerēm, turpretī tika iekļauti septiņi ielu seguma atjaunošanas projekti, kurus darba grupa nemaz nebija vērtējusi. Šāda rīcība tiek pamatota tikai ar Pašvaldības domes deputātu lēmumiem.

Arī izvēloties projektus, kuri ir finansēti no mērķdotācijas pašvaldības autoceļiem un ielām, finansējums vismaz 30 projektiem 3,3 milj. *euro* apmērā ir piešķirts bez jebkāda izvērtējuma vai pretēji darba grupas rekomendācijām.

Pašvaldība nolūkā veicināt pilsētas centra atslogošanu no autotransporta un tādējādi uzlabot vides situāciju pilsētā jau kopš 2014. gada ir noteikusi mērķi attīstīt stāvparku pakalpojumus, kas ļautu Pierīgā dzīvojošajiem cilvēkiem novietot viņu auto Rīgas pierobežā un uz darba vietu pilsētas centrā nokļūt, izmantojot sabiedrisko transportu.

Stāvparka pakalpojumu sniegšanu Pašvaldība ir uzticējusi SIA “Rīgas pilsēt būvnieks”, tomēr veiktās darbības uzdevuma – attīstīt ar stāvparku Ulbrokas ielā 13 saistītos pakalpojumus “Novieto un brauc” režīmā – izpildē nav sekmējušas autovadītāju izvēli atstāt automašīnas šajā stāvparkā, jo nav novērsti objektīvie šķēršļi tās izmantošanai – tas atrodas tālu no centra un pieejamais sabiedriskais transports ir bez priekšrocībām.

Izveidotā stāvparka aizpildījuma dati liecina, ka stāvparks “Novieto un brauc” režīmā praktiski netiek izmantots. Četru gadu laikā bijuši vien 28 stāvparka izmantošanas gadījumi, līdz ar to vidējā stāvparka noslodze dienā ir tuvu 0 %.

Arī Pašvaldības izvirzītais mērķis – veicināt autostāvvietu lietošanas samazināšanos pilsētas centrā – nav sasniegts, jo pielietotā maksas autostāvvietu cenu politika nav veicinājusi autostāvvietu lietošanas gadījumu samazināšanos pilsētas centrā. Rīgas centra A, B un R tarifu zonās katru gadu ir tendence palielināties autostāvvietu lietošanas gadījumu skaitam. Piemēram, R zonā autostāvvietu lietošanas gadījumu skaits 2015. gadā bija 77 tūkstoši, bet 2017. gadā jau 109 tūkstoši jeb par 41 % vairāk.



Nospraustie mērķi
un uzdevumi netiek
sasniegti.



Stāvparka pakalpojumu
sniegšana nesekmējās.
Stāvparka noslodze – 0.

Neekonomiska rīcība ar finanšu līdzekļiem

Laika posmā no 2010. gada līdz 2017. gadam Satiksmes departaments ir izstrādājis vairākus tehniskos projektus pilsētas transporta infrastruktūras objektu būvniecībai un atsevišķos gadījumos pat uzsācis būvdarbus, tomēr izstrādātajiem būvdarbu tehniskajiem un izpētes projektiem nav sekojušas tālākas darbības būvdarbu organizēšanā vai arī uzsāktie būvdarbi ir pārtraukti, bet to izmaksas 5,3 milj. *euro* norakstītas zaudējumos.

Šāda rīcība visbiežāk ir pamatota ar projektu novecošanu, finansējuma trūkumu, projekta aktualitātes zaudēšanu, kā arī neatrisinātiem zemes piederības jautājumiem vai pat būvdarbu līguma pārtraukšanu. Valsts kontroles ieskatā Pašvaldībai kā rūpīgam saimniekam pirms būvprojektu pasūtīšanas būtu jāveic projektu realizēšanas risku izvērtējums, gan saistībā ar zemes piederības jautājumu risināšanu, gan finansējuma piešķiršanu, gan būvdarbu uzsākšanas iespējām.

Arī tajos gadījumos, kad transporta infrastruktūras projekti tiek īstenoti, tiem trūkst kompleksu risinājumu, kā rezultātā esošās problēmas tiek atrisinātas tikai daļēji, bet izpildītie darbi jāpār dara, radot gan papildu izmaksas, gan neērtības infrastruktūras lietotājiem.

Piemēram, lietus ūdens novadīšanas no ielām problēmu risināšanai nav izvirzīti kompleksi risinājumi, un nav nodrošināta secīgu darbību plānošana un veikšana, kā rezultātā vairākos gadījumos pēc ielu seguma atjaunošanas nepilna gada laikā tiek veikti atkārtoti remontdarbi, lai remontētu inženierkomunikācijas. Tā Avotu ielā pēc ielas seguma atjaunošanas 2015. gadā, vismaz sešās vietās veikti ūdensvada avārijas remontdarbi.

Arī Kārļa Ulmaņa gatvē neveicot lietus kanalizācijas kolektora rekonstrukciju kopā ar attīstības plānā paredzēto ielas seguma atjaunošanu, nākotnē būs vēlreiz jāmaksā par asfaltbetona ieklāšanu labotajos posmos.

Neskaidri noteikumi naudas iekasēšanā un neizsekojams tās izlietojums

Pašvaldība ir noteikusi, ka autostāvvietu lietotājiem par autostāvvietu lietošanu līdz 5 minūtēm nav jāmaksā, taču nav noteikusi skaidrus nosacījumus kā šī iespēja ir izmantojama.

Revīzijā konstatējām, ka laika posmā no 2015. gada 1. janvāra līdz 2017. gada 31. decembrim vairāk nekā 300 tūkstoš gadījumos ir iekasēta maksa kopsummā 165,8 tūkst. *euro*, kad autostāvvietas lietošanas laiks bija mazāks nekā 5 minūtes.

Atbilstoši Pašvaldības noteiktajam ieņēmumi no maksas autostāvvietām ir izlietojami maksas stāvvietu apsaimniekošanai un pārvaldīšanai, kā arī jaunu maksas stāvvietu ierīkošanai un satiksmes infrastruktūras attīstībai. Taču faktiski šī nauda vismaz 9,113 milj. *euro* ir ieplūdusi kopējā SIA "Rīgas satiksme" "katlā", līdz



Stāvvietu biznes pilsētas centrā iet plašumā.

Stāvvietu lietošanas gadījumu skaits, pretēji izvirzītajam mērķim, ar katru gadu palielinās.



Neskaidru samaksas noteikumu rezultātā autostāvvietu lietotāji ir samaksājuši kopsummā 165,8 tūkst. *euro* par stāvēšanu līdz 5 minūtēm, kurās varēja stāvēt bez maksas.

Nav izsekojams, kur iztērēti 9,113 milj. *euro*, kas iekasēti no maksas autostāvvietām.

ar to nav iespējams noteikt tās izlietojuma mērķi un tā var tikt izmantota jebkuru citu darbību finansēšanai.

Satiksmes departamenta darba organizācija

Normatīvie akti nosaka pienākumu pasūtītājam būvniecības uzraudzībai piesaistīt neatkarīgu būvuzraugu. Pašvaldība tā arī dara, taču papildus tam saviem darbiniekiem, tā vietā, lai kontrolētu būvuzraugu darbu, uzliek pienākumu pašiem veikt būvuzraudzību. Turklāt atsevišķos gadījumos piesaistītie būvuzraugi nemaz nav pildījuši savus pienākumus. Tādējādi par vienu darbu tiek maksāts divreiz vai arī pastāv risks, ka samaksa tiek veikta bez atbilstošas pakalpojuma sniegšanas. Piemēram, šādas sistēmas rezultātā revidējamā laika posmā būvuzraugiem ir samaksāti 37,6 tūkst. *euro* par tādu būvuzraudzību, kas neatbilst ne normatīvo aktu prasībām, ne noslēgtajiem līgumiem.

Rīgas domes priekšsēdētājs, pirms darba tiesisko attiecību izbeigšanas, bez pietiekama un skaidra pamatojuma, saglabājot darba algu, ir atstādinājis un norīkojis dīkstāvē Satiksmes departamenta direktoru, bet par departamenta direktora pienākumu izpildītāju norīkojis citu algotu personu, kā rezultātā laika posmā no 2016. gada 16. augusta līdz 2018. gada 31. oktobrim ir nelietderīgi izlietoti Pašvaldības finanšu līdzekļi vismaz 46,2 tūkst. *euro* apmērā.

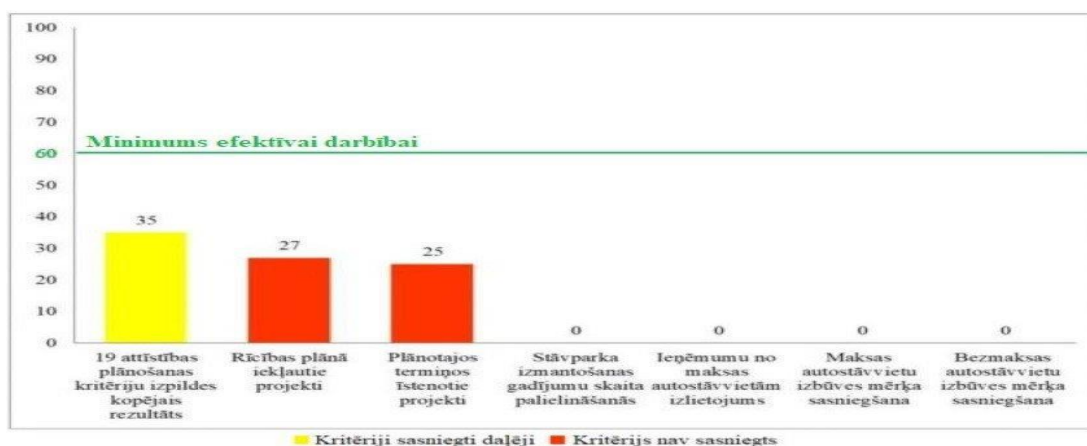
Revīzijā izvirzīto kritēriju sasniegšana

Revīzijā izvirzītie un ar Pašvaldību saskaņotie kritēriji transporta infrastruktūras attīstības plānošanas un projektu ieviešanas un uzdevumu izpildes efektivitātes novērtēšanā pārsvarā nav sasniegti (skatīt ziņojuma projekta nodaļu Revīzijas kritēriji). Kritēriju izpildes rezultātu apkopojums ir sniegts 1. attēlā.



Satiksmes departamentam ir divi direktori, bet viens no tiem jau vairāk nekā pusotru gadu norīkots dīkstāvē.

Par šādu dīkstāvi jau samaksāts vismaz 46,2 tūkst. *euro*.



1. attēls. Revīzijas kritēriju sasniegšanas rezultāti transporta infrastruktūras attīstības plānošanas, projektu ieviešanas un uzdevumu izpildes efektivitātes novērtēšanā

No revīzijā izvirzītajiem 19 kritērijiem transporta infrastruktūras attīstības plānošanas efektivitātes novērtēšanai sasniegti ir trīs kritēriji, trīs kritēriji ir sasniegti daļēji, bet 13 kritēriji nav sasniegti. Kritēriju

novērtēšanā iegūto punktu kopējais skaits ir 35 no 100 punktiem (skatīt 1. attēlu).

Lai transporta infrastruktūras attīstības plānošanu varētu atzīt par efektīvu, kritēriju izpildes rezultātam bija jābūt lielākam par 60 punktiem.

Savukārt no revīzijā izvirzītajiem septiņiem kritērijiem projektu ieviešanas un uzdevumu izpildes efektivitātes novērtēšanai seši kritēriji nav sasniegti (skatīt 1. attēlu), bet vienu kritēriju – par mērķdotācijas finansējuma izlietojuma atbilstību izvirzītajiem mērķiem – nevar novērtēt, jo velotransporta attīstības programmas īstenošanai nav izvirzīts ne mērķis, ne uzdevumu izpildē sasniedzamie rezultātīvie rādītāji.

Lai transporta infrastruktūras projektu un uzdevumu izpildi varētu atzīt par efektīvu, katra kritērija izpildes rezultātam bija jābūt lielākam par 60 %.

Būtiskākie ieteikumi

Pamatojoties uz likumības un lietderības revīzijā konstatēto un mūsu secinājumiem, aicinām Pašvaldību veikt pasākumus, lai uzlabotu transporta infrastruktūras attīstības plānošanu un projektu īstenošanā veicamās darbības, kā arī novērstu revīzijā konstatētos trūkumus.

Lai turpmāk nodrošinātu efektīvāku un ekonomiskāku transporta infrastruktūras attīstības plānošanu un plānoto projektu īstenošanu, Valsts kontrole iesaka Pašvaldībai veikt šādu darbību izpildi:

- ✓ pilnveidot attīstības plānošanas dokumentus, veicot esošās situācijas un problēmu novērtējumu un nosakot atbilstošās prioritātes un risināmos uzdevumus;
- ✓ pārskatīt un pilnveidot projektu realizācijā veicamās darbības, lai nodrošinātu caurskatāmu projektu ieceru izvērtēšanu;
- ✓ ieviest kontroles procedūras par tehnisko projektu izstrādi un izmantošanu secīgai būvdarbu veikšanas nodrošināšanai;
- ✓ ieviest trīs gadu plāna saskaņošanu ar inženierkomunikāciju turētājiem, lai nodrošinātu projektu ieviešanā savstarpēji un loģiski pakārtotu būvdarbu organizēšanu;
- ✓ izvērtēt iespējas pirms ielu seguma atjaunošanas darbu plānošanas veikt visaptverošu priekšizpēti ielas un inženierkomunikāciju tehniskā stāvokļa novērtēšanai, lai nodrošinātu projektu ieviešanā savstarpēji un loģiski pakārtotu būvdarbu organizēšanu;
- ✓ ieviest kontroles procedūras projektu ieviešanas uzraudzības monitoringam, lai nodrošinātu projektu ieviešanu attīstības plānošanas dokumentos noteiktajos apjomos un termiņos;
- ✓ pilnveidot budžeta programmu izpildes kontroles procedūras par izmērāmu rezultatīvo rādītāju noteikšanu veicamajiem uzdevumiem;
- ✓ pilnveidot attīstības plānošanas dokumentus, izstrādājot autostāvvietu politiku ar konkrētiem uzdevumiem un noteiktiem sasniedzamajiem rezultatīvajiem rādītājiem izvirzīto mērķu sasniegšanai, kā arī nodrošināt to monitoringu;
- ✓ izstrādāt bezmaksas autonovietņu attīstības politiku stāvvietu problēmu risināšanai pilsētas mikrorajonos un papildus darbības rezultatīvajiem rādītājiem attīstības plānošanas dokumentos iekļaut arī analītiskos rādītājus mērķu sasniegšanas novērtēšanai.

SIA "Rīgas satiksme" ir jāpilnveido grāmatvedības uzskaitē, kas ļautu izsekot ieņēmumu no maksas autostāvvietu lietošanas izlietojumam.



Lai novērstu revīzijā konstatētos trūkumus un neatbilstības Pašvaldībai:



jārūpējas par bērnu nākotnei piemērotu vidi



jāpārzina kas notiek pilsētvidē



jāsaprot, ko grib paveikt sabiedrības labā



jāmēra sasniegtie rezultāti



godīgi jānovērtē atbildīgo darbinieku sasniegtais

Revīzijas ziņojuma struktūra

Informācija revīzijas ziņojumā izklāstīta šādā secībā:

- ✓ revidējamās jomas raksturojums – informācija par transporta infrastruktūru un tās sastāvu, piešķirtā finansējuma apmēriem, kā arī infrastruktūras uzturēšanā un attīstības plānošanā iesaistītajām institūcijām un veicamajām darbībām;
- ✓ informācija par transporta infrastruktūras attīstības plānošanā veicamajām darbībām pēc Eiropas Komisijas izstrādātajām Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna sagatavošanas vadlīnijām;
- ✓ revīzijas konstatējumi, secinājumi un ieteikumi, sadalot tos četrās būtiskās nodaļās. Katras nodaļas ievadā ir sniegts Valsts kontroles viedoklis, izsecinot būtiskāko un tālāk nodaļā to pamatojot ar revīzijas konstatējumiem;
- ✓ revidējamās vienības sniegtais viedoklis par veikto revīziju;
- ✓ revīzijas raksturojums, kritēriji un metodes.

Revīzijas ziņojuma pirmajā nodaļā ir vērtēta Pašvaldības transporta infrastruktūras attīstības plānošanas efektivitāte, t.i., vērtētas veiktās darbības transporta infrastruktūras attīstības plānošanā, problēmu apzināšanā, kā arī rīcības plānu izstrādē un prioritāšu noteikšanā.

Revīzijas ziņojuma otrajā nodaļā ir vērtēta Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos paredzēto transporta infrastruktūras projektu ieviešanas efektivitāte, t.i., veiktās darbības plānoto projektu iekļaušanā rīcības plānos un investīciju plānā. Tāpat nodaļā ir vērtēta gan transporta infrastruktūras projektu ieviešanas termiņu ievērošana, gan piešķirtā finansējuma izlietojuma atbilstība noteiktajiem mērķiem.

Revīzijas ziņojuma trešajā nodaļā ir vērtētas Pašvaldības transporta infrastruktūras projektu ieviešanā veiktās darbības un to ekonomiskums.

Revīzijas ziņojuma ceturtajā nodaļā ir vērtēta Pašvaldības un tās izveidoto institūciju, kuras iesaistās transporta infrastruktūras attīstības projektu īstenošanā, tajā skaitā SIA “Rīgas satiksme”, rīcības ar finanšu līdzekļiem atbilstība normatīvo aktu prasībām.

Revīzijas ziņojumā ir ietverts Pašvaldības sniegtais viedoklis, kā arī piesaistītā eksperta viedoklis.

Revidējamās jomas raksturojums

Transporta infrastruktūra un tās sastāvs

Pašvaldības autonomās funkcijas transporta infrastruktūras un satiksmes jomā ir gādāt par savas administratīvās teritorijas labiekārtošanu, tajā skaitā ielu, ceļu un laukumu būvniecību, rekonstruēšanu un uzturēšanu, kā arī organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus¹.

Transporta infrastruktūra ir būvju komplekss, kas ietver visu veidu transportam nepieciešamos objektus un to teritorijas – ielas, ceļus, tuneļus, viaduktus, satiksmes pārvadus, dzelzceļus ar dzelzceļa stacijām, jūras un upju ostas, lidostas, kanālus – kā arī citus to izmantošanai un uzturēšanai nepieciešamos objektus un sastāvdaļas².

Iela ir transportlīdzekļu satiksmei paredzēta inženierbūve pilsētas teritorijā³. Tās kompleksā ietilpst zemes klātne, ceļa braucamā daļa, mākslīgās būves, tajā skaitā inženierkomunikācijas, ceļu inženierbūves un satiksmes organizācijas tehniskie līdzekļi.

Inženierkomunikācijas ir ierīces, aprīkojums vai ierīču vai aprīkojumu kopums, kas paredzēts būves apgādei ar izejvielām, sakariem, energoresursiem un citiem resursiem⁴, piemēram, gāzes apgādes, siltumapgādes, ūdensapgādes, kanalizācijas, drenāžas, ārējo pneimatisko atkritumu cauruļvadi, telekomunikāciju līnijas, elektroapgādes līnijas un iekārtas.

Arī maģistrālie lietus notekūdeņu kanalizācijas kolektori, caurtekas zem pilsētas ielām, pilsētas ielu sarkano līniju robežās esošās akas ūdens novades sistēmā lietus notekūdeņu uzņemšanai un to pievadi ir inženierkomunikācijas.

Kas Pašvaldībā nodarbojas ar transporta infrastruktūras uzturēšanu un attīstības plānošanu?

Satiksmes departaments ir Rīgas domes vadošā iestāde satiksmes un transporta nozarē, kas ir tieši pakļauts Rīgas domes priekšsēdētājam⁵.

Atbilstoši Satiksmes departamenta nolikumam⁶ departamenta kompetencē ietilpst šādu transporta infrastruktūras objektu uzturēšana un attīstības koncepciju izstrādāšana:

- ✓ publiski lietojumā esošais Rīgas pilsētu ielu tīkls – ielas, tilti, satiksmes pārvaldi, tuneļi;
- ✓ Daugavas krasta un Rīgas tiltiem piegulošo teritoriju nostiprinātās krastmalas;
- ✓ satiksmes organizācijas sistēmas un tehniskie līdzekļi;
- ✓ lietus ūdens novadīšanas sistēmas – maģistrālie lietus notekūdeņu kanalizācijas kolektori un sūkņu stacijas, kurās pārsūknē lietus notekūdeņus no šiem kolektoriem;
- ✓ caurtekas zem ielām;



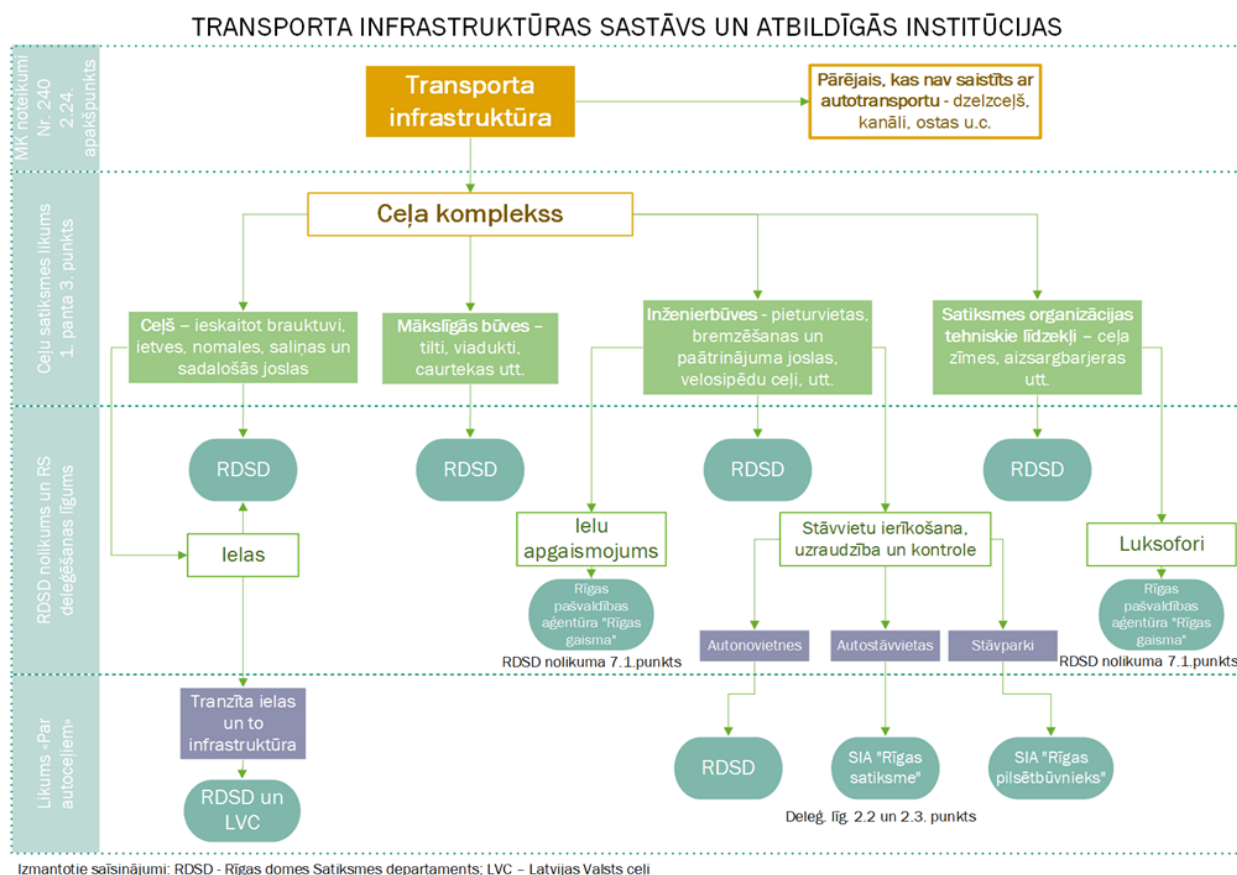
Kas ir transporta infrastruktūra?

- ✓ ielu sarkano līniju robežās esošās akas ūdens novadīšanas sistēmā lietus notekūdeņu uzņemšanai un to pievadi;
- ✓ citas ielu inženierbūves.

Atsevišķu transporta infrastruktūras objektu apsaimniekošanu un pārvaldīšanu Pašvaldība ir nodevusi arī citām Pašvaldības institūcijām un kapitālsabiedrībām, piemēram:

- ✓ luksoforu sistēmas uzturēšana un apgaismojuma nodrošināšana ir nodota Pašvaldības aģentūrai “Rīgas gaisma”;
- ✓ Pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošana un pārvaldīšana, pamatojoties uz deleģēšanas līgumu⁷, ir nodota SIA “Rīgas satiksme”, kura ir dibināta 2003. gada 20. februārī, un tā ir 100 % Pašvaldībai piederoša kapitālsabiedrība. SIA “Rīgas satiksmei” pieder kapitāla daļas kapitālsabiedrībās: SIA “Rīgas karte” (51 %), SIA “Rīgas acs” (100 %);
- ✓ Stāvparka apsaimniekošana un pārvaldīšana ir nodota SIA “Rīgas pilsētbūvnieks”, kura ir dibināta 2002. gada 26. martā, lai veicinātu dzīvojamā fonda attīstību, nodrošinātu mājokļu un citu nekustamā īpašuma objektu būvniecību un atjaunošanu Rīgā⁸.

Informācija par Rīgas pilsētas transporta infrastruktūras objektu sastāvu un atbildīgajām institūcijām ir apkopota 2. attēlā.



2. attēls. Rīgas pilsētas transporta infrastruktūras objektu sastāvs un atbildīgās institūcijas

Finansējums transporta infrastruktūras jomai

Pašvaldība revidējamā laika posmā satiksmes jomai, no kuras tiek finansēta transporta infrastruktūra, ir piešķīrusi 441,029 milj. *euro*, kas ir 25 % no kopējiem Pašvaldības plānotajiem budžeta izdevumiem (skatīt 1. tabulu un 2. attēlu). Šajā finansējumā ietilpst arī mērķdotācija no valsts autoceļu fonda programmas 20,884 milj. *euro* apmērā.

Saskaņā ar Investīciju plānu 2017. – 2019. gadam⁹ Pašvaldība piecos gados plāno piesaistīt Eiropas Savienības (turpmāk – ES) fondu finansējumu 107,609 milj. *euro* apmērā sešu projektu īstenošanai. Atbilstoši Valsts kases kontu izdrukām Pašvaldība par projekta “Salu tilta kompleksa atjaunošana, pārbūve un izbūve, 1. kārtā” sertificētajiem izdevumiem 2017. gadā ir saņēmusi 8,139 milj. *euro* kā Kohēzijas fonda līdzekļus par iepriekš veiktajiem izdevumiem, un par projektu “Kultūras un sporta kvartāla izveide Grīziņkalna apkaimē” 17 764 *euro* kā Eiropas Reģionālās attīstības fonda līdzekļus par iepriekš veiktajiem izdevumiem.¹⁰

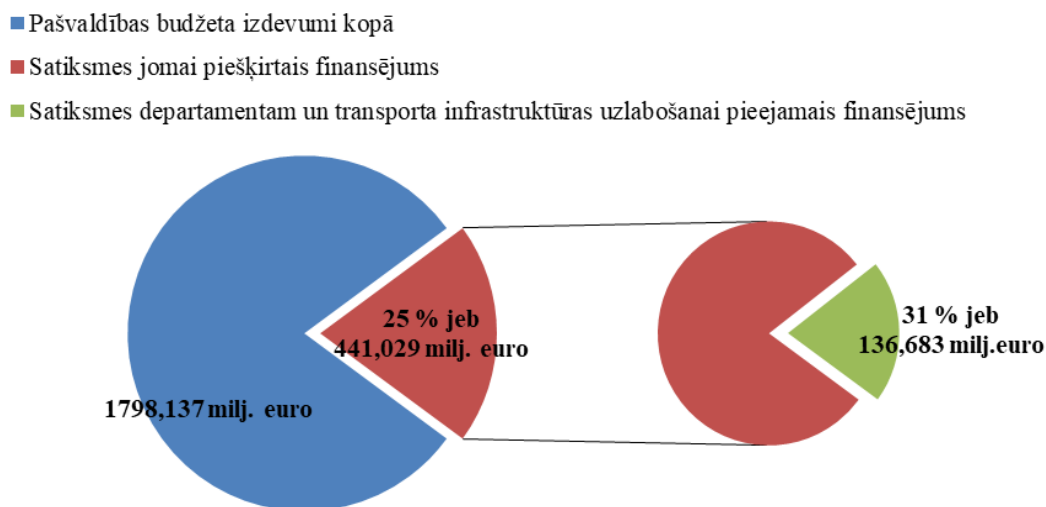
1. tabula

Pašvaldības budžetā piešķirtais finansējums satiksmes jomai 2016.–2017. gadā¹¹

(miljonos *euro*)

Budžeta programmas nosaukums	Resursi izdevumu segšanai 2016. gadā	Resursi izdevumu segšanai 2017. gadā	Resursi izdevumu segšanai kopā
1	2	3	4=(2+3)
Pašvaldības budžeta kopējie izdevumi	847,776	950,361	1 798,137
Satiksmes jomai piešķirtais finansējums:	220,781	220,248	441,029
tajā skaitā:			
Rīgas domes Satiksmes departamenta izdevumi	23,885	25,335	49,220
Iekškvartālu piebraucamo un koplietošanas ceļu un teritoriju remonta programma	0	2,967	2,967
Mērķdotācija autoceļiem un ielām,	20,781	21,115	41,896
<i>tajā skaitā mērķdotācija no valsts autoceļu fonda programmas</i>	10,442	10,442	20,884
Investīciju plāna īstenošana	14,993	10,298	25,291
Finansējums pašvaldības aģentūrai “Rīgas gaisma” (luksoforu darbības nodrošināšanai)	8,224	9,085	17,309
Dienvidu tilta I un II kārtas celtniecības izdevumu segšana	53,894	53,894	107,788
Dotācija Rīgas pašvaldības SIA “Rīgas satiksme”	99,004	97,554	196,558

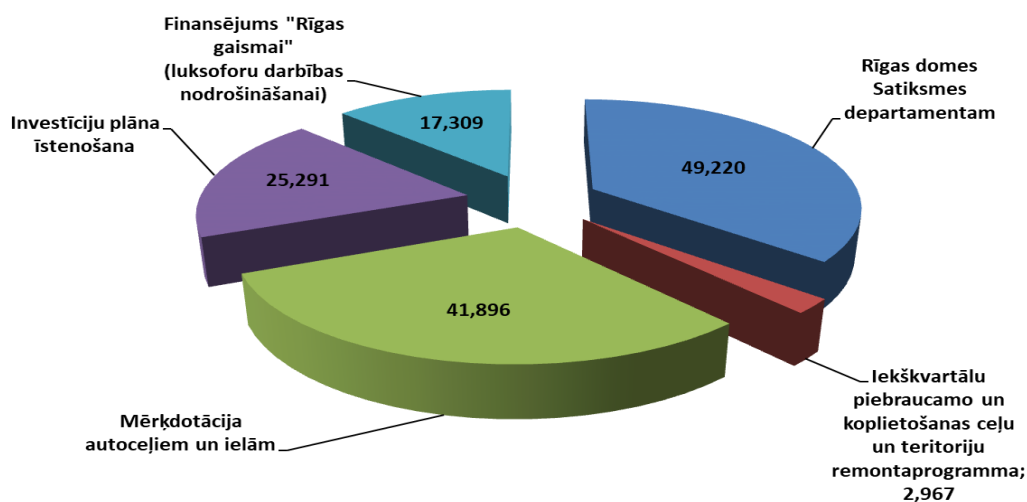
Analizējot Pašvaldības piešķirto finansējumu satiksmes jomai, secināms, ka lielāko daļu (69 %) veido dotācija SIA “Rīgas satiksme” (196,558 milj. *euro*) un kredīta maksājumi (107,788 milj. *euro*) par Dienvidu tilta pirmās un otrās kārtas būvniecību (skatīt 1. tabulu).



3. attēls. Satiksmes jomai piešķirto līdzekļu apmērs un faktiski transporta infrastruktūras uzturēšanai un uzturēšanai pieejamie līdzekļi 2016.–2017. gadā

Satiksmes un transporta infrastruktūras uzturēšanai un uzturēšanai piešķirto līdzekļu apjomu veido satiksmes uzturēšanai piešķirtais finansējums 136,683 milj. *euro* apmērā, kas ir iekļauts vairākās budžeta programmās (skatīt 1. tabulu un 3. attēlu).

Veicot piešķirto līdzekļu izlietojuma analītiskās procedūras, revīzijā secināts, ka tikai 20 %, jeb 87,463 milj. *euro* no visa satiksmes jomai piešķirtā finansējuma (441,029 milj. *euro*) tiek novirzīti satiksmes jomas uzturēšanai Pašvaldības administratīvajā teritorijā, savukārt finansējums 49,220 milj. *euro* tiek novirzīts, lai remontētu ielu bedrītes, atjaunotu ielu horizontālos apzīmējumus, izvestu atkritumus, tīrītu sniegu un veiktu citus ikdienas darbus, kas nav tieši saistīti ar transporta infrastruktūru (skatīt 4. attēlu).



4. attēls. Satiksmes jomai un satiksmes uzturēšanai piešķirtā finansējuma sadalījums pa budžeta programmām 2016.–2017. gadā (milj. *euro*)

Pašvaldības attīstības plānošanas dokumenti un plānošanā iesaistītās institūcijas un veicamās darbības

Lai pašvaldība īstenotu savas funkcijas, tai saskaņā ar likumu¹² ir jāveic vairāki pienākumi, tajā skaitā:

- ✓ jāizstrādā pašvaldības teritorijas attīstības programma un jānodrošina tās realizācija;
- ✓ jāizstrādā un jāapstiprina pašvaldības budžets un lietderīgi jāizlieto pašvaldības finanšu līdzekļi;
- ✓ atbilstoši paredzētajām saistībām jārealizē investīciju programmā iekļautie projekti.

Attīstības plānošanas jomā pašvaldībām ir jāievēro attīstības plānošanas dokumentu hierarhija, saskaņā ar kuru augstākais ilgtermiņa attīstības plānošanas dokuments ir Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija. Savukārt hierarhiski augstākais vidēja termiņa attīstības plānošanas dokuments ir Nacionālais attīstības plāns¹³.

Vietējā līmeņa attīstības plānošanas dokumenti ir hierarhiski pakārtoti reģionālā un nacionālā līmeņa attīstības plānošanas dokumentiem. Savukārt reģionālā līmeņa attīstības plānošanas dokumenti ir hierarhiski pakārtoti nacionālā līmeņa attīstības plānošanas dokumentiem¹⁴.

Pašvaldību attīstības plānošanas dokumentu hierarhija shematiski ir attēlota 5. attēlā.



5. attēls. Attīstības plānošanas dokumentu hierarhija

2010. gadā apstiprinātā Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam ir valsts galvenais plānošanas instruments ar likuma spēku. Visi tuvākas un tālākas nākotnes attīstības plānošanas dokumenti ir jāizstrādā saskaņā ar šīs stratēģijas noteiktajiem virzieniem un prioritātēm¹⁵.

Transporta infrastruktūras attīstības plānošanā veicamās darbības pēc Eiropas Komisijas izstrādātajām Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna sagatavošanas vadlīnijām

Eiropas Komisija 2013. gadā ir apstiprinājusi Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna (angļu valodā – Sustainable Urban Mobility Plan) (turpmāk – SUMP) sagatavošanas vadlīnijas.

SUMP vadlīnijas ir paredzētas pilsētu transporta un mobilitātes plānošanas speciālistiem Ilgtspējīgas attīstības plānu izstrādē un īstenošanā. Tā ir pieeja modernai, kvalitatīvai un ilgtspējīgai mobilitātes plānošanai pilsētās.

Atbilstoši SUMP definīcijai Ilgtspējīgs pilsētas mobilitātes plāns ir stratēģisks plāns, kas paredzēts, lai apmierinātu cilvēku un uzņēmumu mobilitātes vajadzības pilsētās un to apkārtnē, kā arī lai uzlabotu dzīves kvalitāti. Tas balstās uz esošo plānošanas praksi un ņem vērā integrācijas, līdzdalības un izvērtēšanas principus.

SUMP vadlīnijas nosaka šādus principus, kas jāievēro, plānojot transporta infrastruktūras attīstību:

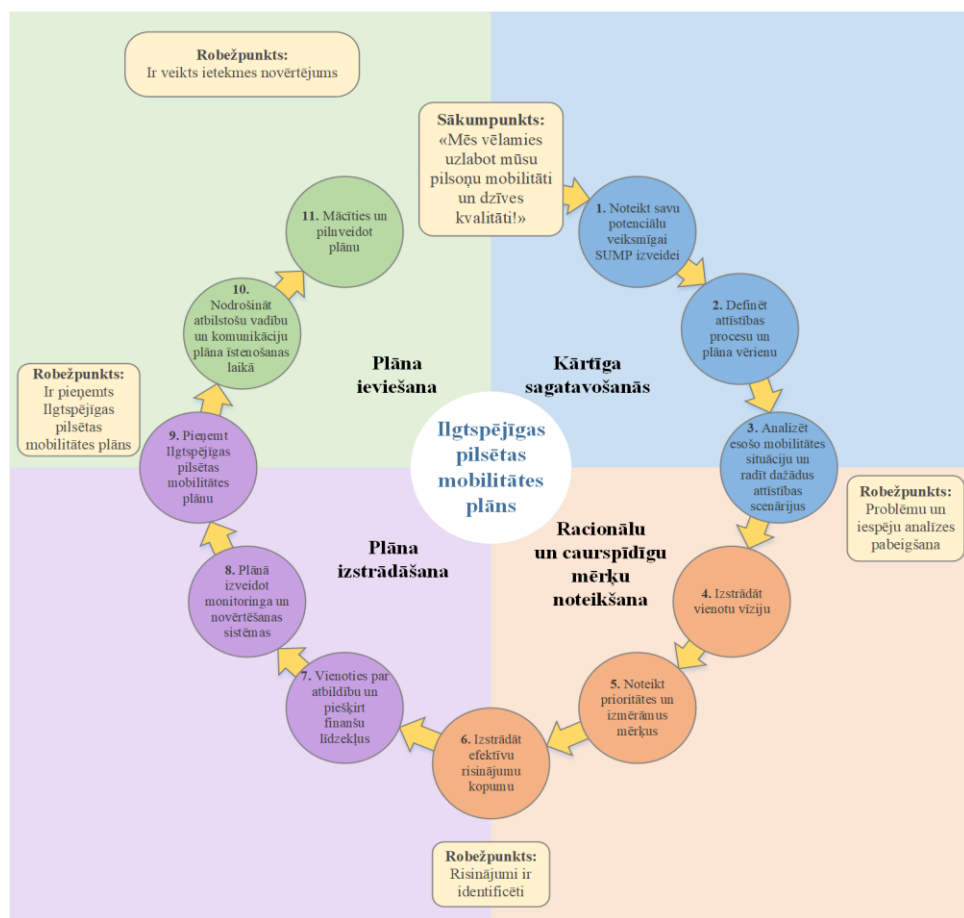
- ✓ skaidri mērķi un uzdevumi;
- ✓ ilgtermiņa vīzija un tās ieviešanas plāns;
- ✓ esošās un nākotnes situācijas izvērtējums;
- ✓ sabalansēta un integrēta pieeja visiem transporta veidiem;
- ✓ horizontāla un vertikāla integrācija;
- ✓ sabiedrības līdzdalība;
- ✓ monitorings, revīzija, ziņošana;
- ✓ kvalitātes nodrošināšana.

Atbilstoši SUMP vadlīnijām, plānojot transporta infrastruktūras attīstību, ir jāveic šādas procesuālās darbības (skatīt 6. attēlu):

- ✓ noteikt savas iespējas;
- ✓ definēt attīstības procesu un plāna vērienu;
- ✓ analizēt esošo mobilitātes situāciju un radīt dažādus attīstības scenārijus;
- ✓ izstrādāt vienotu vīziju;
- ✓ noteikt prioritātes un izmēramus mērķus;
- ✓ izstrādāt efektīvu risinājumu kopumu;
- ✓ vienoties par atbildību un piešķirt līdzekļus.



Transporta infrastruktūras
attīstības plānošanā jāievēro
Eiropas Komisijas
izstrādātās vadlīnijas



6. attēls. SUMP procesa shēma

Revidentu ieskatā Pašvaldībai, veicot transporta infrastruktūras attīstības plānošanu, ir svarīgi ievērot SUMP principus un veicamās darbības. SUMP vadlīnijas un tajās ietvertā procesa shēma (skatīt 6. attēlu) ir noderīga, lai ilustrētu veicamās darbības un izstrādātu īpašus pasākumus, kas ir iekļaujami Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos.

1. Vai ir nodrošināta efektīva transporta infrastruktūras attīstības plānošana un mērķu sasniegšana?

Pašvaldības veiktās darbības transporta infrastruktūras attīstības plānošanā revidējamā laika posmā nav bijušas efektīvas, jo:

- ✓ izstrādājot attīstības plānošanas dokumentus – Attīstības stratēģiju, Attīstības programmu, kā arī Transporta attīstības tematisko plānojumu – nav apzinātas un izvērtētas visas pastāvošās problēmas, kas ietekmē transporta infrastruktūras attīstību;
- ✓ nav veikta pilnvērtīga situācijas analīze, sevišķi satiksmes drošības jomā;
- ✓ attīstības plānošanas dokumentu izstrāde cita starpā ir balstīta uz novecojušu un faktiskajai situācijai neatbilstošu 2005. gadā veikto situācijas izpēti;
- ✓ apzināto problēmu risināšanai nav pareizi noteiktas prioritātes, tās nav pietiekamas un neatbilst reālajām iespējām;

Pašvaldība identificēto problēmu risināšanai nav izvirzījusi visaptverošus risinājumus un nav nodrošinājusi secīgu darbību plānošanu un veikšanu transporta infrastruktūras atjaunošanā.

Attīstības plānošanas dokumentos noteiktajiem uzdevumiem izvirzīto mērķu sasniegšanai lielākoties nav noteikti izmērāmi sasniedzamie rezultatīvie rādītāji, izņemot atsevišķus rādītājus vidējā termiņa mērķiem.

Satiksmes departamenta kā vadošās iestādes satiksmes un transporta nozarē, kuras kompetencē ir satiksmes infrastruktūras plānošana, projektu īstenošana un uzraudzība, darba plāni nesniedz priekšstatu par veicamajiem uzdevumiem, to izpildes nodrošināšanu un uzraudzību.



Transporta infrastruktūras attīstības plānošana ir balstīta uz novecojušu un reālajai situācijai neatbilstošu situācijas izpēti.



Trūkst kompleksu risinājumu un secīgu darbību plānošanas.

Pašvaldības izveidotā Attīstības stratēģijas uzraudzības sistēma (SUS), nenodrošina Attīstības programmas Rīcības plānā un Investīciju plānā noteikto uzdevumu izpildes progresa pilnvērtīgu uzraudzību, jo tajā galvenokārt ir norādīta vispārīga informācija par projektu īstenošanas gaitu.

Arī Attīstības programmā rīcības virzienam (PRV11) “Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija” izvirzītie mērķi nav sasniegti, jo no 11 rezultatīvajiem rādītājiem:

- ✓ tikai divu rādītāju – iedzīvotāju vērtējuma par iespēju pārvietoties ar velosipēdu un vērtējuma par esošo velosistēmu kvalitāti Rīgā – izpilde ir nodrošinājusi sagaidāmā rezultāta sasniegšanu;
- ✓ deviņiem rādītājiem nav sasniegti sagaidāmie rezultāti.

Pašvaldības kā valsts pārvaldes institūcijas darbs ir jāorganizē pēc iespējas efektīvi un tās institucionālā sistēma ir pastāvīgi jāpārbauda un, ja nepieciešams, jāpilnveido, izvērtējot arī funkciju apjomu, nepieciešamību un koncentrācijas pakāpi, normatīvā regulējuma apjomu un detalizāciju, kā arī apsverot deleģēšanas iespējas vai ārpusvalsts izmantošanu¹⁶.

Eiropas Savienības finanšu regulas izpratnē lietderības princips ir saistīts ar labāko attiecību starp izmantotajiem resursiem un sasniegto rezultātu, savukārt efektivitātes princips ir saistīts ar konkrētu noteikto mērķu un paredzēto rezultātu sasniegšanu¹⁷.

Revīzijas laikā ar Pašvaldību tika saskaņoti četri jautājumi un to vērtēšanas kritēriji, pēc kuriem tika vērtēta transporta infrastruktūras attīstības plānošanas efektivitāte:

- ✓ vai Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos iekļautie risinājumi ir balstīti uz vispusīgu un objektīvu esošās situācijas izvērtējumu transporta infrastruktūras jomā;
- ✓ vai Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos noteiktā mērķa sasniegšanai iekļautie risinājumi un uzdevumu izpilde ir vērsta uz Rīgas pilsētas transporta infrastruktūras problēmu novēršanu un uzdevumu izpildes rezultatīvie rādītāji ir noteikti, ievērojot prioritātes un galvenos principus;
- ✓ vai Pašvaldība uzdevumu izpildei ir izveidojusi pamatotu un caurskatāmu organizatorisko struktūru un nodrošina uzdevumu izpildes uzraudzību;
- ✓ vai Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos noteiktie uzdevumu izpildes sagaidāmie rezultāti ir nodrošinājuši plānošanas dokumentos noteiktā mērķa sasniegšanu.



Izvirzītie mērķi un noteiktie rezultatīvie rādītāji nav sasniegti.

Pašvaldības transporta infrastruktūras attīstības plānošanas efektivitāte tika vērtēta pēc 100 punktu sistēmas ar nosacījumu, ka to varēs atzīt par efektīvu, ja revīzijas jautājumu kopējais vērtējums būs lielāks par 60 punktiem.

Pašvaldības veikto darbību transporta infrastruktūras attīstības plānošanā efektivitātes izvērtējums atbilstoši saskaņotajiem kritērijiem ir sniegts turpmākajās nodaļās.

1.1. Vai plānošanas dokumentos iekļautie risinājumi ir balstīti uz esošās situācijas izvērtējumu un to īstenošanai ir noteiktas prioritātes?

Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos iekļautie risinājumi nav balstīti uz vispusīgu un objektīvu situācijas izvērtējumu transporta infrastruktūras jomā, jo:

- ✓ nav apzinātas un izvērtētas visas pastāvošās problēmas, kas ietekmē transporta infrastruktūras attīstību, turklāt apzinātās problēmas neraksturo objektīvu situāciju Rīgas pilsētā;
- ✓ nav veikts problēmu izvērtējums.

Transporta attīstības tematiskajā plānojumā, kas nodrošina transporta sadaļas izstrādi un ir viens no svarīgākajiem transporta infrastruktūras plānošanas dokumentiem, tikai virspusēji ir analizēta esošā situācija. Tajā nav transporta plūsmu modeļa un netiek apskatīta situācija plašākā kontekstā.

Lai gan laika posmā no 2013. gada līdz 2015. gadam ir veikti vismaz 10 pētījumi saistībā ar stāvparku, autonovietņu, autostāvvietu izveidošanu un velosatiksmes attīstības iespējām Rīgas pilsētā, samaksājot par tiem 326 170 *euro*, revidējamā laika posmā nav izmantoti neviena projekta realizēšanā.

Turklāt vismaz divu pētījumu, kas veikti 2014. gadā saistībā ar velosatiksmes attīstību, izmaksas 46 728 *euro* apmērā ir norakstītas, jo pēc tiem nav izstrādāti konkrēti projekti, un izpētes materiāli, iespējams, tikai informatīvi izmantoti transporta infrastruktūras attīstības plānošanā. Minētais



Pētījumu pasūtīts daudz, bet attīstības plānošanā un projektu īstenošanā nekas nenotiek.

norāda uz risku par projektu ieviešanas izmaksu izvērtēšanu un uzskaiti grāmatvedībā.

Lai gan Pašvaldība ir apzinājusi problēmas transporta infrastruktūras jomā, to risināšanai noteiktās prioritātes neatbilst reālajām iespējām.

Pašvaldība satiksmes drošību ir identificējusi kā vienu no problēmām, tomēr tās risināšana nav noteikta kā prioritāra.

Ar Pašvaldību tika saskaņoti šādi revīzijas jautājumu izpildes vērtēšanas kritēriji:

- ✓ vai pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos ir apzinātas un izvērtētas pastāvošās problēmas, kas ietekmē transporta infrastruktūras attīstību;
- ✓ vai apzinātās problēmas raksturo objektīvo situāciju Rīgas pilsētā;
- ✓ vai apzināto problēmu risināšanai ir noteiktas prioritātes.

Revīzijas jautājumu izvērtēšanā tika piesaistīts nozares eksperts¹⁸ pilsētu transporta plānošanas jomā, kura sniegtie atzinumi un secinājumi ir izmantoti šajā revīzijas ziņojumā.

Revidējamā laika posmā Pašvaldībā bija spēkā šādi izstrādātie transporta infrastruktūras attīstības plānošanas dokumenti:

- ✓ Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam¹⁹ (turpmāk – Attīstības stratēģija);
- ✓ Rīgas attīstības programma 2014.–2020. gadam²⁰ (turpmāk – Attīstības programma);
- ✓ Rīgas teritorijas plānojums 2006.–2018. gadam²¹ (turpmāk – Teritorijas plānojums 2006);
- ✓ Tematiskais plānojums, tajā skaita Rīgas domes Attīstības departamenta (turpmāk – Attīstības departaments) izstrādātais Rīgas transporta attīstības tematiskais plānojums²² (turpmāk – Transporta attīstības tematiskais plānojums), kas nodrošina transporta sadaļas izstrādi teritorijas plānojumā.

Savukārt Rīgas teritorijas plānojums 2018.–2030. gadam (turpmāk – Teritorijas plānojums 2018) revidējamā laika posmā atradās izstrādāšanas un pilnveidošanas stadijā²³.

Pašvaldības veiktās darbības attīstības plānošanas dokumentu transporta infrastruktūras attīstības jomā izstrādē piesaistītais eksperts vērtēja pēc SUMP vadlīnijās noteiktajiem plānošanas principiem.

Pastāvošo problēmu apzināšana un izvērtēšana

Lai atbildētu uz minēto jautājumu, revīzijā Valsts kontroles piesaistītais eksperts veica Pašvaldības izstrādātās Attīstības stratēģijas, Attīstības programmas, Teritorijas plānojuma 2006, Teritorijas plānojuma 2018 un Transporta attīstības tematiskā plānojuma izvērtējumu.

Attīstības stratēģijā²⁴ norādīts, ka, plānojot Rīgas pilsētas nākotni, ir ņemts vērā visas valsts un Rīgas plānošanas reģiona nākotnes skatījums, attiecīgi pilsētas nākotnes vīzija saskaņota ar Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030. gadam, Nacionālo attīstības plānu un aktualizētajā Rīgas plānošanas reģiona stratēģijā 2000.–2020. gadam pausto, ņemtas vērā citas nacionāla mēroga, ES un Baltijas jūras reģiona nākotnes nostādnes.

Visiem Rīgas teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem jāatrodas ciešā savstarpējā sasaistē, nodrošinot, ka Rīgas teritorijas attīstība tiek plānota tā, lai varētu paaugstināt dzīves vides kvalitāti, ilgtspējīgi, efektīvi un racionāli izmantot teritoriju un citus resursus, kā arī mērķtiecīgi un līdzsvaroti attīstīt ekonomiku²⁵.

Attīstības stratēģijā izvirzītais ilgtermiņa attīstības mērķis – IM3 “Ērta, droša un iedzīvotājiem patīkama pilsētvide” – saistībā ar transporta infrastruktūras attīstību balstās uz trim mobilitātes pilāriem, t.i., principiem – ērtu pieejamību, drošu un iedzīvotājiem patīkamu pilsētvidi.²⁶

Lai gan ar šo mērķi tiek izteikta drošības sajūta, tomēr revīzijā tika konstatēts, ka skaidra satiksmes drošības vīzija Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos ir izstrādāta vāji vai arī tās pilnībā trūkst:

- ✓ Attīstības stratēģijā izvirzītajam mērķim IM3 nav norādes uz drošību un tās uzraudzību;
- ✓ Attīstības stratēģijas Transporta infrastruktūras nodaļā drošība vispār nav minēta;
- ✓ Transporta attīstības tematiskajā plānojumā drošība minēta tikai attiecībā uz velosliņu un ātruma samazināšanu dzīvojamajos rajonos.

Revīzijas laikā, vērtējot iepriekš minētos Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentus, netika iegūts apstiprinājums, kādi scenāriji ir izstrādāti, lai sasniegtu izvirzītos mērķus un atrisinātu identificētās problēmas.

Pašvaldība 2017. gada decembrī pieņēmusi lēmumu²⁷ – izstrādāt jaunu Rīgas teritorijas plānojumu 2018. – 2030. gadam –, jo spēkā esošais Teritorijas plānojums 2006.–2018. gadam vairs nenodrošina pilsētas pašreizējās un arī nākotnes vajadzības, kā arī neveicina sekmīgu un sabalansētu Rīgas pilsētas attīstību.

Lai nodrošinātu transporta sadaļas izstrādi jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā 2018. – 2030. gadam, Attīstības departaments 2017. gadā ir veicis esošās situācijas transporta jomā izvērtējumu²⁸, salīdzinot 2005. gada apkopotos attīstības rādītājus ar 2015.–2016. gada datiem (skatīt 2. tabulu).

2. tabula

Teritorijas plānojumā 2006 uzrādītie un 2015.–2016. gadā fiksētie transporta infrastruktūras attīstības rādītāji Rīgas pilsētā

Nr. pk.	Rādītāji	mērvienība	2004. gads	2015.–2016. gads
1	2	3	5	
1.	Iedzīvotāju skaits Rīgā	tūkst. cilvēku	735,2	638,8
2.	Vieglo automobiļu skaits Rīgā	tūkst. vienību	223,8	208,9
3.	Automobilizācijas līmenis	auto uz tūkst. iedzīvotājiem	304	327
4.	Satiksmes intensitāte uz tiltiem	vienības / 24 stundās	186 454	223 867
5.	Ar sabiedrisko transportu pārvadāto pasažieru skaits	milj. pasažieru gadā	233,2	182,5

Minētajā izvērtējumā secināts²⁹, ka iepriekšējā plānošanas periodā nav pietiekami izdevies veicināt satiksmes infrastruktūras attīstību vienotā sistēmā pilsētas un ārpuspilsētas pārvadājumiem, kā rezultātā iepriekš minētās Teritorijas plānojuma transporta problēmas saglabājušās nemainīgas, kā arī izvirzītie mērķi pārsvarā nav sasniegti.

Piemēram, mērķis “veicināt satiksmes infrastruktūras plānošanu, kurā priekšroka tiks dota gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam, bet autopārvadājumos – pasažieru pārvadājumiem” pilnībā nav sasniegts.

Pašvaldība ir norādījusi³⁰ uz vismaz trim galvenajām problēmām, kas saglabājušās kopš 2005. gada:

- ✓ ar transportu pārslogoti ielu tīkla posmi (pieejas tiltiem, pirms dzelzceļa līniju šķērsojumiem u.c.);
- ✓ liels ceļu satiksmes negadījumu skaits;
- ✓ paaugstināts vides piesārņojums.

Kā minēto problēmu rašanās iemeslus Pašvaldība ir minējusi vairākus faktorus, piemēram:

- ✓ nav izveidota autonovietņu politika;
- ✓ pilsētas centrā pieprasījums pēc autostāvvietām par 10–15 % pārsniedz piedāvājumu, līdz ar to ne vienmēr tiek ievēroti ceļu satiksmes noteikumi un rodas papildu satiksmes intensitāte;
- ✓ gājējiem ne visur ir izveidoti pietiekoši droši un ērti ceļi;
- ✓ velosatiksmei nav izveidoti droši un ērti ceļi.

Attīstības departaments, Satiksmes departaments un SIA “Rīgas satiksme” ir pasūtījuši dažādus pētījumus, tomēr tajos sniegtie priekšlikumi un ieteikumi ne vienmēr ir ņemti vērā, plānojot transporta infrastruktūras attīstību. Turklāt nav nodrošināta iespēja pārliecināties, kāds ir bijis veikto pētījumu un to pasūtītāju izvēles pamatojums.

Laika posmā no 2013. gada līdz 2017. gadam transporta infrastruktūras attīstības jomā tika veikti vismaz 19 pētījumi, samaksājot kopsummā 460 001 euro (skatīt 1. pielikumu), no kuriem lielākā daļa – 326 170 euro, samaksāti par 10 pētījumiem saistībā ar stāvparku, autonovietņu, autostāvvietu izveidošanu un velosatiksmes attīstības iespējām Rīgas pilsētā.

Piemēram, Satiksmes departamenta divi pasūtītie pētījumi³¹ kopsummā par 46 728 euro, kas veikti 2013.–2014. gadā saistībā ar velosatiksmes attīstību Rīgas pilsētā, revidējamā laika posmā ir norakstīti izdevumos.

Saskaņā ar Pašvaldības sniegto informāciju³², minētie pētījumi izmantoti velosatiksmes attīstības un stāvparku izveidošanas projektu plānošanā.

Vērtējot Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentus un to izstrādāšanā veikto darbību transporta infrastruktūras attīstības plānošanā atbilstību SUMP vadlīnijās noteiktajiem plānošanas principiem, eksperts ir konstatējis, ka vairāki būtiski procesi (skatīt 6. attēlu) attīstības plānošanas dokumentu izstrādē nav pilnībā īstenoti, piemēram:

- ✓ Attīstības stratēģija balstīta uz novecojušu (2005. gads) izvērtējumu, nevis uz esošās situācijas analīzi, atzīstot, ka problēmas ir saglabājušās no iepriekšējā plānošanas perioda;
- ✓ veidojot transporta attīstības stratēģiju, nav izvērtēti dažādi attīstības scenāriji;
- ✓ transporta problēmas netiek apskatītas integrētā veidā;
- ✓ netiek apskatīts, kā pilsētas telpiskās attīstības plāna izmaiņas ietekmē pilsētas transporta attīstības plānošanu.

Turklāt eksperts ir secinājis, ka arī Transporta attīstības tematiskais plānojums, kas nodrošina transporta sadaļas izstrādi un ir viens no svarīgākajiem transporta infrastruktūras plānošanas dokumentiem, tikai virspusēji analizē esošo situāciju, jo tajā nav transporta plūsmu modeļa un netiek apskatīta situācija plašākā kontekstā, piemēram:

- ✓ piedāvāts veikt satiksmes plūsmas izmaiņas pilsētas lielajā lokā, to novirzot uz Ziepiņkalna ielu:
 - ⊙ izmaiņas tiek balstītas tikai uz viena mezgla padziļinātu izpēti;
 - ⊙ izmaiņas tīklā netiek pamatotas ar satiksmes plūsmu modelēšanu vai multikritēriju analīzi;
 - ⊙ netiek pamatota piedāvāto izmaiņu ietekme plašākā kontekstā;
- ✓ netiek pievērsta īpaša uzmanība pieaugošajam ceļu satiksmes negadījumu skaitam ar riteņbraucējiem;
- ✓ veloceļu tīkla attīstības plāns ir virspusējs – bez skaidras loģikas un bez dalījuma pēc veloceļa nozīmes;
- ✓ netiek pievērsta uzmanība drošībai uz gājēju pārejām, kur bieži notiek ceļu satiksmes negadījumi, piemēram, Kurzemes prospektā uz gājēju pārejām 2013.–2017. gadā ir bijuši 25 ceļu satiksmes negadījumi;
- ✓ netiek pilnvērtīgi izvērtēti un analizēti iepriekšējo plānu rezultāti.

