

RĪGAS APKAIMJU ATTĪSTĪBAS KOMISIJA

Rātslaukums 1, Rīga, LV-1539, tālrunis: 67181685, e-pasts: kaspars.spunde@riga.lv

Sēdes protokols

Rīgā

24.04.2026.

Nr.6

Sēde tiek atklāta plkst. 10.00

Sēde notiek videokonferences režīmā lietojumprogrammā "Microsoft Teams"

Sēdi vada	Rīgas Apkaimju attīstības komisijas priekšsēdētājs Kaspars Spunde
Sēdi protokolē	Rīgas valstspilsētas pašvaldības Centrālās administrācijas Dokumentu vadības un domes atbalsta pārvaldes Deputātu darbības nodrošināšanas nodaļas Komitejas sēžu nodrošināšanas sektora galvenā referente Iluta Riekstiņa

Sēdē piedalās komisijas locekļi:

Edgars Bergholcs

Rūdolfs Brēmanis

Inese Voika

Sēdē nepiedalās komisijas locekļi:

Marta Kotello

Kaspars Krištopans

Valērijs Petrovs

Sēdē uzaicināti:

Māris Jansons – "Rīgas apkaimju alianse" vadītājs

Laura Paspārne – "Grīziņkalna attīstības biedrības" pārstāve

Aija Ragause – "Pļavnieku apkaimes biedrības" pārstāve

Daina Pulkstene – "Mangaļsalas iedzīvotāju biedrības" pārstāve

Komisijas priekšsēdētājs K. Spunde atklāj komisijas sēdi un iepazīstina ar sēdes darba kārtību.

Tiek apstiprināta šāda sēdes darba kārtība:

Sēdes darba kārtība

1. Pasažieru ūdens transporta attīstība Rīgā

Pasažieru ūdens transporta attīstība Rīgā

Ziņotājs: E. Bergholcs

Jautājumus uzdod: R. Brēmanis, M. Jansons, L. Paspārne, A. Ragause, D. Pulkstene, K. Spunde

E. Bergholcs sniedz informatīvu pārskatu par 04.11.2025. kolektīvā iesnieguma “Par regulāru prāmja satiksmi maršrutā Vecmīlgrāvis – Bolderāja” izvērtēšanu.

R. Brēmanis jautā par Bolderājas pietātnes atrašanās vietu, norādot uz ierobežotu kuģošanas ātrumu Buļļupē un iespējamu aizsalšanu ziemā, kā arī interesējas par alternatīvu – tuvāk Daugavai esošo iebrauktuvi un tur esošo jahtklubu.

E. Bergholcs atbild, ka minētā vieta ar jahtklubu ir tikusi izvērtēta, tomēr prioritāte ir izmantot pašvaldības īpašumā esošas teritorijas. Tiek apskatīta arī privāta pietātne pie tilta, kuras īpašnieks piekrīt publiskai izmantošanai, taču tās attālums no sabiedriskā transporta ir nepiemērots. E. Bergholcs skaidro, ka pietātņu izvēlē galvenie kritēriji ir droša piekļuve, sabiedriskā transporta tuvums un mikromobilitātes iespējas.

M. Jansons jautā par projekta fokusu, norādot, ka nav skaidrs, vai ūdens transports tiek attīstīts kā risinājums iedzīvotāju pārvietošanai vai kā tūrisma pakalpojums, uzsverot, ka tās ir divas atšķirīgas pieejas ar atšķirīgām prasībām. Viņš arī pauž bažas par iespējamu projekta ieilgšanu bez skaidra virziena, kā arī norāda uz risku, ka pašvaldība var investēt infrastruktūrā, bet privātajiem operatoriem tas nebūs ekonomiski izdevīgi. Papildus viņš uzsver, ka pastāv konkrēts iedzīvotāju pieprasījums, īpaši starp Bolderāju un Vecmīlgrāvi, un akcentē nepieciešamību pēc skaidra ekonomiskā pamatojuma un ilgtermiņa pieejas, norādot, ka viena gada pilotprojekts var nebūt pietiekams objektīvu secinājumu izdarīšanai.

E. Bergholcs atbild, ka šobrīd ūdens transports nevar tikt attīstīts kā sabiedriskais transports, jo tas nav definēts normatīvajos aktos, līdz ar to pašvaldība nevar to dotēt. Viņš skaidro, ka pašreizējā pieeja paredz infrastruktūras izveidi, kas būs publiski pieejama un kuru izmantos privātie operatori, vienlaikus sākotnēji fokusējoties arī uz tūrisma plūsmu. E. Bergholcs norāda, ka no operatoriem varētu tikt sagaidīts nodrošināt pārvadājumus iedzīvotājiem noteiktos laikos, piemēram, rītos un vakaros. E. Bergholcs uzsver, ka šobrīd trūkst datu par reālo pieprasījumu, tāpēc pilotprojekta mērķis ir tos iegūt. Viņš piebilst, ka sākotnējās investīcijas ir salīdzinoši nelielas un vērstas uz infrastruktūras sakārtošanu, lai vispār radītu priekšnoteikumus pārvadājumu attīstībai. Ja pilotprojekts būs veiksmīgs, nākotnē varēs lemt gan par likumdošanas izmaiņām, gan par ūdens transporta attīstību kā sabiedriskā transporta sastāvdaļu.

L. Paspārne norāda, ka kartē nav iekļautas vairākas potenciālās pietātņu vietas, īpaši minot Zirņu salas teritoriju, kas ir pašvaldības īpašumā un kurai, viņas ieskatā, ir attīstības potenciāls gan tūrisma, gan iedzīvotāju mobilitātes vajadzībām. Viņa aicina šo vietu izvērtēt ilgtermiņā un iekļaut plānošanā.

E. Bergholcs atbild, ka pašreizējais plāns fokusējas uz teritorijām, kur savienojumi starp Daugavas krastiem ir visnepieciešamākie, īpaši posmā, kur trūkst alternatīvu (Bolderāja, Vecmīlgrāvis, Mangaļsala). Viņš uzsver, ka citas vietas netiek izslēgtas, taču attīstība jāuzsāk pakāpeniski, lai sasniegtu konkrētus rezultātus. Vienlaikus viņš informē, ka ir pieprasīta informācija no Rīgas ostas par jau esošām publiski pieejamām pietātnēm, kas nākotnē varētu tikt izmantotas arī tūrisma attīstībai.

A. Ragause norāda, ka šāda veida projektos vienmēr ir grūti prognozēt pasažieru plūsmu un pieprasījumu, tāpēc katram risinājumam jābūt balstītam uz konkrētiem un unikāliem piesaistes objektiem. Viņa uzsver, ka Bolderājas – Vecmīlgrāvja maršrutam jādomā par tūristu piesaisti, un kā piemēru min Klaipēdu, kur sabiedriskais transports ir apvienots ar tūrisma objektu (piemēram, Delfināriju). Tāpat viņa norāda uz Venēcijas piemēru kā efektīvu ūdens transporta modeli, kā arī uzsver, ka projekts varētu būt sezonāls (no aprīļa līdz septembrim).

E. Bergholcs atbild, ka šie piemēri ir vērtīgi un tiek ņemti vērā. Viņš skaidro, ka ūdens transporta izmantošana ir ātrs un vienkāršs pārvietošanās veids, jo nav nepieciešamas sarežģītas darbības kā sauszemes transportā. Viņš uzsver, ka projekta mērķis ir ne tikai pārvadājumi, bet arī vietu aktivizēšana un cilvēku piesaiste pietātnēm, lai veidotu interesi par konkrētām apkaimēm. Viņš norāda, ka plānots pietātņu tuvumā iekļaut arī apskates objektus (piemēram, Daugavgrīvas cietoksnis un Mangaļsalas mols), lai veicinātu tūrisma plūsmu un padarītu maršrutus pievilcīgākus. Tāpat viņš min sadarbību ar tūrisma un digitālo platformu pārstāvjiem, lai izstrādātu interaktīvus risinājumus pilsētas un maršrutu popularizēšanai.

D. Pulkstene jautā, vai šobrīd ir kādas konkrētas indikācijas par operatoru interesi uzsākt ūdens transporta maršrutus, lai saprastu, vai projekts vispār tiks īstenots.

E. Bergholcs atbild, ka ar Rīgas ūdens transporta operatoriem nesen notikušas tikšanās un vismaz trīs no četriem esošajiem operatoriem ir izrādījuši interesi piedalīties. Viņš skaidro, ka operatori jau veikuši maršrutu izmēģinājumus un snieguši izvērtējumu par laiku, pietātnēm un riskiem, kā arī ir gatavi sadarbīties, ja pašvaldība nodrošina infrastruktūru.

D. Pulkstene papildus jautā par pietātņu sakārtošanas izmaksām un ieviešanas termiņiem.

E. Bergholcs atbild, ka Bolderājas gadījumā nepieciešami minimāli ieguldījumi (vienošanās par pietāšanas vietu un vienkārši tehniski risinājumi), savukārt Vecmīlgrāvja pietātnes sakārtošana arī neprasa lielas investīcijas. Viņš norāda, ka šie ir salīdzinoši ātri īstenojami risinājumi, kas neprasa ilgu būvniecības procesu un var tikt realizēti īsā termiņā.

K. Spunde jautā, cik ātri būtu iespējams uzsākt pilotprojektu un sakārtot trīs pietātnes, lai varētu sākt kuģīšu kustību.

E. Bergholcs atbild, ka mērķis ir izvirzīts līdz vasaras vidum sakārtot nepieciešamās pietātnes, lai varētu uzsākt pilotmaršrutu darbību. Viņš norāda, ka tas ir ambiciozs, bet reālistisks termiņš, piebilstot, ka mērķis ir nodrošināt, lai jau vasaras vidū infrastruktūra būtu lietošanai gatava.

K. Spunde pateicas visiem dalībniekiem par piedalīšanos un informē, ka nākamā Rīgas Apkaimju attīstības komisijas sēde notiks 29. maijā plkst. 10.

Sēde slēgta plkst. 11.02

Komisijas priekšsēdētājs

K. Spunde