



RĪGAS PLĀNOŠANAS REĢIONS

Reģ.Nr. 90002222018, Zigfrīda Annas Meierovica bulvārī 18, Rīga, LV – 1050,
tālrunis: +371 67226430, fakss: +371 67226431, e-pasts: rpr@rpr.gov.lv, www.rpr.gov.lv

RĪGAS PLĀNOŠANAS REĢIONA ATTĪSTĪBAS PADOMES SĒDES PROTOKOLS

Rīgā
Hibrīda režīmā

Klātienē Rīgas domē, Portretu zālē (Rātslaukumā 1, Rīgā) un attālināti tiešsaistē Zoom platformā

2025. gada 12. decembrī
Sēdi sāk plkst. 10.10.

Nr. 9

Sēdi vada: Rīgas plānošanas reģiona attīstības padomes (turpmāk – RPRAP) priekšsēdētāja, Ķekavas novada pašvaldības domes priekšsēdētāja **Viktorija Baire**.

Sēdi protokolē: RPR biroja administratore **Guna Martuša**.

Darba kārtība:

1. Par Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādi (*Lēmuma projekts Nr. 21*).

Sēdē ar balsstiesībām piedalās šādi RPRAP locekļi:

1. **Viktorija Baire** – RPRAP priekšsēdētāja, Ķekavas novada pašvaldības domes priekšsēdētāja;
2. **Edvards Ratnieks** – RPRAP priekšsēdētājas vietnieks, Rīgas valstspilsētas pašvaldības domes priekšsēdētāja vietnieks drošības, īpašumu, mājokļu un vides jautājumos;
3. **Māris Sprindžuks** – Rīgas valstspilsētas pašvaldības domes priekšsēdētāja vietnieks pilsētas attīstības un Rīgas metropoles jautājumos;
4. **Linda Ozola** – Rīgas valstspilsētas pašvaldības domes deputāte (attālināti);
5. **Alija Turlaja** – Rīgas valstspilsētas pašvaldības domes deputāte (sēdes sākumā attālināti, pēc tam klātienē);
6. **Edvards Šlesers** – Rīgas valstspilsētas pašvaldības domes deputāts (attālināti);
7. **Romāns Mežeckis** – Jūrmalas valstspilsētas priekšsēdētāja vietnieks;
8. **Karīna Miķelsone** – Ādažu novada pašvaldības domes priekšsēdētāja (piedalās līdz plkst. 11.27);
9. **Aivars Osītis** – Mārupes novada pašvaldības domes priekšsēdētājs;
10. **Dmitrijs Ivanovs** – RPRAP locekļa Andra Berga aizvietotājs (apstiprināts ar 26.08.2025. Rīgas plānošanas reģiona pašvaldību domju priekšsēdētāju kopsapulces lēmumu Nr.2) Olaines novada pašvaldības domes priekšsēdētāja otrais vietnieks;
11. **Aivars Draudiņš** – RPRAP locekles Signes Grūbes aizvietotājs (apstiprināts ar 26.08.2025. Rīgas plānošanas reģiona pašvaldību domju priekšsēdētāju kopsapulces lēmumu Nr.2), Ropažu novada pašvaldības domes priekšsēdētājas vietnieks attīstības, investīciju piesaistes, infrastruktūras un kapitālsabiedrību jautājumos;
12. **Raivis Anspaks** – Salaspils novada pašvaldības domes priekšsēdētājs.

Sēdē nepiedalās 2 balsstiesīgie RPRAP locekļi:

1. **Viesturs Kleinbergs** – Rīgas valstspilsētas pašvaldības domes priekšsēdētājs;

2. Jānis Vimba – Siguldas novada pašvaldības domes deputāts.

Sēdē piedalās šādi ministriju un citu iestāžu pārstāvji:

Elīna Šimiņa-Neverynska – Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietniece (attālināti);

Vilnis Salenieks – Rīgas valstspilsētas pašvaldības Pilsētas attīstības departamenta Mobilitātes plānošanas pārvaldes vadītājs;

Linda Danefelde – Rīgas valstspilsētas pašvaldības Pilsētas attīstības departamenta Stratēģiskās vadības pārvaldes vadītāja vietniece, Stratēģiskās plānošanas nodaļas vadītāja;

Elīna Kirilko – Rīgas valstspilsētas pašvaldības Pilsētas attīstības departamenta Mobilitātes plānošanas pārvaldes vadītāja vietniece, Attīstības plānošanas nodaļas vadītāja;

Jānis Liepa – Rīgas valstspilsētas pašvaldības Pilsētas attīstības departamenta pārstāvis;

Mihails Potihonins – Rīgas valstspilsētas pašvaldības Pilsētas attīstības departamenta Mobilitātes plānošanas pārvaldes Attīstības plānošanas nodaļas galvenais projektu vadītājs transporta plānošanas jomā (attālināti);

Kristīne Malnača – Rīgas valstspilsētas pašvaldības Izpilddirektora biroja pārstāve;

Katrīna Spurele – Jūrmalas valstspilsētas pašvaldības Attīstības pārvaldes Mobilitātes nodaļas vecākā eksperte (attālināti);

Lelde Stāmere – Jūrmalas valstspilsētas pašvaldības Attīstības pārvaldes Mobilitātes nodaļas vecākā projektu vadītāja (attālināti);

Lita Antonoviča – Jūrmalas valstspilsētas pašvaldības Attīstības pārvaldes Mobilitātes nodaļas vecākā eksperte (attālināti);

Liene Bondare – Jūrmalas valstspilsētas pašvaldības Attīstības pārvaldes Stratēģiskās plānošanas nodaļas vecākā eksperte stratēģiskās plānošanas jautājumos (attālināti);

Kerija Kerolaina Zotova – Jūrmalas valstspilsētas pašvaldības Attīstības pārvaldes Mobilitātes nodaļas eksperte (attālināti);

Inga Pērkone – Ādažu novada pašvaldības Attīstības un projektu nodaļas vadītāja (attālināti);

Aigars Vītols – Ķekavas novada pašvaldības domes priekšsēdētājas vietnieks attīstības jautājumos (attālināti).