Ir veikta tikai virspusēja Teritorijas plānojuma 2006 izpildes analīze, jo tā izvērtēšanai nebija noteikti rezultatīvie rādītāji.

Trūkst integrētas pieejas, tas ir, netiek apskatīts, kā pilsētas telpiskās attīstības plāna izmaiņas ietekmēs pilsētas transporta attīstības plānošanu.

Rīgas apvedceļa A4/A5 ietekme uz transporta situāciju Rīgā tiek apskatīta minimāli, pasīvā veidā. Netiek apskatīts, kādas ir sadarbības iespējas un risinājumu ietekme ārpus Rīgas robežām (blakus esošās pašvaldības).

Prioritāšu noteikšana problēmu risināšanai

Pašvaldība Attīstības stratēģijā rīcības virzienu (PRV11) “Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija” ir noteikusi kā prioritāru un izvirzījusi tajā sešas prioritātes:

- ✓ satiksmes infrastruktūras attīstībā ievērot prioritāro secību: gājējs – velobraucējs – sabiedriskais transports – autotransports – kravu transports;
- ✓ attīstīt satiksmes infrastruktūru, samazinot autotransporta satiksmi pilsētas centrā un apkaimju dzīvojamās teritorijās, novirzot intensīvu satiksmi uz pilsētas nozīmes maģistrālēm un lielceļiem un attīstot sabiedriskā transporta satiksmi, velosatiksmi un iešanu kājām;
- ✓ satiksmes drošības un gaisa kvalitātes uzlabošanas nolūkā prioritārie pasākumi ir situācijas uzlabošana Rīgas pilsētas centrā;
- ✓ pirms ielas seguma atjaunošanas saskaņot darbu veikšanu ar inženierkomunikāciju turētājiem;
- ✓ īstenojot projektus un sniedzot pakalpojumus, ņemt vērā vides pieejamības aspektus personām ar funkcionāliem ierobežojumiem;
- ✓ transporta plūsmu optimizēšana piesārņojuma samazināšanai.

Ekspertu ieskatā, lai gan Pašvaldība minētā rīcības virziena mērķu sasniegšanai ir noteikusi prioritātes, tomēr tālāko uzdevumu noteikšanā nav konstatēta sasaiste ar identificēto problēmu risināšanu. Piemēram, problēmas – liels ceļu satiksmes negadījumu skaits – risināšana nav noteikta kā prioritāra un tai nav noteikti nekādi uzdevumi.

Savukārt Transporta attīstības tematiskajā plānojumā³³:

- ✓ piedāvātie risinājumi un izmaiņas nav pamatotas ar aktuālu, padziļinātu situācijas izpēti, plūsmu modelēšanu vai multikritēriju analīzi:
 - ⊙ izņemot kravas transporta maršrutus, nav noteiktas to ieviešanas prioritātes;
 - ⊙ nav iekļauta nacionālā mēroga vīzija kā sākuma punkts tālākiem, reģionāla un vietējā mēroga Pašvaldības plāniem.

Ieteikums

Lai uzlabotu transporta infrastruktūras attīstības plānošanu, Pašvaldībai pilnveidot attīstības plānošanas dokumentus, pamatojot tos ar esošās situācijas un problēmu novērtējumu, kā arī atbilstoši noteiktām prioritātēm un risināmajiem uzdevumiem.

1.2. Vai plānošanas dokumentos iekļauto uzdevumu izpilde ir vērsta uz problēmu novēršanu?

Pašvaldības rīcība nav vērsta uz ilgtspējīgu, kompleksu un ekonomisku pieeju problēmu risinājumiem un secīgu darbību plānošanu infrastruktūras atjaunošanā.

Nav noteikti uz problēmām balstīti risināmie uzdevumi transporta infrastruktūras jomā, jo trūkst visaptveroša esošo problēmu izvērtējuma.

Rīgas pilsētas teritorijas lietus ūdens kanalizācijas sistēma jau vismaz 12 gadus ir neapmierinošā tehniskā stāvoklī un nespēj veikt savu uzdevumu – efektīvu lietus ūdens novadīšanu no ielām.

Tā vietā, lai risinātu ar lietus ūdens novadīšanu saistītās problēmas pilsētas ielās, Satiksmes departaments nodarbojas galvenokārt ar ielu segumu atjaunošanu, līdz ar to netiek risinātas ielu applūšanas problēmas, kas rada transporta satiksmes traucējumus.

Netiek pievērsta uzmanība pieaugošajam ceļu satiksmes negadījumu skaitam ar riteņbraucējiem.

Pašvaldība risināmajiem uzdevumiem nav noteikusi izmēramus rezultātos rādītājus, izņemot Attīstības programmas vidējā termiņa mērķus un atsevišķus rādītājus Attīstības stratēģijā.

Pašvaldības noteiktie sasniedzamie rezultātie rādītāji tikai daļēji raksturo izvēlēta rīcības virziena “Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija”, kuram izvirzīti vairāki izpildāmie uzdevumi, mērķa sasniegšanu.



Patiesās problēmas paliek neatrisinātas.

Risināmajiem uzdevumiem nav noteikti izmērami rezultātie rādītāji.

Galvenais uzsvars tiek likts uz rezultatīvo rādītāju ikgadējo attīstības tendences vērtējumu, nevis konkrētu sasniedzamo rezultātu sadalījumā pa gadiem.

Turklāt rezultatīvajiem rādītājiem ir noteikts atšķirīgs uzraudzības periods un to rezultāts netiek vērtēts katru gadu.

Revīzijas jautājuma izpildes izvērtēšanā ar Pašvaldību tika saskaņoti šādi vērtēšanas kritēriji:

- ✓ vai ir noteikti uz problēmām balstīti risināmie uzdevumi transporta infrastruktūras jomā;
- ✓ vai risināmajiem uzdevumiem ir noteikti izmērāmi sasniedzamie rezultatīvie rādītāji.

Pašvaldība Attīstības stratēģijā mērķu sasniegšanai ir noteikusi rīcības virzienus, kuru tālākais dalījums veicamajos uzdevumos un plānotajos pasākumos ir iekļauts vidēja termiņa attīstības plānošanas dokumentā – Attīstības programmā³⁴.

Attīstības plānošanas dokumentā ir jābūt izvirzītiem mērķiem un izmērāmiem sasniedzamajiem rezultātiem attiecīgajā jomā, aprakstītām noskaidrotajām problēmām, paredzētiem to risinājumiem un izvērtētai šo risinājumu iespējamajai ietekmei, kā arī saplānotai turpmākās politikas īstenošanai un rezultātu novērtēšanai nepieciešamā rīcība³⁵.

Izvirzītie risinājumi problēmu novēršanai un to īstenošana

Attīstības programmā izvirzīto mērķu sasniegšanai Pašvaldība kopumā ir noteikusi 19 rīcības virzienus, tajā skaitā rīcības virzienu – PRV11 “Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija”, kura galvenais uzdevums ir attīstīt pilsētas satiksmes infrastruktūru un satiksmes organizāciju, lai nodrošinātu kvalitatīvu un drošu apkaimju sasniedzamību un veicinātu bez izmešu mobilitāti³⁶.

Pirms konkrētu veicamo pasākumu un aktivitāšu noteikšanas Attīstības programmā ir apkopoti trūkumi/problēmas katrā rīcības virzienā, tajā skaitā rīcības virzienam (PRV11) “Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija” norādīti 19 trūkumi/problēmas³⁷, piemēram:

- ✓ iedzīvotāju negatīvā vērtējuma pārsvars pār pozitīvo vērtējumu par transportam domātās ielu infrastruktūras kvalitāti pilsētā;
- ✓ nepietiekami realizēta stāvparku ideja;
- ✓ nepietiekami attīstīta velotransporta infrastruktūra, kā arī esošajiem veloceliņiem nepietiekami veikti uzlabojumi u.c.

Kā rīcības virziena galveno uzdevumu Pašvaldība ir noteikusi – attīstīt pilsētas satiksmes infrastruktūru un satiksmes organizāciju, lai

nodrošinātu kvalitatīvu un drošu apkaimju sasniedzamību un veicinātu bezizmešu mobilitāti³⁸.

Kopumā minētajā rīcības virzienā Pašvaldība ir noteikusi³⁹ deviņus uzdevumus:

- ✓ nodrošināt kvalitatīvu un drošu satiksmes infrastruktūru;
- ✓ pilnveidot pašvaldības autostāvvietu sistēmu;
- ✓ nodrošināt ērtus, ātrus, pieejamus, drošus un videi draudzīgus sabiedriskā transporta pakalpojumus;
- ✓ attīstīt velosatiksmes sistēmu un integrēt to kopējā satiksmes infrastruktūrā;
- ✓ attīstīt “inteliģento” satiksmes vadības sistēmu;
- ✓ sekmēt jaunāko tehnoloģiju, ekonomiski izdevīgu transporta pakalpojumu attīstību;
- ✓ nodrošināt vides pieejamību;
- ✓ veikt sabiedrības informēšanu un izglītošanu par satiksmes infrastruktūras un organizācijas attīstību;
- ✓ veicināt iekšējo ūdeņu kuģošanas un teritoriju infrastruktūras attīstību.

Revīzijā, vērtējot rīcības virzienam noteiktos uzdevumus un to saistību ar identificētajām problēmām, tika konstatēts, ka Pašvaldības noteiktie uzdevumi ir ļoti vispārināti, tie nav noteikti sasaistē ar konkrētu identificēto problēmu risināšanu un to sasniegšana nav izmērāma.

Atbilstoši Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas izstrādātajām vadlīnijām satiksmes un sakaru jomā – izstrādājot attīstības programmas rīcības plānu, ieteicams plānot savstarpēji un loģiski pakārtotu dažādu nozaru (piemēram, ielu, ūdenssaimniecības infrastruktūras u.tml.) projektu īstenošanu, lai novērstu neracionālu aktivitāšu pārkļāšanos (piemēram, īstenojot ceļu rekonstrukcijas projektu un gadu vēlāk ūdens kanalizācijas rekonstrukcijas objektu, kas atkārtoti liek meklēt investīcijas ielas rekonstrukcijai)⁴⁰.

Gan ielu atjaunošana, gan arī maģistrālie lietus notekūdeņu kanalizācijas kolektori, caurtekas zem pilsētas ielām, pilsētas ielu sarkano līniju robežās esošās akas lietus notekūdeņu uzņemšanai un to pievadi ir Rīgas domes Satiksmes departamenta pārziņā⁴¹.

Viens no Satiksmes departamenta uzdevumiem ielu tīkla uzturēšanas un attīstības jomā ir izstrādāt lietus ūdens novadīšanas sistēmas atjaunošanas, apsaimniekošanas un attīstības principus, realizēt to ieviešanu atbilstoši Rīgas domes apstiprinātajai koncepcijai⁴².

Revīzijā konstatēts, ka Satiksmes departaments nav izstrādājis lietus ūdens novadīšanas sistēmas atjaunošanas, apsaimniekošanas un attīstības principus.

Izvērtējot Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentus, konstatēts:

- ✓ Attīstības stratēģijā tiešā veidā nav noteikti rezultatīvie mērķi ūdensobjektu kvalitatīvajiem kritērijiem un ūdenssaimniecības

infrastrukturai, taču stratēģijā ir definēti un paredzēti stūrakmeņi, no kuriem viens ir pilsētvide, kuras ilgtspēja nav iedomājama bez atbilstošas ūdenssaimniecības infrastruktūras, proti, ūdensapgādes, komunālo notekūdeņu kanalizācijas, lietus kanalizācijas, meliorācijas nodrošinājuma. Lietus ūdens kanalizācijas jomā pilsētā plānots turpināt lietus ūdens nošķiršanu no kopējās sistēmas, kā arī ir jāveicina lietus ūdens sistēmas koordinēta rekonstrukcija un attīstība⁴³;

- ✓ Attīstības programmā⁴⁴, raksturojot pašreizējo situāciju, ir norādīts, ka lietus kanalizācijas tīkls ir neapmierinošā stāvoklī un neatbilst mūsdienu prasībām. Satiksmes departaments ir izstrādājis ilgtermiņa programmu lietus ūdens kanalizācijas sistēmu sakārtošanai līdz 2020. gadam, kurā paredzēta lietus ūdens kolektoru rekonstrukcija un būvniecība 120 km garumā, kā arī sešu sūkņu staciju rekonstrukcija un trīs jaunu sūkņu staciju būvniecība.

Revīzijas laikā Satiksmes departaments attiecībā uz Attīstības programmas pielikumā “Pašreizējās situācijas raksturojums” norādīto Satiksmes departamenta izstrādāto ilgtermiņa programmu lietus ūdens kanalizācijas sistēmu sakārtošanai iesniedza 2006. gadā izstrādāto SIA “Aqua-Brambis” ziņojumu – tehniski ekonomisko pamatojumu Rīgas pilsētas lietus ūdens kanalizācijas sistēmas uzlabošanai.

Minētajā ziņojumā ir apskatīts lietus ūdens kanalizācijas sistēmas tehniskais stāvoklis, norādot, ka sistēmas sakārtošanai līdz šim ir bijusi zema prioritāte un piešķirtais finansējums nav pietiekams pat lietus ūdens kanalizācijas sistēmas ekspluatācijai. Tāpat ziņojumā ir ietverts lietus ūdens kanalizācijas sistēmas ilgtermiņa 2007.–2020. gadam attīstības plāns.

Atbilstoši Satiksmes departamenta sniegtajai informācijai projekts, kura ietvaros SIA “Aqua-Brambis” 2006. gadā izstrādāja ziņojumu ar tehniski ekonomisko pamatojumu lietus ūdens kanalizācijas sistēmas uzlabošanai, nav īstenots, jo netika iegūts Eiropas Savienības finansējums projekta īstenošanai.

Lietus ūdens kanalizācijas sistēmas stāvokļa uzlabošanai, tajā skaitā lietus ūdens novadīšanai no ielām un satiksmes drošības uzlabošanai vairāki veicamie uzdevumi ir iekļauti Attīstības programmas 2014.–2020. gadam Rīcības plānā⁴⁵, no kura izriet, ka:

- ✓ lietus ūdens kanalizācijas sistēmas uzlabošanai veicamās aktivitātes ir iekļautas rīcības virzienā “RV12 – Infrastruktūras un komunālo pakalpojumu uzlabošana”;
- ✓ Pašvaldība neapskata lietus ūdens kanalizācijas sistēmas rekonstrukciju kā daļu no kompleksa pasākuma – ielas rekonstrukcijas – un neizvirza šādu dažādu, bet savstarpēji saistītu nozaru projektu īstenošanu kā prioritāti.

Izvērtējot Rīcības plānā rīcības virzienā “RV12 – Infrastruktūras un komunālo pakalpojumu uzlabošana” ietverto ar lietus ūdens kanalizācijas sistēmas uzlabošanu saistīto informāciju, ir konstatēts, ka plānā ir iekļautas astoņas konkrētas un viena vispārīga aktivitāte – lietus kanalizācijas tīkla attīstība un rekonstrukcija. Minēto aktivitāšu



Lietus ūdens kanalizācijas
sistēmu problēmas
identificētas jau pirms
12 gadiem, bet joprojām tām
nav kompleksu risinājumu.

iznākuma rezultatīvie rādītāji ir uzlabota lietūs ūdens novadīšana no ielām un satiksmes drošība.

Atbilstoši Pašvaldības informācijai par Rīcības plāna izpildi 2014., 2015. un 2016. gadā vairāki (pieci no deviņiem) Rīcības plānā paredzētie pasākumi netika īstenoti finansējuma trūkuma dēļ (skatīt 3. tabulu).

3. tabula

Kā Pašvaldība ir īstenojusi lietūs ūdens novadīšanai no ielām un satiksmes drošības uzlabošanai paredzētos pasākumus?

Nr. p.k.	Rīcības plānā norādītais pasākums/aktivitāte	Pārskatā par Rīcības plāna izpildi norādītā informācija		
		2014. gads	2015. gads	2016. gads
1	2	3	4	5
1.	Lietus ūdens kanalizācijas tīkla attīstība un rekonstrukcija	tiek paredzēta ielu rekonstrukcijas ietvaros	darbība notiek	izbūvēto objektu ietvaros nav izbūvēti jauni lietūs ūdens kanalizācijas kolektori
2.	Lietus ūdens kanalizācijas DN1500 mm kolektora rekonstrukcija Kārļa Ulmaņa gatvē no Lielirbes ielas līdz Mārupītei	darbība nenotiek, nav finansējuma	darbība notiek	tika veikta lietu sūdens kanalizācijas DN1500mm kolektora remonts Kārļa Ulmaņa gatvē no Paltmales līdz Liepājas ielai
3.	Mazajā Bolderājas ielā kolektora DN600 mm būvniecība L=300 m un ielas rekonstrukcija	notiek būvniecība	rezultāts sasniegts	x
4.	Sūkņu stacijas likvidācija Stirnu ielā, jauna pašteses kolektora DN1500 mm būvniecība	2015.gadā notiks projektēšanas darbi	darbība notiek	noslēgts līgums par būvprojekta minimālā sastāvā izstrādi "Lietus kanalizācijas pašteses kolektora izbūvi no Stirnu ielas līdz Šmerļupītei, Rīgā" ar SIA "Aqua-Brambis"
5.	Čiekurkalna 2.līnijā kolektora DN600 mm būvniecība L=450 m	darbība nenotiek, nav finansējuma	darbība nenotiek, var izbūvēt tikai pēc kolektora "Siriuss" izbūves, kopumā trūkst finansējuma	Darbība nenotika, var izbūvēt tikai pēc kolektora "Siriuss" izbūves, kopumā trūkst finansējuma
6.	Čiekurkalna 1.līnijā kolektora DN600 mm un D800 mm būvniecība L=120 m	darbība nenotiek, nav finansējuma	darbība nenotiek, var izbūvēt tikai pēc kolektora "Siriuss" izbūves, kopumā trūkst finansējuma	Darbība nenotika, ar izbūvēt tikai pēc kolektora "Siriuss" izbūves, kopumā trūkst finansējuma
7.	Vienības gatvē kolektora DN800 mm – 700 mm būvniecība L=2,5 km	darbība nenotiek, nav finansējuma	darbība nenotiek, trūkst finansējuma	darbība nenotika finansējuma trūkuma dēļ
8.	Dandāles ielas rekonstrukcija ar lietūs ūdens kolektora izbūvi	darbība notiek	darbība notiek	darbība nenotika, projekta realizācija paredzēta 2017.gadā
9.	Augstrozes ielas un Atlasa ielas krustojumā kolektora DN400 mm būvniecība L=250 m	darbība nenotiek, nav finansējuma	darbība nenotiek, trūkst finansējuma	darbība nenotika finansējuma trūkuma dēļ

Salīdzinot SIA "Aqua-Brambis" 2006. gadā norādītos lietūs ūdens kanalizācijas sistēmas uzlabošanai nepieciešamos pasākumus (projektus) ar Satiksmes departamenta sniegto informāciju par īstenotajiem projektiem, ir konstatēts, ka Satiksmes departaments ir

Īstenojis tikai 15 % no 85 ekspertu ieteiktajiem sistēmas uzlabošanas pasākumiem.

Satiksmes departaments ir noslēdzis līgumu⁴⁶ ar ceļu būves firmu SIA "Binders" par lietus ūdens kanalizācijas sistēmas maģistrālo kolektoru un sūkņu staciju uzturēšanu un avārijas situāciju novēršanu, un līguma izpildei ik gadu tiek izlietoti līdz 1,390 milj. *euro*. Lielāko līguma summas daļu veido sūkņu stacijas uzturēšanas izdevumi, kas mēnesī veido vairāk nekā 40 tūkstošus *euro* bez PVN un gadā veido aptuveni pusi no visa līguma izpildei paredzētā finansējuma.

Atbilstoši uzturēšanas līgumā norādītajam līguma izpildītājam paredzēts veikt ne tikai avārijas stāvoklī esošo lietus ūdens kolektoru posmu remontu, bet arī kolektoru renovāciju.

Revīzijā konstatēts, ka līgumā izpildītājam netiek paredzēts sagatavot atskaiti par līguma izpildi gada griezumā, kas ļautu salīdzināt veikto kolektoru renovācijas darbus ar SIA "Aqua-Brambis" ieteiktajiem lietus ūdens kanalizācijas sistēmas uzlabošanai nepieciešamajiem darbiem. Šādu atskaiti uzņēmējs nesagatavo un Satiksmes departaments arī nepieprasa iesniegt.

Kopumā Pašvaldībā ir veikti vairāki ar lietus ūdens kanalizācijas sistēmas attīstību saistīti pētījumi⁴⁷, kuros secināts:

- ✓ lietus ūdeņu novadīšana arī 2018. gadā atrodas neapmierinošā tehniskā stāvoklī un nespēj veikt savu uzdevumu – efektīvu lietus ūdens novadīšanu no visām pilsētas ielām, laukumiem un apbūves teritorijām, kā rezultātā rodas problēmas pilsētas iedzīvotājiem, kuru pārvietošanās ir apgrūtināta, traucēta autotransporta satiksme, appludināti īpašumi;
- ✓ vairumā gadījumu pie kanalizācijas sistēmu pārplūdēm vainojama tieši neefektīva lietus ūdens apsaimniekošana;
- ✓ kopumā meliorācijas attīstības un plūdu pārvaldības jomā nav konsekventi ievēroti ilgtspējīgas attīstības un plānošanas pēctecības principi, jo minētajos dokumentos ietverto prasību īstenošana notiek ļoti lēni;
- ✓ no Satiksmes departamenta pārziņā esošajiem lietus ūdens kanalizācijas maģistrālo kolektoru tīkliem (kopumā 220 kilometru garumā) 154 km jeb 77 % ir neapmierinošā stāvoklī.

Revīzijā konstatēts, ka laikā no 2015. līdz 2017. gadam Satiksmes departaments ir organizējis vismaz 15 ielu seguma atjaunošanu⁴⁸, tajā skaitā arī ielās, kurās atbilstoši SIA "Aqua-Brambis" 2006. gada pētījumam (skatīt 4. tabulu) ir nepieciešams veikt pasākumus ielu, ielu posmu vai krustojumu pārplūšanas novēršanai lietus laikā. Veicot ielu segumu atjaunošanu, nav izbūvēti jauni lietus ūdens kolektori, līdz ar to vēl joprojām pastāv problēmas ar pārplūšanu minētajās vietās.

4. tabula

Ielas vai to posmi, kurās bija nepieciešams veikt pasākumus pārplūšanas novēršanai, bet ir atjaunots tikai ielas segums

Nr. p.k.	Iela, ielas posms vai krustojums, kurā veicami pasākumi pārplūšanas novēršanai	Iela, ielas posms vai krustojums, kurā veikta ielas seguma atjaunošana
1.	Krišjāņa Barona ielā visā tās garumā;	Krišjāņa Barona iela no Aspazijas bulvāra līdz Brīvības ielai
2.	Brīvības un Pērnavas ielu krustojumā, Brīvības un Tallinas ielu krustojums pie jaunās Ģertrūdes baznīcas	Brīvības iela no Raiņa bulvāra līdz Juglas ielai
3.	Aleksandra Čaka un Lāčplēša ielas krustojums, Lāčplēša un Blaumaņu ielas krustojums	Lāčplēša iela
4.	Krišjāņa Valdemāra un Elizabetes ielas krustojums pie Aizsardzības ministrijas,	Krišjāņa Valdemāra iela no Ata Kronvalda bulvāra līdz Bruņinieku ielai

Satiksmes departamenta atbildīgais darbinieks, skaidrojot izvēli starp ielu seguma atjaunošanu un ielas rekonstrukciju, norādīja, ka, atjaunojot tikai ielu segumu, var iegūt lielāku atjaunojamo platību, nekā veicot kompleksu ielas, tajā skaitā lietus ūdens kanalizācijas sistēmas, atjaunošanu.

Revidentu ieskatā, šādi rīkojoties, netiek atrisinātas problēmas, kas var ietekmēt turpmāko ielas seguma kvalitāti.

Sasniedzamo rezultatīvo rādītāju noteikšana risināmajiem uzdevumiem

Saskaņā ar Pašvaldības noteikto kārtību⁴⁹ rezultatīvie rādītāji ir stratēģisko mērķu un darbības rādītāji, kas ir uzraudzības un novērtēšanas pamatā.

Pašvaldība ir izveidojusi Attīstības stratēģijas un Attīstības programmas uzraudzības sistēmu (turpmāk – SUS), kuras mērķis ir sekmēt lietderīgu un efektīvu Attīstības stratēģijas īstenošanai un izpildes vadīšanai nepieciešamo lēmumu pieņemšanu. SUS īstenošanā tiek izmantoti rezultatīvie rādītāji, kas nepieciešami, lai novērtētu Pašvaldības rīcību, progresu un esošo situāciju saskaņā ar izvirzītajiem mērķiem un uzdevumiem⁵⁰.

Pašvaldība ir noteikusi⁵¹, ka katru gadu ir jāsagatavo pārskats par Attīstības stratēģijas īstenošanu.

Izmantojot rezultatīvos rādītājus, tiek novērtēti rezultāti un sasniegumu progress saskaņā ar Attīstības stratēģijā izvirzītajiem mērķiem un uzdevumiem.

Pašvaldība Attīstības programmā rīcības virzienam⁵² PRV11 “Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija” noteikusi 27 rezultatīvos rādītājus, no kuriem 11 rādītāji ir saistīti ar transporta infrastruktūras attīstību Rīgas pilsētā:

- ✓ pašvaldības ielu garums – pieaug, 2020. gadā sasniedzot 1350 km;
- ✓ brauktuves bez melnā seguma (km) – samazinās;
- ✓ sabiedriskā transporta joslu kopgarums – pieaug, 2020. gadā sasniedzot 34 km;

- ✓ veloinfrastruktūras kopējais garums – pieaug, 2020. gadā sasniedzot 104 km;
- ✓ iedzīvotāju vērtējums par:
 - ⊙ transportam domātās ielu infrastruktūras kvalitāti;
 - ⊙ gājējiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāti;
 - ⊙ iespēju pārvietoties ar velosipēdu pilsētā;
 - ⊙ esošo veloceļu kvalitāti pilsētā;
- ✓ ekspertu vērtējums par:
 - ⊙ vidējo personīgā transporta novietnes pieejamību un kvalitāti;
 - ⊙ vidējo veloceļu pieejamību un kvalitāti;
 - ⊙ vidējā ielu tīkla pieejamību un kvalitāti.

Izvērtējot iepriekš minētos rezultātīvos rādītājus un to sasaisti ar iepriekšējā nodaļā rīcības virzienā PRV11 noteiktajiem uzdevumiem, konstatēts, ka tie noteikti vispārīgi. Galvenais uzsvars tiek likts uz rezultātīvo rādītāju ikgadējo attīstības tendences vērtējumu, nevis konkrētu sasniedzamo rezultātu sadalījumā pa gadiem. Turklāt tiem ir noteikts atšķirīgs uzraudzības periods un to rezultāts netiek vērtēts katru gadu, piemēram:

- ✓ iedzīvotāju vērtējums un veloinfrastruktūras kopējais garums – ne retāk kā reizi divos gados;
- ✓ ekspertu vērtējums – reizi četros gados;
- ✓ trīs rādītāji – pašvaldības ielu garums, brauktuves bez melnā seguma un sabiedriskā transporta joslu kopgaruma rezultāts ir jāvērtē katru gadu.

Lai gan trīs rezultātīvajiem rādītājiem – pašvaldības ielu garumam, brauktuves bez melnā seguma un sabiedriskā transporta joslu kopgarumam, uzraudzība ir jāveic katru gadu, revīzijā konstatēts, ka tiem noteikts tikai 2020. gadā sasniedzamais rezultāts, nenorādot sasniedzamo rezultātu sadalījumā pa gadiem. Līdz ar to nav nodrošināta iespēja izvērtēt, vai ir sasniegts kārtējā gadā noteiktais rādītājs.

1.3. Vai izveidotā organizatoriskā struktūra nodrošina uzdevumu izpildi un uzraudzību?

Vērtējot revīzijā izvirzīto kritēriju izpildi, netika konstatēta funkciju dublēšanās starp transporta infrastruktūras attīstības uzdevumu izpildē iesaistītajiem departamentiem.

Lai gan Pašvaldība transporta infrastruktūras attīstībai noteikto uzdevumu īstenošanā ir iesaistījusi trīs departamentus, tomēr to darbība ne visos gadījumos ir



Noteiktie sasniedzamie rezultātīvie rādītāji ir vispārīgi un nav vērsti uz konkrētu uzdevumu izpildes rezultātu.



Transporta infrastruktūras attīstībā iesaistīto institūciju darba plāni un projektu ieviešanas uzraudzības sistēma ir nepilnīga, kas ietekmē izvirzīto mērķu sasniegšanu.

caurskatāma, kā rezultātā departamentiem izvirzīto uzdevumu izpilde netiek uzraudzīta.

Tas, ka Pašvaldībā Satiksmes departamenta, kā vadošās iestādes satiksmes un transporta nozarē, kuras kompetencē ir satiksmes infrastruktūras plānošana, projektu īstenošana un uzraudzība, darba plāni nesniedz priekšstatu par veicamo uzdevumu izpildes rezultātīvajiem rādītājiem kārtējā gadā, norāda uz risku, ka netiks izpildīti attīstības plānošanas dokumentos izvirzītie mērķi un uzdevumi, jo:

- ✓ darba plānos iekļautajiem uzdevumiem nav sasaistes ar attīstības plānošanas dokumentos un budžeta programmās noteiktajiem izpildāmajiem uzdevumiem un rezultātīvajiem rādītājiem;
- ✓ departamenta struktūrvienības nesagatavo ikmēneša atskaides un tikai mutiski atskaitās par tām noteikto uzdevumu izpildi.

Pašvaldības izveidotā Attīstības stratēģijas uzraudzības sistēma SUS – nenodrošina Attīstības programmas Rīcības plānā un Investīciju plānā noteikto uzdevumu izpildes progresu uzraudzību, jo tajā galvenokārt ir norādīta vispārīga informācija par projektu īstenošanas gaitu.

Revīzijas jautājuma izvērtēšanai ar Pašvaldību tika saskaņoti šādi vērtēšanas kritēriji:

- ✓ vai Pašvaldībā ir skaidrs funkciju un atbildības sadalījums starp iesaistītajām institūcijām;
- ✓ vai nepastāv funkciju dublēšanās un nenoteikta funkciju piederība;
- ✓ vai tiek veikts periodisks uzdevumu izpildes izvērtējums, nepieciešamības gadījumā veicot korektīvās darbības.

Revīzijā tika noskaidrots, ka revidējamā laika posmā Pašvaldības noteikto uzdevumu transporta infrastruktūras attīstības plānošanā, projektu īstenošanā un uzraudzībā bija iesaistīti vismaz trīs Pašvaldības departamenti:

- ✓ Attīstības departaments kā vadošā iestāde Pašvaldības stratēģiskās attīstības jomā, kura piedalās attīstības plānošanas nodrošināšanā un pilsētas ekonomikas konkurētspējas veicināšanā, apkopo Pašvaldības iestāžu, tajā skaitā Satiksmes

departamenta, sagatavotos Rīcības plānus un Investīciju plānus kā arī līdzdarbojas Pašvaldības projektu ieviešanā un vadībā⁵³;

- ✓ Rīgas domes Finanšu departaments (turpmāk – Finanšu departaments) kā vadošā iestāde finanšu resursu pārvaldes nozarē, kuras kompetencē ir ierobežot vai pārtraukt Pašvaldības iestāžu finansēšanu, kā arī investīciju un citu projektu apmaksu no Pašvaldības budžeta⁵⁴;
- ✓ Satiksmes departaments kā vadošā iestāde satiksmes un transporta nozarē, kuras kompetencē ir gan satiksmes infrastruktūras plānošana, tajā skaitā projektu īstenošana, t.i., projektēšanas un būvniecības organizēšana, gan arī satiksmes infrastruktūras objektu uzturēšana.

Revīzijā netika konstatēta funkciju dublēšanās starp transporta infrastruktūras attīstības uzdevumu izpildē iesaistītajiem departamentiem.

Satiksmes departamenta direktors plāno un organizē Satiksmes departamenta darbu un ir atbildīgs par Satiksmes departamentam noteikto uzdevumu izpildi, kā arī apstiprina Satiksmes departamenta struktūrvienību reglamentus.⁵⁵

Revīzijā konstatēts, ka revidējamā laika posmā Pašvaldības noteikto uzdevumu transporta infrastruktūras attīstīšanā, izpildē un to uzraudzībā bija iesaistītas vismaz trīs Satiksmes departamenta pārvaldes un deviņas to nodaļas, kā arī Starpinstitūciju projektu nodaļa.

Lai sekmētu Satiksmes departamenta funkciju un uzdevumu izpildi un uzlabotu darba organizāciju, 2018. gadā ir veikta atsevišķu Satiksmes departamenta struktūrvienību reorganizācija⁵⁶, kuras rezultātā ir veiktas izmaiņas divu pārvalžu nosaukumos, struktūrā un pakļautībā:

- ✓ Transporta būvju uzturēšanas un būvniecības pārvalde pārdēvēta par Satiksmes infrastruktūras pārvaldi un Projektēšanas dokumentācijas nodaļa pārdēvēta par Plānošanas un projektēšanas organizēšanas nodaļu;
- ✓ Transporta būvju plānošanas pārvalde pārdēvēta par Satiksmes organizācijas un projektu vadības pārvaldi;
- ✓ Satiksmes infrastruktūras pārvaldes pakļautībā pārceltas Plānošanas un projektēšanas organizēšanas nodaļa un Būvdarbu kvalitātes uzraudzības nodaļa, savukārt Satiksmes organizācijas un projektu vadības pārvaldes pakļautībā pārceltas Satiksmes organizācijas un kustības drošības nodaļa un Satiksmes vadības centrs.

Saskaņā ar Satiksmes departamenta nodaļu reglamentiem katrai nodaļai ir jāsniedz nodaļas ikmēneša atskaite, gada pārskats un nākamā gada darba plāna projekts.

Revīzijā konstatēts, ka revidējamā laika posmā Satiksmes departaments ir izstrādājis tikai departamenta kopējo darba plānu⁵⁷ (sadalījumā pa struktūrvienībām un to nodaļām), kurā plānotie uzdevumi ir sadalīti divās daļās – “pastāvīgi veicamie uzdevumi (aktivitātes)”, “svarīgākie uzdevumi un projekti”, kā arī pievienots



Satiksmes departamenta darba plānos nav sasniedzamo rezultatīvo rādītāju, pēc kuriem varētu novērtēt plānošanas dokumentos izvirzīto mērķu sasniegšanu.

autonovietņu izbūves objektu saraksts un Rīgas ielu seguma periodiskās atjaunošanas programma kārtējam gadam.

Izvērtējot Satiksmes departamenta izstrādātos 2016. gada un 2017. gada darba plānus struktūrvienību un nodaļu griezumā, konstatēts, ka atsevišķos gadījumos nodaļu svarīgākie uzdevumi ir norādīti vispārīgi, piemēram:

- ✓ Starpinstitūciju projektu nodaļas 2016. un 2017. gada darba plāni katru gadu ir identiski. Tajos ir norādīti 12 “pastāvīgi veicamie uzdevumi (aktivitātes)” un četri “svarīgākie uzdevumi, projekti”, piemēram:
 - piedalīšanās Valsts policijas Rīgas reģionālās pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes priekšnieka rīkotajās sanāksmēs par 19 pasākumu organizēšanu;
 - piedalīties Rīgas pilsētas ilgtspējīgas enerģētikas rīcības plāna 2010.–2020. gadam ieviešanas vadības grupas darbā;
 - piedalīšanās ES fondu projekta “Algotie pagaidu sabiedriskie darbi” realizācijas koordinācijā;
 - ES programmas “Saprātīga Enerģija Eiropai” līdzfinansēta projekta “Personalizēta ceļojumu plānošana riteņbraucējiem” realizācija, tajā skaitā partnerpilsētu sanāksmes organizācija Rīgā.
- ✓ Satiksmes organizācijas un kustības nodaļas 2017. gada un 2016. gada darba plānos noteikts uzdevums – veloinfrastruktūras attīstīšana.

Lai gan Satiksmes departamenta nodaļu darba plānos ir norādīti pastāvīgi veicamie uzdevumi, to izpildes termiņi un atbildīgās personas, tajos nav norādīti Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos, kā arī budžeta programmās Satiksmes departamentam izvirzīto uzdevumu novērtēšanai sasniedzamie rezultātīvie rādītāji.

Neviena Satiksmes departamenta struktūrvienība nav sagatavojusi ikgadējos pārskatus ar nodaļu darba izvērtējumu, kā arī nav sagatavojusi un iesniegusi nodaļu darba ikmēneša un ceturkšņa atskaites.

Saskaņā ar Satiksmes departamenta sniegto informāciju⁵⁸ struktūrvienības mutiski atskaitās par tām noteikto uzdevumu izpildi. Līdz ar to nav nodrošināta iespēja pārlicināties par nodaļām noteikto darba uzdevumu izpildi.

Revīzijā konstatēts, ka nav nodrošināta iespēja pārlicināties, kā notiek projektu izvēle, tajā skaitā ielu, kurām kārtējā gadā plānota seguma maiņa, kā arī finansējuma piešķiršana projektiem.

Revīzijas laikā Satiksmes departamenta atbildīgās personas sniedza skaidrojumu⁵⁹, ka netiek dokumentēts Pašvaldības Investīciju programmā iekļaujamo projektu, tajā skaitā ielu, kurām kārtējā gadā ir plānota ielu seguma atjaunošana, izvēles pamatojums. Piemēram, ielas, kurām plāno seguma maiņu, Satiksmes departaments izvēlas, pamatojoties uz dažādiem apsvērumiem – iedzīvotāju sūdzībām,



Darba grupas veiktais projektu izvērtējums netiek ņemts vērā.

Investīciju programmā tiek iekļauti citi projekti.

satiksmes intensitāti, sabiedriskā transporta pieejamību, sabiedrisko ēku tuvumu un paša objekta tehnisko stāvokli u.tml.

Saskaņā ar Pašvaldības noteikto kārtību⁶⁰ revidējamā laika posmā ir sagatavots pārskats⁶¹ par Attīstības stratēģijas un Attīstības programmas ieviešanu, tajā skaitā Investīciju plāna un Rīcības plāna izpildi. Sagatavotajā pārskatā galvenokārt ir norādīta vispārīga informācija par rezultātiem, piemēram, “projekts netika realizēts finansējuma trūkuma dēļ”, “notika būvprojekta izstrāde” vai “darbība nenotika”.

Pārskatā⁶² ir norādīta informācija par Pašvaldības noteikto 11 rezultātīvo rādītāju, kas ir saistīti ar transporta infrastruktūru, izpildi un to attīstības tendencēm salīdzinājumā ar 2015. gadu, kā arī par Pašvaldības paveikto 2016. gadā un plānotajām darbībām Attīstības programmas rīcības virzienā (PRV11) “Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija” noteikto uzdevumu transporta jomā izpildi.

Katru gadu pārskatā par Attīstības stratēģijas rīcības virzienu izpildi ir iekļauts nozares eksperta viedoklis. Pārskatā par 2016. gadu⁶³ eksperts par iepriekš minētā rīcības virziena izpildi izteicis viedokli – iedzīvotāju mobilitātes paradumu rādītāji apstiprina, ka transporta plānošanā ir pietrūkusi vispusīga analīze.

1.4. Vai plānošanas dokumentos izvirzītie mērķi ir sasniegti?

Saskaņā ar Pašvaldības vērtēšanas rezultātiem revidējamā laika posmā Attīstības programmā rīcības virzienam (PRV11) “Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija” noteikto sasniedzamo rezultātīvo rādītāju izpilde norāda uz to, ka rīcības virzienam izvirzītie mērķi nav sasniegti, jo no 11 rezultātīvajiem rādītājiem:

- ✓ divu rādītāju – iedzīvotāju vērtējuma par iespēju pārvietoties ar velosipēdu un vērtējuma par esošo velosipēdu kvalitāti Rīgā – izpilde ir nodrošinājusi sagaidāmā rezultāta sasniegšanu;
- ✓ deviņiem rādītājiem nav sasniegti sagaidāmie rezultāti.

Pašvaldības un Valsts kontroles veikto iedzīvotāju aptauju rezultāti saskaņotajā vērtēšanas kritērijā – iedzīvotāju vērtējums par esošo velosipēdu kvalitāti – būtiski atšķiras.

Revīzijas laikā ar Pašvaldību tika saskaņots, ka Attīstības programmas rīcības virziena “Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija”



Izvirzītie mērķi netiek sasniegti, jo tikai divi no 11 rezultātīvajiem rādītājiem ir sasniegti.

izpildes rezultāti tiks vērtēti atbilstoši Pašvaldības noteiktajiem 11 rezultatīvajiem rādītājiem, no kuriem:

- ✓ četri rādītāji tiek novērtēti iedzīvotāju aptauju rezultātā (jāvērtē ne retāk kā reizi divos gados);
- ✓ trīs rādītāju noteikšanā tiek izmantots ekspertu vērtējums (reizi četros gados);
- ✓ četri rādītāji ir saistīti ar ielu garuma, ielu seguma, sabiedriskā transporta joslu un veloceļu garuma pieaugumu (jāvērtē katru gadu).

Saskaņojot revīzijas kritērijus, Pašvaldība tika informēta, ka revīzijas laikā arī Valsts kontrole veiks strukturētu aptauju par iedzīvotāju apmierinātību ar transporta infrastruktūras attīstību un risinājumiem.

Atbilstoši ar Pašvaldību saskaņotajiem vērtēšanas kritērijiem katra rezultatīvā rādītāja izpilde ir vērtēta pēc punktu sistēmas, piešķirot 5 punktus par katru sasniegto rezultatīvo rādītāju (maksimālais iegūstamais punktu skaits – 55).

Kopsavilkums ar Pašvaldības noteikto rezultatīvo rādītāju izpildes rezultātiem un ar Pašvaldību saskaņoto rezultatīvo rādītāju izpildes vērtēšanas kritēriju izpildes rezultātiem ir apkopots 2. pielikumā.

Vērtējot Attīstības programmas rīcības virziena “Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija” sasniedzamo rezultatīvo rādītāju izpildi revidējamā laika posmā pēc Pašvaldības iesniegtās informācijas konstatēts, ka sagaidāmais rezultāts ir sasniegts diviem rādītājiem, bet diviem rādītājiem rezultāta sasniegšana ir vērtējama kā daļēja.

Atbilstoši ar Pašvaldību saskaņotajiem vērtēšanas kritērijiem šāds rezultatīvo rādītāju izpildes progress ir novērtējams ar 12 punktiem no 55.

Pašvaldības aptaujas rezultāti par iedzīvotāju vērtējumu par transporta infrastruktūras pieejamību

Pašvaldība laika posmā no 2016. gada līdz 2018. gadam, izņemot 2017. gadu, ir veikusi ikgadējo iedzīvotāju aptauju, lai iegūtu attīstības progressa novērtējumu četriem rezultatīvajiem rādītājiem, kuriem kā izpildes kritērijs ir noteikts – iedzīvotāju vērtējums:

- ✓ par transportam domātās ielu infrastruktūras kvalitāti;
- ✓ par gājējiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāti;
- ✓ par iespēju pārvietoties ar velosipēdu;
- ✓ par esošo veloceļu kvalitāti.

Salīdzinot respondentu skaitu Pašvaldības organizētajās iedzīvotāju aptaujās 2016. gadā un 2018. gadā, konstatēts, ka respondentu skaits ir samazinājies:

- ✓ 2016. gadā piedalījās 2339 respondenti, tajā skaitā 802 respondenti, kas izmanto velosipēdu;



Pašvaldības veiktajā iedzīvotāju aptaujā par transporta infrastruktūras pieejamību pārsteidzoši pozitīvi rezultāti.

- ✓ 2018. gadā piedalījās 2163 respondenti, tajā skaitā 798 respondenti, kas izmanto velosipēdu.

Analizējot Pašvaldības 2016. gada un 2018. gada veiktās iedzīvotāju aptaujas rezultātus (skatīt 3. pielikumu), konstatēts, ka diviem rādītājiem jau ir sasniegts 2020. gadā plānotais rezultāts (iedzīvotāju pozitīvais vērtējums – 70 % par iespēju pārvietoties ar velosipēdu Rīgā un iedzīvotāju pozitīvais vērtējums – 75 % (plāns 70 %) par esošo veloceļu kvalitāti).

Savukārt diviem rādītājiem plānotais iedzīvotāju pozitīvais vērtējums nav sasniegts, turklāt tas ir zemāks pat par 2014. gada vērtējumu (skatīt 2. pielikumu):

- ✓ iedzīvotāju pozitīvais vērtējums (2018. gadā – 44 %) par transportam domātās ielu infrastruktūras kvalitāti, kas samazinājies par 6 % (2016. gadā – 50 %);
- ✓ iedzīvotāju pozitīvais vērtējums (2018. gadā – 60 %) par gājējiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāti pilsētā, kas samazinājies par 7 % (2016. gadā – 67 %).

Valsts kontroles iegūtais iedzīvotāju vērtējums par transporta infrastruktūras pieejamību

Valsts kontrole revīzijas laikā (2018. gada augustā) ieguva informāciju par iedzīvotāju apmierinātību ar transporta infrastruktūras attīstību un risinājumiem, tajā skaitā arī par Pašvaldības noteiktajiem rādītājiem saistībā ar:

- ✓ transportam domātās ielu infrastruktūras kvalitāti Rīgā;
- ✓ gājējiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāti Rīgā;
- ✓ esošo veloceļu kvalitāti Rīgas pilsētā.

Iedzīvotāju vērtējums tika iegūts izmantojot interneta vietni “VisiDati.lv”, un tajā piedalījās 2860 respondentu, tajā skaitā 1671 respondents, kas izmanto velosipēdu.

Analizējot Valsts kontroles iegūtos rezultātus (skatīt 3. pielikumu) un salīdzinot ar Pašvaldības veiktās aptaujas rezultātiem, konstatēts, ka Valsts kontroles iegūtais respondentu pozitīvais vērtējums visos rādītājos ir būtiski zemāks nekā Pašvaldības aptaujas rezultāti, turklāt tas būtiski atšķiras no Pašvaldības noteiktā sasniedzamā rezultāta:

- ✓ ar transportam domātās ielu infrastruktūras kvalitāti ir apmierināti – tikai 16 % respondentu (Pašvaldības aptaujā – 44 %, 2020. gada plāns – 60 %);
- ✓ ar gājējiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāti pilsētā ir apmierināti – tikai 35 % respondentu (Pašvaldības aptaujā – 60 %, 2020. gada plāns – 65 %);
- ✓ par esošo veloceļu kvalitāti Rīgā ir apmierināti – tikai 12 % respondentu (Pašvaldības aptaujā – 75 %, 2020. gada plāns – 70 %).



Valsts kontroles iegūtais
iedzīvotāju vērtējums būtiski
atšķiras
no Pašvaldības veiktās
iedzīvotāju aptaujas
rezultātiem.

Pašvaldības pieaicināto ekspertu vērtējums par transporta infrastruktūras pieejamību

Pašvaldība, vērtējot Attīstības programmas rīcības virziena “Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija” izpildes rezultātus trīs kritērijiem, ir paredzējusi izmantot ekspertu vērtējumu:

- ✓ vidējā personīgā transporta novietnes pieejamības un kvalitātes novērtējuma iegūšanai;
- ✓ vidējā veloceļu pieejamības un kvalitātes novērtējuma iegūšanai;
- ✓ vidējā ielu tīkla pieejamības un kvalitātes novērtējuma iegūšanai.

Salīdzinot 2016. gada un iepriekš 2012. gada ekspertu vērtējumu par iepriekš minētajiem rādītājiem, konstatēts, ka pozitīvais kvalitātes vērtējums ir samazinājies (skatīt 2. pielikumu):

- ✓ vidējā personīgā transporta novietnes pieejamības un kvalitātes vērtējums samazinājies par 1,3 punktiem;
- ✓ vidējā veloceļu pieejamības un kvalitātes vērtējums samazinājies par 0,4 punktiem;
- ✓ vidējā ielu tīkla pieejamības un kvalitātes vērtējums samazinājies par 0,1 punktu.

Pašvaldības noteikto apjoma rādītāju izpildes rezultāts

Attīstības programmas rīcības virziena “Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija” izpildes rezultātu novērtēšanai Pašvaldība ir noteikusi četrus apjoma rādītājus saistībā ar:

- ✓ ielu kopējā garuma pieaugumu;
- ✓ brauktuvi bez melnā seguma samazinājumu;
- ✓ sabiedriskā transporta joslu kopējā garuma pieaugumu;
- ✓ veloceļu kopējā garuma pieaugumu.

Saskaņā ar Satiksmes departamenta iesniegto informāciju 2017. gadā rezultatīvo rādītāju, kas ir saistīti ar ielu un brauktuvi attīstību, attīstības tendence diviem rādītājiem ir pozitīva. Savukārt pārējo divu rādītāju attīstības tendence ir pasliktinājusies vai tā ir nemainīga (skatīt 3. pielikumu):

- ✓ pašvaldības ielu garums – pieaudzis tikai par 1 km;
- ✓ sabiedriskā transporta joslu kopgarums – pieaudzis tikai par 0,2 km;
- ✓ brauktuves bez melnā seguma (km) – pieaug, lai gan plānots samazināt;
- ✓ veloinfrastruktūras kopējais garums – nemainīgs.

Par minētajiem rezultatīvajiem rādītājiem Pašvaldība sniedza skaidrojumu⁶⁴:



Pieaicināto ekspertu vērtējums par transporta infrastruktūras pieejamību pasliktinās.



Pašvaldības noteikto transporta infrastruktūras apjoma rezultatīvo rādītāju izmaiņu tendence neliecina par situācijas uzlabošanos.

Kopš rādītāja izvirzīšanas ir pagājis ilgs laiks, mainoties arī pašvaldības prioritātēm. Šobrīd pašvaldība galvenokārt veic esošo ielu, kas atrodas sliktā tehniskā stāvoklī, pārbūvi vai atjaunošanu un tikai pēc tam novirza līdzekļus jaunu ielu izbūvei, izņemot gadījumus, kad tiek piesaistīts Eiropas Savienības līdzfinansējums.

Jāņem vērā, ka Pašvaldība pārņem savā īpašumā ielas vai piešķir esošajiem ceļiem (teritorijām) ielu nosaukumus, tādējādi palielinot brauktuvi bez melna seguma platību (jo bieži pārņemtas ielas/ceļi nav izbūvēti), savukārt jaunu ielu izbūvē intensīvi nenotiek. Līdz ar to pat situācijā, kad pašvaldība veic ielu izbūvi, tādējādi samazinot bez melna seguma esošo brauktuvi platību, pārskatos norādītais brauktuvi bez melna seguma apjoms atsevišķos gados palielinās, nevis samazinās.

2. Vai transporta infrastruktūras projektu ieviešana ir efektīva?

Transporta infrastruktūras, tajā skaitā autostāvvietu, izbūves, pārbūves un uzturēšanas projektu ieviešana revidējamā laika posmā nav efektīva, jo:

- ✓ saskaņotie vērtēšanas kritēriji par projektu iekļaušanu Attīstības programmas Rīcības plānā, Investīciju plānā un Investīciju programmā un īstenošanu noteiktajos termiņos nav sasniegti;
- ✓ no Rīcības plānā paredzētajiem 193 projektiem, Investīciju plānā ir iekļauti 52 projekti, jeb 27 %, savukārt no Rīcības plānā paredzētajiem 109 ielu seguma atjaunošanas projektiem Investīciju plānā nav iekļauts neviens projekts;
- ✓ no četriem plānotajiem Investīciju plāna projektiem, kuru izpildes termiņš noteikts laika posmā no 2014. līdz 2017. gadam, ir realizēts tikai viens projekts jeb 25 % no plānotajiem projektiem.
- ✓ realizējamo projektu izvēles process un to iekļaušana Investīciju plānā un Investīciju programmā finansējuma saņemšanai nav caurskatāms un veiktās darbības projektu izvērtēšanā norāda uz projektu vērtēšanas procedūras formālo raksturu;
- ✓ būvdarbu plānošanā un organizēšanā nav veiktas savstarpēji un loģiski pakārtotas darbības, kā rezultātā vairākos gadījumos, nepilna gada laikā pēc ielu seguma atjaunošanas tas tiek uzlauzts, lai atkārtoti remontētu vai atjaunotu inženierkomunikācijas.

Pašvaldība nav izstrādājusi maksas stāvvietu izveidošanas plānu, kurā būtu norādīts maksas autostāvvietu izveidošanas pamatojums, izveidošanas termiņi, kā arī rezultatīvie rādītāji mērķa sasniegšanas novērtēšanai, līdz ar to nav iespējams kontrolēt izvirzīto mērķu sasniegšanu.



Projektu izvēles process nav caurskatāms.

Ar plānoto projektu īstenošanu neveicas.



Maksas autostāvvietas izveidošanai nav skaidras vīzijas – nav izvērtējuma, nav plāna, nav termiņu un rezultatīvo rādītāju.

Projektu, kuri tiek finansēti no mērķdotācijas pašvaldības autoceļiem un ielām, izvēles process nav caurskatāms, jo finansējums vismaz 30 investīciju projektiem 3,323 milj. *euro* apmērā piešķirts bez Attīstības departamenta izveidotās darba grupas izvērtējuma vai neņemot vērā darba grupas sniegtās rekomendācijas.

Tā kā Pašvaldība nav noteikusi konkrētus mērķus un uzdevumu izpildes rezultātīvos rādītājus pasākumiem, kas tiek finansēti no budžeta programmas “Rīgas pilsētas velotransporta attīstības programmas nodrošinājums”, tad nav iespējams izvērtēt finanšu līdzekļu 15 049 *euro* apmērā izlietojuma pamatotību ēdināšanas, fotogrāfa, plakātu izgatavošanas izdevumu segšanai, kā arī mūziķu un pasākumu vadītāju atlīdzībai.

2.1. Vai visas novērtētās projektu ieceres ir iekļautas Rīcības plānā, Investīciju plānā un Investīciju programmā?

Revīzijas jautājuma izvērtēšanai ar Pašvaldību tika saskaņots, ka tiks izvērtēta Attīstības programmas Rīcības plānā, Investīciju plānā un Investīciju programmā iekļauto projektu ieceru īstenošana. Pašvaldības transporta infrastruktūras attīstības projektu ieviešana tiks atzīta par efektīvu, ja projektu ieviešana atbildīs noteiktajiem mērķiem un ne mazāk par 60 % no plānotajiem projektiem būs iekļauti Rīcības plānā un Investīciju plānā.

Lai gan Pašvaldībā ir izstrādāta metodika un iekšējie normatīvie akti, kuros ir noteiktas veicamās darbības un principi, pēc kuriem jāveic projektu izvērtēšana un iekļaušana Investīciju programmā, faktiskā rīcība īstenošanai paredzēto projektu izvēlē norāda uz projektu vērtēšanas procedūras formālo raksturu, jo:

- ✓ 2016. gada Investīciju programmā finansējuma saņemšanai tika iekļautas septiņas projektu ieceres, lai gan saskaņā ar darba grupas vērtēšanas rezultātiem tās tika novērtētas kā neatbilstošas prioritārajam rīcības virzienam;



Projektu vērtēšanas rezultāti
netiek ņemti vērā.

- ✓ 2017. gada Investīciju programmā nebija iekļauta neviena no 48 darba grupas novērtētajām projektu iecerēm, savukārt bija iekļauti septiņi ielu seguma atjaunošanas projekti, kurus darba grupa nemaz nebija vērtējusi.

Revidējamā laika posmā no Rīcības plānā paredzētajiem 193 projektiem Investīciju plānā ir iekļauti 52 projekti jeb 27 %, savukārt no Rīcības plāna paredzētajiem 109 ielu seguma atjaunošanas projektiem Investīciju plānā nav iekļauts neviens projekts.

Lai īstenotu Attīstības stratēģijā un Attīstības programmā izvirzītos mērķus, Pašvaldībai secīgi jāizstrādā Rīcības plāns, jāsagatavo Investīciju plāns, kā arī Investīciju programma budžeta līdzekļu piešķiršanai un projektu ieceru īstenošanai.

Saskaņā ar Pašvaldības noteikto metodiku⁶⁵ Rīcības plānā ir jāiekļauj tikai tās projektu ieceres, kuras jāattīsta līdz tādām līmenim, lai tās varētu transformēt par reāliem projektiem ar precīzām izmaksām, savukārt Investīciju plānā, kas ir Rīcības plāna sastāvdaļa, ir jāiekļauj konkrēti projekti, kas pretendē uz Pašvaldības budžeta vai ES finansējumu tuvākajos trīs gados.

Precizējot kādu no Rīcības plāna pasākumiem vai aktivitātēm, var tikt izveidots jauns projekts, kas iekļaujams Investīciju plānā. Savukārt Investīciju plānā ir jāiekļauj tikai pašus prioritārākos projektus, kuru gatavības pakāpe ļauj uzsākt to ieviešanu jau tuvāko trīs gadu laikā. Pašvaldībā revidējamā laika posmā bija spēkā 2014. gada 27. maijā apstiprinātais Investīciju plāns, kas aktualizēts trīs reizes – 2015., 2016. un 2017. gadā.

Investīciju plānu, ja nepieciešams, var aktualizēt katru gadu. Par aktualizēšanas veikšanu Rīgas domes priekšsēdētājs izdod rīkojumu⁶⁶.

Revīzijā konstatēts, ka Satiksmes departaments ir sagatavojis trīs Investīciju plāna redakcijas:

- ✓ 2015.–2017. gadam, kurā plānoti 33 investīciju projekti;
- ✓ 2016.–2018. gadam, kurā plānoti 53 investīciju projekti;
- ✓ 2017.–2019. gadam, kurā ir plānoti 52 investīciju projekti.

Izvērtējot 2017. gadā aktualizētajā Rīcības plānā⁶⁷ un Investīciju plānā⁶⁸ norādīto informāciju par Satiksmes departamenta plānotajiem pasākumiem/aktivitātēm rīcības virzienā (PRV11) “Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija”, konstatēts, ka atbilstoši metodikai⁶⁹ ir norādīta informācija par plānotajiem projektiem un aktivitātēm/pasākumiem, t.i., projekta uzsākšanas gads, projekta realizācijas ilgums un plānotais finansējuma apmērs.

Revīzijā konstatēts, ka Rīcības plānā⁷⁰ laika posmā no 2016. gada līdz 2019. gadam saistībā ar transporta infrastruktūras attīstību ir norādītas vismaz 193 plānotās aktivitātes, tajā skaitā 109 ielas, kurām plānots

veikt seguma maiņu, kā arī plānota 12 autonovietņu izbūve.

