

**Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas
transporta un mobilitātes attīstības
tematiskais plānojums**

**RVC un tā AZ transporta un
mobilitātes attīstības plāns**

Gala ziņojums

21.08.2025.

Satura rādītājs

levads	6
1. Tematiskā plānojuma izstrādes pamatojums	6
1.1. Tematiskā plānojuma vieta Rīgas plānošanas sistēmā	6
1.2. Tematiskā plānojuma mērķis un uzdevumi	7
1.3. Atbilstība normatīvajiem aktiem un saistītām izpētēm	8
1.4. Tematiskā plānojuma atbilstība Rīgas mobilitātes vīzijai	9
2. Esošās plānotās un faktiskās situācijas apraksts	11
2.1. Satiksmes pieprasījums	11
2.1.1. Iedzīvotāju un nodarbināto skaita izmaiņas	11
2.1.2. Iedzīvotāju mobilitāte	14
2.1.3. Gājēju un mikromobilitātes plūsmas	17
2.1.4. Autotransporta plūsmas	20
2.2. Transporta infrastruktūra	20
2.2.1. Mikromobilitāte	21
2.2.2. Autotransports un dzelzceļš	23
2.2.3. Autonovietnes	24
2.3. Transporta veidi	24
2.3.1. Vieglais transports	25
2.3.2. Kravas transports	27
2.3.3. Ūdens transports	28
2.3.4. Sabiedriskais transports	29
2.3.5. Dzelzceļš	33
2.4. Transporta plūsmu modelis	34
3. Tematiskā plānojuma risinājumi un uzdevumi RVC un tā AZ TP	36
3.1. Vispārēji	36
3.2. Ielu tīkla attīstība	38
3.2.1. Ielu kategorijas	38
3.2.2. Sarkanās līnijas	43
3.2.3. Ielu tipoloģija	48
3.2.4. Ielu telpas sadalījums	52
3.3. Gājēju telpas attīstība	54
3.3.1. Gājēju iekškvartālu ceļi un pasāžās	56
3.3.2. Gājēju ielas un ielas ar gājēju prioritāti	59

3.3.3.	Gājēju infrastruktūras uzlabojumi	60
3.3.4.	Rekomendācijas gājēju telpas infrastruktūras uzlabošanai	62
3.4.	Velotransporta un mikromobilitātes attīstība	63
3.4.1.	Infrastruktūras tīklojums.....	64
3.4.2.	Velonovietnes un velostāvparki	66
3.4.3.	Rekomendācijas infrastruktūras attīstībai	68
3.5.	Sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstība	69
3.5.1.	Maršruti un pieturvietas	70
3.5.2.	ST joslas.....	72
3.5.3.	Tramvaja attīstība	74
3.5.4.	Rekomendācijas ST attīstībai	78
3.6.	Autotransporta infrastruktūras attīstība	79
3.6.1.	Apbraukšanas iespējas	79
3.6.2.	Ātruma režīmi	84
3.6.3.	Perspektīvā satiksmes organizācija	86
3.6.4.	Kravas transporta maršruti un bīstamās kravas	87
3.6.5.	Rekomendācijas transporta infrastruktūras attīstībai	90
3.7.	Dzelzceļa infrastruktūras attīstība	91
3.7.1.	Jaunas pieturas.....	91
3.7.2.	Esošo staciju attīstība un uzlabošana.....	92
3.7.3.	Mobilitātes punkti	94
3.7.4.	Likvidētas agrāk plānotās stacijas	94
3.7.5.	Bīstamo kravu pārvadājumu risinājumi	94
3.7.6.	Turpmākās attīstības virzieni	94
3.7.7.	Dzelzceļa attīstība ārpus RVC AZ teritorijas	95
3.7.8.	Rekomendācijas dzelzceļa attīstībai.....	96
3.8.	Ūdenstransporta attīstība	96
3.8.1.	Ūdenstransporta maršrutu attīstība kā sabiedriskā transporta komponente.....	97
3.8.2.	Piestātnes.....	101
3.8.3.	Kuģu flotes modernizācija.....	103
3.8.4.	Pārvaldības modeļi.....	103
3.8.5.	Īstenošanas priekšnosacījumi	103
3.8.6.	Tūrisma potenciāls	104
3.8.7.	Turpmākās attīstības virzieni	105

3.9. Autotransporta novietņu attīstība	105
3.9.1. Autonovietņu tarifu zonējums	106
3.9.2. Pazemes, daudzstāvu autonovietņu un stāvparku attīstība	107
3.9.3. Autonovietņu attīstības scenāriji	111
Elektrouzlādes infrastruktūra	113
3.9.4.	113
3.9.5. Rekomendācijas stāvvietu attīstībai	117
3.10. Satiksmes organizācija un stāvvietas Vecrīgā	118
3.10.1. Satiksmes organizācija	118
3.10.2. Stāvvietas Vecrīgā	121
4. Transporta infrastruktūras attīstības priekšlikumi RVC AZ teritorijas plānojuma TIAN.....	124
4.1. Transporta infrastruktūras objektiem rezervējamās teritorijas	124
Pielikumi	129

Izmantotie saīsinājumi un terminoloģija

AS	Akciju sabiedrība
CSP	Latvijas Republikas Centrālā statistikas pārvalde
CSDD	VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija"
CSN	Ceļu satiksmes noteikumi
CSNg	Ceļu satiksmes negadījumi
ES	Eiropas savienība
ITVS	Inteliģentā transporta vadības sistēma
LDz	VAS "Latvijas dzelzceļš"
MK	Ministru kabinets
MRP	Mobilitātes rīcības programma
RB	Rail Baltica
RVP PAD	Rīgas valstspilsētas pašvaldības Pilsētas attīstības departaments
RS	RP SIA "Rīgas satiksme"
RTIAN	Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi
RTP	Rīgas teritorijas plānojums
RVC	Rīgas vēsturiskais centrs
RVC AZ	Rīgas vēsturiskais centrs un tā aizsardzības zona
RZTK	Rīgas Ziemeļu transporta koridors
SL	Sarkanās līnijas
ST	Sabiedriskais transports
Stratēģija 2030	Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam
TIAN	Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi
TmP	Tematiskais plānojums
TMA TmP	Transporta un mobilitātes attīstības tematiskais plānojums
TP	Teritorijas plānojums
VAN	Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi
VAS	Valsts akciju sabiedrība
VDI	Vidējā diennakts intensitāte

Ievads

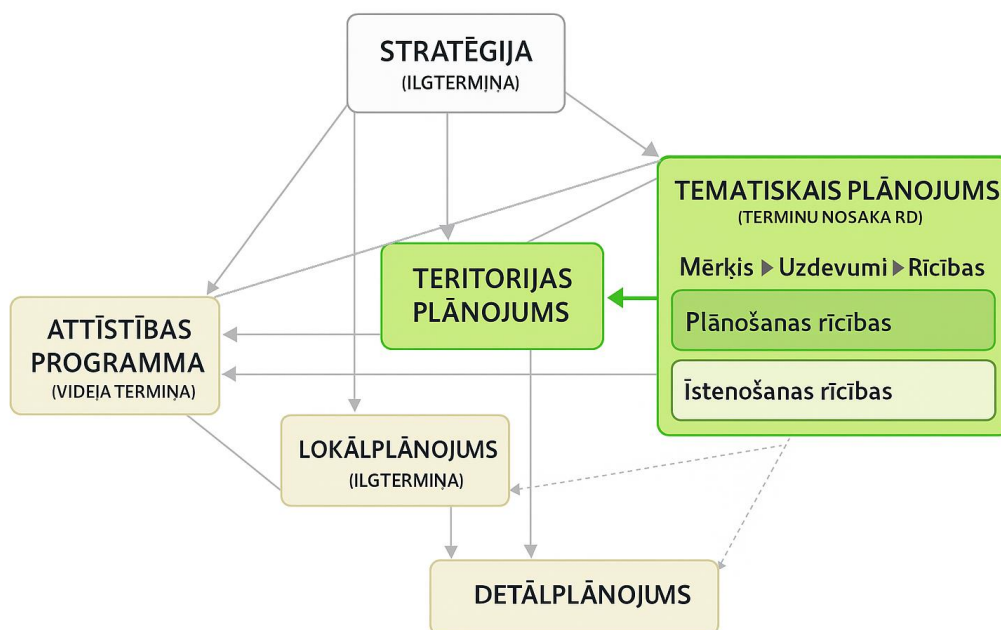
1. Tematiskā plānojuma izstrādes pamatojums

1.1. Tematiskā plānojuma vieta Rīgas plānošanas sistēmā

Transporta un mobilitātes attīstības Tematiskais plānojums (TMA TmP) ir izstrādāts pamatojoties uz Rīgas domes 29.06.2023. lēmumu Nr. RD-23-2707-lē „Par Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma izstrādes uzsākšanu”. Rīgas valstspilsētas pašvaldības Pilsētas attīstības departaments ir uzsācis jauna teritorijas plānojuma izstrādi Rīgas vēsturiskajam centram un tā aizsardzības zonai. Teritorijas plānojums atsevišķai Rīgas valstspilsētas teritorijas daļai – Rīgas vēsturiskajam centram un tā aizsardzības zonai tiek izstrādāts, pamatojoties uz Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un aizsardzības likumu.

Visi Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas plānošanas dokumenti veidoti ciešā savstarpējā sasaistē ar Rīgas teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem, tostarp TmP, nodrošinot, ka Rīgas pilsētas teritorijas attīstība tiek plānota tā, lai varētu paaugstināt dzīves vides kvalitāti, ilgtspējīgi, efektīvi un racionāli izmantot teritoriju un citus resursus, kā arī mērķtiecīgi un līdzsvaroti attīstīt ekonomiku (1.attēls).

1.attēls. Rīgas attīstības plānošanas dokumentu sistēmas shēma



Katrs TmP ietver sevī nepieciešamības pamatojuma sadaļu un risinājumu sadaļu, kurā atspoguļots risinājumu pamatojums, uzdevumi un plānošanas rīcības.

Pēc TmP apstiprināšanas ar RD lēmumu tajā ietvertie risinājumi ir saistoši RD un tai pakļautajām struktūrvienībām, un skar iedzīvotājus, projektu pieteicējus un kapitāla ieguldītājus, zemes īpašniekus u.c. iesaistītās puses, jo TmP risinājumi būs jāievēro, izstrādājot citus teritorijas attīstības plānošanas dokumentus.

1.2. Tematiskā plānojuma mērķis un uzdevumi

Atbilstoši LR Teritorijas attīstības plānošanas likumam TmP ir „teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kurā atbilstoši plānošanas līmenim risināti specifiski jautājumi, kas saistīti ar atsevišķu nozaru attīstību (piemēram, transporta infrastruktūra, veselības aprūpes iestāžu un izglītības iestāžu izvietojums) vai specifisku tematu (piemēram, inženiertīklu izvietojums, ainaviski vērtīgas teritorijas un riska teritorijas)”.

Transporta sistēma un ielu tīkls pilsētā ir galvenais infrastruktūras elements, kas nodrošina pilsētas iedzīvotāju, darbinieku un viesu mobilitāti, kā arī preču un kravu loģistikas funkcionēšanu. TMA TmP mērķis ir veicināt ilgtspējīgu Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas (turpmāk – RVC un tā AZ) teritorijas, transporta sistēmas un mobilitātes attīstību, palielinot transporta sistēmas efektivitāti un samazinot tās negatīvo ietekmi uz vidi un cilvēkiem, akcentējot mobilitātes hierarhiju, kas kalpos par pamatu jaunā RVC un tā AZ teritorijas plānojuma transporta un mobilitātes sadaļas izstrādei.

Tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros veikta esošās transporta sistēmas izpēte RVC un tā AZ teritorijas robežās, transporta un mobilitātes attīstības plāna RVC un tā AZ teritorijai izstrāde, transporta plūsmu modelēšana un sabiedrības informēšana un līdzdalības nodrošināšana.

TMA TmP izstrādi nosaka nepieciešamība meklēt risinājumus pilsētas ielu, gājēju ceļu, veloceļu, ST maršrutu un tranzīta maģistrāļu līdzsvarota tīkla izveidei, ņemot vērā ne tikai ekonomiskos aspektus, bet arī Rīgas iedzīvotāju augošo pieprasījumu pēc pievilcīgas un labvēlīgas pilsētvides. Tādējādi nepieciešama TMA TmP izstrāde, kas nodrošinātu līdz šim veikto pētījumu izvērtējumu un sniegtu risinājumus, kas iekļaujami jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā.

Rīga ir nozīmīgs transporta sistēmas centrs ne tikai vietējā, bet arī visas Latvijas un starptautiskā mērogā, kas ietekmē Latvijas ekonomisko izaugsmi. TMA TmP ir izstrādāts, lai turpinātu Stratēģijas un iepriekšējā RVC un tā AZ teritorijas plānojumā aizsākto principu īstenošanu.

Iedzīvotāju skaits galvaspilsētā pēdējās desmitgadēs kopumā ir ievērojami samazinājies, pilsētas centrā tas pēdējos gados stagnē, palielinās iedzīvotāju skaits pilsētai piegulošajos novados, turpina pieaugt automobilizācijas līmenis. Pieaug slodze uz galvenajiem Rīgas pievedceļiem. Ņemot vērā to, ka liels skaits darba vietu ir koncentrēts pilsētas centra daļā, palielinās vieglā autotransporta slodze uz pilsētas centru.

TMA TmP izstrādāts, balstoties uz veikto pētniecības darbu rezultātiem, statistikas datiem, privātpersonu, juridisko personu un institūciju iesniegtajiem nosacījumiem un priekšlikumiem, dažādu mērķgrupu un ekspertu paustajiem viedokļiem un ieteikumiem.

TMA TmP izstrādes ietvaros veikta pastaiga ar dažādu institūciju pārstāvjiem maršrutā Brīvības bulvāra aleja no Elizabetes ielas - Raiņa bulvāris – pazemes tuneļi pie Stacijas laukuma – 13.janvāra iela – 11.novembra krastmala - Latviešu strēlnieku laukums. Maršruta kopgarums ap 2 km. Maršrutu veica arī 2 cilvēki ar kustību traucējumiem ratiņkrēslos kā arī eksperimentālā kārtībā ratiņkrēslā pārvietojās RVP PAD darbinieks (jauns, spēcīgs, bez kustību traucējumiem). Maršruts gājējiem šķietami ērts, taču cilvēkiem ar kustību traucējumiem sagādāja pārvietošanās problēmas, jo ietvju segums bija ar bedrēm un plaisām, tramvaja sliežu klātnes šķērsot bija apgrūtināts, pacēlāji tuneļos lēni un pat nav zināms (redzams) vai tie strādā, nokļūšana 13.janvāra ielas sadalošajā salīnā ar tramvaju neiespējama, jo nav ierīkotas ratiņu nobrauktuves un senais bruģakmens neļauj pārvietoties ar ratiņkrēslu. Pastaigas beigās RVP PAD darbinieks šķita ļoti saguris, kas liecināja par to, ka kaut kas nav īsti kārtībā ar infrastruktūru, jo tai jābūt ērtai un viegli izmantojamai. Kā citi komentāri pastaigas laikā saņemti par Brīvības alejas nepietiekamo

gājēju pāreju vietām un tur esošajiem ilgajiem luksoforu cikliem, lai šķērsotu brauktuvi. Pēc pastaigas notika 1 no 3 kopumā rīkotajiem sabiedrības līdzdalības un informēšanas pasākumiem par konkrētā RVC AZ TMA TmP izstrādi. Konkrētais līdzdalības pasākums iekļāva arī anketēšanu par veikto pastaigas maršrutu un tur nepieciešamajiem un vēlamajiem uzlabojumiem.

Visi sabiedrības līdzdalības un informēšanas pasākumi bijuši veiksmīgi, un tajos tika saņemti jautājumi un ierosinājumi par dažādām tēmām, kas saistīti gan ar RVC AZ TMA TmP tēmām (gājēju, velo, ST, transporta infrastruktūra u.c.), gan tādām tēmām, kas iziet ārpus RVC AZ teritorijas robežām vai atbilst būvprojektu detalizācijas līmenim. Uz visiem saņemtajiem jautājumiem un ierosinājumiem sniegtas atbildes, bet atbilstošie priekšlikumi iespēju robežās un plānojuma detalizācijas līmenim iestrādāti TmP.

1.3. Atbilstība normatīvajiem aktiem un saistītām izpētēm

Šis TmP ir sagatavots atbilstoši LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, tai skaitā:

- 1) LR Satversmei;
- 2) Likumam „Par pašvaldībām” un uz tā pamata izdotajiem Ministru kabineta (turpmāk –MK) noteikumiem;
- 3) Attīstības plānošanas sistēmas likumam;
- 4) Teritorijas attīstības plānošanas likumam un uz tā pamata izdotajiem MK noteikumiem;
- 5) Enerģētikas likumam un uz tā pamata izdotajiem MK noteikumiem;
- 6) Civilās aizsardzības likumam un uz tā pamata izdotajiem MK noteikumiem; u.c.

Šis TmP tika vienlaicīgi izstrādāts un saskaņots ar vairākām izpētēm, kas detalizēti pēta konkrētu jautājumu specifiku un piedāvā risinājumus TP un citiem plānošanas dokumentiem:

- 1) Rīgas mobilitātes vīzija. Gehl Architects (2020.g.).
- 2) Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma (2019.g.).
- 3) Vīzija un priekšlikumi par optimālu pārvaldības modeli zemu emisiju ūdenstransporta attīstībai Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā (2021.g.).
- 4) Izpēte par integrēta, zemu emisiju ūdenstransporta attīstības potenciālu un iespējām Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā (2021.g.).
- 5) Rīgas valstspilsētas Ilgtspējīgas enerģētikas un klimata rīcības plāns 2022-2030.gadam (2022.g.).
- 6) Priekšizpētes veikšana un rīcības programmas izstrāde Zemo emisiju zonas ieviešanai Rīgas pilsētā (2025.g) un Rīgas Zemo emisiju zonas alternatīvie scenāriji un Rīcības plāna Zemo emisiju zonas ieviešanai Rīgas valstspilsētā.
- 7) Rīgas ielu tipoloģijas rokasgrāmata (2025.g.).
- 8) Esošās situācijas analīze un scenāriju izstrāde Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīkla reformas rīcības plānam.
- 9) Elektrotransporta uzlādes tīkla attīstības koncepcijas izstrāde Rīgas valstspilsētas administratīvai teritorijai.
- 10) Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas pašreizējā izmantošana.
- 11) Vecrīgas publiskās ārtelpas attīstības un pieejamības veicināšana.
- 12) RVC un tā AZ kultūrvēsturiskā mantojuma izvērtējums.

TMA TmP izstrādes ietvaros ir analizēti citi RD teritorijas attīstības plānošanas dokumenti, kuros ir noteikti risinājumi pilsētas ielu, gājēju ceļu, veloceļu, ST maršrutu un tranzīta maģistrāļu līdzsvarota tīkla izveidei, ņemot vērā ne tikai ekonomiskos aspektus, bet arī Rīgas iedzīvotāju augošo pieprasījumu pēc pievilcīgas un labvēlīgas pilsētvides.

TMA TmP iekļautie risinājumi ir saistoši RD un tai pakļautām struktūrvienībām, un skar projektu pieteicējus un kapitāla ieguldītājus, zemes īpašniekus, vietējos un ārzemju investorus.

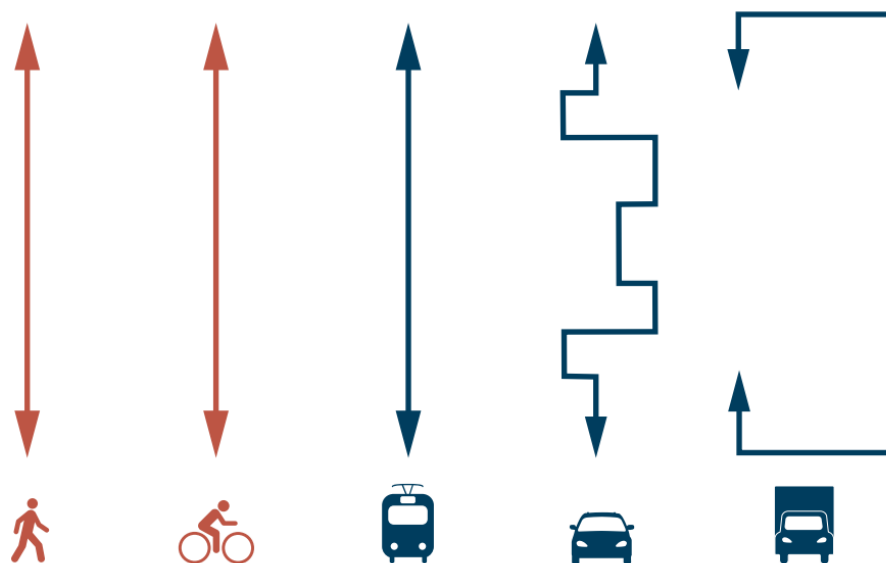
TMA TmP izstrādājis RVP PAD sadarbībā ar SIA "E.Daniševska birojs" un SIA „Solvers”.

1.4. Tematiskā plānojuma atbilstība Rīgas mobilitātes vīzijai

Rīgas mobilitātes vīziju izstrādāja Gehl Architects 2020.gadā. Par pilsētas mobilitātes vadmotīvu tika noteikta gājēju, velobraucēju un ST lietotāju pārvietošanās veidu dominance pārvietošanās veidu vidū un publiskajā satiksmes telpā, kā arī uz gājēja uztveres mērogu orientētas pilsētvides attīstība.

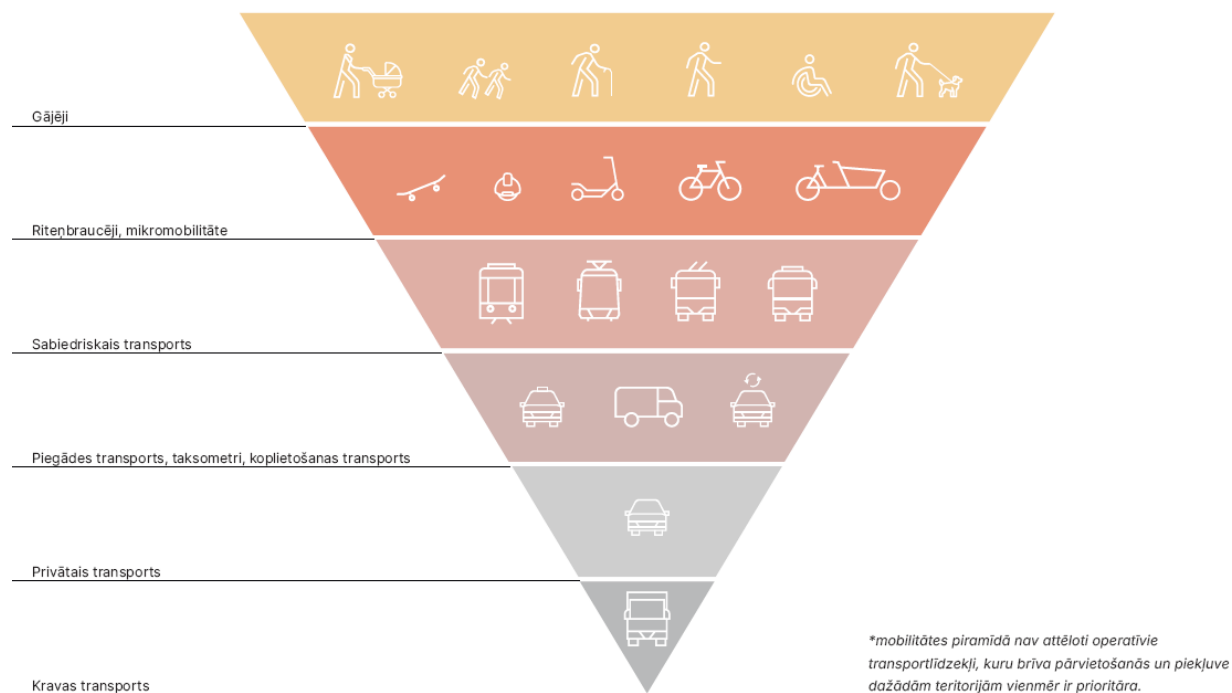
Mobilitātes principus un hierarhiju ataino sekojoši: prioritāri ar taisnākajiem maršrutiem gājējs, mikromobilitāte un ST, kam seko privātais transports ar dažādiem šķēršļiem un ierobežotu tiešu piekļuvi mērķa punktam un visbeidzot kravas transports ar prasību par teritorijas apbraukšanu (2., 3. attēls).

2.attēls. Mobilitātes principi¹



¹ Rīgas mobilitātes vīzija RVP PAD sadarbībā ar Gēla arhitektu biroju (Gehl), 2020.g.

3.attēls. Mobilitātes hierarhija²



TMA TmP ietver Rīgas mobilitātes vīzijas pakāpenisku realizāciju sekojot tādiem pilsētplānošanā būtiskiem attīstības principiem, kā pēctecība, pakāpeniskums un nepārtrauktība, kā arī, it īpaši plānojot attīstību ar vēsturiskām vērtībām bagātā vidē, kultūrvēsturiskā mantojuma respektēšana un vides kvalitātes prasību ievērošana.

² Rīgas ielu tipoloģijas rokasgrāmata, 2024.g.

2. Esošās plānotās un faktiskās situācijas apraksts

Esošās plānotās un faktiskās situācijas izpēte veikta, pamatojoties uz pieejamiem pētījumiem, plānošanas dokumentiem, jaunāko statistisko informāciju, apsekošanu dabā u.c. metodēm. Esošā faktiskā situācija ir salīdzināta ar līdz šim spēkā esošajā RVC un tā AZ teritorijas plānojumā plānoto situāciju.

Izpētes ietvaros ņemti vērā RVC un tā AZ TP izvērtējuma rezultāti un statistikas dati (deklarētie iedzīvotāji, darba vietas, dažādu satiksmes dalībnieku satiksmes plūsmas intensitāte ikdienā, mikromobilitātes transportlīdzekļu dati u.tml.). Grafiskie risinājumi izstrādāti, izmantojot topogrāfiskā plāna pamatni ar mēroga noteiktību M 1:2000.

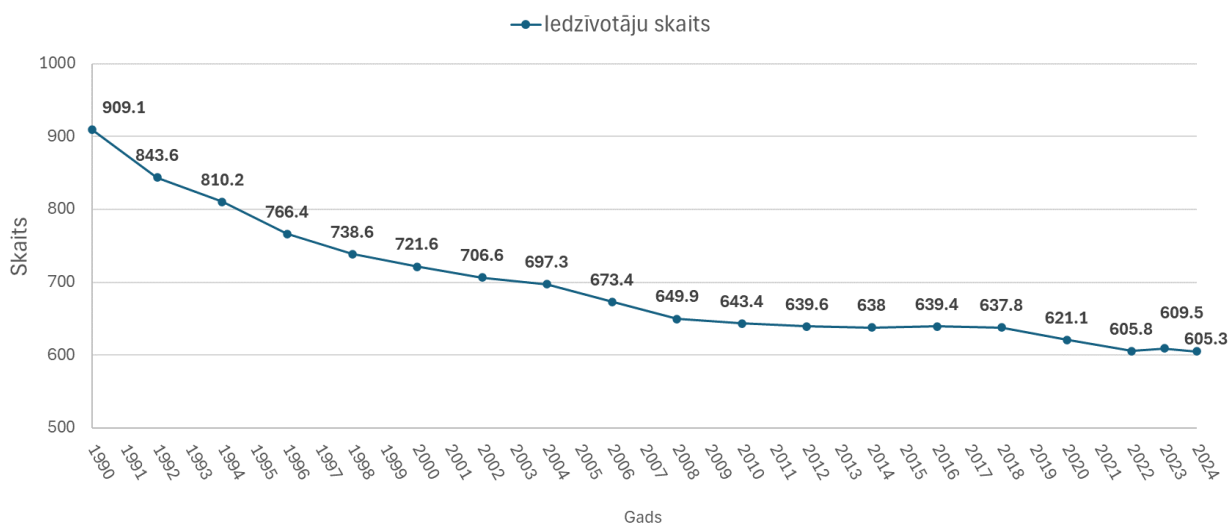
2.1. Satiksmes pieprasījums

2.1.1. Iedzīvotāju un nodarbināto skaita izmaiņas

Kopš 1990. gada Rīgā un tai skaitā Rīgas vēsturiskā centra (RVC) un tā aizsardzības zonas (AZ) teritorijā novērojama vispārēja iedzīvotāju skaita samazināšanās tendence, taču pēdējos gados situācija stabilizējas un dažās apkaimēs, piemēram, Skanstes apkaimē pat vērojams pieaugums.

4.attēls uzrāda stabilu iedzīvotāju skaita samazināšanās tendenci Rīgā kopumā. Visstraujākais kritums novērojams laika posmā no 1990. līdz 2008. gadam. Vēlāk iedzīvotāju skaita samazināšanās temps ir palēninājies.

4.attēls. Pastāvīgo iedzīvotāju skaits Rīgā gada sākumā ar 2024.gadu, tūkst.



Avots: SIA "SOLVERS" veidots attēls izmantojot datus ^{3,4}

Tā kā RVC AZ teritorijas robeža nesakrīt ar apkaimju robežām, izvēlētas analīzei tās apkaimes, kuras veido ievērojamāko iedzīvotāju skaitu RVC AZ (5.attēls). Kopumā Rīgā iedzīvotāju skaits laika posmā no 2000.

³ Pastāvīgo iedzīvotāju skaits Rīgā gada sākumā, tūkst. no 1990. līdz 2022. gadam. Pieejams: <https://sus.lv/3-iedzivotaji/31-iedzivotaju-skaitis/pastavigo-iedzivotaju-skaitis-riga-gada-sakuma-tukst>

⁴ Pastāvīgo iedzīvotāju skaits Rīgā gada sākumā, tūkst. no 2012. līdz 2024.gadam. Pieejams: https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__POP__IR__IRS/IRS031/table/tableViewLayout1/

līdz 2024. gadam ir samazinājies par 20% . Šajā pašā periodā iedzīvotāju skaits RVC AZ ir samazinājies vēl straujāk - par 31%. Tomēr, ja skatāmies uz periodu no 2011. līdz 2024. gadam, iedzīvotāju skaita samazināšanās Rīgā ir tikai 7% un RVC AZ teritorijā 4%, kas liecina par situācijas stabilizēšanos.

Atsevišķu apkaimju griezumā 2024. gada statistikā var novērot šādas tendences:

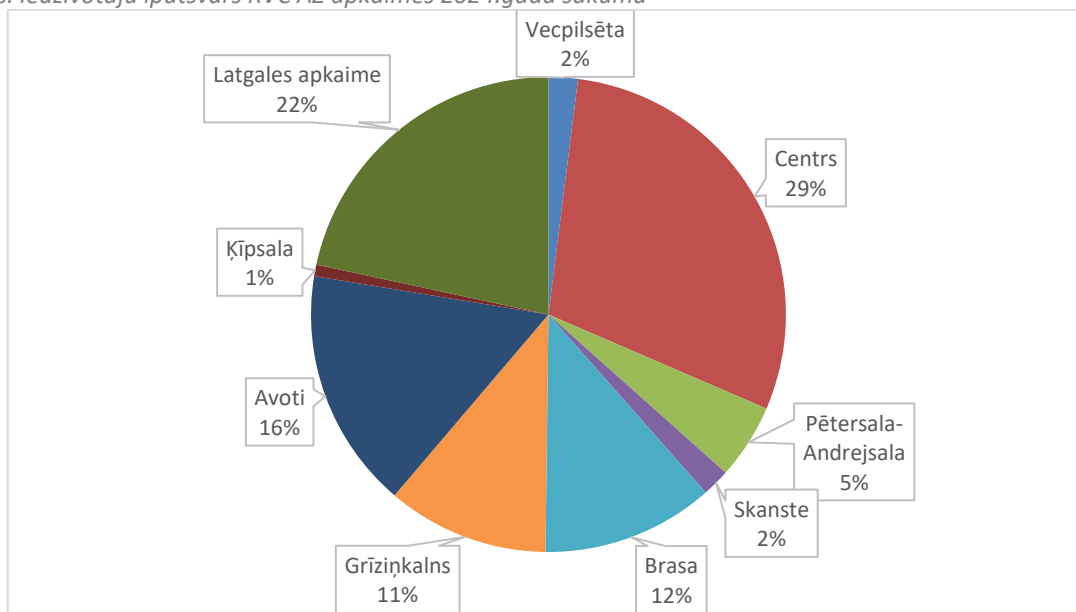
- Vislielākais iedzīvotāju skaita pieaugums novērojams Skanstes apkaimē - 138% kopš 2011. gada un 219% kopš 2000. gada.
- Vecpilsētā vērojama pozitīva tendence ar 10% pieaugumu kopš 2011. gada, lai gan kopš 2000. gada joprojām ir 33% samazinājums.
- Centrs uzrāda stabilitāti pēdējos gados (0% izmaiņas kopš 2011. gada), bet kopumā piedzīvojis 38% samazinājumu kopš 2000. gada.
- Ķīpsalā novērojams neliels pieaugums (7% kopš 2011. gada), bet joprojām ievērojams kritums (57%) salīdzinājumā ar 2000. gadu.

5.attēls. Iedzīvotāju skaits RVC AZ apkaimēs gada sākumā

Iedzīvotāju skaits RVC AZ apkaimēs gada sākumā							
	2000	2011	2016	2022	2024	Izmaiņas 2024. pret 2011.	Izmaiņas 2024. pret 2000.
Rīga	762,505	658,637	639,340	611,824	610,780	-7%	-20%
RVC AZ (orientējoši)	156,633	111,180	107,556	106,399	107,532	-4%	-31%
Vecpilsēta	3,187	1,913	1,876	2,107	2,140 ▲	10%	-33%
Centrs	50,829	30,730	29,304	30,741	31,711 ▲	0%	-38%
Pētersala-Andrejsala	6,535	5,180	4,999	5,223	5,503 ▲	1%	-16%
Skanste	633	798	1,277	1,897	2,020 ▲	138%	219%
Brasa	15,496	13,217	13,090	12,539	12,604 ▲	-5%	-19%
Grīziņkalns	17,199	12,818	12,341	12,011	11,858	-6%	-31%
Avoti	27,931	18,567	17,469	17,630	17,599	-5%	-37%
Ķīpsala	1,967	778	718	836	841 ▲	7%	-57%
Latgales apkaime	32,856	27,179	26,482	23,415	23,256	-14%	-29%
Avots: CSP, RIG040 Iedzīvotāju skaits							

Iedzīvotāju sadalījums 2024. gadā (6.attēls) norāda, ka lielākā daļa RVC AZ iedzīvotāju koncentrējas Centrā (29%). Latgales apkaimē (22%), bet tās lielākā daļa atrodas ārpus RVC AZ robežām. Avoti (16%), Brasa (12%) un Grīziņkalns (11%) veido nākamo lielāko iedzīvotāju grupu. Pārējās apkaimes - Pētersala-Andrejsala (5%), Skanste (2%), Vecpilsēta (2%) un Ķīpsala (1%) - veido salīdzinoši mazāku daļu no kopējā iedzīvotāju skaita.

6.attēls. Iedzīvotāju īpatsvars RVC AZ apkaimēs 2024.gada sākumā



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

Neskatoties uz kopējo iedzīvotāju skaita samazinājumu kopš 1990. gada, pēdējos gados vērojamas pozitīvas tendences vairākās RVC AZ apkaimēs. Turpmākajos gados būtu svarīgi turpināt monitorēt šīs tendences un analizēt faktorus, kas veicina iedzīvotāju skaita pieaugumu konkrētās apkaimēs, lai šo pieredzi varētu izmantot arī citās pilsētas daļās.

Nodarbināto skaita dati Rīgā kopumā un RVC AZ teritorijā laika posmā no 2017.gada līdz 2022. gadam uzrāda pieaugumu attiecīgi par 6% un 1%, atšķirībā no iedzīvotāju skaita izmaiņām šajā pašā laika periodā. Redzams, ka RVC AZ teritorijā šī dinamika ir zemāka. Lielākais nodarbināto skaita pieaugums ir Skanstes un Ķīpsalas apkaimēs, attiecīgi 17% un 18%, savukārt lielākais kritums -Vecpilsētā un Brasā – par 7%. Pārējās apkaimēs svārstības ir nebūtiskas, skat. 7.attēlu.

7.attēls. Nodarbināto skaits RVC AZ teritorijā

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Izmaiņas 2022.pret 2017.
Rīga	377394	384877	388408	377203	385563	401167	6%
RVC AZ (orientējoši)	165824	167779	166093	156296	157341	168147	1%
Avoti	11473	11798	12196	11245	10902	11090	-3%
Brasa	15395	15634	15553	14318	14247	14326	-7%
Centrs (Rīga)	64682	64385	63408	61754	60636	67054	4%
Grīziņkalns	9548	9801	9292	8751	9329	9427	-1%
Ķīpsala	4121	4508	4387	4185	4303	4853	18%
Latgales apkaime	22892	24417	24438	22392	23486	23638	3%
Pētersala-Andrejsala	5848	5906	6007	5202	5388	5890	1%
Skanste	9719	10372	10621	10292	10760	11371	17%
Vecpilsēta	22146	20958	20191	18157	18290	20498	-7%

SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls izmantojot stat.gov.lv datus

Kopumā var secināt, ka iedzīvotāju un nodarbināto skaits pilsētas centrā pēdējos gados būtiski nemainās.

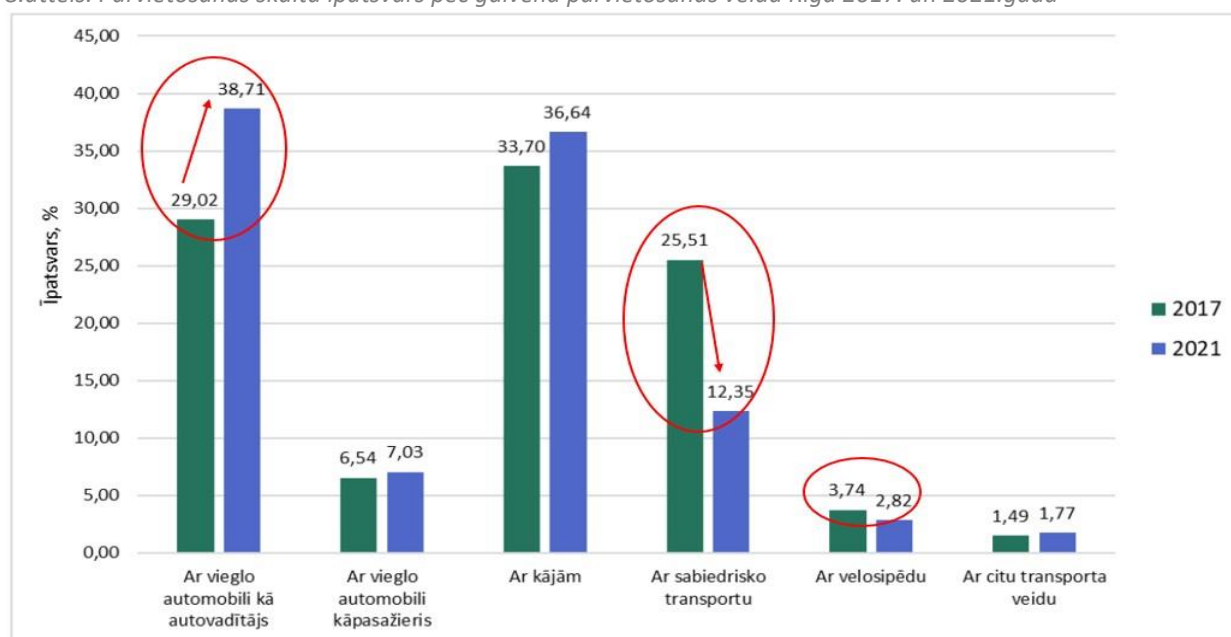
2.1.2. Iedzīvotāju mobilitāte

Pandēmijas laikā (2021. un 2022. gados) bija vērojama tendence izmantot individualizētākus pārvietošanās veidus (privātās automašīnas, mikromobilitāti) un attālināšanos no ST. Pēc 2022.gada pakāpeniski atjaunojas uzticība ST.

2017. gadā CSP veica aptauju "Latvijas iedzīvotāju mobilitāte", atkārtojot to 2021. gadā. Jāatzīmē, ka 2021. gadā darbojās pandēmijas ierobežojumi, tāpēc šis salīdzinājums var neatspoguļot pārvietošanās ieradumu izmaiņas ilgtermiņā. Tendences rāda (8.attēls), ka 2021.gadā salīdzinājumā ar 2017. gadu:

- Pārvietošanās ar vieglo automašīnu kā autovadītājam ir ievērojami pieaugusi no 29.02% 2017. gadā līdz 38.71% 2021. gadā.
- Sabiedriskā transporta izmantošana ir būtiski samazinājusies - no 25.51% 2017. gadā līdz 12.35% 2021. gadā.
- Velosipēdu izmantošana ir nedaudz samazinājusies no 3.74% 2017. gadā līdz 2.82% 2021. gadā.
- Pārvietošanās ar kājām ir nedaudz pieaugusi no 33.70% 2017. gadā līdz 36.64% 2021. gadā.
- Kopējais pārvietošanās skaits Rīgā samazinājies par 5%, sastādot 124.9milj.pārvietošanos gadā.

