

06.02.2019.,

Ādaži

Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija 2030

Dienas kārtība:

- 1) Atklāšana. ĀDAŽU mobilitātes vīzija Rīgas metropoles kontekstā
- 2) NSB CoRe projekts un Rīgas metropoles areāla plānošana
- 3) RAIL BALTICA projekts un starptautiskās sasniedzamības perspektīvas
- 4) Starptautiskās lidostas RĪGA nākotnes attīstības redzējums
- 5) RĪGAS BRĪVOSTAS attīstības iespējas kruīzu segmentā
- 6) PASAŽIERU VILCIENS dzelzceļa pārvadājumi un mobilitātes attīstība Rīgā un tās apkārtnē
- 7) Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija – ziņojuma projekts

ATKLĀŠANA

Ādažu novada domes priekšsēdētājs Māris Sprindžuks apsveic klātesošos Ādažos un, īsi raksturojot Ādažu transporta attīstības vīziju, uzskata, ka sarunas, kad satiekas vairāku transporta nozaru un pašvaldību pārstāvji, dod sapratni par plānu un konkrētām rīcībām. Pirmā reize, kad Pierīgas pašvaldības bija līdzīgās sarunās iesaistītas, bija pie Ministru prezidenta Māra Kučinska izveidotajā Pierīgas pašvaldību apvienībā ar mērķi risināt ar pasažieru pārvadājumiem, skolu tīklu un pirmsskolas izglītības iestāžu trūkumu, mājokļu politiku, infrastruktūras izbūvi saistītus jautājumus. Tā bija diskusija, kur Pierīgas pašvaldībām pirmo reizi bija iespēja satikt un pārrunāt jautājumus ar Pasažieru vilciens (PV), Latvijas Dzelzceļš (LDz). Šādās sarunās var izveidoties vienots priekšstats par vēlamu transporta modeli, kurp ejam 5 – 10 – 20 gadu periodos. Citādi parasti plāno, lai risinātu vakardienas problemātiku, bet notiek straujas izmaiņas – cilvēku mobilitāte, tirgus, Rail Baltica.

- Māris Sprindžuks uzskata, ka Rīgas un Pierīgas sabiedriskās transporta sistēmas ir sadalītas, kaut arī Rīga un Pierīga attīstās, dzīvo un strādā kopā. Dzelzceļš – pavisam autonoma sistēma. No Ādažiem līdz tuvākajai dzelzceļa stacijai 2,5 km, Pierīgā vajadzīgi mikrohubi, lai nokļūtu līdz dzelzceļa stacijai.
- Specifika Ādažos ir Nacionālo bruņoto spēku un NATO transports. Piepilsēta un tajā skaitā Ādaži aug. Te ir darbs, te ir izglītības iespējas, te ir mājoklis! Kāds būs transporta sistēmas modelis no 2021.g.? Varbūt būs divi dzelzceļi?
- Māris Sprindžuks vēl rast šodienas diskusijā risinājumus Rīgai un Pierīgai kā vienotam organismam, redzēt Pierīgas potenciālu, domāt arī par tiem 140 tūkstošiem, kas strādā Rīgā no apkārtējās teritorijas.

I INFORMATĪVĀ DAĻĀ

Rūdolfs Cimdiņš, Rīgas plānošanas reģions, iepazīstina ar NSB CoRe projektā paveikto un uzsāktu Rīcības plānu Rīgas metropoles areālam. Izvērtējot ikdienas svārstmigrāciju uz Rīgu 2018.gadā, ir palielinātas Rīgas metropoles areāla teritorijas. Iekšējā Rīgas metropoles ietekmes zonā, kur svārstmigrācija ir vismaz 50% no iedzīvotājiem, ir iekļauta Jelgava, Sigulda, Engures novads. Ārējā Rīgas metropoles ietekmes zonā, kur svārstmigrācija ir no 30-50%, iekļauta Salacgrīvas, Līgatnes, Skrīveru novadi, Aizkraukles un Bauskas pilsētas u.c., funkcionālās ietekmes zonā, kur svārstmigrācija ar Rīgu ir 20-30%, iekļauta Valmiera, Mērsraga novads u.c. (vairāk [prezentācijā](#)).

