

IKDIENAS MOBILITĀTES ATTĪSTĪBAS PLĀNS 2021.–2027. GADAM



Rīga
2021



EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND



Plāns sagatavots INTERREG projekta "Ilgspējīga mobilitāte un ikdienas pārvietošanās Baltijas jūras reģiona pilsētās" (SUMBA) (Līgums Nr. R074) ietvaros.

Saturs

Izmantotie termini un saīsinājumi	3
Ievads	4
1. Aptvertā teritorija	6
2. Ikdienas mobilitātes attīstībā iesaistītās institūcijas	9
2.1. Valsts un pašvaldību institūcijas.....	9
2.2. Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji.....	11
3. Esošā situācija un mobilitātes tendences Plāna aptvertajā teritorijā	12
3.1. Stratēģijas, politikas, rīcības plāni, vīzijas projekta aptvertajā teritorijā.....	12
3.2. Esošā situācija mobilitātes jomā.....	14
3.3. Galvenie izaicinājumi un to iespējamie risinājumi.....	19
3.4. Mobilitātes punkti kā viens no pārvietošanās problēmu risinājumiem.....	22
4. Stratēģiskie mērķi un vīzija	26
4.1. Mērķis: Samazināt individuālo automašīnu izmantošanas apjomu, izveidojot mobilitātes punktus.....	26
4.2. Mērķis: Veicināt sabiedriskā transporta plašāku izmantošanu, ieviešot vienotās biļetes.....	27
4.3. Mērķis: Attīstīt elastīgu pieeju ikdienas pārvietošanās risinājumiem, izmantojot efektīvu datu pārvaldību.....	27
4.4. Mērķis: Attīstīt integrētu mobilitātes sistēmu, sadarbojoties iesaistītajām pusēm.....	28
5. Attīstības scenāriji	28
6. Prioritārie virzieni un uzdevumi	30
6.1. Prioritārais virziens: Mobilitātes punktu izveide.....	30
6.2. Prioritārais rīcības virziens: vienotas sabiedriskā transporta biļetes ieviešana.....	31
6.3. Prioritārais virziens. Efektīva datu pārvaldība.....	32
6.4. Prioritārais virziens. Iesaistīto pušu sadarbība.....	33
7. Aktivitāšu ieviešanas plāns	34
8. Plāna ieviešana integrējot esošajās stratēģijās un politikās	38
9. Plāna ieviešanas uzraudzība un aktualizēšana	39
10. Pārskats par iesaistīto pušu iesaisti un galvenie rezultāti	39
11. Plāna veidošanā izmantotie pētījumi	41
Pielikumi	43

Saistītie materiāli:

1. Mobilitātes punktu izvietojuma un izveidošanas plāns¹.
2. Projekta SUMBA mobilitātes punktu izmaksu un ieguvumu analīzes kritēriji un to izvērtēšanas metodika²

1 SIA "IE.LA inženieri" (2020), Mobilitātes punktu izvietojuma un izveidošanas plāns, https://www.bef.lv/wp-content/uploads/2020/09/Mobilitates_punktu_plans_SUMBA-1.pdf

2 SIA "AC Konsultācijas" (2020), Projekta SUMBA mobilitātes punktu izmaksu un ieguvumu analīzes kritēriji un to izvērtēšanas metodika, <https://www.bef.lv/wp-content/uploads/2021/01/Mobilit%C4%81tes-punktu-IIA-kriteriji-un-metodika.pdf>

Izmantotie termini un saīsinājumi

Plāna aptvertā teritorija	Rīga, Pierīga, Rīgu un Pierīgu ietekmējošā teritorija
Svārstmigrācija	iedzīvotāju ikdienas pārvietošanās no savas dzīvesvietas vienā teritoriālā vienībā uz citu teritoriālu vienību darba un mācību dēļ un atpakaļ
Mobilitātes punkts	dažādu līmeņu transporta mezgli ar pamatuzdevumu ikvienam tās lietotājam nodrošināt ērtus dažādu transporta veidu savienojumus vienkopus, piedāvājot alternatīvus pārvietošanās veidus (t.sk. koplietošanas transportlīdzekļus) un mazinot nepieciešamību izmantot privāto autotransportu
ST	Sabiedriskais transports
SM	Satiksmes ministrija
RPR	Rīgas plānošanas reģions
RDPAD	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
RMA	Rīgas metropoles areāls
RDSD	Rīgas domes Satiksmes departaments
BEF	Baltijas Vides Forums
TAP 2027	Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam
NAP 2027	Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021. -2027. gadam

Ievads

Transports rada ceturtdaļu Eiropas Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas, un to apjoms aizvien palielinās. Saskaņā ar ES Zaļā kursa mērķi, līdz 2050. gadam šīs emisijas ir nepieciešams samazināt par 90%. Virzībā uz ilgtspējīgu mobilitāti Zaļais kurss paredz veikt pasākumus, kas nodrošinātu ne tikai emisiju samazināšanu, bet samazinātu arī transporta plūsmu sastrēgumus pilsētās, kā arī īstenotu sabiedriskā transporta uzlabojumus, izmantotu viedas satiksmes vadības sistēmas un digitālos risinājumus.³

Ilgspējīga pilsētu mobilitāte ir viena no prioritārajām jomām Eiropas Savienības pilsētās. Ilgtspējīgas mobilitātes attīstību var vērtēt pēc dažādu transporta veidu īpatsvara, transporta radītā piesārņojuma, sastrēgumu līmeņa, kā arī pēc sabiedriskā transporta pārklājuma un pieejamība pilsētās un apkārtējās teritorijās.⁴ Mobilitātes un svārstmigrācijas (iedzīvotāju ikdienas pārvietošanās no savas dzīvesvietas vienā teritoriālā vienībā uz citu teritoriālu vienību darba un mācību dēļ un atpakaļ) tendences Latvijā, ka arī citur pasaulē, pieprasa veikt izmaiņas transporta tīklā un loģistikas konceptos, arvien plašāk pielietojot multimodālos risinājumus. Arvien pieaugošās svārstmigrācijas problēmas tiek risinātas, ieviešot jaunus mobilitātes veidus, piemēram, mobilitātes punktus, dažādus koplietošanas transportlīdzekļu izmantošanas risinājumus, plaši izmantojot viedierīču sniegtās iespējas, vienlaikus nodrošinot mobilitāti kā pakalpojumu.

Saskaņā ar pētījumiem⁵ un pieejamo informāciju par pasažieru plūsmām⁶, gandrīz katrs otrais Pierīgas iedzīvotājs darbības vecumā strādā Rīgā, un lielākā daļa no tiem uz darbu dodas ar privāto automašīnu. Tādējādi pieaug noslodze uz transporta infrastruktūru un palielinās iedzīvotāju svārstmigrācija starp Rīgu un Pierīgu. Tāpēc ir nepieciešams pilnveidot esošo transporta sistēmu, padarot to ilgtspējīgāku, piemēram, uzlabojot sabiedrisko transportu un samazinot privāto automašīnu izmantošanas nepieciešamību. Svarīga loma šajā procesā ir pašvaldību iniciatīvām, izstrādājot ilgtspējīgu pilsētu mobilitātes plānu un īstenojot atbilstošās aktivitātes.

Ikdienas mobilitātes attīstības plāns ir reģionālas nozīmes vidēja termiņa attīstības plānošanas dokuments (turpmāk tekstā – Plāns) laika periodam no 2021. līdz 2027. gadam. Plāna izstrādes mērķis ir pilnveidot ilgtspējīgas mobilitātes iespējas svārstmigrācijas procesā starp Rīgu, Pierīgu un to ietekmējošo teritoriju pašvaldībām. Tas veidots saskaņā ar Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģijā

3 Eiropas zaļais kurss, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0014.02/DOC_1&format=PDF

4 Eiropas Revīzijas Palāta (2020), Ilgtspējīga pilsētu mobilitāte Eiropas Savienībā: bez dalībvalstu apņemšanās būtiski uzlabojumi nav iespējami, Īpašais ziņojums, https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_06/SR_Sustainable_Urban_Mobility_LV.pdf

5 Latvijas Universitātes Ģeogrāfijas un zemes zinātņu fakultātes Cilvēka ģeogrāfijas katedra (2017), Rīgas aglomerācijas robežu precizēšana, http://www.sus.lv/sites/default/files/rigas_aglomeracija_2017.pdf

6 SIA "IE.LA Inženieri" (2020), "Mobilitātes punkti – Transporta un pasažieru plūsmu novērtējums projekta izpētes teritorijā"

2014.-2030. gadam⁷ noteiktajiem stratēģiskajiem mērķiem un ilgtermiņa attīstības prioritātēm. Plāns papildina Rīcības plānu Rīgas metropoles areāla attīstībai⁸, kur akcentēta transporta veidu dažādošana un pielāgošana nepieciešamajam mērogam un izmantošanas mērķim. Plāns iekļaujas arī Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskās vīzijas⁹ redzējumā par metropoles areāla ārējās un iekšējās sasniedzamības attīstību.

Ikdienas mobilitātes attīstības plāns sagatavots INTERREG projekta SUMBA „Ilgtspējīga mobilitāte pilsētās un ikdienas pārvietošanās Baltijas jūras reģiona valstīs” (projekta Nr. R074) ietvaros. Plāna izstrādi ir veikusi biedrība “Baltijas Vides Forums” sadarbībā ar Rīgas plānošanas reģionu un Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentu. Plāna sagatavošanā piesaistīti arī eksperti no SIA “IE.LA Inženieri”, kuri sagatavojuši materiālu par mobilitātes punktiem¹⁰. Plānu papildina “Mobilitātes punktu izmaksu un ieguvumu analīzes kritēriji un to izvērtēšanas metodika”, ko projekta SUMBA ietvaros sagatavojuši SIA “AC Konsultācijas” eksperti¹¹.

Plānā sniegts pārskats par esošo situāciju un tendencēm mobilitātes jomā, aktuālajiem politikas un attīstības plānošanas dokumentiem nacionālajā un reģionālajā līmenī, iezīmēti stratēģiskie mērķi un virzieni, kā arī plānotās aktivitātes reģionālajā un vietējā līmenī. Plānā izklāstīta mobilitātes punktu koncepcija, kā arī ieteicamais pakalpojumu klāsts dažāda veida mobilitātes punktu funkcionalitātes nodrošināšanai.

Plāns ietver kārtību, kādā tiks nodrošināta tā īstenošana un uzraudzība. Uzraudzības pārskats par Plāna īstenošanu tiks sagatavots ik pēc trim gadiem – 2024. gadā un 2027. gadā. Pārskatā tiks uzrādītas attiecīgajā laika periodā ieviestās aktivitātes vai to ieviešanas progress. Noslēguma ziņojumā (2027. gadā) tiks iekļauta informācija par to, vai Plāns tiks aktualizēts arī nākamajā periodā.

7 Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014.-2030. gadam (apstiprināta 18.09.2015), http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2017/12/RPR-Ilgtspējīgas-attīstības-stratēģija_2014-2030.pdf

8 Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai (2020), http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2020/06/Rigas-metropoles-areala-ricibas-plans_Web-1.pdf

9 SIA “Grupa 93”, Rīgas plānošanas reģions (2019), Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija – Gala ziņojums, http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2019/03/20190201_Mob_viz_Galazinojums.pdf

10 Supra note 1

11 Supra note 2

1. Aptvertā teritorija

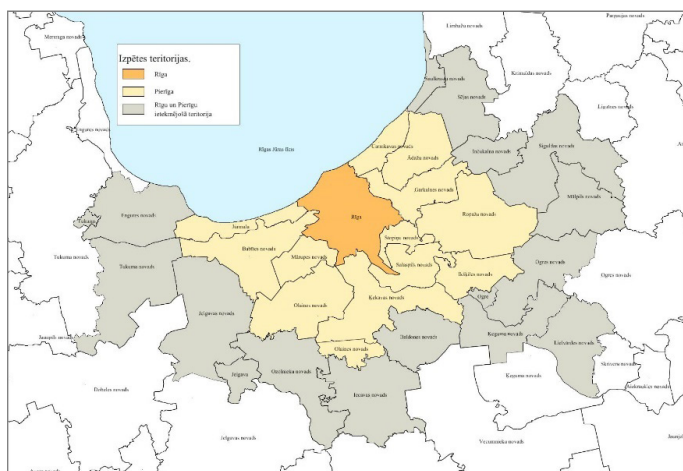
Ikdienas mobilitātes attīstības plāna aptvertā teritorija skar lielāko daļu Rīgas Metropoles iekšējās telpas (1. attēls)¹², kur izdalāmas trīs zonas¹³ - Rīga (oranžā zona), Pierīga (dzeltenā zona), kā arī Rīgu un Pierīgu ietekmējošā teritorija (pelēkā zona):

- **Rīga** – iedzīvotāju skaita ziņā lielākā pilsēta Baltijas valstīs. Pilsētas platība ir 304,05 km².

- **Pierīga** aptver Rīgas tuvumā esošās pašvaldības. Tās ir Jūrmala, Babītes novads, Mārupes novads, Olaines novads, Ķekavas novads, Salaspils novads, Stopiņu novads, Ikšķiles novads, Ropažu novads, Garkalnes novads, Ādažu novads un Carnikavas novads.

- **Rīgu un Pierīgu ietekmējošā teritorija** ietver Engures, Tukuma, Jelgavas, Ozolnieku, Iecavas, Baldones, Ķeguma, Lielvārdes, Ogres, Mālpils, Siguldas, Inčukalna, Sējas, Saulkrastu novada teritorijas aptuveni 50 km rādiusā ap Rīgu¹⁴.

Šāds teritoriālais iedalījums atbilstošs situācijai 2019. gada nogalē pirms Administratīvi teritoriālās reformas.¹⁵



1. attēls. Ikdienas mobilitātes attīstības plāna aptvertā teritorija.

Jūrmala, Tukuma novads (Tukums), Mārupes novads (Mārupe), Olaines novads (Olaine), Ķekavas novads (Ķekava), Salaspils novads (Salaspils), Ropažu novads (Ulbroka), Ādažu novads (Ādaži), Ogres novads (Ogre), Saulkrastu novads (Saulkrasti), Siguldas novads (Sigulda), Jelgavas novads (Jelgava). (Avots: <https://likumi.lv/ta/id/315654-administrativo-teritoriju-un-apdzivoto-vietu-likums>)

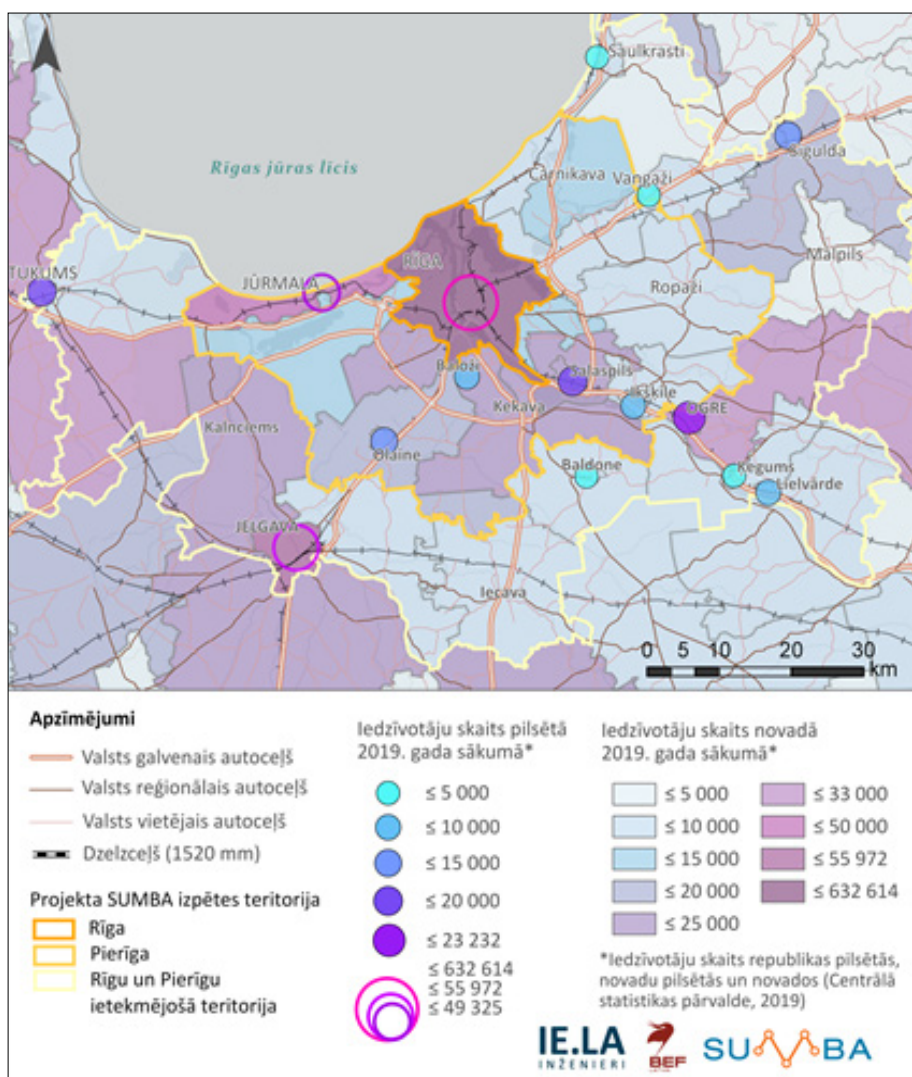
Latvijā pēc 2021. gada pašvaldību vēlēšanām, jaunās pašvaldību domes darbu uzsāks 2021. gada jūlijā. (Avots: LR Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (13.01.2021), <https://www.varam.gov.lv/lv/administrativi-teritoriala-reforma>). Saskaņā ar Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likumu (spēkā no 2020. gada 23. jūnija) Plāna aptvertā teritorija ietvers šādas administratīvās teritorijas un administratīvos centrus: Rīga,

¹² Aptvertā teritorija lielākoties sakrīt ar Rīgas Metropoles iekšējo telpu, to nedaudz pārsniedzot, līdz pat Metropoles ārējās telpas daļai, kā arī daļēji pārklājas ar Rīgas aglomerācijas robežām.

¹³ Pašvaldību iedalījums ir atbilstošs administratīvi teritoriālajam iedalījumam 2020. gada aprīlī. Saskaņā ar administratīvi teritoriālā reformu, līdz 2021. gadam plānots izveidot 39 pašvaldību administratīvās teritorijas, http://www.varam.gov.lv/lat/administrativi_teritoriala_reforma/

¹⁴ Tukuma, Engures, Jelgavas, Ogres un Ķeguma novadu tikai daļēji iekļaujas Rīgu un Pierīgu ietekmējošajā teritorijā.

¹⁵ LR Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (2020), Administratīvi teritoriālā reforma: www.varam.gov.lv/lat/administrativi_teritoriala_reforma/



2. attēls. Iedzīvotāju skaits 2019. gada sākumā pilsētās un novados.

Plāna aptvertajā teritorijā 2019. gadā lielākais iedzīvotāju skaits pilsētās ir Rīgā (632 614 iedzīvotāji), Jelgavā (55 972 iedzīvotāji), un Jūrmalā (49 325 iedzīvotāji). Ogres, Tukuma, Salaspils, Olaines un Siguldas novados iedzīvotāju skaits ir vislielākais¹⁶ (2. attēls). Norādītais iedzīvotāju skaits novadā iekļauj arī pilsētas, izņemot Jelgavu, Rīgu un Jūrmalu. (Avots: Centrālā statistikas pārvalde¹⁷).

16 Norādītais iedzīvotāju skaits novadā iekļauj arī pilsētas, izņemot Jelgavu, Rīgu un Jūrmalu

17 Iedzīvotāju skaits republikas pilsētās, novadu pilsētās un novados 2019. gada sākumā (Centrālā statistikas pārvalde, 2019), <https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/iedzivotaji/iedzivotaju-skaits/galvenie-raditaji/iedzivotaju-skaits-republikas-pilsetas>

Ikdienas pārvietošanās kontekstā svarīgi ir autoceļi un dzelzceļš. Plāna aptverto teritoriju šķērso visa veida transports – sauszemes, t.sk. sliežu ceļi, stratēģiskās nozīmes 1520 mm sliežu platuma dzelzceļa līnijas, kā arī Eiropas Transporta tīkla (TEN-T) autoceļi, EuroVelo maršruti. Plāna aptvertajā teritorijā esošā Rīgas osta un Starptautiskā lidosta "Rīga" ir Baltijas valstu vidū būtiski loģistikas un mobilitātes punkti, kas iekļaujas arī starptautiskajā TEN-T galveno autoceļu tīklā.

2019. gada sākumā Latvijā ir 1 919 968 iedzīvotāju. No tiem 632 614 iedzīvotāju (aptuveni 33%) dzīvo Rīgā.¹⁸ Savukārt Rīgā kopējais strādājošo skaits ir aptuveni 433 000. No tiem 32% strādājošo strādā Rīgā un dzīvo citur, bet apmēram 4%, dzīvo Rīgā, bet strādā citur.¹⁹ Iedzīvotāju ikdienas pārvietošanās (svārstmigrācija) starp Rīgu un tuvējām pašvaldībām rada intensīvas transporta plūsmas, sastrēgumus un palielina kaitīgo vielu emisijas. Katru rītu 86 000 iedzīvotāju pārvietojas uz Rīgu un 29 700 dodas virzienā prom no Rīgas. Saskaņā ar 2019. gadā veikto mājsaimniecību aptaujas datiem, sabiedrisko transportu ikdienas pārvietošanās vajadzībai starp Rīgu un Pierīgu izmantojuši 42% respondentu (aptuveni 46% sieviešu un 26% vīriešu).

Savukārt 38% izmanto autotransportu (aptuveni 56% vīriešu un 30% sieviešu kā autovadītāji) un aptuveni 3% velosipēdu.²⁰

18 Centrālā statistikas pārvalde, ISG020. Iedzīvotāju skaits un tā izmaiņas statistiskajos reģionos, republikas pilsētās, novadu pilsētās, 21 attīstības centrā un novados, <https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/db>

19 Rīgas Domes Pilsētas attīstības departaments (2019), Rīga skaitļos 2018, <https://pasvaldiba.riga.lv/NR/rdonlyres/D2187E03-C116-4534-B5EE-B48568AF1AE0/70627/R%C4%ABgaskait%C4%BCos2018LATWeb.pdf>

20 Updates in the Riga transport simulation model (2020), www.sumba.eu/en/article/updates-riga-transport-simulation-model

2. Ikdienas mobilitātes attīstībā iesaistītās institūcijas

Mobilitātes attīstībā iesaistītās institūcijas pārstāv dažādus pārvaldes, plānošanas un pakalpojumu sniegšanas līmeņus, un to darbība ietekmē Ikdienas mobilitātes attīstības plāna virzību.

2.1. Valsts un pašvaldību institūcijas

Latvijas Republikas Satiksmes ministrija²¹ ir vadošā valsts pārvaldes iestāde transporta un sakaru nozarē. Tā ir atbildīga par transporta un sakaru nozares politikas veidošanu, izstrādājot politikas plānošanas dokumentu projektus, kā arī par plānošanas dokumentos paredzēto pasākumu īstenošanas uzraudzību. Ministrija izstrādā transporta (dzelzceļa, autosatiksmes, jūrniecības, aviācijas) un sakaru nozares tiesību aktu projektus. Satiksmes ministrija un tās institūcijas īsteno pārvaldi sabiedriskā transporta nozarē - uzrauga likumu un citu normatīvu aktu ievērošanu, pārzina un organizē sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīklā.²²

Satiksmes ministrijas deleģēto uzdevumu izpildi pasažieru un kravu pārvadājumu jomā veic valsts **SIA „Autotransporta direkcija”**. Tā īsteno sabiedriskā transporta – pasažieru pārvadājumu ar autobusu un vilcienu – plānošanu, licenču izsniegšanu kravu un pasažieru komercpārvadājumiem un atļauju izsniegšanu starptautisko pārvadājumu veikšanai.²³

Latvijā ir izveidoti pieci **plānošanas reģioni**, kuru kompetencē ir nodrošināt reģiona attīstības plānošanu, koordināciju, pašvaldību un citu valsts pārvaldes iestāžu sadarbību. Plānošanas reģioni nosaka reģiona ilgtermiņa attīstības pamatprincipus, mērķus un prioritātes. Sadarbībā ar pašvaldībām un valsts pārvaldes iestādēm plānošanas reģioni izstrādā ilgtermiņa un vidēja termiņa attīstības plānošanas dokumentus, kā arī vada un uzrauga to ieviešanu.²⁴ Transporta un mobilitātes jomā plānošanas reģioni sagatavo un sniedz priekšlikumus par nepieciešamajiem grozījumiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā; noskaidro un apkopo pašvaldību un iedzīvotāju viedokļus par maršrutu tīklu reģionā; apseko pieturvietas plānošanas reģiona teritorijā un sniedz priekšlikumus par to nepieciešamību, izbūvi, un iekļaušanu maršrutu kustības sarakstos vai maršrutu aprakstos.²⁵ Plāna aptvertajā teritorijā attīstības plānošanu koordinē Rīgas plānošanas reģions un Zemgales plānošanas reģions.

21 LR Satiksmes ministrija, <http://www.sam.gov.lv>

22 Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums (2007), https://likumi.lv/doc.php?id=159858&version_date=15.07.2007

23 Valsts SIA „Autotransporta direkcija”, <http://www.atd.lv/lv/visp%C4%81r%C4%ABgs-apraksts-par-direkciju>

24 LR Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, <https://www.varam.gov.lv/lv/planosanas-regioni>

25 Rīgas plānošanas reģions, <http://rpr.gov.lv/darbibas-jomas/sabiedriskais-transport/>

Sabiedriskā transporta padomi veido pārstāvji no Satiksmes ministrijas, Finanšu ministrijas, VSIA "Autotransporta direkcija", Rīgas, Kurzemes, Zemgales un Vidzemes plānošanas reģioniem un Rēzeknes novada domes.²⁶ Padome veic reģionālo vietējo un starppilsētu maršrutu plānošanu, atbild par vienotas pieejas nodrošināšanu sabiedriskā transporta pakalpojumu plānošanā, pasūtīšanā, līgumu slēgšanā un valsts budžeta līdzekļu izlietošanā. Padome nodrošina vietējo iedzīvotāju un pašvaldību interešu apzināšanu un pārstāvēšanu.²⁷

Pilsētu un novadu pašvaldību pienākumos ietilpst pārzināt maršrutu tīklu savā administratīvajā teritorijā, organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus; sniegt priekšlikumus Sabiedriskā transporta padomei un VSIA "Autotransporta direkcijai" par sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu, racionāli apsaimniekot

sabiedriskajam transportam iedalītos finanšu līdzekļus. Pilsētu pašvaldībām ir jānodrošina sabiedriskā transporta pieturvietu izbūve un infrastruktūras uzturēšana savā administratīvajā teritorijā.²⁸ Lai stiprinātu sadarbību starp Rīgas pilsētas pašvaldību un Pierīgas pašvaldībām, izveidotu efektīvu pārvaldes modeli, kā arī noteiktu un ieviestu visam Rīgas metropoles areālam nozīmīgus projektus (tai skaitā transporta un mobilitātes jomā), 2019. gada 29. oktobrī starp Rīgas domi un Pierīgas pašvaldību apvienību parakstīts sadarbības memorands "Par Rīgas metropoles areāla sadarbības ietvara izveidi". Savukārt 2021. gada janvārī, apvienojoties 15 pašvaldībām, ir izveidota **Rīgas un Pierīgas pašvaldību apvienība "Rīgas metropole"**²⁹. Viens no apvienības mērķiem ir organizēt kopīgu pašvaldību pakalpojumu sniegšanu iedzīvotājiem, veicinot to pieejamību un kvalitāti.

Attīstot "Rail Baltica" projekta realizēšanu Latvijā, valsts kapitālsabiedrības SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas" uzdevums ir īstenot "Rail Baltica" publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izbūves projektu Latvijā.³⁰ Savukārt Baltijas valstu kopuzņēmums AS "RB Rail" atbild par "Rail Baltica" projekta kopīgo aktivitāšu īstenošanu.

26 LR Satiksmes ministrijas Rīkojums Nr. 01-03/91 (04.07.2019), Par Sabiedriskā transporta padomes sastāvu, http://www.atd.lv/sites/default/files/Rikojums%20par%20sabiedrisk%C4%81-transporta-padome_04072019.pdf

27 Sabiedriskā transporta padome, <http://www.atd.lv/lv/jaunumi/sabiedrisk%C4%81-transporta-padome>

28 Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums (2007), https://likumi.lv/doc.php?id=159858&version_date=15.07.2007

29 Rīgas Dome (11.01.2021.), Pierīgas pašvaldību apvienība pārtop apvienībā "Rīgas metropole", <https://www.riga.lv/lv/jaunums/pierigas-pasvaldibu-apvieniba-partop-apvieniba-rigas-metropole>

30 Eiropas Dzelzceļa līnijas, <https://edzl.lv/par-edzl/kas-ir-edzl>

2.2. Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji

Pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu un autoceļiem Plāna aptvertajā teritorijā veic vairāki iekšzemes sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji. **AS „Pasažieru vilciens”** pārvadā pasažierus pa dzelzceļu visā Latvijas teritorijā elektrovilcienu un dīzeļvilcienu maršrutos. Kopumā pasažieri ar vilcienu 2019. gadā ir mērojuši 602.7 miljonus kilometru (vidēji viens brauciens vilcienā ir bijis 32.7 kilometrus garš). AS “Pasažieru vilciens” 2019. gadā kopumā ir pārvadājusi 18.45 miljonus pasažieru. Plānots, ka dzelzceļa elektrifikācija un modernizācija ļaus vēl vairāk palielināt pārvadāto pasažieru skaitu.

Braucienamvilcienā iespējams iegādāties vienreizējās biļetes; dienu biļetes; abonementa biļetes, kā arī vienotās vilciena-autobusa biļetes - Tukuma un Aizkraukles pasažieru ērtībām (ieviesta no 2018. gada maija). Visiecientākais vilcienu biļešu veids ir vienreizējā biļete. 2019. gadā šo biļešu veidu braucienam vilcienā izvēlējušies 67% pasažieru. No 2019. gada 20. augusta, visām vilcienu biļetēm, kuras tiek iegādātas internetā un mobilajās lietotnēs, tiek piemērota atlaide. Rezultātā, piemēram, 2019. gada decembrī 28% no kopējā pārdoto vienreizējo biļešu apjoma tika iegādātas elektroniski (2018. gada decembrī – 13,5%).^{31, 32}

Sabiedriskā transporta pakalpojumus pa autoceļiem Rīgas plānošanas reģiona teritorijā veic 5 uzņēmumi (AS “CATA”, AS “Rīgas Taksometru parks”, SIA “Ekspress Ādaži”, SIA “GALSS BUSS”, SIA “Tukums auto”), nodrošinot pasažieru pārvietošanās iespējas ar reģionālajiem autobusiem.³³ Saskaņā ar informatīvo ziņojumu “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030.gadam”³⁴ reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīkls ir iedalīts vairākās maršrutu tīkla daļās jeb lotēs, pielāgojot to novados dzīvojošo pasažieru plūsmai un pārvietošanās paradumiem. Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējus plānots noteikt atklāta konkursa rezultātā, kura iepirkuma priekšmets būtu maršrutu tīkls ar apjomu 65 miljoni kilometru gadā, kas sadalīts 16 maršrutu tīkla daļās (lotēs) ar apjomu no 2,5 līdz 6,0 miljoniem kilometru gadā katrā lotē. Visā maršrutu tīklā tiks izvirzītas vienotas kvalitātes prasības autoparkam (autobusu vecumam un aprīkojumam). Braucienam ar reģionālo autobusu iespējams iegādāties biļešu servisa platformā <https://www.bezrindas.lv>. Iegādāto biļeti nav nepieciešams izdrukāt, tās var uzglabāt un uzrādīt viedierīcēs.³⁵

31 AS „Pasažieru vilciens” (2020), <https://www.pv.lv/lv/par-mums/>

32 AS „Pasažieru vilciens” (2020), 2019. gadā turpinājies vilciena pasažieru skaita pieaugums, sasniedzot 18.45 miljonus, <https://www.pv.lv/lv/informacija-medijiem/>

33 Rīgas plānošanas reģions (2020), Sabiedriskais transports, <http://rpr.gov.lv/darbibas-jomas/sabiedriskais-transport/>

34 LR Ministru kabinets (2019), Informatīvais ziņojums "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam", <http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40473219>

35 Biļešu platforma BezRindas.lv (2021), Biļešu iegāde, <https://www.bezrindas.lv/lv/bilesu-iegade>

Pasažieru pārvietošanos sabiedriskajā transportā Rīgas pilsētā nodrošina **Rīgas pašvaldības SIA „Rīgas satiksme”**. Uzņēmums veic pārvadājumus 8 tramvaju maršrutos, 18 trolejbusu maršrutos un 54 autobusu maršrutos. Kopumā „Rīgas satiksme” transportlīdzekļi (tramvaji, trolejbusi, autobusi) gadā veic ap 45 miljoniem kilometru un pārvadā ap 140 miljoniem pasažieru. „Rīgas satiksme” apsaimnieko vairāk nekā 6 000 autostāvvietas Rīgā. Uzņēmums nodrošina arī citus pakalpojumus: transportlīdzekļu un retro tramvaja

nomu, kā arī velonovietnes.³⁶ No 2018. gada 1. decembra sabiedriskā transporta pakalpojumu veikšanai ir piesaistīts apakšuzņēmējs **“Rīgas mikroautobusu satiksme”** (2020. gadā pasažieru pārvadājumi veikti 18 mikroautobusu maršrutos).³⁷ Kopš 2009. gada 1. maijā Rīgas sabiedriskajā transportā pilnībā darbojas vienota elektroniskā biļete (e-talons) noteiktam braucienu skaitam. Ir pieejamas t.s. laika biļetes noteiktam stundu skaitam, mēneša biļetes, kā arī vienreizējā biļete vienam braucienam, kuru var iegādāties pie vadītāja.³⁸

3. Esošā situācija un mobilitātes tendences Plāna aptvertajā teritorijā

3.1. Stratēģijas, politikas, rīcības plāni, vīzijas projekta aptvertajā teritorijā

Integrēta, ilgtspējīga transporta sistēma, kas sniedz kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā, ir valsts attīstības mērķis transporta jomā, kas definēts **Latvijas Nacionālajā attīstības plānā 2021.-2027. gadam**. Transporta sistēmai jānodrošina vietējā sasniedzamība, izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, kā arī starptautiskā savienojamība, iekļaujoties ES pamattīklā (Rail Baltica), nodrošinot pamattīkla un visaptverošā tīkla sasaisti. Viens no plānā ietvertajiem uzdevumiem ir pilnveidot transporta sistēmu, lai palielinātu

velosipēdu un citu videi draudzīgu transportlīdzekļu lietošanu.³⁹

Ievērojot Eiropas Zaļā kursa vienu no pamatelementiem, paātrināt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti, Latvijas transporta politikas izvirzītais mērķis - integrēta transporta sistēma, kas nodrošina drošu, efektīvu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicina valsts ekonomisko izaugsmi, reģionālo attīstību un dod ieguldījumu pārejā uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisijas līmeni. Politikas mērķis ir noteikts **Transporta attīstības pamatnostādņēs 2021.-2027.gadam**

³⁶ Rīgas pašvaldības sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Rīgas Satiksme” (2020), <https://www.rigassatiksme.lv/lv/par-mums/>

³⁷ Rīgas pašvaldības sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Rīgas Satiksme” (2020), 2020. gada deviņu mēnešu starpperiodu pārskats, https://www.rigassatiksme.lv/files/2020_gada_devinu_menesu_starpperiodu_parskats.pdf

³⁸ Rīgas pašvaldības sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Rīgas Satiksme” (2020), <https://www.rigassatiksme.lv/lv/biletas/>

³⁹ Latvijas Nacionālais Attīstības Plāns 2021.-2027. gadam (2020), https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/NAP2027_apstiprin%C4%81ts%20Saeim%C4%81_1.pdf

(darba variants, 1.redakcija)⁴⁰. Sasniedzami rezultāti ietver uzlabotas mobilitātes iespējas, samazinātas siltumnīcefekta gāzu emisijas transportā un uzlabota vides kvalitāte, nodrošināta konkurētspējīga transporta un loģistikas infrastruktūra un pakalpojumi, paaugstināta transporta drošība un drošums; sekmētas inovācijas un augsti kvalificētu nozares profesionāļu sagatavošana.

Reģionālajā līmenī **Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2014.-2030. gadam**⁴¹ kā viena no prioritātēm izvirzīta kvalitatīva satiksme un loģistika. Stratēģijā definētā vīzija ietver vienotas satiksmes sistēmas attīstību reģionā, kuras pamatu veido visu veidu sabiedriskā transporta tīkli, kas nodrošina teritoriāli vienmērīgu sasniedzamību atbilstoši ikdienas mobilitātes prasībām. **Zemgales plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030. gadam**⁴² ietver vadlīnijas reģiona sasniedzamības plānošanai. Savukārt **Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija**⁴³ ietver redzējumu par metropoles⁴⁴ areāla ārējās un iekšējās sasniedzamības attīstību, padarot iedzīvotāju ikdienas svārstmigrāciju ērtu un drošu. Svārstmigrācija atbilstoši Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskajai

vīzijai ir ikdienas vai bieži braucieni uz Rīgu no Pierīgas un attālākām areāla teritorijām (piemēram, Jelgava) darba, mācību vai pakalpojumu saņemšanas nolūkā. Kopējā transporta sistēmā dzelzceļš kā pamats, autoceļi kā atbalsts, integrēts un kvalitatīvs sabiedriskais transports, mobilitātes punkti, velo, ūdensceļi un mikromobilitāte ir galvenie elementi vienotā metropoles mobilitātes attīstības redzējumā.

Lai panāktu Rīgas metropoles areāla saskaņotu attīstību un tur notiekošo procesu koordinēšanu, izmantojot integrētu pieeju un kompleksus risinājumus, kā arī, lai saskaņotu valsts, Rīgas pilsētas, Rīgas metropoles areālā ietilpstošo pašvaldību un iedzīvotāju intereses ir izstrādāts **Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai**.⁴⁵ Plānā ietvertie risinājumi ir īstenojami 2021.–2027. gada plānošanas perioda Eiropas Savienības fondu, valsts un pašvaldību budžetu, kā arī citu finanšu instrumentu ietvaros.

Rīgas pilsētas attīstības vīzija un ilgtermiņa attīstības mērķi definēti **Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam**.⁴⁶ Lai nodrošinātu ērtu, drošu un iedzīvotājiem patīkamu pilsētvidi, kā arī lai veidotu Rīgu par gājējiem, velosipēdistiem un

40 Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam (1.redakcija), https://www.sam.gov.lv/lv/sabiedriska-apspriesana-transporta-attistibas-pamatnostadnu-2021-2027gadam-projekts-un-strategiskas-ietekmes-uz-vidi-novertejuma-vides-parskata-projekts/tap-2021-2027_pirma-redakcija.pdf

41 Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014.-2030. gadam (apstiprināta 18.09.2015), http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2017/12/RPR-Ilgtspējīgas-attīstības-stratēģija_2014-2030.pdf

42 Zemgales plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030. gadam, <https://www.zemgale.lv/index.php/attistibas-planosana/planosanas-dokumenti/category/34-zpr-ilgtspējīgas-attīstības-stratēģija-2015-2030>

43 SIA "Grupa 93", Rīgas plānošanas reģions (2019), Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija – Gala ziņojums, http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2019/03/20190201_Mob_viz_Galazinojums.pdf

44 Rīgas metropole - ar galvaspilsētu funkcionāli cieši saistīta ekonomiskās un sociālās kustības telpa, ko veido Rīgas pilsēta kopā ar tuvējām dažāda lieluma pilsētām (Jūrmalu, Olaini, Jelgavu, Baldoni, Salaspili, Ogrī, Tukumu un Siguldu) un Pierīgas novadu pašvaldībām, kurās izteikta iedzīvotāju ikdienas svārstmigrācija.

45 Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai (2020), http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2020/06/Rigas-metropoles-areala-ricibas-plans_Web-1.pdf

46 Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam (2014), https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/STRATEGIJA_WEB.pdf

sabiedriskajam transportam draudzīgu pilsētu, stratēģija paredz pilsētas transporta sistēmas un attiecīgās infrastruktūras pilnveidošanu atbilstoši hierarhijai “gājējs – velobraucējs – sabiedriskais transports – privātais transports – kravu transports”. Atzīmēts, ka pilsētas centrālajā daļā privātā autotransporta iebraukšanai un stāvēšanai ir jābūt ierobežotai, prioritāti nodrošinot citiem pārvietošanās veidiem.

Rīgas pilsētas mobilitātes, teritoriju sasniedzamības un objektu pieejamības, kā arī labākai dzīves vides kvalitātes nodrošināšanas plānošanai ir sagatavota **Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma, ietverot īstermiņa rīcības plānu 2019 – 2025. gadam**⁴⁷. Lai samazinātu autotransporta intensitāti, un gaisa piesārņojumu pilsētas kodolā, programmā ietverti, piemēram, pasākumi satiksmes ierobežošanai pilsētas centrā, autosatiksmes

novirzīšanai ārpus Rīgas pilsētas centrālās daļas. Programma ietver pasākumus Rail Baltica dzelzceļa līnijas Rīgā integrēšanai mobilitātes sistēmā. Vienlaikus tiek domāts arī par gaisa kvalitātes uzlabošanu – saskaņā ar Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānu 2020.-2030. gadam Rīgas pilsētā plānots izveidot zemo emisiju zonu, kurā ierobežotas emisijas no dīzeļdzinējiem.⁴⁸

Velobraucēju satiksme ir viena no visstraujāk augošajām motorizēto transportlīdzekļu alternatīvām Rīgā. **“Velosatiksmes attīstības koncepcija integrētai velosatiksmes attīstībai Rīgas pilsētā”**⁴⁹, nosaka attīstības virzienus un mērķus integrētai velosatiksmes attīstībai Rīgas ielu plānojumā, aptverot 3 galvenās jomas - velosatiksmes infrastruktūra, velosatiksmes plānošana un vadība, velosatiksmes popularizēšana un izglītība. 2021. gadā ir plānots veikt koncepcijas aktualizēšanu.⁵⁰

3.2. Esošā situācija mobilitātes jomā

Ikdienas mobilitātes attīstības plāna aptvertajā teritorijā ir raksturīga augsta svārstmigrācijas intensitāte gan virzienā uz Rīgu, gan arī no Rīgas uz apkārtējām teritorijām. Projekta SUMBA ietvaros Rīgā un Pierīgā 2019. gada pavasarī un rudenī tika veikta aptauja mājāsaimniecībās⁵¹. To veica

pētījumu centrs SKDS un Transporta un telekomunikāciju institūts. Mērķa grupā bija Rīgas un Pierīgas iedzīvotāji, kuri sasnieguši vismaz 8 gadu vecumu. Klātienē intervijas notika respondentu dzīvesvietās, viņiem bija jāsniedz informācija par savu pārvietošanos iepriekšējās nedēļas otrdienā, trešdienā

47 Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma, I daļa, Īstermiņa rīcības plāns 2019. - 2025. gadam (2019), https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2019/04/2_MRP_2019_2025_Gala_versija.pdf

48 Par Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānu 2020.-2030. Gadam (2020), <https://likumi.lv/ta/id/314078-par-gaisa-piesarnojuma-samazinanas-ricibas-planu-2020-2030-gadam>

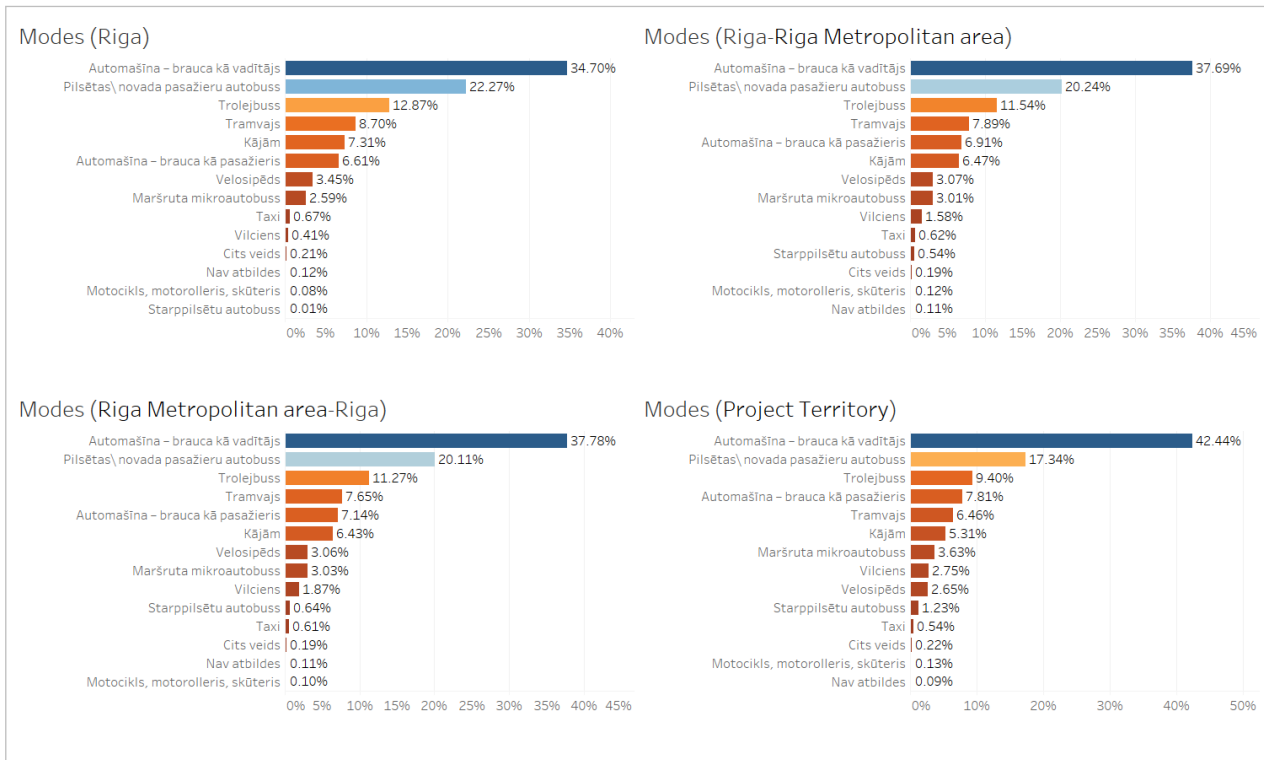
49 Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcijā 2015.-2030. gadam, <https://www.rdsd.lv/uploads/media/557550c430e1f.pdf>

50 Rīgas dome (25.01.2021), Atjaunos Rīgas velosatiksmes attīstības koncepciju, <https://www.riga.lv/lv/jaunums/atjaunos-rigas-velosatiksmes-attistibas-koncepciju>

51 Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (2019), Mājāsaimniecību aptauja par iedzīvotāju pārvietošanās paradumiem, <https://www.rdpad.lv/rigas-pilsetas-pasvaldiba-uzsak-majsaimniecibu-aptauju-par-iedzivotaju-parvietosanas-paradumiem/>

un ceturtdienā. Aptauja tika organizēta divās valodās - latviešu un krievu - un tika veikta tikai privātās māsaimniecībās. Atbildes tika iegūtas no 5 317 māsaimniecībām, aptverot apmēram 40 000 braucienus. 53% respondentu bija sievietes un 47% vīrieši.

Saskaņā ar aptaujas rezultātiem galvenais respondentu pārvietošanās iemesls bija darbs vai mācības. Savukārt transporta veidu sadalījums Rīgā: 46,43% - tramvaju, trolejbusu, autobusu un mikroautobusu lietotāji; 34,7% - automašīnu lietotāji; 7,31% gājēju un 3,45% velosipēdistu (3.attēls).



3. attēls. Respondentu pārvietošanās veidu sadalījums⁵²

Rīgas metropoles iedzīvotāju rezultāti atspoguļo braucienus uz un no Rīgas: 42% - sabiedriskā transporta lietotāji, 38% - automašīnu lietotāji, ~ 3% velosipēdistu un 17 % izmanto citus pārvietošanās veidus. Lielākā daļa privāto automašīnu lietotāju ir vīrieši, savukārt sabiedriskā transporta lietotājas galvenokārt ir sievietes.⁵³

Esošā sabiedriskā transporta biļešu iegādes sistēma sniedz iespēju iegādāties sabiedriskā transporta biļetes vienreizējam braucienam vai abonementa

biļetes maršrutiem reģionālās nozīmes autobusu maršrutos, pasažieru vilcienā, kā arī braucieniem Rīgas satiksmes sabiedriskajā transportā (tramvajs, trolejbuss, autobuss, mikroautobuss). Kopš 2018. gada ir ieviesta vienotā vilciena-autobusa biļete Tukuma un Aizkraukles pasažieru ērtībām. Vienoto biļeti var lietot braucienam vilciena maršrutā Rīga-Tukums līdz dzelzceļa pieturvietai Tukums 1 un tālāk no Tukuma autoostas braucienam autobusa maršrutos Tukuma novadā.⁵⁴

52 Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments

53 Updates in the Riga transport simulation model (2020), www.sumba.eu/en/article/updates-riga-transport-simulation-model

54 AS "Pasažieru vilciens" (2018), Vienotā biļete izmantojama 27 autobusa maršrutos Tukuma novadā, <https://www.pv.lv/lv/izmainas-un-jaunumi/jaunumi/11960/vienota-bilete-izmantojama-27-autobusa-marsrutos-tukuma-novada/>

Daļā Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta brauciena apmaksai var izmantot vienoto elektronisko biļeti – e-talonu. E-talons ir vienota elektroniskā biļete Rīgas pilsētas sabiedriskajam transportam. E-talonā ielādētā biļete ir derīgas 12 mēnešus no tās iegādes brīža, izņemot, ja mainās biļetes veida tarifs vai biļetes veids tiek anulēts, turklāt norēķiniem par sabiedriskā transporta izmantošanu nav nepieciešama skaidra nauda.⁵⁵

2019. gadā Latvijā reģistrēti 727 164 vieglo transportlīdzekļu, no tiem 220 218 (aptuveni 30%) reģistrēti Rīgā.⁵⁶ Kopējais Latvijā reģistrēto vieglo transportlīdzekļu skaits 2020. gada janvārī palielinājies par aptuveni 12 tūkstošiem.⁵⁷

Analizējot apkopotos datus par velosipēdu satiksmes intensitāti Rīgā, konstatēts, ka pēdējo gadu laikā velosipēdistu skaits darba dienu rītos uz pilsētas tiltiem ir būtiski pieaudzis. Piemēram, 2018. gada septembrī uz Vanšu tilta rīta stundā no 8.00 līdz 9.00 saskaitīti vairāk nekā 550 riteņbraucēju (aptuveni 100 riteņbraucēju 2008. gadā)⁵⁸.

Iedzīvotāju aptaujas⁵⁹ dati (aptuveni 4000 respondentu) liecina, ka Latvijā 2019. gada laikā ar velosipēdu pārvietojas katru vai gandrīz katru dienu 6,4 % aptaujāto, savukārt vienu reizi nedēļā ar velosipēdu brauc 19,8 % Latvijas iedzīvotāju, no kuriem visvairāk ir Pierīgā (23,2 %), bet vismazāk – Latgalē (17,2 %) un Rīgā (17,7 %).

Saskaņā ar pētījumu kas veikts Rīgas aglomerācijas robežas precizēšanai⁶⁰ iedzīvotāju darbības vecumā svārstmigrācijas īpatsvars uz Rīgu ir pieaudzis visos Latvijas novados, taču visstraujāk tieši Pierīgas pašvaldībās. Visos Pierīgas novados svārstmigrācijas intensitāte 2016. gadā bijusi virs 45%, kas norāda, ka gandrīz katrs otrais Pierīgas iedzīvotājs darbības vecumā strādā Rīgā. Arī vērtējot svārstmigrāciju virzienā no Rīgas, augstāka svārstmigrācija novērojama Pierīgas novados – Ķekavas, Mārupes, Garkalnes un Stopiņu novados. Ikdienas svārstmigrācija no Rīgas uz šiem novadiem arī pārsniedz 40% robežu. Šīs tendences apstiprina arī 2020. gadā izveidotajā Latvijas Administratīvi teritoriālās reformas ģeotelpiskās plānošanas platformā pieejamā informācija.⁶¹

55 Rīgas pašvaldības sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Rīgas Satiksme" (2020), Kas ir e-talons? <https://www.rigassatiksme.lv/biletas/kas-ir-e-talons/>

56 Centrālā statistikas pārvalde (2020), https://data.csb.gov.lv/pxweb/lv/transp_tur/transp_tur_transp_auto_celi_ikgad/TRG070.px/

57 Valsts akciju sabiedrība "Ceļu satiksmes drošības direkcija" (2021), Transportlīdzekļi, <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/registreto-transportlidzeklu-skait>

58 SIA "IE.LA inženierī" (2020), Velosipēdu satiksmes plūsmu uzskaites un datu analīzes metodika, https://www.bef.lv/velodatu_metodika/

59 SIA "Enviroprojekts" (2019), Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā, http://veloplans.lv/wp-content/uploads/2017/08/Velo-petijums_15012020.pdf

60 Latvijas Universitātes Ģeogrāfijas un zemes zinātņu fakultātes Cilvēka ģeogrāfijas katedra (2017), Rīgas aglomerācijas robežu precizēšana, http://www.sus.lv/sites/default/files/rigas_aglomeracija_2017.pdf

61 Karšu izdevniecība Jāņa sēta (2021), Latvijas Administratīvi teritoriālās reformas karte, Ģeotelpiskais slānis "Lielrīgā strādājošie" <https://atr.kartes.lv/>

Esošās situācijas mobilitātes jomā novērtējumam plānā aptvertajā teritorijā tika veikta SVID analīze (2018. gadā)⁶². Tās mērķis bija novērtēt transporta sistēmu un pārvietošanās iespējas kopumā, balstoties uz teritorijā ietverto pašvaldību speciālistu aptaujas atbildēm. Izvērtējumā tika iekļauti 25 aspekti, kuri vispusīgi raksturo transporta nozares jomas – likumdošana, finanšu avoti, stāvvietu pārvaldība, ekspertu kapacitāte un sadarbība starp pašvaldībām, gaidāmo attīstības projektu un iedzīvotāju skaita ietekme, ikdienas pārvietošanās drošība, sabiedriskā transporta uzticamība un pieejamība, citu transportlīdzekļu koplietošanas iespējas, satiksmes kontroles un informācijas sistēma, sabiedriskā transporta parks un kapacitāte, kā arī pieejamība cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās iespējām, sabiedriskā transporta prioritāte kopējā transporta sistēmā, tarifu shēmas un biļešu iegādes sistēma, sabiedriskā transporta uzņēmumu atpazīstamība un informācijas kanāli.

Pamatojoties uz SVID analīzi, Plāna aptvertajā teritorijā tika identificētas dažas labi attīstītas jomas, kas raksturo resursus, kas veicina efektīvu jomas mērķu sasniegšanu. Sabiedriskā transporta uzticamība, kursēšanas biežums un precizitāte tika atzīta par stiprajām pusēm. Sabiedriskā transporta parks (transportlīdzekļu vecums, u.c.) tika vērtēts, kā moderns, un atbilstīgs mūsdienu tendencēm, atzīmējot arī sabiedriskā transporta uzņēmumu aktivitāti jaunu transportlīdzekļu iegādei. Tomēr SVID analīze parādīja,

ka vairums izvēlēto aspektu tika attiecināti kā transporta jomas organizatoriskie vai sistēmiskie trūkumi, kas apgrūtina ilgtspējīgas mobilitātes mērķu sasniegšanu. Būtiskākie trūkumi ietvēra kvalificētu un pieredzējušu darbinieku trūkumu, kuri spētu efektīvi risināt multimodālas pārvietošanās un transporta plānošanas jautājumus, un risku esošo darbinieku pārslogošanai pašvaldībās. Nepietiekama sadarbība starp pakalpojuma sniedzēju un pašvaldību tika novērtēta kā trūkums satiksmes kontroles un pārvaldības sistēmas pilnveidošanas jomā. Pie transporta jomas trūkumiem piederējās arī esošās tarifu shēmas, īpaši attiecībā uz vienotas biļešu politikas neesamību aglomerācijas ietvaros. SVID analīzes viena no būtiskām transporta jomas attīstības iespējām attiecināma uz sadarbību starp pašvaldībām Plāna aptvertajā teritorijā, lai veidotu kopīgu sabiedriskā transporta tīklu, vienotos par kopīgu tarifu un biļešu politiku, veidotu saskaņotu veloinfrastruktūras tīklu un stāvvietu politiku, kā arī attīstītu kopīgus projektus. Analizējot potenciāli nelabvēlīgu situāciju iespējamību, SVID analīze izgaismoja atbilstīga darbaspēka pieejas nozīmību pašvaldībās, jo kvalificētu un pieredzējušu darbinieku trūkums vai esošo darbinieku pārslogotība var kavēt mobilitātes sistēmas attīstības iespēju izmantošanu. Iedzīvotāju skaita izmaiņu ietekme uz mobilitātes sistēmu aglomerācijas pašvaldībās atspoguļota SVID analīzē, un tā cieši sasaistās ar Rīgas transporta sistēmas mobilitātes attīstību. Līdz ar mazstāvu apbūves attīstību, iedzīvotāju pārceļšanās no Rīgas pilsētas uz Pierīgas

⁶² Pakalna L. (2020), SUMBA projekts – paveiktais un plānotais, https://www.bef.lv/wp-content/uploads/2021/02/02_SUMBA_BEF.pdf

reģioniem, vienlaikus saglabājot augsto integritāti ar Rīgas pilsētas darba tirgu, un sociālajiem procesiem ir saistīta ar arvien pieaugošu svārstmigrācijas apjomu. Rīgas pilsētas un Pierīgas iedzīvotāju izvēle par labu privātajam autotransportam kā galvenajam pārvietošanās veidam rada paaugstinātu slodzi Rīgas pilsētas transporta infrastruktūrai, traucējumus mobilitātes procesos (sastrēgumi, ceļu satiksmes negadījumi), kā arī troksni un gaisa piesārņojumu^{63, 64}

Lai vairotu sabiedriskā transporta konkurētspēju, 2020. gadā RPR pašvaldībām tika nodrošināta iespēja iesaistīties projekta pieteikuma sagatavošanā Eiropas Investīciju bankas programmas "ELENA".⁶⁵ Reģiona pašvaldībām tika nodrošinātas individuālas konsultācijas, izvērtējot katrai piemērotākās mobilitātes punktu atrašanās vietas. Pieteikums tika balstīts uz SUMBA projektā sagatavoto mobilitātes punktu konceptu un to izvietojumu.

2020. gada 1. jūlijā Rīgā tika atklāts Baltijā pirmais mobilitātes punkts. Salīdzinot ar citiem mobilitātes punktiem Eiropā, VEF apkaimē izveidotais risinājums ir unikāls, jo tajā ņemtas vērā ne tikai iedzīvotāju mobilitātes vajadzības, bet arī pilsētas, zinātnieku un uzņēmēju interese par pilsētas datu apkopošanu, atvēršanu un inovatīvu risinājumu veicināšanu. Mobilitātes punktā uzstādīts stacionārs gājēju un velosipēdu plūsmu skaitītājs, nodrošināts testēšanas punkts interneta,

mašīnredzes un citurisinājumu pilotēšanai, kā arī dažādu pilsētas atvērto datu apkopošanai. VEF apkaimes mobilitātes punkts ir prototips, uz kura rezultātiem tiks balstīta arī tālākā mobilitātes punktu attīstība Rīgā un potenciāli arī citās Latvijas pilsētās.⁶⁶

Rail Baltica – Rīgas multimodālais transporta mezgls Rīgas centrālajā dzelzceļa stacijā ar ērtu velo un gājēju infrastruktūru un mobilitātes pakalpojumiem mazinās privāto autotransportlīdzekļu plūsmu, uzlabos sabiedriskā transporta, gājēju un velo savienojumus starp centru un Maskavas priekšpilsētu, Daugavas kreiso krastu un Zaķusalu. Tiks izveidota integrēta vietējo, reģionālo un starptautisko pasažieru transporta kustība, jaunas pārvietošanās iespējas gājējiem, pozitīva ietekme uz Torņakalna multimodālā transporta mezgla attīstību, uzlabojot Daugavas kreisā krasta sasniedzamību.⁶⁷

Rail Baltic Reģionālā satiksme – potenciālās stacijas plāna aptvertajā teritorijā – Vangaži, Saurieši, Acone, Jāņavārti, Rīga, Torņakalns, Imanta, Rīgas lidosta, Jaunmārupe, Jaunolaine, Ķekava, Iecava.

Pētījumu centrs "SKDS" 2019. gadā pēc Autotransporta direkcijas pasūtījuma veica pētījumu par iedzīvotāju apmierinātību ar reģionālo sabiedrisko transportu. Kopumā tika aptaujāti 3055 respondenti Cēsu, Daugavpils, Jelgavas, Ķekavas, Madonas,

63 Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma. Esošās situācijas ziņojums (2019), https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2019/04/1_MRP_Esosa_situacija_Gala_zinojums.pdf

64 Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam (2014), https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/STRATEGIJA_WEB.pdf

65 Rīgas plānošanas reģions (2020), Projekta Track50 aktualitātes (Septembris 2020), Deviņām Rīgas plānošanas reģiona pašvaldībām izstrādāti ilgtspējīgas enerģētikas un klimata rīcības plāni, <http://rpr.gov.lv/projekta-aktualitates-track-50/>

66 Rīgas dome (2020), Atklāts pirmais mobilitātes punkts Latvijā, <https://lvportals.lv/dienaskartiba/317678-atklats-pirmais-mobilitates-punkts-latvija-2020>

67 SIA "Grupa 93", Rīgas plānošanas reģions (2019), Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija – Gala ziņojums, http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2019/03/20190201_Mob_viz_Galazinojums.pdf

Ogres un Talsu novadā. Galvenais arguments, kādēļ iedzīvotāji dod priekšroku sabiedriskajam transportam, ir lētāka cena, salīdzinot ar citiem pārvietošanās veidiem, lai gan ne mazāk svarīgs iemesls ir pieturu atrašanās vieta. Aptaujas ietvaros tika noskaidroti arī izplatītākie iemesli, kādēļ šo septiņu novadu iedzīvotāji neizmanto sabiedriskā transporta pakalpojumus. Aptuveni 69%

iedzīvotāju, kuri ar sabiedrisko transportu nebrauc, norādīja, ka viņiem ir privātais vai darba automobilis, ar ko ikdienā arī pārvietojas. Aptuveni 10% norādīja, ka sabiedriskais transports ir pārāk dārgs, bet 5% –, ka tas nav pieejams. Kopumā 81% respondentu reģionālā sabiedriskā transporta pakalpojumus vērtē pozitīvi.⁶⁸

3.3. Galvenie izaicinājumi un to iespējamie risinājumi

3.3.1. Svārstmigrācijas intensitāte

Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programmas izstrādes ietvaros,⁶⁹ vērtēts **sastrēgumu** izvietojums, raksturojošie parametri, un aprēķināti aptuveni monetizētie sabiedrības zaudējumi vienas darba dienas laikā atsevišķos ielu posmos, kas sasniedz aptuveni 155 tūkst. EUR darba dienā (t.i. 39 milj. EUR gadā). Sastrēgumi sevišķi izteikti ir tieši darba dienu rīta pusē un pēcpusdienās. Izvērtējot Rīgas pilsētas mobilitātes aspektus, konstatēts, ka gājēju un velosipēdistu pārvietošanās Rīgas pilsētā esošajā situācijā lielākoties ir pakārtota automobiļu satiksmei. Savukārt Rīgas apkaimju iedzīvotājiem esošā sabiedriskā transporta maršrutu shēma **nepilnīgi nodrošina tiešo savienojumu starp apkaimēm**, kas ļautu nokļūt sev

vēlamajā galamērķī, bez nepieciešamības pārsēties pilsētas centrā.

Veiktie pētījumi⁷⁰ un esošās situācijas analīze mobilitātes jomā Rīga un Pierīga⁷¹ norāda uz to, ka pēdējos gados automašīnu skaits uz ielām un autoceļiem pakāpeniski turpina palielināties. Centrālās Statistikas pārvaldes dati⁷² liecina, ka 2017. gadā ikdienā Latvijas iedzīvotājs ar vieglo auto kā vadītājs vai pasažieris veic aptuveni 44 km, ar kājām vidēji noiet 2,7 km. Vidējais pārvietošanās attālums īsajās distancēs velosipēdu ir 10,6 km, savukārt ar pilsētas sabiedrisko transportu (tramvajs, trolejbuss) aptuveni 7 km. Vērtējot automašīnu noslogojumu, var pieņemt, ka iedzīvotāji, kuri ikdienā dodas uz Rīgu darba vai skolas gaitās, pārsvarā **brauc vieni savos privātajos auto**.

68 VSIA Autotransporta direkcija (2019), Aptauja: pasažieri pozitīvi vērtē sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālajos maršrutos <http://www.atd.lv/lv/jaunumi/aptauja-pasa%C5%BEieri-pozit%C4%ABvi-v%C4%93rt%C4%93-sabiedrisk%C4%81-transporta-pakalpojumu-re%C4%A3ion%C4%81lajos-mar%C5%A1rutos>

69 Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma. Esošās situācijas ziņojums (2019), https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2019/04/1_MRP_Esosa_situacija_Gala_zinojums.pdf

70 Rīgas enerģētikas aģentūra, SIA "Grupa 93" (2019), Rīgas pilsētas specifikai atbilstoša mobilitātes pārvaldības risinājuma – "Mobilitātes punkta" modeļa konceptuāla izstrāde un aprobēšana" noslēguma ziņojums, <https://www.grupa93.lv/lv/teritoriju-attistibas-koncepcijas/rigas-mobilitates-punkts/>

71 Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam (1.pielikums): Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi, https://www.sam.gov.lv/sites/sam/files/media_file/1_pielikums_esosas_situācijas_raksturojums_izaicinajumi-3.pdf

72 Centrālā statistikas pārvalde (2018), Apsekojuma "Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017. gadā" rezultāti, <https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/transporta-turisms/transporta/meklet-tema/357-apsekojuma-latvijas-iedzivotaju-mobilitate>

Ir nepieciešams radīt priekšnosacījumus transporta plūsmu pārstrukturēšanai, lai samazinātu individuālā autotransporta izmantošanas nepieciešamību. Attīstot prioritāro sistēmu - gājējs, velobraucējs, sabiedriskais transports, privātais transports, var mainīt satiksmes dalībnieku paradumus un samazināt autotransporta intensitāti. Viens no risinājumiem ir mobilitātes punktu izveide, kas nodrošinātu autotransporta,

velosipēdu un sabiedriskā transporta sistēmas sasaisti, ērtu savienojumu starp galamērķiem un daudzveidīgu atbalsta infrastruktūru, piemēram, norādes, aplikācijas t.s. "pēdējam kilometram". Vienlaikus nepieciešams definēt konkrētus nosacījumus vietām, kur mobilitātes punkti būtu jāattīsta (piemēram, iedzīvotāju blīvums, esošā infrastruktūra un mobilitātes risinājumi).

3.3.2. Sabiedriskā transporta sistēmas pārvaldība

Esošais pasažieru pārvadājumu modelis organizēts neefektīvi, un sabiedriskā transporta sistēma ir vāji integrēta, veicinot privāto automašīnu dominanci uz autoceļiem. Nav savstarpēji saskaņotu dažādo sabiedriskā transporta kursēšanas grafiki, kā arī nav ieviesti vienoto biļešu mehānismi, kas ļautu uzlabot iedzīvotāju pārvietošanās paradumus un to mobilitāti.⁷³ Sevišķi svarīgi tas ir svārstmigrācijas procesu kontekstā, veidojot ciešu reģionālo autobusu un pasažieru vilcienu savstarpējo integritāti.

Lai veicinātu sabiedriskā transporta plašāku izmantošanu, nepieciešami būtiski uzlabojumi sabiedriskā transporta jomā, lai pasažieriem tiktu nodrošinātas ērtas un mūsdienīgas biļešu iegādes iespējas braucieniem reģionālajos maršrutos, kā arī precīzi uzskaitītas un identificētas personas, kuras saņem atlaides

braucieniem sabiedriskajā transportā. Jau 2019.gadā valsts SIA "Autotransporta direkcija" ir sākusi darbu pie vienotas biļešu noliktavas sistēmas izstrādes. Plānots, ka vienotā biļete būs derīga braucienam ar pārsēšanos citā autobusā vai vilcienā.⁷⁴ 2021. gadā sabiedriskā transporta sistēmas pārvaldībā identificēto problēmu risināšanai Satiksmes ministrija ir izveidojusi darba grupu, kas vienojusies par veicamajiem darbiem Rīgas metropoles areālā, lai Rīgas un Pierīgas sabiedrisko transportu veidotu vienotu un ērtu pasažieriem. Sabiedriskā transporta integrācijai metropoles areālā paredzēts koordinēt stratēģisko plānošanu, izstrādāt maršrutu tīklu, vienotu pasažieru informācijas sistēmu, kā arī ieviest vienotu tarifu politiku un vienu biļeti.⁷⁵

73 Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes Rīcības programma. Esošās situācijas ziņojums (2019), 43 lpp., https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2019/04/1_MRP_Esosa_situacija_Gala_zinojums.pdf

74 Valsts SIA "Autotransporta direkcija" (2019), No 2021. gada būs pieejama modernizēta reģionālā sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības sistēma, <http://www.atd.lv/lv/jaunumi/no-2021-gada-b%C5%ABs-pieejama-moderniz%C4%93ta-re%C4%A3ion%C4%81%C4%81-sabiedrisk%C4%81-transporta-bi%C4%BCe%C5%A1u-tirdzniec%C4%ABbas>

75 Randers I. (2021), 300 miljoni Pierīgas mobilitātei. Pierīgai ar Rīgu iecerēti vienoti maršruti, viena biļete un vienoti tarifi, www.la.lv/300-miljoni-pierigas-mobilitatei

3.3.3. Mobilitātes datu pārvaldība

Efektīvas datu par mobilitātes jautājumiem pārvaldības trūkums ir atzīts nacionālā mērogā. Šobrīd publiskajā pārvaldē autoceļu un transporta datu pārvaldība ir decentralizēta un nav harmonizēta to efektīvas koplietošanas nodrošināšanai. Datus par satiksmi, autoceļiem un to izmaiņām uztur vairākas publiskas pārvaldes iestādes, taču nav skaidri definētas to savstarpējās atbildības datu izmaiņu uzturēšanai un apziņošanai, kā arī nav vienotu reglamentētu standartu ar transportu saistītu datu klasifikācijā un apmaiņā starp dažādām publiskās pārvaldes iestādēm (datu apmaiņas kārtību nosaka divpusēji līgumi individuāli katrā gadījumā).⁷⁶

Saistībā ar datu pieejamību plāna aptvertajā teritorijā ir attiecināmi vairāki datu turētāji. Galvenie ar transporta infrastruktūras un ar mobilitāti saistīto datu turētāji ir AS "Latvijas Valsts ceļi" – informācija par satiksmes intensitāti uz valsts ceļiem, AS "Pasažieru vilciens" – informācija par pasažieru apgrozījumu dzelzceļa stacijās un pieturvietās, Autotransporta direkcija – dati par starppilsētu autobusu pārvadājumiem, Centrālā statistikas pārvalde un Rīgas pašvaldības SIA "Rīgas Satiksme".

Būtisks trūkums transporta sistēmas datu pieejamībā ir velosipēdu satiksmes intensitātes uzskaitē valstī.

Arī pašvaldībās tiek ievākti ar mobilitātes jautājumiem saistītie dati, tomēr problēmas var radīt to pieejamības nodrošinājums un datu atvēršana no dažādu mobilitātes datu apkopotājiem un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem. Piemēram, iekāpušo pasažieru skaits konkrētās pieturvietās, pārvadāto pasažieru plūsmu dati konkrētos maršrutos vai transporta simulācijas modeļa EMME dati interesentiem apjoma dēļ pieejami pēc pieprasījumiem par konkrētām pilsētas daļām vai apkaimēm, līdz ar to tie nav pastāvīgi atvērti un publiski pieejami ikvienam. Apgrūtināta piekļuve savāktajai informācijai un datiem sašaurina to izmantojumu plašāka reģionālā tvēruma mobilitātes plānošanā, turklāt pašlaik iztrūkst vienota datu platforma. Iespējamā neizpratne no datu turētājiem par datu drošību un atļauju datu publiskošanai (saskaņā ar Vispārīgās datu aizsardzības regulas prasībām) var radīt papildu šķēršļus aktualizētas informācijas pieejamībai transporta sistēmu attīstības plānošanā.

3.3.4. Sadarbība starp iesaistītajām pusēm

Sadarbība starp pašvaldībām Plāna aptvertajā teritorijā bija sava veida problēma iepriekšējos gados, kad

pašvaldību lobījs kavēja kopīgu interešu attīstību mobilitātes jomā. Situācija mainījās 2019. gadā ar sadarbības

⁷⁶ Ministru kabineta rīkojums Nr. 396 (17.07.2020), Par konceptuālo ziņojumu "Par intelektisko transporta sistēmu ieviešanu Latvijas autotransporta jomā un to saskarnēm ar citiem transporta veidiem", <https://likumi.lv/ta/id/316187-par-konceptualo-zinojumu-par-intelektisko-transporta-sistemu-ieviesanu-latvijas-autotransporta-joma-un-to-saskarnem-ar-citiem>

memoranda parakstīšanu⁷⁷ un to, ka jaunievēlētā Rīgas dome (kopš 2020. gada oktobra) kā vienu no savām prioritātēm paudusi sadarbības uzlabošanu ar Pierīgas pašvaldībām. Jaundibinātā Rīgas un Pierīgas pašvaldību apvienība "Rīgas metropole"⁷⁸ kā vienu no principiem izvirza lēmumu pieņemšanu uz līdztiesības un vienprātības principa pamata, respektējot gan Rīgas, gan Pierīgas pašvaldību viedokļus un intereses. Sadarbības prioritārie virzieni ietvers infrastruktūras atjaunošanas, satiksmes organizācijas, u.c. projektus.

Neraugoties uz šīm pozitīvajām tendencēm, sadarbības attīstībā starp pašvaldībām jānodrošina arī citu iesaistīto pušu atbilstīga iesaiste Plāna sekmīgas ieviešanas nodrošināšanai. Reģionālajam līmenim piekrīt koordinējošā loma savas aptvertās teritorijas ietvaros. Plāna tvērums ietver gan Rīgas, gan Zemgales plānošanas reģionus, tomēr atbilstīgo plānu un stratēģiju izstrāde notiek katra reģiona ietvaros, un savstarpējās koordinēšanas mehānisms nav atrunāts.

3.4. Mobilitātes punkti kā viens no pārvietošanās problēmu risinājumiem

Mobilitātes punkti ir dažādu līmeņu transporta mezgli ar pamatuzdevumu ikvienam tās lietotājam nodrošināt ērtus dažādu transporta veidu savienojumus vienkopus, piedāvājot alternatīvus pārvietošanās veidus (t.sk. koplietošanas transportlīdzekļus) un mazinot nepieciešamību izmantot privāto autotransportu. Paaugstinot sabiedriskā transporta konkurētspēju un pievilcību, tiktu mazinātas privātā transporta plūsmas un līdz ar to sagaidāms, ka arī sastrēgumi.

Mobilitātes punkti nodrošina mobilitātes pakalpojumu pieejamību vienuviet un veicina multimodālas un ilgtspējīgas transporta sistēmas attīstību, tādā veidā samazinot nepieciešamību izmantot privāto autotransportu. Mobilitātes punkti var kalpot gan kā ceļojuma/brauciena sākuma punkts ar iespēju izvēlēties dažādus transporta veidus (sabiedrisko, privāto, koplietošanas) atkarībā no brauciena mērķa, gan kā pārsēšanās vieta.

77 Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (30.10.2019), Rīgas dome un Pierīgas pašvaldību apvienība paraksta sadarbības memorandu "Par Rīgas metropoles areāla sadarbības ietvara izveidi", <https://www.rdpad.lv/rigas-dome-un-pierigas-pasvaldibu-apvieniba-paraksta-sadarbibas-memorandu-par-rigas-metropoles-areala-sadarbibas-ietvara-izveidi/>

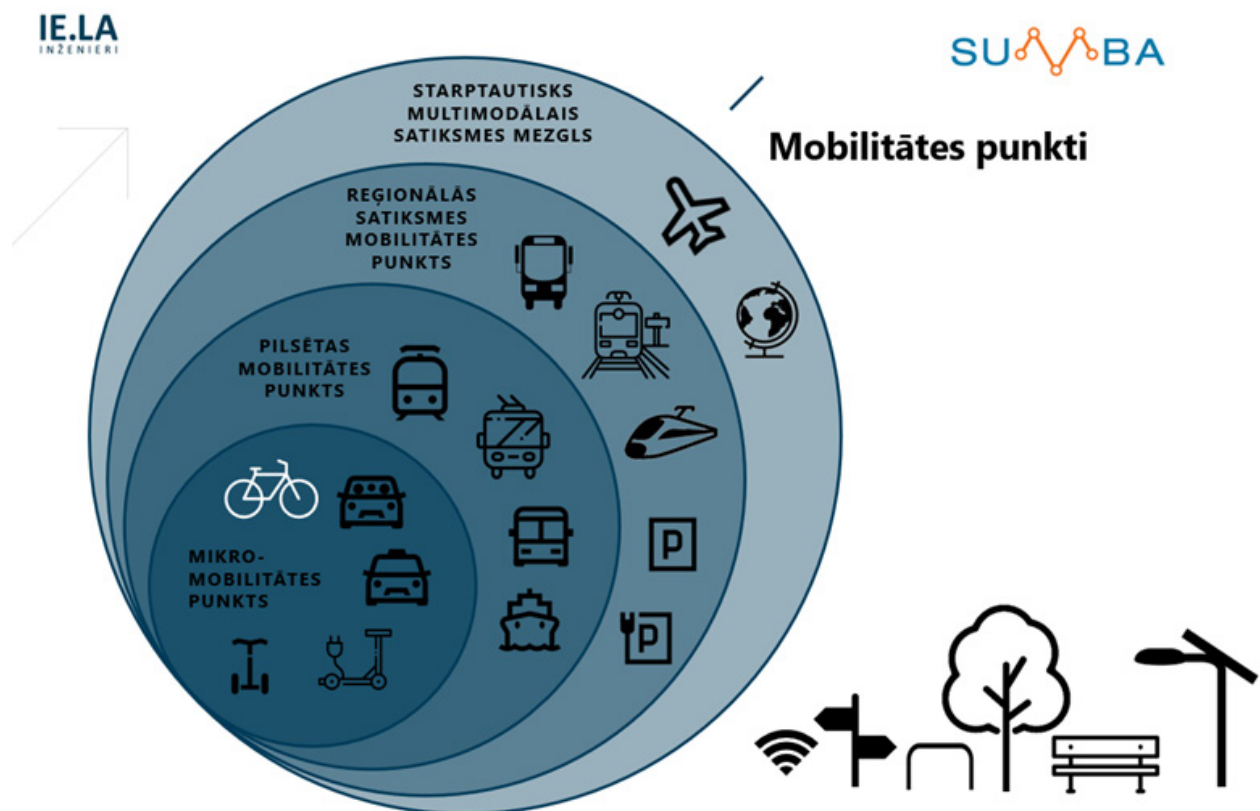
78 Rīgas dome (11.01.2021), Pierīgas pašvaldību apvienība pārtop apvienībā "Rīgas metropole", <https://lvportals.lv/dienaskartiba/323666-pierigas-pasvaldibu-apvieniba-partop-apvieniba-rigas-metropole-2021>

Atbilstoši satiksmes līmenim var tikt izdalīti:

- **starptautiski multimodālie satiksmes mezgli**, kas nodrošina starptautisko satiksmi,
- **reģionālās satiksmes mobilitātes punkti**, kuri nodrošina starppilsētu satiksmi,

- **pilsētas mobilitātes punkti**, kas balstās uz pilsētas sabiedriskā transporta tīklu,
- **mikromobilitātes punkti**, kuri nodrošina iespēju nokļūt līdz tuvākajam sabiedriskajam transportam, t.sk. līdz tuvākajam mobilitātes punktam, kā arī nodrošina atbalsta infrastruktūru "pirmajam" un "pēdējam" kilometram.

Mobilitātes punktu gradācijas shematisks attainojums sniegts 4.attēlā. Ņemot vērā Ikdienas mobilitātes attīstības plāna aptvertās teritorijas specifiku, šajā teritorijā var atrasties arī starptautiski multimodālās satiksmes mezgli.



4.attēls. Mobilitātes punktu gradācijas shematisks attēlojums⁷⁹

79 Supra note 1

Papildus mobilitātes pamatfunkcijām mobilitātes punktos jāparedz arī komforta, vides pieejamības un pakalpojumu nodrošinājums. Mobilitātes punktu koncepts ir savietojams ar digitālo mobilitātes risinājumu pielietošanu, tai skaitā mobilitātes kā pakalpojuma un vienotās biļetes ieviešanu.

Ikdienas mobilitātes attīstības plānā atspoguļota mobilitātes punktu koncepcija un iespējamie pakalpojumi šajos punktos, kurus varētu ieviest Plāna teritorijā. Norādes uz indikatīvām mobilitātes punktu atrašanās vietām Plāna aptvertajā teritorijā pieejamas interneta

platformā: https://www.google.com/maps/d/edit?mid=13cPD8udFQZVdN_WTgVLa2IxY_jpuwRZj.

Mobilitātes punktu izveidi var veikt pašvaldība, sabiedriskā transporta operatori, kā arī privātie uzņēmēji.

Uzdevumi mobilitātes punktu izveidei ir sabiedriskā un koplietošanas transporta integrēšana vienotā sistēmā, pakalpojumu kopumu izvēle, auto infrastruktūras pielāgošana, informācijas pieejamība lietotājiem nodrošināšana, kā arī papildu pakalpojumu iekļaušana, kas veicinātu iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņu.

3.4.1. Sabiedriskā transporta un koplietošanas transporta integrēšana

Plāna teritorijā attīstās dažādas individuālas koplietošanas transporta sistēmas, katra no tām darbojas savā platformā, tādējādi nepieciešams īstenot sabiedriskā transporta un koplietošanas transporta integrēšanu vienotā informācijas pieejamības sistēmā. Uzdevuma īstenošanai ir nepieciešama iesaistīto institūciju sadarbība, lai izstrādātu, piemēram, vienotu interneta vietni vai mobilo lietotni, kurā apkopota informācija par sabiedriskā transporta pieturas vietām, maršrutu sarakstiem, reāllaika informācija par pieejamo koplietošanas

velosipēdu un automašīnu atrašanās vietu un veidu, informāciju par taksometru pieejamību, kā arī informācija par elektrisko automašīnu un velosipēdu uzlādes infrastruktūras atrašanās vietām. Tādējādi lietotājam tiek nodrošināta iespēja veikt koplietošanas transporta un uzlādes vietu rezervāciju vai plānot sabiedriskā transporta maršrutu izvēli. Vienlaikus tiek nodrošināta saziņa ar iedzīvotājiem, piemēram par sabiedriskā transporta kustības saraksta izmaiņām un ceļa remontdarbiem.

3.4.2. Mobilitātes punktu pakalpojumu kopuma izvēle

Mobilitātes punktu ilgtermiņa plānošanai un izveidošanai nepieciešams izvēlēties mobilitātes punktos iekļauto pakalpojumu klāstu, ņemot vērā attiecīgā mobilitātes punkta atrašanās vietu un

apstākļus, iedzīvotāju un pašvaldības vajadzības, kā arī teritorijas attīstības iespējas. Ņemot vērā šīs vajadzības, pieejams arī detalizēts pārskats par potenciāli iekļaujamo pakalpojumu

klāstu dažādas kategorijas mobilitātes punktos (1. pielikums).⁸⁰

Piedāvāto pakalpojumu un funkciju klāsts sagatavots ņemot vērā Rīgas pilsētas specifikai atbilstoša mobilitātes

punkta koncepcijā⁸¹ iekļauto nosacījumu kopumu, kā arī nepieciešamās mobilitātes punktu funkcijas reģionālajā līmenī Plāna aptvertajā teritorijā.

3.4.3. Auto infrastruktūras pielāgošana

Visos mobilitātes punktos nepieciešams izveidot drošu un lietotājam ērtu savienojumu ar ceļu infrastruktūru, t.sk. ar gājēju un velosipēdu infrastruktūru. Atkarībā no mobilitātes punkta veida un izmēra automašīnām paredzētajā infrastruktūrā ir jāietver pasažieru izlaišanas/uzņemšanas vietas, autostāvvietas un koplietošanas automašīnu novietnes, kā arī infrastruktūra elektrisko automašīnu uzlādei. Starptautiskajos mobilitātes punktos nepieciešams plānot plašas automašīnu ilgtermiņa stāvvietas,

kā arī atsevišķus automašīnu nomas stāvlaukumus. Arī reģionālās satiksmes mobilitātes punktā svarīgi ir nodrošināt ne tikai pietiekami lielu velosipēdu novietņu, bet arī privāto un koplietošanas automašīnu stāvvietu skaitu. Pilsētas mobilitātes un mikromobilitātes punktos nav nepieciešamas privāto automašīnu stāvvietas, ja vien šie mobilitātes punkti neatrodas lielu *Park & Ride* stāvparku tuvumā. Savukārt rezervēt vietas koplietošanas automašīnu novietošanai un pasažieru uzņemšanai nepieciešams visu veidu mobilitātes punktos.

3.4.4. Informācijas pieejamības nodrošināšana

Jebkura mobilitātes punkta izveides procesā nepieciešams nodrošināt lietotājiem informācijas pieejamību un lietošanas ērtumu. Mobilitātes punkta izkārtojumam jābūt saprotamam visa vecuma lietotājiem gan vietējiem, gan ārvalstu iedzīvotājiem. Tāpēc īpaša uzmanība jāpievērš dažāda veida norādēm, dizainam, informācijas stendiem, kā arī elektroniskai tiešsaistes informācijai. Ir jāizveido vienots mobilitātes punktu dizains un vizuālā identitāte, lai to spētu identificēt jebkurā novadā un pilsētā. Norādēm

uz tuvākajiem mobilitātes punktiem un tajos pieejamajiem pakalpojumiem jābūt labi redzamiem un tiem ir jāaizceļas un pārējo ceļa zīmju un citu informatīvo objektu fona. Vienlaikus mobilitātes punktos dažādās apkaimēs un pilsētās jārada konkrētās vietas identitāte, lai to izceltu un īpaši atzīmētu konkrētās vietas īpašo noskaņu, piemēram, iesaistot vietējos māksliniekus un iedzīvotājus, mobilitātes punktam piešķirot nosaukumu, kas saistīts ar tā atrašanās vietu.

⁸⁰ Supra note 1

⁸¹ Rīgas enerģētikas aģentūra, SIA "Grupa 93" (2019), Rīgas pilsētas specifikai atbilstoša mobilitātes pārvaldības risinājuma – "Mobilitātes punkta" modeļa konceptuāla izstrāde un aprobēšana, https://www.grupa93.lv/wp-content/uploads/projekti/Attistibas_koncepcijas/Mobilitate/Gala_Zinojums_Mobilitates_punkti_FINAL.pdf

3.4.5. Papildus pakalpojumu iekļaušana mobilitātes punktos

Papildus pakalpojumu iekļaušana, īpaši nepieciešama reģionālās un pilsētas satiksmes mobilitātes punktos, lai veicinātu paradumu maiņu un mobilitātes punktu daudzveidīgāku izmantošanu. Patīkama un ērta gājēju infrastruktūra, drošība un labiekārtojums ir aspekti, kas aicina cilvēkus uzskatīt publiskās vietās. Bērniem, vecāka gada gājuma cilvēkiem un cilvēkiem ar kustību traucējumiem jābūt vienlīdz ērtai iespējai nokļūt un uzskatīt mobilitātes punktos, t.sk. izmantot ar tiem saistīto publisko ārtelpu un pakalpojumus.

Nepieciešams izvērtēt iespējas, palielināt lietotāju komforta līmeni, ierīkojot, piemēram, soliņus, nojumes, bezmaksas interneta izmantošanu, kā arī sniedzot informāciju par mobilitātes punkta tuvumā esošiem objektiem, veicina mobilitātes punktu lietošanu ilgtermiņā. Izvērtējot mobilitātes punktu atrašanās vietu, būtu jāņem vērā arī vajadzības apkaime līmenī - tuvumā esošās publiskās iestādes (piemēram, izglītības iestādes, kultūras centri), dažādu sadzīves pakalpojumu pieejamība (veikali, aptiekas, u.c.).

4. Stratēģiskie mērķi un vīzija

Stratēģiskie mērķi un vīzija formulēti, apspriežoties ar iesaistītajām pusēm vairākos koprades semināros un diskusijās (izvērstāka informācija atrodama 10. nodaļā).

4.1. Mērķis: Samazināt individuālo automašīnu izmantošanas apjomu, izveidojot mobilitātes punktus

Lai sasniegtu šo mērķi, ir jābūt integrētam valstiskam un reģionālam redzējumam, ietverot Plāna teritorijā esošo pašvaldību vajadzību un ieviešanas aspektu nodrošinājumu. **Īstenojot Plānu**, valsts institūcijas ir radījušas priekšnoteikumus mobilitātes punktu ieviešanā - ir izstrādāts un ieviests normatīvais regulējums attiecībā uz atbildību sadalījumu, koplietošanas transportlīdzekļu regulējumu, kā arī finansējuma piesaistes mehānisms. Plānošanas reģioni ir iestrādājuši mobilitātes punktu attīstības konceptuālos virzienus savos plānošanas dokumentos, lai nodrošinātu praktisko ieviešanas aktivitāšu īstenošanu

pašvaldībās. Reģionālās satiksmes mobilitātes punkti un pilsētas mobilitātes punkti saista vilcienu izmantošanu ar cita veida mobilitātes iespējām. Pie dzelzceļa stacijām ierīkoti daudzfunkcionāli mobilitātes punkti, kuros iespējama ērta pārsēšanās autobusā (t.sk. ar vilcienu kustību saskaņoti kursēšanas grafiki), automašīnu un velosipēdu novietošana, taksometru vai dalīto automašīnu izsaukšana un dažādi mobilitātes pakalpojumi. Mazāki mobilitātes punkti izveidoti teritorijās bez dzelzceļa - pie reģionālajām autobusu stacijām pilsētās.

4.2. Mērķis: Veicināt sabiedriskā transporta plašāku izmantošanu, ieviešot vienotās biļetes

Lai sasniegtu šo mērķi, vienotās biļetes ieviešanai ir nepieciešams politisks lēmums un izveidots atbilstīgs pārvaldības modelis (piešķirts politiskais mandāts un finansējums) pārvaldītāju darbības koordinēšanai. **Īstenojot Plānu**, ir nodrošināts godīgs sadalījums un izdevīguma princips gan biļešu lietotājiem, gan mobilitātes pakalpojuma sniedzējiem. Vienotā sabiedriskā transporta biļete ir ieviesta un veiksmīgi darbojas Plāna aptvertajā teritorijā, ietverot lielākās pilsētas un pieguļošās mazākās pašvaldības. Vienotās biļetes ir izmantojamas vilcienos, starppilsētu

autobusos un "Rīgas satiksme" pilsētas transporta maršrutos. Vienotā biļete paredzēta dažādām sociālajām grupām, piemērojot, tarifu un atlaižu politikas principus. Skolēnu pārvaldījumi ir piesaistīti vienotās biļetes sistēmai. Nodrošināta iespēja ērtiem norēķiniem par transportu, savietojot IT risinājumus un izmantojot aplikāciju dažādu mobilitātes pakalpojumu (sabiedriskais transports, auto/velo novietnes, stāvparki, u.c.) ērtai apmaksai ar skaidras naudas vai bezskaidras naudas norēķiniem.

4.3. Mērķis: Attīstīt elastīgu pieeju ikdienas pārvietošanās risinājumiem, izmantojot efektīvu datu pārvaldību

Lai sasniegtu šo mērķi, ir jānodrošina visaptveroša mobilitātes datu (telpiskajā un statistikas tvērumā) apkopošana vienotā platformā un atbilstīgā detalizācija, lai plānotu transporta plūsmas un mobilitātes risinājumu piemērošanu. Īstenojot Plānu, ir noteikts datu turētājs, institūcija datu pārvaldības nodrošināšanai un koordinēšanai. Ieinteresētajām pusēm un profesionālajiem datu lietotājiem vienotā platformā ir nodrošināta piekļuve datu kopām un datu bāzēm, saskaņā ar datu drošības un datu publiskošanas iespējām.

Šī mērķa sasniegšanu veicinās transporta nozares informācijas

nacionālo piekļuves punktu izveidošana, kas plānota līdz 2023. gada beigām. Saskaņā ar plānoto šie punkti veicinās satiksmes, ceļu, stāvlaukumu, maršrutu un ar satiksmes drošību saistītu datu pieejamību, tādējādi uzlabojot ceļu satiksmes drošību, braukšanas komfortu, sabiedrības mobilitāti un samazinot ceļu satiksmes dalībnieku ceļā pavadīto laiku. Plānots, ka aktuālā satiksmes informācija ikvienam būs pieejama arī publiskā tīmekļa portālā, un tā būs noderīga valsts operatīvo dienestu, sabiedriskā transporta operatoru un intelektisko transporta sistēmu pakalpojumu sniedzēju darbā.⁸²

⁸² Centrālā finanšu un līgumu aģentūra (18.12.2020), Ar ES fondu finansējumu izveidos transporta nozares informācijas nacionālo piekļuves punktu, <https://www.cfla.gov.lv/jaunumi/2020/ar-es-fondu-finansejumu-izveidos-transporta-nozares-informacijas-nacionalo-piekluves-punktu>

4.4. Mērķis: Attīstīt integrētu mobilitātes sistēmu, sadarbojoties iesaistītajām pusēm

Lai sasniegtu šo mērķi, mobilitātes pārvaldības modelim aptvertajā teritorijā ir jāietver iesaistīto pušu sadarbība stratēģisko plānošanas aspektu un ikdienas mobilitātes attīstības plāna aktivitāšu ieviešanai. **Īstenojot Plānu**, līdzdarbības procesa

ietvaros reģionālajā mērogā izstrādāts kopējs redzējums būtiskāko aktivitāšu īstenošanai. Plānojot savu attīstību vietējā mērogā, pašvaldības uzrunā atbilstīgās iesaistītās puses un kopīgi vienojoties iestrādā ikdienas mobilitātes prasībām atbilstošās aktivitātes.

5. Attīstības scenāriji

a. Bāzes scenārijs

Dzelzceļa transports nodrošina pasažieru pārvadājumus Plāna teritorijā (sasniedz 35% īpatsvaru⁸³), tomēr apdzīvoto vietu sasaiste ar dzelzceļa stacijām ir nepilnvērtīga. Notiek *Rail Baltica* projekta attīstība. Saglabājas augsta satiksmes intensitāte uz valsts ceļiem un to posmiem, kuri ir ievadi Rīgas pilsētā. Intensīva svārstmigrācija pamatā tiek veikta ar privāto auto. Automašīnu noslogojums pilsētās un to svārstmigrācijas zonās saglabājas vidēji 1.6 cilvēki mašīnā; augstā satiksmes intensitāte veicina sastrēgumu veidošanos, radot ekonomiskos laika izdevumus sabiedrībai aptuveni 155 tūkst. EUR darba dienā⁸⁴. Iedzīvotāji izmanto arī reģionālo autobusu satiksmi, bet tā ir nepilnīgi salāgota ar citiem mobilitātes veidiem.

b. Salāgota mobilitātes sistēma

Mobilitātes sistēmas pārvaldībā ir skaidri definētas valsts, pašvaldību un privātā sektora atbildības. Institūciju sadarbība ietver arī savstarpēji savietojamu un salīdzināmu datu vākšanu un mobilitātes sistēmas monitoringu, regulāri izvērtējot infrastruktūras efektivitātes rādītājus – pasažieru plūsmas u.c., pēc vajadzības piemērojot atbilstošas komunikācijas un mārketinga aktivitātes. Lai gan sabiedrība labi atpazīst mobilitātes punktus un izprot to funkcionalitāti, pārvaldības modelis ietver informēšanas aktivitātes, kas uzsver sistēmas priekšrocības. Pēc salāgotās mobilitātes sistēmas ieviešanas vērojama izteiktāka Rīgas metropoles areāla pašvaldību sadarbība arī citās jomās.

Projekta teritorijā izveidota mobilitātes punktiem vajadzīgā infrastruktūra.

⁸³ LR Satiksmes ministrija (2020), Dzelzceļš, <https://www.sam.gov.lv/lv/dzelzcels>

⁸⁴ SIA "IE.LA Inženieri" (2020), Mobilitātes punkti – Transporta un pasažieru plūsmu novērtējums projekta izpētes teritorijā

Atbilstoši mobilitātes punktu kategorijām Rīgas metropoles areāla teritorijā (iekļaujot Rīgas pilsētu), izveidoti 26 reģionālas satiksmes mobilitātes punkti, 35 pilsētas mobilitātes punkti un 43 mikro-mobilitātes punkti (2. pielikums). Šādā veidā iedzīvotājiem sniegta iespēja salāgot dažādu transportlīdzekļu izmantošanu un atslogot autotransporta plūsmas intensitāti.

Mobilitātes punktu infrastruktūras izveidošana notiek ciešā starpinstiuciju, tai skaitā pašvaldību, sadarbībā. Visu kategoriju mobilitātes punktu infrastruktūrā iekļauti vizuālās identitātes principi, kas veicina to atpazīstamību. Sabiedriskā transporta grafiki tiek salāgoti, lai optimizētu kopējo pārvietošanās laiku, un lielākoties pie punktiem atrodami arī koplietošanas transportlīdzekļi. Galvenie ieguvumi no koplietošanas transportlīdzekļu izmantošanas ir naudas ietaupījums, elastīgums un praktiskums (viena koplietošanas automašīna aizvieto 16 privātās automašīnas). Automašīnu koplietošanas klienti uz mobilitātes punktiem nokļūst lielākoties ar

velosipēdu, kā arī ikdienā biežāk izmanto velosipēdu un sabiedrisko transportu. Salāgota mobilitātes sistēma ir uzlabojusi ikdienas pārvietošanos ar sabiedrisko transportu, kas ir kļuvis konkurētspējīgāks, un tādējādi ir ievērojami samazinājusies privātā auto transporta izmantošana.

Salāgotā mobilitātes sistēmā braucienu apmaksa ir ērti veicama, izmantojot vienotu apmaksas sistēmu. Vienkāršai un ērtai biļešu iegādei ir pielāgotas aplikācijas dažādu mobilitātes pakalpojumu izmantošanai, piemēram, sabiedriskais transports, autotransporta un velosipēdu novietnes, stāvparki, iekļaujot iespēju bezskaidras naudas norēķiniem un priekšapmaksas veikšanai, kā arī norēķinu validācijai ar identifikācijas dokumentu (piemēram, ID karte). Salāgotas mobilitātes sistēmas attīstība tiek balstīta uz efektīvu transporta datu savākšanu un pārvaldību, kas nodrošina ērtu piekļuvi atvērtiem datiem, kurus apkopojusi dažādi mobilitātes datu turētāji un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji.

6. Prioritārie virzieni un uzdevumi

6.1. Prioritārais virziens: Mobilitātes punktu izveide

6.1.1. Veikt potenciālo mobilitātes punktu izmaksu un ieguvumu analīzi

Lai rosinātu pašvaldības aktīvi iesaistīties mobilitātes punktu attīstībā, ar SIA „AC Konsultācijas” ekspertu iesaisti ir izstrādāta metodika pašvaldībām, kas paredzēta kā palīgīdzeklis mobilitātes punktu attīstības iespēju izvērtēšanai un sniedz atbalstu lēmumu pieņemšanā par nepieciešamajām investīcijām mobilitātes punktu izveidei un uzturēšanai.

Materiālā “Projekta SUMBA mobilitātes punktu izmaksu un ieguvumu analīzes kritēriji un to izvērtēšanas metodika”⁸⁵ uzsvars likts uz praktiskiem ieteikumiem un konkrētiem mobilitātes un plānošanas aspektiem, lai to kā darba materiālu varētu izmantot pašvaldību attīstības plānošanas vai projektu vadības speciālisti, rodot idejas un meklējot risinājumus mobilitātes punkta attīstībai. Metodikā ietvertā informācija palīdzēs identificēt mobilitātes punkta veidu (reģionālais,

pilsētas vai mikromobilitātes), vietu un noteikt mobilitātes punkta funkciju nodrošināšanai attīstāmos pakalpojumus. Materiāls izmantojams kopā ar alternatīvu daudzkritēriju analīzes tabulu (3.pielikums) un vienkāršotā finanšu modeļa piemēru (4.pielikums) projekta dzīves ciklam - 20 gadiem.

Alternatīvu daudzkritēriju analīzi veic, lai novērtētu un salīdzinātu dažādas izvēles iespējas (alternatīvas) mērķa sasniegšanai. Alternatīvas, kas, piemēram, varētu būt konkrētā mobilitātes punkta atrašanās vietas, salīdzina, izmantojot dažādus kritērijus, tostarp, tehniskos, institucionālos, ekonomiskos, vides un klimata pārmaiņu aspektus. Šajā daudzkritēriju analīzē iespējamās alternatīvas tiek apskatītas arī pēc savstarpēji nesalīdzināmiem faktoriem, starp kuriem ir gan kvantitatīvie, gan kvalitatīvie faktori.

6.1.2. Sagatavot investīciju pieteikumu

Ja daudzkritēriju analīzes rezultātā ir pozitīvs lēmums, tad nākamais solis mobilitātes punktu infrastruktūras attīstībā ir investīciju pieteikuma sagatavošana. Mobilitātes punktu attīstības aktivitāšu kopumu ar konkrēti definētiem mērķiem, uzdevumiem,

budžetu un gala rezultātiem katra konkrētā mobilitātes punkta izveidei var tikt uzskatīts par atsevišķu projektu.

Atkarībā no mobilitātes punkta izmēra un potenciālajām izmaksām var tikt izmantoti dažādi finanšu avoti:

⁸⁵ Supra note 2

gan pašvaldības budžets, gan ārējā finansējuma piesaistīšana. Piemēram, mobilitātes punkta izveidošana VEF apkaimes teritorijā kā pilotprojekts tika veikta Eiropas Savienības Interreg Baltijas jūras reģiona projekta „Multimodālas pilsētas (*cities*.

multimodal)” ietvaros.⁸⁶

Ņemot vērā paredzētās infrastruktūras mērogu (reģionāla, pilsētas vai apkaimes līmenī), ir svarīgi ievērot sadarbības aspektus (skat. 6.4. Prioritārais virziens. Iesaistīto pušu sadarbība).

6.2. Prioritārais rīcības virziens: vienotas sabiedriskā transporta biļetes ieviešana

Vienotas sabiedriskā transporta biļetes ieviešanas koordinēšana tiek veikta nacionālajā līmenī. Lai to nodrošinātu, grozījumi Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā jau ir veikti un stājušies spēkā.⁸⁷ Satiksmes ministrijas organizētā darba grupa, kurā piedalās arī Rīgas pilsētas pašvaldības, RPR un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju pārstāvji, ir vienojusies par veicamajiem darbiem sabiedriskā

transporta sistēmas pārvaldībā Rīgas metropoles areālā. Sabiedriskā transporta integrācijai metropoles areālā plānots izstrādāt vienotu maršrutu tīklu, pasažieru informācijas sistēmu, kā arī ieviest vienotu tarifu politiku un vienu biļeti. Vienotas biļetes ieviešana uzlabos ērtības pasažieriem, kuri savā pārvietošanās maršrutā izmanto dažādus transporta veidus, piemēram, autobusu un vilcienu.^{88, 89}

6.2.1. Izstrādāt platformu vienotai biļešu iegādei

Pasažieriem nepieciešams nodrošināt ērtu un mūsdienīgu biļešu iegādes iespēju braucieniem sabiedriskajos transportlīdzekļos. Nepieciešams izstrādāt platformu (sistēmu) vienotai biļetei, kas dotu iespēju tirdzniecības vietās, internetā un mobilajā lietotnē iegādāties vienu biļeti braucienam atšķirīgos transporta veidos un

maršrutos. Šāda sistēma ļautu nodrošināt ne tikai ērtāku, ātrāku un mūsdienīgu biļešu rezervāciju un iegādi, bet arī sniegtu operatīvu informāciju par pārdotajām biļetēm, kas savukārt ļautu elastīgi plānot sabiedriskā transporta piedāvājumu atbilstoši pieprasījumam.⁹⁰

86 Rīgas dome (2020), Atklāts pirmais mobilitātes punkts Latvijā, <https://lvportals.lv/dienaskartiba/317678-atklats-pirmais-mobilitates-punkts-latvija-2020>

87 Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums (2007), 19. pants. Vienotā sabiedriskā transporta biļešu sistēma, <https://likumi.lv/ta/id/159858-sabiedriska-transporta-pakalpojumu-likums>

88 LR Satiksmes ministrija (18.01.2021), Turpinās darbs pie Rīgas un Pierīgas sabiedriskā transporta integrācijas, <https://lvportals.lv/dienaskartiba/323921-turpinas-darbs-pie-rigas-un-pierigas-sabiedriska-transporta-integracijas-2021>

89 Randers I. (2021), 300 miljoni Pierīgas mobilitātei. Pierīgai ar Rīgu iecerēti vienoti maršruti, viena biļete un vienoti tarifi, www.la.lv/300-miljoni-pierigas-mobilitatei

90 LR Satiksmes ministrija (16.08.2019), No 2021.gada būs pieejama modernizēta reģionālā sabiedriskā transporta biļešu tirdzniecības sistēma, <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/no-2021-gada-bus-pieejama-modernizeta-regionala-sabiedriska-transporta-bilesu-tirdzniecibas-sistema>

6.2.2. Attīstīt viedo sistēmu izmantošanu multimodālas satiksmes plānošanā

Nepieciešams izveidot pamatnosacījumus, lai veicinātu viedo sistēmu attīstību, nodrošinot vienotās biļešu iegādes savietojamību ar citām transportlīdzekļu tiešsaistes rezervācijas sistēmām. Šādas pieejas īstenošana ļautu uzlabot sabiedriskā transporta, koplietošanas

transportlīdzekļu, kā arī, piemēram, stāvparku izmantošanas plānošanu. Vienlaikus būtu nepieciešams nodrošināt arī privāto mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem piekļuvi ceļojumu un reāllaika satiksmes informācijai.⁹¹

6.3. Prioritārais virziens. Efektīva datu pārvaldība

Efektīva datu pārvaldība ir viens no priekšnoteikumiem elastīgas pieejas pielietošanai mobilitātes attīstības plānošanai, ikdienas pārvietošanās nepieciešamo uzlabojumu identificēšanai

un īstenošanai. Efektīvai datu pārvaldībai ir nepieciešams satiksmes monitorings, attiecīgu datu bāzu veidošana, kā arī vienotas datu pārvaldības sistēmas izveidošana un uzturēšana.

6.3.1. Veikt satiksmes monitoringu un veidot tam piesaistītas datu bāzes

Lai pilnvērtīgi sekotu mobilitātes attīstībai, veiktu tās plānošanu, organizētu attīstību un uzturēšanu potenciāli visefektīvākajā veidā, nepieciešams sistemātisks satiksmes sistēmas monitorings un datu bāzu veidošana. Monitoringa aktivitātes ietver regulāru satiksmes intensitāšu uzskaiti pilsētās, ikgadējo ceļu satiksmes

negadījumu monitoringu, esošās satiksmes infrastruktūras monitoringu, mājsaimniecību un iedzīvotāju mobilitātes ieradumu aptauju veikšanu Rīgā un Pierīgā, kā arī transporta Rīgas transporta simulācijas modeļa aktualizēšanu un atjaunošanu.⁹²

6.3.2. Izveidot vienotu datu pārvaldības sistēmu

Dati par transportlīdzekļu veidiem, satiksmes intensitāti, sabiedriskā transporta izmantošanu, iedzīvotāju pārvietošanās paradumiem tiek vākti un apkopoti gan nacionālajā, reģionālajā gan vietējā (pašvaldību) līmenī. Datus apkopo Centrālā Statistikas pārvalde, Satiksmes ministrija un tās pakļautībā

esošās institūcijas, pašvaldības, mobilitātes pakalpojumu sniedzēji, sakaru nodrošināšanas uzņēmumi, kā arī pašvaldības un nevalstiskās organizācijas. Dati tiek vākti un izmantoti arī mobilitātes modeļaprēķiniem, piemēram, Rīgas transporta simulācijas modeļa aktualizēšanai un atjaunošanai.

⁹¹ EK Baltā grāmata. Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu (2011), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=lv>

⁹² Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma Īstermiņa rīcības plāns 2019. - 2025. gadam, https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2019/04/2_MRP_2019_2025_Gala_versija.pdf

Nepieciešams izveidot vienotu datu pārvaldības sistēmu, vienlaikus nodrošinot iesaistīto institūciju un mobilitātes pakalpojumu sniedzēju piekļuvi, tādējādi ļaujot iegūt labāku pārskatu par esošo datu klāstu, kā arī pilnvērtīgāk to izmantotu,

lai plānotu mobilitātes attīstību, tai skaitā izveidotu mobilitātes punktus, ņemot vērā satiksmes intensitāti un iedzīvotāju mobilitātes vajadzības attiecīgajā reģionā vai pašvaldībā.

6.4. Prioritārais virziens. Iesaistīto pušu sadarbība

Veiksmīgai reģiona integrētas mobilitātes sistēmas attīstībai, kopīgu mobilitātes projektu īstenošanai nepieciešama cieša un koordinēta dažādu iesaistīto pušu sadarbība.

6.4.1. Īstenot sadarbību Rīgas metropoles mobilitātes attīstībai

Sadarbības veicināšanai starp Rīgas pilsētu un Rīgas metropoles areālā ietilpstošajām pašvaldībām 2019. gada 29. oktobrī Rīgas pilsētas pašvaldība un Pierīgas pašvaldību apvienība ir parakstījusi sadarbības memorandu "Par Rīgas metropoles areāla sadarbības ietvara izveidi". Parakstītais sadarbības memorands paredz stiprināt sadarbību politiku, gan speciālistu līmenī, lai iesaistītos efektīva Rīgas metropoles areāla pārvaldības modeļa

izveidē, noteiktu un ieviestu visam Rīgas metropoles areālam nozīmīgus projektus, stiprinātu Rīgas metropoles areāla, kā vienotas teritorijas, starptautisku atpazīstamību.⁹³ Uzdevumi mobilitātes un sabiedriskā transporta izmantošanas intensitātes uzlabošanai Rīgas metropoles areālā identificēti "Rīcības plānā Rīgas metropoles areāla attīstībai"⁹⁴, ietverot vienotu sabiedriskā transporta tīkla un sistēmas izveidi.

6.4.2. Īstenot sadarbību ar plānošanas reģioniem, valsts un pašvaldību kapitālsabiedrībām

Lai nodrošinātu integrētu saskaņotu transporta infrastruktūras un sabiedriskā transporta attīstības plānošanu, tai skaitā mobilitātes punktu izveidi, nepieciešama koordinētas sadarbība ne tikai starp vietējām pašvaldībām, plānošanas reģioniem, bet arī ar valsts un pašvaldību kapitālsabiedrībām. Sadarbība nepieciešama, lai tiktu izveidota vienotas reģiona satiksmes un transporta tīklu pārvaldība (tai skaitā vienotas sabiedriskā

transporta biļetes ieviešana), mobilitātes infrastruktūras uzlabošanai un pielāgošanai (tai skaitā mobilitātes punktu izveide), autobusu maršrutu tīkla paplašināšanai un intensitātes palielināšanai uz vietām, kur nav pieejams dzelzceļš, reģionālo veloceļu un savienojumu plānošanai un integrēšanai jau esošajos velomaršrutos, kā arī tranzīta koridoru un pieslēgumu tiem attīstīšanai.

⁹³ Rīgas Dome Pilsētas attīstības departaments (2019), Rīgas dome un Pierīgas pašvaldību apvienība paraksta sadarbības memorandu "Par Rīgas metropoles areāla sadarbības ietvara izveidi", <https://www.rdpad.lv/rigas-dome-un-pierigas-pasvaldibu-apvieniba-paraksta-sadarbibas-memorandu-par-rigas-metropoles-areala-sadarbibas-ietvara-izveidi/>

⁹⁴ Rīcības plāns Rīgas Metropoles areāla attīstībai (2020), <http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2020/01/Metropoles-ricibas-plans-10.01.2020.pdf>

7. Aktivitāšu ieviešanas plāns

Nodaļā iekļautas Rīgas pilsētas pašvaldības un Rīgas plānošanas reģiona koordinētās un plānotās aktivitātes, kuras kā vēlamas norādītas gan pašvaldību plānošanas dokumentos (piemēram, Rīgas transporta sistēmas Īstermiņa rīcības plāns 2019. - 2025. gadam), gan par kurām iesniegti investīciju projektu pieteikumi (piemēram, Elena; Juspers). Būtiski ņemt vērā aspektu, ka aktivitāšu izpilde iespējama pie tādiem noteiktiem nosacījumiem kā ES finansējuma (piemēram, finansējums atvēršanās un noturības mehānismiem) piešķiršana iesniegtajiem pieteikumiem, pašreizējā nozares politikas kursa turpināšana, pašvaldību un institūciju sadarbības stiprināšana. Visi pasākumi atbilst reģionāla un nacionāla mēroga plānošanas dokumentu mērķiem.

N°	Pasākums (aktivitāte)	Iesaistītās institūcijas/ departamenti	Laika periods	Apraksts	Rezultāti un sagaidāmā ietekme	Indikatori	Iespējamās sinerģijas/ konflikti	Iespējamie finanšu avoti un apjoms (EUR)	Sasaiste/integrācija ar citiem politikas plānošanas dokumentiem
	<i>Plānotā pasākuma (aktivitātes) nosaukums</i>	<i>Institūcijas, departamenti, kas būs atbildīgi / tiks iesaistīti pasākuma īstenošanā</i>		<i>Pasākuma īss apraksts</i>	<i>Sagaidāmais pasākuma īstenošanas rezultāts un potenciālās ietekmes</i>	<i>Kvalitatīvie / kvantitatīvie indikatori pasākuma īstenošanas sekmju novērtēšanai (piem. samazināta privāto automašīnu izmantošana, samazinātas CO2 emisijas, sabiedriskā transporta izmantošanas palielināšanās)</i>	<i>Iespējamās sinerģijas/ konflikti ar citiem pasākumiem vai politikas plānošanas dokumentiem</i>	<i>Iespējami finanšu avots(i) pasākuma īstenošanai un indikatīvais nepieciešamā finansējuma apjoms</i>	<i>Pasākuma īstenošanas sasaiste/integrācija ar citiem politikas plānošanas dokumentos (piem., nacionālās stratēģijās, plānos, reģionāla vai vietēja mēroga politikas plānošanas dokumentos)</i>
Rīgas pilsētas pašvaldības mēroga aktivitātes									
1.	1) Vispārējā ST vadība un plānošana 2) Ritošā sastāva modernizācija un kapacitātes nodrošināšana 3) Pasažieru ūdens transporta attīstība 4) Alternatīvie ST veidi	RDPAD, Rīgas Satiksme, RDSD, Autotransporta direkcija		1) ST maršruti un grafiki koordinēti saistīti ar stāvparku sistēmu un grafikiem 2) Uzlabota ST sasaiste ar valsts sabiedriskā transporta maršrutiem 3) Rīgas ledzīvotāju mobilitātes pakalpojumu vadības platforma 4) Modernizēti autobusi, tramvaji un trolejbusi. To skaits ir atbilstošs nepieciešamajai pasažieru pārvadājumu kapacitātei 5) Radīti priekšnoteikumi un regulējums pasažieru ūdens transporta attīstībai 6) ST vid. brauciena ātruma un komforta līmeņa (P, zemās grīdas) paaugstināšanās 7) Alternatīvā ST attīstības tendenču monitorings		1) Rīgas pilsētā kursējošā ST laika ietaupījumus gan esošajiem, gan potenciālajiem ST pasažieriem 2) Sastrēgumu samazināšanās un mazāks auto skaits pilsētas RVC AZ teritorijā 3) Ledzīvotāju augstāka iesaiste un informētība mobilitātes procesu plānošanā, izpildē un monitoringā ar IKT sistēmu palīdzību	TAP 2027 RPR Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014-2030	Rīgas pilsētas pašvaldības budžets	Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030, Rīgas transporta sistēmas Īstermiņa rīcības plāns 2019. - 2025. gadam
2.	Mobilitātes punktu izveidošana pie dzelzceļa stacijām Rīgā	LDz, Pasažieru vilciens, RDSD, RDPAD, Rīgas Satiksme, Autotransporta direkcija, Satiksmes ministrija	2021 - 2025	Lai nodrošinātu pilnvērtīgu un visaptverošu pakalpojumu sniegšanu ledzīvotājiem, tiek plānots uzlabot Rīgas ST tīklu, par aptuveni 50 miljoniem eiro izveidojot un uzlabojot sešus mobilitātes punktus Rīgā un divus punktus Pierīgā	Mobilitātes punkti ir savienoti ar "zaļā" transporta (tramvaji, trolejbusi, bezizmēšu autobusi) maršrutiem un veloinfrastruktūra, nodrošinot ērtu un drošu piekļuvi dzelzceļa stacijām. Piemēram, 7. tramvaja līnijas pagarināšana līdz Škirotavas stacijai.	Izveidoti mobilitātes punkti pie dzelzceļa stacijām Ziemeļblāzmā, Dauderos, Škirotavā, Zemītanos, Bolderājā un Sarkandaugavā	TAP 2027 Sabiedriskā transporta koncepcija 2021.–2030. gadam	Atvēršanās un noturības mehānisms (RRF / ANM), a/s Pasažieru vilciens, Latvijas Dzelzceļš	Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030, Rīgas transporta sistēmas Īstermiņa rīcības plāns 2019. - 2025. gadam

N°	Pasākums (aktivitāte)	Iesaistītās institūcijas/departamenti	Laika periods	Apraksts	Rezultāti un sagaidāmā ietekme	Indikatori	Iespējamās sinerģijas/konflikti	Iespējamie finanšu avoti un apjoms (EUR)	Sasaiste/integrācija ar citiem politikas plānošanas dokumentiem
3.	3.1. Satiksmes vadības sistēma 3.2. Pilnveidot satiksmes vadības līdzekļus 3.3. Satiksmes navigācija (virzišana) 3.4. Satiksmes vadība pilsētas centrā 3.5. Gājēju un velosipēdistu informētības uzlabošana 3.6. Satiksmes informēšanas sistēma	RDPAD, RDSD, Rīgas satiksme	2021 - 2025	3.1. Satiksmes vadības centra attīstība, adaptīvas un inteligēntas (abpusēji informējošas) satiksmes vadības principu ieviešana. 3.2. Luksoforu signalizācijas modernizācija – signālpilnu aktualizācija, adaptīvo sistēmu uzstādīšana, inteligēnto vadības sistēmu attīstība. 3.3. Virzienrādītāju sistēma (t.sk. mainīgas informācijas sistēmas), Elektroniskas iešausaites publisko stāvvietu uzskaites sistēmas un lietotnes izveide. 3.4. Autotransporta ierobežojumi, kontrolpunkti, uzskaitē un vadība. 3.5. Informācijas un norāžu izvietošana, informācija pieejamība internetā un vides pieejamība gājējiem. 3.6. Satiksmes dalībnieki tiek informēti par jebkādiem ierobežojumiem pilsētas centrā.		1. Mazāks ceļā pavadītais laiks. 2. Mazāki sastrēgumi. 3. Samazinātas brauciena izmaksas (t.sk. autovadītājiem, piemēram, meklējot stāvvietas). 4. Mazāks ceļu satiksmes negadījumu skaits. 5. CO2 samazinājums	TAP 2027	Rīgas pilsētas pašvaldības budžets	Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030, Rīgas transporta sistēmas īstermiņa rīcības plāns 2019. - 2025. gadam
4.	Pastāvīgs datu monitorings	Rīgas pilsētas pašvaldība, RDSD, RDPAD, Rīgas satiksme	2021 - 2025	Ikgadēju izvērstu datu apkopošana par: (1) Intensitātēm; (2) CSNg; (3) Infrastruktūras tehnisko stāvokli; (4) Iedzīvotāju mobilitātes paradumiem; (5) Rīgas transporta modeļa pastāvīga uzturēšana.	Pastāvīgas sistēmas izveidei datu bāzes formā, kas ļaus vieglāk definēt nepieciešamo un veicamo mobilitātes pasākumu kopumu.	1. Sistemātiski atjaunina un aprūpē datu plūsmas datus. 2. Izveidota speciālistiem nodēriģa datu bāze.	TAP 2027	Rīgas pilsētas pašvaldības budžets	Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030, Rīgas transporta sistēmas īstermiņa rīcības plāns 2019. - 2025. gadam
5.	Satiksmes infrastruktūras attīstības plānošanas sistēmu izveide	RDPAD, RDSD	2021 - 2025	Mobilitātes infrastruktūras ģeogrāfiskās sistēmas izveide un tās uzturēšana; Ielu projektēšanas vadlīniju (vai saistošo noteikumu) izstrāde. Regulējums ūdens transporta sistēmiskai attīstībai Rīgas pilsētā. struktūrasģeogrāfiskās sistēmas izveide un tās uzturēšana; Ielu projektēšanas vadlīniju (vai saistošo noteikumu) izstrāde. Regulējums ūdens transporta sistēmiskai attīstībai Rīgas pilsētā.	1) Vienotu vadlīniju ieviešana pilsētā, kas ļaus veidot vienotus principus pilsētvides veidošanā. 2) RDSD pārraudzītās infrastruktūras digitalizācija.	1. Ielu pases. 2. Datu aprūpēdes un filtrēšanas iespējas. 3. Izveidota publiski pieejama interaktīva vietne ar iespēju nosūtīt pieprasījumus par satiksmes infrastruktūras uzlabošanu un uzraudzības iestāžu komentāriem.	TAP 2027	Rīgas pilsētas pašvaldības budžets	Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030, Rīgas transporta sistēmas īstermiņa rīcības plāns 2019. - 2025. gadam
6.	Sadarbība ar Pierīgas pašvaldībām	Rīgas pilsētas pašvaldība, RDSD, RDPAD, Rīgas satiksme, RPR, Pierīgas pašvaldības	2021 - 2025	Sadarbība ar Pierīgas pašvaldībām (sadarbības principu izstrāde)	Pierīgas pašvaldību integritāte Rīgas mobilitātes procesos, veicinot Rīgā strādājošo novadu iedzīvotāju un ārpus Rīgas strādājošo rīdzinieku svārstmigrācijas procesu prognozējamību un komforta līmeņa paaugstināšanos	1. Pārrobežu (Rīga/Pierīga) sabiedriskā transporta pasažieru skaits (ieskaitot dzelzceļu). 2. Pašvaldību maksa par RS transporta pagarinājumiem ārpus Rīgas robežām.	RPR Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014-2030	Rīgas pilsētas pašvaldības un Pierīgas pašvaldību budžeti	Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030, Rīgas transporta sistēmas īstermiņa rīcības plāns 2019. - 2025. gadam RPR Mobilitātes vizija

N°	Pasākums (aktivitāte)	Iesaistītās institūcijas/ departamenti	Laika periods	Apraksts	Rezultāti un sagaidāmā ietekme	Indikatori	Iespējamās sinerģijas/ konflikti	Iespējamie finanšu avoti un apjoms (EUR)	Sasaiste/integrācija ar citiem politikas plānošanas dokumentiem
7.	Mobilitātes pārvaldība Rīgā	RDPAD, RDSD	2021 - 2025	Ar mobilitātes pārvaldību saistīto pilsētas struktūru un institūciju attīstība. Noteiktas atbildīgās struktūrvienības aptverot visas MRP ietvertos uzdevumus un aktivitātes.	Plānošana, kas koncentrējas uz uzdevumiem, kas rada augstāku pievienoto vērtību sabiedrībai kopumā un jo īpaši, mobilitātes procesu dalībniekiem gan pārvietošanās ātruma, gan pārvietošanās drošuma, gan pilsētvides attīstības jomā.	Administratīvo uzdevumu veikšana (pašvaldības iestāžu darbinieku skaits un kvalifikācija).	TAP 2027	Rīgas pilsētas pašvaldības budžets	Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030 Rīgas transporta sistēmas īstenošanas rīcības plāns 2019. - 2025. gadam
8.	1. Satiksmes mīkstināšanas pasākumi 2. Sarkanā paklāja principa ieviešana - gājēju un velo infrastruktūras nepārtrauktība un prioritāte 3. Uzlabojumi krustojumos	RDSD	2021 - 2025	1. Ātruma režīmu maiņa Rīgas apkaimēs: 30v km/h zonu ieviešana centrā ietverot autosatiksmi lēninošus pasākumus; nodalīta gājēju un velo infrastruktūras attīstība. 2. Precīzēti apbūves noteikumi, izveidota ērtāka infrastruktūra prioritārajiem pārvietošanās veidiem – gājējiem un velobraucējiem. 3. Konkrētu krustojumu pārbūve uzlabojot to drošību (kur nepieciešams, pārbūve uz apļveida krustojumiem). Luksoforu signalizācijas izveide.	1. Samazināta (RVC AZ teritorija – nepievilcīga privātajam transportam) autotransporta klātbūtne Rīgas pilsētas vēsturiskajā centrā palielinājies komercdarbība. 2. Samazinātais ātrums, pārbūvētie krustojumi un īpašu apstāšanās vietu ierīkošana būtiski samazinātu CSNg riskus RVC AZ teritorijā. 3. Emisiju un trokšņu samazinājums.	1. Samazināta (RVC AZ teritorija – nepievilcīga privātajam transportam) autotransporta klātbūtne Rīgas pilsētas vēsturiskajā centrā palielinājies komercdarbība. 2. Samazinātais ātrums, pārbūvētie krustojumi un īpašu apstāšanās vietu ierīkošana būtiski samazinātu CSNg riskus RVC AZ teritorijā. 3. Emisiju un trokšņu samazinājums.	TAP 2027	Rīgas pilsētas pašvaldības budžets	Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030 Rīgas transporta sistēmas īstenošanas rīcības plāns 2019. - 2025. gadam
Rīgas plānošanas reģiona mēroga aktivitātes									
1.	Reģionāla mēroga mobilitātes punktu attīstība Rīgā un Pierīgā - 50 mobilitātes punktu tīkls (RRF)	RPR, SM / RMA pašvaldības un to struktūrvienības valsts un pašvaldību kapitālsabiedrības	2021. - 2026. / 2027 - 2035	Reģionāla mēroga mobilitātes punkti prioritāri attīstāmi noteiktās vietās Rīgā un Pierīgā (autoosta, dzelzceļa stacija, Park&Ride, velonovietnes, uzlādes punkti u.c.); 50 mobilitātes punktu tīkls	Attīstot pilotprojektus - reģionālus mobilitātes punktus pie lielākām dzelzceļa stacijām, pilnveidot sapratni par mobilitāti, kā pakalpojumu un samazināt svārstmigrāciju, tādā veidā apliecinot augsto potenciālo ieguvumu, ja tiks attīstīts pilnīgs, visu kategoriju mobilitātes punktu pārklājums reģionā.	Svārstmigrācijas samazinājums ar privātiem motorizētiem transportlīdzekļiem apdzīvotajās vietās, kur attīstīti reģionāla mēroga mobilitātes punkti; Piesārņojuma samazinājums	Atbalsts uzņēmējiem koplietošanas & nomas pakalpojumu sniedzējiem; Pieprasījuma kritums - transportlīdzekļu iegādes samazinājums individuālai lietošanai	Atvēršanās un noturības mehānisms (RRF / ANM); Elena; Juspers ~150 000 000 EUR	NAP 2027 TAP 2027 "Rīcības plāns RMA attīstībai" "RMA mobilitātes telpiskā vīzija"
2.	Ziemeļjūras–Baltijas transporta koridora daļas projekta "Rail Baltica" maksimāla trases izmantošana (reģionālās pieturas)	RB Rail, RPR, SM / RMA pašvaldības un to struktūrvienības valsts un pašvaldību kapitālsabiedrības	2021. - 2026. / 2027 - 2035	Ziemeļjūras–Baltijas transporta koridora daļas projekta "Rail Baltica" potenciālā ietekme uz areāla pašvaldībām, iekļaujot Baltijas valstīs Eiropas dzelzceļu tīklā - maksimāla trases izmantošana (reģionālās pieturas) metropoles iekšējai mobilitātei	Latvijas kopumā un Rīgas plānošanas reģiona (Metropoles areāla) starptautiskās un reģionālās sasniedzamības būtiska paaugstināšana (2/3 Latvijas iedzīvotāju); Latvijas kopumā, Rīgas plānošanas reģiona (Metropoles areāla) un iesaistīto pašvaldību ekonomiskās attīstības	Ceļā pavadītais laiks un/no attīstības centriem, pilsētām, galvaspilsētām, kaimiņvalstīm; Teritoriju attīstības indeksi; Piesārņojuma samazinājums	Mobilitātes kvalitāte & Ekonomiskā attīstība;	ES Struktūrfondi, Valsts budžets, Pašvaldību budžets	NAP 2027 TAP 2027 "Rīcības plāns RMA attīstībai" "RMA mobilitātes telpiskā vīzija"
3.	"Zaļo" mobilitāti veicinošie pasākumi, atbalstošās infrastruktūras attīstības koordinēšana	RPR, reģiona pašvaldības un to struktūrvienības	2021 - 2027	Atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšana, tautsaimniecības dekarbonizācija un pasākumi "zaļajai" mobilitātei	Vairotais zināšanas sabiedrībā/ institūcijās par atjaunojamo energoresursu izmantošanu, veicināta paradumu maiņa saimnieciskajā darbībā un mājāsaimniecībās	Veikto pasākumu skaits, regularitāte, viestās pārmaiņas iepirkumos, pakalpojumus, paradumus	Infrastruktūras pielāgošana, inventāra noma, vecā inventāra pārstrāde	ES Struktūrfondi, Valsts budžets, Pašvaldību budžets	NAP 2027 TAP 2027 "Rīcības plāns RMA attīstībai" "RMA mobilitātes telpiskā vīzija"

N°	Pasākums (aktivitāte)	Iesaistītās institūcijas/ departamenti	Laika periods	Apraksts	Rezultāti un sagaidāmā ietekme	Indikatori	Iespējamās sinerģijas/ konflikti	Iespējamie finanšu avoti un apjoms (EUR)	Sasaiste/integrācija ar citiem politikas plānošanas dokumentiem
4.	Vienota ST tīkla un sistēmas izveide Rīgas metropoles areālā	RPR, SM, valsts un pašvaldību kapitālsabiedrības	2021 - 2027	a) ST nodrošinājums un saskaņota darbība b) ST prioritātes noteikšana un vienotas kvalitātes prasības dažādiem pārvadātājiem c) ST IT infrastruktūra (elektroniskie saraksti, vienotas biļetes, mobilās aplikācijas u.c.) d) vienotas reģiona satiksmes un transporta tīklu pārvaldības izveide RPR	Mobilitātes pakalpojumu sniegšanas un lietošanas kvalitātes uzlabošanās, administratīvo resursu optimizēšana, izmešu apjoma potenciāls samazinājums	Administratīvo izmaksu izmaiņu aplēses; Lietotāju atsauksmes	Mobilitātes kvalitāte & Ekonomiskā attīstība;	ES Struktūrfondi, Valsts budžets, Pašvaldību budžets	NAP 2027 TAP 2027 "Rīcības plāns RMA attīstībai" "RMA mobilitātes telpiskā vīzija"
5.	Mobilitātes infrastruktūras uzlabošana, nosakot sliežu transportu (dzelzeļš, tramvajs) par sabiedriskā transporta "mugurkaulu"	RPR, SM, valsts un pašvaldību kapitālsabiedrības	2021 - 2027	Sliežu transports (dzelzeļš, tramvajs) kā ST "mugurkauls", apdzīvoto vietu infrastruktūras pielāgošana šai koncepcijai un saistītās infrastruktūras attīstīšana – pārbrauktuves, pārejas, stāvlaukumi, gājēju ceļi, veloceļi, satiksmes drošības uzlabošana.	Rīgas plānošanas reģiona apdzīvoto vietu sasniedzamības, pārvietošanās drošības un labiekārtojuma kvalitātes uzlabošanās	Ceļā pavadītais laiks un/no attīstības centriem, pilsētu iekšienē (apkaimes)	Mobilitātes kvalitāte & Ekonomiskā attīstība; Izmešu samazinājums	ES Struktūrfondi, Valsts budžets, Pašvaldību budžets	NAP 2027 TAP 2027 "Rīcības plāns RMA attīstībai" "RMA mobilitātes telpiskā vīzija"
6.	Pierīgas sliežu transporta attīstība un autobusu maršrutu tīkla paplašināšana	RPR, SM, valsts un pašvaldību kapitālsabiedrības	2021 - 2027	Pierīgas sliežu transporta (dzelzeļš, tramvajs) attīstība un autobusu maršrutu tīkla paplašināšana un intensitātes palielināšana uz vietām, kur nav pieejams dzelzeļš.	Rīgas plānošanas reģiona apdzīvoto vietu sasniedzamības, pārvietošanās drošības un labiekārtojuma uzlabošanās	ST pasažieru skaita pieaugums	Mobilitātes kvalitātes uzlabojumi; Izmešu samazinājums	ES Struktūrfondi, Valsts budžets, Pašvaldību budžets	NAP 2027 TAP 2027 "Rīcības plāns RMA attīstībai" "RMA mobilitātes telpiskā vīzija"
7.	Reģionālu veloceļu un savienojumu plānošana un integrēšana jau esošajos velomaršrutos	RPR, SM / RMA pašvaldības un to struktūrvienības, valsts un pašvaldību kapitālsabiedrības	2021. - 2026. / 2027 - 2035	Reģionālu veloceļu un Rīgas/Pierīgas savienojumu plānošana un integrēšana jau esošajos velomaršrutos (RRF & SUMBA+) - priekšizpēte un būvprojektēšanas vadlīniju izstrāde.	Rīgas plānošanas reģiona apdzīvoto vietu sasniedzamības, pārvietošanās drošības un labiekārtojuma kvalitātes uzlabošanās	Veloinfrastruktūras lietotāju skaits (veloskaitītājos); privāto auto skaits uz paralēļajiem autoceļiem, ielām	Mobilitātes kvalitātes uzlabojumi; Izmešu samazinājums	ES Struktūrfondi, Valsts budžets, Pašvaldību budžets	NAP 2027 TAP 2027 "Rīcības plāns RMA attīstībai" "RMA mobilitātes telpiskā vīzija"
8.	Tranzīta koridoru un pieslēgumu tiem attīstīšana	RPR, SM, valsts un pašvaldību kapitālsabiedrības	2021 - 2027	Tranzīta koridoru un to pieslēgumu attīstīšana, novirzot intensīvas satiksmes plūsmas no dzīvojamām teritorijām; ražošanas teritoriju savienojumu attīstība, mazinot sastrēgumus un uzlabojot satiksmes drošību.	Latvijas kopumā un RMA starptautiskās un reģionālās sasniedzamības paaugstināšana (2/3 Latvijas iedzīvotāju); RMA un iesaistīto pašvaldību ekonomiskās attīstības rādītāju uzlabošanās	Ceļā pavadītais laiks un/no attīstības centriem, pilsētām, galvaspilsētām, kaimiņvalstīm; Teritoriju attīstības indeksi	Mobilitātes kvalitāte & Ekonomiskā attīstība;	ES Struktūrfondi, Valsts budžets, Pašvaldību budžets	NAP 2027 TAP 2027 "Rīcības plāns RMA attīstībai" "RMA mobilitātes telpiskā vīzija"
9.	Ūdenstransporta attīstība		2021 - 2027	Ūdenstransporta attīstība – saistītā infrastruktūra (ostas, pietātnes) un iekšējie ūdensceļi kā ūdenstransporta attīstības potenciāls un ūdensmalu attīstība.	RPR apdzīvoto vietu ūdensmalu pieejamības, lietojamības un pārvietošanās kvalitātes uzlabošanās;	Ūdenstransporta pieejamības un izmantošanas rādītāji; Labiekārtoto ūdensmalu skaits un izmantotie labiekārtojuma risinājumi	Ūdensmalu pieejamības, labiekārtojuma uzlabojumi; Mobilitātes kvalitātes uzlabojumi; Izmešu samazinājums	ES Struktūrfondi, Valsts budžets, Pašvaldību budžets	NAP 2027 TAP 2027 "Rīcības plāns RMA attīstībai" "RMA mobilitātes telpiskā vīzija"

8. Plāna ieviešana integrējot esošajās stratēģijās un politikās

Ikdienas mobilitātes attīstības plāna (2021.-2027. gadam) mērķis ir pilnveidot ilgtspējīgas mobilitātes iespējas svārstmigrācijas procesā starp Rīgu, Pierīgu un to ietekmējošo teritoriju pašvaldībām. Ievērojot to, ka aptvertā teritorija skar lielāko daļu Rīgas metropoles iekšējās telpas, šī plāna ieviešanas veiksmes pamatā būs cieša sinerģija ar Rīgas Plānošanas Reģiona stratēģiskajiem attīstības dokumentiem:

- Reģiona attīstības programma (2021.-2027. gadam) ir būtisks plānošanas dokuments, kas aptver ilgtermiņa telpiskorezējumu par reģiona attīstību. Ikdienas mobilitātes attīstības plāna sadaļas plānotas integrēt šajā programmā.
- Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija (2014.-2030. gadam) – sinerģija saskaņā ar noteiktajiem stratēģiskajiem mērķiem un ilgtermiņa attīstības prioritātēm.

- Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai – sinerģija akcentējot transporta veidu dažādošanu un pielāgošanu nepieciešamajam mērogam un izmantošanas mērķim.
- Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija – sinerģija rezējumā par metropoles areāla ārējās un iekšējās sasniedzamības attīstību.
- TAP 2027 – pamatnostādnes ir labs priekšnoteikums Plāna īstenošanai

Izstrādātais Ikdienas mobilitātes attīstības plāns ir ciešā sinerģijā arī ar RD PAD izstrādē esošo Rīgas Attīstības programmu 2021.-2027. gadam, it īpaši saistībā ar mērķa sasniegšanu par ērtu un videi draudzīgu pārvietošanos pilsētā. Turklāt veicamajos uzdevumos atspoguļots arī reģionālais tvērums sadarbības veicināšanai mobilitātes

jomā Rīgā un Pierīgā, piemēram, ciešākai pilsētas un reģionālā sabiedriskā transporta sasaistei un mobilitātes punktu attīstībai. Plāna mērķi tiks integrēti izstrādē esošajā Rīgas Plānošanas reģiona Attīstības programmas 2021. -2027. gadam Stratēģiskajā daļā un Rīcības plānā.

9. Plāna ieviešanas uzraudzība un aktualizēšana

Rīgas Plānošanas Reģions uzraudzīs Ikdienas mobilitātes attīstības plānu savas Reģiona attīstības programmas ietvaros.. Tādējādi Rīgas Plānošanas Reģions būs atbildīgs par plāna īstenošanu savu kompetenču un kapacitātes ietvaros, rūpēsies par investīciju piesaisti izvirzīto aktivitāšu ieviešanas mērķu sasniegšanai. Ievērojot Rīgas Plānošanas Reģiona koordinējošo funkciju, atbilstīgās pašvaldības īsteno attīstības projektus sadarbībā ar citām to attīstībā ieinteresētajām pusēm, saskaņā ar ieviešanas brīdī esošo resursu pieejamību un plānotās aktivitātes aktualitāti.

Ikdienas mobilitātes attīstības plāna ieviešanas uzraudzībai no Rīgas Plānošanas Reģiona puses tiks

nodrošināta sadarbības platforma, nepieciešamības gadījumā pieaicinot valsts institūciju, pašvaldību un NVO pārstāvjus. Plāna ieviešanas progresa analīzei tiek plānota uzraudzības ziņojumu sagatavošana Attīstības programmas ietvaros. Aktivitātes var tikt pārskatītas ik gadu, bet Uzraudzības ziņojums par Plāna īstenošanu tiks sagatavots ik pēc trim gadiem – 2024. gadā un 2027. gadā. Ziņojumā tiks uzrādītas attiecīgajā laika periodā ieviestās aktivitātes vai to ieviešanas progress., var tikt veikta pilnveide un jaunu aktivitāšu izveide vai esošo korekcija veiksmīgākai mērķu sasniegšanai. Noslēguma ziņojumā (2027. gadā) tiks iekļauta informācija par to, vai Plāns tiks aktualizēts arī nākamajā periodā.

10. Pārskats par iesaistīto pušu iesaisti un galvenie rezultāti

Plāna izstrādes procesā jau kopš 2018. gada sākuma aktīvi tika iesaistīti pārstāvji no valsts institūcijām (Satiksmes ministrijas, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas) un to pārvaldībā esošajām iestādēm, reģionālām institūcijām (Rīgas Plānošanas reģions, Zemgales Plānošanas reģions), Rīgas un Pierīgas pašvaldībām, kā arī pārstāvji no nevalstiskajām organizācijām un uzņēmumiem. 2018. gada 25. janvārī rīkotajā seminārā tika pārrunātas

mobilitātes jomā iesaistīto institūciju un organizāciju plānotās aktivitātes, projekti, kā arī sadarbības iespējas Rīgas aglomerācijas mobilitātes problēmju risināšanā. Gūtās atziņas deva pamatu Plāna izstrādes uzsākšanai, Plāna tvēruma teritorijas definēšanai, tālākai ekspertu iesaistei, viedokļu un pieredzes apmaiņai tālākai Plāna sagatavošanai. Esošās situācijas mobilitātes jomā izvērtēšanai un nepieciešamo darbības virzienu identificēšanai situācijas uzlabošanai

ikdienas pārvietošanās jomā, 2018. gada vasarā tika veikta SVID analīze, kurā iesaistījās 11 pašvaldības no Plāna aptvertās teritorijas.

