



Autonovietņu koncepcijas izstrāde

Gala ziņojums “Rekomendācijas un piedāvātie risinājumi”

Pasūtītājs:

Rīgas domes Satiksmes departaments
Ģertrūdes iela 36, Rīga, LV-1011

Izpildītājs:

PricewaterhouseCoopers SIA
Reģ. Nr. 40003142793
Kr. Valdemāra iela 21-21, Rīga LV-1010



Paziņojums par atbildības ierobežojumiem

Šo ziņojumu ir izstrādājis uzņēmums PricewaterhouseCoopers SIA (turpmāk – PwC) Rīgas domes Satiksmes departamenta (turpmāk – RDSD) vajadzībām saskaņā ar 2022. gada 13. janvāra līgumu, kas noslēgts starp RDSD un PwC (turpmāk – Līgums). Darba uzdevumi veikti no 2022. gada 25. janvāra līdz 2023. gada 17. martam.

Mūsu ziņojumā ietverta informācija ir iegūta no dažādiem avotiem, kas detalizēti aprakstīti ziņojumā. PwC nav mēģinājis nodrošināt šādu avotu uzticamību vai pārbaudīt šādi sniegto informāciju. Tādējādi PwC nevienai personai, izņemot RDSD saskaņā ar noslēgto Līgumu, nesniedz nekāda veida apsolutījumus vai garantijas (tiešas vai netiešas) par ziņojuma pareizību vai pilnīgumu.

Mēs vēršam Jūsu uzmanību uz mūsu ziņojumā iekļautiem komentāriem par mūsu darba apjomu, ziņojuma izmantošanas mērķi, mūsu pieņēmumiem un ierobežojumiem attiecībā uz informāciju, kas ir mūsu ziņojuma pamatā.

PwC neuzņemas nekādu atbildību pret citām personām (izņemot pret RDSD saskaņā ar Līgumu) par ziņojuma izstrādāšanu. Tādējādi normatīvajos aktos pieļautajos gadījumos un neatkarīgi no darbības formas un no tā, vai atbildība ir radusies no līguma pārkāpuma vai delikta, PwC neuzņemas nekādu atbildību par citām personām nodarītiem zaudējumiem (izņemot zaudējumiem, kas radušies RDSD uz iepriekš minētajiem pamatiem) vai par jebkādiem lēmumiem, kas pieņemti vai nav pieņemti, balstoties uz šo ziņojumu. Izstrādātais dokuments aptver tikai nelielu daļu no sabiedriskā transporta sistēmas ietvara.

Izstrādātais dokuments ietver PwC rekomendācijas, taču jebkādi lēmumi saistībā ar informācijas tālāku izmantošanu ir jāpieņem RDSD. Ja Jums ir kādi jautājumi saistībā ar šo ziņojumu, lūdzu, sazinieties ar Raimonu Daukstu (+371 6709 4400, raimonds.dauksts@pwc.com).

Svarīgs paziņojums jebkurai personai, kas nav tiesīga iepazīties ar šo ziņojumu

Jebkura persona, kas nav šī ziņojuma adresāts vai kura nav parakstījusi un nosūtījusi atpakaļ PwC vēstuli par atbrīvojumu no atbildības, nav tiesīga iepazīties ar šo ziņojumu.

Ja nepilnvarota persona ir piekļuvusi šim ziņojumam un ir izlasījusi to, šī persona, iepazīstoties ar ziņojumu, piekrīt šādiem noteikumiem:

Persona, kurai šis ziņojums ir kļuvis pieejams, saprot, ka PwC darbs tika veikts saskaņā ar mūsu klienta norādījumiem, tikai klienta interesēs un izmantošanai klienta vajadzībām.

Persona, kurai šis ziņojums ir kļuvis pieejams, atzīst, ka šis ziņojums tika sagatavots mūsu klienta vajadzībām un var neietvert visus jautājumus, kas varētu būt būtiski citiem mērķiem.

Persona, kurai šis ziņojums ir kļuvis pieejams, piekrīt, ka PwC, tā partneri, direktori, darbinieki vai citi pārstāvji nav ne atbildīgi, ne piekrīt uzņemties atbildību pret šo personu neatkarīgi no tā, vai atbildība ir radusies no līguma pārkāpuma vai delikta (tajā skaitā, bet ne tikai, no nolaidības un normatīvajos aktos paredzēto pienākumu pārkāpuma).

PwC pārstāvji nav atbildīgi par jebkādu zaudējumu, kaitējumu vai izdevumiem, kas radušies personai, kurai šis ziņojums ir kļuvis pieejams un kura ir izmantojusi šo ziņojumu jebkādā veidā, vai par jebkurām citām sekām, kas radušās no tā, ka šai personai ir kļuvis pieejams šis ziņojums.

Papildus iepriekš minētajam, persona, kurai šis ziņojums ir kļuvis pieejams, piekrīt, ka uz šo ziņojumu nedrīkst atsaukties, to nedrīkst citēt vai izplatīt bez PwC rakstiskas piekrišanas.

Saturs

Paziņojums par atbildības ierobežojumiem	2
Svarīgs paziņojums jebkurai personai, kas nav tiesīga iepazīties ar šo ziņojumu.....	3
Termini	6
Saīsinājumi	7
Ilustrācijas.....	9
Tabulas.....	11
Kopsavilkums.....	13
Konteksts	13
Pētījuma mērķis	13
Rekomendāciju apkopojums.....	13
Ievads	17
Pētījuma nepieciešamības pamatojums	17
Pētījuma mērķis	17
Ziņojuma mērķis.....	18
Pētījuma metodoloģija	18
1. Autonovietņu un autostāvvietu plānotās attīstības ietvars.....	20
1.1. Esošās situācijas izvērtējuma kopsavilkums.....	20
1.2. Ārvalstu pieredzes un labākās prakses izpētes kopsavilkums	21
1.3. Attīstības plānošanas dokumentos paredzētās autostāvvietu pārvaldības politikas attīstības kopsavilkums.....	22
2. Autostāvvietu attīstība un ietekme uz tautsaimniecību, vidi un pilsētas telpu	26
2.1. Ietekme uz tautsaimniecību.....	26
2.2. Ietekme uz vidi.....	27
2.3. Ietekme uz pilsētas telpu	28
3. Autostāvvietu attīstības koncepcijas mērķis	30
3.1. Autostāvvietu attīstības mērķis.....	30
3.2. Autostāvvietu attīstības pamatnosacījumi	31
3.3. Autostāvvietu tipoloģija.....	33
4. Rekomendācijas autostāvvietu attīstības koncepcijai.....	45
4.1. Autostāvvietu infrastruktūras galvenie elementi.....	45
4.2. Autostāvvietu pakalpojuma principa piemērošana.....	46
4.3. Stāvvietu pakalpojuma nodrošinājuma organizatoriskais un juridiskais mehānisms.....	49
4.4. Autostāvvietu zonējums un specifisku autostāvvietu izvietošana	60
4.5. Autostāvvietu cenu politika	79

Izmantotie avoti 92

Pielikums 1. Rīgas valstspilsētai piemērotākie Push&Pull risinājumi	96
Pielikums 2. Stāvvietu pakalpojuma nodrošinājuma organizatoriskā un juridiskā modeļa analīze	102
Pielikums 3. Publiskās – privātās partnerības jēdziens un tās sastāvdaļu pārskats	105
Pielikums 4. Autostāvvietu bilance.....	106
Pielikums 5. Specifisku autostāvvietu paredzētais skaits	110
Pielikums 6. Naudas plūsmas aprēķins 10 gadu periodam	112
Pielikums 7. Sasniedzamie rezultāti	113

Termini

Termins	Skaidrojums un avots
Atklāta autonovietne	Vieglo automobiļu novietošanai izbūvēts laukums, kas nav iekļauts ēkā vai tās daļā un kas var būt nodalīts (arī nožogots). Šajā kategorijā ietilpst arī atklātas autonovietnes ielu teritorijā starp sarkanajām līnijām, bet neietilpst autostāvvietas ielu brauktuviņu malās teritorijā starp sarkanajām līnijām. (Rīgas teritorijas plānojums. Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi)
Autonovietne	Būve, kas paredzēta vieglo automobiļu novietošanai. (Rīgas teritorijas plānojums. Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi.)
Autostāvvietā	Viena vieglā automobiļa novietošanai paredzēta un šim nolūkam iekārtota vieta. (Rīgas teritorijas plānojums. Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi.)
Iedzīvotāja karte	Dokuments, ko maksas autostāvvietu pilnvarotais apsaimniekotājs, pamatojoties uz Rīgas domes Pašvaldības maksas autostāvvietu lietošanas atļauju izsniegšanas komisijas lēmumu, par noteikto maksu izsniedz iedzīvotājiem, kuru deklarētā dzīvesvieta ir noteiktajā teritorijā, ar nosacījumu, ka transportlīdzeklis ir iedzīvotāja īpašumā, valdījumā vai turējumā. Iedzīvotāja karte apliecina tās īpašnieka tiesības lietot maksas autostāvvietu tajā ielas posmā, kurā ir iedzīvotāja kartē norādītā adrese. (Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi)
Maksas autostāvvietā	Speciāli mehānisko transportlīdzekļu novietošanai izveidota un aprīkota Rīgas pilsētas pašvaldības valdījumā esoša teritorija, kas atrodas ielu kā publiskai lietošanai nodotu kompleksu inženierbūvju sarkano līniju robežās posmos. (Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi)
Push&Pull	No angļu valodas – izstumt un ievilkt jeb tā sauktā pielabināšanas un draudu metode
Sarkanā līnija	Līnija, kas norobežo ielas vai piebrauktuves (arī inženierkomunikāciju koridoru) izbūvei nepieciešamo teritoriju, kurā nekustamā īpašuma lietošanas tiesības aprobežotas saskaņā ar normatīvajiem aktiem, no apbūvējamās vai citādā veidā izmantojamās teritorijas un ko pilsētās un ciemos nosaka vietējā pašvaldība normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā. (Aizsargjoslu likums)
Slēgta transportlīdzekļu novietne	Transportlīdzekļu novietne, kas ir iekļauta ēkā vai tās daļā
SMS apmaksas pakalpojums	Maksāšanas līdzeklis par transportlīdzekļa novietošanu maksas autostāvvietā, nosūtīt īsziņu (izmantojot mobilo tālruni neatkarīgi no operatora) vai izmantojot mobilo lietotni, un naudas līdzekļu norakstīšana no maksas autostāvvietas lietotāja elektroniskās naudas konta par maksas autostāvvietas apmaksas laiku atbilstoši maksas autostāvvietu pilnvarotā apsaimniekotāja noteiktai kārtībai. (Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi)
Stāvparks	Publiski pieejama transportlīdzekļu novietne, kurā autovadītājs atstāj savu transportlīdzekli un tālāku mērķu sasniegšanai izmanto sabiedriskā transporta pakalpojumus (piemēram, autobusu, trolejbusu, tramvaju, dzelzceļu).
Transportlīdzekļu novietne	Būve, kas paredzēta sauszemes, gaisa vai ūdens transportlīdzekļu novietošanai. (Rīgas teritorijas plānojums. Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi)
Velonovietne	Būve, kas aprīkota velosipēdu novietošanai (velostatīvi, veloskapji u.tml.). (Rīgas teritorijas plānojums. Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi)

Saīsinājumi

Saīsinājums	Skaidrojums
B1	Īslaicīgās autostāvvietas, kas paredzētas pasažieru izkāpšanai/iekāpšanai, piemēram, kiss&ride koncepts pie vispārējās izglītības iestādēm
B2	Taksometru autostāvvietas un tūrisma autobusu stāvvietas
B3	Vispārpieejamās autostāvvietas, kurām atšķirībā no B1 šīm autostāvvietām nav noteikts to izmantošanas mērķis
B4	Piegādes jeb piegādātāju autostāvvietas
B5	Kravas automašīnu autostāvvietas, paredzētas kravas automašīnu vadītāju atpūtai, veicot savus darba pienākumus
B6	Vispārpieejamās autostāvvietas, kuras netiek regulētas un tajās atļauta ilglaicīga automašīnas stāvēšana
B7	Autostāvvietas, kas paredzētas cilvēkiem ar invaliditāti
Cruising	No angļu val. – brīvo autostāvvietu meklēšana
CSDD	Ceļu Satiksmes Drošības Direkcija
CSN	Ceļu satiksmes noteikumi
CSOTL	Ceļu satiksmes organizācijas tehniskie līdzekļi
CSP	Centrālā statistikas pārvalde
EKI	Elektroniskās kontroles iekārta
ES	Eiropas Savienība
ESA 2010	European system of accounts
ETL	Elektrotransportlīdzeklis
EUR	Euro
ĢIS	Ģeogrāfiskās informācijas sistēmas
h	Stundas
IT	Informācijas tehnoloģijas
km	Kilometri
LV	Latvija
LVS	Latvijas Valsts standartam
m	Metri
M1	Vispārpieejamās autostāvvietas, kurās atļauta ilglaicīga automašīnas stāvēšana
M3	Autostāvvietas, kuras paredzētas tikai konkrētās apkaimes, zonas vai teritorijas iedzīvotāju automašīnu novietošanai
M4	Autostāvvietas, kas paredzētas elektroauto uzlādei
min	Minūtes
NO2	Slāpekļa dioksīds

Saīsinājums	Skaidrojums
NVO	Nevalstiska organizācija
OECD	Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija
OSM	OpenStreetMap
Park&Ride	Stāvparki
Park4SUMP	Eiropas Savienības finanšu mehānisma "Horizon 2020" projekts Park4SUMP
PPP	Publiskā privātā partnerība
PwC	PricewaterhouseCoopers SIA
RD MVD	Rīgas domes Mājokļu un vides departaments
RD PAD	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
RD SD	Rīgas domes Satiksmes departaments
RDSD	Rīgas domes Satiksmes departaments
RP	Rīgas pašvaldība
RS	Rīgas pašvaldības SIA "Rīgas Satiksme"
Saistošie noteikumi Nr.206	Rīgas domes 2013. gada 5. februāra saistošie noteikumi Nr. 206 "Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi"
SEG	Siltumnīcefekta gāzes
SIA	Sabiedrība ar ierobežotu atbildību
SMS	Īsziņa (no angļu val. Short Message Service)
SUMP	Ilgtspējīgi mobilitātes plāni (no angļu val. Sustainable Urban Mobility Plan)
t.sk.	Tai skaitā
TL	Transportlīdzeklis
u.c.	Un citi
u.tml.	Un tam līdzīgi
utt.	Un tā tālāk
VARAM	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija

Ilustrācijas

Dokumentā ietvertās ilustrācijas:

Ilustrācija 1. Pētījuma darba uzdevumu tvērums	18
Ilustrācija 2. Galvenie pilsētas attīstības mērķi, kuru ieviešanu var sekmēt autostāvvietu pārvaldības koncepcija	30
Ilustrācija 3. Push&Pull pamatprincipu skaidrojums.	31
Ilustrācija 4. Ieņēmumu no autostāvvietu apsaimniekošanas novirzījums	33
Ilustrācija 5. Autostāvvietu izvietojums brauktuves joslā salīdzinājumā autostāvvietu izvietojumu ielu "kabatās"	36
Ilustrācija 6. Konceptuāls Kiss&Ride tipa autostāvvietu attēlojums	39
Ilustrācija 7. Konceptuāls piegādātāju autostāvvietu attēlojums.....	41
Ilustrācija 8. Konceptuāls autostāvvietu, kas paredzētas cilvēkiem ar invaliditāti, attēlojums	42
Ilustrācija 9. Konceptuāls koplietošanas autostāvvietu attēlojums	43
Ilustrācija 10. Konceptuāls elektrouzlādes autostāvvietu attēlojums	44
Ilustrācija 11. Autonovietņu un autostāvvietu definīciju konceptuāls attēlojums	46
Ilustrācija 12. Autostāvvietu pakalpojuma tvērums	46
Ilustrācija 13. Autostāvvietu pakalpojuma principa ieviešana valstspilsētas teritorijā atbilstoši apdzīvojama telpiskai struktūrai	48
Ilustrācija 14. Jaunu maksas autostāvvietu pakalpojuma ieviešanas princips	49
Ilustrācija 15. Vienkāršota autostāvvietu vadības sistēmas informācijas plūsma.....	53
Ilustrācija 16. Ziņošanas ierīču izmaksu un precizitātes pretstatījums	55
Ilustrācija 17. Esošais pašvaldības maksa autostāvvietu zonu izvietojums	61
Ilustrācija 18. Pašvaldības maksas autostāvvietu skaits esošajā zonējuma uz gada beigām	62
Ilustrācija 19. Potenciālais pašvaldības maksa autostāvvietu zonu izvietojums – 1. scenārijs	65
Ilustrācija 20. Potenciālais pašvaldības maksa autostāvvietu zonu izvietojums – 2. scenārijs	66
Ilustrācija 21. Metodoloģija jaunu piegādātāju autostāvvietu ieviešanai.	68
Ilustrācija 22. Pieprasījuma intensitātes kartējums pilsētas kodola apkaimēm un potenciālie krustojumi jaunu piegādātāju autostāvvietu ieviešanai	69
Ilustrācija 23. Metodoloģija jaunu autostāvvietu personām ar invaliditāti ieviešanai.	70
Ilustrācija 24. Prioritārie krustojumi jaunu autostāvvietu ieviešanai personām ar invaliditāti Rīgas kodolā.	71

Ilustrācija 25. Vispārējās izglītības iestādes Rīgas valstspilsētā, pie kurām izvērtējama īslaicīgo autostāvvietu ierīkošana.	72
Ilustrācija 26. Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plānā noteiktie potenciālie stāvparki Rīgā	73
Ilustrācija 27. Autostāvvietu piedāvājuma mērķa aprēķins un sasniegšanas mehānisms.	74
Ilustrācija 28. Elektrouzlādes autostāvvietu ieviešanas metodoloģija.	75
Ilustrācija 29. Elektroauto pieprasījuma intensitātes kartējums un esošās elektroauto uzlādes stāvvietas Rīgas valstspilsētas kodolā.....	76
Ilustrācija 30. Vidējā procentuālā autostāvvietu no slodze no 2017. gada līdz 2021. gadam pēc priekšapmaksas darījumu skaita gadā uz vienu autostāvvietu pa stundām un zonām	81
Ilustrācija 31. Piedāvāto tarifu ietekmes korelācija	88
Ilustrācija 32. Autostāvvietu bilances aprēķina metodoloģija.....	106

Tabulas

Dokumentā ietvertās tabulas:

Tabula 1. Darba uzdevumu izpildē izmantotās metodes	18
Tabula 2. Ārvalstu pieredzes un labākās prakses izpētes tvērums	21
Tabula 3. Attīstības plānošanas dokumenti, kas tiešā vai netiešā veidā skar autostāvvietu koncepcijas izveidi, un ietekmētās grupas	22
Tabula 4. Autostāvvietu vadības pienesums SUMP mērķu īstenošanā	25
Tabula 5. Rīgas valstspilsētai piemērotāko <i>Push&Pull</i> risinājumu apkopojums	31
Tabula 6. Autostāvvietu regulējums pēc autostāvvietu izmantošanas veida ielu sarkanajās līnijās	34
Tabula 7. Autostāvvietu ģeometriskā novietojuma ielu sarkanajās līnijās priekšrocības un trūkumi ...	37
Tabula 8. Ieteicamie autostāvvietu izmēri	38
Tabula 9. Īslaicīgo autostāvvietu, kas paredzētas pasažieru izkāpšanai/iekāpšanai raksturojums	38
Tabula 10. Taksometru autostāvvietu un tūrisma autobusu stāvvietu parametri	39
Tabula 11. Piegādes jeb piegādātāju autostāvvietu parametri	40
Tabula 12. Autostāvvietu, kas paredzētas cilvēkiem ar invaliditāti, parametri	41
Tabula 13. Koplietošanas automašīnu autostāvvietu parametri	42
Tabula 14. Autostāvvietu, kas paredzētas elektroauto uzlādei, parametri	43
Tabula 15. Autonovietņu un autostāvvietu definīcijas	45
Tabula 16. Pakalpojuma nodrošinājuma organizatorisko mehānismu apraksts	50
Tabula 17. Autostāvvietu vadības sistēmas galvenie elementi	52
Tabula 18. SIA "Rīgas satiksme" lietotie autostāvvietu vadības sistēmas risinājumi	53
Tabula 19. Labās prakses piemērs – Maskava	55
Tabula 20. Labie prakses piemēri – Stokholma un Kopenhāgena	57
Tabula 21. Esošā autostāvvietu zonējuma problemātika	62
Tabula 22. Piedāvātā zonējuma scenāriji	63
Tabula 23. Līdzšinējo maksas autostāvvietu sadalījums pa piedāvātā zonējuma zonām pēc to skaita	66
Tabula 24. Esošā maksa par pašvaldības autostāvvietu lietošanu ielu sarkanajās līnijās, EUR	79
Tabula 25. Pašvaldības maksas autostāvvietu darba laiks esošajā zonējumā	80

Tabula 26. Vidējā autostāvvietu no slodze no 2017. gada līdz 2021. gadam pēc priekšapmaksas darījumu skaita gadā uz vienu autostāvvietu pa stundām	81
Tabula 27. Autostāvvietu darba laika izmaiņu piedāvājums	82
Tabula 28. Autostāvvietu apmaksas veidu atkarība no maksas par autostāvvietas pirmo vai nākamo lietošanas stundu pie esošajiem tarifiem	84
Tabula 29. Fiksēto tarifu taktiskais risinājums pa autostāvvietu zonām un darba laika stundām, % no bāzes tarifa	84
Tabula 30. Diversificēto tarifu taktiskais risinājums pa autostāvvietu zonām un darba laika stundām, % no bāzes tarifa	84
Tabula 31. Piedāvātie pirmās stundas tarifa varianti iekš koncepcijā piedāvātā zonējuma un tarifa dinamisma risinājumiem, EUR	85
Tabula 32. Piedāvāto tarifu ietekme uz pieprasījumu	86
Tabula 33. Piedāvāto tarifu ietekme uz ieņēmumiem salīdzinājumā pret 2021. gadu	87
Tabula 34. Autostāvvietu tarifa piedāvājums	88
Tabula 35. Izmantotie informācijas avoti un dati	92
Tabula 36. Valsts pārvaldes iekārtas likumā noteiktā "efektivitātes" principa definīcijas	102
Tabula 37. VARAM noteiktie efektivitātes izvērtēšanas kritēriji	102
Tabula 38. Pakalpojuma nodrošinājuma organizatorisko mehānismu salīdzinājums	103
Tabula 39. Augsta izmaksu aprēķina salīdzinājums par 2021. gadu starp SIA "Rīgas satiksme", SIA "Europark Latvia" un SIA "Cityparks Latvija"	104

Kopsavilkums

Konteksts

Sabalansēta autonovietņu un autostāvvietu (turpmāk – autostāvvietā) koncepcija ir būtisks priekšnoteikums pilsētas attīstības politikas mērķu sasniegšanā. Lai ilgtermiņā veicinātu un attīstītu sabalansētu autonovietņu un autostāvvietu attīstību Rīgas pilsētas centrā un apkaimēs, nepieciešama vienotas autonovietņu koncepcijas izstrāde. Autonovietņu koncepcijas mērķis ir autostāvvietu aizņemtās vietas pārdalīšana mobilitātei un pilsētvides uzlabošanai, kā arī efektīvas kontroles sistēmas ieviešana, veicinot pāreju uz videi draudzīgākiem pārvietošanās veidiem, taču neradot negatīvu iespaidu uz uzņēmējiem.

Pētījuma mērķis

Vispārējais pētījuma mērķis ir izstrādāt autostāvvietu politikas koncepciju ar konkrētiem sasniedzamajiem rezultātiem un novērtēšanas sistēmu, lai veicinātu sabalansētu autostāvvietu attīstību pilsētas centrā un apkaimēs, tajā skaitā ielu sarkanajās līnijās, atslogojot pilsētas centrālo daļu no autotransporta, uzlabojot pilsētas vides kvalitāti un tās pieejamību iedzīvotājiem, nodrošinot piekļūšanu pie teritorijām un objektiem, un izveidot vienotu stāvvietu vadības sistēmu automašīnām, elektriskajiem transportlīdzekļiem, velosipēdiem un mikromobilitātes transportlīdzekļiem.

Rekomendāciju apkopojums

Autostāvvietu pārvaldības politikas mērķi ir pilsētas telpas pārdale atbilstoši mobilitātes hierarhijai, uzlabojot pilsētvides pieejamību un satiksmes drošību, kā arī nodrošinot efektīvu autostāvvietu kontroles sistēmu.

Sagatavotās autostāvvietu pārvaldības koncepcijas rekomendācijas ir balstītas uz *Push&Pull* autostāvvietu pārvaldības pamatprincipiem. *Push&Pull* pamatprincipu piemērošana ilgtermiņā ne tikai veicinās iedzīvotāju paradumu maiņu, bet arī sniegs nepieciešamo finansējumu ilgtspējīgas mobilitātes attīstībai. Veiksmīgas autostāvvietu pārvaldības pamatā ir mērķtiecīga komunikācija ar sabiedrību, lai informētu par pieejamām ilgtspējīgas mobilitātes iespējām, kā arī par paredzētajām investīcijām infrastruktūras nodrošināšanai.

Koncepcijas rekomendāciju ietvaros ir pārskatīta autostāvvietu tipoloģija ielu sarkanajās līnijās, pastiprinātu uzmanību pievēršot satiksmes drošības un pilsētvides pieejamības uzlabošanai gājējiem un mikromobilitātes rīku lietotājiem. Koncepcijas rekomendāciju ietvaros ir piedāvāts ieviest autostāvvietu pakalpojuma principu visā Rīgas valstspilsētas teritorijā, to diferencējot atbilstoši pilsētas teritoriālai struktūrai un noteiktajiem pilsētas attīstības mērķiem. Piedāvātajam pakalpojuma ieviešanas principam ir noteikta arī tā ieviešanas kārtība, ņemot vērā iedzīvotāju, pilsētas viesu un pašas pilsētas vajadzības.

Nozīmīgākā ietekme kvalitatīva pakalpojuma nodrošināšanā būs sistemātiskam darbam, mainot sabiedrības attieksmi pret ceļu satiksmes noteikumu (turpmāk – CSN) ievērošanu, kā arī veicot sistemātisku CSN pārkāpumu kontroli.

Piedāvātais autostāvvietu pakalpojuma princips



Autostāvvietu pakalpojuma principa ieviešanas pamatkritēriji

Zemāk minētie aspekti attiecināmi uz visām valstspilsētas teritorijā esošajām un jaunizveidojamām autostāvvietām

	1	Autostāvvietu pakalpojuma nodrošināšana: Nosakot maksu par pašvaldības autostāvvietu izmantošanu septiņas dienas nedēļā.
	2	Pilsētvides pieejamības un ceļu satiksmes drošības uzlabošana Ilgtermiņa autostāvvietas neizvietojot tuvāk par: • 15 m no regulētiem un neregulētiem krustojumiem, • 15 m no gājēju pārejām, • 10 m pirms un 10 m pēc sabiedriskā transporta pieturām. Autostāvvietas neizvietojot pilnībā vai daļēji uz ietves, kur gājējiem atvēlētā ietves daļa, starp autostāvvietu un ietves malu, ir mazāka par: • 3 m R un A zonās (augstas intensitātes ietves), • 2.5 m B zonā (normālas intensitātes ietves), • 2.1 m C un D zonās (zemas intensitātes ietves). Autostāvvietas neizvietojot vietās, kur autostāvvietas traucē/apdraud velobraucējus, piemēram, vietās starp ietvi un veloceļu (t.sk. ņemot vērā velosatiksmes attīstības koncepcijas infrastruktūru).
	3	Auto novietošanas kontroles stiprināšana: Uzlabojot pašvaldības maksas autostāvvietu kontroles mehānismus un veicinot ceļa satiksmes noteikumu (kas attiecināmu uz neatļautu auto novietošanu) fiksēšanu.

Zemāk minētie aspekti attiecināmi uz valstspilsētas kodola teritorijā esošajām un jaunizveidojamām autostāvvietām

	1	Bezmaksas autostāvvietu skaita samazināšana ielu sarkanajās līnijās, atbilstoši pilsētvides un ceļu satiksmes drošības uzlabošanas noteiktajiem kritērijiem.
	2	Bezmaksas autostāvvietu skaita samazināšana ielu sarkanajās līnijās, pārveidojot ilgtermiņa autostāvvietu izmantošanas mērķi un ieviešot īpašam mērķi paredzētas autostāvvietas, piemēram, autostāvvietas personām ar invaliditāti, piegādātāju un īstermiņa autostāvvietas.
	3	Pašvaldības maksas autostāvvietu skaita palielināšana, lai sasniegtu noteiktos gaisa kvalitātes, klimatneitralitātes un ilgtspējīgas mobilitātes mērķus.

Zemāk minētie aspekti attiecināmi uz valstspilsētas ārpus kodola teritorijas esošajām un jaunizveidojamām autostāvvietām

	1	Autostāvvietu skaita palielināšana ārpus ielu sarkanajām līnijām, nodrošinot nepieciešamo autostāvvietu skaitu atbilstoši iedzīvotāju vajadzībām.
--	---	--

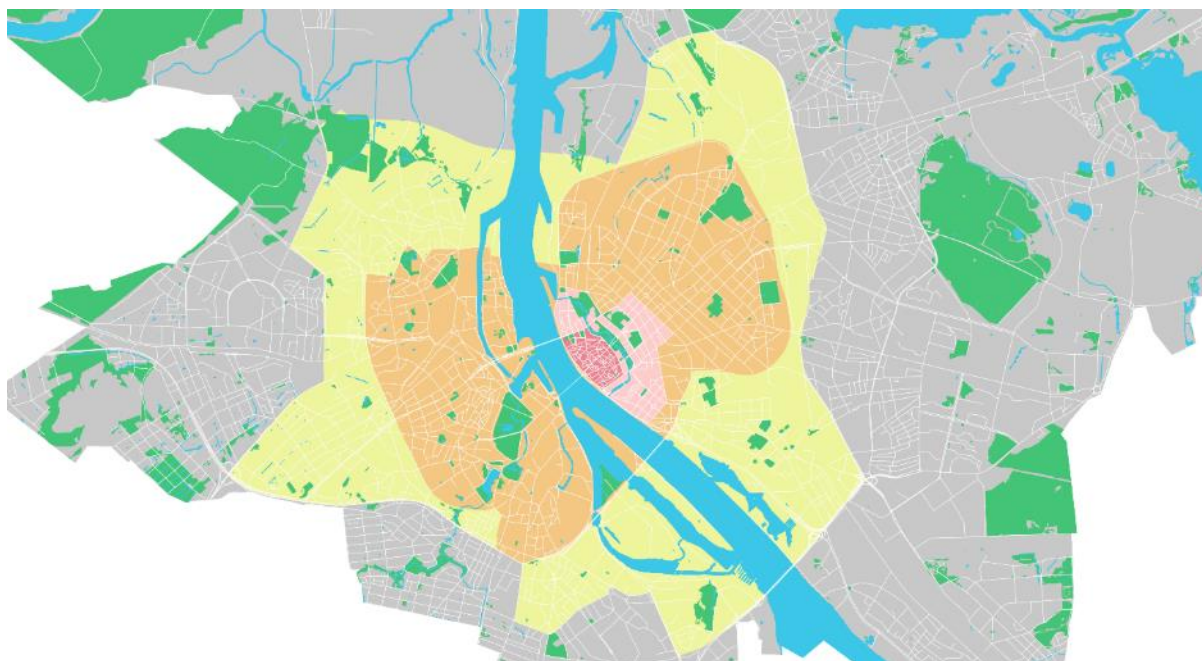
Analizējot juridisko un organizatorisko autostāvvietu pārvaldības modeli, kā piemērotākais risinājums efektīvai pakalpojuma nodrošināšanai tika identificēta deleģējuma līguma turpināšana ar RP SIA "Rīgas satiksme". Tomēr, lai nodrošinātu arī turpmāku izdevumu samazināšanu un rezultātu uzlabojumu, deleģējot pakalpojumu RP SIA "Rīgas satiksmei", deleģējuma līgumā ir nepieciešams noteikt stingrākus pārraudzības mehānismus un nepieciešamību nodrošināt automatizētus autostāvvietu kontroles mehānismus.

Būtiski norādīt, ka ņemot vērā Rīgas valstspilsētas finansiālas iespējas un vajadzību klāstu, auto infrastruktūras attīstībai lielos investīciju projektos nepieciešams izvērtēt alternatīvas finansējuma iespējas, vecinot privātā sektora iesaisti.

Koncepcijas rekomendāciju ietvaros tika pārskatīts autostāvvietu zonējums, atbilstoši pilsētas attīstības plāniem, piedāvājot divus iespējamus risinājumus. Pārskatot autostāvvietu zonējumu, tika izstrādāti risinājumi specifisku stāvvietu ieviešanai pilsētas kodolā un ārpus pilsētas kodola. Risinājumi tika izsekoti sekojošiem autostāvvietu veidiem:

- Piegādātāju autostāvvietas ielu sarkanajās līnijās,
- Autostāvvietas, kas paredzētas personām ar invaliditāti, ielu sarkanajās līnijās,
- Īstermiņa autostāvvietas, kas paredzētas pasažieru izkāpšanai/iekāpšanai,
- Stāvparki,
- Stāvlaukumi un daudzstāvu autonovietnes,
- Elektroauto autostāvvietas,
- Tūrisma un ekskursiju autobusu stāvvietas,
- Kravas auto stāvvietas,
- Koplietošanas auto stāvvietas,
- Kiss&Ride autostāvvietas,
- Velonovietnes.

Piedāvātais autostāvvietu zonējums, paredzot piecas zonas



Piedāvātais autostāvvietu zonējums uztverams kā sākotnējs risinājums, balstoties uz esošo situāciju un apstiprinātajiem Rīgas valstspilsētas attīstības plāniem. Nākotnē autostāvvietu zonējuma robežas var tikt koriģētas atbilstoši jaunajiem Rīgas valstspilsētas attīstības plāniem un prioritātēm, piemēram, atbilstoši zemo emisiju zona un centra kodola infrastruktūras izbūvei.

Atbilstoši pārskatītajam pašvaldības maksas autostāvvietu zonējumam, tika pārskatīts arī maksas autostāvvietu darba laiks un tarifi, atsevišķās autostāvvietu tarifu zonās paredzot samaksu septiņas dienas nedēļā.

Piedāvātais autostāvvietu darba laiks

Tarifa zona	Dienas	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5
		līdz plkst.																							
		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6
R tarifa zona	Darba dienas	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
	Sestdienas	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
	Svētdienas	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
	Svētku dienas	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
A tarifa zona	Darba dienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
	Sestdienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
	Svētdienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
	Svētku dienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
B tarifa zona	Darba dienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
	Sestdienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
	Svētdienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
	Svētku dienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
C tarifa zona	Darba dienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
	Sestdienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
	Svētdienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
	Svētku dienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
D tarifa zona	Darba dienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
	Sestdienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
	Svētdienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
	Svētku dienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€

€ – Autostāvvietu darba laiks jeb stunda, par kuru piemērojama maksa par autostāvvietas lietošanu esošajā zonējumā

€ – Autostāvvietu darba laiks jeb stunda, par kuru piemērojama maksa par autostāvvietas lietošanu piedāvātajā zonējumā

Pārskatot pašvaldības autostāvvietu maksas politiku, tika izskatīti vairāki tās piemērošanas scenāriji, piedāvājot pašvaldībai iespēju ieviest fiksētos vai diversificētos samaksas tarifus. Autostāvvietu maksas politika tika izveidota atbilstoši piedāvātajām jaunajām autostāvvietu tarifu zonām.

Piedāvātais autostāvvietu stundas tarifs

Tarifa zona	Pirmās stundas tarifs, EUR					
	Attiecīgi zonējuma 1. scenārijam					
	Pēc fiksētā tarifa			Pēc diversificētā tarifa		
Tarifa piedāvājumi						
	F1A	F1B	F1C	D1A	D1B	D1C
R	5.00	7.50	6.00	5.00	7.50	6.00
A	2.50	4.50	3.00	2.50	4.50	3.00
B	2.00	3.00	2.50	2.00	3.00	2.50
C	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50
D	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

Tarifa zona	Pirmās stundas tarifs, EUR					
	Attiecīgi zonējuma 2. scenārijam					
	Pēc fiksētā tarifa			Pēc diversificētā tarifa		
Tarifa piedāvājumi						
	F2A	F2B	F2C	D2A	D2B	D2C
R	5.00	7.50	6.00	5.00	7.50	6.00
B	2.00	3.00	2.50	2.00	3.00	2.50
C	1.50	1.50	1.50	1.50	1.00	1.50
D	1.00	1.00	1.00	1.00	0.50	1.00

Lai izvērtētu piedāvātā risinājuma ekonomisko pamatojumu veikta nākotnes naudas plūsmas prognoze (skat. Pielikums 6). Nākotnes naudas plūsmas prognozes liecina par stabilu ieņēmumu pieaugumu, pašvaldībai ieviešot 7690 jaunas maksas autostāvvietas šobrīd stāvēšanai **bez maksas pieejamajos ielu posmos ielu sarkanajās līnijās pilsētas kodolā** (R, A un B tarifa zonās) un pārveidojot 90 jau esošās autostāvvietas par autostāvvietām piegādātājiem un 174 esošās autostāvvietas par autostāvvietām personām ar invaliditāti. Turklāt 10 gadu laikā plānota 709 jaunu autostāvvietu ieviešana personām ar invaliditāti un 67 jaunu piegādātāju autostāvvietu izveide. Projicētā naudas plūsma no pamatdarbības liecina par stabilu naudas līdzekļu ģenerēšanu, ko iespējams reinvestēt kā autostāvvietu pakalpojuma nodrošināšanā, tā pakalpojuma attīstībā. Ikgadējai peļņai no autostāvvietu pakalpojuma pakāpeniski pieaugot, turpmāko 10 gadu laikā paredzama stabila neto rentabilitāte.

Ievads

Pētījuma nepieciešamības pamatojums

Lai arī viens no Rīgas pašvaldības izvirzītajiem mērķiem ir veicināt autostāvvietu lietošanas samazināšanos pilsētas centrā, pēdējos gados autostāvvietu lietošanas gadījumu skaits ir tikai palielinājies, veicinot autostāvvietu biznesa uzplaukšanu pilsētas centrā. Lai nodrošinātu efektīvu un ekonomisku transporta infrastruktūras attīstības plānošanu, Valsts kontrole¹ Rīgas pašvaldībai ir ieteikusi pilnveidot attīstības plānošanas dokumentus, izstrādājot autostāvvietu politiku ar konkrētiem uzdevumiem un noteiktiem sasniedzamajiem rezultātiem rādītājiem izvirzīto mērķu sasniegšanai, kā arī nodrošināt to monitoringu, kā arī izstrādāt bezmaksas autonomvietņu attīstības politiku autostāvvietu problēmu risināšanai pilsētas mikrorajonos un papildus darbības rezultātiem rādītājiem attīstības plānošanas dokumentos iekļaut arī analītiskos rādītājus mērķu sasniegšanas novērtēšanai.

Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija² un Rīgas attīstības programma 2022.–2027. gadam³ nosaka mērķus un vispārīgus sasniedzamos rezultātus attiecībā uz transportlīdzekļu novietošanu un autostāvvietu izvietojumu. Paredzams, ka Rīgas pilsētas centrālajā daļā privātā autotransporta stāvēšana būs ierobežota, prioritāti nodrošinot citiem pārvietošanās veidiem, savukārt priekšpilsētas apkaimēs būs sakārtota autotransporta apstāšanās pie daudzdzīvokļu dzīvojamām mājām. Tādējādi privātā autotransporta izmantošanas ērtums un īpatsvars Rīgas ielās samazināsies atbilstoši pilsētas loku sistēmai un apbūves struktūrai, t.i., lielākais privātā autotransporta īpatsvars paredzēts perifērijā un priekšpilsētā līdz pilsētas lokam, mazāks tas ir priekšpilsētā līdz pilsētas centra lokam un ievērojami mazāks – kodolā. Arī atbilstoši Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā⁴ norādītajām prasībām, Transporta attīstības Tematiskajā plānojumā kā galvenais mērķis ir uzsvērts Rīgas centrālās daļas atslogošana no privātā transporta.

Lai ilgtermiņā veicinātu un attīstītu sabalansētu autonomvietņu un autostāvvietu attīstību Rīgas pilsētas centrā un apkaimēs, nepieciešama vienotas autonomvietņu koncepcijas izstrāde. Autonomvietņu koncepcijas mērķis ir autostāvvietu aizņemtās vietas pārdalīšana mobilitātei un pilsētvides uzlabošanai, kā arī efektīvas kontroles sistēmas ieviešana, veicinot pāreju uz videi draudzīgākiem pārvietošanās veidiem, taču neradot negatīvu iespaidu uz uzņēmējiem.

Pētījuma mērķis

Vispārējais pētījuma mērķis ir izstrādāt autostāvvietu politikas koncepciju ar konkrētiem sasniedzamajiem rezultātiem un novērtēšanas sistēmu, lai veicinātu sabalansētu autostāvvietu attīstību pilsētas centrā un apkaimēs, tajā skaitā ielu sarkanajās līnijās, atslogojot pilsētas centrālo daļu no autotransporta, uzlabojot pilsētas vides kvalitāti un tās pieejamību iedzīvotājiem, nodrošinot piekļūšanu pie teritorijām un objektiem, un izveidot vienotu stāvvietu vadības sistēmu automašīnām, elektriskajiem transportlīdzekļiem, velosipēdiem un mikromobilitātes transportlīdzekļiem.

Lai nodrošinātu izvirzītā mērķa sasniegšanu, tika īstenoti Ilustrācija 1 norādītie darba uzdevumi.

¹ Valsts kontrole (2019). Revīzijas ziņojums "Kā Rīgas pašvaldībai veicas ar pilsētas transporta infrastruktūras attīstību?". <https://www.lrvk.gov.lv/lv/getrevisionfile/uploads/reviziju-zinojumi/2018/2.4.1%E2%80%932018/Rigas-transporta-infrastruktura-Revizijas-zinojums-06.02.2019.pdf>

² Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (2014). Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/STRATEGIJA_WEB.pdf

³ Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (2022). Rīgas attīstības programma 2022.–2027. gadam. <https://www.riga.lv/lv/media/17522/download?attachment>

⁴ Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (2017). Transporta attīstības tematiskais plānojums. <https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2017/10/transporta/Transporta%20att%C4%ABst%C4%ABbas%20Tm%20Paskaidrojuma%20raksts.pdf>

Ilustrācija 1. Pētījuma darba uzdevumu tvērums



Pētījuma sagaidāmais rezultāts ir sabalansētas autonomvietņu un autostāvvietu attīstības veicināšana pilsētas centrā un apkaimēs, tai skaitā, ielu sarkanajās līnijās:

1. Atslogojot pilsētas centrālo daļu no autotransporta;
2. Uzlabojot pilsētas vides kvalitāti un tās pieejamību iedzīvotājiem;
3. Izveidojot vienotu stāvvietu vadības sistēmu automašīnām, elektriskajiem transportlīdzekļiem, un mikro mobilitātes rīkiem.

Pētījuma rezultātā tika sagatavoti trīs nodevumi:

- starpziņojums – Esošās situācijas izvērtējums;
- starpziņojums – Ārvalstu pieredzes un labākās prakses izpēte;
- gala ziņojums – Rekomendācijas autonomvietņu koncepcijai.

Ziņojuma mērķis

Šī ziņojuma mērķis ir sniegt rekomendācijas visaptverošai pašvaldībai piederošo autostāvvietu pārvaldības politikai, ņemot vērā pilsētas attīstības plānošanas dokumentos noteiktos mērķus. Ziņojums ietver ārvalstu labās prakses piemēros balstītas un pilsētas mērķiem pielāgotas rekomendācijas vispārējai autostāvvietu pārvaldības politikai pilsētas teritorijā, rekomendācijas autostāvvietu zonējuma un cenu politikas izmaiņām, kā arī vadlīnijas specifisku autostāvvietu izvietojumam pilsētā. Papildus ziņojums ietver rekomendācijas stāvvietas vadību sistēmas un kontroles tehnoloģiju attīstībai.

Pētījuma metodoloģija

Ziņojumā izstrādātas rekomendācijas un risinājumi, balstoties uz iepriekšējos ziņojumos veikto izpēti, ekspertu un pilsētas plānošanas departamentu pārstāvju viedokļiem, kā arī uz papildu sekundārajiem informācijas avotiem. Pētījuma izstrādē izmantotā metodoloģija izvēlēta, ņemot vērā pētījuma mērķi un darba uzdevumus. Analīze tika veikta un ziņojums tika sagatavots laika posmā no 2022. gada maija līdz 2023. gada martam.

Tabula 1. Darba uzdevumu izpildē izmantotās metodes

Darba uzdevums	Izmantotās metodes
Rekomendāciju izstrāde un risinājumu piedāvājums	
1. Rekomendāciju apkopojums stāvvietu politikas jomā;	• Autostāvvietu politikas plānošanas dokumentu un normatīvo aktu analīze;
2. Vismaz 2 risinājumu izstrāde un apraksts;	• Sekundāro datu avotu analīze (tai skaitā par ārvalstu labo praksi);
3. Centra un apkaimju autonomvietņu ieviešanas programmu definēšana;	• Statistikas datu analīze (tai skaitā iepriekš veiktā iedzīvotāju aptauja);
4. Autonomvietņu risinājumu apkaimju iedzīvotājiem, tajā skaitā daudzstāvu autonomvietņu, tehniski ekonomiskais pamatojums;	• Sekundāro datu avotu analīze;
5. Risinājumu ietekmes novērtējums.	• Finanšu datu analīze;

Darba uzdevums	Izmantotās metodes
	• Padziļinātās intervijas pilsētu plānošanas departamentiem, kas atbild par autostāvvietu pārvaldību, un citām iesaistītajām pusēm; • Kartējuma veikšanas, izmantojot ĢIS programmu QGIS; • Darba grupu organizēšana ar pilsētu plānošanas departamentiem, kas atbild par autostāvvietu pārvaldību, un citām iesaistītajām pusēm.

Ziņojums ietver četras daļas:

1. Autonovietņu un autostāvvietu plānotās attīstības ietvars.
2. Autostāvvietu ietekme uz tautsaimniecību, vidi un pilsētas telpu.
3. Autostāvvietu attīstības koncepcijas mērķis.
4. Rekomendācijas autostāvvietu attīstības koncepcijai.

1. Autonovietņu un autostāvvietu plānotās attīstības ietvars

1.1. Esošās situācijas izvērtējuma kopsavilkums

Lai balstītu autostāvvietu koncepcijas izveidi dzīvotspējīgos un efektīvos risinājumos ar konkrētiem sasniedzamiem rezultātiem, tika veikts detalizēts izvērtējums par Rīgas valstspilsētas pašvaldībai piederošo autostāvvietu esošo situāciju. Situācija tika apskatīta no dažādiem rakursiem, apkopojot secinājumus un priekšlikumus autostāvvietu politikas jomā. No organizatoriskā skatupunkta tika analizēts autostāvvietu pakalpojuma (1) nodrošināšanas organizatoriskais un juridiskais modelis, (2) ieņēmumi un izdevumi un (3) autostāvvietu noslodze. Turpretim pieejamības aspekti tika aplūkoti, (4) veicot bezmaksas autostāvvietu un velonovietņu kartējumu, (5) analizējot autostāvvietu pieejamību Rīgas iedzīvotājiem un (6) apskatot autonovietņu un autostāvvietu radītās telpiskās problēmas.

Šo jautājumu izpētei tika izmantoti gan primārie, gan sekundārie informācijas avoti. Tika analizēta jau pieejamā informācija – politikas plānošanas dokumenti un normatīvie akti, kā arī statistika un citi sekundārie dati. Tomēr visaptverošam ieskatam bija nepieciešams veikt padziļinātas intervijas un darba grupas ar iesaistītajām pusēm, kā arī socioloģisko aptauju, lai apkopotu autovadītāju viedokli par autostāvvietu pieejamību. Turklāt objektīvam situācijas pārskatam ielu sarkanajos posmos tikai veikts bezmaksas autostāvvietu un velonovietņu kartējums ģeogrāfiskās informācijas sistēmā QGIS.

Rīgas valstspilsētas autostāvvietu pārvaldības organizatoriskais modelis iekļauj autostāvvietu pārvaldības funkcijas deleģēšanu pilsētas kapitālsabiedrībai SIA "Rīgas Satiksme". SIA "Rīgas Satiksme" pārvalda visas pašvaldības īpašumā esošās autostāvvietas, tai skaitā, auto stāvvietas ielu sarkanajās līnijās, tādējādi ieņemot salīdzinoši unikālu tirgus pozīciju. Ņemot vērā, ka autostāvvietu pārvaldībā nepieciešams sabalansēt pilsētas attīstības mērķus, iedzīvotāju intereses un uzņēmuma attīstības iespējas, uzņēmums būtiski atšķiras no privātajiem autostāvvietu apsaimniekotājiem. **Autostāvvietu pārvaldības organizatoriskais modelis ir relatīvi komplekss ar augstu administratīvo slogu, tomēr tā pilnveide nedrīkst radīt negatīvu ietekmi uz autostāvvietu pakalpojumu pieejamību sabiedrībai.** Papildus būtiski norādīt, ka SIA "Rīgas Satiksme" ir noteikusi relatīvi zemākas vidējās svērtās tarifu likmes par autostāvvietu pakalpojumu izmantošanu nekā privāto autostāvvietu apsaimniekotāji.

Arī autonovietņu un autostāvvietu ieņēmumu un izdevumu analīze norāda uz atšķirībām starp privātā sektora uzņēmumiem un SIA "Rīgas Satiksme". Unikālā situācija – ielu sarkanajās līnijās izvietoto autostāvvietu apsaimniekošana – ir viens no iemesliem, kāpēc **SIA "Rīgas Satiksme" pret pielīdzināmiem tirgus dalībniekiem spēj uzrādīt augstus ienesīguma rādītājus**, jo zemes nomas maksas veido būtisku privātā sektora izmaksu daļu. SIA "Rīgas Satiksme" finanšu rezultāti norāda uz iespējam pārskatīt līdzšinējos maksas autostāvvietu tarifus. Turklāt jānorāda, ka būtisku SIA "Rīgas Satiksme" izmaksu komponenti rada atkarība no autostāvvietu maksājumu pārvaldīšanas ārējiem risinājumiem. Taču ir arī elementi, kas kopīgi SIA "Rīgas Satiksme" un privātā sektora uzņēmumiem, piemēram, līdzīgas autostāvvietu apsaimniekošanas administrācijas izmaksas, kā arī būtiska Covid-19 radīto pārmaiņu ietekme uz apgrozījumu.

Analizējot Rīgas valstspilsētas pašvaldībai piederošo autostāvvietu noslodzi, tika secināts, ka **noslogotākās autostāvvietas ir A zonā**, kas skaidrojams ar blīvāku darba vietu un pakalpojumu saņemšanas vietu izvietojumu, kā arī lielu iedzīvotāju dzīvesvietas blīvumu. **Autostāvvietu maksimālā noslodze tiek sasniegta laika periodā no 12:00 līdz 15:00.** Lai gan prioritāri būtu jāapgūst A, B, C tarifa zonu potenciālu, D zonai arī ar relatīvi zemu noslodzi ir saskatāms augsts potenciāls plašās teritorijas dēļ.

Lai detalizētāk izpētītu autostāvvietu potenciālu, tika veikts bezmaksas autostāvvietu kartējums. Atbilstoši PwC aprēķinam **pastāv potenciāls ieviest līdz pat 119 179 jaunas autostāvvietas ielu sarkanajās līnijās**, kur šobrīd nav stāvēšanas ierobežojumu, ieviešot pakalpojuma saņemšanas

principu⁵.s Papildus vērts norādīt, ka Rīgas pašvaldības teritorijā kartējumā tika identificētas 190 velonovietnes, no kurām 42 ir SIA "Rīgas Satiksme" uzstādītas.

Papildus, lai noteiktu autostāvvietu pieprasījumu, tikai īstenota socioloģiskā aptauja identificējot autovadītāju paradumus un ieteikumus autostāvvietu koncepcijas izveides procesā. Kā visbiežākie galamērķi respondentu tika norādīts Centrs, Purvciems, Mežaparks, Āgenskalns un Teika. **Īslaicīgai auto atstāšanai visbiežāk tiek izmantotas dažāda veida bezmaksas autostāvvietas. Savukārt, pašvaldības un privātās maksas autostāvvietas tiek izmantotas vienlīdz bieži atkarībā no atrašanās vietas un pieejamības.** Kā visērtākās apmaksas metodes pašvaldības maksas autostāvvietās norādītas mobilo operatoru sniegtās iespējas, bet pārējās opcijas ir relatīvi reti izmantotas. Būtiski norādīt, ka lielākā daļa respondentu uzsvēra nepietiekamo autostāvvietu skaitu Rīgā un neapmierinātību ar cenu līmeni Rīgas valstspilsētas autostāvvietās. Tomēr ilgspējīgas mobilitātes kontekstā jānorāda, ka aptuveni puse respondentu būtu gatavi izmantot stāvparku sistēmu, kā arī plašākai elektroauto izmantošanai nepieciešams uzlabot to uzlādes punktu pārklājumu.

Analizējot esošo situāciju tika identificētas galvenās autostāvvietu izveides un izmantošanas radītās telpiskās problēmas. **Nozīmīgākās un iedzīvotājiem apgrūtinātākās telpiskās problēmas lielākoties rodas CSN pārkāpumu rezultātā.** Atsevišķos gadījumos – arī iespējami nepiemērotas satiksmes plānošanas rezultātā. Lai arī pastāv atsevišķas autostāvvietu radītās telpiskās problēmas, tās nav sistēmiskas un nerada būtisku negatīvu ietekmi visas pilsētas mērogā.

1.2. Ārvalstu pieredzes un labākās prakses izpētes kopsavilkums

Lai izstrādātu vienotu, labās prakses pieredzē balstītu autonovietņu un autostāvvietu politikas koncepciju, tika veikta ārvalstu pieredzes izpēte, atbilstoši Tabula 2 norādītajam darba uzdevumam.

Tabula 2. Ārvalstu pieredzes un labākās prakses izpētes tvērums

Identificētas Eiropas pilsētas ārvalstu prakses analīzei						
Darba uzdevums	Vilņa	Tallina	Madride	Kopenhāgena	Gēteborga	
 Pakalpojuma nodrošinājuma organizatoriskais un juridiskais modelis	✓	✓	✓	✓	✓	
 Iedzīvotāju karšu izmantošana, zonējums, cenu politika	✓	✓	✓	✓	✓	
 Piegādātāju stāvvietu regulējuma un kontroles mehānismi	✓	✓	✓	✓	✓	
 Koplietošanas autostāvvietu regulējums un kontroles mehānisms	✓	✓	✓	✓	✓	
 Automatizēto kontroles un uzraudzības tehnoloģiju izmantošana	✓	✓	✓	✓	✓	
 Dinamiskā stāvvietu cenojums	✗	✗	✓	✗	✗	
 Elektrozlādes punktu un stāvvietu regulējums	✗	✗	✓	✓	✓	
✓ Apskatīts nodevumā ✗ Nav apskatīts nodevumā						

Ārvalstu prakses pieredze tika apkopota, analizējot publiski pieejamo informāciju un intervijās ar ārvalstu pilsētu pašvaldību pārstāvjiem sniegto informāciju, tai skaitā politikas plānošanas dokumentiem un normatīvajiem aktiem.