Lai gan Pašvaldības iestāžu rīcības plāni un investīciju plāni ir pamats kārtējā gada investīciju programmas izstrādei⁷¹, revīzijā konstatēts, ka Investīciju plānā⁷² vispār nav norādīta informācija par ielām, kurām ir plānota ielu seguma atjaunošana, savukārt Investīciju programmā ir informācija par kārtējā gadā piešķirto finansējumu konkrētu ielu seguma atjaunošanai.

Turklāt revīzijā konstatēts, ka plānotais autonovietņu izveidošanas skaits dažādos dokumentos ir norādīts atšķirīgi:

- ✓ Rīcības plānā⁷³ aktivitātē/pasākumā – Autostāvvietu infrastruktūras attīstīšana un autostāvvietu izvietojuma optimizēšana – norādīts, ka laika posmā no 2017. gada līdz 2020. gadam plānota 12 autonovietņu būvprojektu izstrāde;
- ✓ Investīciju plānā⁷⁴ ir norādīts viens projekts⁷⁵ autonovietņu izbūvei, kuru plānots realizēt laika posmā no 2016. gada līdz 2021. gadam ar plānoto finansējumu 2,62 milj. euro;
- ✓ savukārt Satiksmes departamenta budžeta programmā 04.03.00. "Pilsētas transportbūvju uzturēšana" 2017. gadā ir piešķirts finansējums 15 autonovietņu izveidošanai ar plānoto finansējumu 160 tūkst. euro.

Vērtējot projektu iekļaušanu revidējamā laika posmā Rīcības plānā⁷⁶ un Investīciju plānā⁷⁷, konstatēts, ka no Rīcības plānā paredzētajiem vismaz 193 projektiem, tajā skaitā vismaz 109 ielu seguma atjaunošanas projektiem, Investīciju plānā ir iekļauti 52 projekti jeb 27 %.

Pašvaldība ir noteikusi kārtību⁷⁸, kādā Pašvaldībā tiek sagatavoti, izskatīti, saskaņoti un apstiprināti projekti. Iekšējie noteikumi aptver procesu no projektu ieceru sagatavošanas līdz projekta apstiprināšanai Rīgas domē līdz projekta ieviešanas uzsākšanai.

Pašvaldības iestādei, pamatojoties uz tās izstrādāto rīcības plānu un investīciju plānu, jāapkopo un jāsakārto prioritārā secībā Pašvaldības Investīciju programmā iekļaujamās ieceres un noteiktajā termiņā Attīstības departamentam jāiesniedz izveidotais Pašvaldības Investīciju programmā iekļaujamo investīciju projektu saraksts, kas strukturēts atbilstoši plānošanas dokumentos izvirzītajiem mērķiem un uzdevumiem. Attīstības departaments minēto dokumentu kopā ar atzinumu iesniedz Rīgas domes Attīstības komitejā⁷⁹.

Revīzijā konstatēts, ka Pašvaldības iestādēm nav reglamentēts, kā no rīcības plānā un investīciju plānā iekļautajiem pasākumiem/aktivitātēm, tajā skaitā par ielu seguma atjaunošanu, tiek noteikti prioritāri realizējamie projekti. Līdz ar to nav nodrošināta iespēja noskaidrot, kā tiek izvērtēta un noteikta kārtējā gadā realizējamo projektu secība.

Viens no Satiksmes departamenta Transporta būvju uzturēšanas nodaļas uzdevumiem ir sniegt priekšlikumus ielu seguma periodiskās atjaunošanas programmas sastādīšanai⁸⁰.

Revīzijā konstatēts, ka katru gadu tiek sagatavota Rīgas ielu seguma



Projektu izvēle iekļaušanai
Investīciju plānā nav
caurskatāma.



Pašvaldībā noteiktā kārtība,
par projektu sagatavošanu,
izskatīšanu, saskaņošanu un
apstiprināšanu, darbojās
tukšgaitā.

periodiskās atjaunošanas programma⁸¹. Tajā norāda ielas, kurās plānota ielu seguma atjaunošana kārtējā gadā, taču dokumentāri to izvēle netiek pamatota.

Attīstības departaments katru gadu ar rīkojumu⁸² izveido darba grupu projektu ieceru izvērtēšanai un atzinuma sagatavošanai.

Lai Pašvaldības iestāžu sagatavotās projektu ieceres sakārtotu prioritārā secībā, Attīstības departamenta izveidotā darba grupa ir apstiprinājusi⁸³ sešus vērtēšanas kritērijus ar dažādu skaitlisku vērtību:

- ✓ atbilstība prioritārajam rīcības virzienam (maksimālais punktu skaits – 10);
- ✓ iespēja Pašvaldībai saņemt aizņēmumu atbilstoši likumam “Par valsts budžetu 2017. gadam” un likumam “Par valsts budžetu 2016. gadam” (maksimālais punktu skaits – 10);
- ✓ projekta pēctecība (tas uzsākts iepriekšējos gados) (maksimālais punktu skaits – septiņi);
- ✓ projekts tieši ir saistīts (integrēts) ar citiem projektiem (maksimālais punktu skaits – septiņi);
- ✓ projekta īstenošana (darbības rezultāts) rada jaunas darba vietas (maksimālais punktu skaits – pieci);
- ✓ projekts ietilpst prioritārās attīstības teritorijā – Rīgas centrs, Zinātnes un inovāciju centrs, Skanstes, Maskavas forštate, Granīta iela, Ezerparks, Mežaparks (maksimālais punktu skaits – četri).

Revīzijā noskaidrots, ka iepriekš minēto punktu piemērošanai nav paredzēta variācija un maksimālais punktu skaits tiek piešķirts, ja konkrētais kritērijs izpildās. Piemēram, ja projekta ieceres atbilst prioritārajam rīcības virzienam, tad vērtējums ir “10” punkti, savukārt, ja neatbilst, tad “0” punkti.

Izvērtējot iepriekš minētos projektu ieceru vērtēšanas kritērijus, konstatēts, ka tie ir vispārīgi un tiem nav ietekmes uz Rīcības plānā un Investīciju plānā noteikto uzdevumu izpildi, kā arī Pašvaldības izvirzīto mērķu sasniegšanu.

Revidējamā laika posmā Attīstības departamenta izveidotā darba grupa ir novērtējusi 242 projektu ieceres⁸⁴, tajā skaitā rīcības virzienā (PRV11) “Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija” norādītās 56 Satiksmes departamenta projektu ieceres:

- ✓ 2016. gadā – astoņas projektu ieceres;
- ✓ 2017. gadā – 48 projektu ieceres.

Saskaņā ar projektu ieceru vērtēšanas rezultātiem visām 2016. gadā iesniegtajām Satiksmes departamenta projektu iecerēm par kritēriju – atbilstība prioritārajam rīcības virzienam – piešķirti “0” punkti⁸⁵.

Turklāt 2016. gadā, vērtējot četras projektu ieceres par ielu seguma atjaunošanu, vienai projekta iecerei – Krišjāņa Barona ietvju seguma atjaunošana, kritērijam – projekta īstenošana (darbības rezultāts) rada jaunas darba vietas, darba grupa bez pamatojuma ir piešķirusi



Projektu ieceru vērtēšanas kritēriji nav saistīti ar attīstības plānošanas dokumentos izvirzīto mērķu sasniegšanu un noteiktajām prioritātēm.



Darba grupas veiktais projektu izvērtējums netiek ņemts vērā.

Investīciju programmā tiek iekļauti citi projekti.

maksimālo punktu skaitu – pieci punkti.

Attīstības departamenta izveidotā darba grupa, pamatojoties uz sagatavotajiem atzinumiem⁸⁶, ir izveidojusi sarakstu, kurā Pašvaldības iestāžu, tajā skaitā Satiksmes departamenta, projektu ieceres ir sakārtotas prioritārā secībā atbilstoši definētajiem kritērijiem un sniegusi atzinumu par to, ka Pašvaldības investīciju projektu ieceru saraksts Investīciju programmai 2016. gadam un Investīciju programmai 2017. gadam atbilst Attīstības stratēģijā un Attīstības programmā iekļautajiem rīcības virzieniem un uzdevumiem.

Lai gan saskaņā ar darba grupas 2016. gada vērtēšanas rezultātiem visas (astoņas) projektu ieceres tika novērtētas kā neatbilstošas prioritārajam rīcības virzienam, revīzijā konstatēts, ka septiņas projektu ieceres bija iekļautas 2016. gada Investīciju programmā⁸⁷ finansējuma saņemšanai.

Turklāt Investīciju programmā bija iekļautas divas projektu ieceres (Juglas ielas posma seguma atjaunošana – 10 punkti, Piebraucamo ceļu iekškvartāliem un atsevišķu ielu posmu seguma uzlabošana sarkano līniju robežās – septiņi punkti), kurām kopējais punktu skaits bija mazāks nekā, piemēram, projekta iecerei – Skanstes ielas posma seguma atjaunošana, kura tika novērtēta ar 21 punktu.

Izvērtējot 2017. gada Investīciju programmā⁸⁸ iekļautos investīciju projektus, konstatēts, ka tajā nebija iekļauta neviena no 48 darba grupas novērtētajām Satiksmes departamenta projektu iecerēm, savukārt bija iekļauti septiņi⁸⁹ ielu seguma atjaunošanas projekti, kurus darba grupa nebija vērtējusi, norādot, ka finansējums piešķirts no budžeta programmas “Mērķdotācija pašvaldības autoceļiem un ielām”.

2.2. Vai būvdarbu organizēšana tiek saskaņota un veikta plānveidīgi?

Lai gan Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos kā viena no prioritātēm ir norādīta nepieciešamība pirms ielas seguma atjaunošanas saskaņot darbu veikšanu ar inženierkomunikāciju turētājiem, tomēr revīzijā konstatētais neliecina par savstarpēji un loģiski pakārtotu būvdarbu organizēšanu, jo:

- ✓ Satiksmes departaments pretēji saistošo noteikumu prasībām nesagatavo orientējošu trīs gadu ielu seguma atjaunošanas un rekonstrukcijas plāna projektu;
- ✓ saistošajos noteikumos nav noteikts termiņš, kādā inženierkomunikāciju turētājiem jāinformē pašvaldība par plānotajiem būvdarbiem;



Būvdarbu organizēšanas process nav savstarpēji loģiski pakārtots.

Trūkst saskaņotu trīs gadu plānu.

- ✓ inženierkomunikāciju turētāji ar Satiksmes departamentu saskaņo darbus tikai viena gada griezumā, kas nenovērš situācijas, kad mazāk nekā gada laikā pēc ielu seguma atjaunošanas tiek uzlauzts ielu segums, lai remontētu vai atjaunotu inženierkomunikācijas.

Arī tajos gadījumos, kad Pašvaldības pārziņā ir gan inženierkomunikāciju, gan ielas seguma atjaunošana, būvdarbi tiek plānoti kā atsevišķi projekti, neveicot kompleksu ielas pārbūvi, kas samazinātu asfaltbetona seguma atjaunošanas izmaksas.

Attīstības programmā Pašvaldība kā vienu no prioritātēm ir noteikusi nepieciešamību pirms ielas seguma atjaunošanas saskaņot darbu veikšanu ar inženierkomunikāciju turētājiem.

Arī Pašvaldības saistošajos noteikumos⁹⁰ ir noteikts:

- ✓ inženierkomunikāciju izbūve, rekonstrukcija un renovācija jāveic pirms ielu seguma atjaunošanas un rekonstrukcijas programmā iekļautajiem darbiem;
- ✓ Satiksmes departaments līdz 1. oktobrim izsūta visām organizācijām, kuru pārziņā ir inženierkomunikācijas, nākamajā gadā paredzētās ielu seguma atjaunošanas un rekonstrukcijas programmas projektu un orientējošu trīs gadu ielu seguma atjaunošanas un rekonstrukcijas plāna projektu;
- ✓ līdz attiecīgā gada 1. decembrim organizācijām, kuru pārziņā ir inženierkomunikācijas, jāiesniedz Satiksmes departamentam pieteikums par paredzētajiem inženierkomunikāciju izbūves, rekonstrukcijas un renovācijas darbiem;
- ✓ pamatojoties uz Rīgas domē apstiprināto ielu seguma atjaunošanas un rekonstrukcijas programmu, kā arī organizāciju iesniegtajiem pieteikumiem, Satiksmes departaments izstrādā un apkopo ar ielu remonta un rekonstrukcijas darbiem saskaņoto inženierkomunikāciju izbūves, rekonstrukcijas vai renovācijas programmu;
- ✓ organizācijām, plānojot nākamā gada darbus, kas saistīti ar ielu seguma uzlaušanu un zemes darbiem, līdz attiecīgā gada 1. martam jāiesniedz Satiksmes departamentā būvējamo, rekonstruējamo vai renovējamo objektu saraksti un shēmas, norādot precīzas adreses, darbu apjomu un termiņus.



Trūkst informācijas
apmaiņas par
inženierkomunikāciju
turētāju plānotajiem darbiem
trīs gadu periodam.

Revīzijā konstatēts, ka Satiksmes departaments informē inženierkomunikāciju turētājus par ielu seguma atjaunošanas un būvniecības un rekonstrukcijas projektu plāniem tikai nākamajam gadam.

Atbilstoši Satiksmes departamentam skaidrojuma orientējošs trīs gadu ielu seguma atjaunošanas un rekonstrukcijas plāna projekts ir

iekļauts Pašvaldības Attīstības programmas Rīcības plānā un Investīciju plānā un inženierkomunikāciju turētāji ar to jebkurā brīdī var iepazīties. Atsevišķi šāds plāns inženierkomunikāciju turētājiem netiek sūtīts.

Izvērtējot Rīcības plānā un Investīciju plānā iekļautos trīs gadu periodā īstenojamus projektus, konstatēts, ka Rīcības plānā ir iekļauta 109 ielu segumu atjaunošana, nenorādot konkrētas ielas un konkrētus termiņus, kuros tā veicama. Savukārt Investīciju plānā ielu segumu atjaunošanas projekti vispār nav iekļauti.

Pašvaldības izdotie saistošie noteikumi nenorāda termiņu, kuros inženierkomunikāciju turētājiem ir jāinformē Satiksmes departaments par paredzētajiem inženierkomunikāciju izbūves, rekonstrukcijas un renovācijas darbiem. Arī inženierkomunikāciju turētāji par paredzētajiem inženierkomunikāciju izbūves, rekonstrukcijas un renovācijas darbiem Satiksmes departamentu informē tikai viena gada griezumā.

Revīzijā konstatēts, ka 2017. gada 7. novembrī saskaņā ar līgumu⁹¹ par transporta būvju Daugavas labajā krastā ikdienas uzturēšanu līguma izpildītājs veicis brauktuves seguma remontu un seguma atjaunošanu Krustpils ielā posmā no Nr. 75 līdz Nr. 83, atjaunojot asfaltu 2106 m² platībā.

2017. gada 28. novembrī AS “Rīgas siltums” atbilstoši saistošajiem noteikumiem⁹² informēja Satiksmes departamentu par nākamajā gadā plānotajiem siltumtīklu izbūves un pārbūves darbiem, tajā skaitā arī Krustpils ielas posmā, kurā ceļa uzturētājs 2017. gada 7. novembrī veicis asfalta seguma atjaunošanu.

Revīzijas laikā (2018. gada 7. augustā), veicot Rīgas pilsētas ielu apsekošanu, konstatēts, ka AS “Rīgas siltums”, veicot plānotos siltumtīklu izbūves un pārbūves darbus Krustpils ielā Nr. 83 ir uzlauzis 2017. gada 7. novembrī atjaunoto asfalta segumu (skatīt 7. attēlu).



Atjaunotais ielas segums jau pēc pusgada tiek uzlauzts, lai veiktu plānoto siltumtīklu izbūvi un pārbūvi.



7. attēls. Siltumtīklu izbūves un pārbūves darbi Rīgā, Krustpils ielā 83

Valsts kontroles ieskatā, Satiksmes departamentam ar inženierkomunikāciju turētājiem saskaņojot plānus par veicamajiem

darbiem triju gadu periodā, būtu iespējams novērst situāciju ar vairākkārtēju asfalta seguma uzlaušanu minētajā ielā.

Tāpat revīzijā konstatēts, ka Pašvaldība Rīcības plānā laika posmā no 2014. līdz 2020. gadam bija paredzējusi Kārļa Ulmaņa gatvē veikt gan lietus kanalizācijas kolektoru rekonstrukciju⁹³, gan atjaunot ielas segumu⁹⁴.

Laikā no 2015. līdz 2017. gadam Kārļa Ulmaņa gatvē posmā no Mārupītes līdz Liepājas ielai un no Liepājas ielas līdz Lielirbes ielai ir veikti tikai lietus ūdens kanalizācijas kolektoru remontdarbi un ielas segums atjaunots tikai laboto kolektoru posmos.

Pēc revidentu aplēses, asfalta seguma atjaunošanas izmaksas laboto kolektoru posmos bija 105 559 *euro* apmērā (skatīt 4. pielikumu).

Revīzijā noskaidrots, ka laikā no 2015. līdz 2017. gadam Pašvaldība veikusi arī vairāku citu ielu seguma atjaunošanu, kuru izvēle nav dokumentāri pamatota.

Saskaņā ar sniegto informāciju⁹⁵ Satiksmes departaments dokumentāri neapkopo ielu, kurām kārtējā gadā ir plānota ielu seguma maiņa, izvēles pamatojumu. Tās tiek izvēlētas, pamatojoties, piemēram, uz iedzīvotāju sūdzībām, satiksmes intensitāti, sabiedriskā transporta pieejamību, sabiedrisko ēku tuvumu un paša objekta tehnisko stāvokli u.tml.

Valsts kontroles ieskatā, ja atbilstoši Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas vadlīnijām satiksmes un sakaru jomā šādi savstarpēji un loģiski pakārtoti pasākumi – lietus ūdens kanalizācijas kolektoru rekonstrukcija un ielas seguma atjaunošana, būtu plānoti un īstenoti kā kompleksi veicams pasākums, tiktu samazinātas asfaltbetona seguma atjaunošanas izmaksas.

Ieteikums

Lai nodrošinātu projektu ieviešanā savstarpēji un loģiski pakārtotu būvdarbu organizēšanu un izpildi, Pašvaldībai:

- ✓ nodrošināt trīs gadu plāna saskaņošanu ar inženierkomunikāciju turētājiem;
- ✓ noteikt kritērijus, pēc kuriem tiks noteiktas ielu un to atjaunošanas veida (ielas seguma atjaunošana vai ielas seguma un inženierkomunikāciju atjaunošana) izvēle.

2.3. Vai transporta infrastruktūras projekti tiek īstenoti plānotajos termiņos?

Revīzijas jautājuma izvērtēšanai ar Pašvaldību tika saskaņots, ka Pašvaldības transporta infrastruktūras attīstības projektu ieviešana tiks atzīta par efektīvu, ja ne mazāk par 60 % plānoto projektu tiek īstenoti Investīciju plānā paredzētajos termiņos.



Neveicot secīgu ielas seguma atjaunošanu pēc lietus ūdens kanalizācijas kolektoru remontdarbiem – jābrauc pa nelīdzenu ielu un divreiz jāmaksā par asfaltēšanas darbiem.

No četriem plānotajiem Investīciju plāna projektiem, kuru izpildes termiņš noteikts laika posmā no 2014. līdz 2017. gadam, ir realizēts tikai viens projekts jeb 25% no plānotajiem projektiem.

Izskatot Pašvaldības aktualizētos Investīciju plānus, konstatēts, ka Satiksmes departaments līdz 2019. gadam no 52 projektiem ir plānojis realizēt 34 projektus, kurus bija plānots uzsākt laika posmā no 2014. gada līdz 2017. gadam, tajā skaitā:

- ✓ vienu – 2014. gadā;
- ✓ 19 – 2015. gadā;
- ✓ 12 – 2016. gadā;
- ✓ divus – 2017. gadā.

Analizējot Satiksmes departamenta iesniegto informāciju⁹⁶ par projektu ieviešanu, konstatēts, ka prioritāte ir noteikta ielu seguma atjaunošanai, jo revidējamā laika posmā ir veikta vismaz 13 ielu seguma maiņa 18,5 milj. *euro* vērtībā.

No četriem investīciju projektiem, kuru izpildes termiņš bija noteikts laika posms no 2015. līdz 2017. gadam, revidējamā laika posmā realizēts tikai viens projekts – Lifta ierīkošana Vanšu tiltam Daugavas labajā krastā 189 260 *euro* vērtībā jeb faktiskā izpilde ir 25 %.

Savukārt pirms plānotā termiņa tika realizēti divi citi projekti 3,8 milj. *euro* vērtībā, kuru realizēšanas termiņš bija noteikts 2018. gads un 2019. gads, tajā skaitā:

- ✓ projekts – Papildus satiksmes joslas ierīkošana Lubānas ielas labajā pusē posmā no Ilūkstes ielas līdz A. Saharova ielai (2018.gads) – 343 778 *euro*;
- ✓ projekts – Lietus ūdens kanalizācijas kolektora atjaunošana K. Ulmaņa gatvē (2019. gads) – 3,4 milj. *euro*.

Revīzijā konstatēts, ka 2017. gadā no budžeta programmā 04.03.00 “Pilsētas transportbūvju uzturēšana” plānoto 15 autonovietņu izveidošanas mikrorajonos faktiski izveidotas septiņas⁹⁷, izlietojot finansējumu 72 004 *euro* apmērā, jeb 47 %.

Ieteikums

Lai nodrošinātu projektu ieviešanu atbilstoši attīstības plānošanas dokumentos noteiktajiem apjomiem un termiņiem, Pašvaldībai pilnveidot projektu ieviešanas monitoringa procedūras.



Tā vietā, lai savlaicīgi
īstenotu plānotos projektus,
faktiski īsteno citus
projektus.

2.4. Vai projektiem piešķirtais finansējums tiek izlietots atbilstoši noteiktajiem mērķiem un plānotajos apmēros?

Revīzijas jautājuma izvērtēšanai ar Pašvaldību tika saskaņots, ka, vērtējot Pašvaldības piešķirtā finansējuma izlietojuma atbilstību noteiktajiem mērķiem, tiks pārbaudīts, vai līdzekļu izlietojums ir izlietots atbilstoši mērķiem, nepārsniedzot plānotos apmērus.

Pašvaldības budžeta programmās piešķirtā finansējuma izlietojums

Revidējamā laika posmā Satiksmes departamenta programmu īstenošanai Pašvaldība ir piešķirusi finansējumu 49 220 milj. *euro* apmērā, tajā skaitā budžeta programmā “Rīgas pilsētas velotransporta attīstības programmas nodrošinājums” piešķirusi finansējumu 473 730 *euro* apmērā, no kuriem kopumā izlietoti 463 086 *euro*.

Saskaņā ar Satiksmes departamenta sniegto informāciju⁹⁸ budžeta programmā “Rīgas pilsētas velotransporta attīstības programmas nodrošinājums” piešķirtie finanšu līdzekļi ir paredzēti sabiedrības izglītojošo un informējošo aktivitāšu īstenošanai.

Revīzijā konstatēts, ka Pašvaldība 2016. gadā Satiksmes departamenta budžeta programmai “Rīgas pilsētas velotransporta attīstības programmas nodrošinājums” noteikusi vispārīgu sasniedzamo mērķi – padarīt Rīgu par velobraucējiem draudzīgu pilsētu ar sakārtotu infrastruktūru, kas vērsta uz visu satiksmes dalībnieku interešu un drošības ievērošanu un savstarpēju saskaņošanu, kā arī noteikusi divus veicamos uzdevumus⁹⁹:

- ✓ Veloceļa “Centrs–Ķengarags–Rumbula–Dārziņi” 1. posma izbūve;
- ✓ Kampanjas organizēšana par visu satiksmes dalībnieku savstarpējo cieņu, drošu satiksmi un velosatiksmes attīstības koncepcijas realizāciju, paredzot finansējumu 36 865 *euro* apmērā.

Analizējot Satiksmes departamenta minētajā budžeta programmā piešķirtā finansējuma izlietojumu revidējamā laika posmā, konstatēts, ka finansējums izlietots nevis veloceļa “Centrs–Ķengarags–Rumbula–Dārziņi” 1. posma izbūvei, bet gan veloceļa “Centrs - Imanta” remontam (447 075 *euro*), kā arī velojoslu ierīkošanai un ielu krustojumu labiekārtošanai Dzirnau ielā posmā no Tērbatas ielas līdz Skolas ielai (962 *euro*)¹⁰⁰.

Iepriekš minētajā budžeta programmā nav informācijas par 2016. gadā noteiktā pasākuma – kampanjas organizēšana par visu satiksmes dalībnieku savstarpējo cieņu, drošu satiksmi un velosatiksmes attīstības koncepcijas realizāciju – organizēšanā izlietoto finansējumu. Līdz ar to nav iespējams pārliecināties, vai minētie pasākumi tika īstenoti.

Revīzijā konstatēts, ka 2017. gadā trīs pasākumu organizēšanai ir izlietoti 15 049 *euro* no minētajā programmā piešķirtā finansējuma:



Budžeta programmai,
nenosakot konkrētus mērķus
un uzdevumu izpildes
rezultatīvos rādītājus, nevar
pārliecināties par izlietotā
finansējuma lietderību.

- ✓ pasākuma “Rīgas Tvīda brauciens” organizēšanai – 5000 *euro* (vizuālo materiālu izstrāde, telpu un velo novietnes noma, pasākuma vadītāja izmaksas, mūzika u.c.)¹⁰¹;
- ✓ pasākuma “Rīgas velo nedēļa” organizēšanai – 4999 *euro* (reklāmas, fotogrāfa, plakātu izgatavošanas, mūzikas u.c. pakalpojumiem)¹⁰²;
- ✓ pasākuma “Uz darbu ar velo 2017” organizēšanai – 5050 *euro*, tajā skaitā 4839 *euro* ēdināšanas izdevumiem¹⁰³.

Saskaņā ar Satiksmes departamenta sniegto informāciju¹⁰⁴ minētie pasākumi, kas tiek apmaksāti no piešķirtajiem finanšu līdzekļiem, tiek organizēti, lai veicinātu gājēju un velosipēdistu kustību, kā arī nepārtrauktas un pakāpeniskas velosistēmas attīstības veicināšanai, tajā skaitā attīstīt ne tikai veloinfrastruktūru, bet arī informēt un izglītēt sabiedrību.

Nevienam no iepriekš minētajiem pasākumiem nav noteikts konkrēts mērķis un tā sasniedzamie rezultatīvie rādītāji. Līdz ar to nav iespējams pārliecināties par pasākuma organizēšanas un izlietotā finansējuma lietderību.

Valsts piešķirtās mērķdotācijas pašvaldības autoceļiem un ielām izlietošana

Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem¹⁰⁵ mērķdotācija pašvaldības autoceļiem un ielām ir paredzēta šādiem mērķiem:

- ✓ pašvaldību autoceļu un ielu uzturēšanai, tajā skaitā ar uzturēšanas darbu veikšanu saistīto darbinieku atlīdzībai;
- ✓ pašvaldību autoceļu un ielu būvniecībai, tajā skaitā atjaunošanai, pārbūvei, nojaukšanai, projektēšanai, būvuzraudzībai un autoruzraudzībai, kā arī ES autoceļu un ielu projektu īstenošanai nepieciešamajam pašvaldību līdzfinansējumam un pašvaldību autoceļu un ielu tīkla finansēšanai ņemto kredītu pamatsummas atmaksāšanai;
- ✓ zemes pirkšanai, lai uzlabotu un attīstītu pašvaldību autoceļus un ielas, kā arī bankas konta apkalpošanas izmaksu segšanai.

Viena no Finanšu departamenta pārraudzībā esošajām budžeta programmām ir “Mērķdotācija pašvaldības autoceļiem un ielām”, kurā revidējamā laika posmā ir piešķirts¹⁰⁶ finansējums – 41, 896 milj. *euro*, tajā skaitā:

- ✓ no Pašvaldības ieņēmumiem – 21,013 milj. *euro*;
- ✓ no valsts budžeta – 20,883 milj. *euro*.

Revīzijā konstatēts, ka Satiksmes departaments no budžeta programmā “Mērķdotācija pašvaldības autoceļiem un ielām” piešķirtā finansējuma revidējamā laika posmā ir izlietojis¹⁰⁷ tikai 16,994 milj. *euro* jeb 54 % no saņemtās mērķdotācijas. Līdz ar to faktiskais neizlietotā finansējuma atlikums katru gadu pieaug, kā rezultātā uz 2018. gada 1. janvāri tas bija 14,229 milj. *euro* (skatīt 5. tabulu).

5. tabula

Saņemtās mērķdotācijas izlietojums 2016.–2017. gadā

Gads	Neizliedotās mērķdotācijas atlikums gada sākumā	Saņemtā mērķdotācija	Pārskatā gadā izliedotā mērķdotācija	Neizliedotās mērķdotācijas atlikums gada beigās
1	2	3	4	5=2+3-4
2015.	x	x	x	10 339 405
2016.	10 339 405	10 441 706	10 109 881	10 671 230
2017.	10 671 230	10 441 706	6 883 941	14 228 995
kopā	x	20 883 412	16 993 822	x

Ministru kabineta noteikumi par valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanu¹⁰⁸ paredz, ka kārtējā saimnieciskā gadā saņemto un neizliedoto mērķdotāciju pašvaldība drīkst uzkrāt, ievērojot samērīguma principus un izvērtējot mērķdotācijas uzkrāšanas lietderību.

Revīzijā konstatēts, ka Satiksmes un transporta lietu komiteja katru gadu ir atbalstījusi¹⁰⁹ Satiksmes departamenta sagatavotos budžeta projekta grozījumus¹¹⁰ par programmas “Mērķdotācijas pašvaldības autoceļiem un ielām” neizliedotā finanšu līdzekļu atlikuma novirzīšanu šādiem mērķiem:

- ✓ nepabeigto projektu finansēšanai līdz to pabeigšanai, lai veiktu samaksu katram objektam paredzētajā apmērā;
- ✓ uzsāktu iepirkumu turpināšanai, ceļu satiksmes regulēšanas tehnisko līdzekļu celtniecībai un citiem ar satiksmes organizēšanu saistītiem darbiem, būvdarbu organizēšanai un datu bāzu izveidei;
- ✓ jaunu objektu finansēšanai, kur finansējums veidojas no finanšu līdzekļu ekonomijas, kas radusies veikto iepirkumu, darbu faktiskās izpildes un kārtējā gadā piešķirto līdzekļu aktualizācijas atbilstoši nepieciešamībai rezultātā.

Rīgas domes Pilsētas attīstības komitejai (turpmāk – Attīstības komiteja) katru gadu ir jāizskata Attīstības departamenta sagatavoto Pilsētas investīciju programmā iekļaujamo Pašvaldības investīciju projektu saraksti, jāsaģatavo rekomendācijas un kopā ar Attīstības komitejas sēdes protokola izrakstu jānodod Rīgas domes Budžeta komisijai, kurai jāizvērtē Pašvaldības investīciju projektu saraksti un jāapstiprina Pilsētas investīciju programmas projekti¹¹¹.

Analizējot Satiksmes departamentam budžeta programmā “Mērķdotācija pašvaldības autoceļiem un ielām” piešķirto finanšu līdzekļu atlikumus revidējamā laika posmā, konstatēts, ka no mērķdotācijas piešķirts¹¹² finansējums 3,323 milj. *euro* apmērā (skatīt 5. pielikumu):

- ✓ vismaz 22 projektiem 3 milj. *euro* apmērā, neņemot vērā Attīstības departamenta darba grupas vērtēšanas rezultātus un rekomendācijas (skatīt 8. attēlu);
- ✓ astoņiem projektiem 322 199 *euro* apmērā, kurus minētā darba grupa vispār nav vērtējusi un līdz ar to nav rekomendējusi piešķirt finansējumu.



Finansējums no mērķdotācijas 3,3 milj. *euro* apmērā piešķirts pretēji izveidotās darba grupas vērtēšanas rezultātiem un rekomendācijām.



8. attēls. Investīciju projektu vērtēšana un tās rezultāti

Turklāt 2017. gadā no mērķdotācijas ir piešķirti 33 642 *euro* Planīcas ielas un Rudbāržu ielas pārbūvei, kura nav iekļauta ne aktualizētajā Rīcības plānā¹¹³ ne Investīciju plānā¹¹⁴.

Ieteikumi

Lai nodrošinātu izvirzīto mērķu sasniegšanu un uzdevumu izpildi, Pašvaldībai pilnveidot budžeta programmu izpildes dokumentus, kuros noteikt izmērāmus rezultātīvos rādītājus veicamajiem uzdevumiem.

Lai nodrošinātu projektu izvēli atbilstoši noteiktajai kārtībai, Pašvaldībai ieviest kontroles procedūras projektu iekļaušanai attīstības plānošanas dokumentos un budžeta programmās.

2.5. Vai maksas autostāvvietu izveidošana notiek plānveidīgi un tiek sasniegti izvirzītie mērķi?

Pašvaldības noteiktā maksas autostāvvietu cenu politika neveicina autostāvvietu lietošanas samazināšanos pilsētas centrā, jo laika posmā no 2015. gada 1. janvāra līdz 2017. gada 31. decembrim autostāvvietu lietošanas laika izmaiņas ir nebūtiskas, savukārt autostāvvietu lietošanas gadījumu skaits Rīgas centra A, B un R tarifa zonās katru gadu palielinās.

SIA "Rīgas satiksme" veiktās darbības maksas autostāvvietu apsaimniekošanā un pārvaldīšanā rada risku, ka maksas autostāvvietas tiek veidotas papildu ienākumu gūšanai nevis Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos izvirzīto mērķu sasniegšanai.

Maksas autostāvvietu izveidošanas plānošana

Revidējamā laika posmā autostāvvietu sistēmas attīstību Rīgas pilsētā noteica Attīstības programma¹¹⁵ un Teritorijas plānojums¹¹⁶, kas balstās uz diviem transporta infrastruktūras pētījumiem¹¹⁷.



Maksas autostāvvietu cenu politika neveicina autostāvvietu lietošanas samazināšanos pilsētas centrā.

Rīgas teritorijas plānojuma paskaidrojumu rakstā¹¹⁸ teikts, ka Rīgā ir jāizveido divu savstarpēji līdzsvarotu autonomvietņu sistēma:

- ✓ pirmā un svarīgākā ir pilsētas nozīmes autonomvietņu izveidošana, kura sevī ietver maksas stāvvietas ielas sarkano līniju robežās, lielas ietilpības autonomvietnes ap dzelzceļa loku (ietilpība līdz 1500 automobiļiem) un stāvparki (“Novieto un brauc” ar orientējošo ietilpību līdz sešiem tūkstošiem automobiļu) pie pilsētas robežas;
- ✓ otrā ir autonomvietnes pie sabiedriski izmantojamiem objektiem (kultūras centri, valsts un pašvaldību iestādes, tirdzniecības centri u. c.), kura sevī ietver kā maksas, tā arī bezmaksas autonomvietnes ārpus ielas sarkano līniju robežām ar iespēju tās izmantot objektu apmeklētāju un pilsētas iedzīvotāju vajadzībām.

Šādas autonomvietņu sistēmas attīstības mērķis ir panākt, lai:

- ✓ tiktu atslogoti transporta ievadi pieejās pilsētas centra daļai;
- ✓ samazinātos uz ielām stāvošo automašīnu skaits Rīgas vēsturiskajā centrā;
- ✓ samazinātos stāvvietas meklējošo automobiļu skaits pilsētas centrālajā daļā, tādējādi samazinot transporta plūsmu uz ielām;
- ✓ palielinātos sabiedriskā transporta īpatsvars pasažieru pārvadājumos;
- ✓ uzlabotos pilsētas vides kvalitāte un tiktu nodrošināta tālāka centra attīstība.¹¹⁹

No iepriekš minētā autonomvietņu sistēmas attīstības apraksta izriet, ka tā nepieciešama, lai risinātu dažādas problēmas, ko rada autotransporta satiksmes intensitāte pilsētas centrālajā daļā.

Rīgas domes noteiktā politika¹²⁰ attiecībā uz autonomvietnēm paredz:

- ✓ atļaut autonomvietnes Rīgas vēsturiskajā centrā ielas sarkano līniju robežās tikai vietās, kur to pieļauj satiksmes plūsmas lielums, it īpaši sabiedriskais transports. Noteikt augstu maksu par šo autonomvietņu izmantošanu;
- ✓ vietās, kur atļauta automašīnu stāvēšana ielas sarkano līniju robežās, būtiski diferencēt maksu par stāvēšanu atkarībā no pieprasījuma un apkāmes rakstura;
- ✓ no autonomvietnēm ielas sarkano līniju robežās par augstu maksu gūtos ienākumus novirzīt autonomvietņu veidošanai un uzturēšanai ar dzelzceļa loku “Novieto un brauc” stāvparku izveidei;
- ✓ iekļaut vienotā informatīvā sistēmā visas autonomvietnes ap dzelzceļa loku, kā arī lielākās autonomvietnes pie sabiedriskajiem objektiem. Šī sistēma brīdinātu autovadītājus, kuri tuvojas pilsētas centrālajai daļai, par attālumu līdz autonomvietnēm un brīvo vietu skaitu tajās, kā arī vadītu autovadītāju līdz izvēlētajai autonomvietnei.

Lai gan attiecībā uz autonovietnēm identificētās problēmas, kas saistās ar vides piesārņojumu, ielu tīklu pārslogojumu un ceļu satiksmes negadījumiem saglabājas jau ilgstoši – kopš 2005. gada –, revīzijā konstatēts, ka Pašvaldība nav definējusi konkrētus uzdevumus problēmu risināšanai.

Viens no problēmu risinājumiem ir izstrādāt vienotu autostāvvietu politiku un vadlīnijas, paredzot rīcības plānu un kritērijus tā realizēšanai un monitoringam ar mērķi nodrošināt reālo pieprasījumu reālajam apkārtnes auto lietotājam nevis vienkārši radīt stāvvietas¹²¹.

Rīgas dome ar deleģēšanas līgumu¹²² (turpmāk – Deleģēšanas līgums) SIA “Rīgas satiksme” ir uzdevusi maksas autostāvvietu apsaimniekošanu un pārvaldīšanu Rīgas pilsētā.

Deleģēšanas līgumā nav definēti SIA “Rīgas satiksme” sasniedzamie rezultatīvie rādītāji, kuri raksturotu Rīgas pilsētas autostāvvietu sistēmas izveides mērķu izpildes pakāpi.

Arī SIA “Rīgas satiksme” darbības organizācijas dokumentos – Rīgas pašvaldības SIA “Rīgas satiksme” ilgtermiņa stratēģijā no 2012. gada līdz 2023. gadam¹²³ (turpmāk – Ilgtermiņa stratēģija) un SIA “Rīgas satiksme” vidēja termiņa stratēģijā no 2017. gada līdz 2020. gadam¹²⁴ (turpmāk – Vidēja termiņa stratēģija), nav norādīti sasniedzamie rezultatīvie rādītāji attiecībā uz maksas autostāvvietām.

Vidēja termiņa darbības stratēģijā ir norādīts – “Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu mērķis ir optimizēt satiksmes organizāciju (īpaši ielās ar intensīvo sabiedriskā transporta satiksmi), sakārtot vieglo transporta līdzekļu plūsmu un organizēt to novietošanu, lai visi rīdzinieki un Rīgas viesi varētu piebraukt tuvāk interesējošajiem objektiem un novietot savas automašīnas speciāli paredzētajās vietās”¹²⁵.

Vidēja termiņa darbības stratēģijā un Rīcības plānā attiecībā uz autostāvvietām ir plānoti vispārīgi sasniedzamie rezultāti:

- ✓ atbilstoši transporta plūsmas un sabiedriskā transporta satiksmes intensitātei pilnveidots autostāvvietu izvietojums un ierīkoti jauni maksas autostāvvietu objekti;
- ✓ ierīkotas invalīdu stāvvietas;
- ✓ visu apsaimniekoto maksas autostāvvietu terminālu nomaiņa;
- ✓ atbilstoši spēkā esošajam normatīvajam regulējumam nodrošināta bezizmešu transportlīdzekļu bezmaksas stāvēšana;
- ✓ maksas autostāvvietu pakalpojumu elektronisko norēķinu iespēju pilnveidošana, nodrošinot maksājumus ar SMS, e talonu un bankas maksājumu kartēm, palielināts klientu skaits, kas norēķinus par autostāvvietu veic elektroniski;
- ✓ ieviesta efektīva informācijas apmaiņa un datu apstrāde par autostāvvietu mēneša abonementu un iedzīvotāju karšu izsniegšanu, samaksu un lietošanu, tajā skaitā reģistrēšana vienotā elektroniskā reģistrā, automatizēta samaksas uzskaites procesa realizācija.



Maksas autostāvvietu izveidošanā nav konkrēta plāna ar veicamo darbu izpildes termiņiem.

Revīzijas laikā attiecībā uz maksas autostāvvietu izveidošanu SIA “Rīgas satiksme” iesniedza Rīgas pašvaldības SIA “Rīgas satiksme” autostāvvietu infrastruktūras attīstības plānu 2015./2016. gadam¹²⁶ (turpmāk – SIA “Rīgas satiksme” attīstības plāns), norādot, ka iepriekšējiem un nākošajiem periodiem šādi plāni netika izstrādāti.

SIA “Rīgas satiksme” attīstības plānā ir norādīts:

- ✓ ielu posmi, kuros plānots izveidot maksas autostāvvietas;
- ✓ tarifa zona;
- ✓ izveidojamo maksas autostāvvietu skaits;
- ✓ autostāvvietu teritorijas platība;
- ✓ nepieciešamo elektronisko kontroles iekārtu skaits;
- ✓ nepieciešamie vienreizējie ieguldījumi;
- ✓ prognozējamie ikgadējie ieņēmumi.

SIA “Rīgas satiksme” attīstības plānā nav norādīta informācija par autostāvvietu izveidošanas plānotajiem termiņiem, līdz ar to tas nav izmantojams kā reāls darba organizēšanas instruments.

SIA “Rīgas satiksme” attīstības plānā arī nav norādes uz tā sagatavošanai izmantotajiem informācijas avotiem – maksas autostāvvietu izveidošanas nepieciešamības pamatojumu.

Saskaņā ar revīzijas laikā SIA “Rīgas satiksme” norādīto SIA “Rīgas satiksme” attīstības plāns ir sagatavots, pamatojoties uz 2014. gada Rīgas maksas autostāvvietu (ielu malās) izvērtējumu (turpmāk – Maksas autostāvvietu izvērtējums).

Maksas autostāvvietu izvērtējumā¹²⁷ ir norādīts – *“Lielākā daļa pilsētas centra teritorijas, kur iespējams atļaut apstāšanos un stāvēšanu, ir nosepta ar maksas stāvvietām. Tas rada situāciju, ka tās ielas, kur vēl ir saglabājusies iespēja bez maksas novietot automobili, tiek 100 % piepildītas ar stāvošiem transportlīdzekļiem. Veidojas nevienmērīgs ielu noslogojums ar stāvošo transportu – nereti maksas stāvvietas ir pustukšas, bet bezmaksas apstāšanās vietas ir pārbļīvētas.”*

Ņemot vērā iepriekš minēto, Maksas autostāvvietu izvērtējumā¹²⁸ tika norādītas ielas, kur būtu racionāli izveidot maksas autostāvvietas, lai samazinātu stāvvietu noslogojumu ar ilgstoši stāvošām automašīnām.

Izvērtējot SIA “Rīgas satiksme” attīstības plānu, secināts, ka tajā ir iekļautas visas Maksas autostāvvietu izvērtējumā norādītās ielas, kurās būtu racionāli izveidot maksas autostāvvietas, kā arī pārbaudot plāna izpildi, konstatēts (skatīt 6. pielikumu), ka:

- ✓ SIA “Rīgas satiksme” attīstības plānā, bez dokumentēta pamatojuma šādai rīcībai, nav iekļautas visas Maksas autostāvvietu izvērtējumā norādītās ielas;
- ✓ SIA “Rīgas satiksme” attīstības plāna, kas bija izpildāms 2015. un 2016. gadā, izpilde nebija nodrošināta vēl 2018. gada

oktobrī, bez dokumentēta pamatojuma plāna neizpildes iemesliem.

Saskaņā ar Satiksmes departamenta apkopoto ikgadējo informāciju par SIA “Rīgas satiksme” darbības stratēģijas izpildi, maksas autostāvvietu skaits:

- ✓ 2015. gada 1. janvārī – 5080 stāvvietas;
- ✓ 2016. gada 1. janvārī – 5673 stāvvietas;
- ✓ 2017. gada 1. janvārī – 6326 stāvvietas.

SIA “Rīgas satiksme” par savas darbības plānošanu un izpildi attiecībā uz maksas autostāvvietām ir sagatavojusi ikgadējos ziņojumus par 2015. gada, 2016. gada un 2017. gada darbības stratēģijas izpildi, kas tiek iesniegti izskatīšanai kapitālsabiedrības valdei. Šajos ziņojumos nav informācijas par rezultatīvajiem rādītājiem, kas raksturotu Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos izvirzīto mērķu sasniegšanas pakāpi.

Ziņojumos par 2015., 2016. un 2017. gadu iekļautā informācija (skatīt 7. pielikumu) ir saistīta ar maksas autostāvvietu pakalpojuma sniegšanas attīstīšanu, radot ērtāku šī pakalpojuma saņemšanu, kā arī pakalpojuma sniegšanas vietu paplašināšanu.

Tāpat revīzijas laikā SIA “Rīgas satiksme” iesniedza informāciju¹²⁹ par reizi ceturksnī organizētajām sanāksmēm, kurās tiek izskatīti darbības rezultatīvie rādītāji (skatīt 9. attēlu). Šajās sanāksmēs kā darbības rādītāji attiecībā uz maksas autostāvvietām tiek norādīti:

- ✓ autostāvvietu skaits;
- ✓ darījumu skaits (maksas autostāvvietu lietošanas gadījumi);
- ✓ ieņēmumu apmērs (par maksas autostāvvietu lietošanu);
- ✓ priekšapmaksas un pēcapmaksas ieņēmumu apmērs un īpatsvars no kopējiem ieņēmumiem;
- ✓ maksas automātu skaits;
- ✓ pretenzijas (par maksas autostāvvietu pakalpojumu).



? Kuri rādītāji raksturo Pašvaldības izvirzītos mērķus

9. attēls. SIA “Rīgas satiksme” atskaite par darba rezultātiem 2017. gadā

Iepriekš minētajās sanāksmēs par rezultatīvajiem rādītājiem 2016. un 2017. gadā nav analizēti darbības rādītāji, kas raksturotu Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos izvirzītos mērķus attiecībā uz maksas autostāvvietām.

Ieteikums

Pašvaldībai pilnveidot attīstības plānošanas dokumentus, kuros autostāvvietu politika būtu izstrādāta ar konkrētiem uzdevumiem un noteiktiem rezultatīvajiem rādītājiem izvirzīto mērķu sasniegšanai, nodrošinot to monitoringu.

Maksas autostāvvietu cenu politika un tās rezultāti

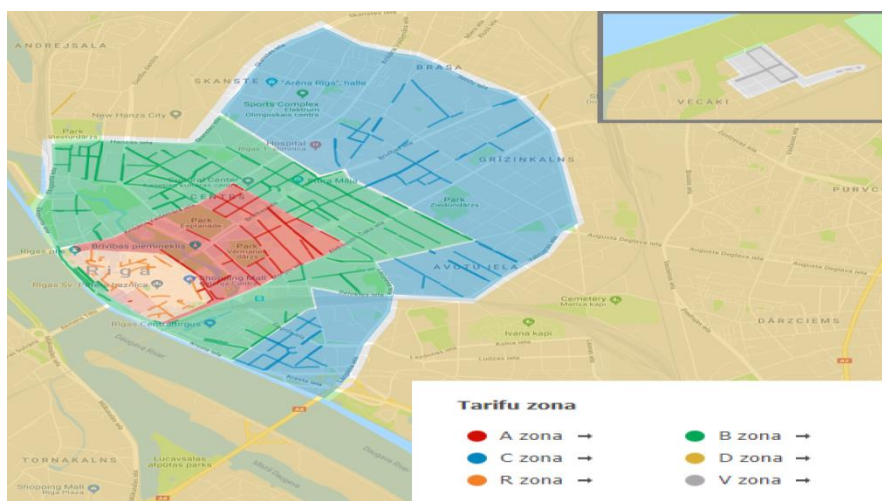
Tā kā Pašvaldība nav noteikusi rezultatīvos rādītājus autostāvvietu izbūvei, revīzijas laikā ar Pašvaldību tika saskaņots, ka tiks vērtēta SIA “Rīgas satiksme” darbības efektivitāte izvirzītā mērķa – samazināt automašīnu skaitu pilsētas centrā – sasniegšanā, analizējot:

- ✓ maksas autostāvvietu izmantošanas skaita izmaiņas A, B un R tarifa zonās, salīdzinot datus par 2015., 2016. un 2017. gadu;
- ✓ vidējā maksas autostāvvietu lietošanas ilguma izmaiņas A, B un R tarifa zonās 2015., 2016. un 2017. gadā.

Pašvaldības maksas autostāvvietu, kas atrodas ielu posmos, apsaimniekošanas un lietošanas kārtība Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā ir noteikta ar saistošajiem noteikumiem¹³⁰. Minētajos noteikumos ir noteikta kārtība attiecībā uz maksas autostāvvietu darba laiku, samaksu par autostāvvietu lietošanu, autostāvvietu lietošanas noteikumu ievērošanas kontroli un pēcapmaksas iekasēšanu un kontroli.

Maksas autostāvvietas ir iedalītas tarifu zonās (skatīt. 10. attēlu), un noteiktais maksas apmērs atbilstoši saistošajiem noteikumiem¹³¹ ir:

- ✓ A zonā – 2,50 euro par pirmo stundu, par katru nākamo stundu – 3,00 euro;
- ✓ B zonā – 2,00 euro par pirmo stundu, par katru nākamo stundu – 2,50 euro;
- ✓ C zonā – 1,50 euro par pirmo stundu, par katru nākamo stundu – 2,00 euro;
- ✓ D zonā – 1,00 euro par pirmo stundu, par katru nākamo stundu – 1,50 euro;
- ✓ R zonā – 5,00 euro par pirmo stundu, par katru nākamo stundu – 8,00 euro;
- ✓ V zonā – 2,00 euro dienā.



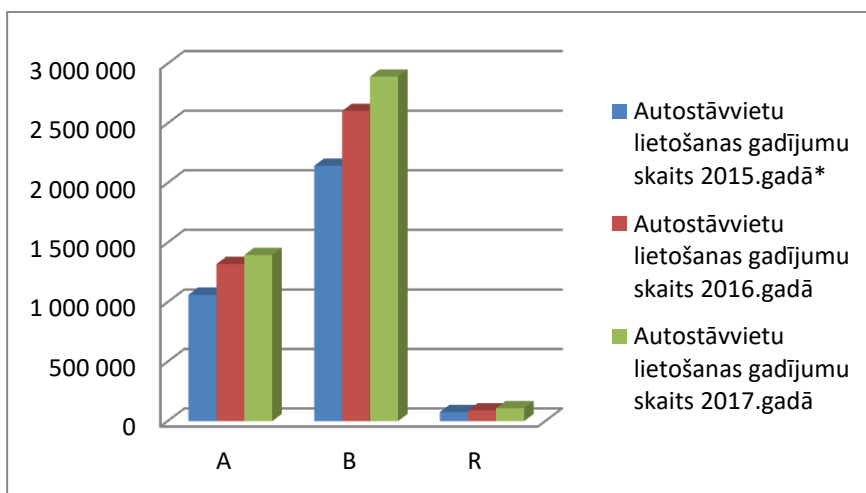
10. attēls. Maksas autostāvvietu tarifu zonas Rīgas pilsētā

Revīzijā konstatēts, ka noteiktajiem maksas apmēriem par maksas autostāvvietu lietošanu nav veikti aprēķini, lai noskaidrotu, ar kādu ieņēmumu apmēru tiek segtas autostāvvietu uzturēšanas un pārvaldīšanas izmaksas.

Satiksmes departaments sniedza skaidrojumu¹³², ka maksas apmērs ir noteikts ar mērķi mazināt automašīnu daudzumu Rīgas pilsētas centrā (ierobežot ilglaicīgu automašīnu turēšanu ielu malās).

Saskaņā ar SIA “Rīgas satiksme” veiktā monitoringa datiem par maksas autostāvvietu lietošanas gadījumu skaitu trīs gadu periodā – no 2015. gada līdz 2017. gadam – autostāvvietu lietošanas gadījumu skaits ir palielinājies no 4 256 100 līdz 5 091 990 jeb par 16,4 %.

Analizējot SIA “Rīgas satiksme” iesniegto informāciju par maksas autostāvvietu lietošanas gadījumu skaitu, kad veikts bezskaidras naudas norēķins, ir konstatēts, ka A, B un R tarifu zonās autostāvvietu lietošanas gadījumu skaits ar katru gadu palielinās (skatīt 11. attēlu).



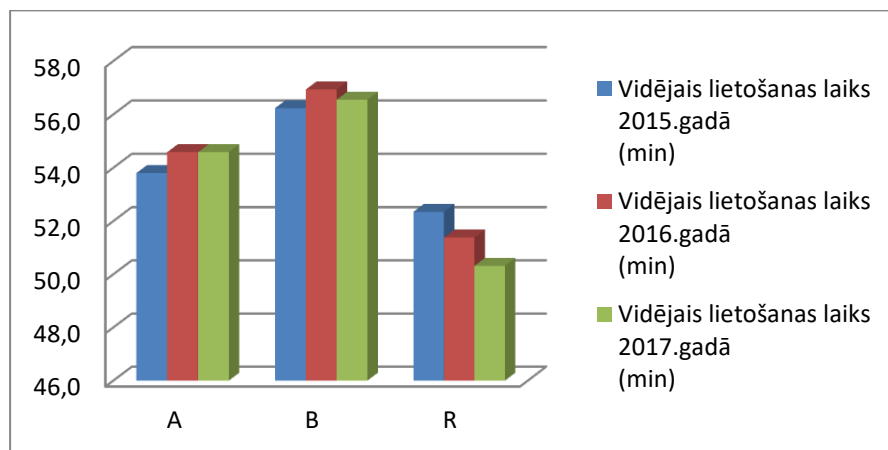
*2015. gada I ceturksnī A un B tarifu zonās bija būtiski mazāk autostāvvietu nekā turpmākajos periodos. 2015. gada 1. aprīlī tika mainīts pašvaldības maksas autostāvvietu zonējums, kā rezultātā būtiski palielinājās autostāvvietu skaits A un B tarifu zonās – A tarifu zonā par 179 %, B tarifu par 84 %.



Maksa par autostāvvietu lietošanu noteikta neveicot autostāvvietu uzturēšanas un pārvaldīšanas izmaksu aprēķinus.

11. attēls. Maksas autostāvvietu lietošanas gadījumu skaita izmaiņas pa gadiem A; B un R tarifu zonās.

Savukārt analizējot informāciju par maksas autostāvvietu lietošanas laiku (A, B un R tarifu zonās) 2015., 2016. un 2017. gadā, konstatēts, ka vidējais lietošanas laiks nedaudz palielinās A un B tarifa zonās, salīdzinot ar 2015. un 2017. gadu, bet R tarifa zonā samazinās. (skatīt 12. attēlu)



12. attēls. Maksas autostāvvietu vidējais lietošanas laiks A, B un R tarifu zonās

Vērtējot autostāvvietu lietošanas laika izmaiņas pa gadiem, konstatēts, ka:

- ✓ 2016. un 2017. gadā vidējais lietošanas laiks A tarifa zonā nav mainījies, bet B un R tarifu zonās ir samazinājies;
- ✓ vidējais autostāvvietu lietošanas laiks nepārsniedz vienu stundu.

2.6. Vai stāvparka Ulbrokas ielā 13 un ar to saistīto pakalpojumu attīstīšana sasniedz izvirzīto mērķi?

Pašvaldība Attīstības programmā paredzēto pasākumu – Transportmijas sistēmas stāvparka “Novieto un brauc” un ar to saistīto pakalpojumu attīstīšanu Ulbrokas ielā 13 – nav īstenojusi, līdz ar to netiek veicināta autovadītāju izvēle atstāt automašīnu šajā autonomvietnē, jo:

- ✓ pastāv objektīvi šķēršļi tās sekmīgai darbībai (tā ir tālu no centra, bet pieejamais sabiedriskais transports ir bez priekšrocībām satiksmes plūsmā attiecībā pret privāto autotransportu, u. c.);
- ✓ nav veiktas darbības šo šķēršļu novēršanai un stāvparka popularizēšanai.



Stāvparka izveidošanas mērķis nav attaisnojies, jo pakalpojums faktiski netiek izmantots.

Turklāt tas, ka autonomvietne Ulbrokas ielā 13 funkcionāli paredzēta tās apbūvē ietilpstošo māju iedzīvotāju pieprasījuma pēc stāvvietām nodrošināšanai, ierobežo šo autonomvietni pilnībā attīstīt kā stāvparku.

Rīgas pilsētā Ulbrokas ielā 13 piecu dzīvojamo māju (ar 792 dzīvokļiem) apbūvē ietilpstošā četrstāvu autonomvietne ar 685 stāvvietām kopš 2012. gada beigām kā vienīgā ir pieejama izmantošanai arī “Novieto un brauc” jeb stāvparka režīmā¹³³.

Saskaņā ar autonomvietnes lietošanas noteikumiem¹³⁴, lietojot autonomvietni “Novieto un brauc” režīmā, tiek piemērota stāvvietas lietošanas maksas atlaide 100 % apmērā, ja e-talons, kurš tika izmantots iebraucot (līdz plkst. 24.00), tiek izmantots vismaz diviem apstiprinātiem braucieniem sabiedriskajā transportā. Lietojot autonomvietni “Novieto un brauc” režīmā, automašīnas jānovieto tās 3. un 4. stāva stāvvietās.

Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos¹³⁵ termins “stāvparks” skaidrots kā publiski pieejama transportlīdzekļu novietne, kurā autovadītājs atstāj savu transportlīdzekli un tālāku mērķu sasniegšanai izmanto sabiedriskā transporta pakalpojumus (piemēram, autobusu, trolejbusu, tramvaju, dzelzceļu). Stāvparka mērķis ir mazināt satiksmes sastrēgumus un veicināt iedzīvotāju nokļūšanu pilsētas centrā vai citā pilsētas daļā, izmantojot sabiedriskā transporta pakalpojumus.

Pašvaldības Attīstības programmā kā viens no rīcības virzieniem ilgtermiņa mērķu sasniegšanai ir “Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija”. Šī virziena ietvaros viens no izvirzītajiem uzdevumiem ir “Pašvaldības autostāvvietu sistēmas pilnveidošana”¹³⁶. Attīstības programmas Rīcības plānā¹³⁷ šā uzdevuma izpildei SIA “Rīgas pilsēt būvnieks” sadarbībā ar SIA “Rīgas satiksme” noteikts attīstīt ar stāvparku Ulbrokas ielā 13 saistītos pakalpojumus.

Analizējot SIA “Rīgas pilsēt būvnieks” un SIA “Rīgas satiksme” vidēja termiņa stratēģijas¹³⁸, konstatēts, ka minētās kapitālsabiedrības, nosakot savus stratēģiskos uzdevumus, atzīst sev par saistošiem Pašvaldības stratēģiskajos plānošanas dokumentos noteiktos uzdevumus, kas uz tām attiecas.