Balstoties uz identificētajām darbības jomām, sadarbībā ar RPR un Rīgas pašvaldību tika izstrādāti Plāna mērķi, kas detalizēti tika apspriesti ar citām iesaistītajām pusēm. 2019. gada 26. martā rīkotajā seminārā, izmantojot *World-cafe* metodi, dalībnieki diskutēja par ikdienas pārvietošanās risinājumu optimizēšanas iespējām Rīgas metropoles ietekmes zonā, sniedzot daudzveidīgu skatījumu par Plāna mērķiem, kā arī priekšlikumus nepieciešamajām aktivitātēm šo mērķu sasniegšanai. Turpmākais plāna izstrādes process noritēji koordinēti ar Rīgas plānošanas reģiona un Rīgas pašvaldības īstenotajām aktivitātēm (starptautiski projekti, koprades semināri), kā arī saziņā ar valsts institūciju pārstāvjiem transporta attīstības politikas izstrādes

kontekstā. Izpratnes par mobilitātes punktiem Latvijā veicināšanai un aktivitāšu integrēšanai Plānā, 2020. gada vasarā notika attālinātas tikšanās ar valsts institūciju un Pierīgas pašvaldību pārstāvjiem. Sanāksmēs tika apspriesta un precizēta mobilitātes punktu koncepcija, kā arī pārrunātas iespējamo mobilitātes punktu atrašanās vietas Plāna aptvertajā teritorijā. Plānā ietverto 2021. – 2027. gada aktivitāšu plānošanā iesaistījās Rīgas pašvaldības un Rīgas plānošanas reģiona speciālisti.

Ikdienas mobilitātes attīstības plāna darba varianti tika pārrunāti divās sanāksmēs (attālinātā formātā): 2021. gada 4. martā un 19. martā, piedaloties BEF, RPR un RDPAD pārstāvjiem. Šajās sanāksmēs tika precizētas Plāna sadaļas, pārrunātas aktivitātes, kā arī pievienota papildu informācija. Savukārt Plāna mērķi tiks integrēti RPR Attīstības programmas 2021. -2027. gadam Stratēģiskajā daļā un Rīcības plānā.

11. Plāna veidošanā izmantotie pētījumi

Šajā nodaļā ietverta informācija par 2016.-2019. gadā veiktajiem pētījumiem, kas raksturo esošo situāciju mobilitātes jomā, kā arī identificē nepieciešamos uzlabojumus, tādējādi sniedzot ieguldījumu Ikdienas pārvietošanās plāna izstrādē.

- **Rīgas aglomerācijas robežu precizēšana** (2017)⁹⁵ - pētījums, kurā izmantojot iedzīvotāju ienākumu nodokļa datus, izvērtēts iedzīvotāju svārstmigrācijas apjoms un intensitāte starp Rīgu un citiem Latvijas novadiem 2016. gadā.
- **Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017. gadā** (2017)⁹⁶ - apsekojums, kas tika veikts, lai noskaidrotu iedzīvotāju mobilitātes paradumus, galvenos ikdienas pārvietošanās iemeslus, iegūtu informāciju par automašīnu noslogojumu.
- **Rīgas pilsētas specifikai atbilstoša mobilitātes pārvaldības risinājuma – “Mobilitātes punkta” modeļa konceptuāla izstrāde un aprobēšana** (2019)⁹⁷ - ziņojums, kurā izvirzīti mobilitātes pārvaldības risinājumu priekšnoteikumi un kritēriji, kā arī ietverti ierosinājumi mobilitātes punktu izvietojuma plānam Rīgas pilsētā. Ziņojumā sniegts konceptuāls mobilitātes punkta pilotprojekta risinājums Rīgā Gustava Zemgala gatves un Brīvības ielas krustojumā.
- **Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā** (2020)⁹⁸, kura ietvaros 2019. gadā tika veikta iedzīvotāju aptauja par iedzīvotāju pārvietošanās ar velosipēdu paradumiem, noteiktas prioritātes saistībā ar velosipēdu satiksmes infrastruktūras nodrošināšanu, salāgošanu ar sabiedrisko transportu, sabiedrības informēšanu, institūciju sadarbību un vienotas datu bāzes izveidošanu un uzturēšanu.
- **Velobraukšana kā klimata pārmaiņu ietekmi samazinošs elements pilsētās, CyclUrban** (2017-2020)⁹⁹ - projektā apkopota informācija par velosipēdu satiksmes intensitāti, vērtēta velosipēdu satiksmes infrastruktūra Rīgā, definētas vietas, kurās nepieciešami infrastruktūras uzlabojumi, kas ļautu ikdienā drošāk pārvietoties ar velosipēdu.¹⁰⁰

95 Latvijas Universitātes Ģeogrāfijas un zemes zinātņu fakultātes Cilvēka ģeogrāfijas katedra (2017), Rīgas aglomerācijas robežu precizēšana, http://www.sus.lv/sites/default/files/rigas_aglomeracija_2017.pdf

96 Centrālā statistikas pārvalde (2018), Apsekojuma "Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017. gadā" rezultāti, <https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/transports-turisms/transports/meklet-tema/357-apsekojuma-latvijas-iedzivotaju-mobilitate>

97 Rīgas enerģētikas aģentūra, SIA "Grupa 93" (2019), Rīgas pilsētas specifikai atbilstoša mobilitātes pārvaldības risinājuma – “Mobilitātes punkta” modeļa konceptuāla izstrāde un aprobēšana” noslēguma ziņojums, <https://www.grupa93.lv/lv/teritoriju-attistibas-koncepcijas/rigas-mobilitates-punkts/>

98 SIA “Enviroprojekts” (2019), Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā, http://veloplans.lv/wp-content/uploads/2017/08/Velo-petijums_15012020.pdf

99 Velobraukšana kā klimata pārmaiņu ietekmi samazinošs elements pilsētās, CyclUrban (2017-2020), <https://www.cyclurban.eu/>

100 Laurs V., Zvaigzne A., Pakalna L. (2020), Velosatiksmes rīcības plāns Rīgai, www.bef.lv/wp-content/uploads/2020/12/Velosatiksmes_ricibas_plans_Riga.pdf

- **Autovadītāju aptauja Rīgas pilsētas ievados** (2018) tika īstenota, veicot autovadītāju anketēšanu (788 respondenti), lai noteiktu Pierīgas pašvaldību autobraucēju skaitu, kas pārvietojās pa Rīgas ielu infrastruktūru, un, kuru braucieni saistīti ar Rīgas pilsētas centru, apkaimēm vai tranzīta kustību.¹⁰¹
- **Mājsaimniecību aptauja par iedzīvotāju pārvietošanās paradumiem Rīgā un Rīgas aglomerācijā** (2019) tika veikta, aptverot 5317 mājsaimniecības. Klātienes intervijās tika aptaujāti iedzīvotāji vecumā no 8 gadiem. Aptaujas dati izmantoti transporta simulācijas modelī, lai izstrādātu iedzīvotāju pārvietošanas matricas.¹⁰²
- **Transporta plūsmu apsekojums Rīgā** (2019) tika veikts manuāli ar vērotāju palīdzību, dati fiksēti matricu formātā uz papīra. Iegūtie dati par transporta intensitāti 50 punktos, izmantoti transporta simulācijas modeļa kalibrēšanai.^{103, 104}
- **Rīgas transporta plūsmu modelēšana** (2020) tika veikta, izmantojot Rīgas pašvaldības rīcībā esošo atjaunināto transporta simulācijas modeli EMME, lai noteiktu nepieciešamo transporta infrastruktūras un attīstības projektu īstenošanas prioritāro secību.¹⁰⁵

Ikdienas pārvietošanās plāna izstrādē, izmantota informācija arī no mobilitātes attīstības plānošanas dokumentiem, kas gan attaisno esošo situāciju, gan arī ieskicē nākotnes perspektīvas:

- **Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija** (2019)¹⁰⁶, kur paredzēta sabiedriskā transporta attīstība, padarot iedzīvotāju ikdienas svārstmigrāciju ērtu un drošu, kā arī iezīmējot Rail Baltica dzelzceļa līnijas izveidi iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošanai.
- **Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma** (2019)¹⁰⁷, kurā vērtēts sastrēgumu izvietojums un sastrēgumus raksturojošie parametri, kā arī aprēķināti aptuvenie monetārie sabiedrības zaudējumi vienas darba dienas laikā atsevišķos ielu posmos. Vērtēts sabiedriskā transporta nodrošinājums, autotransporta, velosipēdu un sabiedriskā transporta sistēmas savstarpējā saikne, pārsēšanās nepieciešamība un pārvietošanās iespējas starp Rīgas apkaimēm.

101 Budiloviča E. (2019), Rīgas pilsētas aktivitātes mobilitātes jomā, https://www.bef.lv/wp-content/uploads/2019/03/4_Rigas_aktivitates_SUMBA_26032019_v1.pdf

102 Updates in the Riga transport simulation model (2020), www.sumba.eu/en/article/updates-riga-transport-simulation-model

103 Budiloviča E. (2019), Rīgas pilsētas aktivitātes mobilitātes jomā, https://www.bef.lv/wp-content/uploads/2019/03/4_Rigas_aktivitates_SUMBA_26032019_v1.pdf

104 Updates in the Riga transport simulation model (2020), www.sumba.eu/en/article/updates-riga-transport-simulation-model

105 Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (23.11.2017), Uzsākts transporta infrastruktūras modelēšanas projekts, <https://www.rdpad.lv/uzsakts-transporta-infrastruktur-as-modelesanas-projekts/>

106 SIA "Grupa 93", Rīgas plānošanas reģions (2019), Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija – Gala ziņojums, http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2019/03/20190201_Mob_viz_Galazinojums.pdf

107 Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma. Esošās situācijas ziņojums (2019), https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2019/04/1_MRP_Esosa_situacija_Gala_zinojums.pdf

PIELIKUMI

1. Pielikums. Mobilitātes punktos pieejamo pakalpojumu klāsts

	Velosipēdi u.c. mikromobilitātes rīki				Automašīna				Sabiedriskais transports				Informācija			Papildus izmantošanas veidi						
	VELOSIPĒDU KOPLIETOŠANA	VELOSIPĒDU NOVIETNES	VELOSIPĒDU PAPILDUS PAKALPOJUMI	MIKROMOBILITĀTES KOPLIETOŠANA	PASAŽĪERU IZLAIŠANA / UZŅEMŠANA, T.SK. KOPĀ-BRAUKŠANA UN TAKSOMETRS	AUTO KOPLIETOŠANAS	ELEKTRISKO AUTOMAŠĪNU INFRASTRUKTŪRA	PRIVĀTĀ AUTO STĀVVIETAS/STĀVLAUKUMS	AUTOOSTAS, STARPPILSĒTU AUTOBUSU GALAPUNKTI	SABIEDRISKĀ TRANSPORTA GALAPUNKTS	SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIETURA, t.sk. mikroautobusi	DZELZCEĻA STACIJA (1520 mm)	DZELZCEĻA STACIJA (1435 mm)	CEĻA ATRĀŠANA / NORĀDES	REĀLLAIKA SAŅĪSMES INFORMĀCIJA, WIFI	IDENTITĀTES PĪLĀRS	ATBALSTA PERSONĀLS	TIRDZNIĒCĪBAS VIETAS, PAKOMĀTI	UZGAIDĀMĀ ZONA (iekšējais vai nojume)	LABIEKĀRTOJUMS (publiskā ārtelpa)	DROŠĪBA, APSARDZE, VIDEOVĒROŠANA	ILGTSPĒJĪGI RISINĀJUMI
Starptautisks	●	●	●	○	●	●	●	●	◇	◇	●	○	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Reģionāls	●	●	●	○	●	●	●	●	○	◇	●	○	○	●	●	●	○	●	●	●	●	●
Pilsētas	●	●	○	○	●	●	○	◇	◇	○	◇	◇	●	○	○	◇	○	○	○	●	●	●
Mikromobilitātes	●	●	◇	○	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	○	◇	●	◇	○	○	●	○	●

2. Pielikums. Rekomendētie mobilitātes punkti plāna aptvertajā teritorijā

Kategorija	Reģionālie mobilitātes punkti	Pilsētas mobilitātes punkti	Mikromobilitātes punkti
Nr.	Atrašanās vieta		
1	Tukums	Bulduri	Vangaži
2	Sloka	Majori/ Dzintari	Dubulti
3	Kalnciems	Jauntukums	Ogresgals
4	Tīraine	Jaunmārupe	Melluži - Asari
5	Jelgava	Tukuma lauktehnika	Kauguri
6	Babīte	Satiksmes ielas pasts (Jelgava)	Mārupe
7	Olaine	Ģintermuiža	Kauguru bibliotēka un futbola laukums
8	Mežsētas	RAF / Pērnavas iela	Dzintaru koncertzāle
9	Iecava	Mārupe 1 jeb Dome un TC	Līvu akvaparks
10	Baldone	Mārupe 2 jeb Mārupes ģimnāzija	Depo mikrorajons (Jelgava)
11	Lielvārde	Bulluciems	Kalciema ceļš
12	Ķegums	Kauguri	4. līnijas mikrorajons
13	Ogre	Ķemeru stacija	Viskaļi (Jelgava)
14	Ropaži	Piņķi	Sieramuiža
15	Ikšķile	Jaunogre	LLU/ Cukurfabrika
16	Salaspils	Ulbroka	Strautnieki
17	Garkalne	Pārogre	Jelgavas pils / jahtklubs
18	Carnikava	Parka iela (Pārolaine)	Krustupes iela (Ādaži)
19	Ādaži	Medemciems	Kalngale
20	Saulkrasti	Salaspils skola	Garciems
21	Ķekava	Berģi	Ikšķile
22	Ozolnieki	Baloži	Jūras iela (Carnikava)
23	Sigulda	Zīmuļu parks (Jūrmala)	Olaines novada dome
24	Mālpils	Jaunolaine	Ogres tehnikums un ledus halle
25	Inčukalns	Berģu pagrieziens	Ogres novada pašvaldība
26	Baltezers	Langstiņi	Salaspils
27		Sunīši	Salaspils sporta nams
28		Bukulti	Odukalns
29		Institūts (Sigulda)	Vimbukrogs
30		Allažu pagrieziens / Šokolāde	Indrānu iela (Ogre)
31		Sigulda / P8	Titurga
32		t/c Spice	Medemciems
33		Deglava iela	Mārupes tenisa skola
34		VEF mobilitātes punkts	Zeltrīti
35		Juglas centrs	Suži
36			Valteri
37			Akmensdārzs
38			Kadaga
39			Tukuma tirgus
40			Ozolnieku novada dome
41			Skolas iela (Ogre)
42			Atslēgu skvērs (Sigulda)
43			Dzidriņas

3. Pielikums. Daudzkritēriju analīze mobilitātes punkta vietas noteikšanai

Daudzkritēriju analīzes Mobilitātes punkta vietas (adreses) noteikšanas tabula							
N.p.k.	Kritēriji	1.alternatīva		2. alternatīva		3. alternatīva	
		Paskaidrojums	Novērtējums	Paskaidrojums	Novērtējums	Paskaidrojums	Novērtējums
1.	Vai MP paredzētā vieta ir pašvaldības īpašumā?						
2.	Vai MP izvietojas dzelzceļa stacijas/ pieturpunkta teritorijā?						
3.	Vai MP atrodas viena vai vairāku starppilsēu autobusu ceļā vai galapunktā?						
4.	Vai MP atrodas viena vai vairāku sabiedriskā transporta maršrutu pieturu tuvumā (ne tālāk kā 100m attālumā)?						
5.	Vai MP ir savienots ar vienu vai vairākiem autoceļiem vai atrodas tiešā tuvumā?						
6.	Vai MP ir savienots ar vienu vai vairākiem velosceļiem (ne tālāk kā 100m attālumā)?						
7.	Vai MP ir viegli pieejams - ar kājām, ar velosipēdu, ar sabiedrisko transportu?						
8.	Vai gājējiem nodrošināta droša piekļuve MP?						
9.	Vai lielākai daļai MP lietotāju ir jāšķērso autoceļš vai dzelzceļa līnija, lai nokļūtu līdz mobilitātes punktam?						
10.	Vai MP tuvumā atrodas dzīvojamā vai darījumu teritorija (ne tālāk kā 200m attālumā)?						
11.	Vai plānotā vieta ir pietiekami liela, lai nodrošinātu visus plānotos pakalpojumus un funkcijas?						
12.	Finansiālais aspekts Ailē "Paskaidrojums" ievada projekta dzīves cikla attiecīgās alternatīvas finanšu aprēķina iegūto rezultātu, blakus šūnā norāda piešķirto ietekmes novērtējumu - skatīt piemēru (Tabula nr.2; att.nr.2).						
	KOPĀ		0		0		0
<i>* Pretī katram jautājumam ailē "Paskaidrojums" jāizvēlas viens no piedāvātajiem atbilstošu variantiem, novērtējums automātiski aizpildīsies pelēkajās šūnās (izņemot Finansiālo aspektu)</i>							

4. Pielikums. Vienkāršots finanšu modelis projekta dzīves ciklam (20 gadi)

Vienkāršots finanšu modelis projekta dzīves ciklam - 20 gadiem (piemērs)						
	<i>Adrese 1</i>		<i>Adrese 2</i>		<i>Adrese 3</i>	
Investīciju izmaksas		-50 000.00 €		-30 000.00 €		-20 000.00 €
	<i>Vērtība 1 gadā</i>	<i>Vērtība 20 gados</i>	<i>Vērtība 1 gadā</i>	<i>Vērtība 20 gados</i>	<i>Vērtība 1 gadā</i>	<i>Vērtība 20 gados</i>
Ekspluatācijas izmaksas	-130.00 €	-2 600.00 €	-70.00 €	-1 400.00 €	-150.00 €	-3 000.00 €
<i>Izmaksa 1</i>	-50.00 €	-1 000.00 €	-20.00 €	-400.00 €	-50.00 €	-1 000.00 €
<i>Izmaksa 2</i>	-60.00 €	-1 200.00 €	-20.00 €	-400.00 €	-50.00 €	-1 000.00 €
<i>Izmaksa 3</i>	-20.00 €	-400.00 €	-30.00 €	-600.00 €	-50.00 €	-1 000.00 €
<i>[...]</i>		0.00 €		0.00 €		0.00 €
Ieņēmumi	2 130.00 €	42 600.00 €	570.00 €	11 400.00 €	1 650.00 €	33 000.00 €
<i>Ieņēmumi 1</i>	1 600.00 €	32 000.00 €	500.00 €	10 000.00 €	1 000.00 €	20 000.00 €
<i>Ieņēmumi 2</i>	530.00 €	10 600.00 €	70.00 €	1 400.00 €	150.00 €	3 000.00 €
<i>Ieņēmumi 3</i>		0.00 €		0.00 €	500.00 €	10 000.00 €
<i>[...]</i>		0.00 €		0.00 €		0.00 €
KOPĀ		-10 000.00 €		-20 000.00 €		10 000.00 €
<i>Investīciju izmaksas:</i>	<i>jānorāda prognozētās investīciju izmaksas ar mīnus zīmi</i>					
<i>Ekspluatācijas izmaksas:</i>	<i>jāizvērtē, kādas MP ikdienas uzturēšanas izmaksas pašvaldībai var rasties (apgaisojums, apdrošināšanas, uzkopšanas u.c. izmaksas). Izmaksas gadā norāda ar mīnus zīmi baltajās šūnās, summa 20 gados aprēķinās automātiski pelēkajās šūnās</i>					
<i>Ieņēmumi:</i>	<i>jāizvērtē, vai MP darbības laikā pašvaldībai var rasties ieņēmumi (piem. ieņēmumi no zemes nomas maksas). Ieņēmumus gadā norāda kā pozitīvu vērtību baltajās šūnās, summa 20 gados aprēķinās automātiski pelēkajās šūnās.</i>					

Plānu sagatavoja:

© Baltijas Vides Forums, 2021



Autores: Daina Indriksone, Līga Pakalna, Ingrīda Brēmere

Maketa izstrāde: Līga Kārkle

Plāna izstrādē piedalījās un ieguldījumu sniedza:

Rīgas domes
Pilsētas attīstības
departaments



RĪGAS DOMES
PILSĒTAS ATTĪSTĪBAS
DEPARTAMENTS

Rīgas plānošanas
reģions



RĪGAS
PLĀNOŠANAS
REĢIONS

SIA "IE.LA inženieri"

IE.LA
I N Ž E N I E R I

SIA „AC Konsultācijas”



Plāns sagatavots INTERREG projekta “Ilgspējīga mobilitāte un ikdienas pārvietošanās Baltijas jūras reģiona pilsētās” (SUMBA) (Līgums Nr. R074) ietvaros.”

Šis Plāns ir sagatavots INTERREG projekta SUMBA ietvaros, ar Eiropas Komisijas finanšu instrumenta INTERREG finansiālu atbalstu. Šis publikācijas saturs neatspoguļo ES viedokli, un pilnu atbildību par to uzņemas autori.





WWW.SUMBA.EU