

BABĪTES
NOVADS

MĀRUPES

ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS
STRATĒGIJA
2022.-2034. GADAM

Jaunizveidotā Mārupes novada
ilgtermiņa attīstība mobilitātes un
satiksmes infrastruktūras jomā
PĒTĪJUMS

Saturs

Ievads.....	3
1. Darbā izmantojamās metodes un veicamie uzdevumi.....	4
2. SVID analīze par satiksmes infrastruktūru un mobilitāti	6
3. Ar pētījumu saistīto plānošanas dokumentu un normatīvo aktu apskats.....	8
3.1. Nacionālā līmeņa plānošanas dokumentu konteksts.....	8
3.2. Rīgas plānošanas reģiona un Rīgas metropoles plānošanas dokumentu konteksts.....	13
3.3. Mārupes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2013.-2026. gadam apskats	17
3.4. Babītes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam apskats.....	21
3.5. Babītes novada transporta attīstības tematiskais plānojums	22
3.6. Normatīvo aktu analīze un skaidrojumi.....	24
4. Esošās situācijas analīze	27
4.1. Esošā transporta infrastruktūra un maģistrālie kustības virzieni	27
4.2. Velo infrastruktūra un gājēju kustības organizācija	34
4.3. Ūdensceļi.....	37
4.4. Sabiedriskā transporta maršrutu tīkls	40
4.5. Skolēnu autobusa maršruti.....	42
4.6. Potenciālās attīstības tendences periodā līdz 2034. gadam	48
5. Iedzīvotāju iesaistes rezultātu apkopojums	52
5.1. Socioloģiskās aptaujas rezultāti Mārupes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2022.-2034. gadam ietvaros	52
5.2. Interaktīvā karte/aptauja – “Mana ideālā dzīvesvieta”	53
5.3. Sabiedriskā transporta maršrutu aptauja	53
6. Priekšlikumi Mārupes novada satiksmes infrastruktūrai un mobilitātei	54
6.1. Plānotie satiksmes infrastruktūras elementi.....	54
6.2. Plānotā ceļu infrastruktūras attīstība	55
6.3. Plānotā ūdensceļu attīstība novadā	58
6.4. Priekšlikumi mobilitātes punktu un stāvparku izveidei	60
6.5. Priekšlikumi novada sabiedriskā transporta maršrutu tīkla pilnveidošanai.....	65
6.6. Priekšlikumi velotīkla attīstībai	69
6.7. Ieteikumi teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem.....	70
7. Transporta sektora un mobilitātes svarīgākie sasniedzamie rezultātu rādītāji Mārupes novadā	73



Ievads

Mārupes novada ilgtermiņa attīstības iespēju izpēte mobilitātes un satiksmes infrastruktūras jomā (turpmāk – Mobilitātes pētījums) veikta Mārupes novada ilgspējīgas attīstības stratēģijas 2022.-2034. gadam izstrādes (turpmāk – IAS) ietvaros.

Mobilitātes pētījuma mērķis – atbilstoši nacionālā un reģionālā līmeņa attīstības plāniem, Rīgas metropoles areāla attīstības metodiskiem materiāliem, līdz Administratīvi teritoriālās reformas īstenošanas uzsākšanai veidojošo Babītes un Mārupes novadu izstrādātajiem pētījumiem un teritoriju attīstības plānošanas dokumentiem, sagatavot priekšlikumus jaunizveidotā Mārupes novada ilgtermiņa attīstībai mobilitātes un satiksmes infrastruktūras attīstības jomā.

Mobilitātes pētījuma izstrādē ņemti vērā šādi dokumenti:

- Latvijas ilgspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam;
- Latvijas valsts autoceļu attīstības stratēģija 2020.-2040. gadam;
- Rīgas plānošanas reģiona ilgspējīgas attīstības stratēģija 2014.-2030. gadam;
- Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai, Rīgas plānošanas reģions, 2018.;
- Detalizēts Mārupes novada transporta attīstības plāns, SIA “Grupa93”, 2019.;
- Mārupes novada Teritorijas plānojuma 2014.-2026. gadam grozījumu projekts (nav spēkā), Paskaidrojuma raksta 4.3. sadaļa par izmaiņām transporta infrastruktūrā un vienotais ceļu tīkls, SIA “Grupa93”, 2019.;
- Babītes novada transporta attīstības tematiskais plānojums, AS “Ceļu inženieri”, 2016.;
- Babītes novada teritorijas plānojums, 2020.;
- Satiksmes infrastruktūras izvērtējuma un priekšlikumu izstrāde satiksmes infrastruktūras attīstībai Piņķu ciema teritorijā, AS “Ceļuprojekts”, 2020.;
- Mārupes novada attīstības programma 2020.-2026. gadam.

Transporta infrastruktūras attīstība ir balstīta uz trīs galvenajiem mērķiem:

Uzlabot iedzīvotāju
mobilitāti

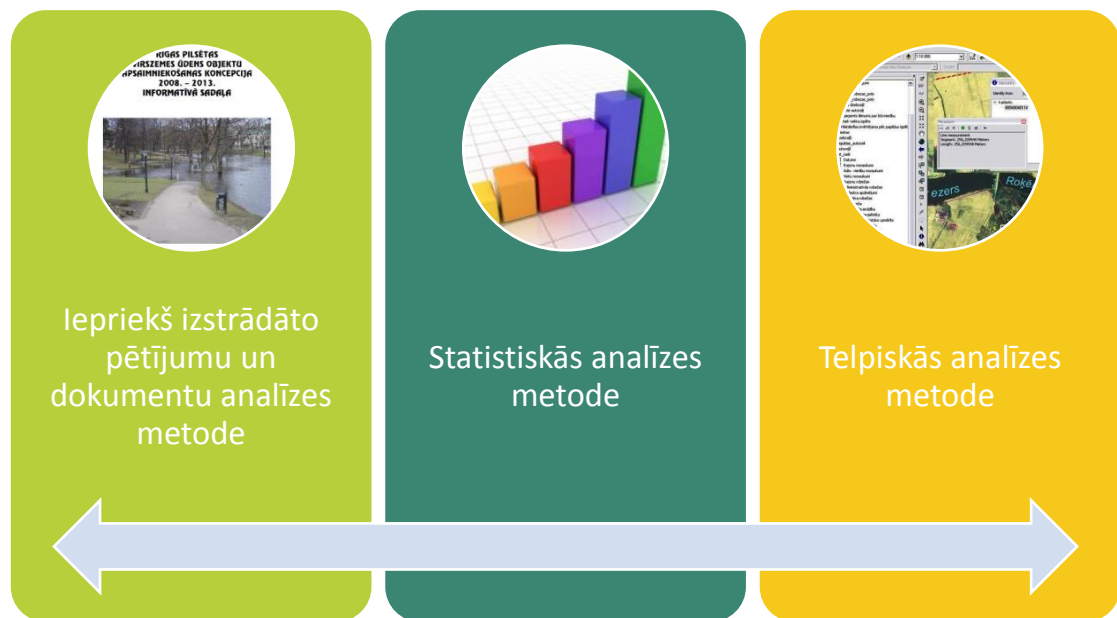
Paaugstināt iedzīvotāju dzīves
kvalitāti un pakalpojumu
pieejamību (t.sk. satiksmes
drošību)

Sekmēt novada
ekonomisko
attīstību



1. Darbā izmantojamās metodes un veicamie uzdevumi

Sagatavojot Mobilitātes pētījumu, SIA "METRUM" ekspertu darba procesā tika izmantotas trīs galvenās metodes:



- (1) **Iepriekš izstrādāto pētījumu un dokumentu analīzes metode** – Mobilitātes pētījuma veikšanas gaitā izvērtēti Mārupes novada un Babītes novada esošie ilgtermiņa attīstības plānošanas dokumenti, tematiskie plānojumi, nacionālā un reģionālā līmeņa plānošanas dokumenti (t.sk. Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2014.-2030. gadam iekļautās vadlīnijas Pierīgas urbanizētai telpai). Kā pamats pētījumā iekļautajiem priekšlikumiem kalpoja Mārupes un Babītes novadu pašvaldību līdz šim izstrādātie izpētes un nozares attīstības dokumenti mobilitātes un satiksmes infrastruktūras jomā (piemēram, Babītes novada transporta attīstības tematiskais plānojums, Mobilitātes punktu izvietojanas un izveidošanas plāns (projekta SUMBA Pārvietošanās Ģenerālplāna sadaļu izstrāde (RO74), Mārupes novada ielu ceļu programma 2017.-2019. gadam, lokālplānojums "Rail Baltica" dzelzceļa trasei (izstrādē), Satiksmes infrastruktūras izvērtējuma un priekšlikuma izstrāde satiksmes infrastruktūras attīstībai Piņķu ciema teritorijā u.c.).
- (2) **Statistiskās analīzes metode** – metode tika pielietota, apkopojot un analizējot gan kvantitatīvos, gan arī kvalitatīvos rādītājus, piemēram, apzinot svarīgākos mobilitātes punktus, t.sk. balstoties uz demogrāfijas un apdzīvojuma struktūras eksperta pakalpojuma ietvaros sniegtajiem priekšlikumiem, un ievērojot kājāmgājēju, velotransporta un sabiedriskā transporta prioritātes principu.

- (3) **Telpiskās analīzes metode** tika pielietota, apkopojot ģeotelpiskās informācijas datus. Telpiskie dati veidoti no dažādiem datu avotiem, un ar to palīdzību tika veikta dažādu informācijas slāņu analīze, piemēram, par Mārupes novada sabiedriskā transporta maršrutu tīklu. Galvenie datu avoti – Mārupes un Babītes novada pašvaldībās pieejamā ģeotelpiskā datu bāze. Sadarbībā ar Mārupes novada ģeotelpiskās informācijas speciālistiem tika grafiski attēlota apkopotā informācija.

Mobilitātes pētījuma izstrādes laikā tika nodrošināta dalība sabiedrības līdzdalības pasākumos, kas tematiski vērsti uz mobilitātes un satiksmes infrastruktūras attīstības jautājumiem.

Lai sasniegtu Mobilitātes pētījuma izstrādes mērķi, tā izstrādes gaitā, ievērojot spēkā esošos normatīvos aktus, kā arī citus saistošos dokumentus (plānošanas dokumentus, pētījumus, publikācijas u.tml.), tika veikti vairāki **uzdevumi**:

- prognozētas teritorijas attīstības tendences un novada ilgtermiņa attīstības rezultātu rādītāji transporta infrastruktūras un mobilitātes jomās;
- izvērtēti transporta un satiksmes infrastruktūras galvenie savienojumi gan novada iekšienē, gan ar apkārt esošajām teritorijām, un Rīgas metropoles areāla attīstības kontekstā;
- definēta potenciālā mobilitātes intensitāte IAS darbības periodā, t.i., līdz 2034. gadam;
- grafiski attēloti jaunveidojamā Mārupes novada teritorijā esošie un plānotie transporta infrastruktūras elementi, teritorijas, kas nepieciešamas turpmākai transporta infrastruktūras attīstībai;
- sniegti priekšlikumi ūdensceļu attīstībai novadā;
- sniegti priekšlikumi mobilitātes punktu izveidei;
- atspoguļots jaunizveidotā Mārupes novada sabiedriskā transporta maršrutu tīkls un izvērtēti tā perspektīvie attīstības virzieni;
- sagatavoti priekšlikumi teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem.



2. SVID analīze par satiksmes infrastruktūru un mobilitāti

SVID analīze ir metode, ar kuras palīdzību novērtē stiprās un vājās puses, ka arī pastāvošās iespējas vai gaidāmos draudus. SVID analīze ir atspoguļota 1. tabulā, lai pārskatāmi aprakstītu satiksmes un mobilitātes stiprās un vājās puses, iespējas un draudus. SVID analīzē katram punktam ir ievietots novērtējums (apzīmēts ar “ ✓ ”), norādot attiecīgā aspekta nozīmi pašvaldības (vietējā), reģiona valsts vai starptautiskā mērogā.

Mobilitātes pētījuma izstrādes procesā, organizējot forumus, tika pārrunātas tēmas, kas skar mobilitāti un satiksmes infrastruktūras attīstību. Rezultātā izteiktās domas un atziņas tika apkopotas arī SVID analīzē, kas izmantotas tālāka pētījuma izstrādei.

1. tabula. SVID analīze

Raksturojums	Vietējais mērogs	Reģionālais mērogs	Valsts mērogs	Starptautiskais mērogs
Stiprās puses				
Novads ir stratēģiski izdevīgā vietā (šķērso nozīmīgi transporta koridori un ir ekonomiski aktīvs)	✓	✓	✓	✓
Sabiedriskā transporta savienojumi ar Rīgas pilsētu	✓	✓		
Skolēnu autobusu maršrutu pārklājums	✓			

Vājās puses				
Tranzīta kustība caur apdzīvotām vietām (troksnis, piesārņojums)	✓			
Nepietiekams pasažieru transporta pieturvietu skaits	✓	✓		
Nepietiekams sabiedriskais transports un sasniedzamība novada iekšienē	✓	✓		
Nav izveidota P&R sistēma		✓		
Transporta infrastruktūras nolietojums un pasliktināšanās	✓	✓		
Publisko ūdeņu pieejamība	✓	✓		
Valsts galveno autoceļu šķērsošana	✓	✓		
Pievienojumi (pieslēgumi) valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem	✓	✓		
Vietējo centru (apkaime) savstarpējie savienojumi	✓	✓		
Pašvaldībai piederošo zemju trūkums infrastruktūras attīstībai	✓			
Nevienmērīgs gājēju ceļu pārklājums gājēju ietvju neesamība	✓			
Velosipēdu ceļu trūkums un fragmentācija	✓	✓		

Nedroša gājēju un velosipēdistu infrastruktūra	✓			
Svārstmigrācijas pieaugums un satiksmes infrastruktūras noslogojums	✓	✓	✓	

Iespējas				
Jaunu velosipēdu ceļu izbūve un velomaršrutu ierīkošana	✓	✓		
Sadarbība ar valsts institūcijām satiksmes drošības uzlabošanā gar valsts un reģionālajiem autoceļiem, jaunu šķērsojumu izbūvē	✓	✓		
Gājēju ietvju izbūve	✓			
Sadarbība ar blakus esošajām pašvaldībām satiksmes infrastruktūras plānošana	✓	✓	✓	
Sabiedriskā transporta savstarpējo kustības grafiku saskaņošana un kursēšanas laiki, biežums tiek pieskaņoti atbilstoši iedzīvotāju plūsmai un vajadzībām	✓	✓		
Stāvparku (Park & Ride) sistēmas ieviešana un mobilitātes punktu attīstība	✓	✓	✓	✓
Efektīva transporta pārvaldības sistēmas ieviešana, kas iekļauj monitoringu	✓	✓	✓	
Liels pašvaldības autoceļu ar cieto segumu, īpatsvars	✓	✓	✓	
Transportlīdzekļu koplietošanas (velo, auto u.c.) shēmas integrētas kopējā sistēmā	✓	✓		

Draudi				
Autoceļu stāvokļa pasliktināšanās finansējuma samazināšanās rezultātā	✓	✓		
Straujš iedzīvotāju skaita pieaugums	✓	✓	✓	
Nevienlīdzīga teritoriju attīstība	✓	✓		
Pašvaldības īpašumā esošo zemju trūkums jaunu transporta infrastruktūras objektu attīstības nodrošināšanai	✓			

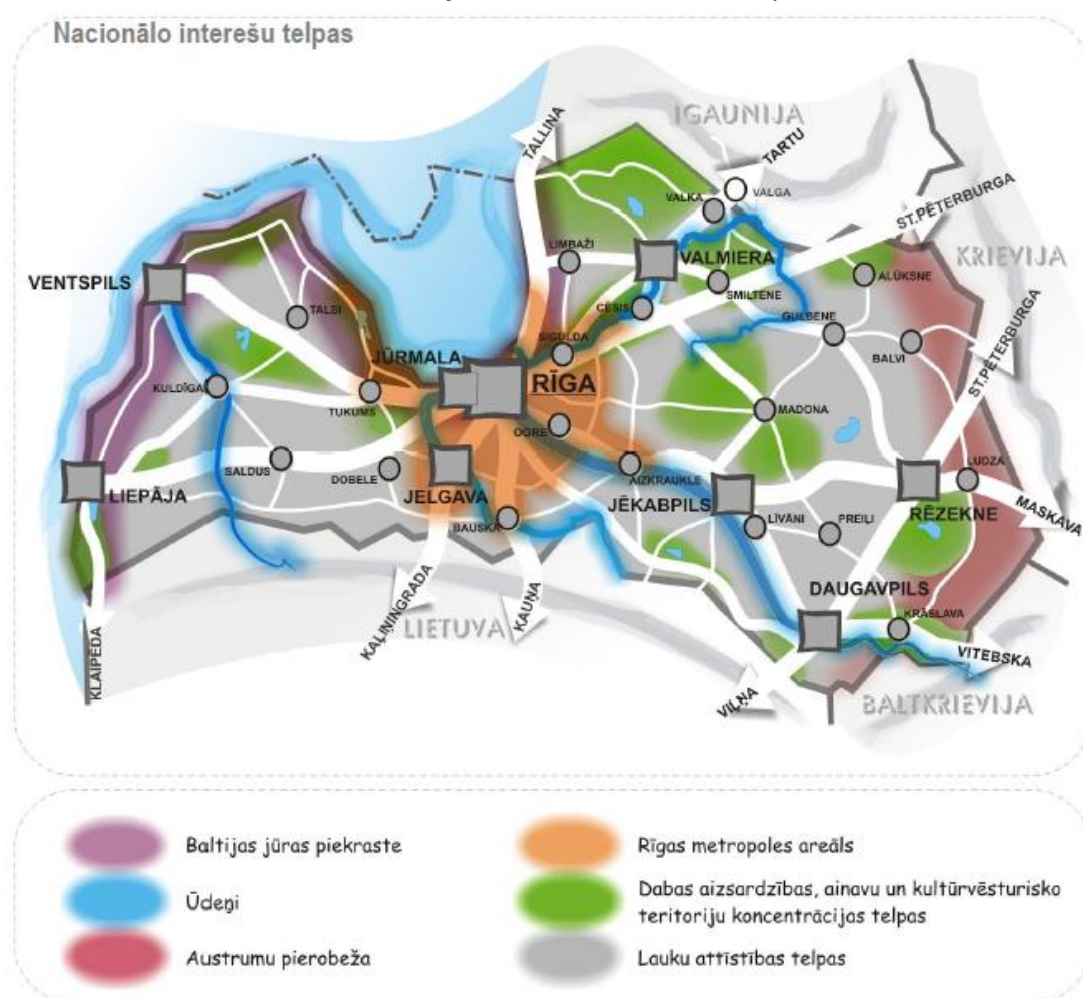


3. Ar pētījumu saistīto plānošanas dokumentu un normatīvo aktu apskats

3.1. Nacionālā līmeņa plānošanas dokumentu konteksts

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam (turpmāk – “Latvija 2030”) nosaka Rīgas metropoles areālu kā valsts interešu telpu ar izcilu vērtību un nozīmi valsts ilgtspējīgai attīstībai, identitātes saglabāšanai un ietver valsts attīstībai nozīmīgus stratēģiskos resursus. Vienlaikus šajā teritorijā veidojas dažādi interešu konflikti un problēmas, kas pārsniedz reģionu un atsevišķu nozaru kompetenci, tādēļ ir nepieciešami kompleksi risinājumi un mērķtiecīga politika koordinētas attīstības veicināšanai.

1. attēls. Latvijas nacionālo interešu telpas¹



“Latvija 2030” nosaka, ka ir jāpanāk Rīgas metropoles areāla telpiskās struktūras saskaņota attīstība un tur notiekošo procesu koordinēšana, izstrādājot integrētu telpiskās attīstības perspektīvu un izmantojot integrētu pieeju un kompleksus risinājumus, lai saskaņotu Rīgas pilsētas, apkārtnes pašvaldību, valsts un iedzīvotāju dažādās intereses.

Rīgas pilsētas morfoloģiskā robeža sniedzas tālu pāri tās administratīvajām robežām – ir izveidojusies Rīgas urbānās attīstības zona, ko stimulē dažādas ekonomiskās aktivitātes. Taču koordinētas piepilsētas teritoriju attīstības plānošanas trūkums izraisa virkni visdažādākā rakstura problēmu, t.sk. transporta situācijas pasliktināšanos, Pierīgas zaļo un rekreācijas teritoriju samazināšanos, atbilstošas infrastruktūras trūkumu, pakalpojumu pieejamību u.tml.

Kā galvenie attīstības virzieni tiek minēti koordinētas sadarbības īstenošana starp vietējam pašvaldībām, reģioniem un valsts institūcijām. Nepieciešams nodrošināt saskaņotu transporta infrastruktūras, sabiedriskā transporta un urbānās (apbūves) attīstības plānošanu. Jānodrošina zaļo teritoriju un ekoloģisko koridoru saglabāšana un funkcionēšana starp urbanizētajām teritorijām.

Par nacionālo interešu telpām uzskatāmas teritorijas un areāli ar izcilu vērtību un nozīmi valsts ilgtspējīgai attīstībai, identitātes saglabāšanai un ietver valsts attīstībai nozīmīgus stratēģiskos resursus. Vienlaikus šajās teritorijās veidojas dažādi interešu konflikti un problēmas, kas pārsniedz reģionu un atsevišķu nozaru kompetenci, tādēļ ir nepieciešami kompleksi risinājumi un mērķtiecīga valsts politika.

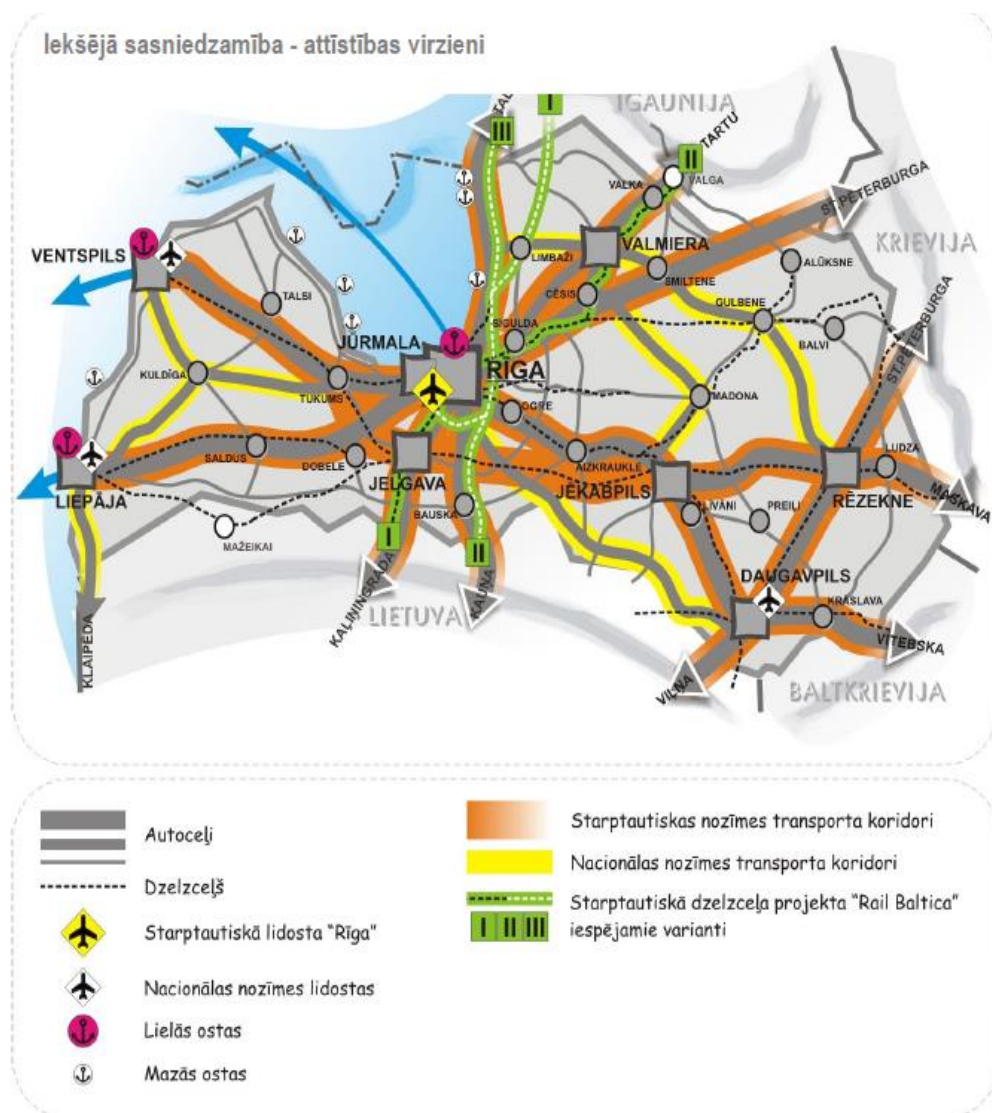
Telpiskās attīstības perspektīva kā nacionālo interešu telpas iezīmē tostarp arī Rīgas metropoles areālu, kas stiprina Rīgas kā globāli orientētas Baltijas jūras metropoles lomu, tādējādi veicinot visas valsts attīstību.

Latvijas ārējās sasniedzamības uzlabošanā būtiska loma ir starptautiskas nozīmes autoceļu, dzelzceļu (Transeiropas transporta tīklu jeb TEN-T), ostu un lidostu infrastruktūras attīstībai. Tas nodrošinātu iespēju Latvijai sekmīgi attīstīties kā nozīmīgai tranzītvalstij, tiltam starp Eiropas Savienības valstīm, Āziju, Krieviju un tuvākajām kaimiņvalstīm, kā arī Baltijas jūras reģiona telpā kalpot par saikni starp diviem Eiropas ekonomiskajiem reģioniem – Austrumeiropu un Ziemeļeiropu. Attīstoties starptautiskajai sadarbībai, Latvijai ir jāklūst par izdevīgāko un pievilcīgāko tranzīta ceļu preču plūsmām no Krievijas, Āzijas uz citām Eiropas Savienības valstīm un otrādi.

Nepieciešamas investīcijas Latvijas maģistrālo dzelzceļu, valsts galveno autoceļu un lielo ostu (Rīga, Ventspils, Liepāja) infrastruktūras un loģistikas pakalpojumu attīstībai, lai veicinātu Latvijas kā kravu tranzīta valsts pievilcību. Esošā tranzīta potenciāla pilnvērtīgākai izmantošanai ir svarīgi atbalstīt kravu veidu dažādošanu un jaunu kravu piesaisti. Ātras ārējās sasniedzamības nodrošināšanai lielākos attālumos joprojām galvenā loma būs gaisa satiksmei un starptautiskajai lidostai “Rīga” kā nozīmīgam Eiropas līmeņa gaisa satiksmes mezglam.

Uzlabojot mobilitāti starp Baltijas jūras reģiona valstīm, īpaši nozīmīga un prioritāra ir videi draudzīgāku transporta veidu – dzelzceļa un jūras transporta – attīstība. Attīstot starptautiskā dzelzceļa maršruta “Rail Baltica” projektu, tiks veicināta Latvijas integrācija vienotā Eiropas dzelzceļa sistēmā un nodrošināta iespēja izmantot dzelzceļa transportu kā līdzvērtīgu alternatīvu gaisa satiksmei. Līdztekus gaisa un dzelzceļa transportam, ir nepieciešams uzlabot arī jūras transporta pārvadājumus.

2. attēls. Latvijas iekšējā sasniedzamība – attīstības virzieni¹



Valsts iekšējās sasniedzamības uzlabošanai jāsamazina brauciena ilgums sabiedriskajā transportā, jāuzlabo to autoceļu kvalitāte, kas savieno kādreizējos pagastu administratīvos centrus ar novadu centriem, reģionālas un nacionālas nozīmes centriem. Lai panāktu plašāku sabiedriskā transporta izmantošanu, ir jāpilnveido dažādu transporta veidu maršrutu sasaiste, piemēram, attīstot “Park & Ride” sistēmu. Iekšzemes pasažieru pārvadājumos pilnvērtīgi jāizmanto esošā dzelzceļa tīkla potenciāls, jāaglabā esošais dzelzceļa tīkls un jāplāno tā uzlabošana.

Gaisa satiksmei kā ātrākajam un efektīvākajam transporta veidam ir nozīmīga loma ārējās sasniedzamības nodrošināšanā. Starptautiskā lidosta "Rīga" ir dominējošā Baltijā un tai jāklūst par Eiropas līmeņa gaisa satiksmes centru, sekmējot gan Rīgas metropoles reģiona konkurētspēju, gan arī visas valsts ekonomisko izaugsmi. Ir jāattīsta lidostas infrastruktūra un maršrutu piedāvājums, kas ļautu palielināt pārvadāto pasažieru skaitu vismaz līdz 10 miljoniem gadā.

Starptautiskajai lidostai "Rīga" jāattīstās ne tikai kā svarīgam tiešo maršrutu galapunktam, bet arī kā nozīmīgai tranzīta lidostai tālākiem lidojumiem uz Vidusāzijas un NVS valstīm. Tādēļ būtiski ir izveidot un uzturēt regulārus gaisa satiksmes savienojumus ar lielajiem ES gaisa transporta mezgliem, tādiem kā Londona, Amsterdamā, Frankfurtē, Kopenhāgenā, kā arī citu valstu galvaspilsētām, kas nodrošina globālas ceļošanas iespējas¹.

Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam

Pamatnostādnes nosaka multimodāla sabiedriskā transporta tīkla izveidi, galveno lomu tajā piešķirot dzelzceļam. Prioritāri multimodāls transports attīstāms Rīgas metropoles areālā, kur notiek ievērojamākā cilvēku svārstmigrācija. Politikas mērķis: konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t.sk. Eiropas Savienības fondus.

Ilgtspējīgas transporta sistēmas **vīzija**:

- kvalitatīva transporta infrastruktūra;
- augsts satiksmes drošības līmenis;
- transporta un loģistikas pakalpojumi, kas rada priekšnosacījumus citu nozaru attīstībai;
- nodrošina darbavietas un ievērojamu pienesumu pakalpojumu eksporta apjoma pieaugumā;
- pieejams sabiedriskais transports, kas nodrošina sasniedzamību visā Latvijas teritorijā (ērta, vienota sabiedriskā transporta sistēma, panākot autobusu un dzelzceļa pārvadājumu savstarpēju saskaņotību).

Valsts ceļu ilgtermiņa attīstības stratēģija 2020.-2040. gadam

Valsts ilgtermiņa autoceļu attīstības stratēģija līdz 2040. gadam (turpmāk – IAAS 2040) apstiprināta Autoceļu padomē. IAAS 2040 paredz Rīgas apvedceļu pārveidot par četru joslu ātrgaitas autoceļu ar maksimālo braukšanas ātrumu līdz 130 km stundā. Kā pirmais attīstības virziens noteikta Rīgas apvedceļa pārbūve. IAAS 2040 paredz vismaz 1000 km valsts galveno autoceļu pārveidot par četru joslu ātrgaitas ceļiem ar maksimālo braukšanas ātrumu 130 km stundā, lai no jebkura galvenā reģionālās attīstības centra Rīgu varētu sasniegt ne ilgāk kā divās stundās. Ātrgaitas valsts autoceļš sevī ietver divlīmeņu pieslēgumus un paralēlos ceļus transportam, piekļuvi servisa objektiem sabiedriskā transporta pieturām, kā arī gājēju un velosipēdu ceļus. Saskaņā ar IAAS 2040, velo

¹ "Latvija 2030"



infrastruktūru plāno, skaņo ar VSIA “Latvijas Valsts ceļi” un būvē pašvaldība, bet VSIA “Latvijas Valsts ceļi” kompetencē ir rezervēt zemju koridorus, veikt saskaņojumus, apkopot informāciju par velotīklu valsts griezumā un izstrādāt standartus. Galvenais mērķis – veidot drošu un ērtu, standartiem atbilstošu un atdalītu no braucamās daļas velo infrastruktūru.

Velosatiksmes attīstības plāna 2018.-2020. gadam mērķis ir veicināt velosatiksmes attīstību un velotransporta plašāku izmantošanu ikdienā. Lai to sasniegtu ir noteikti divi rīcības virzieni:

- velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība;
- popularizēšana un izglītība.

Kā sasniedzamais politikas rezultāts ir noteikts: velotransporta izmantošanas pieaugums, 2020. gadā sasniedzot situāciju, ka 30 % Latvijas iedzīvotāji ar velosipēdu pārvietojas vismaz vienu dienu nedēļā.

Reģionālās politikas pamatnostādnēs 2013.-2019. gadam transporta jomā specifiskajās reģionālās politikas mērķteritorijās paredzēts atbalsta virziens – Transporta infrastruktūras sakārtošana un attīstība starptautiskās, nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centros, t.sk. nodrošinot pakalpojumu un darba vietu sasniedzamību arī lauku iedzīvotājiem (t.i., autoceļi, kas savieno starptautiskās, nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centrus, kā arī attīstības centru ielas).

VAS “Starptautiskās lidostas “Rīga” vidēja termiņa darbības stratēģija 2017.-2023. gadam un ilgtermiņa stratēģija 2017.-2036. gadam

Stratēģija paredz nostiprināt un palielināt tiešo savienojamību, uzturēt augstu transfēra pasažieru skaitu un piedāvāt pasažieriem mūsdienīgus pakalpojumus un augstu servisa līmeni.

Saskaņā ar pieejamo informāciju par plānotajām lidostas “Rīga” investīcijām lidostas “Rīga” vidēja termiņa investīciju plāns (2017.-2023. gads) paredz trīs galvenās prioritātes:

- pasažieru termināļa paplašināšana – 6.kārta;
- ES fondu 2014.-2020. gadam projekti;
- kravu perona infrastruktūra;

Lidostas “Rīga” ilgtermiņa investīciju prioritātes (2024.-2036. gads) ir:

- pasažieru termināļa dienvidu pietātnes izbūve;
- lidlauku infrastruktūras pārbūve;
- lidmašīnu glābšanas, ugunsdzēsības tehniskā aprīkojuma un infrastruktūras uzlabojumi;
- lidlauka perimetra infrastruktūras drošības pilnveidošana.

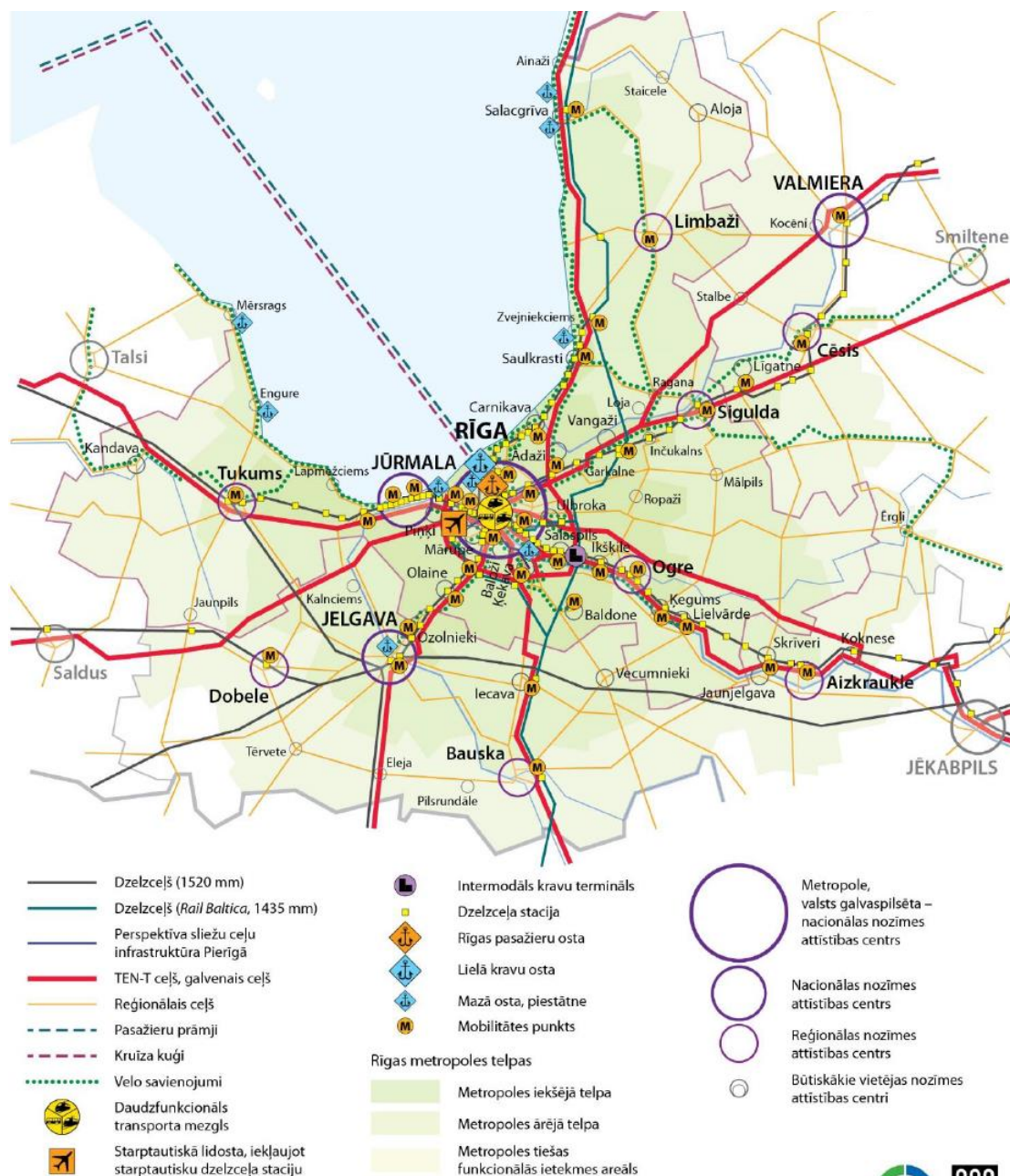
Augstāk minētais norāda, ka lidosta neplāno investēt jaunu skrejceļu būvniecībā, līdz ar to tuvākā nākotnē neplāno arī izmantot tai rezervēto Mārupes novada plānojumā attēlotu attīstības teritoriju.



3.2. Rīgas plānošanas reģiona un Rīgas metropoles plānošanas dokumentu konteksts

Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030 jaunveidojamā Mārupes novada attīstības potenciālu definē reģiona ekonomikas profilā, nosakot, ka radiāli koncentrētā satiksmes infrastruktūra savienojuma ar loģistikas mezgliem (ostu, lidostu, dzelzceļa stacijām) veido pamatu saimnieciskajiem tīkliem. Zināšanās balstītie komercpakalpojumi (finanšu, programmēšanas, konsultāciju), kultūras pakalpojumi, ražošana atsevišķas jomas (farmācija, bioķīmija, kokapstrāde)

3. attēls. Mobilitātes vīzija Rīgas metropoles areālā



Datu avots: "Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija", SIA "Grupa93", 2019

un transporta pakalpojumi iekļaujas pasaules ekonomiskajā apritē un rada pakāpenisku pieaugumu.

Transporta un mobilitātes struktūra veido vienotu funkcionālu sistēmu ar apdzīvojamu, nodrošinot tā telpiskās struktūras papildinātību. Centra un attālo teritoriju attiecības lielā mērā nosaka mobilitātes iespējas. Respektējot iespējas, kādas ir, lai no katras vietas sasniegtu pakalpojumu/attīstības centrus, mobilitāte dažādās vietās būs atšķirīga. Tas ietekmēs telpisko struktūru un attīstības procesu ātrumu, kā arī teritoriālās īpatnības. Īpaša nozīme būs Rīgas kā metropoles (ārējai) starptautiskajai sasniedzamībai un reģiona nozīmes centru savstarpējai (iekšējai) un apkārtējo teritoriju sasniedzamībai.

Integrēti attīstot "Rail Baltica" dzelzceļa, starptautiskās lidostas "Rīga", kā arī R-A dzelzceļa savienojumus, var veidot pamatu Rīgas kā Eiropas un Eirāzijas mēroga mobilitātes vietas attīstībai. Tas savukārt garantētu Latvijas iedzīvotāju ātru nokļūšanu dažādos pasaules reģionos. Ātriem reģionāliem savienojumiem jābūt nodrošinātiem galvenokārt pa dzelzceļu un valsts galvenajiem autoceļiem. Pierīgā liela nozīme paredzama sliežu transporta, elektrotransporta un ūdenstransporta savienojumiem, ka arī stāvparkiem (Park & Ride), kas integrēti kopējā transporta

4. attēls. Rīgas plānošanas reģiona satiksmes infrastruktūras telpiskā attīstība²



sistēmā. Lauku teritorijās veidojami satiksmes organizācijas centri, kas apkārtējām lauku teritorijām nodrošina ātru satiksmi ar galvaspilsētu².

Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai izstrādāts ar mērķi panākt Rīgas metropoles areāla saskaņotu attīstību un tur notiekošo procesu koordinēšanu, izmantojot integrētu pieeju un kompleksus risinājumus, lai saskaņotu valsts, Rīgas pilsētas, Rīgas metropoles areālā ietilpstošo pašvaldību un iedzīvotāju intereses.

Pētījuma kontekstā skatīti jautājumi, kas skar transporta un mobilitātes attīstību. Rīgas plānošanas reģions ir izstrādājis “Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpisko vīziju”, kas ietver redzējumu par metropoles areāla ārējās un iekšējās sasniedzamības attīstību. Kopējā transporta sistēmā – dzelzceļš kā pamats, autoceļi kā atbalsts, integrēts un kvalitatīvs sabiedriskais transports, mobilitātes punkti, velo, ūdensceļi un mikromobilitāte – tie ir galvenie elementi vienotā metropoles mobilitātes attīstības redzējumā. Efektīvas un mūsdienīgas mobilitātes panākumu atslēga ir transporta veidu dažādošana un pielāgošana nepieciešamajam mērogam un izmantošanas mērķim. Attīstīti satiksmes savienojumu mezgli, kas nodrošina ērtu transporta veida maiņu “mobilitātes punktos” var kalpot kā līdzeklis efektīvākai un videi draudzīgākai mobilitātei un ceļā pavadītā laika samazināšanai.

“Mobilitātes punkta” funkcionalitāte un tā ietverto elementu kopums ir atkarīgs no atrašanās vietas mēroga – Rīgas metropoles areālā būtu nepieciešamas izmantot šādu klasifikāciju:

- **Multimodāls satiksmes mezgls** – starptautiskās satiksmes mezgls (centrālā stacija “Rīga”, pasažieru osta, lidosta “Rīga”).
- **Dzelzceļa stacijas mobilitātes punkts** – mobilitātes punkts dzelzceļa stacijā balstās uz dzelzceļa pieejamību gan tuvumā dzīvojošajiem, gan tiem, kas uz staciju atbraukuši ar savu privāto auto/velo.
- **Mobilitātes punkts** – blīvi apdzīvotās vietās un/vai teritorijās ar plašu pakalpojumu pieejamību; sabiedriskā transporta tuvums; novietojums gan centros, gan nomalēs.
- **Mikro-mobilitātes punkts** – jebkurās 2-3 autostāvvietu vietās; pa centra teritoriju no punkta līdz punktam, vai, lai sasniegtu tuvāko sabiedriskā transporta pieturvietu; pasažieru uzņemšanai/izlaišanai.

Attīstības vajadzības un ieguldījumu virzieni mobilitātes un sabiedriskā transporta izmantošanas intensitātes uzlabošanai:

(1) Vienota sabiedriskā transporta tīkla un sistēmas izveide Rīgas metropoles areālā:

- sabiedriskā transporta IT infrastruktūras izveide (elektroniskie saraksti, vienotas biļetes, mobilās aplikācijas u.c.);

² Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014.-2030. gadam



- vienotas reģiona satiksmes un transporta tīklu pārvaldības izveide Rīgas plānošanas reģionā;
 - sabiedriskā transporta nodrošinājums un saskaņota darbība (maršruti, laika grafiks, biļešu cenas, vienota sabiedriskā transporta biļete), augstākas prioritātes noteikšana sabiedriskajam transportam un vienotas kvalitātes prasības dažādiem pārvadātājiem.
- (2) Kompleksu satiksmes mezglu (“mobilitātes punktu”) izveide, nodrošinot ērtu un ātru transporta līdzekļa maiņu (autoosta, dzelzceļa stacija, Park & Ride, velosipēdu novietnes, uzlādes punkti u.c.). Mobilitātes punkti prioritāri attīstāmi noteiktās vietās Rīgā un Pierīgā. Mobilitātes infrastruktūras uzlabošana, nosakot sliežu transportu (dzelzceļš, tramvajs) par sabiedriskā transporta “mugurkaulu”, apdzīvoto vietu infrastruktūru pielāgošana šai koncepcijai un attīstīt saistīto infrastruktūru – pārbrauktuves, pārejas, stāvlaukumus, gājēju ceļus, velosipēdu ceļus, kā arī uzlabot satiksmes drošību.
 - (3) Reģionālu velosipēdu ceļu un Rīgas / Pierīgas savienojumu plānošana un integrēšana jau esošajos velomaršrutos.
 - (4) Tranzīta koridoru un pievienojumu (pieslēgumu) tiem attīstīšana, novirzot intensīvas satiksmes plūsmas no dzīvojamām teritorijām, t.sk. paredzot nozīmīgu transporta plūsmu radošu ražošanas teritoriju savienojumu attīstību un uzlabošanu ar valsts un reģionālas nozīmes autoceļiem, mazinot sastrēgumus un uzlabojot satiksmes drošību.
 - (5) Pierīgas sliežu transporta (dzelzceļš, tramvajs) attīstība un autobusu maršrutu tīkla paplašināšana un intensitātes palielināšana uz vietām, kur nav pieejams dzelzceļš.
 - (6) Projekta “Rail Baltica” ietekme uz areāla pašvaldībām – trases novietojums un potenciālo reģionālo pieturvietu izvietojums, maksimāla trases izmantošana (reģionālās pieturas) metropoles iekšējai mobilitātei, Salaspils intermodālā transporta mezgla (kravu termināla) un ar to saistīto teritoriju infrastruktūras attīstība, regulāri ekspresvilciena savienojumi no Mārupes novada caur lidostu “Rīga” un Centrālo dzelzceļa staciju līdz Ropažu novadam³, dzelzceļa sliežu šķērsošanas uzlabošana autotransportam.
 - (7) Lidostas “Rīga” pievedceļu attīstība un savienojamība ar pārējo Rīgas plānošanas reģiona teritoriju, lidostas “Jūrmala” integrēšana kopējā aviopārvadājumu tīklā.
 - (8) Ūdenstransporta attīstība – saistītā infrastruktūra (ostas, piestātnes) un iekšējie ūdensceļi kā ūdenstransporta attīstības potenciāls un ūdensmalu attīstība.

³ Līdz 2021. gada 1. jūlijam – Stopiņu novadam



Blīvi apdzīvotu vietu autotransportam paredzētās infrastruktūras sasaiste ar valsts un reģionālas nozīmes autoceļiem, uzlabojot transporta plūsmu un satiksmes drošību⁴.

Ieteikumi turpmākai plānošanai

- (1) Veidot starpnovadu sadarbību sabiedriskā transporta tīkla attīstībā, nosakot pakalpojumu pieejamību kā prioritāti. Vienota e-biļetes izveide, neatkarīgi ar kādu transportu notiek pārvietošanās: Rīgas satiksmes autobusu, mikroautobusu, reģiona satiksmes autobusu vai vietējo novada sabiedrisko transportu.
- (2) Mārupes novadā veidot iekšējo sabiedrisko transportu, un sadarbībā ar Rīgas satiksmi, pagarināt un pārplānot reisu skaitu konkrētos laika posmos.
- (3) Esošajām un plānotajām dzelzceļa pieturvietām vai stacijām jābūt pieejamām gan ar velotransportu, gan sabiedrisko transportu.
- (4) Nodrošināt ciemu (lielāko apdzīvoto vietu) sasaisti veidojot savienojumus, izbūvējot jaunus ceļus vai uzlabojot esošos.
- (5) Nodrošināt ūdensmalu pieejamību un vietās, kur tas iespējams, attīstīt atpūtas vietas un veicināt plašāku to izmantošanu novada iedzīvotāju dzīves kvalitātes uzlabošanā.

3.3. Mārupes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2013.-2026. gadam apskats

Mārupes novada teritorija veidojusies kā mežiem un purviem bagāta Rīgas pilsētas tuvumā esoša lauku teritorija. Šobrīd Mārupes novads ir izaudzis par vienu no apdzīvotākajiem Pierīgas novadiem, kas tiek ierindots arī starp turīgākajiem.

Ekonomiskā attīstība ir viens no Mārupes novada attīstības stūrakmeņiem, tāpēc ir noteikta novada ekonomiskā specializācija.

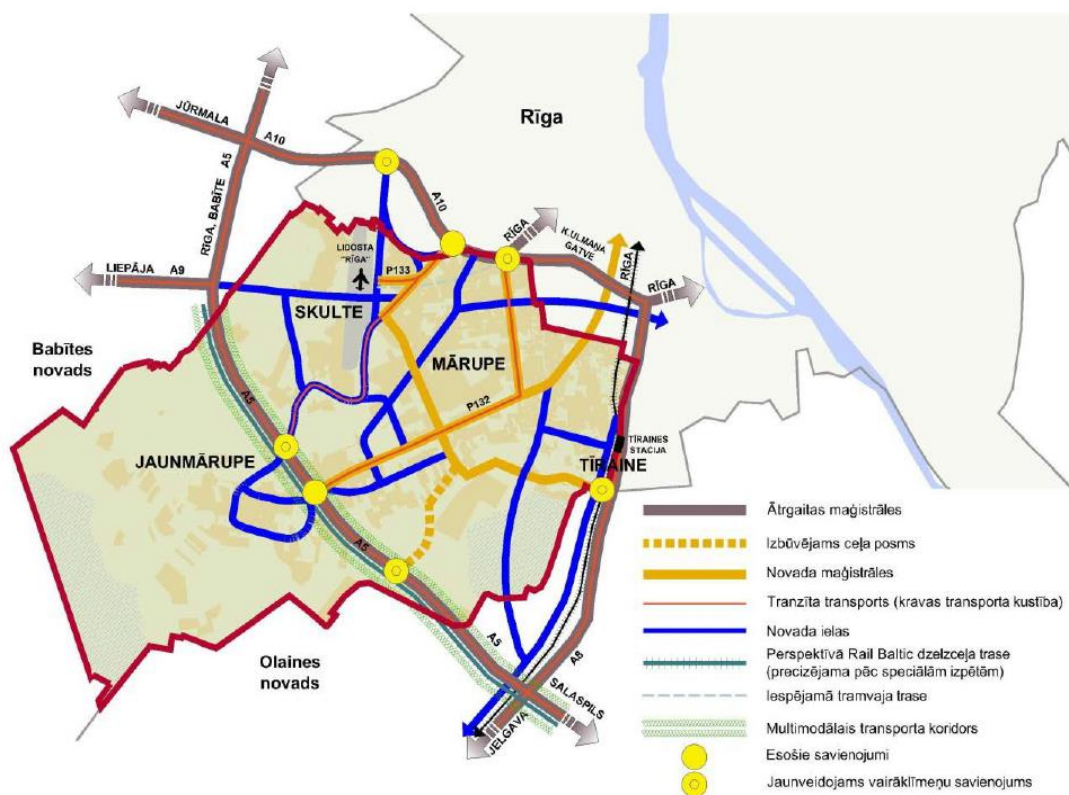
Latvijas mērogā Mārupes novada ekonomiskā specializācija saistīta ar lidostas “Rīga” darbību un turpmāko attīstību un biznesa parka izveidi. Vienlīdz nozīmīga ir lauksaimniecības nozare. Mārupes novada teritorijā ir nodrošināts augsts pakalpojumu līmenis iedzīvotājiem un uzņēmējiem.

Eiropas un pasaules līmenī novads specializējas kā Baltijas un Eiropas biznesa darījumu šūna ar attīstītiem biznesa infrastruktūras pakalpojumiem, ietverot konferenču, sanāksmju organizēšanas iespējas, biroju telpas un loģistikas pakalpojumus. Būtiska ir arī starptautiskās lidostas “Rīga” attīstība.

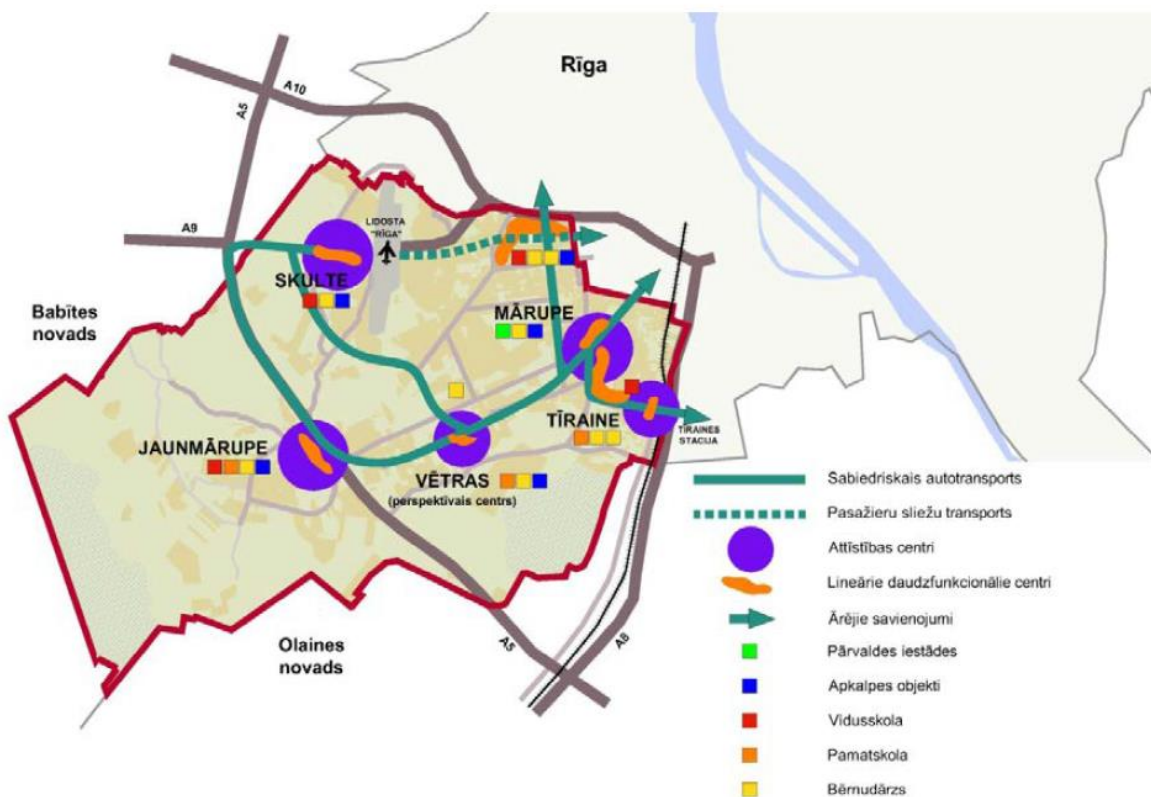
⁴ Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai, 2020



5. attēls. Mārupes novada transporta struktūra



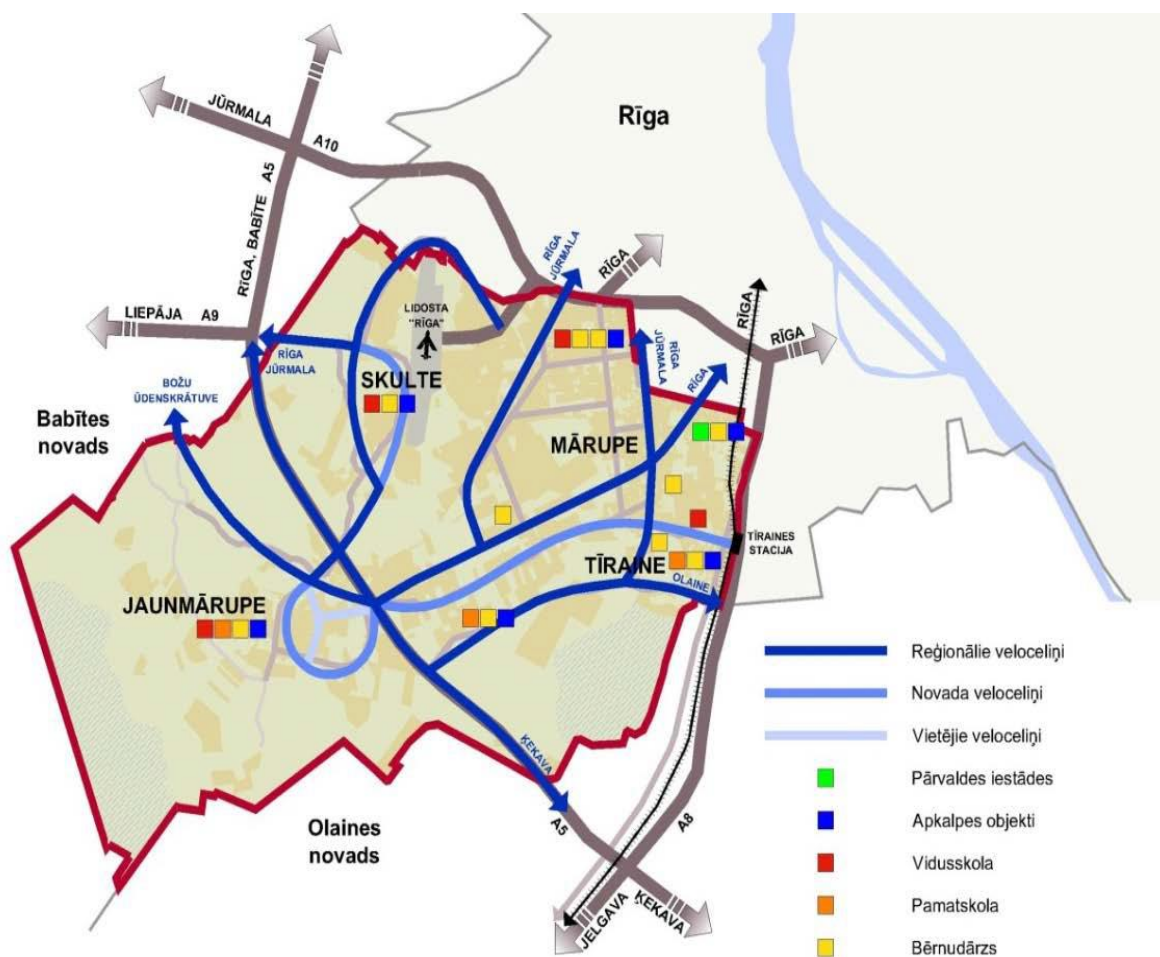
6. attēls. Mārupes novada sabiedriskā transporta struktūra⁵



Viens no stratēģiskajiem mērķiem – Sasniedzamība, mobilitāte, kvalitatīva infrastruktūra un sakopta vide.

Stratēģijā noteikts, ka svarīgs uzdevums ilgtspējīgas mobilitātes nodrošinājumam ir efektīvas sabiedriskā transporta struktūras izveidošana. Mārupes novadā sabiedriskais transports nodrošinās novada administratīvā centra un visu apdzīvoto vietu sasaisti, nodrošinās veiksmīgu piekļuvi apkārtības objektiem. Mārupes novada kā Pierīgas teritorijas sabiedriskais transports iekļausies kopīgā Rīgas sabiedriskā transporta shēmā, kas ļaus iedzīvotājiem izmantot visus reģionā pieejamos pakalpojumus. Papildus tiks risinātas iespējas sliežu transporta izmantošanai Mārupes novadā. Mārupes novadā tiks risinātas iespējas videi draudzīga sliežu transporta izmantošanai. Esošā dzelzceļa līnija un perspektīvā jaunveidojamā dzelzceļa līnija, kas izvietojama paralēli valsts autoceļam A5, nodrošinās reģionālu sasaisti ar starptautisko lidostu "Rīga". Perspektīvā ir rodams risinājums pasažieru sliežu transporta izveidei, kas nodrošinās sasaisti starp Rīgas pilsētu, starptautisko lidostu "Rīga" un tai piegulošo intensīvo darījumu teritoriju. Lai nodrošinātu optimālu privātā un sabiedriskā transporta mijiedarbību, pie sabiedriskā transporta, jo īpaši sliežu transporta

7. attēls. Mārupes novada velosipēdu ceļu struktūra⁵



galapunktiem, veicināma stāvparku (Park & Ride) izveide.

Attīstības vadlīnijas:

- Nodrošināt sasaisti starptautiskā, nacionālā un reģionālā līmenī, īpaši akcentējot sasaisti ar Rīgas pilsētu.
- Nodrošināt racionālu piekļuvi starptautiskajai lidostai "Rīga", attīstot dažādus transporta veidus.
- Radīt drošus un kvalitatīvus savienojumus ar Rīgu, veicot esošo savienojumu pārbūvi un jaunu izveidi (Lielās ielas un Kārļa Ulmaņa gatves krustojums, pievienojums Vienības gatvei), lai nodrošinātu transporta plūsmas caurlaidību.
- Veidot racionālu vietējā līmeņa transporta sistēmu, nodrošinot attīstības centru savstarpējo sasaisti, esošo ielu un ceļu tīklu papildināt ar jaunveidojamiem posmiem Skultes un Tīraines savienojumam ar novada centru un citiem attīstības centriem.
- Nodrošināt transporta sistēmas pieejamību visu vecumu un sociālo grupu iedzīvotājiem, strādājošajiem un viesiem, nodrošinot piekļuvi administratīviem, izglītības, apkalpes un darījuma objektiem.
- Nodrošināt visu kustības dalībnieku vienlīdzīgas iespējas izmantot transporta struktūru, paredzot kvalitatīvas pārvietošanās iespējas gājējiem, velosipēdistiem, un autotransportam (veidot labiekārtotas gājēju ietves, veidot drošus velosipēdu ceļus, veidot kvalitatīvas ielas un ceļus autotransportam).
- Nodrošināt uzņēmējdarbībai piemērotu racionālu ielu un ceļu tīklu, veidojot jaunus ielu un ceļu posmus, nodalīt tranzīta un smagā transporta plūsmu no ikdienas iedzīvotāju transporta plūsmas.
- Uzlabot pasažieru un preču pārvadājumu efektivitāti un rentabilitāti, pielietojot progresīvas transporta iespējas, risinot sliežu transporta izmantošanu.
- Veidot velosipēdu ceļu tīklu, kas iekļaujas kopējā reģiona struktūrā⁵.

Ieteikumi turpmākai plānošanai

- (1) Mārupes novadā veicināma videi draudzīga pārvietošanās. Iedzīvotāju ikdienas nelielu attālumu pārvarēšanai pielietojams velo transports, tāpēc ir attīstāma velo infrastruktūra.
- (2) Velosipēdu ceļu tīkls novadā ir veidojams apdzīvoto vietu sasaistei un galveno pakalpojumu objektu piekļuves nodrošināšanai.
- (3) Maģistrālie velosipēdu ceļi ir risināmi vienotā reģiona shēmā. Tie izvietojami pie samazinātas satiksmes ielām un ceļiem.

⁵ Mārupes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.-2026. gadam



3.4. Babītes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdž 2030. gadam apskats

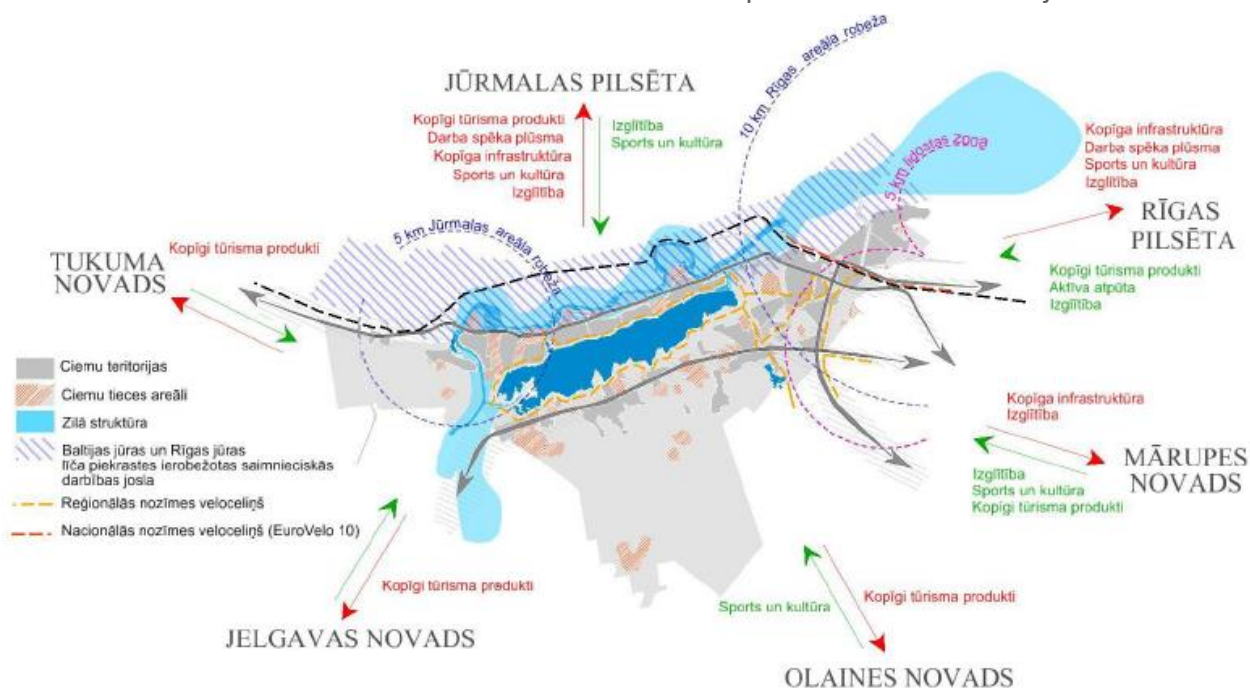
Stratēģijā ir parādīta telpiskās attīstības perspektīva, balstoties uz novada specializāciju, kas atspoguļo perspektīvas ekonomiskās attīstības iespējas un virzienus gan horizontālā, gan vertikālā griezumā, iezīmē novada vēlamo telpiskās struktūras attīstību un ir vadlīnijas turpmākajai teritorijas plānošanai visu detalizācijas pakāpju plānojumu izstrādei Babītes novadā.

Telpisko attīstības perspektīvu veido trīs komponentes, kas nosaka vēlamo telpisko struktūru novadā:

- funkcionālās telpas un interešu teritorijas;
- apdzīvojuma telpiskā struktūra un publiskie pakalpojumi;
- dabas, kultūrvēsturiskās un ainaviskās telpas.

Vertikālā griezumā novads sevi pozicionē kā Eiropas un Baltijas jūras reģiona starptautiski draudzīgs novads, iesaistoties kopīgos projektos un pilnveidojot starptautisko saskarsmi. Valsts līmenī novads atbalsta inovatīvas uzņēmējdarbības attīstību, kas nekonfliktē ar kvalitatīvas dzīves telpas moduli. Reģionālā un vietējā līmenī novads specializējas kvalitatīvas dzīves telpas saglabāšanā un attīstīšanā, horizontālā griezumā veidojot to par pašpietiekamu un pieprasītu dzīves telpu Pierīgā.

8. attēls. Babītes novada funkcionālās telpas un interešu teritorijas⁶



3.5. Babītes novada transporta attīstības tematiskais plānojums

Babītes novada transporta attīstības tematiskajā plānojumā veikta esošā ceļu tīkla izvērtēšana, norādīti ieteikumi satiksmes drošības uzlabošanai, apzināta transporta infrastruktūras attīstības perspektīva, ņemot vērā valsts mēroga un kaimiņu novadu transporta infrastruktūras attīstības plānus, kā arī izveidota transporta infrastruktūras pamata datu bāze, kas ietver ceļu, ielu asis un to raksturlielumus – ceļa, ielas numuru, nosaukumu, segumu u.c.

Babītes novada administratīvais centrs atrodas Piņķos, bet vietējas nozīmes attīstības centri izvietoti Spuņciemā, Babītē, Spilvē un Mežārēs.

Babītes novadu šķērso trīs valsts galvenie autoceļi: A5 Salaspils-Babīte (Rīgas apvedceļš), A9 Rīga (Skulte)-Liepāja un A10 Rīga-Ventspils, kuri vienlaikus ir TEN-T ceļu tīkla sastāvā. Valsts galvenie autoceļi A5 un A10 ir TEN-T ceļu tīkla pamatsastāvā, bet A9 ir TEN-T ceļu tīkla vispārējā sastāvā. TEN-T ceļu tīkla pamatnostādnes ir drošāka pārvietošanās, mazāk sastrēgumu, ērtāks un ātrāks transports.

Tematiskajā plānā norādīts, ka visnoslogotākais autoceļš Babītes novadā ir valsts galvenais autoceļš A10 posms no Rīgas robežas līdz autoceļam A5 un no A5 līdz Jūrmalas pilsētai. 2015. gadā gada vidēja diennakts intensitāte šajos posmos attiecīgi bija 40 764 un 36 461 automašīnas/24 stundās. Tāpat ļoti augsta intensitāte ir uz valsts galvenā autoceļa A5 posmā no A9 līdz A10 un posmā no A10 līdz Babītei. 2015. gadā gada vidēja diennakts intensitāte šajos posmos bija 17 301 un 13 210 automašīnas/24 stundās.

Babītes novadā reģistrētas 80 ielas un 64 ceļi. Babītes novada Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 92. punkts nosaka, ka novada ciemu ielas ir sadalītas maģistrālajās un vietējās nozīmes ielu kategorijās, lielākā daļa ir vietējās nozīmes ielas.

Secināts, ka uz valsts galvenā autoceļa A10 brauktuve ir diezgan šaura, nomalu platums ir nepietiekams, lai pa to būtu droši pārvietoties gājējiem (kravas transporta intensitāte posmā cauri Kūdrai ir pietiekami liela, kas pastiprināti apdraud gājēju un velosipēdistu drošību. Lai Piņķos gājēji un velosipēdisti droši šķērsotu tik augstas intensitātes autoceļu A5), jāplāno divlīmeņu šķērsojums.

Tematiskais plānojums piedāvā veidot velosipēdu ceļu savienojumus ar Rīgas pilsētu četros punktos: Kleistos no Kleistu ielas uz Rātsupītes ielu, Spilvē pa valsts vietējo autoceļu V20 uz Slokas ielu Imantā, Babītē no Babītes ielas uz Beberbeķu ielu, no Priežciema uz Beberbeķu ielu.

Babītes novadu šķērso velosipēdu ceļš Rīga-Jūrmala. Tas atrodas dzelzceļa līnijas Torņkalns-Tukums II aizsargjoslā.

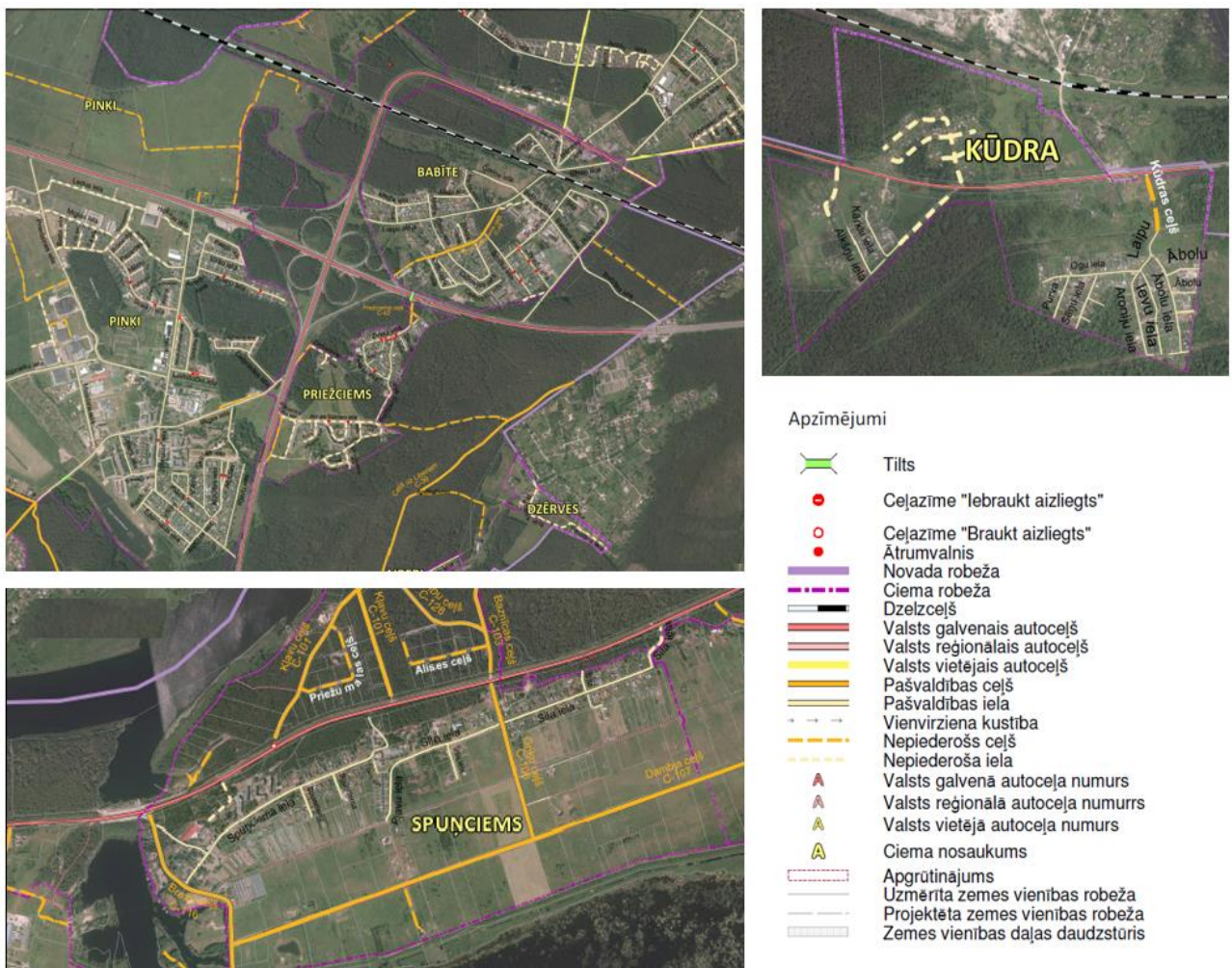
Esošā situācija, ņemot vērā augsto intensitāti uz valsts galvenajiem autoceļiem, rada būtisku apdraudējumu satiksmes dalībnieku veselībai un dzīvībai. Babītes novada teritorijā atrodas pieci melnie punkti, kas atzīmēti VSIA "Latvijas Valsts ceļi" melno punktu kartē, kā arī vairākas vietas,



kur satiksmes drošības līmenis ir neapmierinošs. Attīstot un pilnveidojot gājēju un velosipēdistu infrastruktūru vairākos no šiem melnajiem punktiem, tiktu uzlabota satiksmes drošība Babītes novadā kopumā. Plānojot transporta infrastruktūras attīstību, pieslēgumu skaits galvenajiem ceļiem un ielām jāsamazina, lai atslogotu maģistrālos ceļus/ielas, kas vienlaikus arī uzlabos satiksmes drošību, ko paredz arī izstrādātais Latvijas autoceļu attīstības plāns 2020.-2040. gadam.

Ceļu satiksmes negadījumu dati liek vērst uzmanību situācijai Kūdras ciemā. Ciems ir izvietots autoceļa A10 abās pusēs, autoceļa kreisajā pusē km 40.891 un km 40.96 ir nobrauktuves uz kafejnīcu, bet labajā pusē ceļš uz dzelzceļa staciju "Kūdra". Intensitāte uz autoceļa A10 ir augsta, pēc 2015. gada datiem gada vidējā diennakts intensitātē šajā posmā ir 12 226 automašīnas/24 stundās un kravas transporta īpatsvars kopējā satiksmē – 12 %. LVS 190-2:2007 paredz ierīkot gājēju ietves, ja pie autotransporta intensitātes virs 10 000 automašīnas/24 stundās maksimumstundā ir vismaz 5 gājēji un jāparedz apvienotais gājēju – velosipēdu ceļš, ja maksimumstundā ir novērota vismaz 10 gājēju un velosipēdistu kopējā intensitāte.

9. attēls. Babītes novada ceļu un ielu tīkls apdzīvotās vietās⁶



Velosipēdu ceļu tīkla attīstībai, teritorijas ar lielāku iedzīvotāju blīvumu ir piemērotākas. Ilgtspējīgas un līdzsvarotas attīstības interesēs visos reģiona teritorijas saskares ar kaimiņu reģioniem virzienos ir nepieciešama sadarbība un vienošanās par saskaņotu satiksmes infrastruktūras un pakalpojumu centru tīklu attīstību. Plānotie velosipēdu ceļi piedāvāti saistībā ar kaimiņu teritorijās esošajiem un plānotajiem velosipēdu ceļiem. Gājēju un velo infrastruktūras attīstīšana ir viens no paņēmieniem, lai dzīves telpu padarītu drošāku, uzlabotu iedzīvotāju mobilitāti, veicinātu iedzīvotājus izvēlēties zaļu pārvietošanās metodi, kā arī lai sekmētu uzņēmējdarbības attīstību⁶.

Ieteikumi turpmākai plānošanai

- (1) Veidot paralēlos ceļus A5, A9 un A10 autoceļiem, lai nodrošinātu drošu ceļa pievienojumu esamību.
- (2) Veidot gājēju un velosipēdistu savienojumus pāri valsts galvenajiem autoceļiem, tādā veidā uzlabojot un radot drošu autoceļu šķērsošanu, piemēram, Kūdrā, Spuņciemā, Dzilnuciemā u.c. Veidojot šķērsojumus, ņemt vērā esošo un plānoto velosipēdu ceļu attīstību un pakalpojumu pieejamību.

3.6. Normatīvo aktu analīze un skaidrojumi

Likums par pašvaldībām (19.05.1994.) nosaka, ka pašvaldībām ir autonomā funkcija gādāt par savas administratīvās teritorijas labiekārtošanu un sanitāro tīrību, t.sk. ielu, ceļu un laukumu būvniecību, pārbūvi un uzturēšanu; ielu, laukumu un citu publiskai lietošanai paredzēto teritoriju apgaismošanu.

Likums “Par autoceļiem” (11.03.1992.) nosaka autoceļu lietošanu, pārvaldi, aizsardzību un attīstību.

Ceļu satiksmes likums (01.10.1997.) nosaka ceļu satiksmes norises un ceļu satiksmes drošības organizatoriskos un tiesiskos pamatus Latvijā, lai aizsargātu cilvēku dzīvību un veselību, vidi, kā arī fiziskajām un juridiskajām personām piederošo mantu, regulē mehānisko transportlīdzekļu īpašuma, turējuma un lietošanas tiesību iegūšanu, kā arī transportlīdzekļu īpašnieku, turētāju un lietotāju atbildību.

Ceļu satiksmes noteikumi (MK 02.06.2015. noteikumi Nr. 279) nosaka ceļu satiksmes kārtību Latvijā.

Pašvaldību ceļu un ielu reģistrācijas un uzskaites kārtība (MK 27.06.2017. noteikumi Nr. 361) Noteikumi nosaka pašvaldību ceļu un ielu reģistrācijas un uzskaites kārtību, nosakot, ka pašvaldības iela ir pašvaldības īpašumā esoša satiksmei paredzēta kompleksa inženierbūve pilsētas

⁶ Babītes novada transporta attīstības tematiskais plānojums, 2016.

teritorijā un pašvaldības ceļš apdzīvotā vietā, kam ielas statusu piešķīrusi pašvaldība un kas ietverts teritorijas attīstības plānošanas dokumentos. Noteikumos nosaka kārtību, ka pašvaldību ceļus un ielas uzskaita attiecīgā pašvaldība un reģistrē valsts akciju sabiedrība "Latvijas Valsts ceļi".

Autoceļu un ielu būvnoteikumi (MK 02.06.2015. noteikumi Nr. 633) nosaka valsts autoceļu, pašvaldību ceļu, ielu, māju ceļu un komersantu ceļu būvniecības procesa kārtību, būvniecības procesā iesaistītās institūcijas un atbildīgos būvspeciālistus.

Noteikumi par pašvaldību, komersantu un māju ceļu pievienošanu valsts autoceļiem (MK 07.07.2008. noteikumi Nr. 505). Noteikumi nosaka kārtību, kādā pašvaldību, komersantu un māju ceļus pievieno valsts autoceļiem, noteikumus izmanto detālplānojumu izstrādāšanai, ceļu pievienojumu projektēšanai valsts autoceļu būvniecības būvprojektos, satiksmes drošības novērtēšanai, kā arī satiksmes drošības prasībām neatbilstošu ceļu pievienojumu pārplānošanai vai likvidēšanai, lai nodrošinātu Latvijas nacionālo standartu LVS 190–3:1999 "Ceļu vienlīmeņa mezgli" un LVS 190–3:1999/A1:2002 "Ceļu vienlīmeņa mezgli" prasībām atbilstošu pašvaldību, komersantu vai māju ceļu pievienošanu valsts autoceļiem.

Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi (MK 30.04.2013. noteikumi Nr. 240) nosaka vispārīgās prasības vietējā līmeņa teritorijas attīstības plānošanai, teritorijas izmantošanai un apbūvei un teritorijas izmantošanas veidu klasifikāciju.



10. attēls. Babītes novada velosipēdu ceļu tīkla shēma. Avots: Babītes novada transporta attīstības tematiskais plānojums, 2016



4. Esošās situācijas analīze

4.1. Esošā transporta infrastruktūra un maģistrālie kustības virzieni

Esošais ceļu tīkls

Transporta infrastruktūra ir viens no galvenajiem novada dzīvotspējas un konkurētspējas ietekmējošiem telpiskās struktūras elementiem.

Būtiska loma esošajā Babītes un Mārupes novadu satiksmes infrastruktūras attīstībā ir galvenajām transporta maģistrālēm (skatīt 12. attēlu):

- valsts galvenajam autoceļam A10 Rīga-Ventspils;
- valsts galvenajam autoceļam A9 Rīga (Skulte)-Liepāja;
- valsts galvenajam autoceļam A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils-Babīte);
- valsts galvenajam autoceļam A8 Rīga-Jelgava;
- valsts reģionālajiem autoceļiem P132 un P133;
- dzelzceļa līnijai Torņkalns-Tukums II;
- dzelzceļa līnijai Rīga-Jelgava;
- vietējas nozīmes ielām un ceļiem.

Babītes novadu šķērso arī valsts reģionālais autoceļš P101 Kalnciems-Kūdra un valsts vietējās nozīmes autoceļi V10 Babītes stacija-Vārnukrogs un V20 Imanta-Babīte.

Saskaņā ar satiksmes intensitātes mērījumiem (VSIA "Latvijas Valsts ceļi"), valsts autoceļos vai to posmos satiksmes intensitāte laika gaitā pieaug. Zemāk esošajā tabulā atspoguļoti salīdzinošie rādītāji par pieciem gadiem. Saskaņā ar 2. tabulas datiem, tad visnoslogotākais autoceļš novadā ir valsts galvenais autoceļš A10, tāpat ļoti augsta intensitāte ir uz valsts galvenā autoceļa A5.

2. tabula. Satiksmes intensitātes dati (A/24h). Avots: lvceli.lv

Autoceļa indekss	Autoceļa nosaukums	No-līdz	2016	2017	2018	2019	2020
A5	Rīgas apvedceļš (Salaspils-Babīte)	21,82-35, 35	10464	11189	12956	14288	13323
		35,35-38,2	19108	19407	19178	22214	22737
		38,2-40,85	14645	16201	14645	15473	14674
A9	Rīga (Skulte)-Liepāja	0,00-23,44	6567	6960	6801	7585	7454
A10	Rīga-Ventspils	13,45-15,37	43326	45238	48178	48540	53353
		15,37-19,49	37105	38311	41354	41316	44800
		19,49-38,16	11164	11458	13346	12994	13147

Saskaņā ar Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014.-2020. (2023.) gadam, veikta valsts galveno autoceļu pārbūve valsts autoceļu posmos A9 Rīga (Skulte)-Liepāja un A5 Salaspils-Babīte

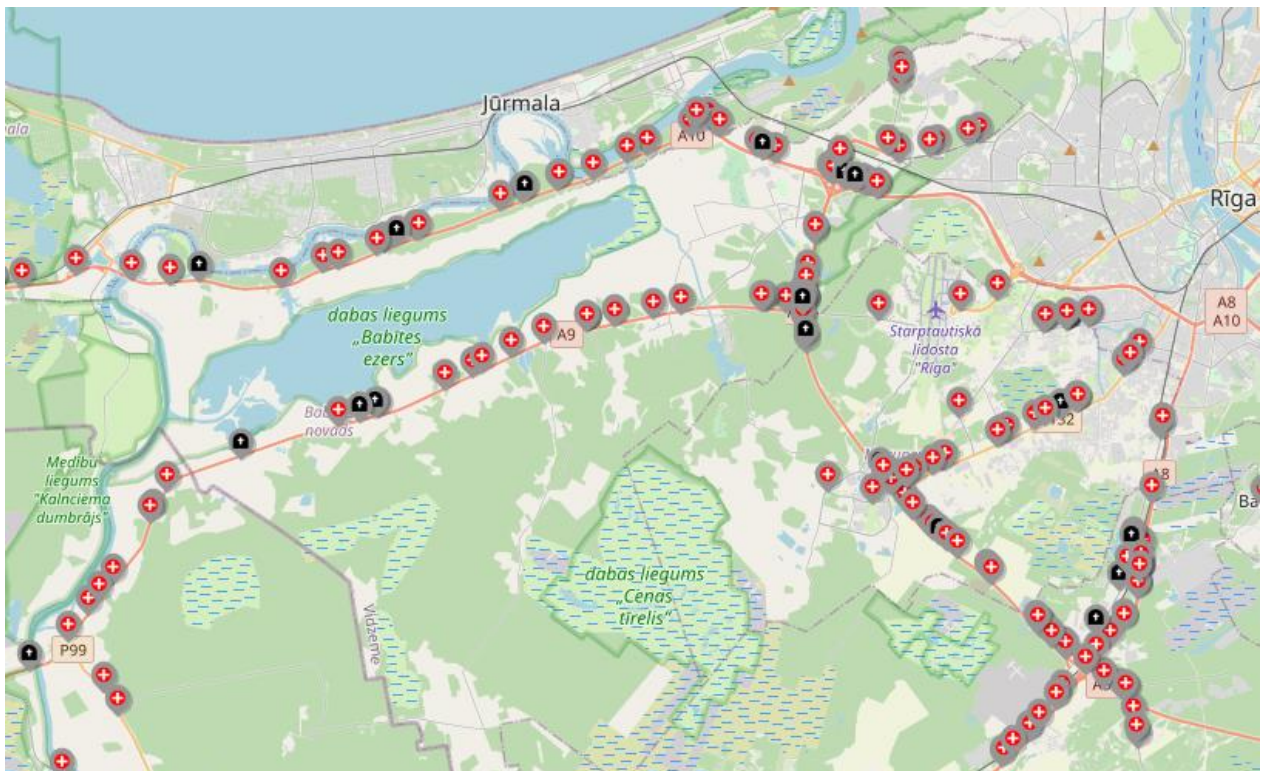
(Rīgas apvedceļš). A10 Rīga–Ventspils ir atjaunots segums uz autoceļa Imanta-Babīte (V2) posmā no Rīgas robežas gar Spilves ciemu, kur no jauna izbūvēta asfalta sasaistes kārtā un dilumkārtu. Mainīts patstāvīgais maksimālais braukšanas ātruma režīms, kas tagad ir 50km/h agrāko 70 km/h vietā. Ātruma režīma izmaiņas ieviestas, ņemot vērā, ka ceļš ved cauri apdzīvotām vietām. Tiek veikti remontdarbi uz ceļa Jaunmārupe-Skulte (V14) posmā no lidostas līdz Liepājas šosejai, pārbūvētas sabiedriskā transporta pieturvietas, kā arī uzstādītas drošības barjeras.

2021. gada otrajā ceturksnī veikti remontdarbi uz A5 Salaspils-Babīte (Rīgas apvedceļš) pie Brīvkalniem (34,73-35, 37.km). Liepājas šosejas (A9) un Rīgas apvedceļa (A5) mezglā visam rotācijas aplim zem Rīgas apvedceļa (A5) pārvada un tā pievedošajiem ceļiem, kā arī A5 posmam no ceļa pārvada līdz autobusu pieturām tika izbūvēts apgaismojums. Šo būvdarbu rezultātā tika pārbūvētas arī Rīgas apvedceļa (A5) ceļa pusēs esošās autobusu pieturas Beberbeķi (35,33.km) ar pasažieru paviljonu un pieturvietas paplašinājumu. Izbūvēts arī gājēju celiņš ar asfaltbetona segumu abās Rīgas apvedceļa (A5) pusēs līdz tā un Liepājas šosejas (A9) mezglam, kur būs pārejas vieta, kas savieno gājēju celiņus. Lai gājēji un velosipēdisti nešķērsotu Rīgas apvedceļa (A5) brauktuvi pa īsāko ceļu, pagarinātas barjeras abās ceļa pusēs un sadalošajā joslā. Pretī jaunizbūvējamai autobusu pieturai virzienā uz Babīti uzstādīts drošības žogs.

11. attēla karte atspoguļo negadījumus uz esošajiem galvenajiem autoceļiem.

11. attēls. Smagi ceļu satiksmes negadījumi 2016.-2020. gadā

Avots: lveceli.lv/#_smagie_negadijumi



Saskaņā ar VSIA “Latvijas Valsts ceļi” 2020. gada statistiku, kā viens no nozīmīgākajiem satiksmes drošības uzlabošanas projektiem 2020. gadā bija gājēju – velosipēdistu ceļa izbūve gar vietējo autoceļu Imanta–Babīte (V20), posmā no 0,00-2,30. km, kā arī lidostas Rīga pievedceļa (P133) krustojuma ar Ziemeļu/Dzirnieku ielām pārbūve Mārupes novadā.

Uz A10 autoceļa atrodas vairāki valsts autoceļu kompleksā ietilpstoši stāvlaukumi, kas paredzēti kravas transportlīdzekļu drošai novietošanai – Spuņciemā, kā arī trīs posmā no A5 līdz pagriezienam uz Ventspili, uz A10 pie Babītes un novada un Rīgas robežas, divi uz A5 autoceļa pie Babītes un viens pie Piņķiem. Iespējams, ka, attīstoties ātrgaitas ceļiem, situācija var mainīties.

Novada iedzīvotājiem ir pieejami sabiedriskā transporta pakalpojumi, ko piedāvā SIA “Rīgas Satiksme”, AS “Taksometru parks” un AS “Pasažieru vilciens”. Esošais dzelzceļš un autoceļu tīkls nenodrošina savstarpēju transportu sasaisti un ērtāku pakalpojumu pieejamību.

Gan Babītes, gan Mārupes novadu teritorijās ir labi attīstīts arī pašvaldības autoceļu tīkls, kas nodrošina saiknes starp atsevišķām apdzīvotām vietām, kā arī ir izveidots ciemu iekšējais ielu tīkls.

Babītes novadā reģistrēta 81 iela un 63 ceļi. Babītes novada transporta infrastruktūras tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros tika konstatēts, ka atsevišķām ielām prioritārās funkcijas neatbilst noteiktajai kategorijai, tādēļ tika veikts ielu un ceļu sadalījums kategorijās, kā arī izstrādāti ielu tipveida šķēršļi, kas iekļauti Babītes novada teritorijas plānojuma Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos.

Mārupes novada teritorijā aktuāla problēma ir servitūtu ceļi, to apsaimniekošana un piekļuve īpašumiem, jo vairāki ceļi un ielas nav pašvaldības īpašumā. Par to lietošanu nav slēgti servitūta līgumi, līdz ar to ir jānosaka Vienotais pašvaldības ceļu un ielu tīkls un jānosaka pašvaldības nozīmes ceļu statuss konkrētām esošām un plānotām vienotā ceļu tīkla ielām un ceļiem. Mārupes novadam nav noteikta ielu un ceļu klasifikācija atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumiem Nr. 240.

Būtisku ietekmi uz Mārupes iedzīvotāju ikdienas pārvietošanos atstāj Daugavas ielas satiksmes intensitāte un tās šķērsošana. Esošo ceļu stāvoklis ir neapmierinošs. Saskaņā ar iedzīvotāju aptauju “Mana ideālā dzīvesvieta”, kas tika veidota IAS izstrādes ietvaros, iedzīvotāji norādīja uz ceļu sliktu kvalitāti, ceļu šķērsojumiem, gājēju ietvju, velosipēdu ceļu un apgaismojuma trūkumu.

Vietējo iedzīvotāju pārvietošanās iespējas ar privāto autotransportu atsevišķās teritorijās vai novada centru ērtāku sasniedzamību ierobežo dzelzceļš, kā arī īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (dabas liegums “Babītes ezers” un dabas liegums “Cenas tīrelis”) izvietojums, veidojot funkcionālas un fiziskas barjeras. Arī valsts autoceļi, ar ierobežotu vietējo ceļu pieslēgumu skaitu, gan šobrīd, gan nākotnē rada papildus barjeras un ierobežo pārvietošanās iespējas.

Piemēram, Babītes novada ciemi vēsturiski ir veidojušies autoceļu tiešā tuvumā, bet gājējiem un velosipēdistiem šobrīd nav nodrošināta iespēja tos droši šķērsot vai pārvietoties tiem paralēli. Ņemot vērā jau šobrīd lielo satiksmes intensitāti uz valsts galvenajiem un reģionālajiem

autoceļiem novada teritorijā, esošie vienlīmeņa pieslēgumi rada satiksmes negadījumu bīstamību. Pieaugot gan satiksmes intensitātei, gan iedzīvotāju skaitam novada teritorijā, un lai nodrošinātu iespēju droši šķērsot valsts galvenos autoceļus, nākotnē būs nepieciešams ierīkot jaunus divlīmeņu šķērsojumus, gan gājēju un velosipēdistu, gan autotransporta kustības nodrošināšanai.

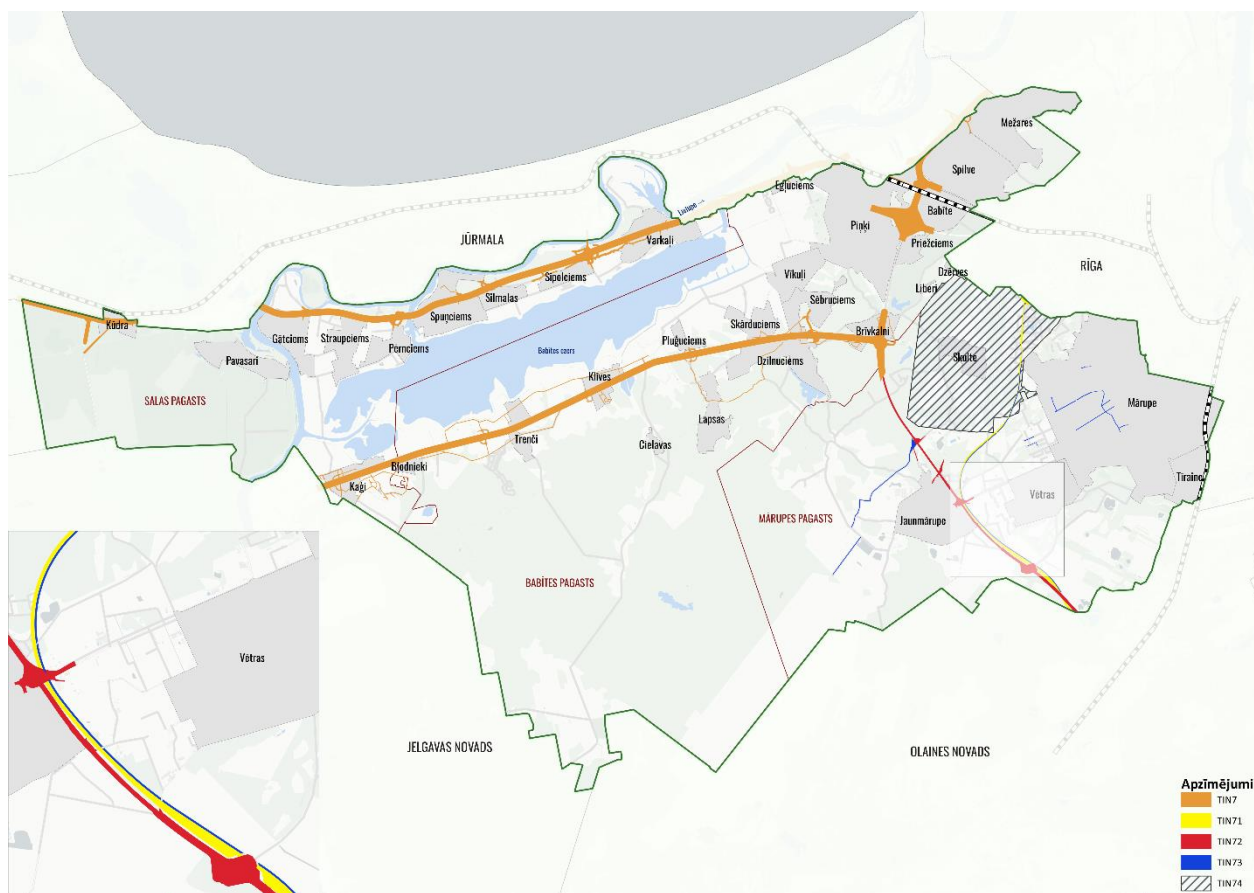
Ieteikumi turpmākai plānošanai

- (1) Plānojot jaunu apbūvi un/vai izbūvējot publiskus objektus, veikt transporta plūsmu izpēti un ietekmi uz transporta sistēmu apkaimē.
- (2) Iekļaut transporta plūsmu izpēti nepieciešamību lokālplānojumos, bet atsevišķos gadījumos arī detālplānojumos.
- (3) Gājēju un velo infrastruktūras plānošana veicama atbilstoši valsts standartiem, veidojot drošus ielu šķērsojumus un savienojumus ar izglītības iestādēm.
- (4) Attīstīt ciešāku sadarbību ar VAS "Latvijas Valsts ceļi" jautājumos, kas tieši skar Mārupes novada teritoriju, nodrošinot iespēju savlaicīgi iesaistīties autoceļu plānošanā un izteikt priekšlikumus valsts autoceļu attīstībai.
- (5) Ņemot vērā valsts galveno autoceļu attīstības ieceres līdz 2040. gadam, jāpievērš uzmanība paaugstinātajam trokšņu līmenim autoceļu tiešā tuvumā, kas būtiski ietekmē tuvāko apdzīvoto vietu dzīves kvalitāti. Līdz ar to, šo ceļu projektēšanas stadijā būtu jāpievērš uzmanība mūsdienīgiem trokšņa mazināšanas risinājumiem un arī šo ātrgaitas maģistrāļu šķērsojumiem.
- (6) Plānot vienotu pašvaldības ceļu un ielu tīklu. Noteikt pašvaldības nozīmes ceļu statusu ielām un ceļiem ar mērķi izveidot vienotu ielu un ceļu tīklu.
- (7) Noteikt ielu un ceļu klasifikāciju atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumiem Nr. 240.
- (8) Noteikt ielu sarkanās līnijas visās blīvi apdzīvotās vietās (ciemos un pilsētā), atbilstoši ielas kategorijai.

Perspektīvie ceļi

Babītes un Mārupes novados ir noteiktas teritorijas ar īpašām vajadzībām (turpmāk – TIN), kas paredzētas infrastruktūras attīstībai. Tās integrētas Mobilitātes pētījuma plānoto ceļu tīklā.

12. attēls. Babītes novada teritorijas plānojumā un Mārupes novada teritorijas plānojuma 2014.-2026. gadam ar 2019. grozījumiem (apturēts) noteiktās teritorijas ar īpašiem noteikumiem



Mobilitātes pētījuma ietvaros vērtēts SIA “Grupa93” izstrādāto Mārupes novada Teritorijas plānojuma 2014.-2026. gadam grozījumu (3.0 redakcija) projekts⁷, kura izstrāde tika pārtraukta. Savukārt attiecībā uz līdzšinējā Babītes novadu vērtēts Babītes novada teritorijas plānojums⁸.

Turpmākajās rindkopās sniegts īss ieskats par abu teritorijas attīstības plānošanas dokumentu risinājumiem attiecībā uz transporta infrastruktūras attīstību.

Mārupes novada Teritorijas plānojuma 2014.-2026. gadam grozījumu 3.0 redakcijā noteiktas TIN teritorijas jaunu pašvaldības autoceļu un piekļuves ceļu izveidei. Noteikta perspektīvā trase autoceļa, kas savieno pašvaldības autoceļu C-2 ar valsts galveno autoceļu A5, mērķis savienot “Lauksaimniecībā izmantojamās teritorijas”, kurās atļauta mākslīgo ūdensobjektu izveide, pirms tam veicot derīgo izraktenņu ieguvu ar valsts galveno autoceļu A5. Ceļš nodrošinātu derīgo

⁷ geolatvija.lv/geo/tapis#document_16739-873

⁸ www.babite.lv/lv/pasvaldiba/normativie-akti/teritorijas-planojums/

izrakteņu izvešanu, kā arī piekļuvi virknei zemes vienību, kurām šobrīd nav nodrošināta piekļuve. Tāpat noteikta “Vietējas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija” piekļuves ceļam, ka savieno pašvaldības autoceļu C-2 ar īpaši aizsargājamo dabas teritoriju dabas liegums “Cenas tīrelis”, lai nodrošinātu piekļuvi īpaši aizsargājamai dabas teritorijai arī no Mārupes novada puses un nodrošinātu teritorijas piekļuvi rekreācijas vajadzībām. Autoceļa trase, izvietojums un noslodze izvērtējama reizē ar dabas aizsardzības plāna izstrādi dabas liegumam “Cenas tīrelis”.

Plānots perspektīvais autoceļš paralēli “Rail Baltica” trases koridoram. Autoceļš plānots, lai nodrošinātu ražošanas teritoriju attīstībai nepieciešamo transporta plūsmu, kā arī nodrošinātu tiešo savienojumu ar lidostai “Rīga” piegulošajām loģistikas un vieglās ražošanas teritorijām un papildus piekļuvi lidostai no A5, neskarot dzīvojamās teritorijas.

Perspektīvais ceļu tīkls kā TIN teritorijas noteiktas arī Bierīņu purva daļā, lai nodrošinātu savienojumus austrumu – rietumu virzienā. Tāpat noteiktas perspektīvās ielas Mārupes un Jaunmārupes ciemos. Nozīmīgs perspektīvais savienojums paredzēts Medema purvā, nodrošinot aktīvās atpūtas parka savienojumu ar pašvaldības autoceļu.

Babītes novada teritorijas plānojumā kā TIN7 noteikta “Nacionālas un vietējas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija”. VSIA “Latvijas Valsts ceļi” Babītes novada teritorijā rezervējuši zemi valsts galveno autoceļu pārbūves īstenošanai, bet Rīgas pilsēta – Ziemeļu transporta koridora trases īstenošanai un savienojuma ar Jūrmalu pār Lielupi izbūvei (pirms Sīpolciema).

Paredzēta pārbūve valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte –Liepāja posmam no 0,0 līdz 38,2 km. Minētais projekts paredz valsts galveno autoceļu A5 un A9 divlīmeņu mezgla pārbūvi, izbūvējot tuneli Brīvkalnos vietējās satiksmes nodrošināšanai un gājēju vajadzībām. Tāpat paredzēts slēgt lielāko daļu vienlīmeņa pieslēgumu, satiksmi organizējot pa blakusceļiem. Sagatavotais risinājums paredz izveidot arī satiksmes pārvadu pār valsts galveno autoceļu A9, kurš savienos Dzīlnuciemu ar pašvaldības autoceļu C-65. Nacionālas un vietējas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorijām Babītes novada Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos ir noteikti īpaši noteikumi, kas saistīti ar būvniecības ierobežojumiem šajās teritorijās.

Legend:

- Lidosta "Rīga"
- Dzelzceļa stacija
- Valsts nozīmes autoceļš
- Reģionālās nozīmes autoceļš
- Vietējas nozīmes autoceļš
- Pašvaldības autoceļš
- Dzelzceļš

Map Labels:

Towns and Villages: Tukums, Kūdra, Pavasari, Gārciems, Straupciems, Pērciems, Sīpolciems, Sīlmalas, Varkala, Egluciems, Jūrmala, Mežāres, Spilve, Babīte, Priekšciems, Dzērves, Liberi, Skulte, Brīvkalni, Sēbruciems, Vikuļi, Skārduciems, Plūģuciems, Dzirņuciems, Kļīves, Lapsas, Cielavas, Trenči, Kagi, Bļodnieki, Saldus, Dobeļe, Jaunmārupe, Vētras, Tiraine, Jelgava, Nēlava.

Road Numbers: A10, A9, A5, A8, P101, P133, P132, C-17, C-105, C-107, C-110, C-34, C-14, C-85, C-35, C-14, C-16, C-17, C-15, V15, V19, V21, V23, C-2, C-1, C-25, C-26, C-27, C-3, C-4, C-5, C-6, C-11, C-25, C-31, C-32, C-33, C-34, C-35, C-36, C-37, C-38, C-39, C-40, C-41, C-42, C-43, C-44, C-45, C-46, C-47, C-48, C-49, C-50, C-51, C-52, C-53, C-54, C-55, C-56, C-57, C-58, C-59, C-60, C-61, C-62, C-63, C-64, C-65, C-66, C-67, C-68, C-69, C-70, C-71, C-72, C-73, C-74, C-75, C-76, C-77, C-78, C-79, C-80, C-81, C-82, C-83, C-84, C-85, C-86, C-87, C-88, C-89, C-90, C-91, C-92, C-93, C-94, C-95, C-96, C-97, C-98, C-99, C-100.

Other Labels: Rīga, Rīgas jūras līcis, Babites ezers, RIX, Jelgavas novads, Jūrmalas novads, Olaines novads, Rīga.

4.2. Velo infrastruktūra un gājēju kustības organizācija

Saskaņā ar 2020. gadā veikto pētījumu⁹, Latvijā ar velosipēdu pārvietojušies ~35 % iedzīvotāju, savukārt ikdienas braucēji ir ~6 %, turpretī vismaz vienu reizi nedēļā brauc ~20 % Latvijas iedzīvotāji, no kuriem visvairāk ir Pierīgā (23,2%).

Mārupē strauji attīstās velosatiksmes (izveidoti vairāki velosipēdu ceļi), tomēr trūkst vienota droša un saistīta velosipēdu ceļu tīkla.

Babītes novadu šķērso veloceļiņš Rīga – Jūrmala, kas atrodas dzelceļa līnijas Torņkalns – Tukums II nodalījuma joslā. Atbilstoši VAS “Latvijas Valsts ceļi” projektam, rekonstruējot valsts vietējo autoceļu V20 Imanta – Babīte ir izbūvēts veloceļiņš no Imantas, Rīgas pilsētā, līdz valsts galvenajam autoceļam A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte). Uzsākta veloceļa būvniecība “Saliena” grupas uzņēmumu īpašumā esošajās teritorijās Piņķos, un konkrēti Salienas ielā. Veloceļa plānošana un būvniecība noris atbilstoši uzņēmuma iecerei, ieguldot tajā privātās investīcijas. Līdz ar to šī veloceļa būvniecība notiek kārtās, atbilstoši uzņēmumam piederošo teritorijas attīstības būvniecības kārtām.

Rīgas pilsētas daļā ir īstenota “zaļā veloceļa” būvniecība līdz Dauguļu ielai, nerasniedzot Mārupes novada robežu. Jaunveidotā Mārupes novadā ir plašs velomaršrutu tīkls, kas veidots rekreācijas vajadzībām (skatīt 14. attēlu), bet tajā nav speciāli izbūvēta velo infrastruktūra.

⁹ Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā. Avots: www.sam.gov.lv/lv/jaunums/satiksmes-ministrija-veikusi-lidz-sim-plasako-petijumu-par-velosatiksmi-latvija

Dažādos plānošanas dokumentos nav vienota principa šo velosipēdu ceļu izstrādē. Mārupes novada teritorijas plānojuma paskaidrojuma rakstā iekļauta shēma Nr. 15, kurā norādītas

14. attēls. Esošo rekreācijas velomaršrutu shēma. Avots: SIA "METRUM", 2021



perspektīvās velosipēdu ceļu trases, kā arī rekomendējošie ielu šķērsprofili, kuros parādās velojoslas. Vienlaicīgi tiek norādīts uz Mārupes novada un kaimiņu teritoriju kopējām plānošanas pamatnostādēm, kur viena no tādām ir transporta infrastruktūra, kas ietver velosipēdu ceļu tīkla uz Rīgu, Olaini, Babīti un Jūrmalu attīstīšanu.

Atsevišķa velosipēdu ceļu shēma tika izstrādāta Mārupes novada labiekārtošanas plāna ietvaros 2016. gadā. Tajā norādītas esošās ietves apvienotas ar velosipēdu ceļu un plānotas ietves apvienotas ar velosipēdu ceļu. Saskaņā ar šo plānu tika strukturētas ielas, kur norādīts, ka maģistrālās un novada ielās būtu veidojams velosipēdu ceļš apvienots ar gājēju ietvi.

2017. gadā tika izstrādāts lokālplānojums Mārupes un Tīraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai. Lokālplānojuma izstrādes ietvaros ir aktualizēta un papildināta Mārupes novada teritorijas plānojumā 2014.-2026. gadam ietvertā "Galveno velosipēdu kustības trašu shēma" un izstrādāta jauna, taču tikai par Lokālplānojumā ietvērto novada teritorijas daļu. Izstrādājot aktualizēto velosipēdu kustības shēmu Lokālplānojuma teritorijā, tika ņemti vērā gan kaimiņu pašvaldību izstrādātie priekšlikumi velosipēdu kustības attīstībai, gan Latvijas Valsts standarts velo

infrastruktūras plānošanā - "LVS 190-9". Lokālplānojuma grafiskā daļā attēloti šķērsprofili, kuros integrēts velosipēdu ceļš, apvienotais gājēju/velosipēdu ceļš vai velojosla.

Babītes novada transporta attīstības tematiskajā plānojumā ir paredzēta vairāku velosipēdu ceļu izbūve nākotnē, tos savienojot ar velosipēdu ceļu Rīga–Jūrmala, un ir norādīts, ka būtiska ir velo infrastruktūras savienotība ar apkārtējo pašvaldību teritorijām. Saskaņā ar pieejamo informāciju ir norādīti esošie, plānotie/projektēšanas stadijā esošie, kā arī perspektīvie velosipēdu ceļi. 2020.gada decembra beigās pēc Babītes novada pašvaldības pasūtījuma pabeigta esošā velosipēdu ceļa Rīga – Jūrmala posma atjaunošana Babītes novada teritorijā.

Babītes gagasta (bij. novada) teritorijā atjaunotā velosipēdu ceļa kopējais garums ir 2.7 km, platums 3 m. Līdztekus ir izbūvēti divi asfaltēti atpūtas laukumiņi (netālu no Babītes stacijas un Babītes posma noslēgumā, braucot Jūrmalas virzienā) ar soliņiem un atkritumu urnām, kā arī izvietotas ceļa zīmes. Būvniecības laikā visa posma garumā atjaunots ir asfalta segums, nostiprinātas nomales un atsevišķās vietās pastiprināta arī velosipēdu ceļa segas konstrukcija. Projektēšanas stadijā ir Jaunmārupē plānotais velosipēdu ceļš pa Ozolu ielu. Velosipēdu ceļš Imanta-Babīte pa Slokas ielu ir izbūvēts. Savienojumi ar Mārupes novada teritoriju plānoti no Brīvkalniem uz Skulti, un no Dzilnuciema uz Jaunmārupi. Tieši savienojumi ar Mārupes un Tīraines ciemiem nav paredzēti. Izbūvēts velosipēdu ceļš ir arī ielām C16, C15, plānots ceļš pa C19, kā arī izbūvēts celiņš Daugavas ielā līdz Sēju ielai, Liliju ielā, Vecozolu un Rožu ielā, kā arī Bebru ielā, Rožleju ielā un Macenas alejā.

Atbilstoši Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcijai 2015.-2030. gadam, starp prioritārajiem attīstības virzieniem noteikti pilsētas velomaršrutu savienojumi arī ar kaimiņu pašvaldībām. Koncepcijā noteikts, ka plānotais velosipēdu ceļš gar Tēriņu-Daugavas ielu (P132) kalpos kā galvenais savienojums Rīgai ar Mārupes un Jaunmārupes ciemiem, bet kā rekreatīvais maršruts ir paredzēts Rīgas "Zaļā veloceļa" turpinājums Mārupē gar Kantora ielu un Stīpnieku ceļu (V15). Tīraini šķērso plānotais velosipēdu ceļš gar Jelgavas ceļu (V113) un plānots rekreatīvais velosipēdu ceļš gar Vecozolu ielu, Skaņā kalna ielas apkaimē, un līdz Bašēnu ceļam. Tāpat perspektīvā plānots ceļš no Dzilnuciema-Sebruciema-Piņķu ciema-Priežciema-Babītes ciema-Rīgas savienojums. Rīgas plānošanas reģiona tīmekļa vietnē attēlotais plānotais velosipēdu ceļu tīkls pietiekoši aptver bijušā Mārupes novada daļu, tomēr Babītes novada plānotais velosipēdu ceļu tīkls neietver apdzīvotās vietas, kuru iedzīvotāju skaits nākotnē varētu palielināties, piemēram, Lapsas.

Ieteikumi turpmākajai plānošanai

- (1) Pie jauniem publiskiem objektiem, kuros ir paredzama liela gājēju plūsma (jauni objekti ar lielu darbinieku skaitu, publiski objekti ar daudzveidīgiem pakalpojumiem, kas piesaista lielu cilvēku skaitu, daudzdzīvokļu ēku projekti u.c.), būvniecības, t.sk. gar valsts ceļiem, vietās, kur nav gājēju un velo infrastruktūras, būvprojektā jāparedz gājēju un velo

infrastruktūras izbūvēm paredzot tās savienojumus ar esošu infrastruktūru, kā arī teritorijas attīstības plānošanas dokumentos jāparedz gājēju un velo infrastruktūras attīstība.

- (2) Ja ir nepieciešams gājēju un velo infrastruktūru izbūvēt valsts ceļa zemes nodalījuma joslā, tad jāvienojas ar ceļa īpašnieku.

4.3. Ūdensceļi

Ūdens ir nozīmīgs rekreācijas, saimnieciskās darbības un sociālekonomiskās attīstības resurss, līdz ar to ūdensmalu publiskā pieejamība un ūdens izmantošana ir pārdomātas un tālredzīgas pārvaldības īstenošanas jautājums.

Bez Lielupes nozīmīgākās ūdensteces novadā ir Spuņupe un Gātupe (Gāte) un Varkaļu kanāls, kas savieno Lielupi ar Babītes ezeru, Neriņas upe, Dzilnupe, kā arī Mārupīte. Liela daļa Lielupes lejtecē un ap Babītes ezeru applūšanai pakļauto teritoriju ir aizsargātas ar polderu aizsargdambjiem. Babītes ezerā ietek ap 1,5 km garā Gāte no Lielupes, Dzilnupe, Miglupīte, Neriņa, kā arī vēl 12 ūdensteces. Varkaļu kanāls savieno Babītes ezeru ar Lielupi.

Saskaņā ar Civillikuma 1. pielikumu – Babītes ezers un Lielupe ar tās atzarojumiem visā garumā ir iekšzemes publisko ūdeņu statuss, kuriem pašvaldībai jānodrošina brīva piekļuve un lietošana.

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas izstrādātajās vadlīnijās iekšzemes publisko ūdeņu pārvaldībai pašvaldībās (VARAM, 2015) pašvaldību pienākumi ir:

- Nodrošināt publisko ūdeņu ilgtspējīgu apsaimniekošanu, pārvaldīšanu un saglabāšanu.
- Nodrošināt brīvu piekļuvi publiskajiem ūdeņiem un to brīvu lietošanu.

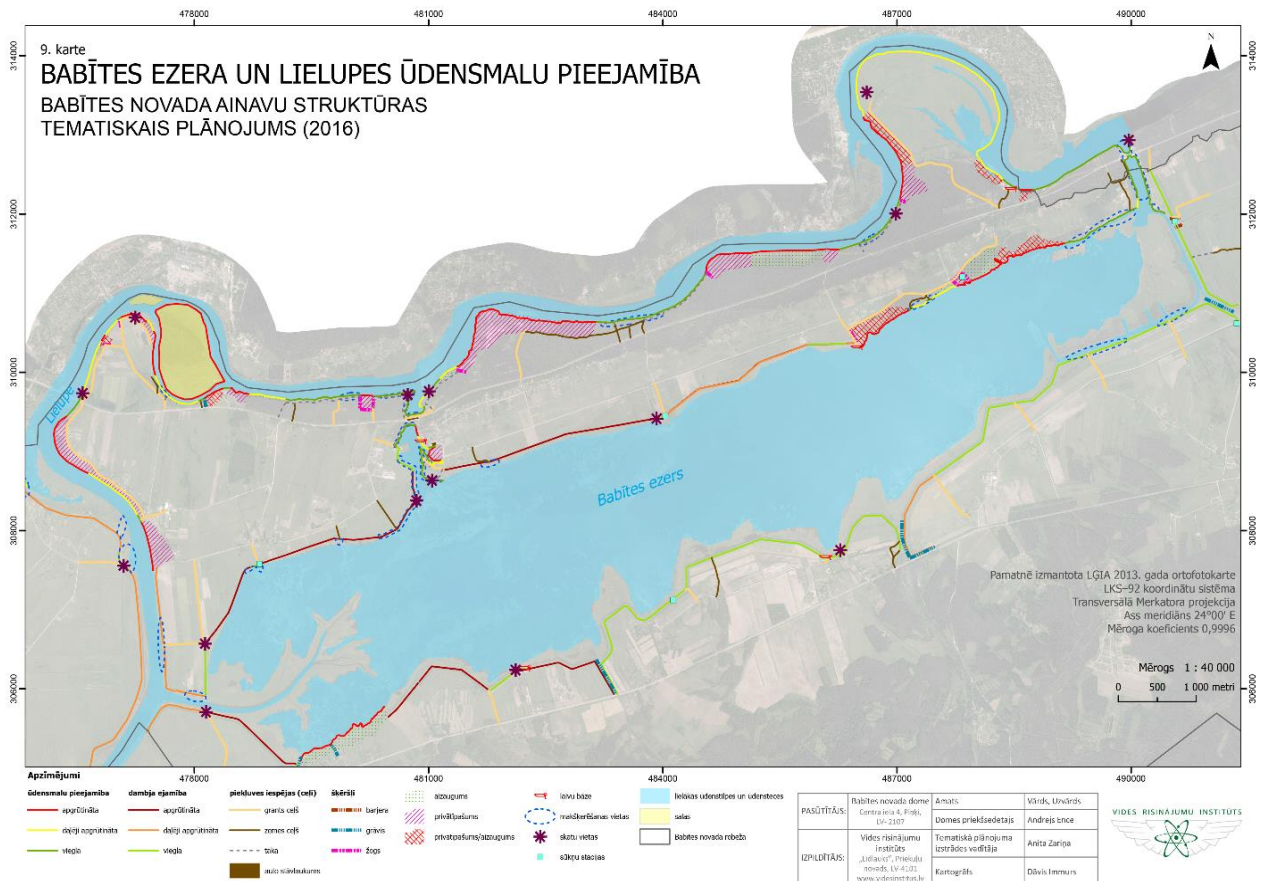
Iekšzemes publiskie ūdeņi paredzēti ikviena brīvai lietošanai un ir publiski pieejami, ja normatīvos aktos nav noteikts citādi. Vietējai pašvaldībai teritorijas plānojumā, lokālplānojumā vai detālplānojumā jānosaka gājēju ceļš kā nekustamā īpašuma tiesību aprobežojumu par labu sabiedrības iespējai piekļūt publiskajiem ūdeņiem un jāorganizē gājēju ceļa ierīkošana.

Ūdensmalu pieejamība, dambja ejamība un piekļuves iespējas (ceļi) ir vērtēti Babītes novada ainavu struktūras tematiskajā plānojumā. Ūdensmalu pieejamība un dambja ejamība vērtēta trīs kategorijās: apgrūtināta, daļēji apgrūtināta un viegla (skatīt 14. attēlu). Ūdensmalu publiskās pieejamība tematiskā plāna ietvaros tika vērtēta no kājāmiešanas perspektīvas pēc diviem kritērijiem: tiešas piekļuves iespējas ūdenim un vizuālā pieejamība. Babītes ezera un Lielupes ūdensmalu pieejamība ir saistīta ar dambju ejamību un pieejamību, līdz ar to tika vērtēts dambju ejamības stāvoklis un piekļuves iespējas tiem, kā arī savstarpējā sasaiste pastaigu un velosatiksmes maršrutu attīstīšanai.



Babītes novada teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 2.pielikumā norādītas piekļuves vietas publiskiem ūdeņiem, kas šajā ziņojumā attēlotas 21. attēlā.

15. attēls. Babītes ezera un Lielupes ūdensmalu pieejamība. Avots: Babītes novada ainavu struktūras tematiskais plānojums (2016).



Lielupe kopā ar Spuņņupi ir būtiski ietekmējusi cilvēka saimniecisko darbību tās tuvumā: seno zvejniekciemu un muižu teritorijas un kādreiz esošās baznīcas. Lielupes ūdensmalām ir augsta rekreatīva vērtība, tomēr krastos ir daudz problēmsituāciju vietas – pieejamības nodrošinājums, krastu aizaugums, upes erodējošā darbība, kā arī privātās apbūves intensificēšanās u.c. Lielupe apliec Babītes ezeru no R un Z, ezeru un upi atdala 1-2 km plata Litorīnas senkāpu josla, tā saucamā Sala. Lielupes krasti pārsvarā ir zemi un applūstoši. Agrāk Lielupe aktīvi izmantota kā ūdensceļš, arī Salas pagastā darbojušās vairākas pārceltuves. No Majoriem un Varkaļiem kursējis kuģītis. Lielupes krastā atrodas Valtera raga osta un Varkaļu osta (skatīta grafiskās daļas karti “Lielupes un Babītes ezera esošā un plānotā infrastruktūra”. Minētajā kartē norādītas arī esošās laivu bāzes, ūdens transporta piestātnes un esošs kempings.

Babītes ezers ir iecienīta rekreācijas aktivitāšu: makšķerēšanas un laivošanas vieta. Ezers ir nozīmīga migrējošo putnu pulcēšanās vieta. Ezera galvenā funkcija ir dabas aizsardzība un rekreācija. Babītes ezers ir *Natura 2000* teritorija, atrodas dabas liegumā “Babītes ezers”, kuram ir izstrādāts dabas apsaimniekošanas plāns (darbības termiņš pagarināts līdz 31.12.2024.) un

individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi. Dabas aizsardzības plāns paredz pasākumus dabas vērtību aizsardzībai un saglabāšanai, infrastruktūras izveidi, cilvēku plūsmas organizēšanu, teritorijas bioloģisko vērtību monitoringu, robežzīmju un informācijas standu uzstādīšanu, kā arī sabiedrības izglītošanu dabai daudzveidīgas attieksmes veidošanā. Dabas aizsardzības pārvaldes dabas datu pārvaldes sistēmā "Ozols" ir norādīts, ka Babītes ezers visā tās platībā ir dabas lieguma un sezonas lieguma zona, pie kam, tajā ir konstatēts īpaši aizsargājams biotops *3150 Eitrofi ezeri ar iegrimušo ūdensaugu un peldaugu augāju. Lielupes daļā, kas ir pieguloša Mārupes novada teritorijai, ir konstatēts īpaši aizsargājams biotops *3260 Upju straujteses un dabiski upju posmi.

Novadā atrodas vēl vairākas ūdenstilpnes, kas veido būtisku daļu no iedzīvotājiem pieejamiem rekreācijas resursiem: Beberbeķu dzirnavezers, Božu ūdenskrātuve, Piņķu ūdenskrātuve, Bērziema ūdenskrātuve, Mārtiņu ezers, Ūdensrožu ūdenskrātuve un Pavasara ūdenskrātuve.

Ieteikumi turpmākai attīstībai

- (1) Plānojot un attīstot ūdenssatiksmi, iespējas jāvērtē ņemot vērā īpaši aizsargājamo teritoriju aizsardzības aspektus.
- (2) Izstrādāt Lielupes apsaimniekošanas plānu sadarbībā ar Jūrmalas pilsētu.
- (3) Nepieļaut Lielupes aizsargjoslas teritorijas nožogojumu Lielupes krastā.
- (4) Izveidot rekreācijas maršrutus ap Babītes ezeru, ņemot vērā dabas aizsardzības plānu.
- (5) Būtiski veidot stāvlaukumus, lai nodrošinātu plānotu cilvēku pārvietošanos.
- (6) Izvērtējama gājēju (jaunu savienojumu) izveide pār atsevišķiem grāvjiem, lai nodrošinātu plašāku teritorijas pieejamību.

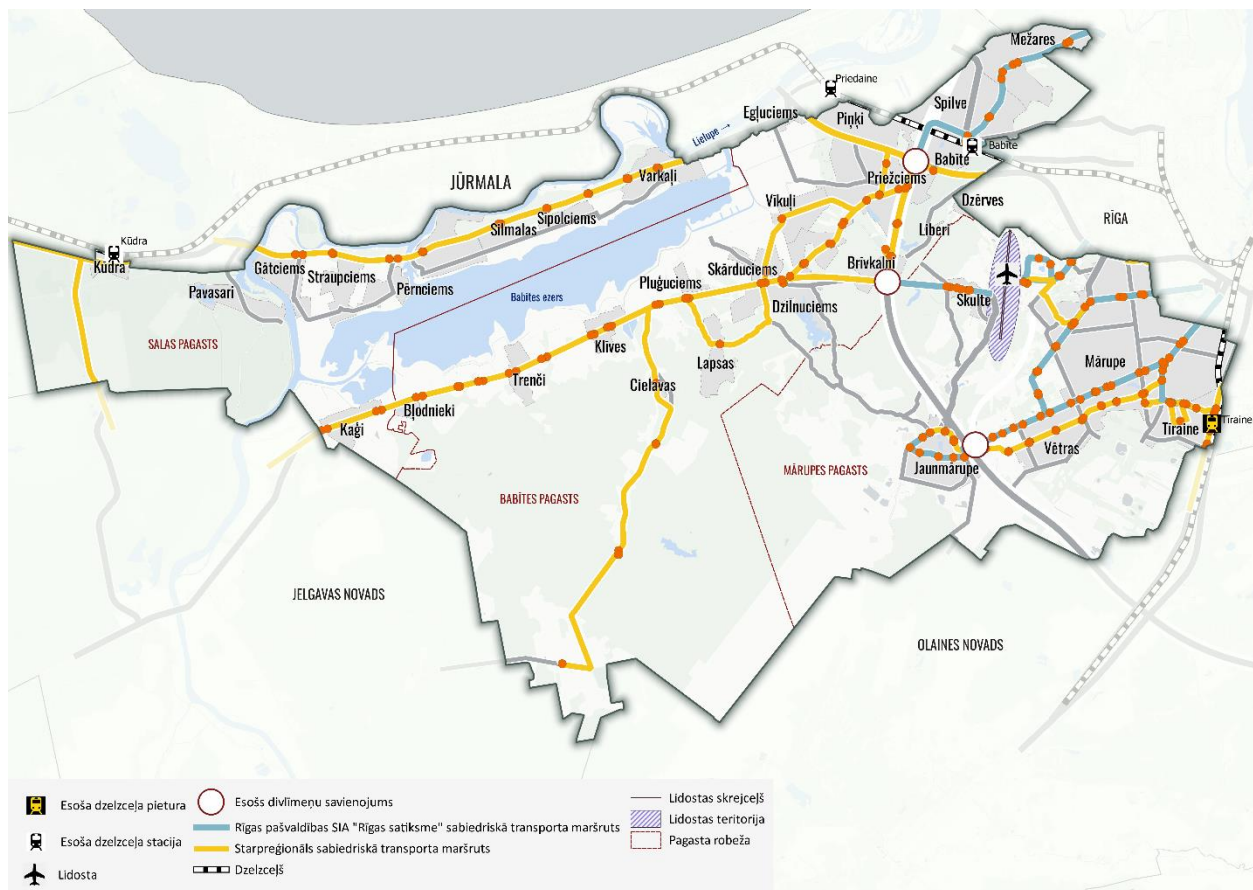


4.4. Sabiedriskā transporta maršrutu tīkls

Mārupes novadā Mārupes, Skultes un Jaunmārupes iedzīvotājiem pieejami sabiedriskā transporta pakalpojumi, kurus nodrošina RP SIA “Rīgas satiksme” vai mikroautobusa, kuru nodrošina SIA “Rīgas taksometru parks”. Skulte nav savienota ne ar Jaunmārupi, ne Mārupi. Arī Tīrainei nav savienojuma ar Skulti un Jaunmārupi. Mārupes novadā nav izveidoti mobilitātes punkti. Esošo sabiedriskā transporta maršrutu galvenie kustību virzieni attēloti 16. attēlā.

16. attēls. Esošie sabiedriskā transporta kustības virzieni Mārupes novadā.

Avots: SIA "METRUM", 2021



Uz Babītes un Piņķu ciemiem var nokļūt ar RP SIA “Rīgas Satiksme” autobusiem:

- Nr. 13 “Preču 2 – Kleisti – Babītes stacija”;
- Nr. 4 “Abrenes iela – Piņķi”;
- Nr. 32 “Abrenes iela – Piņķi”.

Uz Jaunmārupes ciemu var nokļūt ar šādiem RP SIA “Rīgas Satiksme” autobusiem:

- Nr. 10 “Abrenes iela – Brūkleņu iela – Stīpnieki”;
- Nr. 55 “Abrenes iela – Jaunmārupe”.

Uz Mārupes un Tīraines ciemiem var nokļūt ar RP SIA “Rīgas Satiksme” autobusiem:

- Nr. 25 “Abrenes iela – Mārupe” savieno Rīgas centru ar Mārupes centru un tā galapunkts ir Tīrainē (aptuveni 800 m no Tīraines dzelzceļa stacijas);
- Nr. 7 “Abrenes iela – Stīpnieki”;
- Nr. 10 “Abrenes iela – Jaunmārupe”;
- Nr. 22 “Abrenes iela – Lidosta “Rīga””;
- Nr. 55 “Abrenes iela – Jaunmārupe”.

Autobusu maršruts Nr. 5433 “Rīga – Jaunmārupe” ir viens no biežāk izmantotajiem autobusu maršrutiem gan no, gan uz Rīgas autoostu. Arī mikroautobuss Nr. 5435 “Rīga-Mārupe – Vecozoli” un Nr. 5139 “Rīga – Gaismas” (ar pieturvietu Tīrainē) nodrošina Mārupes novada sabiedriskā transporta pakalpojumu.

No Babītes novada uz Rīgu var nokļūt ar autobusu šādos maršrutos:

- Nr. 7018 “Rīga – Spuņupe – Jaunķemeri”;
- Nr. 7410 “Rīga – Kuldīga”;
- Nr. 7955 “Rīga – Ventspils”;
- Nr. 7990 “Rīga – Spuņupe – Stende – Talsi”;
- Nr. 7938 “Rīga – Dubulti – Tukums – Kandava – Kuldīga”;
- Nr. 7041 “Rīga – Spuņupe – Talsi”;
- Nr. 7948 “Rīga – Tukums – Talsi – Ventspils”;
- A4 Rīga, Abrenes iela – Piņķi;
- A43 Rīga, Abrenes iela – Skulte;
- 5616 Rīga – Piņķi – Kalnciema masīvs / Braucienų tarifi;
- 7959 Rīga (Satekles iela) – Piņķi – Kalnciema kombināts;
- 7959 Kalnciema kombināts – Piņķi – Rīga (Satekles iela);
- Rīga – Spuņupe (Salas pagasts, Babītes novads);
- Spuņupe (Salas pagasts, Babītes novads) – Rīga.

Autobusa maršruts Nr.7393 (Bulduri – Spuņupe – Sloka - Kauguri 2) no 2021.gada augusta šajā maršrutā vairs nekursē, ir izveidots cits maršruts Nr. 7018 (Rīga-Spuņņupe-Jaunķemeri). Savukārt no Babītes pagasta uz Rīgu ved maršruts Nr. 7959 “Rīga – Standarts”, kā arī Nr. 7270 “Saldus – Rīga”.

Saskaņā ar pieejamo informāciju, vidējais pasažieru apgrozījums dienā dzelzceļa stacijā “Babīte” ir no 1 tūkstoša līdz aptuveni 2 tūkstošiem, bet vidējais pasažieru apgrozījums dienā dzelzceļa stacijā “Tiraine” ir līdz 500. Tas parāda, ka nozīme ir dzelzceļam kā daļai no sabiedriskā transporta tīkla novadā.

Mārupē atrodas Starptautiskā lidosta “Rīga”, t.sk. plānota arī “Rail Baltica” starptautiskas un reģionālas nozīmes mobilitātes punktu attīstība.

Jāatzīmē, ka Mārupes novads līdz 2021. gada 21. jūnijam veica sabiedriskā transporta maršruta aptauju, kur iedzīvotājiem tika dota iespēja izteikt priekšlikumus par sabiedriskā transporta maršrutu izmaiņām. Plašāk aprakstīts 5.3. apakšnodaļā.

Ieteikumi turpmākajai plānošanai

- (1) Veicināt valsts, reģiona un pašvaldības institūciju sadarbību sabiedriskā transporta maršrutu un laiku plānošanā.
- (2) Izveidot iekšējos novada sabiedriskā transporta maršrutus, nodrošinot to sasaisti ar skolēnu pārvadājumiem.
- (3) Nodrošināt dzelzceļa staciju un dzelzceļa pieturu sasaisti ar autobusa maršruti, attīstot tās kā mobilitātes punktus.
- (4) Iekšējos novada sabiedriskā transportu maršrutus, vai esošo sabiedriskā transporta maršrutu pagarinājumus plānot tā, lai tie pakāpeniski samazinātu un optimizētu skolēnu autobusu maršrutu skaitu un garumu novadā.

transporta tīkls, lai nodrošinātu izglītības pakalpojumu plašāku un ērtāku pieejamību novadā dzīvojošajiem bērniem un jauniešiem.

Jāsecina, ka ņemot vērā skolēnu autobusu skaitu un atiešanas laikus vienā maršrutā, skolēnu autobusi nespēj nodrošināt skolēnu brīvu pārvietošanos tiem aktuālo pakalpojumu sasniedzamībai – interešu izglītību un sporta un aktīvās atpūtas pakalpojumi.

3. tabula¹⁰. Skolēnu autobusu maršruti Mārupes un Babītes novadā

Izbraukšanas laiks	Autobusa Nr. 1	Maršruts
Uz Mārupes Valsts ģimnāziju		
7.30	Nr.1	Mārupes mūzikas un mākslas skola – Jaunmārupes pamatskola – Jaunmārupes viadukts – Rožu iela (C 6) – Vētru ceļš – Jaunmārupes ceļš (P 132) – Milži – Mārupes Valsts ģimnāzija
7.50 (8.15)	Nr. 1	Mārupes Valsts ģimnāzija – Milži – Stīpnieku ceļš – Jaunmārupes ceļš (P 132) – Jaunmārupes viadukts – Jaunmārupes pamatskola – Mārupes mūzikas un mākslas skola – Loka ceļš – Ozolu iela – Mārupes mūzikas un mākslas skola – Jaunmārupes pamatskola – Jaunmārupes viadukts – Rožu iela (C 6) – Vētru ceļš – Jaunmārupes ceļš (P 132) – Stīpnieku ceļš – Milži – Mārupes Valsts ģimnāzija
No Mārupes Valsts ģimnāzijas		
14.05	Nr.1	Mārupes Valsts ģimnāzija – Milži – Stīpnieku ceļš – Jaunmārupes ceļš (P 132) – Vētru ceļš – Rožu iela (C 6) – Jaunmārupes viadukts – Jaunmārupes pamatskola – Mārupes mūzikas un mākslas skola – Loka ceļš – Ozolu iela – Mārupes mūzikas un mākslas skola – Jaunmārupes pamatskola – Jaunmārupes viadukts – Jaunmārupes ceļš (P 132) – Stīpnieku ceļš – Milži – Mārupes Valsts ģimnāzija
14.55	Nr.1	Mārupes Valsts ģimnāzija – Milži – Stīpnieku ceļš – Jaunmārupes ceļš (P 132) – Vētru ceļš – Rožu iela (C 6) – Jaunmārupes viadukts – Jaunmārupes pamatskola – Loka ceļš – Mārupes mūzikas un mākslas skola
15.40	Nr.1	Mārupes Valsts ģimnāzija – Milži – Stīpnieku ceļš – Jaunmārupes ceļš (P 132) – Vētru ceļš – Rožu iela (C 6) – Jaunmārupes viadukts – Jaunmārupes pamatskola – Mārupes mūzikas un mākslas skola – Loka ceļš (Loka ceļa un Ozolu ielas krustojums)
Uz Mārupes Valsts ģimnāziju		
7.05 (7.40 pie Mārupes valsts ģimnāzijas)	Nr.2	Mārupes mūzikas un mākslas skola – „Vētras” – Rožu iela – Vecozolu nami (pietura pie katlumājas) – 25. autobusa galapunkts (Tīraines stāļi) – Mārupītes gatves un Ventas ielas krustojums – Mārupes novada dome (Daugavas iela) – Tēriņu iela – Mārupes Valsts ģimnāzija – Milži – Stīpnieku ceļš – Mārupes Mūzikas un mākslas skola
8.00	Nr.2	Mārupes mūzikas un mākslas skola – Jaunmārupes pamatskola – pagrieziens pie SIA “Kreiss” – Rožu iela – Vecozolu nami (pietura pie katlumājas) – 25.autobusa galapunkts (Tīraines stāļi) – Mārupes novada dome (Daugavas iela) – Tēriņu iela – Mārupes Valsts ģimnāzija
8:20	Nr.2A	Vecozolu nami (pietura pie katlumājas) – 25.autobusa galapunkts (Tīraines stāļi) – Mārupes novada dome (Daugavas iela) – Tēriņu iela – Mārupes Valsts ģimnāzija
No Mārupes Valsts ģimnāzijas		

¹⁰ www.marupe.lv/lv/izglitiba/skolenu-autobusu-marsruti

14.05	Nr.2	Mārupes Valsts ģimnāzija – Tēriņu iela – Mārupes novada dome (Daugavas iela) – Vecozolu nami (pietura pie katlumājas) – 25.autobusa galapunkts (Tīraines stāļi) – Rožu iela – pagrieziena pie SIA “Kreiss” – P 132 – Jaunmārupes pamatskola – Mārupes Mūzikas un mākslas skola
14.10	Nr.2A	Mārupes Valsts ģimnāzija – Tēriņu iela – Mārupes novada dome (Daugavas iela) – Mārupītes gatves un Ventas ielas krustojums – Vecozolu nami (pietura pie katlumājas) – 25.autobusa galapunkts (Tīraines stāļi) – Rožu iela – pagrieziena pie SIA “Kreiss”
14.35 (14.55 pie Mārupes valsts ģimnāzijas)	Nr.2	Mārupes Mūzikas un mākslas skola – Jaunmārupes pamatskola – Jaunmārupes ceļš (P 132) – Stīpnieku ceļš – Milži – Mārupes Valsts ģimnāzija – Tēriņu iela – Mārupes novada dome (Daugavas iela) – Mārupītes gatves un Ventas ielas krustojums – Vecozolu nami (pietura pie katlumājas) – 25.autobusa galapunkts (Tīraines stāļi) – Rožu iela – Jaunmārupes ceļš (P 132) – „Vētras” – Jaunmārupe – Mārupes mūzikas un mākslas skola
14.55	Nr.2A	Mārupes Valsts ģimnāzija – Tēriņu iela – Mārupes novada dome (Daugavas iela) – Mārupītes gatves un Ventas ielas krustojums – Vecozolu nami (pietura pie katlumājas) – 25.autobusa galapunkts (Tīraines stāļi) – Rožu iela – pagrieziena pie SIA “Kreiss”
15.20 15.40 (pie Mārupes Valsts ģimnāzijas)	Nr.2	Mārupes mūzikas un mākslas skola – Jaunmārupes pamatskola – Jaunmārupes ceļš (P 132) – Stīpnieku ceļš – Milži – Mārupes Valsts ģimnāzija – Tēriņu iela – Mārupes novada dome (Daugavas iela) – Vecozolu nami (pietura pie katlumājas) – 25.autobusa galapunkts (Tīraines stāļi) – Rožu iela – pagrieziena pie SIA “Kreiss” – P 132 – Jaunmārupes pamatskola – Mārupes mūzikas un mākslas skola
16.10 16.30 (pie Mārupes Valsts ģimnāzijas)	Nr.2.	Mārupes mūzikas un mākslas skola – Jaunmārupes pamatskola – P 132 – Stīpnieku ceļš – Milži – Mārupes Valsts ģimnāzija – Tēriņu iela – Mārupes novada dome (Daugavas iela) – Mārupītes gatve – 25.autobusa galapunkts (Tīraines stāļi) – Rožu iela – SIA “Kreiss” – P 132 – Jaunmārupes pamatskola – Mārupes mūzikas un mākslas skola
Uz Jaunmārupes pamatskolu		
7.30 8.10 (pie Jaunmārupes pamatskolas)	Nr.3	Auto stāvlaukums pie Mārupes novada Domes – Gaujas iela – Vecozolu nami (pietura pie katlumājas) – Skaņā kalna iela – Lībiešu iela – Lielā iela – Rožu iela – Rožu ielas un Mārupītes gatves krustojums – Mārupītes gatve (pietura pie Ventas ielas) – ciems „Sēļi” (pietura pie tenisa kortiem) – Martas iela – Jaunmārupes ceļš (pietura Zaigas) – pie SIA „Kreiss” pagrieziena uz Rožu ielu (C 6) – Jaunsiliņu iela (pietura pie Strautu iela) – Rožu iela (C 6) – Jaunmārupes viadukts – Loka ceļš – Jaunmārupes pamatskola
7.30 (8.10 pie Jaunmārupes pamatskolas)	Nr.3	Auto stāvlaukums pie Mārupes novada Domes – Gaujas iela – Vecozolu nami (pietura pie katlumājas) – Skaņā kalna iela – Lībiešu iela – Lielā iela – Rožu iela – Rožu ielas un Mārupītes gatves krustojums – Mārupītes gatve (pietura pie Ventas ielas) – ciems „Sēļi” (pietura pie tenisa kortiem) – Martas iela – Jaunmārupes ceļš (pietura Zaigas) – pie „Kreiss” pagrieziena uz Rožu ielu (C 6) – Jaunsiliņu iela (pietura pie Strautu iela) – Rožu iela (C 6) – Jaunmārupes viadukts – Loka ceļš – Jaunmārupes pamatskola
7.45 8.15 (pie Jaunmārupes pamatskolas)	Nr.3A	Auto stāvlaukums pie Mārupes novada Domes – Gaujas iela – Vecozolu nami (pietura pie katlumājas) – Skaņā kalna iela – Lībiešu iela – Lielā iela – Rožu iela (C 6) – Jaunmārupes viadukts – Jaunmārupes pamatskola (galapunkts: Mazcenu aleja 3)
No Jaunmārupes pamatskolas		
14.20	Nr.3	Jaunmārupes pamatskola – Mārupes mūzikas un mākslas skola – Loka ceļš – Jaunmārupes viadukts – Rožu iela (C 6) – Strautu iela – pie „Kreiss” pagrieziena uz Jaunmārupes ceļu – ciems „Sēļi” (pietura pie tenisa kortiem) –

		Mārupītes gatve (pietura pie Ventas ielas) – Rožu ielas un Mārupītes gatves krustojums – Rožu iela – Lielā iela – Lībiešu iela – Skaņākalna iela – Vecozolu nami (pietura pie katlu mājas) – Gaujas iela – Mārupes novada dome
14.20	Nr.3A	Jaunmārupes pamatskola – Jaunmārupes viadukts – Rožu iela (C 6) – Strautu iela – pie “Kreiss” pagrieziens uz Jaunmārupes ceļu – ciems „Sēļi” (pietura pie tenisa kortiem) – Mārupītes gatve, pietura pie Ventas ielas – Rožu ielas un Mārupītes gatves krustojums – Rožu iela – Lielā iela – Lībiešu iela – Skaņākalna iela – Vecozolu nami (pietura pie Katlu mājas) – Gaujas iela – Mārupes novada dome
15.10	Nr.3A	Jaunmārupes pamatskola – Jaunmārupes viadukts – Rožu iela (C 6) – Strautu iela – pie “Kreiss” pagrieziens uz Jaunmārupes ceļu – ciems „Sēļi” (pietura pie tenisa kortiem) – Mārupītes gatve, pietura pie Ventas ielas – Rožu ielas un Mārupītes gatves krustojums – Rožu iela – Lielā iela – Lībiešu iela – Skaņākalna iela – Vecozolu nami (pietura pie Katlu mājas) – Gaujas iela – Mārupes novada dome
16.15	Nr.3	Jaunmārupes pamatskola – Mārupes mūzikas un mākslas skola – Loka ceļš – Jaunmārupes viadukts – Rožu iela (C 6) – Strautu iela – pie „Kreiss” pagrieziens uz Jaunmārupes ceļu – ciems „Sēļi” (pietura pie tenisa kortiem) – Mārupītes gatve, pietura pie Ventas ielas – Rožu ielas un Mārupītes gatves krustojums – Rožu iela – Lielā iela – Lībiešu iela – Skaņākalna iela – Vecozolu nami (pietura pie katlu mājas) – Gaujas iela – Mārupes novada dome
No Mārupes mūzikas un mākslas skolas caur Mārupes pamatskolu uz Rīgas Ziepniekkalna sākumskolu un Rīgas 94.vidusskolu		
7.00 (no Mārupes mūzikas un mākslas skolas) 7.15 (no Mārupes novada domes)	Nr.4A	Mārupes Mūzikas un mākslas skola – Rožu iela (C 6) – Mārupītes gatve – autostāvlaukums pie Mārupes novada domes 5) – Gaujas iela – Vecozolu nami (pietura pie katlu mājas) – Mārupes pamatskola – Vienības gatve – Rīgas Ziepniekkalna sākumskola – Graudu iela – Valdeķu iela – Rīgas 94.vidusskola
No Mārupes mūzikas un mākslas skolas uz Mārupes pamatskolu		
7.40 8.00 (no Mārupes novada domes)	Nr.4	Mārupes Mūzikas un mākslas skola – Rožu iela (C 6) – Mārupītes gatve – autostāvlaukums pie Mārupes novada domes – Gaujas iela – Vecozolu nami (pietura pie katlu mājas) – Mārupes pamatskola
No Rīgas 94.vidusskolas un Rīgas Ziepniekkalna sākumskolas uz Mārupes mūzikas un mākslas skolu caur Mārupes pamatskolu		
15.10	Nr.4	Rīgas 94.vidusskola – Ziepniekkalna sākumskola – Mārupes pamatskola – Vecozolu nami (pietura pie katlu mājas) – Gaujas iela – autostāvlaukums pie Mārupes novada Domes – Mārupītes gatve – Rožu iela (C 6) – Mārupes mūzikas un mākslas skola
No Mārupes pamatskolas		
16.30	Nr.4A	Mārupes pamatskola – Vecozolu nami – Gaujas iela – autostāvlaukums pie Mārupes novada Domes – Pededzes iela – Brūkļu iela – Mārupes Valsts ģimnāzija – Lielā iela – Jaunmārupes ceļš (P 132) – Mārupes mūzikas un mākslas skola
No Mārupes Mūzikas un mākslas skolas		
20.00 (otrdienās, trešdienās) 19.30 (ceturtdienās)	Nr.4	Mārupes mūzikas un mākslas skola- Rožu ielas un Mārupītes gatves krustojums – Vecozolu nami (pietura pie katlu mājas) – 25.autobusa galapunkts (Tiraines stāļi) un Tiraines ciems
Uz/no Skultes sākumskolas (caur Babītes vidusskolu)		
7.00	Nr.5	Pietura pie Mārupes novada Domes – Daugavas iela – Jaunmārupes ceļš (P 132) – Jaunmārupes pamatskola – Mārupes mūzikas un mākslas skola – Loka ceļš – Ozolu iela – Ošu iela – Mārupes mūzikas un mākslas skola – Skultes

		sākumskola – Piņķi (Babītes vidusskola) – Skultes sākumskola – Jaunmārupes pamatskola
14.50 (15.20 Piņķos)	Nr.5	Jaunmārupes pamatskola – Mārupes mūzikas un mākslas skola – Skultes sākumskola – Piņķi (Babītes vidusskola) – Skulte – Meža iela – Jaunmārupes pamatskola – Mārupes mūzikas un mākslas skola – Loka ceļš – Rožu iela – Mārupītes gatve – Vecozolu nami (pietura pie katlu mājas) – Gaujas iela – pietura pie Mārupes novada Domes – Daugavas iela – Lielā iela – Kantora iela – Plieņciema iela – Stīpnieku ceļš – Stīpnieku ceļa un Robežnieku ielas krustojums
7.30	Nr.5A	Mārupes Valsts ģimnāzija – Kantora iela – Stīpnieku ceļš – Jaunmārupes ceļš (P 132) – Jaunmārupes viadukts – Loka ceļš – Ozolu iela – Ošu iela – Mārupes mūzikas un mākslas skola – Jaunmārupes pamatskola – Skultes sākumskola
16.30		Skulte - Jaunmārupe
Mārupe-the International School of Latvia		
Babītes novads		
Babītes vidusskola-Salas sākumskola-Babītes vidusskola		
7.50 (8.20)	Nr.5	Babītes vidusskola – Muiža- Salas sākumskola Spuņciemā
16.45 (17.15)	Nr.5	Salas sākumskola Spuņciemā- Muiža-Babītes vidusskola,Piņķi
7:00	Nr.5	Saliena – Gāte – Straupciems (pie mājām “Pāvuliņi”) – Salas sākumskola Spuņciemā – Sila iela – Silmalas – Krievi – Mežvidi – Babītes vidusskola – Salas Sākumskola Spuņciemā
Uz Babītes vidusskolu		
7.20	Nr.1	Liepezers – Pumpas – Mežāres – Spilves un Stropu ielas krustojums – Spilve, Stropu iela – Pagrieziena uz Vārnukrogu (uz autoceļa A5) – Pūces iela – Bišulejas - Gravu iela – Brīvkalni – Rogas – Sēbruciems - Babītes vidusskola
7.30	Nr.2	Priežciems – Beberi – Liepu aleja (Babīte) –veikals „Elvi” (Babīte)– Rožu iela (Babīte) – Babītes vidusskola
7.10	Nr.7	Kalnciema masīvs – Puķes – Lāči – Cielavas – Annas – Lapsas – Dzīlnuciems – Skārduciems – Vīkuļi – Babītes vidusskola
No Babītes vidusskolas		
15.20	Nr. 3	Babītes vidusskola – Sēbruciems – Rogas – Brīvkalni – Priežciems – Beberi - Babīte (Liepu aleja) - Babīte (Veikals “Elvi”) - Babīte (Rožu iela) - Babītes stacija - Spilve, Stropu iela – Mežāres - Pumpas – Liepezers – Gravu iela - Bišuleja
15.20	Nr.6	Babītes vidusskola- Mežvidi – Krievi – Silmalas – Pagrieziena uz baznīcu no autoceļa A-10 – Salas sākumskola Spuņciemā – Saliena – Gāge – Straupciems (pie mājām Pāvuliņi) Salas sākumskola Spuņciemā – Babītes vidusskola Piņķi
15.30	Nr.7	Babītes vidusskola – Vīkuļi – Skārdciems – Dzīlnuciems – Lapsas – Annas – Cielavas – Lāči – Puķes – Kalnciema masīvs
Mārupe – Jaunmārupe – Skulte – Babītes vidusskola		
7.00		Mārupes novada dome – Daugavas iela – Jaunmārupes ceļš – Jaunmārupes pamatskola – Mārupes mūzikas un mākslas skola – Loka ceļš – Ozolu iela – Ošu iela – Mārupes mūzikas un mākslas skola – Skultes sākumskola – Babītes vidusskola – Skultes sākumskola – Jaunmārupes pamatskola
Babītes vidusskola – Skulte – Jaunmārupe		
15.20		

Ieteikumi turpmākajai plānošanai

- (1) Veidot iekšējo sabiedriskā transporta tīklu tā, lai samazinātu skolēnu autobusa maršrutu skaitu.

- (2) Ja netiek plānots iekšējais sabiedriskais transports, tad jāpārskata skolēnu autobusa maršrutu kustību saraksts, lai nodrošinātu to sasaisti ar mūzikas un mākslas skolām, sporta nodarbību un citu ārpuskolas interešu pulciņu nodarbību laika grafikiem un vietām, ņemot vērā to apmeklētāju skaitu. Šeit varētu veidoties publiskā un privāta partnerība.
- (3) Vienots un drošs velosipēdu ceļu tīkls varētu būt alternatīva skolēnu maršruta autobusam.
- (4) Iekšējā sabiedriskā transporta maršrutus plānot uz skolēnu autobusu maršrutu bāzes.

4.6. Potenciālās attīstības tendences periodā līdz 2034. gadam

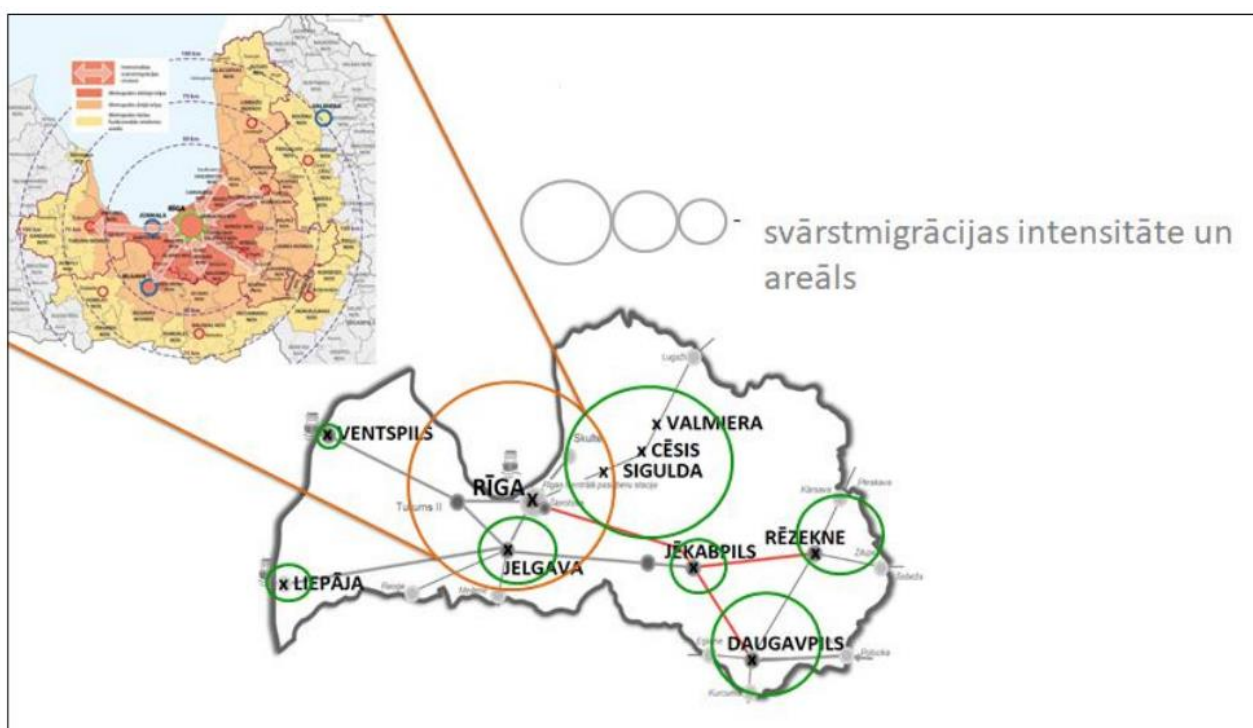
Ilgtermiņīgas mobilitātes attīstību var vērtēt pēc dažādu transporta veidu īpatsvara, transporta radītā piesārņojuma, sastrēgumu līmeņa, kā arī pēc sabiedriskā transporta pārklājuma un pieejamība pilsētās un apkārtējās teritorijās. Mobilitātes un svārstmigrācijas (iedzīvotāju ikdienas pārvietošanās no savas dzīvesvietas vienā teritoriālā vienībā uz citu teritoriālu vienību darba un mācību dēļ un atpakaļ) tendences Latvijā, kā arī citur pasaulē, pieprasa veikt izmaiņas transporta tīklā un loģistikas konceptos, arvien plašāk pielietojot multimodālos risinājumus. Arvien pieaugošās svārstmigrācijas problēmas tiek risinātas, ieviešot jaunus mobilitātes veidus, piemēram, mobilitātes punktus, dažādus koplietošanas transportlīdzekļu izmantošanas risinājumus, plaši izmantojot viedierīču sniegtās iespējas, vienlaikus nodrošinot mobilitāti kā pakalpojumu.

Vienotas sabiedriskā transporta biļešu sistēmas ieviešana un mobilitātes punktu izveide paaugstinātu sabiedriskā transporta popularitāti un radītu iespējas reģionos dzīvojošajiem cilvēkiem būt mobiliem. Ātri un precīzi sabiedriskā transporta pakalpojumi ir nozīmīgi iedzīvotāju mobilitātes un ekonomiskās nevienlīdzības samazināšanā starp reģioniem, kas vienlaikus palīdz visas valsts līdzsvarotā attīstībā. Informatīvajā ziņojumā “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam” norādīts, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu nozares attīstībai un efektīvāku resursu izmantošanai, nepieciešams veicināt iedzīvotāju pārsēšanos no privātā autotransporta uz konkurētspējīgu, ērtu, drošu, uzticamu un integrētu sabiedrisko transportu. Lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un iedzīvotāju mobilitāti reģionālās nozīmes maršrutos (reisos), kas atrodas reģionos ar zemu iedzīvotāju blīvumu, paredzēta iespēja veidot maršrutus, kuros sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti bez maksas. Reģionālās nozīmes maršrutu tīkls sākot ar 2021. gadu veidojams tā, lai maršrutos ar lielu pasažieru plūsmu pārvadājumi pamatā tiktu nodrošināti ar vilcieniem, savukārt pārvadājumi ar autobusiem tiks veikti vietās, kur vilcieni nekursē, vai kā pārvadājumi, kas pieved pasažierus vilcienu satiksmei. Tādējādi būs palielināts pārvadājumu piedāvājums ar vilcieniem – gan uzlabojot kustības grafiku (biežāki un regulārāki pārvadājumi), gan ieviešot ekspresvilcienus un uzlabojot dzelzceļa infrastruktūru augstākiem kustības ātrumiem.

Ikdienu mācību svārstmigrācijai raksturīgas līdzīgas iezīmes kā darba mobilitātei, jo apdzīvotuma centros pastāv ne vien plašas nodarbinātības iespējas, bet arī daudzveidīgāks izglītības iestāžu nodrošinājums. Latvijas mērogā tās galvaspilsēta Rīga ir zīmīgākais izglītības un zinātnes centrs, kas sniedz visplašākās izglītības iespējas valstī. Citas republikas pilsētas un lielākās novadu pilsētas uzskatāmas par reģionālas nozīmes izglītības centriem. Mācību svārstmigrācijas raksturs atšķiras galvenokārt pēc mobilitātē iesaistīto apgūstamā izglītības līmeņa. Pamatizglītību skolēni apgūst galvenokārt savas dzīvesvietas pašvaldības teritorijā, kamēr profesionālo un augstāko izglītību izglītojamie dodas iegūt ārpus pastāvīgās dzīvesvietas pašvaldības. Arī mācību mobilitātes galvenās plūsmas ir tendētas virzienā uz Rīgu, augstāko intensitāti sasniedzot Pierīgas reģionā.

18. attēls. Svārstmigrācija un potenciālo mobilitātes punktu teritorijas.

Avots: Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam



Mobilitātes procesos iesaistītais iedzīvotāju sastāvs ir svarīgs aspekts, kas norāda uz svārstmigrācijas areāla attīstību un suburbanizācijas procesa ietekmi uz apdzīvotuma pārmaiņām. Rīgas aglomerācijas kontekstā veikti vairāki pētījumi par iekšzemes migrācijā un svārstmigrācijā iesaistīto iedzīvotāju sastāvu. Šajos pētījumos tika izvērtēts to demogrāfiskais un sociālekonomiskais profils (Krišjāne, 2012), kā arī salīdzinātas mobilitātē iesaistītā iedzīvotāju sastāva atšķirības no neiesaistītajiem iedzīvotājiem (Bērziņš, 2011; Krūmiņš, Skadiņš, 2018), lai izvērtētu procesa ietekmi.

Sekmējot dzīvojamās apbūves attīstību, veicinot piepilsētas apdzīvojamo vietu izplešanos un jaunu privātmāju ciematu rašanos tiek paātrināta svārstmigrācijas intensitātes pieaugums Rīgas aglomerācijā.

Saskaņā ar Latvijas Universitātes Ģeogrāfijas un zemes zinātņu fakultātes Cilvēka ģeogrāfijas katedras pētījumu “Rīgas aglomerācijas robežu precizēšana” un pieejamo informāciju par pasažieru plūsmām (SIA “IE.LA Inženieri” (2020), “Mobilitātes punkti – Transporta un pasažieru plūsmu novērtējums projekta izpētes teritorijā”), gandrīz katrs otrais Pierīgas iedzīvotājs darbības vecumā strādā Rīgā, un lielākā daļa no tiem uz darbu dodas ar privāto automašīnu. Tādējādi pieaug noslodze uz transporta infrastruktūru un palielinās iedzīvotāju svārstmigrācija starp Rīgu un Pierīgu. Mārupes pašvaldībā pieaug reģistrēto uzņēmumu skaits, kas nodrošina darba vietas arī Rīgas iedzīvotājiem, līdz ar to Rīgas iedzīvotāji brauc strādāt uz Mārupi. Svārstmigrācija notiek abos virzienos. Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju 2017. gadā Mārupes novadā reģistrētajos uzņēmumos kopējais darbinieku skaits (t.sk. pašnodarbinātie) bija 20 304¹¹, savukārt Mārupē deklarēto iedzīvotāju skaits bija 18067¹². Saskaņā ar pieejamo informāciju Mārupes novada pašvaldībā, 2019.gadā reģistrēto darba vietu skaits bija 21 610, bet iedzīvotāju skaits 22 054.

2019. gadā ar sadarbības memoranda parakstīšanu (Rīgas dome un Pierīgas pašvaldību apvienība paraksta sadarbības memorandu “Par Rīgas metropoles areāla sadarbības ietvara izveidi”) un to, ka jaunievēlētā Rīgas dome (kopš 2020. gada oktobra) kā vienu no savām prioritātēm paudusi sadarbības uzlabošanu ar Pierīgas pašvaldībām. Jaundibinātā Rīgas un Pierīgas pašvaldību apvienība “Rīgas metropole” kā vienu no principiem izvirza lēmumu pieņemšanu uz līdztiesības un vienprātības principa pamata, respektējot gan Rīgas, gan Pierīgas pašvaldību viedokļus un intereses. Sadarbības prioritārie virzieni ietvers infrastruktūras atjaunošanas, satiksmes organizācijas u.c. projektus. Neraugoties uz šīm pozitīvajām tendencēm, sadarbības attīstībā starp pašvaldībām jānodrošina arī citu iesaistīto pušu atbilstīga iesaiste plāna sekmīgas ieviešanas nodrošināšanai. Reģionālajam līmenim piekrīt koordinējošā loma savas aptvertās teritorijas ietvaros. Plāna tvērums ietver gan Rīgas, gan Zemgales plānošanas reģionus, tomēr atbilstīgo plānu un stratēģiju izstrāde notiek katra reģiona ietvaros, un savstarpējās koordinēšanas mehānisms nav atrunāts.

Pētījumā “Mārupes novada demogrāfijas tendences un apdzīvojuma struktūra”, teikts, ka Babītes un Mārupes novadu demogrāfiskā situācija krasi atšķiras no kopējās Latvijas demogrāfiskās situācijas. Šajā teritorijā iedzīvotāju skaits strauji pieaug gan dabiskās kustības (dzimstības pārsvars pār mirstību), gan migrācijas procesu rezultātā un novada iedzīvotāju vecuma struktūra liecina par demogrāfisko ilgtspēju arī turpmāk. Bāzes scenārija ietvaros veiktie aprēķini, kas

¹¹ <https://geo.stat.gov.lv/stage2/#> Nodarbināto skaits pēc faktiskās darbvietas

¹² <https://geo.stat.gov.lv/stage2/#> Iedzīvotāju skaits pēc reģistrētās dzīvesvietas



pielietoti pētījumā, liecina, ka iedzīvotāju skaits Mārupes novadā, turpinās stabili pieaugt visās vecuma grupās, līdz 2034. gadam sasniedzot 41 317. Pētījumā teikts, ka prognozes liecina, ka šī scenārija ietvaros ap 2036.-2038. gadu novada iedzīvotāju skaits pārsniegs Jūrmalas iedzīvotāju skaitu un ap 2042. gadu – Jelgavas iedzīvotāju skaitu.

2034. gadā prognozēts, ka darbaspējas vecumā (19-64 g. v.) 2021.gadā izveidotajā Mārupes novadā dzīvos 25 554 iedzīvotāji. 2021. gadā esošais skaits darbaspējas vecumā ir 19 154 iedzīvotāji. Tas var nozīmēt būtisku personīgā transporta pieaugumu un satiksmes infrastruktūras noslogojumu. Transporta un mobilitātes jomā tas nozīmē, ka vēl vairāk pieaugs svārstmigrācija un satiksmes infrastruktūras noslogojums.



5. Iedzīvotāju iesaistes rezultātu apkopojums

5.1. Socioloģiskās aptaujas rezultāti Mārupes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2022.-2034. gadam ietvaros

Pamatojoties uz Mārupes novada Domes un SIA “Exploro” 2021. gada 7. janvārī noslēgto līgumu par socioloģiskās aptaujas izstrādi, jaunās IAS izstrādes ietvaros, tika veikta iedzīvotāju un uzņēmēju socioloģiskā izpēte ar mērķi noskaidrot iedzīvotāju un uzņēmēju viedokli par Mārupes un Babītes novadiem un to attīstību saistītiem jautājumiem. Lai sasniegtu izvirzīto mērķi tika izstrādātas divas anketas – iedzīvotāju anketa un uzņēmēju anketa. Anketās tika iekļauti jautājumu bloki, kas nepieciešami IAS izstrādei. Viens no tiem bija saistīts arī ar Mārupes un Babītes novada iedzīvotāju mobilitāti.

Tika vērtēta arī satiksmes infrastruktūra novados. Mārupes novada iedzīvotāji pozitīvi vērtē gan gājējiem, gan transportam domāto infrastruktūras kvalitāti un nodrošinājumu. Mārupes novada iedzīvotāji, kuri spēj novērtēt velosipēdu ceļu infrastruktūras kvalitāti, lielākoties to vērtē pozitīvi (18 %) ir apmierināti un 39 % ir drīzāk apmierināti. Bet viedoklis par velosipēdu ceļu tīklojumu ir negatīvāks, respondentu viedoklis par velosipēdu ceļu tīklu ir negatīvs.

Jautājumu par sabiedriskā transporta kustību saraksta piemērotību iedzīvotāju vajadzībām, respondenti vērtē neviennozīmīgi, proporcionāli līdzīgas ir daļas, kas minēto pakalpojumu vērtē pozitīvi un aptuveni tik pat liela daļa to vērtē negatīvi. 12 % respondentu ir apmierināti un 26 % ir drīzāk apmierināti ar sabiedriskā transporta kustību sarakstu, vienlaikus 21 % iedzīvotāju ir drīzāk neapmierināti un 16 % ir pilnībā neapmierināti ar minēto pakalpojumu. Pozitīvāk tiek vērtēts sabiedriskā transporta maršruta tīklojums – 14 % ir apmierināti un 31 % pilnībā apmierināts.

Babītes novada iedzīvotāji pozitīvāk vērtē gājējiem un transportam paredzēto infrastruktūras kvalitāti un nodrošinājumu. Babītes novada iedzīvotāji, kuri ir snieguši vērtējumu, lielākoties negatīvi vērtē velotransporta un sabiedriskā transporta infrastruktūru. Negatīvāk novērtēts ir velosipēdu ceļu tīklojums – ar to ir neapmierināti 38 % Babītes novada iedzīvotāji un 26 % ir drīzāk neapmierināti. Arī velosipēdu ceļu infrastruktūras kvalitāti vairāk kā puse iedzīvotāju vērtē negatīvi – 30 % iedzīvotāju ir neapmierināti un 21 % ir drīzāk neapmierināti. Sabiedriskā transporta maršruta tīkla novērtējums ir neviennozīmīgs, proporcionāli līdzīgas ir daļas, kas minēto pakalpojumu vērtē pozitīvi un aptuveni tik pat liela daļa to vērtē negatīvi. Saskaņā ar aptauju, iedzīvotāji nav īsti apmierināti ar sabiedriskā transporta kustību sarakstiem.

Aptaujas rezultāti parāda, ka turpmāk mobilitātes attīstībai jāpievērš īpaša uzmanība, domājot tieši par ikdienas pārvietošanos gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskā transporta lietotājiem.

5.2. Interaktīvā karte/aptauja – “Mana ideālā dzīvesvieta”

Mārupes pašvaldības ilgtspējīgas attīstības stratēģijas ietvaros izveidoja līdzdalības pasākumu “Mana ideālā dzīvesvieta”, kas norisinājās laika posmā no 05.05.2021.-31.05.2021. Ikvienam Mārupes un Babītes novada iedzīvotājam bija dota iespēja piedalīties sabiedrības līdzdalības pasākumā “Mana ideāla dzīvesvieta”, izmantojot interaktīvu lietotni (karti), sniegt savu viedokli un ierosinājumus par dažādu publisku objektu, pakalpojumu vēlamo atrašanās vietu. Interaktīvajā kartē tika iesniegti 333 ierosinājumi. Lielu daļu ierosinājumu bija saistīti ar mobilitātes un transporta infrastruktūras attīstību/uzlabojumiem kā arī publiskās ārtelpas, rekreācijas objektiem.

Tika sniegti konkrēti priekšlikumi gājēju un velo infrastruktūras uzlabošanai, sabiedriskā transporta pieturvietu sakārtošanai, priekšlikumi valsts galveno autoceļu šķērsojumiem, kā arī ceļu infrastruktūras uzlabošanai, kas atbilstoši stratēģijas līmenim integrēti šī pētījuma attīstības priekšlikumos.

5.3. Sabiedriskā transporta maršrutu aptauja

Mārupes pašvaldība izstrādāja interaktīvo kārti/aptauju, kur iedzīvotāji un uzņēmēji tika aicināti norādīt savus ierosinājumus par iespējamām sabiedriskā transporta maršruta izmaiņām. Viņiem bija iespēja norādīt konkrētas vietas kartē un sniegt komentārus, tādā veidā izsakot savu viedokli par iespējamām attīstības iespējām. Interaktīvā karte/aptauja bija pieejam no 10.06.2021. līdz 21.06.2021. Kopumā aptaujā tika veiktas atzīmes 517 reizes, no tām kvalitatīvas atzīmes (sniegts priekšlikums/ierosinājums/problēmas definējums bija 362 atzīmēs. Aptaujas analīzē tika apkopoti 76 pirmreizējie priekšlikumi.

Aptaujā tika sniegti priekšlikumi sabiedriskā transporta izmaiņām Jaunmārupē, kā arī norādīta nepieciešamība pēc sabiedriskā transporta maršruta, kas nodrošinātu ciema Lapsas savienojumu ar Piņķiem, Rīgu un Mārupi. Babītes novada iedzīvotāji norādīja uz satiksmes nepieciešamību starp Piņķiem un Mārupi, tāpat arī starp Babīti un Mārupi. Tika sniegts priekšlikums pagarināt 10., 13. un 55. maršruta autobusu. Aptauja atspoguļo sabiedriskā transporta neesamību starp Skulti-Jaunmārupi-Mārupi. Norādīts, ka būtu jāveido vai jānovirza sabiedriskais transports pa Ventas vai Gaujas ielu. Aptaujā norādīts arī uz jaunu pieturvietu nepieciešamību un reisu skaitu palielināšanu, lai tas būtu regulārs. Cilvēki akcentē dzelzceļa vērtību, bet norāda uz Tīraines stacijas nepieejamību. Priekšlikums pagarināt 25. maršruta autobusu, kā arī vilciena un autobusa pienākšanas un atiešanas laiku saskaņošanu.

Minētie priekšlikumi integrēti šī pētījuma sabiedriskā transporta attīstības priekšlikumu izstrādē.

6. Priekšlikumi Mārupes novada satiksmes infrastruktūrai un mobilitātei

6.1. Plānotie satiksmes infrastruktūras elementi

Ziemeļu koridors. Rīgas Ziemeļu transporta koridors ir transporta infrastruktūras projekts Rīgā, ar mērķi atslogot no transporta Rīgas centru, iekļaut Eiropas nozīmes ceļu tīklā Rīgas ostu. Projekta aktivitātes ir sadalītas četros posmos, kur tikai 4. posms šķērso Babītes novada administratīvo teritoriju. Rīgas Ziemeļu koridora 3. un 4. posma izvēlētajā ģenerālvarianta trase rietumu daļa virzās pa esošo autoceļu A10 (Rīgas–Jūrmalas šoseja) līdz ceļu mezglam ar autoceļu A5 Salaspils–Babīte (Rīgas apvedceļš). Līdz autoceļu A5 un A10 ceļu mezglam izvēlētais ģenerālvariants neparedz veikt Rīgas–Jūrmalas šosejas pārbūvi, taču esošo autoceļu A5 un A10 ceļu mezglu pārbūve ir iekļauta projektā.

Autoceļu A5/A10 mezglā trase pagriežas Babītes virzienā, un pāri Rīgas – Tukuma dzelzceļa līnijai turpinās pa esošo autoceļu A5 līdz tā pagriezienam uz Babīti. Šeit plānots jaunās trases ceļu mezgls ar autoceļu A5. Šo autoceļa A5 posmu ir paredzēts nedaudz paplašināt.

Tālāk Rīgas Ziemeļu koridora trase turpinās Babītes novada teritorijā pa jaunbūvētu trasi Saulīšciema virzienā. Šeit trase novietota starp ūdens attīrīšanas stacijas “Daugavgrīva” dūņu laukiem un Hapaka grāvi. Tālāk austrumos, lai trasi pēc iespējas atvirzītu no esošās un perspektīvās apbūves, tā virzās pa Jūrmalas pilsētas dabas teritorijām (pārsvarā mežu teritorijām). Nepieciešamā teritorija plānošanas dokumentos rezervējama noteiktajam mērķim.

“Rail Baltica” dzelzceļa trase. “Rail Baltica” ir Eiropas standarta platuma 1435 mm Transeiropas transporta tīkla (TEN-T) Ziemeļjūras – Baltijas koridora transporta sistēmas elements – jauna, ātrgaitas, elektrificēta, ar Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmu ERTMS aprīkota div-ceļu dzelzceļa līnija no Tallinas līdz Lietuvas – Polijas robežai, kas tālāk tiek savienota ar modernizētu, “Rail Baltica” tehniskajām prasībām atbilstošu dzelzceļa līniju līdz Varšavai, tādējādi nodrošinot savienojumus ar lielākajām Eiropas ostām – Hamburgu, Roterdamu un Antverpeni.

“Rail Baltica” dzelzceļa infrastruktūras līnija, kurai būs savienojums ar gaisa satiksmi, uzlabos Latvijas starptautisko konkurētspēju, gan integrēs starptautiskajos tirgos, gan arī būtiski izmainīs iedzīvotāju un kravu mobilitāti Latvijā, kā arī izmainīs iedzīvotāju paradumus (braukšana uz darbu, ceļošana, iepirkšanās, studijas u.c.). **Plānotā trase skar Mārupes pagasta teritoriju, un nepieciešamā teritorija ir rezervējama noteiktajam mērķim.**

Lidostas “Rīga” infrastruktūra. Lidostas “Rīga” infrastruktūras paplašināšanai plānots izbūvēt jaunu pasažieru termināli ar kapacitāti 10 miljoni pasažieru gadā. Projekta ietvaros plānots ne tikai izbūvēt jauno termināļa ēku ar plašu un modernu reģistrācijas zāli un drošības kontroles zonu,

bagāžas saņemšanas zālēm un bagāžas apstrādes un šķirošanas kompleksu, bet arī jaunus piebraucamos ceļus sabiedriskajam un privātajam transportam. Paredzēts, ka sākotnēji tiks izbūvēti un rekonstruēti piebraucamie ceļi un priekšējais termināla laukums, lai sagatavotu būvlaukumu un būtu iespējama jauno piebraucamo ceļu būvniecība. Izstrādājot projektu, projektētājam ir jāparedz lidostas nepārtraukta darbība būvniecības laikā.

Tāpat gan būvdarbu laikā, gan pēc būvdarbiem ir jāizstrādā risinājumi, kas nodrošina nepieciešamo stāvvietu skaitu lidostas pasažieriem un viesiem, kā arī jāņem vērā ar “Rail Baltica” stacijas būvniecību saistītie ierobežojumi. Nepieciešamā teritorija plānošanas dokumentos rezervējama noteiktajam mērķim.

Autoceļu uz dzelzceļa attīstībai rezervējamās teritorijas grafiski attēlotas Grafiskās daļas kartē “Satiksmes infrastruktūras attīstībai atvēlētās teritorijas Mārupes novadā”, savukārt velo infrastruktūras attīstība redzama kartē “Esošais un plānotais veloceliņu tīkls Mārupes novadā”. Būtiski ir nākotnē samazināt privāto ielu īpatsvaru. Vairāki īpašnieki vienai ielai apgrūtina to uzturēšanu un ūdenssaimniecības projektu īstenošanu. Ja ielai ir vairāki īpašnieki, tad visiem ir jā rūpējas par tās uzturēšanu un labiekārtošanu, bet ne visi piedalās, līdz ar to rodas problēmas ar šādu ceļu/ielu uzturēšanu. Likums nosaka, ka pašvaldība nevar ieguldīt naudu privātīpašumā, un šī iemesla dēļ jaunajos ciematos ir problemātiski īstenot arī Eiropas fondu līdzfinansētos projektus.

6.2. Plānotā ceļu infrastruktūras attīstība

Nodaļā sniegta Mārupes novada plānoto ceļu infrastruktūras attīstība, kas grafiski redzama 18. attēlā.

18. attēla kartē norādīti plānotie vietējas nozīmes ceļu savienojumi, kur būtiski uzlabojama esošo ceļu kvalitāte, kā arī parādīts, ka novada teritorijas daļās, kur nav esošu ceļu, ir veidojami jauni ceļi vai savienojumi.

Plānoti vietējas nozīmes savienojumi ir nepieciešami starp Stīpnieku ceļu (V15) un Skultes ceļu (V14), lai nodrošinātu ērtāku sasaisti ar lidostu “Rīga” un Mārupi. Vietējas nozīmes savienojumu priekšlikums attīstīt ceļu savienojumus ir arī gar Babītes ezeru, izmantojot jau esošo, vēsturisko ceļa trasi. Rekreācijas vajadzībām veidots savienojums starp Gātdiemu un Kaģiem, kur nākotnē varētu izveidot pārceltuvi pāri Gātes kanālam, veidojot savienojumu starp abiem ezera krastiem. Ņemot vērā iedzīvotāju skaita palielināšanos ciemā Lapsas, būtiski turpināt attīstīt teritorijas plānojumā jau iekļautās TIN teritorijas ar savienojumiem. Latvijas Valsts ceļu projektu izstrādē ir jāiesaistās pašvaldībai un tam ir jābūt vienam no uzstādījumiem turpmākai ceļu attīstībai, lai nodrošinātu novada attīstībai un iedzīvotājiem drošu un atbilstošu valsts ceļu attīstību, ņemot vērā ne tikai VSIA “Latvijas Valsts ceļi” attīstības stratēģijas, bet arī novada attīstības ieceres un vajadzības.

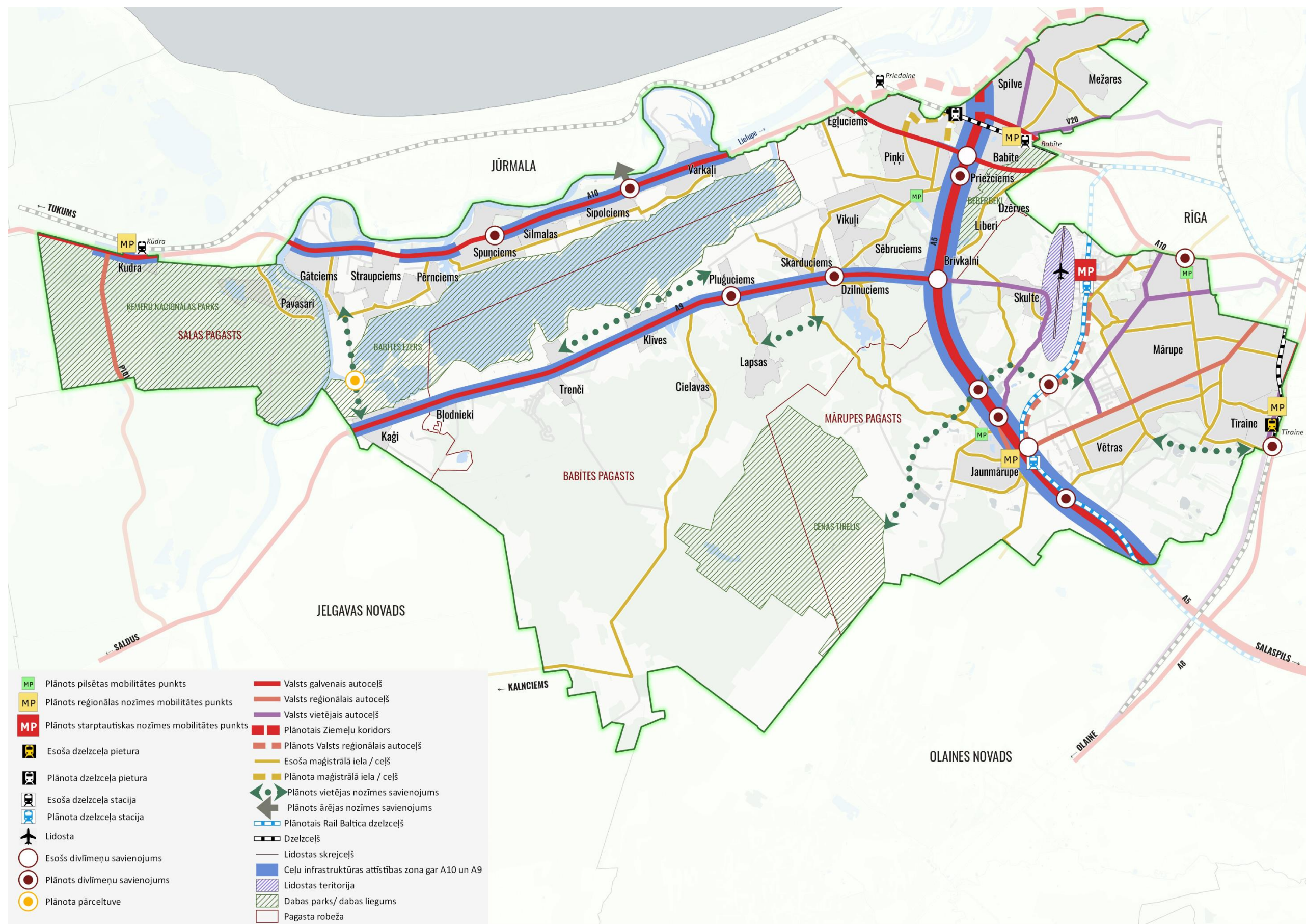


Attīstoties Tīraines daļai, būtisks ir savienojums ar Vētru ciemu. Nākotnē, izveidojot jaunu dzelzceļa pieturu starp esošajām Babītes un Priedaines dzelzceļa stacijām, aktuāls kļūs gājēju, velo un autotransporta savienojums ar Piņķiem u.c. ciemiem.

Mobilitātes punktu izveide palielina arī tiem piegulošo ceļu nozīmi, kur nepieciešama to kvalitātes uzlabošana, domājot ne tikai par automašīnām, bet arī gājējiem, velosipēdistiem un elektroniskiem skrejriteņiem. 18. attēla kartē norādīti gan plānotie pilsētas nozīmes mobilitātes punkti – Mārupē, Jaunmārupē un Piņķos, gan reģionālas nozīmes mobilitātes punkti – Tīrainē, Babītē, Jaunmārupe un Kūdrā, kā arī starptautiskas nozīmes mobilitātes punkts – lidostā “Rīga”.

Ļoti būtisks tranzīta un mobilitātes nodrošinājuma risinājums ir jauna reģionālas nozīmes autoceļa izveidošana starp A5 un lidostu “Rīga”, paralēli plānotajai Rail Baltica dzelzceļa trasei. Ņemot vērā Latvijas valsts autoceļu stratēģiju, būtiska nozīme ir arī turpmākai ceļu infrastruktūras attīstības zonai gar A10 un A9, kā arī A5, tāpēc 18. attēlā ir atzīmētas zonas, kur būtiski ir attīstīt paralēlus ceļus līdzās ātrgaitas ceļiem. Šie jaunie paralēlie ceļi nākotnē nodrošinātu ceļu pievienojumus vietējas nozīmes ceļiem.

Plānoto ceļu pieslēgumu struktūra atbilst vispārpieņemtajiem principiem, kad pieslēgumus valsts galvenajam autoceļiem nodrošinās zemākas kategorijas ceļš. Proti, augstākās nozīmes autoceļiem ir jānodrošina mobilitāte, savukārt zemākas nozīmes ceļi nodrošina piekļuvi īpašumiem. Lai nodrošinātu iedzīvotāju mobilitāti, tiek plānoti divlīmeņu savienojumi, kas nodrošinātu valsts galvenā autoceļa un/vai dzelzceļa sliežu drošu šķērsošanu. Tādas vietas ir paredzētas gan uz A9, A10, A5 autoceļiem, gan arī “Rail Baltica” dzelzceļa līnijas šķērsošanai.

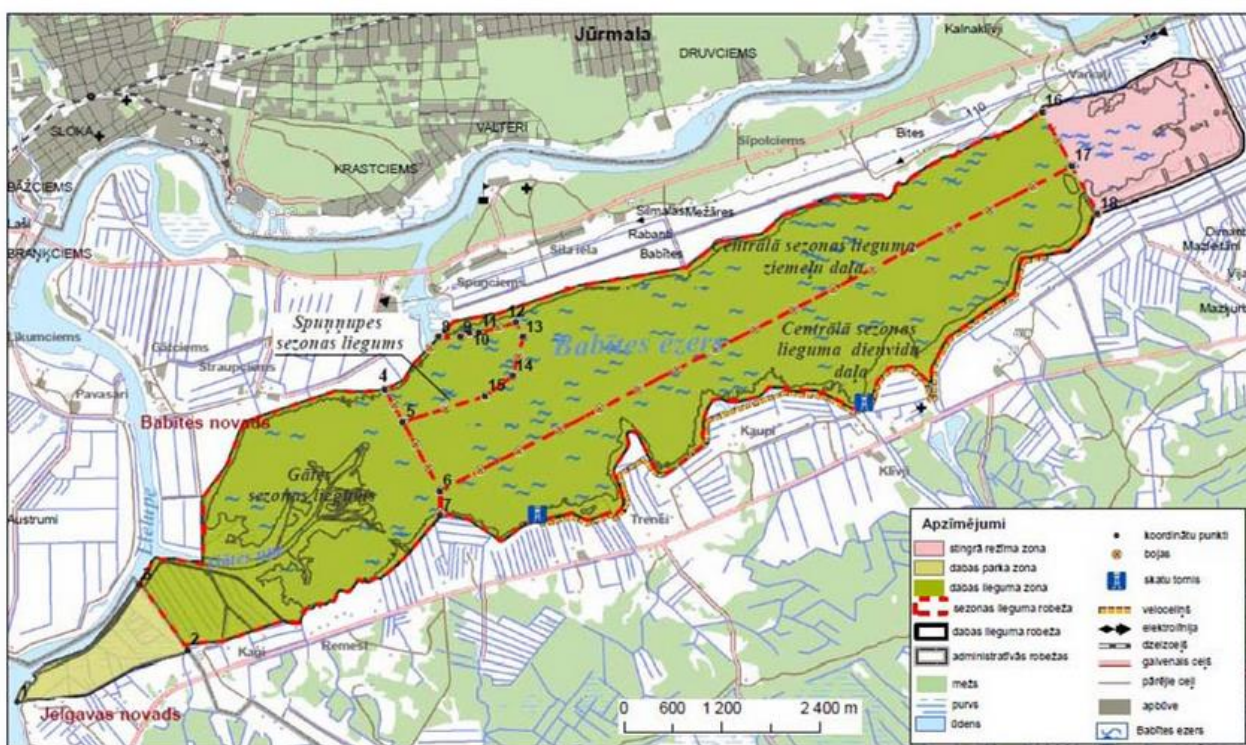


6.3. Plānotā ūdensceļu attīstība novadā

Upes un ezeri ir ne tikai nozīmīgi ainavas elementi, tie sniedz arī daudzveidīgus ekosistēmu pakalpojumus – nodrošina ūdenstilpju un ūdensteču apkārtnes iedzīvotājus un tūristus ar zivju resursiem, daudzveidīgām atpūtas iespējām, darbojas kā dabiskās attīrīšanas iekārta no sateces baseina ieplūdušā piesārņojuma pārtveršanā un asimilēšanā. Ūdeņi un to piekrastes daļas ir nozīmīgas dzīvotnes daudzām augu un dzīvnieku sugām. Bieži vien dažādo ūdens lietošanas veidu nodrošināšana praksē kļūst problemātiska, jo tie ir viens otru ietekmējoši vai pat izslēdzoši. Piemēram, reto un aizsargājamo putnu ligzdošanas sekmju nodrošināšana un makšķerēšanas, aktīvā ūdenssporta norises ir viens otru izslēdzošs izmantošanas veids Babītes ezerā. Lai saskaņotu dažādas intereses (dabas aizsardzības, rekreācijas vai saimnieciskās), īpaši aizsargājamajās teritorijās un blīvi apdzīvotās vietās, teritorijas attīstības plānošanas dokumentos nosaka funkcionālās zonas ūdeņu izmantošanai.

20. attēls. Dabas lieguma “Babītes ezers” funkcionālo zonu shēma.

Avots: www.daba.gov.lv/lv/babites-ezers



Dabas liegumā “Babītes ezers” ir noteiktas šādas funkcionālās zonas: stingrā režīma zona, dabas lieguma zona un dabas parka zona, kā arī trīs sezonas liegumi: centrālais sezonas liegums (centrālā sezonas lieguma dienvidu daļa no 1. marta līdz 30. jūnijam, centrālā sezonas lieguma ziemeļu daļa no 1. marta līdz 31. maijam), Spunņupes sezonas liegums no 1. marta līdz 30. jūnijam un Gātes sezonas liegums no 1. marta līdz 31. jūlijam. Sezonas liegumu izveidoti lai nodrošinātu ūdensputniem netraucētu ligzdošanu, perēšanu, atpūtu pavasara migrācijas laikā, spalvu mešanu. Noteiktajos laikos aizliegta uzturēšanās, kā arī saimnieciskā un cita veida darbība, izņemot centrālā sezonas lieguma dienvidu daļas šķērsošanu pa īpaši iezīmētu ceļu (skatīt 21. attēlu).

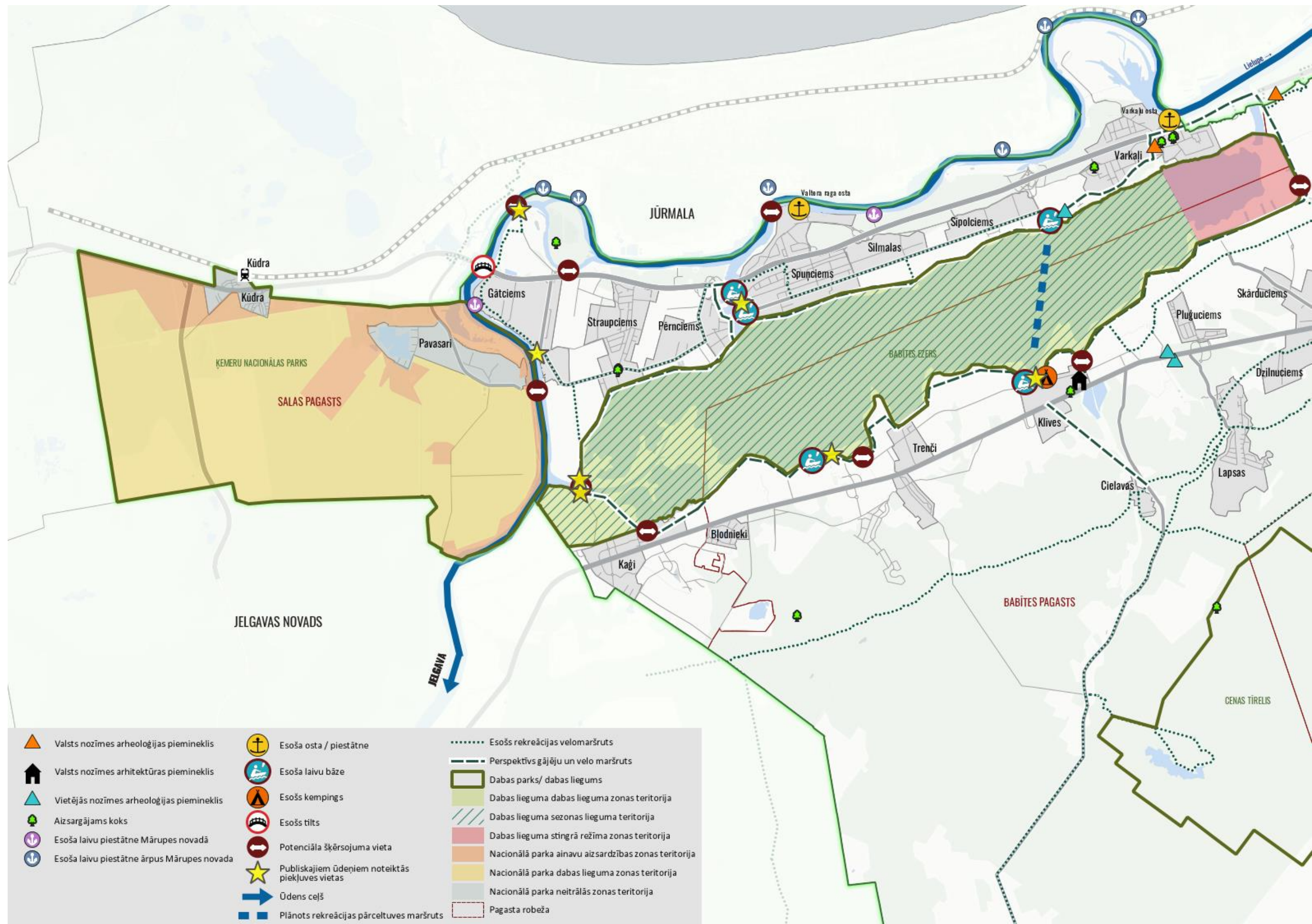
Agrāk Lielupe aktīvi izmantota kā ūdensceļš, arī Salas pagastā darbojušās vairākas pārceltuves. No Majoriem un Varkaļiem kursējis kuģītis.

Lielupes ūdensceļa priekšlikums parādīts 20. attēlā “Ūdens teritoriju un krastmalu izmantošana un attīstība”. Priekšlikums izveidot vairākas potenciālās Lielupes vai tās attekas šķērsojuma vietas, (piemēram, Zirgu salas un Lielupes krasta savienojums, izveidojot gājēju un velosipēdistu tiltu, salas teritorijas labiekārtošanai), sadarbībā ar Jūrmalas pilsētu un/vai piegulošo teritoriju zemes īpašniekiem.

Kartē norādītas jau esošās ostas – Spuņciemā un pie Varkaļiem. Ņemot vērā Babītes ezera stingros izmantošanas nosacījumus, priekšlikums ezerā pie esošajām laivu bāzēm organizēt pārceltuves pakalpojumu, priekšlikumi redzami 20. attēlā.

Lai nodrošinātu pilnvērtīgu teritorijas apsaimniekošanu un plānošanu ir būtiska kopīga Lielupes apsaimniekošanas plāna izstrāde sadarbībā ar Jūrmalas pilsētas pašvaldību, kura izstrādē jāņem vērā arī Babītes ezera apsaimniekošanas plāns.





Viena no galvenajām problēmām ir ūdensmalu pieejamība. Pašvaldības pienākumos ir nodrošināt publisko ūdeņu ilgtspējīgu apsaimniekošanu, pārvaldīšanu un saglabāšanu, kā arī brīvu piekļuvi publiskiem ūdeņiem un to brīvu lietošanu.

Līdz ar to lai nodrošinātu ūdensmalu pieejamību un rekreācijas teritoriju pieejamību vēlams izveidot gājēju tiltus pār grāvjiem starp Babītes, Dzilnupes, Trenču un Blodnieku polderiem, kā arī Gātupi, lai izveidotu vienotu velo/pārgājienu maršrutu gar Babītes ezera krastu. Babītes novada teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 2.pielikumā ir norādītas publiskiem ūdeņiem noteiktās piekļuves vietas, gan pie Lielupes, gan Babītes ezera, kas uzrādītas arī 21.attēlā.

Pie Lielupes ir divas noteiktas publiskas piekļuves vietas: Plečgalu ceļa C-117 un Burkānu ceļa C117 galā, pie Gātes: Bāciņu ceļa C-119 un Lauču ceļa C-120 galā, kā arī vairākas vietas pie Babītes ezera: pie Babītes ezera pretī maizes ceptuvei "Lāči", Trenču ceļš C -9, Klīves (kempings "Dūšeļi"), pie Spuņņupes – Brāžu ceļš C-116.

6.4.Priekšlikumi mobilitātes punktu un stāvparku izveidei

Nemot vērā Rīgas pilsētas attīstības politikas nostādnes par transporta veida maiņu pilsētas centrā no privātā autotransporta uz sabiedrisko vai velotransportu, vai pārvietošanos ar kājām, palielināt pašlaik esošo stāvvietu skaitu Rīgas centrā nav nepieciešams, jo ievērojot Rīgas pilsētas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus, noteikto stāvvietu ierobežojumu Rīgas vēsturiskā centra zonā, tad centrā kopumā pašlaik esošais autostāvvietu pieprasījums ir nodrošināts par 99 %. Lai veicinātu automašīnu atstāšanu un došanos tālāk ar sabiedrisko transportu, jāveido stāvparki un mobilitātes punkti, kas varētu izvietoties ārpus Rīgas pilsētas – Pierīgā.

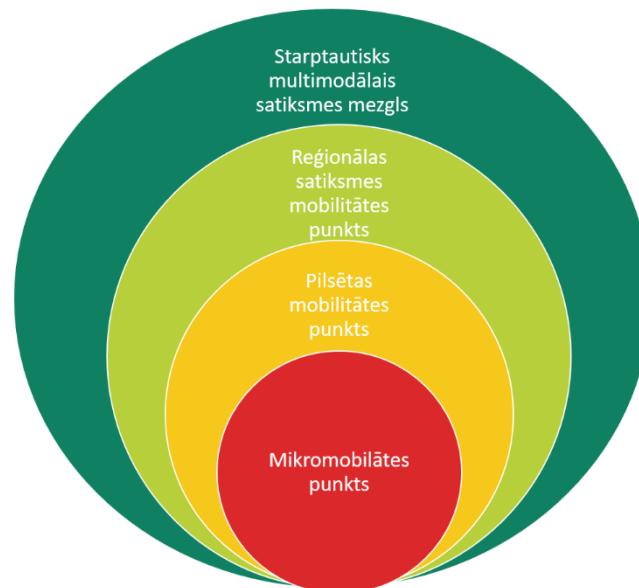
Privāto transportlīdzekļu lietojuma samazināšanai primāri tiek piedāvāts pilnveidot sabiedriskā transporta izmantošanas iespējas, veicināt velosatiksmes un velo infrastruktūras attīstību, veicināt gājēju infrastruktūras uzlabošanu un kopumā samazināt iedzīvotāju nepieciešamību pārvietoties. Savukārt, lai sekmētu transporta novirzīšanu no pilsētu centriem ir jārada apstākļi daudzfunkcionālu loģistikas centru attīstībai un jāveicina sabiedriskā transporta multimodālo punktu izveidi.

Mobilitātes punktu izvietojumam būtiska ir piekļuve, gan esoša, gan plānota velo infrastruktūra, sabiedriskais transports. Mobilitātes punktu iedalījums balstās uz esošo un plānoto transportu tīklu katrā no mobilitātes punktu veidiem.

Mobilitātes punktu iedalījums Mārupes novadā:

- starptautisks multimodālais satiksmes mezgls (lidosta, autobusi, taksometri, vilciens, tramvajs);
- reģionālās satiksmes mobilitātes punkts (autobuss (arī starppilsētu), vilciens, autostāvvietas, elektrouzlādes iespējas, velosipēdu novietnes, būtiska saikne ar Rīgu un citām pilsētām);
- pilsētas (vietējas nozīmes) mobilitātes punkts (autobuss, autostāvvietas, vietējais sabiedriskais transports, saikne ar reģionālo satiksmes mobilitātes punktu);
- mikromobilitātes punkts (velosipēdu novietnes, WiFi, koplietošanas velosipēds, elektriskais skrejriteņis u.c., iespējama pasažieru uzņemšanas vieta, uzlādes iespējas, koplietošanas transports, skolēnu maršruta autobusa pieturvietas (galapunkti)). Mikromobilitātes punktus var izvietot pie biroja centriem, daudzdzīvokļu namiem, svarīgu kultūras vai rekreācijas objektu tuvumā. Mikromobilitātes punkti veicina velosipēdu infrastruktūras attīstību.

22. attēls. Mobilitātes punktu kategorijas



Mikromobilitātes punktus nosaka pati pašvaldība atbilstoši situācijai novadā, ņemot vērā situācijas attīstību konkrētās apkaimēs un pie esošiem un plānotiem objektiem.

Neatkarīgi no mobilitātes punkta līmeņa vienlaicīgi transporta pakalpojumiem, mobilitātes punktiem jānodrošina velosipēdu novietnes, apgaismojums, labiekārtojums, WiFi, informācijas norādes un videonovērošanas kameras.

Kā jau iepriekš tika minēts, vidējais pasažieru apgrozījums dienā dzelzceļa stacijā Babītes stacijā ir no 1 tūkstoša līdz aptuveni 2 tūkstošiem pasažieru, tāpēc Babītes stacijas tuvumā būtu nepieciešams izveidot stāvparku. Vidējais pasažieru apgrozījums dienā dzelzceļa stacijā "Tiraine"

ir līdz 500 pasažieriem, tādēļ arī pie Tīraines dzelzceļa stacijas būtu nepieciešams izveidot stāvparku (attīstīta zemes īpašnieks, vai pašvaldība sadarbībā ar zemes īpašnieku, publiski/privātās partnerības ietvaros). Priekšlikumi mobilitātes punktu attīstībai redzami 24. attēlā.

Priekšlikums izveidot šādus mobilitātes punktus Mārupes novadā:

- (1) Starptautisks satiksmes mobilitātes punkts – lidosta “Rīga”.
- (2) Reģionālās satiksmes mobilitātes punkti:
 - pie dzelzceļa stacijas “Babīte”;
 - pie dzelzceļa stacijas “Tīraine” (un pagarināt autobusa maršrutu Nr. 25 ar pieturu tuvāk stacijai);
 - pie dzelzceļa stacijas Jaunmārupē;
 - pie dzelzceļa pieturas Kūdra (sadarbībā ar Jūrmalas pilsētu).
- (3) Pilsētas mobilitātes punkti:
 - Piņķos autobusu Nr. 4 un Nr. 32 galapunktā;
 - Jaunmārupē (pie Mārupes mūzikas un mākslas skolas);
 - Lielās ielas galā pie Kārļa Ulmaņa gatves.
- (4) Mikromobilitātes punkti:
 - Mārupes novada pašvaldība nosaka pati, ņemot vērā situāciju novadā un attīstības tempus un vajadzības (piemēram, Mārupes valsts ģimnāzija, Tīrainē pie pirmskolas izglītības iestādes, Mārupes novada domes, Skultes pamatskolas u.c.).

Starptautiskā lidostā “Rīga” izveidot Starptautisko multimodālo satiksmes mezglu. Stāvparku attīstība ir jāskata kontekstā ar sabiedriskā transporta attīstību.

4. tabula. Mobilitātes punktos iekļauto apkalpojumi

Avots: SIA "METRUM", modifikācija 2021 un SIA "IE.LA inženieri" projekts SUMBA "Pārvietošanās Ģenerālplāna sadaļu izstrāde (RO74)

	Velosipēdi			Automašīna			Sabiedriskais transports				Informācija				Papildus izmantošanas veidi				
x - obligāts  - ieteicams  - vēlams	Velosipēdu koplietošana	Velosipēdu novietnes	Velosipēdu papildus pakalpojumi	Pasažieru izlaišana/uzņemšana, t.sk. kopā - braukšana un taksometrs	Auto koplietošana	Elektronisko automašīnu infrastruktūra	Privāto auto stāvvietas/ stāvlaukums	Autoostas, starppilsētu autobusa pieturvietas	Sabiedriskā transporta galapunkts	Sabiedriskā transporta pieturvietas, t.sk. mikroautobusi	Dzelzceļa stacija	Ceļa norādes	Reāllaika satiksmes informācija, WiFi	Identitātes pilārs	Atbalsta personāls	Tirdzniecības vietas, pakomāti	Uzgaidāmā zona (iekštelpa vai nojume)	Labiekārtojums (publiskā ārtelpa)	Drošība, apsardze, video novērošana
Starptautisks	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Reģionāls	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	x			x	x	x
Pilsētas	x	x		x	x	x	x			x		x	x	x				x	x
Mikromobilitātes	x	x		x										x				x	

6.5. Priekšlikumi novada sabiedriskā transporta maršrutu tīkla pilnveidošanai

Ilgtermiņai mobilitātei ir jābūt integrētai kopējā transporta sistēmā, tai jābūt pieejamai un ērtai, lai cilvēki saņemtu un būtu apmierināti ar pakalpojumu. Tai jāaptver visu teritoriju, tai jānodrošina cilvēku dažādu veidu pārvietošanās iespējas novadā.

Transporta organizācijas galvenais mērķis ir ielu un ceļu hierarhiska sakārtošana, kas nodrošinātu tranzīta transporta un vietējā transporta plūsmu sadalīšanu, tādējādi nodalot augstas un samazinātas satiksmes intensitātes zonas atkarībā no teritorijas izmantošanas specifikas.

Svarīgs uzdevums ilgtermiņai mobilitātes nodrošinājumam ir efektīvas sabiedriskā transporta struktūras izveidošana. Mārupes novadā sabiedriskajam transportam jānodrošina novada administratīvā centra un visu apdzīvoto vietu sasaisti un veiksmīgu piekļuvi apkalpes objektiem.

Valsts un pašvaldību vienoto klientu apkalpošanas centrus (turpmāk – VPVKAC) plānots izvietot Mārupē, Tēriņu (lidosta “Rīga”), Jaunmārupes apkaimēs, Spuņciemā, kā arī Piņķos un Babītē, iespējams, ka to daudzums varētu paplašināties, tomēr tiem ir jābūt sasniedzamiem ar sabiedrisko transportu. Transporta pieturvietas ieteicamais attālums no VPVKAC ir 700 m (mērot taisni, kas savieno divus punktus). Šo attālumu cilvēks vidēji spēj veikt 10 minūtēs.¹³

Pašlaik ir situācija, ka neviens sabiedriskā transporta maršruts nenodrošina savstarpēju iedzīvotāju nokļūšanu esošo novadu robežās, kā piemēram, no Piņķiem uz Mārupi.

Izanalizējot esošo skolēnu autobusa maršruta tīklu Mārupes novadā, kā arī SIA “Rīgas Satiksme” sabiedriskā transporta, mikroautobusu un reģionālo satiksmes autobusu maršrutus, tiek piedāvāti priekšlikumi sabiedriskā transporta maršrutu izmaiņām un jaunu novada iekšējā transporta maršrutu izveidei, kas redzami 25. attēlā:

- Veidot jaunu novada sabiedriskā transporta maršrutu Nr. 1 Tīraine-Mārupe-Jaunmārupe-Skulde-Brīvkalni-Dzilnuciems-Sēbruciems-Piņķi-Babītes stacija (ar paplašinājumu Lapsas, Skārduciems un Vīkuļi) Pa paplašināto maršrutu varētu tikt novirzīti atsevišķi reisi laika posmos, piemēram, no rīta, pusdienlaikā, kad bērni brauc no skolas un vakara stundās). Izveidojot šo maršrutu varētu atcelt kādu no skolēnu maršrutiem, kas dublē jaunizveidoto maršrutu Nr. 1.
- Veidot jaunu novada sabiedriskā transporta maršrutu Nr. 2 Tīraine-Mārupe-Vētras-Jaunmārupe-Brīvkalni-Piņķi-Babītes stacija.

¹³ Ziņojums “Valsts pārvaldes pakalpojumu nodrošināšanas sistēmas stratēģiskās un finanšu – ekonomiskās analīzes veikšana”, 10.12.2020., www.varam.gov.lv/lv



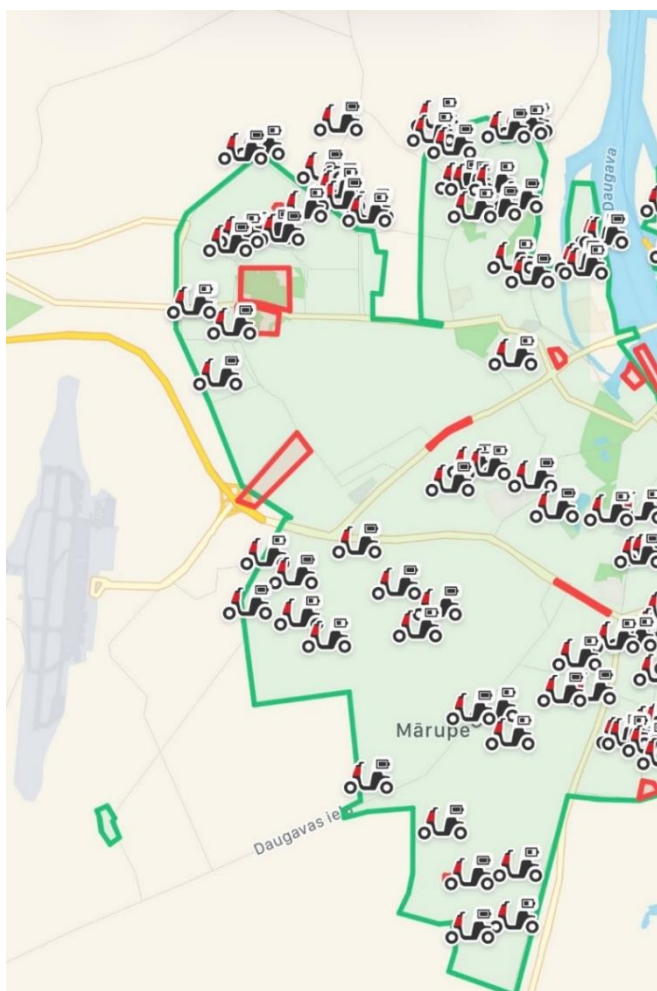
- Pagarināt autobusa maršrutu Nr. 7, nodrošinot iespēju nokļūt līdz lidostai “Rīga”. Jaunizveidotais maršruts Nr. 1 rada iespēju pārsēsties uz autobusu Nr. 7 un nonākt līdz lidostai “Rīga”.
- Pagarināt autobusa maršrutu Nr. 25 līdz Tīraines dzelzceļa stacijai.
- Pagarināt autobusa maršrutu Nr. 10 vai Nr. 55, ņemot vērā skolēnu pārvietošanās laikus (noteiktos laikus palielinot arī reisu skaitu).
- Veidot tramvaja maršrutu posmā “Rīga-Lidosta”, kas aptver arī “Vastint” teritorija pie Spices.

Plānotie sabiedriskā transporta maršruti iekļauj arī jaunveidojamās mobilitātes punktus, līdz ar to paplašinot dažādu transportu kombinācijas iespējas novadā un kopējo mobilitāti. Ņemot vērā, ka pašvaldība pati var noteikt mikromobilitātes punktus, tad tādu var izveidot Kantora ielas un Lielās ielas krustpunktā. Kur varētu atrasties elektriskie skrejriteņi, kurus varētu izmantot “Vastint” teritorijas darbinieki, lai nokļūtu līdz savai darbavietai.

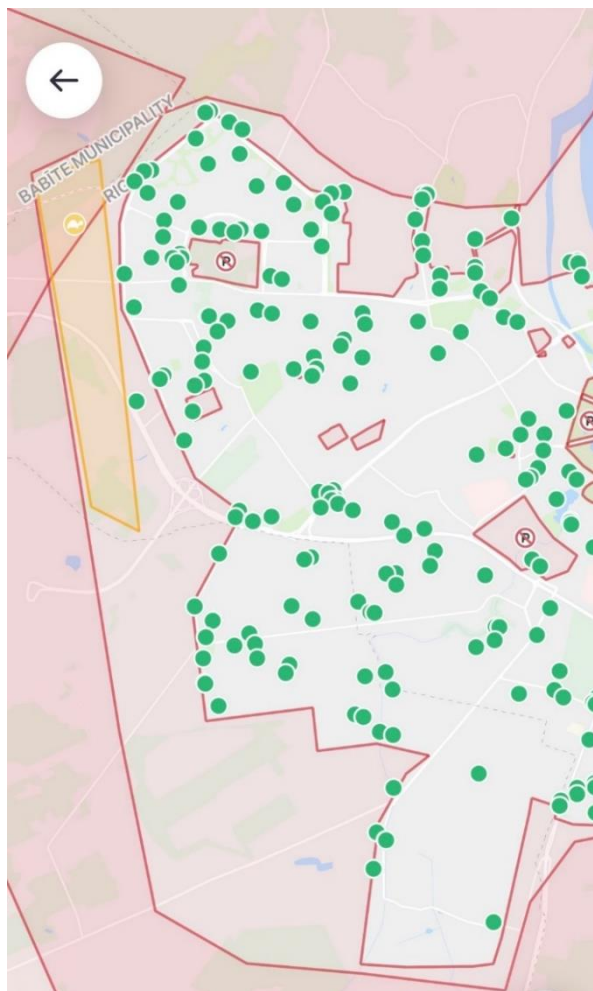
Pašlaik daļā Mārupes jau ir pieejami Bolt un Ridemobility pakalpojumi. Ride ir vadošais jaunās paaudzes elektrovelosipēdu koplietošanas pakalpojuma sniedzējs. 23. attēlā attēlota teritorija, kurā darbojas pakalpojuma sniedzējs 2021.gada augustā, un konkrētajā brīdī pieejamie transportlīdzekļi. Atstājot elektrovelosipēdu ārpus kartē norādītās teritorijas (zaļa), pakalpojuma sniedzējs par to pieprasa papildus samaksu. Kā kartē var redzēt, tad pakalpojums pieejams arī Vastin teritorijā, līdz ar to šajā Mārupes daļā to var brīvi izmantot, kā vienu no pārvietošanās veidiem. Arī Bolt piedāvā koplietošanas transportu gan automašīnas, gan elektroniskos skrejriteņus. Arī tos var izmantot Mārupes novada teritorijas daļā, kas atrodas tuvāk Rīgas pilsētai (skatīt 24. attēlu – teritorija, kurā darbojas pakalpojuma sniedzējs 2021.gada augustā, un konkrētajā brīdī pieejamie transportlīdzekļi). Tomēr jāņem vērā, ka šis pakalpojums darbojas tikai pakalpojuma sniedzēja noteiktajā teritorijā, līdz ar to lietotājam jābūt informētam par šo transportlīdzekļu izmantošanas noteikumiem. Tomēr nākotnē šī situācija var mainīties, ņemot vērā pakalpojuma pieprasījuma pieaugumu Mārupes novada teritorijā. Situāciju var izmainīt arī jauno mobilitātes punktu attīstība un jaunas dzelzceļa stacijas izveide Jaunmārupē, kur šis pakalpojums var kļūt aktuāls.

Ņemot vērā esošo un plānoto iedzīvotāju skaitu un reģionālo autobusu maršrutus, nav paredzēts veidot jaunu novada iekšējā sabiedriskā transporta maršrutu Spuņciema virzienā, bet šeit būtu jāveido sadarbība ar Jūrmalas pilsētu un pārvadātājiem, kas nodrošina pārvadājumus pa A10 autoceļu, piemēram, nodrošinot biežāku reisu skaitu vai palielinot apstāšanās biežumu. Tomēr tālākā nākotnē var rasties vajadzība pēc sabiedriskā transporta savienojuma izveides starp Spuņciemu un Piņķiem. Tādā gadījumā var izvērtēt iespēju kādu no esošajiem skolēnu autobusa maršrutiem pārveidot par sabiedriskā transporta maršrutu starp Spuņciemu un Piņķiem.

23. attēls Ridemobility apkalpošanas teritorija



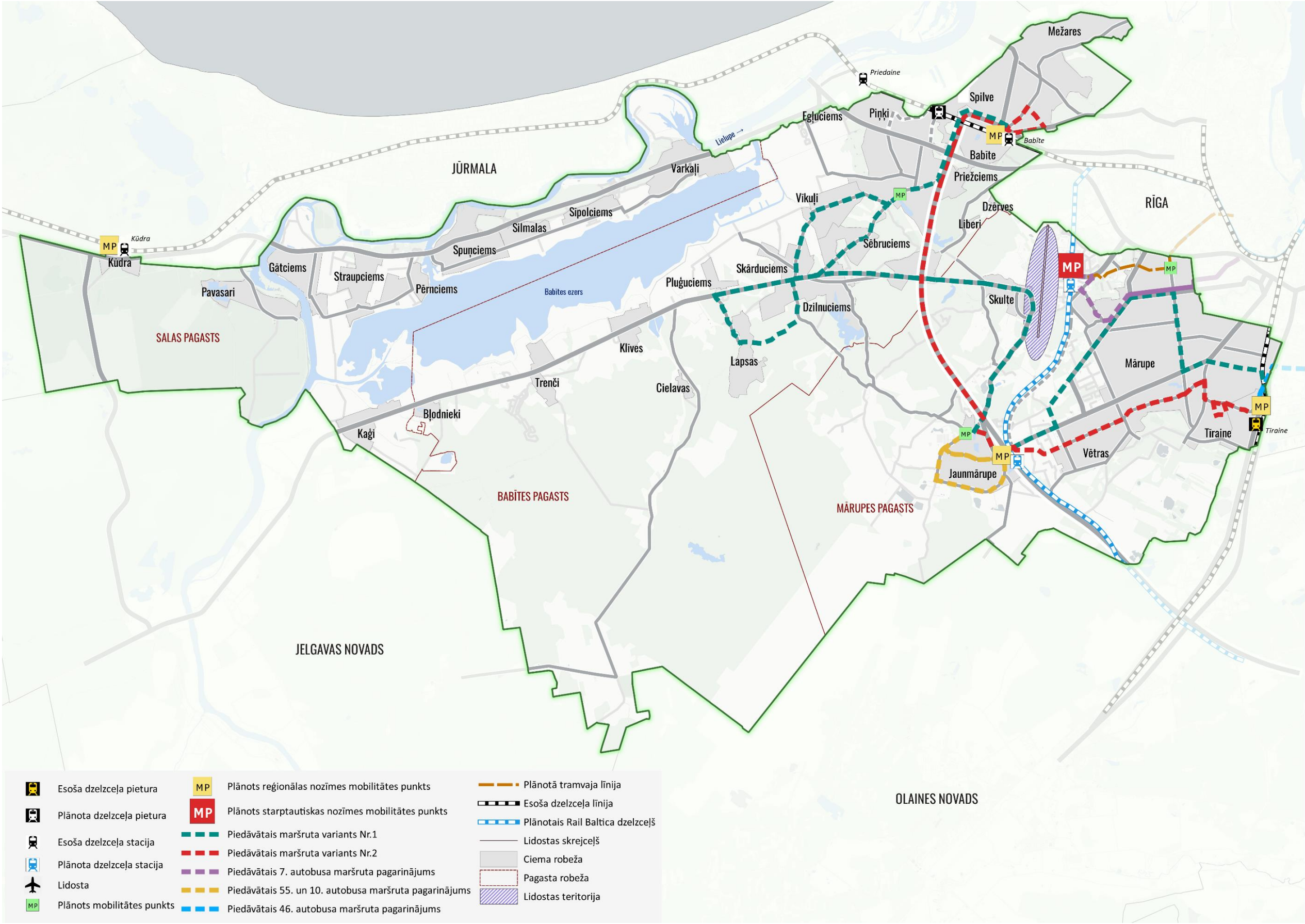
24. attēls. Bolt apkalpošanas teritorija



Piedāvāto novada sabiedriskā transporta maršrutu paplašinājumi varētu tikt izmantoti laikos, kad pārvietojas skolēni, līdz ar to pārklājot daļu no skolēnu autobusa maršrutiem un samazinot to kopējo skaitu. Vienlaicīgi būtu vēlama reisu kursēšanas biežuma palielināšana no rītiem, kad skolēni brauc uz skolu, un pēcpusdienās, kad tie dodas uz mājām vai interešu izglītības pulciņiem. Līdzīgi tiek piedāvāts pagarināt Rīgas Satiksmes maršruta autobusus Nr. 7, Nr. 25., Nr. 10 vai Nr. 55 un palielināt reisu skaitu stundās, kas visvairāk pārvietojas skolēni, tādā veidā tiktu nodrošināta sabiedriskā transporta izmantošana un skolēnu autobusa maršrutu samazināšana.

Mikroautobusu maršruti varētu tikt pārplānoti atbilstoši novada vajadzībām, iespēju robežās palielinot to reisu skaitu un pagarinot kādu no maršrutiem. Piedāvātie sabiedriskā transporta maršruti nodrošinātu sasaisti starp galvenajiem novada pakalpojuma centriem un mobilitātes punktiem. Lai nodrošinātu situācijai atbilstošu sabiedriskā transporta tīklu, būtu jāizstrādā Mārupes novada sabiedriskā transporta tematiskais plānojums.

25. attēls. Plānotais sabiedriskā transporta tīkls. Avots: SIA "METRUM", 2021



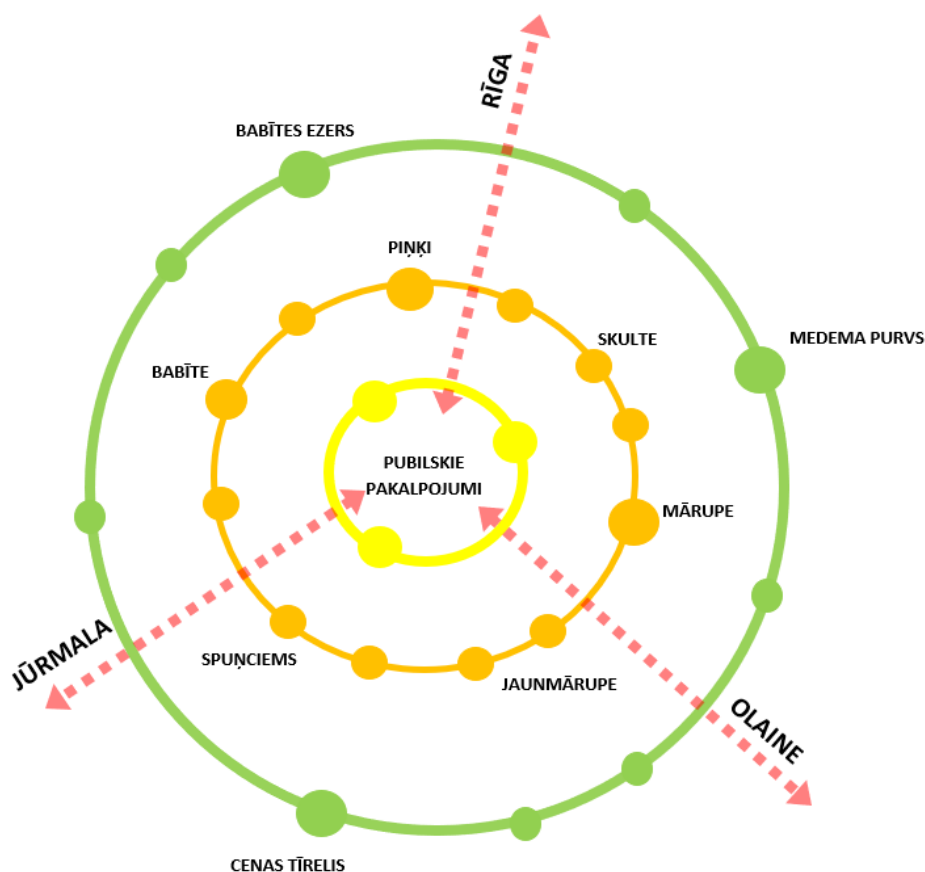
6.6. Priekšlikumi velotīkla attīstībai

Priekšlikumi velotīkla attīstībai veidoti, ņemot vērā Mārupes novada un Babītes novada attīstības dokumentus, kā arī dažādu esošo un plānoto pakalpojumu pieejamību jaunajā Mārupes novadā.

Galvenie principi velosipēdu ceļu attīstībai attēloti 26. un 27. attēlā:

- 1) Ikdienas velosipēdu ceļi primāri attīstīti starp publiskiem pakalpojumiem (piem., izglītības iestādēm, interešu izglītības vietām, tirdzniecības vietām, veselības pakalpojumiem u.c.), velosipēdu ceļi, kas tiek izmantoti ikdienā. Veidoti atsevišķi velosipēdu ceļi vai joslas, lai nodrošinātu drošu pārvietošanos.
- 2) Velosipēdu ceļi tiek attīstīti starp apdzīvotām vietām (ciemiem, kuros koncentrējas pakalpojumi, apdzīvoto vietu savienojumi), velosipēdu ceļi, kas nodrošina pakalpojumu pieejamību starp ciemiem. Veidoti atsevišķi velosipēdu ceļi vai apvienotie velosipēdu ceļi un gājēju celiņi ievērojot valsts standartus.

26. attēls. Galvenie principi velosipēdu ceļu attīstībai Mārupes novadā. Avots: SIA "METRUM", 2021



- 3) Attīstīts velomaršrutu tīkls rekreācijas vajadzībām, starp dažādām atpūtas vietām (dabas aizsargājamām teritorijām, pastaigu takām, ūdenstilpnēm (peldvietām), apskates objektiem u.c.), neparedzot atsevišķu velo joslu izbūvi, dalīta ielas/ceļa telpa ar autotransportu vai gājējiem.

- 4) Velosipēdu ceļu tīkls savienots ar Rīgas un Jūrmalas pilsētām, blakus esošo novadu centriem - pa esošiem un plānotiem velosipēdu ceļiem. Ar Rīgas pilsētu – izveidojot savienojumu ar Rīgas “zaļo veloceļu” gar Mārupīti, kā arī Kleistu ielā; Ar Jūrmalas pilsētu – no Piņķiem līdz Priedaines autotiltam gar autoceļu A10, kā arī gar Vārnukroga ceļu; ar blakus esošajiem novadiem – savienojot esošos un plānotos rekreācijas velomaršrūtus.
- 5) Velosipēdu ceļa tīkls tiek veidots kopā ar paralēlajiem ceļiem gar valsts galvenajiem autoceļiem (A10 un A5), tos izbūvējot galvenokārt kā apvienotos gājēju un velosipēdu ceļus, atbilstoši Latvijas valsts standartu prasībām. Tiek attīstīti sadarbībā ar VSIA “Latvijas Valsts ceļi”.

Nozīmīgākie velosipēdu ceļi virzieni (skatīt attēlu nr. 27) attēlo galvenos savienojumus starp ciemiem un blakus esošiem novadiem. Tas nodrošinātu plašāku un ērtāku pakalpojumu pieejamību dažādu apdzīvotu vietu iedzīvotājiem.

Rekreācijas velosipēdu ceļu virzieni savieno nozīmīgākās un apmeklētākās rekreācijas vietas novadā, piemēram, jāveido savienojums ar jau izbūvēto “zaļā veloceļa” posmu, tādā veidā attīstot savienojumu ar Rīgu.

Ikdienas velosipēdu ceļi (apdzīvotās vietās) savieno ikdienā apmeklētākās vietas (pakalpojumus): skolas, pirmsskolas izglītības iestādes, veselības iestādes, mākslas un mūzikas skolu, sporta centrus u.c. Tie veidotu būtisku daļu no visas novada infrastruktūras.

27. attēlā attēloti plānotie divlīmeņu savienojumi gājējiem un velosipēdistiem. Velosipēdu ceļu tīkls integrēts kopēja infrastruktūrā, iekļaujot mobilitātes punktus un nodrošinot pakalpojumu sasniedzamību.

6.7. Ieteikumi teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem

Labā pašvaldības attīstības plānošana nav iedomājama bez mērķtiecīgas sabiedrības iesaistīšanas visos plānošanas posmos: sākumā apzinot tās vajadzības un intereses, tālāk tās prioritizējot un salāgojot ar citu personu interesēm un ilgtspējīgas attīstības mērķiem, apspriežot labākos attīstības risinājumus, kā arī uzraugot to īstenošanu.

Novada IAS jāfiksē ilgtermiņa attīstības redzējums un stratēģiskie mērķi, norādot attīstības prioritātes un telpiskās attīstības perspektīvu rakstveidā un grafiski. Šajā plānošanas līmenī jāattēlo galvenās stratēģiskās izveidotā Mārupes novada vajadzības:

- (1) Rīgas Ziemeļu koridora trase.
- (2) “Rail Baltica” trase.
- (3) Starptautiskās lidostas “Rīga” attīstībai nepieciešamās teritorijas.



(4) Novada satiksmes infrastruktūra:

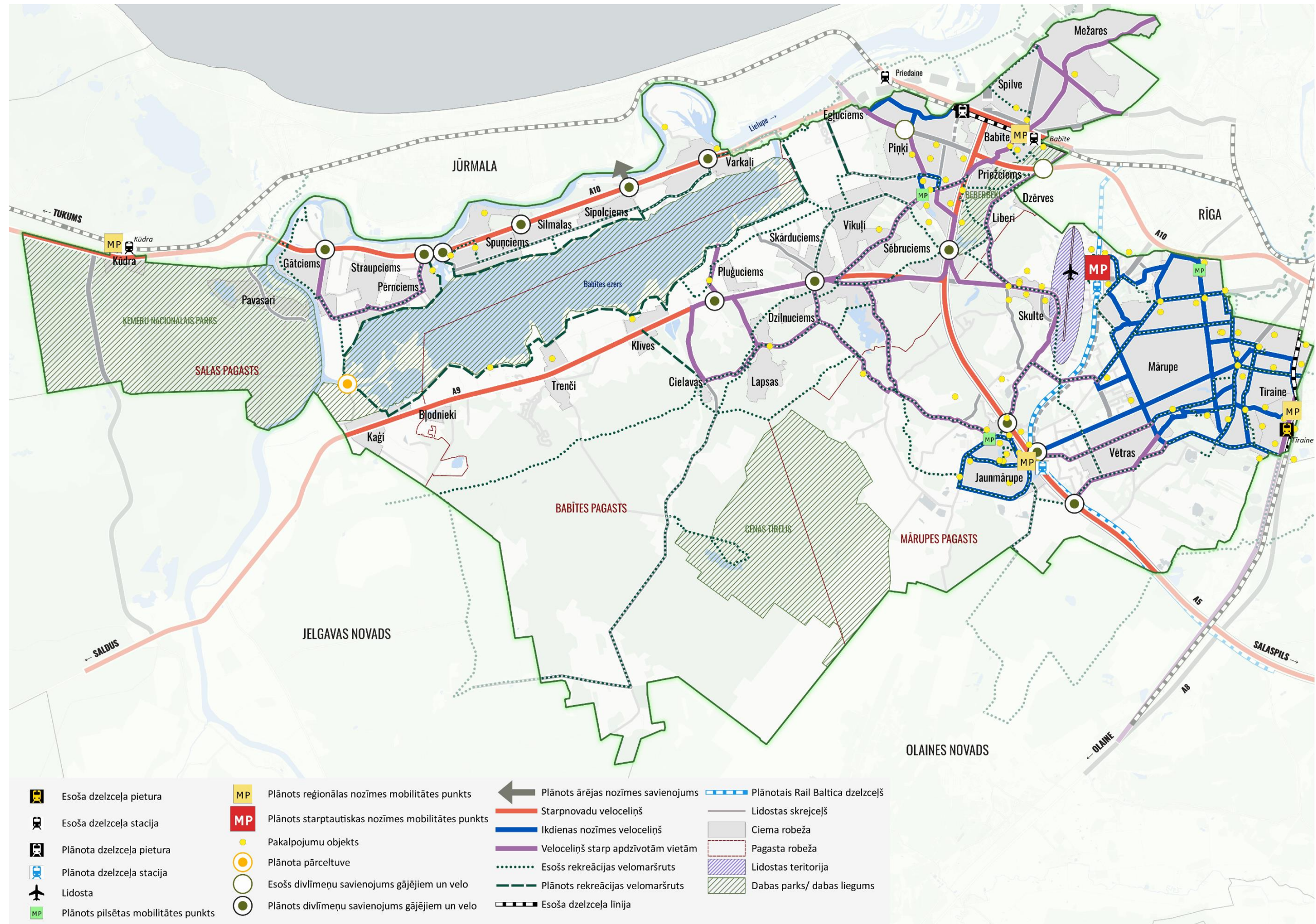
- ielu un ceļu trases;
- dzelzceļa trases;
- mobilitātes punkti;
- velosipēdu ceļu galvenie virzieni un sasaistes punkti ar blakus esošām pašvaldībām;
- attīstāmie sabiedriskā transporta virzieni.

Attīstības programmā, analizējot pašreizējo situāciju un prognozējot tās tendences, jānosaka vidējā termiņa (parasti septiņi gadi) pašvaldības attīstības vīzija, attīstības virzienu stratēģiskie mērķi, vidēja termiņa prioritātes, konkrētus uzdevumus un rīcības mērķu sasniegšanai, kā arī uzraudzības kārtību.

Būtiska attīstības programmas daļa ir rīcības plāns noteiktās jomās (izglītība, sociālā drošība, kultūra utt.) un investīciju plāns: abus šos plānus izstrādā īsākam laikposmam –trim gadiem. Attīstības programmas rīcības un investīciju plānu sasaista ar pašvaldības budžetu. Šajā plānošanas līmenī jāattēlo galvenās stratēģiskās izveidotā Mārupes novada vajadzības:

- (1) Pašvaldības ielu, ceļu un stāvparku izbūvēšana, pārbūve un atjaunošana, norādot finansējuma avotus.
- (2) Velosipēdu ceļu izbūvēšana, pārbūve un atjaunošana, norādot finansējuma avotus.
- (3) Mobilitātes punktu izbūve un iekārtošana, norādot finansējuma avotus.
- (4) Sabiedriskā transporta pieturvietu sakārtošana un jaunu pieturvietu izbūve, norādot finansējuma avotus.
- (5) Skolēnu pārvadājumu nodrošināšana un/vai jaunu sabiedriskā transporta maršrutu izveide un pārvadājumu nodrošināšana.





Teritorijas plānojumā jānosaka pašvaldības administratīvās teritorijas funkcionālais zonējums, publiskā infrastruktūra un mobilitātes un satiksmes infrastruktūrai paredzētās teritorijas, reglamentējot teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos teritorijas izmantošanas nosacījumus un aprobežojumus.

Teritorijas plānojuma darbības periods parasti ir aptuveni 12-15 gadi, tas ir ietvars lēmumiem par lokālplānojumu, detālplānojumu izstrādi un būvniecības iecerēm.

Atbilstoši mēroga noteiktībai, Mārupes novada teritorijas plānojumā jāparedz un kā TIN jānorāda:

- Rīgas Ziemeļu koridora trase;
- “*Rail Baltica*” trase;
- Starptautiskās lidostas “Rīga” attīstībai nepieciešamās teritorijas;
- Mobilitātes punkti;
- Plānotie stāvparki.

Lokālplānojumā tiek detalizēts vietējās pašvaldības teritorijas daļas (pilsētas daļas, novada pilsētas vai tās daļas vai lauku teritorijas vai tās daļas) plānojums noteikta plānošanas uzdevuma risināšanai vai teritorijas plānojuma detalizēšanai vai grozīšanai. Lokālplānojums ir ietvars turpmākiem lēmumiem par detālplānojuma izstrādi un būvniecības iecerēm.

Tematiskā plānojumā risina specifiskus jautājumus saistībā ar atsevišķu nozaru attīstību (piemēram, transporta infrastruktūra) vai specifisku tematu (mobilitāte, ciemu attīstība, kultūrvēsturisko objektu teritorijas, ainaviski vērtīgas un riska teritorijas). Ieteicams izstrādāt vismaz divus tematiskos plānojumus, kas analizētu ūdensceļu attīstību un mobilitātes punktu apjomus un vajadzības.



7. Transporta sektora un mobilitātes svarīgākie sasniedzamie rezultātu rādītāji Mārupes novadā

5. tabula

Rādītājs	Mērvienība	Bāzes gads	Bāzes gada vērtība	Mērķa vērtība 2025. gadā	Mērķa vērtība 2034. gadā
Izveidoti mikro-mobilitātes punkti	skaits	2021.	0	1	3
Izveidoti pilsētas mobilitātes punkti	skaits	2021.	0	1	4
Izveidoti reģionālie mobilitātes punkti	skaits	2021.	0	1	3
Izveidots starptautiskais multimodālais mobilitātes punkts	skaits	2021.	0	1	1
Dzelzceļa staciju un pieturas punktu skaits, kur uzbūvēti paaugstinātie peroni un nodrošinātas vides pieejamības prasības	skaits	2021.	0	1	2
Asfaltēti pašvaldības ceļi	%	2021.	50 %	52%	60%
Asfaltētas pašvaldības ielas	%	2021.	45 %	47%	55 %
Iedzīvotāju apmierinātība ar velo un gājēju infrastruktūru (aptaujas)	%	2021	9 %	50 %	80 %
Sabiedriskā transporta maršrutu pagarinājumu izveide	skaits	2021	0	2	4
Novada iekšējā transporta maršruta izveide	skaits	2021	0	1	2