Revīzijā konstatēts, ka revidējamā laika posmā autonomvietnē Ulbrokas ielā 13 veikta tikai uzturēšana un apsaimniekošana. SIA “Rīgas pilsēt būvnieks” nav veicis un revīzijas laikā arī nevarēja nosaukt darbības, kas būtu veicamas, lai attīstītu ar autonomvietni kā stāvparku saistītus pakalpojumus.¹³⁹ Arī Attīstības programmas Investīciju plānā nav paredzēti investīciju projekti, kuri būtu attiecināmi uz veicamo pasākumu būtību.

Revidējamā laika posmā nav organizēta arī informatīvā kampaņa par stāvparka pakalpojumiem (tie nav popularizēti), kas ir SIA “Rīgas satiksme” pienākums¹⁴⁰. SIA “Rīgas satiksme” un SIA “Rīgas pilsēt būvnieks” tīmekļa vietnēs nav izvietota pastāvīga informācija par stāvparka pakalpojumiem.

Stāvparka aizpildījuma dati¹⁴¹ par laika posmu no 2014. līdz 2017. gadam liecina, ka stāvparks praktiski netiek izmantots. Minētajā laika posmā stāvparks izmantots tikai 28 reizes, līdz ar to vidējā stāvparka noslodze dienā ir 0 %.

Vidējā stāvparka noslodze dienā tika aprēķināta, kopējo stāvparka izmantošanas gadījumu skaitu izdalot ar kopējo darba dienu skaitu, kas sareizināts ar stāvparkam pieejamo stāvvietu skaitu¹⁴².

$$\text{Vidējā stāvparka noslodze dienā (\%)} = \frac{28}{1004 \times 343} \times 100 = 0,008$$

Stāvparka neizmantošanas cēloņi ir skaidroti jau 2014. gada pētījumā¹⁴³: *“Stāvparkam ir salīdzinoši laba piekļuve ar privāto auto no maģistrālā ielu tīkla un attālumš līdz sabiedriskajam transportam ir mazs, taču tas ir tālu no tuvākajiem sastrēgumiem iebraukšanai centrā. Pieejamais sabiedriskais transports – autobuss ir bez priekšrocībām satiksmes plūsmā attiecībā pret privāto auto. Attiecīgi ceļš līdz centram laika ziņā ar automašīnu ir līdzvērtīgs braucienam sabiedriskajā transportā, tāpēc cilvēkiem trūkst motivācijas atstāt auto tieši šeit.”*

Vienlaikus pētījumā¹⁴⁴ norādīts, ka stāvparka ieviešanai nepieciešamie uzlabojumi sabiedriskā transporta infrastruktūrā ir laika intervāla samazināšana 51. un 52. maršruta autobusus līdz 6 – 7 minūtēm (indikativās izmaksas 6,7 milj. euro), kā arī sabiedriskā transporta joslas ierīkošana 3 km garumā (indikativās izmaksas 108 tūkst. euro), velosipēdu nomas un stāvvietu pakalpojuma ieviešana.

Pētījumā identificētie stāvparka ieviešanai nepieciešamie uzlabojumi revidējamā laika posmā nav veikti.

Viens no autonomvietnes kā stāvparka attīstīšanas riskiem ir saistīts ar autonomvietnes Ulbrokas ielā 13 pamatfunkciju – nodrošināt funkcionāli saistīto dzīvojamo māju iedzīvotāju pieprasījumu pēc stāvvietām. Tāpēc revidentu ieskatā, veicinot stāvparka uzlabojumu ieviešanu, aktuāla var būt atbilstošu kompensējošo mehānismu pastāvēšana apbūvē ietilpstošo dzīvojamo māju iedzīvotāju pieprasījuma pēc stāvvietām nodrošināšanai.

Esošā autonomvietnes izmantošanas kārtība neparedz noteikt apjomu, kādā to izmanto funkcionāli saistīto māju iedzīvotāji un citas personas, jo autonomvietnes lietotāji pēc minētajām pazīmēm netiek identificēti. Nav arī mehānisma, kas nodrošinātu funkcionāli saistīto māju iedzīvotāju pirmtiesības izmantot autonomvietni iepretim citām personām. Autonomvietne ir publiski pieejama ikvienai personai.

Atbilstoši SIA “Rīgas pilsēt būvnieks” iesniegtajai informācijai¹⁴⁵ 2016. gadā autonomvietni vidēji dienā izmantoja 319 klientu un 2017. gadā – 383 klientu, noslogojot 47 % un 56 % no projektētajām autonomvietnes 685 stāvvietām.



Ulbrokas ielā 13 izveidotais stāvparks praktiski netiek izmantots “Novieto un brauc” režīmā.

Ieteikums

Pašvaldībai izvērtēt stāvparka Ulbrokas ielā 13 darbības iespējas, ņemot vērā pakalpojuma sniegšanai nepieciešamos infrastruktūras uzlabojumus.

2.7. Vai bezmaksas autonovietņu izbūve atbilst plānošanas dokumentos noteiktajiem mērķiem?

Pašvaldības rīcība, attīstot bezmaksas autonovietnes pilsētas mikrorajonos, nav bijusi atbilstoša tās definētajai autonovietņu sistēmas attīstības politikai, kas paredz risināt problēmas, ko rada autotransporta satiksmes intensitāte pilsētas centrālajā daļā, līdzsvaroti attīstot:

- ✓ maksas stāvvietas ielu sarkanajās līnijās,
- ✓ lielas ietilpības stāvvietas ap dzelzceļa loku,
- ✓ stāvparkus pie pilsētas robežas un autonovietnes pie sabiedriski izmantojamiem objektiem ārpus ielu sarkanajām līnijām.

Bez tam no bezmaksas autonovietņu izveidošanas iegūstamais labums bija papildus stāvēšanas iespēju izveidošana.

Liels īpatsvars (84 %) izbūvēto un projektēto bezmaksas autonovietņu nedod papildu iespējas transportlīdzekļu novietošanai. Rezultātā izdevumi 3,03 milj. *euro* apmērā nav proporcionāli labumam, ko sabiedrība ieguva no bezmaksas autonovietņu izveidošanas.

Revīzijā konstatētās neatbilstības normatīvo aktu prasību ievērošanā norāda uz to, ka:

- ✓ projektējot un būvējot autonovietnes kā īslaicīgās lietošanas būves ar mērķi ekspluatēt tās ilgāk nekā 5 vai 10 gadus bez izstrādāta detālplānojuma, nav vērtēta iedzīvotāju vajadzība pēc autonovietnēm, jo nav notikusi būvprojektu publiska apspriešana;
- ✓ būvējot autonovietnes, nav izpildītas prasības par ceļu drošības audita veikšanu (Ēbeļmuižas, Malienas un



Izveidotās bezmaksas autonovietnes neatrisina stāvēšanas problēmas pilsētas mikrorajonos.

Lielvārdes ielās) un prasības par stāvvietu ierīkošanu cilvēkiem ar kustību, redzes vai dzirdes traucējumiem (Malienas, Lielvārdes, Hipokrāta, Vaidavas un Rušonu ielās).

Autonovietne ir transportlīdzekļu novietne (būve), kas paredzēta vieglo automašīnu novietošanai¹⁴⁶. Laukums, kas paredzēts un iekārtots viena transportlīdzekļa novietošanai, ir stāvvietā¹⁴⁷.

Autonovietnes ir pilsētas satiksmes infrastruktūras daļa. Pašvaldības veiktās un plānotās darbības līdzsvarotas satiksmes infrastruktūras un organizācijas attīstībā tās ieskatā lielāko ietekmi rada uz Pašvaldības stratēģiskā ilgtermiņa mērķa – ērta, droša un iedzīvotājiem patīkama pilsētvide – sasniegšanu¹⁴⁸. No Teritorijas plānojuma 2006 paskaidrojumu rakstā¹⁴⁹ aprakstītās autonovietņu sistēmas attīstības redzējuma izriet, ka tā nepieciešama, lai risinātu dažādas problēmas, ko rada autotransporta satiksmes intensitāte pilsētas centrālajā daļā. Paredzētie problēmu risinājumi balstīti stāvvietu pieejamību ierobežojošos pasākumos pilsētas centrālajā daļā, vienlaikus kompensējot tos ar stāvvietu nodrošinājumu ap pilsētas centra loku un pie pilsētas robežas.

Teritorijas plānojuma 2006 paskaidrojuma rakstā nav iekļauti lokālo stāvvietu problēmu ārpus pilsētas centra risinājumi, piemēram, stāvvietu nodrošinājums pie dzīvojamām mājām mikrorajonos.

Nepieciešamība risināt stāvvietu nodrošinājuma problēmas mikrorajonos uzsvērtā 2017. gada nogalē apstiprinātajā Transporta attīstības tematiskajā plānojumā¹⁵⁰, kurā piedāvāts izstrādāt vienotu autonovietņu politiku un vadlīnijas, paredzot rīcības plānu un kritērijus tā realizēšanai un monitoringam ar mērķi nodrošināt reālo pieprasījumu reālajam apkārtnes auto lietotājam, nevis vienkārši radīt stāvvietas. Atšķirīgas pieejas veidojamas dažādām pilsētas teritorijām, tajā skaitā dzīvojamajiem mikrorajoniem.

Jauna un vienota autonovietņu sistēmas attīstības politika revidējamā laika posmā nav izstrādāta. Tomēr jau kopš 2016. gada ir veiktas darbības¹⁵¹ 16 bezmaksas autonovietņu ielu sarkanajās līnijās izbūvei Rīgas pilsētas mikrorajonos (piemēram, Juglā, Purvciemā, Ķengaragā u. c.), no kurām šobrīd ir izbūvētas septiņas.

Savukārt Attīstības programmas Rīcības plānā¹⁵² paredzēts izbūvēt tikai 12 autonovietnes.

Par plānotajiem Pašvaldības autonovietņu sistēmas uzlabojumiem un problēmām, kādas tiks atrisinātas, veicot bezmaksas autonovietņu izbūvi pilsētas 20. gs. mikrorajonos, Pašvaldība norādīja¹⁵³:

Ņemot vērā vēsturiski veidojošos situāciju, kad iekšpagalmi tika veidoti rēķinoties ar ievērojami mazāku privātā transportlīdzekļu skaitu, Rīgas dome regulāri saņem iedzīvotāju un operatīvo dienestu sūdzības, par problēmām saistībā ar iekšpagalmos novietotajiem transportlīdzekļiem. Rīgas dome, ņemot vērā vēlmi iekšpagalmos veidot vidi, kas piemērota atpūtai un nerada

papildus transporta piesaisti, uzsāka risinātu autonomvietņu problēmu, projektējot autonomvietnes brauktuves malā. Izveidojot papildus autonomvietnes brauktuves malās būs iespējams pakāpeniski ierobežot transportlīdzekļu novietošanu iekšpagalmos, vietās, kur tas traucē gājēju un operatīvā transporta pārvietošanos.

Savukārt, uz jautājumu, kādas darbības ir veiktas, lai samazinātu stāvēšanas iespējas autonomvietņu izbūves vietām pieguļošo iekšpagalmu teritorijās, Pašvaldība atbildēja¹⁵⁴:

Pēc autonomvietņu izbūves kompleksi pasākumi ierobežojot transportlīdzekļu stāvēšanu iekšpagalmos netiek veikti.

Arī Pašvaldības interneta portālā www.riga.lv 2017. gadā publicēts, ka Satiksmes departaments plāno izbūvēt autonomvietnes 16 ielās un ielu posmos, kur būs iespējams novietot aptuveni 1000 transportlīdzekļus. Šādi pašvaldība plāno atslogot daudzdzīvokļu māju iekšpagalmus no tur novietotajām automašīnām, kā arī nodrošināt vecākiem iespēju ērti pievest bērnus pie izglītības iestādēm¹⁵⁵.

Pateicoties stāvvietu “kabatām”, Rīgas dome plāno atslogot mikrorajonu daudzdzīvokļu māju iekšpagalmus no tur novietotajām automašīnām. “Kabatas” ir paredzētas, lai kaut kā uzlabotu situāciju un dotu alternatīvu iespēju tiem, kuriem vienkārši nav, kur atstāt savu auto.¹⁵⁶

Atsevišķos autonomvietņu būvprojektos norādīts mērķis izbūvēt autonomvietnes, lai daļēji nodrošinātu pieguļošo dzīvojamo namu iedzīvotājiem transportlīdzekļu autonomvietnes, atslogotu iekšpagalmus no transporta satiksmes, nodrošinātu citu infrastruktūras objektu pieejamību.

Savukārt Attīstības programmas Rīcības plānā kā autonomvietņu izbūves (pasākums Nr. 11.2.1) rezultāts norādīts: “*Atbilstoši transporta plūsmas un sabiedriskā transporta satiksmes intensitātei pilnveidots autostāvvietu izvietojums, ierīkoti jauni maksas autostāvvietu objekti*”¹⁵⁷.

No Attīstības programmas Rīcības plānā norādītā rezultāta nav skaidrs, vai stāvvietu izvietojanas pilnveidojumi ir nepieciešami transporta plūsmu un sabiedriskā transporta satiksmes intensitātes regulēšanai, vai stāvvietu pilnveidošanā šie aspekti ir tikai vērā ņemami, bet nav kā plānotais ieguvums no darbības.

Pašvaldības sniegtās atbildes uz jautājumiem par plānotajiem autonomvietņu sistēmas uzlabojumiem, būvprojektos norādītais, kā arī publiski sniegtā informācija liecina, ka rezultāts, ar kuru Pašvaldība vēlējusies parādīt noteicošo labumu, ko sabiedrība iegūst, izlietojot ieguldījumu, ir saistāms ar papildus stāvēšanas iespēju radīšanu, uzskatot, ka tas atslogos transportlīdzekļu novietošanu iekšpagalmos.

Pašvaldībai nav objektīvu datu par to, ka tikai autonomvietņu izbūve iekšpagalmiem pieguļošajās ielās ir priekšnosacījums iedzīvotāju paradumu – novietot savu transportlīdzekli iekšpagalmā – maiņai¹⁵⁸, turklāt tieši vietās, kur tas traucē gājēju un operatīvā transporta pārvietošanos vai nepieciešama iedzīvotāju atpūtai.

Saskaņā ar Attīstības programmas Investīciju plānu¹⁵⁹ bezmaksas autonomvietņu būvniecības finansēšanai plānots izlietot 2,62 milj. *euro*, taču tas neaptver finansējumu vēl četru uzsākto autonomvietņu (Kurzemes prospektā, Rostokas ielā, akadēmiķa M. Keldiša ielā un Dzelzavas ielā) izbūvei (kur noslēgti četri būvprojektēšanas līgumi, no kuriem izpildīti ir trīs).

Revidējamā laika posmā noslēgto 12 līgumu par būvprojektēšanu un būvdarbiem kopējā vērtība veidoja 1,07 milj. *euro*¹⁶⁰.

Revīzijas ietvaros revidenti pārbaudīja arī to, kādā apjomā ar bezmaksas autonomvietņu izbūvi pilsētas mikrorajonos ir radītas papildu stāvēšanas iespējas. Revidenti salīdzināja transportlīdzekļu novietošanas iespējas pirms un pēc autonomvietnes izbūves vai paredzētās izbūves visos ielu posmos, kuros revidējamā laika posmā ir pabeigta būvniecība vai būvprojektēšana.

Revīzijā netika vērtēts, vai vienlaikus ir sasniegti vai sasniedzami tādi Pašvaldības papildus nosauktie¹⁶¹ rezultāti no autonomvietņu izbūves kā satiksmes drošības uzlabošana un autonomvietņu infrastruktūras izveide un sakārtošana, jo nav skaidri definēta šo rezultātu sasaiste ar konkrētām risināmām problēmām.

Iegūtie rezultāti norāda, ka septiņas izbūvētās un trīs projektētās autonomvietnes ar kopumā 876 stāvvietām faktiski palielina esošās stāvēšanas iespējas pēc stāvvietu skaita par 132 stāvvietām (skatīt 6. tabulu) jeb 16 % no plānotajām stāvvietām.

6. tabula

Autonomvietņu būvniecības kopējās izmaksas un stāvvietu skaita izmaiņas

Autonomvietnes adrese	Būvdarbu un būvprojektēšanas izmaksas (<i>euro</i>)	Stāvvietu garums (m) pirms izbūves vai projektētajā vietā	Izbūvēto vai projektēto		Pieaugums vai samazinājums pēc stāvvietu skaita
			Stāvvietu garums (m)	Stāvvietu skaits	
1	2	3	4	5	6=3-4/5,75 m
Malienas iela	144 061	531,50	312,85	53	-38
Lielvārdes iela	200 102	660	617	108	-7
Rušonu iela	126 762	438,10	201	35	-41
Ēbeļmuižas iela	339 523	681,25	493,25	80	-33
Hipokrāta iela	84 376	203,50	210,25	37	1
Valdeķu iela	101 713	11	160,50	25	23*
Vaidavas iela	39 604	0	67,16	12	12
Akadēmiķa M. Keldiša iela	1 013 213 (aplēse)	84,50	1417,35 (projektētais)	259 (projektētais)	245*
Kurzemes prospekts	622 943 (aplēse)	994,25	997,52 (projektētais)	172 (projektētais)	0
Rostokas iela	360 902 (aplēse)	725	553,21 (projektētais)	95 (projektētais)	-30
Kopā:	3 033 199	4329	5030	876	132

*6. aile=5.aile-(3.aile / 5,75m)

Ņemot vērā, ka ne katra izbūvētās autonomvietnes stāvvietā radījusi vai radīs iespēju novietot lielāku skaitu transportlīdzekļu salīdzinājumā ar transportlīdzekļu skaitu, ko pirms izbūves varēja novietot brauktuves malā uz ielas, arī autonomvietņu būvniecības izmaksas nav tieši

proporcionālas autonovietnē papildus radīto stāvvietu skaitam.

Pēc revidentu aplēsēm, vienas papildus radītās stāvvietas izmaksas, vērtējot autonovietņu izbūvi atbilstoši mērķim, kura (plānotais) pamatieguvums ir radīt papildu stāvēšanas iespējas, kopumā ir 22 979 euro (3 033 199 euro / 132 stāvvietas).

Vērtējot stāvēšanas iespēju pieejamību autonovietņu izbūves vai paredzētās izbūves vietās, konstatēts, ka iespēju novietot lielāku skaitu transportlīdzekļu salīdzinājumā ar transportlīdzekļu skaitu, ko pirms izbūves varēja vai var novietot brauktuves malā uz ielas:

- ✓ nodrošina Vaidavas (+12 stāvvietas), Valdeķu (+23 stāvvietas) un Akadēmiķa M. Keldiša ielā (+245 stāvvietas), ņemot vērā, ka pirms izbūves transportlīdzekļus brauktuves malā uz ielas nedrīkstēja novietot, vai projektēta autonovietne uz ielas sadalošās joslas, vienlaikus saglabājot līdzšinējās stāvēšanas iespējas uz ielas;
- ✓ daļēji nodrošina Hipokrāta ielā (+1 stāvvietā), kur tikai 1 no 37 izbūvētajiem paralēlajiem brauktuves paplašinājumiem ("kabatām") rada iespēju novietot papildu transportlīdzekli stāvvietu konfigurācijas un pārtraukumu, kā arī apstāšanās un stāvēšanas režīma dēļ.
- ✓ nenodrošina Malienas (-38 stāvvietas), Rušonu (-41 stāvvietas), Lielvārdes (-7 stāvvietas), Ēbeļmuižas (-33 stāvvietas), Rostokas ielā (-30 stāvvietas) un Kurzemes prospektā (0 stāvvietas), kur izbūves un uzstādīto stāvēšanu regulējošo satiksmes organizācijas līdzekļu rezultātā samazinājušās vai palikušas nemainīgas transportlīdzekļu novietošanas iespējas.

Pašvaldība norādīja¹⁶², ka:

- ✓ stāvvietu nodrošinājuma problēmas un risinājumi pilsētas mikrorajonos ir analizēti 2015. gadā veiktajā pētījumā¹⁶³. Tomēr pētījumā nav apskatītas stāvvietu nodrošinājuma problēmas un risinājumu iespējas tieši tajās pilsētas daļās, kurās ir veikta vai tiks veikta kāda no 16 autonovietņu būvniecībām;
- ✓ autonovietņu izbūves ielu posmos stāvvietu nodrošinājuma analīze veikta, balstoties uz ielu ikdienas apsekošanas un novērojumu rezultātā iegūto informāciju par stāvvietu noslodzi, kā ar iedzīvotāju un operatīvo dienestu sūdzībām par pieguļošajos iekšpagalmos novietotajiem transportlīdzekļiem.

Savukārt minētais pētījums atklāj daudzpusīgāku metodoloģiju stāvvietu nodrošinājuma analīzei, kā arī vienlaikus rod dažādus risinājumus stāvvietu deficīta novēršanai (ne tikai autonovietņu izbūvi ielu sarkanajās līnijās).

Pētījumā stāvvietu nodrošinājums tiek analizēts pa pilsētas zonām un zonas 500 m robežās, izmantojot vairākus informācijas avotus. Piemēram, analizējot stāvvietu nodrošinājumu vienā no pilsētas zonām Imantā, konstatēta 3186 stāvvietu nepietiekamība, taču, analizējot stāvvietu nodrošinājumu zonas 500 m sasniedzamības

robežās, konstatēts, ka ir pieejamas lielas ietilpības autonomvietnes, kas pilnībā spēj nodrošināt stāvvietu deficītu arī konkrētajā zonā, tādēļ papildu stāvvietu izveide nav nepieciešama¹⁶⁴.

Revidentu ieskatā, stāvvietu nodrošinājums uz ielas vai iekšpagalmos nav pietiekams rādītājs stāvvietu nodrošinājuma objektīvai analīzei. Savukārt autonomvietņu izbūve ielu sarkanajās līnijās nav vienīgais risinājums stāvvietu nodrošinājuma problēmām.

Minētajā pētījumā norādīts, ka vienlaikus atkarībā no konkrētās situācijas var tikt lietoti tādi risinājumi kā stāvvietu izbūve ielu sarkanajās līnijās, stāvvietu izbūve iekšpagalmos un stāvvietu izbūve autonomvietnēs ārpus ielu sarkanajām līnijām. Svarīgs ir arī perspektīvais stāvvietu nodrošinājums, pilsētai integrēti attīstot tās autonomvietņu politiku (piemēram, izbūvējot stāvparkus, lielas ietilpības autonomvietnes).

Satiksmes departaments nav dokumentējis stāvvietu nodrošinājuma problēmu un iespējamo risinājumu analīzi, lai pamatotu autonomvietņu ielu sarkanajās līnijās izbūves efektivitāti.

Vērtējot stāvvietu pieprasījuma–nodrošinājuma bilanci, kas norādīta pētījumā¹⁶⁵, attiecībā uz ielu posmiem, kur ir radītas vai tiks radītas iespējas novietot, pēc revidentu aprēķina, lielāku skaitu transportlīdzekļu salīdzinājumā ar transportlīdzekļu skaitu, ko pirms izbūves varēja novietot brauktuves malā, konstatēts, ka papildu radītās stāvvietas būtiski neietekmē vai neietekmēs esošo un perspektīvo stāvvietu nodrošinājumu (skatīt.7. tabulu).

7. tabula

Papildus radīto stāvvietu skaita īpatsvars attiecībā pret esošo un perspektīvo stāvvietu nodrošinājumu

Autonomvietnes adrese	Autonomvietnes izbūves vietai pieguļošās pilsētas statistiskās zonas numurs pētījumā	Esošo stāvvietu skaits statistiskajā zonā	Pētījumā ¹⁶⁶ noteiktais stāvvietu nodrošinājums statistiskajās zonās		Revidentu aprēķinātais papildu radīto stāvvietu skaits*	Papildus radītos stāvvietu skaita īpatsvars (%) attiecībā pret	
			Esošais	Perspektīvais**		esošo stāvvietu nodrošinājumu	perspektīvo stāvvietu nodrošinājumu
1	2	3	4	5	6	7=6*100/4	8=6*100/5
Hipokrāta iela	1435, 1436 un 1437	1894	- 839	- 2145	1	0,12	0,05
Akadēmiķa M. Keldiša iela	1624, 1628, 1638 un 1634	3026	- 2777	- 6076	245	8,82	4,03
Valdeķu iela	2617, 2618, 2619 un 2623	3562	- 1964	- 4949	23	1,17	0,46
Vaidavas iela	1446, 1447 un 1450	1100	- 995	- 1817	12	1,21	0,66

*Aprēķinā ņemts vērā vienas paralēli novietotas stāvvietas vietas garums (5,75 m) ērtai iebraukšanai un izbraukšanai saskaņā ar Latvijas valsts standartu LVS 190-7 "Vienlīmeņa autostāvvietu projektēšanas noteikumi" (24. lpp. 2. tabula).

**Ar vidējo automobilzācības līmeni 500 automašīnas uz 1000 iedzīvotājiem.

Akadēmiķa M. Keldiša ielā ar autonomvietnes izbūvi esošo stāvvietu negatīvais nodrošinājums tiks samazināts par 8,82%, bet perspektīvais – par 4,03 %. Pārējās vietās esošo stāvvietu negatīvā nodrošinājuma samazinājums ir robežās no 0,12 % līdz 1,21 %, bet perspektīvais – no 0,05 % līdz 0,66 %.

Pētījumā¹⁶⁷ sniegtā informācija ierobežo iespējas precīzi analizēt to, kāds ir stāvvietu nodrošinājums konkrētu zonu robežās pie autonomietņu izbūves vietām, ņemot vērā nodrošinājumu 500 m sasniedzamības robežās ap šīm zonām, lai gan kopumā tas objektīvāk raksturotu stāvvietu nodrošinājuma bilanci.

Valsts kontroles pieaicinātā eksperta ieskatā autonomietņu monitoringa sistēma kā autonomietņu politikas sastāvdaļa sniegs objektīvu informāciju par autonomietņu nodrošinājumu, ja tā tiks veikta visās pilsētas apkaimēs pāris reizes gadā.

Papildus konstatētās neatbilstības normatīvo aktu prasībām

Autonomietņu izbūvē konstatētas arī neatbilstības normatīvo aktu prasībām attiecībā uz:

- ✓ autonomietņu kā īslaicīgu būvju izbūvi;
- ✓ stāvvietu cilvēkiem ar kustību, redzes vai dzirdes traucējumiem ierīkošanu;
- ✓ ceļu drošības audita veikšanu.

Autonomietnes kā īslaicīgas lietošanas būves

Pašvaldība autonomietnes ir projektējusi un būvējusi kā īslaicīgas lietošanas būves.

Īslaicīgas lietošanas būve ir būve, kuras ekspluatācijas laiks nav ilgāks par pieciem gadiem un kas jānojauc līdz minētā termiņa beigām. Būvvalde īslaicīgas lietošanas būves ekspluatācijas termiņu var pagarināt, kopā nepārsniedzot 10 gadus¹⁶⁸.

Skaidrojot, kādēļ autonomietnes projektētas kā īslaicīgās lietošanas būves, Pašvaldība norādīja¹⁶⁹:

Ņemot vērā problemātisko situāciju un nepieciešamību steidzami risināt jautājumu, autonomietņu projektēšana kā īslaicīgas lietošana būve ir vienīgais risinājums, kas atbilst spēkā esošajiem normatīviem.

Savukārt, skaidrojot iespējas būvēt transportlīdzekļu novietnes, izstrādājot detālpārplānojumu saskaņā ar Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu (turpmāk – RTIAN) 506.5. apakšpunktu, Pašvaldība norādīja¹⁷⁰:

Ņemot vērā, ka detālpārplānojuma izstrādei nepieciešami finanšu līdzekļi un tas ir laikietilpīgs process, Rīgas domes Satiksmes departaments par efektīvāko un racionālāko jautājuma risinājumu atzina īslaicīgu būvju veidošanu.

Pašvaldība neplāno izbūvēto autonomietņu nojaukšanu. Ņemot vērā, ka šobrīd norit jaunā Rīgas teritorijas plānojuma un attiecīgi arī Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu izstrāde, Rīgas domes Satiksmes departaments ir sniedzis priekšlikumu, pārskatīt esošo normatīvo regulējumu, paredzot iespēju pašvaldībai projektēt un būvēt autonomietnes kā ielas elementu un esošās īslaicīgās autonomietnes pārveidot par pastāvīgām būvēm”.

Autonovietņu būvniecībā, detālplānojuma izstrādes process¹⁷¹ paredz, ka paziņojumu par detālplānojuma publisko apspriešanu nosūta arī to nekustamo īpašumu īpašniekiem (tiesiskajiem valdītājiem), kuru īpašumā (valdījumā) esošie nekustamie īpašumi robežojas ar detālplānojuma teritoriju.

Ņemot vērā, ka autonovietņu izbūves mērķis ir atslogot tuvējo dzīvojamo māju iekšpagalmus, revidentu ieskatā sabiedrības daļa, kas pārstāv šo sociālo grupu, būtu tieši ieinteresēta autonovietņu izbūves projektu publiskajā apspriešanā.

Stāvvietas cilvēkiem ar kustību, redzes vai dzirdes traucējumiem

Saskaņā ar RTIAN¹⁷² katrā transportlīdzekļu novietnē publiskajā ārtelpā vai pie publiskām ēkām 5 % no kopējā autonovietņu skaita paredz cilvēkiem ar kustību, redzes vai dzirdes traucējumiem, izvietojot speciāli pielāgotas – 3,5 m platas autonovietnes, kuras izvietojamas ne tālāk kā 10 m attālumā no ieejas vai lifta. Piktogramma jāizvieto pie autonovietnēm, tai jābūt labi saskatāmai no attāluma, kā arī jābūt attēlotai uz attiecīgās autonovietnes laukuma seguma.

Ar publisko ārtelpu RTAIN¹⁷³ izpratnē saprot arī ielas, kas noteiktas ar sarkano līniju robežām.

Revīzijā konstatēts, ka stāvvietas cilvēkiem ar kustību, redzes vai dzirdes traucējumiem ierīkotas vai to ierīkošanu paredz autonovietņu būvprojekti Ēbeļmuižas, Rostokas, akadēmiķa M. Keldiša un Valdeķu ielām, kā arī Kurzemes prospektā. Šādu stāvvietu ierīkošana nav paredzēta (izbūvētajās) Malienas, Lielvārdes, Hipokrāta, Vaidavas un Rušonu ielas autonovietnēs.

Saskaņā ar Satiksmes departamenta skaidrojumu¹⁷⁴ RTIAN 144. punkts attiecināms uz publisko ārtelpu pie publiskajām ēkām, ņemot vērā, ka prasību par stāvvietas atrašanos 10 metrus no ieejas vai lifta, var izpildīt tikai attiecībā uz ēku.

Revidentu ieskatā šāds RTIAN 144. punkta iztulkojums nav pareizs un nav izskaidrojams ar to, ka šādas stāvvietas ir ierīkotas vai tādu stāvvietu ierīkošana ir paredzēta Ēbeļmuižas, Rostokas, akadēmiķa M. Keldiša un Valdeķu ielu autonovietnēs.

Lai gan prasību par stāvvietas atrašanos 10 metrus no ieejas vai lifta var izpildīt tikai attiecībā uz ēku, tas nenožīmē, ka tādēļ šāda speciāla stāvvietā nav ierīkojama gadījumā, ja autonovietne tiek būvēta uz ielas sarkano līniju robežās. Noteikumi nenosaka, ka speciālās stāvvietas publiskā ārtelpā ierīko, ja pie tās atrodas publiskās ēkas.

Turpretī, ja noteikumi to paredzētu, tad speciālas stāvvietas citās sabiedrībai pieejamās, ar terminu “publiskā ārtelpa” aptvertajās vietās, kā piemēram, parkos, laukumos, mežos, skvēros un pludmalēs, būtu ierīkojamas tikai tad, ja pie tām atrastos publiskās ēkas, kas ir pretrunā vides pieejamības principam¹⁷⁵.

Ceļu drošības audits

Ceļu drošības audita noteikumi¹⁷⁶ nosaka, ka ceļu drošības auditam ir pakļauti ar ceļu satiksmi saistītu objektu būvprojekti, ja tiek paredzētas vismaz 50 stāvvietas.

Ceļu drošības audita mērķis ir panākt, lai ceļu projekti (arī būvprojekti) un ar ceļu satiksmi saistītu objektu būvprojekti tiktu izstrādāti atbilstoši ceļu lietotāju drošības prasībām un lai esošo ceļu tīkls atbilstu satiksmes drošības prasībām, novēršot iespējamās ceļu satiksmes negadījumus.

Revīzijā konstatēts, ka Ēbeļmuižas, Malienas un Lielvārdes ielās, kurās autonomietņu izbūve jau pabeigta, autonomietņu būvprojekti katrs paredz vismaz 50 stāvvietu izbūvi. Tomēr Pašvaldība, izstrādājot un īstenojot šos būvprojektus, ceļu drošības auditu nav veikusi.

Saskaņā ar Pašvaldības skaidrojumu¹⁷⁷ Ēbeļmuižas ielā autonomietnes būvprojekts paredz 49 stāvvietu izbūvi, līdz ar to nav pakļauts ceļu drošības auditam. Savukārt Malienas un Lielvārdes ielās 2018. gadā plānots veikt ceļu drošības auditu 5. stadijā (pēc būves nodošanas ekspluatācijā).

Revidentu ieskatā kopējais stāvvietu skaits Ēbeļmuižas ielas autonomietnē pārsniedz 50 stāvvietas, jo saskaņā ar būvprojektu izbūvētas 48 stāvvietas stāvlaukumā aiz esošās ietves un, pēc revidentu aprēķiniem, vēl 32 stāvvietas “kabatās” 185,25 m garā ielas posmā¹⁷⁸ (kopā 80 stāvvietas).

Tāpat Pašvaldības vēlme veikt ceļu drošības auditu Malienas un Lielvārdes ielās tikai 5. audita stadijā saskaņā ar Ceļu drošības audita noteikumiem nerada Pašvaldībai tiesības atkāpties no prasības veikt ceļu drošības auditu 1. un/vai 3. audita stadijā.

Saskaņā ar Ceļu drošības audita noteikumiem¹⁷⁹ ar ceļu satiksmi saistītu objektu būvprojektiem:

- ✓ pilsētu un apdzīvotu vietu maģistrālajām ielās nepieciešama 1. un 3. audita stadija;
- ✓ pilsētu un apdzīvotu vietu pilsētas un vietējās nozīmes ielām, kā arī ar ceļu satiksmi saistītiem objektiem nepieciešama 3. audita stadija.

Audita 1. un/vai 3. stadijā atšķirībā no 5. stadijas ir iespējams vēl pirms būvdarbu uzsākšanas konstatēt un novērst ceļu drošības prasībām neatbilstošus būvprojekta risinājumus. Šādas kārtības neievērošana rada risku, ka pēc būvobjekta nodošanas ekspluatācijā ir nepieciešams papildu finansējums ceļu drošības trūkumu novēršanai, lai gan tos varēja konstatēt un nepieļaut pirms būvdarbu uzsākšanas.

Ieteikumi

Lai nodrošinātu līdzsvarotu autonomietņu sistēmas attīstības politikas īstenošanu, Pašvaldībai izstrādāt vienotas autonomietņu politikas vadlīnijas, paredzot rīcības plānu un kritērijus tā realizēšanai un monitoringam ar mērķi nodrošināt reālo pieprasījumu pilsētas mikrorajonos.

Lai novērtētu bezmaksas autonovietņu attīstības efektivitāti – proporciju starp ieguldījumiem un ieguvumiem vai plānoto ieguvumu atbilstību sasniegtajam rezultātam –, budžeta plānošanas dokumentos vai institūciju darba plānos iekļaut analītiskos rezultātīvos rādītājus.

3. Vai rīcība transporta infrastruktūras projektu īstenošanā ir ekonomiska?

3.1. Vai finanšu līdzekļu izlietojums par izstrādātajiem, bet nerealizētajiem būvdarbu projektiem ir lietderīgs?

Pašvaldības rīcība izstrādājot 31 dažādu būvdarbu tehnisko un izpētes projektu, kuriem nav veiktas vai ir pārtrauktas tālākās darbības un to izmaksas norakstītas, norāda, ka projektu ieviešanā nav notikusi savlaicīga secīgu darbību plānošana, kā rezultātā būvprojektu mērķis nav sasniegts un finanšu līdzekļi vismaz 5,3 milj. *euro* ir izlietoti nelietderīgi.

Revīzijas jautājuma izvērtēšanai ar Pašvaldību tika saskaņots, ka tiks izvērtētas norakstīto tehnisko projektu izmaksas un to īpatsvars % kopējās projektēšanas izmaksās. Ja norakstīto tehnisko projektu izmaksas būs lielākas par 10 % no kopējām tehnisko projektu izstrādāšanas izmaksām, tad projektu īstenošana nav ekonomiska.

Publiskai personai jārīkojas ar finanšu līdzekļiem un mantu lietderīgi, tas ir, rīcībai jābūt tādai, lai mērķi sasniegtu ar mazāko finanšu līdzekļu un mantas izlietojumu.¹⁸⁰

Domes darbībai un lēmumiem jābūt maksimāli lietderīgiem.¹⁸¹

Pašvaldības grāmatvedības organizācijas dokumentos¹⁸² noteikts: ja būvniecības projekta realizācija nav uzsākta divu gadu laikā pēc tehniskā projekta izstrādāšanas pabeigšanas, uzkrātās izmaksas par konkrēto projektu noraksta faktiskajās izmaksās.

Dokumentācijas izstrādes izmaksu atzišanu izdevumos pēc iestādes iniciatīvas veic Finanšu departaments kā pašvaldības centralizētās grāmatvedības uzskaites nodrošinātājs, pamatojoties uz iestādes iesniegtajiem attaisnojuma dokumentiem, piemēram, iestādes vadītāja rīkojumu vai iestādes sastādītu aktu. Attaisnojuma dokumentos jābūt minētam konkrētam pamatojumam, kādēļ attīstības vai investīciju projekts netiks īstenots.¹⁸³

Likvidējot pamatlīdzekļus, tos no bilances uzskaites izslēdz, pamatojoties uz iestādes iesniegtu attaisnojuma dokumentu, piemēram, pamatlīdzekļu norakstīšanas aktu, rīkojumu vai darba uzdevumu. Ja pamatlīdzeklis vienlaicīgi tiek izslēgts no uzskaites un likvidēts, pieļaujams noformēt apvienoto pamatlīdzekļu norakstīšanas un likvidācijas aktu, kurā norādīts gan pamatlīdzekļa likvidācijas, gan norakstīšanas fakts.¹⁸⁴

Revīzijā konstatēts, ka laika posmā no 2014. gada līdz 2017. gadam dažādu iemeslu dēļ netika realizēts 31 projekts, kā rezultātā izdevumos norakstītas nepabeigto celtniecības objektu izmaksas 5,3 milj. *euro* vērtībā (skat. 8. pielikumu):

- ✓ 2015. gadā – 3 914 677 *euro* vērtībā¹⁸⁵, tajā skaitā:
 - ⊙ trīs objektu projektu izmaksas – 3 452 550 *euro* vērtībā, jo nevarēja vienoties ar īpašniekiem par īpašuma atsavināšanu;
 - ⊙ deviņu objektu projektu izmaksas – 397 726 *euro* vērtībā, jo būvniecībai netika piešķirts finansējums;
 - ⊙ trīs objektu projektu izmaksas – 15 210 *euro* vērtībā, jo projekti nav aktuāli;
 - ⊙ piecu projektu izmaksas – 49 191 *euro* vērtībā, jo netiks izmantotas būvprojekta izstrādē;
- ✓ 2016. gadā – 1 245 136 *euro* vērtībā¹⁸⁶, tajā skaitā:
 - ⊙ piecu objektu projektu izmaksas – 1 163 319 *euro* vērtībā, jo projekti ir novecojuši;
 - ⊙ viena objekta projektu izmaksas – 43 038 *euro* vērtībā, jo nav aktuāls;
 - ⊙ norakstītas būvniecības izmaksas 38 779 *euro* vērtībā, jo projekts ir SIA “Rīgas satiksme” objekts;
- ✓ 2017. gadā – 125 505 *euro* vērtībā¹⁸⁷:
 - ⊙ viena projekta izmaksas – 120 107 *euro* vērtībā, jo tā atjaunošana un izmantošana nav iespējama;
 - ⊙ trīs objektu izmaksas – 5398 *euro* vērtībā, jo darbi tika veikti uzturēšanas darbu ietvaros, kā arī tika pārtraukti divi līgumi par darbu izpildi.

Revīzijā konstatēts, ka Pašvaldība, uzsākot vismaz trīs būvprojektus¹⁸⁸, kas ietver fizisku un juridisku personu nekustamā īpašuma atsavināšanas jautājumu, nepārlicinājās, vai būs iespējams vienoties ar to īpašniekiem.

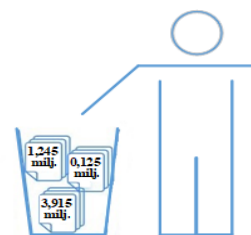
Revīzijas ziņojuma projekta saskaņošanas laikā, izskatot norakstīto projektu dokumentāciju, lēmumus par projektu pārtraukšanu, kā arī projektu norakstīšanas pamatojuma dokumentus, ir konstatēts, ka:

- ✓ atbilstoši projektēšanas uzdevumiem topogrāfisko plānu izgatavošana, zemes robežu plānu sagatavošana un informācijas saņemšana par projektos skarto nekustamo īpašumu īpašniekiem un lietotājiem ir veicami būvprojektēšanas sagatavošanas sākuma stadijā;
- ✓ divos gadījumos¹⁸⁹ jau pirms projektēšanas darbu uzsākšanas ir veikta būvniecības realizācijai nepieciešamo īpašumu apzināšana un novērtēšana, kuras rezultātā ir noteikti nepieciešamā finansējuma apmēri nekustamo īpašumu atsavināšanai;
- ✓ turklāt, kā vienīgais projektu izmaksu norakstīšanas pamatojuma dokuments ir inventarizācijas akti vai rīkojumi.

Vērtējot norakstīto tehnisko projektu izmaksu īpatsvaru kopējās projektēšanas izmaksās, ir konstatēts, ka revidējamā laika posmā norakstītie projekti ir izstrādāti laika posmā no 2010. gada līdz



Izstrādātie tehniskie projekti netiek izmantoti, bet to izmaksas tiek norakstītas.



2017. gadam un to izmaksas pārsniedz 10 % no kopējām projektēšanas darbu izmaksām konkrētajos gados (skatīt 9. pielikumu):

- ✓ 2015. gadā – norakstītas 19 nepabeigto celtniecības objektu un izpētes projektu izmaksas 3,9 milj. *euro* vērtībā jeb 96 % no kopējām projektēšanas un izpētes izmaksām;
- ✓ 2016. gadā – norakstītas sešu nepabeigtās celtniecības objektu izmaksas 1,2 milj. *euro* vērtībā jeb 43 % no kopējām projektēšanas izmaksām;
- ✓ 2017. gadā – norakstītas viena nepabeigtās celtniecības objekta izmaksas 120 106 *euro* vērtībā jeb 17 % no kopējām projektēšanas izmaksām.

Ieteikums

Lai nodrošinātu lietderīgu finanšu līdzekļu izlietošanu tehnisko projektu izstrādāšanā un būvdarbu veikšanā, Pašvaldībai ieviest kontroles procedūras par tehnisko projektu izstrādāšanu un izmantošanu secīgai būvdarbu veikšanai.

3.2. Vai ieņēmumi no maksas autostāvvietām ir izlietoti to attīstībai?

Tā kā SIA “Rīgas satiksme” nenodrošina caurskatāmu grāmatvedības uzskaiti par ieņēmumu no maksas autostāvvietām izlietojumu, nav iespējams izsekot, kādiem mērķiem revidējamā laika posmā ir izlietoti apmēram 9,113 milj. *euro*. Pastāv risks, ka šo finanšu līdzekļu izlietojums, pretēji Deleģēšanas līgumā noteiktajam, nav saistīts ar autostāvvietu infrastruktūras attīstību (apsaimniekošanu, pārvaldīšanu, jaunu maksas autostāvvietu izveidošanu, stāvparku izveidi).

Revīzijas laikā ar Pašvaldību tika saskaņots, ka tiks vērtēta SIA “Rīgas satiksme” ieņēmumu no maksas autostāvvietām izlietojuma saistība ar transporta infrastruktūras (autostāvvietu) attīstību.

Deleģēšanas līgumā¹⁹⁰ noteikts, ka finanšu līdzekļi, kas iegūti no maksas stāvvietu lietošanas, tiek izlietoti Pašvaldības maksas stāvvietu, kas atrodas ielu sarkano līniju robežās, apsaimniekošanai un pārvaldīšanai, kā arī jaunu maksas stāvvietu ierīkošanai un satiksmes infrastruktūras attīstībai.

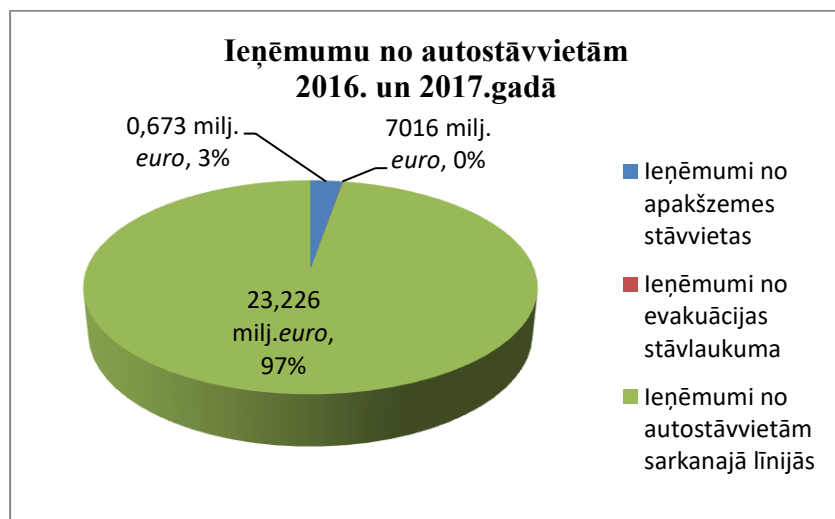
Analizējot SIA “Rīgas satiksme” grāmatvedības reģistrus, ir konstatēts, ka attiecībā uz autostāvvietām nodalīti ir uzskaitīti ieņēmumi no:

- ✓ apakšzemes autostāvvietas;
- ✓ evakuācijas stāvlaukuma;
- ✓ autostāvvietām sarkanajās līnijās/speciālā stāvlaukuma izmantošanas.

Savukārt ar autostāvvietām saistītie izdevumi netiek uzskaitīti nodalīti pēc autostāvvietu veidiem, kā rezultātā nav iespējams noteikt katram autostāvvietu veidam izlieto to finanšu līdzekļu apmēru.

Saskaņā ar SIA “Rīgas satiksme” grāmatvedības uzskaiti par autostāvvietu ieņēmumiem un izdevumiem (skatīt 13. attēlu):

- ✓ kopējie autostāvvietu ieņēmumi 2016. gadā bija 11,389 milj. *euro* (tajā skaitā par autostāvvietām sarkanajās līnijās 11,049 milj. *euro* jeb 97 %), bet 2017. gadā – 12,517 milj. *euro* (tajā skaitā par autostāvvietām sarkanajās līnijās 12,176 milj. *euro* jeb 97 %);
- ✓ kopējie autostāvvietu izdevumi 2016. gadā bija 6,214 milj. *euro*, bet 2017. gadā – 7,286 milj. *euro*.



13. attēls. Ieņēmumi no maksas autostāvvietām 2016. un 2017. gadā

Revidējamā laika posmā SIA “Rīgas satiksme” ieņēmumi no autostāvvietu sarkanajās līnijās apsaimniekošanas un pārvaldīšanas būtiski pārsniedz kopējos autostāvvietu izdevumus 2016. un 2017. gadā kopsummā par 9,725 milj. *euro*, attiecīgi 2016. gadā – 4,835 milj. *euro* un 2017. gadā – 4,890 milj. *euro*.

Grāmatvedības kontu plāns ir uzņēmuma vadītāja apstiprināts ilglaicīgai lietošanai paredzēts sistematizēts kontu saraksts ar atbilstoši piešķirtiem kontu kodiem.¹⁹¹

Saistībā ar bankas kontu, kurā tiek ieskaitīti ieņēmumi no maksas autostāvvietām, SIA “Rīgas satiksme” norādīja, ka ieņēmumi no autostāvvietām ir ieskaitāmi bankas kontā (turpmāk – Autostāvvietu bankas konts), kas grāmatvedības uzskaitē ir konts 2621.4.

Revīzijā, pārbaudot kontu apgrozījumus, konstatēts, ka norādītajā bankas kontā tiek ieskaitīta mazāk nekā trešdaļa no ikgadējiem ieņēmumiem par maksas autostāvvietām. Pārējie ieņēmumi tiek ieskaitīti citā bankas kontā (turpmāk – Pamatdarbības bankas konts), kas atbilstoši grāmatvedības kontu plānam ir uzņēmuma pamatdarbības konts 2621.1.

Skaidrojot ieņēmumu no maksas autostāvvietām ieskaitīšanu dažādos bankas kontos, SIA “Rīgas satiksme” norādīja, ka daļa rēķinu izrakstīti, norādot Autostāvvietu bankas kontu, daļa –norādot uzņēmuma Pamatdarbības bankas kontu. Papildus norādot, ka rēķins tiek iegrāmatots uz autostāvvietām attiecināmā debitoru kontā.¹⁹²

Saskaņā ar SIA “Rīgas satiksme” grāmatvedības kontu plānu uz autostāvvietām ir attiecināti četri debitoru konti:

- ✓ konts 2311 “*Pircēju un pasūtītāju parādi (Autostāvvietas)*”;
- ✓ konts 2312 “*Pircēju un pasūtītāju parādi (Autostāvvietas) – pēcapmaksas paziņojumi*”;
- ✓ konts 2313 “*Starpkonts parādu uzskaitē (Autostāvvietas – SIA “Rīgas karte”)*”;
- ✓ konts 2319 “*Pircēju un pasūtītāju parādi (Autostāvvietas) – iekšējie realizatori*”.

Atbilstoši SIA “Rīgas satiksme” grāmatvedības uzskaitē debitoru parādu (nesaņemtā nauda bankas kontā) pieaugums attiecībā uz autostāvvietām 2016. un 2017. gadā veidoja 611 493 euro (skatīt 8. tabulu).

8. tabula

Debitoru parādu izmaiņas 2016. un 2017. gadā norēķinos par autostāvvietas maksas iekasēšanu

Grāmatvedības uzskaites konts	Atlikums uz 01.01.2016. (euro)	Atlikums uz 31.12.2017. (euro)	Debitoru parādu izmaiņas (euro)
1	2	3	4=3-2
2311	420 030,18	6080,96	-413 949,22
2312	2 033 453,35	3 056 435,99	1 022 982,64
2313	0	0	0
2319	0	2459,14	2459,14
Kopā:			611 492,56

Revīzijā konstatēts, ka arī tie ieņēmumi, kas saņemti Autostāvvietu bankas kontā, tiek pārskaitīti uz Pamatdarbības bankas kontu, maksājumu uzdevumos kā pamatojumu norādot – “*Naudas līdz. pārskaitīšana no AST konta*”.

No Pamatdarbības bankas konta SIA “Rīgas satiksme” maksā par visiem kapitālsabiedrības saņemtajiem rēķiniem.

Ņemot vērā iepriekš minēto un to, ka 2016. un 2017. gadā ieņēmumi no autostāvvietām par 9,725 milj. euro pārsniedza izdevumus, kas ir attiecināti uz autostāvvietām, bet autostāvvietu debitoru parādi pieauga par 611 493 euro, SIA “Rīgas satiksme” naudas līdzekļu



Nav izsekojams, kur ir iztērēti 9,113 milj. euro.

atlikumam bankas kontos 2017. gada beigās vajadzēja būt vismaz 9,113 milj. *euro*.

Saskaņā ar SIA “Rīgas satiksme” grāmatvedības uzskaiti uz 2017. gada 31. decembri naudas atlikums kontā 2621.1 bija 0 *euro*, bet kopējais naudas atlikums bankā (konts 2620), bija tikai 404 739,25 *euro*.

Uz revidentu jautājumu – kādiem mērķiem tiek izlietota peļņa, kas veidojās no autostāvvietu pakalpojumu sniegšanas – Pašvaldība sniedza skaidrojumu, ka¹⁹³:

Autostāvvietu peļņa tiek izlietota Autostāvvietu attīstībai un SIA “Rīgas satiksme” saimnieciskās darbības nodrošināšanai.

Savukārt uz revidentu jautājumu – kas pieņem lēmumu par autostāvvietu pakalpojumu sniegšanas rezultātā iegūtās peļņas izlietošanu – Pašvaldība sniedza skaidrojumu¹⁹⁴:

SIA “Rīgas satiksme” ir vienots uzņēmums un Autostāvvietu ieņēmumi un izdevumi tiek iekļauti kopējā budžetā, ko izskata SIA “Rīgas satiksme” valde un iesniedz apstiprināšanai kapitāla daļu turētājam.

Atbildes uz iepriekš norādītajiem jautājumiem norāda, ka peļņai no autostāvvietu pakalpojumiem netiek noteikti konkrēti izlietojuma mērķi, turklāt grāmatvedības uzskaitē nenodrošina iespēju izsekot naudas līdzekļu izlietojumam, kas iegūti tikai no maksas autostāvvietu pakalpojuma.

Maksas autostāvvietu elektronisko norēķinu aparātu izmaksas Baltijas valstu galvaspilsētās

Saskaņā ar SIA “Rīgas satiksme” sniegto informāciju¹⁹⁵ būtisku izdevumu daļu, kas saistīta ar maksas autostāvvietām, veido maksājumi noslēgtā līguma¹⁹⁶ ietvaros par norēķinu sistēmas nodrošināšanu, tajā skaitā elektronisko norēķinu aparātu uzturēšanu.

Līguma¹⁹⁷ ietvaros ik gadu tiek veikti maksājumi kopsummā ~ 2,2 milj. *euro* apmērā, no kuriem 2017. gadā daļa izdevumu ir saistīta ar SMS norēķinu sistēmas nodrošināšanu un daļa ar elektronisko norēķinu aparātu uzturēšanu.

Revīzijas laikā revidenti salīdzināja autostāvvietu elektronisko norēķinu aparātu skaitu pret stāvvietu skaitu un šo aparātu uzturēšanas izmaksas 2017. gadā Baltijas valstu galvaspilsētās – Rīgā, Viļņā un Tallinā (skatīt 9. tabulu).

Salīdzinot autostāvvietu elektronisko norēķinu aparātu uzturēšanas izmaksas netika vērtēta šo aparātu funkcionalitāte.

9. tabula

Maksas autostāvvietu elektronisko norēķinu aparātu skaits un uzturēšanas izmaksas
2017. gadā Baltijas valstu galvaspilsētās

Pilsēta	Autostāvvietu skaits	Elektronisko norēķinu aparāti	Autostāvvietu skaits uz vienu elektronisko norēķinu aparātu	Elektroniskā norēķinu aparāta uzturēšanas izmaksas gadā (euro)	Viena elektroniskā norēķinu aparāta uzturēšanas izmaksas gadā (euro)
1	2	3	4=2/3	5	6=5/3
Rīga	6326 ¹⁹⁸	312 ¹⁹⁹	20,28	1 184 137 ²⁰⁰	3795
Viļņa	13500*	187*	72,19	533 508*	2853
Tallina	5800**	36**	161,11	100 800	2800**

*Viļņas pašvaldības 11.09.2018. un 04.10.2018. e-pasta vēstule.

**Tallinas pašvaldības 15.10.2018. e-pasta vēstule.

Ņemot vērā iegūtos datus par maksas autostāvvietu elektronisko norēķinu aparātiem Baltijas valstu galvaspilsētās, revidentu ieskatā Rīgas pilsētā, autostāvvietu lietotāju ērtību nodrošināšanai tiek tērēts vairāk, uz ko norāda:

- ✓ autostāvvietās tiek uzstādīts vairāk elektronisko norēķinu aparātu nekā citu Baltijas valstu galvaspilsētās;
- ✓ elektroniskā norēķinu aparāta, kas, iespējams, ir funkcionālāks nekā citās Baltijas valstu galvaspilsētās, ikgadējās uzturēšanas izmaksas ir par ~1000 euro lielākas.

Ieteikums

Lai nodrošinātu ieņēmumu no maksas autostāvvietu pakalpojumiem izlietojuma atbilstību Pašvaldības noteiktajiem mērķiem, SIA “Rīgas satiksme” pilnveidot grāmatvedības uzskaiti, kas ļautu izsekot ieņēmumu izlietojumam atbilstoši noteiktajam mērķim.

3.3. Transporta infrastruktūras projektu īstenošanā veiktie iepirkumi un noslēgto līgumu izpilde

Satiksmes departamenta rīcība, sadalot daļās vairāku vienveidīgu pakalpojumu iegādi un neorganizējot būvprojektu izstrādei iepirkumu Publisko iepirkumu likumā noteiktajā kārtībā, ir radījusi finanšu līdzekļu 34 355 euro apmērā neekonomiska izlietojuma risku, kā arī nav nodrošinājusi piegādātāju brīvu konkurenci un vienlīdzīgu un taisnīgu attieksmi pret tiem.

Satiksmes departaments ir izveidojis tādu būvniecības uzraudzības sistēmu, kas ļauj būvuzraugam nepildīt



Būvprojektu izstrādes
iepirkums ir sadalīts deviņās
daļās.

būvuzraudzības līguma un būvniecību reglamentējošo normatīvo aktu prasības un saņemt samaksu par, iespējams, neveiktu būvuzraudzību.

Uz šādu sistēmu norāda tas, ka Satiksmes departamenta Būvdarbu vadības nodaļas ceļu būvinženierim ir noteikts pienākums veikt gan:

- ✓ būvuzraudzības darbības, kuras atbilstoši būvuzraudzības līgumam ir jāveic būvuzraugam, piemēram, pieņem ikdienas izpildītos darbus, pārbauda piegādāto materiālu atbilstību būvprojektam, veic ikdienas pārbaudes būvobjektos;
- ✓ kontroli pār būvuzraudzības līguma izpildi, nepārbaudot, vai darbinieks faktiski uzrauga būvuzrauga darbu.

Šādas sistēmas rezultātā revidējamā laika posmā būvuzraugiem ir samaksāti 37 570 *euro*.



Būvdarbu uzraudzībā
ieviestā sistēma ļauj
būvuzraugiem nepildīt savus
pienākumus.

Būvdarbu un ar tiem saistīto pakalpojumu iepirkumi

Viena no Satiksmes departamenta funkcijām ir satiksmes infrastruktūras objektu uzturēšanas, projektēšanas un būvniecības organizēšana, tajā skaitā atbilstoši paredzētajam finansējumam un nodrošinot veikto darbu kvalitātes kontroli²⁰¹.

Satiksmes departaments, izpildot nolikumā minētos uzdevumus, veic iepirkuma procedūras un slēdz līgumus atbilstoši budžetā paredzētajiem līdzekļiem²⁰².