8.attēls. Pārvietošanās skaita īpatsvars pēc galvenā pārvietošanās veida Rīgā 2017. un 2021.gadā⁵



Aptauja "Rīgas iedzīvotāju apmierinātība ar pašvaldības darbu un procesiem pilsētā. Kvantitatīvais pētījums". SIA "Latvijas fakti", 2024⁶.

Rīgas iedzīvotāju aptauju no 2024. gada jūnija līdz augustam veica SIA "Latvijas fakti", aptaujājot 2405 rīdziniekus no visām 58 apkaimēm. Aptauju organizēja Rīgas pašvaldības Pilsētas attīstības departaments.

⁵ Pārvietošanās skaita īpatsvars pēc galvenā pārvietošanās veida Rīgā 2017. un 2021.gadā Pieejams:

[https://stat.gov.lv/sites/default/files/press_release/2022-](https://stat.gov.lv/sites/default/files/press_release/2022-09/R%C4%ABgas%20un%20Pier%C4%ABgas%20iedz%C4%ABvot%C4%81ju%20p%C4%81rvieto%C5%A1an%C4%81s%20paradumu%20anal%C4%ABze.pdf)

[09/R%C4%ABgas%20un%20Pier%C4%ABgas%20iedz%C4%ABvot%C4%81ju%20p%C4%81rvieto%C5%A1an%C4%81s%20paradumu%20anal%C4%ABze.pdf](https://stat.gov.lv/sites/default/files/press_release/2022-09/R%C4%ABgas%20un%20Pier%C4%ABgas%20iedz%C4%ABvot%C4%81ju%20p%C4%81rvieto%C5%A1an%C4%81s%20paradumu%20anal%C4%ABze.pdf)

⁶ Rīgas iedzīvotāju apmierinātība ar pašvaldības darbu un procesiem pilsētā. Kvantitatīvais pētījums". SIA "Latvijas fakti", 2024. Pieejams: https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/Rigas_Dome_atskaite-2024.pdf

Dati tika izmantoti pārskata par Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam un Rīgas attīstības programmas 2022.–2027. gadam ieviešanu sagatavošanā.

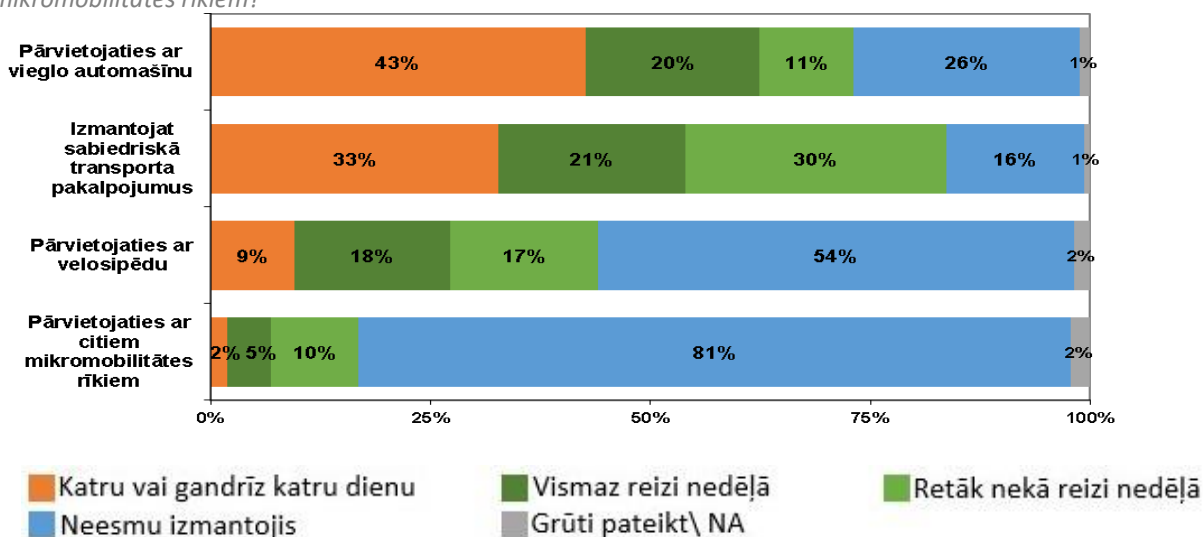
Aptauja "Rīgas iedzīvotāju apmierinātība ar pašvaldības darbu un procesiem pilsētā. Kvantitatīvais pētījums" tika īstenota, izmantojot stratificētās nejaušības principu, aptverot 2405 Rīgas pastāvīgos iedzīvotājus vecumā no 15 līdz 75 gadiem. Datu vākšana notika, izmantojot kombinētu metodi: 40% interviju tika veiktas, izmantojot tiešo (personīgo) intervēšanu pie respondentu dzīves vietām, bet 60% – ar datorizētām telefonintervijām.

Viens no pētījumā iekļautiem jautājumiem ir Pārvietošanās ieradumi Rīgā. Aptaujas jautājums:

"Raksturojot situāciju pēdējo 12 mēnešu laikā, vidēji cik bieži Jūs Rīgā izmantojat sabiedriskā transporta pakalpojumus, pārvietojaties ar vieglo automašīnu un pārvietojaties ar velosipēdu? Vai Jūs to esat darījuši katru vai gandrīz katru dienu, vismaz reizi nedēļā, retāk nekā reizi nedēļā vai ne reizes pēdējā gada laikā?"

Saskaņā ar aptaujas rezultātiem nozīmīgākie pārvietošanās veidi Rīgā ir privātā vai darba automašīna un sabiedriskais transports.

9. attēls. Raksturojot situāciju pēdējo 12 mēnešu laikā, vidēji cik bieži Jūs Rīgā izmantojat sabiedriskā transporta pakalpojumus, pārvietojaties ar vieglo automašīnu, pārvietojaties ar velosipēdu un pārvietojaties ar citiem mikromobilitātes rīkiem?⁷



Rīgā ar **vieglo automašīnu** vismaz reizi nedēļā pārvietojas gandrīz divas trešdaļas (63%; tik pat, cik 2022.g.) aptaujāto pilsētnieku, visbiežāk (>70%) strādājošie, ar augstāku izglītības un ienākumu līmeni, vecumā no 25 līdz 54 gadiem, vīrieši. Privātā vai darba automašīna ir galvenais transporta veids 48% (+4% salīdzinājumā ar 2022.g.) rīdzinieku, pārvietojoties pilsētā darba dienās.

Sabiedrisko transportu Rīgā vismaz reizi nedēļā izmanto katrs otrais (54%; +3% salīdzinājumā ar 2022.g.) pētījuma dalībnieks, biežāk gados vecākie (55+) iedzīvotāji, sievietes, nestrādājošie, ar zemāku ienākumu līmeni uz vienu ģimenes locekli mēnesī. Sabiedriskā transporta izmantošana turpina pieaugt, salīdzinot ar 2022. gadu, tomēr vēl joprojām nesasniedz to līmeni, kas bija pirms Covid 19 pandēmijas, kad pilsētas

⁷ Rīgas iedzīvotāju apmierinātība ar pašvaldības darbu un procesiem pilsētā. Kvantitatīvais pētījums". SIA "Latvijas fakti", 2024. Pieejams: https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/Rigas_Dome_atskaite-2024.pdf

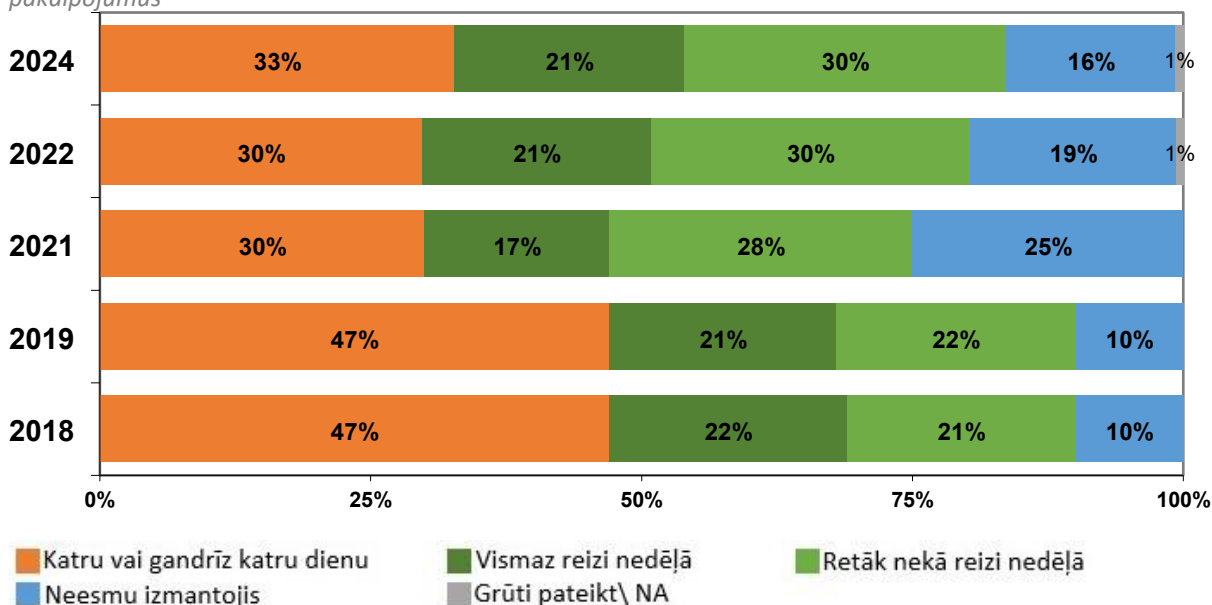
sabiedrisko transportu vismaz reizi nedēļā izmantoja divas trešdaļas rīdzinieku. Sabiedriskais transports ir galvenais transporta veids 34% (- 5% salīdzinājumā ar 2022.g.) iedzīvotāju, pārvietojoties Rīgā darba dienās.

Ar **velosipēdu** Rīgā vismaz reizi nedēļā pārvietojas gandrīz katrs trešais (27%; +2% salīdzinājumā ar 2022.g.) rīdzinieks, visbiežāk tie ir gados jaunākie iedzīvotāji vecumā līdz 44 gadiem, strādājošie, ar augstāku izglītības un ienākumu līmeni, vīrieši. Velosipēds ir galvenais transporta veids 6% (+2% salīdzinājumā ar 2022.g.) pilsētnieku, pārvietojoties Rīgā darba dienās.

SIA "Latvijas fakti" aptaujas rezultāti nodrošina iespēju salīdzināt pārvietošanās ieradumu izmaiņas Rīgā un RVC AZ ilgtermiņā. Tendences rāda, ka 2024.gadā salīdzinājumā ar 2019.gadu:

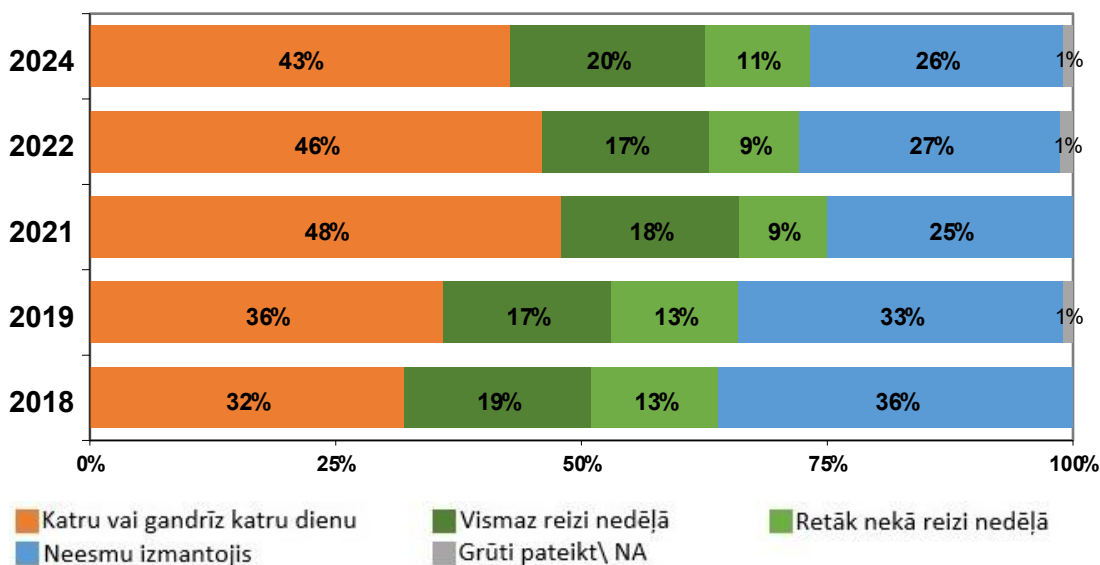
- Sabiedriskā transporta izmantošana ir būtiski samazinājusies (izmantots katru vai gandrīz katru dienu) - no 47% 2019. gadā līdz 33% 2024. gadā (10.attēls).
- Pārvietošanās ar vieglo automašīnu kā autovadītājam vai pasažierim (katru vai gandrīz katru dienu) ir pieaugusi no 36% 2019. gadā līdz 43% 2024. gadā (11.attēls).
- Velosipēdu izmantošana ir nedaudz pieaugusi (katru vai gandrīz katru dienu) no 6% 2019. gadā līdz 9% 2024. gadā (12.attēls).

10. attēls. Raksturojot situāciju pēdējo 12 mēnešu laikā, vidēji cik bieži Jūs Rīgā izmantojat sabiedriskā transporta pakalpojumus⁸

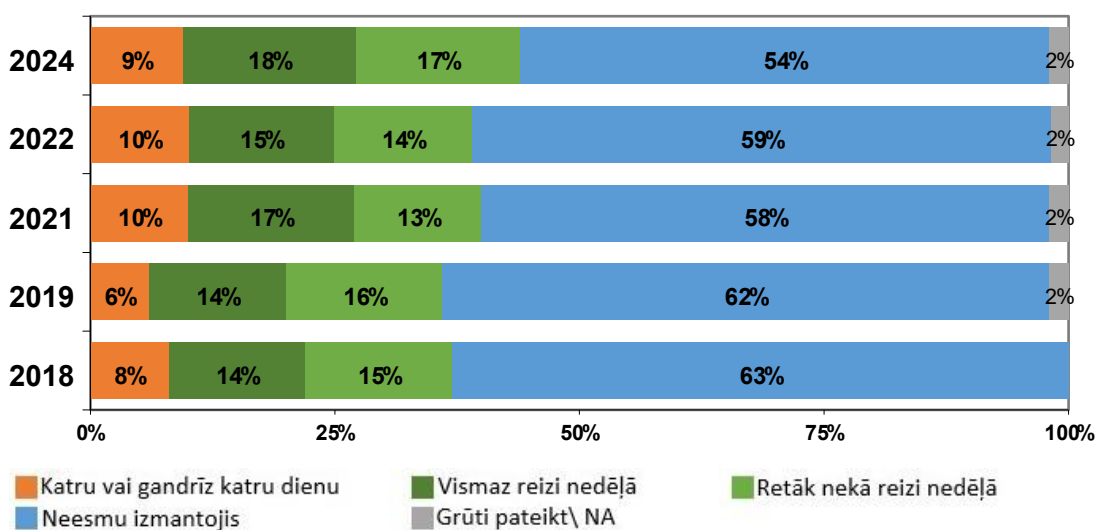


⁸ Rīgas iedzīvotāju apmierinātība ar pašvaldības darbu un procesiem pilsētā. Kvantitatīvais pētījums". SIA "Latvijas fakti", 2024. Pieejams: https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/Rigas_Dome_atskaite-2024.pdf

11. attēls. Raksturojot situāciju pēdējo 12 mēnešu laikā, vidēji cik bieži Jūs Rīgā pārvietojaties ar **vieglo automašīnu**?⁷



12. attēls. Raksturojot situāciju pēdējo 12 mēnešu laikā, vidēji cik bieži Jūs Rīgā pārvietojaties **ar velosipēdu**?⁹



2.1.3. Gājēju un mikromobilitātes plūsmas

Izstrādājot šo TMA TmP esošās situācijas izpēti ietvaros 2024. gada maijā un jūnijā darba dienās laika posmā no 7.00 līdz 23.00 tika veikta gājēju un mikromobilitātes plūsmu uzskaitē 26 krustojumos. Tika veikta arī uzskaitē 1h garumā 154 ielu segmentos (skat. atskaiti RVC un tā AZ TMA TmP Esošā situācija.). Minētajā laika periodā tika fiksētas gājēju un mikromobilitātes plūsmas ar videokameru palīdzību un pēc tam apstrādāti dati. Tas deva iespēju salīdzināt iegūtās skaitliskās vērtības ar analogi veiktu pētījumu 2013. gadā, kad ar šādu pat metodoloģiju uzskaitē tika veikta šajos pat 154 segmentos un 18 no 2024. gadā

⁹ Rīgas iedzīvotāju apmierinātība ar pašvaldības darbu un procesiem pilsētā. Kvantitatīvais pētījums". SIA "Latvijas fakti", 2024. Pieejams: https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/Rigas_Dome_atksaite-2024.pdf

izpētītajiem krustojumiem. Arī šis salīdzinājums uzrāda būtisku kopējo gājēju, velo un mikromobilitātes plūsmu samazinājumu RVC AZ teritorijā.

Gājēju un mikromobilitātes plūsmu uzskaitē 26 krustojumos uzrāda, ka:

- Visaugstākās gājēju un mikromobilitātes plūsmas koncentrējas RVC daļā, kur koncentrējas vairums ST maršrutu.
- Ārpus RVC plūsmu intensitāte samazinās.

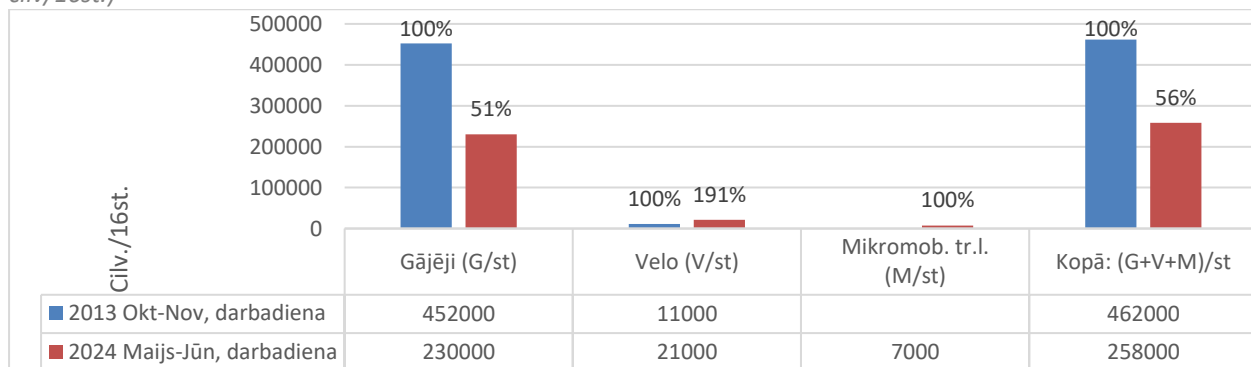
Gājēju un mikromobilitātes plūsmu uzskaitē 154 segmentos, uzrāda, ka

- Gājēju un velosipēdu intensitāte vislielākā ir vēsturiskā centra centrālajā daļā
- Savukārt mikromobilitātes transportlīdzekļi ir biežāk sastopami uz perifērijas ielām.

Gājēju, velo un mikromobilitātes plūsmu izmaiņas RVC AZ teritorijā 2013. pret 2024.g. uzrāda, ka (13.attēls):

- 2024. gadā ir vērojams būtisks gājēju skaita samazinājums, kas ir tikai 51% no 2013. gada apjoma.
- Ir novērojams velobraucēju aktivitātes pieaugums, 2024. gada skaitlis ir 191% no 2013. gada vērtības. Tas norāda uz velosipēdu popularitātes pieaugumu kā pārvietošanās līdzekli, pieaugot veloinfrastruktūras kvalitātei un mainoties sabiedrības attieksmei pret videi draudzīgu pārvietošanos.
- 2024. gadā ir novērojama dažādu mikromobilitātes (elektroskrejriteņi, elektrodēļi u.c.) rīku lietotāju klātbūtne ielu satiksmē, kuru 2013. gadā vēl nebija vispār.

13.attēls. Gājēju, velo un mikromobilitātes tr.l. plūsmu izmaiņas RVC un AZ teritorijā 2013. pret 2024.g.(7:00-23:00, cilv./16st.)



SIA "SOLVERS" veidots attēls

Gājēju un mikromobilitātes plūsmas – apkaimes

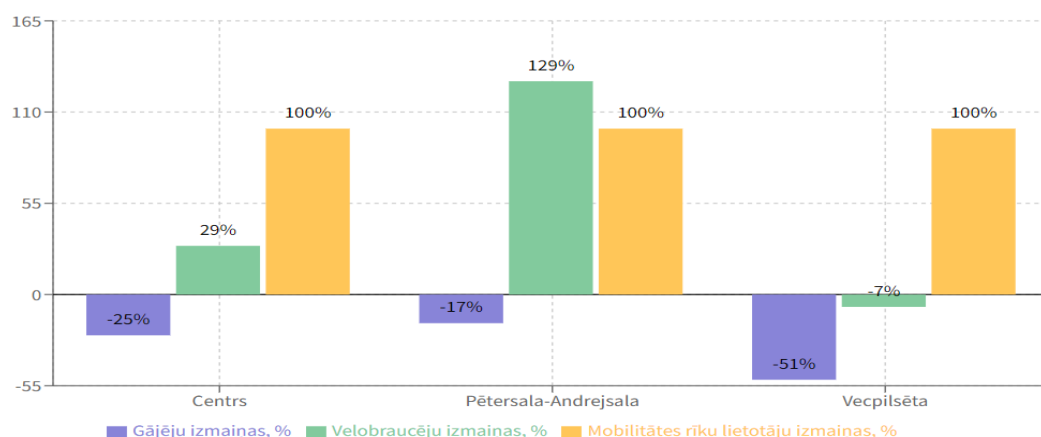
SIA "Solvers" 2024. gadā veiktais gājēju, velosatiksmes un mikromobilitātes rīku plūsmu novērtējums Rīgas vēsturiskajā centrā atklāj būtiskas izmaiņas laika posmā no 2013. līdz 2024. gadam (14.attēls):

- Visās apskatītajās apkaimēs novērots gājēju skaita samazinājums, tomēr ar atšķirīgu intensitāti:
 - Vecpilsētā reģistrēts vislielākais kritums - par 51% (no 33 281 līdz 16 186 gājējiem)
 - Centra apkaimē samazinājums ir 25% (no 44 248 līdz 33 369 gājējiem)

- Vismazākais samazinājums - 17% - konstatēts Pētersalā-Andrejsalā
- Neskatoties uz kopējo negatīvo tendenci, gājēji joprojām veido lielāko daļu no satiksmes dalībniekiem pētītajos segmentos, kas uzsvēr gājēju infrastruktūras nozīmīgumu.
- Pētījumā identificēti vairāki faktori, kas varētu būt ietekmējuši gājēju skaita samazināšanos:
 - COVID-19 pandēmijas ierobežojumu ietekme uz cilvēku pārvietošanās ieradumiem un tūrisma plūsmām
 - Attālinātā darba un iepirkšanās ieradumu maiņa
 - Demogrāfiskās izmaiņas
 - Imigrācijas/emigrācijas tendences

14.attēls. Gājēju un mikromobilitātes rīku lietotāju skaita izmaiņas 2013-2024.g. pa apkaimēm (%)

Gājēju un mikromobilitātes rīku lietotāju skaita izmaiņas 2013-2024 pa apkaimēm (%)



SIA "SOLVERS" veidots attēls

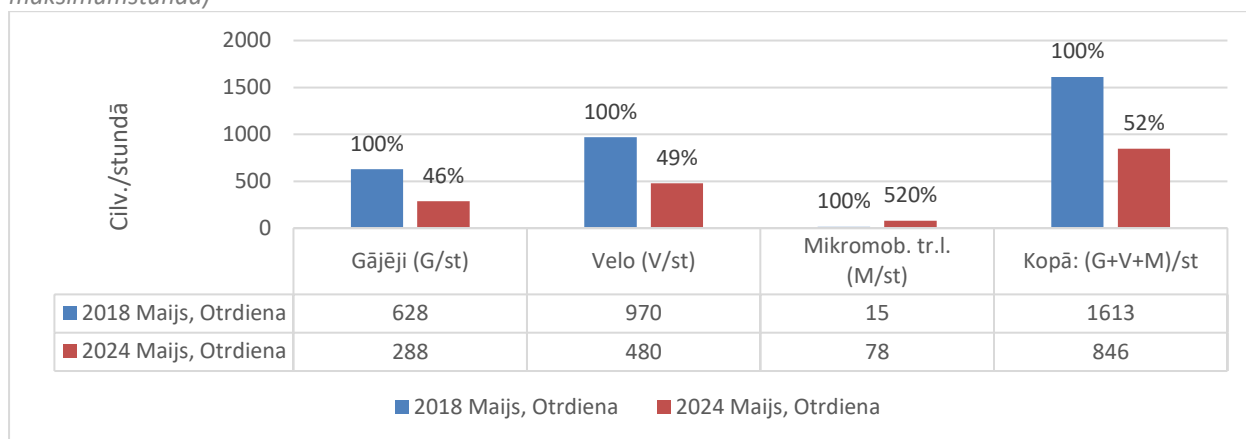
Būtiski atzīmēt, ka gājēju skaita samazināšanās notiek paralēli velobraucēju skaita pieaugumam un jaunu mikromobilitātes rīku (piemēram, elektroskrejriteņu) parādīšanās uz ietvēm.

Gājēju, velo un mikromobilitātes rīku lietotāju plūsmu izmaiņas uz Akmens tilta un Vanšu tilta

Zemāk sniegts datu salīdzinājums starp divām dabā veiktām gājēju un mikromobilitātes plūsmu uzskaitēm līdzvērtīgos laika apstākļos 2018. un 2024. gadā. Grafikā sniegti summārie plūsmu lielumi, kas fiksēti rīta maksimumstundā (8.00-9.00) uz Vanšu un Akmens tiltiem kopā. Šajās uzskaitēs nav tiešas COVID-19 pandēmijas ietekmes, bet plūsmu izmaiņu samazinājums ir skaidrojams ar sabiedrības paradumu izmaiņām, kuras pandēmija ir veicinājusi. Galvenās tendences (15.attēls):

- Kopējais gājēju, velo un mikromobilitātes plūsmu apjoms samazinājies par 48%.
- Lai gan gājēju un velosipēdistu absolūtais skaits samazinājies, to savstarpējā proporcija nav būtiski mainījusies.
- Jāatzīmē, ka mikromobilitātes (elektriskie skrejriteņi u. tml.) apjoms ir pieaudzis no 15 uz 78 vienībām stundā, no kopējās plūsmas sastādot 9%.

15.attēls. Gājēju, velo un mikromob.tr.l. plūsmu izmaiņas Akmens tiltā un Vanšu tiltā, 2018. pret 2024. (rīta maksimumstunda)

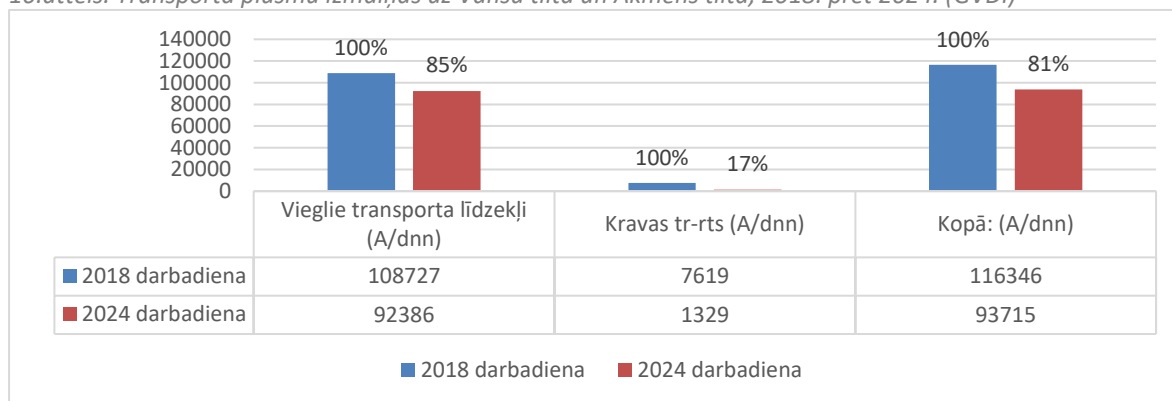


SIA "SOLVERS" veidots attēls

2.1.4. Autotransporta plūsmas

Autotransporta plūsmu izmaiņas RVC AZ teritorijā, kaut arī ierobežotā datu kopā, raksturo divu dabā veiktu uzskaišu rezultāti. Summārās autotransporta plūsmas izteiktas kā gada vidējā diennakts intensitāte (GVDI) uz Vanšu un Akmens tiltiem kopā salīdzinot 2024. ar 2018. gadu ir samazinājušās par 19% (16.attēls). Abas salīdzinātās uzskaites veiktas saulainā maija mēneša darbadienā.

16.attēls. Transporta plūsmu izmaiņas uz Vanšu tilta un Akmens tilta, 2018. pret 2024. (GVDI)



SIA "SOLVERS" veidots attēls

Kopumā var novērot, ka uz Akmens tilta un Vanšu tilta motorizētā transporta plūsmas ir samazinājušās. Neskatoties uz kopējo samazinājumu, mikromobilitātes rīku lietošana ir ievērojami pieaugusi. Kravas transporta ievērojams samazinājums ir saistīts ar ieviestajiem ierobežojumiem 11. Novembra krastmalā. Lai gan absolūtie skaitļi ir samazinājušies, proporcijas starp dažādiem transporta veidiem (izņemot mikromobilitāti un kravas transportu) ir saglabājušās relatīvi līdzīgas. 2025. gadā kravas transporta kustība pa Vanšu un Akmens tiltiem ir slēgta.

2.2. Transporta infrastruktūra

Kopumā Rīgas transporta infrastruktūra uzrāda pozitīvas tendences, ar uzlabojumiem gan ceļu tīklā, gan sabiedriskajā transportā. Pilsētā ir pabeigti vairāki nozīmīgi ceļu projekti, piemēram, Austrumu maģistrāles

posms, kas ir uzlabojis satiksmes plūsmu. Ir pārbūvētas un ieguvušas mūsdienīgu pilsētas centra funkcionalitātei atbilstošu publiskās ārtelpas papildījumu vairākas ielas vai to posmi (Bruņinieku iela, Sporta iela, Ģertrūdes iela, E. Benjamiņas iela u.c.).

Sabiedriskā transporta infrastruktūra ir uzlabota ar jaunām ST joslām un labiekārtotām pieturvietām, ieskaitot pielāgojumus zemās grīdas tramvajiem.

Tomēr satiksmes sastrēgumi joprojām ir problēma noteiktās vietās, īpaši rīta un vakara satiksmes maksimumstundās. Ielu posmos, kur nav izveidotas ST joslas, arī ST spiests izstāvēt sastrēgumu rindas tādejādi samazinot ST pievilcību (Kr. Valdemāra iela, Brīvības iela, A. Čaka iela virzienā uz centru, Pērnavas iela u.c.).

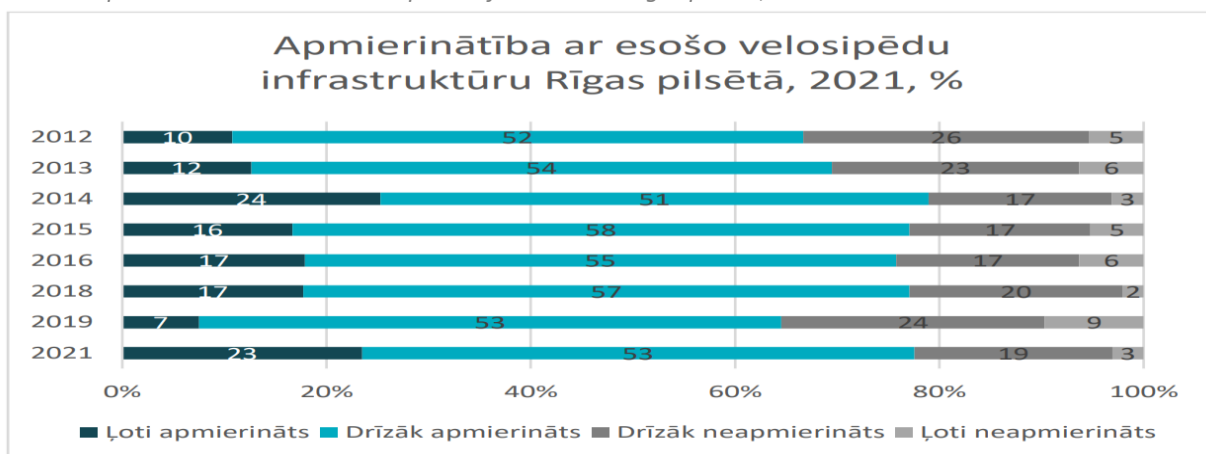
2.2.1. Mikromobilitāte

Mikromobilitāte gūst popularitāti, veloinfrastruktūras tīklam paplašinoties.

Pilsētā veikta arī koplietošanas elektrisko skrejriteņu stāvvietu aprīkošana uz brauktuvi vai ietvju seguma speciāli iemarkējot zonas, kur elektriskos skrejriteņus novietot. Rīgas dome ir pieņēmusi lēmumu par koplietošanas mikromobilitātes transportlīdzekļu novietošanas aizliegumu zonām, kas skar pilsētas centrālo daļu, tiltus, parkus un citas teritorijas. Lai gan šīs attīstības tendences ir pozitīvas, tomēr veloinfrastruktūra vēl nav pietiekami attīstīta un savstarpēji savienota, lai nodrošinātu ērtu pārvietošanos ar velosipēdu visā RVC un tā AZ un savienojumos ar pārējo pilsētas teritoriju, norādot uz nepieciešamību turpmāk uzlabot ilgtspējīgu pilsētas mobilitāti.

RVP PAD organizētajā aptaujā "Rīgas iedzīvotāju apmierinātība ar pašvaldības darbību un pilsētā notiekošajiem procesiem" 2021. gada aptaujas dati norāda, ka iedzīvotāju apmierinātība ar iespējām pārvietoties ar velosipēdu pilsētā un apmierinātība ar esošo veloceļu kvalitāti Rīgas pilsētā ir pieaugusi. Kopējais pozitīvi noskaņoto iedzīvotāju īpatsvars (ļoti + drīzāk apmierināti) ir pieaudzis no 62% 2012. gadā līdz 76% 2021. gadā (17.attēls).

17.attēls. Apmierinātība ar esošo velosipēdu infrastruktūru Rīgas pilsētā, 2021¹⁰



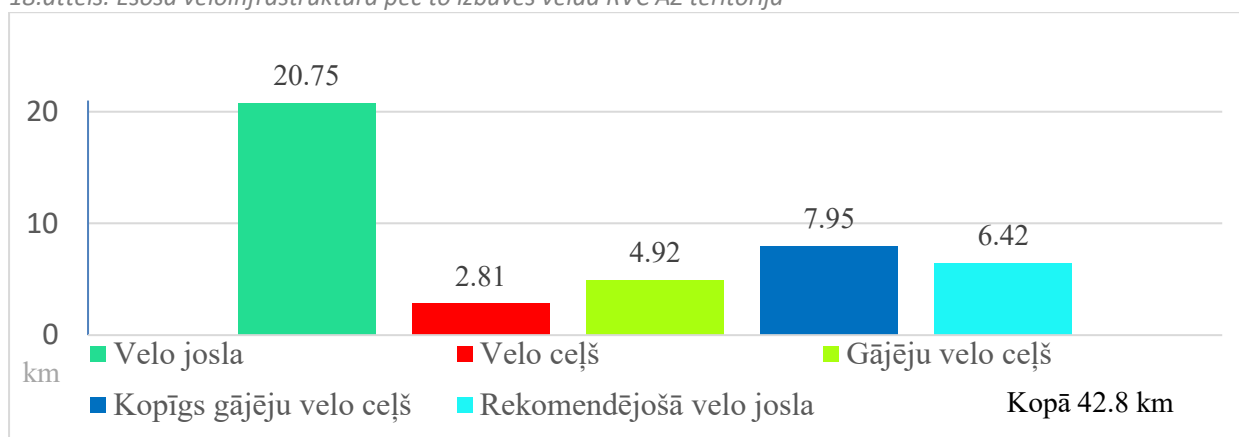
¹⁰ Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija līdz 2030. gadam. 2022. Pieejams: <https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/R%C4%ABgas%20pils%C4%93tas%20velosatiksmes%20att%C4%ABst%C4%ABbas%20koncepcija%20l%C4%ABdz%202030.gadam%20282023.gada%20redakcija%29.pdf>

Esošā veloinfrastruktūra pēdējos gados RVC AZ zonā ir palielinājusies un šobrīd veido 42.8 km garu veloinfrastruktūras tīklu. Šeit kopā saskaitīti visi lineārie nodalītie veloinfrastruktūras elementi t.sk., rekomendējošās velojoslas un velojoslas rēķinot kā atsevišķu elementu katram braukšanas virzienam, kā arī ar ceļazīmēm apzīmētie kopīgie gājēju un veloceļi. Lielāko daļu veido velo joslas - nedaudz vairāk kā 20 km kopgarumā. Otrs izplatītākais veloinfrastruktūras veids ir kopīgs gājēju un velo ceļš - 7.95 km. Rekomendējošās velo joslas veido 6.42 km, kas ir trešais lielākais rādītājs, bet gājēju un velo ceļi (4.92 km) kā arī veloceļi (2.81 km) ir mazāk izplatīti (18.attēls)

Kopējais ielu garums, kurās ir ar satiksmes organizācijas līdzekļiem (marķējumu un/vai ceļa zīmēm) aprīkota vienvirziena vai divvirzienu veloinfrastruktūra ir 28.3 km.

Iepriekš minētajos ielu un infrastruktūras kopgarumos nav pieskaitīti ielu posmi Vecrīgā 4.3 km kopgarumā, kas aprīkoti ar 417. ceļa zīmi "Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš". Vecrīga kopumā organizēta kā "Dzīvojamā zona", kas jau dod prioritāti gājējiem, kā arī velosipēdu un elektroskrejriteņu vadītājiem.. Vecrīgā 417. ceļa zīmes kalpo kā autotransporta pārvietošanās ierobežojums.

18.attēls. Esošā veloinfrastruktūra pēc to izbūves veida RVC AZ teritorijā



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

Pilsētas apsaimniekoto velonovietņu infrastruktūra pakāpeniski tiek attīstīta - 2022. gadā Rīgā bija 351 pašvaldības velonovietnes ar kopējo ietilpību 1920 vietas.¹¹ Pozitīvi vērtējams, ka privātie investori attīstot teritorijas, tās aprīko ar velonovietnēm, kā to nosaka plānošanas dokumenti vai pat pārsniedz minimālās velonovietņu prasības. Koplietošanas elektroskrejriteņu stāvvietas koncentrējas pilsētas centrālajā daļā, īpaši Vecrīgas tuvumā.

Lai gan veloinfrastruktūras tīkls ir sadrumstalots, kopumā tendence ir pozitīva – veloinfrastruktūras tīkls tiek attīstīts un nodrošina ērtāku RVC AZ teritorijas sasniedzamību ar velosipēdu vai citiem mikromobilitātes līdzekļiem. Tā jāturpina attīstīt, turpinot savstarpēji savienot gan esošo veloinfrastruktūru, gan veidojot jaunu infrastruktūru starp pilsētas centru un apkaimēm ārpus tās.

¹¹ Velo stāvvietas. Pieejams: <https://sus.lv/uzraudziba>

2.2.2. Autotransports un dzelzceļš

Kopumā RVC AZ un to apbraukšanai nepieciešamo maģistrālo ielu - Centra loks un Pilsētas loks, infrastruktūra pakāpeniski attīstās:

- Izbūvēts Austrumu maģistrāles posms no Piedrujas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei
- Veiktas satiksmes organizācijas izmaiņas Ģenerāļa Radziņa krastmalā, lai integrētu "Rail Baltica" projektu Rīgas centrā
- Efektīvāk darbojas Lāčplēša, Dzirnavu un E. Benjamiņas ielas pēc "Rail Baltica" būvdarbu aktīvās fāzes piebremzēšanās.

Tomēr saglabājas sastrēgumu posmi, īpaši rīta un vakara stundās: Uz Vanšu tilta, Satekles un Lāčplēša ielu krustojumā, Kr. Valdemāra ielā, Ģenerāļa Radziņa krastmalas un 13.janvāra ielas krustojumā un citās vietās.

