

## Baltic Loop & SUMBA koprades seminārs

### “Pilsētvides mobilitātes plānošana un SUMP\* pieejas īstenošana Rīgas metropoles areālā”

2020.gada 5.marts, Rīga  
Rātsnams, 508.telpa

#### KOPSAVILKUMS

2020. gada 5. martā, Rīgas domē tika organizēts koprades seminārs, apvienojot iesaistītās puses no INTERREG Baltijas jūras reģiona programmas projekta SUMBA un Centrālās Baltijas jūras reģiona programmas projekta BALTIC LOOP „Pilsētvides mobilitātes plānošana un SUMP\* pieejas īstenošana Rīgas metropoles areālā”.

\* SUMP – ilgtspējīgas pilsētvides mobilitātes plāns (sustainable urban mobility plan), kura mērķis ir panākt ilgtspējīgu transporta sistēmu, kas pamatojas uz esošo plānošanas pieredzi un ietver arī integrēšanas, līdzdarbības un izvērtēšanas principus, lai atbilstu iedzīvotāju mobilitātes vajadzībām pašlaik un nākotnē, sasniegto labāku dzīves kvalitāti pilsētās un to apkārtnē.

Pasākums bija sadalīts divos blokos – **informatīvā daļa un radošā daļa**. Informatīvā daļā iesaistītās puses tika iepazīstinātas ar esošo situāciju un plānotajiem rezultātiem projektos SUMBA un BALTIC LOOP. VARAM pārstāvis reprezentēja MK apstiprinātās Reģionālās politikas pamatnostādnes 2027 un Satiksmes ministrija prezentēja šobrīd izstrādes procesā esošās Transporta attīstības pamatnostādnes 2027, stratēģiskos virzienus. Autotransporta direkcijas pārstāvis ieskicēja Sabiedriskā transporta koncepciju no SUMP perspektīvas.

Radošā daļā iesaistītās puses tika aicinātas uz dalību darba grupās, kurās tika apspriestas sekojošas tēmas:

#### 1. Darba grupa „SUMP sapratne un pārvaldības modelis”

Priekšnosacījumi SUMP izstrādei Rīgas un tās apkārtnes jeb Rīgas metropoles areāla iekšējai telpai vienota sabiedriskā transporta tīkla un sistēmas izveidei. SUMP teritoriālā pārklājuma noteikšana, loma kopējā transporta politikas veidošanā un vienota ‘datu groza’ veidošanā.

#### Diskusija un priekšlikumi:

- SUMP – tematiskais plāns. SUMP, pirmkārt, vajadzētu vairāk uztvert, kā procesu ne tik ļoti kā plānu, otrkārt, tā ir vienošanas, no kuras izriet rīcības.
- SUMP nav paredzēts normatīvajā regulējumā. Nav savas vietas.
- SUMP tomēr līdz galam nav tematiskais plāns, tas varētu būt konceptuāls dokuments.
- SUMP varētu tikt apstiprināts ar MK rīkojumu.
- SUMP ir neskaidrs definējums, būt nepieciešamas precizēt. SUMP neesamība neliedz darboties pie tā.
- Ir jābūt vienai vietai vienai formai, kur satiktos visas puses (ministrija, pašvaldībās, pārvaldītāji u.c.), kur pašvaldības var paust savas vēlnes un iespējas. Ir jābūt vienai vietai, kur var sanākt kopā.

- Rīgā SUMP plānošanas dokuments tiek politiski atbalstīts.
- Problēma nav “kā iepārdot SUMP”, problēma ir paskaidrot atšķirību starp esošo modeli un to kā vajadzētu, ka ir tāda SUMP pieeja. SUMP ir kvalitatīva pieeja, jo ļauj visiem izteikt viedokli, uzklaut katru viedokli, bet tas nenozīmē, ka tiek ņemta vērā.
- Tematiskie plāni nav leģitīmi sasaistīti ar normatīvajiem aktiem. Nevaram to izpildi monitorēt. Jautājums, kā šos plānus (tematiskos) salikt vienotā sistēmā.
- Ādaži. Mēs plānojam tematiski, mēs nezinām, ko Autotransporta direkcija sagaida no mums, nav sadarbības. Līdz ar to, izstrādājot tematiskos plānus, nezinām, vai darām pareizi, vai tam būs finansējums.
- Ir jābūt normatīvajam regulējumam, lai sāktu pielietot SUMP.
- Ir jābūt likumam par satiksmes organizāciju, kurā ir jānosaka plānošanas līmeni. Plānus uzraksta eksperti (tas ir līguma darbs), tad ir politiska lemjšana, kas izvērtē piedāvātos risinājumus un izvērtē tos.
- Esošā likumdošana nav gatava SUMP.
- Vai plānošanas reģions var sagatavot, ko katrs likums nosaka un kuros tad vajadzētu integrēt SUMP pieejas.
- SUMP vajag veidot kā atsevišķu likumu.
- SUMP varētu būt dokuments, kas pasakā kā integrēt un ka iegūt maksimālo labumu no infrastruktūras.

## TERITORIJA

- Ādaži. Plānošanas reģiona teritorijā jābūt ietvertiem arī reģionālajiem centriem. Jāveido spēcīgs otrais (reģionālais) līmenis.
- Dilemma starp Pierīgas un reģionu centru perspektīvām, kuru intereses var būt pretējas. Piemēram, Cēsis grib ātrvilcienu. Ādaži grib virzienu ar daudz pieturām. Tātad, par šo ir jānāk kopā un jārunā, lai atrisinātu.
- Plānošanai ir jābūt koordinētai visos līmeņos. Valsts līmenis pašlaik nerāda piemēru.
- Ne vienmēr ir tā, ka pašvaldība zina pilnīgi visu mērķgrupu vajadzības (piemēram, cilvēku ar īpašajām vajadzībām).
- Kas varētu uzņemties koordinēšanas lomu? NVO dažās organizācijās definē, ka koordinē, bet tas nav juridiski saistoši.
- Veiksmīgi gadījumi ir tad, kad ir gan funkcionālās, gan koordinējošās funkcijas iestādei. Latvijā tam pilnīgi noteikti jābūt reģionam.
- Sistēmā ir jābūt iebūvētiem arī analītiskie pētījumiem un šo pētījumu rezultātu integrēšana. (piemēram, zinātnieki, kas pēta dažādus risinājumus, pieejas).
- Ļoti plašas sanāksmes ir neefektīvas, līdz ar to jautājums, vai reģions zina savas pašvaldības vajadzības un vai var lobēt pašvaldību intereses.
- Analītiskā bāze ir svarīga komponente.
- Plānošanas reģions varētu būt līderis. Reģionā varētu būt eksperti, kas izstrādā šos plānus. Jāparedz process, kurā reģions runā arī ar blakus teritorijām un salāgo intereses.

## LĪDERU LOMA

- **Reģiona loma:**
  - Ja reģionam ir koordinatora loma, tad loģiski būtu, ka viņi turpmāk uzņemas līdera lomu, ar visām izrietošajām sekām, pienākumiem, tiesībām.

- Plānošanas reģions ir vienīgais loģiskais risinājums
- Pašlaik pašvaldības brauc pa tiešo uz ministriju, izlaižot plānošanas reģionu.
- Plānošanas reģiona, jābūt savaram uz lēmumiem. Jābūt finansiālai varai.
- Reģions koordinē un ievieš, bet ir jābūt finansiālai kapacitātei.
- Varbūt jābūt projektiem, ko reģions vai ministrija pasaka, ka tādiem ir jābūt un pašvaldībai tiek piešķirta nauda, lai to īstenotu.
- **Ministrijas loma:**
  - Monitorē izpildi. Monitorē, kā notiek ieviešana.
  - Jābūt plānam, kas ir apstiprināts MK līmenī, kurā ir atrunāta sadarbība.
- **Pašvaldība**
  - Ja plānam seko finanšu līdzekļi, tad pašvaldība labprāt izpildītu šo SUMP plānu.

## 2. Darba grupa “Infrastrukturā attīstība un tehniskie risinājumi”

Nepieciešamie galvenie infrastruktūras risinājumi Rīgas un tās apkārtnes savstarpējai integrēšanai kopējā transporta sistēmā - dzelzceļš kā pamats, autoceļi kā atbalsts, integrēts un kvalitatīvs sabiedriskais transports, mobilitātes punkti, velo, ūdensceļi un mikromobilitāte.

