

Pasūtītājs:

VSIA „Latvijas Valsts ceļi”

Adrese: Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1051

Darba nosaukums:

**“Mikromobilitātes infrastruktūras nepieciešamības
izvērtējuma metodika”**

Izpildītājs:

SIA “Inženierbūve”

Datums:

2022. g. 30. septembris

Saturs

JĒDZIENI UN DEFINĪCIJAS.....	2
VISPĀRĪGI NORĀDĪJUMI	2
PRIORITĀTES KRITĒRIJI	4
MIKROMOBILITĀTES INFRASTRUKTŪRAS VEIDS	9
1. pielikums.....	11

JĒDZIENI UN DEFINĪCIJAS

Mikromobilitāte – cilvēku pārvietošanās kājām vai ar transportlīdzekli, kas paredzēts vienai personai un kuru darbina cilvēka vai videi draudzīga dzinēja spēks;

Mikromobilitātes infrastruktūra – mikromobilitātes nodrošināšanai paredzēta, no autotransporta un citiem ātras satiksmes veidiem nodalīta infrastruktūra, tostarp gan kopīga gājēju un riteņbraucēju infrastruktūra, gan arī atdalīta;

Infrastruktūras apkalpošanas zona – teritorija ap mikromobilitātes infrastruktūru kurā izvietoti ar to saistītie satiksmes ģenerācijas punkti, un interešu piesaistes objekti, un kura nosakāma ne tālāk, kā 1,5km no plānotās infrastruktūras;

Mobilitātes punkts – pasažieru satiksmes mezgls ar pamatuzdevumu lietotājam vienkopus nodrošināt dažādu transporta veidu savienojumus un citus pasažieru satiksmes mezglam raksturīgus pakalpojumus (stāvvietas, velosipēdu novietne, noma u.c.).

VISPĀRĪGI NORĀDĪJUMI

1. Mērķis un darbības principi

1.1 Mikromobilitātes infrastruktūras nepieciešamības izvērtējuma metodika (turpmāk – metodika) paredzēta ar mērķi noskaidrot prioritāti un veidu pašvaldību vai citu personu ierosinātajiem būvniecības priekšlikumiem par mikromobilitātes infrastruktūras posmu izveidi valsts autoceļu ceļu tīklā, un tam pieguļošajā teritorijā.

1.2 Mikromobilitātes infrastruktūras elementa vai tā posma nepieciešamību identificē ar pašvaldības vai citas juridiskas vai fiziskas personas iniciatīvu un:

- 1.2.1 saskaņā ar principiem, kuri noteikti ar Teritorijas attīstības plānošanas likuma¹ 3. pantu;
- 1.2.2 atbilstoši pašvaldības kompetencei un funkcijām kuras noteiktas ar Teritorijas attīstības plānošanas likuma¹ 12. pantu, un Likuma par pašvaldībām² 15. panta 2) daļu
- 1.2.3 saskaņā ar SM Informatīvajā ziņojumā³ iekļauto:
 - 1.2.3.1 valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstības stratēģiju un tajā ietvertajiem principiem;
 - 1.2.3.2 galvenajiem valsts mikromobilitātes infrastruktūras maršrutiem;
 - 1.2.3.3 apdzīvotu vietu un to sasniedzamības robežas savienošajiem valsts mikromobilitātes infrastruktūras maršrutiem;
- 1.3 Identificētā mikromobilitātes infrastruktūras objekta izbūves priekšlikuma prioritāti vērtē, ja tam, noteiktais sākotnējais novērtējums pēc 2. nodaļā aprakstītajiem 5., 6., un 7. kritērijiem nav mazāks par 15 punktiem uz km.
- 1.4 Rekomendētais izbūvējamās mikromobilitātes infrastruktūras veids un galvenie profila parametri ir ieteicami atbilstoši metodikā dotajiem norādījumiem un kritērijiem (sk. 4. nod.).
- 1.5 Metodika paredzēta mikromobilitātes infrastruktūras posmu un elementu, kas paredzēta gājējiem un riteņbraucējiem (iekļaujot arī elektriskos skrejriteņus) un attiecināma uz virkni maziem, viegliem transportlīdzekļiem, kuru maksimālais ātrums nepārsniedz 25 km/h, izvērtēšanai.
- 1.6 Mikromobilitātes infrastruktūra var būt saistīta ar esošā valsts autoceļu tīkla autoceļu (atrsties autoceļa nodaļuma joslā) vai to papildināt, ar nosacījumu, ka tā atbilst valsts autoceļu tīkla parametriem un savieno mikromobilitātes satiksmes galamērķi(-us) pie valsts autoceļa ar citiem(-u) mikromobilitātes satiksmes galamērķiem(-i), vai tās ģenerācijas avotiem(-u). Plānotā un pēc metodikas vērtējamā mikromobilitātes infrastruktūras posma garums rekomendējams ne mazāks, kā 1 km un ne garāks par 10 km. Ja izvērtējamā priekšlikuma maršrutā ir izdalāmi pirmšķietami atšķirīga rakstura posmi, tad tos ieteicams izdalīt vairākos priekšlikumos, kuru robežās paredzama infrastruktūra ar līdzīgiem tehniskiem parametriem.
- 1.7 Ceļa pārvaldītājam pieļaujams pamatotos izņēmuma gadījumos veikt mikromobilitātes infrastruktūras izbūvi balstoties uz citiem metodikā neiekļautiem, saimnieciski izsvērtiem, racionāliem apsvērumiem.

¹ <https://likumi.lv/ta/id/238807-teritorijas-attistibas-planosanas-likums>

² <https://likumi.lv/ta/id/57255-par-pasvaldibam>

³ Informatīvais ziņojums “Par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstību” izskatīts Ministru kabineta 2022. gada 15. februāra sēdē (protokols Nr. 8, 45. §), <https://tapportals.mk.gov.lv/meetings/protocols/fafc0df9-1624-48ec-8b2c-3e6b69352aae#meeting-protocol-preview-8>

PRIORITĀTES KRITĒRIJI

2. Mikromobilitātes infrastruktūras nepieciešamības prioritāti vērtē pēc šādiem kritērijiem un principiem:

2.1. **Infrastruktūras nepārtrauktība** ir svarīgs faktors, lai nodrošinātu mazaizsargāto satiksmes dalībnieku (gājēju un riteņbraucēju) drošību. Satiksmes infrastruktūras pārtraukums nozīmē to, ka satiksmes dalībnieks sava maršruta turpināšanai, iespējams, ir spiests izmantot tam nepiemērotu infrastruktūru vai citus veidus, kas apdraud gan viņu, gan pārējos satiksmes dalībniekus, vai arī aizskar trešo personu intereses. Kritērijs paredz vērtēt to, vai plānotā infrastruktūra tiek savienota ar līdzvērtīgu blakus esošu, jau izveidotu mikromobilitātes infrastruktūras tīklu.

Vērtējums tiek piešķirts šādi:

20 punkti – esošas mikromobilitātes infrastruktūras līdzvērtīgs turpinājums ir divos vai vairāk virzienos;

10 punkti – esošas mikromobilitātes infrastruktūras līdzvērtīgs turpinājums ir vienā virzienā;

5 punkti – mikromobilitātes plānotā infrastruktūra tiek savienota ar mazāka apjoma un funkcionalitātes (mazāks garums vai mazāki profila parametri) mikromobilitātes infrastruktūras tīklu vai elementu ;

0 punkti – plānotā mikromobilitātes infrastruktūra neparedz esošas infrastruktūras turpināšanu (objekts netiek savienots ar līdzvērtīgu infrastruktūru).

2.2. **Infrastruktūras saistība ar valsts mēroga mikromobilitātes maršrutiem** (objekta esamība attīstības plānos, nacionālā mērogā, piem.: galvenais valsts mikromobilitātes infrastruktūras maršruts³. Mikromobilitātes infrastruktūras nepārtrauktību iespējams garantēt iepriekš definējot galveno maģistrālo maršrutu pamattīklu, un sekmējot atzaru veidošanos ap šī tīkla maģistrālēm, un pielāgojot to pēc iespējas lielākam interešu lokam. – lietotāju skaitam. Šī kritērija kontekstā tiek vērtēta plānotā mikromobilitātes posma piederība iepriekš definētiem nacionāla un vietēja mēroga maršrutiem. Piederību nosaka pēc attiecīgi – valsts mēroga mikromobilitātes infrastruktūras plānā vai vietēja mēroga teritorijas plānošanas dokumentos norādītā.

Vērtējums tiek piešķirts šādi:

20 punkti – ja plānotais mikromobilitātes infrastruktūras posms vismaz 50% apjomā ir paredzēts gan valsts mēroga plānos, gan pašvaldības plānos;

10 punkti – ja plānotais mikromobilitātes infrastruktūras posms vismaz 50% apjomā ir tikai valsts mēroga plānos;

5 punkti – ja plānotais mikromobilitātes infrastruktūras posms ir tikai pašvaldības plānos;

0 punkti – ja plānotais mikromobilitātes infrastruktūras posms nav iekļauts ne valsts, ne pašvaldības plānos.

2.3. **Auto satiksmes intensitāte** ir faktors, kas nosaka ceļu satiksmes negadījuma iespējamību uz autoceļa, t.i. jo augstāka satiksmes intensitāte ceļa posmā, jo augstāka negadījuma iespējamība aplūkotajā autoceļa posmā. Plānojot mikromobilitātes

infrastruktūru kura fiziski atdala mikromobilitātes satiksmi no autosatiksmes plūsmas, tiek nozīmīgi samazināti ar mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošību saistītie riski.

Kritērijs paredz vērtēt lielāko vidējo diennakts transportlīdzekļu intensitāti (VDI) no plānotās mikromobilitātes infrastruktūras apkalpošanas zonai pieguļošā vai tajā ietilpstošā autoceļa, no kura mikromobilitātes infrastruktūras objekta izveides rezultātā plānots atdalīt mikromobilitātes satiksmi.

Vērtējums tiek piešķirts šādi:

20 punkti – ja šajā autoceļa tīkla posmā VDI ir 8001 un vairāk transportlīdzekļu diennaktī;

15 punkti – ja šajā autoceļa tīkla posmā VDI ir 3001 – 8000 un vairāk transportlīdzekļu diennaktī;

10 punkti – ja šajā autoceļa tīkla posmā VDI ir 1001 – 3000 un vairāk transportlīdzekļu diennaktī;

5 punkti – ja šajā autoceļa tīkla posmā VDI ir 301 – 1000 un vairāk transportlīdzekļu diennaktī;

2 punkti – ja šajā autoceļa tīkla posmā VDI ir zem 300 transportlīdzekļu diennaktī.

2.4. Ceļu satiksmes negadījumi (drošības faktors) ar mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem. Ceļu satiksmes negadījumos ievainoti vai gājuši bojā gājēji un/vai velosipēdisti un/vai citi mikromobilitātes satiksmes dalībnieki, liecina par bīstamību attiecīgajā ceļa posmā, kuru iespējams nozīmīgi samazināt, atdalot mikromobilitātes satiksmi no autosatiksmes. Kritērijs paredz noskaidrot un vērtēt ceļu satiksmes negadījumu (CSNg) statistiku visos plānotās mikromobilitātes infrastruktūras apkalpošanas zonai pieguļošajos vai tajā ietilpstošajos autoceļos, t.sk ielās, no kuriem mikromobilitātes infrastruktūras objekta izveides rezultātā plānots atdalīt mikromobilitātes satiksmi. Vērtē pēc satiksmes negadījumu statistikas noskaidrojot un salīdzinot CSNg skaitu vidēji gadā uz ceļiem un ielām.

Vērtējums tiek piešķirts šādi:

20 punkti – ja uz ceļiem plānotā infrastruktūras mikromobilitātes infrastruktūras posma apkalpošanas zonas robežās, vērtējot pēdējo 3 gadu laikā notikušos CSNg gājuši bojā un/vai ievainoti 10 vai vairāk gājēji un/vai riteņbraucēji;

15 punkti – ja uz ceļiem plānotā infrastruktūras mikromobilitātes infrastruktūras posma apkalpošanas zonas robežās, vērtējot pēdējo 3 gadu laikā notikušos CSNg gājuši bojā un/vai ievainoti 6 – 9 vai vairāk gājēji un/vai riteņbraucēji;

10 punkti – ja uz ceļiem plānotā mikromobilitātes infrastruktūras posma apkalpošanas zonas robežās, vērtējot pēdējo 3 gadu laikā notikušos CSNg gājuši bojā un/vai ievainoti 2 – 5 vai vairāk gājēji un/vai riteņbraucēji;

5 punkti – ja uz ceļiem plānotā mikromobilitātes infrastruktūras posma apkalpošanas zonas robežās, vērtējot pēdējo 3 gadu laikā notikušos CSNg gājuši bojā un/vai ievainoti 1 vai vairāk gājēji un/vai riteņbraucēji;

0 punkti – ja uz ceļiem plānotā mikromobilitātes infrastruktūras posma apkalpošanas zonas robežās, vērtējot pēdējo 3 gadu laikā notikušos nav CSNg gājuši bojā un/vai ievainoti gājēji un/vai riteņbraucēji.

2.5. Plānotās infrastruktūras objekta apkalpošanas zonā reģistrēto iedzīvotāju skaits.

Mikromobilitātes satiksmes nepieciešamība izriet galvenokārt no konkrētās teritorijas iedzīvotāju nepieciešamības un vēlmes pārvietošanās vajadzībām izmantot izmantot šo satiksmes veidu. Viens no faktoriem, kas nosaka infrastruktūras efektivitāti ir tās potenciālais lietotāju skaits. Lai infrastruktūru padarītu iespējami efektīvāku nepieciešams nodrošināt iespējami lielāku tās potenciālo lietotāju skaitu un līdz ar to vajadzības pakāpe konkrētajam objektam ir atkarīga no iedzīvotāju skaita tā apkalpošanas zonā.

Dati par iedzīvotāju skaitu balstoties uz teritorijā reģistrēto iedzīvotāju skaitu pieejami Latvijas oficiālajā statistikas portālā⁴. Lai noteiktu uz plānoto infrastruktūras objektu attiecināmo iedzīvotāju skaitu ir kartogrammā jāatzīmē objekta novietojums un teritorija 1,5 km rādiusā ap to, un jāsaskaita kartogrammā norādītais uz iezīmēto teritoriju attiecināmais iedzīvotāju skaits.

Vērtējums tiek piešķirts šādi:

- 20 punkti – ja mikromobilitātes infrastruktūras apkalpošanas posma robežās ir reģistrēta dzīvesvieta vairāk kā 11 000 iedzīvotājiem;
- 15 punkti – ja mikromobilitātes infrastruktūras apkalpošanas posma robežās ir reģistrēta dzīvesvieta no 5 001 – 11 000 iedzīvotājiem;
- 10 punkti – ja mikromobilitātes infrastruktūras apkalpošanas posma robežās ir reģistrēta dzīvesvieta no 1 001 – 5 000 iedzīvotājiem;
- 5 punkti – ja mikromobilitātes infrastruktūras apkalpošanas posma robežās ir reģistrēta dzīvesvieta 101 – 1 000 iedzīvotājiem;
- 2 punkti – ja mikromobilitātes infrastruktūras apkalpošanas posma robežās ir reģistrēta dzīvesvieta ne vairāk kā 100 iedzīvotājiem

2.6. Interesu piesaistes objekti jeb mērķi – satiksmes mērķim atbilstoši objekti plānotajā infrastruktūras trasē, piemēram: izglītības iestādes, dienas centri personām ar invaliditāti, ārstniecības iestādes, kapsētas, baznīca vai tirgus, parks, apskates vieta, uzņēmums ar lielu skaitu darbinieku, kas turpmāk tiek apzīmēti kā interešu piesaistes objekti (turpmāk – IPO). Būtiska pazīme kas raksturo IPO ir tā darbības regularitāte un tās raksturs (sezonalitāte). Objekts, var funkcionēt un piesaistīt apmeklētājus visu gadu vai lielāko tā daļu (funkcionē > 9 mēn./gadā), vai arī tam ir noteiktas sezonālas tendences (funkcionē < 9 mēn./gadā), vai arī IPO funkcionē epizodiski (piem. brīvdabas estrāde). Mikromobilitātes satiksmi ģenerējoši avoti un mērķi var būt ar dažādu satiksmes ģenerācijas intensitāti, raksturu, sezonalitāti utt. Tādejādi, lai vērtētu plānotās mikromobilitātes infrastruktūras sagaidāmo efektivitāti, ir svarīgi ne tikai identificēt plānotā mikromobilitātes objekta apkalpotās satiksmes ģenerācijas vietas, bet arī izvērtēt to intensitāti un sezonālo raksturu. Tāpēc šis kritērijs sastāv no divu vērtējumu reizinājuma. Pirmkārt tiek noteikta IPO intensitāte, un otrajā solī tā funkcionēšanas periodiskums, sezonalitāte, un regularitāte. Kā vērtējums šajā kritērijā kalpo visu mikromobilitātes objekta robežās identificēto IPO intensitātes faktora reizinājumu ar periodiskuma faktoru summa.

Vērtējums tiek piešķirts atbilstoši 1. tabulai, ņemot vērā arī par katru maršruta infrastruktūras apkalpošanas zonā ietverto IPO noteikto punktu skaitu:

⁴ <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/iedzivotaji/iedzivotaju-skaitis/kartes/k132-iedzivotaju-skaitis-detalizeti> izvēloties šķirtni “Iedzīvotāju skaits (režģis)”.

1. tabula "Vērtējums interešu piesaistes objektiem (IPO)"

<i>Nr.</i>	<i>IPO</i>	<i>Vērtējums, punkti</i>	<i>Atsevišķa IPO vērtējuma maksimālā robeža, punkti</i>
1	Izglītības iestāde, t.sk interešu izglītības, bērnudārzs. Vērtējums par katriem 50 izglītojamajiem.	1,0	5,0
2	Tirdzniecības vieta (veikals, tirdzniecības centrs tirgus). Vērtējums atkarībā no tirdzniecības platības, par katriem 30m ² tirdzniecības platības.	0,1	5,0
3	Dienas centrs personām ar īpašām vajadzībām, pansionāts, rehabilitācijas iestāde.	0,5	
4	Kapsēta. Vērtējums atkarībā no platības, ha.	0,01	0,5
5	Parks, brīvdabas atpūtas laukums, bērnu rotaļu laukums, sporta laukums, sporta zāle, baseins, sporta komplekss ⁵ . Vērtējums atkarībā no platības, ha.	0,05	2,0
6	Pludmale, oficiāla peldvieta ⁵ .	0,5	
7	Apskates jeb tūrisma objekts. Vērtējums par katriem 10 apmeklētājiem vidēji dnn.	0,2	5,0
8	Biroja, administrācijas, ražošanas un prakses telpas, t.sk ārstniecības un viesu apkalpošanas iestādes. Vērtējums par katriem 10 darbiniekiem un apmeklētājiem vidēji dnn.	0,1	5,0
9	Pulcēšanās vieta (piem. – baznīca, teātris, brīvdabas estrāde, utml.) ⁶ . Vērtējums par katriem 100 darbiniekiem un apmeklētājiem vidēji pasākumā.	0,1	5,0
10	Mobilitātes punkts Vērtējums par katriem 5 lietotājiem vidēji dnn (pasažieris, stāvvietas lietotājs, citas infrastruktūras lietotājs)	0,1	5,0

Piezīme:

Ja kādā atsevišķi vērtējamā IPO ir identificējami vairāki mikromobilitātes ģenerācijas avoti piemēram, ja skolā ir arī sporta laukums vai baseins, vai arī, – ja skolā ir arī interešu izglītības iestāde, tad vērtējumā iekļauj tikai to, kurš rada lielāko ietekmi (pēc vērtējuma punktiem).

Periodiskuma faktors nosakāms pēc 2. tabulas:

2. Tabula "Periodiskuma faktori interešu piesaistes objektiem"

<i>Periodiskuma raksturs</i>	<i>Periodiskuma faktors</i>
Aktīvs visu gadu (>9 mēnešiem /gadā)	1,0
Aktīvs sezonāli (<9 mēnešiem /gadā)	0,3
Aktīvs epizodiski (izrādes, koncerti, sporta sacensības, festivāli utml.)	0,1

⁵ Ja nepieciešams, tad arī uz šiem IPO attiecināms periodiskuma faktors

Atkarībā no aprēķinātās visu plānotajā infrastruktūras objektā esošo IPO ietekmju summas tiek piešķirts vērtējums jeb punkti par šo kritēriju.

2.7. Sabiedriskā transporta piesaiste. Savienojumi ar autoostu, dzelzceļa staciju vai nozīmīgām pieturvietām. Mikromobilitātes satiksmes efektivitāte būtiski pieaug, ja tā funkcionē, kā viens no satiksmes veidiem, tādās kompleksas satiksmes sistēmas ietvaros, kurā viens no elementiem ir sabiedriskis transports. Lai nodrošinātu šādu funkcionalitāti, tad mikromobilitātes infrastruktūrai ir jābūt savienotai ar mezgla punktiem pārejai uz attiecīgo sabiedriskā transporta infrastruktūru t.i. sabiedriskā transporta pieturvietām autoceļa vai dzelzceļa tīklā. Tajā skaitā – autoostām un dzelzceļa stacijām. Pēc šī kritērija tiek vērtēta paredzēto savienojuma mezglu esamība plānotajā mikromobilitātes infrastruktūras objektā.

Vērtējums tiek piešķirts šādi:

20 punkti – ja plānotajā mikromobilitātes infrastruktūras posmā ir paredzēts savienojums piekļuvei autoostai, autobusu pieturvietai vai dzelzceļa stacijai, kur pietur vairāk kā 12 reisi dienā;

15 punkti – ja plānotajā mikromobilitātes infrastruktūras posmā ir paredzēts savienojums piekļuvei autoostai, autobusu pieturvietai vai dzelzceļa stacijai, kur pietur vairāk kā 8 – 11 reisi dienā;

10 punkti – ja plānotajā mikromobilitātes infrastruktūras posmā ir paredzēts savienojums piekļuvei autoostai, autobusu pieturvietai vai dzelzceļa stacijai, kur pietur vairāk kā 4 – 7 reisi dienā;

5 punkti – ja plānotajā mikromobilitātes infrastruktūras posmā ir paredzēts savienojums piekļuvei autoostai, autobusu pieturvietai vai dzelzceļa stacijai, kur pietur vairāk kā 2 – 3 reisi dienā;

0 punkti – ja plānotajā mikromobilitātes infrastruktūras posmā ir paredzēts savienojums piekļuvei autoostai, autobusu pieturvietai vai dzelzceļa stacijai, kur pietur mazāk kā 2 reisi dienā vai šādu objektu nav.

Vērtējumu kopsavilkums atspoguļots 1. pielikumā.

2.8 Proritātes izvērtēšanai atbilstošam mikromobilitātes infrastruktūras posmam (sk. p.p. 1.3.) pēc katra no 1. pielikumā noteiktajiem kritērijiem un to vērtībām nosaka vērtējumu punktus, kurus saskaita un daļa ar plānotās infrastruktūras posma kopējo garumu, iegūstot svērto vidējo vērtējumu uz posma km.

2.9 Nepieciešamības gadījumā vērtētie plānoto mikromobilitātes infrastruktūras maršruti vai posmi tiek sarindoti pēc iegūtā svērtā vidējā vērtējuma uz km, sākot ar augstāko līdz zemākajam. Augstāks vērtējums uz km norāda uz augstāku objekta prioritāti, jeb nepieciešamības pakāpi.

3. tabula "Mikromobilitātes infrastruktūras profila elementu parametri"

Profila kategorija	Punkti (kritēriju 5., 6., un 7. summa dalīta ar posma garumu)	Satiksmes telpas platums (m)	Brīvības telpas platums (m)	Satiksmes telpas augstums (m)	Drošības telpas platums (m)	Minimālais nomales platums (m)
1	<20	2,00	2,50	2,25	0,25	0,50
2	21-30	2,50	3,00			
3	31-45	3,00	3,50			
4	46-59	3,50	4,00			
5	>60	4,00	4,50			

Piezīmes:

- 1) Ja plānotā infrastruktūra ietver būtiski atšķirīga rakstura posmus, tad to profila parametri nosakāmi vai precizējami projektēšanas procesa ietvaros. Ieteicams šādus atšķirīgus posmus izdalīt atsevišķi vērtējamā maršrutā vai posmā;
- 2) pamatotos izņēmuma gadījumos (piemēram: šaura eja, ierobežojoša apbūve, īpašuma robežas u. tml.) pieļaujams samazināt plānotās mikromobilitātes infrastruktūras atsevišķa posma profila (satiksmes telpas) platumu līdz ne mazāk par 1,6 m, vienlaikus īsos posmos īpaši pamatotos gadījumos pieļaujama par 1,6m šaurāka infrastruktūra;
- 3) pamatotos izņēmuma gadījumos, ja plānotajā maršrutā ir autoceļš ar satiksmes intensitāti zem 50 transportlīdzekļiem diennaktī un ievērojamu mikromobilitātes satiksmes plūsmu, pieļaujams paredzēt apvienotu satiksmes telpu, nodrošinot autoceļa posma aprīkošanu ar nepieciešamajiem satiksmes organizācijas un satiksmes mierināšanas līdzekļiem, kā arī samazinot atļauto braukšanas ātrumu līdz ne vairāk kā 30km/h;

1. pielikums

P1.Tabula "Prioritātes novērtēšanas kritēriji"

Nr.p.k	Kritērijs	Vērtējums (punkti)
1.	Infrastruktūras nepārtrauktība Vai plānotā mikromobilitātes infrastruktūra tiek savienota ar līdzvērtīga apjoma mikromobilitātes infrastruktūru?	
1.1	Plānotās mikromobilitātes infrastruktūras līdzvērtīgs turpinājums ir paredzēts vismaz divos virzienos	20
1.2	Plānotās mikromobilitātes infrastruktūras līdzvērtīgs turpinājums paredzēts vienā virzienā	10
1.3	Plānotā mikromobilitātes infrastruktūra tiek savienota ar mazāka apjoma un funkcionalitātes (mazāks garums vai mazāki profila parametri) mikromobilitātes infrastruktūras tīklu vai elementu	5
1.4	Plānotā mikromobilitātes infrastruktūra neparedz esošas infrastruktūras turpināšanu (objekts netiek savienots ar līdzvērtīgu infrastruktūru)	0
2.	Infrastruktūras saistība ar nacionāla mēroga mikromobilitātes maršrutiem, objekta esamība attīstības plānos	
2.1	Ir gan nacionāla mēroga attīstības plānā, gan pašvaldības attīstības plānā	20
2.2	Ir nacionālajā plānā, nav pašvaldības attīstības plānā	10
2.3	Ir tikai pašvaldības attīstības plānā	5
2.4	Plānos nav	0
3.	Auto satiksmes intensitāte posmā	
3.1	Virs 8000 trl./dnn.	20
3.2	no 3001 – 8000 trl./dnn.	15
3.3	no 1001 – 3000 trl./dnn.	10
3.4	no 301 – 1000 trl./dnn.	5
3.5	līdz 300 trl./dnn	2
4.	CSNg ar mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem.	
4.1	10 un vairāk	20
4.2	6 – 9	15
4.3	2 – 5	10
4.4	1	5
4.4	0	0
5.	Plānotās infrastruktūras objekta apkalpošanas zonā reģistrēto iedzīvotāju skaits	
5.1	reģistrēti vairāk par 11 000 iedzīvotāju	20
5.2	reģistrēti no 5 001 – 11 000 iedzīvotāju	15
5.3	reģistrēti no 1001 – 5 000 iedzīvotāju	10
5.4	reģistrēti no 101 – 1000 iedzīvotāju	5
5.4	reģistrēti līdz 100 iedzīvotāju	2
6.	Interesū piesaistes objekti - mērķi	
6.1	Visu plānotās mikromobilitātes infrastruktūras objekta apkalpošanas zonā identificēto IPO intensitātes faktora reizinājuma ar periodiskuma faktoru summa	Aprēķins
7.	Sabiedriskā transporta piesaiste.	
7.1	Vairāk kā 12 reisi dienā	20
7.2	ir 8 – 11 reisi dienā	15
7.3	ir 4 – 7 reisi dienā	10
7.4	ir 2 – 3 reisi dienā	5
7.5	mazāk par 2 reisiem dienā	0