Sēdē piedalās šādi Rīgas plānošanas reģiona darbinieki:

Edgars Rantiņš, administrācijas vadītājs;

Guna Martuša, biroja administratore (attālināti);

Anita Līce, juriskonsulte;

Laila Alksne, galvenā grāmatvede (attālināti);

Inese Ozoliņa, komunikācijas speciāliste (attālināti);

Rūdolfs Cimdiņš, Telpiskās plānošanas nodaļas vadītājs;

Egita Fabiane, telpiskās plānošanas speciāliste;

Katrīna Veipa, attīstības un plānošanas uzraudzības speciāliste (attālināti);

Ligita Olante, Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja;

Ēriks Šetlers, sabiedriskā transporta speciālists;

Inga Brieze, Projektu vadības nodaļas vadītāja (attālināti);

Dace Grīnberga, Reģionālās attīstības koordinācijas nodaļas vadītāja (attālināti).

V.Baire sasveicinās un atklāj sēdi. Informē, ka diemžēl Iekšlietu ministrs šodien nevar piedalīties šajā sēdē, tāpēc jautājums par iekšlietu jomu tiks skatīts nākamā gada janvāra sēdē. Līdz ar to šodienas darba kārtībā ir tikai viens izskatāmais jautājums par Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādi, iepazīstina ar to.

Nevienam nav iebildumu pret darba kārtību. RPRAP locekļi vienojas par darba kārtību.

1. Par Rīgas plānošanas reģiona Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādi (*Lēmuma projekts Nr. 21*).

V.Baire piesaka darba kārtības jautājumu par Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna (turpmāk – IPMP) jeb *Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)* izstrādi, pamato izskatāmā jautājuma aktualitāti un nozīmīgumu. Akcentē ilgtspējīgas mobilitātes plānošanas lomu reģionālā mērogā, norādot uz IPMP izstrādes mērķi – savienojamības un mobilitātes uzlabošanu, kā arī konkurētspējas paaugstināšanu. Skaidro, ka būtiski veikt vienotu un visaptverošu mobilitātes plānošanu plašākā areālā ap Rīgu – teritorijā, kas ikdienas mobilitātē saistīta ar galvaspilsētu un veido ciešas savstarpējās funkcionālās saites. Uzsver, ka mobilitātes plānošanā būtiski ietvert visu transporta veidu integrāciju, tomēr galvenais fokuss IPMP izstrādei Rīgas pilsētas funkcionālajā teritorijā ir sabiedriskais transports, mikromobilitāte, kravu plūsmas un loģistika. Rosina šī mobilitātes plāna izstrādi, īstenošanu un uzraudzību veidot sadarbojoties transporta un mobilitātes plānošanā iesaistītajām pusēm nacionālā, reģionālā un vietējā līmenī.

Dod vārdu R.Cimdiņam.

R.Cimdiņš sasveicinās un informē par IPMP izstrādes būtību un nepieciešamību, kā arī Eiropā izmantoto metodiku – vadlīnijām šāda veida plānu izstrādei, kas ietver būtiskākos IPMP izstrādes soļus, sākot ar lēmumu pieņemšanu, stratēģisko uzstādījumu un rīcību noteikšanu, līdz pat plāna īstenošanas uzraudzības risinājumiem un apstiprināšanai. Uzsver plāna izstrādes teritoriālā mēroga jautājumus – atbilstoši TEN-T regulējumam, IPMP ir jāizstrādā Rīgas pilsētmezgla (*urban node*) funkcionālajā areālā (*functional urban area*).

Izklāsta līdz šim Latvijā padarīto mobilitātes plānošanas jomā Rīgas metropoles areāla mērogā, piemin būtiskākos plānošanas dokumentus – Rīgas un Pierīgas mobilitātes plānu, Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpisko vīziju, Rīcības plānu Rīgas metropoles areāla attīstībai, kas ietver metropoles teritoriālā tvēruma redzējumu, kā arī Rīgas mobilitātes vīziju 2050.gadam. Kā efektīva transporta un mobilitātes risinājumu plānošanas pieeja tiek minēta Atveseļošanās un noturības mehānisms (ANM) pieredze – Transporta sistēmas zaļināšanas reforma Rīgas metropoles areālā. Situāciju un redzējumu sabiedriskā transporta jautājumu kontekstā sniedz 2023.gadā izstrādātais “Pētījums par Ilgtspējīgu integrētu sabiedriskā transporta plānu, kas veidots kā daļa no Rīgas metropoles areāla SUMP” (IPMP). No nacionāla līmeņa perspektīvas tiek akcentēti būtiskākie tiesību akti – Ministru kabineta 2024. gada 17. decembrī apstiprinātais Rīgas metropoles areāla ilgtspējīga integrēta sabiedriskā transporta plāns 2024.-2030. gadam, kas paredz Rīgas metropoles areāla IPMP izstrādi, kā arī informatīvais ziņojums “Par sadarbības programmu ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānošanai”.

Skaidro TEN-T tīkla attīstības nozīmīgumu IPMP izstrādes un īstenošanas kontekstā, pieminot TEN-T Ziemeļjūras – Baltijas transporta koridora infrastruktūras elementus Rīgas metropoles areāla telpā, Latvijas autoceļus TEN-T pamattīklā un visaptverošajā tīklā, kā arī Rīgas apvedceļa attīstības nozīmi, kas ir viens no galvenajiem transporta sistēmas elementiem ne tikai Rīgas un visa piepilsētas areāla sasniedzamībā, bet visas Latvijas mērogā. IPMP izstrādes laikā rosina ņemt vērā liela mēroga projektu attīstības perspektīvas, piemēram, projekta “Rail Baltica” integrāciju kopējā transporta sistēmā un Lidostas “Rīga” attīstības plānus līdz 2050.gadam.

V.Baire dod vārdu V.Salieniekam.

V.Salienieks sasveicinās un pateicas R.Cimdiņam par sniegto informāciju, ko no savas puses papildinās raugoties no Rīgas pilsētas perspektīvas. Tiek prezentēti Rīgas metropoles areāla IPMP (SUMP) izstrādes būtiskie jautājumi. Prezentācijā informē par to kas ir IPMP (plāna izstrādes ieguvumi, ES Regula, IPMP un sabiedriskais transports, IPMP pārvaldība un IPMP izveides ceļa karte).

Paskaidro, ka IPMP jeb Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns ir stratēģisks plānošanas dokuments, kas izstrādājams pilsētas funkcionālajai teritorijai un veicina vienotu un visaptverošu mobilitātes plānošanu.

Demonstrē IPMP izstrādes un īstenošanas 4 posmus un īsi paskaidro par katru no tiem:

- sagatavošanās, analīze;
- stratēģijas izstrāde;
- aktivitāšu izstrāde;
- īstenošana, uzraudzība.

Uzver datu nozīmību un informē par IPMP tvērumu, kas ietver:

- digitālos risinājumus (mobilitātes lietotnes, reāllaika dati);
- stratēģiska finansējuma piesaisti;
- vienoto sabiedriskā transporta tīklu;
- multimodālos pārsēšanās punktus;
- “pēdējās jūdzes” mobilitāti;
- pilsētas loģistiku;
- velo un mikromobilitātes integrāciju infrastruktūrā;
- pārvietošanās paradumu maiņu;
- infrastruktūras attīstību un tehniskos risinājumus;
- sabiedrības līdzdalību mobilitātes plānošanā.

Skaidro arī to, kāpēc Rīgas metropoles areālā ir nepieciešams IPMP un uzskaita ieguvumus sabiedriskajam transportam.

Atsaucas uz ES Regulas noteikumiem un skaidro riskus neizpildes gadījumā.

Uzsver, ka vienota transporta un mobilitātes sistēma ir Rīgas metropoles areāla attīstības pamatā, rosinot izvēlēties atbilstošu IPMP teritoriālo mērogu – metropoles iekšējo telpu. Skaidro, ka IPMP sekmēs godīgu resursu sadali un sadarbību pašvaldību starpā, pieņemot kopīgus lēmumus, nevis konkurējot savā starpā, kā arī stimulēs ekonomiskās aktivitātes un uzņēmējdarbības izaugsmi ar uzlabotu piekļuvi darbavietām un pakalpojumiem. Tiek minēts arī būtiskais investīciju piesaistes un konkurētspējas jautājums Baltijas jūras reģionā, jo plāni būs stratēģiski saskaņoti.

Tiek demonstrēts iespējamais IPMP pārvaldības ietvars, (kur Satiksmes ministrija varētu būt kā uzraugošā iestāde) sadarbojoties transporta un mobilitātes plānošanā iesaistītajām pusēm nacionālā, reģionālā un vietējā līmenī. Sniegti priekšlikumi IPMP izveides ceļa kartei, kur kā pirmie būtiskie soļi tiek minēti izveidot IPMP plānošanas, izstrādes un ieviešanas darba grupu Rīgas metropoles areāla mērogā, definēt IPMP ietekmes teritoriju un iesaistīt attiecīgās pašvaldības, kā arī izstrādāt finansējuma piesaistes un sadalījuma plānu.

Rosina plāna nosaukumu precizēt uz “Rīgas metropoles areāla IPMP”, kas ir atbilstoši ikdienas svārtsmigrācijas teritoriālajam mērogam un TEN-T regulai, kas paredz, ka IPMP ir jāizstrādā pilsētas funkcionālajai urbānai telpai, kas ir plašāka par RPR un sakrīt ar Rīgas metropoles areāla tvērumu.

V.Baire pateicas prezentētājiem.

V.Baire saka, ka V.Salienieka prezentācijā piedāvātā IPMP pārvaldības modelī ir atšķirības no mūsu piedāvātā, kas balstās uz iepriekšējo pieredzi Atveseļošanās un noturības mehānisma (turpmāk – ANM) pieejā Transporta sistēmas zaļināšanas reformas Rīgas metropoles areālā ietvaros (darba grupā bija Satiksmes ministrs, Rīgas valstspilsētas domes priekšsēdētājs un Rīgas plānošanas reģiona Attīstības padomes priekšsēdētājs). Pamato, ka ANM pieeja ir līdzšinējā pieredzē pārbaudīts un darboties spējīgs modelis, piemēram, īstenojot aktivitāte reģionāla mēroga veloinfrastruktūras tīkla attīstībai.

Uzsver finansējuma samazinājumu Rīgas plānošanas reģionam, kā arī kapacitātes problēmu, kas jāņem

vērā, un ieskicē Rīgas plānošanas reģiona lomu un iesaisti.

Atsaucas uz sagatavotā lēmuma projekta Nr. 21 6. punktu, kas nosaka “Rosināt Satiksmes ministram izveidot RPR IPMP izstrādes vadības grupu, kura sastāv no RPR Attīstības padomes priekšsēdētāja, Rīgas valstspilsētas domes priekšsēdētāja un Satiksmes ministra”. Paskaidro, ka šī vadības grupa ir lēmuma pieņēmēja, kas diskutē (sarunājas) ar citām ministrijām.

Tālāk būtu arī cita darba grupa, kas strādā pie detalizētiem risinājumiem. Lūdz papildināt E.Rantiņam.

E.Rantiņš paskaidro, ka lēmuma projekts ticis gatavots konceptuāli, kā arī ņemts vērā, ka plānošana notiek no augšas uz leju, un, ka būtiska loma ir Satiksmes ministrijai. Uzsver un paskaidro Viedās administrācijas un reģionālās ministrijas (turpmāk – VARAM) lomu šajā procesā, kas ir piešķīrusi finansējumu Rīgas metropoles areāla Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādes virzības koordinācijai.

V.Baire atsaucas uz sagatavoto lēmuma projektu Nr.21 un, ka šoreiz ir būtiski virzīties uz priekšu, ne tikai runāt.

Uzsākas diskusija.

Diskusija.

A.Osītis, V. Baire, L.Danefelde, un M.Sprindžuks.

Galvenās tēmas:

- Satiksmes ministra loma, iespējamais cits pārvaldības modelis un efektivitāte, kā arī premjera pārraudzības iespējamība;
- Rīgas pilsētas piedāvātajā modelī Satiksmes ministrija norādīta kā Nacionālais kontaktpunkts, paskaidrojot RPR un pašvaldību lomu (iesaisti);
- laika nepieciešamība, lai vispirms izdiskutētu Rīgas domē, tiktos ar iesaistītajām institūcijām, piemēram, Satiksmes ministriju un pēc tam pieņemtu lēmumu šeit – RPR Attīstība padomē, jo pārāk plašs šī jautājuma ietvars;
- nepieciešamība veidot citu sistēmu, jo IPMP ir plašāks tvērums par sabiedriskā transporta jomu;
- tagadējās VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk – ATD) lomas analīze (maršrutu plānošana, biļešu cenu noteikšana, lēmumu pieņemšana par maršrutu slēgšanu un to paziņošana pašvaldībām utt.);
- būtiski saprast, kas ir pasūtītājs šai jaunajai sistēmai;
- pašvaldību iespējamā loma, ka pašvaldības ir kā pasūtītāji;
- lielas institucionālas pārmaiņas;
- zaudējumu kompensēšanas mehānismi;
- ATD pašreizējais kurss - komercpārvaldājumi, samazinot valsts līdzdalību;
- jaunas politiskas vienošanās nepieciešamība;
- kā ātrāk nonākt līdz jaunajam modelim un ko darām starpposmā;
- jaunas iestādes izveidošana pārejas posmā;
- nepieciešamība atskaitīties pašvaldību priekšsēdētājiem;
- teritoriālais tvērums – tuvā un tālā Pierīgā;
- kur gribam nonākt un kur atrodas administratīvā kapacitāte;
- kuros brīžos pašvaldību vadītājs lemj par starprezultātiem;
- vairākas padomes;
- savienojamība novada ietvaros;
- Pierīgas plānošanas jautājums, jo to nevar darīt Rīgas pašvaldība;
- Rīgas pašvaldības kapacitāte;
- kurā brīdī ATD nodod stafeti pašvaldībām (arī atbildība par finansēm);
- kurš projekts rada kādu labumu;
- investīciju savlaicīgums, lai risinātu problēmas;

- nepieciešamība izveidot vienošanās ar galvenajiem spēlētājiem.

V.Baire pateicas M.Sprindžukam par diskusijā paustajiem viedokļiem un paziņo, ka ir pieteikušies 4 runātāji.

Atgādina, ka IPMP izstrādei ir noteikts termiņš, un, ka IPMP ietekmēs visus uz mobilitātes finansējuma apgūšanu, arī Rīgas pašvaldību. Skaidro, ka galvenais finansējuma avots būs Eiropas Savienības fondi, jo pašvaldībām būs ierobežoti līdzekļi pamatojoties uz to, ka Finanšu ministrija neļaus vairāk pašvaldībām aizņemties (griesti būs sasniegti 2027. vai 2028. gadā). Līdz ar to pašvaldības būs ļoti ierobežotas aizņemties naudu, tāpēc tas ir jāņem vērā. Saka, ka piekrīt M.Sprindžuka paustajam viedoklim par to, ka jābūt visiem iesaistītiem. Atsaucas uz veiksmīgo piemēru ANM finansējuma plānošanā un projektu īstenošanā, kas bija pieejams un tika veiksmīgi izmantots, jo tika attīstīti vairāki mobilitātes projekti, tajā skaitā velo tīkls (sākotnēji Rīgas pašvaldība un tagad pieslēdzas, piemēram, Ķekavas novads un citas pašvaldības). Atsaucas uz to, kā tas tika darīts ANM gadījumā, kad procesa vadībā ir politiskie lēmumu pieņēmēji. Nosauc sagatavotā lēmuma projekta Nr.21 6. un 7. punktu. Skaidro, ka, lai plānotu jauno sistēmu, tas ir jādara no augšas, kā arī, lai noteiktu virzību uz ko mēs virzāties ir jābūt šim augšējam spēkam.

Aicina turpināt diskusiju un dod vārdu K.Miķelsonei.

Diskusija.

K.Miķelsone.

Galvenās tēmas:

- uzsver visu iesaistīto pušu iesaistes nepieciešamību;
- atsaucas uz Rīgas metropoles likumu, RPR stiprināšanas jautājums;
- nesadarbības bažas;
- proaktīva iesaiste;
- viedokļi par sagatavotā lēmuma Nr.21 projekta 4., 5., 7. un 9. punktiem;
- ATD un ietekmes teritorija;
- tiesiskā ietvara neesamība;
- nepieciešamība pēc izmaiņām normatīvajos aktos;
- finansējuma piesaiste;
- konkrēta sasaiste ar nākamajiem lēmumiem;
- deklaratīva iesaiste un reālu rādītāju sasniegšana, kā arī kā piesaistīt finansējumu reālām aktivitātēm.

V.Baire pateicas K.Miķelsonei par diskusijā paustajiem viedokļiem un konkrētām norādēm. Līdz ar to būtu jāvienojas par nākamo sanākumi, kā arī, ka nepieciešams iesniegt priekšlikumus un tos apkopot. Skaidro, ka šobrīd ir skaidrs tas, ka kādam par šī plāna izstrādi būs jāmaksā un, ka arī Rīgas pašvaldībai nav tādas kapacitātes, lai to izstrādātu un jautājums ir par to cik valsts ir gatava piedalīties finansēšanā un cik pašvaldības ir gatavas piedalīties finansēšanā, īpaši tās, kuras visvairāk ietekmē IPMP ietvaros plānotie mobilitātes risinājumi. Ir būtiski tas, ka laicīgi ir jāmaina arī normatīvie akti. Vēlreiz uzsver augstākās politiskās vadības iesaisti.

Aicina turpināt diskusiju un dod vārdu R.Mežeckim.

Diskusija.

R.Mežekis, A.Turlaja un V.Baire.

Galvenās tēmas:

- piekrīt M.Sprindžukam, ka šodien lēmumu pieņemt ir priekšlaicīgi, jo ir pārāk daudz neatbildētu jautājumu;

- Jūrmalas pašvaldības iesniegtie priekšlikumi un komentāri šīs sēdes laikā (skat. pielikumu Nr.2);
- skeptisks viedoklis par padomi;
- jābūt iesaistītiem pašvaldību priekšsēdētājiem;
- papildināt sagatavotā lēmuma projekta Nr.21 3. punktu;
- cik precīzam un detalizētam jābūt šim lēmumam;
- ATD loma, iesaiste un nozīmība;
- plāna nosaukuma precizēšana atbilstoši mērogam - Rīgas metropoles areāla IPMP;
- detaļu atstāšana otrajā plānā;
- deklaratīva tipa lēmuma sagatavošana, kam ir jābūt saprotamam pilnīgi visiem.

V.Baire apkopojot viedokļus, saka, ka nepieciešams vienoties par nākamo sēdi, jo šodien lēmumu nevarēs pieņemt. Saka, ka šodien ir bijusi laba diskusija un ir nepieciešamība visiem iesaistīties kopēja modeļa izstrādē, arī līdz darbinieku (speciālistu) līmenim. Svarīgi šobrīd ir saprast, ka mēs konceptuāli vēlamies piedalīties. Stāsta par finansējuma iespējamiem apmēriem (400 000 līdz 700 000 EUR) un katra iesaisti, arī finansēšanā (arī valsts un Rīgas pašvaldības). Būtiski ir saprast vai mēs esam gatavi iesaistīties, piemēram, tikai ar personāla resursu vai arī ar finansēšanu (piemēram, pēc iedzīvotāju skaita) tāpēc svarīgi būtu pieņemt konceptuālu lēmumu.

Aicina turpināt diskusiju un dod vārdu A.Osītim.

Diskusija.

A.Osītis.

Galvenās tēmas:

- problēmas pastāvēšana šodien;
- pauž bažas, ja plāns ir liels un smagnējs, tad iespējams, ka tā realizācija arī būs smagnēja;
- dažāda stāvoklis ar transportu katrā pašvaldībā;
- piekrīt Jūrmalas viedoklim, ka ir jābūt iesaistītiem pašvaldību priekšsēdētājiem, jo politiskie lēmumi būs jāpieņem pašvaldību domēs, kā arī tas, ka pašvaldību priekšsēdētājiem ir jāaizstāv savas intereses;
- speciālisti jāiesaista speciālistu līmenī savā kompetencē;
- katrai pašvaldībai intereses var arī atšķirties.

V.Baire pateicas A.Osītim par diskusijā paustajiem viedokļiem.

Saka, ka līdz ar to – vai šobrīd konceptuāli piekrītam tam, ka mums jātiekas janvārī, un, ka nepieciešams iesūtīt Rīgas plānošanas reģionam savus viedokļus par konkrētajiem punktiem lēmumā. Pauž viedokli, ka visdrīzāk, apkopojot iesūtītos viedokļus (priekšlikumus), lēmums varētu tapt īsāks. Piedāvā nākamo sēdes datumu – 2026. gada 30. janvārī, paskaidrojot, ka tā ir piektdiena.

E.Rantiņš ierosina citu datumu – 2026. gada 22. janvārī, jo šo datumu esot piedāvājis Iekšlietu ministrs.

A.Turlaja, E.Ratnieks paskaidro, ka diemžēl 2026. gada 22. janvārī nebūs iespējams sanākt uz sēdi, jo iepriekšējā dienā tiekot skatīts Rīgas pašvaldības budžets, līdz ar to šī budžeta sēde varētu ievilkties nākamajā dienā, tāpēc aicina palikt pie sākotnēji piedāvātā datuma – 2026. gada 30. janvāra.

Pārējie RPR AP locekļi atbalsta piedāvājumu un vienojas, ka nākamā sēde tiks sasaukta 2026. gada 30. janvārī plkst. 10.00 no rīta.

V.Baire piedāvā, ka līdz 2026. gada 13. janvāra dienas beigām varētu iesūtīt komentārus un priekšlikumus lēmuma projekta Nr.21 precizēšanai.

Pārējie RPR AP locekļi atbalsta V.Baires izteikto piedāvājumu un vienojas, ka līdz 2026. gada

13. janvāra dienas beigām jāiesūta komentāri un priekšlikumi lēmuma projekta Nr.21 precizēšanai.

K.Miķelsone izsaka priekšlikumu, ka nākamajā sēdē būtu jāpiedalās galvenajiem iesaistītajiem, piemēram, Satiksmes ministrijai, ATD, Rīgas pašvaldības SIA “Rīgas satiksme” (turpmāk – SIA “Rīgas satiksme”), akciju sabiedrībai „Pasažieru vilciens” (turpmāk – A/S “Pasažieru vilciens”), jo svarīga ir sadarbība (kas būs arī praktiskā līmenī) un līdz ar to rodas jautājums – kā mēs plānojam sadarboties. Pieskaras arī jautājumam par komunikāciju, skaidrojot, kāpēc tā ir problēma.

V.Baire paskaidro, ka tāpēc ir plānots strādāt ar augstāko politisko vadību un pamato savu viedokli, kas balstās viņas līdzšinējā pieredzē. Uzsaka, ka līdz ar to ATD ir jābūt politiskajam uzstādījumam no augšas, ka tā tiek iesaistīta.

K.Miķelsone saka, ka būtiski ir saprast to – kam mēs varam dot uzdevumu un, ka ir gatava iesaistīties minētā dokumenta izstrādē. Atvainojas, ka diemžēl viņai šobrīd jāpārtrauc turpmākā dalība sēdē. K.Miķelsone atstāj sēdi plkst. 11.27.

V.Baire paskaidro, ka diemžēl Satiksmes ministram mēs nevaram dot uzdevumu, bet varam parādīt savu vienotu nostāju un vienoto prasību, ko mēs sagaidām no Satiksmes ministrijas un Satiksmes ministra, un uzsvērt to, kas jau iepriekš ir publiski izskanējis – par to, ka viņi iesaistīsies.

M.Sprindžuks akcentē jautājumu par finanšu atbildību un par pašvaldību piedalīšanos sabiedriskā transporta tīkla plānošanā. Skaidro, kāpēc ir nepieciešams jauns ietvars un vienošanās ar Satiksmes ministriju un, kā arī to, ka būtiska ir izšķiršanās.

A.Turlaja paskaidro, ka šobrīd jau tiek pagarināti SIA “Rīgas satiksme” autobusu maršruti.

M.Sprindžuks paskaidro, ka problēma ir tā, ka SIA “Rīgas satiksme” nevar izplānot Pierīgu, jo nav datu. Pauž viedokli, ka lai veidotu sistēmu – vispirms ir jāiegūst dati, kā arī tas, ka nepieciešams Pierīgas atbalsts.

V.Baire dod vārdu R.Cimdiņam.

R.Cimdiņš paskaidro, ka ļoti būtiska ir vienotas informatīvās platformas un datu sistēmas izveidošana, kā arī galveno mobilitātes indikatoru noteikšana, kas tiek izmatoti IPMP uzraudzības īstenošanā. Atsaucas uz savu ziņojumu sēdes sākumā par IPMP izstrādes 4. fāzi – īstenošana un uzraudzība, kas ir ļoti nozīmīga pēc plāna izstrādes pabeigšanas un apstiprināšanas. Atgādina, ka ES regulējums paredz, ka līdz 2027.gada beigām 431 Eiropas pilsētai, tajā skaitā Rīgai, ir jāizstrādā IPMP ietverot pilsētas funkcionālo areālu, un jānosaka atbilstoši indikatori, par kuriem regulāri būs jāveic uzraudzība un jāziņo par rezultātiem Eiropai. Uzraudzības ietvaros notiks Eiropas pilsētu salīdzināšana savā starpā, kas ļaus izdarīt secinājumus par transporta un mobilitātes situāciju. IPMP izstrādes laika ietvars ir saistīts ar nākošo plānošanas periodu pēc 2028.gada, tādēļ būtiski paredzēt un iekļaut galvenās aktivitātes un projektus Rīgas metropoles areāla teritoriālajā tvērumā, kas potenciāli var uzlabot transporta sistēmas funkcionalitāti un mobilitātes situāciju kopumā.

V.Baire pamatojoties uz R.Cimdiņa skaidrojumu, ir svarīgi, ka Satiksmes ministrija piedalās, ka tā ir pie viena galda un atbalsta to. Paskaidro, ka uzraudzība nozīmē arī milzīgu kapacitāti, kas ietver datu vākšanu, atskaites utt., līdz ar to mēs runājam par vienotu sistēmu, tāpēc to nevar uzlikt tikai vienai Rīgas pilsētas pašvaldībai, kas balstās jaunās sistēmas plašajā tvērumā (kas teritoriāli aptver būtisku daļu Latvijas teritorijas).

V.Baire dod vārdu R.Mežeckim.

R.Mežekis runā plašākā nozīmē par politisko gribu un pašvaldību kapacitāti, īpaši akcentējot Rīgas

valstspilsētas kapacitāti, kā arī stāsta par Jūrmalas valstspilsētas Attīstības pārvaldi un tās iespējām to darīt, bet tad tā nevarētu darīt neko citu. Atsaucas uz pasaules pieredzi un runā par Rīgas valstspilsētas pašvaldības lielāku iesaisti, pamatojoties uz tās kapacitātes iespējām, kas ir nesalīdzināmi lielāka nekā citām pašvaldībām. Uzsver, ka šajā gadījumā ir ļoti svarīga rezultāta sasniegšana, tāpēc arī tas ir jāņem vērā.

V.Baire saka, ka tāpēc ļoti svarīga ir konceptuāla vienošanās, jo būtiski ir savā starpā vienoties. Vēlreiz paskaidro to, kāpēc vispirms ir svarīgi vienoties savā starpā un Satiksmes ministrijas lomu (nozīmību). Atsaucas uz to, ka tā esam vienojušies jau par nākamās sēdes datumu un par komentāru un priekšlikumu iesniegšanu lēmuma projekta Nr.21 precizēšanai līdz 2026. gada 13. janvārim, tad Jūsu apkopoto informāciju lēmuma projekta veidā, jānosūta Jums divas nedēļas pirms sēdes.

Pārējie RPR AP locekļi atbalsta V.Baires izteikto piedāvājumu un vienojas par apkopotās informācijas lēmuma projekta veidā nosūtīšanu divas nedēļas pirms sēdes RPR AP locekļiem uz viņu elektroniskajiem pastiem.

V.Baire saka, ka noteikti sazināsimies arī ar Satiksmes ministriju, bet vispirms mums pašiem ir jābūt pārliecinātiem par savu lēmumu.
Dod vārdu M.Sprindžukam.

M.Sprindžuks atgādina, ka ir pašvaldības (nosauc tās), kas galvenokārt izmanto A/S “Pasažieru vilciens” pakalpojumus un kuru iedzīvotāji brauc uz Rīgu, bet nav RPR iedzīvotāji, tad iznāk, ka šīs pašvaldības, piemēram, Saulkrasti nevar lemt un, ka tā ir daļa no problēmas, kā arī tā ir daļa no iespējas, un, ka jāņem vērā, ka arī šīm pašvaldībām būs jāveic kādi mājas darbi. Paskaidro, ka viņam ir bijusi saruna ar Tukuma un Jelgavas pašvaldībām, bet, ka arī viņi nezina kā iesaistīties, un jāņem vērā, ka šīs pašvaldības jūtas gana autonomas, un jautājums ir par to, kā šīs pašvaldības pildīs mūsu rīkojumus, un, ka šīm pašvaldībām ir arī transports, kuru finansē arī pašas pašvaldības, tāpēc arī tas būs jāņem vērā, līdz ar to, ir jāsaprot, kā sarunas būs jāved arī ar šīm pašvaldībām, tāpēc aicina īpaši padomāt arī par šīm pašvaldībām, kas nesēž pie šī galda šobrīd, lai nākotnē radītu mazākus pārpratumus.

E.Rantiņš komentē M.Sprindžuka teikto, skaidrojot šo pašvaldību situāciju un, ka RPR AP nav tiesību lemt par šo pašvaldību teritorijām, tāpēc tās ir ieliktas ietekmes teritorijā, un tāpēc arī ir svarīgi šīs pašvaldības iesaistīt procesā un uzsākt ar tām sarunas, tāpēc atgādina, ka ir svarīgi būt uzmanīgiem lēmumu pieņemšanas procesā.

M.Sprindžuks runā par pretrunu – Rīgas metropoles areālu, kas ietver šīs pašvaldības. IPMP teritoriālais tvērums jau ir nodefinēts Rīgas metropoles areāla mērogā.

V.Baire saka, ka mēs kā RPR varam lemt tikai par sevi, un, ka svarīga ir Satiksmes ministrija iesaiste.

M.Sprindžuks paskaidro situāciju par līdzvērtīgu partnerību un ar to saistītām problēmām, ka līdz ar to vispirms ir jārada instruments pārejas posmam un, ka mēs nekādā gadījumā nevar atļauties politisku kļūdu, jo tā maksās ļoti dārgi.

V.Baire saka, ka mēs gribam, lai šīs pašvaldības arī tiktu iesaistītas, un, ka šīm pašvaldībām ir ietekme, jo tās atrodas ietekmes zonā un jāsaprot, ka mēs bez šīm pašvaldībām nevarēsim iztikt.

R.Cimdiņš skaidro no Eiropas izstrādāto vadlīniju un regulas viedokļa IPMP ir jābūt izstrādātam urbānajā funkcionālajā areālā. Rīgas funkcionālā telpa jeb Rīgas metropoles areāls ir noteikts “Rīcības plānā Rīgas metropoles areāla attīstībai”, ko 2020.gadā apstiprināja RPR Attīstības padome. Tajā laikā RPR teritorija bija plašāka, bet neskatoties uz to, tāpat tika radīts stratēģisks attīstības redzējums pāri esošā reģiona robežām, nosakot tā brīža ietekmes areālu. Būtiskā atšķirība starp IPMP un Rīgas

metropoles areāla plāna īstenošanas pieeju ir tā, ka metropoles plāns neparedz aktivitāšu finansēšanu un īstenošanu, tas vairāk ir konceptuāls redzējums. IPMP rīcības plānam jānosaka konkrētas aktivitātes, tātad jautājums ir saistīts ar finansējumu (maksājumu) IPMP izstrādei un īstenošanai.

Uzskata, ka konceptuāli stratēģiski RPR var lemt par Rīgas metropoles areāla kā funkcionālās telpas attīstības redzējumu, bet tas arī varētu būt jautājums diskusijai, jo svarīgi mums pašiem radīt vienotu sapratni par funkcionālo areālu un kā Eiropa mūs uzlūko.

Skaidro funkcionālā areāla telpu pamatojoties uz Eiropā pielietoto IPMP metodiku un Rīgā notikušajām mācībām, kurās piedalījās liels skaits transporta un mobilitātes speciālistu. Pēc Eiropas pieejas pilsētas funkcionālais areāls tiek definēts teritoriālā tvērumā ar vismaz 15 % darbspējīgo svārstmigrāciju uz galvaspilsētu – ja mēs tā Latvijā nomērītu, tad teritoriāli jāietver arī Ainaži, Valmiera un Koknese.

Līdz ar to esošajā SUMP (IPMP) domāšanā Latvijā, mēs esam jau ļoti sašaurinājuši sapratni un teritoriāli pienākuši ļoti tuvu galvaspilsētai un tā teritorija, kuru mēs skatāmies ir starp 30-50 % ikdienas svārstmigrācijas. Tāpēc Rīgas pilsētas funkcionālās teritorijas pieejai ir jābūt ietvertai gan IPMP saturā, gan nosaukumā, atspoguļojot Rīgas metropoles areāla telpu. Respektīvi, IPMP jāasociē ar teritoriju, īpaši ņemot vērā, ka plāna īstenotāji būs vairāki – gan valsts, gan reģioni, gan pašvaldības.

L.Danefelde saka, ka pievienojas jau R.Cimdiņa teiktajam.

Skaidro Rīgas metropoles areāla telpu pamatojoties uz pieņemtajos dokumentos noteikto un sabiedriskā transporta tvērums ir vēl plašāks.

Piekrīt R.Cimdiņa teiktajam, ka primāri jāskatās uz funkcionālo telpu un lēmumā jāparādās Rīgas metropoles areālam, ko jau teica A.Turlaja.

V.Baire dod vārdu M.Sprindžukam.

M.Sprindžuks aktualizē jautājumu par mobilitātes datiem un iedzīvotājiem, kas no tālā metropoles areāla brauc uz Rīgu strādāt, un, kas galvenokārt pārvietojas ar vilcienu un iespējams, ka arī šīm pašvaldībām ir mājas darbi, kas prasīs finansējumu, piemēram pārkārtot autoostas vai kaut ko piebūvēt pie vilciena, izveidot stāvparkus vai ko līdzīgu, tad sanāk, ka šis arī ir svarīgi jau uzsākot darbu.

Diskutē par datiem – ka svarīgi ir saprast datu ieguves veidus, piemēram, kā varētu noskaidrot datus par tiem iedzīvotājiem, kas brauc uz Rīgu un šajā gadījumā ticamākie dati varētu būt mobilo sakaru operatoru dati. Paskaidro, ka bieži vien tie, kas brauc uz Rīgu ar personīgo auto redz labāk risinājumus, kas ir jāizdara, lai pārsēstos no privātā auto uz sabiedrisko transportu. Saka, ka atvērts paliek jautājums par mobilitātes areāla telpas noteikšanu.

R.Cimdiņš papildina, ka areāla telpas jeb teritoriālā tvēruma noteikšana var būt kā solis IPMP izstrādes procesā – uzsākot plāna izstrādi, veicot izpēti un aktuālo datu apzināšanu var tikt veikta teritoriālā tvēruma precizēšana, jo pēdējos gados mobilitātes situācija ir mainījusies. Šis jautājums ir būtisks ne tikai IPMP satura veidošanā, bet arī iepriekš diskutētajā par IPMP izstrādes finansēšanu, stratēģiskā redzējuma noteikšanu un lēmumu pieņemšanu RPR attīstības padomē.

V.Baire dod vārdu D.Ivanovam.

D.Ivanovs pauž priekšlikumu, ka nepieciešams darba grupā iesaistīt arī Valsts sabiedrību ar ierobežotu atbildību “Latvijas Valsts ceļi”, jo ir realizētāji, kā arī viņu pieredze ir svarīga.

V.Baire dod vārdu E.Rantiņam.

E.Rantiņš izsaka priekšlikumu sākt ar pamatteritoriju un pēc tam paplašināt teritoriju. Atgādina, ka Attīstības padomes lēmums ir administratīvs akts, līdz ar to, to var pārsūdzēt.

V.Baire pateicas E.Rantiņam.

V.Baire vēlreiz atgādina šodienas sēdē panāktās vienošanās:

- 1) nākamā sēde tiks sasaukta 2026. gada 30. janvārī plkst. 10.00 no rīta;
2) līdz 2026. gada 13. janvāra dienas beigām jāiesūta komentāri un priekšlikumi lēmuma projekta Nr.21 precizēšanai;
3) par apkopotās informācijas lēmuma projekta veidā nosūtīšanu divas nedēļas pirms sēdes RPR AP locekļiem uz viņu elektroniskajiem pastiem.

V.Baire pateicas visiem par dalību sēdē.

RPRAP locekļi atvadās.

V.Baire paziņo par sēdes slēgšanu.

Sēdi slēdz plkst. 11.49

Pielikumā:

1. Lēmuma projekts Nr. 21 (datne: 1_p_AP_Projekts_Lem_21_.doc).
2. Jūrmalas valstspilsētas komentāri par lēmuma projektu Nr.21 (datne: 2_p_Jurmala_koment_Projekt_Lem_21_.doc).
3. Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns (SUMP) prezentācija (datne: 3_p_SUMP_ietvars_12.12.2025.pdf).
4. Rīgas metropoles areāla Ilgtspējīgās pilsētas mobilitātes plāna (SUMP) izstrāde (datne: 4_p_SUMP_Rigas_pasv_12.12.2025.pdf).

Sēdes vadītāja –

Rīgas plānošanas reģiona

Attīstības padomes priekšsēdētāja

(paraksts)*

V.Baire

Rīgas plānošanas reģiona

Attīstības padomes sēdes protokoliste

(paraksts)*

G.Martuša

*DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU.