

**Ziņojums par pasažieru ūdens transporta attīstības
iespējām Rīgā un priekšlikumiem jaunam
akvatorijas pārvaldības modelim**

12.06.2026.

**Rīgas Valstspilsētas pašvaldības
Pilsētas attīstības departaments**

Ziņojuma saturs

1. Ievads	3
2. Pasažieru ūdenstransporta attīstības iespējas Rīgā	4
2.1. Telpiskais tvērums	4
2.2. Savienojamās apkaimes un potenciālie maršruti	5
2.3. Piestātņu aprīkojuma prasības.....	6
3. Pasažieru ūdenstransporta attīstības ierobežojumi	7
3.1. Juridiskie ierobežojumi	7
3.2. Tirgus un piestātņu pārvaldības modeļa ierobežojumi	9
3.3. Kuģošanas ceļu tehniskie ierobežojumi.....	10
4. Pasažieru ūdenstransporta attīstības scenāriji	11
4.1. Ūdenstransports kā komercpakalpojums.....	11
4.2. Ūdenstransports kā sabiedriskā transporta daļa	12
4.3. Scenāriju ieguvumu un risku salīdzinājums	13
5. Pilotprojekts pasažieru ūdenstransporta potenciāla testēšanai	14
5.1. Pilotprojektam nepieciešamā infrastruktūra.....	14
5.2. Pilotprojekta pakalpojuma nosacījumi	14
5.3. Pilotprojekta komunikācija, monitorings un datu analīze	15
6. Esošo piestātņu uzlabošana un pielāgošana	16
6.1. Vecmīlgrāvis.....	16
6.2. Bolderāja	18
6.3. Rīgas vēsturiskais centrs	20
7. 11. novembra krastmalas infrastruktūras attīstība.....	23
7.1. Esošās situācijas problemātika.....	23
7.2. Būvprojekta izstrāde infrastruktūras uzlabošanai.....	24
8. Priekšlikumi akvatorijas un piestātņu pārvaldības izmaiņām	26
8.1. Ieteicamais atbildību sadalījums ūdenstransporta nozarē.....	26
8.2. Piestātņu tipu diferenciācija	27
8.3. Priekšlikumi regulārā ūdenstransporta piestātņu pārvaldībai.....	28
8.4. Priekšlikumi bāzes piestātņu izsoļu kārtības pilnveidei	28
8.5. Pārvaldības centralizācija.....	29
8.6. Nepieciešamās izmaiņas normatīvos.....	30
9. Ilgtermiņa attīstības iespējas	31
9.1. Piestātņu tīkla attīstība Rīgas Brīvostas teritorijā	31
9.2. Piestātņu tīkla un maršrutu attīstība pārējā Rīgas teritorijā	33
10. Secinājumi un kopsavilkums par rīcībām tuvākā termiņā	34
10.1. Secinājumi	35
10.2. Rīcību kopsavilkums	36
11. Pielikums: pārskats par esošajām piestātnēm.....	40
11.1. Piestātņu telpiskais novietojums un piederība.....	40
11.2. Piestātņu nomas statuss	43

1. Ievads

Pasažieru pārvadājumi ar ūdens transportu Rīgā šobrīd nepilda regulāra, integrēta mobilitātes risinājuma funkciju, bet pārsvarā tiek izmantoti sezonāli tūrisma un atpūtas braucieniem. Ūdens transports netiek sistemātiski plānots kā pilsētas mobilitātes sistēmas elements un nav integrēts sabiedriskā transporta tīklā ne maršrutu, ne tarifu, ne plānošanas izpratnē. Esošo pietātņu pārvaldība ir fragmentēta starp vairākām pašvaldības institūcijām, kas kavē jaunu pakalpojumu attīstību un veselīgu konkurenci starp operatoriem. Tādēļ pietātņu pārvaldības pilnveide ir būtisks priekšnoteikums kvalitatīva, droša, videi draudzīga un konkurētspējīga pasažieru ūdenstransporta attīstībai Rīgā.

Ņemot vērā pilsētas ģeogrāfiju, apbūves struktūru un satiksmes noslodzi, pasažieru ūdens transportam Rīgā ir potenciāls kļūt ne tikai par nišas pakalpojumu, bet arī par stratēģisku papildinājumu esošajā mobilitātes sistēmā. Īpaši nozīmīgs ir Daugavas kā dabiskas transporta ass potenciāls, kas ļautu tiešāk savienot pilsētas apkaimes pretējos upes krastos, atslogojot ielu tīklu. Jau iepriekš veiktie pētījumi¹ par ūdenstransporta attīstības iespējām Rīgā skaidri norāda, ka vairākos maršrutos ūdens transports spētu nodrošināt būtisku laika ietaupījumu salīdzinājumā ar sauszemes transportu, samazināt slodzi uz Daugavas tiltiem un galvenajiem ielu koridoriem, kā arī sniedzot ieguldījumu klimata mērķu sasniegšanā.

Ziņojuma mērķis ir skaidrot esošo situāciju ūdenstransporta jomā Rīgā, iezīmēt attīstības iespējas un ierobežojumus, un dot praktiskus priekšlikumus infrastruktūras attīstībai un jaunam akvatorijas pārvaldības modelim, lai ūdenstransports varētu attīstīties kā ērts un visiem pieejams ikdienas transporta veids, kas ir integrēts kopējā pilsētas mobilitātes sistēmā.

Īpašs uzsvars likts uz jaunu savienojumu veidošanu pāri Daugavai, lai radītu mobilitātes alternatīvas, ērtāk savienotu apkaimes, kuru attīstības potenciāls līdz šim nav bijis pilnā mērā izmantots, kā arī paplašinātu atpūtas un tūrisma iespējas. Tas uzlabos gan Rīgas iedzīvotāju un viesu pārvietošanās iespējas, gan

¹ Ziņojums izstrādāts ņemot vērā iepriekš veiktus pētījumus un to secinājumus, it īpaši:

- 1) "Izpēte par integrēta, zemu emisiju ūdenstransporta attīstības potenciālu un iespējām Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā". Pasūtītājs: Rīgas enerģētikas aģentūra. Izstrādātājs: SIA "Grupa93", SIA "IE.LA inženieri".
- 2) "Vīzija un priekšlikumi par optimālu pārvaldības modeli zemu emisiju ūdenstransporta attīstībai Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā". Pasūtītājs: Rīgas enerģētikas aģentūra. Izstrādātājs: SIA "Ardenis".

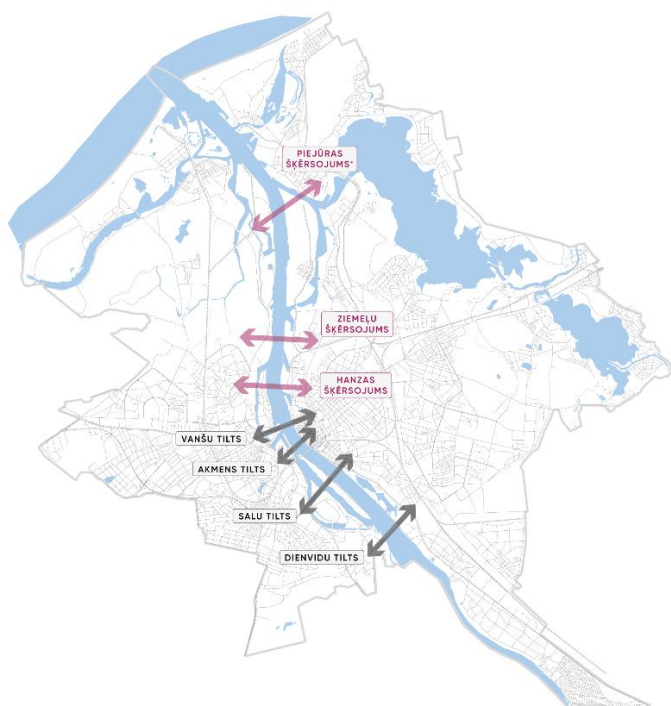
Abi augstākminētie pētījumi veikti 2021. gadā Eiropas Savienības Interreg Baltijas jūras reģiona pārrobežu sadarbības programmas 2014.-2020. gadam projekta "HUPMOBILE: Visaptveroša pilsētu un piepilsētu mobilitāte" ietvaros.

paaugstinās dzīves kvalitāti un labsajūtu pie ūdeņiem. Tajā pašā laikā, jauns pārvaldības modelis uzlabos un padarīs skaidrāku un caurspīdīgāku ūdenstransporta uzņēmējdarbības vidi.

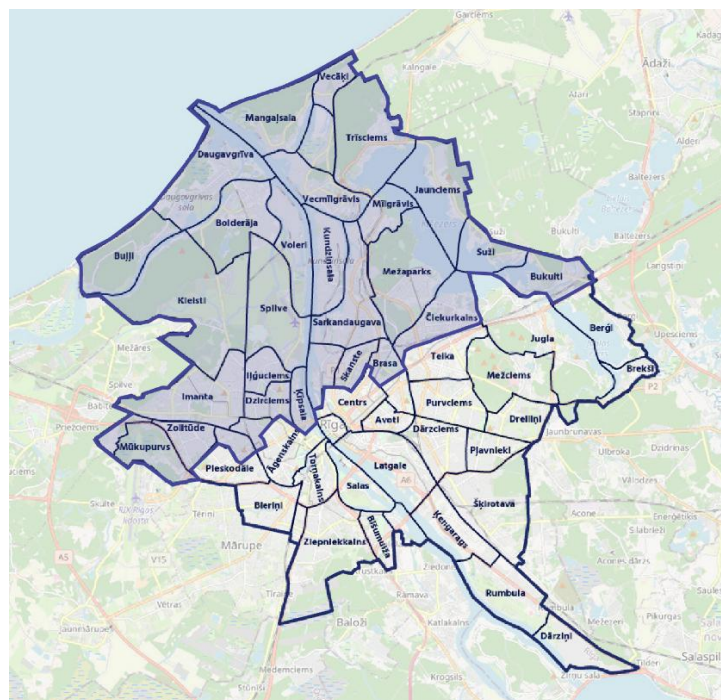
2. Pasažieru ūdenstransporta attīstības iespējas Rīgā

2.1. Telpiskais tvērums

Rīgā ir četri tilti un trīs savulaik plānoti, bet nerealizēti savienojumi pāri Daugavai – Hanzas šķērsojums, Ziemeļu šķērsojums un Piejūras šķērsojums (Attēls 1). Vairāk nekā puse no Rīgas apkaimēm ģeogrāfiski atrodas uz ziemeļiem no Vanšu tilta, tomēr šajās apkaimēs kopā dzīvo tikai aptuveni 200 tūkstoši no visiem aptuveni 600 tūkstošiem Rīgas iedzīvotāju. Šī korelācija norāda uz iespējamību, ka savienojumu trūkums apgrūtina šo teritoriju attīstību, veicinot mazāku apdzīvotības blīvumu, kā arī apgrūtina un palēnina iedzīvotāju pārvietošanos. Salīdzinājumam, uz dienvidiem no Dienvidu tilta atrodas tikai 4 apkaimes, turklāt aiz pilsētas dienvidu robežas ir Rīgas HES tilts. Tas norāda, ka tieši pilsētas ziemeļu pusē būtu vērts izskatīt ūdenstransportu kā alternatīvu tiltiem.



Attēls 1: Esošie un trūkstošie savienojumi pāri Daugavai Rīgā



Attēls 2: Apdzīvotības struktūra Rīgā: 31 no 58 Rīgas apkaimēm ģeogrāfiski atrodas uz ziemeļiem no Vanšu tilta.

Arī Rīgas enerģētikas aģentūras 2021. gadā veiktajā pētījumā “Izpēte par integrēta, zemu emisiju ūdenstransporta attīstības potenciālu un iespējām Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā”, ko izstrādāja SIA “Grupa93” un SIA “IE.LA inženieri”, tika apskatītas iespējas veidot ūdenstransporta maršrutus, kas savieno Centru ar Rīgas ziemeļu apkaimēm (Ziemeļu loks), kā arī dienvidu apkaimēm un blakus

esošajām pašvaldībām (Dienvidu loks) – skat. Attēlu 3. Pētījumā iekļauti un analizēti konkrēti dati par svārstmigrāciju, pasažierkilometriem, iespējamajiem reisiem un paredzamajiem CO2 ietaupījumiem. Galvenie secinājumi, salīdzinot Ziemeļu un Dienvidu loka operacionālo pamatojumu:

- Ziemeļu loks ir īsāks, tātad ar to pašu kuģu skaitu var nodrošināt biežākus reusus, apkalpojot vairāk pasažieru.
- Ziemeļu loks aptver teritorijas ar būtisku ikdienas svārstmigrāciju, tādējādi ir ekonomiskais pamatojums.
- Ziemeļu apkaimēs ir mazāk sabiedriskā transporta alternatīvu un tiktu panākts būtisks laika ietaupījums iedzīvotājiem, pārvietojoties attiecīgajos virzienos.



Attēls 3: Maršrutu piedāvājumi no Grupa93 2021. gada pētījuma. Ar zilu krāsu apzīmēts Ziemeļu loks; ar oranžu – Ziemeļu loka sezonāls pagarinājums līdz jūrai; ar zaļu – Dienvidu loks; ar dzeltenu – Centra loks.



Attēls 4: Iedzīvotāju skaits Rīgas apkaimēs, kas robežojas ar Daugavu. Izceltas apkaimes ar iedzīvotāju skaitu, kas varētu tikt uzskatīts par perspektīvu lietotāju skaitu, lai nākotnē apkaimē veidotu ūdenstransporta pietātni.

2.2. Savienojamās apkaimes un potenciālie maršruti

Izvērtējot apdzīvotības blīvumu apkaimēs, kas robežojas ar Daugavu (skat. attēlu 4), ir viegli identificēt apkaimes ar pietiekamu iedzīvotāju skaitu, lai veidotos pietiekami plašs potenciālo lietotāju skaits, kas pamatotu ūdenstransporta pietātnes izveidi un iekļaušanu regulārā maršrutā nākotnē. Pilsētas ziemeļu daļā tās ir Daugavgrīva, Bolderāja, Vecmīlgrāvis, Sarkandaugava, Ilģuciems, Dzirciems, Āgenskalns, Centrs kopā ar Vecpilsētu. Tajā pašā laikā Mangaļsalu var izskatīt kā sezonālu pietātni, kas sniedz iespēju Rīgas iedzīvotājiem un viesiem doties uz

jūru, savukārt Ķīpsalā ikdienā ir būtisks studentu pieplūdums, kas paplašina potenciālo lietotāju loku.

No pilsētas attīstības un sabalansētas mobilitātes viedokļa būtiski ir attīstīt tieši savienojumus starp attālām apkaimēm, kur trūkst citu sabiedriskā transporta alternatīvu, piemēram, Bolderāja-Vecmīlgrāvis, Bolderāja-Sarkandaugava, Ilģuciems-Vecmīlgrāvis u.tml.

Tajā pašā laikā ir skaidrs, ka varētu paiet laiks, līdz pilsētas iedzīvotāji sāks aktīvi izmantot ūdenstransportu kā daļu no sabiedriskā transporta, un sākotnējā fāzē tieši rekreācija un iespēja izmēģināt jaunu pārvietošanās veidu varētu piesaistīt vairāk lietotāju. Tāpēc ir vērtīgi ne tikai tieši savienojumi pāri Daugavai, bet arī garāki maršruti pa upi, kas iekļauj Centra savienojumu ar jūru, iespējams, arī Mežaparku (Ķīšezerā).

2.3. Piestātņu aprīkojuma prasības

Lai atvērtu vairāk ūdenstransporta maršrutus Daugavas akvatorijā, jāuzlabo esošās piestātnes un nākotnē jāattīsta jaunas. Vēlams, lai visās piestātnēs būtu vienāds vai funkcionāli analogs infrastruktūras un labiekārtojuma komplekts, lai tās būtu lietotājam viegli uztveramas. Šīm mērķim definēti divi infrastruktūras attīstības līmeņi – pamata (bez kura piestātne nevar pilnvērtīgi funkcionēt) un optimālais (ko var papildināt nākotnē atbilstoši vietas apstākļiem).

Piestātnes aprīkojums	
Pamata	Optimālais
Piestātne uz ūdens, ar kuģu atdurēm un tauvošanās knehtiem, (ja pontons, tad stabilitātei savienots ar krastu divos punktos)	Vides piekļūstamība (bez barjeru piekļuve)
Drošības un glābšanas aprīkojums	Apgaismojums
Brīva piekļuve gājējiem (un velo) no tuvākās ielas ar sarkanajām līnijām	Nojume pasažieru uzgaidīšanai, kas aizsargā no lietus un vēja
Informācija par pasažieru kuģu maršrutu un kursēšanas laikiem	Videonovērošana drošībai
Uzgaidīšanas soliņš	Pilsētas info karšu stends
Atkritumu urna	Piebraucamais ceļš ar apgriešanās laukumu
Velostatīvs	Autostāvvietas/stāvparks
	Kiss & ride piekļuve

3. Pasažieru ūdenstransporta attīstības ierobežojumi

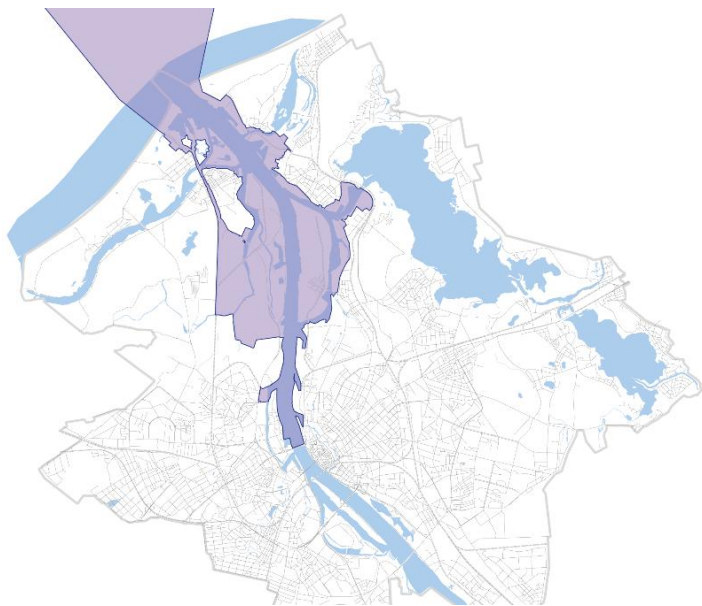
3.1. Juridiskie ierobežojumi

Ir vairāki pašvaldības un valsts līmeņa normatīvie akti, kas regulē un ierobežo ūdenstransporta attīstības iespējas Rīgā.

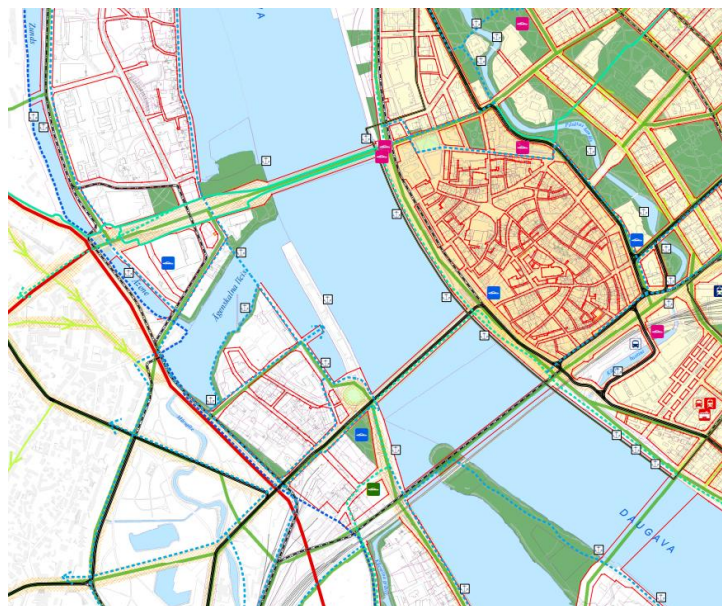
[Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumi Nr. 240. "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi"](#) nosaka, ka: "Publiski pieejamas pasažieru kuģu, jahtu un laivu pietātnes norāda teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā un ierīko, ievērojot būvniecības, dabas aizsardzības un vides piekļūstamības jomu regulējošo normatīvo aktu prasības" (9.2. sadaļa, 175. punkts). Spēkā esošajā [Rīgas teritorijas plānojumā](#) pietātnes nav iekļautas vispār, jo izstrādājot Ūdens teritoriju un krastmalu tematisko plānojumu (apstiprināts 2017. gadā ar Rīgas domes lēmumu Nr. 657), kurā esošās pietātnes un perspektīvās vietas ir apskatītas un attēlotas, tika secināts, ka pasažieru ūdenstransporta attīstība Rīgā nav perspektīva. Lai izveidotu pilnvērtīgu pietātņu tīklu Rīgas teritorijā jāizstrādā lokālplānojums, kurā risina pietātnes sasaisti ar apdzīvojumu un transporta sistēmu, piekļuvi tai un inženiertehnisko nodrošinājumu.

Rīgas teritorijas plānojuma Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos izvirzītas prasības jaunu pietātņu izveidei ārpus Rīgas brīvostas (RBO) teritorijas. Tas nozīmē, ka jaunu pietātņu izveide un esošo infrastruktūras uzlabošana RBO teritorijā (skat. attēlu 5) nav ierobežota.

Savukārt [Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas \(RVC AZ\) teritorijas plānojumā](#) ir noteikts, ka publiskas pietātnes, kas brīvi pieejamas sabiedrībai un paredzētas publiskiem mērķiem (upju pasažieru kuģu pietāšanai un kuģošanas līdzekļu īslaicīgai novietošanai), izvieta grafiskās daļas plānā „RVC un tā aizsardzības zonas satiksmes infrastruktūras attīstības plāns” paredzētajās vietās (skat. Attēlu 6).

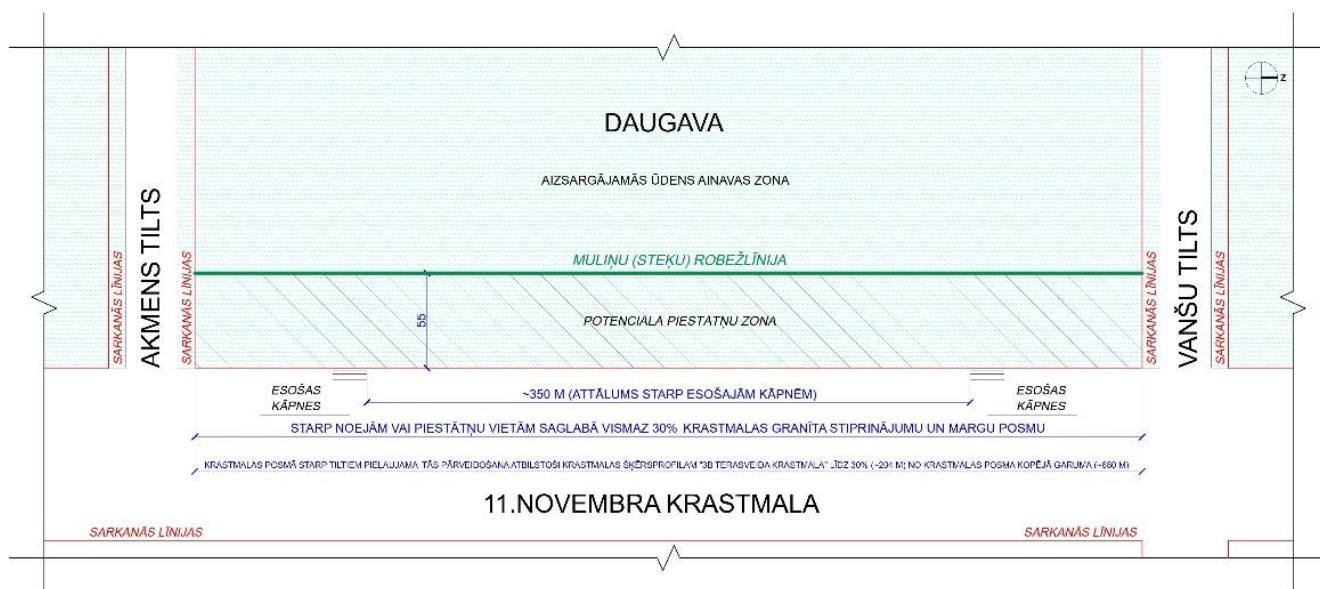


Attēls 5: Rīgas brīvdostas teritorija aptver Daugavgrīvu, Bolderāju, Mangaļsalu, Vecmīlgrāvi, Sarkandaugavu, Andrejsalu un pieskaras Ilģuciemam.



Attēls 6: RVC un tā aizsardzības zonas satiksmes infrastruktūras attīstības plānā publiskās piestātnes atzīmētas ar  simbolu

Ievērojot RVC AZ teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu prasības, iespējams veidot jaunas publiskās piestātnes krastmalas posmā starp Akmens un Vanšu tiltu, daļēji demontējot krastmalas granīta stiprinājumus un margu posmus (saglabājot ne mazāk kā 30% esošo) un izvietojot, piemēram, pontonus un laipas Attēlā 7 iezīmētajā 55 metru zonā starp krastmalu un muliņu (steķu) robežlīniju.



Attēls 7: Plānošanas nosacījumi publisko piestātņu izveidei 11.novembra krastmalas posmā starp Akmens un Vanšu tiltu

Izskatot iespēju ieviest ūdenstransportu Rīgā kā sabiedriskā transporta daļu, ne tikai komercpārvadājumus (tādi notiek jau pašlaik, bet tikai kā rekreācijas pakalpojums), saistošs ir [Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums](#). Diemžēl

tajā nav iekļauts ūdenstransports kā viens no sabiedriskā transporta veidiem. Tas būtiski ierobežo pašvaldības iespējas slēgt ilgtermiņa pakalpojumu līgumus ar operatoriem, sniegt dotācijas, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu sabiedriskā transporta cenām pielīdzināmu pakalpojuma maksu lietotājam, un pārvaldīt ūdenstransportu vienotā sabiedriskā transporta sistēmā, kas ļautu integrēt maršrutus un reisu laikus starp transporta veidiem. Lai pilnvērtīgi attīstītu pasažieru ūdenstransportu Rīgā, jāizskata iespējas mainīt šo valsts līmeņa regulējumu, lai atzītu ūdenstransportu par vienu no sabiedriskā transporta veidiem.

3.2. Tirgus un pietātņu pārvaldības modeļa ierobežojumi

Rīgā trūkst vienotas, uz attīstību vērstas ūdeņu un krastmalu pārvaldības politikas un struktūras. Ūdensmalu un tajās ietilpstošo pietātņu apsaimniekošana ir sadalīta starp vairākām institūcijām – Mājokļu un vides departaments atbild par ūdensmalām un pietātnēm, kas ir parkos, mežaparkos un zaļajās zonās (piemēram, Pilsētas kanālā, Ķīšezerā Mežaparkā un Juglas kanālā), bet par pietātnēm, kas atrodas Daugavas nostiprinātajās krastmalās atbild Ārtelpas un mobilitātes departaments (piemēram, 11. novembra krastmala, Ģenerāļa Radziņa krastmala, Mūkusalas promenāde). Atsevišķas pietātnes ir RBO valdījumā. Par navigācijas zīmēm uz ūdens atbild ĀMD, bet kuģošanas ceļu tīrīšana un uzturēšana kārtībā ārpus RBO teritorijas šķietami nav nevienas institūcijas tiešajos pienākumos. Šāda situācija neveicina vienotu ūdens transporta pārvaldību un ūdens transporta maršruta tīkla attīstību.

Pašlaik tirgū ir neliels skaits operatoru, kas nodarbojas ar pasažieru komercpārvaldījumiem pa ūdeni. Šo operatoru biznesa modelis orientēts uz tūristiem un atpūtniekiem un pārsvarā piedāvā aplūgēda braucienus.

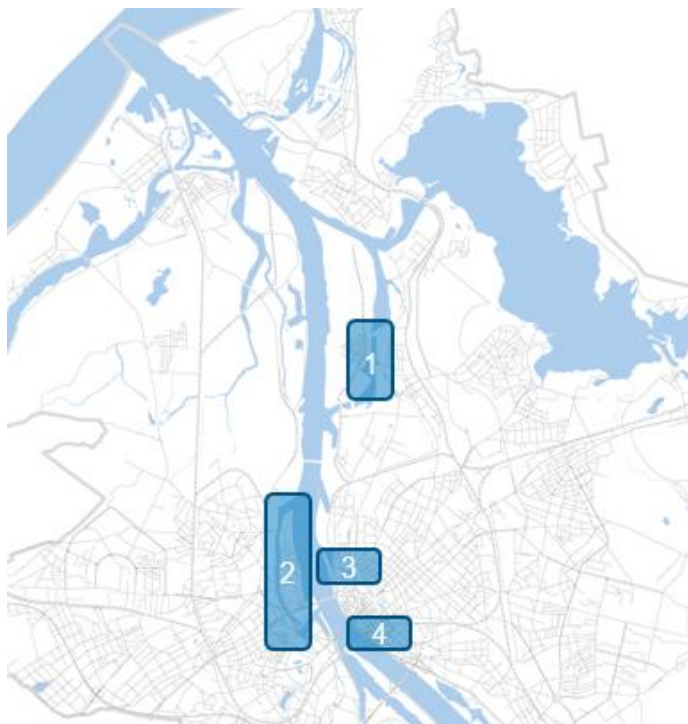
Līdz šim iedibinātais pietātņu pārvaldības modelis Rīgā balstās uz katras pietātnes nodošanu nomā vienam operatoram uz noteiktu laika posmu. Šis laika posms (visbiežāk 5 gadi) no vienas puses ir garš (piemēram, ja operators negūst pieeju sev vēlamākajai pietātnei), bet no otras puses pārāk īss, lai operatori varētu savu biznesu plānot ilgtermiņā un piesaistīt finansējumu tehniskā aprīkojuma atjaunināšanai un jaunu kuģu iegādei. Tāpat atsevišķu pietātņu iznomāšana tikai vienam operatoram nedod iespēju veidoties konkurencei starp operatoriem (piedāvājot potenciālajiem klientiem ērtāku vai izdevīgāku pakalpojumu), kā arī nav stimula veidot savienojošus maršrutus, jo par katru pietātņi, kurā kuģis vēlētos pietāt un uzņemt vai izlaist pasažierus, būtu jāmaksā nomas maksa. Tāpēc, lai gan no operatoru puses ir liela interese un sacensība par pietātnēm starp Vanšu un Akmens tiltiem, kur ir vislielākā iespēja piesaistīt tūristus, daudzas citas pietātnes paliek neiznomātas un nedz pašvaldība, nedz industrija, nedz iedzīvotāji no tām negūst nekādu labumu.

Latvijā normatīvais regulējums (piemēram, Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likums) paredz prasību nodrošināt caurskatāmu un konkurētspējīgu publiskās mantas izmantošanu, tostarp bieži organizējot izsoles, tomēr pats likuma ietvars nenosaka, ka vienmēr jāizvēlas tikai augstākā cena kā vienīgais kritērijs. Līdz ar to galvenā problēma nav pašā normatīvajā regulējumā, bet gan tajā, kā pašvaldība praksē organizē izsoļu procesu, jo esošajos tiesību aktos ir pietiekama elastība izmantot arī citus mehānismus (piemēram, kvalitātes konkursus, koncesijas vai kombinētus kritērijus), kas varētu veicināt veselīgu konkurenci, tirgus attīstību un ūdenstransporta pakalpojumu pieejamību, nevis radīt situāciju, kur tirgus stagnē pārmērīga finansiālā sloga dēļ.

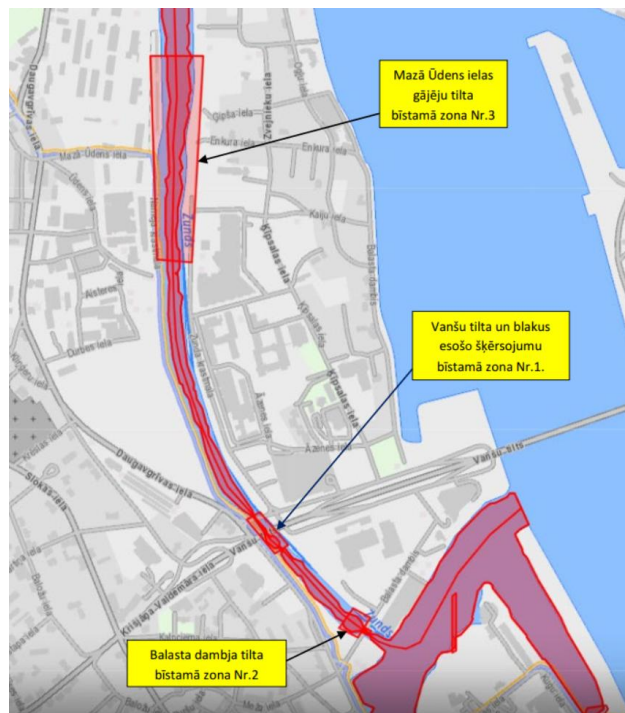
3.3. Kuģošanas ceļu tehniskie ierobežojumi

Pamatojoties uz iepriekš veiktiem pētījumiem un apsekošanu dabā, kā arī kuģu operatoru sniegto informāciju, Daugavas akvatorijā ir vairāki kuģošanas ceļi, kuros to tehniskā stāvokļa dēļ ir apgrūtināta vai ierobežota kuģošana. Atbilstoši Attēlā 7 atzīmētajām zonām (skat. zemāk.):

1. Sarkandaugava pie Kundziņsalas: ir iespējams izbraukt vienam kuģim, bet divi nevar izmainīties, jo kanāla malās ir sanesas. Būtu jāparedz tīrīšana, lai uzlabotu operacionālo funkcionalitāti.
2. Zunda kanāls: Kanāls ir sekls un viskritiskākā situācija ir starp Krišjāņa Valdemāra ielas pārvadu un Balasta dambja tiltu. Būtu jāparedz padziļināšana, kas nodrošinātu kuģošanas iespējas peldlīdzekļiem vismaz ar 1,7m iegrimi, kā arī tīrīšana no būvgružiem, kas samesti kanālā, būvējot Vanšu tilta pārvadu (skat. Attēlu 8). Balasta dambja pārvads arī ir ļoti zems – zem tā varētu izbraukt tikai zemie pasažieru kuģīši.
3. Andrejostas līcis zem Eksporta ielas tilta – pie zemāka ūdens līmeņa netiek nodrošināts peldlīdzekļu ieegrimei piemērots ūdens dziļums, tātad arī būtu jāparedz kanāla tīrīšana.
4. Pilsētas kanāls posmā no tirdzniecības centra Stockmann līdz Prāgas ielai – tāda pati situācija kā zem Eksporta ielas tilta.



Attēls 7: Kuģošanas ceļi, kuros ir apgrūtināta vai ierobežota kuģošana



Attēls 8: Kuģošanai bīstamās zonas Zunda kanālā (Avots: SIA "EMENDO consulting" pārskats par Zunda kanāla dziļuma mērījumiem zem šķērsojumiem abpus Vanšu tiltām, 2024. g.)

4. Pasažieru ūdenstransporta attīstības scenāriji

Lai ūdenstransports Rīgā attīstītos kā integrāla mobilitātes sistēmas daļa un lietotājiem tiktu piedāvāti arī savienojoši ikdienas maršruti ne tikai lokveida kruīza tipa maršruti, ir iespējami divi attīstības scenāriji jeb modeļi – katrs ar savu juridisko ietvaru, priekšrocībām, trūkumiem un Pašvaldības ieguldījumu apjomu.

4.1. Ūdenstransports kā komercpakalpojums

Jau pašlaik ūdenstransports Rīgā funkcionē kā komercpakalpojums – pašvaldībai piederošas pietātnes tiek nodotas nomā privātajam sektoram, un kuģu operatori paši organizē pārvadājumus, nosaka maršrutus, cenas, un konkurē savā starpā. Pašreizējā situācijā – attiecībā uz pārvaldības modeli un ūdenstransporta infrastruktūras stāvokli un izvietojums pilsētā – komersanti ir izvēlējušies fokusēties uz maršrutiem tūristiem un atpūtniekiem. Šī attīstības scenārija mērķis būtu izdarīt visu iespējamo no pašvaldības puses, lai novērstu šķēršļus un dotu stimulus savienojošu maršrutu attīstībai brīvā tirgus apstākļos.

Lai attīstītu ikdienas pasažieru ūdenstransportu kā komercpakalpojumu, Pašvaldība var veikt sekojošas rīcības:

- 4.1.1. Mainīt pietātņu izmantošanas nosacījumus, lai mudinātu komercpārvadātājus piedāvāt savienojošus maršrutus, ne tikai lokveida kruīza tipa reisu (detalizēti skat. nodaļu 8 par pārvaldības modeļa maiņu).

- 4.1.2. Paplašināt komercpārvadājumiem pieejamo pietātņu klāstu. Var gan uzlabot esošās pietātnes (detalizēti skat. nodaļā 6), gan ilgtermiņā izbūvēt jaunas (skat. nodaļā 9).
- 4.1.3. Šajā scenārijā būtu lietderīgi veikt arī pietātnēm tuvējo krastmalu labiekārtošanu, lai tās kalpotu arī atpūtai, ne tikai ūdenstransportam, ko pašvaldība tiešā veidā nenodrošinās. Tas padarītu pašvaldības ieguldījumus pietātņu infrastruktūrā lietderīgākus plašākam iedzīvotāju lokam.

4.2. Ūdenstransports kā sabiedriskā transporta daļa

Par pilsētas iedzīvotāju interesi un vajadzību pēc savienojošiem ikdienas ūdenstransporta maršrutiem liecina 2025. gada 4. novembrī Rīgas domei iesniegtais kolektīvais iesniegums ar 2331 parakstu, kurā iedzīvotāji lūdz nodrošināt regulāru prāmju satiksmi maršrutā Vecmīlgrāvis–Bolderāja. Tas dod pamatu pašvaldībai izskatīt, kādi soļi būtu jāveic, lai šādu savienojumu nodrošinātu.

Scenārijs, kurā pašvaldība iegādājas kuģus, nodarbina to apkalpi un operē maršrutus ir ārkārtīgi finanšu ietilpīgs, tāpēc ir jāizskata citas iespējas, kā pašvaldība varētu aktīvi nodrošināt ūdenstransporta pakalpojumus, sadarbībā ar privāto sektoru. Ja pašvaldība slēgtu līgumu ar privāto operatoru par ūdenstransporta pakalpojumu nodrošināšanu konkrētā maršrutā (vai maršrutos), rodas iespēja pilnvērtīgi integrēt šo savienojumu pilsētas mobilitātes tīklā, saskaņot maršrutus, kursēšanas laikus un veidot mobilitātes punktus, kā arī izskatīt iespējas nākotnē paplašināt ūdenstransporta maršrutu tīklu.

Šī scenārija realizācijai ir viens būtisks juridisks ierobežojums: ūdenstransports pašlaik nav iekļauts Sabiedriskā transporta likumā kā sabiedriskā transporta veids. Lai gan pašvaldība var iepirkt pakalpojumu standarta iepirkumu kārtībā (ar līgumu uz vienu vai vairākiem gadiem), pašvaldība nevar slēgt ilgtermiņa publiskās-privātās partnerības (PPP) līgumu ar privāto operatoru. Ilgtermiņa līgumi sniegtu priekšrocības gan pašvaldībai, gan operatoriem (skat. apakšnodaļu 4.3.). Ūdenstransporta iekļaušana Sabiedriskā transporta likumā arī dotu stingrāku pamatu pašvaldībai attīstīt šādu pakalpojumu un ar to saistīto infrastruktūru kā integrālu mobilitātes sistēmas daļu.

Lai novērtētu scenārija fiskālo samērīgumu un iegūtu datus likuma izmaiņu pamatošanai, ieteicams veikt šādas rīcības:

- 4.2.1. Veikt tirgus izpēti starp esošajiem pasažieru kuģu operatoriem, lai noskaidrotu izmaksas pašvaldībai par pakalpojumu, kurā operators nodrošina ūdenstransporta savienojumu Bolderāja-Vecmīlgrāvis sabiedriskajam transportam analogā biļešu cenā.

4.2.2. Veikt pilotprojektu – pielāgot pietātņu infrastruktūru, iepirkt ūdenstransporta savienojuma pakalpojumu vienai sezonai (5 mēneši, no maija līdz septembrim) un veikt pasažieru plūsmas monitoringu (detalizēti par pilotprojektu skatīt 5. nodaļā).

4.2.3. Pamatojoties uz pilotprojekta datiem, izvērtēt, vai pasažieru plūsma un pakalpojuma izmaksas pašvaldībai ir samērīgas, lai virzītu likuma izmaiņas (ūdenstransporta iekļaušanu kā sabiedriskā transporta veidu Sabiedriskā transporta likumā) un ieviestu pakalpojumu ilgtermiņā.

4.3. Scenāriju ieguvumu un risku salīdzinājums

Tabulā zemāk apkopotas galvenās abu scenāriju priekšrocības un trūkumi.

	Komerpcārvadājumu scenārijs		Sabiedriskā transporta scenārijs	
	IEGUVUMI	RISKI	IEGUVUMI	RISKI
FISKĀLIE	Pašvaldība iegulda tikai infrastruktūrā; nav saistību par pakalpojuma nodrošināšanu	Infrastruktūras ieguldījumi bez garantijas, ka pakalpojums faktiski tiks piedāvāts	Ilgtermiņa PPP līgums nodrošina izmaksu prognozējamību un sadala risku ar operatoru	Ilgtermiņa subsīdiu saistības; pakalpojuma apjoms atkarīgs no budžeta pieejamības
PĀRVALDĪBAS	Vienkāršs modelis — pašvaldība pārvalda tikai pietātnes	Nav kontroles pār cenām, maršrutiem vai grafiku; integrācija ar sabiedrisko transportu nav iespējama	Kontrole pār maršrutiem, kursēšanas biežumu un biļešu cenām; var integrēt kopējā sabiedriskā transporta tīklā; var izmantot kā rīku stratēģiskai pilsētas attīstībai	Nepieciešamas izmaiņas Sabiedriskā transporta likumā; PPP līgumu slēgšana ir laikietilpīga un juridiski sarežģīta; ja tirgū maz operatoru, pastāv karteļa risks
LIETOTĀJIEM	Komerpcārvadātājiem ir iespēja operatīvāk adaptēt maršrutus, pielāgojoties mainīgiem pieprasījuma apstākļiem	Augstākas cenas; operatori var izvēlēties prioritizēt tūristu/ rekreācijas nevis ikdienas transporta (savienājošus) maršrutus; nav vienotas informācijas pietātnēs	Pieejamas cenas; vienotā biļete; paredzams grafiks; vienots pietātņu labiekārtojums un viegli uztverama informācija	Pakalpojums atkarīgs no politiskiem un budžeta lēmumiem — nav pilnīgi pasargāts no samazināšanas
PRIVĀTAJAM SEKTORAM	Atvērts tirgus — jauni operatori var ienākt brīvi	Zema, neregulāra vai sezonāla pieprasījuma gadījumā savienājoši maršruti var būt nerentabli	Stabils ilgtermiņa līgums dod fiskālo telpu ieguldījumiem (piemēram, efektīvāki, modernāki kuģi)	Ārēju apstākļu dēļ var rasties grūtības izpildīt ilgtermiņa saistības ar pašvaldību

Izvērtējot scenārijus, jāsaprot, vai komercoperatori bez papildu dotācijām piedāvās savienājošus maršrutus par cenām, kas pielīdzināmas sabiedriskā transporta biļešu cenām. Ja, nē, ir pamatoti izskatīt sabiedriskā transporta

scenāriju un veikt pilotprojektu. Tas ļaus noskaidrot, vai pieprasījums ir pietiekams, lai pamatotu ilgtermiņa fiskālās saistības pašvaldībai.

Vērtējot pilotprojekta rezultātus, jāņem vērā, ka pasažieru paradumu pielāgošanās jauniem savienojumiem prasa laiku – agrīna datu analīze par pieprasījumu var nesniegt gaidītās atbildes. Tāpat pašreizējo operatoru gatavība piedāvāt savienojošus maršrutus nav galīgais rādītājs: ja infrastruktūra un pārvaldības modelis to atļaus, tirgū ar laiku var ienākt jauni operatori, kas savienojošus maršrutus piedāvātu brīvā tirgus apstākļos.

Svarīgi atzīmēt, ka scenāriji nav savā starpā izslēdzoši. Praksē var veidoties modelis, kurā pašvaldība atbalsta savienojošus maršrutus tur, kur tiem ir būtiska ikdienas transporta nozīme, un komercoperatori piedāvā maršrutus, kas savieno apkaimes, bet ar lielāku fokusu uz rekreācijas iespējām. Tomēr jāņem vērā, ka, ja pašvaldība sāks noteiktos maršrutos piedāvāt ūdenstransportu ar sabiedriskā transporta ērtībām (zemu biļetes cenu, apvienoto biļeti, u.c.), pilsētas iedzīvotāji visticamāk vēlēsies redzēt šādu pieeju arī citos savienojošos maršrutos.

5. Pilotprojekts pasažieru ūdenstransporta potenciāla testēšanai

Lai novērtētu ūdenstransporta kā sabiedriskā transporta sistēmas daļas potenciālu, rekomendēts īstenot pilotprojektu, kurā pašvaldība iepērk pakalpojumu ūdenstransporta savienojuma nodrošināšanai starp Bolderāju un Vecmīlgrāvi vienas sezonas garumā sabiedriskā transporta biļešu cenās, kā arī veic pasažieru plūsmu monitoringu. Iepērkot šādu pakalpojumu, mērķis ir iegūt datus, kas parādīs, vai pasažieru pieprasījums un nepieciešamais līdzfinansējums no pašvaldības ir samērojams ar citiem sabiedriskā transporta veidiem. Tas būtu pamats virzīt likuma izmaiņas par ūdenstransporta iekļaušanu sabiedriskā transporta veidos, ko var piedāvāt un dotēt pašvaldība.

5.1. Pilotprojektam nepieciešamā infrastruktūra

Pilotprojekta minimālajai programmai pietiek ar esošo pietātņu pielāgošanu, kas ir aprakstīta 6. nodaļā. Papildus, var izskatīt arī jaunas pietātnes izveidi Sarkandaugavā (zemes vienība ar kad. apz. 01000960267), jo to būtu viegli iekļaut maršrutā, ja tiek veidots savienojums ar Centru, – tas paplašinātu potenciālo lietotāju klāstu.

5.2. Pilotprojekta pakalpojuma nosacījumi

Maršruts: Bolderāja-Vecmīlgrāvis (tiešs savienojums, ko pēc vajadzības dotē pašvaldība). Komerclūkoks operators maršrutu drīkst pagarināt un iekļaut citas pietātnes, ņemoties par tām operacionālo risku.

Darbības periods: regulāri pasažieru pārvadājumi 5 mēnešu garumā (vasaras sezona, piemēram maijs – septembris)

Kuģu kursēšanas biežums: Darbdienās 2 reisi katrā virzienā no rīta un 2 reisi katrā virzienā vakarā. Brīvdienās 2 reisi katrā virzienā dienas ietvaros. Pilotprojekta laikā ar zināmu regularitāti var testēt pasažieru plūsmai piemērotākos kuģu atiešanas laikus.

Biļetes mērķa cena pasažieriem: EUR 1,50 (atbilstoša sabiedriskā transporta tarifam). Ja maršrutā tiek iekļautas citas pietātnes, tad tiem savienojumiem operators drīkst piedāvāt biļetes cenu pēc saviem ieskatiem.

5.3. Pilotprojekta komunikācija, monitorings un datu analīze

Lai konsekventā veidā ieviestu regulārus pasažieru pārvadājumus ar ūdenstransportu Rīgā, komunikācija ar sabiedrību par jauno pakalpojumu ir kritiski svarīga. Tāpat, pilotprojekta neatņemama sastāvdaļa ir pasažieru pieprasījuma monitorings un datu analīze.

Komunikācija: Vajadzīga komunikācijas kampaņa, kas skaidro un reklamē jauno pakalpojumu. Kampaņā var iekļaut aptauju par pasažieriem aktuālajiem savienojumiem, ko vēlētos, lai attīsta nākotnē, kā arī tos, kas izmēģina kuģīšu savienojumu, aptaujāt par apmierinātību ar piedāvāto pakalpojumu.

Fiziskās norādes: Pilotprojektā iekļautajās pietātnēs jāuzstāda vienota dizaina informatīvās norādes, kas atzīmē konkrēto vietu kā publisku kuģu pietātni un sniedz informāciju par pilotprojekta ietvaru, kuģu kursēšanas laikiem un maršrutiem.

Monitorings: Pakalpojumu veicējam jānodrošina pasažieru skaitīšana visa maršruta garumā visā pilotprojekta laikā, apkopojot kumulatīvos datus par pasažieru iekāpšanas un izkāpšanas vietu. Pēc pilotprojekta noslēguma dati jānodod pasūtītājam – pašvaldībai.

Datu analīze: Pēc pilotprojekta noslēguma pašvaldībai jāveic datu analīze par pasažieru pieprasījumu savienojumos, kas iekļauti pilotprojektā, izskatot plūsmu darbdienās rītos un vakaros, kā arī brīvdienās. Jānovēro, vai pasažieru skaitam ir pieaugoša tendence vai arī pēc pirmās intereses seko sarukums. Tāpat jāapkopo un jāizvērtē lietotāju anketas dati – vai bija apmierināti ar pakalpojuma kvalitāti un kādi aspekti ietekmētu izmantošanu nākotnē.

Pēc pilotprojekta noslēguma un izvērtējuma veikšanas varēs izdarīt secinājumus par ūdenstransporta kā sabiedriskā transporta attīstības potenciālu Rīgā un ietekmes uz pašvaldības budžetu novērtējumu.

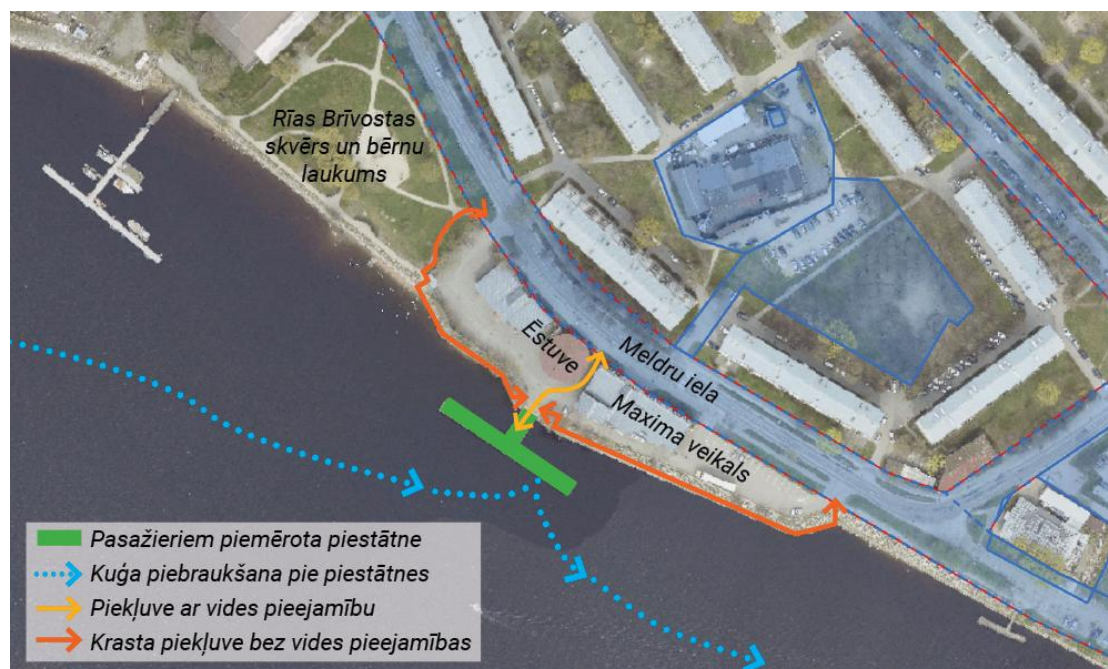
Veicot tirgus izpēti par iespējam izmaksām pilotprojektam ar augstākminētajiem nosacījumiem, tika piedāvātas cenas 50 līdz 60 tūkstošu eiro robežās.

6. Esošo pietātņu uzlabošana un pielāgošana

Rīcība, kas ir drošs ieguldījums un atbilst abiem ūdenstransporta attīstības scenārijiem ir esošo pietātņu uzlabošana un pielāgošana regulāriem pasažieru pārvadājumiem. Šajā kategorijā tiek paredzēti darbi, kas neprasa būvprojekta izstrādi un sarežģītus būvniecības darbus, bet gan galvenokārt kosmētiskus un uzturēšanas kārtībā veicamus darbus un labiekārtojuma elementu uzstādīšanu. Šāda rīcība ir iespējama Vecmīlgrāvī, Bolderājā un Rīgas vēsturiskajā centrā, 11. novembra krastmalā.

6.1. Vecmīlgrāvis

Apkaimes mērogā piemērotākā vieta pasažieru ūdenstransportam ir zonā, kur Meldru iela pietuvojas krastmalai un ir Rīgas Brīvostas skvērs un vairākas esošas pietātnes (zemes vienības kad. apz.: 01000680226, Rīgas Brīvostas pārvaldes (RBP) valdījumā). No tām piemērotākā ir lielā pietātne zonas centrālajā daļā (skat. attēlu 9), kas ir RBP īpašumā. No ielas publiskās telpas tai var piekļūt no divām pusēm pa krasta stiprinājumu (ietilpst Valstij piederošā, RBP pārvaldībā esošā zemes vienībā ar kad. apz. 01001130315), bet šajā piekļuves ceļā segums nav labā stāvoklī, turklāt ir jāpārvar kāpnes un citi šķēršļi. Bez-barjeru piekļuve iespējama cauri teritorijas daļai (kad. apz. 010011303158001), kas ir iznomāta juridiskai personai, kurai pieder uz zemes vienības daļas esošās ēkas.



Attēls 9: Pietātnes novietojums Vecmīlgrāvī.



Attēls 10: Piekļuve piestātnēi no krasta



Attēls 11: Piestātnes konfigurācija un tehniskais stāvoklis



Attēls 12: Piekļuve piestātnēi no iznomātās teritorijas



Attēls 13: Piekļuve no Meldru ielas puses.

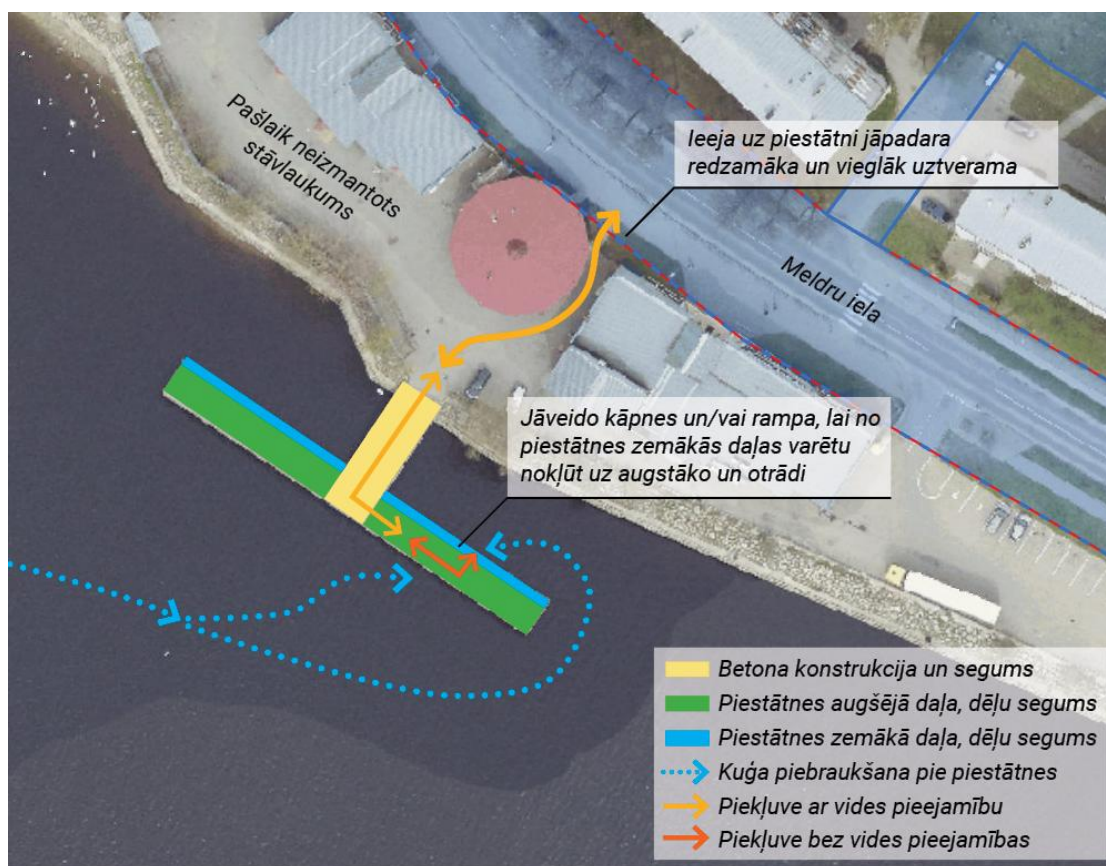
Piestātne ir apmierinošā tehniskā stāvoklī, un būtu nepieciešami samērā nelieli ieguldījumi, lai nodrošinātu tās atbilstību pasažieru kuģišu apkalpošanai. Piestātnei ir centrālā daļa ar betona konstrukcijām un segumu un divi koka dēļu klājuma spārni katrā pusē ar tauvošanās aprīkojumu gan piestātnes augstākajā, gan zemākajā zonā, tādējādi dodot iespēju piestāt dažāda izmēra kuģiem.

Veicamie uzlabošanas darbi Vecmilgrāvja piestātnē:

- Jāvienojas ar zemes vienības (kad. apz. 010011303158001) nomnieku par brīvas piekļuves nodrošināšanu piestātnēi cauri teritorijai; piekļuve cauri vārtiņiem no Meldru ielas.
- Nepieciešams veikt būves tehnisko apsekošanu, lai novērtētu tās konstruktīvo stāvokli, iespējamo slodžu ietekmi un noteiktu

nepieciešamos seguma un konstrukciju uzlabojumus pilnvērtīgai ekspluatācijai.

- Jāuzstāda drošības aprīkojums.
- No pietātnes zemākās daļas jāizveido savienojums ar noeju no pietātnes, kas atbilst vides pieejamības prasībām.
- Ielas pusē pie vārtiem jāuzstāda norādes, lai ir nepārprotami skaidrs, ka šeit ir publiska pietāve kuģu pietānei.
- Papildus uzstādāmie labiekārtojuma elementi: uzgaidīšanas sols, velostatīvs, atkritumu urna.



Attēls 14: Pietātnes novietojums Vecmīlgrāvī.

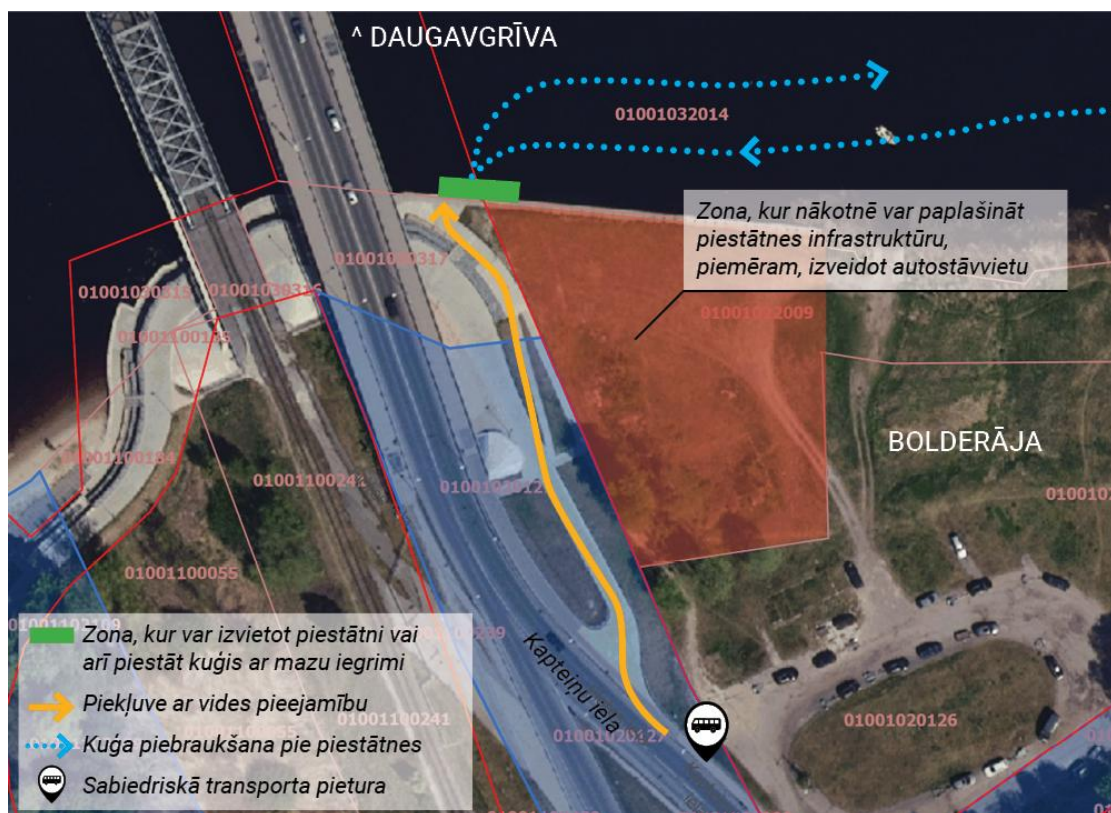
6.2. Bolderāja

Bolderājā piemērotākā vieta pasažieru kuģu pietānei ir pie Kapteiņu ielas tilta, labajā pusē. Šajā zonā ir labs savienojums ar sabiedrisko transportu (kursē 3., 30., 36., 56. autobuss), kā arī iespējams dot pietāvi arī Daugavgrīvas iedzīvotājiem tilta otrā pusē. Šajā zonā 2022. gadā Pašvaldība ir realizējusi projektu „Plūdu risku novēršanas pasākumu īstenošana Rīgā, Bolderājā pie Buļļupes”, kura ietvaros tika nostiprināta krasta līnija zem Buļļupes tilta, kā arī izbūvēta ietve un veloceļš līdz Kapteiņu ielai (skat. attēlu 15).



Attēls 15: Piestātnes vieta Bolderājā pie Kapteiņu ielas tilta
Avots: Rīgas realitātes modelis (GeoRīga.eu)

Šobrīd starp RBP un fizisko personu ir noslēgts zemes nomas līgums par zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 01001022009 lietošanu. Atbilstoši RBP sniegtajai informācijai Līguma termiņš beidzas 2026. gada septembrī, un RBP var izvērtēt iespēju samazināt iznomāto zemesgabalu, paredzot daļu teritorijas nodošanai Pašvaldībai piestātnes projekta īstenošanai (skat. attēlā 16 ar sarkanu iezīmēto zonu). Šajā zonā nākotnē varētu izbūvēt autostāvvietas.



Attēls 16: Piestātnes vieta Bolderājā pie Kapteiņu ielas tilta

Komerčiālais kuģu operators veica izmēģinājuma braucienu, un secināja, ka jau pašlaik, bez piestātnes vietas papildu labiekārtošanas ir iespējams piestāt kuģim ar mazu iegrimi (skat. attēlus 17 un 18).



Attēls 17: Mazizmēra pasažieru kuģis jau tagad var piestāt pie krasta
Avots: River Cruises Latvia iesūtīti attēli



Attēls 18: Kuģa apstāšanās vieta pie Kapteiņu ielas tilta
Avots: River Cruises Latvia iesūtīti attēli

Veicamie pielāgošanas darbi Bolderājā:

- Nepieciešams veikt krasta stiprinājuma tehnisko apsekošanu un ūdens dziļuma mērījumus, lai apliecinātu, ka tas ir piemērots kuģu piestāšanai.
- Ja pie krasta stiprinājuma nav pietiekams dziļums, bet dziļāk upē ir, jāuzstāda pontonu piestātne ar diviem krasta enkurojumiem, kas nodrošinās piestātnes stabilitāti.
- Jāizskata, vai nepieciešama barjeru demontāža vai arī piestātnei veidot krasta zonā, kur tās beidzas.
- Jāuzstāda drošības aprīkojums (atkarībā no izvēlēta risinājuma, krastā vai uz pontonu piestātnes).
- Jāuzstāda tauvošanās aprīkojums un kuģu atdures.
- Papildus uzstādāmie labiekārtojuma elementi: uzgaidīšanas sols, velostatīvs, atkritumu urna.

6.3. Rīgas vēsturiskais centrs

Attīstot jaunus maršrutus, kas savienos Rīgas centru ar pilsētas ziemeļu daļu, piestātnei centrā var izmantot kāpņu zonu Ģenerāļa Radziņa krastmalā pie Pilsētas kanāla ietekas Daugavā (attēls 19). Tās ir piemērotas mazo kuģu pietauvošanai, kā arī vieta ir gana ērta ikdienas pasažieriem, jo atrodas pie gājēju pārejas uz Centrāltirgu/Autoostu.



Attēls 19: Iespējama brīva zemo kuģu piestāšanas vieta Rīgas vēsturiskajā centrā – Ģenerāļa Radziņa krastmalā

Lai šeit izveidotu zemo kuģu piestātņi nav jāveic nekādi būtiski darbi, jo ir visa nepieciešamā infrastruktūra, tikai jāuzstāda kuģu tehniskie līdzekļi.



Attēls 20: Šīm kāpnēm pašlaik nav noteikts piestātnes statuss, bet tās būtu piemērotas zemo kuģu piestāšanai.



Attēls 21: Skats no noejas rampas uz kāpnēm, ko cilvēki pašlaik izmanto atpūtai pie ūdens.

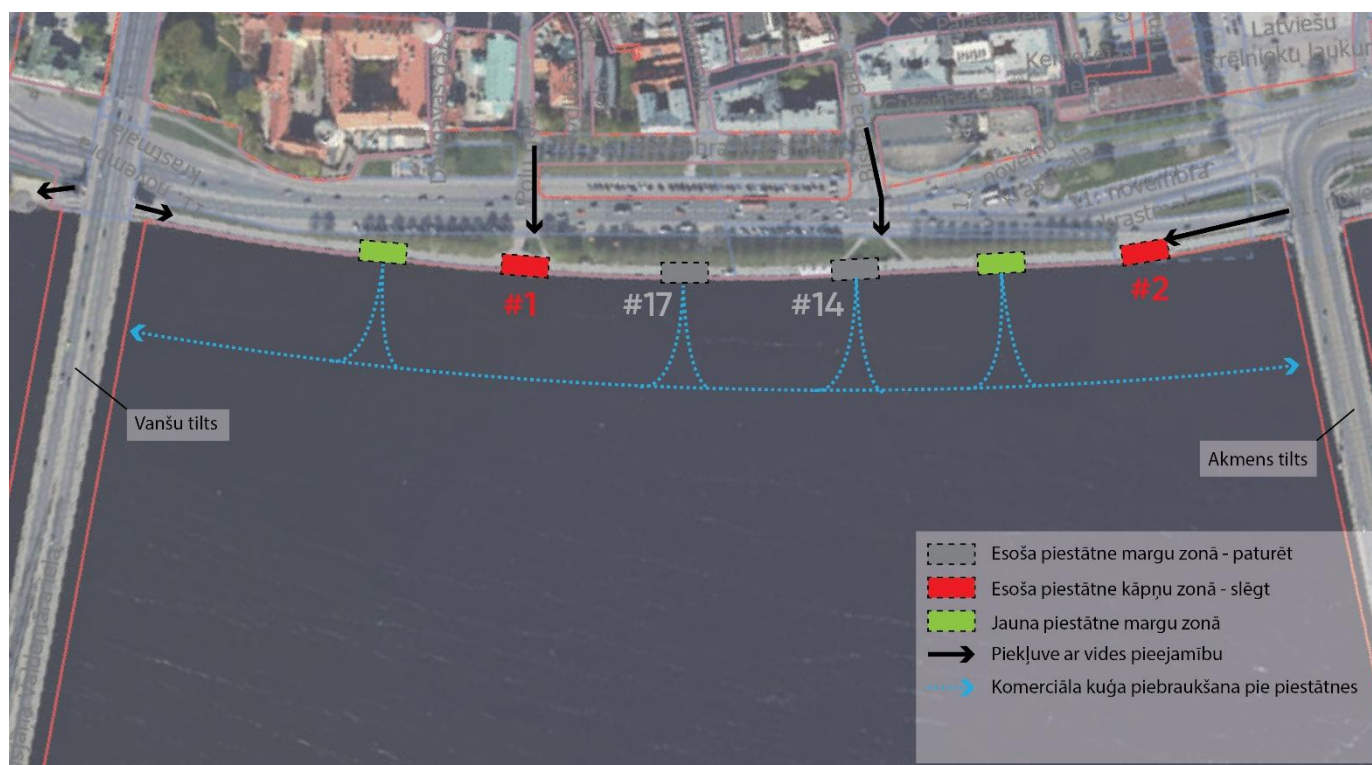
Veicamie uzlabošanas darbi Ģenerāļa Radziņa krastmalā:

- Noteikt piestātnes statusu kāpņu zonā (vienā vai abās – pēc vajadzības).
- Uztādīt kuģu atdures un tauvošanās knehtus.
- Uztādīt drošības un glābšanas aprīkojumu.

- Izvietot informāciju par kuģu kursēšanas laikiem, maršrutiem un biļešu cenām.

Lai paplašinātu biznesa iespējas un padarītu 11. novembra krastmalu dzīvīgāku, ar šo ziņojumu vēlamies aicināt **veidot jaunas pietātnes starp Akmens un Vanšu tiltiem un atbrīvot krastmalas kāpnis publiskai lietošanai**. Sākotnējā fāzē jaunās pietātnes var noteikt juridiski, bez infrastruktūras pielāgošanas. Savukārt nākamajā fāzē, izstrādājot būvprojektu (detalizēti skat. nodaļā 7), ir iespējams paredzēt margu demontāžu, lai nodrošinātu vides piekļūstamību kuģiem un veikt citus vajadzīgos infrastruktūras uzlabošanas darbus.

Jaunu juridisko pietātņu izveide dotu iespēju **lauzt esošos nomas līgumus** ar operatoru, jo būtu, ko piedāvāt vietā. Ieteicams lauzt nomas līgumu tieši par pietātņi kāpņu zonā starp Akmens un Dzelzceļa tiltu (zemes vienība ar kad. apz. 01000012017), jo tad to varētu izmantot regulāru ikdienas pasažieru pārvadājumu attīstībai (arī pilotprojektā – skat. nodaļu 5), jo tā ir vistuvāk citām sabiedriskā transporta pieturām un varētu nodrošināt labākas pārsēšanās iespējas.



Attēls 22: Īstermiņa risinājumi 11. novembra krastmalā, neveicot projektēšanu un būvniecību

Veicamie pagaidu uzlabojumi 11. novembra krastmalā:

- Juridiski izveidot divas jaunas pietātnes augstajiem kuģiem (bez infrastruktūras pielāgošanas) un nodot tās nomā ar 2027. gada sezonu.

- Piemērot izvietot kuģu atdures (kas nav auto riepas) un tauvošanās knehtus, kur tie trūkst.
- Noteikt minimālas labiekārtojuma kvalitātes prasības – liegt atvērta tipa atkritumu konteineru novietošanu krastmalā
- Uztādīt drošības un glābšanas aprīkojumu.
- Lauzt līgumus par piemērotām kāpņu zonām un atstāt šīs zonas brīvas.

7. 11. novembra krastmalas infrastruktūras attīstība

7.1. Esošās situācijas problemātika

Vislielākais pieprasījums Rīgā ir pēc piemērotām 11. novembra krastmalā. Uz tām nomas izsolē piesakās privātie komercoperatori, lai organizētu atpūtas braucienus. Tiek izmantotas gan piemērotas kāpņu zonās (skat. attēlus 25 un 26), gan ir juridiski noteiktas piemērotas margu zonā, ko kuģu operatori pielāgo savām vajadzībām, uzstādot kāpnes pāri vēsturiskajām krasta nostiprinājuma margām (skat. attēlu 24).



Attēls 23: Aktīvi izmantota piemērotā krastmalas zona pie Vanšu tilta. Operators uzstādījis labiekārtojumu. Mobilās tualetes un atkritumu konteineri nerada pievilcīgu telpu. (2025. gads)



Attēls 24: Piemērotā krastmalas zona starp Akmens un Dzelzceļa tiltu, bez fiziskās infrastruktūras pielāgojumiem. Kuģis izmanto savas saliekamās kāpnes pasažieru uzņemšanai. (2025. gads)



Attēls 25: Piemērotā kāpņu zonā starp Akmens un Vanšu tiltu, ko var izmantot zemie/mazie pasažieru kuģi. (2024. gads)



Attēls 26: Piemērotā kāpņu zonā starp Akmens un Vanšu tiltu, ko var izmantot zemie/mazie pasažieru kuģi. (2025. gads)

Pilsētas tēls cieš no neviendabīga labiekārtojuma piemērotās, kā arī atkritumu

konteineru un mobilo tualetu izvietojuma vienā no pilsētas galvenajām publiskajām ārtelpām. Arī krastmalas segums ir nelīdzens un sliktā stāvoklī, tāpat trūkst dažādāku atpūtas elementu un velonovietņu.

7.2. Būvprojekta izstrāde infrastruktūras uzlabošanai

Lai izveidotu normatīviem un vides pieejamības prasībām atbilstošas piestātnes 11. novembra krastmalā, jāizstrādā būvprojekts. Ja tiek izstrādāts būvprojekts, tad tajā jāiekļauj arī publiskās ārtelpas kvalitātes un piekļuves jautājumu risināšanu. Būvprojektā var izveidot gan ilgtermiņa (bāzes) piestātnes, gan regulārā ūdenstransporta (sabiedriskā transporta tipa) piestātnes, gan īstermiņa piestātnes (skat. nodaļu 8.2. Piestātņu tipu diferenciacija).



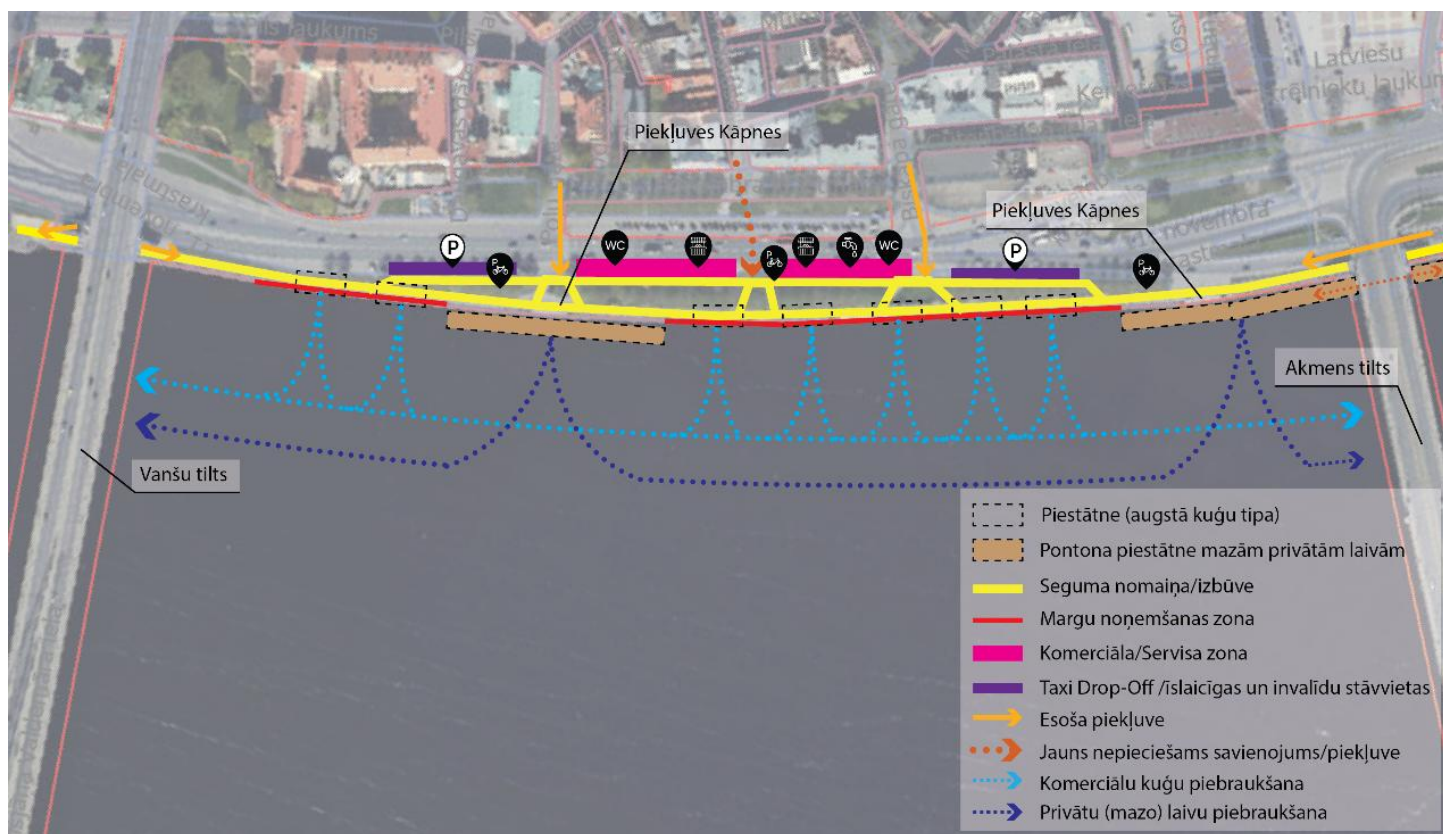
Attēls 27: 11. novembra krastmalas ilgtermiņa attīstības vīzijas skice (autors J. Ruciņš)

Būvprojekta mērķis:

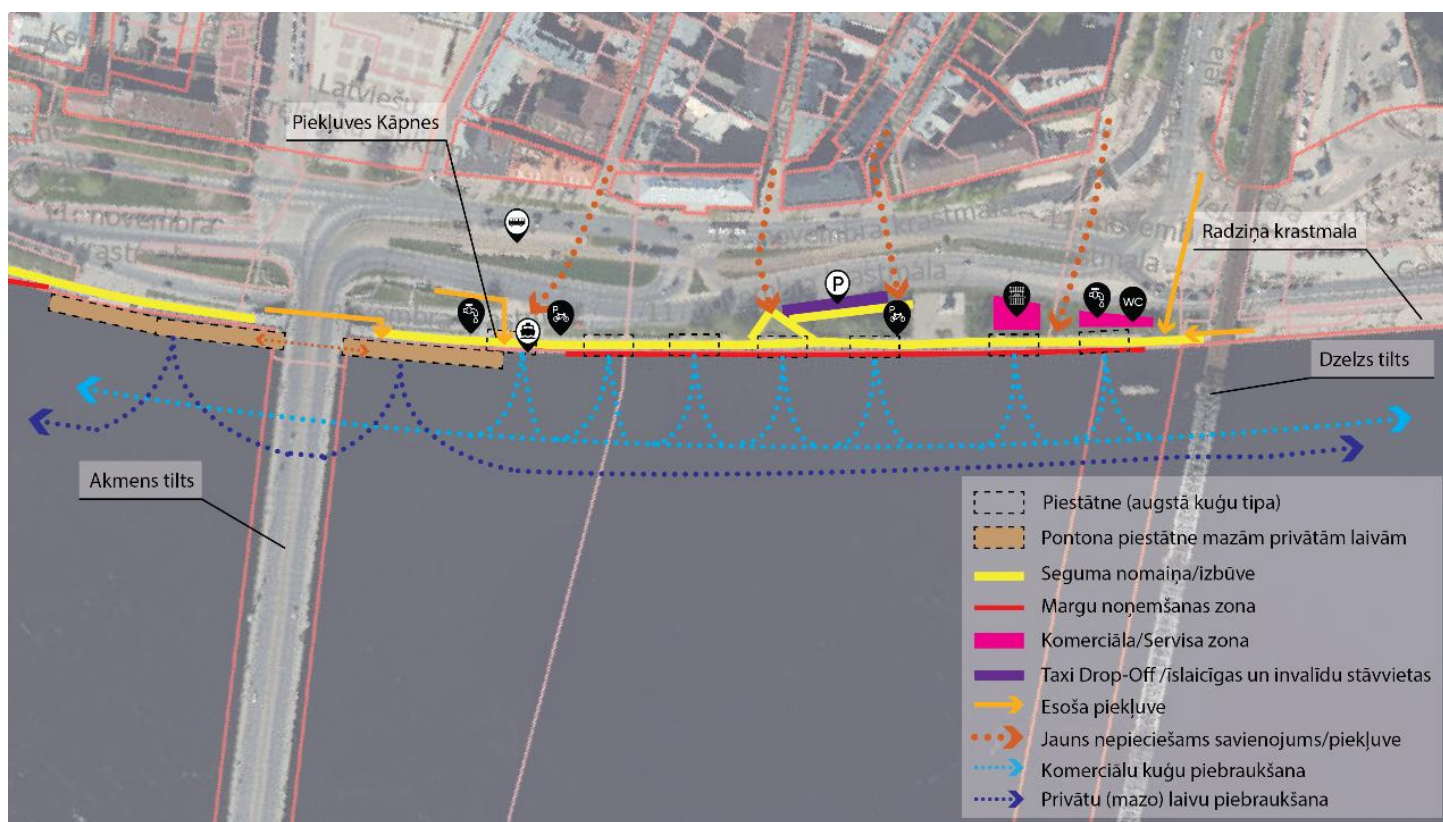
- Uzlabot publiskās ārtelpas kvalitāti 11. novembra krastmalā un paplašināt ūdenstransporta un cita veida biznesa iespējas, ar mērķi iedzīvināt krastmalu un paplašināt tās izmantošanas iespējas pilsētas iedzīvotājiem un viesiem.

Būvprojekta teritorija:

- Krastmalas un zaļā zona posmā no Vanšu tilta līdz Dzelzceļa tiltam.
- Projektēšanas teritorija skar zemes vienības ar kad apz.: 01000100104, 01000082012, 01000082003, 01000072008, 01000079999, 01000012017, 01000032053, 01000040166 (visas ir pašvaldībai piederošā vai piekritīgā zeme)
- Projektēšanas teritorijas izmērs: aptuveni 22 650 m² = 2,26 ha.



Attēls 28: Ar būvprojektu un būvniecību veicami risinājumi 11. novembra krastmalā starp Vanšu un Akmens tiltu.



Attēls 29: Ar būvprojektu un būvniecību veicami risinājumi 11. novembra krastmalā starp Akmens un Dzelzceļa tiltu.

Projektēšanas uzdevums:

- Veikt krastmalas stiprinājuma un vēsturisko margu novērtējumu, lai noteiktu tā tehnisko stāvokli un novērtētu funkcionālu un kosmētisku remontu nepieciešamību.
- Izveidot jaunas piestātnes augstajiem kuģiem 11. novembra krastmalā. Tas jā dara demontējot vēsturiskās margas: RVC AZ teritorijas izmantošanas un apbūves nosacījumi paredz, ka tās jā saglabā 30% apmērā no projektējamās teritorijas. Izvērtēt drošības risinājumu nepieciešamību un potenciālo dizainu noņemto margu vietā.
- Nomainīt segumu gājēju zonā visā projektēšanas teritorijā un uzlabot gājēju zonas formu vietās, kur tā veidojas pārāk šaura.
- Risināt labierīcību nepieciešamību pie pasažieru kuģu piestātnēm.
- Izveidot vietas, kur var būt āra kafejnīcas un izbraukuma ēdināšana (elektrības pieslēguma vietas).
- Paredzēt vairāk un dažādāka veida atpūtas labiekārtojuma elementus, lai dotu apmeklētājiem plašākas iespējas baudīt laiku pie ūdens.
- Uzstādīt slēgta tipa un lielāka izmēra atkritumu urnas un nepieļaut turpmāku atkritumu konteineru izvietojumu krastmalā (tas ir jā aizliedz piestātņu nomas līgumos).
- Pie piestātnēm uzstādīt velostatīvus.
- Paredzēt papildu apstādījumus – gan kokus, kur tas ir iespējams, gan krūmus un ziemciešu grupas ap atpūtas vietām – lai vairotu krastmalas estētisko baudījumu.
- Var izskatīt iespējas kāpņu zonās un sasaistē ar tām izvietot peldošus pontonus vai arī piedāvāt iespēju to darīt komersantiem.

8. Priekšlikumi akvatorijas un piestātņu pārvaldības izmaiņām

Lai paplašinātu ūdenstransporta iespējas Daugavas akvatorijā, tajā skaitā attīstītu regulārus, savienojošus pasažieru ūdenstransporta maršrūtus, Rīgai jāpāriet no esošā modeļa, kurā vienīgā iespēja ir katru piestātņi iznomāt vienam operatoram, uz diferencētiem piestātņu tiptiem – katru ar savu mērķi, pielietojumu un pārvaldības sistēmu. Šāda pāreja ir priekšnoteikums gan komerciālā ūdenstransporta, gan sabiedriskā ūdenstransporta scenārija īstenošanai (detalizēts scenāriju apraksts 4. nodaļā), kā arī risinātu samilzušās problēmas rekreācijas ūdenstransporta nozarē.

8.1. Ieteicamais atbildību sadalījums ūdenstransporta nozarē

Saskaņā ar 2021. gada pētījumu (SIA “Ardenis” 2021) par optimālu pārvaldības modeli zemu emisiju ūdenstransporta attīstībai Rīgā no trīs identificētajiem ūdenstransporta nozares modeļiem (pilnībā pašvaldības finansētais, privātā sektora iniciatīvas vai sadarbības modelis) Rīgas apstākļiem piemērotākais ir

pašvaldības un privātā sektora sadarbības modelis. Tajā pašvaldība uztur un attīsta piestātņu infrastruktūru, savukārt operatori nodrošina kuģu floti, personālu un pakalpojuma ikdienas darbību. Maršrutus var piedāvāt gan operatori pēc savas iniciatīvas, gan pašvaldība var slēgt līgumus par konkrētu maršrutu nodrošināšanu, tādējādi iegūstot lielāku kontroli pār pakalpojumu un tā cenām un pieejamību lietotājiem.

Šis modelis ir reālistisks Rīgas finanšu kapacitātes ietvaros – pašvaldībai nav jāiegādājas kuģi un jāalgo to apkalpe, bet vienlaikus ir iespēja ūdenstransporta attīstību izmantot stratēģiskiem mērķiem, kā arī kontrolēt piedāvāto pakalpojumu kvalitāti. Modelis ir arī elastīgs: tas ļauj pakāpeniski uzsākt pārvadājumus, sākot ar pilotprojektu, un paplašināt piestātņu tīklu atbilstoši pieprasījumam.

8.2. Pistātņu tipu diferenciacija

Tā kā esošā sistēma ar vienu – iznomāšanas – pieeju visām piestātnēm bremsē attīstību un nerada plašu un dažādu ūdenstransporta piedāvājuma klāstu un dzīvīgas krastmalas, piestātnes ir jādiferencē pēc funkcijas:

Regulārā pasažieru ūdenstransporta piestātnes – paredzētas maršruta kuģu piestāšanai pēc grafika un integrācijai pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā. Šāda piestātne tiek izmantota kā daļa no pilsētas mobilitātes infrastruktūras, tiecoties nodrošināt ērtu pārsēšanos starp sauszemes un ūdens transportu.

Piestātne netiek izmantota ilgtermiņa stāvēšanai vai citiem komerciāliem mērķiem, kas varētu traucēt grafika ievērošanu.

Attiecināmas 2.3. apakšnodaļā noteiktās piestātņu aprīkojuma prasības.

Ilgtermiņa lietošanas (bāzes) piestātnes – paredzētas komersantiem, kuriem piestātne ir nepieciešama kā stabila kuģu bāzes vieta uzņēmējdarbības veikšanai. Šajās piestātnēs kuģi tiek turēti pastāvīgi vai sezonāli, nodrošinot pasažieru pārvadājumus, pasākumus, nomas pakalpojumus un citus ar kuģošanu saistītus pakalpojumus.

Ilgtermiņa lietošanas tiesību piešķiršana ir priekšnoteikums legālai uzņēmējdarbībai, jo tā ļauj komersantiem reģistrēt struktūrvienības, saņemt nepieciešamās licences, slēgt līgumus, nodrošināt darbiniekus un veikt investīcijas flotē.

Ilgtermiņa piestātnes piešķiramas tikai komersantiem ar normatīvajiem aktiem reģistrētiem kuģošanas līdzekļiem, kas atbilst tehniskajām, vides un kvalitātes prasībām.

Īstermiņa piestātnes – Īstermiņa piestātnes paredzētas mazizmēra kuģiem, jahtām, motorlaivām un citiem privātajiem peldlīdzekļiem, kuriem nepieciešama īslaicīga piestāšana pasažieru izkāpšanai un iekāpšanai, īpaši Vecrīgas un pilsētas centra tuvumā. Šo piestātņu galvenā funkcija ir nodrošināt apriti un publisku pieejamību, nevis ilglaicīgu stāvēšanu.

Īstermiņa pietātnēs jāievieš digitāla rezervācijas un apmaksas sistēma ar laika tarifu – analoga maksas autostāvvietām Rīgas ielās. Pietātnē drīkst apstāties jebkurš peldlīdzeklis jebkurā brīvā vietā. Šīs būtu jauna tipa pietātnes, kas veicinātu krastmalas dzīvīgumu, pilsētas centra apmeklētību, tūrisma plūsmu un ūdens infrastruktūras pieejamību.

8.3. Priekšlikumi regulārā ūdenstransporta pietātņu pārvaldībai

Šīs pietātnes jāuztver kā sabiedriskā transporta infrastruktūra, nevis komerciāls resurss, un tās ir jāpatur pašvaldības pārraudzībā. Piekļuve kuģu operatoriem jānodrošina pēc grafika, nevis ar ekskluzīvām nomas tiesībām. Tas nozīmē, ka operatoriem, kas vēlētos piedāvāt savienojošus maršrutus, būtu jāpiesakās pašvaldības atbildīgajā iestādē un jāsaņem atļauja pietāt pietātnē konkrētos laikos, lai izlaistu un uzņemtu pasažierus. Pietāšanas laikiem jādod gana liels laika intervāls, lai ietvertu grafika nobīdes, kas var ieviesties laikapstākļu dēļ (vējš un straumes būtiski ietekmē kuģošanas un pietauvošanās ātrumu).

No pašvaldības puses nosacījumos jāietver arī kuģu tehniskās prasības, lai pārliecinātos par to atbilstību drošības un pasažieru pārvadāšanas prasībām, kā arī regulārā pasažieru ūdenstransporta pietātņu infrastruktūrai.

8.4. Priekšlikumi bāzes pietātņu izsoļu kārtības pilnveidei

Līdzšinējais pietātņu iznomāšanas veids pārsvarā balstās uz pašvaldības ieņēmumu maksimizēšanu, jo kā galveno kritēriju izvirza augstāko piedāvāto cenu nomas tiesību izsolē. Tas rada finansiālu spiedienu uz operatoriem un liek noteikt arvien augstākas biļešu cenas pasažieriem – tas padara braucienu ar kuģi par ekskluzīvu izklaides pasākumu, kas nav piemērots ikdienas braucieniem. Turklāt netiek noteiktas prasības komersantiem un kuģiem, lai nodrošinātu, ka pasažieru pietātne patiešām tiek izmantota regulāru ūdenstransporta pakalpojumu sniegšanai. Tas radījis negodīgas komercprakses iespēju – nosolīt pietātnes ar galveno mērķi nevis tās izmantot, bet izspiest no tirgus konkurentus. Šāda pieeja neveicina ne pakalpojuma pieejamību, ne konkurenci kvalitātes ziņā, ne arī ūdenstransporta iekļaušanos kopējā pilsētas mobilitātes sistēmā.

Tāpēc pietātņu nomas modeli nepieciešams adaptēt, lai rastu jaunu līdzsvaru starp pašvaldības ieņēmumiem, pakalpojuma kvalitāti un ūdenstransporta nozares attīstības veicināšanu. Lielāka caurspīdība un standartizēti izsoļu principi novērstu konfliktus operatoru starpā, kā arī starp operatoriem un pašvaldību, un padarītu ūdenstransportu pieejamāku un ērtāku pasažieriem.

Rekomendētās izmaiņas izsoļu administrēšanā:

- Izsoles organizēt savlaicīgi – vismaz 6 līdz 12 mēnešus pirms sezonas, lai operatori varētu plānot savu darbību, piesaistīt finansējumu un sagatavot floti.
- Paredzēt ilgākus līguma termiņus, lai operatoriem dotu lielāku drošību investīcijām biznesa un tehniskā aprīkojuma attīstībā.

- Izsoļu grafikus publicēt attiecīgajā Rīgas pašvaldības riga.lv mājas lapas sadaļā. Jānodrošina informācijas pastāvīga aktualizācija.
- Ieviest kontroles mehānismu, lai līguma termiņa laikā pārbaudītu, ka kvalitātes prasības (skat. zemāk) tiek pildītas, kā arī, ka reāli tiek piedāvāti braucieni, un saglabāt iespēju līgumus lauzt, ja tā nav. Tas novērstu pašreizējo situāciju, ka pietātnes tiek nosolītas, bet reāla darbība nenotiek.

Rekomendētās izmaiņas izsoļu kritērijos:

- Atteikties no augstākās cenas principa kā vienīgā nosakošā faktora.
- Papildus cenas kritērijam vērtēt arī kvalitātes kritērijus, kas var ietvert:
 - operatora kuģu flotes tehnisko stāvokli;
 - energoefektivitātes standartus;
 - vides pieejamību uz kuģiem;
 - plānoto reisu biežumu (ar zināmu elastību operatoriem pielāgoties mainīgiem apstākļiem sezonas ietvaros);
 - reputācijas aspekts: vai operators iepriekš nav veicis patērētāju tiesību pārkāpumus, vai nav bijušas nopietnas sūdzības no lietotāju puses.

Rekomendācijas izsoļu procesa caurspīdības veicināšanai:

- Pirms pietātnu pārvaldības izmaiņām ieteicams organizēt konsultācijas ar pasažieru kuģu operatoriem un iesaistītajām pašvaldības institūcijām.
- Izsoļu komisijā jāparedz arī neatkarīgu institūciju iesaiste konsultatīvā vai novērotāju statusā, piemēram:
 - Latvijas Jūras administrācijai – drošības un kuģošanas līdzekļu atbilstības jautājumos;
 - Latvijas Jūrnieku savienībai un Rīgas pasažieru kuģu apvienībai – nozares praktisko zināšanu sniegšanai
 - Konkurences padomei – tirgus piekļuves un konkurences aspektu izvērtēšanai.

Ļoti būtiski nodrošināt publiski pieejamu un regulāri atjauninātu informāciju par visām pietātnēm, to noslodzi un izmantošanas nosacījumiem pašvaldības mājaslapā (piemēram, www.riga.lv un/vai georiga.eu), tādējādi uzlabojot tirgus caurskatāmību un samazinot nenoteiktību.

8.5. Pārvaldības centralizācija

Pašreizējā situācija ūdenstransporta sfērā, kurā pietātnes pārvalda dažādas institūcijas bez vienotas pieejas, kavē gan pakalpojumu attīstību, gan operatoru spēju plānot biznesu, gan pakalpojumu pieejamību pasažieriem. Risinājums ir centralizēt ūdens transporta pārvaldību vienā institūcijā – rekomendējoši **Ārtelpas un mobilitātes departamentā (AMD)**, kas atbilstoši saviem nolikumiem (punkti 5.1., 5.7., 5.9.) jau šobrīd atbild par mobilitātes risinājumu plānošanu un

prāmju satiksmes infrastruktūru. **Pilsētas attīstības departaments** var saglabāt koordinējošu lomu un nodrošināt saikni starp attīstības vīziju un tās ieviešanu.

Centralizācija praktiski nozīmētu:

- Vienu atbildīgo institūciju par esošo pietātņu uzturēšanu un uzlabošanu kā arī jaunu pietātņu plānošanu un izbūvi.
- Vienotu bāzes pietātņu izsoles kārtību visām pašvaldības pārziņā esošajām pietātnēm, kas ir deleģētas šim mērķim.
- Atbildība par regulārā pasažieru ūdenstransporta (sabiedriskā transporta tipu) pietātņu pārvaldību, piešķirot pietāšanas tiesības operatoriem pēc vienota grafika;
- Jaunu īstermiņa pietātņu izveide un pārvaldība ar rezervācijas un apmaksas sistēmas izveidi uz autostāvvietu apmaksas sistēmas bāzes.
- Vienotas pietātņu drošības, labiekārtojuma un vides kvalitātes prasības, kā arī pietātņu un informācijas vizuālo standartu.
- Publiskas informācijas uzturēšanu par visām pietātnēm, nomas termiņiem un plānotajām izsolēm pašvaldības tīmekļvietnē (www.riga.lv sadaļā un GeoRiga.eu mājas lapā)
- Kuģošanas ceļu un navigācijas zīmju uzturēšanu kārtībā.

Šādu pasākumu kopums ļautu radīt līdzsvarotu un attīstību veicinošu pārvaldības sistēmu, kas sekmē konkurenci, piesaistītu jaunus tirgus dalībniekus un veicinātu ūdenstransporta attīstību kā pilnvērtīgu pilsētas mobilitātes sastāvdaļu.

8.6. Nepieciešamās izmaiņas normatīvos

Pašlaik spēkā esošais normatīvais ietvars pietātņu iznomāšanai šobrīd ir fragmentārs un neatbilst mērķim attīstīt ūdens transportu kā sistemātisku pilsētas sabiedriskā transporta mobilitātes risinājumu, kas piedāvātu pakalpojumu gan iedzīvotājiem, gan viesiem (tūristiem).

Lai praktiski uzsāktu mērķtiecīgu pasažieru ūdenstransporta attīstību Rīgā, nepieciešams uzsākt **jaunu pašvaldības saistošo noteikumu izstrādi**, kas noteiktu pietātņu pārvaldību, to izmantošanas principus un pasažieru pārvadājumu organizēšanas iespējas ar ūdenstransportu Rīgas administratīvajā teritorijā.

Jaunā regulējumā ieteicams iekļaut CE sertifikācijas prasību kuģu dzinējiem, atbilstoši Latvijas Jūrnieku savienības 2025. gada aicinājumam, kas nostiprināma nomas nosacījumos un komercdarbības atļaujās.

Ilgtermiņā, balstoties uz pilotprojekta datiem, jāvirza grozījumi **Sabiedriskā transporta likumā**, iekļaujot ūdenstransportu kā sabiedriskā transporta veidu. Tas atvērtu iespēju slēgt ilgtermiņa PPP līgumus, piešķirt dotācijas un integrēt ūdenstransportu vienotā biļešu sistēmā. Bez šiem grozījumiem sabiedriskā

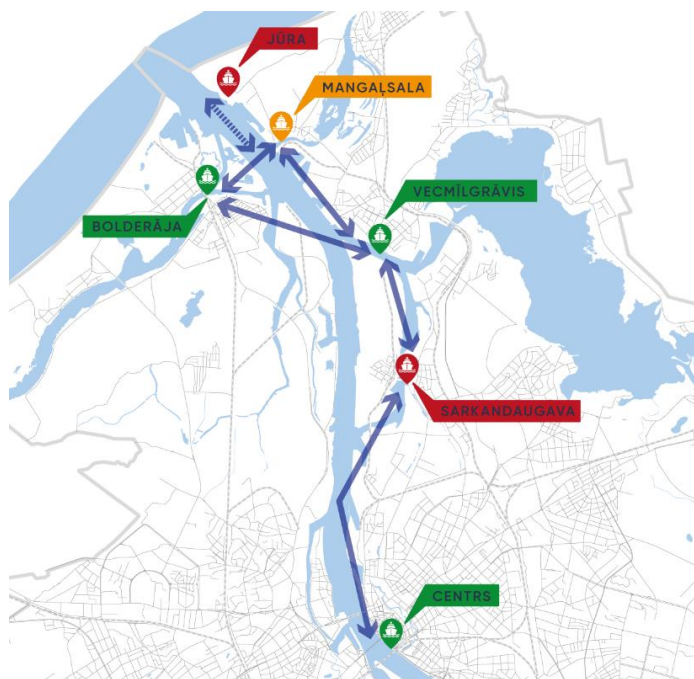
transporta scenārijs īstenojams tikai ar regulāriem iepirkumiem ar visiem tam raksturīgajiem riskiem (skat. 4.2. nodaļu).

9. Ilgtermiņa attīstības iespējas

Ilgtermiņā pastāv potenciāls turpināt attīstīt ūdenstransporta infrastruktūru, lai pakāpeniski paplašinātu pasažieriem pieejamo maršrutu un savienojumu klāstu.

9.1. Piestātņu tīkla attīstība Rīgas Brīvdabas teritorijā

Kā minēts nodaļā 3.1., Rīgas Brīvdabas teritorijā var veidot jaunas pietātnes bez papildus plānošanas procesa. Izvērtējot potenciālo pasažieru pieprasījumu, iedzīvotāju skaitu apkaimēs un pieejamos valsts un pašvaldības īpašumus, kā iespējas tiek izceltas perspektīvas jaunas pietātnes Sarkandaugavā un Mangaļsalā.



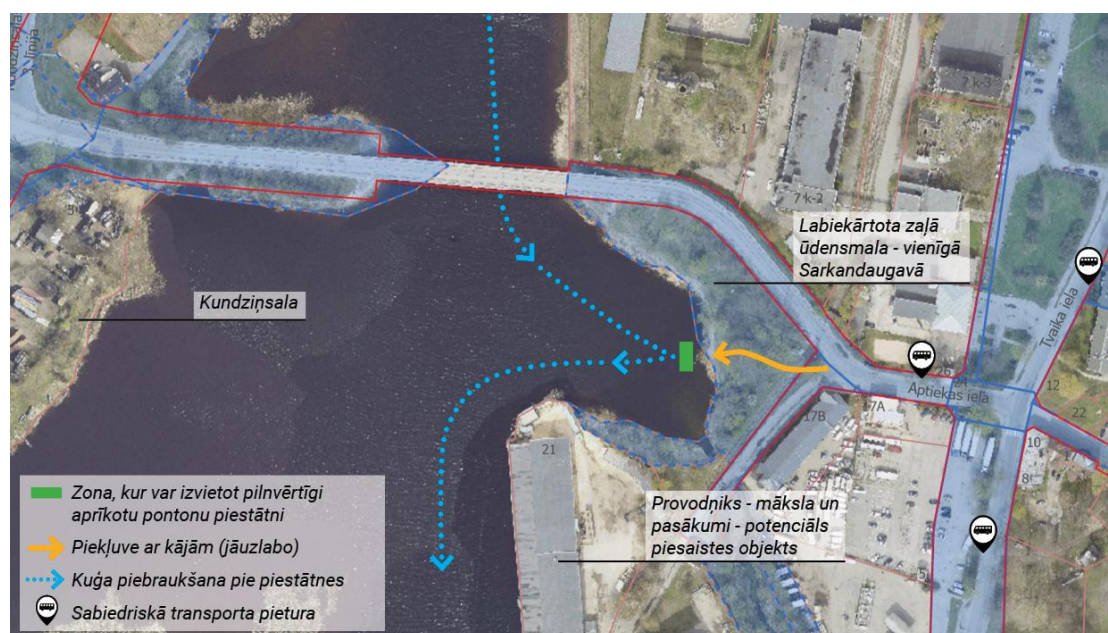
Attēls 30: Pieņemot, ka tiek iedibināts regulārs ūdenstransports starp Bolderāju un Vecmīlgrāvi, maršrutu var paplašināt veidojot vēl pietātnes Rīgas Brīvdabas teritorijā, piemēram, Sarkandaugavā un Mangaļsalā

Sarkandaugava

Sarkandaugavā piemērotākā vieta pasažieru pietātnes izveidei ir zemes vienībā ar kad. apz. 01000960075 (pašvaldībai piekritīgā zeme, dabas un apstādījumu teritorijas funkcionālais zonējums), jo tā ir vienīgā iedzīvotājiem brīvi pieejamā ūdensmala Sarkandaugavā, tuvā sasaistē ar sabiedrisko transportu un arī atrodas tieši pie Kundziņsalas tilta, tātad potenciāli apkalpo arī šīs apkaimes iedzīvotājus.

Šis zemesgabals jau tagad kalpo kā iedzīvotāju atpūtas vieta un tiek izmantots gan makšķerēšanai, gan piknikiem, gan kā peldvieta. Ūdenstransporta aspektam vajadzētu šo vietu papildināt nevis traucēt līdzšinējiem izmantošanas veidiem. Šeit jāizbūvē jauna pontonu pietātne ar drošības aprīkojumu un ūdens-

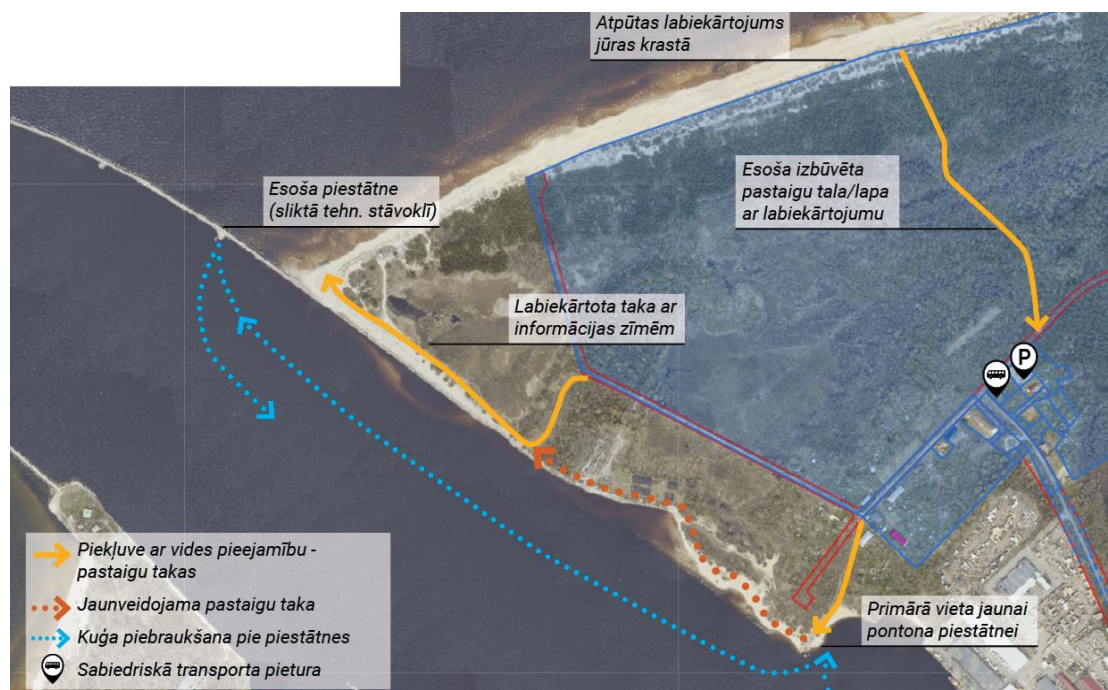
transportam atbilstošām kuģu atdurēm, tauvošanās knehtiem, noenkurojumu un sasaisti ar krastu.



Attēls 31: Piestātnes vieta un plāns Sarkandaugavā

Mangaļsala / jūra

Jūra ir pievilcīgs galamērķis kā Rīgas iedzīvotājiem-atpūtniekiem, tā tūristiem. Ņemot vērā, ka Rīga ir pilsēta pie jūras, tās potenciāls pašlaik ir visai maz izmantots, un Rīgas iedzīvotāji bieži izvēlas doties uz citām Rīgas jūras līča pludmalēm ārpus pilsētas. Piekļuves veidu dažādošana varētu veidot ciešāku sasaisti tieši starp Daugavu, apkaimēm, kas to ieskauj un pludmali pie Daugavas ietekas jūrā.



Attēls 32: Piestātnes vieta un plāns Mangaļsalā un piekļuve jūrai

Lai veidotu rekreācijas savienojumu ar jūrmalu, ir iespējamas divas piestātnes vietas. Pirmā ir nelielā Daugavas līcī zemes vienībā ar kad. apz. 01001202575. Šajā vietā piestātne būtu vairāk pasargāta no vēja un viļņiem Daugavā, kā arī šeit ir iespējams piekļūt ar autotransportu. Otrā ir esoša piestātne uz mola, ko varētu atjaunot un uzlabot. Rekreācijas nolūkos var veidot apļveida pastaigu maršrutu no šīs piestātnes vietas līdz jūrai, gar jūras krastu līdz Mangaļsalas pastaigu takai, pa taku un tālāk atpakaļ pa Mangaļsalas ielu līdz piestātnei.

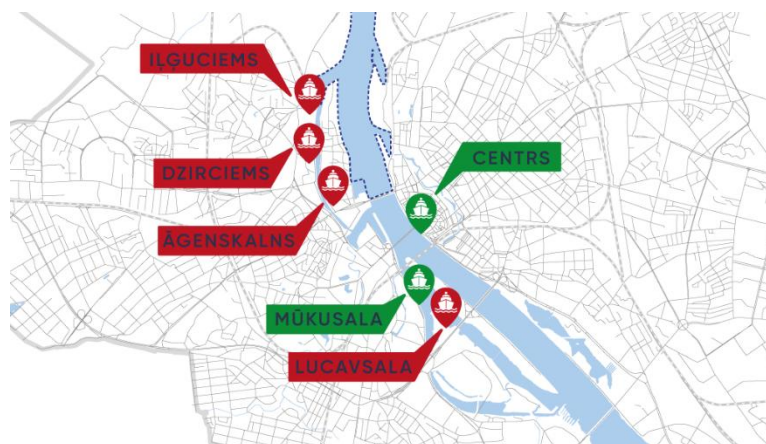
Lai veidotu ūdenstransporta savienojumu ar Mangaļsalas blīvāk apdzīvoto daļu, kā piestātni var izmantot jahtklubu "Auda", vienojoties ar īpašnieku.

Ķīpsala

Ķīpsala sava ģeogrāfiskā novietojuma dēļ ir stratēģiski piemērota vieta ūdenstransportam un Rīgas un starptautiska mēroga ūdens sportu bāzes izveidei. Ķīpsalu aptver Daugava un Zunda kanāls un tās tuvums pilsētas vēsturiskajam centram piedāvā lielu vietas attīstības potenciālu. Esošā jahtkluba paplašināšana, pievienojot tam funkcionāli nepieciešamos zemesgabalus, un piebraucamā ceļa izveide pavērtu iespējas ūdens transporta bāzes attīstībai un paplašinātu iedzīvotāju rekreācijas iespējas. Nepieciešams pašvaldības atbalsts Valstij piederošo zemesgabalu (kad. nr. 01000622010 un 01000622101) pievienošanai Jahtklubam un Ķīpsalas akvatorija tematiskā plāna izstrāde.

9.2. Piestātņu tīkla un maršrutu attīstība pārējā Rīgas teritorijā

Lai juridiski pareizi izveidotu piestātnes pārējā Rīgas teritorijā, būtu nepieciešams izstrādāt lokālpilnvarojumu. To varētu izstrādāt Pilsētas attīstības departaments, skatot piestātņu un ūdenstransporta jautājumu kontekstā ar plašāko mērķi iedzīvotājiem Daugavas krastmalas, un risināt citas esošas problēmas, kas apgrūtina attīstību – piekļuvi, inženierinfrastruktūras trūkumu u.c.



Attēls 32: Piestātņu attīstības iespējas ārpus Rīgas brīvdabas teritorijas. Ar zaļu krāsu atzīmētas esošas, funkcionējošas piestātnes, bet ar sarkanu – piestātnes, kas būtu jāizbūvē pilnīgi no jauna.

Tāpat, ņemot vērā jauno fokusu uz ūdenstransporta attīstību, var veltīt lielāku uzmanību pietātnēm (kā jaunām, tā esošām) un krastmalu iedzīvināšanai, izstrādājot jauno Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojumu.

Zunda kanāla pietātnes

Zunda kanāls pašlaik nav piemērots kuģošanai, jo tajā ir ļoti sekls ūdens līmenis. It īpaši problemātiska ir zona zem Vanšu tilta pārvada, jo tā būvniecības laikā kanālā tika samesti būvgruži. Ja tiktu veikta kanāla tīrīšana, kanālu kuģošanai varētu izmantot zemas laivas ar nelielu iegrimi, jo ierobežojošs faktors ir arī Balasta dambja pārvada augstums no ūdens līmeņa.

Nameja krastmala (Zunda kanāla ūdensmala Pārdaugavas pusē) jau ilgi gaida attīstību un infrastruktūras izbūvi, jo jau tagad cilvēki to daudz izmanto pastaigai, skriešanai, ir izbūvēta arī atpūtas laipa. Šeit varētu izveidot pietātni Mazās ielas galā, lai savienotu ar **Dzirciema** apkaimi, un Tvaikoņu ielas galā, lai savienotu ar **Iļģuciemu** (šeit gan ir jārisina piekļuves un sarkano līniju jautājumi).

Savukārt, otrā Zunda pusē ir **Ķīpsala**, kur pasažieru pieprasījumu rada studenti, un arī šeit nākotnē varētu pietāt kuģīši.

Āgenskalnu viegli sasniegt no Āgenskalna līča, kur nākotnē varētu veidot tiešu savienojumu ar Uzvaras parku, kas ir pilsētas līmeņa rekreācijas galamērķis. To varētu būt interesanti sasniegt tiešā veidā tālāku apkaimju iedzīvotājiem, piemēram, no Sarkandaugavas un Vecmīlgrāvja.

Mūkusalas un Lucavsālas savienošana

Mūkusalas promenāde jau ir pārbūvēta un ir izveidota piekļuve ūdenim, kā arī pietātnes (augšpus Dzelzceļa tiltam), kuras ir piemērotas ūdenstransporta pietāšanai. Tās var tikt izmantotas, lai ar ūdenstransportu savienotu Torņakalnu. Lucavsāla varētu būt vērtīgs rekreācijas galamērķis gan no Pārdaugavas, gan Centra puses. Šeit RVC AZ teritorijas plānojumā jau ir noteikta pietātne pludmales zonā – tajā trūkst vienīgi kuģu pietāšanas infrastruktūras.

10. Secinājumi un kopsavilkums par rīcībām tuvākā termiņā

Šī ziņojuma izstrādes laikā uzklautas nozares pārstāvju problēmas un ieteikumi ūdenstransporta plašākai attīstībai Rīgā, kā arī veiktas konsultācijas ar nozarē iesaistītajām pašvaldības institūcijām, nevalstiskajām organizācijām un Rīgas brīvostas pārvaldi. Ziņojumā sniegti praktiski ieteikumi un risinājumi, lai novērstu līdzšinējās pārvaldības problēmas, attīstītu un uzlabotu infrastruktūru, kā arī tiešā veidā testētu regulāro pasažieru ūdenstransporta pārvadājumu potenciālu un

sniegtu priekšlikumus ūdenstransporta integrācijai kopējā pilsētas mobilitātes sistēmā.

Ziņojumā iezīmētās rīcības palīdzēs gan risināt problēmas tūrisma kuģu nozarē, gan labāk uzturēt un attīstīt fizisko infrastruktūru, gan pakāpeniski attīstīt savienojošus regulāros kuģu maršrutus. Vēl viens būtisks mērķis ir veicināt caurspīdību un uzticēšanos pašvaldībai ūdenstransporta jomā, standartizējot procesus un apkopojot un vienkopus publicējot informāciju par visu, kas attiecas uz jomu.

10.1. Secinājumi

Galvenie secinājumi par pasažieru ūdenstransporta attīstības iespējām Rīgā un jauna akvatorijas pārvaldības modeļa ieviešanu:

1. Ūdenstransports Rīgā šobrīd netiek izmantots kā pilnvērtīga pasažieru mobilitātes sistēmas daļa, bet pārsvarā tikai kā tūrisma pakalpojums.
2. Nepietiekamie savienojumi pāri Daugavai, īpaši pilsētas ziemeļos, kavē šo teritoriju attīstību un palielina slodzi uz ceļu infrastruktūru.
3. Pārvaldība ir sadrumstalota starp vairākām institūcijām, kas kavē koordinētu ūdenstransporta attīstību.
4. Lai attīstītu nozari, nepieciešama vienota pieeja – pārvaldības centralizācija, jaunu pilsētas saistošo noteikumu izstrāde, infrastruktūras uzlabošana un pakāpeniska ūdenstransporta integrācija sabiedriskā transporta sistēmā.
5. Pašreizējais pietātņu nomas modelis ierobežo savienojošu maršrutu attīstību un neveicina pakalpojumu pieejamību un kvalitātes celšanu.
6. Pietātņu infrastruktūra ir nepietiekami attīstīta (īpaši pietātņu skaits posmā starp Akmens un Vanšu tiltu) un nevienmērīga pilsētas kontekstā. Tas samazina pakalpojuma kvalitāti un lietotāju ērtības, tāpēc jāuzsāk krastmalas revitalizācijas projekts, lai uzlabotu vides kvalitāti un veidotu papildu pietātnes.
7. Nav skaidru datu par pieprasījumu, un iedzīvotāju paradumi attiecībā uz ūdenstransportu vēl nav izveidojušies, tāpēc nepieciešams realizēt pilotprojektu "Vecmīlgrāvis - Bolderāja".
8. Vairākos kuģošanas ceļos (Zunda kanāls, Pilsētas kanāls, Sarkandaugava) ir tehniski ierobežojumi (seklums, aizsērējums), kas samazina maršrutu attīstības iespējas.

10.2. Rīcību kopsavilkums

Lai praktiski uzsāktu pasažieru ūdenstransporta attīstību Rīgā, tuvākajā laikā jāīsteno šādas savstarpēji saistītas rīcības, kas iedalās trīs galvenajās grupās – pārvaldība, infrastruktūras attīstība un pilotprojekts:

Rīcības kods	Galvenais izpildītājs	Saistītais izpildītājs	Rīcība	Esošā problēma, ko risina	Paredzamais rezultāts	Ziņojuma nodaļa, kurā atrodama plašāka informācija
RD-01	Rīgas Dome	ĀMD, MVD	Koncentrēt atbildību par ūdenstransporta jomu un infrastruktūru vienā iestādē - ĀMD	Pārvaldība ir sadrumstalota starp ĀMD, MVD, katram ir sava pieeja pietātņu nomas izsoļu organizēšanai, informācija nav atrodama vienkopus. Ir daudzi aspekti ūdenstransporta jomā, par ko neviena iestāde netur rūpi.	1) Visas pašvaldības pietātnes izdalītas kā satiksmes infrastruktūra un nodotas apsaimniekošanā ĀMD. 2) ĀMD deleģēta atbildība izstrādāt jaunus pašvaldības saistošos noteikumus ūdenstransporta jomas pārvaldībai Rīgā	8.5. Pārvaldības centralizācija
AMD-01	ĀMD	CA Juridiskā pārvalde, PAD, Satiksmes ministrija	Izstrādāt pašvaldības saistošos noteikumus ūdenstransporta jomas pārvaldībai Rīgā	Nav vienota normatīva, kas regulētu ūdenstransporta jomu Rīgā, tā lai pašvaldība varētu aktīvi attīstīt ūdenstransporta jomu un tā integrāciju kopējā pilsētas mobilitātes sistēmā.	1) Izstrādāti saistošie noteikumi, kas regulē pietātņu veidus un to pārvaldību, kuģu tehniskās prasības un ūdenstransporta infrastruktūras attīstību un uzturēšanu.	8. Priekšlikumi akvatorijas un pietātņu pārvaldības izmaiņām
AMD-02	ĀMD		Ieviest trīs diferencētus pietātņu tipus – regulārā pasažieru ūdenstransporta pietātnes, ilgtermiņa (bāzes) pietātnes, un īstermiņa pietātnes	Visas pašvaldības pietātnes tiek piedāvātas nomā pēc izsoles principa. Ja kuģu operators grib legāli uzņemt pasažierus, ir jāiznomā pietātne. Tas vairāk veicina aplveida maršrutus nekā savienojošus maršrutus.	1) Saglabātas ilgtermiņa (bāzes) pietātnes, ko operatori var iznomāt uz gariem nomas termiņiem. 2) Ieviestas regulārā ūdenstransporta pietātnes, kas darbojas kā sabiedriskā transporta pieturas. 3) Ieviestas īstermiņa pietātnes, kas darbojas pēc autostāvvietas principa.	8.2. Pietātņu tipu diferenciācija
AMD-03	ĀMD	RS	Izstrādāt un ieviest regulārā pasažieru ūdenstransporta pietātņu pārvaldības kārtību	Pašlaik nav tādu pietātņu, kas būtu piemērotas ūdenstransportam kā sabiedriskajam transportam.	1) Noteikts, kuras pašvaldības pietātnes tiks rezervētas regulārā pasažieru ūdenstransporta funkcijai. 2) Izstrādāts pārvaldības mehānisms, kā operatori, kas grib piedāvāt savienojošus maršrutus sabiedriskajam transportam pielīdzināmās cenās var pieteikties un saņemt šādas tiesības.	8.3. Priekšlikumi regulārā ūdenstransporta pietātņu pārvaldībai

					3) Izstrādāts mehānisms, kā organizēt kuģu pietāšanas kārtību pēc grafika.	
AMD-04	ĀMD		Uzlabot bāzes pietātņu izsoles kārtību	Pašlaik MVD un ĀMD organizē savā pārvaldībā esošo pietātņu nomas tiesību izsoles atšķirīgā veidā un laikos. Vienīgais vērtēšanas kritērijs ir augstākā piedāvātā cena, kas veicina augstākas cenas lietotājiem, bet neveicina pakalpojumu kvalitātes celšanu.	1) Visām nomas pietātnēm ir standartizētas prasības, vērtēšanas kritēriji un izsoļu organizēšanas kārtība. 2) Vērtēšanā ieviesti arī kvalitātes, ne tikai cenas kritēriji. 3) Izsoles tiek organizētas vismaz 6-12 mēnešus pirms kuģošanas sezonas sākuma.	8.4. Priekšlikumi bāzes pietātņu izsoļu kārtības pilnveidei
RS-01	RS	ĀMD	Ieviest digitālu rezervācijas un apmaksas rīku īstermiņa pietātnēm	Šobrīd nav veida kā organizēt mazizmēra peldlīdzekļu īslaicīgu apstāšanos un pašvaldībai no tā gūt ieņēmumus. Tāpēc, piemēram, pilsētas centrā ir maza peldlīdzekļu kustība un aktivitāte krastmalā.	1) Izstrādāts digitāls rīks (iespējams, uz Mobilly aplikācijas bāzes), kas ļauj attālināti rezervēt iespēju novietot peldlīdzekli un veikt apmaksu tiešsaistē pēc noteikta stundas tarifa.	8.2. Pietātņu tipu diferenciācija
AMD-05	ĀMD		Atjaunot un uzturēt navigācijas zīmes uz ūdens	Daļa navigācijas zīmju ir nolietotājušās vai pazudušas, daļai nav apgaismojuma un tās ir neredzamas dienas tumšajā laikā.	1) Ieviests vienots standarts navigācijas zīmju uzturēšanai. 2) Uzsākta regulāra apsekošana un uzturēšanas darbi.	8.5. Pārvaldības centralizācija
AMD-06	ĀMD		Uzlabot esošo pietātņu infrastruktūru	Netiek veikti aktīvi darbi, lai visas pašvaldības pietātnes būtu kuģošanai un pietāšanai atbilstošā kārtībā, kā ar nav vienota pietātņu aprīkojuma standarta.	1) Veikti minimālie uzlabošanas un pielāgošanas darbi Vecmīlgrāvja, Bolderājas un Centra pietātnēs, lai varētu uzsākt regulārus, savienojošus pasažieru braucienus.	2.3. Pietātņu aprīkojuma prasības 6. Esošo pietātņu uzlabošana un pielāgošana 5.1. Pilotprojektam nepieciešamā infrastruktūra
AMD-07	ĀMD	RS	Veikt pakalpojuma iepirkumu: regulāra pasažieru ūdenstransporta pilotprojekts "Vecmīlgrāvis-Bolderāja"	Šobrīd nenotiek regulāri pasažieru ūdenstransporta pārvadājumi pilsētas ziemeļu daļā. Aptuveni 2000 cilvēki iesnieguši kolektīvo iesniegumu pašvaldībai radīt šādu	Veiks pakalpojuma iepirkums ar šādiem nosacījumiem: 1) Nodrošināt regulārus pasažieru braucienus maršrutā Bolderāja-	5. Pilotprojekts pasažieru ūdenstransporta potenciāla testēšanai

				pakalpojumu. Nav precīzu datu, kāds varētu būt patiesais pieprasījums pēc šāda pakalpojuma, un cik tas varētu izmaksāt pašvaldībai.	Vecmīlgrāvis 5 mēnešu garumā (maijs-septembris). 2) Biļetes cena 1.5 EUR. 3) Divi reisi vienā virzienā no rīta un vakarā. 4) Operators var iekļaut maršrutā citas pietātnes pēc savas iniciatīvas. 5) Operatoram jāveic pasažieru plūsmas uzskaitē visā pakalpojuma izpildes laikā un jāveic lietotāju aptauja.	5.2. Pilotprojekta pakalpojuma nosacījumi
KP-01	CA Komunikācijas pārvalde	ĀMD, RAIC	Veikt komunikācijas kampaņu par pilotprojektu un ūdenstransporta popularizēšanu Rīgā	Tā kā šis ir jauns pakalpojums, ko pašvaldība piedāvā iedzīvotājiem, sabiedrība jāinformē par tā radītajām iespējām un to, kā izmantot pakalpojumu.	1) Pirms tiek uzsākts pilotprojekts Rīgas pašvaldība veic komunikācijas kampaņu sociālajos tīklos par plānoto pilotprojektu un ūdenstransporta iespējām Rīgā. 2) Apkaimēs, kur plānota kuģu pietāšana, uzstādīti informatīvi baneri pilsētvidē. 3) Uzstādītas norādes uz pietātnēm no tuvējām ielām.	5.3. Pilotprojekta komunikācija, monitorings, datu analīze
AMD-08	ĀMD	RS, PAD	Pilotprojekta datu analīze	Šobrīd nav reālu datu par pasažieru pieprasījumu ūdenstransporta savienojumam posmā Bolderāja-Vecmīlgrāvis, līdz ar to nevar pieņemt informētu lēmumus.	1) Izanalizēti pilotprojekta dati par pasažieru plūsmu tā norises laikā un plūsmas mainību. 2) Analizētas pakalpojuma izmaksas pašvaldībai; salīdzinātas, piemēram, ar nakts sabiedrisko transportu. 3) Pieņemts lēmums, vai pakalpojumu ir vērts piedāvāt arī turpmāk un attīstīt tālāk, lai aptvertu plašāku lietotāju loku.	5.3. Pilotprojekta komunikācija, monitorings, datu analīze
RD-02	Rīgas Dome	CA Juridiskā pārvalde, ĀMD, RS, PAD	Ūdenstransporta iekļaušana Sabiedriskā transporta likumā izmaiņu virzīšana* * Ja pilotprojektā apstiprinās pasažieru plūsma, un tās attiecība pret paredzamajām fiskālajām saistībām	Ūdenstransports nav iekļauts Sabiedriskā transporta likumā kā viens no sabiedriskā transporta veidiem. Nodrošināt sabiedrisko transportu ir viena no pašvaldības autonomajām funkcijām, kas pamato ieguldījumus un ļauj slēgt	1) Iesniegts argumentēts likuma grozījumu pieteikums Satiksmes ministrijā. 2) Kad/ja tiek veiktas likuma izmaiņas, Rīga ievieš vienoto laika biļeti sabiedriskajam transportam un	4. Pasažieru ūdenstransporta attīstības scenāriji 4.2. Ūdenstransports kā sabiedriskā transporta daļa

			pašvaldībā tiek vērtēta kā samērīga un pieņemama.	ilgāka termiņa līgumus nekā parastā pakalpojumu iepirkumu kārtībā. Dažādiem sab. transp. veidiem var veidot vienotu laika biļeti un saskaņot maršrutu laikus.	regulārajam pasažieru ūdenstransportam.	8.6. Nepieciešamās izmaiņas normatīvos
AMD-09	ĀMD	CA Juridiskā pārvalde	Izveidot jaunas pietātnes 11. novembra krastmalā un Ģenerāļa Radziņa krastmalā	Pēc nomas pietātnēm 11. novembra krastmalā ir ļoti liels pieprasījums, jo tur ir lielākā tūristu plūsma; kuģu operatori konfliktē savā starpā un ar pašvaldību.	1) Noteiktas divas jaunas pietātnes margu zonā 11. novembra krastmalā. 2) Jaunās pietātnes nodotas kuģu komercoperatoriem.	6.3. Esošo pietātņu uzlabošana un pielāgošana: Rīgas vēsturiskais centrs
AMD-10	ĀMD	CA Juridiskā pārvalde	Lauzt nomas līgumu par pietātņi kāpņu zonā 11. novembra krastmalā starp Akmens un Dzelzceļa tiltu un noteikt to kā regulārā pasažieru ūdenstransporta pietātņi	11. novembra krastmalā nav nevienas brīvas pietātnes, kas būtu atbilstoša zemajiem kuģiem un ko varētu izmantot regulāro pasažieru ūdenstransporta maršrutu organizēšanai.	1) Lauzts nomas līgums ar esošo nomnieku par pietātņi kāpņu zonā 11. novembra krastmalā starp Akmens un Dzelzceļa tiltu. 2) Šī pietātne noteikta kā regulārā pasažieru ūdenstransporta pietātne.	6.3. Esošo pietātņu uzlabošana un pielāgošana: Rīgas vēsturiskais centrs
AMD-11	ĀMD		11. novembra krastmalas pārbūve posmā no Vanšu tilta līdz Dzelzceļa tiltam	Šobrīd 11. novembra krastmalas segums ir sliktā stāvoklī un labiekārtojums ir novecojis, kas nedara godu pilsētas tēlam. Tajā pašā laikā nav risināti labierīcību un apsaimniekošanas jautājumi. Trūkst dažādāku pietātņu un laika pavadīšanas veidu krastmalā.	1) Izstrādāts būvprojekts 11. novembra krastmalas pārbūvei ar mērķi uzlabot pilsētvides kvalitāti un radīt jaunas atpūtas un uzņēmējdarbības iespējas. 2) Veikta būvniecība.	7. 11. novembra krastmalas infrastruktūras attīstība 7.2. Būvprojekta izstrāde infrastruktūras uzlabošanai
AMD-12	ĀMD		Zunda kanāla un Pilsētas kanāla tīrīšana	Zunda kanāls (atsevišķi tā posmi) nav kuģojami vispār un arī Pilsētas kanālā vairāki posmi ir bīstami, kad ūdens līmenis ir zems.	1) Veikta Zunda kanāla tīrīšana. 2) Veikta Pilsētas kanāla tīrīšana.	3.3 Kuģošanas ceļu tehniskie ierobežojumi
PAD-01	PAD, RDA	ĀMD, MVD, Rīgas brīvostas pārvalde	Informācijas apkopošana GeoRīga tematiskajā kartē un rīga.lv sadaļā	Pašlaik informācija, kas attiecas uz kuģošanu un akvatorijas pārvaldību nav ērti un brīvi pieejama un nav apkopota vienā	Apkopota ūdenstransporta jomas un tā infrastruktūrai saistošā informācija un publicēta GeoRīga tematiskajā kartē. Izveidota ūdenstransporta sadaļa	8.5. Pārvaldības centralizācija

Rīcību tabulā izmantotie saīsinājumi:

ĀMD – Rīgas valstspilsētas pašvaldības Ārtelpas un mobilitātes departaments

CA – Rīgas valstspilsētas pašvaldības Centrālā administrācija

MVD – Rīgas valstspilsētas pašvaldības Mājokļu un vides departaments

PAD – Rīgas valstspilsētas pašvaldības Pilsētas attīstības departaments

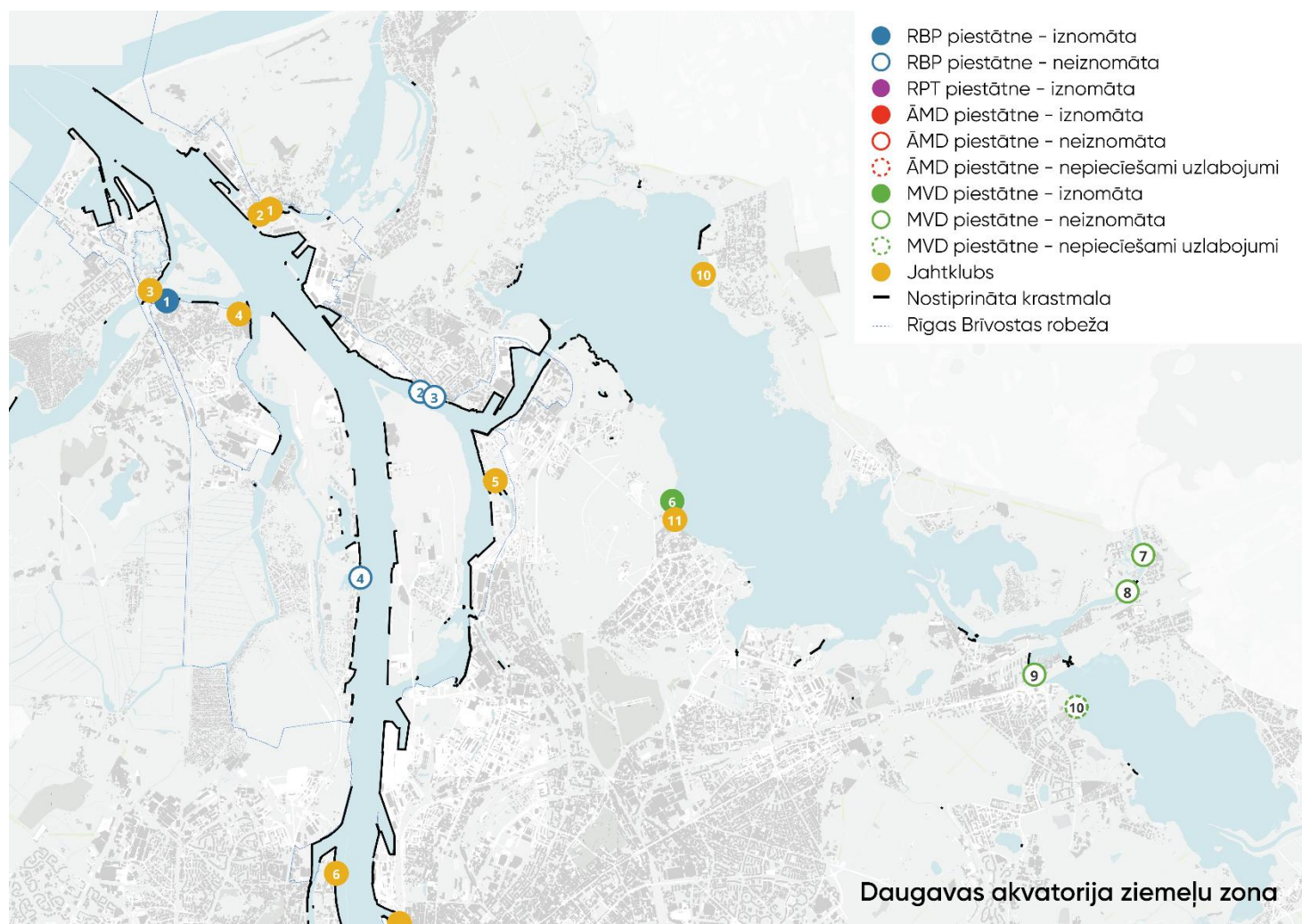
RAIC – Rīgas valstspilsētas pašvaldības Rīgas apkaimju iedzīvotāju centrs

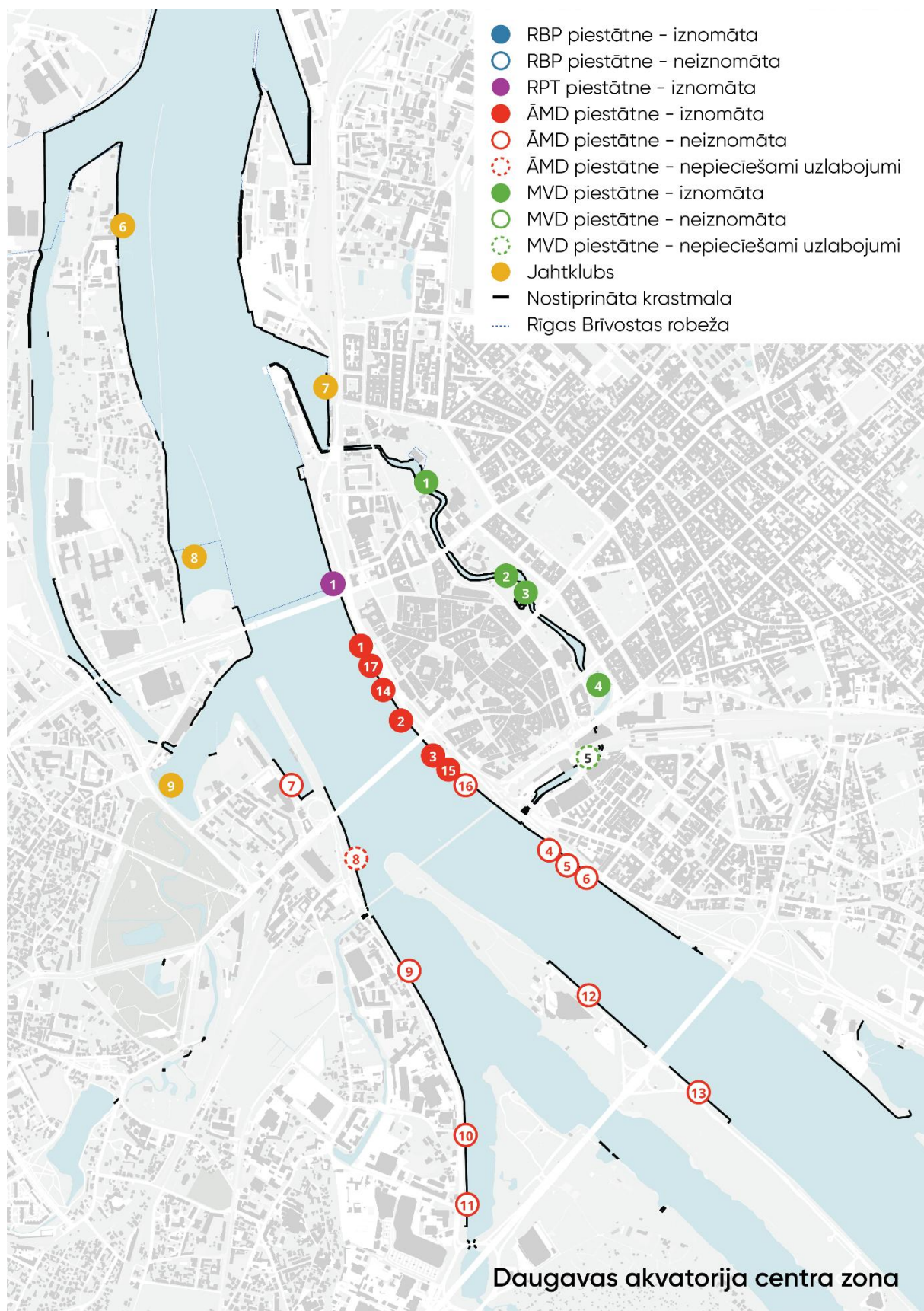
RDA – Rīgas valstspilsētas pašvaldības Rīgas digitālā aģentūra

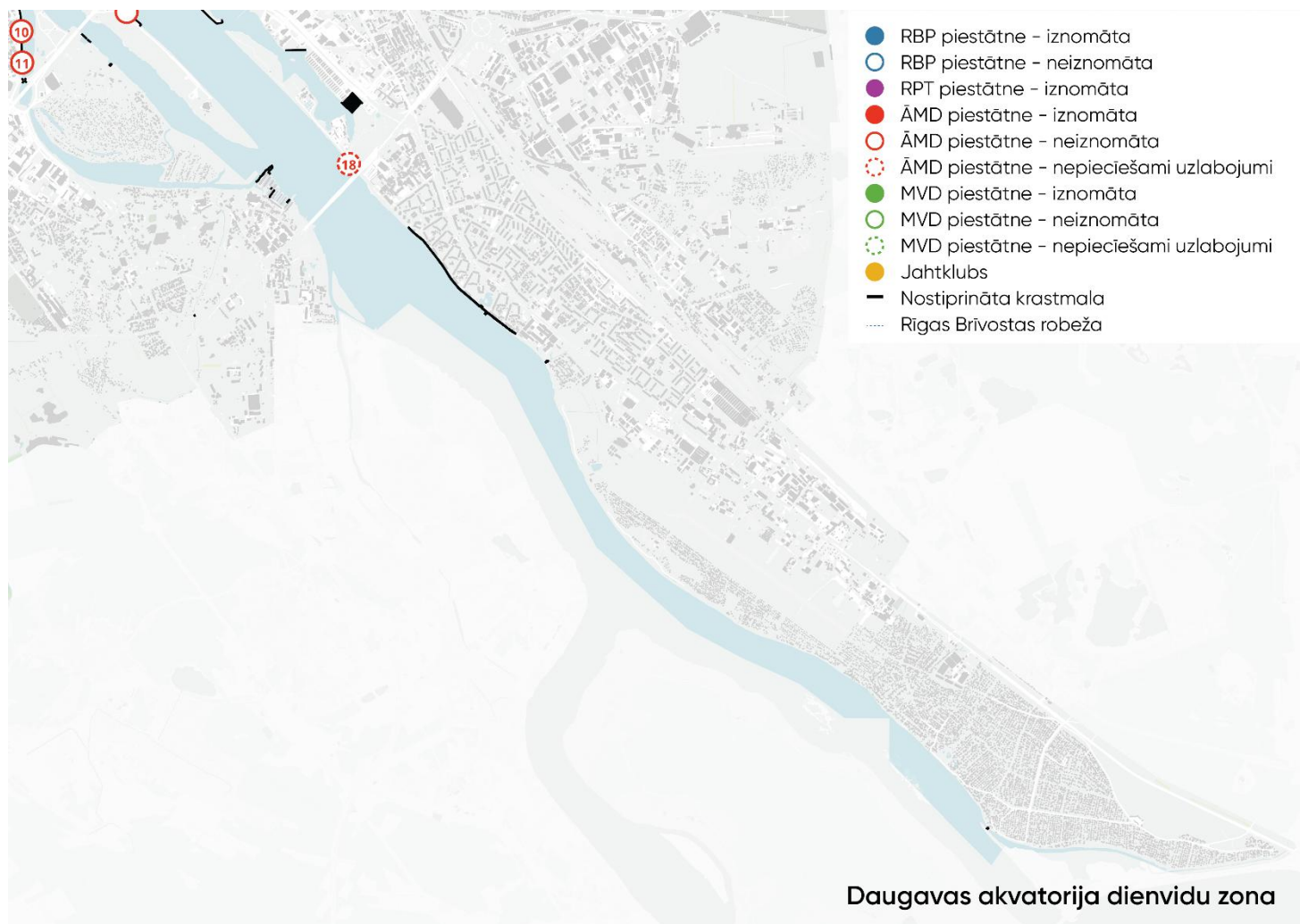
RS – SIA “Rīgas satiksme”

11. Pielikums: pārskats par esošajām pietātnēm

11.1. Pietātņu telpiskais novietojums un piederība







11.2. Piestātņu nomas statuss

Nr.	Pārvaldība	Statuss	Termiņš	Nomnieks	Atrašanās vieta
1	ĀMD	Iznomāts	15.10.2029	SIA "Rīga River Tour"	11.novembra krastmalā pie Lielā Kristapa
2	ĀMD	Iznomāts	15.10.2029	SIA "Rīga River Tour"	11.novembra krastmalā lejpus Akmens tilta
3	ĀMD	Iznomāts	15.10.2029	SIA "Samlīts"	11.novembra krastmalā augšup Akmens tilta
4	ĀMD				Pie Spīķeru kvartāla
5	ĀMD				Pie Spīķeru kvartāla
6	ĀMD				Pie Spīķeru kvartāla
7	ĀMD				Pie viesnīcas "Radisson"
8	ĀMD	**			Mūkusalas ielā pie Nacionālās bibliotēkas
9	ĀMD				Mūkusalas ielā pie Mūkusalas b/c
10	ĀMD				Mūkusalas ielā pie Laivu ielas
11	ĀMD				Mūkusalas ielā pie Bieķensalas ielas
12	ĀMD				Zaķusalā pie TV ēkas
13	ĀMD				Zaķusalā augšup Salu tilta
14	ĀMD	Iznomāts	15.10.2029	SIA "Rīga River Tour"	11.novembra krastmalā pie Biskapa gātes
15	ĀMD	Iznomāts	15.10.2029	SIA "Samlīts"	11.novembra krastmalā pie Mārstaļu ielas
16	ĀMD				11.novembra krastmalā pie 1905.g. pieminekļa
17	ĀMD	Iznomāts	15.10.2029	SIA "Rīga River Tour"	11.novembra krastmalā pie Miesnieku ielas
18	ĀMD	**			11.novembra krastmalā lejpus Dienvisu tilta
1	MVD	Iznomāts	30.08.2027	SIA "AV Shipping Company"	Pilsētas kanāls pie LU Bioloģijas fakultātes
2	MVD	Iznomāts	05.12.2029	SIA "Īzidiksi"	Pilsētas kanāls pie Gulbju namiņa
3	MVD	Iznomāts	31.03.2027	SIA "Kanāla motorlaivu kompānija"	Pilsētas kanāls pie Bastejkalna
4	MVD	Iznomāts	27.05.2032	SIA "Jaunā Vecrīga"	Pilsētas kanāls pie Radio ielas
5	MVD	*			Pilsētas kanāls pretī Centrāltirgus gaļas pavil.
6	MVD	Iznomāts	16.06.2028	SIA "Jaunā Vecrīga"	Ķīšezerā pie Mežaparka
7	MVD				Juglas-Baltezera kanālā pie Amoliņa ielas
8	MVD				Juglas-Baltezera kanālā pie Armērijas ielas
9	MVD				Pie Juglas atzara promenādes
10	MVD	**			Juglas ezerā pie Strazdumuižas
1	RBP	Iznomāts	22.03.2031	Pāvels Kurilovs	Loču kanālā, Bolderājā, Lielā iela 6C
2	RBP				Milgrāvi, Meldru ielā, aiz Maximas
3	RBP				Milgrāvi, Meldru ielā pie Emmas ielas
4	RBP	***			Voleros, pie Autobusa g/p Krēmeru ielā
1	RPT	Iznomāts	11.07.2026	SIA "Jaunā Vecrīga"	11.novembra krastmalā lejpus Vanšu tilta
1					J/k Auda
2					J/k JAHTAS.lv
3					J/k Daugavgrīvas jahtklubs
4					J/k Latvijas jahta
5					J/k Meksikas līcis
6					J/k Rīga Sport Sailing Center
7					J/k Andrejosta
8					J/k City Yacht Club
9					J/k AAGENOSTA
10					J/k Jaunciema osta
11					J/k Rīgas Jahtklubs

* Piestātņi nevar nodot komercdarbībai līdz 2029 gadam, jo tā izbūvēta piesaistot ES finansējumu.

** Piestātnes esošais stāvoklis neļauj to izmantot kuģu piestāšanai bez uzlabojumiem.

*** Publiski pieejama piestātne un laivu slīps Islaicīgai mazu privātu laivu izmantošanai.