

**Rīgas domes autonomvietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde**  
**Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāns**

**1. SĒJUMS**

**ESOŠĀ SITUĀCIJA**

## Saturs

Definīcijas un saīsinājumi .....	4
Ievads .....	5
Esošās situācijas izpētes kopsavilkums .....	6
1. Esošā situācija.....	10
1.1. Gaisa un trokšņu piesārņojums.....	10
1.1.1. Gaisa piesārņojums .....	10
1.1.2. Trokšņa piesārņojums .....	13
1.2. Ielu tīkla noslodze Rīgas centrā un satiksmes intensitātes pie ievadiem Rīgā .....	15
1.2.1. Rīgas pilsētas dalījums.....	15
1.2.2. Rīgas iedzīvotāju un strādājošo dinamika 2007.-2025.gadam.....	16
1.2.3. Transporta sadalījums pa zonām .....	18
1.2.4. Transporta intensitātes un noslodze pie Rīgas robežas .....	19
1.2.5. Transporta intensitātes un noslodze pie pilsētas centrālā transporta loka.....	23
1.2.6. Vidējā diennakts satiksmes intensitāte.....	27
1.2.7. LVC satiksmes intensitātes salīdzinājums ar Rīgas transporta EMME modeļa datiem..	30
1.3. Ulbrokas ielas stāvparks .....	31
1.3.1. Apskate dabā .....	31
1.3.2. Novietojums .....	32
1.3.3. Sabiedriskā transporta nodrošinājums .....	32
1.3.4. SIA „Pilsētņēmums” viedoklis .....	34
1.3.5. Secinājumi .....	35
1.4. Ārzemju pieredze .....	36
1.4.1. Izvēles kritēriji .....	36
1.4.2. Izvēlētie salīdzinājuma varianti .....	36
1.4.3. Secinājumi .....	38
1.4.4. Priekšnoteikumi panākumiem.....	41
1.4.5. Galvenie stāvparku plāna neizdošanās iemesli .....	42
1.4.6. Blakus efekti .....	42
1.4.7. REKOMENDĀCIJAS RĪGAI (PRIEKŠNOTEIKUMI) .....	43
1.5. Normatīvie dokumenti un projekti.....	44
1.5.1. Normatīvie dokumenti .....	44
1.5.2. Projekti .....	47
1.6. Rezervēto zemes gabalu izvērtēšana .....	54
1.6.1. Stāvparkiem rezervēto zemes gabalu nodrošinājums ar sabiedrisko transportu.....	54
1.6.2. Stāvparkiem rezervēto zemes gabalu platību nodrošinājums .....	58
1.6.3. Stāvparkiem rezervēto zemes gabalu ceļu pieejamība.....	59
1.6.4. Stāvparkiem rezervēto zemes gabalu piederība un esošā izmantošana .....	60
1.6.5. Stāvparkiem rezervēto teritoriju plānotā izmantošana, aizsargjoslas un aprobežojumi	62
1.6.6. Kopējie secinājumi .....	64
1.7. Esošās stāvvietas transporta loka iekšpusē.....	66



1.7.1. Autostāvvietas ielu sarkanajās līnijās .....	66
1.7.2. Autostāvvietas ārpus ielu sarkanajām līnijām (stāvlaukumi) .....	71
1.8. Sabiedriskais transports Rīgā .....	74
1.8.1. Vilcieni .....	74
1.8.2. Tramvaji .....	76
1.8.3. Trolejbusi .....	77
1.8.4. Autobusi .....	78
1.8.5. Mikroautobusi .....	79
1.9. Ārpus Rīgas esošie un plānotie stāvparki .....	80
1.9.1. Novadu iedzīvotāju skaits un satiksmes infrastruktūra .....	81
1.9.2. Novadu plānošanas dokumenti un esošais sabiedriskai transports .....	83
1.9.3. Novadu esošie un plānotie "Park & Ride" stāvlaukumi .....	88
1.9.4. No Pierīgas novadiem Rīgā strādājošo iedzīvotāju izmantotie stāvlaukumi pie tirdzniecības centriem Rīgā .....	94
1.9.5. Esošo Rīgas tirdzniecības centru stāvlaukumu kā stāvparku izmantošana .....	95
1.9.6. Secinājumi .....	97
1.10. Aptaujas rezultāti .....	98
1.10.1. Aptaujāto raksturojums .....	100
1.10.2. Plūsmu raksturojums .....	103
1.10.3. Izmantotās stāvvietas .....	105
1.10.4. Prasības stāvparku sistēmai .....	106
1.10.5. Faktori, kas mudinātu izvēlēties stāvparku .....	107
1.10.6. Secinājumi .....	108
Izmantotā literatūra .....	109
Ārzemju pieredzes materiāli .....	109
Normatīvie dokumenti .....	111
Pētījumi .....	111
Interneta resursi .....	111
Novadu attīstības programmas .....	112

**Pielikumi:**

PIELIKUMS NR. 1.4

PIELIKUMS NR. 1.6

PIELIKUMS NR. 1.7



## Definīcijas un saīsinājumi

CSNg	Ceļu satiksmes negadījums
dB	Decibeli
DUS	degvielas uzpildes stacija
EDB	SIA „E. Daniševska birojs”
ERDF	ERAF, jeb Eiropas reģionālās attīstības fonds
LVC	VAS „Latvijas Valsts ceļi”
MK	Ministru kabinets
PV	AS „Pasažieru vilciens”
P+R	<i>Park and ride</i> starptautiski pieņemts apzīmējums stāvparkiem
RDPAD	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
RDSD	Rīgas domes Satiksmes departaments
RPMP	Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns
ST	Sabiedriskais transports
TEP	Tehniski ekonomiskais pamatojums
T/C	tirdzniecības centrs



## Ievads

Balstoties uz pārmērīgo Rīgas gaisa un trokšņu piesārņojumu, kā arī ielu tīkla pārslodzi pilsētas centrā, ir nonākts pie secinājuma, ka nepieciešams izstrādāt koncepciju Rīgas domes auto novietņu tālākajai politikai un attīstības virzieniem. Un kā viena no šīs koncepcijas sadaļām ir „Stāvparku sistēmas attīstības plāns”.

„Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāna” izstrādes mērķis ir noskaidrot un aprakstīt, kā ieviest videi draudzīgu, drošu, ērtu un izdevīgu stāvparku sistēmu, kas nodrošinās Rīgas un Rīgas aglomerācijas iedzīvotāju mobilitātes vajadzības un samazinās vieglā autotransporta satiksmes intensitāti teritorijās ar pārsniegtu gaisa piesārņojuma līmeni un teritorijās, kur sasniegts ielu caurlaidspējas maksimums.

Izpētes pamatā izmantoti Rīgas saistošie dokumenti, kas apraksta autostāvvietu un stāvparku politiku, kā arī dod priekšlikumus stāvvietu nākotnes attīstībai. Tie ir „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”, „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums”, „Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018.gadam ar grozījumiem”, „Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns”, „Rīgas vides programma 2011. – 2017.g. (projekts)”, „Rīgas reģiona plānojums” u.c. Tāpat ir apkopota jaunākā informācija no pašreizējiem lielākajiem autostāvvietu apsaimniekotājiem Rīgā – SIA „Rīgas Satiksme” un SIA „EuroPark Latvia”, kā arī no pasažieru pārvadātāja pa dzelzceļu A/S „Pasažieru vilciens”.

Koncepcijas 1. starpziņojuma uzdevums ir esošās situācijas izpēte. Tajā ir izskaidrota stāvparku nepieciešamība, pamatojoties uz gaisa un trokšņu piesārņojumu, kā arī ielu tīkla pārslodzi pilsētas centrā. Izpētē ir izvērtēts esošais Ulbrokas ielas stāvparks, noteiktas tā pozitīvās īpašības un trūkumi, kā arī izvērtēti vairāku Rīgas un Rīgas reģiona mērogam līdzvērtīgu pilsētu piemēri, kurās ir izstrādāti stāvparku plāni un tie realizēti dzīvē. Tāpat ir arī apskatīti un analizēti esošie normatīvie dokumenti, kuri regulē vai ietekmē stāvparku sistēmas ieviešanu, kā arī rezervētās zemes stāvparkiem. Dokumentā apkopota informācija par satiksmes intensitātēm pie Rīgas pilsētas robežas, noskaidrots pašreizējais autostāvvietu skaits un pieprasījums Rīgas centra loka iekšpusē un apzināti sabiedriskā transporta maršruti pie esošā un potenciālajiem stāvparkiem. Perspektīvo stāvparku ietilpības aprēķināšanai veikta rīdiznieku un Rīgas viesu, kuri regulāri apmeklē pilsētu, anketēšana. Rīkotas tikšanās un apkopota informācija par Pierīgas būvvalžu rīcībā esošajiem plānošanas un izpētes dokumentiem, kas var ietekmēt stāvparku sistēmas lietderību Rīgā.

**Izstrādes gaitā uzklausi un ņemti vērā Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta izveidotās darba grupas speciālistu ieteikumi.**

Izpēte izstrādāta projektēšanas uzņēmumā SIA „E. Daniševska birojs”, piesaistot SIA „Solvers” transporta plūsmu speciālistus un speciālistu ārzemju pieredzes apzināšanai Marku Geldofu (Marc Geldof).

## Esošās situācijas izpētes kopsavilkums

### 1.1 Gaisa un trokšņu piesārņojums

Piesārņojums Rīgas centrā ar kvēpiem (PM<sub>10</sub>) un slāpekļa oksīdu (NO<sub>2</sub>) ir tuvu maksimālam pieļaujamam, dažviet pārsniedzot robežnormatīvus. Rīgas centrā tiltu pievadceļu teritorijās un Pulkveža Brieža ielā tas tuvojas bet nepārsniedz pieļaujamo normu.

Trokšņa līmenis, tāpat kā gaisa piesārņojums pārsniedz pieļaujamos robežnormatīvus. Rīgas maģistrālo ielu un to tuvumā tie tiek pārsniegti par 0-5dB un 5-10dB.

Intensīvā autotransporta satiksme Rīgas aglomerācijā, it īpaši Rīgas centrā veido pārmērīgu trokšņu un gaisa piesārņojumu, kur to samazināšanas pasākumi kā publiskais transports, veloceliņi, maksas autostāvvietas un ST joslas sasauca ar stāvparku koncepciju un ir iespēja mazināt negatīvo ietekmi uz apkārtējo vidi.

### 1.2 Ielu tīkla noslodze Rīgas centrā un satiksmes intensitātes pie ievadiem Rīgā

Apkopota aktuālā informācija par satiksmes intensitātēm un ielu noslodzi pie Rīgas pilsētas robežas un pie ievadiem pilsētas centrā. Apkopota informācija par iedzīvotāju un strādājošo skaita dinamiku 2007. - 2025.gadam.

Iebraucošās plūsmas pilsētas centrālajā transporta lokā rīta periodā apkopotas no Rīgas transporta EMME modeļa (Witteveen+Bos, NEA Cube, 2010). Šis Rīgas transporta EMME modelis bija validēts un kalibrēts Rīgas un Pierīgas Mobilitātes plāna izstrādes ietvaros (Witteveen+Bos, NEA Cube, 2010). Savukārt Witteveen+Bos kalibrēts Rīgas transporta EMME modelis balstās uz SIA Rīgas Ģeometra modeli ar Faber Maunsell 2007.gada korekcijām.

Diennakts vidējās intensitātes pie Rīgas pilsētas robežas ar atsevišķi izdalītu kravas transporta plūsmu apkopotas no Va/s Latvijas Valsts ceļa datiem.

### 1.3 Ulbrokas ielas stāvparks

Veiksmīgai stāvparku koncepcijas izstrādei veikts vienīgā esošā stāvparku izvērtējums. Tā ietvaros notikusi apskate dabā, izvērtēts tā novietojums, nodrošinājums ar ST un aptaujāts stāvparku apsaimniekotājs SIA „Pilsētībūvnieks”.

Izvērtējot minētos kritērijus un apsaimniekotāja viedokli izdarīti secinājumi par stāvparku lietderību, tā trūkumiem un priekšrocībām.

### 1.4 Ārzemju pieredze

Tā kā stāvparku sistēmas daudzviet pasaulē jau ilgstoši darbojas, iespējams izvērtēt piemērus, kas palīdz precīzāk noteikt pamatkritērijus analogas sistēmas ieviešanai Rīgā.

Piemēru izvēlē noteikti kritēriji, lai pēc iespējas precīzāk atrastu Rīgai līdzīgas pilsētas ar darbojos stāvparku sistēmu.

#### Izvēlētie salīdzinājuma piemēri:

- Šefilda un stāvparki uz autobusu bāzes mazās pilsētās Apvienotajā Karalistē;
- Bordo un Strasbūra Francijā;
- Ar vilcieniem saistīti (izcelsmes) stāvparki Minhenē;
- Īss pārskats par interesantiem aspektiem dažādās pilsētās.

No apskatītajiem piemēriem un tajos pieejamajiem pētījumiem par stāvparku sistēmas darbību un lietderību izvirzīti pamatkritēriji stāvparku sistēmas izveidei un rekomendācijas Rīgai.

## 1.5 Normatīvie dokumenti un projekti

Nodaļā apskatīti tie normatīvie dokumenti, kuri regulē vai ietekmē stāvparku sistēmas ieviešanu un projekti, kas saistīti ar stāvparku sistēmas ieviešanu. Aprakstītas konkrētas rekomendācijas to grozījumiem.

Apskatītie normatīvie dokumenti:

- Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi
- Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas izmantošanas un apbūves noteikumi
- Rīgas vides programma 2011.g. – 2017.g. (projekts)
- Rīgas plānošanas reģiona teritorijas plānojums 2005.-2025.gadam
- Rīgas rajona teritorijas plānojums 2008.g. - 2020.g.
- Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam (projekts)

Apskatītie projekti un pētījumi:

- Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns (RPMP)
- Analīze un rekomendācijas t/c “Dole” Park&Ride stāvvietas sasaistei ar pilsētas sabiedriskā transporta sistēmu
- 6.maršruta tramvaja sliežu ceļu izbūvei līdz Bergiem

## 1.6 Rezervēto zemes gabalu ievērtēšana

Tabula 1. „Rezervēto stāvparku zemes gabalu atbilstība izvēlētajiem kritērijiem”

Nr.	Adrese / atrašanās vieta	Izvēlētajiem stāvparku kritērijiem atbilstošs (+) zemes gabals						
		ST nodrošinājums	Platību nodrošinājums	Ceļu pieejamība	Piederība	Esošā izmantošana	Plānotā izmantošana	Aizsargjoslas un aprobežojumi
1	Stāvparks Maskavas ielā pie Ikšķiles ielas		+	+	+	+	+	+
2	Maskavas ielas stāvparks (pie veikala „Dole”)	+	+	+	+	+	+	+
3	Stāvparks Krasta ielā pie Krīdenera dambja			+	+	+	+	
4	Stāvparks Mazā Krasta ielā pie Salu tilta	+		+		+		+
5	Stāvparks Lielvārdes ielā		+	+	+	+		
6	Stāvparks Juglā pie Pāles ielas un Dzirnupes ielas			+	+	+	+	+
7	Jaunciema gatve pie krustojuma ar Brīvības ielas dublieri		+	+	+	+	+(daļa)	+
8	Stāvparks Ezermalas ielā pie Brīvības ielas dubliera				+	+	+	+
9	Stāvparks Visbijas prospektā un Inčukalna ielā pie Austrumu maģistrāles		+	+	+	+	+	+
10	Stāvparks Skanstes ielā pie Zirņu ielas pieslēguma Ziemeļu koridorim		+	+	+	+	+	



11	Stāvparks Zirņu ielā pie Vesetas ielas			+	+	+	+	
12	Stāvparks Viestura prospektā	+	+	+	+	+	+	+
13	Stāvparks Ziepniekkalna ielā pie Šautuves ielas			+	+	+	+	+
14	Stāvparks Ozolciema ielā pie Dienvidu tilta pievedceļa		+	+	+	+	+	+
15	Stāvparks Vienības gatvē 9	+		+	+	+	+	+
16	Stāvparks Uzvaras bulvārī pie Mārupītes	+		+		+	+	+
17	(Svītrots ar RD 20.11.2012. lēmumu Nr.5553)							
18	Stāvparks Spilves bijušajā lidlaukā pie perspektīvā Ziemeļu šķērsojuma		+	+	+	+	+	+
19	Stāvparks Lielvārdes ielā 135 pie Dzelzavas ielas				+	+	+	+
20	Berģu stāvparks (starp Brīvības un Jaunciema gatvi)			+	+	+	+	+

### Esošās stāvvietas transporta loka iekšpusē

Stāvvietu izpētes gaitā, apsekojot stāvvietas, kas atrodas **ielu sarkanajās līnijās**, esam nonākuši pie sekojošiem rezultātiem:

- Bezmaksas autostāvvietu skaits – 5265
- Īslaicīgo autostāvvietu skaits – 217
- Maksas autostāvvietu skaits – 4901
- Invalīdu autostāvvietu skaits – 103

Kopējais stāvvietu skaits **ielu sarkanajās līnijās** – **10486**. Šo stāvvietu vidējā noslodze ir ap 72% un **faktiskais aizpildīto stāvvietu skaits** darba dienā – **7538**.

Stāvvietas, kas atrodas **ārpus ielu sarkanajām līnijām** – **7813**. Šo stāvvietu (stāvlaukumu) **vidējais aizpildījums ir 69%** un **faktiskais aizpildīto stāvvietu skaits** darba dienā ir **5390**.

Apkopojot iepriekšējos rezultātus, nonākam pie **kopējā autostāvvietu skaita** Rīgas centra loka izpētes teritorijā, un tas ir **18300 stāvvietas** un **faktiskais aizpildīto stāvvietu skaits ir 12930**.

### 1.8 Sabiedriskais transports Rīgā

Tā kā stāvparku sistēma cieši saistīta ar ST pilsētā, izvērtēti Rīgā pieejamā ST veidi un to infrastruktūra:

- vilcieni
- tramvaji
- trolejbusi
- autobusi
- mikroautobus

Katram no ST veidiem apskatīta maršrutu shēma pilsētas mērogā un apzinātas to attīstības ieceres.

## 1.9 Ārpus Rīgas esošie un plānotie stāvparki

Izpētītas un izvērtētas Rīgas pilsētas un Rīgai tuvējo 11 novadu un Jūrmalas pilsētas kopīgās intereses un iespējas izveidot stāvparku sistēmu.

Lai izvērtētu Pierīgas novadu attieksmi par stāvparku nepieciešamību, sākotnēji tika izpētītas sekojošu novadu - Ādažu, Carnikavas, Garkalnes, Ropažu, Stopiņu, Ķekavas, Salaspils Ikšķiles, Mārupes, Olaines, Babītes un Jūrmalas pilsētas attīstības programmas, kā arī ilgtermiņa attīstības stratēģijas programmas.

2014.gada marta mēnesī projekta autori tikās ar attiecīgo novadu pašvaldību pārstāvjiem un teritoriālās plānošanas speciālistiem, lai iegūtu jaunāko informāciju par pašvaldību attieksmi un idejām stāvparku ierīkošanai novadu robežās, kā arī nepieciešamību stāvparku izveidei uz Rīgas robežas, pie Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta pieturvietām.

Papildus izpētei visu novadu mājaslapās tika ievietota izpētes ietvaros rīkotās aptaujas Rīgas viesu anketa, kas deva iespēju apzināt novados dzīvojošo autobraucēju – potenciālo stāvparku klientu nosacījumus stāvparku ierīkošanai – vietas izvēle, vēlamais stāvparku aprīkojums, kā arī izdevīgi maksas nosacījumi.

## 1.10 Aptaujas rezultāti

Lai precīzāk noteiktu potenciālo lietotāju viedokli stāvparku sistēmas izstrādei nepieciešamajos jautājumos, tika veikta respondentu aptauja. Atbilstoši darba uzdevumam tika izdalītas divas respondentu grupas – Rīdzinieki un Rīgas viesi. Pasūtītāja noteiktās aptaujājamo kvotas bija 1000 respondentu Rīdziniekiem un 6000 – Rīgas viesiem.

Aptauja tika veikta izmantojot trīs formātus:

- papīra anketas
- interneta anketas vietnē [www.webanketa.com](http://www.webanketa.com)
- interneta anketas vietnē [www.draugiem.lv](http://www.draugiem.lv)

Apkopojot aptaujas rezultātus saskaitīti:

- 1024 Rīdzinieki
- 5293 Rīgas viesi

No Rīgas viesu anketām atlasīti 20 aktīvākie Latvijas novadi un pilsētas (Tabula 20). Savukārt no Rīdzinieku anketām izdalītas 20 aktīvākās apkaimes (Tabula 21).

Apkopojot aptaujas rezultātus, izdarāmi pirmie secinājumi par iedzīvotāju (Rīgas un Rīgas viesu) migrācijas paradumiem, viņu prasībām stāvparku sistēmai un sabiedriskajam transportam, kā arī iemesliem, kas viņiem liktu izvēlēties stāvparkus.

## 1. Esošā situācija

### 1.1. Gaisa un trokšņu piesārņojums

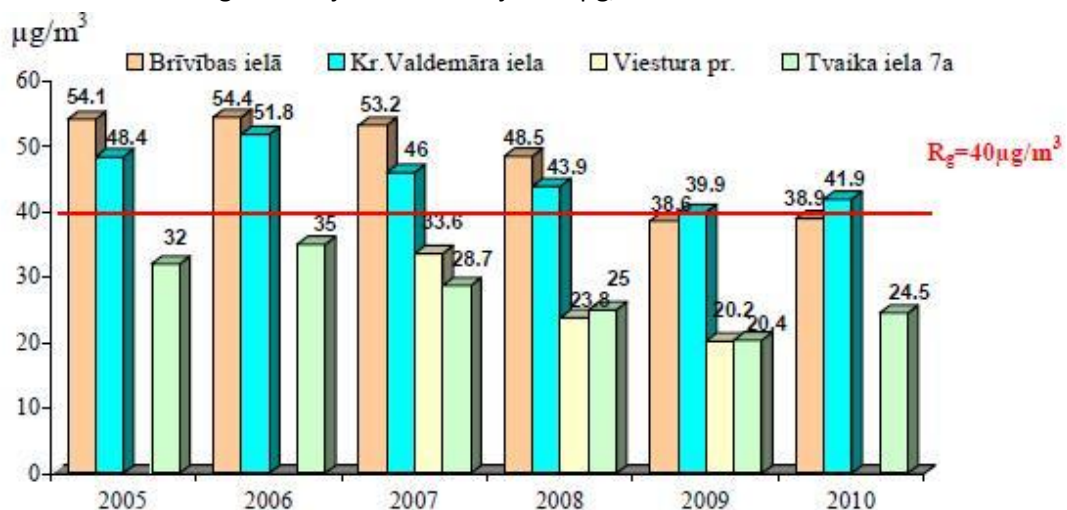
Galvenais gaisa piesārņotājs ir transports, bet paaugstināta trokšņa līmeņa avoti ir autotransports, dzelzceļš un osta. Rīgas aglomerācijā, it īpaši Rīgas centrā novērota šo piesārņotāju koncentrācija norādot uz nepieciešamību izstrādāt vienotu rīcības plānu to samazināšanai. Piesārņojums nelabvēlīgi iedarbojas uz cilvēku veselību, izraisot dažādas saslimšanas un piesārņojot apkārtējo vidi.

Gaisa un trokšņa piesārņojuma novērtēšana veikta analizējot sekojošus dokumentus - „Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gada grozījumu stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums”, “Rīgas aglomerācijas trokšņa stratēģiskās kartēšanas rezultātu kopsavilkumu”, “Rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā 2009.-2019. gadam” un MK noteikumus Nr. 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”.

#### 1.1.1. Gaisa piesārņojums

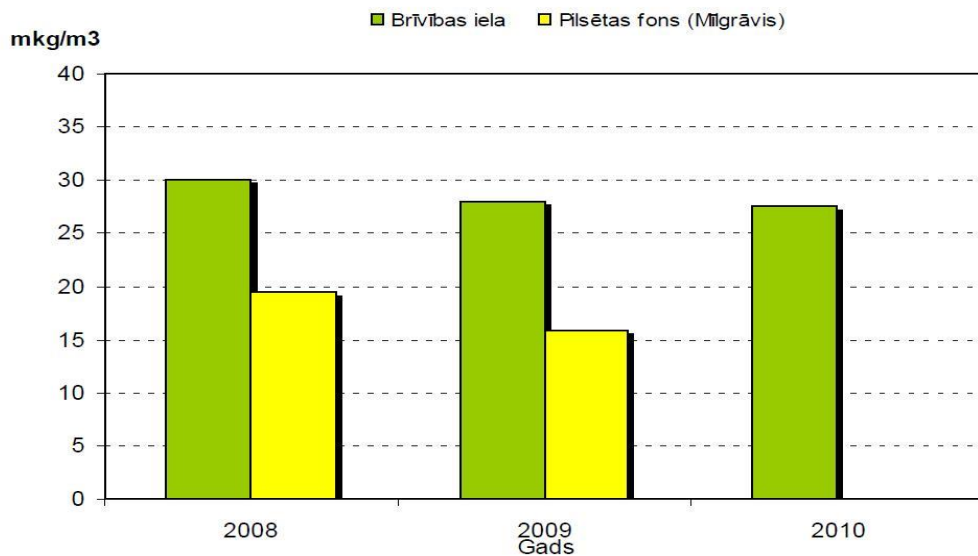
Gaisa piesārņojošās daļiņas  $PM_{10}$  ietver sevī gan smalkās  $PM_{2,5}$ , gan rupjās  $PM_{2,5-10}$  frakcijas. Smalko daļiņu rašanās saistīta ar sadegšanas procesu radīto piesārņojumu, kas rodas no transporta izplūdes gāzēm, mājāsaimniecībās un rūpniecībā izmantojamo sadedzināšanas iekārtu emisijām, kā arī pavasarī sadedzinātiem zariem un lapām. Rupjāko daļiņu izcelsme saistāma ar autotransporta riteņu saceltajiem putekļiem, celtniecības darbiem un birstošo kravu pārkraušanas.

**Daļiņām  $PM_{10}$  noteiktā gada vidējā koncentrācija -  $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ .**



**Attēls 1. “Daļiņu  $PM_{10}$  gada vidējās koncentrācijas Rīgā 2005.-2010. gados” ( Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gada grozījumu stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums)**

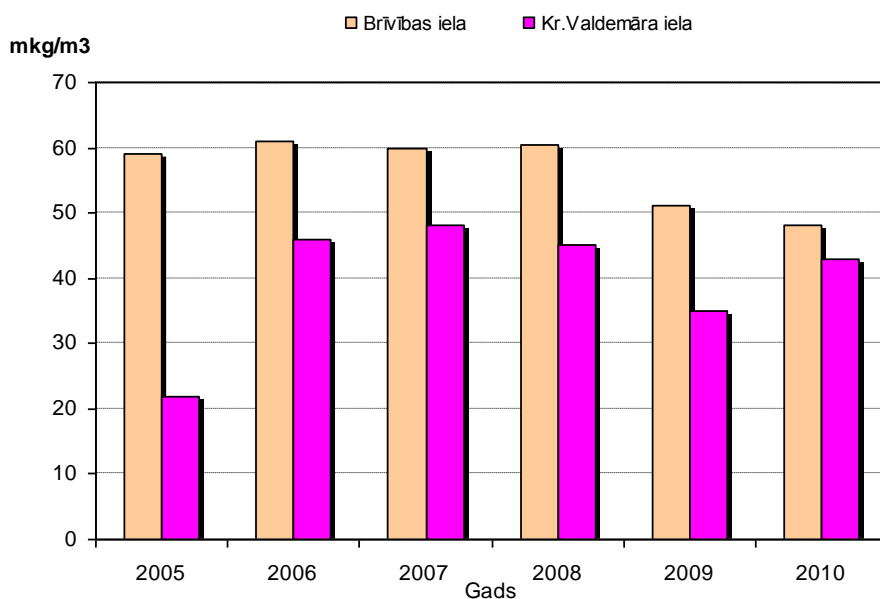
**Smalkajām daļiņām  $PM_{2.5}$  noteiktais lielums cilvēka veselībai -  $25\mu\text{g}/\text{m}^3$ , kas stājās spēkā 2010. gadā.**



**Attēls 2. "Smalko daļiņu PM<sub>2.5</sub> gada vidējās koncentrācijas Rīgā 2008.-2010. gadā" (Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gada grozījumu stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums).**

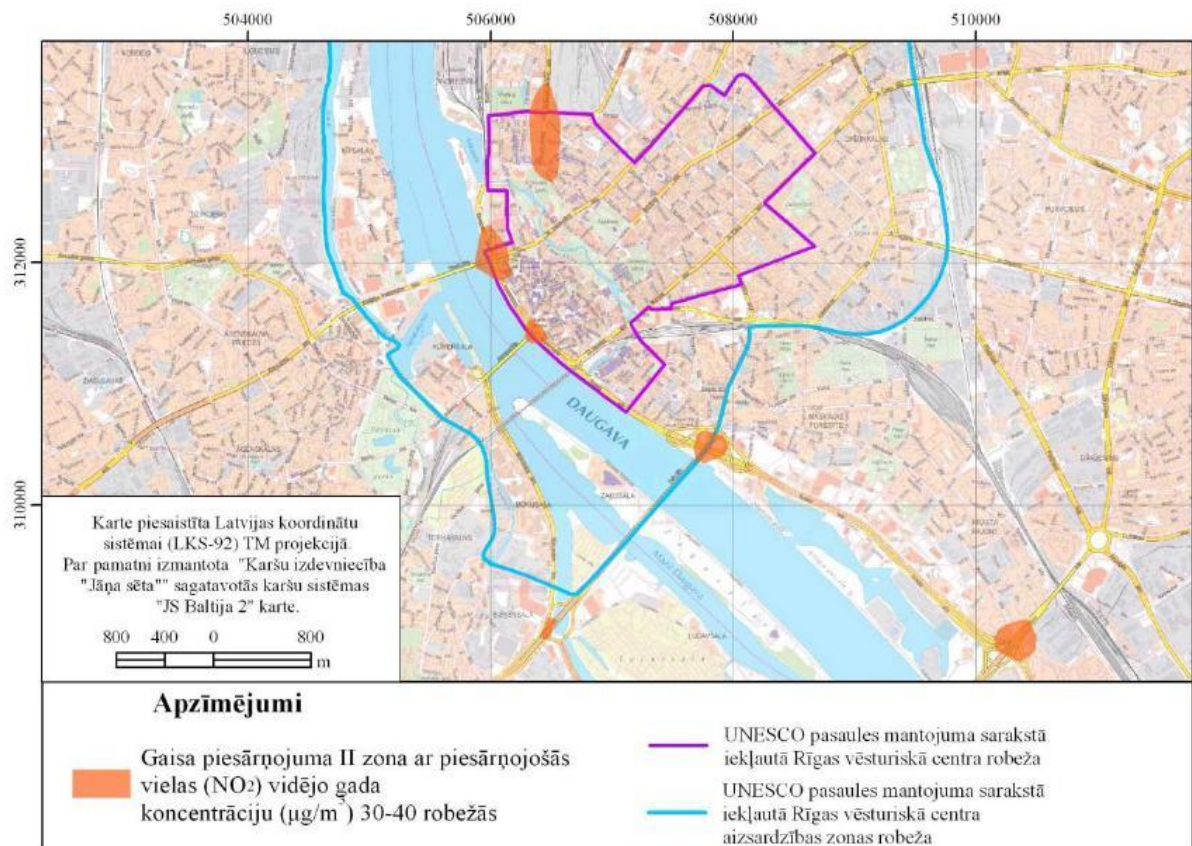
Uzņēmumu un privātmāju apkures krāsnis un autotransporta iekšdedzes dzinēju radītie izmeši ir dažādi oksīdi, kur nozīmīgākais gaisa piesārņotājs ir slāpekļa dioksīds (NO<sub>2</sub>). 80 - 85% no kopējā slāpekļa dioksīda koncentrācijas Rīgā veido autotransports.

**Slāpekļa dioksīda gada robežlielums ir 40μg/m<sup>3</sup>.**



**Attēls 3. „Slāpekļa dioksīda gada vidējās koncentrācijas Rīgā 2005. – 2010. gados" (Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gada grozījumu stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums)**





**Attēls 4. „Rīgas gaisa piesārņojuma zonas” (Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gada grozījumu stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums**

**Sēra dioksīda (SO<sub>2</sub>)** piesārņojumam raksturīgs sezonāls raksturs un galvenie tā rašanās avoti Rīgā ir siltumenerģētikas uzņēmumi, privātmāju kurtuves un katli, kā arī dīzeļdegvielu izmantojoši transportlīdzekļi. Rīgā, periodā no 2004. gada līdz 2009. gadam tā koncentrācija ziemas un jūnija mēnešos nav pārsniegusi noteiktos robežlielumus.

**Oglekļa oksīds (CO)** (tvana gāze) Rīgā galvenokārt rodas dedzināšanas procesos autotransporta iekšdedzes dzinējos un visa veida kurināmā apkures katlos. Līdzīgi kā sēra dioksīda arī oglekļa dioksīda koncentrācija (10000 μg/m<sup>3</sup>) laika periodā no 2004. gada līdz 2009. gadam nav pārsniegusi pieļaujamo.

#### 1.1.1.1. Secinājumi

Pilsētas centrā lielu daļu no piesārņojuma rada autotransports. Gan smalko, gan rupjo daļiņu koncentrācija piesārņojums to mērījuma vietās pārsniedz pieļaujamās normas visos mērījumu gados.

Līdzīga rezultātu uzrāda arī gada vidējā slāpekļa dioksīda (NO<sub>2</sub>) piesārņojuma koncentrācija, kur Brīvības ielā tā ir pārsniegta visos mērījumos, bet Valdemāra ielā četras reizes sešos gados. Rīgas tiltu pieslēgumi un Pulkveža Brieža ielas pieslēgums Rīgas centra teritorijai atrodas piesārņojuma II zonā, kura tuvojas, bet nepārsniedz pieļaujamo slāpekļa dioksīda piesārņojuma normu. No kopējā slāpekļa dioksīda piesārņojuma autotransporta pienesums ir 80 – 85%. Sēra dioksīda un oglekļa oksīda apjoms nepārsniedz pieļaujamās normas.



### 1.1.2. Trokšņa piesārņojums

Galvenie trokšņa piesārņojuma avoti – sliežu ceļu transportlīdzekļu satiksme, autoceļu transportlīdzekļu satiksme, rūpniecības objekti un gaisakuģu satiksme.

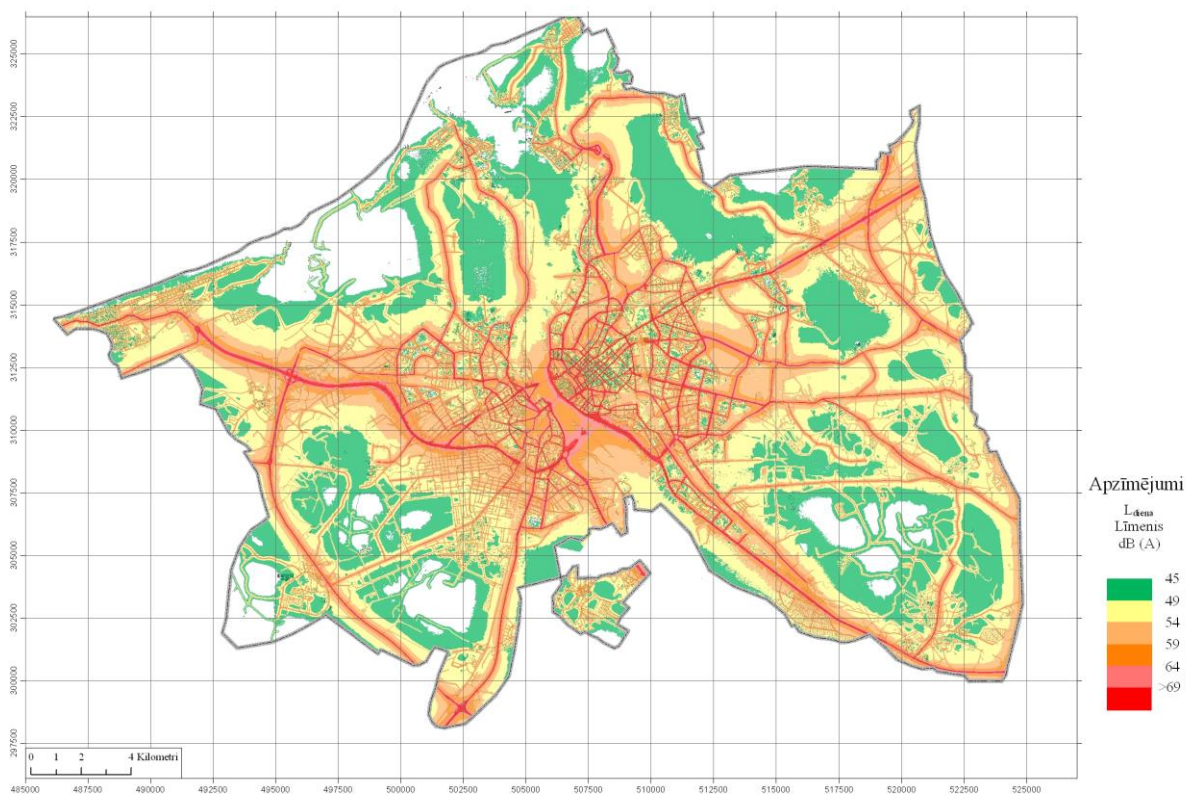
Troksnis tāpat kā gaisa piesārņojums nelabvēlīgi ietekmē cilvēkus radot nevēlamu vidi, kurā ir nevēlamas skaņas, kas rada diskomfortu nelabvēlīgi ietekmējot dzirdi un traucējot saziņai.

Pieļaujamo trokšņa līmeni regulē Ministra kabineta noteikumi Nr. 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”.

**Tabula 2. „Trokšņa robežlielumi” (MK noteikumi Nr.16)**

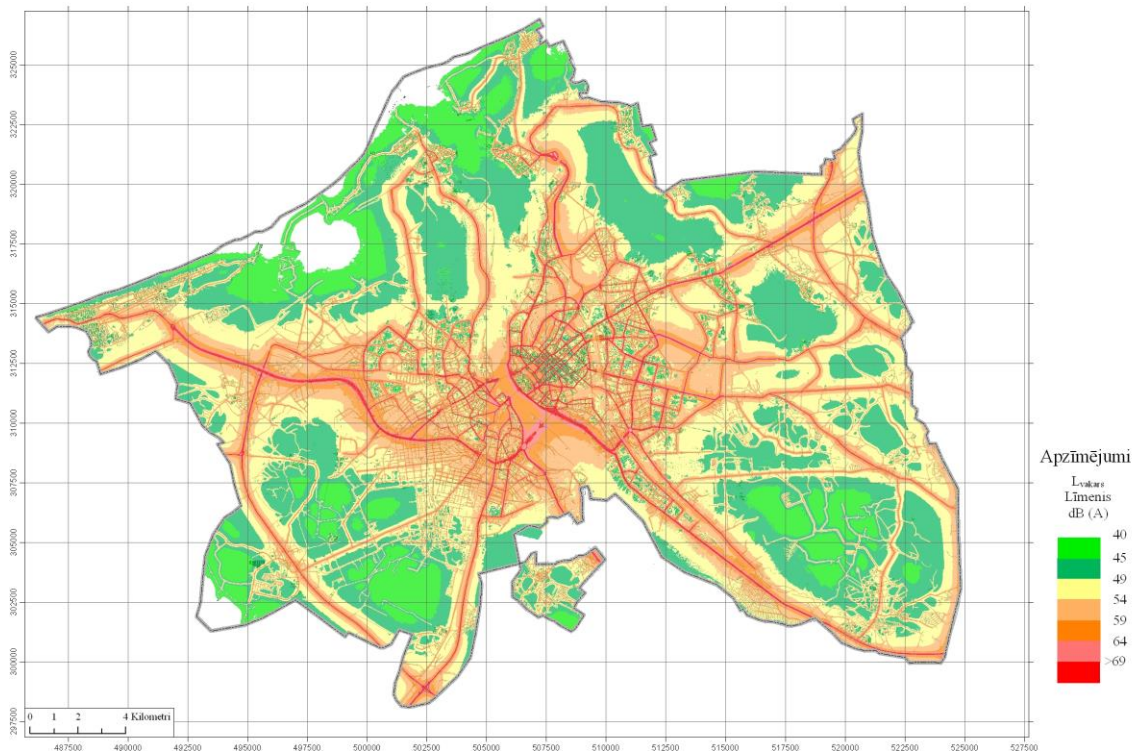
Nr. p.k.	Apbūves teritorijas izmantošanas funkcija	Trokšņa robežlielumi <sup>2</sup>		
		Ldiena (dB(A))	Lvakars (dB(A))	Lnakts (dB(A))
1.1.	Individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorija	55	50	45
1.2.	Daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorija	60	55	50
1.3.	Publiskās apbūves teritorija (sabiedrisko un pārvaldes objektu teritorija, tai skaitā kultūras iestāžu, izglītības un zinātnes iestāžu, valsts un pašvaldību pārvaldes iestāžu un viesnīcu teritorija) (ar dzīvojamo apbūvi)	60	55	55
1.4.	Jauktas apbūves teritorija, tai skaitā tirdzniecības un pakalpojumu būvju teritorija (ar dzīvojamo apbūvi)	65	60	55
1.5.	Klusie rajoni apdzīvotās vietās	50	45	40

### 1b.2. Autotransporta kustības radītās dienas trokšņa rādītāja $L_{diena}$ vērtības Rīgas aglomerācijas teritorijā



**Attēls 5. “Autotransporta kustības radītās dienas trokšņa vērtības Rīgas aglomerācijas teritorijā” (Rīgas aglomerācijas trokšņa stratēģiskās kartēšanas rezultātu kopsavilkums)**

1b.3. Autotransporta kustības radītās vakara trokšņa rādītāja  $L_{vakars}$  vērtības Rīgas aglomerācijas teritorijā



Attēls 6. "Autotransporta kustības radītās vakara trokšņa vērtības Rīgas aglomerācijas teritorijā" (Rīgas aglomerācijas trokšņa stratēģiskās kartēšanas rezultātu kopsavilkums)

Tabula 3. "Trokšņa samazināšanas pasākumu veidi" (Rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā 2009.-2019. gadam)

Pasākuma veids	
A. Autotransporta radītā trokšņa samazināšana no avota	
Nr.	Pasākums
1.	Klusie segumi (asfalts, bruģis)
2.	Klusas riepas
3.	Klusas automašīnas – hibrīdi
4.	Automašīnu skaita samazināšana:
A	Publiskais transports + park&ride, veloceliņi;
B	Maksas autostāvvietas;
C	Kustības novirzīšana.
5.	Satiksmes ierobežojumi:
A	Slēgti ceļi (visa satiksme, daļa transportlīdzekļu, ierobežojumi laikā);
B	Vienvirziena ielas;
C	Ceļu kapacitātes ierobežošana (piem. sabiedriskā transporta joslas);
D	Ātruma ierobežojumi
6.	Iebraukšanas, šķērsošanas maksa:
A	Visi;
B	Kravas;
C	"Skaļās" mašīnas.
7.	Klusāks sabiedriskais transports

### 1.1.2.1. Secinājumi

Novērtējot autotransporta dienas un vakara stundās radīto trokšņa līmeni, jāsecina, ka Rīgas maģistrālo ielu un tiltu pievadceļu tuvumā tas lielākoties pārsniedz pieļaujamo robežu par 0-5dB un 5-10dB. Viens no pasākuma veidiem trokšņa mazināšanai no avota, kas sasaucas tiešā veidā ar stāvparku izveides koncepciju aprakstīts 8. attēla ceturtajā punkta A un B apakšpunktos un piektā punkta C apakšpunktā.

## 1.2. Ielu tīkla noslodze Rīgas centrā un satiksmes intensitātes pie ievadiem Rīgā

Šajā sadaļā ir apkopota aktuālā informācija par satiksmes intensitātēm un ielu noslodzi pie Rīgas pilsētas robežas un pie ievadiem pilsētas centrā. Apkopota informācija par iedzīvotāju un strādājošo skaita dinamiku 2007. - 2025.gadam.

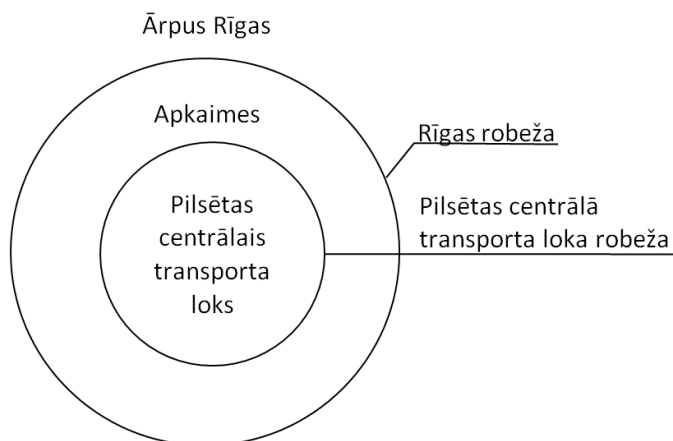
Iebraucošās plūsmas pilsētas centrālajā transporta lokā rīta periodā apkopotas no Rīgas transporta EMME modeļa (Witteveen+Bos, NEA Cube, 2010). Šis Rīgas transporta EMME modelis bija validēts un kalibrēts Rīgas un Pierīgas Mobilitātes plāna izstrādes ietvaros (Witteveen+Bos, NEA Cube, 2010). Savukārt Witteveen+Bos kalibrēts Rīgas transporta EMME modelis balstās uz SIA Rīgas Ģeometra modeli ar Faber Maunsell 2007.gada korekcijām.

Diennakts vidējās intensitātes pie Rīgas pilsētas robežas ar atsevišķi izdalītu kravas transporta plūsmu apkopotas no Va/s Latvijas Valsts ceļa datiem.

### 1.2.1. Rīgas pilsētas dalījums.

Rīgas pilsēta bija iedalīta trīs zonās (Attēls 7), lai novērtētu transporta apjomu pilsētas centrālajā transporta lokā no Rīgas aglomerācijas un apkaimēm. Pilsētas dalījums:

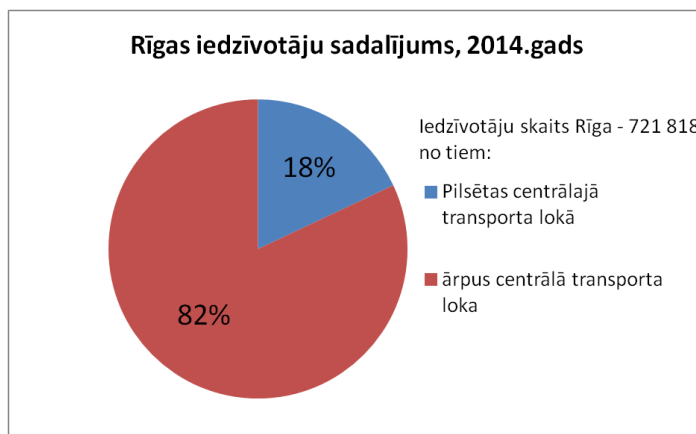
- Ārpus Rīgas - Rīgas aglomerācija.
- Apkaime - Rīgas robežas izņemot pilsētas centra transporta loku.
- Centra Loks - Pilsētas centrālais transporta loks.



Attēls 7. "Rīgas pilsētas dalījums" (Solvers)

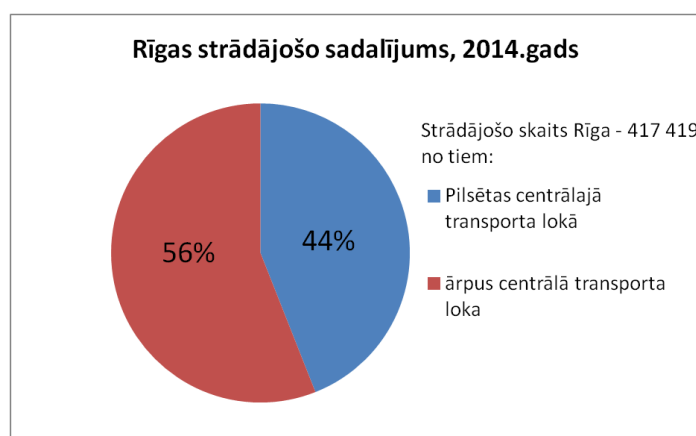
### 1.2.2. Rīgas iedzīvotāju un strādājošo dinamika 2007.-2025.gadam

Rīgas iedzīvotāju un strādājošo skaita dinamikai novērtēšanai izmantoti EMME modeļa dati (Rīgas Ģeometrs). Dati bija sagrupēti piecās grupās (Tabula 4). Saskaņā ar modeļa datiem iedzīvotāju skaits Rīgā 2014.gadā sastāda 721 818 cilvēku, no tiem 18% dzīvo Rīgas pilsētas centrālajā transporta lokā un 82% ārpus centrālā transporta loka (Attēls 8).



Attēls 8. „Rīgas iedzīvotāju sadalījums” (Solvers)

Strādājošo skaits Rīgas pilsēta 2014.gadā sastāda 417 419 cilvēku un no tiem 44% ir saistīti ar pilsētas centrālo transporta loku un 56% strādā ārpus centrālā transporta loka (Attēls 9).



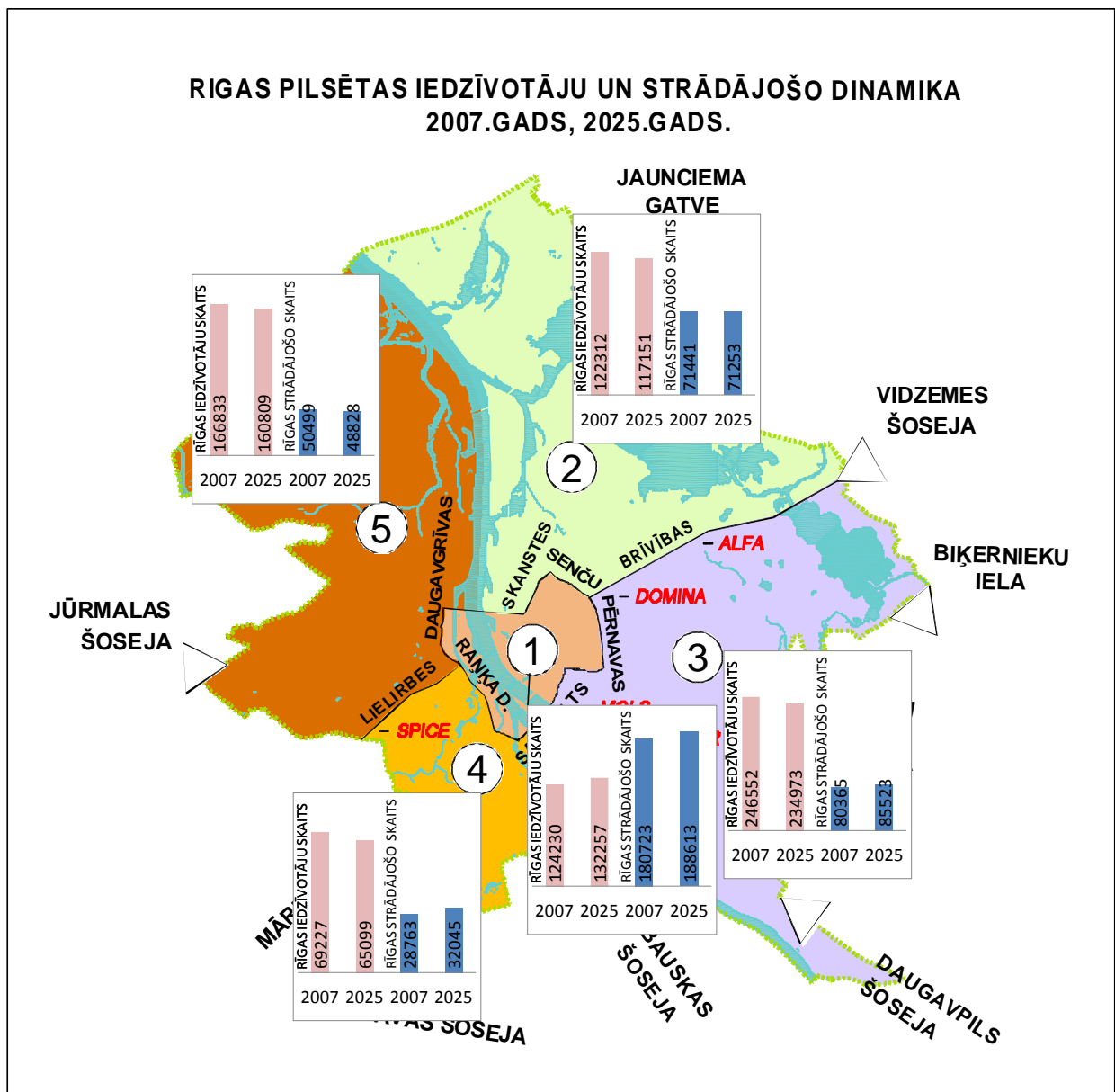
Attēls 9. „Rīgas strādājošo sadalījums” (Solvers)

Saskaņā ar iedzīvotāju un strādājošo dinamiku paredzēts, ka nākotnē līdz 2025.gadam iedzīvotāju un strādājošo skaits pilsētas centrālajā transporta lokā pieaugs par 4 - 6% salīdzinot ar 2007.gadu. Savukārt iedzīvotāju skaits ārpus centrālā transporta loka samazināsies par 4 - 6% līdz 2025.gadam. Strādājošo skaits Apkaimēs (2) un (5) samazināsies par 0.3 - 3% līdz 2025.gadam un apkaimei (4) ir plānots pieaugums par 11%.



Tabula 4. Rīgas iedzīvotāju un strādājošo skaita dinamika 2007. - 2025

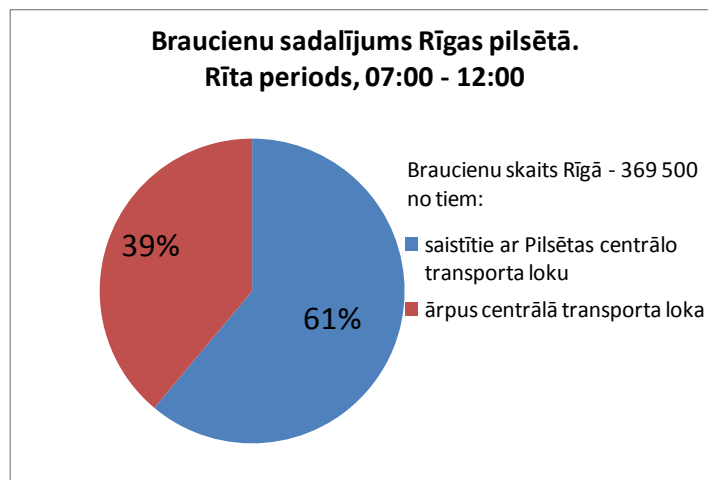
Grupa	Rīgas iedzīvotāju skaits		Izmaiņas, % (+) pieaugums (-) samazinājums	Strādājošo skaits		Izmaiņas, % (+) pieaugums (-) samazinājums
	2007.g.	2025.g.		2007.g.	2025.g.	
Rīgas centrālais transporta loks (1)	124 230	132 257	+6%	180 723	188 613	+4%
Apkaime (2)	122 312	117 151	-4%	71 441	71 253	-0.3%
Apkaime (3)	246 552	234 973	-5%	80 365	85 523	+6%
Apkaime (4)	69 227	65 099	-6%	28 763	32 045	+11%
Apkaime (5)	166 833	160 809	-4%	50 499	48 828	-3%
Kopā:	729 154	710 289		411 791	426 262	
Rīgas rajons	219 940	212 583	-3%	63 334	91 668	+45%



Attēls 10. „Rīgas iedzīvotāju un strādājošo dinamika 2007.-2025.” (Solvers)

### 1.2.3. Transporta sadalījums pa zonām

Kopumā Rīgas pilsētā cilvēki veic 369 500 braucienus no 07:00 līdz 12:00, pēc Rīgas EMME modeļa, no tiem 61% ir saistīti ar pilsētas centrālo transporta loku un 39% ar pārējo Rīgas teritoriju, kur braucieni notiek ārpus centrālā transporta loka (Tabula 5).



**Attēls 11. Braucienus sadalījums**

**Tabula 5. Braucienus sadalījums Rīgas pilsētā, 2014gads.**

Braucienus sadalījums	Rīta maksimumstunda, 08:00 - 09:00	Rīta Periods, 07:00 - 12:00
	braucieni/st.	braucieni/st.
Braucienus skaits Rīgas pilsētā	76 100	369 500
No tiem		
saistītie ar Pilsētas centrālo transporta loku	46 500	225 700
ārpus centrālā transporta loka	29 600	143 800

Avots: EMME model – Rīgas Ģeometrs.

Braucieni, saistīti ar pilsētas centrālo transporta loku tika sadalīti vairākās grupās: braucieni, kas veikti tikai loka iekšpusē, kas brauc uz centrālo transporta loku no apkaimēm vai ārpus Rīgas, kā arī tranzīta satiksme caur centrālo transporta loku (Tabula 6).

**Tabula 6. Braucienus sadalījums pilsētas centrālajā transporta lokā, 2014gads**

	Rīta maks. stunda, 08:00 - 09:00	Rīta periods, 07:00 - 12:00	
	braucieni/st.	braucieni/st.	%
Centrālā loka iekšpusē <sup>1)</sup>	9 700	47 100	21%
Uz centrālo loku no Ārpus Rīgas <sup>2)</sup>	3 300	16 000	7%
Uz centrālo loku no Apkaimēm <sup>3)</sup>	14 700	71 400	32%
No centrālā loka uz Apkaimēm un ĀrpusRīgas <sup>4)</sup>	12 800	62 100	28%
Tranzīts caur centrālo loku <sup>5)</sup>	6 000	29 100	13%
Kopējais braucienus skaits saistīts ar Pilsētas centrālo transporta loku	46 500	225 700	100%

<sup>1)</sup> Braucienus sākuma un galamērķis ir centrālajā lokā

<sup>2)</sup> Braucienus sākums ir Ārpus Rīgas un galamērķis ir centrālajā lokā

<sup>3)</sup> Braucienus sākums ir Apkaimēs un galamērķis ir centrālajā lokā

<sup>4)</sup> Braucienus sākums ir centrālais loks un galamērķis ārpus centrālā loka

<sup>5)</sup> Transports šķērso centrālo loku, bet braucienus sākums un galamērķis ir ārpus centrālā loka

Saskaņā ar modelēšanas rezultātiem, no visiem braucieniem, kas ir saistīti ar pilsētas centrālo transporta loku, 21% bija braucieni iekšpusē, tas nozīmē, ka braucienu sākuma un galamērķis bija centrālajā transporta lokā. 39% braucieniem sakuma mērķis bija ārpus Rīgas vai Apkaimēs un galamērķis centrālajā transporta lokā. Tranzīta satiksme caur pilsētas centrālo transporta loku sastādīja 13%. Tranzīta braucieni ir braucieni caur pilsētas transporta loku, kuriem sākuma un galamērķis ir ārpus pilsētas centrālā transporta loku.

#### 1.2.4. Transporta intensitātes un noslodze pie Rīgas robežas

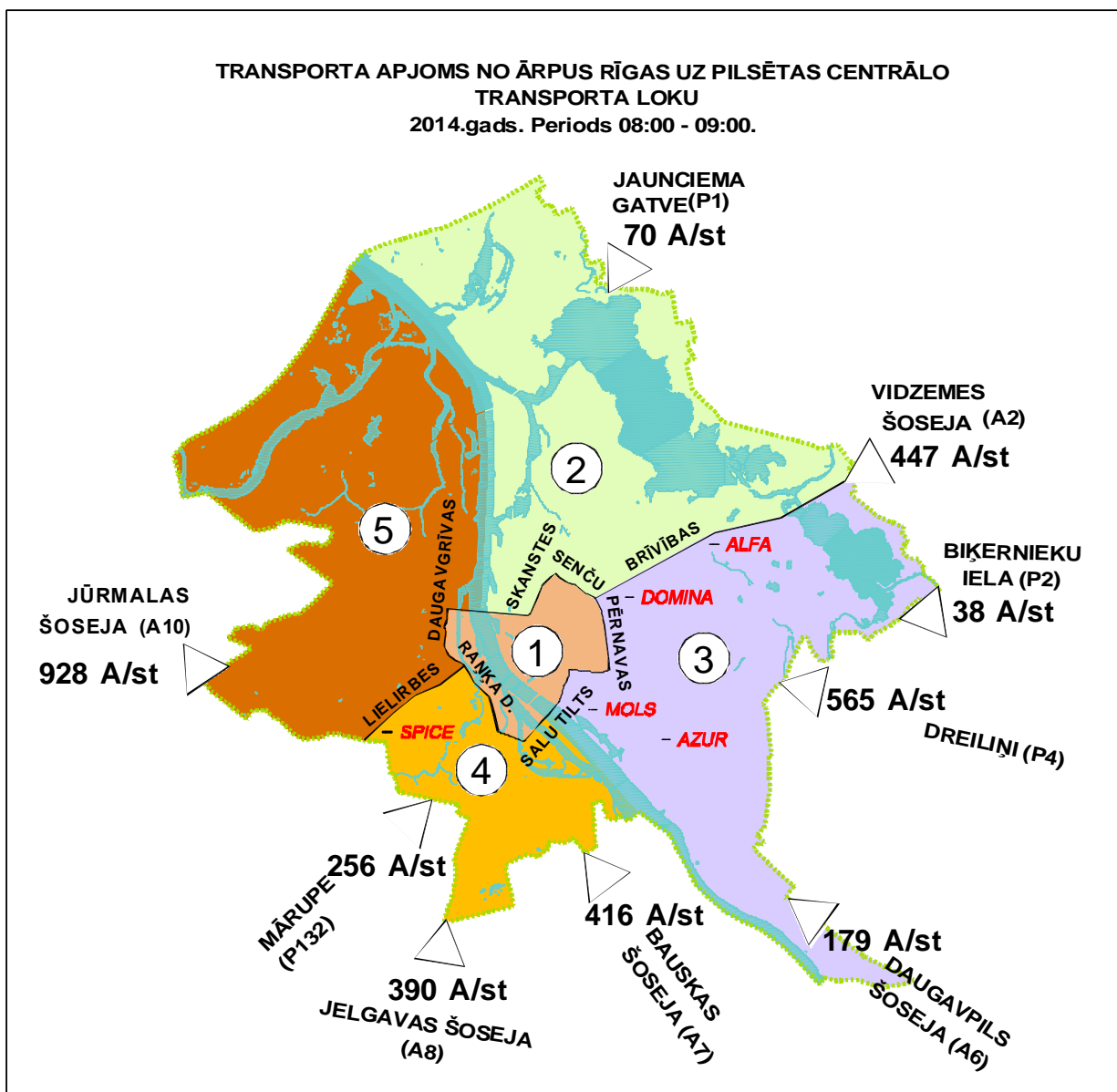
Iebraucošā vieglā transporta plūsma Rīgas pilsētas robežās, kas brauc no Rīgas aglomerācijas uz centrālo transporta loku un kurai galamērķis atrodas centrālajā transporta lokā ir sniegta Attēls 12 un Tabula 7. Lielākā autovadītāju daļa (28%), kas brauc uz Rīgas pilsētas centrālo transporta loku no Rīgas aglomerācijas, brauc pa Jūrmalas šoseju (A10). Nākamie noslogotākie virzieni ir Vidzemes, Bauskas un Jelgavas šoseja ar 12% - 13%. Pa autoceļu P4 (Dreiliņi) no Rīgas aglomerācijas uz centrālo transporta loku iebrauc 17% autovadītāju. Visiem ceļiem intensitāšu uzskaites punkti bija uz Rīgas robežās.

**Tabula 7. Vieglā transporta skaits pie Rīgas robežas centra virzienā. 2014.gada, 08:00 – 09:00**

Pa ceļu		Uz centrālo tr-ta loku	
		Vieglais transports	
		A/st.	%
A10	Jūrmalas šoseja	928	28%
A2	Vidzemes šoseja	447	13%
A7	Bauskas šoseja	416	12%
A8	Jelgavas šoseja	390	12%
A6	Daugavpils šoseja	179	5%
P4	Dreiliņi (Lubānas iela)	565	17%
P132	Mārupe (Tēriņu iela)	256	8%
P1	Jaunciema gatve	70	2%
P2	Biķernieku iela	38	1%
Citi ceļi		56	2%
Kopā:		3 346	100%

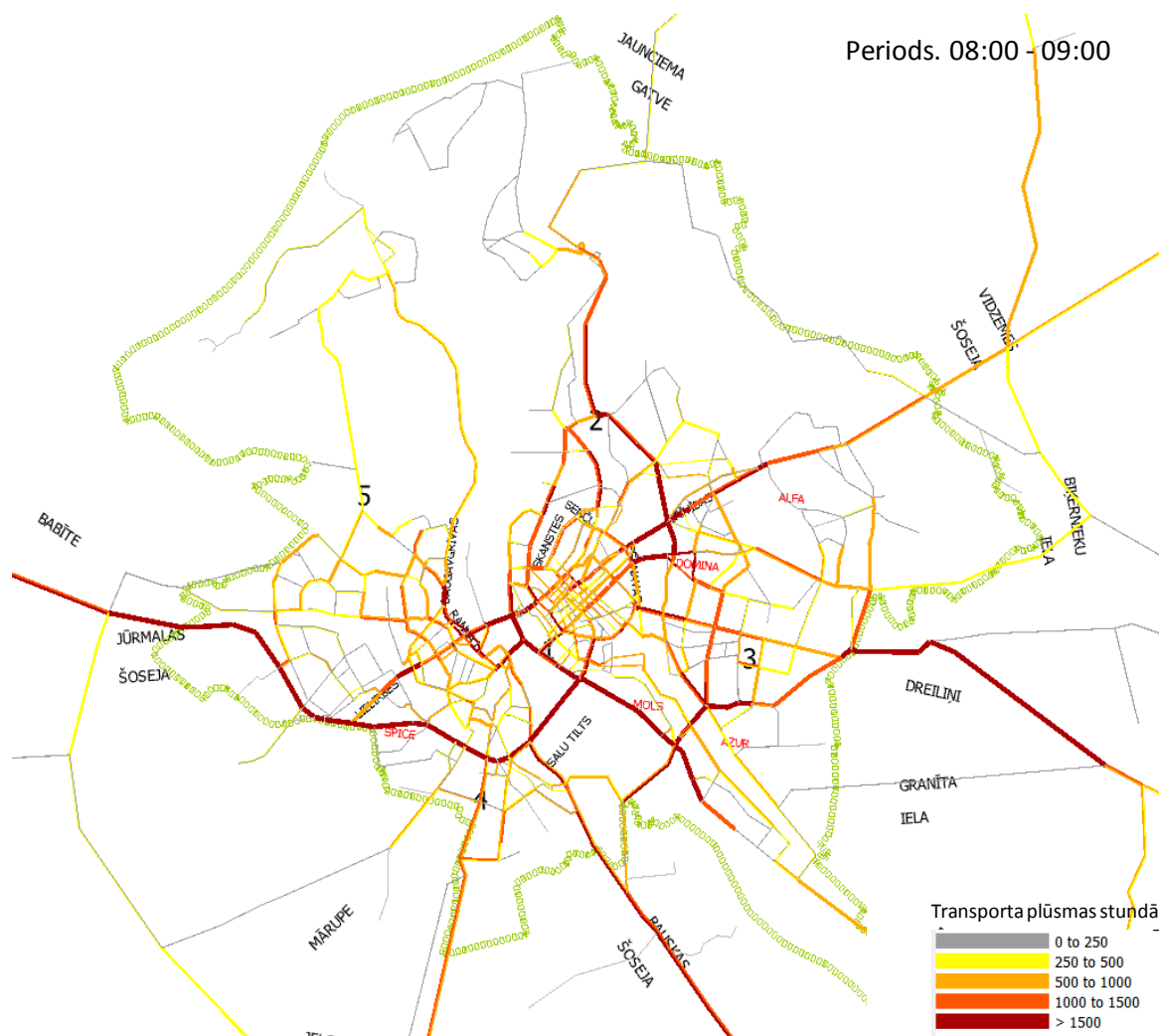
<sup>1)</sup> Dati par vieglā transporta skaitu uz konkrētajiem ceļiem pie Rīgas robežas centra virzienā

Transporta intensitātes un ielu noslodze Rīgas pilsētā ir sniegtas Attēls 13, Attēls 14.



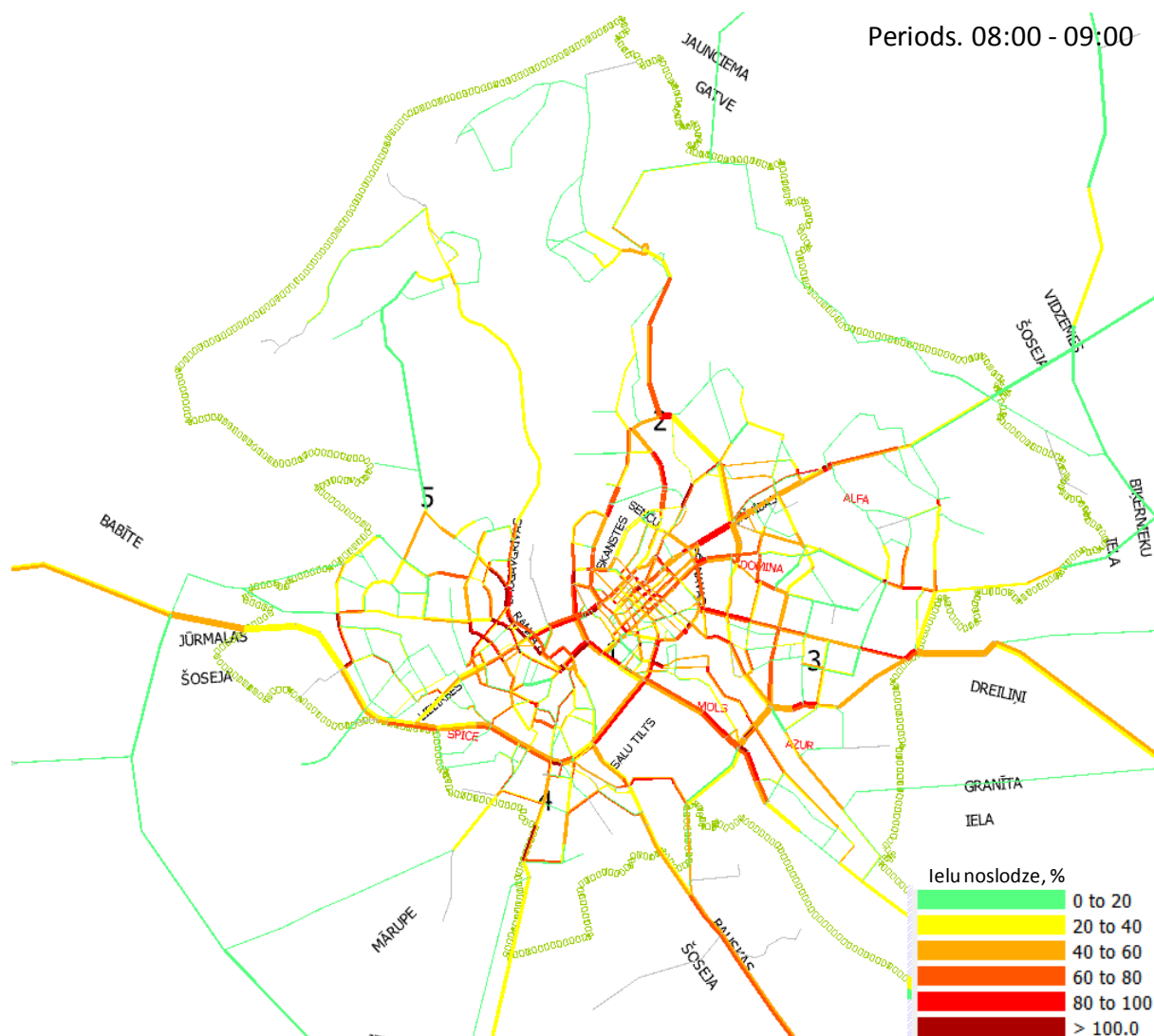
Attēls 12. Iebraucošā vieglā transporta plūsma Rīgas pilsētas robežās, kas brauc no Rīgas aglomerācijas uz centrālo transporta loku un kurai galamērķis atrodas centrālajā transporta lokā, rīts 08:00 – 09:00, vieglais transports.





Attēls 13. Transporta intensitāte Rīgas pilsētā, 2014.gads, rīts 08:00 – 09:00, PCE/h

Periods. 08:00 - 09:00



Attēls 14. Ielu noslodze Rīgas pilsētā, 2014.gads, rīts 08:00 – 09:00, PCE/h

### 1.2.5. Transporta intensitātes un noslodze pie pilsētas centrālā transporta loka

Iebraucošā vieglā transporta plūsma rīta maksimumstundā uz pilsētas centrālo transporta loku tajā robežās un kurai braucienu galamērķis atrodas centrālajā transporta lokā ir sniegta Attēls 15 un Tabula 8.

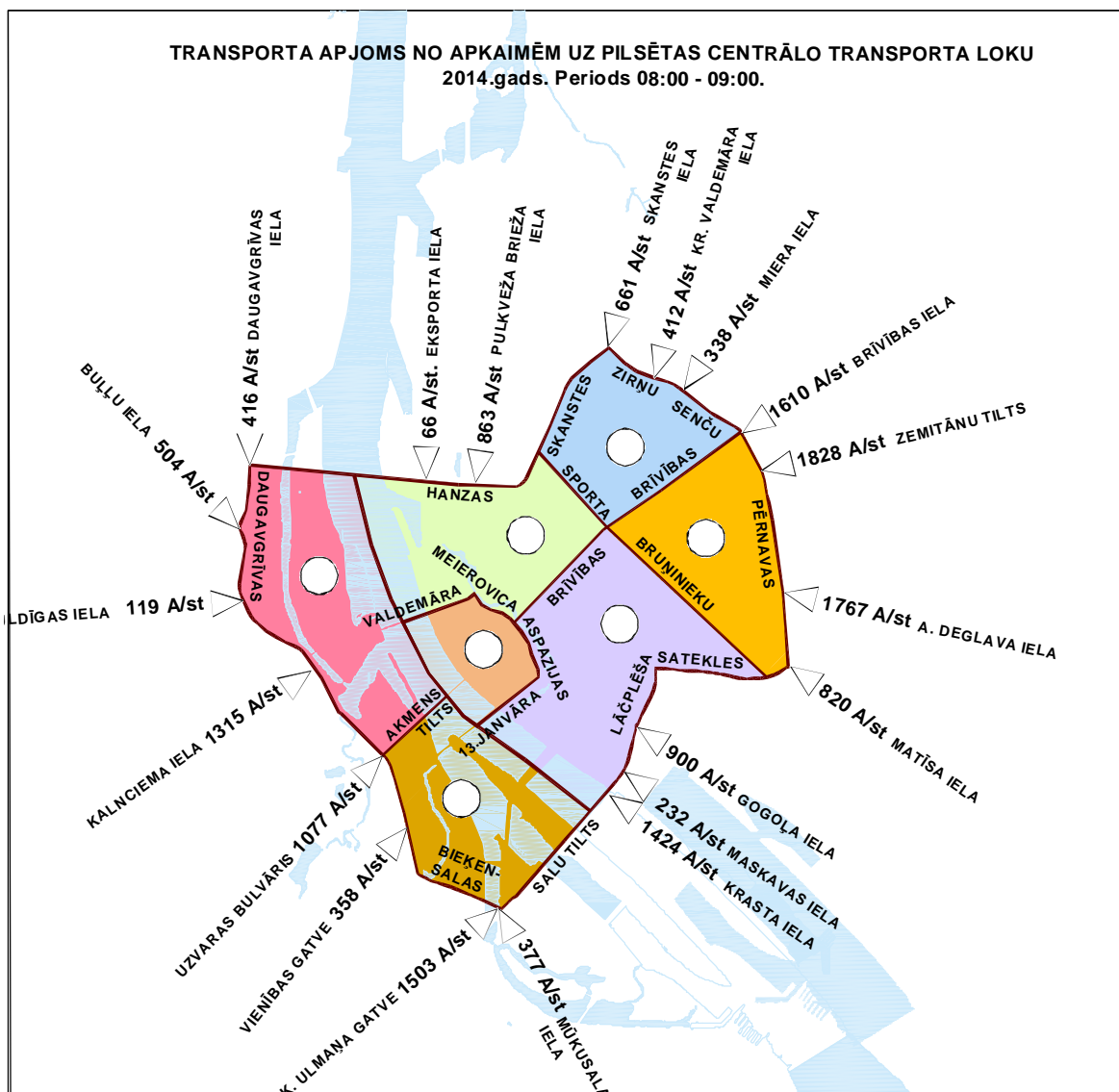
Kopumā uz centrālo transporta loku no apkaimēm un ārpus Rīgas rīta maksimumstundā brauc 18 061 A/st. (vieglais transports), no tiem visnoslogotākie ir Zemitānu tilts, A.Deglava iela, Brīvības iela, K.Ulmaņa gatve, Krasta iela un Kalnciema iela ar vairāk nekā 1 300 A/st., kas sastāda 52% no kopējās iebraucošās plūsmas.

**Tabula 8. Vieglā transporta skaits pie pilsētas centrālā transporta loka centra virzienā.  
2014.gada, 08:00 – 09:00**

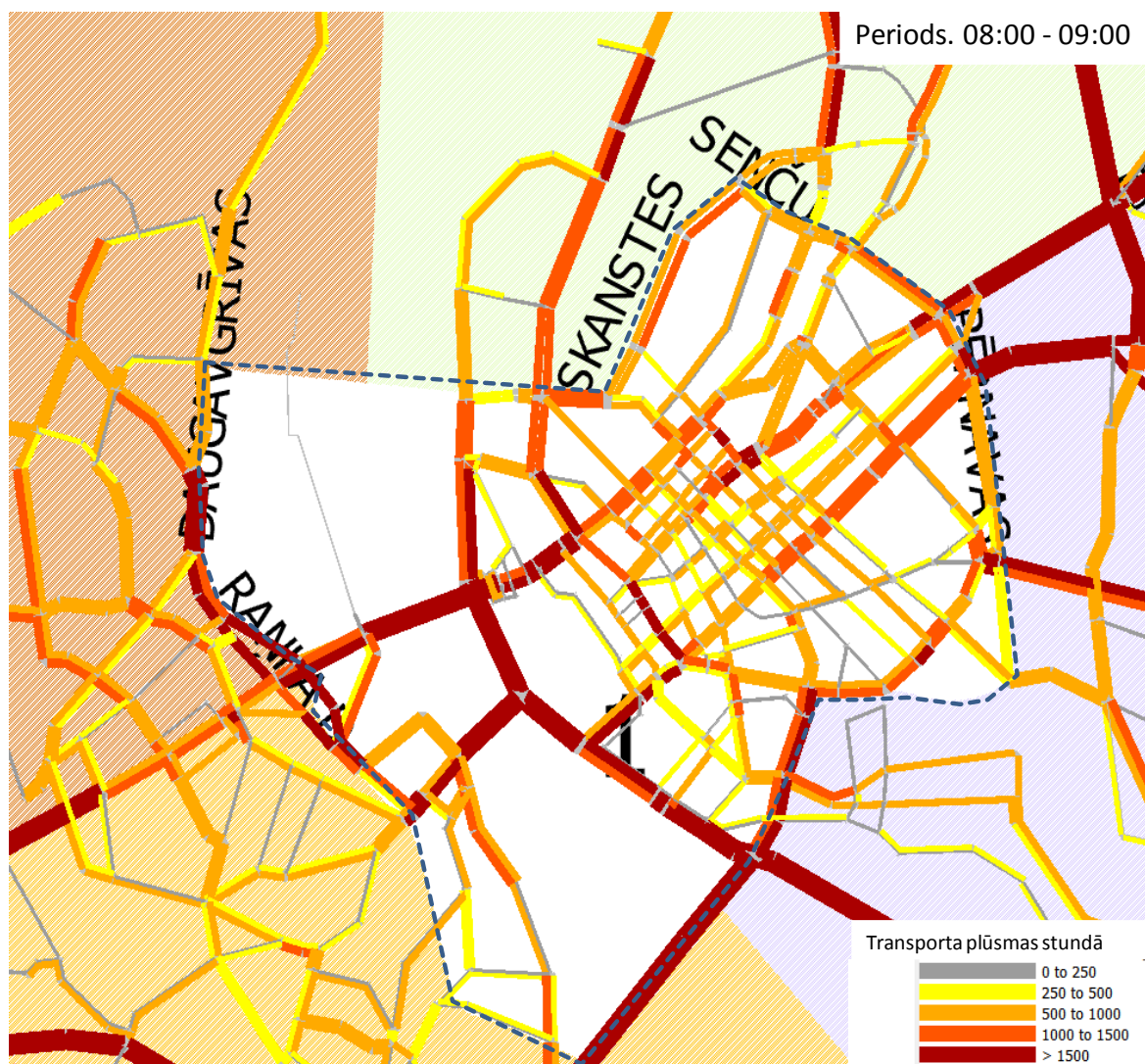
Pa ceļu	Uz centrālo tr-ta loku Vieglais transports	
	A/st.	%
Zemitānu tilts	1 828	10%
A.Deglava iela	1 767	10%
Brīvības iela	1 610	9%
K. Ulmaņa gatve	1 503	8%
Krasta iela	1 424	8%
Kalnciema iela	1 315	7%
Uzvaras bulv.	1 077	6%
Gogoļa iela	900	5%
P.Brieža iela	863	5%
Matīsa iela	820	5%
Skanstes iela	661	4%
Buļļu iela	504	3%
Daugavgrīvas iela	416	2%
K.Valdemāra iela	412	2%
Mūkusalas iela	377	2%
Vienības gatve	358	2%
Miera iela	338	2%
Maskavas iela	232	1%
Kuldīgas iela	119	1%
Eksporta iela	66	0,4%
Citi ceļi	1 472	8%
	18 061	100%

<sup>1)</sup> Dati par vieglā transporta skaitu uz konkrētajiem ceļiem pie Rīgas centrālās transporta loka centra virzienā

Transporta intensitātes un ielu noslodze pilsētas centrālajā transporta lokā ir sniegtas Attēls 16, Attēls 17.

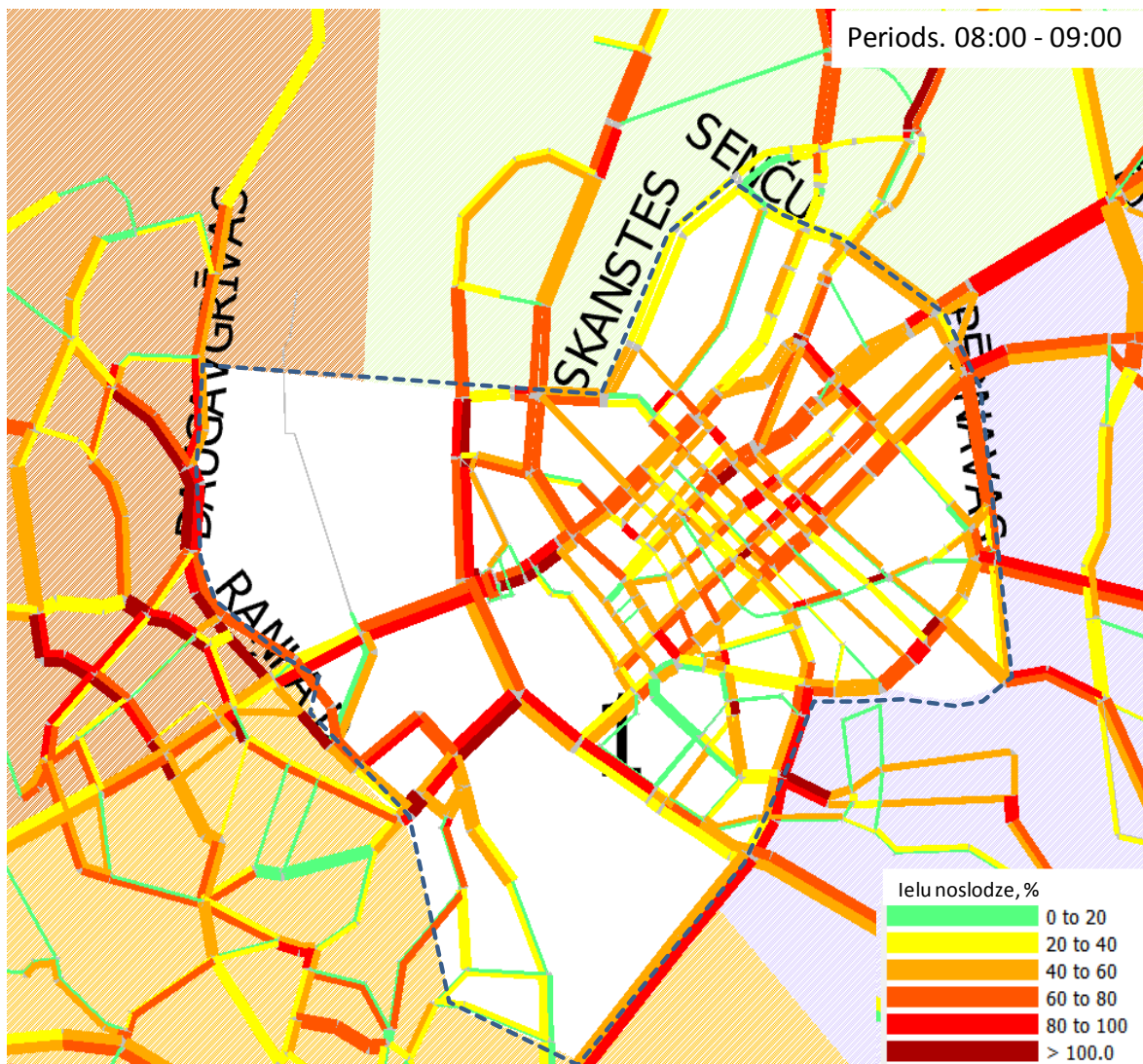


Attēls 15. Iebraucošā vieglā transporta plūsma uz pilsētas centrālo transporta loku tajā robežās un kurai braucienu galamērķis atrodas centrālajā transporta lokā, rīts 08:00 – 09:00, vieglais transports (Solvers)



Attēls 16. Transporta intensitāte pilsētas centrālajā transporta lokā, 2014.gads, rīts 08:00 – 09:00, PCE/st.





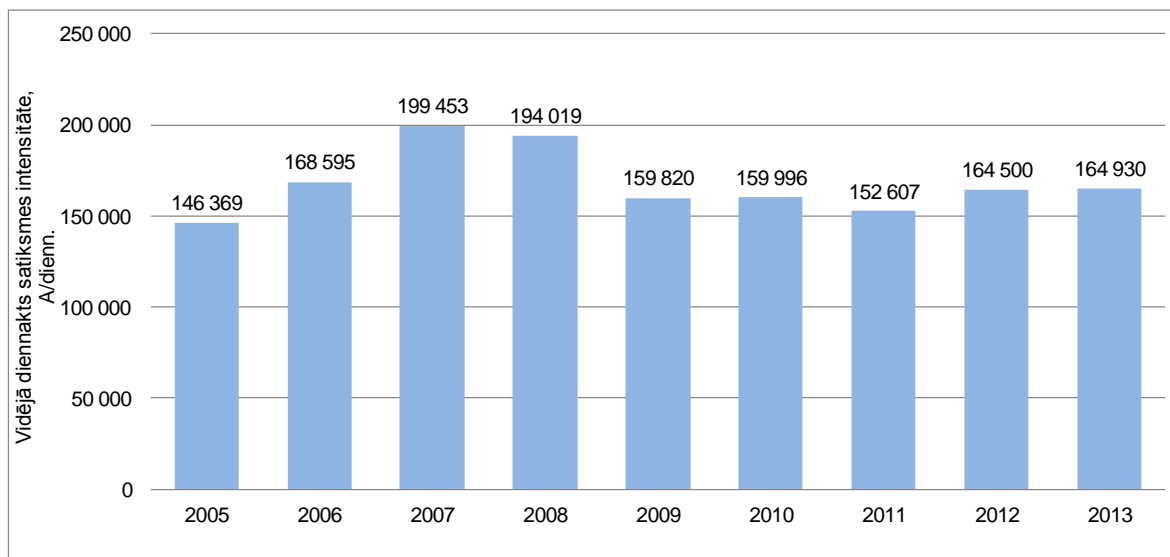
Attēls 17. Ielu noslodze Rīgas pilsētas centrālajā transporta lokā, 2014.gads, rīts 08:00 – 09:00, PCE/st.

### 1.2.6. Vidējā diennakts satiksmes intensitāte.

Ik gadu Va/s „Latvijas Valsts ceļi” veic intensitāšu uzskaites uz galvenajiem valsts ceļiem ārpus Rīgas. Izmantojot stacionārās un pārvietojamas ierīces tiek uzskaitītas transporta intensitātes un novērtēta vidējā diennakts satiksmes intensitāte uz konkrētajiem ceļiem. Iegūtas intensitātes ir uzrādītas abos satiksmes virzienos.

Vidējā diennakts satiksmes intensitāte valsts galvenajos autoceļos un valsts reģionālajos ceļos uz Rīgas pilsētas robežas 2005.- 2013.gadiem ir sniegta Attēls 18 (intensitātes summa iekļauj A2, A6, A7, A8, A10 un P1, P132, P2, P4 ceļus).

Pēc LVC datiem var secināt, ka vidējā diennakts satiksmes intensitāte auga no 2005.gada līdz 2007.gadam un kopš 2008.gada sākas transporta satiksmes kritums. Lielākais transporta samazinājums tika novērots 2009.gadā, kad satiksme samazinājās par 18% salīdzinot ar 2008.gadu. Laikā periodā no 2009 līdz 2013.gadam vidējā diennakts satiksmes intensitāte svārstījās 160 – 165 tūkst. aut/dienn. robežās, kas sastāda 77 – 83 % no 2007.gada intensitātes.



Avots: [www.lvceli.lv](http://www.lvceli.lv)

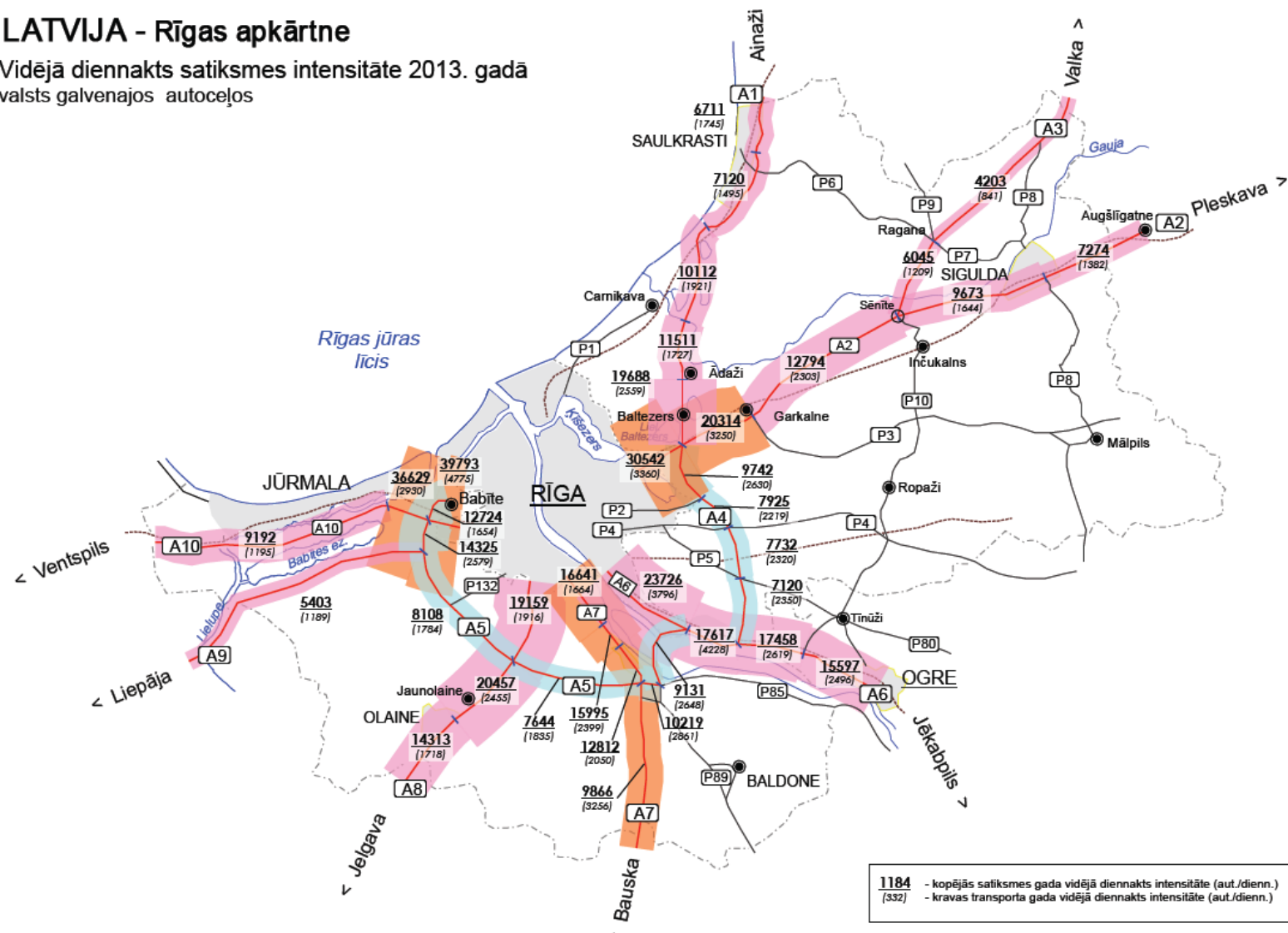
**Attēls 18. Vidējā diennakts satiksmes intensitātes izmaiņas valsts galvenajos un reģionālajos autoceļos uz Rīgas pilsētas robežas, 2005. – 2013.g. (A2, A6, A7, A8, A10 un P1, P132, P2, P4). A/dienn.**

Vidējā diennakts satiksmes intensitāte 2013.gadā valsts galvenajos autoceļos pēc Va/s „Latvijas Valsts ceļi” datiem ir sniegta Attēlā 19.

Vidējā diennakts satiksmes intensitāte 2013.gadā valsts reģionālajos autoceļos pēc Va/s „Latvijas Valsts ceļi” datiem ir sniegta Attēlā 20.

## LATVIJA - Rīgas apkārtnē

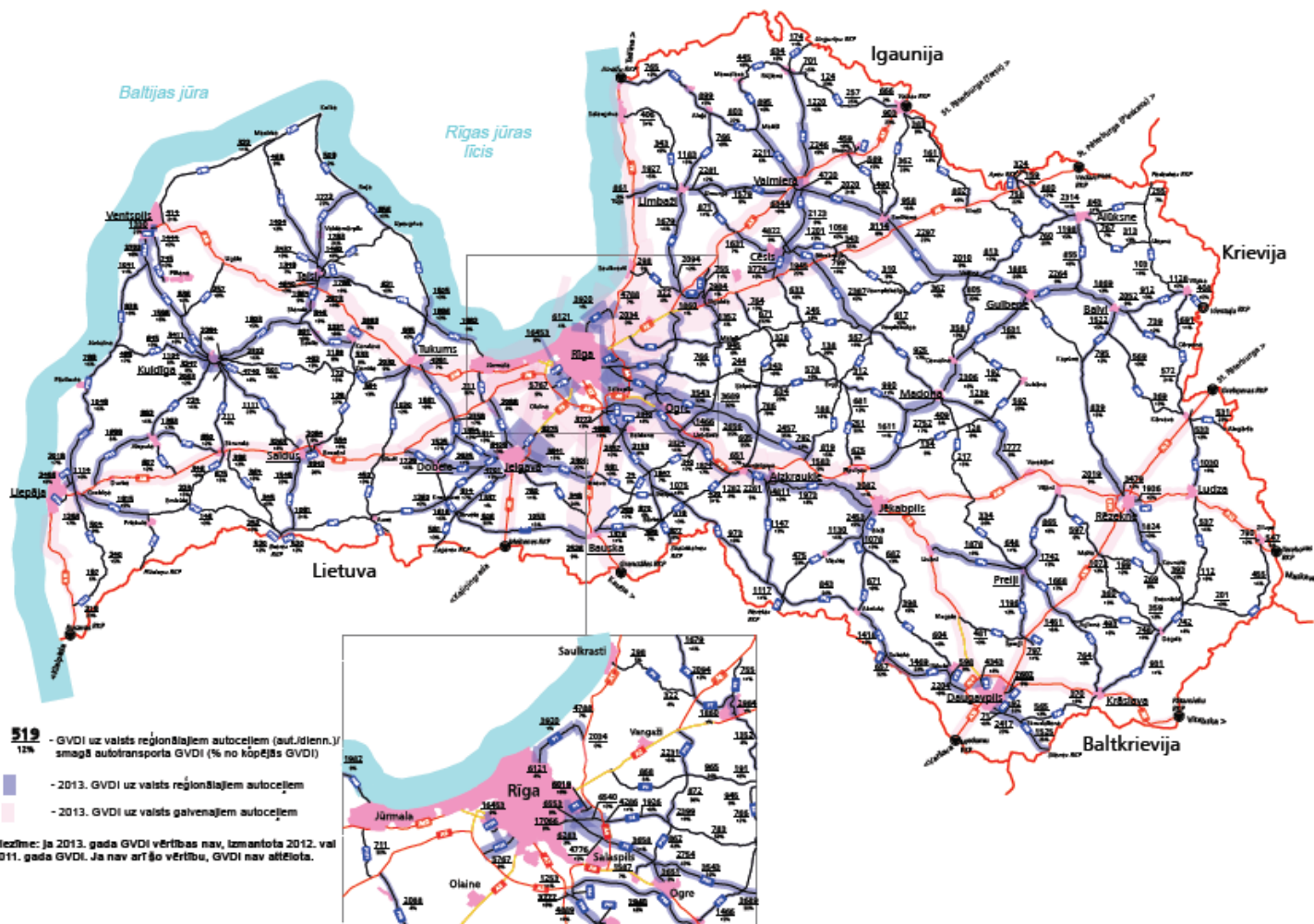
Vidējā diennakts satiksmes intensitāte 2013. gadā  
valsts galvenajos autoceļos



Attēls 19. Vidējā diennakts satiksmes intensitāte 2013.gadā valsts galvenajos autoceļos (LVC)



Gada vidējā diennakts satiksmes 2013. gadā valsts reģionālajos autoceļos



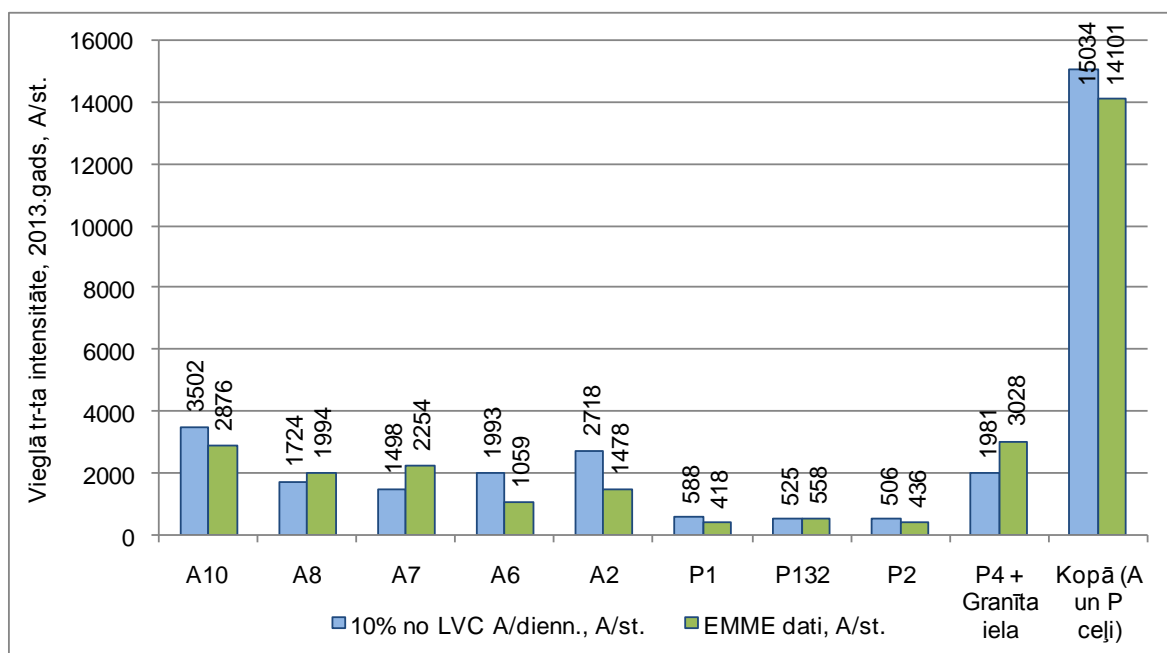
Attēls 20. Vidējā diennakts satiksmes intensitāte 2013.gadā valsts reģionālajos autoceļos (LVC)

### 1.2.7. LVC satiksmes intensitātes salīdzinājums ar Rīgas transporta EMME modeļa datiem.

Lai veiktu LVC satiksmes intensitātes salīdzinājumu ar Rīgas transporta EMME modeļa intensitātēm tika pieņemti sekojošie pieņēmumi:

- 1) LVC 2013.gada satiksmes intensitātes tika pārveidotas no vidējās diennakts satiksmes intensitātes uz rīta maksimumstundas intensitāti ar koeficientu 0.1 saskaņā ar LVS 190-2:2007 (punkts A2.13.2.1).
- 2) Rīgas transporta EMME modeļa transporta izcelsmes un gala mērķa matricām tika piemērots dabīgais pieaugums uz 2013.gadu (*Witteveen+Bos, 2010*).
- 3) Salīdzinājuma rezultāti sniegti vieglajam transportam, rīta maksimumstundai no 08:00 līdz 09:00.

Vieglā transporta intensitāte pēc LVC un Rīgas transporta EMME modeļa datiem valsts galvenajos autoceļos un valsts reģionālajos ceļos uz Rīgas pilsētas robežas 2013.gadam ir sniegta Attēls 21 un Tabula 9 (A2, A6, A7, A8, A10 un P1, P132, P2, P4 ceļi).



**Attēls 21. LVC satiksmes intensitātes salīdzinājums ar Rīgas transporta EMME modeļa datiem valsts galvenajos un reģionālajos autoceļos uz Rīgas pilsētas robežas, 2013.g., A/st.**

Salīdzinot kopējās vieglā transporta intensitātes uz Rīgas pilsētas robežas var secināt, ka starpība starp LVC un Rīgas transporta EMME modeļa datiem ir nenozīmīga un sastāda 6%. Tomēr uz konkrētajiem ceļiem, starpība starp LVC un Rīgas transporta EMME modeļa datiem svārstās 6 – 53% robežās (Tabula 9).

**Tabula 9. LVC un Rīgas transporta EMME modeļa satiksmes intensitātes, 08:00 – 09:00, 2013.g.**

Ceļa Nr.	Ielas virziens	Posms		Transporta intensitāte pēc LVC datiem, aut/dnn			Vieglā tr-ta intensitāte		Starpība, %
		no km	līdz km	Kopā	Kravas	Vieglais	10% no LVC dienn., A/st.	Rīgas transporta EMME modelis, 08:00 - 09:00. A/st.	
A10	K.Ulmaņa gatve	12.405	14.129	39 793	4 775	35 018	3 502	2 876	18%
A8	Vienības gatve	17.370	19.133	19 159	1 916	17 243	1 724	1 994	-16%
A7	Ziepniekkalna iela	7.900	9.780	16 641	1 664	14 977	1 498	2 254	-50%
A6	Maskavas iela	9.968	15.102	23 726	3 796	19 930	1 993	1 059	47%
A2	Brīvības iela	13.450	15.368	30 542	3 360	27 182	2 718	1 478	46%
P1	Jaunciema iela	15,754	18,789	6 121	245	5 876	588	418	29%
P132	Mārupe (Daugavas iela)	1,800	10,944	5 767	519	5 248	525	558	-6%
P2	Biķernieku iela	0,000	2,727	6 019	963	5 056	506	436	14%
P4	Lubānas iela	7,940	9,620	17 066	1 536	15 530	1 981*	3 028	-53%
<b>KOPĀ</b>				<b>16 4834</b>	<b>18 774</b>	<b>146 060</b>	<b>15 034</b>	<b>14 101</b>	<b>6%</b>

\* apvieno Lubānas un Granīta ielas vieglā transporta intensitātes, ņemot vērā, ka Rīgas transporta EMME modelī P5 ceļš no A6 ceļa savienojuma līdz Lubānas aplim ir kodificēts, kā ceļš ar divām braukšanas joslām katrā virzienā un ar ātruma ierobežojumu 100 km/st.. Granīta ielas intensitātes no 08:00 līdz 09:00 (Solvers, 2009).

### 1.3. Ulbrokas ielas stāvparks

Stāvparks Ulbrokas ielā 13 ir pašlaik pirmais un vienīgais oficiāli darbojošais stāvparks Rīgā, kura apmaksas sistēma saistīta ar Rīgas satiksmes izmantoto E-talonu. Sākotnēji tas būvēts kā daudzstāvu autostāvvietu tuvējām daudzdzīvokļu mājām. No 2012. gada decembra tajā ieviesta stāvparka funkcija. Līdz šim mēdijos izskanējušie ziņu sižeti bijuši kritiski par tā darbību un lietderību.

Lai labāk izprastu šī stāvparka darbības rezultātus tika veikta tā apskate dabā, novietojuma analīze izmantojot Google Earth satelītu zņēmumus, apskatīti pieejamie ST maršruti, izmantojot Rīgas Satiksmes mājaslapā pieejamo informāciju un vaicāts viedoklis tā operētājam SIA „Pilsētībūvnieks”.

#### 1.3.1. Apskate dabā

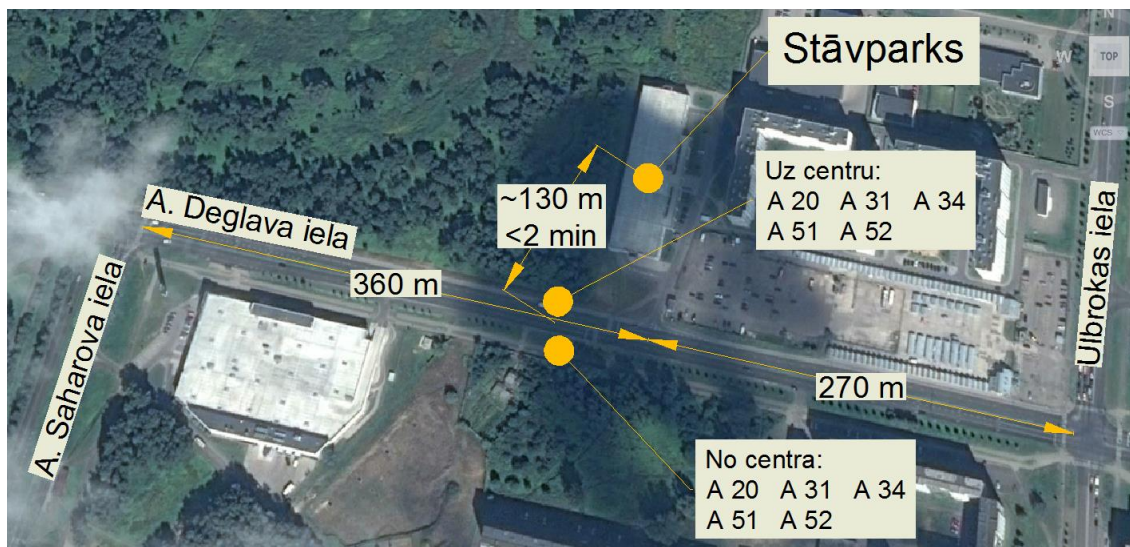


Attēls 22. “Ulbrokas ielas stāvparks 29.01.2014.” (EDB)

Objekta apskate dabā veikta 2014. gada 29. janvārī (trešdiena) no plkst. 8:00 līdz 9:00. Stāvvietas apkārtnē ir sakopta un tīra. Piebraukšana no A. Deglava ielas centra virzienā ir ērta. Attālums ar kājām līdz tuvākajai pieturai „Ulbrokas iela 13” ir aptuveni 1.5 minūtes. Uz tās fasādes uzstādīts plakāts, kur primāri norādīta informācija par stāvvietas apmaksas tarifiem (dienas un mēneša) un nodrošināto servisu (tīrību un video novērošanu). Pēc tam seko uzraksts „STĀVPARKS / P&R” un informatīvais tālrunis.

Apskates laikā netika novēroti stāvparka pakalpojumu izmantotāji.

### 1.3.2. Novietojums



Attēls 23. “Ulbrokas ielas stāvparka novietojums.” (EDB)

Apskatot novietojumu kartē, redzams, ka stāvparks atrodas blakus A. Deglava ielai, kas ir pilsētas maģistrāle. Pa to centra virzienā dodas liela daļa no iebraucējiem Rīgā, kas izmanto Dreiliņu apli (A. Deglava, Lubānas ielas, Kaivas ielas un autoceļa P4 krustojums). Izmantojot Ulbrokas ielu, Stāvparks pieejams arī pa Biķernieku ielu Rīgā iebraucošajiem.

Kā iespējams ierobežojums no satiksmes viedokļa ir piekļuve no A. Deglava ielas virzienā no centra. Tam nepieciešams veikt ~ 540 metru līkumu, apgriežoties braukšanai pretējā virzienā krustojumā ar Ulbrokas ielu.

Ievērojamāks apgrūtinājums stāvparka lietotājiem ir manevrs, lai no stāvparka izbrauktu virzienā prom no centra – aptuveni 720 metru līkums, lai apgrieztos braukšanai pretējā virzienā krustojumā ar A. Saharova ielu. Pēc būtības šis ir svarīgākais virziens stāvparka apmeklētājiem pēc darba dienas beigām, dodoties ārā no pilsētas.

### 1.3.3. Sabiedriskā transporta nodrošinājums

Sabiedriskā transporta pieturvietas gan virzienā uz, gan no centra izvietotas ļoti tuvu – aptuveni 130 metri, jeb līdz 2 min. ar kājām. Pieturvietā virzienā no centra pieejama, izmantojot gājēju pāreju ar izsaukuma pogu.

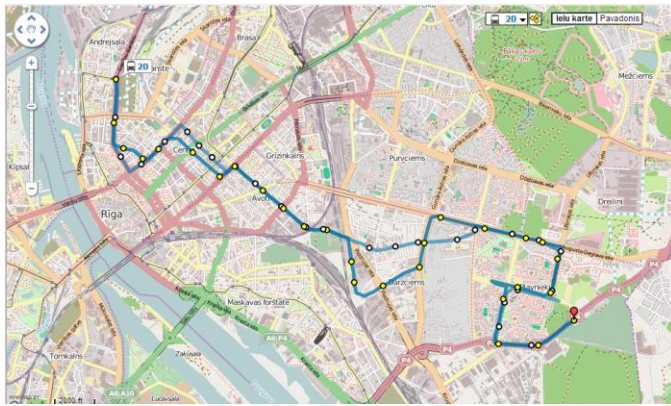
Abās pieturvietās pieejami 5 autobusu maršruti. no kuriem 4 dodas centra virzienā:

**20 „Pētersalas iela - Plavnieku kapi”**

Intervāls virzienā uz centru no 8:00 līdz 9:00 – ~ **30 min**

Laiks līdz centram: **vidēji 30 min**



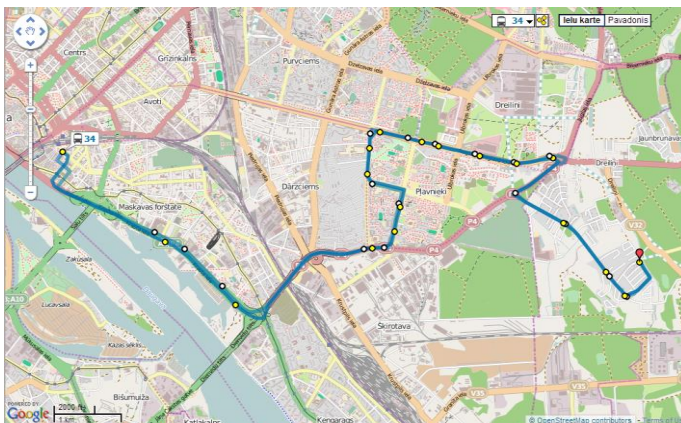


Attēls 24. "20. autobusa maršruts" (Rīgas satiksme)

### 34 „Centrāltirgus - Saulīši”

Intervāls virzienā uz centru no 8:00 līdz 9:00 - ~ 60 min

Laiks līdz centram: **vidēji 25 min**

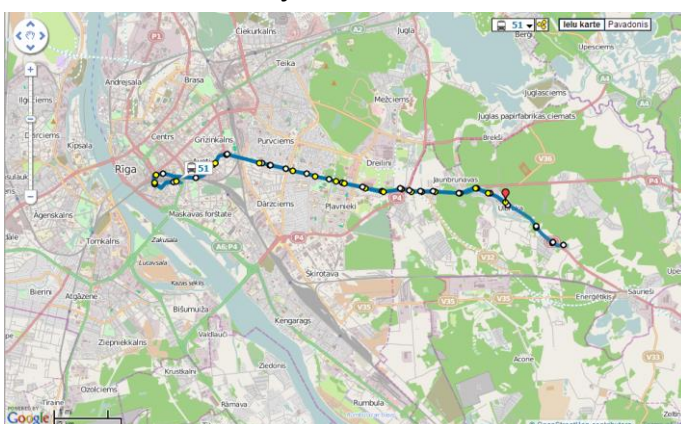


Attēls 25. "34. autobusa maršruts" (Rīgas satiksme)

### 51 „Abrenes iela - Ulbroka”

Intervāls virzienā uz centru no 8:00 līdz 9:00 - ~ 20 min

Laiks līdz centram: **vidēji 25 min**

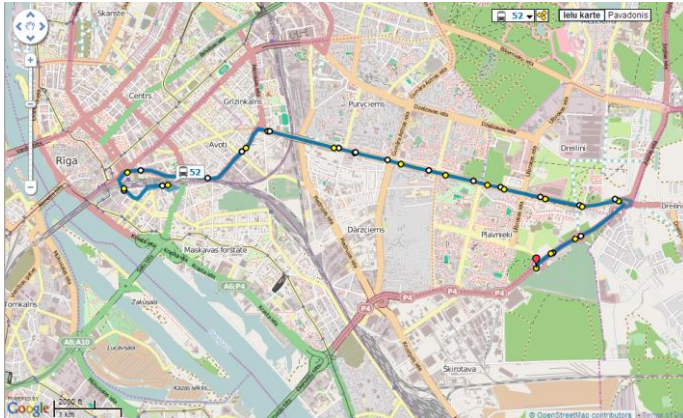


Attēls 26. "51. autobusa maršruts" (Rīgas satiksme)

## 52 „Abrenes iela - Pļavnieku kapi”

Intervāls virzienā uz centru no 8:00 līdz 9:00 - ~ **15 min**

Laiks līdz centram: **vidēji 25 min**



**Attēls 27. “52. autobusa maršruts” (Rīgas satiksme)**

Četrus autobusu maršrutus (20., 34., 51., 52.) galapunkti atrodas centrā. No tiem trīs - dažādās centra daļās (diviem maršrutiem [51. un 52.] viens galapunkts – Abrenes iela). Centrā esošo galapunktu sasniegšanai tiek izmantotas atšķirīgas trases, kas aptver plašu Rīgas teritoriju no Deglava ielas līdz Krasta ielai.

Kopumā pieejamais reisu skaits centra virzienā divu stundu laikā – **18**.

Līdz centram ceļā vidēji jāpatērē **25 – 30 minūtes**.

### 1.3.4. SIA „Pilsētņēmnieks” viedoklis

Papildus pašu veiktajai izpētei tika lūgts stāvvietas apsaimniekotāja SIA „Pilsētņēmnieks” viedoklis sekojošos jautājumos:

**1) Darbības laiks - kopš kura gada / mēneša darbojas stāvparka funkcija:**

*„Autostāvvietā jaunajā Park & Ride sistēmā darbojas kopš 2012.gada decembra. (Iepriekš tā darbojās parastā sistēmā, ar līgumu slēgšanu un izmantot varēja tikai, ja tika iegādāts abonements uz mēnesi).”*

**2) Stāvvietas aizpildījums;**

*„Šobrīd aizpildījums ir aptuveni 40-50% (kopā ir 676 vietas).”*

**3) Stāvparka sistēmas izmantošanas nosacījumi;**

*„Stāvparks darbojas pēc principa – autostāvvietā ir par brīvu, ja ir veikti divi braucieni ar sabiedrisko transportu ar e-talonu.*

*Tas viss ir jāveic ar vienu un to pašu e-talonu.*

*Darbība Nr.1 ar e-talonu iebrauc (reģistrējas pie barjeras)*

*Darbība Nr.2 izbrauc ar sabiedrisko transportu 2 reizes.*

*Darbība Nr.3 ar šo e-talonu piebrauc pie barjeras un parāda to pie barjeras lasītājam,*

*ja viss OK brauc un nemaksā, ja nē, tad jānododas pie dežuranta un jāsamaksā, lai tiktu ārā. Samaksu var veikt ar skaidro naudu vai bankas karti.*

*Stāvparku lieto arī mēneša abonenti un īslaicīgi stāvvietas lietotāji, arī šeit lieto ē-talonu. Abonentiem ir nepieciešami zilie e-taloni, citos gadījumos var lietot dzeltenos talonus (vienreizējai lietošanai)”*

#### 4) Stāvparka funkcijas izmantotāju statistika;

„Stāvparku 2013.gadā lietoja mazāk par 300 lietotāju.”

#### 5) Jūsu secinājumi / izvērtējums (esošas izpētes) par līdzšinējo stāvparka funkcijas darbību.

„Kopš Park&Ride sistēmas ieviešanas klientiem ir ērtāk norēķināties par autostāvvietas pakalpojumiem, jo nav jāslēdz līgumi, bet uz vietas var samaksāt gan skaidrā naudā, gan ar bankas karti. Sistēma darbojas labi un reti, kad ir kādi sarežģījumi. Ja ir, tad tie tiek ātri un operatīvi atrisināti. Sākot ar 2014.gada 01.janvāri tika veiktas izmaiņas pakalpojumu cenās: šobrīd autostāvvietas mēneša abonements maksā 25eur un 1 diennakts maksa ir 1eur. Abonementu lietotāju skaits ir palielinājies, bet arvien vairāk sāk parādīties lietotāji, kuri savu auto novieto uz 1 vai vairākām diennaktīm. Lai palielinātu klientu skaitu tika arī nomainīts reklāmas plakāts, uz kura bija norādītas autostāvvietas jaunās pakalpojumu cenas, jo uz iepriekšējā nebija tās norādītas.”

### 1.3.5. Secinājumi

Priekšrocības:

- Stāvparka teritorija ir tīra un sakopta
- Stāvvietas ir apsargātas un tiek veikta video novērošana
- Stāvparks atrodas tuvu maģistrālām ielām (A. Deglava iela, Lubānas iela, Juglas iela, P4)
- Viegli pieejams sabiedriskais transports (pieturas ~130 metru attālumā, jeb ~2 min ar kājām)
- Pieejamais sabiedriskais transports nosedz plašu Rīgas teritoriju

Trūkumi:

- ST maršrutu lieli intervāli (15 – 60 min.)
- Informācijas pieejamība par stāvparku sistēmu un konkrētā stāvparka izmantošanas iespējām
- Nav apsargājamas novietnes velosipēdiem
- Apgrūtināta piekļuve A. Deglava ielai virzienā prom no centra braucot ārā no stāvparka
- Tālu no tuvākajiem sastrēgumiem iebraucot centrā
- Sabiedriskajam transportam nav ST joslu, kā rezultātā brauciena ilgums līdzvērtīgs braucienam ar auto
- Cilvēkiem trūkst motivācijas atstāt auto tieši šeit
- Stāvparkam un ST atšķirīgi operatori

Kopumā var secināt, ka stāvparkam ir salīdzinoši laba piekļuve ar privāto auto no maģistrālā ielu tīkla un attālums līdz sabiedriskajam transportam ir mazs. Taču tas ir tālu no tuvākajiem sastrēgumiem iebraukšanai centrā. Pieejamais sabiedriskais transports – autobuss ir bez priekšrocībām satiksmes plūsmā attiecībā pret privāto auto. Attiecīgi ceļš līdz centram laika ziņā ar automašīnu ir līdzvērtīgs braucienam sabiedriskajā transportā, tāpēc cilvēkiem trūkst motivācijas atstāt auto tieši šeit.

## 1.4. Ārzemju pieredze

Atskaitē iekļauts izvilkums no kopējās izpētes par stāvparku sistēmu pieredzi ārvalstīs. Ar tās pilno tekstu iespējams iepazīties Pielikumā Nr. 1.4.

### 1.4.1. Izvēles kritēriji

Lai pamatotu to ārvalstu pilsētu piemēru atlasī, kurās ir izveidoti stāvparki (P+R), mēs izvēlējamies šādus kritērijus:

- pilsētai jābūt salīdzināmai ar Rīgu pilsētas kritisko masu un aglomerāciju;
- pilsētai jābūt bez metro satiksmes tīkla;
- pilsētai jābūt ar tramvaju satiksmes tīklu kā galveno sabiedriskā transporta struktūru;
- pētījuma galvenā uzmanība ir pievērsta galamērķa stāvparkiem, izcelsmes stāvparkiem (gar dzelzceļa sliežu ceļiem), kas analizēti kā papildu politika mērķu sasniegšanai;
- jābūt pieejamam stāvparku novērtējumam.

**Tabula 10. „Apskatīto pilsētu salīdzinājums”**

Kritērijs	Rīga	Šefilda	Mazākās pilsētas	Minhene	Strasbūra	Bordo	Nantes	Amsterdama	Ženēva	Leipciga
Iedzīvotāji (tūkst.)	693	552	124	1340	440	833	581	810	191	521
Platība (km <sup>2</sup> )	304	368	115	311	222	1057	524.6	219	16	298
Iedzīvotāji aglomerācijā (tūkst.)	1018	1343	552	2701	760	1105	873	1500	2000	1090
Aglomerācijas platība (km <sup>2</sup> )	3058	1552	3046	5500	1352	3875	2243	594	1000	-
Stāvparki	1	7 + 23	4		8	18	18	7	20+5	8
Metro				x				x		
Reģionāls vilciens		x		x				x	x	
Tramvajs	x			x	x	x	x	x	x	X
Pilsētas vilciens		x								
Autobuss	x	x	x	x			x	x	x	x
Pieejams vērtējums		x	x	x	x	x		x	x	

### 1.4.2. Izvēlētie salīdzinājuma varianti

Tabulā ir norādītas attiecīgās izvēlētas pilsētas. Analizētie gadījumi ir šādi:

- **Šefilda** un stāvparki uz autobusu bāzes mazās pilsētās Apvienotajā Karalistē;
- **Bordo** un **Strasbūra** Francijā;
- Ar vilcieniem saistīti (izcelsmes) stāvparki **Minhenē**;
- Īss pārskats par interesantiem aspektiem dažādās pilsētās.



**Tabula 11. „Izvēlēto pilsētu salīdzinājuma kopsavilkums”**

Kritērijs	Šefīlda	Mazākas pilsētas		Minhene		Strasbūra	Bordo		Ženēva	Leipciga			
Darba laiks Darbadienās	06.30-19.30	06.30-20.40		24 stundas		07.00-20.00	05.00-01.00		24 hours	24 hours			
1 dienas biļete EUR	6,75	3,90		Stāvv. 1-1,50 ST 2,50		3,50	3,50		4,90 – 9,00	Park 3,00 Ride 3,40			
Mēneša biļete	90,00					46,40	33,00		106,50				
Apsargāta	x	x		Dienā		x	x		Dienā	Dienā			
Max. laiks ceļā	39'	20'				20'	28'						
Aizpildījums Darbadienās		50-60 %		Augsts		Mainīgi 40 – 120 %	Vidēji 91 % 50 – 120 %		70 – 100 %				
Aizpildījums Svētdienās		70 %				+ 50 %	28 %						
Transporta biežums	5'- 7'and 10'		Vācija		Francija	3 and 6'	4' Rīta piķa st. 10' dienā	Citas	5' Rīta piķa st. 10' dienā				
Lietotāji darbadienās		45 % darbs 30 % iepirkšanās				38 % iepirkšanās	62 % darbs						
Izmaksas		Min. izmant. biežums/vieta 200-250/gadā					Min. Izmērs: 400 vietas						
Abonenti							65 %						
Satiksmes plūsmas samazinājums		3 – 9 % dienā 20 % piķa st. 20 % centrā					3 – 5 % dienā 35 % piķa st.		20 % centrā		70 %		
Eksploatācija	Dienvidjorkšīras sabiedriskā transporta direkcija (Dome un privātie pārvadātāji)	Stāvv.: Pilsēta Bus: Privāti				Stāvv.: Privāti ST: starppilsētu apvienības			Starp-pilsētu apvienības	Starp-pilsētu apvienības		Public authority Fondation des Parking Public authority Transport Publics Genevois	Parking: Privāti ST: Reģionālās organizācijas

### 1.4.3. Secinājumi

#### 1.4.3.1. Stāvparka definīcija un mērķis

Stāvparks ir sistēma, kas pašreizējiem privātā transporta lietotājiem dod iespēju doties uz lielu automašīnu parku, kur tie var novietot savus transportlīdzekļus un izvēlēties sabiedriskā transporta veidu. Vairumā gadījumā tas notiek ārpus pilsētas centra, un stāvparks paredzēts, lai atvieglotu sastrēgumus uz ceļiem, kas ved uz centru, vienlaicīgi samazinot ietekmi uz vidi. Termins „stāvparks” ir gandrīz sinonīms autoparkam, ko apkalpo autobusi, bet to var izmantot arī, lai aprakstītu autoparkus, ko apkalpo vieglā dzelzceļa vilcieni un metro vilcieni.

Galvenie stāvparku ieviešanas iemesli ir:

- samazināt sastrēgumus uz ceļiem, kas ved uz centru
- samazināt sastrēgumus pilsētas centrā
- samazināt ietekmi uz vidi gar ceļiem, kas ved uz pilsētas centru, kā arī pilsētas centrā

#### 1.4.3.2. Galvenie aspekti

Visos analizētajos gadījumos ir daži galvenie aspekti un nosacījumi.

Pētījumu centra „Goudappel Coffeng” ( NL, OV Magazine, 22.03.2012.),veiktā pētījuma pārskats atspoguļo šādus aspektus:

##### „8 mīti par stāvparku”:

1. „Stāvparka nav”. Tādā gadījumā nav piemērota standarta pieeja. Galvenie panākumu priekšnoteikumi ir: atrašanās vieta, mērķa grupas, mobilitātes raksturs, pieejamais sabiedriskais transports un ceļojumu informācija...

2. „Stāvparks ir „stāvvieta”. P apzīmē vispārējo stāvvieta politikas pieeju. R apzīmē braukšanu sabiedriskā transporta/velosipēdu,/kājāmgājēju tīklā. Problēma ir: kā pievilināt automašīnas vadītāju. Stāvparka plānošana ir kopīga produktīva darbība, kas iesaista P iniciatorus un R svārstmigrantus.

3. „Stāvparks ir „avīze un kruasāns”. Klientu piramīda vēlas, lai būtu ietverti šādi aspekti: ātrs, komfortabls, uzticams, drošs, ar labām norādēm, labi apgaismots, biežs un ātrs transports pēc stāvparka izmantošanas, pietiekami daudz brīvu stāvvieta, laba samaksas un biļešu saņemšanas sistēmu, labu maršruta shēmu un norāžu sistēmu (izkārtnes), saprātīgas cenas un stāvparka atvēršanas stundās, kā arī tiešus savienojumus ar pilsētas centru un biznesa centriem, mazāk pārsēšanās punktu. Papildu funkcijas un stāvparku daudzfunkcionalitāte var piesaistīt vairāk klientu, bet būtiski ir pamatkritēriji.

4. „Pilns stāvparks ir veiksmīgs stāvparks”. Kas izmanto stāvparku? Izvairieties no svārstmigrantiem no tuvākās apkārtnes: motivējiet šos klientus atbraukt ar velosipēdu. Rezervējiet stāvparku svārstmigrantiem no lielāka attāluma.

5. „Stāvparki novērš sastrēgumus”. Patiesībā stāvparki uzņem vidēji 5% no ienākošās satiksmes (Francijā veikts pētījums: 3% no kopējās ienākošās satiksmes, bet gandrīz 35 svārstmigranti maksimuma stundā). Palielinājums līdz 15-20% radīs milzīgu sabiedriskā transporta pieprasījumu!

6. „Stāvparki nav domāti uzņēmumiem”. Uzņēmumi ir ārkārtīgi interesanti klienti, jo var noslēgt „viss iekļauts” līgumus, kas uzlabo stāvparka ekspluatāciju.

7. „Esošā ceļojumu informācija novirza mūs uz stāvparkiem”. Autovadītāji nav tik jutīgi pret ilgstošām reklāmām. Viņi jau ir pieņēmuši lēmumu pirms izešanas no mājas. Labāk: tradicionālā norāžu sistēma (izkārtnes), kampaņas, labas tīmekļu vietas, maršruta ar vairākiem transporta veidiem plānotājs.

8. „Stāvparkiem jābūt bezmaksas”. IZCELSMES stāvparkiem – jā! GALAMĒRĶA STĀVPARKIEM – ne obligāti, un atkarībā no atrašanās vietas, centra tuvuma. Maksāšana par stāvparka vietu nav pieņemama. Pieņemama ir maksāšana par ātru sabiedrisko transportu. Vislabākais risinājums ir sabiedriskā transporta abonements, sezonas biļete, kas dod tiesības izmantot stāvparku. Autovadītājiem jābūt skaidram, ka stāvparks izmaksā lētāk, nekā iebraukšana centrā un maksāšana par stāvvietu. Autovadītāji pirms lēmuma pieņemšanas salīdzina visus aspektus un priekšrocības attiecībā uz braukšanu ar savu transportlīdzekli vai stāvparka izmantošanu, ne tikai cenas. Stāvparkam jābūt gudram, ātram un VIENKĀŠAM. Sabiedriskā transporta čipkarte kā identifikācijas un maksāšanas karte.

Pieredze liecina, ka cilvēki ir atvērti pārmaiņām. Apsveriet stāvparkus kā pārsēšanās punktus ar vairākām izvēlēm: vilciens, tramvajs, autobuss, nomāts velosipēds/skuters, hibrīdauto akumulatoru uzlādēšanas vieta.

#### 1.4.3.3. Stāvparku veidi

- **Izcelsmes stāvparki**, kas saistīti ar dzelzceļa stacijām un bieži atrodas ciematos, no kuriem nāk klienti;
- **Galamērķa stāvparki**, kas saistīti ar centru un pilsētas teritorijas aktivitāšu zonām un ko apkalpo dažādu veidu sabiedriskais transports: autobusi, metro, tramvaji, vilcieni...
- **Transferia stāvparki**, kas saistīti ar vairākiem centriem, pilsētas teritorijām.

Rīgai pasūtītā pētījuma priekšmets ir galamērķa stāvparks. Tomēr vispārīgā politika īsteno redzējumu un politiku par izcelsmes stāvparku Pierīgā, kas saistīts ar dzelzceļu. Pierīgas monocentriskajā struktūrā *transferia* nav lietderīgs.

#### 1.4.3.4. Plānošana, pārvaldība, ekspluatācija

Gandrīz visos gadījumos stāvparku plānošana bija daļa no grāfistes (Apvienotajā Karalistē), reģiona (Beļģijā, Nīderlandē, Šveicē...), pilsētas kopienas (Francijā) vai reģionālās transporta organizācijas “*Verkehrsverbund*” (Vācijā, Austrijā) vispārējā attīstības redzējuma ārpus pilsētas robežām. Dažos gadījumos ekspluatācija ir privātās rokās. Apvienotajā Karalistē sabiedriskais transports ir privatizēts. Vācijā un Austrijā stāvvietas pārvalda privāti uzņēmumi, kas centrā ekspluatē arī stāvvietu garāžas. Francijā stāvparku pārvaldība ir vienās rokās, lai gan ekspluatācija ir iznomāta „Keolis”, kas ir daļēji valsts un privāts uzņēmums.

#### 1.4.3.5. Daži dati par stāvparku izmantojumu

Stāvparku izmantojums gadā (Apvienotā Karaliste, 2004. gads), (Bordo, 2011. gads):

Kembridža	5 P+R	4650 vietas	1,3 miljoni	
Oksforda	5 P+R	5140 vietas	1,79 miljoni	1,49 milj. auto
Čestera	4 P+R	3170 vietas	1,06 miljoni	0,73 milj. auto
Jorka	4 P+R	2852 vietas	1,80 miljoni	1,10 milj. auto
Notingema	4 P+R	4060 vietas	0,98 miljoni	0,68 milj. auto
Bordo	19 P+R	4952 vietas		1,57 milj. auto

#### 1.4.3.6. Ekspluatācijas ekonomiskā pamatotība

Investīciju izmaksas nav ņemtas vērā. Informācija nav atrasta. Stāvparki Apvienotajā Karalistē ir subsidēti. Tomēr viena trešdaļa no tām nerada zaudējumus. Francijā un Ženēvā ir novērots pārsātinājums, un, lai gan daži stāvparki nedarbojās, kā paredzēts, kopumā rezultāti bija pozitīvi.

Apvienotajā Karalistē bija aprēķināts, ka minimālajam stāvparka stāvvietas izmantojuma biežumam jābūt no 200 līdz 250 gadā.

Bordo apsargāšanas izmaksas ir pastāvīgs izmaksu postenis, kas veido gandrīz 79 % no kopējām ekspluatācijas izmaksām gadā. Apsargātus stāvparkus lielākajā lielākā daļa klientu, jo īpaši sievietes, uztver ļoti pozitīvi. Ņemot vērā šo aspektu, ir aplēsts, ka stāvparka minimālajam lielumam jābūt ar 400 stāvvietām.

Piekļuves/sabiedriskā transporta biļetes cenas uzlabošana ir jāapsver saistībā ar cenām par stāvvietām centrā. Cenām nebūtu jāpārsniedz 50-70 % no cenas par 4 stundām stāvvietā centrā.

#### 1.4.3.7. Plānošanas process

Nav universālu stāvparku. Katrs stāvparks ir unikāls. Tomēr plānošanas procesu var izmantot kā vadlīniju. CROW, NL ir formulējis plānošanas procesu, kas ietver, iniciatīvu, plāna projekta sagatavošanu, plāna projekta izstrādi, realizāciju, izmantošanu un novērtēšanu.

#### 1.4.3.8. Mērķa grupas

Vissvarīgākā mērķa grupa dara dienās ir ikdienas svārstmigranti (45 – 65 %), pēc tam ierindojas iepirkšanās (15 – 38 %), atpūta, sociālie kontakti, studenti. Visos pētījumos sievietes veido klientu vairākumu (līdz 70 %).

Darba dienās automašīnu parasti aizņem 1 cilvēks. Nedēļas nogales brīvdienās stāvparkus galvenokārt izmanto ģimenes. Francijā visi ģimenes locekļi var izmantot sabiedrisko transportu bez maksas.

#### 1.4.3.9. Izcenojums

Vācijas pilsētās un Vīnē – kur stāvvietas pārvalda privāti uzņēmumi – par stāvvietām ir jāmaksā. Maksa par stāvvietu ir lielāka tuvāk centrā.

Apvienotajā Karalistē un Francijā stāvvietas ir bez maksas, bet tām nevar piekļūt bez sabiedriskā transporta biļetes. Stāvparkiem un sabiedriskajam transportam ir viens īpaša cena. Protams, apmēram 60-70 % klientu gūst labumu no mēneša vai gada abonementiem.

#### 1.4.3.10. Papildu pakalpojumi

Papildu pakalpojumi nav galvenais mērķis, kā to jau ir secinājis Goudappel Coffeng. Tomēr daudzos stāvparkos ir velosipēdu noma, kā arī īpašas vietas cilvēkiem ar samazinātu mobilitāti un vecākiem ar mazu bērnu. Standarta pakalpojumi ir apsardze, nojume, slēgta uzgaidīšanas telpa un informācija. Dažos gadījumos stāvparkos ir kiosks, kafējnīca un dažī mazi veikaliņi. Apvienotajā Karalistē stāvparkos ir arī automašīnu apkope. Sagaidāma iespēja ir pieslēgšanās vieta hibrīdauto akumulatoru uzlādēšanai.

Ja ir jautājums, vai lielveikalam vajadzētu būt savienotam ar stāvparku, atbilde ir “nē”. Ja ir jautājums, vai stāvparkam ir jābūt savienotam ar lielveikalu, tad atbilde var būt pozitīva, ja ir izpildīti pamatkritēriji (skatīt sadaļu „Priekšnoteikumi”).

#### 1.4.3.11. Stāvparku ietekme uz satiksmi un vidi

leviešot stāvparku, mērķi bija:

- samazināt sastrēgumus uz ceļiem, kas ved uz centru;
- samazināt sastrēgumus pilsētas centrā;
- samazināt ietekmi uz vidi gar ceļiem, kas ved uz pilsētas centru, kā arī pilsētas centrā.

Visos gadījumos, par kuriem bija atrasti novērtējumi, ietekme bija pozitīva. Kopumā ir konstatēts, ka ienākoša satiksme ir samazināta par 3 - 9 %. Vīnē tas ir apmēram par 12 % jeb 26 000 automašīnas mazāk dienā pilsētā. Vēl svarīgāk ir tas, ka Apvienotajā Karalistē 20%, Francijā līdz 35% no ienākošās satiksmes maksimuma stundās ir samazināta. Vairākās pilsētās

privātā transporta daudzums pilsētas centrā ir samazināts par 20% un vairāk. Jo īpaši Francijā sabiedriskā transporta izmantošana ir palielinājusies līdz 43%.

Stāvvietu pārvaldības un papildu politikas mērķis kopumā ir radīt vairāk gājēju un velosipēdistu ielu, kā rezultātā pilsētu centros ir samazinājies piesārņojums. Tomēr stāvparku blakus efekti ir izraisījuši piesārņojuma palielināšanos perifērijā (Skatīt sadaļu „Blakus efekti”).

#### **1.4.4. Priekšnoteikumi panākumiem**

##### **1.4.4.1. Brauciena laiks**

Stāvparka panākumiem būtisks ir ar privāto transportu konkurētspējīgs brauciena laiks. Metro kopā ar tramvajiem un autobusiem dod vislabākos rezultātus, kā tas pierādījies lielās Vācijas pilsētās. Lētāks un ļoti rentabls ir tramvaju tīkls vai vieglais dzelzceļš, ar plašu ielas satiksmi (Šefīlda). Tramvaja vidējais ātrums Bordo un Strasbūrā ir attiecīgi 18-20 km/h. Brauciena laikam ar sabiedrisko transportu nevajadzētu pārsniegt 45 min.

Mazākās Apvienotās Karalistes pilsētās iepriekš minētajiem mērķiem paredzētu augstas kvalitātes autobusu izmantošanai ir lieliski panākumi. Strasbūrā augstas kvalitātes autobusus izmanto, gaidot jaunas tramvaja līnijas izveidi. Ielās kursējošam sabiedriskajam transportam ir nepieciešama prioritāte krustojumos, atsevišķas (autobusu) joslas utt.

Kopumā biežums ir ik pa 10 min., bet vairumā gadījumu tramvaju līniju vai tramvaju/autobusu kombinācija palielina biežumu līdz 5 min.

##### **1.4.4.2. Atrašanās vieta**

Kā pierādījuši pieredze, stāvparkiem jāatrodas tuvu ienākošajiem galvenajiem pievedceļiem. Francijā „ienākošie koridori” ir pētīti atbilstoši saskaņotai teritorijas virzītai pieejai ar mērķi uzlabot piekļuvi ar sabiedrisko transportu un samazināt privātā transporta skaitu.

Ir būtiska arī viegla piekļuve un laba redzamība no galvenā pievedceļa. Daudzi piemēri liecina par labu savienojumu ar autoceļu sistēmu caur apvedceļu.

##### **1.4.4.3. Grūta piekļuve centram**

Esošie sastrēgumi pagarina brauciena laiku ar privāto automašīnu. Sastrēgums tiek uzskatīts par priekšnoteikumu stāvparka panākumiem. Stāvparkam jāatrodas pirms sastrēguma sākuma. Tomēr pieredze liecina, ka sastrēgums palielinās, ja ir mazāk stāvparka lietotāju. Stāvparka arēna Amsterdamā bija kļūda, jo piekļuve stāvparkam jau bija aizsprostota.

##### **1.4.4.4. Daļa no vispārējās stāvvietu politikas**

Būtisks priekšnoteikums ir arī maz un/vai dārgas stāvvietas svārstmigrantiem pilsētas centrā. Vācijas pilsētās noteikums ir samazināt stāvvietu skaitu centrā, vienlaicīgi radot vairāk stāvparku vietu. Kopumā stāvvietu skaits uz ielām ir samazināts par labu dzīves ērtībai, ielām bez automašīnām, velosipēdu joslām... Vienlaicīgi ilgtermiņa stāvvietas ir nomainītas ar īstermiņa stāvvietām, radot labāku piekļuvi vietējai ekonomikai..

##### **1.4.4.5. Viens un konkurētspējīgs biļešu serviss**

Gandrīz visas stāvparku sistēmas strādā, izmantojot vienas biļetes servisu, iekļaujot gan maksu par stāvvietu, gan maksu par sabiedrisko transportu uz centru un atpakaļ. Šim biļešu servisam ir jābūt konkurētspējīgām ar stāvvietu cenām centrā. Stāvparku cenai vajadzētu būt apmēram 50% no cenas par 4 stundām stāvvietā pilsētas centrā.

Maksāšanai jābūt vienkāršai un iespējamai vairākos veidos: sabiedriskā transporta čipkarte, kredītkarte, skaidra nauda.



#### 1.4.4.6. Stāvparka kvalitāte

Aptaujas atklāj, ka potenciālie klienti sagaida tīru, iežogotu un apsargātu stāvparku, jo īpaši sievietes, kuras ir lielākā daļa no klientiem.

#### 1.4.5. Galvenie stāvparku plāna neizdošanās iemesli

TACTRAN (Tejsaidas un Centrālās Skotijas transporta partnerība) stāvparku stratēģija, labākās prakses pārskats, Skotija, 2008. gads

- plāns nav daļa no vispārējās stāvparku stratēģijas;
- autostāvvietas centrā jau ir viegli pieejamas, bez maksas vai par zemu cenu;
- ir ātrāk aizbraukt tieši uz centru;
- satiksmes sastrēgumi nav pietiekami spēcīgi, lai rosinātu pārsēties uz sabiedrisko transportu;
- sabiedriskais transports no stāvparka neatiet bieži, droši, vai tam ir slikta kvalitāte;
- stāvparks atrodas neparastā vietā;
- objekta aprīkojums (iespējas) ir sliktas;
- pastāv bažas par drošību.

Visbiežākais stāvparka neveiksmes cēlonis ir neizdošanās efektīvi izpildīt kopējo stāvvietu stratēģiju. Tas var notikt centrā, kur investors uzstāj, ka ir jābūt jaunam stāvvietu skaitam investora potenciālajiem klientiem utt. Prioritāru pasākumu trūkums sabiedriskajam transportam un slikta stāvparka kvalitāte var izraisīt stāvparku plāna neveiksmi.

Pat tad, ja ir ievērotas vislabākās prakses vadlīnijas, ir daži iemesli, kāpēc stāvparks var nesasniegt visus sākotnēji noteiktos mērķus:

- Stāvparka rezultāts var būt vispārēja kopējā stāvvietu piedāvājuma palielināšanās, tātad arī kopējā automašīnu braucienu skaita palielināšanās.;
- Lielāka pieejamība var palielināt aktivitāšu, iedzīvotāju un daba vietu skaitu. Tādēļ ir nepieciešams saskaņot zemes izmantojuma plānošanu ar mobilitātes plānošanu.;
- Lielāka pieejamība var radīt pieaugošu satiksmes plūsmu uz centru. Uzmanība jāpievērš tam, lai samazinātu ceļa telpu par labu gājējiem, velosipēdistiem vai īpašai autobusu joslai.
- esošās autobusu līnijas nedrīkst konkurēt ar stāvparku autobusu satiksmi.
- Lietotāji var pārslēgties no pārvietošanās veidiem, kas nav automašīnas, uz stāvparku pakalpojumiem.

#### 1.4.6. Blakus efekti

Ierobežots stāvparku skaits ar lielu izmēru (mazās pilsētās) var radīt sastrēgumus un piesārņojumu perifērijā stāvparku atrašanās vietu tuvumā, kā to norādījis Parkhurst Apvienotajā Karalistē.

##### 1.4.6.1. Uzlabots dzelzceļu izmantojums

Vācijā, Beļģijā un Nīderlandē stāvparki, *Kiss+Ride*, *Bike+Ride* izcelsmes vietās ir stimulējuši reģionālo vilcienu izmantošanu. Šāda veida stāvparki ir diezgan mazi, un to ekspluatācija ir lēta (bieži nav apsargāti, bet gan „sociāli kontrolēti”).

#### **1.4.6.2. Pārslēgšanās uz automašīnu izmantošanu**

Kopumā 30 % sabiedriskā transporta lietotāju pārslēdzas uz automašīnu izmantošanu (+ P+R), jo tās ir komfortablākas, ātrākas, lai apvienotu automašīnu ar komfortablu, īpaši tam paredzētu sabiedrisko transportu. Par to liecina aptauja Apvienotajā Karalistē 925 līdz 41%) un Vācijā (28 % Freiburgā un 41% Hanoverā). *Car + P+R* var būt lētāks nekā sabiedriskais transports.

P+R var izraisīt atkarību no automašīnas, ja sabiedriskā transporta līnijas tiek likvidētas, jo tās vairs nav konkurētspējīgas ar P+R ST pakalpojumiem.

#### **1.4.6.3. Cits**

Stāvparku ietekme uz satiksmes sastrēgumiem ir grūti novērtēt. Jaunā pieejamā ietilpība izraisa pieprasījuma novirzi. Sastrēgumi kļūst īsāki.

Vairāk apmeklētāju centrā. Stāvparku lietotāji apgalvo, ka biežāk dodas uz centru tādēļ, ka ir pieejams stāvparks.

#### **1.4.7. REKOMENDĀCIJAS RĪGAI (PRIEKŠNOTEIKUMI)**

Stāvparku politikai jābūt daļai no vispārējā pilsētas attīstības skatījuma un politikas – sastrēgumu un ar satiksmi saistīta piesārņojuma mazināšana, centra uzlabošana, pārslēgšanās uz transporta veidu sadalījumu par labu sabiedriskajam transportam un vieglajiem (soft) pārvietošanās veidiem (iešana, braukšana ar riteni), integrēta stāvvietu politika un sadarbība ar apkārtējām pašvaldībām.

Vēlamais galamērķis (centrs, Pārdaugava, aktivitāšu zonas) būtu jāsasniedz ar vienu sabiedriskā transporta braucienu vai ar ne vairāk kā vienu pārsēšanos uz citu līniju, un ne vairāk kā 45 min. laikā.

Pārmērīgi lielas stāvvietu platības ar daudz tukšu telpu nepiesaista ne klientus. Jāizvairās arī no daļēji apdzīvotām vietām. Ieteicams sākt ar mazām platībām, ko var paplašināt.

Stāvvietas pie sabiedriskā transporta pārsēšanās punktiem, kurās spontāni aizpildās ir iespējama sekmīga nākotnes stāvparku atrašanās vieta. Ieteicams integrēt šīs vietas stāvparku politikā.

## 1.5. Normatīvie dokumenti un projekti

Šajā nodaļā apskatīti tie normatīvie dokumenti, kuri regulē vai ietekmē stāvparku sistēmas ieviešanu. Aprakstītas konkrētas rekomendācijas to grozījumiem.

Tiks pārbaudītas stāvparkiem izvēlēto teritoriju atļautās izmantošanas atbilstība attiecīgai funkcijai, uzdevumā nosaukto normatīvo aktu regulējumu un formulējumu atbilstība stāvparku programmas realizēšanai.

### 1.5.1. Normatīvie dokumenti

#### 1.5.1.1. Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi

Apskatītais dokuments: 20.12.2005. pieņemtie Rīgas domes Saistošie noteikumi Nr. 34 "Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi" aktuālajā redakcijā ar RD 18.06.2013. saistošo noteikumu Nr.219 grozījumiem, kas stājušies spēkā no 30.09.2013.

Saistošie noteikumi nosaka prasības zemesgabalu un būvju izmantošanai Rīgas pilsētas pašvaldības teritorijā. Tajos izmantota sekojoša stāvparku definīcija:

**Stāvparks** – publiski pieejama transportlīdzekļu novietne, kurā autovadītājs atstāj savu transportlīdzekli un tālāku mērķu sasniegšanai izmanto sabiedriskā transporta pakalpojumus (piemēram, autobusu, trolejbusu, tramvaju, dzelzceļu). Stāvparka mērķis ir mazināt satiksmes sastrēgumus un veicināt iedzīvotāju nokļūšanu pilsētas centrā vai citā pilsētas daļā, izmantojot sabiedriskā transporta pakalpojumus.

(p. 2.103.2.)

Dokumentā stāvparkiem izvirzīti sekojoši noteikumi (p.174.):

Stāvparki ārpus tehniskās apbūves teritorijas ir pieļaujami tikai Plānojuma grafiskās daļas plānā „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana” (15.pielikums) norādītajās vietās, kā arī citās vietās, ja tas paredzēts detālplānojumā vai lokālplānojumā;

(p. 174.1.)

Ja zemesgabals tiek izmantots stāvparka izvietojumam, tad 50% no zemesgabala platības var izmantot komerciāla rakstura objekta, tirdzniecības un pakalpojumu objekta, kultūras iestādes, sporta būves, ārstniecības iestādes vai vieglās ražošanas uzņēmuma izvietojumam;

(p. 174.2.)

Komerčiāla rakstura objekta, tirdzniecības un pakalpojumu objekta, kultūras iestādes, sporta būves, ārstniecības iestādes vai vieglās ražošanas uzņēmuma izvietojumam piemēro šādus apbūves tehniskos rādītājus: zemesgabala maksimālā apbūves intensitāte – 150%, zemesgabala minimālā brīvā teritorija – 10%;

(p. 174.3.)

Komerčiāla rakstura objekta, tirdzniecības un pakalpojumu objekta, kultūras iestādes, sporta būves, ārstniecības iestādes vai vieglās ražošanas uzņēmuma izvietojumam nepieciešamās transportlīdzekļu novietnes izvietojumam ārpus stāvparka;

(p. 174.4.)

Stāvparkā paredz slēgtu (vai segtu) velonovietni un telpu velosipēdu un tamlīdzīgu pārvietošanās līdzekļu nomas punktam. Nepieciešamo stāvvietu skaitu un citas prasības nosaka Būvvalde plānošanas un arhitektūras uzdevumā.

(p. 174.5.)

### Secinājumi un ierosinājumi

- **Stāvparka definīcija korekcija:**

**Stāvparks** – publiski pieejama transportlīdzekļu novietne, kurā autovadītājs atstāj savu transportlīdzekli un tālāku mērķu sasniegšanai izmanto sabiedriskā transporta pakalpojumus vai velosatiksmi.

- **Stāvparku sistēmas mērķis ir pilsētā un īpaši tās centrā:**

- mazināt gaisa piesārņojumu un trokšņa līmeni;
- mazināt vieglā autotransporta klātbūtni;
- veicināt sabiedriskā transporta pakalpojumu izmantošanu;
- veicināt velosatiksmes un gājēju satiksmes telpas attīstību.

- Punktu 174.1. nepieciešams papildināt sekojoši: “...kā arī citās vietās, ja tas paredzēts detālplānojumā, lokālplānojumā **vai citos saistošos Rīgas domes attīstības dokumentos;**” ( Papildinājums nepieciešams, jo ar RD lēmumu Nr. 1760 stāvparku izveidei atvēlēti zemes gabali ārpus atļautās tehniskās apbūves teritorijas).

- 174.2 papildināt: „...vai vieglās ražošanas uzņēmuma izvietošanai”, ja tiek nodrošināts plānotais stāvparka vietu pieprasījums un netiek traucēta tā funkcionalitāte.

- Pārējos punktus atstāt bez izmaiņām.

#### 1.5.1.2. Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas izmantošanas un apbūves noteikumi

Apskatītais dokuments: 07.02.2006. pieņemtie Rīgas domes Saistošie noteikumi Nr. 38 “Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas izmantošanas un apbūves noteikumi” aktuālajā redakcijā.

Šajā dokumentā specifiski noteikumi attiecībā uz stāvparkiem nav noteikti un tajā minētās prasības autonomvietnēm nav pretrunā ar stāvparku koncepcijas izstrādi.

#### 1.5.1.3. Rīgas vides programma 2011.g. – 2017.g. (projekts)

Apskatītais dokuments ir turpinājums “Rīgas vides stratēģijai 2000.-2010. gadam”.

*Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018. grozījumos ir iekļauti pasākumi „siltuma salas” efekta3 samazināšanai pilsētā, veicinot apstādījumu platību saglabāšanu un palielināšanu pilsētas vēsturiskajā centra un teritorijas, no kurām pilsētas centra ieplūst vēsas gaisa masas, ka arī nodrošinot vēso gaisa masu ieplūšanu teritorijas Daugavas piekraste. Konkrētāki pasākumi ietver pagalmos autostāvvietu samazināšanu, daudzstāvu namu pagalmu apbūves novēršanu un pagalmu pārvēršanu par apstādījumu un dabas teritorijām, transporta infrastruktūras risinājumi, ka arī virszemes ūdensobjektu aizsargjoslu teritoriju precizēšanu un aktualizēšanu.*

(42. lpp.)

### Secinājumi un ierosinājumi

- Dokumentā stāvparki nav pieminēti.
- autostāvvietu skaita samazināšana pagalmos ir jāsaista ar kopējo stāvvietu politiku pilsētā.

#### 1.5.1.4. Rīgas plānošanas reģiona teritorijas plānojums 2005.-2025.gadam

1. „Rīgas pilsētā satiksmes sastrēgumu novēršanai jāievieš park&ride sistēma, uzsvāru liekot uz kvalitatīvu, ātrgaitas sabiedrisko transportu.”

2. „Pasažieru pārvadājumu tīkla izmaiņu rezultātā, sabiedriskajā transportā vairāk izmantojot videi draudzīgāku transporta līdzekļi – dzelzceļu un Rīgas pilsētā satiksmes sastrēgumu novēršanai nekavējotī ieviešot park&ride sistēmu un kvalitatīvu sabiedriskā transporta veidu -

ātrgaitas tramvaju, plānojums paredz panākt sastrēgumu uz autoceļiem Pierīgā, ievadiem Rīgā un Rīgas ielās samazināšanu, mobilitātes pieaugumu un vides kvalitātes uzlabošanu.”

3. „Savukārt autotransports un velotransports kalpo kā pasažieru pievedējs dzelzceļa stacijām/mezglēm.”

#### **Secinājumi un ierosinājumi**

- Nepareizs mērķis stāvparku sistēmai - samazināt sastrēgumus pie Rīgas un Rīgā.
- Mērķis ir – samazināt vieglā transporta klātbūtni pilsētā un tās centrā.
- Trešajā punktā minētais būtu jāpapildina ar stāvparku ierīkošanu pie dz/c stacijām.

#### **1.5.1.5. Rīgas rajona teritorijas plānojums 2008.g. - 2020.g.**

Apskatītais dokuments atbalsta tramvaja maršrutu pagarināšanu līdz Bergiem, Rumbulai un Ķekavai un autonovietņu „park&ride” izvietojumu pie pilsētas robežas.

Atbalstīta arī RD PAD iniciatīva izveidot četras „park&ride” autonovietnes, kas saistītas ar piepilsētas pasažieru dzelzceļu:

- Rīga-Sigulda (dz. st. Baltezers rajonā);
- Rīga-Krustpils (dz. st. Dārziņi rajonā);
- Rīga-Jelgava (dz. st. Tīraine - Baloži rajonā);
- Rīga-Jūrmala (dz. st. Babīte- Priedaine rajonā).

#### **1.5.1.6. Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģija līdz 2030.gadam (projekts)**

*Galvenie ilgtermiņa stāvparki – stāvparki ar ietilpību apmēram 1500–5000 transporta vienībām sabiedriskā transporta (galvenokārt tramvaja) galapunktos. Atsevišķos gadījumos stāvparki tiek izvietoti kaimiņu pašvaldībās ar ērtu satiksmi līdz Rīgas centram. Galvenokārt paredzēti, lai mainītu regulāro svārstmigrantu iebraukšanas veidu Rīgā no privātā autotransporta uz sabiedrisko transportu.*

(p. 138)

*Vidēja termiņa stāvparku izvietojuma teritorijas – stāvparki ar ietilpību no 500 līdz 1500 transporta vienībām. Galvenokārt paredzēti neregulāriem gan ārējiem, gan iekšējiem pilsētas transporta infrastruktūras lietotājiem un izvietoti pilsētas loka tuvumā ar ērtu sabiedriskā transporta savienojumu.*

(p. 139)

#### **Secinājumi un ierosinājumi**

- Minēto vidēja termiņa un ilgtermiņa stāvparku ietilpību rekomendējams samazināt attiecīgi līdz 500 un līdz 1500 vietām. Pie kam uzsākt vēlams ar 250 un tikai pieprasījumam apstiprinoties un augot tos turpināt paplašināt.
- Provizoriskais aplēses princips (tas tiks korigēts tālākajā izpētes darbā) - 5% no kopējās ienākošās diennakts plūsmas.
- Vēl būtu nepieciešams definēt stāvparku vai to grupu kopējo ietilpību. Par termiņiem - ilgtermiņa un vidēja termiņa. RPMP tādus lieto ar nozīmi, kad tos vajadzētu realizēt - tuvākā vai tālākā nākotnē. No ārzemju pieredzes - izcelsmes (origin) un galamērķa (destination) stāvparki. Pirmie tuvāk brauciena sākumam, otri tuvāk mērķim. Iespējams atrast vēl piemērotāku nosaukumu, kas atbilstu būtībai (sākuma, gala u.tml.)



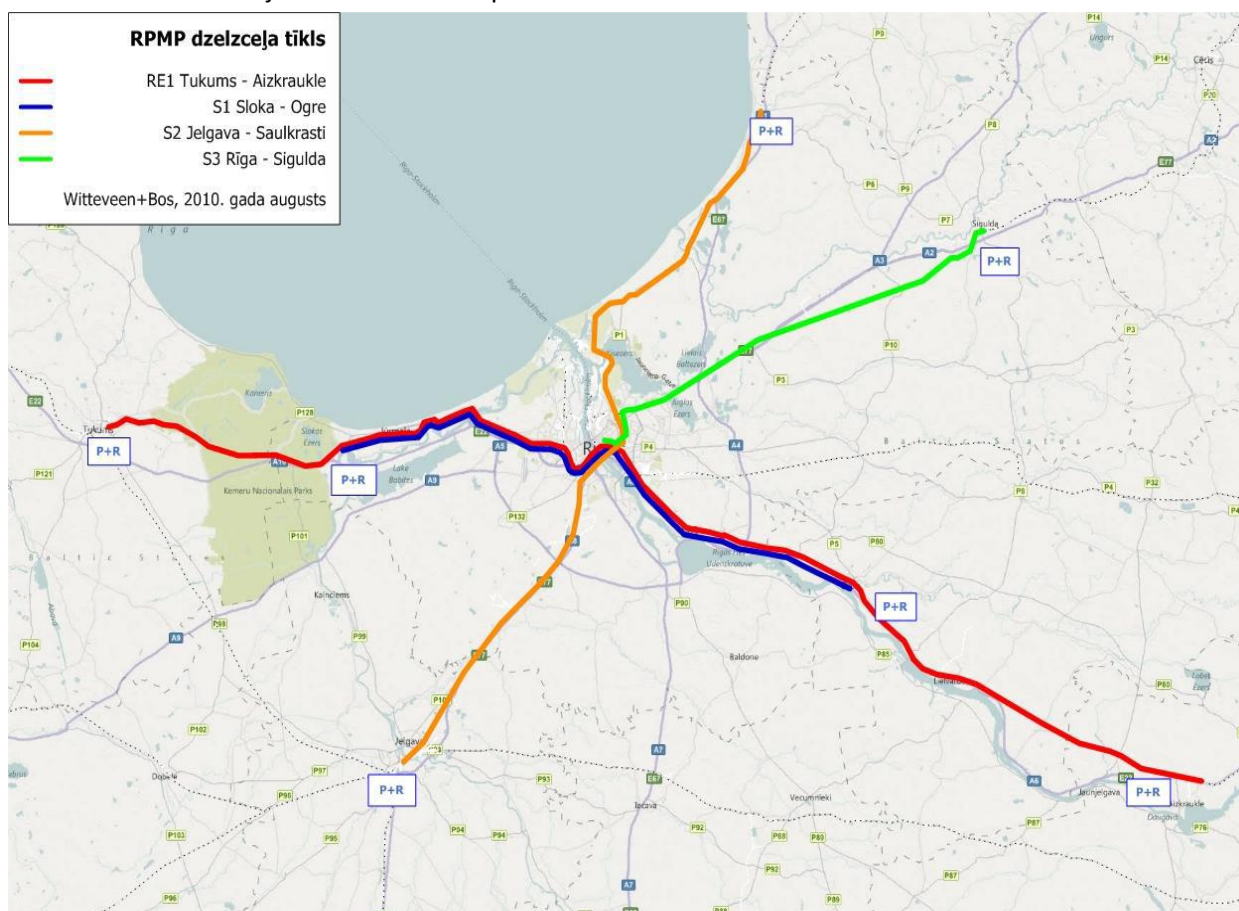
## 1.5.2. Projekti

### 1.5.2.1. Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns (RPMP)

Apskatītais dokuments: 18.10.2010. izstrādātais “Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns” gala variants.

Saistībā ar stāvparku tēmu un minētas sekojošas idejas:

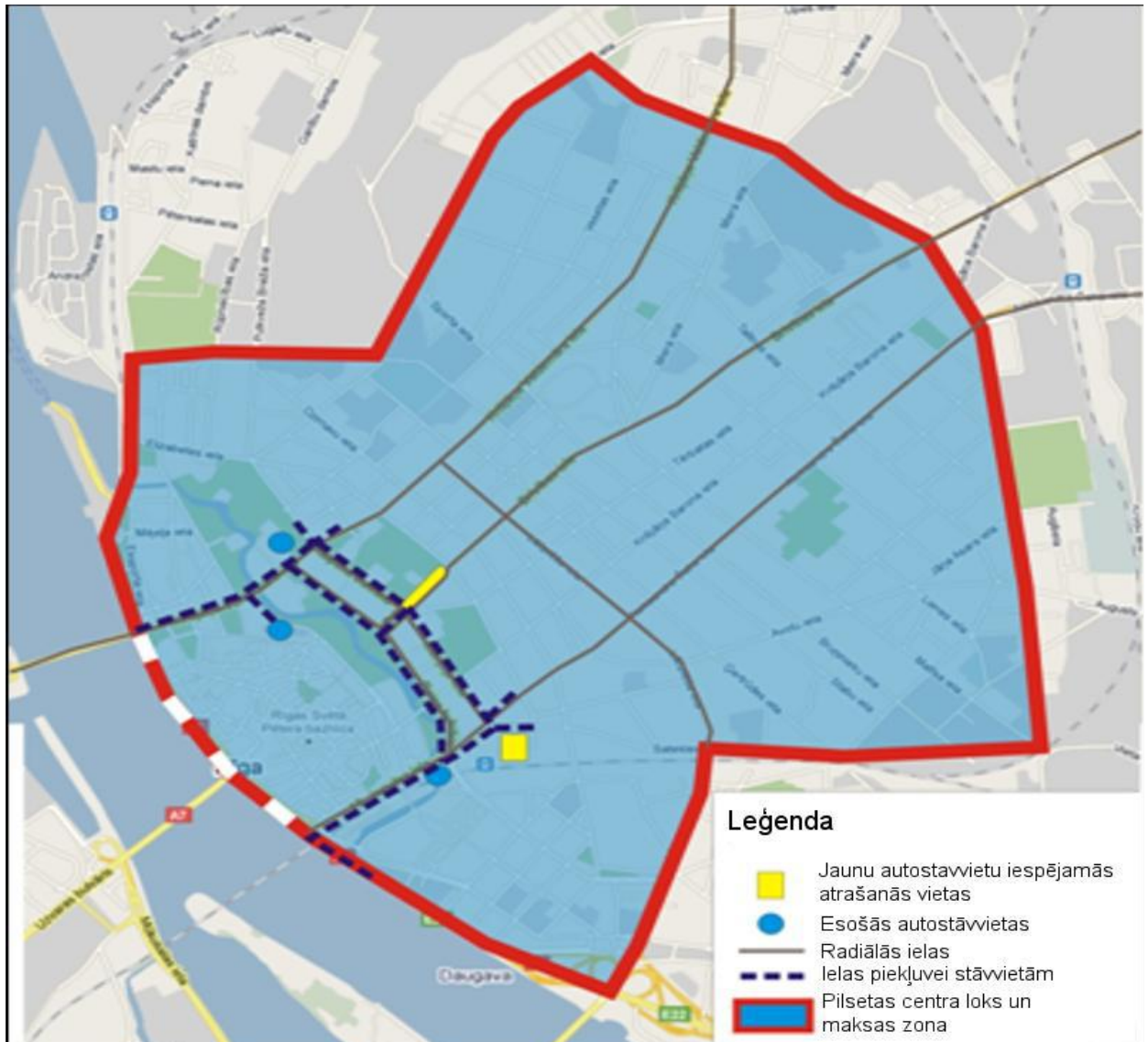
1. Uzsvēta **pašvaldības atbildība** par stāvvietu politiku, nodrošinot gan stāvvietu pieprasījumu, gan arī satiksmes plūsmas ielās.
2. Stāvparku sistēma vērtēta kā **labs potenciāls ST prioritātes** kopējos pasažieru pārvadājumos **nostiprināšanai**.
3. Stāvparku sistēmas **izredzes Rīgā viduvējas**. Lai tās uzlabotu:
  - jāpaātrina ST pārvietošanās,
  - jāsamazina vai jāpadārdzina stāvvietas pilsētas centrā,
  - nepieciešama skaidra stāvparku tirgvedības koncepcija.
4. Rekomendēts sākumpunkta stāvparkus uzsākt attīstīt pie dzelzceļa un reģionālo autobusu stacijām un veikt aktīvu to popularizēšanu.
5. Stāvparkus un ST sasaistīt ar velo infrastruktūru:
  - veloceļi, velostāvvietas, velonoma,
  - izvietot Pierīgas autobusu galapunktus pie Torņkalna, Brasas un Zemitāna stacijām, izveidojot šeit arī velostāvparkus.



Attēls 28. „RPMP pasažieru vilcienu tīkls ar stāvparkiem” (RPMP)

6. Potenciālās sākumpunkta stāvparku vietas saista ar dzelzceļu:
  - Rīgā - Rumbula, Jugla, Mangaļi;

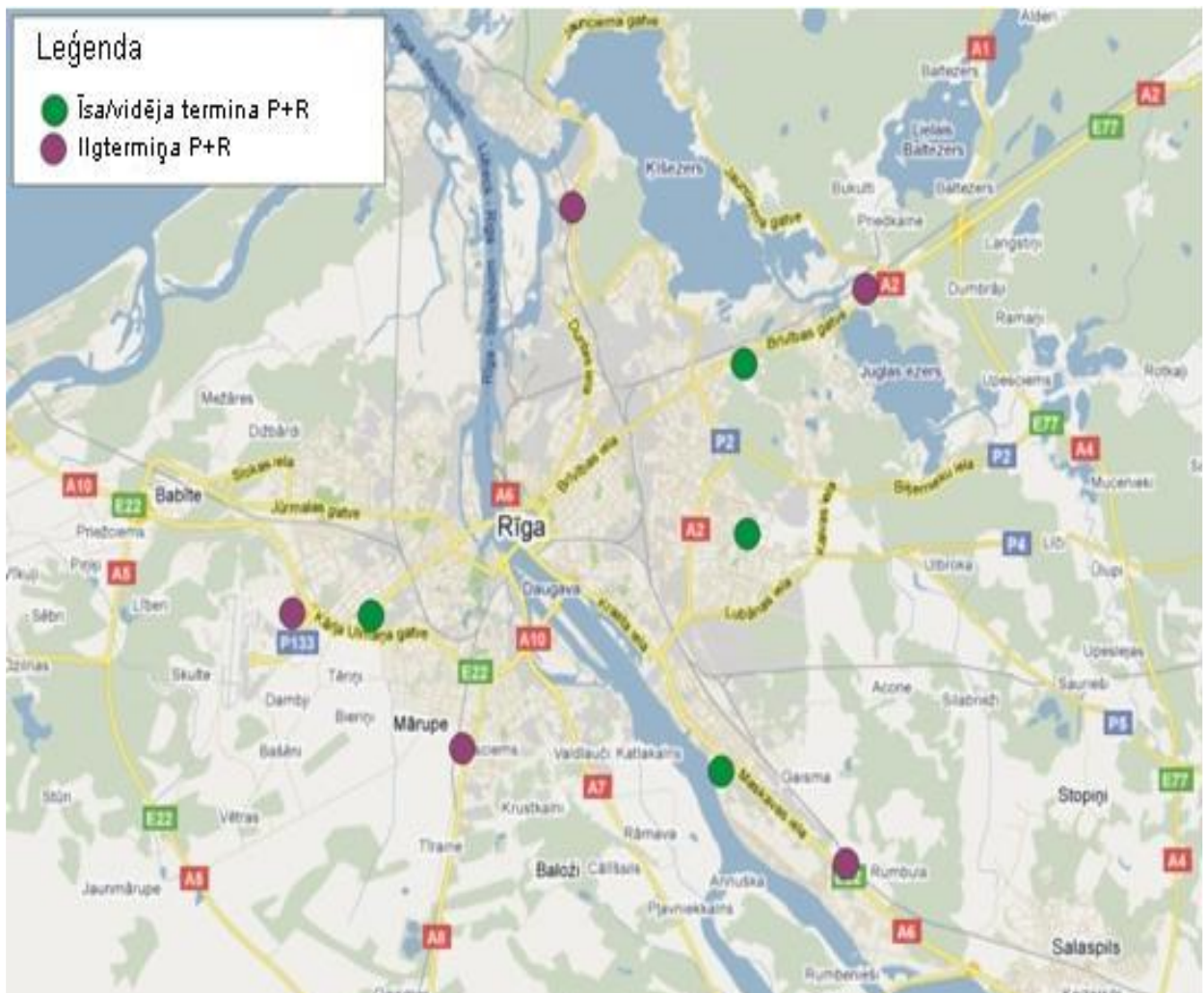
- Pierīgā - Tukums, Sloka, Jelgava, Aizkraukle, Ogre, Sigulda un Saulkrasti.



**Attēls 29 „Ierobežojumu teritorijas un iespējamās stāvvietu skaita pieauguma vietas” (RPMP)**

(66. lpp.) “5.2. Stāvvietu politika”

7. Ielās maksas stāvvietu zonu ieviest visā centra loka iekļautajā teritorijā Daugavas labajā krastā (skat. 5.2.attēlu).
8. Jaunas publiskās stāvvietas, ierobežojot stāvvietu skaitu uz ielām.
9. Stāvvietu cenu politiku pakārtot pieprasījumam (jākāpina cenas, ja papildījums pārsniedz 85%) un regulēt arī privāto maksas stāvvietu tarifus.



Attēls 30 „Īstermiņa/Vidēja termiņa stāvparku atrašanās vietas un ilgtermiņa stāvparku atrašanās vietas” (RPMP)

10. Jāsāk ar stratēģijas izstrādi:

- Pierīgas iedzīvotāji jāorientē uz tiem pieejamo ST;
- Stāvparki pie Pierīgas stacijām tiem, kam nav pieejams ST brauciena sākumpunktā;
- Stāvparki ārpus Rīgas centra pirms sastrēgumu vietām pārējiem Pierīgas braucējiem.

11. Sākt ar 4 stāvparkiem pa 500 vietām katrā – Ulbrokas ielā, Alfā, Spicē, Dolē (5.3. att., zaļā krāsā)

12. Tālāk attīstīt stāvparkus Berģos (A2), Rumbulā (A6), Mangaļu dz.c. stacijā (Carnikavas virz.), Sosciemā (A8) un pie lidostas (A10) (5.3.att., violetā krāsā)

13. Stāvparki bezmaksas, īpašas biļetes autovadītājiem un to pasažieriem.

14. Novērtēta finansējuma pieejamība no Eiropas fondiem



**Tabula 12. „Izvēlēto pilsētu salīdzinājuma kopsavilkums”**

Pasākuma numurs	Projekta nosaukums	Apraksts	Kopējais investīciju apmērs (x € 1000)	Tiesības saņemt finansējumu pašreizējā plāna ietvaros	Fonds
PT1	Stāvparki pie 50 % staciju, ieskaitot velosipēdu novietnes	35 stacijas, Pierīgā kopā 1400 vietas	4.200	jā	ERDF
PT13	Rīgas tramvajs	Jauns sliežu ceļš (0,6 km) un galapunkts (4 mln.) Dolē pie stāvparka (stāvparks nav iekļauts)	8.800	iespējams	ERDF )
PT20	Rīgas stāvparki 4 atrašanās vietās, kopā jaunas 1000 vietas, pāreju uz pieturvietām uzlabošana, informācija		3.500	iespējams	ERDF )

) Norāde „iespējams” parāda, ka nepieciešams sīkāk izpētīt, vai iespējams saņemt šo projektu finansējumu no ERDF, KF vai citām programmām, piemēram, LIFE+ vai JESSICA.”

15. Dotas vadlīnijas stāvparku sistēmas attīstīšanai un pilnveidošanai Pierīgā:

- Attīstīšanas procesa apraksts (īstermiņa, vidēja termiņa, ilgtermiņa);
- Galveno aprīkojuma un uzturēšanas prasību uzskaitījums un apraksts (drošība, apgaismojums, pārskatāmība, auto piekļuve, nožogojums, ērta un saprotama satiksmes organizācija, vietas invalīdu un ģimenes auto, pienācīgs labiekārtojums un uzturēšana, informācija);
- Prasības sasaistei ar ST un velosatiksmi

16. Stāvparki rada arī blakus efektus – satiksmes pieaugums ap tiem un ST grafiku maiņu

17. Dotas izmaksas, kas iekļautas RPMP rekomendācijās.

- Par P&R stāvvietu teritoriju 20 automašīnām un 20 velosipēdiem (projektēšana, izbūve)~500m<sup>2</sup>:
  - EUR 25.850,-- (a/st ārā)
  - EUR 105.420,-- (a/st zem jumta)
- Publiska informācija par P&R priekšrocībām katrā pašvaldībā (reklāmas, bukleti, stendi, lekcijas skolās) EUR 10.000,-

18. Rekomendēts sākt ar esošo stāvparku lieluma un sabiedriskā transporta laiku un biežuma pieprasījuma izpēti katrā reģionālajā pašvaldībā.

### 1.5.2.2. Stāvparks pie tirdzniecības centra „Dole”

Izpēte „Analīze un rekomendācijas t/c “Dole” Park&Ride stāvvietas sasaistei ar pilsētas sabiedriskā transporta sistēmu” ( SIA „Solvers”, Rīga, 2007) pēc RD Satiksmes departamenta pasūtījuma.

**Projekta mērķis** – novērtēt P&R autostāvvietas pie t/c „Dole” integrēšanu sabiedriskā transporta infrastruktūrā.

**Objekta novietojums** – Ķengaragā, Maskavas ielā netālu no lielveikala „Dole” apvienojot to ar Latgales kultūras centru.

**Plānotā realizācija** – Aprēķini ir veikti plānojot stāvparka nodošanu ekspluatācijā 2010.gadā (300 vai 750 a/st) un 2012.gadā (sasniedzot 1500 a/st)

Attīstības un nodrošinājuma ar sabiedrisko transportu varianti:

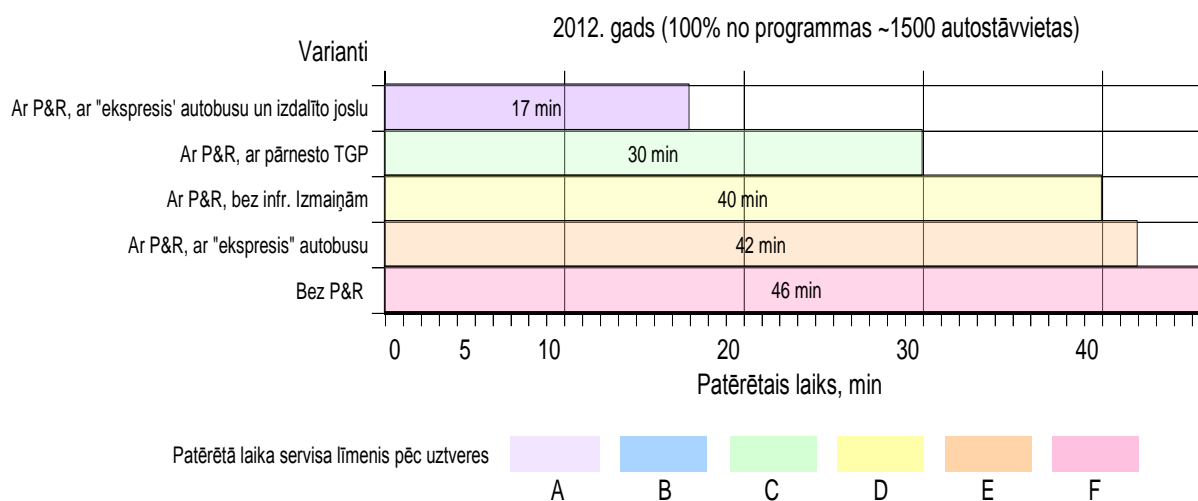
- **Bez P&R** autostāvvietas;
- P&R izveidots **bez sabiedriskā transporta infrastruktūras izmaiņām** (P&R lietotāji ies līdz tuvākajai tramvaja pieturai);
- **Tramvaja galapunkts** tiek pārņemts uz P&R autostāvvietu;
- P&R stāvvietas lietotāji izmantos **ekspres autobusu** no P&R autostāvvietas līdz Rīgas centram ar ST joslu.

Vērtēta P&R ietekme uz:

- P&R lietotājiem;
- privāto autotransportu, kas nelietos P&R stāvvietu;
- uz sabiedriskā transporta pasažieru plūsmu.

Pamatkritēriji dažādo scenāriju salīdzināšanai:

- ceļā patērētais laiks:
  - ar auto,
  - pārsēžoties uz tramvaju,
  - pārsēžoties uz ekspres autobusu.
- komforta līmenis.



**Attēls 31 „Patērētā laika servisa līmenis pēc uztveres situācijā uz 2012. gadu, rīts 8:30-9:30” (Analīze un rekomendācijas t/c “Dole” Park&Ride stāvvietas sasaistei ar pilsētas sabiedriskā transporta sistēmu)**



Iespējami divi varianti:

- 1. Organizēt jaunu ekspress autobusa maršrutu starp paredzamo P&R autostāvvietu un Rīgas centru ar nodalītu ST joslu Maskavas un Krasta ielās. Servisa līmenis līdz **A**.
- 2. Pārnest tramvaju galapunktu uz P&R autostāvvietu. Šis variants nodrošinās servisa līmeni ne labāk kā **C**.

Prasības sabiedriskam transportam:

- Variantā ar ekspress autobusu un atsevišķu sabiedriskā transporta joslu:
- Organizēt autobusa pieturu tieši P&R teritorijā;
- Autobusu skaitam jābūt 6-18 autobusi stundā,
- Nodrošināt koordinēto luksoforu vadību Maskavas un Krasta ielu posmos ar prioritāti sabiedriskajam transportam.
- Variantā ar tramvaja galapunkta pārvešanu uz P&R teritoriju:
- Organizēt tramvaja pieturu tieši P&R teritorijā;
- Palielināt tramvaju skaitu par 2-6 tramvajiem stundā.
- P&R pieslēgums pie Maskavas ielas
  - divlīmeņu izbraukšanu uz Maskavas ielu pēc 2012.g.
- P&R autostāvvietas pievilcība
  - Ceļojuma laika samazināšana un braucienu apkalpošanas augsts līmenis
    - ST kustības intervāls (laiks starp autobusiem ir 15 min. vai mazāks);
    - palielināts transporta kustības biežums maksimumstundas laikā
  - Cenu politika
    - izmaksām stāvvietai pilsētas centrā jābūt būtiski augstākām nekā P&R tēriņi un sabiedriskā transporta biļetes vērtība;
    - P&R kvītis dod iespēju braukt līdz centram stāvvietu apkalpojošā transportā.
  - Drošības jautājumiem jāvelta īpaša uzmanība P&R stāvvietās.
    - nodrošināta auto, mantu un apmeklētāju drošība;
    - autostāvvietu videonovērošana,
    - autostāvvietai jābūt labi apgaismotai;
    - trauksmes pogas viegli pieejamās vietās;
    - jāiekļauj policijas patrulēšanas maršrutā.
  - Informācijas uzskatāmība un pieejamība
    - P&R stāvvietas lietošanas noteikumiem;
    - brīvu vietu esamība un to atrašanās vietas;
    - īsākais ceļš līdz sabiedriskajam transportam;
    - stāvvietu apmaksas un sabiedriskā transporta biļešu iegādes vietas;
    - sabiedriskā transporta maršruti un kustības saraksti.
  - Papildpakalpojumu iespējas paaugstina P&R stāvvietu pievilcību:
    - tirdzniecības centra izvietošana plānotās P&R autostāvvietas tuvumā;
    - pārtikas produktu, saimniecības un ikdienas pieprasījuma preču iegādes iespēja;
    - sadzīves pakalpojumu pieejamība (frizētava, ķīmiskā tīrītava un tml.)
  - – P&R stāvvietu ārējā pievilcība
    - vizuāli pievilcīgs stāvvietas projekts;
    - sakārtota un labi pārdomāta ainava.

### 1.5.2.3. 6.maršruta tramvaja sliežu ceļu izbūvei līdz Bergiem

TEP „6.maršruta tramvaja sliežu ceļu izbūvei līdz Bergiem”, 2010., SIA „Imink”

Darba sastāvā analizēts Juglas – Bergu rajonā izveidojies intermodālais transporta mezgls - pārsēšanās vietas no piepilsētas uz pilsētas ST to pasažieriem un Juglas un Bergu iedzīvotājiem. Veikts esošo ST pasažieru, ST un autotransporta plūsmu novērtējums, CSNg analīze. Prognozētas perspektīvās transporta plūsmas bez Ziemeļu transporta koridora (ZTK), ar daļēju vai pilnu ZTK izbūvi. Analizēti vairāki kompleksā transporta mezgla (KTM) izveides varianti.

„Darba mērķis – izstrādāt TEP transporta infrastruktūras modernizācijas pasākumiem mezglā, īpaši tramvaja 6.maršruta pagarinājumam ar tā mijiedarbību ar P&R (transportmijas) sistēmas autonomietni.”

Darbā rekomendēts ierīkot P&R sistēmas stāvparku Bergos un pagarināt līdz tam 6. tramvaja līniju. Stāvparku rekomendēts attīstīt pakāpeniski – vispirms 250 vietām (600 vietām perspektīvā ar tālākas attīstības iespējām.

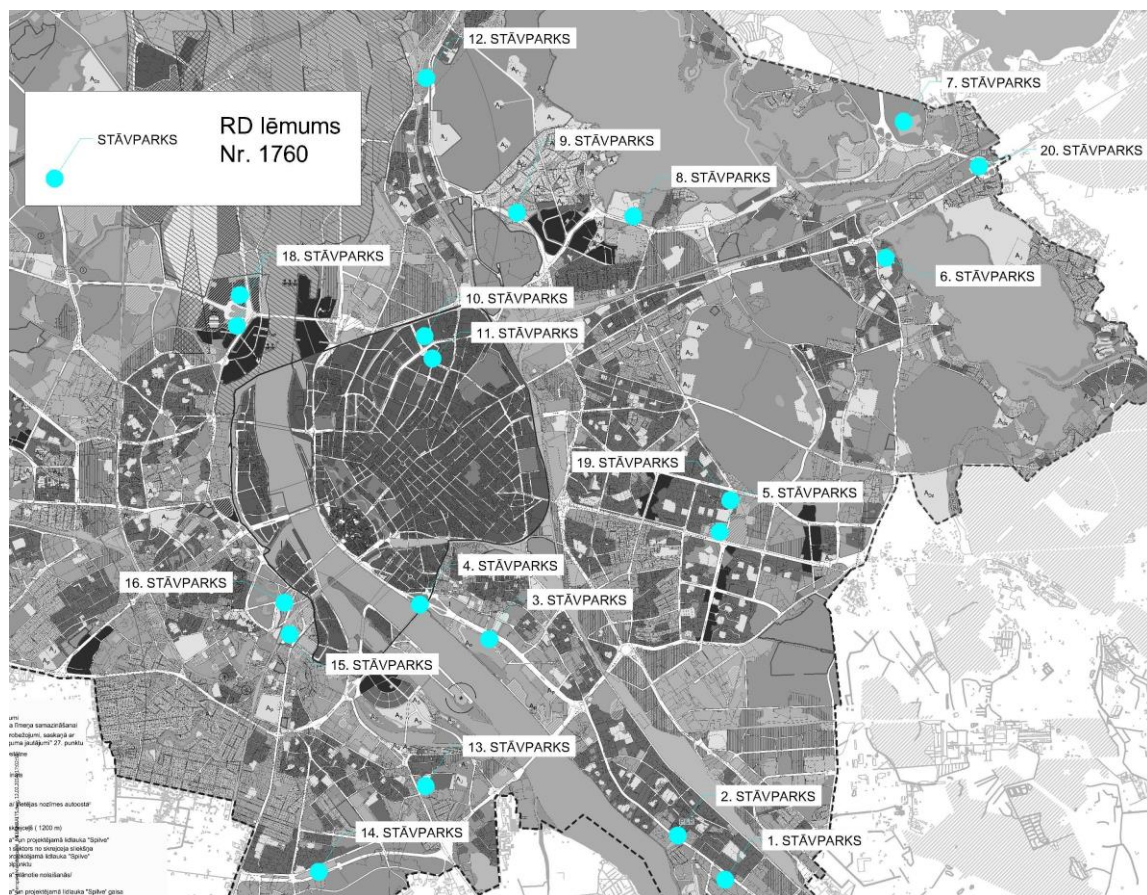
## 1.6. Rezervēto zemes gabalu izvērtēšana

Šajā sadaļā tiek apskatīti stāvparkiem rezervētie zemes gabali atbilstoši Rīgas domes lēmumam Nr. 1760 "Par Rīgas pilsētas pašvaldības zemesgabalu rezervēšanu automašīnu stāvvietu sistēmas "park&ride" izveidošanai". (skat. pielikumu Nr. 1.6)

Rezervētie Rīgas stāvparku zemes gabali tiek izvērtēti pēc sekojošiem kritērijiem:

- sabiedriskā transporta nodrošinājums;
- platību nodrošinājums;
- ceļu pieejamība;
- piederība un to esošā izmantošana;
- plānotā izmantošana, aizsargjoslas un aprobežojumi.

Rezultātā tiks formulētas nepieciešamās lēmuma izmaiņas - jaunu zemes gabalu iekļaušana, pirkšana, atsavināšana vai esošo zemes gabalu izņemšana.



Attēls 32. "Rezervēto stāvparku zemesgabalu izvietojums" (EDB)

### 1.6.1. Stāvparkiem rezervēto zemes gabalu nodrošinājums ar sabiedrisko transportu

Viens no stāvparku raksturojošajiem faktoriem ir tā vides pieejamība. Svarīgs ir ne tikai tā novietojums un ērta piebraukšana, bet arī tā nodrošinājums ar sabiedrisko transportu, kam jāapkalpo lielākais vairums no potenciāliem stāvparku lietotājiem. Pasažieriem par ērtu un pieejamu uzskatāms tāds sabiedriskais transports, kurš atrodas ne tālāk kā 400m līdz kuram ejot ceļā nav jāpavada vairāk kā 5-6min un kura kustības intervāli nepārsniedz 7 minūtes (atskaitot vilciena satiksmes intervālus). Par primāriem apkalpes transporta līdzekļiem

stāvparku ekspluatācijā tiek uzskatīts tramvajs un vilciens, jo to pārvietošanās laiks ir prognozējams. Pārējie transporta līdzekļi uzskatāmi par sekundāriem.

Tabulā apkopoti stāvparkiem rezervēto zemes gabalu attālumi līdz esošo sabiedriskā transporta līdzekļu pieturvietām un to kustības intervāliem atbilstoši "Rīgas satiksme" un "Pasažieru vilciens" mājaslapās publicētajiem datiem. Attālumi līdz sabiedrisko transporta līdzekļu pieturvietām mērīti no stāvparku zemesgabalu tuvākās robežas. Intervāli skaitīti darba dienā laika posmā no pl. 8.00 līdz 9.00.

**Tabula 13. „Sabiedriskā transporta pieejamība no stāvparkiem rezervētajiem zemesgabaliem”**

Nr.	Adrese/atraššanās vieta	Esošais sabiedriskā transporta maršruts pie stāvparka					Piezīmes
		vilciens	tramvajs	trolejbuss	autobuss	Mikro-autobuss	
1	Stāvparks Maskavas ielā pie Ikšķiles ielas	<u>900m</u> Rīga-Ogre (pieturvietā Škirotava) (15 min.)	-	<u>(700m)</u> 15(2-3 min.)	<u>(0-400m)</u> 15 (15 min.) 18 (20 min.) 31 (30 min.) 49 (20 min.) <u>(800m)</u> N7	<u>(0-400m)</u> 209 (30 min.) <u>(800m)</u> 216 (7-8 min.)	
2	Maskavas ielas stāvparks (pie veikala „Dole”)	-	<u>(0-400m)</u> 3 (60 min.) 7 (6-7 min.) 9 (60 min.)	<u>(750m)</u> 15 (2-3 min.)	<u>(0-400m)</u> 15 (15 min.) 31 (60 min.) 49 (20 min.) <u>(750m)</u> N7	<u>(0-400m)</u> 209 (30 min.) <u>(750m)</u> 216 (7-8 min.)	Apkalpotu Salaspils, Ikšķiles un Ogres iedzīvotājus
3	Stāvparks Krasta ielā pie Krīdenēra dambja	-	<u>(800m)</u> 3 (60 min.) 7 (6-7 min.) 9 (60 min.)	-	<u>(0-400m)</u> 12 (30 min.) 34 (60 min.)	-	
4	Stāvparks Mazā Krasta ielā pie Salu tilta	-	<u>(0-400m)</u> 3 (60 min.) 7 (6-7 min.) 9 (60 min.)	-	-	-	
5	Stāvparks Lielvārdes ielā	-	-	<u>(0-400m)</u> 22 (3-4 min.)	<u>(0-400m)</u> 6 (20 min.) 20 (60 min.) 31 (30 min.) 34 (120 min.) 51 (20 min.) 52 (15 min.) N6 <u>(550m)</u> 3 (6 min.) 47 (60 min.)	<u>(0-400m)</u> 203 (30 min.) 208 (8-9 min.) 270 (20 min.) <u>(550m)</u> 204 (30 min.) 212 (20 min.) 214 (12 min.)	Blakus vienīgajam esošajam stāvparkam
6	Stāvparks Juglā pie Pāles ielas un Dzirnupes ielas	-	<u>(600m)</u> 3 (60 min.) 6 (6-7 min.)	-	<u>(0-400m)</u> 14 (30 min.) <u>(550m)</u> 1 (15 min.) <u>(700m)</u> 40 (8-9 min.) N1	<u>(0-400m)</u> 204 (30 min.) <u>(700m)</u> 206 (15 min.)	
7	Jaunciema gatve pie krustojuma ar Brīvības ielas dublieri	-	-	-	<u>(0-400m)</u> 19 (30 min.) 29 (30 min.)	-	



8	Stāvparks Ezermalas ielā pie Brīvības ielas dubliera	-	-	-	(0-400m) 9 (20 min.)	-	
9	Stāvparks Visbijas prospektā un Inčukalna ielā pie Austrumu maģistrāles	-	-	(850m) 3 (4-5 min.)	(0-400m) 48 (15 min.) (950m) 2 (7-8 min.) 11 (20 min.) 24 (15 min.) N2	(950m) 200 (12 min.) 224 (30 min.)	
10	Stāvparks Skanstes ielā pie Zirņu ielas pieslēguma Ziemeļu koridorim	-	-	-	(550m) 24 (15 min.)	-	
11	Stāvparks Zirņu ielā pie Vesetas ielas	-	(750m) 11 (7-8 min.)	(550m) 3 (4-5 min.)	(550m) 11 (30 min.) 49 (20 min.) N2 (750m) 9 (20 min.)	(550m) 200 (12 min.) 224 (30 min.) 267 (20 min.)	
12	Stāvparks Viestura prospektā	100 m Rīga-Skulte (stacija Mangalji) (60 min.)	(0-400m) 5 (12 min.)	-	(0-400m) 2 (7-8 min.) 11 (30 min.) 24 (15 min.) N2	(0-400m) 200 (12 min.) 224 (30 min.)	Zemes gabals pie perspektīvā satiksmes pārvada par dzelzceļa līniju Rīga-Skulte
13	Stāvparks Ziepniekkalna ielā pie Šautuves ielas	-	(550m) 10 (12 min.)	-	(0-400m) 26 (60 min.) (600m) 23 (15 min.)	-	
14	Stāvparks Ozolciema ielā pie Dienvidu tilta pievedceļa	-	-	(0-400m) 27 (15 min.) (500m) 19 (5 min.)	(0-400m) 40 (7-8 min.) 44 (30 min.) 46 (20 min.) 56 (30 min.) N1	(0-400m) 233 (6-7 min.)	
15	Stāvparks Vienības gatvē 9	100 m Rīga-Jelgava/Tukums (stacija Torņakalns) (10 min.)	(0-400m) 10 (12 min.)	(800m) 27 (12 min.)	(800m) 23 (15 min.) 26 (60 min.) N10	-	
16	Stāvparks Uzvaras bulvārī pie Mārupītes	700 m Rīga-Jelgava/Tukums (stacija Torņakalns) (10 min.)	(0-400m) 2 (20 min.) 4 (5 min.) 5 (12 min.) 10 (12 min.)	(0-400m) 9 (15 min.)	(0-400m) 3 (4-5 min.) 4 (15 min.) 4Z (120 min.) 7 (20 min.) 8 (20 min.) 21 (15 min.) 22 (10 min.) 25 (12 min.) 32 (30 min.) 35 (60 min.) 38 (60 min.) 39 (60 min.) 43 (30 min.) 54 (60 min.) 55 (30 min.) N3 N8	(0-400m) 238 (15 min.) 242 (20 min.) 244 (20 min.) 246 (12 min.) 263 (20 min.) 270 (20 min.) 271 (30 min.)	



17	(Svītrots ar RD 20.11.2012. lēmumu Nr.5553)	-	-	-	-	-	
18	Stāvparks Spilves bijušajā lidlaukā pie perspektīvā Ziemeļu šķērsojuma	-	-	-	(0-400m) 3 (5-6 min.) 30 (20 min.) 54 (60 min.) N3	(0-400m) 246 (12 min.)	Divi zemes gabali, abās pusēs perspektīvajam Ziemeļu šķērsojumam
19	Stāvparks Lielvārdes ielā 135 pie Dzelzavas ielas	-	-	(0-400m) 17 (4-5 min.) 23 (4 min.)	(0-400m) 5 (15 min.) N5	(0-400m) 204 (30 min.) 222 (20 min.) 263 (20 min.) 280 (20 min.)	
20	Berģu stāvparks (starp Brīvības un Jaunciema gatvi)	-	-	-	(0-400m) 1 (15 min.) 19 (30 min.) 28 (60 min.) 29 (30 min.)	-	Apkalpotu Berģu, Upesciema, Garkalnes, Baltezera, Ādažu un Vangažu iedzīvotājus Jāizbūvē dz/c stacija pie stāvparka, jāpagarina 6. tramvaja maršruts

Pieejamā attālumā (līdz 400m) no sabiedriskā transporta atrodas:

- no vilciena – 2 zemes gabali (12. un 15.);
- no tramvaja – 5 zemes gabali (2., 4., 12., 15. un 16.);
- no trolejbusa – 4 zemes gabali (5., 14., 16. un 19.);
- no autobusa – 15 zemes gabali (1., 2., 3., 5., 6., 7., 8., 9., 12., 13., 14., 16., 18., 19. un 20.);
- no mikroautobusa – 9 zemes gabali (1., 2., 5., 6., 12., 14., 16., 18. un 19.).

Sabiedriskā transporta maršrutu kustību intervāli (līdz 7 min.):

- tramvajam – 3 zemes gabali (2., 4. un 16.);
- trolejbusam – 2 zemes gabali (5. un 19.);
- autobusam – 2 zemes gabali (16. un 18.);
- mikroautobusam – 1 zemes gabals (14).

### 1.6.1.1. Secinājumi

Tabulā apkopotie dati norāda, ka pilnībā ar visiem sabiedriskā transporta veidiem, kas atrastos pieejamā attālumā līdz 400m uz doto brīdi nav nodrošināts neviens no perspektīvajiem stāvparkiem. Ir divi stāvparkiem atvēlētie zemes gabali (Nr.: 12., 15.), kuri ir nodrošināti ar abiem primārā ST līdzekļa veidiem, papildus tiem vēl trīs zemes gabali (Nr.: 2., 4. un 16.) atrodas pieejamā tramvaja pieturvietu tuvumā. Vairākus zemesgabalus apkalpo tikai viena veida sabiedriskais transports vairākos maršrutos. Dažiem no tiem pieejams vienā maršrutā braucošs viens sabiedriskais transports samazinot potenciālo stāvparku lietotāju skaitu dēļ to ierobežotās galamērķa sasniedzamības. Plānotajiem stāvparkiem Skanstes-Zirņu un Zirņu-Vesetas ielās (Nr.: 10., un 11.) nav neviena sabiedriskā transporta veida, kas atrastos pieejamā attālumā, tādējādi norādot uz nepieciešamību pēc papildus pieturvietām Skanstes ielas esošā autobusa maršrutā vai papildus sabiedriskā transporta veidiem.

Sabiedriskais transports ar intervāliem līdz 7 min. Nodrošināti septiņiem stāvparkiem Nr.: 2., 4., 5., 14., 16., 18., 19., kas atrodas 4. un 7. tramvaja, 17., 22., un 23. trolejbusa, 3. autobusa un 233. mikroautobusa maršrutos. 2. un 40. autobusa maršrutos kā arī 208. mikroautobusa maršrutā vēlamie intervāli tiek nedaudz pārsniegti. Astoņas stāvparku teritorijas, kuras būtu nodrošinātas ar ST vēlamajā intervālā atrodas virs noteiktā pieejamā attāluma starp stāvparku un ST pieturvietu.

### 1.6.2. Stāvparkiem rezervēto zemes gabalu platību nodrošinājums

Stāvparkiem atvēlēto zemju platības svārstās robežās no 1358m<sup>2</sup> līdz 3105889m<sup>2</sup>. Nepieciešamo zemju platību raksturo tā autostāvvietu ietilpība, kuru noteikšanai pieņemam vienādojumu, ka 1a./st. atbilst 30m<sup>2</sup> zemju. Par optimālo stāvvietu skaitu Pie Rīgas robežas pieņemot ~1000a./st. un ~500a./st. pie Rīgas centra loka.

Zemesgabalu platības atbilstoši Rīgas domes lēmumam Nr. 1760 " Par Rīgas pilsētas pašvaldības zemesgabalu rezervēšanu automašīnu stāvvietu sistēmas "park&ride" izveidošanai"

**Tabula 14. „Zemesgabalu platības”**

Nr.	Adrese/atrašanās vieta	Kopējā zemju platība (m <sup>2</sup> )	Autostāvvietu kapacitāte (gab./30m <sup>2</sup> )
1	Stāvparks Maskavas ielā pie Ikšķiles ielas	25491	850
2	Maskavas ielas stāvparks (pie veikala „Dole”)	28394	947
3	Stāvparks Krasta ielā pie Krīdenēra dambja	4000	133
4	Stāvparks Mazā Krasta ielā pie Salu tilta	5127	171
5	Stāvparks Lielvārdes ielā	51748	1725
6	Stāvparks Juglā pie Pāles ielas un Dzirnupes ielas	20761	692
7	Jaunciema gatve pie krustojuma ar Brīvības ielas dublieri	755195	25173
8	Stāvparks Ezermalas ielā pie Brīvības ielas dubliera	12627	421
9	Stāvparks Visbijas prospektā un Inčukalna ielā pie Austrumu maģistrāles	182237	6075
10	Stāvparks Skanstes ielā pie Zirņu ielas pieslēguma Ziemeļu koridorim	22446	748
11	Stāvparks Zirņu ielā pie Vesetas ielas	1358	45
12	Stāvparks Viestura prospektā	86008	2867
13	Stāvparks Ziepniekkalna ielā pie Šautuves ielas	~18740	625
14	Stāvparks Ozolciema ielā pie Dienvidu tilta pievedceļa	~62117	2071
15	Stāvparks Vienības gatvē 9	4693	156

16	Stāvparks Uzvaras bulvārī pie Mārupītes	8565 (sarkanajās līnijās ~ 2953m)	286
17	(Svītrots ar RD 20.11.2012. lēmumu Nr.5553)	-	-
18	Stāvparks Spilves bijušajā lidlaukā pie perspektīvā Ziemeļu šķērsojuma	3105889	103530
19	Stāvparks Lielvārdes ielā 135 pie Dzelzavas ielas	5363	179
20	Berģu stāvparks (starp Brīvības un Jaunciema gatvi)	~10000	333

### 1.6.2.1. Secinājumi

Izvirzītajiem kritērijiem atbilst divi zemes gabali pie Rīgas robežas, savukārt pārējo zemes gabalu platības būtu lietderīgi pārskatīt, optimizējot to platības vai variējot ar to novietojumu un konfigurāciju atvēlētajā teritorijā.

### 1.6.3. Stāvparkiem rezervēto zemes gabalu ceļu pieejamība.

Šī apakšpunkta mērķis ir apkopot un salīdzināt potenciālo stāvparku raksturlielumus - novietojums, attālums un piebraukšanas konfigurācijas sarežģītība līdz esošo ielu un ceļu tīklam.

Autoceļu un ielu posmu raksturošanai izmantoti MK noteikumi Nr.1104 "Noteikumi par valsts autoceļu un valsts autoceļu maršrutā ietverto pašvaldībām piederošo autoceļu posmu sarakstiem".

Pieslēgums pie valsts galveno autoceļu posmiem Rīgā (līdz 1000m):

- A6 Rīga-Daugavpils-Krāslava-Baltkrievijas robeža (Pāternieki) - 4 zemes gabali (1., 2., 3. un 4.);
- A2 Rīga-Sigulda-Igaunijas robeža (Veclaicene) - 2 zemes gabali (6. un 20.);
- A7 Rīga-Bauska-Lietuvas robeža (Grenctāle) - 1 zemes gabals (13.);
- A8 Rīga-Jelgava-Lietuvas robeža (Meitene) - 1 zemes gabals (14.).

Pieslēgums pie valsts reģionālo autoceļu posmiem Rīgā (līdz 1000m):

- P1 Rīga-Carnikava-Ādaži - 2 zemes gabali (9., 12.).

Pieslēgums Rīgas pašvaldības ielu tīklam (līdz 1000m):

- Augusta Deglava iela - 1 zemes gabals (5.);
- Jaunciema gatve - 1 zemes gabals (7.);
- Ezermalas iela - 1 zemes gabals (8.);
- Skanstes iela - 2 zemes gabali (10. un 11.);
- Vienības gatve - 1 zemes gabals (15.);
- Uzvaras bulvāris - 1 zemes gabals (16.);
- Daugavgrīvas iela - 1 zemes gabals (18.);
- Dzelzavas iela - 1 zemes gabals (19.).

Stāvparku rezervētie zemes gabali Nr.: 1., 2., 3., 4., 12., 13. un 20. atrodas blakus valsts galveno un reģionālo autoceļu posmiem Rīgā, bet attālumā līdz 1000m no tiem atrodas zemes gabali Nr.: 6. (caur Juglas ielu), 9. (caur Varoņu ielu) un 14. (caur Ozolciema ielu), kuriem savukārt ir tieši ielu pieslēgumi augstākminētajiem autoceļu posmiem Rīgā. Attālumā virs 1000m, bet ar tiešiem pieslēgumiem autoceļu posmiem atbilst zemes gabali Nr. 5. (caur Deglava ielu) un 7. (caur Jaunciema gatvi). Atlikušie zemes gabali Nr.: 8., 10., 11., 15., 16., 18. un 19. no

pieejamības aspekta atrodas relatīvi nepieejamās/apgrūtinātas pieejamības vietās, jo to sasniegšanai nepieciešams veikt garu un līkumotu ceļa posmu.

### 1.6.3.1. Secinājumi

Iebraukšanai Rīgā lielākoties tiek izmantoti valsts galvenie un reģionālie autoceļi, tādējādi loģisks un reizē arī racionāls Rīgas robežas stāvparku novietojums būtu tieši pie šiem ceļiem vai tiešā to tuvumā. Turklāt stāvparku novietojumam jābūt pēc iespējas tuvāk Rīgas robežai, neveicinot vēlmi tā potenciālajiem apmeklētājiem turpināt virzību uz Rīgas centru alternatīvu stāvvietu/stāvparku meklējumos. Atbilstoši augstākminētajam Rīgas robežas stāvparkiem būtu atbilstoši sekojoši rezervētie zemes gabali Nr.: 1., 2., 5., 6., 7., 9., 12., 13., 14. un 20. Par neatbilstošiem un bez papildus infrastruktūras nerealizējamiem uzskatāmi sekojoši zemes gabali ar Nr.: 8. un 19.

Par Rīgas centra lokam (vietās, kur potenciālie stāvparku izmantotāji ir Rīdzinieki) atbilstošiem zemes gabaliem uzskatāmi sekojoši zemes gabali ar Nr.: 3., 4., 10., 11., 15., 16. un 18.

Stāvparkam atvēlētu zemes gabalu iztrūkst autoceļa A10 rajonā pie Rīgas robežas.

### 1.6.4. Stāvparkiem rezervēto zemes gabalu piederība un esošā izmantošana

Stāvparkiem rezervēto zemju esošā izmantošana un piederība ļauj noteikt to “gatavību” stāvparku īstenošanai maksimāli īsā laika periodā, neveicot zemju transformāciju vai sagatavošanu būvniecībai.

Zemesgabalu piederība atbilstoši Rīgas domes lēmuma Nr. 1760 “Par Rīgas pilsētas pašvaldības zemesgabalu rezervēšanu automašīnu stāvvietu sistēmas “park&ride” izveidošanai”.

Esošā zemesgabalu izmantošana noteikta atbilstoši “Google maps” un “Bing maps” telpiskajiem datiem.

**Tabula 15. „Zemesgabalu esošā piederība un izmantošana”**

Nr.	Adrese/atrašanās vieta	Zemesgabala piederība	Kadastra numurs	Esošā izmantošana
1	Stāvparks Maskavas ielā pie Ikšķiles ielas	uz pašvaldības vārda reģistrēts zemes gabals	01001250221 01001250267	Zālājs/atsevišķi augoši koki
2	Maskavas ielas stāvparks (pie veikala „Dole”)	uz pašvaldības vārda reģistrēts zemes gabals	01000780164 daļa	Zālājs/atsevišķi augoši koki
3	Stāvparks Krasta ielā pie Krīdenera dambja	uz pašvaldības vārda reģistrēts zemes gabals	01000780176 daļa	Zālājs/atsevišķi augoši koki
4	Stāvparks Mazā Krasta ielā pie Salu tilta	uz pašvaldības vārda reģistrēts zemes gabals. Stāvvietā un zemesgabals iznomāti SIA „BaRK” līdz 10.06.2014.	01000432010	Autostāvieta
5	Stāvparks Lielvārdes ielā	uz pašvaldības vārda reģistrēts zemes gabals	01000712753	Zālājs/mežs
6	Stāvparks Juglā pie Pāles ielas un Dzirnupes ielas	uz pašvaldības vārda reģistrēts zemes gabals	01000922232	Zālājs/mežs
7	Jaunciema gatve pie krustojuma ar Brīvības ielas dublieri	uz pašvaldības vārda reģistrēts zemes gabals	01001280265 daļa	Mežs
8	Stāvparks Ezermalas ielā pie Brīvības ielas dubliera	uz pašvaldības vārda reģistrēts zemes gabals	01000852040	Mežs
9	Stāvparks Visbijas prospektā un Inčukalna ielā pie Austrumu maģistrāles	uz pašvaldības vārda reģistrēts zemes gabals	010009000450100090 003401000900035010 009000170100090003	Zālājs/mežs/mazdārziņi

			3 daļa	
10	<b>Stāvparks Skanstes ielā pie Zirņu ielas pieslēguma Ziemeļu koridoram</b>	Valsts kadastra reģistrā reģistrēts zemes gabals	01000242148	Mežs
11	<b>Stāvparks Zirņu ielā pie Vesetas ielas</b>	uz pašvaldības vārda reģistrēts zemes gabals	01000242136	Zālājs/atsevišķi augoši koki
12	<b>Stāvparks Viestura prospektā</b>	uz pašvaldības vārda reģistrēts zemes gabals	01000682140 daļa	Mežs
13	<b>Stāvparks Ziepniekkalna ielā pie Šautuves ielas</b>	Valsts kadastra reģistrā reģistrēts zemes gabals	01000732111	Mežs
14	<b>Stāvparks Ozolciema ielā pie Dienvidu tilta pievedceļa</b>	Valsts kadastra reģistrā reģistrēts zemes gabals	01001072276	Zālājs/atsevišķi augoši koki
15	<b>Stāvparks Vienības gatvē 9</b>	Valsts kadastra reģistrā reģistrēts zemes gabals	01001072276 (zemesgrāmatas nodalījums Nr 100000498905)	Mežs
16	<b>Stāvparks Uzvaras bulvārī pie Mārupītes</b>	uz pašvaldības vārda reģistrēts zemes gabals. Zemesgabals iznomāts a/s „Lindeks”	01000492000	Autostāvieta
17	<b>(Svītrots ar RD 20.11.2012. lēmumu Nr.5553)</b>	-	-	-
18	<b>Stāvparks Spilves bijušajā lidlaukā pie perspektīvā Ziemeļu šķērsojuma</b>	uz pašvaldības vārda reģistrēts zemes gabals	01000770210 daļa	Lidlauks/zāliens/paliene
19	<b>Stāvparks Lielvārdes ielā 135 pie Dzelzavas ielas</b>	uz pašvaldības vārda reģistrēts zemes gabals. Maksas autostāvieta, zemesgabals iznomāts būves lietotājam SIA „Baltmontkom” līdz ieguldīšanai Rīgas pašvaldības SIA „Rīgas satiksme” pamatkapitālā, bet ne ilgāk kā līdz 12.05.2013.	01000712643	Autostāvieta/zāliens
20	<b>Berģu stāvparks (starp Brīvības un Jaunciema gatvi)</b>	Valsts kadastra reģistrā reģistrēts zemes gabals	01001270419	Mežs

Visi zemes gabali ir Rīgas pilsētas pašvaldības īpašums, savukārt trīs no tiem Nr.: 4., 16., 19. Rīgas domes 21.11.2006. lēmuma Nr. 1760 akceptēšanas brīdī bija iznomāti. Īpašumam Nr. 19. nomas līgums ir beidzies 12.05.2013., Nr. 4. nomas termiņš beidzas 10.06.2014., bet īpašumam Nr. 16. tas nav definēts.

Vairums rezervēto stāvparku teritoriju ir neapbūvētas un klātas ar mežiem vai zālājiem ar tajos saaugušiem kokiem un krūmājiem. Uz trīs īpašumiem novietotas funkcionējošas autostāvvietas, bet lielākā no teritorijām izvietots Spilves lidlauks.

#### 1.6.4.1. Secinājumi

Visos stāvparkiem rezervētos zemes gabalus iespējama tūlītēja stāvparku izbūve atskaitot divus (Nr.: 4. un 16.), kuriem vēl ir spēkā esoši nomas līgumi.

Uz trim no rezervētajiem zemes gabaliem atrodas funkcionējošas stāvvietas ar pievadceļiem, kuras iespējams pārveidot par stāvparkiem.

### 1.6.5. Stāvparkiem rezervēto teritoriju plānotā izmantošana, aizsargjoslas un aprobežojumi

Izmantotā dokumentācija:

- Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam;
- Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums (ar grozījumiem, kas īstenojami no 23.09.2013.).

**Tabula 16. „Stāvparkiem atvēlēto zemes gabalu plānotā izmantošana”**

Nr.	Adrese/atrašanās vieta	Zemesgabalu plānotā (atļautā) izmantošana	Zemesgabalu galvenās aizsargjoslas un citi aprobežojumi
1	Stāvparks Maskavas ielā pie Ikšķiles ielas	Tehniskās apbūves teritorija (T)	-
2	Maskavas ielas stāvparks (pie veikala „Dole”)	P&R; Jauktas apbūves ar dzīvojamo funkciju teritorija (J)	-
3	Stāvparks Krasta ielā pie Krīdenēra dambja	Jauktas apbūves ar dzīvojamo funkciju teritorija (J)	Apbūvētas teritorijas ar applūšanas varbūtību reizi desmit un simts gados, kur esoša apbūve jāaizsargā pret applūšanu (virszemes ūdensojektu aizsargjoslā/ārpus tās)
4	Stāvparks Mazā Krasta ielā pie Salu tilta	Ielu un laukumu apstādījumi	-
5	Stāvparks Lielvārdes ielā	Apstādījumu un dabas teritorija (A); Teritorijas, kur atļauto izmantošanu īstenošanai pirms būvniecības veic inženiertehnisko teritorijas sagatavošanu;	Atkritumu apglabāšanas poligoni ar aizsargjoslu
6	Stāvparks Juglā pie Pāles ielas un Dzirnupes ielas	Tehniskās apbūves teritorija (T); Jauktas apbūves ar dzīvojamo funkciju teritorija (J)	-
7	Jaunciema gatve pie krustojuma ar Brīvības ielas dublieri	Apstādījumu un dabas teritorija (A); Savrupmāju apbūves teritorija (SDz)	-
8	Stāvparks Ezermalas ielā pie Brīvības ielas dubliera	Tehniskās apbūves teritorija (T)	-
9	Stāvparks Visbijas prospektā un Inčukalna ielā pie Austrumu maģistrāles	Tehniskās apbūves teritorija (T); Teritorijas, kur atļauto izmantošanu īstenošanai pirms būvniecības veic inženiertehnisko teritorijas sagatavošanu	-
10	Stāvparks Skanstes ielā pie Zirņu ielas pieslēguma Ziemeļu koridorim	Tehniskās apbūves teritorija	Aizsargjosla ap automobiļu gāzes uzpildes staciju; Aizsargjosla ap gāzes regulēšanas punktu; Nosusināmā teritorija; Teritorija kurā jāveic inženiertehniskā teritorijas sagatavošana
11	Stāvparks Zirņu ielā pie Vesetas ielas	Dzīvojamās apbūves teritorija; Ielu teritorija	Nosusināmā teritorija; Teritorija kurā jāveic inženiertehniskā teritorijas sagatavošana
12	Stāvparks Viestura prospektā	Tehniskās apbūves teritorija (T); Apstādījumu un dabas teritorija (A)	-



13	<b>Stāvparks Ziepniekkalna ielā pie Šautuves ielas</b>	Tehniskās apbūves teritorija (T)	-
14	<b>Stāvparks Ozolciema ielā pie Dienvidu tilta pievedceļa</b>	Tehniskās apbūves teritorija (T)	-
15	<b>Stāvparks Vienības gatvē 9</b>	Tehniskās apbūves teritorija (T)	-
16	<b>Stāvparks Uzvaras bulvārī pie Mārupītes</b>	Jauktas apbūves ar dzīvojamo funkciju teritorija (J)	-
17	<b>(Svītrots ar RD 20.11.2012. lēmumu Nr.5553)</b>	-	-
18	<b>Stāvparks Spilves bijušajā lidlaukā pie perspektīvā Ziemeļu šķērsojuma</b>	Centru apbūves teritorija (C); Apstādījumu un dabas teritorija (A); Jauktas apbūves ar dzīvojamo funkciju teritorija (J); Ražošanas un komercdarbības apbūves teritorija (R); Ostas lidlauka izbūves teritorija (OL); Ostas ražošanas un komercdarbības apbūves teritorija (OR); Ostas jauktas apbūves teritorija (OJ); Jūras ostas apbūves teritorija (OO); Ostas apstādījumu un dabas teritorija (OA); Ostas ūdens akvatorija teritorija (OŪ); Starptautiskās lidostas "Rīga" un projektējamā lidlauka "Spilve" gaisa kuģu pacelšanās/nolaišanās 2km sektors ar apbūves ierobežojumiem; Rīgas brīvostas teritorija; Teritorijas, kur atļauto izmantošanu īstenošanai pirms būvniecības veic inženiertehnisko teritorijas sagatavošanu	Neapbūvētas teritorijas ar applūšanas varbūtību reizi desmit gados (daļa no zemesgabala teritorijas)
19	<b>Stāvparks Lielvārdes ielā 135 pie Dzelzavas ielas</b>	Jauktas apbūves ar dzīvojamo funkciju teritorija (J)	-
20	<b>Berģu stāvparks (starp Brīvības un Jaunciema gatvi)</b>	P&R	-

Stāvparku teritoriju plānotā (atļautā) izmantošana:

- Tehniskās apbūves teritorija (T) - 9 zemes gabali (1., 6., 8., 9., 10., 12., 13., 14. un 15.);
- Jauktas apbūves ar dzīvojamo funkciju teritorija (J) - 6 zemes gabali (2., 3., 6., 16., 18. un 19.);
- Apstādījumu un dabas teritorija (A) - 4 zemes gabali (5., 7., 12. un 18.);
- Teritorijas, kur atļauto izmantošanu īstenošanai pirms būvniecības veic inženiertehnisko teritorijas sagatavošanu - 3 zemes gabali (5., 9. un 18.);
- P&R - 2 zemes gabali (2. un 20.)
- Ielu un laukumu apstādījumi - 1 zemes gabals (4.);
- Savrupmāju apbūves teritorija (SDz) - 1 zemes gabals (7.);
- Dzīvojamās apbūves teritorija - 1 zemes gabals (11.);
- Ielu teritorija - 1 zemes gabals (11.);
- Centru apbūves teritorija (C) - 1 zemes gabals (18);

- Ostas lidlauka izbūves teritorija (OL) - 1 zemes gabals (18);
- Ostas ražošanas un komercdarbības apbūves teritorija (OR) - 1 zemes gabals (18);
- Ostas jauktas apbūves teritorija (OJ) - 1 zemes gabals (18);
- Jūras ostas apbūves teritorija (OO) - 1 zemes gabals (18);
- Ostas apstādījumu un dabas teritorija (OA) - 1 zemes gabals (18);
- Ostas ūdens akvatorija teritorija (OŪ) - 1 zemes gabals (18);
- Starptautiskās lidostas "Rīga" un projektējamā lidlauka "Spilve" gaisa kuģu pacelšanās/nolaišanās 2km sektors ar apbūves ierobežojumiem - 1 zemes gabals (18);
- Rīgas brīvdabas teritorija - 1 zemes gabals (18);

Stāvparku teritoriju galvenās aizsargjoslas un citi aprobežojumi:

- Nosusināmā teritorija - 2 zemes gabali (10. un 11.);
- Teritorija kurā jāveic inženiertehniskā teritorijas sagatavošana - 2 zemes gabali (10. un 11.);
- Apbūvētas teritorijas ar applūšanas varbūtību reizi desmit un simts gados, kur esoša apbūve jāaizsargā pret applūšanu (virszemes ūdensobjektu aizsargjoslā/ārpus tās) - 1 zemes gabals (3.);
- Neapbūvētas teritorijas ar applūšanas varbūtību reizi desmit gados - 1 zemes gabals (18.(daļa no zemesgabala teritorijas)).
- Atkritumu apglabāšanas poligoni ar aizsargjoslu - 1 zemes gabals (5.);
- Aizsargjosla ap automobiļu gāzes uzpildes staciju - 1 zemes gabals (10.);
- Aizsargjosla ap gāzes regulēšanas punktu - 1 zemes gabals (10.);

#### 1.6.5.1. Secinājumi

Atbilstoši Rīgas teritorijas plānojumā uzskaitītajiem teritorijas izmantošanas veidiem par neatbilstošiem stāvparku izveidei uzskatāmi sekojoši zemes gabali – Nr.: 4., 5., 7.(daļa), 12.(daļa) un 18.(daļa).

Ierobežojumus stāvparkiem rezervētām zemēm uzliek arī galveno aizsargjoslu un aprobežojumu nosacījumi, kas nosaka, ka vairākiem no zemes gabaliem jāveic preventīvi darbi, lai tie būtu izmantojami infrastruktūras objektu būvniecībai. Lielākoties nepieciešams izbūvēt papildus norobežojošās inženieraizsardzības būves applūšanas aizsardzībai un hidrotehniskās būves ūdens līmeņa pazemināšanai.

#### 1.6.6. Kopējie secinājumi

- Sabiedriskā transporta nodrošinājums - potenciālās stāvparku teritorijas ir vāji nodrošinātas ar nepieciešamo sabiedriskā transporta apjomu. Tikai piecas no divdesmit teritorijām uzskatāmās par nodrošinātām gan ar primārā, gan sekundārā transporta veidiem. Vairākums teritoriju apkalpo sekundārā veida sabiedriskais transports, bet divām nav pieejama neviena sabiedriskā transporta veida pieejamā attālumā līdz 400m. Ar atbilstošiem ST intervāliem līdz 7 min. apkalpoti ir septiņi stāvparki, no kuriem tikai vienu apkalpo divi ST maršruti ar atbilstošu intervālu. Trim stāvparku teritorijām pieejamajā ST maršrutā vēlams intervāls tiek pārsniegts par 1-2 min., bet astoņas stāvparku teritorijas, kuras būtu nodrošinātas ar ST vēlamo intervālā, atrodas virs noteiktā pieejamā attāluma starp stāvparku un ST pieturvietu.
- Platību nodrošinājums - izvirzītajam kritērijam atbilst divi zemes gabali pie Rīgas robežas, savukārt pārējo zemes gabalu platības būtu lietderīgi pārskatīt, optimizējot to platības vai variējot ar to novietojumu un konfigurāciju atvēlētajā teritorijā.

- Ceļu pieejamība – par pie Rīgas robežas atbilstošiem stāvparkiem šajā apakšpunktā tika definēti tie, kuri novietoti blakus valsts galveno un reģionālo autoceļu posmiem Rīgā vai tiem ir tieši pieslēgumi šiem ceļiem. Šiem nosacījumiem atbilst puse rezervēto zemes gabalu, bet divi zemes gabali ir neatbilstoši gar Rīgas robežu izvietoto stāvparku prasībām.

Par Rīgas centra lokam (vietās, kur potenciālie stāvparku izmantotāji ir Rīdzinieki) atbilstošiem zemes gabaliem uzskatāmi septiņi zemes gabali.

Apdalīts ir autoceļa A10 ievads Rīgā, kura tuvumā nav neviena stāvparkiem rezervēta zemes gabala.

- Piederība un to esošā izmantošana – lielākā daļa no rezervētajām zemēm ir norādītas kā valsts kadastrā reģistrēti zemesgabali, kuras ir uz pašvaldības vārda reģistrēti zemes gabali. Sešiem stāvparkiem rezervētiem zemes gabaliem nepieciešamas precizēt to piederību. Divām pašvaldībai piederošām zemēm ir spēkā esoši nomas līgumi, kur vienam no tiem ir noslēgts beztermiņa līgums.

Vairums rezervēto stāvparku teritoriju ir klātas ar mežiem un zālājiem. Uz trīs īpašumiem novietotas funkcionējošas autostāvvietas (divām stāvvietām ir spēkā esoši nomas līgumi), bet lielākajā no teritorijām izvietots Spilves lidlauks.

- Plānotā izmantošana, aizsargjoslas un aprobežojumi - Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018. gadam un Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums nosaka kādi būvniecības ierobežojumi ir katrā no zemes gabaliem.

Atbilstoši teritoriju izmantošanas un apbūves noteikumu izvirzītajām prasībām par stāvparku izveidei neatbilstošiem zemes gabaliem pēc to plānotās izmantošanas uzskatāmi divi zemes gabali, bet trim zemes gabaliem ierobežojumi ir daļai no teritorijas.

Aizsargjoslu un aprobežojumu nosacījumi nosaka, ka vairākiem no zemes gabaliem jāveic preventīvi darbi, lai tie būtu izmantojami infrastruktūras objektu (stāvparku) būvniecībai. Diviem zemes gabaliem nepieciešami meliorācijas pasākumi zemes nosusināšanai, divas teritorijas atrodas applūšanas zonā ar applūšanas varbūtību reizi desmit gados. Vienā no zemēm paredzēts atkritumu apglabāšanas poligons.

## 1.7. Esošās stāvvietas transporta loka iekšpusē

Izpētes projektā grafiski un tabulu veidā tika apkopota informācija par esošām autostāvvietām Rīgas centra loka ietvaros ielu sarkanās līnijās un maksas autostāvvietas ārpus sarkanām līnijām. Lai apkopotu nepieciešamos datus par stāvvietām, dabā tika apsekotas visas stāvvietas ielu sarkanajās līnijās, tika izmantoti Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta un SIA „EuroPark Latvia” iesniegtie dati, publiskotie SIA „Rīgas Satiksme” dati, kā arī interneta pakalpojumi Google Maps un Parkopedia.

Lai izpētes gaitā nonāktu pie konkrētiem secinājumiem par autotransportu, kas izmanto Rīgas centra stāvvietas, tika ņemti vērā tādi faktori kā esošo stāvvietu un stāvlaukumu atrašanās vieta, autostāvvietu skaits un to piepildījums darba laikā, piederība un apmaksas sistēma.

Esošajā izpētē netika uzskaitītas autostāvvietas, kurām ir konkrēti nomas līgumi vai piederība, piemēram, vēstniecības, valsts iestādes, uzņēmumi. Tāpat netika apskatītas arī autobusu stāvvietas, stāvvietas privātajās teritorijās, daudzdzīvokļu un privātmāju pagalmos, jo šo stāvvietu lietotāji nav un nebūs stāvparku lietošanas mērķauditorija.

### 1.7.1. Autostāvvietas ielu sarkanajās līnijās

Izpētes gaitā ir apsekotas stāvvietas ielu sarkanajās līnijās, izdalot atsevišķi 4 stāvvietu grupas:

- bezmaksas autostāvvietas;
- īslaicīgās autostāvvietas;
- maksas autostāvvietas;
- invalīdu autostāvvietas.

#### 1.7.1.1. Bezmaksas autostāvvietas

Apskojot Rīgas centra lokā esošās bezmaksas autostāvvietas un atzīmējot tās kartē, esam nonākuši pie rezultāta, kas atspoguļo tās Rīgas centra daļas, kuros to koncentrācija ir vislielākā. To izvietojums, protams, ir galvenokārt tālāk no Vecpilsētas daļas, t.i. ir centra loka tuvumā. Apkaimes ar bezmaksas stāvvietām ir: Skanste – Brasa, Grīziņkalns – Avoti, Maskavas forštate un Zaķusala, Pārdaugava – Torņakalns, Āgenskalns un Ķīpsala. Vēl vērā ņemams skaits bezmaksas autostāvvietu ir atrodams Rīgas pasažieru ostas tuvumā gar Eksporta ielu. Esošo bezmaksas stāvvietu novietojumu, skaitu un piepildījumu skatīt pielikumos “Esošās stāvvietas. Skanste – Brasa”, “Esošās stāvvietas. Grīziņkalns – Avoti”, “Esošās stāvvietas. Maskavas forštate – Zaķusala”, „Esošās stāvvietas. Torņakalns – Āgenskalns” un “Esošās stāvvietas. Ķīpsala”. Eksporta ielai piegulošās stāvvietas skatīt pielikumā „Esošās stāvvietas. Vecpilsēta, Centrs”.

Skanstes un Brasas apkaimēs ir aptuveni 1180 bezmaksas autostāvvietas. Tās izvietotas galvenokārt gar guļamražoniem, kurus ietver tādas ielas kā Valdemāra iela, Hanzas iela, Skanstes iela, Zirņu iela un Miera iela. Darbadienās šīs stāvvietas bieži vien izmanto autovadītāji, kuru darbavietas atrodas šajā apkaimē vai Vecpilsētas tuvumā. Dažādu pasākumu laikā Arēnā Rīga vai Skonto hallē apkārtējo ielu bezmaksas stāvvietas ir 100% noslogotas.

Grīziņkalna un Avotu ielas apkaimēs ir ļoti daudz bezmaksas stāvvietu, kopskaitā ap 1600. To izvietojums galvenokārt ir kvartālā ko ietver Čaka iela, Pērnavas iela, Satekles iela, Avotu iela un Lāčplēša iela. Stāvvietu noslodze ir diezgan izlīdzināta pa visu šo apkaimi.

Maskavas forštates apkaimes daļa, kas atrodas starp Krasta ielu, Lāčplēša ielu un dzelzceļa līniju sevī ietver ap 640 bezmaksas autostāvvietām. Stāvvietu noslogojums ir gana liels - vidēji ap 90%. Tas izskaidrojams ar šīs apkaimes atrašanos centrālās stacijas, autoostas un centrālā tirgus tuvumā. Tāpat arī salīdzinoši tuvu atrodas Vecrīga un šeit koncentrēti daudzi privātie uzņēmumi. Savukārt Zaķusalas stāvvietas (skaitā ap 160), ņemot vērā to atrašanās vietu, izmanto tikai tur uz vietas strādājošie.

Āgenskalnā un Torņakalnā projekta izpētes robežās starp Mūkusalas ielu, Bieķensalas ielu, Raņķa dambi un Trijādības ielu izvietotas ap 540 autostāvvietām. Šim rajonam raksturīgs salīdzinoši mazs ielu tīkls, savukārt te izvietoti ļoti daudz ofisu un rūpnieciskās teritorijas. Līdz ar to ielas pārsvarā ir noslogotas tikai daudzdzīvokļu māju tuvumā. Vairāk noslogotas ielas ir Akmens tilta galā un rajonā starp Kuģu ielu, Valguma ielu un Uzvaras bulvāri.

Ķīpsalas apkaimi raksturo tur izvietotās lielās sabiedriskās ēkas - Saules akmens, Olimpija, Preses nams, Rīgas Tehniskā universitāte, Ķīpsalas halle, kā arī vairāki rūpnieciski uzņēmumi salas Z daļā un privātmājas. Kopumā te izvietotas ap 580 bezmaksas autostāvvietām, no kurām noslogotākās ir tieši lielo sabiedrisko objektu tuvumā. Savukārt apkaimē, ko ietver Daugavgrīvas iela un Zunda kanāls atrodas vien ap 40 autostāvvietām. Bijušais rūpnieciskais rajons pēdējos gados strauji attīstās, bet pašreizējais ielu tīkls ir mazs.

Pavisam kopā izpētes teritorijā ir apsekotas 5265 autostāvvietas un to vidējais aizpildījums ir ap 76%.

### Secinājumi

- Izpētes teritorijā konstatētas ap 5265 bezmaksas autostāvvietām
- Stāvvietas vairāk ir aizpildītas darba dienās un darba laikā
- Jo tuvāk centram, jo lielāks aizpildījums
- Ir daudzas ielas, kur autostāvvietu piedāvājums neapmierina pieprasījumu

#### 1.7.1.2. Īslaicīgās autostāvvietas

Esošās situācijas izpētes gaitā esam konstatējuši pavisam ap 220 īslaicīgajām autostāvvietām. Izpētē netika ņemtas vērā īslaicīgās stāvvietas, kas paredzētas konkrētu veikalu, firmu klientiem. Īslaicīgās stāvvietas izvietotas galvenokārt gar ielām ar lielāku satiksmes intensitāti vai, piemēram, pie mācību iestādēm, dažiem tirdzniecības centriem utt. Stāvēšanas laiks īslaicīgajās stāvvietās ir sākot no 5 minūtēm līdz pat 1—2h. Šo stāvvietu vidējais aizpildījums ir ap 41%. Protams, tuvāk centram esošais stāvvietu aizpildījums ir lielāks.

Īslaicīgo autostāvvietu novietojumu un aizpildījumu skatīt kartē „Esošās autostāvvietas” pielikumā.

### Secinājumi

- Stāvvietu skaits un aizpildījums ir neliels
- Novietotas pārsvarā blakus bezmaksas stāvvietām
- Tiek izmantotas attiecīgi to mērķim

#### 1.7.1.3. Maksas autostāvvietas

Maksas autostāvvietas atrodas visā Rīgas centrālajā daļā. Tās atrodas zonā, kuru ierobežo šādas ielas: Krasta iela, 11.novembra krastmala, Eksporta iela, Hanzas iela, Kr. Valdemāra iela, A. Briāna iela, Tallinas iela, Čaka iela, Matīsa iela, Valmieras iela, Dzirnau iela un Puškina iela.

Maksas autostāvvietu ierīkošanu, uzraudzību un kontroli galvaspilsētā veic Rīgas pašvaldības sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Rīgas satiksme".

SIA "Rīgas satiksme" izstrādātajā kartēs (Attēls 33 un Attēls 34) ir aplūkojamas maksas stāvvietas, to zonējums un maksa. Pašlaik ir noteikta A, B, C, D un R zonas maksa autostāvvietām, un atkarībā no zonas mainās noteiktā maksa par stundu.

Dārgākā (R) zona ir Vecpilsētā (Attēls 35), kur par stāvēšanu ir jāmaksā visvairāk. Otra dārgākā – A zona – ietver dažas Vecrīgai piegulošas ielas, piemēram, 11. novembra krastmala, Aspazijas iela, Merķeļa iela un Kalpaka bulvāris. Tad seko B zona. Tā atrodas apkaimē starp Eksporta ielu, Hanzas ielu, Dzirnau ielu, Lāčplēša ielu, Marijas ielu, Merķeļa ielu, Kalpaka bulvāri un Kr. Valdemāra ielu. Tālāk seko C zona. Šīs stāvvietas izvietotas apkaimēs starp šādām ielām: Krasta iela, Puškina iela, Dzirnau iela, Valmieras iela, Matīsa iela, Čaka iela, Tallinas iela, A. Briāna iela,

Kr. Valdemāra iela, Hanzas iela, Lāčplēša iela, Marijas iela un 13. janvāra iela. No šīs zonas tālāk uz Rīgas centra loka pusi atrodas vislētākā (D) zona, kurā ir tikai retas ielas ar maksas stāvvietām un pārsvarā novietot automašīnu ielas malā ir iespējams bez maksas.

Par automašīnu novietošanu maksas stāvvietās autovadītājiem ir jāmaksā darba dienās no plkst. 8.00 līdz plkst. 20.00 un sestdienās no plkst. 9.00 līdz plkst. 17.00. Dažām stāvvietām ir ilgāks darba laiks, par ko informē ceļa zīme. Svētdienās un svētku dienās par ielu malās esošajām maksas autostāvvietām nav jāmaksā.

Autostāvvietu apmaksas veidi:

- ar bankas karti;
- ar E-talonu;
- ar SMS un internetā.

Kopumā ir apsekotas 4900 maksas autostāvvietas. Visu maksas stāvvietu vidējais aizpildījums darbadienās ir tuvu 70%.

Krietni mazāk ir aizpildītas maksas stāvvietas, kuru tuvumā ir mazāk sabiedrisko objektu. Arī Vecpilsētas stāvvietas ir ar salīdzinoši mazu aizpildījumu, kas izskaidrojams ar lielo cenu par šīs zonas stāvvietām un līdz ar to šīs stāvvietas neizvēlas ikdienas klienti.

Sīkāku informāciju – stāvvietu skaitu, aizpildījumu un tipu skatīt pielikuma kartē „Esošās autostāvvietas”.

#### **Secinājumi**

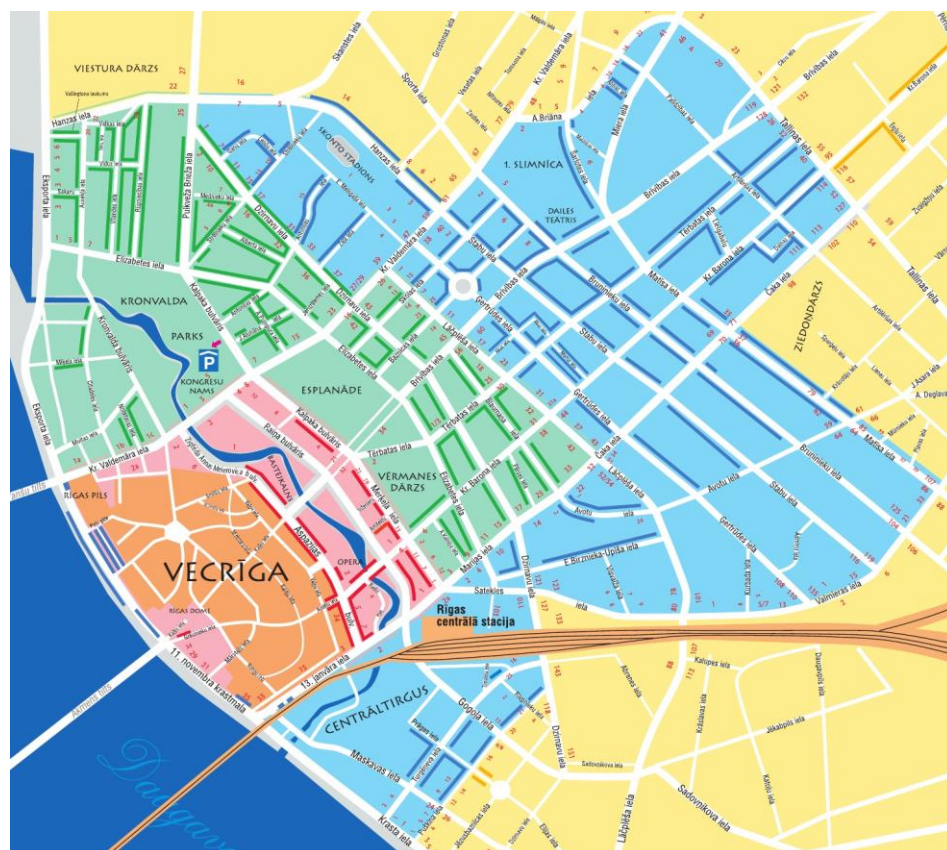
- Stāvvietu aizpildījums ir lielāks pilsētas Centra apkaimē, mazāks ārpus tās
- Vecrīgas stāvvietas neizvēlas ikdienas klienti
- Tiek izmantotas arī īslaicīgi, nemaksājot par stāvvietu
- Ir ielas, kur maksas autostāvvietu skaits neapmierina pieprasījumu, respektīvi, tas ir lielāks nekā piedāvājums



<b>A</b>		Stāvvietas	>	Pirmā stunda – <b>Ls 1.40 / € 1.99</b> Katra nākamā – <b>Ls 2.00 / € 2.85</b> IEDŽĪVOTĀJA karte – <b>Ls 50.00 / € 71.14</b> mēnesī Rezervētā autostāvvietā – <b>Ls 427.00 / € 608.35</b> mēnesī par vietu
<b>B</b>		Stāvvietas	>	Pirmā stunda – <b>Ls 1.00 / € 1.42</b> Katra nākamā – <b>Ls 1.60 / € 2.28</b> IEDŽĪVOTĀJA karte – <b>Ls 40.00 / € 56.91</b> mēnesī Rezervētā autostāvvietā – <b>Ls 338.60 / € 482.38</b> mēnesī par vietu
<b>C</b>		Stāvvietas	>	Pirmā stunda – <b>Ls 0.80 / € 1.14</b> Katra nākamā – <b>Ls 1.20 / € 1.71</b> IEDŽĪVOTĀJA karte – <b>Ls 30.00 / € 42.69</b> mēnesī Rezervētā autostāvvietā – <b>Ls 255.20 / € 363.66</b> mēnesī par vietu
<b>D</b>		Stāvvietas	>	Pirmā stunda – <b>Ls 0.60 / € 0.85</b> Katra nākamā – <b>Ls 0.80 / € 1.14</b> IEDŽĪVOTĀJA karte – <b>Ls 20.00 / € 28.46</b> mēnesī Rezervētā autostāvvietā – <b>Ls 171.80 / € 244.69</b> mēnesī par vietu
<b>R</b>		Stāvvietas	>	Pirmā stunda – <b>Ls 3.00 / € 4.27</b> Katra nākamā – <b>Ls 5.00 / € 7.11</b> IEDŽĪVOTĀJA karte – <b>Ls 60.00 / € 85.37</b> mēnesī Rezervētā autostāvvietā – <b>Ls 1055.00 / € 1500.31</b> mēnesī par vietu

Vecrīgas zonas (R) stāvvietu izvietojumu skatīt speciālajā Vecrīgas kartē

**Attēls 33. “Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu cennrādis” (Rīgas satiksme)**



Attēls 34. "Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu zonējums" (Rīgas satiksme)



Attēls 35. "Maksas autostāvvietu izvietojums Vecrīgā" (Rīgas satiksme)

#### 1.7.1.4. Invalīdu autostāvvietas

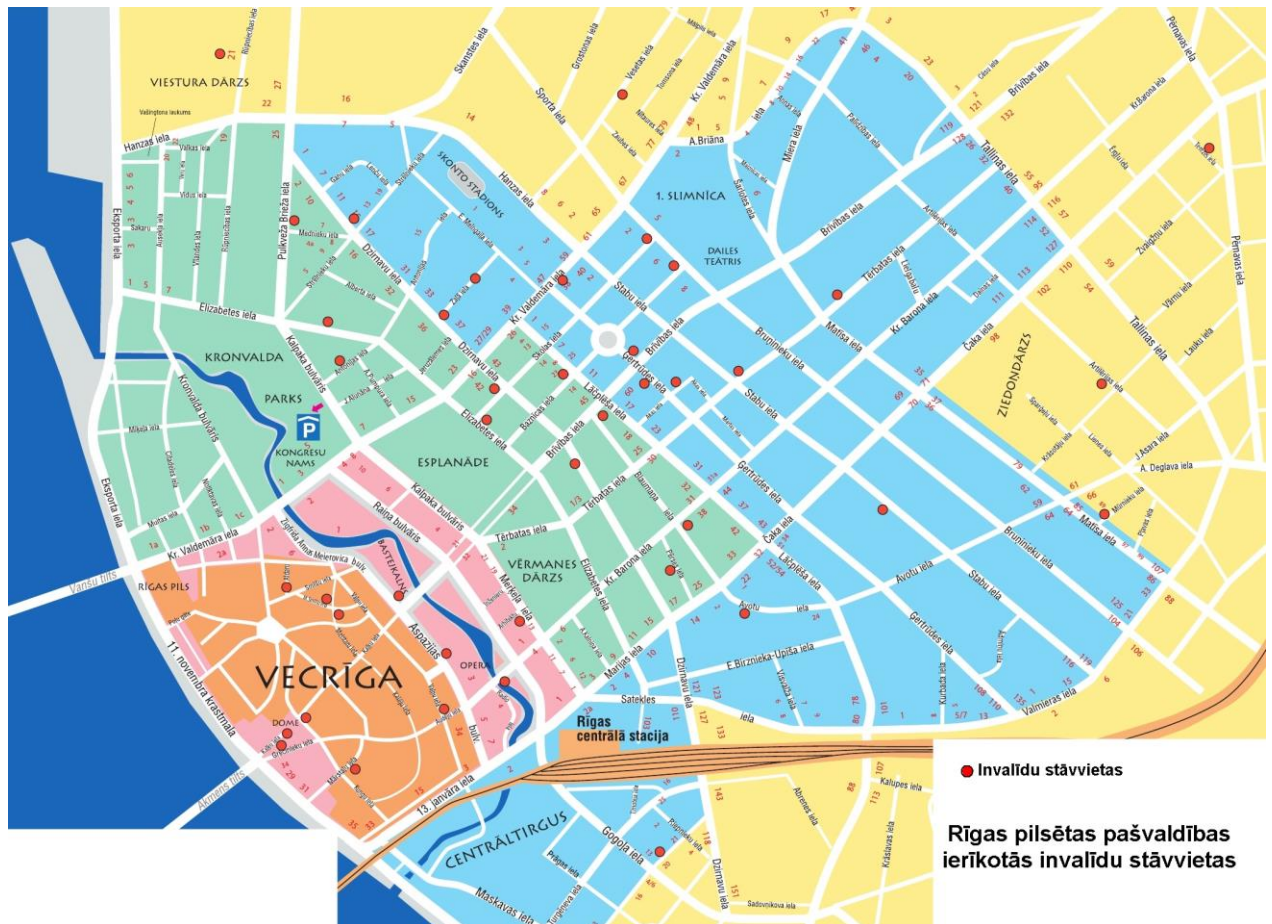
Izpētes gaitā ir uzskaitītas kopumā 103 invalīdu stāvvietas. To lielāka koncentrācija ir tuvāk Rīgas centram, kur nav pieejamas bezmaksas stāvvietas. To aizpildījums ir ap 55%. Pārsvārā vienā ielas posmā ir izvietotas 2-4 invalīdu stāvvietas.

Invalīdu autostāvvietu novietojumu un aizpildījumu skatīt kartē „Esošās autostāvvietas” pielikumā, kā arī Attēls 36 „Rīgas pilsētas pašvaldības ierīkotās invalīdu stāvvietas”.

#### Secinājumi

- Stāvvietu aizpildījums liecina, ka to skaits ir pietiekošs





Attēls 36. "Rīgas pilsētas pašvaldības ierīkotās invalīdu stāvvietas" (Rīgas satiksme)

### 1.7.2. Autostāvvietas ārpus ielu sarkanajām līnijām (stāvlaukumi)

Esošajā izpētes zonā ir veikta visu stāvvietu, kas atrodas ārpus ielu sarkano līniju robežām, uzskaitē. Lai sīkāk apskatītu konstatētos stāvlaukumus, tie tika izdalīti 3 atsevišķās grupās:

- atklātas stāvvietas;
- daudzstāvu stāvvietas;
- pazemes stāvvietas.

Tā kā SIA „EuroPark Latvia” ir lielākais Rīgas maksas stāvlaukumu apsaimniekotājs, tad izpētē ņemti vērā viņu aktuālākie iesniegtie dati (skat. Tabula 17 „SIA „EuroPark Latvia” apsaimniekotās autostāvvietas”), kā arī apsekoti dabā visi pārējie stāvlaukumi projekta izpētes robežās.

Lielākā daļa maksas stāvlaukumu koncentrēti Rīgas centra apkaimē starp Elizabetes ielu, Čaka ielu, Tallinas ielu, A. Briāna ielu un Hanzas ielu. Vecpilsētā izvietoti 5 nelielas ietilpības stāvlaukumi un viens pazemes stāvlaukums ar ietilpību 300 vietās. Pārdaugavā ir konstatēti tikai 4 stāvlaukumi, no kuriem 2 lielākie atrodas Ķīpsalas apkaimē.

Mazākas ietilpības stāvlaukumi koncentrēti vietās ar blīvāku apbūvi, savukārt lielas ietilpības stāvlaukumi galvenokārt ir vai nu daudzstāvu, pazemes vai izvietoti pie lieliem tirdzniecības centriem vai vietās, kur ir pašlaik lielas un neapbūvētas teritorijas, piemēram, pie Skonto halles vai „Magdalēnas nami” teritorija.

Ir tendences, ka atklātie maksas stāvlaukumi veidojas uz zemēm, kurās uz laiku ir apturētas dažādas būvniecības ieceres, līdz ar to ļaujot attīstīties komercdarbībai.



Kopumā ir uzskaitīti 83 stāvlaukumi, vidējais to piepildījums ir ap 69%, attiecīgi piepildītākās stāvvietas ir tuvāk Rīgas centram, kā arī stāvvietas pie lielajiem tirdzniecības centriem. Atklāta tipa stāvvietas ir kopumā 72, daudzstāvu - 5, pazemes – 6.

Stāvlaukumu novietojumu, ietilpību un piepildījumu skatīt pielikumos „Esošie stāvlaukumi. Vecpilsēta, Centrs, Maskavas forštate”, “Esošie stāvlaukumi. Vecpilsēta, Centrs, Skanste, Brasa, Grīziņkalns” un “Esošie stāvlaukumi. Vecpilsēta, Centrs, Skanste, Brasa, Grīziņkalns”.

#### **Secinājumi**

- Stāvlaukumu skaitam ir tendence palielināties
- Stāvlaukumu cenu politika ir atkarīga no blakus esošo ielu stāvvietu cenām, tās ir vienādas vai zemākas nekā ielās
- Stāvlaukumu ietilpība 20 – 500 automašīnas

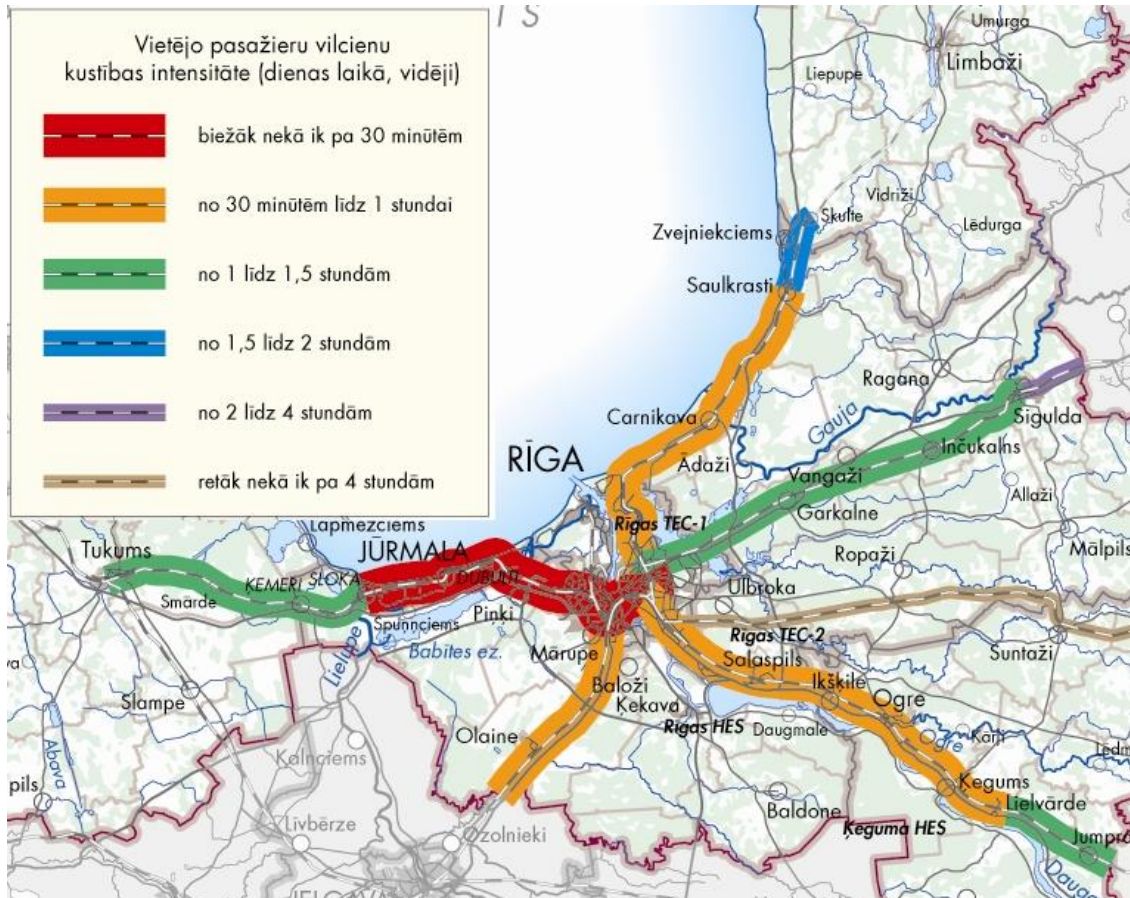
**Tabula 17. „SIA „EuroPark Latvia” apsaimniekotās autostāvvietas”**

	<b>Autostāvvietā</b>	<b>Adrese</b>	<b>Stāvvietas tips</b>	<b>Vietu skaits</b>	<b>Abon. skaits</b>
1	Jecaba Arcade	Z. A. Meierovica 8	pazemes	300	132
2	Reval Hotel Latvia	Elizabetes 55	pazemes	90	26
3	ORIGO	Stacijas lauk. 4	pazemes	130	65
4	Reval Hotel Elizabete	Elizabetes 73	pazemes	28	4
5	Galeria Riga	Dzirnavu 61	pazemes	130	40
6	Swedbank	Balasta dambis 1a	daudzstāvu	100	
7	Baznīcas 20/22		daudzstāvu	250	114
8	Skolas 7		atklāta	47	10
9	Kr. Barona 38		atklāta	25	10
10	Čaka 29		atklāta	22	17
11	Pērses 2a		atklāta	47	24
12	Bruņinieku 2		atklāta	32	8
13	Stabu 1		atklāta	48	19
14	Skolas 35		atklāta	25	15
15	Brīvības 35		atklāta	70	35
16	Brīvības 44		atklāta	50	
17	Stabu 42		atklāta	48	8
18	Pasažieru osta	Eksporta 3a	atklāta	100	37
19	Rimi	P. Brieža 33a	atklāta	180	6
20	Rimi	Valdemāra 112	atklāta	170	
21	Brīvības 131		atklāta	33	15
22	Maskavas 4		atklāta	80	32
23	Stabu 24/26		atklāta	30	12
24	Cēsu 37		atklāta	100	46
25	Kronvalda 3		atklāta	166	185
26	Tērbatas 72		atklāta	22	28
27	P. Brieža 5		atklāta	80	47
28	Miera 3		atklāta	20	5
29	Valdemāra 62		atklāta	50	8
30	Tiesu nams		atklāta	70	4
31	Lielgabalu 4		daudzstāvu	268	80
32	Kr. Barona 75		atklāta	44	3
33	Brīvības 200		daudzstāvu	300	36
34	Daugavas stad.		atklāta	150	47
35	Lomonosova 1/4		atklāta	40	5
36	Ropažu 8/10		atklāta	100	5
37	Kr. Valdemāra 35		atklāta	20	13
38	Ropažu 12		atklāta	100	
39	Akas 4		atklāta	20	5
40	Prisma	Grostonas 1	atklāta	250	80
41	Magdalenas Nami	Antonijas 21	atklāta	300	320
42	Andrejosta	Andrejosta 2 / 4	atklāta	100	35
43	Jāņa Dikmaņa 8/10		atklāta	231	
<b>KOPĀ:</b>				<b>4 466</b>	<b>1581</b>



## 1.8. Sabiedriskais transports Rīgā

### 1.8.1. Vilcieni

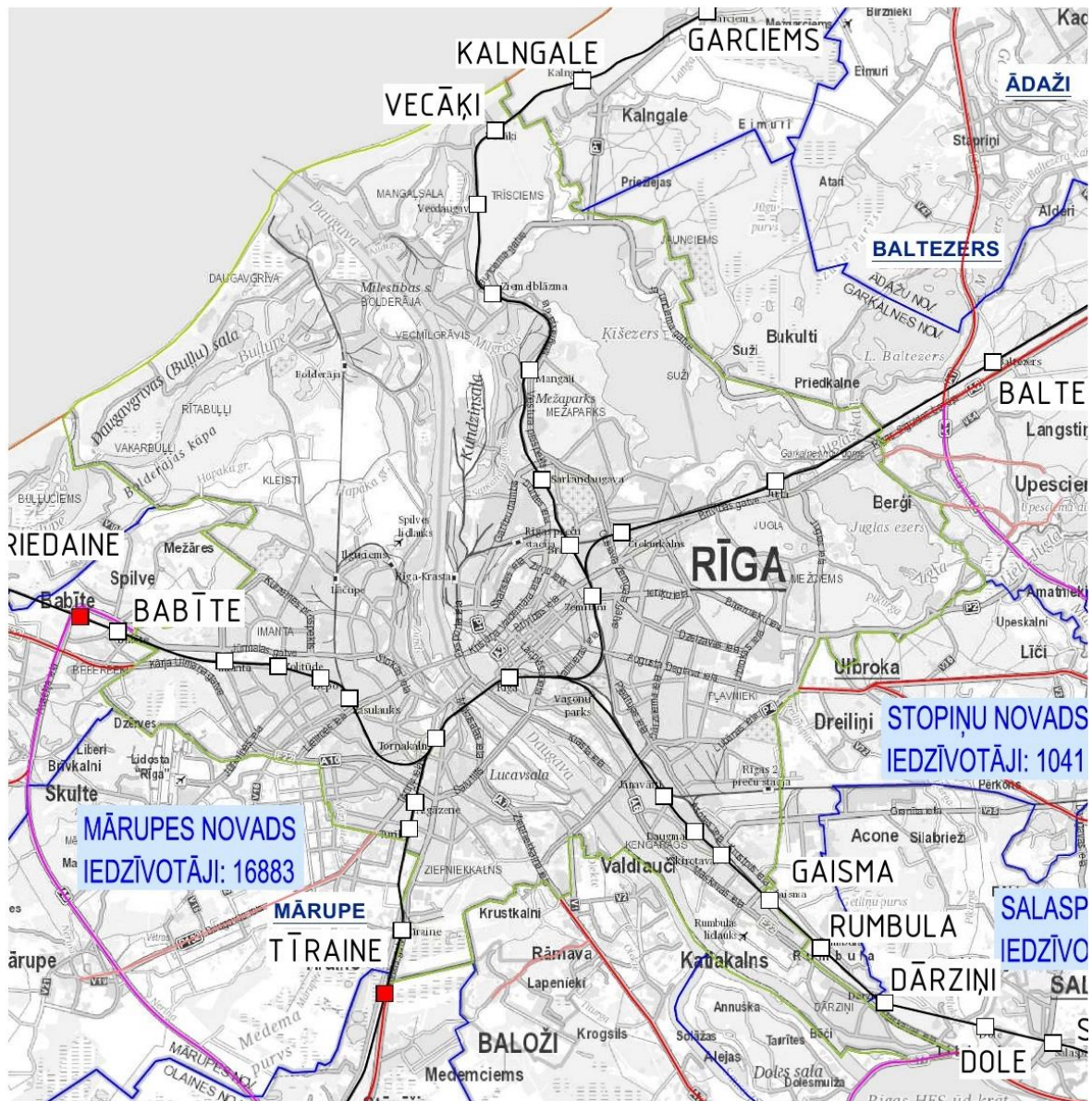


Attēls 37. "Vietējo pasažieru vilcieni kustības intensitāte" (Rīgas reģiona plānojums)

### Pasažieru apgrozījums 2013.g. dienā

● Torņakalns - 1 859	● Mangaļi - 16
● Zasulauks - 2 202	● Ziemeļblāzma - 1 186
● Depo Zasulauks - 260	● Vecdaugava - 118
● Zolitūde - 1 850	● Vecāķi - 804
● Imanta - 3 073	● Vagonu parks - 479
● Atgāzene - 262	● Jāņavārti - 888
● BA_Turība - 601	● Daugmale - 367
● Tīraine - 565	● Šķirotava - 775
● Rīga Pasažieru - 32 062	● Gaisma - 132
● Zemitāni - 1 936	● Rumbula - 62
● Brasa - 564	● Dārziņi - 266
● Sarkandaugava - 380	

Attēls 38. "Pasažieru apgrozījuma pa pieturām" (PV)



Attēls 39. "Esošās un perspektīvās DZC stacijas Rīgā", (EDB)

### 1.8.1.1. Secinājumi

- Dzelzceļa tīkls un staciju izvietojums Rīgā un Pierīgā ir labs potenciāls stāvparku sistēmas attīstībai – īpaši novados un pie Rīgas robežas.
- Plānotas arī jaunas stacijas – Tīraine un Saliņa ārpus Rīgas un Skanste, Akropole un P.Stradiņa slimnīca – Rīgā. Iespējama arī Baltezera stacijas pārvietošana tuvāk Jaunciema gatvei un perspektīvajam Bergu stāvparkam Realizācijas termiņi un finansējums gan nav noteikti. Visticamāk to izveidošanas iniciatīva un finansējums būs atkarīgs no lieliem privāto investīciju projektiem.
- Ir realizēts kopīgs LDZ, PV, pašvaldības un Eiropas fondu finansēts stāvparka projekts pie Ikšķiles stacijas.
- Pārvadāto pasažieru skaits vidēji diennaktī 2013.gadā Rīgas pilsētas robežās 50 734 cilv. jeb 18,52 milj. cilv./gadā.
- Diennakts pārvadājumu sadalījums pa Rīgas stacijām ir sekojošs:



## 1.8.2. Tramvaji



Attēls 40. "Esošais Rīgas satiksmes tramvaju maršrutu tīkls" (Rīgas satiksme)

### 1.8.2.1. Secinājumi

- Tramvaju ceļu tīkls un pakāpeniski atjaunojošais vagonu sastāvs ir labs pamats stāvparku sistēmas attīstībai. Tas ir kā alternatīva dzelzceļam Ķengaragā un Brīvības ielā, Torņakalnā, bet kā vienīgais pamata ST veids stāvparku sistēmai citviet.
- Plānojas jaunas tramvaja līnijas (Skanste, Bergi, Lidosta, Ķekava, Rumbula (1.kārtā – līdz „Dolei”). Ar finansējumu iezīmēta gan tikai viena – Skanstes līnija.



### 1.8.3. Trolejbusi



Attēls 41. “Esošais Rīgas satiksmes trolejbusu maršrutu tīkls” (Rīgas satiksme)

#### 1.8.3.1. Secinājumi

Jaunas trolejbusu līnijas netiek plānotas. Mobilitātes plāns gan rekomendē elektrificēt esošo maršrutu posmus, kur pašlaik tiek izmantoti trolejbusi ar dīzeļdzinējiem, kā arī paplašināt tīklu, piemēram, Mārupes virzienā pa Liepājas ielu.



## 1.8.4. Autobusi



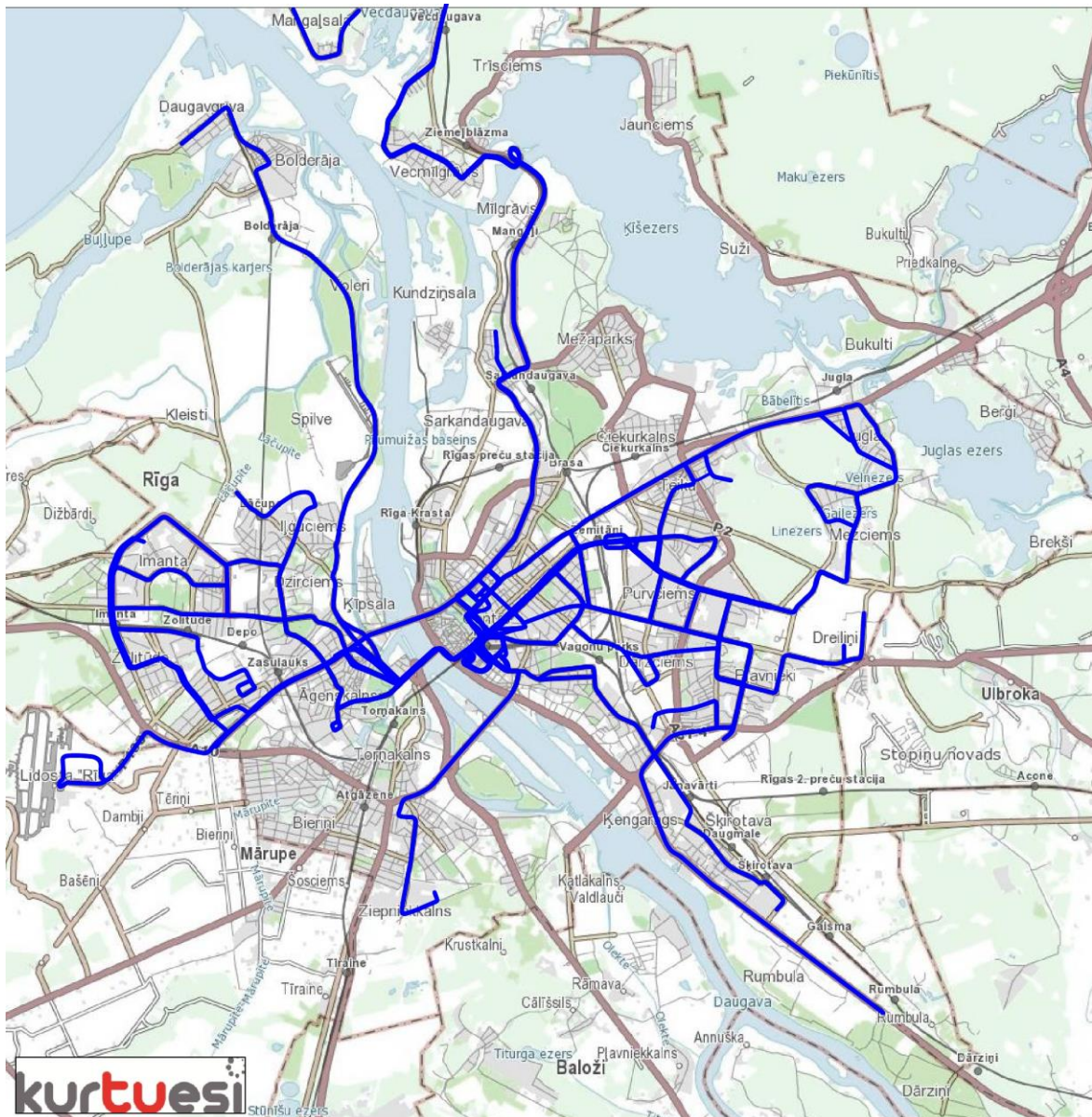
Attēls 42. “Esošais Rīgas satiksmes autobusu maršrutu tīkls” (Rīgas satiksme)

### 1.8.4.1. Secinājumi

Autobusu maršrutu tīkls un autobusu parks pēdējās desmitgadēs ir piedzīvojis vislielākās izmaiņas. Tas arī ir visblīvākais un viselastīgāk spēj reaģēt uz pieprasījuma izmaiņām.



## 1.8.5. Mikroautobusi



Attēls 43. "Esošais Rīgas mikroautobusu maršrutu tīkls" (Rīgas satiksme)

### 1.8.5.1. Secinājumi

Mikroautobusu satiksme pirms gada piedzīvoja renesanci, tās pakalpojumi nodoti viena uzņēmuma rokās uzlabojot arī galvenā operatora „Rīgas satiksme” pārvaldības iespējas.

## 1.9. Ārpus Rīgas esošie un plānotie stāvparki

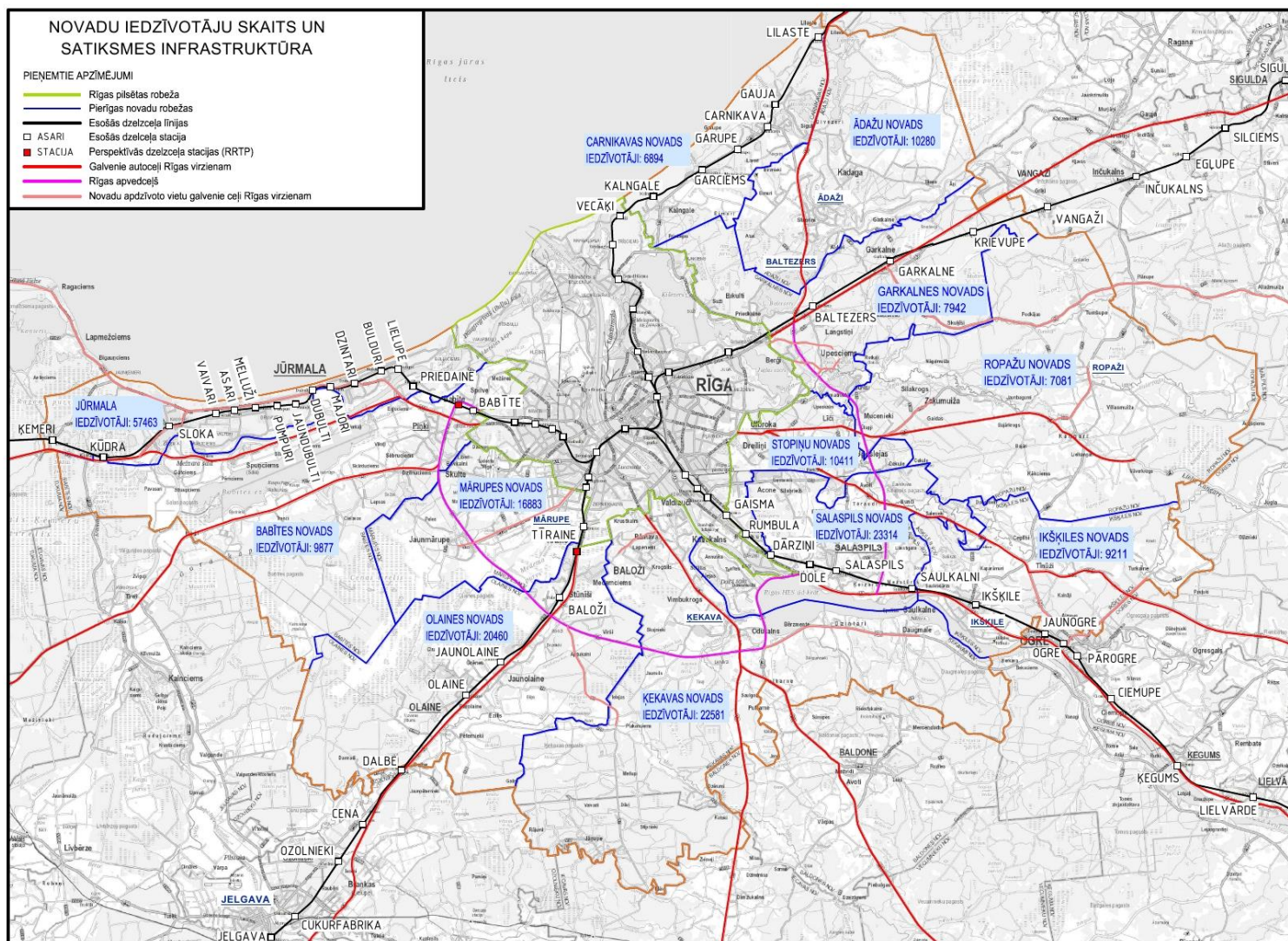
Stāvparku idejas attīstībai Rīgā ir svarīgi apzināt iedzīvotāju plūsmu no Pierīgas novadiem, kas nodarbināti Rīgā, lai saprastu, cik lielā mērā ir nepieciešamība pēc stāvparku izveidošanas. Tika aptaujāti 12 Pierīgas novadi: Carnikavas novads, Ādažu novads, Garkalnes novads, Ropažu novads, Stopiņu novads, Ikšķiles novads, Salaspils novads, Ķekavas novads, Olaines novads, Mārupes novads, Babītes novads un Jūrmalas pilsēta.

Uzsākot darbu, iepazīnāmies ar katra novada 2013. gada jūnija mēnesī notikušo sanāksmju protokoliem par Tematisko plānojumu darba uzdevumiem jaunā RTP plānojuma izstrādei ar Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta speciālistiem. 2014. gada februāra mēnesī tika organizētas tikšanās ar visu 12 Pierīgas novadu pašvaldības pārstāvjiem un novadu teritoriālās plānošanas atbildīgajiem speciālistiem. Sarunu gaitā ieguvām informāciju no novadu ilgtspējīgas attīstības stratēģijas plāniem un novadu attīstības programmām, kas attiecas uz “Park&Ride” nepieciešamību un to iespējamo ierīkošanu novadu robežās. Mūsu uzdevums bija noskaidrot novados dzīvojošo, strādājošo iedzīvotāju skaitu, apzināt esošās stāvvietas (stāvlaukumus) pie dzelzceļa stacijām, veikaliem vai citiem publiskiem centriem, ko autovadītāji izmanto automašīnu atstāšanai, lai pārsēstos sabiedriskā transportā. Noskaidrojām arī galvenās prasības un nosacījumus, kas ir svarīgi autobraucējiem, atstājot savu automašīnu “Park&Ride” stāvvietā. Izsmelīgākas informācijas iegūšanai vienojāmies ar pašvaldību pārstāvjiem par anketas “Rīgas viesu autobraucēju aptauja” ieviešanu novada mājas lapā. Olaines novada pašvaldības pārstāvji izrādīja ļoti lielu interesi par šo aptauju, piedāvājot izlikt anketas drukātā veidā vairākās Olaines novada sabiedriskās vietās, jo paralēli šobrīd tiek izstrādāta Olaines novada attīstības programma 2014.-2020. gadam. Šo sarunu rezultāti apkopoti Tabula 18.

Pēc veiktajām pārrunām tika apsekoti esošie stāvlaukumi gan novados, gan Rīgas teritorijā, kur Rīgā strādājošie novadu iedzīvotāji mēdz atstāt personīgās automašīnas un turpināt ceļu ar Rīgas pilsētas sabiedrisko transportu. Pašreiz novados, kuriem cauri iet dzelzceļa līnija, esošie stāvlaukumi, kas veic “Park&Ride” funkcijas, atrodas pie esošajām dzelzceļa stacijām. Tomēr liela daļa novadu autovadītāju izvēlas atstāt savas automašīnas Rīgas pilsētas teritorijā pie lielajiem tirdzniecības centriem sabiedriskā transporta tuvumā (Tabula 19).

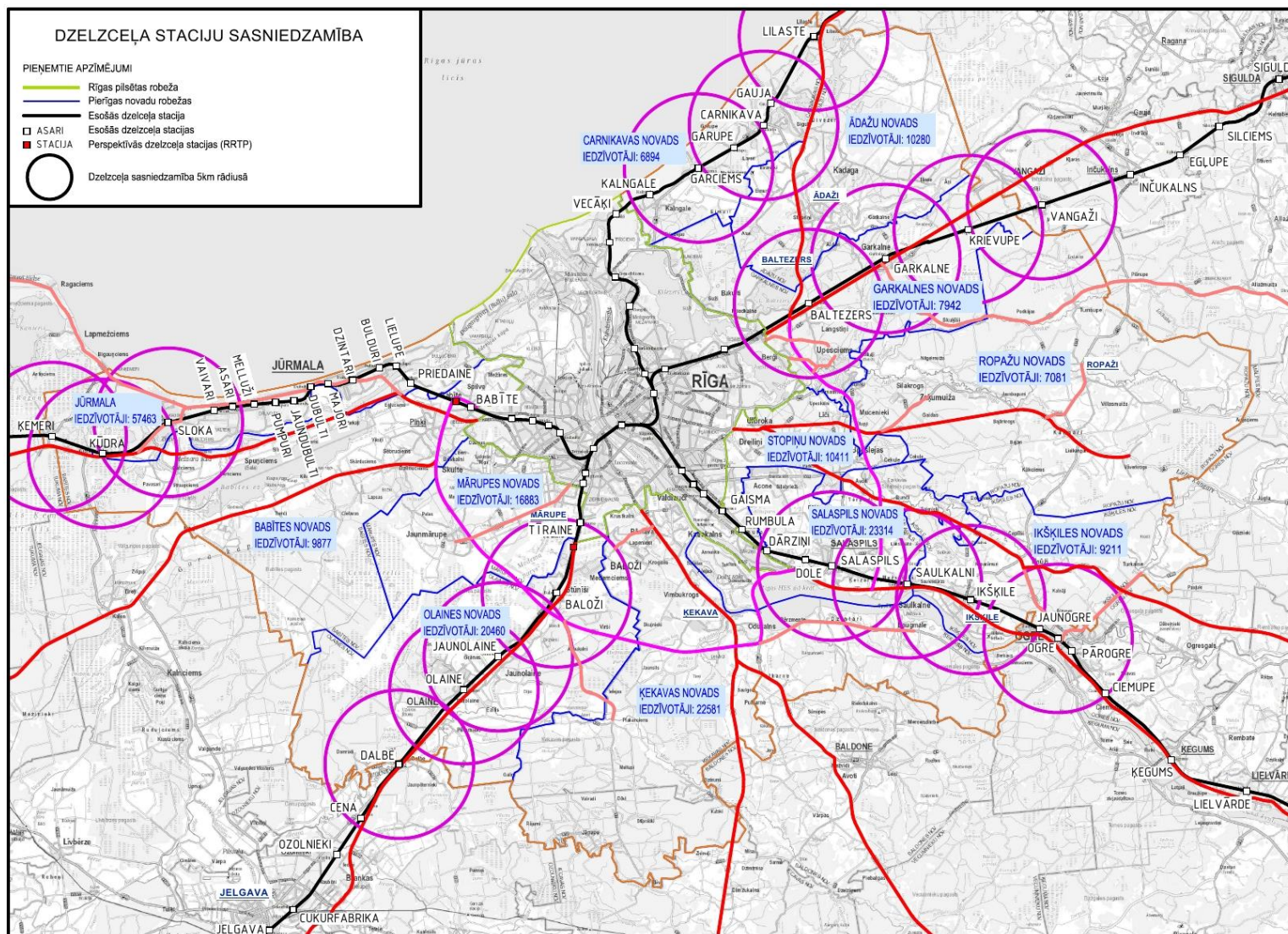


### 1.9.1. Novadu iedzīvotāju skaits un satiksmes infrastruktūra



Attēls 44. „Novadu iedzīvotāju skaits un satiksmes infrastruktūra” (EDB)





Attēls 45. „Dzelzceļa staciju sasniedzamība” (EDB)

## 1.9.2. Novadu plānošanas dokumenti un esošais sabiedriskai transports

Tabula 18. „Novadu salīdzinošā tabula”

Nr	Novadi	Novada centri un apdzīvotas vietas	Persp. Attīst. plāns	Sabiedriskais transports uz Rīgu	
				Vilciens	Autobuss
1	Carnikavas	1.Carnikava 2.Garciems	<p>Carnikavas novada pašvaldība ir izstrādājusi vairākus attīstības dokumentus:</p> <p>a) Carnikavas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014.-2030.gadam (nodošana publiskai apspriešanai, termiņš ir noteikts no 03.02.2014. līdz 03.03.2014.)</p> <p>b) Carnikavas novada Attīstības programma 2009.–2014.gadam</p> <p>Pie dzelzceļa stacijas esošo stāvvietu Rīgā strādājošie izmanto kā “Park &amp; Ride”. Kā arī Rīgā strādājošie izmanto Rīgas T/C autostāvvietas kā “Park &amp; Ride”. (Attēls 46)</p>	<p>Stacija: 1.Carnikava (20 esošas stāvvietas)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SIA“Ekspress Ādaži”</li> </ul>
2	Ādažu	1.Ādaži 2.Baltezers 3.Kadaga	<p>Ādažu novada pašvaldība ir izstrādājusi vairākus attīstības dokumentus:</p> <p>a) Ādažu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija (2013-2037)</p> <p>b) Ādažu novada attīstības programma (2011-2017)</p> <p>Attīstības programmā ir paredzēts dz/c no Garciema, bet “Park &amp; Ride” nav. Pašvaldības attieksme pret “Park &amp; Ride” ir pozitīva. Nākotnē “Park &amp; Ride” stāvvietu varētu izbūvēt pie Brīvības dubliera viadukta, kas pieslēdzas Tallinas šosejai. (Attēls 47)</p>	<p>Nav</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SIA“Ekspress Ādaži”</li> </ul>
3	Garkalnes	1.Garkalne 2.Langstiņi 3.Upesciems 4.Priedkalne 5.Bukulti	<p>Garkalnes novada pašvaldība ir izstrādājusi vairākus attīstības dokumentus:</p> <p>a) Garkalnes novada telpiskās attīstības stratēģija 2008.-2030. gadam</p> <p>b.1) Garkalnes novada attīstības programma 2013.-2019. gadam</p> <p>b.2) Garkalnes novada teritorijas plānojums 2013.-2024. gadam</p> <p>b.3) Garkalnes novada teritorijas plānojums 2009.-2021.gadam</p> <p>Stratēģija atbalsta Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta koncepciju un autonomvietņu „Park &amp; Ride” izvietojumu pie pilsētas robežas, kā arī tramvaja maršrutu pagarināšanu (Attēls 48).</p>	<p>Stacijas: 1.Garkalne 2.Baltezers</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SIA“Ekspress Ādaži”,</li> <li>• RP SIA “Rīgas satiksme”:</li> <li>16.autobuss</li> </ul>

4	Ropažu	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ropaži,</li> <li>2. Zaķumuiža,</li> <li>3. Sunīši</li> <li>4. Mucenieki</li> </ol>	<p>Ropažu novada pašvaldība ir izstrādājusi vairākus attīstības dokumentus:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Ropažu novada ilgtermiņa attīstības stratēģija 2014.-2030.gadam</li> <li>b) Ropažu novada Attīstības programma 2013. - 2019. gadam</li> </ol> <p>Sadarbībā ar Stopiņu pašvaldību paredz "Park &amp; Ride" pie A4 apvedceļa Stopiņu novada pusē. (Attēls 49). Ropažu novada teritoriju perspektīvā šķērsos starptautiskas nozīmes dzelzceļa trase Rail Baltica, kas nodrošinātu mūsdienu prasībām atbilstošas dzelzceļa satiksmes izveidi starp Baltijas valstīm, Centrālo un Rietumeiropu. Rīgā strādājošie izmanto Rīgas T/C autostāvvietas kā "Park &amp; Ride". Lielāks novada iedzīvotāju pieprasījums pēc stāvparka būtu pie Garkalnes stacijas, pie Lubānas – Juglas loka, pēc iespējas tuvāk sabiedriskajam transportam.</p>	Nav	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SIA "Galss buss"</li> </ul>
5	Stopiņu	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.Ulbroka</li> <li>2.Dreiliņi</li> <li>3.Saurieši</li> <li>4.Cekule</li> <li>5.Upeslejas</li> <li>6.Līči</li> <li>7.Vālodzes u.c.</li> </ol>	<p>Stopiņu novada pašvaldība ir izstrādājusi vairākus attīstības dokumentus:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Stopiņu novada ilgtermiņa attīstības stratēģija 2012-2030</li> <li>b) Stopiņu novada Attīstības programma 2012.–2018.</li> </ol> <p>Pašvaldība informēja, ka šobrīd tiek izstrādāts jauns Stopiņu novada teritorijas plānojums. Būvvaldes pārstāvji pauda pozitīvu attieksmi pret "Park &amp; Ride", ja :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) RTP paredzēs tramvaja līniju līdz Dzelzavas vai Deglavas ielas galam. Tur ir privātā zeme, kura ir dārga un patreiz netiek izmantota. Zemes īpašnieks piekrīt Dzelzavas ielas divu joslu, nevis četru, pagarinājumam pār savu zemi;</li> <li>2) tiks izbūvēts "Rail Baltic", tad paredzēt dz/c ievadu Cekulē uz Rīgu, varētu "Park &amp; Ride" stāvvietu izveidot pie abu vilcienu sliežu krustojuma. Stacija Cekule. <b>(Attēls 50)</b></li> </ol>	Stacija: 1.Rumbula	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RP SIA "Rīgas satiksme": 34.,50.,51.,52. autobuss,</li> <li>• SIA "Galss buss"</li> </ul>
6	Ikšķiles	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.Ikšķīle</li> <li>2.Tīnūži</li> </ol>	<p>Ikšķīles novada pašvaldība ir izstrādājusi vairākus attīstības dokumentus:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Ikšķīles novada ilgtermiņa attīstības stratēģija 2011-2030</li> <li>b) Ikšķīles novada teritorijas plānojums 2011.–2023.gadam</li> </ol> <p>2012.gadā ar VAS "Latvijas dzelzceļš" palīdzību tika izbūvēta stāvvietā "Park &amp; Ride" 36 transporta līdzekļiem stacijas laukumā. Stāvlaukums ir pilns. Pašvaldība paredz vēl vienu "Park &amp; Ride" stāvvietu pie dz/c. (Attēls 51)</p>	Stacija: 1.Ikšķīle (36 esošas stāvvietas)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Starppilsētu autobusi</li> </ul>

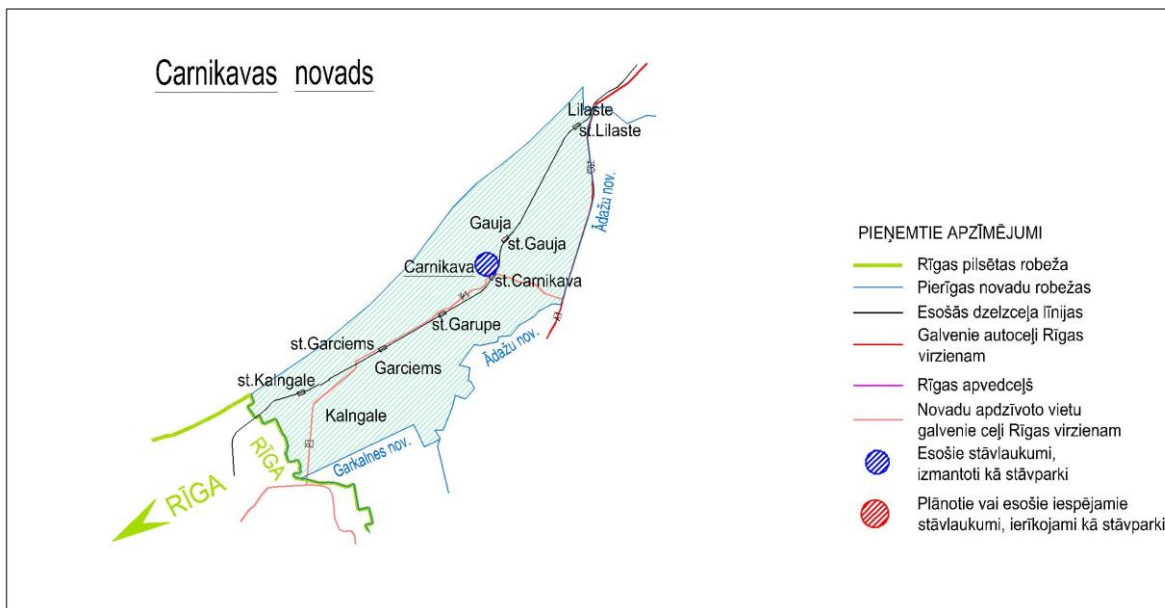


7	Salaspils	Salaspils	<p>Salaspils novada pašvaldība ir izstrādājusi vairākus attīstības dokumentus:</p> <p>a) Salaspils novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014.-2030.gadam</p> <p>b) Salaspils novada Attīstības programma 2012.-2018.gadam</p> <p>Attīstības programmā līdz 2018. gadam šāda stāvparka izveide netiek paredzēta. Iespējami kopējie sabiedriskā transporta maršruti.</p> <p>Pašvaldība informēja, ka tiek virzīts projekts, kas paredz sakārtot esošās stāvvietas, kuras jau patreiz veic "Park &amp; Ride" funkcijas (~ 20 automašīnām). Pie stacijas ir autobusa pietura. Pašvaldība pauž pozitīvu attieksmi pret "Park &amp; Ride" izveidi sev piederošās zemēs, bet uzskata, ka jāapvieno ar citiem pakalpojumiem (piemēram, Tirdzniecības centriem utt.)</p> <p>Salaspils mēdijs „Salaspils A-z” ierosina Rīgas autobusu galapunktu izveidi Salaspils novadā: Salaspilī, Saulkalnē un Doles salā (Aconē jau ir) un, perspektīvā, "Park &amp; Ride" stāvlaukumu izveidi Salaspils novadā. (Attēls 52)</p>	<p>Stacija: 1.Salaspils (&lt;20 esošas stāvvietas)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SIA"Galss buss",</li> <li>• Starppilsētu autobusi</li> </ul>
8	Olaines	1.Olaine 2.Jaunolaine	<p>Olaines novada pašvaldība ir izstrādājusi vairākus attīstības dokumentus:</p> <p>a) Olaines novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.-2030.gadam</p> <p>b) Olaines novada dome ir uzsākusi Olaines novada attīstības programmas 2014.-2020.gadam izstrādi (2013.g.23.oktobris),</p> <p>Plāno ierīkot "Park &amp; Ride" pie dz/c stacijām. Nākotnē stāvlaukumus varētu paredzēt privātajos zemes gabalos Jaunolainē, jo Olainē nav vietas. Plāno attīstīt Daugavas kreisā krasta ceļus un dz/ceļu. (Attēls 53)</p>	<p>Stacijas: 1.Olaine (&lt;20 esošas stāvvietas) 2.Jaunolaine</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AS"Rīgas Taksometru parks"</li> </ul>

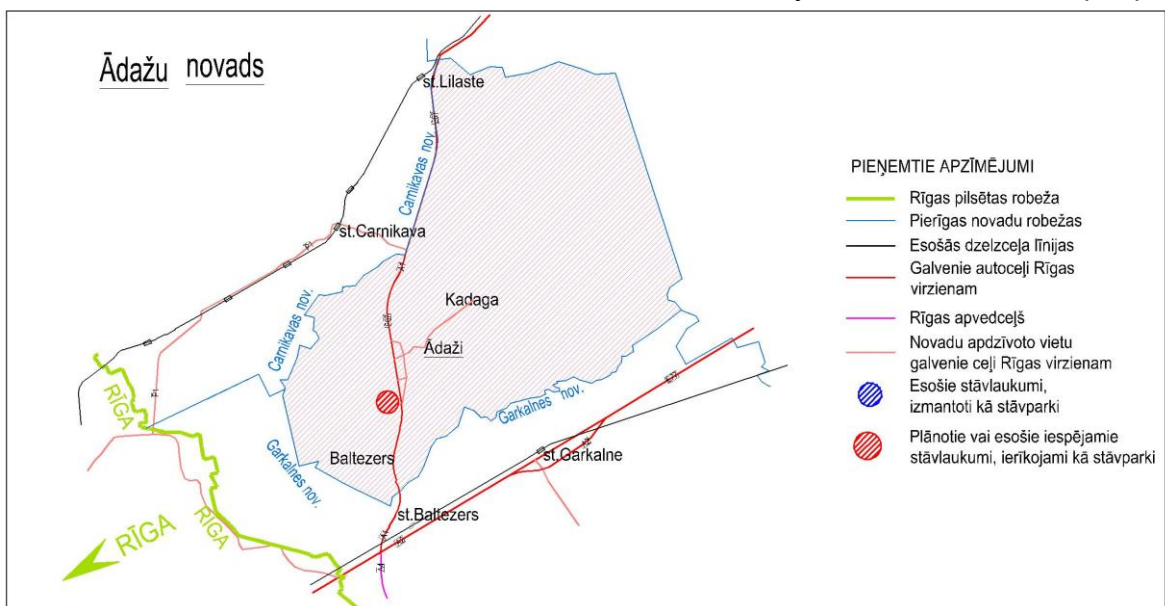
9	Ķekavas	1.Ķekava 2.Baloži 3.Rāmava 4.Valdlauči 5.Katlkalns 6.Krustkalne	<p>Ķekavas novada pašvaldība ir izstrādājusi vairākus attīstības dokumentus:</p> <p>a) Ķekavas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam</p> <p>b.1) Ķekavas novada Attīstības programma 2014-2020 (2012.gada 13.decembris)</p> <p>b.2) Ķekavas novada Attīstības programma 2013-2020 (2012.gada 12.jūlijs)</p> <p>Plāno ierīkot "Park &amp; Ride" 10km zonā uz galvenajiem mezgliem.</p> <p>Būvvaldes pārstāvji pauda pozitīvu attieksmi pret "Park &amp; Ride", ja:</p> <p>1) RTP paredzēs tramvaja līniju līdz Valdlaučiem (10. tramvaja maršruta pagarināšana), būtu iespējams pašvaldības teritorijā 3,2 ha lielā zemes gabalā (patreiz mežš) ierīkot stāvlaukumu. Kā arī iespējams būtu vienoties ar privātās zemes īpašnieku par nomu daudz lielākam zemes gabalam, kurš atrodas turpat blakus;</p> <p>2) kad tiks izbūvēts jaunais Ķekavas apvedceļš, tad tā pieslēguma stūrī ir privātā zeme, kura piemērota "Park &amp; Ride". Būtu jāatpērk;</p> <p>3) teritorijā starp Ziepniekkalna un Bauskas ielu (pieder SIA "Rīgas ūdens") būtu piemērota vieta "Park &amp; Ride" stāvvietas ierīkošanai. (Attēls 54)</p>	Nav	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AS"Rīgas Taksometru parks",</li> <li>• RP SIA "Rīgas satiksme": 12.,23.,26.autobuss</li> </ul>
10	Mārupes	1.Mārupe 2.Skulte 3.Jaunmārupe 4.Tīraine 5.Lidosta "Rīga"	<p>Mārupes novada pašvaldība ir izstrādājusi vairākus attīstības dokumentus:</p> <p>a) Mārupes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.-2026.gadam</p> <p>b) Mārupes novada Attīstības programma 2013.-2019.</p> <p>Ir domāts par "Park &amp; Ride" un ietverts persp. attīstības plānā. Ir divi varianti:</p> <p>1) Ar Rīgas Satiksmi ir projekts, kas paredz 25.autobusa maršruta pagarināšanu līdz Tīraines stacijai. Tur ir viens privātais zemesgabals (patreiz ir pārdošanā), kurš atrodas Ldz aizsargjoslā, uz kura varētu paredzēt 25. autobusa galapunktu – apgriešanās vietu un "Park &amp; Ride" ierīkošanu. 25. autobusa pagarinājums ir vajadzīgs, lai nokļūtu no Tīraines stacijas uz Āgenskalnu. Patreiz gar Tīraines staciju kursē tikai mikroautobusi. Caur Mārupi virzās tranzīts uz Rīgu no Dobeles, Jelgavas – stāvparki jāorientē uz šiem braucējiem;</p> <p>2) Pie Ulmaņu gatves zemes gabals, kurš pieder Mārupes novada pašvaldībai. Pašvaldība atbalstītu šī zemes gabala izmantošanu "Park &amp; Ride" ierīkošanai ar nosacījumu, ja tur tiks paredzēta 22. pilsētas autobusa pietura. Mārupes teritorijas plānojumā paredzēta tramvaja līnija pa Daibes ielu. Perspektīvā izveidot sliežu transporta līniju – dzelzceļu vai tramvaju starp lidostu "Rīga" un Rīgas centru. Iespējami kopēji stāvparki pie dzelzceļa vai tramvaja līnijām. (Attēls 55)</p>	Stacija: 1.Tīraine	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RP SIA "Rīgas satiksme": 7.,10.,25.,43.,55.autobuss</li> <li>• AS"Rīgas Taksometru parks",</li> </ul>

			Patreiz "Park & Ride" funkciju pilda Mārupes novada domes stāvlaukums, t/c "Maxima" Vienības gatvē un Lielirbes ielā t/c "Spice"		
11	Babītes	1.Babīte 2.Piņķi 3.Saliēna 4.Spuņciems 5.Sala	<p>Babītes novada pašvaldība ir izstrādājusi vairākus attīstības dokumentus:</p> <p>a) Babītes novada ilgtermiņa attīstības stratēģija līdz 2030.gadam</p> <p>b) Babītes novada Attīstības programma 2014.–2020.gadam</p> <p>Attīstības programmā līdz 2030. gadam šāda stāvparka izveide netiek paredzēta.</p> <p>Rīgā strādājošie iedzīvotāji izvēlās braukt ar sabiedrisko transportu uz Rīgu un autobusi darba dienās ir pārpildīti. "Park &amp; Ride" funkcijas pilda stāvlaukums Piņķos pie veikala un iespēja novietot 10-15 automašīnas pie Babītes dzelzceļa stacijas. Nākotnē pie Babītes stacijas būtu iespējams sadarboties ar Ldz (Ldz aizsargjosla) ierīkot līdz 50 automašīnām "Park &amp; Ride" stāvvietu, bet patreiz nav nepieciešams. (Attēls 56)</p>	<p>Stacija: 1.Babīte (&lt;15 esošas stāvvietas)</p>	<p>Autobusu un mikroautobusu satiksme nav pietiekama.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>AS"Rīgas Taksometru parks",</li> <li>RP SIA "Rīgas satiksme": 4.,13.,32.,43.autob.</li> <li>Starppilsētu autobusi</li> </ul>
12	Jūrmala	Jūrmala	<p>Jūrmalas pilsētas dome ir izstrādājusi vairākus attīstības dokumentus:</p> <p>a) Jūrmalas pilsētas attīstības stratēģija 2010.-2030.gadam</p> <p>b) Jūrmalas pilsētas attīstības programma 2014.-2020.gadam</p> <p>Šobrīd pie Lielupes un Dubultu stacijām ir auto novietnes, kas pilda stāvparka funkcijas, speciālas vietas nav plānotas, jo šīs pilnībā nodrošina nepieciešamo kapacitāti. Jūrmala dotu priekšroku lidostas savienojumam ar dzelzceļu nevis tramvaju. Jūrmalas plānojumā ir rezervētas teritorijas visām Ziemeļu šķērsojuma trasēm. Plāno dz/c atzaru uz lidostu "Rīga"</p> <p>Ir domāts par "Park &amp; Ride" un ietverts persp. attīstības plānā pie Ziemeļu koridora trases. Autotransporta un velotransporta organizēšana saistībā ar dzelzceļa satiksmi ("Park &amp; Ride" sistēmas attīstīšana pie stacijām). (Attēls 57)</p>	<p>Stacijas: 1.Priedaine (&lt;14 es.stāvvietas) 2.Lielupe 3.Bulduri(&lt;10 es. stāvvietas) 4.Dzintari 5.Majori 6.Dubulti 7.Jaundubulti 8.Pumpuri(&lt;10 es. stāvvietas) 9.Melluži(3 es. stāvvietas) 10.Asari(&lt;10 es. stāvvietas) 11.Vaivari 12.Sloka(&lt;10 es. stāvvietas) 13.Ķemeri(&lt;15 es. stāvvietas)</p>	<p>Attīstīta autobusu un mikroautobusu satiksme.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>AS"Liepājas autobusu parks",</li> <li>Starppilsētu autobusi</li> </ul>

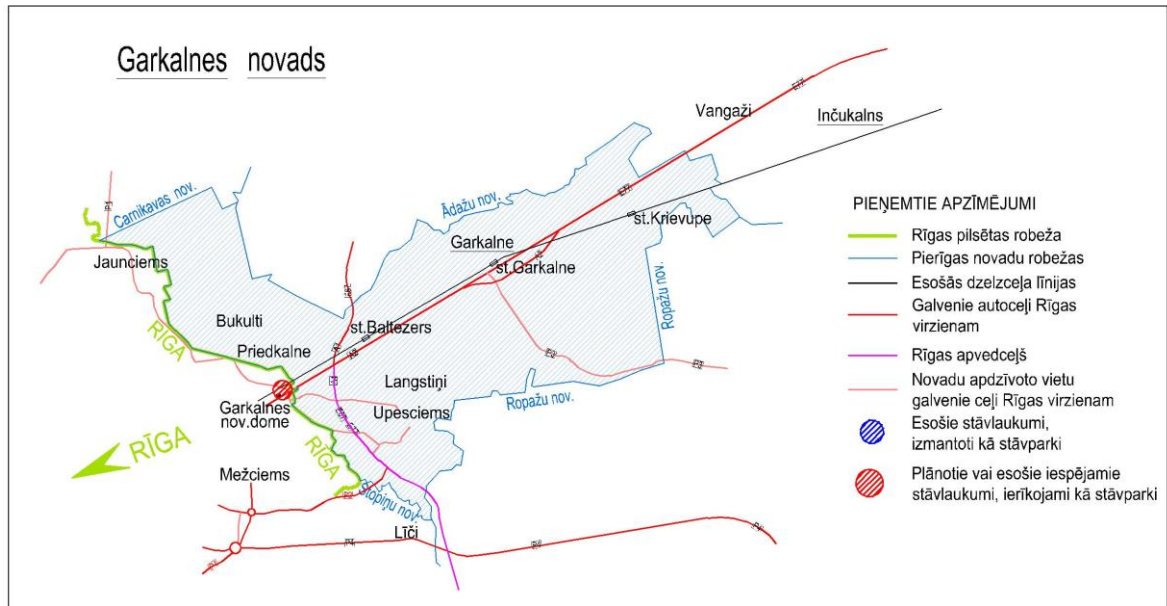
### 1.9.3. Novadu esošie un plānotie “Park & Ride” stāvlaukumi



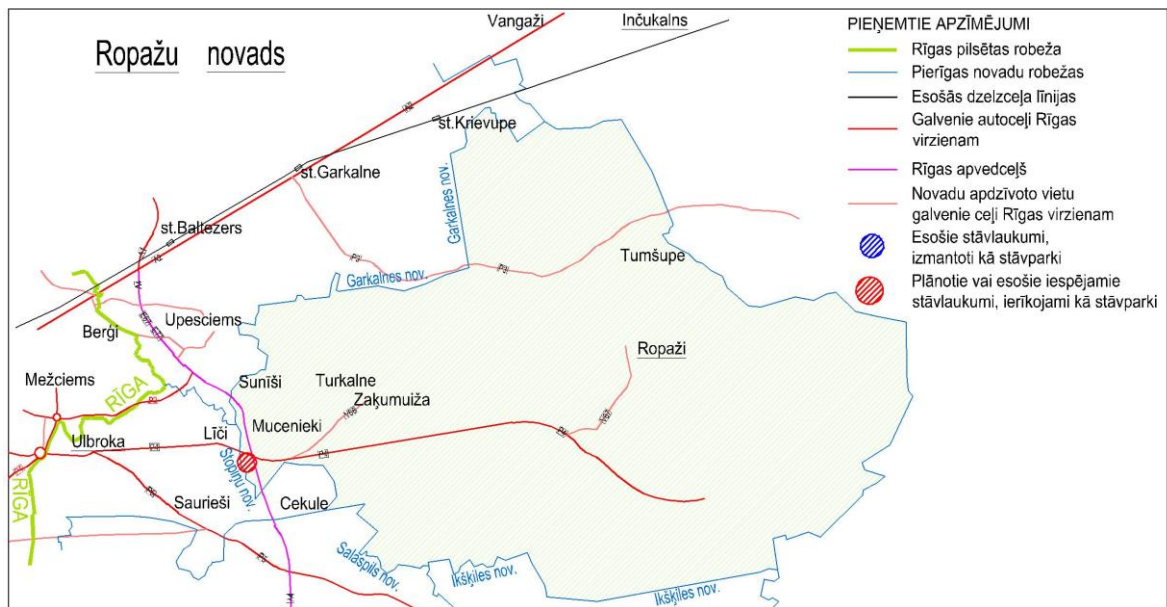
**Attēls 46. “Stāvlaukumu izvietojums Carnikavas novadā” (EDB)**



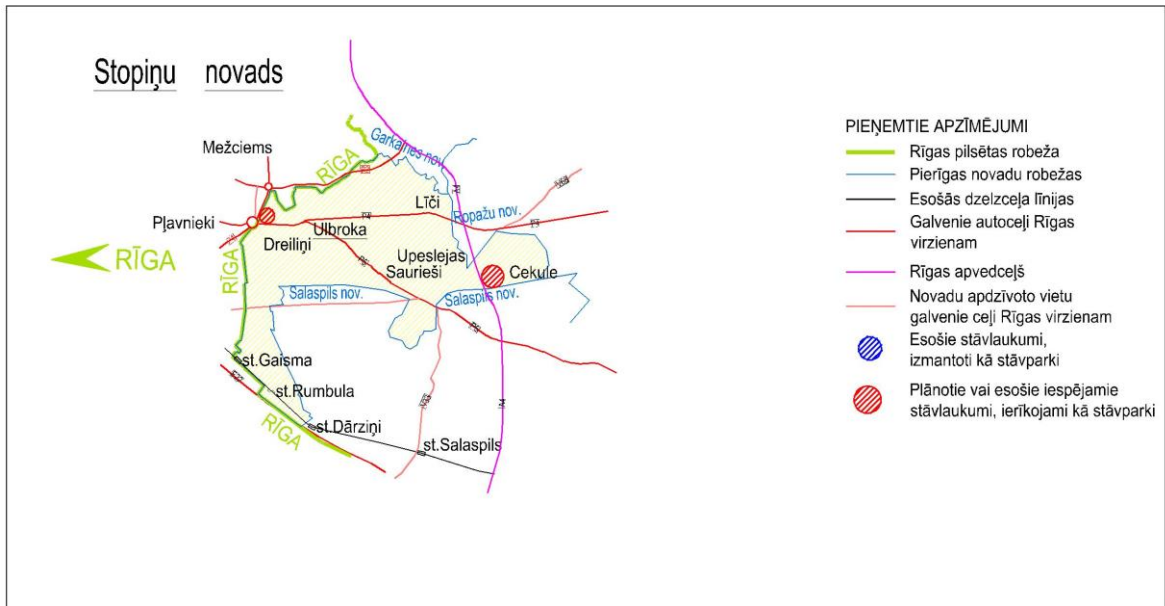
**Attēls 47. “Stāvlaukumu izvietojums Ādažu novadā” (EDB)**



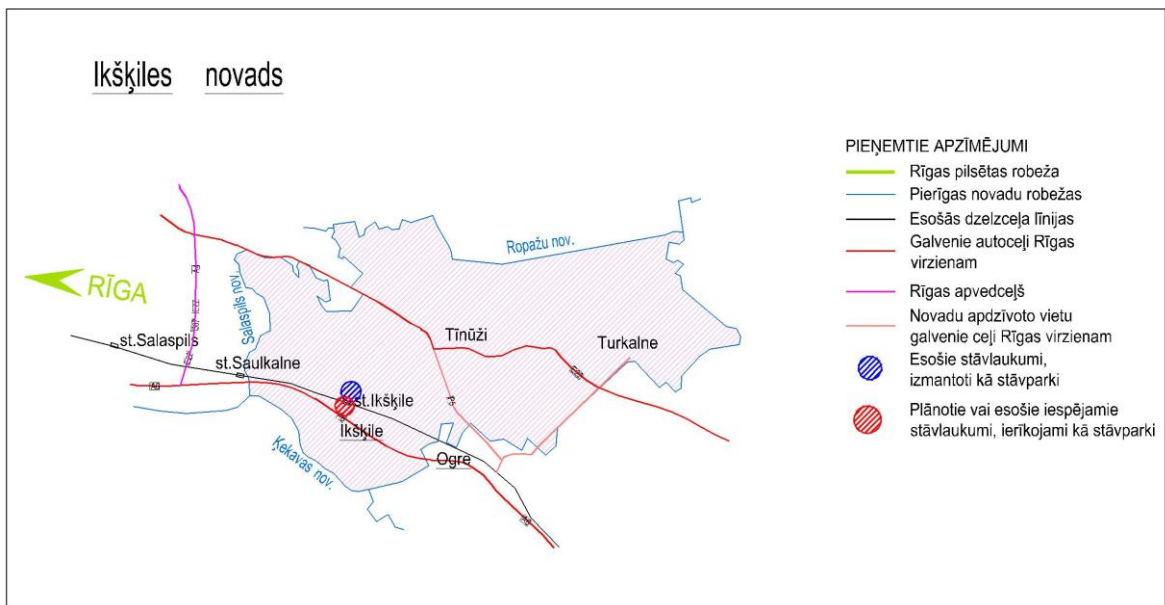
**Attēls 48. "Stāvlaukumu izvietojums Garkalnes novadā" (EDB)**



**Attēls 49. "Stāvlaukumu izvietojums Ropažu novadā" (EDB)**

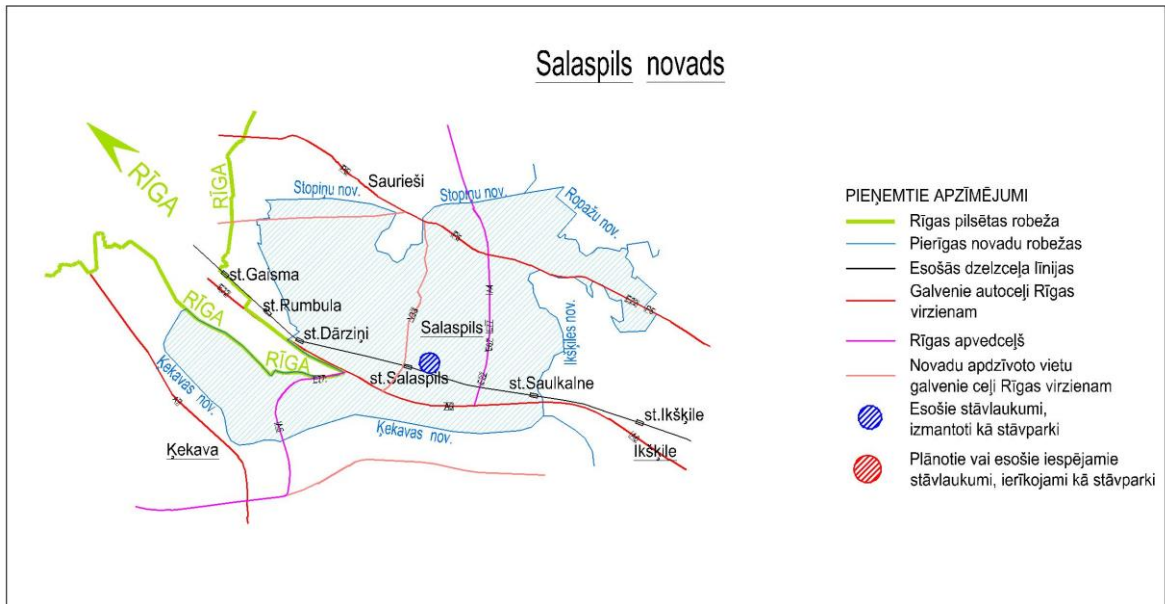


Attēls 50. "Stāvlaukumu izvietojums Stopiņu novadā" (EDB)

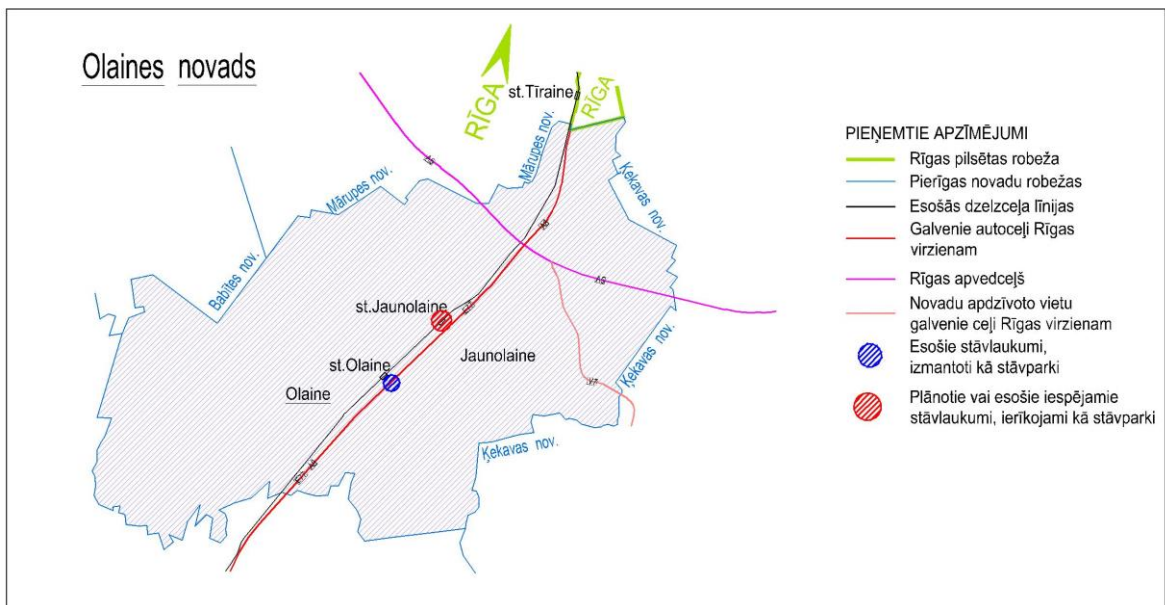


Attēls 51. "Stāvlaukumu izvietojums Ikšķiles novadā" (EDB)

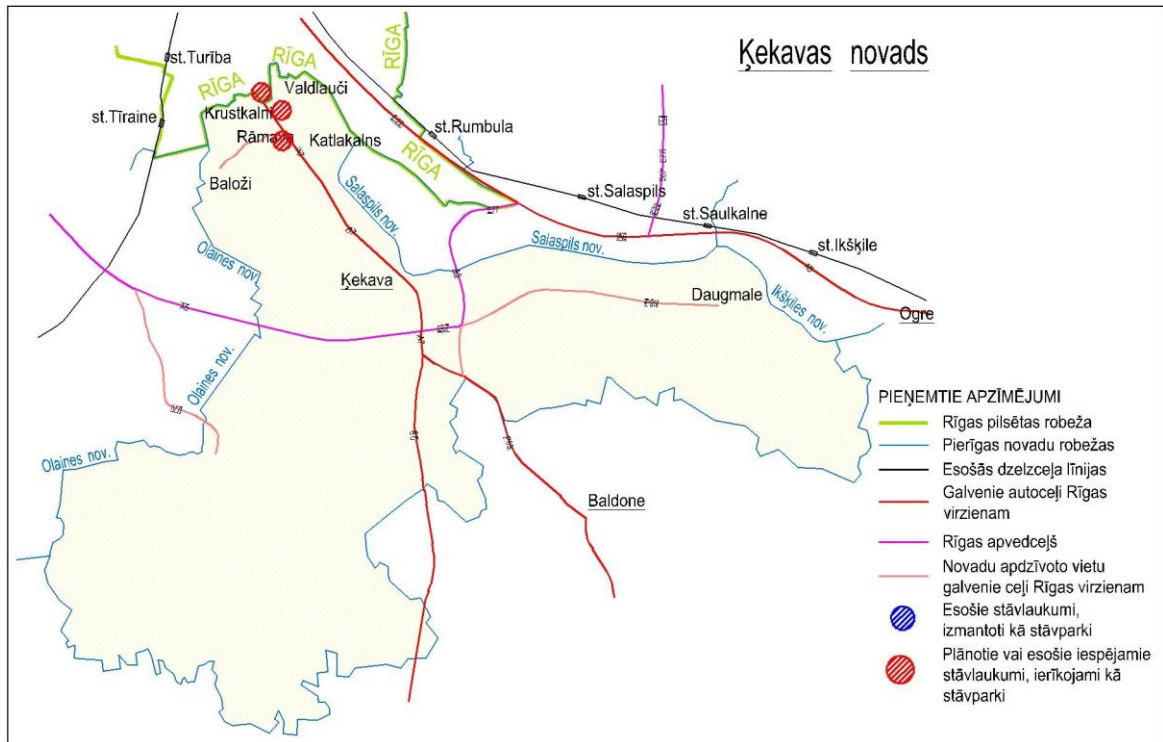




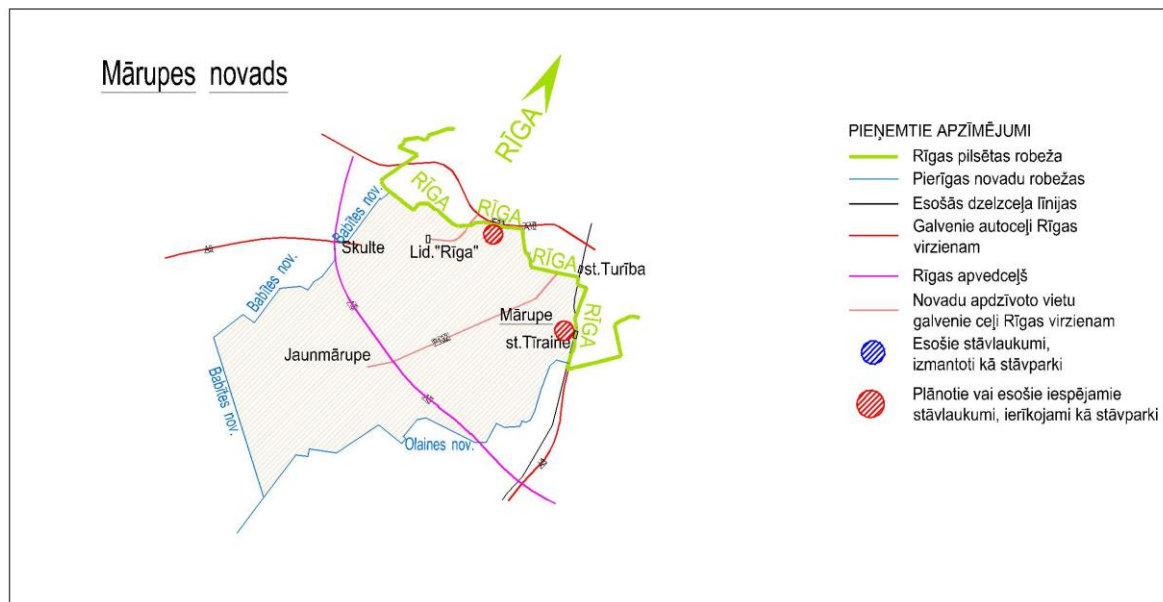
Attēls 52. "Stāvlaukumu izvietojums Salaspils novadā" (EDB)



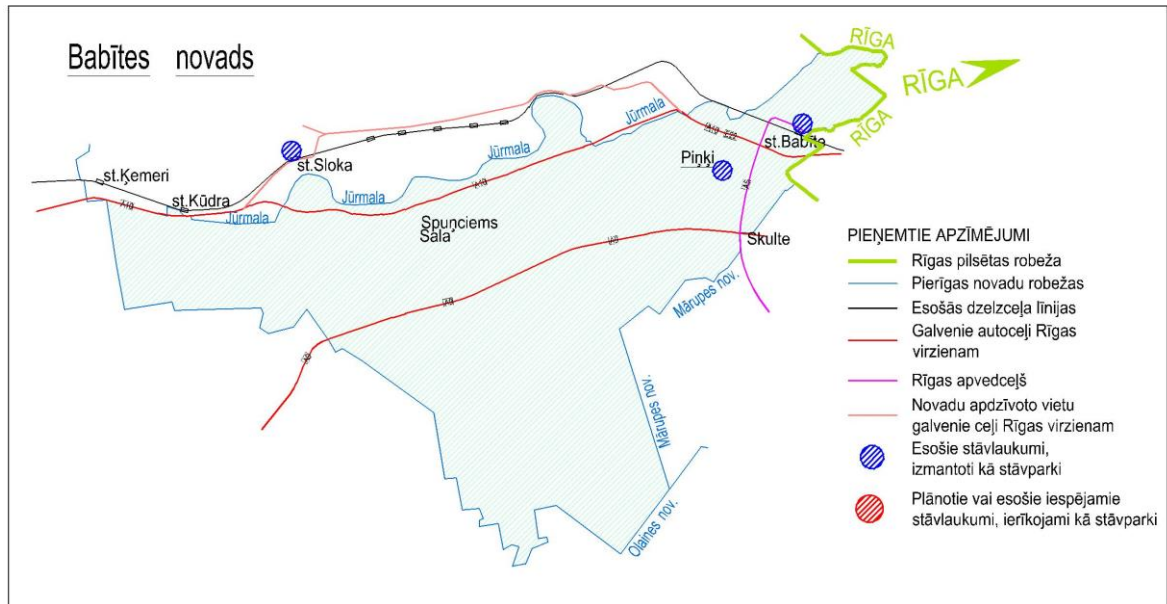
Attēls 53. "Stāvlaukumu izvietojums Olaines novadā" (EDB)



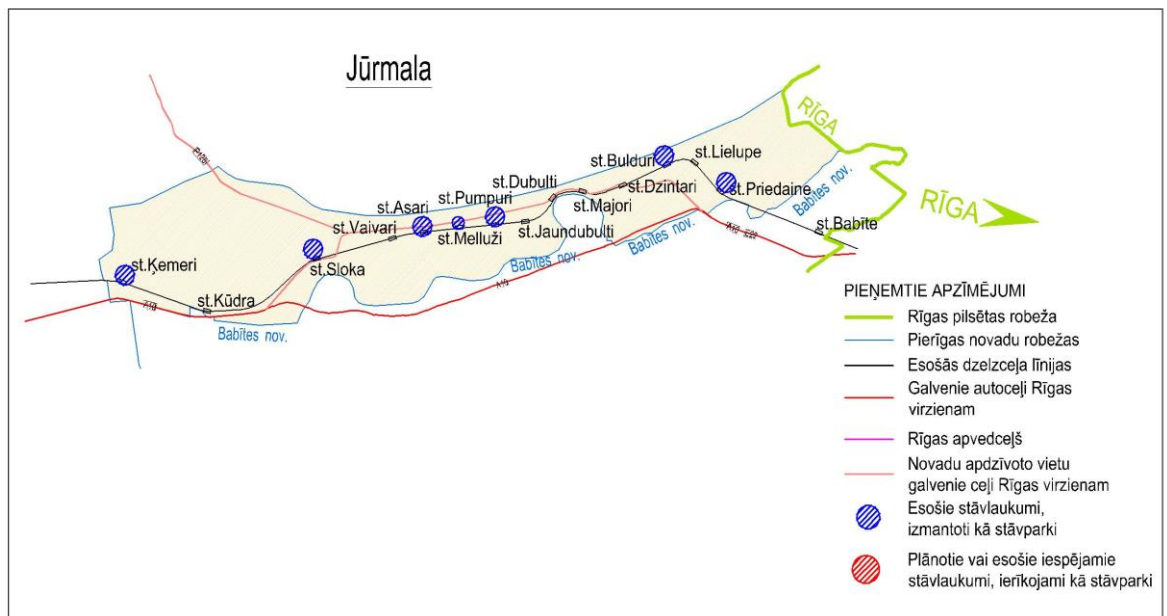
**Attēls 54. "Stāvlaukumu izvietojums Ķekavas novadā" (EDB)**



**Attēls 55. "Stāvlaukumu izvietojums Mārupes novadā" (EDB)**



Attēls 56. "Stāvlaukumu izvietojums Babītes novadā" (EDB)



Attēls 57. "Stāvlaukumu izvietojums Jūrmalā" (EDB)

### 1.9.4. No Pierīgas novadiem Rīgā strādājošo iedzīvotāju izmantotie stāvlaukumi pie tirdzniecības centriem Rīgā

Tabula 19. „Stāvlaukumu Rīgā izmantošana un noslodze”

Nr	Novads	Esošie stāvlaukumi Rīgā, kuri tiek izmantoti kā "Park & Ride"	Ietilpība automašīnu vietas (orientējoši)	Sabiedriskais transports
1.	Carnikavas	Tirdzniecības centrs "Elkor" (Attēls 59) VEF Kultūras pils (Attēls 59) Tirdzniecības centrs "Alfa" (Attēls 58)	1500 30 1500	3., 6. tramvaji 12., 16. trolejbusi 1., 14., 40., 21. autobusi 48. autobuss gar t/c "Elkor" (Sarkandaugava- Pļavnieku kapi)
2.	Ādažu	Tirdzniecības centrs "Alfa" (Attēls 58) Tirdzniecības centrs "Elkor" (Attēls 59)	1500 1500	3., 6. tramvaji 12., 16. trolejbusi 1., 14., 40., 21. autobusi 48. autobuss gar t/c "Elkor" (Sarkandaugava- Pļavnieku kapi)
3.	Garkalnes	Tirdzniecības centrs "Alfa" (Attēls 58)	1500	3., 6. tramvaji 12., 16. trolejbusi 1., 14., 40., 21. autobusi
4.	Ropažu	Tirdzniecības centrs "Alfa" (Attēls 58)  Veikals "Maxima XXX" Deglava ielā (Attēls 60)	1500  800	3., 6. tramvaji 12., 16. trolejbusi 1., 14., 40., 21. autobusi 16., 22. trolejbusi 3., 6., 51., 47. autobusi
5.	Stopiņu	Veikals "Maxima XXX" Deglava ielā (Attēls 60)	800	16., 22. trolejbusi 3., 6., 51., 47. autobusi
6.	Ikšķiles	Tirdzniecības centrs "Dole" (Attēls 61)  Tirdzniecības centrs "Mols" (Attēls 62)	164  800	15.,31.,49. autobusi 3.,7.,9. tramvaji 12., 34. autobusi
7.	Salaspils	Tirdzniecības centrs "Dole" (Attēls 61)  Tirdzniecības centrs "Mols" (Attēls 62)	164  800	15.,31.,49. autobusi 3.,7.,9. tramvaji 12., 34. autobusi
8.	Olaines	Veikals "Maxima XX" Vienības gatvē (Attēls 63)	800	27. trolejbuss
9.	Ķekavas	Veikals "Maxima XXX" Ulmaņa gatvē (Attēls 65) Veikals "Supernetto" Bauskas ielā (Attēls 67)	800 200	35..autobuss 10. tramvajs 23.,26. autobusi
10.	Mārupes	Tirdzniecības centrs "Spice" (Attēls 66) Veikals "Maxima XXX" Ulmaņa gatvē (Attēls 65)	1991 800	22.,32.,43.autobusi 35..autobuss
11.	Babītes	Tirdzniecības centrs "Olympia"  Tirdzniecības centrs "Spice" (Attēls 66)	636  1991	5., 12., 25. trolejbusi 13.,30.,37.,41.,53.autobusi 22.,32.,43.autobusi
12.	Jūrmalas	Tirdzniecības centrs "Olimpia"  Tirdzniecības centrs "Spice" (Attēls 66)	636  1991	5., 12., 25. trolejbusi 13.,30.,37.,41.,53.autobusi 22.,32.,43.autobusi



### 1.9.5. Esošo Rīgas tirdzniecības centru stāvlaukumu kā stāvparku izmantošana

2014. gada marta sākumā tika apsekotas lielākās Rīgas autostāvvietas, kuras pierīgas novadu iedzīvotāji atzīmēja kā uz šodienu esošos stāvparkus:



Attēls 58. "Stāvlaukums pie tirdzniecības centra "Alfa"" (EDB)



Attēls 59. "Stāvlaukumi pie tirdzniecības centra "Elkor" un "VEF" Kultūras pils" (EDB)



Attēls 60. "Stāvlaukums pie lielveikala "Maxima XXX" Deglava ielā" (EDB)



**Attēls 61. "Stāvlaukums pie tirdzniecības centra "Dole"" (EDB)**



**Attēls 62. "Stāvlaukums pie tirdzniecības centra "Mols"" (EDB)**



**Attēls 63. "Stāvlaukums pie lielveikala "Maxima XX" Vienības ielā" (EDB)**

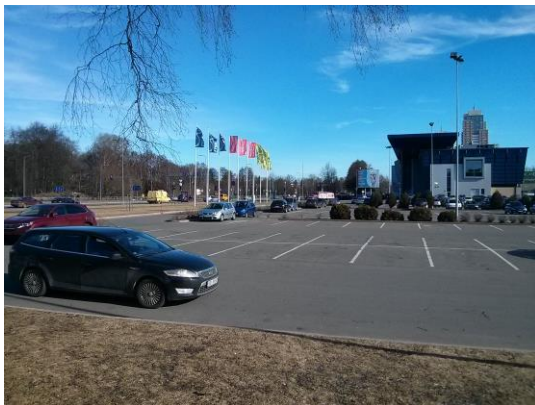


**Attēls 64. "Stāvlaukums pie dz. stacija "Turība"" (EDB)**





Attēls 65. "Stāvlaukums pie lielveikala "Maxima XXX" Ulmaņu ielā" (EDB)



Attēls 66. "Stāvlaukums pie tirdzniecības centra "Spice"" (EDB)



Attēls 67. "Stāvlaukums pie veikala "Supernetto" Bauskas ielā" (EDB)

### 1.9.6. Secinājumi

- Pierīgas 11 novados un Jūrmalā no kopējā iedzīvotāju skaita vidēji 67% ir darbspējīgie, no kuriem 30 – 50% ir nodarbināti Rīgā;
- Autobraucēju, kuri ikdienā ir spiesti iebraukt Rīgā, attieksme par stāvparku izveidi ap Rīgu un ap Rīgas centru ir pozitīva;
- Pierīgas novados pie lielākajām esošajām dzelzceļa stacijām ir stāvlaukumi, kuri tiek izmantoti kā "Park & Ride";
- Daļa novadu iedzīvotāji jau šodien kā stāvparkus izmanto lielo tirdzniecības centru stāvlaukumus Rīgā;
- Ieteicams informatīvs materiāls par stāvparku atrašanās vietām gan pie iebraukšanas pilsētā, gan Rīgas pilsētas mājās lapā;

- Lielāks pieprasījums būtu pēc stāvparku ierīkošanas pie Rīgas robežas;
- Galvenie nosacījumi, kāpēc izvēlēties stāvparkus:
  - iespēja ātrāk nokļūt galamērķī un nestāvēt sastrēgumos;
  - stāvvietas Rīgā ir dārgas un pārpildītas;
  - novadu iedzīvotājiem, kas reti brauc uz Rīgu, satiksmes blīvums un atsevišķu autobraucēju nekorektais braukšanas stils nav pieņemams un vadītāji jūtas nedroši;
- Galvenie nosacījumi stāvparku izveidei:
  - sabiedriskā transporta tuvums;
  - regulārs un biežs sabiedriskā transporta kursēšanas grafiks;
  - sabiedriskā transporta līdzeklim jābūt komfortablam, tīram un nepārpildītam;
  - vienota sabiedriskā transporta biļete par ekonomiski izdevīgu cenu;
  - stāvlaukums apvienots ar papildus funkcijām (veikals, serviss, kafējnīca u.c.);

### 1.10. Aptaujas rezultāti

Lai precīzāk noteiktu potenciālo lietotāju viedokli izstrādei nepieciešamajos jautājumos, tika veikta respondentu aptauja. Atbilstoši darba uzdevumam tika izdalītas divas respondentu grupas – Rīdzinieki un Rīgas viesi. Pasūtītāja noteiktās aptaujājamo kvotas bija 1000 respondentu Rīdziniekiem un 6000 – Rīgas viesiem.

Aptauja tika veikta izmantojot trīs formātus:

- papīra anketas
- interneta anketas vietnē [www.webanketa.com](http://www.webanketa.com)
- interneta anketas vietnē [www.draugiem.lv](http://www.draugiem.lv)

Papīra anketas tika izvietotas standos visās „Statoil” DUS Rīgā, T/C „Spice” un „Spice Home” kā arī Olaines pašvaldības organizētās vietās.

Interneta anketas vietnē [www.webanketa.com](http://www.webanketa.com) tika izveidotas analogi papīra anketām un to popularizēšana tika veikta, izmantojot RDPAD un EDB pieejamos resursus, sociālajos tīklos un ziņu portālos.

Interneta anketas vietnē [www.draugiem.lv](http://www.draugiem.lv) tika izvietotas vēlāk pēc pasūtītāja ieteikuma papildus jau esošajām interneta anketām, lai nodrošinātu lielāku respondentu skaitu.

Pētījums un aptauja tika popularizēti / skaidroti arī TV un radio ziņu formātos.

Apkopojot aptaujas rezultātus saskaitīti:

- 1024 Rīdzinieki
- 5293 Rīgas viesi

No Rīgas viesu anketām atlasīti 20 aktīvākie Latvijas novadi un pilsētas (Tabula 20). Savukārt no Rīdzinieku anketām izdalītas 20 aktīvākās apkaimes (Tabula 21)

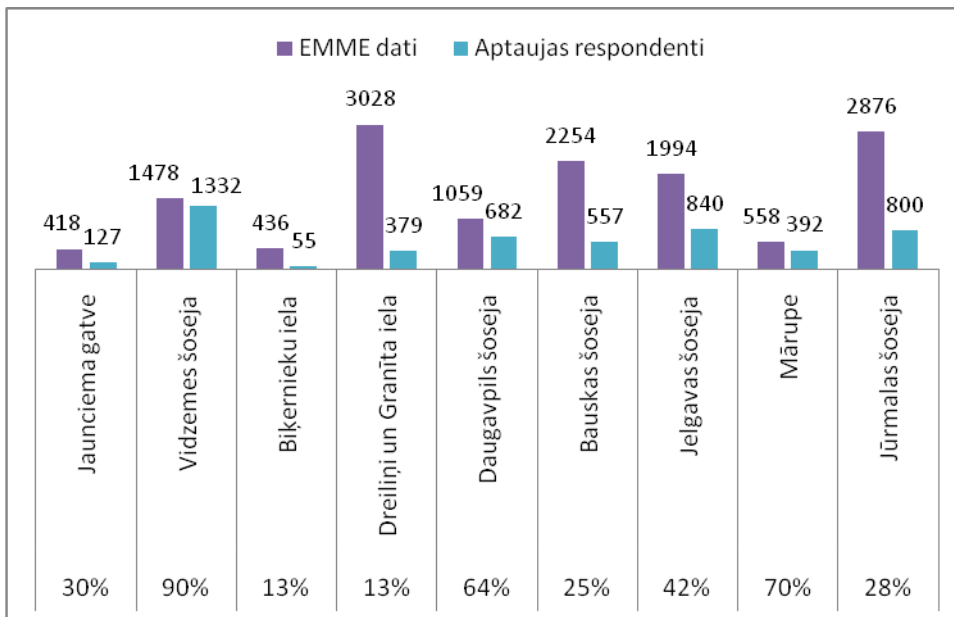
**Tabula 20. „Divdesmit aktīvākie Latvijas novadi un pilsētas”**

Poz.	Novads / pilsēta	Respondenti
1	Mārupes novads	440
2	Olaines novads	440
3	Ķekavas novads	393
4	Salaspils novads	322
5	Jūrmala	258
6	Garkalnes novads	223
7	Babītes novads	205
8	Jelgava	167
9	Ogres novads	167
10	Carnikavas novads	164
11	Siguldas novads	155
12	Valmiera	149
13	Stopiņu novads	132
14	Cēsu novads	116
15	Jelgavas novads	105
16	Bauskas novads	102
17	Limbažu novads	89
18	Saulkrastu novads	80
19	Talsu novads	75
20	Tukuma novads	68

**Tabula 21. „Divdesmit aktīvākās Rīgas apkaimes”**

Poz.	Apkaime	Respondenti
1	Pļavnieki	87
2	Ķengarags	62
3	Imanta	58
4	Jugla	54
5	Purvciems	39
6	Ziepniekkalns	38
7	Āgenskalns	37
8	Atgāzene	35
9	Pleskodāle	35
10	Iļģuciems	34
11	Voleri	34
12	Teika	30
13	Berģi	29
14	Mežaparks	28
15	Torņakalns	25
16	Bieriņi	23
17	Šķirotava	23
18	Čiekurkalns	21
19	Dreiliņi	20
20	Mežciems	18

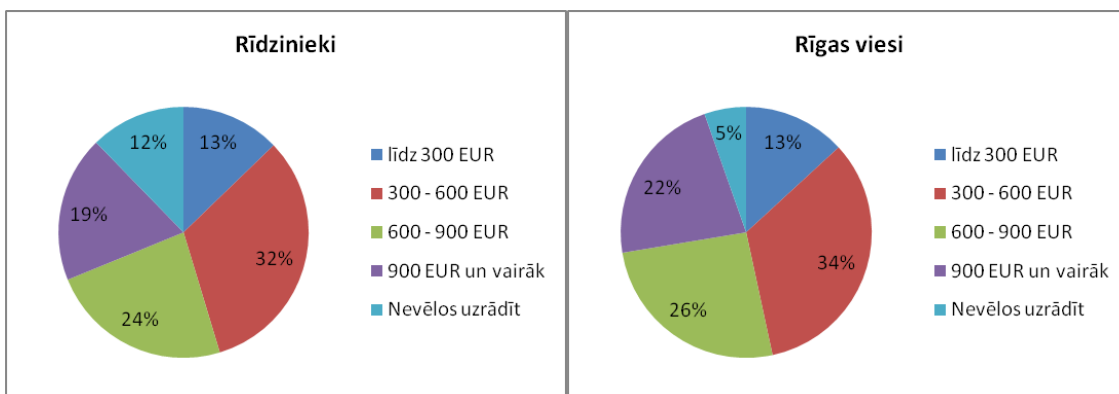
Lai pārlicinātos par iegūtajiem rezultātiem tika salīdzināts aptaujas respondentu skaits attiecībā pret Rīgas transporta EMME modeļa datiem valsts galvenajos un reģionālajos autoceļos uz Rīgas pilsētas robežas, 2013.g., A/st. Nosakot procentuālo attiecību, redzams ka no katras plūsmas aptaujāto skaits svārstās no 13% - 90%.



**Attēls 68. "Respondentu skaita attiecība pret Rīgā iebraucošās satiksmes plūsmas intensitāti rīta maksimumstundā (8:00 – 9:00) atbilstoši SIA Solvers sniegtajiem datiem no EMME (Attēls 21) (" (EDB)**

### 1.10.1. Aptaujāto raksturojums

#### 1.10.1.1. Respondentu ienākumu grupas:



**Attēls 69. "Aptaujas respondentu sadalījums atbilstoši ienākumiem" (EDB)**

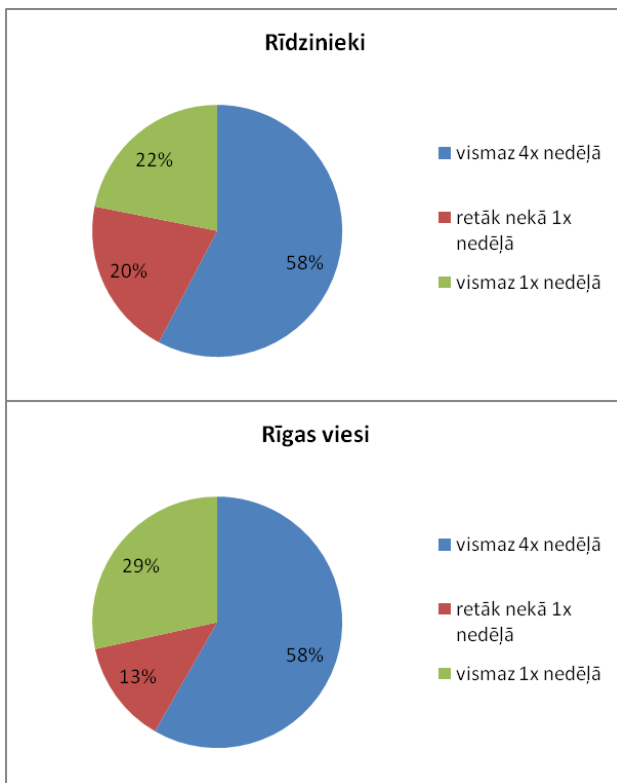
Sākotnēji ar pasūtītāju saskaņotajās anketās papīra formātā un interneta anketās [www.webanketa.com](http://www.webanketa.com) šajā jautājumā netika piedāvāta iespēja „Nevēlos uzrādīt”. Tā tika ieviesta pēc [www.draugiem.lv](http://www.draugiem.lv) statistikas analītiķu ieteikuma viņu publicētajā anketā.

Pamatojums – nedodot respondentiem iespēju neuzrādīt savus ienākumus, nereti viņi uzrāda galēji pretējas atbildes, tādējādi padarot rezultātus mazāk ticamus.

Attiecīgi, tālākajā pētījumā iegūtie rezultāti šajā jautājumā jāvērtē piesardzīgi.

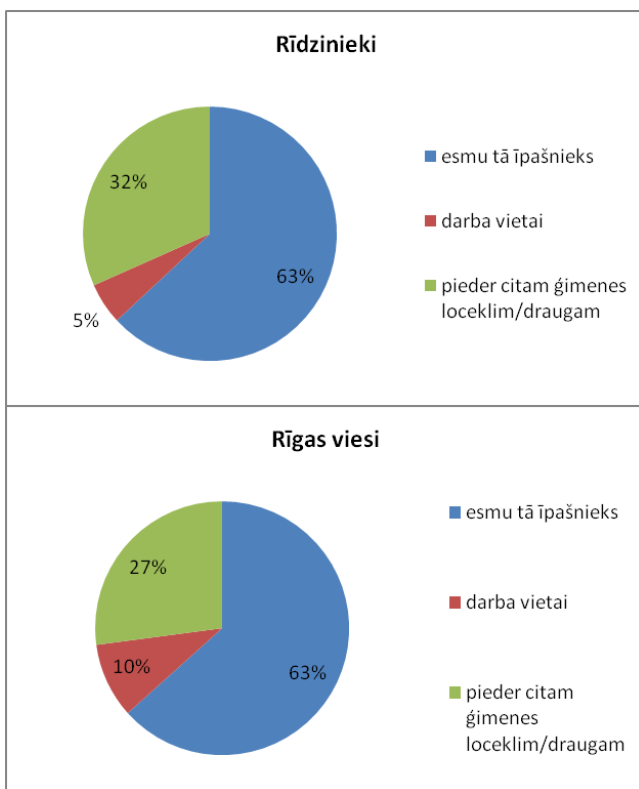


### 1.10.1.2. Braucieniu regularitāte:



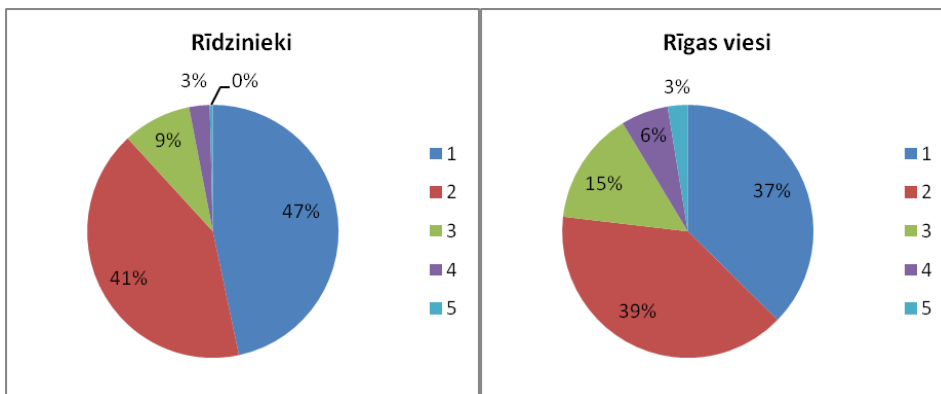
Attēls 70. "Aptaujas respondentu sadalījums atbilstoši braucieniu regularitātei" (EDB)

### 1.10.1.3. Automašīnas piederība:



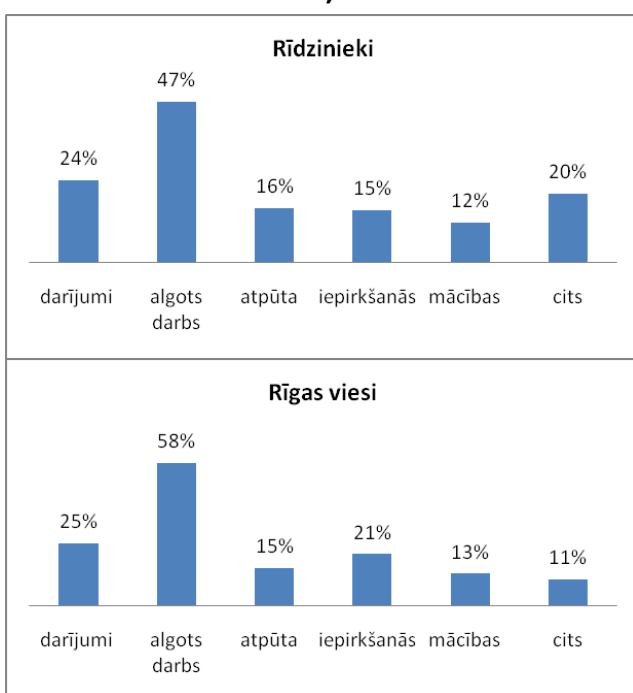
Attēls 71. "Aptaujas respondentu sadalījums atbilstoši automašīnas piederībai" (EDB)

#### 1.10.1.4. Cilvēku skaits mašīnā:



Attēls 72. "Aptaujas respondentu sadalījums atbilstoši cilvēku skaitam mašīnā" (EDB)

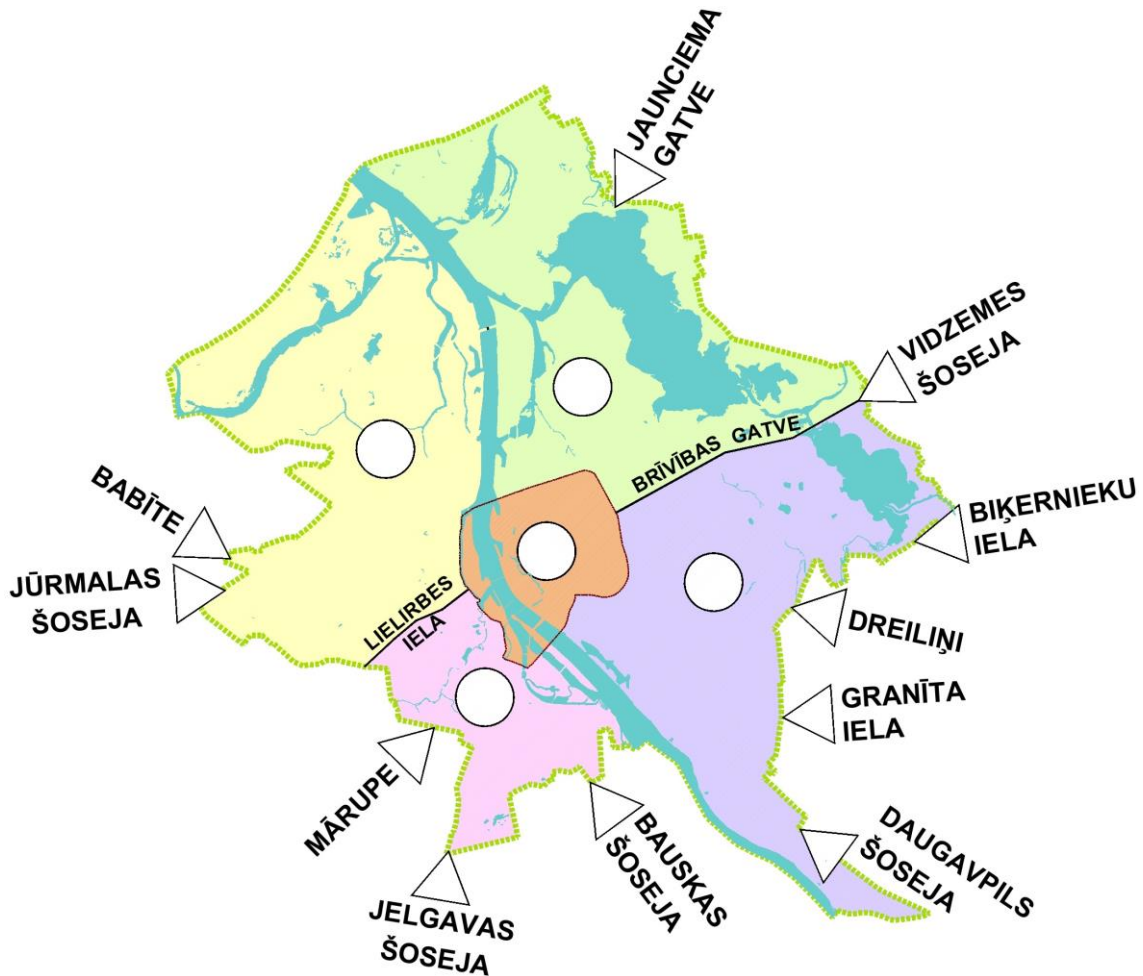
#### 1.10.1.5. Brauciena mērķis:



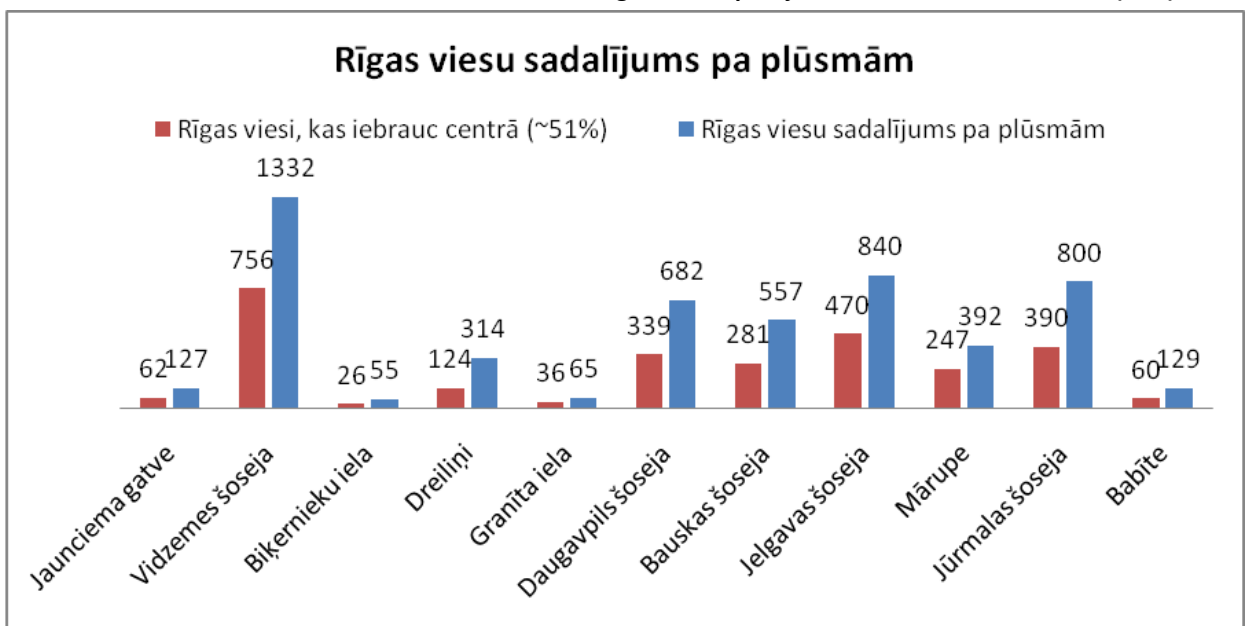
Attēls 73. "Aptaujas respondentu sadalījums atbilstoši brauciena mērķim" (EDB)

## 1.10.2. Plūsmu raksturojums

### 1.10.2.1. Rīgas viesi:

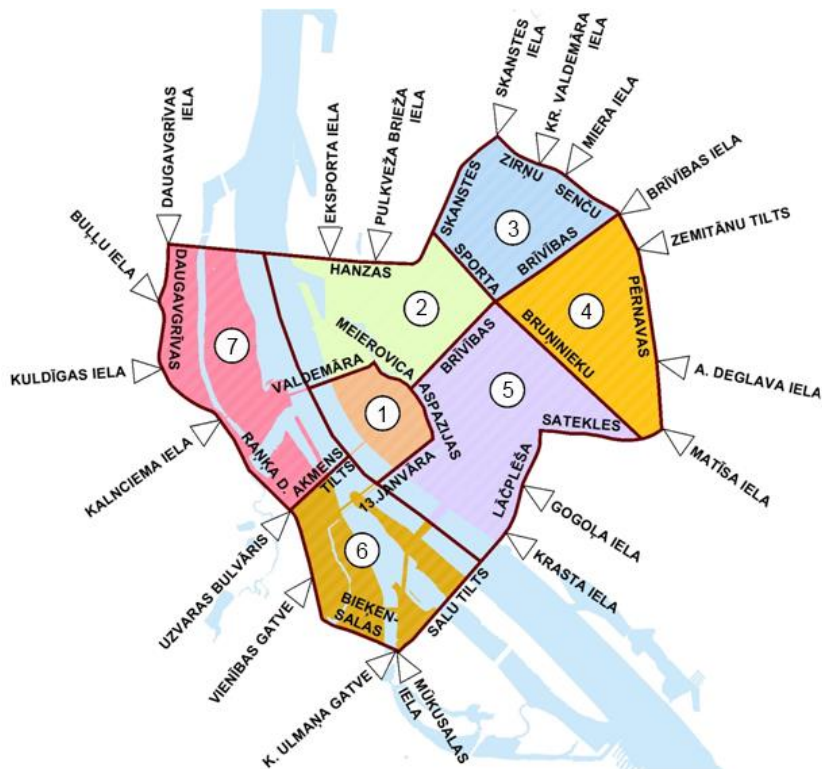


Attēls 74. "Rīgas viesu aptaujas anketā izmantotā shēma" (EDB)

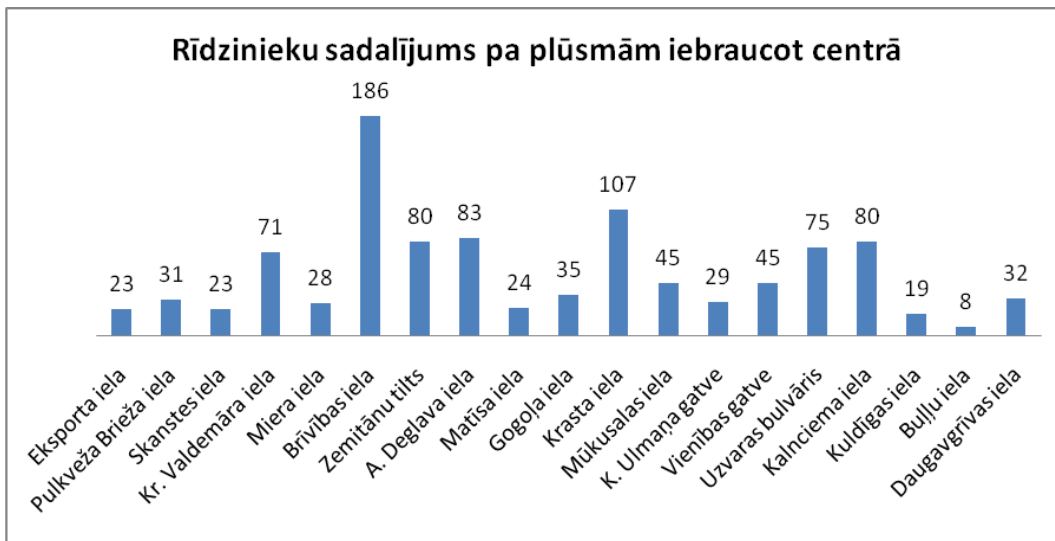


Attēls 75. "Aptaujas respondentu (Rīgas viesu) sadalījums atbilstoši iebraukšanas punktiem" (EDB)

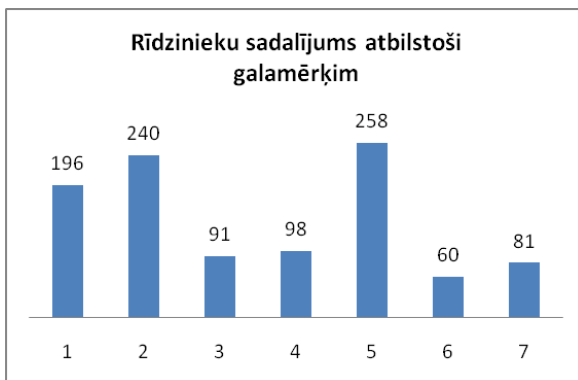
**1.10.2.2. Rīdzinieki:**



Attēls 76. "Rīdzinieku aptaujas anketā izmantotā shēma" (EDB)



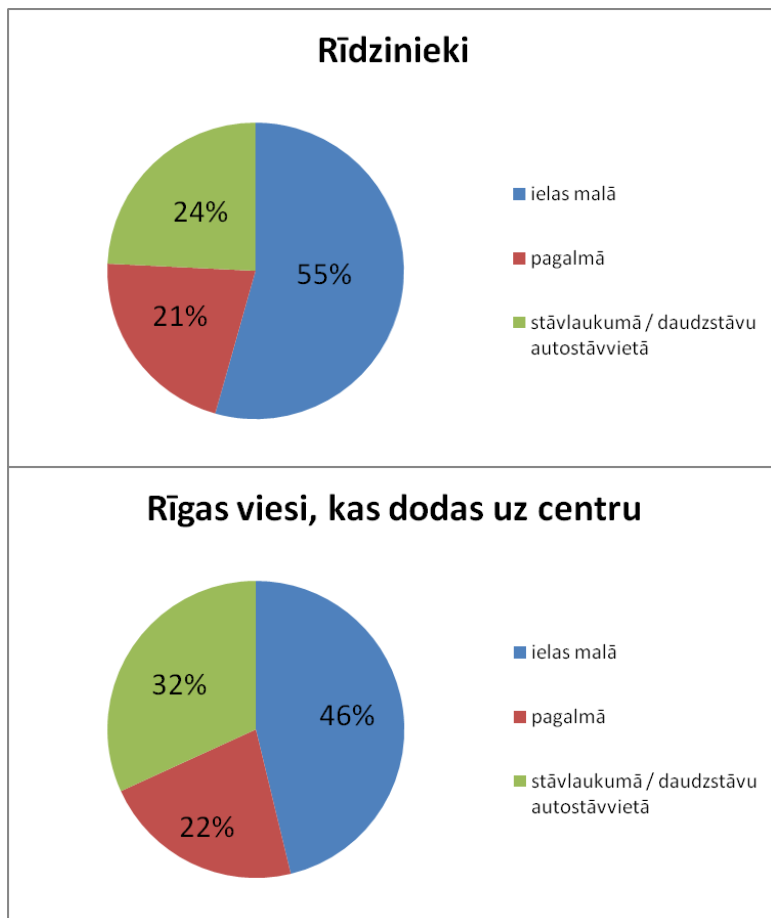
Attēls 77. "Aptaujas respondentu (Rīdzinieku) sadalījums atbilstoši iebrukšanas punktiem" (EDB)



Attēls 78. "Aptaujas respondentu (Rīdzinieku) sadalījums atbilstoši galamērķim" (EDB)

### 1.10.3. Izmantotās stāvvietas

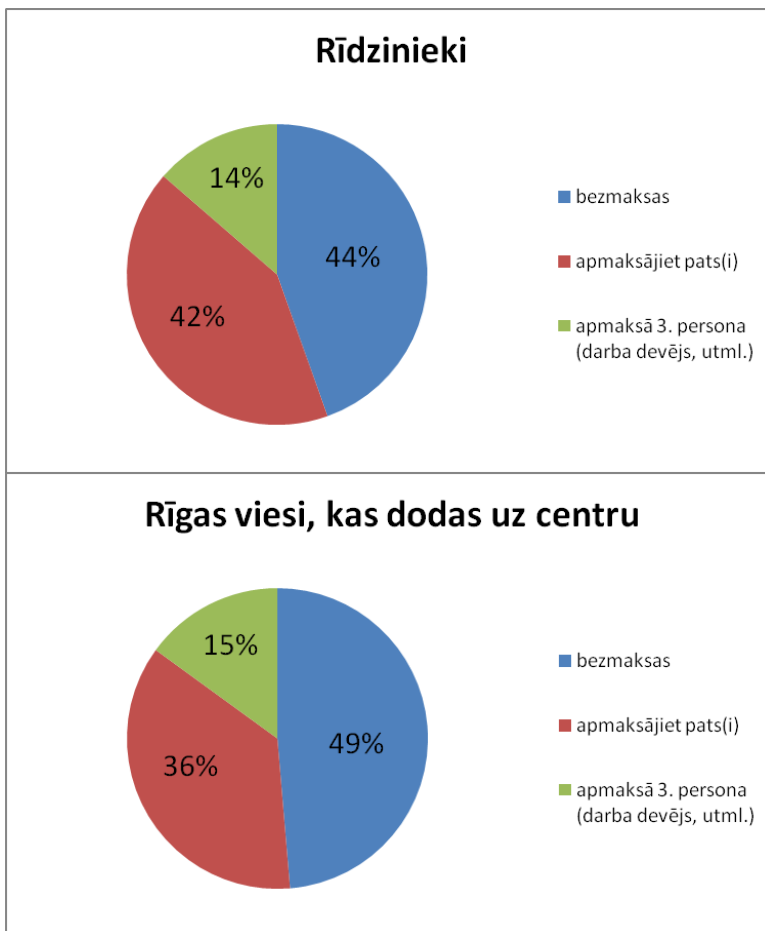
#### 1.10.3.1. Stāvvietas izvēle:



Attēls 79. "Aptaujas respondentu sadalījums atbilstoši stāvvietas izvēlei" (EDB)



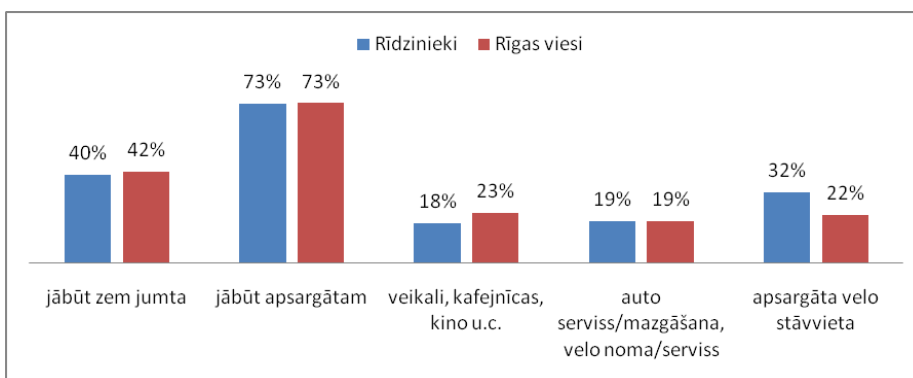
### 1.10.3.2. Stāvvietas apmaksas:



Attēls 80. "Aptaujas respondentu sadalījums atbilstoši stāvvietas apmaksas veidam" (EDB)

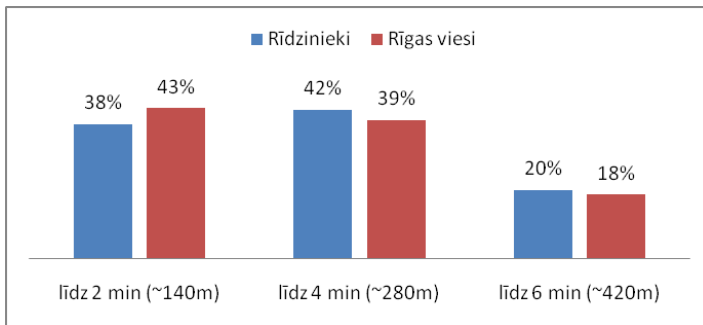
### 1.10.4. Prasības stāvparku sistēmai

#### 1.10.4.1. Komforta līmenis:



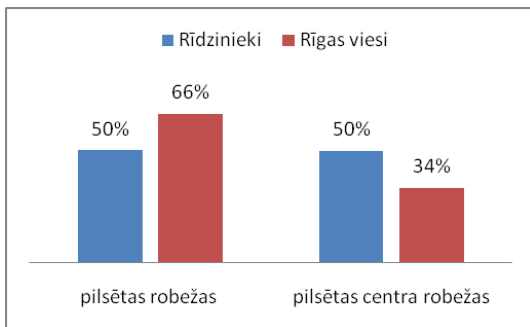
Attēls 81. "Aptaujas respondentu sadalījums atbilstoši prasībām pret stāvparka komforta līmeni" (EDB)

#### 1.10.4.2. Attālums līdz ST:



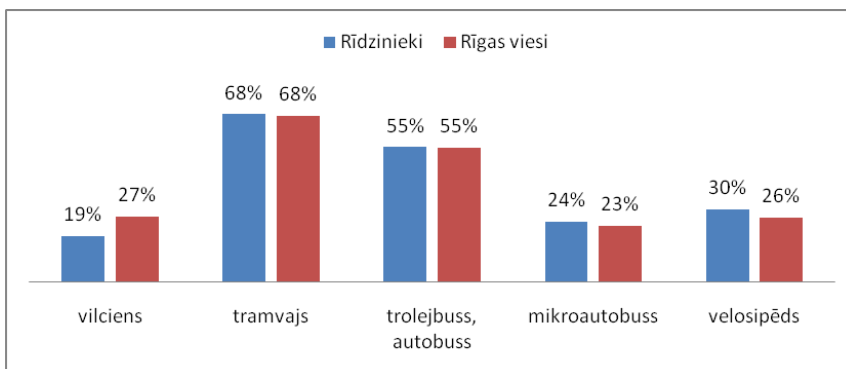
Attēls 82. "Aptaujas respondentu sadalījums atbilstoši prasībām pret attālumam līdz ST" (EDB)

#### 1.10.4.3. Stāvparka novietojums



Attēls 83. "Aptaujas respondentu sadalījums atbilstoši prasībām pret stāvparka novietojumu" (EDB)

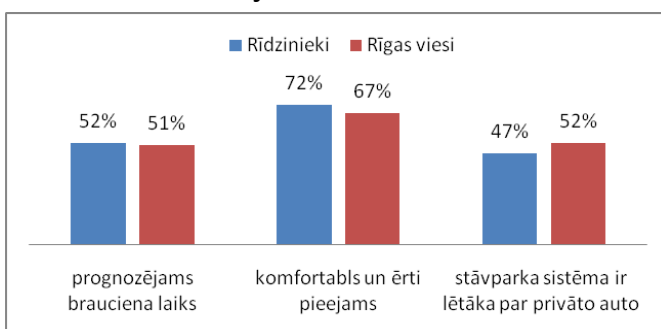
#### 1.10.4.4. ST izvēle, lai nokļūtu no stāvparka līdz galamērķim:



Attēls 84. "Aptaujas respondentu sadalījums atbilstoši prasībām pret ST izvēli" (EDB)

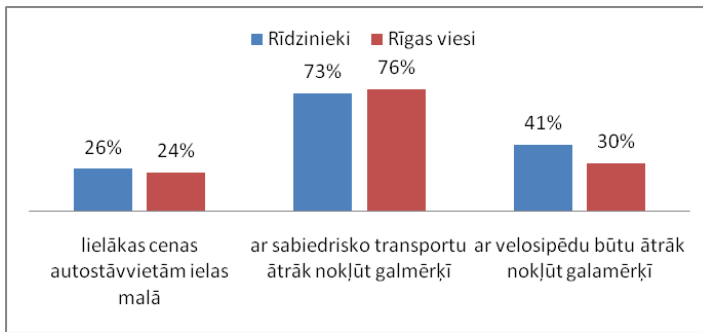
#### 1.10.5. Faktori, kas mudinātu izvēlēties stāvparku

##### 1.10.5.1. ST uzlabojumi:



Attēls 85. "ST uzlabojumi, kas mudinātu izvēlēties stāvparku" (EDB)

### 1.10.5.2. Satiksmes ierobežojumi:



Attēls 86. "Satiksmes ierobežojumi, kas mudinātu izvēlēties stāvparku" (EDB)

### 1.10.6. Secinājumi

Apkopojot aptaujas rezultātus, izdarāmi pirmie secinājumi par iedzīvotāju (Rīgas un Rīgas viesu) migrācijas paradumiem, viņu prasībām stāvparku sistēmai un sabiedriskajam transportam, kā arī iemesliem, kas viņiem liktu izvēlēties stāvparkus.

Skaidri iezīmējas, ka lielākā daļa Rīgas viesu Rīgu apmeklē biežāk nekā 4 reizes nedēļā (Attēls 70) un arī lielākā daļa Rīdzinieku centru apmeklē biežāk nekā 4 reizes nedēļā (Attēls 70). Abām grupām kā galvenais brauciena mērķis ir algots darbs (Attēls 73).

Iegūtie rezultāti tālāk tiks izmantoti šī pētījuma daļā „Plānotā situācija”, kur tiks izstrādāta koncepcija un programma stāvparku sistēmas ieviešanai.

## Izmantotā literatūra

### Ārzemju pieredzes materiāli

#### VISPĀRĪGI

1. Dažādi autori: 'Park & Ride in het buitenland' (Park & Ride abroad), CROW, Nīderlande, 2005.

[http://www.google.be/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&ved=0CE0QFjAE&url=http%3A%2F%2Fwww.provincie.drenthe.nl%2Fpublish%2Fpages%2F69593%2Fkvpp\\_2005\\_park\\_and\\_ride\\_in\\_het\\_buitenland.pdf&ei=H540U7yYEEYeZ4wSB2YCABg&usg=AFQjCNHbxBRS78Yag6FTMfxbXx1Y-iyGWA&bvm=bv.63808443,d.bGE](http://www.google.be/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&ved=0CE0QFjAE&url=http%3A%2F%2Fwww.provincie.drenthe.nl%2Fpublish%2Fpages%2F69593%2Fkvpp_2005_park_and_ride_in_het_buitenland.pdf&ei=H540U7yYEEYeZ4wSB2YCABg&usg=AFQjCNHbxBRS78Yag6FTMfxbXx1Y-iyGWA&bvm=bv.63808443,d.bGE)

#### Francija – Vispārīgi

2. CERTU: 'Les Parc Relais – Etude bibliographique 2010' (The P+R parks, a bibliographical study 2010).

[http://lara.inist.fr/bitstream/handle/2332/1678/CERTU-RE\\_10-07.pdf?sequence=1](http://lara.inist.fr/bitstream/handle/2332/1678/CERTU-RE_10-07.pdf?sequence=1)

3. CERTU : 'Les Pôles d'échanges en France. État des connaissances, enjeux et outils d'analyse' , 2006. (Interchange nodes in France. Actual knowledge, challenges and tools for analysis)

<http://www.certu-catalogue.fr/poles-les-d-echanges-en-france.html>

#### Francija – Bordo

4. MULLER, Ph. a.o. : ' Parc relais d' intermodalité: bilan du fonctionnement de la 1e Phase et propositions d' évolution' , Agence d' urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, Rapport d' étude, étape, 14.02.2008.

[http://www.google.be/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=20&ved=0CG0QFjAJAO&url=http%3A%2F%2Fwww.a urba.org%2Fcontent%2Fdownload%2F679%2F7649%2Ffile%2F08B57\\_Parc\\_relais\\_agglomeration\\_bordelaise.pdf&ei=4dcMU6ncFKSEyAO\\_nYD4Aw&usg=AFQjCNEg4GwygNPEeogFN-x5PVMwysKwHQ&bvm=bv.61725948,d.bGQ](http://www.google.be/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=20&ved=0CG0QFjAJAO&url=http%3A%2F%2Fwww.a urba.org%2Fcontent%2Fdownload%2F679%2F7649%2Ffile%2F08B57_Parc_relais_agglomeration_bordelaise.pdf&ei=4dcMU6ncFKSEyAO_nYD4Aw&usg=AFQjCNEg4GwygNPEeogFN-x5PVMwysKwHQ&bvm=bv.61725948,d.bGQ)

5. Aktuālā informācija par P+R:

<http://www.infotbc.com/le-reseau-tbc/parc-relais>

#### Francija – Strazbūra

6. ANDRE, M. : ' L' offre parc de relais de l' agglomération Lyonnaise : bilan et perspectives' (The offer of P+R in the Lyon agglomeration: balance sheet and perspectives), Master Thesis, Université Lumière, Lyon, 2007.

[http://dumas.ccsd.cnrs.fr/view\\_by\\_stamp.php?&halsid=qnp47ou0rrjhs74sin519nk123&label=M TURP&langue=fr&action\\_todo=view&id=dumas-00408208&version=1&view=extended\\_view](http://dumas.ccsd.cnrs.fr/view_by_stamp.php?&halsid=qnp47ou0rrjhs74sin519nk123&label=M TURP&langue=fr&action_todo=view&id=dumas-00408208&version=1&view=extended_view)

7. Aktuālā informācija par P+R:

<http://www.cts-strasbourg.eu/fr/se-deplacer/Parkings-relais/>

#### Vācija – Minhene

8. Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes MVV: Landkreis Starnberg.

#### Šveice – Ženēva

9. Dažādi autori: 'Plan d'actions des parcs relais P+R 2011-2014' (Action Plan P+R 2011-2014), Republic and Canton of Geneva, 2011.

[http://ge.ch/mobilite/media/mobilite/files/fichiers/documents/publications/P\\_R4b23\\_ao%FBt11\\_date.pdf](http://ge.ch/mobilite/media/mobilite/files/fichiers/documents/publications/P_R4b23_ao%FBt11_date.pdf)

Actual P+R in Geneva:

<https://www.ge.ch/parkings/parkings/parkings-parc-relais.asp>

**Apvienotā Karaliste (UK) – vispārīgi**

10. Stāvparki UK :

<http://www.parkandride.net/>

11. Tramvaji UK:

<http://www.thetrams.co.uk/tramsinuk.php>

**Apvienotā Karaliste – Šefilda**

12. Tūrisma informācija:

<http://www.travelsouthyorkshire.com/parkandridesheffield/>

**Apvienotā Karaliste (UK) – Kembridža (stāvparki ar autobusu nodrošinājumu)**

13. Dažādi autori: 'Park & Ride in het buitenland' (Park & Ride abroad), CROW, The Netherlands, 2005.

[http://www.google.be/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&ved=0CE0QFjAE&url=http%3A%2F%2Fwww.provincie.drenthe.nl%2Fpublish%2Fpages%2F69593%2Fkvpp\\_2005\\_park\\_and\\_ride\\_in\\_het\\_buitenland.pdf&ei=H540U7yYEEyZ4wSB2YCABg&usg=AFQjCNHbxBRS78Yag6FTMfxbXx1Y-iyGWA&bvm=bv.63808443,d.bGE](http://www.google.be/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&ved=0CE0QFjAE&url=http%3A%2F%2Fwww.provincie.drenthe.nl%2Fpublish%2Fpages%2F69593%2Fkvpp_2005_park_and_ride_in_het_buitenland.pdf&ei=H540U7yYEEyZ4wSB2YCABg&usg=AFQjCNHbxBRS78Yag6FTMfxbXx1Y-iyGWA&bvm=bv.63808443,d.bGE)

14. Dažādi autori: 'Transport Strategy. A Decision Makers' Guidebook. Park and Ride', Institute for Transport Studies, University of Leeds, UK.

[http://www.konsult.leeds.ac.uk/private/level2/instruments/instrument035/l2\\_035c.htm](http://www.konsult.leeds.ac.uk/private/level2/instruments/instrument035/l2_035c.htm)

**Nīderlande – vispārīgi**

15. Dažādi autori: 'Overstappunten – ervaringen met PR in Nederland' (Interchange points – experiences with PR in The Netherlands), CROW, The Netherlands, 2005.

<http://www.kpvv.nl/KpVV/KpVV-Overige-Content/KpVV-Overige-Content-Media/Bijlagen-publicaties/Overstappunten--ervaringen-met-PR-in-Nederlandpdf.pdf>

**Secinājumi**

16. BAAS, J. a.o.: 'Myhtes over P+R ontcracht' (Myhts about P+R), OV Magazine, 22.03.2012.

[http://www.goudappel.nl/media/files/uploads/Artikel\\_PR\\_in\\_OV-Magazine.pdf](http://www.goudappel.nl/media/files/uploads/Artikel_PR_in_OV-Magazine.pdf)

17. BUCHANAN, C. and partners: 'TACTRAN Park and Ride Strategy. Best Practice Review', Edingburgh, 2008.

<http://www.tactran.gov.uk/documents/3BestPracticeReviewFinal3004.pdf>

18. Dažādi autori: 'Park & Ride in het buitenland' (Park & Ride abroad), CROW, The Netherlands, 2005.

[http://www.google.be/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&ved=0CE0QFjAE&url=http%3A%2F%2Fwww.provincie.drenthe.nl%2Fpublish%2Fpages%2F69593%2Fkvpp\\_2005\\_park\\_and\\_ride\\_in\\_het\\_buitenland.pdf&ei=H540U7yYEEyZ4wSB2YCABg&usg=AFQjCNHbxBRS78Yag6FTMfxbXx1Y-iyGWA&bvm=bv.63808443,d.bGE](http://www.google.be/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&ved=0CE0QFjAE&url=http%3A%2F%2Fwww.provincie.drenthe.nl%2Fpublish%2Fpages%2F69593%2Fkvpp_2005_park_and_ride_in_het_buitenland.pdf&ei=H540U7yYEEyZ4wSB2YCABg&usg=AFQjCNHbxBRS78Yag6FTMfxbXx1Y-iyGWA&bvm=bv.63808443,d.bGE)

19. Dažādi autori: 'Overstappunten – ervaringen met PR in Nederland' (Interchange points – experiences with PR in The Netherlands), CROW, The Netherlands, 2005.

<http://www.kpvv.nl/KpVV/KpVV-Overige-Content/KpVV-Overige-Content-Media/Bijlagen-publicaties/Overstappunten--ervaringen-met-PR-in-Nederlandpdf.pdf>

20. Dažādi autori: 'Transport Strategy. A Decision Makers' Guidebook. Park and Ride', Institute for Transport Studies, University of Leeds, UK.

[http://www.konsult.leeds.ac.uk/private/level2/instruments/instrument035/l2\\_035c.htm](http://www.konsult.leeds.ac.uk/private/level2/instruments/instrument035/l2_035c.htm)



## Normatīvie dokumenti

1. Rīgas domes lēmums Nr. 1760 (prot. Nr.55, 5.§) “Par Rīgas pilsētas pašvaldības zemesgabalu rezervēšanu automašīnu stāvvietu sistēmas “park&ride”izveidošanai” (Grozījumi ar RD 20.11.2012. lēmumu Nr.5553) Rīgā 2006. gada 21 novembrī;
2. MK noteikumi Nr.1104 (prot. Nr.6310.§) “Noteikumi par valsts autoceļu un valsts autoceļu maršrutā ietverto pašvaldībām piederošo autoceļu posmu sarakstiem” Rīgā 2009. gada 29. septembrī;
3. Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam, RDPAD, Rīgā 2014. gada februārī;
4. Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums (ar grozījumiem, kas īstenojami no 23.09.2013.), RDPAD, Rīgā 2014. gada februārī;
5. MK noteikumi Nr 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” Rīgā 2014. gada 7. janvārī.

## Pētījumi

1. SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment „Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gada grozījumu stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums” (Vides pārskats) Rīgā 2013. gada janvārī;
2. SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment “Rīgas aglomerācijas trokšņa stratēģiskās kartēšanas rezultātu kopsavilkumu” Rīgā 2008. gada jūnijā;
3. SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment “Rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā 2009.-2019. gadam” Rīgā 2009. gada jūlijā;

## Interneta resursi

1. <http://saraksti.rigassatiksmelv/index.html#riga>, Rīgas satiksme, Rīgā 2014. gada 28. martā;
2. <http://www.pv.lv/lv/>, Pasažieru vilciens, Rīgā 2014. gada 28. martā;
3. <https://maps.google.com/maps?hl=en&tab=wl&authuser=0>, Google, Rīgā 2014. gada 28. martā;
4. <http://www.bing.com/maps/>, Bing, Rīgā 2014. gada 28. martā;
5. <http://lv.parkopedia.com/parking/riga/>, Parkopedia 2014, Rīgā 2014. g. martā
6. <https://www.google.com/maps/place/R%C4%ABga/@56.9714744,24.1291625,11z/data=!3m1!4b1!4m2!3m1!1s0x46eecfb0e5073ded:0x400cfc68f2fe30>, Google, Rīgā 2014. g. martā
7. [https://www.rigassatiksmelv/files/autostavvietu\\_karte\\_lv\\_eur\\_092013.pdf](https://www.rigassatiksmelv/files/autostavvietu_karte_lv_eur_092013.pdf), „Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu zonējums, izvietojums un cenrādis”, Rīgas satiksme, Rīgā 2014. g. 20. martā
8. [https://www.rigassatiksmelv/files/vecriga-10\\_2013.pdf](https://www.rigassatiksmelv/files/vecriga-10_2013.pdf), „Vecrīgas stāvvietu karte”, Rīgas satiksme, Rīgā 2014. g. 20. martā
9. [https://www.rigassatiksmelv/files/invalidu\\_ast\\_karte\\_092013.pdf](https://www.rigassatiksmelv/files/invalidu_ast_karte_092013.pdf), „Invalidu stāvvietas”, Rīgas satiksme, Rīgā 2014. g. 20. martā
10. <http://www.europark.lv/lv/autostavvietas>, SIA EuroPark Latvia, Rīgā 2014. g. 14. martā

## **Novadu attīstības programmas**

### **Garkalnes novads**

1. Garkalnes novada telpiskās attīstības stratēģija 2008.-2030. gadam
2. Garkalnes novada attīstības programma 2013.-2019. gadam
3. Garkalnes novada teritorijas plānojums 2013.-2024. gadam
4. Garkalnes novada teritorijas plānojums 2009.-2021.gadam

### **Ādažu novads**

5. Ādažu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija (2013-2037)
6. Ādažu novada attīstības programma (2011-2017)

### **Ropažu novads**

7. Ropažu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014.-2030.gadam
8. Ropažu novada Attīstības programma 2013. - 2019. gadam

### **Jūrmala**

9. Jūrmalas pilsētas attīstības stratēģija 2010.-2030.gadam
10. Jūrmalas pilsētas attīstības programma 2014.-2020.gadam

### **Olaines novads**

11. Olaines novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.-2030.gadam

### **Ikšķiles novads**

12. Ikšķiles novada ilgtermiņa attīstības stratēģija 2011-2030
13. Ikšķiles novada teritorijas plānojums 2011.–2023.gadam

### **Stopiņu novads**

14. Stopiņu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2012-2030
15. Stopiņu novada Attīstības programma 2012.–2018.

### **Ķekavas novads**

16. Ķekavas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam
17. Ķekavas novada Attīstības programma 2014-2020 (2012.gada 13.decembris)
18. Ķekavas novada Attīstības programma 2013–2020 (2012.gada 12.jūlijs)

### **Salaspils novads**

19. Salaspils novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014.-2030.gadam
20. Salaspils novada Attīstības programma 2012.–2018.

### **Mārupes novads**

21. Mārupes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.-2026.gadam
22. Mārupes novada Attīstības programma 2013.–2019.

### **Babītes novads**

23. Babītes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam
24. Babītes novada Attīstības programma 2014.–2020.gadam

### **Carnikavas novads**

25. Carnikavas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014.-2030.gadam (nodošana publiskai apspriešanai, termiņš ir noteikts no 03.02.2014. līdz 03.03.2014.)
26. Carnikavas novada Attīstības programma 2009.–2014.gadam



## **Pielikums Nr. 1.4**

# AR STĀVPARKIEM SAISTĪTĀ PIEREDZE ĀRVALSTĪS

## Pieeja

Lai pamatotu to ārvalstu pilsētu piemēru atlasī, kurās ir izveidoti stāvparki (P+R), mēs izvēlējamies šādus kritērijus:

- pilsētai jābūt salīdzināmai ar Rīgu pilsētas kritisko masu un aglomerāciju;
- pilsētai jābūt bez metro satiksmes tīkla;
- pilsētai jābūt ar tramvaju satiksmes tīklu kā galveno sabiedriskā transporta struktūru;
- pētījuma galvenā uzmanība ir pievērsta galamērķa stāvparkiem, izcelsmes stāvparkiem (gar dzelzceļa sliežu ceļiem), kas analizēti kā papildu politika mērķu sasniegšanai;
- jābūt pieejamam stāvparku novērtējumam.

Pirmā atlase tika veikta, pamatojoties uz Holandē veiktu pētījumu „Park & Ride in het buitenland” (Stāvparki ārvalstīs), CROW, 2005, kas ir daļa no pētījumu virknes „From Parking Governance to Mobility Management” (holandiešu valodā). Pētījuma mērķis bija atrast labas prakses Eiropā. Saskaņā ar pētījuma rezultātiem, visinteresantākās valsts līmenī ieviestās un vadītās politikas var atrast Apvienotajā Karalistē, Vācijā un Francijā. Arī Beļģija, Austrija, Šveice un Skandināvijas valstis izmanto tādu pašu pieeju, bet pieredze šajās valstīs ir ierobežota ar dažām pilsētām. Spānijā un Itālijā līdzīgas iniciatīvas ir tikai atsevišķās pilsētās. Tādēļ nolēmām koncentrēties uz Apvienoto Karalisti, Vāciju, Franciju un Nīderlandi. Ja būs interesanta informācija no citām valstīm, tā tiks pievienota.

### Apvienotā Karaliste

Stāvparki ir viena no galvenajām vērtībām valsts politikā, kas sīki izklāstīta Baltajā Grāmatā “A new deal for Transport- better for everyone”, 1998. Katras pilsētas padomei ir jāizstrādā ilgtspējīgs un transporta sistēmā integrēts vietējais transporta plāns.

Lielākā daļa mazāko pilsētu ir attīstījušas stāvparkus uz autobusu bāzes.

Stāvparki, kas saistīti ar tramvaja un/vai vieglā dzelzceļa sistēmām ar plašu satiksmi pa ielām, var atrast Mančestrā, (1992), Šefildā (1994), Kroidonā un Londonā (2000), un Notingemā (2004). Mančestra ir daudz lielāka nekā Rīga, Kroidona ir Londonas pilsētas teritorijas daļa, bet Notingema ir salīdzinoši maza, ar ierobežotu tramvaju satiksmes tīklu. Tādēļ mēs izvēlējamies Šefildu, lai gan uzskatām, ka ir vērts analizēt arī pieredzi ar stāvparkiem uz augstas kvalitātes autobusu bāzes mazākās pilsētās.

Valsts tīmekļa vietne attiecībā uz Apvienotās Karalistes stāvparkiem: <http://www.parkandride.net/>

Tīmekļa vietne attiecībā uz tramvajiem Apvienotajā Karalistē: <http://www.thetrans.co.uk/tramsinuk.php>

### Vācija

“Verkehrbericht” (2000) galvenā uzmanība ir pievērsta integrētai pieeja transporta veidiem, kuru mijiedarbībai ir nozīmīga loma.

Vācijas stāvparku politikas pamatā sākotnēji bija esošā dzelzceļa infrastruktūra. Stāvparki tika izveidoti blakus esošajām dzelzceļa stacijām. Tā rezultātā tie neatrodas blakus galvenajiem pievedceļiem. Deviņdesmitajos gados blīvi apdzīvotu pilsētu perifērijā izveidoja stratēģiskus stāvparkus, kas saistīti ar virszemes vieglā dzelzceļa un apakšzemes (metro) dzelzceļa sistēmu. Lielākajā daļā Vācijas pilsētu ir *Stadtbahn/Strassenbahn* (tramvaja), *S-bahn* (vieglā dzelzceļa), *U-bahn* (metro), *Regionalbahn* (reģionālo dzelzceļu) un autobusa līniju kombinācija, tādēļ tās ir grūti salīdzināt ar Rīgu.

Tomēr neliels pētījums par Minheni šķiet interesants. Šajā gadījumā varētu pievērst nedaudz uzmanību

(izcelsmes) stāvparkiem uz dzelzceļa bāzes.

Vispārīgu informāciju par mobilitāti var atrast tīmekļa vietnē: [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)

### Francija

Francijas pieeja ir visprogresīvākā no transporta, pilsētas un telpas attīstības saskaņotas koncepcijas izstrādes viedokļa. Secīgi pieņemtie normatīvie akti LOTI – 1982. gadā, (piekļuve ekonomiskajiem mezgliem un pilsētas centriem), LAURE – 1996. gadā un SRU – 2000. gadā (augstas kvalitātes sabiedriskā transporta līnijas, kas saistītas ar pilsētas atjaunošanu un liela mēroga paplašināšanu), un tas, ka aglomerātiem ir tiesiska struktūra, t.i., tā saucamās *Communes Urbaines CU* (pilsētas), deva iespēju ļoti ātri īstenot mērķus. Viena no pilsētas kopienu svarīgām kompetencēm ir transporta organizēšana, ieskaitot sabiedriskā transporta zonas tālu aiz pilsētas centra robežām.

Francijā darbojas vismaz 15 pilsētas kopienu, to skaitā Lillē, Lionā, Marseļā, Nantē un Parīzē. Mazāk nekā 15 gadu laikā tās ir izveidojušas jaunu augstas kvalitātes sabiedriskā transporta tīklu, no kura lielākā daļa ir uz tramvaja bāzes.

Lai gan *“les parc relais”* (stāvparki) Francijā nav galvenā prioritāte, bet gan papildpasākums sabiedriskā transporta uzlabošanai, saskaņota pieeja ir padarījusi stāvparkus par panākumu faktoru.

Attiecībā uz stāvvietām uz tramvaja un/vai metro līnijas kilometru vislabākie rādītāji ir Tulūzai, Rennei un Strasbūrai, savukārt Bordo un Nantei – nedaudz labāki par vidējiem (2003. gada analīze). Tomēr Tulūzu un Rennei apkalpo metro sistēma. Analīze liecina, ka interesants gadījums ir arī Nante, kur galvenokārt tiek izmantoti tramvaji un autobusi, un darbojas daudz (28), lai gan diezgan maži stāvparki (vidējā ietilpība 171). Nesen veiktā pētījumā ir sniegts pārskats par informāciju, kas pieejama par stāvparkiem Francijā: Certu, Vides ministrijai: „Les Parc Relais – Etude bibliographique 2010” (Stāvparki, bibliogrāfisks pētījums, 2010. gads), skatīt tīmekļa vietni: [http://lara.inist.fr/bitstream/handle/2332/1678/CERTU-RE\\_10-07.pdf?sequence=1](http://lara.inist.fr/bitstream/handle/2332/1678/CERTU-RE_10-07.pdf?sequence=1)

### Nīderlande

Ideju izveidot stāvparku ierosināja Nīderlandes Karaliskā tūrisma asociācija (*Royal Dutch Tourist Association – ANWB*), „Nīderlandes dzelzceļš” (*Netherlands Railways (NS)*) un Transporta ministrija. Tagad Nīderlandē ir vismaz 400 stāvparku. Stāvparki, tāpat kā Vācijā, galvenokārt ir izveidoti dzelzceļu staciju tuvumā. Nesen ir izstrādāta un īstenota pārsēšanās punkta (*transferium*) koncepcija. *Transferium* koncepcija ir piemērota blīvi apdzīvotu pilsētu transporta tīklā, tā saucamajās izkliedētajās pilsētas teritorijās. *Transferium* mērķis pirmkārt ir samazināt transportlīdzekļu satiksmi šajās izkliedētajās teritorijās un otrkārt, samazināt satiksmi pilsētas centrā. No *transferium* var izvēlēties dažādus sabiedriskā transporta galamērķus.

Šo īpašību dēļ – stāvparki, kas savienoti ar dzelzceļa stacijām un *transferium*, kuri nav saistīti ar vienu unikālu pilsētas centru, Nīderlandes piemēri nav ņemti vērā. Tomēr lietderīgi izmantosim lielo informācijas un vērtējumu daudzumu.

Skatīt tīmekļa vietni: <http://www.kpVV.nl/KpVV/KpVV-Overige-Content/KpVV-Overige-Content-Media/Bijlagen-publicaties/Overstappunten--ervaringen-met-PR-in-Nederlandpdf.pdf>

### Gadījumu galīgā atlase

Tabulā ir norādītas attiecīgās izvēlētas pilsētas. Analizētie gadījumi ir šādi

- Šefīlda un stāvparki uz autobusu bāzes mazās pilsētās Apvienotajā Karalistē;
- Bordo un Strasbūra Francijā;
- Ar vilcieniem saistīti (izcelsmes) stāvparki Minhenē;
- Īss pārskats par interesantiem aspektiem dažādās pilsētās.



## 1. tabula. Analizēto pilsētu salīdzinājums

Kritērijs	Rīga	Apvienotā karaliste		Vācija		Francija			Citas		
		Šefīlda	Mazākās pilsētas	Minihene	Strasbūra	Bordo	Nantes	Amsterdama	Ženēva	Leipcīga	
Iedzīvotāji (tūkst.)	693	552	124	1340	440	833	581	810	191	521	
Platība (km <sup>2</sup> )	304	368	115	311	222	1057	524.6	219	16	298	
Iedzīvotāji aglomerācijā (tūkst.)	1018	1343	552	2701	760	1105	873	1500	2000	1090	
Aglomerācijas platība (km <sup>2</sup> )	3058	1552	3046	5500	1352	3875	2243	594	1000	-	
Stāvparki	1	7 + 23	4		8	18	18	7	20+5	8	
Metro				x				x			
Reģionāls vilciens		x		x				x	x		
Tramvajs	x			x	x	x	x	x	x	X	
Pilsētas vilciens		x									
Autobuss	x	x	x	x			x	x	x	x	
Pieejams vērtējums		x	x	x	x	x		x	x		

### GADĪJUMS: Šefīlda, Apvienotā Karaliste

Šefīldas pilsēta ir daļa no Dienvidjorkšīras metropoles grāfistes. Grāfistē ir 4 metropoles pašvaldības: Bārnslīja, Donkastera, Roterhama un Šefīlda, un tā ir viena no 10 visurbānākajām grāfistēm Apvienotajā Karalistē. Šefīldas pilsētas teritorija ir visapdzīvotākā konurbācija Apvienotajā Karalistē un dominē Dienvidjorkšīras rietumu daļā ar vairāk nekā pusi no grāfistes iedzīvotājiem, kuri dzīvo Šefīldā.

Iedzīvotāji	2011. gads	km <sup>2</sup>	iedz./km <sup>2</sup>
Dienvidjorkšīras metropoles grāfiste	1 343 600	1552	865
Šefīldas pilsētas teritorija	685 000	167,5	4092
Šefīldas metropoles pašvaldība (pilsēta)	551 800	367,9	1581

#### Situācija

Šefīlda atrodas Anglijas ziemeļu daļā milzīga nacionālā parka „Peak District National Park” (1437 km<sup>2</sup>) austrumu daļā. „Peak District National Park” ir dabas rezervāts, ko ietver ļoti urbanizētas teritorijas un lielas pilsētas, piemēram, Mančestra, Līdsa, Bradforda, Šefīlda, Česterfīlda, Notingema, Derbija un Stoka pieTrentas (*Stoke-on-Trent*).

Šefildas un Roterhamas pilsētas teritorijas daļēji ir saplūdušas, savukārt Bārnslija un Donkastera drīzāk veido atsevišķas vienības. Tomēr teritorijas ar mazu iedzīvotāju blīvumu, kas radušās pilsētas izplešanās rezultātā, rada izkļiedētu struktūru.

Šefildai ir sena metalurģijas un tērauda ražošanas slava. Tā ir labi pazīstama arī ar savām ogļraktuviem un kaļķakmens karjeriem. Pēc lejupslīdes perioda (raktuvju slēgšanas, tērauda rūpniecības reorganizācija) Šefildas ekonomika pašlaik piedzīvo spēcīgu atjaunošanos, pateicoties, cita starpā, jaunām ražošanas tehnoloģijām un metodēm, ko Šefildas universitātes un citas neatkarīgas pētniecības organizācijas izstrādājušas Progresīvas ražošanas parkā (*Advanced Manufacturing Park*).

## **Pieejamība**

### **Gaiss**

Pēc Šefildas pilsētas lidosta slēgšanas 2008. gadā Šefildai tuvākā lidosta ir Donkasteras Šefildas lidosta, kas atrodas 18 jūdzes (29 km) no pilsētas centra un apkalpo čartera un zemo cenu avioliņijas. Austrummidlandes lidosta (*East Midlands Airport*) (Notingema, Leičesterā, Dērbija) atrodas vienas stundas brauciena attālumā no pilsētas, un Mančestras lidosta ir savienota ar Šefildu ar tiešu vilciena līniju, kuri kursē katru stundu.

### **Ceļi**

Šefildai var piekļūt pa autoceļu M1, kas savieno Londonu, Vulverhemptomu un Leičesteru ar Līdsu. Autoceļš M6 veido paralēlu transporta koridoru rietumu pusē „augstienei”, kas savieno Liverpūli un Mančestru ar centru un Anglijas dienvidiem.

### **Dzelzceļi**

Galvenie dzelzceļa maršruti caur Šefildas dzelzceļu staciju ir:

- Midlands (*Midland*) galvenā līnija, kas savieno pilsētu ar Londonu;
- maršruts pāri visai valstij, kas savieno Skotijas austrumus un Anglijas ziemeļaustrumus ar Rietummidlandi (*West Midland*) un dienvidrietumiem;
- līnijas, kas savieno Liverpūli un Mančestru ar Hallu un Anglijas austrumiem. I

Plānots, ka 2032. gadā sāks darboties HST līnija, kas savienos Šefildu ar Londonu.

Bez Šefildas dzelzceļa stacijas vēl ir dažas mazākas dzelzceļa stacijas:

- Medouholla (*Meadowhall*) – autobusu, dzelzceļa un tramvaju pārsēšanās punkts – ir otrā lielākā staciju un uzņem lielu skaitu satiksmes, tajā skaitā tālsatiksmi ar maršrutu pāri visai valstij;
- Dore un Toley, Woodhouse, Chapelton un Darnall stacijas kalpo kā piepilsētas satiksmes stacijas priekšpilsētu mikrorajoniem, bet ir arī saistītas ar valsts dzelzceļu tīklu.

Informācija par dzelzceļa stacijām: <http://www.nationalrail.co.uk/stations/MHS/details.html>

### **Tālsatiksmes autobusi**

Paralēli dzelzceļa tīklam tālsatiksmes autobusi savieno Šefildu tieši ar Londonas Viktorijas staciju, Mančestras, Getvikas un Hītrovas lidostām un apkārtējām lielajām pilsētām. Autobusi iet no Šefildas pārsēšanās punkta un Medouhollas pārsēšanās punkta.

## Šefildas tramvajs „Supertram”

Ir trīs maršruti, kas iziet no Šefildas pilsētas centra uz Midlvudu (*Middlewood*) (ziemeļrietumos), Medouhollu (dienvidaustrumos) un Hāfveju (*Halfway*) (dienvidaustrumos) ar īsiem atzariem uz Malin Bridge un Herdings Park, kopā veidojot 29 km garu sistēmu (50% ir uz ielas ar jauktu satiksmi). Katrā maršrutā tramvajs „Supertram” dienā kursē ik pēc 5-10 minūtēm; tā satiksme iet cauri visai pilsētai pa līnijām ar kodu trīs krāsās (zils, sarkans un dzeltens). Tramvaju tīkls savieno sešus stāvparkus ar pilsētas centru un nodrošina vieglu piekļuvi dzelzceļa stacijai, iepirkšanās rajoniem, abām universitātēm, katedrālei, sporta arēnām un daudzām jaunām izklaides vietām. „Supertram” tramvajus, kuros viegli var pārvadāt 250 pasažierus, uztver kā tādus, kas lielākajai daļai pasažieru nodrošina augstas kvalitātes pakalpojumu. Jaunais personāls ir apmācīts attiecībā uz klientu apkalpošanu, izvairīšanos no konfliktiem un informētību par invaliditāti.

„Supertram” tramvajos var iekļūt ar ratiņkrēsliem. Klientiem ar mobilitātes skuteriem ir nepieciešama ceļošanas atļauja (no 01.10.2012.). Lai iegūtu plašāku informāciju un pārbaudītu, vai ar jūsu skuteri ir atļauts izmantot, braucot ar šo tramvaju, apmeklējiet tīmekļa vietni:

<http://rica.org.uk/content/scooters-and-powered-wheelchairs>

### Tarifi

Tā kā „Supertram” tramvajus ekspluatē „Stagecoach Group”, biļešu iegādes sistēma šiem tramvajiem ir apvienota ar sistēmu „Stagecoach” autobusiem Šefildā, kas nozīmē to, ka pasažieri var pārsēties no viena transporta veida uz otru, nepērkot atsevišķu biļeti.

Tarifi ir dažādi atkarībā no attāluma – no £ 1.50 līdz £ 2.70.

Skatīt tīmekļa vietni: <http://www.supertram.com/ticketinformation.html>

### Biežums

Maršrutā ar zilo un dzelteni kodu tramvaji kursē ik pēc 10 minūtēm dienas laikā no pirmdienas līdz sestdienai, kopā veidojot biežumu ik pēc 5 minūtēm maršrutā no Hillsborough līdz katedrālei.

Maršrutā ar sarkano kodu tramvaji kursē ik pēc pusstundas no Herdings Park līdz pilsētai, kas kopā ar zilā koda maršrutu veido satiksmi ar biežumu 8 tramvaji stundā no Gleadless līdz Šefildas stacijai.

Video par „Supertram” tramvaju skatīt tīmekļa vietnē:

<http://www.youtube.com/watch?v=Z1ILgVIUGU>

### Vietējie autobusi

Šefildas vietējo autobusu infrastruktūrai galvenais mezgls ir Šefildas pārsēšanās punktā. Pārējās autobusu stacijas atrodas Hāfvejā un Medouholā. Pakalpojumus sniedz 19 operatori.

Bezmaksas autobusu satiksme – „FreeBee” – kursē apļveida maršrutā apkārt pilsētas centram no Šefildas pārsēšanās punkta. “Travel South Yorkshire” nodrošina bezmaksas satiksmi ik pēc septiņām minūtēm no plkst. 07.00 līdz 19.00 darba dienās un sestdienās, un tā ir ļoti populāra un droša izvēle ceļotājiem Šefildā. Līdzīga satiksme ir Roterdamā.

Tā vietā, lai paplašinātu tramvaju satiksmi, 2008. gadā Jorkšīras un Hamberas (*Humber*) asamblejas reģionālā transporta padome apstiprināja plānu ātram autobusa tranzītam (*Bus Rapid Transit*

*Scheme*) starp Šefīldu un Roterhamu. Ir plānoti divi maršruti; viens (ziemeļu maršruts) caur Medouhollu un Templeborough, un otrs – caur topošo nodarbinātības centru un Waverley.

### Stāvparki

Ir trīs veidu stāvparki:

- 1014 vietas stāvparkā, kas saistīts ar tramvaja savienojumu ar Šefīldas centru
- 982 vietas stāvparkā, kas saistīts ar autobusa savienojumu ar Donkasteras centru
- 1916 vietas bezmaksas stāvvietās blakus dzelzceļa stacijām, kas saistītas ar vilcienu un savienojumu ar Šefīldu, kā arī citiem galamērķiem.

### Biežums

Gandrīz visiem stāvparkiem apmaiņas biežums ir ik pēc 10 minūtēm.

Bezmaksas stāvvietām ir mazāks apmaiņas biežums, atkarībā no vilcienu kustības sarakstiem.

Skatīt tīmekļa vietni: <http://www.travelsouthyorkshire.com/parkandridesheffield/>

### Cenas

Cenas ir atšķirīgas Šefīldā un Donkasterā.

### Šefīlda:

Dienai £4.50 | 5 biļešu komplekts £20.00 | Nedēļai £18.00 | Mēnesim £60.50 | Ceturksnim £150.80 | Brīvdienai £2.50 nopērkamas no 18.00 darba dienās | Ģimenei £6.50 nopērkamas sestdienā un svētdienā (līdz 2 pieaugušajiem 2 bērniem) | Grupai £4.50 nopērkamas pēc 18.00 darba dienās (līdz 2 pieaugušajiem 2 bērniem)

### Donkastera

Bērniem 70p | Studentiem 80p | Pieaugušajiem dienai £2.00 | Grupai dienai (līdz 6 cilvēkiem) £2.50 | Pieaugušajiem nedēļai £10.00 | Grupai nedēļai (līdz 6 cilvēkiem) £12.50 | Mēnesim £35.00

### Pakalpojumi

Stāvparki parasti ir apsargāti, tiem ir segta uzgaidīšanas zona, P+R i, velosipēdu stāvvietas, bet šie dati nav pieejami detalizēti, izņemot dzelzceļa stacijām.

Stāvparki	PT*	Ietilpība		
		Auto- mašīnas	RMob	Vecāki/bērni
<b>Šefīlda</b>				
<b>Stāvparki</b>		<b>1014</b>		
Middlewood	T,B	343	12	8
Nunnery square	T	377	6	2
Halfway	T	190	6	8
Main Bridge	T	104		
<b>Bezmaksas stāvvietas</b>		<b>858</b>		

Meadowhall pārsēš. punkts	T,Tr,B	328	
Valleys Centertainment	T	200	
Abbeydale	B	200	
Dore & Totley stacija	Tr	130	7

**Roterhama (bezmaksas stāvvietas) 259**

Rotherham dzelzceļa stacija	Tr	60	
Swinton	Tr	185	
Kiveton	Tr	14	
Meadowhall (skatīt Šefīlda)			

**Barnsley (bezmaksas stāvvietas) 347**

Elsecar	Tr	79	6
Barnsley dzelzceļa stacija	Tr	84	
Bolton upon Dearn	Tr	22	
Darton	Tr	43	
Dotworth	Tr	12	
Goldthorpe	Tr	7	
Penistone	Tr	15	
Silkstone Common	Tr	5	
Wombwell	Tr	80	

**Donkastera R uz Donkasteras centru**

**Stāvparki 982**

Doncaster North Woodlands	B	338	12
D South Parrot's stūris	B	389	12
White Rose ceļš	B	255	20 9

**Bezmaksas stāvvietas 452**

Adwick	Tr	196	6
Bentley	Tr	92	6
Conisbrough	Tr	17	
Kirk Sandall	Tr	52	2
Hatfield and Staniforth	Tr	6	
Mexborough	Tr	61	
Thorn North	Tr	28	

PT\*savienojums ar sabiedrisko transportu ar T=tramvaju, Tr=vilcienu, B=autobusu.

Video par stāvparkiem skatīt: <http://www.youtube.com/watch?v=ix-HYw37xVg>

Stāvparku stratēģijā Šefīldā ir apvienotas bezmaksas stāvvietas uz dzelzceļa bāzes Bārnslejā (*Barnsley*) un Roterhamā ar jaunizveidotām tramvaja līnijām Šefīldas pilsētā un autobusiem Donkasterā.



Trīs ar tramvaju līniju saistīti stāvparki atrodas līnijas galā, viens atrodas pusceļā līdz centram. Ilgākais brauciena laiks līdz centram ir 39 minūtes.

## **Gadījums: stāvvietas uz autobusu bāzes mazās pilsētās Apvienotajā Karalistē**

Parasti stāvparki ir tikai 4 vai 5, bet ar lielu ietilpību. Tie atrodas blakus galvenajiem radiālajiem pievedceļiem, tieši pirms sastrēgumu sākuma. Sabiedriskais transports ir nodrošināts ar speciāli paredzētiem autobusiem, kas kursē pa atsevišķās autobusu joslām un kuriem ir prioritāte krustojumos. Autobusi ir ar zemajām grīdām un tiek uzskatīti par augstas kvalitātes sabiedrisko transportu. Blakus efekti ir :

- konkurence ar regulārajām autobusu līnijām;
- satiksmes palielināšanās perifērijā (var būt ierobežota stāvparku skaita dēļ);
- sabiedriskā transporta pasažieru kļūšana par automašīnu + stāvparku + autobusu klientiem;
- vairāk apmeklētāju.

Piemēram, Kembridžā (110 500 iedzīvotāji) ar 5 stāvparkiem (4650 vietas), ir reģistrēti 1,3 miljoni lietotāju/gadā, ar vidējo aizņemības līmeni 50-60 % nedēļā 70% nedēļas nogalēs. 70% pilsētu obligātas ir sabiedriskā transporta biļetes. Cena par stāvparku parasti nav vairāk kā 50% no cenas par 4 stundām stāvvietā centrā. Lai sasniegtu rentabilitātes sliekšni, nepieciešamais vietas izmantošanas biežums ir 200-250/ gadā. Autobusu īpašā priekšrocība ir tā, ka transporta maršruts var būt dažāds, atkarībā no dienas vai brīvdienų vajadzībām... Vidējais attālums no stāvparka līdz centram ir 3-5 km.

### **Uz autobusu bāzes izveidotu Oksfordas un Jorkas stāvparku izmantojuma novērtējums (2000. gads):**

Braukšanas iemesls darba dienās:

darbs 45%, iepirkšanās 30%, skola 5%, sociālie kontakti 6,5%, tūrisms 1,6....

Attālums no mājām līdz stāvparkam: + 10km:

48% darbs, 62% iepirkšanās, 83% sociālie kontakti

Izmantošanas iemesls:

40% cena, 22% stāvvietu problēmas centrā, 23% viegli, 5% komfortabls autobuss

Sākotnējais transporta veids:

50-60 % automašīna, 23-35 % PT, 3-6 % velosipēds

Ja stāvparka nebūtu:

7-11% NECEĻOTU darba dienās, 15-21% brīvdienās.

# GADĪJUMS: Bordo

## Situācija

Bordo atrodas Francijas dienvidrietumos pie Garonnas upes, kas tek uz Atlantijas okeānu. Bordo ir Akvitānijas reģiona administratīvais centrs. Bordo ir centrs arī pilsētas kopienai *Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB)* – pašvaldību organizācijai, kura apvieno 28 pašvaldības; šī organizācija ir svarīgākais dalībnieks attīstības un transporta organizēšanā pilsētas centrālajā teritorijā. Pole administratīvā pilsētropa (aglomerācija) aptver 51 pašvaldības. Tā saucamā *aire urbaine* (pilsētas teritorija) ap Bordo aptver 191 pašvaldības, bet nav administratīva vienība. Pilsētas izplešanās rezultātā Bordo ir zaudējusi daudz iedzīvotāju par labu perifērajām pašvaldībām, piemēram, *Mérignac* un *Pessac*. Kopumā aglomerācija ātri palielinās (588 436 iedzīvotāji 1968. gadā) un tiek uzskatīta par vienu no pievilcīgākajām Francijā.

Iedzīvotāji:	2011. gads	km <sup>2</sup>
Bordo pilsēta	239 399	49,36
Agglomerācija (51)	851 071	1172,80
CUB (28)	726 716	579,27
Pilsētas teritorija	1 140 688	3874

18. gadsimts bija Bordo „Zelta laikmets”, pateicoties vīna, vergu un cukura tirdzniecībai. Šajā laikā tika radīta slavenā pilsētas apbūve, kas padarīja Bordo par otro nozīmīgāko mākslas un vēstures pilsētu (pēc Parīzes), un ir UNESCO aizsargāta. Viktors Igo rakstīja: “ņemiet Versaļu, pievienojiet Antverpeni un iegūsit Bordo”. Barons Hausmans, kurš bija pirmais Bordo prefekts, pārveidoja Parīzi atbilstoši Bordo pilsētas modelim.

Mūsdienās Bordo ekonomikas pamats ir vīns, optikas un lāzera tehnoloģijas un aeronautika (Mirage, Airbus,...). Ostā katru gadu iekrauj 9 miljonus tonnu preču. Tūrisma nozarē ir sasniegts apmeklētāju skaits 2,5 miljoni gadā. Bordo ir apmēram 70 000 universitātes studentu. Pilsētas kopienā (CUB) ir 48 000 uzņēmumu 380 000 nodarbinātu cilvēku.

Pilsēta ir attīstījusies kreisajā krastā (rietumkrastā), pateicoties optimālai pieejamībai kuģiem. Labajā krastā dzīvo tikai 15 000 iedzīvotāji (2010. gads). Lai savienotu pilsētu ar pārējo Franciju, ir uzcelti vairāki tilti: *Pont de Pierre* (Akmens Tilts) 1820. gadā, metāla konstrukciju dzelzceļa tilts, ko 1850. gadā projektējis Gastons Eifelis (netiek izmantots), aizstāts ar 4 sliežu ceļu tiltu 2009. gadā, un 4 nesen uzbūvēti ceļi automobiļiem.

## Pieejamība

**Lidosta** Mérignac atrodas 8 km attālumā no centra un ir pieejama ar tiešo (shuttle) transportu un autobusu „LIANE” 1.

**Dzelzceļi:** centrālā stacija Gare SNCF Saint-Jean.

4 miljoni pasažieru. TGV (EST) dzelzceļa līnija savieno Bordo ar Parīzi, kur var nokļūt 3 stundu laikā, un turpinās uz Spāniju. Vietējo reģionu apkalpo „Transport Express Régional” (TER) (reģionālais transporta ekspresis).

### Ceļu transports

Četri autoceļi savieno Bordo ar pārējo Franciju un Spāniju. Autoceļš A 10 uz Parīzi, A89 uz Lionu, A62 uz Tulūzu un A63 uz Spāniju. 45 km garais apļa ceļš (*rocade*) sadala satiksmi pilsētā.

### Vietējais sabiedriskais transports

Francijā vietējo sabiedrisko transportu organizē pilsētu kopienas, Bordo pilsētā – CUB, kas aptver 28 pašvaldības.

Tramvajus pirmo reizi ieviesa 1880. gadā, un pilnībā atteicās no tiem 1958. gadā, jo vairs nebija ticības šā veida transportam. Bordo tramvaju tīklu veidoja 46 tramvaju līnijas ar kopējo sliežu ceļu garums 200 km.

1995. gadā ģeoloģisku un finansiālu iemeslu dēļ atteicās no metro celtniecības plāna.

1997. gadā jaunievēlētais pilsētas mērs atbalstīja jauna tramvaju tīkla plānu. Pilsētas un CUB padomes apstiprināja priekšlikumu. Budžets, kas nepieciešams 10 km metro, ir pietiekams 44 km tramvaja līnijas celtniecībai.

### Tramvaju līniju un stāvparku celtniecība

1. posms: 2000.-2005. gads

Līnija A, Līnija B, Līnija C                      54 pieturas      690 milj. eiro      7 stāvparki

2. posms: 2006.-2008. gads

Līniju pagarinājumi                              36 pieturas      560 milj. eiro      7 stāvparki

2009. gadā CUB apstiprināja plānu būvēt jaunu (D), tramvaja – vilciena līniju uz *Le Médoc*, un paplašināt esošās līnijas, kā arī stāvparku tīklu. Šis plāns ir jāīsteno līdz 2018. gadam, kad visām līnijām un stāvparkiem jāsāk darboties.

## Vietējā transporta tīkla faktiskais stāvoklis

Avots: <http://www.infotbc.com/le-reseau-tbc/tbc-decouverte>

### Tramvajs

Līnija A	19,9 km	41 pietura	11 stāvparki	4 pārsēš. punkti (BHS vai vilciens)
Līnija B	15,2 km	32 pieturas	5 stāvparki	4
Līnija C	8,9 km	18 pieturas	4 stāvparki	2 + 1 (tie paši, kas līnijai B)

Biežums: ik pēc 4 min. rīta maksimuma laikā, ik pēc 5 min. vakara maksimuma laikā, ik pēc 10 min. dienā.

### 14 „Superbus” līnijas LIANES

Ekspluatācijas rādītāji kā vilcienam. Savieno ar centru. Saskaņotība ar tramvaju. Savienojums ar dažiem stāvparkiem. Biežums: ik pēc 10 un 15 min.

### 9 galvenās autobusa līnijas

Papildina „Superbus” autobusu līniju tīklu. Savieno interesantus kvartālus vai aktivitāšu zonas ar centru. Saskaņotība ar „Superbus” autobusu līniju vai tramvaju. Mazāks biežums. Savienojums ar dažiem stāvparkiem. Biežums dienas laikā ik pēc 20 un 30 min.

### 6 Corols autobusi, kas kursē centra perifērijā

Neiebrauc centrā. Savieno rajonus, mikrorajonus. Saskaņoti ar tramvajiem un LIANES autobusiem. Biežums: ik pēc 20 min. un biežāk.

### 8 vietējās līnijas

#### 4 FLEXO līnijas dienā, 6 līnijas naktī

Darbojas dažās teritorijās, kursē pa noteiktu maršrutu. Rezervācija pa tālruni.

#### 2 RESAGO līnijas

Darbojas dažās teritorijās, kursē pa noteiktu maršrutu, saskaņotība ar tramvajiem vai LIANES autobusiem. Rezervācija pa tālruni.

### e-c@r Trans Gironde

Tālsatiksmes autobusi, kas savieno ar tramvaju un dažiem stāvparkiem.

### Mobibus

Pēc pieprasījuma cilvēkiem ar pasliktinātu mobilitāti. 2,50 eiro par braucienu.

### BatCub

2 katamarāni upes šķērsošanai.

### VCub velosipēdu noma

1545 velosipēdi 139 stacijās, ieskaitot stāvparkus

## TER reģionālie vilcieni

Ir 3 tramvaju tīkla savienojumi ar TER reģionālajiem vilcieniem:

- Līnija A      Cenon gare
- Līnija B      Pessac                              stāvparks
- Līnija C      Ravezies-Le Bouscat                      stāvparks

## Bordo stāvparki un tramvaju līnijas, stāvoklis 01.01.2014.

<http://www.infotbc.com/le-reseau-tbc/parc-relais>

[http://www.infotbc.com/sites/default/files/GD\\_PLAN\\_TRAM\\_JANV\\_2014\\_WEB.pdf](http://www.infotbc.com/sites/default/files/GD_PLAN_TRAM_JANV_2014_WEB.pdf)

Ir divas sistēmas:

- 5 stāvparki tikai abonentiem
- 15 bezmaksas stāvparki.

### Līnija A

Nosaukums	Ietilpība		Savienojums			Tikai	Brauciena laiks
	auto	velo	vilc. BHS	autobuss	kuģis	abonenti	
La Gardette	243	36	x	x			28'
Séguinaud	147		x	x		x	
Les Lauriers	140	40		x			25'
Buttinière	603	52	x	x			19'
Galin	399	36		x			13'
Stalingrad	250	20	x	x	x		11'
Stade Chaban Delmas	84			x		x	sabiedriskā stāvv.
Arlac	395	32		x			15'
Quatre Chemins	398	38		x			20'
Mérignac Centre	84			x		x	26'
Dravemont	46	40		x		x	28'
Kopā	2789	294					



## Līnija B

Bougnard	177	48			x		
Unitec	249	54		x	x		23'
Arts et Métiers	594	50			x		17'
Brandenburg	207	20			x		18
Pessac Centre	84		x	x	x	x	28'
Kopā	1311	172					

## Līnija C

Les Aubiers	246	40			x'		23'
Ravezies Le Bouscat	369	23		x	x		20'
Carle Vernet	206	20			x		
Kopā	821	83					

**KOPĀ 4921 549**

## CENAS

Stāvparki ir bez maksas sabiedriskā transporta abonentiem:

- gadā: 396 eiro
- mēnesī: 40,50 eiro
- 10 braucieni: 11,30 eiro
- 1 brauciens: 1,40 eiro

biļete 1 dienai sabiedriskajā transportā + stāvparks: 3,50 eiro, ieskaitot visus automašīnas pasažierus.

## Bordo stāvparku novērtējums

### 1. posma bilance un priekšlikumi turpmākai attīstībai

Avots: „*Parc relais d'intermodalité: bilan du fonctionnement de la 1<sup>e</sup> Phase et propositions d'évolution*”, Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, Rapport d'étude, étape, 14.02.2008.

[http://www.google.be/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=20&ved=0CG0QFjAJOAo&url=http%3A%2F%2Fwww.aurba.org%2Fcontent%2Fdownload%2F679%2F7649%2Ffile%2F08B57\\_Parc\\_relais\\_agglomeration\\_bordelaise.pdf&ei=4dcMU6ncFKSEyAO\\_nYD4Aw&usg=AFQjCNEg4GwygNPEeogFN-x5PVMwysKwHQ&bvm=bv.61725948,d.bGQ](http://www.google.be/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=20&ved=0CG0QFjAJOAo&url=http%3A%2F%2Fwww.aurba.org%2Fcontent%2Fdownload%2F679%2F7649%2Ffile%2F08B57_Parc_relais_agglomeration_bordelaise.pdf&ei=4dcMU6ncFKSEyAO_nYD4Aw&usg=AFQjCNEg4GwygNPEeogFN-x5PVMwysKwHQ&bvm=bv.61725948,d.bGQ)

Pētījumā izmantots:

- pētījums par stāvparku lietotājiem, 2007. gada marts;
- ekspluatācijas izmaksu bilance;
- transportlīdzekļu novietošanas modeļu analīze katra stāvparka apkārtnē;
- citu Francijas aglomerātu stāvparku politikas bilance.

### **Stāvparku ietilpība (2007. gads)**

Līnija A		Līnija B		Līnija C
Labais krasts		Kreisais krasts		
Lauriers:	190	Bougnard:	187	Nav
Buttiniere	603	Unitec	249	
Galín	399	Arts et Métiers	594	
Stalingrad	250			
Kopā	1442		1030	

Apsargāti un aprīkoti ar videonovērošanu no plkst. 05.00 līdz 13.00.

Bez maksas sabiedriskā transporta abonentiem.

Biļete 1 braucienam, ieskaitot stāvparku: 2,60 eiro, ieskaitot automašīnas pasažierus.

### **Savienojums ar tramvaju**

tiešs, izņemot stāvparku Stalingrad (300 metri).

Tramvajs ik pēc 4 min. rīta maksimumā, 5 min. vakara maksimumā, 10 min. dienā.

### **Aizņemtība (2004. gada novembris – 2007. gada oktobris)**

Vidējā aizņemtība: 105%. Tikai vienam stāvparkam zems novērtējums (Arts et Metiers: 50%)

Daži stāvparki pilnībā rezervēti no plkst.08.20

Sestdienā: 85%

Svētdienā: 28%

Vidējais cilvēku/automobiļu skaits darba dienās mazs: 1,3-1,4

Vidējais cilvēku/automobiļu skaits sestdienās: 2,2.

### **Lietotāji**

Autovadītājs ir sabiedriskā transporta abonents: 65%

Vairums autovadītāju ir sievietes: 70%

Autovadītāja vecums galvenokārt ir no 35 līdz 45 gadiem.

Autovadītājs ir students: 10-15%.

Iemesls galvenokārt ir darbs (62%)

Apmēram 70% stāv 8 stundas un vairāk.

Biežums

80% lietotāju ierodas vairākas reizes nedēļā.

62% lietotāju ierodas katru dienu.

## **Lietotāju izcelsme**

No rīta 60% ierodas no vietām ārpus CUB teritorijas, izņemot Bougnard un Lauriers.

Labais krasts: klienti ierodas no lieliem attālumiem.

Kreisais krasts: klienti ierodas no mazākiem attālumiem.

## **Lietotāju galamērķis**

80 % galamērķis ir centrā. Sarežģīta piekļuve centram un grūtības novietot automašīnu centrā nāk par labu stāvparku izmantošana.

## **Izmaksas un ienākumi**

Ieguldījumu izmaksas nav ņemtas vērā.

Jo lielāks stāvparks, jo mazākas izmaksas, tādēļ, ka visnozīmīgākās izmaksas – par apsardzi – ir fiksēta cena: 121 000 eiro gadā uz stāvparku (2007. gads), kas veido 74 līdz 79% no ekspluatācijas izmaksām.

Stāvparku piesātinājums agri no rīta ir nelabvēlīgs faktors, tāpat kā liela abonētu koncentrācija. Stāvparkiem, kuros lielākā daļa nav abonenti, ir lielāki ienākumi uz stāvvietu (piemēram, salīdzinot Stalingrad un Unitec).

Kopumā deficīts ir 70 000 eiro. 3 stāvparkiem ir pozitīvi rezultāti, tie ir lielāko vidū, ar mazākām ekspluatācijas izmaksām un mazāk stāvvietām, un tie pārdod vairāk biļešu.

Šķiet, ka nepieciešamas vismaz 400 stāvvietas, lai nodrošinātu tādu dienas biļešu skaitu, kas nosegtu ekspluatācijas izmaksas.

## **Ietekme uz tuvāko apkārtni**

Ja stāvparks ir pilns, slodze uz apkārtējām ielām palielinās, ieskaitot automašīnu nelikumīgu novietošanu. Gandrīz visos gadījumos ir vērojami sastrēgumi.

## **Piezīmes**

Abonēšana nav garantija, ka būs stāvvietas.

Ir nepieciešama tieša piekļuve no galvenā ceļa.

Apsargātam stāvparkam ir fiksēta cena, bet tā ir ļoti pievilcīga klientiem.

Izcenojuma aspekti: par un pret.

Stratēģija „soli pa solim”, kas piedāvā attīstības iespējas, kamēr ir sasniegts optimālais pieprasījums, ir pragmatiska un novērš pārmērīgu izmēru radīšanu. Tomēr šī pieeja ir ierobežota, jo tā nav balstīta uz vispārējo stratēģiju.

Attiecībā uz satiksmes attīstību, ir ticams, ka esošie stāvparki kļūs grūti pieejami vai par nepieejami, šie parki var kļūt arvien pievilcīgāki tuvumā esošajiem klientiem (kā to jau liecina attīstība kreisajā krastā?). Tātad, kur jāatrodas pārsēšanās punktam? Vai mums jāturpina attīstīt stāvparkus gar tramvaju līniju tīkliem (kas nozīmē tramvaju līniju paplašināšanu...)?

Apļa ceļa robežās vai ārpus tā? Varbūt mums ir jāveido vairāk pārsēšanās mezglu, kas savienoti ar vilcieniem un „Superbus” autobusu līnijām? Visbeidzot, mums nebūtu jāapsver šīs stratēģijas kā konkurējošas cita ar citu, bet gan kā papildinošas.

# GADĪJUMS: Strasbūra

## Situācija

Strasbūra ir Elzasas – agrākā Vācijas reģiona – administratīvais centrs un atrodas Reinās upes labajā krastā (rietumkrastā). Strasbūra bieži ir atradusies karu frontes līnijā, un tādēļ to vairākas reizes ir anektējusi Francija, pēdējo reizi pēc Otrā pasaules kara. Tagad pastāv pārrobežu pilsētas teritorija, ko sauc par *Eurodistrict Strasbourg-Ortenau* un kurā ir apmēram 1 175 000 iedzīvotāju. Strasbūra ir arī centrs pilsētas kopienai *Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS)*, kas aptver 28 pašvaldības; tāpat kā Bordo pilsētā, šī organizācija ir visnozīmīgākais dalībnieks attīstības un transporta organizēšanā centrālajā pilsētas teritorijā.

ledzīvotāji:		km <sup>2</sup>
Strasbūras pilsēta	272 222 (2011. gads)	78,26
CUS (28)	473 187 (2013. gads)	315,93
Pilsētas teritorija	1 175 128 (2010. gads)	2445

Strasbūra ir mītne vairākām Eiropas institūcijām, piemēram, Eiropas Padomei (ar tās Eiropas Cilvēktiesību tiesu, Eiropas Zāļu kvalitātes direktorātu un Eiropas Audiovizuālo observatoriju) un Eurocorps, kā arī Eiropas Parlamentam un Eiropas Savienības ombudam. Pilsēta ir arī Centrālās komisijas kuģošanai Reinā un Starptautiskā cilvēktiesību institūta mītne.

Strasbūras vēsturisko centru *Grande Île* (Lielā sala) UNESCO 1988. gadā iekļāva pasaules mantojuma sarakstā, pirmo reizi tāds gods tika izrādīts visam pilsēta centram. Strasbūra ir iekausēta franko-ģermāņu kultūrā, un, lai gan vēstures gaitā bijusi varmācīgu konfliktu objekts, tā gadu simtiem ir bijusi vienojošs tilts starp Franciju un Vāciju, jo īpaši, pateicoties Strasbūras universitātei, kas pašlaik ir otrā lielākā Francijā, kā arī katoļu un protestantu kultūras līdzaspastāvēšanai.

Ekonomiski Strasbūra ir nozīmīgs rūpniecības un mašīnbūves, kā arī ceļu, dzelzceļu un upes satiksmes centrs. Strasbūras osta ir otra lielākā uz Reinās pēc Duisburgas Vācijā.

## Pieejamība

**Lidosta** Entzheim, 10 km attālumā no centra, ir pieejama ar tiešo (shuttle) vilcienu ik pēc 15 min. Līdz centram var nokļūt 9 minūtēs.

**Dzelzceļi:** centrālā stacija SNCF Gare de Strasbourg

Pēc 2. posma pabeigšanas Strasbūra apmēram 2016. gadā būs savienota ar TGV ar Parīzi – brauciena ilgums – 1 stunda 50 min., un Luksemburgu – brauciena ilgums 1 stunda 25 min. 2012. gadā sāka darboties TGV savienojums ar Lionu (3 stundas 35 min.). Tradicionālie

vilcieni savieno pilsētu ar Karlsrūi (Vācijā), Mecu (Francijā) un Bāzeli (Šveicē). Vietējo reģionu apkalpo „Transport Express Régional” (TER) (reģionālais transporta ekspresis).

### **Ceļu transports**

Strasbūra ir savienota ar Franciju un Vāciju ar autoceļu tīklu. Starptautiskie savienojumi ir ar Luksemburgu caur Mecu, Karlsrūi, Štutgarti un Freiburgu Vācija un Bāzeli Šveicē.

### **Vietējais sabiedriskais transports**

Francijā vietējo sabiedrisko transportu organizē pilsētu kopienas, Strasbūrā CUS aptver 28 pašvaldības.

Tramvaju līniju pirmo reizi ieviesa 1878. gadā, un demontēja 1950. gadā, jo vairs nebija ticības šim transporta veidam.

### **Jauna transporta politika**

Astoņdesmitajos gados tika apsvērta metro celtniecība. Tomēr jaunievēlētā vietējā pašvaldība nolēma izvēlēties tramvaju tīklus kā daļu no jaunā vispārējā transporta redzējuma, tostarp ietekmējot transporta veida sadalījumu par labu vieglā (soft) transporta veidiem un sabiedriskajam transportam.

1994. gadā atklāja pirmo tramvaju līniju, un pēc tam vēl 3 līnijas 1998. gadā un 2000. gadā. Vienlaicīgi vēsturisko pilsētas centru pielāgoja gājējiem, un izveidoja velosipēda joslas 380 km garumā. Tika izstrādāta arī transportlīdzekļu stāvvietu politika, lai samazinātu satiksmi centrā: ar stāvparka atvēršanu 1994. gadā centrā tika samazināta transportlīdzekļu ilglaicīga novietošana centrā. 1999. gadā GEODES plāns stāvvietu politiku pārveidoja par labu iedzīvotājiem, vietējai ekonomikai un automašīnu koplietošanai. Satiksme centrā samazinājās par 17%.

## **Vietējā transporta tīkla faktiskais stāvoklis**

<b>Tramvaju līnijas</b>	<b>faktiski, kopš 30.11.2013</b>	<b>km</b>
Līnija A:	Parc des Sports ziemeļaustrumos no Illkirch Lixenbuhl dienvidos	13.5
Līnija B:	Hoenheim Gare ziemeļos no Lingolsheim dienvidrietumos	14.7
Līnija C:	Gare centrale uz Neuhof dienvidaustrumos	8.1
Līnija D:	Poteries ziemeļrietumos no Aristide Briand austrumos	8.7
Līnija E:	Robertsau Boecklin ziemeļos un Baggersee dienvidos	10.6
Līnija F:	Elsau dienvidos no Place d'Islande austrumos	5.6
	<b>Kopā:</b>	<b>61,2</b>

Biežums darba dienās visās līnijās, izņemot F:

no plkst. 06.00 - 20.00: ik pēc 6 min.

pirms/pēc: ik pēc 10-15-20 min., līnijā F: ik pēc 20-30 min.

Biežums sestdienās: ik pēc 7 min., līnijā F: ik pēc 13,5 min.

Biežums svētdienās: ik pēc 12-15 min., līnijā F: ik pēc 20 min.



Stacijās, kuras apkalpo 2 tramvaju līnijas, biežums darba dienā ik pēc 3 min.  
 Stacija Homme de Fer ir galvenais mezgls, kur krustojas 5 tramvaju līnijas.  
 Vidējais ātrums katrā līnijā ir 19km/h.

[http://en.wikipedia.org/wiki/Strasbourg\\_tramway](http://en.wikipedia.org/wiki/Strasbourg_tramway)

<http://www.cts-strasbourg.eu/fr/se-deplacer/plans-du-reseau/>

### 29 galvenās autobusu līnijas

Galvenie autobusi ir savienoti ar tramvaju līniju. Tie iebrauc tālāk pilsētas teritorijā, nekā tramvaji. Tie arī savieno vienu tramvaju līniju ar citu.

Autobusi darbojas no plkst. 05.30 līdz 11.30. Biļešu cena ir tāda pati kā tramvajam.

### Velhop velosipēdu noma

4400 velosipēdi 2011. gadā un 500 km velosipēdu joslu.

Tiešais transports (shuttle) Reimsas, un Frankfurtes lidostām.

### Vilciens

Savienojumi ar vilcieniem: centrālā stacija, (tramvajs C, G\*, autobuss 10) un stāvparkis Hoenheim (tramvajs B un autobusi 4,6).

## Strasbūras stāvparki un tramvaju līnijas, stāvoklis 30.11.2013.

Tramvaja līnija	A	B	C	D	E	F	G*	Ietilpība	Pakalpoj.
Baggersee	x				x			460	V,B,
Elsau		x				x		800	B
Hoenheim		x						680	B,V,T
Ducs d' Alsace	x			x				600	
Krimmerl	x				x			250	V,A,N,B
Rives de l' Aar		x						570	V,A,B
Robertsau Boecklin					x			150	B,V
Rotonde	x			x				450	V,B,A
Poteries				x				102	B
E3							x	170	V
							Kopā:	4232	

\*G= autobusu līnija

V: velosipēdu stāvvietā

B: autobusu līnija

A: automašīnu noma

N: tiešā līnija (Shuttle)

T: vilciens

Biežums un brauciena laiks

Tramvajs līdz centam, ik pēc 6min. Stāvparks, ko apkalpo 2 tramvaju līnijas : ik pēc 3 min.

Brauciena laiks – ne ilgāk kā 20 min.

Stāvparki ir atvērti no pirmdienas līdz sestdienai no plkst. 07.00 līdz 20.00, svētdienās no plkst. 9.30 līdz 19.00, izņemot stāvparkus Rotonde, Poteries un E3, kas ir atvērti no plkst. 04.30 līdz 01.30, ieskaitot svētdienas.

<http://www.cts-strasbourg.eu/fr/se-deplacer/Parkings-relais/>

[http://www.jds.fr/illkirch-graffenstaden/parking/parking-relais-tram-baggersee-4951\\_L](http://www.jds.fr/illkirch-graffenstaden/parking/parking-relais-tram-baggersee-4951_L)

### Izcenojums

Ir ļoti dažādas biļetes, tajā skaitā kombinācijas ar TER vilcieniem un pāri robežām ar Kēli Vācijā. Standarta biļete vienam braucienam maksā 1,60 eiro.

<http://www.cts-strasbourg.eu/fr/Boutique-en-ligne/tarifs/Tickets/>

Stāvparkiem cena ir 3,50 eiro, ieskaitot 2 braucienus visiem pasažieriem.

## Strasbūras stāvparku novērtējums

*L' Agence de développement et d' Urbanisme de l' agglomération Strasbourgeoise ADEUS ir veikusi dažas aptaujas par stāvparkiem, šo rezultātu (vairs?) nav internetā. Matildes Andrē (Mathilde André) Maģistra darbā: "L' offre parc de relais de l' agglomération Lyonnaise : bilan et perspectives" (Stāvparku piedāvājums Lionas aglomerācijā: bilance un perspektīvas), Liona, 2007. gads, ir aprakstītas 3 labākās prakses: Strasbūra, Ženēva un Edinburga.*

Attiecībā uz Strasbūru plānošanas stadijā bija ņemti vērā šādi kritēriji:

- tramvaja tuvums;
- viegla piekļuve no galveno ceļu tīkla;
- cenām jābūt labākām nekā pilsētas centrā;
- laba tramvaja veiktspēja: nevairāk kā 20 min. no centra;

- labas ceļa norādes un zīmju sistēma (izkārtnes);
- skaidras atvēršanas stundas;
- integrēts izcenojums: viena biļete vai abonēšana.

### **Stāvparku izmantošana (2004.-2005. gads, ADEUS aptaujas)**

Ļoti veiksmīga no paša sākuma, izņemot Elsau, Pont Phario un Rives de l' Aar sliktas pieejamības dēļ. Ir atzīmēts arī tas, ka pirmie izveidotie stāvparki ir vissekmīgākie, piemēram, Rotonde un Baggersee.

Tāpat kā Bordo, 2/3 klientu ir sievietes (sievietes novērtē drošību un ir atvērtākas jaunām politikām). Visnozīmīgākais izmantošanas iemesls ir iepirkšanās (38%) darba dienās (nedēļas nogales brīvdienās 72%). Dati par darbu kā izmantošanas iemeslu nav sniegti.

Klientu vecums: 75 % pārstāv ekonomiski aktīvos iedzīvotājus, pensionāri: 10 līdz 20%.

Gandrīz nav studentu un bezdarbnieku.

Galvenokārt 1 cilvēks uz automašīnu, ģimenes nedēļas nogales brīvdienās.

Centram tuvāko stāvparku galvenokārt izmanto klienti no tālienes. Hoenheim savukārt vairāk izmanto klienti no tuvumā esošajiem rajoniem.

Apsarga klātbūtne tiek augsti novērtēta.

### **Perspektīva**

Maģistra darbā ir minēts nodoms izveidot vairāk stāvvietu gar tramvaju līnijām, bet ne visām būs stāvparku statuss, lai nepadarītu neskaidru īsta stāvparka tēlu (Olivier Mirguet, žurnālists). Faktiski Pont Phario ir zaudējis stāvparka statusu.

## **GADĪJUMS: izcelsmes stāvparks, piemērs Minhenē, Vācijā**

Minhenes pilsēta ir Bavārijas federālās zemes galvaspilsēta un centrs „Verbundraum”, kas aptver 175 pašvaldības ar 2,7 miljoniem iedzīvotāju. 2010. gadā tajā bija apmēram 27 000 stāvvietu stāvparkos, no kuriem 75 %, galvenokārt uz dzelzceļu bāzes, atrodas reģionā.

Dzelzceļa uzņēmums „Deutsche Bahn” šīs stāvvietas izmanto ar nosaukumu Park+ Rail. Kopā ar vilciena biļeti tas ir lētāks nekā stāvvietas biļete par stundu.

Verbundraum München darbojas vieglā dzelzceļa vilciens *S-bahn* (530km), metro *U-bahn* (95km), ielas vilciens *Strassenbahn* (75km) elektoautobusi (*en buses*). Par visu teritoriju ir atbildīga viena organizācija „Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes MVV”, kurai ir saskaņots laika grafiks un viena cenu sistēma.

Kā ar dzelzceļiem saistīta izcelsmes stāvparka piemērs ir izvēlēts „Landkreis” gadījums.

Landkreis Starnberg (490 km<sup>2</sup>) pastāv Štarnbergas pilsētā (23 000 iedz.) un 14 citās pašvaldībās, kurās kopā ir 130 000 iedzīvotāju. Svārstmigrantu kustība ir līdzsvarā: apmēram 22 000 cilvēku iebrauc un izbrauc. Teritoriju apkalpo *S-bahn* S6 un S8, 25 reģionālie autobusi

un 1 reģionālais vilciens Strasbūra - Minhene (brauciena ilgums 39 min.). Vilcieni kursē no plkst. 04.30 līdz 13.30 darba dienās un līdz 14.30 nedēļas nogales brīvdienās. Biežums ir ik pēc 20 minūtēm. Brauciena laiks ir līdzīgs automašīnas brauciena laikam, reģionālais vilciens (1 stunda) ir pat ātrāks. 66 % lietotāju dodas uz darbu, 28 % izmanto dzelzceļu darbdienās no darba brīvā laikā.

Stacijām (14) gar *S-bahn* līnijām ir stāvparki ar kopējo ietilpību 1700 stāvvietas. Mazākajā ir 19 stāvvietas, lielākajā – 383. Darba dienā 2009. gadā stāvvietās bija novietotas 105 automašīnas, liecinot par pārsātinājumu. Katrā stāvparkā ir īpašas vietas velosipēdiem. Arī šajā ziņā bija reģistrēts pārsātinājums. Bija novietoti 2575 velosipēdi, lai gan ir tikai 2410 vietas. Stāvparku lietotāji ir 8 % no kopējiem dzelzceļa staciju lietotājiem (45 000), velosipēdu stāvvietu (*bike + Ride*) lietotāji ir 11 %. Nav ar autobusiem saistītu stāvparku. Autobusi aizved klientus uz dzelzceļa stacijām.

Arī Minhenē galvenie stāvparku izmantošanas iemesli ir: grūtības atrast stāvvietu centrā, mazāk stresa, drošība, nav sastrēgumu, un labāks ceļojuma laika izmantojums. Ir minētas arī priekšrocības saistībā ar laiku, cenu un vidi.

Vācijā stāvparki gandrīz vienmēr ir lētāki, nekā stāvvietas pilsētas centrā. Tādā veidā stāvparka izmantošana nav zaudējums. Vācijā stāvparki ir diezgan mazi: tajos ir 20 – 200 stāvvietas. Galvenais viedoklis ir tāds, ka stāvparku stāvvietu skaita palielināšana ir jākompensē ar stāvvietu samazināšanu centrā.

## Citi piemēri

### Amsterdama

Amsterdamā ir 7 stāvparki, kas atrodas blakus apļa ceļam, to kopējā ietilpība ir apmēram 3000 stāvvietas. Dažus apkalpo vilcieni, citus – tramvaji, autobusi un/vai metro. Stāvparku platību (arēnu) uzskata par pārsēšanās punktu (*transferium*). Tas ir plānots kā daudzfunkcionāla stāvvietas, kas kalpo arī kā sporta stadions. Tagad to uzskata par kļūdu, jo tas atrodas pārapdzīvota rajona galā. Autovadītāji nevar iegūt ceļojuma laiku. Tādēļ stāvparks nav pievilcīgs. Tagad to vairāk izmanto tūristi pasākumu gadījumā, darījumu cilvēki, bet ne svārstmigranti.

Stāvparks	Ietilpība	Sabiedriskais transports
Sloterdijk	200	T, B, M, Tr
Bos en Lommer	100	2T, B
Olympisch Stadion	350	2T, M
VUmc brīvdienų stāvparks	450	3T, M
RAI	700	T, M
ARENA	1000 (?)	Tr, M

Zeeburg I and II 600 T, B

**Kopā: 2950**

T= tramvajs, 2T= 2 tramvaji, B= autobuss, M=metro, Tr= vilciens

Kopš 2014. gada februāra Amsterdamā stāvparki kļuva dārgāki. Tagad ir jāmaksā par stāvvietu un sabiedrisko transportu. Stāvvietas cena ir liela pirms plkst. 10.00 (8 eiro par 24 stundām), bet maza pēc 22.00 un nedēļas nogales brīvdienās (1 eiro par 24 stundām). Sabiedriskais transports maksā 5 eiro 2 cilvēkiem un 0,90 eiro par papildu cilvēku.

## Vīne

Izcelsmes stāvparki ir izveidoti gar dzelzceļa līniju tīklu. Ir pieejamas apmēram 30 000 stāvvietas. Tuvāk centram ir izveidots galamērķa stāvparks. Šie stāvparki galvenokārt ir saistīti ar vairākām sabiedriskā transporta līnijām, kā norādīts šajā sarakstā:

<b>Stāvparks</b>	<b>Ietilpība</b>	<b>Sabiedriskais transports</b>
U3 Erdberg	1800	B, U
U4 Hütteldorf	1250	B,Tr,U,S
U3 Ottakring	720	B,U,T
U4 Heiligenstadt	185	B,U,T
U1 Leopoldau	1100	B,Tr,U,S,T
Liesing	320	B,S,T
U6 Siebenhirten	503	B,U
Spittelau	328	B,U,S,T
Aderklaaer Straße	1472	U
U2 Donaustadtbrücke	593	B,U
<b>Kopā:</b>	<b>8271</b>	

B=autobuss, U= *U-bahn* (metro), S= *S-bahn* (vieglais dzelzceļš), Tr= vilciens, T=tramvajs.

Vīnē ātru savienojumu nodrošina *U-bahn* (metro) un *S-bahn* (vieglā dzelzceļa) tīkls. Papildus tam ir plašs tramvaju līniju tīkls – 180 km, kas iestiepjas tālu apkārtējos rajonos. Piekļūšanu pilsētai ar sabiedrisko transportu papildina plašs autobusu līniju tīkls.

2004. gadā tika aprēķināts, ka satiksmes ieplūde ir samazināta par 12%, pateicoties stāvparkiem.



## Ženēva

Ženēva (194 500 iedzīvotāju) ir otrā lielākā Šveices pilsēta pēc Cīrihes. Tā ir Ženēvas kantona administratīvais centrs ar gandrīz 500 000 iedzīvotājiem. Aglomerācija ir pārrobežu vienība, ko sauc par “*agglomération franco-valdo-genevoise*” (Lielā Ženēva), ar 915 000 iedzīvotājiem. Tā saucamo pārrobežu svārtmigrantu teritorijā ir 1,25 miljoni iedzīvotāju. Pilsēta ir atzīmēta kā pasaulē kompaktākā metropole.

Ženēva ir labi savienota ar Šveices un Francijas dzelzceļu tīklu. Aglomerācija un pilsēta ir savienota ar vilcieniem, tramvajiem, trolejbusiem, autobusiem un kuģiem.

Stāvparki	Ietilpība	Sabiedriskais tr.	Velosipēdu stāvv.
BALEXERT	300	3T,3B	
BERNEX	267	T	72
BOUT-DU-MONDE	89	2B	
CERN	50	3B	
ÉTOILE	562	2B, T	76
FRONTENEX	30	B	
GARE DE MEYRIN	63	Tr, B	
GENÈVE-PLAGE	904	B	100
IKEA	100	6B, 2T	
LES MOUILLES	100	2B	
MEYRIN-GRAVIÈRE	45	2B, T	
MOILLESULAZ	389	2B	
P26 PALEXPE lidosta	200	7B	
P47 Voie-des-Traz	200	2B	
PLANCHE	150	B, T	
PRÉ-BOIS	209	3B	30
SÉCHERON	438	Tr, T	59
SOUS-MOULIN	902	2B	64
TUILERIES	50	Tr	
L'UCHE – VEYRIER	50	2B	
VOIE CENTRALE	192	4B, T	36
<b>KOPĀ :</b>	<b>5290</b>		

*Izmantošanas nosacījumi ir:*

abonentiem ir jāabonē konkrēts stāvparks. Lai izvairītos no ļaunprātīgas izmantošana :

- jādzīvo vairāk nekā 300 m no sabiedriskā transporta pieturas (lai nekonkurētu ar sabiedrisko transportu);
- galamērķim jābūt vairāk nekā 2 km attālumā no stāvparka (lai izvairītos no lētas vietas izmantošanas blakus darbam/mājai)
- jābūt visloģiskākajā maršrutā no izcelsmes vietas līdz galamērķim (lai samazinātu nobrauktos km).

*Izcenojums*

6 līdz 11 CHF dienā, 120 CHF mēnesī vai vairāk, atkarīgs no stāvparka (2010. gads).

*Izmantojums*

*Abonenti:* 70 % no kopējā vietu skaita. Pieci stāvparki ir pārsātināti, un tiem ir gaidīšanas saraksti, seši ir pamatīgi izmantoti, seši ir vāji izmantoti (skatīt karti).

*Galamērķis:* 90 % - Ženēvas centrs.

*Pievilcīguma aspekti*

Nav lētu stāvvietu centrā. Labas piekļuves pa ceļu līdz stāvparkam un laba sabiedriskā transporta piedāvājuma apvienojums. Biežums mazāk nekā ik pēc 10 min. autobusam un tramvajam, ik pēc 30 min. vilcienam. Labs sabiedriskais transports ir pat svarīgāks, nekā laba piekļuve ar automašīnu. Labi redzama atrašanās vieta. Apvienota biļete un abonēšana. Reklāma. Virziena rādītāji (izkārtnes). Papildu pakalpojumi – kiosks, kafejnīca, nelieli veikaliņi.

*Pieprasījuma un piedāvājuma novērtējums (1995.-2010. gads)*

Pieprasījuma pieaugums gadā par 12%. Piedāvājuma pieaugums gadā par 10%. Liels pieprasījums sākumā sakarā ar stāvvietu skaita samazināšanos centrā. Tagad apmēram uz 200 ielām nav novietotas automašīnas. Neliels aizņemtības līmeņa samazinājums pēdējos gados.

Pieprasījums ir apmēram 3 – 4% no ienākošās satiksmes.

*Stratēģija*

Stāvparki ar mazu aizņemtības līmeni iegūs labāku sabiedriskā transporta satiksmi un labākus sabiedriskā transporta savienojumus. Dažos gadījumos termiņi tiks pagarināti. Vispārīgas PR kampaņas nedod rezultātus. Labāk ir vērsties pie potenciālajiem klientiem. Ir nepieciešamas labākas zināšanas par klientiem.

Esošās stāvvietas varētu iekļaut stāvparku tīklā.

Plānošanas perspektīva 2015. gadam: 7000 stāvvietas.

Ženēva pašlaik izstrādā rīcības plānu 2011.-2014. gadam

[http://ge.ch/mobilite/media/mobilite/files/fichiers/documents/publications/P\\_R4b23\\_ao%FBt11\\_date.pdf](http://ge.ch/mobilite/media/mobilite/files/fichiers/documents/publications/P_R4b23_ao%FBt11_date.pdf)

## 2. tabula. Analizēto stāvparku īpašību salīdzinājums

Kritērijs	Šefilda	Mazākas pilsētas	Minhene	Strasbūra	Bordo	Ženēva	Leipciga
Darba laiks Darbdienās	06.30-19.30	06.30-20.40	24 hours	07.00-20.00	05.00-01.00	24 hours	24 hours
1 dienas biļete EUR	6,75	3,90	Park 1-1,50 Ride 2,50	3,50	3,50	4,90 – 9,00	Park 3,00 Ride 3,40
Mēneša biļete	90,00			46,40	33,00	106,50	
Apsargāta	x	x	Dienā	x	x	Dienā	Dienā
Max. laiks ceļā	39'	20'		20'	28'		
Aizpildījums Darbdienās		50-60 %	High	Mainīgi 40 – 120 %	Vidēji 91 % 50 – 120 %	70 – 100 %	
Aizpildījums Svētdienās		70 %		+ 50 %	28 %		
Transporta biežums	5' - 7' and 10'			3 and 6'	4' Rīta pīķa st. 10' dienā	5' Rīta pīķa st. 10' dienā	
Lietotāji darbdienās		45 % darbs 30 % iepirkšanās		38 % iepirkšanās	62 % darbs		
Izmaksas		Min. izmant. biežums/vieta 200-250/gadā			Min. Izmērs: 400 vietas		
Abonentu					65 %	70 %	
Satiksmes plūsmas samazinājums		3 – 9 % dienā 20 % pīķa st. 20 % centrā		3 – 5 % dienā 35 % pīķa st.	20 % centrā	3 – 4 %	200.000 iebraucošās mašīnas dienā no kurām 12 % P+R
Ekspluatācija	Dienvidjorkšīras sabiedriskā transporta direkcija (Dome un privātie pārvadātāji)	Stāvv.: Pilsēta Bus: Privāti	Stāvv.: GmbH (Privāti) ST: starpilsētu apvienības	Starpilsētu apvienības	Starpilsētu apvienības	Public authority Fondation des Parking Public authority Transport Publics Genevois	Parking: Privāti ST: Reģionālās organizācijas

# KO MĒS VARAM MĀCĪTIES NO ĀRVLASTU PIEREDZES ?

## Stāvparka definīcija un mērķis

Stāvparks ir sistēma, kas pašreizējiem privātā transporta lietotājiem dod iespēju doties uz lielu automašīnu parku, kur tie var novietot savus transportlīdzekļus un izvēlēties sabiedriskā transporta veidu. Vairumā gadījumā tas notiek ārpus pilsētas centra, un stāvparks paredzēts, lai atvieglotu sastrēgumus uz ceļiem, kas ved uz centru, vienlaicīgi samazinot ietekmi uz vidi. Termins „stāvparks” ir gandrīz sinonīms autoparkam, ko apkalpo autobusi, bet to var izmantot arī, lai aprakstītu autoparkus, ko apkalpo vieglā dzelzceļa vilcieni un metro vilcieni.

Galvenie stāvparku ieviešanas iemesli ir:

- samazināt sastrēgumus uz ceļiem, kas ved uz centru;
- samazināt sastrēgumus pilsētas centrā;
- samazināt ietekmi uz vidi gar ceļiem, kas ved uz pilsētas centru, kā arī pilsētas centrā.

## Galvenie aspekti

Visos analizētajos gadījumos ir daži galvenie aspekti un nosacījumi.

Pētījumu centra „Goudappel Coffeng” ( NL, OV Magazine, 22.03.2012.),veiktā pētījuma pārskats atspoguļo šādus aspektus:

### „8 mīti par stāvparku”

1. „Stāvparka nav”. Tādā gadījumā nav piemērota standarta pieeja. Galvenie panākumu priekšnoteikumi ir: atrašanās vieta, mērķa grupas, mobilitātes raksturs, pieejamais sabiedriskais transports un ceļojumu informācija...
2. Stāvparks ir „stāvvietā”. P apzīmē vispārējo stāvvietu politikas pieeju. R apzīmē braukšanu sabiedriskā transporta/velosipēdu,/kājāmgājēju tīklā. Problēma ir: kā pievilināt automašīnas vadītāju. Stāvparka plānošana ir kopīga produktīva darbība, kas iesaista P iniciatorus un R svārstmigrantus.
3. Stāvparks ir „avīze un kruasāns”. Klientu piramīda vēlas, lai būtu ietveri šādi aspekti: ātrs, komfortabls, uzticams, drošs, ar labām norādēm, labi apgaismots, biežs un ātrs transportu pēc stāvparka izmantošanas, pietiekami daudz brīvu stāvvietu, laba samaksas un biļešu saņemšanas sistēmu, laba maršruta shēmu un norāžu sistēma (izkārtnes), saprātīgas cenas un stāvparka atvēršanas stundas, kā arī tieši savienojumi ar pilsētas centru un biznesa centriem, mazāk pārsēšanās punktu. Papildu funkcijas un stāvparku daudzfunkcionalitāte var piesaistīt vairāk klientu, bet būtiski ir pamatkritēriji.

4. „Pilns stāvparks ir veiksmīgs stāvparks”. Kas izmanto stāvparku? Izvairieties no svārstmigrantiem no tuvākās apkārtnes: motivējiet šos klientus atbraukt ar velosipēdu. Rezervējiet stāvparku svārstmigrantiem no lielāka attāluma.
5. „Stāvparki novērš sastrēgumus”. Patiesībā stāvparki uzņem vidēji 5% no ienākošās satiksmes (Francijā veikts pētījums: 3% no kopējās ienākošās satiksmes, bet gandrīz 35 svārstmigranti maksimuma stundā). Palielinājums līdz 15-20% radīs milzīgu sabiedriskā transporta pieprasījumu!
6. „Stāvparki nav domāti uzņēmumiem”. Uzņēmumi ir ārkārtīgi interesanti klienti, jo var noslēgt „viss iekļauts” līgumus, kas uzlabo stāvparka ekspluatāciju.
7. „Esošā ceļojumu informācija novirza mūs uz stāvparkiem”. Autovadītāji nav tik jutīgi pret ilgstošām reklāmām. Viņi jau ir pieņēmuši lēmumu pirms iziešanas no mājas. Labāk: tradicionālā norāžu sistēma (izkārtnes), kampaņas, labas tīmekļu vietas, maršruta ar vairākiem transporta veidiem plānotājs....
8. „Stāvparkiem jābūt bezmaksas”. IZCELSMES stāvparkiem – jā! GALAMĒRĶA STĀVPARKIEM – ne obligāti, un atkarībā no atrašanās vietas, centra tuvuma.... Maksāšana par stāvparka vietu nav pieņemama. Pieņemama ir maksāšana par ātru sabiedrisko transportu. Vislabākais risinājums ir sabiedriskā transporta abonements, sezonas biļete, kas dod tiesības izmantot stāvparku. Autovadītājiem jābūt skaidram, ka stāvparks izmaksā lētāk, nekā iebraukšana centrā un maksāšana par stāvvietu. Autovadītāji pirms lēmuma pieņemšanas salīdzina visus aspektus un priekšrocības attiecībā uz braukšanu ar savu transportlīdzekli vai stāvparka izmantošanu, ne tikai cenas. Stāvparkam jābūt gudram, ātram un VIENKĀŠAM. Sabiedriskā transporta čipkarte kā identifikācijas un maksāšanas karte.

Pieredze liecina, ka cilvēki ir atvērti pārmaiņām. Apsveriet stāvparkus kā pārsēšanās punktus ar vairākām izvēlēm: vilciens, tramvajs, autobuss, nomāts velosipēds/skuters, hibrīdauto akumulatoru uzlādēšanas vieta...

## **Stāvparku veidi**

Ir 3 veidu stāvparki:

- Izcelsmes stāvparki, kas saistīti ar dzelzceļa stacijām un bieži atrodas ciematos, no kuriem nāk klienti;
- Galamērķa stāvparki, kas saistīti ar centru un pilsētas teritorijas aktivitāšu zonām un ko apkalpo dažādu veidu sabiedriskais transports: autobusi, metro, tramvaji, vilcieni...
- *Transferia* stāvparki, kas saistīti ar vairākiem centriem, pilsētas teritorijām.



Rīgai pasūtītā pētījuma priekšmets ir galamērķa stāvparks. Tomēr vispārīgā politika īsteno redzējumu un politiku par izcelsmes stāvparku Pierīgā, kas saistīts ar dzelzceļu. Pierīgas monocentriskajā struktūrā *transferia* nav lietderīgs.

## Plānošana, pārvaldība, ekspluatācija

Gandrīz visos gadījumos stāvparku plānošana bija daļa no grāfistes (Apvienotajā Karalistē), reģiona (Beļģijā, Nīderlandē, Šveicē...), pilsētas kopienas (Francijā) vai reģionālās transporta organizācijas "*Verkehrsverbund*" (Vācijā, Austrijā) vispārējā attīstības redzējuma ārpus pilsētas robežām. Dažos gadījumos ekspluatācija ir privātās rokās. Apvienotajā Karalistē sabiedriskais transports ir privatizēts. Vācijā un Austrijā stāvvietas pārvalda privāti uzņēmumi, kas centrā ekspluatē arī stāvvietu garāžas. Francijā stāvparku pārvaldība ir vienās rokās, lai gan ekspluatācija ir iznomāta „Keolis”, kas ir daļēji valsts un privāts uzņēmums.

## Daži dati par stāvparku izmantojumu

Stāvparku izmantojums gadā (Apvienotā Karaliste, 2004. gads), (Bordo, 2011. gads):

Kembridža	5 P+R	4650 vietas	1,3 miljoni	
Oksforda	5 P+R	5140 vietas	1,79 miljoni	1,49 milj. auto
Čestera	4 P+R	3170 vietas	1,06 miljoni	0,73 milj. auto
Jorka	4 P+R	2852 vietas	1,80 miljoni	1,10 milj. auto
Notingema	4 P+R	4060 vietas	0,98 miljoni	0,68 milj. auto
Bordo	19 P+R	4952 vietas		1,57 milj. auto

## Ekspluatācijas ekonomiskā pamatotība

Investīciju izmaksas nav ņemtas vērā. Informācija nav atrasta.

Stāvparki Apvienotajā Karalistē ir subsidēti. Tomēr viena trešdaļa no tām nerada zaudējumus. Francijā un Ženēvā ir novērots pārsātinājums, un, lai gan daži stāvparki nedarbojas, kā paredzēts, kopumā rezultāti bija pozitīvi.

Apvienotajā Karalistē bija aprēķināts, ka minimālajam stāvparka stāvvietas izmantojuma biežumam jābūt no 200 līdz 250 gadā.

Bordo apsargāšanas izmaksas ir pastāvīgs izmaksu postenis, kas veido gandrīz 79 % no kopējām ekspluatācijas izmaksām gadā. Apsargātus stāvparkus lielākajā lielākā daļa klientu, jo īpaši sievietes, uztver ļoti pozitīvi. Ņemot vērā šo aspektu, ir aplēsts, ka stāvparka minimālajam lielumam jābūt ar 400 stāvvietām.

Piekļuves/sabiedriskā transporta biļetes cenas uzlabošana ir jāapsver saistībā ar cenām par stāvvietām centrā. Cenām nebūtu jāpārsniedz 50-70 % no cenas par 4 stundām stāvvietā centrā.

### **Plānošanas process**

Nav universālu stāvparku. Katrs stāvparks ir unikāls. Tomēr plānošanas procesu var izmantot kā vadlīniju. CROW, NL ir formulējis plānošanas procesu, kas ietver, iniciatīvu, plāna projekta sagatavošanu, plāna projekta izstrādi, realizāciju, izmantošanu un novērtēšanu.

<http://www.kpVV.nl/KpVV/KpVV-Overige-Content/KpVV-Overige-Content-Media/Bijlagen-publicaties/Overstappunten--ervaringen-met-PR-in-Nederlandpdf.pdf>

### **Mērķa grupas**

Vissvarīgākā mērķa grupa dara dienās ir ikdienas svārstmigranti (45 – 65 %), pēc tam ierindošanas iepirkšanās (15 – 38 %), atpūta, sociālie kontakti, studenti. Visos pētījumos sievietes veido klientu vairākumu (līdz 70 %).

Darba dienās automašīnu parasti aizņem 1 cilvēks. Nedēļas nogales brīvdienās stāvparkus galvenokārt izmanto ģimenes. Francijā visi ģimenes locekļi var izmantot sabiedrisko transportu bez maksas.

### **Izcenojums**

Vācijas pilsētās un Vīnē – kur stāvvietas pārvalda privāti uzņēmumi – par stāvvietām ir jāmaksā. Maksa par stāvvietu ir lielāka tuvāk centrā.

Apvienotajā Karalistē un Francijā stāvvietas ir bez maksas, bet tām nevar piekļūt bez sabiedriskā transporta biļetes. Stāvparkiem un sabiedriskajam transportam ir viens īpaša cena. Protams, apmēram 60-70 % klientu gūst labumu no mēneša vai gada abonementiem.

### **Papildu pakalpojumi**

Papildu pakalpojumi nav galvenais mērķis, kā to jau ir secinājis Goudappel Coffeng. Tomēr daudzos stāvparkos ir velosipēdu noma, kā arī īpašas vietas cilvēkiem ar samazinātu mobilitāti un vecākiem ar mazu bērnu. Standarta pakalpojumi ir apsardze, nojume, slēgta uzgaidīšanas telpa un informācija. Dažos gadījumos stāvparkos ir kiosks, kafejnīca un dažī mazi veikaliņi. Apvienotajā Karalistē stāvparkos ir arī automašīnu apkope. Sagaidāma iespēja ir pieslēgšanās vieta hibrīdauto akumulatoru uzlādēšanai.

Ja ir jautājums, vai lielveikalam vajadzētu būt savienotam ar stāvparku, atbilde ir “nē”. Ja ir jautājums, vai stāvparkam ir jābūt savienotam ar lielveikalu, tad atbilde var būt pozitīva, ja ir izpildīti pamatkritēriji (skatīt sadaļu „Priekšnoteikumi”).

## **Stāvparku ietekme uz satiksmi un vidi**

leviešot stāvparku, mērķi bija:

- samazināt sastrēgumus uz ceļiem, kas ved uz centru;
- samazināt sastrēgumus pilsētas centrā;
- samazināt ietekmi uz vidi gar ceļiem, kas ved uz pilsētas centru, kā arī pilsētas centrā.

Visos gadījumos, par kuriem bija atrasti novērtējumi, ietekme bija pozitīva. Kopumā ir konstatēts, ka ienākoša satiksme ir samazināta par 3 - 9 %. Vīnē tas ir apmēram par 12 % jeb 26 000 automašīnas mazāk dienā pilsētā. Vēl svarīgāk ir tas, ka Apvienotajā Karalistē 20%, Francijā līdz 35% no ienākošās satiksmes maksimuma stundās ir samazināta. Vairākās pilsētās privātā transporta daudzums pilsētas centrā ir samazināts par 20% un vairāk. Jo īpaši Francijā sabiedriskā transporta izmantošana ir palielinājusies līdz 43%.

Stāvvietu pārvaldības un papildu politikas mērķis kopumā ir radīt vairāk gājēju un velosipēdistu ielu, kā rezultātā pilsētu centros ir samazinājies piesārņojums. Tomēr stāvparku blakus efekti ir izraisījuši piesārņojuma palielināšanos perifērijā (Skatīt sadaļu „Blakus efekti”).

## **Priekšnoteikumi panākumiem**

### **Brauciena laiks**

Stāvparka panākumiem būtisks ir ar privāto transportu konkurētspējīgs brauciena laiks. Metro kopā ar tramvajiem un autobusiem dod vislabākos rezultātus, kā tas pierādījies lielās Vācijas pilsētās. Lētāks un ļoti rentabls ir tramvaju tīkls vai vieglais dzelzceļš, ar plašu ielas satiksmi (Šefīlda). Tramvaja vidējais ātrums Bordo un Strasbūrā ir attiecīgi 18-20 km/h. Brauciena laikam ar sabiedrisko transportu nevajadzētu pārsniegt 45 min.

Mazākās Apvienotās Karalistes pilsētās iepriekš minētajiem mērķiem paredzētu augstas kvalitātes autobusu izmantošanai ir lieliski panākumi. Strasbūrā augstas kvalitātes autobusus izmanto, gaidot jaunas tramvaja līnijas izveidi. Ielās kursējošam sabiedriskajam transportam ir nepieciešama prioritāte krustojumos, atsevišķas (autobusu) joslas utt.

Kopumā biežums ir ik pa 10 min., bet vairumā gadījumu tramvaju līniju vai tramvaju/autobusu kombinācija palielina biežumu līdz 5 min.

### **Atrašanās vieta**

Kā pierādījusi pieredze, stāvparkiem jāatrodas tuvu ienākošajiem galvenajiem pievedceļiem. Francijā „ienākošie koridori” ir pētīti atbilstoši saskaņotai teritorijas virzītai pieejai ar mērķi uzlabot piekļuvi ar sabiedrisko transportu un samazināt privātā transporta skaitu.

Ir būtiska arī viegla piekļuve un laba redzamība no galvenā pievedceļa. Daudzi piemēri liecina par labu savienojumu ar autoceļu sistēmu caur apvedceļu.

### **Grūta piekļuve centram**

Esošie sastrēgumi pagarina brauciena laiku ar privāto automašīnu. Sastrēgums tiek uzskatīts par priekšnoteikumu stāvparka panākumiem. Stāvparkam jāatrodas pirms sastrēguma sākuma. Tomēr pieredze liecina, ka sastrēgums palielinās, ja ir mazāk stāvparka lietotāju. Stāvparka arēna Amsterdamā bija kļūda, jo piekļuve stāvparkam jau bija aizsprostota.

### **Daļa no vispārējās stāvvietu politikas**

Būtisks priekšnoteikums ir arī maz un/vai dārgas stāvvietas svārstmigrantiem pilsētas centrā. Vācijas pilsētās noteikums ir samazināt stāvvietu skaitu centrā, vienlaicīgi radot vairāk stāvparku vietu. Kopumā stāvvietu skaits uz ielām ir samazināts par labu dzīves ērtībai, ielām bez automašīnām, velosipēdu joslām... Vienlaicīgi ilgtermiņa stāvvietas ir nomainītas ar īstermiņa stāvvietām, radot labāku piekļuvi vietējai ekonomikai..

### **Viens un konkurētspējīgs biļešu serviss**

Gandrīz visas stāvparku sistēmas strādā, izmantojot vienas biļetes servisu, iekļaujot gan maksu par stāvvietu, gan maksu par sabiedrisko transportu uz centru un atpakaļ. Šim biļešu servisam ir jābūt konkurētspējīgām ar stāvvietu cenām centrā. Stāvparku cenai vajadzētu būt apmēram 50% no cenas par 4 stundām stāvvietā pilsētas centrā.

Maksāšanai jābūt vienkāršai un iespējamai vairākos veidos: sabiedriskā transporta čipkarte, kredītkarte, skaidra nauda...

### **Stāvparka kvalitāte**

Aptaujas atklāj, ka potenciālie klienti sagaida tīru, iežogotu un apsargātu stāvparku, jo īpaši sievietes, kuras ir lielākā daļa no klientiem.

### **Galvenie stāvparku plāna neizdošanās iemesli**

TACTRAN stāvparku stratēģija, labākās prakses pārskats, Skotija, 2008. gads

<http://www.tactran.gov.uk/documents/3BestPracticeReviewFinal3004.pdf>

- plāns nav daļa no vispārējās stāvparku stratēģijas;
- autostāvvietas centrā jau ir viegli pieejamas, bez maksas vai par zemu cenu;
- ir ātrāk aizbraukt tieši uz centru;
- satiksmes sastrēgumi nav pietiekami spēcīgi, lai rosinātu pārsēties uz sabiedrisko transportu;
- sabiedriskais transports no stāvparka neatiet bieži, droši, vai tam ir slikta kvalitāte;
- stāvparks atrodas neparastā vietā;
- objekta aprīkojums (iespējas) ir slikts;
- pastāv bažas par drošību.

Visbiežākais stāvparka neveiksmes cēlonis ir neizdošanās efektīvi izpildīt kopējo stāvvietu stratēģiju. Tas var notikt centrā, kur investors uzstāj, ka ir jābūt jaunam stāvvietu skaitam investora potenciālajiem klientiem utt. Prioritāru pasākumu trūkums sabiedriskajam transportam un slikta stāvparka kvalitāte var izraisīt stāvparku plāna neveiksmi.

Pat tad, ja ir ievērotas vislabākās prakses vadlīnijas, ir daži iemesli, kāpēc stāvparks var nenasniegt visus sākotnēji noteiktos mērķus.

- Stāvparka rezultāts var būt vispārēja kopējā stāvvietu piedāvājuma palielināšanās, tātad arī kopējā automašīnu braucienu skaita palielināšanās.;
- lielāka pieejamība var palielināt aktivitāšu, iedzīvotāju un daba vietu skaitu. Tādēļ ir nepieciešams saskaņot zemes izmantojuma plānošanu ar mobilitātes plānošanu.;
- lielāka pieejamība var radīt pieaugošu satiksmes plūsmu uz centru. Uzmanība jāpievērš tam, lai samazinātu ceļa telpu par labu gājējiem, velosipēdistiem vai īpašai autobusu joslai..
- esošās autobusu līnijas nedrīkst konkurēt ar stāvparku autobusu satiksmi.
- lietotāji var pārslēgties no pārvietošanās veidiem, kas nav automašīnas, uz stāvparku pakalpojumiem.

## **Blakus efekti**

Ierobežots stāvparku skaits ar lielu izmēru (mazās pilsētās) var radīt sastrēgumus un piesārņojumu perifērijā stāvparku atrašanās vietu tuvumā, kā to norādījis Parkhurst Apvienotajā Karalistē.

[http://www.konsult.leeds.ac.uk/private/level2/instruments/instrument035/l2\\_035c.htm](http://www.konsult.leeds.ac.uk/private/level2/instruments/instrument035/l2_035c.htm)

## **Uzlabots dzelzceļu izmantojums**

Vācijā, Beļģijā un Nīderlandē stāvparki, *Kiss+Ride*, *Bike+Ride* izcelsmes vietās ir stimulējuši reģionālo vilcienu izmantošanu. Šāda veida stāvparki ir diezgan mazi, un to ekspluatācija ir lēta (bieži nav apsargāti, bet gan „sociāli kontrolēti”).

## **Pārslēgšanās uz automašīnu izmantošanu**

Kopumā 30 % sabiedriskā transporta lietotāju pārslēdzas uz automašīnu izmantošanu (+ P+R), jo tās ir komfortablākas, ātrākas, lai apvienotu automašīnu ar komfortablu, īpaši tam paredzētu sabiedrisko transportu. Par to liecina aptauja Apvienotajā Karalistē 925 līdz 41%) un Vācijā (28 % Freiburgā un 41% Hanoverā). *Car + P+R* var būt lētāks nekā sabiedriskais transports.

P+R var izraisīt atkarību no automašīnas, ja sabiedriskā transporta līnijas tiek likvidētas, jo tās vairs nav konkurētspējīgas ar P+R PT pakalpojumiem.

## **Cits**

Stāvparku ietekme uz satiksmes sastrēgumiem ir grūti novērtēt. Jaunā pieejamā ietilpība izraisa pieprasījuma novirzi. Sastrēgumi kļūst īsāki.



Vairāk apmeklētāju centrā. Stāvparku lietotāji apgalvo, ka biežāk dodas uz centru tādēļ, ka ir pieejams stāvparks.

## REKOMENDĀCIJAS RĪGAI

### Priekšnoteikumi

Stāvparku politikai jābūt daļai no vispārējā pilsētas attīstības skatījuma un politikas – sastrēgumu un ar satiksmi saistīta piesārņojuma mazināšana, centra uzlabošana, pārslēgšanās uz transporta veidu sadalījumu par labu sabiedriskajam transportam un vieglajiem (soft) pārvietošanās veidiem (iešana, braukšana ar riteni), integrēta stāvvietu politika un sadarbība ar apkārtējām pašvaldībām.

Vēlamais galamērķis (centrs, Pārdaugava, aktivitāšu zonas...) būtu jāsasniedz ar vienu sabiedriskā transporta braucienu vai ar ne vairāk kā vienu pārsēšanos uz citu līniju, un ne vairāk kā 45 min. laikā.

Pārmērīgi lielas stāvvietu platības ar daudz tukšas telpas nepiesaista ne klientus, ne „quasi” pārapdzīvotās zonas. Ieteicams sākt ar mazām platībām, ko var paplašināt.

Spontāns pārsēšanās stāvvietu pieaugums kopumā ir iespējami sekmīga nākotne stāvparkiem. Ieteicams integrēt šīs vietas stāvparku politikā..



## **Pielikums Nr. 1.6**

# RĪGAS DOME

Rātslaukumā 1, Rīgā, LV-1539, reģ. Nr. LV90000064250, tālrunis 8000800, fakss 7026184

## LĒMUMS

Rīgā

21.11.2006.

Nr.1760

(prot. Nr.55, 5.§)

### **Par Rīgas pilsētas pašvaldības zemesgabalu rezervēšanu automašīnu stāvvietu sistēmas „park&ride” izveidošanai**

*Grozījumi ar RD 20.11.2012. lēmumu Nr.5553*

Pamatojoties uz likuma „Par pašvaldībām” 15.panta pirmās daļas 2.punktu un 17.<sup>2</sup>panta 4.punktu, likuma „Par valsts un pašvaldību zemes īpašuma tiesībām un to nostiprināšanu zemesgrāmatās” 3.panta otrās daļas 2.punktu, ņemot vērā Rīgas domes 20.12.2005. lēmumu Nr.749 „Par Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018.gadam apstiprināšanu”, Rīgas domes 20.12.2005. saistošos noteikumus Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”, Rīgas domes 19.01.2010. lēmumu Nr.831 „Par Rīgas pašvaldības sabiedrības ar ierobežotu atbildību „Rīgas satiksme” īstenoto valsts pārvaldes uzdevumu un pašvaldības komercdarbības veikšanai nepieciešamajiem Rīgas pilsētas pašvaldības nekustamajiem īpašumiem, kā arī zemesgabalu piekritību un piederību”, Rīgas pašvaldības SIA „Rīgas satiksme” 05.10.2007. vēstuli Nr.KOR-IZEJ-RD/2007/307 un Rīgas domes Satiksmes un transporta lietu komitejas 18.07.2006. sēdes protokolu Nr.36, Rīgas dome nolemj:

*(RD 20.11.2012. lēmuma Nr.5553 redakcijā)*

1. Uzsākt automašīnu stāvvietu sistēmas „park&ride” izveidošanu Rīgā.
2. Automašīnu stāvvietu sistēmas „park&ride” realizācijai saglabāt Rīgas pilsētas pašvaldības īpašumā zemesgabalus saskaņā ar pielikumu.
3. Noteikt, ka lēmuma pielikumā iekļautie zemesgabali ir nepieciešami Rīgas pilsētas pašvaldības funkcijas – transporta infrastruktūras uzturēšana un attīstība – īstenošanai.

*(RD 20.11.2012. lēmuma Nr.5553 redakcijā)*

3.<sup>1</sup> Noteikt, ka lēmuma pielikumā iekļautie zemesgabali ar atzīmi „Rīgas pilsētas pašvaldībai piederoša un piekritīga zeme” ir ierakstāmi zemesgrāmatā uz Rīgas pilsētas pašvaldības vārda.

*(RD 20.11.2012. lēmuma Nr.5553 redakcijā)*

3.<sup>2</sup> Noteikt, ka lēmuma pielikumā iekļauto zemesgabalu robežas un platība var tikt precizētas pēc to kadastrālās uzmērīšanas.

*(RD 20.11.2012. lēmuma Nr.5553 redakcijā)*

4. Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments, Rīgas domes Satiksmes departaments un Rīgas domes Īpašuma departaments ir atbildīgs par lēmuma izpildi atbilstoši savai kompetencei.

Domes priekšsēdētājs

A.Aksenoks

Rīgā 2006.gada 30.novembrī

Kalviņa 7012774

Pielikums  
Rīgas domes 21.11.2006.  
lēmumam Nr.1760  
(Rīgas domes 08.07.2008.  
lēmuma Nr.3936 redakcijā)

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar RD 20.11.2012. lēmumu Nr.5553)

### Rīgas pilsētas pašvaldības zemesgabali automašīnu stāvvietu sistēmas „park&ride” izveidošanai

Nr. p.k.	Adrese/atraššanās vieta	Uz pašvaldības vārda reģistrētā zemesgabala kadastra Nr.	Valsts kadastra reģistrētā zemesgabala kadastra apzīmējums	Piezīmes
1.	Maskavas iela (pie Ikšķiles ielas)	01001250221 01001250267		Platība 12 183 m <sup>2</sup> . Platība 13 308 m <sup>2</sup> . Tiek gatavots lēmuma projekts ieguldīšanai SIA „TIA” pamatkapitālā.
2.	Maskavas iela (pie veikala „Dole”)	01000780164 daļa		Daļa no zemesgabala jāizmanto Latgales priekšpilsētas multifunkcionālā kultūras un mākslas centra izveidei, integrējot kopā ar „park&ride”. Kopējā platība 28 394 m <sup>2</sup> .
3.	Krasta iela (pie Krīdenēra dambja)	01000480176 daļa		Izmantojamā daļa ~ 4000 m <sup>2</sup> . Zemesgabals atrodas Daugavas krastmalā. Kopējā platība 2 033 504 m <sup>2</sup> .
4.	Mazā Krasta iela 38 (pie Salu tilta)	01000432010	01000432010	Atrodas pašvaldībai piederoša automašīnu stāvvietā; stāvvietā un zemesgabals iznomāti SIA „BaRK” līdz 10.06.2014. Platība 5127 m <sup>2</sup> . Atrodas ielu sarkano līniju robežās.



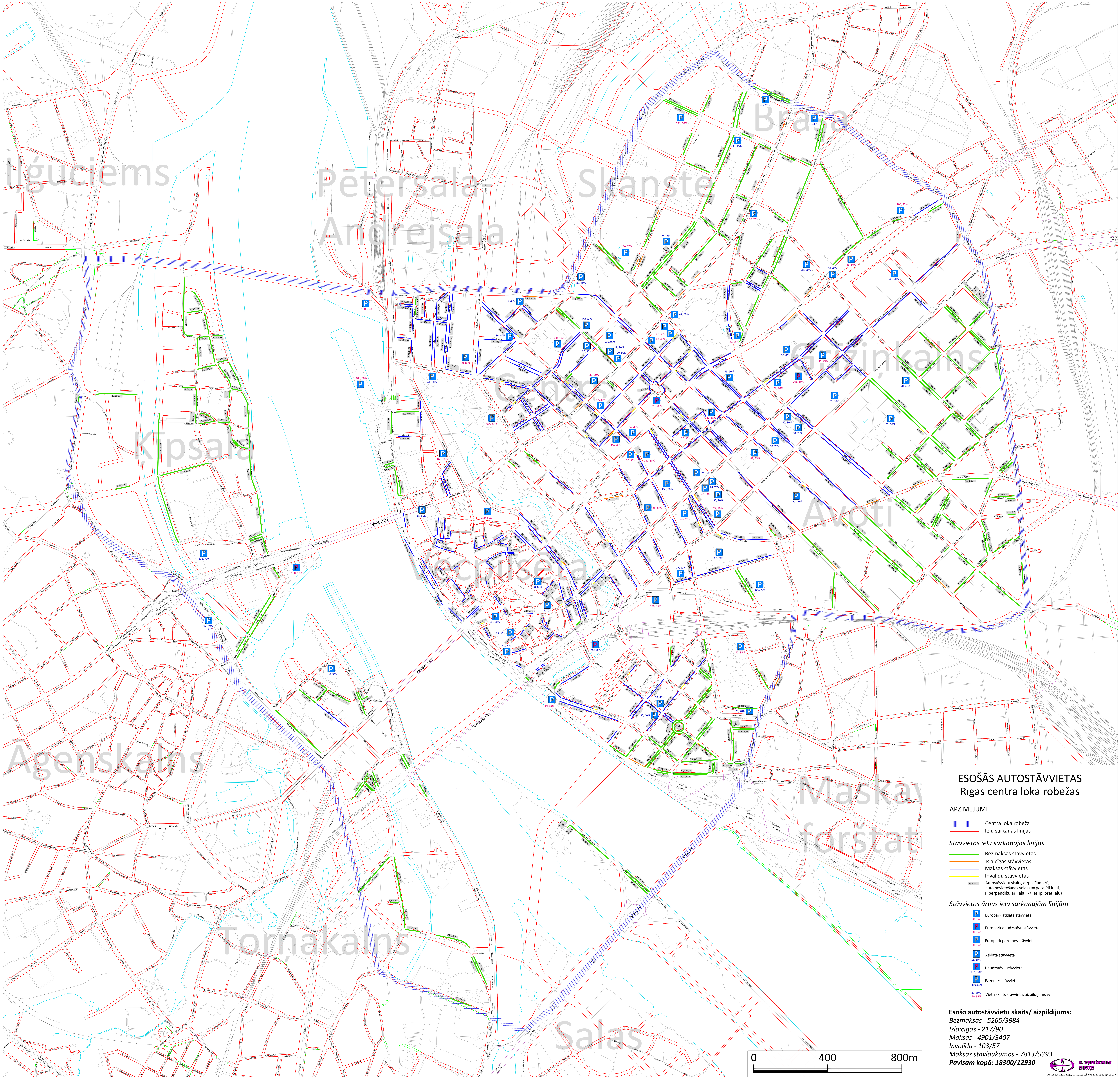
5.	Lielvārdes iela	01000712753	01000712753	Pirms būvniecības uzsākšanas jāveic teritorijas sanācija. Platība 51 748 m <sup>2</sup> .
6.	Pāles iela un Dzirnupes iela	01000922232		Platība 20 761 m <sup>2</sup> . Tiek gatavots lēmuma projekts ieguldīšanai SIA „TIA” pamatkapitālā.
7.	Jaunciema gatve (pie krustojuma ar Brīvības ielas dublieri)	01001280265 daļa		Rīgas p/a „Rīgas meža aģentūra”. Kopējā platība 755 195 m <sup>2</sup> .
8.	Ezermalas iela (pie Brīvības ielas dubliera)	01000852040		Platība 12 627 m <sup>2</sup> . Tiek gatavots lēmuma projekts ieguldīšanai SIA „TIA” pamatkapitālā.
9.	Visbijas prospekts, Inčukalna iela (pie Austrumu maģistrāles)	01000900045 01000900034 01000900035 01000900017 01000900033 daļas		Zemesgabalu daļas atrodas Austrumu maģistrāles sarkanajās līnijās. Kopējā platība ~ 182 237 m <sup>2</sup> .
10.	Skanstes iela		01000242148	Platība ~ 22 446 m <sup>2</sup> .
11.	Zirņu iela	01000242136		(Satiksmes departamenta 03.05.2006. vēstule Nr.DS-06-436-dv par automašīnu novietnes izveidošanu. Platība 1358 m <sup>2</sup> .
12.	Viestura prospekts	01000682140 daļa		Izmantojama zemesgabala daļa. Kopējā platība 86 008 m <sup>2</sup> .
13.	Ziepniekkalna iela (pie Šautuves ielas)		01000732111	Daļa – vēsturiskā Rīgas zeme (bij. 73.grupas Nr.170 daļa), daļa –bij. privātīpašums (bij.73.grupas Nr.83 daļa). Platība ~ 18 740 m <sup>2</sup> . Rīgas pilsētas pašvaldībai piederoša un piekritīga zeme.
14.	Ozolciema iela (pie Dienvidu tilta pievedceļa)		1001072276	Platība ~ 62 117 m <sup>2</sup> .

15.	Vienības gatve 9		01000542006 (zemesgrāmatas nodalījums Nr.100000498905)	Zemesgabals reģistrēts zemesgrāmatā uz Latvijas valsts vārda Finanšu ministrijas personā. Platība 4693 m <sup>2</sup> .
16.	Uzvaras bulvāris	01000492000		Zemesgabals iznomāts a/s „Lindeks”. Platība 8565 m <sup>2</sup> (sarkanajās līnijās ~ 2953m <sup>2</sup> ).
17.	<i>(Svītrots ar RD 20.11.2012. lēmumu Nr.5553)</i>			
18.	Spilves bijušais lidlauks	01000770210 daļa		Izmantojama zemesgabala daļa. Zemesgabals atrodas pie jaunā Daugavas Ziemeļu šķērsojuma, abās tā pusēs. Kopējā platība 3 105 889 m <sup>2</sup> .
19.	Lielvārdes iela 135	01000712643	01000710279	Atrodas īslaicīgas lietošanas būve – maksas autostāvvietā, zemesgabals iznomāts būves lietotājam SIA „Baltmontkom” līdz ieguldīšanai Rīgas pašvaldības SIA „Rīgas satiksme” pamatkapitālā, bet ne ilgāk kā līdz 12.05.2013. Platība 5363 m <sup>2</sup> .
20.	Brīvības gatve (pie Jaunciema gatves)		01001270419	Piekrīt Rīgas pilsētas pašvaldībai (Rīgas domes 14.12.2010. lēmums Nr.2376). Nepieciešamā zemesgabala platība ~ 10 000 m <sup>2</sup> . Atrodas ielu sarkano līniju robežās.



## **Pielikums Nr. 1.7**



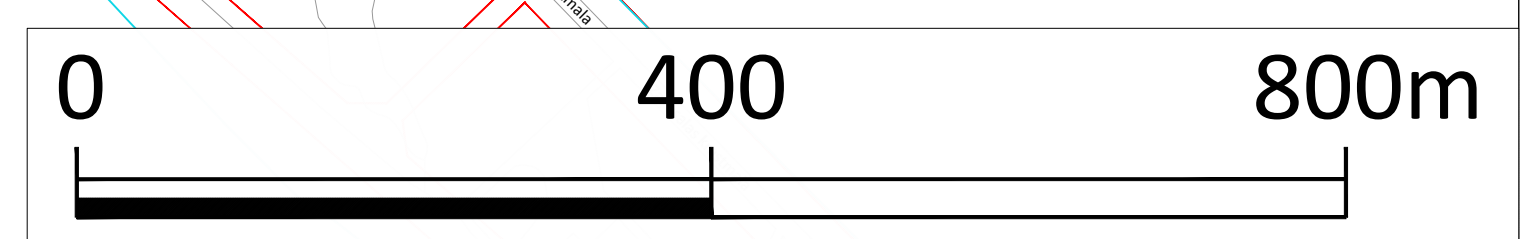


**ESOŠĀS AUTOSTĀVVIETAS**  
Rīgas centra loka robežās

**APZĪMĒJUMI**

- Centra loka robeža
- Ielu sarkanās līnijas
- Stāvvietas ielu sarkanajās līnijās**
- Bez maksas stāvvietas
- Islaicīgas stāvvietas
- Maksas stāvvietas
- Invalidu stāvvietas
- Autostāvvietu skaits, aizpildījums %, auto novietojanas veids (= paralēli ielai, // iesīpi pret ielau)
- Stāvvietas ārpus ielu sarkanajām līnijām**
- Europark atklāta stāvvietā
- Europark daudzstāvu stāvvietā
- Europark pazemes stāvvietā
- Atklāta stāvvietā
- Daudzstāvu stāvvietā
- Pazemes stāvvietā
- Vietu skaits stāvvietā, aizpildījums %




**Esošo autostāvvietu skaits/ aizpildījums:**  
 Bez maksas - 5265/3984  
 Islaicīgās - 217/90  
 Maksas - 4901/3407  
 Invalidu - 103/57  
 Maksas stāvvietu skaits - 7813/5393  
 Pavisam kopā: 18300/12930



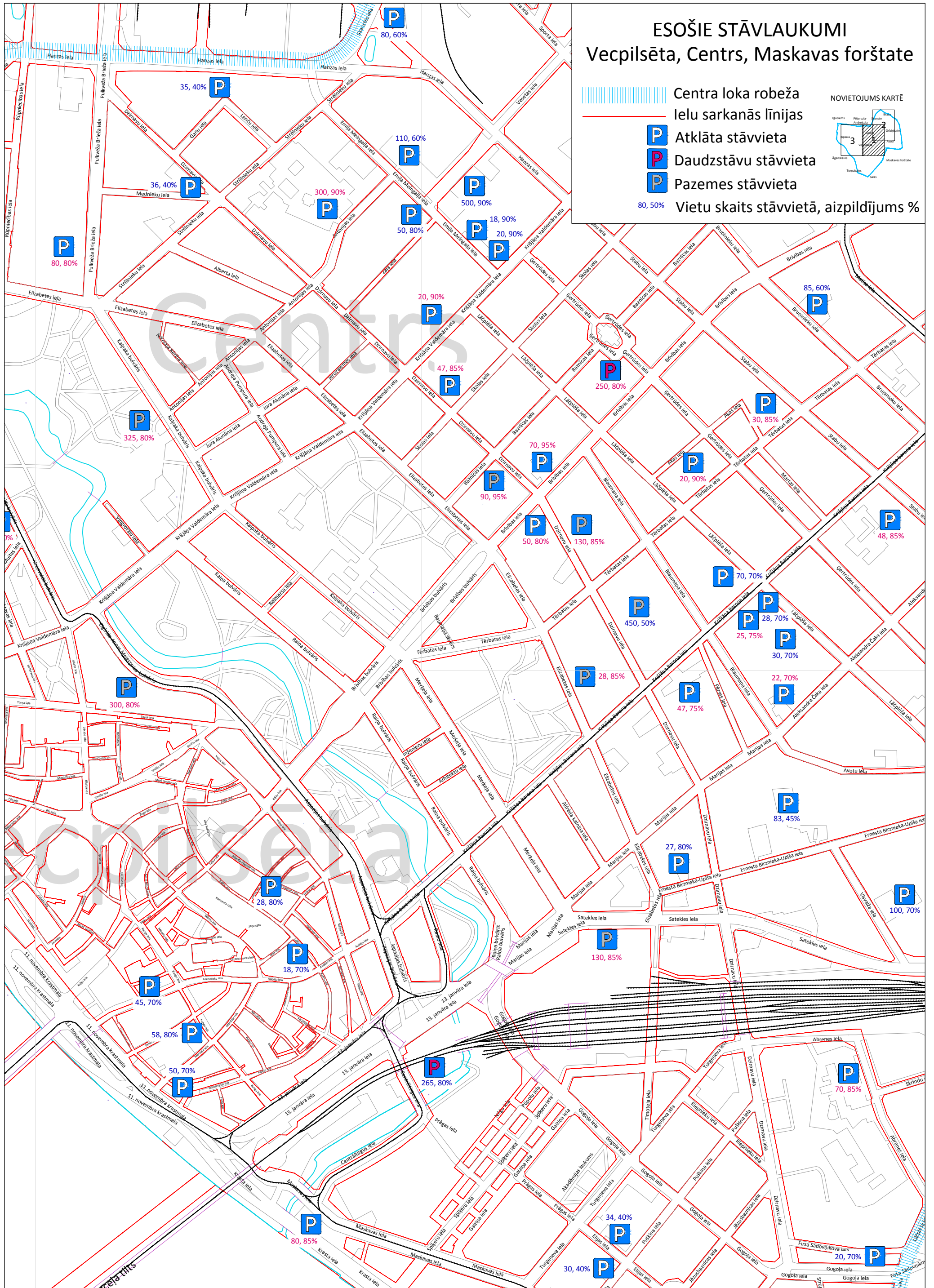
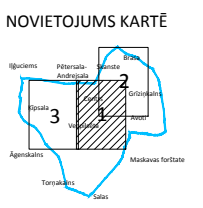


# ESOŠIE STĀVLAUKUMI Vecpilsēta, Centrs, Maskavas forštate

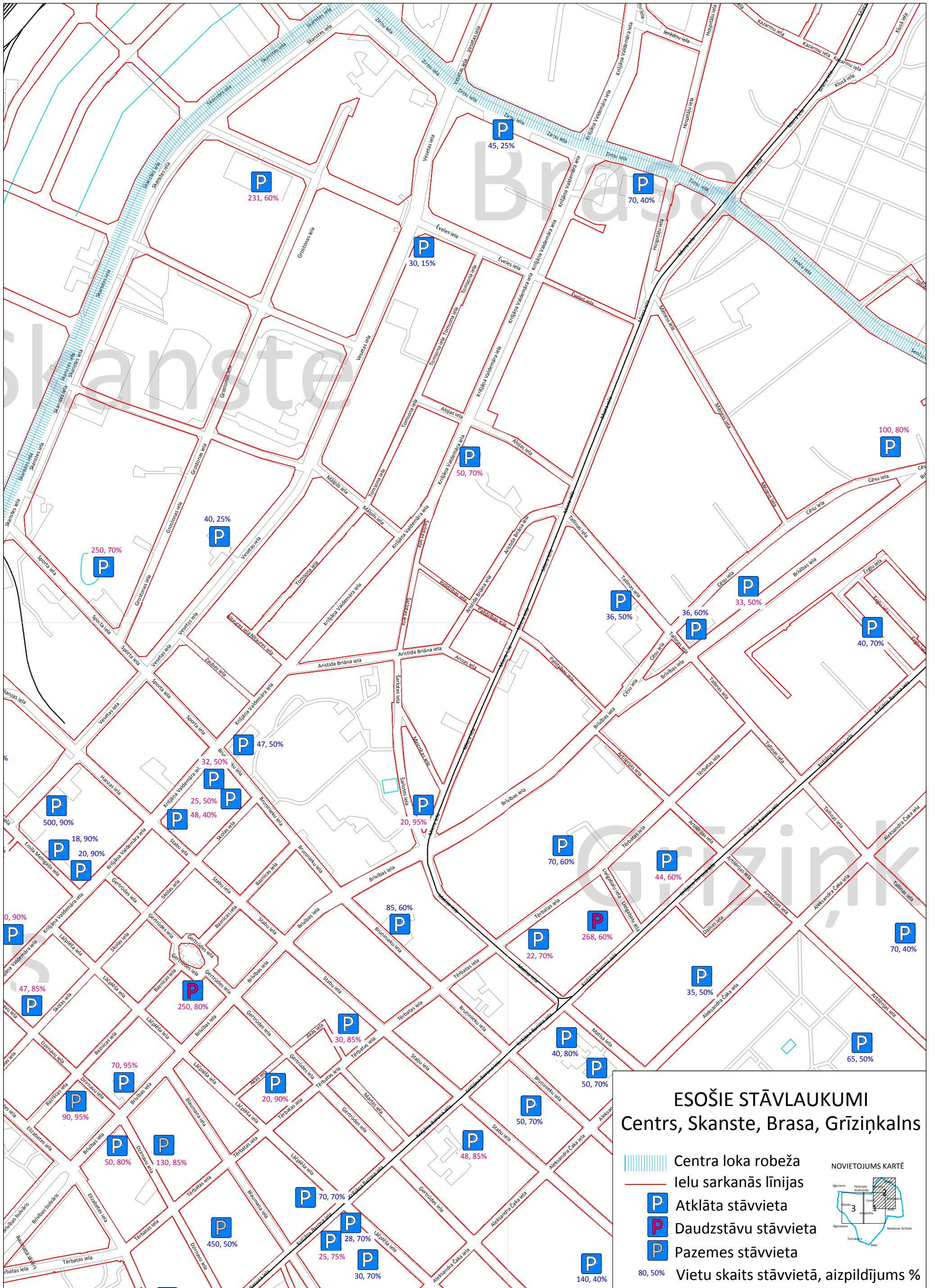
Centra loka robeža  
lelu sarkanās līnijas

-  Atklāta stāvieta
-  Daudzstāvu stāvieta
-  Pazemes stāvieta

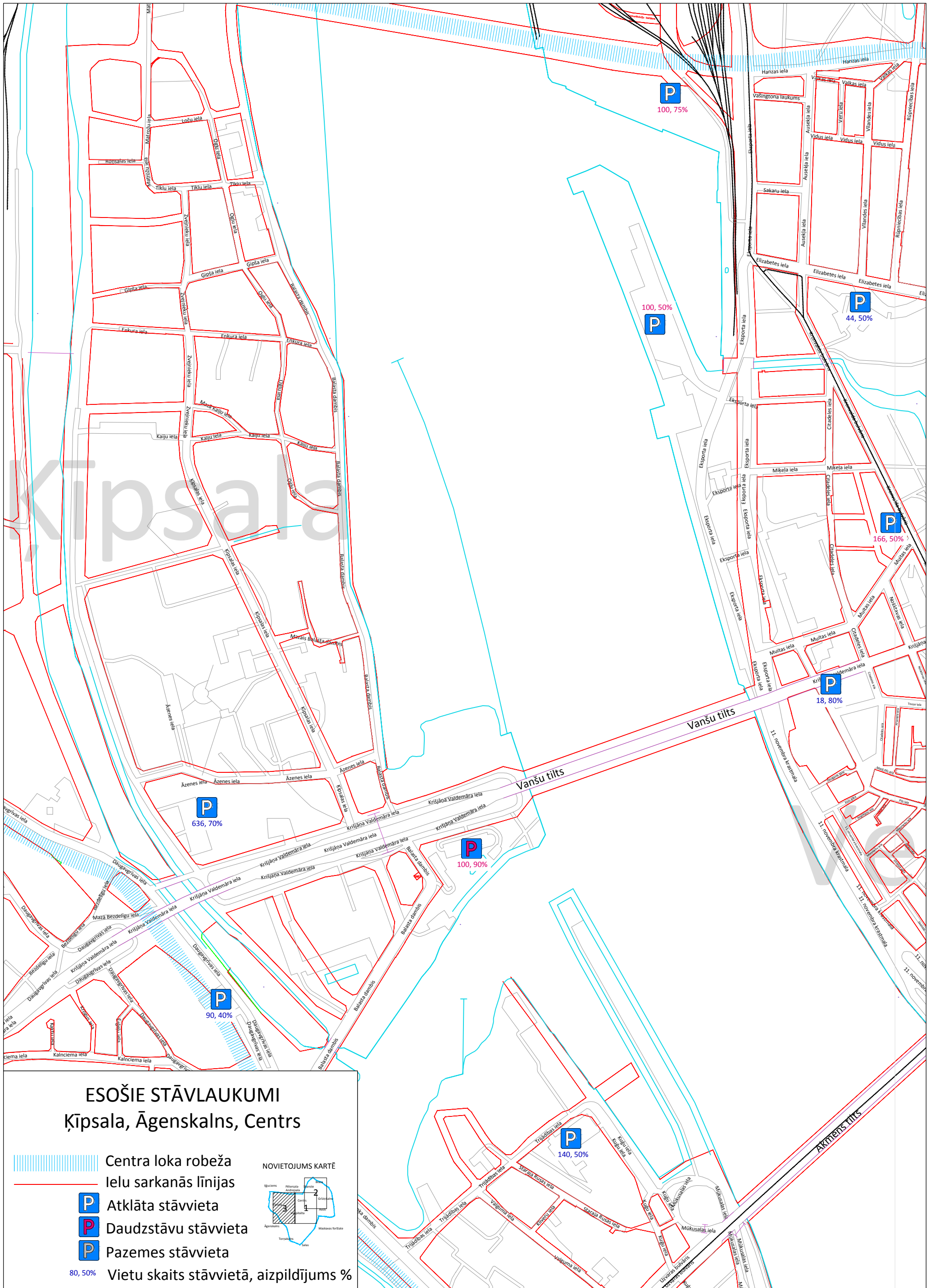
80, 50% Vietu skaits stāvietā, aizpildījums %



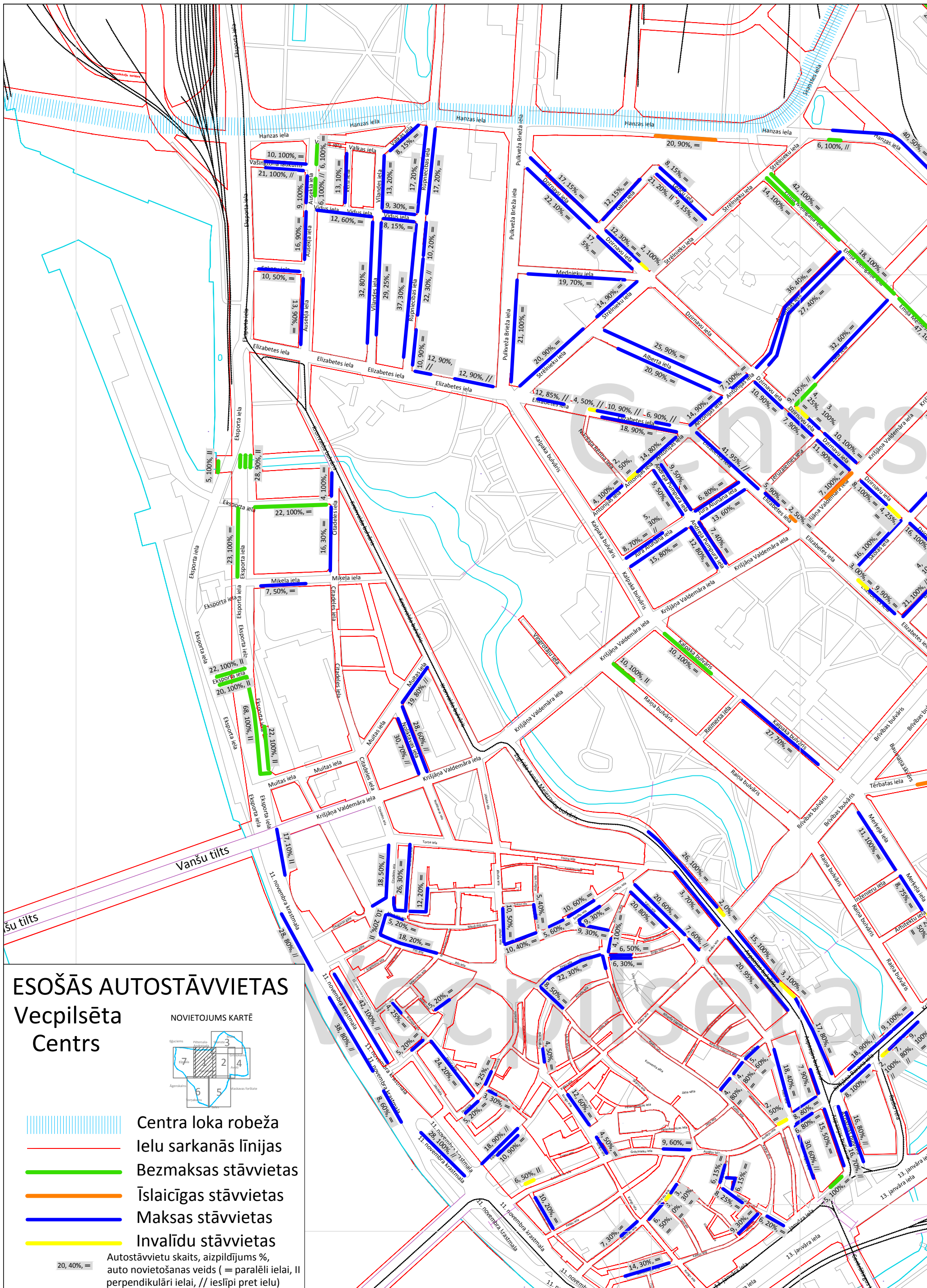




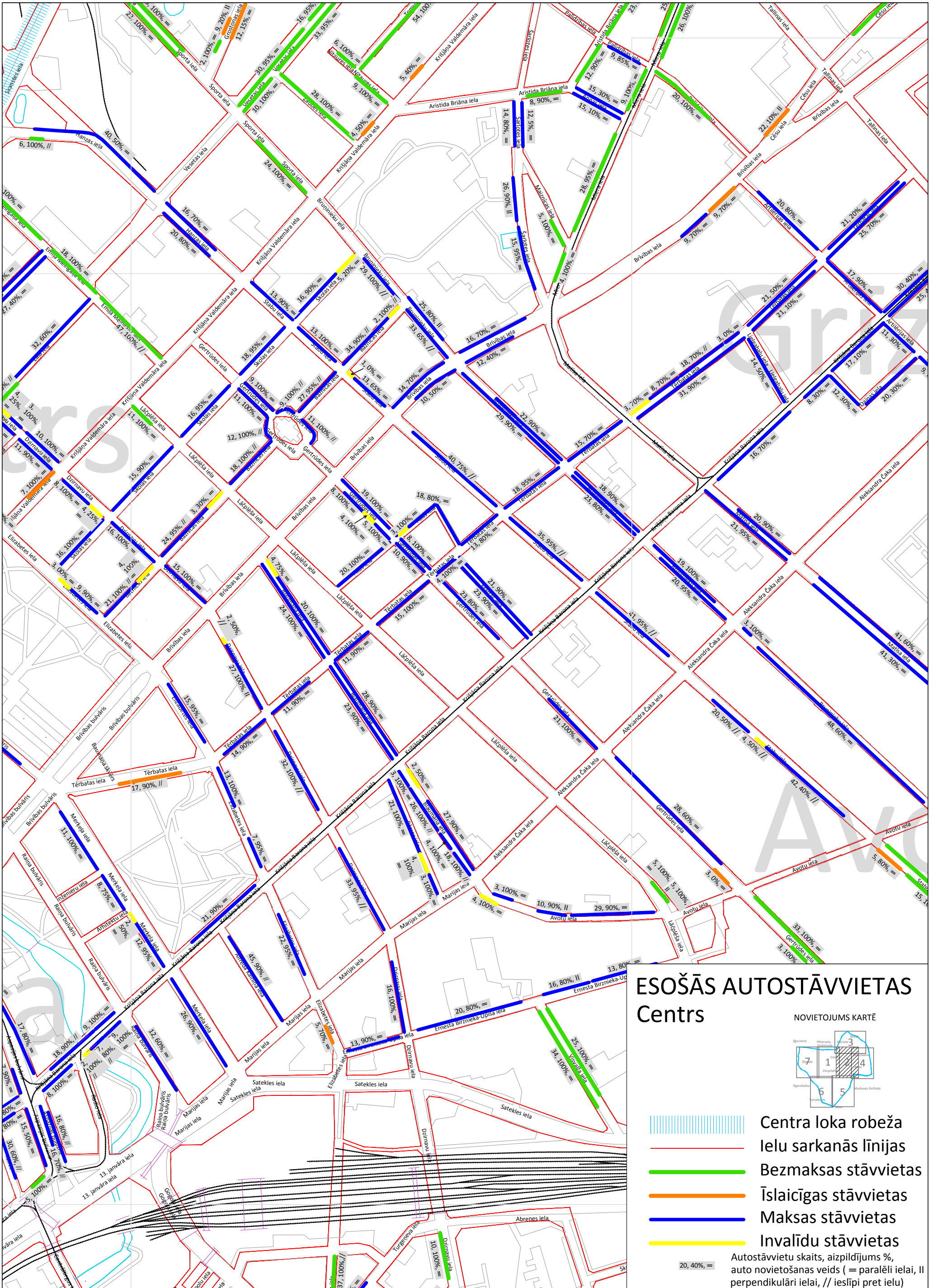




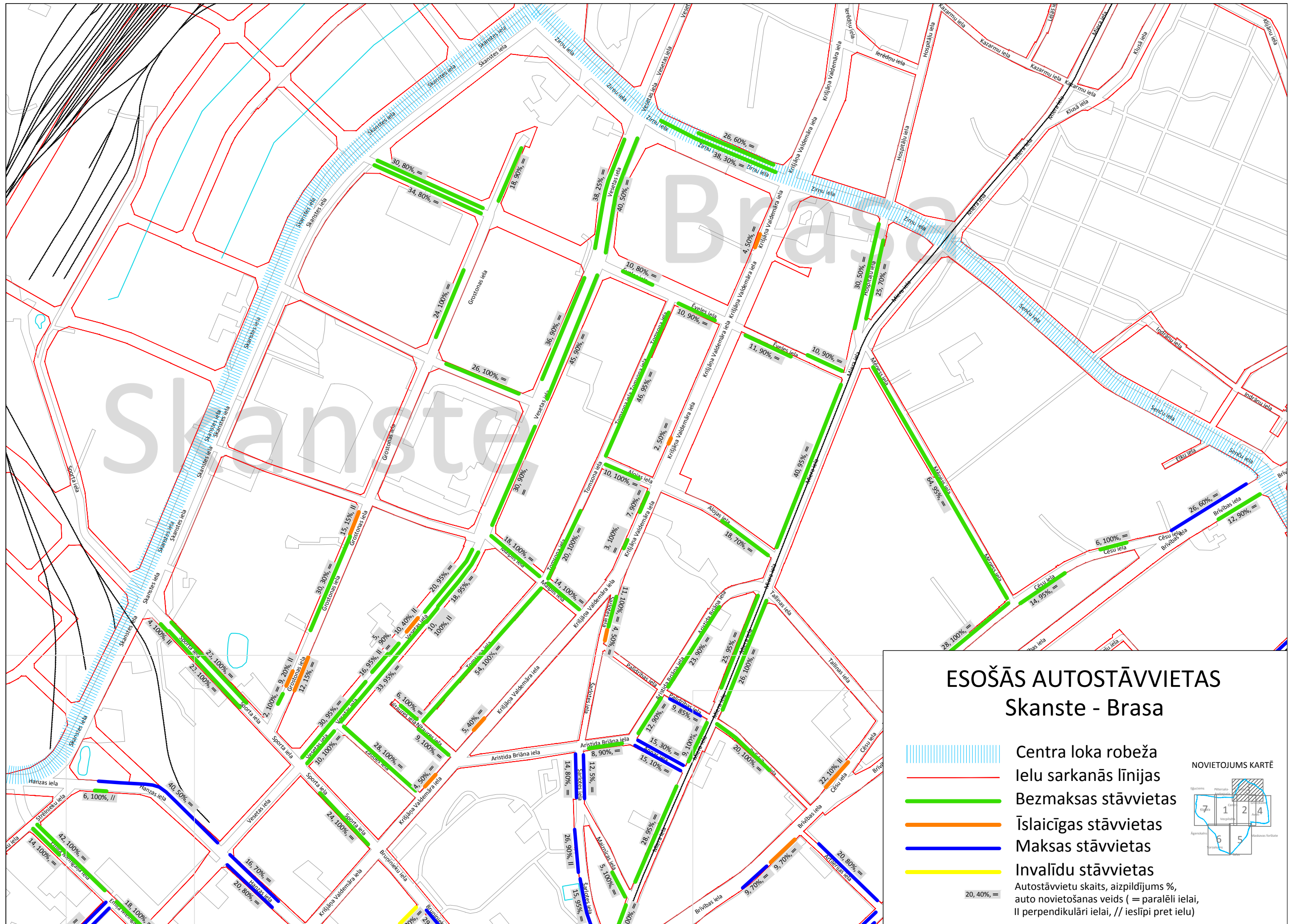


















Skanste

Brasa

### ESOŠĀS AUTOSTĀVVIETAS

#### Skanste - Brasa

-  Centra loka robeža
-  Ielu sarkanās līnijas
-  bezmaksas stāvvietas
-  īslaicīgas stāvvietas
-  maksas stāvvietas
-  invalīdu stāvvietas







Autostāvvietu skaits, aizpildījums %, auto novietošanas veids (= paralēli ielai, // perpendikulāri ielai, // ieslīpi pret ielu)





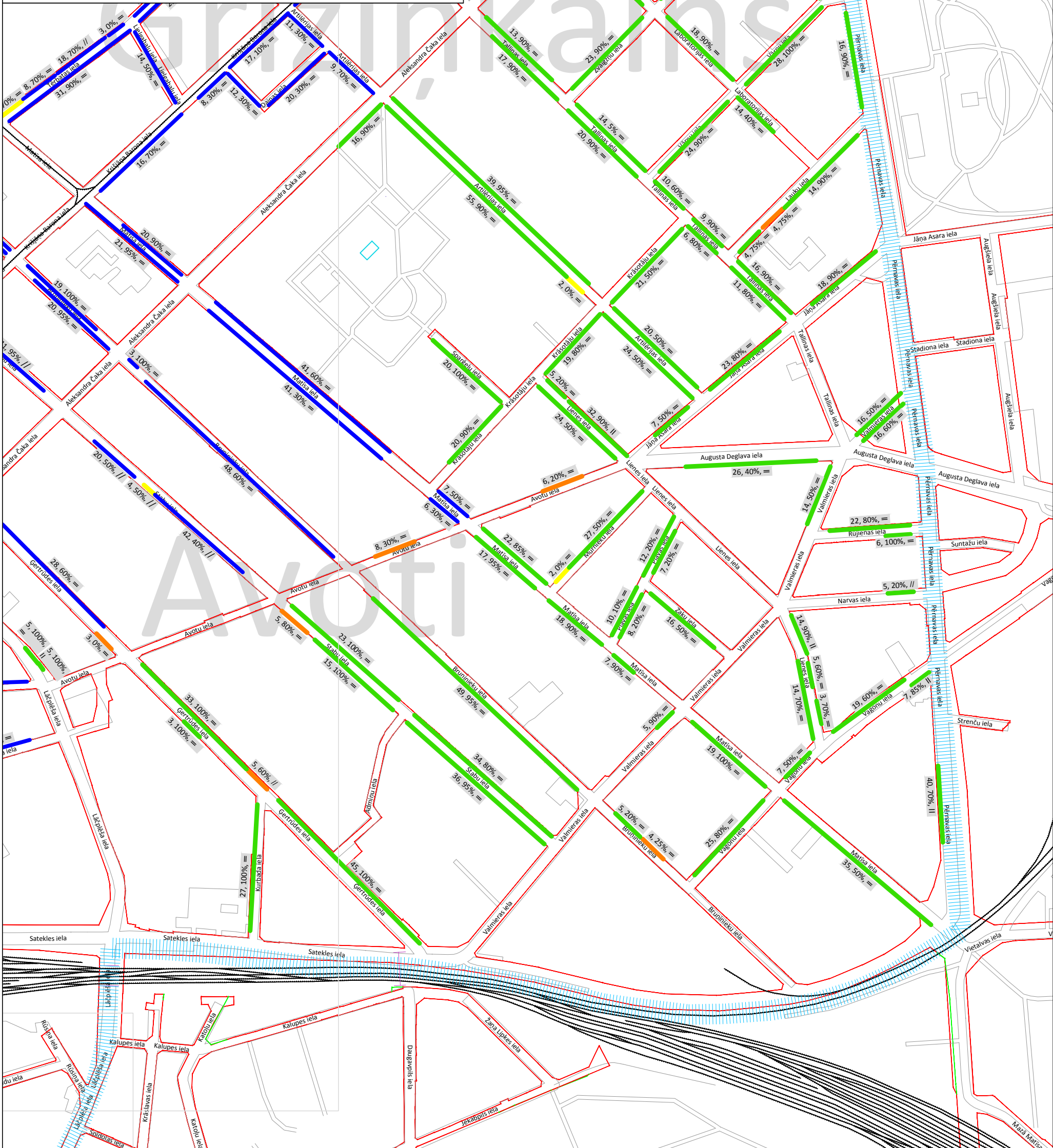
# ESOŠĀS AUTOSTĀVVIETAS

## Grīziņkalns - Avoti

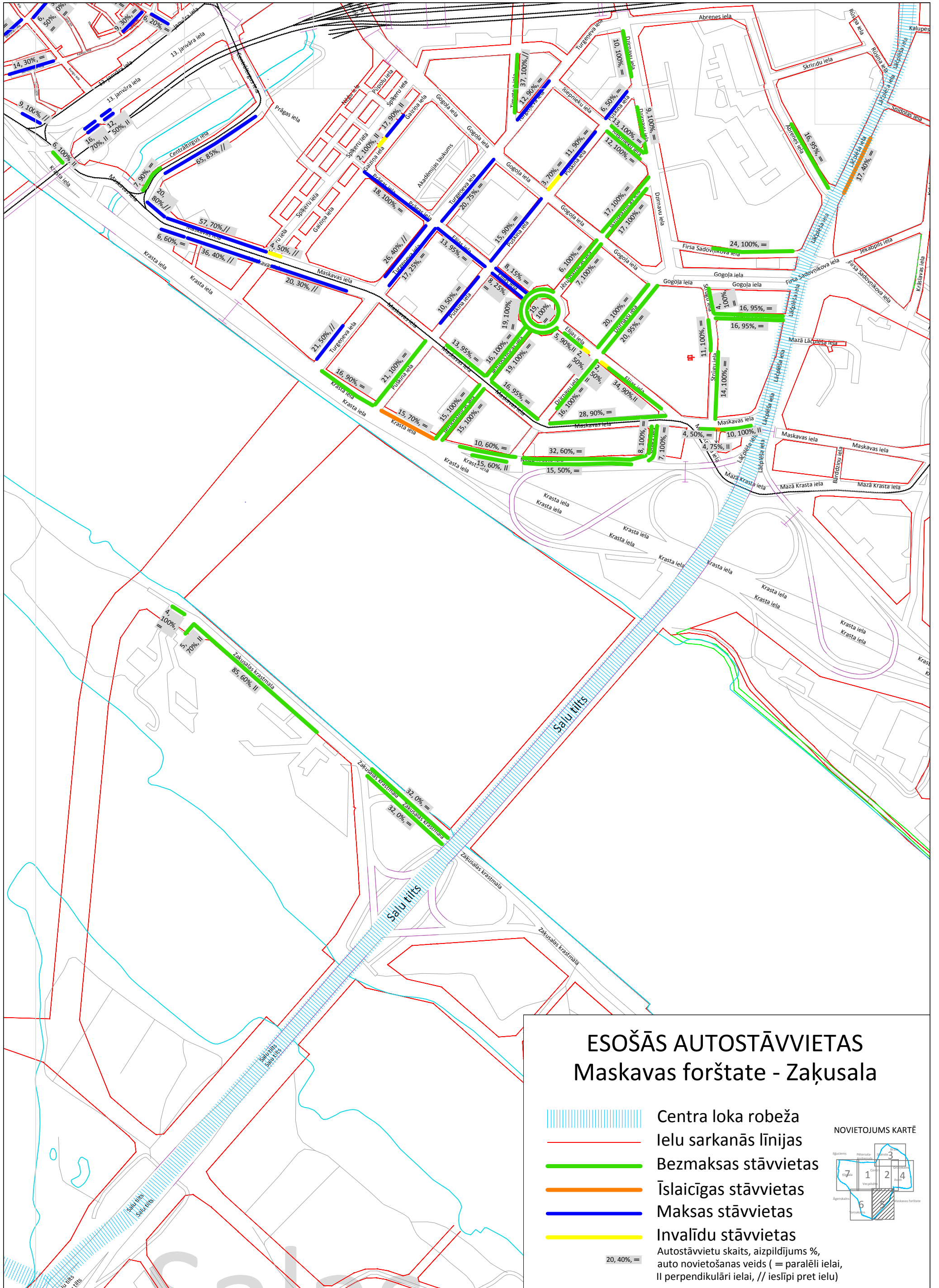
-  Centra loka robeža
-  Ielu sarkanās līnijas
-  Bezmaksas stāvvietas
-  Īslaicīgas stāvvietas
-  Maksas stāvvietas
-  Invalīdu stāvvietas

Autostāvvietu skaits, aizpildījums %, auto novietošanas veids (= paralēli ielai, II perpendikulāri ielai, // ieslīpi pret ielu)







NOVIETOJUMS KARTĒ



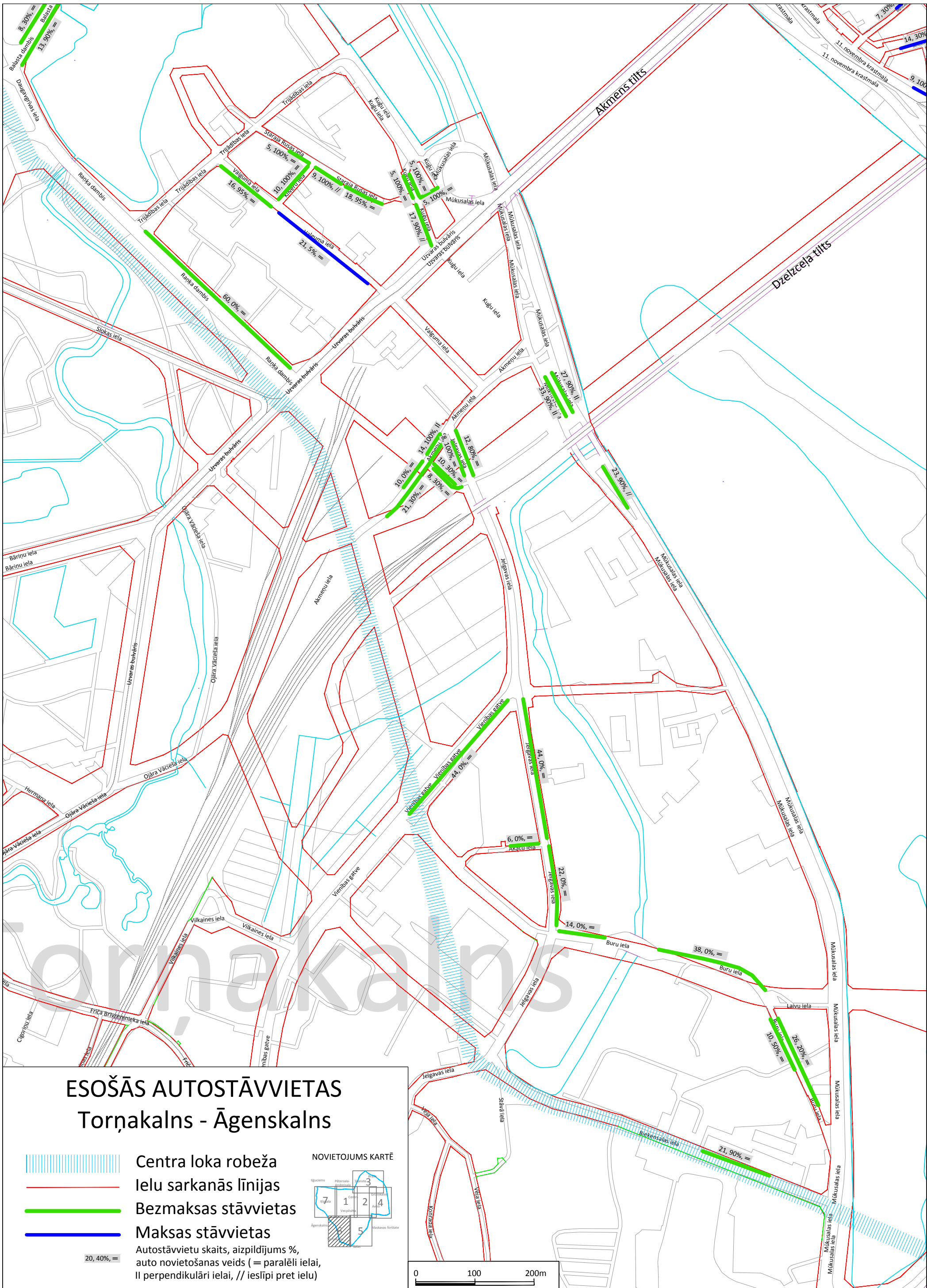




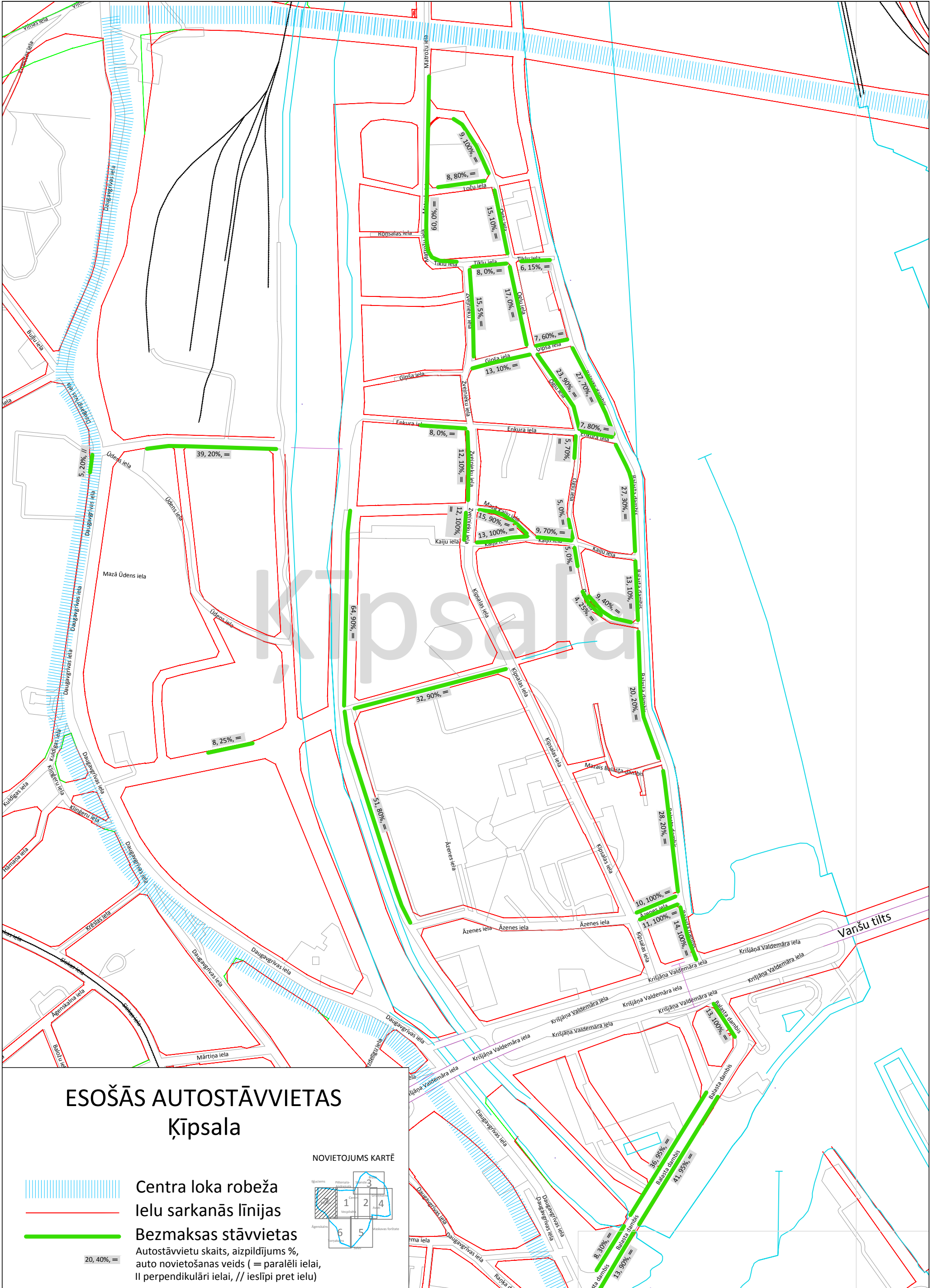
## ESOŠĀS AUTOSTĀVVIETAS Maskavas forštate - Zaķusala

-  Centra loka robeža
  -  Ielu sarkanās līnijas
  -  Bezmaksas stāvvietas
  -  Īslaicīgas stāvvietas
  -  Maksas stāvvietas
  -  Invalīdu stāvvietas
- 20, 40%, =  
Autostāvvietu skaits, aizpildījums %, auto novietošanas veids (= paralēli ielai, // perpendikulāri ielai, // ieslīpi pret ielu)

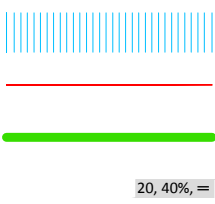








# ESOŠĀS AUTOSTĀVVIETAS Kipsala



**Centra loka robeža**  
**Ielu sarkanās līnijas**  
**Bezmaksas stāvvietas**

Autostāvvietu skaits, aizpildījums %,  
 auto novietošanas veids (= paralēli ielai,  
 // perpendikulāri ielai, // ieslīpi pret ielu)

NOVIETOJUMS KARTĒ



Vanšu tilts