Ģirts Bramans, AS RB Rail, apsveic visus, ka Beidzot sāk piepildīties daudzus gadus atpakaļ iezīmētās vīzijas, beidzot sāk notikt lieli infrastruktūras projekti – tiek paplašināta lidostas infrastruktūra, iepirkti vilcieni, realizē Rail Baltica. Viena stunda no Ādažiem līdz Rīgai ir pielīdzināma rītdienas vienai stundai, piemēram, no Pērnavas līdz Ādažiem. Tikšanās transportu starpā, kā šodien, notiek reti. Varbūt pateicoties lielajiem projektiem, varbūt jaunam darba cēlienam – jaunai valdībai vai kādu citu iemeslu dēļ. Ģirts Bramans sniedz priekšstatu par Rail Baltica projekta kopējo virzību trijās Baltijas valstīs.

- Projektēšana Latvijā jāpabeidz 2023.gadā. Šobrīd aktīvi iepirkumi ir diviem posmiem – cauri Rīgai un no Vangažiem līdz Misai (Baldone) caur Salaspils kravu terminālu, kur iesniegšana februāra beigās. Lietuvā projektēšanas līgumi būs noslēgti februāra beigās.
- RB Rail ir pabeidzis Rail Baltica operacionālo plānu. Plāns sniedz optimālu infrastruktūras plānojumu un realizāciju Rail Baltica starptautiskajiem pasažieru un kravu pārvadājumiem aptverot periodu līdz 2056. gadam. Pētījums arī iezīmē sākotnējo pasažieru pieprasījuma novērtējumu katrā valstī attiecībā uz reģionālo satiksmi. Turpmāk vilcienu reģionālo satiksmi skatīs izveidotā operacionālā plāna darba grupa, lai izstrādātu ilgtermiņa risinājumus reģionālajai vilcienu satiksmei, integrēšanai ar pārējiem transporta veidiem, iesaistītajiem (PV, ATD u.c.) un finansēšanu, kas jāuzsāk vienādi visās trijās Baltijas valstīs. Prieks, ka jau tiek sperti konkrēti soļi reģionālajai Rail Baltica satiksmei 2036./ 2046 un 2056, ar nosacījumu, ka Somijas tunelis ir vaļā. (vairāk [prezentācijā](#)).

Jautājums: Vai būs iespējamas jaunas reģionālās pieturas, piemēram, Jaunmārupe, Ķengarags, Zolitūde? Atbilde: tehnisko iespējamību izveidot nākotnē pieturu, kas izriet no operacionālā plāna, RB Rail iekļauj projektētāja darba uzdevumā. Plānā jau tagad izskata Jaunmārupes pieturu, savukārt Zolitūde tiek izskatīta kā jauna pietura, apvienojot esošās Imantas un Zolitūdes pieturas. Ķengaragu aptvers pietura pie Slāvu tilta.

Vladimirs Krasausks, RIX iepazīstina klātesošos ar lidostas infrastruktūras attīstības projektiem, kurus lidosta uzsāk daudz drošāk, tā kā lidostas un AirBaltic veiksmīgas darbības rezultātā pasažieru skaits pieaug ātrāk kā pesimistiskajā prognozē.

- Pēc 5.kārtas realizācijas lidojumu intensitāte var pieaugt līdz 54 lidojumiem stundā.
- 6.kārtas (KF projekta II kārtas) ietvaros, par kuru līgums noslēgts tikko decembra beigās, izbūvēs heliportu (šobrīd helikopteri atdarina lidmašīnu nosēšanās trajektoriju un aizņem skrejceļu) un izbūvēs dažādu vides uzlabojumu infrastruktūru. Projekta ieviešana – 2023.g. Šajā laikā izbūvēs Rail Baltica staciju, RIX reģionālo zāli (lidostas ieejas priekšā, kur šobrīd īslaicīgās apstāšanās stāvvietas), piebraucamos ceļus, kravu peronu, autobusu staciju tuvāk pie Rail Baltica peroniem un RIX reģistrācijas zāles.

- Lidostas konfigurācijas dēļ infrastruktūru iespējams attīstīt tikai uz sāniem, t.i. D un Z virzienā. Infrastruktūras attīstības plānā 2027.-2029.gadam plānots Biznesa parks (tiesvedības dēļ nevirzās). 2018.gada oktobrī jau bija sasniegts 100% stāvvietu aizpildījums un lidosta plāno jaunas. (vairāk [prezentācijā](#)).

Jautājums par Biznesa parka attīstību un Rail Baltica kravu līnijas izbūvi. Atbilde: kravu parka atzara projektēšana ir Eiropas dzelzceļa līniju projektētāja līgumā. Iespēja projektēt ir, bet lieku infrastruktūru, kas netiek izmantota, nav plānots būvēt. Perspektīvā lidostas kravu (pasts, puķes...) pārvadāšanu plānots veikt ar pasažieru vilcieniem. Pie RIX plāno pārcelties DHL, šobrīd darbojas "Latvijas Pasts", kas pats organizē tiešu kravu piegādi uz lidmašīnām.

Jautājums par Rix-Jūrmala savienojumu. Atbilde: To nākotnē nodrošinās Rail Baltica reģionālā pietura Imantas stacijā, no kuras tālāk uz Jūrmalu ar vilcienu Rīga-Tukums.

Jautājums: Vai varēs iečekoties lidojumam Rīgā, centrā? Atbilde: Varēs.

Rodžers Jānis Grigulis, AS Pasažieru vilciens, skaidro, ka Pasažieru vilciens (PV) par valsts dotāciju tehniski izpilda valsts pasūtījumu pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu. PV pieder vilcieni un depo, kur vilcienus remontē un uztur, bet cenu un pārvadājumus regulē valsts (Autotransporta direkcija (ADT)).

- PV veic 84 tūkstošus reisu gadā, ar 99% precizitāti. Pa dzelzceļu pārvadāto pasažieru apjoms jeb PV tirgus daļa ir tikai 40%. Vilcienam vajadzētu būt dominējošam pasažieru pārvadāšanas veidam. Vajadzētu braukt visur, kur ir dzelzceļa sliedes, kaut uz Ventspili. PV kapacitāte ir pietiekama, tādēļ prognoze 25,7 milj. pasažieru ir reāla.
- PV ir ieinteresēti mobilitātes punktu (MP) izveidē. Arī pie Ādažiem jābūt velosipēdiem, autobusiem, lai nokļūtu līdz sliežu transportam.
- PV attīsta vilcienu eksprešu reisu koncepciju – režīmu, lai stundā var aizbraukt līdz Cēsīm, divās stundās līdz Daugavpilij, jo uz vilcienu neattiecas sastrēgumi. Maksimumstundās PV pārvadā 18 tūkst. pasažieru ar 40 vilcieniem 40 reisos, kas pēc pasažieru skaita ir otra "Rīgas satiksme" (90% no RS autobusu parka).
- Jābūt vienai vienotai biļetei valstī, kas ir validējama caur ID, lai nesadārdzinātu IT sistēmu savietošanas izmaksas un neapgrūtinātu lietošanu pasažieriem.
- MP vai R&R būtu jāapaudzē ar privātajiem un publiskajiem pakalpojumiem. MP pie dzelzceļa darbosies un iedzīvotāji izvēlēsies vilcienu, ja brauciens taupīs laiku – mainot transporta līdzekļus pa ceļam var veikt ikdienas iepirkšanos, saņemt sadzīves pakalpojumus. PV nepieder zeme pie stacijas, tādēļ var tikai veicināt diskusiju. Ir labi piemēri Rīgā, Jelgavā.
- Starp valsti un pašvaldībām notiek konkurence par pasažieri un dotāciju. PV pilda valsts pasūtījumu, autobusu parki pieder pašvaldībām vai privātajiem komersantiem. Vajadzētu vienoties. NAP?, Transporta attīstības pamatnostādnes? (vairāk [prezentācijā](#)).

Komentārs: Skan kā pieteikums nacionāla līmeņa projektam par mobilitāti, ko vajag visiem, ne tikai vienas pašvaldības ietvaros. Atsevišķi pašvaldības domās, kur uzbūvēt bērnodārzu, ne par laukumiem pie dzelzceļa peroniem.

Neils Balgalis: Mobilitātes jautājumi – vieni no administratīvi teritoriālās reformas būtiskākajām vajadzībām. Tādējādi vietām tālu no metropoles – Cēsīm, Kuldīgai, Daugavpilij – parādās jaunas lomas.

Jautājums: kas lemj par staciju slēgšanu? Atbilde: ADT lemj par pieturām. LDz var pateikt, kuros posmos tehniski ir iespējams palielināt vilcienu ātrumu. PV kopā ar LDz skata, vai vispār var izveidot konkrētajā dzelzceļa posmā jaunus eksprešus, netraucējot "lēnajiem" reisiem, kas apstājas katrā stacijā.

Jautājums: Kāpēc uz Liepāju tikai 1x nedēļā? Valstij neatmaksājas, jo vairāk brauc ar autobusiem. Ja būs uzstādījums, ka PV jābrauc biežāk, tad nepieciešams papildus finansējums.

Neils Balgalis, SIA Grupa93 (G93) par Rīgas brīvostas kruīzu terminālu attīstības iespējām: G93 Kopā ar Ventspils Augstskolu Rīgas brīvostas pasūtījumā 2018.gada nogalē veica pētījumu un šādi ir galvenie secinājumi:

- Rīgā kruīzu kuģus apkalpo Rīgas pasažieru ostā, kur tuvākajā laikā var sagaidīt termināļa uzlabošanu, un, kad pietrūkst kapacitātes, - arī attāļajā Krievu salas termināli (pasažierus ved uz Rīgas centru ar eksprešu autobusiem).
- Pasaules kruīzu tirgus pēdējos desmit gados ir nepārtraukti pieaudzis un pieaugs arī nākotnē. Rīgai ir labs potenciāls kruīza segmentā, bet ir nepieciešams jauns termināls pilsētas centra tuvumā.
- Tika pētītas trīs vietas – Eksportosta, Andrejsala un Ķīpsala. Pievilcīgākais variants – Andrejsala, jo tuvu centram, bet nepieciešamas lielas investīcijas un energoapgādes pārkārtojumi. Ekonomiski labākais variants – Eksportosta, kuras tirdzniecības ostas pietātnēs 2019.gadā jau pieteikti kuģu ienācieni, un kurā caurbraucošo kuģu uzņemšanu var uzsākt ar mazākām investīcijām (ap 200 tūkst.) un laika gaitā attīstīt termināļa infrastruktūru. Mērķis attīstīt mājas kruīzus, t.i. lai kuģu kompānijas uzsāktu un pabeigtu ceļojumu Rīgā, kas dod papildus ieguvumus Rīgai. Ķīpsalas termināļa novietojums rada dažādus plānošanas izaicinājumus un prasa lielas investīcijas. (vairāk [prezentācijā](#)).

Kafijas pauze

Neils Balgalis, SIA Grupa93 par ziņojuma projektu "Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija 2030" ([prezentācija](#)): Latvijā beidzot vairs nerunā par Rīgu kā tiltu, bet kā par centru, kas atrodas starp citiem Eiropas centriem. Vīzija lielā mērā balstīta dzelzceļa un mikromobilitātes izraisītajā "revolūcijā":

- Ērtākā un mūsdienīgākā stacija Eiropā – Rīgas centrālā dzelzceļa stacija.
- Attīstās kreisā krasta ostu infrastruktūra – uzbūvēts Krievu salas terminālis. Tomēr tagad aktualizējas dzelzceļa savienojums ar kreisā krasta ostām, jo nākamajos gados ogļu kravas ies caur Rīgas centru.
- Mobilitātes punktu nepieciešamību sāk apzināties visi; jādome par MP apkārtējo infrastruktūru – ielām, veloceliņiem mikromobilitātes pakalpojumiem, lai izdotos saīsināt arī "pēdējo jūdži". Citādi var gadīties, kā ar Latvijas Nacionālo bibliotēku, kurai no vairākām kārtām realizēja pirmās – uzbūvēja bibliotēku bet nerealizēja savienojumus ar apkārtējās teritorijām; LNB apmeklētāju skaits varētu būt vēl lielāks.
- Var tikai iztēloties, kādi pārvietošanās līdzekļi attīstīsies turpmāk. Šodien izbūvētie velo un gājēju celiņi varētu būt piemēroti arī citiem mobiliem rīkiem nākotnē.
- Krastu pietātnes pilsētā pie ūdens – Rīgā pa Daugavu no krasta uz krastu zigzagā varētu kursēt prāmji u.c.

II DISKUSIJA

Diskusijas moderators: Neils Balgalis

1. Dalībnieki vērš uzmanību uz to, ka vīziju nepieciešams papildināt par dzelzceļa nozīmi Rīgas satiksmē. Lai nav jāpārsēžas braucot no Jāņavārtiem uz Jūrmalu. Lai arī no lidostas varētu aizbraukt uz Skansti ar sliežu transportu.
2. Rīgas un Pierīgas maršrutiem jābūt savstarpēji papildinošiem, nevis dublējošiem. Jākursē autobusam no Ādažiem līdz dzelzceļam Baltezerā, nevis autobusam no Ādažiem līdz otrai citai Pierīgai caur Rīgas centru.
3. Tāpat kā teritorijai ap Centrālo staciju, kur atbildība ir ne tikai Rīgas pašvaldībai, mobilitātes punktu ieviešanā arī būs vairāki atbildīgie – valsts, Rīgas pašvaldība un Pierīgas pašvaldības.
4. Metropolē notiek lieli projekti, tiek ieguldīti lielākie līdzekļi, bet iegūst arī citi centri; jāspēj parādīt Cēsu un Daugavpils ieguvumus.
5. Rīgas infrastruktūras problēmas atšķiras no citām, arī Pierīgas pašvaldību problēmām. Ar valsts līdzdalību un politisku vienošanos, vismaz speciālistu līmenī nonākt pie vieniem risinājumiem.
6. Pierīgas pašvaldību apvienība varētu saukties Rīgas aglomerācijas darba grupa, kurā strādāt ar Rīgu kopā. Lai ir saruna, rokaspiediens, apņemšanās. Briselē to sauc par Balto grāmatu. Tā var pārvērsties par normatīvu aktu. Bet ja nav politiskās gribas, tad paliek deklaratīvā dokumentā un bez finansējuma.
7. Transporta uzņēmumi ir kapitālsabiedrības. Ja ir piederība, tad ir ieinteresētība. Tiek izteikta ideja, ka Pierīgas pašvaldības iegādājas PSIA “Rīgas satiksme” kapitāldaļas, “Rīgas satiksme” nopērk “Pasažieru vilciens” daļas utt. un veido savstarpēji atkarīgu transporta saimniecību. Šobrīd ir laiks, kad ir vairāki jauno izmaiņu “aģenti” – jaunie vilcieni, Rail Baltica, pilsētas centrs. Pirmā metropoles areāla ideja izskanēja jau pirms 20 gadiem, un 2010.gadā tā tika ierakstīta LIAS2030. Tas raksturo idejas virzības ilgumu.
8. Kādi varētu būt argumenti politiķiem vienotai transporta sistēmai:
 - Rīdzinieki iegūst izbraucot brīvdienās uz Pierīgu un Pierīgas iedzīvotāji – ikdienā braucot uz Rīgu.
 - Vienojošais - Pasažieru vilciens.
 - Tagad ir NAP, Transporta attīstības pamatnostādņu un jaunā perioda dokumentu veidošanas process.
9. Kas aiznesīs līdz MK?
 - Neviena ministrija atsevišķi nevar aizstāvēt – ne Veselības, ne Izglītības un Zinātnes – tikai savas nozares pozīcijas, ja nav teritoriālā tvēruma (*PKCam vajadzētu mācēt?*).
 - Ja runā NAP valodā – pienākas katram un jebkurā LV teritorijā – , tad rodas “pārdodamie” pasākumi kā “viedā specializācija” u.c., bet nevar redzēt ceļu, kā un kurp ejam.
 - Satiksmes ministrija (SM) skata un domā par transporta tīklu kopumā. PV tiek dotēts no tranzīta kravu pārvadājumos iegūtās naudas. Ja kravas no Krievijas mazināsies, tīkls būs jāuztur, un kardināli jāmaina finansējuma modeļi. Kāpēc nebūvē 1520 mm dzelzceļu uz Daugavas kreiso krastu? LDz saka, ka var atvest kravas caur Jelgavu. Ministrija nepārvalda infrastruktūras tīklu. Iniciatīvai jānāk no tiem, kas brauc, iekasē, uzņem.
 - Rīga domā par transporta atbrīvošanu no privātā transporta, arī par maksas ieviešanu iebraukšanai centrā.
 - Vidējā pašvaldība domā par bērnu dārza, baseina, bibliotēkas u.tml. vietējo objektu būvniecību, izņemot lielās pilsētas var domāt par lielajiem objektiem kā Liepāja par Liepājas dzintara koncertzāli. Sabiedriskajos objektos aiziet miljoni, kurus mērķtiecīgāk varētu investēt Pierīgas pašvaldību labiekārtojumā. Ko vajag vairāk, lai saglabātu laukus – baseinu un u.tml. objektus, vai iespēju saglabāt dzīvesvietu laukos ar iespēju ātri nokļūt uz darbu attālumā?

10. Kāda ir ziņojuma "Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija 2030" tālākā virzība?

- NSB Core projekts iezīmēs Rīgu Ziemeļjūras – Baltijas jūras transporta koridorā;
- Var dot priekšlikumus NAP apspriešanā Pārresoru koordinācijas centram;
- Ir iecere veidot Metropoles mobilitātes programmu ar x vietām, kurām piesaistīt finansējumu (attīstīt RPR projektu);
- Informēt Saeimā, Pierīgas pašvaldību apvienībā, Rīgas plānošanas reģionā, Pārresoru koordinācijas centrā.
- Pats telpiskās vīzijas dokuments ir kā turpmākā tematiskā plānošana LIAS definētajām mērķteritorijām – Piekrastes, Pierobežas, Metropole.

KOPSAVILKUMS

Būtiskākās diskusijas atziņas:

- Dzelzceļš Rīgā un Pierīgā ir ikdienas prioritārais sabiedriskais transports.
- Institūciju sadarbība un atbildība mobilitātes uzlabošanai (transporta uzņēmumu kapitāldaļu savstarpējā piederība) un politiskās sapratnes veidošana par to transporta modeli, kurp ejam 5 – 10 – 20 gadu periodos.
- Sāk notikt lieli infrastruktūras projekti un uzlabojas Rīgas sasniedzamība un konkurētspēja. Jārada ieguvumi Pierīgai un Latvijas reģioniem:
 - kopēja Rīgas un Pierīgas sabiedriskā transporta sistēma: (1) autobuss, mašīna, velo u.c. mobilitātes risinājumi līdz dzelzceļa stacijai vai Rīgas sabiedriskā transporta pietura, (2) vilciens (prioritāri) vai Rīgas sabiedriskais transports;
 - Eksprešvilcieni Rīga – Cēsis vienā stundā, Rīga – Daugavpils divās stundās.
- Mobilitātes jautājumi – vieni no administratīvi teritoriālās reformas būtiskākajām vajadzībām. Vietām tālu no metropoles – Cēsīm, Kuldīgai, Daugavpilij – parādās jaunas lomas.
- Jābūt vienotai biļetei valstī, kas ir validējama caur ID.