Revīzijā tika izvērtētas 27 no 33 Satiksmes departamenta revidējamā laika posmā organizētās iepirkuma procedūras.

Atbilstoši revidējamā laika posmā spēkā esošajam Publisko iepirkumu likumam²⁰³, ja publisku piegādes līgumu vai pakalpojumu līgumu paredzamā līgumcena ir lielāka par 4000 *euro* (atbilstoši šobrīd spēkā esošajam Publisko iepirkumu likumam – 10 000 *euro*²⁰⁴), bet mazāka par 42 000 *euro*, pasūtītājam jāveic iepirkums Publisko iepirkumu likuma 8.² pantā noteiktajā kārtībā, tajā skaitā izveidojot iepirkumu komisiju, nosakot un savā mājaslapā publicējot prasības attiecībā uz pretendentu un iepirkuma priekšmetu, uzvarētāja izvēles kritērijus, publicējot informāciju par plānoto līgumu un piedāvājumu iesniegšanas termiņu Iepirkumu uzraudzības biroja mājaslapā.

Publisko iepirkumu likuma mērķis ir nodrošināt iepirkuma procedūras atklātumu, piegādātāju brīvu konkurenci un vienlīdzīgu un taisnīgu attieksmi pret tiem, kā arī valsts un pašvaldību līdzekļu efektīvu izmantošanu, maksimāli samazinot pasūtītāja risku²⁰⁵.

Publisko iepirkumu likumā²⁰⁶ bija noteikts aizliegums sadalīt dažādos būvdarbu projektus, paredzamās piegādes vai pakalpojumus, lai izvairītos no attiecīgās iepirkuma procedūras piemērošanas. Ja tiek slēgti regulāri publiski piegādes vai pakalpojumu līgumi vai noteiktā laikposmā līguma termiņš tiek pagarināts, paredzamo līgumcenu nosaka kā kopējo iepriekšējos 12 mēnešos vai iepriekšējā finanšu gadā citu citam sekojošo viena veida līgumu reālo vērtību, ņemot vērā iespējamās izmaiņas apjomos un vērtībā turpmākajos 12 mēnešos.

Revīzijā konstatēts, ka Satiksmes departaments, neveicot iepirkumu noteiktajā kārtībā, 2016. gada 13. maijā ir noslēdzis astoņus līgumus, bet 2016. gada 11. oktobrī – vienu līgumu par būvprojektu izstrādi par kopējo summu 34 355 euro (skatīt 10. tabulu).

10. tabula

Līgumi, kuru pakalpojumu iepirkumam netika piemērotas likumā noteiktās prasības

Nr. p.k.	Līguma priekšmets	Līguma datums	Līguma numurs	Līguma izpildītājs	Līguma summa (bez PVN) (euro)
1	2	3	4	5	6
Būvprojekta izstrāde Autovietnes kā īslaicīgās lietošanas būves izbūvei:					
1.	Ilūkstes ielas stādījumu joslā blakus brauktuvei posmā no Augusta Deglava ielas līdz Lubānas ielai	13.05.2016.	DS-16-1005-lī	SIA "Tomus"	3950
2.	Ulbrokas ielas stādījumu joslā blakus brauktuvei posmā no Augusta Deglava ielas līdz Akadēmiķa Keldiša ielai	13.05.2016.	DS-16-1016-lī	SIA "Tomus"	3975
3.	Zolitūdes ielas stādījumu joslā blakus brauktuvei posmā no Gramzdas ielas līdz Rostokas ielai	13.05.2016.	DS-16-1004-lī	SIA "Tomus"	3950
4.	Anņīpmuižas bulvāra stādījumu joslā blakus brauktuvei posmā no Dammes ielas līdz Kleistu ielai	13.05.2016.	DS-16-1003-lī	SIA "Tomus"	3650
5.	Dammes paralēlās brauktuves posmā no Slokas ielas līdz Kurzemes prospektam	13.05.2016.	DS-16-1015-lī	SIA "Tomus"	3950
6.	Hipokrāta ielas stādījumu joslā blakus brauktuvei posmā no Biķernieku ielas līdz Gaiļezera ielai	13.05.2016.	DS-16-1017-lī	SIA "Tursons"	3960
7.	Malienas ielas stādījumu joslā blakus brauktuvei posmā no Veldres ielas līdz Juglas ielai	13.05.2016.	DS-16-1018-lī	SIA "Tursons"	3960
8.	Lielvārdes ielas stādījumu joslā blakus brauktuvei posmā no Dzelzavas ielas līdz Gunāra Astras ielai	13.05.2016.	DS-16-1019-lī	SIA "Tursons"	3960
9.	Vaidavas ielā pie Rīgas 60.vidusskolas	11.10.2016.	DS-16-2609-lī	SIA "Tursons"	3000
Kopā					34 355

Pieci līgumi par būvprojektu izstrādi ir noslēgti ar SIA "Tomus" par kopējo summu 19 475 euro un četri – ar SIA "Tursons" par kopējo summu 14 880 euro.

Līdz pat revīzijas ziņojuma sagatavošanas brīdīm SIA "Tomus" nav iesniedzis piecu līgumu²⁰⁷ izpildes rezultātu – būvprojektus. Atbilstoši Satiksmes departamenta sniegtajiem skaidrojumiem līguma izpildītājam tiks piemērots līgumsods par termiņa kavējumu, taču darbs pie projektēšanas noris un, turpinot līguma izpildi, izstrādātus un akceptētus projektus Satiksmes departaments var saņemt ātrāk nekā atkārtoti veicot pilnu procedūru jaunas projektēšanas uzsākšanai.

Revīzijas ziņojuma projekta saskaņošanas laikā Pašvaldība iesniedza apliecinājumu, ka Satiksmes departamenta atbildībās personas ir iepazīstinātas ar Satiksmes departamenta 2017. gada 30. jūnija noteikumiem Nr. DS-17-3-nts "Kārtība, kādā tiek organizēti

iepirkumi, kuru līgumcena par piegādēm (precēm) un pakalpojumiem nesasniedz 10 000 *euro* (desmit tūkstoši *euro*) (bez PVN) un būvdarbiem 20 000 *euro* (divdesmit tūkstoši *euro*) (bez PVN) un Satiksmes departamenta 2017. gada 10. aprīļa noteikumiem “Iepirkuma organizēšanas kārtība” aktuālajā redakcijā.

Būvdarbu izpilde un būvuzraudzība

Būvuzraudzības mērķis ir nodrošināt pasūtītāja tiesības un intereses būvdarbu veikšanas procesā, kā arī nepieļaut būvniecības dalībnieku patvaļīgas atkāpes no būvprojekta, būvniecību reglamentējošo normatīvo aktu pārkāpumus, kā arī atkāpes no būvprojektā un darbu veikšanas projektā noteiktajām un citām darbu veikšanas tehnoloģijām²⁰⁸.

Būvuzraudzību ir tiesīgs veikt tikai no būvdarbu veicēja un būvprojekta izstrādātāja neatkarīgs komersants vai būvspeciālists (būvuzraugs), un to veic saskaņā ar būvuzraudzības līgumu. Ja būvuzraudzības līgumu slēdz ar juridisko personu, līgumā norāda konkrētās fiziskās personas, kuras veiks būvuzraudzību, kā arī norāda atbildīgo būvuzraugu²⁰⁹.

Būvuzraudzības līguma izpildi kontrolē pasūtītājs – Satiksmes departaments, kurš ar rīkojumiem par pasūtītāja pārstāvjiem būvobjektos revidējamā laika posmā ir iecēlis Satiksmes departamenta Transporta būvju uzturēšanas un būvniecības pārvaldes Būvdarbu vadības nodaļas darbiniekus – lielākoties ceļu būvinžinierus.

Atbilstoši amata aprakstā²¹⁰ norādītajai informācijai ceļu būvinžinieru pienākums ir veikt Rīgas pilsētas ielu būvniecības, rekonstrukcijas un seguma periodiskās atjaunošanas būvuzraudzību:

- ✓ veicot būvdarbu uzraudzību;
- ✓ piedaloties objektu pieņemšanas-nodošanas komisijas darbā;
- ✓ kontrolējot būvuzraudzības atskaišu un pārskatu atbilstību noslēgtajiem līgumiem un darba uzdevumiem;
- ✓ kontrolējot būvuzraudzības kvalitāti un ar būvuzraudzību saistītās dokumentācijas atbilstību pasūtītāja un normatīvo aktu prasībām;
- ✓ izskatot, novērtējot un dodot atzinumu par paveikto būvuzraudzību būvobjektos atbilstoši noslēgtajiem būvuzraudzības līgumiem.

No Satiksmes departamenta sniegtajiem skaidrojumiem un izskatītajiem dokumentiem izriet, ka, revidējamā laika posmā veicot būvdarbu uzraudzību, pasūtītāja pārstāvji parakstīja segto darbu un nozīmīgo konstrukciju pieņemšanas aktus, pārbaudīja piegādāto materiālu atbilstību būvprojektam, veica ikdienas pārbaudes būvobjektos, pārbaudīja un parakstīja aktus par kalendārajā mēnesī izpildītajiem darbiem u.c.

Saskaņā ar noslēgtajiem būvuzraudzības līgumiem: ja pasūtītāja pilnvarotā persona konstatē, ka būvuzraudzība netiek veikta atbilstoši noslēgtajam līgumam, tas jādokumentē un par to nekavējoties jāinformē izpildītājs. Pasūtītājam ir tiesības arī vienpusēji atkāpties no

līguma gadījumos, ja – būvuzraudzība saskaņā ar pasūtītāja eksperta slēdzienu tiek pildīta nekvalitatīvi, pārkāpjot līguma nosacījumus –, izpildītājs nepamatoti nepilda no līguma izrietošos darbus. Turklāt par jebkuru šī līguma pārkāpumu (savlaicīgu līgumā paredzēto būvuzraudzības darbu neveikšanu, paveikto darbu uzskaites nevešanu un tamlīdzīgi) izpildītājs maksā pasūtītājam līgumsodu par katru atklāto gadījumu.

Revidējamā laika posmā Satiksmes departaments nav vienpusēji atkāpies no būvuzraudzības līgumu izpildes, kā arī tikai vienā gadījumā ir piemērojis būvuzraugam līgumsodu par līguma pārkāpumu – par neatbilstošu segto darbu aktu vairākkārtīgu parakstīšanu.

Revīzijā tika vērtēta būvuzraudzības līgumu izpilde, tajā skaitā, vērtējot arī veiktās būvuzraudzības atbilstību līguma un normatīvo aktu prasībām.

Būvuzrauga pienākumi būvuzraudzības procesā noteikti gan būvniecības reglamentējošajos normatīvajos aktos, gan arī Satiksmes departamenta noslēgtajos būvuzraudzības līgumos (skatīt 11. tabulu).

11. tabula

Kādi ir būvuzrauga pienākumi?

Nr. p.k.	Būvuzraudzības līgumos noteiktie būvuzrauga pienākumi	Vispārīgajos būvnoteikumos ²¹¹ noteiktie būvuzrauga pienākumi
1.	piedalīties būvdarbu vadības apspriedēs	pirms būvdarbu uzsākšanas izstrādāt būvuzraudzības plānu
2.	vērtēt būvdarbus, pārbaudīt un parakstīt aktus par izpildītiem darbiem	pārbaudīt būvdarbos izmantojamo būvizstrādājumu atbilstību apliecinājošos dokumentus, kā arī būvizstrādājumu atbilstību būvprojektam
3.	dot būvdarbu veicējam nepieciešamos rīkojumus, saskaņojumus un apstiprinājumus	pārbaudīt veikto būvdarbu apjomus
4.	sagatavot un iesniegt pasūtītājam atskaites	piedalīties būvkonstrukciju, segto darbu un citu izpildīto būvdarbu pieņemšanā; tai skaitā kontrolēt darbu izpildes kvalitāti
5.	pārraudzīt paveikto būvdarbu pieņemšanu	izdarīt ierakstus būvdarbu žurnālā, tajā skaitā par objekta pārbaudēs konstatētiem trūkumiem un būvdarbu vadītāja prombūtni
6.	pārbaudīt un ar parakstu apstiprināt būvdarbu vadītāja ierakstu būvdarbu žurnālā	kontrolēt būvdarbu žurnālā un autoruzraudzības žurnālā ierakstīto norādījumu izpildi
7.	parakstīt segto darbu un nozīmīgo konstrukciju pieņemšanas aktus	nodrošināt dalītu laika uzskaiti par savu darbu katrā objektā un par to informēt pasūtītāju un attiecīgo būvvaldi vai institūciju, kas veic būvdarbu kontroli, un pēc būvinspektora pieprasījuma sniegt uzskaiti pamatojošo dokumentāciju
8.	pēc objekta nodošanas ekspluatācijā iesniegt atskaiti par veikto būvuzraudzību	pirms būves nodošanas ekspluatācijā iesniegt pasūtītājam un būvvaldei vai birojam pārskatu par būvuzraudzības plānā norādīto pasākumu savlaicīgu izpildi, apliecinot, ka būve ir uzbūvēta atbilstoši būvdarbu kvalitātes prasībām un normatīvajiem aktiem

Revīzijas laikā, izvērtējot būvuzraudzības līgumus un būvdarbu žurnālos norādīto informāciju ir konstatēts, ka četri būvuzraugi vienlaicīgi – vienos un tajos pašos laikos – ir veikuši būvuzraudzību dažādos būvobjektos notiekošiem būvdarbiem (skatīt 12. tabulu).

12. tabula

Cik būvobjektu vienlaicīgi ir vienam būvuzraugam?

Nr. p.k.	Būvuzraugi un būvobjektu nosaukums	Būvdarbu laiks
Fiziska persona 1		
1.	Lokālās vietējās joslas izbūve Kārļa Ulmaņa gatvē starp Mežmalas un Gaviezes ielu	04.09.2015.-15.10.2015.
2.	Seguma atjaunošana Raiņa bulvārī	15.09.2015.-14.10.2015.
3.	Seguma atjaunošana Avotu ielā	15.09.2015.-22.10.2015.
4.	Kr. Barona iela no Raiņa bulvāra līdz Brīvības ielai	14.09.2015.-22.10.2015.
Fiziska persona 2		
1.	Seguma atjaunošana Artilērijas ielā no Tērbatas ielas līdz Krišjāņa Barona ielai	15.09.2015.-14.10.2015.
2.	Seguma atjaunošana Sporta ielā no Skanstes ielas līdz Lapeņu ielai	15.09.2015.-07.10.2015.
Fiziska persona 3		
1.	Lenču iela no Strēlnieku līdz Ganu ielai	07.08.2017.-30.09.2017.
2.	Kr.Valdemāra iela no Zirņu līdz Laktas ielai	19.07.2017.-26.09.2017.
3.	Kr.Valdemāra iela no Bruņinieku ielas līdz Zirņu ielai	26.07.2017.-30.09.2017.
Fiziska persona 4		
1.	Elizabetes iela no Brīvības bulv. līdz Satekles ielai	10.07.2017.-22.09.2017.
2.	Elizabetes iela no Eksporta līdz Brīvības bulv.	12.07.2017.-29.09.2017.
3.	Dzirnavu iela no Gogoļa līdz Tērbatas iela	20.07.2017.-19.09.2017.

Minētie būvuzraugi nav iesnieguši un Satiksmes departaments nav arī pieprasījis būvuzraugiem normatīvajā aktā²¹² noteikto informāciju par dalītu laika uzskaiti par būvuzrauga darbu katrā objektā.

Atbilstoši Valsts ieņēmumu dienesta iesniegtajai informācijai:

- ✓ būvuzraugs (Fiziska persona 1) ir darba attiecībās arī ar Salaspils novada domi un 2015. gada septembrī un oktobrī tur ir nostrādājis stundu skaitu, kas atbilst normālā darba laika jeb 40 darba stundām nedēļā pazīmēm. Minētajos mēnešos būvuzraugs laikā no plkst. 8.30 līdz plkst. 17.00 ir veicis arī četru būvobjektu būvuzraudzību;
- ✓ lai gan atbilstoši iesniegtajai būvuzraudzības atskaitei būvuzraugs (Fiziska persona 2) kā SIA "Baltline Globe" būvuzraugs ir veicis būvuzraudzību būvobjektam "Kr. Valdemāra iela no Kronvalda bulv. līdz Bruņinieku ielai", Valsts ieņēmumu dienestā nav informācijas, ka minētais būvuzraugs bija nodarbināts SIA "Baltline Globe". Arī būvuzraudzības līgumā, kas noslēgts iepirkuma rezultātā, būvuzraugs (Fiziska persona 2) nav norādīts kā atbildīgā persona, kura pasūtītāja vārdā veiks būvuzraudzību;
- ✓ būvuzraugs (Fiziska persona 3), kas kā SIA "Baltline Globe" būvuzraugs veikusi trīs dažādu būvobjektu uzraudzību vienā laikā, atskaitēs par nostrādāto laiku 2017. gada jūlijā, augustā un septembrī SIA "Baltline Globe" ir uzrādītas tikai 18 stundas.

Būvuzraudzības plāns ir būvdarbu kvalitātes uzraudzības plāns, kas izstrādāts, pamatojoties uz darbu organizēšanas projektu un darbu veikšanas projektu, un nosaka būvuzrauga obligāti veicamās pārbaudes un galvenos būvdarbu posmus²¹³.

Atbilstoši būvuzraudzības līgumiem samaksa par būvuzraudzību veicama pēc visu dokumentu par veikto būvuzraudzību un rēķina no izpildītāja saņemšanas.

Revīzijas laikā Satiksmes departamenta atbildīgie darbinieki nevarēja iesniegt būvuzraugu izstrādātos būvuzraudzības plānus visiem būvobjektiem, kā arī būvuzraugu pārskatus/atskaites par veikto būvuzraudzību deviņos objektos. Par būvuzraudzību sešos objektos²¹⁴ ir veikta samaksa 23 210 *euro* apmērā, savukārt trīs gadījumos atskaites neiesniegšana atbilstoši Satiksmes departamenta sniegtajai informācijai ir bijis pamats samaksas neveikšanai.

Satiksmes departaments norādīja, ka sešos gadījumos atskaites ir izņēmis Korupcijas novēršanas un apkarošanas birojs. Izskatot Korupcijas novēršanas un apkarošanas biroja izņemtus dokumentus saistībā ar Satiksmes departamenta sadarbību ar SIA “Bild”, ir konstatēts, ka izņemtajos dokumentos ir tikai darbu pieņemšanas nodošanas akti, bet nav atskaišu par veikto būvuzraudzību.

Līgumi, par kuriem nav iesniegts pārskats par būvuzraudzību un nav veikta samaksa, ir noslēgti ar SIA “Bild” par šādu objektu būvuzraudzību:

- ✓ ceļu, tiltu un lietus ūdens kanalizācijas, elektroietaišu būvniecības darbu būvuzraudzība objektā “Seguma atjaunošana Krišjāņa Barona ielā”²¹⁵;
- ✓ ceļu, tiltu un lietus ūdens kanalizācijas, elektroietaišu būvniecības darbu būvuzraudzība objektā “Papildus satiksmes joslas ierīkošana Lubānas ielas labajā pusē posmā no Ilūkstes līdz A. Saharova ielai”²¹⁶;
- ✓ ceļu, tiltu un lietus ūdens kanalizācijas elektroietaišu būvniecības darbu būvuzraudzību objektā “Turaidas ielas rekonstrukcija”²¹⁷.

Revīzijā konstatēts, ka neviens no SIA “Bild” būvuzraugiem nav piedalījies nevienā no rīkotajām būvdarbu vadības apspriedēm objektiem “Seguma atjaunošana Krišjāņa Barona ielā” (31 sanāksmē) un “Turaidas ielas pārbūve” (trīs sanāksmēs), lai gan atbilstoši līgumiem būvuzraugam bija pienākums piedalīties būvdarbu vadības apspriedēs.

Savukārt par objektu “Papildus satiksmes joslas ierīkošana Lubānas ielas labajā pusē posmā no Ilūkstes līdz A. Saharova ielai” Satiksmes departaments norādīja, ka šiem būvdarbiem vadības apspriedes nav rīkotas.

Būvdarbu žurnāls ir uzskatāms par pirmo izpildes dokumentu, kurš atspoguļo darba gaitu objektā no sākuma līdz nodošanai ekspluatācijā (darba organizāciju, apstākļus, termiņus, būvdarbu kvalitāti u. c.)²¹⁸.

Izskatot iepriekš minēto trīs objektu būvdarbu žurnālus, konstatēts, ka būvuzraugs nav veicis ierakstus būvuzraudzības žurnāla 6. sadaļā “Kontrolējošo organizāciju un amatpersonu pārbaudes piezīmes”, kurā atbilstoši Vispārīgajiem būvnoteikumiem²¹⁹ un Būvniecības valsts kontroles biroja norādījumiem²²⁰ ir pienākums veikt ierakstus par katru būvobjekta apmeklējumu. Turklāt

būvuzraudzības līgumā būvuzraugam ir paredzēts arī pienākums pārbaudīt un ar parakstu apstiprināt būvdarbu vadītāja ierakstus būvdarbu žurnālā, kas arī nav darīts.

Arī gadījumos, kad būvuzraugam ir veikta samaksa, bet Satiksmes departaments nevarēja iesniegt būvuzrauga pārskatu/atskaiti par būvuzraudzību, būvuzraugs nav veicis ierakstus būvdarbu žurnāla 6 sadaļā “Kontrolējošo organizāciju un amatpersonu pārbaudes piezīmes”, kā arī nav apstiprinājis būvdarbu vadītāja ierakstus būvdarbu žurnālā.

Savukārt izvērtējot būvuzraugu iesniegtās atskaites par veikto būvuzraudzību, ir konstatēts:

- ✓ četros gadījumos²²¹, lai gan atskaitēs būvuzraugs ir norādījis, ka ir veicis pārbaudes būvobjektā, kā arī ir izdarījis būvdarbu žurnālā atbilstošus ierakstus, neviens ieraksts būvdarbu žurnālā par būvuzrauga veiktajām pārbaudēm nav veikts. Vienā gadījumā²²² Satiksmes departamenta norīkotais pasūtītāja pārstāvis pats ir veicis ierakstus minētajā sadaļā – tārad ir redzējis, ka būvuzraugs ierakstus žurnālā atbilstoši normatīvo aktu prasībām un līguma prasībām neveic. Minēto būvuzraudzības līgumu izpildītajam SIA “Bild” ir veikta samaksa 14 360 *euro* apmērā;
- ✓ 18 gadījumos astoņu līgumu²²³ ietvaros būvuzraugu atskaitēs norādītās būvuzrauga pārbaudes ir tikušas fiksētas būvdarbu žurnālā.

Revīzijā tika noskaidrots, ka Korupcijas novēršanas un apkarošanas birojs 2016. gada 16. jūnijā ir izņēmis visu dokumentāciju saistībā ar Satiksmes departamenta sadarbību ar SIA “Bild”, tomēr iepriekš minētās atskaites izmeklēšanas darbiniekiem nav uzrādītas un attiecīgi nav izņemtas.

Attiecībā uz Satiksmes departamenta veikto kontroli pār Būvdarbu vadības nodaļas darbinieku pienākumu izpildi Satiksmes departaments revīzijas laikā norādīja, ka Būvdarbu nodaļas vadības darbinieki nesagatavo un neiesniedz rakstisku atzinumu par būvuzrauga veikto būvuzraudzību būvobjektos, bet mutiski informē tiešo vadītāju par savu pienākumu izpildi. Arī būvuzraudzības plānu darbinieki būvuzraugam nepieprasa iesniegt.

Revīzijas laikā revidenti apsekoja Rīgas pilsētas ielas, kurās ir veikta ielas seguma atjaunošana. Apsekošanas laikā tika konstatēts, ka vairākās ielās pēc seguma atjaunošanas ir veikti dažādi remontdarbi, par kuriem Satiksmes departaments sniedza skaidrojumus (skatīt 10. pielikumu).

Ieteikums

Lai nodrošinātu būvniecību reglamentējošo normatīvo aktu prasību ievērošanu un novērstu nepamatotu līdzekļu izlietojuma risku, Pašvaldībai ieviest būvuzraudzības līgumu izpildes kontroles procedūras.

4. Vai par transporta infrastruktūras attīstību atbildīgo institūciju darbība un rīcība ar finanšu līdzekļiem atbilst normatīvo aktu prasībām?

4.1. Rīcība ar finanšu līdzekļiem, nosakot Satiksmes departamenta direktoram dīkstāvi

Pašvaldība, pirms darba tiesisko attiecību izbeigšanas bez skaidra pamatojuma atstādinot un norīkojot dīkstāvē Satiksmes departamenta direktoru, bet par departamenta direktora pienākumu izpildītāju norīkojot citu algotu personu, laika posmā no 2016. gada 16. augusta līdz 2018. gada 31. oktobrim, ir nelietderīgi izlietojusi finanšu līdzekļus vismaz 46 190 *euro* apmērā.

Revidējamā laika posmā Satiksmes departamentā ir izveidojusies situācija, ka tam ir divi direktori – atstādinātais un dīkstāvē norīkotais direktors (pirmais direktors) un direktora pienākumu izpildītājs (otrais direktors).

Starp Pašvaldību un pirmo direktoru pastāv darba tiesiskās attiecības, kas nodibinātas ar darba līgumu²²⁴, un kopš 2015. gada 14. aprīļa pirmais direktors ir Satiksmes departamenta direktora amatā.

2016. gada būvdarbu sezonas laikā Rīgas domes priekšsēdētājs Satiksmes departamenta direktoru atstādināja²²⁵, to pamatojot ar nepilnībām Satiksmes departamenta darba organizēšanā, un par Satiksmes departamenta direktora pienākumu izpildītāju norīkoja Satiksmes departamenta direktora padomnieku otro direktoru.

Laika posmā no 2016. gada 31. oktobra līdz 2017. gada 12. jūlijam pirmajam direktoram tika piešķirts²²⁶ bērna kopšanas atvaļinājums, savukārt no 2017. gada 13. jūlija līdz 2017. gada 16. jūlijam viņam bija pārejoša darba nespēja, kuras laikā Satiksmes departamenta direktora pienākumu izpilde bija uzdota²²⁷ otrajam direktoram.

Pirmais direktors savu atstādināšanu no Satiksmes departamenta direktora amata ir apstrīdējis tiesā – lūdzot atzīt to par prettiesisku un atcelt Rīgas domes priekšsēdētāja rīkojumu²²⁸, kā arī uzlikt par pienākumu Pašvaldībai izmaksāt dienas vidējo izpeļņu par visu atstādināšanas laiku.

Tiesa apmierināja²²⁹ direktora lprasību un kasācijas tiesvedības ierosināšana ir atteikta²³⁰.

2017. gada 17. jūlijā Rīgas domes priekšsēdētājs izdeva rīkojumu²³¹, ar kuru noteikts nenodarbināt un noteikt dīkstāvi pirmajam

direktoram, saglabājot darba samaksu. Rīkojumā nav norādīti konkrēti dīkstāves iemesli.

Tā kā Valsts un pašvaldības iestāžu darbinieku arodbiedrība nav piekritusi²³² pirmā direktora darba līguma uzteikumam, Pašvaldība 2017. gada 24. jūlijā ir iesniegusi prasības pieteikumu²³³ tiesā par darba līguma izbeigšanu.

Prasības pieteikumā²³⁴ Pašvaldība norāda, ka tika konstatētas nepilnības Satiksmes departamenta darba organizēšanā, vasaras sezonā veicamo remontdarbu termiņu neievērošanā, darbu organizēšanas kvalitātes neievērošanā. Pašvaldība uzskata, ka atbildētājs kaitē darba devēja pamatotām interesēm, rīkojas prettiesiski un neatbilstoši nolikumam²³⁵.

Revīzijā konstatēts, ka Pašvaldība nav dokumentējusi nepilnības Satiksmes departamenta darba organizēšanā. Izvērtējot Pašvaldības iesniegtos tiesvedību dokumentus par Satiksmes departamenta direktora atstādināšanu un dīkstāvi, nav iegūts apstiprinājums tam, ka iepriekš minētās nepilnības ir radušās Satiksmes departamenta direktora vainas dēļ un ka viņš ir rīkojies prettiesiski.

Pirmais direktors 2017. gada 27. jūlijā ir iesniedzis²³⁶ tiesā prasības pieteikumu par darba devēja rīkojuma atcelšanu. Tiesa nolēma²³⁷ noraidīt pirmā direktora prasību pret Pašvaldību par darba devēja rīkojuma²³⁸ atcelšanu un morālā kaitējuma atlīdzības piedziņu.

Atbilstoši grāmatvedības uzskaites datiem²³⁹ revidējamā laika posmā atstādinātajam un dīkstāvē norīkotajam Satiksmes departamenta direktoram pirmajam direktoram un viņa pienākumu izpildītājam otrajam direktoram atlīdzībai (atlīdzība un sociālā nodokļa darba devēja daļa) ir izlietoti 89 727,43 euro (skatīt 13. tabulu).

13. tabula

Satiksmes departamenta direktoram un direktora pienākumu izpildītājam aprēķinātā atlīdzība

Nr. p.k.	Vārds, uzvārds	2016. gads ²⁴⁰		2017. gads ²⁴¹		2018. gads ²⁴²		Kopā
		Aprēķinātā atlīdzība (euro)	Darba devēja daļa sociālajam nodoklim (euro)	Aprēķinātā atlīdzība (euro)	Darba devēja daļa sociālajam nodoklim (euro)	Aprēķinātā atlīdzība (euro)	Darba devēja daļa sociālajam nodoklim (euro)	
1	2	5	6	7	8	9	10	11=5+6+7+8+9+10
1.	Otrais direktors	2564,41	604,95	9744,16	3241,71	22 066,45	5315,82	43 537,50
2.	Pirmais direktors	2766	652,50	10 945	2581,92	23 567,18	5677,33	46 189,93
Kopā		5330,41	1257,45	20 689,16	5823,63	45 633,63	10 993,15	89 727,43

Rīkojumu par Satiksmes departamenta direktora atstādināšanu un norīkošanu dīkstāvē izpildes rezultātā laika posmā no 2016. gada 16. augusta līdz 2018. gada 31. oktobrim atlīdzības izmaksai un sociālā nodokļa darba devēja daļas samaksai ir izlietoti 46 190 euro.

4.2. Vai maksas iekasēšana autostāvvietās notiek atbilstoši normatīvo aktu prasībām?

Pašvaldības noteiktā maksas autostāvvietu lietošanas kārtība paredz maksas autostāvvietu bezmaksas lietošanu līdz 5 minūtēm, tomēr kārtībā pietiekami skaidri nav norādīts, ka, nosūtot īsziņu vai aktivizējot mobilo lietotni, automātiski tiek iekasēta vismaz minimālā maksa attiecīgajā tarifa zonā (tiek apmaksātas apmēram 15 minūtes) neatkarīgi no uzrādītā autostāvvietas lietošanas laika.

Līdz ar to, laika posmā no 2015. gada 1. janvāra līdz 2017. gada 31. decembrim vairāk nekā 300 tūkstoš gadījumos iekasēta maksa kopsummā 165,8 tūkst. *euro*, kad norādītais autostāvvietas lietošanas laiks bija mazāks nekā 5 minūtes.

Deleģēšanas līguma²⁴³ izpildes kontroles veikšanas kārtība attiecībā uz maksas autostāvvietām paredz, ka SIA "Rīgas satiksme" nodrošina Rīgas domes noteiktās pašvaldību maksas stāvvietu, kas atrodas ielu sarkano līniju robežās, samaksas kārtības kontroli saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem.

Maksas autostāvvietu, kas atrodas ielu sarkano līniju robežās, apsaimniekošanas un lietošanas kārtība Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā ir noteikta ar Pašvaldības saistošajiem noteikumiem²⁴⁴. Šajos noteikumos ir noteikta kārtība attiecībā uz maksas autostāvvietu darba laiku, samaksu par autostāvvietu lietošanu, autostāvvietu lietošanas noteikumu ievērošanas kontroli un pēcapmaksas iekasēšanu un kontroli.

Pašvaldības noteiktā kārtība²⁴⁵ paredz minimālās maksas apmēru katrā tarifu zonā, ar kuru tiek samaksāts par 14,4 minūtēm līdz 18 minūtēm, atkarībā no tarifu zonas (skatīt 14. tabulu).

14. tabula

Maksas autostāvvietas ar minimālo maksu apmaksātais laiks

Tarifa zona	Pašvaldības noteiktā* maksa par vienu stundu (pirmo) (euro)	Pašvaldības noteiktā* minimālā maksa (euro)	Autostāvvietas lietošanas laiks, kas tiek apmaksāts ar Pašvaldības noteikto minimālo maksu (min)
1	2	3	4=3/2*60min
A	2,50	0,60	14,4
B	2,00	0,50	15,0
C	1,50	0,40	16,0
D	1,00	0,30	18,0
R	5,00	1,30	15,6

*Rīgas domes 05.02.2013. saistošie noteikumi Nr. 206 "Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi".

Pašvaldības noteiktā maksas autostāvvietu lietošanas kārtība paredz:

- ✓ maksas autostāvvietas lietošanu – transportlīdzekļa atrašanos maksas autostāvvietā tās darba laikā uz laiku, kas pārsniedz 5 minūtes²⁴⁶;
- ✓ tiesības lietot maksas autostāvvietu bez maksas ir transportlīdzekļu vadītājiem, kuri maksas autostāvvietā iebraukuši un apturējuši transportlīdzekļus uz laiku, kas nepārsniedz 5 minūtes²⁴⁷;
- ✓ maksimālais maksas autostāvvietu bezmaksas lietošanas laiks maksas autostāvvietas darba laikā ir 5 minūtes²⁴⁸;
- ✓ iebraucot un apturot mehānisko transportlīdzekli maksas autostāvvietā uz laiku, kas pārsniedz 5 minūtes, ir jāievēro šāda kārtība²⁴⁹ – izmantojot SMS apmaksas pakalpojumu norēķiniem par maksas autostāvvietas lietošanu, maksas autostāvvietas lietotājam pienākumu pēc transportlīdzekļa novietošanas maksas autostāvvietā nosūtīt īsziņu vai aktivizēt mobilo lietotni atbilstoši SMS apmaksas pakalpojumam par maksas autostāvvietas lietošanas apmaksas uzsākšanu, norādot transportlīdzekļa valsts reģistrācijas numuru un tarifu zonu. Izbraucot no maksas autostāvvietas, maksas autostāvvietas lietotājam ir pienākums nosūtīt īsziņu vai aktivizēt mobilo lietotni atbilstoši SMS apmaksas pakalpojumam par maksas autostāvvietas lietošanas apmaksas izbeigšanu, norādot transportlīdzekļa valsts reģistrācijas numuru²⁵⁰.

Analizējot SIA “Rīgas satiksme” iesniegto informāciju²⁵¹ par maksas autostāvvietu lietošanas gadījumiem, izmantojot SMS apmaksas pakalpojumu, konstatēts, ka maksa ir iekasēta arī gadījumos, kad norādītais autostāvvietas lietošanas laiks bija mazāks par piecām minūtēm.

Laika posmā no 2015. gada 1. janvāra līdz 2017. gada 31. decembrim maksa iekasēta par 310 145 gadījumiem (skatīt 15 tabulu), kad, izmantojot SMS apmaksas pakalpojumu, uzrādītais autostāvvietas lietošanas laiks bija mazāks nekā 5 minūtes.

15. tabula

Maksas iekasēšanas gadījumi, kas SMS apmaksas pakalpojumā norādītais laiks bija mazāks nekā 5 minūtes

Tarifu zona	Gadījumu skaits 2015.gadā	Gadījumu skaits 2016.gadā	Gadījumu skaits 2017.gadā	Gadījumu skaits kopā
A	18 987	29 213	36 062	310 145
B	38 731	57 139	72 338	
C	14 443	10 643	16 458	
D	1229	1148	2139	
R	2899	3713	4838	
V	34	16	115	

Par gadījumiem, kad SMS apmaksas pakalpojumā norādītais laiks bija mazāks nekā 5 minūtes laika posmā no 2015. gada 1. janvāra līdz

2017. gada 31. decembrim kopsummā ir iekasēti 165 775 *euro* (skatīt 16. tabulu).

16. tabula

Iekasētā maksa par maksas autostāvvietu lietošanu līdz piecām minūtēm

Tarifu zona	Samaksāts 2015. gadā (euro)	Samaksāts 2016. gadā (euro)	Samaksāts 2017. gadā (euro)	Kopā (euro)
A	11 242	17 530	21 642	165 775
B	18 435	28 570	36 169	
C	5038	4257	6583	
D	317	342	642	
R	3561	4827	6290	
V	68	32	230	

Turklāt revīzijā tika konstatēti gadījumi, kad iekasētā maksa par autostāvvietas lietošanu līdz 5 minūtēm pārsniedz pat minimālās maksas apmēru attiecīgajā tarifa zonā.

No revīzijā konstatētajiem gadījumiem, kad maksa iekasēta par autostāvvietas lietošanu līdz piecām minūtēm, 253 gadījumos (skatīt 17. tabulu) piemērotā maksa pārsniedz minimālās maksas apmēru attiecīgajā tarifa zonā.

17. tabula

Neatbilstoša apmēra maksas piemērošanas gadījumi

Tarifa zona	Gadījumu skaits 2015. gadā	Gadījumu skaits 2016. gadā	Gadījumu skaits 2017. gadā	Kopā
A	0	67	168	253
B	0	0	0	
C	0	0	0	
D	0	0	0	
R	7	3	8	

Visos 253 gadījumos attiecīgajā tarifa zonā minimālās maksas apmērs ir pārsniegts par 0,03 *euro*.

Revidentu ieskatā kļūdainas maksas piemērošanas gadījumu skaits un pārmaksas apmērs – 7,59 *euro* (253 gadījumi x 0,03 *euro*) – kopsummā nav būtisks, tomēr šādu gadījumu esamība norāda uz nepieciešamību pievērst uzmanību atbilstošas maksas piemērošanai.

Par neatbilstošas maksas piemērošanas gadījumiem SIA “Rīgas satiksme” skaidroja,²⁵² ka atsevišķos gadījumos piemērota neatbilstoša maksa, kas radusies SMS apmaksas operatora savienojuma ar SIA “Rīgas karte” sistēmu kļūdas rezultātā.

Ieteikums

Lai nodrošinātu, ka maksa par autostāvvietas izmantošanu atbilst Pašvaldības saistošajiem noteikumiem, Pašvaldībai sadarbībā ar SIA “Rīgas satiksme” izstrādāt un ieviest procedūras, ar kurām tiks novērsta nepamatotas maksas piemērošana, izmantojot SMS apmaksas pakalpojumu.

Rīgas pilsētas pašvaldības viedoklis

Par veikto revīziju

Lai arī Revīzijas Ziņojuma nosaukums ir vispārīgs “Kā Rīgas pašvaldībai veicas ar pilsētas transporta infrastruktūras attīstību” un izdarītie secinājumi ir vērsti uz kopējo pilsētas transporta infrastruktūras attīstību, tomēr revīzijas laikā no Valsts kontroles puses īpaša uzmanība tika pievērsta vien Pašvaldības darbībai atsevišķās jomās un projektos, neņemot vērā veiksmīgi realizētos Pašvaldības darbus, tādējādi radot negatīvu priekšstatu par visu Pašvaldības darbu transporta infrastruktūras plānošanā un attīstībā.

Papildus vēlamies atzīmēt, ka dažas (būvuzraudzības līgumu izpildes kontroles procedūra; pilsētas attīstības plānošanas dokumentu izstrāde) Ziņojumā konstatētās problēmas jau tikušas identificētas pirms Valsts kontroles revīzijas uzsākšanas, un darbs pie šo problēmjaudājumu risināšanas jau ir uzsākts. Piemēram, konstatējot sniegto būvuzraudzības pakalpojumu zemo kvalitāti, Satiksmes departaments jau pirms revīzijas uzsākšanas ir uzsācis darbu pie būvniecības iepirkuma vadības procesu izstrādes. Šī procesa ietvaros tiek izstrādāts detalizēts darbības mehānisms, kas nosaka pasūtītāja pārstāvja, būvuzraugu un būvuzņēmēju rīcības procesu. Papildus tam, šī procesa ieviešanas laikā, pārskatītas un uzlabotas arī būvuzraudzības līgumu sagataves, nosakot būvuzraugu minimālo laika ieguldījumu objektos, iknedēļas atskaišu iesniegšanu par veiktajām darbībām objektā u.c.

Par revīzijas secinājumiem

Cēloņi un iemesli problēmām transporta jomā būtu meklējami ne vien Ziņojumā norādītajos avotos, bet arī senākā pagātnē, valstij mainoties ekonomiskajai situācijai un administratīvi juridiskajam ietvaram. Pilnvērtīgākai analīzei būtu ņemams daudz plašāks vērtējums, tai skaitā valsts normatīvā ietvara izvērtējums.

Ziņojumā norādīts, ka izstrādājot jaunus attīstības plānošanas dokumentus, tiek izmantoti 2005. gadā veiktās situācijas izpētes rezultāti, kas neatbilst šodienas faktiskajai situācijai, savukārt Pašvaldības paredzētie uzdevumi un risinājumi nav vērsti uz transporta infrastruktūras lietotājiem aktuālu problēmu risināšanu un neatbilst ilgtspējīgas pilsētvides plānošanas principiem. Lai arī 2014. gadā apstiprinātajā Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam (turpmāk - Stratēģijā) ir 2005.gadā izstrādātā Ielu tīkla struktūras attīstības koncepcija, nevar apgalvot, ka Stratēģija balstās uz 2005.gada datiem, jo virkne normatīvo aktu tostarp Teritorijas attīstības plānošanas likums nosaka vairākus principus, tai skaitā pēctecības, kas jāievēro attīstības plānošanas dokumentu izstrādē. Papildus gan Stratēģijā, gan Teritorijas plānojuma, gan Transporta attīstības tematiskā plānojuma (turpmāk - Transporta TmP) izstrādes gaitā tika organizētas fokusētas diskusijas ar ekspertiem un iedzīvotājiem, kā arī veikti padziļināti pētījumi. Izvirzītie transporta infrastruktūras mērķi noteikti, sekojot ilgtspējīgas un pēctecīgas plānošanas principiem, kā arī ievērojot transporta plānošanas speciālistu ieteikumus un rekomendācijas. 2017.gadā apstiprinātais Transporta TmP izstrādāts balstoties uz vairākiem teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem un izpētēm – Rīgas teritorijas plānojums 2006. – 2018. gadam; 2010.g. Rīgas un pierīgas mobilitātes plāns; Stāvparku izpēte 2014.g.; Stāvvietu izpēte 2015.g.; Kravas transporta izpēte 2014.g. u.c.

Plānošanas sistēma, saskaņā ar Attīstības plānošanas sistēmas likuma 3.panta pirmo daļu, aptver politikas un teritorijas attīstības plānošanu, kas būtu jāņem vērā, vērtējot Rīgas pilsētā izstrādātos un apstiprinātos teritorijas attīstības plānošanas dokumentus. Pamatojoties uz likuma Par pašvaldībām 14.pantu un, ņemot vērā Teritorijas attīstības plānošanas likumā, Ministru kabineta 14.10.2014. noteikumos Nr.628 "Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem" un Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumos Nr.240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un

apbūves noteikumi” noteiktās prasības, ir izstrādāta ilgtermiņa attīstības stratēģija, pašvaldības teritorijas attīstības programma un tiek izstrādāts Rīgas teritorijas plānojums līdz 2030.gadam.

Ņemot vērā līdz šim veiktās izpētes un teritorijas attīstības plānošanas dokumentus, kā arī ievērojot Teritorijas attīstības plānošanas likumā noteiktos pēctecības, nepārtrauktības un savstarpējās saskaņotības principus, gan Stratēģijā, gan arī Transporta TmP, tiek pamatota ilgtermiņa transporta infrastruktūras telpiskā perspektīva, ko veido divi pilsētas loki un kas jau kopš 1996.gada ir atzīta par Rīgas pilsētai visatbilstošāko risinājumu. Šāda perspektīva ilgtermiņā nodrošinās Stratēģijā noteikto hierarhisko sistēmu: gājējs – velobraucējs – sabiedriskais transports – privātais transports – kravu transports un pašvaldības viens no galvenajiem uzdevumiem ir turpināt transporta infrastruktūras shēmas īstenošanu.

Attiecībā uz autonomvietņu un stāvparku sistēmas politikas plānošanu, pašvaldībā 2014., 2015.gadā ir izstrādāti divi pētījumi “Rīgas domes autonomvietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāns” un “Rīgas domes autonomvietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvvietu infrastruktūras sadaļas attīstības plāns”. Abi minētie pētījumi var kalpot par pamatu politikas plānošanas dokumentu izstrādei, nodrošinot Rīgas pašvaldības struktūrvienību savstarpēju saskaņotu un koordinētu rīcību attiecīgajā jomā.

Rezumējot visu augstāk minēto, uzskatām, ka Rīgas pašvaldībā uzsāktie un līdz šim apstiprinātie ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokumenti pilnībā atbilst visām normatīvo aktu prasībām un var kalpot par pamatu šajos dokumentos noteiktās transporta infrastruktūras attīstībai, iepriekš pieņemot un apstiprinot atbilstošus attiecīgās jomas politikas plānošanas dokumentus, kuros noteiktas pašvaldības rīcības īstermiņā un vidējā termiņā, vienlaikus nodrošinot šo rīcību ieviešanai nepieciešamo finanšu resursu plānošanu un uzraudzību.

Ziņojumā izdarīts secinājums, ka maksas autostāvvietu cenu politika neveicina autostāvvietu lietošanas samazināšanos pilsētas centrā. Pašvaldības ieskatā autostāvvietu lietošanas gadījumu skaitu nevar aprēķināt, ņemot par pamatu datus par norēķinu reižu skaitu. Ziņojumā analīze balstīta uz datiem par samaksas veikšanas reižu skaitu, taču vienlaicīgi netiek neapskatīti dati, kas liecina, ka, pirmkārt, samazinās autostāvvietu lietošanas ilgums, līdz ar ko tiek sasniegts mērķis samazināt ilgstoši stāvošo automašīnu skaitu. Otrkārt, samazinoties ilgi stāvošo transportlīdzekļu skaitam, atbrīvojas autostāvvietas un īslaicīgi novietot transportlīdzekļi ir iespējams citiem transportlīdzekļu lietotājiem. Treškārt, Rīgas domes 05.02.2013 saistošie noteikumi Nr.206 “Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi” paredz, ka pēc apmaksātās priekšapmaksas laika izbeigšanās transportlīdzeklis autostāvvietā var stāvēt vēl piecpadsmit minūtes, un šī norma tika iekļauta ar mērķi, lai labticīgos gadījumos, kad autostāvvietu klients nokavē apmaksāto termiņu (it sevišķi gadījumos, kad apmaksas pagarināšanu nav iespējams veikt attālināti, jo norēķins ir veikts elektroniskajā kontroles iekārtā), autostāvvietu klientam netiktu piemērota pēcapmaksa. Taču daudzi transportlīdzekļu vadītāji faktiski to izmanto ļaunprātīgi (autostāvvietu apmaksā uz piecpadsmit minūtēm, pēc tam to izmanto vēl piecpadsmit minūtes bez maksas un šo bezmaksas minūšu pēdējās minūtēs atkārtoti uzsāk samaksu). Šāda tiesību normu ļaunprātīga izmantošana bija ierobežota, kad populārāki bija norēķini elektroniskajās kontroles iekārtās, bet, pieaugot SMS norēķiniem, šī tendence ir palielinājusies. Ceturtkārt, Rīgā nemitīgi pieaug automašīnu skaits uz vienu iedzīvotāju, taču šo faktoru Valsts kontrole atzinumā nav ņēmusi vērā. Piektkārt, RP SIA “Rīgas satiksme” nemitīgi pilnveido un pastiprina autostāvvietu lietošanas kontroli, samazinot iespējas izvairīties no autostāvvietu lietošanas bez maksas.

Nevar piekrist arī Ziņojumā norādītajam secinājumam, ka Pašvaldība ir noteikusi, ka autostāvvietu lietotājiem par autostāvvietu lietošanu līdz 5 minūtēm nav jāmaksā, taču nav noteikusi skaidrus nosacījumus kā šī iespēja ir izmantojama.

Rīgas domes 05.02.2013. saistošajos noteikumos Nr.206 “Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi” iekļautās normas par samaksas veikšanu ir jāvērtē ne tikai gramatiski, bet arī pēc šo tiesību normu jēgas un būtības. Tas ir, tiesības neveikt samaksu, ja transportlīdzeklis maksas autostāvvietā novietots līdz piecām minūtēm, ir noteiktas ar mērķi, lai transportlīdzekļa vadītājam būtu iespējas pēc transportlīdzekļa novietošanas maksas autostāvvietā veikt samaksu, aizejot līdz elektroniskajai kontroles iekārtai, veikt norēķinus ar SMS, uzņemt pasažieri u.c. Arī praktiski nav iedomājams, kādā veidā transportlīdzekļa vadītājs nekavējoties mirklī, kad iebrauc maksas autostāvvietā, var uzsākt autostāvvietas apmaksu. Tāpat nav tiesiski izdarīt secinājumu, ka visi klienti, kas uzsākuši SMS maksājumus un tos pārtraukuši piecu minūšu laikā, autostāvvietas ir izmantojuši mazāk kā piecas minūtes. Tieši otrādi – nav iedomājams, kāpēc klientiem būtu jāveic maksājums, ja viņš autostāvvietā nedomā stāvēt ilgāk par piecām minūtēm. Turklāt Valsts kontrole vispār nav vērtējusi, cik klienti maksas autostāvvietas ir izmantojuši līdz piecām minūtēm, kad samaksa par autostāvvietas izmantošanu nav jāveic, jo šādu datu nav.

Ziņojumā norādīts, ka atbilstoši Pašvaldības noteiktajam ieņēmumi no maksas autostāvvietām ir izlietojami maksas stāvvietu apsaimniekošanai un pārvaldīšanai, kā arī jaunu maksas stāvvietu ierīkošanai un satiksmes infrastruktūras attīstībai, taču faktiski nav iespējams noteikt tās izlietojuma mērķi un tā var tikt izmantota jebkuru citu darbību finansēšanai.

Deleģēšanas līgumā, ar kuru RP SIA “Rīgas satiksme” uzdots nodrošināt Pašvaldības maksas stāvvietu, kas atrodas ielu sarkano līniju robežās, apsaimniekošanu, ierīkošanu, pārvaldīšanu un lietošanu, noteikts, ka finanšu līdzekļi, kas iegūti no Pašvaldības maksas autostāvvietu, kas atrodas ielu sarkano līniju robežās, lietošanas tiek izlietoti Pašvaldības maksas autostāvvietu, kas atrodas ielu sarkano līniju robežās, apsaimniekošanai un pārvaldīšanai un satiksmes infrastruktūras attīstībai. Attiecīgi atbilstoši deleģēšanas līgumā noteiktajam par autostāvvietām iegūtie līdzekļi ir izmantojami arī satiksmes infrastruktūras uzlabošanai, piemēram, sliežu ceļa pārbūvei Rīgas centrāltirgus rajonā, 13.janvāra/Prāgas ielā, Krišjāņa Barona ielā, Aspazijas bulvārī u.c. Šīs investīcijas ir tieši saistītas ar satiksmes infrastruktūras attīstību deleģēšanas līguma izpratnē.

Konstatējot, ka laika posmā no 2010. gada līdz 2017. gadam Satiksmes departaments ir izstrādājis vairākus tehniskos projektus, kuriem nav sekojušas tālākas darbības būvdarbu organizēšanā, Valsts kontrole secināja, ka Pašvaldībai kā rūpīgam saimniekam pirms būvprojektu pasūtīšanas būtu jāveic projektu realizēšanas risku izvērtējums.

Jāņem vērā, ka pirms projektēšanas darbu uzsākšanas nav iespējams noteikt un paredzēt visas problēmas projekta īstenošanai. Tikai projektēšanas procesā tiek noteikta ceļa trase, precizēti skartie īpašumi, saņemti un ievēroti atbildīgo institūciju un inženierkomunikāciju valdītāju izvirzītie nosacījumi un attiecīgi tikai pēc tam ir iespējams noteikt projekta realizācijai nepieciešamos risinājumus un finansējuma apjomu, no kuriem savukārt ir atkarīgā konkrētā projekta realizācijas iespējamība.

Attiecībā uz Ziņojumā ietverto secinājumu, ka īstenotajiem transporta infrastruktūras projektiem trūkst kompleksa risinājumu, jāatzīmē, ka, veicot kompleksu ielas pārbūvi, pilnībā nav iespējams novērst risku, ka ielas segums tiek uzlauzts. Kā rāda prakse, tad arī jauniem vai pārbūves objektiem, pilnībā nevar izslēgt avārijas remontdarbu veikšanu, kā arī pilsētas apbūves attīstība notiek pakāpeniski, un, mainot ēkas funkcijas vai attīstot ielām piegulošos neapbūvētos zemes gabalus, rodas nepieciešamība pieslēgt jaunas inženierkomunikācijas vai pārbūvēt esošos pieslēgumus, līdz ar to neizbēgami ielas segums tiek uzlauzts.

Nenoliedzami, ja visas Pašvaldības ielas būtu izbūvētas un pilsētas infrastruktūras attīstībai pieejamais finansējums būtu vismaz 5 reizes lielāks, Pašvaldība pakāpeniski veiktu visu ielu kompleksu pārbūvi,

risinot arī inženierkomunikāciju pārbūvi. Šī brīža pieejamā finansējuma apstākļos seguma atjaunošana ir optimālākais Rīgas ielu tīkla saglabāšanas un uzlabošanas veids. Ielu pārbūve (pārbūvējot vai izbūvējot arī inženierkomunikācijas) ir vairakkārt dārgāka nekā seguma atjaunošana, turklāt, veicot ielas pārbūvi ar visām inženierkomunikācijām, Pašvaldībai līdz pat 50% no projekta izmaksām būtu jāiegulda inženierkomunikāciju turētāju īpašumā (piemēram, AS “GASO”, SIA “Lattelecom”, AS “Sadales tīkls”, AS “Rīgas siltums”, SIA “Rīgas ūdens” u.c.), tādējādi samazinot finansējumu satiksmes infrastruktūras attīstībai un uzturēšanai. Kā piemēru var minēt Krišjāņa Barona ielu, kur savulaik tika izvērtēta iespēja pārbūvēt Krišjāņa Barona ielas un Matīsa ielas krustojumu – pārbūvējot inženierkomunikācijas atbilstoši inženierkomunikāciju valdītāju tehniskajos noteikumu izvirzītajām prasībām, sliežu ceļus, kā arī izbūvējot atbilstošu brauktuvi un ietvi. Pēc projektētāju aprēķiniem šāda krustojuma pārbūves izmaksas ir aptuveni 5,1 milj. euro no kuriem ceļu daļa sastāda tikai 2.2 milj. euro. Ņemot vērā to, ka inženierkomunikācijas, sliežu ceļu stāvoklis un atdalītas lietus ūdens kanalizācijas neesamība ir visā Krišjāņa Barona ielā, tad pēc provizoriskiem aprēķiniem Krišjāņa Barona ielas pilna pārbūve izmaksātu no 40-60 milj. euro. Savukārt seguma atjaunošana visā Krišjāņa Barona ielā izmaksāja ~ 4.1 milj. euro.

Par revīzijas ieteikumiem un ieteikumu ieviešanu

Valsts kontroles sniegtie ieteikumi ir saprotami un tiks izmantoti Pašvaldības darba pilnveidošanai.

Lai novērstu konstatētas nepilnības atbilstoši Valsts kontroles sniegtajiem ieteikumiem, tiks pilnveidoti plānošanas dokumenti, tiks izstrādāti vai papildināti iekšējie normatīvie dokumenti, kas veicinās Pašvaldības struktūrvienību un PR SIA “Rīgas satiksme” darbības un darba procesu uzlabojumu, kā arī tiks pilnveidota uzdevumu izpildes monitoringa sistēma.

Revīzijas raksturojums, kritēriji un metodes

Revīzijas mērķis

Revīzijas mērķis ir iegūt pārlicību, ka laika posmā no 2016. gada 1. janvāra līdz 2017. gada 31. decembrim Pašvaldības veiktās darbības transporta infrastruktūras projektu plānošanā un īstenošanā ir mērķtiecīgas un efektīvas, kā rīcība ar finanšu līdzekļiem ir ekonomiska un atbilst normatīvo aktu prasībām.

Juridiskais pamatojums

Saskaņā Valsts kontroles likuma 2. pantu, Valsts kontroles 2018. gada darba plānu un Piektā revīzijas departamenta 2018. gada 3. janvāra uzdevumu Nr. 2.4.1–2/2018, ir veikta likumības un lietderības revīzija “Vai Rīgas pilsētas transporta infrastruktūras, tajā skaitā autostāvvietu, izbūve, rekonstrukcija un uzturēšana notiek atbilstoši normatīvo aktu prasībām, plānveidīgi, efektīvi un ekonomiski?”.

Revīziju uzdots veikt vecākajam valsts revidentam Jurim Vēverim, valsts revidentiem Annai Bāzei, Robertam Jumiķim, Danielam Cjaputam, Vinetai Miķelsonei un valsts revidentiem juristiem Aleksandrai Bērziņai un Gintam Puriņam. Par revīzijas norisi ir atbildīgs Piektā revīzijas departamenta direktors Edgars Korčagins un sektora vadītāja Elita Andruce.

Revidentu un revidējamās vienības atbildība

Revidenti ir atbildīgi par revīzijas ziņojuma sniegšanu, kas pamatojas uz revīzijas laikā gūtiem atbilstošiem, pietiekamiem un ticamiem revīzijas pierādījumiem.

Pašvaldība ir atbildīga par normatīvo aktu ievērošanu un revidentiem sniegtās informācijas patiesumu.

Revīzijas apjoms un ierobežojumi

Revīzija ir veikta saskaņā ar Latvijas Republikā atzītiem starptautiskajiem revīzijas standartiem. Revīzija ir plānota un veikta tā, lai iegūtu pietiekamu pārlicību, ka revīzijas mērķis ir sasniegts un iegūtie pierādījumi ir pietiekami, atbilstoši un ticami.

Revīzija ir par laika posmu no 2016. gada 1. janvāra līdz 2017. gada 31. decembrim, bet daži darījumi ir vērtēti arī ārpus revidējamā laika posma.

Revīzijas apjomā iekļauti:

- ✓ Attīstības departaments kā Pašvaldības izveidotā struktūrvienība, kas organizē un vada attīstības plānošanas dokumentu izstrādāšanu;
- ✓ Satiksmes departaments kā Pašvaldības izveidotā struktūrvienība, kas ir vadošā iestāde satiksmes un transporta nozarē un kuras kompetencē ir satiksmes infrastruktūras plānošana, projektu īstenošana un uzraudzība;



Revīzija ir par laika posmu no 2016. gada 1. janvāra līdz 2017. gada 31. decembrim.

- ✓ Pašvaldības izveidotā kapitālsabiedrība SIA “Rīgas satiksme”;
- ✓ Pašvaldības izveidotā kapitālsabiedrība SIA “Rīgas pilsētbūvnieks”.