Lai pilnveidotu satiksmes maģistrālo plūsmu struktūru un nodrošinātu efektīvus pilsētas centra apbraukšanas ceļus, ir vēl nepieciešams izbūvēt vairākus B kategorijas maģistrālo ielu infrastruktūras posmus Pilsētas lokā:

- Dienvidu maģistrāles posmu starp valsts autoceļiem A7 (Ziepniekkalna iela) un A8 (Vienības gatve) - būvniecības stadijā;
- Austrumu maģistrāles divlīmeņu krustojumu ar Brīvības ielu;
- Ziemeļu maģistrāli ar Daugavas šķērsojumu;
- Rietumu maģistrāles posmu starp Jūrkalnes ielu un Kurzemes prospektu.

Iztrūkstošie posmi Centra lokā ir:

- Raņķa dambja savienojums ar Vienības gatvi;
- Satekles ielas turpinājums līdz Pērnavas ielai;
- Hanzas šķērsojums.

Sekmējot transporta infrastruktūras pozitīvās tendences ieviesti ierobežojumi kravas transportam - 2024. gadā slēgta tā satiksme pa 11. novembra krastmalu, uz Akmens tilta, kā arī Zirņu, Senču un Pērnavas ielās. Kravas transports RVC AZ tiek apkalpots pa Centra loka posmiem (Skanstes iela un Hanzas iela) un tam pievienotiem uz ārpusi vērstiem radiāliem atzarojumiem - Brasas tiltu ar Laktas ielu un Upes ielu, Dantes ielu, Pulveža Brieža ielu un Eksporta ielu savienojot savā starpā Austrumu maģistrāli ar Ganībju dambja apkārtnes rūpniecisko un ostas teritorijām.

Sabiedriskā transporta infrastruktūrā notikušas pozitīvas izmaiņas:

- Izveidotas vairākas jaunas sabiedriskā transporta joslas (t.sk. ar 301. ceļa zīmi apzīmētas joslas).
- Uzlabotas sabiedriskā transporta pieturvietas.
- Pielāgotas pieturvietas un infrastruktūra zemās grīdas tramvajiem.
- Izveidota interaktīva ST informācijas un apmaksas sistēma.

Dzelzceļa tīklam RVC un tā AZ teritorijā ir labs izmantošanas potenciāls. Tas apliež RVC AZ teritoriju un savieno to ar Rīgas aglomerācijas Tukuma, Jelgavas, Ogres, Siguldas un Saulkrastu virzieniem. Tiek veikti darbi Bolderājas dzelzceļa pielāgošanai pasažieru pārvadājumu veikšanai. Uzsākta Rail Baltic projekta

izbūve, kas papildus attīstīs starptautiskus un reģionālus pasažieru pārvadājumus, kā arī savienojumu ar Rīgas lidostu.

2.2.3. Autonovietnes

Kopš 2006. gada ir vērojama tendence samazināt stāvvietu skaitu centrālajās ielās, paplašinot gājēju zonas un attīstot sabiedriskā transporta prioritāti.¹²Tas saskan ar pilsētas politiku veicināt alternatīvus pārvietošanās veidus un uzlabot publisko ārtelpu.

Visas RVC un tā AZ teritorijas stāvvietas ielu sarkanās līnijās iekļautas «Rīgas satiksmes» apkalpotajās maksas autostāvvietu zonās. Izveidota diferencēta cenu politika dažādām zonām (A, B, C, D un R), kur centrā (A, B, C un R zonas) ir augstākas cenas un stingrāka kontrole. Lielākā daļa ielu RVC un daļēji arī RVC AZ aprīkotas ar maksas stāvvietām. Centra daļā aizpildījums tām ir tuvu 100%, bet perifērijā maksas stāvvietas kalpo kā autotransporta izmantošanu ierobežojošs instruments, kā arī kā buferzona, kas atbīda tālāk no centra uz visu darbadienu ielu malās atstāto automašīnu sablīvējumus. Arī ārpus RVC - ielu posmos, gar kuriem izvietoti objekti ar palielinātu apmeklētāju skaitu (piem., Kr. Barona ielā pie Veselības centra 4), maksimumstundās novērojams paaugstināts stāvvietu aizpildījums.

Ārpus ielu sarkanajām līnijām esošās publiski pieejamās autonovietnes lielākoties pārvalda privātie operatori (piemēram, EuroPark, CityPark). Šie operatori nosaka apmaksas kārtību atbilstoši tirgus likumiem, pielāgojot cenas atbilstoši pieprasījumam un pašvaldības noteiktajiem ielu stāvvietu tarifiem.

Īslaicīgiem apmeklētājiem ir pietiekams vietu skaits publiski pieejamās autonovietnēs ārpus ielu sarkanām līnijām. Par to liecina pastāvīga brīvo vietu pieejamība tajās. Iedzīvotājiem un strādājošajiem, kuriem nepietiek vietas savu dzīvojamo vai darba vietu namos vai to teritorijās (kur lielākoties ierīkotas ierobežotas piekļuves autonovietnes), ir iespēja izmantot publiskās maksas stāvvietas ikdienas režīmā vai iegādāties abonementus.

Lielākajā daļā tirdzniecības centru un biroju kompleksu publiski pieejamās autonovietnēs tiek kontrolēts apmeklētāju auto uzturēšanās laiks. Parasti tiek piedāvāts bezmaksas stāvēšanas laiks (piemēram, 1-1,5 stundas), kuru pārsniedzot, jāveic samaksa.

Pastāv deficīts tūristu autobusu stāvvietām, kā arī piegādes auto stāvvietām, kas rada papildu izaicinājumus tūrisma apkalpošanā un preču piegādēm pilsētas centrā.

Pozitīva tendence - pieaug publiski pieejamo elektroauto uzlādes punktu skaits.

2.3. Transporta veidi

Kopumā transporta attīstības tendences Rīgā un tās vēsturiskajā centrā uzrāda mainīgu ainu. Automobilizācijas līmenis turpina pieaugt, īpaši atzīmējams straujš elektroautomobiļu skaita kāpums, savukārt ST reisu skaits un pārvadāto pasažieru skaits kopumā ir samazinājies, lai gan vērojama pakāpeniska atjaunošanās pēc pandēmijas. Kravas transporta plūsmas pilsētas centrā samazinās, pateicoties ieviestajiem ierobežojumiem. Sabiedriskā transporta sistēma piedzīvo modernizāciju, tostarp

¹² Rīgas Attīstības programma 2022.-2027.gadam. Pieejams: <https://www.rdpad.lv/strategija/attistibas-programma-2022-2027/>

digitalizāciju un ritošā sastāva atjaunošanu, taču kopumā ST ritošais sastāvs noveco straujāk nekā tas tiek atjaunots. Izmantojot ES fondu 2023.g. iegādāti 35 elektroautobusi un 2025.g. tiks piegādāti vēl 17 elektroautobusi. Kopā "Rīgas satiksmes" rīcībā ir ap 400 autobusu.

Ūdens transports šobrīd galvenokārt tiek izmantots tūrisma un izklaides vajadzībām, bet tiek plānota tā attīstība nākotnē.¹³

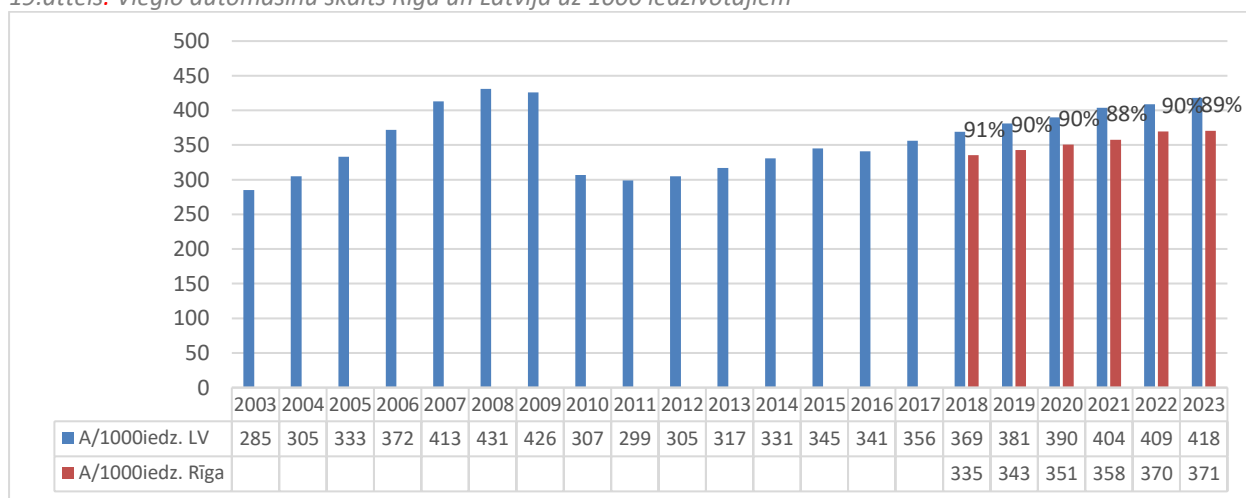
Jauno elektrovilcienu ieviešana ekspluatācijā un "Latvijas dzelzceļa" pasažieru infrastruktūras modernizācijas projektu realizēšana ir veicinājusi apkalpoto pasažieru skaita un vilcienu piepildījuma pieaugumu.

2.3.1. Vieglais transports

Kopumā vērojama tendence automobilizācijas līmenim pieaugt gan Rīgā, gan Latvijā kopumā, taču Rīgā tas notiek nedaudz lēnāk, iespējams, pateicoties labāk attīstītam ST un alternatīviem pārvietošanās veidiem pilsētvidē. Automobilizācijas līmenis vēl nav sasniedzis pirmskrīzes (2008. gada) līmeni, bet stabili tuvojas tam. Vienlaikus novērojama strauja elektroautomobiļu skaita pieauguma tendence, īpaši sākot no 2020.gada. Lai gan elektroautomobiļu īpatsvars kopējā automobiļu skaitā joprojām ir salīdzinoši neliels (nedaudz virs 1% no kopējā vieglo automašīnu skaita 2024. gadā), to skaits strauji aug, un šī tendence, visticamāk, turpināsies, radot jaunus izaicinājumus un iespējas pilsētas transporta infrastruktūras attīstībā.

Vieglo automašīnu skaits uz 1000 iedzīvotājiem Latvijā kopumā ir pieaudzis no 285 automašīnām 2003. gadā (19.attēls) līdz 418 automašīnām 2023. gadā. Tas norāda uz vispārēju automobilizācijas līmeņa pieaugumu valstī. Rīgā automobilizācijas līmenis ir zemāks nekā Latvijā kopumā, tā 2023. gadā Rīgā bija 371 vieglā automašīna uz 1000 iedzīvotājiem un uzrāda pieaugošu tendenci, skatīt 19., 20. attēlu. Starpība starp Rīgas un Latvijas kopējiem rādītājiem saglabājas diezgan stabila - aptuveni 10-12% zemāks automobilizācijas līmenis Rīgā salīdzinājumā ar valsti kopumā.

19.attēls. Vieglo automašīnu skaits Rīgā un Latvijā uz 1000 iedzīvotājiem



SIA "SOLVERS" veidots attēls no CSP, CSDD datiem

¹³ Izpēte par integrēta, zemu emisiju ūdenstransporta attīstības potenciālu un iespējām Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā. (SIA Grupa93 un SIA "IE.LA inženieri, 2021.g.)

2024. gada sākumā Rīgā bija reģistrēti 344 122 viegie transportlīdzekļi, kas veido 75% no visiem transportlīdzekļiem pilsētā

20.attēls. Vieglo automašīnu skaits Rīgā un Latvijā uz 1000 iedzīvotājiem

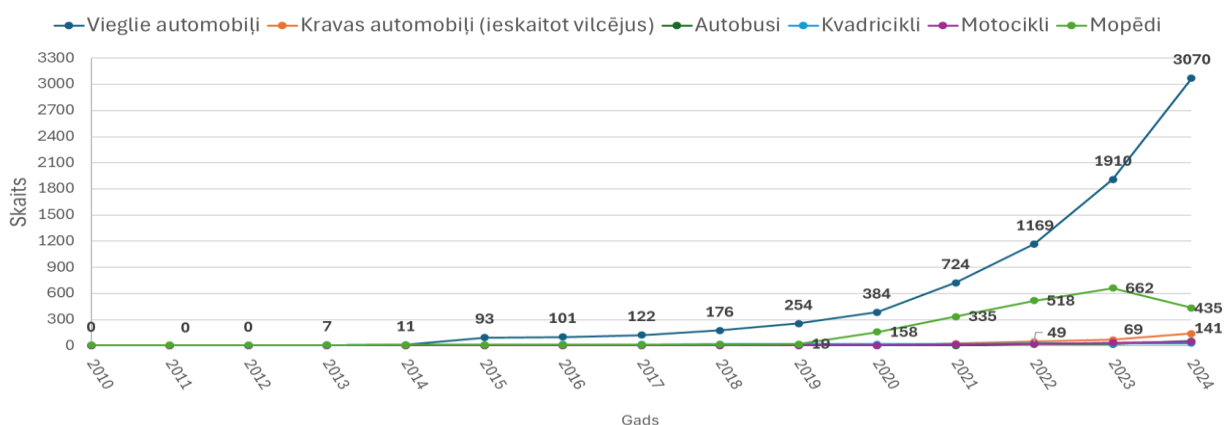
Vieglo automašīnu skaits Rīgā un Latvijā uz 1000 iedzīvotājiem																					
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
A/1000iedz. LV	285	305	333	372	413	431	426	307	299	305	317	331	345	341	356	369	381	390	404	409	418
Pastāvīgo iedzīvotāju skaits Rīgā gada sākumā									658,637					639,340	641,191	637,826	633,074	627,821	620,980	611,824	614,992
Uz gada sākuma reģistrētie viegie transportlīdzekļi Rīgā																213,865	217,063	220,218	222,015	226,170	227,959
A/1000iedz. Rīga																335	343	351	358	370	371
Rīga salīdz. LV																91%	90%	90%	88%	90%	89%

Avots: CSP, data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__NOZ__TR__TRC/TRC010 ; CSDD, www.csdd.lv/transporthidzekli/transporthidzekli-sadalijums-pa-pilsetam-un-novadiem

SIA "SOLVERS" veidots attēls no CSP, CSDD datiem

Vieglo elektroautomašīnu skaits Rīgā ir piedzīvojis ļoti strauju pieaugumu, īpaši pēdējos gados. No 0 elektroautomašīnām 2010.-2012. gadā tas ir pieaudzis līdz 3070 elektroautomašīnām 2024. gada sākumā (21.attēls) un 2024.gada oktobrī sastāda jau 4144 elektroautomašīnas.¹⁴ No 2023. gada līdz 2024. gadam vieglo elektroautomašīnu skaits pieauga par 1151 vienību jeb aptuveni par 60%. Ņemot vērā pašreizējo pieauguma tempu, var prognozēt, ka elektroautomašīnu skaits Rīgā turpinās strauji pieaugt arī turpmākajos gados. Šī tendence, kombinācijā ar vispārējo automobilizācijas līmeņa pieaugumu, rada jaunus izaicinājumus pilsētvides plānošanai - nepieciešamību pēc uzlādes infrastruktūras, potenciālu ietekmi uz satiksmes intensitāti un stāvvietu pieprasījumu. Šobrīd elektroautomašīnu stāvēšana Rīgas valstspilsētas pašvaldībai piederošās stāvvietās ir bezmaksas un nākotnē var radīt papildus izaicinājumus. Elektroautomašīnām ir tiesības pārvietoties pa ST joslām, kas, pieaugot to intensitātei, ietekmēs ST pārvietošanās ātrumu maršrutos.

21.attēls. Reģistrētie transportlīdzekļi ar elektromotoriem Rīga gada sākumā



SIA "SOLVERS" veidots attēls izmantojot datus no Latvijas oficiālās statistikas portāla datubāzes¹⁵

Eiropas kontekstā Latvijas un Rīgas automobilizācijas līmenis joprojām ir zem ES vidējā, kas 2022. gadā bija aptuveni 560 automašīnas uz 1000 iedzīvotājiem.¹⁶ Tas norāda uz potenciālu turpmākam pieaugumam,

¹⁴ 2024.g. reģistrēto elektroautomašīnu skaits. Pieejams: <https://play.tv3.lv/clips/sogad-registreto-elektroauto-skaits-pieaudzis-par-24,clip-8280439>

¹⁵ Reģistrētie transportlīdzekļi ar elektromotoriem reģionos, valstspilsētās un novados gada sākumā 2010 -2024. Pieejams: https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__NOZ__TR__TRC/TRC012/table/tableViewLayout1/

¹⁶ Motorizācijas pakāpe Eiropas Savienībā. Pieejams: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240117-1>,

bet arī uz iespēju veidot ilgtspējīgāku transporta politiku, līdzsvarojot privātā transporta izmantošanu ar efektīvu sabiedrisko transportu un alternatīviem pārvietošanās veidiem.

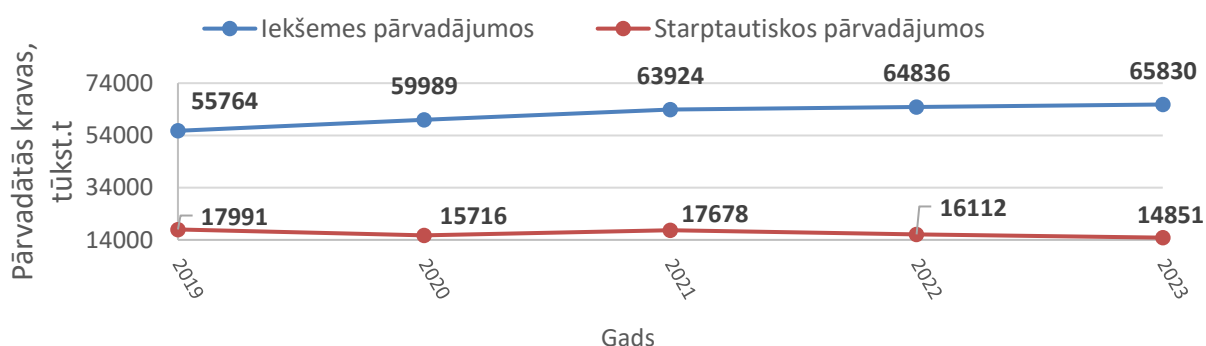
2022.gadā izskaņā Rīgā bija aptuveni 1500 koplietošanas automašīnas. Šobrīd to skaits varētu būt lielāks, taču precīzu skaitu noteikt ir grūti, jo daļa no tiem ir reģistrēti Igaunijā vai Lietuvā un auto reģistrs atsevišķi neizdala koplietošanas auto skaitu no pārējiem transportlīdzekļiem.¹⁷ Kopumā koplietošanas transportlīdzekļi gūst arvien lielāku popularitāti. Pilsētnieki, kuri dzīvo dzīvokļos, arvien vairāk apzinās, ka viņiem nav vērts turēt īpašumā automašīnu, ja to izmanto tikai dažas reizes mēnesī. Arī rīdnieki arvien vairāk apzinās, ka transportlīdzeklis īpašumā sarežģī, nevis atvieglo viņu ikdienu – mūžīgās problēmas, kur un cik daudz izmaksās auto stāvvietā, augstie līzings maksājumi, kā arī pieaugošās servisa un ekspluatācijas izmaksas, veicina izvēli par labu koplietošanas automašīnai. Viens no iemesliem, kāpēc Rīgas un Pierīgas iedzīvotāji ir atvērti koplietošanas platformas izmantošanai, tā ir alternatīva privātam transportam – lētākas lietošanas izmaksas, nav uzturēšanas izmaksas, bezmaksas stāvvietas Rīgas centrā, iespēja apbraukt sastrēgumus, izmantojot ST joslas, kā arī atbilst “zaļā dzīvesveida” principiem.¹⁸

2.3.2. Kravas transports

Kravas plūsmas RVC AZ samazinās, galvenokārt pateicoties satiksmes organizācijas izmaiņām pilsētas centrā, piemēram, 11.novembra krastmalas un Akmens tilta slēgšana kravas transportam kā arī Austrumu maģistrāles posma pārbūvei.

Kā rāda statistika (22.attēls) par kravu pārvadājumiem Latvijā kopumā, pēdējo gadu tendence ir pieaugums iekšzemes pārvadājumos un samazinājums starptautiskos pārvadājumos. Kopējā pārvadāto kravu tonnāža no 2019. līdz 2023. gadam ir pieaugusi par 9%, bet kopējie nobrauktie tonnu km samazinājušies par 13% (23.attēls).

22.attēls. Kravu pārvadājumi ar autotransportu Latvijā. Pārvadātās kravas, tūkst.t.



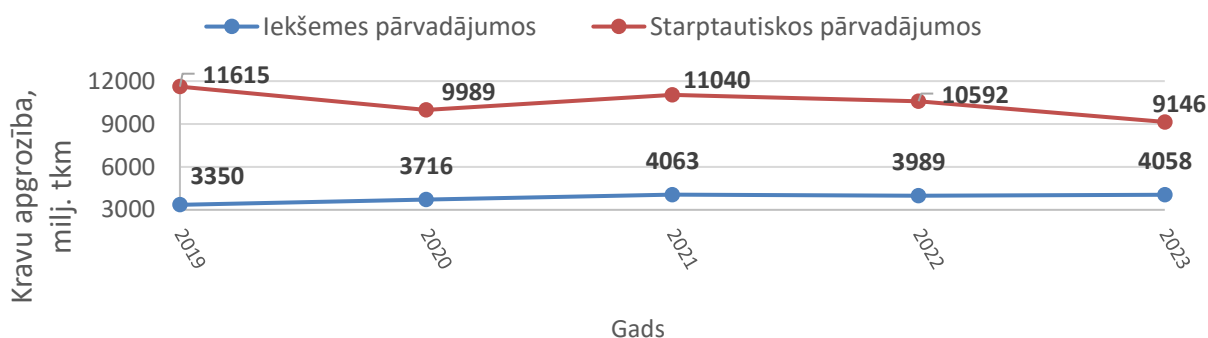
SIA "SOLVERS" veidots attēls izmantojot datus no Latvijas oficiālās statistikas portāla datubāzes¹⁹

¹⁷ Koplietošanas auto. Pieejams: <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/koplietosanas-auto-tirgu-riga-pieprasijums-arvien-lielaks-par-piedavajumu.a487749/>

¹⁸ Koplietošanas auto izaugsme. Pieejams: <https://www.db.lv/zinas/paredz-butisku-koplietosanas-tirgus-izaugsmi-2024gada-514721>

¹⁹ Kravu pārvadājumi. Pieejams: <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/noz/kravu-parvadajumi/251-kravu-parvadajumi>

23.attēls. Kravu pārvadājumi ar autotransportu Latvijā. Kravu apgrozība, milj. tkm.



SIA "SOLVERS" veidots attēls izmantojot datus no Latvijas oficiālās statistikas portāla datubāzes¹⁹

Kopumā var secināt, ka kravas transporta, īpaši bīstamo kravu, kustība ir stingri ierobežota Rīgas centrā. Lielākā daļa kravas transporta maršrutu pilsētā ir organizēti tā, lai apbrauktu centru, izmantojot maģistrālās ielas ārpus vēsturiskā centra zonas.

2.3.3. Ūdens transports

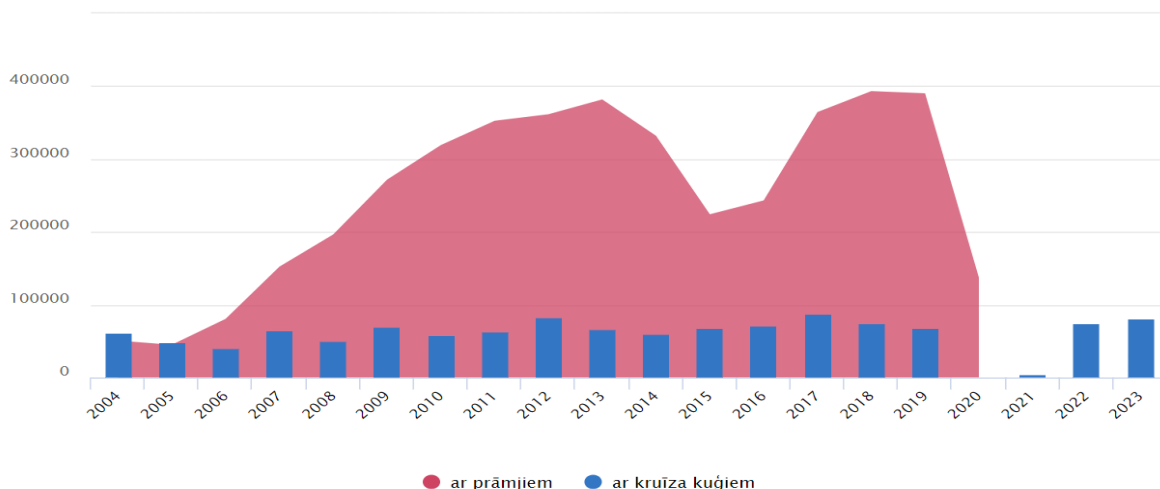
Ūdens transports tiek izmantots atpūtai un tūrismam. Šobrīd tas nav plaši izmantots ikdienas pārvietošanās vajadzībām, ka arī nav regulāro pasažieru prāmju reisu, bet tiek plānota nākotnes attīstība šajā virzienā.²⁰ 2023. gada jūlijā Rīgas dome ir apstiprinājusi Eksportostas dienvidu daļas lokālplānojumu, kas ietver arī jauna un mūsdienu tehnoloģiskajām prasībām atbilstoša prāmju un kruīza kuģu termināļa projekta ieceri un paredz tā realizācijas priekšnoteikumus. Projekta mērķis ir esošās darbības paplašināšana pasažieru/regulārās kravu līnijas satiksmes segmentā. Jaunā pasažieru kuģu termināļa projekta attīstītājs ir SIA „Rīga Ropax Terminal”. Tas plānots Eksportostas daļā, kas atrodas pilsētas centra tiešā tuvumā.

Kopš 2004. gada vērojamas svārstības pasažieru skaitā, kas iebruukuši Rīgas ostā. Prāmju pasažieru skaits piedzīvoja strauju kāpumu no 2006. līdz 2010. gadam, sasniedzot maksimumu ap 2013. gadu. Pēc 2013. gada vērojams pakāpenisks kritums prāmju pasažieru skaitā. Kruīza kuģu pasažieru skaits ir bijis relatīvi stabils, ar nelielu pieauguma tendenci līdz 2019. gadam. 2020. gadā vērojams dramatisks kritums gan prāmju, gan kruīza kuģu pasažieru skaitā, kas saistīts ar COVID-19 pandēmijas ierobežojumiem (skat.24.attēlu). 2022. un 2023. gadā vērojama pakāpeniska atjaunošanās kruīza kuģu pasažieru skaitā, lai gan tas vēl nav sasniedzis pirms pandēmijas līmeni. Kopš 2020. gada prāmju satiksmes slēgšanas Rīgas ostā, ar prāmi vairs netiek pārvadāti pasažieri.

²⁰ Izpēte par integrēta, zemu emisiju ūdenstransporta attīstības potenciālu un iespējām Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā. (SIA Grupa93 un SIA "IE.LA inženieri, 2021.g.)

24.attēls. Iebraukuši pasažieri Rīgas ostā²¹

Iebraukuši pasažieri Rīgas ostā



2.3.4. Sabiedriskais transports

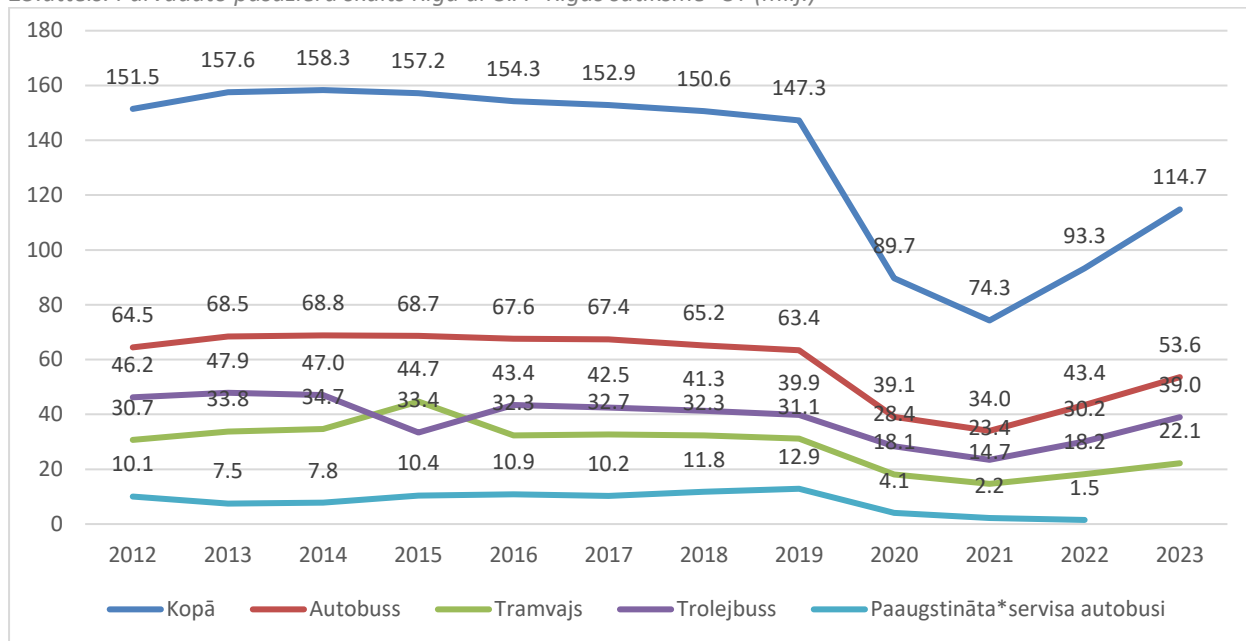
Rīgas sabiedriskais transports kopumā piedzīvo pakāpenisku modernizāciju un optimizāciju, neskatoties uz pasažieru skaita samazināšanos kopš 2013. gada un COVID-19 pandēmijas radīto ietekmi (25.attēls), Sistēma kļūst videi draudzīgāka un digitalizētāka, ar vienkāršotu biļešu sistēmu un uzlabotu infrastruktūru, ieskaitot jaunas sabiedriskā transporta joslas un modernizētas pieturvietas. Pārskata periodā veikta daļēja ritošā sastāva atjaunošana: daļa veco tramvaju aizstāti ar zemās grīdas tramvajiem, iegādāti 35 jauni elektroautobusi un 2025. gadā saņemti vēl 17. Joprojām pastāv izaicinājumi (sasniedzamība Skanstē, novecojis ritošais sastāvs – vecie tramvaji u.c.) saistībā ar ST pieejamību visiem lietotājiem. Neskatoties uz maršrutu optimizāciju un samazināšanu pandēmijas gados, pakalpojumu sniegšana saglabājas relatīvi augsta, kas liecina par pozitīvu virzību. Joprojām pastāv nepieciešamība pēc turpmākiem uzlabojumiem un pasažieru skaita atjaunošanas līdz pirmspandēmijas līmenim.

Pasažieru skaita dinamika

- 2021.gadā pasažieru skaits nokrita līdz 57% no 2013. gada līmeņa.
- Pēc 2021. gada vērojams pakāpenisks ar pilsētas ST pārvadāto pasažieru pieaugums, bet pirms pandēmijas līmenis vēl nav sasniegts.
- 2023.gadā SIA "Rīgas satiksme" pārvadāto pasažieru skaits ir sasniedzis 77% no 2013.gadā pārvadāto pasažieru skaita

²¹ Iebraukuši pasažieri Rīgas ostā. Pieejams: <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/noz/pasazieru-parvadajumi/5669-pasazieru-parvadajumi?themeCode=TP>

25.attēls. Pārvadāto pasažieru skaits Rīgā ar SIA "Rīgas satiksme" ST (milj.)

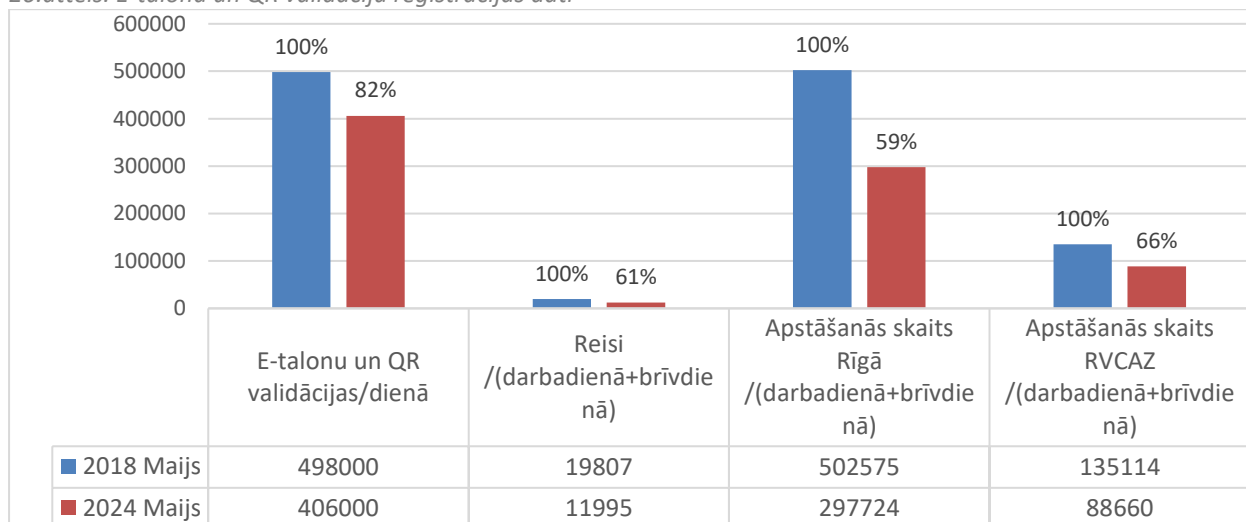


SIA "SOLVERS" veidots attēls izmantojot²²²³

Digitalizācija un biļešu sistēma

Biļešu iegādes tendences norāda, ka E-talonu un QR validācijas datu skaits ir samazinājies no 2018. gada līdz 2024. gadam, ar vislielāko samazinājumu tieši darbadienās (26.attēls).

26.attēls. E-talona un QR validāciju reģistrācijas dati



SIA "SOLVERS" veidots attēls izmantojot atvērto Rīgas satiksmes datus maršrutu un kustību sarakstiem (GTFS txt formātā) un e-talona reģistrācijas datus (txt formātā) no atvērtajiem RS datiem.²⁴

²² Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas rezultāti. Pieejams: rdsd.lv/transport/sabiedriskais-transport/sabiedriskas-transporta-pakalpojumu-sniegšanas-rezultati

²³ 2023.gadā pieaudzis pasažieru skaits. Pieejams: riga.lv/lv/jaunums/2023-gada-par-23-pieaudzis-rigas-satiksmes-parvadato-pasazieru-skaits

²⁴ RS Atvērtie dati. Pieejams <https://www.rigassatiksmes.lv/lv/par-mums/publiskojava-informacija/atvertie-dati/>

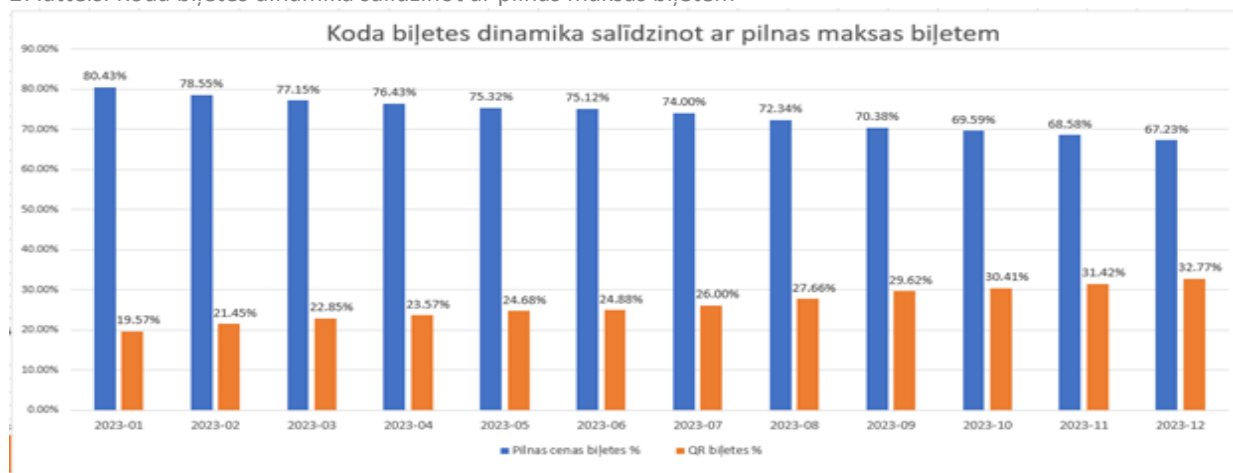
2023.gada laikā būtiski pieaudzis to pasažieru skaits, kuri Rīgas ST biļetes par pilnu cenu iegādājas viedtālrunī²⁵(27.attēls):

- Vērojama tendence samazināties pilnas cenas biļešu īpatsvaram (no 80.43% 2023. gada janvārī līdz 67.23% 2023. gada decembrī)
- Pieaug QR biļešu īpatsvars no 8.92%²⁶ 2022. gada janvārī līdz 32.77% pasažieru 2023.gada decembrī, kuri biļetes iegādājas viedtālrunī.²⁵

Mainītas ST biļešu cenas un klāsts:

- Samazināts biļešu veidu skaits no 135 līdz 41.
- Lai motivētu pasažierus ST izmantot regulāri, būtiski tika samazinātas mēneša biļešu cenas no 50.00 Eur uz 30.00 Eur.²⁷

27.attēls. Koda biļetes dinamika salīdzinot ar pilnas maksas biļetēm²⁸



Rīgā digitalizācija attiecībā uz ST nav saistīta tikai ar biļešu iegādi, bet ietver arī citus inovatīvus risinājumus, piemēram, reāllaika informāciju par transporta kustību skenējot kvadrāt kodu, kas izvietots uz kustības saraksta, kā arī atsevišķās pieturvietās izvietoti elektroniskie tablo (ekrāni). Ir pieejams arī reāllaika datu atspoguļojums uzņēmuma “Rīgas satiksme” aplikācijā, vietnē “saraksti.lv” un aplikācijā “Mobilly”.

Infrastruktūras un pakalpojumu uzlabojumi

Notikusi ST maršrutu un tīkla optimizācija efektīvākai pasažieru apkalpošanai (28.,29.attēls). Kopējais nobraukums maršrutu tīklā ir samazinājies visiem transporta veidiem, īpaši autobusiem un paaugstināta servisa autobusiem. Maršrutu kopējais garums km ir samazinājies, īpaši autobusiem un paaugstināta servisa autobusiem (29.attēls). Maršrutu skaits ir samazinājies no 132 (2012. gadā) līdz 79 (2023. gadā),

²⁵ ST biļešu iegāde viedtālrunī. Pieejams: <https://www.riga.lv/lv/jaunums/pieaug-pasazieru-skaits-kuri-rigas-satiksmes-sabiedriska-transporta-biletes-iegadajas-viedtalruni>

²⁶ ST biļešu iegāde viedtālrunī. Pieejams: <https://www.riga.lv/lv/jaunums/pieaudzis-pasazieru-skaits-kuri-iegadajas-rigas-sabiedriska-transporta-biletes-talruni>

²⁷ RS ilgtspējas pārskats. Pieejams

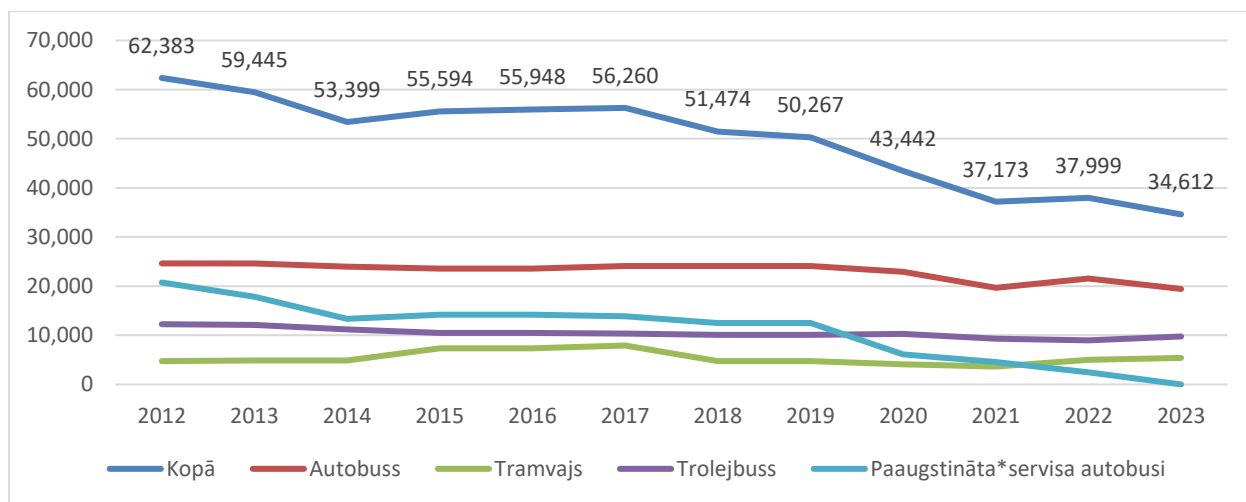
[https://www.rigassatiksmelv/files/rp_sia_rigas_satiksme_ilgtspejas_parskats_par_2023_gadu_\(5\)_1.pdf](https://www.rigassatiksmelv/files/rp_sia_rigas_satiksme_ilgtspejas_parskats_par_2023_gadu_(5)_1.pdf)

²⁸ ST biļešu iegāde viedtālrunī. Pieejams: <https://www.riga.lv/lv/jaunums/pieaug-pasazieru-skaits-kuri-rigas-satiksmes-sabiedriska-transporta-biletes-iegadajas-viedtalruni>

galvenokārt uz autobusu un paaugstināta servisa autobusu (mikroautobusu) rēķina. (30.attēls). No 2022. gada 9. septembra ST pakalpojumus Rīgas valstspilsētas ST maršrutu tīklā pārtrauca sniegt apakšuzņēmējs – sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Rīgas mikroautobusu satiksme”, tādējādi pilnībā pārtraucot pilsētas paaugstināta servisa autobusu darbību. Tramvaju un trolejbusu maršrutu skaits un garums ir saglabājies relatīvi nemainīgs.