Apkopojot labās prakses piemērus, tika secināts, ka **autostāvvietu politika ārvalstīs ir vērsta uz efektīvu sistēmas pārvaldību un ir saistīta ar vispārējiem pilsētattīstības mērķiem, tai skaitā, klimatneitralitātes veicināšanu, nevis autovadītāju pieprasījumu pēc autostāvvietām.** Atbilstoši pilsētu pieredzei, lai izvairītos no sabiedrības pretestības, **plānojot izmaiņas autostāvvietu skaitā, nepieciešams paredzēt kompensējošos mehānismus, kā arī jāievēro pakāpeniska pieeja**

⁵ Šeit un turpmāk ar pakalpojuma principa ieviešanu saprotama maksas autostāvvietu ierīkošana vietās, kur šobrīd atļauts stāvēt bez ierobežojumiem.

risinājumu ieviešanā. Ieņēmumus no autostāvvietu pakalpojumiem ieteicams ieguldīt transporta un citu svarīgu infrastruktūras objektu attīstībā.

Lai arī pilsētās ir atšķirīgas prakses, visās analizētajās pilsētās ir ieviests autostāvvietu zonējums, diferencējot autostāvvietu izmantošanas noteikumus, darbības laiku un izcenojumus. Izcenojumu sistēmām ir raksturīgas vairākas vienotas iezīmes:

1. Autostāvvietas maksa ir saistīta ar tās atrašanās vietu – jo tuvāk pilsētas centram, jo augstāka samaksa par pakalpojumu;
2. Iedzīvotājiem tiek piedāvātas dažādas apmaksas iespējas (stundas un dienas maksājumi, kā arī izdevīgāki ilgtermiņa abonementi);
3. Tiek piemēroti atsevišķi izņēmumi (piemēram, 100 % atlaide elektroauto un personu ar invaliditāti autostāvvietām);
4. Pieejami dažādi apmaksas risinājumi, prioritizējot bezskaidras naudas norēķinus (mobilās aplikācijas, mobilo sakaru operatoru starpniecība un bezskaidras naudas norēķini apmaksas automātos).

Lai nodrošinātu gājēju drošību un regulētu piegādātāju darbību, pilsētās tiek izveidotas īpaši norādītas stāvvietas piegādātājiem vai arī tiek noteikti laiki autostāvvietām, kad tās drīkst izmantot tikai piegādes transports. Attiecīgi, **veidojot regulējumu piegādes stāvvietām, nepieciešams pielāgot piegādes stāvvietu laiku biznesa nepieciešamībām**, tai pat laikā netraucējot iedzīvotāju ikdienas vajadzībām.

Lai samazinātu automašīnu plūsmu un mainītu iedzīvotāju paradumus, **pilsētās tiek veicināta koplietošanas automašīnu izmantošana**. Nereti pilsētas paredz stāvvietu samaksas atvieglojums (īpaši apzīmētas autostāvvietas un/vai pazeminātas samaksas tarifa likmes), slēdzot koplīgumus ar koplietošanas transportlīdzekļu pakalpojumu sniedzējiem.

Papildus, lai veicinātu klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu, arvien vairāk ES dalībvalstis attīsta **elektrotransportlīdzekļu infrastruktūru, veicinot to pieejamību**. Populārākie risinājumi paredz plaši izplatītus uzlādes punktu tīklus, atjaunotus normatīvos regulējumus apbūvei, paredzot minimālo elektrostāvvietu un uzlādes punktu skaitu, kā arī samaksas atvieglojumus elektrotransportlīdzekļiem stāvvietās. Tomēr būtiski norādīt, ka pilsētām ir atšķirīgi uzskati, un **atsevišķas pilsētas elektrotransportlīdzekļus uzskata par līdzvērtīgu piesārņotāju**, paredzot tādu pašu regulējumu kā iekšdedzes dzinēja transportlīdzekļiem.

1.3. Attīstības plānošanas dokumentos paredzētās autostāvvietu pārvaldības politikas attīstības kopsavilkums

Attīstības plānošanas dokumenti un to ietekmētās grupas

Lai sniegtu visaptverošu pārskatu par attīstības plānošanas dokumentos un normatīvajā ietvarā iekļautajiem mērķiem, kas attiecināmi uz autostāvvietu pārvaldības politiku tika veikta padziļināta izpēte, apkopojot informāciju četros līmeņos: (1) Eiropas Savienības (turpmāk – ES) līmenī noteiktie mērķi, (2) Latvijas, (3) Rīgas plānošanas reģiona un (4) Rīgas valstspilsētas pašvaldības līmeņos noteiktie mērķi. Kā arī atbilstoši Rīgas mobilitātes attīstības hierarhijai tika skaidri nodalīti, kuri ar infrastruktūru saistītie mērķi ir attiecināmi uz katru no trim izmaiņu objektiem – gājējiem, mikromobilitātes rīku lietotājiem un autotransportu. (skat. Tabula 3)

Tabula 3. Attīstības plānošanas dokumenti, kas tiešā vai netiešā veidā skar autostāvvietu koncepcijas izveidi, un ietekmētās grupas

Attīstības plānošanas dokumenti		Satiksmes dalībnieki		
		Gājēju infrastruktūra	Mikromobilitātes infrastruktūra	Autotransporta infrastruktūra
Eiropas Savienības līmenī	Eiropas zaļais kurss	✓	✓	✓
	Ilgtermiņīgā un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni	✓	✓	✓

Attīstības plānošanas dokumenti		Satiksmes dalībnieki		
		Gājēju infrastruktūra	Mikromobilitātes infrastruktūra	Autotransporta infrastruktūra
Nacionālajā līmenī	Baltā grāmata: Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu	✓	✓	✓
	Ceļu satiksmes drošības plāns 2021. – 2027. gadam	✓	✓	✓
	Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plāns 2020. – 2030. gadam	✓	✓	✓
	Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030. gadam	✓	✓	✓
	Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021. – 2027. gadam	✓	✓	✓
	Latvijas Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021. – 2030. gadam	✓	✓	✓
	Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam	✓	✓	✓
	Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam		✓	✓
Reģionālajā līmenī	Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam	✓	✓	✓
	Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai (2021-2027)	✓	✓	✓
Pašvaldības līmenī	Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2014 – 2030	✓	✓	✓
	Rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā 2017. – 2022. gadam		✓	✓
	Rīgas Attīstības programma 2022. – 2027. gadam	✓	✓	✓
	Rīgas domes autonomvietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde (2015)	✓	✓	✓
	Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam	✓	✓	✓
	Rīgas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programmas īstenošanas rīcības plāns 2019. – 2025. gadam	✓	✓	✓
	Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcijā 2015. – 2030. gadam	✓	✓	✓
	Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības	✓	✓	✓

Attīstības plānošanas dokumenti	Satiksmes dalībnieki		
	Gājēju infrastruktūra	Mikromobilitātes infrastruktūra	Autotransporta infrastruktūra
programma I daļa īstermiņa rīcības plāns 2019. – 2025. gadam			
Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2021. – 2025. gadam	✓	✓	✓
Rīgas teritorijas plānojums līdz 2030.gadam (2021) ⁶	✓	✓	✓
Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas autonomvietojšanas koncepcija (2006)	✓	✓	✓
Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums (2006)	✓	✓	✓
Transporta attīstības tematiskais plānojums (2017)	✓	✓	✓

Politikas plānošanas dokumentos noteiktie attīstības mērķi kopumā ietekmē ne tikai autotransporta infrastruktūru, bet arī gājējus un mikromobilitātes rīku lietotājus. **Vislielākā uzmanība tiek vērsta uz autostāvvietu/stāvparku sistēmas attīstību un transporta un satiksmes infrastruktūras attīstību.** Papildus, **nepieciešams izcelt mērķus klimatneitralitātes un vides kvalitātes uzlabošanas jomās.**

Gājēju, kā prioritārās grupas vajadzības, tiek uzsvērtas gandrīz visos attīstības plānos, līdz ar to arī autostāvvietu pārvaldības politikā nepieciešams pievērst uzmanību šīs interešu grupas vajadzībām un infrastruktūras uzlabošanai nepieciešamo vajadzību nodrošināšanai. Plānošanas dokumentos iezīmējam kopēji mērķi – **veidot un pilnveidot gājējiem draudzīgu infrastruktūru, kā arī veicināt modālo pāreju no autotransporta uz alternatīviem pārvietošanās veidiem.** ES līmenī to plānots panākt, atbrīvojot publisko telpu no autostāvvietām un uzlabojot ielu pieejamību un drošību. Arī nacionālā un reģionālā līmenī gājēju drošībai un pārvietošanās ērtībai ir noteikta prioritāra loma. Kā viens no galvenajiem mērķiem ir noteikta gājējiem pieejama iekšējā transporta tīklā un mobilitātes punktu izveide. Pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos **paredzēts samazināt autostāvvietu skaitu** un nodrošināt gājēju infrastruktūras nepārtrauktību.

Visos plānošanas līmeņos **plānots veicināt mikromobilitātes rīku, īpaši velosipēdu, izmantošanu, būtiski samazinot ceļu satiksmes negadījumu risku,** kas skar mikromobilitātes rīku lietotājus. ES līmenī plānots pilnvērtīgi izmantot autostāvvietu pārvaldības politikas, veicinot modālo pāreju uz videi draudzīgākiem transportlīdzekļiem. Nacionālā un reģionālā līmenī mikromobilitātes rīku izmantošanu plānots veicināt uzlabojot tiem domāto infrastruktūru. Papildus, **pašvaldības līmenī plānots attīstīt mikromobilitātes rīku infrastruktūru, nodrošinot tās nepārtrauktību, un samazināt autostāvvietu skaitu par labu mikromobilitātes rīku lietotāju vajadzībām.**

Lai veicinātu klimatneitralitātes un vides kvalitātes uzlabošanas mērķu sasniegšanu, gan ES, gan valsts un pašvaldības līmenī paredzēta pakāpeniska modālā pāreja no privātā autotransporta uz alternatīviem pārvietošanās līdzekļiem. Kā viens no galvenajiem risinājumiem ir paredzēta **multimodālu transporta mezglu izveide.** Papildus ES līmenī autostāvvietu pārvaldības politikas ietvaros ieteikts **samazināt autostāvvietu skaitu, likvidējot autostāvvietas, kas saistītas ar ceļu satiksmes drošības riskiem vai negatīvi ietekmē vides pieejamību.** Nacionālā un reģionālā līmeņa plānošanas dokumentos **plānots attīstīt stāvparku un elektrotransportlīdzekļu infrastruktūru, izveidot zemo emisiju zonu Rīgā, kā arī veikt izvērtējumu ceļu satiksmes negadījumu samazināšanai.** Pašvaldības līmenī plānots ieviest stāvparkus un izveidot elektrouzlādes attīstības koncepciju, kā arī koplietošanas auto

⁶ Līdz jaunā Rīgas teritorijas plānojuma īstenošanas uzsākšanai joprojām piemērojams spēkā esošais Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018.gadam.

stāvvietas. Turklāt jāuzsver pašvaldības plāni **samazināt satiksmes intensitāti un autostāvvietu noslogojumu pilsētā.**

Park4SUMP projekta ieteikumi autostāvvietu pārvaldības politikai

Vairāki Eiropas zaļā kursa transporta attīstības mērķi ir attiecināmi uz stāvvietu pārvaldības politikas izstrādi, kā piemēram, pārvietošanās pieejamības un drošības uzlabošana un klimatneitralitātes sasniegšana. Tomēr autostāvvietu pārvaldības kontekstā īpaši jāuzsver **mērķis līdz 2030. gadam ieviest ilgtspējīgus mobilitātes plānus** (*Sustainable Urban Mobility Plan*, turpmāk – SUMP) visās liela un vidēja izmēra pilsētās Eiropā.⁷

Lai palīdzētu pilsētām integrēt inovatīvus stāvvietu pārvaldības risinājumus, tika radītas Park4SUMP vadlīnijas, identificējot kā **veiksmīga autostāvvietu pārvaldība var palīdzēt sasniegt galvenos SUMP mērķus** sociālajā, vides un ekonomikas jomā. SUMP vadlīnijās noteiktā autostāvvietu pārvaldības politikas ietekme uz ilgtspējīgas mobilitātes plāniem apkopota Tabula 4.⁸

Kopumā SUMP mērķi ir saistīti ar cilvēku veselības, drošības un labklājības uzlabošanu pilsētās, paredzot autostāvvietu skaitu stratēģisku samazināšanu, atvēlot vairāk vietas gājējiem un mikromobilitātes rīku lietotājiem, tādējādi uzlabojot vides kvalitāti un iedzīvotāju dzīves kvalitāti.

Tabula 4. Autostāvvietu vadības pienesums SUMP mērķu īstenošanā

SUMP mērķis	Autostāvvietu pārvaldības pienesums
Samazināta ietekme uz vidi (globālā un vietējā līmenī)	Autostāvvietu vadības sistēmas tiek izmantotas kā viens no primārajiem pasākumiem vides kvalitātes uzlabošanai pilsētās.
Dzīves kvalitātes un publisko vietu uzlabošana	Atbrīvota publiskā telpa, samazinot autostāvvietu skaitu.
Drošības uzlabošana	Uzlabota ceļu satiksmes drošība, likvidējot autostāvvietas, kas palielina ceļu satiksmes negadījumu risku.
Sastrēgumu samazināšana / uzlabota pieejamība cilvēkiem nepieciešamajam	Autostāvvietas tiek mērķtiecīgi pārvaldītas, samazinot to skaitu un atvēlot vairāk stāvvietu mobilitātes hierarhijas prioritārajām grupām, kā arī uzlabojot vides pieejamību.
Labāka ielu pieejamība cilvēkiem ar invaliditāti	Likvidētas gājējiem traucējošas autostāvvietas, uzlabojot vides pieejamību.
Uzlabota sociālā integrācija	Ienākumi no autostāvvietu apsaimniekošanas tiek novirzīti citu pārvietošanās iespēju attīstīšanai (piemēram, sabiedriskais transports), veicinot vienlīdzību, uzlabojot dzīves kvalitāti un vides pieejamību.
Labāka iedzīvotāju veselība	Atbrīvota publiskā telpa, samazinot autostāvvietu skaitu. Atbrīvoto publisko telpu atvēlot aktīvākiem pārvietošanas veidiem (piemēram, mikromobilitātes risinājumiem).
Uzlabota ekonomiskā attīstība	Atbrīvota publiskā telpa, samazinot autostāvvietu skaitu. Publiskās telpas izmantošana radījusi pozitīvu pilsētas tēlu un ekonomiskos rādītājus.

⁷ Eiropas Komisija (2021). Faktu lapa – Transporta un mobilitātes sektors (Factsheet – The Transport and Mobility Sector). https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_en

⁸ European Platform on Sustainable Urban Mobility plans (2022). Parking and SUMP. Using parking management to achieve your SUMP objectives effectively and sustainably. https://park4sump.eu/sites/default/files/2022-10/SUMP2.0%20Topic%20Guide%20on%20Parking%20management%20and%20SUMP_EN.pdf

2. Autostāvvietu attīstība un ietekme uz tautsaimniecību, vidi un pilsētas telpu

2.1. Ietekme uz tautsaimniecību

Veidojot pilsētas autostāvvietu koncepciju, nepieciešams ņemt vērā tās ietekmi uz pašvaldības ekonomisko un sociālo labklājību. Veiksmīga autostāvvietu pārvaldības politika var uzlabot pilsētas ekonomiskos rādītājus, turpretim nepārdomāta politika – radīt nevienlīdzību sabiedrībā un negatīvi ietekmēt cilvēku labklājību.

Ietekme uz pašvaldību: Autostāvvietu pārvaldības politika ietekmē pašvaldības ekonomiskos rādītājus gan tieši, gan netieši veidā. Autostāvvietu politikas tiešā ietekme ir saistīta ar autostāvvietu izveides un uzturēšanu izmaksām, kā arī ieņēmumiem no autostāvvietu pārvaldības. Lai nodrošinātu pozitīvu ietekmi, veidojot autostāvvietu izmantošanas cenu politiku, pilsētai ir nepieciešams salāgot tās pilsētplānošanas un attīstības intereses, tai pat laikā ņemot vērā iedzīvotāju un uzņēmēju intereses. Plānojot cenu politiku, pilsētai nepieciešams paredzēt peļņu no tās resursu izmantošanas, tomēr tās mērķim un izlietojumam ir jābūt skaidri noteiktam un izsekojamam. Papildus, pilsētai nepieciešams salāgot tās intereses un izvērtēt, vai pašvaldības investīcijas autostāvvietu infrastruktūras attīstībā ir sabalansētas un nav iespējami alternatīvi risinājumi nepieciešamās infrastruktūras attīstībā. Ārvalstu praksē nereti peļņa no autostāvvietu apsaimniekošanas tiek novirzīta kopējam pašvaldības budžetam, tomēr Rīgas valstspilsētas gadījumā peļņa tiek ieguldīta valstspilsētas kapitālsabiedrībā SIA "Rīgas Satiksme", lai nodrošinātu citu pilsētas deleģēto pakalpojumu, kā, piemēram, sabiedriskā transporta pakalpojumu, sniegšanu.

Autostāvvietu politikas netiešā ietekme ietver valstspilsētas alternatīvās izmaksas no autostāvvietu teritorijas izmantošanas. Lielākoties šīs izmaksas ir saistītas ar pilsētas labiekārtošanas un uzņēmējdarbības iespējām. Līdz ar to, veidojot autostāvvietu politiku, pašvaldībai nepieciešams izvērtēt, vai ieguvumi no autostāvvietu izveides – peļņa un konkrētās vietas pieejamība autobraucējiem – ir samērīgi ar alternatīvām teritorijas izmantošanas iespējām. Piemēram, autostāvvietām paredzētā teritorija varētu tikt atvēlēta sabiedriskās ēdināšanas uzņēmumu ārtelpu infrastruktūrai (terasēm) vai arī to vietā varētu tikt izvietoti pilsētvidi uzlabojuši elementi – soliņi, augi u.tml. Papildus, plānojot autostāvvietu politiku, pilsētai nepieciešams ņemt vērā tās ietekmi uz automašīnu plūsmu pilsētā, un tās radītajiem ārējie blakusefektiem – sastrēgumiem un to radīto piesārņojumu.

Ietekme uz uzņēmumiem: Autostāvvietu izvietojums ietekmē ne tikai pašvaldības, bet arī privātos uzņēmumus. Nereti tiek pieņemts, ka, lai veicinātu pilsētas un uzņēmumu ekonomisko attīstību, nepieciešams iedzīvotājiem un pilsētas viesiem nodrošināt autostāvvietas. Tomēr uzņēmumu attīstību pilsētās, galvenokārt, ietekmē darbaspēka nevis autostāvvietu pieejamība. Papildus, intensīva auto plūsma bieži rada nevēlamu ietekmi uz tirdzniecību, aizvīzot gājējus un mikromobilitātes rīku lietotājus uz ielām ar mazāku auto plūsmu.

Autostāvvietu likvidēšana ielu sarkanajās līnijās kopā ar citiem satiksmes mīkstināšanas elementiem tirdzniecības ielās var uzlabot mazumtirdzniecības rādītājus, jo tiek uzlabota vide gājējiem un mikromobilitātes rīku lietotājiem, tādējādi palielinot apmeklētāju plūsmu. Alternatīva autostāvvietu likvidēšanai ir dinamiska autostāvvietu darbības laika un cenu politikas ieviešana, līdzsvarojot kājāmgājēju, mikromobilitātes rīku lietotāju, autobraucēju un uzņēmēju intereses.⁹

Plānojot autostāvvietu politiku, pilsētai nepieciešams salāgot arī tās attīstības intereses ar uzņēmējdarbībai nepieciešamo loģistiku – preču piegādi gan uzņēmumiem, gan iedzīvotājiem.

⁹ Russo, A., J. van Ommeren and A. Dimitropoulos (2019), "The Environmental and Welfare Implications of Parking Policies", OECD Environment Working Papers, No. 145, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/16d610cc-en>.

Izņēmumi piegādes transportam vai alternatīvu loģistikas risinājumu ieviešana nodrošina, ka netiek radīta negatīva ietekme uz preču piegādi uzņēmējiem un individuālajiem pircējiem.¹⁰

Ietekme uz iedzīvotājiem un strādājošajiem: Autostāvvietu pārvaldības politika ietekmē ne tikai pilsētas iedzīvotājus, bet arī pilsētā strādājošos un viņu pārvietošanās paradumus. Lai vecinātu iedzīvotāju labklājību un aizsargātu to intereses, veidojot autostāvvietu politiku pilsētai nepieciešams sabalansēt tās un iedzīvotāju intereses.

Pēdējos gados Rīgas valstspilsētā ir samazinājies iedzīvotāju skaits, iedzīvotājiem migrējot uz Pierīgas pašvaldībām. Cita starpā, automašīnu plūsma, automašīnu radītais piesārņojums, satiksmes drošība un pilsētvides pieejamība ir vieni no migrācijas cēloņiem. Tai pat laikā, iedzīvotājiem migrējot uz Pierīgu, tie visbiežāk nemaina savu darba vietu, tai paliekot Rīgā. Tādējādi palielinās Rīgas valstspilsētā iebraucošo automašīnu skaits, līdz ar to vēl vairāk noslogojot pilsētas infrastruktūru. Regulējot un samazinot autostāvvietu skaitu, kā arī paralēli īstenojot citus ilgtspējīgu mobilitāti veicinošus projektus, kā, piemēram, attīstot sabiedriskā transporta tīklu un mobilitātes punktus, potenciāli var samazināt satiksmes intensitāti pilsētā un īpaši pilsētas kodolā, uzlabojot ne tikai gaisa kvalitāti, pilsētvidi, bet arī vispārējus dzīves apstākļus ne tikai pilsētas iedzīvotājiem, bet arī tās viesiem.

Papildus, domājot par pilsētas iedzīvotāju labklājību un ikgadējo tendenci palielināties automašīnu skaitam uz vienu iedzīvotāju, nepieciešams ieviest ilgtspējīgus risinājumus iedzīvotāju dzīves vides un dzīves kvalitātes uzlabošanai apkaimēs. Nereti pilsētplānošanas dokumentos, tai skaitā arī Rīgas teritorijas plānojumā¹¹, pilsētas nosaka minimālo standartu autostāvvietu skaitam pie dažādiem objektiem, lai nodrošinātu to pieejamību. Šādi *ex-ante* risinājumi bieži neņem vērā patieso pieprasījumu apkaimēs, kas ir heterogēns, un rada mānīgu priekšstatu par pilsētas mērķiem un attieksmi par automašīnas lietošanu tās teritorijā. Vairākas pilsētas ar pozitīviem rezultātiem ilgtspējīgā attīstība ir ieviesušas maksimālo autostāvvietu skaitu pie dažādiem objektiem, mudinot iedzīvotājus izvēlēties ilgtspējīgus pārvietošanās veidus. Kā arī, ņemot vērā jau esošo iedzīvotājiem piederošo automašīnu skaitu, kā arī to novietojuma tendences, nepieciešams ieviest ilgtspējīgas autonomvietnes, atbrīvojot ielu telpu un iekšpagalmus no automašīnām.

2.2. Ietekme uz vidi

Pārdomāta autostāvvietu koncepcija var būtiski uzlabot vides un gaisa kvalitāti pilsētā, veicinot iedzīvotāju un pilsētas viesu pārvietošanās paradumu maiņu. Autostāvvietu pārvaldības politikas ietekmi uz vidi un gaisa kvalitāti, galvenokārt, veido automašīnu plūsma pilsētas teritorijā.

Atbilstoši Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmai¹², galvenais auto transporta radītais gaisa piesārņojums Rīgas pilsētā ir slāpekļa dioksīds (NO₂), putekļi (kopējās suspendētās daļiņas, PM₁₀, PM_{2,5}) un trokšņa piesārņojums. Gaisa piesārņojums ir galvenais vides faktors, kas saistāms ar iedzīvotāju veselību un dzīves kvalitāti. Līdz ar to lai sasniegtu noteiktos pilsētas vides kvalitātes mērķus, Rīgas pilsētai nepieciešams ieviest kompleksu pieeju gaisa un vides kvalitātes uzlabošanai, risinot gan transporta, gan citu piesārņojumu avotu samazinājumu.

Ietekme uz gaisa kvalitāti un vidi: Pēdējo gadu laikā Rīgā ir novēroti vairāku vides kvalitātes normatīvu pārsniegumi, pārsniedzot NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benz(a)pirēna, benzola piesārņojumu robežlielumus vai to sliekšņus. Lai samazinātu piesārņojuma līmeni, nepieciešams ierobežot piesārņojuma avotus. Lai arī autotransports nav vienīgais šī piesārņojuma avots, transporta plūsma samazinājums pilsētas teritorijā var daļēji uzlabot gaisa un vides kvalitāti pilsētas teritorijā.

Autostāvvietu pārvaldības politika ir viens no instrumentiem, kā pilsēta var veicināt iedzīvotāju paradumu maiņu un nodrošinātu modālo pāreju uz videi un veselībai draudzīgākiem transportlīdzekļiem. Autostāvvietu koncepcijai nepieciešams ietvert pārdomātus risinājumus visā pilsētas

¹⁰ European Platform on Sustainable Urban Mobility plans (2022). Parking and SUMP. Using parking management to achieve your SUMP objectives effectively and sustainably. https://park4sump.eu/sites/default/files/2022-10/SUMP2.0%20Topic%20Guide%20on%20Parking%20management%20and%20SUMP_EN.pdf

¹¹ Rīgas valstspilsētas pašvaldība (2021). Rīgas teritorijas plānojums. Redakcija 3.1. Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2021/12/2_Teritorijas_izmantosanas_apbuves_noteikumi_ar_SN.pdf

¹² Rīgas domes Mājokļu un vides departaments (2021). Rīgas valstspilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2021.-2025. gadam. Pieejams: <https://mvd2021.riga.lv/nozares/vides-parvalde/gaisa-kvalitate/>

teritorijā, salāgojot autostāvvietu piedāvājumu (skaitu) un pieprasījumu (cenu), un novēršot samazinot automašīnu plūsmu un tās radīto negatīvo ietekmi – braucienu un sastrēgumu laikā radītos izmešus.

Ietekme uz klimatu: Latvijā transporta sektors veido 44% no kopējā siltumnīcefekta gāzu (turpmāk – SEG) emisiju apjoma Latvijā, auto transportam radot būtiski lielāko emisiju apjomu.¹³ Ņemot vērā Latvijas autoparka sastāvu un tā vidēji veidoto emisiju apjomu, vislielāko iegumu SEG emisiju samazināšanā var iegūt, popularizējot videi draudzīga transporta izmantošanu, piemēram, elektriskā transporta izmantošanu, mikromobilitātes risinājumu uzlabošanu.

Lai veicinātu ātrāku pilsētas noteikto klimatneitralitātes mērķus sasniegšanu, nepieciešams arī būtiski ierobežot satiksmes plūsmu pilsētā, veicinot ilgtspējīgas mobilitātes izmantošanu. Kā minēts iepriekš autostāvvietu pārvaldības politika ir viens no instrumentiem, kā veicināt iedzīvotāju paradumu maiņu un nodrošināt modālo pāreju uz videi un veselībai draudzīgākiem transportlīdzekļiem.

Ietekme uz sabiedrības veselību: Atbilstoši sabiedrības veselības pamatnostādņēm 2021.-2027.gadam¹⁴ Latvijas iedzīvotāju galvenie nāves cēloņi ir sirds un asinsvadu slimības, ļaundabīgie audzēji un citi ārējie nāves cēloņi. Pasaules Veselības organizācija¹⁵ norāda, ka gaisa piesārņojums ir galvenais šo cēloņu avots. Papildus Rīgas valstspilsētas teritorijā kopumā un atsevišķās tās teritorijās ir noteikts relatīvi augsts un straujš autotransporta radītais trokšņa piesārņojums. Trokšņa piesārņojumam ir ietekme uz iedzīvotājiem, radot miega traucējumus un attiecīgi paaugstinot hipertonijas un sirds un asinsvadu slimību risku.¹⁶ Līdzīgi kā gaisa un vides piesārņojumu gadījumā arī trokšņa piesārņojuma samazināšanai nepieciešams samazināt tā piesārņojuma avotu. Trokšņa piesārņojuma samazināšanai nepieciešams ieviest ērti lietojamus mobilitātes risinājumus pilsētas teritorijā, attīstīt sabiedriskā transporta izmantošanu, kā arī veicināt beztrokšņa jeb elektrisko transportlīdzekļu lietošanu.

Iedzīvotāju un pilsētas viesu automašīnu izmantošanas ieradumi ir tieši saistīti ar autostāvvietu pieejamību pilsētā – izvietojumu, skaitu un cenu politiku. Jo pieejamāki ir autostāvvietu pakalpojumi, jo lielāka būs automašīnu plūsma pilsētā, tādējādi – jo lielāka būs automašīnu radītā negatīvā ietekme uz sabiedrības veselību. Līdz ar to, plānojot autostāvvietu koncepciju, pilsētai ir nepieciešams salāgot iedzīvotāju un pilsētas viesu pārvietošanās intereses ar pilsētas mērķiem sabiedrības veselības, klimatneitralitātes un vides un gaisa uzlabošanas jomā.

2.3. Ietekme uz pilsētas telpu

Lai nodrošinātu saskaņotu pilsētvides attīstību, autostāvvietu pārvaldības politikai nepieciešams sekot pilsētas noteiktajiem pilsētvides attīstības virzieniem un mērķiem.

Autostāvvietu ietekmi uz pilsētu veido automašīnu plūsma pilsētas teritorijā un to radītās telpiskās problēmas. Būtiski norādīt, ka neraugoties uz to, ka izbūvējot autostāvvietas tiek noteikta to paredzētā ietekme uz pilsētas telpu, realitātē tā var būtiski atšķirties autovadītāju rīcības dēļ.

Autostāvvietas ielu sarkanajās līnijās var tikt izmantotas, lai regulētu satiksmes plūsmu pilsētā, tostarp,

- **nomierinātu satiksmi** – izvietojot autostāvvietas ielu sarkanajās līnijās iespējams sašaurināt brauktuvi, radot fizisku barjeru. Tas mudina vadītājus samazināt ātrumu un būt piesardzīgākiem, radot drošāku vidi gājējiem un citiem satiksmes dalībniekiem,
- **nodalītu satiksmes plūsmas** – autostāvvietas ielu sarkanajās līnijās var izmantot, lai nodalītu dažādas satiksmes plūsmas, piemēram, velojoslas, sabiedriskā transporta joslas un vispārējās satiksmes joslas. Tas var palīdzēt samazināt sastrēgumus un uzlabot satiksmes plūsmu, vienlaikus radot arī drošāku vidi velosipēdistiem un sabiedriskā transporta lietotājiem,
- **samazinātu sastrēgumus** – izvietojot autostāvvietas ielu sarkanajās līnijās, tiek nodrošinātas papildu autostāvvietas, tā samazinot automašīnu skaitu uz ceļa.

¹³ Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs (2021). 2021.gadā iesniegtās siltumnīcefekta gāzu inventarizācijas kopsavilkums. <https://videscentrs.lv/gmc.lv/lapas/zinojums-par-klimatu>

¹⁴ Veselības Ministrija (2021). Sabiedrības Veselības Pamatnostādnes 2021.-2027. gadam. <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40498718>

¹⁵ Ministru kabineta 2020. gada 16. aprīļa rīkojums Nr. 197 "Par Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānu 2020.–2030. gadam". Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/314078>

¹⁶ Eiropas Vides aģentūra (2020). Vide un veselība. <https://www.eea.europa.eu/lv/themes/human/intro>

Plānojot jaunu autostāvvietu izvietojumu vai esošo autostāvvietu izmantošanas veida maiņu ielu sarkanajās līnijās, jāveic izvērtējums par jauno autostāvvietu ietekmi uz ceļu infrastruktūras pārvaldību, tostarp uzturēšanu un drošību.

Ietekme uz pārvietošanās paradumu maiņu: Autostāvvietām ir nozīmīga loma satiksmes plūsmas veidošanā. Stratēģisks autostāvvietu izvietojums var atslogot pilsētas centrālos rajonus no intensīvas satiksmes. Pietam autostāvvietu skaita samazināšana, likvidējot minimālos standartus, stratēģiskos rajonos, kā pilsētas centrs, var veicināt pilsētas attīstību un jaunu ēku celtniecību.

Pilsētas centrs ir nozīmīgs galamērķis Latvijas iedzīvotājiem, uzņemot transporta plūsmu ne tikai no dažādām Rīgas apkaimēm un Pierīgas, bet arī no visas Latvijas. Lai samazinātu transporta plūsmu pilsētas kodolā, papildus autostāvvietu skaita samazinājumam nepieciešams plašākas pārvietošanās alternatīvu iespējas Pierīgas iedzīvotājiem, nodrošinot ērtu pārvietošanos un likvidējot nepieciešamību izmantot privāto auto. Pilsētas apkaimju līmenī, lai samazinātu nepieciešamību pēc privātā auto, nepieciešams nodrošināt sabiedriskā transporta tīklu. Sabiedriskā transporta sasniedzamība ir viens no svarīgākajiem aspektiem, lai veicinātu iedzīvotāju pārvietošanās paradumu maiņu pilsētā.

Ietekme uz pilsētas telpu: Bieži vien autostāvvietu politika, bet it īpaši to izmantošanas paradumi var radīt problēmas pilsētas telpā. Nozīmīgākās un iedzīvotājiem apgrūtinātākās telpiskās problēmas lielākoties rodas CSN pārkāpumu rezultātā. Atsevišķos gadījumos – arī nepiemērotas satiksmes plānošanas rezultātā. Autovadītāji mēdz novietot savus transportlīdzekļus vietās, kur tas ir aizliegts, vai neievēro papildzīmēs un/vai uz ielu seguma norādīto marķējumu.¹⁷ Lai gan šādu uzvedību varētu ietekmēt, palielinot kontroles mehānismus CSN ievērošanai, pilsētas ar progresīvu autostāvvietu politiku šos risinājumus papildina ar preventīvām darbībām. Informatīvi materiāli un reklāmas kampaņas var ietekmēt autovadītāju attieksmi, atturot no stāvēšanas neatļautās vietās un veicinot stāvvietu apmaksu.¹⁸ Tomēr arī nepiemērota satiksmes plānošana (piemēram, autostāvvietu izvietojuma pārāk tuvu krustojumiem, gājēju pārejām, sabiedriskā transporta pieturām, velojoslām un uz ietvēm) var radīt situācijas, kad autotransporta novietošana stāvēšanai var ierobežot satiksmes plūsmu vai radīt drošības riskus. Gan CSN ievērošana, gan satiksmes plānošanas pārskatīšana var ievērojami uzlabot ceļu satiksmes drošību, nodrošinot labāku redzamību un satiksmes plūsmu, kā arī piekļuvi operatīvajiem transportlīdzekļiem.

¹⁷ Balstoties uz PwC veikto analīzi par autostāvvietu izraisītajām telpiskajām problēmām Rīgā.

¹⁸ European Platform on Sustainable Urban Mobility plans (2020). Enforcement, Key to a successful parking strategy. https://park4sump.eu/sites/default/files/2021-08/Enforcement_park4sump_civitas_EN_print.pdf

3. Autostāvvietu attīstības koncepcijas mērķis

3.1. Autostāvvietu attīstības mērķis

Veidojot autostāvvietu koncepciju ir nepieciešams skaidri definēt autostāvvietu pārvaldības un attīstības mērķus. Pilsētas attīstības plānošanas ietvars skaidri iezīmē galvenos pilsētas attīstības mērķus, kuru sasniegšanai autostāvvietu pārvaldības politika ir viens no būtiskākajiem risinājumiem (skat. Ilustrācija 2).

Ilustrācija 2. Galvenie pilsētas attīstības mērķi, kuru ieviešanu var sekmēt autostāvvietu pārvaldības koncepcija

			
Gaisa kvalitātes uzlabošana	Klimatneitralitātes mērķu sasniegšana	Dzīves kvalitātes uzlabošana	Pilsētvides pieejamības uzlabošana
			
Pilsētas telpas pārdale atbilstoši mobilitātes hierāhijai	Modālās pārejas veicināšana no autotransporta uz alternatīviem pārvietošanās veidiem	Mikromobilitātes sistēmas uzlabošana, tai skaitā mikromobilitātes punktu ieviešana	Stāvparku sistēmas ieviešana

Ņemot vērā noteiktos pilsētas attīstības mērķus, **autostāvvietu pārvaldības politikas mērķi ir pilsētas telpas** (tas ir, autostāvvietu aizņemtās telpas) **pārdale atbilstoši mobilitātes hierāhijai, uzlabojot pilsētvides pieejamību un satiksmes drošību, kā arī nodrošinot efektīvu autostāvvietu kontroles sistēmu.**

Autostāvvietu pārvaldības politikai nepieciešams veicināt pāreju uz videi draudzīgākiem pārvietošanās veidiem, tai pat laikā ņemot vērā pilsētas sociālos, ekonomiskos un vides aspektus.

Sociālie aspekti

Veicot izmaiņas autostāvvietu pārvaldībā un pilsētas telpā, **nepieciešams nodrošināt izsvērtu un mērķtiecīgu komunikāciju ar visām ietekmētajām pusēm** (iedzīvotājiem, uzņēmējiem, NVO), gan izstrādājot konkrētus risinājumus, gan iepazīstinot ar izstrādāto risinājumu ieguvumiem. Veiksmīgi realizējot autostāvvietu koncepcijā iekļautos elementus, uzlabotos iedzīvotāju dzīves kvalitāte, ceļu satiksmes drošība un pilsētvides pieejamība, kā arī tiku veicināta sociālā vienlīdzība, nodrošinot vienota pakalpojuma principu visā pilsētas teritorijā.

Ekonomiskie aspekti

Lai sasniegtu noteiktos pilsētas attīstības mērķus, veicot izmaiņas autostāvvietu pārvaldībā, **nepieciešams sabalansēt pilsētas un ietekmēto pušu ekonomiskās intereses**. Pašvaldībai piederošo autostāvvietu apsaimniekošanas ieņēmumiem ir ne tikai jāspēj nodrošināt autostāvvietu infrastruktūras uzturēšanu un attīstību, bet arī **jāsniedz pienesums ilgtspējīgas mobilitātes attīstībai pilsētā**. Papildus, ņemot vērā Rīgas valstspilsētas finansējuma iespējas un vajadzību klāstu, pilsētai auto infrastruktūras attīstībai **nepieciešams izvērtēt alternatīvas finansējuma iespējas, vecinot privātā sektora iesaisti**. Realizējot autostāvvietu koncepcijā iekļautos elementus, nepieciešams uzsvērt autostāvvietu pārvaldības radītos netiešos ekonomiskos ieguvumus – iedzīvotāju dzīves kvalitātes uzlabošanu, pilsētvides pieejamības uzlabošanu un pilsētas pievilcīguma palielināšanu mazumtirdzniecības un sabiedriskās ēdināšanas uzņēmumiem, kā arī tūrismam.

Vides aspekti

Autostāvvietu pārvaldības politika ir viens no būtiskākajiem pilsētplānošanas mehānismiem, kas nodrošinās pilsētas noteikto gaisa kvalitātes un klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu. Veicot izmaiņas autostāvvietu pārvaldībā, **nepieciešams nodrošināt mērķtiecīgu sabiedrības domas pārneši no auto centriskas uz ilgtspējīgas mobilitātes vērstu.**

3.2. Autostāvvietu attīstības pamatnosacījumi

Autostāvvietu pārvaldības politika ietekmē ne tikai pilsētas īpašumā esošo autostāvvietu pārvaldību, bet arī tādus pilsētvides aspektus kā pilsētvides pieejamību, ceļu satiksmes drošību un iedzīvotāju pārvietošanās paradumus. **Pilsētas, kas ir veiksmīgi īstenojušas modālo pāreju no privātā autotransporta uz ilgtspējīgākiem pārvietošanās veidiem, ir izmantojušas autostāvvietu pārvaldības politiku kā vienu no pasākumiem tās veicināšanai.**¹⁹ Līdz ar to, lai atbilstoši pilsētas noteiktajiem mērķiem veicinātu modalitātes pāreju, autostāvvietu pārvaldības koncepcija ir balstīta uz *Push&Pull*²⁰ autostāvvietu pārvaldības pamatprincipiem.

Push&Pull pamatprincipi autostāvvietu pārvaldībā

Push&Pull ir metode, kas atbilstoši tās nosaukumam ietver divus autostāvvietu pārvaldības elementus – *Push* un *Pull* – tādējādi, radot kopēju sinerģiju un veicinot iedzīvotāju pārvietošanās paradumu maiņu. Nepieciešams uzsvērt, ka ***Push&Pull* pamatprincipi jau ir iekļauti Rīgas plānošanas ietvarā.** Piemēram, Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programmas, Īstermiņa rīcības plāns 2019.–2025. gadam, ietver tādus mērķus kā autostāvvietu skaita samazināšana pilsētas centrā (*Push*), pilsētas telpu pārdalot par labu gājēju un velosipēdistu vajadzībām (*Pull*).²¹

Ilustrācija 3. *Push&Pull* pamatprincipu skaidrojums.

Push (izstumšana)	Pull (ievilkšana)
Risinājumi, kas samazina automašīnu izmantošanas biežumu.	Risinājumi, kas uzlabo alternatīvu pārvietošanās veidu pievilcību.

Veiksmīgas *Push&Pull* autostāvvietu pārvaldības pamatā ir mērķtiecīga komunikācija ar sabiedrību. Lai novērstu negatīvo attieksmi pret izmaiņām, nepieciešama mērķtiecīga komunikācija par pieejamām ilgtspējīgas mobilitātes iespējām, kā arī par paredzētajām investīcijām ilgtspējīgu pārvietošanās veidu pieejamības uzlabošanai.

Tabula 5 apkopoti Rīgas valstspilsētai piemērotākie *Push&Pull* risinājumi, norādot to ieviešanas atbildīgās iestādes un mērķauditoriju. Detalizēts aktivitāšu pārskats, iekļaujot aktivitātes mērķi, ierobežojumus un atbildīgās iestādes pieejams 1. pielikumā.

Tabula 5. Rīgas valstspilsētai piemērotāko *Push&Pull* risinājumu apkopojums

Aktivitāte	Atbildīgās iestādes			Mērķauditorija
	Rīgas Dome	SIA "Rīgas Satiksme"	Citas iestādes	
Push risinājumi				
Stāvvietu izvietojuma optimizācija	✓	✓	✓	AV, EA, PT, KA, C

¹⁹ European Platform on Sustainable Urban Mobility plans (2022). Parking and SUMP. Using parking management to achieve your SUMP objectives effectively and sustainably. https://park4sump.eu/sites/default/files/2022-10/SUMP2.0%20Topic%20Guide%20on%20Parking%20management%20and%20SUMP_EN.pdf

²⁰ PUSH&PULL consortium (2017). Parking management and incentives as successful strategies for energy-efficient urban transport. https://www.europeanparking.eu/media/1391/pp_project_brochure_final_en.pdf

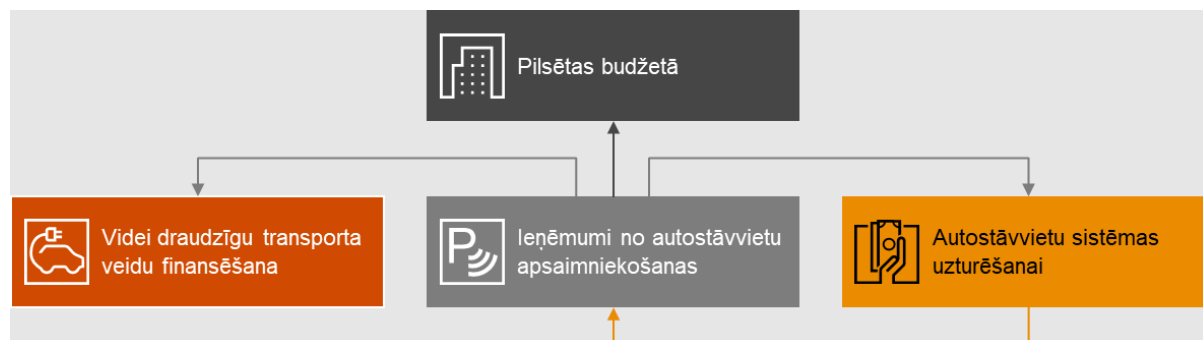
²¹ Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (2019). Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma Īstermiņa rīcības plāns 2019. - 2025. gadam. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2019/04/2_MRP_2019_2025_Gala_versija.pdf

Aktivitāte	Atbildīgās iestādes			Mērķauditorija
	Rīgas Dome	SIA "Rīgas Satiksme"	Citas iestādes	
Stāvvietu skaita ierobežošana	✓	✓		AV, EA, PT, KA, C
Stāvēšanas laika ierobežošana	✓	✓	✓	AV, EA, PT, KA, C
Tarifu izcenojuma politika	✓	✓		AV, EA, PT, KA, C
Īpašā režīma zonas izveide*	✓	✓		Atkarīgs no izvēlētās zonas veida
Kontroles mehānismu uzlabošana	✓	✓	✓	AV, EA, PT, KA, C
Pull risinājumi				
Mikromobilitātes rīku un gājēju infrastruktūras uzlabošana*	✓	✓	✓	V
Sabiedriskā transporta pieejamības uzlabošana*	✓	✓		V, izņemot PT
Elektroauto infrastruktūras uzlabošana*	✓	✓	✓	Esošie un potenciālie EA
Koplietošanas automašīnu atbalstīšana		✓	✓	Esošie un potenciālie KA un pakalpojuma sniedzēji
Informētības veicināšana*	✓	✓		V
Saīsinājumu skaidrojums: G – gājēji MM – mikromobilitātes rīku lietotāji ST – sabiedriskais transports AV – autovadītāji EA – elektroauto vadītāji KA – koplietošanas auto pakalpojumu izmantotāji PT – piegādes transports C – citu transportlīdzekļu vadītāji V – visi iepriekšminētie				
Konkrētas Rīgas Domes struktūrvienības un citas iestādes minētas 1. pielikumā.				
*Aktivitātes ir ārpus autostāvvietu koncepcijas tvēruma				

Push&Pull aktivitāšu finansēšana

Push&Pull pamatprincipu piemērošana ilgtermiņā ne tikai veicina iedzīvotāju paradumu maiņu, bet arī **sniedz nepieciešamo finansējumu ilgtspējīgas mobilitātes attīstībai** (skat. Ilustrācija 4).

Ilustrācija 4. Ieņēmumu no autostāvvietu apsaimniekošanas novirzījums²²



Push&Pull pamatprincipu ievērošana paredz risinājumu savstarpēju finansēšanu. Atbilstoši Ilustrācija 4 redzams ka ieņēmumus no autostāvvietu apsaimniekošanas nepieciešams novirzīt trīs primārajos virzienos: (1) autostāvvietu sistēmas uzturēšanai, (2) videi draudzīgu transporta veidu finansēšanai un (3) pilsētas budžetā citu pilsētas vajadzību finansēšanai.

Konkrēts līdzekļu sadalījums jānosaka atbilstoši pašvaldības vajadzībām, tomēr daļu ieņēmumu no autostāvvietu apsaimniekošanas ir nepieciešami *Pull* risinājumu ieviešanai, tādējādi veicinot modālo pāreju uz ilgtspējīgākiem pārvietošanās veidiem.

3.3. Autostāvvietu tipoloģija

Koncepcijas ietvaros plānots pārskatīt autostāvvietu tipoloģiju ielu sarkanajās līnijās. Autonovietņu koncepcijas izstrādes gaitā iesaistītās puses, t.sk. Rīgas iedzīvotāji aptaujas rezultātā, min divus galvenos aspektus, kuriem būtu jāpievērš pastiprināta uzmanība, ieviešot konceptuāli jaunus autonovietņu risinājumus un pielāgojot jau esošos – ceļu satiksmes drošība un pilsētvides pieejamība, galvenokārt, gājējiem un velo braucējiem.

Lai gan Rīgas valstspilsētas attīstības plānos autostāvvietas ir izdalītas pēc to izmantošanas nolūka (piem. piegādātāju autostāvvietas, invalīdu autostāvvietas, īstermiņa autostāvvietas pasažieru izkāpšanai, u.c.), autostāvvietu attīstības trajektorijai trūkst niansētas pieejas.

Lai attīstītu sabalansētu autostāvvietu infrastruktūru, nepieciešamas ņemt vērā visu autostāvvietu izmantojošo grupu intereses.

Atbilstoši Latvijas Valsts standartam (turpmāk – LVS) 190-7:2002²³ pēc autostāvvietu izmantošanas motivācijas autonovietņu lietotāji iedalāmi šādās grupās:

1. Iedzīvotāji;
2. Strādājošie, studenti un skolēni;
3. Iepirkšanās vietu apmeklētāji;
4. Pasākumu, iestāžu utt. apmeklētāji;
5. Preču piegādātāji un apkalpojošie dienesti.

Apskatot autostāvvietu tipoloģiju, tiek apskatīts autostāvvietu iedalījums augstāk minētajās grupās, atbilstoši projekta tvērumam un Park4SUMP²⁴ metodoloģijai pēc to funkcionālās nozīmes.

1. Bezmaksas autostāvvietas ar stāvēšanas laika ierobežojumiem:

- Īslaicīgās autostāvvietas, kas paredzētas pasažieru izkāpšanai/iekāpšanai, piemēram, kiss&ride²⁵ koncepts pie vispārējās izglītības iestādēm (B1);
- Taksometru autostāvvietas un tūrisma autobusu stāvvietas (B2);

²² The Horizon 2020 project Park4SUMP. PUSH&PULL Tools. <https://www.park4sump.eu/resources-tools/pushpull-tools>

²³ VSIA Latvijas standarts. Vienlīmeņa autostāvvietu projektēšanas noteikumi, LVS 190-7:2002.

²⁴ The Horizon 2020 project Park4SUMP. Parking and sustainable urban mobility planning. <https://park4sump.eu/>

²⁵ Īstermiņa autostāvvietas (pārsvarā ar 5 minūšu izmantošanas maksimālo ierobežojumu), kas paredzētas tikai pasažieru uzņemšanai vai izlaišanai.

- Vispārpieejamās autostāvvietas, kurām atšķirībā no B1 autostāvvietām nav noteikts to izmantošanas mērķis (B3);
- Piegādes jeb piegādātāju autostāvvietas (B4);
- Kravas automašīnu autostāvvietas, paredzētas kravas automašīnu vadītāju atpūtai, veicot savus darba pienākumus (B5);

2. Bezmaksas autostāvvietas bez stāvēšanas laika ierobežojumiem:

- Vispārpieejamās autostāvvietas, kuras netiek regulētas un tajās atļauta ilglaicīga automašīnas stāvēšana (B6);
- Autostāvvietas, kas paredzētas cilvēkiem ar invaliditāti (B7);

3. Maksas autostāvvietas bez stāvēšanas laika ierobežojumiem:

- Vispārpieejamās autostāvvietas, kurās atļauta ilglaicīga automašīnas stāvēšana (M1);
- Koplietošanas automašīnu autostāvvietas, paredzētas tikai koplietošanas automašīnu operatoru autoparkā esošo automašīnu novietošanai (M2).
- Autostāvvietas, kuras paredzētas tikai konkrētas apkaimes, zonas vai teritorijas iedzīvotāju automašīnu novietošanai (M3).

4. Maksas autostāvvietas ar stāvēšanas laika ierobežojumiem,

- Autostāvvietas, kas paredzētas elektroauto uzlādei (M4).
- Saskaņā ar Park4SUMP autostāvvietas pēc veida papildus iedalāmas, piemēram, viedās autostāvvietās²⁶, pagaidu autostāvvietās²⁷, fleksiblās²⁸ jeb diversificēta nolūka autostāvvietās. Šādi autostāvvietu veidi var norādīt uz augstākminēto autostāvvietu papildu izmantošanas kritērijiem vai parametriem.

Tabula 6. Autostāvvietu regulējums pēc autostāvvietu izmantošanas veida ielu sarkanajās līnijās

		Autostāvvietu iedalījums pēc to izmantošanas veida										
		B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	M1	M2	M3	M4
	Autostāvvietu ierīkošanas vietas izvēles pamatprincipi	Šādas autostāvvietas nav ieviestas Rīgā				Šādas autostāvvietas nav ieviestas Rīgā				Šādas autostāvvietas nav ieviestas Rīgā	Šādas autostāvvietas nav ieviestas Rīgā ²⁹	Šādas autostāvvietas nav ieviestas Rīgā
	Autostāvvietu lokālā novietojuma principi											
	Autostāvvietu ģeometriskie raksturlielumi											
	Marķējums											
	Regulēts		Netiek regulēts			Ieteikuma raksturs						

²⁶ Autostāvvietas, kas aprīkotas ar sensoriem un atbilstošu tehnoloģisku risināju, kas ļauj optimizēt autostāvvietu izmantošanu, piemēram, dinamiskās cenas vai pieejamības indikatoru kontekstā.

²⁷ Autostāvvietas, kas paredzētas pagaidu lietošanai, piemēram, pasākumiem vai būvniecības procesa laikā.

²⁸ Autostāvvietas uz ielas, kas paredzētas vairākiem mērķiem, piemēram, vispārpieejama autostāvvietā ārpus noslodzes pīķa stundām, bet noslodzes pīķa stundās pilda piegādātāju autostāvvietas funkciju.

²⁹ Rīgā īstenots pietuvināts risinājums, iedzīvotāju karšu vai lietotāju karšu formā.

Šī nodaļas ietvaros, balstoties uz ārvalstu pieredzes un labās prakses izpēti, apskatīti minēto autostāvvietu tipveida risinājumi, t.sk. autostāvvietu ģeometriskie raksturlielumi, izvietošanas principi, marķējums u.c. nianšes.

Autostāvvietu izvietojuma plānošana

Atbilstoši LVS 190-7:2002³⁰ pēc tehniskā izpildījuma autonomvietnes ielu sarkanajās līnijās iedalāmas:

1. Stāvēšanas joslās – stāvēšanai paredzēti laukumi brauktuvmalās.
2. Stāvlaukumos “kabatās” – speciāli ierīkoti stāvēšanai paredzēti laukumi brauktuvmalās paplašinājumos.

Autostāvvietu plānošana ir neatņemama pilsētplānošanas sastāvdaļa. Autostāvvietu plānošanas procesā ietilpst autostāvvietu pieprasījuma analīze, autostāvvietu piedāvājuma struktūras plānošana, autostāvvietu telpiskā plānošana, autostāvvietu skaita un satiksmes organizācijas plānošana.

Attiecīgi autostāvvietu novietojuma un struktūras plānošana pilsētā iedalāma etapos:

1. Autostāvvietu novietojuma izvēle.
2. Autostāvvietu funkcionālā mērķa, iekārtojuma un satiksmes organizācijas.³¹

Autostāvvietu izvietojums ielu sarkanajās līnijās

Pēc LVS 190-7:2002 un ārvalstu pieredzes analīzē konstatētā, ierīkojot autostāvvietas ielu sarkanajās līnijās, papildus jāpārlicinās vai gar stāvošo transportlīdzekli braucošajiem ir pietiekami satiksmes telpas parametri. Autonomvietnes brauktuves malā jāplāno tā, lai brauktuves platība būtu efektīvi izmantota un manevrējošās automašīnas pēc iespējas mazāk traucētu satiksmei. Šīs prasības vislabāk apmierina automašīnas novietošana paralēli brauktuves malai.

Ja brauktuve vai satiksmei pieejamā telpa ir plata un nepieciešams apmierināt lielu pieprasījumu, autostāvvietas var izvietot slīpi pret brauktuves malu vai perpendikulāri tai. Jo mazāks autostāvvietas leņķis pret brauktuves malu, jo manevrēšana pie autostāvvietas mazāk traucē satiksmei uz ceļa. Šādas autostāvvietas galvenokārt jāparedz speciāli izveidotos brauktuves paplašinājumos – “kabatās”. Ierīkojot autostāvvietas “kabatās”, jānodrošina redzamība, manevrējot ar automobili atpakaļgaitā.³²

Ja ielas posmā, kurā plānots izvietot autostāvvietas, ielas un/vai ietves platums atļauj izveidot autostāvvietas “kabatās”, priekšroka dodama šādām autostāvvietām, šādu iemeslu dēļ:

- **Uzlabota satiksmes, tostarp, gājēju drošība** – samazinās negadījumu risks, ko izraisa uz ielas novietotās automašīnas, tā palīdzot novērst bīstamas situācijas, kādas rada, piemēram, automašīnas, kas apturētas braukšanas joslā, kuru vadītāji veic attiecīgus manevrus, lai novietotu automašīnu paralēli brauktuves malai. Pārvietojot automašīnas no ielas uz “kabatām”, gājējiem tiek nodrošināts drošības buferis pirms ielas šķērsošanas neregulētās ielas šķērsošanas vietās.
- **Uzlabota satiksmes plūsma** – autostāvvietu izvietošana ielu “kabatās” nodrošina vienmērīgāku satiksmes plūsmu, atvēršot automašīnas no brauktuves, tā palīdzot samazināt sastrēgumus.
- **Efektīvāka vietas izmantošana** – autostāvvietu izvietošana ielu “kabatās” ļauj efektīvāk izmantot pilsētas telpu, jo tajās var novietot vairāk automašīnu nekā, palīdzot maksimāli izmantot vērtīgo ielas platību un palielinot pieejamo autostāvvietu skaitu.
- **Uzlabota estētika un samazināta ietekme uz vidi** – autostāvvietu izvietošana ielu “kabatās” vairo ielas estētisko pievilcību, kas palīdz veidot viesmīlīgāku un pievilcīgāku apkārtni gan iedzīvotājiem, gan apmeklētājiem. Ielu “kabatās” var izvietot “zaļo infrastruktūru”, piemēram, kokus, krūmus, kas var palīdzēt lietus ūdens notecei un uzlabot gaisa kvalitāti.
- **Uzlabota pieejamība cilvēkiem ar invaliditāti** – autostāvvietu izvietošana ielu “kabatās” spēj nodrošināt pieejamas autostāvvietas cilvēkiem ar invaliditāti, tādējādi atvieglojot viņiem piekļuvi uzņēmumiem, pakalpojumiem un dzīvojamām ēkām.

³⁰ VSIA Latvijas standarts. Vienlīmeņa autostāvvietu projektēšanas noteikumi, LVS 190-7:2002.

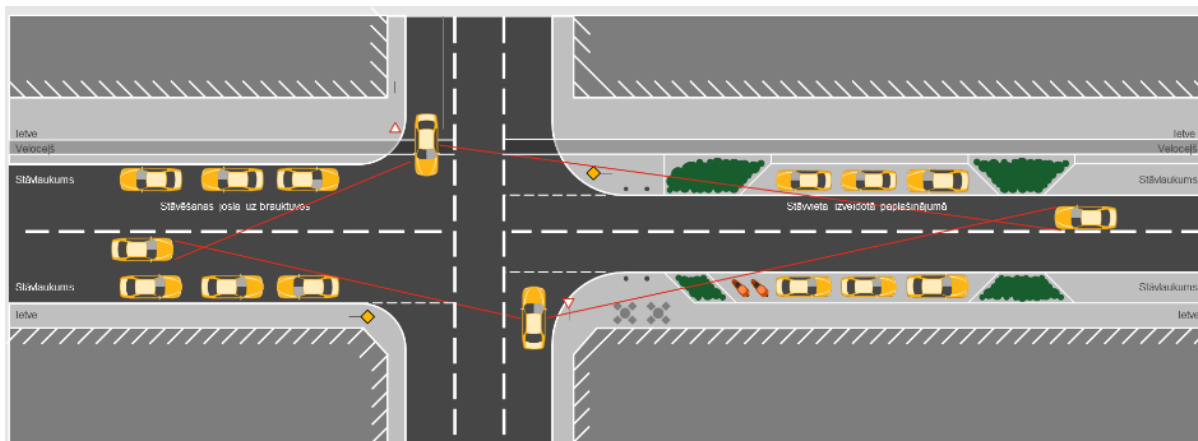
³¹ VSIA Latvijas standarts. Vienlīmeņa autostāvvietu projektēšanas noteikumi, LVS 190-7:2002.

³² VSIA Latvijas standarts. Vienlīmeņa autostāvvietu projektēšanas noteikumi, LVS 190-7:2002.

- **Uzlabota ekonomiskā dzīvotspēja** – autostāvvietu izvietošana ielu “kabatās” spēj nodrošināt efektīvākas un pieejamākas autostāvvietas, palīdzot atbalstīt vietējos uzņēmumus, atvieglojot klientiem automašīnu novietošanu, kā arī veikalus un restorānus apmeklēšanu.
- **Paaugstināta īpašuma vērtība** – autostāvvietu izvietošana ielu “kabatās” spēj nodrošināt pievilcīgākas un apdzīvojamākas ielas, palīdzot palielināt īpašumu vērtību blakus esošajās teritorijās.

Kopumā ielu sarkano līniju robežās paredzēto autostāvvietu izvietošana “kabatās” sniedz virkni priekšrocību, kas var palīdzēt izveidot drošākas, efektīvākas un vizuāli pievilcīgākas ielas.

Ilustrācija 5. Autostāvvietu izvietojums brauktuves joslā salīdzinājumā autostāvvietu izvietojumu ielu “kabatās”³³



Par alternatīvu autostāvvietu izvietojumam ielu “kabatās” uzskatāma autostāvvietu izvietošana uz brauktuves. Visbiežāk šajā autostāvvietu izvietošanas risinājumā tiek izmantotas autostāvvietas, kas izvietotas paralēli brauktuves malai. Neskatoties uz priekšroku autostāvvietu izvietojumam ielu “kabatās”, arī autostāvvietu izvietošanai uz brauktuves ir savas priekšrocības, kuras ietver:

- **Zemākas ierīkošanas izmaksas** – ielas “kabatās” projektēšana un ierīkošana ir salīdzinoši dārgāka, jo īpaši teritorijās, kur nepieciešamas infrastruktūras izmaiņas.
- **Lielāka autostāvvietu izvietošanas elastība** – šādā veidā izvietotas autostāvvietas nodrošina lielāku elastību attiecībā uz autostāvvietu potenciālo atrašanās vietu un pieejamību. Šādi izvietotas autostāvvietas var būt īpaši izdevīgas vietās, kur ielu “kabatās” izveides iespējas ir ierobežotas.
- **Uzlabota redzamība** – uz brauktuves novietotās automašīnas ir labāk redzamas garāmbraucošajiem autovadītājiem, palīdzot uzlabot satiksmes drošību.
- **Konsekventāka autostāvvietas izmantošana** – novietošana uz brauktuves var nodrošināt autovadītājiem konsekventāku automašīnu novietošanas pieredzi, neesot atšķirībām attiecībā uz autostāvvietu izmēriem.
- **Palielināta ietilpība** – autostāvvietu izvietojums uz brauktuves bieži spēj nodrošināt vairāk autostāvvietu nekā autostāvvietu izvietojums ielu “kabatās”, sniedzot lielāku elastību attiecībā uz autostāvvietu izvietošanu pilsētas ielās. Šāds autostāvvietu izvietojums var būt īpaši izdevīgs vietās, kur ir liels autostāvvietu pieprasījums.
- **Uzlabota automašīnu drošība** – uz brauktuves izvietotas autostāvvietas var palīdzēt uzlabot automašīnu drošību, samazinot zādzību draudus, automašīnām esot novietotām pārskatāmākā teritorijā.
- **Samazinātas uzturēšanas izmaksas** – ielu “kabatās” izvietotas autostāvvietas var būt grūtāk uzturēt nekā autostāvvietas uz brauktuves, jo tām ir nepieciešama regulāra tīrīšana un apkope, lai novērstu gružu un citu vielu uzkrāšanos. Uz brauktuves izvietotās stāvvietas uzturēt ir vieglāk, jo tās parasti tiek slaucītas un tīrītas kopā ar pārējo ielu.

Kopumā autostāvvietu izvietošanai uz brauktuves ir vairākas priekšrocības, tostarp labāka redzamība, uzlabota drošība un samazinātas uzturēšanas izmaksas. Jebkurā gadījumā, neskatoties uz priekšrocības

³³ VSIA Latvijas standarts. Vienlīmeņa autostāvvietu projektēšanas noteikumi, LVS 190-7:2002.

došanu autostāvvietu izvietojumam ielu “kabatās”, ir svarīgi rūpīgi apsvērt katras atrašanās vietas īpašās vajadzības un ierobežojumus, lai noteiktu, kura pieeja ir vispiemērotākā.

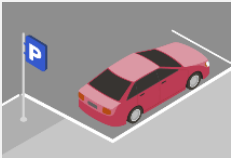
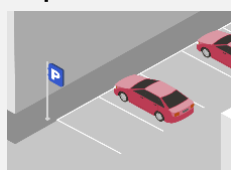
Autostāvvietu ģeometriskais novietojums ielu sarkanajās līnijās

Autostāvvietas novietojumu paralēli brauktuves malai ieteicams izmantot vietās, kurās ir zema satiksmes intensitāte un mazi braukšanas ātrumi. Šāds autostāvvietu novietojums nav pieļaujams uz pilsētas nozīmes maģistrālām ielām.

Ja platība līdzās brauktuvei ir pietiekama, autostāvvietas attiecībā pret braukšanas virzienu var novietot no 45° līdz 90° leņķī pret brauktuves malu. Šāds novietojums ļauj bez apgrūtinājumiem iebraukt autostāvvietā.

Perpendikulāri brauktuvei novietotas autostāvvietas ir piemērotas situācijās, kad autostāvvietā paredzēta iebraukšana no abiem braukšanas virzieniem. Šāds novietojums izmantojams tikai tad, ja satiksme nav intensīva un traucējumi, kuri rodas iebraucot vai izbraucot no autostāvvietas, ir nenozīmīgi. Šis autostāvvietu izvietojums nav savienojams ar velosatiksmi pa brauktuvi, jo, no stāvvietas izbraucot, ir ierobežota redzamība.

Tabula 7. Autostāvvietu ģeometriskā novietojuma ielu sarkanajās līnijās priekšrocības un trūkumi

Priekšrocības		
Paralēli 	- Plašākais pielietojuma potenciāls (iespējams ierīkot vairumā ielu posmu) - Aizņem vismazāk vietas uz brauktuves - Laba pāredzamība kā autovadītājiem, tā gājējiem	- Daļai autovadītāju var sagādāt grūtības novietot automašīnu - Novietojot automašīnu, var tikt kavēta satiksme - Atverot automašīnas durvis, var tikt traucēti citi satiksmes dalībnieki - Aizņem vislielāko brauktuves malas daļu proporcionāli novietojamo automašīnu skaitam
Slīpi 	- Plašs pielietojuma potenciāls (iespējams ierīkot vairumā ielu posmu) - Šādās autostāvvietās vadītājiem ir viegli novietot automašīnas - Ātra iebraukšana autostāvvietā - Automašīnas durvju atvēršana nerada konfliktu ar citiem satiksmes dalībniekiem	
Perpendikulāri 	Iebraukšana ar priekšu Automašīnas durvju atvēršana nerada konfliktu ar citiem satiksmes dalībniekiem	
	Iebraukšana ar aizmuguri - Automašīnas durvju atvēršana nerada konfliktu ar citiem satiksmes dalībniekiem - Laba redzamība, izbraucot no autostāvvietas - Atvieglo preču iekraušanu un izkraušanu	- Aizņem būtisku daļu brauktuves - Daļai autovadītāju var sagādāt grūtības novietot automašīnu - Novietojot automašīnu var tikt kavēta satiksme

Ieteicamie autostāvvietu izmēri pēc to izvietojama attiecībā pret brauktuvi

Ieteicamie parametri paralēlām, slīpām, perpendikulārām, kurās jāiebrauc ar priekšu, un perpendikulārām, kurās jāiebrauc ar aizmuguri, autostāvvietām ielu sarkanajās līnijās var atšķirties atkarībā no autostāvvietu mērķa un to potenciālās izvietojuma teritorijas (skat. Tabula 8).

Tabula 8. Ieteicamie autostāvvietu izmēri

Autostāvvietu tips pēc to ģeometriskā novietojuma	Ieteicamais platums, metri	Ieteicamais garums, metri	Ieteicamais attālums starp autostāvvietām, metri	Ieteicamais attālums starp novietotajām automašīnām un apmali, metri
Paralēli	no 2.4 līdz 2.7	no 5.5 līdz 6.1	no 1.8 līdz 2.4	no 0.6 līdz 0.9
Slīpi	no 2.4 līdz 2.7	no 6.1 līdz 7.6	no 1.8 līdz 2.4	-
Perpendikulāri	no 2.4 līdz 3.0	no 5.5 līdz 6.1	no 1.2 līdz 2.4	no 0.6 līdz 0.9
Iebraukšana ar priekšu	no 2.5 līdz 3.0	no 5.5 līdz 6.1 (aiz automašīnas no 6.0 līdz 7.5)	no 1.5 (vadītāja pusē) no 1.0 (pasažiera pusē)	no 1.2
Iebraukšana ar aizmuguri	no 2.4 līdz 3.0	no 5,5	no 1.2	no 1.2

Zemāk izvērsti Rīgas situācijai aktuālāko – B1, B2, B4, B7, M2 un M4 autostāvvietu veidu izvietojuma pamatprincipi pilsētā.

Īslaicīgās autostāvvietas, kas paredzētas pasažieru izkāpšanai/iekāpšanai (B1)

Šāda veida autostāvvietu mērķis ir nodrošināt autovadītājiem ērtu un drošu vietu, kur izlaist vai uzņemt pasažierus, nenovietojot automašīnu autostāvvietā ilgāku laiku. Šādas autostāvvietas var palīdzēt samazināt satiksmes sastrēgumus, uzlabot gājēju drošību un atvieglot sabiedriskā transporta vai citu kopīgās mobilitātes risinājumu izmantošanu. Kopumā šāda veida autostāvvietas var palīdzēt uzlabot kopējo satiksmes plūsmu un samazināt konfliktu iespējamību starp autovadītājiem un gājējiem.

Tabula 9. Īslaicīgo autostāvvietu, kas paredzētas pasažieru izkāpšanai/iekāpšanai raksturojums

	Autostāvvietu ierīkošanas vietas izvēles pamatprincipi	Šīm autostāvvietām jāatrodas netālu no vietām, kur autovadītājiem ātri jāizlaiž vai jāuzņem pasažieri, piemēram, pie sabiedriskā transporta pieturām, pie vispārējās izglītības iestādēm, lidostās vai citos transporta mezglos. Vietām ir jābūt viegli pieejamām un redzamām, ar labām norādēm, kas novirzītu autovadītājus autostāvvietu virzienā.
	Autostāvvietu lokālā novietojuma principi	Autostāvvietām ir jāatrodas netālu no galvenās ieejas augstāk minētajās ēkās, pēc iespējas tuvāk izkāpšanas/iekāpšanas vietai. Tas ļauj pasažieriem ātri un viegli iekāpt un izkāpt no saviem transportlīdzekļiem, samazinot sastrēgumus un padarot satiksmi efektīvāku. Šādas autostāvvietas parasti izvietojams, sākot ar divām, līdz attiecīgā interešu punkta apkalpošanai nepieciešamā daudzuma. Ārvalstu pieredzes izpēte liecina par to, ka šāda veida autostāvvietas pārsvarā tiek izvietotas ielu "kabatās".
	Autostāvvietu ģeometriskie raksturlielumi	Pēc autostāvvietu ģeometriskajiem izmēriem autostāvvietas neatšķiras no autostāvvietām, kas paredzētas vispārējai lietošanai. To izmēri var būt no 2.5 līdz 3.5 metriem platumā un no 5 līdz 6 metriem garumā.
	Marķējums	Autostāvvietu marķējumam ir jābūt skaidri redzamam autovadītājiem, kas tuvojas autostāvvietām, un ar tā palīdzību jāsniedz skaidri norādījumi par vietas izmantošanas mērķi, tostarp jebkādi laika ierobežojumi vai cita veida ierobežojumi. Marķējumam uz ietves arī skaidri jānorāda autostāvvietas un visas ar to saistītās joslas vai vietas.
		Vertikālie apzīmējumi Horizontālie apzīmējumi

		CSN 537. zīme (P) kopā ar papildzīmi Nr. 840 (30 min). Vai Jauna ceļa zīme, papildinot CSN ietvto ceļa zīmju klāstu.	Nepieciešams jauns horizontālais ceļa apzīmējums, papildinot CSN ietvto horizontālo ceļa apzīmējumu klāstu. Piemērs (kiss&ride koncepts):	K + R
	Papildus informācija	Atļautais stāvēšanas ilgums no 2 līdz 5 minūtēm. Ilustrācija 6. Konceptuāls Kiss&Ride³⁴ tipa autostāvvietu attēlojums 		

Taksometru autostāvvietas un tūrisma autobusu stāvvietas (B2)

Taksometru autostāvvietu mērķis ir nodrošināt taksometriem paredzētu zonu pasažieru uzņemšanai un izlaišanai, vienlaikus uzlabojot satiksmes plūsmu un samazinot sastrēgumus noslogotās ielās. Šādam nolūkam izveidotas autostāvvietas palīdz novērst taksometru apstāšanos vai palēnināšanos, esot braukšanas joslā, kas var radīt drošības apdraudējumu un traucēt satiksmes plūsmu.

Tūrisma autobusu stāvvietu mērķis ir nodrošināt drošu un efektīvu pasažieru uzņemšanu un izlaišanu. Konkrētas vietu noteikšana tūrisma autobusu stāvēšanai palīdz novērst situācijas, kad autobusi, uzņemot vai izlaižot pasažierus, bloķē satiksmi vai tiek novietoti vietās, kur tie traucē gājējiem, radot satiksmes drošības riskus. Speciālu stāvvietu atvēlēšana tūrisma autobusiņiem uzlabo kopējo tūristu pieredzi.

Tabula 10. Taksometru autostāvvietu un tūrisma autobusu stāvvietu parametri

	Autostāvvietu ierīkošanas vietas izvēles pamatprincipi	Taksometru autostāvvietas Ekonomiski aktīvākajās pilsētas zonās, galvenokārt, pilsētas centrā, piemēram, netālu no tranzīta mezgliem, autoostām, lidostām, tirdzniecības centriem vai populāriem tūrisma galamērķiem. Tūrisma autobusu stāvvietas Populāru tūrisma objektu tuvumā vai vietās ar lielu tūristu koncentrāciju.
	Autostāvvietu lokālā novietojuma principi	Taksometru autostāvvietas Autostāvvietām ir jāatrodas netālu no galvenās ieejas augstāk minētājās ēkās, pēc iespējas tuvāk izkāpšanas/iekāpšanas vietai. Tas ļauj pasažieriem ātri un viegli iekāpt un izkāpt no saviem transportlīdzekļiem, samazinot sastrēgumus un padarot satiksmi efektīvāku. Ieteicams autostāvvietas izvietot arī pie sabiedriskā transporta pieturām. Bieži tiek izmantots perpendikulārais vai slīpais autostāvvietu novietojums, ļaujot efektīvāk izmantot vietu un atvieglojot taksometru manevrēšanu. Tūrisma autobusu stāvvietas

³⁴ Šāds vertikālais autostāvvietu apzīmējums realizēts Varšavā.

		Stāvvietām jābūt pietiekami lielām, lai tās atbilstu tūristu autobusa izmēram un ap tām būtu pietiekami daudz vietas, lai pasažieri varētu droši iekāpt un izkāpt no autobusa. Stāvvietām ir jāatrodas netālu no galvenās ieejas augstāk minētajās ēkās, pēc iespējas tuvāk izkāpšanas/iekāpšanas vietai. Šādu stāvvietu novietošanai tiek izmantots paralēlais stāvvietu novietojums, ļaujot efektīvāk izmantot ielu.	
	Autostāvvietu ģeometriskie raksturlielumi	Taksometru autostāvvietas Pēc autostāvvietu ģeometriskajiem izmēriem autostāvvietas neatšķiras no autostāvvietām, kas paredzētas vispārējai lietošanai. Tūrisma autobusu stāvvietas Tūristu autobusu stāvvietas parasti tiek veidotas ielu “kabatās”. To garums, paredzot stāvvietu viena autobusam, ir robežās no 12 līdz 15 metriem, platums – 3.5 metri. Plānojot stāvvietas, parasti paredz 2 līdz 3 metru brīvu laukumu katrā stāvvietas pusē.	
	Marķējums	Autostāvvietu marķējumam ir jābūt redzamam visiem satiksmes dalībniekiem un gājējiem, lai sniegtu norādījumus taksometru vadītājiem un pasažieriem, piemēram, kā piekļūt autostāvvietai vai kur gaidīt taksometru.	
		Vertikālie apzīmējumi	Horizontālie apzīmējumi
		Taksometru autostāvvietas CSN 543. zīme (). Iespējams izvietot kopā ar kopā ar papildzīmi Nr. 840 (). Tūrisma autobusu stāvvietas CSN 537. zīme () kopā ar papildzīmi Nr. 821 () un Nr. 840 ().	Nepieciešamas jauns horizontālais ceļa apzīmējums, papildinot CSN ietverto horizontālo ceļa apzīmējumu klāstu. Piemērs taksometru autostāvvietu horizontālajam apzīmējumam: 
	Papildus informācija	Taksometru autostāvvietas Atļautais stāvēšanas ilgums no 15 līdz 30 minūtēm. Tūrisma autobusu stāvvietas Atļautais stāvēšanas ilgums no 10 līdz 15 minūtēm.	

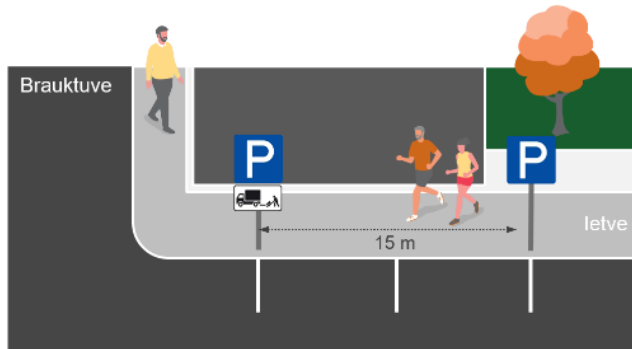
Piegādes jeb piegādātāju autostāvvietas (B4)

Piegādātāju autostāvvietu galvenie mērķi ir nodrošināt ērtu un drošu vietu vieglajiem piegādes transportlīdzekļiem preču iekraušanai un izkraušanai, vienlaikus samazinot ietekmi uz satiksmes plūsmu un sabiedrisko drošību. Šādu autostāvvietu ierīkošana galvenokārt nepieciešama, lai pilsēta spētu cīnīties ar neatļautu piegādes transportlīdzekļu stāvēšanu, piemēram, dubulto parkošanas³⁵ vai stāvēšanu uz ietves. Piegādes autostāvvietas ielu sarkanajās līnijās var atbalstīt uzņēmumus, nodrošinot ērtu un pieejamu vietu piegādes transportlīdzekļiem, lai veiktu piegādes, tā palīdzot uzlabot loģistikas efektivitāti un samazināt izmaksas. Šādas autostāvvietas palīdz samazināt piegādes transportlīdzekļu ietekmi uz vidi, samazinot nepieciešamību pēc vairākiem braucieniem vai pārmērīgas tukšgaitas.

Tabula 11. Piegādes jeb piegādātāju autostāvvietu parametri

	Autostāvvietu ierīkošanas vietas izvēles pamatprincipi	Ekonomiski aktīvākajās pilsētas zonās, galvenokārt, pilsētas centrā, piemēram, pie veikaliem un kafejnīcām, pie kuriem nav iespējama preču iekraušana vai izkraušana, izmantojot veikala teritoriju. Autostāvvietām jāatrodas minēto galamērķu tuvumā, optimāli – ne tālāk par 100 metriem, prioritāri apkalpojot uzņēmumus, kuriem nepieciešamas biežas piegādes.
---	--	---

³⁵ Lai veiktu preču izkraušanu vai iekraušanu transportlīdzeklis tiek novietots pirmajā braukšanas joslā paralēli jau stāvēšanai novietotai automašīnai.

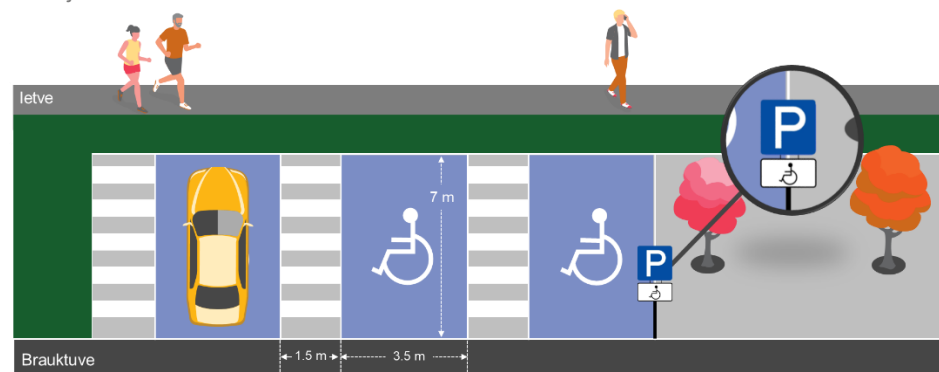
	Autostāvvietu lokālā novietojuma principi	Šādas autostāvvietas ieteicams prioritāri izvietot ielu krustojumos, tā palielinot potenciālo apkalpošanas areālu. Šādas autostāvvietas parasti izvietojamas 15 metru garā joslā braukšanas virzienā, sākot no vietas, kur līdz krustojumam nav mazāk par 5 metriem. Autostāvvietas izvietojamas uz tādu ielu sākuma posmiem, kuros satiksmes intensitāte ir viszemākā. Visizplatītākais autostāvvietu novietošanas veids ir paralēli brauktuves malai. Tas ļauj efektīvi izmantot vietu un šādas autostāvvietas var viegli integrēt esošajos ielu plānojumos.				
	Autostāvvietu ģeometriskie raksturlielumi	Autostāvvietu platumam jābūt no 2.5 līdz 3 metriem, garumam no 7 līdz 8 metriem.				
	Marķējums	Autostāvvietām nepieciešamas skaidrs marķējums, lai autovadītāji varētu izvairīties no sajaukšanas ar citiem autostāvvietu veidiem. Turklāt šādu autostāvvietu marķējumā jāiekļauj informācija autostāvvietas izmantošanas laika ierobežojumiem. Šāda informācija var palīdzēt nodrošināt, ka autostāvvietas tiek izmantotas efektīvi un lietderīgi. <table><tr><th>Vertikālie apzīmējumi</th><th>Horizontālie apzīmējumi</th></tr><tr><td>CSN 537. zīme () kopā ar CSN 859. papildzīmi ()</td><td></td></tr></table>	Vertikālie apzīmējumi	Horizontālie apzīmējumi	CSN 537. zīme () kopā ar CSN 859. papildzīmi ()	
Vertikālie apzīmējumi	Horizontālie apzīmējumi					
CSN 537. zīme () kopā ar CSN 859. papildzīmi ()						
	Papildus informācija	Atļautais stāvēšanas ilgums līdz 15 minūtēm. Ilustrācija 7. Konceptuāls piegādātāju autostāvvietu attēlojums 				

Autostāvvietas, kas paredzētas cilvēkiem ar invaliditāti (B7)

Galvenais mērķis šādām autostāvvietām ir nodrošināt piekļuvi personām ar invaliditāti, nodrošināt automašīnas novietošanu autostāvvietā tuvāk galamērķim un samazināt attālumu, kas nepieciešams, lai to sasniegtu, tā veicinot labāku dzīves kvalitāti, samazinot šķēršļus, ar kuriem personas ar invaliditāti saskaras, piekļūstot sabiedriskām vietām un ērtībām. Nodrošinot ērtu piekļuvi sabiedriskām vietām, autostāvvietas palīdz personām ar invaliditāti būt patstāvīgākiem un ar lielāku autonomiju, tā veicinot personu iekļaušanos un sociālo līdzdalību.

Tabula 12. Autostāvvietu, kas paredzētas cilvēkiem ar invaliditāti, parametri

	Autostāvvietu ierīkošanas vietas izvēles pamatprincipi	Autostāvvietām jāatrodas vietās, kas ir viegli pieejamas personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, un tuvu tādām vietām kā medicīnas iestādes, pakalpojumu saņemšanas vietas, tirdzniecības zonās. Šādām autostāvvietām jābūt izvietotām viscaur pilsētai. Optimāls izvietojums paredz vienas šādas autostāvvietas ierīkošanu katrā kvartālā pilsētas kodolā. Ārvalstu pieredzes un labās prakses izpēte norāda uz to, ka šādām autostāvvietām būtu jāveido 2% no kopējā ierīkoto autostāvvietu skaita.
	Autostāvvietu lokālā	Šādas autostāvvietas ieteicams prioritāri izvietot ielu krustojumos, tā personām ar invaliditāti palielinot piekļuves areālu. Šādas autostāvvietas izvietojamas kā pirmās autostāvvietas braukšanas virzienā, sākot no vietas, kur līdz krustojuma nav mazāk

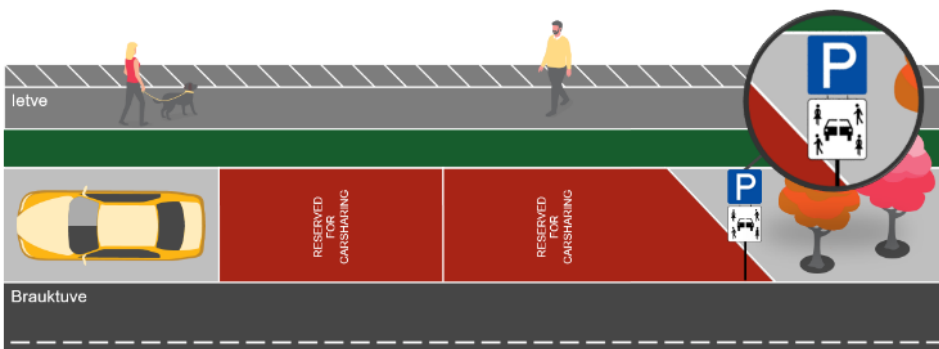
	novietojuma principi	par 5 metriem. Autostāvvietām jāatrodas tālāk no šķēršļiem, piemēram, ugunsdzēsības hidrantiem, komunālo pakalpojumu stabiem vai citiem šķēršļiem, kas var traucēt piekļuvi tām.	
	Autostāvvietu ģeometriskie raksturlielumi	Autostāvvietu platumam jābūt sākot no 3.5 metriem, garumam no 6 līdz 7.5 metriem. Atkarībā no to personu īpašajām vajadzībām, kuras izmanto autostāvvietas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, autostāvvietām var tikt izveidotas papildu piekļuves ejas, lai nodrošinātu drošu un pieejamu iekāpšanu un izkāpšanu no transportlīdzekļa. Šādas piekļuves ejas parasti ir vismaz 1.5 metrus platas, un tās var tikt apzīmētas ar ietves marķējumu, norādēm vai citiem līdzekļiem.	
	Marķējums	Autostāvvietām nepieciešams skaidrs marķējums, lai autovadītāji varētu izvairīties no sajaukšanas ar citiem autostāvvietu veidiem.	
		Vertikālie apzīmējumi	Horizontālie apzīmējumi
		CSN 537. zīmes () ar CSN 844. papildzīmi ()	CSN horizontālais marķējums Nr.942 () vai Nepieciešamas jauns horizontālais ceļa apzīmējums (piemēram, zilā krāsā), papildinot CSN ietvto horizontālo ceļa apzīmējumu klāstu. Piemērs autostāvvietai, kas paredzēta cilvēkiem ar invaliditāti, horizontālajam apzīmējumam: 
	Papildus informācija	Ilustrācija 8. Konceptuāls autostāvvietu, kas paredzētas cilvēkiem ar invaliditāti, attēlojums 	

Koplietošanas automašīnu autostāvvietas (M2)

Koplietošanas autostāvvietu galvenais mērķis ir veicināt koplietošanas pakalpojumu izmantošanu, tā samazinot privāto automašīnu skaitu uz ceļa. Šādas autostāvvietas ir paredzētas, lai nodrošinātu ērtu un pieejamu koplietošanas automašīnu izmantošanu, padarot vieglāku un rentablāku iespēju izmantot koplietošanas pakalpojumus, nevis izmantot privāto automašīnu. Automašīnu koplietošanas autostāvvietas var maksimāli palielināt autostāvvietu izmantošanas efektivitāti, kopumā samazinot pilsētā nepieciešamo autostāvvietu skaitu. Šādu autostāvvietu izveidošana var palīdzēt palielināt automašīnu koplietošanas pakalpojumu pieejamību, padarot tos ērtākus un rentablākus cilvēkiem, kuriem nav pieejama privāta automašīna.

Tabula 13. Koplietošanas automašīnu autostāvvietu parametri

	Autostāvvietu ierīkošanas vietas izvēles pamatprincipi	Autostāvvietām jāatrodas vietās, kur ir liels pieprasījums pēc automašīnu koplietošanas pakalpojumiem, galvenokārt, ekonomiski aktīvākajās pilsētas zonās, t.i. pilsētas centrā, tostarp, netālu no tādām vietām kā sabiedriskā transporta pieturas, satiksmes mezgli, tirdzniecības zonas un vietas ar lielu gājēju koncentrāciju.
--	--	---

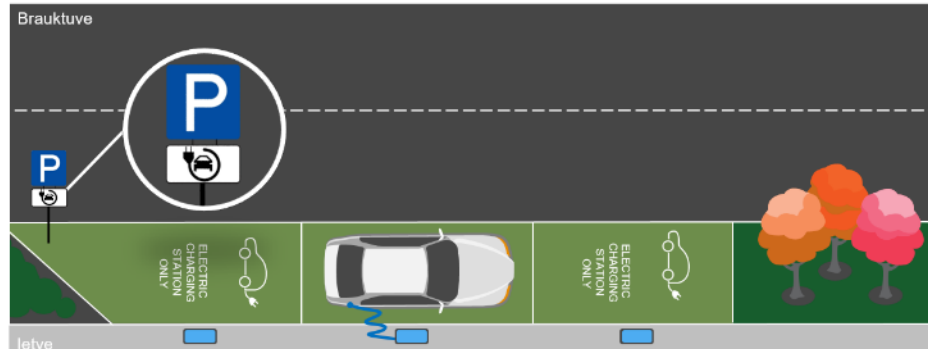
	Autostāvvietu lokālā novietojuma principi	Autostāvvietām jābūt labi pamanāmām to potenciālajiem lietotājiem, un tās ieteicams izvietot labi pamanāmās vietās, piemēram, netālu no noslogotiem krustojumiem, tirdzniecības zonās vai sabiedriskā transporta pieturu tuvumā. Visizplatītākais autostāvvietu novietošanas veids ir paralēli brauktuves malai. Tas ļauj efektīvi izmantot vietu un šādas autostāvvietas var viegli integrēt esošajos ielu plāņos. Šādas autostāvvietas iespējams apvienot ar elektrouzlādes infrastruktūru.	
	Autostāvvietu ģeometriskie raksturlielumi	Pēc autostāvvietu ģeometriskajiem izmēriem autostāvvietas neatšķiras no autostāvvietām, kas paredzētas vispārējai lietošanai. To izmēri var būt no 2.5 līdz 3.5 metriem platumā un no 5 līdz 6 metriem garumā.	
	Marķējums	Vertikālie apzīmējumi CSN 537. zīmes () papildzīme. Papildzīme šobrīd nav noteikta CSN. Piemērs koplietošanas automašīnu autostāvvietu vertikālajam apzīmējumam:  Horizontālie apzīmējumi Nepieciešamas jauns horizontālais ceļa apzīmējums, papildinot CSN ieterto horizontālo ceļa apzīmējumu klāstu. Piemērs koplietošanas automašīnu autostāvvietu horizontālajam apzīmējumam: 	
	Papildus informācija	Viena koplietošanas automašīna spēj aizstāt 10 privātās automašīnas. Ilustrācija 9. Konceptuāls koplietošanas autostāvvietu attēlojums 	

Autostāvvietas, kas paredzētas elektroauto uzlādei (M4)

Galvenais mērķis elektrouzlādes autostāvvietām ir veicināt elektroauto izmantošanu, tā samazinot vides piesārņojumu. Automašīnu uzlādes autostāvvietas ir svarīga ilgtspējīgas plānošanas sastāvdaļa un var palīdzēt veicināt ilgtspējīgākas transporta iespējas, kas samazina atkarību no fosilā kurināmā. Autostāvvietas nodrošina ērtu un pieejamu vietu, kur privātpersonas var uzlādēt elektroauto, padarot uzlādi vienkāršāku un ērtāku. Šādas autostāvvietas pilda duālu funkciju, palīdzot maksimāli palielināt autostāvvietas izmantošanas efektivitāti, nodrošinot vietu elektroauto uzlādei un novietošanai.

Tabula 14. Autostāvvietu, kas paredzētas elektroauto uzlādei, parametri

	Autostāvvietu ierīkošanas vietas izvēles pamatprincipi	Autostāvvietām jāatrodas ekonomiski aktīvākajās pilsētas zonās, t.i. pilsētas centrā, tostarp, netālu no tādām vietām kā sabiedriskā transporta pieturas, satiksmes mezgli, tirdzniecības zonas.
---	--	--

	Autostāvvietu lokālā novietojuma principi	Autostāvvietām jāatrodas netālu no uzlādes infrastruktūras, piemēram, uzlādes stacijām vai strāvas kontaktligzdām, lai nodrošinātu elektrisko transportlīdzekļu vieglu uzlādi. Autostāvvietām jābūt labi pamanāmām to potenciālajiem lietotājiem, un tās ieteicams izvietot labi pamanāmās vietās, piemēram, netālu no noslogotiem krustojumiem, tirdzniecības zonās vai sabiedriskā transporta pieturu tuvumā. Visizplatītākais autostāvvietu novietošanas veids ir paralēli brauktuves malai. Tas ļauj efektīvi izmantot vietu un šādas autostāvvietas var viegli integrēt esošajos ielu plānojumos.	
	Autostāvvietu ģeometriskie raksturlielumi	Pēc autostāvvietu ģeometriskajiem izmēriem autostāvvietas neatšķiras no autostāvvietām, kas paredzētas vispārējai lietošanai. To izmēri var būt no 2.5 līdz 3.5 metriem platumā un no 5 līdz 6 metriem garumā. Tām var būt nepieciešama papildu vieta uzlādes infrastruktūrai.	
	Marķējums	Autostāvvietām nepieciešamas skaidrs marķējums, lai autovadītāju varētu izvairsties no sajaukšanas ar citiem autostāvvietu veidiem. Turklāt var tikt iekļauta informācija par to, kā piekļūt uzlādes infrastruktūrai, piemēram, tālruņa numurs vai vietni, kā arī visiem ierobežojumiem attiecībā uz stāvēšanas ilgumu vai atļauto elektrisko transportlīdzekļu veidiem.	
		Vertikālie apzīmējumi	Horizontālie apzīmējumi
		Horizontālais marķējums (cita krāsojuma) kopā ar CSN 537. zīmes () CSN 860. papildzīmi ().	Nepieciešamas jauns horizontālais ceļa apzīmējums, papildinot CSN ietverto horizontālo ceļa apzīmējumu klāstu. Piemērs koplietošanas automašīnu autostāvvietu horizontālajam apzīmējumam: 
	Papildus informācija	Stāvēšanas ilgums līdz 120 minūtēm. Ilustrācija 10. Konceptuāls elektrouzlādes autostāvvietu attēlojums 	

4. Rekomendācijas autostāvvietu attīstības koncepcijai

4.1. Autostāvvietu infrastruktūras galvenie elementi

Nemot vērā, ka autostāvvietu un autonovietņu definīcija nav noteikta nacionālā līmenī, katra pašvaldība tās teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos nosaka autonovietnes un autostāvvietas definīciju, ko piemēro tās teritorijā. Nozīmīgākās uz autostāvvietu koncepciju attiecināmās Rīgas valstspilsētas pašvaldības noteiktās definīcijas apkopotas Tabulā 15, kā arī to izvietojums pilsētā attēlots Ilustrācija 11.

Tabula 15. Autonovietņu un autostāvvietu definīcijas

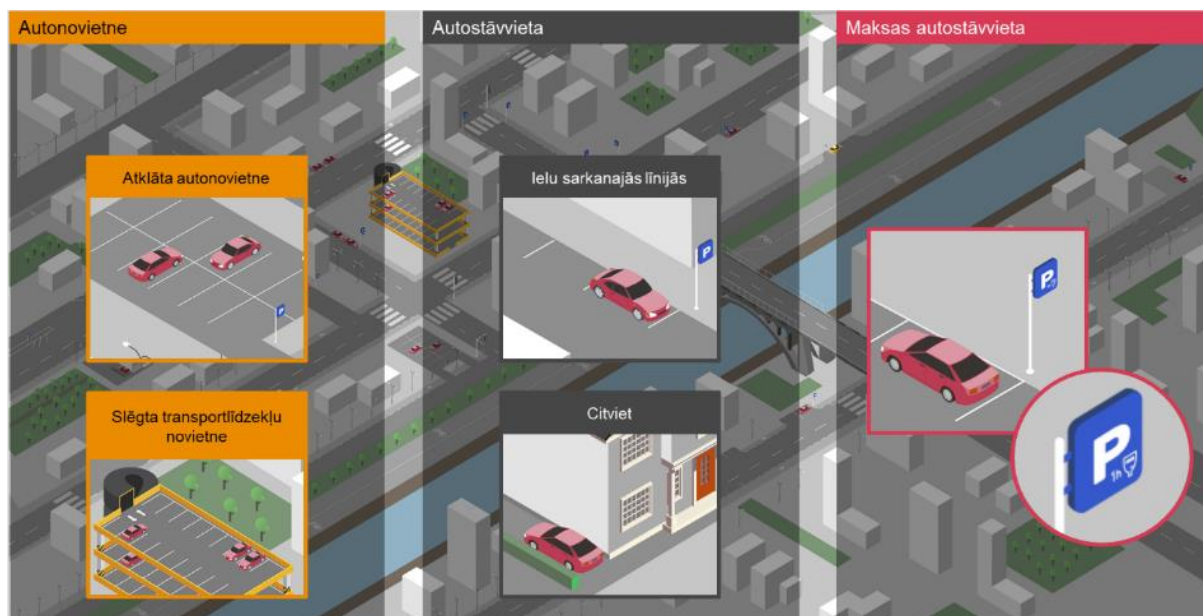
Termins	Skaidrojums
Autonovietne ³⁶	Būve, kas paredzēta vieglo automobiļu novietošanai.
Atklāta autonovietne	Vieglo automobiļu novietošanai izbūvēts laukums, kas nav iekļauts ēkā vai tās daļā un kas var būt nodalīts (arī nožogots). Šajā kategorijā ietilpst arī atklātas autonovietnes ielu teritorijā starp sarkanajām līnijām, bet neietilpst autostāvvietas ielu brauktuves malās teritorijā starp sarkanajām līnijām.
Slēgta transportlīdzekļu novietne	Transportlīdzekļu novietne, kas ir iekļauta ēkā vai tās daļā.
Autostāvvietā ³⁷	Viena vieglā automobiļa novietošanai paredzēta un šim nolūkam iekārtota vieta.
Ielu sarkanajās līnijās	Autostāvvietā, kas izvietota ielu sarkano līniju robežās (piemēram, uz brauktuves, ietves).
Citviet	Citviet izvietotas autostāvvietas (piemēram, dzīvojamās ēkas pagalmā).
Maksas autostāvvietas ³⁸	Speciāli mehānisko transportlīdzekļu novietošanai izveidota un aprīkota Rīgas pilsētas pašvaldības valdījumā esoša teritorija, kas atrodas ielu kā publiskai lietošanai nodotu kompleksu inženierbūvju sarkano līniju robežās posmos.

³⁶ Rīgas valstspilsētas pašvaldība (2021). Rīgas teritorijas plānojums. Redakcija 3.1. Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2021/12/2_Teritorijas_izmantošanas_apbuves_noteikumi_ar_SN.pdf

³⁷ Rīgas valstspilsētas pašvaldība (2021). Rīgas teritorijas plānojums. Redakcija 3.1. Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2021/12/2_Teritorijas_izmantošanas_apbuves_noteikumi_ar_SN.pdf

³⁸ Rīgas domes 2013. gada 5. februāra saistošie noteikumi Nr. 206 "Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi". <https://likumi.lv/ta/id/254592>

Ilustrācija 11. Autonovietņu un autostāvvietu definīciju konceptuāls attēlojums



Papildus jānorāda uz izņēmuma gadījumu – SIA “Rīgas satiksme” apkalpoto apakšzemes autostāvvietu Krišjāņa Valdemāra ielā 5a, kas ir pašvaldībai piederoša maksas autonovietne.³⁹ **Ja Rīgas valstspilsētas teritorijā plānots ieviest citas pašvaldības piederošas autonovietnes, tai skaitā stāvparkus, nepieciešams harmonizēt pilsētplānošanas dokumentos noteiktās definīcijas.**

4.2. Autostāvvietu pakalpojuma principa piemērošana

Lai veidotu vienotu autostāvvietu pārvaldības politiku, nepieciešams ieviest autostāvvietu pakalpojuma sniegšanas un saņemšanas principu visā Rīgas valstspilsētas teritorijā. **Autostāvvietu pakalpojuma princips paredz iespēju ieviest pašvaldības maksas autostāvvietas visā pilsētas teritorijā,** atbilstoši autostāvvietu koncepcijā ietvertajiem kritērijiem, kā arī pielāgojot tos konkrētai situācijai.

Ilustrācija 12. Autostāvvietu pakalpojuma tvērums

Pakalpojuma izveide	Pakalpojuma ērtība	Pakalpojuma attīstība
1. Plānošana un projektēšana; 2. Būvniecība (autonovietnes / autostāvvietas izveide, marķēšana, aizsargapmaļu izvietošana utml.).	1. Labiekārtota piekļuve (apstādījumi, celiņi, gājēju pārejas utml.); 2. (Papildu) apgaismojuma ierīkošana; 3. Teritorijas uzkopšana (sniega tīrīšana).	1. Uzlādes iespēju ierīkošana 2. Videonovērošanas ierīkošana 3. Informācija par pieejamību

Autostāvvietu pakalpojuma princips ir veidots atbilstoši Rīgas Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam noteiktajai pilsētas apdzīvojama telpiskajai struktūrai un noteiktajiem mobilitātes principiem. Autostāvvietu pakalpojuma princips paredz autostāvvietu izvietojuma pārskatīšanu, uzlabojot pilsētvides pieejamību un ceļu satiksmes drošību (skat. Ilustrācija 13).

Autostāvvietu pakalpojuma principa ieviešana **sniegs iespējas pilsētas iedzīvotājiem saņemt kvalitatīvu autostāvvietu pakalpojumu** visās pilsētas teritorijās, kur tās ir visvairāk nepieciešamas pilsētas iedzīvotājiem.

³⁹ Rīgas pašvaldības sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Rīgas satiksme” (2022). 2022. gada 15. jūnija NOTEIKUMI NR. INA-NOT/2022/6 “RP SIA “Rīgas satiksme” apakšzemes autostāvvietas Krišjāņa Valdemāra ielā 5a, Rīgā lietošanas noteikumi”. https://www.rigassatiksme.lv/files/rp_sia_rigas_satiksme_apakszemes_autostavvietas_lietošanas_noteikumi.pdf

Pēc Apkaimju centru attīstības plāna⁴⁰ pieņemšanas ieteicams pārskatīt maksas un speciālo autostāvvietu, tai skaitā personām ar invaliditāti, piegādātāju, elektroauto, izvietojumu apkaimju centros.

⁴⁰ Rīgas plānošanas reģions (2023): Izstrādāts Rīgas apkaimju centru attīstības plānu pirmā redakcija.
<https://rpr.gov.lv/sabiedriskajai-apspriesanai-nodos-rigas-apkaimju-centru-attistibas-plana-pirmo-redakciju/>

Ilustrācija 13. Autostāvvietu pakalpojuma principa ieviešana valstspilsētas teritorijā atbilstoši apdzīvojama telpiskai struktūrai⁴¹



Autostāvvietu pakalpojuma principa ieviešanas pamatkritēriji		
Zemāk minētie aspekti attiecināmi uz visām valstspilsētas teritorijā esošajām un jaunizveidojamām autostāvvietām		
	1	Autostāvvietu pakalpojuma nodrošināšana: Nosakot maksu par pašvaldības autostāvvietu izmantošanu septiņas dienas nedēļā.
	2	Pilsētvides pieejamības un ceļu satiksmes drošības uzlabošana Ilgtermiņa autostāvvietas neizvietojot tuvāk par: • 15 m no regulētiem un neregulētiem krustojumiem, • 15 m no gājēju pārejām, • 10 m pirms un 10 m pēc sabiedriskā transporta pieturām. Autostāvvietas neizvietojot pilnībā vai daļēji uz ietves, kur gājējiem atvēlēta ietves daļa, starp autostāvvietu un ietves malu, ir mazāka par: • 3 m R un A zonās (augstas intensitātes ietves), • 2.5 m B zonā (normālas intensitātes ietves), • 2.1 m C un D zonās (zemas intensitātes ietves). Autostāvvietas neizvietojot vietās, kur autostāvvietā traucē/apdraud velobraucējus, piemēram, vietās starp ietvi un veloceļu (t.sk. ņemot vērā velosatiksmes attīstības koncepcijas infrastruktūru). Autostāvvietas neizvietojot vietās, kur tās var radīt traucējumus sabiedriskā transporta kustībai nepareizi novietotu transportlīdzekļu dēļ.
	3	Auto novietošanas kontroles stiprināšana: Uzlabojot pašvaldības maksas autostāvvietu kontroles mehānismus un veicinot ceļa satiksmes noteikumu (kas attiecināmu uz neatļautu auto novietošanu) fiksēšanu.
Zemāk minētie aspekti attiecināmi uz valstspilsētas kodola teritorijā esošajām un jaunizveidojamām autostāvvietām		
	1	Bezmaksas autostāvvietu skaita samazināšana ielu sarkanajās līnijās, atbilstoši pilsētvides un ceļu satiksmes drošības uzlabošanas noteiktajiem kritērijiem.
	2	Bezmaksas autostāvvietu skaita samazināšana ielu sarkanajās līnijās, pārveidojot ilgtermiņa autostāvvietu izmantošanas mērķi un ieviešot īpašam mērķi paredzētas autostāvvietas, piemēram, autostāvvietas personām ar invaliditāti, piegādātāju un īstermiņa autostāvvietas.
	3	Pašvaldības maksas autostāvvietu skaita palielināšana, lai sasniegtu noteiktos gaisa kvalitātes, klimatneitralitātes un ilgtspējīgas mobilitātes mērķus.
Zemāk minētie aspekti attiecināmi uz valstspilsētas ārpus kodola teritorijas esošajām un jaunizveidojamām autostāvvietām		
	1	Autostāvvietu skaita palielināšana ārpus ielu sarkanajām līnijām, nodrošinot nepieciešamo autostāvvietu skaitu atbilstoši iedzīvotāju vajadzībām.

Jaunu maksas autostāvvietu pakalpojuma ieviešanai ir paredzēta diferencēta pieeja, ņemot vērā pilsētas iedzīvotāju, pašvaldības un pilsētā nodarbināto cilvēku vajadzības un auto novietošanas mērķus (skat. Ilustrācija 14).

Ilustrācija 14. Jaunu maksas autostāvvietu pakalpojuma ieviešanas princips

Maksas autostāvvietu pakalpojuma principa ieviešana	
Prioritāri apgūstamās pilsētas teritorijas 1. Pilsētas kodols 2. Ārpus pilsētas kodola (pilsētas kodolam pieguļošās teritorijas)	
Autostāvvietas iedzīvotāju vajadzībām*	Autostāvvietas nodarbināto vajadzībām**
1. Pakalpojuma izveide	Pakalpojuma izveide
2. Komunikācijas kampaņas īstenošana	Pilnīga pakalpojuma maksas piemērošana
3. Pakalpojuma ērtības attīstība	Pakalpojuma tālākā attīstība
4. Daļēja pakalpojuma maksas ieviešana (50% apmērā no zonā noteiktā tarifa)	
5. Pilnīga pakalpojuma maksas piemērošana	

* Autostāvvietas primāri tiek izmantotas laika posmā no 18:00 līdz 8:00

** Autostāvvietas primāri tiek izmantotas laika posmā no 8:00 līdz 18:00

Nepieciešams uzsvērt, ka kvalitatīvai pakalpojuma sniegšanai ir būtiska CSN ievērošana. Atbilstoši esošās situācijas analīzē identificētajām telpiskajām problēmām un iedzīvotāju aptaujas rezultātiem kā galvenie izaicinājumi kvalitatīva autostāvvietu pakalpojuma saņemšanai un pilsētvides pieejamībai ir norādītas CSN pārkāpumu rezultātā neatbilstoši novietotas automašīnas. Līdz ar to **nozīmīgākā ietekme kvalitatīva pakalpojuma saņemšanā būs sistemātiskam darbam, mainot sabiedrības attieksmi pret CSN ievērošanu** (piemēram, komunikācijas kampaņām sabiedrībai, kā arī atsevišķām autobraucēju grupām (piegādātājiem)), **kā arī veicot sistemātisku CSN noteikumu pārkāpumu kontroli.**

Samazinot maksas autostāvvietu skaitu un tās pārveidojot par autostāvvietām personām ar invaliditāti, īstermiņa vai piegādātāju autostāvvietām, to kontroles pienākums pāriet no SIA "Rīgas satiksme" uz Rīgas pašvaldības policiju. Maksas autostāvvietas tiek noteiktas ar papildzīmi 539. "Maksas stāvvietā", un izrietoši no Saistošajiem noteikumiem Nr.206 maksas autostāvvietas lietošanas noteikumu ievērošanas kontroli veic maksas autostāvvietu pilnvarotā apsaimniekotāja atbildīgais darbinieks.⁴² Aizvietojot papildzīmi 539. ar papildzīmi 840. "Stāvēšanas laiks", 844. "Personām ar invaliditāti" vai 859. "Preču piegāde" stāvvietas apstāšanās un stāvēšanas nosacījumu ievērošanas kontrole ir pašvaldības policijas kompetencē.⁴³ Līdz ar to būtiskākā ietekme ērtai un kvalitatīvai pakalpojuma saņemšanai būs ceļa satiksmes noteikumu ievērošanai, kā arī **pašvaldības policijas kapacitātes stiprināšana** CSN ievērošanas kontrolei.

4.3. Stāvvietu pakalpojuma nodrošinājuma organizatoriskais un juridiskais mehānisms

Ņemot vērā Rīgas valstspilsētas administratīvās un finansiālās iespējas, kā arī ārvalstu labās prakses piemērus autostāvvietu apsaimniekošanas jomā, autostāvvietu pakalpojuma nodrošināšanai

⁴¹ Attēls aizgūts no Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (2014). Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/STRATEGIJA_WEB.pdf

⁴² Rīgas domes 2013. gada 5. februāra saistošie noteikumi Nr. 206 "Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi", 23. punkts. <https://likumi.lv/ta/id/254592#p23>

⁴³ Ceļu satiksmes likums, 41. pants. <https://likumi.lv/ta/id/45467#p41>

nepieciešams turpināt autostāvvietu pakalpojuma sniegšanas nodošanu trešajām pusēm. **Pakalpojuma nodošanas mērķis ir saņemt pēc iespējas efektīvāku un kvalitatīvāku pakalpojumu gan pašvaldībai, gan pilsētas iedzīvotājiem.**

Autostāvvietu pakalpojuma juridiskais un organizatoriskais mehānisms

Rīgas dome atbilstoši 2011. gada 1. marta saistošajiem noteikumiem Nr.114 „Rīgas pilsētas pašvaldības nolikums”⁴⁴ ir identificējusi, ka autostāvvietu apsaimniekošana ir uzskatāma par daļu no Pašvaldības autonomajām funkcijām.⁴⁵ Atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likuma 40. un 41. pantam pašvaldības autonomās funkcijas ir nododamas privātpersonai tikai ar deleģējuma palīdzību. Līdz ar to **optimālākais juridiskais modelis autostāvvietu apsaimniekošanai ir deleģējuma līgums.**

Rīgas domes 2011.gada 1.marta saistošo noteikumu Nr.114 „Rīgas valstspilsētas pašvaldības nolikums” 3. pielikuma 1. punkts nosaka, ka SIA “Rīgas satiksme” pilda “Par pašvaldībām” 15. panta pirmās daļas 2.punkta izrietošo uzdevumu”. Izrietošais uzdevums atbilstoši Deleģēšanas līgumam ir – pašvaldības maksas autostāvvietu, kas atrodas ielu sarkano līniju robežās, apsaimniekošana, ierīkošana, pārvaldīšana un maksas autostāvvietu lietošanas noteikumu ievērošanas kontrole, kā arī samaksas iekasēšanas kārtības kontrole.

Deleģētā uzdevuma ietvaros maksas autostāvvietām, kas atrodas ielu malās ir piemērojams publisku lietu izmantošanas regulējums, kā rezultātā atbilstoši judikatūrai pakalpojuma sniedzējam ir pienākums pastāvīgi nodrošināt autostāvvietas publiskai lietošanai un tām jākalpo sabiedrības interešu nodrošināšanai.⁴⁶ **Tādējādi, pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanu nevar uzskatīt par klasisku komercdarbību, kas nav sadalāma pa daļām un deleģējama kā vienots pakalpojumu kopums.**

Izvērtējot iespējamos juridiskos mehānismus deleģējuma līguma turpināšanai, tika identificēti divi pakalpojuma īstenošanas organizatoriskie mehānismi (skat. 16. tabulā).

Tabula 16. Pakalpojuma nodrošinājuma organizatorisko mehānismu apraksts

Juridiskais mehānisms: Deleģējuma līgums	
Piedāvātie organizatoriskie mehānismi	
Deleģēšanas līguma turpināšana ar SIA “Rīgas satiksme”	Jauna deleģēšanas līguma noslēgšana ar tirgus pārstāvi iepirkuma procesa rezultātā

Atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likumam pašvaldības pienākums ar organizatoriskā modeļa palīdzību ir nodrošināt **pēc iespējas efektīvāku autostāvvietu apsaimniekošanas pakalpojumu.** Līdz ar to, lai noteiktu optimālāko pakalpojuma nodrošinājuma organizatorisko mehānismu, tika veikts pakalpojuma īstenošanas efektivitātes izvērtējums. Efektivitātes izvērtējums tika veikts ņemot vērā Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (turpmāk – VARAM) vadlīnijās norādīto un PwC tīkla efektivitātes izvērtējuma metodoloģiju. Detalizētu Pakalpojuma nodrošinājuma organizatoriskā mehānisma izvērtējumu skatīt 2. pielikumā.

Atbilstoši organizatorisko mehānismu salīdzinājuma analīzei, **piemērotākais risinājums efektīvai pakalpojuma nodrošināšanai ir deleģējuma līguma turpināšana ar SIA “Rīgas satiksme”.** SIA “Rīga satiksme” ne tikai nodrošina pakalpojumu līdzvērtīgi tirgus dalībniekiem attiecībā uz izdevumiem, bet arī darbība tiek veikta ar salīdzinoši mazāku administratīvo slogu un labākiem rezultātiem, kas pamatojami ar uzkrāto pieredzi, resursiem un personāla kvalifikāciju.

Tomēr, lai nodrošinātu arī turpmāku izdevumu samazināšanu un rezultātu uzlabojumu, deleģējot pakalpojumu SIA “Rīgas satiksme”, deleģējuma līgumā ir nepieciešams noteikt stingrāku pārraudzības mehānismu. Kā piemēram, precizējot uzdevuma izpildes kvalitātes novērtējuma kritērijus un tos kaskadējot sabiedrības rezultatīvajos rādītājos, sagatavojot gaidu vēstuli, iezīmējot

⁴⁴ Rīgas domes 2011.gada 1.marta saistošo noteikumu Nr.114 „Rīgas pilsētas pašvaldības nolikums” 3.pielikuma 1.punkts “Rīgas pašvaldības sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Rīgas satiksme” – sabiedriskā transporta un autostāvvietu pakalpojumi, nodrošinot no likuma “Par pašvaldībām” 15. panta pirmās daļas 2. un 19. punktā, 17.2 panta 4. punktā, Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 4. panta otrajā daļā, likuma “Par autoceļiem” 1. panta otrajā daļā minētajām funkcijām izrietošo uzdevumu izpildi”.

⁴⁵ Pašvaldību likums, 4. panta pirmās daļas 2. punkts, <https://likumi.lv/ta/id/336956#p4>

⁴⁶ Augstākās tiesas 22.02.2019. lēmums Nr. SKA-955/2019 (680068818), 2.4 punkts.

paredzamo atdevi, kā arī veicinot SIA "Rīgas satiksme" un Rīgas domes struktūrvienību sadarbību investīciju projektu ietvaros.

Alternatīvi pakalpojuma nodrošinājuma organizatoriskie un juridiskie mehānismi lielu investīciju projektu īstenošanai

Nemot vērā Rīgas valstspilsētas finansiālas iespējas un vajadzību klāstu, auto infrastruktūras attīstībai lielos investīciju projektos nepieciešams izvērtēt alternatīvas finansējuma iespējas, vecinot privātā sektora iesaisti. **Rīgas pašvaldība sadarbībai ar privātajiem attīstītājiem var izmantot publiskās privātās partnerības (turpmāk – PPP) mehānismu**, kas galvenokārt tiek izmantots jaunu būvniecības projektu realizācijai.

PPP attīstības modelis dod iespēju publiskajam sektoram izmantot privātā sektora kompetenci noteiktu projektu izveidē (piemēram, stāvparku vai ilgtermiņa ieguldījumos autostāvvietu izveidē vai apsaimniekošanā) un samazināt pašvaldības izmaksas, jo ļauj sadalīt izmaksas ilgākā laika posmā un izvairīties no liela sākotnējā pamatkapitāla ieguldījuma (skat. 3. pielikumā).

Tādējādi, **PPP līgums tiktu slēgts starp pašvaldību un privāto attīstītāju, nodrošinot autonomās funkcijas izpildi**. Atbilstoši PPP likumam, PPP līgumu iespējams veidot, gan nodrošinot būvniecību, gan tālāko apsaimniekošanas pakalpojumu īstenošanu 30 gadu ietvaros. **Pēc 30 gadu notecējuma stāvvietas nonāktu Pašvaldības īpašumā un tālāk tās būtu iespējams nodot SIA "Rīgas satiksme" apsaimniekošanā.**

Pašvaldības maksas autostāvvietu lietošanas pēcapmaksas kārtības juridiskais un organizatoriskais mehānisms

Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu mērķis ir optimizēt satiksmes kustības organizāciju, īpaši ielās ar intensīvu sabiedriskā transporta satiksmi, sakārtot vieglo transportlīdzekļu plūsmu un organizēt to novietošanu, kā arī veikt ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību. Savukārt, privātajām autostāvvietām primāri tā ir peļņas gūšana. **Attiecīgi SIA "Rīgas satiksme" stratēģiskā pieeja autostāvvietu jomā atšķiras no privāto autostāvvietu pārvaldītājiem, autostāvvietu plānošanas ietvaros iekļaujot pilsētvides un iedzīvotāju intereses.**

Kā viens no galvenajiem SIA "Rīgas satiksme" stratēģiskās pieejas elementiem ir pēcapmaksas sistēmas uzturēšana un pilnveide. **Pēcapmaksas formāts un piemērošana atbilst starptautiskajai praksei un salīdzinājumā ar privātajiem autostāvvietu uzturētājiem SIA "Rīgas satiksme" pēcapmaksas sistēma ir viegli uzskatāma, izvairoties no potenciāliem patērētāju tiesību aizskārumiem, kā arī ar zemākām vidējām svērtajām tarifu likmēm.**

Taču, SIA "Rīgas satiksme" pēcapmaksas sistēma atšķiras no privātajiem maksas autostāvvietu uzturētājiem, iekļaujot riteņu bloķēšanas iekārtu uzstādīšanu. Riteņu bloķētāji tiek piemēroti pēc divām pēdējām stāvēšanas reizēm, kad persona apzināti nav veikusi samaksu un izvairījusies no tās, un informācija tiek piestiprināta latviešu, angļu, krievu un vācu valodās. Riteņu bloķēšanas iekārtu pielietojums, kā pašvaldības maksas stāvvietu pēcapmaksas metode ir izplatīta prakse Nīderlandē⁴⁷, Čehijā⁴⁸ un Apvienotajā Karalistē.⁴⁹ Amsterdamā, tāpat kā Rīgā, riteņu bloķētāji tiek piemēroti pēc divām pēdējām stāvēšanas reizēm, kad nav veikta samaksa.⁵⁰ **Tādēļ riteņu bloķēšanas iekārtu piemērošana ne tikai ir saskaņā ar pilsētvides un iedzīvotāju interesēm, kas ir autostāvvietu pieejamība, bet arī atbilst starptautiskajai praksei.**

Tomēr, vairākas SIA "Rīgas Satiksme" iekšējos noteikumos noteiktās kārtības rada palielinātu administratīvo slogu funkciju izpildē. Piemēram, paredzot atsevišķu komisiju izveidi pēcapmaksas pretenziju izvērtēšanai, tiek palielināts administratīvais slogs SIA "Rīgas satiksme" struktūrvienībām. **Tādēļ SIA "Rīgas Satiksme" administratīvā sloga samazināšanai nepieciešams pilnveidot**

⁴⁷ Amsterdamas pilsētas pašvaldības informatīvā vietne "City of Amsterdam". Parking violations: parking fines, wheel clamps and vehicle removal. <https://www.amsterdam.nl/en/parking/parking-fines/>

⁴⁸ Prāgas pilsētas pašvaldības informatīvā vietne "Prague-Now". <https://prague-now.com/tips/street-parking-paid-parking-and-parking-garages-in-prague/>

⁴⁹ London Tribunals. Grounds of appeal for clamp and remove. <https://www.londontribunals.gov.uk/eat/grounds-appeal/grounds-appeal-clamp-and-remove>

⁵⁰ Amsterdamas pilsētas pašvaldības informatīvā vietne "City of Amsterdam". Parking violations: parking fines, wheel clamps and vehicle removal. <https://www.amsterdam.nl/en/parking/parking-fines/>

iestādes iekšējos noteikumus, pēcapmaksas pretenziju izvērtēšanu nosakot kā atsevišķas struktūrvienības nevis Komisijas pienākumu.

Papildus, pēcapmaksas sistēmu, kas ietverta Saistošajos noteikumos Nr. 206, iespējams pielāgot tos digitalizējot. Piemēram, iekļaujot iespēju kontrolieriem reģistrēt pēcapmaksas paziņojumus informācijas sistēmā, pēc kā automašīnas valdītājs saņemtu elektronisku paziņojumu elektroniskā pasta adresē, kādā no stāvvietu aplikācijām vai viedierīcē.

Autostāvvietu vadības sistēma un tehnoloģiskie risinājumi

Autostāvvietu vadības sistēmas ietver tehnoloģiskus risinājumus, kas sekmē autostāvvietu pārvaldību, veicina autostāvvietu efektīvāku izmantošanu, uzlabo lietotājiem sniegto pakalpojumu kvalitāti un autostāvvietu funkcionalitāti. Sekmīgas autostāvvietu pārvaldības sistēmas mērķis ir mazināt autostāvvietas pārvaldnieka administratīvo slogu un izmaksas kā arī uzlabot lietotāju pieredzi un samazināt ietekmi uz apkārtējo vidi, t.sk. gaisa kvalitāti un pilsētvides pieejamību.

Autostāvvietu vadības sistēmas darbības nodrošināšanai tiek pielietoti dažādi autostāvvietu vadības sistēmas elementi. Autostāvvietu vadības sistēmas pamatā ir četri galvenie elementi (skat. 17. tabulā).

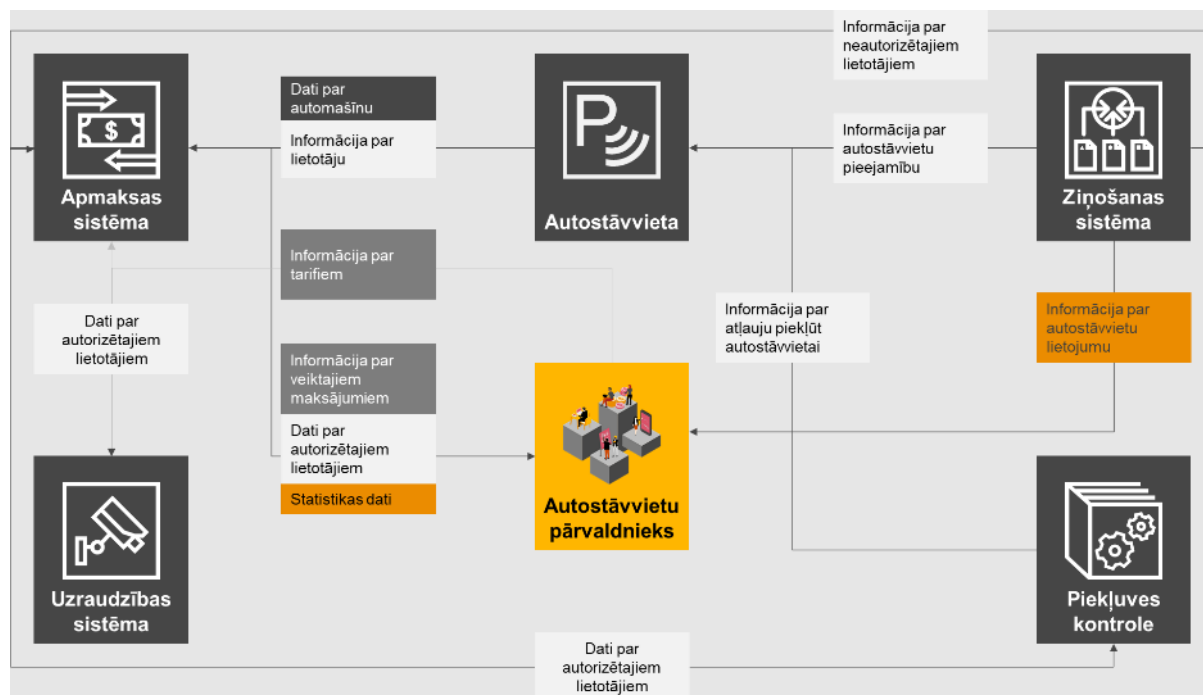
Tabula 17. Autostāvvietu vadības sistēmas galvenie elementi

Autostāvvietu vadības sistēmas elementi				
	Maksas iekasēšana	Autostāvvietu uzraudzība	Piekļuves kontrole	Ziņošana
Funkcija	Maksas iekasēšana par autostāvvietas pakalpojumiem	Kontrolē, vai autostāvvietu lietotāji ir veikuši apmaksu par autostāvvietas izmantošanu	Sistēmas, kas kontrolē lietotāju piekļuvi autostāvvietai	Datu ievākšana par autostāvvietu izmantošanu, piemēram, biežumu un ilgumu
Risinājumu piemēri	Apmaksas lietotnes, maksas automāti	Kontrolieri	Barjeras, vārti	Sensori, kameras
Funkcijas mērķis	Nodrošināt autostāvvietas lietotājiem draudzīgu un lietošanas gadījumam atbilstošu norēķinu veidu	Samazināt neatļauti novietoto automašīnu skaitu	Kontrolēt neautorizēto autostāvvietu lietotāju piekļuvi autostāvvietām	Informēt autostāvvietas pārvaldnieku par reāllaika situāciju autostāvvietās
Funkcijas ietekme / rezultāti	Efektīvā apmaksas iekasēšanas sistēma veicina pilnu izmaksu atgūšanu un var samazināt auto pavadīto laiku autostāvvietā	Efektīvā uzraudzības sistēma samazina satiksmes sastrēgumus, uzlabo satiksmes drošību un uzlabo stāvvietas pieejamību, tai skaitā pieejamību invalīdu autostāvvietām	Piekļuves kontrole uzlabo stāvvietas drošību, kā arī palīdz pārvaldniekam attālināti kontrolēt autostāvvietu izejošo un ienākošo automašīnu plūsmu	Ziņošanas sistēmas atvieglo autostāvvietas pārvaldniekiem veikt informētu vadības lēmumu pieņemšanu

Papildus minētajiem elementiem atsevišķi tiek izdalīti tādi elementi kā autostāvvietu drošības nodrošināšana, autostāvvietu uzturēšana un klientu apkalpošana.

Pilnvērtīga autostāvvietu vadības sistēma paļaujas uz augstāk minēto elementu sinerģiju, kas nodrošina efektīvu informācijas plūsmu starp katru sistēmas vadības elementu (skat. 15. ilustrācijā). Lai sasniegtu efektīvāku autostāvvietu vadību, jāņem vērā sinerģijas starp šiem elementiem, tāpēc liela daļa autostāvvietu vadības risinājumu vienlaicīgi skar vairākus autostāvvietu vadības elementus.

Ilustrācija 15. Vienkāršota autostāvvietu vadības sistēmas informācijas plūsma



Ieviešot vai attīstot autostāvvietu vadības sistēmu ir jāņem vērā tās pārvaldībā esošo autostāvvietu specifika. Piemēram, ja autostāvvietas ir izvietotas ielas sarkano līniju robežās, piekļuves kontroles elementa ieviešana nav nepieciešama, tādējādi liekot uzsvāru uz uzraudzības elementa nodrošināšanu. Turklāt pašvaldībai jānodrošina viegli pieejamu un intuitīvu apmaksas elementu, ja šādas autostāvvietas piesaista ļoti plašu un daudzveidīgu lietotāju loku ar dažāda līmeņa tehniskajām prasmēm un pieejamības vajadzībām – pašvaldībām ir īpaši būtiski sekmēt pozitīvu pilsētas tēlu, līdz ar to ir jāgādā par pakalpojumu pieejamību lietotāju grupām ar īpašām vajadzībām, kā arī jānodrošina, ka pakalpojumi ir viegli lietojami pilsētas viesiem.

Efektīvas autostāvvietu vadības sistēmas nodrošinātie risinājumi var radīt pozitīvu ietekmi uz pilsētvidi, atbalstot gan pašvaldības mērķus, gan autostāvvietu lietotāju vēlmes.

Esošie autostāvvietu vadības sistēmas risinājumi Rīgā

RS autostāvvietas primāri darbojas pēc priekšapmaksas principa, un autostāvvietas apmaksu kontrolē autostāvvietu kontrolieri, veicot regulārās pārbaudes. 18. tabulā ietverti SIA “Rīgas satiksme” lietotie autostāvvietu vadības sistēmas risinājumi attiecīgi katram sistēmas vadības elementam.

Tabula 18. SIA “Rīgas satiksme” lietotie autostāvvietu vadības sistēmas risinājumi

Maksas iekasēšana	Autostāvvietas apmaksas tarifi ir fiksēti un dalīti 6 tarifu zonās. Pašvaldības maksas autostāvvietās tiek izmantoti autostāvvietu maksas automāti norēķiniem ar bezskaidru naudu, kuros autostāvvietu lietotāji var veikt maksājumus ar bankas norēķinu karti, personalizēto e-talonu un Rīdzinieka karti. Papildus tiek nodrošināta iespēja apmaksāt RS autostāvvietas elektroniski izmantojot lietotnēm Mobilly vai EuroPark. Iespējams norēķināties arī izmantojot SMS, pirms tam reģistrējoties Mobilly mājaslapā.
Autostāvvietu uzraudzība	Par pašvaldības maksas autostāvvietu uzraudzību, proti, par apmaksas pārbaudi, kā arī riteņu bloķēšanu, atbild kontrolieri, kas veic patrūlas un izraksta pēcapmaksas paziņojumus automašīnu vadītājiem, kuri nav korekti veikuši priekšapmaksu.
Piekļuves kontrole	Piekļuves kontrole nav nozīmīgs elements RS stāvvietu sistēmas vadībā, un tiek izmantots tikai atsevišķos stāvlaukumos, piemēram, pazemes stāvlaukumā Krīšjāņa Valdemāra iela 5a.
Ziņošana	Ziņošanas elements, kas nodrošinātu reāllaika datu ievākšanu par autostāvvietu noslodzi, pašvaldības maksas autostāvvietām ielu sarkanajās līnijās nav ieviests.

Vērtējot Rīgā ieviesto autostāvvietu vadības sistēmu, secināms, ka šobrīd Rīgā ieviestās autostāvvietu vadības sistēmas ir funkcionālas un neprasa būtiskus uzlabojumus, taču, ieviešot inovatīvus

automatizācijas risinājumus autostāvvietu vadības sistēmā, būtu iespējams uzlabot autostāvvietu lietotāju pieredzi, autostāvvietu noteikumu pārkāpumu konstatāciju un detalizētāku datu par autostāvvietu izmantošanu iegūšanu.

Šobrīd par veiksmīgu uzskatāms lietotais autostāvvietu apmaksas risinājums, izmantojot Mobilly lietotni. Mobilly šobrīd lieto vairāk nekā 250 000 lietotāji⁵¹, kas norāda uz augstu autostāvvietu pakalpojuma lietotāju digitālo prātību. Šāds rādītājs ļauj Rīgai izmantot iespēju straujāk attīstīt apmaksas iekasēšanas elementa digitalizāciju, pakāpeniski samazinot autostāvvietu automātu skaitu pilsētas centrā, šādi samainot automātu apkopes un uzturēšanas izmaksas.

Balstoties uz PwC pieejamo informāciju, šobrīd uzraudzības elementa risinājumi ir izraudzīti atbilstoši izmantotajai autostāvvietu vadības sistēmai, taču šajā elementā saskatāms būtisks automatizētu risinājumu potenciāls. Veicot mērķtiecīgus ieguldījumus autostāvvietu uzraudzības sistēmā, īsā termiņā iespējams būtiski uzlabot elementa efektivitāti.

RS iespēja iegūt reāllaika datus par autostāvvietu lietošanu ir ierobežota, kas ierobežo RS iespējas sekmēt pašvaldības mērķu sasniegšanu caur autostāvvietu politiku un iespējas sniegt autostāvvietu lietotājiem labāku lietotāju pieredzi. Šī elementa attīstības potenciāls vērtēts, analizējot ārvalstu pieredzi, tā konstatējot, ka elements, datu ievākšanai izmantojot tehnoloģijas ierīces, realizējams kopsakarībā ar pilsētas attīstības trajektoriju, tostarp pilsētas sabiedriskā transporta attīstības plāniem, mobilitātes plāniem, viedās pilsētas attīstības plāniem un zemo emisiju zonu attīstības plāniem.

Svarīgi gan ir izcelt faktu, ka tālāk aprakstītie risinājumi nav nepieciešami, lai sekmīgi nodrošinātu RS autostāvvietu pakalpojumus, līdz ar to apsverot šo inovāciju ieviešanu Rīgā, ir svarīgi vērtēt vajadzīgo ieguldījumu lietderību, nepieciešamību, un sabiedrības attieksmi saistībā ar šādiem ieguldījumiem.

Autostāvvietu vadības sistēmas risinājumu ieteikumi un labās prakses piemēri

Pašvaldības mērķis primāri ir sasniegt uzlabojumus klimatneitralitātes un vides kvalitātes jomās, kā arī veloinfrastruktūras un mikromobilitātes attīstības veicināšana. Tādējādi tiktu uzlabota gan pilsētvides pieejamība, gan ceļu satiksmes drošība. Šo mērķi ir daļēji iespējams veicināt ar autostāvvietu politikā noteiktiem pasākumiem, tai skaitā ieviešot tehnoloģiskus risinājumus autostāvvietu vadības pilnveidošanai. Potenciālie ieguvumi no autostāvvietu vadības sistēmām ir ierobežoti, ja tie netiek veikti kā daļa no multimodālā transporta attīstības plāna. Ja autostāvvietu vadības sistēmas pilnveide netiek īstenota kā daļa no plašākām *Push&Pull* aktivitātēm, primāri iespējams samazināt laiku, ko autovadītāji pavada meklējot autostāvvietu, tādā veidā netieši sekmējot klimatneitralitāti.

Nemot vērā jau īstenotos autostāvvietas vadības sistēmas risinājumus, turpmākai vadības sistēmas attīstībai saskatāms uzraudzības sistēmas uzlabošanas potenciāls īstermiņā un ziņošanas sistēmas jeb datu ievākšanas funkcionalitātes uzlabošanas potenciāls ilgtermiņā. Reāllaika dati par autostāvvietu lietojumu ļautu pašvaldībai niansētāk apzināties autostāvvietu patieso pieprasījumu, paverot plašākas iespējas ar autostāvvietu politiku sekmēt pašvaldības mērķus.

Šajā nodaļā apskatīti divi ziņošanas sistēmu risinājumi, kuriem saskatāms iesviešanas potenciāls ilgtermiņā, datu ievākšanai pašvaldības autostāvvietās sarkano līniju robežās, proti, viedo autostāvvietu ziņošanas ierīču izmantošanu un ziņošana, izmantojot mobilo lietotni, un viens perspektīvs autostāvvietu uzraudzības risinājums.

Ziņošanas sistēmas datu ievākšanai

Autostāvvietu ziņošanas sistēmas ir sistēmas, kas spēj ievākt datus par autostāvvietu lietošanu un tos nodot centralizētai autostāvvietu vadības sistēmai, ļaujot autostāvvietu pārvaldniekam noteikt autostāvvietas pieprasījumu. Šīs sistēmas var darboties, ievācot datus no autostāvvietās izvietotām ierīcēm vai ievācot datus no dažādiem avotiem tiešsaistē.

Pašvaldības autostāvvietās attīstot ziņošanas sistēmas elementu, pašvaldība pavērtu iespējas ne tikai optimizēt autostāvvietu zonējumu un tarifus attiecīgi reālajam pieprasījumam, bet arī ieviest inovatīvus risinājumus, kas varētu sekmēt pašvaldības autostāvvietu politikas mērķu sasniegšanu caur autostāvvietu lietotāju uzvedības maiņu.

⁵¹ SIA Mobilly. Par Mobilly.<https://mobilly.lv/par-mobilly/>

Ziņošanas sistēmas, kas izmanto ierīces

Viedo autostāvvietu ziņošanas sistēmas ierīces ir ierīces, kas ir izvietotas autostāvvietās un spēj atpazīt, kad transportlīdzeklis ir novietots konkrētā vietā, un par to ziņo centrālajai autostāvvietu vadības sistēmai, proti, šīs sistēmas ievāc datus par autostāvvietu pieejamību.

Primāri ir trīs veida ziņošanas sistēmas ierīces, tādas, kas balstītas uz kameru, virszemes radaru un zemes sensoru lietojumu, alternatīvi līdzīgas funkcijas var nodrošināt, izmantojot speciālas mobilās lietotnes. Šo viedo autostāvvietu sistēmas atšķiras primāri uzstādīšanas un apkopes izmaksu un precizitātes ziņā, atbilstoši zemāk redzamajam attēlam. Tālāk izvērstā šādu ierīču ieviešanas lietderība Rīgā, nevērtējot konkrēto ierīču veidu, kas būtu optimāls lietošanai Rīgā.

Ilustrācija 16. Ziņošanas ierīču izmaksu un precizitātes pretstatījums⁵²



Šādu risinājumu ieviešana autostāvvietu vadības sistēmā var nodrošināt šādas priekšrocības:

- **Reāllaika datu iegūšanu par stāvvietu izmantošanu**, kas ļauj autostāvvietu pārvaldniekam labāk saprast pieprasījumu un atbilstoši koriģēt cenas un autostāvvietu pieejamību.
- **Automatizētu autostāvvietu lietošanas noteikumu ievērošanas kontroli** – ziņošanas sistēmas ierīces atpazīst, ja transportlīdzeklis ir novietots vietā pārlietu ilgi vai ja tas ir novietots neatbilstošā vietā. Līdz ar to, šīm sistēmām ir potenciāls uzlabot ceļa satiksmes drošību, palīdzot autostāvvietu pārvaldniekiem ātrāk novērst nedrošās vietās novietotos auto.
- **Ieņēmumu pieaugumu** – autostāvvietu pārvaldnieki spēj precīzāk noteikt autostāvvietu reāllaika pieprasījumu un attiecīgi pielāgot autostāvvietu cenas. Turklāt ziņošanas sistēmas ierīces spēj samazināt manuālas kontroles nepieciešamību.
- **Labāku autostāvvietu lietotāju pieredzi** – sasaistot ziņošanas sistēmas ierīces ar mobilo lietotni, autovadītāji var noskaidrot autostāvvietu reāllaika pieejamību un rezervēt autostāvvietas jau iepriekš, kas samazina autostāvvietu meklēšanas laiku.

Kopumā, autostāvvietas ziņošanas ierīces var būt vērtīgs rīks autostāvvietu pārvaldības uzlabošanai, nodrošinot reāllaika datus par autostāvvietu izmantošanu, automatizējot kontroli, tā palielinot ienākumus.

Tabula 19. Labās prakses piemērs – Maskava

Labās prakses piemēri

Maskava – stāvvietu noslogotības mērīšana izmantojot viedās autostāvvietu ierīces

Maskavas pašvaldība 2011. gadā izstrādāja transporta infrastruktūras attīstības plānu, ar mērķi mazināt privāto automašīnu koncentrāciju pilsētā.⁵³ Laika posmā no 2012. līdz 2014. gadam

⁵² Yury Birchenko. Smart Parking Solutions - IoT sensors space race. <https://www.newark.com/smart-parking-solutions-the-iot-sensors-space-race>

⁵³ Moscow Transport (2017). 2010 – 2017 results and plans until 2023. https://www.report2010-2017.transport.mos.ru/download/full-reports/ar_en_annual-report_spreads.pdf

Labās prakses piemēri

attīstības plāna ietvaros Maskavas ielu sarkano līniju robežās tikai izvietoti 50 000 bezvadu zemes sensori, kas darbojas izmantojot sonāra tehnoloģijas, lai noteiktu pieejamās autostāvvietas.⁵⁴

Šie sensori ievāc datus par pieejamajām autostāvvietām un tos nodod centrālajai autostāvvietu vadības sistēmai, kas tālāk ļauj nodot autostāvvietu lietotājiem informāciju par brīvajām autostāvvietām pilsētas centrā. Lietotājiem šī informācija ir pieejama, izmantojot mobilo lietotni vai elektroniskos ielu paneļus, kas uzstādīti ielu malās un ziņo par brīvo autostāvvietu skaitu attiecīgajās ielās.

Transporta infrastruktūras attīstības plāns veiksmīgi sekmēja pilsētas mērķi samazināt privāto autotransporta popularitāti Maskavas centrā, proti, 2010. gadā pirms plāna uzsākšanas privātais autotransports bija populārākais pārvietošanās veids Maskavā – pēc plāna īstenošanas 2017. gadā privātais autotransports kļuva par trešo populārāko pārvietošanas veidu aiz velosipēdiem un sabiedriskā transporta. Rezultātā, kopš 2012. gada Maskavas sastrēgumu līmenis bija krities par 25%⁵⁵ un periodā no 2010. līdz 2017. gadam autoavāriju skaits samazinājās par 59%.⁵⁶

Vērtējot šos rezultātus ir svarīgi ņemt vērā faktu, ka izmaiņas autostāvvietu vadības sistēmā tika veiktas kā daļa no visaptverošas transporta infrastruktūras reformas, kuras ietvaros liels uzsvars tika likts uz sabiedriskā transporta sistēmas modernizāciju un tīkla vērienīgu paplašināšanu.⁵⁷

Lai gan ziņošanas sistēmas ierīces var sniegt daudz priekšrocību autostāvvietu pārvaldībai ielu sarkano līniju robežās, tām ir savi trūkumi. Daži no tiem ietver:

- **Izmaksas** – iekārtu uzstādīšana un uzturēšana ir dārga, īpaši, ja tās tiek uzstādītas plašā mērogā. Turklāt šīm iekārtām ir nepieciešama regulāra apkope.
- **Apkope** – iekārtu uzstādīšana var darboties nepareizi vai tās var tikt bojātas, kā rezultātā var tikt nolasīti neprecīzi dati vai rasties sistēmas kļūmes. Lai nodrošinātu sistēmas pareizu darbību, ir nepieciešama regulāra apkope un kalibrēšana.
- **Bažas par datu drošību un privātumu** – ievācot datus, ir jāņem vērā likumos noteiktie datu drošības un privātuma pasākumi.
- **Ierobežota precizitāte** – iekārtām dažkārt var būt grūtības noteikt, kurā vietā transportlīdzeklis ir novietots, īpaši, ja transportlīdzeklis ir novietots nepareizi vai ja pati iekārta tiek aizsegta.
- **Ierobežots pārklājums** – nodrošināt ziņošanas iekārtu pārklājumu visā pilsētā var būt dārgi un sarežģīti.
- **Procesuāli apgrūtinājumi** – nepieciešama saskaņošana, kas saistīta ar iekārtu izvietojumu.
- **Satiksmes apgrūtinājumi sistēmas ieviešanas laikā** – tā kā sistēmas ir nepieciešams fiziski izbūvēt ielu malās, nepieciešamie sistēmu ieviešanas darbi un regulārā apkope var radīt apgrūtinājumus pilsētas iedzīvotājiem.
- **Autovadītāju pretestība** – daži autovadītāji var būt atturīgi pret tādas sistēmas piedāvāto funkciju izmantošanu, jo tā var šķist mulsinoša vai nevieš pietiekamu uzticību.

Kopumā, lai gan autostāvvietu ziņošanas sistēmas ierīces var būt vērtīgs rīks autostāvvietu pārvaldībai, tiem ir būtiski ierobežojumi un trūkumi, kas jāņem vērā pirms to ieviešanas.

Raugoties no Rīgas perspektīvas, sensoru izvietojuma autostāvvietās uzskatāma par perspektīvu nākotnes risinājumu, kas ieviešams sinerģijā ar pilsētas attīstības plāniem, tostarp pilsētas sabiedriskā transporta attīstības plāniem, mobilitātes plāniem, viedās pilsētas attīstības plāniem un zemo emisiju zonu attīstības plāniem.

⁵⁴ United Nations Economic Commission for Europe. Existing example of V2I (based on smartphone) Intelligent Parking Information System (IPIS). https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/its/Data_bank/Existing_example_of_V2I_IPIS.pdf

⁵⁵ McKinsey&Company (2018). Elements of success: Urban transportation systems of 24 global cities. https://www.mckinsey.com/~/media/McKinsey/Business%20Functions/Sustainability/Our%20Insights/Elements%20of%20success%20Urban%20transportation%20systems%20of%2024%20global%20cities/Urban-transportation-systems_e-versions.ashx

⁵⁶ Moscow Transport (2017). 2010 – 2017 results and plans until 2023. https://www.report2010-2017.transport.mos.ru/download/full-reports/ar_en_annual-report_spreads.pdf

⁵⁷ Moscow Transport (2017). 2010 – 2017 results and plans until 2023. https://www.report2010-2017.transport.mos.ru/download/full-reports/ar_en_annual-report_spreads.pdf

Ziņošanas sistēmas, kas izmanto mobilās lietotnes

Šobrīd mobilās lietotnes tiek veiksmīgi izmantotas kā autostāvvietu apmaksas risinājums. Lietotņu pielietojumu ir iespējams paplašināt, tās apvienojot ar autostāvvietu vadības ziņošanas sistēmu.

Pasaulē šādu mobilo lietotņu popularitāte strauji pieaug, palīdzot autovadītājiem atrast pieejamās autostāvvietas, sniedzot lietotājiem reāllaika informāciju par autostāvvietu pieejamību noteiktās pilsētas teritorijās. Šādu lietotņu galvenā funkcionalitāte ir:

- Reāllaika informācija par autostāvvietu pieejamību noteiktā apgabalā.
- Kartes un norādes, lai palīdzētu vadītājiem atrast tuvāko pieejamo autostāvvietu.
- Informācija par autostāvvietu lietošanas noteikumiem, piemēram, laika ierobežojumi un maksa par autostāvvietu.
- Integrācija ar citām transporta sistēmām, kas veicina multimodālu mobilitāti, piemēram, lietotnes apvienojot ar sabiedriskā transporta vai koplietošanas automašīnu nomas pakalpojumiem.

Datu ievākšanu lietotņu risinājumos iespējams nodrošināt, izmantojot ziņošanas sistēmas ierīces, piemēram, sensorus, tiešsaistē pieejamos datus, piemēram, datus par satiksmes plūsmu pilsētā.

Risinājumi, kas datus iegūst tiešsaistē, lieto specifiskus algoritmus, kas, datus apstrādājot, spēj gūt aptuvenus reāllaika radījumus par autostāvvietu noslodzi.

Informācijas atainošanai lietotnē ir vairākas priekšrocības:

- **Mazākas ieviešanas izmaksas:** mobilās lietotnes ieviešanai nepieciešami mazāki finansiālie ieguldījumi, neprasot nozīmīgus papildus līdzekļus sistēmas pārklājuma paplašināšanai.
- **Minimāla estētiskā ietekme uz pilsētvidi:** informatīvo paneļu izvietošana Rīgas ielās var bojāt Rīgas estētisko tēlu īpaši Rīgas vēsturiskajos rajonos, un līdz ar to var izraisīt iedzīvotāju neapmierinātību. Šī iemesla dēļ mobilo lietotni ieviest būtu procesuāli vieglāk, jo nebūtu nepieciešams ievērot saskaņošanas procesus, kas nepieciešami jebkādu fizisku risinājumu ieviešanai.
- **Plašāks pārklājums:** mobilās lietotnes risinājums var nodrošināt plašāku informācijas pieejamību, proti, rodas iespēja informēt autovadītājus par situāciju mazākas nozīmes ielās, kur informatīvo paneļu uzstādīšana nebūtu vēlama.
- **Iespēja integrēt apmaksas un citas funkcijas:** mobilā lietotne var nodrošināt apmaksas funkcijas un piekļuvi informācijai par autostāvvietu lietošanas noteikumiem, piemēram, laika ierobežojumiem un maksu par autostāvvietu.
- **Integrācijas iespējas ar citām sistēmām:** atvieglotu multimodālo mobilitāti integrējot ar piemēram sabiedrisko transportu vai koplietošanas automašīnu nomas pakalpojumiem.

Tabula 20. Labie prakses piemēri – Stokholma un Kopenhāgena

Labās prakses piemēri

Stokholma un Kopenhāgenā – EasyPark lietotnes Find&Park funkcija

2017. gadā Stokholmā un 2018. gadā Kopenhāgenā autostāvvietu tehnoloģiju uzņēmums EasyPark ieviesa Find&Park funkciju,⁵⁸ kas apstrādā no dažādiem avotiem iegūtus datus par autostāvvietām, lai aprēķinātu optimālo maršrutu, kas ļautu autovadītājiem atrast autostāvvietu ceļā uz galamērķi un redzēt autostāvvietu pieejamību. Lai lietotu Find&Park funkciju EasyPark lietotājiem, uzsākot braucienu, lietotnē ir jānorāda vēlamais galamērķis, lai lietotne norādītu autovadītājiem uz brīvajām autostāvvietām galamērķa tuvumā. EasyPark lietotne ļauj lietotājiem norēķināties par autostāvvietu.

Datu ievākšanai EasyPark neizmanto autostāvvietu ziņošanas ierīces, kas šādu lietotnes funkcionalitātes ieviešanu padara ievērojami lētāku.⁵⁹

⁵⁸ Laurids Hovgaard (2018). Vejviser til ledige p-pladser skal mindske trafikken i København. <https://ing.dk/artikel/vejviser-ledige-p-pladser-skal-mindske-trafikken-koebenhavn-210813>

⁵⁹ EasyPark. Parking Data as a Service (PDaaS). <https://www.easyparkpartners.com/parking-data-service>

Pēc EasyPark aplēsēm, kopš ieviešanas Stokholmā, lietotne ir spējusi par 50% samazināt laiku, ko autovadītāji pavada meklējot autostāvvietu.⁶⁰ Taču Kopenhāgenā veiktā lietotāju aptauja norāda uz vairākiem šķēršļiem, proti, lietotāji neuzticas informācijai lietotnē, turklāt autovadītāji sliecas nelietot lietotni, dodoties uz zināmām vietām un uz vietām, kur spēj nokļūt bez navigācijas.⁶¹

Lai gan mobilās lietotnes brīvo autostāvvietu atrašanai sarkanajās līnijās var būt ērtas un efektīvas autovadītājiem, tām ir būtiski trūkumi:

- **Datu precizitāte** – lietotņu sniegtie dati var nebūt atjaunināti vai precīzi, turklāt dati var neatbilst patiesajai situācijai gadījumos, kad autostāvvietā novietoto automašīnu vadītāji nav veikuši apmaksu par autostāvvietu.
- **Ierobežota funkcionalitāte pieejamības dēļ** – lietotnes var nebūt atbalstītas visos viedtālrunos (piemēram, operatora sistēmas vai reģiona ierobežojumu dēļ).
- **Atkarība no viedtālruna un interneta savienojamības** – lietotnes ir atkarīgas no viedtālruna un interneta pārklājuma, ja vadītājs atrodas teritorijā ar sliktu pārklājumu, lietotne var nedarboties, kā paredzēts.
- **Ierobežota integrācija ar citām sistēmām** – lietotņu funkcionalitāti var ierobežot sistēmu integrācijas šķēršļi, kas var liegt pilnvērtīgu datu ievākšanu pieejamo vietu aprēķināšanai.
- **Bažas par datu drošību un privātumu** – ievācot un apstrādājot datus, ir jāņem vērā likumos noteiktie datu drošības un privātuma pasākumi.
- **Lietotāju pretestība un uzticības līmenis** – lietotnes mērķu sasniegšanu var ierobežot nepietiekama popularitāte, ko lielā mērā nosaka autostāvvietu lietotāju uzticība lietotnē atspoguļotajai informācijai. Zemu uzticības līmeni var izraisīt neprecīzi atspoguļota informācija lietotnē, bet arī autovadītāju neuzticība tehnoloģiskajam risinājumam.

Mobilo lietotņu funkcionalitāte brīvo autostāvvietu atrašanai ielu sarkanajās līnijās var būt vērtīgs rīks autovadītājiem, taču tām ir ierobežojumi un trūkumi, kas jāņem vērā pirms šādas funkcionalitātes ieviešanas.

Uzraudzības sistēma

Par vienu no efektīvākajām autostāvvietu uzraudzības metodēm uzskatāma autostāvvietu kontrole, izmantojot autostāvvietu skenēšanas automašīnas. Šādas automašīnas ir aprīkotas ar kamerām un sensoriem, kas palīdz uzraudzīt autostāvvietu noteikumu ievērošanu ielu sarkanajās līnijās. Brauc pa ielām, šo autostāvvietu kameras un sensori fiksē ielu sarkanajās līnijās novietotu automašīnu attēlus, kas pēc tam tiek analizēti, izmantojot dator algoritmus, lai noteiktu, vai automašīnas novietotas atbilstoši autostāvvietu lietošanas noteikumiem. Ieviešot šādu uzraudzības elementu iespējams:

- **Paaugstināt efektivitāti** – risinājums ļauj uzraudzīt un nodrošināt autostāvvietu noteikumu izpildi ātrāk un precīzāk nekā tradicionālās metodes, piemēram, kontrolieru patruļas. Tas nodrošina ātrāku reaģēšanas laiku uz stāvvietu pārkāpumiem un samazina darbaspēka izmaksas, kas saistītas ar autostāvvietu uzraudzību.
- **Palielināti ieņēmumi** – šāda risinājuma ieviešana palīdz pašvaldībām palielināt ieņēmumus, pašvaldībai regulārāk konstatējot autostāvvietu noteikumu pārkāpumus. Risinājums palīdz disciplinēt autovadītājus, tā motivējot viņus veikt samaksu par autostāvvietas lietošanu.
- **Uzlabota precizitāte** – risinājumus spēj nodrošināt precīzāku autostāvvietu noteikumu ievērošanas pārbaudi, izvairoties no manuāla rakstura kļūdām, ko varētu pieļaut autostāvvietu kontrolieri.
- **Uzlabota drošība** – šāds risinājums var palīdzēt satiksmes uzlabot drošību, novēršot negadījumus vai nodrošinātu ārkārtas piekļuvi noteiktām zonām.

⁶⁰ Laurids Hovgaard (2018). Vejviser til ledige p-pladser skal mindske trafikken i København. <https://ing.dk/artikel/vejviser-ledige-p-pladser-skal-mindske-trafikken-koebenhavn-210813>

⁶¹ Alexandra Institutet (2020). Adfærdsstudie omm parkering. <https://alexandra.dk/wp-content/uploads/2020/09/Alexandra-Institutet-Rapport-parkeringsstudie.pdf>

Autostāvvietu skenēšanas automašīnas – risinājuma ieviešana citās valstīs

Šis autostāvvietu kontroles mehānisms ir veiksmīgi ieviests daudzās pilsētas, tostarp Minhenē, Helsinkos, Parīzē, Amsterdamā, Londonā, Barselonā, Toronto un Sanfrancisko. Veicot šo pilsētu pieredzes izpēti secināms, ka minētas pilsētas šo risinājumu ieviesušas laika periodā no 2012. gada, nepārtraukti turpinot šo programmu attīstīšanu. Veicot minēto pilsētu izpēti, apskatītas skenēšanas automašīnas ieviešanas programmu izmaksas, nepieciešamo automašīnu skaits un katras pilsētas plānotie ieguvumi no šāda autostāvvietu uzraudzības risinājuma ieviešanas.

Pēc minēto pilsētu skenēšanas automašīnas ieviešanas programmu analīzes, kurā skatīta šo programmu kopsakarība ar nodrošināmo pārraudzības platību un autostāvvietu skatu, secināms, ka ar vienu šādu automašīnu iespējams regulāri veikt vidēji 5,000 autostāvvietu pārbaudi. Šādas sistēmas ieviešana minētajām pilsētā vidēji ir izmaksājusi 100 EUR uz vienu autostāvvietu ielu sarkanajās līnijās, ietverot skenēšanas automašīnu, kameru/sensoru un IT sistēmu iegādi un integrāciju esošajā uzraudzības sistēmā. Pēc pilsētu aplēsēm, ieguvums no šādas sistēmas ieviešanas ir vidēji 175 EUR no vienas autostāvvietas gadā.

Lai gan autostāvvietu skenēšanas automašīnu izmantošana autostāvvietu uzraudzībā ir ļoti efektīvs un sevi atpelnīt spējīgs risinājums, jārēķinās ar šādiem risinājuma trūkumiem:

- **Privātums** – kameru un sensoru izmantošana ielu sarkanajās līnijās novietotu automašīnu uzraudzībai rada privātuma riskus, kas varētu nerezonēt ar pilsētas iedzīvotāju uztveri par pilsētas mērķiem, iedzīvotājiem uzskatot, ka pilsēta galvenais mērķis ir paaugstināt kopējo novērošanas līmeni.
- **Tehniskas izaicinājumi** – tāpat kā ar jebkuru uz tehnoloģijām balstītu risinājumu, automātiskā autostāvvietu kontrole, izmantojot skenēšanas automašīnas, ir pakļauta tehniskiem izaicinājumiem, piemēram, kameras darbības traucējumiem vai kļūdām datoru algoritmos, ko izmanto autostāvvietu attēlu analīzei. Šīs problēmas var izraisīt kļūdaini pozitīvus vai negatīvus rezultātus un var traucēt autostāvvietu pārvaldības procesu.
- **Izmaksas** – neskatoties uz ārvalstu pieredzes analīzē konstatēto šāda risinājuma spēju sevi atpelnīt, pašvaldībai jārēķinās, ka šāda risinājuma ieviešanas izmaksas ir ievērojamas.
- **Samazināta cilvēku mijiedarbība** – autostāvvietu lietotājiem mēdz būt nepieciešama dialoga veidošana ar autostāvvietu kontrolieri, lai labāk spētu izskaidrot savu situācijas perspektīvu, nevis paļauties uz automatizētu risinājumu.

Automatizēta autostāvvietu kontrole ielu sarkanajās līnijās, izmantojot skenēšanas automašīnas, kopumā sniedz pilsētai ievērojamas priekšrocības, tostarp palielina efektivitāti, ieņēmumus, pakalpojuma nodrošināšanas precizitāti un drošību. Taču ir svarīgi apzināties šāda risinājuma trūkumus un izaicinājumus, kas saistīti tā ieviešanu. Lēmums par šāda veida risinājuma ieviešanu ir atkarīgs no konkrētās pilsētas vajadzībām un prioritātēm.

Risinājuma ieviešana Rīgā

Autostāvvietu skenēšanas automašīnas ir risinājums, kura ieviešanas Rīgā ir rekomendējama.

Pēc veiktās ārvalstu pieredzes analīzes secināms, ka šāda risinājuma ieviešanas izmaksas Rīgā varētu būt robežās no 600 000 līdz 800 000 eiro, izmaksu aplēsei izmantojot 6419⁶² pašvaldības pārraudzībā esošās maksas autostāvvietas ielu sarkanajās līnijās uz 2021. gada beigām, paredzot divas autostāvvietu skenēšanas automašīnas. Balstoties uz ārvalstu pieredzes analīze, risinājums tā ieviešanai nepieciešamās investīcijas spētu atpelnīt viena gada laikā.

Būtisks aspekts, kas pašvaldībai ir jārisina pirms šāda risinājuma ieviešanas, ir privātuma izaicinājumi, ko rada Vispārīgā datu aizsardzības regula. Pirms šāda risinājuma ieviešanas Rīgā pašvaldībai ir jāizstrādā atbilstoša privātuma politika, kas nodrošinātu, ka skenēto autostāvvietu skenēšanas automašīnas ievāktie dati tiek izmantoti atbildīgi.

⁶² Pēc RP SIA "Rīgas Satiksme" iesniegtajiem datiem

4.4. Autostāvvietu zonējums un specifisku autostāvvietu izvietošana

Par pašvaldības autostāvvietu zonām uzskatāmas pilsētas teritorijas, ar kuru palīdzību tiek regulēta un pārvaldīta pašvaldības autostāvvietu izmantošana visā pilsētas teritorijā. Nosakot autostāvvietu zonējumu un ieviešot diferencētu samaksu katrā no zonām, iespējams ietekmēt sabiedrības pārvietošanās paradumus un pieprasījumu pēc autostāvvietām atbilstoši Rīgas valstspilsētas noteiktajiem attīstības mērķiem. Autostāvvietu zonējuma mērķis ir efektīvi pārvaldīt pašvaldībai pieejamos autostāvvietu resursus ielu sarkanajās līnijās un balansēti reaģēt uz dažādu autostāvvietu lietotāju grupu, piemēram, iedzīvotāju, strādājošo un pilsētas viesu, vajadzībām.

Skaidri noteikts un pilsētas iedzīvotājiem un viesiem viegli saprotams autostāvvietu zonējums ir būtisks dialoga elements starp pilsētu autovadītājiem, ar kura palīdzību pilsēta netiešā veidā informē sabiedrību par pilsētas attīstības prioritātēm.

Autostāvvietu zonējuma noteikšana pilsētā ir svarīga vairāku iemeslu dēļ, tostarp:

- **Efektīva autostāvvietu izmantošana** – pašvaldība var nodrošināt efektīvu autostāvvietu izmantošanu, novirzot autovadītājus no noslogotākajām pilsētas ielām uz tiem pieejamākām vietām, tā samazinot satiksmes sastrēgumus un autovadītāju neapmierinātību.
- **Autostāvvietu apgrozījuma veicināšana** – noslogotos pilsētas rajonos autostāvvietu apgrozījuma veicināšana ir būtiska, lai nodrošinātu plašāku piekļuvi autostāvvietām visas dienas garumā. Nosakot autostāvvietu zonējumu un laika ierobežojumus autostāvvietu izmantošanai, pilsēta var nodrošināt, ka autostāvvietas netiek ilgstoši aizņemtas vienam transportlīdzeklim.
- **Ieņēmumu gūšana** – pašvaldība autostāvvietu zonējumu var izmantot peļņas gūšanai. Peļņu novirzot citu pilsētas pakalpojumu un infrastruktūras projektu finansēšanai vai reinvestīcijām publisko autostāvvietu pakalpojumu sniegšanai, tā pārdalot iegūtos līdzekļus plašākai sabiedrības labuma nodrošināšanai.

