
Mikromobilitāte valsts ceļu tīklā

Mārtiņš Pranciņis

VSIA Latvijas Valsts ceļi Satiksmes organizācijas plānošanas daļas ceļu
būvinženieris

2019. gada pētījums *Par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā*

Mērķis – veikt visaptverošu pētījumu par velosatiksmi valstī, tai skaitā:

- socioloģisko aptauju un pašvaldību anketēšanu
- izpētīt citu valstu pieredze mikromobilitātes attīstībā
- valsts ceļu tīklam piederošās infrastruktūras analīzi
- sniegt ieteikumus turpmākajai mikromobilitātes infrastruktūras attīstībai

Rezultātā izvirzīti 3 galvenie valsts mikromobilitātes attīstības virzieni

Galvenie valsts mikromobilitātes infrastruktūras **maršruti**

Valsts mikromobilitātes maršruti, **kas savieno apdzīvotas vietas** ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 cilvēku 10 km sasniedzamības robežās

Valsts mikromobilitātes infrastruktūras **fragmentācijas novēršana** un esošās infrastruktūras pilnveidošana

Galvenie valsts mikromobilitātes infrastruktūras maršruti – paveiktais

Veikta maršrutu trašu priekšizpēte ar mērķi:

- izpētīt vismaz trīs potenciālos trases novietojumus. Savstarpēji tos salīdzināt un pieņemt racionālāko/labāko trases variantu
- komunikācija ar pašvaldībām un plānošanas reģioniem
- apzināt potenciālās būvniecības izmaksas
- noskaidrot pieguļošo zemju robežas un papildu nepieciešamās zemes
- apzināt iespējamās sarežģījumus



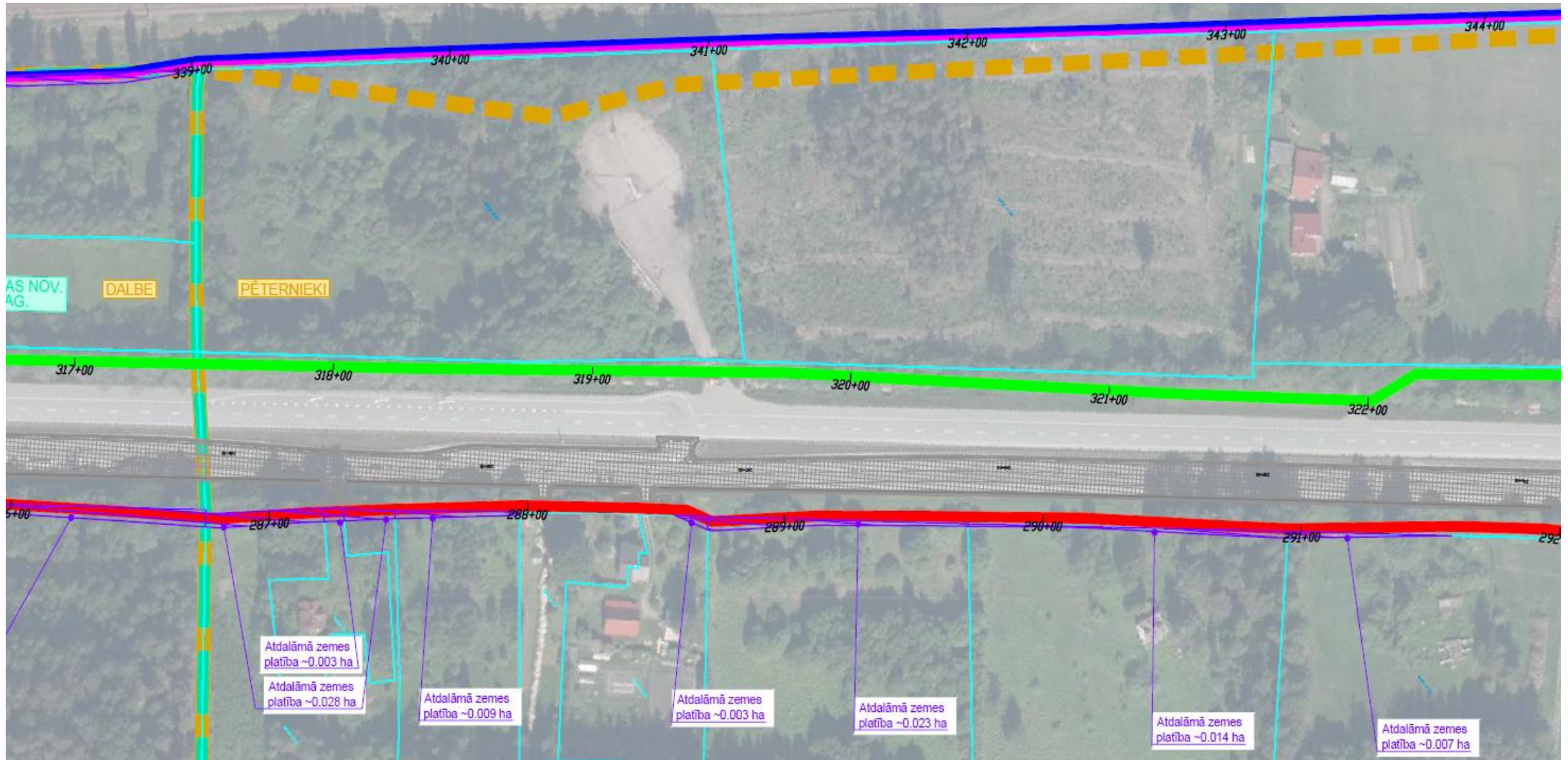
Piemērs: izpēte maršrutam Dobele–Rīga

Maršruta viena varianta kopskats



Piemērs: izpēte maršrutam Dobele–Rīga

Maršruta varianti



Trases variantu Dobele–Rīga savstarpējais salīdzinājums

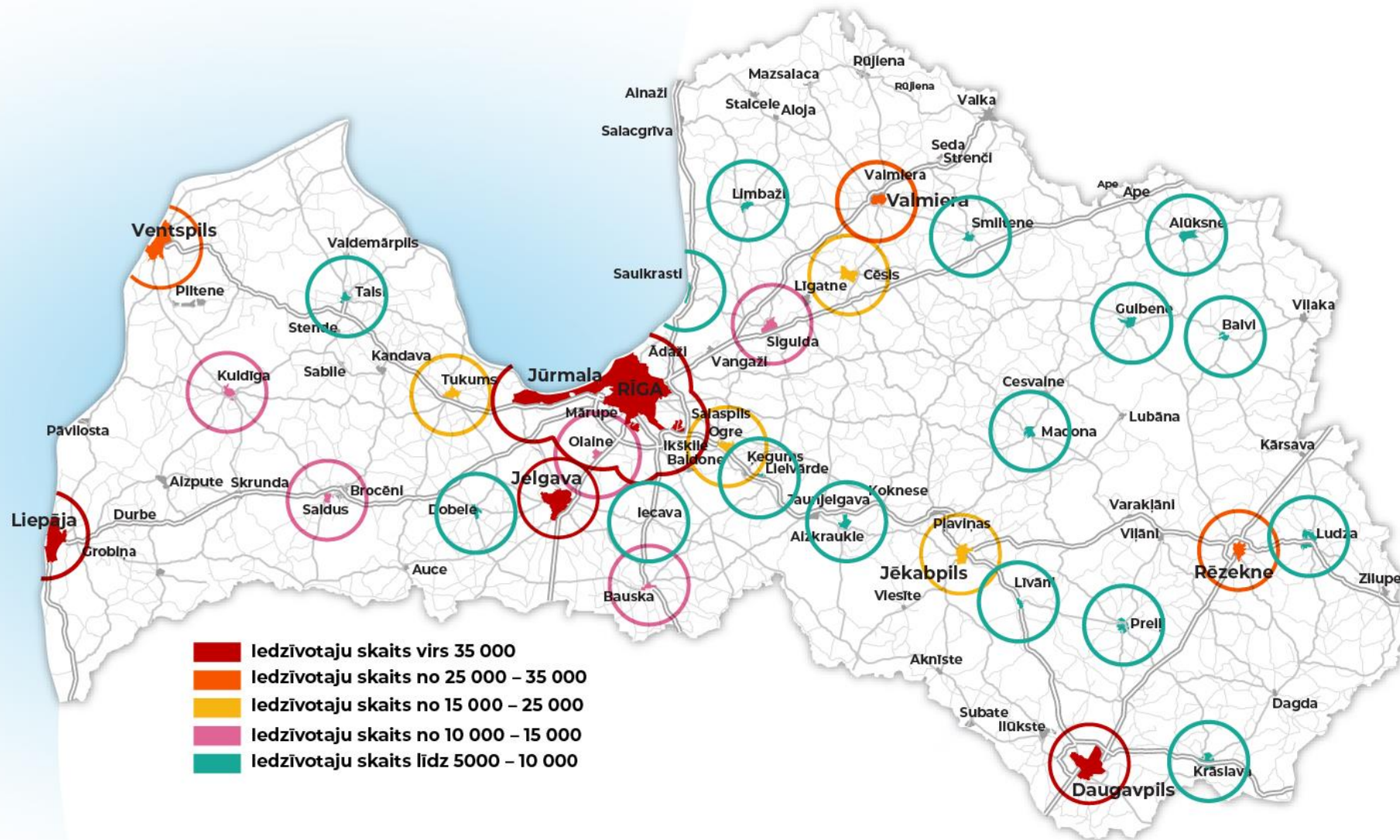
| | 1. Mikromobilitātes infrastruktūras izmantotāju komforts (troksnis, transporta piesārņojums utt.) | 2. Mikromobilitātes infrastruktūras pievilcīgums (ainaviska vide) | 3. Mikromobilitātes infrastruktūras izbūvei nepieciešamās papildus atsavināmo zemju platības | 4. Mikromobilitātes infrastruktūras būvniecības izmaksas | 5. Mikromobilitātes infrastruktūras sasaiste ar esošo infrastruktūru | 6. Mikromobilitātes infrastruktūras ietekme uz vidi (dabas liegumu šķērsošana, īpaši aizsargājamo biotopu šķērsošana utt.) | 7. Dažādu mērķa objektu sasniedzamība pa īsāko ceļu, izmantojot mikromobilitātes infrastruktūru* | 8. Mikromobilitātes infrastruktūras atrašanās vieta sabiedrības intereses objektu (veselības un aprūpes iestāžu) tuvumā | 9. Mikromobilitātes infrastruktūras atrašanās vieta sabiedriskā transporta pieturvietu vai dzelzceļa staciju tuvumā | 10. Mikromobilitātes infrastruktūras pieejamība vietējiem iedzīvotājiem | 11. Mikromobilitātes infrastruktūras izmantotāju satiksmes drošība** |
|--------------------|---|---|--|--|--|--|--|---|---|---|--|
| 1. variants | 1 | 1 | 4 5,317 ha | 4 19 864 375,80 eiro | 3 paredzēts izmantot 743 m | 3 neskar biotopus | 3 kopgarums ~ 66,2 km | 3 | 4 | Skatīt iepriekšējo tabulu | 2 12 šķērsojumi |
| 2. variants | 4 | 4 | 1 12,163 ha | 2 25 602 595,34 eiro | 1 paredzēts izmantot 1411 m | 2 skar biotopu 450 m garumā | 2 Kopgarums ~ 67,6 km | 1 | 1 | Skatīt iepriekšējo tabulu | 1 11 šķērsojumi |
| 3. variants | 2 | 3 | 2 8,749 ha | 3 19 609 029,25 eiro | 2 nav paredzēts izmantot | 1 neskar biotopus | 1 Kopgarums ~ 69,2 km | 2 | 2 | Skatīt iepriekšējo tabulu | 3 5 šķērsojumi, 2 šķērs. pie dz.l. |
| 4. variants | 3 | 2 | 3 6,612 ha | 4 18 641 492,93 eiro | 4 paredzēts izmantot 2042 m | 3 neskar biotopus | 4 Kopgarums ~ 66,0 km | 4 | 3 | Skatīt iepriekšējo tabulu | 2 6 šķērsojumi, 3 šķērs. pie dz.l. |

*Tiek mērīts kopējais MMI garums, pieņemot, ka MMI sāksies Dobelē Brīvības ielas un dzelzceļa līnijas Jelgava–Liepāja šķērsojumā, turpināsies cauri Jelgavai (1., 3., un 4. variantam izmantojot autoceļu P97 un P100, savukārt 2. variantam izmantojot dzelzceļa līniju Jelgavā) un beigsies Rīgā pie autoceļa A10 (Kārļa Ulmaņa gatve).

**Vislielākā bīstamība paredzama vietās, kur MMI šķērsojas ar valsts autoceļiem. Rezultātā tiek veikta šādu vietu uzskaitē. Vietas, kur valsts autoceļus MMI šķērso blakus dzelzceļa līnijai, tiek uzskatītas divreiz bīstamākas, jo šajās vietās paredzēts izbūvēt nemarkētas gājēju pārejas, lai automašīnām būtu priekšroka attiecībā pret attiecībā pret MMI lietotājiem (ja tiktu izbūvēta markēta gājēju pāreja, pastāvētu risks, ka automašīna stāvētu uz dzelzceļa, lai palaistu gājējus, kas ir ļoti bīstami).

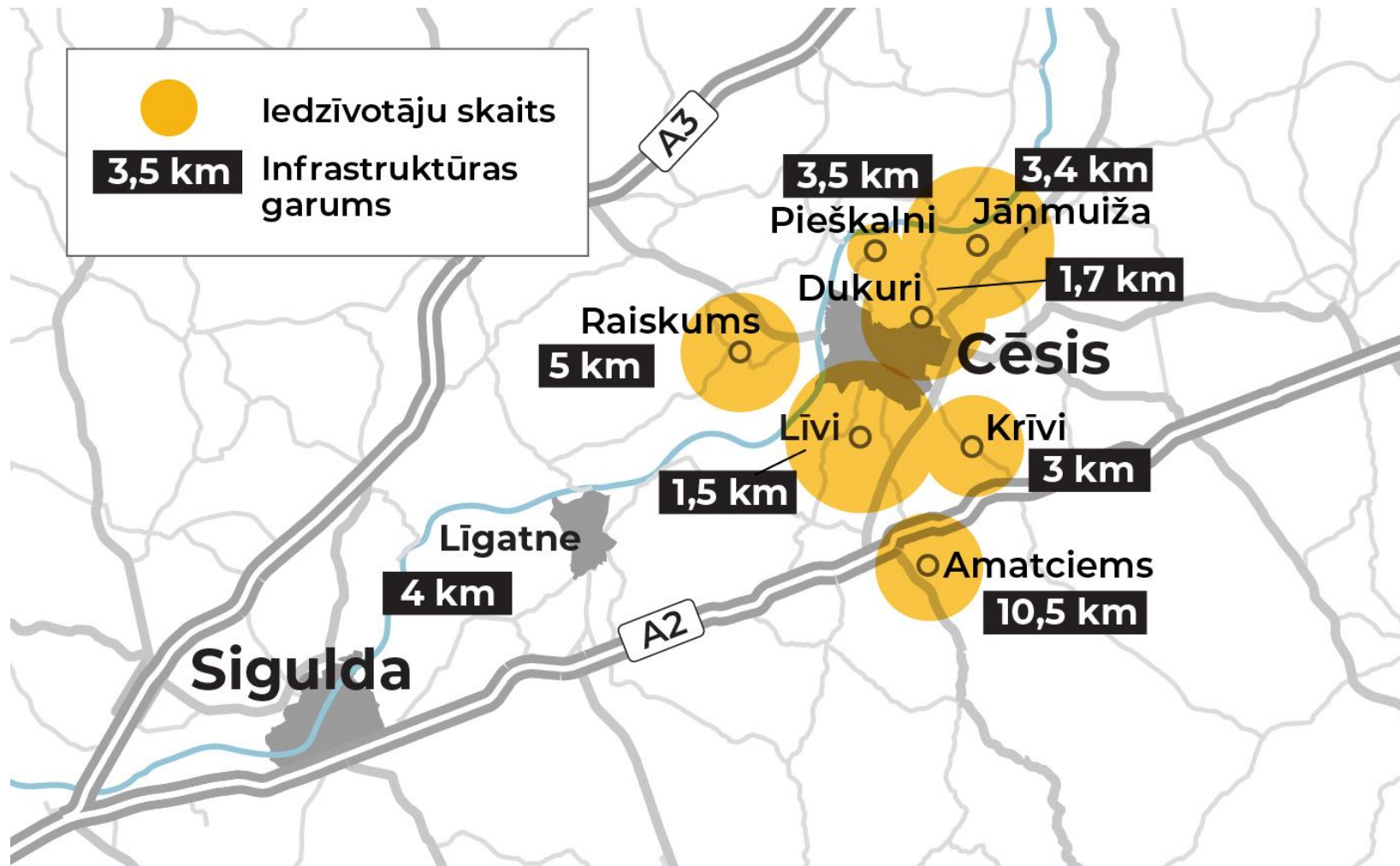
Valsts mikromobilitātes maršruti, kas savieno apdzīvotas vietas ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 cilvēku 10 km sasniedzamības robežās

Identificēti **130** potenciālie mikromobilitātes infrastruktūras savienojumi. To kopējais garums **851 km**

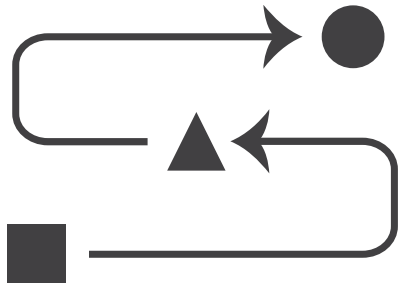


Piemērs Cēsu areālā identificētajiem savienojumiem

| Areāls | Apdzīvota vieta | Infrastrukturāras garums (km) |
|--------|-----------------|-------------------------------|
| Cēsis | Līvi | 1,5 |
| Cēsis | Dukuri | 1,7 |
| Cēsis | Cēsis-Jāņmuiža | 3,4 |
| Cēsis | Raiskums | 5 |
| Cēsis | Amatciems | 10,5 |
| Cēsis | Krīvi | 3 |
| Cēsis | Pieškalni | 3,5 |



Mikromobilitātes infrastruktūras nepieciešamības izvērtējuma metodika



Identificētie savienojumi tiek prioritizēti, vadoties pēc *Mikromobilitātes infrastruktūras nepieciešamības izvērtējuma metodikas*.

Metodikas mērķis - noskaidrot prioritāti un veidu pašvaldību vai citu personu ierosinātajiem būvniecības priekšlikumiem par mikromobilitātes infrastruktūru valsts autoceļu tīklā un tam pieguļošajā teritorijā. Metodika arī nosaka sliekšni, zem kura mikromobilitātes infrastruktūras izveide nav tehniski pamatojama un racionāla.

Izvērtējums

Metodikas izvērtējums tiek balstīts uz punktu sistēmu, kas tiek piešķirti atkarībā no:

- infrastruktūras nepārtrauktības
- infrastruktūras saistības ar valsts mēroga mikromobilitātes maršrutiem
- autosatiksmes intensitātes
- ceļu satiksmes negadījumiem ar mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem
- plānotās infrastruktūras objekta apkalpošanas zonā reģistrēto iedzīvotāju skaitu
- interešu piesaistes objektiem
- sabiedriskā transporta piesaistes

Pēc iegūto kopējo punktu skaita savienojumus sarindos prioritārā secībā un virzīs uz projektēšanu un būvniecību atbilstoši pieejamajam finansējumam.

100

200

Paldies par uzmanību!