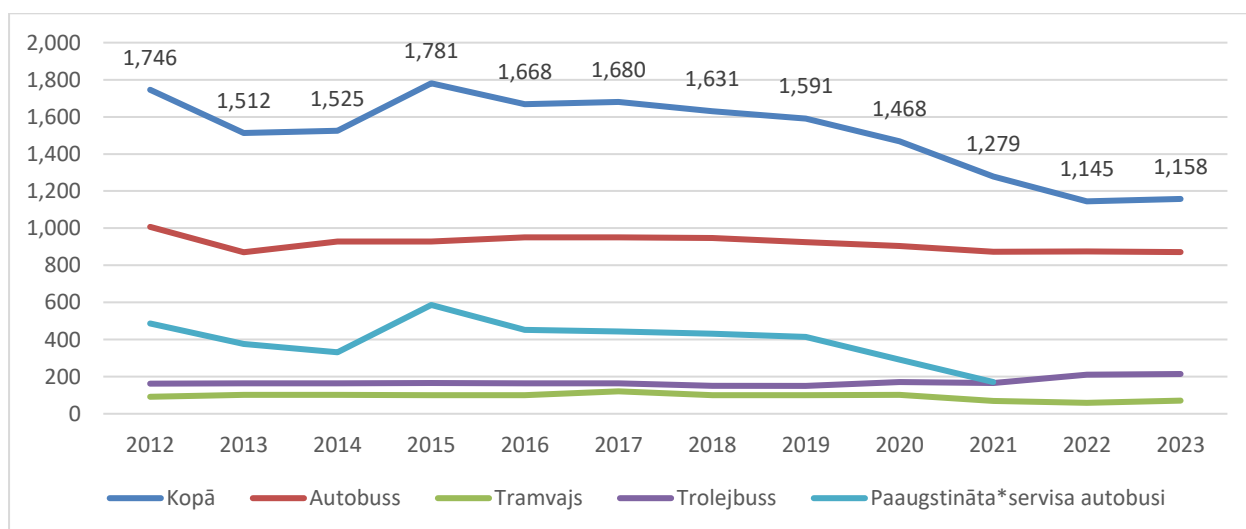
Autobusu loma ST saglabājas dominējoša, bet ar tendenci samazināties. Tramvaju un trolejbusu nozīme relatīvi pieaug, jo to maršrutu skaits un garums saglabājas stabils.

28.attēls. Nobraukums maršrutu tīklā (tramvajam – sastāva), tūkst. km. (neskaitot tehnisko nobraukumu)



SIA "SOLVERS" veidots attēls izmantojot ĀMD datus²⁹

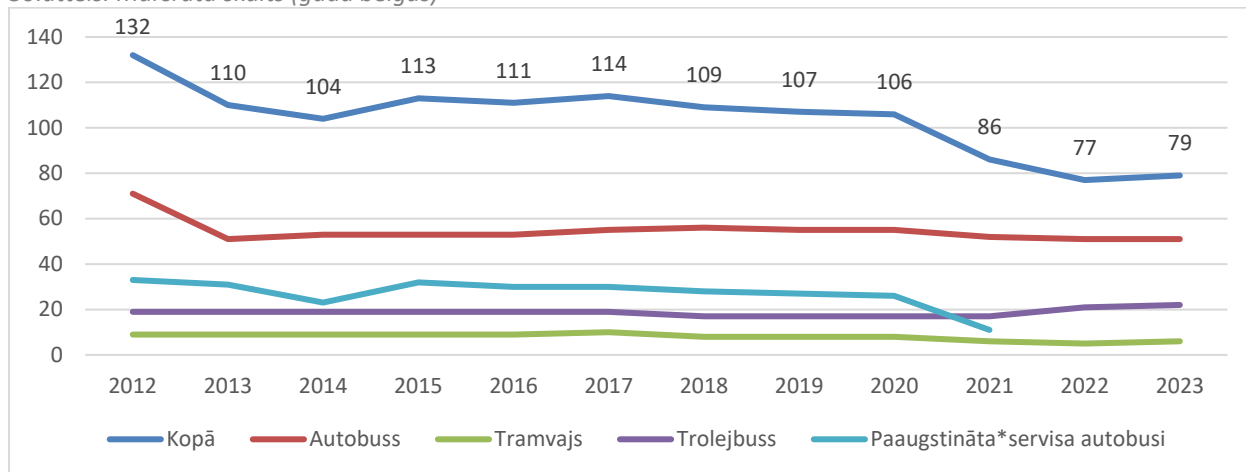
29.attēls. Maršrutu garums km.



SIA "SOLVERS" veidots attēls izmantojot ĀMD datus²⁹

²⁹ Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas rezultāti. Pieejams: rdsd.lv/transports/sabiedriskais-transport/sabiedriskas-transporta-pakalpojumu-sniegsanas-rezultati

30.attēls. Maršrutu skaits (gada beigās)



SIA "SOLVERS" veidots attēls izmantojot ĀMD datus³⁰

* No 2022. gada 9. septembra sabiedriskā transporta pakalpojumus Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīklā pārtrauca sniegt apakšuzņēmējs – sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Rīgas mikroautobusu satiksme".

Sabiedrības apmierinātība

2023.gada Rīgas domes veiktās aptaujas rezultāti liecina, ka 69% Rīgas iedzīvotāju, kuri pēdējā gada laikā vismaz reizi nedēļā vai biežāk ir izmantojuši ST, ir apmierināti ar sniegto pakalpojumu. Salīdzinājumam, 2013. gada SKDS aptaujā uz jautājumu "Kā Jūs kopumā vērtējat sabiedrisko transportu Rīgas pilsētā (t.i., tramvajus, trolejbusus un autobusus) skalā no 1 – Ļoti slikti līdz 10 –teicami?" ST vērtējums bija 7.7 no 10.³¹

2.3.5. Dzelzceļš

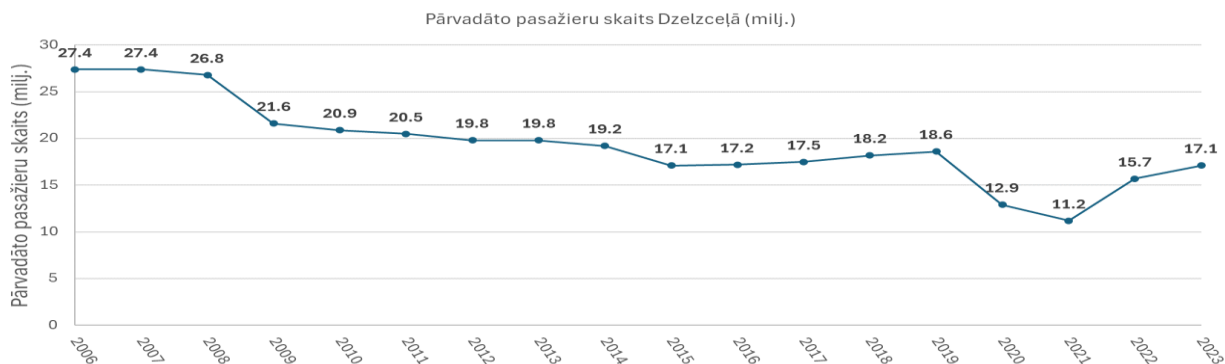
Dzelzceļa pasažieru pārvadājumi Latvijā kopumā piedzīvojuši svārstības, ar ievērojamu kritumu 2020.-2021. gadā pandēmijas dēļ, bet pēdējos gados vērojama atjaunošanās tendence līdzīgi kā Rīgas pilsētas ST-ā (31.attēls). Nepieciešama labāka integrācija starp dažādiem ST veidiem, lai pilnībā izmantotu dzelzceļa potenciālu. RB projekts varētu vēl vairāk ietekmēt dzelzceļa pasažieru pārvadājumus Rīgā un Latvijā kopumā, īpaši tā reģionālo pārvadājumu un lidostas savienojuma komponentes.

Kopš 2006. gada Rīgas dzelzceļa infrastruktūra ir piedzīvojusi ievērojamas pārmaiņas, tostarp sliežu ceļu atjaunošanu, peronu pārbūvi un ritošā sastāva modernizāciju (jaunie elektrovilciens sāka kursēt 2023.gada decembrī un 2024.gadā ir 32 jaunie elektrovilciens), kā rezultātā jauno vilcienu pakalpojumi kļuvi mūsdienīgāki un pievilcīgāki pasažieriem. Rīgā t.sk. RVC AZ teritorijā dzelzceļa stacijas tiek pilnveidotas kā mobilitātes punkti.

³⁰ Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas rezultāti. Pieejams: rdsd.lv/transports/sabiedriskais-transports/sabiedriskas-transporta-pakalpojumu-sniegsanas-rezultati

³¹ SKDS pētījums RP SIA "Rīgas Satiksme" klientu apmierinātības pētījums. Pieejams: https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/rezultatirs2013_rd.pdf

31.attēls. Pārvadāto pasažieru skaits Dzelzceļā (milj.).³²



2.4. Transporta plūsmu modelis

Transporta plūsmu modelēšana RVC AZ teritorijas robežās izstrādāta ar mērķi novērtēt esošās un plānotās transporta sistēmas attīstības alternatīvas un to efektivitāti, ievērojot transporta plūsmu modelēšanas scenārijus 2030. un 2050. gadam.

Izstrādātājs, saskaņojot ar Pasūtītāju, ir vienojies par nepieciešamo modelēšanas metodi un metodoloģiju. Izpēte veikta balstoties uz aktuālākajiem datiem par Zemo emisiju zonas ieviešanu Rīgas pilsētā, tai skaitā "Priekšizpētes veikšana un rīcības programmas izstrāde Zemo emisiju zonas ieviešanai Rīgas pilsētā" priekšizpētes starpziņojuma datiem par Zemo emisiju zonas ietekmi uz RVC AZ teritoriju. Modelēšanā ņemti vērā saskaņotie pieņēmumi par autosatiksmes plūsmu samazinājumu.

Darba ietvaros noteiktas un novērtētas esošās un plānotās transporta sistēmas attīstības alternatīvas un to efektivitāte, veicot perspektīvo transporta plūsmu modelēšanu ņemot vērā esošo datu analīzi un pieņēmumus par autotransporta intensitātes samazināšanos RVC un AZ rajonā. maksimumstundās uz 2030. gadu (13 scenāriji) un 2050. gadu (5 scenāriji).

RVC AZ transporta plūsmu modelēšanas ietvaros tika modelēti dažādi scenāriji 2030. un 2050. gadam izmantojot Rīgas transporta simulācijas modeli (RTSM).

Modelēšanas rezultāti liecina, ka visiem 2030. gada scenārijiem ir noteikta negatīva ietekme uz kopējo transporta sistēmu salīdzinājumā ar bāzes scenāriju, ko raksturo vērtības diapazonā no -1.5 līdz -5.7. Vienlaikus visos scenārijos novērojama pozitīva ietekme uz sabiedrisko transportu - +0.8 līdz +1.3, kas atbalsta plānoto pieeju attiecībā uz ST prioritizēšanu. Balstoties uz modelēšanas rezultātiem, tiek rekomendēts:

- Turpināt pakāpenisku ST joslu ieviešanu Centra ievados, paralēli attīstot ST infrastruktūru.
- Pieļaujama vieglā autotransporta satiksmes slēgšana (izņemot piekļuvi iedzīvotājiem) Tērbatas ielas posmā no Brīvības ielas līdz Matīsa ielai un Miera ielā no Brīvības ielas līdz Tallinas ielai, kā arī tranzīta satiksmes ierobežošana Kr.Barona ielā
- Kritiski negatīvu ietekmi uz kopējo satiksmes sistēmu RVC un tā AZ zonā atstās sekojoši risinājumi:
 - a) 11. novembra krastmala bez autosatiksmes (posmā starp Vanšu tiltu un Akmens tiltu);

³² Pārvadāto pasažieru skaits dzelzceļā. Pieejams:

https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__NOZ__TP__PSTR/TPA020

b) Krišjāņa Barona iela bez autosatiksmes;

Saglabājot, bet ierobežojot satiksmi šajās ielās iespējams saglabāt piekļuvi mājokļiem un uzņēmumiem, vienlaikus mazinot tranzīta satiksmi un nodrošinot līdzsvarotāku transporta plūsmu pilsētvidē.

Modelēšanas rezultāti 2050. gadam plānotajiem satiksmes infrastruktūras attīstības scenārijiem uzrāda būtisku atšķirību salīdzinājumā ar 2030. gada scenārijiem. Visaugstāko vērtējumu ir ieguvuši scenāriji, kuros iekļauta Rīgas ziemeļu transporta koridora (RZTK) 1. un 2. kārtas (2., 4. un 5. scenārijs), demonstrējot nozīmīgu pozitīvu ietekmi ar kopējiem vērtējumiem diapazonā no +12.3 līdz +15.1. Pretēji 2030. gada scenārijiem, kur visiem bija negatīva ietekme, 2050. gada scenāriji ar RZTK izbūvi sniedz ievērojamus uzlabojumus. Scenāriji bez RZTK 1. un 2. kārtas uzrāda tikai minimālus uzlabojumus (1.2 līdz 2.0).

Analīzes rezultāti parāda, ka RZTK 1. un 2. kārtas kopā ar Raņķa dambja tuneli nodrošina visefektīvāko transporta plūsmu novirzīšanu ārpus RVC AZ. Hanzas šķērsojuma izbūve bez RZTK 1. un 2. kārtām rada nevēlamu efektu, piesaistot papildu transporta plūsmu RVC AZ teritorijai.

Balstoties uz modelēšanas rezultātiem, 2050. gadam rekomendēts:

- Prioritizēt RZTK 1. un 2. kārtas izbūvi kā primāro infrastruktūras projektu, kas sniegs vislielāko pozitīvo ietekmi uz transporta plūsmām RVC un tā AZ.
- Paralēli attīstīt Raņķa dambja - Vienības gatves savienojuma projektu, kas būtiski uzlabos satiksmes plūsmu Nacionālās bibliotēkas apkārtnē.
- Hanzas šķērsojuma izbūvi plānot tikai pēc RZTK 1. un 2. kārtas pabeigšanas, lai novērstu papildu transporta plūsmu piesaisti RVC AZ teritorijā.
- Turpināt Centra loka attīstību kā C kategorijas ielu tīkla elementu.
- Eksporta ielas pagarinājumu attīstīt kā svarīgu savienojumu starp RVC AZ un plānoto Ziemeļu šķērsojumu.

[Detalizētu aprakstu par modelēšanas scenārijiem, to rezultātiem un ietekmi uz transporta attīstību skatīt TMA TmP nodevumā par Transporta plūsmu modelēšanu.](#)

3. Tematiskā plānojuma risinājumi un uzdevumi RVC un tā AZ TP

3.1. Vispārēji

Saskaņā ar TMA TmP sagatavošanai sagatavoto tehnisko specifikāciju ir noteikts uzdevums balstīties uz risinājumiem, kas izstrādāti Gehl Architects "Rīgas mobilitātes vīzija", un uz vīziju, kas izstrādāta RVC un tā AZ TP Izvērtējuma ietvaros.

TMA TmP paredz RVC un tā AZ ielu, gājēju ceļu, veloceļu, ST infrastruktūras un tranzīta maģistrāļu līdzsvarota tīkla attīstību, respektējot un veicinot kultūrvēsturiskā mantojuma vērtību saglabāšanu un publiskās ārtelpas un vides kvalitātes paaugstināšanu mūsdienu izpratnē.

Rīcības plāns

TMA TmP ietvaros izstrādāts RVC AZ rīcības plāns līdz 2050. gadam, kurā iestrādāts uzdevumu kopums mobilitātes sistēmas uzturēšanai, pilnveidošanai un attīstībai. Mobilitātes sistēmas struktūru veido funkcionāli atšķirīgās sadaļas:

- "Neredzamā daļa" - Rīgas pilsētas mobilitātes procesu vadība, to plānošana un uzturēšana, sasniedzamo rezultātu un indikatoru uzraudzība un kontrole;
- "Redzamā daļa" – satiksmes dalībnieki, to mobilitātes paradumu maiņa, un infrastruktūra - uzlabotā pilsētas vide, jauni veloceļi un gājēju ietves, moderni un pieejams ST, izbūvēta jauna transporta infrastruktūra.

TMA TmP sastāvā ir iekļauta izvēsta tabula **(28.pielikums)** (.xlsx) formātā, kas satur aprakstus par katru no rīcības plāna uzdevumiem un aktivitātēm, kurām piešķirts uzdevuma kods (U). Katram uzdevumam sniegti apraksti un sagaidāmie rezultāti, veicamās darbības, to finansēšanas avoti, par ieviešanu atbildīgās institūcijas, kā arī optimālie ieviešanas termiņi.

Rīcības plāns iedala uzdevumus laika posmam no 2025. gada līdz 2030. gadam un no 2031. gada līdz 2050. gadam. Vairāki uzdevumi, kas saistīti ar mobilitātes administrēšanu, plānošanu, satiksmes drošību un vadību kā arī citiem uzdevumiem ir norādīti ar izpildes termiņu no 2025. gada līdz 2050. gadam, kas nozīmē, ka konkrētās darbības ir regulāri uzturamas/veicamas.

Jā kādu no uzdevumiem neizpilda īstermiņā (līdz 2030.gadam), tas pārceļams uz nākamo periodu. Jebkurā gadījumā visos programmas posmos nepieciešama paveikto uzdevumu rezultātu monitorēšana, kā arī regulāra (vismaz 1 reizi 5 gados) turpmāko uzdevumu un prioritāšu pārskatīšana.

RVC AZ transporta sistēmas mobilitātes rīcības plāns ir sagatavots, lai nodrošinātu cilvēku un komercdarbības videi nepieciešamo mobilitāti, teritoriju sasniedzamību un objektu pieejamību labākai dzīves vides kvalitātes nodrošināšanai. Tā mērķis ir attīstīt pilsētā ilgtspējīgu un viedu mobilitātes sistēmu. Tās darbības rezultātā ir jāuzlabojas sociālai, ekonomiskai un ekoloģiskai situācijai pilsētā un jārada bāze šo jomu stabilai pozitīvai turpmākai attīstībai.

Mobilitātes sistēma ir visu mobilitātes līmeņu (administratīvi - finansiālā, plānošanas, sistēmas vadības (operatoru), satiksmes dalībnieku un satiksmes infrastruktūras) kopdarbība un sadarbība, bez kuras mobilitātes procesu būtiska uzlabošana nav iespējama.

RVC AZ rīcības programma ietver tādu uzdevumu, aktivitāšu un objektu sarakstu, kuru realizēšana ļaus secīgi un izsvērti realizēt minētos uzdevumus, aptverot visu mobilitātes sistēmu.

Finansēšanas avoti katrai individuālai aktivitātei vai projektam ir norādīti, balstoties uz vairākiem būtiskiem apsvērumiem:

- Rīgas pilsētas pašvaldības budžeta finansēšanas iespējas, t.sk. finansējot konkrētus projektus vai aktivitātes ar aizņemto kapitālu;
- Projektu nozīmība pēc būtības (ja aktivitātei pēc būtības ir reģionāla vai nacionāla nozīme, tad tiek paredzēta valsts budžeta vai ES finanšu instrumentu piesaiste);
- Projekta (aktivitātes) rezultātu piederība (Rīgas pilsētas pašvaldība neinvestēs mobilitātes infrastruktūrā, kas ir nepieciešama pēc būtības, taču tā nepieder un nepiederēs Rīgas pilsētas pašvaldībai un tā neveic un neveiks šī infrastruktūras uzturēšanu);
- Projekta (aktivitātes) iniciēšanas apstākļi (piemēram, ja trešās puses ieviestais projekts rada vai radīs funkcionālus un tehniskus ierobežojumus esošajiem mobilitātes procesiem Rīgas pilsētā, tad šai trešajai pusei ir jāfinansē arī atbilstoši kompensējošie pasākumi, kas mobilitātes situāciju Rīgas pilsētā vismaz nepasliktinātu).

Būtiskai daļai no iekļautajiem pasākumiem kā finansēšanas avots ir norādīts ES finanšu instrumenti grantu veidā. Vienlaicīgi šāda finansējuma pieejamība ir izteikta kā pieņēmums un nekādi nav pamatota ar sekojošo ES finanšu plānošanas periodu regulējošajiem plānošanas dokumentiem vai jau spēkā esošiem normatīvajiem aktiem. Līdz ar to, ja finansējums no ES finanšu instrumentiem grantu veidā konkrētajiem projektiem nebūs pieejams, pastāv samērā augsta riska varbūtība, ka konkrētais pasākums netiks realizēts.

Līdz šim Rīgas pilsēta tradicionāli ir fokusējusies uz ES finansējuma piesaisti liela mēroga transporta projektiem, taču veloinfrastruktūras izbūve un mazāku mobilitātes pasākumu ieviešana ir tikusi veikta izmantojot aizņēmuma vai pašu budžeta finansējumu.

Finansējums būtu piesaistāms klimata pārmaiņu samazināšanas, atjaunošanas un noturības mehānisma (RRF) vai ilgtspējīgas mobilitātes mehānismu ietvaros, saņemot finanšu atbalstu no instrumentiem, kas atbalsta Eiropas zaļo kursu (The European Green Deal 11.12.2019.), kas paredz, ka līdz 2050. gadam Eiropas Savienībai ir jāklūst neitrālai oglekļa emisiju ziņā.

Līdzīga situācija ir attiecībā uz valsts budžeta, VAS "Latvijas dzelzceļš", Rail Baltica un privāto attīstītāju iespējamo finansējumu. RVC AZ rīcības plāna sagatavošanas ietvaros nav notikusi ne politiska, ne administratīva līmeņa diskusija par iespēju finansēt konkrētos projektus un/vai aktivitātes. To ir paredzēts darīt individuāli ar ieinteresētajām pusēm pirms šo aktivitāšu ieviešanas uzsākšanas iniciēšanas. Tādējādi, ja nav pieejams šo trešo pušu finansējums, tad pastāv iespēja, ka Rīgas pilsētas pašvaldība par saviem budžeta vai aizņemtajiem resursiem šo projektus nefinansēs un tie netiks ieviesti.

Tādējādi, faktiskā ieviešana ir lielā mērā atkarīga no finansēšanas avotu pieejamības. Vispesimistiskākajā scenārijā aktivitāšu un projektu apjoms var tikt limitēts atbilstoši pieejamajam finansējumam no Rīgas pilsētas pašvaldības budžeta.

Lai samazinātu risku, kas ir saistīts ar minimālā apjoma realizāciju, no Rīgas pašvaldības puses būtu jābūt plašiem politiskiem un administratīviem centieniem iesaistīties dialogā gan valsts, gan ES līmenī par iespējām saņemt ES finanšu atbalstu. Centieniem būtu jābūt orientētiem ne tikai uz lielajiem infrastruktūras projektiem, kas ir vērsti uz motorizēto transportu un tramvajiem un ar tiem saistīto infrastruktūru, bet arī uz mazākiem projektiem, kas saistīti ar publiskās telpas uzlabošanu, iešanu kājām un riteņbraukšanu. Šiem mazajiem projektiem nereti ir daudz labāka ieguvumu – izmaksu attiecība nekā liela mēroga projektiem, jo sevišķi, ja ir iespējams monetārā izteiksmē novērtēt klimata pārmaiņu, sabiedrības veselības un pilsētvides attīstības efektus.

2025. – 2050. gadu perioda mobilitātes sistēmas attīstība jāveic balstoties uz definētajām prioritātēm, finanšu piesaistes iespējām un līdzšinējās satiksmes sistēmas darbības rezultātu analīzes datiem. Kopumā nepieciešams nodrošināt visas mobilitātes sistēmas darbību, vēršot uzmanību uz tās harmonisku un līdzsvarotu attīstību definēto prioritāšu virzienā.

3.2. Ielu tīkla attīstība

3.2.1. Ielu kategorijas

1.Problēmu apkopojums

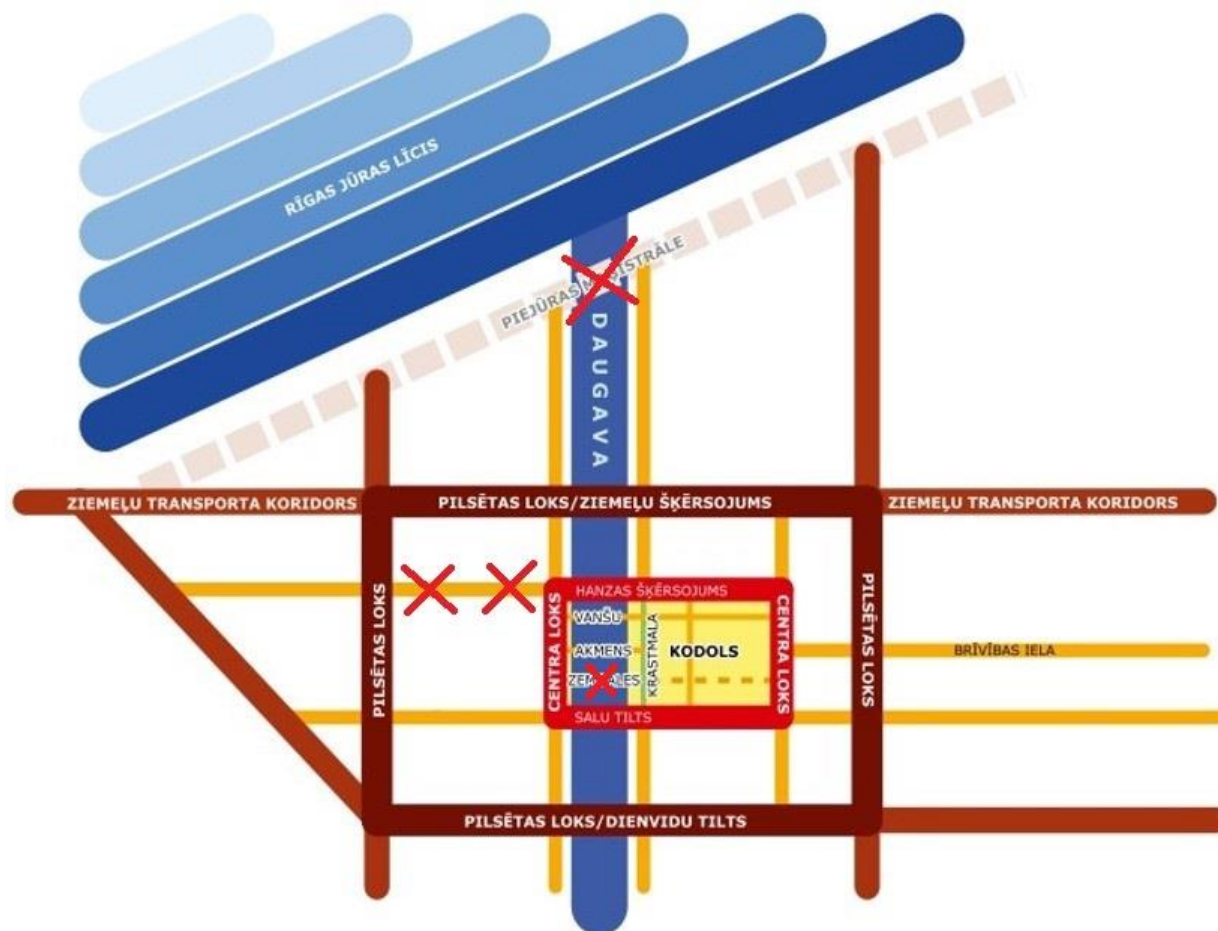
Atbilstoši MK Nr. 240, 13.10.2020. noteikumu Nr. 630 redakcijai noteikts: “Pilsētas ielu tīklu veido kā vienotu, dažādu kategoriju ielu hierarhiski sakārtotu sistēmu, ievērojot sekojošu dalījumu pēc to funkcijām un nozīmes:

- tranzīta iela (B kategorija) – valsts galveno vai reģionālo autoceļu sākums, turpinājums vai beigas ar dominējošu savienošanas funkciju un pakārtotu piekļūšanas funkciju. Šādu ielu izbūvē noteicošā ir savienošanas funkcijas īstenošana un atbilstošu kvalitātes prasību ievērošana;
- maģistrālā iela (C kategorija) – nodrošina savienošanas un piekļūšanas funkciju. Šādu ielu izbūvē noteicošā ir savienošanas funkcijas kvalitātes prasību ievērošana;
- pilsētas vai ciema nozīmes iela (D kategorija) – nodrošina piekļūšanu atsevišķiem zemesgabaliem, noteiktās diennakts stundās var veikt arī savienošanas funkciju;
- vietējas nozīmes iela (E kategorija) – nodrošina uzturēšanās funkciju, pakārtoti veicot arī piekļūšanas funkciju. Šādu ielu izbūvē noteicošā ir uzturēšanās funkcijas kvalitātes prasību ievērošana.”

Šāds pilsētu ielu iedalījums balstīts uz autosatiksmes funkcionālu zonējumu un intensitāti. Līdz šim netika vērtētas gājēju vai velosatiksmes klātbūtne un citas aktivitātes, kas neapšaubāmi arī ietekmē nepieciešamo ielas telpas organizāciju.

Ielu tīkls Rīgā ir sadalīts pēc kategorijām - B, C, D un E kategorija, veidojot hierarhisku ielu tīkla struktūru. Kopš iepriekšējā plānošanas perioda Rīgā tā nedefinēta ar sekojošu shēmu (32.attēls):

32.attēls. Ielu tīkla struktūra



Ar krustiņiem attēlotas izmaiņas, kas iestrādātas šobrīd spēkā esošajā RTP - noņemta teritoriju rezervācija perspektīvajam Piejūras šķērsojumam pāri Daugavai, kā arī Hanzas šķērsojuma turpinājumam no Daugavgrīvas ielas līdz Kurzemes prospektam. Šī TMA TmP ietvaros tiek piedāvāts likvidēt arī Zemgales tilta savienojumu.

RVC AZ teritorijā neatrodas B kategorijas ielas, taču Ziemeļu šķērsojums un Austrumu maģistrāle ir tiešā teritorijas tuvumā un nodrošina ceļus uz centru vai daļēji RVC AZ apbraukšanu. TMA TmP izstrādes brīdī notiek Dienvidu maģistrāles 4.kārtas izbūve, kas savienos Ziepniekkalna ielu ar Vienības gatvi, tādējādi daļēji pārvirzīs transporta plūsmas un atslogos Salu tiltu un RVC AZ teritoriju no tranzīta transporta, kurš iebrauc Rīgā no valsts autoceļa A8 (Rīga - Jelgava).

C kategorijas ielas sevī ietver Centra apbraukšanas loku: Hanzas iela - Skanstes iela – Zirņu iela - Senču iela – Pērnavas iela – neizbūvēts Satekles ielas posms starp Valmieras ielu un Pērnavas ielu – Satekles iela – Lāčplēša iela – Salu tilts – K. Ulmaņa gatve - Vienības gatve – neizbūvēts savienojums starp Vienības gatvi un Raņķa dambi – Raņķa dambis – Daugavgrīvas iela un neizbūvēts Hanzas šķērsojums. Daugavas kreisajā krastā uzskaitītās ielas (ar atsevišķiem izņēmumiem) neietilpst RVC AZ zonā, Daugavas labajā krastā tās visas vai nu veido RVC AZ robežu (Salu tilts un Lāčplēša iela), vai arī atrodas RVC AZ iekšpusē (Satekles iela, Pērnavas iela, Senču iela, Zirņu iela, Skanstes iela, Hanzas iela un Hanzas šķērsojums).

Centra loka vēl neizbūvētie posmi tiek kompensēti ar zemākas kategorijas ielām:

- Trūkstošais Raņķa dambja un Vienības gatves savienojums - pa Uzvaras bulvāri, Valguma ielu, Akmeņu ielu, Mūkusalas ielu, Kuģu ielu un Trijādības ielu.
- Trūkstošais Satekles ielas posms no Valmieras ielas līdz Pērnavas ielai - pa Valmieras ielu, Narvas ielu, Rūjienas ielu, Lienes ielu un J. Asara ielu.
- Hanzas šķērsojums - pa Eksporta ielu, Kr. Valdemāra ielu, Vanšu tiltu un Daugavgrīvas ielu.

Kā rezultāts trūkstošiem posmiem ir nepilnvērtīga Centra loka darbība un palielinātas auto satiksmes plūsmas cauri centram un pa zemākas kategorijas ielām, tāpēc svarīgi izbūvēt trūkstošos loka posmus.

D kategorijas ielu galvenais raksturojums, pēc kā šāda kategorija līdz šim ir noteikta, ir pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu klātbūtne.

E kategorijas ielas ir visas pārējās ielas. E kategorijas ielas RVC AZ tradicionāli akumulē satiksmes plūsmu pārslodzes no augtākas kategorijas ielām diennakts maksimumstundās (Antonijas iela, Skolas iela, Tērbatas iela u.tml.).

Ielu klasifikācija balstās uz to funkcionālo nozīmi satiksmes plūsmu apkalpošanā - savienošanas, piekļūšanas un uzturēšanās funkcijas. Vienādu funkciju ielas dabā ir ar atšķirīgām satiksmes intensitātēm, kuru lielumi diennakts laikā svārstoties sasniedz atšķirīgas vērtības atkarībā no ielas hierarhijas satiksmes sistēmā, kā arī no apbūves funkcionālā piesātinājuma un atraktivitātes. Nav lietderīgi pakārtot ielu klasifikāciju to dimensiju vai satiksmes intensitāšu skaitliskajām vērtībām. Tādejādi mēs iegūtu ļoti sazarotu un nepārskatāmu ielu klasifikācijas sistēmu.

2.Risinājumi

Atsevišķās RVC AZ ielās TMA TmP maina ielu kategorijas vai tās likvidē atsakoties no agrāk rezervētiem sarkano līniju koridoriem, tādejādi norādot uz to reālo un turpmāk plānoto nozīmi kopējā ielu tīklā, skat. 33. attēlā vai **1.pielikumā**.

Ielas, kurās ielu kategorija ir paaugstināta:

- Laktas iela (no E uz D kategoriju) - maģistrālā satiksme, savienojot Dantes ielu ar Brasas tiltu - H ;
- Lāčplēša ielā no Satekles ielas līdz Kr. Valdemāra ielai (no E uz D kategoriju) - pilsētas centra savienojums ar Salu tiltu - E ;
- Akmeņu ielā no Jelgavas ielas līdz perspektīvajam Bāriņu ielas turpinājumam (no E uz D kategoriju) - maģistrālais perspektīvais savienojums starp Raņķa dambi un Mūkusalas ielu - K;
- Ķīpsalas, Zvejnieku un Matrožu ielās (no E uz D kategoriju) - Ķīpsalas centrālā iela, ST maršruts - A.

Ielas, kurās ielu kategorija ir pazemināta:

- Narvas ielā (no D uz E kategoriju) - kādreiz plānota, bet vairs nav aktuāla kā A. Deglava tiltu un Valmieras ielu savienojoša maģistrāle - F;
- Zunda krastmalā (no D uz E kategoriju) - respektējot, ka D kategorija noteikta Ķīpsalas ielai - B.

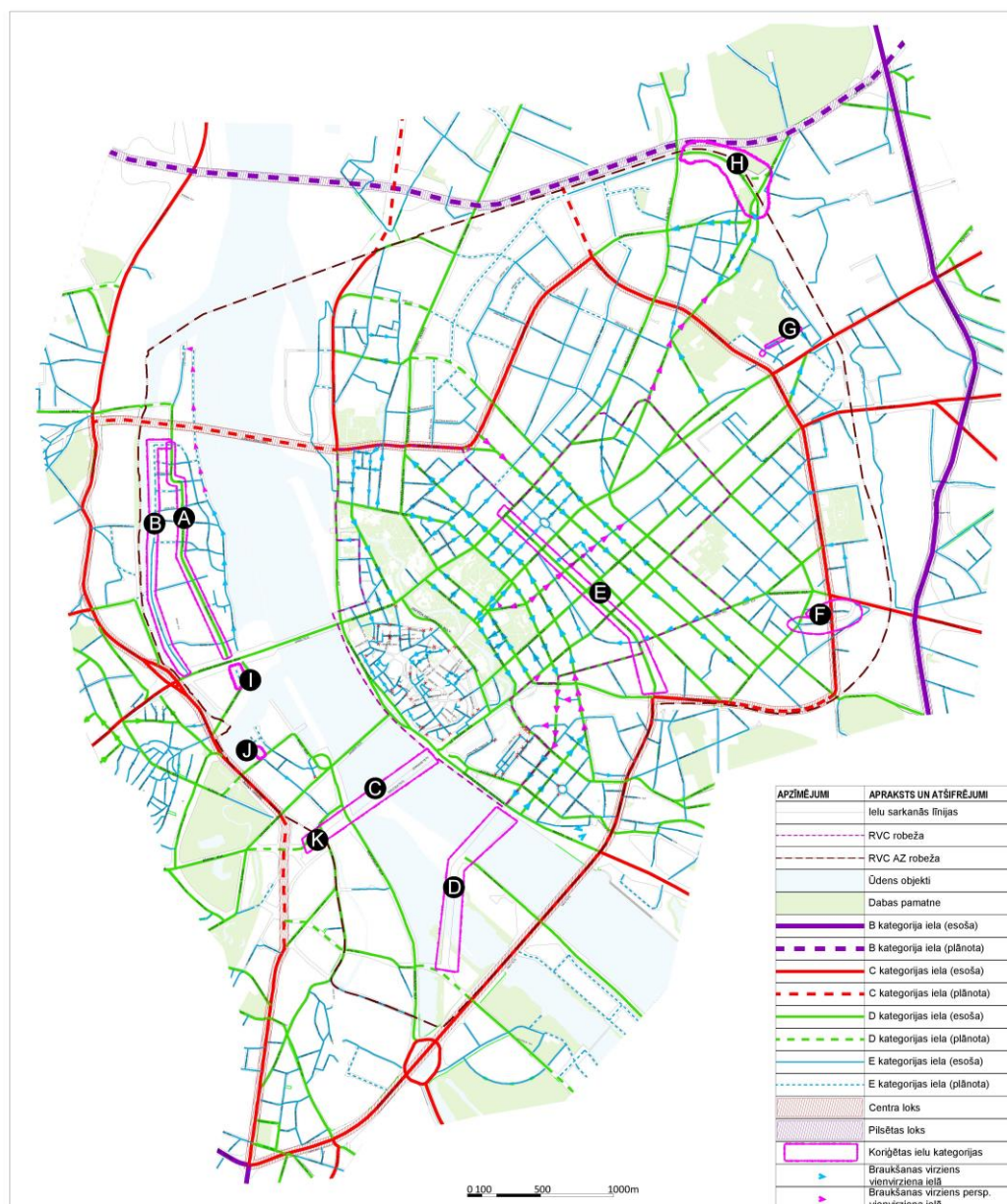
Ielas, kurās ielu kategorija ir noteikta (iepriekš nebija):

- Gaujas ielas un Laktas ielas tiešs savienojums - perspektīvs Brasas tilta maģistrāls savienojums ar Laktas ielu - H.

Ielas, kurās ielu kategorija ir noņemta (likvidētas arī sarkanās līnijas):

- Kaspara ielas posms (Lielo kapu teritorijā) - G;
- Ielas savienojumā starp Pērnavas un A. Deglava ielām (Narvas ielas perspektīvais turpinājums) - kādreiz plānota, bet vairs nav aktuāla kā A. Deglava tiltu un Valmieras ielu savienojoša maģistrāle - F;
- Zemgales tiltam un tā savienojumam līdz Akmeņu ielai – nolemts atteikties no Zemgales tilta atjaunošanas ieceres - C;
- Mazajam tiltam (pāri Daugavai, Zaķusalā un Lucavsalā) - nolemts atteikties no agrāk ieplānota vēl viena Daugavas šķērsojuma - D;
- Ielas posmam starp Balasta dambi un Kr.Valdemāra ielu – vairs netiek plānota ne ielas, ne tramvaja līnijas izbūve gar "Preses namu" - I;
- Valguma ielas turpinājumā - respektējot zemes vienībā esošo apbūvi - J.

33.attēls. Ielu kategoriju plāns



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

Iekškvartālu satiksmes ceļi ierīkojami:

Vairākos atsevišķu teritoriju plānošanas dokumentos norādīta nepieciešamība attīstot konkrētās teritorijas, nodrošināt iekškvartāla satiksmes savienojumus - reizēm tie ir gājēju un velo satiksmes īsceļi, bet var būt arī autosatiksmei izmantojami savienojumi. Piemēram, attīstot teritoriju starp Etnas un Mazo Klijaņu ielu, jānodrošina iekškvartālu satiksmes ceļa izveide starp abām ielām.

Raņķa dambja un Vienības gatves savienojums.

Atkarībā no pilsētas infrastruktūras attīstības, t.sk., RB dzelzceļa sliežu attīstības Pārdaugavā iespējami 2 varianti Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumam (34. attēls). Šis savienojums ir paredzēts kā C kategorijas iela un ir Pilsētas centra loka sastāvdaļa.

1.variants paredz tiešu ielu savienojumu pa īsāko ceļu esošās sarkanās līnijās šķērsojot dzelzceļu ar jaunu tuneli. Kopējais ceļa posma garums no Uzvaras bulvāra līdz Vienības gatvei ap 950 metriem. Tuneļa dimensijas zem dzelzceļa - 110m x 34m, ceļa virsmas atzīme zemākajā vietā ir -0.75, kas nosaka nepieciešamo nobraukšanas rampu garumu (kopā abos tuneļa galos ~350m).

2. variants paredz Raņķa dambja savienojumu vispirms ar Jelgavas ielu un tālāk ar Vienības gatvi, attiecīgi Vienības gatvi, daļu Jelgavas ielu un Raņķa dambja savienojuma turpinājumu paredzot kā C kategorijas savienojumu. Šādā variantā kopējais ceļa garums (1250 m) nedaudz palielinās salīdzinājumā pret 1.variantu. Jāizbūvē jauns Uzvaras bulvāra savienojums līdz Jelgavas ielai apmēram 450 m garumā, esošās dzelzceļa pārvads pāri Jelgavas ielai demontējams, tam līdzās uzbūvējams jauns dzelzceļa pārvads nepieciešamajam sliežu ceļu apjomam ar laidumu 27m, ielai nav jāveido ierakums. Atbilstoši jāpārbbūvē Jelgavas iela līdz Vienības gatvei. Šobrīd šāds savienojums starp Uzvaras bulvāri un Jelgavas ielu nav ar apstiprinātām sarkanajām līnijām.

2. varianta gadījumā rodas iespēja būtiski atslogot no maģistrālās autosatiksmes infrastruktūras lielas teritorijas abās dzelzceļa pusēs (kopā ap 5 ha), kur būs iespējams attīstīt kvalitatīvu pilsētvidi ap jauno Torņakalna staciju.

Izbūvējams ir tikai viens no piedāvātajiem variantiem.

TMA TmP nosaka nepieciešamību veikt Torņakalna teritorijā turpmāku izpēti sabalansējot turpmāko pilsētas ielu tīkla, dzelzceļa un apkārtējo apkaimju attīstības plānus, rezultātā nosakot optimālo C kategorijas un arī pārējo ielu tīkla plānojumu.

34.attēls. Ielu kategoriju 1. un 2. variants Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumam



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

3.2.2. Sarkanās līnijas

1.Problēmu apkopojums

RVC un tā AZ sarkano līniju koridori lielākoties ir vēsturiski nostabilizējušies, piegulošās teritorijas apbūvētas un turpmākās attīstības jautājumi tajos nav saistīti ar SL pārskatīšanu.

Tomēr virknē vietu, galvenokārt RVC AZ teritorijā izveidojusies nepieciešamība pārskatīt sarkano līniju novietojumu dažādu iemeslu dēļ:

- Konflikts ar aizsargājamo vēsturisko parku teritorijām;
- Nepamatots apgrūtinājums esošai apbūvei un tās zemes vienībām;
- Nepamatotu starpgabalu veidošanās starp ielas teritoriju un piegulošo zemes vienību robežām;
- Zudusi nepieciešamība rezervēt teritorijas jaunu satiksmes infrastruktūras būvju izbūvei vai vēsturiski tur reiz bijušu, bet zaudētu būvju atjaunošanai.
- Noteikti jauni satiksmes infrastruktūras perspektīvās attīstības risinājumi.

2.Risinājumi

TMA TmP iekļauj jaunus sarkano līniju risinājumus RVC un tā AZ teritorijā un iezīmē potenciālas pārmaiņas RVC AZ robežzonās. Teritorijas, kur vēl nav pieņemti lēmumi par turpmāko satiksmes infrastruktūras attīstību, noteiktas kā turpmākās izpētes teritorijas.

Atbilstoši perspektīvajai pilsētas attīstībai ņemti vērā dažādi attīstības projekti, izstrādāti priekšlikumi ielu pārbūvei, veikta sarkano līniju pārskatīšana un sniegti priekšlikumi to korekcijām. Norādītas vietas turpmākām izpētes teritorijām, kuras daļēji atrodas RVC AZ teritorijā un daļēji ārpus tām vai ir nozīmīgi transporta savienojumi (35.attēls vai **2.1. pielikums**). Vietās, kuras nav detalizēti attēlotas vai aprakstītas SL, tās ir saglabājamās esošajās vietās, lai nodrošinātu turpmāku ielas telpas attīstību.

Visās norādītajās teritorijās ar potenciāli veicamām SL izmaiņām, gala risinājums konkrētām izmaiņām vai pamatojums esošo SL saglabāšanai izstrādājams atsevišķos lokālplānojumos, veicot padziļinātu analīzi perspektīvai satiksmes infrastruktūrai, saglabājamām vēsturiskām vērtībām, apstādījumu un labiekārtojuma prasībām, inženiertīklu novietojumam un to attīstības nepieciešamībai u.c. aspektiem.

Likvidējamas SL:

- Starp Kr. Valdemāra ielu un Balasta dambi – vairs netiek plānota ne ielas, ne tramvaja līnijas izbūve gar "Preses namu" - 1;
- Valguma ielas turpinājumam - respektējot zemes vienībā esošo apbūvi - 2;
- Zemgales tiltam (gar Dzelzceļa tiltu pāri Daugavai) - nolemts atteikties no Zemgales tilta atjaunošanas ieceres - 3;
- Mazajam tiltam (tilts starp Lucavsalu, Zaķusalu un V. Purvīša un K. Mīlenbaha ielām) - nolemts atteikties no agrāk ieplānota vēl viena Daugavas šķērsojuma - 4;
- Narvas ielas turpinājumam (starp Pērnavas un A. Deglava ielām) - 9;
- Kaspara ielā (gar Lielajiem kapiem) - 13.

Sašaurināmas SL:

- Lāčplēša ielā no Latgales ielas līdz F.Sadovņikova ielai – samazinot esošās apbūves apgrūtinājumu, bet saglabājot minimālās ielas satiksmes telpas attīstības iespējas - 16;
- F.Sadovņikova ielā no Lāčplēša ielas līdz Lazdonas ielai - samazinot esošās apbūves apgrūtinājumu, bet saglabājot minimālās ielas satiksmes telpas attīstības iespējas - 16;
- Satekles ielā no Elizabetes ielas līdz Valmieras ielai (ietverot pieslēgumus pie šķērsielām) - samazinot esošās apbūves apgrūtinājumu, iespēju robežās savietojot ar zemes vienību robežām, bet saglabājot minimālās ielas satiksmes telpas attīstības iespējas - 7;
- Pērnavas ielā no Matīsa ielas līdz A. Deglava ielai - samazinot esošās apbūves apgrūtinājumu, iespēju robežās savietojot ar zemes vienību robežām, bet saglabājot minimālās ielas satiksmes telpas attīstības iespējas - 9, no J.Asara ielas līdz Ata ielai – ielas brauktuvē esošā ietve Grīziņkalnā ir iekļauta ielas telpā, pārējo līdzšinējo SL koridora daļu nosakot kā parka teritoriju - 10;
- Ģertrūdes un Ādmiņu ielas krustojumā – noņemts apgrūtinājums zemes vienībai - 8;
- A.Deglava ielā (no J.Asara ielas līdz A. Deglava tiltam) - SL savietotas ar zemes robežām - 9;
- Senču ielā (no Brīvības ielas līdz Miera ielai) - SL savietotas ar Lielo kapu zemes robežām - 12;
- Buru un Laivu ielās (no Jelgavas ielas līdz Salu tiltam) - SL koridoru piedāvāts koriģēt, respektējot gan esošās ielas novietojumu, gan perspektīvās attīstības nepieciešamību - 4;
- Lāčplēša ielā pie Kalupes ielas – SL savietotas ar zemes robežām - 17.

Paplašināmas SL:

- Elizabetes ielā (no Kļavu ielas līdz Timoteja ielai) - atbilstoši RB projektam nodalīta ielas telpa - 5;
- Kļavu ielā (no Elizabetes ielas līdz Dzirnavu ielai) - atbilstoši RB lokālplānojuma iecerēm - 6;
- Rūpniecības ielā (novietota pa Viesturdārza zemes robežu un parka robežu) – SL savietotas ar zemes robežām - 15.

Koriģējamas SL novietnes un/vai jaunveidojamas SL:

- Torņakalns (ietverot Vienības gatves savienojumu ar Raņķa dambi, Buru ielu, Vilkaines ielu, Akmeņu ielu, Bāriņu ielas turpinājumu, savienojumu ar Zemgales tiltu, Jelgavas ielas savienojumam ar Raņķa dambi) - priekšlikumi ietver lēmumu par atteikšanos no Zemgales tilta, turpmākā izpētē precizējama Raņķa damba un Vienības gatves savienojuma trase - E;
- Kazarmu – Klusās ielas krustojumā – respektēts esošais ielas novietojums - 14.
- Gar dzelzceļu (no Prāgas ielas līdz Dzirnavu ielai, ietverot savienojumus ar šķērsielām) - veloceļa josla gar RB dzelzceļu - 5;
- Pērnavas un Rūdolfas ielas krustojumā – respektēta esošā apbūve – 11.

TMA TmP darba uzdevumā iezīmētās teritorijas, kur pārskatāmas SL, taču tās tiek saglabātas:

- Pie Grīziņdārza teritorija starp Kr.Barona, Zemitāna, Brīvības ielām un dzelzceļa līniju – netiek apšaubītas esošās SL. Gar esošo daudzstāvu stāvvietu A pusē šobrīd izbūvēta iela ar ietvi, bet otrā SL koridorī (R pusē no stāvvietas) atrodas gājēju-velo ceļš, kas savienojas ar dzelzceļa staciju “Zemitāni”. Perspektīvais savienojums līdz Dārzaugļu ielai nodrošinās ērtāku piekļuvi autonomietnei (pie objekta funkcionēšanas), samazinot perspektīvās plūsmas Kr. Barona ielā. Agrāk izstrādātais būvprojekts autonomietnei ietver arī tirdzniecības centra izbūvi. Vai tas kādreiz tiks īstenots, nav zināms, taču tas var potenciāli piesaistīt lielas transportlīdzekļu plūsmas. Attiecīgi esošās SL saglabājamas;
- Atsevišķi posmi Pērnavas, Senču un Zirņu ielās un / vai to nošķēlumi ielu krustojumos – SL novietne saglabājama perspektīvai ielu attīstībai, nodrošinot redzamības brīvlaikus krustojumu zonās. Pērnavas-Matīsa-Vietalvas ielu krustojumam turpmāk izstrādājama divlīmeņu ceļa mezgla skice pār dzelzceļu, lai noteiktu un precizētu SL novietni.
- Perspektīvās Satekles ielas turpinājums starp Valmieras un Matīsa ielām – SL saglabājamas ielas attīstībai ar pietuvinātu risinājumu kā Pērnavas ielā, kaut arī daļēji šķērso esošu apbūvi. Ielas attīstība ir būtiska Centra loka sastāvdaļa. SL novietot pa zemes vienību robežām nav iespējams.

Turpmākas izpētes teritorijas (skat. 35.attēlu vai 2.1. pielikumu)

Turpmākās izpētes teritorijas attiecībā uz sarkano līniju koriģēšanu:

- A - Hanzas šķērsojums, ietverot Hanzas, Eksporta, Tvaikoņu ielu un Vašingtona laukumu. Izpētes ietvaros veicama transporta plūsmu modelēšana, nosakāms nepieciešamais joslu skaits, jāveic sarunas ar Nacionālo kultūras mantojuma pārvaldi par iespējamu vēsturisko parka robežu samazināšanu un savstarpējo dalīšanu, kā arī par iespējamu Aleksandra vārtu pārvietošanu,

padziļināti izvērtējams koku stāvoklis un vēsturisko apstādījumu un celiņu struktūra gar Hanzas un Eksporta ielu,

- B - Ziemeļu šķērsojums, ietverot Eksporta, Zirņu, Gaujas, Laktas, Jāņa Krūmiņa un Daugavgrīvas ielu,
- C - Andrejsala - plānots 2025. gadā uzsākt lokālplānojumu, kas ietekmēs visas teritorijas turpmāko attīstību un SL,
- D - Zunda krastmalas, Ķīpsalas-Zvejnieku-Matrožu iela - jāvērtē, ka Ķīpsalas iela ir galvenā salas iela ar ST, Zunda krastmala veidojama ar prioritāti gājējiem un mikromobilitātei
- E - Torņakalns - Raņķa dambja un Vienības gatves savienojums un tai piegulošā teritorija - skatīt arī šī TMA TmP Ielu kategoriju sadaļā 3.2.1., kurā tiek piedāvāti divi varianti veidot savienojumu starp Jelgavas ielu un Raņķa dambi. Izbūvējams ir tikai viens no risinājumiem, taču šobrīd būtu rezervējami sarkano līniju koridori abiem risinājumiem (skat 34. attēlu).
- F - Pērnavas - Satekles ielas perspektīvā turpinājuma un Matīsa - Vietalvas ielas divlīmeņu mezgls ar dzelzceļu,
- G - Satekles - Ģertrūdes - Daugavpils ielas mezgls,
- H – Lielie kapi – Kaspara iela, Indrānu ielas turpinājums - jāveic padziļināta izpēte kapu teritorijai, iekļaujot kapu kopu skanēšanu, lai saprastu to novietni zem esošām SL, jāveic koku izpēte SL robežās un tām blakus. Jāveic sarunas ar Nacionālo kultūras mantojuma pārvaldi par kapu robežas maiņu.

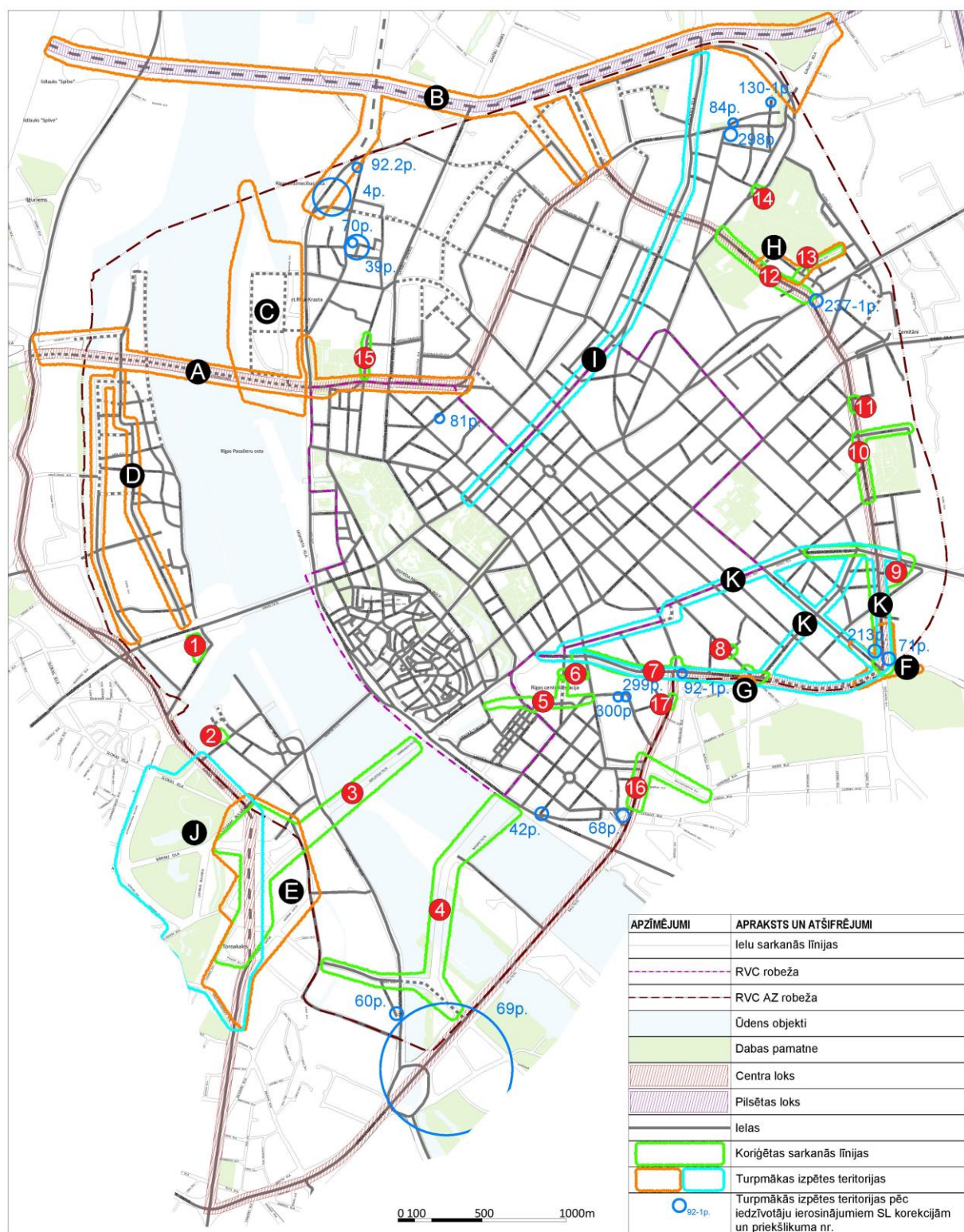
35.attēlā tiek atzīmētas arī turpmākās izpētes teritorijas no saņemtajiem iedzīvotāju ierosinājumiem sarkano līniju korekcijām. Atsevišķi jautājumi par sarkano līniju koriģēšanu saistīti ar lielāku infrastruktūras elementu turpmākām izpētes teritorijām, piemēram, Ziemeļu šķērsojumu, divlīmeņu mezglu Matīsa-Vietalvas ielā pār dzelzceļu u.c.

Turpmākās izpētes teritorijas attiecībā uz sabiedriskā transporta attīstību esošajos sarkano līniju koridoros:

- I - ST joslas Kr. Valdemāra ielā līdz Laktas ielai – veicama transporta plūsmu modelēšana;
- J - Tramvaja attīstība Torņakalnā. Cieši saistīts ar E punktu;
- K - Tramvaja attīstība posmā no A. Deglava ielas līdz Stacijas laukumam (3 potenciālie scenāriji), papildus tramvaja savienojums Matīsa ielā:
 - A. Deglava – Avotu – E. Birznieka-Upīša – Elizabetes – Satekles iela,
 - A. Deglava – Valmieras – Satekles iela,
 - A. Deglava – Pērnavas – Satekles iela.

Visas izpētes teritorijas robežas plānā ir norādītas orientējoši. Tās pārskatāmas un izvērtējamas, ierosinot konkrēto izpēti.

35.attēls. Sarkano līniju korekciju vietas un turpmākās izpētes teritorijas



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

3.2.3. Ielu tipoloģija

1.Problēmu apkopojums

Rīgas pilsētā ielu kategorijas (B, C, D un E) noteiktas atbilstoši tajās esošo vai plānoto satiksmes intensitātei un funkcijai. Līdz šim netika vērtēta gājēju vai velosatiksmes klātbūtne, kā arī citas aktivitātes, kas neapšaubāmi ietekmē nepieciešamo ielas telpas organizāciju.

2.Risinājumi

Pilsētā ir izstrādāta Rīgas ielu tipoloģijas rokasgrāmata, kas attīstījusi ielu klasifikāciju pilsētvidē apvienojot gan autosatiksmes intensitāti un funkcijas no vienas puses, gan urbānās aktivitātes klātbūtni no otras puses. Rezultātā ir izveidota sekojoša ielu tipoloģijas matrica, skat. 36.attēlā:

36.attēls. Ielu tipoloģijas matrica³³

		SATIKSME		
		Mierīga satiksme — (E kategorijas ielas)	Mērena satiksme — (E un D kategorijas ielas)	Intensīva satiksme — (D un C kategorijas ielas)
URBĀNĀ AKTIVITĀTE	Zema urbānā aktivitāte — ēku pirmajos stāvos publisku un komerciālu funkciju nav vai to ir maz.	Mierīgas satiksmes ielas monofunkcionālā apbūvē. 20–30km/h	Mērenas satiksmes ielas, tajā skaitā ar sabiedrisko transportu, monofunkcionālā apbūvē. 50km/h	Intensīvas satiksmes ielas, sabiedriskā transporta artērijas monofunkcionālā apbūvē. 50–70km/h
	Vidēja urbānā aktivitāte — daudzu, bet ne visu ēku pirmajos stāvos ir publiskas un komerciālas funkcijas.	Mierīgas satiksmes ielas daudzfunkcionālā apbūvē. 20–30km/h	Mērenas satiksmes ielas, tajā skaitā ar sabiedrisko transportu, daudzfunkcionālā apbūvē. 30–50km/h	Intensīvas satiksmes ielas, sabiedriskā transporta artērijas daudzfunkcionālā apbūvē. 50km/h
	Augsta urbānā aktivitāte — visu vai gandrīz visu ēku pirmajos stāvos ir komerciālas un publiskas funkcijas.	Mierīgas satiksmes ielas izteikti daudzfunkcionālā apbūvē. 20–30km/h	Mērenas satiksmes ielas, tajā skaitā ar sabiedrisko transportu, izteikti daudzfunkcionālā apbūvē. 30km/h	Intensīvas satiksmes ielas, sabiedriskā transporta artērijas izteikti daudzfunkcionālā apbūvē. 30–50km/h

Sarkano līniju koridori pilsētas centrā visbiežāk ir ar mainīgu platumu un tiešā veidā neatbilst nevienam šķēršprofilam. Tipveida šķēršprofili ir izmantojami kā bāze un paraugs ar vēlamo funkcionālo piepildījumu konkrētiem ielas posmiem. Korekcijas ievieš ļoti daudz faktori - kultūrvēsturiskās vērtības, esoši stādījumi, ēku fasāžu elementi, ielu aprīkojuma elementi, inženiertīkli u.c. Katra ielas šķēršprofila veidošana ir būvprojekta vai detālpārplānojuma stadijas uzdevums (skat. arī. 3.2.4. sadaļā)

Urbānās aktivitātes līmeni raksturo publisku un komerciālu funkciju klātbūtni ielu telpā un to piesaistītās gājēju plūsmas. Tas sniedz priekšstatu ne tikai par esošo pilsētvides situāciju, bet arī tās attīstības

³³ Rīgas ielu tipoloģijas rokasgrāmata. Pieejama: <https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2024/09/Rigas-ielu-tipologijas-rokasgramata-2024.pdf>

potenciālu. Urbānās aktivitātes līmeni nosaka, analizējot apbūvē esošās un iespējamās funkcijas, apbūves tipoloģiju, ielai pieguļošo zemesgabalu un attiecīgi ēku fasāžu garumu, kā arī aprēķinot ieejas durvju skaitu uz 100m ielas. Rīgas apbūvē ieejas durvju skaitā vērā ņemamas arī iebrauktuves pagalmos, ja tās izmanto gājēji.³⁴

Jēdziens gājēju aktivitāte saistāms ar gājēju un mikromobilitātes aktivitāti attiecīgos ielu posmos, ko ietekmē:

- piegulošās apbūves atraktivitāte (tirdzniecības, kultūras, izglītības, veselības centri vai nelielu objektu augsta koncentrācijai);
- piegulošo teritoriju funkciju atraktivitāte (parki, krastmalas u.c.);
- pakalpojumi, kas izvietoti pašā ielas telpā - ST pieturvietas, ielu tirdzniecība, auto un velo stāvvietas, rekreācijas infrastruktūra u.c.
- minētās funkcijas savienojoshi ielu posmi u.c,

Tas viss kopā ietekmē cilvēku klātbūtni publiskajā ārtelpā konkrētā ielas posmā.

Pieaugot gājēju aktivitātei, paaugstināmas prasības gājēju un veloinfrastruktūrai, kā arī labiekārtojuma kvalitātei un daudzfunkcionalitātei.

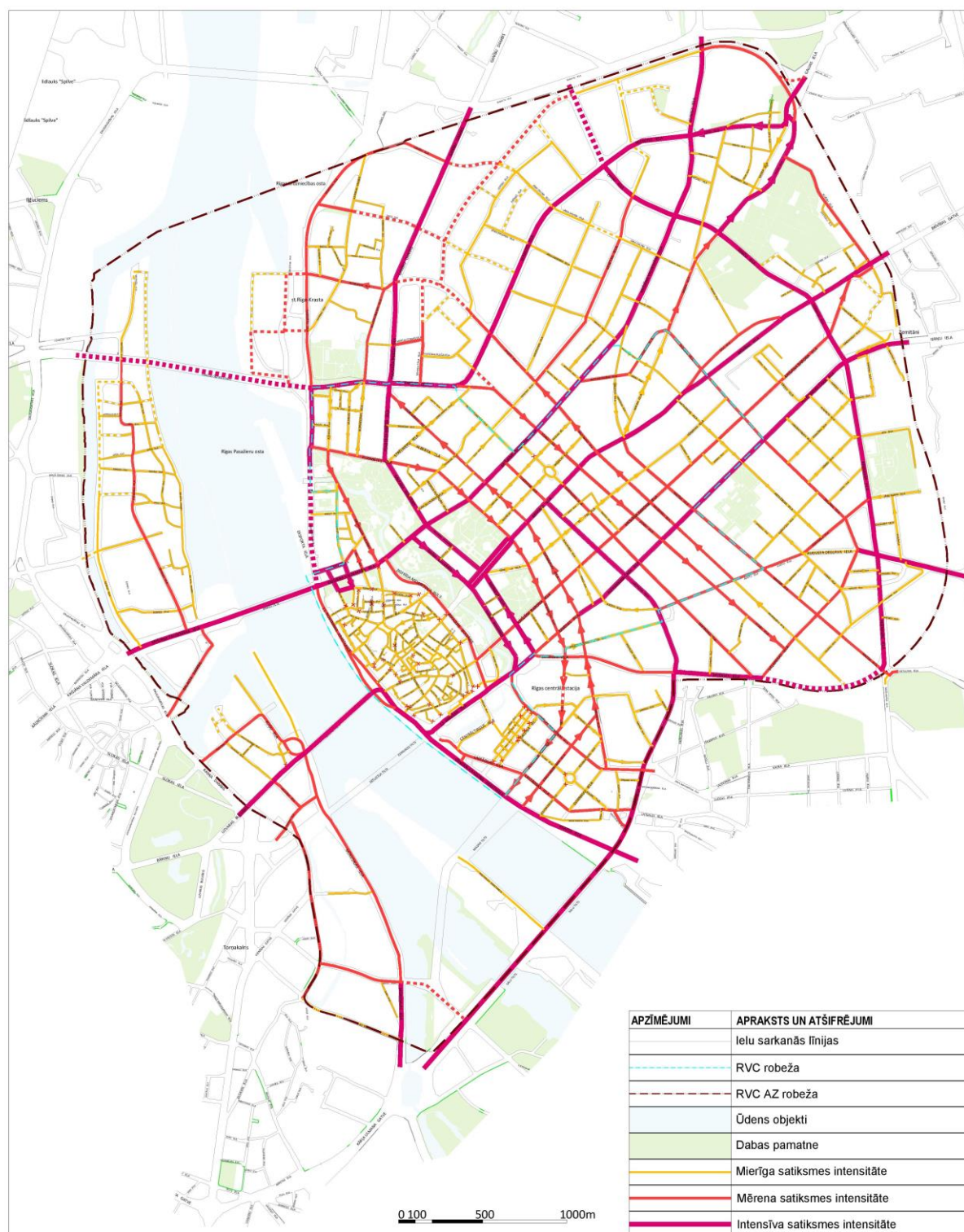
TMA TmP izstrādātas ielu shēmas atbilstoši plānojamām satiksmes intensitātēm (37.attēls vai **3.pielikums**) un perspektīvai gājēju aktivitātei (38.attēls vai **4.pielikums**). Shēmās attēlots 2050. gadā plānotais ielu tīkls, ietverot agrākos izstrādātos plānošanas dokumentos noteiktos attīstības priekšlikumus.

Perspektīvās transporta satiksmes intensitātes noteikšanai izmantoti pieejamie dati par esošo ielu noslodzi un perspektīvām satiksmes intensitātes plūsmām atbilstoši Rīgas pilsētas makromodeļa datiem. Ielas atbilstoši satiksmes intensitātei sadalītas 3 grupās (mierīga, mērena un intensīva) ne tik daudz bāzējoties uz makromodeļa sniegtajām skaitliskajiem lielumiem, cik vērtējot to funkcionālo nozīmi ielu kopējā tīklā un piegulošo objektu potenciāli piesaistāmās transporta satiksmes plūsmas.

Perspektīvā gājēju aktivitāte šajā shēmā novērtēta, ņemot vērā esošo aktivitāti, kā arī potenciālās gājēju aktivitātes izmaiņas, balstoties uz atļauto funkcionālo zonējumu ielām piegulošajās teritorijās un plānotām aktivitātēm, kas ietekmē gājēju plūsmu ielas sarkanajās līnijās.

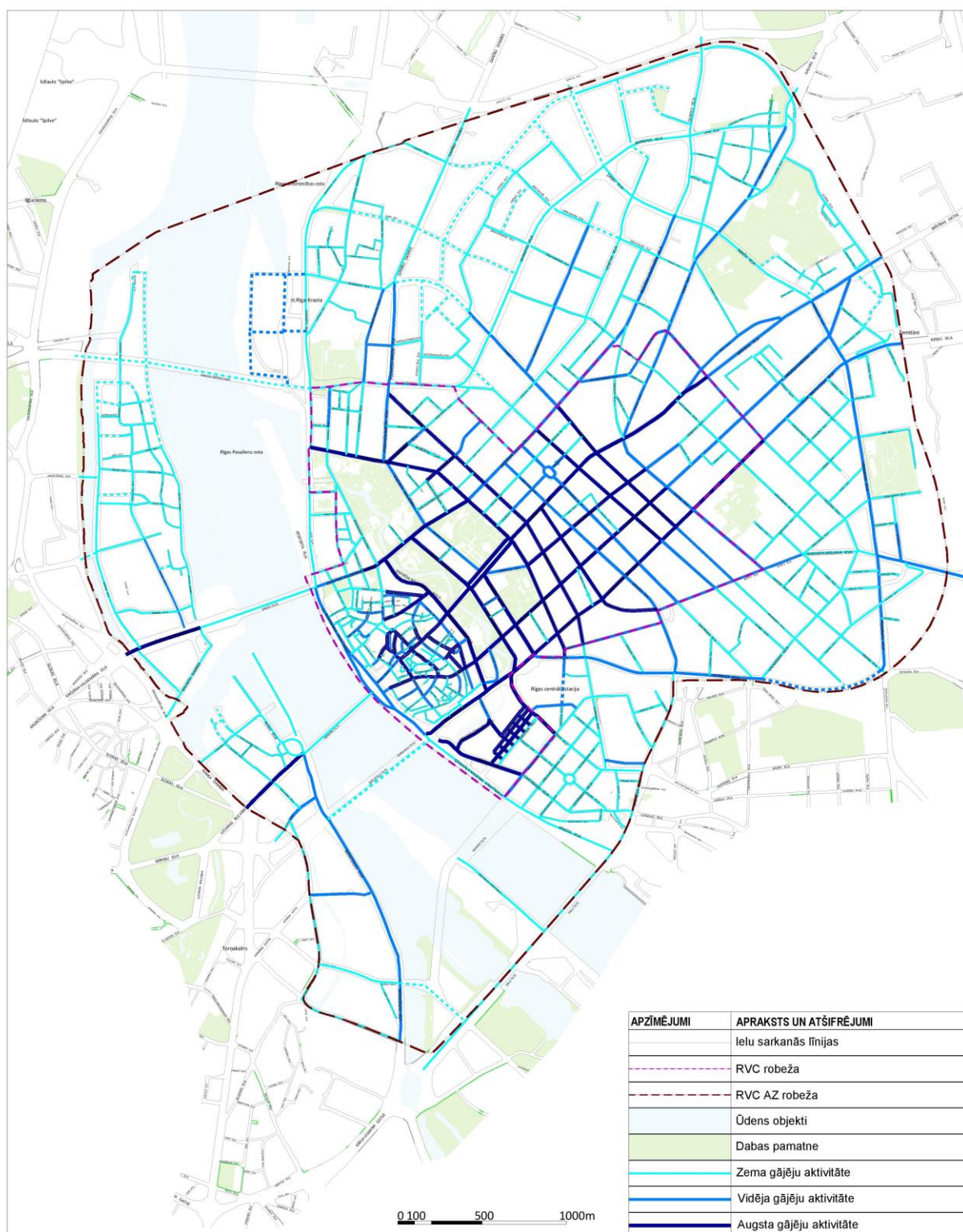
³⁴ Rīgas ielu tipoloģijas rokasgrāmata. Pieejama: <https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2024/09/Rigas-ielu-tipologijas-rokasgramata-2024.pdf>

37.attēls. Ielu tipoloģija. Perspektīvā satiksmes intensitāte



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

38.attēls. Ielu tipoloģija. Perspektīvā gājēju aktivitāte



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

3.2.4. Ielu telpas sadalījums

Ielas telpas sadalījuma principi

Ielu telpas šķērsriezuma sadalījums ir sekojošs:

Satiksmes joslas (kopā ar augstuma ierobežojumiem tās veido satiksmes telpas) :

- Ietve;
- Velosatiksmes josla;
- ST josla;
- Brauktuve;
- ST pieturvietu un/ stāvvietu "kabatas".

Satiksmes drošības joslas:

- katram satiksmes veidam normatīvi noteiktas (kopā ar satiksmes telpu tās veido brīvtempu);

Citi elementi:

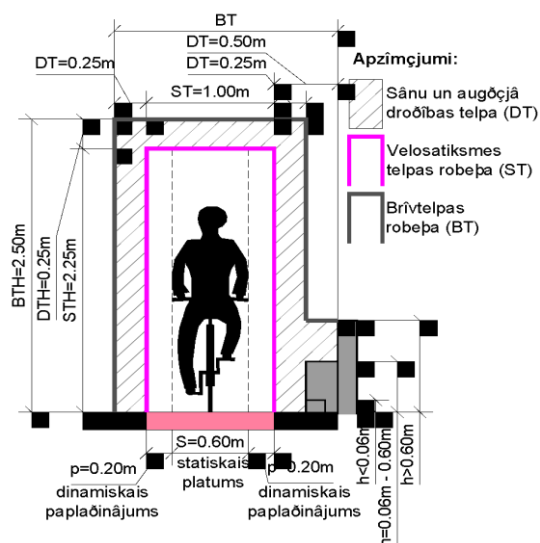
- Josla gar apbūvi (kāpnes, pagrabu lūkas u.c.)
- Labiekārtojuma un/ vai apzaļumojuma joslas (koki, apzaļumojums, soliņi u.c.)

Visām satiksmes joslām atbilstoši normatīvu prasībām ir noteiktas minimālās satiksmes telpas prasības, kā arī sānu un augšējās drošības telpu prasības. Kopā tās veido obligāti nodrošināmo brīvtempu attiecīgajiem satiksmes veidiem.

Satiksmes telpā nedrīkst atrasties jebkādi šķēršļi (arī ceļa zīmju vairogi).

Drošības telpā:

- nedrīkst atrasties jebkādi stingi šķēršļi (betona sienas, ēkas u.tml.);
- drīkst atrasties tiltu, pārvadu margas un barjeras;
- drīkst atrasties satiksmes organizācijas tehniskie līdzekļi, ja citādi nav iespējams;
- drīkst atrasties brauktuves apmales, kuru augstums limitēts atbilstoši satiksmes veidam.



Avots: LVS 190-9. Velosatiksmes

Satiksmes joslas tiek veidotas savstarpēji nošķirtas vai apvienotas atkarībā no satiksmes plūsmu pieprasījuma, ielu kategorijas, urbānās aktivitātes un pieejamās ielas telpas atbilstoši organizējot satiksmi ielā.

39. attēls. Ielu telpas sadalījuma piemērs



Avots: Rīgas ielu tipoloģijas rokasgrāmata. 2024.

Ielu šķērsprofili

Lai veidotu ielu telpā kvalitatīvu pilsētvidi, nepieciešams definēt skaidrus principus ielu funkcionālai organizācijai, sasaistot tos ar Rīgas ielu tipoloģiju, kas balstās uz urbānās aktivitātes un transporta satiksmes intensitātes matricu.

Atbilstoši ielu tipiem (skat. 3.2.3. sadaļu) ir izstrādāti tipveida ielu šķērsprofili (skat. **5.pielikumā**). Tie raksturo optimālo pieejamās ielu telpas sadalījumu atbilstoši satiksmes plūsmu un gājēju aktivitātes savstarpējām proporcijām konkrētā ielas posmā. Plānojot ielu pārbūves vai jaunbūves, tie ņemami kā vēlamais funkciju izvietojuma algoritms ielas telpā. Šķērsprofilu risinājumu katrā situācijā skatīt kompleksi, ievērtējot ielas posma esošo situāciju un plānoto satiksmes funkcionālo joslu un telpas nepieciešamību, t.sk., autosatiksmes brauktuves joslas un stāvvietas, ST joslas un pieturvietas, veloinfrastruktūru un velo stāvvietas, gājēju ietves un nepieciešamās drošības telpas starp dažādām satiksmes funkcijām un fiziskiem šķēršļiem, kā arī inženiertīklu izvietojumu un tā attīstības prasības, kultūrvēsturiskā mantojuma vērtības un atsevišķi ievērtējot apstādījumu, labiekārtojuma elementu, u.tml. nepieciešamību un izvietojumu.

Konkrētu šķērsprofilu izstrāde veicama būvprojektu ietvaros balstoties uz augstāk minēto satiksmes dalībnieku pieprasījuma un funkciju nodrošināšanas nepieciešamību. Ierobežotas satiksmes telpas (SL koridora) apstākļos katrā konkrētā gadījumā ir jāatrod savstarpēji pieņemams kompromiss.

3.3. Gājēju telpas attīstība

1.Problēmu apkopojums

- Vietām nolietojusies infrastruktūra – bedres, tranšeju vietas ar nevienmērīgu segumu u.c.);
- Gājēju ietves nereti tiek dalītas arī ar velosipēdiem un mikromobilitātes līdzekļiem;
- Vāji attīstīta Vecrīgas un Daugavas sasniedzamība;
- Apgrūtināta tramvaja sliežu šķērsošana cilvēkiem ar kustību traucējumiem;
- Apgrūtināta pārvietošanās pa seno bruģakmeni, īpaši cilvēkiem ar kustību traucējumiem;
- Šaura infrastruktūra gājējiem un velosipēdistiem uz Vanšu tilta un Gaisa tilta, kas neatbilst mūsdienu gājēju, velo un mikromobilitātes satiksmes pieprasījumam;
- Gājēju infrastruktūras stāvoklis tuneļos un uz tiltiem t.sk., piekļuve tiem ir apgrūtināta īpaši cilvēkiem ar kustību traucējumiem vai vecākiem ar bērnu ratiņiem.
- Trūkstoši gājēju savienojumi pār dzelzceļu un ūdens objektiem, t.sk., no Pārdaugavas uz Ķīpsalu;
- Sadrumstalota gājēju infrastruktūra Brīvības bulvāra alejā ar apgrūtinātu pārvietošanos starp daļām. Luksoforu darbības cikli nav tendēti uz gājējiem.
- Vidējais tiešuma indekss pie lielākajām gājēju barjerām (Zunda kanāls, dzelzceļš gar Bukultu ielu u.c.) svārstās starp 3.0 un 6.0, kas nozīmē, ka gājēju maršruti ir neefektīvi.
- Trūkstošas iekškvartālu šķērsošanas vietas, lai radītu gājējiem ērtāku piekļuvi zaļajām zonām un citiem publiskiem objektiem, tādejādi īsinot pārvietošanās ceļa garumus un novirzot tos no intensīvas satiksmes ielām.
- Nepilnīga gājēju infrastruktūra. Atsevišķās ielās Ķīpsalā, Skanstē u.c. ietve izbūvēta tikai vienā pusē vai nav izbūvēta nemaz.