Pārlicības iegūšanai par Pašvaldības darbību efektivitāti, ekonomiskumu un atbilstību normatīvo aktu prasībām nodrošinot sabiedrisko kārtību, revīzijā tika pārbaudīti:

- ✓ Pašvaldības attīstības plānošanas dokumenti, Rīgas domes lēmumi un citi dokumenti, kuros ir ietverta informācija par transporta infrastruktūras nodrošināšanā veicamajiem uzdevumiem un risināmajām problēmām;
- ✓ Satiksmes departamenta darba plāni un to izpildes dokumenti;
- ✓ transporta infrastruktūras projektu īstenošanā veikto iepirkumu dokumenti, noslēgtie līgumi, būvdarbu žurnāli, atskaites un citi dokumenti.

Revīzijas kritēriji

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts / nav sasniegts?
Vai transporta infrastruktūras, tajā skaitā autostāvvietu, izbūves un uzturēšanas plānošana ir efektīva?		
Vai Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos iekļautie risinājumi ir balstīti uz vispusīgu un objektīvu esošās situācijas izvērtējumu transporta infrastruktūras jomā? <i>*Apakšjautājuma izpilde sniedz 15 punktus no vērtējuma.</i>	1) Attīstības plānošanas dokumentos ir apzinātas un izvērtētas pastāvošās problēmas, kas ietekmē transporta infrastruktūras attīstību (5 punkti). 2) Apzinātās problēmas raksturo objektīvu situāciju Rīgas pilsētā (5 punkti). 3) Apzināto problēmu risināšanai ir noteiktas prioritātes (5 punkti).	⊗ Kritēriji nav sasniegti. (Vērtējums – 2 punkti) Pašvaldība nav apzinājusi un izvērtējusi visas pastāvošās problēmas, kas ietekmē transporta infrastruktūras attīstību, jo nav veikta pilnvērtīga situācijas analīze. (Vērtējums – 2 punkti) Transporta attīstības tematiskais plānojums, kas nodrošina transporta sadaļas izstrādi un ir viens no svarīgākajiem transporta infrastruktūras plānošanas dokumentiem, tikai virspusēji analizē esošo situāciju. Tajā nav transporta plūsmu modeļa un tajā netiek apskatīta situācija plašākā kontekstā. (Vērtējums – 2 punkti) Apzināto problēmu risināšanai Pašvaldība nav noteikusi prioritātes, tās nav pietiekamas un neatbilst reālajām iespējām. Lai gan satiksmes drošība ir identificēta kā problēma, tās risināšana nav noteikta kā prioritāre.
Vai Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos rīcības virziena PRV11 “Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija” mērķa sasniegšanai iekļautie risinājumi un uzdevumu izpilde ir vērsti uz Rīgas pilsētas transporta infrastruktūras problēmu novēršanu un uzdevumu izpildes rezultātīvie rādītāji ir noteikti, ievērojot prioritātes un galvenos principus? <i>*Apakšjautājuma izpilde sniedz 15 punktus no vērtējuma.</i>	4) Noteikti uz problēmām balstīti risināmie uzdevumi transporta infrastruktūras jomā (5 punkti). 5) Risināmajiem uzdevumiem ir noteikti izmērāmi sasniedzamie rezultātīvie rādītāji (10 punkti).	⊗ Kritērijs nav sasniegts (Vērtējums – 0 punkti) Pašvaldība nav noteikusi uz problēmām balstītus risināmos uzdevumus transporta infrastruktūras jomā, jo trūkst visaptveroša esošo problēmu izvērtējuma. ⌚ Kritērijs sasniegts daļēji (Vērtējums – 6 punkti) Pašvaldības noteiktie rezultātīvie rādītāji tikai daļēji raksturo izvēlētajā rīcības virziena (PRV11) “Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija”, kuram izvirzīti vairāki izpildāmie uzdevumi, mērķa sasniegšanu. Galvenais uzsvars tiek likts uz rezultātīvo rādītāju ikgadējo attīstības tendences vērtējumu nevis konkrētu sasniegamo rezultātu sadalījumā pa gadiem. Turklāt rezultātīvajiem rādītājiem ir noteikts atšķirīgs uzraudzības periods, un to rezultāts netiek vērtēts katru gadu.
Vai Pašvaldība uzdevumu izpildes nodrošināšanai ir izveidojusi pamatotu un caurskatāmu organizatorisko struktūru	6) Pašvaldībā ir skaidrs funkciju un atbildības sadalījums starp iesaistītajām institūcijām (5 punkti).	⌚ Kritērijs sasniegts daļēji (Vērtējums – 3 punkti) Lai gan Pašvaldība transporta infrastruktūras attīstībai noteikto uzdevumu īstenošanā ir iesaistījusi trīs departamentus, tomēr to darbība ne visos gadījumos ir caurskatāma.

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts / nav sasniegts?
un nodrošina uzdevumu izpildes uzraudzību? <i>*Apakšjautājuma izpilde sniedz 15 punktus no vērtējuma.</i>	7) Nepastāv funkciju dublēšanās un nenoteikta funkciju piederība (5 punkti). 8) Tiek veikts periodisks uzdevumu izpildes izvērtējums, nepieciešamības gadījumā veicot korektīvās darbības (5 punkti).	☑ Kritērijs ir sasniegts (Vērtējums – 5 punkti) Revīzijā netika konstatēta funkciju dublēšanās starp transporta infrastruktūras attīstības uzdevumu izpildē iesaistītajiem departamentiem. ☑ Kritērijs sasniegts daļēji (Vērtējums – 3 punkti) Tas, ka Satiksmes departamenta kā vadošās iestādes satiksmes un transporta nozarē Pašvaldībā, kuras kompetencē ir satiksmes infrastruktūras plānošana, projektu īstenošana un uzraudzība, darba plāni nesniedz priekšstatu par veicamajiem uzdevumiem, to izpildes nodrošināšanu un uzraudzību kārtējā gadā, norāda uz risku, ka netiks izpildīti attīstības plānošanas dokumentos izvirzītie mērķi un uzdevumi.
Vai Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos rīcības virziena “Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija” izpildes sagaidāmie rezultāti ir nodrošinājuši plānošanas dokumentos noteiktā mērķa “Ērta, droša un iedzīvotājiem patīkama pilsētvide” sasniegšanu?	Pašvaldības rīcības virziena “Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija” izpildes sagaidāmie rezultāti: 9) iedzīvotāju aptaujā vērtējums par transportam domātās ielu infrastruktūras kvalitāti – pieaug par 4 % gadā, sasniedzot 60 % (5 punkti); 10) iedzīvotāju aptaujā vērtējums par gājējiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāti pilsētā – pieaug par 2 % gadā, sasniedzot 65 % (5 punkti); 11) iedzīvotāju aptaujā vērtējums par iespēju pārvietoties ar velosipēdu pilsētā – pieaug par 1 % gadā, sasniedzot 70 % (5 punkti); 12) esošo veloceļu kvalitāte pilsētā – pieaug par 1 % gadā, sasniedzot 70 % (5 punkti); 13) ielu garums – pieaug par 25 km gadā, sasniedzot 1350 km (5 punkti); 14) brauktuves bez melnā seguma – samazinās (5 punkti); 15) sabiedriskā transporta joslu kopgarums – pieaug par 2 km gadā, sasniedzot 34 km (5 punkti);	☒ Kritērijs nav sasniegts (Vērtējums – 0 punkti) Iedzīvotāju pozitīvais vērtējums par transportam domātās ielu infrastruktūras kvalitāti nav pieaudzis, bet samazinājies par 6 % (no 50 % līdz 44 %). ☒ Kritērijs nav sasniegts (Vērtējums – 0 punkti) Iedzīvotāju pozitīvais vērtējums par gājējiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāti pilsētā nav pieaudzis, bet samazinājies par 7 % (no 67 % līdz 60 %). ☑ Kritērijs ir sasniegts (Vērtējums – 5 punkti) Iedzīvotāju pozitīvais vērtējums par iespēju pārvietoties ar velosipēdu pilsētā ir pieaudzis par 6 % (no 64 % līdz 70 %). ☑ Kritērijs ir sasniegts (Vērtējums – 5 punkti) Kritērijs ir sasniegts, jo iedzīvotāju pozitīvais vērtējums par veloceļu kvalitāti pilsētā ir pieaudzis par 3 % (no 72 % līdz 75 %). ☒ Kritērijs nav sasniegts (Vērtējums – 1 punkts) Ielu kopējais garums ir pieaudzis tikai par 1 km. ☒ Kritērijs nav sasniegts (Vērtējums – 0 punkti) Brauktuves bez melnā seguma nav samazinājušās. ☒ Kritērijs nav sasniegts (Vērtējums – 1 punkts) Sabiedriskā transporta joslu kopgarums ir pieaudzis tikai par 0,2 km.

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts / nav sasniegts?
	16) veloinfrastruktūras kopējais garums –pieaug par 9 km gadā, sasniedzot 104 km (5 punkti);	⊗ Kritērijs nav sasniegts (Vērtējums – 0 punkti) Veloinfrastruktūras kopējais garums nav pieaudzis.
	17) vidējā ielu tīkla pieejamība un kvalitāte – pieaug (5 punkti);	⊗ Kritērijs nav sasniegts (Vērtējums – 0 punkti) Pašvaldības pieaicināto ekspertu vērtējums par ielu tīkla pieejamību un kvalitāti nav pieaudzis, bet samazinājies par 0,1 punktu.
	18) vidējā personīgā transporta novietnes pieejamība un kvalitāte – pieaug (5 punkti);	⊗ Kritērijs nav sasniegts (Vērtējums – 0 punkti) Pašvaldības pieaicināto ekspertu vērtējums par personīgā transporta novietnes pieejamību nav pieaudzis, bet ir samazinājies par 1,3 punktiem.
	19) vidējā veloceļu pieejamība un kvalitāte – pieaug (5 punkti).	⊗ Kritērijs nav sasniegts (Vērtējums – 0 punkti) Pašvaldības pieaicināto ekspertu vērtējums par veloceļu pieejamību un kvalitāti nav pieaudzis, bet ir samazinājies par 0,4 punktiem.

Vai transporta infrastruktūras, tajā skaitā autostāvvietu, izbūves un uzturēšanas projektu īstenošana ir efektīva?

Vai visas Satiksmes departamenta projektu ieceres saistībā ar transporta infrastruktūras attīstību ir iekļautas Attīstības programmas Rīcības plānā un Investīciju plānā?	Pašvaldības programmas Rīcības plānā un Investīciju plānā iekļautās projektu ieceres. 1) Ja Pašvaldības Attīstības programmas Rīcības plānā un Investīciju plānā iekļauts vairāk par 60 % no plānotajām projektu iecerēm, tad projektu plānošana ir efektīva.	⊗ Kritērijs nav sasniegts. Novērtējot sasniegtos rezultātus atbilstoši revīzijā saskaņotajiem vērtēšanas kritērijiem par Satiksmes departamenta projektu iekļaušanu Attīstības programmas Rīcības plānā un Investīciju plānā, konstatēts, ka no Rīcības plānā paredzētajiem 193 projektiem Investīciju plānā ir iekļauti 52 projekti, jeb 27 %, savukārt no 109 ielu seguma atjaunošanas projektiem Investīciju plānā nav iekļauts neviens projekts.
Vai Pašvaldības Attīstības programmas Rīcības plānā un Investīciju plānā iekļautie transporta infrastruktūras projekti tiek īstenoti plānotajos termiņos?	2) Plānotajos termiņos tiek īstenoti vairāk nekā 60 % Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos (Investīciju plānā) ieplānoto transporta infrastruktūras attīstības projektu.	⊗ Kritērijs nav sasniegts. Revidējamā laika posmā no četriem plānotajiem investīciju projektiem, kuru izpildes termiņš noteikts laika posmā no 2014. līdz 2017. gadam, ir realizēts tikai viens projekts jeb plānotajos termiņos īstenoti 25 % no plānotajiem projektiem. Savukārt no 2017. gadā plānotajām 15 autonovietnēm faktiski izveidotas septiņas jeb plānotajos termiņos īstenoti 47 % no plānotajiem projektiem.

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts / nav sasniegts?
Vai Pašvaldības piešķirtais finansējums Satiksmes departamenta budžeta programmām un mērķdotācijai – autoceļu un ielu finansēšanai, tiek izlietots atbilstoši noteiktajiem mērķiem un plānotajā apmērā?	3) Pašvaldības finansējums departamenta budžeta programmām 100 % apmērā jāizlieto atbilstoši mērķiem un plānotajos apmēros.	Kritēriju nevar novērtēt. Tā kā Pašvaldība nav noteikusi konkrētus mērķus un uzdevumu izpildes rezultātos rādītājus budžeta programmas “Rīgas pilsētas velotransporta attīstības programmas nodrošinājums” pasākumu organizēšanai, nav iespējams izvērtēt finanšu līdzekļu 15 049 euro apmērā izlietojuma (ēdināšanas, fotogrāfa, plakātu izgatavošanas izdevumiem, mūziķu un pasākumu vadītāju atlīdzībai) pamatotību un atbilstību.
Vai Pašvaldības Attīstības programmā paredzētais pasākums – Transportmijas sistēmas stāvparka “Novieto un brauc” un ar to saistīto pakalpojumu attīstīšana (Rīgā, Ulbrokas ielā) ir sekmējis autovadītāju izvēli atstāt automašīnu šajā autostāvvietā?	4) “Novieto un brauc” sistēmas pakalpojumu saņēmēju skaita izmaiņas (pieaugošas) 2015., 2016. un 2017. gadā.	⊗ Kritērijs nav sasniegts. Pašvaldība Attīstības programmā paredzēto pasākumu – Transportmijas sistēmas stāvparka “Novieto un brauc” un ar to saistīto pakalpojumu attīstīšanu Ulbrokas ielā 13 nav īstenojusi (nav veicināta autovadītāju izvēle atstāt automašīnu šajā autonovietnē), jo: ✓ pastāv objektīvi šķēršļi tās sekmīgai darbībai (tā ir tālu no tuvākajiem sastrēgumiem iebraukšanai centrā, bet pieejamais sabiedriskais transports ir bez priekšrocībām satiksmes plūsmā attiecībā pret privāto auto, u. c.); ✓ nav veiktas darbības šo šķēršļu novēršanai un stāvparka popularizēšanai.
Vai SIA “Rīgas satiksme” ieņēmumu no maksas autostāvvietām izlietojums ir saistīts ar transporta infrastruktūras (autostāvvietu) attīstību?	5) SIA “Rīgas satiksme” finanšu līdzekļu, kas iegūti no maksas autostāvvietām, izlietojuma saistība ar transporta infrastruktūras (autostāvvietu) attīstību. <i>(ieņēmumi 100 % apmērā tiek novirzīti infrastruktūras attīstībai)</i>	⊗ Kritērijs nav sasniegts. SIA “Rīgas satiksme” grāmatvedības uzskaitē nav kārtota tā, lai nodrošinātu iespēju izsekot kādiem mērķiem revidējamā laika posmā izlietoti 9,113 milj. euro no ieņēmumiem par maksas autostāvvietām.
Vai autostāvvietu izbūves projektu īstenošana sasniedz mērķi – samazināt automašīnu skaitu pilsētas centrā?	6) Tā kā Pašvaldība nav noteikusi rezultātos rādītājus autostāvvietu izbūvei, revīzijā ir vērtēta automašīnu skaita samazināšanās tendence pilsētas centrā pēc šādiem kritērijiem: (vērtētas A; B un R zonas) Maksas autostāvvietu izmantotāju skaita izmaiņas, salīdzinot datus par 2015., 2016. un 2017. gadu.	⊗ Kritērijs nav sasniegts. Pašvaldības noteiktā maksas autostāvvietu cenu politika nav veicinājusi autostāvvietu lietošanas samazināšanos pilsētas centrā, jo laika posmā no 2015. gada 1. janvāra līdz 2017. gada 31. decembrim autostāvvietu lietošanas laika izmaiņas ir nebūtiskas, savukārt lietotāju skaits Rīgas centra A, B un R tarifa zonās katru gadu palielinās.

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts / nav sasniegts?
Vai bezmaksas autostāvvietu izbūve atbilst Attīstības programmā noteiktajiem mērķiem?	7) Bezmaksas autostāvvietu izbūves rezultātu atbilstība Attīstības programmā noteiktajiem mērķiem.	⊗ Kritērijs nav sasniegts Pašvaldības rīcība, attīstot bezmaksas autonovietnes pilsētas mikrorajonu ielās, pati par sevi atbilst Attīstības programmā definētajam uzdevumam (pilnveidot pašvaldības autostāvvietu sistēmu) un rīcības virzienam (līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija) ilgtermiņa mērķu sasniegšanai. Tomēr minētā rīcība neatbilst Pašvaldības definētajai autonovietņu sistēmas attīstības politikai, kas paredz risināt problēmas, ko rada autotransporta satiksmes intensitāte pilsētas centrālajā daļā, līdzsvaroti attīstot maksas stāvvietas ielu sarkanajās līnijās, lielas ietilpības stāvvietas ap dzelzceļa loku, stāvparkus pie pilsētas robežas un autonovietnes pie sabiedriski izmantojamiem objektiem ārpus ielu sarkanajām līnijām.
Vai transporta infrastruktūras, tajā skaitā autostāvvietu, izbūve un uzturēšana ir ekonomiska?		
Vai, īstenojot transporta infrastruktūras attīstības projektus, veikto iepirkumu prakse veicina ekonomiskākā vai saimnieciski izdevīgākā piedāvājuma izvēli?	Iepirkumu līgumos noteiktie termiņi tiek ievēroti.	⊗ Nē, kritērijs nav sasniegts. Satiksmes departaments, neveicot iepirkumu noteiktajā kārtībā, 2016. gada 13. maijā ir noslēdzis astoņus līgumus, bet 2016. gada 11. oktobrī – vienu līgumu par būvprojektu izstrādi par kopējo summu 34 355 <i>euro</i>. Pieci līgumi par būvprojektu izstrādi ir noslēgti ar SIA “Tomus” un četri – ar SIA “Tursons”. Līdz pat revīzijas ziņojuma sagatavošanas brīdim SIA “Tomus” nav iesniedzis četru līgumu izpildes rezultātu – būvprojektus. Atbilstoši Satiksmes departamenta sniegtajiem skaidrojumiem līguma izpildītājam tiks piemērots līgumsods par termiņa kavējumu.
Vai rīcība ar finanšu līdzekļiem, veicot tehnisko projektu izstrādi, kuri netiek īstenoti un tiek norakstīti, ir ekonomiska?	Norakstīto tehnisko projektu izmaksu īpatsvars % kopējās projektēšanas izmaksās. (Ja norakstīto tehnisko projektu izmaksas ir lielākas nekā 10 % no kopējām tehnisko projektu izstrādāšanas izmaksām, tad projektu ieviešana nav ekonomiska.)	⊗ Kritērijs nav sasniegts Vērtējot norakstīto tehnisko projektu izmaksu īpatsvaru kopējās projektēšanas izmaksās, konstatēts, ka revidējamā laika posmā norakstītie projekti ir izstrādāti laika posmā no 2010. gada līdz 2017. gadam un to izmaksas pārsniedz 10 % no kopējām projektēšanas darbu izmaksām: ✓ 2015. gadā – norakstītas 19 nepabeigto celtniecības objektu un izpētes projektu izmaksas 3,9 milj. <i>euro</i> vērtībā jeb 96 % no kopējām 2010. – 2015. gada projektēšanas un izpētes izmaksām; ✓ 2016. gadā – norakstītas sešu nepabeigtās celtniecības objektu izmaksas 1,2 milj. <i>euro</i> vērtībā jeb 43 % no kopējām 2010. – 2016. gada projektēšanas izmaksām; ✓ 2017. gadā – norakstīts viena nepabeigtās celtniecības objekta izmaksas 120 106 <i>euro</i> vērtībā jeb 17 % no kopējām 2014. – 2017. gada projektēšanas izmaksām.

Revīzijas metodes

Revīzijā izmantotas šādas galvenās metodes:

- ✓ analizētas ārējo normatīvo aktu prasības un identificētas piemērojamās prasības;
- ✓ vērtēti Pašvaldības izdotie tiesību akti un izdotie saistošie noteikumi;
- ✓ vērtēti Rīgas domes lēmumi, rīkojumi kā arī citi dokumenti saistībā ar Pašvaldību, kā arī Satiksmes departamenta sniegtās atskaites;
- ✓ vērtēti izdevumus pamatojošie dokumenti un grāmatvedības uzskaites reģistri;
- ✓ veiktas intervijas ar Satiksmes departamenta, Attīstības departamenta un SIA “Rīgas satiksme” atbildīgajām personām.

Sektora vadītāja

E. Andruce

Departamenta direktors

E. Korčagins

1. pielikums. Transporta infrastruktūras attīstības jomā pasūtītie un apmaksātie pētījumi laika posmā no 2013. gada līdz 2017. gadam

Nr. p.k.	Pasūtītājs	Pētījuma nosaukums	Līguma	
			Nr. datums	Summa (euro)
1.	Attīstības departaments	Konceptuāla risinājuma izstrāde stāvparku izveidei Rīgas pilsētas pašvaldībā, integrējot ilgtspējīgas lietusūdens novadīšanas sistēmas un aprobējot tās izvēlēta pilotprojektā.	DA-17-140-lī 15.12.2017.	49 445
2.	Attīstības departaments	Transporta attīstības tematiskā plānojuma izstrāde.	DA-16-114-lī 02.09.2016.	96 195
3.	Attīstības departaments	Pētījums par transporta plūsmu analīzes metodoloģiju.	DA-16-108-lī 22.08.2016.	3999
4.	Satiksmes departaments	Izpēte par satiksmes intensitātes samazināšanu Rīgā, Krišjāņa Barona ielā, ierobežojot transportlīdzekļu caurbraukšanas iespēju.	DS-15-4311-lī 09.12.2015.	4732
5.	SIA "Rīgas satiksme"	Dažādu pārvietošanās veidu izmantošana Rīgas pilsētā (iedzīvotāju pārvietošanās paradumu novērtēšana saistībā ar sabiedriskā transporta maršruta tīkla un autostāvvietu organizēšanu).	LG/2015/423 12.06.2015.	16 849
6.	SIA "Rīgas satiksme"	RP SIA "Rīgas satiksme" klientu apmierinātības pētījums, 2015.	LIG/2015/88 12.05.2015.	7111
7.	Satiksmes departaments	Izpēte par Kārļa Ulmaņa gatves un Liepājas ielas, Rīgā, krustojuma attīstību.	DS-15-2568-lī 19.08.2015.	4780
8.	Satiksmes departaments	Izpēte par Hipokrāta ielas un Malienas ielas, Rīgā, krustojuma attīstību.	DS-15-2565-lī 19.08.2015.	4719
9.	Satiksmes departaments	Pētījums par satiksmes pārvada pāri sliežu ceļam Rīga-Skulte trases novietojuma iespējam, lai izvairītos no privātīpašumiem.	DS-15-877-lī 16.04.2015.	4792
10.	Attīstības departaments	Rīgas domes autonomietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvvietu infrastruktūras sadaļas attīstības plāns, 2015.	DS-14-2-lī 20.01.2014.	98 135
11.	Attīstības departaments	Rīgas domes autonomietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāns, 2014.	DA-14-113-lī 15.10.2014.	98 131
12.	Attīstības departaments	Transporta plūsmu izpēte kravas transporta novirzīšanai no Rīgas centra	DS-14-250-lī 27.01.2014.	7 018
13.	Satiksmes departaments	Velojoslu Lāčplēša ielā, Dzirnau ielā un Elizabetes ielā monitorings.	DS-14-2641-lī 15.09.2014.	4828
14.	Satiksmes departaments	Rīgas pilsētas un tās apkaimju veloattīstības koncepcijas papildināšana un pārstrādāšana par velojoslu ieviešanu Rīgas vēsturiskā centra ielās.	DS-14-348-lī 19.02.2014.	41 900
15.	Satiksmes departaments	Pētījums par velojoslu ierīkošanas iespējām Rīgas pilsētas centrālajā daļā dzelzceļa loka ietvaros.	DS-13-208-lī 25.01.2013.	4993
16.	SIA "Rīgas satiksme"	Pētījums par dažādu pārvietošanās veidu izmantošanu Rīgas pilsētā (iedzīvotāju pārvietošanās paradumu novērtēšana saistībā ar sabiedriskā transporta maršruta tīkla un autostāvvietu organizēšanu).	LIG/2014/554 13.11.2014.	4429
17.	SIA "Rīgas satiksme"	Pētījums par autostāvvietu ielu sarkanajās līnijās izvietojuma izvērtējuma sagatavošanu.	LIG/2013/416, LIG/2013/433 16.11.2013.	7059
18.	Attīstības departaments	Pilsētvides jomas eksperta viedoklis par laika posmu no 2014. gada līdz 2016. gadam.	DA-17-58-lī 12.05.2017.	486
19.	Attīstības departaments	Pilsētvides jomas eksperta viedoklis par 2015. gadu.	DA-16-97-lī 29.07.2016.	400
Kopā:				460 001

2. pielikums. Rīcības virziena (PRV11)“Līdzsvarota satiksmes infrastruktūra un organizācija” noteikto rezultātīvo rādītāju izpildes rezultātu novērtējums

Nr.p. k.	Pašvaldības noteiktie rezultatīvie rādītāji	Ar Pašvaldību saskaņoto rezultatīvo rādītāju novērtēšanas kritēriji		Rezultatīvo rādītāju novērtējums				Rezultatīvo rādītāju izpildes attīstības tendence (+ pieaug,- samazinās)	Vai sagaidāmo rezultātu attīstības tendence ir sasniegta?		Valsts kontroles iegūtā iedzīvotāju vērtējuma		Kopējais vērtējums, ņemot vērā Valsts kontroles iegūto iedzīvotāju vērtējumu (punkti)
		Attīstības tendence	Punktu skaits	2012.vai 2013. gads	2016. gads	2017. gads	2018. gads		(Jā/Nē)	novērtējums (punkti)	rezultāts	vērtējums (punkti)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9=7 vai 8 – 5 vai 6	10	11	12	13	14=11+13
1.	iedzīvotāju vērtējums par transportam domātās ielu infrastruktūras kvalitāti (pieaug līdz 60 %)	pieaug par 4 % gadā	5	34	50	nav vērtēts	44	-6	Nē	0	16	0	0
2.	iedzīvotāju vērtējums par gājējiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāti pilsētā (pieaug līdz 65 %)	pieaug par 2 % gadā	5	50	67	nav vērtēts	60	-7	Nē	0	35	0	0
3.	iedzīvotāju vērtējums par iespēju pārvietoties ar velosipēdu Rīgā (pieaug līdz 70 %)	pieaug par 1 % gadā	5	52	64	nav vērtēts	70	6	Jā	5	nav vērtēts	nav vērtēts	5
4.	iedzīvotāju vērtējums par esošo velosipēdu kvalitāti – (pieaug līdz 70 %)	pieaug par 1 % gadā	5	62	72	nav vērtēts	75	3	Jā	5	12	0	Kritēriju nevar objektīvi novērtēt
5.	vidējā personīgā transporta novietnes pieejamība un kvalitāte (0-4 punkti)	pieaug	5	2,5	1,2	nav vērtēts	nav vērtēts	-1,3	Nē	0	nav vērtēts	nav vērtēts	0
6.	vidējā velosipēdu pieejamība un kvalitāte (0-4 punkti)	pieaug	5	2,1	1,7	nav vērtēts	nav vērtēts	-0,4	Nē	0	nav vērtēts	nav vērtēts	0
7.	vidējā ielu tīkla pieejamība un kvalitāte (0-4 punkti)	pieaug	5	2,1	2	nav vērtēts	nav vērtēts	-0,1	Nē	0	nav vērtēts	nav vērtēts	0

KĀ RĪGAS PAŠVALDĪBAI VEICAS AR PILSĒTAS TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS
ATTĪSTĪBU?

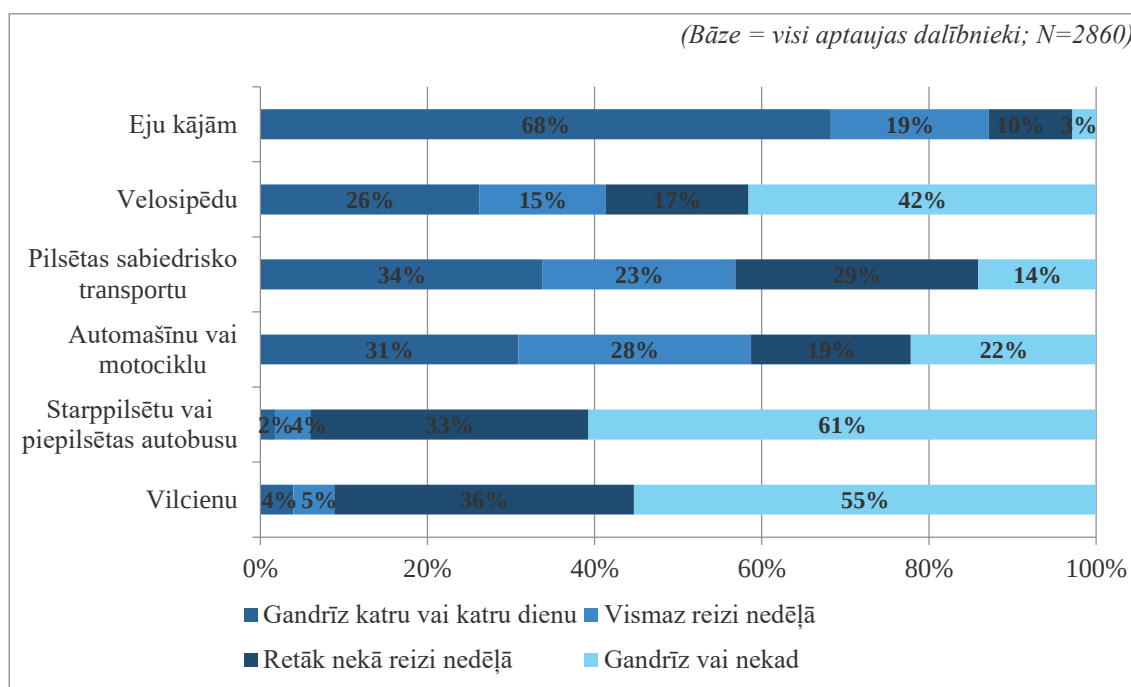
Nr.p. k.	Pašvaldības noteiktie rezultatīvie rādītāji	Ar Pašvaldību saskaņoto rezultatīvo rādītāju novērtēšanas kritēriji		Rezultatīvo rādītāju novērtējums				Rezultatīvo rādītāju izpildes attīstības tendence (+ pieaug,- samazinās)	Vai sagaidāmo rezultātu attīstības tendence ir sasniegta?		Valsts kontroles iegūtā iedzīvotāju vērtējuma		Kopējais vērtējums, ņemot vērā Valsts kontroles iegūto iedzīvotāju vērtējumu (punkti)
		Attīstības tendence	Punktu skaits	2012.vai 2013. gads	2016. gads	2017. gads	2018. gads		(Jā/Nē)	novērtējums (punkti)	rezultāts	vērtējums (punkti)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9=7 vai 8 – 5 vai 6	10	11	12	13	14=11+13
8.	Pašvaldības ielu garums (pieaug, sasniedzot 1350 km)	pieaug par 25 km gadā	5	1178	1200	1201	nav vērtēts	1	Daļēji	1	nav vērtēts	nav vērtēts	1
9.	brauktuves bez melnā seguma (samazinās (km))	samazinās	5	322	331	334	nav vērtēts	3	Nē	0	nav vērtēts	nav vērtēts	0
10.	sabiedriskā transporta joslu kopgarums (pieaug , sasniedzot 34 km)	pieaug par 2 km gadā	5	18	21,63	21,83	nav vērtēts	0,2	Daļēji	1	nav vērtēts	nav vērtēts	1
11.	veloinfrastruktūras kopējais garums (pieaug, sasniedzot 104 km)	pieaug par 9 km gadā	5	46	71,4	71,4	nav vērtēts	0	Nē	0	nav vērtēts	nav vērtēts	0
Kopā:		x	55	x	x	x	x	x	x	12	x	0	7

3. Pielikums. Valsts kontroles iegūtā iedzīvotāju vērtējuma apkopojums

Kāds transporta veids un cik bieži parasti tiek izmantots Rīgā?

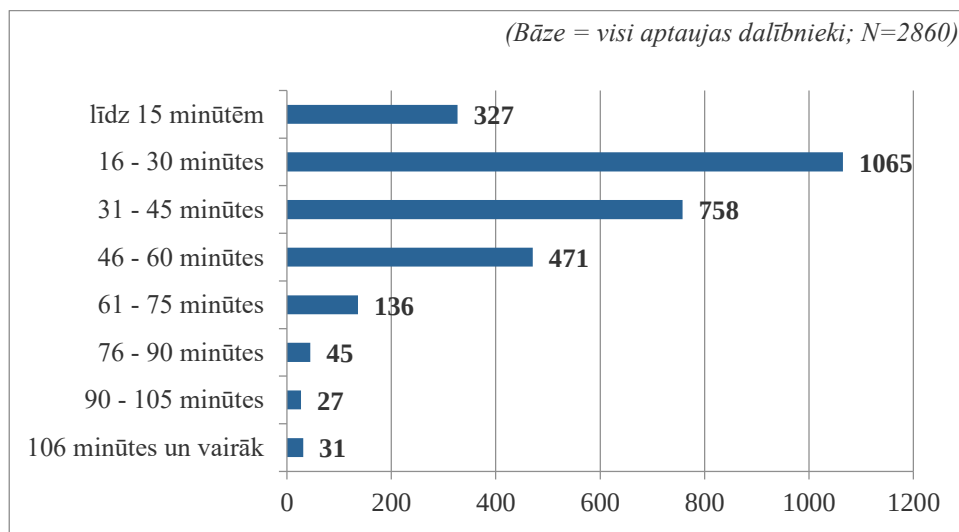
Vairāk nekā puse aptaujāto iedzīvotāju gandrīz katru vai katru dienu, vai vismaz reizi nedēļā izmanto pilsētas sabiedrisko transportu (57 % respondentu), automašīnu vai motociklu (59 % respondentu) un iet ar kājām (87 % respondentu).

Vairāk nekā puse aptaujāto iedzīvotāju retāk nekā reizi nedēļā izmanto vai gandrīz nekad neizmanto velosipēdu (59 % respondentu), vilcienu (91 % respondentu) un starppilsētu vai piepilsētas autobusu (94 % respondentu).



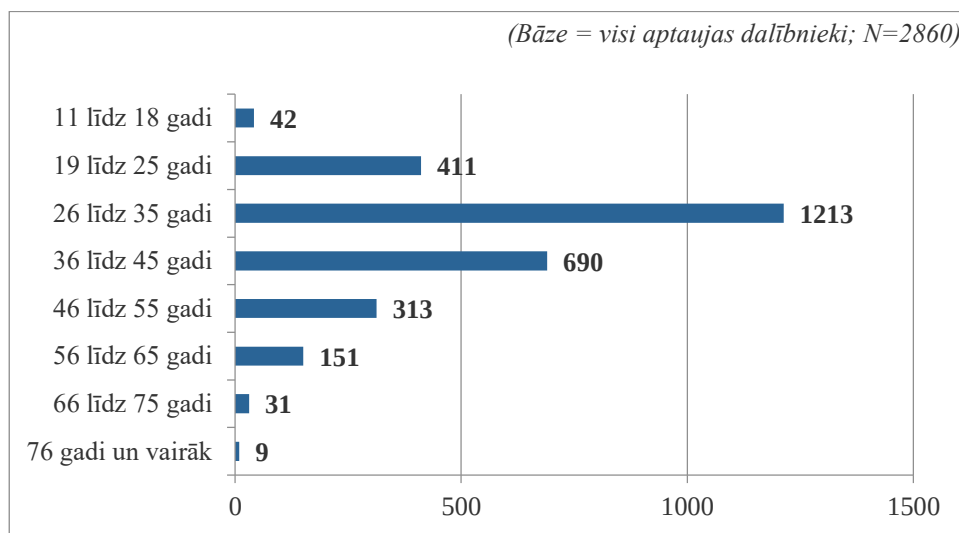
1. attēls. Kāds transporta veids un cik bieži parasti tiek izmantots Rīgā?

Cik daudz laika vidēji dienā tiek pavadīts ceļā (vienā virzienā), piemēram, uz darbu vai mācībām?



2. attēls. Cik daudz laika vidēji dienā tiek pavadīts ceļā (vienā virzienā), piemēram, uz darbu vai mācībām?

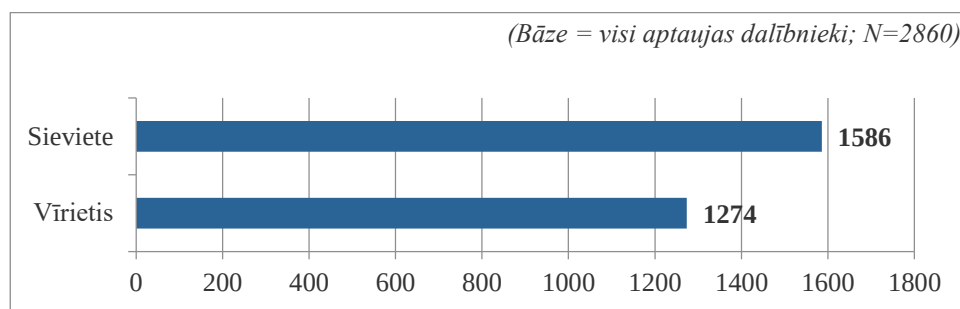
Respondenti pēc vecuma



3. attēls. Respondentu iedalījums pēc vecuma

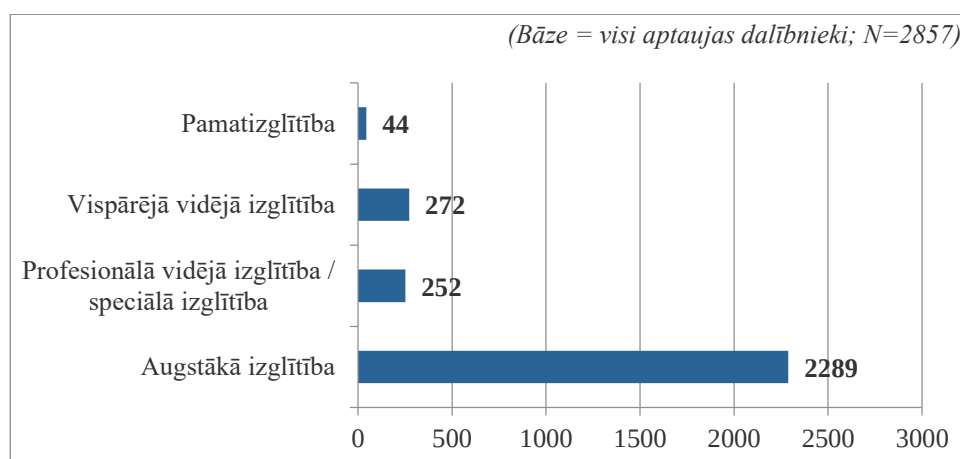
Respondenti pēc dzimuma

Aptaujā piedalījās 1586 jeb 55,5 % sievietes un 1274 jeb 44,5 % vīrieši.



4. attēls. Respondentu iedalījums pēc dzimuma

Respondenti pēc izglītības



5. attēls. Respondentu iedalījums pēc izglītības

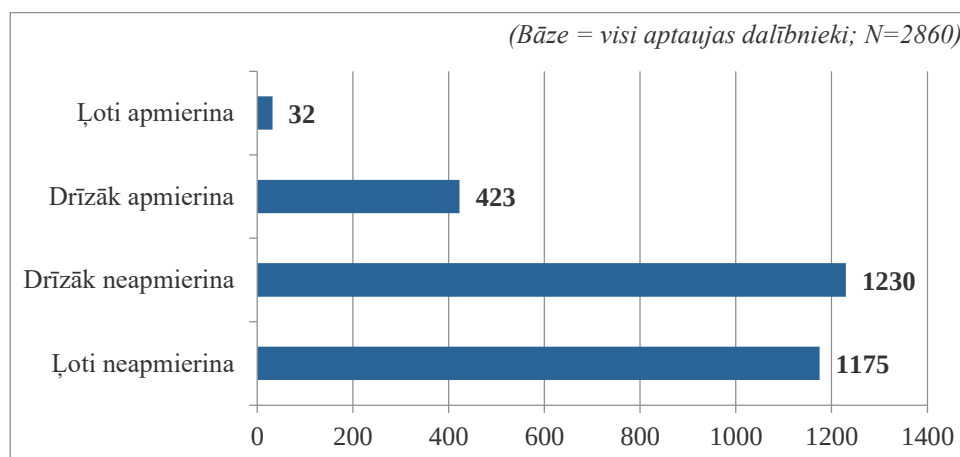
Respondenti pēc dzīvesvietas

Revīzijā aptaujāti 2860 iedzīvotāji, no kuriem 2490 jeb 87,1 % respondentu kā savu dzīves vietu norādījuši Rīgu un kādu no tās apkaimēm, savukārt 370 jeb 12,9 % respondentu norādījuši, ka dzīvo ārpus Rīgas. No Rīgas apkaimēm lielākais respondentu skaits kā savu dzīves vietu ir norādījuši Centru (434 jeb 15,2 % respondentu), Āgenskalnu (217 jeb 7,6 % respondentu), Teiku (196 jeb 6,9 % respondentu), Purvciemu (164 jeb 5,7 % respondentu) un Imantu (117 jeb 4,1 % respondentu).

Vai apmierina transportam domātās ielu infrastruktūras kvalitāte Rīgā, piemēram, ielu segums, ielu norādes, tilti, tuneļi un cita infrastruktūra?

Iedzīvotāju aptaujā, vērtējot savu apmierinātību ar Rīgas pilsētas transportam domātās ielu infrastruktūras kvalitāti, 32 jeb 1,1 % respondentu ir ļoti apmierināti un 423 jeb 14,8 % respondentu ir drīzāk apmierināti. Savukārt 1230 jeb 43 % respondentu apgalvoja, ka ir drīzāk neapmierināti un 1175 jeb 41,1 % respondentu ir ļoti neapmierināti ar Rīgas pilsētas transporta ielu infrastruktūras kvalitāti.

Kopumā apmierināti ar transporta ielu infrastruktūras kvalitāti ir 455 jeb 15,9 % respondentu, bet neapmierināti ir 2405 jeb 84,1 % respondentu.



6. attēls. Vai apmierina transportam domātās ielu infrastruktūras kvalitāte Rīgā, piemēram, ielu segums, ielu norādes, tilti, tuneļi un cita infrastruktūra?

Respondentu komentāri, priekšlikumi un ierosinājumi par transportam domātās ielu infrastruktūras kvalitāti Rīgā.

Respondenti, sniedzot savu viedokli, komentārus, priekšlikumus un ierosinājumus, uzsvēra to, ka kopumā transportam domātās ielu infrastruktūras kvalitāte Rīgā ir slikta, izceļot tieši ceļu seguma kvalitāti – ir ļoti daudz bedru. Respondenti norādīja, ka būtu nepieciešams steidzami labot vairākas maģistrālās Rīgas pilsētas ielas, it īpaši Aleksandra Čaka ielu, kā arī būtu jāpievērš uzmanība mazajām ielām un ielām ārpus pilsētas centrālajiem rajoniem, jo šo ielu kvalitāte arī nav apmierinoša.

Kā vienu no ielu brauktuves seguma kvalitātes ietekmētājiem respondenti minēja lietus notekūdeņu gūļas un kanalizācijas aku vākus. Tie uz brauktuves ir bīstami, jo regulāri ap tiem veidojas bedres, kuru rezultātā tiek bojāts automašīnu tehniskais stāvoklis un apdraudēta autovadītāju drošība. Arī saistībā ar velosipēdistiem domāto infrastruktūru respondenti norādīja, ka uz veloceliņiem un ietvēm izvietotās gūļas un kanalizācijas aku vāki bieži traucē pārvietoties un apdraud velosipēdistu drošību. Respondenti kā priekšlikumu situācijas uzlabošanai min to, ka šīs gūļas un kanalizācijas aku vākus nepieciešams ierīkot brauktuves apmalēs, lai tie neatrastos uz brauktuves un ietvēm.

Pēc respondentu domām arī tilti ir sliktā tehniskajā stāvoklī. Respondenti norāda, ka būtu nepieciešams uzlabot tiltu ceļu segumu, kā arī tie jāmodernizē – jāizveido vai jāpaplašina veloceliņi, kuri netiek veidoti uz gājēju celiņu rēķina, kā arī jāpaplašina paši gājēju celiņi. Kā problemātiskos tiltus respondenti visbiežāk norādīja Gaisa tiltu, Jorģa Zemītāna tiltu, Brasas tiltu un Vanšu tiltu.

Respondentu ieskatā esošie vai nesen paveiktie ceļu seguma atjaunošanas un citi remontdarbi tiek veikti nekvalitatīvi, īpaši izceļot Krišjāņa Barona ielu. Lai situāciju uzlabotu, pēc respondentu domām, būtu nepieciešama stingrāka remontdarbu uzraudzība, kā arī labāka sadarbība starp pašvaldības institūcijām, kapitālsabiedrībām un citiem iesaistītajiem uzņēmumiem, lai netiktu veikti jauni remontdarbi nesen remontētajās ielās (piemēram, Brīvības ielā). Būtu arī jāizvirza prioritāte kopējai ielas seguma maiņai vai rekonstrukcijai, nevis bedrīšu lāpīšanai.

Saistībā ar ielu remontdarbiem respondenti norāda arī uz to, ka ielu remontu laikā satiksmes organizācija un remontu plānošana nav pārdomāta, kas negatīvi ietekmē satiksmes dalībniekus un

veidojas sastrēgumi. Pēc respondentu domām, vajadzētu labāk plānot remontdarbu daudzumu un ilgumu, lai neveidojas situācija, ka vienā laika periodā ir ļoti daudz remontdarbu.

Daļa respondentu, kā vienu no ierosinājumiem minēja nepieciešamību palielināt sabiedriskā transporta priekšrocības – papildu sabiedriskā transporta joslu izveide, it īpaši posmos, kur veidojas sastrēgumi (piemēram, Slokas ielā, Brīvības bulvārī, uz Augusta Deglava tilta un citiem tiltiem), uzlabot esošo joslu segumu, uzlabot sabiedriskā transporta pieturvietas (izveidot jumtus pieturvietās, kurās to nav, uzlabot esošos jumtus – izveidot tos lielākus, – izveidot tādas platformas, lai tiktu nodrošināta vieglāka iekāpšana transportā), ierīkot “kabatiņas” sabiedriskā transporta pieturvietās, lai sabiedriskais transports var apstāties un netraucēt satiksmei.

Pēc respondentu domām, automašīnu stāvvietu skaits arī ir nepietiekams, it īpaši Rīgas mikrorajonos, un būtu nepieciešams izveidot papildus stāvvietas, iespējams, Park & Ride vai līdzīgā formātā.

Respondenti arī norādīja, ka būtu nepieciešams regulāri tīrīt, uzkopt gan brauktuves, gan ietves, jo brauktuves malas bieži ir pilnas ar gružiem un atkritumiem. Arī ziemas periodā būtu pastiprināti jāpievērš uzmanība ielu tīrībai, jo sniega kupenas un netīrītās, apledojušās brauktuves un ietves apgrūtina pārvietošanos gan autovadītājiem, gan gājējiem.

Daļa respondentu kā problēmu uzskata arī to, ka nav pietiekamā daudzumā norāžu par ceļiem, ielām (t.sk. ielu nosaukumi krustojumos), objektiem, tuneļiem. Nepieciešamas savlaicīgākas, saprotamākas un labāk izvietotas zīmes, lai būtu vieglāk orientēties Rīgā arī personām, kuras nav Rīgas iedzīvotāji.

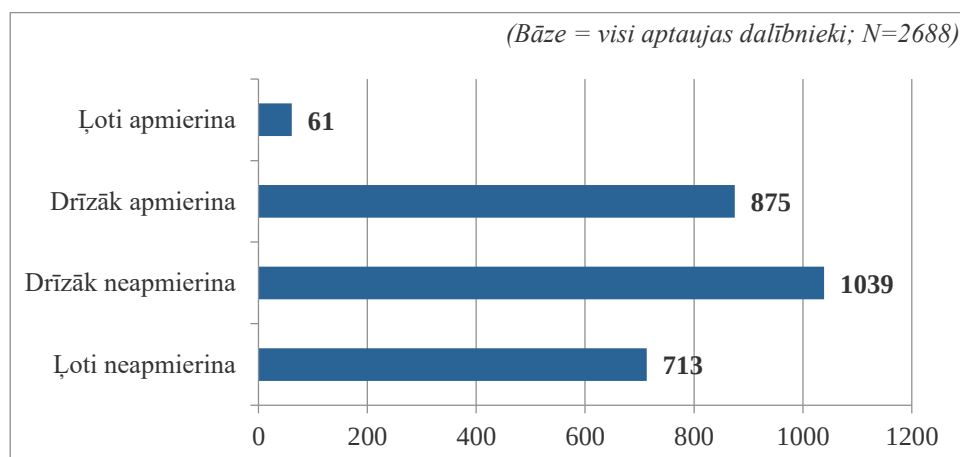
Lai nodrošinātu vieglāku pārvietošanos pa Rīgas ielām, respondenti uzskata, ka ir nepieciešama vairāku krustojumu vienkāršošana un pārveide, kā vienu no risinājumiem minot apļveida krustojumu izveidi.

Respondenti kā vienu no minēto situāciju un problēmu ierosinājumiem norāda nepieciešamību izveidot skaidru nākotnes attīstības un uzlabojumu plānu, kura ietvarā remontdarbi tiks veikti ar jēgu un ilgtspējīgu domāšanu. Būtu nepieciešams remontēt apdomīgi, kvalitatīvi, sekojot līdzi jaunākajām tendencēm pasaulē tieši gājēju, riteņbraucēju un autobraucēju kopējas infrastruktūras izveidē, lai visi būtu apmierināti un lai visiem satiksmes dalībniekiem pārvietoties būtu droši.

Vai apmierina gājējiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāte Rīgā, piemēram, ietves, celiņi, gājēju pārejas, gājēju pārvadi, tuneļi un cita infrastruktūra?

Iedzīvotāju aptaujā, vērtējot savu apmierinātību ar Rīgas pilsētas gājējiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāti, 61 jeb 2,3 % respondentu ir ļoti apmierināti un 875 jeb 32,6 % respondentu ir drīzāk apmierināti. Drīzāk neapmierināti ar Rīgas pilsētas gājējiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāti ir 1039 jeb 38,6 % respondentu, bet ļoti neapmierināti ir 713 jeb 26,5 % respondentu.

Kopumā apmierināti ar gājējiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāti ir 936 jeb 34,9 % respondentu, bet neapmierināti ir 1752 jeb 65,1 % respondentu.



7. attēls. Vai apmierina gājējiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāte Rīgā, piemēram, ietves, celiņi, gājēju pārejas, gājēju pārvadi, tuneļi un cita infrastruktūra?

Respondentu komentāri, priekšlikumi un ierosinājumi par gājējiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāti Rīgā.

Respondenti, sniedzot savu viedokli, komentārus, priekšlikumus un ierosinājumus, uzsvēra, ka kopumā gājējiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāte Rīgā ir slikta, īpaši izceļot ietvju segumu un to kvalitāti – segums esot bedrains, it īpaši mikrorajonos esošajās ietvēs (piemēram, Teikā, Purvciemā, Ķengaragā).

Respondenti norāda arī uz citiem gājēju ietvju trūkumiem un kvalitāti – bieži tās ir pārāk mazas, šauras, kas negatīvi ietekmē pārvietošanos (Krišjāņa Barona iela, Dzirnavu iela), īpaši izceļot arī tiltus (piemēram, Gaisa tilts). Būtu nepieciešams paplašināt ietves, ņemot vērā gājēju plūsmas un pārvietošanās paradumus.

Daļa respondentu kā problēmu uzskata pārāk augstas, slīpas, nelīdzenas, nepiemērotas ietvju apmales un nobrauktuves/uzbrauktuves, kas negatīvi ietekmē pārvietošanos ar kājām, bērnu ratiņiem un velosipēdiem (piemēram, Aleksandra Čaka ielā). Respondenti kā risinājumu norāda, ka visiem ietvju savienojumiem jābūt vienā līmenī ar braucamo daļu (piemēram, pie gājēju pārejām, uzbrauktuvēm/nobrauktuvēm).

Respondenti atzīst, ka personām ar bērnu ratiņiem, pensionāriem vai personām ar kustību vai redzes traucējumiem kopumā nav ērti izmantojama gājējiem domātā ielu infrastruktūra, bet to ietekmē ne tikai problēmas ar apmalēm.

Kā vienu no problemātiskajiem infrastruktūras objektiem daļa respondentu norādīja tuneļus. Tuneļos nestrādā pacelāji un ir neērtas uzbrauktuves/nobrauktuves, tādējādi tie ir grūti izmantojami ar bērnu ratiņiem vai cilvēkiem ar kustību traucējumiem (piemēram, 13. janvāra ielas tunelī). Respondenti norāda, ka kopumā tuneļos arī ir nepatīkami atrasties un izmantot tos, jo, tajos atrodoties nav drošības sajūtas, ir slikts apgaismojums, netīrība un slikta vispārējā kvalitāte. Līdzīga situācija ir arī ar tiltiem – uz tiem tikt ir grūti, pacelāji un lifti reti darbojas un pa tiltiem pārvietoties ir neērti.

Kā risinājumu respondenti norāda, ka būtu nepieciešams samazināt tuneļu skaitu pilsētā, tās centrā un pakāpeniski nomainīt šo infrastruktūras veidu, piemēram, ieviešot virszemes pārejas vai izveidot pārvadus.

Respondenti arī norāda, ka Rīgā trūkst ietvju (Bergos, Raudas ielā, Burtnieku ielā, Laimdotas ielā) un gājēju pāreju (Stirnu ielā, Krūzes ielas un Liepājas ielas krustojumā, Hipokrāta ielas un Malienas ielas krustojumā, Burtnieku ielas un Biķernieku ielas krustojumā, Augusta Dombrovska ielas un Emmas ielas krustojumā), it īpaši mikrorajonos, kā arī norāda, ka pilsētā ir vietas, kur ir ietves, kas vienkārši beidzas (nav savstarpēji saistītas) un gājēji ir spiesti iet pa brauktuvi.

Veidojot jaunas gājēju ietves, respondentu ieskatā būtu jāņem vērā iedzīvotāju pārvietošanās paradumi un jau pirms tam iemītās taciņas, nevis jāveido gājēju ietves tur, kur tās nav ērti izmantojamas.

Respondenti uzskata, ka uzmanību būtu jāpievērš arī lietus ūdens kanalizācijai, jo pēc viņu domām lietus ūdens kanalizācijas sistēma ir sliktā stāvoklī – bieži izraisa plūdus, veidojas lielas peļķes un kopumā ir grūti pārvietoties un tikt pāri šīm lielajām peļķēm.

Nozīmīga problēma pēc respondentu domām, ir arī tā, ka ielu malās, gājējiem atvēlētajā teritorijā, trūkst koku, krūmu un kopumā zaļās zonas (piemēram, Stabu ielas posms starp Aleksandra Čaka un Avotu ielu) Papildus uz ietvēm trūkst soliņu, uz kuriem būtu iespējams apsēsties un atpūsties, un ietvēm, kā arī gājēju pārejām, vietām ir nepietiekams apgaismojums (piemēram, Ķīpsalā).

Pēc respondentu domām, gājēju pārvietošanos apgrūtina uz ietvēm esošie šķēršļi – reklāmas stabiņi un citi objekti, ceļazīmes (piemēram, Brīvības ielā). Respondenti iesaka, veidojot jaunas ietves vai veicot ietvju remontdarbus, paredzēt, ka ceļazīmes un citi objekti tiek novietoti ietvju malās, nevis vidū.

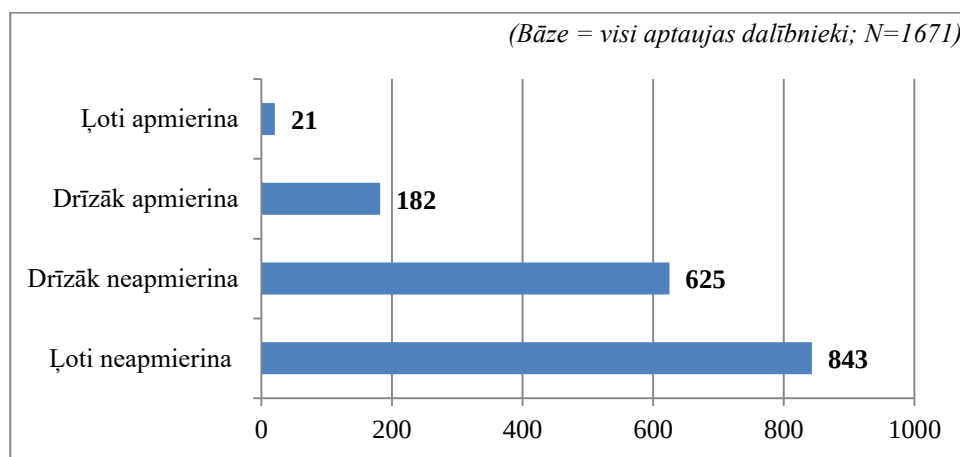
Gājēju pārvietošanos, pēc respondentu domām, apgrūtina arī tas, ka ir pārāk īss zaļās gaismas intervāls luksoforos un ilgi jāgaida līdz nākamajam zaļās gaismas signālam (piemēram, Tērbatas ielas un Bruņinieku ielas krustojums). Šāda situācija palielina risku, ka gājēji ielu šķērsos neatļautā vietā, tādēļ būtu jāpārdomā luksoforu darbības cikls un jāpielāgo tas atbilstoši gājēju plūsmai.

Vai apmierina velosipēdistiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāte Rīgā, piemēram, veloceliņi, velosipēdu novietnes un cita infrastruktūra?

Respondentu skaits, kuri atbildēja, ka velosipēdu izmanto “Gandrīz katru vai katru dienu”, “Vismaz reizi nedēļā” vai “Retāk nekā reizi nedēļā”, ir 1671.

Iedzīvotāju aptaujā, vērtējot savu apmierinātību ar Rīgas pilsētas velosipēdistiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāti, 21 jeb 1,3 % respondentu ir ļoti apmierināti un 182 jeb 10,9 % respondentu ir drīzāk apmierināti. Savukārt 625 jeb 37,4 % respondentu apgalvoja, ka ir drīzāk neapmierināti un 843 jeb 50,4 % respondentu ir ļoti neapmierināti ar Rīgas pilsētas velosipēdistiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāti.

Kopumā apmierināti ar transportam domātās ielu infrastruktūras kvalitāti ir 203 jeb 12,1 % respondentu, bet neapmierināti ir 1468 jeb 87,9 % respondentu.



8. attēls. Vai apmierina velosipēdistiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāte Rīgā, piemēram, veloceliņi, velosipēdu novietnes un cita infrastruktūra?

