

Rīgas metropoles areāla (RMA) sadarbības modeļa izstrādes priekšlikumi

Sagatavoja:
Telpiskās plānošanas eksperts
Dr.geogr. Rūdolfs Cimdiņš

PILNVEIDOTĀ VERSIJĀ

RĪGA, 2025.gada 5.septembris

Rīgas metropoles areāla (RMA) sadarbības modeļa izstrādes priekšlikumi

ZIŅOJUMA STRUKTŪRA

Ievads	4
1. Metropoles mēroga sadarbības ideja, mērķis un vīzija	6
2. RMA teritoriālais aptvērums un attīstības tendences	11
3. Prioritātes un sasniedzamie rezultāti	14
4. Pārvaldības modeļa funkcijas – risināmie jautājumi	18
5. Pārvaldības modeļa formas	21
5.1. TRANSPORTS un MOBILITĀTE	23
5.2. EKONOMIKA un KONKURĒTSPĒJA	31
5.3. DZĪVES VIDES KVALITĀTE un PUBLISKIE PAKALPOJUMI	36
6. RMA sadarbības finansēšana	39
7. Normatīvais ietvars pārvaldības modeļa izveidei	40
8. Turpmākie soļi – īstenojamie pasākumi un rīcības	41
9. Metropoļu reģionu sadarbības prakses ārvalstīs	43
- <i>Lielā Mančestra (Anglija, Apvienotā Karaliste)</i>	<i>44</i>
- <i>Kārdifas galvaspilsētas reģions (Velsa, Apvienotā Karaliste)</i>	<i>45</i>
- <i>Helsinki - Ūsimā reģions un Helsinku metropoles areāls (Somija)</i>	<i>46</i>
- <i>Turku pilsētas reģions (Somija)</i>	<i>47</i>
- <i>Stokholmas metropoles areāls (Zviedrija)</i>	<i>48</i>
- <i>Lielais Oslo reģions – metropoles areāls (Norvēģija)</i>	<i>49</i>
- <i>Nirnbergas metropoles reģions (Vācija)</i>	<i>50</i>
- <i>Barselonas metropoles areāls (Spānija)</i>	<i>51</i>
- <i>Boloņas metropole (Itālija)</i>	<i>52</i>
Informācija un avoti	53

ATTĒLI

1. attēls	Metropoļu izvietojums pasaulē	6
2. attēls	Integrēta metropoļu pārvaldība	8
3. attēls	Metropoļu attīstības plānu un stratēģiju piemēri	8
4. attēls	Metropoļu pārvaldības statuss Eiropā	9
5. attēls	Četras galvenās metropoļu pārvaldības formas	9
6. attēls	Eiropas pilsētu funkcionālie areāli un svārstmigrācijas telpas	10
7. attēls	Rīgas metropoles areāls (RMA) Eiropā	11
8. attēls	Rīgas metropoles areāls (RMA) Latvijā	12
9. attēls	Metropoles telpām raksturīgās pazīmes	13
10. attēls	Rīgas metropoles areāla attīstības prioritātes	14
11. attēls	Rezultātu un sasniedzamo rādītāju matricas piemērs RMA prioritāšu ietvaros	15
12. attēls	Rīgas un Pierīgas rādītāji pēc “OECD Regional Well-Being”	17
13. attēls	Rīgas metroattēls – RMA aglomerācijas karte ar Rīgai piegulošajām teritorijām	19
14. attēls	RMA pārvaldības formas	21
15. attēls	RMA pārvaldības modeļi pēc institucionalizācijas pakāpes	22
16. attēls	Ilgspējīgas pilsētvides mobilitātes plāna (SUMP) ietvars	24
17. attēls	SUMP izstrādes vadlīnijas (latviešu valodā)	25
18. attēls	SUMP izstrādes vadlīnijas metropoļu reģioniem (angļu valodā)	25
19. attēls	Metropoles mēroga SUMP piemēri Eiropā	27
20. attēls	RMA pārvaldības formu izvērtējums mobilitātes jomā	29
21. attēls	RMA mobilitātes vīzija	30
22. attēls	Mobilitātes vīzijas detalizācija Rīgas reģionā (RMA kodolā)	30
23. attēls	Telpiskā industriālā stratēģija – “productive city” koncepts	32
24. attēls	RMA pārvaldības formu izvērtējums konkurētspējas jomā	33
25. attēls	RMA potenciāls un specializācija	34
26. attēls	Attīstības teritorijas Rīgas reģionā (RMA kodolā)	34
27. attēls	Metropoles mēroga produktivitāte – RMA gadījuma izpēte	35
28. attēls	RMA apdzīvojuma struktūra	37
29. attēls	Rīgas reģiona telpiskā perspektīva (RMA kodolā)	37
30. attēls	Iedzīvotāju skaita izmaiņas RMA 2022.-2024.gadā	38
31. attēls	RMA darbību finansēšanas piemērs	39
32. attēls	Priekšlikums RMA pārvaldības modelim	40

Ievads

Rīgas metropoles areāla kā nacionālo interešu telpas ideja tika nostiprināta līdz ar Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030.gadam (turpmāk – “Latvija 2030”) izstrādi un apstiprināšanu 2010.gadā. Šis hierarhiski augstākais ilgtermiņa attīstības plānošanas dokuments Latvijā nosaka Rīgas metropoles areālu kā valsts interešu telpu ar izcilu vērtību un nozīmi valsts ilgtspējīgai attīstībai, identitātes saglabāšanai un ietver valsts attīstībai nozīmīgus stratēģiskos resursus. Vienlaikus šajā teritorijā veidojas dažādi interešu konflikti un problēmas, kas pārsniedz reģionu un atsevišķu nozaru kompetenci, tādēļ ir nepieciešami kompleksi risinājumi un mērķtiecīga politika koordinētas attīstības veicināšanai.

Metropoles mērogā risināmos jautājumus ietver arī Latvijas Nacionālais attīstības plāns un vairāku nozaru (reģionālā politika, transporta attīstība, industriālā politika) pamatnostādnes. Apzinoties Rīgas kā Ziemeļeiropas metropoles nozīmīgumu un potenciālu, galvaspilsēta ir tādu starptautisku organizāciju dalībniece kā EUROCITIES (Eiropas lielo pilsētu sadarbības tīkls) un METREX (Eiropas metropoļu reģionu tīkls), kas Rīgas metropoles areālu (turpmāk – RMA) jeb *Riga Metropolitan Area* ir padarījusi redzamu arī globālā arēnā, veicinot šīs teritorijas iekļaušanos kopējā metropoļu tīklā un nodrošinot trīs burtu kombinācijas “RMA” starptautisku atpazīstamību.

Šobrīd kā sadarbības platformas RMA attīstības jautājumu koordinēšanai darbojas [Rīgas plānošanas reģions](#) (turpmāk – RPR), Rīgas un Pierīgas pašvaldību apvienība [“Rīgas Metropole”](#) un [Rīgas valstspilsētas pašvaldība](#). RMA attīstības jautājumu aktualizēšanai un galvaspilsētas funkcionālās telpas iekšējās un ārējās sadarbības nostiprināšanai, RPR ir izstrādājis “Rīcības plānu Rīgas metropoles areāla attīstībai” (turpmāk – RMA plāns), kas 2020.gada 10.janvārī tika apstiprināts RPR attīstības padomē. RMA plāns nosaka metropoles attīstības stratēģisko ietvaru, prioritātes, risināmos jautājumus, kā arī teritoriālo aptvērumu. RPR ir RMA sadarbības koncepta un stratēģiskā redzējuma izstrādātāji, kas šobrīd metropoles attīstības jautājumus koordinē organizējot reģionāla mēroga sadarbības ietvaru. Apvienības “Rīgas metropole” mērķis ir veicināt Rīgas un Pierīgas pašvaldību savstarpējo sadarbību, sekmējot ekonomisko un sociālo attīstību Rīgas metropoles teritorijā. Savukārt Rīgas valstspilsētas pašvaldība savā stratēģiskajā redzējumā akcentē nepieciešamību pēc aktīvas sadarbības metropolē un starptautiskās konkurētspējas nozīmi. Visu šo organizāciju darbību summa šobrīd veido kompleksu RMA sadarbības modeli, kas nosaka metropoles stratēģiskās prioritātes un stimulē koordinācijas jautājumus, taču ne vienmēr spēj adresēt un īstenot RMA teritorijas attīstības vajadzības, lai sakārtotu galvaspilsētas funkcionālās teritorijas saimnieciskos jautājumus un radītu pietiekamu konkurētspēju starptautiskā mērogā.

RMA sadarbības jautājumu kā būtisku valsts attīstības elementu nosaka arī Deklarācija par Evikas Siliņas vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību 2023.gada 15.septembrī. Deklarācijas 26.punkts paredz paaugstināt Rīgas konkurētspēju Ziemeļeiropā, nodrošinot iespējas investēt Rīgas infrastruktūrā un izveidojot vienotu Rīgas metropoles attīstības un pārvaldības modeli.

RMA plānā tiek akcentēts, ka netiešais mērķis ir kvalitatīva dialoga veidošana metropoles attīstības dalībnieku starpā, nostiprinot RMA plānošanas nepieciešamību un koordinētu attīstību. Dialoga veidošana un vairāku RMA sadarbības forumu organizēšana ir bijis pamats, lai 2023.gada 1.decembrī tiktu parakstīts pilnveidotais RMA sadarbības memorands, kurā metropoles sadarbības un pārvaldības jautājumu risināšanā apņemas sadarboties Rīgas valstspilsētas pašvaldība, Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrija (turpmāk – VARAM), RPR un apvienība “Rīgas metropole”. Reaģējot uz kopējo sadarbības iniciatīvu, 2023.gada nogalē pēc VARAM ministres Ingas Bērziņas ierosinājuma tika izveidota darba grupa par Rīgas metropoles jautājumiem. Darba grupas ietvaros RMA sadarbības kontekstā par būtiskajām jomām tiek rosināts izvirzīt mobilitātes, konkurētspējas un dzīves vides kvalitātes jautājumus, attiecīgi izstrādājot priekšlikumus šo jomu pārvaldības modelim RMA mērogā.

Šis ziņojums izstrādāts kā ietvars, kas satur konceptuālu redzējumu un priekšlikumus RMA sadarbības modeļa izstrādei, kas balstīts uz līdzšinējām norisēm RMA koncepta iedzīvināšanai, plānošanas dokumentos iekļautajiem stratēģiskajiem risinājumiem, konsultāciju procesā apzinātajiem ekspertu viedokļiem un ārzemju pieredzi metropoļu pārvaldības jautājumos.

1. Metropoles mēroga sadarbības ideja, mērķis un vīzija

Vispirms, domājot par metropoles mēroga sadarbības un pārvaldības ideju, būtiski apzināt mērķi un vīziju. Kas metropoles sadarbības kontekstā ir īpašs, ar ko tas atšķiras vai savstarpēji papildina reģionāla mēroga sadarbības formātu, kādi ir ieguvumi un priekšrocības organizētai un vadītai metropoles mēroga pārvaldībai pilsētu un to funkcionālo areālu savstarpējā konkurētspējā?

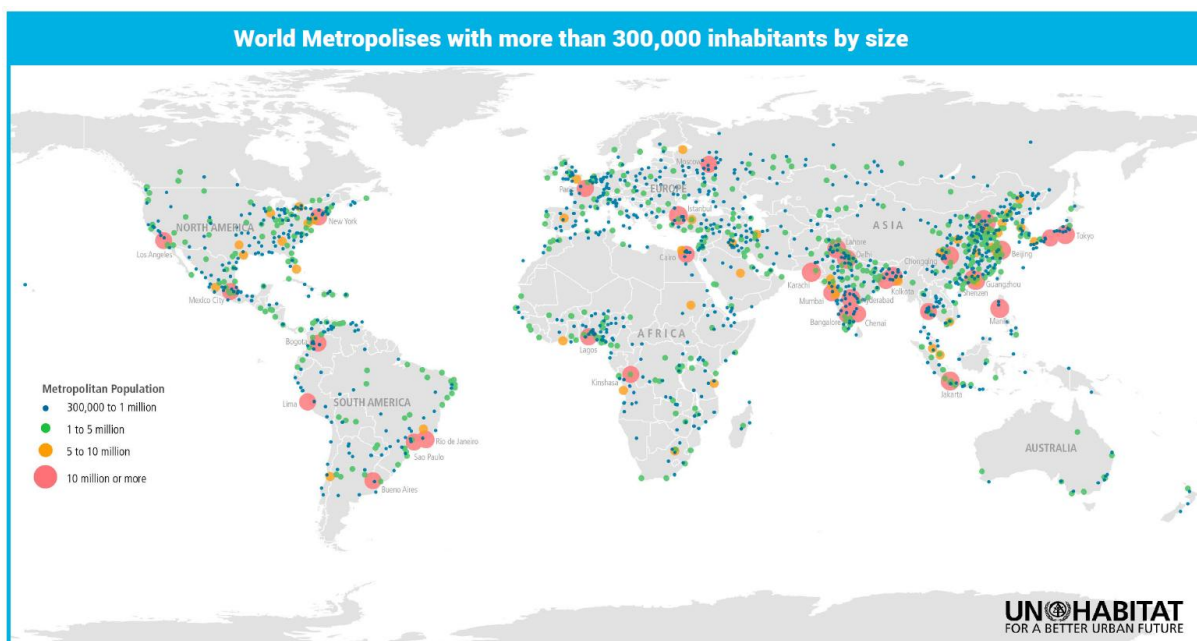
Metropole (etimoloģija) – grieķu vārds, kas nozīmē "mātes pilsēta", kuras apkārtējās teritorijas ir saistītas ar galveno pilsētu ar tirdzniecības un kultūras saitēm

Pilsēta = Metropole – pilsētu var dēvēt par metropoli, ja tā ir būtiska lielāka reģiona ekonomiskajai un kultūras identitātei. Šāda veida pilsētas ir lielas, blīvi apdzīvotas, tajās ir plašākam areālam nozīmīgas biznesa vides nozares un kultūras kapitāls

Metropoles areāls – metropoles mēroga pilsēta ar apkārtnē esošajām teritorijām, kurām ir augsts ekonomiskās un sociālās integrācijas līmenis ar pilsētu

Metropoles koncepts – ietver starptautisko dimensiju!

Apvienoto Nāciju UN-Habitat 2022.gada ziņojumā "[1st Global State of Metropolis](#)", tiek secināts, ka metropoles kļūst par dominējošo pilsētu tipoloģiju 21.gadsimtā. Pasaule turpina urbanizēties – neatkarīgi no tā, vai šiem procesiem raksturīga horizontāla urbānā izplešanās vai izkļiedēta urbanizācija, pilsētu teritoriju fiziskais apjoms pieaug daudz ātrāk nekā to iedzīvotāju skaits, tādējādi aizņemot lielāku teritoriālo aptvērumu pilsētu attīstībai. Šīs parādības ir veicinājušas daudzu pilsētu izplešanos ārpus to robežām, veidojot lielākas un blīvākas pilsētu funkcionālās teritorijas jeb metropoles.



1. attēls. Metropoļu izvietojums pasaulē

Avots: 1st Global State of Metropolis, UN-Habitat (2022)

Metropoles mērogs – dažādas sapratnes! No lielajām pilsētām līdz megapolēm.
Tradicionāli vismaz 300 tūkstoši, 1 miljons un vairāk iedzīvotāju, Eiropā arī mazāka mēroga metropoles

Lai izprastu pilsētu teritoriju sociāli ekonomisko un demogrāfisko dinamiku ir rūpīgi jāvērtē pilsētu teritoriālais aptvērums

Moreno-Monroy et al., 2021

Pilsētu ietekmes areālu noteikšanā parasti tiek izmantotas funkcionālas pieejas, balstoties uz pārvietošanās intensitāti, kā arī ekonomiskām un sociālām saitēm starp vietējām teritoriālām vienībām

Bosker et al., 2019

Metropoļu iedzīvotāji – mūsdienās vairāk kā puse pasaules iedzīvotāju dzīvo pilsētu funkcionālās teritorijās

Lielākais pilsētu funkcionālo teritoriju īpatsvars ir Ziemeļamerikā (72%) un vismazākais Āfrikā (44%), Eiropā (58 %)

Gan lielpilsētu iedzīvotāju īpatsvaram, gan metropoles teritoriju vidējam lielumam ir tendence pieaugt līdz ar ienākumu līmeni

Moreno-Monroy et al., 2021

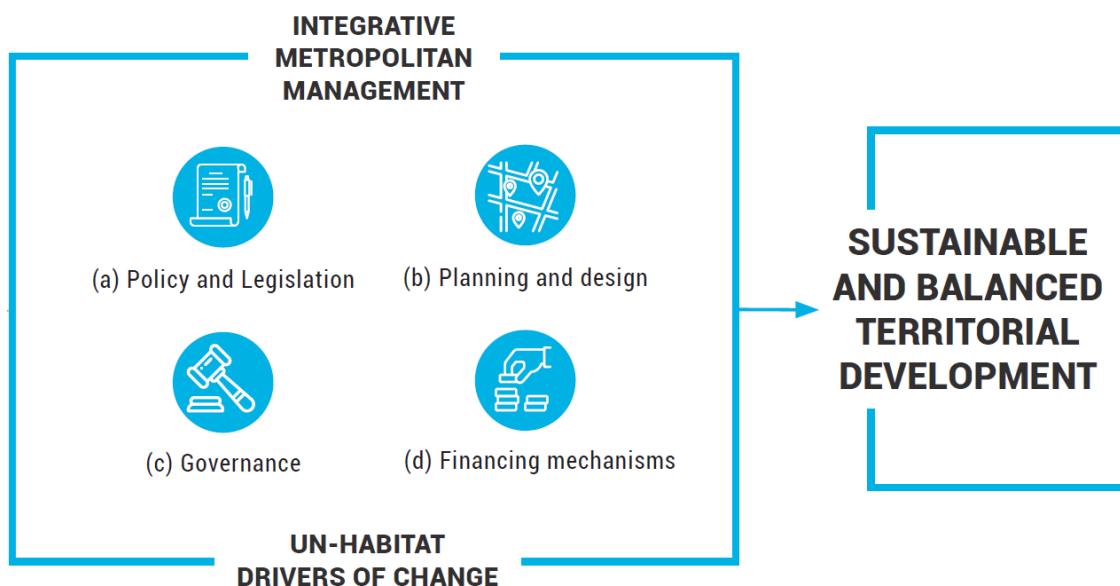
Globālā metropoļu tīklā RMA iekļaujas mazo metropoļu grupā. Kā to nosaka RMA plāns, kā arī nacionāla un reģionāla līmeņa plānošanas dokumenti – RMA galvenie stratēģiski risināmie jautājumi ir saistīti ar Rīgas metropoles starptautiskās konkurētspējas veicināšanu. Ir svarīgi pozicionēt Rīgas metropoles areālu kā vienotu reģionu, kurā dzīvo vairāk kā 1 miljons iedzīvotāju un kas ir spējīgs veidot vienotu tūrisma un investīciju stratēģiju ar mērķi piesaistīt starptautiskus uzņēmumus un darba spēku metropoles areālā, tādejādi veicinot metropoles un visas Latvijas ekonomiku.

RMA plāns paredz, ka **mērķis** ir panākt Rīgas metropoles areāla saskaņotu attīstību un tur notiekošo procesu koordinēšanu, izmantojot integrētu pieeju un kompleksus risinājumus, lai saskaņotu valsts, Rīgas pilsētas, Rīgas metropoles areālā ietilpstošo pašvaldību un iedzīvotāju intereses.

Līdzšinējās aktivitātes piemērotāko RMA pārvaldības risinājumu meklējumos un RMA plānā ietvertie stratēģiskie uzstādījumi potenciāli kalpo par pamatu metropoles sadarbības vīzijas noteikšanai un attīstības vadība organizēšanai.

Metropoles sadarbības **vīzijai** būtu jāietver tādi elementi, kas balstās uz integrētiem metropoles attīstības vadības principiem – (a) politika un likumdošana, (b) plānošana un dizains, (c) pārvaldība un (d) finansēšanas mehānismi.

Rīgas metropoles areāla (RMA) sadarbības modeļa izstrādes priekšlikumi



2. attēls. Integrēta metropoļu pārvaldība

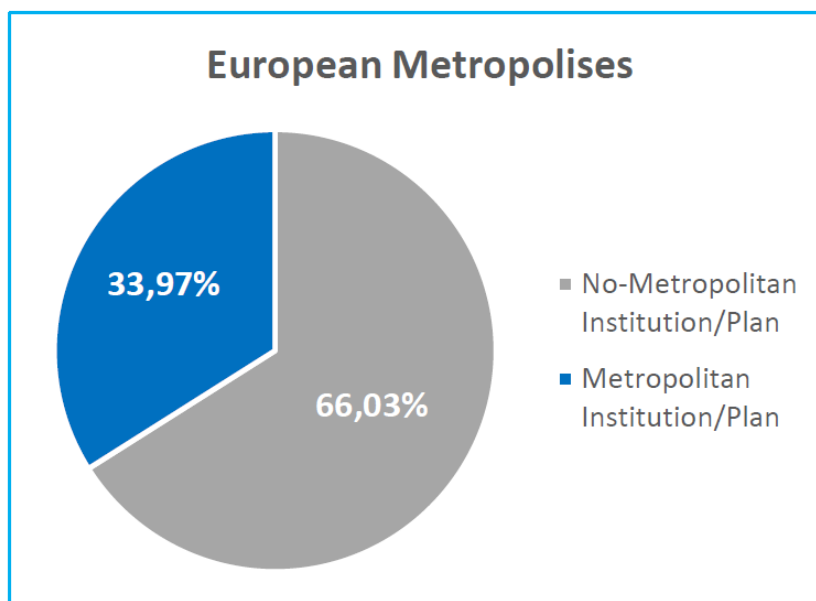
Avots: 1st Global State of Metropolis, UN-Habitat (2022)

UN-Habitat redzējumā metropoles globālā mērogā var iedalīt pēc to attīstības vadības instrumentu esamības – vai ir funkcionējoša metropoles pārvaldība un vai ir izstrādāts metropoles attīstības plāns vai stratēģija? RMA gadījumā nav nostiprināts metropoles sadarbības un pārvaldības modelis, taču ir izstrādāts RMA plāns, kas ietver stratēģisko ietvaru, risināmos jautājumus un ir pamats dialoga un sadarbības veidošanai.



3. attēls. Metropoļu attīstības plānu un stratēģiju piemēri

Avots: 1st Global State of Metropolis, UN-Habitat (2022)



4. attēls. Metropoļu pārvaldības statuss Eiropā

Avots: 1st Global State of Metropolis, UN-Habitat (2022)

Eiropas metropoļu reģioni kopumā tiek labāk pārvaldīti, jo pasaulē kopumā lielākajai daļai metropoļu nav izveidota pārvaldības organizācija vai izstrādāts metropoles attīstības plāns – tātad teritorijā esošais attīstības potenciāls netiek pienācīgi pārvaldīts. Eiropā aptuveni 1/3 metropoļu reģionu ir sava pārvaldības organizācija vai attīstības redzējums, kamēr parējās pasaules daļās aptuveni tikai katram 10 metropoļu reģionam.

Lielākajai daļai metropoļu ar savu pārvaldību ir noteikts tiesiskais regulējums, pārvaldības forma, teritoriālās tvērums, darbības jomas, plānošanas instrumenti, finansēšanas mehānismi, atbildība un iedzīvotāju līdzdalības iespējas.

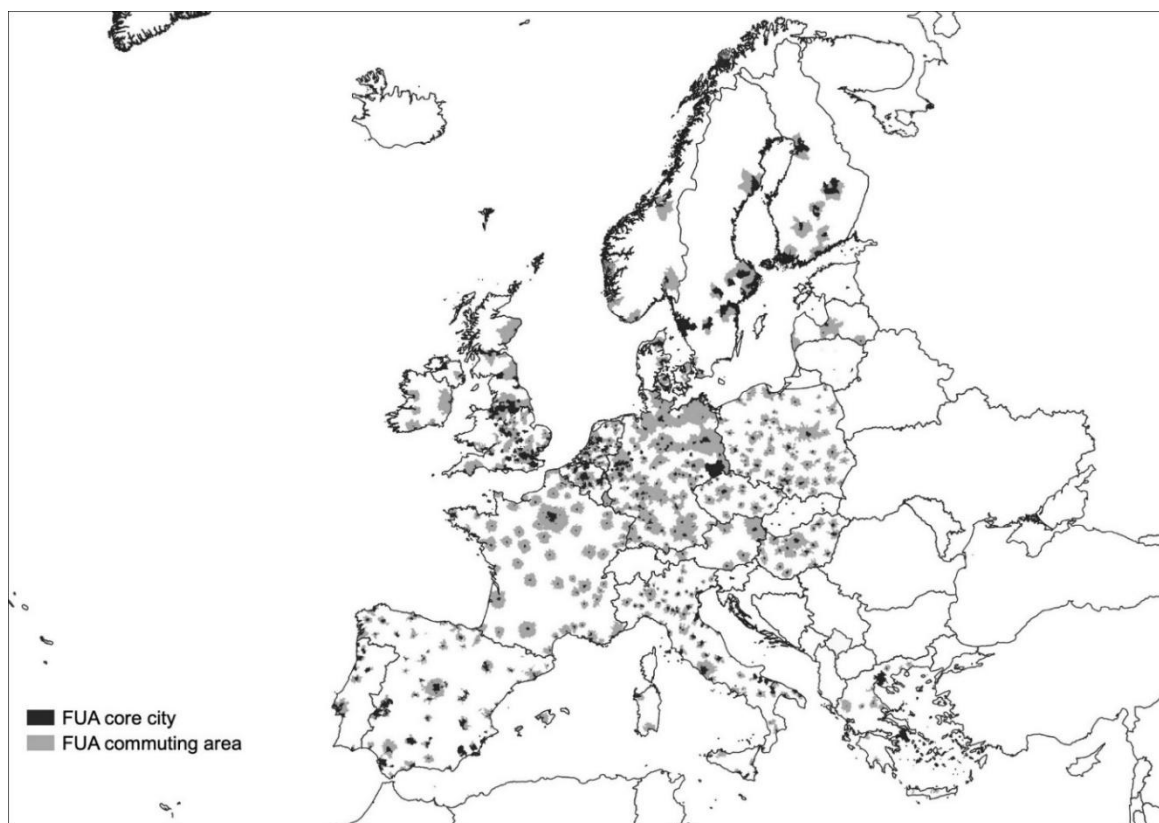
Formal arrangements			Informal arrangements
Metropolitan government Elected or non-elected metropolitan entity that represents municipalities	Sector-based metropolitan agency Entity that plans and manages one or several public services	Vertical coordination Metropolitan policies implemented by the national or regional level	Voluntary cooperation Local authorities organise at their own initiative

5. attēls. Četras galvenās metropoļu pārvaldības formas

Avots: Redefining metropolitan governance in the 21st century, Metropolis (2024)

Pasaules metropoļu asociācija METROPOLIS savā jaunākajā 2024.gada ziņojumā [“Redefining metropolitan governance in the 21st century”](#) norāda, ka metropoļu areālu pārvaldība ir stratēģiska pārkārtošanās, veidojot pārvaldības struktūras, lai tās atbilstu dinamiskajam un mainīgajam pilsētu funkcionālās telpas attīstības raksturam, plānojot dzīves un biznesa vides vajadzības atbilstošā teritoriālā mērogā, tādējādi veicinot teritorijas izaugsmi un konkurētspēju.

Mūsdienu metropoļu pētnieki atzīst (Dijkstra et al., 2019; Casavola et al., 2025), ka pēdējās desmitgadēs visā Eiropā ir parādījušās un nostiprinājušās jaunas teritoriālās pārvaldības konfigurācijas, risinot arvien sarežģītākās telpiskās attiecības starp pilsētu centriem un to apkārtējām priekšpilsētām. Ir izstrādātas metodoloģijas, lai definētu un salīdzinātu metropoles telpas, konceptualizējot tās kā reģionus, ko raksturo blīvi apdzīvoti pilsētu kodoli un mazāk apdzīvotas pašvaldības ar ļoti integrētiem darba tirgiem. Vienlaikus metropoles teritorijas ir kļuvušas par institucionālo eksperimentu objektu, jo valsts iestādes izstrādā stratēģiskas vīzijas un plānus, lai risinātu problēmas ārpus lielpilsētu robežām. Šie centieni bieži vien balstās uz neformālu starppašvaldību sadarbību, kas atšķiras atkarībā no aplūkojamajiem jautājumiem. Tomēr daudzās Eiropas valstīs ir izveidotas oficiālas institucionālas struktūras, lai īstenotu metropoles pārvaldību (Tomas, 2020). Metropoles pārvaldības modeļi ievērojami atšķiras pēc institucionalizācijas līmeņiem, pilnvaru sadalījuma, kompetencēm, resursiem, iekšējām struktūrām un iesaistītajiem dalībniekiem. Metropoļu areālu sadarbības unikālā daba atspoguļo reģionālās pārvaldības un plānošanas sistēmu daudzveidību visā Eiropā un to mainīgos modeļus.



6. attēls. Eiropas pilsētu funkcionālie areāli un svārstmigrācijas telpas

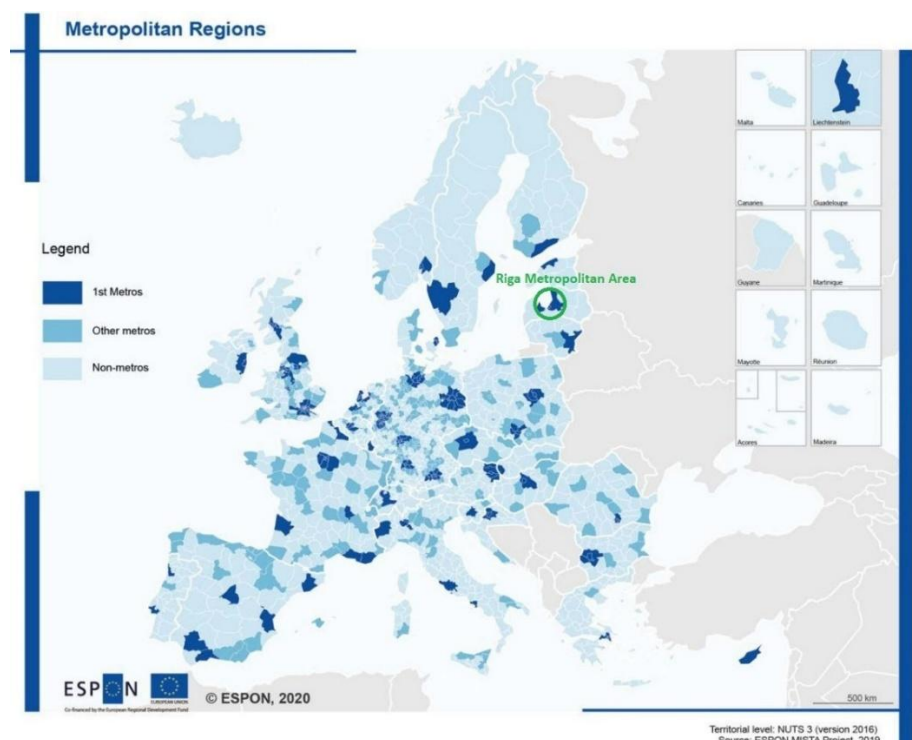
Avots: *Metropolitan Governance in The European Union. A Classification of Existing Institutional Models*, (Casavola et al., 2025)

2. RMA teritoriālais aptvērums un attīstības tendences

Eiropas teritoriālās attīstības un kohēzijas novērošanas tīkls ESPON (*The European Observation Network for Territorial Development and Cohesion*) īsteno aktivitātes, kas ietver teritoriālās attīstības analīzi un scenāriju izstrādi, atklājot reģionu teritoriālo kapitālu un potenciālu. 2021.gadā īstenotā ESPON tematiskā izpēte METRO fokusējas uz Kohēzijas politikas lomu un nākotnes perspektīvām metropoles areālu un pilsētu plānošanā. ESPON METRO procesā, blakus tādām Eiropas attīstītajām metropolēm kā Turīna, Barselona, Brisele, Lisabona, Liona u.c., piedalījās arī Rīga. Izpētes ietvaros tika vērtēti Rīgas metropoles areāla pārvaldības institucionālās dimensijas aspekti.

METRO ietvaros secināts, ka gadu gaitā daudzos stratēģiskos attīstības un plānošanas dokumentos ir uzsvērtā Rīgas kā Ziemeļeiropas metropoles nozīme un potenciāls. Argumenti ir par labu Rīgas metropoles areāla kā nacionālo interešu telpas attīstībai. Šajā jomā ir daudz paveikts dažādu attīstības dokumentu izstrādē, kuros ir uzsvērtā Rīgas metropoles areāla loma un atspoguļota vairāku ieinteresēto dalībnieku veiksmīga sadarbība metropoles līmenī.

RMA ieņem pieteikami redzamu lomu kopējā Eiropas metropoļu tīklā. RMA ar vairāk kā 1 miljonu iedzīvotāju ir vadošā metropole Baltijā, konkurējot ar kaimiņu galvaspilsētu Tallinas un Viļņas reģioniem, kā arī atrodoties vienā saimnieciskās sadarbības telpā ar vadošajām makroreģiona metropolēm Helsinkiem un Stokholmu. Rīgas metropoles areāla vieta kopējā Eiropas metropoļu tīklā tiek saskatīta arī tematiskās izpētes ESPON MISTA ietvaros, kas fokusējas uz metropoļu industriālajām stratēģijām un ekonomisko darbību izplešanās teritoriālajiem aspektiem.



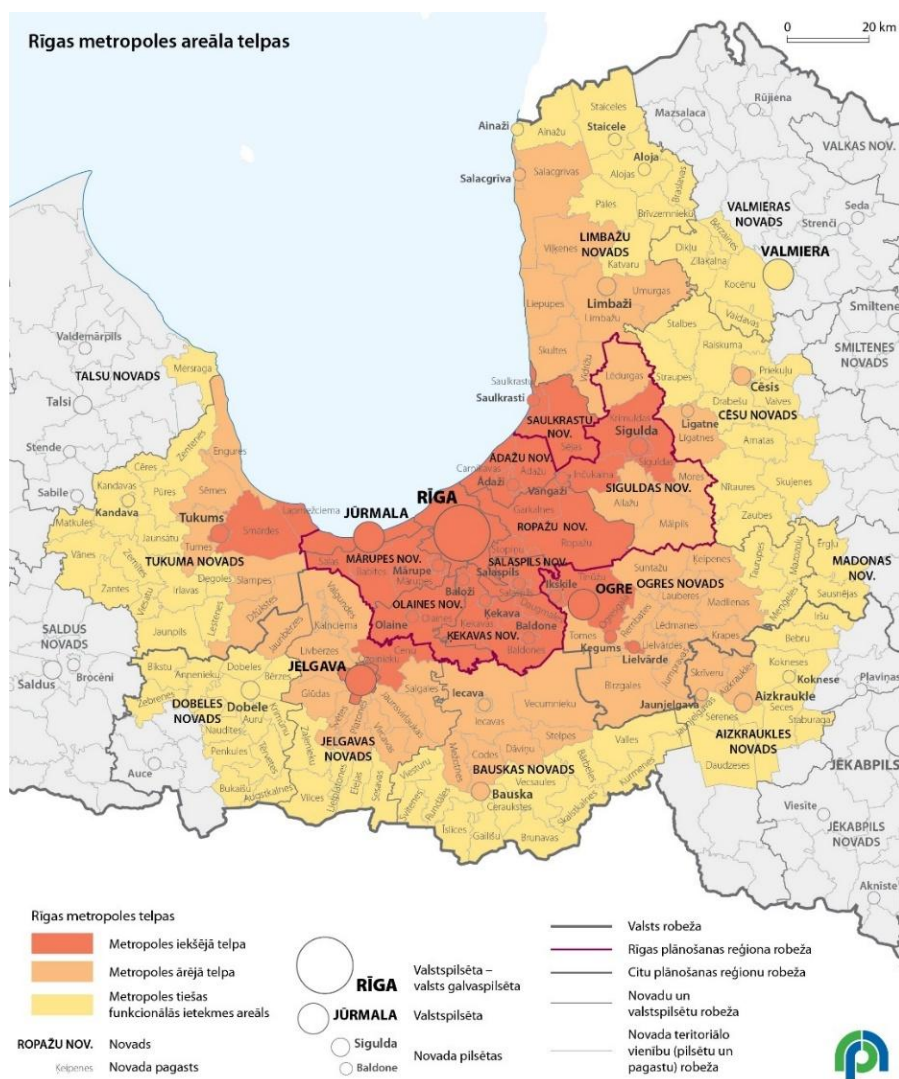
7. attēls. Rīgas metropoles areāls (RMA) Eiropā

Avots: ESPON MISTA (2020)

Rīgas metropoles areāla (RMA) sadarbības modeļa izstrādes priekšlikumi

RMA teritoriālais aptvērums Latvijā ir noteikts RMA plānā, kurā tiek izmantots RPR teritorijas attīstības plānošanas dokumentos noteiktais Rīgas metropoles areāla formulējums – metropole tiek uzlūkota kā ar galvaspilsētu funkcionāli cieši saistīta ekonomiskās un sociālās kustības telpa, ko veido Rīgas pilsēta kopā ar tuvējām dažāda lieluma pilsētām un Pierīgas novadu pašvaldībām, kurās izteikta iedzīvotāju ikdienas svārstmigrācija. Metropoles teritoriālais aptvērums nosaka **metropoles iekšējo telpu**, **metropoles ārējo telpu** un **metropoles tiešas funkcionālas ietekmes areālu** (skat. attēlus – Rīgas metropoles areāls (RMA) Latvijā un Metropoles telpām raksturīgās pazīmes).

Rīgas metropoles areāla dalījums 3 dažādās telpās balstīts uz katrai no šīm telpām raksturīgo pazīmju kopumu, ņemot vērā tādas pazīmes, kā – attālums līdz galvaspilsētai Rīgai, iedzīvotāju svārstmigrācijas intensitāte, iedzīvotāju skaita izmaiņu tendences, transporta plūsmu virzieni, publisko pakalpojumu pieejamība, kā arī citām specifiskām pazīmēm.



8. attēls. Rīgas metropoles areāls (RMA) Latvijā

Avots: Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai (2020)

Rīgas metropoles areāla (RMA) sadarbības modeļa izstrādes priekšlikumi

PAZĪMES	IEKŠĒJĀ telpa	ĀRĒJĀ telpa	IETEKMES areāls
Teritoriālais aptvērums (attālums no Rīgas)	~50 km	~75 km	~100 km
Svārstmigrācijas intensitāte (Rīgā strādājošie darbspējas vecumā)	>50 %	30-50 %	>20 %
Iedzīvotāju skaita izmaiņas	Pieaugošs	Nedaudz negatīva izmaiņu tendence	Galvenokārt negatīva izmaiņu tendence
Sabiedriskā transporta organizācija	Rīgas virzienā	Rīgas un reģiona nozīmes centru virzienā	Galvenokārt reģiona nozīmes centru virzienā
Publisko un sadzīves pakalpojumu saņemšana	Galvenokārt Rīgā	Rīgā un reģiona nozīmes centros	Galvenokārt reģiona nozīmes centros
Pakalpojumu pieejamība un kvalitāte	Salīdzinoši laba pakalpojumu pieejamība un kvalitāte, taču Pierīgā pastāv pakalpojumu nepietiekamības problēmas, (īpaši izglītības un veselības jomā)	Ierobežota pakalpojumu pieejamība un kvalitāte, īpaši ārpus reģiona nozīmes centriem	Ierobežota pakalpojumu pieejamība un kvalitāte
SPECIFISKĀS PAZĪMES	Zems bezdarba līmenis Salīdzinoši augsts iedzīvotāju ieņēmumu līmenis ar tendenci pieaugt Starptautiskais tūrisms Izglītības un zinātnes koncentrācija	Reģiona nozīmes centru loma un potenciāls ievērojami pārsniedz apkārtnējo teritoriju attīstības potenciālu	Salīdzinoši vāji attīstīta sabiedriskā transporta sistēma un saistītā infrastruktūra Zemākas kvalitātes vietējo un reģionālo ceļu stāvoklis

9. attēls. Metropoles telpām raksturīgās pazīmes

Avots: Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai (2020)

RMA veido Rīgas pilsēta kopā ar tuvējām dažāda lieluma pilsētām – Jūrmalu, Olaini, Jelgavu, Baldoni, Salaspili, Ogrī, Tukumu, Siguldu un citām Rīgas pilsētai piegulošām un tuvajām novadu pašvaldībām. Ņemot vērā to izvietojumu un relatīvi ērtu Rīgas sasniedzamību, ir izveidojušās spēcīgas funkcionālās saites, ko nosaka Rīgas kā ekonomiskā, finanšu un kultūras centra pievilcība un ko veicina iedzīvotāju ikdienas svārstmigrācija.

Rīgas pilsētas morfoloģiskā robeža sniedzas tālu pāri tās administratīvajām robežām – ir izveidojusies Rīgas urbānās attīstības zona, ko stimulē dažādas ekonomiskās aktivitātes. Taču koordinētas piepilsētas teritoriju attīstības plānošanas trūkums izraisa virkni visdažādākā rakstura problēmu, t.sk. transporta situācijas pasliktināšanos, Pierīgas zaļo un rekreācijas teritoriju samazināšanos, atbilstošas infrastruktūras trūkumu, pakalpojumu pieejamību u.tml.

Ņemot vērā Rīgas metropoles areāla telpām raksturīgās pazīmes, visciešākās funkcionālās saiknes un par to liecinošā augstā ikdienas svārstmigrācija ir metropoles iekšējā telpā, kas arī visdrīzāk atbilst RMA pārvaldības risinājumu teritoriālā mēroga piemērotākajai teritorijai.

3. Prioritātes un sasniedzamie rezultāti

Atbilstoši deklarācijai par Evikas Siliņas vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību 2023.gada 15.septembrī, deklarācijas 26.punkts paredz paaugstināt Rīgas konkurētspēju Ziemeļeiropā, nodrošinot iespējas investēt Rīgas infrastruktūrā un izveidojot vienotu Rīgas metropoles attīstības un pārvaldības modeli. Sasniedzamo rezultātu izpratnē tas nozīmē radīt tādus risinājumus, kas spēj paaugstināt Rīgas metropoles areāla konkurētspēju Baltijas jūras reģiona telpā un sasniegt IKP pieauguma tempu līdzvērtīgu vai lielāku makroreģionā esošajām metropolēm. RMA konkurētspējas paaugstināšanai jāveicina visas valsts attīstība, nosakot pārvaldības modeli iesaistīto pušu sadarbības organizēšanai un nodrošinot atbalstu RMA potenciāla attīstībai un izaicinājumu risināšanai.

Rīgas metropoles areāla attīstības prioritātes ir noteiktas “Rīcības plānā Rīgas metropoles areāla attīstībai” un pamatā fokusējas uz reģionālās un starptautiskās konkurētspējas palielināšanu, transporta un mobilitātes jautājumiem, kā arī dzīves vides kvalitāti uzlabojošiem pasākumiem – apdzīvojuma struktūras un mājokļu politikas, publisko pakalpojumu, dabas vides un enerģētikas jautājumiem.

VARAM darba grupā par Rīgas metropoles jautājumiem par būtiskajām jomām tiek rosināts izvirzīt konkurētspējas un mobilitātes jautājumus, attiecīgi izstrādājot priekšlikumus šo jomu pārvaldības modelim RMA mērogā. 2024.gada 13.novembra darba grupas sanāksmē ierosināts pārvaldības jomas papildināt ar dzīves kvalitātes aspektiem.

“RĪCĪBAS PLĀNS RĪGAS METROPOLES AREĀLA ATTĪSTĪBAI”

Attīstības vajadzības un ieguldījumu virzieni



REĢIONĀLĀ UN STARPTAUTISKĀ KONKURĒTSPĒJA
Biznesa vide, tūrisms, kultūra, sports un reģionālais mārketingis

TRANSPORTS UN MOBILITĀTE
Sasniedzamība, pieejamība un sabiedriskais transports

APDZĪVOJUMA STRUKTŪRA
Mājokļi un apdzīvoto vietu dzīves vides sakārtošana

PUBLISKIE PAKALPOJUMI
Izglītība, mūžizglītība, veselība, kultūra, sports un brīvā laika pavadīšanas iespējas

DABAS VIDE UN ENERĢĒTIKA
Vides stāvoklis, vides un dabas resursu pārvaldība, klimata pārmaiņu ietekme, energoefektivitātes pasākumi un atjaunojamie energoresursi

10. attēls. Rīgas metropoles areāla attīstības prioritātes

Avots: Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai (2020)

Rīgas metropoles areāla (RMA) sadarbības modeļa izstrādes priekšlikumi

Izvirzīto prioritāšu ietvaros darba grupā tika diskutēts gar galvenajiem sasniedzamajiem rādītājiem. Ņemot vērā nepietiekamu pētnieciski analītisko bāzi par attīstības procesiem un tendencēm RMA, atbilstoši teritoriālajam mērogam, trūkst pietiekamas informācijas par rādītāju bāzes vērtībām. Priekšstatam par RMA attīstību būtu nepieciešamas regulāri apkopot un analizēt informāciju vismaz sekojošās jomās:

- Iedzīvotāji un apdzīvojumums – skaits, iedzīvotāju struktūra, izvietojums
- Teritorijas raksturlielumi – zemes lietojuma veids, apbūves intensitāte, urbānās teritorijas, dabas teritorijas
- Biznesa vide – konkurētspējas rādītāji, uzņēmumu skaits, lokācija, specializācija
- Mobilitātes parametri – tieces virzieni, satiksmes intensitāte, sabiedriskā transporta lietošana, mikromobilitāte
- Izglītības – izglītojamo skaits, skolas un augstskolas, izglītības līmenis
- Tūrisms – nozīmīgākie galamērķi, tūristu pavadītais laiks



Sasniedzamo rādītāju ietvara piemērs

Sasniedzamais rezultāts	Rādītājs	Bāzes vērtība	Gads	Avots	Prognozētā vērtība 2030	Vērtība ilgtermiņā 2050
Sabiedriskā transporta lietojuma pieaugums	Sabiedriskā transporta lietošanas īpatsvars no kopējiem pārvietošanās paradumiem (virzienā Pierīga-Rīga, %)	23,6	2021	projekta SUMBA+ aprēķins, CSP	35,0	50,0

11. attēls. Rezultātu un sasniedzamo rādītāju matricas piemērs RMA prioritāšu ietvaros

Avots: Ekspertu diskusija par Rīgas metropoles attīstības jautājumiem (VARAM, 16.01.2025.)

RMA attīstības prioritāšu rezultātu un sasniedzamo rādītāju matricas veidošanai 2025.gada 16.janvārī tika organizēta ekspertu diskusija VARAM, piedaloties Latvijas Bankas, Ārvalstu investoru padomes un domnīcas “LaSER” ekspertiem, rosinot noteikt sasniedzamus un izmērāmus rādītājus, kas tiešā mērā raksturo RMA izaugsmi.

RMA attīstības novērtēšanai būtu nepieciešams analizēt sasniedzamo rādītāju ietekmi uz tautsaimniecību. Makroekonomiskās vides kontekstā kā sasniedzamais rādītājs RMA izaugsmes novērtēšanai varētu tikt izvirzīts iekšzemes kopprodukta uz 1 iedzīvotāju pieauguma tempa palielināšanās atbilstoši Baltijas jūras metropolēm, panākot gada IKP pieaugumu 5 % apmērā.

Tautsaimniecības nozaru konkurētspējas aspektos RMA ir augsts potenciāls reģionālās un starptautiskās konkurētspējas attīstībai, tomēr pašlaik tas iepaliek Baltijas un Ziemeļeiropas metropolēm tā attīstības rādītājos. Koordinēti definējot areāla telpu un pašvaldību specializācijas virzienus, plānojot ieguldījumus efektīvai areāla telpu resursu izmantošanai, stiprināma Rīgas metropoles areāla starptautiskā konkurētspēja, sasniedzot ārvalstu tiešo investīciju plūsmu aktivitāti gadā 4 % no IKP, eksporta nozaru algu fonda pieaugumu gadā 10 %, tūristu mītnēs viesu pavadīto nakšu skaita pieaugumu gadā 8 %.

Sakārtota uzņēmējdarbības vide ir viens no būtiskākajiem elementiem tautsaimniecības konkurētspējas paaugstināšanai, vienlaikus uzņēmējdarbības attīstības priekšnoteikumi ir ātra un efektīva teritorijas sasniedzamība (mobilitātes iespējas) un dzīves vides kvalitāte – mājokļu pieejamība, kvalitatīva un estētiska publiskā ārtelpa un pieejamo pakalpojumu daudzveidība.

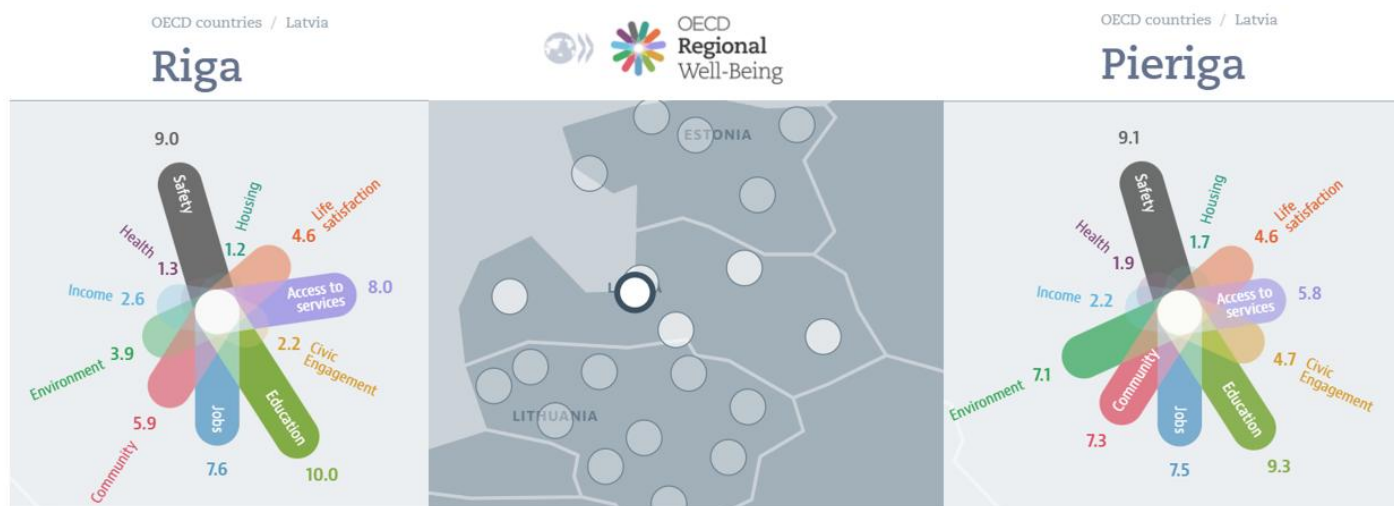
Dzīves vides kvalitātes novērtēšanai vieni no būtiskākajiem rādītājiem ir mājokļu un publiskās ārtelpas kvalitāte. Šo aspektu novērtēšanai kā indikatoru var izmantot mājokļu un publiskās ārtelpas finansēšanas apjoma pieaugumu, piemēram, RMA pašvaldību budžeta izdevumu īpatsvaru teritoriju un mājokļu apsaimniekošanai, kā arī finansējuma apjomu publiskās ārtelpas attīstības projektiem.

Būtiska ir teritoriālo kopienu aktivitāte. Tas ir vērā ņemams rādītājs, kas liecina par vietējās kopienas iniciatīvām un līdzdalību dzīves kvalitātes uzlabošanā. Kopienu aktivitātes aspektus var noteikt, piemēram, apzinot apkaimju biedrību skaita esamību un pieaugumu Rīgā un pārējā RMA teritorijā.

Pēc būtības ar dzīves vides kvalitāti saprotam "*liveability*" jeb dzīvojamību. Dzīves vides kvalitātes novērtēšanai tiek izmantoti dažādi rādītāji, kas parasti ietver mājokļu kvalitātes, pieejamības, veselības stāvokļa, ienākumu līmeņa, izglītības, brīvā laika pavadīšanas iespēju, publiskās ārtelpas, gaisa kvalitātes u.c. aspektus. Ik gadu pasaules pilsētas tiek mērītas pēc "[Global Liveability Index](#)" – pēdējos trīs gadus vadošo vietu pasaulē ieņem Austrijas galvaspilsēta Vīne, topa augšgalā ir arī tādas Eiropas pilsētas kā Kopenhāgena Dānijā un Cīrihe Šveicē. Baltijas valstu galvaspilsētas pagaidām nav to pilsētu vidū, kuras tiek vērtētas pēc šī indeksa, tādēļ mūsu konkurētspēju dzīves kvalitātes aspektos šādi nevaram novērtēt. Kā laba alternatīva ir "[OECD Regional Well-Being](#)" vērtējums, kas ļauj salīdzināt Rīgu un Pierīgu pēc dzīves kvalitātes un labklājības rādītājiem.

OECD vērtējumā izglītības, drošības, nodarbinātības, pakalpojumu pieejamības un kopienu aktivitātes rādītāji Rīgā un Pierīgā kopumā ir pietiekami augstā līmenī. Mājokļu, veselības, ienākumu līmeņa un sabiedrības iesaistes rādītāji salīdzinoši zemā vai pat kritiskā līmenī. Apmierinātība ar dzīvi ir gandrīz apmierinošā līmenī. Vides stāvokļa rādītāji Pierīgā ir redzami augstāki kā Rīgā.

Rīgas metropoles areāla (RMA) sadarbības modeļa izstrādes priekšlikumi



Explore the map to find out how life is across OECD regions and discover regions with similar well-being.

Each region is measured in eleven topics important for well-being. The values of the indicators are expressed as a score between 0 and 10. A high score indicates better performance relative to the other regions.

[Help](#)

Regions with similar well-being in other countries



12. attēls. Rīgas un Pierīgas rādītāji pēc “OECD Regional Well-Being”

Avots: OECD Regional Well-Being (skatīts 2025.gada janvārī)

4. Pārvaldības modeļa funkcijas – risināmie jautājumi

“Latvija 2030” nosaka, ka ir jāpanāk RMA telpiskās struktūras saskaņota attīstība un tur notiekošo procesu koordinēšana, izstrādājot integrētu telpiskās attīstības perspektīvu un izmantojot integrētu pieeju un kompleksus risinājumus, lai saskaņotu Rīgas pilsētas, apkārtējo pašvaldību, valsts un iedzīvotāju dažādās intereses.

Kā galvenie attīstības virzieni tiek minēti koordinētas sadarbības īstenošana starp vietējām pašvaldībām, reģioniem un valsts institūcijām. Nepieciešams nodrošināt saskaņotu transporta infrastruktūras, sabiedriskā transporta un urbānās (apbūves) attīstības plānošanu. Jānodrošina zaļo teritoriju un ekoloģisko koridoru saglabāšana un funkcionēšana starp urbanizētajām teritorijām.

VARAM darba grupā par Rīgas metropoles jautājumiem rosinātās RMA pārvaldības modeļa funkcijas – risināmie jautājumi:

MOBILITĀTE

- SUMP – «Sustainable urban mobility plan» RMA mērogā (mērķi, rīcības, process)
- Rīgas ZEZ (Zemo emisiju zona)
- Mobilitātes datu ekosistēmas veidošana RMA mērogā (analītiskā bāze)
- Integrēta maršrutu plānošana un vienotā biļete
- Mikromobilitāte
- Mobilitātes punkti (Stacija 2.0)
- Infrastruktūras (ielas, tilti, veloceļi, pieturvietas u.c.) plānošana & uzturēšana
- Ūdensceļu attīstība
- Rail Baltica

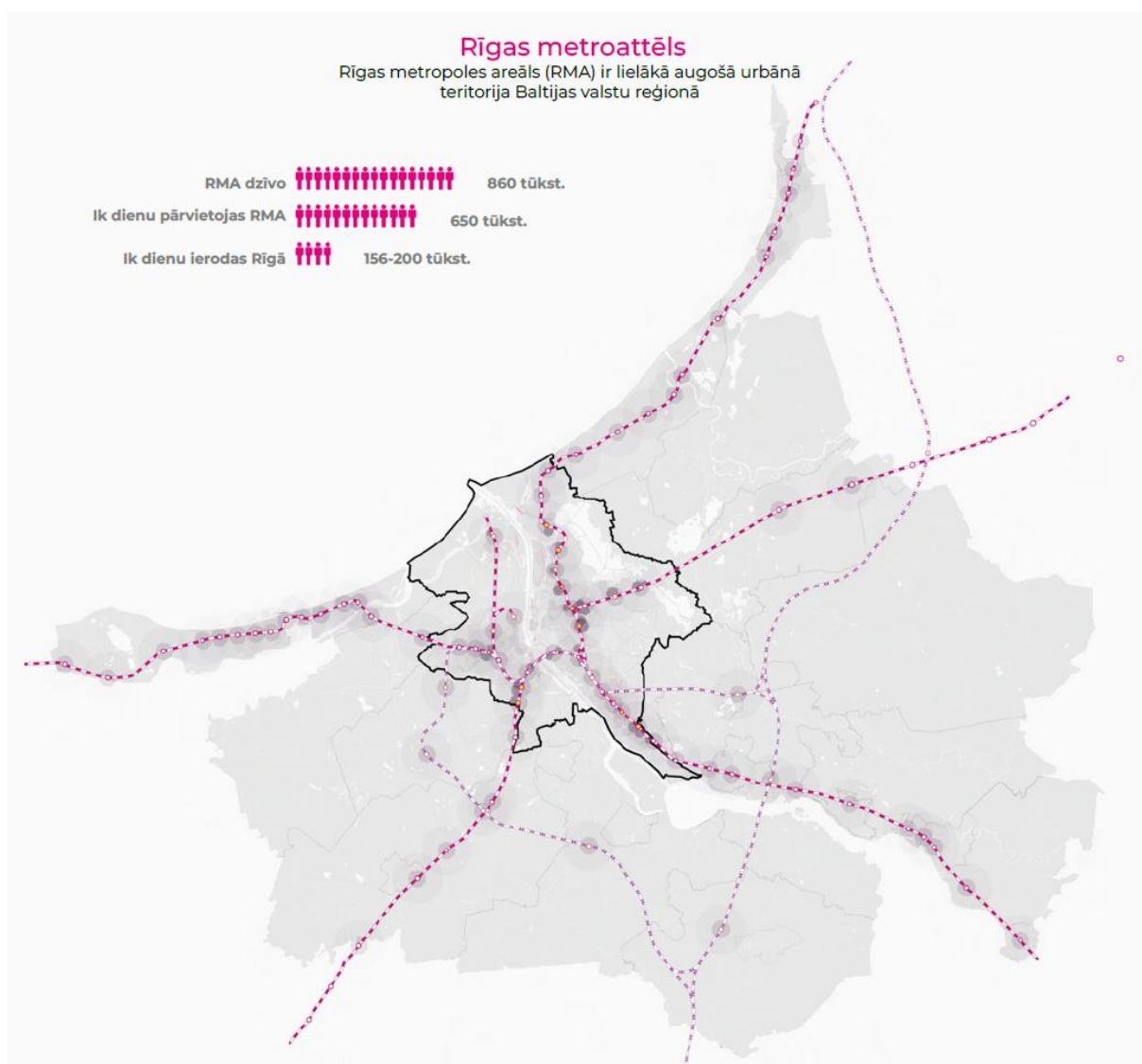
KONKURĒTSPĒJA

- RMA konkurētspējas un produktivitātes stratēģija (mērķi, rīcības, process)
- Biznesa vides konkurētspējas radīšana (apstākļi, regulējums)
- Reģiona specializācija – izcilības jomu noteikšana un stiprināšana (ar ko spējam konkurēt, kādā mērogā – Baltijas jūras reģions, Eiropa)
- Izglītības (augstākā & profesionālā) un darba tirgus sasaiste, talantu piesaiste un saglabāšana (piedāvājuma radīšana)
- RMA identitāte un mārketingas
- Vienots tūrisma piedāvājums
- Investīciju platforma

DZĪVES KVALITĀTE

- Apdzīvotuma pārvaldība un mājokļu attīstības politika
- Principi un vadlīnijas apbūves noteikumu izstrādei
- Publiskās ārtelpas kvalitāte
- Publiskās infrastruktūras objektu attīstība
- Pakalpojumu kvalitāte un izvietojuma plānošana

Rīgas metropoles areāla vienotas pārvaldības jautājumus akcentē arī domnīcas [“LaSER” \(Latvijas Stratēģijas un Ekonomikas Risinājumu Institūts\)](#) 2024.gada oktobrī izstrādātais ziņojums „Rīgas metropole 2040 – pārvaldāma, dzīvojama, inovatīva”. Kā būtiskākais Rīgas metropoles kontekstā tiek minēts konkurētspējas aspekts un attīstības procesi Rīgā un tās apkārtnē. Tiek uzsvērts, ka pašreizējais pārvaldības modelis trijās desmitgadēs tikpat kā nav mainījies, kamēr Rīga – jo īpaši Pierīga – ir mainījušās pamatīgi. Ziņojumā tiek aicināts pievērsties tādām pārvaldības modeļa funkcijām, kas saistītas ar dzīvojamības (angļu val. *liveability*) jeb dzīves kvalitātes jautājumiem, modernizētu transporta sistēmu un mājokļu politiku, kā arī Rīgas cilvēkkapitāla un inovāciju ekosistēmas attīstību, kas ir svarīgi ikvienai mūsdienu Eiropas pilsētai.



13. attēls. Rīgas metroattēls – RMA aglomerācijas karte ar Rīgai piegulošajām teritorijām

Avots: “Rīgas metropole 2040”, domnīca “LaSER” (2024.g. oktobris)

Ziņojums “Rīgas metropole 2040” ietver jaunu Rīgas metropoles areāla aglomerācijas redzējumu – Rīgas metroattēlu, kas rāda Rīgai piegulošās teritorijas, pilsētas un apdzīvotas vietas, no kurām vismaz 51% iedzīvotāju ikdienā dodas uz Rīgu. Tas atspoguļo apbūvētās teritorijas, aglomerācijas struktūru un ekonomiskās aktivitātes

profilu ar proporcionāli augstu strādājošo iedzīvotāju skaitu, kas ikdienā pārvietojas uz Rīgu. Rīgas metroattēlā noteiktā RMA teritorija tuvinās “Rīcības plānā Rīgas metropoles areāla attīstībai” noteiktajam teritoriālajam aptvērumam – RMA iekšējai telpai jeb “metropoles kodolam”, kas teritoriāli ir mazliet plašāks, jo tā noteikšanā izmantoti ne tikai svārstmigrācijas rādītāji, bet arī citas kvalitatīvās pazīmes – iedzīvotāju skaita izmaiņu tendences, kopīgais sabiedriskā transporta un publisko pakalpojumu organizācijā Rīgas virzienā u.c. iezīmes.

RMA pārvaldības modeļa funkciju kontekstā ziņojums “Rīgas metropole 2040”, blakus dažādu pārvaldības formu ierosinājumiem, piedāvā tādas metropoles mērogā risināmos virzienus kā “Mājokļi un būvniecība”, “Transports”, “Izglītība un inovācijas”.

Mājokļu un būvniecības jomā tiek akcentēta pieejama mājokļa tirgus nepieciešamība, ieskicējot trīs galvenos mērogus – tukšais pilsētas centrs, daudzdzīvokļu namu apkaimes un jaunu mājokļu būvniecības potenciāls. RMA koncentrējoties lielākajam valsts iedzīvotāju, ekonomikas, eksportējošo uzņēmumu, inovāciju un finanšu resursu īpatsvaram, tas ir vienīgais iedzīvotāju skaita ziņā augošais reģions Latvijā. Vienlaicīgi areālā konstatējams kritiski zems pieejamā mājokļa fonds, stihiska un dekādēm nekoordinēta teritorijas izmantošanas un apbūves politika. Šī situācija rosina un pamato nepieciešamību pēc vienotas RMA apdzīvojuma pārvaldības un mājokļu attīstības politikas un vadlīnijām apbūves noteikumu izstrādei.

Transporta un mobilitātes jautājums tiek uzskatīts par vienu no būtiskākajiem vienotas RMA pārvaldības kontekstā. Galvaspilsētā no pārējām RMA teritorijā esošajām pašvaldībām ik dienu ierodas aptuveni 200 tūkstoši iedzīvotāju, pamatā ar privāto autotransportu. Rīgas pilsētas sabiedrisko transportu ik dienu izmanto aptuveni 300 tūkstoši RMA iedzīvotāju, tomēr ir vāja sabiedriskā transporta integrācija un tīkla pārklājums kopējā metropoles telpā. Mērķis ir efektīvas un RMA mērogam atbilstošas transporta sistēmas radīšana. Dzelzceļa modernizācija, mobilitātes punktu izveide, mobilitātes koplietošanas pakalpojumi, mikromobilitātes attīstība, zonēšanas politika, integrēta sabiedriskā transporta plānošana un vienotās biļetes ieviešana ir risinājumi šī mērķa sasniegšanai.

Produktivitātes un inovāciju attīstībā viens no galvenajiem faktoriem ir aglomerācijas efekts, kuras ietvaros vienā vietā rodas kritiskā masa ar uzņēmumiem, talantiem un idejām, kas savstarpējā mijiedarbībā rada jaunus un inovatīvus risinājumus. Rīgai ir visi priekšnoteikumi kā Latvijā, tā visā Baltijā kopumā, lai radītu šādu inovāciju aglomerāciju, tomēr pie nosacījuma, ja šie procesi tiek pienācīgi organizēti un pārvaldīti. RMA kā inovāciju aglomerācijas radīšanai vispirms nepieciešams izstrādāt vienotu RMA konkurētspējas un produktivitātes stratēģiju, nosakot reģiona izcilības jomas.

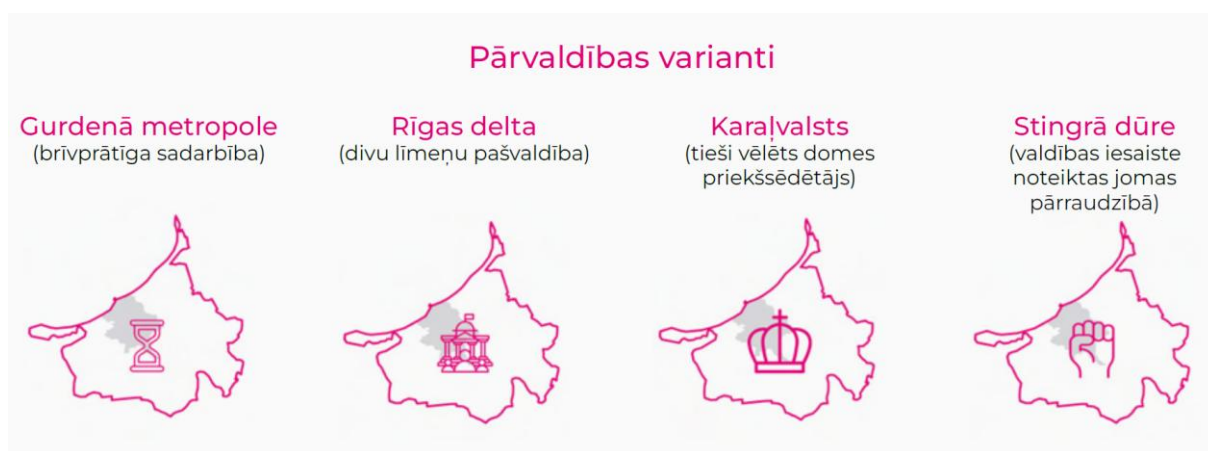
“Rīgas metropole 2040” noteiktie virzieni lielā mērā atbilst VARAM darba grupā par Rīgas metropoles jautājumiem rosinātās RMA pārvaldības modeļa funkcijām, kur mājokļu attīstības politikas jautājumi iekļaujas **DZĪVES KVALITĀTES**, transporta plānošanas un pārvaldības jautājumi **MOBILITĀTES** un izglītības un inovācijas jautājumi **KONKURĒTSPĒJAS** iespējamo funkciju ietvarā.

5. Pārvaldības modeļa formas

RMA pārvaldības modeļa formas ir saistītas ar metropoles attīstības prioritātēm, sasniedzamajiem rezultātiem un risināmajiem jautājumiem jeb funkcijām, kas aplūkots šī ziņojuma 3.sadaļā “Prioritātes un sasniedzamie rezultāti” un 4.sadaļā “Pārvaldības modeļa funkcijas – risināmie jautājumi”. Ņemot vērā līdzšinējās iestrādes RMA pārvaldības modeļa ieviešanas virzībā, metropoles mērogā risināmie jautājumi un uzdevumi balstāmi “Rīcības plānā Rīgas metropoles areāla attīstībai” noteiktajos uzstādījumos, 2024.gadā VARAM darba grupā par Rīgas metropoles jautājumiem rosinātajās idejās un domnīcas “LaSER” ziņojumā “Rīgas metropole 2040” izvirzītajos priekšlikumos.

Šajā nodaļā ietvertie pārvaldības modeļa ierosinājumi ir pakārtoti jau iepriekš minētajiem RMA mērogā risināmo jautājumu 3 tematiskajiem virzieniem – **MOBILITĀTE**, **KONKURĒTSPĒJA** un **DZĪVES KVALITĀTE**. Katrā no virzieniem tiek raksturots līdzšinējais stratēģiskais redzējums konkrētās jomas attīstībai, minēti piemēri no dažādiem starptautiskiem pētījumiem, kā arī analizēti un savā starpā salīdzināti iespējamo pārvaldības formu risinājumi, kas izvirzīti VARAM darba grupā par Rīgas metropoles jautājumiem. Pārvaldības formu salīdzinājumā tiek izmantotas tādas pazīmes kā **Teritoriālais pārklājums** (atbilstība RMA mērogam), **Risināmie jautājumi** (atbilstība RMA vajadzībām), **Administratīvā kapacitāte un zināšanu ietilpība** (pieejamie resursi), **Finansiālā kapacitāte** (finansēšanas modeļi), **Sadarbības platformas** (vietējās & starptautiskās sadarbības, atpazīstamība).

Paralēli VARAM darba grupas aktivitātēm izstrādātajos domnīcas “LaSER” priekšlikumos tiek piedāvāti vairāki pārvaldības modeļi, kas ietver četras RMA pārvaldības formas balstoties uz dažādām institucionalizācijas pakāpēm: (1) brīvprātīga sadarbība, (2) metropoles pašvaldība (divu līmeņu pašvaldība), (3) tieši vēlēts domes priekšsēdētājs (arī var būt daļa no divu līmeņu pašvaldības), (4) centralizēta metropoles pārvaldības iestāžu izveide. Būtiski, ka visiem domnīcas “LaSER” piedāvātajiem modeļiem var atrast funkcionējošus piemērus dažādu Eiropas pilsētu metropoļu areālos.



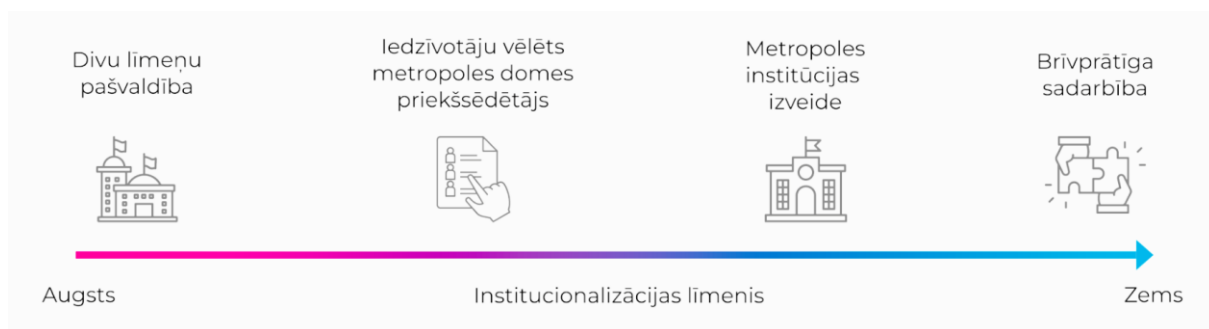
14. attēls. RMA pārvaldības formas

Avots: “Rīgas metropole 2040”, domnīca “LaSER” (2024.g. oktobris)

Ziņojumā “Rīgas metropole 2040” tiek norādīts, ka pastāv dažādas iespējas kādā veidā organizēt metropoles areālu pārvaldību. Pārvaldības modeļi variē no neformāliem sadarbības tīkliem, biedrībām līdz jauna pašvaldības līmeņa izveidei. Atšķiras arī veidi, kā dažādie pārvaldības modeļi tiek ieviesti – daļa izveidojas no apakšas kā pašvaldību iniciatīvas, citi tiek realizēti centralizēti ar valsts līmeņa reformu palīdzību.

Domnīcas “LaSER” pētnieki norāda, ka teorētiski visus pieminētos pārvaldības modeļus varētu attīstīt arī Rīgas metropoles areālā. Taču metropoļu pārvaldību ietekmē ne tikai tai piešķirtās kompetences, finansējums un politiskā atbildība, bet arī attiecības ar citām pašvaldībām un ieinteresētajām pusēm, piemēram, uzņēmējiem un nevalstiskajām organizācijām, kā arī attiecības ar reģionālo un valsts pārvaldes līmeņiem. Būtiska ir metropoles leģitimitāte, proti, cik lielā mērā tā ir atzīta tiesiskajā regulējumā, cik plašas ir tās pilnvaras un cik aktīvi ir metropoles areāla iedzīvotāji.

Iespējamo RMA pārvaldības modeļu izvērstāks apskats apkopots atsevišķā ziņojumā “Rīgas metropole 2040 – Pārvaldības iespējas”, kura darba versija tika publicēta 2024.gada decembrī. Ziņojumā tiek akcentētas piedāvāto pārvaldības modeļu dažādās institucionalizācijas pakāpes. Augstāks institucionalizācijas līmenis nozīmē skaidrāk noteiktu pārvaldi un plašāku atbildības apjomu, savukārt zemāks institucionalizācijas līmenis ļauj elastīgāk pielāgoties metropoles vajadzībām.



15. attēls. RMA pārvaldības modeļi pēc institucionalizācijas pakāpes

Avots: “Rīgas metropole 2040 – Pārvaldības iespējas”, domnīca “LaSER” (2024.g. decembris)

Neatkarīgi no pārvaldības modeļa un institucionalizācijas pakāpes būtiskākais ir metropoles sadarbības mērķis un risināmie jautājumi jeb jomas. Visbiežāk metropoļu pārvaldība tiek veidota jomās, kas ir saistītas ar metropoles sadarbības telpu un funkcionalitāti noteiktā teritoriālā aptvērumā – plānošana, infrastruktūra, transports. Tajā pašā laikā būtiskas ir koordinējošās jomas, kas veicina ekonomisko attīstību, konkurētspēju, izglītību un inovācijas, metropoles identitāti un mārketingu.

Pārvaldības iespēju risinājumos “LaSER” ziņojumā tiek norādīts, ka neatkarīgi no mērķa, pārvaldības modelī ir jāiekļauj četri elementi – kompetences, finansējums, demokrātiska pārstāvniecība un iedzīvotāju līdzdalība, kā arī attiecības ar iesaistītajām pusēm. Būtisks aspekts metropoles pārvaldībā ir tās kompetences, tomēr kopumā secināms, ka šobrīd RMA teritorijā ietilpstošajām pašvaldībām trūkst vienotu instrumentu kopīgu vajadzību risināšanai un izšķirošs elements metropoles pārvaldības pastāvēšanai un funkcionēšanai ir finansējums, tā avoti un apmērs.

5.1. TRANSPORTS un MOBILITĀTE

Transporta un mobilitātes jautājumi lielākajā daļā metropoļu pārvaldības gadījumu tiek izvirzīti priekšplānā pateicoties šīs jomas tiešai saistībai ar teritoriju funkcionālo mērogu – saimnieciskās darbības telpu un iedzīvotāju svārtmigrācijas intensitāti. Arī RMA gadījumā mobilitātes prioritāte noteikta kā viena no galvenajām reģionāla mēroga teritorijas attīstības plānošanas dokumentos un ietver lielāko skaitu plānoto aktivitāšu un rīcības virzienu.

“Rīcības plānā Rīgas metropoles areāla attīstībai” minēts, ka transporta un mobilitātes jautājumi ir būtiskākie pārējo metropoles funkciju pilnvērtīgai nodrošināšanai – ātra un efektīva sasniedzamība ir vienlīdz izšķiroša gan vietējā mērogā ikdienas mobilitātei un pakalpojumu pieejamībai, gan starptautiskā mērogā konkurētspējas stiprināšanai. Kopējā transporta sistemā dzelzceļš kā pamats, autoceļi kā atbalsts, integrēts un kvalitatīvs sabiedriskais transports, mobilitātes punkti, velo, ūdensceļi un mikromobilitāte – tie ir galvenie elementi vienota metropoles mobilitātes attīstības redzējumā. Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2030 rīcības virzieni transporta un mobilitātes attīstībai noteikti prioritātes “Komfortabla, ātra un klimatneitrāla pārvietošanās un loģistika” ietvaros.

Gan RMA Rīcības plāns, gan RPR Stratēģija mobilitātes attīstības veicināšanai ietver tādas rīcības kā vienota RMA sabiedriskā transporta tīkla un sistēmas izveide, kompleksu satiksmes mezglu (mobilitātes punktu) izveide, reģionāla mikromobilitātes tīkla attīstība, vienoto iekšējās un ārējās sasniedzamības infrastruktūras tīklu stiprināšana (starptautiskā lidosta “Rīga”, Rail Baltica, Via Baltica, Rīgas brīvosta), integrēta iekšējo un Piekrastes ūdeņu savienojumu tīkla, ūdenstransporta un saistītās infrastruktūras attīstība.

Arī Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam ietver Rīgas metropoles areāla attīstības redzējumu transporta un mobilitātes jomā. Pamatnostādnes paredz, ka ātru un efektīvu Rīgas metropoles areāla ārējo un iekšējo sasniedzamību nodrošinās virzība uz oglekļa mazietilpīgas, daudzveidu mobilitāti atbalstošas transporta sistēmas izveidi ar uzsvaru uz dzelzceļa attīstību, pieejamu, piekļūstamu un videi draudzīgu sabiedrisko transportu. Rīgas pilsētā un metropoles areāla teritorijā jāveido mobilitātes punktu tīkls, kā arī jāattīsta sabiedriskais transports, kas ir saistīts ar dzelzceļu un mobilitātes punktiem. Minēto izaicinājumu izpildei plānots piesaistīt EK centralizēti pārvaldītās budžeta programmas – Atveseļošanas un noturības mehānisma (ANM) finansējumu, kas veicinās pasākumu īstenošanu mobilitātes un klimata mērķu sasniegšanai. Būtiski ir izmantot iespējas, ko sniegs Rail Baltica dzelzceļa līnijas izbūve, to integrējot un sasaistot ar Rīgas metropoles areāla transporta un loģistikas infrastruktūru. Arī Rīgas metropoles areālā, līdzīgi kā citos reģionos, transporta jautājumu risināšanā nozīmīga būs sadarbības mehānisma izveide starp valsts, pašvaldību un privātajām institūcijām.

Pamatnostādnēs iekļauts pasākums par mobilitātes punktu attīstību visā Latvijas teritorijā, bet īpaši aktuāli minētie risinājumi ir Rīgas pilsētas un metropoles areāla

teritorijā. Taču neatkarīgi no mobilitātes punkta atrašanās vietas, tā galvenais uzdevums ir ikvienam nodrošināt ērtus un integrētus dažāda transporta veida savienojumus vienkopus, lai mainītu iedzīvotāju pārvietošanās paradumus. Svarīgi lai pirms jebkura mobilitātes punkta izveides tiktu veikts detāls novērtējums, meklējot iespējami labāko novietojumu, vērtējot iedzīvotāju un pašvaldības vajadzības, kā arī teritorijas turpmākās attīstības iespējas. Mobilitātes punktu iedalījumu iespējams balstīt uz esošo un plānoto transporta tīklu katrā no mobilitātes punktu veidiem.

Reģionālās attīstības nodrošināšanai ir būtiski ieguldīt sabiedriskā transporta attīstībā, tādējādi radot iespējas reģionu cilvēkiem būt mobiliem, reizē samazinot transporta radīto negatīvo ietekmi uz vidi. Pamatnostādnes nosaka multimodāla sabiedriskā transporta tīkla izveidi, galveno lomu tajā piešķirot dzelzceļam. Prioritāri multimodāls transports attīstāms Rīgas metropoles areālā, kur notiek ievērojamākā cilvēku svārstmigrācija.

Tiek uzsvērts, ka dzelzceļam kopā ar sabiedrisko autotransportu un sliežu transportu būs jānodrošina daudzveidu mobilitātes iespējas reģionos un pilsētās. Plānošanas reģioniem un pašvaldībām būtu jāiesaistās šo jautājumu risināšanā, sākot ar visaptveroša transporta attīstības plāna izstrādāšanu (plānošanas reģioni un pašvaldības izvērtē transporta attīstības plāna izstrādes nepieciešamību vai transporta attīstības jautājumus ievērtē teritorijas attīstības plānošanas dokumentos), tajā skaitā ņemot vērā ilgtspējīgas pilsētvides mobilitātes plānošanas (*Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP*) konceptā noteiktos principus, kā arī domājot par klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu.



16. attēls. Ilgtspējīgas pilsētvides mobilitātes plāna (SUMP) ietvars

Avots: Rupprecht Consult (2019)

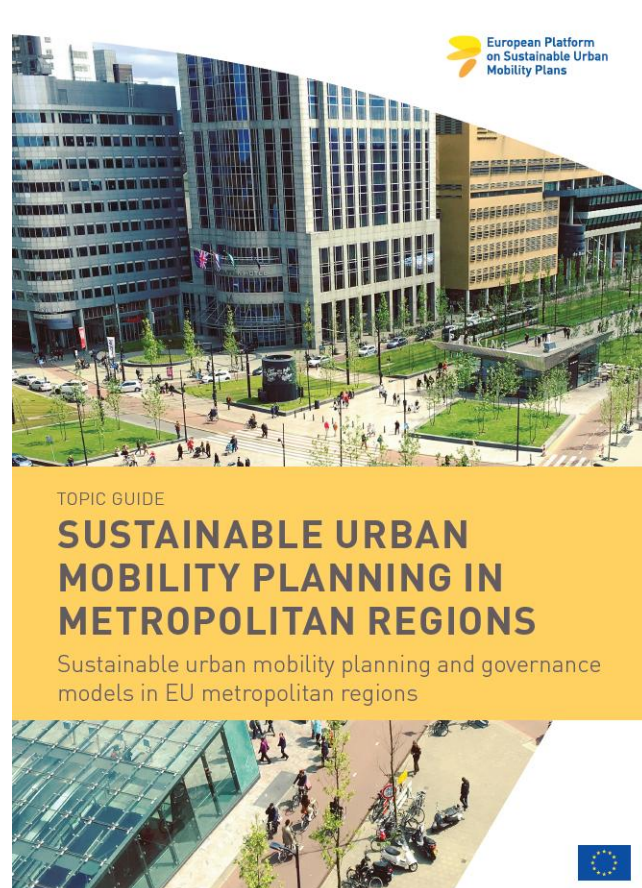
Rīgas metropoles areāla (RMA) sadarbības modeļa izstrādes priekšlikumi

SUMP koncepta īstenošanā, tajā skaitā par nacionālā regulējuma izstrādes nepieciešamību, būtu svarīga sadarbība starp visām iesaistītajām pusēm – Satiksmes ministriju, VARAM, plānošanas reģioniem un pašvaldībām.

Vienotai mobilitātes plānošanai Rīgas metropoles areālā ir jānodrošina teritoriālajam mērogam atbilstoša ilgtspējīgas pilsētvides mobilitātes plāna (SUMP) izstrādes un īstenošanas koordinācija. Plāns jāizstrādā, lai apmierinātu iedzīvotāju un uzņēmumu mobilitātes vajadzības pilsētās un to apkārtnē, lai panāktu labāku dzīves kvalitāti. Tas balstās uz esošo plānošanas praksi ņemot vērā integrācijas, līdzdalības un novērtēšanas principus. Plāna izstrādes nepieciešamību nosaka TEN-T regula Nr. 2024/1679 par pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai, kas apstiprināta 2024.gada 13.jūnijā un paredz, ka pilsētām un to funkcionālajām teritorijām, kas regulas izpratnē ir noteiktas kā pilsētmezgli (*urban nodes*), līdz 2027.gada 31.decembrim ir jāizstrādā ilgtspējīgas pilsētvides mobilitātes plāni. Rīgas kā mobilitātes pilsētmezgla gadījumā mērogs ir pilsētas funkcionālā teritorija – Rīgas metropoles areāls.



17. attēls.



18. attēls.

SUMP izstrādes vadlīnijas (latviešu valodā) SUMP izstrādes vadlīnijas metropoļu reģioniem (angļu valodā)

Avots: European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans (2019)

SUMP izstrādes metodoloģisko ietvaru nosaka 2019.gadā, otrajā izdevumā publicētās [“Vadlīnijas par ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādi un īstenošanu”](#), kas tulkotas arī latviešu valodā. Vadlīnijas paredz, ka SUMP ir jāaptver funkcionālā pilsētas teritorija jeb darbaspēka ikdienas plūsmu teritorija, kas lielākajā daļā gadījumu pārsniedz vairāku pašvaldību teritoriju administratīvās robežas. Ja nepastāv reģionāla vai

valsts līmeņa noteikumi par SUMP ģeogrāfisko tvērumu, attiecīgajām ieinteresētajām pusēm jāvienojas par visatbilstošāko telpisko tvērumu, kas jāapstiprina politiskajai struktūrai. No vienas puses, tas ir atkarīgs no teritorijas par kuru ir atbildīgas attiecīgās vietējās vai reģionālās iestādes. Tomēr, no otras puses, tam pēc iespējas jāatbilst faktiskajiem mobilitātes modeļiem. Plāns, kas aptver visu pilsētas aglomerāciju, būs efektīvāks nekā plāns, kas aptver tikai atsevišķas tās daļas.

SUMP vadlīnijas plānošanas un sagatavošanās posmā ietver šādus uzdevumus, kas saistīti ar plānošanas vajadzību novērtēšanu un ģeogrāfiskā tvēruma noteikšanu:

- Noteikt plāna ģeogrāfisko tvērumu, aptverot funkcionālo pilsētas teritoriju, kurā veidojas un notiek faktiskā mobilitāte – piemēram, darbaspēka ikdienas plūsmu teritorija;
- Apzināt galvenās iesaistītās puses un identificēt atbilstošāko struktūru, kas uzņemsies vadību plānošanas procesā;
- Panākt politisku lēmumu ģeogrāfiskā tvēruma un vadošās organizācijas apstiprināšanai;
- Nodrošināt, ka tiek ņemti vērā savienojumi ar tālsatiksmes transporta koridoriem.

Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija jeb OECD un Eiropas Komisija ir kopīgi izstrādājušas metodiku funkcionālo pilsētas teritoriju saskaņotai noteikšanai dažādās valstīs. Kā galvenie rādītāji tiek izmantots iedzīvotāju blīvums un darbaspēka ikdienas plūsmas jeb svārstmigrācija. Funkcionālā pilsētas teritorija sastāv no blīvi apdzīvotas pilsētas un apkārtējās teritorijas jeb svārstmigrācijas zonas, kuras ekonomiskās saites un darba tirgus ir lielā mērā integrēti pilsētā. Pamatojoties uz minēto metodiku, lielpilsētu reģionus definē kā tuvējas, blīvi apdzīvotas un apbūvētas funkcionālās pilsētu teritorijas, kurās ir vismaz 250 000 iedzīvotāju. Tiem mēdz būt augsts ekonomiskais pievilcīgums, lielas svārstmigrantu plūsmas un sarežģītas multimodālā transporta sistēmas, un tie parasti ir arī valsts un Eiropas nozīmes transporta mezgli. Lielpilsētu reģioni var būt īpašs izaicinājums ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanai, jo ir iesaistītas vairākas pašvaldības un citas organizācijas.

Reaģējot uz nepieciešamību mobilitāti plānot pilsētu funkcionālajās teritorijās, papildu esošajam SUMP metodoloģiskajam ietvaram ir publicēta arī tematiskā rokasgrāmata ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanai lielpilsētu reģionos – [“Sustainable Urban Mobility Planning in Metropolitan Regions”](#), kurā sniegti norādījumi par SUMP lielpilsētu mērogā. Tajā ir definēti četri lielpilsētu jeb metropoļu mēroga pārvaldības veidi un ieteikti piemēri un plānošanas principi dažādiem institucionālajiem ietvariem. Metropoles mēroga SUMP izstrādes kontekstā vadlīnijās tiek minēts, ka tieši metropoles funkcionālā teritorija ir kritiskais rīcības līmenis, lai pārvarētu institucionālos, administratīvos, plānošanas un darbības šķēršļus un tādējādi ierosinātu ilgtspējīgas mobilitātes pārmaiņas. Tiek rosināts ES dalībvalstīm izveidot skaidru un labi strukturētu tiesisko regulējumu, lai veicinātu SUMP ieviešanu metropoles mērogā.



19. attēls. Metropoles mēroga SUMP piemēri Eiropā

Avots: Lielās Mančestras reģiona un Boloņas metropoles tīmekļa vietnes

Lai sagatavotos RMA mēroga SUMP izstrādei ir veiktas tā saucamās “pre-SUMP” aktivitātes – pēc Satiksmes ministrijas pasūtījuma SIA “Ardenis” ar sadarbības partneriem SIA “Reģionālie projekti” un “Ramboll Deutschland” GmbH izstrādāja “Pētījumu par ilgtspējīga integrēta sabiedriskā transporta plāna, kas veidots kā daļa no Rīgas metropoles areāla pilsētas mobilitātes plāna (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan), izveidi”, kas tika pabeigts 2023.gada novembrī. Pētījuma mērķis ir nodrošināt sabiedriskā transporta plašāku izmantošanu lielām pasažieru plūsmām un privātā autotransporta izmantošanas mazināšanu RMA, veicinot un piedāvājot plašākas iespējas pasažieriem plānot braucienu ar dažādiem transporta veidiem, tostarp velotransportu un mikromobilitātes rīkiem.

Pētījums ietver apjomīgu esošās situācijas analīzi, RMA sabiedriskā transporta attīstības stratēģiskos uzstādījumus, kā arī priekšlikumus sabiedriskā transporta sistēmas pilnveidošanai. Pētījumā iekļauts arī rīcības plāns aktivitāšu īstenošanai un ceļa karte reformu un pārmaiņu ieviešanai. Būtiski, ka pētījumā izmantotais RMA teritoriālais aptvērumus atbilst “Rīcības plānā Rīgas metropoles areāla attīstībai” noteiktajai RMA teritorijai, kas šo materiālu ļauj pilnvērtīgi izmantot turpmākajā SUMP izstrādē.

Balstoties uz minēto pētījumu Satiksmes ministrija izstrādājusi Rīgas metropoles areāla ilgtspējīga integrēta sabiedriskā transporta plānu 2024.–2030.gadam, kas 2024.gada 17.decembrī tika apstiprināts Ministru kabinetā. Plāns ir izstrādāts, lai nodrošinātu Latvijas Atveseļošanās un noturības mehānisma (ANM) plānā iekļautās RMA transporta sistēmas zaļināšanas reformas īstenošanu. ANM plānā paredzētā Reforma 1.1.1. "Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana" vērsta uz sabiedriskā transporta ilgtspēju – integrētu, koordinētu pieeju pasažieru pārvadājumu plānošanai, pasūtīšanai un organizācijai RMA. Vienlaikus reformas rezultātā plānots uzlabot pārvaldības institucionālo modeli. Pilnībā pasažieru pārvadājumu sistēmas reformu paredzēts realizēt līdz 2030.gadam, paredzot pārejas periodu, sākot no 2023. gada, kad atsevišķi reformas rezultāti un elementi sāk darboties.

Pārvaldības institucionālā modeļa pilnveidei plāns, kā arī iepriekš veiktais pētījums “*pre-SUMP*” aktivitātē paredz, ka primārais uzdevums ir izveidot neatkarīgu, vienotu transporta institūciju (sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtītāju) politikas, plānošanas, cenu noteikšanas un darbības nodrošināšanai, lai izstrādātu visaptverošu sabiedriskā transporta sistēmu kā alternatīvu privātā autotransporta izmantošanai ar skaidriem pienākumiem un atbildību par projektu īstenošanu. Tiek uzsvērts, ka lielākais izaicinājums ir panākt, lai visas iesaistītās institūcijas, kas ir atbildīgas par dažādu sabiedriskā transporta veidu plānošanu un pakalpojumu nodrošināšanu, koordinētu savu darbību un nodrošinātu, ka transporta politika, pakalpojumi, transporta tīkli un infrastruktūra tiek attīstīta kā vienota integrēta sistēma, kuras pamatā ir pasažieru mobilitātes vajadzības. Pasaules praksē nav standartizētu risinājumu vienotas sabiedriskā transporta iestādes izveidei, jo tas ir atkarīgs no vietējiem apstākļiem un valsts pārvaldes tiesiskā ietvara.

Rīgas metropoles areāla ilgtspējīga integrēta sabiedriskā transporta plāns 2024.–2030.gadam paredz, ka stratēģiskajā līmenī vienotas sabiedriskā transporta iestādes uzdevums ir izstrādāt ilgtspējīgu, integrētu sabiedriskā transporta attīstības stratēģiju, kas savukārt ir balstīta uz SUMP principiem. Pamatojoties uz attīstības stratēģiju, vienotā sabiedriskā transporta iestāde operacionālajā līmenī veic ikdienas darbu sadarbībā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem.

Lai īstenotu valsts noteikto sabiedriskā transporta politiku un izveidotu efektīvu sabiedriskā transporta plānošanas sistēmu, vienotajai sabiedriskā transporta iestādei ir jāpiešķir organizatoriskas pilnvaras un atbilstošs finansējums. Tas ir obligāts priekšnoteikums sabiedriskā transporta iestādes izveidošanai RMA.

Plānā tiek norādīts, ka pēc būtības vienota sabiedriskā transporta iestāde darbojas kā koordinējoša institūcija starp dažādiem valsts pārvaldes līmeņiem un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem, kā arī koordinē visa sabiedriskā transporta tīkla darbības finansēšanu un attīstību. Daudzos gadījumos sabiedriskā transporta iestāde veic reģionālās nozīmes autobusu un dzelzceļa transporta, kā arī pilsētu sabiedriskā transporta pakalpojumu integrāciju vienotā sabiedriskā transporta sistēmā.

RMA transporta un mobilitātes attīstības jautājumi iekļaujas Rīgas plānošanas reģiona stratēģiskajos uzstādījumos, taču operacionālās darbības galvenokārt veic sadarbības organizācijas – Autotransporta direkcija (ATD), Pasažieru vilciens (ViVi), Latvijas dzelzceļš (LDz), Rīgas satiksme (RS) u.c. organizācijas.

VARAM darba grupā par Rīgas metropoles jautājumiem diskusijās par iespējamo pārvaldības formu mobilitātes jomā tika izvirzīti sekojoši risinājumi:

- Pašvaldību kopīga iestāde;
- Otrā līmeņa pašvaldības izveidots uzņēmums vai iestāde;
- RPR kompetences un kapacitātes stiprināšana, nododot tam papildus funkciju – sabiedriskā transporta plānošanu un organizēšanu Rīgas metropoles areālā.

Rīgas metropoles areāla (RMA) sadarbības modeļa izstrādes priekšlikumi

Lai novērtētu izvirzīto pārvaldības formu atbilstību RMA attīstības vajadzībām mobilitātes jomā, tika veikts izvērtējums balstoties uz tādām pazīmēm kā teritoriālais pārklājums, risināmie jautājumi, administratīvā kapacitāte un zināšanu ietilpība, finansiālā kapacitāte un sadarbības platformas.

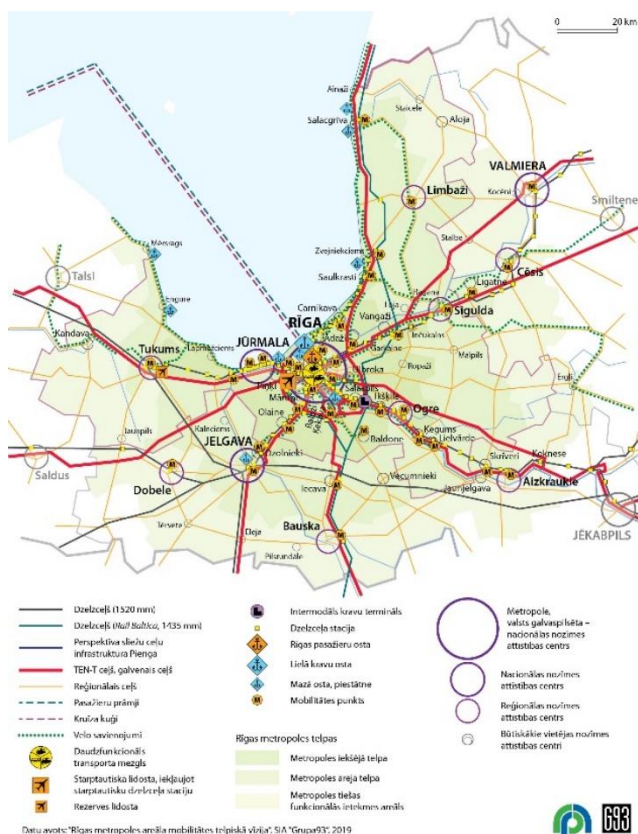
PAZĪMES	Modelis 1	Modelis 2	Modelis 3
	Pašvaldību kopīga iestāde	Otrā līmeņa pašvaldības izveidots uzņēmums vai iestāde	RPR kompetences stiprināšana ar papildus funkciju
Teritoriālais pārklājums (atbilstība RMA mērogam)	Iespējams nodrošināt teritoriālo mērogu, ja visas RMA pašvaldības vienojas sadarboties	Iespējams nodrošināt teritoriālo mērogu, ja izveidotā iestāde atbilst RMA teritorijai	Teritoriālā mēroga atšķirības – RMA ietver teritorijas plašākā mērogā
Risināmie jautājumi (atbilstība RMA vajadzībām)	Risināmo jautājumu loku un funkcijas iespējams noteikt atbilstoši RMA vajadzībām	Risināmo jautājumu loku un funkcijas iespējams noteikt atbilstoši RMA vajadzībām	Risināmo jautājumu loku un funkcijas iespējams noteikt atbilstoši RMA vajadzībām
Administratīvā kapacitāte un zināšanu ietilpība (pieejamie resursi)	Jauna iestāde - jāveido jauna administratīvā un zināšanu kapacitāte	Jauna iestāde - jāveido jauna administratīvā un zināšanu kapacitāte Birokrātijas palielināšanās risks veidojot jaunu teritoriju pārvaldes līmeni	Esoša iestāde - administratīvā un zināšanu kapacitāte jāstiprina atbilstoši papildus funkcijai
Finansiālā kapacitāte (finansēšanas modeļi)	Jauna iestāde - jāveido jauns finansēšanas modelis	Jauna iestāde - jāveido jauns finansēšanas modelis	Esoša iestāde - finansēšanas modelis jāpilnveido
Sadarbības platformas (vietējās & starptautiskās sadarbības, atpazīstamība)	Jauna iestāde - vietējās un starptautiskās sadarbības iespējams veidot uz pašvaldību esošo sadarbību pamata. Jauna iestādes tēla un atpazīstamības veidošana	Jauna iestāde - jāveido jaunas vietējās un starptautiskās sadarbības. Jauna iestādes tēla un atpazīstamības veidošana	Esoša iestāde - jāstiprina vietējās un starptautiskās sadarbības atbilstoši papildus funkcijai, tēla un atpazīstamības pilnveide
Atbilstības vērtējuma skaidrojums	Nav piemērots	Neitrāls	Piemērots

20. attēls. RMA pārvaldības formu izvērtējums mobilitātes jomā

Avots: VARAM darba grupā izvirzītās pārvaldības formas konkurētspējas jomā. Autora izvērtējums (R.Cimdiņš)

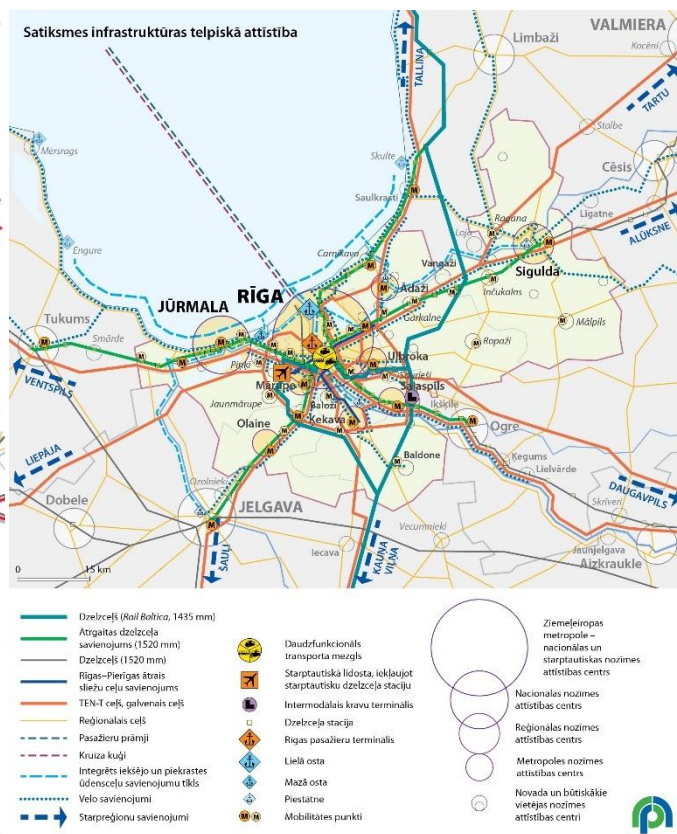
Mobilitātes jomā izvirzīto trīs RMA pārvaldības formu priekšlikumos, divos no tiem tiek piedāvāts veidot jaunas organizācijas – pašvaldību kopīgu iestādi vai otrā līmeņa pašvaldības izveidotu iestādi. Trešais priekšlikums paredz Rīgas plānošanas reģiona kompetenču stiprināšanu ar papildus funkciju mobilitātes plānošanā. Izvirzīto pārvaldības modeļu izvērtējumā būtisks kritērijs ir teritoriālais pārklājums atbilstoši RMA mērogam. No jauna veidotu iestāžu gadījumā to ir iespējams nodrošināt, ja visas RMA pašvaldības vienojas sadarboties, savukārt Rīgas plānošanas reģiona un RMA gadījumā pastāv teritoriālās atšķirības. Risināmo jautājumu kontekstā visos gadījumos iespējams noteikt risināmo jautājumu loku un funkcijas atbilstoši RMA vajadzībām. Vērtējot pārējās iespējamā pārvaldības modeļa pazīmes, kas saistītas ar administratīvo kapacitāti un zināšanu ietilpību, finansiālo kapacitāti un esošām sadarbības platformām, priekšrocības ir saskatāmas Rīgas plānošanas reģiona gadījumā, kur ar kompetenču stiprināšanu uz esošās organizācijas bāzes drīzāk būtu iespējams nodrošināt transporta un mobilitātes plānošanas darbību funkcionalitāti.

Rīgas metropoles areāla (RMA) sadarbības modeļa izstrādes priekšlikumi



21. attēls.

RMA mobilitātes vīzija



22. attēls.

Mobilitātes vīzijas detalizācija Rīgas reģionā (RMA kodolā)

Avots: Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai (2020) Avots: RPR Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030 (aktualizācija 2023)

RMA transporta un mobilitātes attīstības redzējuma telpiskā perspektīva ir iekļauta RPR teritorijas attīstības plānošanas dokumentos. "Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai" ietver RMA mobilitātes vīziju, savukārt Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030 ietver mobilitātes vīzijas detalizāciju, fokusējoties uz RMA iekšējās telpas jeb metropoles kodola teritoriju.

RMA mobilitātes vīzija telpiski atspoguļo galveno esošo un perspektīvo transporta infrastruktūru, sākot ar mikromobilitātes tīkla savienojumiem, mobilitātes punktu izvietojumu, galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem, sliežu ceļiem, līdz pat ostu un lidostu infrastruktūras objektiem. Telpiskais redzējums ietver arī ar Rail Baltica projekta attīstības plāniem saistīto transporta infrastruktūras integrāciju kopējā RMA telpā. Stratēģijā ietvertā mobilitātes vīzijas detalizācija atspoguļo telpisko redzējumu mērogā, kas vairāk fokusēts uz RMA iekšējo jeb kodola telpu. Šis redzējums ietver augstāku mobilitātes punktu izvietojuma detalizāciju, kā arī pirmo reizi reģionāla mēroga plānošanas dokumentā ietver integrēta iekšējo un piekrastes ūdensceļu savienojuma tīkla attīstības perspektīvu.

Aplūkojot ārvalstu metropoļu pārvaldības piemērus, kas apkopoti šī ziņojuma 9.sadaļā "Metropoļu reģionu sadarbības prakses ārvalstīs", **transporta un mobilitātes attīstības jomā** mērķtiecīgas darbības veic Lielās Mančestras pārvaldes organizācija, Kārdifas galvaspilsētas reģions, Helsinki - Ūsimā reģions, Turku pilsētas reģions, Stokholmas metropoles areāls, Barselonas metropoles areāls un Boloņas metropole.

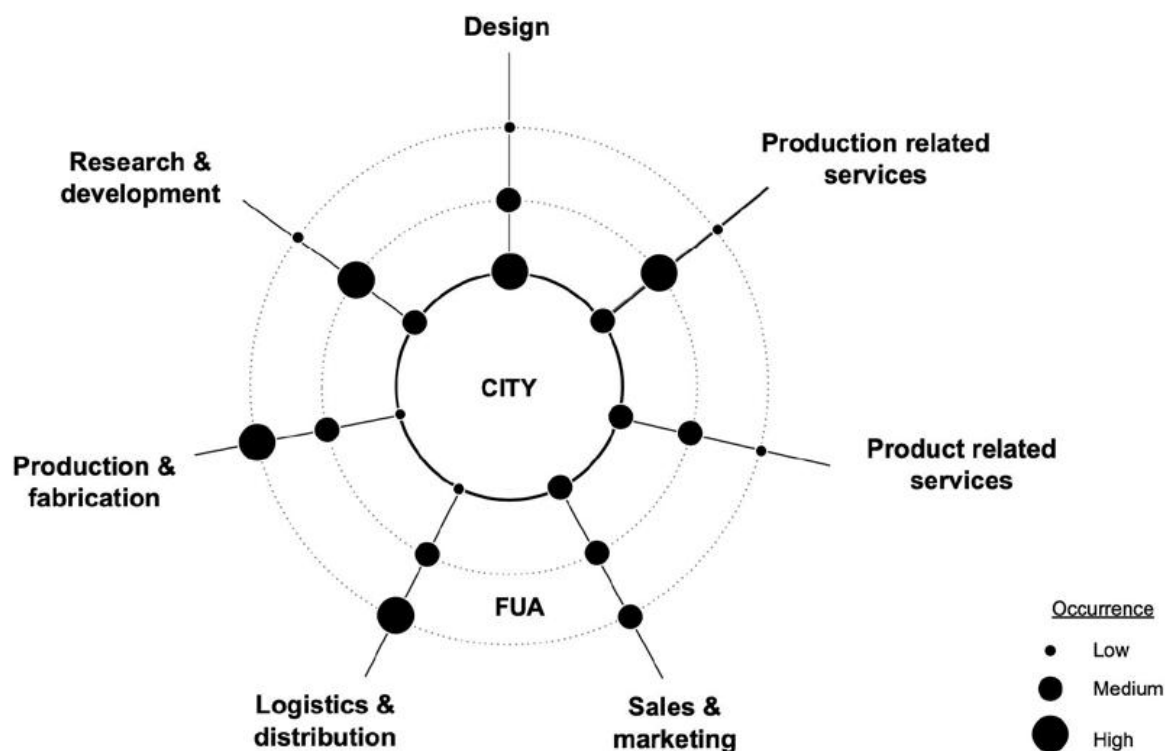
5.2. EKONOMIKA un KONKURĒTSPĒJA

Reģionāla mēroga teritorijas attīstības plānošanas dokumentos konkurētspēja ir noteikta kā viena no attīstības prioritātēm. "Rīcības plānā Rīgas metropoles areāla attīstībai" minēts, ka Rīgas metropoles areālam ir augsts potenciāls reģionālās un starptautiskās konkurētspējas attīstībai, tomēr pašlaik RMA iepaliek Baltijas un Ziemeļeiropas metropolēm tā attīstības rādītājos. Koordinēti definējot areāla telpu un pašvaldību specializācijas virzienus, plānojot ieguldījumus efektīvai areāla telpu resursu izmantošanai, stiprināma RMA starptautiskā konkurētspēja. Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2030 rīcības virzieni konkurētspējas stiprināšanai noteikti prioritātes "Starptautiski konkurētspējīgs reģions un produkti" ietvaros. Gan RMA Rīcības plāns, gan RPR Stratēģija konkurētspējas veicināšanai ietver tādas rīcības kā industriālo un ražošanas teritoriju izvietojuma plānošana, viedas attīstības teritoriju (zinātne, pētniecība, uzņēmējdarbība, sociālais kapitāls, tehnoloģijas) noteikšana un attīstības stimulēšana, RMA mārketinga un zīmolvēdeība areāla starptautiskai atpazīstamībai, kā arī kompleksa reģionāla mēroga tūrisma piedāvājuma veidošana.

Nacionālās industriālās politikas pamatnostādnes 2021.-2027. gadam akcentē reģionālās politikas mērķteritoriju specifiskās iezīmes un attīstības potenciālu RMA gadījumā akcentējot kultūras, tūrisma un kūrortu attīstības iespējas, kā arī perspektīvo apdzīvotuma struktūru – starptautiskas, nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centrus kā darbavietu un pakalpojumu centrus, kam nepieciešams nodrošināt atbilstošu infrastruktūru un cilvēkresursu kapacitāti.

ESPON tematiskā izpēte MISTA – "*Metropolitan Industrial Strategies & Economic Sprawl*" (Metropoļu industriālās stratēģijas & ekonomiskā izplešanās) pievēršas ekonomisko aktivitāšu telpiskuma aspektiem metropoļu kontekstā. Rīgas plānošanas reģions šajā tematiskajā izpētē Rīgas metropoles areāla gadījumu izvērtēja kopā ar tādām Eiropas pilsētām kā Vīne, Oslo, Berlīne, Varšava, Turīna un Štutgarte, analizējot saimniecisko un ekonomisko aktivitāšu izplešanos metropoļu funkcionālajā telpā.

MISTA aktivitāšu ietvaros tiek secināts, ka ekonomisko aktivitāšu izvietojums dažādās vietās metropoļu telpā nav viendabīgs. Uzņēmējdarbības aktivitātes, īpaši ražošanas darbības sastāv no vairākiem posmiem – sākot ar produkta dizainu, pētniecību un attīstību, pašu ražošanas procesu, loģistiku, izplatīšanu, un beidzot ar pārdošanu un mārketingu. Pētot Eiropas pilsētu piemērus secināms, ka katram no šiem ražošanas posmiem ir izteikta telpiskā lokācija metropoļu areālos. Piemēram, produktu dizaina izstrāde biežāk notiek metropoļu pilsētu centrālajā daļā, citos gadījumos aktivitātes ir vairāk tendētas atrasties pilsētas nomalē vai funkcionālajā areālā. Pētniecība un attīstība bieži atrodas universitātēs vai zinātnes parkos, kas atrodas āpus pilsētu centrālajām daļām. Loģistikai un pašam ražošanas procesam nereti atrašanās vietas priekšrocības ir tuvāk galvenajiem transporta koridoriem, izvēloties ērtāku piekļuvi un pieņemamākas nekustamā īpašuma cenas. Balstoties uz šādu pieeju iespējams telpiski plānot ekonomiskās darbības metropoļu telpā, izstrādājot konkurētspējas un produktivitātes attīstības stratēģijas atbilstoši metropoles saimnieciskās darbības raksturam.



23. attēls. Telpiskā industriālā stratēģija – “productive city” koncepts

Avots: ESPON MISTA (2020)

Veidojot metropoles pārvaldības modeli konkurētspējas veicināšanai, būtiski apzināt teritorijas attīstības potenciālus, ekonomisko specializāciju un īpašās vērtības – produktus un pakalpojumus ar kuriem iespējams konkurēt starptautiskā telpā. Vienlīdz svarīgi apzināt esošo institucionālo struktūru un organizācijas, kas veicina konkrētās teritorijas konkurētspēju. RMA konkurētspējas jautājumi iekļaujas Rīgas plānošanas reģiona stratēģiskajos uzstādījumos, taču operacionālās darbības galvenokārt veic sadarbības organizācijas – Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera (LTRK), Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra (LIAA), Rīgas investīciju un tūrisma aģentūra (RITA), Pierīgas tūrisma asociācija, tautsaimniecības nozaru asociācijas u.c.

VARAM darba grupā par Rīgas metropoles jautājumiem diskusijās par iespējamo pārvaldības formu konkurētspējas jomā tika izvirzīti sekojoši risinājumi:

- Rīgas investīciju un tūrisma aģentūrā izveidot Pierīgas attīstības nodaļu;
- Pierīgas pašvaldību attīstības aģentūras izveide;
- Rīgas plānošanas reģiona Uzņēmējdarbības centra kapacitātes stiprināšana;
- funkcijas sadalīt starp divām struktūrām. Investoru piesaisti veikt Rīgas investīciju un tūrisma aģentūrai, bet darba spēka piesaisti un sadarbības platformas uzturēšanu – Rīgas plānošanas reģionam.

Rīgas metropoles areāla (RMA) sadarbības modeļa izstrādes priekšlikumi

Lai novērtētu izvirzīto pārvaldības formu atbilstību RMA attīstības vajadzībām konkurētspējas jomā, tika veikts izvērtējums balstoties uz tādām pazīmēm kā teritoriālais pārklājums, risināmie jautājumi, administratīvā kapacitāte un zināšanu ietilpība, finansiālā kapacitāte un sadarbības platformas.

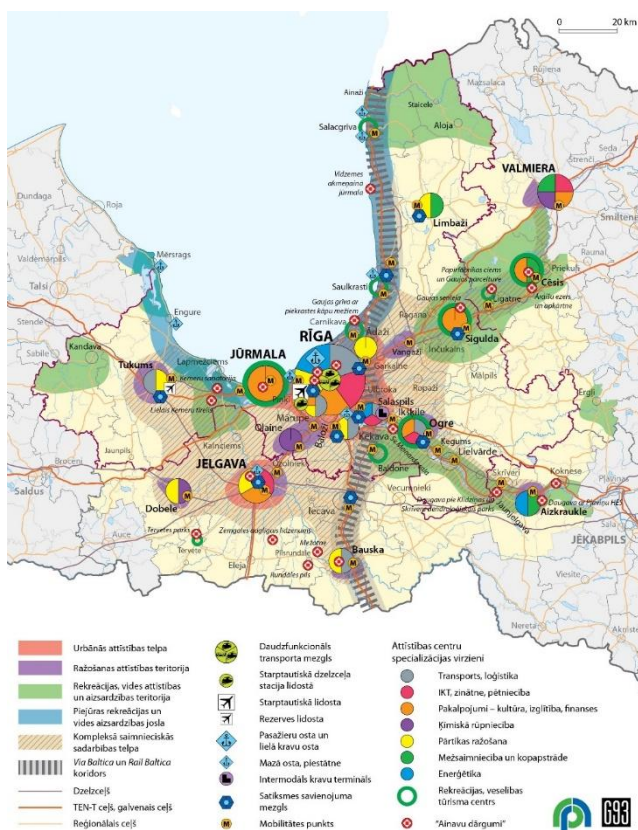
PAZĪMES	Modelis 1	Modelis 2	Modelis 3	Modelis 4
	RITA izveidot Pierīgas attīstības nodaļu	Pierīgas pašvaldību attīstības aģentūras izveide	RPR kompetences stiprināšana	Funkciju sadale – RITA (investīcijas), RPR (darbaspēks, sadarbības platforma)
Teritoriālais pārklājums (atbilstība RMA mērogam)	Iespējams nodrošināt teritoriālo mērogu, ja iestāde funkcionē visā RMA teritorijā	Iespējams nodrošināt teritoriālo mērogu, ja iestāde funkcionē visā RMA teritorijā (arī Rīgā)	Teritoriālā mēroga atšķirības – RMA ietver teritorijas plašākā mērogā	Teritoriālā mēroga atšķirības – RMA ietver teritorijas plašākā mērogā
Risināmie jautājumi (atbilstība RMA vajadzībām)	Risināmo jautājumu loku un funkcijas iespējams noteikt atbilstoši RMA vajadzībām	Risināmo jautājumu loku un funkcijas iespējams noteikt atbilstoši RMA vajadzībām	Risināmo jautājumu loku un funkcijas iespējams noteikt atbilstoši RMA vajadzībām	Risināmo jautājumu loks un funkcijas dalītas, pastāv risks nenosegt RMA vajadzības
Administratīvā kapacitāte un zināšanu ietilpība (pieejamie resursi)	Esošas iestādes paplašināšana - jāpilnveido administratīvā un zināšanu kapacitāte	Jauna iestāde - jāveido jauna administratīvā un zināšanu kapacitāte	Esoša iestāde - administratīvā un zināšanu kapacitāte jāstiprina atbilstoši papildus funkcijai	Esošas iestādes - administratīvā un zināšanu kapacitāte jāstiprina atbilstoši dalītajām funkcijām
Finansiālā kapacitāte (finansēšanas modeļi)	Esošas iestādes paplašināšana - finansēšanas modelis jāpilnveido	Jauna iestāde - jāveido jauns finansēšanas modelis	Esoša iestāde - finansēšanas modelis jāpilnveido	Esošas iestādes - finansēšanas modelis jāpilnveido
Sadarbības platformas (vietējās & starptautiskās sadarbības, atpazīstamība)	Esošas iestādes paplašināšana - sadarbības iespējams veidot uz pašvaldību esošo sadarbību pamata. Iestādes tēla un atpazīstamības pilnveide	Jauna iestāde - sadarbības iespējams veidot uz pašvaldību esošo sadarbību pamata. Jauna iestādes tēla un atpazīstamības veidošana	Esoša iestāde - jāstiprina vietējās un starptautiskās sadarbības atbilstoši papildus funkcijai, tēla un atpazīstamības pilnveide	Esošas iestādes - sadarbības iespējams veidot uz esošo sadarbību pamata. Risks dalīta RMA tēla un atpazīstamības veidošanā
Atbilstības vērtējuma skaidrojums	Nav piemērots	Neitrāls	Piemērots	

24. attēls. RMA pārvaldības formu izvērtējums konkurētspējas jomā

Avots: VARAM darba grupā izvirzītās pārvaldības formas konkurētspējas jomā. Autora izvērtējums (R.Cimdiņš)

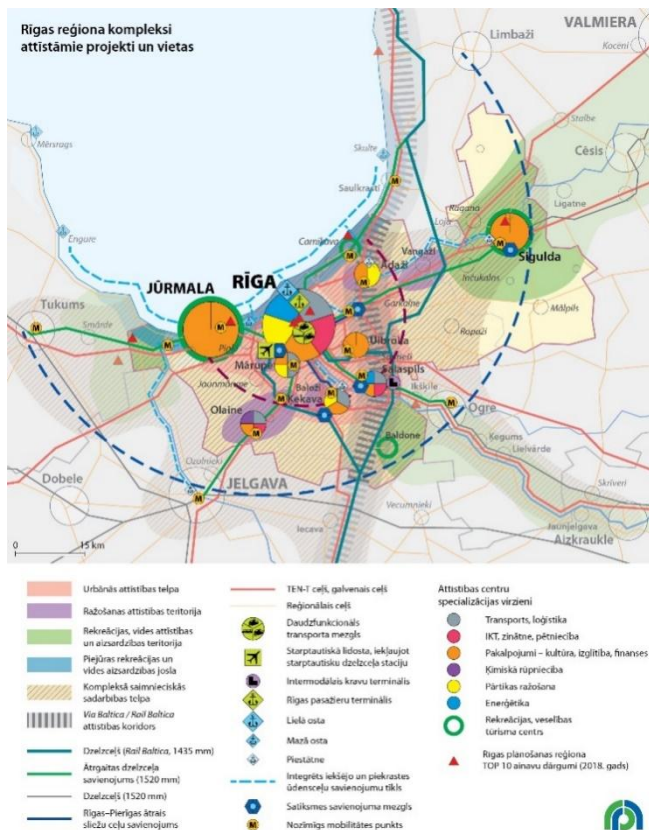
Viena no būtiskākajām pazīmēm iespējamo pārvaldības formu atbilstībai RMA ir teritoriālais pārklājums – organizāciju darbības teritoriālais tvērums. Izvirzīto pārvaldības formu priekšlikumi esošajām organizācijām nevienā gadījumā nenoklāj visu RMA teritoriju, izņemot situācijā, ja tiktu paplašināts RITA darbības teritoriālais mērogs, veidojot Pierīgas attīstības nodaļu. Risināmo jautājumu kontekstā iespējama lielāka pārvaldības formu izvēles pielāgošana, nosakot funkcijas atbilstoši RMA vajadzībām – šo kritēriju izpilda gandrīz visas organizācijas, izņemot gadījumu, ja tiktu veikta funkciju pārdale starp RITA un RPR. Administratīvās kapacitātes un zināšanu ietilpības jeb organizācijā pieejamo resursu kontekstā piemērots ir RPR, jo ar atbilstošas kapacitātes stiprināšanu iespējams būtu pietiekami, lai nodrošinātu atbilstošu funkcionalitāti. Finansiālās kapacitātes ziņā piemērotākie pārvaldības modeļi būtu tie, kas veidojami uz esošas iestādes bāzes. Sadarbības platformu kontekstā priekšrocības ir jau funkcionējošām iestādēm – RITA un RPR, kuras jau darbojas vietējās un starptautiskās sadarbības tīklos un šīm organizācijām ir zināma atpazīstamība.

Rīgas metropoles areāla (RMA) sadarbības modeļa izstrādes priekšlikumi



25. attēls.

RMA potenciāls un specializācija



26. attēls.

Attīstības teritorijas Rīgas reģionā (RMA kodolā)

Avots: Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai (2020) Avots: RPR Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030 (aktualizācija 2023)

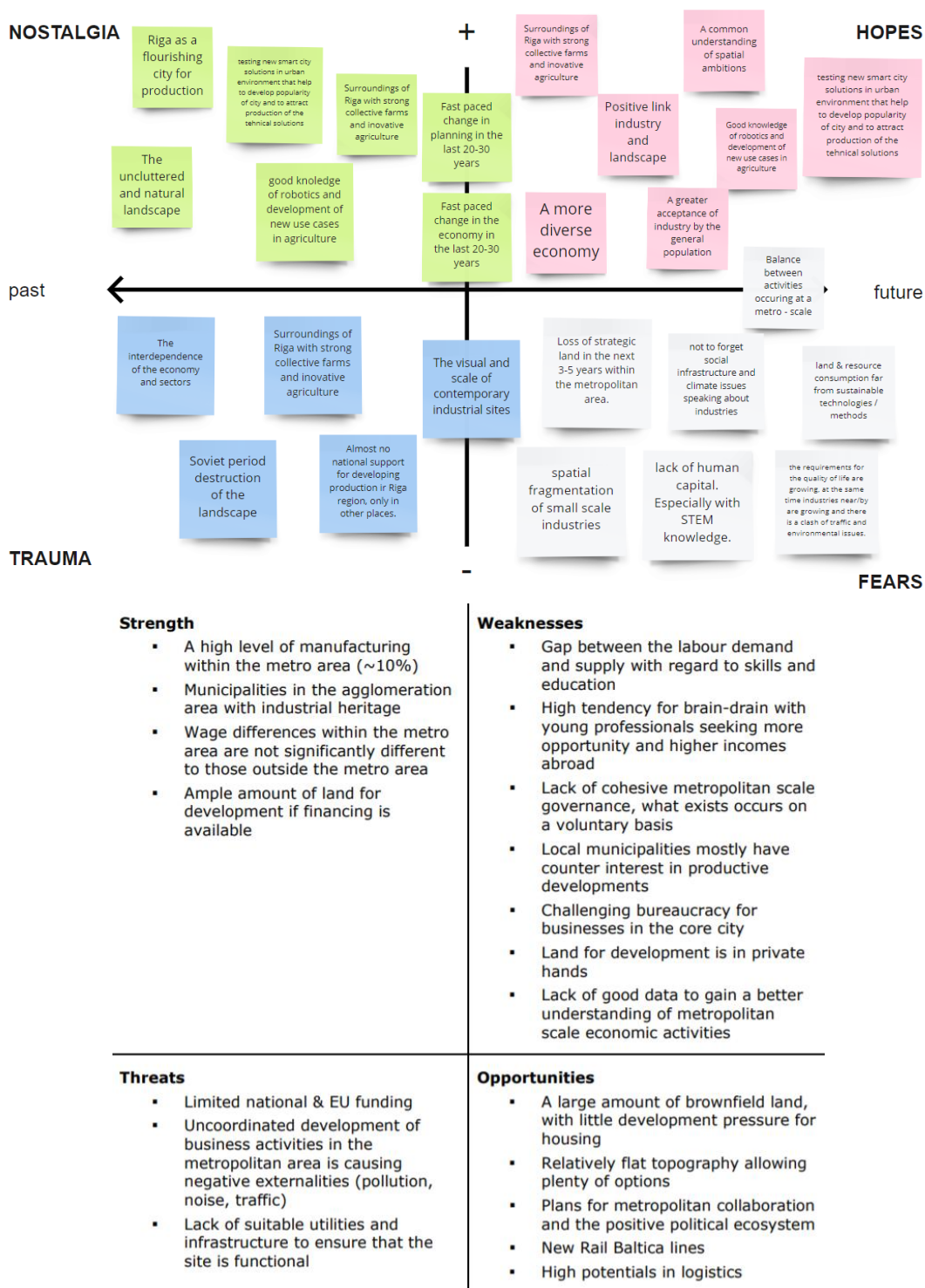
RMA konkurētspējas attīstības redzējuma telpiskā perspektīva ir iekļauta RPR teritorijas attīstības plānošanas dokumentos – “Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai” ietver RMA saimnieciskās darbības potenciāla un attīstības centru specializācijas virzienus, savukārt Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030 ietver attīstības teritoriju izvietojumu detalizētākā mērogā, fokusējoties uz RMA iekšējās telpas jeb metropoles kodola teritoriju.

Telpiskās attīstības redzējums ietver dažādu RMA saimniecisko un ekonomisko funkciju teritoriālo izvietojumu – urbānās attīstības telpu, ražošanas attīstības teritorijas, rekreācijas, vides attīstības un aizsardzības teritorijas, Piejūras rekreācijas un vides aizsardzības joslas, kompleksās saimnieciskās sadarbības telpu, kā arī galvenos esošos un perspektīvā attīstāmos transporta koridorus.

Veidojot RMA pārvaldības modeli konkurētspējas jomā, būtiski aktualizēt esošo stratēģisko un telpisko redzējumu, kas iespējams izstrādājot RMA konkurētspējas un produktivitātes attīstības stratēģiju detalizētākā saturiskā un teritoriālā mērogā.

RMA konkurētspējas un produktivitātes esošās situācijas izpēte ir veikta jau iepriekš pieminētajā ESPON tematiskajā izpētē MISTA, kas ietver arī RMA gadījuma stipro pušu, vājo pušu, iespēju un draudu analīzi (SWOT). Pie stiprajām pusēm tiek minēta RMA pašvaldību industriālā mantojuma un tradīciju esamība, tajā pašā laikā tiek atzīmēta vāja metropoles mēroga pārvaldība konkurētspējas jomā. Kā iespēja tiek norādīta plānu esamība RMA sadarbības veidošanai un augstais transporta un loģistikas potenciāls.

Rīgas metropoles areāla (RMA) sadarbības modeļa izstrādes priekšlikumi



27. attēls. Metropoles mēroga produktivitāte – RMA gadījuma izpēte

Avots: ESPON MISTA (2020)

Aplūkojot ārvalstu metropoļu pārvaldības piemērus, kas apkopoti šī ziņojuma 9.sadaļā *“Metropoļu reģionu sadarbības prakses ārvalstīs”*, **ekonomikas un konkurētspējas veicināšanā** mērķtiecīgas darbības veic Lielās Mančestras pārvaldes organizācija, Helsinku metropoles areāls, Lielais Oslo reģions – metropoles areāls, Nirnbergas metropoles reģions, Barselonas metropoles areāls un Boloņas metropole.

5.3. DZĪVES VIDES KVALITĀTE un PUBLISKIE PAKALPOJUMI

Dzīves vides kvalitātes jautājumi tiek skatīti no “*liveability*” koncepta jeb dzīvojamības perspektīvas, kas ietver dažādus aspektus – sākot ar mājokļu, apdzīvojuma, publiskās ārtelpas un vides aspektiem, līdz pat publisko pakalpojumu pieejamības, ienākumu līmeņa, sabiedrības izglītības un veselības jautājumiem. Likumsakarīgi, dzīves kvalitātes jautājumi plānošanas dokumentos ir ietverti vairākās prioritātes un rīcības virzienos, jo dzīves kvalitātes jēdziens pēc būtības ietver vairāku jomu integrāciju.

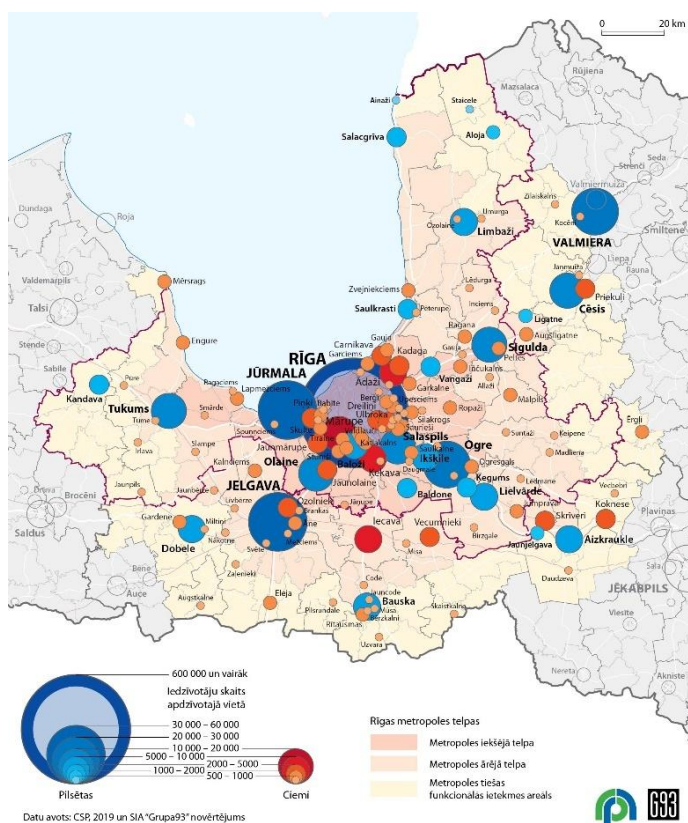
Ar dzīves vides kvalitātes uzlabošanu saistītie jautājumi “Rīcības plānā Rīgas metropoles areāla attīstībai” galvenokārt iekļauti prioritātēs “Apdzīvojuma struktūra” un “Publiskie pakalpojumi”. Rīcības plānā minēts, ka apdzīvojuma struktūra ir viens no telpiskās plānošanas pamata elementiem, kas kopā ar dabas vides teritorijām un transporta infrastruktūras tīklojumu veido Rīgas metropoles areāla telpu. Ņemot vērā metropoles telpas iekšējo dažādību, nepieciešami atbilstoši risinājumi apdzīvojuma struktūras plānošanai un pārvaldībai. Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2030 rīcības virzieni dzīves vides kvalitātes uzlabošanai noteikti divu prioritāšu ietvaros – “Specializēti pakalpojumi un kopienu ilgtspēja” un “Ilgspējīga apdzīvojuma struktūra un vietas”. Rīcības virzieni paredz tādas aktivitātes kā reģiona pašvaldību, apkaimju un vietu kopienu iekļaujoša attīstība, ilgtspējīgu un efektīvu pakalpojumu sistēmu attīstība, Telpiskās struktūras līdzsvarošana – apdzīvojuma pārvaldība, funkcionāla un vajadzībās daudzveidīga mājokļu un publisko ārtelpu tīklojuma attīstība, kā arī degradēto teritoriju un neizmantoto ēku apsaimniekošanas un attīstības risinājumi.

Viena no būtiskākajām rīcībām apdzīvojuma struktūras pārvaldībai reģionāla līmeņa plānošanas dokumentos tiek ierosināta vienotu vadlīniju apdzīvojuma plānošanai sagatavošana, kas ietver principus apbūves noteikumu izstrādei Rīgas metropoles areāla un apdzīvoto vietu kapacitātes un funkcionalitātes novērtēšanai. Tāpat, RMA mērogā nepieciešams koordinēt urbānās izplešanās un urbanizēto teritoriju saplūšanas ierobežošanu, apdzīvojuma struktūras un apbūves teritoriju saskaņošanu, paredzēt apbūves intensificēšanas pasākumus – pašvaldību teritorijas plānojumu pārskatīšanu, priekšlikumu vai pašvaldību vienošanās izstrādi par nepieciešamo izmaiņu veikšanu Vispārējos apbūves noteikumos.

Arī “LaSER” izstrādātais ziņojums „Rīgas metropole 2040 – pārvaldāma, dzīvojama, inovatīva” uzsvēr nepieciešamību pievērsties dzīvojamības (“*liveability*”) jeb dzīves kvalitātes jautājumiem, kas pamatā ietver mājokļu politikas, apdzīvojuma struktūras plānošanas, publiskās ārtelpas kvalitātes un pakalpojumu pieejamības aspektus.

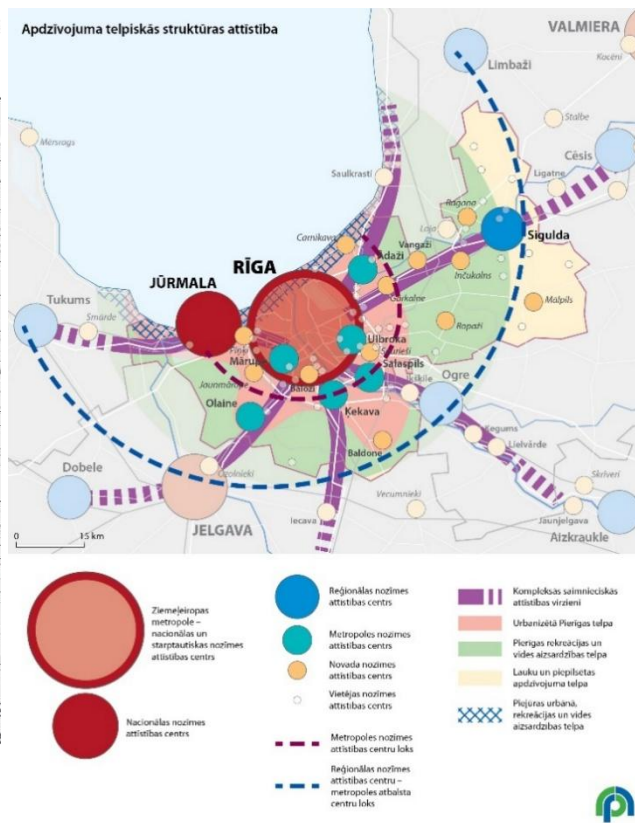
Ziņojumā tiek akcentēts, ka šobrīd Rīgas pilsētas un piepilsētas teritorijas izmantošanas noteikumi un zonējums pieļauj ļoti plašu zema blīvuma un ar transporta infrastruktūru nenodrošināta mājokļa fonda attīstību. RMA telpiskās struktūras problēmu galvenais cēlonis ir Rīgas Teritorijas plānojuma vājā koordinācija ar pārējo RMA pašvaldību teritorijas plānojumiem. Rīgas pilsētas plānošanas dokumentos nav definēta pozīciju, kāda stratēģija jāizmanto, lai cīnītos ar pašreizējo stihisko izplešanos RMA un tās radītajām ilgtermiņa sekām.

Rīgas metropoles areāla (RMA) sadarbības modeļa izstrādes priekšlikumi



28. attēls.

RMA apdzīvotuma struktūra



29. attēls.

Rīgas reģiona telpiskā perspektīva (RMA kodolā)

Avots: Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai (2020) Avots: RPR Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030 (aktualizācija 2023)

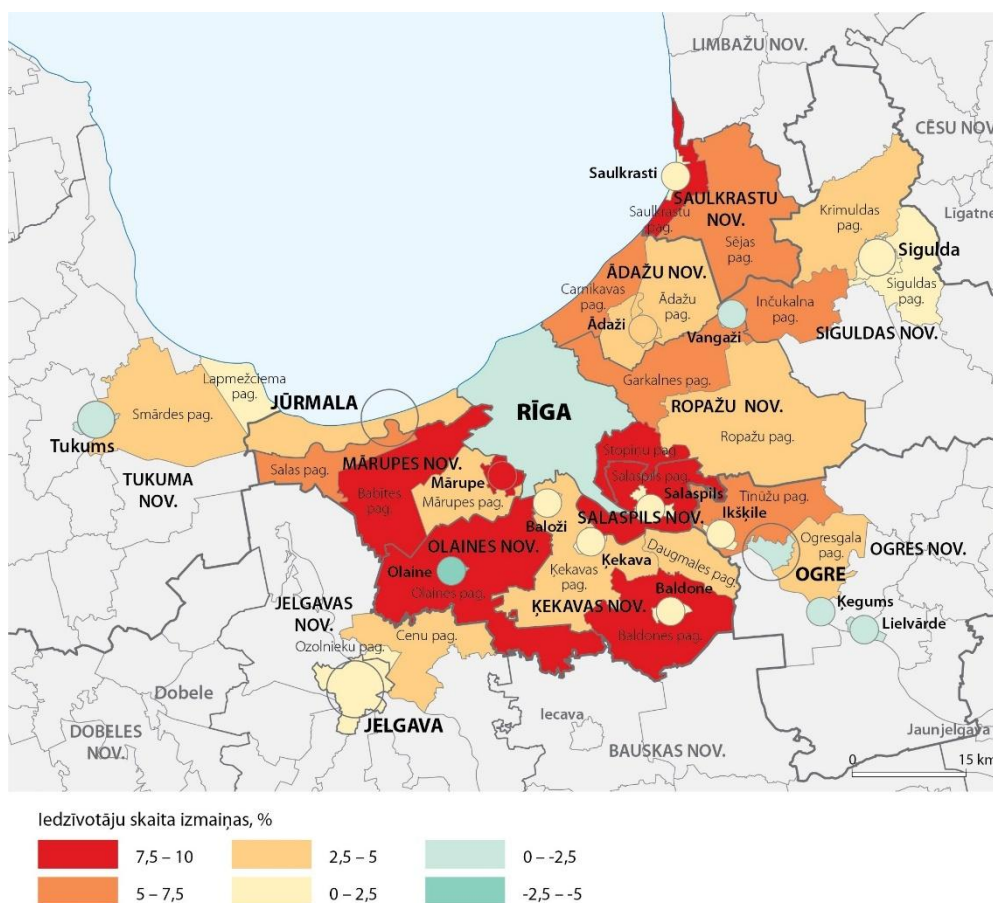
RMA apdzīvotuma struktūras attīstības redzējuma telpiskā perspektīva ir iekļauta RPR teritorijas attīstības plānošanas dokumentos. "Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai" ietver esošās apdzīvotuma struktūras atspoguļojumu visā RMA telpā un tās funkcionālās ietekmes areālā, savukārt Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030 ietver Rīgas reģiona apdzīvotuma telpiskās struktūras perspektīvu, fokusējoties uz RMA iekšējās telpas jeb metropoles kodola teritoriju.

VARAM darba grupā par Rīgas metropoles jautājumiem diskusijās sākotnēji netika izvirzīti priekšlikumi pārvaldības formām dzīves vides kvalitātes uzlabošanas jomā, tādēļ izvērtējums par iespējamām pārvaldības formām netika veikts. Tomēr, ņemot vērā iedzīvotāju dzīves kvalitātes uzlabošanas nepieciešamību, būtu jāveic RMA apdzīvotuma pārvaldības un mājokļu attīstības koncepcijas izstrāde un īstenošanas koordinācija, ietverot vienotas vadlīnijas apdzīvotuma plānošanai un principus apbūves noteikumu izstrādei. Tāpat, būtisks virziens ir ilgtspējīgas pilsētvides plānošana – publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabošanas un publiskās infrastruktūras objektu attīstības koordinācija. Publisko pakalpojumu jomā būtu jāveic kvalitātes uzlabošana un izvietojuma plānošana atbilstoši teritorijas faktiskajam apdzīvotumam un pakalpojumu pieejamībai.

Dzīves vides kvalitātes un publisko pakalpojumu aspekta būtiskumu apliecina apdzīvotuma struktūras un iedzīvotāju skaita izmaiņu dinamika. Analizējot apdzīvotuma situāciju uz 2024.gadu, secināms, ka iedzīvotāju skaits Rīgas metropoles areāla iekšējā telpā jeb metropoles kodolā 2024.gadā ir gandrīz 1 miljons (991 781 iedzīvotāji). Rīgā dzīvo 605 273 un pārējā RMA telpā 386 508 iedzīvotāji.

Rīgas metropoles areāla (RMA) sadarbības modeļa izstrādes priekšlikumi

Rīgas metropoles areāla iedzīvotāju īpatsvars Latvijas iedzīvotāju kopskaitā sastāda 53 %. Ik gadu RMA iedzīvotāju kopskaits pieaug par 0,5 % jeb aptuveni 5 000 iedzīvotāju (t.i. Ķekavas pilsētas vai Saulkrastu pagasta apjomā).



30. attēls. Iedzīvotāju skaita izmaiņas RMA 2022.-2024.gadā

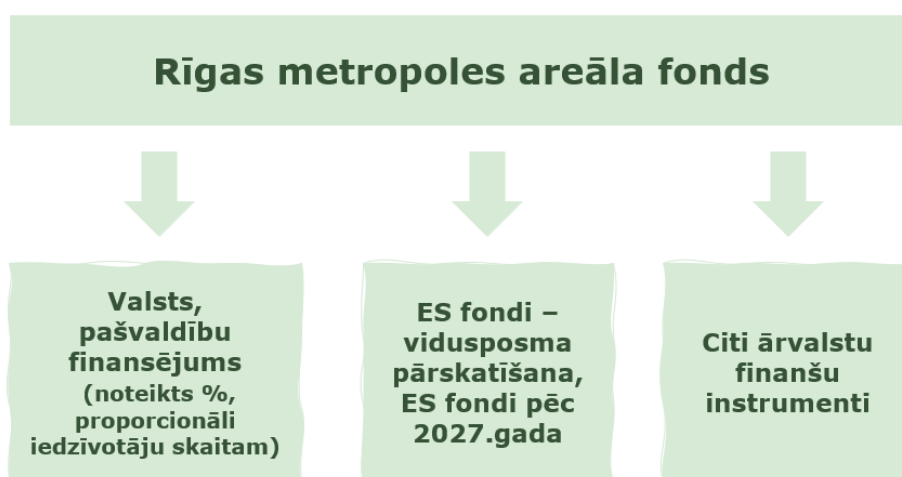
Avots: CSP dati, teritoriālajās vienībās pēc administratīvi teritoriālās reformas

Aplūkojot apdzīvojuma tendences 3 gadu periodā pēc administratīvi teritoriālās reformas 2022.-2024.gadā, secināms, ka Rīgā iedzīvotāju skaits samazinājies, taču izmaiņas stabilizējušās sastādot tikai 0,1 % samazinājumu. Visstraujāk augošā RMA valstspilsēta ir Jūrmala, sastādot 3 % pieaugumu. Pārējās RMA pilsētās (izņemot Mārupi ar 7,6 % un Ādažus ar 4,7 % pieaugumu) iedzīvotāju skaits faktiski nemainās vai pat samazinās. Teritorijās ap pilsētām (Olaines, Salaspils, Stopiņu pagastos sastāda pat 9 % pieaugumu) iedzīvotāju skaita izmaiņas ir daudz straujākas, kas potenciāli ir jauns “urban sprawl” jeb pilsētu izplešanās process tālāk no pašas galvaspilsētas, attīstoties tālāk RMA nozīmes pilsētu apkārtnē. Šis pazīmes ir potenciāls drauds kopējās apdzīvojuma struktūras līdzsvarošanai, kā arī mobilitātes un citu metropoles pašvaldībām būtisku funkciju un pakalpojumu izmaksu pieaugumam.

Aplūkojot ārvalstu metropoļu pārvaldības piemērus, kas apkopoti šī ziņojuma 9.sadaļā “Metropoļu reģionu sadarbības prakses ārvalstīs”, **dzīves vides kvalitātes un publisko pakalpojumu uzlabošanas jomā** mērķtiecīgas darbības veic Lielās Mančestras pārvaldes organizācija, Helsinki - Ūsimā reģions, Turku pilsētas reģions, Nirnbergas metropoles reģions un Barselonas metropoles areāls.

6. RMA sadarbības finansēšana

Papildu RMA attīstības prioritāšu un risināmo jautājumu noteikšanai, viens no būtiskākajiem jautājumiem ir RMA sadarbības finansēšana. "Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai" paredz risinājumus finanšu pārvaldības organizēšanai, rosinot veidot vienotu reģionālo fondu, kas ietver nodokļus un iemaksas, starpteritoriālo (divas vai vairākas administratīvās teritorijas) attīstības projektu finansēšanai un koordinēšanai. Arī VARAM darba grupas par Rīgas metropoles jautājumiem ietvaros, RMA prioritāro uzdevumu izpildei un pārvaldības nodrošināšanai tiek rosināts izveidot Rīgas metropoles areāla fondu.



31. attēls. RMA darbību finansēšanas piemērs

Avots: VARAM darba grupa par Rīgas metropoles jautājumiem (13.11.2025.)

RMA sadarbības finansēšanas galvenais pamatprincips ir visu iesaistīto attīstības dalībnieku piedalīšanās RMA pārvaldības un īstenojamo aktivitāšu finansēšanā – ietverot gan valsts finansējumu jomās, kas saistītas ar RMA attīstībai būtiskajām prioritātēm mobilitātes, konkurētspējas un dzīves vides kvalitātes jomās, gan pašvaldību finansējumu, kas var tikt noteikts, piemēram, proporcionāli iedzīvotāju skaitam vai atkarībā no konkrētās pašvaldības attīstības rādītājiem. Tāpat, Rīgas metropoles areāla fonda potenciāli nozīmīga sastāvdaļa ir ES fondi, esošā plānošanas perioda vidusposma pārskatīšanas rezultātā un pēc 2027.gada, nosakot teritoriālo investīciju prioritātes nākošajam plānošanas periodam RMA teritoriālajā tvērumā.

Attīstot ideju par vienotu RMA fondu, izšķiroši ir šobrīd pastāvošie pašvaldību finanšu izlīdzināšanas sistēmas principi. RMA gadījumā areāla pašvaldības ir galvenie iemaksu veicēji pašvaldību finanšu izlīdzināšanas fondā (PFIF), kas sniedz atbalstu pārējām pašvaldībām Latvijā, vienlaicīgi kavējot būtisku metropoles mēroga projektu attīstību, kas potenciāli ir svarīgi ne tikai RMA iedzīvotājiem un biznesa videi, bet arī Latvijai kopumā un starptautiskajā kontekstā – gan tūrisma veicināšanai, gan konkurētspējas stiprināšanai. Iemaksas jaunveidojamajā RMA fondā nedos savstarpējo motivāciju, ja netiks nodrošināta vismaz daļēja PFIF iemaksātās summas atgūšana un novirzīšana RMA prioritātēm.

7. Normatīvais ietvars pārvaldības modeļa izveidei

2024.gada 13.novembra VARAM darba grupā par Rīgas metropoles jautājumiem tika prezentēts un diskutēts priekšlikums RMA pārvaldību organizēt balstoties uz esošas un funkcionējošas organizācijas – Rīgas plānošanas reģiona bāzes, kas pēc teritoriālā mēroga, kompetencēm un darbības virzieniem ir vistuvāk RMA pārvaldības idejai.

Priekšlikums par Rīgas plānošanas reģionu kā metropoles sadarbības un attīstības vadības organizētāju ir pamatots un īstenojams pie nosacījuma, ja tiek stiprināta plānošanas reģiona kompetence un tā darbības tiek pakārtotas atbilstoši metropoles areālā risināmo jautājumu būtībai, kā arī veicināta ciešāka saikne ar sadarbības organizācijām, kurās operacionālās darbības jāveic atbilstoši RMA teritoriālajam mērogam un vajadzībām. Ar sadarbības organizācijām šajā gadījumā saprot tās institūcijas, kas darbojas metropoles areālā risināmo jautājumu jomās, piemēram, konkurētspējas veicināšanai būtu nepieciešamas sadarbības ar Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameru (LTRK), Latvijas Investīciju un attīstības aģentūru (LIAA), Rīgas investīciju un tūrisma aģentūru (RITA), Pierīgas tūrisma asociācija u.c., tāpat, mobilitātes jomā ar Autotransporta direkciju (ATD), Pasažieru vilcienu (ViVi), Latvijas dzelzceļu (LDz), Rīgas satiksmi (RS) u.c. organizācijām.



32. attēls. Priekšlikums RMA pārvaldības modelim

Avots: Ekspertu diskusija par Rīgas metropoles attīstības jautājumiem (VARAM, 16.01.2025.)

Kā viens no risinājumiem RMA pārvaldības modeļa izveidei VARAM darba grupā par Rīgas metropoles jautājumiem tiek rosināts izstrādāt normatīvo ietvaru – Rīgas metropoles areāla likumu, kurā jāietver vismaz sekojoša informācija RMA pārvaldības organizēšanai – likuma mērķis, RMA teritoriālais aptvērums, risināmie jautājumi un uzdevumi, pārvaldības modelis un finansējums.

Ņemot vērā 2025.gada 5.februārī VARAM darba grupā diskutēto RMA pārvaldības konceptuālo ietvaru, par metropoles mēroga pārvaldības prioritāri risināmo jomu tiek izvirzīta mobilitāte, priekšplānā pārējām RMA prioritātēm rosinot vienotu ietvaru RMA transporta un mobilitātes sistēmas attīstībai, tajā skaitā veidojot nosacījumus un iespējas metropoles mēroga ilgtspējīgas pilsētvides mobilitātes plāna (SUMP) izstrādei.

8. Turpmākie soļi – īstenojamie pasākumi un rīcības

Turpmākie pasākumi Rīgas metropoles areāla sadarbības modeļa veidošanai un īstenošanai ir saistāmi ar “Rīcības plānā Rīgas metropoles areāla attīstībai” noteiktajām rīcībām līdz 2027.gadam, kas ietver RMA pārvaldības modeļa funkcionālo risinājumu un pārvaldības modeļa izveidi – atbildību sadale, atsevišķu darbības jomu koordinācija, lēmumu pieņemšanas un izpildes kārtības noteikšana, finansēšanas mehānisma izveide. Kā būtiska un līdz šim joprojām neattīstīta komponente ir sistemātiska pētnieciski analītiskās bāzes nodrošināšana RMA attīstības procesu uzraudzībai, tendenču noteikšanai un piemērotāko risinājumu identificēšanai.

Rosināma arī plānoto rīcību prioritizēšana, tajā skaitā, ņemot vērā VARAM darba grupā par Rīgas metropoles jautājumiem noteiktās būtiskās jomas, priekšplānā izvirzot transporta un mobilitātes, ekonomikas un konkurētspējas, kā arī dzīves vides kvalitātes un publisko pakalpojumu jautājumus, kuru ietvaros esošā RMA attīstības kontekstā turpmāk īstenojamie pasākumi un rīcības ir sekojošas:

Transports un mobilitāte

- **Ilgspējīgas pilsētvides mobilitātes plāna SUMP** (*Sustainable Urban Mobility Plan*) izstrādes un īstenošanas koordinācija RMA mērogā (izstrādes nepieciešamību nosaka *TEN-T regula 2021/0420(COD)*). SUMP izstrādes process kā vienotas RMA transporta sistēmas veidošanas instruments;
- **Vienota sabiedriskā transporta tīkla un sistēmas izveide RMA** – vienotas sabiedriskā transporta iestādes veidošana un darbības koordinācija (paredz *Rīgas metropoles areāla ilgtspējīga integrēta sabiedriskā transporta plāns 2024.–2030. gadam*, apstiprināts MK 17.12.2024.); Sistēmas izveide ietver – vienotu pārvaldību un plānošanas koordināciju (maršrutu tīkli, laika grafiki, dažādu transporta veidu integrācija), sabiedriskā transporta IT infrastruktūras izveidi (elektroniskie saraksti, vienotā biļete, mobilās aplikācijas u.c.), transporta monitoringu (mobilitātes datu ekosistēmas veidošana);
- **Kompleksu satiksmes mezglu – mobilitātes punktu tīkla** attīstības plānošana un īstenošanas koordinācija, nodrošinot ērtu un ātru transporta līdzekļa maiņu (autoosta, dzelzceļa stacija, *Park&Ride*, velonovietne, elektrouzlādes punkts, mobilitātes koplietošanas servisi). Mobilitātes punkti prioritāri attīstāmi noteiktās vietās Rīgā un Pierīgā, prioritizējot reģionāla mēroga mobilitātes punktu attīstību;
- **Mikromobilitātes infrastruktūras tīkla** attīstības plānošana un īstenošanas koordinācija. Reģionāla mēroga starpparvaldību velotīkla attīstība – Rīgas un Pierīgas savienojumu plānošana un integrēšana jau esošajos velomaršrutos, galvaspilsētas lokveida veloceļa plānošana un attīstība;
- Rīgas Zemo emisiju zonas (**ZEZ**) risinājumi sasaistē ar pārējo RMA teritoriju – sabiedriskā transporta lietojuma pieaugums, mobilitātes punktu funkcionalitāte, pārvietošanās paradumu maiņas instrumenti.

Ekonomika un konkurētspēja

- **Konkurētspējas un produktivitātes attīstības koncepcijas** izstrādes un īstenošanas koordinācija;
- Rīgas metropoles areāla **identitātes veidošana un mārketinga aktivitātes**;
- **Vienota tūrisma piedāvājuma** izstrāde;
- Augstākās izglītības un profesionālās **izglītības sasaiste ar darba tirgus prasībām**, kā arī talantu piesaiste atbilstoši RMA noteiktajām izcilības jomām un specializācijai;

Dzīves vides kvalitāte un publiskie pakalpojumi

- **Apdzīvojuma pārvaldības un mājokļu attīstības koncepcijas** izstrāde un īstenošanas koordinācija, ietverot vienotas vadlīnijas apdzīvojuma plānošanai un principus apbūves noteikumu izstrādei;
- Ilgtspējīgas pilsētvides plānošana – **publiskās ārtelpas** kvalitātes uzlabošanas un **publiskās infrastruktūras objektu** attīstības koordinācija;
- **Publisko pakalpojumu** kvalitātes uzlabošana un izvietojuma plānošana atbilstoši teritorijas faktiskajam apdzīvojumam un pakalpojumu pieejamībai.

Pārvaldība – horizontālā prioritāte

Galvenie principi labas pārvaldības īstenošanai RMA:

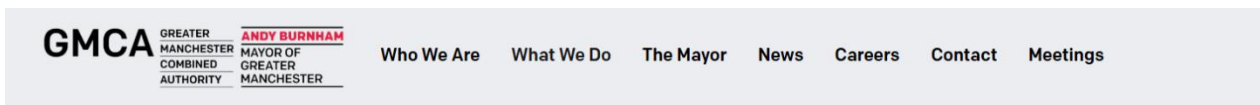
- Aktivitātes tiek plānotas un īstenotas **atbilstoši konkrētās funkcijas ģeogrāfiskajam mērogam** (piemēram, sabiedriskā transporta maršrutu tīkls tiek organizēts balstoties uz RMA funkcionālo teritoriju – galvaspilsētas svārstmigrācijas telpu, skatoties pāri reģionu un pašvaldību administratīvajām robežām);
- RMA pārvaldībā un aktivitāšu finansēšanā **piedalās visas metropoles ģeogrāfiskajā telpā ietilpstošās pašvaldības**. Projektu un aktivitāšu īstenošanai tiek izmantots arī valsts un ES fondu finansējums. RMA pārvaldību iespējams veidot uz esošā Rīgas plānošanas reģiona bāzes, reģionam veicot stratēģiski koordinējošo funkciju un uzdevumus deleģējot sadarbības organizācijām (piemēram, transporta plānošanā);
- Stratēģijas un plāni RMA mērogā tiek veidoti **ne tikai kā plānošanas dokumenti**, bet kā **daudzlīmeņu sadarbības process** (valsts – reģioni – pašvaldības);
- Plānošanas procesā tiek ievērota **apdzīvojuma struktūras – publisko pakalpojumu izvietojuma – ekonomiskās darbības (produktivitātes) teritoriju – transporta un mobilitātes** savstarpējās integrācijas pieeja;
- Būtisks aspekts – **pietiekamas un kvalitatīvas, telpiskajos datos balstītas informatīvi analītiskās bāzes vairošana** par RMA notiekošajiem procesiem (iedzīvotāju skaita dinamika, transporta un mobilitātes monitorings, publisko pakalpojumu pieejamība, dzīves vides kvalitāte, ekonomika un saimnieciskā darbība, starptautiskā konkurētspēja, vides stāvokļa rādītāji u.c.)

9. Metropoļu reģionu sadarbības prakses ārvalstīs

Astoņu Eiropas metropoļu reģionu sadarbības piemēri, kas var kalpot par pamatu RMA pārvaldības modeļa iespējamo risinājumu izvēlē. Minētie piemēri ietver metropoļu reģionu konkurētspējas, mobilitātes un dzīves vides kvalitātes aspektus.

- ① **Lielā Mančestra (Anglija, Apvienotā Karaliste)**
Greater Manchester Combined Authority (GMCA) -
<https://www.greatermanchester-ca.gov.uk/>
<https://aboutgreatermanchester.com/>
- ② **Kārdifas galvaspilsētas reģions (Velsa, Apvienotā Karaliste)**
Cardiff Capital Region (CCR) –
<https://www.cardiffcapitalregion.wales/about-ccr/>
- ③ **Helsinki - Ūsimā reģions un Helsinku metropoles areāls (Somija)**
Helsinki-Uusimaa Region –
<https://uudenmaanliitto.fi/en/helsinki-uusimaa-region/>
Helsinki Metropolitan Area –
<https://www.hel.fi/en/decision-making/information-on-helsinki/cooperation/helsinki-metropolitan-area-cooperation-group>
- ④ **Turku pilsētas reģions (Somija)**
Turku City Region –
<https://turunseutu.fi/en/home/>
- ⑤ **Stokholmas metropoles areāls (Zviedrija)**
Stockholm Metropolitan Area –
<https://www.malardalsradet.se/in-english/>
- ⑥ **Lielais Oslo reģions – metropoles areāls (Norvēģija)**
Greater Oslo –
<https://www.visitgreateroslo.com/en/>
- ⑦ **Nirnbergas metropoles reģions (Vācija)**
Nuremberg Metropolitan Region (Metropolregion Nürnberg) –
<https://www.metropolregionnuernberg.de/en/>
- ⑧ **Barselonas metropoles areāls (Spānija)**
Barcelona Metropolitan Area (AMB) –
<https://www.amb.cat/en/web/area-metropolitana/>
- ⑨ **Boloņas metropole (Itālija)**
Metropolitan City of Bologna (Bologna Metropolitana) –
<https://www.bolognametropolitana.it/>

① **Lielā Mančestra (Anglija, Apvienotā Karaliste)**
Greater Manchester Combined Authority (GMCA)

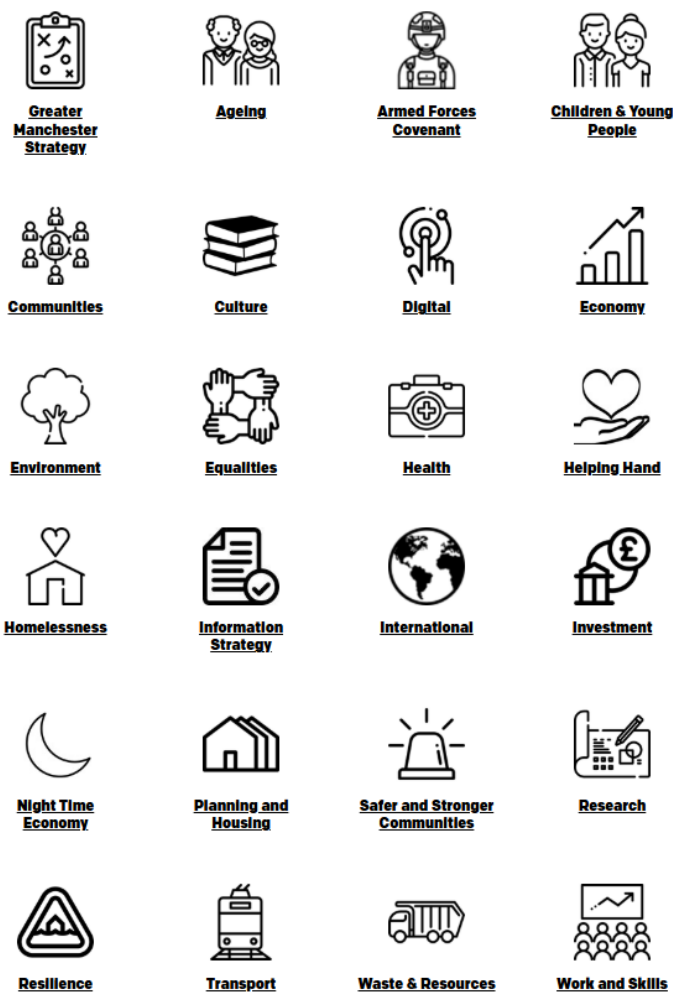


Avots: Lielā Mančestras reģiona tīmekļa vietne
<https://www.greatermanchester-ca.gov.uk/>

Lielās Mančestras pārvaldes organizācija ir *Greater Manchester Combined Authority (GMCA)*. Lielā Mančestra ir viens no Apvienotās Karalistes veiksmīgākajiem pilsētu reģioniem. Tajā dzīvo vairāk nekā 2,8 miljoni iedzīvotāju un tās ekonomika ir lielāka nekā Velsā vai Ziemeļīrijā. Vīzija ir padarīt Lielās Mančestras reģionu par vienu no labākajām vietām pasaulē, kur augt, iejusties un novecot, par lielisku vietu, kur investēt, nodarboties ar uzņēmējdarbību, kuru apmeklēt un mācīties.

Lielās Mančestras politisko struktūru kopīgi vada desmit pašvaldību vadītāji un mērs, kas sadarbojas ar citiem vietējiem dienestiem, uzņēmumiem, kopienām un citiem partneriem, lai uzlabotu pilsētas reģionu.

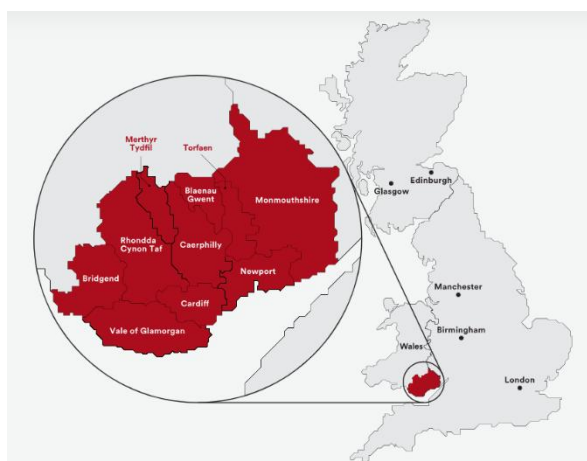
Attīstības stratēģiskais redzējums un prioritārās jomas noteiktas stratēģijā [Greater Manchester Strategy 2021-2031](#).



② **Kārdifas galvaspilsētas reģions (Velsa, Apvienotā Karaliste)**

Cardiff Capital Region (CCR)

Kārdifas galvaspilsētas reģions jeb *Cardiff Capital Region (CCR)* ir reģionālās pārvaldības struktūra (pazīstama arī kā korporatīvā apvienotā komiteja), kas sastāv no 10 Dienvidaustrumu Velsas vietējām padomēm. Reģions kā partnerība veiksmīgi sadarbojas kopš 2017.gada. Organizācijas darbība ir radījusi un saglabājusi vairāk nekā 3000 darbavietas visā reģionā un atbalstījusi vairāk nekā 200 uzņēmumus, kā arī veikusi būtiskus ieguldījumus integrētā metropoles transporta sistēmā, kas ietver dzelzceļa un autobusu satiksmes pārvadājumus, kā arī mikromobilitātes tīkla attīstību.

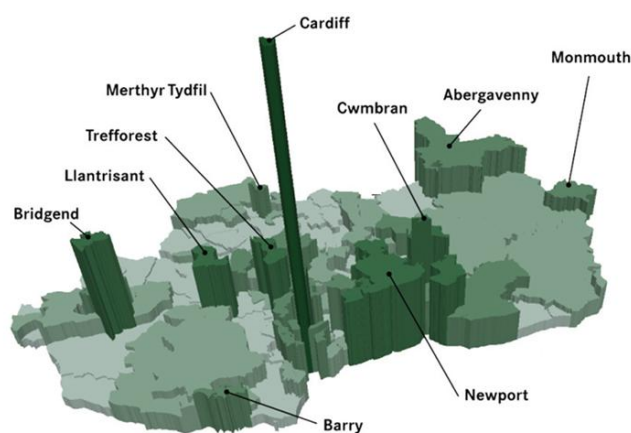
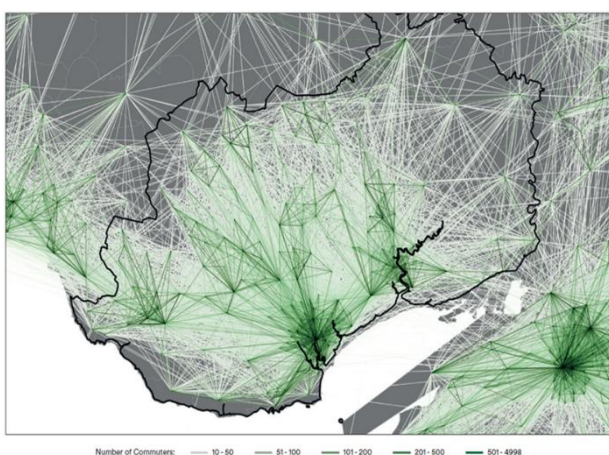


Actor		Financial contribution		Allocated for	Outputs
UK Government		£500m		Metro £125m WIF £375m	- 25000 jobs - £4bn private sector investment - 5% GVA uplift
Welsh Government		£500m		Metro	
Local authorities	Cardiff	23.7%	£28.44m	Wider Inv. Fund - CSC £38.5m - Metro Central £40m - Metro Plus £50m - Skills for the Future - Digital Strategy - Regional Housing Investment Fund	
	Caerphilly	12%	£14.40m		
	RCT	15.8%	£18.96m		
	Newport	9.8%	£11.76m		
	Bridgend	9.4%	£11.28m		
	Vale of Glamorgan	8.5%	£10.20m		
	Monmouthshire	6.1%	£7.32m		
	Torfaen	6.1%	£7.32m		
	Blaenau Gwent	4.6%	£5.52m		
Merthyr Tydfil	3.9%	£4.68m			
ERDF	over £100m		(?) Metro		

Total city deal budget: £1.2bn (£5.2bn incl. private sector)

Avots: Regenerative City-Region's. A case study of Cardiff Capital Region and it's future generations (Axinte L. 2020) <https://core.ac.uk/download/444059106.pdf>

Reģiona attīstības finansēšanai ir izveidots Kārdifas galvaspilsētas reģiona darījumu budžets (*Cardiff Capital Region City Deal*), kurā iemaksas veic gan nacionālā valdība, gan vietējās varas iestādes. Ar šī finanšu instrumenta palīdzību tiek finansēti liela mēroga metropoles transporta sistēmas projekti u.c. prioritārās aktivitātes.



Avots: Kārdifas galvaspilsētas reģiona tīmekļa vietne <https://www.cardiffcapitalregion.wales/about-ccr/>

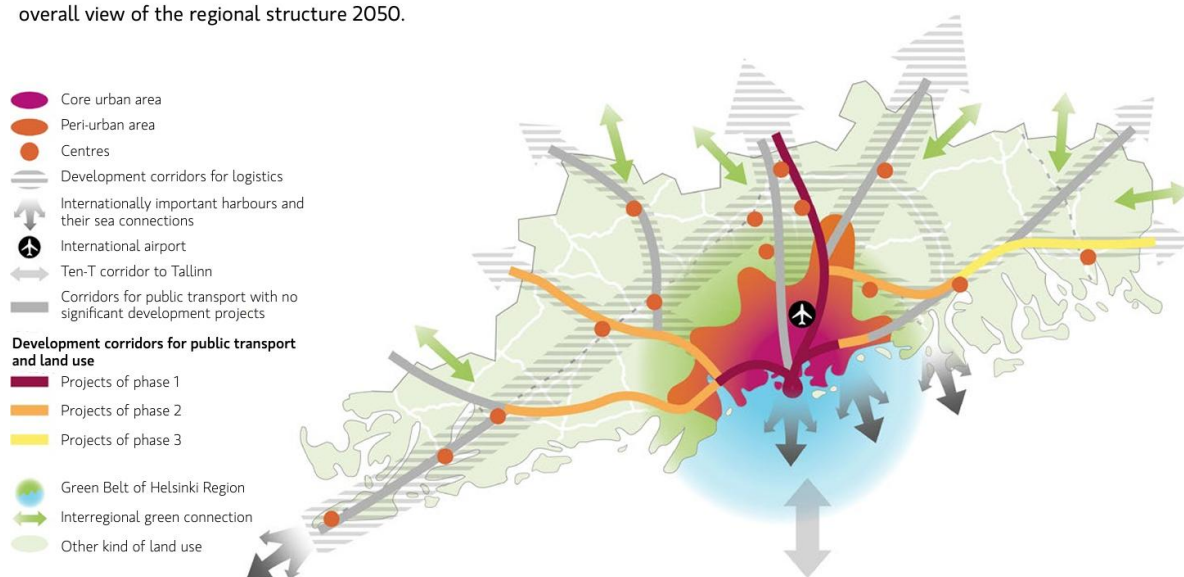
Attīstības procesu uzraudzībai, turpmākai plānošanai un lēmumu pieņemšanai reģionā tiek stiprināta pētnieciski analītiskā bāze, piemēram, svārstmigrācijas plūsmu un darbavietu izvietojuma monitoringam (skat. attēlus).

③ *Helsinki - Ūsimā reģions, Helsinku metropoles areāls (Somija)*

Helsinki-Uusimaa Region, Helsinki Metropolitan Area

Somijas galvaspilsētas Helsinku gadījumā pastāv vairākas reģionāla mēroga pārvaldības organizācijas, kas funkcionē dažādā teritoriālā mērogā un pilda dažādas reģionālās attīstības un sadarbības funkcijas. Helsinki – Ūsimā reģionā ietilpst 26 vietējās pašvaldības un galvenie uzdevumi ir telpiskā plānošana, kā arī vietējo un reģionālo interešu veicināšana, kopējo reģionālo vajadzību formulēšana – ilgtermiņa attīstības mērķu un nosacījumus ilgtspējīgai attīstībai noteikšana.

A general structural plan is part of the Helsinki-Uusimaa Regional Land Use Plan, offering an overall view of the regional structure 2050.



Avots: Helsinki - Ūsimā reģiona tīmekļa vietne

<https://uudenmaanliitto.fi/en/helsinki-uusimaa-region/>

Helsinku metropoles areāla sadarbībai ir izveidota koordinācijas grupa (*Helsinki Metropolitan Area Cooperation Group*), kurā ietilpst augstākā vadība no Helsinku, Espo, Vantā un Kauniainen pilsētām. Sadarbības grupas darbības pamatā ir sadarbības līgums starp Helsinku, Espo, Vantaa un Kauniainen metropolēm. Līgums tika atjaunots 2017.–2021.gada domes sasaukuma laikā. Helsinku metropoles areāla sadarbības līgums ir beztermiņa. Sadarbības grupa nodarbojas ar galvenajiem metropoles mēroga sadarbības jautājumiem un tās priekšsēdētājs ir Helsinku mērs. Sadarbības grupa tiek sasaukta pēc nepieciešamības, taču ne retāk kā divas reizes gadā.

Galvenie Helsinku metropoles areāla sadarbības jautājumi:

- Uzlabot Helsinku metropoles areāla starptautisko konkurētspēju;
- Attīstīt sadarbību un metropoles pārvaldības politiku Helsinku reģionā;
- Veicināt kopīgu interešu aizstāvību metropoles jautājumos nacionālā līmenī;
- Veicināt sadarbību zemes izmantošanas, mājokļu un transporta jautājumos;
- Kopā uzlabot un pilnveidot pilsētu un areāla pakalpojumu kvalitāti;
- Vienoti koordinēt korporatīvo pārvaldību un biznesa vides attīstību.

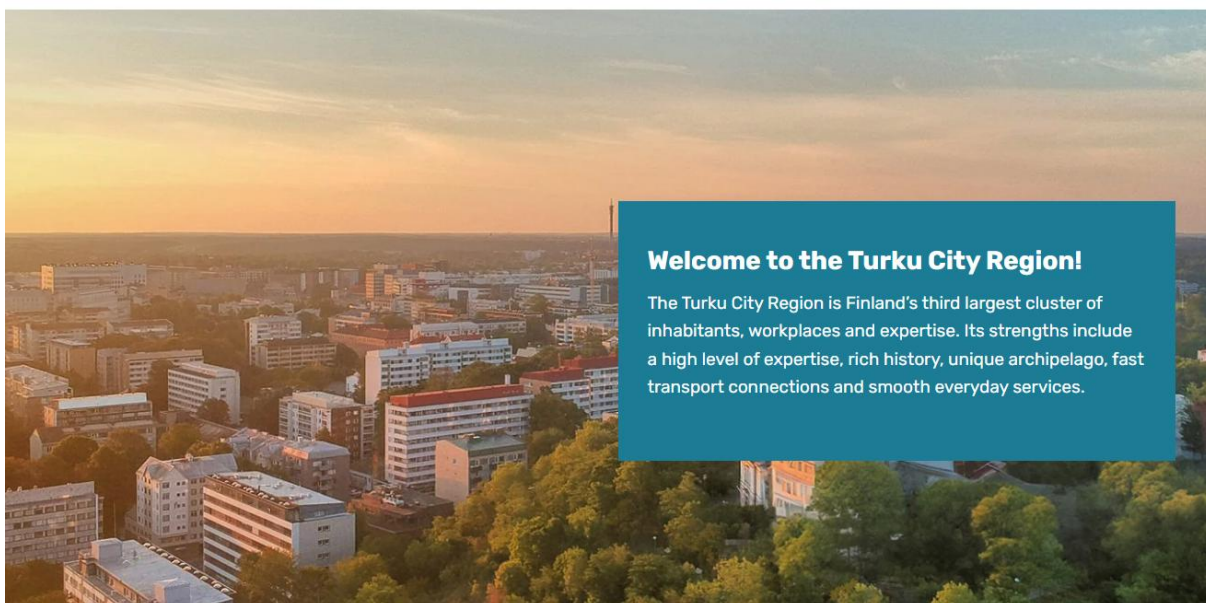
④ **Turku pilsētas reģions (Somija)**

Turku City Region

Turku pilsētas reģiona (*Turku City Region*) apvienotā iestāde ir sadarbības organizācija starp Turku, Kārinas, Lieto, Nāntali, Raisio un Rusko pašvaldībām. Tā īsteno kopīgo reģionālo stratēģiju pilsētas reģionam, ko apstiprinājušas tajā ietilpstošo pašvaldību padomes. Reģionālās sadarbības mērķi ir ilgtspējīga izaugsme, laba iedzīvotāju dzīves kvalitāte, funkcionāli transporta savienojumi, augsts zināšanu līmenis un darbaspēka pieejamība.



[Home](#) [Decision-making](#) [Regional Strategy](#) [News](#) [Contact Us](#)



Avots: Turku pilsētas reģiona tīmekļa vietne

<https://turunseutu.fi/en/home/>

Turku pilsētas reģions ir apvienota pašvaldību iestāde ar vienu lēmējinstītūciju saskaņā ar likumu par pašvaldībām. Augstākās lēmējvaras funkciju īsteno Turku pilsētas reģiona padome, kurā ir pārstāvji no visām iesaistītajām pašvaldībām. Reģionālā organizācija īsteno kopīgus plānošanas un attīstības projektus pilsētas reģionā un veic kopīgu pašvaldību interešu aizstāvības darbu. Šīs organizācijas ikdienas darbību vada Turku pilsētas reģiona direktors.

2024.gada pavasarī Turku pilsētas reģiona padome aptiprināja pirmo Turku pilsētas reģiona stratēģiju 2024.–2026. gadam, kas nosaka reģiona attīstības stratēģisko ietvaru - mērķus, veicamos pasākumus un attīstības rādītājus.

⑤ *Stokholmas metropoles areāls (Zviedrija)*

Stockholm Metropolitan Area

Stokholmas metropoles areālā ietilpstošo pašvaldību sadarbības un vienotas pārvaldības organizācija ir Stokholmas reģiona padome (*Stockholm Mälars Region*), teritoriāli to devē arī par Stokholmas lēni. Padome kalpo kā sadarbības platformu pašvaldībām un apgabalu padomēm Stokholmas reģionā, kā arī lielā mērā kā saikne starp politiķiem, biznesa sektoru un akadēmisko vidi. Padome veicina kopīgus stratēģiskus mērķus infrastruktūras un transporta jomā, kā arī zināšanu un prasmju attīstību ilgtspējīgākam, starptautiski konkurētspējīgākam un pievilcīgākam reģionam. Padomi 1992. gadā izveidoja ciešākai sadarbībai Stokholmas metropoles areālā starp Stokholmas reģiona pašvaldībām.



Q Sök

☰ Meny

Om Mälardalsrådet

Fokusområden

Mötesplatser och Nätverk

Nyheter

Rapporter

Kontakta oss

Press English



A platform for municipalities and county councils

International learning & benchmarking

Transport & Infrastructure

Knowledge & skills development

Start / A platform for municipalities and county councils

A platform for municipalities and county councils

The Council for the Stockholm Mälars Region is a membership organisation for county councils and municipalities in the Stockholm Metropolitan Area.

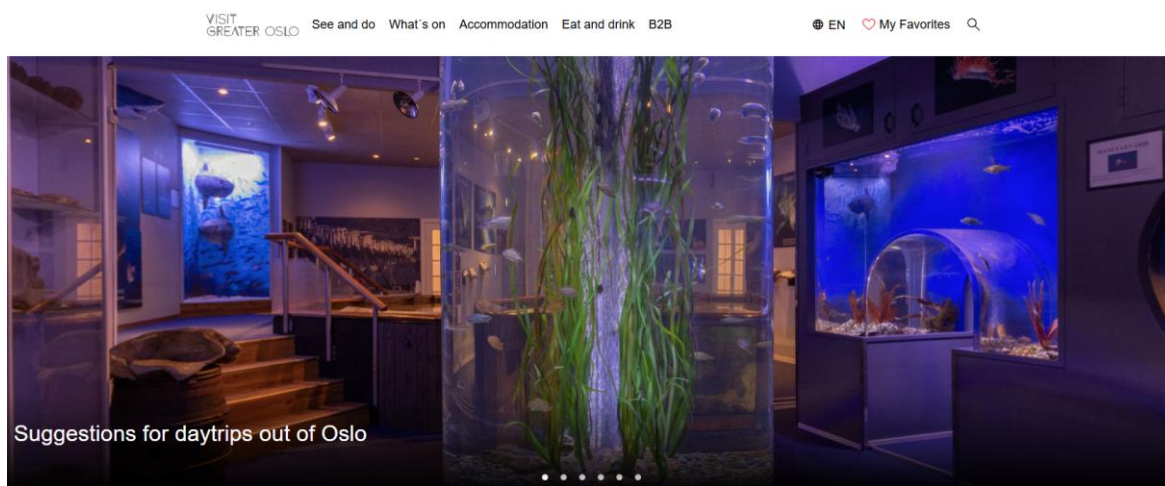
Avots: *Stokholmas metropoles areāla tīmekļa vietne*

<https://www.malardalsradet.se/in-english/>

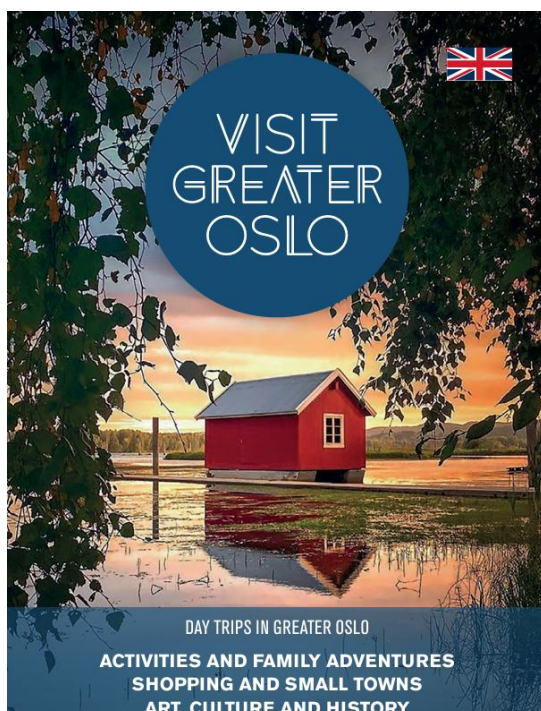
Stokholmas reģions aug un ir galvenais virzītājspēks Zviedrijas attīstības un starptautiskās konkurētspējas nodrošināšanā. Reģionā dzīvo vairāk nekā 4 miljoni iedzīvotāju, kas kopā veido pusi no Zviedrijas IKP. Aprēķināts, ka 8 no 10 vilcienu braucieniem Zviedrijā sākas vai beidzas Stokholmā. Apmēram 750 000 cilvēku katru dienu pārvietojas pāri pilsētas robežai, lai nokļūtu darbā un no tiem 200 000 ceļo pāri reģiona robežai. Likumsakarīgi, vienota transporta plānošana ir viena no pamatfunkcijām Stokholmas metropoles areāla mobilitātes attīstībai. Galveno sabiedriskā transporta tīklu veido un pārvalda vienota sabiedriskā transporta organizācija SL (*Storstockholms Lokaltrafik*), kas šo pakalpojumu nodrošina pāri pilsētas robežām plašā reģionālā mērogā.

⑥ **Lielais Oslo reģions – metropoles areāls (Norvēģija)**
Greater Oslo

Lielā Oslo reģiona (*Greater Oslo*) kā vienota tūrisma galamērķa pārvaldībai ir izveidota sadarbības platforma “Visit Greater Oslo”, kas ietver gan Norvēģijas galvaspilsētas, gan tās apkārtējo teritoriju tūrisma piedāvājumu. Sadarbības platforma aptver trīs reģionus Asker & Bærum, Follo un Romerike. Mērķis ir veidot pilsētas un tās pieguļošo teritoriju sadarbību tūrisma jomā, kas piedāvā aizraujošus galamērķus nelielā attālumā no Oslo pilsētas centra. Reģionāla mēroga mobilitātes plānošana tiek veikta atbilstoši pieprasītākajiem tūrisma objektiem.



Welcome to the Capital Region



<ul style="list-style-type: none"> 1 The Norwegian Cartoonist Gallery 2 Drøbak Aquarium 3 Drøbak golfklubb 4 Drøbak Ribbskiferi 5 Kumlegården 6 Seiersten skanse/Follo Museum 7 Café Spasjermoen 8 Tregaarden's Christmas House 9 Oscarsborg Fortress 10 Oscarsborg Hotel and Resort 11 Hvitsten 12 The culture destination Ramme 13 Camp Soen 14 Son Spa 15 Oslo Fashion Outlet 16 Vestby Park 17 Ski Storsenter 18 Wild Oslo 19 Vitensparken Campus Ås 20 Tusenfryd 21 Gamle Tårnhuset Restaurant 22 The Wall 23 Roald Amundsen's house 	<ul style="list-style-type: none"> 14 Alpaca walking 15 Rånås Gård/Tertitten 16 Heyt & Lavt Lillestrøm 17 Lily Country Club 18 Eight Amcars Club 19 Galleri Würth 20 Lovby Gods 21 Quality Hotel Olavsgaard 22 Strømmen Storsenter 23 Fetsund Timber Booms 24 Killingmo Gård 25 Jessheim Storsenter 26 Modern Activity Center 27 Trandumskogen 1 Rølstad Gård 2 Wonderlin Riverside 3 Eidsvoll1814 4 Lofthet Gårdsbutikk 5 Wergelandshaugen 6 Høyt Under Taket Letohallen 7 Hurdalsjøen Hotell 8 The Emerald Mines, Byrud Gård 9 Konglehytta / Mjøssi 10 Magnor Glassverk 	<ul style="list-style-type: none"> 11 Rømskog Spa og Resort 12 Fornebu 13 Flytårnet Art Galleries 14 Bærum's Verk 15 Værtsuset Bærum's Verk 16 Sandvika Storsenter 17 Henna Onstad Kunstcenter 18 Sjøholmen 19 Asker Sentrum 20 Asker Museum 21 Bergvang Gård 22 Holmen Fjorhstall 23 Vollen 24 Oslofjordmuseet 25 Siemstad/Geology 26 Solbergstaa Camping 27 Villa Utsikten 1 Badshotellet, Holmsbu 2 Privaten Café 3 Schulestedet 4 The Grim Museum 5 Rush Trampoline Park
--	---	--

Avots: Lielā Oslo reģiona – metropoles areāla tīmekļa vietne

<https://www.visitgreateroslo.com/en/>

⑦ Nirnbergas metropoles reģions (Vācija)

Nuremberg Metropolitan Region (Metropolregion Nürnberg)

Nirnbergas metropoles reģions ir brīvprātīga reģionālo dalībnieku apvienība, kas darbojas pāri administratīvajām robežām. Šī alianse veidota, lai stiprinātu reģiona starptautisko konkurētspēju – sadarbība metropoles reģiona ietvaros palielina atpazīstamību visā pasaulē un kalpo kā atbilde uz globalizāciju. Nirnbergas metropoles reģions izveidots 2005.gadā un tā sastāvā ir 23 administratīvie apgabali un vienpadsmit pilsētas.

Metropoles reģiona padomē ir pārstāvēti 55 mēri un apgabalu administratori. Padomei ir izveidota atbalsta asociācija kurā reģiona atbalstīšanā piedalās vairāk nekā 170 uzņēmumu. Asociācija palīdz biznesa vides dalībniekiem efektīvāk piedalīties attīstības procesos un uzlabo alianses kopējo finansiālo kapacitāti.



ARRIVAL ▾

LIFE ▾

WORK ▾

ABOUT US ▾

FACTS & FIGURES

See it. feel it. stay.

Nuremberg Metropolitan Region

Since 2005, 23 districts and eleven independent cities have been working together in partnership for the very dynamic "Metropolitan Region" project. Together, we meet the challenges that the growing Europe demands from us all. The number of member municipalities is large, but that is probably why we work together in an organized and structured way - for the benefit of the inhabitants and the whole region.

The Nuremberg Metropolitan Region is the voluntary association of regional actors across administrative borders. This alliance opens up new opportunities. Visibility in the world and is our response to globalization.

READ MORE



Avots: Nirnbergas metropoles reģiona tīmekļa vietne

<https://www.metropolregionnuernberg.de/en/>

Efektīvākai stratēģisko mērķu koordinācijai ir izveidota Nirnbergas metropoles reģiona vadības komiteja, kuras valdē ir pa trīs pārstāvjiem no metropoles reģiona padomes un atbalsta asociācijas.

Atbilstoši Nirnbergas metropoles reģiona prioritātēm un darbības mērķiem ir izveidoti astoņi ekspertu forumi, kuros sadarbojas aptuveni 400 eksperti no visa metropoles reģiona. Tie ir saistīti ar biznesa vidi un infrastruktūru, zinātņi, transportu un plānošanu, kultūru, sportu, tūrismu, mārketingu un klimata jautājumiem.

Metropoles reģiona pārvaldībā būtisks virziens ir identitātes veidošana un reģionālais mārketingas, kas vērsts uz reģiona izcilības jomu popularizēšanu un investīciju piesaisti.

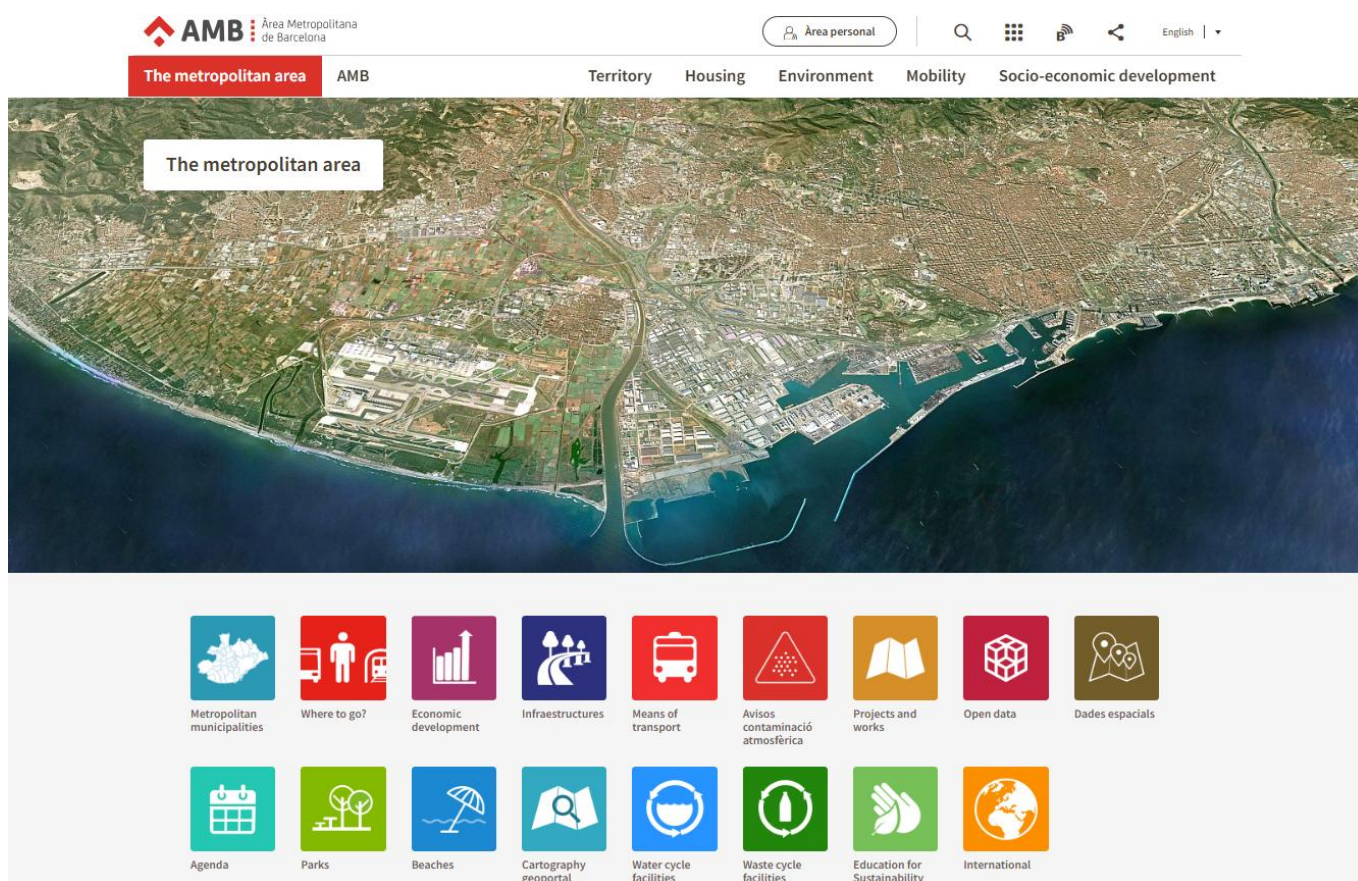
⑧ *Barselonas metropoles areāls (Spānija)*

Barcelona Metropolitan Area (AMB)

Barselonas metropoles areāls jeb AMB ir pilsētas funkcionālās telpas pārvaldības organizācija, kurā ietilpst 36 pašvaldības. AMB kā organizācija tika izveidota 2011.gadā, aizstājot trīs līdz tam darbojošās reģionāla mēroga organizācijas – Barselonas metropoles areāla pašvaldību savienība, Vides aģentūru un Metropoles transporta aģentūru.

Barselonas metropoles teritorija ar platību 636 km² un vairāk nekā 3,2 miljoniem iedzīvotāju ir viena no lielākajām metropoles teritorijām Eiropā un ieņem nozīmīgu vietu Vidusjūras reģionā.

AMB pārvaldības jomas ir saistītas ar telpisko plānošanu un pilsētplānošanu, mobilitāti, mājokļiem, vides ekonomisko attīstību un sociālo kohēziju.



Avots: Barselonas metropoles areāla tīmekļa vietne

<https://www.amb.cat/en/web/area-metropolitana/>

Barselonas metropoles areālam vienam no pirmajiem pasaulē kā reģionālās plānošanas instruments tika izstrādāts starptautiskās sadarbības jeb internacionalizācijas plāns piecu gadu periodam - [AMB Internationalisation Plan 2021-2025](#). Plāna mērķis ir definēt organizācijas starptautiskās sadarbības stratēģiju un veicināt metropoles areāla dimensiju, palielināt projektu finansējumu stratēģiskajiem projektiem un veicināt sadarbību, inovāciju un zināšanu pārnesi.

⑨ *Boloņas metropole (Itālija)*

Metropolitan City of Bologna (Bologna Metropolitana)

Boloņas metropole (province) atrodas Emīlijas-Romanjas reģionā Itālijā un tās galvaspilsēta ir Boloņas pilsēta. Boloņas metropole jeb *Bologna Metropolitana* tika izveidota vietējo pašvaldību reformas rezultātā un dibināta ar likumu, aizstājot Boloņas provinci. Tā darbojas kopš 2015.gada 1.janvāra un to vada metropoles mērs un padome.

Boloņas ilgtspējīgas pilsētvides mobilitātes plāns (SUMP jeb itāļu valodā *PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*) ir pirmais Itālijā un viens no nedaudzajiem Eiropā, kas aptver visu metropoles teritoriju.

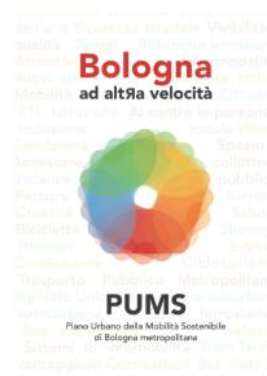
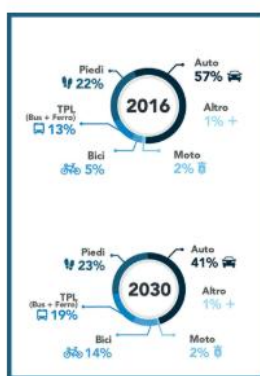


Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

MENU Consulta il piano Cartografia interattiva Newsletter



- PROGETTI IN EVIDENZA
- SFM - Servizio Ferroviario Metropolitano
 - METROBUS
 - TRAM
 - BICIPOLITANA
 - CENTRI DI MOBILITA'
 - CICLOVIA DEL SOLE



Avots: Boloņas metropoles mobilitātes plāna SUMP tīmekļa vietne

<https://pumsbologna.it/>

Boloņas metropolei 2020.gadā tika apstiprināts metropoles plāns. Tajā ir ietverts princips par *metropoles izlīdzināšanas fonda izveidi*. Tas ir paredzēts, lai finansētu kopīgus pilsētu attīstības projektus, kā arī rūpētos par dzīves vides kvalitātes atjaunošanu mazāk attīstītajās metropoles pašvaldībās.

Informācija un avoti

Zinātniskās publikācijas

Axinte L. 2020. Regenerative City-Region's. A case study of Cardiff Capital Region and it's future generations. Cardiff University

Bosker M., Park J., Roberts M. 2019. Definition matters. Metropolitan areas and agglomeration economies in a large-developing country. Journal of Urban Economics, vol. 125

Casavola D., Cotella G., Rivolin U.J., Brovarone E.V. 2025. Metropolitan Governance in The European Union. A Classification of Existing Institutional Models

Dijkstra L., Poelman H. e Veneri P. 2019. The EU-OECD definition of a functional urban area. OECD Regional Development Working Papers, No. 2019/11, Paris: OECD Publishing

Moreno-Monroy A.I., Schiavina M., Veneri P. 2021. Metropolitan areas in the world. Delineation and population trends. Journal of Urban Economics, Elsevier, vol. 125

Tomas M. 2020. Metropolitan revolution or metropolitan evolution? The (dis)continuities in metropolitan institutional reforms. Metropolitan regions, planning and governance

Plānošanas dokumenti

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam, "Latvija 2030"
<https://www.mk.gov.lv/lv/latvijas-ilgtspejigas-attistibas-strategija>

Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027.gadam
<https://www.mk.gov.lv/lv/latvijas-nacionalais-attistibas-plans>

Nacionālās industriālās politikas pamatnostādnes 2021.-2027. gadam
<https://likumi.lv/ta/id/321037-par-nacionalas-industrialas-politikas-pamatnostadnem-20212027-gadam>

Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai (2020)
<https://rpr.gov.lv/darbibas-jomas/attistibas-planosana/rigas-metropole/>

Rīgas metropoles areāla ilgtspējīga integrēta sabiedriskā transporta plāns 2024.–2030.gadam
<https://likumi.lv/ta/id/357435-par-rigas-metropoles-areala-ilgtspejiga-integreta-sabiedriski-transporta-planu-20242030-gadam>

Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030 (aktualizācija 2023)
https://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2023/04/RPR-Strategija_2030.pdf

Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam

<https://likumi.lv/ta/id/327053-par-transporta-attistibas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam>

Projekti

ESPON METRO - The role and future perspectives of Cohesion Policy in the planning of Metropolitan Areas and Cities (2021)

ESPON MISTA - Metropolitan Industrial Strategies & Economic Sprawl (2020)

Pētījumi, pārskati, ziņojumi

1st Global State of Metropolis. UN-Habitat (2022)

Redefining metropolitan governance in the 21st century. Metropolis (2024)

Rīgas metropole 2040. Domnīca "LaSER" (2024)

Rīgas metropole 2040 – Pārvaldības iespējas (darba dok.). Domnīca "LaSER" (2024)

Organizāciju tīmekļa vietnes

Autotransporta direkcija

<https://www.atd.lv/lv>

Economist Intelligence Unit – Global Liveability Index

<https://www.eiu.com/n/campaigns/global-liveability-index-2024/>

Ekonomikas ministrija

<https://www.em.gov.lv/lv>

ESPON - The European Observation Network for Territorial Development and Cohesion

<https://www.espon.eu/>

EUROCITIES

<https://eurocities.eu/focusarea/metropolitan-areas-governance/>

Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra

<https://www.liaa.gov.lv/lv>

Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera

<https://litrk.lv/>

METREX – The Network of European Metropolitan Regions and Areas

<https://www.eurometrex.org/activities/metrex-expert-groups/metropolitan-governance/>

METROPOLIS – Pasaules metropoļu asociācija

<https://www.metropolis.org/about-us>

OECD Regional Well-Being

<https://www.oecdregionalwellbeing.org/>

Pierīgas tūrisma asociācija

<https://exitriga.lv/asociacija>

Rīgas investīciju un tūrisma aģentūra

<https://www.liveriga.com/lv/>

Rīgas metropole – Rīgas un Pierīgas pašvaldību apvienība

<https://rigasmetropole.lv/>

Rīgas plānošanas reģions

<https://rpr.gov.lv/>

Rīgas satiksme

<https://www.rigassatiksme.lv/lv/par-mums/>

Rīgas valstspilsētas pašvaldība

<https://www.rdpad.lv/rigas-metropoles-areals/>

Satiksmes ministrija

<https://www.sam.gov.lv/lv>

Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrija

<https://www.varam.gov.lv/lv>

Ārvalstu metropoļu reģionu pārvaldības piemēri

Barselonas metropoles areāla tīmekļa vietne

<https://www.amb.cat/en/web/area-metropolitana/>

Boloņas metropoles tīmekļa vietne

<https://www.bolognametropolitana.it/>

<https://pumsbologna.it/>

Helsinku metropoles areāla tīmekļa vietne [https://www.hel.fi/en/decision-](https://www.hel.fi/en/decision-making/information-on-helsinki/cooperation/helsinki-metropolitan-area-cooperation-group)

[making/information-on-helsinki/cooperation/helsinki-metropolitan-area-cooperation-group](https://www.hel.fi/en/decision-making/information-on-helsinki/cooperation/helsinki-metropolitan-area-cooperation-group)

Helsinki - Ūsimā reģiona tīmekļa vietne

<https://uudenmaanliitto.fi/en/helsinki-uusimaa-region/>

Kārdifas galvaspilsētas reģiona tīmekļa vietne

<https://www.cardiffcapitalregion.wales/about-ccr/>

Lielā Mančēstras reģiona tīmekļa vietnes

<https://www.greatermanchester-ca.gov.uk/>

<https://aboutgreatermanchester.com/>

Lielā Oslo reģiona – metropoles areāla tīmekļa vietne

<https://www.visitgreateroslo.com/en/>

Nirnbergas metropoles reģiona tīmekļa vietne

<https://www.metropolregionnuernberg.de/en/>

Stokholmas metropoles areāla tīmekļa vietne

<https://www.malardalsradet.se/in-english/>

Turku pilsētas reģiona tīmekļa vietne

<https://turunseutu.fi/en/home/>

Citi materiāli

Konsultāciju procesā iegūtie materiāli RMA ietvara izstrādei

(Rīgas valstspilsēta u.c. metropoles pašvaldības, RPR, “Rīgas Metropole”, LTRK, LIAA, FICIL, RITA, ministrijas – VARAM, SM, EM, universitātes – LU, RTU, domnīca “LaSER”)

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, second edition (2019) –

[“Vadlīnijas par ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrādi un īstenošanu”](#) (LV)

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans (2019) –

[“Sustainable Urban Mobility Planning in Metropolitan Regions”](#) (EN)

Rupprecht Consult (2019) – SUMP Toolkit

<https://www.rupprecht-consult.eu/project/sump-toolkit>

VARAM darba grupas par Rīgas metropoles jautājumiem materiāli

(Sanāksmes - 18.01.2024., 13.03.2024., 24.04.2024., 29.05.2024., 02.10.2024., 13.11.2024., 05.02.2025.)

Ekspertu diskusija par Rīgas metropoles areāla jautājumiem (VARAM, 16.01.2025.)