- No ielu koridoru dimensiju viedokļa daudzviet sarkano līniju koridoru platumi, kā arī gājējiem, labiekārtojumam un mikromobilitātes līdzekļiem atvēlētā telpa ir neatbilstoši pieprasījumam vai labai praksei.
- Vecrīgā ir ielas, kas apzīmētas ar ceļa zīmēm “Kopīgs gājēju velo ceļš” (Nr.417), taču nav ērti izmantojamas nevienam. Zīmes kalpo kā autotransporta pārvietošanās ierobežojums.
- Īstenošanas problēmas. Pasāžu un iekškvartālu ceļu realizācija ir problemātiska, jo skar vairākus privātus īpašumus.

2.Risinājumi

Mērķis: Atbilstoši mobilitātes hierarhijai, nodrošināt ar atbilstošu infrastruktūru un telpas organizāciju gājējus kā prioritāros satiksmes dalībniekus. Veidot ārtelpu cilvēkam draudzīgu un patīkamu, uzlabojot tās sasniedzamību, piekļuvi un kvalitāti.

Ielas ar augstu gājēju aktivitāti

- Šīs ir ielas ar augstu gājēju aktivitāti, kur koncentrējas plašas sabiedriskas funkcijas – kafejnīcas, veikali, biroji pirmajos stāvos, kā arī kultūras un tūrisma objekti.
- Veidojas intensīvas gājēju plūsmas, cilvēki šeit pavada ilgāku laiku, socializējas, iepērkas, ielas tiek uztvertas kā dzīva publiskā ārtelpa.
- Nepieciešami īpaši plānojuma risinājumi: palielināts ietvju platums, gājēju aktivitātes stimulēšana, aktīvi pirmie piegulošās apbūves stāvi, stāvvietu skaita samazināšana vai likvidēšana ielas telpā, ja to pieprasījumu iespējams kompensēt ar publiski pieejamām autonomietnēm ārpus ielu telpas.
- Šīm ielām atbilstoši jāparedz satiksmes mīrināšana, fiziski šķēršļi, lēns transporta režīms vai pilnīga tranzīta satiksmes izslēgšana, autonomietņu nodrošinājums publiski pieejamās autonomietnēs pazemē vai ārpus sarkanām līnijām.

Ielas ar vidēju gājēju aktivitāti

- Ielas ar vidēju gājēju aktivitāti, kur galvenā funkcija ir nodrošināt drošu un ērtu piekļuvi sabiedriskajiem objektiem – skolām, bibliotēkām, parkiem, atsevišķiem veikaliem un dzīvojamām zonām.
- Gājēju plūsmas ir regulāras, bet mazāk intensīvas. Gājēji šīs ielas izmanto galvenokārt tranzītam, taču ir arī noteikta uzturēšanās funkcija.
- Plānojumā būtiska droša pārvietošanās, vizuāla un funkcionāla vienkāršība, iespējams jauktas satiksmes režīms ar ātruma ierobežošanu un gājēju prioritāti.

Ielas ar zemu gājēju aktivitāti

- Ielās ar zemu gājēju aktivitāti (dzīvojamā apbūve, rūpniecības objekti) gājēju plūsmas ir minimālas. Šādās vietās transporta funkcija ir primārā, kur ir iekļaujams gan auto transports, gan velo, gan gājēji, atkarībā no vietas situācijas un pieprasījuma.

Satiksmes organizācijas prasības ielās ar augstu un vidēju gājēju intensitāti:

- Ielās ar gājēju prioritāti gājējiem jāatrodas mobilitātes hierarhijas augšgalā, un tam jāatspoguļojas konkrētos satiksmes organizācijas un ielas telpas risinājumos:
- Braukšanas ātrums jāierobežo līdz 20–30 km/h, ieviešot fiziskus ātruma kontroles elementus – sašaurinājumus, paceltas gājēju pārejas, šaurākas brauktuves, ielas seguma maiņu un citu vizuāli uztveramu ielas dizainu, kas liek autovadītājam palēnināt braukšanu. Nodrošināmas luksoforu fāzes ar gājēju prioritāti.
- Velojoslām jābūt fiziski nodalītām no autotransporta joslām un gājēju, tā nodrošinot drošu un nepārtrauktu kustību visiem lietotājiem.
- Sabiedriskajam transportam šajās ielās jākalpo par mobilitātes mugurkaulu, nodrošinot prioritāti luksoforos, ST joslas vai pielāgotu maršrutu tīklu.
- Stāvvietu “kabatas” ielu malās jāveido īslaicīgas lietošanas (2-4 h), pamīšus ar dažādiem ārtelpas elementiem – apzaļumotām zonām, parkletiem, ārā terasēm u.c.

3.3.1. Gājēju iekškvartālu ceļi un pasāžas

Lai risinātu gājēju telpas attīstību ne tikai ielas telpā, bet arī veidotu ērtāku, ātrāku un arī drošāku pārvietošanos ārpus tām, attīstāmi gan iekškvartālu ceļi, gan pasāžas. Gājēju pasāžas un iekškvartālu gājēju ceļi ir divi pilsētvides risinājumi, kas kalpo kā kājāmgājēju pārvietošanās maršruti. Lai arī abi ir paredzēti galvenokārt nemotorizētai kustībai, tiem ir atšķirīgas funkcijas, vides raksturojums un ietekme uz pilsētas struktūru. Šo infrastruktūras elementu īstenošana dabā veicama ar dažādām pieejām:

- teritoriju atvēršana un atbrīvošana no traucējošiem elementiem – žogiem u.c.,
- gājēju ceļu izbūve vietās, kur to trūkst (piemēram, starp Cēsu un Brīvības ielu),
- pilnīga teritorijas, t.sk., ēku pārbūve/izbūve, kas ietver gājēju savienojuma izveidi (piemēram, Magdalēnas kvartālā).

Šo savienojumu izveide ir izaicinājums, jo skar daudzus privātīpašumus, un pašvaldībai ir ierobežotas iespējas ietekmēt to realizāciju. Ja vien netiek speciāli noteiktas prasības, izstrādājot lokālplānojumus vai detālplānojumus, formāli pašvaldība var tikai rosināt attīstītājus veidot šos pilsētvides risinājumus. Vairāku savienojumu turpmāka attīstība ir atkarīga no teritoriju attīstītāju lēmumiem. Savienojumu attīstība ir būtiska, lai radītu vienotu un ērtu gājēju tīklu, kas saīsina nepieciešamo pārvietošanās ceļa garumu attiecībā pret iešanu apkārt visam kvartālam, turklāt pārvietošanās var būt patīkamāka un klusāka kā pārvietojoties pa ielu.

Atkarībā no attīstītāja un teritoriju piederības, infrastruktūru iespējams veidot gan kā apzaļumotu zonu, kas var kalpot par savienojumu, piemēram, uz parkiem, gan teritoriju, kas aprīkota ar rotaļu iekārtām, gan tādu, kas balstīta uz komercfunkciju ar veikaliem un kafejnīcām.

Zemāk 1. tabulā vairākās kategorijās dots salīdzinājums starp pasāžu un iekškvartālu gājēju ceļu struktūru:

1.tabula. Gājēju pasāžu un iekškvartāla gājēju ceļu salīdzinājums

Kritērijs	Gājēju pasāža	Iekškvartālu gājēju ceļš
Atrašanās vieta un telpiskais izvietojums		
Novietojums	Parasti atrodas starp ēkām, savieno ielas, bieži — pilsētas centrā	Atrodas kvartālu iekšpusē, starp daudzdzīvokļu ēkām vai pagalmos
Telpas tips	Slēgta vai daļēji slēgta (var būt ar jumtu)	Atvērta, parasti ārtelpā, bieži cauri apzaļumotām zonām
Piekļuve	Publiska, caur ēkām vai tirdzniecības centriem	Var būt publiska vai daļēji privāta (ierobežota piekļuve)
Funkcija un izmantošana		
Funkcija	Īsa un ātra pāreja starp ielām; bieži ar komercfunkciju	Savieno dzīvojamos kvartālus, rotaļu laukumus, stāvvietas, izveido maršrutus gar dzīvojamām zonām
Intensitāte	Augsta (īpaši darba laikā vai tūrisma zonās)	Vidēja vai zema (atkarībā no apkāmes blīvuma)
Maršruta raksturs	Tiešs, funkcionāls	Plūstošs, bieži likumots, integrēts ar vidi
Dizains un apkārtējā vide		
Apdare	Iekštelpu vai daļēji segta vide, bruģis, apgaismojums, veikalu vitrīnas	Asfalts, bruģis vai grants, zaļās zonas, apgaismojums, soliņi
Vides kvalitāte	Var būt sterilāka, vairāk urbanizēta	Dabiska, apzaļumota, piemērota atpūtai
Skaņas līmenis	Klusāks nekā ielās, bet aktīvs (komercija)	Parasti klusāks, vairāk sociāls, lokāli sabiedrībai domāts
Pilsētībūvnieciskā loma		
Savienojamība	Uzlabo ielu tīklu caurlaidību centrālajās zonās	Uzlabo mikrorajonu iekšējo saikni
Ietekme uz plānojumu	Veicina blīvu apbūvi, palielina funkcionālo intensitāti	Nodrošina piekļuvi dzīvojamajām ēkām un sabiedriskajām zonām
Komercfunkcija	Augsta – veikali, kafejnīcas, pakalpojumi	Zema vai nav – vairāk sociālā un koplietošanas funkcija

SIA "E.Daniševska birojs" veidota tabula

Perspektīvās pasāžas ielu kvartālos (40.attēls):

- Brīvības, Stabu, Tērbatas, Akas, Ģertrūdes;
- Brīvības, Matīsa, Tērbatas, Bruņinieku;
- Tērbatas, Stabu, Kr. Barona, Martas;
- Kr. Barona, Stabu, A. Čaka, Ģertrūdes;
- Tērbatas, Matīsa, Kr. Barona, Bruņinieku;

- Kr. Barona, Matīsa, A. Čaka, Bruņinieku;
- A. Čaka, Stabu, Avotu, Ģertrūdes;
- A. Briāna, Miera, Palīdzības;
- Miera, Palīdzības, Brīvības;
- Marijas, Dzirnavu, E. Birznieka – Upīša, Elizabetes;
- E. Birznieka – Upīša, Visvalža, Satekles, Dzirnavu;
- Kr. Barona, Pērses, Marijas, Dzirnavu;
- Kr. Barona, Lāčplēša, A. Čaka, Blaumaņa.

Perspektīvās iekškvartālu gājēju ceļu “ķēdes” (40.attēls):

- uz Ziedonārdzu – sākot no Visvalža ielas, šķērsojot Ernesta Birznieka–Upīša, Avotu, Lāčplēša, Ģertrūdes, Stabu, Bruņinieku un Matīsa ielu;
- no Andrejsalas līdz Sporta un Skanstes ielu krustojumam.

Perspektīvie iekškvartālu ceļi kvartālu šķērsošanai (40.attēls):

- starp Ērgļu, Krišjāņa Barona un Tallinas ielu – savienojums ar Tallinas ielu;
- Ķīpsalas dienvidu daļā starp Kr. Valdemāra ielu un Balasta dambi;
- starp Āzenes krastmalu un Ķīpsalas ielas turpinājumu;
- Ķīpsalas ielas un Matrožu ielas savienojumi ar Balasta dambi;
- Visvalža-Lāčplēša ielu savienojums
- Mēness – Brīvības- Ērgļu iela
- Tallinas kvartāls - Cēsu iela;
- No Jelgavas ielas virzienā uz Mūkusalas ielu;
- Balasta dambis - Āgenskalna līcis;
- Sāmsalas-Ogļu iela;
- Etnas- Mazā Klijānu iela;
- Dunties-Laktas iela;
- Vecā Skanstes-Laktas iela;
- Lapeņu-Laktas iela;
- Grostonas-Vesetas iela;
- Vesetas-Tomsona iela;
- Ganību dambis – Laktas iela
- Laktas-Lapeņu iela;
- Lapeņu-Arēnas iela;
- Arēnas-Skanstes iela;
- Lapeņu-Skanstes iela;
- Pulkveža Brieža-M. Tāla iela;
- Sporta-M. Staņas iela;
- Sporta-Stabu iela;
- Hospitāļu-Miera iela;
- Thomsona-Kr. Valdemāra iela;
- Kr.Valdemāra-Miera iela;
- Miera-Mēness-Tallinas-Cēsu ielas kvartāls;

- Senču iela-Barona kvartāls Cēsu ielā;
- Brīvības-Kr. Barona-Ērgļu ielas kvartāls;
- Dainas-A.Čaka iela
- Kr.Barona-A.Čaka pie Lielgabalu ielas
- Ziedoņdārzs-Artilērijas-Tallinas iela;
- Zemitāna-Rūdolfas-Ata ielas;
- Lāčplēša-Ģertrūdes-Stabu;
- Stabu-Bruņinieku iela
- Bruņinieku-Matīsa iela;
- Bruņinieku-Satekles pie Vagonu ielas;
- Kurbada-Ģertrūdes iela;
- Dzirnau-F.Sadovņikova-Abrenes ielas

Iekškvartālu ceļi un pasāžas grafiskajā plānā norādīti orientējoši, to izbūve ir ar rekomendējošu raksturu un nav nostiprināmi kā publiski pieejami savienojumi. Tādas prasības var izvirzīt izstrādājot detālpārplānojumu vai lokālpārplānojumu pie konkrētās teritorijas attīstības. To struktūra (gājēju iekškvartāla ceļš vai pasāža) var tikt mainīta tālākā plānošanas un realizācijas stadijā.

3.3.2. Gājēju ielas un ielas ar gājēju prioritāti

Atbilstoši CSN par **gājēju ielām** uzskatāmas ielas, kas apzīmētas ar ceļa zīmi “Gājēju ceļš”(nr.415). Pie gājēju ielām Rīgā būtu attiecināmas arī ar ceļa zīmi “Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš” (nr. 417) apzīmētas ielas, piemēram, Skārņu vai Šķūņu iela Vecrīgā. Gājēju ielās visa ielas telpa ir nodota gājēju rīcībā, bet transporta līdzekļu piekļuve objektiem ir ierobežota.

Par **ielām ar gājēju** (un vienlaicīgi arī velosipēdu un elektroskrejriteņu vadītāju) **prioritāti** (atbilstoši CSN p.139) var nosaukt tās, kas apzīmētas ar ceļa zīmi “Dzīvojamā zona” (nr.533), piemēram, visas tās Vecrīgas ielas, kuras ir ārpus ar 417. ceļa zīmi apzīmētajiem ielu posmiem – Kungu iela, Pils iela u.c. Gājējiem, velosipēdu un elektroskrejriteņu vadītājiem atļauts pārvietoties pa ietvēm un pa brauktuvi visā tās platumā. Transportlīdzekļu stāvēšana dzīvojamās zonās atļauta tikai speciāli paredzētās stāvvietās. Ierobežota kravas transporta un autobusu satiksme.

Perspektīvās gājēju ielas (40.attēls)

- Meistaru iela (Valņu-Mazā Smilšu iela);
- Valņu iela (Kaļķu-13.janvāra iela);
- R.Vāgnera iela (Kaļķu-Gleznotāju iela);
- Grēcinieku iela (Kungu-Mārstaļu iela);
- Mārstaļu iela (Grēcinieku-Alksnāja iela).

Perspektīvās ielas ar gājēju prioritāti (40.attēls)

- Hugo Celmiņa un Valguma ielas turpinājums;
- Ķīpsalas teritorija starp Kr. Valdemāra, Ķīpsalas, Zvejnieku, Matrožu ielām un Daugavu;
- Andrejsalas teritorija (izstrādājams lokālpārplānojums);
- Tērbatas iela (jāatsakās no ST un perspektīvē istenojamās nodalītās veloinfrastruktūras).

3.3.3. Gājēju infrastruktūras uzlabojumi

Esoši savienojumi, kuros nepieciešami infrastruktūras uzlabojumi (40.attēls):

- Gaisa tilts (šauras ietves ar kontakttīklu balstiem tajā, konflikts starp velobraucējiem/gājējiem);
- J. Zemitāna tilts (šobrīd esošās ietves tilta malā ir šauras, slēgtas, piekļuve nodrošināta tikai uz tilta esošām ST pieturvietām – TmP izstrādes stadijā norit tilta pārbūves darbi);
- Ģertrūdes ielas un Daugavpils tuneļa savienojums (nenodrošina cilvēku ar kustības traucējumiem, bērnu ratiņu pārvietošanos);
- Kr. Valdemāra iela pāri Daugavgrīvas ielai, kanālam (savienojums no Ķīpsalas ar Pārdaugavu ir likumots, tāls mērojamais ceļš līdz galamērķiem);
- Ar luksoforu objektu aprīkota gājēju pāreja Kr. Valdemāra ielā pie Citadeles ielas (gājēju un velosipēdistu taisnvirziena plūsmām traucējošs līkums Citadeles ielā, šaura infrastruktūra, nav iespējas šķērsot Kr. Valdemāra ielu);
- Vecrīgas sasaiste ar Akmens tiltu (esošās pārejas, gājēju tuneļi izvietoti haotiski, lēna pacēlāju darbība);
- Brīvības ielas aleja starp Raiņa bulvāri un Elizabetes ielu (iztrūkstošas gājēju pārejas, vairāku lieku gājēju pāreju šķērsošana, lai atkal nokļūtu alejas vidū);
- Gājēju tunelis 13.janvāra ielas un Prāgas ielas krustojumā (nenodrošina cilvēku ar kustības traucējumiem, bērnu ratiņu pārvietošanos);
- Gājēju tunelis 13.janvāra ielas un E. Benjamiņas ielas krustojumā (esoši gājēju tuneļi haotiski, lēna pacēlāju darbība);
- Ar luksoforu objektu aprīkota gājēju pāreja Skanstes-Zirņu ielas krustojumā uz Skanstes parku (nav gājēju pārejas);
- Gājēju pāreja Šarlotes-Palīdzības ielas krustojumā (vides pieejamības prasības);
- Gājēju pāreja Šarlotes-Maiznīcas ielas krustojumā (plaša krustojuma zona bez pārejām);
- Gājēju pāreja Artilērijas-Krāsotāju ielu krustojumā (nav gājēju pāreju);
- Ar luksoforu objektu aprīkota gājēju pāreja Artilērijas-Kr.Barona ielu krustojumā (nav gājēju pāreju);
- Gājēju pāreja Kurbada-Ģertrūdes ielu krustojumā (nav gājēju pārejas visā Ģertrūdes ielas posmā no Avotu ielas līdz Valmieras ielai);
- Gājēju pārejas uzlabošana Eksporta ielā pie Hanzas ielas (neērta sliežu ceļa klātnes šķērsošana pie esošā bruģa seguma);
- Gājēju pāreja Antonijas-Elizabetes ielu krustojumā (gājēju pāreja tikai divās šķērsojuma vietās, bet gājēju klātbūtne visās ielas pusēs);
- Ar luksoforu objektu aprīkota gājēju pāreja Kuģu ielas un Uzvaras bulvāra krustojumā (nav gājēju pārejas);
- Gājēju pāreja Uzvaras bulvāra un Mūkusalas ielas krustojumā (nedroša esoša situācija/plaša brauktuves zona, kas nodalīta ar marķējumu);
- Gājēju pāreja Z.Meierovica bulvārī no Smilšu ielas virzienā uz Brīvības pieminekli (nav gājēju pārejas);
- Gājēju pāreja Aspazijas bulvārī no Audēju ielas uz Kr. Barona ielu (neērta sliežu ceļa klātnes šķērsošana pie esošā bruģa seguma, plata brauktuves daļā, sadalošā salīņa nobīdīta no gājēju maršruta, īss luksoforu cikls gājējiem, šauras ietves Audēju ielā no Vaļņu ielas līdz Aspazijas bulvārim).

- Gājēju savienojums pāri dzelzceļam pie Matīsa-Pērnavas-Vietalvas ielas (plašs Pērnavas ielas pieslēgums, nav gājēju pārejas krustojuma zonā).

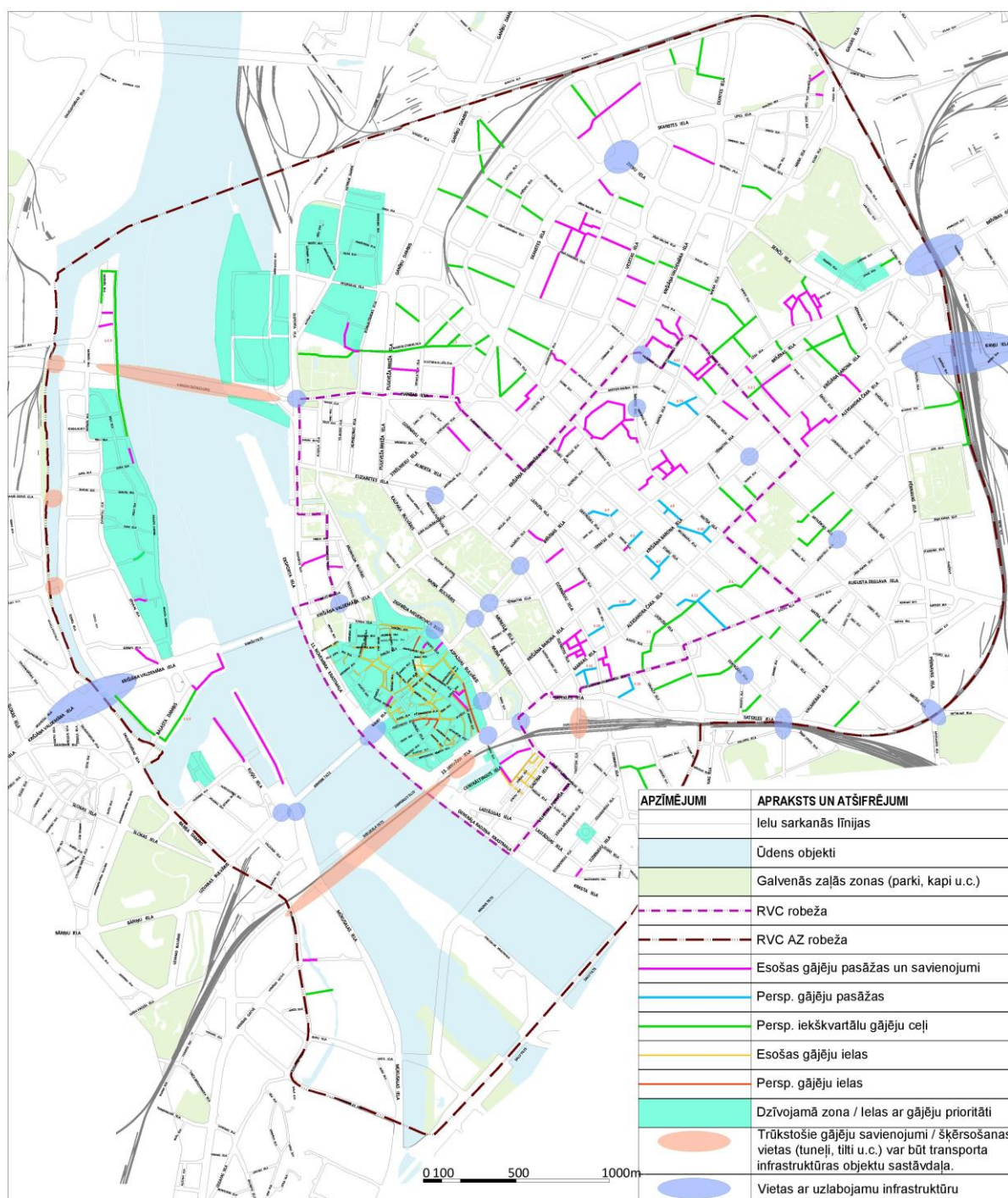
Nepieciešama trūkstošo gājēju savienojumu / šķērsošanas vietu (tuneļu, tiltu) izbūve (40.attēls):

- Elizabetes un Timoteja ielas savienojums zem dzelzceļa (izbūvējams gājēju-velo savienojums kā transporta tuneļa sastāvdaļa);
- Durbes ielas savienojums ar Ķīpsalu (izbūvējams gājēju-velo savienojums kā transporta tilta sastāvdaļa);
- Mazās Ūdens ielas savienojums ar Ķīpsalu (šobrīd pāri kanālam ir esošs tilts, kuram piekļuve ir slēgta) (izbūvējams gājēju-velo tilts);
- Hanzas ielas savienojums ar Ķīpsalu un tālāk ar Tvaikoņu ielu – Hanzas šķērsojums (izbūvējams gājēju-velo savienojums kā transporta tilta sastāvdaļa);
- 13. janvāra, Mūkusalas un Jelgavas ielu savienojums (izbūvējams gājēju-velo tilts);
- 13. janvāra ielas un autoostas teritorijas savienojums zem dzelzceļa estakādes, nojaucot esošo uzbēruma valni starp Vecrīgu un autoostu.

Veicot Vecrīgas ielu pārbūvi vai atjaunošanas darbus, paredzēt segumu kvalitātes uzlabošanu, panākot to atbilstību velotransporta, mikromobilitātes un ratiņu kvalitatīvas pārvietošanās nodrošināšanai, vienlaicīgi saglabājot Vecrīgas ielu raksturu un vēsturiskās vērtības.

Priekšlikumi gājēju savienojumiem ārpus ielu sarkanajām līnijām ir sniegti 40.attēlā vai **7.pielikumā**, kur RVC un tā aizsardzības zonas teritorijā identificēti esošie un perspektīvie gājēju savienojumi, tostarp pasāžas, iekškvartālu ceļi un trūkstošās vai uzlabojamās infrastruktūras posmi.

40.attēls. Gājēju ceļi, pasāžas, savienojumi un nepieciešamie uzlabojumi



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

3.3.4. Rekomendācijas gājēju telpas infrastruktūras uzlabošanai

- Nodrošināt ietvju platumu atbilstoši gājēju plūsmu intensitātēm;
- Paredzēt drošības zonas no brauktuves un ēkām;
- Uzlabot ielu, tiltu, sliežu u.c. šķērsošanas iespējas;

- Atteikties no gājēju tuneļiem 11.novembra krastmalā un 13.janvāra ielā, aizstājot tos pret virszemes gājēju pārejām, kas aprīkojamas ar luksoforu objektiem.
- Nodrošināt vides pieejamību;
- Palielināt drošu gājēju pāreju skaitu;
- Ar luksoforu objektiem aprīkotās gājēju pārejās nodrošināt gājēju, velo, mikromobilitātes prioritāti, nepieciešamības gadījumā pārskatīt ciklu garumus;
- Veidot dažādus gājēju īsceļus – pasāžas, gājēju iekškvartālu ceļus;
- Uzlabot seguma kvalitāti;
- Veicināt ielas ārtelpas kvalitātes uzlabošanu ar apstādījumiem, soliņiem u.c. elementiem;
- Mierināt autosatiksmi, ieviešot ātruma ierobežojumus, sašaurinot brauktuves u.c.;
- Nodalīt gājējus no velo un mikromobilitātes rīku infrastruktūras.

3.4. Velotransporta un mikromobilitātes attīstība

1.Problēmu apkopojums

- Infrastruktūras tīkls ir fragmentārs;
- Infrastruktūras tipi atsevišķos ielu posmos bieži mainās un savstarpēji vāji savienojas;
- Ne visur infrastruktūra ir ērti izmantojama vai saprotama;
- Vietām infrastruktūra ir bīstama vai nolietojusies;
- Atsevišķās vietās izbūvētā infrastruktūra neatbilst LVS 190-9 “Velosatiksmes” prasībām;
- Infrastruktūras neesamība, piemēram, Brīvības ielā, kur novērotas vienas no lielākajām velo un mikromobilitātes rīku intensitātēm RVC AZ teritorijā;
- Velo un mikromobilitātes satiksmes intensitāte pēdējos gados ir būtiski pieaugusi no 11 000 (2013.g.) līdz 28 000 (2024.g.);
- Esošā veloinfrastruktūra pilnvērtīgi nenodrošina velosatiksmes intensitāti;
- Gaisa tilts neatbilst mūsdienu prasībām;
- Gājēju ietves nereti tiek dalītas arī ar velosipēdiem un mikromobilitātes līdzekļiem;
- Apgrūtināta pārvietošanās pa seno bruģakmeni;
- Trūkstoši savienojumi pār dzelzceļu un ūdens objektiem;
- Vecrīgā ir ielas, kas ar apzīmētas ceļa zīmēm “Kopīgs gājēju velo ceļš” (Nr.417), taču nav ērti izmantojamas nevienam. Zīmes šeit kalpo kā autotransporta pārvietošanās ierobežojums;
- Velostāvparku trūkums dzelzceļa staciju tuvumā;
- Mobilitātes punktu neesamība.

2.Risinājumi

Mērķis: Attīstīt pilnvērtīgu - kvalitatīvu, nepārtrauktu un drošu lineārās velosatiksmes, t.sk., mikromobilitātes un velostāvvietu infrastruktūras tīklu.

3.4.1. Infrastruktūras tīklojums

Lai pilnveidotu velosatiksmes tīklu pilsētas centrālajā daļā, jāattīsta ērts, drošs un integrēts velosatiksmes tīkls gan lietišķai, gan rekreatīvai velosatiksmi. RVC AZ teritorija ir ar lielu veloinfrastruktūras attīstības potenciālu, kur sakārtota infrastruktūra ir viens no priekšnoteikumiem velosipēda izmantošanai ikdienā.

Attīstot veloinfrastruktūru izdalīti 3 nākotnes attīstības posmi: līdz 2030. gadam, līdz 2050. gadam un "pilnā" attīstība, kas ietver veloinfrastruktūras attīstību starp agrākos posmos izbūvēto infrastruktūru (41.attēls vai **8.pielikums**). Veloinfrastruktūras tīklojuma izstrādei izmantota Velokonceptija kā arī dažādu ekspertu viedoklis, uzsāktie un perspektīvie veloinfrastruktūras projekti un projektēšanas iepirkumi.

Šobrīd pilsētas attīstības projektos līdz 2030.gadam paredzēta veloinfrastruktūras izbūve sekojošās ielās:

- 11.novembra krastmalā starp Dzelzceļa tiltu un Vanšu tiltu;
- V. Purvīša ielā;
- Lastādijas ielā līdz V. Purvīša ielai
- Dzirnau ielā no Tērbatas ielas līdz Skolas ielai;
- Salu tilta savienojums ar E. Benjamiņas ielu pa Mazo Krasta, Elijas un Dzirnau ielām;
- Lāčplēša ielā (no E. Birznieka Upīša ielas līdz Satekles ielai);
- Satekles ielā (no Visvalža ielas līdz Lāčplēša ielai);
- Satekles ielā (no Ģertrūdes ielas līdz Valmieras ielai);
- Brīvības ielā;
- Savienojums starp Brīvības ielu un Zemitāna staciju;
- Pērnavas ielā (no Kr. Barona ielas līdz A. Čaka ielai);
- Laktas ielā;
- No Laktas ielas gar dzelzceļu Z virzienā;
- Skanstes ielas vienā pusē;
- J. Daliņa ielā (no Skanstes ielas līdz Grostonas ielai);
- Grostonas ielā;
- Vesetas ielā (no Mālpils ielas līdz E. Melngaiļa ielai);
- Pulkveža Brieža ielā;
- Mūkusalas ielā;
- Uz Gaisa tilta.

Plāns neattieko to veloinfrastruktūru, kur šobrīd ir esoša infrastruktūra, bet ir uzsākta vai plānota tās pārbūve, piemēram šobrīd notiek būvdarbi uz J. Zemitāna tilta, kas būtiski uzlabos gan gājēju, gan velo un mikromobilitātes, gan transporta pārvietošanās iespējas. Tāpat tuvākajos gados varētu notikt Vanšu un Gaisa tilta pārbūve, attiecīgi uzlabojot gājēju, velo un mikromobilitātes infrastruktūru.

Papildus iepriekš minētam veloinfrastruktūras izbūve līdz 2030. gadam ir nepieciešama sekojošās ielās:

- Sporta ielā un Pētersalas ielā no Skanstes ielas līdz Eksporta ielai;
- Eksporta ielā un Lugažu ielā posmā no Elizabetes ielas līdz Pulkveža Brieža ielai;
- Dantes ielā posmā no Senču ielas līdz Laktas ielai.

Jāveic atsevišķu teritoriju transporta izpēti, kas ietver arī veloinfrastruktūras izvērtēšanu. Turpmākās izpēti teritorijas ir sekojošas (35.attēls):

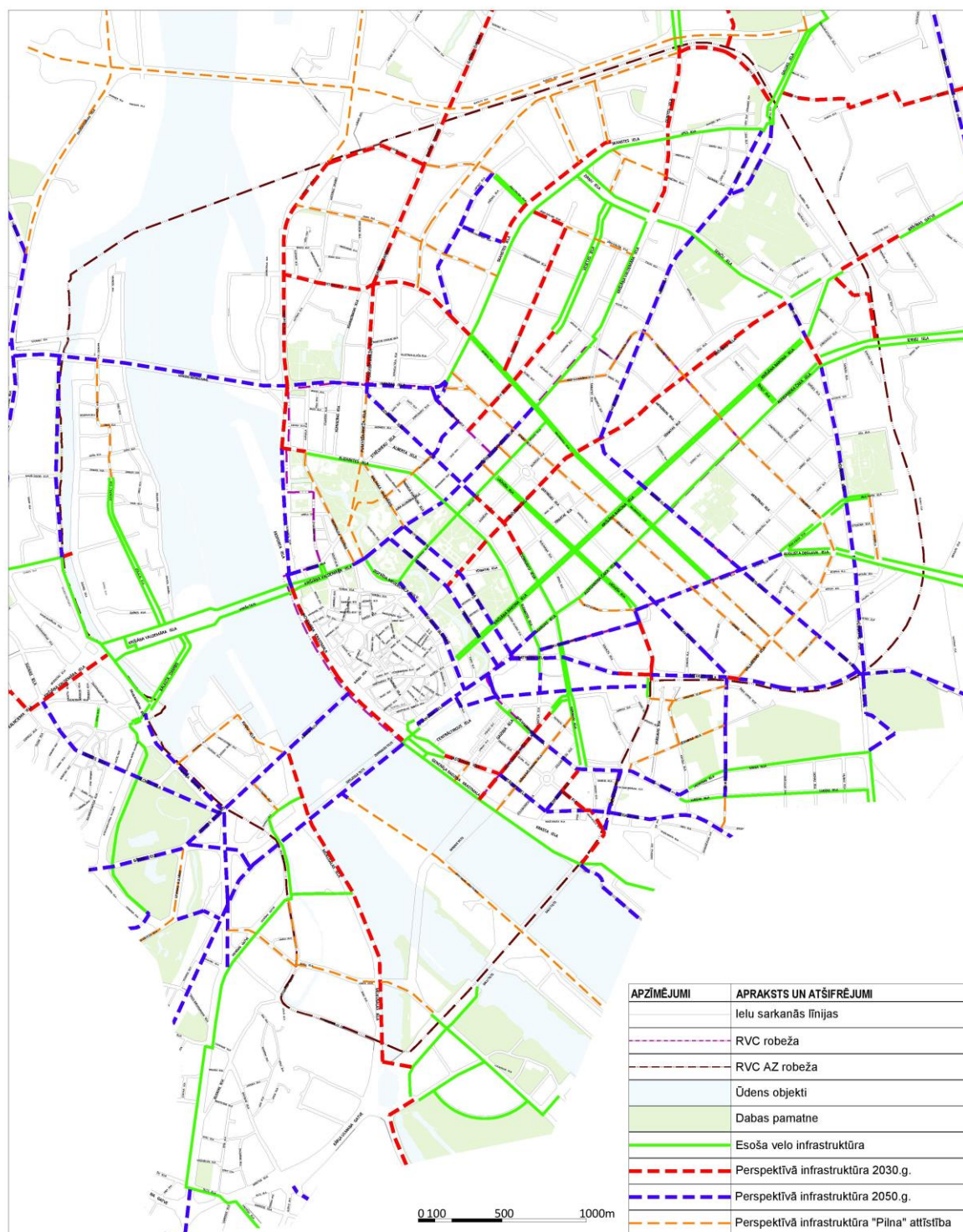
- Ziemeļu šķērsojums līdz Gaujas ielai ar tā pievienojumiem (Eksporta iela, Zirņu iela);

- Hanzas šķērsojums, ietverot Hanzas ielu līdz Skanstes ielai;
- Andrejsala.

Šī TmP izstrādes laikā norit arī sekojošu teritoriju priekšizpētes:

- Brīvības bulvāris (no Raiņa bulvāra līdz Elizabetes ielai);
- 13.janvāra iela un Stacijas laukums (no 11.novembra krastmalas līdz Elizabetes ielai, ietverot arī piegulošās ielas).

41.attēls. Veloinfrastruktūras un mikromobilitātes tīkla attīstība 2030. un 2050. gadiem



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

Iepriekš uzskaitīto veloinfrastruktūras objektu izbūve sekmētu esošās infrastruktūras nepārtrauktības izveidošanu un/vai nodrošinās velosipēdistu ātrāku, ērtāku un drošāku pārvietošanos starp dažādām pilsētas apkaimēm.

Līdz 2050.gadam attīstāms veloinfrastruktūras tīkls RVC un tā AZ teritorijā, veidojot jaunus maģistrālā veloinfrastruktūras tīkla maršrutus starp dažādām pilsētas apkaimēm, kā arī savienojot esošo infrastruktūru savā starpā.

Ņemot vērā, ka lielākās velosipēdistu plūsmas pilsētā koncentrējas tieši RVC un tā AZ daļā un virzienos kas vērsti ārpus tā robežām, lai uzlabotu satiksmes drošību, samazināms autotransporta maksimālais atļautais braukšanas ātrums vairākās ielās un to kvartālos. Ātrums samazināms no 50 km/h uz 30 km/h, bet E kategorijas ielas pēc iespējas veidojamas ar satiksmi mierinošiem elementiem (līkloču ceļiem, ātrumvaļņiem u.c.), nodrošinot veloinfrastruktūras un gājēju infrastruktūras drošu un ērtu izmantošanu pie noteiktā ātruma režīma. Sīkāk par ātruma režīmiem RVC un tā AZ teritorijā skatīt šī TMA TmP 3.6.2 sadaļā Ātruma režīmi.

Lai uzlabotu kopējo drošību starp velosipēdistiem un gājējiem, prioritāri veloinfrastruktūra jānodala no gājēju telpas (piemēram, Brīvības ielā, kur vērojamas vienas no lielākajām gājēju un velo intensitātēm RVC AZ teritorijā, uz Gaisa tilta ar neatbilstoša platuma ietvēm un citviet).

Veloinfrastruktūra un ielu klasifikācija

- Uz C kategorijas ielām velosatiksmē ir jāorganizē ārpus brauktuves pa no gājējiem nodalītu veloinfrastruktūru.
- D un E kategorijas ielās velosatiksmē iespējams organizēt gan pa brauktuvi, gan ārpus tās, attiecīgi paredzot velojoslas vai veloceļus, izņēmuma gadījumos (saspiesti apstākļi un/vai zema gājēju un velo satiksmes intensitāte (līdz 70 (g+v)/h) apvienojot ar gājēju ietvi. E kategorijas ielās veicami satiksmi nomierinoši pasākumi un nodalīta veloinfrastruktūra nav obligāti ierīkojama.

Lai nodrošinātu iespējami lielāku velosatiksmes tīkla pieejamību un tā izmantošanu, veloinfrastruktūra jāvirza caur blīvi apdzīvotām teritorijām un jāveido savstarpēja apkaimju savienošana, īpaši virzienos kas vērsti ārpus RVC AZ robežām (uz Pārdaugavu, Sarkandaugavu, Purvciemu u.c.). Maģistrālie velovirzieni, kas ved ārpus RVC AZ teritorijas, veidojami ar minimāliem aizkavējumiem krustojumos, pēc iespējas mazāk ielu šķērsošanām (piemēram veloinfrastruktūras izbūvi gar dzelzceļu u.c.).

3.4.2. Velonovietnes un velostāvparki

Šobrīd norit būvdarbi pie dzelzceļa staciju “Zemitāni” un “Brasa” mobilitātes punktu izbūves, kas nodrošinās ērtu un drošu ST, gājēju, velo un dzelzceļa infrastruktūras sasaisti, samazinot velobraukšanas distanci uz attālākām pilsētas apkaimēm. Mobilitātes punktu ietvaros izbūvējamas gan atvērtās gan segtās velonovietnes, tādejādi sniedzot brauciena izvēles brīvību un iespēju daļai lietotāju atstāt velosipēdu stacijā.