Respondentu komentāri, priekšlikumi un ierosinājumi par velosipēdistiem domātās ielu infrastruktūras kvalitāti Rīgā

Pēc respondentu domām, velosipēdistiem domātā ielu infrastruktūra Rīgā kopumā ir nepietiekama, nepārdomāta un sliktas kvalitātes. Respondenti norāda, ka ir tikai daži veloceliņi uz maģistrālajām ielām un pilsētas centrā, ir nepieciešams izbūvēt krietni vairāk veloceliņu iepriekš nosauktajās pilsētas daļās (piemēram, Brīvības ielā, Augusta Deglava ielā, Maskavas ielā), kā arī ārpus pilsētas centra – mikrorajonos. Papildus tam, respondenti kā problēmu norāda to, ka trūkst savienojumu starp mikrorajoniem (piemēram, Ilģuciems – Purvciems, Imanta – Bolderāja, mikrorajonu savienojums ar Centru), kā arī esošos veloceliņus ir nepieciešams savstarpēji sasaistīt (nevis kā Elizabetes ielā), tiem ir jābūt pēc vienas un sistematiskas pieejas un veidotiem tā, lai nodrošinātu funkcionālu veloceliņu tīklu.

Daļa respondentu arī norāda, ka nejūtas droši pārvietojoties ar velosipēdu (piemēram, pārvietojoties pa Krišjāņa Barona ielas veloceliņu), kas ir arī galvenais iemesls, kādēļ viņi ar velosipēdiem pārvietojas reti. Kā risinājumu respondenti minēja, ka būtu jāveido veloceliņi tā, lai tie vairākās vietās nepamatoti nekrustotos ar gājēju ietvēm un sabiedriskā transporta pieturām (Krišjāņa Valdemāra iela). Jāpievērš arī uzmanība loģisku un drošu krustojumu izveidē tā, lai velosipēdisti netraucētu pārējiem satiksmes dalībniekiem un velosipēdisti arī netiktu negatīvi ietekmēti, kā arī nepieciešams pārskatīt veloceliņu platību un to atbilstību velosipēdistu plūsmai – daži celiņi ir pārāk šauri.

Pēc respondentu domām, papildus, lai uzlabotu drošības sajūtu gan velosipēdistiem, gan pārējiem satiksmes dalībniekiem, būtu nepieciešams nodalīt, norobežot veloceliņus no gājēju ietvēm. Velosipēdisti un gājēji viens otru bieži apdraud, jo velosipēdistiem un gājējiem atvēlētās ietves ir pārāk šauras priekš abiem satiksmes dalībniekiem (piemēram, Gaisa tilts) un netiek nodrošināta noteikumu ievērošana uz veloceliņiem un gājēju ietvēm (velosipēdisti bieži izmanto gājēju ietves, lai gan ir šajā ielas posmā arī veloceliņš, un otrādi – gājēji pārvietojas pa veloceliņiem). Lai situāciju uzlabotu, daļa respondentu uzskata, ka būtu nepieciešams atdalīt veloceliņus un gājēju ietves ar palīglīdzekļiem, piemēram, izveidot paaugstinātas apmales, gumijas atdures vai cita veida barjeras.

Respondenti uzskata, ka būtu arī nepieciešams norobežot veloceliņus no autotransporta un sabiedriskā transporta satiksmes, lai pasargātu gan velosipēdistus, gan autovadītājus, jo arī veloceliņi nav pietiekami nodalīti no pārējās transporta plūsmas. Velosipēdisti un autovadītāji bieži traucē viens otram – veloceliņu izmanto arī autovadītāji, jo viņi pārvietojas pa to un novieto savas automašīnas uz tā (Lāčplēša iela), kā arī veloceliņi tiek bieži ierīkoti uz brauktuviņu rēķina, kas samazina braucamās daļas apjomu un rada bīstamas situācijas.

Velosipēdistiem, līdzīgi kā gājējiem, pēc respondentu domām, pārvietošanos apgrūtina pārāk augstas un nepiemērotas apmales un uzbrauktuves/nobrauktuves (piemēram, Aleksandra Čaka iela). Arī velosipēdistiem domātās ielas infrastruktūrā būtu jānodrošina tas, lai visi veloceliņu savienojumi ir vienā līmenī ar braucamo daļu.

Daļa respondentu norāda, ka uz brauktuviņu un ietvju segumiem ir nodiluši veloceliņu apzīmējumi. Tos būtu nepieciešams atjaunot vai izveidot pamanāmākus, lai saprastu, ka šajā posmā tiešām ir veloceliņš, kā arī būtu nepieciešams uz veloceliņiem uzlikt informatīvas zīmes, kam priekšroka, ja tiek šķērsota brauktuve, norādes par veloceliņu esamību un citu informāciju saistībā ar velosipēdistiem domāto infrastruktūru, tomēr tādas zīmes būtu jāizvieto saprātīgi – lai netraucētu velosipēdistiem.

Pēc respondentu domām, arī tādi infrastruktūras objekti kā tilti kopumā velosipēdistiem ir neērti un pārvietošanās pa tiem ir bīstama, īpaši izceļot Brasas, Vanšu un Gaisa tiltus.

Par nozīmīgu problēmu, daļa respondentu uzskata arī to, ka ir nepietiekams velonovietņu skaits, it īpaši pilsētas Centrā un Vecrīgā un ka šīs velonovietnes ir nekvalitatīvas un nav pietiekami droši atstāt velosipēdu šajās novietnēs. Respondenti ierosina – būtu nepieciešams izveidot vairāk velonovietņu, kā arī pie šīm novietnēm nepieciešams ierīkot video novērošanu.

4. pielikums. Asfaltēšanas darbu izmaksas veicot lietus kanalizācijas kolektoru remontdarbus Kārļa Ulmaņa gatvē.

Kolektora posms	Darbu vai izdevumu pozīcija	Summa (euro)
Lietus ūdens kanalizācijas kolektora remonts Kārļa Ulmaņa gatvē no Liepājas ielas līdz Mārupītei saskaņā ar 15.09.2014. līgumu Nr. DS-14-2553-lī		
nav norādīts kolektora posms	Esoša asfaltbetona seguma uzlaušana	851,50
	Šķembu mastikas asfalts SMA 11 (AADTj, pievesta>3500) h=4cm	608,40
	Karstais asfalts AC22 base/bin (AADTj, smagie>100) h=6cm	738,00
	Karstais asfalts AC32 base/bin (AADTj, smagie>100) h=10cm	1069,20
LK4-LK5	Esoša asfaltbetona seguma uzlaušana	1317,50
	Šķembu mastikas asfalts SMA 11 (AADTj, pievesta>3500) h=4cm	5661,50
	Karstais asfalts AC22 base/bin (AADTj, smagie>100) h=6cm	6867,50
	Karstais asfalts AC32 base/bin (AADTj, smagie>100) h=10cm	9949,50
Maģistrālā lietus ūdens kanalizācijas kolektora avārijas posmu remontdarbi Kārļa Ulmaņa gatvē posmā no Lielirbes ielas līdz Liepājas ielai saskaņā ar 02.11.2015. līgumu Nr.DS-15-3734-lī		
LK1-LK2	Karstā asfalta dilumkārtā AC16 surf (AADTj, pievestā>3500) h=4cm	7057,62
	Karstā asfalta saistes kārtā AC22 surf (AADTj, smagie>1000), h=7cm	951,76
	Karstā asfalta apakškārtā AC32 surf (AADTj, smagie>1000), h=15cm	1535,47
	Asfaltbetona seguma frēzēšana	1601,42
LK20.1-LK20.2	Karstā asfalta dilumkārtā AC16 surf (AADTj, pievestā>3500) h=4cm	13 489,62
	Karstā asfalta saistes kārtā AC22 surf (AADTj, smagie>1000), h=7cm	9 766,55
	Karstā asfalta apakškārtā AC32 surf (AADTj, smagie>1000), h=15cm	15 756,26
LK20.1-LK19, LK20.2-LK21	Asfaltbetona seguma demontāža	121,41
	Karstā asfalta dilumkārtā AC16 surf (AADTj, pievestā>3500) h=4cm	192,96
	Karstā asfalta saistes kārtā AC22 surf (AADTj, smagie>1000), h=7cm	270,90
	Karstā asfalta apakškārtā AC32 surf (AADTj, smagie>1000), h=15cm	437,04
LK4-LK9, LK11-LK12	Karstā asfalta dilumkārtā AC16 surf (AADTj, pievestā>3500) h=4cm	1010,04
	Karstā asfalta saistes kārtā AC22 surf (AADTj, smagie>1000), h=7cm	588,76
	Karstā asfalta apakškārtā AC32 surf (AADTj, smagie>1000), h=15cm	949,83
	Asfaltbetona seguma frēzēšana	1270,51
	Karstā asfalta dilumkārtā AC16 surf (AADTj, pievestā>3500) h=4cm	4453,73
LK25-27, LK28-LK32	Karstā asfalta dilumkārtā AC16 surf (AADTj, pievestā>3500) h=4cm	846,67
	Karstā asfalta saistes kārtā AC22 surf (AADTj, smagie>1000), h=7cm	1188,65
	Karstā asfalta apakškārtā AC32 surf (AADTj, smagie>1000), h=15cm	1917,63
Maģistrālā lietus ūdens kanalizācijas kolektora bojāto posmu remontdarbi Kārļa Ulmaņa gatvē posmā no Lielirbes ielas līdz Liepājas ielai (posmi no LK13 līdz LK19, LK23 līdz LK24 un LK32 līdz LK33) saskaņā ar		

12.01.2017. līgums Nr. DS-17-117-lī		
LK13-LK19	Karstā asfalta dilumkārtā AC16 surf (AADTj, pievestā>3500) h=4cm	236,55
	Karstā asfalta saistes kārtā AC22 surf (AADTj, smagie>1000), h=7cm	291,90
	Karstā asfalta apakškārtā AC32 surf (AADTj, smagie>1000), h=15cm	456,15
	Asfaltbetona seguma frēzēšana	1314,00
	Karstā asfalta dilumkārtā AC16 surf (AADTj, pievestā>3500) h=4cm	4731,00
LK23-LK24, LK32-LK33	Asfaltbetona seguma frēzēšana	1752,00
	Karstā asfalta dilumkārtā AC16 surf (AADTj, pievestā>3500) h=4cm	6308,00
Pavisam kopā:		105 558,53

5. pielikums. Saraksts ar investīciju projektiem piešķirto mērķdotācijas apmēru, kuriem Attīstības departamenta darba grupa nav rekomendējusi piešķirt finansējumu

Nr. p.k.	PVS ID	Projekts	Projekta indikatīvā summa (euro)	Piešķirtā mērķdotācija (euro)
1	2	3	4	5
<i>Projekti, kurus Attīstības departamenta darba grupa ir izvērtējusi, bet nav rekomendējusi piešķirt finansējumu</i>				
1.	3525	Vanšu tilta atjaunošana un pārbūve	13 789 000	85 400
2.	3526	Gaisa tilta atjaunošana un pārbūve	9 425 000	40 000
3.	3322	Satiksmes pārvada starp Imantu un Zolitūdi pārbūve	30 000 000	95 566
4.	3348	Durbes iela no Slokas ielas līdz Daugavgrīvas ielai izbūve	943 000	14 278
5.	2891	Turaidas ielas pārbūve	525 000	254 115
6.	3162	Mežrozīšu ielas pārbūve no Stūrmaņu ielas līdz ielas galam pie ēkas Nr.34.	375 000	3 743
7.	840	Lucavsalas ielas un Laivu ielas posmu pārbūve	1 500 000	1 047 226
8.	3619	Jaunas ielas izbūve un Lucavsalas ielas turpinājuma līdz pieminēklīm pārbūve Lucavsalā	1 000 000	6906
9.	3197	Papildu satiksmes joslas ierīkošana Lubānas ielas labajā pusē posmā no Ilūkstes ielas līdz Andreja Saharova ielai	346 100	147 265
10.	3620	Maskavas ielas un Krustpils ielas krustojuma pārbūve	480 000	19 022
11.	3621	Jūrmalas gatves trīs joslu pieslēgums Kurzemes projektam pie Zolitūdes ielas	160 000	3824
12.	3624	Juglas ielas pārbūve	1 680 000	68 401
13.	3196	Lifta ierīkošana Vanšu tiltam Daugavas labajā krastā	123 500	86 769
14.	3297	Velocēļa Imanta – Daugavgrīva izbūve	3 414 900	44 843
15.	3604	Velocēļa izbūve Turgeņeva ielā	450 000	3380
16.	3323	Gājēju tuneļa no krastmalas uz Vecrīgu un no Centrāltirgus uz dzelzceļa staciju renovācija	768 400	211 289

Nr. p.k.	PVS ID	Projekts	Projekta indikatīvā summa (euro) 4	Piešķirtā mērķdotācija (euro) 5
1	2	3	4	5
17.	2894	Velocēļa - Centrs Ziepniekkalns izbūve	1 849 700	23 630
18.	3627	autonovietņu kā īslaicīgas lietošanas izbūve ielu sarkanajās līnijās	2 627 000	73 123
19.	3396	Sabiedriskā transporta pieturvietu Jūrmalas gatvē rekonstrukcija	562 000	215 537
20.	2796	Lietusūdens kanalizācijas kolektora atjaunošana K.Ulmaņa gatvē	4 268 600	500 000
21.	1688	Stirnu ielas lietusūdens kanalizācijas sūkņa stacijas likvidācija un paštec tunelkolektora izbūve	4 126 300	45 375
22.	3043	Lietusūdens kanalizācijas sistēmas Akācijas ielā un pie Akācijas ielas pārbūve	293 900	11 495
Kopā				3 001 194
<i>Projekti, kurus Attīstības departamenta darba grupa nav vērtējusi un nav rekomendējusi piešķirt finansējumu</i>				
23.	Nav norādīts	Tadenavas un Gatiņu ielas rekonstrukcija	43 038	1888
24.	Nav norādīts	Planīcas ielas un Rudbāržu ielas pārbūve	Nav norādīts	33 642
25.	Nav norādīts	Satiksmes pārvada Gaujas ielā pār dzelzceļu pie Brasas stacijas atjaunošanas projekts	Nav norādīts	23 910
26.	3364	Flotes ielas rekonstrukcija ar lietus ūdens kanalizācijas kolektora izbūvi	4 198 200	16 021
27.	1688	Tehniskā projekta izstrāde jauna paštec kolektora izbūvei līdz Šmerļupītei	4 126 300	150 000
28.	3162	Mežrozīšu un Eiženijas ielu rekonstrukcijas projekts	375 000	5510
29.	3323	Gājēju tuneļa remonta tehniskie projekti (Gogoļa iela, 11. novembra krastmalā)	2 640 757	31 228
30.	2669	Austrumu maģistrāles posma Ieriķu- Vietalvas būvprojekta izstrāde	31 977 289	60 000
Kopā:				322 199
Pavisam kopā:				3 323 393

6. pielikums. Maksas autostāvvietu izveidošanas plāna pamatojums un tā faktiskā izpilde.

Izvērtējumā²⁵³ norādītie ielu posmi (Izvērtējuma 1.3.sadaļa "Maksas stāvvietu pārklājuma optimizēšana pilsētas centrā") <i>Vietas, ko būtu racionāli pārveidot par maksas stāvvietām, lai samazinātu stāvvietu noslogojumu ar ilgstoši stāvošām automašīnām dodot iespēju īslaicīgi piebraukt pie tuvumā esošiem objektiem darbdienās, darba laikā.</i>		Plānā²⁵⁴ norādītie ielu posmi, kur izveidojamas maksas autostāvvietas	Vai plānā ietvertās autostāvvietas ir izveidotas?²⁵⁵		Piezīmes
Iela un ielu posms	Maksas autostāvvietu izveidošanas nepieciešamība		2016. gadā	2017. gadā	
1	2	3	4	5	6
1. Jaunu maksas autostāvvietu objektu C tarifu zonā izveidošana ielu braucamās daļas malās teritorijā, kuru ierobežo Krasta iela, Turgeņeva iela, Dzirnau iela un Lāčplēša iela.					
Riepnieku iela	Iela izveidojusies par transporta uzturēšanās zonu. Brīvu vietu ielā praktiski nav, jo tas ir pilsētas centrs, piekļuve pie mērķa objektiem sarežģīta, jo ielā nav brīvu stāvvietu.	Riepnieku ielā posmā no Puškina ielas līdz Dzirnau ielai abās ielas pusēs		jā	
Jēzusbaznīcas iela no Maskavas ielas līdz Dzirnau ielai	Iela izveidojusies par transporta uzturēšanās zonu. Brīvu vietu ielā praktiski nav, jo tas ir pilsētas centrs. Piekļuve pie mērķa objektiem ir sarežģīta, jo ielā nav brīvu stāvvietu. Iela izveidojusies par transporta uzturēšanās zonu. Brīvu vietu ielā praktiski nav, jo tas ir pilsētas centrs, piekļuve pie mērķa objektiem sarežģīta, jo ielā nav brīvu stāvvietu. Pilsētas centrālās daļas nosacīta robežteritorija. Stāvvietas aizņemtas, iela noslogota. Stāvvietu meklētāji ielā kavē satiksmi.	Jēzusbaznīcas ielā posmā no Dzirnau ielas līdz Gogoļa ielai abās ielas pusēs	jā		
		Jēzusbaznīcas ielā posmā no Gogoļa ielas līdz Elijas ielai abās ielas pusēs			
		Jēzusbaznīcas ielā posmā no Elijas ielas līdz Maskavas ielai abās ielas pusēs			
		Jēzusbaznīcas ielā posmā no Maskavas ielas līdz Krasta ielai abās ielas pusēs			
Elijas iela, tajā skaitā Elijas ielas aplis		Dzirnau ielā posmā no Gogoļa ielas līdz Elijas ielai abās ielas pusēs		jā	
Dzirnau iela no Maskavas ielas līdz Turgeņeva ielai		Dzirnau ielā posmā no Maskavas ielas līdz Elijas ielai labajā pusē			
		Dzirnau ielā posmā no Elijas ielas līdz Maskavas ielai kreisajā pusē			
		Elijas ielā posmā no Jēzusbaznīcas ielas līdz Dzirnau ielai labajā pusē	nē	nē	

Izvērtējumā ²⁵³ norādītie ielu posmi (Izvērtējuma 1.3.sadaļa “Maksas stāvvietu pārklājuma optimizēšana pilsētas centrā”) Vietas, ko būtu racionāli pārveidot par maksas stāvvietām, lai samazinātu stāvvietu noslogojumu ar ilgstoši stāvošām automašīnām dodot iespēju īslaicīgi piebraukt pie tuvumā esošiem objektiem darbdienās, darba laikā.		Plānā ²⁵⁴ norādītie ielu posmi, kur izveidojamas maksas autostāvvietas	Vai plānā ietvertās autostāvvietas ir izveidotas? ²⁵⁵		Piezīmes
Iela un ielu posms	Maksas autostāvvietu izveidošanas nepieciešamība		2016. gadā	2017. gadā	
1	2	3	4	5	6
		Elijas ielā posmā no Dzirnavu ielas līdz Maskavas ielai labajā pusē		jā	
		Maskavas ielā posmā no Elijas ielas līdz Dzirnavu ielai labajā pusē	jā		
		Maskavas ielā posmā no Dzirnavu ielas līdz Jēzusbaznīcas ielai labajā pusē			
		Maskavas ielā posmā no Jēzusbaznīcas ielas līdz Puškina ielai labajā pusē			
		Krasta ielā posmā no Jēzusbaznīcas ielas līdz Puškina ielai labajā pusē		jā	
		Krasta ielā posmā no Puškina ielas līdz Turgeņeva ielai labajā pusē			
		Puškina ielā posmā no Krasta ielas līdz Maskavas ielai kreisajā pusē		jā	
2. Jaunu maksas autostāvvietu objektu C tarifu zonā izveidošana ielu braucamās daļas malās teritorijā, kuru ierobežo Avotu iela, Lāčplēša iela, Valmieras iela un Matīsa iela.					
		Matīsa ielā posmā no Valmieras ielas līdz Avotu ielai abās pusēs		jā	
		Bruņinieku ielā posmā no Valmieras ielas līdz Avotu ielai kreisajā pusē		jā	
		Stabu ielā posmā no Avotu ielas līdz Valmieras ielai abās pusēs		jā	
		Ģertrūdes ielā posmā no Valmieras ielas līdz Avotu ielai		jā	

Izvērtējumā ²⁵³ norādītie ielu posmi (Izvērtējuma 1.3.sadaļa "Maksas stāvvietu pārklājuma optimizēšana pilsētas centrā") <i>Vietas, ko būtu racionāli pārveidot par maksas stāvvietām, lai samazinātu stāvvietu noslogojumu ar ilgstoši stāvošām automašīnām dodot iespēju īslaicīgi piebraukt pie tuvumā esošiem objektiem darbdienās, darba laikā.</i>		Plānā ²⁵⁴ norādītie ielu posmi, kur izveidojamas maksas autostāvvietas	Vai plānā ietvertās autostāvvietas ir izveidotas? ²⁵⁵		Piezīmes
Iela un ielu posms	Maksas autostāvvietu izveidošanas nepieciešamība		2016. gadā	2017. gadā	
1	2	3	4	5	6
		labajā ielas pusē			
		Kurbada ielā posmā no Satekles ielas līdz Ģertrūdes ielai kreisajā ielas pusē		jā	
3. Jaunu maksas autostāvvietu objektu B/C tarifu zonā izveidošana ielu braucamās daļas malās teritorijā, kuru ierobežo Sporta iela, Skanstes iela, Zirņu iela, Senču iela, Brīvības iela un Bruņinieku iela.					
Sporta iela no K.Valdemāra ielas līdz Vestas ielai	Darījumu iestāžu teritorija, kur ielā esošās bezmaksas stāvvietas ir pilnībā aizpildītas.	Sporta ielā posmā no K.Valdemāra ielas līdz Vestas ielai kreisajā pusē	nē	nē	
		Sporta ielā posmā no Vestas ielas līdz Skanstes ielai abās pusēs	nē	nē	
Grostonas iela no Sporta ielas līdz Mālpils ielai	Ielā ir ierobežots stāvēšanas ilgums 30 min, taču ieviešot apkārtējās ielās maksas stāvvietas, Grostonas ielas noslogojums pieaugs, tādēļ tā iekļaujama vienotā maksas stāvvietu kompleksā.	Grostonas ielā posmā no Sporta ielas līdz Mālpils ielai kreisajā pusē	nē	nē	
		Grostonas ielā posmā no J.Dikmaņa ielas līdz J.Dāliņa ielai kreisajā pusē	nē	nē	
		J.Dikmaņa ielā posmā no Grostonas ielas līdz Vestas ielai kreisajā pusē	nē	nē	
Vestas iela no Hanzas ielas līdz Mālpils ielai	Iela pilnībā aizņemta ar stāvošu transportu. Apkārtnē bankas, ofisi, darījumu iestādes un dzīvojamās mājas.	Vestas ielā posmā no Sporta ielas līdz Mālpils ielai abās pusēs	nē	nē	
		Vestas ielā posmā no Mālpils ielas līdz Ēveles ielai labajā pusē	nē	nē	
Zaubes iela	Pilnībā aizņemta ar stāvošu transportu, ko izvieto apkārtējās ielās esošo iestāžu darbinieki.	Zaubes ielā posmā no Vestas ielas līdz K.Valdemāra ielai kreisajā ielas pusē	nē	nē	
		Mālpils ielā posmā no Vestas ielas līdz K.Valdemāra ielai kreisajā ielas pusē	nē	nē	
		A.Briāna ielā posmā no Šarlotes		jā	

Izvērtējumā ²⁵³ norādītie ielu posmi (Izvērtējuma 1.3.sadaļa “Maksas stāvvietu pārklājuma optimizēšana pilsētas centrā”) <i>Vietas, ko būtu racionāli pārveidot par maksas stāvvietām, lai samazinātu stāvvietu noslogojumu ar ilgstoši stāvošām automašīnām dodot iespēju īslaicīgi piebraukt pie tuvumā esošiem objektiem darbdienās, darba laikā.</i>		Plānā ²⁵⁴ norādītie ielu posmi, kur izveidojamas maksas autostāvvietas	Vai plānā ietvertās autostāvvietas ir izveidotas? ²⁵⁵		Piezīmes
Iela un ielu posms	Maksas autostāvvietu izveidošanas nepieciešamība		2016. gadā	2017. gadā	
1	2	3	4	5	6
		ielas līdz Miera ielai labajā pusē			
		Palīdzības ielā posmā no Šarlotes ielas līdz Miera ielai labajā pusē		jā	
		Palīdzības ielā posmā no Miera ielas līdz Brīvības ielai labajā pusē		jā	
		Miera ielā posmā no Maiznīcas ielas līdz Tallinas ielai kreisajā pusē		jā	
		Miera ielā posmā no Alojas ielas līdz Ēveles ielai kreisajā pusē			
		Brīvības ielā posmā no Palīdzības ielas līdz Miera ielai labajā pusē	nē	nē	
		Brīvības ielā posmā no Matīsa ielas līdz Artilērijas ielai labajā pusē	nē	nē	
		Brīvības ielā posmā no Tallinas ielas līdz Palīdzības ielai labajā pusē	nē	nē	
Cēsu iela	Ļoti noslogota ar stāvošu transportu. Noslogojuma dēļ nereti transportlīdzekļi tiek izvietoti traucējošā veidā, kas apgrūtina pretimbraucošo automobiļu samainīšanos.	Cēsu ielā posmā no Tallinas ielas līdz Mēness ielai kreisajā pusē	nē	nē	Ir izveidotas
		Cēsu ielā posmā no Mēness ielas līdz Brīvības ielai labajā pusē	nē	nē	Ir izveidotas
Plānā neiekļautās					
Brīvības iela no Cēsu ielas līdz Pērnavas ielai	Pilsētas maģistrālā iela, kurā izveidotas stāvvietas. Tās ir aizpildītas un brīvu vietu meklētāji kavē satiksmi Brīvības ielā.			jā	
Tallinas iela no A.Čaka ielas	Stāvvietas daļēji aizpildītas, nereti ir grūti atrodamas brīvas vietas		nē	nē	

Izvērtējumā²⁵³ norādītie ielu posmi (Izvērtējuma 1.3.sadaļa "Maksas stāvvietu pārklājuma optimizēšana pilsētas centrā") <i>Vietas, ko būtu racionāli pārveidot par maksas stāvvietām, lai samazinātu stāvvietu noslogojumu ar ilgstoši stāvošām automašīnām dodot iespēju īslaicīgi piebraukt pie tuvumā esošiem objektiem darbdienās, darba laikā.</i>		Plānā²⁵⁴ norādītie ielu posmi, kur izveidojamas maksas autostāvvietas	Vai plānā ietvertās autostāvvietas ir izveidotas?²⁵⁵		Piezīmes
Iela un ielu posms	Maksas autostāvvietu izveidošanas nepieciešamība		2016. gadā	2017. gadā	
1	2	3	4	5	6
līdz J.Asara ielai	pie Tallinas ielā izveidotiem veikaliem.				
Zaubes iela	Pilnībā aizņemta ar stāvošu transportu, ko izvieto apkārtējās ielās esošo iestāžu darbinieki.		nē	nē	
Artillerijas iela no A.Čaka ielas līdz J.Asara ielai	Ielā izvieto transportu tuvākā apkārtnē strādājošie. Rezultātā nav iespējams atrast brīvas vietas pie 6.vidusskolas, kas nepieciešams vecākiem, sagaidot bērnus no skolas. Iela ir šaura, ārpus stāvvietas apstāties automobilis bloķē satiksmi ielā.		nē	nē	
A.Čaka iela pie Ziedoņdārza	Pilsētas maģistrālā iela, kurā izvietotas stāvvietas. Tās ir aizpildītas un brīvu vietu meklētāji kavē satiksmi A.Čaka ielā.		nē	nē	
Lāčplēša iela no K.Valdemāra ielas līdz Skolas ielai	Ļoti noslogota iela, stāvvietas aizpildītas. Tuvumā atrodas daudz darījumu iestāžu, veikalu u.c., pie kuriem piekļūt aizņemtu stāvvietu dēļ nav iespējams.		nē	nē	Ir izveidotas
E.Melngaiļa iela	Iela pilsētas darījumu centra rajonā. Ļoti liels pieprasījums pēc stāvvietām, visas bezmaksas stāvvietas aizņemtas.		nē	nē	Ir izveidotas
Eksporta ielas laukums uz kanāla tilta (labiekārtojams)	Ar transportu neatļauti piepildīts laukums augsta pieprasījuma pēc stāvvietām zonā. Laukums labiekārtojams, nodalāms no brauktuves, apzīmējams ar apzīmējumiem.		nē	nē	
Mēness iela	Pilnībā aizņemta ar stāvošu transportu. Kā maksas stāvvietā paredzama gadījumā, ja par tādu tiek pārveidota Cēsu iela, jo		nē	nē	Ir izveidotas

Izvērtējumā²⁵³ norādītie ielu posmi (Izvērtējuma 1.3.sadaļa "Maksas stāvvietu pārklājuma optimizēšana pilsētas centrā") <i>Vietas, ko būtu racionāli pārveidot par maksas stāvvietām, lai samazinātu stāvvietu noslogojumu ar ilgstoši stāvošām automašīnām dodot iespēju īslaicīgi piebraukt pie tuvumā esošiem objektiem darbdienās, darba laikā.</i>		Plānā²⁵⁴ norādītie ielu posmi, kur izveidojamas maksas autostāvvietas	Vai plānā ietvertās autostāvvietas ir izveidotas?²⁵⁵		Piezīmes
Iela un ielu posms	Maksas autostāvvietu izveidošanas nepieciešamība		2016. gadā	2017. gadā	
1	2	3	4	5	6
	pretējā gadījumā transportlīdzekļi no Cēsu ielas izvietosies Mēness ielā tā papildus noslogojot posmu pie skolas.				

7. pielikums. SIA "Rīgas satiksme" valdē ikgadēji izskatītā informācija par maksas autostāvvietām

Ziņojuma sagatavošanas periods	SIA "Rīgas satiksme" darbības vispārējs raksturojums	Pārskats par darbības stratēģijas izpildi	Darbības stratēģijas plāns
1	2	3	4
Ziņojums ²⁵⁶ par 2015. gadu	"SIA "Rīgas satiksme" uz 2016. gada 1. janvāri nodrošina 5080 pašvaldības maksas autostāvvietu (kopā ar 357 sezonas a/st Vecāķos) apsaimniekošanu, maksas autostāvvietu lietotāju skaits ir 4,48 milj. un salīdzinājumā ar 2014. gadu pieaugums ir 10,3%."	"Ierīkotas jaunas maksas autostāvvietas Lāčplēša ielā, Raiņa bulvārī, Visvalža ielā, Citadeles ielā, Miķeļa ielā Ierīkotas invalīdu autostāvvietas Dravnieku ielā 14, Dravnieku ielā 6, Murjāņu ielā, Apuzes ielā, Ūdensvada ielā; un no skaidrās naudas uz bezskaidru naudu (e-talons un bankas karte) tika modernizētas/pārveidotas 46 iekārtas."	"Turpināt maksas autostāvvietu elektronisko kontroles iekārtu modernizāciju. Atvērt jaunas invalīdu un pašvaldības maksas autostāvvietas un nodrošināt transportlīdzekļu piespiedu pārvietošanu."
Ziņojums ²⁵⁷ par 2016. gadu	"SIA "Rīgas satiksme" uz 2017. gada 1. janvāri nodrošina 5673 pašvaldības maksas autostāvvietu (kopā ar 357 sezonas a/st Vecāķos) apsaimniekošanu, maksas autostāvvietu lietotāju skaits ir 4,76 milj. un salīdzinājumā ar 2015. gadu pieaugums ir 8,68%."	"2016. gadā izveidotas 289 jaunas Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietas Maskavas ielā, Turgeņeva ielā, Jēzusbaznīcas ielā, Elijas ielā, K.Barona ielā, Ausekļa ielā, Elizabetes ielā. No 1. jūlija 2016. gadā tika nodrošinātas elektromobiļu bezmaksas stāvēšanas iespējas pilsētas SIA "Rīgas satiksme" apkalpotajās stāvvietās."	"Turpināt maksas autostāvvietu maksas automātu modernizāciju. Turpināt sadarbībā ar RD Satiksmes departamentu paplašināt invalīdu autostāvvietu pieejamību. Ierīkot jaunas maksas autostāvvietas Ģertrūdes ielā, Stabu ielā, Bruņinieku ielā, Matīsa ielā, Kurbada ielā, Vesetas ielā, Zaubes ielā, Miera ielā, A.Briāna ielā, Palīdzības ielā, Cēsu ielā."
Ziņojums ²⁵⁸ par 2018. gadu	"Uz 01.01.2018. tiek nodrošināta 6326 maksasa/st apsaimniekošana (t.sk. 337 Vecāķos). 2017. gadā darījumu skaits ir sasniedzis 5,21 milj., kas ir par 11,2% vairāk nekā 2016. gadā."	"Turpināta maksas autostāvvietu maksas automātu modernizācija. Visi maksas autostāvvietu termināli aprīkoti ar bankas karšu lasītājiem. No 2017.gada 1.maija atjaunota aplikācija Riga Card, kas sniedz iespēju norēķināties par pašvaldības maksas autostāvvietu pakalpojumiem, kā arī sniedz citu saistošu informāciju, visi uzstādītie maksas automāti ir modernizēti, lai varētu veikt bezskaidras naudas norēķinus, 2017.gadā izveidotas 640 jaunas Rīgas pilsētas pašvaldības maksas	"Ieviest maksājumus ar bezkontakta banku norēķinu kartēm. Atvērt jaunu maksas autostāvvietu objektu Skanstes apkaimē. Turpināt autostāvvietu maksas automātu modernizāciju."

Ziņojuma sagatavošanas periods	SIA "Rīgas satiksme" darbības vispārējs raksturojums	Pārskats par darbības stratēģijas izpildi	Darbības stratēģijas plāns
1	2	3	4
		autostāvvietas A.Briāna ielā, A.Puškina ielā, Brīvības ielā, Bruņinieku ielā, Cēsu ielā, Dzirnavu ielā, Ģertrūdes ielā, Krasta ielā, Kurbada ielā, Matīsa ielā, Miera ielā, Palīdzības ielā, Riepnieku ielā, Stabu ielā, Elijas ielā."	

8. pielikums. Laika posmā no 2014. gada līdz 2017. gadam norakstītās izstrādāto tehnisko projektu un pētījumu izmaksas

Nr. p.k.	Inventāra Nr.	Projekta nosaukums	Uzskaites vērtība (euro)	Norakstīšanas (gads)	Norakstīšanas pamatojums
1	2	3	4	5	6
1.	06-137	Marijas ielas no Merķeļa līdz A. Čaka ielai un A. Čaka ielas no Marijas līdz Ērgļu ielai rekonstrukcijas projekts	120 107	2017.	tā atjaunošana un izmantošana nav iespējama
2.	07-371	Tramvaja pieturvietas "Pērnavas iela" Krišjāņa Barona ielā Nr. 130, Rīgā platformas izbūve	2229	2017.	pārtraukts līgums par darbu izpildi
3.	07-372	Tramvaja pieturvietas "Bērnu pasaule" Krišjāņa Barona ielā Nr. 78, Rīgā platformas izbūve	2229	2017.	pārtraukts līgums par darbu izpildi
4.	07-330	Skanstes ielā no Hanzas ielas līdz Zirņu ielai seguma atjaunošana	939	2017.	darbi tika veikti uzturēšanas darbu ietvaros
5.	06-45	Austrumu maģistrāles posma no Ieriķu ielas līdz Vietalvas ielai būvprojekts	1 134 151	2016.	projekts novecojis
6.	06-138	Sabiedriskā transporta maršruta optimizācija Austrumu maģistrālei pieguļošajās teritorijās, tehniskais projekts	18 638	2016.	projekts novecojis
7.	06-143	Akācijas ielas rekonstrukcijas būvprojekts	9980	2016.	projekts novecojis
8.	06-186	Gājēju pārejas Ludzas ielā pie krustojuma ar Viļānu ielu	275	2016.	projekts novecojis
9.	06-187	Gājēju pārejas Viļānu ielā pie krustojuma ar Ludzas ielu	275	2016.	projekts novecojis
10.	07-220	Tadenavas ielas un Gatiņu ielas rekonstrukcija	43 038	2016.	projekts nav aktuāls
11.	06-27	Brīvības gatves vietējās joslas no Ropažu ielas līdz Juglas ielai rekonstrukcijas tehniskais projekts	38 779	2016.	projekts ir SIA "Rīgas satiksme" objekts
12.	07-38	Raņķa dambja – Vienības gatves – Mūkusalas savienojuma būvprojekts	2 408 853	2015.	nav atrisināts zemju piederības jautājums
13.	06-7	Jaunu ielu izbūves Juglā projekts	188 348	2015.	būvniecībai netika piešķirts finansējums
14.	06-33	Daugavgrīvas ielas no Lidoņu ielas līdz Podraga ielai rekonstrukcijas tehniskais projekts	90 526	2015.	būvniecībai netika piešķirts finansējums
15.	06-21	Jūrkalnes ielas no Apuzes ielas līdz Irlavas ielai tehniskais projekts	5222	2015.	būvniecībai netika piešķirts finansējums
16.	06-50	Kurzemes prospekta un Jūrmalas gatves krustojuma rekonstrukcijas būvprojekts	15 705	2015.	būvniecībai netika piešķirts finansējums
17.	06-51	Eksporta ielas no Elizabetes ielas līdz Muižas ielai rekonstrukcijas būvprojekts	34 554	2015.	būvniecībai netika piešķirts finansējums
18.	06-55	Misas ielas (no Nr. 40 līdz Mālu ielai, ieskaitot krustojumu) rekonstrukcijas tehniskais projekts	15 938	2015.	būvniecībai netika piešķirts finansējums

Nr. p.k.	Inventāra Nr.	Projekta nosaukums	Uzskaites vērtība (euro)	Norakstīšanas (gads)	Norakstīšanas pamatojums
1	2	3	4	5	6
19.	06-76	A. Deglava ielas satiksmes pārvada pār dzelzceļu deformāciju šuvju nomaiņa, projekts	6648	2015.	projekts nav aktuāls
20.	06-93	Ielejas ielas un Asnu ielas posma rekonstrukcijas būvprojekts	11 183	2015.	būvniecībai netika piešķirts finansējums
21.	06-103	Tramvaja sliežu ceļu Brīvības ielas un Matīsa ielas – Miera ielas krustojumā rekonstrukcija	21 989	2015.	būvniecībai netika piešķirts finansējums
22.	06-106	Caurtekas rekonstrukcija Zolitūdes ielā pie Akāciju ielas, projekts	3055	2015.	projekts nav aktuāls
23.	06-117	Tramvaju pieturvietas pie Centrāltirgus labiekārtošana, projekts	5507	2015.	projekts nav aktuāls
24.	07-12	Atgāzenes ielas no Dīķa līdz Vienības gatvei rekonstrukcijas tehniskais projekts	14 262	2015.	būvniecībai netika piešķirts finansējums
25.	07-90	Tuneļa zem Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas savienošanas būvprojekts	1 003 563	2015.	nav atrisināts zemju piederības jautājums
26.	07-269	Satiksmes pārvads pāri dz/s sliežu ceļiem 1. kārtā	40 135	2015.	nav atrisināts zemju piederības jautājums
27.	06-115	Dārziņu ielas rekonstrukcijas skiču projekts	9302	2015.	netiks izmantotas būvprojekta izstrādē
28.	06-100	Lietusūdens kanalizācijas sistēmas Daugavgrīvā, kvartālā starp Lēpju un Flotes ielu, projekts	13 552	2015.	netiks izmantotas būvprojekta izstrādē
29.	06-95	Lietus ūdens kanalizācijas optim. risin. izstrāde starp Lielirbes ielu, Ventpils ielu un Kārļa Ulmaņa gatvi, projekts	16 364	2015.	netiks izmantotas būvprojekta izstrādē
30.	06-126	Velocēļa uz Daugavgrīvas salu (līdz Vakarbuļļu pludmalei) izpētes projekts	5067	2015.	netiks izmantotas būvprojekta izstrādē
31.	Nav norādīts	Pētījums par velojoslu ierīkošanas iespējām Rīgas pilsētas centrālajā daļā dzelzceļa loka ietvaros	4906	2015.	netiks izmantotas būvprojekta izstrādē
Kopā:			5 285 319		

9. pielikums. Norakstīto tehnisko projektu izmaksu īpatsvars kopējās projektēšanas izmaksās laika posmā no 2015. gada līdz 2017. gadam

Nr. p.k	Projekta nosaukums	Aprēķinātās projekta izmaksas sadalījumā pa gadiem (euro)							
		2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2017.	Kopā
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10=(3:9)
2015. gadā izdevumos norakstītie tehniskie projekti									
1.	Raņķa dambja - Vienības gatves - Mūkusalas savienojuma būvprojekts	1 204 426	481 771	722 656	0	0	0	0	2 408 853
2.	Jaunu ielu izbūves Juglā projekts	187 929	0	0	0	0	419	0	188 348
3.	Daugavgrīvas ielas no Lidoņu ielas līdz Podraga ielai rekonstrukcijas tehniskais projekts	90 526	0	0	0	0	0	0	90 526
4.	Jūrkalnes ielas no Apuzes ielas līdz Irlavas ielai tehniskais projekts	5222	0	0	0	0	0	0	5222
5.	Kurzemes prospekta un Jūrmalas gatves krustojuma rekonstrukcijas būvprojekts	15 705	0	0	0	0	0	0	15 705
6.	Eksporta ielas no Elizabetes ielas līdz Muitas ielai rekonstrukcijas būvprojekts	0	34 554	0	0	0	0	0	34 554
7.	Misas ielas (no Nr.40 līdz Mālu ielai, ieskaitot krustojumu) rekonstrukcijas tehniskais projekts	0	15 938	0	0	0	0	0	15 938
8.	A.Deglava ielas satiksmes pārvada pār dzelzceļu deformāciju šuvju nomaiņa, projekts	0	6648	0	0	0	0	0	6648
9.	Ielejas ielas un Asnu ielas posma rekonstrukcijas būvprojekts	0	0	10 228	228	0	727	0	11 183
10.	Tramvaja sliežu ceļu Brīvības ielas un Matīsa ielas - Miera ielas krustojumā rekonstrukcija	0	0	21 989	0	0	0	0	21 989
11.	Caurtekas rekonstrukcija Zolitūdes ielā pie Akāciju ielas, projekts	0	0	3055	0	0	0	0	3055

Nr. p.k	Projekta nosaukums	Aprēķinātās projekta izmaksas sadalījumā pa gadiem (euro)							
		2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2017.	Kopā
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10=(3:9)
12.	Tramavaju pieturvietas pie Centrāltirgus labiekārtošana, projekts	0	0	0	5507	0	0	0	5507
13.	Atgāzenes ielas no Diķa līdz Vienības gatvei rekonstrukcijas tehniskais projekts	7 077	0	7 185	0	0	0	0	14 262
14.	Tuneļa zem Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas savienošanas būvprojekts	344 977	0	0	657 499	1086	0	0	1 003 562
15.	Satiksmes pārvads pāri dz/s sliežu ceļiem 1. kārtā	0	0	0	0	0	40 135	0	40 135
16.	Dārziņu ielas rekonstrukcijas skiču projekts	0	0	0	9 302	0	0	0	9 302
17.	Velocēļa uz Daugavgrīvas salu (līdz Vakarbuļļu pludmalei) izpētes projekts	0	0	0	5067	0	0	0	5067
18.	Lietusūdens kanalizācijas sistēmas Daugavgrīvā, kvartālā starp Lēpju un Flotes ielu, projekts	0	0	13 552	0	0	0	0	13 552
19.	Lietusūdens kanalizācijas optim.risin.izstrāde starp Lielirbes ielu, Ventspils ielu un Kārļa Ulmaņa gatvi, projekts	0	0	16 364	0	0	0	0	16 364
20.	Kopā:	1 855 862	538 911	795 029	677 603	1086	41 281	0	3 909 772
21.	konta Nr. 124201 "Nepabeigtās būvniecības objektu projektēšanas izmaksas" apgrozījums sadalījumā pa gadiem	2 095 254	518 775	729 841	666 645	7 089	49 929	0	4 067 533
Norakstīto tehnisko projektu izmaksu īpatsvars kopējās projektēšanas izmaksās (20/21*100) (%)									96 %
2016. gadā izdevumos norakstītie tehniskie projekti									
22.	Austrumu maģistrāles posma no Ieriķu ielas līdz Vietalvas ielai būvprojekts	1 134 151	0	0	0	0	0	0	1 134 151
23.	Sabiedriskā transporta maršruta optimizācija	0	0	0	0	18 638	0	0	18 638

Nr. p.k	Projekta nosaukums	Aprēķinātās projekta izmaksas sadalījumā pa gadiem (euro)							
		2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2017.	Kopā
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10=(3:9)
	Austrumu maģistrālei piegulošajās teritorijās, tehniskais projekts								
24.	Akācijas ielas rekonstrukcijas būvprojekts	0	0	0	0	9 980	0	0	9 980
25.	Gājēju pārejas Ludzas ielā pie krustojuma ar Viļānu ielu	0	0	0	0	0	275	0	275
26.	Gājēju pārejas Viļānu ielā pie krustojuma ar Ludzas ielu	0	0	0	0	0	275	0	275
27.	Tadenavas ielas un Gatiņu ielas rekonstrukcija	0	0	0	43 038	0	0	0	43 038
28.	Kopā:	1 134 151	0	0	43 038	28 618	550	0	1 206 357
29.	konta Nr. 124201 "Nepabeigtās būvniecības objektu projektēšanas izmaksas" apgrozījums sadalījumā pa gadiem	2 095 254	0	0	666 645	7 089	49 929	0	2 818 917
Norakstīto tehnisko projektu izmaksu īpatsvars kopējās projektēšanas izmaksās (28/29*100) (%)									43%
2017. gadā izdevumos norakstītie tehniskie projekti									
30.	Marijas ielas no Merķeļa līdz A.Čaka ielai un A.Čaka ielas no Marijas līdz Ērgļu ielai rekonstrukcijas projekts	0	0	0	0	72 299	0	47 808	120 107
31.	konta Nr. 124201 "Nepabeigtās būvniecības objektu projektēšanas izmaksas" apgrozījums sadalījumā pa gadiem	0	0	0	0	7 089	0	700 304	707 393
Norakstīto tehnisko projektu izmaksu īpatsvars kopējās projektēšanas izmaksās (30/31*100) (%)									17 %

10. pielikums. Ielu apsekošanā konstatētie remontdarbu posmi, kas veikti pēc ielu seguma atjaunošanas darbu pabeigšanas.



1. attēls. Remontdarbi Brīvības ielā iepretim namam Nr. 72k-1/72-k-2.

1. Remontdarbi Brīvības ielā iepretim namam Nr. 72k-1/72-k-2 (ielas segums atjaunots 2016. gadā). Satiksmes departaments sniedza skaidrojumu, ka 2018. gada 16. augustā SIA “Rīgas ūdens” pieteica²⁵⁹ bojāto ielas elementu avārijas likvidācijas darbus. 2018. gada 4. septembrī veikta²⁶⁰ seguma atjaunošana atbilstoši normatīvā akta²⁶¹ prasībām.



2. attēls. Remontdarbi Avotu ielā iepretim namam Nr. 70.

2. Remontdarbi Avotu ielā iepretim namam Nr. 70 (ielas segums atjaunots 2015. gadā). Satiksmes departaments sniedza skaidrojumu, ka 2018. gada 24. augustā SIA “Rīgas ūdens” pieteica²⁶² ūdensvada avārijas likvidācijas darbus. Seguma atjaunošana atbilstoši normatīvā akta²⁶³ prasībām plānoti 2019. gada būvdarbu sezonā.



3.attēls. Remontdarbi Avotu ielā iepretim kafejnīcai “Ezītis miglā”.

3. Remontdarbi Avotu ielā iepretim kafejnīcai “Ezītis miglā” (ielas segums atjaunots 2015.gadā). Satiksmes departaments sniedza skaidrojumu, ka 2018. gada 7. maijā SIA “Rīgas ūdens” pieteica²⁶⁴ ūdensvada avārijas likvidācijas darbus Avotu ielā 33. 2018. gada 31. jūlijā veikta²⁶⁵ seguma atjaunošana atbilstoši normatīvā akta²⁶⁶ prasībām.



4. attēls. Remontdarbi Avotu ielā iepretim kafejnīcai “Ezītis miglā”.

4. Remontdarbi Avotu ielā 38 iepretim kafejnīcai “Ezītis miglā” (ielas segums atjaunots 2015.gadā). Satiksmes departaments sniedza skaidrojumu, ka 2018. gada 7. maijā SIA “Rīgas ūdens” pieteica²⁶⁷ ūdensvada avārijas likvidācijas darbus Avotu ielā 29. 2018. gada 31. jūlijā veikta²⁶⁸ seguma atjaunošana atbilstoši normatīvā akta²⁶⁹ prasībām.



5. attēls. Remontdarbi Avotu ielā iepretim namam Nr. 38

5. Satiksmes departaments sniedza skaidrojumu, ka pie Avotu ielas 38 grabošo un iekritušo lietus ūdens pieņēmēju būvuzņēmējs AS “A.C.B.” saistībā ar kvalitātes garantijas aktu tuvākajā laikā nomainīs.



6.attēls. Remontdarbi Avotu ielā pie krustojuma ar Ģertrūdes ielu.

6. Remontdarbi Avotu iela pie krustojuma ar Ģertrūdes ielu (ielas segums atjaunots 2015. gadā). Satiksmes departaments sniedza skaidrojumu, ka 2018. gada 24. augustā SIA “Rīgas ūdens” pieteica²⁷⁰ ūdensvada avārijas likvidācijas darbus. Seguma atjaunošana atbilstoši normatīvā akta²⁷¹ prasībām plānota 2019. gada būvdarbu sezonā.



7. attēls. Remontdarbi Avotu ielā iepretim namam Nr. 30



8. attēls. Remontdarbi Avotu ielā iepretim namam Nr. 30

7. Remontdarbi Avotu ielā iepretim namam Nr. 30 (ielas segums atjaunots 2015. gadā). Satiksmes departaments sniedza skaidrojumu, ka līdz jautājuma atrisināšanai par iespējamās bojātās inženierkomunikācijas bojājuma novēršanas darbiem ir veikta pagaidu seguma atjaunošana. Pašlaik tiek noskaidrots, vai SIA “Rīgas ūdens” komunikācijas bojājuma dēļ radies iesēdums.



9. attēls. Asfalta sabīdījums pie pieturas “Avotu iela”

8. Asfalta sabīdījums pie pieturas “Avotu iela” (ielas segums atjaunots 2015. gadā). Satiksmes departaments sniedza skaidrojumu, ka 2018. gada 29. maijā Satiksmes departamenta Būvdarbu kvalitātes uzraudzības nodaļas speciālisti ir konstatējuši sabīdījumus segumā pie pieturvietas “Avotu iela”. Ir sastādīts kvalitātes garantijas pārbaudes akts Nr. 202 (nav iesniegts Valsts kontrolē), kas ir nosūtīts būvuzņēmējam, informējot par nepieciešamību veikt garantijas remontu. Būvuzņēmējs ir apņēmis veikt defektu novēršanu līdz 2018. gada novembra beigām, ja novēršanu pieļaus ceļu specifikācijas.



10. attēls. Remontdarbi Lāčplēša ielā iepretim namam Nr. 59

9. Remontdarbi Lāčplēša ielā iepretim namam Nr. 59 (ielas segums atjaunots 2017. gadā). Satiksmes departaments sniedza skaidrojumu, ka 2018. gada 27. augustā AS “Ceļu pārvalde” pieteica²⁷² lietus ūdens pieņemēja pievada avārijas likvidācijas darbus. Seguma atjaunošana atbilstoši normatīvā akta²⁷³ prasībām plānoti 2019. gada būvdarbu sezonā.



11. attēls. Remontdarbi Lāčplēša ielas un Brīvības ielas krustojumā

10. Remontdarbi Lāčplēša ielas (ielas segums atjaunots 2017. gadā) un Brīvības ielas (ielas segums atjaunots 2016. gadā) krustojumā. Satiksmes departaments sniedza skaidrojumu, ka AS “Rīgas Siltums” šajā vietā pirms seguma atjaunošanas ir veikusi savu komunikāciju remontus. Pašlaik tiek noskaidrots, vai AS “Rīgas Siltums” komunikācijas bojājuma dēļ radies iesēdums. Uzturēšanas darbu ietvaros veikta pagaidu atjaunošana.



12. attēls. Remontdarbi Lāčplēša ielas un Skolas ielas krustojumā

11. Remontdarbi Lāčplēša ielas un Skolas ielas krustojumā (ielas segums atjaunots 2017. gadā) Satiksmes departaments sniedza skaidrojumu, ka 2018. gada 10. septembrī SIA “Sakaru būve” pieteica²⁷⁴ telefona kabeļu kanalizācijas avārijas likvidācijas darbus Lāčplēša ielā pie Skolas ielas 14. 2018. gada 20. septembrī veikta²⁷⁵ seguma atjaunošana atbilstoši normatīvā akta²⁷⁶ prasībām.



13. attēls. Asfalta iesēdums Stabu ielā iepretim namam Nr.113 (2018. gada 6. septembris).



14. attēls. Remontdarbi Stabu ielā iepretim namam Nr. 113 (2018. gada 9. oktobris).

12. Remontdarbi Stabu ielā iepretim namam Nr. 113 (ielas segums atjaunots 2017. gadā). Satiksmes departaments sniedza skaidrojumu, ka līdz jautājuma atrisināšanai par iespējamās bojātās inženierkomunikācijas piederību un ietekmi uz iesēdumu ir veikta pagaidu seguma atjaunošana.

Atsauces

- ¹ Likuma “Par pašvaldībām” 15. panta pirmās daļas 2.un 19. punkts.
- ² Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumu Nr. 240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” 2.24. apakšpunkts.
- ³ Likuma “Par autoceļiem” 2. panta ceturtdā daļa.
- ⁴ Rīgas domes 28.10.2000. saistošie noteikumi Nr. 106 “Rīgas transporta būvju aizsardzības noteikumi” – Lietoto terminu skaidrojums.
- ⁵ Rīgas domes Satiksmes departamenta nolikuma (apstiprināts ar Rīgas domes 24.01.2006. lēmums Nr. 35) 2. punkts.
- ⁶ Rīgas domes Satiksmes departamenta nolikuma (apstiprināts ar Rīgas domes 24.01.2006. lēmums Nr. 35) 7.1. – 7.4. apakšpunkti.
- ⁷ Rīgas domes 13.07.2005. Deleģēšanas līgums Nr. 484 “Par sabiedriskā transporta, autotransporta un maksas stāvvietu pakalpojumu sniegšanu Rīgas pilsētā”.
- ⁸ <http://www.rigaspilsetbuvnieks.lv/lv/par-mums/par-mums> (resurss skatīts 17.04.2018.).
- ⁹ Rīgas attīstības programmas 2014.–2020. gadam Investīciju plāns (apstiprināts ar Rīgas domes 15.12.2017. lēmumu Nr. 642 (ar grozījumiem, kas izdarīti ar Rīgas domes 23.05.2018. lēmumu Nr. 1231)).
- ¹⁰ Rīgas domes Satiksmes departamenta 11.05.2018. e-pasta vēstule “Eiropas Savienības līdzfinansēto projektu izmaksu sadalījums 2016. un 2017. gadā” un Rīgas domes 09.01.2019. vēstule Nr. RD-19-58-nd “Viedoklis par revīzijas ziņojuma projektu”.
- ¹¹ Rīgas domes 15.12.2015. saistošie noteikumi Nr. 181 “Par Rīgas pilsētas pašvaldības 2016. gada budžetu” un Rīgas domes 20.12.2016. saistošie noteikumi Nr. 231 “Par Rīgas pilsētas pašvaldības 2017. gada budžetu”.
- ¹² Likuma “Par pašvaldībām 14. panta otrā daļa.
- ¹³ Attīstības plānošanas sistēmas likuma 9. panta otrā daļa.
- ¹⁴ Attīstības plānošanas sistēmas likuma 9. panta ceturtdā daļa.
- ¹⁵ Rīgas plānošanas reģiona attīstības programma 2014.–2020. (apstiprināta 18.09.2015., aktualizētais Rīcības plāns apstiprināts 16.03.2018.).
- ¹⁶ Valsts pārvaldes iekārtas likuma 10. panta 10. daļa.
- ¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes 25.10.2012. Regulas Nr. 966/2012 30. pants <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012R0966&from=LV> (resurss skatīts 05.10.2018.).
- ¹⁸ Eksperta atzinums Valsts kontroles revīzijas “Vai Rīgas pilsētas transporta infrastruktūras, tajā skaitā autostāvvietu, izbūve, rekonstrukcija un uzturēšana notiek atbilstoši normatīvo aktu prasībām, plānveidīgi, efektīvi un ekonomiski?” ietvaros 2018. gada 17. septembrī. Izstrādājis Smallher Support ne Advice eksperts Rien Smalleher. Pieejams Valsts kontroles mājaslapā <http://www.lrvk.gov.lv/revizija/> sadaļā “Revīziju rezultāti”.
- ¹⁹ Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam (apstiprināta ar Rīgas domes 27.05.2014. lēmumu Nr. 1173.)
- ²⁰ Rīgas attīstības programma 2014.–2020. gadam (apstiprināta ar Rīgas domes 15.12.2017. lēmumu Nr. 642 ar grozījumiem, kas izdarīti ar Rīgas domes 23.05.2018. lēmumu Nr. 1231).
- ²¹ Rīgas teritorijas plānojums 2006.–2018. gadam (apstiprināts ar Rīgas domes 20.12.2005. 20. decembra lēmumu Nr. 749).
- ²² Rīgas domes 15.12.2017. lēmums Nr. 655 “Par Transporta attīstības tematiskā plānojuma apstiprināšanu”.
- ²³ Rīgas domes 25.04.2018. lēmums Nr. 1100 “Par Rīgas teritorijas plānojuma redakcijas pilnveidošanu atbilstoši institūciju atzinumiem un publiskās apspriešanas rezultātiem”.
- ²⁴ Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam: http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/STRATEGIJA_WEB.pdf (resurss skatīts 17.04.2018.).
- ²⁵ Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Transporta attīstības tematiskais plānojums 6. lpp.
- ²⁶ Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam (29.-31. lpp) http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/STRATEGIJA_WEB.pdf (resurss skatīts 18.04.2018.).
- ²⁷ Rīgas domes 15.12.2017. lēmums Nr. 663 “Par grozījumu Rīgas domes 03.07.2012. lēmumā Nr. 4936 “Par teritorijas plānojuma izstrādes uzsākšanu””.
- ²⁸ Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Transporta attīstības tematiskais plānojums 14. lpp.
- ²⁹ Transporta attīstības tematiskā plānojuma 15. lpp. 2. sadaļa “Esošās situācijas apraksts”.
- ³⁰ Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Transporta attīstības tematiskais plānojuma 14. lpp.
- ³¹ Satiksmes departamenta un SIA “E.Daniševska birojs” (vien. reģ. nr. 40003231678) 15.09.2014. līgums Nr. DS-14-2641-lī Par velojoslu Lāčplēša ielā, Dzirnau ielā un Elizabetes ielā monitoringu un Satiksmes departamenta un SIA “Toma Kokina birojs” (vien. reģ. nr. 40103694512) 19.02.2014. līgums Nr. DS-14-348-lī

Par Rīgas pilsētas un tās apkaimju veloattīstības koncepcijas papildināšanu un pārstrādāšanu par velojoslu ieviešanu Rīgas vēsturiskā centra ielās.

- ³² Rīgas domes 09.01.2019. vēstule Nr. RD-19-58-nd "Viedoklis par revīzijas ziņojuma projektu".
- ³³ Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Transporta attīstības tematiskais plānojums 2017. gads.
- ³⁴ Rīgas attīstības programma 2014.–2020. gadam: http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/Attistibas_programma.pdf (resurss skatīts 18.04.2018.).
- ³⁵ Attīstības plānošanas sistēmas likuma 5. pants.
- ³⁶ Rīgas attīstības programmas 2014.–2020. gadam (apstiprināta ar Rīgas domes 15.12.2017. lēmumu Nr. 642 ar grozījumiem, kas izdarīti ar Rīgas domes 23.05.2018. lēmumu Nr. 1231) 63. lpp: http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/Attistibas_programma.pdf (resurss skatīts 18.04.2018.).
- ³⁷ Rīgas attīstības programmas 2014.–2020. gadam (apstiprināta ar Rīgas domes 15.12.2017. lēmumu Nr. 642 ar grozījumiem, kas izdarīti ar Rīgas domes 23.05.2018. lēmumu Nr. 1231) 62. lpp: http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/Attistibas_programma.pdf (resurss skatīts 18.04.2018.).
- ³⁸ Rīgas attīstības programma 2014.–2020. gadam (apstiprināta ar Rīgas domes 15.12.2017. lēmumu Nr. 642 ar grozījumiem, kas izdarīti ar Rīgas domes 23.05.2018. lēmumu Nr. 1231) 63. lpp: http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/Attistibas_programma.pdf (resurss skatīts 18.04.2018.).
- ³⁹ Rīgas attīstības programma 2014.–2020. gadam (apstiprināta ar Rīgas domes 15.12.2017. lēmumu Nr. 642 ar grozījumiem, kas izdarīti ar Rīgas domes 23.05.2018. lēmumu Nr. 1231) 62., 66., 68. lpp: http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/Attistibas_programma.pdf (resurss skatīts 18.04.2018.).
- ⁴⁰ Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas izstrādātās Nozaru politikas vadlīnijas pašvaldībām (Nozaru politikas vadlīnijas, kas būtu jāņem vērā, izstrādājot pašvaldību attīstības programmas 2014.–2020. gadam).
- ⁴¹ Rīgas domes 15.11.2011. saistošo noteikumu Nr. 147 "Rīgas pilsētas hidrogrāfiskā tīkla lietošanas un uzturēšanas noteikumi" 3. punkts un Rīgas domes Satiksmes departamenta nolikuma (apstiprināts ar Rīgas domes 24.01.2006. lēmumu Nr. 35) ar grozījumiem līdz 26.01.2016., 7.1. apakšpunkts.
- ⁴² Rīgas domes Satiksmes departamenta nolikuma (apstiprināts ar Rīgas domes 24.01.2006. lēmumu Nr. 35) ar grozījumiem līdz 26.01.2016., 8.6. apakšpunkts.
- ⁴³ SIA "Aqua-Brambis" pētījums "Meliorācijas un ar to saistītās lietusūdens kanalizācijas attīstības plānošanas eksperta pakalpojumi Meliorācijas attīstības tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros", Rīga-2015.
- ⁴⁴ Rīgas attīstības programmas 2014.–2020. gadam (apstiprināta ar Rīgas domes 15.12.2017. lēmumu Nr. 642 ar grozījumiem, kas izdarīti ar Rīgas domes 23.05.2018. lēmumu Nr. 1231) 78. lpp. http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/attistibas_programma_2014-2020.pdf, un Rīgas attīstības programmas 2014.–2020. gadam 1.pielikums "Pašreizējās situācijas raksturojums" 255. lpp. http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/rigas_pasreizejas_situacijas_raksturojums.pdf (resursi skatīts 18.04.2018.).
- ⁴⁵ Rīcības plāna 62. lpp: http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2017/12/01/02_Ricibas_plans_Nr.642.pdf (resurss skatīts 18.07.2018.).
- ⁴⁶ Satiksmes departamenta un SIA "Binders" 28.01.2015. līgums Nr. DS-15-259-lī par lietus ūdens kanalizācijas sistēmas maģistrālo kolektoru un sūkņu stacijas uzturēšanu Rīgā no 2015. gada līdz 2019. gadam.
- ⁴⁷ SIA "Aqua-Brambis" 2009. gada pētījums "Vadlīniju izstrāde Rīgas pilsētas inženierinfrastruktūras turpmākai attīstībai", SIA "Procesu analīzes un izpētes centrs" 2010. gada pētījums "Rīgas pilsētas virszemes ūdeņu ietekmju novērtēšana, novēršana un ekoloģiskā stāvokļa uzlabošana" jeb "Rīga pret plūdiem, 2010. gadā izstrādātā, bet ar Rīgas domes lēmumu neapstiprinātā "Rīgas pilsētas meliorācijas sistēmu attīstības koncepcija 2010.–2018. gadam", SIA "Aqua-Brambis" 2016.gada pētījums "Integrētās ūdens novadīšanas sistēmas plānošanas risinājumu izstrāde Rīgas teritorijas plānojuma vajadzībām", SIA "Grupa 93" 2017. gada "Lietus ūdens pārvaldības procesu un resursu nodrošinājuma analīze Rīgas pilsētas pašvaldībā un priekšlikumi integrētas lietus ūdens pārvaldības ieviešanai", SIA "Grupa93" 2018. gada pētījums "Rīgas pilsētas specifikai atbilstoša lietus ūdeņu pārvaldības un plānošanas instrumenta izstrāde un tā pielāgošana izmantošanai Rīgas pilsētas pašvaldībā".
- ⁴⁸ Pašvaldības informācija par Rīcības plāna izpildi pieejama <http://www.sus.lv/lv/strategijas-uzraudzibas-sistema-sus-lidz-2020gadam> (resurss skatīts 01.10.2018.) un 05.09.2018. Satiksmes departamenta investīciju plāna un ielu seguma atjaunošanas objektu finansējuma izlietojums 2014.–2018. gadā.
- ⁴⁹ Rīgas domes 09.11.2010. iekšējie noteikumi Nr. 5 "Kārtība, kādā tiek īstenota Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija un Rīgas attīstības programmas izpildes uzraudzība".
- ⁵⁰ Rīgas domes 09.11.2010. iekšējo noteikumu Nr. 5 "Kārtība, kādā tiek īstenota Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija un Rīgas attīstības programmas izpildes uzraudzība" 4. punkts.
- ⁵¹ Rīgas domes 09.11.2010. iekšējie noteikumi Nr. 5 "Kārtība, kādā tiek īstenota Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija un Rīgas attīstības programmas izpildes uzraudzība".

- ⁵² Rīgas attīstības programmas 2014.–2020. gadam 64.–66. lpp. http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/Attistibas_programma.pdf.
- ⁵³ Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta nolikums (apstiprināts ar Rīgas domes 17.04.2012. lēmumu Nr. 217) <http://www.rdpad.lv/departaments/nolikums/>.
- ⁵⁴ Rīgas domes Finanšu departamenta nolikums (apstiprināts ar Rīgas domes 20.12.2015. lēmumu Nr. 21).
- ⁵⁵ Rīgas domes Satiksmes departamenta nolikuma (apstiprināts ar Rīgas domes 24.01.2006. lēmumu Nr. 35) ar grozījumiem līdz 28.03.2018.) 15.1., 15.2. apakšpunkts.
- ⁵⁶ Rīgas domes Satiksmes departamenta 18.01.2018. rīkojums Nr. DS-18-14-rs “Par atsevišķu Satiksmes departamenta struktūrvienību reorganizāciju”.
- ⁵⁷ Rīgas domes Satiksmes departamenta struktūrvienību darba plāns 2016. gadam, Rīgas domes Satiksmes departamenta struktūrvienību darba plāns 2017. gadam.
- ⁵⁸ Satiksmes departamenta 26.09.2018. e-pasta vēstule – skaidrojums par nodaļu atskaitīšanos.
- ⁵⁹ Valsts kontroles 20.03.2018. intervijas protokols.
- ⁶⁰ Rīgas domes 09.11.2010. iekšējie noteikumi Nr.5 “Kārtība, kādā tiek īstenota Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija un Rīgas attīstības programmas izpildes uzraudzība”.
- ⁶¹ Pārskata “2016. gada pārskats par Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam un Rīgas attīstības programmas 2014.–2020. gadam ieviešanu” gala atskaite (apstiprināta ar Rīgas domes 15.11.2017. lēmumu Nr. 525). http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/parskats_2016.pdf (resurss skatīts 18.07.2018.).
- ⁶² Pārskata “2016. gada pārskats par Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam un Rīgas attīstības programmas 2014.–2020. gadam ieviešanu” gala atskaite (apstiprināta ar Rīgas domes 15.11.2017. lēmumu Nr. 525). http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/parskats_2016.pdf (resurss skatīts 18.07.2018.).
- ⁶³ Pārskata “2016. gada pārskats par Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam un Rīgas attīstības programmas 2014.–2020. gadam ieviešanu” gala atskaites (apstiprināta ar Rīgas domes 15.11.2017. lēmumu Nr. 525) 71. lpp. http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/parskats_2016.pdf (resurss skatīts 18.07.2018.).
- ⁶⁴ Valsts kontroles revīzijas kritēriju 26.06.2018. saskaņošanas protokola 1.4.5. un 1.4.6. punkts.
- ⁶⁵ Rīgas domes priekšsēdētāja 22.07.2015. rīkojuma Nr. 164-r “Par Rīgas pilsētas pašvaldības iestāžu rīcības plānu 2014.–2016. gadam izstrādi un aktualizāciju” pielikums “Iestādes rīcības un investīciju plāna tabulu paraugi un to aizpildīšanas metodika”.
- ⁶⁶ Rīgas domes 23.04.2013. iekšējie noteikumu Nr. 25 “Projektu izskatīšanas un ieviešanas kārtība Rīgas pilsētas pašvaldībā” 17. punkts (spēkā līdz 14.03.2017.).
- ⁶⁷ Rīcības plāna 45 – 60. lpp: http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2017/12/01/02_Ricibas_plans_Nr.642.pdf (resurss skatīts 18.07.2018.).
- ⁶⁸ Investīciju plāns: <http://www.rdpad.lv/strategija/attistibas-programma/investiciju-plans/> (resurss skatīts 18.07.2018.).
- ⁶⁹ Rīgas domes priekšsēdētāja 22.07.2015. rīkojuma Nr. 164-r “Par Rīgas pilsētas pašvaldības iestāžu rīcības plānu 2014.–2016. gadam izstrādi un aktualizāciju” pielikums “Iestādes rīcības un investīciju plāna tabulu paraugi un to aizpildīšanas metodika”.
- ⁷⁰ Rīgas domes Satiksmes departamenta 2016.-2018. gadam aktualizētais Rīgas Attīstības programmas 2014. – 2020. gadam Rīcības plāns, Rīgas domes Satiksmes departamenta 2017.-2019. gadam aktualizētais Rīgas Attīstības programmas 2014. – 2020. gadam Rīcības plāns.
- ⁷¹ Rīgas domes 23.04.2013. iekšējie noteikumu Nr. 25 “Projektu izskatīšanas un ieviešanas kārtība Rīgas pilsētas pašvaldībā” (ar 14.03.2017. grozījumiem) 18. punkts.
- ⁷² Investīciju plāns http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/03_investiciju_plans_nr.642_0.pdf (resurss skatīts 12.10.2018.).
- ⁷³ Rīcības plāna 54. lpp: http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2017/12/01/02_Ricibas_plans_Nr.642.pdf (resurss skatīts 18.07.2018.).
- ⁷⁴ Investīciju plāns http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/03_investiciju_plans_nr.642_0.pdf (resurss skatīts 12.10.2018.).
- ⁷⁵ Investīciju plāns 10. lpp: http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/03_investiciju_plans_nr.642_0.pdf (resurss skatīts 12.10.2018.), Projekts ID Nr. 3627 “Autonovietņu kā īslaicīgas lietošanas būves izbūve ielu sarkanajās līnijās”.
- ⁷⁶ Rīgas domes Satiksmes departamenta 2016.-2018. gadam aktualizētais Rīgas Attīstības programmas 2014. – 2020. gadam Rīcības plāns, Rīgas domes Satiksmes departamenta 2017.-2019. gadam aktualizētais Rīgas Attīstības programmas 2014. – 2020. gadam Rīcības plāns.
- ⁷⁷ Investīciju plāns http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/03_investiciju_plans_nr.642_0.pdf (resurss skatīts 12.10.2018.).

- ⁷⁸ Rīgas domes 23.04.2013. iekšējie noteikumu Nr. 25 "Projektu izskatīšanas un ieviešanas kārtība Rīgas pilsētas pašvaldībā".
- ⁷⁹ Rīgas domes 23.04.2013. iekšējie noteikumu Nr. 25 "Projektu izskatīšanas un ieviešanas kārtība Rīgas pilsētas pašvaldībā" 20. un 21. punkts, V nodaļa.
- ⁸⁰ Rīgas domes Satiksmes departamenta struktūrvienību darba plāns 2016. gadam, Rīgas domes Satiksmes departamenta struktūrvienību darba plāns 2017. gadam.
- ⁸¹ Rīgas domes Satiksmes departamenta struktūrvienību darba plāns 2016. gadam, Rīgas domes Satiksmes departamenta struktūrvienību darba plāns 2017. gadam.
- ⁸² Rīgas domes pilsētas attīstības departamenta 10.09.2015. rīkojums Nr. DA-15-29-rs "Par darba grupas izveidošanu atzinuma sagatavošanai Rīgas pilsētas investīciju programmas projekta 2016. gada izstrādei" un Rīgas domes pilsētas attīstības departamenta 22.11.2016. rīkojums Nr. DA-16-76-rs "Par darba grupas izveidošanu atzinuma sagatavošanai Rīgas pilsētas investīciju programmas projekta 2017. gada izstrādei".
- ⁸³ Rīgas pilsētas attīstības departamenta 05.10.2015. protokols Nr. 1 "Darba grupas par atzinuma sagatavošanu Rīgas pilsētas 2016. gada investīciju programmas projektam", Rīgas domes pilsētas attīstības departamenta 25.11.2016. protokols Nr. 1 "Darba grupas par atzinuma sagatavošanu Rīgas pilsētas 2017. gada investīciju programmas projektam".
- ⁸⁴ Rīgas domes pilsētas attīstības departamenta 05.11.2015. protokols Nr. 2. "Darba grupas par atzinuma sagatavošanu Rīgas pilsētas 2016. gada investīciju programmas projektam" un pielikums "Rīgas pilsētas pašvaldības investīciju projektu ieceru izvērtējums Pilsētas investīciju programmai 2016. gadam projekts", Rīgas domes pilsētas attīstības departamenta 25.11.2016. protokols Nr. 1. "Darba grupas par atzinuma sagatavošanu Rīgas pilsētas 2016. gada investīciju programmas projektam" un pielikums "Rīgas pilsētas pašvaldības investīciju projektu ieceru izvērtējums Pilsētas investīciju programmai 2017. gadam projekts".
- ⁸⁵ Rīgas attīstības programmas 2014.-2020. gadam Rīcības plāns 2017.-2019. gadam <http://www.rdpad.lv/strategija/attistibas-programma/ricibas-plans/>, Investīciju plāns: <http://www.rdpad.lv/strategija/attistibas-programma/investiciju-plans/> (resurss skatīts 18.07.2018.).
- ⁸⁶ Rīgas domes pilsētas attīstības departamenta 09.11.2015. Nr. DA-15-1593-dv "Atzinums par Rīgas pilsētas pašvaldību iestāžu projektu iecerēm Rīgas pilsētas investīciju programmas projektam 2016. gadam", Rīgas domes pilsētas attīstības departamenta 05.12.2016. Nr. DA-16-2076-dv "Atzinums par Rīgas pilsētas pašvaldību iestāžu projektu iecerēm Rīgas pilsētas investīciju programmas projektam 2017. gadam".
- ⁸⁷ Rīgas pilsētas pašvaldības konsolidētā investīciju programma 2016. gadam (7. pielikums, apstiprināts ar Rīgas domes 18.10.2016. saistošajiem noteikumiem Nr. 222 redakcijā).
- ⁸⁸ Rīgas pilsētas pašvaldības konsolidētā investīciju programma 2017. gadam (7. pielikums, apstiprināts ar Rīgas domes 15.11.2017. saistošajiem noteikumiem Nr. 11 redakcijā).
- ⁸⁹ Pilsētas ielas seguma atjaunošana: Brīvības iela posmā no Lāčplēša ielas līdz Gaisa tiltam, Krišjāņa Valdemāra (Dumes) iela posmā no Citadeles ielas līdz Laktas ielai, Elizabetes iela posmā no Krišjāņa Valdemāra ielas līdz Valmieras ielai, Dzirnauvu iela posmā no Gogoļa ielas līdz Tērbatas ielai, Merķeļa iela posmā no Marijas ielas līdz Brīvības bulvārim un Lenču iela posmā no Strēlnieku ielas līdz Ganu ielai.
- ⁹⁰ Rīgas domes 28.10.2000. saistošie noteikumu Nr. 106 "Rīgas transporta būvju aizsardzības noteikumi" 3.1., 3.2., 3.3., 3.4. un 3.5. apakšpunkts.
- ⁹¹ Rīgas domes Satiksmes departamenta un pilnsabiedrības "Daugavas labā krasta uzturētājs" 25.02.2015. līgums Nr. DS-15-431-lī.
- ⁹² Rīgas domes 28.10.2000. saistošo noteikumu Nr. 106 "Rīgas transporta būvju aizsardzības noteikumi" 3.1., 3.2., 3.3., 3.4. un 3.5. apakšpunkts.
- ⁹³ Rīcības plānā norādītā uzdevuma 11.1.3. "Esošās satiksmes infrastruktūras tehniskā stāvokļa un satiksmes drošības uzlabošana, veicot satiksmes infrastruktūras objektu būvniecību un rekonstrukciju" pasākums/aktivitāte – lietus ūdens kanalizācijas kolektoru remonts Kārļa Ulmaņa gatvē, izpildes termiņš 2014.-2020. gads.
- ⁹⁴ Rīcības plānā norādītā uzdevuma 11.1.5. "Pilsētas ielu seguma periodiska atjaunošana" izpildei laika posmā no 2014. līdz 2020. gadam paredzēts atjaunot segumu, tajā skaitā arī Kārļa Ulmaņa gatvē no satiksmes pārvada pār dzelzceļu līdz Liepājas ielai un no Liepājas ielas līdz Lielirbes ielai.
- ⁹⁵ Valsts kontroles un Satiksmes departamenta 20.03.2018. intervijas protokols.
- ⁹⁶ Rīgas domes Satiksmes departamenta 23.08.2018. investīciju plāna un ielu seguma atjaunošanas objektu finansējuma izlietojums 2014.–2018. gads.
- ⁹⁷ Rīgas domes Satiksmes departamenta budžeta programmas 04.03.00. "Pilsētas transportbūvju uzturēšana" darbības iznākums, mērķis, darbības rezultāti un to rezultātīvie rādītāji par 2017. gadu.
- ⁹⁸ Satiksmes departamenta 26.10.2018. e-pasta vēstule "Paskaidrojošā informācija par veloaktivitātēm sadarbībā ar nevalstiskām organizācijām un citiem sadarbības partneriem".

- ⁹⁹ Rīgas domes 15.12.2015. saistošo noteikumu Nr. 181 "Rīgas pilsētas pašvaldības 2016. gada budžeta programmu darbības iznākums, mērķis, darbības rezultāti un rezultatīvie rādītāji saskaņā ar pašvaldības autonomajām funkcijām" 6. pielikums (Rīgas domes 18.10.2016. saistošo noteikumu Nr. 222. redakcijā), Rīgas domes 20.12.2016. saistošo noteikumu Nr. 231 "Rīgas pilsētas pašvaldības 2017. gada budžeta programmu darbības iznākums, mērķis, darbības rezultāti un rezultatīvie rādītāji saskaņā ar pašvaldības autonomajām funkcijām" 6. pielikums (Rīgas domes 15.11.2017. saistošo noteikumu Nr. 11. redakcijā).
- ¹⁰⁰ Rīgas pilsētas pašvaldības Satiksmes departamenta konta 2621801 "Kontu apgrozījumu pamatvalūtā atšifrējumi pa pirmdokumentiem un korespondējošo kontu" par periodu 01.01.2016.–31.12.2016., Rīgas pilsētas pašvaldības Satiksmes departamenta konta 2621801 "Kontu apgrozījumu pamatvalūtā atšifrējumi pa pirmdokumentiem un korespondējošo kontu" par periodu 01.01.2017.–31.12.2017.
- ¹⁰¹ Rīgas domes Satiksmes departamenta un biedrības "Latvijas Veclaiku divriteņu klubs" (vien. reģ. Nr. 0008140958) 06.04.2017. sadarbības līgums Nr. DS-17-635-lī, 01.04.2017. rēķins.
- ¹⁰² Rīgas domes Satiksmes departamenta un biedrības "Rīgas velo nedēļa" (vien. reģ. Nr. 40008193033) 06.04.2017. sadarbības līgums Nr. DS-17-636-lī un 02.05.2017. rēķins Nr. 01-05-2017.
- ¹⁰³ AS "Lido" (vien. reģ. Nr. 40003022654) 18.09.2017. rēķins Nr. AV16001021, SIA "Bad Wolf Event services" (vien. reģ. Nr. 50103752761) 20.09.2017. rēķins Nr. 179/09-2017.
- ¹⁰⁴ Satiksmes departamenta 26.10.2018. e-pasta vēstule "Paskaidrojošā informācija par velo aktivitātēm sadarbībā ar nevalstiskām organizācijām un citiem sadarbības partneriem".
- ¹⁰⁵ Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumu Nr. 173 "Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība" 23. punkts.
- ¹⁰⁶ Rīgas pilsētas pašvaldības konsolidētā investīciju programma 2016. gadam (Rīgas domes 18.10.2016. saistošie noteikumi Nr. 222 redakcijā), Rīgas pilsētas pašvaldības konsolidētā investīciju programma 2017. gadam (Rīgas domes 15.11.2017. saistošie noteikumi Nr. 11 redakcijā).
- ¹⁰⁷ Pārskats par pašvaldību autoceļu un ielu finansēšanai paredzētās mērķdotācijas izlietojumu par 2016. gadu, Pārskats par pašvaldību autoceļu un ielu finansēšanai paredzētās mērķdotācijas izlietojumu par 2017. gadu.
- ¹⁰⁸ Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumu Nr. 173 "Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība" 24.¹ punkts.
- ¹⁰⁹ Rīgas domes Satiksmes un transporta lietu komitejas 09.02.2016. sēdes protokols Nr. 60 "Par budžeta grozījumiem programmā "Mērķdotācija pašvaldības autoceļiem un ielām"", Rīgas domes Satiksmes un transporta lietu komitejas 31.01.2017. sēdes protokols Nr. 80 "Par budžeta grozījumiem programmā "Mērķdotācija pašvaldības autoceļiem un ielām"", Rīgas domes Satiksmes un transporta lietu komitejas 17.01.2018. sēdes protokols Nr. 15 "Par budžeta grozījumiem programmā "Mērķdotācija pašvaldības autoceļiem un ielām".
- ¹¹⁰ Rīgas domes Satiksmes departamenta 04.02.2016. vēstule Nr. DS-16-102-dv "Par budžeta grozījumiem programmā "Mērķdotācija pašvaldības autoceļiem un ielām", Rīgas domes satiksmes departamenta 26.01.2017. vēstule Nr. DS-17-65-dv "Par līdzekļu atlikumu programmā "Mērķdotācija pašvaldības autoceļiem un ielām", Rīgas domes Satiksmes departamenta 12.01.2018. vēstule Nr. DS-18-33-dv "Par līdzekļu atlikumu programmā "Mērķdotācija pašvaldības autoceļiem un ielām" un papildus piešķirto finansējumu no valsts budžeta transfertiem".
- ¹¹¹ Rīgas domes 23.04.2013. iekšējie noteikumi Nr. 25 "Projektu izskatīšanas un ieviešanas kārtība Rīgas pilsētas pašvaldībā" (ar Rīgas domes 14.03.2017. iekšējo noteikumu Nr. 20 grozījumiem).
- ¹¹² Rīgas domes Satiksmes un transporta lietu komitejas 09.02.2016. sēdes protokols Nr. 60 "Par budžeta grozījumiem programmā "Mērķdotācija pašvaldības autoceļiem un ielām" un Rīgas domes Satiksmes un transporta lietu komitejas 31.01.2017. sēdes protokols Nr. 80 "Par līdzekļu atlikumu programmā "Mērķdotācija pašvaldības autoceļiem un ielām".
- ¹¹³ Rīgas domes Satiksmes departamenta 2016.–2018. gadam aktualizētais Rīgas Attīstības programmas 2014.–2020. gadam Rīcības plāns, Rīgas domes Satiksmes departamenta 2017.–2019. gadam aktualizētais Rīgas Attīstības programmas 2014.–2020. gadam Rīcības plāns.
- ¹¹⁴ Investīciju plāns http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/03_investiciju_plans_nr.642_0.pdf (resurss skatīts 12.10.2018.).
- ¹¹⁵ Pieejams: http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/Attistibas_programma.pdf (resurss skatīts 06.04.2018.).
- ¹¹⁶ Rīgas teritorijas plānojums 2006.–2018. gadam (apstiprināts ar Rīgas domes 20.12.2005. lēmumu Nr. 749.).
- ¹¹⁷ SIA "Imink" 2005. gada pētījumi "Transporta infrastruktūras esošās situācijas raksturojums" un "Perspektīvā transporta shēma". Pieejams: <http://www.rdpad.lv/rtp/speka-esosais/rigas-attistibas-plana-2006-2018-g-izpetes/> (resurss skatīts: 18.04.2018.).

- ¹¹⁸ Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018. gadam ar grozījumiem Paskaidrojuma raksts: http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/RTP_Paskaidrojuma_raksts_ar_grozijumiem.pdf (resurss skatīts 18.04.2018.).
- ¹¹⁹ Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018. gadam ar grozījumiem Paskaidrojuma raksta 165. lpp: http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/RTP_Paskaidrojuma_raksts_ar_grozijumiem.pdf (resurss skatīts 24.04.2018.).
- ¹²⁰ Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018. gadam ar grozījumiem Paskaidrojuma raksta 166. lpp: http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/RTP_Paskaidrojuma_raksts_ar_grozijumiem.pdf (resurss skatīts 24.04.2018.).
- ¹²¹ Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Transporta attīstības tematiskā plānojuma (apstiprināts ar Rīgas domes 15.12.2017. lēmumu Nr. 655.) 59. lpp. <http://www.rdpad.lv/rtp/tematiskie-planojumi-2/apstiprinatie/> (resurss skatīts 18.04.2018.).
- ¹²² Rīgas domes 13.07.2005. Deleģēšanas līgums Nr. 484 “Par sabiedriskā transporta, autotransporta un maksas stāvvietu pakalpojumu sniegšanu Rīgas pilsētā”.
- ¹²³ Rīgas pašvaldības SIA “Rīgas satiksme” ilgtermiņa stratēģija no 2012. gada līdz 2033. gadam (apstiprināta ar SIA “Rīgas satiksme” ārkārtas dalībnieku sapulces 08.02.2012. lēmumu, prot. Nr. 1).
- ¹²⁴ Rīgas pašvaldības SIA “Rīgas satiksme” vidēja termiņa stratēģija no 2017. gada līdz 2020. gadam (apstiprināta ar SIA “Rīgas satiksme” ārkārtas dalībnieku sapulces 27.12.2012. lēmumu, prot. Nr. 8).
- ¹²⁵ Rīgas pašvaldības SIA “Rīgas satiksme” vidēja termiņa stratēģijas no 2017. gada līdz 2020. gadam (apstiprināta ar SIA “Rīgas satiksme” ārkārtas dalībnieku sapulces 27.12.2012. lēmumu, prot. Nr. 8) 13. lpp.
- ¹²⁶ Rīgas pašvaldības SIA “Rīgas satiksme” autostāvvietu infrastruktūras attīstības plāns 2015/2016 (apstiprināts ar SIA “Rīgas satiksme” valdes 22.04.2015. sēdē, protokols Nr. 6) 4. punkts).
- ¹²⁷ Rīgas maksas autostāvvietu (ielu malās) izvērtējuma (sagatavots atbilstoši SIA “Rīgas satiksme” 16.11.2013. līgumam Nr. LIG/2013/416) 11. lpp.
- ¹²⁸ Rīgas maksas autostāvvietu (ielu malās) izvērtējuma (sagatavots atbilstoši SIA “Rīgas satiksme” 16.11.2013. līgumam Nr. LIG/2013/416) 11. lpp.
- ¹²⁹ 06.09.2018. Pieņemšanas un nodošanas akts “Par RP SIA “Rīgas satiksme” apsaimniekoto pašvaldības maksas autostāvvietu darbības rādītājiem”.
- ¹³⁰ Rīgas domes 05.02.2013. saistošie noteikumi Nr. 206 “Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi”.
- ¹³¹ Rīgas domes 05.02.2013. saistošie noteikumi Nr. 206 “Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi” 14. punkts.
- ¹³² Valsts kontroles 05.04.2018. intervijas protokols.
- ¹³³ SIA “Rīgas Satiksme”, SIA “Rīgas Karte” un SIA “Rīgas pilsēt būvnieks” 2012. gada 19. oktobra līgums Nr. LIG/2012/515 “Par sadarbību Park&Ride autostāvvietas izveidošanā un tās pakalpojumu nodrošināšanā”.
- ¹³⁴ Park&Ride autostāvvietas Rīgā, Ulbrokas ielā 13 lietošanas noteikumu (apstiprināti ar SIA “Rīgas pilsēt būvnieks” valdes 09.11.2012. lēmumu Nr. 4.5) 5. punkts.
- ¹³⁵ Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr. 34 “Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu” 2.103.2. apakšpunkts.
- ¹³⁶ Rīgas attīstības programma 2014.–2020. gadam (apstiprināta 2014. gada 27. maijā ar Rīgas domes lēmumu Nr. 1173), – 68. lpp.
- ¹³⁷ Rīgas attīstības programmas 2014.–2020. gadam Rīcības plāns (apstiprināts ar Rīgas domes 21.04.2015. lēmumu Nr. 2491, 16.02.2016. lēmumu Nr. 3493, 27.09.2016. lēmumu Nr. 4284, 04.07.2017. lēmumu Nr. 8 un 15.12.2017. lēmumu Nr. 642).
- ¹³⁸ SIA “Rīgas pilsēt būvnieks” vidēja termiņa stratēģija 2015.–2018. gadam, – 30. lpp., SIA “Rīgas satiksme” vidēja termiņa stratēģija 2012.–2016. gadam, – 3., 23. lpp un SIA “Rīgas satiksme” vidēja termiņa stratēģija 2017.–2020. gadam, – 3. lpp.
- ¹³⁹ Valsts kontroles 13.06.2018. intervijas ar SIA “Rīgas pilsēt būvnieks” vadību protokols.
- ¹⁴⁰ SIA “Rīgas Satiksme”, SIA “Rīgas Karte” un SIA “Rīgas pilsēt būvnieks” 2012. gada 19. oktobra līguma Nr. LIG/2012/515 “Par sadarbību Park&Ride autostāvvietas izveidošanā un tās pakalpojumu nodrošināšanā” 3.3.1. apakšpunkts.
- ¹⁴¹ SIA “Rīgas pilsēt būvnieks” 16.07.2018. e-pasta vēstule.
- ¹⁴² Park&Ride autostāvvietas Rīgā, Ulbrokas ielā 13 lietošanas noteikumu (apstiprināti ar SIA “Rīgas pilsēt būvnieks” valdes 09.11.2012. lēmumu Nr. 4.5) 8. punkts
- ¹⁴³ Rīgas domes autonovietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāns. 1. sējums. Esošā situācija. Gala ziņojums. 2. redakcija. Pieejams: http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/2014.07.09_stuvparki_gala_zieojums_1_s-jums.pdf (resurss skatīts 24.07.2018.), – 35. lpp.

- ¹⁴⁴ Rīgas domes autonomvietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāns. 2. sējums. Plānotā situācija. Pieejams: http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/2014.07.10_stuvparki_gala_zieojums_2_s-jums.pdf (resurss skatīts 25.04.2018.), – 34., 60. lpp.
- ¹⁴⁵ SIA “Rīgas pilsētībūvnieks” 20.04.2018. e-pasta svētule (4. punkts).
- ¹⁴⁶ Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr. 34 “Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu” 2.103. un 2.103.1. apakšpunkts.
- ¹⁴⁷ Latvijas valsts standarts LVS 190-7 “Vienlīmeņa autostāvvietu projektēšanas noteikumi”.
- ¹⁴⁸ Rīgas attīstības programma 2014.–2020. gadam (apstiprināta ar Rīgas domes 27.05.2014. lēmumu Nr. 1173). Pieejams: http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/Attistibas_programma.pdf – 62. lpp. (resurss skatīts 06.04.2018.).
- ¹⁴⁹ Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018. gadam ar grozījumiem Paskaidrojuma raksts. Pieejams: http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/RTP_Paskaidrojuma_raksts_ar_grozijumiem.pdf – 165. lpp. (resurss skatīts 18.04.2018.).
- ¹⁵⁰ Transporta attīstības tematiskais plānojums (apstiprināts ar Rīgas domes 15.12.2017. lēmumu Nr. 655). Pieejams: <http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2017/10/transporta/Transporta%20att%C4%ABst%C4%ABas%20Tm%20Paskaidrojuma%20Oraksts.pdf> – 59. lpp. (resurss skatīts 18.04.2018.).
- ¹⁵¹ Rīgas domes Satiksmes departamenta 07.03.2018. e-pasta vēstule.
- ¹⁵² Rīgas attīstības programmas 2014.–2020. gadam Rīcības plāns 2014.–2020. gadam (apstiprināts ar Rīgas domes 04.07.2017. lēmumu Nr. 8). Pieejams: http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/02_ricibas_plans_nr.8_2.pdf (resurss skatīts 18.04.2018.).
- ¹⁵³ Rīgas domes Satiksmes departamenta 19.04.2018. e-pasta vēstule (vēstules 8.–10. punkts).
- ¹⁵⁴ Rīgas domes Satiksmes departamenta 26.09.2018. e-pasta vēstule (vēstules 5. punkts).
- ¹⁵⁵ Rīgas domes Satiksmes departaments, lai risinātu autonomvietņu problēmu pilsētā, ir uzsācis, un tuvāko gadu laikā turpinās, izbūvēt bezmaksas autostāvvietas mikrorajonos. Rīgas domes informatīvais portāls riga.lv. Pieejams: <https://www.riga.lv/lv/news/uzsakta-bezmaksas-autonovietnu-izbuve-mikrorajonos-%C2%A0?10726> (resurss skatīts 10.09.2018.).
- ¹⁵⁶ Kas jāzina par bezmaksas stāvvietām, kas vasarā tiks izveidotas Rīgā. Rīgas domes informatīvais portāls riga.lv. Pieejams: <https://www.riga.lv/lv/news/kas-jazina-par-bezmaksas-stavvietam-kas-vasara-tiks-izveidotas-riga?10397> (resurss skatīts 10.09.2018.).
- ¹⁵⁷ Rīgas attīstības programmas 2014.–2020. gadam Rīcības plāns 2014.–2020. gadam (apstiprināts ar Rīgas domes 04.07.2017. lēmumu Nr. 8). Pieejams: http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/02_ricibas_plans_nr.8_2.pdf 54. lpp. (resurss skatīts 18.04.2018.).
- ¹⁵⁸ Rīgas domes Satiksmes departamenta 26.09.2018. e-pasta vēstule (vēstules 6. punkts).
- ¹⁵⁹ Rīgas attīstības programmas 2014.–2020. gadam Investīciju plāns (apstiprināts ar Rīgas domes 27.09.2016. lēmumu Nr. 4284, 04.07.2017. lēmumu Nr. 8 un 15.12.2017. lēmumu Nr. 642).
- ¹⁶⁰ Informācija par Rīgas domes Satiksmes departamenta laika posmā no 2014. gada līdz 2018. gadam uzsāktu un 2016. gadā un 2017. gadā pabeigto projektu faktiskajām izmaksām sadalījumā pa gadiem un projektiem.
- ¹⁶¹ Rīgas domes Satiksmes departamenta 11.09.2018. e-pasta vēstule (vēstules 1. punkts).
- ¹⁶² Rīgas domes Satiksmes departamenta 19.04.2018. e-pasta vēstules 9. punkts un Rīgas domes Satiksmes departamenta 26.09.2018. e-pasta vēstules 7. punkts.
- ¹⁶³ Rīgas domes autonomvietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvvietu infrastruktūras sadaļas attīstības plāns. Plānotā situācija. Gala ziņojums. 2015. Pieejams: http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/2015_06_29_autostavvietas_gala_zinojums.pdf (resurss skatīts 21.09.2018.).
- ¹⁶⁴ Rīgas domes autonomvietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvvietu infrastruktūras sadaļas attīstības plāns. Plānotā situācija. Gala ziņojums. 2015. Pieejams: http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/2015_06_29_autostavvietas_gala_zinojums.pdf (resurss skatīts 21.09.2018.), – 109. lpp.
- ¹⁶⁵ Rīgas domes autonomvietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvvietu infrastruktūras sadaļas attīstības plāns. Plānotā situācija. Gala ziņojums. 2015. Pieejams: http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/2015_06_29_autostavvietas_gala_zinojums.pdf (resurss skatīts 21.09.2018.) - sk. pielikumus B-1 un B-7.
- ¹⁶⁶ Rīgas domes autonomvietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvvietu infrastruktūras sadaļas attīstības plāns. Plānotā situācija. Gala ziņojums. 2015. Pieejams:

- http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/2015_06_29_autostavvietas_gala_zinojums.pdf (resurss skatīts 21.09.2018.) - sk. pielikumus B-1 un B-7.
- ¹⁶⁷ Rīgas domes autonomietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvvietu infrastruktūras sadaļas attīstības plāns. Plānotā situācija. Gala ziņojums. 2015. Pieejams: http://www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/2015_06_29_autostavvietas_gala_zinojums.pdf (resurss skatīts 21.09.2018.).
- ¹⁶⁸ Ministru kabineta 19.08.2014. noteikumu Nr. 500 "Vispārīgie būvnoteikumi" 2.18. apakšpunkts un 10. punkts.
- ¹⁶⁹ Rīgas domes Satiksmes departamenta 19.04.2018. e-pasta vēstules 13. punkts.
- ¹⁷⁰ Rīgas domes Satiksmes departamenta 04.10.2018. e-pasta vēstules 3. punkts, Rīgas domes Satiksmes departamenta 04.10.2018. e-pasta vēstules 3. punkts, Rīgas domes Satiksmes departamenta 26.09.2018. e-pasta vēstules 3. punkts.
- ¹⁷¹ Ministru kabineta 14.10.2014. noteikumu Nr. 628 "Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem" 110. punkts.
- ¹⁷² Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr. 34 "Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi" 144. punkts.
- ¹⁷³ Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr. 34 "Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi" 2.79. apakšpunkts.
- ¹⁷⁴ Rīgas domes Satiksmes departamenta 04.10.2018. e-pasta vēstules 8. punkts.
- ¹⁷⁵ Būvniecības likuma 4. panta 6. punkts.
- ¹⁷⁶ Ministru kabineta 25.11.2008. noteikumu Nr. 972 "Ceļu drošības audita noteikumi" 7.2.1. apakšpunkts.
- ¹⁷⁷ Rīgas domes Satiksmes departamenta 04.10.2018. e-pasta vēstules 9. punkts.
- ¹⁷⁸ Stāvvietu skaita aprēķins: 32 stāvvietas = 185,25 m / 5,75 m (aprēķinā ņemts vērā vienas paralēli novietotas stāvvietas vietas garums (5,75 m) ērtai iebraukšanai un izbraukšanai saskaņā ar Latvijas valsts standartu LVS 190-7 "Vienlīmeņa autostāvvietu projektēšanas noteikumi" (24. lpp. 2. tabula)).
- ¹⁷⁹ Ministru kabineta 25.11.2008. noteikumu Nr. 972 "Ceļu drošības audita noteikumi" 9.4. un 9.5. apakšpunkts.
- ¹⁸⁰ Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma 3. panta 1. punkts.
- ¹⁸¹ Likuma "Par pašvaldībām" 21. panta otrā daļa.
- ¹⁸² Rīgas pilsētas izpilddirektora 28.12.2012. iekšējo noteikumu Nr. 21 "Rīgas pilsētas pašvaldības pamatlīdzekļu uzskaites kārtība" 36., 37. punkts.
- ¹⁸³ Rīgas pilsētas izpilddirektora 28.12.2012. iekšējo noteikumu Nr. 21 "Rīgas pilsētas pašvaldības pamatlīdzekļu uzskaites kārtība" 16. punkts.
- ¹⁸⁴ Rīgas pilsētas izpilddirektora 28.12.2012. iekšējie noteikumi Nr. 21 "Rīgas pilsētas pašvaldības pamatlīdzekļu uzskaites kārtība" 70. punkts.
- ¹⁸⁵ Rīgas domes Satiksmes departamenta 02.02.2016. rīkojums Nr. DS-16-21-rs "Par tehnisko projektu, izpētes projektu norakstīšanu un citām izmaiņām", Rīgas domes Satiksmes departamenta 24.11.2015. Inventarizācijas akts, Rīgas pilsētas pašvaldības grāmatvedības uzskaites Kontu apgrozījumu pamatvalūtā atšifrējums pa pirmdokumentiem un korespondējošo kontu 124201 "Nepabeigtās būvniecības objektu projektēšanas izmaksas" no 01.01.2015. līdz 31.12.2015.
- ¹⁸⁶ Rīgas domes Satiksmes departamenta 23.11.2016. Inventarizācijas akts, Rīgas domes Satiksmes departamenta 25.11.2016. akts Nr. 003401 "Par ilgtermiņa ieguldījumu norakstīšanu", Rīgas domes Satiksmes departamenta 25.11.2016. akts Nr. 003402 "Par ilgtermiņa ieguldījumu norakstīšanu".
- ¹⁸⁷ Rīgas domes Satiksmes departamenta 19.12.2016. akts Nr. 001815 "Par ilgtermiņa ieguldījumu norakstīšanu", Rīgas domes Satiksmes departamenta 31.08.2017. akts Nr. 001790 "Par ilgtermiņa ieguldījumu norakstīšanu".
- ¹⁸⁸ Raņķa dambja – Vienības – Mūkusalas savienojuma būvprojekts, Tuneļa zem Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas savienojanas būvprojekts un Satiksmes pārvada pāri dzelzceļa sliežu ceļiem 1. kārtas projekts.
- ¹⁸⁹ Tuneļa zem Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas savienojanas būvprojekts un Satiksmes pārvada pāri dzelzceļa sliežu ceļiem 1. kārtas projekts.
- ¹⁹⁰ Rīgas domes 13.07.2005. Deleģēšanas līguma Nr. 484 "Par sabiedriskā transporta, autotransporta un maksas stāvvietu pakalpojumu sniegšanu Rīgas pilsētā" 16.5. apakšpunkts.
- ¹⁹¹ Ministru kabineta 21.10.2003. noteikumu Nr. 585 "Noteikumi par uzņēmumu grāmatvedības kārtošānu un organizāciju" 12. punkts.
- ¹⁹² SIA "Rīgas satiksme" 26.09.2018. e-pasts ""
- ¹⁹³ Satiksmes departamenta 24.04.2018. e-pasts "VK nosūtāmie dokumenti".
- ¹⁹⁴ Satiksmes departamenta 24.04.2018. e-pasts "VK nosūtāmie dokumenti".
- ¹⁹⁵ Rīgas domes Satiksmes departamenta 24.04.2018. e-pasta vēstule.
- ¹⁹⁶ SIA "Rīgas satiksme" 01.03.2012. līgums Nr. LĪG/2012/138 "Par Rīgas pilsētas maksas autostāvvietu uzlabojumiem, darbību un uzturēšanu".

- ¹⁹⁷ SIA "Rīgas satiksme" 01.03.2012. līgums Nr. LĪG/2012/138 "Par Rīgas pilsētas maksas autostāvvietu uzlabojumiem, darbību un uzturēšanu".
- ¹⁹⁸ SIA "Rīgas satiksme" 14.02.2018. sanāksme par rezultatīvajiem rādītājiem 2017.gada 4.ceturksnī un gadā kopā.
- ¹⁹⁹ SIA "Rīgas satiksme" 14.02.2018. sanāksme par rezultatīvajiem rādītājiem 2017.gada 4.ceturksnī un gadā kopā.
- ²⁰⁰ 2017. gadā veiktie maksājumi SIA "Rīgas satiksme" 01.03.2012. līguma Nr. LĪG/2012/138 "Par Rīgas pilsētas maksas autostāvvietu uzlabojumiem, darbību un uzturēšanu" ietvaros (atskaitot SMS pakalpojumu).
- ²⁰¹ Rīgas domes Satiksmes departamenta nolikuma (apstiprināts ar Rīgas domes 24.01.2006. lēmumu, prot. Nr. 32, 16.§) 7.1 apakšpunkts.
- ²⁰² Rīgas domes Satiksmes departamenta nolikuma (apstiprināts ar Rīgas domes 24.01.2006. lēmumu, prot. Nr. 32, 16.§) 12.1 apakšpunkts.
- ²⁰³ Publisko iepirkumu likuma (spēkā līdz 01.03.2017.) 8.² panta pirmā daļa.
- ²⁰⁴ Publisko iepirkumu likuma (spēkā ar 01.03.2017.) 9.panta pirmā daļa.
- ²⁰⁵ Publisko iepirkumu likuma (spēkā līdz 01.03.2017.) 2. pants.
- ²⁰⁶ Publisko iepirkumu likuma (spēkā līdz 01.03.2017.) 9. panta ceturtā daļa.
- ²⁰⁷ Satiksmes departamenta un SIA "Tomus" 13.05.2016. līgums Nr. DS-16-1005-lī, 13.05.2016. līgums Nr. DS-16-1016-lī, 13.05.2016. līgums Nr. DS-16-1004-lī, 13.05.2016. līgums Nr. DS-16-1003-lī, 13.05.2016. līgums Nr. DS-16-1015-lī.
- ²⁰⁸ Ministru kabineta 19.08.2014. noteikumu Nr. 500 "Vispārējie būvnoteikumi" 117. punkts.
- ²⁰⁹ Ministru kabineta 19.08.2014. noteikumu Nr. 500 "Vispārējie būvnoteikumi" 121. punkts.
- ²¹⁰ Rīgas domes Satiksmes departamenta Transporta būvju uzturēšanas un būvniecības pārvaldes Būvdarbu vadības nodaļas ceļu inženiera amata apraksts.
- ²¹¹ Ministru kabineta 19.08.2014. noteikumu Nr. 500 "Vispārējie būvnoteikumi" 125.1., 125.9., 125.10., 125.14., 125.20. apakšpunkts, 129. punkts.
- ²¹² Ministru kabineta 19.08.2014. noteikumu Nr. 500 "Vispārējie būvnoteikumi" 125.20. apakšpunkts.
- ²¹³ Ministru kabineta 19.08.2014. noteikumu Nr. 500 "Vispārējie būvnoteikumi" 2.14. apakšpunkts.
- ²¹⁴ 10.08.2015. līgums Nr. DS-15-2435-lī (SIA "Bild"), 20.08.2015. līgums Nr. DS-15-2663-lī (SIA "Bild"), 20.08.2015. līgums Nr. DS-15-2662-lī (SIA "Bild"), 24.08.2015. līgums Nr. DS-15-2658-lī (SIA "Bild"), 10.08.2015. līgums Nr. DS-15-2440-lī (SIA "Bild"), 10.08.2015. līgums Nr. DS-15-2436-lī (SIA "Bild").
- ²¹⁵ 20.08.2015. līgums Nr. DS-15-2665-lī (SIA "Bild").
- ²¹⁶ 06.10.2015. līgums Nr. DS-15-3375-lī (SIA "Bild").
- ²¹⁷ 25.08.2015. līgums Nr. DS-15-2664-lī (SIA "Bild").
- ²¹⁸ Ministru kabineta 19.08.2014. noteikumu Nr. 500 "Vispārējie būvnoteikumi" 5. pielikuma 1. punkts.
- ²¹⁹ Ministru kabineta 19.08.2014. noteikumu Nr. 500 "Vispārējie būvnoteikumi" 125.9. apakšpunkts.
- ²²⁰ Būvniecības valsts kontroles biroja Informatīvā semināra "Praktiskā būvdarbu kontrole būvobjektā" publicētie materiāli, pieejami tiešsaistē: http://bvkb.gov.lv/sites/default/files/informativais_seminars_praktiska_buvdarbu_kontrole_buvobjekta_27102017_1.pdf (resurss skatīts 22.10.2018.)
- ²²¹ 09.06.2015. līgums Nr. DS-15-1680-lī (SIA "Bild"), 24.08.2015. līgums Nr. DS-15-2659-lī (SIA "Bild"), 24.08.2015. līgums Nr. DS-15-2660-lī (SIA "Bild"), 20.08.2015. līgums Nr. DS-15-2661-lī (SIA "Bild").
- ²²² 09.06.2015. līgums Nr. DS-15-1680-lī (SIA "Bild"),
- ²²³ 20.09.2016. līgums Nr. DS-16-2371-lī (SIA "BaltLine Globe"), 13.07.2016. līgums Nr. DS-16-1627-lī (SIA "BaltLine Globe"), 27.06.2017. līgums Nr. DS-17-1733-lī (SIA "BaltLine Globe"), 18.07.2016. līgums Nr. DS-16-1674-lī (SIA "Pk 19+93"), 13.07.2016. līgums Nr. DS-16-1622-lī (SIA "KlīveAero"), 11.07.2017. līgums Nr. DS-17-1955-lī (SIA "Geo Consultants"), 29.12.2016. līgums Nr. DS-16-3394-lī (SIA "Geo Consultants"), 31.10.2016. līgums Nr. DS-16-2814-lī (SIA "Jurēvičs un partneri").
- ²²⁴ 2009. gada 14. septembra darba līgums Nr. 6 un 2015. gada 14. aprīļa Papildvienošanās Nr. 8 (Reģ. Nr. 191-dlī).
- ²²⁵ Rīgas domes 16.08.2016. rīkojums Nr. 336-p.
- ²²⁶ Rīgas domes priekšsēdētāja 28.10.2016. rīkojums Nr. 470-p.
- ²²⁷ Rīgas domes priekšsēdētāja 13.07.2017. rīkojums Nr. 311-p "Par Rīgas domes Satiksmes departamenta pienākumu veikšanu".
- ²²⁸ Rīgas domes 16.08.2016. rīkojums Nr. 336-p "Par atstādināšanu no darba".
- ²²⁹ Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas tiesas 20.06.2017. Spriedums (Lietas Nr. C29 5959 16, lietas arhīva Nr. C-2317 17/18) un Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģijas 18.10.2017. Spriedums (Lietas Nr. C29595916, lietas arhīva Nr. CA-3581 17/31).
- ²³⁰ Latvijas Republikas Augstākās tiesas 17.01.2018. Rīcības sēdes lēmums (Lietas Nr. C29595916, SKC-627/2018).
- ²³¹ Rīgas domes priekšsēdētāja 17.07.2017. rīkojums Nr. 316-p "Par dīkstāvi".

- 232 Valsts un pašvaldības iestāžu darbinieku arodbiedrības 24.07.2017. vēstule Nr. II 001/ 17-2407 RD “Par darba līguma uzteikumu”.
- 233 Rīgas domes 24.07.2017. vēstule Nr. RD-17-1827-nd “Prasības pieteikums par darba līguma izbeigšanu”.
- 234 Rīgas domes 24.07.2017. vēstule Nr. RD-17-1827-nd “Prasības pieteikums par darba līguma izbeigšanu”.
- 235 Rīgas domes 24.01.2006. nolikums Nr.35 “Rīgas domes Satiksmes departamenta nolikums”.
- 236 27.07.2017. “Prasības pieteikums par darba devēja rīkojuma atcelšanu”.
- 237 Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas tiesas 23.10.2018. Spriedums (Lietas Nr. C29478617, lietas arhīva Nr. C-1454-18/9).
- 238 Rīgas domes priekšsēdētāja 17.07.2017. rīkojums Nr. 316-p “Par dīkstāvi”.
- 239 Darbinieka darba samaksas kartiņa Nr. 030943 sadalījumā pa mēnešiem (par 2016. gadu, par 2017. gadu un par 2018. gadu) un Darbinieka darba samaksas kartiņa Nr. 062439 sadalījumā pa mēnešiem (par 2016. gadu, par 2017. gadu un par 2018. gadu)
- 240 Laika posms no 2016. gada 16. augusta līdz 2016. gada 15. novembrim.
- 241 Laika posms no 2017. gada 17. jūlija līdz 2017. gada 31. decembrim.
- 242 Laika posms no 2018. gada 1. janvāra līdz 2018. gada 31. oktobrim.
- 243 Rīgas domes 13.07.2005. Deleģēšanas līguma Nr. 484 “Par sabiedriskā transporta, autotransporta un maksas stāvvietu pakalpojumu sniegšanu Rīgas pilsētā” 21.5. apakšpunkts.
- 244 Rīgas domes 05.02.2013. saistošie noteikumi Nr. 206 “Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi”.
- 245 Rīgas domes 05.02.2013. saistošo noteikumu Nr. 206 “Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi” 14. punkts.
- 246 Rīgas domes 05.02.2013. saistošo noteikumu Nr. 206 “Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi” 2.2. apakšpunkts.
- 247 Rīgas domes 05.02.2013. saistošo noteikumu Nr. 206 “Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi” 19.3. apakšpunkts.
- 248 Rīgas domes 05.02.2013. saistošo noteikumu Nr. 206 “Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi” 12. punkts.
- 249 Rīgas domes 05.02.2013. saistošo noteikumu Nr. 206 “Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi” 20. punkts.
- 250 Rīgas domes 05.02.2013. saistošo noteikumu Nr. 206 “Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi” 20.4. apakšpunkts.
- 251 24.07.2018. Pieņemšanas un nodošanas akts.
- 252 SIA “Rīgas satiksme” 18.10.2018. e-pasts “Par informācijas sniegšanu”.
- 253 Rīgas maksas autostāvvietu (ielu malās) izvērtējums (veikts saskaņā ar SIA “Rīgas satiksme” līgumu Nr. LIG/2013/416).
- 254 Rīgas pašvaldības SIA “Rīgas satiksme” autostāvvietu infrastruktūras attīstības plāns 2015/2016 (apstiprināts ar SIA “Rīgas satiksme” valdes 22.04.2015. sēdes protokola Nr. 6, 4. punkts).
- 255 Rīgas satiksme” sniegtā informācija par 2016. un 2017. gadā izveidotajām maksas autostāvvietām un SIA “Rīgas satiksme” mājas lapā norādītā informācija <https://www.rigassatiksme.lv/lv/pakalpojumi/autostavvietu-pakalpojumi/autostavvietu-pakalpojumi/> (resurss skatīts 18.07.2018.).
- 256 SIA “Rīgas satiksme” kvalitātes pārvaldības daļas 15.01.2016. ziņojums b/n SIA “Rīgas satiksme” valdei “Par SIA “Rīgas satiksme” 2015. gada darbības stratēģijas izpildi, 2016. gada darbības stratēģiju un par vidēja termiņa stratēģiju”.
- 257 SIA “Rīgas satiksme” kvalitātes pārvaldības daļas 20.01.2017. ziņojums b/n SIA “Rīgas satiksme” valdei “Par SIA “Rīgas satiksme” 2016. gada darbības stratēģijas izpildi, 2017. gada darbības stratēģiju”.
- 258 SIA “Rīgas satiksme” kvalitātes pārvaldības daļas 26.01.2018. ziņojums Nr. 1 SIA “Rīgas satiksme” valdei “Par SIA “Rīgas satiksme” 2017. gada darbības stratēģijas izpildi, 2018. gada darbības stratēģiju”.
- 259 SIA “Rīgas ūdens” ūdensvada un kanalizācijas tīklu dienesta laužtie segumi, veicot kanalizācijas avārijas likvidācijas darbus Rīgas pilsētā laika periodā 13.08.2018.–19.08.2018.
- 260 Rīgas domes Satiksmes departamenta 03.09.2018. atļauja Nr. 3 8235 Rīgas ielu un transporta būvju aizņemšanai.
- 261 Rīgas domes 28.12.2000. saistošie noteikumi Nr. 106. “Rīgas transporta būvju aizsardzības noteikumi”.
- 262 SIA “Rīgas ūdens” ūdensvada un kanalizācijas tīklu dienesta laužtie segumi, veicot kanalizācijas avārijas likvidācijas darbus Rīgas pilsētā laika periodā 20.08.2018.–26.08.2018.
- 263 Rīgas domes 28.12.2000. saistošie noteikumi Nr. 106. “Rīgas transporta būvju aizsardzības noteikumi”.
- 264 SIA “Rīgas ūdens” ūdensvada un kanalizācijas tīklu dienesta laužtie segumi, veicot kanalizācijas avārijas likvidācijas darbus Rīgas pilsētā laika periodā 07.05.2018.–13.05.2018.
- 265 Rīgas domes Satiksmes departamenta 03.09.2018. atļauja Nr. 4 6677 Rīgas ielu un transporta būvju aizņemšanai.

-
- ²⁶⁶ Rīgas domes 28.12.2000. saistošie noteikumi Nr. 106. "Rīgas transporta būvju aizsardzības noteikumi".
- ²⁶⁷ SIA "Rīgas ūdens" ūdensvada un kanalizācijas tīklu dienesta lauztie segumi, veicot kanalizācijas avārijas likvidācijas darbus Rīgas pilsētā laika periodā 07.05.2018.–13.05.2018.
- ²⁶⁸ Rīgas domes Satiksmes departamenta 03.09.2018. atļauja Nr. 4 6676 Rīgas ielu un transporta būvju aizņemšanai.
- ²⁶⁹ Rīgas domes 28.12.2000. saistošie noteikumi Nr. 106. "Rīgas transporta būvju aizsardzības noteikumi".
- ²⁷⁰ SIA "Rīgas ūdens" ūdensvada un kanalizācijas tīklu dienesta lauztie segumi, veicot kanalizācijas avārijas likvidācijas darbus Rīgas pilsētā laika periodā 20.08.2018.–26.08.2018.
- ²⁷¹ Rīgas domes 28.12.2000. saistošie noteikumi Nr. 106. "Rīgas transporta būvju aizsardzības noteikumi".
- ²⁷² Avārijas darbu pieteikums, reģistrētās atļaujas Nr. 4-8228.
- ²⁷³ Rīgas domes 28.12.2000. saistošie noteikumi Nr. 106. "Rīgas transporta būvju aizsardzības noteikumi".
- ²⁷⁴ Avārijas darbu pieteikums, reģistrētās atļaujas Nr.6-8655.
- ²⁷⁵ Rīgas domes Satiksmes departamenta 20.09.2018. atļauja Nr. 6 9160 Rīgas ielu un transporta būvju aizņemšanai.
- ²⁷⁶ Rīgas domes 28.12.2000. saistošie noteikumi Nr. 106. "Rīgas transporta būvju aizsardzības noteikumi".