### Diskusija un priekšlikumi:

- **Mobilitātes punktu izveidošana.** Prioritāri būtu nepieciešams izveidot mobilitātes punktus pie dzelzceļa, izvērtējot jau esošās stacijas, kā arī, ņemot vērā potenciālās jauno staciju atrašanās vietas atbilstoši teritorijas un jauno dzīvojamo rajonu attīstībai. Nepieciešams izstrādāt vadlīnijas mobilitātes punktu, tai skaitā, stāvparku, iekārtošanai.
- **Mobilitātes punktu uzturēšana.** Izveidojot mobilitātes punktus, jāvienojas ne tikai par īpašuma tiesībām, bet arī par pienākumiem un atbildībām mobilitātes punktu uzturēšanai (piemēram, pēc projekta beigām). Iespējamie pārvaldības modeļi – valsts, reģionālais, pašvaldību (pie vienota regulējuma). Plānošanas reģionu loma varētu būt arī mobilitātes punktu izveides koordinēšana.
- **Dzelzceļa attīstība.** Nepieciešams attīstīt pasažieru vilcienu Rīgas teritorijā. Kontekstā ar plānoto dzelzceļa satiksmes intensificēšanu (politiskais mērķis “dzelzceļš kā mugurkauls”), jādomā par pilsētu, kuras šķērso dzelzceļš, iekšējās mobilitātes vajadzībām – īpaši ņemot vērā vienlīmeņa dzelzceļa šķērsojumus. Pārvietošanās ātruma palielināšanai, jāplāno dzelzceļa šķērsojums divos līmeņos (piemēram, Salaspils, Ogre).
- **Autostāvvietu plānošana.** Nepieciešams pārskatīt normatīvo aktu regulējumu (būvnormatīvus), kas pie jaunbūves objektiem nosaka autostāvvietu skaitu, jo pašreiz regulējumā noteiktais autostāvvietu skaits pie jaunbūvju objektiem neveicina iedzīvotāju pārvietošanos ar sabiedrisko transportu. Nepieciešama prasība ierīkot e-auto uzlādes vietas pagalmos pie daudzstāvu dzīvojamām ēkām.
- **Stāvparku izvietošana.** Stāvparki primāri izvietojami pie sliežu transporta (dzelzceļa stacijām, tramvaja līnijām). Tie nepieciešami arī iebraucot Rīgā (pie Rīgas robežas), vienlaikus nodrošinot iespēju ērti pārsēties uz sabiedrisko transportu. Optimāli, ja blakus stāvparkiem ir arī citi pakalpojumi – veikali, benzīntanks, velo noma, utt. Lai motivētu autovadītājus neiebraukt Rīgā, stāvparku cenu politikai jābūt gana pievilcīgai - izmantošanai jābūt par nelielu samaksu, ne augstākai kā tad, ja persona izvēlētos iebraukt Rīgā ar auto līdz savam vēlamajam galamērķim. Motivējoša būtu sasaiste ar sabiedriskā transporta biļeti (biļetes atlaide vai bezmaksas biļete).

- **Mikromobilitātes attīstība.** Nepieciešams plānot finansējumu mikromobilitātes attīstībai (piemēram, lai veicinātu pārvietošanos ar velosipēdu līdz vilciena stacijai, kur izveidots mobilitātes punkts ar drošu, apsargājamu velo novietni zem jumta).
- **Teritorijas plānošana.** Liela mēroga infrastruktūras objekti jāplāno, lai atvieglotu centru no tranzīta plūsmām, tai skaitā dzelzceļa kravu pārvadājumiem.
- **Datu vākšanas tehnoloģijas.** SUMP, kā arī infrastruktūras izveides pamats ir datu apkopojums par transporta plūsmām, intensitāti, mobilitātes nepieciešamību. Atzīmējama ir datu regularitāte un spēja reprezentabli attēlot reālo situāciju.

### 3. Darba grupa „Pārvietošanās paradumu maiņa”

Galvenie priekšnosacījumi pārvietošanās paradumu maiņai un būtiskākie aspekti pārvietojoties – ceļā pavadītais laiks, drošība, izmaksas, kvalitāte, alternatīvu esamība u.c.

#### GALVENIE JAUTĀJUMI

- ✓ **“PĀRVIETOŠANĀS PARADUMU MAIŅA” SAPRATNE:** Ilgtspējīga pilsētas mobilitātes stratēģija paredz iedzīvotāju izpratnes un rīcības maiņu par labu ilgtspējīgiem mobilitātes paradumiem tādiem, kā iešana ar kājām, braukšana ar velosipēdu vai sabiedriskā transporta izmantošanu.
- ✓ **TERITORIJA: nacionālā, reģionālā, pilsētās....**
- ✓ **PRIEKŠNOSACĪJUMI PĀRVIETOŠANĀS PARADUMU MAIŅAI:**
  1. sabiedrības izpratnes maiņa par mobilitātes procesiem
  2. satiksmes organizēšanas pasākumi
  3. pasākumi un projekti, kas nodrošina priekšrocības ilgtspējīgu mobilitātes risinājumu lietotājiem

#### 1. Sabiedrības izpratnes maiņa (Sabiedrības izglītība) - ar PR un mārketinga palīdzību

Īsu mērķu sasniegšanai – iešana ar kājām prioritāra; Iešana ar kājām ir priekšnoteikums dažādu mazumtirgotāju, pakalpojumu sniedzēju eksistencei ārpus tirdzniecības centriem (vietējās ekonomikas stimulēšana); Sabiedrības veselības uzlabojumi – iešanā ar kājām un braukšana ar velosipēdiem būtiski samazina dažādu kardiovaskulāro slimību riskus; Sabiedriskā transporta lietošana – ieguldījums satiksmes sastrēgumu un vides piesārņojuma mazināšanā; Pilsētvides uzlabošanās un priekšnoteikums pilsētas centra depopulācijas procesa apstādināšanai.

#### Risinājumi:

- Kampaņa "pozitīvais piemērs" 1x mēnesī organizēt "diena bez auto" – mikro mobilitātes nedēļa
- Sabiedriskā transporta biļeti izmantot kā - iespēju par balsojumu, piemēram, balsot par koncertu, kādu pasākumu,
- dot iespēju aptaujās piedalīties cilvēkiem, kuri ir izmantojuši sabiedrisko transportu. Izteikt balsi, ja esi lietojis sabiedrisko transportu.
- Bonusa atlaides lietojot sabiedrisko transportu (piemēram, atlaide Salaspils botāniskajā dārzā)
- Kampaņa autovadītājiem (esiet saudzīgāki pret cilvēkiem, kuri izmanto zaļo transporta līdzekli)
- Izglītojošas reklāmas ne vien iekš sabiedriskā transporta, bet arī pieturvietās

## **2. Satiksmes organizācija:**

Pilsētas stāvvietu cenu politikas izmaiņas; Ierobežojumu noteikšana noteiktām vieglo automašīnu kategorijām (piemēram, Euro5 dzinēji) – zemo emisiju zonu ieviešana; Ātruma ierobežošana noteiktās apkaimēs; Satiksmes mierināšanas pasākumu ieviešana (guļošie «policisti», šahveida kustības noteikšana, ielu pārveidošana par vienvirziena ielām); Ielu caurbraucamības samazināšana – ielas, kurām ir tikai dzīvojamo ēku sasniedzamības funkcija, pārveido par strupzaru ielām; Ilgāku braukšanu aizliedzošu signālu (sarkanā gaisma) piemērošana.

### **Risinājumi:**

- Saskaņota sabiedriskā transporta organizācija (starp vilcienu un autobusu & mini buss)
- Ierobežot senioru pārvietošanos pīķa stundās
- Ātro vilcienu ieviešana (piem. vasaras sezonās) piešķirot papildus maksu, kas dotu 5-10 minūšu ietaupījumu.
- Multimodālo punktu ieviešana - konkurss par mobilitātes ieviešanu pie dzelzceļa pieturvietām. Kas dotu iespēju gan tūristiem, gan vietējiem iedzīvotājiem ierasties izmantojot dažāda veida transportu.
- pilsētā gan ar privāto transportu gan sabiedrisko.
- GSM un GPS datu izmantošana transporta un mobilitātes plānošanā

## **3. Infrastruktūras izmaiņas:**

Pieejama attīstīta gājēju un velosipēdistu infrastruktūra (t.sk. stāvvietas un stāvparki); Ērts un ātrs sabiedriskais transports (t.sk. sabiedriskā transporta joslu attīstība); Papildus sekcijas sabiedriskajam transportam luksoforos, kas atļauj tiem ātrāk uzsākt manevrus un ilgāk turpināt manevrus nekā privātajam transportam; Ilgāki ielu šķērsošanas laiki gājējiem un velosipēdistiem; Uzlabota drošība uz ielām; Pieejama patīkama pilsētas vide (parki, skvēri, plašākas ietves, āra kafejnīcas utt.)

### **Risinājumi:**

- Luksofora zaļās gaismas pagarināšana velosipēdu joslās.
- Pilsētas apbūves noteikumu precizēšana (piem. pietura aiz krustojuma, veicot kreiso pagriezienu).
- Pārvaldības nacionālās un reģionālo nozīmes infrastruktūras objektu atbalsta programmas zaļākai mobilitātes veicināšanai (piem. vienotas biļetes sistēma).

Tiek dota priekšroka automašīnai, dzīvojot apkaimē, kur sabiedriskais transports ir 15-20 min attālumā no pieturvietas. Lai nokļūtu līdz pieturai ir jāmēro garāks ceļš, ielas ir sliktā kvalitātē un nav apgaismojuma, līdz ar to pazemināts drošības līmenis, ja ir jādod cauri mežam.