Atbilstoši pieprasījumam attīstāmas īslaicīgai un ilglaicīgai novietošanai paredzētas velonovietnes. Papildus īslaicīgās atvērtā tipa velonovietnes uzstādāmas pie publiskas nozīmes objektiem – skolām, teātriem u.c. Daudzdzīvokļu ēku rajonos gan ēkās, gan ārpus tām jāattīsta velonovietnes ilgstošai uzglabāšanai (nakts u.c.), paredzot atsevišķas slēdzamā tipa velonovietnes.

Lai nodrošinātu lielāka apjoma velo uzglabāšanu visu diennakti, staciju tuvumā būtu attīstāmi velostāvparki (42.attēls vai **9.pielikums**). Tos iespējams integrēt transporta stāvparku sistēmā, nodrošinot nelielu attālumu līdz stacijai. Velostāvparku attīstība ļautu piekopt ārzemju praksi, braucot no citām apkaimēm un pat pilsētām uz sev nepieciešamo staciju, paņemt savu vai nomas velosipēdu vai mikromobilitātes līdzekli un doties tālāk uz galamērķi.

42.attēls. Velo stāvvietas un stāvparki



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

Esoši velostāvparki:

- T/c "Origo" (Piekļuve no Elizabetes ielas);
- Zem E. Benjamiņas ielas (izbūvēts, bet vēl nav nodrošināta piekļuve – slēgts).

Nepieciešama velostāvparku izbūve:

- Pie esošām dzelzceļa stacijām "Brasa" un "Zemitāni";
- Pie perspektīvās dzelzceļa stacijas "Daugavas stadions";
- Esošajos gājēju tuneļos (13. janvāra ielā, Stacijas laukumā).

3.4.3. Rekomendācijas infrastruktūras attīstībai

- Veicināt nepārtrauktu un pakāpenisku velotransporta un mikromobilitātes rīku infrastruktūras attīstību, integrējot to kopējā pilsētas transporta sistēmā;
- Jāmazina privātā transporta satiksmes intensitāte un ātrums;
- E kategorijas ielās veicami satiksmi mierinoši pasākumi;
- Nodrošināt augstas satiksmes drošības infrastruktūras izveidi;
- Veloinfrastruktūras izveide veicama arī bez kapitālas ielas pārbūves, veicot tikai seguma atjaunošanu un veloinfrastruktūras aprīkošanu ar nepieciešamajām ceļa zīmēm un marķējumu.
- Pievērst papildus uzmanību infrastruktūras kvalitātei, dažādu veloinfrastruktūras veidu savstarpējai sasaistei;
- Infrastruktūras izveidē maksimāli izvairīties no perpendikulāru bortakmeņu izmantošanas iebrauktuvju vietās, kur to šķērso veloinfrastruktūra;
- Pilsētas centrā un maģistrālajos virzienos, kur tas ir tehniski iespējams, jāattīsta no gājējiem un autosatiksmes atdalīta infrastruktūra;
- Veicināt multimodālu pārvietošanos, izmantojot sabiedrisko transportu un velotransportu, attiecīgi izbūvējot velostāvparkus (var būt transporta stāvparku/novietņu sastāvdaļa);
- Lai uzlabotu kopējo infrastruktūru, atsevišķās vienvirziena ielās būtu pieļaujams pārvietoties ar velosipēdu pretēji braukšanas virzienam, kā tas tiek īstenots citās pasaules valstīs un šeit pat Rīgā - Avotu ielā, Bruņinieku ielā un citur. To iespējams īstenot ar ceļa zīmju uzstādīšanu un/vai horizontālā marķējuma ieklāšanu.

3.5. Sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstība

1.Problēmu apkopojums

- Lielākajā RVC AZ teritorijā 5min gājiena laikā jeb 300m rādiusā ap ST pieturvietām, to sasniedzamība uzskatāma par labu.
- Atsevišķās RVC AZ daļās – Vecrīgas ziemeļu pusē, Skanstes un daļēji Brasas apkaimē pieturvietu sasniedzamība ir zemāka un tās izvietotas 500m vai vairāk metru attālumā un vidēji sasniedzamas 8 min laikā.
- Nepietiekamais pieturvietu izvietojums Skanstes apkaimē un retā ST kustība tajā mudina izvēlēties citu pārvietošanās veidu - mikromobilitātes līdzekļus, privāto vai koplietošanas transportu.
- Lai gan RVC AZ teritorijā pieturvietu sasniedzamība pārsvarā ir nodrošināta, tas nenozīmē, ka visas ST pieturvietas nodrošinās nokļūšanu nepieciešamajā Rīgas apkaimē. Iespējams, lai nokļūtu kādā konkrētā pilsētas apkaimē, potenciālajam ST pasažierim var nākties izmantot citu, tālāku pieturvietu.
- Esošajā situācijā pārvietošanās starp savstarpēji attālām apkaimēm nereti notiek, izmantojot pārsēšanos pilsētas centrā, kas rada papildus laika zudumus.
- ST pavadītais laiks mērķa sasniegšanai uz tālākām apkaimēm ir lielāks nekā privātajam transportam.
- Mobilitātes punktu neesamība.
- ST joslu trūkums noslogotākajās ielās
- Tramvaja līnijas darbojas gan uz jaunas, gan novecojušas sliežu infrastruktūras, kas ietekmē pakalpojuma kvalitāti.
- Trolejbusu kontakttīkli stiprināti pie ēku fasādēm.
- Paaugstinātās pieturvietu platformas nav izbūvētas visos tramvaju maršrutos, piemēram Kr.Barona ielā, Miera ielā u.c.
- RVC: Daudzi sliežu posmi ir nolietoti, īpaši Krišjāņa Barona ielā, kas rada troksni un vibrācijas. Tas ir problemātiski UNESCO mantojuma kontekstā.
- Sliežu ceļa posms 13. janvāra ielā atrodas ļoti tuvu vēsturiskajai apbūvei. Tas ir viens no faktoriem, kas ir kavējis šīs Vecrīgas daļas attīstību.
- RVC AZ: Sliežu stāvoklis ir labāks posmos, kas nesen atjaunoti, piemēram, Lastādijas ielā. Tomēr vēl joprojām nepieciešama modernizācija.
- Gājējiem, īpaši cilvēkiem ar kustību traucējumiem, apgrūtināti sasniedzamas pieturvietas 11.novembra krastmalā, 13.janvāra ielā - nav nodrošināta piekļuve pāri bruģim un sliežu klātnēm.
- Liels veco tramvaju īpatsvars.
- Vecākie tramvaja modeļi joprojām traucē ar troksni, vibrācijām un nepietiekamu ventilāciju, kas samazina pasažieru komfortu.
- Nepietiekama infrastruktūras uzturēšana un lēns modernizācijas temps.
- Salīdzinoši zema integrācija starp ST veidiem un maršrutiem – vienotu grafiku trūkums.

2.Risinājumi

Mērķis: Nodrošināt ērti sasniedzamu un pieejamu ST tīklu. ST nodrošināt prioritāti attiecībā pret privāto transportu, tādējādi kāpinot tā pievilcību un konkurētspēju.

3.5.1. Maršruti un pieturvietas

RVC AZ teritorijā sabiedriskais transports un tā sasniedzamība kopumā ir labi attīstīta (43.attēls vai **10.pielikums**). Turpinot ST turpmāku attīstību, izdalāma autobusu un/vai trolejbusu maršrutu pilnveidošana, kā arī tramvaja sliežu ceļu un piegulošās infrastruktūras izbūve un ST joslu ieviešana.

Daugavas labajā krastā autobusu un/vai trolejbusu maršrutus iespējams turpināt Sporta ielā no Kr. Valdemāra ielas līdz Ganību dambim, bet pretējā virzienā no Skanstes ielas pa Hanzas ielu. Tāpat maršrutus iespējams pagarināt Bruņinieku un Stabu ielās no Valmieras ielas līdz Avotu ielai. Pēc Satekles ielas turpinājuma izbūves no Valmieras ielas līdz Matīsa ielai iespējama ST maršrutu pārvirzīšana. Tāpat ST maršruti attīstāmi Ģertrūdes ielā no Brīvības ielas līdz Tērbatas ielai, tālāk turpinoties pa Tērbatas ielu līdz Matīsa ielai. Pēc Centrālās stacijas pārbūves un satiksmes organizācijas izmaiņām, Elizabetes ielā no Satekles ielas līdz V. Purviša ielai atverams ST maršruts.

Lai uzlabotu ST sasniedzamību Vecrīgas ziemeļu daļai un Andrejsalā-Pētersalā, ierīkojami ST maršruti 11. novembra krastmalā – Eksporta ielā – Lugažu ielā, iespējams arī sasaiste Hanzas ielas posmā no Pulkveža Brieža ielas līdz Eksporta ielai. Pēc Ziemeļu šķērsojuma izbūves ST maršruti ierīkojami Bukultu ielā, Eksporta ielas turpinājumā Z virzienā un Ziemeļu šķērsojumā.

Daugavas kreisajā krastā autobusu un/vai trolejbusu maršrutiem veidojams jauns savienojums pa Durbes ielu līdz Ķīpsalai, tādējādi nodrošinot ērtāku piekļuvi augstskolas teritorijai, izstāžu hallei, peldbaseinam un citiem objektiem. Īstenojot Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumu, iespējama ST maršrutu pārvirzīšana vai jauna maršruta izveide pa Akmeņu ielu un Vienības gatvi. Zaķusalā līdz ar teritorijas turpmāku attīstību iespējams ST maršrutu pagarināt.

Izbūvējot Hanzas šķērsojumu, iespējams veidot jaunu autobusu maršruta savienojumu starp abiem Daugavas krastiem, savukārt attīstoties Lucavsalai, iespējams veidot autobusu/trolejbusu maršrutu no Mūkusalas apļa pa Lucavsalas vai Jauno ielu un Laivu ielu, bet pēc jauna tilta izbūves, ST kustību iespējams organizēt ar pieslēgumu Mūkusalas ielai iepretī Buru-Laivas ielām.

Visiem iepriekšminētajiem maršrutiem izbūvējamas arī ST pieturvietas. To novietnes plānā uzrādītas shematiski. Īstenojot maršrutus, ST pieturvietas izvietot ielu krustojumu tuvumā sniedzot gājējiem vairākas pārvietošanās virziena iespējas, pie svarīgiem objektiem vai teritorijās ar lielu gājēju īpatsvaru, kā arī nodrošināt to savstarpējo attālumu 300 līdz 500 m robežās.

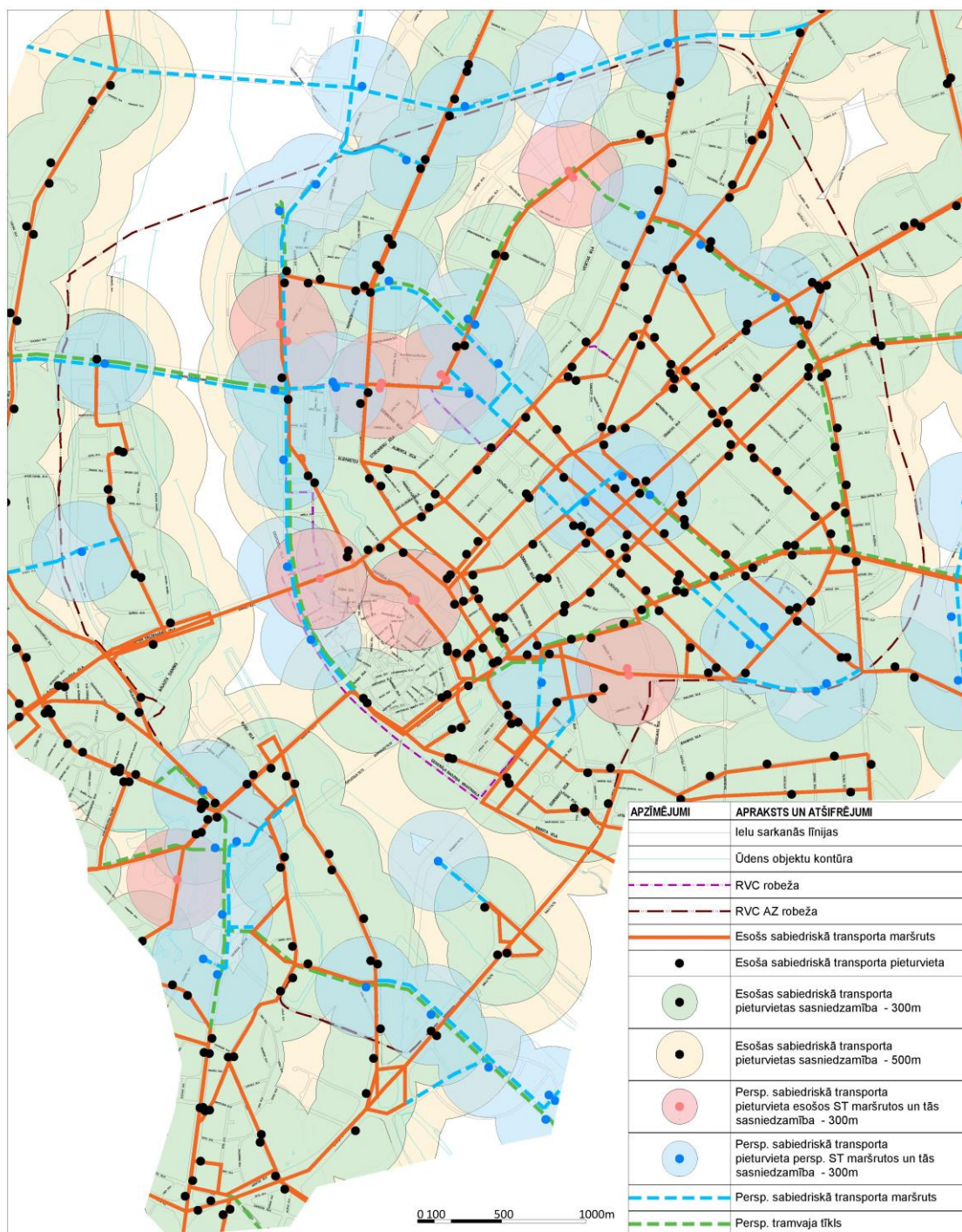
Izvērtējot RVC AZ teritorijas esošo ST pieturvietu izvietojumu un to sasniedzamību, esošajos sabiedriskā transporta maršrutos paredzamas papildus ST pieturvietas:

- Skanstes ielā pie Zirņu ielas;
- Skanstes un Hanzas ielas krustojuma tuvumā;
- Hanzas ielā pie Pulkveža Brieža ielas;
- Eksporta ielā pie Katrīnas ielas;
- Zigfrīda A. Meierovica bulvārī pie Torņa ielas;
- Satekles ielā pie Visvalža ielas;
- Kr. Valdemāra ielā pie Citadeles ielas (pēc Vanšu tilta pārbūves un ST joslu izveidošanas).

Attīstot ST tīklu, plānā shematiski attēlotas (43.attēls vai **10.pielikums**) perspektīvo maršrutu pieturvietas. **Pirms realizācijas dabā nepieciešams precizēt to novietnes un izbūvējamās infrastruktūras veidu un apjomu.**

Paralēli TMA TmP tiek veikta ST maršrutu izpēte, kas var ietekmēt turpmāko ST maršrutu attīstību RVC AZ teritorijā. TMA TmP iezīmētie maršruti var kalpot par iestrādi turpmāko ST maršrutu attīstībā, bet var tikt precizēti atbilstoši pieprasījumam, pieejamībai, teritoriju attīstībai un citiem faktoriem, attiecīgi ST maršruti var tikt plānoti arī citviet.

43.attēls. Perspektīvais ST tīkls un pieturvietu sasniedzamība



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

3.5.2. ST joslas

Lai kāpinātu ST vidējo pārvietošanās ātrumu un samazinātu tā stāvēšanas laiku sastrēgumos, ierīkojamas ST joslas, tādejādi paplašinot jau esošo ST joslu infrastruktūru (44.attēls vai **11.pielikums**).

ST joslas ierīkojamas sekojošās ielās:

- Brīvības ielā (virzienā uz centru no Gaisa tilta līdz Kalpaka bulvārim, bet pretējā virzienā aptverot posmu no Bruņinieku ielas līdz Kr. Barona ielai)
- 13. janvāra ielā (virzienā uz Stacijas laukumu no Prāgas ielas līdz E. Benjamiņas ielai)*
- Lāčplēša ielā (abos virzienos no Latgales ielas līdz E. Benjamiņas ielai)**
- Mūkusalas ielā no Dēļu ielas līdz Akmens tiltam
- Satekles ielā (virzienā uz Stacijas laukumu no Dzirnavu ielas līdz Merķeļa ielai)
- Satekles ielā (virzienā prom no centra no Dzirnavu ielas līdz Lāčplēša ielai)
- Valmieras ielā (virzienā no Satekles ielas līdz Matīsa ielai)
- E. Benjamiņas ielā no V. Purvīša ielas līdz Dzirnavu ielai
- V. Purvīša ielā no E. Benjamiņas ielas līdz Elijas ielai
- K. Mīlenbaha ielā no E. Benjamiņas ielas līdz Dzirnavu ielai*
- Dzirnavu ielā starp V. Purvīša un Satekles ielām*
- Daugavgrīvas ielā no A. Grīna bulvāra līdz Trijādības ielai pēc papildus joslas izbūves

ST joslas ierīkojamas uz sekojošiem ievadiem:

- Vanšu tilta (abos virzienos t.sk., Kr. Valdemāra ielā līdz Z. Meierovica bulvārim) **, pēc Ziemeļu šķērsojuma izbūves ST joslas iespējams pagarināt līdz Elizabetes ielai
- Akmens tilta (abos virzienos t.sk., līdz Bāriņu ielai)
- A. Deglava tilta (virzienam no centra)**
- Gaisa tilta (abos virzienos t.sk., līdz Bērzaunes ielai)**

* pēc Centrālās stacijas pārbūves

** pēc ZEZ ieviešanas

Kr. Valdemāra ielā, t.sk., Duntē ielā no Elizabetes ielas līdz Laktas ielai veicama padziļināta transporta izpēte, ietverot transporta plūsmu modelēšanu, lai konstatētu ST joslu ieviešanas iespējamību. ST joslu ieviešana, visticamākais, nav iespējama, kamēr nav izbūvēts Ziemeļu šķērsojums.

44.attēls. Esošās un perspektīvās ST joslas



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

3.5.3. Tramvaja attīstība

Esošā tramvaja līnija Kr. Barona ielā ir ar lielu noslodzi un izmantot to perspektīvo līniju savienojumiem uz Purvciemam vai Pļavniekiem būs tehniski apgrūtināši. RVC AZ teritorijā tramvajs, galvenokārt, izbūvējams kā savienojums ar citām apkaimēm ārpus RVC AZ teritorijas. Esošās un perspektīvās tramvaja līnijas attēlotas 45. attēlā vai **12.pielikumā**. Zemāk atspoguļotas nepieciešamās tramvaja līnijas, to izbūve sākotnēji var tikt dalīta posmos.

Tramvaja līnijas Daugavas labajā krastā veidojamas:

- 11.novembra krastmalā (8);
- Eksporta ielā pieslēdzot ROPAX termināli (2);
- Hanzas šķērsojums (12);
- Skanstes tramvaja līnija pa Sporta - Skanstes – Zirņu – Senču ielām (1);
- Savienojums starp A. Deglava tiltu un Stacijas laukumu (6)– veicama turpmāka izpēte sekojošām iespējamām maršruta izvēles iespējām(6a):
 - A. Deglava – Avotu – E. Birznieka Upīša – Elizabetes – Satekles ielas;
 - A. Deglava – Valmieras – Satekles ielas;
 - A. Deglava – Pērnavas - Satekles ielas;
- Matīsa ielā no Kr. Barona ielas līdz perspektīvam A. Deglava tilta – Stacijas laukuma savienojumam (7 un 7a) - saglabāts risinājums no iepriekšēja plānojuma, pagarināts līdz varbūtējai tramvaja līnijai Centrs-Pļavnieki. Potenciāls kalpot kā centra šķērsvirziena tramvaja līnija, kā arī savienojumam starp radiāliem virzieniem Mežaparks, Jugla, Purvciems, Pļavnieki. Tā ir arī alternatīva Pērnavas ielas tramvaja līnijai;
- Pāri J. Zemītāna tiltam Purvciema virzienā no Kr. Barona ielas (4);
- Pērnavas ielā no A. Čaka ielas līdz A. Deglava ielai, Deglava tilts (5);
- Stacijas laukuma savienojums ar Kr. Barona ielu pa Merķeļa ielu (3).

Tramvaja līnijas Daugavas kreisajā krastā veidojamas*:

- Raņķa dambī un Trijādības ielas turpinājumā (9);
- Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumā (11);
- Bāriņu ielā (10);
- Laivu un Buru ielās, savienojot tās ar Lucavsalu (11).

*Veicama izpēte Torņakalnam - Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumam un tai piegulošajai teritorijai, ietverot tramvaja attīstību. Atbilstoši iegūtajiem izpētes rezultātiem precizējama tramvaja novietne Torņakalna teritorijā. Iespējams, jāatsakās no esošā tramvaja maršruta Uzvaras bulvāra posmā starp Ojāra Vācieša un Bāriņu ielu, Ojāra Vācieša ielā starp Friča Brīvzemnieka ielu un Uzvaras bulvāri un Friča Brīvzemnieka ielā, tādējādi apkalpojot plašāku pasažieru skaitu Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumā Torņakalnā un nodrošinot tālāku attīstību sliežu ceļiem uz Lucavsalu, kur paredzams futbola stadions un/vai cita apbūves attīstība.

Primāri RVC AZ teritorijā nepieciešams attīstīt Skanstes tramvaja līniju (45.attēls vai **12.pielikums** objekts nr.1) pa Sporta ielas pagarinājumu, Skanstes un Zirņu, Senču ielu, kas potenciāli var apkalpot plašu iedzīvotāju un darbinieku skaitu. Līnijas izbūve iespējama vairākās kārtās, sākotnēji realizējot posmu no

Pulkveža Brieža ielas līdz Miera ielai, vēlāk - no Miera ielas līdz Barona ielai un tad savienojumi ar atbilstoši primāri izbūvējamo infrastruktūru uz Purvciema (4) un/vai Pļavnieku (5) apkaimi.

Attīstot ROPAX termināli, Eksporta ielā izbūvējama tramvaja līnija no Pētersalas ielas līdz terminālim (2). Tā izbūve uzlabos pasažieru termināļa sasniedzamību.

Attīstot un pārbūvējot 13.janvāra ielu un Stacijas laukumu, veicama tramvaja līnijas izbūve līdz Kr. Barona ielai pa Merķeļa ielu (3), tādējādi nodrošinot ērtāku Centrālās stacijas sasniedzamību un ļaus ērtāk pārsēsties pasažieru vilcienā vai citos ST.

Tramvaja līniju savienojums starp A. Deglava tiltu un Stacijas laukumu (6), kā arī tramvaja līnijas pieslēgums no Kr. Barona ielas pa Matīsa ielu līdz perspektīvajam A. Deglava ielas savienojumam (6) risināms kompleksi un vienlaicīgi ar Pļavnieku (5) tramvaja līnijas attīstību un nav definējamas kā prioritāte tieši RVC AZ attīstībā. Kamēr nav reāli plāni par tramvaja attīstību Purvciemā vai Pļavniekos, tramvaja izbūve Pērnavas, Avotu un Matīsa ielās (vai to alternatīvās (6a un 7a) nav atbalstāma, jo citi ST veidi (autobusi, trolejbusi t.sk., elektro) būs ekonomiski izdevīgāki varianti un nebūs nepieciešami kapitāli ielu pārbūves darbi, t.sk., inženiertīklu pārcelšanas. Šobrīd sliedes J.Zemitāna tiltam tā pārbūves laikā tika likvidētas un nav zināms, kad tās varētu atkal tur izbūvēt, savukārt A. Deglava tiltam tā pārbūves laikā netika izvietotas sliedes, kas potenciāli arī var apgrūtināt to izbūvi nākotnē. Esošā situācijā Purvciemā dzīvo ap 52 tūkst., bet Pļavniekos ap 40 tūkst. iedzīvotāju, kuriem nav nodrošināta ietilpīgākā ST (tramvaja) sniegtās priekšrocības - tā pārvietošanās ātrums, kapacitāte. Tramvaja ieviešana uz Purvciema vai Pļavnieku apkaimēm varētu paaugstināt teritoriju pievilcību gan dzīvošanai, gan uzņēmējdarbībai. Minētajiem maršrutiem veicama izpēte RVCAZ teritorijā, lai rasu piemērotāko vietu tramvaja novietnei, izvērtējot ielu SL koridoru iespējas, inženierkomunikāciju novietni tajā u.c. aspektus.

Tramvaja līnijas izbūve 11.bovembra krastmalā no Akmens tilta līdz Elizabetes ielai (8) veicama tikai tad, ja Kronvalda bulvāris, A.Z.Meirovica bulvāris, Aspazijas bulvāris nespēj apkalpot tramvaja kustības grafikus un intensitātes (piemēram pēc Skanstes un Purvciema tramvaja līniju izbūves). Jāņem vērā, ka tramvaja līnijas izbūve uzlabotu sasniedzamību Vecrīgas ZA daļai, taču tajā pat laikā sasniedzamība būtu tikai no vienas puses, jo pretējā pusē ir Daugava, kas var rezultēties ar zemu tramvaja pieprasījumu šajā posmā.

Raņķa dambja un Vienības gatves tramvaja savienojums (11) (vai tā alternatīva pa Jelgavas ielu) īstenojams vienlaicīgi ar tuneļa izbūvi zem dzelzceļa, taču vispirms veicama priekšizpēte gan ielas, gan tramvaja savienojuma iespējām, tāpat izpētes ietvaros izvērtējamas iespējas pieslēgties Lucavsalai, ja jauns savienojums netiek izbūvēts. Palielinoties apbūves īpatsvaram Lucavsalā, risināma tramvaja izbūve Torņakalna teritorijā (Raņķa dambja-Vienības gatves savienojums, Laivu-Buru ielās) līdz Lucavsalai, bet pieaugot ekonomiskajām iespējām, to iespējams pagarināt līdz Katlakalnam vai tālāk līdz Ķekavai.

Raņķa dambī un Trijādības ielas turpinājumā (9) tramvaja līnijas izbūve lielā mērā saistīta ar Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumu (11), taču ir iespējams realizēt arī bez minētā savienojuma izbūves. Tramvaja līnijas pārcelšana uzlabotu Uzvaras bulvāra - Raņķa dambja krustojumu un ļautu slēgt transporta un ST satiksmei Slokas ielas pieslēgumu Uzvaras bulvārim, veidojot vienu loģisku krustojumu Uzvaras bulvārī. Tramvaja līnijas pārcelšana uzlabotu tā sasniedzamību no apbūves teritorijām

Bāriņu ielas turpinājums līdz Raņķa dambja-Vienības gatves savienojumam (10) var kalpot kā daļa no tramvaja līniju lokiem Daugavas kreisajā pusē un nodrošināt papildus sasniedzamību Uzvaras parkam, kurš

Šobrīd ir piedzīvojis vērienīgus pārbūves darbus un kļuvis par vienu no pievilcīgākajiem aktīvās atpūtas parkiem Rīgā.

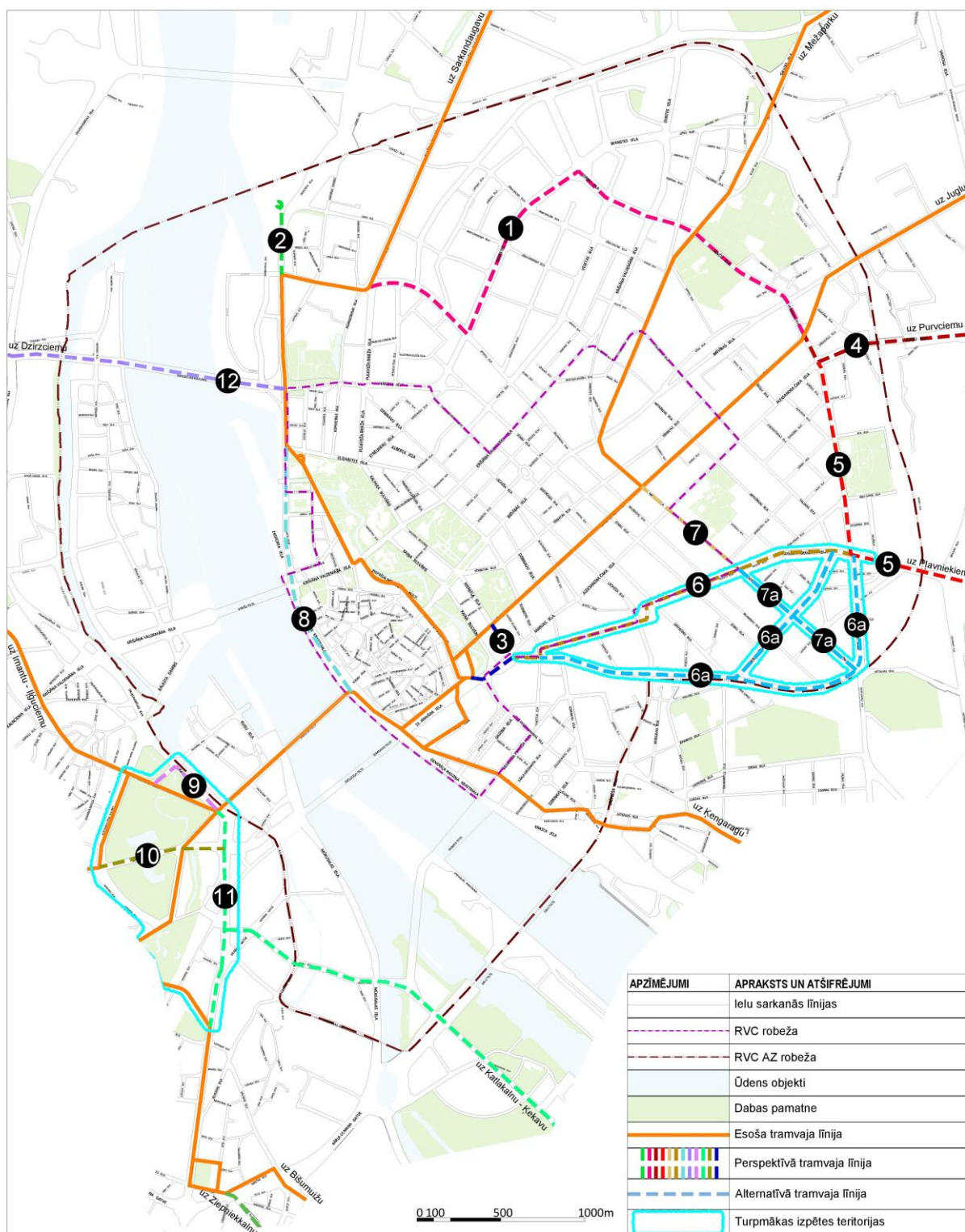
Savukārt, izbūvējot Hanzas šķērsojumu (12), tajā arī paredzams tramvajs kā jauns savienojums no Dzirciema un Ilģuciema uz Centru, Skansti un Sarkandaugavu,. Tas var kalpot kā vēl viens sliežu savienojums no Daugavas labā krasta uz kreiso krastu (šobrīd vienīgais savienojums starp krastiem ir Akmens tilts), tādējādi sniedzot iespēju palielināt reisu daudzumu starp krastiem.

Lēmums par katra minētā tramvaja līnijas posma izbūvi pieņemams izvērtējot potenciālos ieguvumus tramvaja maršrutu pilnveidošanai, potenciāli apkalpojamo pasažieru daudzumu, projekta finansiālo kapacitāti un citus faktorus.

RVC AZ teritorijā šī tematiskā plānojuma ietvaros vairs netiek plānotas agrāk izstrādātās tramvaja līnijas sekojošās vietās:

- Daugavas šķērsojumā blakus dzelzceļa tiltam no Raņķa dambja-Vienības gatves savienojuma līdz 13.novembra krastmalai (paredz atteikties jau RB lokālplānojums, sarežģīta 11.novembra krastmalas un 13.janvāra ielas krustojuma konfigurācija, kas apgrūtina papildu pieslēguma izbūvi. Nav pamatota tramvaja sliežu ceļu izbūve tik tuvu Akmens tiltam).
- V.Purvīša – Timoteja - Elizabetes - Pulkveža Brieža ielās no Lastādijas ielas līdz Hanzas ielai (no posma Lastādijas iela - Kr. Barona iela paredz atteikties jau RB lokālplānojums, šo posmu aizstājot ar tramvaja sliežu ceļiem cauri Stacijas laukumu un Merķeļa ielā līdz Kr. Barona ielai, savukārt tālāk turpināt attīstīt tramvaja sistēmu līdz Hanzas ielai šaurā ielas koridorā nav pamatota, jo ietekmētu gan transporta, gan gājēju un velo infrastruktūras).
- K. Mīlenbaha – Dzirnava ielās no Lastādijas ielas līdz Pulkveža Brieža ielai (no posma Lastādijas iela - Kr. Barona iela paredz atteikties jau RB lokālplānojums, šo posmu aizstājot ar tramvaja sliežu ceļiem cauri Stacijas laukumu un Merķeļa ielā līdz Kr. Barona ielai, savukārt tālāk turpināt attīstīt tramvaja sistēmu līdz Pulkveža Brieža ielai šaurā ielas koridorā nav pamatota, jo ietekmētu gan transporta, gan gājēju un velo infrastruktūras).
- Andrejsalā (agrāk iestrādātais risinājums paredzēja "cilpas" izveidi Andrejsalā, lai varētu pieslēgt tramvaja tīklu Hanzas šķērsojuma tuneļa versijai, attiecīgi nodrošinot tramvaja ieniršanu pazemē pirms Hanzas ielas. Ņemot vērā attīstību, likumus, kas pieņemti attiecībā uz parku robežu saglabāšanu, tika noteikts, ka Hanzas šķērsojumu kā tuneli vairs nav iespējams izbūvēt, attiecīgi koridora saglabāšana Andrejsalas iekšienē nav lietderīga).
- Ķīpsalā no Raņķa dambja līdz Daugavgrīvas ielai, ietverot Balasta dambi – Ķīpsalas -Āzenes ielas, Zunda krastmalu (no tramvaja tīkla attīstības atsakās jau 2017.gadā izstrādātais Rīgas Teritorijas plānojums un tā Transporta tematiskā plānojuma sastāvdaļa).

45.attēls. Tramvaja līniju tīkls



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

Līdz ar ST attīstību, pārskatāmas rezervējamās teritorijas infrastruktūras izbūvei – ST galapunktiem u.c. Detalizētāku aprakstu un grafisko materiālu skatīt šī ziņojuma 4.sadaļā.

3.5.4. Rekomendācijas ST attīstībai

- Nodrošināt ST ātruma pieaugumu un regularitāti;
- Paplašināt ST tīklu un izvietot papildus pieturvietas, nodrošinot tā sasniedzamību 300 - 500 m ietvaros;
- Iepirkt vairāk modernu zemās grīdas tramvajus, nodrošinot lielāku ietilpību un tā pieejamību dažādām iedzīvotāju grupām – cilvēkiem ar kustību traucējumiem, vecākiem ar bērnu ratiņiem. Paātrināt veco tramvaju nomaiņu ar moderniem zemās grīdas vagoniem, uzlabojot komfortu un energoefektivitāti;
- Pielāgot tramvaju signālu prioritāti krustojumos RVC teritorijā, lai samazinātu kavēšanos;
- Attīstīt tramvaja līnijas no RVC AZ uz lielākiem daudzdzīvokļu ēku masīviem (Purvciem, Pļavniekiem, Ziepniekkalnu u.c.);
- Attīstīt trolejbusu un/vai elektrobusu izmantošanu;
- Uzlabot ST pieturvietu sasniedzamību 11.novembra krastmalā un 13.janvāra ielā, aizstājot gājēju tuneļus ar aprīkotām virszemes gājēju pārejām;
- Ar sabiedrisko transportu pārslogotās vietās, vai ielās ar vismaz 2 joslām katrā braukšanas virzienā, ierīkot speciālās ST joslas;
- Pārskatīt ST maršrutus, lai tie pēc iespējas mazāk dublētu un intervāli būtu saskaņoti;
- Integrēt pasažieru dzelzceļu pilsētas ST tīklā, nodrošinot vienotu biļeti un mēnešbiļeti;
- Uzlabot un turpināt pieturvietu aprīkošanu ar digitālās informācijas ekrāniem par reālajiem ST pienākšanas laikiem;
- Uzlabot informācijas apmaiņu starp operatoru un pasažieriem t.sk., tiem, kas gaida ST pieturvietās – informējot tos par būtiskiem pārvietošanās kavējumiem (avārijas, tramvaju noiešanu no sliedēm, elektroapgādes traucējumiem, slēgtu satiksmi vai maršruta izmaiņām dažādu pasākumu laikā - maratoni u.c.). Informācijas attēlošana mobilajās lietotnēs un uz digitālās informācijas ekrāniem;
- Uzlabot seguma kvalitāti gājēju pārejās, kuras šķērso sliedes.
- Lai uzlabotu ST konkurētspēju ar privāto transportu, nepieciešama Pilsētas un Centra loka pabeigšana, kas ļautu samazināt privātā transporta klātbūtni pilsētas kodolā, līdz ar to samazinot ST aizkavējumus RVC AZ noslogotākajās ielās.

3.6. Autotransporta infrastruktūras attīstība

1.Problēmu apkopojums

- Satiksmes organizācija vērsta uz transporta plūsmu koncentrāciju maģistrālajās ielās, veicinot to caurlaides spēju (ierobežoti kreisie manevri, gājēju pāreju biežums).
- Vairākās E kategorijas ielās vērojams, ka vienas joslas braukšanas platums kalpo abu virzienu automašīnu satiksmei. Pie zemām intensitātēm tas ir pieļaujams, bet, palielinoties intensitātēm, un/vai apbūves raksturam jādomā par joslu paplašināšanu vai jāaizliedz auto apstāšanās ielas telpā.
- E kategoriju ielu tīklā daudzviet organizēta vienvirziena satiksme, atbrīvojot telpu autostāvvietām.
- Sastrēgumu veidošanās.
- Palielināts izmešu daudzums un transporta radītais troksnis.
- Palielināts transporta satiksmes ātrums, kas apdraud mazākaizsargātos.
- Trūkstoši Centra un Pilsētas loku posmi, kas kavē RVC AZ atslogošanu no transporta.
- Nepilnīga infrastruktūra centra apbraukšanas lokam rezultējas gan ar privātā, gan kravas transporta pārvietošanos pa mazākām un zemākas kategorijas ielām, t.sk., RVC un tā AZ teritorijās;
- Kravas transporta klātbūtne atsevišķās RVC AZ daļās, piemēram, Nacionālās bibliotēkas tuvumā, Skanstes, Andrejsalas-Pētersalas apkaimē.

2.Risinājumi

Mērķis: Samazināt transporta klātbūtni RVC AZ, veicinot paradumu maiņu.

3.6.1. Apbraukšanas iespējas

Lai samazinātu RVC AZ tranzītā šķērsojošo transportlīdzekļu skaitu, Rīgai ir paredzēti divi loki – **Centra loks** (C kategorijas ielas) RVC apbraukšanai un **Pilsētas loks** (B kategorijas ielas) RVC AZ apbraukšanai.

Centra loka trase novietota pa sekojošām ielām:

Lāčplēša iela - Satekles iela – Pērnavas iela – Senču iela – Zirņu iela – Skanstes iela – Hanzas iela – Hanzas šķērsojums – Daugavgrīvas iela – Raņķa dambis – Jelgavas iela – Vienības gatve – K. Ulmaņa gatve – Salu tilts.

Centra loks satiksmei nefunkcionē pilnvērtīgi, jo tam trūkst vairāki būtiski infrastruktūras savienojumi un ielu posmi, kuri ļautu apbraukt RVC teritoriju.

- Raņķa dambja savienojums ar Vienības gatvi (sk., arī šī ziņojuma Ielu kategoriju sadaļu, kurā piedāvāts savienojuma aizstājējs Raņķa dambis-Jelgavas iela-Vienības gatve);
- Satekles ielas turpinājums līdz Pērnavas ielai;
- Hanzas šķērsojums;

Nepilnīga infrastruktūra centra apbraukšanas lokam rezultējas gan ar privātā, gan kravas transporta pārvietošanos pa mazākām un zemākas kategorijas ielām, t.sk., RVC un tā AZ teritorijās.

Ņemot vērā, ka Hanzas šķērsojums un Raņķa dambja - Vienības gatves savienojums ir lielizmēra projekti, to projektu izstrāde un realizācija līdz 2030. gadam ir mazticama, savukārt Satekles ielas turpinājums šķērso vairākus juridiskām personām piederošus zemesgabalus ar dažāda rakstura apbūvi, kas juridiski var ietekmēt realizāciju.

Plānots, ka Centra loka daļa, kas atrodas Daugavas labajā krastā un dzelzceļa loka iekšpusē, atradīsies ZEZ zonā. Tas nozīmē, ka Centra loka kā centrālās daļās apbraukšanas funkcija tiks ierobežota. Ja šādi ZEZ attīstības plāni tiks realizēti, tas mazinās transporta plūsmas Centra lokā un dos iespēju veikt būtiskākas pārmaiņas ielas plānojumā par labu mikromobilitātei un labiekārtojumam.

RVC AZ apbraukšanai plānots **Pilsētas loks** - Dienvidu, Austrumu, Ziemeļu un Rietumu maģistrāles (B kategorijas ielas. TmP izstrādes brīdī, funkcionējoši ielu posmi ir:

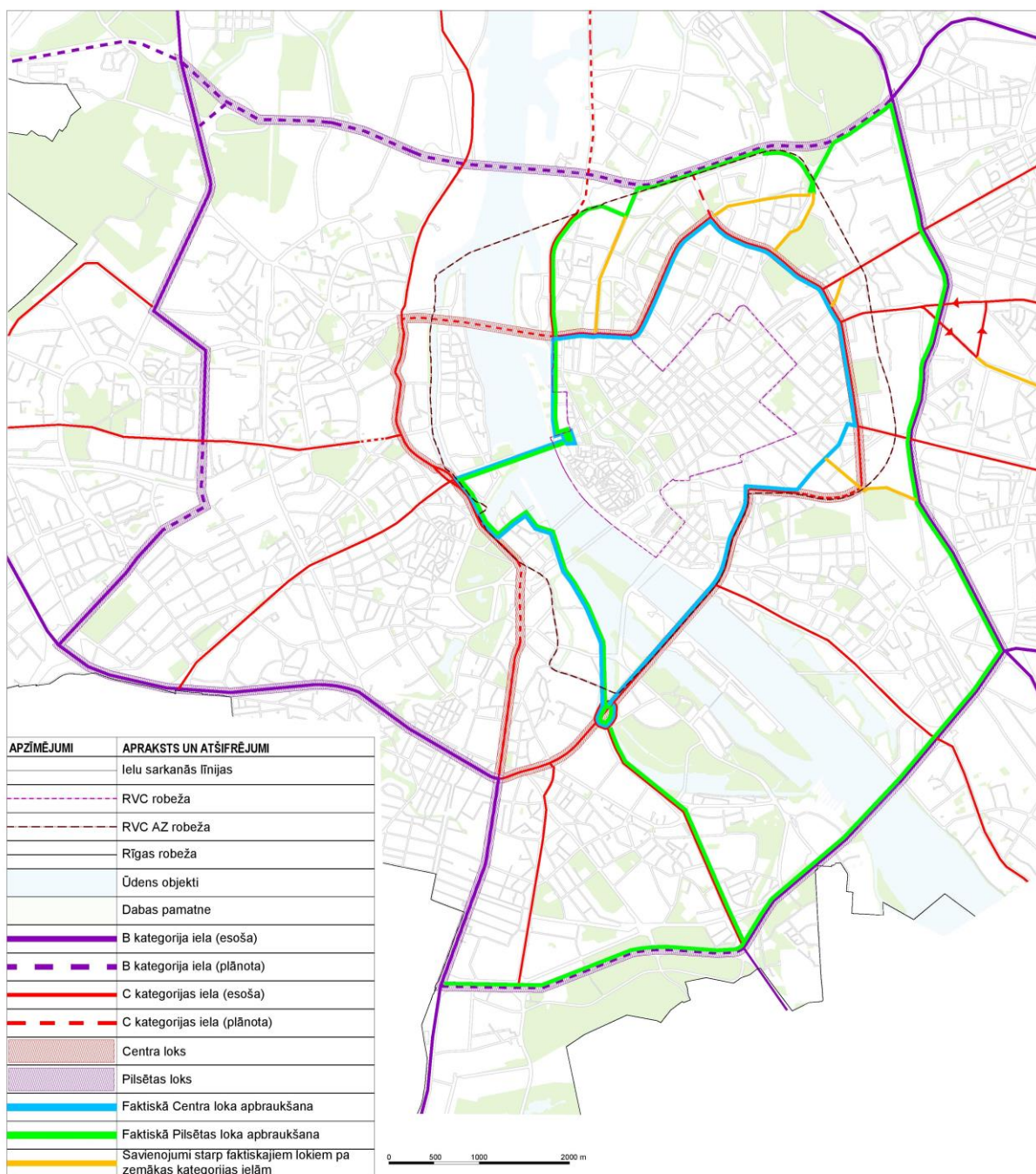
- Dienvidu maģistrāle: K. Ulmaņa gatve no Jūrkalnes ielas līdz Vienības gatvei, Vienības gatve no K. Ulmaņa gatves līdz Ozolciema ielai (līdz šim visas ar regulējamu satiksmi), Jāņa Čakstes gatve, Dienvidu tilts un Slāvu iela (nepārtrauktas satiksmes ielas);
- Austrumu maģistrāle: Krustpils iela - Piedrujas iela no Slāvu apļa līdz Vietalvas ielai (regulējama satiksme), Vestienas iela, Braslas iela un Gustava Zemgala gatve no Vietalvas ielas līdz Ūnijas ielai (nepārtraukta satiksme) un Gustava Zemgala gatve no Ūnijas ielas līdz Brīvības ielai (regulējama satiksme) un no Brīvības ielas līdz Viestura prospektam (nepārtraukta satiksme) - Viestura prospekts (regulējama satiksme);
- Rietumu maģistrāle: Jūrkalnes iela no K. Ulmaņa gatves līdz Apūzes ielai (līdz šai vietai nepārtraukta satiksme), Jūrkalnes iela no Apūzes ielas līdz Zasulauka ielai (atbilst E kategorijas ielai), Kurzemes prospekta posms no Jūrmalas gatves līdz Kleistu ielai, Kleistu iela no Kurzemes prospekta līdz Ziemeļu maģistrālei (regulējamās satiksmes ielas).

Vēl neizbūvētie Pilsētas loka posmi un savienojumi:

- Dienvidu maģistrāle – no Jelgavas šosejas līdz Ziepniekkalna ielai (4.kārta) – TMA TmP izstrādes laikā notiek posma būvdarbi;
- Austrumu maģistrāle – satiksmes mezgls ar Brīvības ielu;
- Ziemeļu maģistrāle – visā garumā, savienojot valsts autoceļu A5 (Babītē) ar A2 (Bergos);
- Rietumu maģistrāle – Jūrkalnes iela no Apūzes ielas līdz Zasulauka ielai, Jūrkalnes ielas un Kurzemes prospekta savienojums pāri dzelzceļam Rīga-Jūrmala.

2030. gadā Centra loka stāvoklis saglabāsies atbilstoši esošai situācijai, bet RVC AZ apbraukšanai kalpojošā Pilsētas lokā Dienvidu maģistrāles posms no Jelgavas šosejas līdz Ziepniekkalna ielai (4.kārta) būs pabeigts un pārvirzīs daļu Jelgavas šosejas transportlīdzekļu uz Dienvidu tiltu, tranzītā nešķērsojot pilsētas centru (46.attēls vai **13.pielikums**).

46.attēls. RVC AZ apbraukšanas iespējas 2030.gadā

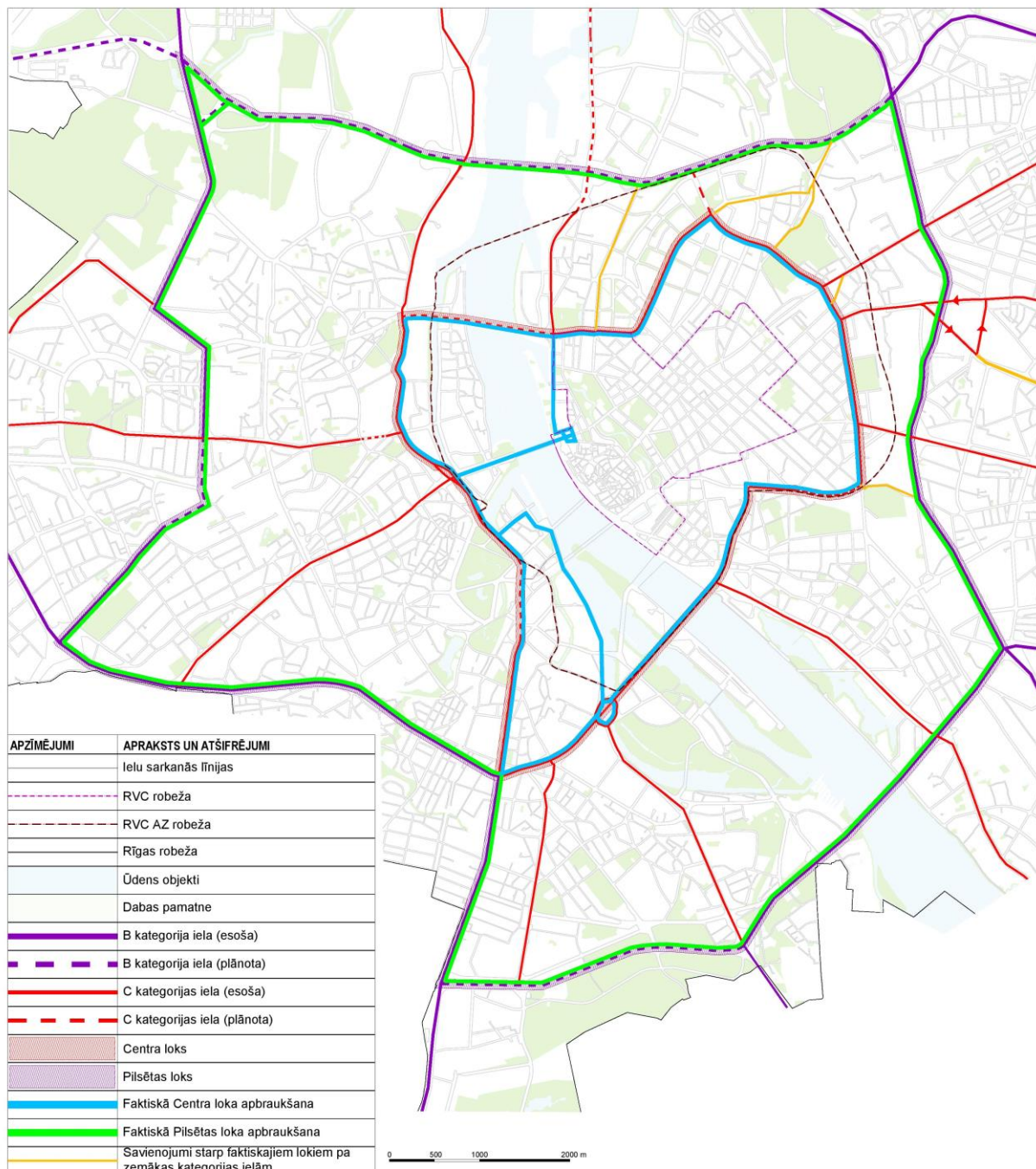


SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

Tiek pieņemts, ka uz **2050. gadu** būs izbūvēta visa abu loku iztrūkstošā infrastruktūra. Lai gan pieņemot, ka Centra loks būs izbūvēts, tas neatceļ šī brīža maršrutus Mūkusalas ielā, uz Vanšu tilta un Eksporta ielā. Esošā un perspektīvā infrastruktūrā Centra loka apbraukšanai pārdalīs satiksmes intensitātes, sniedzot autobraucējiem braukšanas maršrutu izvēles iespējas. No Jelgavas puses iebrāucošie izmantos Vienības gatves un Raņķa dambja savienojumu, savukārt no Bauskas puses iebrāucošie-Mūkusalas ielu. Izbūvētā infrastruktūra Satekles ielas turpinājumā, noņems daļu no tranzīta satiksmes Valmieras ielā.

Pēc pilnīga Pilsētas loka izbūves, tiks noņemta tranzīta satiksme, kura šobrīd izmanto Centra loku, kā arī salu un Vanšu tiltus, lai skarot vai pat šķērsojot pilsētas centru tranzītā apbrauktu teritorijas (47.attēls vai **14.pielikums**).

47.attēls. RVC AZ apbraukšanas iespējas 2050.gadā



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

Trūkstošie maģistrālie savienojumi un to izbūves prioritātes

Lai nodrošinātu gan Centra, gan Pilsēta loka transporta apbraukšanas iespējas maģistrālajā ielu tīklā (B un C kategorijas ielās) izbūvējami sekojoši trūkstošie elementi (**27.pielikums**):

- 1 - G.Zemgala gatves un Brīvības gatves divlīmeņu mezgls;
- 2 - RZTK 1.un 2.kārta (vai posms no Daugavgrīvas ielas līdz Austrumu maģistrālei);
- 3 - Raņķa dambja un Vienības gatves savienojums;
- 4 - Eksporta ielas pievienojums RZTK;
- 5 - K.Ulmaņa gatves un Vienības gatves divlīmeņu mezgls;
- 6 - Zirņu ielas pievienojums RZTK;
- 7 - Hanzas šķērsojums;
- 8 - Satekles ielas turpinājums no Valmieras ielas līdz Matīsa ielai.

G.Zemgala gatves un Brīvības gatves divlīmeņu mezgls noteikts kā nepieciešamais infrastruktūras elements ar īpaši augstu izbūves prioritāti. Šobrīd esošā situācija krustojuma zonā nespēj apkalpot transporta plūsmas, luksoforu cikla garumi ir neatbilstoši, kas visvairāk ietekmē satiksmes plūsmas Austrumu maģistrālē virzienā no dienvidiem uz ziemeļiem.

RZTK 1. un 2. kārtā atzīmējams kā nākamā prioritāte, kas vitāli nepieciešama transporta plūsmu novirzīšanai gan no Rīgas apkaimēm, gan Rīgas centra ziemeļu daļas, būtiski samazinot tranzīta plūsmas pilsētas centrā. Ņemot vērā, ka visa RZTK izbūve ir finansiāli ļoti dārga, to RVC AZ teritorijas tuvumā iespējams dalīt posmos:

- Daugavgrīvas iela-Ganību dambis (Ziemeļu šķērsojums), kas savienojas ar esošo Bukultu-Laktas-Gaujas ielu. Svarīgi izveidot tiešu savienojumu Gaujas ielai ar Laktas ielu, lai samazinātu transporta noslodzi Upes un Duntē ielās.
- Bukultu ielas pārbūve.
- Eksporta ielas pievienojums RZTK.
- Zirņu ielas (vai alternatīva paralēlā ielas) pievienojums RZTK.

Pēc Ziemeļu šķērsojuma izbūves vai vienlaicīgi ar tā būvniecību, nepieciešams izbūvēt Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumu (vai tā alternatīva Raņķa dambis-Jelgavas iela) (sk., arī šī ziņojuma Ielu kategoriju sadaļu), kas ļautu samazināt transporta plūsmas Nacionālās bibliotēkas teritorijas pieguļošajās ielās un ļautu apbraukt pilsētas centru pa Daugavas kreiso krastu izmantojot C kategorijas ielas.

Atverot tranzīta transporta satiksmi no Ziemeļu šķērsojuma līdz K.Ulmaņa gatvei un tālāk uz dienvidiem, svarīgi īstenot Vienības gatves un K.Ulmaņa ielas divlīmeņu šķērsojumu, lai mazinātu sastrēgumu rindas krustojuma zonā.

Hanzas šķērsojuma izbūve nepieciešama, lai veidotu papildus savienojumu un noslēgtu Centra loku, taču jāņem vērā, ka Hanzas šķērsojums satiksmi no Daugavas kreisā krasta ievēd tieši RVC AZ teritorijā, kas potenciāli var palielināt transporta klātbūtni.

Satekles ielas turpinājums no Valmieras ielas līdz Matīsa ielai ir maģistrālo ielu veicamo darbu nobeigumā, jo sniedz mazāko satiksmes uzlabojumu.

Izbūvējot vai pārbūvējot minētos infrastruktūras elementus, nedrīkst aizmirst veikt pārbūves darbus infrastruktūrai, kura ilgstoši nav piedzīvojusi uzlabojumus, piemēram, Vanšu un Gaisa tilti. Tāpat nepieciešams izvērtēt Vienības gatves posma pārbūvi no Vilkaines ielas līdz K.Ulmaņa gatvei, jo atverot satiksmei Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumu, šis ceļa posms var ietekmēt transporta satiksmes pārvietošanās ātrumu vai veicināt autovadītāju izvēlēties ielas ar atbilstošu segumu.

3.6.2. Ātruma režīmi

Turpinot iesākto darbu pie maksimālā atļautā ātruma samazināšanas pilsētas centrā, ir palielināmas zonas, kur 50 km/h aizvietojami ar 30 km/h. Plānā, lai grafiski būtu uztveramāks, 30km/h režīms attēlots kā zona, taču ieviešanas procesā atbilstoši ielu struktūrai, iespējams zonas aizstāt ar maksimālā atļautā ātruma zīmēm.

Ātruma režīms “Dzīvojamā zona”, kas vienlaicīgi nodrošina arī gājēju prioritāti ielas telpā bez esošām zonām ierīkojams arī sekojošās ielās un teritorijās:

- Hugo Celmiņa un Valguma ielas turpinājumā pie Āgenskalna līča;
- Ķīpsalas teritorijā starp Kr. Valdemāra, Ķīpsalas, Zvejnieku, Matrožu ielām un Daugavu;
- Andrejsalas teritorijā (izstrādājams lokālplānojums);
- Tērbatas ielā (jāatsakās no ST un perspektīvē istenojamās nodalītās veloinfrastruktūras).

Uz Vanšu tilta un Skanstes ielā no atļautā ātruma 70 km/h tas samazināms uz 50 km/h.

Mazāks braukšanas ātrums samazina sadursmēs izraisītu traumas un letālu seku iespējamību. Lēnāka braukšana gaisā paceļ mazāk putekļu un cieta daļiņu no automašīnu riepām.³⁵ Lēnāka pārvietošanās rada mazāku troksni.

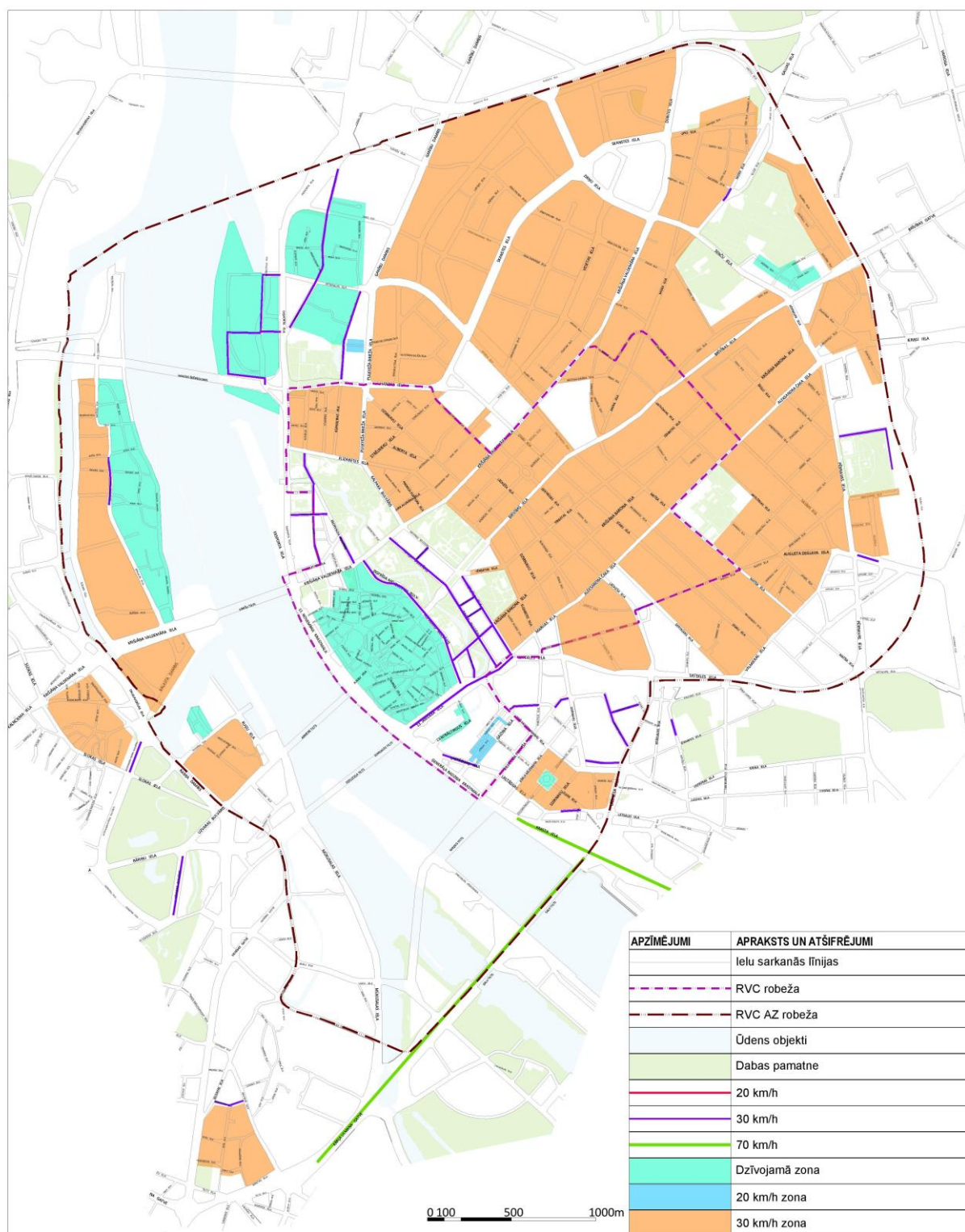
Visās pārējās ielās/teritorijās, kas nav attēlotas grafiski (48.attēlā vai **15.pielikumā**), atļautais braukšanas ātrums ir atbilstoši apdzīvotās vietās noteiktajam – 50km/h.

Ātruma samazināšana citviet, kamēr tajā nav palielinājusies gājēju aktivitāte nav ieteicama, taču līdz ar gājēju aktivitātes palielināšanos, pārskatāmi ātruma režīmi.

E kategorijas ielas pēc iespējas veidojamas ar satiksmi mierinošiem elementiem (līkloču ceļiem, ātrumvaļņiem, paceltiem krustojumiem u.c.), nodrošinot veloinfrastruktūras un gājēju infrastruktūras drošu un ērtu izmantošanu pie noteiktā ātruma režīma.

³⁵ Piesārņojums. Pieejams: <http://www.20splentyforus.org.uk/pollution.htm>

48.attēls. Perspektīvie ātruma režīmi



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

3.6.3. Perspektīvā satiksmes organizācija

Lai mazinātu transporta klātbūtni RVC AZ teritorijā, pakāpeniski ieviešami satiksmes ierobežojumi, autotransporta joslu skaita samazināšana, ST joslu ieviešana kā arī citas darbības, atbrīvojot ielu telpu gājējiem velosatiksmi un labiekārtojumam. Potenciālās izmaiņas satiksmes organizācijā grafiski izdalītas 2030. gada un 2050. gada scenārijos (**16. un 17. pielikums**).

Kā būtiskākās izmaiņas uz 2030.gadu minamas sekojošas:

- Tērbatas ielas posma no Brīvības ielas līdz Matīsa ielai pārveidošana par vienvirziena ielu ar satiksmi virzienā prom no centra, pieļaujama arī tās sezonāla vai pastāvīga pārveide par gājēju ielu,
- Miera ielā no Brīvības ielas līdz Tallinas ielai ierobežotas caurbraukšanas iespējas, bet no Tallinas ielas līdz Klusajai ielai pārveidošana par vienvirziena ielu ar satiksmi virzienā prom no centra,
- Jaunu ielu izbūve Andrejsalā,
- ST joslu ieviešanas vairākos ielu posmos, piemēram, uz Vanšu tilta un daļēji Kr. Valdemāra ielā, Brīvības bulvārī Esplanādes parka pusē, uz Akmens tilta, Mūkusalas ielā no virzienā no Dēļu ielas uz Akmens tiltu, 13.janvāra ielā pilnā apjomā, Satekles ielā virzienā prom no centra posmā no Dzirnau ielas līdz Lāčplēša ielai u.c., skat. arī sadaļu par ST transportu..

Kā būtiskākās izmaiņas uz 2050.gadu minamas sekojošas:

- Vairāku jaunu ielu izveidošana, galvenokārt Andrejsalas un Skanstes apkaimē,
- Pabeigts Centra loks, kas ietver Raņķa dambja - Vienības gatves savienojuma, Satekles ielas turpinājuma līdz Pērnavas ielai un Hanzas šķērsojuma (būvējams pēc Ziemeļu šķērsojuma uzbūvēšanas) izbūvi,
- Satiksmes infrastruktūras izmaiņas Stacijas laukumā, 13. Janvāra ielā un piegulošajā teritorijā, Elizabetes ielu savienojot ar Timoteja ielu un ar vienvirziena satiksmi turpinot līdz V. Purvīša ielai, bet Dzirnau ielu no Jēzusbaznīcas ielas līdz E.Birznieka-Upīša ielai pārveidojot par vienvirziena ielu atbilstoši tās turpinājumam pilsētas centrā. Tāpat Kļavu ielā satiksme organizējama no Dzirnau uz Elizabetes ielu, bet E. Birznieka Upīša iela veidojama ar divvirzienu satiksmi,
- ST joslu ieviešanas vairākos ielu posmos,, piemēram Daugavgrīvas ielā no Balasta dambja līdz Trijādības ielai paplašinot sašaurināto ielas posmu, pēc Centrālās stacijas pārbūves un satiksmes pārorganizēšanas ST joslas ierīkojamas E.Benjamiņas ielā no V.Purvīša ielas līdz Dzirnau ielai, V.Purvīša ielā no E.Benjamiņas ielas līdz Prāgas ielai, K.Mīlenbaha ielā no E.Benjamiņas līdz Dzirnau ielai, Dzirnau ielā no dzelzceļa pārvada līdz Satekles ielai, Satekles ielā no Dzirnau līdz Merķeļa ielai u.c., skat. arī sadaļu par ST transportu
- Tramvaja tīkla attīstība,
- Satiksmes infrastruktūras pārbūve 11. novembra krastmalā.

Līdz ar Mazās Krasta ielas pārbūvi, jānodrošina labā manevra veikšana no Lāčplēša ielas virzienā uz Ģenerāļa Radziņa krastmalu, tādejādi daļēji pārvirzot satiksmi no 13.janvāra ielas.

3.6.4. Kravas transporta maršruti un bīstamās kravas

RVC AZ zonā nav kravas transporta būtisku galamērķu. Kravas transporta plūsmu RVC AZ zonā veido piegādes transports (veikaliem, būvlaukumiem un nelieliem ražošanas uzņēmumiem) un apkalpojošais transports (atkritumu un tehniskās apkopes). Galvenie kravas transporta galamērķi ir ostas abos Daugavas krastos, loģistikas centri un muita.

Kravas transporta maršruti Rīgā 2030.gadā (49.attēls vai 18.pielikums)

RVC AZ teritorija

Turpinot iesākto un atbrīvojot RVC AZ teritoriju no tranzīta kravas transporta, līdz 2030.gadam likvidējama tranzīta kravas transporta klātbūtne Daugavas kreisajā krastā Mūkusalas ielā, Akmeņu ielā, Valguma ielā, Uzvaras bulvārī, Raņķa dambi un Daugavgrīvas ielā posmā no K. Ulmaņa gatves līdz Lidoņu ielai.

Daugavas labajā krastā RVC AZ teritorijā slēdzama tranzīta kravas satiksme Skanstes, Hanzas, Rūpniecības, Pulkveža Brieža, Eksporta, Lugažu ielā un Ganību dambī posmā no Pētersalas ielas līdz Bukultu ielai.

Vienīgais atļautais tranzīta kravas transporta maršruts šķērsotu RVC AZ Z pusi – Brasas pārvadu, Upes ielu un Laktas ielu, kā arī Pulkveža Brieža, Lugažu, Eksporta ielas līdz ostai..

Ārpus RVC AZ teritorijas

Daugavas kreisajā krastā ziemeļos esošās rūpnieciskās apbūves teritorijas (atbilstoši spēkā esošajam Rīgas teritorijas plānojumam, apstiprināts Rīgas Domē 15.12.2021.) iespējams sasniegt no autoceļa A5, maršrutā pa Slokas ielu, Kurzemes prospektu, Kleistu, Bulļu, Spilves, Lidoņu, Daugavgrīvas ielām (vai Kleistu, Silikātu, Gaigalas), Stūrmaņu, Kapteiņa, Flotes ielu.

Bolderājā Piestātnes iela izbūvējama ar divvirzienu satiksmi, tādejādi pilnībā atslogojot dzīvojamo teritoriju (Stūrmaņu un Gobas ielas) no kravas transporta.

Kamēr pilnībā nav izbūvēta Rietumu maģistrāle, kravas transportam izmantojama Jūrkalnes iela posmā no K. Ulmaņa gatves līdz Zasulauka ielai.

Jūrmalas gatvē un Anniņmuižas bulvārī slēdzama tranzīta kravas transporta satiksme, jo maršrutā neatrodas rūpnieciskās apbūves teritorijas (atbilstoši Rīgas teritorijas plānojumam).

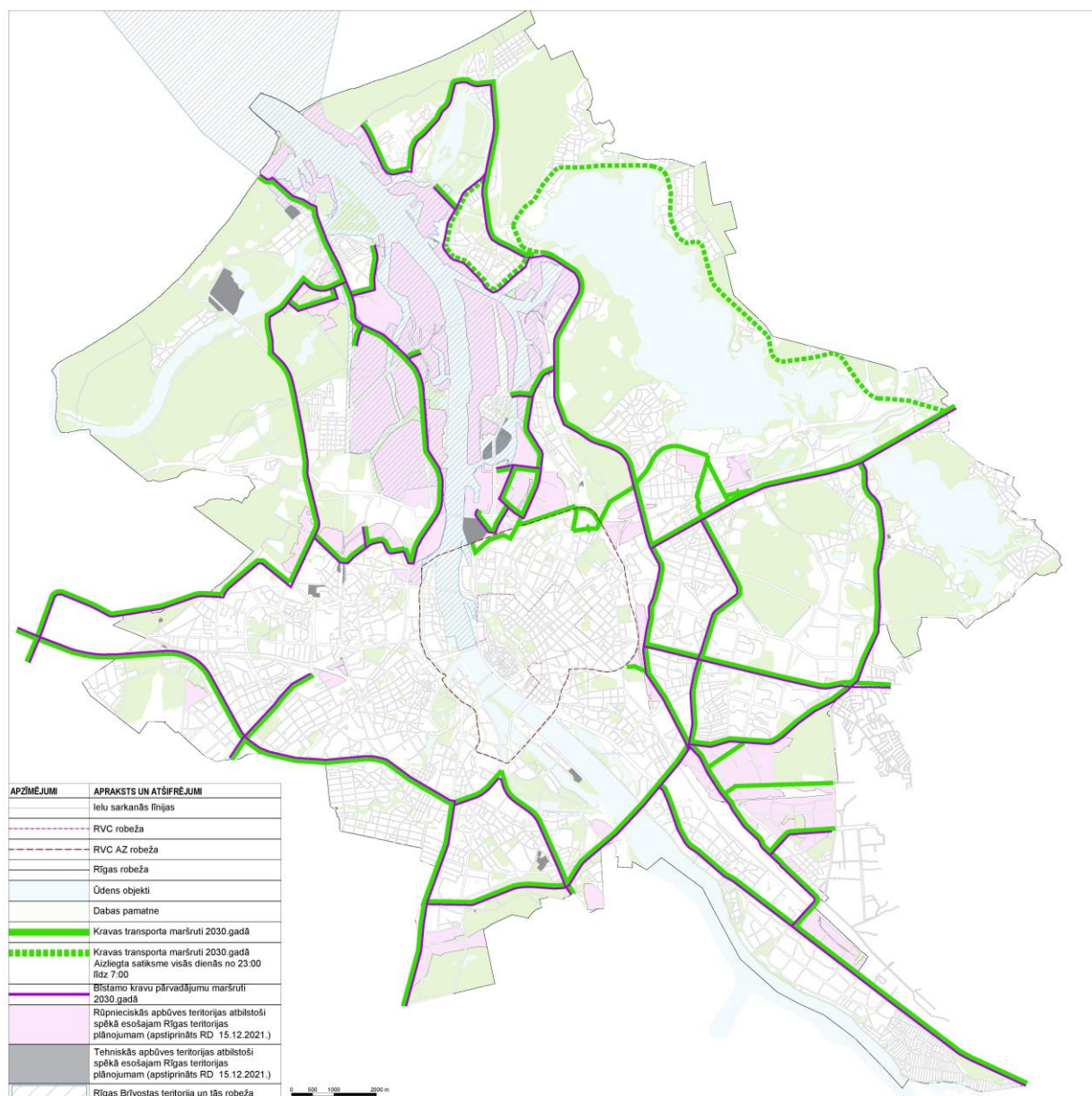
Līdz ar Dienvidu maģistrāles 4.kārtas izbūvi un kravas transporta virzīšanu pa to, slēdzama tranzīta kravas satiksme Krasta ielā posmā no Dienvidu tilta līdz Salu tiltam, kā arī uz Salu tilta.

Slēdzama tranzīta kravas transporta satiksme Biķernieku ielā, jo maršrutā neatrodas rūpnieciskās apbūves teritorijas (atbilstoši Rīgas teritorijas plānojumam), no P2 ievada jau šobrīd ir aizliegta tranzīta satiksme, līdz ar to nav konkrētu galapunktu.

Kravas transporta pārvietošanās laika ierobežojums saglabājams Jaunciema gatvē, Atlantijas un Meldru ielās.

Pārējā Rīgas teritorijā līdz 2030.gadam nav veicami citi būtiski tranzīta kravas transporta maršrutu ierobežojumi.

49.attēls. Kravas transporta maršruti 2030.gadā ietverot arī bīstamo kravu pārvadājuma maršrutus



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

Kravas transporta maršruti Rīgā 2050.gadā (50.attēls vai 19.pielikums)

RVC AZ teritorija

RVC AZ teritorijā pilnībā slēgta tranzīta kravas transporta satiksme.

Ārpus RVC AZ teritorijas

A. Deglava ielā likvidējama tranzīta kravas transporta kustība un tā vietā izmantojama Lubānas iela un Austrumu maģistrāle. Maršruts ir aptuveni par kilometru garāks, taču atslogo dzīvojamās teritorijas no kravas transporta.

Tāpat likvidējams kravas transporta maršruts pa Dārzcima, G. Astras, Lielvārdes, Brīvības ielām, jo to tuvumā nav tiešu rūpnieciskās apbūves teritoriju, uz kurām būtu nepieciešams virzīt tranzīta kravas

transportu. Teikas apkaimē vēl slēdzama tranzīta kravas satiksme Ropažu, Dzērbenes un Krustabaznīcas ielās.

Izbūvējot Laivinieku ielas šķērsojumu pār Audupi, no kravas transporta būtu iespējams atslogot Vecāķu un Mangaļsalas apkaimes.

Vecmīlgrāvī slēdzama tranzīta kravas transporta kustība Emmas ielā.

Ķīšezera ZA krastā – Jaunciema gatvē slēdzama tranzīta kravas transporta kustība.

Bolderājā daļēji atslogojama Silikātu iela, pārvirzot tranzīta kravas satiksmi uz Grants ielu un to savienojot ar Daugavgrīvas šoseju.

Kārļa Ulmaņa gatvē, Mūkusalas ielā un Ziepniekkalna ielā līdz Dienvidu maģistrālei slēdzami tranzīta kravas maršruti.

Izbūvējami vairāki jauni transporta ceļi Daugavas kreisajā krastā, kā arī Ziemeļu šķērsojums ar sasaisti abos Daugavas krastos. Lai noslēgtu pilsētas loku, pēc Rietumu maģistrāles izbūves, iespējama kravas transporta pārvietošanās pa Jūrkalnes ielu un Kurzemes prospektu.

Kravas transporta pārvietošanās laika ierobežojums saglabājams Atlantijas un Meldru ielās.

Ieviešot minētos ierobežojumus, iespējams pilnībā atslogot RVC AZ teritoriju un vairākas pilsētas apkaimes, kurās nav izteikta rūpnieciskās apbūves teritorijas no tranzīta kravas transporta kustības, tādejādi uzlabojot arī gaisa kvalitāti.

Bīstamo kravu pārvadājumi

Bīstamo kravu pārvadājumi galvenokārt atbilst kravas transporta maršrutiem.

2030. gadā bīstamo kravu pārvadājumi ir aizliedzami sekojošās ielās (49.attēls vai **18.pielikums**):

RVC AZ teritorija

Laktas, Upes un Duntē ielās

Ārpus RVC AZ teritorijas

Bukultu, Gaujas, Ķīšezera, Ezermalas, Viskaļu, Krustabaznīcas, Ropažu, Katlakalna, Rencēnu, Vietalvas ielās un Jaunciema gatvē

2050. gadā bīstamo kravu pārvadājumi ir aizliedzami sekojošās ielās (50.attēls vai **19.pielikums**):

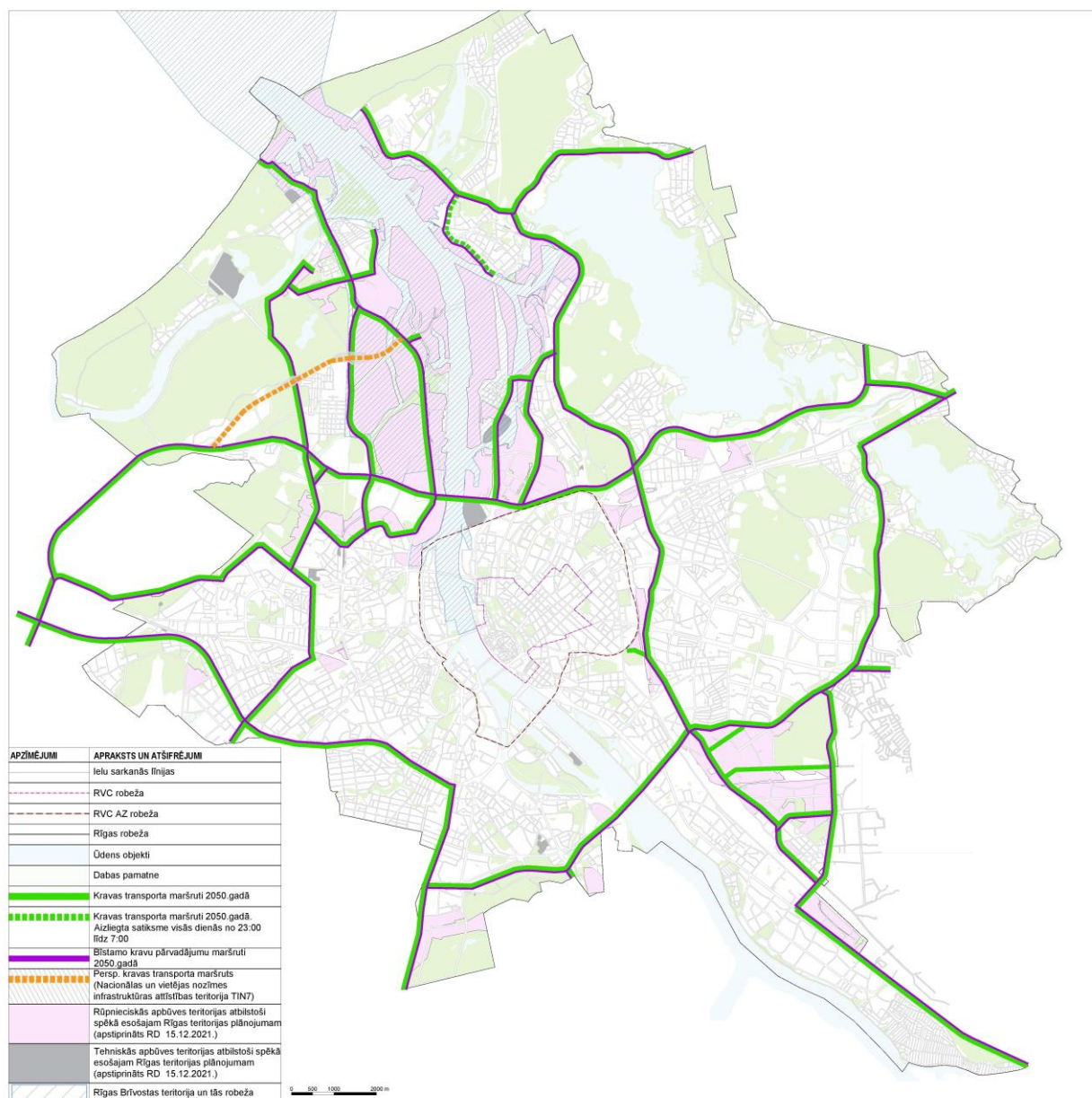
RVC AZ teritorija

Visā RVC AZ teritorijā

Ārpus RVC AZ teritorijas

Katlakalna, Rencēnu, Vietalvas ielās

50.attēls. