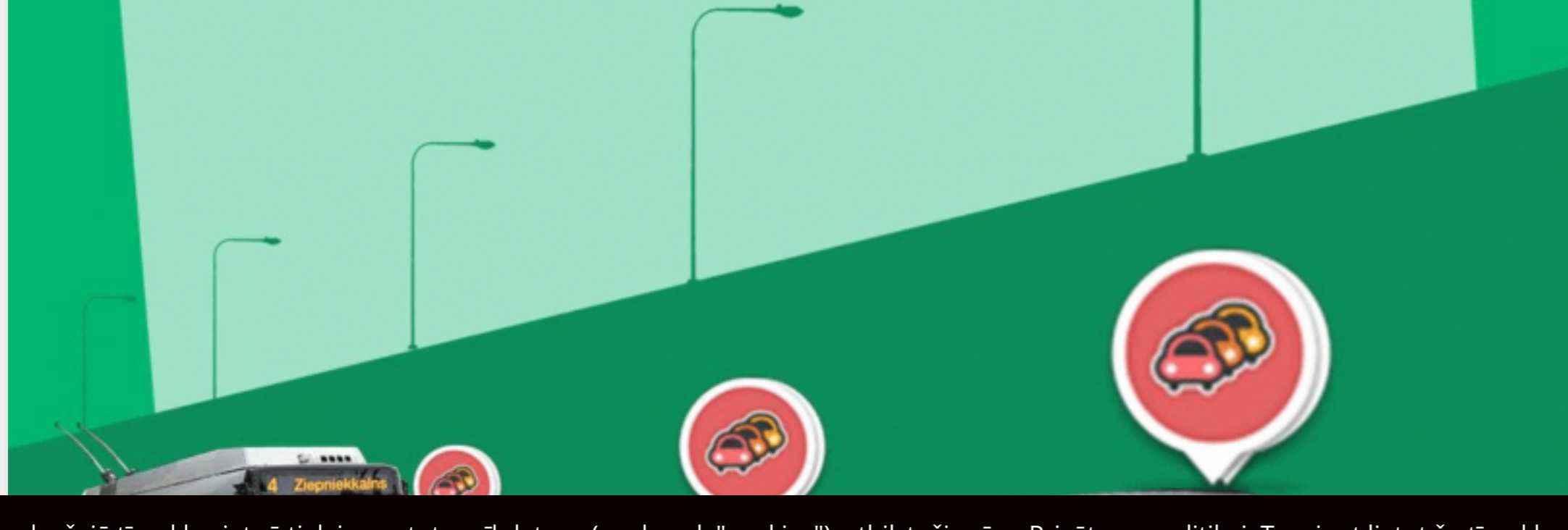


40. autobuss kļūs par 4. trolejbusu – vai tiešām būs labāk?

2019.12.19 • 6 min.



Instrukcija RPP lietotnei

E-iesniegumu instrukcija

Padomi ziemas velobraukšanai

Rīgas veloceļu karte

Informējam, ka šajā tīmekļa vietnē tiek izmantotas sīkdatnes (angļu val. "cookies"), atbilstoši mūsu Privātuma politikai. Turpinot lietot šo tīmekļa vietni, Jūs piekristat, ka mēs uzkrāsim un izmantosim sīkdatnes Jūsu ierīcē. [Pieņemt un turpināt](#) [Vairāk informācijas](#)



Trolejbusi ir viens no tirākajiem transporta veidiem Rīgā. Ja autobusi piesārņo pilsētas ielas ar iedzīvotāju veselībai kaitīgiem izmešiem, tad trolejbusi izmanto elektrību no virs ielām esošajiem vadiem, un kaitīgie izmeši tomēr netiek pūsti tieši pilsētas ielās un pilsētnieku plaušās. Eiropas pilsētās, kurās ir trolejbusi, tie parasti tiek saglabāti un pat attīstīti, bet, piemēram, Prāga ir pat atgriezies pie trolejbusu izmantošanas pēc gandrīz 50 gadu ilga pārtraukuma.

Visracionālāk trolejbusus ir izmantot noslogotākajos un pievilcīgākajos maršrutos, lai atmaksātos izbūvētā infrastruktūra. Ziepniekkalna pusē ar to gan līdz šim ir bijis visai ačgārnī – ir 40. autobusa maršruts, kur garie autobusi salīdzinoši ātri nogādā lielas cilvēku masas pilsētas centrā, un tad ir 19. trolejbusa maršruts, kur šie trolejbusi lēni likumo pa rajona ielām. Situācija kļūst vēl absurda, ja atceramies, ka 40. autobuss gandrīz trīs ceturtdaļas maršruta brauc zem trolejbusu vadiem. Tā nu mūs Rīgas satiksme īsi pirms Ziemassvētkiem ir pārsteigusi ar brīnumainām ziņām – no 2. janvāra 40. autobuss kļūs par trolejbusu!

Kā šīs izmaiņas tiks nodrošinātas tehniski? Tas ir diezgan vienkārši. Rīgai ir liels skaits trolejbusu, kuri ir aprīkoti ar dīzeļģeneratoriem – tas ļauj tiem daļēji maršruta braukt arī bez vadiem. Šis process ir automatizēts: kur nepieciešams, trolejbusa stangas automātiski nolaižas, bet pēc tam pieturā ar atbilstošu aprīkojumu stangas var arī automātiski pacelt. To Rīgā ikdienā jau izmanto 3., 9. un 27. maršruta trolejbusi, bet remontdarbu laikā šis princips izmantots arī pie Botāniskā dārza, uz Deglavu tilta un citur. Tā nu Rīgas satiksme izlēmusi, ka to pašu principu var izmantot arī, lai 40. autobusu padarītu par trolejbusu. Turklāt, lai arī Rīgas satiksme to nav minējusi, teorētiski šīs izmaiņas atbrīvos diezgan lielu skaitu garo autobusu, kurus nu varētu izmantot citos noslogotos maršrutos.

27. trolejbuss



Video – 27. trolejbusa automātiskā režīma maiņa, pieslēdzoties vadiem

Tas viss izklausās diezgan skaisti – tīrāka pilsēta un efektīvāka resursu izmantošana. Skaisti tas ir līdz brīdim, kad sākam iedziļināties, kā tieši Rīgas satiksme domā ieviest šīs izmaiņas un kā tās ietekmēs pasažierus.

Izmaiņas maršrutā

Trolejbusu kontakttīkls maršruta vidū nedaudz atšķiras no 40. autobusu maršruta. Rīgas satiksme nolēmusi, ka, viņuprāt, visracionālāk ir izmainīt maršrutu tā, lai tas pilnībā atbilstu esošajam trolejbusu maršrutam. Bet tas krietni pasliktinās pasažieru iespējas nokļūt centrā, jo maršruts vairs nebūs ātrs un taisns.

Kamēr Ziepniekkalnā autobuss šobrīd brauc taisni pa Valdeķu ielu, trolejbusi met nelielu līkumu pa Graudu un Saulkalnes ielu. Lai arī līkums pats par sevi nav nemaz tik liels, tas tomēr ir līkums – nav nepieciešamības divus bieži kursējošus maršrutus laist pa vienu un to pašu maršrutu. Turklāt jāatceras, ka Dienvidu tilta 4. kārtas trūkuma dēļ Graudu iela ir ļoti noslogota ar autosatiksmi, kas vēl vairāk bremzē sabiedrisko transportu, kas izmanto šo līkumu.



Otra, iespējams, lielākā problēmvietā ir Mūkusalas aplis – aplis, kas jau izsenis ir bēdīgi slavens ar saviem pamatīgajiem sastrēgumiem. Ja līdz šim 40. autobuss, līdzīgi kā visi autobraucēji, šo apli ērti un ātri šķērsoja pa satiksmes pārvadu, tad tagad viss sabiedriskais transports tiks novirzīts uz Leju. Kamēr auto īpašnieki varēs turpināt ērti braukt pa pārvadu, Rīgas satiksmes pasažieriem un atļiks vien noskatīties uz to no lejas, nīkstot sastrēgumos un prātojot, kā pēc iespējas ātrāk tikt pie sava auto (tādējādi vēl vairāk noslogojot pilsētas ielas).

Turklāt tas, ka maršruts tagad daudz vairāk pakļausies auto sastrēgumiem, nozīmē arī to, ka kustība visā maršruta garumā kļūs daudz neparedzamāka – problēma, kas ir jo īpaši svarīga tādiem gariem maršrutiem kā Ziepniekkalns – Jugla. Ja trolejbuss aizkavēsies Mūkusalas aplī, to izjutīs arī visi, kuri to trolejbusu gaida Centrā, Alfā vai citur – cietīs ne vien maršruta Ziepniekkalna gals, bet arī Juglas gals. Īsumā: viss maršruts kļūs lēnāks, bet kustība – neregulārāka. Pats uzņēmums "Rīgas satiksme" atzīst, ka jaunais maršruts būs par 6 minūtēm ilgāks nekā vecais autobusa maršruts. Ja tam vēl pierēķinām klāt jaunus sastrēgumus, tad sabiedriskais transports kļūs pavisam nekonkurētspējīgs.

Grūti uztveramā numerācija

Nav saprotams, kādēļ cilvēkiem jautāt galvas un mainīt 40. maršruta numuru. Līdz 2011. gadam no Centrālirtgus līdz Šmerlīm tik tiešām kursēja tāda numura trolejbuss, tādēļ kāds ir izdomājis, ka jāatjauno šis numurs, nevis jāsaplabā esošā maršruta numurs. Tas nozīmē, ka turpmāk Rīgā būs gan ar dīzeļģeneratoru, tātad bez stangām braucošs 4. trolejbuss, gan parasts 4. autobuss – galvenais ir nesajaukt, jo varbūt netīšām aizbrauksi uz Piņķiem. Laikā, kad trolejbusi arvien vairāk sāk līdzināties autobusiem, ir neprāts dublēt maršrutu numurus pēc transportlīdzekļa veida.

Par maršrutu numuriem Rīgā ir vēl garāks stāsts – tos vajadzētu izmainīt, lai tie nedublētos. Pasažieriem nebūtu jāuztraucas par to, kāda veida transportlīdzeklis apkalpo maršrutu. Lineāra numerācija ne vien atbrīvotu pasažierus no šī liekā uzdevuma, bet arī ļautu efektīvāk organizēt satiksmi – ja ir salūzis kāds trolejbuss, to var operatīvi aizvietot ar autobusu. Šāda numerācija ir plaši izmantota citur Eiropā, bet līdz padomju laikiem – 1951. gadam – tika izmantota arī Rīgā. Pēc 1932. gadā ieviestās sistēmas tramvajiem tika rezervēti pirmie 20 numuri, bet autobusiem tika atvēlēti tālākie numuri.



Attēlā – 21. autobusa maršruts pagājušā gadsimta trīsdesmitajos gados. Tolaik autobusu numuri nedublēja tramvaju numurus un šis bija pirmais autobusa maršrutam piešķirtais numurs. Foto no VISC

Ko darīt, lai nesabojātu skaisto ideju?

Lai arī pamatdoma autobusa nomainai pret trolejbusu šķiet laba, izpildījums sanācis reti slikti un pasažieriem nozīmēs vien papildu neērtības un vairāk iemeslu sākt izmantot auto, padarot sabiedriskā transporta satiksmi vēl lēnāku un neuzticamāku. Tā vietā "Rīgas satiksmei" 40. autobusa vietā jādod pa identisku maršrutu braucošs 40. trolejbuss.

Starp citu, drīzumā noslēgsies Salu tilta kompleksa rekonstrukcijas projekts, kurā Rīgai bija visas iespējas izveidot kvalitatīvu infrastruktūru sabiedriskajam transportam, tostarp trolejbusam, ierīkojot sabiedriskā transporta joslas, labāku pieturu novietojumu un pie Mūkusalas apļa izvietoto biroju, ierīkojot tirdzniecības centru sasniedzamību ar ērtāku gājēju infrastruktūru un labāku pieturu novietojumu. Bija iespējams izveidot trolejbusu kontakttīklu arī uz pārvada. Vai kaut kas no tā tika izdarīts? Diemžēl izdarīts pat pretējais – likvidēta ērta trolejbusu pietura pie "K Senukai". Nelielā posmā gan ierīkota sabiedriskā transporta josla, bet tā ir pārāk īsa, lai no tās būtu jēga. Bet pie veikala "Maxima" tiks ierīkotas ar luksoforu regulētas gājēju pārejas, kur gudri sensori spēs noteikt, vai gājējam pieriebies gaidīt minūti pie sarkanās gaismas un tas ielu šķērsojis uz savu valū – tad gudrais luksofors var atcelt gājēju zaļā signāla izsūkšanu un nebremzēt tik svarīgo satiksmi.

Autocentrisks infrastruktūra, kas diemžēl nekādi neveicinās to, pēc kā Rīga teorētiski tiecas visās stratēģijās – labāku, ārtāku un ērtāku sabiedriskā transporta, gājēju un velosipēdu satiksmi.



Tev varētu patikt arī šie raksti:

Ilgtspējīga transporta koridori
5 min.

Maskavas uzplaukums un Rīgas stagnācija?
3 min.

Ko domā partijas: Skanstes tramvajs
12 min.

Velojoslas nedrīkst atrasties blakus autobusu joslām?
2 min.

Multimodālas ielas
2 min.

Paraksties par jaunu autobusu maršrutu!
3 min.