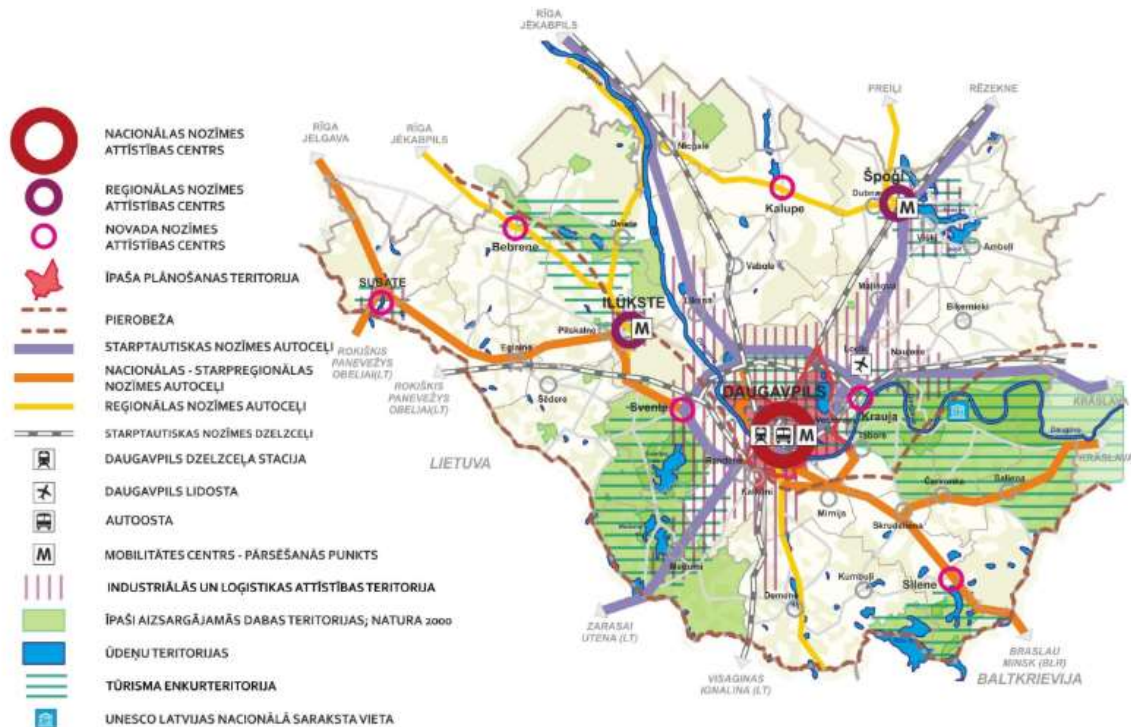


Paskaidrojošā informācija
par Augšdaugavas novada mobilitātes punktiem
(ar MKN Nr.628 “Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”
4.punktu pamatota situācijas raksturojuma aktualizācija uz 10.04.2024.)

Saskaņā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas metodiskajiem ieteikumiem attīstības programmu izstrādei reģionālā un vietējā līmenī, mobilitātes punkta būtība ir ikvienam tā lietotājam nodrošināt ērtus dažādu (vismaz divu) transporta veida savienojumus vienkopus, piemēram, piedāvājot sabiedrisko transportu (autobuss, dzelzceļš u.c.) un alternatīvus pārvietošanās veidus (t.sk. velosipēdu, taksometru, koplietošanas transportlīdzekļu (gan velosipēdu, gan automašīnu, gan citu mikromobilitātes rīku, piemēram, elektriskais skrejritenis)) līdz apkārtņē esošajiem iepirkšanās, izklaides, atpūtas un citiem pakalpojumiem, mazinot nepieciešamību izmantot privāto autotransportu. Ar mobilitātes punktu vienlaikus saprot arī multimodālu transporta mezglu, transportu krustošanās punktus un sabiedriskā transporta savienojuma punktus. (Sk. - https://www.varam.gov.lv/lv/metodiskie-ieteikumi-attistibas-programmu-izstradei?utm_source=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F).

Atbilstoši Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas metodiskajām norādēm plānošanas reģioniem vai pašvaldībām savās attīstības programmās jāiekļauj informācija par mobilitātes punktiem. Augšdaugavas novada gadījumā mobilitātes punkti (mobilitātes centri/pārsēšanas punkti) ir noteikti Daugavpils valstspilsētas un Augšdaugavas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam (https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_21829; sk. 9.attēlu 21.lapp. “Daugavpils valstspilsētas un Augšdaugavas novada telpiskās attīstības perspektīva”), kas tika apstiprināta 2021.gada 14.oktobrī un kurai saskaņā ar Attīstības plānošanas sistēmas likumu hierarhiski pakārtoti vidēja termiņa attīstības plānošanas dokumenti, t.sk. pašvaldības attīstības programma.

Daugavpils valstspilsētas un Augšdaugavas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam Augšdaugavas novada teritorijā ir iezīmēti divi mobilitātes punkti (mobilitātes centri/pārsēšanas punkti), kurus nosacīti var nosaukt par **Ilūkstes mobilitātes punktu** un **Špoģu mobilitātes punktu**.



1.attēls. Daugavpils valstspilsētas un Augšdaugavas novada telpiskās attīstības perspektīva

Avots: Daugavpils valstspilsētas un Augšdaugavas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam

Nosakot mobilitātes punktus Daugavpils valstspilsētas un Augšdaugavas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijas izstrādes gaitā, tika ņemta vērā satiksmes mezgla funkcionalitātes nozīmīgums ne tikai Augšdaugavas novada vai Daugavpils valstspilsētas iedzīvotājiem, bet arī ārējiem lietotājiem, proti, to nozīmīgums reģionālajā līmenī - starppilsētu satiksmes nodrošināšanas kontekstā.

Ņemot vērā izvēlēto mobilitātes punktu funkcionalitātes līmeni, izmantotā kartogrāfiskā materiāla detalizācijas pakāpi, kā arī konceptuālu pieeju, Daugavpils valstspilsētas un Augšdaugavas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam attēlā “Daugavpils valstspilsētas un Augšdaugavas novada telpiskās attīstības perspektīva” norādītie mobilitātes punkti iezīmē svarīgākas mobilitātes teritorijas novada teritorijā, kas ir būtiski novada pašvaldības transporta infrastruktūras tīklā. Bet šiem mobilitātes punktiem nav noteikta stingra aprīse, tiem nav tiešas saistības ar apdzīvotu vietu robežām un šajā gadījumā tie neattiecas uz kādu atsevišķi ņemtu mobilitātes organizēšanas elementu (piemēram, blīvas satiksmes ceļu krustojums vai autoosta). Noteikšanas koncepcija paredzēja, ka mobilitātes punkti ir satiksmes mezgli kā savstarpēji papildinošu transporta infrastruktūras un pakalpojumu savienojumu kopums, kas piedāvā ērtu dažādu transporta veidu izmantošanu gan pašvaldības kopienai, gan ārējiem lietotājiem. Tika ņemts vērā arī tas, ka austrumu pierobežas lauku teritorijās, ko raksturo zems iedzīvotāju blīvums, ir citādāka izpratne par “ērtas sasniedzamības attālumu”. Tā atšķirsies no tipiskas pilsētas iedzīvotājam pierastās komforta zonas. Lai objektīvi izvēlētos pašvaldības transporta

infrastruktūras tīklam būtiskus mobilitātes posmus, primāri tika izskatīti jau ilgus gadus veiksmīgi funkcionējošie daudzveidīgas satiksmes savienojumi.

Špoģu mobilitātes punkts

Špoģu mobilitātes punkta noteikšanas procesā netika vērtēts vienīgi pašreizējā Špoģu ciema iespējas - tika skatīts telpiski plašāks mobilitātes tīkls.

Daugavpils valstspilsētas un Augšdaugavas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam ir definēta Špoģu-Višķu-Višķu tehnikuma aglomerācijā (sk.2.attēlu) – t.i. minētu apdzīvotu vietu saplūduma veidojums ar vienotu pakalpojumu piedāvājumu un infrastruktūru, kuram augstāk minētajā attīstības plānošanas dokumentā ir izvēlēts vienotā ciema veidošanas virziens (sk. Daugavpils valstspilsētas un Augšdaugavas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam (turpmāk - Daugavpils valstspilsētas un Augšdaugavas novada IAS) sadaļu “Vadlīnijas apdzīvojuma struktūras attīstības plānošanai Augšdaugavas novadā”). Pamatojoties uz Daugavpils valstspilsētas un Augšdaugavas novada IAS vadlīnijām, pašlaik Špoģu-Višķu-Višķu tehnikuma ciemu saplūšanas modelis tiek īstenots jaunizstrādājamajā Augšdaugavas novada teritorijas plānojuma ietvaros, tādejādi stiprinot perspektīvā reģionālās nozīmes attīstības centra Špoģi ilgtspēju un attīstības potenciālu, lai īstenotu Daugavpils valstspilsētas un Augšdaugavas novada IAS noteikto telpiskās attīstības perspektīvu.

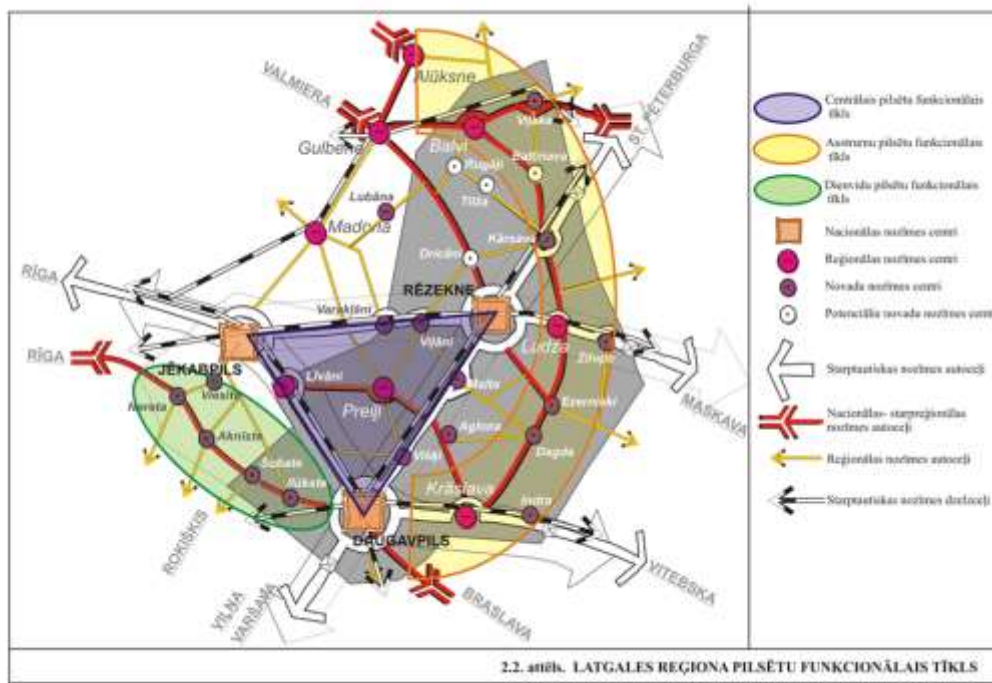
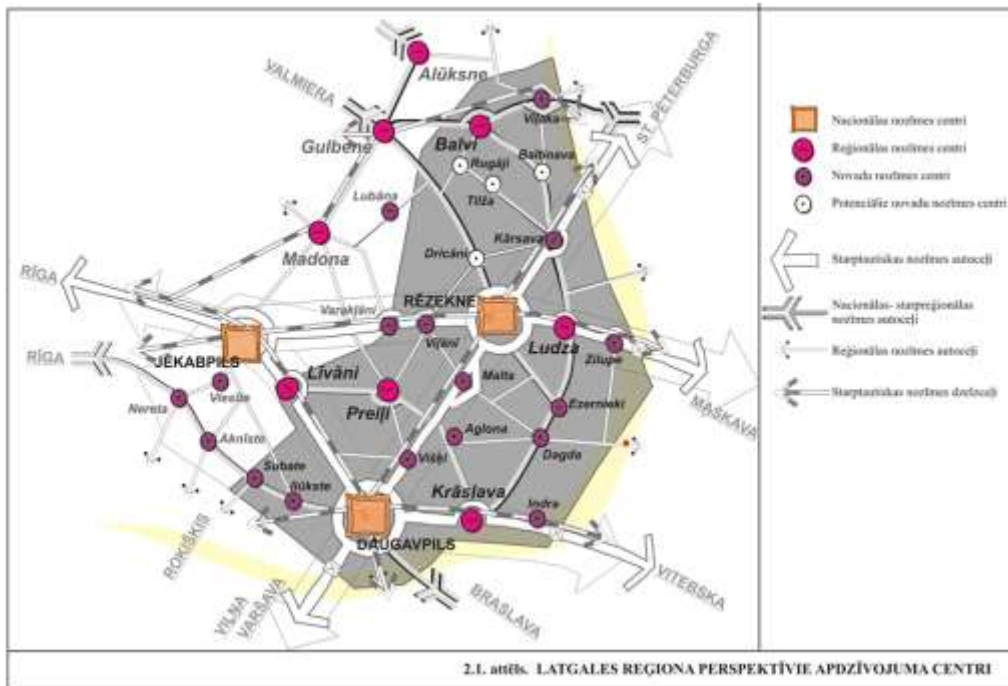
Visām trijām minētās aglomerācijas apdzīvotajam vietām ir kopīgs sākumpunkts un kopīga vēsture. Apdzīvotās vietas Špoģi un Višķi izveidojusies uz bijušās Višķu muižas zemes, kas līdz 1920. gada zemes reformai piederēja pārpoļotajai vācbaltiešu muižnieku Mōļu (Mohl) dzimtai. Višķiem bija miesta statuss, kur 1914. gadā dzīvoja 1200 iedzīvotāji. 1925. gadā Višķiem piešķīra biezi apdzīvotas vietas (ciema) statusu. Bet 1933. gadā kā atsevišķu biezi apdzīvotu vietu (ciemu) izdalīja Špoģus (Spoģus). 1921. gadā Višķu ciemā agrākajā muižas kungu mājā atvēra lauksaimniecības ziemas skolu, kas pakāpeniski 1933.gadā pārtapa par Valsts Višķu dārzkopības un mājturības skolu. Pēc Otrā pasaules kara beigām skola ieguva tehnikums nosaukumu - sākumā to pārdēvēja par Višķu dārzkopības tehnikumu, bet 1953. gadā - par lauksaimniecības tehnikumu. Par lielāku apdzīvoto vietu šodienas ciems Višķu tehnikums izveidojusies 1962. gadā, kad ap mācību iestādi izauga Višķu sovhoztehnikuma ciemats. 2002. gadā Višķu tehnikumu pārdēvēja par Višķu Profesionālo vidusskolu. Pašlaik tā ir Latgales industriālā tehnikuma IPĪV “Višķi” teritorija. 1975. gadā Višķu ciema padomes centru pārcēla uz Špoģiem, bet bagātīga publiskā infrastruktūra (t.sk.transporta tīkla savienojumi) joprojām tiek uztverta kā vienots, savstarpēji papildinošs kopums, ko izmanto plaša vietējā kopiena, Latgales tūristi un mācību iestāšu audzēkņi. Arī vietējai dzelzceļa stacijai līnijā Rēzekne I - Daugavpils saglabāja nosaukumu “Višķi”, kas bija viens no priekšnosacījumiem šīs teritorijas straujai attīstībai. Uz seno ciemu saplūšanu norāda arī pārmantotais juceklis ar adresāciju – joprojām var sastapt īpašumus ar Višķu tehnikuma adresi ārpus ciema Višķu tehnikums robežām vai pat iekšpus Špoģu ciema robežām.

