

# Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija

## GALA ZIŅOJUMS

**„Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskās vīzijas izstrāde”**  
Iepirkuma identifikācijas Nr. RPR/2018/2/NSB-Core



**Rīgas plānošanas reģions**  
Reģ. Nr. 90002222018  
Zigfrīda Annas Meierovica bulvāris 18,  
Rīga, LV-1050



**SIA „Grupa93”**  
Reģ. Nr. LV50103129191  
Kr. Barona iela 3-4,  
Rīga, LV-1050

Rīga  
2019

# Saturs

IEVADS .....	3
<b>1. PĀRSKATS PAR ESOŠO SITUĀCIJU.....</b>	<b>6</b>
1.1. Aviācija .....	7
1.2. Dzelzceļš .....	8
1.3. Autoceļi un ielas.....	14
1.4. Auto transportlīdzekļi .....	16
1.5. Kravu plūsma .....	17
1.6. Sabiedriskais transports .....	18
1.7. Jūras un upju transports.....	23
1.8. Velo .....	25
1.9. Gājēju infrastruktūra.....	26
1.10. Mobilitātes punkts .....	28
1.11. Nozīmīgāko iesaistīto un ieinteresēto pušu lomas un uzdevumi mobilitātes jautājumu risināšanā .....	29
<b>2. TRANSPORTA PLĀNOŠANA.....</b>	<b>31</b>
<b>3. ATTĪSTĪBAS TENDENCES.....</b>	<b>37</b>
<b>4. TELPISKĀ VĪZIJA 2030.....</b>	<b>39</b>
4.1. Rīga - Ziemeļeiropas metropole, starptautisks kultūras, zinātnes, biznesa centrs, transporta mezgls (ārējā sasniedzamība) .....	39
4.2. Rīga – valsts galvaspilsēta, reģiona kultūras, zinātnes, biznesa centrs, transporta mezgls (iekšējā sasniedzamība) .....	42
Uzlabota mobilitāte Rīgas metropoles areāla lauku teritorijās .....	46

## IEVADS

Transporta attīstība, jo īpaši Rail Baltica dzelzceļa būvniecība, ir mobilitātes pārmaiņu katalizators Rīgā, Baltijas valstīs, kā arī visā Ziemeļeiropas – Eiropas koridorā. Var teikt, ka norisinās transporta revolūcija, kas, tāpat kā 19.gs. vidū, ir dzelzceļa izraisīta.

Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija ietver redzējumu par metropoles areāla ārējās un iekšējās sasniedzamības attīstību.

Rīgas metropoles areāla teritorija atbilst Rīgas plānošanas reģiona (*turpmāk – RPR*) teritorijas attīstības plānošanas dokumentos noteiktajam formulējumam – *Rīgas metropole tiek uzlūkota kā 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.*

Ziņojums “Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija” ir sagatavots projekta “Ziemeļjūras – Baltijas jūras transporta koridors kā reģionu savienotājs / North Sea Baltic Connector of Regions (NSB CoRe)” (*turpmāk – Projekts*) ietvaros, kura mērķis ir uzlabota ilgtspējīga Baltijas jūras reģiona ārējā un iekšējā sasniedzamība, nodrošinot Ziemeļjūras – Baltijas jūras transporta koridora tīklu un multimodālu savienojumu attīstību.<sup>1</sup>

Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskās vīzijas izstrādes procesā iesaistītas nacionāla, reģionāla un vietēja līmeņa ieinteresētās puses, kas risina mobilitātes jautājumus metropoles areālā – Satiksmes ministrija, Autotransporta direkcija, AS “RB Rail”, SIA “Eiropas Dzelzceļa līnijas”, VAS “Latvijas Valsts ceļi”, VAS “Latvijas Dzelzceļš”, AS “Starptautiskā lidosta “Rīga””, AS “Rīgas starptautiskā autoosta”, VASAB<sup>2</sup> sekretariāts, pašvaldības SIA “Rīgas satiksme”, RPR administrācija un RPR pašvaldības, līdzīgu mērķu projektu (SUMBA, MAMBA) un transporta jomas eksperti, biedrības un aktīvistu grupas.

Ziņojums izvērtē 2010.gadā apstiprināto Rīgas un Pierīgas mobilitātes plānu, Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam u.c. transporta nozaru dokumentus, kā arī RPR ilgtspējīgas attīstības stratēģiju 2014.-2030.gadam.

Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija integrējama starptautiska, nacionāla, reģionāla un vietēja līmeņa politiku izstrādes un īstenošanas, kā arī telpiskās attīstības plānošanas un transporta attīstības plānošanas procesos.

Ziņojums ir pieejams latviešu un angļu valodā. Ziņojumu sagatavoja SIA “Grupa93” līguma ietvaros, kas noslēgts iepirkuma „Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskās vīzijas izstrāde” (ID Nr. RPR/2018/2/NSB-Core) rezultātā.

---

<sup>1</sup> [http://www.uudenmaanliitto.fi/en/projects/nsb\\_core\\_north\\_sea\\_baltic\\_connector\\_of\\_regions](http://www.uudenmaanliitto.fi/en/projects/nsb_core_north_sea_baltic_connector_of_regions)

<sup>2</sup> Vīzija un stratēģijas apkārt Baltijas jūrai (Baltijas jūras reģiona (BJR) 11 valstu par telpisko plānošanu un attīstību atbildīgie ministri)

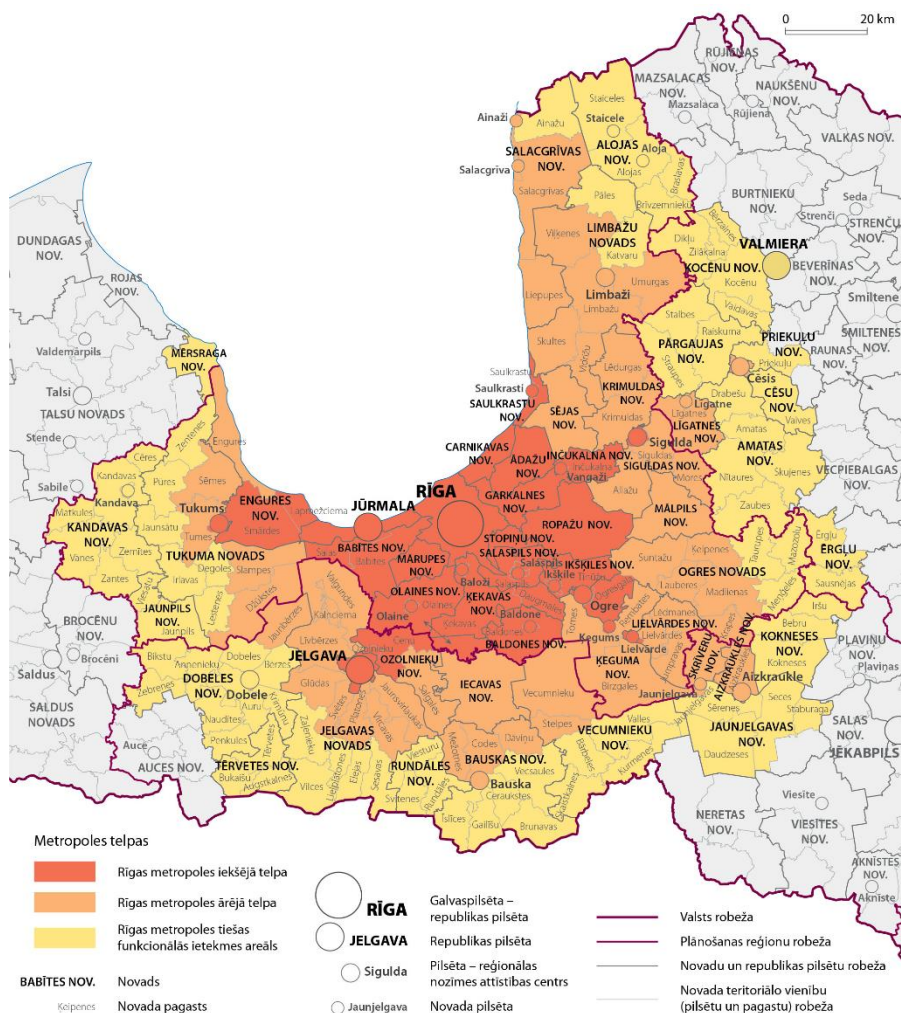
## Rīgas metropoles areāla teritorija

Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija izstrādāta RPR teritorijas attīstības plānošanas dokumentos formulētajam Rīgas metropoles areālam – **Rīgas metropole tiek uzlūkota kā 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 (Attēls 1).**<sup>3</sup>

Rīgas metropoles areālā izdala trīs telpas<sup>4</sup>:

- Rīgas metropoles iekšējā telpa – Rīga, tieši piegulošās un tuvās teritorijas;
- Rīgas metropoles ārējā telpa – metropoles centru loks – Tukums, Jelgava, Dobeļe, Ogrē, Sigulda, Limbaži, Cēsis, Valmiera un tam piegulošās teritorijas;
- Rīgas metropoles ietekmes areāls – tiešas funkcionālas ietekmes teritorijas Zemgales, Vidzemes un Rīgas plānošanas reģionos, galvenokārt ap transporta koridoriem.

Attēls 1 Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskās vīzijas teritorija



G93, Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai, 2019

Iekšējo metropoli veido Rīga, Jūrmala un tuvākās 11 novadu pašvaldības. Tām raksturīgs pozitīvs iedzīvotāju skaita pieaugums (ko veido ne vien pozitīvs migrācijas saldo no Rīgas un

<sup>3</sup> Nolikums ID RPR/2018/2/NSB-Core

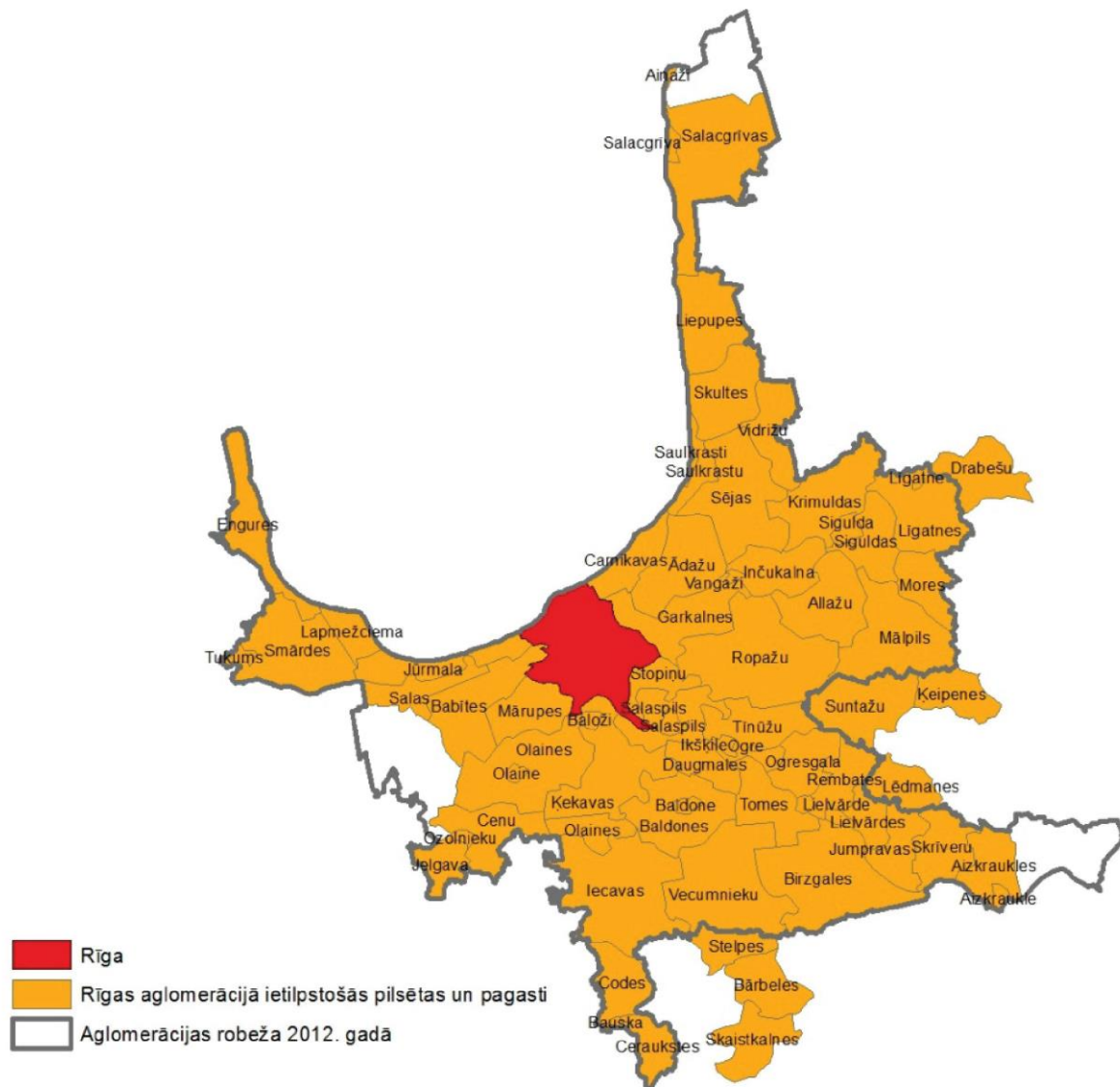
<sup>4</sup> RPR pamatojums Rīcības plāna izstrādei

pārējās Latvijas, bet vairākos novados arī pozitīvs dabiskais pieaugums), Latvijas mērogam augsta iedzīvotāju koncentrācija, augsti vidējie iedzīvotāju ienākumi, augsts uzņēmumu skaits uz 1000 iedzīvotājiem. Šajās pašvaldībās pēdējā desmitgadē bija vērojama visintensīvākā jaunu apbūves teritoriju veidošanās, un rīdiniēki, mainot pastāvīgo dzīvesvietu no Rīgas uz piepilsētu, pazemināja galvaspilsētas demogrāfisko rādītāju vērtības.

Ārējā metropole veido loku ap iekšējo metropoli, ietverot 23 novadu pašvaldības un Jelgavu. Teritorijai raksturīgas lielas iekšējās atšķirības. Kopējais, kas vieno ārējo metropoli, ir paaugstināts iedzīvotāju ienākumu līmenis, paaugstināta iedzīvotāju koncentrācija, un galvenais – lielāka darbaspēka svārstmigrācija uz Rīgu, salīdzinot ar pārējo Latviju.

Kā atzīts 2017.gadā veiktajā pētījumā “Rīgas aglomerācijas robežu precizēšana”, kurā teritorija lielā mērā sakrīt ar ārējo metropoles telpu, Rīgas aglomerācijas teritorija ir pieaugusi par 299 km<sup>2</sup>, bet iedzīvotāju skaits ir samazinājies par 26395 jeb 2,4%, salīdzinot ar 2012.gadu, kad tika veikts pirmais pētījums par Rīgas aglomerāciju.

Attēls 2 Ar Rīgas metropoles un aglomerācijas tematiku LU veikts pētījums, salīdzinot apdzīvoto vietu savstarpējās saiknes un mijiedarbību starp Rīgu un citām pašvaldībām aglomerācijas robežās 2012.gadā un 2017.gadā



Avots: Latvijas Universitātes Ģeogrāfijas un zemes zinātņu fakultātes Cilvēka ģeogrāfijas katedra, Rīgas aglomerācijas robežu precizēšana, 2017.gada 30.novembris, Rīga, 4.1.attēls

# 1. PĀRSKATS PAR ESOŠO SITUĀCIJU

Rīga ir Ziemeļeiropā, Baltijā un Latvijā nozīmīgs transporta mezgls.

Rīgu un tās ietekmes areālu šķērso TEN-T<sup>5</sup> autoceļi (šeit ir Latvijā blīvākais valsts un pašvaldību ceļu tīkls), stratēģiskās nozīmes 1520 mm sliežu platuma dzelzceļa līnijas, starptautiskā lidosta „Rīga”, vairāki mazie lidlauki, Rīgas osta un četras mazās ostas, Rīgas starptautiskā autoosta, Rīgas pasažieru osta, Rīgas un reģiona pilsētu publiskā transporta infrastruktūra.

Attēls 3 Esošā transporta situācija Rīgas metropoles ietekmes areālā



<sup>5</sup> TEN-T – Eiropas transporta tīkls (angļu val. – Trans-European Transport Networks)

## 1.1. Aviācija

Gaisa transports līdz šim ir vienīgais transporta veids, kā ātri sasniegt starptautiskos galamērķus. VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” pozicionē sevi par Eirāzijas nozīmes lidojumu centru, kas savieno Rīgu ar pārējo Eiropu un 100 lidojumu galamērķiem visā pasaulē.

Uzsākot starptautiskās lidostas „Rīga” infrastruktūras modernizēšanu un attīstību<sup>6</sup>, kas saistīta ar drošības prasību paaugstināšanu, ietekmes uz vidi mazināšanu un lidostas kapacitātes palielināšanu, tika prognozēti drosmīgi mērķi – 2020.gadā tiks apkalpoti septiņi miljoni pasažieru (t.sk. pasažieri no Eirāzijas), 2024.gadā – astoņi ar pusi miljoni pasažieru, 2027.gadā – desmit miljoni un 2036.gadā – 14 miljoni pasažieru.

Attēls 4 VAS “Starptautiskā lidosta – “Rīga”” pasažieru statistika 2004.-2018.gads

2018	7056099
2017	6097434
2016	5401243
2015	5162149
2014	4813959
2013	4793045
2012	4767764
2011	5106926
2010	4663647
2009	4066854
2008	3690549
2007	3160945
2006	2495020
2005	1878035
2004	1060426

Lidostas pasažieru skaita pieauguma prognozes piepildās, un jau 2018.gadā ar 7 miljoniem pasažieru tiek pārsniegts 2020.gada mērķis. Turpinās starptautiskās lidostas „Rīga” infrastruktūras attīstība – 5. un 6. attīstības kārtas būvniecība, pēc kuru īstenošanas, starptautiskās lidostas „Rīga” platība būs vairāk nekā četras reizes lielāka par esošo un tā spēs apkalpot līdz 12 miljoniem pasažieru gadā.

Gaisa satiksmes vadības jomā galvenais izaicinājums tuvākajos gados būs pakāpeniski samazināt pakalpojumu vienības maksu, kā to paredz ES regulējums, vienlaikus saglabājot nemainīgi augstu pakalpojumu drošības līmeni.<sup>7</sup>

Latvijas nacionālā lidsabiedrība AirBaltic saglabājusi savu Eiropā punktuālākās aviokompānijas statusu, otrā precīzākā lidosta pasaulē 2018.gadā. Attīstās lidosta “Jūrmala” Tukuma novadā, kas ir pārvadātāja AS „Air Baltic Corporation” rezerves nosēšanās lidosta.

Līdz ar Rail Baltica projekta realizāciju Rīgas metropoles areāls iegūs lidostas un pilsētas ātrvilciena savienojumu un Rail Baltica dzelzceļa staciju lidostā. Lidostas teritorijā Mārupes novadā attīstīsies aviācijas, ātrvilciena un pilsētas autobusu līniju transporta mezgls un mobilitātes pakalpojumi.

<sup>6</sup> VAS «Starptautiskā lidosta «Rīga»» Stratēģiskās attīstības plāns 2012.-2036.gads

<sup>7</sup> Transporta attīstības pamatnostādnes, aktualizētā redakcija apstiprināta ar Ministru kabineta 2018.gada 27.februāra rīkojumu Nr.73

## 1.2. Dzelzceļš

- Vilciena priekšrocība ir tā precizitāte un ātrums, kas ļauj pasažierim vai kravu operatoram ietaupīt laiku.
- Vilciens ir dabai draudzīgs pārvietošanās veids, rada mazāku piesārņojumu nekā autotransports, ir drošāks.
- Vilcienam ir kapacitāte pārvadāt vairāk pasažieru un kravu apjoma vienā braukšanas reizē.

### Dzelzceļš

taupa laiku  
precīzs  
ātrs  
dabai draudzīgs  
drošs  
vienā braukšanas reizē  
var pārvadāt lielu  
cilvēku daudzumu

### Pasažieru pārvadājumi

AS “Pasažieru Vilciens” 2018.gadā ir pārvadājis 18 miljonus pasažieru.

Attēls 5 VAS “Latvijas Dzelzceļš” infrastruktūra pasažieru pārvadājumiem Rīgas metropoles areālā





Pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai ikdienā izmanto 23 elektrovilcienu sastāvus un 18 dīzeļvilcienu sastāvus. Pārvadājumi tiek veikti piecās dzelzceļa līnijās Latvijas teritorijā: Rīga – Tukums (Jūrmala), Rīga – Skulte (Carnikava, Saulkrasti), Rīga – Valga (Sigulda, Cēsis, Valmiera), Rīga – Aizkraukle (Madona, Rēzekne, Daugavpils) un Liepāja (Olaive, Jelgava).

No Rīgas centrālās dzelzceļa stacijas atiet arī četri starptautiski vilcieni uz Maskavu, Sankt-Pēterburgu, Viļņu - Minska – Kijevu caur Viļņu un Minsku un uz Minsku.

Saskaņā ar atjaunoto AS ”Pasažieru vilciens” stratēģiju mērķis ir braucienų skaita palielinājums līdz 25,7 milj. gadā trīs gadu laikā pēc elektrovilcienu ritošā sastāva nomaiņas, saglabājot vilcienu piepildījumu vismaz 55% līmenī pēc intervāla grafika ieviešanas, esošajā līmenī saglabājot izmaksas uz veikto sēdvietu km, kļūstot par labāko sabiedriskā pakalpojuma sniedzēju transporta nozarē un saglabājot precizitāti 98,6% līmenī.<sup>8</sup>

Jaunu pasažieru vilcienu iegāde pasažieriem nodrošinās braucienus komfortablos vilcienos. Latvijas valsts laika posmā no 2019. gada līdz 2024. gadam plāno ieguldīt 259 miljonus eiro jaunu elektrovilcienu, rezerves daļu un uzturēšanas iekārtu iegādei, kā arī vilcienu depo izbūvei.<sup>9</sup>

### Dzelzceļa infrastruktūra (1520 mm)

Dzelzceļa infrastruktūra – dzelzceļa stacijas, peroni, vilcienu sastāvs, sakaru komunikācijas – nav būtiski mainījusies no pagājušā gadsimta 70-tajiem un 80-tajiem gadiem:

- maza daļa 1520 mm sliežu platuma dzelzceļa tīkla ir elektrificēta un esošā sistēma ir nolietota, līdz ar to liels kaitīgo izmešu apjoms, augstas degvielas un ritošā sastāva ekspluatācijas izmaksas,
- nav sliežu ceļa savienojuma ar starptautisko lidostu „Rīga”,
- pasažieru apkalpošanai paredzētā dzelzceļa infrastruktūra (platformas u.c.) nav atbilstoša mūsdienu prasībām,
- ierobežota dzelzceļa tilta kapacitāte pāri Daugavai var ierobežot attīstīt Rīgas ostas aktivitātes Daugavas kreisajā krastā (Bolderāja u.c.). Rīgas stratēģiskais mērķis ir atbrīvot Rīgas centru no kravu pārvadājumiem.

VAS “Latvijas Dzelzceļš” mērķi ir mūsdienīgas pasažieru infrastruktūras nodrošināšana, videi draudzīgu un drošu iekšzemes kravu pārvadājumu attīstīšana pa dzelzceļu, Latvijas lomas saglabāšana un palielināšana globālajās kravu plūsmās un jaunu tirgu un kravu piesaiste, tostarp Centrāleiropas un Austrumeiropas valstu un Ķīnas sadarbības (t.s.16+1) formātā, Latvijas transporta sistēmas piedāvājumu skatot daudz plašākā kontekstā.<sup>10</sup>

- Līdz 2021.gadam Rīgas dzelzceļa mezgla posma **Sarkandaugava–Mangali–Ziemeļblāzma modernizācijas** projektā paredzēts izbūvēt otro sliežu ceļu, modernizēt mikroprocesoru centralizāciju, kā rezultātā salāgota pasažieru vilcienu kustība pēc regulāra intervāla grafika un kravu plūsmu uz ostām.

---

<sup>8</sup> Stratēģija atjaunota 2018.g. 5.februārī <https://www.pv.lv/lv/par-mums/strategija/>

<sup>9</sup> MK 2018.gada 5.novembra sēdes protokols Nr.51 (46§) “Informatīvais ziņojums "Par jauno elektrovilcienu iegādi" un rīkojuma projekts "Par valsts budžeta ilgtermiņa saistībām Satiksmes ministrijai jaunu elektrovilcienu iegādei"

<sup>10</sup> Šeit un turpmāk Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2018.-2022. gadam

- Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu attīstībai nepieciešama arī attiecīga staciju un pieturas punktu infrastruktūras uzlabošana. Pašlaik ir **modernizētas pasažieru platformas** 27 pasažieru stacijās un pieturas punktos, līdz 2022.gadam plānots modernizēt 38 pasažieru stacijas un pieturas punktus.
- Lai nodrošinātu uzņemošās valsts atbalsta (UVA) uzdevumu izpildi un nodrošinātu loģistikas prasību izpildi **NATO operāciju** (“Atlantic Resolve” u.c.) ietvaros, tiks veikta virkne dzelzceļa infrastruktūras uzlabošanas pasākumu, tostarp prioritāri Garkalnes dzelzceļa stacijas infrastruktūras uzlabošana.
- VAS “Latvijas Dzelzceļš” efektīvai vilcienu kustības pārvaldībai plānota integrācija starp **signalizācijas un sakaru sistēmām**, kustības plānošanas un kontroles sistēmām, kas ļaus racionālāk plānot vilcienu kustību.
- Apzinātas vajadzības, lai attīrītu vēsturiskā naftas produktu piesārņojumu gruntī kā arī veiktu trokšņa emisiju samazināšanas pasākumus, sakārtotu **LDz piederošos vidi degradējošos objektus** (2017.gada novembrī, LDz bilancē ir 352 saimnieciski neizmantotas, vidi degradējošas būves ar kopējo platību 41 524 m<sup>2</sup>).
- Patlaban ar elektrovilci darbināmās lokomotīves ir iespējams izmantot tikai piepilsētas pasažieru satiksmē, kravu pārvadājumi pilnībā notiek tikai ar dīzeļdegvielu darbināmām lokomotīvēm. **Dzelzceļa tīkla elektrifikācijas** pirmajā posmā līdz 2023.gadam tiks veikta Daugavpils – Krustpils un Rēzekne – Krustpils – Rīga līniju elektrifikāciju (300 km), kas nostiprina tranzīta koridora starptautisko konkurētspēju. Pēc projekta realizācijas, Latvijas elektroapgādes sistēmā parādīsies jauns, nozīmīgs elektroenerģijas patērētājs.

VAS “Latvijas Dzelzceļš” attīstot Rīgas ostas aktivitātes Daugavas kreisajā krastā, novirzot kravas no Rīgas centra uz Bolderāju pa citu maršrutu, kā arī ceļot **dzelzceļa tīkla kapacitāti Daugavas kreisajā krastā**, 2011.gadā veica izpēti<sup>11</sup> un izvērtēja divus kravu maršrutus uz ostām - vienu no Krustpils līnijas, otru no Jelgavas līnijas uz Bolderāju. Par izdevīgāko atzina maršrutu no Krustpils līnijas, kas paredz jauna dzelzceļa tilta būvniecību pār Rīgas HES un jaunas dzelzceļa līnijas būvniecību Daugavas kreisajā krastā paralēli Rīgas apvedceļa (A5). Projekta realizācija ir atlikta un tiks veikta ilgtermiņā.

---

<sup>11</sup> SIA "Konstruktionsgruppe Bauen Latvija", SIA "AC Konsultācijas", SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment", Konstruktionsgruppe Bauen Kempten AG, EPG Eisenbahn- und Bau-planungsgesellschaft mbH Erfurt, Daugavas kreisā krasta dzelzceļa maršrutu uz ostas teritorijām un starptautisko lidostu “Rīga” izpēte, Rīga, 2011

## Projekts Rail Baltica

Eiropas standarta sliežu platuma dzelzceļa infrastruktūras projekts Rail Baltica iekļaus Baltijas valstis Eiropas sliežu platuma dzelzceļa tīklā, savienojot Tallinu, Pērnavu, Rīgu, Paņvežu, Kauņu, Viļņu un Varšavu un ilgtermiņā netieši arī Helsinkus (Attēls 6).

Rail Baltica būs daļa no ES TEN-T Ziemeļjūras – Baltijas pamattīkla koridora no Eiropas lielākajām Roterdamas, Hamburgas un Antverpenes ostām caur Nīderlandi, Beļģiju, Vāciju un Poliju līdz Baltijas valstīm un tālāk līdz Somijas līča tuvsatiksmes kuģniecības savienojumiem.

Attēls 6 Eiropas un NVS dzelzceļu sistēmu tīkli



Koridora pagarinājums uz ziemeļiem paver ceļu turpmākai savienojamībai arī ar jauno Arktikas koridoru, jo īpaši ņemot vērā alternatīvās Ziemeļu loka jūras maršruta attīstības perspektīvas starp Eiropu un Āziju. Turklāt Ziemeļu jūra - Baltijas koridors šķērso Baltijas - Adrijas jūras, savienojot Baltijas valstis ar līdz šim nepietiekami pieejamiem Dienvideiropas tirgiem. Līdzīgā veidā Rail Baltica stiprinās sinerģiju starp Ziemeļu-Dienvidu un Rietumu-Austrumu kravu plūsmām, radot jaunas pārkraušanas un loģistikas attīstības iespējas pa Eiropas un Āzijas sauszemes tirdzniecības ceļiem.

Rail Baltica šķērsos Rīgas metropoles areālu<sup>12</sup>. Līdz 2023.gadam plānots izbūvēt Rail Baltica stacijas Rīgas centrālajā dzelzceļa stacijā un starptautiskajā lidostā “Rīga”, jaunu Rail Baltica dzelzceļa tiltu. Pārējos Rīgas un Pierīgas posmus plānots pabeigt līdz 2026.gadam.

Rail Baltica vilcienu kustība tiks organizēta:

- pasažieru līnijā no Igaunijas robežas caur Rīgas centrālo dzelzceļa staciju, caur starptautisko lidostu “Rīga” līdz Lietuvas robežai;
- kravu līnijā no Igaunijas robežas caur intermodālo kravu termināli Salaspils novadā līdz Lietuvas robežai, ar atzaru uz starptautisko lidostu “Rīga” (nešķērsojot Rīgas centru).

Rail Baltica ir Eiropas kopējo interešu TEN-T prioritārais projekts, nozīmīgs projekts Ziemeļjūras – Baltijas transporta koridorā<sup>13</sup> un Latvijas nacionālo interešu objekts<sup>14</sup>, kas veicinās Baltijas valstu iedzīvotāju mobilitāti ar Eiropu, izmantojot ātru un videi draudzīgu dzelzceļa transportu, un radīs potenciālu ekonomiskai izaugsmei, darbavietām un konkurētspējai.

<sup>12</sup> Trase apstiprināta ar Ministru kabineta 2016. gada 24.augusta rīkojumu Nr. 467 “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu”

<sup>13</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas tīkla attīstībai, ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES

<sup>14</sup> Statuss piešķirts ar Ministru kabineta 2016. gada 24.augusta rīkojumu Nr. 468 “Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica”

Saistībā ar Rail Baltica izbūvi tiek plānoti nozīmīgi transporta pārkārtojumi Rīgas centrā, kas veidos Rīgas centrālo dzelzceļa staciju par multimodālu sabiedriskā transporta mezglu un uzlabos sasaisti starp Maskavas forštati, Centru un Daugavas kreisā krasta teritoriju, t.sk.

- tiks likvidēts dzelzceļa uzbērums gar autoostu un dzelzceļš izvietots estakādē;
- tiks izveidots gājēju un velo savienojums starp Daugavas krastiem;
- tiks likvidēts dzelzceļa uzbērums zem stacijas un izbūvēta iela – Elizabetes un Timoteja ielas savienojums u.c.

Transporta pārkārtojumi Rīgas centrā skar Rīgas centrālo dzelzceļa staciju un pieguļošās teritorijas ~75ha platībā un nozīmīgus transportu un gājējus piesaistošus objektus, salāgojot to attīstības ieceres (AS “Rīgas starptautiskā autoosta”, pilsētas publiskā transporta un mikroautobusu maršrutus, Centrāltirgu (Attēls 7), Daugavas promenādes utt.).

Attēls 7 Rīgas Centrāltirgus teritorijas attīstība



SIA “Baltex Group”, RDPAD, Būvprojekts “Rīgas Centrāltirgus teritorijas attīstības 1. kārtā” minimālā sastāvā, 2017

Rail Baltica sniegtās jaunās iespējas Rīgas centram:

- Rīgas multimodālais transporta mezgls ar savienotām satiksmes plūsmām;
- integrēta vietējā, reģionālā un starptautiskā pasažieru transporta kustība;
- maksimāli ērta, ātra un droša pārvietošanās gājējiem, tostarp caur no jauna izveidotajām brīvā telpas zem sliežu ceļiem, pilsētvides telpas uzlabojumi;
- ātrs Rīgas centra savienojums ar starptautisko lidostu “Rīga” – Rail Baltica ekspresis;
- nozīmīgs impulss Torņakalna multimodālā transporta mezgla attīstībai, uzlabojot Daugavas kreisā krasta, tostarp, LU Akadēmiskā centra sasniedzamību.

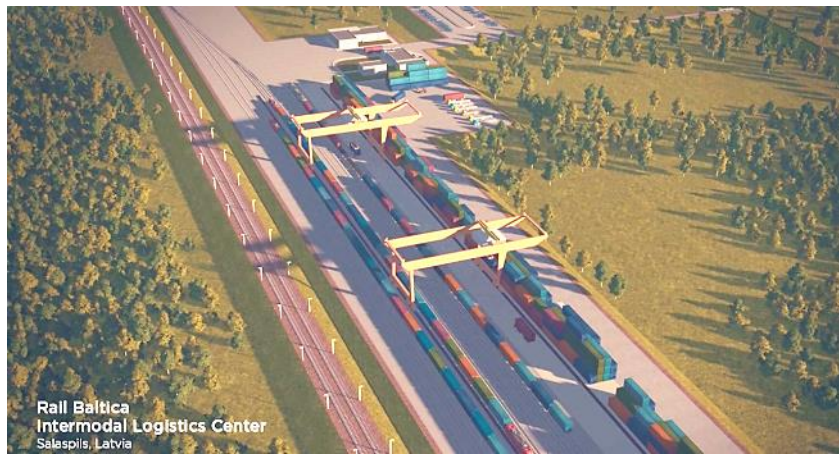
Rail Baltica pārējā Rīgas daļā un Pierīgā:

- droši (divlīmeņu) dzelzceļa šķērsojumi transportam, gājējiem un velo, saglabājot esošo pāreju skaitu;
- atjaunotas ielas un ceļi, izbūvējot autotransporta pārvadus pār dzelzceļu;
- ilgtermiņā – reģionālās vilcienu satiksmes attīstība.

## Rail Baltica intermodālais kravu terminālis Salaspils novadā

Rail Baltica projekta ietvaros izbūvēs pārkraušanas infrastruktūru starp Eiropas sliežu platuma (1435 mm) dzelzceļu, NVS sliežu platuma (1520 mm) un autoceļiem. Piesaistot investoru, plānots attīstīt loģistikas un pārvadājumu pakalpojumu uzņēmumu teritorijas ap termināli. Rail Baltica projektā plānots izbūvēt kravas termināļus visās Baltijas valstīs – Lietuvā Pelemonas multimodālais kravas terminālis, Latvijā Salaspils terminālis un Igaunijā Muugas terminālis.

Attēls 8 Rail Baltica intermodālā kravu termināļa skice



Avots: Satiksmes ministrija

Nozīmīgākā kravu plūsma caur termināli sagaidāma no Āzijas, jo īpaši no Ķīnas (Attēls 9).

Pierīgas transporta organizācijā būtiskākās izmaiņas sagaidāmas līdz ar Rail Baltica dzelzceļa tilta pār Daugavu (Rīgas HES ūdenskrātuvi) izbūvi un kravas autotransporta satiksmes intensitātes palielināšanos virzienos uz ostām abos Daugavas krastos.

Attēls 9 Kravu plūsmas virzieni caur Rail Baltica intermodālo kravu termināli



Lai izmantotu divu sliežu platuma sistēmu priekšrocības, Rail Baltica atsevišķos posmos izmanto esošos VAS “Latvijas Dzelzceļš” dzelzceļa koridorus. Lai neradītu ierobežojumus 1520 mm infrastruktūras funkcionalitātei, tā jāpārkarsto:

- Rīgas centrālajā dzelzceļa stacijā, pie Šķirotavas, posmā Preču 2–Saurieši un Rīgā, abām dzelzceļa sistēmām atrodies vienotā koridorā un pārbūvējot dzelzceļa apkalpojošo infrastruktūru (Torņakalns, Zasulauks),
- Izbūvējot atzaru no Krustpils līnijas uz intermodālo kravu termināli Salaspils novadā;
- Inčukalna novada Vangažos, izbūvējot pie Valkas līnijas “Rail Baltica” infrastruktūras apkopes punktu.

### 1.3. Autoceļi un ielas

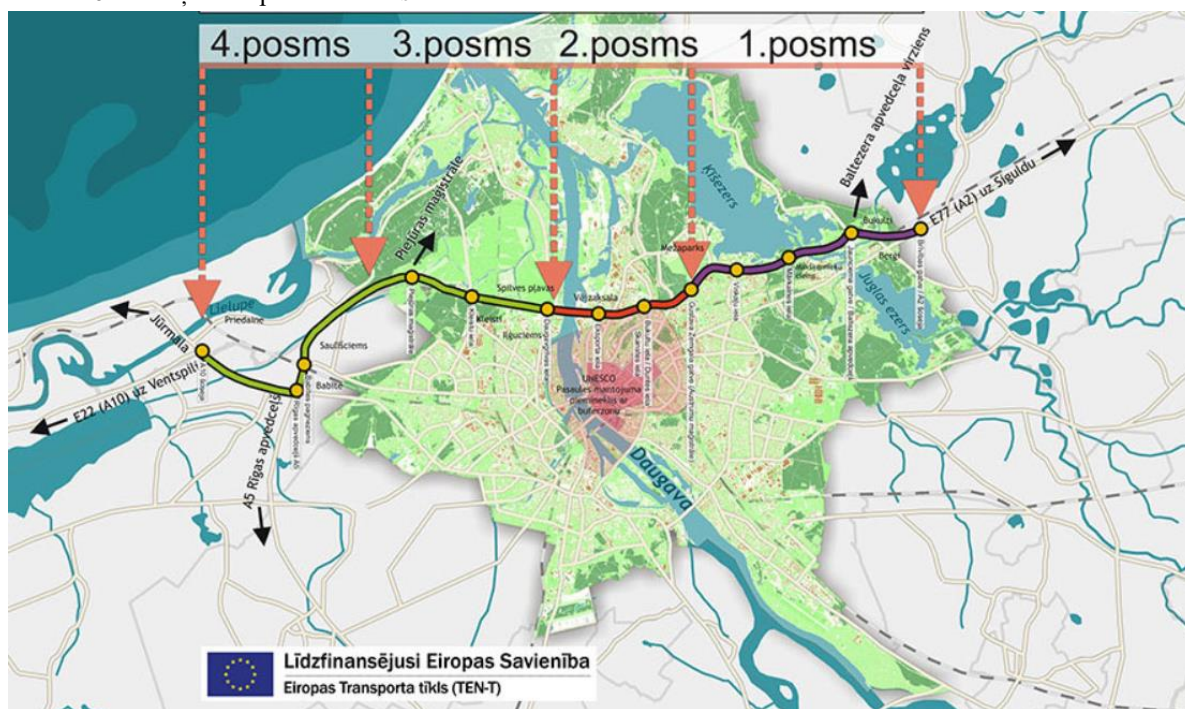
Rīgas metropoles areālā ir blīvākais autoceļu tīkls. Lielākā satiksmes intensitāte ir Rīgā un Pierīgā. Rīgu ar lielākajām pilsētām Rīgas metropoles areālā savieno TEN-T autoceļu tīkls (izņemot A9 Rīga (Skulte) - Liepāja).

Latvijai iestājoties Eiropas Savienībā, veiktas nozīmīgas investīcijas transporta infrastruktūrā, lielākā daļa – Rīgā un tās metropoles areālā. Rekonstruēti vai izbūvēti jauni starptautiskās automaģistrāles Via Baltica posmi, Jelgavas šoseja (A12), Daugavpils šoseja (A6), Jūrmalas šoseja (A10), Valmieras un Vidzemes šosejas, Daugavas kreisā krasta savienojums ar Latgali, Maskavas šosejas posms līdz Koknesei. Rekonstruētas vai izbūvētas Rīgas maģistrālās ielas, pievedceļi Rīgas brīvostai, rekonstruēts Salu tilts un izbūvēts Dienvidu tilts.

Tomēr liela daļa reģionālo un vietējo autoceļu un pilsētas ielu nav uzlaboti kopš pagājušā gadsimta beigām. Gan Rīgā, gan reģiona pilsētās nepietiekama gājēju infrastruktūra trūkst velo infrastruktūras, Rīgā maz sabiedriskā transporta joslu.

Rīgas mobilitātes plāns<sup>15</sup> secināja, ka satiksmes un transporta sistēmas funkcionēšanas ilgtermiņa uzlabošanai ir nepieciešamas reālas investīcijas un par ieteicamu atzina variantu, kas paredzēja retu galveno autoceļu un ielu struktūru, ieskaitot Ziemeļu transporta koridora izbūvi. Variants sniedz lielu pozitīvo ietekmi uz transporta sistēmas funkcionēšanu un pozitīvu vērtību izmaksu un ieguvumu analīzē, taču tam ir nepieciešamas vislielākās investīcijas, un 75 % no varianta izmaksām veido Ziemeļu transporta koridora finansēšana, un tas atstāj visnelabvēlīgāko ietekmi uz vidi. Kā otrs tika izskatīts variants ar blīvāku galveno autoceļu un ielu struktūru un Hanzas šķērsojumu. Šī varianta izmaksu un ieguvumu analīzes rezultāti nav tik pozitīvi kā iepriekšējam variantam.

Attēls 10 Ziemeļu transporta koridors



Avots: <http://www.rdpad.lv/portfolio/zemelukoridors/>

<sup>15</sup> LET106-1 Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns, gala variants, datēts ar 2010. gada 18. oktobri

Ziemeļu transporta koridora garums ir 30 km, autoceļš šķērsos Daugavu, kas šajā vietā ir ~400 m plata un šķērsojuma iespējamais risinājums vēl nav izvēlēts tunelis vai augstais tilts. Pirmajam posmam izstrādāts būvprojekts, pārējiem – skiču projekti. Projekts ir iekļauts Rīgas ilgtermiņa projektu sarakstā, un projekta tālākā īstenošana atkarīga no Rīgas domes finanšu kapacitātes, būtiskiem finanšu ieguldījumiem šāda mēroga projektā, kā arī no citām transporta jomas prioritātēm Rīgas pilsētā.

Citi Rīgas pašvaldības transporta infrastruktūras projekti:

- Multimodāla transporta mezgla izbūve Torņakalnā, teritorijā starp Vilkaies ielu, Vienības gatvi un Jelgavas ielu, kas pildīs P&R funkciju iebraucējiem no Jelgavas virziena;
- Austrumu maģistrāles pabeigšana Sarkandaugavā, rekonstruējot Tvaika ielu un izbūvējot Tvaika ielas pārvadu pār dzelzceļa pārbrauktuvi;
- Skanstes tramvaja līnija – jauna tramvaja līnijas izbūve no Skanstes, Kundziņsalas un Čiekurkalna līdz centram;
- Dienvidu tilta 4.kārta, posms līdz Ziepniekkalnam (Valdeķu ielai) Jelgavas virziena apkalpošanai;
- Promenādes izbūve Mūkusalas ielā no Salu tilta līdz Akmens tiltam u.c.

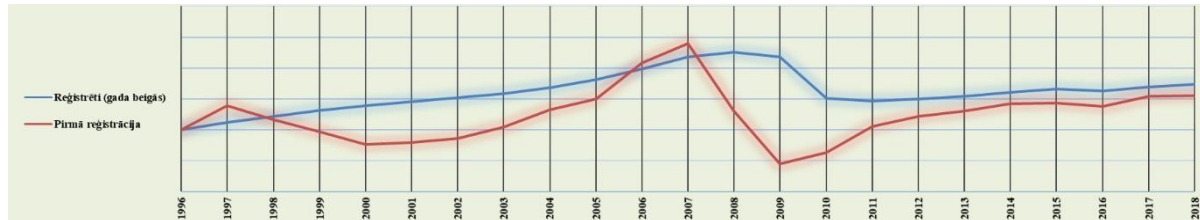
Nozīmīgākie nākotnes autoceļu projekti Rīgas metropoles areālā:

- Ķekavas apvedceļa izbūve;
- Vidzemes šosejas A2 posma no Vangažiem līdz Inčukalnam pārbūve;
- Via Baltica (E67) Rīgas apvedceļa Baltezers—Saulkalne (A4) rekonstrukcija par 4 joslu maģistrāli ar divlīmeņu šķērsojumiem Garkalnes, Ropažu un Salaspils novados; ilgtermiņā arī tilta izbūve pār Rīgas HES ūdenskrātuvi;
- Autoceļa Tīnūži – Koknese (P80) pagarinājums jeb E22 Austrumu ievads Rīgā līdz Slāvu aplim;
- Rīgas apvedceļa (A5) rekonstrukcija Babītes un Mārupes novados.

## 1.4. Auto transportlīdzekļi

Latvijā ir 808 tūkstoši reģistrētu un tehniskā kārtībā esošu transportlīdzekļu, tajā skaitā 645 tūkstoši viegie transportlīdzekļi (80%), no kuriem 202 tūkstoši Rīgā.<sup>16</sup>

Attēls 11 Ceļu satiksmes drošības direkcijas dati par reģistrēto, pirmoreiz reģistrēto un norakstīto transportlīdzekļu skaita dinamiku



Piezīme: "Ar 30.12.2009. MK noteikumos „Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi” ieviesta jauna norma – transportlīdzekļu izslēgšana no reģistra. Transportlīdzekļi izslēdz no transportlīdzekļu reģistra šādos gadījumos:

- ja transportlīdzeklis pastāvīgi reģistrēts ārvalstī un šo faktu apliecina informācija attiecīgās ārvalsts reģistrā (ja CSDD ir nodrošināta automatizēta pieeja attiecīgajam reģistram) vai attiecīgās ārvalsts reģistra izsniegts dokuments;
- ja transportlīdzeklim piecus gadus nav veikta valsts tehniskā apskate un transportlīdzekļu reģistrā ar šo transportlīdzekli nav veikta neviena reģistrācijas darbība."

Ar 2016. gada 1.jūliju no transportlīdzekļa reģistra izslēdz tos transportlīdzekļus, kuriem trīs gadus nav veikta valsts tehniskā apskate un transportlīdzekļu reģistrā ar šo transportlīdzekli nav veikta neviena reģistrācijas darbība.

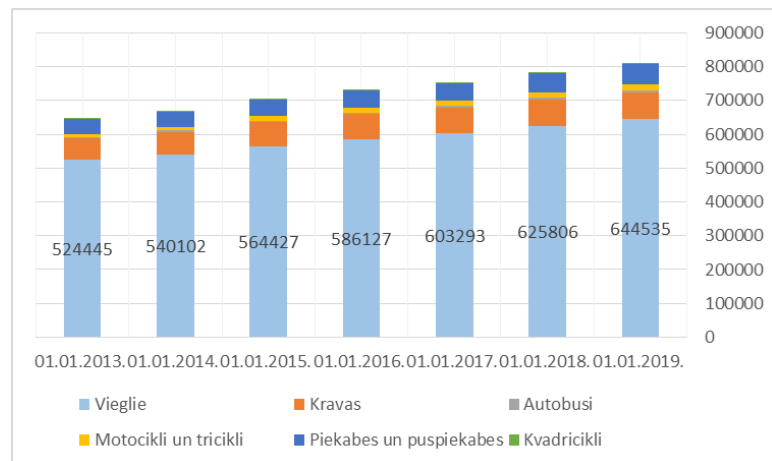
Lielākais automašīnu skaits bija pirmskrīzes laikā 2008.gadā, pēc tam jaunu transportlīdzekļu reģistrācija būtiski samazinājās (Attēls 11). Pēdējos piecos gados **automašīnu skaits uz ielām un autoceļiem pakāpeniski turpina palielināties** (Attēls 12).

Mototransports veido 3% un autobusi – 1% no transportlīdzekļu satiksmes dalībniekiem.

**Kravas automobiļi** veido 10% (80 tūkst.) un piekaves un puspiekaves – 7% no autotransportlīdzekļiem (59 tūkstoši).

Pieaugot iedzīvotāju skaitam pilsētās (urbanizācijai) un vides kvalitātes mērķiem, nākotnē lielāka uzmanība tiek pievērsta **pilsētu centru atbrīvošanai no kravas transporta un vieglā transporta plūsmas samazināšanai.**

Attēls 12 CSDD reģistrēto, satiksmē pīlaisto (tehniskā kārtībā) un apdrošināto transportlīdzekļu skaita dinamika



Rīgā uzsākta Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programmas izstrāde, kas pilsētas centrā balstās uz Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju 2030 un tajā noteikto hierarhisko sistēmu ar mērķi samazināt autotransporta intensitāti un gaisa piesārņojumu pilsētas kodolā: gājējs – velobraucējs – sabiedriskais transports – privātais transports – kravu transports. Viena no izvērtējamām alternatīvām – maksas zonas izveide privātajam transportam pilsētas centrā, pārņemot Eiropas pilsētu praksi. Rīgas vēsturiskā centra perimetrā plānots ierīkot satiksmes uzraudzības punktus.

<sup>16</sup> CSDD statistika, 01.01.2019.



## 1.5. Kravu plūsma

Lielākās investīcijas ostās, dzelzceļā un autoceļos tiek ieguldītas tranzītam izmantojamajos virzienos. Transporta attīstības pamatnostādnes 2014. - 2020.gadam paredzēja, ka 2020.gadā kravu plūsma caur ostām būs pieaugusi (Attēls 13).

Tranzīta apjomi 2017.gadā ir atgriezušies 90. gadu beigu, 2000. gadu sākuma līmenī. Iemesli:

- Eiropas Savienības un Krievijas savstarpējās sankcijas;
- naftas produktu un ogļu kravu samazināšanās tendence (2017.gadā šīs kravas veido ap 30 miljoniem tonnu), jo tās biežāk pārvadā caur Krievijas ostām.

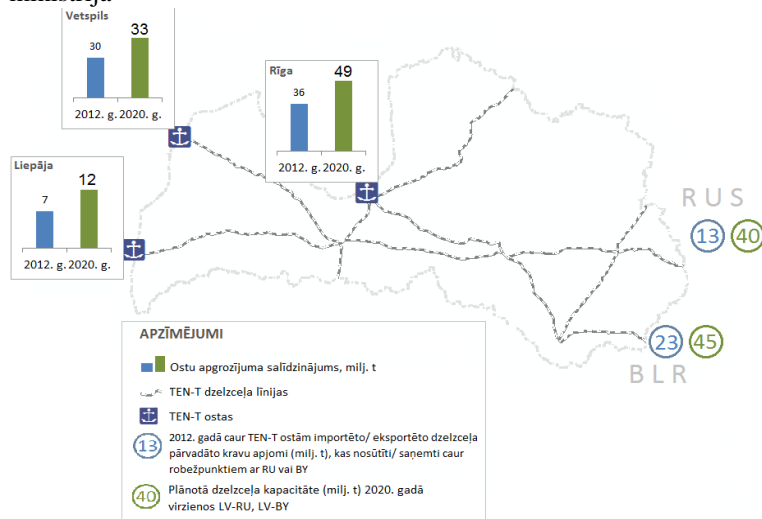
Pārējā kravu struktūra ir daudzveidīga, pārvadājumi tiek veikti uz dažādiem galamērķiem - Baltkrievija, Skandināvijas valstis, Melnās jūras reģiona un Centrālāzijas valstis, arī Ķīna, Japāna, Dienvidkoreja, Indija, Irāna u.c.

Attēls 14 Kravu pārvadājumu apjomu dinamika 2007.-2017.g.



Satiksmes ministrija, Inese Helmane “Kravu apsūkums: tranzīta sektors cenšas izdzīvot”, LV portāls, 2018.gada 6.jūnijs

Attēls 13 Esošās un plānotās kravu plūsmas apjoms. Avots: Satiksmes ministrija



Rīgas brīvostā saņemto kravu apjoms no 35952 tūkst. t 2014.gadā krities līdz 28995 tūkst. t 2017.gadā. **2018.gadā kravu apjomi ostās sāka pieaugt.** Latvijas uzņēmumi sadarbojas ar Eiropas valstu loģistikas kompānijām, iesaistās starptautiskajās tirdzniecības ķēdēs.

Ilgtermiņā kravu struktūra mainīsies, samazinoties ogļu izmantošanai elektroenerģijas ieguvē, ko sagaida arī starptautiskie klimata mērķi. Rīgai kādu laiku jāreķinās ar dzelzceļa kravu kustību caur centru (pa dzelzceļa tiltu), jo līdzšinējā ogļu kravu pārkraušanas vieta Eksportostā, pabeidzot Krievu salas termināļa 2.kārtu, tiek pārcelta uz Daugavas kreiso krastu.

Pēc Centrālā statistikas pārvaldes ziņām samazinās kravu pārvadājumi ostās un uz dzelzceļa, bet pieaug kravu pārvadājumi ar autotransportu.

Kravu pārvadājumiem īsos un vidējos attālumos (mazāk par 300 km) arī turpmāk ievērojamā apjomā tiks izmantots kravas autotransports. Rīgas metropoles areālā kravas autotransportu nodrošina TEN-T tīkla transporta koridori, kā arī piedevceļi uz ostām un dzelzceļu. Kravu autotransporta satiksme būtiski mainīsies pēc intermodālā kravu termināļa izbūves Salaspils novadā, kur integrēti Eiropas un NVS valstīs lietoto sliežu platuma dzelzceļa sistēmas un Via Baltica un valsts autoceļi. Skat. arī Rail Baltica intermodālais kravu terminālis 13.lpp.

## 1.6. Sabiedriskais transports

Saskaņā ar Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu “Sabiedriskie transportlīdzekļi ir sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistītie transportlīdzekļi – autobuss, tramvajs, trolejbuss, vilciens, M1 kategorijas transportlīdzeklis (viegie pasažieru automobiļi)”.

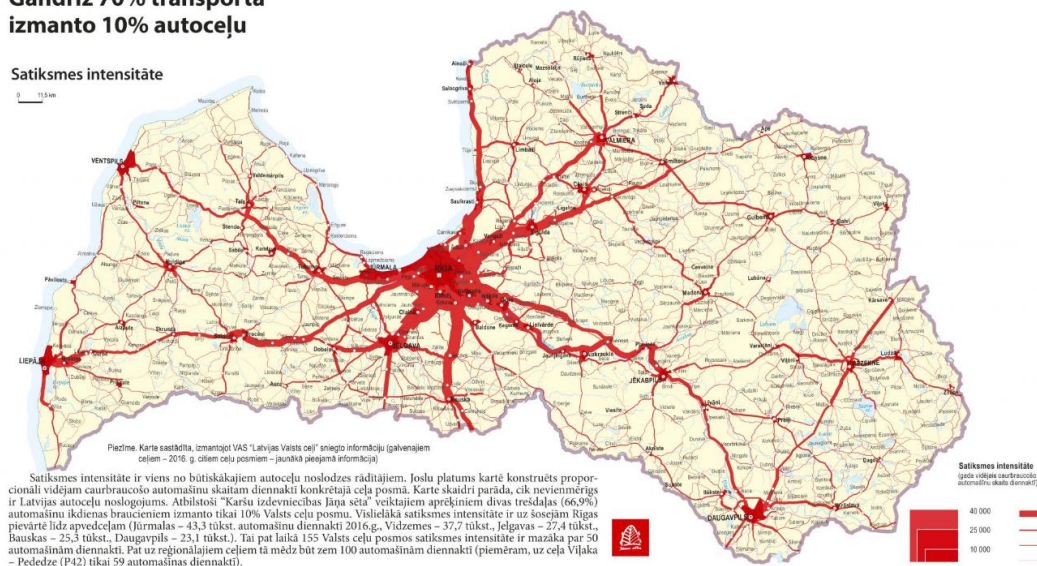
Iedzīvotāji ik dienas vai katru nedēļu dodas uz Rīgu no Pierīgas un no attālākām areāla teritorijām darba, mācību vai pakalpojumu saņemšanas nolūkā. Tiem, kas izmanto privātās automašīnas, nākas daudz laika pavadīt sastrēgumos; autoceļu ievadi Rīgā ir noslogoti visvairāk (Attēls 15).

Attēls 15 Vidējā satiksmes intensitāte uz autoceļiem

### Gandrīz 70% transporta izmanto 10% autoceļu

Satiksmes intensitāte

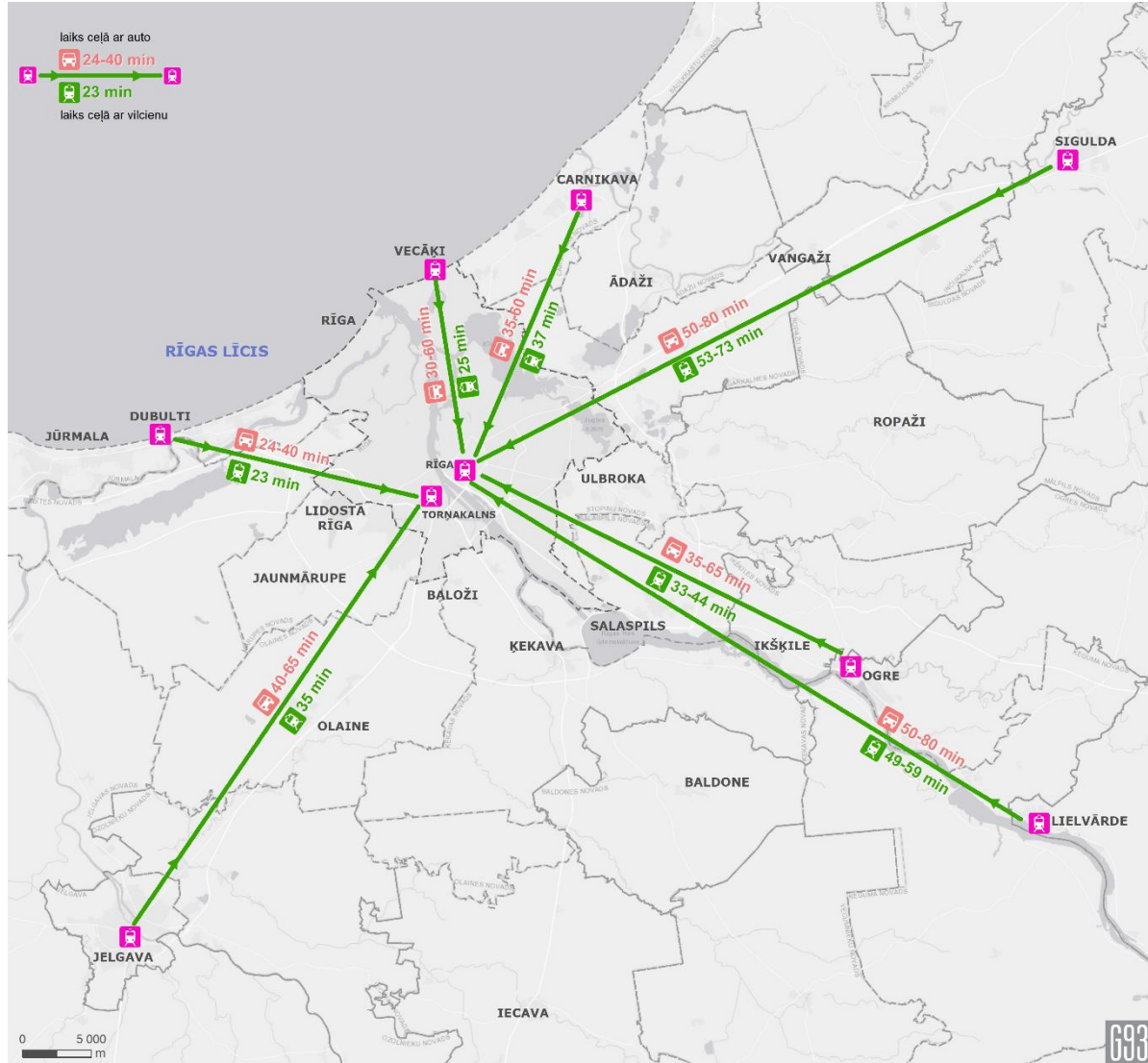
0 10 km



SIA “Karšu izdevniecība Jāņa sēta”, pamatojoties uz VAS “Latvijas Valsts ceļi” satiksmes intensitātes datiem par 2016.-2017.gadu

Tie, kas izmanto vilcienu, var labāk plānot ceļā pavadīto laiku. **Vilciens nodrošina precīzu, ātru un prognozējamu nokļūšanu Rīgā.** Dodoties ar privāto automašīnu, jārēķinās, ka ceļā pavadītais laiks līdz Rīgai var būt tāds pats kā braucot ar vilcienu vai pat dažas minūtes ātrāks no dažiem virzieniem (Sigulda, Carnikava) vai pat uz pusi ilgāks, ja nokļūst sastrēgumā (Attēls 16).

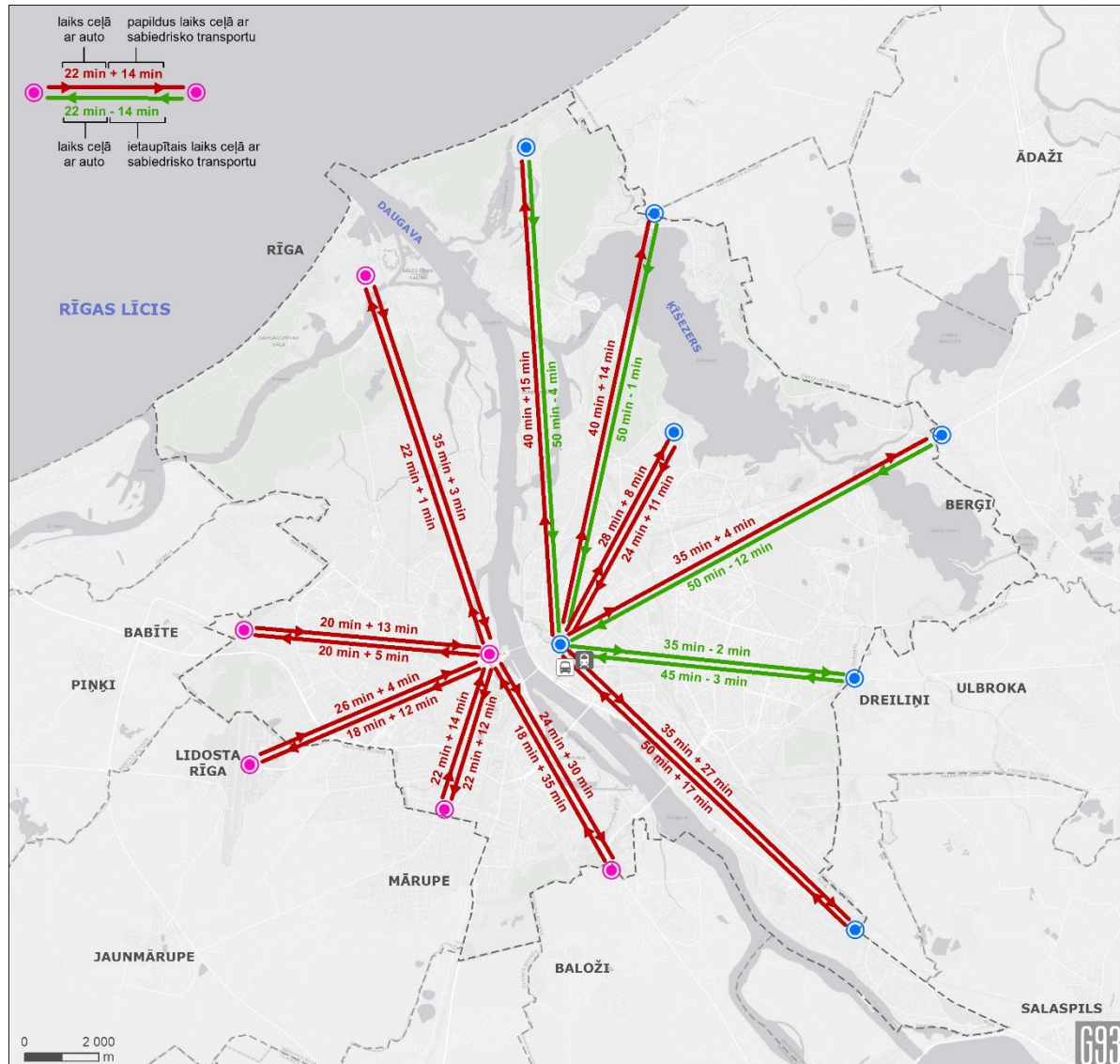
Attēls 16 Ceļā pavadītais laiks ar vilcienu vai privāto automašīnu starp Rīgu un citiem reģiona centriem



Tie, kas izmanto Rīgas pilsētas sabiedrisko transportu (autobuss, trolejbus), vēl neizjūt laika ietaupījumu visos virzienos, jo nepietiek sabiedriskā transporta joslu (Attēls 17).

Rīgas pilsētā ir ierīkotas 18 sabiedriskā transporta joslas (13. janvāra, Aleksandra Čaka, Merķeļa ielā, Brīvības gatvē u.c.). Sabiedriskajam transportam atviegloti braukšanas noteikumi šobrīd ir sešās ielās (11. novembra krastmalā, Augusta Deglava ielā, Avotu ielā u.c.). Braukšanas prioritāte tramvajam šobrīd ir noteikta 46 pilsētas ielās.

Attēls 17 Ceļā pavadītais laiks ar Rīgas sabiedrisko transportu vai privāto automašīnu Rīgas robežās, plkst. 8.00



## Rīgas pilsētas sabiedriskais transports

Nākotnē sabiedriskajam transportam pieaug loma privātā autotransporta samazināšanai, īpaši Rīgas centrā.

Rīgas pilsētā ir 8 tramvaju, 17 trolejbusu un 56 autobusu maršruti. Kopumā pašvaldības SIA „Rīgas satiksme” transporta līdzekļi (tramvaji, trolejbusi, autobusi) gadā veic ap 45 miljoniem kilometru un pārvadā ap **150 miljoniem pasažieru**. „Rīgas satiksme” apsaimnieko vairāk nekā 6000 autostāvvietas Rīgā un Vecāķos. Uzņēmums nodrošina arī citus pakalpojumus: Retro tramvaju vasarā un velonovietnes.<sup>17</sup>

Rīgas transporta attīstības tematiskais plānojums nosaka, ka “Rīgā tiek atjaunots un modernizēts sabiedriskā transporta autoparks; tiek ieviesti jauninājumi (laika biļete), kas dod

<sup>17</sup> PSIA “Rīgas satiksme”

iespēju pilnveidot un uzlabot sabiedriskā transporta apkalpes līmeni.” Tiek plānots pagarināt sabiedriskā transporta joslas.

**Nākotnē pieaugs vieglo pasažieru automašīnu mobilitātes pakalpojumu loma – dalītās izmantošanas automašīnas (*CarGuru u.c.*), jaunās paaudzes taksometra pakalpojumi (*Uber, Taxify*), kopā braukšanas prakse.** Bez privātā transporta satiksmes pārplānošanas (ierobežošanas, lēnināšanas pasākumi) jaunie pakalpojumi paši par sevi nesamazina satiksmes intensitāti, vien aizņem mazāk stāvvietu platību.

### **Koncepcija pasažieru pārvadājumiem ar autobusu un vilcienu**

Galvenās problēmas:

- Neapmierinoša reģionālo un vietējo autoceļu infrastruktūras kvalitāte;
- Dažādām lietotāju grupām (vieglie un kravas automobiļi, sabiedriskā transporta autobusi, velo braucēji, gājēji) nepietiekams servisa līmenis uz autoceļiem un ielām, kas rada ceļu satiksmes drošības riskus;
- Sastrēgumu veidošanās intensīvas satiksmes stundās Rīgā un Pierīgā;
- Neapmierinoša autoceļu un ielu uzturēšanas kvalitāte ziemas periodā;
- Augsts mobilizācijas līmenis pie tradicionālajiem pārvietošanās paradumiem;
- Nepietiekami e-pakalpojumi informācijas sabiedrības laikā, kas rada nepieciešamību izmantot transporta pakalpojumus.

Viens no risinājumiem ir paaugstināt publiskā transporta lomu, uzlabot tā efektivitāti un atbilstību iedzīvotāju vajadzībām.

2018.gada piecos mēnešos maršrutu tīkla apjoms ir samazināts par 1,035 milj. km, t.sk. Rīgas plānošanas reģionā – par 605 tūkst. km. Šobrīd Rīgas metropoles areālu apkalpo 60 pārvadātāji vietējos maršrutos un atsevišķi starppilsētu maršrutos, nobraukums – 72 miljoni km gadā.<sup>18</sup>

Starppilsētu reģionālajos un vietējos autobusu maršrutos pēdējos gados veikta virkne uzlabojumu<sup>19</sup>:

- M3 kategorijas autobusi tiek aizstāti ar mazākiem M2 kategorijas autobusiem<sup>20</sup>, kas ir ekonomiskāki ekspluatācijā maršrutos ar zemu pasažieru plūsmu; 2018.gadā M2 autobusi bija 28% no kopējā autobusu skaita;
- Iespēja bezskaidras naudas norēķiniem 219 maršrutos;
- Abonementa biļetes 500 reģionālajos maršrutos;
- Kampana “Neapzodz sevi – paņem biļeti” un videonovērošanas sistēmas 157 autobusus;
- Latvijas Goda ģimenes apliecība “3+ Ģimenes karte”.

2017.gadā, salīdzinot ar 2016.gadu, maksājošo pasažieru skaits ir samazinājies par 2%, savukārt iepriekšējos divos gados pasažieru skaita kritums bija ~5%.

Kārtējais minimālās braukšanas maksas (tarifa) paaugstinājums reģionālajos vietējās nozīmes autobusu maršrutos plānots ar 2019.gada 1.janvāri.

---

<sup>18</sup> Autotransporta direkcijas dati uz 2018.gada oktobri

<sup>19</sup> Informatīvais ziņojums “Par papildu finansējumu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai 2018.gadā”

<sup>20</sup> M2 autobusā ir 9 sēdvietas, ieskaitot vadītāju, un autobusa pilna masa < 5 t

**Vienotā autobusa un vilciena biļete** ar 2018.gada maiju ir pieejama Aizkraukles un Tukuma novadā, un apvieno autobusu un vilcienu maršrutus.<sup>21</sup>

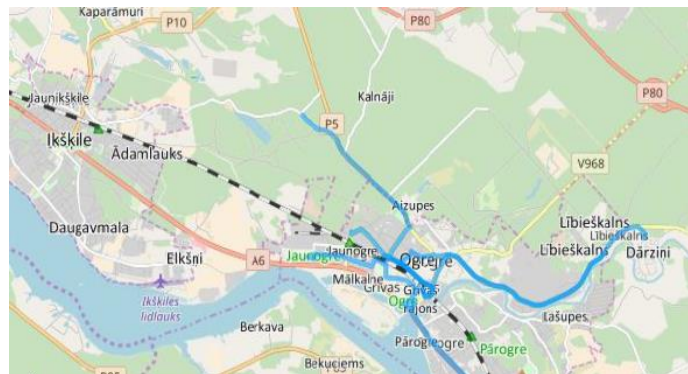
No 2021. līdz 2030. gadam maršrutu tīklu plāno sadalīt 18 lotēs, kā arī:

- apvienot vietējos un starppilsētu maršrutus (samazinājums par 5,6 milj. km gadā),
- slēgt autobusu maršrutus teritorijās, kurās šobrīd ir pieejams elektrovilciens, (samazinājums par 2,2 milj. km gadā),
- lūgt republikas pilsētas pagarināt pilsētu maršrutus piepilsētās (samazinājums par 0,3 milj. km gadā).<sup>22</sup>

Rīgas pašvaldības SIA “Rīgas satiksme” jau šobrīd plāno maršrutus līdz 15 km no Rīgas robežas.<sup>23</sup>

Kur nav dzelzeļa infrastruktūras, pasažieru pārvadāšanu veiks ar pilsētas transportu vai starppilsētu jeb reģionālo maršrutu autobusiem. Piem., līdz Ogresi pasažieru pārvadāšanu veikt ar vilcienu un tālāk Ogres novadā – ar autobusu (Attēls 18). Pilsētas sabiedriskā transporta maršruti ir raksturīgas biežākas pieturas, tādēļ tie ir piemērotāki ap pilsētu attīstījušajām apdzīvotajām vietām. Autotransporta direkcija rosina Rīgas pašvaldību pagarināt pilsētas maršrutu līdz Sauriešiem, līdz Ādažiem.

Attēls 18 Ar vilcienu līdz Ogresi, tālāk ar autobusiem: Ogre - Jaunogre, Ogrē–Pārogre-Ciemupe, Ogrē–Ogresgals u.c.



Izmaiņas vietējos maršrutos un starppilsētu maršrutos saistītas ar priekšlikumiem **P&R** vietām, kas jāizvieto pie dzelzeļa stacijām un reģionālajām autoostām. Piemēram, lielu P&R izvietojumam piemērotas vietas ir Jūrmalā Sloka, Jelgavā pie apvedceļa, pie Olaines, pie Rumbulas, Siguldā utt. Savukārt, Saulkrastos nav nepieciešamības lielam P&R stāvlaukuma garās pilsētas konfigurācijas dēļ, lai savāktu vienā punktā autotransporta plūsmu; ir pietiekami, ja tiek veidoti vairāki nelieli stāvlaukumi pie esošajām dzelzeļa stacijām.

Vietējo un starppilsētu maršrutu posmu nodošana Rīgas pilsētai risina arī vietas trūkumu no reģiona iebraucošo autobusu galapunktam. Autobusi apstājas centrā ielās ap staciju. Kā arī Rīgas pilsētā starppilsētu autobusu pieturas ir pārslogotas ar pilsētas sabiedrisko transportu un nav iespējams saskaņot visas nepieciešamās pieturas.

<sup>21</sup> <http://www.atd.lv/lv/jaunumi/vienot%C4%81-autobusa-un-vilciena-bi%C4%BCete-pieejama-aizkraukles-un-tukuma-novad%C4%81>

<sup>22</sup> priekšlikumi ir konceptuāli atbalstīti Sabiedriskā transporta padomē 06.04.2018.

<sup>23</sup> Rīgas pašvaldības SIA “Rīgas satiksme” ilgtermiņa stratēģija no 2012.-2033.gadam

## 1.7. Jūras un upju transports

Rīgas metropoles areālā atrodas Rīgas brīvosta (TEN-T osta), Engures, Salacgrīvas un Skultes mazās ostas. Rīgas brīvosta nodrošina galvenokārt kuģu un pasažieru apkalpošanu, kravas, transporta un ekspedīciju operāciju veikšanu. Mazo ostu darbības pamata virziens ir koksnes kravu eksports, nelielā apjomā arī derīgo izrakteņu eksports, zvejniecība, zivju pārstrāde un tūrisms.

Regulāri pasažieru pārvadājumi tiek veikti tikai no Rīgas pasažieru ostas, kur 2017.gadā bija 743 tūkst. pasažieru (75% no Latvijas ostu pasažieru apgrozījuma).

**Prāmju satiksmi** no Rīgas uz Stokholmu nodrošina kuģniecības kompānija AS Tallink Group. Ar 2017.gadu prāmji kursē katru dienu, kas būtiski palielina kravu apgrozījumu un pasažieru skaitu. AS Tallink Group plāno modernizēt Rīgas pasažieru ostu, tostarp izbūvēt jaunu termināla ēku, viesnīcu, biroju ēkas.<sup>24</sup>

Ik gadus Rīgas pasažieru ostā ienāk 70 - 80 **kruīza kuģi**, kas pārstāv vairāk nekā 20 dažādus kruīzu operatorus. 2017.gadā Rīgā ienāca 85 kruīza kuģi ar 86 tūkst. pasažieru.

Tendences liecina, ka pasaules kruīzu tirgus pēdējos desmit gados nepārtraukti pieaug. Galvenās kruīza pieprasījumu ģenerējošās valstis Eiropā 2015.-2017.gados ir Vācija, Lielbritānija (kopā ar Īriju) un Itālija. No 2013.līdz 2017.gadam Baltijas jūrā darbojās 42 kruīzu kompānijas ar kopējo floti aptuveni 80 kruīzu kuģu sastāvā. 2017.gadā Baltijas jūrā tika reģistrēti 2 497 kuģu ienācieni un 5,05 miljoni kruīzu pasažieru. Lielākais pasažieru skaits bija Kopenhāgenas (850 tūkst.), Rostokas (641 tūkst.) un Stokholmas (600 tūkst.) ostās. Lielākais kruīza kuģu ienācienu skaits bija Kopenhāgenas (325), Sanktpēterburgas (319) un Tallinas (311) ostās.

Līdz šim Rīgas ostā ienāk mazāka izmēra kruīza kuģi: vidējais kuģa garums pasaulē – 300 m, Rīgā – 199 m, vidējā bruto tonnāža pasaulē – 110 tūkst.t, Rīgā 2017.gadā – 42,8 tūkst.t, 2018.gadā – 35 tūkst.t, vidējais pasažieru skaits kuģī pasaulē – 3100, Rīgā 2017.gadā – 1011.

Kā secināts Rīgas brīvostas 2018.gadā veiktajā pētījumā<sup>25</sup>, optimistiskā scenārijā Rīgas ostā ienākošo **pasažieru skaitu iespējams gandrīz dubultot**. Šobrīd darbojas divi termināli – Rīgas pasažieru osta un Krievu sala:

- Rīgas pasažieru ostas terminālī, kas atrodas Daugavas labajā krastā pie Vanšu tilta, blakus Vecrīgai, kas arī ir Rīgas pasažieru ostas galvenā priekšrocība, tiek izmantotas divas prāmju un divas kruīzu kuģu piestātnes. Maksimālais kuģa garums: 110 m un 295 m; maksimālā kuģa ieegrime piestātnēs: 8,6 m, 7,9 m un 7,6 m.
- Krievu salas terminālī, kas atrodas Daugavas kreisajā krastā, Voleros, 13km attālumā no Rīgas centra, ir divas piestātnes. Kruīza kuģa pasažierus ved ar autobusiem uz centru. Pabeidzot Krievu salas termināļa 2.kārtu, ir labiekārtota apkārtējā vide, kas labvēlīgi ietekmē arī pasažieru piestātnes darbību. 2018. gada vasarā terminālī piestāja 7 kruīza kuģi ar kopējo maksimālo pasažieru skaitu 16 873. Maksimālais kuģa garums: 300 m; Maksimālā pieļaujamā kuģa ieegrime: 13,2 m.

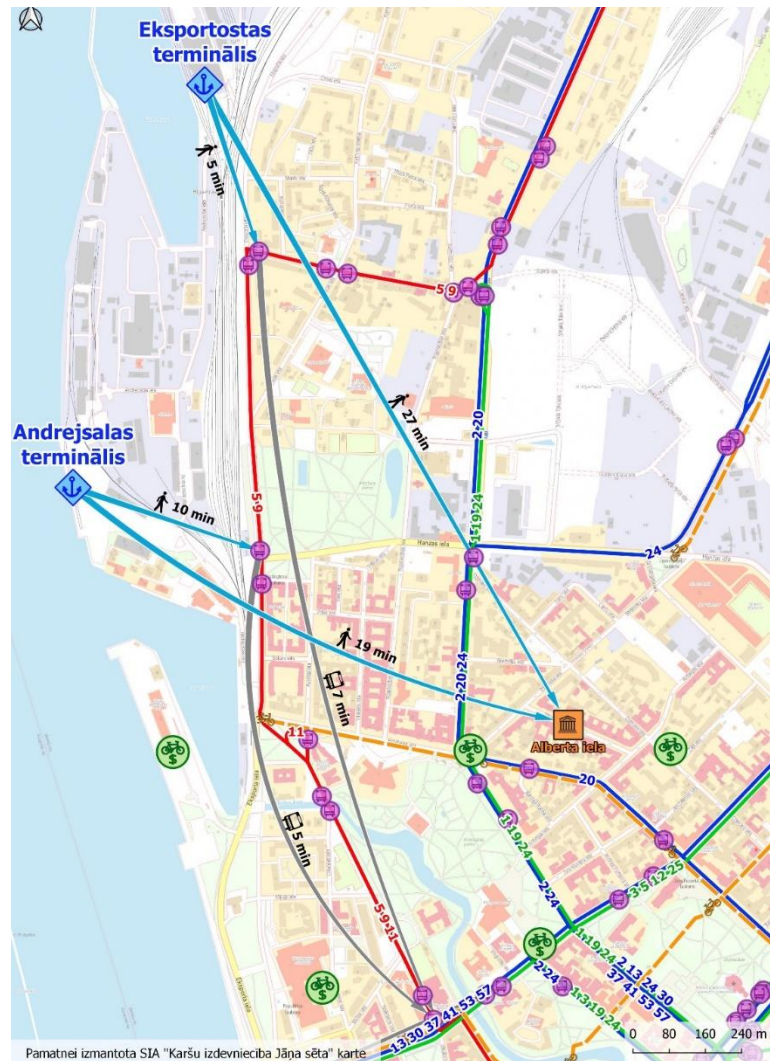
<sup>24</sup> <http://www.rigapt.lv/> un LETA, «Rīgas pasažieru termināļa» peļņa pērn sasniegusi € 1,243 miljonus», 2018.gada 3.maijs, TVNET portāls

<sup>25</sup> Rīgas brīvostas pārvalde, SIA “Grupa93”, “Kruīza termināļu izvietojuma identifikācija un izvērtējums, vadoties no ilgtspējības aspektiem”, 2018

Rīgas brīvostā var attīstīt vēl trīs kruīza kuģu termināļus:

- Eksportostas termināli, kas atrastos Daugavas labajā krastā Rīgas tirdzniecības ostas vietā. Kopējais triju piestātņu garums: 618 m; maksimālā kuģa iegrieme: 9.9 m, 8.8 m un 8.7 m; maksimālais kuģa garums – 250 m, platums – 35 m.
- Andrejsalas termināli, kas atrastos Daugavas labajā krastā Andrejsalā. Kopējais piestātnes garums: 230 m; maksimālā pieļaujamā kuģa iegrieme: 8,5 m; maksimālais kuģa garums – līdz 210 m.
- Ķīpsalas termināli, kas atrastos Daugavas kreisajā krastā blakus Ķīpsalas pludmalei. Šī termināļa izveides potenciāls vērtējams kā zems, tā kā teritorijā nav ostas infrastruktūras, nepieciešami lieli kapitālieguldījumi, sarežģīta transporta organizācija, upes dziļums neļauj uzņemt lielos kuģus, iespējamās problēmas ar elektroapgādes jaudu nodrošināšanu un ietekmi uz Ķīpsalas ainavu.

Attēls 19 Eksportostas un Andrejsalas termināļu novietojums attiecībā pret Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta un velo infrastruktūru un kājām iešanas attālumi līdz tuvākajiem tūrisma objektiem



Investīcijas nākotnē nepieciešamas infrastruktūras izveidei un modernizēšanai gan esošajos, gan potenciālajos termināļos, kā arī ar savienojumu uzlabošanai ar Rīgas pilsētas transportu.

Mazo ostu potenciāls ir sekmēt ekonomisko attīstību piekrastes teritorijās. Jau šobrīd mazās ostas cenšas attīstīt jahtu infrastruktūru. Skultes un Salacgrīvas ostas atrodas blakus plānotajai Rail Baltica dzelzceļa līnijai, kas ilgtermiņā vērtējot var būtiski mainīt kravu plūsmu reģionā, kā arī attīstīt prāmju satiksmi. Nepieciešami autoceļu (dzelzceļu) savienojumi starp ostām un Rail Baltica dzelzceļu.

Rīgas metropoles areālā esošie **iekšzemes ūdensceļi** (Lielupe, Lielupes lejteces labais atzarojums Buļļupe, Daugava un tās labā krasta attekas) tiek izmantoti ierobežoti – tikai tūrisma braucieniem. Var teikt, ka upju transports Rīgas metropoles areālā faktiski nepastāv. Trūkst piestātņu. Ūdensmalu apsaimniekošanu ierobežo stingrs vides un dabas aizsardzības regulējums.



## 1.8. Velo

Velotransports:

- ir viens no izmaksu ziņā efektīvākajiem pārvietošanās veidiem (pēc pārvietošanās ar kājām),
- ir videi draudzīgākais transporta veids,
- palīdz mazināt sastrēgumus uz ielām, mazināt CO<sub>2</sub> emisijas un veicināt energoefektivitāti,
- velosipēdu lieto ikdienas braucieniem, aktīvā atpūtā, ceļošanai, sportam;
- riteņbraukšanai ir pozitīva ietekme uz cilvēka veselību,
- ievērojams nodarbināto skaits ir iesaistīts velosipēdu un to piederumu ražošanā, velopāravadījumos (pasts un velokurjeri) un pakalpojumu sniegšanā (noma, novietnes, lietotnes utt.).

Velosatiksmes veicināšana atbilst virknei EK prioritāšu (piem., CIVITAS 2020, ELTIS, Ilgtspējīgas mobilitātes plāni, Eiropas strukturālais un investīciju fondi, Horizonts 2020 un COSME). Eiropas Komisija izstrādā Eiropas Savienības velosatiksmes stratēģiju<sup>26</sup> un iekļaus to Eiropas Komisijas darba programmā, veidos velosatiksmes kontaktpunktu, kā arī aicina velosatiksmes aspektu ietvert reģionālajos plānos un projektos.

Velosatiksmē var būt efektīvas, ilgtspējīgas transporta sistēmas būtiska sastāvdaļa, ja tai ir izveidota piemērota pilsētu transporta infrastruktūra. Velo infrastruktūras pamatprincipi: drošība, tostarp redzamība, priekšrocības zīmes, ātruma samazinājums bīstamajās vietās, velosatiksmes atdalīšana no pārējās satiksmes; tīkla nepārtrauktība; tiešums; pievilcīgums un komforts, tas ir, pietiekams platums, kvalitatīvs segums, papildus informatīvās zīmes un norādes.

Jānodrošina veloinfrastruktūras tīkla nepārtrauktība. Plānojot nepārtrauktu veloinfrastruktūras tīklu, būtiski ir zināt un ņemt vērā galvenos braucienus sākumpunktus, galamērķus un savienojumus ar citiem transporta veidiem, īpaši sabiedrisko transportu, lai velosipēdisti varētu veikt lielākus attālumus, daļēji izmantojot arī sabiedrisko transportu.<sup>27</sup>

Latvijā 2016.gadā 23% iedzīvotāju ar velosipēdu pārvietošanās vismaz vienu dienu nedēļā. Veloaktivitāte ar katru gadu paaugstinās, velo braucieni kļūst populārāki. Velo atpūtas un sporta braucieni kļūst par populāru brīvā laika pavadīšanas veidu. (skat. *Latvijas veloceliņu karti Velokarte.divritenis.lv, kas ir tapusi pēc Latvijas riteņbraucēju apvienības iniciatīvas, sadarbojoties ar pašvaldībām. Kartes izveidi atbalsta CSDD un Latvijas Valsts policija. Tehnisko risinājumu un uzturēšanu nodrošina KurTuEsi.lv*) (Attēls 20)).

Attēls 20 Veloceliņi, sporta trases un tūrisma maršruti



<sup>26</sup> Stratēģiju plānots prezentēt 2019.gada Velocity konferencē, kura notiks Īrijas galvas pilsētā Dublinā jūnijā. Darba redakcija “Blueprint for an EU Cycling Strategy Draft version –March 2017” [https://ecf.com/sites/ecf.com/files/Blueprint%20for%20a%20EUCS\\_draft%20March%202017\\_0.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/Blueprint%20for%20a%20EUCS_draft%20March%202017_0.pdf)

<sup>27</sup> Satiksmes ministrijas informatīvais ziņojums „Par Eiropas Savienības neformālo Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas Ministru padomi 2015.gada 7.oktobrī”

**Velosatiksmes attīstības plāna 2018.-2020. gadam<sup>28</sup>** mērķis ir veicināt velosatiksmes attīstību un velotransporta plašāku izmantošanu ikdienā. Lai to sasniegtu, ir noteikti divi rīcības virzieni:

1. Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība;
2. Popularizēšana un izglītība

Mērķis – līdz 2020.gadam panākt, lai 30% Latvijas iedzīvotāji ar velosipēdu pārvietojas vismaz vienu dienu nedēļā. Plāna realizēšanai papildus finansējums no valsts budžeta netiek paredzēts, to ievieš SM, IZM un EM un pašvaldību budžetu ietvaros:

- pētījumi par velosatiksmi valstī, iegūstot datus, kas raksturo velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā un vides dimensijās;
- pasākumi starptautisko projektu ietvaros, attīstot velomaršrutu EuroVelo 10; EuroVelo 11; EuroVelo 13 un Green Ways;
- normatīvo aktu izmaiņas, kas regulē velosipēdu pārvadāšanu sabiedriskajā transportā;
- aktualizē Latvijas standartu “Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa:Velosatiksmē LVS 190-9;2015”;
- marketinga un izglītojošos pasākumi.

Caur Rīgu un Rīgas metropoles areālu iet divi **Eirowelo maršruti** – Nr. 11 un Nr. 13. Metropoles areālu skar arī Eirowelo Nr.10, savienojot Ērgļus, Siguldu un Cēsis. Projekts “Greenways” attīsta velomaršrutus, izmantojot bijušo dzelzceļa līniju (Rūjienas, Ērgļu un Gulbenes u.c.) uzbērumus.

## 1.9. Gājēju infrastruktūra

Pasaules pilsētu praksē aizvien vairāk tiek lietots “staigājamība” (walkability) indekss. Tas atkarīgs no izbūvētās ielu vides piemērotības gājējiem, gājēju maršrutu savienojumiem pilsētās jeb šķēršļu novēršanas (t.sk. interaktīva luksoforu darbība, biežas gājēju pārejas u.tml.) un autotransporta satiksmes mīrināšanas.

Pēdējos gados ievērojami uzlabojusies gājēju infrastruktūra Rīgā un Rīgas metropoles areāla pilsētās. Rekonstruējot ielas, tiek izvirzītas prasības ērtai gājēju kustībai dažādām vecuma un fizisko ierobežojumu iedzīvotāju grupām. Daži piemēri:

- Ādažu ciema Gaujas iela: Kanalizācijas lūkas, gūlijas izvietotas ārpus braucamās daļas – gājēju salīnās, apstādījumos. Pieturas aprīkotas ar telefonu uzlādes ligzdām. Braucamai daļai atrodies vienā līmenī ar ietvi, velobraucēju un gājēju drošību veido cita materiāla un krāsas segums, apstādījumi, drošības salīnās. Nestandarta risinājumu rezultātā iegūta papildus publiskā ārtelpa. Paaugstināts rotācijas aplis (kalpo vienlaikus kā augstuma

Attēls 21 Gaujas iela Ādažos pēc rekonstrukcijas, 2018



<sup>28</sup> Apstiprināts ar Ministru kabineta 2018. gada 14. augusta rīkojumu Nr. 389 “Par Velosatiksmes attīstības plāns 2018. – 2020.gadam”

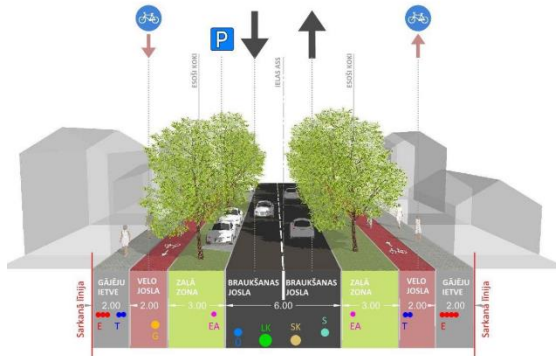
valnis), kas ir būtisks Ādažiem, kur jāņem vērā speciālā transporta pārvietošanas pa koplietošanas ceļiem (NBS un NATO transportlīdzekļi uz Ādažu mācību poligonu).

- Lauku ielas rotācijas aplis Salaspilī: Esošo un plānotās ielas krustojuma pārbūve, ievērojot autotransporta, gājēju un velosipēdu drošību un ērtības.

Attēls 22 Lauku ielas rotācijas aplis Salaspilī, 2018



Attēls 23 Siguldas identitāti veidojošais tematiskais plānojums (V.Laurs, 2018)



- Siguldas identitāti veidojošais tematiskais plānojums: transporta un gājēju savienojumi ir analizēti, izejot no apdzīvoto centru, satiksmi ģenerējošo objektu un publiskā

transporta pieturu izvietojuma, piedāvāti dažādu kategoriju ielu profili, akcentēti velo un gājēju savienojumi, mobilitātes punkti.

Citi piemēri: Ogres gājēju iela – Brīvības ielas posms, veloceļiņš Ciemupe - Ogre, Siguldas dzelzceļa stacija, Stacijas ielas rekonstrukcija Tukumā, gājēju un velo celiņš Carnikava – Gauja ar tiltu pār Gaujas upi u.c.

Mērķis – radīt **tik kvalitatīvu pilsētvidi, kas var sacensties ar personīgā auto piedāvāto dzīves kvalitāti**. Lai pilsētā biežāk atteiktos no privātās automašīnas, nepieciešams ērts, ātrs sabiedriskais transports, droša iela, elektro skrejriteņu u.c. braucamrīku pieejamība (noma, dalītā izmantošana) un kvalitatīva publiskā ārtelpa – ielas, skvēri, vides objekti, laukumi, dārzi, parki, apstādījumi – un kafejnīcu āra terases, tirdzniecības objektu ielu tirdzniecības stendi, dažādi pakalpojumi.

Var modelēt, kā mainīsies publiskā ārtelpa nākotnē. Pieaugot elektrodzinēju īpatsvaram un samazinoties transportam pilsētvidē, tā kļūst klusāka. Tajā ir patīkamāk uzturēties, sarunāties. Ielu vidē skan valoda, mūzika.

Lielākās pārmaiņas gājēju un velo satiksmē jau tuvākajā nākotnē ir gaidāmas Rīgas pilsētas centra daļā ap Rīgas centrālo dzelzceļa staciju, autoostu, Centrālo tirgu saistībā ar Rail Baltica projektu.

## 1.10. Mobilitātes punkts

Sākotnēji plānoto Park&Ride<sup>29</sup> novietņu (piemēram, Rīgas satiksme plāno un ir atvērusi 2012.gadā pirmo stāvvietu Ulbrokas ielā) mērķis bija atslogot centru no privātā transporta. Lielu infrastruktūras objektu izveide bez saskaņotiem pārveidojumiem pilsētvīdē nedod rezultātus. Autovadītāji, kas izvēlas nebraukt centrā, atstāj automašīnas tirdzniecības centru stāvvietās – tuvāk sabiedriskajam transportam un pakalpojumiem, savukārt Park&Ride stāvvietā stāv tukša. Tādēļ jaunu Park&Ride novietņu plānošanai Rīgas pašvaldība izskata tikai, ja iespējams piesaistīt ES līdzfinansējumu. Ātrāki un budžetu papildinoši risinājumi ir stāvvietu likvidēšana ielu malās un maksas stāvvietu izveide. Jaunu stāvparku Rīgas pašvaldība plāno Torņakalnā pie dzelzceļa projektā “Multimodāla transporta mezgla izbūve”, teritorijā starp Vilkaines ielu, Vienības gatvi un Jelgavas ielu; projektā paredz ieviest arī reģionālo autobusu maršrutu pārsēšanās punktu. Nākotnē tuvumā atradīsies Rail Baltica reģionālās vilcienu satiksmes pietura.

“Mobilitātes punktu”<sup>30</sup> ideja ir zināma pasaulē jau vismaz desmit gadu<sup>31</sup>. **Mobilitātes punkta nolūks ir atvieglot pāreju no viena transporta veida uz otru, nodrošināt ērtu savienojumu starp galamērķiem un nodrošināt daudzveidīgu atbalsta infrastruktūru** (norādes, pārvietošanas atbalstoši pakalpojumi, aplikācijas utt.) **“pēdējam kilometram”**. Mobilitātes punktā koncentrējas vairāki transporta veidi (vilciens, autotransports, sabiedriskais transports), no tā ir izveidota velo un gājēju infrastruktūra līdz apkārtnē esošajiem iepirkšanās, izklaides, atpūtas un citiem pakalpojumiem. Mobilitātes punktu attīstība ietver dalītās lietošanas automašīnu, velosipēdu, skrejriteņu nomas pakalpojumus, viedtālruna lietotnes, kurās apkopoti sabiedriskā transporta maršruti, transporta veidu pakalpojumi un apkārtnē pieejamie pakalpojumi.

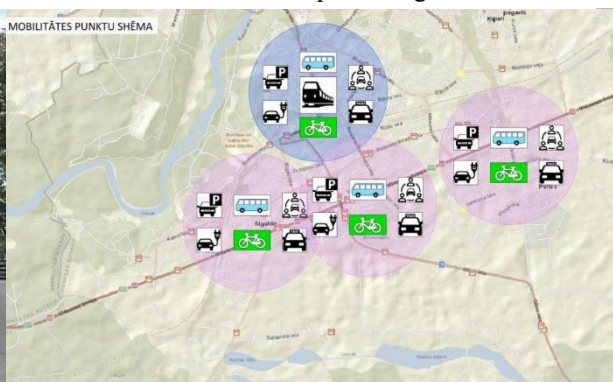
Rīgas metropoles areālā dabiski mobilitātes punkti veidojas dzelzceļa stacijās, kur 5 min. gājiena attālumā pieejams autobuss, ir automašīnu novietnes, velostāvvietas, taksometru stāvvietas, iepirkšanās objekti – dzelzceļa stacijas Rīgas, Siguldas, Salaspils pilsētās.

Attēls 25 Siguldas dzelzceļa stacija un autoosta



www.travelnems.lv

Attēls 24 Plānotie mobilitātes punkti Siguldā



Siguldas tematiskais plānojums. Transports

Pilotprojekta veidā Rīgā tiek īstenots mobilitātes punkts svarīgu transporta artēriju krustpunktā, bijušās VEF rūpnīcas teritorijā.

<sup>29</sup> Park&Ride - pieņemts apzīmējums autotransporta stāvlaukumam

<sup>30</sup> Mobilitāte – kustīgums, elastīgums, spēja manevrēt [Ekonomikas skaidrojošā vārdnīca. — R., Zinātne, 2000]

<sup>31</sup> Piemēram, skatīt Mobility hubs. Development of a regional transportation plan for the greater Toronto and Hamilton area, Metrolinx, 2008, <https://www.car-hmi.com/smart-mobility-hub/>

## 1.11. Nozīmīgāko iesaistīto un ieinteresēto pušu lomas un uzdevumi mobilitātes jautājumu risināšanā

Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskās vīzijas izstrādes gaitā ir identificētas galveno ieinteresēto pušu lomas un uzdevumi mobilitātes problēmu risināšanā Rīgas metropoles areālā. Lielākā daļa no tām pārstāv valsts līmeni, un svarīga loma ir Rīgas pašvaldības transporta jomas institūcijām un uzņēmumiem. Svarīgas ir arī sabiedrības grupas, kas izglīto par jaunās paaudzes mobilitāti.

Vadošā valsts pārvaldes iestāde transporta jomā ir Satiksmes ministrija.

Dzelzceļa jomā nozīmīgākās institūcijas ir:

- Valsts dzelzceļa administrācija, kas saskaņo dzelzceļa pārvadājumu pasūtījuma līgumus,
- izsniedz pārvadātāja licences, reģistrē dzelzceļa infrastruktūru un ritošo sastāvu, izstrādā dzelzceļa vides aizsardzības politiku;
- Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija veic dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas uzraudzību un kontroli;
- VAS “Latvijas Dzelzceļš” ir dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un loģistikas pakalpojumu sniedzējs;
- VAS „Latvijas dzelzceļš” meitas uzņēmums SIA „LDZ infrastruktūra” veic sliežu ceļu būvniecību un uzturēšanu;
- "Latvijas dzelzceļš" meitas uzņēmums AS "LatRailNet" veic publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas - lēmumu pieņemšanu par jaudas sadali, vilcienu ceļu iedalīšanu, tai skaitā gan par piekļuves noteikšanu un novērtēšanu, gan par atsevišķu vilcienu ceļu iedalīšanu, un lēmumu pieņemšanu par infrastruktūras maksām;
- „Latvijas dzelzceļš” koncerna uzņēmumi: SIA „LDz Cargo” ir dzelzceļa kravu pārvadātājs Baltijā ar kravu vagonu parku un SIA „LDz Loģistika” sniedz loģistikas pakalpojumus – piedāvā iespēju saņemt apvienoto intermodālo servisu, kas ietver dažādu transporta veidu un infrastruktūras izmantošanu, tai skaitā nodrošinot iekšzemes un starptautiskas transportēšanas shēmas - "no durvīm līdz durvīm";
- VAS "Latvijas dzelzceļš" meitas sabiedrība SIA „LDZ ritošā sastāva serviss” veic dzelzceļa ritošā sastāva remontu, modernizāciju, apkopi un ekipēšanu, maģistrālo kravas un manevru lokomotīvu nomu, kā arī nodarbojas ar degvielas uzglabāšanu un tās realizāciju;
- AS „Pasažieru vilciens” ir sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs, kas pārvadā pasažierus pa dzelzceļu Latvijas teritorijā un uztur vilcienus un depo;
- SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” ir valstij piederoša kapitālsabiedrība, kas ievieš Rail Baltica pirmo kārtu Latvijā, tajā skaitā Rail Baltica posmu būvniecība Rīgas centrālajā dzelzceļa stacijā un lidostā;
- AS “RBRail” ir starpvalstu kopuzņēmums, ko dibinājusi Latvija, Lietuva un Igaunija. “RB Rail” ir Rail Baltica projekta centrālais koordinators, tajā skaitā atbild par dzelzceļa līnijas būvniecību pārējā Latvijā, veic mārketingu, sagatavo pieteikumus Eiropas Savienības līdzfinansējumam utt.

Rail Baltica ieviešana tieši vai netieši ietekmē visas minētās institūcijas. Nākotnes mobilitātes punktu dzelzceļa stacijās iesaistāmās puses ir AS „Latvijas dzelzceļš” sadarbībā ar pašvaldībām.

Autoceļu un ielu transporta jomā nozīmīgākās institūcijas ir:

- VSIA “Autotransporta direkcija” ir valsts politikas realizētāja pasažieru un kravu pārvadājumu jomā – sabiedriskā transporta jeb pasažieru pārvadājumu ar autobusu un vilcienu plānošana, licenču izsniegšana kravu un pasažieru komercpārvadājumiem un atļauju izsniegšana starptautisko pārvadājumu veikšanai;
- VAS “Latvijas Valsts ceļi” Pārvalda valsts autoceļu tīklu, administrē finansējumu, plāno un vada valsts autoceļu tīkla uzturēšanu un attīstību;
- VAS “Latvijas Autoceļu uzturētājs” plāno un uztur valsts autoceļus, uztur pašvaldību maģistrālās, tranzītu ielas un citus autoceļus, ražo būvmateriālu - dolomīta šķembas, drupināto granti un sagatavoto smilti;
- VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” veic transportlīdzekļu reģistrāciju, autovadītāju kvalifikācijas eksāmenu pieņemšanu un vadītāja apliecību izsniegšanu, tehniskās apskates nodrošināšanu, veic ceļu drošības auditu un vispārēju pārraudzību;
- Rīgas plānošanas reģions sagatavo priekšlikumus reģionālās nozīmes maršrutiem un sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomam reģionālās nozīmes maršrutos;
- republikas pilsētu Rīgas un Jūrmalas pašvaldības un pašvaldību uzņēmumi organizē pilsētu sabiedriskā transporta pakalpojumus, plāno un būvē ielas, pieturas, laukumus un publisko ārtelpu;
- Komersanti sniedz pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumus.

Aviācijas jomā nozīmīgākās institūcijas ir:

- VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” ir valsts galvenais gaisa satiksmes centrs, kas nodrošina regulāru pasažieru satiksmi, kravas un pasta pārvadāšanu ar civilās aviācijas gaisa kuģiem;
- VAS “Latvijas Gaisa satiksme” sniedz civilās aviācijas aeronavigācijas pakalpojumus;
- AS “Air Baltic Corporation” ir nacionālā lidsabiedrība.

Jūras transporta nozarē galvenā institūcija ir VAS “Latvijas Jūras administrācija”, kas uzrauga kuģošanas (kuģu un ostu) drošību, uztur Latvijas Kuģu reģistru, Latvijas Jūrnieku reģistru un kuģošanas informāciju (Latvijas Hidrogrāfijas dienests). Pašvaldības un ostu pārvaldes uztur un attīsta ostu infrastruktūru un piesaista pasažieru un kravu operatorus.

Citas iesaistāmās puses mobilitātes uzlabošanā Rīgas metropoles areālā ir:

- starptautiskās organizācijas kā VASAB - 11 Baltijas jūras reģiona valstu starpvaldību sadarbība telpiskās plānošanas un attīstības jautājumos. VASAB līmenī var risināt tādas Rīgas metropoles areāla jautājumus kā liela mēroga transporta infrastruktūras un sabiedriskā transporta sistēmas uzlabošanas projekti Rīgas pilsētā;
- projektu finansētāji (piem., Ziemeļu Ministru padomes birojs Latvijā u.c.);
- izglītības iestādes kā Transporta un sakaru institūts, Latvijas Jūras akadēmija u.c.
- RPR pašvaldības un pašvaldību uzņēmumi,
- biedrības un transporta jomas eksperti – Apvienība “Pilsēta cilvēkiem” (Par gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskā transporta pasažieriem draudzīgu pilsētu!), Latvijas Riteņbraucēju apvienība (dibināta ar mērķi veicināt ikdienas un tūrisma riteņbraukšanas kā satiksmē ērta, ekonomiska, veselīga un videi draudzīga pārvietošanās veida attīstību Latvijā), dronu ražotāji, u.c.

## 2. TRANSPORTA PLĀNOŠANA

EIROPA 2020 Stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei (COM(2010) 2020 galīgā redakcija) attiecībā uz transportu iniciatīvā „Resursu ziņā efektīva Eiropa” paredz atbalstīt pāreju uz ekonomiku ar zemu CO<sub>2</sub> izmešu saturu, palielināt atjaunojamu enerģijas avotu izmantošanu, modernizēt transporta nozari un veicināt energoefektivitāti.

TEN-T politikas mērķis sākot ar 2013.gadu ir pārveidot pašreizējo sadrumstaloto Eiropas autoceļu, dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļu, lidostu, iekšzemes un jūras ostu un ceļu/dzelzceļa termināļu tīklu. Tiek veidoti divi savstarpēji integrētu transporta tīkli – TEN-T koridori jeb pamattīkls un visaptverošais tīkls. Visaptverošais tīkls ir relatīvi augsta blīvuma transporta tīkls, kas nodrošina visu ES reģionu pieejamību. Projekti visaptverošajā tīklā būtu jāpabeidz līdz 2050. gada beigām. TEN-T pamattīklu jāizveido līdz 2030.gadam. Viena no TEN-T prioritātēm – novatoriski tehnoloģiski risinājumi, lai padarītu to pieejamu visiem iedzīvotājiem un radītu drošāku, ilgtspējīgu, zemu oglekļa emisiju un energoefektīvu sistēmu.

ES Baltā grāmata<sup>32</sup> paredz līdz 2030.gadam uz pusi samazināt “tradicionālās degvielas” automobiļu izmantošanu pilsētas transportā, līdz 2050.gadam pakāpeniski pārtraukt to izmantošanu pilsētās. Eiropā transporta sistēma gandrīz pilnībā ir atkarīga no naftas (96 %), kas padara transporta nozari neaizsargātu no arvien pieaugošās nelīdzsvarotības starp globālo naftas pieprasījumu un piedāvājumu.

Attiecībā uz dzelzceļa jomu Baltās grāmatas mērķis līdz 2030. gadam ir trīskāršot esošā ātrgaitas dzelzceļa tīkla garumu un saglabāt blīvu dzelzceļu tīklu dalībvalstīs un līdz 2050.gadam lielāko daļu vidēja attāluma pasažieru pārvadājumus veikt pa dzelzceļu, savienot TEN-T lidostas un jūras ostas ar dzelzceļu.

Jau līdz 2020.gadam jāizveido Eiropas kopējās aviācijas telpa, ieviešot modernizētas gaisa satiksmes vadības sistēmas. Līdz 2050.gadam, kad tiek prognozēts, ka ES gaisa transporta operāciju skaits dubultosies, jāveic lidostu jaudas optimizācija, lai nepieļautu pārmērīgu slogu uz gaisa operācijām, kas varētu apdraudēt ES kā “aviācijas vispasaules centrmezgla” lomu. Tajā skaitā jāpārorganizē pasažierus uz dzelzceļa braucieniem vidējā attālumā (300 km).

Aviācijas un kuģniecības jomās degvielu ar zemu oglekļa saturu izmantošanai līdz 2050. gadam jāsasniedz 40 %.

Kuģniecībā nepieciešams panākt augstu drošības, drošuma, vides aizsardzības un darba apstākļu standartu vispārēju piemērošanu un īstenošanu, un pirātisma likvidēšanu. Ar 2017.gadu sāk darboties starptautiskā konvencija par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un apsaimniekošanu.

ES jāieņem vadošo vietu pasaulē visu transporta veidu drošības un drošuma jomā. Jāpanāk, ka līdz 2050.gadam uz autoceļiem bojāgājušo skaits tuvotos nullei.

---

<sup>32</sup> Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" (COM(2011) 144 final) ([https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en))

Jāizveido nepārtrauktās mobilitātes pakalpojumus jeb multimodālo ceļojumu “no durvīm līdz durvīm”, ietverot viedo sistēmu attīstību un to izmantošanu savstarpēji savietojamai un multimodālai plānošanai, informācijai, tiešsaistes rezervācijai un biļešu pārdošanai.

Tā kā pilsētas ir ļoti blīvi apdzīvotas un cilvēkiem bieži ir jāpārvietojas nelielos attālumos, pilsētām ir lielāks potenciāls pāriet uz transporta sistēmām, ko raksturo zems oglekļa dioksīda emisijas līmenis. Tas panākams, pilnveidojot iespējas pārvietoties kājām, braukšanu ar velosipēdu, sabiedrisko transportu – , kā arī iespējami ātrāk laižot tirgū transportlīdzekļus, kuros izmanto alternatīvās degvielas<sup>33</sup>. Jau kopš 2009.gada Eiropā tiek realizēts Rīcības plāns pilsētu mobilitātei.

Līdz 2013.gadam mobilitātes tēma bija integrēta Transporta nozarē, atsevišķi izceļot mobilitātes jautājumus pilsētām.

Komisijas iniciatīvas attiecībā uz pilsētvides mobilitāti tiek vērtēti kā pasākumi ar lielu pievienoto vērtību. Līdz šim Eiropas Komisijas atbalsts bijis virzīts ar paziņojumiem:

- “Rīcības plāns mobilitātei pilsētās” (COM(2009) 490 galīgā redakcija);
- “Kopīgiem spēkiem virzībā uz konkurētspējīgu un resursu ziņā efektīvu mobilitāti pilsētās” (Briselē, 17.12.2013. COM(2013) 913 final). To papildina pielikums, kurā izklāstīts ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu jēdziens, kā arī četri darba dokumenti par pilsētu loģistiku, pilsētu piekļuves noteikumiem, viedo transporta sistēmu risinājumu ieviešanu pilsētu teritorijās un pilsētas ceļu satiksmes drošību.

Pilsētvides mobilitātes rīcības plāni aptver arī pilsētu aglomerācijas, lai risinātu sastrēgumus, slikta gaisa kvalitāti, trokšņa emisiju un augstu CO<sub>2</sub> emisiju līmeni.

Ar 2017.gadu Eiropas Komisija veido visaptverošu pieeju, ievērojot, ka tradicionālā mobilitāte mainās. Digitalizācija, automatizācija un alternatīvi enerģijas avoti un tehnoloģijas, kā arī kopīgošanas un aprites ekonomika un sabiedrības vajadzības turpina virzīt šīs izmaiņas. Taču šādas pārmaiņas var arī radīt kaitējumu. Lai gan tās nodrošina jaunas darbvietas, citas var kļūt liekas. Šīm pārmaiņām ir vajadzīgas jaunas prasmes, labi darba apstākļi un vajadzību prognozes, kā arī pielāgošanās un investīcijas.

Atbilstoši mazemisiju mobilitātes stratēģijai<sup>34</sup> Komisija ir pieņēmusi Mobilitātes pakotni (darba kārtība, tiesību aktu priekšlikumi un iniciatīvas) attiecībā uz komerciālā autotransporta pārvaldību Eiropas Savienībā. Tas ir lielākais grozījums ES autotransporta noteikumos, kas aptver daudzus nozares darbības aspektus.

- Mobilitātes pakotne “Eiropa kustībā” I: Komisijas paziņojums “Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem” (Briselē, 31.5.2017. COM(2017) 283 final), kuras sastāvā ir:
  - o Ilgtērmiņa plāns, lai visiem eiropiešiem nodrošinātu tīru, sociāli taisnīgu un konkurētspējīgu mobilitāti;
  - o 8 likumdošanas iniciatīvas, kas vērstas uz autotransportu, un kuru mērķis ir uzlabot kravu autopārvadājumu tirgus darbību; darba ņēmēju nodarbinātības un sociālo apstākļu uzlabošana; viedo ceļu maksas iekasēšanu Eiropā;

---

<sup>33</sup> COM(2013) 913

<sup>34</sup> COM(2016) 501



- Piekļuve kravu autopārvadājumu tirgum un pasažieru un kravu pārvadājumu uzņēmumu piekļuve nozarei
  - Nomātie kravas transportlīdzekļi
  - Ceļu nodevas un elektroniskā nodevu iekasēšana
  - Braukšanas un atpūtas laika noteikumi
  - Darba ņēmēju norīkošana darbā
  - Transportlīdzekļu aplikšana ar nodokļiem
  - Smago transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> monitorings un ziņošana
  - vairāki pavaddokumenti, kuros izklāstīti ES politikas atbalsta pasākumi (piemēram, investīciju finansējums infrastruktūrai, pētniecībai un inovācijai un sadarbības platformām).
- Mobilitātes pakotne “Eiropa kustībā” II: Komisijas paziņojums “Mazemisiju mobilitātes realizācija. Eiropas Savienība, kas sargā mūsu planētu, dod iespējas saviem patērētājiem un aizsargā savus ražotājus un darba ņēmējus (Briselē, 8.11.2017. COM(2017) 675 final):
- Tiras mobilitātes ieviešanas pasākumi, t.sk. bateriju iniciatīva, lai nodrošinātu, ka ES tiek ražoti jauni transportlīdzekļi un to sastāvdaļas, investīciju risinājumi alternatīvu degvielu infrastruktūras ieviešanai;
  - 4 likumdošanas iniciatīvas, lai stiprinātu CO<sub>2</sub> emisiju standartus jauniem automobiļiem un mikroautobusiem no 2020. gada, veicinot kravas automobiļu un vilcienu, liellaivu un kuģu kombinētu izmantošanu, lai pārvadātu un, visbeidzot, veicinātu autobusu savienojumu attīstību lielos attālumos, akumulatora iniciatīva;
  - ziņojumu par vajadzību pārskatīt Regulu (EK) Nr. 1222/2009 par riepu marķēšanu attiecībā uz degvielas patēriņa efektivitāti un citiem parametriem;
- Mobilitātes pakotne “Eiropa kustībā” III: Komisijas paziņojums “Ilgtspējīga mobilitāte Eiropai: droša, satīklota un tīra” (Briselē, 17.5.2018. COM(2018) 293 final) sastāvā ir:
- stratēģiskais rīcības plāns ceļu satiksmes drošībai no 2020. līdz 2030. gadam “Droša mobilitāte”. Tā ietver divas likumdošanas iniciatīvas attiecībā uz transportlīdzekļu un gājēju drošību un infrastruktūras drošības pārvaldību;
  - paziņojums par savienotu un automatizētu mobilitāti, lai veicinātu ES autonomas un drošas mobilitātes sistēmas. Tam pievieno divas likumdošanas iniciatīvas, kas izveido digitālo vidi informācijas apmaiņai transporta jomā. Pirmais izveido Eiropas vienotā loga vidi un otrā ievieš elektronisko sakaru sistēmas sistēmu kravu pārvadājumiem;
  - Likumdošanas iniciatīvas “Tīra mobilitāte” par CO<sub>2</sub> standartiem kravas automašīnām, to aerodinamikai, riepu marķēšanai un kopējai metodoloģijai alternatīvu degvielu cenu salīdzināšanai; tiem ir pievienots rīcības plāns baterijām.
  - likumdošanas iniciatīva, lai racionalizētu procedūras Eiropas transporta tīkla attīstībai.

ES Stratēģija makroreģionam Baltijas jūras reģions (EP 30.10.2009.) paredz:

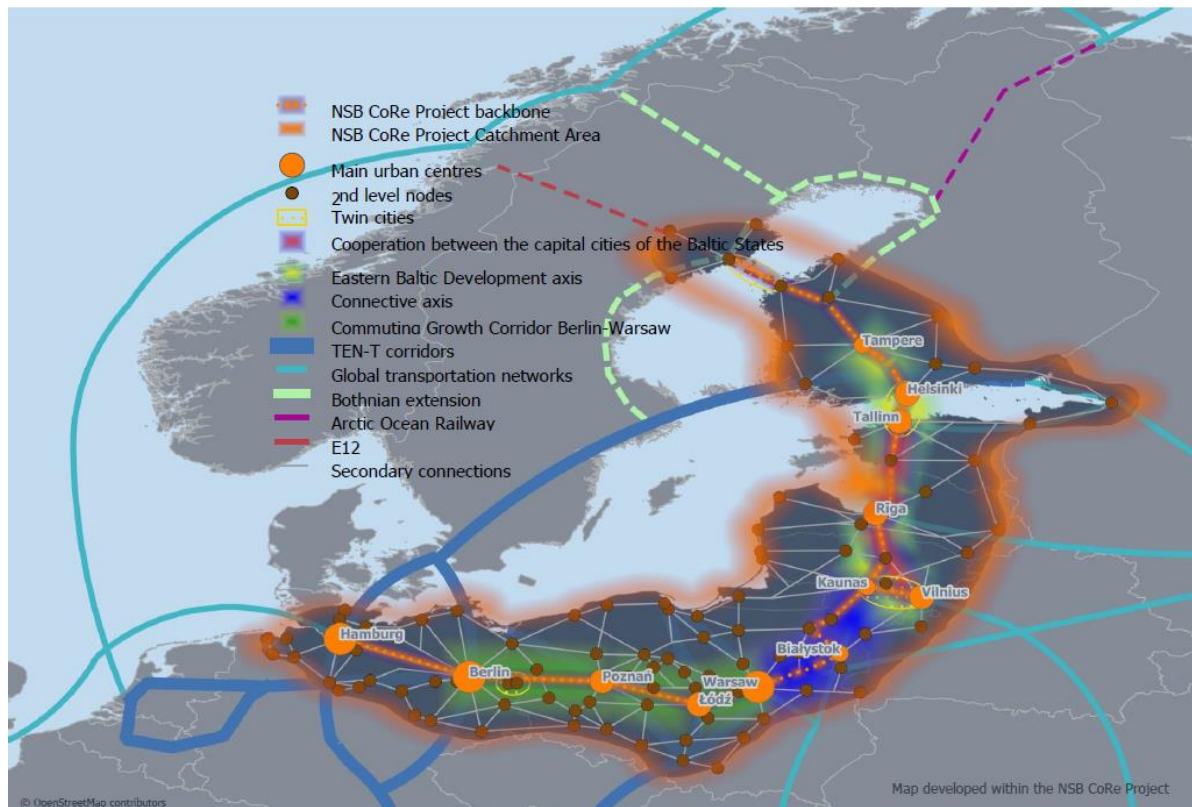
- Transporta prioritātes mērķi – uzlabot ārējos un iekšējos savienojumus;
- Uzlabot sadarbību transporta infrastruktūras plānošanas jomā;
- Jūras drošības prioritātes mērķi – attīstīties par vadošo reģionu jūras drošības jomā;
- Kuģošanas prioritātes mērķi – jūras kuģošanas paraugreģiona attīstīšana.

VASAB<sup>35</sup> Ilgtermiņa perspektīvā Baltijas jūras reģiona (BJR) teritoriālajai attīstībai 2009.gadā paredzēja iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošanu un definēja šādas rīcības:

- Mazināt pārrobežu šķēršļus primārajos (TEN-T) un sekundārajos (starpreģionālo savienojumu) BJR valstu tīklos
- Integrēt BJR transporta tīklu, attīstot:
  - RailBaltica koridoru;
  - TEN-T tīkla koridoru, kas savieno ostas (t.sk. Rīgu),
  - ceļu savienojumu un robežšķērsošanas infrastruktūru uz ES ārējās Latvijas - Krievijas robežas,
  - ceļa un dzelzceļa savienojumu no Latvijas ostām uz Krieviju un Baltkrieviju un tālāk uz Tālajiem austrumiem, Centrālāziju un Melno jūru,
  - gaisa transporta savienojumus BJR ziemeļu un austrumu daļā,
  - jūras maģistrālos savienojumus (*motorways of the sea*).

Projekta “Ziemeļjūras – Baltijas jūras transporta koridorā kā reģionu savienotājs / North Sea Baltic Connector of Regions (NSB CoRe)” ietvaros VASAB izstrādā Transnacionāli vienotu reģionālās attīstības, loģistikas un mobilitātes telpisko vīziju Ziemeļjūras – Baltijas koridoram (Joint transnational SPATIAL VISION on regional development, logistics and mobility of the North Sea Baltic corridor), kurā Rīga ir atzīmēta pie koridora galvenajiem urbānajiem centriem.

Attēls 26 Ziemeļjūras – Baltijas koridora telpiskā vīzija (VASAB, NSB CoRe projekta ietvaros)



Latvijas ilgtermiņīgās attīstības stratēģija līdz 2030. gadam paredz “Radīt līdzvērtīgus dzīves un darba apstākļus visiem iedzīvotājiem, neatkarīgi no dzīvesvietas, sekmējot uzņēmējdarbību reģionos, attīstot kvalitatīvu transporta un komunikāciju infrastruktūru un publiskos

<sup>35</sup> Baltijas jūras reģiona (BJR) 11 valstu par telpisko plānošanu un attīstību atbildīgie ministri

pakalpojumus” un rīcības virzienā “Energoefektīva un videi draudzīga transporta politika” reģionālajā un starptautiskajā satiksmē par prioritāru nosaka sliežu transportu, attīstot videi draudzīgāka un kvalitatīvāka sabiedriskā transporta infrastruktūru.

Transporta attīstības pamatnostādņēs 2014.-2020.gadam definētais transporta politikas mērķis ir konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t.sk. ES fondus.

Ilgspējīgas transporta sistēmas vīzija:

- kvalitatīva transporta infrastruktūra (labi ceļi, elektrificēts dzelzceļš, ērta TEN-T sasaiste ar pilsētām, lidosta „Rīga” kā centrālais gaisa satiksmes centrs reģionā),
- augsts satiksmes drošības līmenis,
- transporta un loģistikas pakalpojumi, kas rada priekšnosacījumus citu nozaru attīstībai, nodrošina darbavietas un ievērojamu pienesumu pakalpojumu eksporta apjoma pieaugumā,
- pieejams sabiedriskais transports, kas nodrošina sasniedzamību visā Latvijas teritorijā (ērta, vienota sabiedriskā transporta sistēma, panākot autobusu un dzelzceļa pārvadājumu savstarpēju saskaņotību).

2010.gadā izstrādātais Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns<sup>36</sup> bija pirmā iniciatīva izstrādāt vienotas transporta sistēmas politiku. Plānā definētie vienotas transporta sistēmas attīstības mērķi nākamajiem 20 - 30 gadiem<sup>37</sup>:

- Nodrošināt maksimāli efektīvu Rīgas un Pierīgas esošās transporta sistēmas un tās aprīkojuma izmantošanu, uzsvāru liekot uz pārvaldības pasākumiem (soft measures) un esošās infrastruktūras rekonstrukciju, nevis uz jaunas infrastruktūras būvniecību.
- Attīstīt efektīvu, pievilcīgu un konkurētspējīgu sabiedriskā transporta sistēmu. Par prioritāro pārvietošanās veidu nosakot videi draudzīgu, t.sk. elektrotransportu un sliežu transportu.
- Pilnveidot ceļu un maģistrālo ielu struktūru, likvidējot fragmentāro raksturu.
- Uzlabot ceļu satiksmes drošības līmeni, neierobežojot adekvātu sasniedzamību.
- Nodrošināt teritoriju multimodālu sasniedzamību.
- Uzlabot Rīgas brīvostas sasaisti ar pilsētas, nacionālās un starptautiskās nozīmes (TEN-T) transporta infrastruktūras tīklu.
- Nodrošināt transporta savienojumus starp Starptautisko lidostu „Rīga” un Rīgas pilsētu, kā arī citiem galvenajiem reģionālajiem centriem.

Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014.-2030.gadam definē Mobilitāti kā vienotu satiksmes sistēmu, kuras pamatu veido visu veidu sabiedriskā transporta tīkli, kas nodrošina teritoriāli vienmērīgu sasniedzamību laikā atbilstoši ikdienas mobilitātes prasībām, kur reģions ir vienota darba – mājokļa telpa.

Transporta jomas mērķi Rīgas plānošanas reģionā ir:

- Vienoto iekšējās un ārējās sasniedzamības infrastruktūras tīklu stiprināšana,
- Integrēta un funkcionāli diferencēta sabiedriskā transporta tīkla izveide,
- Starptautiskas nozīmes Z-D, A-R savienojumu un mezglu stiprināšana,
- Integrēta iekšējo un Piekraustes ūdeņu savienojumu tīkla izveide,
- Pilsētu iekšējā transporta un to savienojumu attīstība.

---

<sup>36</sup> Satiksmes ministrija un Witteveen+Bos, Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns. Galaziņojums, 18.10.2010.

<sup>37</sup> Apstiprināti Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāna izstrādes Vadības komitejā, 15.01.2010.

Attēls 27 Satiksmes infrastruktūras telpiskā attīstība



Karte izstrādāta Norvēģijas finanšu instrumenta 2009.-2014.gada programmas Nr.LV07 „Kapacitātes stiprināšana un institucionālā sadarbība starp Latvijas un Norvēģijas valsts institūcijām, vietējām un reģionālām iestādēm” projekta „Latvijas plānošanas reģionu un vietējo pašvaldību teritoriālās attīstības plānošanas kapacitātes palielināšana un attīstības plānošanas dokumentu izstrādāšana” (Nr.4.3.-24/NFI/INP-002) ietvaros.

Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014.-2030.gadam

## 3. ATTĪSTĪBAS TENDENCES

Rīgas metropoles areāla telpiskās vīzijas izstrādes process uzdod jautājumus:

- Ko nozīmē – būt sagatavotiem nākotnes situācijai
- Kā ieraudzīt nākotnes iespējas un kā tās attīstīt, lai būtu labāk sagatavoti
- Kā par nākotnes iespējām stāstīt plašākai sabiedrībai
- Ko var nest nākotnes mobilitāte, ja pie zināmajiem mobilitātes pakalpojumiem, pie elektriskajiem un pašbraucošiem transportlīdzekļiem pievienojas vēl jauni
- Kā var mainīties sabiedrības uzvedības un pārvietošanās modeļi nākotnē (braukšana uz darbu, ceļošana, iepirkšanās u.c.)

**Attīstās sakaru tehnoloģijas**, kas ļauj uzlabot transportlīdzekļu kustību un drošumu. Vilcienu un auto transporta sabiedriskajā kustībā regulāri tiek izstrādātas un ieviestas nākamās paaudzes sakaru sistēmas iekārtas, piem., nākamās paaudzes luksofori, kas vērtē un regulē satiksmes plūsmu, pat fiksē satiksmes noteikumu pārkāpumus. Publiskajā ārtelpā tiek ieviesti gājējus un velo braucējus atbalstoši segumi, informācijas tablo u.c., ko atbalsta viedierīču lietotnes.

Automobiļu rūpniecība pārorientējas no nozares, kas pārdod un apkalpo transportlīdzekļus, uz mobilitātes nozari, kas piedāvā daudzveidīgus risinājumus cilvēku un preču pārvadāšanai. Notiek vērtību maiņa no orientēšanās uz klientu uz koncentrēšanos uz klienta individuālajām transporta vajadzībām, no vides aizsardzības uz ilgtspējīgu mobilitāti un no transporta uzņēmuma rentabilitātes uz sabiedrībai pozitīvu ekonomisko vērtību. Mobilitātes izmaksas dažiem lietošanas gadījumiem varētu samazināties līdz EUR 0,10 par kilometru, izmantojot tehnoloģiskos sasniegumus un kopīgotos transportlīdzekļus. Tādējādi tiks sasniegtas zemāku ienākumu grupas. Izmantojot uzlabotas vadītāja atbalsta sistēmas (*angļu val. - advanced driver-assistance systems (ADAS)*), kas palīdz vadītājam braukšanas procesā, izslēdzot cilvēka faktoru, palielinot automašīnas un satiksmes drošību, tiks sasniegti invalīdi, pusaudži un vecāka gadagājuma cilvēki. Individuālā mobilitāte būs pieejama lielākai iedzīvotāju daļai - līdz aptuveni 90 procentiem (salīdzinot ar pašreizējiem 60 līdz 70 procentiem)<sup>38</sup>.

Tā kā vēsturiski transporta infrastruktūra (galvenie autoceļi, īpaši dzelzceļa līnijas) tiek plānota apejot apdzīvotās vietas, lai mazāk ietekmētu vides stāvokli un cilvēku veselību, ap sabiedriskā transporta pieturām nepieciešami “pēdējās jūdzes” jeb **mobilitātes pakalpojumi**.

Sabiedrībā ienāk veselīga, aktīva un sadarbīga dzīvesveida modeļi. Populārāka kļūst **kājām iešana, velo braukšana, kopēja (*driving together*) un dalīta (*share car*) privātā transporta izmantošana, noma, kājām iešanas paātrināšanas rīku (**skrejriteņi, segveji**) izmantošana. Pilsētvidē ir nepieciešams paredzēt vietas (telpas) koplietošanas automašīnu novietošanai, velo infrastruktūrai, paplašināt telpu gājējiem un velobraucējiem.**

---

<sup>38</sup> Mc Kinsey Center for Future Mobility analysis, Mobility 2050

Iekšdedzes dzinēji tiek aizstāti ar elektriskajiem, kas nozīmē, ka transports ar laiku kļūst videi draudzīgāks, klusāks. **Elektriskie transportlīdzekļi** privātajā un sabiedriskajā transportā varētu ieņemt jau būtisku daļu jau ap 2040. gadu.

Jauni **kravu loģistikas** pakalpojumi ostās, ražošanā un tostarp piegādes ikdienā (droni, pakomāti, kurjeri), lai nodrošinātu pēc iespējas ātrākas, ekonomiskākas un precīzākas piegādes.

Pieaug **pasaules iedzīvotāju skaits** un iedzīvotāji biežāk ceļo. Pieaugums lielā mērā ir saistāms ar jaunattīstības valstu vidusšķiras ekonomiskās situācijas uzlabošanu. Jau šobrīd novērojams **sabiedriskā transporta un dzelzceļa pasažieru skaita pieaugums Rīgā un avio pasažieru skaita pieaugums** starptautiskajā lidostā “Rīga”.

Pieaugot ekstremāliem klimatiskiem apstākļiem, militāro un terora draudiem, jārēķinās ar aizvien augstākām **vides un drošuma prasībām** transportlīdzekļu aprīkojumā, transporta būvju izbūvē un ekspluatācijā.

Pastāvīgi norit darbs pie **nākotnes satiksmes modeļiem**. Lai arī to ieviešana var prasīt daudz laika, jau šodien izmēģinātas pašbraucošas vieglās automašīnas un piekarināmie tramvaji vairāklīmeņu satiksmē, pētīta ūdeņraža loma atjaunojamās enerģijas attīstības veicināšanā un oglekļa emisiju apjoma samazināšanā<sup>39</sup> u.c.

Attēls 28 Mobilitātes punkts. Tā nolūks ir atvieglot pāreju no viena transporta veida uz otru, nodrošināt ērtu savienojumu starp ceļojuma mērķiem un nodrošināt daudzveidīgu atbalsta infrastruktūru “*pēdējam kilometram*”



Bond Beter Leefmilieu initiatīva “Pašvaldība nākotnei” – 20 organizāciju tīklojums kopīgam piedāvājumam pašvaldībām:  
<https://www.gemeentevoordetoeekomst.be/artikel/deelfietsen-deelauto-s-ee-laadpaal-deinze-startte-ee-mobipunt>

<sup>39</sup> EMzino\_11092018\_ENER.docx; Informatīvais ziņojums par Eiropas Savienības Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas ministru padomes 2018. gada 18. septembra sanāksmē izskatāmajiem jautājumiem

## 4. TELPISKĀ VĪZIJA 2030

### 4.1. Rīga - Ziemeļeiropas metropole, starptautisks kultūras, zinātnes, biznesa centrs, transporta mezgls (ārējā sasniedzamība)

Mobilitātes attīstību Rīgas metropoles areālā nosaka:

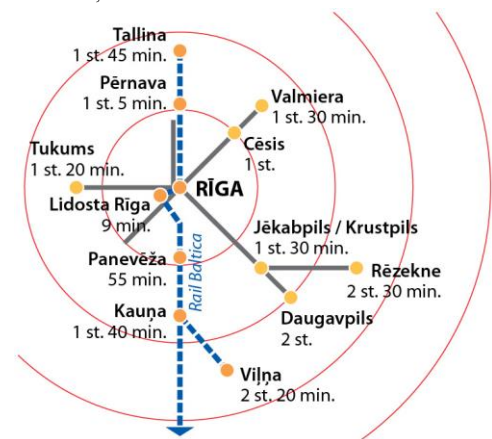
- jaunais Rail Baltica dzelzceļš un infrastruktūras projekti,
- tehnoloģiju attīstība,
- vides kvalitātes mērķi,
- sabiedrības mobilitātes un dzīvesveida attīstība.

**Rail Baltica** dzelzceļa izbūves projekts palielinās pasažieru un kravu mobilitāti, uzlabos Rīgas metropoles areāla iekšējo un ārējo sasniedzamību.

Attēls 29 Rail Baltica dzelzceļš – Baltijas valstu savienotājs



Attēls 30 Prognozētais braukšanas laiks dzelzceļa tīklā



Rail Baltica, iegādātie modernie vilcieni un esošā dzelzceļa elektrificēšana samazinās braukšanas laiku, “tuvinās” Rīgu citām Eiropas pilsētām, veidos jaunu, **savienotu Baltijas telpu biznesam, dzīvošanai un atpūtai**. Dzelzceļa savienojums starp Rīgas centru un lidostu padarīs ērtāku starptautisko ceļošanu uz un no Rīgas.

Rīga ar pārbūvēto **Rīgas centrālo dzelzceļa staciju** kļūs par centrālo Baltijas **multimodālo transporta mezglu**, starptautisku mobilitātes centru. Rīgas centrs nodrošinās visu transporta veidu savienojumus – Eiropas savienojums ar ātrvilcienu Rail Baltica dzelzceļa tīklā, Austrumu savienojums ar konvencionālā sliežu ceļu platuma dzelzceļa tīklā, pilsētas sabiedriskais transports, Rīgas starptautiskā autoosta, 10 minūšu tiešais dzelzceļa savienojums ar starptautisko lidostu “Rīga”, kā arī 20 minūšu brauciena attālumā esošā Rīgas

pasažieru osta. Rīgas metropoles sasniedzamības teritorijas pieaugs ļoti ievērojami, parādās milzīgas sadarbības iespējas.

Rīga salīdzinājumā ar Eiropas metropolēm būs **mobilitātes un publiskās ārtelpas ziņā ērtākais transporta mezgls**. Ap **centrālo dzelzeļa staciju** būs ērta velo un gājēju infrastruktūra un mobilitātes pakalpojumi, mazināta privātā autotransporta plūsma, uzlaboti publiskā transporta, gājēju un velo savienojumi starp centru un Maskavas priekšpilsētu, kā arī ar Daugavas kreiso krastu un Zaķusalu.

Attēls 31 Pārbūvētā Rīgas centrālā dzelzeļa stacija un Rail Baltica stacija



Arhitektūras (metu) konkurss, arhitektu birojs PLH Arkitekter sadarbībā ar COWI no Dānijas

Kontekstā ar prioritārajām un apjomīgajām investīcijām Rīgas centrā pārskatāma tādu Rīgas transporta projektu nozīme kā Zemgales tilts un Ziemeļu transporta koridors. Zemgales tilts veicinātu auto transporta tranzīta plūsmu centrā pretrunā centieniem atbrīvot centru no privātā autotransporta. Savukārt Ziemeļu transporta koridora projektam nepieciešamo investīciju apjoms ir līdzvērtīgs visa Rīgas centra pārkārtošanai, turklāt Eiropas virziena ilgtspējīga transporta attīstība dos lielāku ekonomisko pienesumu un mazāku kaitējumu videi.

Par **otro nozīmīgo daudzfunkcionālo transporta mezglu veidojas starptautiskā lidosta “Rīga”** Mārupes novadā ar starptautiskās gaisa satiksmes, Rail Baltica starptautiskās vilcienu satiksmes, Rīgas pilsētas autobusu maršrutu pieejamību un plašu autostāvvietu infrastruktūru un mobilitātes pakalpojumiem (taksis, dalītā automašīna, nomas punkti).

Pēc lidostas 5. un 6. attīstības kārtas īstenošanas lidostas kapacitāte būs 12 miljonu pasažieru gadā. Savukārt Rīgas centrā prognozētais pasažieru skaits veidojas no 25,7 milj. vilcienu pasažieru VAS “Latvijas Dzelzeļš” tīklā, 5 miljoniem pasažieru Rail Baltica tīklā, autoostas un pilsētas sabiedriskā transporta pasažieriem, kā arī Vecrīgas, Centra un Maskavas forštates apkaimju iedzīvotājiem un viesiem, kas izmanto publisko ārtelpu.

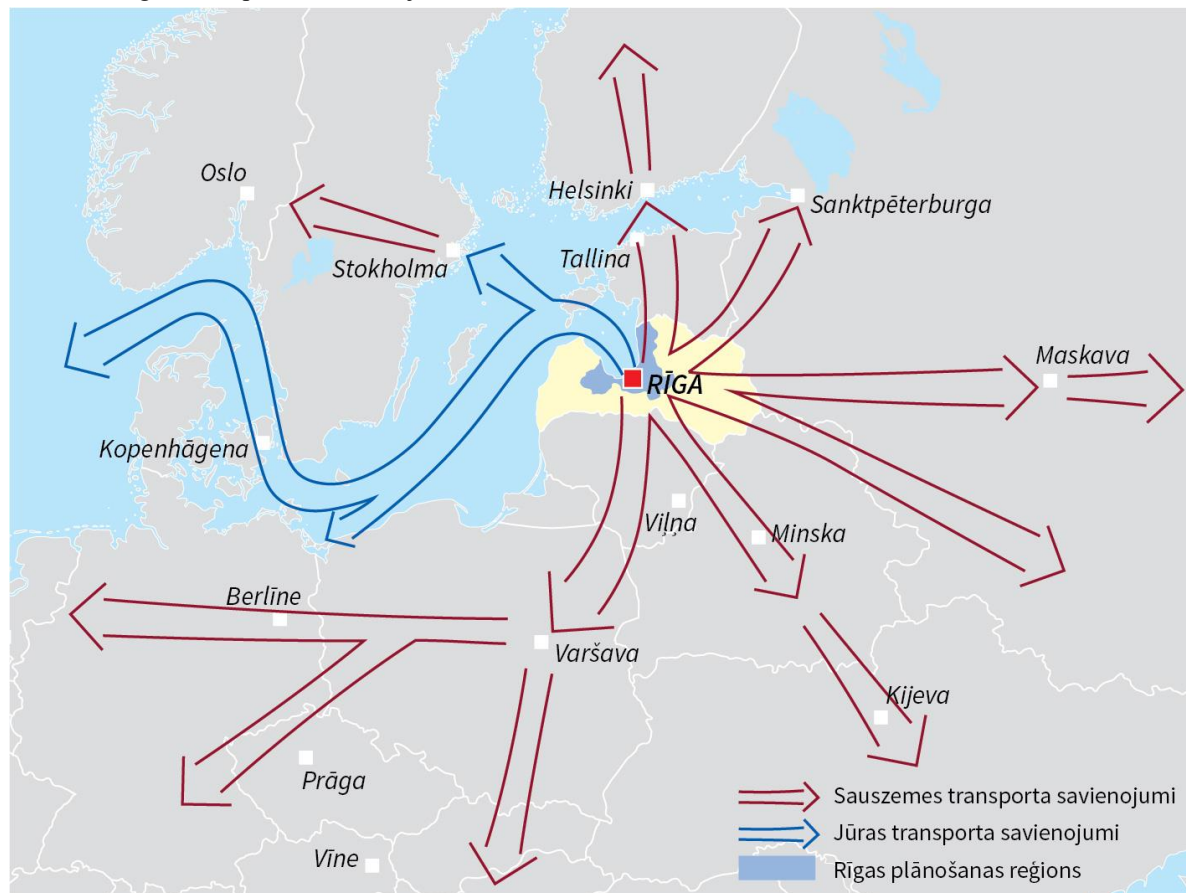


**Intermodālais kravu terminālis Salaspils novadā** ar integrētu abu sliežu platuma dzelzceļu un TEN-T tīkla autoceļa (Via Baltica) infrastruktūru piesaistīs Rīgai un tās apkārtnē jaunās investīcijas. Kravu piesaisti reģionam veicinās Rail Baltica projekta ietvaros izbūvētie multimodālie kravas termināļi visās trijās Baltijas valstīs (Lietuvā Pelemonas, Latvijā Salaspils, Igaunijā Muugas terminālis).

Saistībā ar kravu termināļa būvniecību Salaspilī un starptautisko kravu apkalpošanu būtiski izbūvēt šādu infrastruktūru:

- maģistrālie autoceļi – Via Baltica (E67) Rīgas apvedceļa Baltezers—Saulkalne (A4) rekonstrukcija par 4 joslu maģistrāli ar divlīmeņu šķērsojumiem, kā arī jauns tilts pār Daugavu (Rīgas HES ūdenskrātuvi) un Daugavas kreisā krasta savienojums ar Rīgas apvedceļa (Salaspils-Babīte (A5)), Austrumu ievads Rīgā (E22) līdz Slāvu aplim;
- esošā dzelzceļa rekonstrukcija posmos, kur tas saskaras ar Rail Baltica, un jaunas infrastruktūras izveide termināļos;
- ostu pievadceļi, ilgtermiņā arī attīstot Daugavas kreisā krasta 1520 mm dzelzceļa savienojumu ar Krievu salas kravu termināli.

Attēls 32 Rīgas metropoles areāla ārējā sasniedzamība



Rīgas metropoles areāla attīstībai svarīgie **kuģuceli** aptver Baltijas jūru (izņemot Botnijas līci) un ostas Zviedrijā, Polijā, Vācijā, Dānijā ar izeju uz pasaules okeānu caur Dāņu jeb Baltijas šaurumiem. Rīgas brīvdosta attīstīsies kā daudzfunkcionāla osta, kas “pilnībā izmanto brīvdostas statusa priekšrocības un nodrošina ilgspējīgu ekonomisko attīstību”<sup>40</sup>. Tās ietvaros

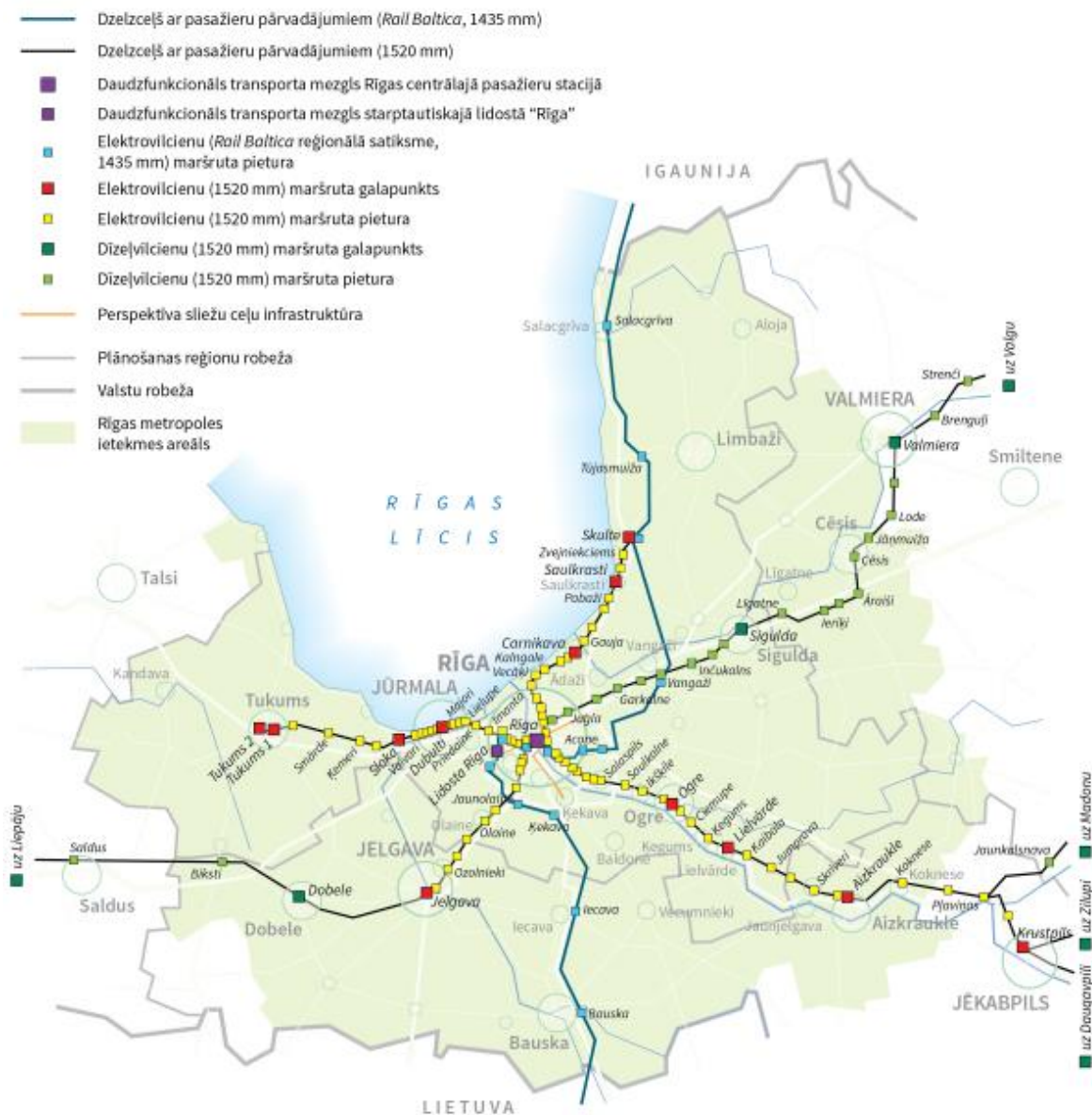
<sup>40</sup> Rīgas brīvdostas attīstības programma 2010.–2018.gadam

attīstās Rīgas pasažieru osta, izbūvējot jaunus termināļus Andrejsalā, un Eksportostā un veidojot savienojumus ar pilsētas transportu. Mazās ostas jāveido piemērotas gan uzņēmējdarbībai, gan tūrismam. Jāattīsta jahtu, ūdens aktivitāšu centri un publiskā infrastruktūra ap ostām (ūdensmalu infrastruktūra, saistoši kultūras un pakalpojumu objekti). Nozīmi saglabā **dzelzceļa savienojumi ar NVS valstīm un tālāk ar Āzijas tirgu**, izmantojot Ziemeļu (caur S.Pēterburgu, Maskavu) un stiprinot Dienvidu (caur Minsku) dzelzceļu koridorus.

## 4.2. Rīga – valsts galvaspilsēta, reģiona kultūras, zinātnes, biznesa centrs, transporta mezgls (iekšējā sasniedzamība)

Rīgas metropoles areālā ir raksturīga svārstmigrācija – ikdienas vai bieži braucieni uz Rīgu no Pierīgas un attālākām areāla teritorijām darba, mācību vai pakalpojumu saņemšanas nolūkā.

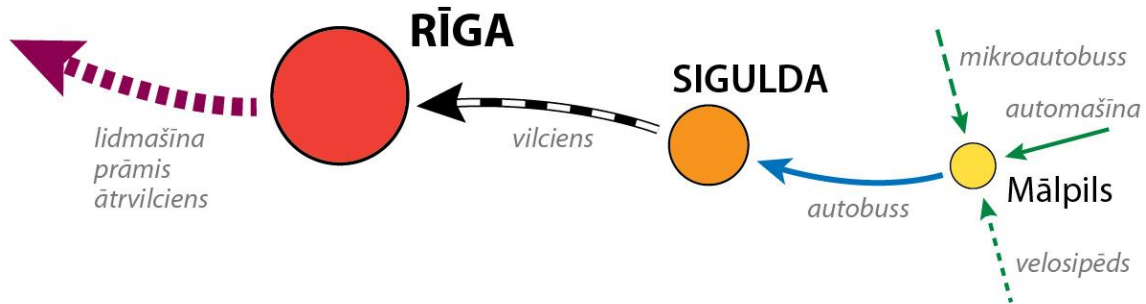
Attēls 33 Sliežu ceļu infrastruktūra pēc Rail Baltica reģionālās vilcienu satiksmes izveides



**Rīgas metropoles areāla transporta nākotnes struktūru / karkasu veidos dzelzceļa tīkls un vilcienu satiksme starp Rīgu un tās areāla pilsētām** Jelgavu, Valmieru, Jūrmalu, Tukumu, Salaspili, Ogrī Siguldu, Saulkrastiem u.c..

Pasažieru nokļūšanu **līdz vilcienam** nodrošinās reģionālā un piepilsētas autobusu satiksme, **līdz** reģionālajam un piepilsētas **autobusam** – publiskajā un privātajā sektorā balstīti mobilitātes pakalpojumi, ērtai velo un gājēju kustībai rekonstruēts ielu un ceļu tīkls.

Attēls 34 Pasažieru nokļūšana līdz vilcienam. Mobilitātes paradumu maiņa



Lai veicinātu vilciena izmantošanu, lai nedublētu autobusu un privātā transporta kustību caur Rīgas centru, pie dzelzceļa stacijām ierīkojami 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. Tirdzniecības un sadzīves pakalpojumu pieejamība lielākos punktos taupīs iedzīvotāju laiku un veicinās ātrāku mobilitātes paradumu maiņu. Šādi mobilitātes punkti nepieciešami, piemēram, Tukumā, Slokā, Dubultos, Babītē, Siguldā, Juglā, Olainē, Saulkrastos, Baltezerā (izskatot dzelzceļa pieturas pārvietošanu tuvāk Rīgas apvedceļam / Via Baltica) u.c. Mazāki mobilitātes punkti veidosies teritorijās bez dzelzceļa – pie reģionālajām autobusu stacijām pilsētās.

Rīgas metropoles areāla **iekšējās sasniedzamības pamats** būs VAS “Latvijas Dzelzceļš” **sliežu ceļu tīkls** un AS “Pasažieru vilciens” veiktie pasažieru **pārvadājumi pa dzelzceļu**. Būtiskākie uzlabojumi:

- pasažieru pārvadājumi norit modernos vilcienos;
- vilcienu kustība būs intensīva, regulāra, uzlabojies pārvadājumu drošums, pateicoties realizētajam dzelzceļa elektrifikācijas projektam.

Ilgtermiņā, attīstot **Rail Baltica reģionālo vilcienu satiksmi** (Attēls 33), Rīgas metropoles areāla pilsētas un Rīga iegūs vēl vienu sliežu sabiedrisko transportu. Jaunais dzelzceļš būtiski uzlabos lidostas sasniedzamību un mazo reģiona centru un mazo ostu (Skulte, Salacgrīva) attīstības iespējas.

Tālākā perspektīvā izvērtējama arī blīvāka sliežu infrastruktūras tīkla attīstība Pierīgā, piemēram, Rīgas pilsētas **tramvaja līniju pagarināšana vai vieglā sliežu transporta (light rail)** izbūve Ādažu, Ķekavas, Mārupes virzienā.

Pārvadājumi pa dzelzceļu ir galvenais sabiedriskā transporta veids arī Rīgas pilsētā. Kopā ar tramvaju līniju tīklu un nākotnes Rail Baltica reģionālo vilcienu satiksmi Rīgas pilsētas dažādās daļās kļūst daudz ērtāk savienotas ar Pierīgu un metropoles areāla attālākajām teritorijām.

Attēls 35 Sliežu ceļu infrastruktūra pēc Rail Baltica reģionālās satiksmes izveides Pierīgā un vēlāmā perspektīvo virzienu attīstība

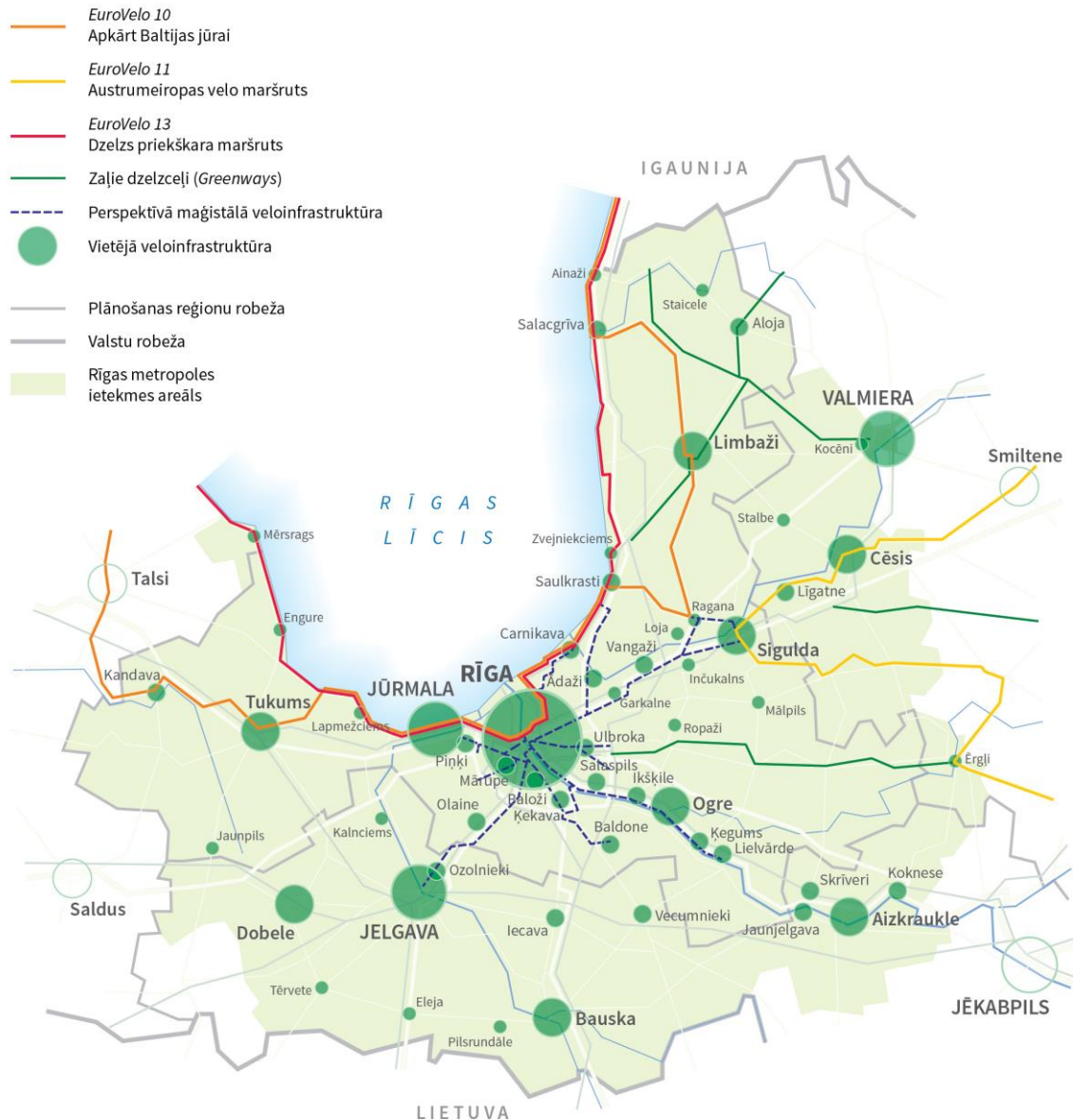


Rīgā un Pierīgā tiks lietota **vienotā biļete** vilcienu, starppilsētu autobusu un “Rīgas Satiksme” pilsētas transporta maršrutos. Vēlamie papildinājumi:

- ar vienoto biļeti ir jābūt iespējai norēķināties arī par dalīto autotransportu (*share care*);
- skolēnu pārvadājumus jāpiesaista vienotās biļetes sistēmai (izglītības iestāde kā brauciena galamērķis).

Ideālā situācijā norēķini par transportu ir validējami ar identifikācijas dokumentu (ID karti), lai nesadārdzinātu izmaksas, savietojot transporta uzņēmumu IT sistēmas, un padarītu ērtāku publiskā transporta lietošanu pasažieriem.

Attēls 36 Veloinfrastruktūras attīstība Rīgas metropoles areālā



Ir izbūvēti jauni **veloceļi** un rekonstruētas ielas ar ikdienas velobraucēju infrastruktūru saskaņā ar Rīgas un metropoles areāla pašvaldību veloplāniem. Savienojumi ar Rīgas piepilsētu ir pagarināti, veidojot Rīgas metropoles areāla velotūrisma infrastruktūru atpūtas braucieniem, kuru, savukārt, īsākos attālumos ikdienā izmanto reģiona iedzīvotāji. Piemēram, veloceļā “Rīga-Jūrmala” ir izbūvēts posms Priedaine-Jūrmala (velotilts pār Lielupi), Daugavas labajā krastā ir izbūvēta veloinfrastruktūra posmā Ogre-Ikšķīle, Ikšķīle- Salaspils, un Maskavas ielas posmos (Dārziņi, Rumbula), izbūvēts velo savienojums starp Rīgu un Siguldu, ko ikdienā izmanto īsākos posmos (piem., Vangaži-Inčukalns), bet tūristi – arī visā garumā, izbūvēts savienojums ar Jelgavu, ietverot Olaini, ar Iecavu, ietverot Ķekavu, izveidots atzars uz Baldoni, Daugmali un Doles salu, kur tālāk pieslēdzas Daugavas labajā krasta veloceļam (Attēls 36).

Ir izbūvēta ērta un plaša gājēju infrastruktūra pilsētu centros.

Nākotnē pieaugot dalītās izmantošanas automašīnām (CarGuru u.c.), jaunās paaudzes taksometriem (Uber, Taxify), automašīnām, kas tiek izmantotas kopā braukšanai, samazinās nepieciešamība pēc autostāvvietām.

Rīgas metropoles areāla pilsētās vairāk vietējās prāmju satiksmes starp upju krastiem!

- Būtiski ir mainījusies Daugavas izmantošana Rīgā. Starp Daugavas krastiem kursē intensīva kuģīšu satiksme un uzlabota krastmalu pieejamība.
- kuģīšu satiksme starp Vecmīlgrāvi uz Bolderāju, jo nokļūšana starp abām Rīgas pilsētas daļām iespējama pa Vanšu tiltu, kas parasti ir satiksmes noslogots;
- kuģīšu satiksme starp Bolderāju un Mangaļsalu, kas sasaista kultūrvēsturiskā mantojuma (Daugavgrīvas cietoksnis, Komētforts, Fortifikācijas būves Mangaļsalā) apskates maršrutus un abu Daugavas molu apmeklējumus.
- kuģīšu satiksme starp Lielupes krastiem Jūrmalā, jo starp abiem tiltiem ir 12 km attālums.

Ir izveidoti iekšzemes ūdensceļu savienojumi ar Rīgas līča piekrasti, vienas dienas braucieni kā tūrisma piedāvājumi no pietātnēm Daugavā (iepriekš Vecrīgai) līdz mazajām ostām Rīgas līča piekrastē vai jaunizveidotām pietātnēm, tajā skaitā iekšzemes ūdeņos (Lielupe, Gauja, Vecdaugava, Buļļupe). Ūdens aktivitāšu tūrisma veicināšanai Rīgas metropoles areālā ar laiku var atjaunot arī iekšzemes ūdeņu savienojumu starp Daugavas un Gaujas upēm.

Lai attīstītos ūdens tūrisma maršruti, nepieciešama pietātnu infrastruktūra un laivu ielaišanas vietas (slipi) Salacgrīvā, Ainažos, Kuivižos, Zvejniekiemā, Carnikavā (Gauja), Rīgā (Buļļupe, Vecdaugava un pietātnu attīstība visā centra posmā), Jūrmalā (Lielupe) Ragaciemā.

## Uzlabota mobilitāte Rīgas metropoles areāla lauku teritorijās

Līdz ar uzlabotiem savienojumiem ar Rīgu, arī **laukos dzīvojot, iedzīvotājs nav nošķirts no starptautiskās kultūras, izglītības un biznesa vides, no globāliem notikumiem**. Brauciens uz tuvākām vai tālākām ārzemēm, pateicoties daudz pieejamākai ātrvilcienu, gaisa un jūras satiksmei, nav īpašs notikums, bet lietišķa nepieciešamība vai pazīstama izklaide.

Laukos ikdienā nozīmību saglabā privātā automašīna vai velosipēds, piegāžu un kravu transports. Tādēļ nepieciešams **kvalitatīvs vietējo ceļu tīkls**, kas savieno ar tuvāko lauku pakalpojumu centru, no kura pieejams vismaz reģionālais autobuss.

Labi lauku ceļi sekmē ne tikai lauku iedzīvotāju nokļūšanu tuvākajos centros un Rīgā, bet arī tūristu ceļošanas maršrutus un galamērķus.

Saglabāsies kustība no laukiem uz Rīgu pēc augstākas kvalitātes pakalpojumiem un labāk apmaksāta darba. Reģiona vitalitātes veicināšanai ilgtermiņā vēlams organizēt **lokveida sabiedriskā transporta maršrutus** – autobusu maršrutus pa Rīgas apvedceļu, kas savā starpā savieno piepilsētas lauku teritorijas (*rurban*), piemēram, Bergus ar Sauriešiem, un maršrutus Rīgas pierobežas iekšējā lokā, kas savieno pilsētas daļas, nešķērsojot centru.

Attēls 37 Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija