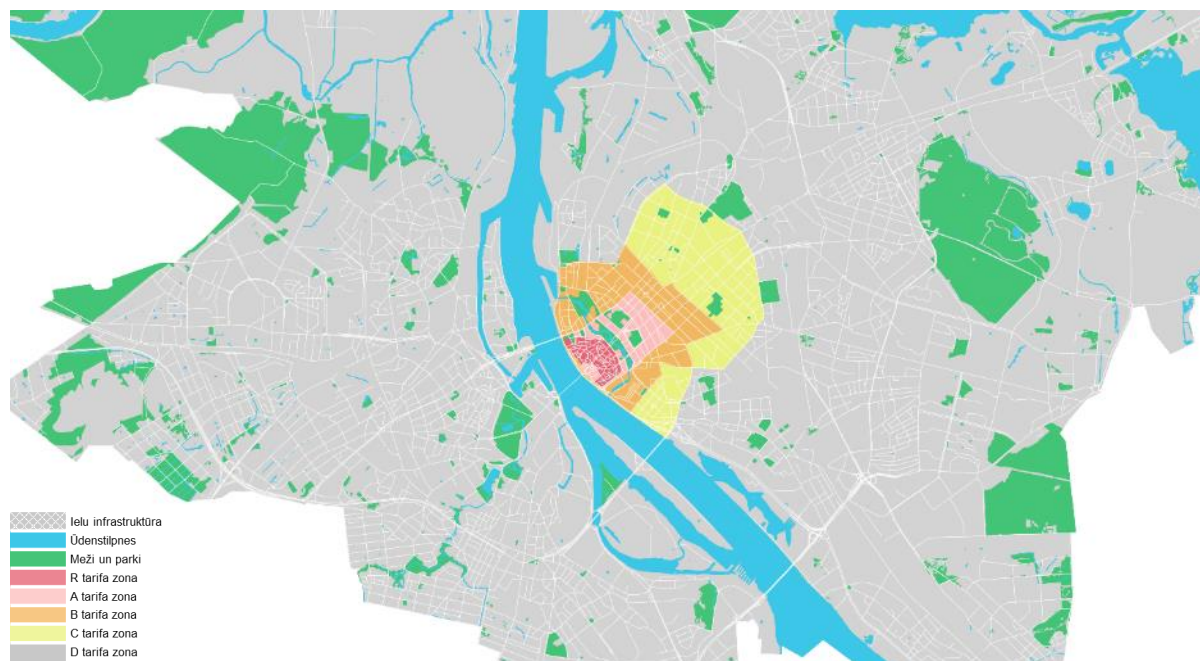
Pašvaldības maksas autostāvvietu zonējuma noteikšana ir skatāma kopsakarībā ar šādu elementu kombināciju:

- **Zonu robežas** – pašvaldību autostāvvietu zonām ir noteiktas robežas, kas parasti sakrīt ar pilsētas ielu robežām. Nereti autostāvvietu zonas tiek apzīmētas ar zīmēm vai citiem vizuāliem indikatoriem autostāvvietās.
- **Tarifi** – pašvaldības maksas autostāvvietu zonās autostāvvietu lietošanas cenas var atšķirties atkarībā no autostāvvietas atrašanās vietas un diennakts laika. Piemēram, autostāvvietā augsta pieprasījuma zonā pīķa stundās var būt dārgāka nekā autostāvvietā zema pieprasījuma zonā ārpus šī laika.
- **Darba laiks** – pašvaldības autostāvvietu zonās var būt noteikts darba laiks, piemēram, darba dienās no 8:00 līdz 20:00. Ārpus šiem laikiem autostāvvietas var būt bezmaksas vai pieejamas par pazeminātu tarifa likmi.
- **Atļaujas** – pašvaldības maksas autostāvvietu zonās iedzīvotājiem vai strādājošajiem var tikt piedāvātas atļaujas, kas nodrošina atļaidi vai prioritāru piekļuvi autostāvvietām.
- **Uzraudzības mehānisms** – pašvaldības maksas autostāvvietu zonās tiek nodrošināta fiziska vai automātiska autostāvvietu uzraudzība, pārbaudot autostāvvietu noteikumu ievērošanu, piemēram, laika ierobežojumu (autostāvvietas darba laika) ievērošanu, maksājumu prasību ievērošanu un korektu atvieglojumu un/vai atļauju izmantošanu.
- **Apmaksas mehānisms** – lai autostāvvietu lietotājs spētu norēķināties par autostāvvietas izmantošanu, pašvaldības maksas autostāvvietu zonās jābūt pieejamai informācijai par norēķinu kārtību un nodrošinātai iespējai norēķināties par autostāvvietas izmantošanu, piemēram, ar bezskaidru naudu autostāvvietas automātā vai izmantojot aplikāciju telefonā.

Esošā pašvaldības autostāvvietu zonējuma pārskats

Rīgas valstspilsētas pašreizējais autostāvvietu zonējums ieviests 2015. gada 1. aprīlī, un to veido sešas maksas autostāvvietu zonas - R, A, B, C, D un V tarifa zonas (skat. 17. ilustrāciju). Pašvaldības autostāvvietu zonām ir atšķirīgas kā autostāvvietas lietošanas maksas, tostarp, iedzīvotāju un autostāvvietu lietotāju kartes, tā autostāvvietu darba laiks.

Ilustrācija 17. Esošais pašvaldības maksas autostāvvietu zonu izvietojums⁶³



Esošais pašvaldības autostāvvietu zonējums, galvenokārt, koncentrējas uz maksas autostāvvietu lietošanas noteikumu diversifikāciju Vecrīgā, visā Centra apkaimes teritorijā, kā arī daļā Skanstes, Brasas, Grīziņkalna, Avotu un Maskavas forštates apkaimju teritorijās, atlikušajā pilsētas daļā, neskaitot Vecāķus, paredzot vienotus maksas autostāvvietu lietošanas noteikumus (D tarifa zona).

Kopš 2017. gada (skat. 18. ilustrācijā), pašvaldības maksas autostāvvietu skaits nav būtiski mainījies, līdz ar to arī pašvaldības maksas autostāvvietu kopējais piedāvājums nav būtiski mainījies. Nozīmīgākās izmaiņas ir notikušas B tarifa zonā, tomēr ņemot vērā tās izmērus un kopējo autostāvvietu skaitu, autostāvvietu skaita samazinājums ir nebūtisks.

Atbilstoši ārvalstu prakses piemēriem un *Push&Pull* pamatprincipiem, autostāvvietu zonējums tiek izmantots kā taktisks elements satiksmes plūsmas regulācijai, iedzīvotāju mobilitātes uzlabošanai, tostarp, veicinot alternatīvu transportlīdzekļu izmantošanu, satiksmes drošības uzlabošanai, dažādu pilsētas zonu ekonomiskās aktivitātes stimulācijai un ietekmes uz vides mazināšanai, tostarp, veidojot sinerģijas ar zemo emisiju zonu noteikšanu.

Skatot Rīgas pašvaldības maksas autostāvvietu piedāvājumu kopsakarībā ar pašvaldības 2015. gada noteikto autostāvvietu zonējumu, secināms, ka pašvaldība nav pilnvērtīgi spējusi izmantot autostāvvietu pārvaldību kā vienu no pilsētplānošanas rīkiem, pilnvērtīgi nereaģējot uz pilsētvides apstākļiem, tostarp, autotransporta dinamikas izmaiņām⁶⁴ (vieglo transportlīdzekļu skaita pieaugums Rīgā – 5,4%, vieglo transportlīdzekļu pieaugums Pērīgā – 103,5%), pašvaldības iedzīvotāju skaita izmaiņām⁶⁵ (kopējais iedzīvotāju skaita samazinājums – 4,1%), pilsētas apbūves nomenklatūra, piemēram, privāto autostāvvietu izbūves dinamiku⁶⁶, attīstoties privāto autostāvvietu pakalpojumu piedāvājumam (piemēram, SIA “Europark Latvia” autostāvvietu kapacitātes pieaugums – 86,7%).

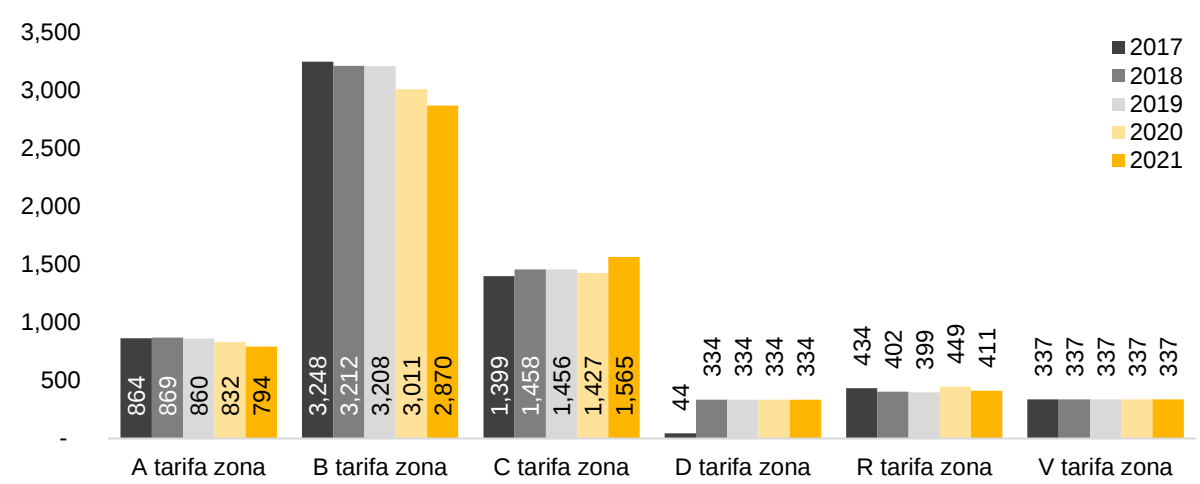
⁶³ Autostāvvietu pakalpojumi. Rīgas satiksme. <https://www.rigassatiksme.lv/lv/pakalpojumi/autostavvietu-pakalpojumi/autostavvietu-pakalpojumi/>

⁶⁴ Ceļu Satiksmes Drošības Direkcija. Transportlīdzekļu sadalījums pa pilsētām un novadiem (uz 01.01.2018 reģistrēto transportlīdzekļu skaits pret uz 01.01.2022. reģistrēto transportlīdzekļu skaitu). <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-sadalijums-pa-pilsetam-un-novadiem>

⁶⁵ Rīgas apkaimju biedrība. Iedzīvotāju skaits 2000-2021 (iedzīvotāju skaits Rīgā 2017. gadā pret iedzīvotāju skaitu Rīgā 2021. gadā). <https://apkaimes.lv/statistika/iedzivotaju-skaits/>

⁶⁶ Pēc informācijas SIA “Europark Latvia” 2017. un 2021. gada pārskatos (autostāvvietu skaits 2017. gadā pret autostāvvietu skaitu 2021. gadā).

Ilustrācija 18. Pašvaldības maksas autostāvvietu skaits esošajā zonējuma uz gada beigām⁶⁷



Esošais autostāvvietu zonējums nodrošina autostāvvietu tarifu cenu gradāciju, kas tikai daļēji atbilst Rīgas pilsētplānošanas dokumentos noteiktajiem mērķiem. Esošais autostāvvietu zonējums pilsētas kodolā nodrošina augstākus tarifus apkaimēs ar augstāku pieprasījumu, taču nefunkcionē kā vienota telpa satiksmes intensitātes samazināšanai.

Tabula 21. Esošā autostāvvietu zonējuma problemātika

Esošā autostāvvietu zonējuma problemātika	
Aktualitāte	Esošais zonējums nav pārskatīts kopš 2015. gada aprīļa, tādējādi nav ņemtas vērā pilsētvides apstākļu izmaiņas, pilsētas attīstības tendences un aktuālie pilsētas attīstības mērķi, kuros pašvaldībai piederošās autostāvvietas, tostarp, autostāvvietu zonējums, cenu un darba laika politika, norādīta kā viena no pilsētplānošanas svirām, lai sasniegtu noteiktos mērķus gaisa kvalitātes, klimatneitralitātes un ilgtspējīgas attīstības, tai skaitā, mobilitātes jautājumos.
Tvērums	Esošais zonējums nodrošina autostāvvietu cenu un autostāvvietu darba laika diversifikāciju tikai Daugavas labajā krastā, visu Daugavas kreiso krastu iekļaujot D tarifa zonā, kas ir pretrunā ar esošo pilsētas teritorijas attīstības virzienu. Līdz ar to netiek ņemtas vērā Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam noteiktie mērķi pilsētas kodolā samazināt autotransporta plūsmu.
Pamatojums	Neskatoties uz to, ka esošais zonējums šķietami izvietots attiecīgi pilsētas ielu noslodzei un pieprasījumam pēc autostāvvietām ielu sarkanajās līnijās, tomēr tā robežu un platības noteikšana, nav skaidri pamatota un dokumentēta.
Vides un dzīves kvalitātes mērķi	Lai veicinātu kodola pievilcību dzīvošanai, Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam noteikts, ka jāsamazina autotransporta plūsma, tādējādi samazinot gaisa un trokšņa piesārņojumu. Taču esošajā risinājumā pilsētas kodols nefunkcionē kā vienota telpa. Vairākās zonās iespējams novietot automašīnu stāvēšanai bez maksas (vietās, kur nav ierīkotas autostāvvietas un CSN to pieļauj) vai izmantot pašvaldībai piederošās autostāvvietas par relatīvi zemu cenu (piemēram, C un D tarifu zonās). Tādējādi autovadītājiem nav pietiekošas motivācijas izmantot videi draudzīgākus pārvietošanās veidus, ja relatīvi ērti un izdevīgi ir novietot automašīnu pilsētas kodola teritorijā. Turklāt, tā kā šajās zonās pieprasījums bieži vien pārsniedz piedāvājumu, tiek radīts papildu gaisa piesārņojums, autovadītājiem meklējot brīvās autostāvvietas.
Autostāvvietas ārpus pilsētas kodola nav pietiekami regulētas	Šobrīd aktīvi netiek piekopts pakalpojuma sniegšanas/saņemšanas princips, jo bieži vien ielu sarkanajās līnijās ārpus kodola nav ierīkotas autostāvvietas. Autovadītāji, novietojot automašīnas stāvēšanai, nereti pārkāpj CSN un/vai ierobežo satiksmes plūsmu. Ceļu satiksmes drošības plānā 2021. – 2027. gadam apzināts, ka ceļu satiksmes negadījumi autostāvvietās bieži rodas ceļa zīmju

⁶⁷ Pēc SIA "Rīgas Satiksme" sniegtās informācijas.

Esošā autostāvvietu zonējuma problemātika

	izvietojuma, to trūkuma vai neatbilstības standartiem dēļ. ⁶⁸ Papildus jāpiemin, ka Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programmas I daļā (Īstermiņa rīcības plāns 2019. – 2025. gadam) kā kompensējošais pasākums autostāvvietu skaita samazināšanai pilsētas centrā plānota papildus autostāvvietu ieviešana vairākās ielās ārpus pilsētas kodola. ⁶⁹ Lai gan jaunu autostāvvietu ieviešana iespējama arī esošajā zonējumā, tām būtu jābūt maksas autostāvvietām, lai nodrošinātu to ierīkošanas un uzturēšanas izmaksas, – un šobrīd ārpus pilsētas kodola tās tik pat kā nav ieviestas.
Cenu politika	Esošā zonējuma ietvaros realizētā cenu politika nelīdzsvaro pieprasījumu un piedāvājumu.

Piedāvājums jaunam pašvaldības autostāvvietu zonējumam

Ņemot vērā identificēto esošā autostāvvietu zonējuma problemātiku, kā arī Rīgas valstspilsētas noteiktos ilgtspējīgas attīstības mērķus, veidojot jaunu pašvaldības autostāvvietu zonējumu tika noteiktas sekojošas prioritātes:

- Vides kvalitātes, tai skaitā, gaisa kvalitātes un dzīves kvalitātes uzlabošana.
- Pilsētas kodola kā vienotas telpas attīstība.
- Autostāvvietu regulējums ārpus pilsētas kodola.

Ņemot vērā noteiktos kritērijus, tiek piedāvāti divi autostāvvietu zonējuma risinājumi jeb scenāriji (skat. 22. tabulā). Zonējuma piedāvājums balstās uz tādām pilsēta plānošanas dokumentos noteiktām teritorijām kā pilsētas kodols⁷⁰, pilsētas (dzelzceļa) loks un pilsētas vēsturiskais centrs⁷¹, pieļaujot nelielas atkāpes no minēto teritoriju robežām, piemēram, pielāgojot piedāvātā zonējuma robežas apkaimju robežām.

Tabula 22. Piedāvātā zonējuma scenāriji

1. scenārijs		2. scenārijs	
Zona	Zonas teritorija	Zona	Zonas teritorija
R tarifa zona	Esošā R tarifa zonas teritorija paplašināta līdz Vecpilsētas apkaimes robežām, neietverot 11. novembra krastmalu	»	Esošā R tarifa zonas teritorija paplašināta līdz Vecpilsētas apkaimes robežām, neietverot 11. novembra krastmalu, un Vecpilsētas apkaimes tuvākā apkārtnē, esošā A tarifa zonas teritorija, ietverot daļu Rīgas vēsturiskā centra teritorijas
A tarifa zona	Vecpilsētas apkaimes tuvākā apkārtnē, esošā A tarifa zonas teritorija, ietverot daļu Rīgas vēsturiskā centra teritorijas		
B tarifa zona	Pilsētas kodols abos Daugavas krastos dzelzceļa loka ietvarā	=	B tarifa zona Pilsētas kodols abos Daugavas krastos dzelzceļa loka ietvarā
C tarifa zona	Priekšpilsēta aptuveni pilsētas loka robežās	=	C tarifa zona Priekšpilsēta aptuveni pilsētas loka robežās

⁶⁸ Ministru kabineta rīkojums Nr. 712 "Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2021.-2027. gadam". <https://likumi.lv/ta/id/326640-par-celu-satiksmes-drosibas-planu-2021-2027-gadam>

⁶⁹ Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (2019). Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma. I daļa. Īstermiņa rīcības plāns 2019.–2025. gadam. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2019/04/2_MRP_2019_2025_Gala_versija.pdf

⁷⁰ Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (2014). Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/STRATEGIJA_WEB.pdf

⁷¹ Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments. Rīgas vēsturiskais centrs. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/STRATEGIJA_WEB.pdf

1. scenārijs		2. scenārijs	
Zona	Zonas teritorija	Zona	Zonas teritorija
D tarifa zona	Priekšpilsēta un perifērija (pārējā pilsēta)	= D tarifa zona	Priekšpilsēta un perifērija (pārējā pilsēta)

Piedāvātie autostāvvietu zonējuma scenāriji, galvenokārt, balstās uz pašvaldības autostāvvietu politikas sinerģijas veidošanu ar pilsētas attīstības vīziju un apstiprinātajiem plānošanas dokumentiem.

Piedāvātie autostāvvietu zonējuma scenāriji uztverami kā sākotnēji risinājumi, balstoties uz esošo situāciju un apstiprinātajiem Rīgas valstspilsētas attīstības plāniem. Nākotnē autostāvvietu zonējuma robežas var tikt koriģētas atbilstoši jaunajiem Rīgas valstspilsētas attīstības plāniem un prioritātēm, piemēram, atbilstoši zemo emisiju zona un centra kodola infrastruktūras izbūvei. Autostāvvietu zonējuma robežu koriģēšanai jābūt pamatotai, veicot attiecīgu plānoto izmaiņu ietekmes izvērtējumu.

Piedāvātajā zonējumā par būtisku un prioritāri apgūstama teritoriju izvirzīts pilsētas kodols, sevī ietverot piedāvātās R, A un B tarifu zonas.

Pilsētas kodola nozīmes pamatojums autostāvvietu zonējumā

- Saskaņā ar Rīgas valstspilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmu 2021. – 2025. gadam Rīgā ir nepieciešama satiksmes maksimāla atvēršana no pilsētas centra, lai to atslogotu un samazinātu negatīvo ietekmi uz gaisa kvalitāti.
- Lielākā satiksmes intensitāte Rīgā ir tieši pilsētas kodolā, kā rezultātā tur rodas sastrēgumi. To ietekmē ne tikai pilsētas ģeogrāfiskais novietojums abos Daugavas krastos, kas rada dabiskus pārvietošanās ierobežojumus pilsētas satiksmē, bet arī darba vietu, izglītības iestāžu un citu pakalpojumu sniedzēju koncentrēšanās tieši pilsētas kodolā.
- Sabiedriskā transporta maršruta tīkla pārklājums un pieturvietu izvietojums Rīgas valstspilsētas teritorijā vislabāk ir nodrošināts pilsētas kodolā, tādējādi autotransporta izmantošanai pieejamas kvalitatīvas pārvietošanās alternatīvas.
- Lielai daļai iedzīvotāju pasažieru pārvadājumi ar vilcienu ir laba iespēja, kā veikt pārvietošanās paradumu maiņu nokļūšanai pilsētas kodola apkaimēs. Vilciens spēj nodrošināt augstu kursēšanas precizitāti. Pilsētas kodolā atrodas 5 dzelzceļa stacijas (Centrālā, Zemitānu, Brasas, Zasulauka un Torņkalna stacijas).
- Atbilstoši pilsētas apdzīvojama telpiskai struktūrai un sabiedrības paradumiem, un neraugoties uz to, ka pilsētas kodolā samazinās iedzīvotāju skaits, pilsētas kodolā ir nozīmīgs darba vietu skaits un ir saglabāts plašs ikdienai nepieciešamo pakalpojumu skaits, radot nepieciešamību ikdienas mobilitātei. Pilsētas kodolā autotransporta plūsma un sastrēgumi ir novērojami visā dienas garumā, sākot ar piķa stundām no plkst. 7.30 līdz plkst. 9.00 un vakaros no plkst. 16.00 līdz plkst. 19.00, tāpēc pilsētas kodola ietvaros jātiecas uz maksimālu privātā autotransporta plūsmas samazināšanu.
- Izvērtējot esošo situāciju Rīgas valstspilsētā un ņemot vērā ārvalstu prakses piemērus autostāvvietu zonējuma kontekstā, vienotas un viegli uztveramas teritorijas noteikšana atbilstoši pilsētas apdzīvojama telpiskajai struktūrai un noteiktajai mobilitātes hierarhijai: gājējs – velobraucējs – sabiedriskais transports – privātais transports, ir būtiska.

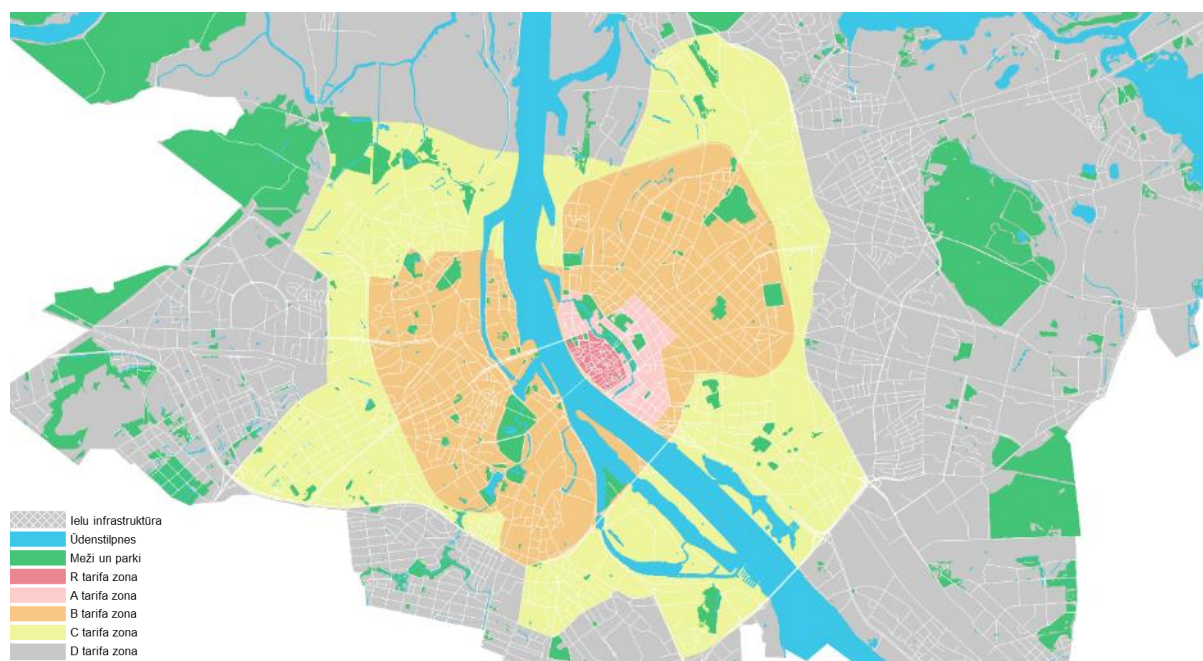
Piedāvātā zonējuma pamatprincipi

- **Abi Daugavas krasti** – piedāvātajā zonējumā tiek uzsvērta abu Daugavas krastu nozīme pilsētvides attīstībā, attīstot diversificētu zonējumu arī Daugavas kreisajā krastā.
- **Esošās un plānotās satiksmes maģistrāles** – lai veidotu sinerģiju ar pilsētas attīstības plāniem, piedāvātā zonējuma C tarifa zonas robežu pamatu tiek izmantotas pilsētas plānotās austrumu un rietumu maģistrāles kā arī plānotais pilsētas ziemeļu koridors.
- **Apkaimju robežas** – atsevišķās vietās, kurās piedāvātā zonējuma robežu zonējumam par pamatu izmantotas pilsētplānošanas dokumentos noteikto zonu robežas, piemēram, pilsētas loks, nesakrīt ar kādu no apkaimes robežām, piedāvātā zonējuma robeža salāgota ar konkrētās apkaimes robežu.
- **Pilsētas kodols** – piedāvātajos zonējuma scenārijos pilsētas kodols tiek uzskatīts par prioritāri attīstāmu teritoriju pašvaldības autostāvvietu pārvaldīšanas kontekstā. Rīgas valstspilsētas

kodola izmantošana jaunā zonējuma noteikšanā saistīta ar to, ka pilsētas kodolā koncentrējas liels iestāžu un uzņēmumu skaits un attiecīgi liels nodarbināto skaits, pilsētas kodolā ir labi attīstītas sabiedriskā transporta pārkļāvums, pilsētas kodols ir vienota telpa, kas ir galamērķis lielākajai daļai pilsētas autobraucēju, šai teritorijai jākalpo kā vienoti veselai attiecībā pret alternatīviem pārvietošanās veidiem, pilsētas kodolā autostāvvietu skaits ir limitēts, bet pieprasījums salīdzinoši augsts, līdz ar to autostāvvietu izmantošana ielu sarkanajās līnijās šajā zonā vēlama regulēt, tādēļ ka šajā teritorijā nav lielas speciālas novietnes, neskaitot RS un privātās autostāvvietas. Attiecīgi pilsētas kodols ir pilsētas teritorijas daļa, kurā pašvaldībai automašīnu izmantošanu būtu jāregulē vienoti bez sīkāka iedalījuma.

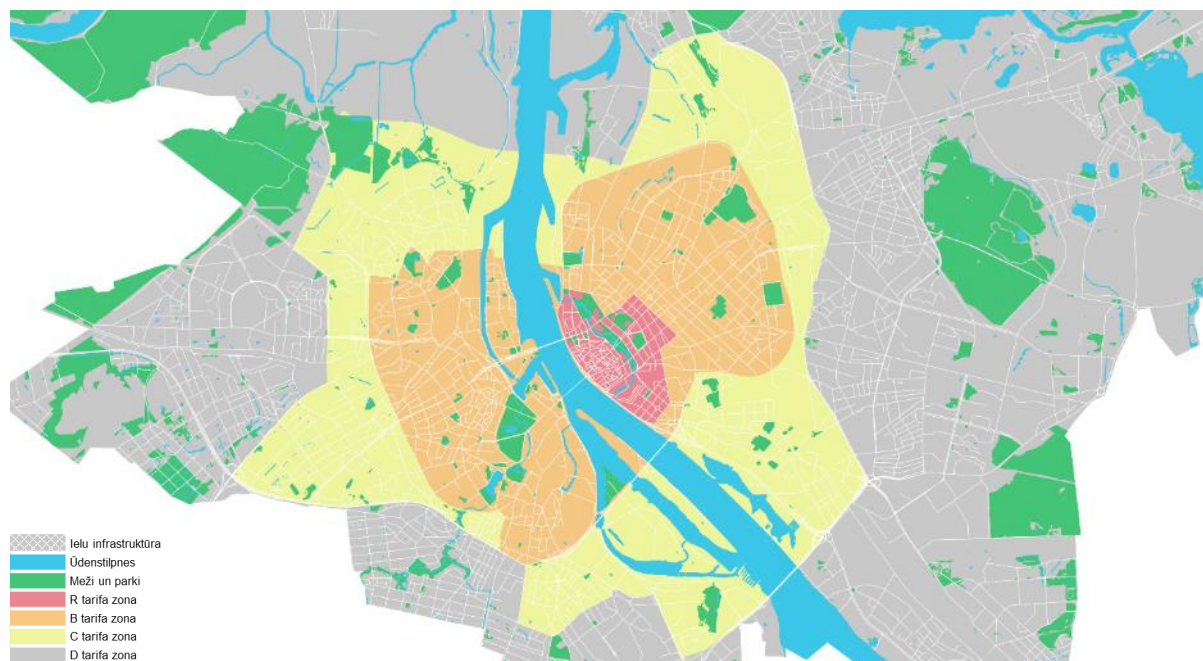
- **Vecāķi** – līdzšinējā V tarifa zona piedāvātajā zonējumā netiek izdalīta atsevišķi salīdzinoši nelielās maksas dēļ. Sīkākam iedalījumam perifērijā īstermiņā zūd lietderība, ja ārpus pilsētas kodola tiek palielināts autostāvvietu skaits.
- **Pakalpojuma sniegšanas/saņemšanas princips** – autostāvvietām pilsētā jādarbojas uz pakalpojuma sniegšanas/saņemšanas principa, kas nozīmē maksu visā pilsētas teritorijā atkarībā no tarifa zonas. Šī pieeja ļauj konkrētām iedzīvotāju grupām piešķirt atvieglojumus, kas atkarībā no pilsētas lēmuma var sasniegt līdz pat 100%, piemēram, atvieglojumi koplietošanas pakalpojumu sniedzējiem, lai motivētu iedzīvotājus izmantot šo pakalpojumu.
- **Palielināts maksas autostāvvietu skaits** – maksas autostāvvietu skaits ir jāpalielina, lai ieviestu pakalpojuma sniegšanas/saņemšanas principu, piedāvātu jaunas autostāvvietas un regulētu autostāvvietu izmantošanu, kur tas ir nepieciešams apkaimju iedzīvotājiem un satiksmei pilsētā. **Maksas autostāvvietu ieviešana ielu sarkanajās līnijās plānota esošajos ielu posmos, kuros šobrīd nav stāvēšanas ierobežojumu, pārveidojot bezmaksas autostāvvietas ar maksas autostāvvietām.**
- **Neregulētu autostāvvietu skaita samazināšana** – lai arī autostāvvietu zonējums un ceļa zīmju izvietošana (maksas autostāvvietu vai *Stāvēt aizliegts* ceļa zīmes⁷² izvietošana) ir nodalīti jautājumi, rosināms pēc iespējas samazināt tās teritorijas, kurās stāvēšana nav regulēta (nav nevienas ceļa zīmes).

Ilustrācija 19. Potenciālais pašvaldības maksa autostāvvietu zonu izvietojums – 1. scenārijs



⁷² Aizlieguma zīme Nr. 327. Ministru kabineta 2015. gada 2. jūnija noteikumi Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi", 114. punkts. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/274865#p114>

Ilustrācija 20. Potenciālais pašvaldības maksas autostāvvietu zonu izvietojums – 2. scenārijs



Par zonējuma 1. un 2. scenāriju atšķirīgo elementu uzskatāma R un A tarifu zonu noteikšana, 1. scenārijā atsevišķā zonā izdalot Vecpilsētas apkaimi (R tarifa zona), savukārt, 2. scenārijā par vienotu zonu uztverot Vecpilsētas apkaimi, neietverot 11. novembra krastmalu, un Vecpilsētas apkaimes tuvāko apkārtni, esošo A tarifa zonas teritoriju, ietverot daļu Rīgas vēsturiskā centra teritorija. Šāds scenāriju iedalījums balstās uz koncepcijas izstrādes ekspertu komandas pieņēmumiem. Attiecīgi, 1. scenārijs paredzēts izteiktai Vecpilsētas apkaimē izvietoto autostāvvietu noslodzes un ar to saistītās problemātikas risināšanai. Savukārt, 2. scenārijs paredzēts pilsētas centra kā vienotas teritorijas pozicionēšanai pilsētas kodolā. Koncepcijas ietvaros kā maksas autostāvvietu lietošanas tarifi, tā ietekme uz maksas autostāvvietu pieprasījumu abiem piedāvātajiem scenārijiem tiek modelēti atsevišķi.

Abi piedāvātie zonējuma risinājumi tiks izmantoti turpmākai zonējuma tarifu modelēšanai. Lai veiktu korektu zonējuma tarifu modelēšanu, līdzšinējā zonējuma tvērumā ieviestās maksas autostāvvietas pēc to atrašanās vietas salāgotas ar piedāvātā zonējuma risinājumiem (skat. 23. tabulā).

Tabula 23. Līdzšinējo maksas autostāvvietu sadalījums pa piedāvātā zonējuma zonām pēc to skaita

Esošais autostāvvietu zonējums		Piedāvātais autostāvvietu zonējums			
		1. scenārijs		2. scenārijs	
Tarifa zona	Maksas autostāvvietu skaits ⁷³	Tarifa zona	Maksas autostāvvietu skaits	Tarifa zona	Maksas autostāvvietu skaits
R	321	»	R	R	1,947
A	123				
A	652	»	A	A	1,503
B	851				
B	2,072	»	B	B	3,964
C	1,729				

⁷³ Pēc RP SIA Rīgas Satiksme sniegtās informācijas. Maksas autostāvvietu skaits uz 2021. gada beigām.

Esošais autostāvvietu zonējums		Piedāvātais autostāvvietu zonējums			
		1. scenārijs		2. scenārijs	
D	163				
		C	-	C	-
D	171				
V	337	»	D 508	D	508
Kopā	6,419		6,419		6,419

Pēc esošo maksas autostāvvietu atspoguļošanas piedāvātajā zonējumā redzams, ka izmaiņas paredzamas visu esošajās tarifu zonās izvietoto pašvaldība maksas autostāvvietu tvērumā, lielākajai maksas autostāvvietu skaitam attiecīgi piedāvātajam zonējumam koncentrējoties B tarifa zonā. Piedāvātā zonējuma C tarifa zonā šobrīd vēl nav izvietotas pašvaldības maksas autostāvvietas. Maksas autostāvvietu ieviešanas prioritāte šajā tarifa zonā nosakāma attiecīgi šajā koncepcijā izvērtētajai autostāvvietu pieejamībai apkaimēs un attiecīgi autostāvvietu bilances rezultātiem.

Esošā zonējuma ietvaros ārpus kodola autostāvvietas nav pietiekami regulētas.

Specifisku autostāvvietu ieviešanas nosacījumi

Piegādātāju autostāvvietas ielu sarkanajās līnijās

Piegādātāju autostāvvietu primārais mērķis ir nodrošināt ērtu un drošu vietu preču piegādei, kas būtiski samazinātu CSN pārkāpumu skaitu, kas saistīts ar piegāžu īstenošanu. Piegādātāju autostāvvietas pilda nozīmīgu funkciju pilsētas satiksmes infrastruktūrā, uzlabojot ceļu satiksmes drošību dažādām satiksmes dalībnieku grupām un atbalstot uzņēmējdarbību. Papildus, kopš Covid-19 pandēmijas ir palielinājies piegāžu skaits iedzīvotājiem, kas vēl vairāk izceļ nepieciešamību pēc piegādātāju autostāvvietām visā pilsētas teritorijā. Lai realizētu potenciālo pozitīvo ietekmi uz pilsētvidi, **Rīgas valstspilsētas teritorijā nepieciešams ieviest jaunas piegādātāju autostāvvietas ielu sarkanajās līnijās.**

Efektīvam piegādātāju autostāvvietu izvietojumam nepieciešams **nodrošināt piekļuvi pēc iespējas lielākam mazumtirdzniecības un sabiedriskās ēdināšanas uzņēmumu lokam.** Pārāk reti un tālu izvietotas piegādātāju autostāvvietas neveicina to izmantošanu, ja vadītājiem ir iespēja apstāties tuvāk pie galamērķa, dažkārt pat pārkāpjot CSN. Esošais normatīvais regulējums pieļauj kravas iekraušanu un izkraušanu noteiktos laikos ielu posmos, kur citādi darbojas apstāšanās un stāvēšanas aizlieguma ceļa zīmes⁷⁴, līdz ar to jau paredzot nepieciešamo fleksibilitāti piegāžu veikšanai ielās, kur nav izveidotas autostāvvietas vai kur tās nav iespējas izvietot.

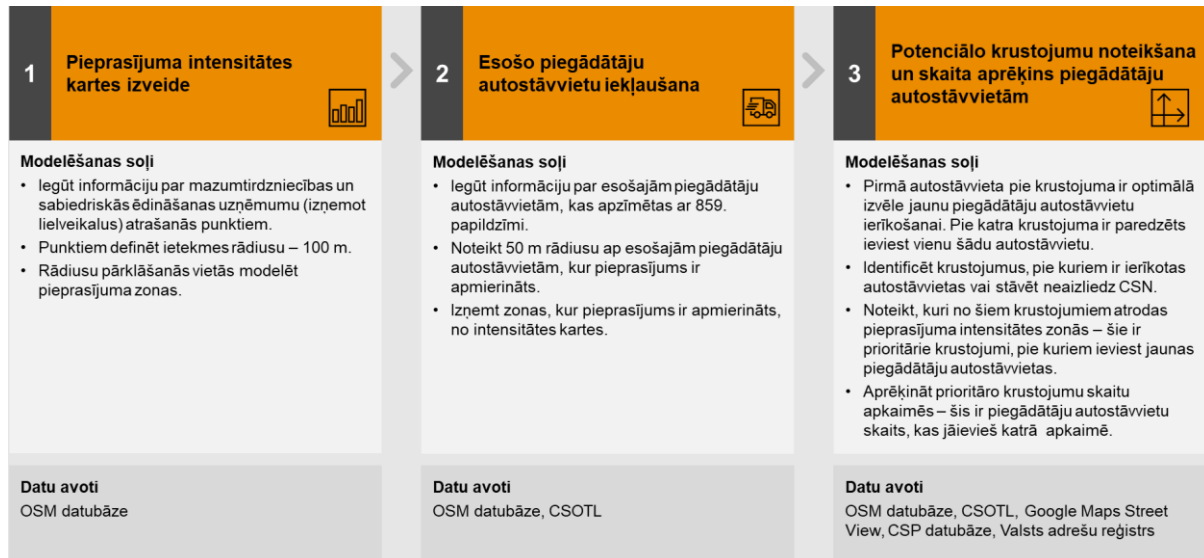
Attiecīgi, veidojot piegādātāju autostāvvietas, Rīgas valstspilsētai nepieciešams pielietot 21. ilustrācijā atainoto metodoloģiju, ievērojot, ka:

- Istermiņā piegādātāju autostāvvietas nav nepieciešams izvietot vietās ar tikai vienu mazumtirdzniecības vai sabiedriskās ēdināšanas uzņēmumu, jo tām būtu relatīvi zems pieprasījums;
- lai veicinātu to izmantošanu, piegādātāju autostāvvietas ieteicams izvietot ne tālāk par 50 m no mazumtirdzniecības un sabiedriskās ēdināšanas uzņēmumiem;
- piegādātāju autostāvvietas ieteicams izvietot pie ielu krustojumiem, tā palielinot to apkalpošanas areālu;
- autostāvvietu ieviešanas laikā svarīgi izvērtēt arī tādus ar infrastruktūru saistītos aspektus kā ielas platums, redzamība, šķēršļi, ceļa segums u.c. Tāpēc izvēlētajām vietām pie noteiktajiem krustojumiem ir rekomendējams raksturs un piegādes autostāvvietas var ieviest arī citos tam piemērotos ielu posmos, izvērtējot situāciju katrā gadījumā atsevišķi;

⁷⁴ Rīgas domes 2009. gada 8. decembra saistošie noteikumi Nr. 42 "Par laikposma noteikšanu transportlīdzekļu kravas iekraušanai un izkraušanai apstāšanās un stāvēšanas aizlieguma ceļa zīmju darbības zonās". <https://likumi.lv/ta/id/203775>

- vietās, kur iespējams ieviest gan autostāvvietas personām ar invaliditāti, gan piegādātājiem, prioritāte tiek piešķirta personām ar invaliditāti, lai nodrošinātu pilsētvides pieejamību.
- lai nodrošinātu, ka piegādātāji izmanto tiem izveidotās piegādātāju autostāvvietas, kā arī nepārkāpj CSN un neradītu drošības apdraudējumu mazāk aizsargātām grupām (gājējiem, mikro mobilitātes rīku lietotājiem), nepieciešams īstenot mērķtiecīgu komunikācijas kampaņu piegādes pakalpojumu sniedzējiem, atgādinot CSN, kā arī informējot par pilsētas nodrošināto infrastruktūru. Papildus, nepieciešams norādīt, ka vislielāko ietekmi uz CSN pārkāpumu un pareizu autotransporta novietošanu radīs regulārā un mērķtiecīga CSN ievērošanas kontrole.

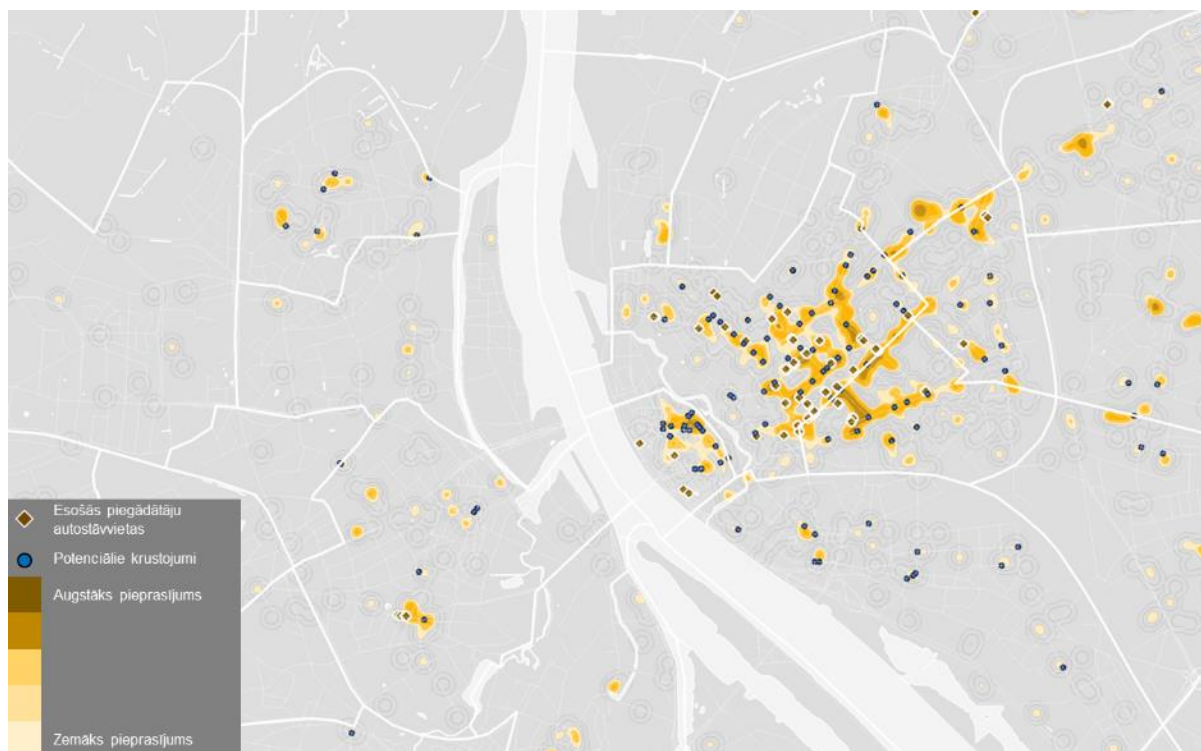
Ilustrācija 21. Metodoloģija jaunu piegādātāju autostāvvietu ieviešanai.



Lai gan pilsētas teritorijā šobrīd ir izvietota 71 piegādātāju autostāvvietu, pilsētā nav izveidots pietiekams nodrošinājums, lai mainītu piegādātāju stāvēšanas paradumus. **Rīgā tika identificēta nepieciešamība pēc 144 jaunām piegādātāju autostāvvietām ielu sarkanajās līnijās.** (Detalizēts sadalījums pa apkaimēm skatāms 5. pielikumā.) Ilgttermiņā Rīgas valstspilsētas pašvaldībai jāizskata iespējamība ieviest papildu piegādātāju autostāvvietas sīkpaku un citu individuālo pasūtījumu piegādei visā pilsētas teritorijā.

Ilustrācija 22 attēlots pieprasījuma intensitātes kartējums pilsētas kodola apkaimēm un potenciālie krustojumi jaunu piegādātāju autostāvvietu ieviešanai. Papildus tajā attēlotas arī esošās piegādātāju autostāvvietas, kas apzīmētas ar 859. papildzīmi.

Ilustrācija 22. Pieprasījuma intensitātes kartējums pilsētas kodola apkaimēm un potenciālie krustojumi jaunu piegādātāju autostāvvietu ieviešanai



Datu avoti: OSM datubāze, CSOTL, Google Maps Street View, CSP datubāze, Valsts adrešu reģistrs

Autostāvvietas, kas paredzētas personām ar invaliditāti, ielu sarkanajās līnijās

Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam uzsvērts, ka pilsētas transporta infrastruktūrā **sevišķa uzmanība jāpievērš iedzīvotāju ar īpašām vajadzībām ērtībai**.⁷⁵ Ilgtermiņā Rīgas valstspilsētas pašvaldībai nepieciešams uzlabot pilsētvides pieejamību visā pilsētas teritorijā, cita starpā palielinot autostāvvietu skaitu personām ar invaliditāti. Īstermiņā paredzams, ka **autostāvvietu nodrošināšana personām ar invaliditāti pie interešu objektiem būtu visefektīvākais mehānisms šī mērķa sasniegšanai**.

Ārvalstu labās prakses piemēros minēts, ka autostāvvietas personām ar invaliditāti nepieciešams izvietot pēc iespējas tuvāk tiem pieejamām ieejām. Atbilstoši normatīvajam regulējumam šī prasība tiek nodrošināta, nosakot, ka autonovietnēs publiskajā ārtelpā un pie publiskām ēkām paredz speciālas autostāvvietas personām ar īpašām vajadzībām un tās izvieto vistuvāk objektam⁷⁶. Līdz ar to, izvietojot autostāvvietas ielu sarkanajās līnijās, jāņem vērā, ka šādām autostāvvietām **jānodrošina piekļuve pēc iespējas lielākam objektu skaitam**, tādējādi arī paplašinot iedzīvotājiem pieejamo objektu skaitu.⁷⁷

Tādēļ, veidojot autostāvvietas personām ar invaliditāti, Rīgas valstspilsētai nepieciešams 23. ilustrācijā atainoto metodoloģiju, ievērojot, ka:

- autostāvvietas personām ar invaliditāti jānodrošina ne tālāk par 100 m no interešu objektiem. Šāda distance izvēlēta, balstoties uz ārvalstu praksi, kas izmanto pētījumus par attālumu, ko personas ar kustību traucējumiem ir spējīgas mērot bez atpūtas⁷⁸;

⁷⁵ Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (2014). Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/STRATEGIJA_WEB.pdf

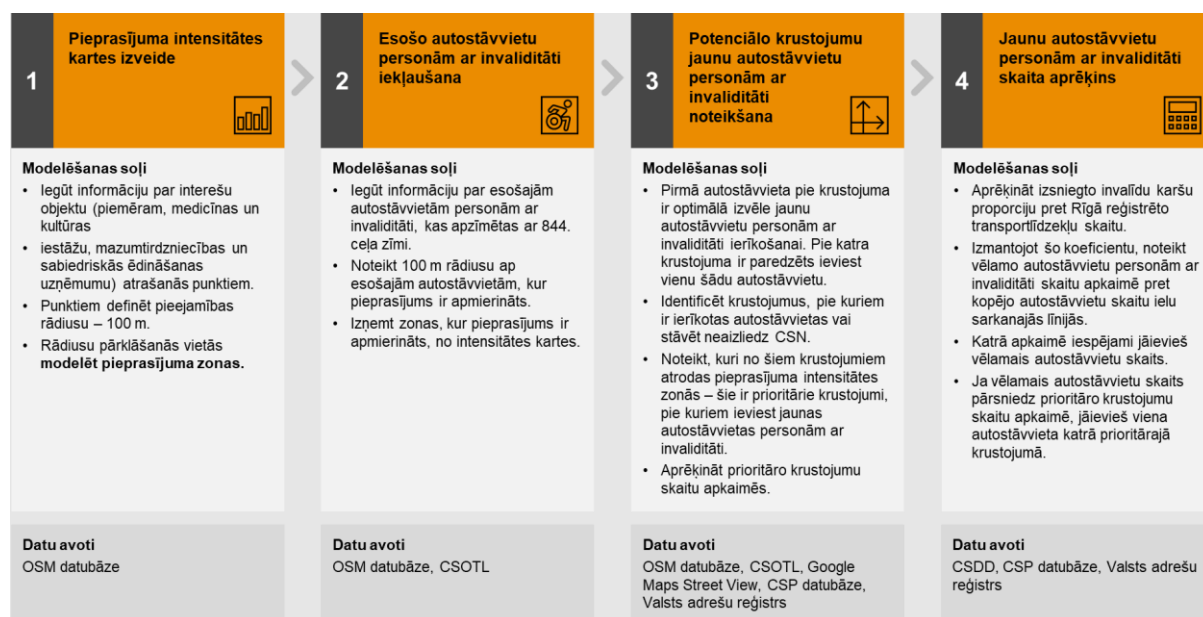
⁷⁶ Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumi Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi". <https://likumi.lv/ta/id/256866>

⁷⁷ Disabled Parking. "Town Planning: How Are Disabled Parking Spaces Determined?" <https://disabledparking.com/disabled-parking-blog/town-planning-disabled-parking-spaces/>

⁷⁸ Cheshire County Council (2005). Pedestrian Access & Mobility – A Code of Practice. <http://www.cheshireeasthighways.org/uploads/pedestrianaccessandmobilityacodeofpractice.pdf>

- augsta pieprasījuma zonās pirmā (tuvākā) autostāvvietā pie krustojuma tika izvēlēta kā optimālais novietojums jaunu autostāvvietu personām ar invaliditāti ieviešanai⁷⁹. Šāds izvietojums, pirmkārt, nodrošina augstāku redzamību un attiecīgi samazina ceļu satiksmes negadījumu risku, un, otrkārt, palielina no autostāvvietas sasniedzamo objektu skaitu;
- autostāvvietu ieviešanas procesa laikā svarīgi izvērtēt arī tādus ar infrastruktūru saistītos aspektus kā ielas platums, redzamība, šķēršļi, ceļa segums u.c. Tāpēc izvēlētajām vietām pie noteiktajiem krustojumiem ir rekomendējošs raksturs un autostāvvietas personām ar invaliditāti var ieviest citos tam piemērotos ielu posmos, izvērtējot situāciju katrā gadījumā atsevišķi.
- 2023. gada 23. februārī Rīgā bija aktīvas 6635 invalīdu stāvvietu kartes jeb 2,9% no Rīgā reģistrēto vieglo automašīnu skaita⁸⁰. Pēc vienlīdzības principa 2,9% tika noteikti kā nepieciešamā autostāvvietu proporcija personām ar īpašām vajadzībām ielu sarkanajās līnijās katrā apkaimē.

Ilustrācija 23. Metodoloģija jaunu autostāvvietu personām ar invaliditāti ieviešanai.



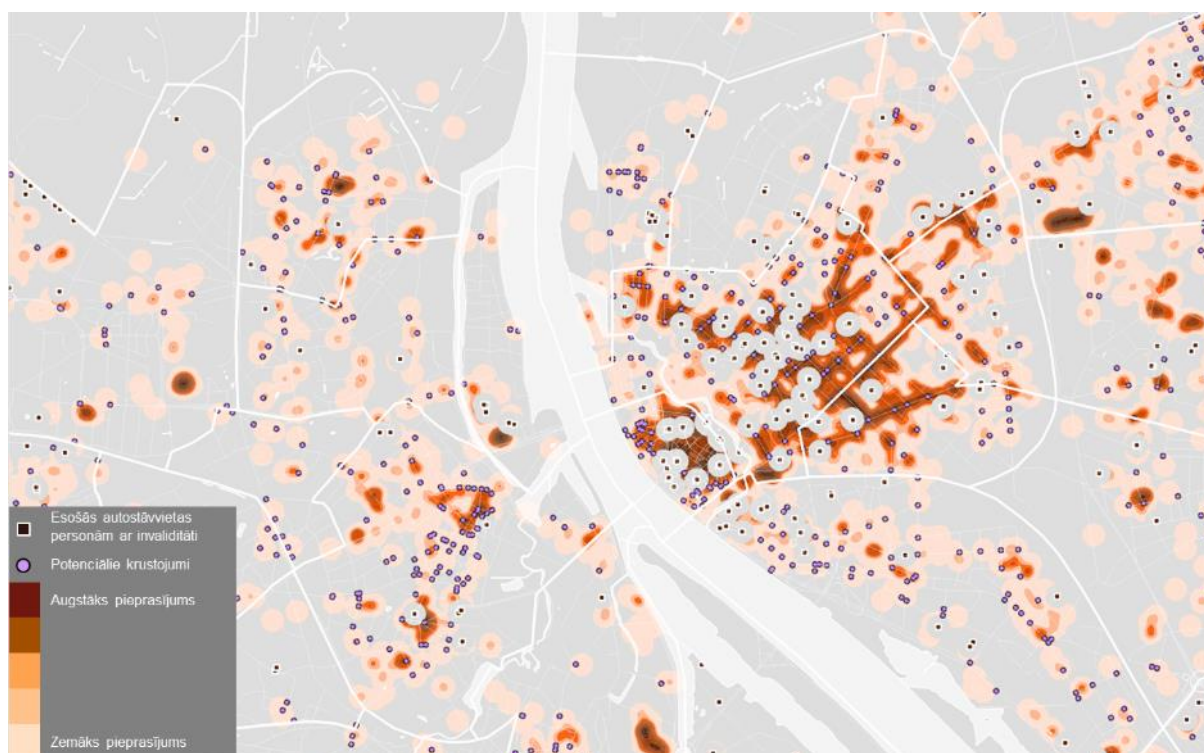
Būtiski norādīt, ka vairākās Rīgas apkaimēs jau ir ieviestas autostāvvietas personām ar invaliditāti, daļēji nodrošinot nepieciešamo pieprasījumu. **Rīgā tika identificēta nepieciešamība pēc 829 jaunām autostāvvietām personām ar invaliditāti ielu sarkanajās līnijās** (detalizēts sadalījums pa apkaimēm skatāms 5. pielikumā).

Ilustrācija 24 attēlots pieprasījuma intensitātes kartējums pilsētas kodola apkaimēm un potenciālie krustojumi jaunu autostāvvietu personām ar invaliditāti ieviešanai. Papildus tajā attēlotas arī esošās autostāvvietas, kas apzīmētas ar 844. ceļa zīmi.

⁷⁹ Skatīt detalizētu paskaidrojumu 3.3 nodaļā par autostāvvietu personām ar invaliditāti lokālā novietojuma principiem.

⁸⁰ Ceļu Satiksmes Drošības Direkcijas iesniegtie dati.

Ilustrācija 24. Prioritārie krustojumi jaunu autostāvvietu ieviešanai personām ar invaliditāti Rīgas kodolā.



Datu avoti: OSM datubāze, CSOTL, Google Maps Street View, CSP datubāze, Valsts adrešu reģistrs

Īstermiņa autostāvvietas, kas paredzētas pasažieru izkāpšanai/iekāpšanai

Īstermiņa autostāvvietu mērķis ir nodrošināt ērtu un drošu vietu pasažieru izlaišanai vai uzņemšanai. Šādas autostāvvietas var palīdzēt samazināt apstāšanās ietekmi uz satiksmes plūsmu un uzlabot gājēju drošību ceļu satiksmē. **Prioritāri īstermiņa autostāvvietas pasažieru izkāpšanai vai iekāpšanai paredzēts ierīkot pie vispārējās izglītības iestādēm**, tādējādi uzlabojot satiksmes dalībnieku drošību un nodrošinot ērtāku stāvvietu pakalpojumu vecākiem, kas nogādā savus bērnus izglītības iestādēs.

Pīķa stundās pie vispārējās izglītības iestādēm (tai skaitā, pirmsskolas izglītības iestādēm) ir augsta satiksmes intensitāte, kas palielina ceļu satiksmes negadījumu risku, kuros var būt iesaistīti bērni. Ārvalstīs kā risinājums tiek ieviestas *Kiss&Ride* jeb īstermiņa autostāvvietas pasažieru izkāpšanai vai iekāpšanai.⁸¹ Latvijas normatīvajā regulējumā tām pielīdzināmas autostāvvietas ar 840. papildzīmi “Stāvēšanas laiks”. Tomēr drošām un efektīvām īstermiņa autostāvvietām pie izglītības iestādēm jāpiemēro vēl tādi papildu nosacījumi kā:

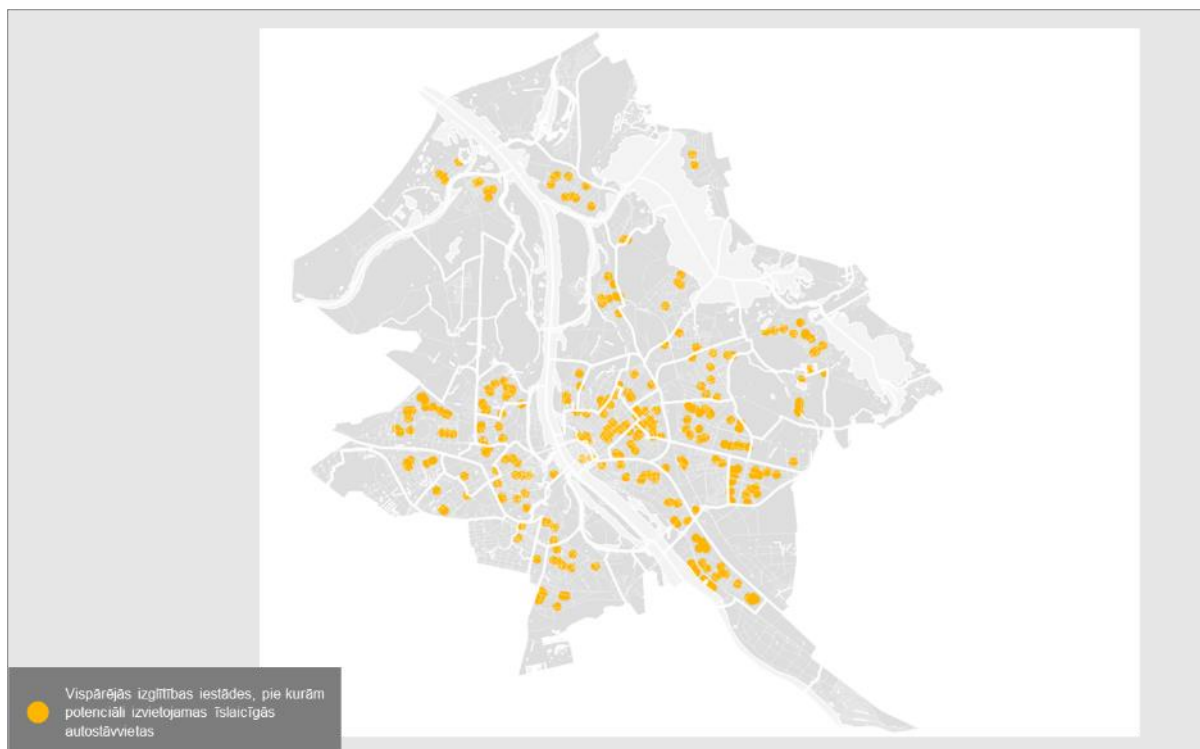
- **izvietojums** – īstermiņa autostāvvietām jāatrodas pēc iespējas tuvāk vispārējās izglītības iestāžu ieejām. Ārvalstu prakses izpēte liecina, ka visbiežāk tās tiek ieviestas ielu “kabatās”⁸²;
- **autostāvvietu skaits** – pie katras iestādes, izvērtējot iespējamību, vēlams ieviest vismaz 2 īstermiņa autostāvvietas. Ilgtermiņā šo skaitu ir iespējams palielināt;
- **alternatīvu pieejamība** – ja pie izglītības iestādes vai tās teritorijā jau ir ieviestas īstermiņa autostāvvietas, iespējams, ka papildu autostāvvietas nav nepieciešamas;
- **esošās infrastruktūras elementi** – autostāvvietas jāierīko vietās, kur to pieļauj esošā infrastruktūra (ielas platums, redzamība) un neierobežo šķēršļi.

⁸¹ Livia Silva (2019). Kiss & Ride – Improving Safety and Accessibility to Schools. <https://www.interregeurope.eu/good-practices/kiss-ride-improving-safety-and-accessibility-to-schools>

⁸² Detalizētam pārskatam skatīt 3.3 nodaļu.

Pie Rīgas valstspilsētas teritorijā esošajām 272 vispārējās izglītības iestādēm⁸³, izvērtējot situāciju atbilstoši augstākminētajiem nosacījumiem, **pirmšķietami nepieciešams ieviest 544 īstermiņa autostāvvietas** (skat. 25. ilustrācijā un detalizētu sadalījumu 5. pielikumā).

Ilustrācija 25. Vispārējās izglītības iestādes Rīgas valstspilsētā, pie kurām izvērtējama īslaicīgo autostāvvietu ierīkošana.



Datu avoti: OSM datubāze, Rīgas domes Izglītības, kultūras un sporta departamenta padotības iestāžu katalogs

Ilgtermiņā, pilnveidojot mobilitātes un mikromobilitātes punktus pilsētā, tajos ieteicams iekļaut īstermiņa autostāvvietu zonas.⁸⁴

Stāvparki

Stāvparku (*Park&Ride*) sistēmas galvenā funkcija ir nodrošināt iespēju novietot automašīnu, lai turpinātu ceļu ar sabiedrisko transportu vai mikromobilitātes rīku. Veiksmīgas stāvparku sistēmas ieviešanas rezultātā paredzama samazināta satiksmes intensitāte pilsētas kodolā.

Izvērtējot pieaugošo automašīnu skaitu Rīgas pilsētā, 2014. gadā plānotā stāvparku sistēma joprojām ir piemērojams risinājums esošās situācijas uzlabošanai. Lai sasniegtu ar satiksmes intensitātes samazināšanu saistītos mērķus, pašvaldībai Rīgas valstspilsētā **jānodrošina stāvparku izbūve atbilstoši Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plānam**⁸⁵, ņemot vērā:

- zemes lietojumu un iespējas stāvparka izvietojšanai,
- maģistrālo ceļu sasniedzamību,
- pilsētas centru apkalpojošo sabiedriskā transporta maršrutu pieejamību,
- velo infrastruktūras pieejamību,
- pieprasījumu un iespējamu autostāvvietu skaitu.

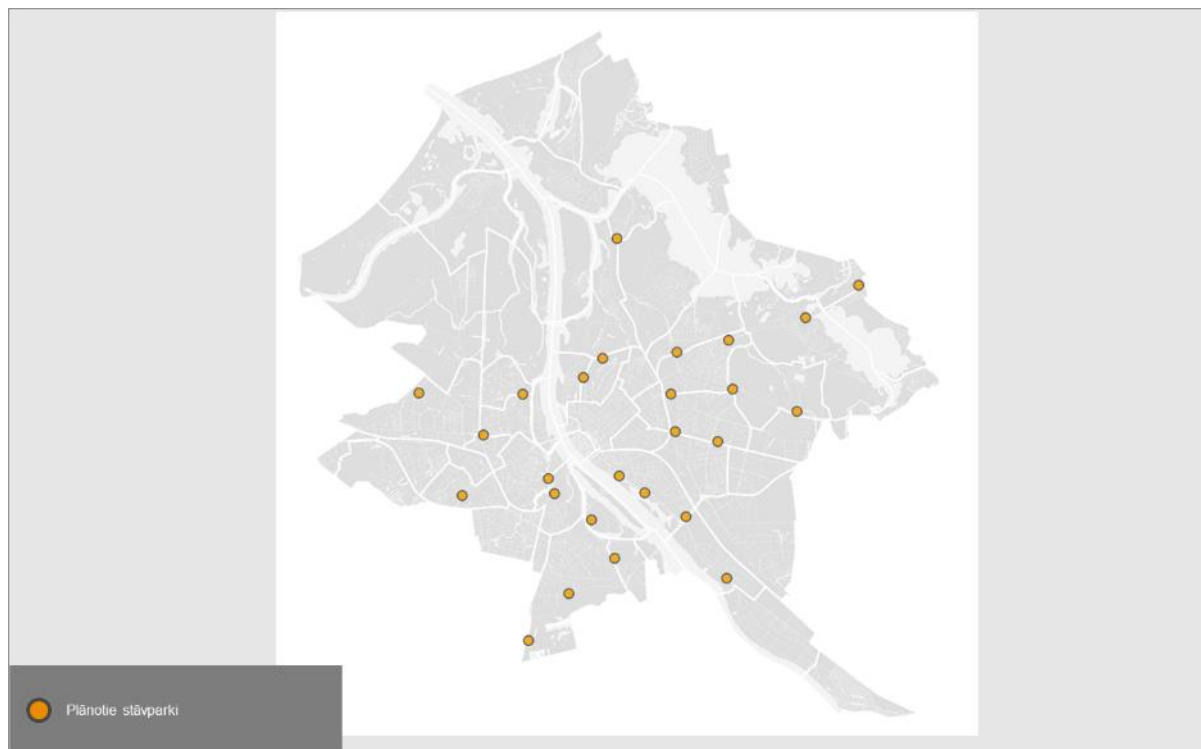
⁸³ OpenStreepMaps dati.

⁸⁴ SIA „Grupa93”. Rīgas pilsētas specifiskai atbilstoša mobilitātes pārvaldības risinājuma – “Mobilitātes punkta” modeļa konceptuāla izstrāde un aprobēšana”. https://www.grupa93.lv/wp-content/uploads/projekti/Attistibas_koncepcijas/Mobilitate/Gala_Zinojums_Mobilitates_punkti_FINAL.pdf

⁸⁵ E.Daniševska birojs, Solvers Thinking Ahead (2014). Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāns. https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/2014.07.10_stuvparki_gala_zieojums_2._s-jums.pdf

Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plānā tika identificēti 26 potenciālie stāvparki Rīgas valstspilsētas pašvaldības teritorijā ar kopējo kapacitāti – 10485 autostāvvietas. (skat. 26. ilustrāciju; detalizētai ietekmei uz apkaimēm skatīt 4. pielikumu.)

Ilustrācija 26. Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plānā noteiktie potenciālie stāvparki Rīgā



Datu avoti: OSM datubāze, E.Daniševska birojs, Solvers Thinking Ahead (2014). Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāns

Ņemot vērā Rīgas valstspilsētas limitētās finansējuma iespējas un plašo pilsētas vajadzību klāstu, kā arī potenciālo stāvparku ienesīgumu, **pilsētai nepieciešams pēc iespējas iesaistīt privātā sektora pārstāvjus stāvparku izbūvei un ieviešanai pilsētā.** Privātā sektora iesaiste var tik īstenota gan veidojot publiskā un privātā sektora partnerības, gan atvieglojot privātā sektora pārstāvjiem stāvparku izveides saskaņošanas procesus, piemēram, nodrošinot ātrāku saskaņošanas procesu.

Stāvlaukumi un daudzstāvu autonomvietnes

Stāvlaukumu un daudzstāvu autonomvietņu galvenā funkcija ir ielu un daudzdzīvokļu namu iekšpagalmu atbrīvošana no automašīnām, primāri nodrošinot autostāvvietas iedzīvotājiem apkaimēs, kur, atbilstoši autostāvvietu bilancei, novērojams to deficīts.

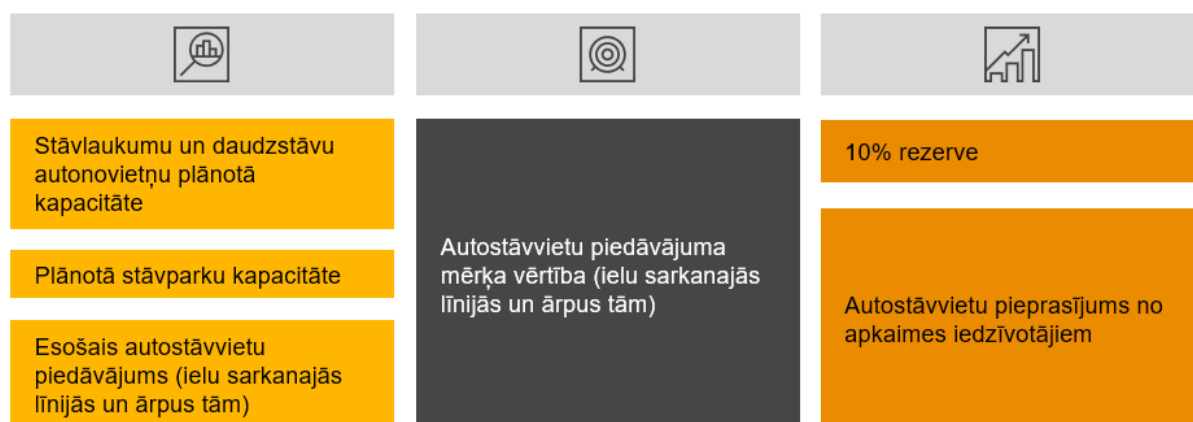
Atbilstoši veiktajai autostāvvietu pieejamības analīzei ir noteikts autostāvvietu skaita iztrūkums, kas tiek iedalīts divās kategorijās. Darba laikā autostāvvietu iztrūkums novērojams 16 apkaimēs, ārpus darba laika – 11 apkaimēs. Detalizētu autostāvvietu bilances aprēķinu skatīt 4. pielikumā.

Lai samazinātu autostāvvietu iztrūkuma izraisīto negatīvo ietekmi uz pilsētas apkaimēm ārpus pilsētas kodola, jaunu **apkaimju iedzīvotājiem paredzētu stāvlaukumu un daudzstāvu autonomvietņu izbūvi** ir uzskatāma par piemērotāko risinājumu. Stāvlaukumi un daudzstāvu autonomvietnes ne tikai nodrošinās iedzīvotājiem nepieciešamās autostāvvietas ilgtermiņa automašīnu novietošanai pie to dzīvesvietas, bet arī samazinās novietoto automašīnu skaitu pilsētas ielās un ļaus pārdalīt pilsētas telpu citiem lietošanas mērķiem. Piemēram, atbrīvojot iekšpagalmus no autostāvvietām un sniedzot alternatīvas auto novietošanas iespējas, iespējams pilnveidot spēļu un atpūtas laukumu pieejamību apkaimēs.

Papildus apkaimes iedzīvotājiem nepieciešamajām autostāvvietām, lai nodrošinātu autostāvvietas apkaimes viesiem un samazinātu gaisa piesārņojumu, kas rodas, autovadītājiem meklējot brīvās vietas,

ieteicams katrā apkaimē nodrošināt 10% autostāvvietu piedāvājuma / pieprasījuma pārpalikumu⁸⁶ (skat. 27. ilustrāciju). Starpību starp esošo autostāvvietu skaitu apkaimē (tai skaitā, plānoto stāvparku kapacitāti) un tā mērķa vērtību nepieciešams nosegt, izbūvējot stāvlaukumus un daudzstāvu autonovietnes.

Ilustrācija 27. Autostāvvietu piedāvājuma mērķa aprēķins un sasniegšanas mehānisms.



Izmantojot Ilustrācija 27 noteiktos kritērijus, tika identificētas 13 Rīgas apkaimes, kurās brīvo autostāvvietu proporcija nesasniedza 10% robežvērtību. Šajās apkaimēs **nepieciešams izbūvēt stāvlaukumus un/vai daudzstāvu autonovietnes ar kopējo kapacitāti – 39 918 autostāvvietas.** (Nepieciešamo autostāvvietu skaits katrā apkaimē skatāms 5. pielikumā.)

Nemot vērā Rīgas valstspilsētas limitētās finansējuma iespējas, kas vērtējamas kopsakarā ar potenciālo stāvlaukumu un daudzstāvu autonovietņu ienesīgumu, **pilsētai nepieciešams pēc iespējas iesaistīt privātā sektora pārstāvjus to izbūvei un ieviešanai pilsētā.** Privātā sektora iesaiste var ne tikai tikt īstenota publiskā un privātā sektora partnerības ietvaros, bet arī atvieglojot privātā sektora pārstāvjiem stāvlaukumu un daudzstāvu autonovietņu izveides saskaņošanas procesu, piemēram, nodrošinot ātrāku saskaņošanas procesu

Elektroauto autostāvvietas

Vīzija par Latvijas klimatneitralitātes sasniegšanu līdz 2050. gadam⁸⁷ paredz **resursefektīvu un videi draudzīgu transporta sektoru.** Lai mazinātu transporta sektora negatīvo ietekmi uz vidi, cita starpā, vīzijas ietvaros plānota privātā autotransporta pāreja uz elektrisko piedziņu. **Autostāvvietu politikas pienesums šī mērķa sasniegšanā galvenokārt ir sasaistāms ar plaši un ērti pieejamas elektrouzlādes infrastruktūras ieviešanu.**

Elektrouzlādes punktu ieviešanas juridiskais modelis

Nemot vērā, ka Rīgas valstspilsētas pašvaldībai ir tiesības rīkoties ar tās īpašumā esošo īpašumu, **elektrouzlādes punktu izveide uz pašvaldības zemes iespējama tikai uz nomas līguma pamata,** starp Rīgas valstspilsētas pašvaldību un elektrouzlādes tīkla operatoriem. Savukārt, pastāvošais normatīvais regulējums attiecībā uz elektrouzlādes punktu kontroli, paredz, ka to veic Rīgas pašvaldības policija, nodrošinot noteikumu ievērošanu atbilstoši CSN 957. ceļa apzīmējumam un 860. papildzīmei "Elektromobiļiem" stāvvietās, kas attiecas tikai uz elektromobiļiem un to uzlādi. **Kā rezultātā, lai nodrošinātu elektrouzlādes pakalpojumu izplatību un veicinātu elektromobiļu iegādi, nepieciešams palielināt pašvaldības policijas kapacitāti attiecībā uz CSN kontroles īstenošanu elektrouzlādes punktos.**

Elektroauto uzlādes staciju izvietojums apkaimēs

Pāreja uz elektroauto izmantošanu Rīgas valstspilsētā notiek lēnāk nekā nepieciešams, lai sasniegtu ar vides kvalitāti saistītos mērķus. **Pirmšķietami elektrouzlādes infrastruktūras nepilnības ir viens**

⁸⁶ Manuel Jakob, Monica Menendez. Optimal parking occupancy with and without differentiated parking: A macroscopic analysis. https://www.research-collection.ethz.ch/bitstream/handle/20.500.11850/420393/Jakob_Menendez_TP_2020.pdf;jsessionid=ADDC1607A7AEF75E6A31711125519C35?sequence=2

⁸⁷ Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. "Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam". 2019. https://ec.europa.eu/clima/sites/its/its_lv_lv.pdf

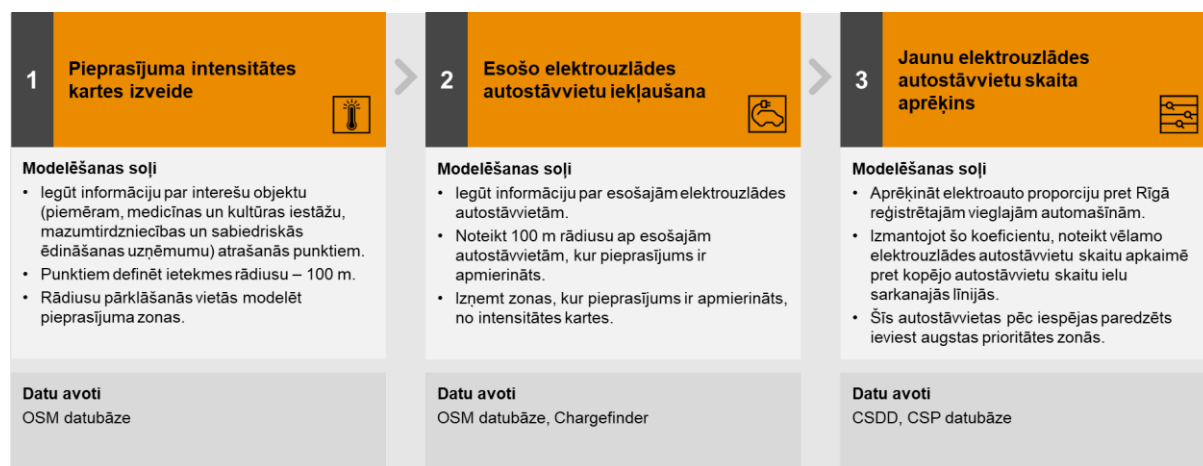
no nozīmīgākajiem šķēršļiem elektroauto iegādei.⁸⁸ Kā vienas no pieprasītākajām vietām elektroauto uzlādei PwC veiktajā socioloģiskajā aptaujā tika norādītas faktiskā dzīvesvieta un autostāvvietas ielu malās. Lai šajās vietās apmierinātu identificēto pieprasījumu īsternā nepieciešams ieviest jaunas elektrouzlādes autostāvvietas ielu sarkanajās līnijās un ārpus tām.

Ārvalstu prakses pieredze liecina, ka mērķtiecīga elektrouzlādes staciju izvietošana ielu sarkanajās līnijās ir viens no galvenajiem mehānismiem, kā pašvaldības var veicināt pāreju uz elektrotransportlīdzekļiem.⁸⁹ Lai maksimāli efektīvāk izmantotu pilsētas telpu, elektrouzlādes stacijas ielu sarkanajās līnijās jāizvieto tur, kur tām paredzams visaugstākais pieprasījums.

Attiecīgi, veidojot autostāvvietas ar elektrouzlādes stacijām ielu sarkanajās līnijās, Rīgas valstspilsētai nepieciešams pielietot 28. ilustrācijā atainoto metodoloģiju, ievērojot, ka:

- Rīgā 2023. gada 1. janvārī bija reģistrēti 1910 elektroauto jeb 0,84% no kopējā reģistrēto vieglo automašīnu skaita pilsētā⁹⁰, kas tika noteikta kā nepieciešamā autostāvvietu ar uzlādes punktiem proporcija ielu sarkanajās līnijās. Elektroauto skaitam katru gadu palielinoties, jāparedz palielināt arī uzlādes staciju skaitu;
- autostāvvietas ar elektrouzlādes stacijām nav prioritāri izvietot vietās ar tikai vienu interešu objektu, jo tām būtu relatīvi zems pieprasījums;
- īsternā elektrouzlādes stacijas ielu sarkanajās līnijās jāparedz pilsētas kodolā;
- autostāvvietas ar elektrouzlādes stacijām nav ieteicams izvietot tālāk par 100 m no interešu objektiem;
- autostāvvietu ieviešanas procesā jāņem vērā dažādi infrastruktūras elementi, piemēram, ielas un ietves platums, šķēršļi, iespējamība uzstādīt uzlādes ierīces u.c.;
- jāizvērtē iespējamība uzlādes stacijām ielu sarkanajās līnijās noteikt laika ierobežojumu (ar 840. papildzīmi "Stāvēšanas laiks"), lai veicinātu automašīnu nomaņu un pieejamību interešu objektiem;
- jāizvērtē alternatīvu pieejamība ārpus ielu sarkanajām līnijām (privātmāju teritorijās, degvielas uzpildes stacijās, stāvlaukumos), kas var apmierināt daļu pieprasījuma.

Ilustrācija 28. Elektrouzlādes autostāvvietu ieviešanas metodoloģija.



Pilsētas teritorijā šobrīd ir izvietotas aptuveni astoņdesmit autostāvvietas ar elektrouzlādes stacijām. Esošajā situācijā netiek nodrošināts pietiekams daudzums uzlādes staciju ne esošajiem elektroauto lietotājiem, ne mehānisms potenciālo elektroauto pircēju piesaistei. **Īsternā Rīgā tika identificēta nepieciešamība pēc 208 jaunām autostāvvietām ar elektrouzlādes stacijām ielu sarkanajās**

⁸⁸ Balstoties uz Projekta ietvaros veiktās socioloģiskās aptaujas datiem.

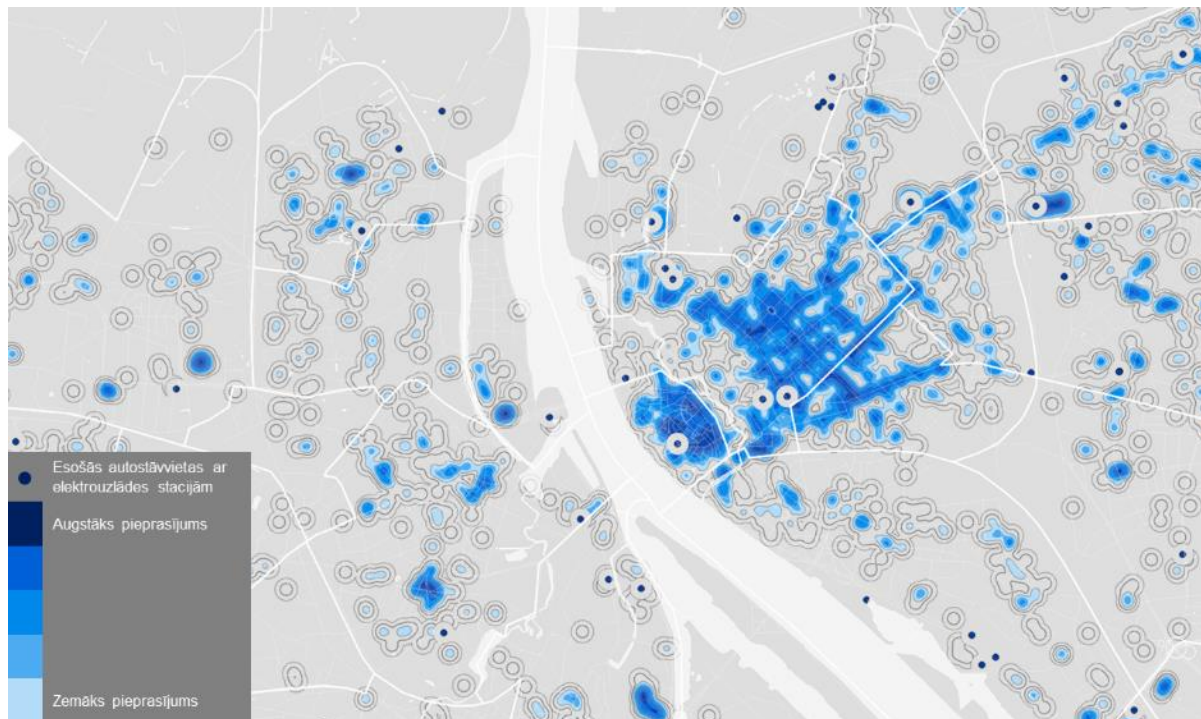
⁸⁹ New York State Energy Research and Development Authority, New York State Department of Transportation (2018). "Curb Enthusiasm". https://www.wxystudio.com/uploads/2400024/1550074865953/Final_Curb_Report_Nov2018_web.pdf

⁹⁰ Ceļu Satiksmes Drošības Direkcija (2023). TL pa enerģijas avotiem un novadiem. <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-ikmenesa-dati>

līnijās. Šīs autostāvvietas paredzēts izvietot pilsētas kodola apkaimēs augstā pieprasījuma dēļ. (Detalizēts sadalījums pa apkaimēm skatāms 5. pielikumā.)

Ilustrācija 2929. ilustrācijā attēlots pieprasījuma intensitātes kartējums pilsētas kodola apkaimēm un potenciālie krustojumi elektrouzlādes autostāvvietu ieviešanai. Papildus tajā attēlotas arī esošās autostāvvietas ar elektrouzlādes stacijām.

Ilustrācija 29. Elektroauto pieprasījuma intensitātes kartējums un esošās elektroauto uzlādes stāvvietas Rīgas valstspilsētas kodolā.



Datu avoti: OSM datubāze, Chargefinder, CSDD, CSP datubāze

Priekšnosacījumus pārejai uz elektroauto izmantošanu nozīmīgi veicināt arī pilsētas iedzīvotājiem, kam nav pieejamas elektrouzlādes iespējas privātmāju teritorijā vai daudzdzīvokļu namu iekšpagalmos. Ilgtermiņā stāvparkos, autostāvvietās un daudzstāvu autonomvietnēs jāparedz vismaz vienu elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu uz 10 autostāvvietām (pēc līdzīga principa, kā tas normatīvajā regulējumā noteikts dzīvojamo ēku autonomvietnēm⁹¹). **Pirmšķietami stāvparku, kā arī iedzīvotājiem paredzēto stāvlaukumu un daudzstāvu autonomvietņu izbūves rezultātā Rīgas valstspilsētā varētu tikt nodrošinātas 5040 jaunas elektrouzlādes stacijas.**

Tomēr jāņem vērā, ka stāvparki un iedzīvotājiem paredzētās autostāvvietas un daudzstāvu autonomvietnes ir ilgtermiņa risinājums. Attiecīgi Rīgas valstspilsētas pašvaldībai prioritāri jāizskata alternatīvas iespējas iedzīvotājiem nodrošināt elektroauto uzlādes stacijas ārpus ielu sarkanajām līnijām.

Svarīgi norādīt, ka rekomendētais elektroauto uzlādes stāvvietu skaits un izvietojums ir balstīts esošās situācijas analizē un ir atkarīgs no stāvparku, stāvlaukumu un daudzstāvu autonomvietņu izbūves. Elektrotransporta uzlādes infrastruktūras tīkla attīstības koncepcijā Rīgas valstspilsētas administratīvai teritorijai⁹², kas šobrīd atrodas izstrādes stadijā, ieteicams pārskatīt rekomendācijas, ņemot vērā elektroauto izmantošanas prognozes.

Tūrisma un ekskursiju autobusu autostāvvietas

⁹¹ Rīgas valstspilsētas pašvaldība (2021). Rīgas teritorijas plānojums. Redakcija 3.1. Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2021/12/2_Teritorijas_izmantosanas_apbuves_noteikumi_ar_SN.pdf

⁹² Rīgas Domes Pilsētas attīstības departaments (2022). Elektrotransporta uzlādes infrastruktūras tīkla attīstības koncepcijas izstrāde Rīgas valstspilsētas administratīvai teritorijai. <https://www.riga.lv/lv/iepirkums/elektrotransporta-uzlades-infrastrukturas-tikla-attistibas-koncepcijas-iztrade-rigas-valstspilsetas-administrativai-teritorijai>

Tūrisma un ekskursiju autobusu stāvvietu mērķis ir nodrošināt vietu, kurā tūrisma un ekskursiju autobusi ir iespējams apstāties, atļaujot personām droši izkāpt ekskursiju maršrutu ietvaros vai arī pie tūrisma objektiem. Tūrisma un ekskursiju autobusu stāvvietas pilda nozīmīgu funkciju, nodrošinot iespēju no īslaicīgām stāvvietām autobusiem pārvietoties uz ilglaicīgu stāvvietu (stāvvietu bez laika ierobežojuma) salīdzinoši tuvā attālumā. Tas nozīmē ka stāvēšana tūrisma autobusi ir paredzēta bez maksas, atkarībā no konkrētās vietas īslaicīgi vai neierobežotu laiku.

Saistošie noteikumi Nr.206 nosaka, ka maksas autostāvvietā ir paredzēta mehānisko transportlīdzekļu novietošanai. Noteikumos ir noteikts, ka tie ir attiecināmi arī uz piekabes (puspiekabes) novietošanu maksas autostāvvietā neatkarīgi no tā, vai piekabe (puspiekabe) atrodas savienojumā ar mehānisko transportlīdzekli. **Tādējādi noteikumi neizdala transporta veidus, kuriem ir vai nav paredzēta samaksa par stāvvietu.**

Kā rezultātā tūrisma un ekskursiju autobusu stāvvietām ieteicams **apsvērt maksas ieviešanu, lai nodrošinātu to, ka šādu stāvvietu neaizņem autobusi, kas neveic tūristu apkalpošanu kā arī izveidotu uzskaiti par šādu stāvvietu izmantošanu.**

Izvērtējot tūrisma un ekskursiju autobusu stāvvietu izveidi vai darbības pilnveidošanu nākotnē ir jāņem vērā, ka abos gadījumos (īslaicīgām vai ilglaicīgām stāvvietām) darbu organizēšanai tūrisma autobusu pakalpojumu sniedzējiem būtu lietderīgi zināt stāvvietu pieejamību un iespējams arī rezervāciju pieprasītākajā sezonā. **Lai noteiktu jaunu tūrisma autobusu stāvvietu atrašanās vietu pilsētā sadarbībā ar nozares organizācijām, asociācijām un tuvumā esošajām iestādēm ir jāanalizē dažādas iestādes un tūrisma objekti, kā arī to sasniedzamība.**

Kravas auto autostāvvietas

Kravas auto stāvvietu mērķis ir nodrošināt drošu un pieejamu vietu, kurā kravas automobiļu vadītājiem, īstenojot kravas pārvadājumu pakalpojumus, iespējams apstāties. Kravas auto stāvvietas pilda nozīmīgu funkciju kravas autopārvadājumu nozares atbalstīšanā un tās dod lielu ieguldījumu vietējās ekonomikas attīstībā. Tādēļ kravas auto stāvvietu izveides ietvaros var būt nepieciešams identificēt stāvvietas pakalpojuma sinerģiju ar citiem tieši vai netieši saistītiem pakalpojumiem, piemēram, mazumtirdzniecību.

Rīgas pašvaldības loma kravas auto stāvvietu izveides ietvaros ir konsultatīva, kā nomas zemes īpašniekam, balstoties uz to, ka konkrētā komercdarbība nav uzskatāma par pašvaldības autonomās funkcijas īstenošanu. Tādēļ, **nosakot jaunas kravas automašīnu stāvvietu atrašanās vietas, kuras tai skaitā var apsvērt attīstīt ar privāto uzņēmumu līdzekļiem, ieteicams piedāvāt teritorijas, kurās šādu pakalpojumu attīstība nākotnē ir iespējama.**

Attiecībā uz kravas automašīnu stāvvietu darbību ir jāņem vērā galvenie kravas automašīnu stāvvietu izmantošanas veidi:

- stāvvietā kā telpa kravas automašīnas īsāka vai garāka laika perioda novietošanai laikā, kad pakalpojums netiek veikts
- stāvvietā kā telpa, lai īslaicīgi vai ilglaicīgi novietotu kravas auto puspiekabes un piekabes
- stāvvietā šoferu atpūtai (t.sk. atpūtas laika ievērošanai)
- īslaicīga stāvvietā šoferu maiņai vai citām vajadzībām

Līdz ar to kravas automašīnu stāvvietām svarīga ir ne tikai pati telpa, bet atkarībā no kravas automašīnu stāvvietu izmantošanas veida arī attiecīgs servisa līmenis (piemēram, labierīcību pieejamība, atkritumu savākšana u.tml.). **Tāpēc šādām stāvvietām ieteicama maksas ieviešana, attiecīgo servisu nodrošināšanai, kā arī ieteicams šādu funkciju nodrošināšanu nodot privātiem uzņēmumiem.**

Koplietošanas auto autostāvvietas

Koplietošanas autostāvvietu galvenais mērķis ir veicināt koplietošanas pakalpojumu izmantošanu, tā samazinot privāto automašīnu skaitu uz ceļa, uzlabojot gaisa kvalitāti un samazinot trokšņu piesārņojumu. **Koplietošanas auto stāvvietas netiek regulētas normatīvajos aktos, kā rezultātā konkrēto stāvvietu tipa ieviešanas iespējas var rasties tikai pēc normatīvo aktu grozījumiem.**

Tomēr, starptautiskajā praksē koplietošanas auto novietošanai izvirzījušies divi autostāvvietu varianti: speciāli paredzētas stāvvietas vai arī iespējas novietot koplietošanas auto kopējā stāvvietā. Speciāli paredzētu stāvvietu priekšrocība ir nodalīta telpa, kas garantē tieši šiem transporta veidiem iespēju novietot auto. Lai veicinātu koplietošanas auto attīstību šī būtu uzskatāma par priekšrocību, vienlaikus ir vērā ņemami riski. Galvenokārt riski izceļas no koplietošanas auto stāvvietu kapacitātes, kas var

rezultēties situācijās, kad nodrošinot pārāk maz stāvvietu skaitu tiktu ierobežotas pakalpojumu sniedzēju iespējas, kamēr nodrošinot pārāk daudz stāvvietu tiktu nelietderīgi izmantota telpa.

Tādēļ, ņemot vērā pakalpojuma augšanas dinamiku un pakalpojuma elastību (pieprasījuma vietas mainīgumu), koplietošanas auto stāvvietas ieteicams nodrošināt, balstoties uz jaukto modeli. **Modeļa ietvaros, nodrošinot plašas novietošanas iespējas sākot ar kopējām stāvvietām un gadījumā, ja normatīvais regulējums tiktu grozīts, ieviest speciālās koplietošanas stāvvietas pieprasītākajās vietās pilsētā, kas nosakāmas sadarbībā ar koplietošanas pakalpojumu sniedzējiem.**

Kiss&Ride autostāvvietas

Kiss&Ride autostāvvietu mērķis ir uzlabot mobilitātes un pieejamības apstākļus skolām, nodrošinot iespēju īslaicīgi apstāties, lai pavadītu līdzbraucējus. *Kiss&Ride* autostāvvietas pilda nozīmīgu funkciju nodrošinot vecākiem ātru iekļūšanu un izkļūšanu no skolas teritorijas, sabiedriskā transporta pieturām vai citām nozīmīgām iestādēm vai pasākumu norises vietām, kā arī samazina sastrēgumus un satiksmes negadījumu riskus. *Kiss&Ride* autostāvvietas netiek noteiktas normatīvajā regulējumā.

Atbilstoši CSN pastāv zīmes, kas norāda uz stāvvietas, kā īslaicīgas apstāšanās vietas funkciju, kas ir līdzvērtīga *Kiss&Ride* tipa stāvvietām:

- 326. zīme "Apstāties aizliegts", atļauj apstāšanos transportlīdzeklim uz laiku līdz 5 minūtēm.
- 840. papildzīme "Stāvēšanas laiks", var tikt izmantota, lai noteiktu vēlamo laiku sākot no apstāšanās laika fiksēšanas brīža, piemēram 5 minūtes, 10 minūtes vai 15 min, vai ilgāk. Papildus tam uz zīmēm ar stāvēšanas laiku nepieciešamības gadījumā var izmantot arī 849. papildzīmi "Pārējā papildinformācija", kurā norādīt informāciju, ko nesatur pārējās papildzīmes.
- Attiecībā uz maksas stāvvietām Saistošo noteikumu Nr.206, 2.2. punkts paredz, ka maksas autostāvvietu bezmaksas lietošanas laiks autostāvvietu darba laikā ir 5 minūtes.

Tomēr, speciālai zīmei *Kiss&Ride*, ja tāda tiktu atsevišķi ieviesta regulējumā būtu informatīva nozīme par stāvvietas izmantošanas mērķi, ieskaitot vēstījumu ka stāvvietā pēc iespējas ātrāk ir jāatstāj. Vēstījums stāvvietas lietotājiem varētu būt noderīgs un labāk saprotams, kā arī palīdzētu izvairīties un pārlietu ilgas stāvvietu izmantošanas iestāžu teritorijās.

Jāatzīmē, ka neatkarīgi no zīmju izvietošanas, visos gadījumos nepieciešams nodrošināt kontroles funkciju par zīmes nosacījumu ievērošanu, kas iepriekš aprakstītajos gadījumos ir atšķirīgi. Attiecībā uz Saistošo noteikumu Nr.206 kontroli īsteno SIA "Rīgas satiksme", kamēr zīmes "Stāvēt aizliegts" un papildzīmju "Stāvēšanas laiks", kā arī "Pārējā papildinformācija" kontroli īsteno Rīgas pašvaldības policija.

Kā rezultātā, *Kiss&Ride* mērķi ir sasniedzami, nosakot īstermiņa vietu skaitu pie iestādēm, kurām nepieciešama īslaicīga apstāšanās, kuram paralēli nepieciešams veikt arī izvērtējumu par atbilstošāko zīmju piemērošanu konkrētajā vietā.

Velonovietnes

Stratēģisks autostāvvietu un velonovietņu izvietoējums var veicināt autovadītāju paradumu maiņu. Nozīmīgākā sasaiste ir iespējama tieši stāvparkos, kā arī stāvlaukumos un daudzstāvu autonovietnēs. **Ierīkojot stāvparkus, stāvlaukumus un daudzstāvu autonovietņu nepieciešams nodrošināt velonovietņu infrastruktūras ieviešanu tajos.**

Velonovietņu ieviešanas mērķi noteikti Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcijā līdz 2030.gadam⁹³. Tomēr papildus plānotajām velonovietnēm, velonovietņu ieviešanai stāvparkos, stāvlaukumos un daudzstāvu autonovietnēs ilgtermiņā ir paredzami vairāki ieguvumi. Pirmkārt, šo būvju infrastruktūra piedāvā drošākus un ērtākus apstākļus velosipēdu novietošanai uz ilgāku laiku. Papildus iespējams izvērtēt iespējas nodrošināt elektrouzlādes stacijas mikromobilitātes rīkiem. Otrkārt, iespēja uzglabāt velosipēdu drošā novietnē, kas sasniedzama ar automašīnu, var mudināt autovadītāju paradumu maiņu par labu velosipēdiem un citiem mikromobilitātes rīkiem.

Balstoties uz ārvalstu labās prakses piemēriem, stāvparkos, stāvlaukumos un daudzstāvu autonovietnēs pirmšķietami nepieciešams ieviest velonovietnes ar kapacitāti – 10% no autostāvvietu

⁹³ Rīgas domes Satiksmes departaments (2022). Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija līdz 2030.gadam. <https://www.rdsd.lv/velosatiksmes-riga/attistiba>

skaita.⁹⁴ Tomēr vēršam uzmanību, ka šis rādītājs ir pielāgojams, ņemot vērā atrašanās vietu, teritorijas platību un pieprasījumu. **Kopumā plānotajos stāvparkos, stāvlaukumos un daudzstāvu autonomvietnēs Rīgas valstspilsētas teritorijā varētu ieviest 5040 velonovietnes.** (Detalizēts velonovietņu sadalījums pa apkaimēm skatāms 5. pielikumā).

4.5. Autostāvvietu cenu politika

Pašvaldības autostāvvietu cenu politika ir viena no būtiskākajām svirām, ar kuru iespējams samazināt pilsētas ielu sarkanajās līnijās novietoto automašīnu skaitu, kļedēt to koncentrāciju un ietekmēt satiksmes plūsmu pilsētā, atkarībā no pilsētas izvēlētas attīstības trajektorijas. Ar autostāvvietu cenu politiku iespējams ietekmēt pilsētas iedzīvotāju un pilsētas viesu pārvietošanās paradumus, tā mudinot autovadītājus izmantot alternatīvus pārvietošanās veidus, tostarp, pilsētas nodrošināto sabiedrisko transportu vai mikromobilitātes rīkus. Šādi, netiešā veidā iespējams uzlabot pilsētvides pieejamību gājējiem un velobraucējiem, samazināt autotransporta ietekmi uz vidi un uzlabot pilsētas estētisko pievilcību.

Autostāvvietu cenu politika skatāma neatrasti un kopsakarībā ar pašvaldības noteikto autostāvvietu zonējumu, tarifu dinamisma taktiku, autostāvvietu darba laiku, autostāvvietu pārvaldībā pieejamajiem tehnoloģiskajiem risinājumiem un pašvaldības autostāvvietu izmantošanas atvieglojumiem, kas piemērojami atsevišķām iedzīvotāju grupā, piemēram, personām ar invaliditāti, daudz bērnu ģimenēm u.c.

Esošā situācija

Šobrīd Rīgas teritorija ir sadalīta sešās autostāvvietu maksas zonās. Katrā no zonām atšķirto autostāvvietu tarifiem un darba laikam (skatīt 17. ilustrācijā un 24. tabulā). Kā esošais autostāvvietu zonējums, tā pamērotie autostāvvietu zonu tarifi nav pārskatīti kopš 2015. gada aprīļa, kas liecina par potenciālu disonanci ar patēriņa cenu kāpumu.

Autostāvvietu tarifi

Zemāk apkopti esošie pašvaldības maksas autostāvvietu tarifi. Pēc Rīgā ieviestajiem autostāvvietu tarifiem redzams, kā pilsēta cenšas stimulēt autostāvvietu apgrozījumu, paaugstinot autostāvvietas bāzes (pirmās stundas) tarifu, sākot ar autostāvvietas otro (nākamo) lietošanas stundu. Sadārdzinājumu starp pirmo un nākamo autostāvvietas lietošanas stundas tarifu ir robežās no 20% (A tarifa zona) līdz 60% sadārdzinājumu (R tarifa zona) atkarība no tarifa zonas. Šādu apgrozījumu stimulējošu risinājumu ieteicams saglabāt.

Tabula 24. Esošā maksa par pašvaldības autostāvvietu lietošanu ielu sarkanajās līnijās, EUR⁹⁵

Tarifa zona	Mēneša abonements	Pirmā stunda	Nākamā stunda	Minimālā maksa	Iedzīvotāju karte	Iedzīvotāju karte
R	250	5.00	8.00	1.30	85.00	85.00
A		2.50	3.00	0.60	70.00	70.00
B		2.00	2.50	0.50	55.00	55.00
C		1.50	2.00	0.40	40.00	40.00
D		1.00	1.50	0.30	25.00	25.00
V		2.00*		2.00*		

* maksa par visu dienu (V tarifu zona darbojas no 1. maija līdz 30. septembrim)

Ņemot vērā to, ka autostāvvietu lietošanas tarifi nav pārskatīti kopš 2015. gada, jaunu autostāvvietu ierīkošanas apjomi ir nebūtiski un automašīnu skaits kā Rīgā, tā Pierīgā kopš 2015. gada palielinās, secināms, ka esošā pašvaldības autostāvvietu cenu politika neveicina pilsētas mērķus atslogot no

⁹⁴ E.Daniševska birojs, Solvers Thinking Ahead (2014). Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāns. https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/2014.07.10_stuvparki_gala_zieojums_2_s-jums.pdf

⁹⁵ Rīgas domes 2013. gada 5. februāra saistošie noteikumi Nr. 206 "Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi". <https://likumi.lv/ta/id/254592>

automašīnā pilsētas kodolu, jebšu esošā pašvaldības autostāvvietu cenu politika nelīdzsvaro pieprasījumu un piedāvājumu pēc autostāvvietu pakalpojuma.

Jāatzīmē, ka koncepcijas izstrādes laikā veiktajā aptaujā Rīgas iedzīvotājiem tika lūgts viņu viedoklis par esošajiem pašvaldības autostāvvietu tarifiem. Aptaujas rezultāti liecina, ka vairākums respondentu uzskata, ka esošie pašvaldības autostāvvietu tarifi ir pārāk augsti, paužot vēlmi maksāt par autostāvvietām būtiski mazāk. Ņemot vērā jautājumu tendenciozitāti, secināms, ka aptaujas rezultāti neatspoguļo reālo situāciju, autostāvvietām pilsētas kodolā esot nepārtraukti noslogotām.

Autostāvvietu darba laiks

Kā viena no papildus svirām, kuru pašvaldība var izmantot, lai sasniegtu pilsētas attīstības mērķus, ir pašvaldības maksas autostāvvietu ielu sarkanajās līnijās darba laika noteikšana.

Tabula 25. Pašvaldības maksas autostāvvietu darba laiks esošajā zonējumā⁹⁶

		sākot no plkst.																											
		līdz plkst.																											
Tarifa zona	Dienas	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
R tarifa zona	Darba dienas	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€										
	Sestdienas	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€										
	Svētdienas	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€										
	Svētku dienas	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€										
A tarifa zona	Darba dienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€										
	Sestdienas				€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€										
	Svētdienas																												
	Svētku dienas																												
B tarifa zona	Darba dienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€										
	Sestdienas				€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€										
	Svētdienas																												
	Svētku dienas																												
C tarifa zona	Darba dienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€										
	Sestdienas				€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€										
	Svētdienas																												
	Svētku dienas																												
D tarifa zona	Darba dienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€										
	Sestdienas				€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€										
	Svētdienas																												
	Svētku dienas																												
V tarifa zona	Darba dienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€										
	Sestdienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€										
	Svētdienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€										
	Svētku dienas			€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€										

€ - Autostāvvietu darba laiks jeb stunda, par kuru piemērojama maksa par autostāvvietas lietošanu

Apskatot autostāvvietu darba laiku esošo tarifa zonu ietvaros (skat. 17. ilustrācijā), konstatēts, ka pašvaldībai ir iespējas kā pagarināt maksas autostāvvietu darba laiku, tā noteikt papildu dienas, kurā maksas autostāvvietu izmantošana vairs nebūtu pieejama bez maksas, tādā veidā mazinot autocentriskuma radītās sekas.

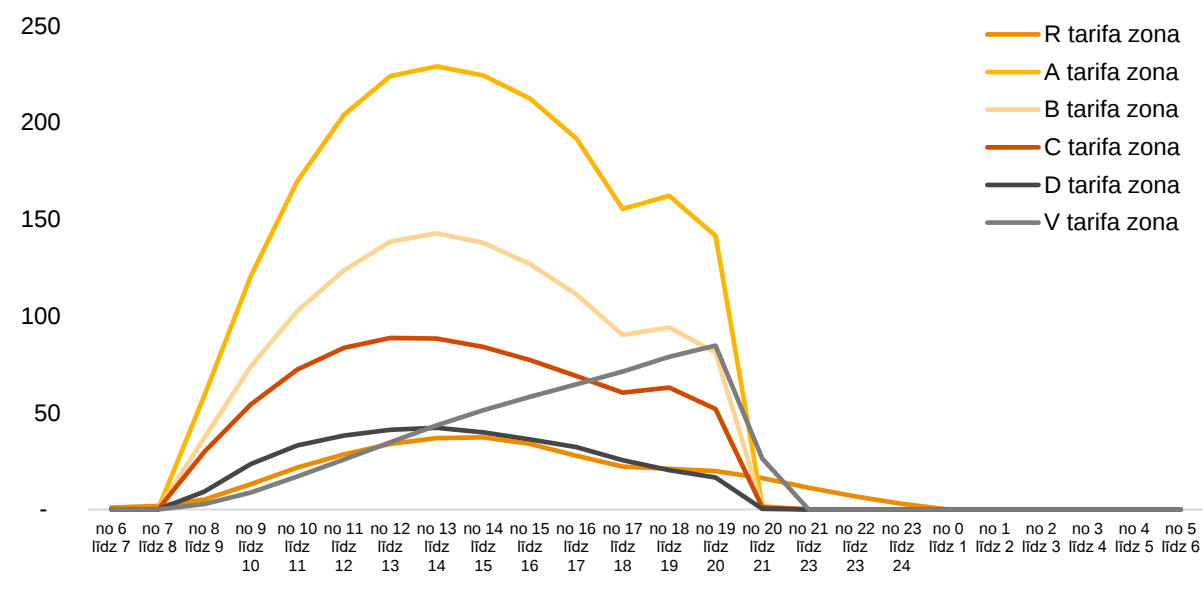
Autostāvvietu noslodze

Pēc 26. tabulas datiem redzams, ka visās esošajās tarifu zonās autostāvvietu noslodze veidojas vienvērtīgi – paraboliski, izņemot V tarifa zonu. Autostāvvietu noslodzes pīķis sāk veidoties ap plkst.10:00, pīķi sasniedzot ap plkst. 13:00 vai 14:00, un sāk straujāk samazināties ap plkst.16:00. Lielākā noslodze pēc priekšapmaksas darījumu skaita gadā uz vienu autostāvvietu šobrīd veidojas A

⁹⁶ Rīgas domes 2013. gada 5. februāra saistošie noteikumi Nr. 206 "Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi". <https://likumi.lv/ta/id/254592>

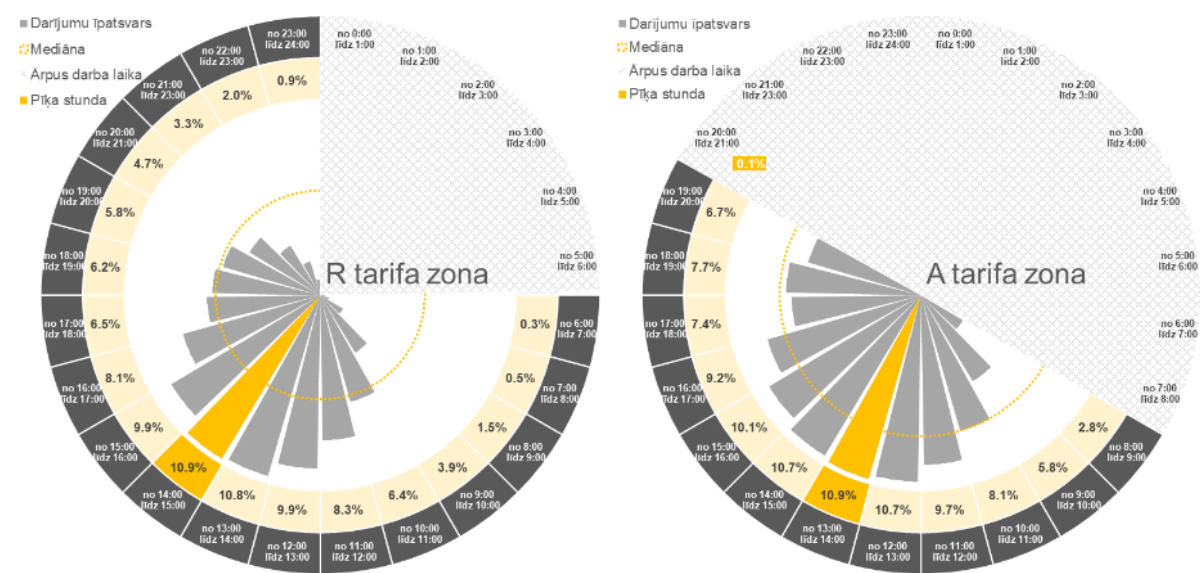
tarifa zonā, kur tā teju divas reizes lielāka nekā tarifa zonā B. Neskatoties uz to, ka šobrīd pašvaldības iespējas ievākt detalizētus datus par autostāvvietu noslodzi ierobežotas, datu agregācijas līmenim esot tarifa zonu robežās, šos datus iespējams izmantot, lai pieņemtu lēmumu par diversificētu tarifu ieviešanu vai saprastu dinamiskā cenojuma potenciālu.

Tabula 26. Vidējā autostāvvietu no slodze no 2017. gada līdz 2021. gadam pēc priekšapmaksas darījumu skaita gadā uz vienu autostāvvietu pa stundām⁹⁷



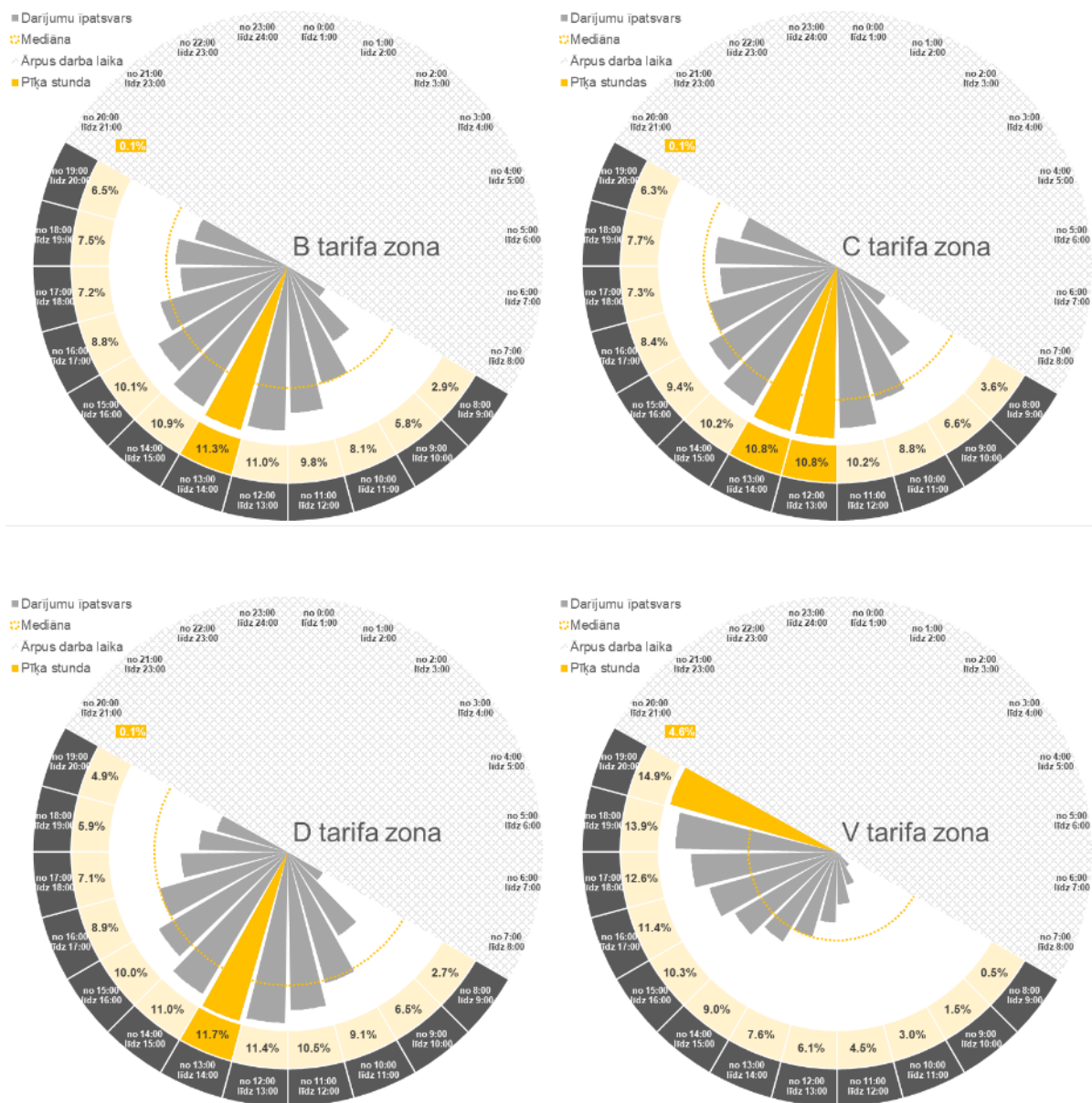
Zemāk (skat. 30. ilustrācijā) analizēta esošo autostāvvietu relatīvā noslodze, nosakot esošo tarifa zonu pīķa stundu attiecību pret pārējo autostāvvietu darba laiku.

Ilustrācija 30. Vidējā procentuālā autostāvvietu no slodze no 2017. gada līdz 2021. gadam pēc priekšapmaksas darījumu skaita gadā uz vienu autostāvvietu pa stundām un zonām⁹⁸



⁹⁷ Pēc SIA "Rīgas Satiksme" iesniegtās informācijas.

⁹⁸ Pēc SIA "Rīgas Satiksme" iesniegtās informācijas.



Izsekojams, ka autostāvvietu noslodzes pīķi veidojas laika posmā no plkst. 13:00 līdz 15:00, izņēmumam esot V tarifa zonai, kurā autostāvvietu noslodzes pīķis veidojas pakāpeniski, kulminējot laika nogrieznī no plkst. 19:00 līdz 20:00.

Autostāvvietu darba laika izmaiņu piedāvājums

Ņemot vērā to, pašvaldībai ir iespējas pagarināt maksas autostāvvietu darba laiku un noteikt papildu dienas, kurā maksas autostāvvietu izmantošana vairs nebūtu pieejama bez maksas, lai pilsēta spētu virzīties uz pilsētas attīstības mērķu sasniegšanu un efektīvāk tiektos uz autostāvvietu pakalpojuma sniegšanas/saņemšanas principu visā pilsētā, **rekomendējams koriģēt maksas autostāvvietu darba laiku attiecīgi 27. tabulā.**

Tabula 27. Autostāvvietu darba laika izmaiņu piedāvājums

Tarifa zona	Dienas	sākot no plkst.																							
		līdz plkst.																							
		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6
R tarifa zona	Darba dienas	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
	Sestdienas	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
	Svētdienas	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€

€	– Autostāvvietu darba laiks jeb stunda, par kuru piemērojama maksa par autostāvvietas lietošanu esošajā zonējumā
€	– Autostāvvietu darba laiks jeb stunda, par kuru piemērojama maksa par autostāvvietas lietošanu piedāvātajā zonējumā

- **Pilna cikla** maksas autostāvvietu darba laika ieviešanu **R tarifa zonā** visa gada garumā neatkarīgi no tā, vai tā ir darba diena, sestdien, svētdien vai svētku diena, attiecīgi koncepcijā piedāvātajam zonējumam.
- Maksas autostāvvietu darba laika noteikšana no plkst. **8:00 līdz 22:00 A tarifa zonā** visa gada garumā neatkarīgi no tā, vai tā ir darba diena, sestdien, svētdien vai svētku diena, attiecīgi koncepcijā piedāvātajam zonējumam.
- Maksas autostāvvietu darba laika noteikšana no plkst. **8:00 līdz 20:00 B tarifa zonā** visa gada garumā neatkarīgi no tā, vai tā ir darba diena, sestdien, svētdien vai svētku diena, attiecīgi koncepcijā piedāvātajam zonējumam.
- Maksas autostāvvietu darba laika noteikšana no plkst. **8:00 līdz 20:00 C tarifa zonā** visa gada garumā, izņemot svētku dienas, attiecīgi koncepcijā piedāvātajam zonējumam
- Maksas autostāvvietu darba laika noteikšana no plkst. **8:00 līdz 20:00 D tarifa zonā** visa gada garumā, izņemot svētdienas un svētku dienas, attiecīgi koncepcijā piedāvātajam zonējumam

Šāds maksas autostāvvietu darba laika piedāvājums ļautu pašvaldībai attīstīt sinerģiju ar pilsētas attīstības plāniem, tuvojoties kopējai pilsētas attīstības trajektorijai.

Modelēto autostāvvietu tarifu piedāvājumos izmantota kā inflācija, tā vidējais Rīgas iedzīvotāju ienākumu pieaugums laika periodā no 2015. gada līdz 2021. gadam. Piedāvātie tarifi modelēti, par pamatu izmantojot maksas autostāvvietu pirmās stundas izmantošanas tarifu, tam attiecīgi piekārtojot 28. tabulā norādītos koeficientus. Šajā sakarā, lai izvairītos no autostāvvietu lietotājiem intuitīvi neuztveram tarifiem, tostarp tarifu par pašvaldības autostāvvietas lietošanu ilgāk par vienu stundu (nākamās stundas tarifs), minimālā maksu, mēneša abonementa maksu, iedzīvotāju kartes un lietotāju kartes cenu, pirmās stunda un norādīto koeficientu veidotās summas ieteicams noapaļot.

83

Tabula 28. Autostāvvietu apmaksas veidu atkarība no maksas par autostāvvietas pirmo vai nākamo lietošanas stundu pie esošajiem tarifiem

Tarifa zona	Pirmā stunda	Mēneša abonements	Nākamā stunda	Minimālā maksa	Iedzīvotāju karte	Lietotāju karte
		pret pirmo stundu	pret pirmo stundu	pret nākamo stundu	pret nākamo stundu	pret nākamo stundu
R	5.00	x 50.00	x 1.60	x 0.16	x 10.63	x 211.63
A	2.50	x 100.00	x 1.20	x 0.20	x 23.33	x 217.00
B	2.00	x 125.00	x 1.25	x 0.20	x 22.00	x 216.00
C	1.50	x 166.67	x 1.33	x 0.20	x 20.00	x 215.00
D	1.00	x 250.00	x 1.50	x 0.20	x 25.00	x 212.67

Ņemot vērā augsto pieprasījuma līmeni pēc pašvaldības maskas autostāvvietām pilsētas kodolā, lai efektīvāk risinātu pārmērīgu autostāvvietu noslodzi, kas rezultējās pieaugošā autovadītāju kreisēšanā⁹⁹, kā viens autostāvvietu tarifu maiņas papildinošiem taktiskiem risinājumiem var tikt izmantots autostāvvietu tarifu dinamisms, pielāgojot tarifu autostāvvietu noslodzei. Konceptijas ietvaros tiek apskatīti šādi tarifu dinamisma veidi:

- **Fiksētie tarifi** – autostāvvietu tarifi tiek fiksēti neatkarīgi no autostāvvietu darba laika. Šobrīd šāda tarifu dinamisma taktika tiek realizēta Rīgas pašvaldības maksas autostāvvietu pārvaldībā.
- **Diversificētie tarifi** – dažādos autostāvvietu darba laikos tiek noteikts atšķirīgs tarifi. Tarifa attiecība pret bāzes tarifa likmi tiek noteikta, balstoties uz vēsturiskiem autostāvvietu noslodzes datiem. Realizējot šādu tarifu dinamisma taktisko risinājumu, pašvaldība var ietekmēt autostāvvietu pieprasījumu. Autostāvvietu tarifi tiek regulāri pārskatīti un pielāgoti konstatētajai vēsturiskajai autostāvvietu noslodzei.
- **Dinamiskie tarifi** – autostāvvietu tarifi tiek koriģēti automātiski, balstoties uz noteiktiem kritērijiem, piemēram, autostāvvietu reāllaika noslodzi vai gaisa piesārņojuma līmeni. Jo lielāka autostāvvietu noslodze vai lielāks gaisa piesārņojums, jo lielāks autostāvvietu.

Ņemot vērā to, ka Rīgas pašvaldībai nav tehnoloģiska nodrošinājuma, lai ievāktu un apstrādātu datus par autostāvvietu reāllaika noslodzi un visaptveroša risinājuma, lai spētu tarifus mainīt dinamiski, un īsterniņā šādu risinājumu ieviešana netiek paredzēta, piedāvātā cenu politika balstīta uz divu tarifu dinamisma taktiku pretstatīšanas – fiksēto un diversificēto tarifu piemērošana (skat. 29. un 30. tabulā).

Tabula 29. Fiksēto tarifu taktiskais risinājums pa autostāvvietu zonām un darba laika stundām, % no bāzes tarifa

		sākot no plkst.																											
Tarifu zonas	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5					
	līdz plkst.																												
	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6					
R	10	10	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10		
A			100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	10	10			10	10	10	10	10	10	10	10		
B			100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100													
C			100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100													
D			100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100													

Tabula 30. Diversificēto tarifu taktiskais risinājums pa autostāvvietu zonām un darba laika stundām, % no bāzes tarifa

		sākot no plkst.																									
Tarifu zonas	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5			
	līdz plkst.																										
	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6			

⁹⁹ Brīvu autostāvvietu meklēšana.

R	10	10	100	100	110	110	120	120	120	120	110	110	110	100	10	10	10	10	10	10	10	10	10
A			100	100	110	110	120	120	120	120	100	100	100	100	10	10							
B			100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100									
C			100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100									
D			100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100									

Augstāk (skat. 30. tabulā) norādīta diversificētā tarifa taktiskais risinājums balstīts uz vēsturisko pašvaldības maksas autostāvvietu noslodzi (skat. 26. tabulā) un tiek izmantots piedāvāto tarifu ietekmes noteikšanai uz autostāvvietu ienākumiem un pieprasījumu. Abi tarifa dinamisma taktiskie risinājumi R un A tarifa zonās paredz 10 reizes zemāku tarifu likmi (pirmās stundas likmi) no plkst. 20:00 līdz 8:00, nolūkā iespēju robežās mudināt atstālogot pilsētas centrālo daļu no automašīnām.

Nemot vērā augstāk minēto, atkarībā no inflācijas un vidējo pilsētas iedzīvotāju ienākumu pieaugumu, tiek piedāvāti divi bāzes autostāvvietu lietošanas tarifu piedāvājumi, kuru ietekme uz pieprasījumu un ienākumiem no autostāvvietām tiek modelēta atkarībā no zonējuma scenārijiem un tarifa dinamisma taktiskā risinājuma (skat. 31. tabulā).

Piedāvātajiem bāzes tarifi (pirmajai autostāvvietu lietošanas stundai):

1. piedāvājums

Atbilstoši iedzīvotāju ienākumu pieaugumam

- R zona | 7.50 eiro
- A zona | 4.50 eiro
- B zona | 3.00 eiro

Netiek paaugstinās, radot potenciālu automašīnu plūsmu prom no pilsētas kodola

- C zona | 1.50 eiro
- D zona | 1.00 eiro

2. piedāvājums

Atbilstoši iedzīvotāju ienākumu pieaugumam

- R zona | 6.00 eiro
- A zona | 3.00 eiro
- B zona | 2.50 eiro

Netiek paaugstinās, radot potenciālu automašīnu plūsmu prom no pilsētas kodola

- C zona | 1.50 eiro
- D zona | 1.00 eiro

Tabula 31. Piedāvātie pirmās stundas tarifa varianti iekš koncepcijā piedāvātā zonējuma un tarifa dinamisma risinājumiem, EUR

Tarifa zona	Pirmās stundas tarifs, EUR					
	Attiecīgi zonējuma 1. scenārijam (Ilustrācija 19)					
	Pēc fiksētā tarifa (Tabula 29)			Pēc diversificētā tarifa (Tabula 30)		
	Tarifa piedāvājumi					
	F1A	F1B	F1C	D1A	D1B	D1C
R	5.00	7.50	6.00	5.00	7.50	6.00
A	2.50	4.50	3.00	2.50	4.50	3.00
B	2.00	3.00	2.50	2.00	3.00	2.50
C	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50
D	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

Tarifa zona	Pirmās stundas tarifs, EUR					
	Attiecīgi zonējuma 2. scenārijam (Ilustrācija 20)					
	Pēc fiksētā tarifa (Tabula 29)			Pēc diversificētā tarifa (Tabula 30)		
	Tarifa piedāvājumi					
	F2A	F2B	F2C	D2A	D2B	D2C
R	5.00	7.50	6.00	5.00	7.50	6.00
B	2.00	3.00	2.50	2.00	3.00	2.50
C	1.50	1.50	1.50	1.50	1.00	1.50
D	1.00	1.00	1.00	1.00	0.50	1.00

Papildus augstāk minēto tarifu piedāvājumu ietekmes modelēšanai uz pieprasījumu un ienākumiem no autostāvvietām, esošie tarifi pielāgoti piedāvātā zonējuma scenārijiem un tarifa dinamisma taktiskajiem risinājumiem, lai veiktu salīdzinājumu un aplēstu, kāda būtu piedāvātā zonējuma scenāriju un tarifa dinamisma taktiskajiem risinājumu ietekme bez tarifu maiņas.

Piedāvāto tarifu ietekme uz pieprasījumu un ieņēmumiem no pašvaldība maksas autostāvvietām ielu sarkanajās līnijās

Neatkarīgi no tā, vai pašvaldības mērķis ir peļņas maksimizēšana, vai, piemēram, tā ir efektīvāka satiksmes pārvaldība un pilsētvides uzlabošana, pieprasījuma cenu elastības aplēses ir būtiskas autostāvvietu tarifu izvēlē.

Lai aprēķinātu piedāvāto tarifu ietekmi uz autostāvvietu pieprasījumu, atkarībā no zonējuma scenārijiem un tarifa dinamisma taktiskā risinājuma, vēsturiskā autostāvvietu noslodze pielāgota abiem zonējuma piedāvājumiem, projicējot esošo maksas autostāvvietu skaitu piedāvātajā zonējumā.

Piedāvāto autostāvvietu tarifu ietekmes noteikšana balstīta uz divu komponentu modeli:

1. Iedzīvotāju maskātvēlme – tiek pieņemts, ja autostāvvietas maksa par autostāvvietas izmantošanas pirmo stundu pārsniedz iedzīvotāja vienas stundas neto ienākumus, iedzīvotājam zūd motivācija maksāt par autostāvvietu.
2. Autostāvvietu cenu elastīguma koeficients – izmantota ārvalstu pieredzes izpētē iegūto ielu sarkano līniju robežās esošo autostāvvietu cenu elastības koeficientu mediāna.

Ietekme uz autostāvvietu pieprasījumu tiek noteikta kā vidēja vērtība no minētajām modeļa komponentēm.

Tabula 32. Piedāvāto tarifu ietekme uz pieprasījumu

Tarifu piedāvājumi	R tarifa zona	A tarifa zona	B tarifa zona	C tarifa zona	D tarifa zona	Svērtā ietekme uz pieprasījumu
F1A	-8.3%	-3.0%	-2.0%	0.0%	0.0%	-2.5%
F1B	-21.9%	-8.6%	-6.2%	0.0%	0.0%	-7.4%
F1C	-40.2%	-27.4%	-11.1%	0.0%	0.0%	-16.0%
D1A	-13.6%	-4.0%	-2.0%	0.0%	-0.5%	-3.1%
D1B	-27.9%	-10.4%	-6.2%	0.0%	-1.9%	-8.3%
D1C	-45.7%	-31.4%	-11.1%	0.0%	-3.7%	-17.6%
F2A	-8.3%	-35.0%	-2.0%	0.0%	0.0%	-10.0%
F2B	-21.9%	-49.4%	-6.2%	0.0%	0.0%	-16.9%
F2C	-40.2%	-69.4%	-11.1%	0.0%	0.0%	-25.9%
D2A	-13.6%	-39.1%	-2.0%	0.0%	-0.5%	-11.4%
D2B	-27.9%	-54.1%	-6.2%	0.0%	-1.9%	-18.6%
D2C	-45.7%	-73.9%	-11.1%	0.0%	-3.7%	-27.6%

32. tabulā redzamā svērtā ietekme uz pieprasījumu aprēķināta, balstoties uz esošo maksas autostāvvietu pārdali piedāvātajos zonējuma scenārijos.

Pēc 32. tabulas redzams, ka lielākā ietekme uz autostāvvietu kopējo pieprasījumu (-27.6%) būtu 2. tarifa piedāvājumam, to realizējot piedāvātā zonējuma 2. scenārijā, pielietojot diversificēto cenojumu. Savukārt, nemainot esošos tarifus, piemērojot zonējuma 1. scenāriju, saglabājot fiksētos tarifus, ietekme uz autostāvvietu būtu viszemākā (-2.5%).

Piedāvāto autostāvvietu tarifu ietekmes novērtēšanai uz ieņēmumiem no autostāvvietām, izmantota šāda RS sniegtā informācija:

- Pašvaldības maksas autostāvvietu skaita dinamiku no 2017. līdz 2021. gadam pa maksas autostāvvietu tarifu zonām;

- Informāciju par reģistrētiem priekšapmaksas (elektroniskās kontrole iekārtu (turpmāk – EKI) un īsziņām (turpmāk – SMS) un pēcapmaksas maksājumiem par pašvaldības maksas autostāvvietu lietošanu;
- Apmaksāto iedzīvotāju karšu dinamika no 2017. līdz 2021. gadam pa maksas tarifu zonām pašvaldības maksas autostāvvietu lietošanai;
- Apmaksāto mēneša abonementu dinamika no 2017. līdz 2021. gadam pa maksas tarifu zonām pašvaldības maksas autostāvvietu lietošanai;
- Ieņēmumu dinamiku no maksas autostāvvietu pakalpojuma no 2017. līdz 2021. gadam pa ieņēmumu veidiem;
- Informāciju par reģistrētiem priekšapmaksas darījumiem (EKI un SMS) pa tarifu zonām un stundām pašvaldības maksas autostāvvietās;
- Informāciju par pašvaldības rezervēto autostāvvietu lietošanas tarifiem;
- SIA "Rīgas Satiksme" autostāvvietu apsaimniekošanas peļņas vai zaudējumu aprēķini no 2017. līdz 2021. gadam.

Piedāvāto autostāvvietu tarifu ietekme uz ieņēmumiem projicēta 2021. gada ieņēmumu rādītājos, attiecīgi iedalot ieņēmumus no pēcapmaksas, abonementiem, iedzīvotāju kartēm un lietotāju kartēm pēc to proporcijas ieņēmumu struktūrā.

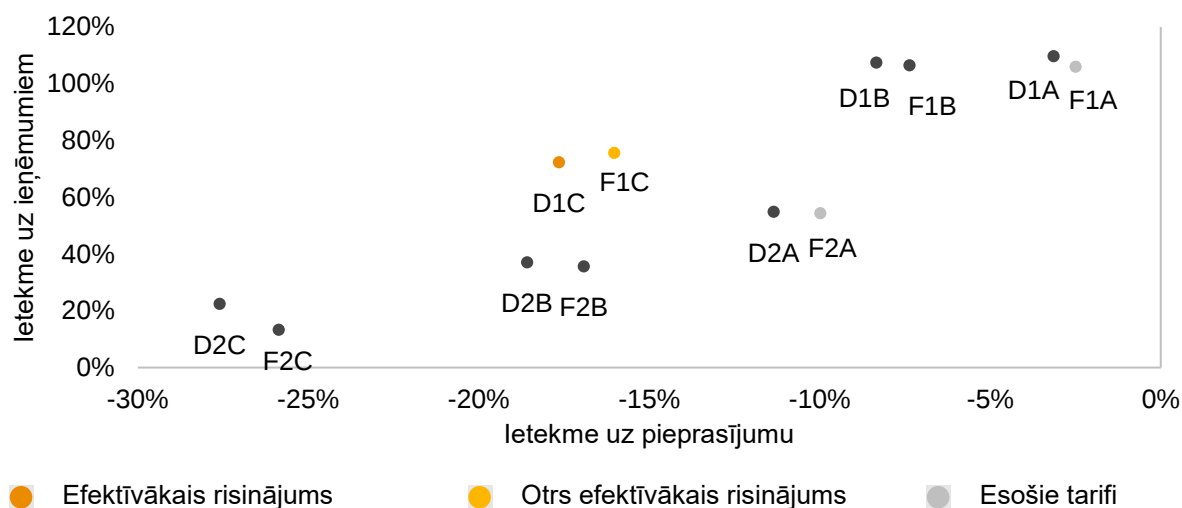
Tabula 33. Piedāvāto tarifu ietekme uz ieņēmumiem salīdzinājumā pret 2021. gadu

	Priekš- apmaksa	Pēc- apmaksa	Abonementi	Iedzīvotāju kartes	Lietotāju kartes	Kopā	Δ% pret 2021. gadu
2021. gads	8,503	787	292	485	97	10,165	
Tarifu piedāvājumi							
F1A	17,520	1,622	602	998	201	20,943	106%
F1B	17,563	1,626	604	1,001	201	20,994	107%
F1C	14,939	1,383	514	851	171	17,858	76%
D1A	17,836	1,652	613	1,016	204	21,321	110%
D1B	17,644	1,634	607	1,005	202	21,092	107%
D1C	14,657	1,357	504	835	168	17,521	72%
F2A	13,131	1,216	451	748	150	15,697	54%
F2B	11,537	1,068	397	657	132	13,791	36%
F2C	9,636	892	331	549	110	11,519	13%
D2A	13,173	1,220	453	751	151	15,747	55%
D2B	11,657	1,079	401	664	133	13,935	37%
D2C	10,414	964	358	593	119	12,449	22%

Pēc 33. tabulas redzams, ka lielākos ieņēmumus no autostāvvietām pašvaldība spētu gūt nemainot tarifus, pielāgojot autostāvvietu zonējumu attiecīgi 1. piedāvātajam scenārijam. Taču ar šādu politiku netiek risināti izaicinājumi, kas saistās ar pilsētas autostāvvietu noslodzi, šajā gadījumā pieprasījumam samazinoties tikai par 2.5%.

Visbeidzot, lai izvērtētu kombinētos pašvaldības ieguvumus no tarifa maiņas, apskatīta korelācija starp autostāvvietu tarifa maiņas ietekmi uz pieprasījumu un ietekmi uz ieņēmumiem no autostāvvietām (skat. 31. ilustrācijā).

Ilustrācija 31. Piedāvāto tarifu ietekmes korelācija



Pēc 31. ilustrācijas redzams, ka no pieprasījuma un ieņēmumu perspektīvas, pilsētai izdevīgāk būtu ieviest,

- **tarifa piedāvājumu** (atbilstoši iedzīvotāju ienākumu pieaugumam),

R zona | **7.50** eiro (pirmās stundas tarifs)

A zona | **4.50** eiro (pirmās stundas tarifs)

B zona | **3.00** eiro (pirmās stundas tarifs)

C zona | **1.50** eiro (pirmās stundas tarifs)

D zona | **1.00** eiro (pirmās stundas tarifs)

Atbilstoši tarifa piedāvājumam, piemērojot esošos koeficientus (skat. 28. tabulā), aprēķināta ieteicamā maksa par mēneša abonementu, nākamo (pēc pirmās) stāvēšanas stundu, iedzīvotāja karti, lietotāja karti un minimālā maksa par stāvēšanu. Lai izvaiļtos no autostāvvietu lietotājiem intuitīvi neuztveramiem tarifiem, pārreķina rezultātā radušās summas noapaļotas (skat. 34. tabulā).

Tabula 34. Autostāvvietu tarifa piedāvājums

Tarifa zona	Pirmā stunda	Mēneša abonements	Nākamā stunda	Minimālā maksa	Iedzīvotāju karte	Lietotāju karte
		pret pirmo stundu	pret pirmo stundu	pret nākamo stundu	pret nākamo stundu	pret nākamo stundu
Piemērojamie koeficienti						
R		x 50.00	x 1.60	x 0.16	x 10.63	x 211.63
A		x 100.00	x 1.20	x 0.20	x 23.33	x 217.00
B		x 125.00	x 1.25	x 0.20	x 22.00	x 216.00
C		x 166.67	x 1.33	x 0.20	x 20.00	x 215.00
D		x 250.00	x 1.50	x 0.20	x 25.00	x 212.67
Autostāvvietu tarifu piedāvājums ¹⁰⁰						
R	7.50	375.00	12.00	[1.92] 2.00	[127.56] 130.00	[2,539.56] 2,500.00
A	4.50	450.00	[5.40] 5.50	[1.08] 1.00	[125.98] 125.00	[1,171.8] 1,100.00

¹⁰⁰ Figūriekavās norādītas vērtības pēc tiešas koeficientu piemērošanas. Piedāvājums veidots šīs summas noapaļojot.

Tarifa zona	Pirmā stunda	Mēneša abonements	Nākamā stunda	Minimālā maksa	Iedzīvotāju karte	Lietotāju karte
		pret pirmo stundu	pret pirmo stundu	pret nākamo stundu	pret nākamo stundu	pret nākamo stundu
B	3.00	375.00	3.75	0.75	[82.50] 80.00	[810.00] 800.00
C	1.50	250.00	2.00	0.40	[39.90] 40.00	[428.93] 400.00
D	1.00	250.00	1.50	0.30	[37.50] 40.00	[319.01] 300.00

- **1. piedāvātā zonējuma ietvaros** (skat. 19. ilustrācijā),
- **veicot diversificēto tarifu ieviešanu** (skat. 30. tabulā) .

Ieviešot šo risinājumu pilsēta spētu palielināt ieņēmumus no autostāvvietām par aptuveni **72%**, samazinot pieprasījumu pēc autostāvvietām par aptuveni **17.6%**.

Par risinājumu ar līdzīgu ietekmi uzskatāma 1. tarifa piedāvājuma ieviešana, 1. piedāvātā zonējuma ietvaros, saglabājot šo tarifu fiksētu. Šādā gadījumā, pilsēta spētu palielināt ieņēmumus no autostāvvietām par aptuveni 76%, samazinot pieprasījumu pēc autostāvvietām par aptuveni 16.0%.

Iedzīvotāju kartes

Iedzīvotāju karšu izmantošanu, administrēšanu un cenu politiku nosaka Rīgas domes 2013. gada 5. februāra saistošie noteikumi Nr. 206 "Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi".

Administrēšana

Esošās situācijas analīzē tika konstatēta nepieciešamība uzlabot iedzīvotāju karšu izdošanas un administrēšanas iespējas. Ņemot vērā, ka Rīgas domes Pašvaldības maksas autostāvvietu atļauju izsniegšanas komisijas lēmums par iedzīvotāju kartes izdošanu ir administratīvais akts, **iespējas uzlabot iedzīvotāju karšu izdošanas mehānismu ir ierobežotas**. Lai arī ir iespējams centralizēt iedzīvotāju karšu izdošanu un administrēšanu, to pilnībā pārņemot Rīgas domei, šāda rīcība nebūtu efektīva un prasītu papildus administratīvos resursus. Līdz ar to, **nepieciešams saglabāt esošo iedzīvotāju karšu izdošanas un administrēšanas modeli**, paredzot digitalizāciju SIA "Rīgas Satiksme" ietvaros un **izmantojot elektroniskos risinājumus iedzīvotāju karšu uzskaitē un pārbaudēi**.

Izmantošanas iespēju paplašināšana

Iedzīvotāju karšu izmantošanas iespējas ir iespējams pilnveidot, Saistošajos noteikumos Nr.206 paredzot abonementa termiņu dažādību, teritorijas paplašināšanu, maksas tarifu diferencēšanu, papildus kritēriju noteikšanu kā arī nodrošinot ilgtermiņu autostāvvietas iedzīvotāju kartes īpašniekiem. Papildus, atbilstoši esošās situācijas analīzei tikai 5% no aptaujā iesaistītajiem respondentiem, kuri netur automašīnu privātmājas teritorijā, ir norādījuši, ka stāvvietu apmaksai dzīvesvietas apkaimē izmanto Rīgas pilsētas iedzīvotāja karti, ilgtermiņa stāvēšanai izmantojot maksas stāvvietas. Tostarp nepieciešams norādīt, ka 25% aptaujas respondentu, kuri netur automašīnu privātmājas teritorijā, nav informēti par iedzīvotāja kartes priekšrocībām. **Kā rezultātā ir nepieciešama būtiska komunikācijas kampaņa, lai informētu sabiedrību par iedzīvotāju kartes ieguvumiem.**

Abonementu termiņu dažādība. Saistošo noteikumu Nr.206 regulējums paredz iedzīvotāju karšu abonementa samaksu kalendārā mēneša ietvaros. Atbilstoši labās prakses piemēriem, dažādojot samaksas termiņu, piemēram, mēneša, ceturkšņa vai gada griezumā, palielinās to iedzīvotāju skaits, kas izmanto iedzīvotāju kartes. **Dažādojot abonementa termiņus un piemērojot tiem atmaksas atvieglojumus iespējams motivēt Rīgas valstspilsētā deklarētās personas iegādāties un izmantot iedzīvotāju kartes.**

Ilgtermiņu autostāvvietas. Lai gan ilgtermiņu autostāvvietu izveide vēl tikai tiek plānota, **nepieciešams paredzēt, ka iedzīvotāju karšu lietotājiem būs priekšrocības ilgtermiņa autostāvvietu izmantošanai.** Piemēram, iespēja rezervēt noteiktu vietu, sabiedriskā transporta

maksas atvieglojumi u.c. Šādi tiktu nodrošināta transportlīdzekļu skaita samazināšana dzīvojamajos rajonos, gaisa kvalitātes uzlabošana un trokšņa piesārņojuma samazināšana.

Teritorijas paplašināšana. Rīgas iedzīvotāja karte sniedz iespēju tās īpašniekam izmantot maksas autostāvvietas tikai tās ielas posma sarkano līniju robežās, kurā ir iedzīvotāja kartē norādītā adrese. Ārvalstu labās prakses piemēri iedzīvotāju kartes lietotājiem sniedz tiesības to izmantot zonā, kurā atrodas norādītā adrese.¹⁰¹ **Tāpēc iedzīvotāju karšu pielietojuma iespējas ir iespējams paplašināt, nosakot zonu, kurā iedzīvotāju kartes īpašniekam ir tiesības lietot maksas autostāvvietu.** Tādējādi rosinot lielāku pārliecību un uzticēšanos sistēmai atrast brīvu autostāvvietu, kā arī palielinot iedzīvotāju karšu pielietošanas apjomu. Papildus tas samazinātu izraisīto sastrēgumu skaitu, kas rodas, meklējot brīvas autostāvvietas (cruising).

Maksas tarifu diferencēšana. Atbilstoši Saistošajiem noteikumiem Nr. 206 iedzīvotāju karšu maksas tarifi tiek noteikti tikai atbilstoši tarifu zonai. Savukārt ārvalstu praksē plaši izmantota iedzīvotāju karšu maksas tarifu diferencēšana dažādās kategorijās. Piemēram, Amsterdamas pašvaldība noteikusi izplūdes gāzu standartu, kuram jāatbilst, lai iegūtu iedzīvotāju karti.¹⁰² Savukārt Helsinkos,¹⁰³ Kopenhāgenā,¹⁰⁴ Boloņā¹⁰⁵ un Reikjavikā¹⁰⁶ transportlīdzekļiem ar mazāku izplūdes gāzu daudzumu piemērojas atlaide, vienlaikus palielinot maksu transportlīdzekļiem ar augstu degvielas patēriņu. **Pievienojot papildus priekšnoteikumus iedzīvotāju karšu iegūšanai Rīgas pašvaldībā esošā maksas autostāvvietu cenu politika veicinātu klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu.**

Papildus kritēriju noteikšana. Ārvalstu praksē, lai mazinātu iedzīvotāju karšu skaitu un stāvvietu noslodzi, tiek ņemts vērā vai dzīvojamās mājas teritorijā ir izveidotas stāvvietas un vai persona izmanto privātās stāvvietas abonementus. Attiecīgi, tiek noteikts, ka iedzīvotāju karti var saņemt tikai personas, kurām nav aktīvi citi stāvvietu abonementi. Līdz ar to Rīgā tiktu samazināta nepieciešamība pēc jaunām stāvvietām ielu malās.

Lietotāju kartes

Lietotāju karšu izmantošanu, administrēšanu un cenu politiku nosaka Rīgas domes 2013. gada 5. februāra saistošie noteikumi Nr. 206 "Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi".

Administrēšana

Lietotāju karšu izdošana un administrēšanas process līdzinās iedzīvotāju kartēm ar galveno atšķirību, ka lietotāja kartes īpašniekam tiek rezervēta konkrēta autostāvvietā. Līdz ar to arī lietotāju kartēm ir nepieciešamība uzlabot izdošanas un administrēšanas iespējas. Attiecīgi nepieciešams **saglabāt esošo lietotāju karšu izdošanas un administrēšanas modeli**, paredzot digitalizāciju SIA "Rīgas Satiksme" ietvaros un **izmantojot elektroniskos risinājumus iedzīvotāju karšu uzskaitē un pārbaudei.**

Konkrētu papildus kritēriju noteikšana. Esošās situācijas analīzes ietvaros tika konstatēts, ka normatīvajos aktos netiek konkrēti atrunāti kritēriji, uz kuru bāzes tiktu noteikta lietotāju karšu izsniegšanas daudzums un pamatotība. Starptautiskajā praksē pastāv tiek izmantoti dažādi kritēriji lietotāju karšu izsniegšanas pamatotības izvērtēšanai:

- Pieprasīto stāvvietu izmantošanas mērķis.
- Vai iestāde sniedz sabiedrībai nozīmīgus pakalpojumus, piemēram, slimnīcām, ugunsdzēsības vai policijas dienestiem, publiskajām bibliotēkām.
- Pieprasīto vietu pieejamība un vietu skaits.

¹⁰¹ Russo, A., J. van Ommeren and A. Dimitropoulos (2019), "The Environmental and Welfare Implications of Parking Policies", *OECD Environment Working Papers*, No. 145, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/16d610cc-en>.

¹⁰² Amsterdamas pilsētas pašvaldības informatīvā vietne "City of Amsterdam". Apply for a resident parking permit. <https://www.amsterdam.nl/en/parking/apply-resident-parking-permit/#hc4a01595-cae9-4a72-a217-5d924770dd5d>

¹⁰³ Helsinku pilsētas informatīvā vietne. Resident parking. <https://www.hel.fi/en/urban-environment-and-traffic/parking/resident-parking>

¹⁰⁴ Parking in Copenhagen. Residential permit. <https://parkering.kk.dk/#/residential-permit>

¹⁰⁵ Urban Access Regulations in Europe. Bologna – ZTL / LEZ. <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/italy-mainmenu-81/emilia-romagna/bologna>

¹⁰⁶ Reikjavikas pilsētas informatīvā vietne. Resident parking permits.

- Autostāvvietu atrašanās vieta. Rezervētas autostāvvietas centrālās vietās, kur ir liels pieprasījums, var radīt zaudējumus pašvaldībai, kā arī apgrūtināt pārējos satiksmes dalībniekus.
- Rezervēto vietu izmantošanas ilgums. Pilnvarotais apsaimniekotājs ar maksas autostāvvietas lietotāju līgumu var noslēgt uz laiku līdz vienam gadam, rezervējot konkrēto stāvvietu iestādes lietošanas vajadzībām visā līguma termiņā.
- Izmantošanas laiks. Piemēram, nosakot konkrētas diennakts stundas rezervētajām autostāvvietām – konkrēti iestādes darba laiki darba dienās, tādējādi ļaujot iedzīvotājiem un Rīgas viesiem pārējā laikā izmantot šīs vietas.

Papildus Beļģijā tiek noteikts alternatīvs risinājums, kas ir autostāvvietu atļauju izsniegšana. Atļauju lietošanas process līdzinās lietotāju kartēm, proti, iestādes vai uzņēmuma transportlīdzeklim tiek piešķirta atļauja neierobežotai maksas autostāvvietu izmantošanai attiecīgajā zonā. Briselē tiek noteikti dažādi tarifi attiecībā pret iestādes vai uzņēmumu nodarbošanās kategoriju un tā nozīmīgumu sabiedrībai.¹⁰⁷ Šāds risinājums izslēdz nepieciešamību pēc rezervētām maksas autostāvvietām, tādējādi atbrīvojot vietu iedzīvotājiem un Rīgas viesiem. **Kā rezultātā ieteicams Rīgas valstspilsētas pašvaldībai izvērtēt lietotāju karšu izsniegšanas kritēriju ieviešanu saistošajos noteikumos, vai veikt alternatīva risinājuma ieviešanas lietderības izvērtējumu.**

Invalīdu stāvvietas karte

Invalīdu stāvvietu administrēšana, uzraudzība un izveidošana Rīgas teritorijā ir Rīgas domes Satiksmes departamenta pārziņā. Esošās situācijas analīzes ietvaros noteikts, ka krāpšanās ar invalīdu stāvvietu kartēm, to viltošana vai neatļauta izmantošana, veido ievērojamus zaudējumus pašvaldības budžetā, kā arī apgrūtina personas ar invaliditāti, kurām šī iemesla dēļ nav iespējams izmantot paredzētās stāvvietas. **Starptautiskajā praksē pastāv papildu drošības elementu ieviešana, lai novērstu to viltošanu, piemēram, pret kopēšanas papīrs, hologramma, svītru kods vai QR kods.**

Tādēļ **Rīgas valstspilsētas pašvaldībai ieteicams atbalstīt valsts iestādes, kuru pārziņā ir invalīdu stāvvietu kartes izdošanas drošības elementu ieviešana un iesaistīties Eiropas Savienības invaliditātes kartes (*EU disability card*)¹⁰⁸ un autostāvvietas kartes cilvēkiem ar kustību traucējumiem (*EU parking card for people with disabilities*)¹⁰⁹ attīstības ietvaros, kā arī apsvērt iespēju piedalīties šo iniciatīvu pilotprojektos.**

¹⁰⁷ Briseles pilsētas informatīvā vietne. Professional parking card. <https://www.brussels.be/professional-parking-card>

¹⁰⁸ Commission for the Rights of Persons with Disability. EU disability card. <https://www.eudisabilitycard.org/mt/card/>

¹⁰⁹ Eiropas Savienības informatīvais portāls. ES invalīdu stāvvietu izmantošanas karte. https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/parking-card-disabilities-people/index_en.htm#:~:text=If%20you%20have%20a%20disability,recognised%20in%20all%20EU%20countries.

Izmantotie avoti

Tabula 35. Izmantotie informācijas avoti un dati

Nr.	Informācijas avota vai datu kopas nosaukums
1.	Alexandra Instituttet (2020). Adfærdsstudie omm parkering. https://alexandra.dk/wp-content/uploads/2020/09/Alexandra-Instituttet-Rapport-parkeringsstudie.pdf
2.	Autostāvvietu pakalpojumi. Rīgas satiksme. https://www.rigassatiksme.lv/lv/pakalpojumi/autostavvietu-pakalpojumi/autostavvietu-pakalpojumi/ .
3.	Ceļu Satiksmes Drošības Direkcija (2023). TL pa enerģijas avotiem un novadiem. https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-ikmenesa-dati
4.	Ceļu Satiksmes Drošības Direkcija (2022). Transportlīdzekļu sadalījums pa pilsētām un novadiem (uz 01.01.2018 reģistrēto transportlīdzekļu skaits pret uz 01.01.2022. reģistrēto transportlīdzekļu skaitu). https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-sadalijums-pa-pilsetam-un-novadiem
5.	Ceļu satiksmes likums. https://likumi.lv/ta/id/45467
6.	Centrālā statistikas pārvalde (2021). Tradicionālie mājokļi un tajos dzīvojošās personas pēc ēkas tipa un uzcelšanas laika reģionos, republikas pilsētās, novados un apkaimēs (tautas skaitīšana) 2011 – 2021. https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__POP__MA__MAS/MAS070/table/tableViewLayout1/
7.	Cheshire County Council (2005). Pedestrian Access & Mobility – A Code of Practice. http://www.cheshireeasthighways.org/uploads/pedestrianaccessandmobilityacodeofpractice.pdf
8.	Disabled Parking. “Town Planning: How Are Disabled Parking Spaces Determined?” https://disabledparking.com/disabled-parking-blog/town-planning-disabled-parking-spaces/
9.	E.Daniševska birojs, Solvers Thinking Ahead (2014). Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāns. https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/2014.07.10_stuvparki_gala_zieojums_2._s-jums.pdf
10.	E.Daniševska birojs, Solvers Thinking Ahead (2015). Stāvvietu infrastruktūras sadaļas attīstības plāns. https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/2015_06_29_autostavvietas_gala_zinojums.pdf
11.	Eiropas Komisija (2021). Faktu lapa – Transporta un mobilitātes sektors (Factsheet – The Transport and Mobility Sector). https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_en
12.	Eiropas Vides aģentūra (2020). Vide un veselība. https://www.eea.europa.eu/lv/themes/human/intro
13.	EsayPark. Parking Data as a Service (PDaaS). https://www.easyparkpartners.com/parking-data-service
14.	European Platform on Sustainable Urban Mobility plans (2020). Enforcement, Key to a successful parking strategy. https://park4sump.eu/sites/default/files/2021-08/Enforcement_park4sump_civitas_EN_print.pdf
15.	European Platform on Sustainable Urban Mobility plans (2022). Parking and SUMP. Using parking management to achieve your SUMP objectives effectively and sustainably. https://park4sump.eu/sites/default/files/2022-

Nr.	Informācijas avota vai datu kopas nosaukums
	10/SUMP2.0%20Topic%20Guide%20on%20Parking%20management%20and%20SUMP_EN.pdf
16.	European Union (2013). European system of accounts, ESA 2010. https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/5925693/KS-02-13-269-EN.PDF/44cd9d01-bc64-40e5-bd40-d17df0c69334
17.	Giuliano Mingardo, Susan Vermeulen, Anna Bornioli. Parking pricing strategies and behaviour: Evidence from the Netherlands, Transportation Research Part A: Policy and Practice. Volume 157, 2022, Pages 185-197, ISSN 0965-8564, https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.01.005 .
18.	Yury Birchenko. Smart Parking Solutions - IoT sensors space race. https://www.newark.com/smart-parking-solutions-the-iot-sensors-space-race
19.	Īstermiņa rīcības plāns 2019. - 2025. gadam. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2019/04/2_MRP_2019_2025_Gala_versija.pdf
20.	Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs (2021). 2021.gadā iesniegtās siltumnīcefekta gāzu inventarizācijas kopsavilkums. https://videscentrs.lv/gmc.lv/lapas/zinojums-par-klimatu
21.	Laurids Hovgaard (2018). Vejviser til ledige p-pladser skal mindske trafikken i København. https://ing.dk/artikel/vejviser-ledige-p-pladser-skal-mindske-trafikken-koebenhavn-210813
22.	Lívia Silva (2019). Kiss & Ride – Improving Safety and Accessibility to Schools. https://www.interregeurope.eu/good-practices/kiss-ride-improving-safety-and-accessibility-to-schools
23.	Manuel Jakob, Monica Menendez. Optimal parking occupancy with and without differentiated parking: A macroscopic analysis. https://www.research-collection.ethz.ch/bitstream/handle/20.500.11850/420393/Jakob_Menendez_TP_2020.pdf;jsessionid=ADDC1607A7AEF75E6A31711125519C35?sequence=2
24.	McKinsey&Company (2018). Elements of success: Urban transportation systems of 24 global cities. https://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Business%20Functions/Sustainability/Our%20Insights/Elements%20of%20success%20Urban%20transportation%20systems%20of%2024%20global%20cities/Urban-transportation-systems_e-versions.ashx
25.	Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumi Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi". https://likumi.lv/ta/id/256866
26.	Ministru kabineta 2015. gada 2. jūnija noteikumi Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi", 114. punkts. Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/274865
27.	Ministru kabineta 2020. gada 16. aprīļa rīkojums Nr. 197 "Par Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānu 2020.–2030. gadam". Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/314078
28.	Ministru kabineta rīkojums Nr. 712 "Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2021.-2027. gadam". https://likumi.lv/ta/id/326640-par-celu-satiksmes-drosibas-planu-2021-2027-gadam
29.	Moscow Transport (2017). 2010 – 2017 results and plans until 2023. https://www.report2010-2017.transport.mos.ru/download/full-reports/ar_en_annual-report_spreads.pdf
30.	New York State Energy Research and Development Authority, New York State Department of Transportation (2018). "Curb Enthusiasm". https://www.wxystudio.com/uploads/2400024/1550074865953/Final_Curb_Report_Nov2018_web.pdf
31.	OSM dati

Nr.	Informācijas avota vai datu kopas nosaukums
32.	Pašvaldību likums. https://likumi.lv/ta/id/336956
33.	Pēc informācijas SIA "Europark Latvia" 2017. un 2021. gada pārskatos (autostāvvietu skaits 2017. gadā pret autostāvvietu skaitu 2021. gadā).
34.	PUSH&PULL consortium (2017). Parking management and incentives as successful strategies for energy-efficient urban transport. https://www.europeanparking.eu/media/1391/pp_project_brochure_final_en.pdf
35.	Rīgas apkaimju biedrība. Iedzīvotāju skaits 2000-2021 (iedzīvotāju skaits Rīgā 2017. gadā pret iedzīvotāju skaitu Rīgā 2021. gadā). https://apkaimes.lv/statistika/iedzivotaju-skaitis/
36.	Rīgas domes 2009. gada 8. decembra saistošie noteikumi Nr. 42 "Par laikposma noteikšanu transportlīdzekļu kravas iekraušanai un izkraušanai apstāšanās un stāvēšanas aizlieguma ceļa zīmju darbības zonās". https://likumi.lv/ta/id/203775
37.	Rīgas domes 2013. gada 5. februāra saistošie noteikumi Nr. 206 "Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi". https://likumi.lv/ta/id/254592
38.	Rīgas domes Mājokļu un vides departaments (2021). Rīgas valstspilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2021.-2025. gadam. Pieejams: https://mvd2021.riga.lv/nozares/vides-parvalde/gaisa-kvalitate/
39.	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (2014). Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/STRATEGIJA_WEB.pdf
40.	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (2014). Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/STRATEGIJA_WEB.pdf
41.	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (2017). Transporta attīstības tematiskais plānojums. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2017/10/transporta/Transporta%20att%C4%ABst%C4%ABas%20Tmp%20Paskaidrojuma%20raksts.pdf
42.	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (2019). Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma
43.	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (2019). Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma. I daļa. Īstermiņa rīcības plāns 2019.–2025. gadam. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2019/04/2_MRP_2019_2025_Gala_versija.pdf
44.	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (2022). Elektrotransporta uzlādes infrastruktūras tīkla attīstības koncepcijas izstrāde Rīgas valstspilsētas administratīvai teritorijai. https://www.riga.lv/lv/iepirkums/elektrotransporta-uzlades-infrastrukturas-tikla-attistibas-koncepcijas-izstrade-rigas-valstspilsetas-administrativai-teritorijai
45.	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (2022). Rīgas attīstības programma 2022.–2027. gadam. https://www.riga.lv/lv/media/17522/download?attachment
46.	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments. Rīgas vēsturiskais centrs. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/STRATEGIJA_WEB.pdf
47.	Rīgas domes Satiksmes departaments (2022). Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija līdz 2030.gadam. https://www.rdsd.lv/velosatiksmes-riga/attistiba
48.	Rīgas pašvaldības sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Rīgas satiksme" (2022). 2022. gada 15. jūnija NOTEIKUMI NR. INA-NOT/2022/6 "RP SIA "Rīgas satiksme" apakšzemes autostāvvietas Krišjāņa Valdemāra ielā 5a, Rīgā lietošanas noteikumi". https://www.rigassatiksmes.lv/files/rp_sia_rigas_satiksme_apakszemes_autostavvietas_lietosanas_noteikumi.pdf

Nr.	Informācijas avota vai datu kopas nosaukums
49.	Rīgas plānošanas reģions (2023): Izstrādāts Rīgas apkaimju centru attīstības plānu pirmā redakcija. https://rpr.gov.lv/sabiedriskajai-apsriesanai-nodos-rigas-apkaimju-centru-attistibas-plana-pirmo-redakciju/
50.	Rīgas valstspilsētas pašvaldība (2021). Rīgas teritorijas plānojums. Redakcija 3.1. Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2021/12/2_Teritorijas_izmantosanas_apbuves_noteikumi_ar_SN.pdf
51.	Russo, A., J. van Ommeren and A. Dimitropoulos (2019), "The Environmental and Welfare Implications of Parking Policies", OECD Environment Working Papers, No. 145, OECD Publishing, Paris, https://doi.org/10.1787/16d610cc-en .
52.	SIA "Rīgas Satiksme" sniegtās informācij.
53.	SIA „Grupa93”. Rīgas pilsētas specifikai atbilstoša mobilitātes pārvaldības risinājuma – “Mobilitātes punkta” modeļa konceptuāla izstrāde un aprobēšana”. https://www.grupa93.lv/wp-content/uploads/projekti/Attistibas_koncepcijas/Mobilitate/Gala_Zinojums_Mobilitates_punkti_FINAL.pdf
54.	SIA Mobilly. Par Mobilly. https://mobilly.lv/par-mobilly/
55.	The Horizon 2020 project Park4SUMP. Parking and sustainable urban mobility planning. https://park4sump.eu/
56.	The Horizon 2020 project Park4SUMP. PUSH&PULL Tools. https://www.park4sump.eu/resources-tools/pushpull-tools
57.	United Nations Economic Commission for Europe. Existing example of V2I (based on smartphone) Intelligent Parking Information System (IPIS). https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/its/Data_bank/Existing_example_of_V2I__IPIS_.pdf
58.	Valsts kontrole (2019). Revīzijas ziņojums “Kā Rīgas pašvaldībai veicas ar pilsētas transporta infrastruktūras attīstību?”. https://www.lrvk.gov.lv/lv/getrevisionfile/uploads/reviziju-zinojumi/2018/2.4.1%E2%80%932018/Rigas-transporta-infrastruktura-Revizijas-zinojums-06.02.2019..pdf
59.	Veselības Ministrija (2021). Sabiedrības Veselības Pamatnostādnes 2021.-2027. gadam. http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40498718
60.	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. “Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam”. 2019. https://ec.europa.eu/clima/sites/its/lts/lts_lv_lv.pdf
61.	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. Vadlīnijas, Pārvaldes uzdevumu deleģēšana pašvaldībās. https://www.varam.gov.lv/lv/media/5849/download?attachment
62.	VSIA Latvijas standarts. Vienlīmeņa autostāvvietu projektēšanas noteikumi, LVS 190-7:2002.

Pielikumi

Pielikums 1. Rīgas valstspilsētai piemērotākie Push&Pull risinājumi

Rīgas valstspilsētai piemērotākie Push risinājumi

Stāvvietu izvietojuma optimizācija

Aktivitātes mērķis: Atslogot konkrētus pilsētu rajonus no satiksmes, veicinot automašīnu vadītājus izvēlēties citur stratēģiski izvietotas stāvvietas.

Izmantojamās metodes

- Samazināt autostāvvietu skaitu konkrētos rajonos (piemēram, vēsturiskajā centrā, uz "iepirkšanās" ielām ar daudziem mazumtirdzniecības / sabiedriskās ēdināšanas uzņēmumiem).
- Nodrošināt autostāvvietas šo rajonu perifērijā, it īpaši vietās, kur izveidots savienojums ar sabiedrisko transportu, piemēram, stāvparku veidā.
- Nodrošināt autostāvvietas pie interešu objektiem vai sasniedzamā attālumā no tiem, it īpaši pazemes autonovietnes, kas vizuāli mazāk ietekmē pilsētas telpu.

Ierobežojumi

- Var rasties pretestība no autovadītājiem, kas strādā vai dzīvo šajos rajonos, un uzņēmējiem, tāpēc svarīga regulāra komunikācija ar iesaistītajām pusēm.
- Ierobežoto līdzekļu dēļ nepieciešams izmantot jau esošo infrastruktūru (piemēram, izveidot jaunas autostāvvietas tam jau piemērotās ielās stratēģisko rajonu perifērijā) vai veidot publiskā un privātā sektora partnerības stāvparku ieviešanai.

Atbildīgās iestādes

Rīgas Dome	SIA "Rīgas Satiksme"	Citas iestādes
RD SD organizē autostāvvietu izbūves/noņemšanas pasākumus ielu sarkanajās līnijās. RD KP veic komunikācijas pasākumus ar sabiedrību.	Sniedz informāciju RD SD par autostāvvietu pieprasījumu un esošo situāciju, iekārto autostāvvietas.	Kā viens no iespējamajiem risinājumiem – uzņēmumi publiskā un privātā sektora partnerības ietvaros veic stāvparku izbūvi un apsaimniekošanu.

Stāvvietu skaita ierobežošana

Aktivitātes mērķis: Samazināt stāvvietu skaitu, tādējādi uzlabojot alternatīvu transportlīdzekļu pievilcību relatīvi pret automašīnu izmantošanas ērtībām.

Izmantojamās metodes

- Slēgt ielas vai to posmus autosatiksmei (piemēram, tirdzniecības ielās un vēsturiskajā centrā).
- Samazināt autostāvvietu skaitu vai stāvēšanu aizliegt noteiktos rajonos (piemēram, vēsturiskajā centrā).
- Atcelt vai samazināt minimālos autostāvvietu standartus pie objektiem (piemēram, daudzdzīvokļu ēkām).
- Ieviest maksimālos autostāvvietu standartus pie objektiem.

Ierobežojumi

- Stāvvietu skaita ierobežošana nav efektīva, ja netiek palielinātas stāvvietu tarifu cenas, līdzsvarojot pieprasījumu. Paredzams, ka nelīdzsvarojot pieprasījumu, rastos papildus sastrēgumi un palielinātos ceļā pavadītais laiks, meklējot brīvas vietas (*cruising*).
- Uzņēmēji var pretoties ielu slēgšanai, tāpēc svarīgi informēt par šādu pasākumu pozitīvo efektu uz mazumtirgotāju un publiskās ēdināšanas iestāžu ieņēmumiem, kā arī nodrošināt piekļuvi piegādes transportam.

- Nav iespējams noteikt precīzu autostāvvietu skaitu un tarifu, ja nav pieejami dati par to noslodzi.
- Minimālo standartu samazināšanas gadījumā jāizvērtē, vai nav nepieciešams ieviest īstermiņa apmeklētāju stāvvietas ielu sarkanajās līnijās, lai iedzīvotāji tās nepārslogotu, izvairoties iegādāties autostāvvietas pie daudzdzīvokļu namiem.

Atbildīgās iestādes

Rīgas Dome	SIA "Rīgas Satiksme"	Citas iestādes
RD SD organizē autostāvvietu izbūves/noņemšanas pasākumus ielu sarkanajās līnijās. RD PAD veic standartu maiņu Rīgas teritorijas plānojumā. RD KP veic komunikācijas pasākumus ar sabiedrību.	Sniedz informāciju RD SD par autostāvvietu pieprasījumu un esošo situāciju, iekārto autostāvvietas, uzstāda atbilstošu tarifu.	

Stāvēšanas laika ierobežošana

Aktivitātes mērķi: Optimizēt autostāvvietu izmantošanas ilgumu, lai nodrošinātu biežāku automašīnu nomainīšanu pie objektiem ar augstu pieprasījumu pēc autostāvvietām.

Izmantojamās metodes

- Stāvēšanas laika ierobežojumu ieviešana pie tādiem objektiem kā ārstniecības iestādes, mazumtirdzniecības uzņēmumi, izglītības iestādes, kā arī vietās, kur varētu apstāties apkaimju viesi.
- Nodrošināt stāvvietas ar laika ierobežojumu preču piegādes transportam.
- Ieviest laika ierobežojumus elektrotransportlīdzekļu uzlādes stāvvietās, lai tās tiktu izmantotas tikai uzlādei, nevis ilgtermiņa stāvēšanai.
- Ilgtermiņa autostāvvietas prioritāri izvietot iedzīvotāju vajadzībām.

Ierobežojumi

- Laika ierobežojums, ja tas nav ieviests kopā ar atbilstošu tarifu, var izraisīt sastrēgumus, kas rodas, meklējot brīvas autostāvvietas (*cruising*).
- Iedzīvotāji un darbinieki, kas izmantoja šīs autostāvvietas ilgtermiņa stāvēšanai, var izrādīt pretestību laika ierobežojumu ieviešanai. Attiecīgi jāveic regulāra komunikācija ar iesaistītajām pusēm.

Atbildīgās iestādes

Rīgas Dome	SIA "Rīgas Satiksme"	Citas iestādes
RD KP veic komunikācijas pasākumus ar sabiedrību. Nepieciešamības gadījumā RD SD veic jaunu autostāvvietu izbūvi.	Veic atbilstošu autostāvvietu ierīkošanu vai papildzīmju uzstādīšanu, vienojas ar uzlādes stāvvietu nomniekiem par stāvvietu veida maiņu.	Uzlādes stāvvietu nomnieki vienojas ar SIA "Rīgas Satiksme" par autostāvvietu veida maiņu.

Tarifu izcenojuma politika

Aktivitātes mērķi: Samazināt autostāvvietu noslodzi, palielināt ieņēmumus no autostāvvietām un uzlabot alternatīvu pievilcību, relatīvi samazinot to izmaksas salīdzinājumā ar autotransportu.

Izmantojamās metodes

- Palielināt autostāvvietu cenu, lai veidotu līdzsvaru starp autostāvvietu pieprasījumu un piedāvājumu.
- Kā viens no risinājumiem pieprasījuma/piedāvājuma līdzsvarošanai norādāms dinamiskais cenojums.

- Lai samazinātu laiku, kas tiek pavadīts meklējot brīvas autostāvvietas (*cruising*), ieteicams uzstādīt mērķi – 80–90 % aizņemtas autostāvvietas¹¹⁰.
- Lai veicinātu pāreju uz elektrotansportlīdzekļiem, pārejas sākumā pieļaujami autostāvvietu tarifu atvieglojumi to īpašniekiem.

Ierobežojumi

- Nav iespējams noteikt precīzu autostāvvietu skaitu un tarifu, ja nav pieejami dati par to noslodzi.
- Šobrīd Rīgas pašvaldības teritorijā nav ieviesta tāda sistēma, kas varētu nodrošināt dinamiskā cenojuma digitālo infrastruktūru – šādas sistēmas ieviešana būtu saistīta ar augstām izmaksām. Iespējams, tas būtu risināms ar publiskā un privātā sektora partnerību vai ar metodēm, kas datu ievadi uzliek par pienākumu autovadītājiem. Jāmin, ka šādām sistēmām jāatbilst Vispārīgajai datu aizsardzības regulai¹¹¹.
- Autostāvvietu pieprasījums ir relatīvi neelastīgs, tāpēc tikai tarifu cenu paaugstināšana, nepiemērojot stāvēšanas ilguma ierobežojumus, var nebūt efektīva.¹¹²
- Tarifu izcenojuma palielināšana ir mazāk efektīva, ja trūkst kontroles mehānismu apmaksas pārbaudei.
- Privāto autostāvvietu apsaimniekotāju cenas sākotnēji var būt zemākas, tādējādi palielinot pieprasījumu pēc to pakalpojumiem un samazinot pašvaldības ieņēmumus. Tomēr pirmšķietami paredzams, ka ilgtermiņā tirgus situācija stabilizētos.
- Automašīnu vadītāji var pretoties šādām izmaiņām, tāpēc nozīmīga ir atvērta komunikācija par šo līdzekļu ieguldīšanu alternatīvos pārvietošanās veidos.

Atbildīgās iestādes

Rīgas Dome	SIA "Rīgas Satiksme"	Citas iestādes
RD KP veic komunikācijas pasākumus ar sabiedrību.	Veido tarifu cenu politiku; ja nepieciešams, nodrošina nepieciešamo infrastruktūru; iespējams, sadarbojas ar uzņēmējiem digitālās infrastruktūras ieviešanai un turpmākai izmantošanai.	Uzņēmumi publiskā un privātā sektora partnerības ietvaros ievieš un apkalpo digitālo infrastruktūru.

Īpašā režīma zonas ieviešana – aktivitāte ir ārpus autostāvvietu koncepcijas tvēruma

Aktivitātes mērķi: Uzlabot vides un dzīves kvalitāti konkrētā pilsētas zonā. Atkarībā no zonas veida tas veicams, vai nu samazinot autotransporta satiksmes intensitāti, vai ierobežojot piesārņojumu radoša transporta iebraukšanu. Ar iebraukšanas maksu iespējams nākotnē arī nodrošināt finansējumu alternatīviem transporta veidiem.

Izmantojamās metodes

- Zemo emisiju zona – ierobežot iebraukšanu transportlīdzekļiem zem kādas emisiju klases.
- Nulles emisiju zona – atļaut iebraukšanu tikai bezemisiju transportlīdzekļiem.
- Sastrēguma maksa – iebraukšanas maksa zonā vai ielas/ceļa izmantošanas nodeva augstas satiksmes intensitātes pīķa stundās.

¹¹⁰ Manuel Jakob, Monica Menendez. Optimal parking occupancy with and without differentiated parking: A macroscopic analysis. https://www.research-collection.ethz.ch/bitstream/handle/20.500.11850/420393/Jakob_Menendez_TP_2020.pdf;jsessionid=ADDC1607A7AEF75E6A31711125519C35?sequence=2

¹¹¹ European Platform on Sustainable Urban Mobility plans (2020). Enforcement, Key to a successful parking strategy. https://park4sump.eu/sites/default/files/2021-08/Enforcement_park4sump_civitas_EN_print.pdf

¹¹² Giuliano Mingardo, Susan Vermeulen, Anna Bornioli. Parking pricing strategies and behaviour: Evidence from the Netherlands, Transportation Research Part A: Policy and Practice. Volume 157, 2022, Pages 185-197, ISSN 0965-8564, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.01.005>.

- Ierobežotas piekļuves zona – zona, kur iebraukšana atļauta ar ierobežojumiem, piemēram, iedzīvotājiem vai preču piegādes transportam.

Ierobežojumi

- Šādu zonu izveide saistīta ar augstām izmaksām, piemēram, kontroles metožu ieviešana.
- Tā kā sākotnējā iedzīvotāju nostāja ir pret šādām zonām, svarīga ir komunikācija un visu pušu iesaiste to izveides procesā.
- Īpašā režīma zonas izveidei nevajadzētu negatīvi ietekmēt tās pieejamību – ir jāveicina alternatīvu transporta veidu pieejamība, kā arī iespējami izņēmumi, piemēram, iedzīvotājiem vai piegādes transportam.
- Šādu zonu ieviešana var neatbilst esošajam tiesiskajam ietvaram, tāpēc svarīgi ir rūpīgi izvērtēt pasākumu juridiskos aspektus.

Atbildīgās iestādes

Rīgas Dome	SIA "Rīgas Satiksme"	Citas iestādes
RD PAD atbild par īpašā režīma zonas koncepciju. RD SD atbild par īpašā režīma zonas infrastruktūras izbūvi. RD KP veic komunikācijas pasākumus ar sabiedrību.	Atbild par īpašā režīma zonas kontroli.	

Kontroles mehānismu uzlabošana

Aktivitātes mērķi: Nodrošināt, ka autovadītāji maksā par autostāvvietu pakalpojumiem un tiek efektīvi fiksēti gadījumi, kad par autostāvvietu izmantošanas pakalpojumiem nav samaksāts.

Izmantojamās metodes

- Ir dažādas kontroles mehānismu tehnoloģijas: manuālā pārbaude, digitālās platformas apmaksai, stacionārie un uz transportlīdzekļiem uzstādīti skeneri, kameras u.c.
- Tiešsaistes platformas un lietotnes var tikt izmantotas arī ātrai un pieejamai soda protokolu izsūtīšanai un apmaksai.
- Jāizvērtē nepieciešamība pēc tādām metodēm kā riteņu bloķētāji un piespiedu transportlīdzekļu evakuācija, ko var uzskatīt par neētisku un kas rada negatīvu nostāju pret autostāvvietu apsaimniekotājiem.

Ierobežojumi:

- Autovadītājiem var rasties negatīva attieksme pret autostāvvietu apsaimniekotājiem, tādēļ nozīmīga ir komunikācija par nepieciešamību norēķināties par autostāvvietu pakalpojumu izmantošanu.
- Digitālās infrastruktūras ieviešana ir process ar augstām izmaksām, tāpēc jāapsver iespēja pielāgot esošo infrastruktūru vai veidot jaunas publiskā un privātā sektora partnerības.

Atbildīgās iestādes:

Rīgas Dome	SIA "Rīgas Satiksme"	Citas iestādes
RD KP veic komunikācijas pasākumus ar sabiedrību.	Veic attiecīgo kontroles mehānismu ieviešanu vai uzlabošanu vai sadarbojas ar privātā sektora partneriem.	Uzņēmumi publiskā un privātā sektora partnerības ietvaros ievieš un apkalpo kontroles infrastruktūru.

Rīgas valstspilsētai piemērotākie Pull risinājumi

Mikromobilitātes rīku un gājēju infrastruktūras uzlabošana – aktivitāte ir ārpus autostāvvietu koncepcijas tvēruma

Aktivitātes mērķis: pilnveidot mikromobilitātes infrastruktūras pārklājumu un drošību, uzlabojot to izmantošanas pievilcību salīdzinājumā ar automašīnām.

Izmantojamās metodes

- Uzlabot mikromobilitātes joslu un gājēju/mikromobilitātes ceļu pārklājumu un savienojumu (sarkanā paklāja princips).
- Izvietot vairāk mikromobilitātes rīkiem, tai skaitā elektriskajiem skrejriteņiem, paredzētās novietnes. Atsevišķos gadījumos tas varētu veicināt autostāvvietu izmantošanu rajonos tālāk no pilsētas centra, atlikušo attālumu līdz centram mērojot ar mikromobilitātes rīkiem.
- Panākt satiksmes dalībnieku drošību, piemēram, neizvietojot velojoslas starp autostāvvietām un brauktuvi, atdalot gājējiem un velosipēdistiem paredzētās zonas, uzlabojot redzamību pie gājēju pārejām.

Ierobežojumi:

- Mikromobilitātes rīku izmantošanai ir sezonāls raksturs, ko ir relatīvi grūti ietekmēt Latvijai raksturīgā klimata dēļ.
- Infrastruktūras uzlabošana saistīta ar relatīvi lieliem ieguldījumiem, tāpēc tā jāveic pakāpeniski, kā arī sadarbībā ar privātajiem uzņēmumiem.

Atbildīgās iestādes:

Rīgas Dome	SIA "Rīgas Satiksme"	Citas iestādes
RD PAD veic koncepcijas izstrādi. RD SD veic infrastruktūras izveides/uzlabošanas darbus.	Uzstāda mikromobilitātes rīku novietnes, sadarbojas ar privātajiem mikromobilitātes rīku pakalpojumu sniedzējiem, lai plānotu to izvietojumu.	Privātie mikromobilitātes rīku pakalpojumu sniedzēji sadarbojas ar SIA "Rīgas Satiksme" novietņu izvietojuma plānošanā.

Sabiedriskā transporta pieejamības nodrošināšana – aktivitāte ir ārpus autostāvvietu koncepcijas tvēruma

Aktivitātes mērķis: Attīstīt sabiedriskā transporta infrastruktūru, kā arī padarīt to pieejamāku, tādējādi uzlabojot tā pievilcību salīdzinājumā ar autotransportu.

Izmantojamās metodes

- Nodrošināt jaunu sabiedriskā transporta maršrutu izveidi, uzlabojot savienojumus starp dažādām apkaimēm, kā arī sabiedriskā transporta pieejamību naktī.
- Uzlabot sabiedriskā transporta punktualitāti, piemēram, ieviešot plašāku sabiedriskā transporta joslu pārklājumu.
- Nodrošināt, ka sabiedriskā transporta izmantošana ir finansiāli izdevīga.

Ierobežojumi

- Latvijā joprojām pastāv stigma ap sabiedriskā transporta izmantošanu, ko varētu novērst, komunicējot ar sabiedrību.
- Infrastruktūras uzlabošana ir saistīta ar lielām investīcijām, tāpēc tā jāuzlabo pakāpeniski, izvēloties prioritārus maršrutus.
- Ņemot vērā, ka sabiedriskais transports darbojas ar zaudējumiem, jāizvērtē, vai un kādā apmērā ir iespējams piemērot atvieglojumus, kā arī jāuzlabo kontroles mehānismi.

Atbildīgās iestādes

Rīgas Dome	SIA "Rīgas Satiksme"	Citas iestādes
RD KP veic komunikācijas pasākumus ar sabiedrību. RD SD organizē infrastruktūras uzlabošanu.	Informē RD SD par prioritātēm infrastruktūras uzlabošanai.	

Elektroauto infrastruktūras uzlabošana – aktivitāte ir ārpus autostāvvietu koncepcijas tvēruma

Aktivitātes mērķis: Veicināt pāreju no automašīnām, kas darbināmas ar iekšdedzes dzinēju, uz elektrotransportlīdzekļiem, nodrošinot ērtības to lietotājiem.

Izmantojamās metodes

- Nodrošināt plašu uzlādes punktu pārklājumu atbilstoši Elektrotransporta uzlādes infrastruktūras tīkla attīstības koncepcijai Rīgas valstspilsētas administratīvai teritorijai. Potenciāli tas veicams sadarbībā ar privātajiem uzņēmējiem.
- Piemērot izņēmumus elektroauto vadītājiem, kā Rīgā jau pieejamās iespējas bez maksas novietot tos Rīgas pašvaldības autostāvvietās un pārvietoties pa sabiedriskā transporta joslām. Alternatīvi risinājumi ir, piemēram, autostāvvietas, kas paredzētas tikai elektroauto.

Ierobežojumi

- Kad notikusi pāreja uz elektrotransportlīdzekļiem, šie izņēmumi būtu jāpārskata, lai, piemēram, nodrošinātu, ka netiek pārslogotas sabiedriskā transporta joslas vai kritiski samazināti ieņēmumi no autostāvvietu izmantošanas.
- Iemesls, kāpēc daļa iedzīvotāju neizvēlas elektroauto, ir to cena, nevis izmantošanas ērtums, tāpēc būtu jāvērs šī iedzīvotāju uzmanība uz atbalstu to iegādei.

Atbildīgās iestādes

Rīgas Dome	SIA "Rīgas Satiksme"	Citas iestādes
RD KP veic komunikācijas pasākumus ar sabiedrību.	Nodrošina elektroauto stāvvietu iekārtošanu, iespējams, sadarbojoties ar privātajiem uzņēmējiem uzlādes stāvvietām.	Iespējams, sadarboties ar SIA "Rīgas Satiksme", privātie uzņēmēji nodrošina elektroauto uzlādes stāvvietu iekārtošanu.

Koplietošanas automašīnu atbalstīšana

Aktivitātes mērķis: veicināt koplietošanas auto izmantošanu privātā autotransporta vietā, nodrošinot atvieglojumus to pakalpojumu sniedzējiem.

Izmantojamās metodes

- Nodrošināt koplietošanas auto paredzētas stāvvietas.
- Slēgt līgumus ar koplietošanas auto pakalpojumu sniedzējiem par autostāvvietu izmantošanas tarifiem, piemēram, lētāku mēneša abonementu (ar iespēju maksāt stundas likmi, ja nav sasniegts mēneša abonementa ekvivalents).

Ierobežojumi

- Latvijas normatīvajos aktos nav atsevišķi izdalīts koplietošanas auto regulējums vai noteikta to definīcija.
- Ja koplietošanas auto nebūs elektroauto, tie tik un tā radīs piesārņojumu pilsētā, tāpēc svarīgi veicināt pakalpojumu sniedzējus izvēlēties tieši elektroauto.

Atbildīgās iestādes

Rīgas Dome	SIA "Rīgas Satiksme"	Citas iestādes
	Slēdz līgumus ar koplietošanas auto pakalpojumu sniedzējiem, iekārto koplietošanas auto stāvvietas.	Koplietošanas auto pakalpojumu sniedzēji slēdz līgumus ar SIA "Rīgas Satiksme".

Informētības veicināšana – aktivitāte ir ārpus autostāvvietu koncepcijas tvēruma

Aktivitātes mērķis: Informēt autovadītājus par alternatīviem pārvietošanās veidiem un to priekšrocībām.

Izmantojamās metodes

- Izveidot/pilnveidot mobilitātes plānošanas lietotnes, kā SIA “Rīgas Satiksme” maršrutu plānotājs.
- Veikt informatīvas kampaņas par alternatīvu transporta veidu priekšrocībām un ietekmi uz vidi.
- Publicēt informāciju par pārvietošanās iespējām pilsētas viesiem dažādās valodās.

Ierobežojumi

- Iespējams, autovadītāji jau ir informēti par alternatīvu pieejamību, bet tik un tā izvēlas automašīnu piedāvātās ērtības.

Atbildīgās iestādes

Rīgas Dome	SIA “Rīgas Satiksme”	Citas iestādes
RD KP veic komunikācijas pasākumus ar sabiedrību.	Pilnveido maršrutu plānotāju.	

Pielikums 2. Stāvvietu pakalpojuma nodrošinājuma organizatoriskā un juridiskā modeļa analīze

Pakalpojuma nodrošinājuma organizatoriskā mehānisma izvērtējuma pamatprincipi

Optimālākā pakalpojuma nodrošinājuma organizatorisko mehānisma noteikšanas ietvaros, par pamatprincipiem jāizmanto Valsts pārvaldes iekārtas likuma 10. un 40. pants:

Tabula 36. Valsts pārvaldes iekārtas likumā noteiktā “efektivitātes” principa definīcijas

 Valsts pārvaldes iekārtas likums	10.pants. Valsts pārvaldes principi
	(10) Valsts <i>[tai skaitā pašvaldības]</i> pārvaldi organizē pēc iespējas efektīvi . Valsts pārvaldes institucionālo sistēmu pastāvīgi pārbauda un, ja nepieciešams, pilnveido, izvērtējot arī funkciju apjomu, nepieciešamību un koncentrācijas pakāpi, normatīvā regulējuma apjomu un detalizāciju un apsverot deleģēšanas iespējas vai ārpakalpojuma izmantošanu.
	40.pants. Deleģēšanas pamatnoteikumi
	(1) Publiska persona var deleģēt privātpersonai un citai publiskai personai (turpmāk — pilnvarotā persona) pārvaldes uzdevumu, ja pilnvarotā persona attiecīgo uzdevumu var veikt efektīvāk . (2) Privātpersonai pārvaldes uzdevumu var deleģēt ar ārēju normatīvo aktu vai līgumu, ja tas paredzēts ārējā normatīvajā aktā [...]

Tādējādi, izvēloties optimālāko modeli atbilstoši Valsts pārvaldes iekārtas likuma 10. un 40. pantam Rīgas valstspilsētas pašvaldības pienākums ar organizatoriskā modeļa palīdzību nodrošināt autostāvvietu apsaimniekošanas pakalpojumu pēc iespējas efektīvāk. Efektivitātes kritēriji optimālākā organizatoriskā modeļa noteikšanai tiek izcelti VARAM vadlīnijās.¹¹³

Tabula 37. VARAM noteiktie efektivitātes izvērtēšanas kritēriji

Efektivitātes izvērtēšanas kritēriji (kumulatīvi)	
1	Deleģējot pašvaldības autonomo funkciju tā tiktu izpildīta ar mazākiem izdevumiem (resursiem).

¹¹³ Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. Vadlīnijas, Pārvaldes uzdevumu deleģēšana pašvaldībās. <https://www.varam.gov.lv/lv/media/5849/download?attachment>

2	Deleģējot pašvaldības autonomo funkciju tiktu samazināts pašvaldības administratīvais slogs
3	Deleģējot pašvaldības autonomo funkciju tiktu sasniegti labāki rezultāti
Lemjot par deleģēšanu privātpersonai, ņem vērā tās pieredzi, reputāciju, resursus, personāla kvalifikāciju un citus kritērijus	

Pakalpojuma nodrošinājuma organizatoriskā mehānisma izvērtējums

Tabula 37. V ietvertie VARAM efektivitātes novērtēšanas kritēriji nav konkretizēti citos informatīvajos avotos. Tādējādi, pakalpojuma nodrošinājuma organizatorisko mehānismu salīdzinājums tiek balstīts uz esošās un starptautiskās situācijas izpēti atziņām, kas tika konsolidētas darba grupās, izveidojot vienotu kritēriju kopumu.

Tabula 38. Pakalpojuma nodrošinājuma organizatorisko mehānismu salīdzinājums

	Deleģējuma līgums	
	Rīgas satiksme	Privāts uzņēmums
Izdevumu sarukums (ieviešanas sarežģītība):	Vidēja sarežģītība	Vidēja sarežģītība
• nepieciešams pakalpojuma sniegšanas efektivitātes izvērtējums		
• nepieciešams pašvaldības līdzdalības izvērtējums (juridiskais, ekonomiskais un ietekme uz konkurenci)		
• nepieciešama tirgus izpēte potenciālo pakalpojumu sniedzēju apzināšanai	n/a	
• nepieciešams resursu aktīvu pārņemšanas izmaksu izvērtējums (piemēram IT sistēmas)	n/a	
Administratīvā sloga sarukums (risinājuma īstenošanas funkcionalitāte):	Zema sarežģītība	Vidēja sarežģītība
• iespējams noteikt pārvaldes uzdevumu izpildes termiņu		
• iespējams noteikt īsu uzdevumu izpildes termiņu		
• iespējams noteikt pārvaldes uzdevumu izpildes kārtību un atbildību par to izpildi		
• iespējams noteikt uzdevumu izpildes kvalitātes novērtējumu un sasniedzamos rezultātus		
• iespējams noteikt norēķinu kārtību un finanšu resursu piešķiršanas noteikumus		
• iespējams noteikt regulāru pārskatu un ziņojumu sniegšanas kārtību		
• iespējams noteikt darbības uzraudzības kārtību		
• iespējams ieviest nodalīto grāmatvedību		
Rezultātu uzlabojums (funkcijas īstenošanas izmaksas un atdeve):	Vidēja sarežģītība	Augsta sarežģītība
• nepieciešami sākotnējie resursi aktīvu pārņemšanai (piemēram IT sistēmas)	n/a	

• stāvvietu apsaimniekošanas izmaksas		
• ieņēmumi no stāvvietu izmantošanas		
• pārdotās produkcijas ražošanas pašizmaksas (salīdzinājums pret apgrozījumu)	 Rīgas satiksme (34%)	 Citypark (37%) Europark (82%)
• administrācijas izmaksas (salīdzinājums pret apgrozījumu)	 Rīgas satiksme (6%)	 Citypark (19%) Europark (28%)

Organizatorisko modeļu izmaksu aprēķinu salīdzinājums

Atbilstoši VARAM vadlīnijām, lemjot par deleģējuma līguma turpināšanu, nepieciešams nodrošināt arī ekonomisko izvērtējumu. Ņemot vērā, ka PwC pieejama bija tikai publiski pieejamā informācija, bijis iespējams veikt tikai **augsta līmeņa izmaksu salīdzinājumu, kas pieejams**.

Svarīgi uzsvērt, ka zemāk attēlotie aprēķini ir tikai indikatīvi un Rīgas domei ir nepieciešams veikt padziļinātu izmaksu aprēķinu salīdzināšanu, veicot pilno efektivitātes (tajā skaitā ekonomisko) izvērtējumu. Lai nodrošinātu efektīvu efektivitātes izvērtējumu, ieteicams iesaistīt tirgus pārstāvjus, pirms lēmuma pieņemšanas par deleģēšanas līguma turpināšanu ar SIA "Rīgas satiksme".

Tabula 39. Augsta izmaksu aprēķina salīdzinājums par 2021. gadu starp SIA "Rīgas satiksme", SIA "Europark Latvia" un SIA "Cityparks Latvija"

2021	SIA "Rīgas satiksme"	SIA "Europark Latvia"	SIA "Cityparks Latvija"
Apgrozījums	10,396,000	4,711,147	1,703,375
Pārdotās produkcijas ražošanas pašizmaksa, tsk. pret apgrozījumu	34%	82%	37%
Pārdotās produkcijas ražošanas pašizmaksa, tsk.	3,556,360	3,882,866	632,747
Noma	-	2,782,359	352,682
Personāla izmaksas	1,154,630	226,188	317,663
Amortizācija un nolietojums	669,220	232,365	
Teritorijas labiekārtošana un Autostāvvietu apsaimniekošanas izdevumi		360,905	57,508
Naudas iekasēšanas izdevumi		192,171	40,891
Citas ražošanas izmaksas	1,456,340	88,878	
Administrācijas izmaksas pret apgrozījumu	6%	28%	19%
Administrācijas izmaksas	585,230	1,315,247	315,895
Personāla izmaksas	496,000	636,742	216,878
Amortizācija un nolietojums	23,210	373,254	
Pārdošanas izmaksas	1,423,110	-	446,693
Darbnieku skaits	45	36	29
Stāvvietu skaits	6419	123	120
Pārdotās produkcijas ražošanas pašizmaksa, atņemot nomu:	3,556,360	1,100,507	280,065

Pārdotās produkcijas ražošanas pašizmaksa izņemot nomu pret apgrozījumu	34%	23%	16%
Pārdotās produkcijas ražošanas pašizmaksa izņemot nomu pēc CityPark:			1,709,286
Pārdotās produkcijas ražošanas pašizmaksa izņemot nomu pēc EuroPark:			2,428,468

Balstoties uz veikto analīzi iespējams secināt, ka lai gan SIA "Rīgas satiksme" peļņa ir lielāka nekā privātajiem operatoriem, atsevišķās izmaksu kategorijās identificētas iespējas tās samazināt. Personāla izmaksas salīdzinoši ar privātajiem operatoriem ir četras reizes augstākas. Papildus, pārdošanas izmaksas, kas sevī ietver komisijas par apmaksas iekasēšanu (SIA "Rīgas karte" un Mobily) ir salīdzinoši augstākas nekā privātajiem operatoriem. **Konkrētās izmaksas iespējams samazināt, balstoties uz turpinātu SIA "Rīgas satiksme" virzību uz digitalizāciju un ar SIA "Rīgas satiksme" rezultātīvo rādītāju noteikšanu pārdošanas izmaksām. Savukārt ražošanas personāla pakalpojuma sniegšanas izmaksu efektivitāti iespējams palielināt, nosakot konkrētu rezultātīvo rādītāju izstrādi attiecībā un nodrošinot izmaksu samazināšanu.**

Pielikums 3. Publiskās – privātās partnerības jēdziens un tās sastāvdaļu pārskats

PPP ir ilgtermiņa līgums starp valsts iestādi un privāto attīstītāju, ar mērķi nodrošināt valsts sektoram nozīmīgus pakalpojumus vai līdzekļus. Līguma ietvaros privātā sektora uzņēmums uzņemas nodrošināt noteikto pakalpojumu vai līdzekļus, strādājot ar fiksētu komisiju un termiņu. Latvijas PPP regulā noteikts, ka PPP līgumi var tikt slēgti uz laiku no 5 līdz 30 gadiem (īpašos gadījumos līgums var būt ilgāks par 30 gadiem).

Papildus finansiālajam ieguvumam PPP modelis ir balstīts uz projekta risku dalīšanu starp publisko un privāto partneri. Balanss risku sadalē un finansējuma/ ieguldījumu apjomos ir svarīgs, lai noteiktu, vai finansiāli PPP projekta īstenošana ir ekonomiski izdevīgāka nekā projekta realizācija tradicionāla iepirkuma veidā.

Galvenos PPP riskus var iedalīt 3 grupās:

- Būvniecības riski – riski, kas saistīti ar būvniecības procesu, piemēram, materiālu cenu izmaiņām, tehniskās specifikācijas ievērošanu u.c.;
- Pieejamības riski – riski saistīti ar zaudējumiem, kas radušies ja aktīvs (mājoklis) nav laikā pabeigts/uzbūvēts vai neatbilst nepieciešamajiem standartiem;
- Pieprasījuma riski – riski, kas saistīti ar aktīva/pakalpojuma reālā pieprasījuma saskanību ar iepriekš prognozēto.

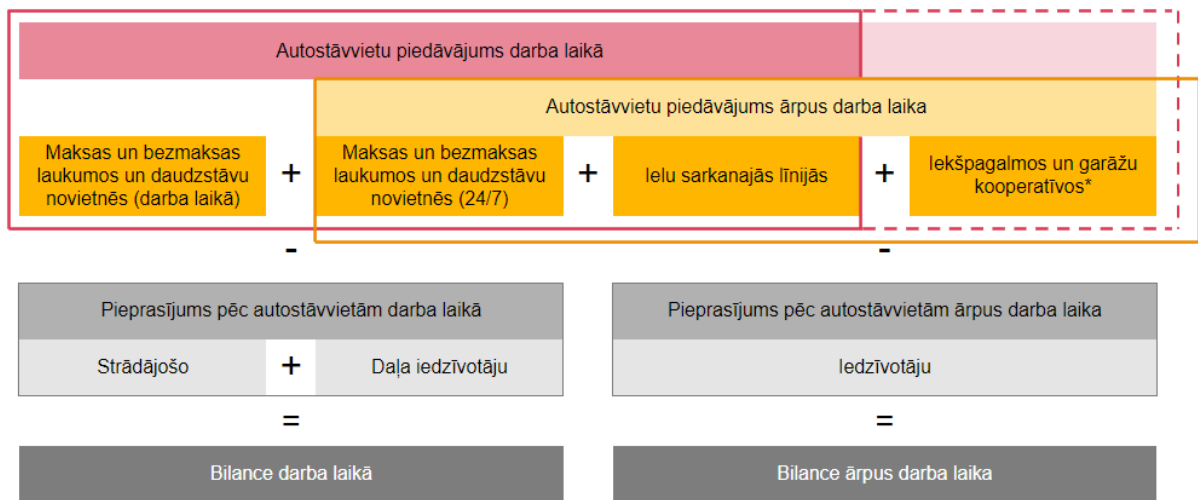
PPP līgumi ietver arī citus riskus, kas rūpīgi jāsadala starp abiem partneriem (riski sīkāk aprakstīti ESA 2010 dokumentācijā).¹¹⁴ Riski katram no PPP projektiem tiek izvērtēti individuāli. Tā kā līguma slēgšanas laikā nepieciešams izanalizēt un sadalīt projekta risku starp partneriem, PPP līguma noslēgšanas process var būt sarežģīts.

¹¹⁴ European Union (2013). European system of accounts, ESA 2010.
<https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/5925693/KS-02-13-269-EN.PDF/44cd9d01-bc64-40e5-bd40-d17df0c69334>

Pielikums 4. Autostāvvietu bilance

Autostāvvietu bilances aprēķina metodoloģija

Ilustrācija 32. Autostāvvietu bilances aprēķina metodoloģija



*Pieņemot, ka iekšpagalmos un garāžu kooperatīvos automašīnas arī darba laikā var atstāt tikai apkalmes iedzīvotāji

Bilances elements	Aprēķina formula	Lielumu atšifrējums	Informācijas avoti
Nepieciešamās autostāvvietas ārpus darba laika (A_A)	$A_A = \frac{I_A}{I_R} \times N_R \times D$	I_A – iedzīvotāju skaits apkaimē (2022)	CSP: Iedzīvotāji pēc dzimuma un vecuma grupām reģionos, novados, pilsētās, pagastos, ciemos (atbilstoši robežām 2023. gada sākumā), apkaimēs un blīvi apdzīvotās teritorijās (eksperimentālā statistika)
		I_R – iedzīvotāju skaits Rīgā (2022)	
		N_R – Rīgā reģistrētās vieglās automašīnas (2023)	CSDD: Uz 01.01.2023. reģistrēto transportlīdzekļu skaits
		D – apkaimes iedzīvotāju proporcija trīs un vairāk iedzīvotāju namos (2021)	CSP: Tradicionālie mājokļi un tajos dzīvojošās personas pēc ēkas tipa un uzcelšanas laika reģionos, republikas pilsētās, novados un apkaimēs (tautas skaitīšana)
Nepieciešamās autostāvvietas darba laikā (A_D)	$A_D = (J_A \times P) + (A_A - P \times K_A) *$ *Ja starpība ir negatīva, tā tiek aizstāta ar 0	P – pārvietošanos skaits gadā (%) ar automašīnu šajos braucienos darba dienās (2021) – izmantots, lai modelētu iedzīvotāju skaitu, kas uz darbu dodas ar automašīnu	CSP: Pārvietošanos skaits gadā pēc galvenā transporta veida šajos braucienos (<300 km) (%)
		J_A – nodarbināto skaits apkaimē (2017)	CSP: Nodarbināto iedzīvotāju svārstmigrācija, darbvietu skaits, radītā pievienotā un produkcijas vērtība reģionos, novados, pilsētās, pagastos (atbilstoši robežām 2023. gada sākumā), apkaimēs un blīvi apdzīvotās teritorijās (eksperimentālā statistika) – Dzīvesvietas teritoriālā vienība, Darba vietas teritoriālā vienība, Rādītājs un Laika periods
		K_A – apkaimes iedzīvotāji, kas ir nodarbināti (2017)	
Piedāvājums maksas un bezmaksas stāvlaukumos un daudzstāvu autonomiņēs darba laikā (B_D)	$B_D = \sum \left[\frac{0,65}{14,7} \times S_D \right]$	0,65 – stāvlaukuma/daudzstāvu autonomiņes platības lietderības koeficients	OSM datubāze, Google Maps Street View, PwC veiktie aprēķini un kartējums
		14,7 – vienas autostāvvietas platība (m^2)	
		S_D – stāvlaukuma/daudzstāvu autonomiņes, kas pieejama darba laikā, platība (m^2)	
Piedāvājums maksas un bezmaksas stāvlaukumos un daudzstāvu autonomiņēs, 24/7 (B_E)	$B_E = \sum \left[\frac{0,65}{14,7} \times S_E \right]$	0,65 – stāvlaukuma/daudzstāvu autonomiņes platības lietderības koeficients	OSM datubāze, Google Maps Street View, PwC veiktie aprēķini un kartējums
		14,7 – vienas autostāvvietas platība (m^2)	
		S_E – stāvlaukuma/daudzstāvu autonomiņes, kam nav darba laika ierobežojumu, platība (m^2)	
Piedāvājums ielu sarkanajās līnijās, maksas un bezmaksas (B_I)	$B_I = \sum \left[\frac{L_1}{5,75} \right] + \sum \left[\frac{2 \times L_2}{5,75} \right] + M$	5,75 – vienas autostāvvietas garums (m)	OSM datubāze, Google Maps Street View, CSOTL, CSN, Saistošie noteikumi Nr.206, PwC veiktie aprēķini un kartējums
		L_1 – ielas posma garums, kurā bez maksas atļauts stāvēt vienā ielas pusē (m)	
		L_2 – ielas posma garums, kurā bez maksas atļauts stāvēt abās ielas pusēs (m)	SIA "Rīgas Satiksme" sniegtā informācija, PwC veiktie aprēķini un kartējums
		M – maksas autostāvvietu skaits apkaimē (2021)	
Piedāvājums iekšpagalmos un garāžu kooperatīvos	$B_P = Y + 0,5 \times F + G$	Y – autostāvvietu skaits iekšpagalmos 2014. gadā	E.Daniševska birojs, Solvers Thinking Ahead (2014). Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāns.
		0,5 – minimālais autostāvvietu skaits uz dzīvokli	Rīgas teritorijas plānojums 2006. – 2018. gadam
		F – jaunizbūvētu dzīvokļu skaits 3 un vairāk dzīvokļu mājās (2015–2021)	CSP: Tradicionālie mājokļi un tajos dzīvojošās personas pēc ēkas tipa un uzcelšanas laika reģionos, republikas pilsētās, novados un apkaimēs (tautas skaitīšana)
		G – autostāvvietu skaits garāžu kooperatīvos	OSM datubāze, Google Maps Street View, PwC veiktais kartējums
Bilance darba laikā	$\Delta_D = B_D + B_E + B_I + (B_P - (A_A - P \times K_A)) * - (J_A \times P)$ *Ja starpība ir pozitīva, tā tiek aizstāta ar 0	Skatīt augstāk	N/A
Bilance ārpus darba laika	$\Delta_A = B_D + B_E + B_I + B_P - A_A$	Skatīt augstāk	N/A

Autostāvvietu balance darba laikā un ārpus tā

Apkaime	Autostāvvietu pieprasījums	Autostāvvietu piedāvājums	Bilance
---------	----------------------------	---------------------------	---------

Nosaukums	Nepieciešamās autostāvvietas ārpus darba laika	Nepieciešamās autostāvvietas darba laikā	Maksas un bezmaksas stāvlaukumos un daudzstāvu auto-novietnēs (darba laikā)	Maksas un bezmaksas stāvlaukumos un daudzstāvu auto-novietnēs (24/7)	Ielu sarkanajās līnijās (maksas un bezmaksas)	Iekšpagalmos un garāžu kooperatīvos	Darba laikā	Darba laikā, % no kopējā autostāvvietu skaita apkaimē	Ārpus darba laika	Ārpus darba laika, % no kopējā autostāvvietu skaita apkaimē
Rīga	208802	281018	82117	42803	126242	63650	32334		57375	
Atgāzene	370	1850	1101	142	331	142	-230	-15%	405	52%
Avoti	6424	8247	383	826	1331	826	-5441	-214%	-4001	-165%
Āgenskalns	8461	10386	1434	784	3180	1234	-2218	-41%	-1428	-20%
Beberbeķi	0	75	0	37	468	37	430	85%	584	100%
Berģi	369	336	64	163	2151	163	2042	86%	2196	86%
Bieriņi	921	1184	366	240	1858	240	1280	52%	1236	57%
Bišumuiža	794	649	0	22	655	22	212	31%	67	8%
Bolderāja	4193	3435	638	717	3789	1227	3393	66%	2578	38%
Brasa	4634	9284	1447	403	1124	403	-4697	-158%	-1339	-41%
Breķši	487	280	54	9	1611	259	1536	92%	1583	76%
Bukulti	76	261	138	15	451	215	343	57%	628	89%
Buļļi	9	11	0	174	1669	174	1832	99%	1834	100%
Centrs	11131	36057	1236	3655	3658	3047	-25376	-297%	-1686	-18%
Čiekurkalns	2661	8194	2827	245	2367	1615	-1891	-35%	5661	68%
Daugavgrīva	2823	1849	543	256	1468	1756	1578	70%	1035	27%
Dārziems	5449	7561	2135	375	4956	1235	1298	17%	3343	38%
Dārziņi	13	284	0	0	7108	0	6824	96%	7095	100%
Dreiliņi	2524	4373	3992	1108	751	1092	2582	44%	1296	34%
Dzirciems	3868	4641	993	483	1651	793	-93	-3%	41	1%
Grīziņkalns	4420	6338	1120	379	739	379	-3341	-149%	-2543	-135%
Iļģuciems	7732	6019	382	588	2018	898	-766	-26%	-2861	-59%
Imanta	14860	12061	2438	3542	4242	5262	3954	39%	453	3%
Jaunciems	334	168	0	181	2233	231	2246	93%	2176	87%
Jugla	7947	6062	414	1095	4700	2505	2889	47%	1762	18%
Katlakalns	37	711	203	162	90	162	-256	-56%	310	89%
Kleisti	98	307	1500	425	787	2325	2409	89%	3273	97%
Kundziņsala	28	311	503	0	210	230	402	56%	413	94%
Kengarags	16183	11476	3620	2569	2633	2819	400	5%	-7927	-96%
Kļipsala	198	1904	761	706	1012	706	578	23%	1821	90%
Mangaļsala	290	358	0	197	1676	197	1540	82%	1763	86%
Maskavas foršate	8529	14464	4197	2280	5067	3480	-159	-1%	1579	16%
Mežaparks	928	688	577	448	4006	448	4394	87%	4009	81%
Mežciems	5212	6481	3510	973	2262	989	2387	35%	991	16%
Mīlgrāvis	1306	1370	512	0	1456	650	1104	56%	1060	45%
Mūkupurvs	3	58	179	0	822	0	943	94%	1081	100%
Pētersala-Andrejsala	1938	3672	1388	727	894	727	150	5%	684	26%
Pleskodāle	1215	3970	4310	470	2550	770	3457	47%	3205	73%
Plāvieki	14978	9084	2078	2839	2449	2647	2079	28%	-5893	-65%
Purviems	19505	14674	3371	3483	3923	4898	3673	34%	-3397	-21%
Rumbula	315	1789	2103	432	3645	2332	4533	73%	5854	95%
Salas	6	380	381	167	591	167	759	67%	915	99%
Sarkandaugava	5741	10543	3794	820	4461	2440	638	7%	3254	36%
Skanste	701	4973	2931	2651	883	2671	1809	28%	4302	86%
Spilve	26	552	160	44	90	594	-247	-84%	852	97%
Suži	96	20	0	0	219	0	199	91%	160	62%
Šampēteris	1702	2083	385	102	1379	552	352	19%	853	33%
Šķīrotava	558	6779	2380	175	3988	1935	-154	-2%	5709	91%
Teika	9758	14360	8141	1433	5563	963	4213	28%	3108	24%
Torņakalns	2172	8331	5237	370	1594	390	-617	-9%	305	12%
Trīsciems	33	158	0	43	2742	43	2627	94%	2755	99%
Vecāķi	91	102	39	0	2883	0	2820	97%	2793	97%
Vecdaugava	168	62	0	0	1334	0	1272	95%	1209	88%
Vecmīlgrāvis	7144	5316	872	777	2844	1197	836	19%	-1864	-35%
Vecpilsēta	744	10718	213	554	558	234	-9109	-687%	653	47%
Voleri	70	246	1357	231	758	581	2116	90%	1355	95%

Zasulauks	2252	2073	167	129	953	179	-135	-11%	-481	-27%
Ziepniekkalns	10489	9404	3830	2276	4306	2756	4167	40%	1069	9%
Zolitūde	5790	3997	1713	1881	3105	1813	4768	71%	1490	20%

Pielikums 5. Specifisku autostāvvietu paredzētais skaits

Apkaime	Piegādātāju autostāvvietas		Autostāvvietas personām ar invaliditāti		Īslaicīgās auto-stāvvietas pie vispārējās izglītības iestādēm	Stāvparki	Auto-stāvvietas un daudzstāvu auto-novietnes	Autostāvvietas ar elektroauto uzlādes stacijām			Velonovietnes
	Esošās	Papildus jāierīko	Esošās	Papildus jāierīko	Jāierīko	Kapacitāte	Kapacitāte	Esošās auto-stāvvietas	Jāierīko ielu sarkanajās līnijās	Jāierīko stāvparkos, autostāvvietās un daudzstāvu autonovietnēs	Jāierīko stāvparkos, autostāvvietās un daudzstāvu autonovietnēs
Rīga	71	144	348	829	544	10485	39918	80	208	5040	5040
Algāzene	0	0	1	6	2	0	0	3		0	0
Avoti	7	11	12	27	14	0	4243	0	11	424	424
Āgenskalns	4	5	7	71	26	280	1851	2	27	213	213
Beberbeki	0	0	0	2	0	0	0	0		0	0
Bērģi	0	0	0	4	0	250	0	0		25	25
Bieriņi	0	1	0	15	4	0	0	0		0	0
Bišumuiža	0	0	0	1	0	880	0	0		88	88
Bolderāja	0	1	7	24	10	0	0	0		0	0
Brasa	0	5	6	19	12	0	1668	1	9	167	167
Brekši	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0
Bukulti	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0
Bulļi	0	0	1	0	0	0	0	0		0	0
Centrs	42	47	49	57	38	0	2631	5	31	263	263
Čiekurkalns	0	2	3	15	6	0	0	0		0	0
Daugavgrīva	0	0	0	9	8	0	0	0		0	0
Dārziems	0	4	5	27	16	0	0	1		0	0
Dārziņi	0	0	0	23	0	0	0	0		0	0
Dreiliņi	0	0	3	0	2	0	0	2		0	0
Dzirčiems	0	0	3	20	12	130	220	0	14	35	35
Grīziņkalns	4	9	12	10	26	0	2730	1	6	273	273
Ilūciems	0	6	3	28	28	290	3058	2	17	335	335
Imanta	0	0	15	25	34	295	784	2		108	108
Jaunciems	0	0	0	5	4	0	0	0		0	0
Jugla	0	1	5	18	22	140	0	1		14	14
Katlakalns	0	0	0	1	0	0	0	0		0	0
Kleisti	0	0	0	1	0	0	0	0		0	0
Kundziņsala	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0
Ķengarags	0	1	11	13	40	370	8383	5		875	875
Ķīpsala	0	0	5	5	0	0	0	1	9	0	0
Mangalsala	0	0	2	0	0	0	0	0		0	0
Maskavas foršate	0	12	23	59	24	840	0	4	43	84	84
Mežaparks	3	0	3	10	8	110	0	1		11	11
Mežciems	3	1	3	6	12	210	0	6		21	21
Mīlgrāvis	0	0	1	0	4	0	0	0		0	0
Mūkupurvs	0	0	0	2	0	0	0	0		0	0
Pētersala-Andrejsala	0	0	10	16	8	0	0	1	8	0	0
Pleskodāle	0	0	17	13	12	500	0	5		50	50
Plavnieki	0	2	32	10	34	0	6802	1		680	680
Purciems	0	3	22	34	34	410	4597	8		501	501
Rumbula	0	0	5	2	0	0	0	0		0	0
Salas	0	0	4	0	0	570	0	0		57	57
Sarkandaugava	0	6	1	25	12	930	0	1		93	93
Skanste	0	0	8	11	8	1000	0	5	7	100	100
Spilve	0	1	0	1	0	0	0	1		0	0
Suži	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0
Šampēteris	0	0	2	10	2	0	0	0		0	0
Šķīrotava	0	0	5	5	0	0	0	1		0	0
Teika	2	8	14	60	14	430	0	6		43	43
Toņakalns	0	2	2	26	6	150	0	3	13	15	15
Trīsciems	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0

Vecāķi	0	0	6	5	0	0	0	0		1 0	0
Vecdaugava	0	0	0	2	0	0	0	0		1 0	0
Vecmīlgrāvis	1	1	9	44	10	0	2392	2		60 ² / ₃ ⁹	239
Vecpilsēta	5	13	15	1	4	0	0	1	5	6 0	0
Voleri	0	0	0	0	0	0	0	0		1 0	0
Zasulauks	0	1	0	12	10	100	558	0	8	19 ⁶ / ₆	66
Ziepniekkalns	0	1	10	29	26	2600	0	5		88 ² / ₆ ⁰	260
Zolltūde	0	0	6	20	12	0	0	3		49 0	0

Pielikums 6. Naudas plūsmas aprēķins 10 gadu periodam

Naudas plūsma										
Peļņas vai zaudējumu pārskats										
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ieņēmumi no jaunajām autostāvvietām	424	555	555	555	555	555	555	555	555	555
Ieņēmumi no esošajām autostāvvietām	8,088	8,927	9,765	10,604	11,443	12,281	13,120	13,958	14,797	15,636
Neiegūtie ieņēmumi no jaunizveidotajām piegādātāju autostāvvietām un autostāvvietām personām ar invaliditāti	-482	-935	-1,356	-1,382	-1,395	-1,404	-1,404	-1,404	-1,404	-1,404
Darbības izmaksas	-2,436	-2,491	-2,563	-2,614	-2,666	-2,720	-2,774	-2,830	-2,886	-2,944
EBITDA	5,595	6,056	6,401	7,163	7,936	8,712	9,497	10,280	11,062	11,843
Pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu nolietojums un amortizācija	-416	-705	-1,169	-1,470	-1,832	-2,138	-2,151	-2,551	-2,636	-2,814
EBIT	5,179	5,351	5,232	5,692	6,104	6,575	7,345	7,729	8,426	9,028
Procentu maksājumi	-109	-183	-268	-368	-486	-631	-815	-1,066	-1,450	-2,234
Pārskata gada peļņa vai zaudējumi	5,070	5,167	4,964	5,324	5,618	5,944	6,530	6,662	6,975	6,794
Neto rentabilitāte	63%	60%	55%	54%	53%	52%	53%	51%	50%	46%
Naudas plūsma (tiešā metode)										
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Apgrozījums	8,031	8,547	8,964	9,777	10,602	11,432	12,271	13,109	13,948	14,787
Kopā izdevumi	-2,436	-2,491	-2,563	-2,614	-2,666	-2,720	-2,774	-2,830	-2,886	-2,944
Procentu maksājumi	-109	-183	-268	-368	-486	-631	-815	-1,066	-1,450	-2,234
Pamatdarbības neto naudas plūsma (CFOA)	5,486	5,873	6,133	6,795	7,450	8,082	8,681	9,213	9,611	9,609
Kapitālieguldījumi	1,060	1,070	1,092	1,113	1,136	1,158	1,182	1,205	1,229	1,254
Atkārtotas investīcijas	0	0	596	435	0	722	46	657	483	65
Ieguldīšanas darbības neto naudas plūsma (CFFA)	1,060	1,070	1,688	1,548	1,136	1,880	1,228	1,862	1,712	1,319
RS	1,088	669	682	696	710	724	738	753	768	784
Aizdevums	1,088	669	682	696	710	724	738	753	768	784
Pamatsummas atmaksa	-109	-183	-268	-368	-486	-631	-815	-1,066	-1,450	-2,234
Finansēšanas darbības neto naudas plūsma	979	486	414	328	224	93	-77	-313	-682	-1,450
Pārskata gada neto naudas plūsma	7,525	7,429	8,234	8,671	8,809	10,055	9,832	10,762	10,641	9,477

Pielikums 7. Sasniedzamie rezultāti

Rezultatīvie rādītāji				Plānotā vērtība (2032. gadā)
	Mērvienība	Apraksts	Izvērtēšanas biežums	
Operacionālie rezultāti				
Stabils ienesīguma līmenis	%	Neto rentabilitātes līmenis	Katru gadu	Virš 40%
Samazināts pēcapmaksas maksājumu skaits	Darījumu skaits uz vienu autostāvvietu	Uzlabojot pašvaldības maksas autostāvvietu kontroles mehānismu, ieviešot automatizētu autostāvvietu kontroli, sagaidāms pēcapmaksas darījumu skaita samazinājums.	Katru gadu	3
Autostāvvietu pakalpojuma kvalitāte				
Klientu apmierinātība ar maksas autostāvvietu pakalpojumu	Vērtējums (1 – zems, 5 – augsts)	Attīstot maksas autostāvvietu pakalpojumu, ir būtiski regulāri sekot autostāvvietu lietotāju apmierinātībai, lai laicīgi reaģētu uz nepieciešamām izmaiņām.	Katru gadu	Vismaz 4
Autostāvvietu infrastruktūra				
Jaunierīkotas maksas autostāvvietas ielu sarkanajās līnijās	Skaits	Skat. sadaļu 4.5. <i>Autostāvvietu zonējums un specifisku autostāvvietu izvietošana un Autostāvvietu programmas Rīcības plānu.</i>	Reizi 3 gados	7,690
Jaunierīkotas autostāvvietas personām ar invaliditāti	Skaits	Skat. sadaļu 4.5. <i>Autostāvvietu zonējums un specifisku autostāvvietu izvietošana un Autostāvvietu programmas Rīcības plānu.</i>	Reizi 3 gados	829
Jaunierīkotas piegādātāju autostāvvietas	Skaits	Skat. sadaļu 4.5. <i>Autostāvvietu zonējums un specifisku autostāvvietu izvietošana un Autostāvvietu programmas Rīcības plānu.</i>	Reizi 3 gados	144
Jaunierīkotas elektroauto uzlādes autostāvvietu skaits ielu sarkanajās līnijās	Skaits	Skat. sadaļu 4.5. <i>Autostāvvietu zonējums un specifisku autostāvvietu izvietošana un Autostāvvietu programmas Rīcības plānu.</i>	Reizi 3 gados	208
Jaunierīkotas īstermiņa autostāvvietas pie vispārējās izglītības iestādēm	Skaits	Skat. sadaļu 4.5. <i>Autostāvvietu zonējums un specifisku autostāvvietu izvietošana un Autostāvvietu programmas Rīcības plānu.</i>	Reizi 3 gados	544
Jaunierīkotas autostāvvietas stāvlaukumos vai autonovietnēs iedzīvotājiem	Skaits	Skat. <i>Autostāvvietu programmas Rīcības plānu.</i>	Reizi 3 gados	39,917
Jaunierīkotas autostāvvietas stāvparkos	Skaits	Skat. <i>Autostāvvietu programmas Rīcības plānu.</i>	Reizi 3 gados	10,485
Jaunierīkotas elektroauto uzlādes autostāvvietas stāvparkos, stāvlaukumos un daudzstāvu autonovietnēs	Skaits	Skat. <i>Autostāvvietu programmas Rīcības plānu.</i>	Reizi 3 gados	5,040

pwc.com

PricewaterhouseCoopers SIA, Kr. Valdemāra iela 21-21, Rīga, LV-1010, Latvija, LV40003142793 T: +371 6709 4400, F: +371 6783 0055, www.pwc.lv

PwC uzņēmumi palīdz juridiskām un fiziskām personām radīt tām nepieciešamo vērtību. Mūsu uzņēmumu tīklā 158 valstīs strādā vairāk nekā 250 000 speciālistu, kuru uzdevums ir sniegt kvalitatīvus revīzijas pakalpojumus, kā arī nodokļu un biznesa konsultācijas. Pastāstiet mums par sev svarīgo un uzziniet vairāk, apmeklējot www.pwc.lv.

©2022 PwC. "PwC" apzīmē PwC uzņēmumu tīklu un/vai vienu vai vairākus tā dalībniekus, kurā katrai dalīborganizācijai ir atsevišķas juridiskās personas statuss. Sīkāka informācija pieejama www.pwc.com/structure.