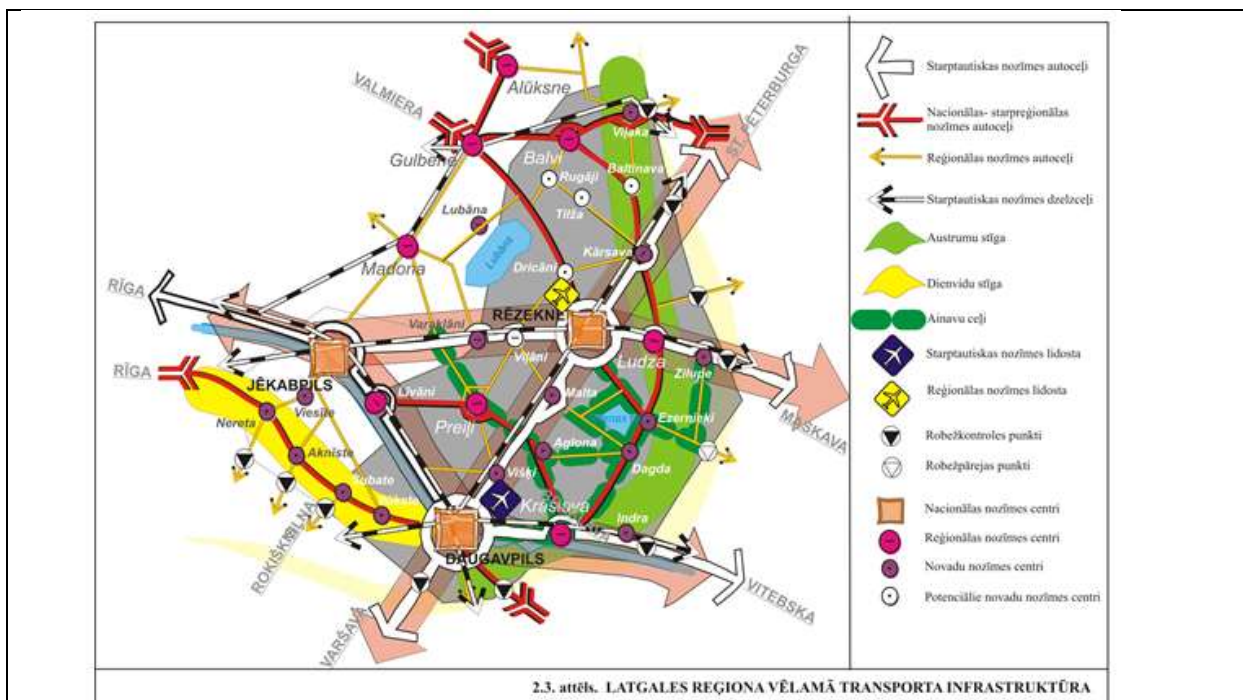
Špoģu-Višķu-Višķu tehnikuma aglomerācijas galvenais komponents ikdienas mobilitātes dalībnieku ziņā ir ciems Višķu tehnikums - 432 iedzīvotāji (CSP, 2023.), neskaitot kuplu vasaras sezonas tūristu un citus atpūtnieku skaitu, kā arī Latgales industriālā tehnikuma audzēkņus. Salīdzinājumam – 2023.gadā iedzīvotāju skaits Špoģu ciemā bija 211 (CSP), bet ciemā Višķi – 142 (CSP). Tieši tāpēc galvenie infrastruktūras elementi, kas vieno Špoģu-Višķu-Višķu tehnikuma aglomerāciju un uz kā balstās Špoģu mobilitātes punkta funkcionalitāte ir valsts reģionālais autoceļš P64 Višķi-Nīcgale un pašvaldības velosipēdu un gājēju ceļiņa posms.



2.attēls.Špoģu-Višķu-Višķu tehnikuma aglomerācija

Jau vēsturiski Špoģu-Višķu-Višķu tehnikuma ciemu aglomerācija teritorijas attīstības plānošanas dokumentu sociāli ekonomiskajos novērtējumos tika izcelta kā vienotā apdzīvojuma struktūra. Piemēram, Latgales plānošanas reģiona teritorijas plānojuma dokumentu kopā, kas joprojām tiek izmantota kā plānošanas reģiona bāzes datu materiāls, minētās ciemu aglomerācijas apzīmējumam piemēroja vienotu nosaukumu “Višķi” (sk. Latgales plānošanas reģiona teritorijas plānojuma 2006. 2026. gadam II daļu “Telpiskās attīstības perspektīva” un Latgales plānošanas reģiona Attīstības programmas 2021.-2027.gadam sadaļa “Funkcionālās teritorijas” - <https://lpr.gov.lv/lv/padome-12f3/planosana/>) (sk.3.-5.attēlu).



