

Biedrība „Baltijas Vides Forums”

Pasūtītājs:

Reģ. Nr.: 40008075450

Adrese: Antonijas iela 3-8, Rīga, LV-1010

Pasūtījuma Nr.:

19-08 – Izpildītāja

Nosaukums:

**Projekta SUMBA Pārvietošanās Ģenerālplāna sadaļu
izstrāde (R074)**

Adrese:

Rīga

Stadija:

3. nodevums

Mobilitātes punktu izvietojšanas un izveidošanas plāns

Sējuma Nr. / skaits:

1 / 1

Materiāls izstrādāts INTERREG projekta „Ilgtspējīga mobilitāte pilsētās un ikdienas pārvietošanās Baltijas jūras reģiona pilsētās” (SUMBA)” (Līguma Nr. R074) ietvaros.



EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND



Priekšvārds

Saskaņā ar 2019. gada 26. martā noslēgto līgumu starp biedrību “Baltijas Vides Forums” un SIA “IE.LA inženieri” (turpmāk tekstā – izpildītājs), izpildītājs gatavoto “Projekta SUMBA Pārvietošanās Ģenerālpilna sadaļu izstrādes pakalpojums (R074)”, kā rezultātā izpildītājs kopumā iesniedz trīs nodevumus.

Projekts SUMBA – Ilgtspējīga mobilitāte pilsētās un ikdienas pārvietošanās Baltijas jūras reģiona pilsētās – paredz izveidot efektīvu transporta modelēšanas sistēmu, katrā no partnervalstu pilsētām. Biedrība “Baltijas Vides Forums” kopā ar Rīgas domi ir projekta partneri Latvijā¹.

Šis ir līguma priekšmeta trešais un noslēdzošais nodevums – Mobilitātes punktu izvietojuma un izveidošanas plāns, kurā sniegtas rekomendācijas mobilitātes punktu izvietojumam un izveidošanai projekta SUMBA izpētes teritorijā. Mobilitātes punktu izvietojuma un izveidošanas plāns veidots, izmantojot šī projekta otrā nodevuma – Transporta un pasažieru plūsmu novērtējums projekta izpētes teritorijā – rezultātus.

Mobilitātes punktu izvietojuma un izveidošanas plāns ietver mobilitātes punktu jēdziena skaidrojumu Latvijas kontekstā, rekomendācijas to izvietojumam projekta teritorijā, kā arī vadlīnijas pašvaldību pārstāvjiem, turpmākai mobilitātes punktu sistēmas attīstībai. Šī dokumenta noslēdzošā 7. sadaļa *Kopsavilkums* veidota kā vispārējs šī dokumenta apkopojums ar nolūku, lai ikvienam tās lasītājam (politikas veidotājam, pašvaldību un ministriju darbiniekam, kā arī iedzīvotājam) būtu pieejama un saprotama mobilitātes punktu sistēmas būtība.

¹ Biedrība “Baltijas Vides Forums” – Ilgtspējīga mobilitāte pilsētās un ikdienas pārvietošanās Baltijas jūras reģiona pilsētās (SUMBA): <http://www.bef.lv/index.php?id=164>

SATURS

1	MOBILITĀTES PUNKTI.....	4
1.1	<i>Mobilitātes punktu jēdziens</i>	4
1.2	<i>Koplietošanas transporta un sabiedriskā transporta integrēšana</i>	6
2	MOBILITĀTES PUNKTU PRIEKŠNOSACĪJUMI UN GRADĀCIJA PROJEKTA SUMBA IZPĒTES TERITORIJĀ	8
2.1	<i>Starptautisks multimodālais satiksmes mezgls.....</i>	9
2.2	<i>Reģionālās satiksmes mobilitātes punkts.....</i>	10
2.3	<i>Pilsētas mobilitātes punkts.....</i>	11
2.4	<i>Mikromobilitātes punkts</i>	12
3	IEKĻAUTO PAKALPOJUMU DETALIZĀCIJA UN VISPĀRĒJĀS VADLĪNIJAS	13
3.1	<i>Mikromobilitātes rīki</i>	13
3.1.1	<i>Velosipēdu koplietošana</i>	13
3.1.2	<i>Velosipēdu novietnes</i>	16
3.1.3	<i>Papildus pakalpojumi</i>	17
3.1.4	<i>Mikromobilitātes rīku, kas nav velosipēdi, koplietošana.....</i>	18
3.2	<i>Auto infrastruktūra.....</i>	18
3.2.1	<i>Pasažieru izlaišana/uzņemšana, t.sk. kopā-braukšana un taksis</i>	19
3.2.2	<i>Koplietošanas automašīnas</i>	19
3.2.3	<i>Elektrisko automašīnu infrastruktūra.....</i>	20
3.2.4	<i>Privātā auto stāvvietas/stāvlaukums.....</i>	21
3.3	<i>Sabiedriskais transports</i>	21
3.3.1	<i>Autoosta, starppilsētu autobusu galapunkts.....</i>	22
3.3.2	<i>Sabiedriskā transporta galapunkts</i>	22
3.3.3	<i>Sabiedriskā transporta pietura, t.sk. mikroautobusu pietura.....</i>	22
3.3.4	<i>Dzelzceļš 1520 mm</i>	23
3.3.5	<i>Dzelzceļš 1435 mm – Rail Baltica</i>	23
3.4	<i>Informācija</i>	24
3.4.1	<i>Identitātes pilārs.....</i>	24
3.4.2	<i>Ceļa atrašana / norādes.....</i>	25
3.4.3	<i>Reāllaika satiksmes u.c. digitāla informācija un WiFi</i>	25
3.5	<i>Papildus funkcijas.....</i>	26
4	REKOMENDĀCIJAS MOBILITĀTES PUNKTU IZVEIDOŠANAI	28
5	REKOMENDĒJAMĀS MOBILITĀTES PUNKTU IZVIETOJUMS.....	30
5.1	<i>Rīga</i>	30
5.2	<i>Pierīga</i>	31
5.2.1	<i>Jūrmala</i>	32
5.2.2	<i>Babītes novads</i>	32
5.2.3	<i>Mārupes novads</i>	33
5.2.4	<i>Olaines novads</i>	33
5.2.5	<i>Ķekavas novads</i>	34
5.2.6	<i>Salaspils novads.....</i>	34
5.2.7	<i>Stopiņu novads.....</i>	35
5.2.8	<i>Ikšķiles novads.....</i>	35
5.2.9	<i>Ropažu novads</i>	35
5.2.10	<i>Ādažu novads</i>	36
5.2.11	<i>Carnikavas novads</i>	36
5.2.12	<i>Garkalnes novads</i>	36
5.3	<i>Rīgu un Pierīgu ietekmējošā teritorija.....</i>	37
5.3.1	<i>Tukums</i>	37
5.3.2	<i>Jelgavas novads</i>	38
5.3.3	<i>Ozolnieku novads</i>	39
5.3.4	<i>Iecavas novads</i>	40
5.3.5	<i>Baldones novads</i>	40
5.3.6	<i>Lielvārdes novads</i>	40
5.3.7	<i>Ķeguma novads</i>	40
5.3.8	<i>Ogres novads.....</i>	41
5.3.9	<i>Siguldas novads</i>	41
5.3.10	<i>Mālpils novads.....</i>	41
5.3.11	<i>Inčukalna novads.....</i>	42
5.3.12	<i>Saulkrastu novads.....</i>	42
6	MOBILITĀTES PUNKTU IZVĒLĒ IEKĻAUJAMO ASPEKTU RAKSTUROJUMS	43
7	KOPSAVILKUMS	44

1 Mobilitātes punkti

Saskaņā ar 2017. gadā veikto pētījumu “Rīgas aglomerācijas robežu precizēšana”², kā arī pieejamo pasažieru plūsmu informāciju, kas vērtēta šī projekta ietvaros³ var pieņemt, ka gandrīz katrs otrais Pierīgas iedzīvotājs darbības vecumā strādā Rīgā un lielākā daļa no tiem uz darbu dodas ar privāto automašīnu. Rezultātā kopējā pilsētvides kvalitāte Rīgā pasliktinās un iedzīvotāju skaits tajā mazinās, vienlaikus svārstmigrācijai turpinot pieaugt.

Eiropā un arī citur pasaulē pieaugošās svārstmigrācijas problēmas tiek risinātas ieviešot jaunus mobilitātes veidus, t.sk. mobilitātes punktus, dažādus digitālus un koplietošanas transportlīdzekļu pakalpojumus. Ikdienas pārvietošanās tiek mainīta, paredzot koplietošanas mobilitāti kā neatņemamu sastāvdaļu.

Mobilitātes punkti nodrošina mobilitātes pakalpojumu pieejamību vienuviet un veicina multimodālas un ilgtspējīgas transporta sistēmas attīstību, tādā veidā samazinot nepieciešamību izmantot privāto autotransportu. Mobilitātes punkti ir gan kā brauciena sākuma punkts, gan kā pārsēšanās iespēja no viena transporta veida citā. Mobilitātes punktu koncepts gan papildina, gan var tikt papildināts ar digitālo mobilitātes risinājumu ieviešanu – mobilitāte kā pakalpojums un vienotā biļete.

2019. gadā publicēts apjomīgs pētījums, kurā ne vien analizēti priekšnosacījumi mobilitātes punktu veiksmīgai izveidošanai, bet arī apkopota pieejamā informācija par līdz šim realizēto vai plānošanas stadijā esošo mobilitātes punktu veidiem un kopējo devumu ilgtspējīgai pilsētas mobilitātei⁴. Pētījumā izcelts tas, ka mobilitātes punktu definīcijas, mērķi, uzdevumi un realizācija katrā no pilsētām ir līdzīgi, taču ne identiski un individuāli pielāgoti katras valsts vai reģiona specifikai. Tāpat uzsvērtā mobilitātes punktu kā koncepta agrīnā attīstības stadija un potenciālais nozīmīgums.

To, vai mobilitātes punktu koncepts veicina ilgtspējīgu mobilitāti, nosaka konkrētās pilsētas vai reģiona definētais mobilitātes punktu ietvars, iesaistīto sadarbības partneru mērķi un to atbilstība kopējiem vietējiem ilgtspējīgas mobilitātes mērķiem pilsētā/reģionā².

Šajā sadaļā apskatīts mobilitātes punktu jēdziens, t.sk. mobilitātes punktu definīcijas priekšlikums projekta SUMBA izpētes teritorijai, kā arī apkopota līdzšinējā koplietošanas transporta un sabiedriskā transporta integrēšanas pieredze Eiropā.

1.1 Mobilitātes punktu jēdziens

Parasti mobilitātes punkti tiek veidoti tur, kur jau eksistē plaša koplietošanas automašīnu un velosipēdu izmantošanas kultūra. Tas nepieciešams, lai šos mobilitātes pakalpojumus apvienotu un integrētu kopējā transporta sistēmā ērtā un pieejamā veidā. Taču mobilitātes punktus izveido arī tāpēc, lai veicinātu un popularizētu mobilitāti kā koplietošanas pakalpojumu.

Kā minēts iepriekš, mobilitātes punkti var kalpot gan kā ceļojuma/brauciena sākuma punkts ar iespēju izvēlēties dažādus transporta veidus atkarībā no brauciena mērķa, gan kā pārsēšanās vieta. Tāpat ar mobilitātes punkta jēdzienu tiek saprasts gan koplietošanas automašīnām rezervētas stāvvietas kopā ar mobilitātes punkta identitātes pīlāru, gan multimodāli transporta mezgli, kuros apvienoti dažādi sabiedriskā un koplietošanas transporta veidi (autobuss, metro, tramvajs, koplietošanas velosipēdi, automašīnas, taksometrs u.c.).

² LU ĢZFF, 2017; Rīgas aglomerācijas robežu precizēšana: http://www.sus.lv/sites/default/files/rigas_aglomeracija_2017.pdf

³ SIA “IE.LA Inženieri”, Biedrība “Baltijas Vides Forums”, 2020; “Projekta SUMBA Pārvietošanās Ģenerālpilāns – Mobilitātes punkti – Transporta un pasažieru plūsmu novērtējums projekta izpētes teritorijā”

⁴ Montserrat Miramontes Villarreal, 2019. *Assessment of mobility stations Success factors and contributions to sustainable urban mobility*. Pieejams: <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1446304/document.pdf>

Vācijā un Austrijā lielākoties tiek lietoti termini “mobilitātes stacija” (no angļu val. – *Mobility station*) un “mobilitātes punkts” (no angļu val. – *Mobility point*), kas raksturo transporta mezglu, savukārt Ziemeļamerikā un Apvienotajā Karalistē biežāk izmantots termins “mobilitātes centrs” (no angļu val. – *Mobility hub*), kas ietver ne tikai transporta mezglu, bet arī tā tuvējo apkārtni ar dzīvojamo apbūvi, iepirkšanās centriem, birojiem utt.² Taču šo jēdzienu lietojums un faktiskais izpildījums visā pasaulē pēc būtības ir līdzīgs un to vienojošais faktors ir koplietošanas transporta līdzekļu integrēšana transporta sistēmā.

Interreg un *Share North* projekta ietvaros piedāvātā CoMoUK mobilitātes centra definīcija Apvienotajā Karalistē⁵: mobilitātes punkts ir atpazīstama vieta ar dažādu transporta veidu piedāvājumu un savienojumu, kas ir papildināta ar uzlabotām iespējām un informācijas funkcijām, vienlaikus pievilinot un sniedzot ieguvumu ceļotājam. Ķīles pašvaldības sagatavotajā mobilitātes staciju konceptā⁶ ar mobilitātes stacijām tiek domāts “telpiski apvienoti dažādi ilgtspējīgas mobilitātes pakalpojumi ar mērķi veicināt multimodālu un intermodālu pārvietošanos”.

Atbilstoši “Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija” gala ziņojumam (Rīgas plānošanas reģions un SIA Grupa93, 2019): “*Mobilitātes punkta nolūks ir atvieglot pāreju no viena transporta veida uz otru, nodrošināt ērtu savienojumu starp galamērķiem un nodrošināt daudzveidīgu atbalsta infrastruktūru (norādes, pārvietošanos 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, viedtālrūpa lietotnes, kurās apkopotu sabiedriskā transporta maršruti, transporta veidu pakalpojumus un apkārtnē pieejamie pakalpojumus.*”

Savukārt 2019. gadā izstrādātajā “Rīgas pilsētas specifikai atbilstoša mobilitātes pārvaldības risinājuma – “Mobilitātes punkta” modeļa konceptuāla izstrāde un aprobēšana” (turpmāk tekstā – Rīgas Koncepts) noslēguma ziņojumā (Rīgas enerģētikas aģentūra un SIA Grupa93, 2019) ietverta četru veidu mobilitātes punktu sistēma (skat. sadaļu 5.1 *Rīga*). Saskaņā ar to mobilitātes punktu pamatuzdevums Rīgas pilsētā: “*nodrošināt ērtus transporta savienojumus, kas apvieno alternatīvus transporta veidus – dažādu publiskā transporta veidu pieturvietas ar velostāvvietām, koplietošanas velo/auto tīklu, u.c., tādējādi atbalstot multimobilitāti, turklāt, papildus pamatfunkcijām ir jāparedz arī komforta funkcijas, piedāvājot plašāku pakalpojumu klāstu (piemēram, elektrotransporta līdzekļu uzlādes stacijas, informācijas stendi, preču piegādes stacijas, kioski u.tml.)*”.

Nemot vērā projekta SUMBA izpētes teritorijas specifiku un tajā plānotos transporta attīstības projektus, tiek ierosināts mobilitātes punktu ietvarā izdalīt arī starptautisko un reģionālo satiksmi, kā arī teritorijas, kurās nav attīstīta pilsētas sabiedriskā transporta tīkla.

Līdzīga sistēma tiek veidota ASV Kalifornijas štata Losandželosas pilsētā⁷ un Eiropas valstīs, piemēram, Beļģijā⁸ un Apvienotajā Karalistē³. Losandželosā šobrīd izstrādes stadijā ir trīs līmeņu mobilitātes centru sistēma – apkaimes, centrālais un reģionālais. Arī Beļģijā Flandrijas reģionā un Apvienotajā Karalistē mobilitātes punkti ietver dažādu līmeņu pieeju – no lielākiem mobilitātes centriem/punktiem ar, piemēram, reģionālās dzelzceļa satiksmes nodrošinājumu līdz lokāliem mobilitātes punktiem bez sabiedriskā, bet ar koplietošanas transportu.

⁵ Interreg, Share North, CoMoUK, 2019. Mobility Hubs Guidance. Pieejams: <https://como.org.uk/wp-content/uploads/2019/10/Mobility-Hub-Guide-241019-final.pdf>

⁶ Konzept Mobilitätsstationen für Kiel, 2016. Landeshauptstadt Kiel. Pieejams: https://kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/verkehrsentwicklung/_dokumente_mobilitaetsstationen/konzept_mobilitaetsstationen.pdf

⁷ Department of City Planning of Los Angeles, 2016. Mobility Hubs – A Reader's Guide (draft). Pieejams: <https://ladot.lacity.org/sites/default/files/documents/mobility-hubs-readers-guide.pdf>

⁸ Interreg, Share North, Mobi Punt, 2018. Mobipunten – De handleiding voor de gemeente. Pieejams: https://mobipunt.be/wp-content/uploads/2018/09/20180912_Mobipunt-handleiding.pdf

Saskaņā ar Rīgas metropoles areāla telpiskās vīzijas, Rīgas Koncepta u.c. mobilitātes punktu/staciju/centru jēdzieniem šī projekta ietvaros tiek ierosināts Latvijā mobilitātes punktus izteikt kā:

Mobilitātes punkti ir dažādu līmeņu transporta mezgli ar pamatzdevumu ikvienam tās lietotājam nodrošināt ērtus dažādu transporta veida savienojumus vienkopus, piedāvājot alternatīvus pārvietošanās veidus (t.sk. koplietošanas transportlīdzekļus) un mazinot nepieciešamību izmantot privāto autotransportu.

Atbilstoši satiksmes līmenim var tik izdalīti Starptautiski multimodālie satiksmes mezgli, kas nodrošina starptautisko satiksmi, Reģionālās satiksmes mobilitātes punkti, kuri nodrošina starppilsētu satiksmi, Pilsētas mobilitātes punkti, kas balstās uz pilsētas sabiedriskā transporta tīklu, un Mikromobilitātes punkti, kuri nodrošina iespēju nokļūt līdz tuvākajam sabiedriskajam transportam, t.sk. līdz tuvākajam mobilitātes punktam, kā arī nodrošina atbalsta infrastruktūru "pirmajam" un "pēdējam" kilometram. Papildus mobilitātes pamatfunkcijām mobilitātes punktos jāparedz arī komforta, vides pieejamības un pakalpojumu nodrošinājums.

1.2 Koplietošanas transporta un sabiedriskā transporta integrēšana

Mobilitātes punktus galvenokārt ievieš vai nu pašvaldības un sabiedriskā transporta operatori atsevišķi, vai pašvaldības kopā ar sabiedriskā transporta operatoriem sadarbības līguma ietvaros, taču ir arī privātu mobilitātes punktu piemēri.

Kā minēts iepriekš, katrā no pašvaldībām definētie mobilitātes punktu mērķi var atšķirties un to lielākoties nosaka, kas ir kopējās mobilitātes punktu sistēmas ieviesējs. Ja galvenais ieviesējs ir pašvaldība, tad lielākā uzmanība tiek vērsta uz nepieciešamību mainīt iedzīvotāju mobilitātes paradumus no privāto auto izmantošanas uz efektīvākiem pārvietošanās transporta veidiem (tādā veidā samazinot autostāvvietu izvietojuma nepieciešamību pilsētā), vienlaikus samazinot siltumnīcefekta gāzu, trokšņu un putekļu emisijas. Ja galvenais mobilitātes punktu ieviesējs ir sabiedriskā transporta operators, tad mērķis ir saistīts ar sabiedriskā transporta funkciju un pakalpojumu paplašināšanu. Bez šaubām, abos gadījumos mērķi tiek pakārtoti vispārējai pilsētas attīstības stratēģijai. Savukārt, ja mobilitātes punktu izveido kāda jauna attīstības projekta teritorijā, tad tā mērķis ir samazināt izmaksas, ko radītu papildus privāto autostāvvietu izveidošana ².

Montserrat⁹ (2019) pētījumā apkopoti 8 Vācijas pašvaldību noteiktie mobilitātes punktu mērķi, piemēram, Brēmenē tas ir – samazināt atkarību no privāto automašīnu izmantošanas un atvieglot pilsētas centra apkaimes no autostāvvietu radītā spiediena, savukārt Minhenē – piedāvāt iedzīvotājiem dažādus mobilitātes pakalpojumus, kas būtu piemēroti ikviena brauciena mērķim, tā, lai privātās automašīnas izmantošana pēc būtības vairs nav nepieciešama. Koplietošanas transports lietotājam tiek pasniegts kā neatņemama sabiedriskā transporta daļa .

Sabiedriskā transporta un koplietošanas transporta integrēšana nozīmē gan vienotu informācijas pieejamību, gan organizāciju savstarpēju sadarbību. Piemēram, vienota interneta vietne/aplikācija – mobilā lietotne, kurā apkopota informācija par:

- sabiedriskā transporta (autobusu, tramvaju un metro) pieturas vietas un maršrutu saraksti;
- pieejamo koplietošanas velosipēdu atrašanās vietu reāllaika informācija;
- pieejamo koplietošanas automašīnu atrašanās vieta un mašīnas veids;
- elektrisko automašīnu un velosipēdu uzlādes infrastruktūras atrašanās vietas,

tiek nodrošināta iespēja veikt koplietošanas transporta un uzlādes vietu rezervāciju, kā arī kalpo kā maršruta plānotājs un komunikācija ar iedzīvotājiem par kustības saraksta izmaiņām, remonta darbiem utt.

⁹ Montserrat Miramontes Villarreal, 2019. *Assessment of mobility stations Success factors and contributions to sustainable urban mobility*. Pieejams: <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1446304/document.pdf>

Galvenie ieguvumi no koplietošanas transportlīdzekļu izmantošanas tiek noteikti kā naudas ietaupījums, elastīgums un praktiskums. Automašīnu koplietošanas klienti uz mobilitātes punktiem nokļūst lielākoties ar velosipēdu, kā arī ikdienā biežāk izmanto velosipēdu un sabiedrisko transportu. Aprēķināts, ka viena koplietošanas automašīna aizvieto 16 privātās automašīnas¹⁰.

¹⁰ Montserrat Miramontes Villarreal, 2019. *Assessment of mobility stations Success factors and contributions to sustainable urban mobility*. Pieejams: <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1446304/document.pdf>

2 Mobilitātes punktu priekšnosacījumi un gradācija projekta SUMBA izpētes teritorijā

Šajā sadaļā sniegts mobilitātes punktu gradācijas skaidrojums un izveidošanas priekšnosacījumi. Projekta SUMBA izpētes teritorija skar lielāko daļu Rīgas aglomerācijas, iekļaujot 25 novadu teritorijas (situācija pirms Administratīvi teritoriālās reformas¹¹). 2019. gada sākumā iedzīvotāju skaits projekta teritorijā esošajās pilsētās bija no vairāk nekā 600 tūkstošiem Rīgā, līdz 55 tūkstošiem Jelgavā un nedaudz virs 5 tūkstošiem Ķegumā¹². Projekta teritorijā esošo pilsētu sabiedriskā transporta infrastruktūras būtiski atšķiras: ne visur ir pieejams sabiedriskā transporta mugurkauls – dzelzceļš, tāpat arī ne visur tas tiek atbilstoši izmantots kaut arī ir pieejams.

Nemot vērā šī projekta ietvaros veiktās izpētes¹³ secinājumus par ikdienas pārvietošanās intensitāti projekta teritorijā, mobilitātes punktu sistēmas virsmērķis, šī projekta ietvaros, ir izveidot vienotu mobilitātes punktu pakalpojumu un kvalitātes tīklu visā projekta teritorijā, kas mazinātu privātā autotransporta izmantošanas nepieciešamību ikdienas svārstmigrācijas kontekstā, vienlaikus uzlabojot dzīves kvalitāti. Būtiski atzīmēt, ka piedāvātais mobilitātes punktu kategoriju iedalījums projekta teritorijai izstrādāts, ar mērķi to izmantot kā Rīgā un visā projekta SUMBA teritorijā, tā arī pārējā valsts teritorijā.

Mobilitātes punktu izveidošanai svarīga ir piekļuve, t.sk. esoša un plānota velosipēdu infrastruktūra un sabiedriskais transports. Piedāvātā mobilitātes punktu gradācija pēc būtības balstās uz esošo un plānoto transporta tīklu katrā no mobilitātes punktu veidiem. Proti, no starptautiskas satiksmes līdz lokāliem punktiem bez sabiedriskā transporta nodrošinājuma, skat. Attēls 1 “Mobilitātes punktu kategorijas”.

Kā redzams Attēlā 1, katra mobilitātes punktu kategorija atšķiras pēc tajā iekļautajiem simboliem, kuri raksturo kādu no transporta veidiem. Piemēram, Mikromobilitātes punktā nav iekļauta neviena no sabiedrisko transportu raksturojošajām ikonām un Reģionālās satiksmes mobilitātes punktā nav iekļauta globusa ikona, kura raksturo starptautisku satiksmi. Attēls 1 ir shematisks un vizuāls mobilitātes punktu iedalījuma piemērs, kas nodrošina mobilitātes punktu koncepta izpratni. Tāpat šī aplūgta shēma nenosaka to, ka, piemēram, lidostā būtu jānodrošina pilnīgi visu attēlā redzamo ikonu raksturojošie pakalpojumi, bet gan to, ka lidostā jānodrošina gan mikromobilitātes un koplietošanas rīku, gan sabiedriskā transporta, gan reģionālā un starptautiskā transporta pakalpojumi.

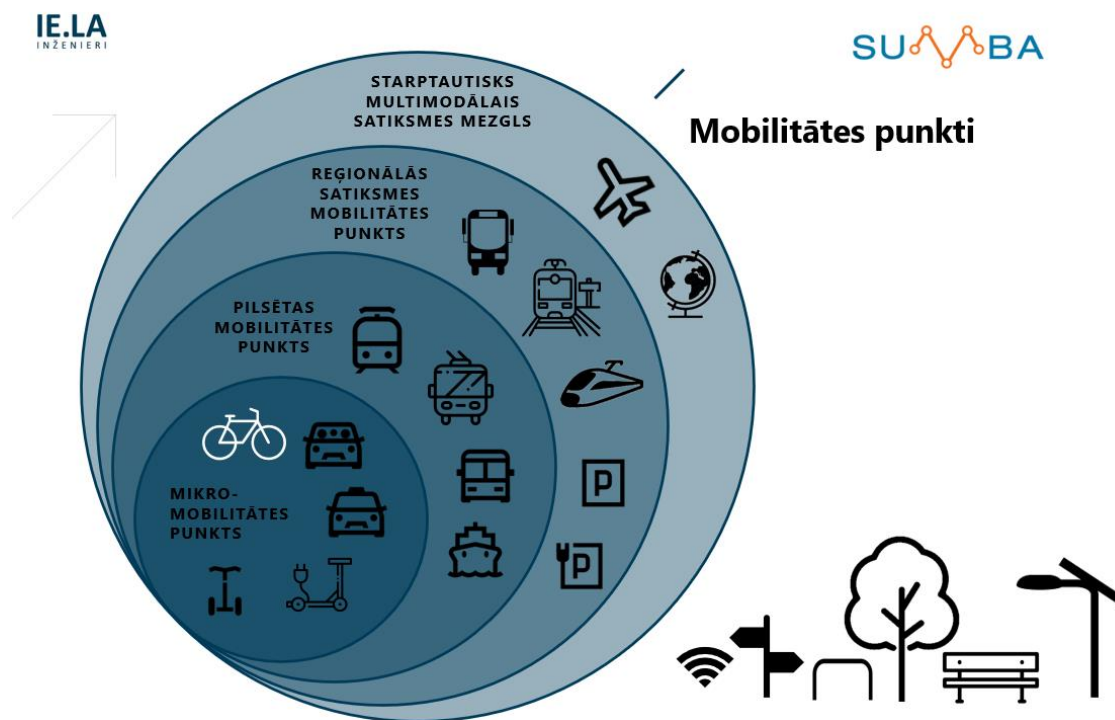
Mobilitātes punkti ir paredzēti kā ilgtermiņa objekti, kurus pēc nepieciešamības iespējams paplašināt. Piemēram, kāds no Mikromobilitātes punktiem pēc 10 gadiem var būt attīstīts kā Pilsētas mobilitātes punkts, savukārt Reģionālās satiksmes mobilitātes punkts ar 4 koplietošanas automašīnu vietām, atbilstoši nepieciešamībai var tikt papildināts ar lielāku skaitu koplietošanas automašīnu.

Papildus transporta pakalpojumiem, mobilitātes punktos obligāts nosacījums ir velosipēdu novietnes, kvalitatīvs apgaismojums, labiekārtojums, kā arī pēc iespējas nepieciešams nodrošināt brīvpieejas WiFi, informācijas norādes un videonovērošanas kameras (skat. Attēls 1). Turpmāk tekstā sniegts piedāvāto mobilitātes punktu kategoriju skaidrojums ar piemēriem un iekļauto pakalpojumu pārskats.

¹¹ VARAM, 2020. Administratīvi teritoriālā reforma: www.varam.gov.lv/lat/administrativi_teritoriala_reforma/

¹² Centrālā statistikas pārvalde, 2019: <https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/iedzivotaji/iedzivotaju-skaitis/galvenie-raditaji/iedzivotaju-skaitis-republikas-pilsetas>

¹³ SIA “IE.LA Inženieri”, Biedrība “Baltijas Vides Forums”, 2020; “Projekta SUMBA Pārvietošanās Ģenerālplāns – Mobilitātes punkti – Transporta un pasažieru plūsmu novērtējums projekta izpētes teritorijā”



Attēls 1 "Mobilitātes punktu kategorijas"

2.1 Starptautisks multimodālais satiksmes mezgls

Atbilstoši mobilitātes punkta nosaukumam, Starptautisks multimodālais satiksmes mezgls (turpmākt tekstā - MSM) nodrošina starptautisko satiksmi iekļaujot sauszemes, t.sk. sliežu, kā arī gaisa un/vai ūdens starptautisko satiksmi (skat. Attēls 1). Projekta SUMBA izpētes teritorijā šobrīd ir 3 esoši šādi Starptautiski MSM: Starptautiskā lidosta "Rīga", Centrālā dzelzceļa stacija "Rīga" un "Rīgas Pasažieru osta". Paredzēts, ka starptautiskā autoosta "Rīga", kura šobrīd atrodas tiešā centrālās dzelzceļa stacijas tuvumā, nākotnē tiktu integrēta dzelzceļa stacijas multimodālajā kompleksā.

Saskaņā ar pieejamo informāciju un Rīgas pilsētas attīstības dokumentiem, nākotnē ir plānoti vēl divi MSM: Skanstes apkaimē un esošajā Torņakalna stacijā.

Piemēram, šī projekta izstrādes laikā (2020. gada sākums) "Rīgas Pasažieru osta" nav integrēta pilsētas sabiedriskā transporta tīklā, un nokļūšana no pasažieru ostas uz Rīgas centru vai Vecrīgu iespējama tikai ar auto vai nepilnu kilometru ejot ar kājām līdz kādai no tuvākajām tramvaja pieturām. Taču pēc savas funkcijas tādai vietai kā "Rīgas Pasažieru osta" būtu jānodrošina ne tikai autostāvvietu, bet arī sabiedriskā transporta pieturu, koplietošanas velosipēdi un koplietošanas automašīnas.

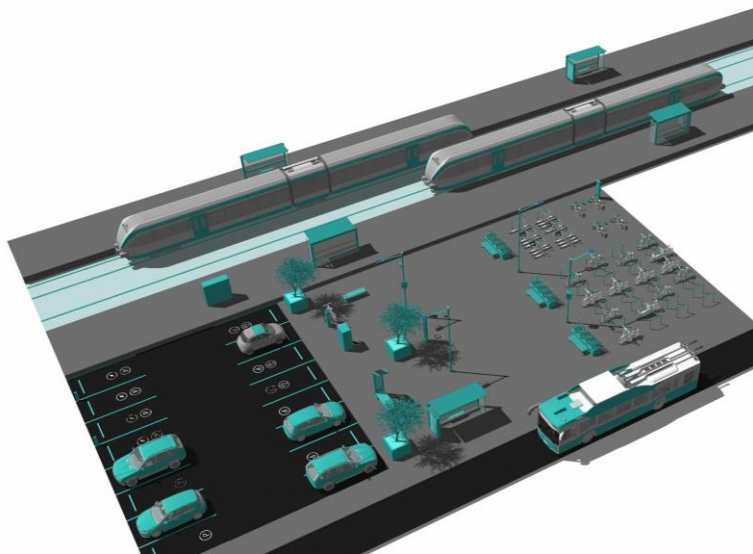
Saskaņā ar Rīgas Konceptiju¹⁴: "Mobilitātes punkti šajos mezglos nepastāv kā atsevišķi punkti, bet respektējot MSM plānojumu, var koncentrēt dažus ilgtspējīgos mobilitātes veidus vienuviet, ceļot to atpazīstamību."

¹⁴ Rīgas enerģētikas aģentūra, SIA "Grupa 93", 2019. Rīgas pilsētas specifikai atbilstoša mobilitātes pārvaldības risinājuma – "Mobilitātes punkta" modeļa konceptuāla izstrāde un aprobēšana. Pieejams: https://www.grupa93.lv/wp-content/uploads/projekti/Attistibas_koncepcijas/Mobilitate/Gala_Zinojums_Mobilitates_punkti_FINAL.pdf

2.2 Reģionālās satiksmes mobilitātes punkts

Reģionālās satiksmes mobilitātes punkts:

- galvenais transporta mezgls, lai nokļūtu no reģioniem uz Rīgu, neizmantojot privāto auto;
- iespēja ilgstoši un droši atstāt savu personisko automašīnu vai velosipēdu, lai tālāk dotos, piemēram, ar vilcienu.



Attēls 2 "Reģionālās satiksmes mobilitātes punkta iespējamais izskats"

Reģionālās satiksmes mobilitātes punkti nodrošina reģionālo satiksmi, galvenokārt savienojot projekta SUMBA izpētes teritorijā esošos starppilsētu autobusu galapunktus un autoostas, kā arī reģiona vai pilsētas lielākās dzelzceļa stacijas. Dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* reģionālās satiksmes stacijas arī nodrošinās Reģionālo mobilitātes punktu funkcijas¹⁵.

Atbilstoši plānotajām izmaiņām un Sabiedriskā transporta attīstības koncepcijai 2021.-2030. gadam¹⁶ vilcienu satiksme paredzēta kā sabiedriskā transporta "mugurkauls", līdz kuram iedzīvotājiem tiek nodrošināta nokļūšana ar autobusiem. Tādejādi Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu lietotāji ir gan starppilsētu autobusu un dzelzceļa satiksmes pasažieri, gan privāto auto un velosipēdu lietotāji, gan tā tuvumā dzīvojošie iedzīvotāji.

Kā redzams Attēlā 1 un Attēlā 2, Reģionālās satiksmes mobilitātes punktā iekļautās ikonas, kas to atšķir no Pilsētas mobilitātes punkta un Starptautiska multimodāla satiksmes mezgla, ietver starppilsētu autobusu, dzelzceļu (1520 mm un/vai 1435 mm), automašīnu stāvvietas un stāvvietas ar elektrouzlādes infrastruktūru.

Projekta teritorijā esošo pilsētu nodrošinājums ar dzelzceļa tīklu ir atšķirīgs. Piemēram, Rīgā un Jūrmalā, dzelzceļš šķērso pilsētu un var funkcionēt kā sabiedriskais transports pilsētas robežās. Taču tādās pilsētās kā Lielvārde un Ikšķile ir tikai viena dzelzceļa stacija, kura nodrošina tikai reģionālo jeb starppilsētu satiksmi. Attiecīgi Ogrē, Siguldā vai Jelgavā, ir vairāk nekā viena dzelzceļa stacija. Tādā gadījumā šīs pilsētas lielākā dzelzceļa stacija ir Reģionālās satiksmes mobilitātes punkts (Attēls 2).

Nereti pilsētu autoostas un lielākās vai vienīgās dzelzceļa stacijas atrodas tuvu vai blakus viena otrai. Šādā situācijā Reģionālās satiksmes mobilitātes punkts paredz šo abu transporta veidu – reģionālo autobusu un dzelzceļa – integrēšanu, nodrošinot ērtu pārsēšanos no viena transporta veida otrā, infrastruktūras lietotājam nezaudējot laiku. To nodrošinot, piemēram, ar vizuālām norādēm, kopīgu uzgaidāmo telpu, labierīcībām, velosipēdu un automašīnu stāvvietām u.c. Papildus reģionālās satiksmes nodrošinājumam, iekļaujot arī pilsētas sabiedriskā transporta pieejamību, mikromobilitātes un koplietošanas pakalpojumus.

¹⁵ RB Rail AS. Rail Baltica Urban Elements. D1 Landscape. 2019.

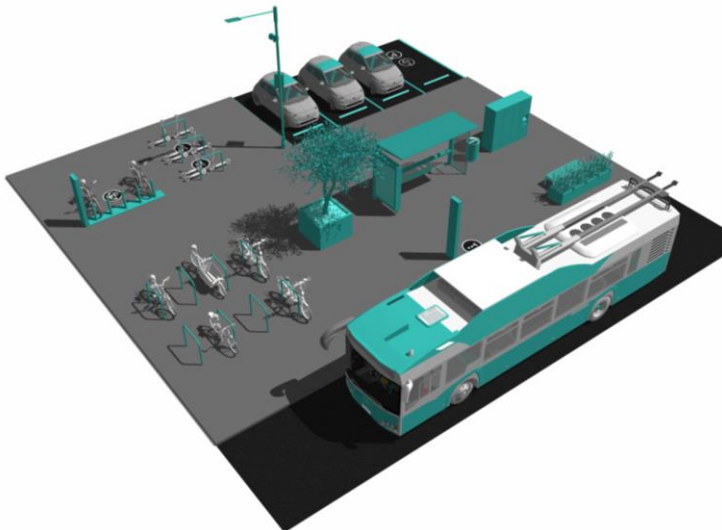
¹⁶ Sabiedriskā transporta attīstības koncepcija 2021.-2030. gadam. VSIA "Autotransporta direkcija", 2019. Pieejams: http://www.atd.lv/sites/default/files/Prezentacija_ATD_29052017_0.pdf

Reģionālās satiksmes mobilitātes punkti ir būtisks vietējās ekonomikas un attīstības konkurētspējas veicinošs sabiedriskā transporta infrastruktūras elements, jo paredz visā projekta SUMBA izpētes teritorijā vienlīdz kvalitatīvus mobilitātes centrus reģionos. Detāls mobilitātes punktos iekļauto pakalpojumu skaidrojums pieejams nodaļā 3 *Iekļauto pakalpojumu detalizācija*.

2.3 Pilsētas mobilitātes punkts

Pilsētas mobilitātes punkts:

- transporta mezgls, kas savieno dažādus pilsētas sabiedriskā transporta veidus un/vai maģistrālos maršrutus;
- daļa no pilsētas sabiedriskā transporta tīkla, kas cita starpā, pasažieri nogādā uz Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu.



Attēls 3 "Pilsētas mobilitātes punkta iespējamais izskats"

Kā redzams Attēlā 1 un Attēlā 3, Pilsētas mobilitātes punkts ir transporta mezgls, kurā pēc iespējas apvienoti vairāki sabiedriskā transporta veidi (autobuss, tramvajs, trolejbuss, vietējais ūdens transports, kā arī atsevišķos gadījumos dzelzceļš) vai viena transporta veida (piemēram, autobusa) maģistrālie maršruti.

Šobrīd vienīgā pilsēta projekta SUMBA izpētes teritorijā, kuras sabiedriskā transporta pamatā ir vairāk nekā tikai autobusa satiksme, ir Rīga, kurā ir pieejami visi transporta veidi. Jūrmalā, Jelgavā, Ogrē un Tukumā pilsētas teritorijās ir arī vairāk nekā viena dzelzceļa stacija, tādējādi papildinot autobusu sabiedriskā transporta tīklu un daļēji nodrošinot arī pilsētas sabiedriskā transporta funkciju. Taču, piemēram, Baldonē un Kalnciemā, pilsētas sabiedriskā transporta funkciju nodrošina reģionālo autobusu satiksme.

Kā minēts sadaļā 1.1 *Mobilitātes punktu definīcijas*, gan "Rīgas pilsētas specifikai atbilstoša mobilitātes pārvaldības risinājuma – "Mobilitātes punkta" modeļa konceptuāla izstrāde un aprobēšana" ziņojumā¹⁷, gan Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskās vīzija gala ziņojumā¹⁸ mobilitātes punkti ietver arī to apkārtnē pieejamos pakalpojumus, t.sk. preču piegādes stacijas, kioskus u.c. Lai papildus piesaistītu mobilitātes punkta lietotājus un mazinātu vajadzību pēc privātā auto izmantošanas ikdienā, tiek ieteikts pilsētas sabiedriskā transporta mobilitātes punktus jeb Pilsētas mobilitātes punktus izveidot vietās, kas ir populāri ikdienas galamērķi (vai sākuma punkti), nozīmīgi sabiedriskā transporta mezgli vai kuros koncentrējas liela apkaimes/pilsētas iedzīvotāju daļa, piemēram, apkaimju un pakalpojumu centri, tirdzniecības vietas, populāri rekreācijas un tūrisma objekti u.c.¹⁹ ar sabiedriskā transporta nodrošinājumu. Detāls mobilitātes punktos un tuvumā esošo pakalpojumu skaidrojums pieejams sadaļā 3 *Iekļauto pakalpojumu detalizācija*.

¹⁷ Rīgas enerģētikas aģentūra, SIA "Grupa 93", 2019. Pieejams: https://www.grupa93.lv/wp-content/uploads/projekti/Attistibas_koncepcijas/Mobilitate/Gala_Zinojums_Mobilitates_punkti_FINAL.pdf

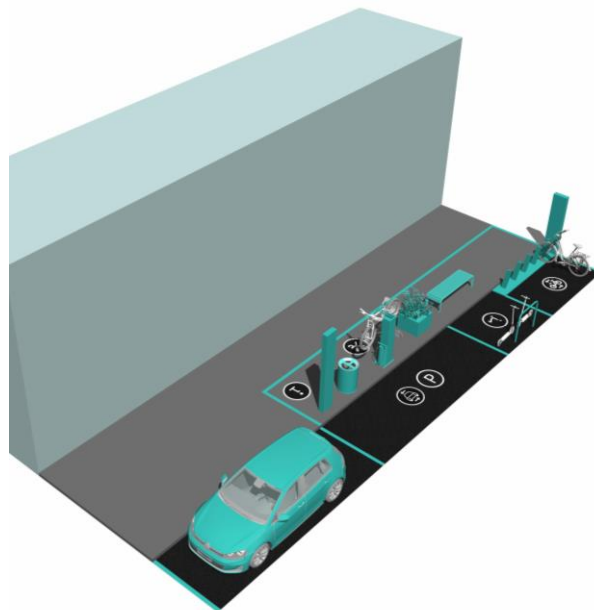
¹⁸ Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija – Gala ziņojums (SIA "Grupa 93", Rīgas plānošanas reģions, 2019); Pieejams: http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2019/03/20190201_Mob_viz_Galazinojums.pdf

¹⁹ Montserrat Miramontes Villarreal, 2019. *Assessment of mobility stations Success factors and contributions to sustainable urban mobility*. Pieejams: <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1446304/document.pdf>

2.4 Mikromobilitātes punkts

Mikromobilitātes punkts:

- Mazākais mobilitātes punkta veids vietās, kur sabiedriskais transports ir nepieciešams, taču nav pieejams;
- Droša pasažieru uzņemšanas vieta;
- Koplietošanas transporta līdzekļu pakalpojumu (t.sk. elektrisko) nodrošināšanas vieta.



Attēls 4 "Mikromobilitātes punkta iespējama izskats"

Kā redzams Attēlā 1 un Attēlā 4, Mikromobilitātes punktā iekļauti velosipēdu, taksometru, koplietošanas transportlīdzekļu (gan auto, gan velosipēdu, gan citu mikromobilitātes rīku, kuri nav velosipēds) transporta pakalpojumi.

Mikromobilitātes punktus tiek ierosināts izvietot vietās, kur:

- 1) vairāku kilometru attālumā nav pieejams sabiedriskais transports, taču ir kāds biroju centrs, izglītības iestāde, daudzdzīvokļu nams, liela privātmāju teritorija, svarīgs kultūras vai rekreācijas objekts utt.;
- 2) ir blīva apbūve, piemēram, Rīgas vēsturiskais centrs, bet sabiedriskā transporta pietura atrodas vairāk nekā 0,4-1 km attālumā.

Kā minēts piedāvātajā mobilitātes punktu definīcijā un tās skaidrojumā, mobilitātes punktu pamatuzdevums ir samazināt nepieciešamību izmantot privāto auto, kā arī nodrošināt atbalsta infrastruktūru, t.s., "pēdējam" kilometram, ar to saprotot brauciena pēdējo posmu, piemēram, no sabiedriskā transporta pieturas līdz galamērķim.

Mikromobilitātes punkti kā mazākais mobilitātes punktu veids var tikt uzskatīts par mobilitātes punktu sistēmas pamatvienību", jo tā ir droša pasažieru uzņemšanas vieta (iedzīvotāju pārvietošanās drošība) un nodrošina koplietošanas transportlīdzekļu pieejamību, tāpat arī mikromobilitātes punkti aizņem maz vietas un tos var izveidot vistuvāk ceļojuma galamērķim/sākuma vietai. Detāls Mikromobilitātes punktā iekļauto objektu skaidrojums pieejams sadaļā 3 *Iekļauto pakalpojumu detalizācija*.

3 Iekļauto pakalpojumu detalizācija un vispārējās vadlīnijas

Mobilitātes punktos iekļauto pakalpojumu pārskata tabula (skat. Attēls 5) kalpo kā palīgs mobilitātes punktu ilgtermiņa plānošanai un izveidošanai. Svarīgi ņemt vērā katras konkrētās vietas kontekstu, iedzīvotāju un pašvaldības nepieciešamības, kā arī attīstības iespējas.

Pakalpojumu un funkciju saraksts sagatavots ņemot vērā, t.sk. Rīgas Konceptijā²⁰ iekļauto nosacījumu kopumu, kas jāievēro, izstrādājot mobilitātes punktus, kā arī nepieciešamās mobilitātes punktu funkcijas, tās pielāgojot projekta SUMBA izpētes teritorijas specifikai. Mobilitātes punktu kategorijas un vispārējās to izveides vadlīnijas izstrādātas ar nolūku izmantošanai ne tikai projekta SUMBA izpētes teritorijā, bet arī plašākā – visas valsts teritorijā.

Projekta SUMBA kontekstā jāatzīmē, ka Pilsētas mobilitātes punkts Rīgā un kādā no Pierīgas pilsētām, atšķirsies, taču jebkura veida mobilitātes punkta galvenais uzdevums neatkarīgi no atrašanās vietas ir nodrošināt ikvienam pieejamu, ērtu un drošu mobilitāti. Kādā reģionu pilsētā tas nozīmētu autoostu, kas iespējams šodien ir soliņš un varbūt nojume, pārveidot par Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu. Šādā Reģionālās satiksmes mobilitātes punktā nodrošinot ne vien mazu soliņu un nojumi, bet arī labierīcības, atkritumu urnas, kvalitatīvu LED apgaismojumu, velosipēdu novietnes un autostāvvietu, iespējams pat bezmaksas WiFi interneta piekļuvi un videonovērošanas kameras drošībai.

3.1 Mikromobilitātes rīki

Velosipēds ir multimodālas transporta sistēmas viena no pamata sastāvdaļām un galvenais mikromobilitātes rīks. Ar mikromobilitātes rīkiem (velosipēds, elektriskais skrejriteņis u.c.) var nodrošināt vidējo attālumu sasniegšanu, lai nokļūtu sabiedriskā transporta pieturā vai citā galamērķī, kas atrodas attālumā no 0,4 km – 7,0 km.

Velosipēda izmantošana kā privātā auto alternatīva ikdienas braucieniem ir viens no ilgtspējīgas transporta sistēmas mērķiem, tāpēc to iekļaušana mobilitātes punktu infrastruktūrā ir kritiski svarīga. Savienojumi starp mobilitātes punktiem un esošo vai plānoto velosipēdu infrastruktūru ir būtisks veiksmīgas velosipēdu satiksmes un sabiedriskā transporta izmantošanas priekšnosacījums. Ikdienā veicamais attālums ar velosipēdu ir atšķirīgs. Latvijā ikdienas pārvietošanās kontekstā noteiktais vidējais attālums ar kādu dienā pārvietojas ar velosipēdu ir 10,6 km²¹, taču tie var būt arī daži kilometri īsajos pārbraucienos pilsētās ietvaros darba dienas vidū.

Mikromobilitātes rīku uzdevumi

- Veicināt "pirmā" un "pēdējā" kilometra savienojamību, ieviešot koplietošanas velosipēdu, un ja iespējams arī citu mikromobilitātes rīku, sistēmu.
- Palielināt drošu velosipēdu novietņu apjomu.
- Nodrošināt ērtu velosipēdu uzturēšanas / tehniskās apkopes infrastruktūru / pakalpojumus.
- Veicināt velosipēdu infrastruktūras tīkla attīstību.

3.1.1 Velosipēdu koplietošana

Starptautisks - ● Reģionāls - ● Pilsētas - ● Mikromobilitātes - ●

Velosipēdu koplietošanas sistēma nodrošina pārvietošanos no punkta uz punktu nelielā attālumā, taču velosipēdus var izmantot arī attālumiem, kas līdzvērtīgi sabiedriskā transporta nodrošinājumam. Iedzīvotājiem, kā arī pilsētas viesiem tiek dota iespēja jebkurā laikā un jebkurā vietā saņemt transportlīdzekļa pakalpojumu, velosipēdu paņemot vienā vietā un atgriežot citā. Velosipēdu

²⁰ Rīgas enerģētikas aģentūra, SIA "Grupa 93", 2019. Rīgas pilsētas specifikai atbilstoša mobilitātes pārvaldības risinājuma – "Mobilitātes punkta" modeļa konceptuāla izstrāde un aprobēšana. Pieejams: https://www.grupa93.lv/wp-content/uploads/projekti/Attistibas_koncepcijas/Mobilitate/Gala_Zinojums_Mobilitates_punkti_FINAL.pdf

²¹ Centrālā statistikas pārvalde, 2018: Aptauja "Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017. gadā"

koplietošanas sistēma var tikt veidota gan kā uz, t.s., stacijām balstīta (angļu val. – *station based*), gan nepiesaistīta (angļu val. – *free-floating* vai *dockless*), gan apvienojot abus veidus (angļu val. – *hybrid*).

Velosipēdu koplietošanas sistēma ir pilsētu mikromobilitātes mugurkauls. Šādas sistēmas ir gan pašvaldību veidotas un organizētas, gan privātuzņēmēju, gan sabiedriskā transporta uzņēmumu pārraudzībā. Galvenais koplietošanas velosipēdu sistēmas priekšnosacījums ir pieejamība – gan infrastruktūras ziņā tām ir jābūt ērti izmantojamām, gan finansiāli pieejamām.

Koplietošanas velosipēdiem jābūt pieejamiem galveno tranzīta koridoru tuvumā, pie esošiem vai plānotiem maģistrāliem velosipēdu infrastruktūras savienojumiem, populāriem galamērķiem, t.sk. tirdzniecības un biznesa centriem, sabiedriskā transporta pieturās un lielākajās dzelzceļa stacijās. Atbilstoši izveidota koplietošanas sistēma pilsētā ne tikai samazina privātā auto izmantošanas nepieciešamību, bet arī veicina uzņēmējdarbību un pilsētas mobilitāti.

Kā iepriekš minēts, koplietošanas velosipēdi ir mikromobilitātes mugurkauls, tāpēc tie ir obligāta lielo pilsētu mobilitātes punktu sastāvdaļa. Var tikt veidoti izņēmumi atbilstoši iedzīvotāju skaitam pašvaldībā, tomēr tādās pilsētās kā Rīga, Jūrmala un Jelgava koplietošanas velosipēdi ir pilsētas mikromobilitātes nepieciešamība. Mazākās un vidējās pašvaldībās koplietošanas velosipēdi ir ieteicami.

Jāņem vērā

- Pārklājums: koplietošanas velosipēdiem jābūt tiešā tuvumā vai nelielā attālumā no populāriem galamērķiem, tirdzniecības un biznesa centriem, apskates objektiem, blīvi apdzīvotās vietās. Ja tiek izmantota koplietošanas velosipēdu staciju pieeja labāk nodrošināt vairākas un blīvāk izvietotas (ideāli ik katrus 400 – 500 m), bet mazākas, nekā lielā attālumā vienu no otras.
- Redzamība: koplietošanas velosipēdiem jāatrodas redzamās un apgaismotās vietās, mobilitātes punktos vai to tiešā tuvumā.
- Koplietošanas velosipēdu sistēmas ir ieteicams kombinēt ar citu transporta līdzekļu (sabiedriskā transporta stundas biļete, vilcienu mēneša abonements u.c.) lietošanas abonementiem/biļetēm.
- Vidēju izmēru pašvaldībām ieteicams nodrošināt kaut vai nelielu koplietošanas velosipēdu skaitu, kas būtu pieejams ikvienam iedzīvotājam vai pašvaldības viesim.
- Ieteicams nodrošināt dažādus koplietošanas velosipēdu veidus – elektriskie kravas velosipēdi, velosipēdu piekabes, elektriskie velosipēdi, kurus iespējams pievienot invalīdu ratiņiem u.c.

Piemēri



Attēls 6 "Koplietošanas velosipēdi un velosipēdu piekabe Londonā"²²



Attēls 7 "Koplietošanas velosipēdu sistēma mobilitātes punktā Drēsdnē"²³

²² London City Trailer. J.Libera, 2019. <https://designawards.core77.com/Transportation/64028/London-City-Trailer>

²³ <https://gimby.net/image/1116/mobilitatspunkt-dresden-pirnaischer-platz>

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

Attēls 5 "Mobilitātes punktos iekļauto pakalpojumu pārskata tabula"

3.1.2 Velosipēdu novietnes

Starptautisks - ● Reģionāls - ● Pilsētas - ● Mikromobilitātes - ●

Velosipēdu novietnes ir neatņemama un viegli realizējama velosipēdu satiksmes infrastruktūras daļa. Ilgtermiņa un īstermiņa novietošanai velosipēdu novietnes ir atšķirīgas. Ja tiek plānots, ka velosipēdu novieto uz laiku, kas ir ilgāks par divām stundām, ir būtiski nodrošināt gan drošību, gan aizsardzību no laikapstākļiem. Velosipēdu novietnes var tikt neizmantotas vai tikt ļaunprātīgi demolētas, ja tās atrodas nepiemērotās vietās, piemēram, nomaļus, bez apgaismojuma.

Ārtelpu velosipēdu novietnes jeb velosipēdu statīvi ir vienkāršākais risinājums un tas galvenokārt ir paredzēts īstermiņa lietošanai (Attēls 10). Velosipēdu statīvus izvieto pie ēku ieejām.

Ilgtermiņa velosipēdu novietošanai var izmantot arī dažāda veida norobežotas pieejas telpas vai "skapīšus" ar slēdzeni (Attēls 11). Šādas ilgtermiņa novietnes speciāli ierīko pie darba vietām, lielākos mobilitātes punktos vai daudzdzīvokļu namos. Lai tās tiktu izmantotas, slēgtajām novietnēm jābūt vai nu par nelielu ikmēneša abonementa maksu vai, piemēram, kopā ar apsargājamu autostāvvietu.

Jāņem vērā

- Velosipēdu statīviem un novietnēm jāatrodas pēc iespējas tuvāk un pārskatāmā vietā no mobilitātes punkta, ēku ieejām, dzelzceļa stacijām u.c., netraucējot gājēju un automašīnu pārvietošanos.
- Svarīgi nodrošināt atbilstoša veida, izmēra un skaita velosipēdu novietnes saskaņā ar konkrētās ēkas vai mobilitātes punkta lietotāju vajadzībām, piemēram, biroji, skolas, bērnu dārzi (ar iespēju atstāt ģimenes kravas velo), lielveikali, loģistikas centri u.c.
- Daudzdzīvokļu ēkās un biroju ēkās ieteicams nodrošināt elektroniskas slēdzenes, kas ļautu to izmantot vairākiem lietotājiem.
- Velosipēdu novietnēm un statīviem jāatbilst augstākās kvalitātes izturībai pret nolietojumu un vandālismu.
- Vienas automašīnas stāvvietu var aizvietot ar 10 velosipēdu stāvvietām.
- Ieteicams nodrošināt velosipēdu novietņu skaitu, kas atbilst vismaz 10 % no kopējā objekta (dzelzceļa stacijas, mobilitātes punkts utt.) apmeklētāju skaita dienā, vēlāk to papildinot atbilstoši pieprasījumam.

Piemēri



Attēls 10 "Īstermiņa lietošanai paredzētie velosipēdu statīvi Rīgā, Elizabetes ielā"



Attēls 11 "Ilgtermiņa lietošanai paredzētās velosipēdu novietnes mobilitātes punktā Hamburgā"²⁴

²⁴ Montserrat Miramontes Villarreal, 2019. *Assessment of mobility stations Success factors and contributions to sustainable urban mobility*. Pieejams: <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1446304/document.pdf>

3.1.3 Papildus pakalpojumi

Starptautisks - ● Reģionāls - ● Pilsētas - ● Mikromobilitātes - ◆

Velosipēdu infrastruktūras papildus pakalpojumi ietver velosipēdu remonta stendus un darbnīcas, velosipēdu rezerves daļu automātus, gaisa pumpjus, kā arī ģērbtuves, dušas un skapīšus (piemēram, ķiveres un sporta tērpa glabāšanai) biroju ēkās.

Velosipēdu remonta stacijas un rezerves daļu iegādes punktus svarīgi novietot vietās ar lielāko velosipēdu satiksmes intensitāti. Šādam nodrošinājumam obligāti jābūt lielākajos mobilitātes punktos, t.sk. reģionālās satiksmes mobilitātes punktos (tādos kā starppilsētu autobusu galapunkti un autoostas), kur tie nodrošinātu ne tikai ikdienas velobraucēju, bet arī velotūristu vajadzības. Velosipēdu infrastruktūras papildus pakalpojumu klāsta nodrošinājums jāvērtē atbilstoši konkrētā mobilitātes punkta kontekstam un nepieciešamībām.

Jāņem vērā

- Velosipēdu remonta stacijās jānodrošina minimālais instrumentu klāsts: gaisa pumpis ar pārveidotāju, skrūvgriezis, sešstūra atslēgu komplekts, plakana uzgriežņu atslēga, bīdatslēga, riepu montāžas lāpstiņa, plakanknaibles un velosipēda statīvs. Instrumentu klāsts korigējams atbilstoši komunikācijai ar potenciālajiem lietotājiem.
- Rezerves daļu iegādes punktus vēlams izvietot drošās vietās, kur tie netiktu pakļauti vandālisma draudiem.
- Biroju centros jau sākotnējās projektēšanas stadijās ir jāparedz iespēja nomazgāties, pārgērbties un uzglabāt, piemēram, sporta tērpu vai ķiveri, tādējādi veicinot ikdienas pārvietošanos ar velosipēdu uz darba vietu.

Piemēri



Attēls 12 "Ibombo velosipēdu remonta stends Ostrovā, Polijā"²⁵



Attēls 13 "Velosipēdu rezerves daļu automāts"²⁶

²⁵ <http://www.ibombo.eu/portfolio/municipal-station-ostrow/>

²⁶ <https://www.sarisinfrastructure.com/product/full-size-vending-machine>

3.1.4 Mikromobilitātes rīku, kas nav velosipēdi, koplietošana

Starptautisks - ○ Reģionāls - ○ Pilsētas - ○ Mikromobilitātes - ○

Papildus velosipēdu koplietošanas iespējai, visos mobilitātes punktu veidos ieteicams nodrošināt iespēju novietot un saņemt elektriskos mikromobilitātes rīkus – elektriskos skrejriteņus u.c. Elektrisko skrejriteņu novietošana tam speciāli paredzētās un ar horizontālo marķējumu atzīmētās vietās samazinātu to atstāšanu vietās, kur tas traucē pārējos satiksmes dalībniekus.

Piemēri



Attēls 14 "Koplietošanas elektriskie skrejriteņi Tel Aviv"²⁷



Attēls 15 "Koplietošanas elektriskie motorrolleri Libānā"²⁸

3.2 Auto infrastruktūra

Visos mobilitātes punktos nepieciešams drošs savienojums ar ceļu infrastruktūru, t.sk. gājēju un velosipēdu infrastruktūru. Automašīnām paredzētā infrastruktūras apjoms: pasažieru izlaišanas/uzņemšanas vietas, koplietošanas automašīnas, elektrisko automašīnu infrastruktūra, autoostāvvietas, ir atkarīgs no mobilitātes punkta veida un izmēra.

Starptautiskajos mobilitātes punktos lielas automašīnu ilgtermiņa stāvvietas, kā arī atsevišķi automašīnu nomas stāvlaukumi ir neatņemama starptautiskās satiksmes daļa. Arī Reģionālās satiksmes mobilitātes punktā ļoti svarīgi ir nodrošināt ne tikai pietiekami lielu velosipēdu novietņu, bet arī privāto un koplietošanas automašīnu stāvvietu skaitu, jo tiek paredzēts, ka uz Reģionālās satiksmes mobilitātes punktiem, piemēram, dzelzceļa stacijām, to lietotāji ierodas gan ar privāto, gan sabiedrisko transportu un to atstāj uz visu dienu vai lielu dienas daļu.

Pilsētas mobilitātes un Mikromobilitātes punktos nav nepieciešamas privāto automašīnu stāvvietas, ja vien šie mobilitātes punkti neatrodas lielu *Park & Ride* stāvparku tuvumā. Taču rezervētas vietas koplietošanas automašīnu novietošanai un pieejamas vietas pasažieru uzņemšanas vietas ir obligāts nosacījums visu veidu mobilitātes punktos.

Mērķi

- Pārvietošanās drošība.
- Koplietošanas automašīnu popularizēšana un attīstība.
- Elektrisko automašīnu infrastruktūras pieejamība un attīstība.
- Reģionālā sabiedriskā transporta izmantošanas veicināšana.

²⁷ <https://www.calcalistech.com/ctech/articles/0,7340,L-3767541,00.html>

²⁸ <https://www.wamda.com/2017/06/electric-scooter-shared-fleet-middle-east-deployed-lebanon>

3.2.1 Pasažieru izlaišana/uzņemšana, t.sk. kopā-braukšana un taksis

Starptautisks - ● Reģionāls - ● Pilsētas - ● Mikromobilitātes - ●

Visu mobilitātes punktu veidi paredz speciālu zonu, kur, netraucējot satiksmi un garantējot pasažieru drošību, iespējama pasažieru uzņemšana vai izlaišana, t.s. *Kiss & Ride* zona. Svarīgi, lai droša piekļuve tiktu nodrošināta tieši cilvēkiem ar kustību traucējumiem un bērniem. Tāpat pasažieru uzņemšanas vietas var tikt izmantotas arī takšu pasažieru uzņemšanai, kopā braukšanas veicināšanai un "transporta pēc pieprasījuma" pakalpojuma nodrošināšanai.

Jāņem vērā

- Norādēm (speciālas ceļa zīmes un horizontālais marķējums) par pasažieru uzņemšanu/izlaišanu jābūt skaidri saprotamām, lai šīm mērķim paredzētajā īstermiņa apstāšanās vietā netiktu atstātas automašīnas bez vadītāja.
- Īpaša uzmanība jāpievērš piekļuves iespējām cilvēkiem ar kustību traucējumiem. Pasažieru uzņemšanas/izlaišanas vietas jāveido bez apmalēm vai citiem šķēršļiem, kas liedz piekļūt ar invalīdu ratiņiem.
- Var arī nodrošināt nojumi, lai pasažieri gaidot tiktu pasargāti no lietus u.c. nokrišņiem.

Piemēri



Attēls 16 Kiss n Ride Varšavā²⁹



Attēls 17 Kiss n Ride ceļazīme

3.2.2 Koplietošanas automašīnas

Starptautisks - ● Reģionāls - ● Pilsētas - ● Mikromobilitātes - ●

Lai mazinātu nepieciešamību izmantot privāto automašīnu un veicinātu koplietošanas automašīnu izmantošanu, visos mobilitātes punktos nepieciešams nodrošināt stāvvietu koplietošanas transportam.

Vismaz 2 koplietošanas automašīnām rezervētas vietas paredzēt Mikromobilitātes un Pilsētu mobilitātes punktos, vismaz 4 automašīnām Reģionālās satiksmes mobilitātes punktos. Plānojot koplietošanas automašīnām rezervēto vietu apjomu, jāparedz to skaita palielinājums līdz pat 15 lielākajos Reģionālās satiksmes mobilitātes punktos.

Aprēķināts, ka viena koplietošanas automašīna aizstāj aptuveni 16 privātās automašīnas³⁰, kā arī samazina nepieciešamību iegādāties jaunu (vai otro) automašīnu mājāsaimniecībai. Tāpat arī,

²⁹ <https://www.se.pl/warszawa/nowe-strefy-kiss-ride-w-warszawie-sprawdzcie-lokalizacje-wideo-audio-aa-Dxz8-YkPv-18tm.html>

³⁰ Montserrat Miramontes Villarreal, 2019. *Assessment of mobility stations Success factors and contributions to sustainable urban mobility*. Pieejams: <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1446304/document.pdf>

samazinot automašīnu stāvvietu skaitu centrā, tiek iegūta papildus publiskā telpa apstādījumiem, āra kafejnīcām, labiekārtojuma u.c..

Lielākajos mobilitātes punktos nepieciešams nodrošināt dažādu veidu koplietošanas automašīnas – gan lielas, gan mazas, gan busiņus, lai tiktu dota iespēja izvēlēties atbilstošāko automašīnas veidu konkrētajam braucienam. Vai tas būtu vienatnē un īsā attālumā, nedēļas nogales brauciens ārpus pilsētas ar ģimeni vai nepieciešamība pārcelties, pārvietot iegādātās mēbeles, būvmateriālus utt.

Jāņem vērā

- Svarīgi šīs rezervētās koplietošanas auto stāvvietas speciāli atzīmēt ar citas krāsas horizontālu marķējumu un ceļa zīmēm.
- Jāveicina mobilitātes punktu apsaimniekotāja/pārvaldītāja sadarbība ar koplietošanas automašīnu operatoriem, lai šīs rezervētās vietas tiktu atbilstoši izmantotas.
- Ja mikromobilitātes punkts atrodas vietā, kur brīvi pieejama bezmaksas autostāvvietā, tad atsevišķi paredzēt vietu koplietošanas auto, iespējams, nav nepieciešams.
- Vidēju un Maza izmēra pašvaldības var iegādāties kaut vai vienu vai divas koplietošanas automašīnas, kas būtu pieejamas ikvienam pašvaldības iedzīvotājam vai darbiniekam.
- Pašvaldības uzdevums ir radīt labo piemēru un pēc iespējas izmantot koplietošanas transportu.

Piemēri



Attēls 18 "Rezervēta vieta koplietošanas auto ar speciālu horizontālu marķējumu Velingtonā, Jaunzēlandē"³¹



Attēls 19 "Rezervēta vieta koplietošanas auto mobilitātes punktā Drēsdēnē, Vācijā"³²

3.2.3 Elektrisko automašīnu infrastruktūra

Starptautisks - ● Reģionāls - ● Pilsētas - ○ Mikromobilitātes - ◆

Mobilitātes punkti ir atbilstoša vieta elektrisko automašīnu, kā arī elektrisko skrejriteņu un velosipēdu, uzlādes infrastruktūras izvietojšanai. Uzlādes infrastruktūra (zem ceļa seguma) ir jānodrošina jau izbūvējot mobilitātes punktu, lai pēc nepieciešamības to papildinātu ar virszemes uzlādes infrastruktūru.

Jāņem vērā

- Elektrozlādes staciju un standartizācijas izmaiņas un attīstība.
- No plānotā uzlādes laika atkarīgs kāda veida uzlādes stacija izvietojama.
- Katrā mobilitātes punktā ir jābūt redzamām norādēm uz tuvākajām uzlādes vietām ārpus mobilitātes punkta.

³¹ <https://www.facebook.com/wellingtoncitycouncil/posts/have-you-spotted-green-parking-spaces-around-the-city-were-in-the-process-of-ins/1152969568137181/>

³² <https://gimby.net/image/1083/mobipunkt-am-pirnaischen-platz-in-dresden-element-carsharing>

Piemēri



Attēls 20 "Rezervēta vieta koplietošanas auto elektrouzlādei Minhenē, Vācijā"³³



Attēls 21 "Elektriskais koplietošanas auto mobilitātes punktā Grācā, Austrijā"³⁴

3.2.4 Privātā auto stāvvietas/stāvlaukums

Starptautisks - ● Reģionāls - ● Pilsētas - ◆ Mikromobilitātes - ◆

Starptautiska līmeņa mobilitātes punktos ir jābūt iespējai novietot privāto automašīnu īstermiņa vai ilgtermiņa stāvvietās. Tāpat sevišķi svarīgi tas ir Reģionālās satiksmes mobilitātes punktos, lai no turienes dotos tālāk ar vilcienu vai reģionālo autobusu. Šādām stāvvietām, piemēram, vilciena stacijās jānodrošina pietiekams autostāvvietu skaits ar iespēju to palielināt atbilstoši nepieciešamībai.

Pilsētas un Mikromobilitātes punktos nav nepieciešams paredzēt atsevišķas stāvvietas privātajām automašīnām, ņemot vērā to, ka ilgtermiņa mērķis ir samazināt privātā auto izmantošanu.

Saskaņā ar Rīgas domes autonomvietņu politikas un attīstības koncepciju³⁵, lai mazinātu privāto automašīnu skaitu pilsētas centrā, gan Rīgā, gan pie Rīgas administratīvās teritorijas robežas plānots izbūvēt vairākus *Park & Ride* stāvparkus. Šādiem stāvparkiem nepieciešams sabiedriskā transporta nodrošinājums, kas var būt arī kā tuvumā esošs Pilsētas mobilitātes punkts.

3.3 Sabiedriskais transports

Mobilitātes punktu un multimodālas transporta sistēmas galvenais uzdevums ir ļaut nokļūt no punkta A uz punktu B, neizmantojot privāto auto, bet gan kombinējot dažādus transporta veidus. Likumsakarīgi tas nozīmē sabiedriskā transporta izmantošanas veicināšanu. Pilsētu daļās, kurās ir augsts iedzīvotāju blīvums, bet sabiedriskais transports nav pieejams, nepieciešami mikromobilitātes punkti, kas ļautu nokļūt līdz tuvākajam sabiedriskajam transportam ar kādu no koplietošanas transporta līdzekļiem.

Sabiedriskais transports ietver tramvajus, trolejbusus, pilsētu un starppilsētu autobusus, mikroautobusus, kā arī ūdens transportu. Pilsētas mobilitātes punktos Rīgā ieteicams apvienot vairākus sabiedriskā transporta veidus. Taču pilsētās, kurās ir tikai, piemēram, autobusu un mikroautobusu sabiedriskais transports, Pilsētas mobilitātes punkti var atrasties vietā, kur pieejami vairāki sabiedriskā transporta maršruti.

³³ Montserrat Miramontes Villarreal, 2019. *Assessment of mobility stations Success factors and contributions to sustainable urban mobility*. Pieejams: <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1446304/document.pdf>

³⁴ <https://nachhaltig-in-graz.at/tim-taeglich-intelligent-mobil/>

³⁵ Rīgas domes autonomvietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde – Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāns – 2. sējums Plānotā situācija, SIA "E. Daņiņevska birojs", SIA "Solvers", 2014

Paredzēts, ka nākotnē Latvijā būs pieejamas divu veidu dzelzceļa līnijas – gan esošā 1520 mm platuma, ko izmanto A/S “Pasažieru vilciens”, gan plānotā 1435 mm *Rail Baltica* dzelzceļa līnija.

Rail Baltica dzelzceļa līnija primāri ir paredzēta starptautiskajai dzelzceļa satiksmei. Tiek plānots, ka nākotnē tā nodrošina arī reģionālo satiksmi valstī. Tāpēc projekta SUMBA ietvaros veidotās mobilitātes punktu gradācijas ietvaros tiek pieņemts, ka visas *Rail Baltica* dzelzceļa stacijas funkcionēs kā Reģionālās satiksmes mobilitātes punkti, izņemot tos, kuri atrodas Starptautiskās satiksmes mobilitātes punktos.

Dzelzceļa stacijas var atrasties gan Starptautiskās satiksmes mobilitātes punktos, gan Reģionālās satiksmes mobilitātes punktos. Atsevišķos gadījumos, kā piemēram, Jūrmalā un Ogrē, dzelzceļa stacijas var būt daļa no Pilsētas mobilitātes punkta tuvējās apkārtnes. Projekta SUMBA izpētes teritorijā novada vai pilsētas lielākā dzelzceļa stacija ir Reģionālās satiksmes mobilitātes punkts, jo dzelzceļš ir sabiedriskā transporta mugurkauls³⁶.

3.3.1 Autoosta, starppilsētu autobusu galapunkts

Starptautisks -  Reģionāls -  Pilsētas -  Mikromobilitātes - 

Starppilsētu autobusu galapunkti un/vai dzelzceļa stacijas veido reģionāla līmeņa mobilitātes punktus. Nereti pilsētu autoostas un vilciena stacijas atrodas ļoti tuvu viena otrai un tās ieteicams apvienot kā vienu Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu. Ja novietojums nav apvienojams, tad jānodrošina informatīvas norādes, kas ļauj ērti nokļūt no stacijas autoostā / no autoostas stacijā.

Autoostām Reģionālās satiksmes mobilitātes punktos jābūt pietiekami lielām, lai tajās varētu ērti novietot un apmainīties dažādu izmēru autobusi. Tāpat svarīga autoostu sastāvdaļa ir autobusu šoferu iespēja atpūsties un izmantot labierīcības starp reisiem.

3.3.2 Sabiedriskā transporta galapunkts

Starptautisks -  Reģionāls -  Pilsētas -  Mikromobilitātes - 

Pilsētu sabiedriskā transporta galapunktos iespējams izveidot Pilsētas mobilitātes punktus, ja vien tie neatrodas autobusu depo lielā attālumā no dzīvojamās apbūves. Ne vienmēr galapunkts atrodas tuvu blīvi apdzīvotām vietām. Piemēram, 1. tramvaja galapunkts Juglā ir veiksmīgs piemērs Reģionāla līmeņa vai Pilsētas mobilitātes punktam, pretēji autobusu galapunktam Abrenes ielā.

3.3.3 Sabiedriskā transporta pietura, t.sk. mikroautobusu pietura

Starptautisks -  Reģionāls -  Pilsētas -  Mikromobilitātes - 

Viens no mobilitātes punktu pamata uzdevumiem ir veicināt sabiedriskā transporta, nevis privātā auto transporta, izmantošanu. Tāpēc mobilitātes punktu integrēšana sabiedriskā transporta tīklā ir prioritāte. Taču tas nenozīmē, ka ikviena sabiedriskā transporta pietura tiek pārveidota vai pozicionēta kā mobilitātes punkts. Sabiedriskā transporta pieturām ir jābūt visu līmeņu mobilitātes punktos, izņemot mikromobilitātes punktus, kuri tiek veidoti vietās, kur nav pieejams sabiedriskais transports.

Pilsētas sabiedriskais transports ir veids kādā mobilitātes punkti funkcionāli tiek savā starpā sasaistīti. Piemēram, Reģionālās satiksmes mobilitātes punktā (dzelzceļa stacija un/vai autoosta) kā obligāts nosacījums ir sabiedriskā transporta pietura. Nevis 2 km no stacijas, bet tieši pie tās. Ar salāgotiem atiešanas un pienākšanas laikiem starp vilcienu/reģionālo autobusu un pilsētas sabiedrisko transportu.

³⁶ Sabiedriskā transporta attīstības koncepcija 2021.-2030. gadam. VSIA “Autotransporta direkcija”, 2019. Pieejams: http://www.atd.lv/sites/default/files/Prezentacija_ATD_29052017_0.pdf

Pilsētas līmenī tas nozīmētu, piemēram, Rīgā plānotais (šī nodevuma gatavošanas laikā projektēšanas stadijā esošais) pirmais Pilsētas mobilitātes punkts pie VEF Kultūras pils. Konkrētajā vietā papildus koplietošanas transportlīdzekļu klāstam ir pieejami trolejbusi, autobusi un tramvaji, kas savieno, piemēram, Vecmīlgrāvja un Juglas vai Imantas apkaimes.

Nereti reģionālo autobusu apstāšanās vietas sakrīt ar pilsētas sabiedriskā transporta pieturas vietām. Esošajā situācijā nav zināms, ka no konkrētās pieturas vietas Juglā iespējams nokļūt Siguldā, jo par to konkrētajā pieturas vietā nav informācijas. Šis ir vēl viens iemesls, kāpēc šādai pasažieru lietošanas infrastruktūrai jābūt vienotai, ērtai un saprotamai.

Kamēr Latvijā un Rīgā nav izveidota pilnībā elektroniska biļešu iegādes sistēma, lielākajos mobilitātes punktos jābūt garantētai iespējai iegādāties biļetes E-talonu automātos vai kasēs.

3.3.4 Dzelzceļš 1520 mm

Starptautisks - ○ Reģionāls - ○ Pilsētas - ◆ Mikromobilitātes - ◆

Esošajā situācijā piekļuve AS “Pasažieru vilciens” apkalpotajām dzelzceļa stacijām un pieturas vietām ir ļoti atšķirīga. Nereti stacijas atrodas neapdzīvotās vietās vai bez atbilstošas infrastruktūras, tātad nerasniedzamās teritorijās. Šāda situācija ir, piemēram, 2019. gadā slēgtajai Baltezera stacijai. Tāpat ir stacijas, kuras atrodas pat diezgan tuvu apdzīvotām vietām, piemēram, Dārziņi, bet lai nokļūtu līdz stacijai, ir jāiet ar kājām pa neapgaismotu meža ceļu vairāki simti metru. Ir arī stacijas, kuras atrodas pilsētu vidū, bet lai pie stacijas nokļūtu, ir jāizmanto izstaigātas gājēju takas cauri krūmiem un garām atkritumu tvertnēm. Uz tuvumā esošajām dzelzceļa stacijām nav norāžu. Reti kurai stacijai ir nodrošināts pietiekams daudzums velosipēdu un automašīnu stāvvietu. Šobrīd AS “Pasažieru vilciens” apkalpoto staciju tīkls nav integrēts kopējā satiksmes tīklā un nav labiekārtots un tādejādi neveicina dzelzceļa satiksmes izmantošanu.

Visās dzelzceļa stacijās un pieturas vietās ir jānodrošina minimālās labiekārtojuma prasības:

- asfaltēta un apgaismota piekļuve kājāmgājējiem, velosipēdistiem un automašīnām;
- drošas velosipēdu novietnes ar nojumi atbilstoši pasažieru apgrozījumam stacijā;
- automašīnu stāvlaukums atbilstoši pasažieru apgrozījumam stacijā un stacijas veidam;
- labiekārtojums – soliņi, atkritumu urnas, nojumes, labierīcības.

3.3.5 Dzelzceļš 1435 mm – Rail Baltica

Starptautisks - ○ Reģionāls - ○ Pilsētas - ◆ Mikromobilitātes - ◆

Saskaņā ar pieejamo informāciju *Rail Baltica* dzelzceļa stacijas tiks iedalītas četros tipos³⁷. Līdzīgi kā mobilitātes punkti, arī dažādu tipu dzelzceļa stacijām atšķirsies to izmēri un, piemēram, autostāvvietu skaits katrā no tiem. Tiek plānots, ka visās *Rail Baltica* dzelzceļa stacijās būs perons, stacija, uzgaidāmā zona ar labiekārtojumu, atbraukšanas zona ar autobusa pieturu, pasažieru uzņemšanas un izlaišanas zonu, velosipēdu novietnes, kā arī autostāvvietas un elektrisko automašīnu uzlādes vietas. Tas nozīmē, ka plānotās *Rail Baltica* stacijas jau to izveides brīdī atbildīs Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu prasībām/funkcijām.

Saskaņā ar pieejamo informāciju (2020. gada aprīlis) projekta SUMBA izpētes teritorijā paredzētās *Rail Baltica* stacijas: Vangaži, Saurieši, Acone, Salaspils, Baldone, Iecava, Ķekava, Olaine, Jaunmārupe, Imanta, Slāvu tilts, kā arī Centrālā stacija Rīgā, Starptautiskā lidosta “Rīga” un Torņakalns.

Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūrai un stacijām būs sava vizuālā identitāte, taču nepieciešama institūciju iepriekšēja sadarbība, lai pasažieri un apmeklētāji tās varētu atpazīt kā multimodālas transporta sistēmas daļu. Un attiecīgi, lai citos mobilitātes punktos būtu integrēta informācija par tuvākajām *Rail Baltica* stacijām.

³⁷ RB Rail AS. *Rail Baltica* Urban Elements. D1 Landscape. 2019.

3.4 Informācija

Informācijas pieejamība un lietotāju ērtības ir kritiski svarīgi mobilitātes punktu aspekti. Mobilitātes punkta izkārtojumam jābūt saprotamam visa vecuma lietotājiem gan vietējiem, gan viesiem no citām pilsētām un valstīm. Tāpēc īpaša uzmanība jāpievērš dažāda veida norādēm, dizainam, informācijas stendiem, kā arī elektroniskai tiešsaistes informācijai.

Mobilitātes punktu dizainam un vizuālajai identitātei jābūt vienotai, lai to spētu identificēt jebkurā novadā un pilsētā. Norādēm uz tuvākajiem mobilitātes punktiem un tajos pieejamajiem pakalpojumiem jābūt redzamiem no pietiekama attāluma un tiem ir jāaizceļas un pārējo ceļa zīmju u.c. informatīvo objektu fona. Vienlaikus mobilitātes punktos dažādās apkaimēs un pilsētās jārada konkrētās vietas identitāte, lai to izceltu un īpaši atzīmētu konkrētās vietas īpašo noskaņu, piemēram, iesaistot vietējos māksliniekus un iedzīvotājus, mobilitātes punktam piešķirot nosaukumu, kas saistīts ar tā atrašanās vietu.

Tāpat jāveicina digitālo (t.sk. audio) risinājumu izmantošana, tiešsaistes sabiedriskā transporta saraksti, interaktīva maršrutu plānošana un vienotā biļete, nodrošinot mobilitātes punktu integrēšanu digitālā vidē.

3.4.1 Identitātes pīlārs

Starptautisks - ● Reģionāls - ● Pilsētas - ● Mikromobilitātes - ●

Kā galvenais vizuālais objekts, kas no attāluma ļauj atpazīt mobilitātes punktu pilsētvidē (vai starptautiskā multimodālā transporta mezglā) ir identitātes pīlārs, tāpēc tas ir neatņemama mobilitātes punkta sastāvdaļa. Piemēram, Ņujorkas metro identitāte ir zaļi izgaismotas lodes (Attēls 22). Identitātes pīlārs var būt gan kā mobilitātes punkta identifikators (Attēls 23), gan nodrošināt informāciju par konkrētajā mobilitātes punktā pieejamiem pakalpojumiem (Attēls 24).

Piemēri



Attēls 22 "Ņujorkas metro ieejas norādes, ASV"³⁸



Attēls 23 "Mobil.punkt identitātes pīlārs Brēmenē, Vācijā"³⁹



Attēls 24 "Tim mobilitātes punkta identitātes pīlārs Gracā, Austrijā"³⁹



Attēls 25 "VEF mobilitātes punkta identitātes pīlārs Rīgā"⁴⁰

³⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/Grand_Central%E2%80%9342nd_Street_station

³⁹ Montserrat Miramontes Villarreal, 2019. *Assessment of mobility stations Success factors and contributions to sustainable urban mobility*. Pieejams: <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1446304/document.pdf>

⁴⁰ Autors veidots attēls

3.4.2 Ceļa atrašana / norādes

Starptautisks - ● Reģionāls - ● Pilsētas - ● Mikromobilitātes - ○

Atbilstošas norādes par mobilitātes punktā pieejamajiem transporta līdzekļiem un pakalpojumiem, kā arī karte, virzienu un attālumu norādes uz citiem objektiem, t.sk. mobilitātes punktiem, palīdzēs lietotājiem plānot savu pārvietošanos no mobilitātes punkta un, piemēram, tūristiem atrast sev interesējošo objektu.

Jāņem vērā

- Mobilitātes punktiem jānodrošina vienota vizuālā identitāte – izmantojot identitātes pīlāru.
- Informācijai par mobilitātes punkta servisu un maršrutu atiešanas laikiem jābūt viegli uztveramai ikvienam mobilitātes punkta apmeklētājam neatkarīgi no vecuma.
- Norādes var kalpot ne tikai kā virziena norādes, bet arī informācija par to, cik tālu objekts atrodas un tā aptuvenais sasniegšanas laiks, ejot ar kājām, braucot ar velosipēdu vai sabiedrisko transportu.

Piemēri



Attēls 26 "Potsdamer Platz
Berlīnē, Vācijā"



Attēls 27 "WalkNYC informācijas
stends Ņujorkā, ASV"⁴¹



Attēls 28 "MOBIpunkt identitātes
pīlārs Drēsdnē, Vācijā"⁴²

3.4.3 Reāllaika satiksmes u.c. digitāla informācija un WiFi

Starptautisks - ● Reģionāls - ● Pilsētas - ○ Mikromobilitātes - ◆

Jaunākās tehnoloģijas arī turpmāk papildinās ikdienu, t.sk. attīstot ikdienas mobilitāti un svārstmigrāciju. Reāllaika satiksmes informācija lietotājus informē par iespējamajiem maršruta kavējumiem/izmaiņām un to iemesliem. Mobilitātes punktos nepieciešams integrēt šādu tiešsaistes informāciju ne vien kā atsevišķu telefona aplikāciju, bet arī uz vietas ar vizuāliem un informatīviem LED ekrāniem.

Papildus var tikt izvietoti arī interaktīvi LED ekrāni (Attēls 24), kas nodrošinātu interaktīvu maršruta plānošanas funkciju, balstoties uz reāllaika satiksmes datiem, t.sk. iekļaujot mobilitātes punktu atrašanās vietas, remonta darbus utt. Mobilitātes punktos ieteicams nodrošināt arī papildus brīvpieejas WiFi.

Jāņem vērā

⁴¹ <https://www.pentagram.com/work/walknyc>

⁴² <https://www.cityflitzer.de/presse/beitrag/erster-dresdner-mobilitaetpunkt-am-pirnaischen-platz-eroeffnet>

- Interaktīvo ekrānu izvietošana jāizvērtē no drošības viedokļa. Šādus LED ekrānus primāri nepieciešams izvietot mobilitātes punktos, kur ir pieejama apsardze un/ vai videonovērošanas kameras un tādejādi iespējams izvairīties no vandālisma.
- Lielākajos mobilitātes punktos nepieciešams nodrošināt interaktīvu informācijas atrašanu – ar elektronisku ekrānu palīdzību – šeit var tikt integrēta informācija no mājas lapas un/vai mobilās aplikācijas: maršrutu plānotājs, sabiedriskā transporta kustības saraksts, mobilitātes punktu, uzlādes staciju, koplietošanas transporta atrašanās vietas utt.
- Interaktīvos LED ekrānus var izmantot ne tikai maršrutu plānošanai un satiksmes informācijai, bet arī kā tūrisma informācijas katalogus ar tuvākajiem restorāniem, apskates objektiem, pasākumiem utt.

3.5 Papildus funkcijas

Papildus izmantošanas veidi īpaši nepieciešami reģionālās un pilsētas satiksmes mobilitātes punktos. Tas nepieciešams, lai veicinātu paradumu maiņu un aicinātu uzskatīties šajās vietās ne tikai mobilitātes vajadzībām. Patīkama gājēju infrastruktūra, drošība un labiekārtojums ir aspekti, kas aicina cilvēkus uzskatīties kādā publiskā vietā. Bērniem, vecāka gada gājuma cilvēkiem un cilvēkiem ar kustību traucējumiem jābūt vienlīdz ērtai iespējai nokļūt un uzskatīties mobilitātes punktos, t.sk. izmantot ar tiem saistīto publisko ārtelpu un pakalpojumus.

Palielinot lietotāju komforta līmeni ar soliņiem, nojumēm, nodrošinot apgaismojumu un piekļuvi, kā arī drošību un pietiekamu informētību par to, kas ir mobilitātes punktā un tā tuvumā, mobilitātes punktu ikdienas lietošana ilgtermiņā ir garantēta.

Tirdzniecības vietas, pakomāti

Mobilitātes punkts tirdzniecības vietu tuvumā, ļauj nopirktos produktus nogādāt mājās ar atbilstoša izmēra un veida transportlīdzekli. Mobilitātes punktus iespējams izvietot nozīmīgu tirdzniecības vietu tuvumā, taču vienlīdz svarīgi ir nodrošināt pakomātus un nelielas tirdzniecības vietas tur, kur tuvumā nav citu. Piemēram, mobilitātes punkts ar laikrakstu, žurnālu un ūdens kiosku, nelielas kafejnīcu un/vai saldējumu stendu vasarā utt. Tādā veidā apmeklētāju plūsma tiek nodrošināta gan mobilitātes punktam, gan tiek atbalstīta vietējo un mazo uzņēmumu darbība.

Mobilo tirdzniecības vietu darbošanās atļaujām mobilitātes punktos nebūtu jābūt kā apgrūtinājumam mazajiem uzņēmumiem. Tieši pretēji, tā ir pašvaldības iespēja atbalstīt vietējo uzņēmējdarbību, atvieglojot saimnieciskās darbības atļaujas saņemšanu šajās vietās.

Uzgaidāmā zona (iekštelpas vai nojume)

Latvijā it sevišķi svarīgi ir nodrošināt nojumi, lai lietus vai stipras saules laikā, mobilitātes punkts var tikt ērti izmantots. Mikromobilitātes punktos tā var būt neliela nojume, taču Pilsētas mobilitātes punktā nojumes izmēram un skaitam ir jābūt atbilstošam konkrētās vietas pasažieru plūsmai.

Reģionālās satiksmes mobilitātes punktos, atkarībā no tā izmēra, jānodrošina ne tikai ārtelpu nojume, bet arī iespēja ilgāku laiku uzskatīties un gaidīt transportu. Reģionālās satiksmes mobilitātes punkts braucējam garantē to, ka konkrētajā vietā būs iespēja nākamo savienojumu, ja nepieciešams, tad gaidīt apkurinātās (vai kondicionētās), drošās un patīkamās iekštelpās.

Labiekārtojums (publiskā ārtelpa)

Dzīvām pilsētām nepieciešama dzīva publiskā ārtelpa, kurā ir patīkami uzturēties un kurā nedominē autotransporta trokšņi un smakas. Tieši tā ir pilsētvides infrastruktūra, kura uzrunā garāmgājēju apstāties, atpūsties, satikt draugus. Labiekārtojums var būt kā parasts soliņš un arī kā interesanta, funkcionāla instalācija (Attēls 29). Tā ir arī pašvaldības iespēja mobilitātes punktu apmeklētājiem parādīt savas rūpes par tās iedzīvotājiem un viesiem, vienlaikus reklamējot, piemēram, vietējos māksliniekus un studentus. Labiekārtojums, apstādījumi un dažādi satiksmes mīrināšanas pasākumi ne tikai vizuāli piesaista cilvēkus, bet arī nodrošina socializēšanos drošas distances attālumā.



Attēls 29 "Velosipēdu novietnes, soliņi un apstādījumi blakus tramvajam, brauktuvei un ietvei Sanfrancisko, ASV"⁴³

Drošība, apsardze un atbalsta personāls

Visos mobilitātes punktos ir jānodrošina redzamība un apgaismojums, kā arī pilsētas videonovērošana. Šie nosaukti kā svarīgākie faktori, kurus vērtē mobilitātes punktu apmeklētāji. Montserrat (2019) izpētē tika veikta aptauja, kurā secināts: ja mobilitātes punkti atradīsies nepārredzamās, vāji apgaismotās, nomaļās vietās bez videonovērošanas, sievietes mobilitātes punktus izvēlēsies neapmeklēt, neskatoties uz to, ka pilsēta statistiski ir droša⁴⁴. Tas ir pamatots ar to, ka iepriekš minētie faktori neradīs drošības sajūtu konkrētajā vietā. Un tas, savukārt, nozīmē to, ka potenciālo mobilitātes punktu apmeklētāju skaits kopumā samazinās par aptuveni 50 %. Drošība un apsardze ir transporta infrastruktūras objektu iekšējās drošības sistēmas neatņemama sastāvdaļa, taču arī šajos objektos ir jānodrošina, piemēram, velosipēdu novietņu videonovērošanas kameras.

Lielākajos mobilitātes punktos, piemēram, Centrālajā stacijā "Rīga", kā starptautiskā mobilitātes punktā, būtu nepieciešams arī atbalsta personāls, kas būtu brīvi pieejams ikvienam, kam nepieciešama palīdzība konkrētajā brīdī.

Ilgspējīgi risinājumi

Mobilitātes punktu izveidošanā obligāti jānodrošina ilgtspējīgu risinājumu iekļaušana. Iespējas, kā radīt ilgtspējīgu pilsētvidi ir bezgalīgas:

- nokrišņu novadīšana lietus dārzā vai uzkrāšana pirms un pakāpeniska novadīšana novadīšanas pilsētas kanalizācijas sistēmā, tādējādi mazinot pilsētas kanalizācijas slodzi;
- ilgmūžīgi un kvalitatīvi risinājumi, kas ir vandālisma droši;
- vietējie augi apstādījumos un urbānie dārzi;
- koki – nodrošina ēnu, samazina siltuma salas efektu, uzlabo gaisa kvalitāti un slāpē trokšņus;
- dabīgo materiālu izmantošana;
- elektrības nodrošināšana ar saules kolektoriem uz nojumēm, pie apgaismes stabiem utt. (Attēls 30).



Attēls 30 "Ilgspējīga pilsētvide Londonā"⁴⁵

⁴³ <https://www.designboom.com/architecture/interstice-architects-san-franciscos-sunset-parklet-07-17-2015/>

⁴⁴ Montserrat Miramontes Villarreal, 2019. *Assessment of mobility stations Success factors and contributions to sustainable urban mobility*. Pieejams: <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1446304/document.pdf>

⁴⁵ <https://www.designboom.com/architecture/wmbstudio-bench-micro-park-london-12-01-2015/>

4 Rekomendācijas mobilitātes punktu izveidošanai

Šajā sadaļā apkopota informācija par to, kam nepieciešams pievērst uzmanību mobilitātes punktu izveidošanas kontekstā. Šie ir ieteikumi un jautājumi, kas ir saistoši mobilitātes punktu attīstītājiem – pašvaldībām, valsts iestādēm un institūcijām. Priekšnosacījumi veiksmīgai mobilitātes punktu attīstībai ir komunikācija un sadarbība.

Pārvaldības ietvars

Pirms lemt par mobilitātes punkta atrašanās vietu (sadaļa 5 *Rekomendējamais mobilitātes punktu izvietojums*) jāizveido mobilitātes punktu sistēmas pamats. Proti, jānodrošina vienota izpratne par mobilitātes punktu jēdzienu ekspertu, kā arī iedzīvotāju un politiķu vidū. Visām iesaistītajām pusēm ir jābūt skaidriem kopējā transporta attīstības mērķiem, jābūt vienotai izpratnei par koplietošanas transporta līdzekļu, sabiedriskā transporta un multimodālas pārvietošanās priekšrocībām un kopējiem ieguvumiem sabiedrībai. Mobilitātes punktu attīstībai jābūt kā politiskam lēmumam visā projekta SUMBA teritorijā.

Līdzšinējais sadarbības trūkums sabiedriskā transporta nozarē jau izcelts iepriekš⁴⁶. Atbilstoši Sabiedriskā transporta attīstības koncepcijas 2021.-2030. gadam mērķiem situācija tiks uzlabota. Taču kamēr netiks atrisināti dažādie jautājumi, kas ir saistīti ar:

- pasažieru vilciena pārvadājumiem – kvalitāte (priekšrocības ātruma un izmaksu ziņā attiecībā pret privāto automašīnu) un piekļuve (atbilstošas piekļuves nodrošināšanu pie visām stacijām gan velosipēdiem, gan kājāmgājējiem, kā arī pietiekams skaits drošu velosipēdu un automašīnu novietņu ir pamatvajadzība tam, lai dzelzceļš būtu sabiedriskā transporta mugurkauls);
- starppilsētu autobusu pārvadājumiem;
- digitālo risinājumu pielietošana ne tikai vienotās biļetes veidā, bet arī kā saprotama un vienota elektroniski pieejama informācija par pieejamo sabiedriskā (un koplietošanas) transporta tīklu – pieturām, maršrutiem, grafikiem utt. (šobrīd atsevišķi ir pieejama informācija par Rīgas Satiksmes tīklu, Jūrmalas sabiedrisko transportu, Jelgavas sabiedrisko transportu, taču šāda veida informācijai jābūt par visu tīklu, ne tikai atsevišķu pašvaldību teritorijām);
- autostāvvietu, koplietošanas transporta līdzekļu (t.sk. mikromobilitātes koplietošanas) un sabiedriskā transporta politikas jautājumiem Rīgas pašvaldībā;
- pakalpojumu un kvalitātes nodrošinājumu Pierīgas pašvaldībās – izglītības iestādes, kultūras iestādes, darba vietas u.c.,

Pierīgas iedzīvotāji turpinās izmantot savus privātos auto, nevis sabiedrisko transportu, lai nokļūtu uz darbu. Kā rezultātā kopējā vides kvalitāte Rīgā turpinās pasliktināties, iedzīvotāji turpinās izvēlēties dzīves vietas ārpus Rīgas centra un savus rītus un vakarus pavadīt sastrēgumos, lai iekļūtu Rīgas centrā.

Tas, kam ir jāpievērš uzmanība un jāatrod risinājumi papildus augstākminētajam, un kas ir tiešā veidā saistīts ar ilgtspējīgas mobilitātes pārvaldību un konkrēti mobilitātes punktu attīstību ir mobilitātes punktu faktiskā piederība, apsaimniekošana un pārvaldība.

Pašvaldībai jānodrošina publiski pieejamu mobilitātes punktu apsaimniekošana, savukārt visu mobilitātes punktu sistēmu ar tajā pieejamo pakalpojumu nodrošinājumu būtu jāorganizē centralizēti visā projekta teritorijā, lai tiktu nodrošināta vienota un vienlīdzīga mobilitātes pieejamības kvalitāte. Vēlams mobilitātes punktu pārvaldību organizēt no augstākā – valsts līmeņa, t.sk., kontekstā ar vienotās biļetes un "mobilitāte kā pakalpojums" attīstību. Mērķis ir izveidot sistēmu, kas nodrošinātu labi organizētu un ikvienam pieejamu mobilitāti.

⁴⁶ SIA "IE.LA Inženieri", Biedrība "Baltijas Vides Forums", 2020; "Projekta SUMBA Pārvietošanās Ģenerālplāns – Mobilitātes punkti – Transporta un pasažieru plūsmu novērtējums projekta izpētes teritorijā"

Mobilitātes punktu sistēmas un pārvaldības kontekstā jau sākotnēji ir jānovērš tādas situācijas, kādas notiek šobrīd – dzelzeļa stacijas ēka pieder valsts uzņēmumam, savukārt tajā esošās labierīcības publiski nav pieejamas, jo konkrētā pašvaldība nenodrošina to apsaimniekošanu. Viens no mobilitātes punktu pārvaldības uzdevumiem ir garantēt to, ka, piemēram, ikvienā Reģionālās satiksmes mobilitātes punktā tiks nodrošinātas labierīcības, neatkarīgi no vēsturiskām īpašumtiesībām, kuras publiskas infrastruktūras – mobilitātes punktu – lietotājam nav aktuālas.

Tiek ierosināts publisku mobilitātes punktu (sevišķi mikromobilitātes) izveidošanu veicināt ne tikai uz pašvaldībai, bet arī uzņēmumiem piederošām zemēm, vai atļaut privātiem uzņēmumiem investēt publisku mikromobilitātes punktu infrastruktūrā uz savas vai pašvaldībai piederošas zemes. Tādā veidā atvieglojot un veicinot mobilitātes punktu attīstību.

Kā uzsvērts "Rīgas pilsētas specifikai atbilstoša mobilitātes pārvaldības risinājuma – "Mobilitātes punkta" modeļa konceptuāla izstrāde un aprobēšana" ziņojumā šobrīd valstī netiek definēti koplietošanas automašīnu un velosipēdu izmantošanas atbalsta mehānismi, kas ļautu pašvaldībai uz savas zemes, piemēram, rezervēt autostāvvietu koplietošanas automašīnām. Kā minēts Konceptā, ir nepieciešams: "sadarbībā ar Satiksmes ministriju noteikt optimālo Latvijas un Rīgas tiesisko regulējumu un atbalsta mehānismus, noformulējot koplietošanas auto un velo kā atbalstāmos transporta veidus, un veicot attiecīgās izmaiņas tiesiskajā regulējumā".

Eiropas valstu pieredze liecina, ka operatoriem ir ieteicams veikt ikmēneša maksājumu par mobilitātes punktā esošās autostāvvietas rezervēšanu, lai tādejādi iegūtu politisko un vietējo iedzīvotāju atbalstu. Taču šādam maksājumam ir jābūt koplietošanas transportlīdzekļu attīstību veicinošam, nevis bremzējošam.

Koplietošanas transporta attīstībā jāpiemin arī pašvaldību iespēja iegādāties savā īpašumā, piemēram, 4 automašīnas un 10 velosipēdus, kas būtu konkrētās pašvaldības darbiniekiem un iedzīvotājiem publiski pieejams inventārs kā mobilitātes punktu sistēmas sastāvdaļa šajā pašvaldībā. Šobrīd, kad visu ir iespējams pārvaldīt digitāli, atsevišķus velosipēdus vai automašīnas pievienot vienotai mobilitātes punktu pārvaldības sistēmai nav neiespējami. Un šāds risinājums būtu tikai sadarbības un komunikācijas jautājums starp pašvaldību, mobilitātes punktu un/vai koplietošanas transportlīdzekļu operatoriem.

Papildus jautājumi un ieteikumi

- Ko vēlas iedzīvotāji? Mobilitātes punktu attīstībā jāiesaista iedzīvotāji, noskaidrojot viņu viedokli un pēc iespējas to ņemot vērā;
- Nav ieteicams komunicējot ar iedzīvotājiem izmantot vārdus "pilotprojekts" un "eksperiments", jo tas veicina domāt, ka mobilitātes punkts kā risinājums ir tikai uz neilgu laiku un nenodrošinās mobilitātes paradumu maiņu;
- Atklājot pirmos mobilitātes punktus būtu jāiesaista amatpersonas, piemēram, Satiksmes ministrs un/vai domes priekšsēdētājs;
- Kā uzrunāt konservatīvus sabiedrības locekļus, kuri iebilst pret izmaiņām un jauninājumiem? Pakāpeniski un pacietīgi iepazīstinot ar mobilitātes punktu nepieciešamību un priekšrocībām;
- Jāsaprot, ka veiksmīgas mobilitātes punktu sistēmas attīstība ir kā valsts, tā pašvaldības, tā iedzīvotāju interesēs;

5 Rekomendējamais mobilitātes punktu izvietojums

Ir iespējams mobilitātes punkta vēlamā novietojuma procesu iedalīt 4 pamata soļos, kuri savstarpēji var arī pārklāties:

1. solis. Definēt mobilitātes punkta satiksmes līmeni: starptautisks, reģionāls, pilsētas, mikromobilitātes.
2. solis. Teritorijas izvērtējums un iesaistīto pušu sadarbība (pašvaldības un valsts institūcijas, sabiedriskā transporta pārvaldījumu nodrošinātāji, zemesgabala īpašnieki, iedzīvotāji utt.).
3. solis. Mobilitātes punkta dizains un vizualizācijas pirms projektēšanas, lai nodrošinātu vizuālo komunikāciju.
4. solis. Mobilitātes punkta izveides plānošana, projektēšana un funkciju nodrošinājums, t.sk. izmantojot šī dokumenta sadaļu 3 *Iekļauto pakalpojumu detalizācija un vispārējās vadlīnijas*.

Šeit daži noderīgi jautājumi, kurus uzdot plānošanas laikā un kas palīdzēs izveidot labāko mobilitātes punkta novietojumu:

- Vai potenciālā atrašanās vieta ir labi pārredzama?
- Vai tā ir viegli pieejama – ar kājām, ar velosipēdu, ar sabiedrisko transportu?
- Vai ir iespējams savienojums ar sabiedrisko transportu? Kāds tas ir?
- Kāds ir esošais pakalpojumu/infrastruktūras klāsts? Kas ir tas, kas pietrūkst šodien un kas varētu būt aktuāls nākotnē?
- Vai izvēlēta vieta ir pietiekami liela, lai nodrošinātu visus plānotos (īstermiņā un arī ilgtermiņā) pakalpojumus un funkcijas?
- Vai izvēlēta vieta rada pietiekamu drošības sajūtu (piemēram, pārredzama, bez izteiktiem vizuāliem šķēršļiem, kas varētu apdraudēt drošību vai likt justies nedroši)?
- Kāds ir plānotais zemes lietojuma veids un īpašuma statuss?

Šajā sadaļā sniegtie mobilitātes punktu veidu un novietojuma ierosinājumiem ir rekomendējošs statuss. Tiem ir nepieciešams detāls novērtējums (t.sk. vietas apskate) un projektēšana. Kā minēts iepriekš – mobilitātes punktu novietojums konkrētā pašvaldībā pēc iespējas ir jāizvērtē sadarbojoties arī ar iedzīvotājiem.

Vērtējot dzelzceļa satiksmes iekļaušanu mobilitātes punktu sistēmā, jāatzīmē, ka nereti Latvijā dzelzceļa stacijas, kaut arī atrodas tuvu apdzīvotām vietām, ir fiziski nerasniedzamas. Vietām tās atrodas lielā attālumā no apdzīvotām vietām kādos meža masīvos, citur tām piekļūšana iespējama tikai pa izbradātām takām, kas ved cauri krūmiem gar atkritumu urnām, pāri laukiem vai cauri neapgaismotiem mežiem un krūmiem. Mobilitātes punktu sistēmas izveides kontekstā dzelzceļa stacijas ir būtiska infrastruktūra, taču jautājumus par infrastruktūras nodrošinājumu līdz stacijām, šī projekta kontekstā atsevišķi nerisina. Šī projekta ietvaros tiek pieņemts, ka pasažieru, t.sk. velosipēdistu, piekļuve dzelzceļa stacijām tiek iekļauta turpmākos AS “Pasažieru Vilciens” attīstības plānos atbilstoši ieteikumiem⁴⁷.

Mobilitātes punkti ir sabiedriskā transporta sistēmas daļa, t.sk. tās papildinājums un stiprinājums. Taču, pieejama infrastruktūra, tāda kā ceļi un sliežu ceļi, ir sabiedriskā transporta nodrošinājuma pamats un sākums, tātad ārpus mobilitātes punktu izveides koncepta.

5.1 Rīga

Interreg programmas *cities.multimodal* projekta ietvaros 2019. gadā izstrādāts “Rīgas pilsētas specifikai atbilstoša mobilitātes pārvaldības risinājuma – “Mobilitātes punkta” modeļa konceptuāla izstrāde un aprobēšana” ziņojums⁴⁸ (turpmāk tekstā – Rīgas Koncepts), kas cita starpā ietver

⁴⁷ VAS “Latvijas Valsts ceļi”, SIA “Enviroprojekts”, 2019. Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā. Pieejams: http://veloplans.lv/wp-content/uploads/2017/08/Velo-petijums_15012020.pdf

⁴⁸ Rīgas enerģētikas aģentūra, SIA “Grupa 93”, 2019. Rīgas pilsētas specifikai atbilstoša mobilitātes pārvaldības risinājuma – “Mobilitātes punkta” modeļa konceptuāla izstrāde un aprobēšana. Pieejams: https://www.grupa93.lv/wp-content/uploads/projekti/Attistibas_koncepcijas/Mobilitate/Gala_Zinojums_Mobilitates_punkti_FINAL.pdf

Mobilitātes punktu perspektīvo veidu un indikatīvo novietojumu Rīgā, definē prioritāri izvietojamos mobilitātes punktus (Rīgā) un izceļ koplietošanas automašīnu un velosipēdu reglamentēšanas kritiskos jautājumus.

Projekts SUMBA papildina un detalizē Rīgas Konceptu, lai visā projekta izpētes teritorijā tiktu nodrošināta vienota pieeja. Rīgas mobilitātes punktu Koncepts paredz 4 veidu mobilitātes punktus: apkaimes, stāvparku, dzelzceļa stacijas un Mobilitātes punktus multimodālajā satiksmes mezglā.

Koncepta piedāvāto mobilitātes punktu veidi tiek primāri saistīti ar sabiedriskā transporta pieejamību kā noteicošo faktoru. Taču projekta SUMBA gradācija balstās ne tikai uz sabiedriskā transporta pieejamību, bet arī tā nepieejamību un satiksmes līmeni (starptautiskā, reģionālā, pilsētas sabiedriskais transports). Tāpēc tiek ierosināts Rīgas pilsētā izmantot projekta SUMBA ietvaros izstrādāto mobilitātes punktu gradāciju, kas pēc būtības papildina jau esošo Konceptu (skat. Att. 31).

	STARPTAUTISKS MULTIMODĀLAIS SATIKSMES MEZGLS	REĢIONĀLĀS SATIKSMES MOBILITĀTES PUNKTS	PILSĒTAS MOBILITĀTES PUNKTS	MIKRO- MOBILITĀTES PUNKTS
KONCEPTS RĪGAI	Apkaimes mobilitātes punkti		✓	✓
	Stāvparku mobilitātes punkti		✓	
	Dzelzceļa stacijas mobilitātes punkti	✓	✓	✓
	Mobilitātes punkts MSM	✓		
SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIETURA / TIEŠS TUVUMS OBLIGĀTS?	<i>jā</i>	<i>jā</i>	<i>jā</i>	<i>nē</i>

Attēls 31 "SUMBA mobilitātes punktu iedalījums kontekstā ar līdzšinējo Konceptu Rīgas pilsētā"

Kā redzams Attēlā 31, dzelzceļa stacija var atrasties ikvienā no mobilitātes punktu veidiem (izņemot mikromobilitātes punktu), jo, piemēram, Rīgā, Jūrmalā, Jelgavā un Ogrē dzelzceļa stacijas var papildināt pilsētas sabiedriskā transporta tīklu, taču citur projekta SUMBA teritorijā tās ir galvenais reģionālās satiksmes nodrošinājums. Tāpat arī stāvparks var tikt izveidots tieši Reģionālās satiksmes mobilitātes punktā vai arī kombinācijā ar pilsētas sabiedrisko transportu. Savukārt, apkaimju vajadzībām nepieciešams nodrošināt mobilitātes punktus ne tikai vietās, kur sabiedriskais transports ir pieejams, bet arī kur tas nav pieejams (piemēram, lieli tirdzniecības centri, jaunizveidota dzīvojamā apbūve, biroju centri utt.).

5.2 Pierīga

Šajā sadaļā sniegts vispārīgs ieskats projekta SUMBA izpētes teritorijā Pierīgā esošo novadu rekomendējamo mobilitātes punktu novietojumā. Balstoties uz šī projekta ietvaros veiktās mobilitātes izpētes rezultātiem, sniegti priekšlikumi mobilitātes punktu izvietojumam.

Svarīgi atzīmēt - visos Pierīgas novados svārstmigrācijas intensitāte 2016. gadā bijusi virs 45 %. Tātad var pieņemt to, ka gandrīz katrs otrais Pierīgas iedzīvotājs darbspējas vecumā strādā Rīgā⁴⁹. Tāpēc sevišķi svarīgi nodrošināt šo novadu iedzīvotājiem gan piekļuvi pie ērta sabiedriskā transporta, gan koplietošanas automašīnu un velosipēdu iespējas.

⁴⁹ Rīgas aglomerācijas robežu precizēšana (LU ĢZZF, 2017): http://www.sus.lv/sites/default/files/rigas_aglomeracija_2017.pdf

Projekta SUMBA izpētes teritorija Pierīga sastāv no šādām administratīvajām teritorijām: Jūrmala, Babītes novads, Mārupes novads, Olaines novads, Ķekavas novads, Salaspils novads, Stopiņu novads, Ikšķiles novads, Ropažu novads, Ādažu novads, Carnikavas novads, Garkalnes novads.

5.2.1 Jūrmala

Esošā situācija īsumā:

- Jūrmala ir Nacionālas nozīmes attīstības centrs⁵⁰;
- Iedzīvotāju skaits 2019. gada sākumā 49 325⁵¹, Slokā un Kauguros kopā dzīvo aptuveni puse no visas Jūrmalas iedzīvotājiem⁵²;
- Saskaņā ar Aglomerācijas robežu noteikšanas pētījumā apkopotajiem VID datiem, 2017. gadā lielākais skaits darbinieku, kuri nav deklarēti Rīgā, bet par kuriem Rīgā reģistrēts darba devējs nomaksājis IIN, ir bijis Jūrmalā (17 375)⁷;
- Saskaņā ar aprēķiniem, aptuveni 15 % jūrmalnieku ikdienā izmanto vilcienu, savukārt gandrīz puse jeb 49 % uz darbu vai mācību iestādi Rīgā (vai Rīgas virzienā) dodas ar privāto automašīnu (skat. Tabula 1, Attēls 8 – SUMBA 2. nodevums⁵³);
- Jūrmalas pilsētu šķērso dzelzceļa līnija Rīga – Tukums 2 (lielākais pasažieru apgrozījums Jūrmalas pilsētā, proti, vidēji dienā virs 2 tūkst., ir stacijās Bulduri, Majori un Sloka);
- Jūrmalā Ventspils šosejā 70 aptuveni 2,5 km attālumā no Slokas dzelzceļa stacijas atrodas elektroauto uzlādes stacija¹⁵.

Tiek ierosināts Jūrmalā izveidot:

- Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu pie Slokas dzelzceļa stacijas;
- Pilsētas mobilitātes punktus:
 - Ķemeros pie dzelzceļa stacijas;
 - Kauguros autobusu pieturā Lauku iela;
 - Kauguros autobusu pieturā Zīmuļu parks;
 - Dubultu, Asaru, Majoru, Bulduru, Dzintaru dzelzceļa stacijās – tādejādi ciešāk integrējot vilcienu kā pilsētas sabiedriskā transporta tīkla daļu;
 - Dzintaros autobusu pieturā Ošu iela;
 - Bulduros autobusu pieturā/galapunktā “Bulduri” Meža prospektā;
 - Buļļuciemā;
- Mikromobilitātes punktus, piemēram:
 - Kauguru bibliotēka;
 - Kauguros starp Slokas staciju un pieturu Lauku iela;
 - Valteri;
 - Melliži uz Dārza ielas un/vai Melližu estrādē;
 - Dubultos Strēlnieku prospekta, Dubultu prospekta un Slokas ielas krustojumā;
 - Dzintaru koncertzāle;
 - Līvu akvaparks u.c.

5.2.2 Babītes novads

Esošā situācija īsumā:

- Iedz. skaits Babītes novadā 2019. gada sākumā 10 704⁹;

⁵⁰ Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija – Gala ziņojums (SIA “Grupa 93”, Rīgas plānošanas reģions, 2019); Pieejams: http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2019/03/20190201_Mob_viz_Galazinojums.pdf

⁵¹ Iedzīvotāju skaits republikas pilsētās, novadu pilsētās un novados 2019. gada sākumā, CSP. Pieejams: <https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/iedzivotaji/iedzivotaju-skaitis/galvenie-raditaji/iedzivotaju-skaitis-republikas-pilsetas>

⁵² SIA “Grupa93”: <https://www.grupa93.lv/jurmala/wp-content/faili/1-redakcija/paskaidrojuma-raksts/3-dzivojama-vide-Jurmalas-planojums-Grupa93.pdf>

⁵³ SIA “IE.LA Inženieri”, Biedrība “Baltijas Vides Forums”, 2020; “Projekta SUMBA Pārvietošanās Ģenerālplāns – Mobilitātes punkti – Transporta un pasažieru plūsmu novērtējums projekta izpētes teritorijā”

- Uz Babītes novadu var nokļūt ar “Rīgas Satiksme” autobusu Nr. 13 “Preču 2 – Kleisti – Babītes stacija”, Nr. 4 “Abrenes iela - Piņķi” un Nr. 32 “Abrenes iela - Piņķi”;
- Saskaņā ar pieejamo informāciju vidējais pasažieru apgrozījums dienā dzelzceļa stacijā Babīte ir no 1 tūkst. līdz aptuveni 2 tūkstošiem;
- Babītes stacijas tuvumā perspektīvā plānots izveidot stāvparku¹¹.

Tiek ierosināts Babītes novadā izveidot:

- Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu pie dzelzceļa stacijas Babīte;
- Pilsētas mobilitātes punktu Piņķos autobusu Nr. 4 un Nr. 32 galapunktā.

5.2.3 Mārupes novads

Esošā situācija īsumā:

- Iedz. skaits Mārupes novadā 2019. gada sākumā bijis 20 007⁹;
- Starppilsētu autobusu maršruts Nr. 5433 “Rīga – Jaunmārupe” ir viens no biežāk izmantotajiem autobusu maršrutiem gan no, gan uz Rīgas autoostu. Šajā maršrutā gada laikā (2018. gada jūlijs – 2019. gada jūnijs) pārdotas 84 tūkst. biļešu uz Rīgu un 80 tūkst. no Rīgas;
- No Rīgas centra uz Jaunmārupi ved “Rīgas satiksme” autobusi Nr. 10 “Abrenes iela – Brūkleņu iela - Jaunmārupe” un Nr. 55 “Abrenes iela - Jaunmārupe”, uz Mārupi autobuss Nr. 7 “Abrenes iela - Stīpnieki”;
- “Rīgas satiksme” autobusa maršruts Nr. 25 “Abrenes iela - Mārupe” savieno Rīgas centru ar Mārupes centru un tā galapunkts ir Tīrainē (aptuveni 800 m no Tīraines dzelzceļa stacijas);
- Saskaņā ar pieejamo informāciju vidējais pasažieru apgrozījums dienā dzelzceļa stacijā Tīraine ir līdz 500;
- Pie Tīraines dzelzceļa stacijas perspektīvā plānots izveidot stāvparku⁵⁴;
- Jaunmārupē tiek plānota viena no perspektīvajām *Rail Baltica* reģionālās satiksmes pieturas vietām;
- Mārupē atrodas Starptautiskā lidosta “Rīga”, t.sk. plānota arī *Rail Baltica* starptautiskās satiksmes pietura.

Papildus jau esošajam Starptautiskās satiksmes mobilitātes punktam (Starptautiskā lidosta “Rīga”) tiek ierosināts Mārupes novadā izveidot:

- Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu pie dzelzceļa stacijas Tīraine (un pagarināt 25. autobusa maršrutu ar pieturu tuvāk stacijai);
- Pilsētas mobilitātes punktus:
 - Jaunmārupē (pie Mārupes mūzikas un mākslas skolas);
 - Mārupē pie Mārupes valsts ģimnāzijas;
 - Mārupē pie Mārupes novada domes;
- Mikromobilitātes punktus, piemēram:
 - Jaunmārupē pie Mārupes tenisa skolas;
 - Mārupē pusceļā starp Mārupes valsts ģimnāziju un domi;
 - Tīrainē pirmsskolas izglītības iestāde Zeltrīti u.c.

5.2.4 Olaines novads

Esošā situācija īsumā:

- Iedz. skaits Olaines novadā 2019. gada sākumā 19 499⁹, t.sk. 10 840 Olaines pilsētā;
- Saskaņā ar pieejamo informāciju vidējais pasažieru apgrozījums dienā dzelzceļa stacijā Olaine ir no 1 tūkst. līdz aptuveni 2 tūkst., Jaunolaine un Baloži katrā līdz 500;
- Jaunolainē Meža ielā 2 pieejama elektroauto uzlādes infrastruktūra;
- Olaines novadā tiek plānota viena no perspektīvajām *Rail Baltica* reģionālās satiksmes pieturas vietām;

⁵⁴ Rīgas domes autonomietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde – Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāns – 2. sējums Plānotā situācija, SIA “E. Daņiļevska birojs”, SIA “Solvers”, 2014

- Starppilsētu autobusu maršruts Nr. 6859 "Rīga – Mežsētas" ir viens no biežāk izmantotajiem autobusu maršrutiem gan no, gan uz Rīgas autoostu. Šajā maršrutā gada laikā (2018. gada jūlijs – 2019. gada jūnijs) pārdotas 66,6 tūkst. biļešu uz Rīgu un 75,6 tūkst. no Rīgas;
- Saskaņā ar aprēķiniem, aptuveni 9 % Olaines pilsētas iedzīvotāju ikdienā izmanto vilcienu, savukārt aptuveni 70 % no Olaines iedzīvotājiem uz darbu vai mācību iestādi Rīgā (vai Rīgas virzienā) dodas ar privāto automašīnu (Olaines novada iedzīvotāju skaita ziņā tie varētu būt aptuveni 40 %) (skat. Tabula 1, Attēls 8 – SUMBA 2. nodevums⁵⁵);

Tiek ierosināts Olaines novadā izveidot:

- Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu:
 - pie dzelzceļa stacijas Olaine;
 - Jāņupē autobusa Nr. 6859 "Rīga - Mežsētas" galapunktā;
- Pilsētas mobilitātes punktu:
 - Parka ielā Olainē;
 - Jaunolainē pie Kultūras nama/Sporta nama (pietura Meža iela)
 - Medemciemā;
- Mikromobilitātes punktus, piemēram:
 - pie Olaines novada domes;
 - pie lielajiem uzņēmumiem – AS "BAO", AS "Olainfarm" u.c.;
 - Medemciemā.

5.2.5 Ķekavas novads

Esošā situācija īsumā:

- Iedz. skaits Ķekavas novadā 2019. gada sākumā 23 698, t.sk. 6 642 Baložos⁹;
- Starppilsētu autobusu maršruts Nr. 6844 "Rīga – Ķekava" ir biežāk izmantotais autobusu maršruts projekta izpētes teritorijā gan no, gan uz Rīgu. Šajā maršrutā gada laikā (2018. gada jūlijs – 2019. gada jūnijs) pārdotas 200 tūkst. biļešu uz Rīgu un 253 tūkst. no Rīgas. Maršrutā Nr. 5432 "Rīga – Baloži" virzienā uz Rīgu pārdotas 139 tūkst. un no Rīgas 132,7 tūkst.;
- Saskaņā ar aprēķiniem, aptuveni 35 % no visiem Ķekavas novada iedzīvotājiem ikdienā uz darbu vai mācību iestādi Rīgā (vai Rīgas virzienā) dodas ar privāto automašīnu (skat. Tabula 1, Attēls 8 – SUMBA 2. nodevums);
- No Rīgas centra uz Ķekavas novadu ved divi "Rīgas Satiksme" autobusi Nr. 23 "Abrenes iela - Baloži" un Nr. 26 "Abrenes iela – Katlakalna";
- Ķekavā, Rīgas ielā 107 ir pieejama elektroauto uzlādes vieta (DUS);
- Ķekavas novadā nav 1520 mm sliežu platuma dzelzceļa infrastruktūras, taču tiek plānota viena no perspektīvajām *Rail Baltica* reģionālās satiksmes pieturas vietām.

Tiek ierosināts Ķekavas novadā izvērtēt iespējas attīstīt ūdens transportu uz Rīgu, kā arī izveidot:

- Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu autobusu pieturā Ķekavas ciems;
- Pilsētas mobilitātes punktu Baložos autobusa Nr. 23 pieturas vietā Skola;
- Mikromobilitātes punktus, piemēram:
 - Titurgā;
 - Vimbukrogā;
 - Odukalnā (ieteicamā atrašanās vieta esošās elektroauto uzlādes vietas tiešā tuvumā).

5.2.6 Salaspils novads

Esošā situācija īsumā:

- Iedz. skaits Salaspils novadā 2019. gada sākumā 22 659, t.sk. 18 011 Salaspilī⁹;

⁵⁵ SIA "IE.LA Inženieri", Biedrība "Baltijas Vides Forums", 2020; "Projekta SUMBA Pārvietošanās Ģenerālplāns – Mobilitātes punkti – Transporta un pasažieru plūsmu novērtējums projekta izpētes teritorijā"

- Veiktie aprēķini liecina, ka ikdienā Rīgas virzienā ar automašīnu no Salaspils dodas nepilni 3 tūkst. Salaspils iedzīvotāju, kas skaitliski ir aptuveni 13 % no visiem Salaspils novada iedzīvotājiem un attiecīgi 16 % no Salaspils iedzīvotājiem;
- Saskaņā ar pieejamo informāciju vidējais pasažieru apgrozījums dienā dzelzceļa stacijā Salaspils ir aptuveni 2 tūkstoši, Saulkalne un Dārziņi katrā līdz 500;
- Šī projekta ietvaros veiktie aprēķini (*SUMBA 2. nodevums*) liecina, ka aptuveni 6 % Salaspils pilsētas iedzīvotāju ikdienā izmanto vilciena satiksmi;
- Salaspils novadā ir "Rīgas Satiksme" autobusa Nr. 50 "Abrenes iela – TEC-2" galapunkts;
- Salaspilī pieturā Skolas iela ir pieejama elektroauto uzlādes vieta;
- Salaspils novadā tiek plānota viena no perspektīvajām *Rail Baltica* reģionālās satiksmes pieturas vietām, kā arī plašs multimodāls kravu termināls Saulkalnē.

Tiek ierosināts Salaspils novadā izveidot:

- Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu pie dzelzceļa stacijas Salaspils;
- Pilsētas mobilitātes punktu autobusu pieturā Salaspils skola;
- Mikromobilitātes punktus, piemēram:
 - Salaspils sporta nams;
 - Salaspils novada dome;
 - Salaspils novada Dienvidu filiālbibliotēka un/vai Salaspils 1. pasta nodaļa.

5.2.7 Stopiņu novads

Esošā situācija īsumā:

- Iedz. skaits Stopiņi novadā 2019. gada sākumā 10 845 ⁹;
- Stopiņu novadā ir divi "Rīgas Satiksme" autobusu galapunkti – Nr. 51 "Abrenes iela - Ulbroka" un Nr. 47 "Abrenes iela – Šķirotava - Getliņi", Nr. 16 "Abrenes iela – Mucenieki";
- Saskaņā ar pieejamo informāciju vidējais pasažieru apgrozījums dienā abās Stopiņu novadā esošajās dzelzceļa stacijās – Gaisma un Rumbula – ir mazāks nekā 250;
- Stopiņu novadā tiek plānotas divas no perspektīvajām *Rail Baltica* reģionālās satiksmes pieturas vietām – Acone un Saurieši.

Stopiņu novadā tiek ierosināts izveidot Pilsētas mobilitātes punktu "Rīgas satiksmes" autobusa Nr. 51 galapunktā "Ulbroka", attīstot pašvaldībai piederošo zemesgabalu Institūta ielā 36C, Ulbrokā

5.2.8 Ikšķiles novads

Esošā situācija īsumā:

- Iedz. skaits Ikšķiles novadā 2019. gada sākumā 9 708, t.sk. 7 156 Ikšķilē ⁹;
- Saskaņā ar pieejamo informāciju vidējais pasažieru apgrozījums dienā dzelzceļa stacijā Ikšķile ir no 1 tūkst. līdz 2 tūkstošiem;
- Elektrisko auto uzlādes infrastruktūra pieejama divās vietās Ikšķiles novadā: adresē Tīnūžu aplis LV-5015, Tīnūžu pag. un Ikšķiles pilsētā Birzes ielā, LV-5052 (aptuveni 900 m attālumā no dzelzceļa stacijas Ikšķile).

Tiek ierosināts Ikšķiles novadā izveidot :

- Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu pie dzelzceļa stacijas Ikšķile;
- Mikromobilitātes punktu, piemēram, pie Ikšķiles brīvdabas estrādes vai Ikšķiles novada domes u.c.

5.2.9 Ropažu novads

Esošā situācija īsumā:

- Iedz. skaits Ropažu novadā 2019. gada sākumā 6 834 ⁹;
- Ropažu pilsētai tuvākās dzelzceļa stacijas ir Garkalne un Ikšķile, katra no tām aptuveni 20 min brauciena attālumā ar automašīnu vai autobusu.

Tiek ierosināts Ropažu novadā Ropažos izveidot Reģionālas nozīmes mobilitātes punktu esošā starppilsētu autobusu galapunktā/autoostā.

5.2.10 Ādažu novads

Esošā situācija īsumā:

- Iedz. skaits Ādažu novadā 2019. gada sākumā 11 391⁹;
- Starppilsētu autobusu maršruts Nr. 6821 "Rīga – Ādaži – Kadaga" ir viens no biežāk autobusu maršrutiem gan no, gan uz Rīgu. Šajā maršrutā gada laikā (2018. gada jūlijs – 2019. gada jūnijs) pārdotas 156,4 tūkst. biļešu uz Rīgu un 174,6 tūkst. no Rīgas;
- Saskaņā ar aprēķiniem, lielākā daļa Ādažu novada iedzīvotāju (aptuveni 77 %) ikdienā uz darbu vai mācību iestādi Rīgā (vai Rīgas virzienā) dodas ar privāto automašīnu (skat. *Tabula 1, Attēls 8 – SUMBA 2. nodevums*⁵⁶);
- Dzelzceļa stacija Carnikava atrodas nepilnu 8 km attālumā no Ādažu centra (aptuveni 10 min brauciena attālumā ar automašīnu vai 15 min ar autobusu);
- Ādažos, Rīgas gatvē 45 ir pieejama elektrisko auto uzlādes infrastruktūra⁵⁷.

Tiek ierosināts attīstīt Ādažu iedzīvotāju nokļūšanu Rīgā ar vilcienu no Carnikavas, kā arī Ādažu novadā izveidot:

- Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu Ādažos autobusu pieturā Ādažu centrs ;
- Mikromobilitātes punktus Ādažos Krastupes ielā un Kadagā.

5.2.11 Carnikavas novads

Esošā situācija īsumā:

- Iedz. skaits Carnikavas novadā 2019. gada sākumā 8 738⁹;
- Saskaņā ar aprēķiniem, aptuveni 15 % no visiem Carnikavas novada iedzīvotājiem uz darbu vai mācību iestādi Rīgā (vai Rīgas virzienā) dodas ar privāto automašīnu (skat. *Tabula 1, Attēls 8 – SUMBA 2. nodevums*);
- Carnikavas novadu šķērso 1520 mm platuma dzelzceļa līnija Rīga – Skulte. Saskaņā ar pieejamo informāciju vidējais pasažieru apgrozījums dienā Carnikavas novada dzelzceļa stacijās ir no 1 tūkst. līdz aptuveni 2 tūkstošiem Carnikavas stacijā, līdz 500 stacijās Kalngale, Garciems un Gauja, savukārt stacijās Garupe un Lilaste līdz 250.

Tiek ierosināts Carnikavas novadā izveidot:

- Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu pie dzelzceļa stacijas Carnikava;
- Mikromobilitātes punktu, piemēram, Jūras un Zvejnieku ielas krustojumā.

5.2.12 Garkalnes novads

Esošā situācija īsumā:

- Iedz. skaits Garkalnes novadā 2019. gada sākumā 8 557⁹;
- Saskaņā ar aprēķiniem lielākā daļa Garkalnes novada iedzīvotāju, proti, 81 %, uz darbu vai mācību iestādi Rīgā (vai Rīgas virzienā) dodas ar privāto automašīnu (skat. *Tabula 1, Attēls 8 – SUMBA 2. nodevums*);
- Garkalnes novadā pieejami vairāki "Rīgas Satiksme" autobusi: Nr. 28 "Jugla - Langstiņi", Nr. 29 "Mežciems – Bukulti – Vecmīlgrāvis", Nr. 16 "Abrenes iela – Mucenieki", Nr. 11 "Abrenes iela – Jaunciems – Suži" un Nr. 1 "Abrenes iela - Berguciems";
- Saskaņā ar pieejamo informāciju vidējais pasažieru apgrozījums dienā Garkalnes novada dzelzceļa stacijās (Garkalne un Krievupe) ir līdz 250. Viena no trīs Garkalnes novada dzelzceļa stacijām (Baltezers) 2019. gadā tika slēgta;

⁵⁶ SIA "IE.LA Inženieri", Biedrība "Baltijas Vides Forums", 2020; "Projekta SUMBA Pārvietošanās Ģenerālpilns – Mobilitātes punkti – Transporta un pasažieru plūsmu novērtējums projekta izpētes teritorijā"

⁵⁷ <https://portal.e-mobi.lv/lv/stationfinder-lv/>

- Juglā perspektīvā plānots stāvparks, kas varētu samazināt Garkalnes novada iedzīvotāju nepieciešamību uz Rīgas centru doties ar automašīnu⁵⁸;
- Garkalnes novadā, Siguldas šoseja (nobrauktuve pie CircleK) pieejama elektrisko auto uzlādes infrastruktūra.

Tiek ierosināts Garkalnes novadā izveidot:

- Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu pie dzelzceļa stacijas Garkalne;
- Pilsētas mobilitātes punktus uz Rīgas un Garkalnes pašvaldības robežas:
 - pie Berģu pagrieziena autobusu pieturā Berģi;
 - Berģos Upesciema ielas un Berģu ielas krustojumā
- Pilsētas mobilitātes punktu:
 - Langstiņos autobusa Nr. 28 pieturā Mediķu iela;
 - Sunīšos autobusa Nr. 16 galapunktā
 - Bukultos autobusa Nr. 29 pieturā Bukulti;
 - Mikromobilitātes punktus, piemēram, Sužos vai Baltezerā u.c.

Iedzīvotāju skaits Garkalnes novadā pakāpeniski pieaug un nav pamata uzskatīt, ka šajā Pierīgas novadā ilgtermiņā netiks attīstītas jaunas dzīvojamās teritorijas. Tiek ierosināts izbūvēt atbilstošu piekļuves infrastruktūru 2019. gadā slēgtajai dzelzceļa stacijai Baltezers vai arī pārvietot esošo staciju tuvāk valsts nozīmesautoceļu A1, A2 un A4 pārvadam. Jauno staciju izveidojot kā nozīmīgu Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu, kas apkalpotu lielāku teritoriju kā esošās stacijas novietojuma gadījumā.

Atbilstoši Sabiedriskā transporta attīstības koncepcijai 2021.-2030. gadam⁵⁹ dzelzceļa satiksme ir Latvijas sabiedriskā transporta mugurkauls, tāpēc Pierīgā dzīvojošo iedzīvotāju svārstmigrāciju jāveicina primāri ar vilciena satiksmi. Ja netiek nodrošināta atbilstoša Baltezersa stacijas kā Reģionālās satiksmes mobilitātes punkta (t.sk. ar atbilstoša izmēra automašīnu stāvparku) infrastruktūra un konkurētspējīga vilcienu satiksme, Garkalnes novada iedzīvotājiem netiek dota iespēja uz Rīgu doties ar vilcienu.

5.3 Rīgu un Pierīgu ietekmējošā teritorija

Svārstmigrācijas līmenis, iedzīvotāju mobilitātes, labklājības līmenis un skaits ir ļoti dažāds Rīgu un Pierīgu ietekmējošajā teritorijā. Taču arī šeit nepieciešams nodrošināt vienlīdz ērtu sabiedrisko transportu starp reģioniem.

Rīgu un Pierīgu ietekmējošā teritorija Projekta SUMBA ietvaros: Tukums un daļa no Tukuma novada, Jelgava un Jelgavas novads, Ozolnieku novads, Iecavas novads, Baldones novads, Lielvārdes novads, Ķeguma novads, Ogres novads, Siguldas novads, Mālpils novads, Inčukalna novads, Saulkrastu novads. Arī Sējas novads ietilpst Rīgu un Pierīgu ietekmējošā teritorijā, taču iedzīvotāju skaits Sējas novadā 2019. gada sākumā bijis zem 3 tūkstošiem.

5.3.1 Tukums

Esošā situācija īsumā:

- Tukums ir Reģionālās nozīmes attīstības centrs⁶⁰;
- Iedzīvotāju skaits 2019. gada sākumā Tukuma novadā 27 848, t.sk. Tukuma pilsētā 16 999⁶¹;

⁵⁸ Rīgas domes autonomietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde – Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāns – 2. sējums Plānotā situācija, SIA “E. Daņiļevska birojs”, SIA “Solvers”, 2014

⁵⁹ Sabiedriskā transporta attīstības koncepcija 2021.-2030. gadam. VSIA “Autotransporta direkcija”, 2019. Pieejams: http://www.atd.lv/sites/default/files/Prezentacija_ATD_29052017_0.pdf

⁶⁰ Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija – Gala ziņojums (SIA “Grupa 93”, Rīgas plānošanas reģions, 2019); Pieejams: http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2019/03/20190201_Mob_viz_Galazinojums.pdf

⁶¹ Iedzīvotāju skaits republikas pilsētās, novadu pilsētās un novados 2019. gada sākumā, CSP. Pieejams: <https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/iedzivotaji/iedzivotaju-skaitis/galvenie-raditaji/iedzivotaju-skaitis-republikas-pilsetas>

- Saskaņā ar šī projekta 2. nodevumā veiktajiem aprēķiniem, no Tukuma ikdienā ar privāto auto Rīgas virzienā dodas 2,7 tūkst. iedzīvotāju, kas veido 10 % no visiem Tukuma novada iedzīvotājiem vai 16 % no Tukuma pilsētas iedzīvotājiem;
- Saskaņā ar pieejamo informāciju vidējais pasažieru apgrozījums dienā dzelzceļa stacijā Tukums I ir robežās no 1 līdz 2 tūkstošiem un dzelzceļa stacijā Tukums II līdz 250, kas liecina par to, ka ikdienā vilcienu izmanto aptuveni 4 % no visiem Tukuma pilsētas iedzīvotājiem;
- Dzelzceļa stacija Tukums I un Tukuma autoosta atrodas viena otrai blakus;
- Visbiežāk uz Tukuma autoostu pirktas biļetes maršrutos Nr. 7938 "Rīga – Kandava – Kuldīga" (mēnesī vid. 2,1 tūkst.), Nr. 5558 "Jauntukums – Tume" (mēnesī vid. 1,3 tūkst.), Nr. 7354 "Jelgava – Tukums" (mēnesī vid. 0,9 tūkst.), likumsakarīgi no Tukuma autoostas populārākie galamērķi ir Rīga, Jelgava, Tume;
- Maršruta autobuss Nr. 5558 "Jauntukums – Tume" pietur arī Tukuma centrā, kā arī pieturā Tukuma lauktehnika;
- Tukumā Kuldīgas ielā 67 aptuveni 600 m attālumā no pieturas Tukuma lauktehnika atrodas elektrisko automašīnu uzlādes stacija⁶².

Tiek ierosināts Tukumā izveidot:

- Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu pie dzelzceļa stacijas Tukums I un Tukuma autoostas (vēlams izveidojot integrētu pasažieru infrastruktūru, kas nodrošinātu uzgaidāmās telpas, biļešu iegādi, informāciju u.c. gan vilcienu, gan reģionālo autobusu u.c. pasažieriem);
- Pilsētas mobilitātes punktus Tukuma lauktehnika un Jauntukuma mikrorajonā;
- Mikromobilitātes punktu, piemēram, pie Tukuma tirgus.

Papildus jāatzīmē Tukuma novada loma Administratīvi teritoriālās reformas kontekstā. Nepieciešams izvērtēt papildus Reģionālās satiksmes mobilitātes punkta izveidi, piemēram, attīstot Tukuma lauktehnika ieteikto Pilsētas satiksmes mobilitātes punktu kā Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu.

5.3.2 Jelgavas novads

Esošā situācija īsumā:

- Jelgava ir Nacionālas nozīmes attīstības centrs⁶³;
- Iedzīvotāju skaits 2019. gada sākumā 22 011 Jelgavas novadā un 55 972 Jelgavā⁹;
- Saskaņā ar šī projekta 2. nodevumā veiktajiem aprēķiniem, no Jelgavas un Ozolniekiem ikdienā ar privāto auto Rīgas virzienā dodas 6,2 tūkst. iedzīvotāju, kas veido aptuveni 7 % no visiem Jelgavas, Jelgavas novada un Ozolnieku novada iedzīvotājiem;
- Vidējais pasažieru apgrozījums dienā Jelgavas pilsētās esošajās dzelzceļa stacijās ir no 1 tūkst. līdz 2 tūkst. stacijā Cukurfabrika un vairāk nekā 2 tūkst. stacijā Jelgava, saskaņā ar šī projekta 2. nodevumā veiktajiem aprēķiniem tas liecina par to, ka aptuveni 4 % no visiem Jelgavas pilsētas iedzīvotājiem ikdienā izmanto vilcienu;
- Visbiežāk uz Jelgavas autoostu pirktas biļetes maršrutā Nr. "7376 Rīga – Jelgava – Dobeles" pārskata periodā (2018. gada jūlijs – 2019. gada jūnijs), kas ir viens no populārākajiem starppilsētu maršrutiem nopirkto biļešu skaita ziņā projekta SUMBA izpētes teritorijā;
- Elektrisko auto uzlādes infrastruktūra pieejama Lielā ielā 6, Jelgavā (Hotel Jelgava)⁶⁴.

Tiek ierosināts Jelgavā izveidot:

- Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu pie dzelzceļa stacijas Jelgava⁶⁵;
- Pilsētas mobilitātes punktus:

⁶² <http://portal.e-mobi.lv/lv/sakumlapa/>

⁶³ Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija – Gala ziņojums (SIA "Grupa 93", Rīgas plānošanas reģions, 2019); Pieejams: http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2019/03/20190201_Mob_viz_Galazinojums.pdf

⁶⁴ <http://portal.e-mobi.lv/lv/sakumlapa/>

⁶⁵ Jelgavas pilsētas dome, 2019. Lokālplānojums zemesgabaliem Zemgales prospektā 19A, Sporta ielā 2B un Sporta ielā 2C, Jelgavā. Pieejams: https://www.jelgava.lv/files/lp_paskaidrojuma_raksts.pdf

- Autobusu pieturā Rūpniecības iela uz Tērvetes;
 - Autobusu pieturā Satiksmes ielas pasts;
 - RAF mikrorajonā autobusu pieturu Pērnavas iela un Pērnavas veikals tuvumā;
- Mikromobilitātes punktus, piemēram:
 - 4. līnijas mikrorajonā pie Miezītes bibliotēkas;
 - Atmodas ielas galā pie Dobeles šosejas (Miezītes);
 - Strautnieki / Atpūta;
 - Viskāli (Viktorijas iela un Lietuvas šoseja);
 - Sieramuiža;
 - Depo mikrorajons;
 - Latvijas Lauksaimniecības universitāte / Cukurfabrika;
 - Jelgavas pils / Jelgavas jahtklubs;
 - Kalnciema ceļš (pie Robežu ielas) u.c.

Esošā situācija īsumā - Kalnciems:

- Saskaņā ar pieejamo informāciju 2018. gadā Jelgavas novada Kalnciema pagastā deklarētais iedzīvotāju skaits 2 108⁶⁶;
- Starppilsētu autobusa maršrutā Nr. "7959 Rīga - Kalnciems" pārskata periodā (2018. gada jūlijs – 2019. gada jūnijs) kopā 57 tūkst. pārdoto biļešu, no kurām 31 tūkst. uz Rīgu un 26 tūkst. no Rīgas uz Kalnciemi;
- Pietura Kalnciema kombināts ir galapunkts maršruta Nr. "7959 Rīga - Kalnciems" un Nr. 6752 "Jelgava - Kalnciema kombināts" autobusiem. Autobuss uz Rīgu nepietur pieturā Purmaļi, kura atrodas Kalnciema centrā pie Kultūras nama un kura ir populārākā pietura virzienā no Jelgavas;
- Kalnciems atrodas aptuveni 20 min (21 km līdz Ķemeru un 25 km līdz Slokas dz. stacijai) automašīnas brauciena attālumā no Slokas un Ķemeriem, aptuveni 30 min (25 km pa Dobeles šoseju, 33 km izmantojot P99) attālumā no Jelgavas un aptuveni 50 min (48 km) attālumā no Rīgas centra;
- 8 km attālumā no Kalnciema centra Rīgas ielā 3, Tīreļos atrodas elektroauto uzlādes stacija⁶⁷.

Tiek ierosināts izveidot Reģionālo mobilitātes punktu Kalnciemā, pārvietojot autobusu galapunktu no pieturas Kalnciema kombināts uz pieturu Purmaļi. Šajā vietā ir vairāki pašvaldībai piederoši zemesgabali, t.sk. uz viena no tiem atrodas Kultūras centrs. Tuvumā atrodas pasta nodaļa, Kalnciema pagasta vidusskola, vairākas daudzdzīvokļu mājas u.c. objekti.

5.3.3 Ozolnieku novads

Esošā situācija īsumā:

- Iedz. skaits Ozolnieku novadā 2019. gada sākumā 9 969⁹;
- Saskaņā ar pieejamo informāciju vidējais pasažieru apgrozījums dienā dzelzceļa stacijā Ozolnieki ir līdz 500 un līdz 250 dzelzceļa stacijās Cena un Dalbe;
- Saskaņā ar šī projekta 2. nodevumā veiktajiem aprēķiniem, no Jelgavas un Ozolniekiem ikdienā ar privāto auto Rīgas virzienā dodas 6,2 tūkst. iedzīvotāju, kas veido aptuveni 7 % no visiem Jelgavas, Jelgavas novada un Ozolnieku novada iedzīvotājiem;
- Ozolnieku novadā DUS Astarte Branksūri ir pieejama elektrisko auto uzlādes infrastruktūra (aptuveni 7 km attālumā no Ozolniekiem).

Tiek ierosināts Ozolnieku novadā izveidot:

- Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu pie dzelzceļa stacijas Ozolnieki;
- Mikromobilitātes punktu pie Ozolnieku novada domes.

⁶⁶ <http://www.jelgavasnovads.lv/lv/novads/pagasti/kalnciema-pagasts/>

⁶⁷ <http://portal.e-mobi.lv/lv/sakumlapa/>

5.3.4 Iecavas novads

Esošā situācija īsumā:

- Iedz. skaits Iecavas novadā 2019. gada sākumā 8 359 ⁹;
- Saskaņā ar šī projekta 2. nodevumā veiktajiem aprēķiniem, no Iecavas ikdienā ar privāto auto Rīgas virzienā dodas 1,8 tūkst. iedzīvotāju, kas veido aptuveni 22 % no visiem Iecavas novada iedzīvotājiem;
- Iecavas novadā tiek plānota viena no perspektīvajām *Rail Baltica* reģionālās satiksmes pieturas vietām;
- Elektrisko auto uzlādes infrastruktūra pieejama Rīgas ielā 2B, Iecavā, LV-3913 (DUS Astarte), aptuveni 800 m attālumā no Iecavas autoostas.

Tiek ierosināts Iecavas novadā izveidot Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu Iecavas autoostā.

5.3.5 Baldones novads

Esošā situācija īsumā:

- Iedz. skaits Baldones novadā 2019. gada sākumā 5 468, t.sk. Baldonē 3 788 ⁹;
- Reģionālo autobusu maršruts Nr. 6847 "Rīga – Baldone" pārskata periodā (2018. gada jūlijs – 2019. gada jūnijs) ir bijis sestais biežāk izmantotais gan virzienā uz, gan no Rīgas autoostas (nopirkto biļešu skaits no Rīgas uz Baldoni 134,1 tūkst., savukārt uz Rīgu no Baldones 124,6 tūkst.);
- Baldones novadā tiek plānota viena no perspektīvajām *Rail Baltica* reģionālās satiksmes pieturas vietām.

Tiek ierosināts Baldones novadā izveidot Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu esošajā reģionālo autobusu galapunktā.

5.3.6 Lielvārdes novads

Esošā situācija īsumā:

- Iedz. skaits Lielvārdes novadā 2019. gada sākumā 9 643, t.sk. 5 934 Lielvārdē ⁹;
- Saskaņā ar pieejamo informāciju vidējais pasažieru apgrozījums dienā dzelzceļa stacijā Lielvārde ir no 1 tūkst. līdz aptuveni 2 tūkstošiem, kas liecina par to, ka aptuveni 13 % no Lielvārdes iedzīvotājiem ikdienā izmanto vilcienu;
- Saskaņā ar šī projekta 2. nodevumā veiktajiem aprēķiniem, no Lielvārdes ikdienā ar privāto auto Rīgas virzienā dodas 2,0 tūkst. iedzīvotāju, kas skaitliski veido aptuveni 22 % no visiem Lielvārdes novada iedzīvotājiem;
- Lielvārdes novadā šobrīd ir divas CSDD Elektroauto uzlādes vietas: Lielvārdes novada Lēdmanes pag., "ABPark" (autoceļš P80 un V972) un Lielvārdes pilsētā Lāčplēša ielā 4, LV-5070 (aptuveni 750 m no dzelzceļa stacijas Lielvārde).

Tiek ierosināts Lielvārdes novadā izveidot Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu pie dzelzceļa stacijas Lielvārde.

5.3.7 Ķeguma novads

Esošā situācija īsumā:

- Iedz. skaits Ķeguma novadā 2019. gada sākumā 5 344, t.sk. 2 104 Ķeguma pilsētā ⁹;
- Veiktie aprēķini liecina, ka ikdienā Rīgas virzienā ar automašīnu no Ķeguma pa valsts nozīmes autoceļu A6 dodas aptuveni 1 tūkst. Ķeguma iedzīvotāju, kas skaita ziņā ir aptuveni 20 % no visiem Ķeguma novada iedzīvotājiem;
- Saskaņā ar pieejamo informāciju vidējais pasažieru apgrozījums dienā dzelzceļa stacijā Ķegums ir no 500 līdz 1 tūkst.;
- Šī projekta ietvaros veiktie aprēķini (2. nodevums) liecina, ka ikdienā vilcienu izmanto aptuveni 17 % Ķeguma pilsētas iedzīvotāju, kas attiecīgi būtu aptuveni 6 % novada iedzīvotāju.

Tiek ierosināts Ķeguma novadā izveidot Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu pie dzelzceļa stacijas Ķegums.

5.3.8 Ogres novads

Esošā situācija īsumā:

- Ogre ir Reģionālās nozīmes attīstības centrs⁶⁸;
- Iedz. skaits Ogres novadā 2019. gada sākumā 32 997, t.sk. Ogrē 23 232⁹;
- Saskaņā ar pieejamo informāciju vidējais pasažieru apgrozījums dienā Ogres novada dzelzceļa stacijā Ciemupe ir līdz 250, Pārogre līdz 500, Jaunogre 1 tūkst. līdz 2 tūkst. un stacijā Ogre vairāk nekā 2 tūkstoši;
- Saskaņā ar šī projekta 2. nodevumā veiktajiem aprēķiniem, aptuveni 9 % Ogres pilsētas iedzīvotāju ikdienā izmanto dzelzceļa staciju Ogrē;
- Atbilstoši veiktajiem aprēķiniem, no Ogres ikdienā ar privāto auto Rīgas virzienā dodas 7,6 tūkst. iedzīvotāju, kas veido aptuveni 23 % no visiem Ogres novada iedzīvotājiem

Tiek ierosināts Ogres novadā izveidot:

- Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu pie dzelzceļa stacijas Ogrē un autoostas;
- Pilsētas mobilitātes punktus:
 - Autobusu pieturā Jaunogre;
 - Autobusu pieturā Vidzemes ielā;
- Mikromobilitātes punktus, piemēram:
 - Pie Ogres novada pašvaldības;
 - Skolas ielā;
 - Pie Ogres ledus halles / tehnikuma
 - Brīvības ielā netālu no Kartonfabrikas veikala;
 - Netālu no autobusu pieturas Indrānu iela u.c.

5.3.9 Siguldas novads

Esošā situācija īsumā:

- Sigulda ir Reģionālās nozīmes attīstības centrs⁶⁹;
- Iedz. skaits Siguldas novadā 2019. gada sākumā 17 761, t.sk. Siguldā 11 619⁹;
- Saskaņā ar pieejamo informāciju vidējais pasažieru apgrozījums dienā dzelzceļa stacijā Sigulda ir no 500 līdz aptuveni 1 tūkst.;
- 2019. gada 11. jūlijā apstiprināts Siguldas identitāti veidojošais tematiskais plānojums, t.sk. Satiksmes infrastruktūras plānošanas sadaļa ar tajā iekļauto 4 mobilitātes punktu novietojumu⁷⁰;
- Siguldā, Pils ielā 10 ir pieejama elektrisko auto uzlādes infrastruktūra (aptuveni 500 m no stacijas Sigulda).

Tiek ierosināts atbilstoši Siguldas novada tematiskajam plānojumam izveidot Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu dzelzceļa stacijā un autoostā Sigulda, trīs Pilsētas mobilitātes punktus (autobusu pieturās: Institūts, Sigulda un Allažu pagrieziena), kā arī Mikromobilitātes punktu, piemēram, Siguldā Atslēgu skvērā (Pils iela).

5.3.10 Mālpils novads

Esošā situācija īsumā:

- Iedz. skaits Mālpils novadā 2019. gada sākumā 3 350⁹;

⁶⁸ Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija – Gala ziņojums (SIA "Grupa 93", Rīgas plānošanas reģions, 2019);
Pieejams: http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2019/03/20190201_Mob_viz_Galazinojums.pdf

⁶⁹ Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija – Gala ziņojums (SIA "Grupa 93", Rīgas plānošanas reģions, 2019);
Pieejams: http://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2019/03/20190201_Mob_viz_Galazinojums.pdf

⁷⁰ Siguldas identitāti veidojošais temat. plānojums, 2019. Pieejams: www.sigulda.lv/public/lat/sabiedriba/siguldiesi_plano/

- Mālpilij tuvākā dzelzceļa stacija ir Siguldā aptuveni 25 min brauciena attālumā ar automašīnu.

Tiek ierosināts Mālpils novadā izveidot Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu esošajā Mālpils autoostā.

5.3.11 Inčukalna novads

Esošā situācija īsumā:

- Iedz. skaits Inčukalna novadā 2019. gada sākumā 7 640⁹;
- Saskaņā ar pieejamo informāciju vidējais pasažieru apgrozījums dienā Inčukalna novada dzelzceļa stacijās ir Egļupe un Vangaži ir līdz 250, savukārt stacijā Inčukalns līdz 500;
- Inčukalna novada Vangažos tiek plānota viena no perspektīvajām *Rail Baltica* reģionālās satiksmes pieturas vietām;
- Inčukalna novadā (autobusu pietura Sili) pieejama elektrisko auto uzlādes infrastruktūra aptuveni 6 km attālumā no Inčukalna dzelzceļa stacijas.

Tiek ierosināts Inčukalna novadā izveidot Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu pie dzelzceļa stacijas Inčukalns.

5.3.12 Saulkrastu novads

Esošā situācija īsumā:

- Iedz. skaits Saulkrastu novadā 2019. gada sākumā 6 532, t.sk. Saulkrastos 3 012⁹;
- Saskaņā ar pieejamo informāciju vidējais pasažieru apgrozījums dienā Saulkrastu novada dzelzceļa stacijās ir no 500 līdz aptuveni 1 tūkst. stacijā Saulkrasti; stacijā Pabaži līdz 500, savukārt stacijās Ķīšupe un Inčupe līdz 250, skaitliski aptuveni 15 % Saulkrastu pilsētas iedzīvotāju ikdienā izmanto vilcienu;
- Saskaņā ar šī projekta 2. nodevumā veiktajiem aprēķiniem, no Saulkrastiem ikdienā ar privāto auto Rīgas virzienā dodas aptuveni 1 tūkst. iedzīvotāju, kas veido 17 % no visiem Saulkrastu novada iedzīvotājiem;
- Elektrisko auto uzlādes infrastruktūra Saulkrastu novadā pieejama DUS CircleK Saulkrastu pag., Saulkrastu nov. pie valsts nozīmes autoceļa A1 aptuveni 6 km attālumā no Saulkrastu dzelzceļa stacijas.

Tiek ierosināts Saulkrastu novadā izveidot Reģionālās satiksmes mobilitātes punktu pie dzelzceļa stacijas un autoostas Saulkrasti.

6 Mobilitātes punktu izvēlē iekļaujamo aspektu raksturojums

Saskaņā ar darba uzdevumu, mobilitātes punktu izvēlē iekļaujami šādi aspekti:

- Pārvietošanās drošība;
- Priekšroka ilgtspējīgiem transporta veidiem un degvielām;
- Priekšroka energoefektīviem transporta līdzekļiem un veidiem;
- Labi organizēta un ikvienam pieejama mobilitāte kā dzīves kvalitāti uzlabojošs faktors;
- Vietējās ekonomikas un attīstības konkurētspējas veicināšana

Pārvietošanās drošības aspekts tiek iekļauts kā Mikromobilitātes punktu viens no pamatzdevumiem – nodrošināt drošu pasažieru uzņemšanu. Likumsakarīgi, tas tiek nodrošināts arī citos mobilitātes punktos.

Starptautiskās un Reģionālās satiksmes mobilitātes punktos kā obligāta prasība ir nodrošināt elektrisko auto uzlādes infrastruktūru, koplietošanas automašīnas, sabiedriskā transporta savienojumu un velosipēdu novietnes. Koplietošanas transporta līdzekļu nodrošinājums un sabiedriskais transports ir arī Pilsētas mobilitātes punktu obligāts nosacījums, taču Mikromobilitātes punktu viens no pamata uzdevumiem ir nodrošināt alternatīvus transporta veidus privātajam auto tur, kur sabiedriskais transporta nav pieejams. Šīs mobilitātes punktu obligātās prasības nodrošina to, ka kopumā mobilitātes punktu sistēma projekta SUMBA teritorijā nosaka priekšroku ilgtspējīgiem transporta veidiem un degvielām, kā arī energoefektīviem transporta līdzekļiem un veidiem.

Labi organizēta un ikvienam pieejama mobilitāte, tāpat kā droša un ilgtspējīga mobilitāte ir iemesli, kāpēc mobilitātes punktu sistēmas attīstība projekta SUMBA teritorijā kalpos kā dzīves kvalitāti uzlabojošs faktors. Šī dokumenta sadaļā *4 Rekomendācijas mobilitātes punktu izveidošanai* tiek noteikts mobilitātes punktu pārvaldību organizēt no valsts līmeņa, t.sk. kontekstā ar vienoto biļeti un vispārēju sabiedriskā transporta sistēmas modernizāciju un uzlabojumiem. Valsts līmenī organizēta sistēma kopumā garantētu vienādu mobilitātes iespēju nodrošinājumu un dzīves kvalitātes uzlabošanu caur ērtu sabiedriskā transporta izmantošanu visā projekta teritorijā.

Vienotas mobilitātes punktu sistēmas izveide kopumā paredz vietējās ekonomikas un attīstības konkurētspējas veicināšanu, taču Reģionālās satiksmes mobilitātes punkti to nodrošina izteikti. Jo tie ir galvenie transporta mezgli, kas savieno reģionus ar Rīgu, neatkarīgi no konkrētās pašvaldības ienākumu līmeņa. Katrā Reģionālās satiksmes mobilitātes punktā ir nepieciešamas noteiktas infrastruktūras pamatvajadzības, kas stiprinātu ilgtspējīgu mobilitāti un cilvēku vēlmi izmantot sabiedrisko transportu.

7 Kopsavilkums

Eiropā un arī citur pasaulē pieaugošās svārstmigrācijas problēmas tiek risinātas ieviešot jaunus mobilitātes veidus, t.sk. dažādus digitālus un koplietošanas transportlīdzekļu pakalpojumus, kā arī mobilitātes punktus, kas tos fiziski nodrošina kā daļu no transporta infrastruktūras. Ikdienas pārvieššanās tiek mainīta, paredzot koplietošanas mobilitāti un dažādu transporta līdzekļu veidu kombinēšanu kā neatņemamu tās sastāvdaļu.

Mobilitātes punkti (līdz šim reizēm saukti arī par “pārsēšanās punktiem”) ir kā atbilde tam, ka ikdienas pārvieššanās iespējama kombinējot vairākus un dažādus transportlīdzekļu veidus. Respektīvi, ne tikai ar privāto automašīnu no mājas līdz darba vietai, bet ar privāto automašīnu līdz tuvākajai dzelzceļa stacijai vai piepilsētā esošam, t.s. *Park&Ride* autostāvlaukumam, ar velosipēdu līdz tuvākajai koplietošanas automašīnai vai no dzelzceļa stacijas līdz birojam ar koplietošanas velosipēdu u.c.

Mobilitātes punkti nodrošina mobilitātes pakalpojumu pieejamību vienuviet un veicina multimodālas un ilgtspējīgas transporta sistēmas attīstību, tādā veidā samazinot nepieciešamību izmantot privāto autotransportu. Mobilitātes punkts var būt gan kā brauciena sākuma punkts, gan kā pārsēšanās iespēja no viena transporta veida citā. Mobilitātes punktu koncepts gan papildina, gan var tikt papildināts ar digitālo mobilitātes risinājumu ieviešanu – mobilitāte kā pakalpojums un vienotā bijete. Būtībā mobilitātes punkti ir vietas, kur šie dažādie pārvieššanās veidi – savs, koplietošanas vai sabiedriskais transporta līdzeklis – fiziski tiek nodrošināti vienkopus.

Pasaulē mobilitātes punktu definīcijas, mērķi, uzdevumi un realizācija katrā no pilsētām (vai reģioniem) ir līdzīgi, taču ne identiski un tiek individuāli pielāgoti katras valsts, reģiona vai pilsētas specifikai. ASV tie ir dažādu līmeņu mobilitātes centri, Vācijā tas sākās kā koplietošanas automašīnu stacijas vēlāk izveidojot jau lielāku mobilitātes stacijas autobusu un vilcienu stacijās. Šobrīd mobilitātes punkti tiek uztverta kā ilgtspējīgas mobilitātes un pilsētvides neatņemama sastāvdaļa.

Mobilitātes punkti ne tikai nodrošina sabiedriskā, koplietošanas un privātā transporta integrāciju un tiek izveidoti teritorijās ar esošu augstu izmantošanas intensitāti (pakalpojumu centri, apdzīvotas vietas, biroju centri utt.), bet arī, lai veicinātu vietējo ekonomiku, piemēram, mobilitātes punktā izveidojot pakomātu vai velosipēdu remonta servisu u.c.

Mobilitātes punkta jēdziens Latvijas un Rīgas kontekstā

Nemot vērā projekta SUMBA izpēti teritorijas specifiku, kā arī tajā plānotos transporta attīstības projektus, tiek ierosināts mobilitātes punktu ietvarā izdalīt vairākas mobilitātes punktu kategorijas, kas ietvertu: starptautisko un reģionālo satiksmi, pilsētas sabiedrisko transportu, kā arī teritorijas, kurās nav attīstīta sabiedriskā transporta tīkla.

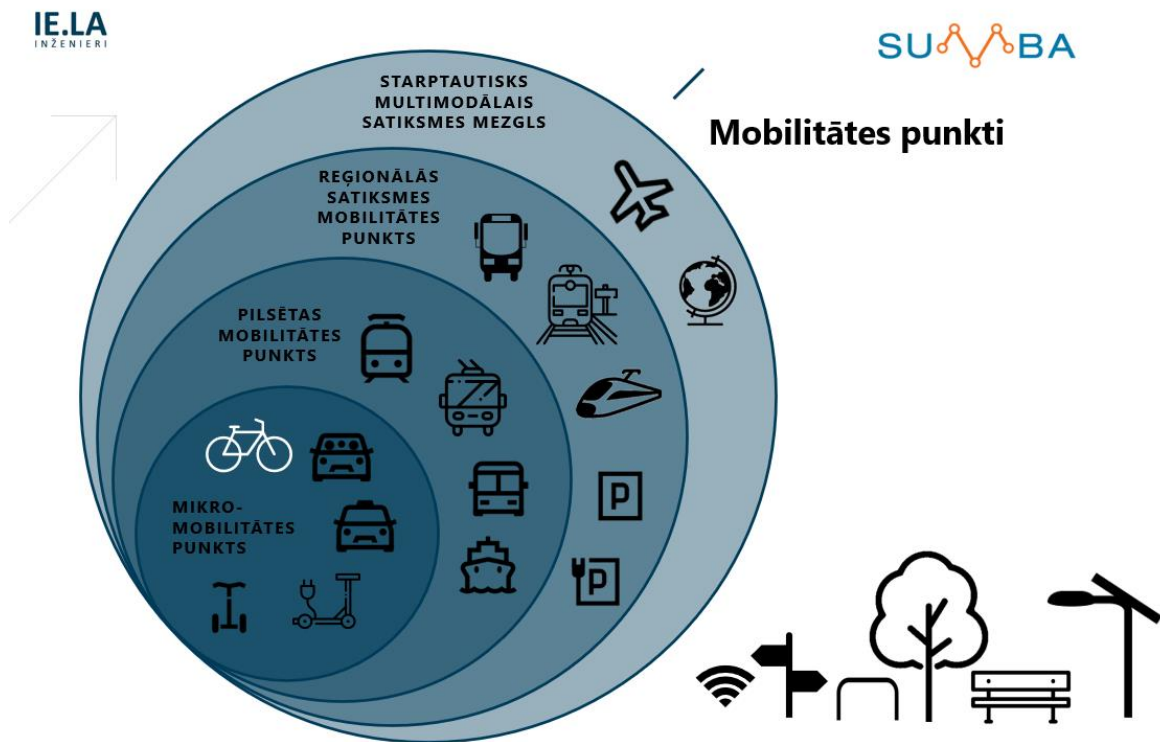
Saskaņā ar Rīgas metropoles areāla telpiskās vīzijas, Rīgas Koncepta u.c. mobilitātes punktu/staciju/centru jēdzieniem šī projekta ietvaros tiek ierosināts Latvijā mobilitātes punktus izteikt kā:

Mobilitātes punkti ir dažādu līmeņu transporta mezgli ar pamatuzdevumu ikvienam tās lietotājam nodrošināt ērtus dažādu transporta veida savienojumus vienkopus, piedāvājot alternatīvus pārvieššanās veidus (t.sk. koplietošanas transportlīdzekļus) un mazinot nepieciešamību izmantot privāto autotransportu.

Atbilstoši satiksmes līmenim var tik izdalīti Starptautiski multimodālie satiksmes mezgli, kas nodrošina starptautisko satiksmi, Reģionālās satiksmes mobilitātes punkti, kuri nodrošina starppilsētu satiksmi, Pilsētas mobilitātes punkti, kas balstās uz pilsētas sabiedriskā transporta tīklu, un Mikromobilitātes punkti, kuri nodrošina iespēju nokļūt līdz tuvākajam sabiedriskajam transportam, t.sk. līdz tuvākajam mobilitātes punktam, kā arī nodrošina atbalsta infrastruktūru

“pirmajam” un “pēdējam” kilometram. Papildus mobilitātes pamatfunkcijām mobilitātes punktos jāparedz arī komforta, vides pieejamības un pakalpojumu nodrošinājums.

Mobilitātes punktu izveidošanai svarīga ir piekļuve, t.sk. esoša un plānota velosipēdu infrastruktūra un sabiedriskais transports. Piedāvātā mobilitātes punktu gradācija pēc būtības balstās uz esošo un plānoto transporta tīklu katrā no mobilitātes punktu veidiem. Proti, no starptautiskas satiksmes līdz lokāliem punktiem bez sabiedriskā transporta nodrošinājuma, skat. Attēls 1 “Mobilitātes punktu kategorijas”.



Attēls 1 “Mobilitātes punktu kategorijas”

Kā redzams Attēlā 1, katra mobilitātes punktu kategorija atšķiras pēc tajā iekļautajiem simboliem, kuri raksturo kādu no transporta veidiem. Piemēram, Mikromobilitātes punktā nav iekļauta neviena no sabiedrisko transportu raksturojošajām ikonām un Reģionālās satiksmes mobilitātes punktā nav iekļauta globusa ikona, kura raksturo starptautisku satiksmi. Attēls 1 ir shematisks un vizuāls mobilitātes punktu iedalījuma piemērs, kas nodrošina mobilitātes punktu koncepta izpratni. Tāpat šī apļveida shēma nenosaka to, ka, piemēram, lidostā būtu jānodrošina pilnīgi visu attēlā redzamo ikonu raksturojošie pakalpojumi, bet gan to, ka lidostā jānodrošina gan mikromobilitātes un koplietošanas rīku, gan sabiedriskā transporta, gan reģionālā un starptautiskā transporta pakalpojumi.

Mobilitātes punkti ir paredzēti kā ilgtermiņa objekti, kurus pēc nepieciešamības iespējams paplašināt. Piemēram, kāds no Mikromobilitātes punktiem pēc 1 vai 10 gadiem var tikt attīstīts kā Pilsētas mobilitātes punkts, savukārt Reģionālās satiksmes mobilitātes punkts ar 4 koplietošanas automašīnu vietām, atbilstoši nepieciešamībai var tikt papildināts ar lielāku skaitu koplietošanas automašīnu utt.

Papildus transporta pakalpojumiem, mobilitātes punktos obligāts nosacījums ir velosipēdu novietnes, kvalitatīvs apgaismojums, labiekārtojums, kā arī pēc iespējas nepieciešams nodrošināt brīvpieejas WiFi, informācijas norādes un videonovērošanas kameras (skat. Attēls 1). Mobilitātes punktu izvietojanas un izveidošanas plāna sadaļā 3 *Iekļauto pakalpojumu detalizācija un vispārējās vadlīnijas* sniegts mobilitātes punktu kategoriju skaidrojums ar piemēriem un iekļauto pakalpojumu pārskats.

ieviešana un pārvaldība

Mobilitātes punktus lielajās Eiropas pilsētās galvenokārt ievieš vai nu pašvaldības un sabiedriskā transporta operatori atsevišķi, vai pašvaldības kopā ar sabiedriskā transporta operatoriem sadarbības līguma ietvaros, taču ir arī privātu mobilitātes punktu piemēri. Latvijas kontekstā mobilitātes punktu sistēmu ieteicams organizēt centralizēti, lai tās darbību pilnvērtīgi nodrošinātu visā projekta SUMBA teritorijā, kā arī potenciāli ārpus tās. Veiksmīgas mobilitātes punktu attīstības vieni no galvenajiem priekšnosacījumiem ir komunikācija un sadarbība, t.sk. ar iedzīvotājiem.

Sabiedriskā transporta un koplietošanas transporta integrēšana nozīmē gan vienotu informācijas pieejamību, gan organizāciju savstarpēju sadarbību. Piemēram, vienota interneta vietne/aplikācija – mobilā lietotne, kurā apkopota informācija:

- sabiedriskā transporta pieturas vietas un maršrutu saraksti;
- pieejamo koplietošanas velosipēdu atrašanās vietu reāllaika informācija;
- pieejamo koplietošanas automašīnu atrašanās vieta un mašīnas veids;
- elektrisko automašīnu un velosipēdu uzlādes infrastruktūras atrašanās vietas u.c.

Rekomendācijas mobilitātes punktu izveidošanai

Pašvaldībai būtu jānodrošina publiski pieejamu mobilitātes punktu apsaimniekošana, savukārt visu mobilitātes punktu sistēmu ar tajā pieejamo pakalpojumu nodrošinājumu būtu jāorganizē centralizēti visā projekta teritorijā, lai tiktu nodrošināta vienota un vienlīdzīga mobilitātes pieejamības kvalitāte. Vēlams mobilitātes punktu pārvaldību organizēt no augstākā – valsts līmeņa, t.sk., kontekstā ar vienotās biļetes un "mobilitāte kā pakalpojums" attīstību. Mērķis ir izveidot sistēmu, kas nodrošinātu labi organizētu un ikvienam pieejamu mobilitāti.

Tiek ierosināts publisku mobilitātes punktu (sevišķi mikromobilitātes) izveidošanu veicināt ne tikai uz pašvaldībai, bet arī uzņēmumiem piederošām zemēm, vai atļaut privātiem uzņēmumiem investēt publisku mikromobilitātes punktu infrastruktūrā uz savas vai pašvaldībai piederošas zemes. Tādā veidā atvieglojot un veicinot mobilitātes punktu attīstību.

Mobilitātes punktu izvietojuma un izveidošanas plāna sadaļā 4 *Rekomendācijas mobilitātes punktu izveidošanai* pieejams plašāks skaidrojums ar specifiskiem aspektiem, kam jāvērs uzmanība, taču kā būtiskākās atziņas ir tās, ka mobilitātes punktu attīstībā nepieciešama iedzīvotāju un arī vietējo uzņēmumu iesaiste.

Rekomendējamais mobilitātes punktu izvietojums četros soļos

Mobilitātes punkta vēlamā novietojuma procesu var iedalīt 4 pamata soļos, kas savstarpēji var arī pārklāties:

- 1) Definēt mobilitātes punkta satiksmes līmeni: starptautisks, reģionāls, pilsētas, mikromobilitātes;
- 2) Teritorijas izvērtējums un iesaistīto pušu sadarbība (pašvaldības un valsts institūcijas, sabiedriskā transporta pārvaldījumu nodrošinātāji, zemesgabala īpašnieki, iedzīvotāji utt.);
- 3) Mobilitātes punkta dizains un aptuvenās vizualizācijas pirms projektēšanas, lai nodrošinātu plānotā mobilitātes punkta vizuālo komunikāciju ar iedzīvotājiem;
- 4) Mobilitātes punkta izveides plānošana, projektēšana un funkciju nodrošinājums, t.sk. izmantojot lekļauto pakalpojumu detalizāciju un vispārējās vadlīnijas.

Noderīgi jautājumi, kurus uzdot plānošanas laikā un kas palīdzēs izveidot labāko mobilitātes punkta novietojumu:

- Vai potenciālā atrašanās vieta ir labi pārredzama?
- Vai tā ir viegli pieejama – ar kājām, ar velosipēdu, ar sabiedrisko transportu?
- Vai ir iespējams savienojums ar sabiedrisko transportu? Kāds tas ir?
- Kāds ir esošais pakalpojumu/infrastruktūras klāsts? Kas ir tas, kas pietrūkst šodien un kas varētu būt aktuāls nākotnē?

- Vai izvēlēta vieta ir pietiekami liela, lai nodrošinātu visus plānotos (īstermiņā un arī ilgtermiņā) pakalpojumu un funkcijas?
- Vai izvēlēta vieta rada pietiekamu drošības sajūtu (piemēram, pārredzama, bez izteiktiem vizuāliem šķēršļiem, kas varētu apdraudēt drošību vai likt justies nedroši)?
- Kāds ir plānotais zemes lietojuma veids un īpašuma statuss?

SUMBA Mobilitātes punktu izvietojanas un izveidošanas plāna sadaļā 5 *Rekomendējamais mobilitātes punktu izvietojums* sniegtajiem mobilitātes punktu novietojuma ierosinājumiem ir nepieciešams papildus detāls novērtējums (t.sk. vietas apskate) un projektēšana. Kā minēts iepriekš – mobilitātes punktu novietojums konkrētā pašvaldībā pēc iespējas ir jāizvērtē sadarbojoties ar iedzīvotājiem.

Noslēgumā jāatzīmē - Mobilitātes punkti ir sabiedriskā transporta sistēmas daļa, t.sk. tās papildinājums un stiprinājums, tāpēc to ieviešana ir būtisks sabiedriskā transporta tīkla pilveidošanas posms. Taču, pieejama infrastruktūra, tāda kā ceļi un sliežu ceļi, ir sabiedriskā transporta nodrošinājuma pamats un sākums, tātad ārpus mobilitātes punktu izveides koncepta.

Mobilitātes punktu izveides nepieciešamība ir radusies, lai pielāgotos nepieciešamajām izmaiņām transporta sistēmā. Tāpēc jaunu mobilitātes punktu izveide vai esošo pārveidošana (kā pilsētās, tā arī apdzīvotās vietās) ir neatņemama ilgtspējīgas mobilitātes daļa.