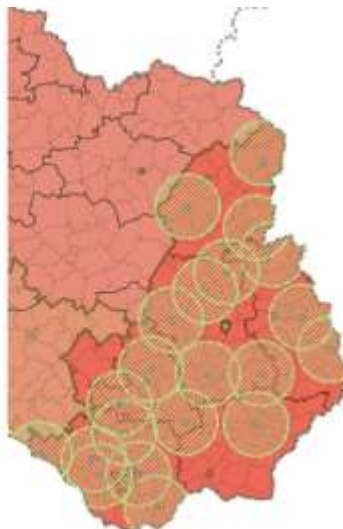


3.-5.attēls.Latgales reģiona perspektīvie apdzīvojuma centri. Latgales reģiona pilsētu funkcionālais tīkls. Latgales reģiona vēlamā transporta infrastruktūra
Avots: Latgales plānošanas reģiona teritorijas plānojums 2006.- 2026. gadam un Latgales plānošanas reģiona Attīstības programma 2021.-2027.gadam

Savukārt Latgales plānošanas reģiona Attīstības programmā 2021.-2027.gadam, respektējot Špoģu ciema iepriekšējo lomu kā novada nozīmes attīstības centru, Špoģu attīstības centram ir noteikta 15 km plata funkcionālā teritorija, ņemot vērā visas vietējās aglomerācijas potenciāla nozīmi Latgales reģiona pilsētu funkcionālā tīkla uzturēšanai (sk. Latgales plānošanas reģiona Attīstības programmas 2021.-2027.gadam Pielikumu “Pilsētu funkcionālās teritorijas”) (sk.6.attēlu).

c) novadu nozīmes attīstības centri,
ar funkcionālās teritorijas rādiusu 15km:

- | | |
|--------------|----------------|
| 1. Aglona | 12. Naurēni |
| 2. Baltinava | 13. Silene |
| 3. Cibla | 14. Subate |
| 4. Dagda | 15. Svente |
| 5. Dricāni | 16. Špoģi |
| 6. Ilūkste | 17. Riebiņi |
| 7. Kārsava | 18. Rugāji |
| 8. Kalupe | 19. Veevīrkava |
| 9. Kaunata | 20. Viļāni |
| 10. Krauja | 21. Viļaka |
| 11. Malta | 22. Zītupe |



8.attēls. Novada attīstības centru funkcionālās teritorijas Latgales reģionā

6.attēls. Novada attīstības centru funkcionālās teritorijas Latgales reģionā
Avots: Latgales plānošanas reģiona Attīstības programma 2021.-2027.gadam

Tādējādi arī Daugavpils valstspilsētas un Augšdaugavas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā noteiktais Špoģu mobilitātes punkta statuss neattiecas uz konkrētas apdzīvotas vietas robežu un tika izvēlēts, ņemot vērā visu vietējas mobilitātes iespēju kodolu. Špoģu mobilitātes punkts ir reģionāli nozīmīgs plašas ietekmes multimodālais transporta mezgls, sabiedriskā transporta savienojuma punkts, transportmijas punktus, kas nodrošina transporta veida maiņu no sabiedriskā transporta uz velosipēdu vai koplietošanas auto u.tml..

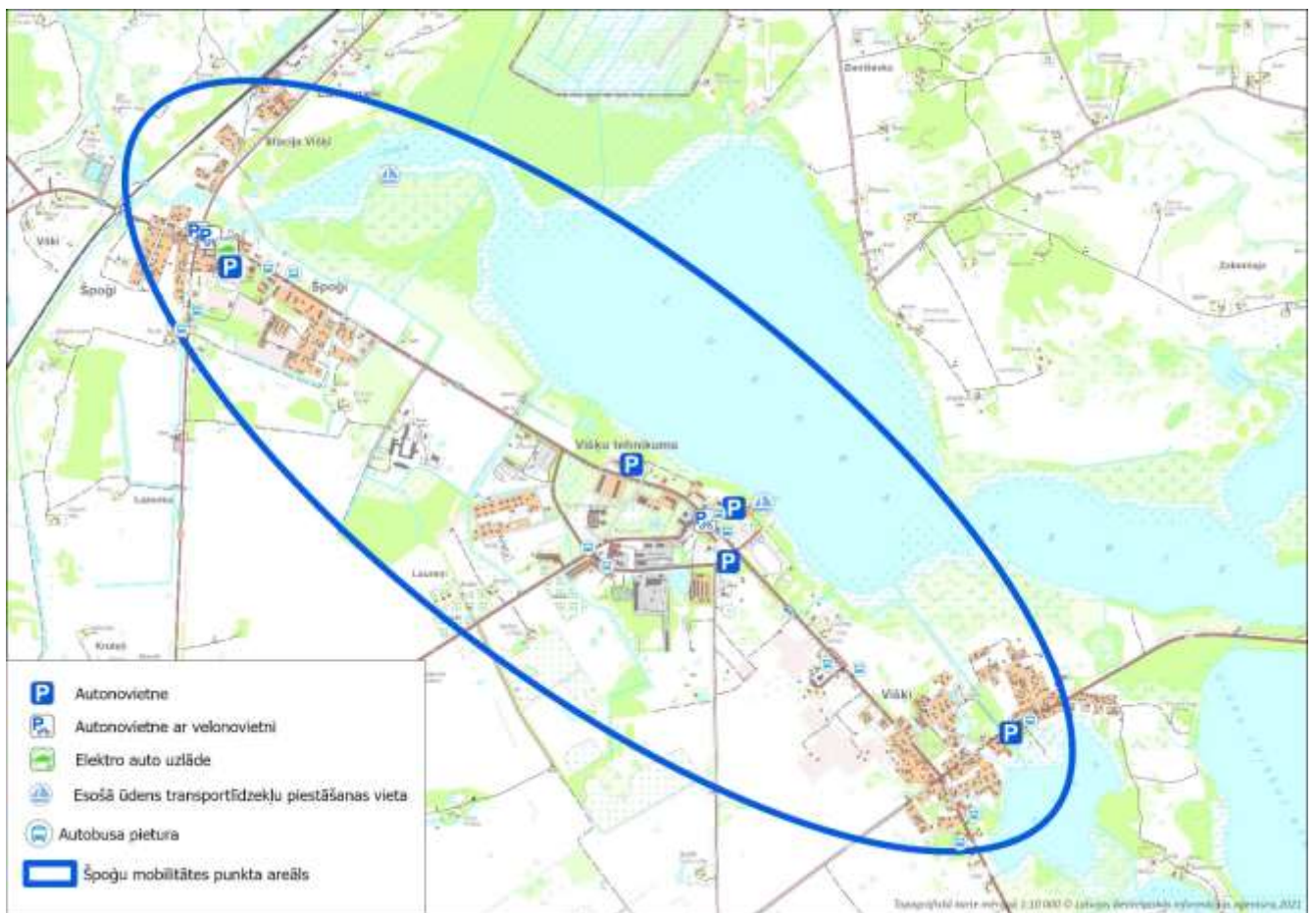
Špoģu mobilitātes punkta infrastruktūra un pakalpojumu piedāvājums nodrošina ikvienam ērtus dažādu transporta veida savienojumus vienkopus – t.i.piedāvājot savu ceļa posmu līdz apkārtnē esošajiem iepirkšanās, izklaides, atpūtas un citiem pakalpojumiem šķērsot ne tikai ar sabiedrisko autobusu (pašlaik ciemu aglomerāciju šķērso 12 starppilsētu autobusu maršruti), bet arī ar dažādiem alternatīviem pārvietošanās veidiem:

- pa novada pašvaldības veloceļu (asfalta segums) ar savu vai koplietošanas velosipēdu, velokartu, elektrisko skrejriteni (velokartu nomu piedāvā atpūtas bāze un mācību centrs "Virogna", velosipēdu nomu nodrošina atpūtas bāze "Višķezers");
- pāri gandrīz 6 km garai ezeru kaskādei, ko šķērso Dubnas upe, ar savu vai koplietošanas ūdens transportu (laivu, katamarānu, ūdens motociklu, ūdens velosipēdu, SUP dēļu, kuģa uz gaisa spilveniem, plostu un smailīšu nomu nodrošina laivu stacija un piestātne "Višķi uz viļņa", atpūtas bāze "Višķezers", SIA „Beibuks”);
- kompleksā „Višķu estrāde un stadions” var pieteikt lidojumus ar deltaplānu vai lidmašīnu;
- taksometru pakalpojumu pieejamības zona;
- daži apkārtnes iedzīvotāji līdz autobusu pieturai, uz iepirkšanas vietu vai pat uz pasākumu Višķu estrādē joprojām dodas ar zirga pajūgu;

- kaut dzelzceļa līnijas Rēzekne I - Daugavpils stacija “Višķi” šobrīd neapkalpo tieši pasažieru vilcienus, tā turpina pildīt savas funkcijas citu pārvadājumu nodrošināšanai.

Šo pašu iezīmju dēļ Špoģu mobilitātes punkts veiksmīgi kalpo par transportmijas punktu, kas pilnveido cilvēku mobilitātes iespējas un mazina nepieciešamību izmantot privāto autotransportu. Ērtāku transporta veida maiņu Špoģu mobilitātes punkta teritorijā nodrošina 8 autostāvvietas, 3 velosipēdu u.c. mikromobilitātes transporta novietnes, 14 autobusu pieturas, 2 ūdenstransporta piestāšanas vietas, 1 elektroauto uzlādes vieta.

Špoģu mobilitātes punkta koncepcijas detalizēts attēlojums aptver šādu areālu ar mobilitātes iespēju elementiem:



7.attēls. Špoģu mobilitātes punkta koncepcijas detalizēts attēlojums

Kā var secināt no šī attēlojuma, Špoģu mobilitātes punkta areālā var izdalīt dažus atsevišķus mikrolīmeņa mobilitātes punktus, kur kodola nozīme ir mikrolīmeņa mobilitātes punktam ap Luknas ezera dienvidu piekrasti (sk.8.attēlu) – kā savienojuma punktam, kas koncentrē vislielāko

dažādu mobilitātes veidu iespēju piedāvājumu. Tas ir gan brauciena sākuma punkts, gan pārsēšanās vieta ar šādām mobilitātes iespējām:

- automašīnas atstāšanas iespēja - 4 autonovietnes,
- iespēja pārsēties uz publisko autobusu (2 sabiedrisko autobusu maršruti, ko nodrošina SIA Daugavpils autobusu parks) - 2 autobusu pieturas,
- velosipēdu u.c. mikromobilitātes transporta novietne un piekļuve veloceļiņam Višķi-Špoģi (kopējais garums - 4 km), ko šķērso dažāda līmeņa velomaršruti (Nr.779 Luknas ezera loks u.c.), un iespēja izmantot dažādus mikromobilitātes rīkus, t.sk. koplietošanas – velosipēdi, velokarti, elektriskie skrejriteni;
- piekļuve laivu stacijai un iespēja izmantot ūdens transportlīdzekļus, t.sk. koplietošanas - laivas, katamarāni, ūdens motocikls, ūdens velosipēdi, SUP dēļi, kuģis uz gaisa spilveniem, plosti, smailītes;
- iespēja pieteikt lidojumus ar deltaplānu vai lidmašīnu;
- taksometru pakalpojumu pieejamības zona;
- gājēju celiņu tīkls, kas savieno Latgales industriālā tehnikuma IPĪV “Višķi” teritoriju, autoceļu P64, Višķu vieglatlētikas stadiona un Višķu estrādes kompleksu ar Višķu tehnikuma ciema peldvietu.



8.attēls. Galvenais mikrolīmeņa mobilitātes punkts Špoģu mobilitātes punkta areālā

Špoģu mobilitātes punkts ir tieši saistīts ar esošo Luknas ezera piekrastes publisko ārtelpu, kas atrodas Augšdaugavas novada Višķu pagasta ciemā Višķu tehnikums (zemes vienība ar kadastra apzīmējumu Nr.44980050452, adrese "13", Višķu tehnikums) un kuras turpmākā attīstība ir ieklānota 5.1.1 specifiskā atbalsta mērķa "Vietējās teritorijas integrētās sociālās, ekonomiskās un vides attīstības un kultūras mantojuma, tūrisma un drošības veicināšana pilsētu funkcionālajās teritorijās" 5.1.1.3. pasākuma "Publiskās ārtelpas attīstība" projekta iesniegumā Nr. 5.1.1.3/1/23/A/033 "Luknas ezera piekrastes publiskās ārtelpas attīstība" (investīciju plāna Augšdaugavas novada sadaļas unikālais Nr. ART-045/002) (turpmāk – Luknas ezera piekrastes projekts) (turpmāk – Luknas ezera piekrastes publiskā ārtelpa). No 7. un 8.attēla izriet, ka Luknas ezera piekrastes projekta ietvaros attīstāmā Luknas ezera piekrastes publiskās ārtelpas teritorija ir izvietota tieši Špoģu mobilitātes punkta areālā un tā lielā mērā saplūst ar augstāk minētā mikrolīmeņa mobilitātes punkta infrastruktūru/elementiem:

- tieša iekļūšana Luknas ezera piekrastes publiskā ārtelpai ir no autoceļa P64 Višķi-Nīcgale (Skolas iela - Krāslavas iela; zemes vienība ar kadastra apzīmējumu Nr.44980050493), kas tieši pieguļ Luknas ezera piekrastes publiskā ārtelpas zemes vienībai (Nr.44980050452);
- autobusu pieturas atrodas uz autoceļa P64 Višķi-Nīcgale, kas tieši pieguļ zemes vienībai ar Luknas ezera piekrastes publisko ārtelpu;
- veloceļņš tieši pieguļ autoceļa P64 Višķi-Nīcgale zemes vienībai, posmā pretī laivas stacijai tas iet pa Luknas ezera piekrastes publiskās ārtelpas zemes vienības un autoceļa P64 malu; Luknas ezera piekrastes publiskās ārtelpas ceļa, kas iet no laivu stācijas, savienojums ar autoceļu P64 Višķi-Nīcgale veido velomaršruta Nr.779 "Lukns ezera loks" sākuma un beigu punkts (sk.attēlu);
- laivu stacija un pietātne "Višķi uz viļņa" atrodas tajā pašā zemes vienībā un ir daļa no ārtelpas mobilitātes iespēju elementiem. Luknas ezera piekrastes projekta ietvaros attīstāmā infrastruktūra paplašinās ūdens transportlīdzekļu izmantošanas iespējas – radīsies 3 papildus vietas, kur var pārsēties laiva vai citā ūdens transportlīdzeklī;
- Luknas ezera piekrastes publiskā ārtelpas zemes vienībā esošais ceļu tīkls ir labi piemērots mikromobilitātes rīku izmantošanai. Luknas ezera piekrastes projekta ietvaros attīstāmā infrastruktūra šīs iespējas ievērojami paplašinās, paaugstinot mobilitātes punkta funkcionalitātes kapacitāti. Tīks izveidots arī elektruzlādes punkts mikromobilitātes atbalstam;
- No esošās velosipēdu u.c. mikromobilitātes transporta novietnes Luknas ezera piekrastes publiskajā ārtelpā var nokļūt, pārejot pāri autoceļam P64. Luknas ezera piekrastes projekta īstenošanas rezultātā Luknas ezera piekrastes publiskajā ārtelpas teritorija tiks papildināta ar vēl 1 velonovietni;
- 1 autonovietne tieši Luknas ezera piekrastes publiskās ārtelpas teritorijā un 3 tās tiešā tuvumā – ārtelpas teritorijai pieguļošajā zemes vienībā un autoceļa P64 pretējā pusē, t.sk. autonovietne, kas funkcionāli nodrošina Luknas ezera piekrastes publiskajā ārtelpā esošā stadiona un estrādes apmeklētāju apkalpošanu.



9.attēls. Velomaršruts Nr.779 “Luknas ezera loks”
 Avots: www.visitdaugavpils.lv

Ilūkstes mobilitātes punkts

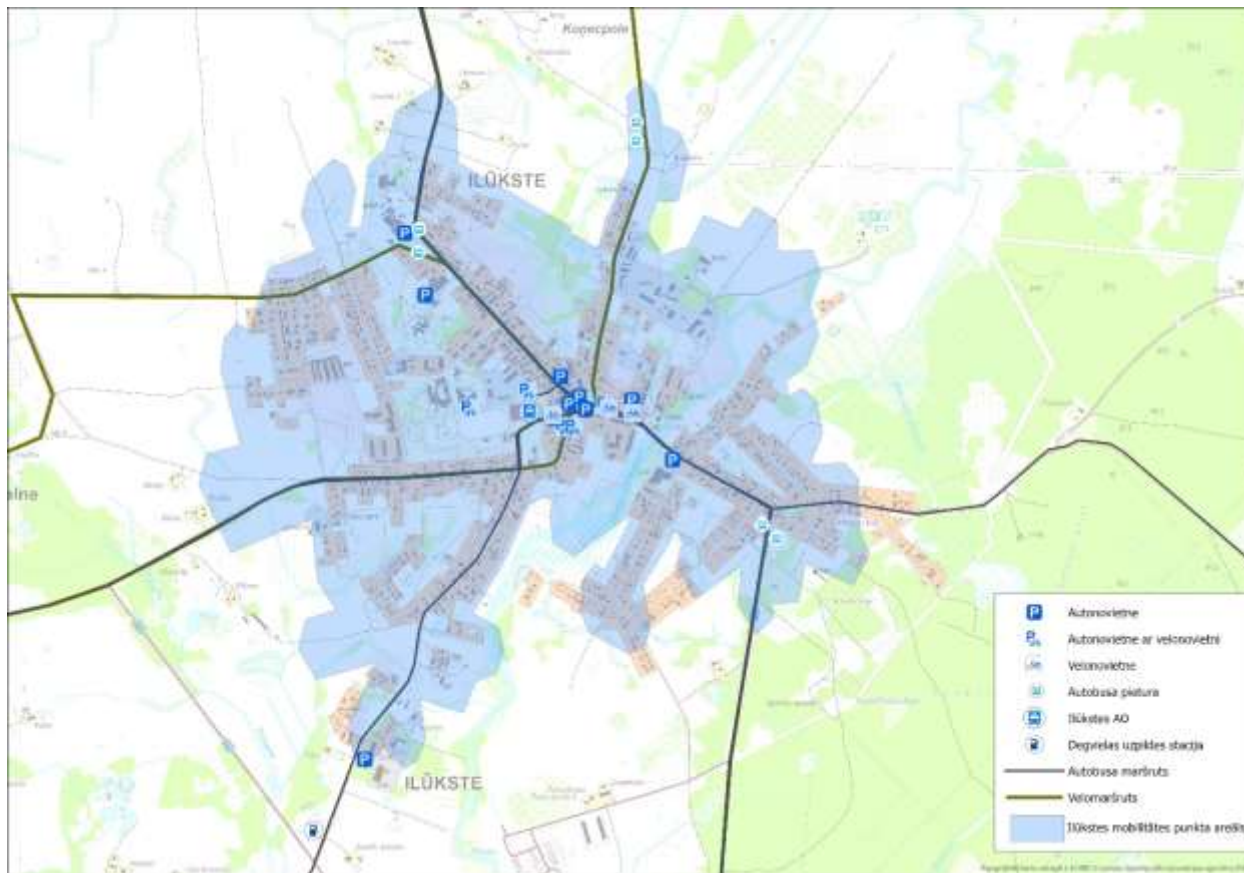
Ilūkstes mobilitātes punkta noteikšanas koncepcija netika balstīta uz Ilūkstes pilsētas robežas vai kāds atsevišķi pastāvošs satiksmes plūsmas krustpunkts.

Ilūksti izceļ mazai pilsētai raksturīgā urbānā vide, kas ļauj esošo mobilitātes infrastruktūras objektu funkcionālo saišu un vietējo kustības plūsmu ietekmes vērtēšanā vadīties pēc tradicionāli pieņemtajiem pilsētvides konceptiem.

Šī mobilitātes punkta areāla noteikšanā par pamatu tika ņemts Ilūkstes pilsētas lielākais transportmijas objekts – Ilūkstes autoosta (SIA "Daugavpils satiksme"), kuru šķērso 9 starppilsētu autobusu maršruti, piešķirot tai reģionāli nozīmīgu lomu, un kas ir funkcionālais piesaistes punkts apkartējās transportmijas infrastruktūrai. Otrais balsts, ar kuru palīdzību tika iezīmēts Ilūkstes mobilitātes punkta areāls, ir “15 minūšu pilsētas koncepcijas” piemērošana – t.i. pilsētvides strukturēšana, kur iedzīvotājiem ir pieejami visi nepieciešamie pakalpojumi un ērtības 15 minūšu gājienā, tādējādi veicinot pilsētas infrastruktūras efektīvāku izmantošanu un mazinot atkarību no automašīnām.

Ilūkstes mobilitātes infrastruktūras funkcionālais areāls tika iezīmēts kā “15 minūšu gājiena” teritorija (pie pieņēmuma, ka cilvēka iešanas vidējā ātruma 5 km/st), par enkurojektu izvēloties Ilūkstes autoostu – sk. 10.attēlu. Šāda pieeja organiski vieno Ilūkstes mobilitātes infrastruktūru, kuras attīstību ietekmēja pilsētas izvietojums Sēlijas vidiens, Lietuvas, Baltkrievijas un Daugavpils virzienu krustpunktā.

Ilūkstes mobilitātes punkta koncepcijas detalizēts attēlojums aptver šādu areālu ar mobilitātes iespēju elementiem:



10.attēls. Ilūkstes mobilitātes punkta koncepcijas detalizēts attēlojums

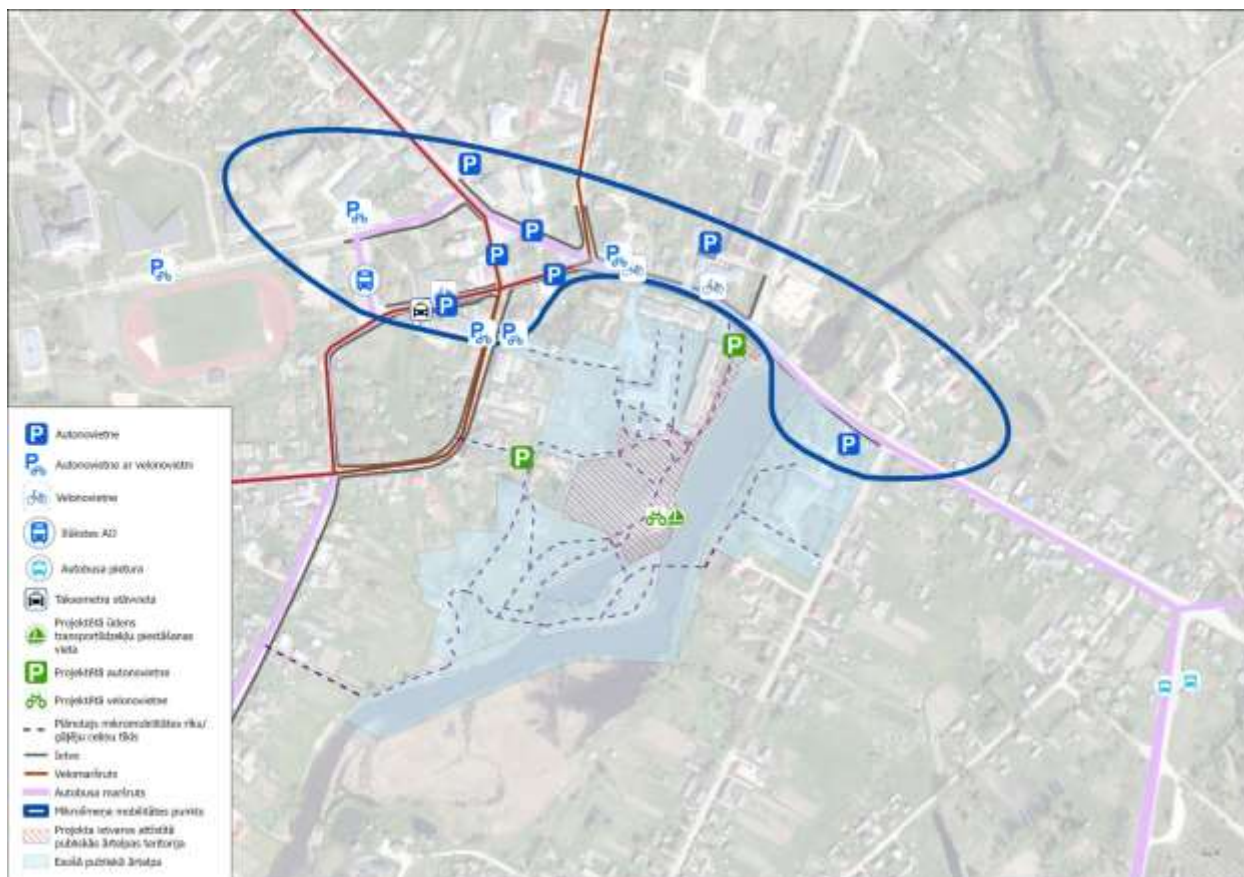
Ilūkstes mobilitātes punkta infrastruktūra un pakalpojumu piedāvājums nodrošina reģionālajam ceļotājam un vietējām iedzīvotājām ērtus dažādu pārvietošanās veida savienojumus vienkopus – nokļūt līdz pilsētas iepirkšanās, izklaides, atpūtas un citiem pakalpojumiem var gan ar sabiedrisko autobusu, gan ar dažādiem alternatīviem pārvietošanās veidiem. Ilūkstes mobilitātes punkts ir reģionāli nozīmīgs multimodālais transporta mezgls, sabiedriskā transporta savienojuma punkts, transportmijas punkts, kas nodrošina transporta veida maiņu no sabiedriskā transporta uz taksometru, velosipēdu, elektrisko skrejriteni, skrituļdēli, pajūgu u.tml.. Tas pilnveido cilvēku mobilitātes iespējas un mazina nepieciešamību izmantot privāto autotransportu. Ērtāku transporta veida maiņu Ilūkstes mobilitātes punkta teritorijā nodrošina autoosta un vēl 4 autobusu pieturas, 10 autostāvvietas, t.sk. 5 ar velonovietnēm, 3 velosipēdu u.c. mikromobilitātes transporta novietnes.

Ilūkstes mobilitātes punkta areālā var izdalīt dažus atsevišķus mikrolīmeņa mobilitātes punktus, kur kodola nozīme ir mikrolīmeņa mobilitātes punktam pašā pilsētas centrā (sk.11.attēlu) – kā savienojuma punktam ar vislielāko dažādu mobilitātes veidu iespēju piedāvājumu, kas ir saistīts

ar blīvu publisko/komerčiālo pakalpojumu vietu un atpūtas telpu koncentrāciju. Šis mikrolīmeņa mobilitātes punkta infrastruktūras tīkls vēsturiski attīstījās kā abu pilsētas daļu (t.i. Ilūkstes upes labā un kreisā krasta apkaimes) funkcionāls savienojums. Ilūkstes pilsētas mērogs veicina, ikdienā pārvietojoties pa pilsētu, izvēlēties mikromobilitātes rīkus. It īpaši labā līmenī vietējā kopienā ir attīstīta velokultūra. Kaut pilsētu šķērso vairāku līmeņu velomaršruti, speciālu veloceļu pilsētas infrastruktūrā nav – pārvietojoties ar mikromobilitātes līdzekļiem, izmanto ielu braucāmo daļu vai ietves. Toties publiskajās vietās izvietoto velostatīvu īpatsvars kopumā ir pielāgots velobraucēju daudzumam (neskaitot velotūristu grupas).

Ilūkstes mobilitātes areālā centrālais mikrolīmeņa mobilitātes punkts ir gan brauciena sākuma punkts, gan pārsēšanās vieta ar šādām mobilitātes iespējām:

- iespēja pārsēties uz publisko autobusu - Ilūkstes AO (9 maršruti);
- automašīnas atstāšanas iespēja - 7 autonovietnes, t.sk. 4 ar autonovietošanas iespējām;
- 3 velosipēdu u.c. mikromobilitātes transporta novietnes (neskaitot tās, kuras ir savienotas ar autonovietnēm) un piekļuve dažāda līmeņa velomaršrutiem;
- taksometru pakalpojumu pieejamības zona (ar taksometru uzgaidīšanas vietu Ilūkstes AO);
- gājēju ceļu tīkls.



11.attēls. Galvenais mikrolīmeņa mobilitātes punkts Ilūkstes mobilitātes punkta areālā

Ilūkstes mobilitātes punkts ir tieši saistīts ar esošo Jezuītu klostera kompleksa un Ilūkstes upes piekrastes publisko ārtelpu, kas atrodas Ilūkstes pilsētas vēsturiskajā centrā (sk.10.-11.attēlu) (turpmāk – Ilūkstes upes piekrastes publiskā ārtelpa) un kuras turpmākā attīstība ir iepļānota 5.1.1 specifiskā atbalsta mērķa “Vietējās teritorijas integrētās sociālās, ekonomiskās un vides attīstības un kultūras mantojuma, tūrisma un drošības veicināšana pilsētu funkcionālajās teritorijās” 5.1.1.3. pasākuma projekta pieteikuma Nr.5.1.1.3/1/23/A/035 “Jezuītu klostera kompleksa un Ilūkstes upes piekrastes publiskās ārtelpas attīstība” (investīciju plāna Augšdaugavas novada sadaļas prioritārā projekta ideja ar unikālo Nr. KUL-103/002 “Jezuītu klostera kompleksa un Ilūkstes upes piekrastes publiskās ārtelpas attīstība”) (turpmāk – Ilūkstes upes piekrastes projekts) ietvaros, paredzot darbus zemes vienībās ar kadastra apzīmējumu Nr.44070030169, 44070030047 un 44070040171. Neskatoties uz esošās ārtelpas nelielu labiekārtošanas pakāpi, tā ir ļoti populārs galamērķis vietējai kopienai – tiek aktīvi izmantota piekļuve pie ūdens un telpa ap Ilūkstes kultūras un mākslas centru. Ilūkstes upes piekrastes publiskā ārtelpa iekļaujas Ilūkstes mobilitātes punkta areālā un tā ir tieši saistīta ar tā galveno mikrolīmeņa mobilitātes punktu (sk.10.-11.attēlu). Ārtelpas apmeklētāji savas automašīnas, velosipeda vai mikromobilitātes rīka novietošanai pašā ārtelpas teritorijā esošās autostāvvietas un velonovietnes, kā arī tās, kas atrodas pie ārtelpas Brīvības un Pilskalnes ielas pretējā pusē. Savukārt no Ilūkstes pilsētas mobilitātes enkurobjekta un savienojumu ar ārējo teritoriju, t.i. no Ilūkstes autoostas Ilūkstes upes piekrastes publisku ārtelpu atdala tikai 2 minūšu gājieni (2-4 minūšu gājiena attālums no Ilūkstes upes piekrastes publiska ārtelpas savienojumiem ar Brīvības un Pilskalnes ielām). 2023.gadā izstrādātā Jezuītu klostera kompleksa un Ilūkstes upes piekrastes ainavas attīstības koncepcija paredz mobilitātes iespēju paplašināšanu – plaši attīstot mikromobilitātes rīku izmantošanas infrastruktūras tīklu, savienojumus, novietojumus, papildinot automašīnu novietošanas iespējas, kā arī atdzīvināt ūdens transporta kustības iespējas Ilūkstes upes pilsētas posmā (sk.12.attēlu).



12.attēls. Kustības shēma Ilūkstes upes piekrastē pēc visu Jezuītu klostera kompleksa un Ilūkstes upes piekrastes ainavas attīstības koncepcijā piedāvāto būvniecības kārtu realizācijas
Avots: Jezuītu klostera kompleksa un Ilūkstes upes piekrastes ainavas attīstības koncepcija

Ilūkstes upes piekrastes projekts ir minētās koncepcijas īstenošanas 1.posms, tomēr arī šī projekta īstenošanas rezultātā esošās mobilitātes iespējas papildināsies ar celiņu posmiem, ko var izmantot gājēji un mikromobilitātes transporta lietotāji, vairāk organizēto vietu automašīnas un velotransporta izvietošanai, izveidosies vieta, kur varēs iekāp/izkāpt ūdens mobilitātes rīkā (sk.13.attēlu).



13.attēls. Kustības shēma pēc 1.būvniecības kārtas realizācijas saskaņā ar Jeziūtu klostera kompleksa un Ilūkstes upes piekrastes ainavas attīstības koncepcijas sākotnējo redakciju
Avots: Jeziūtu klostera kompleksa un Ilūkstes upes piekrastes ainavas attīstības koncepcija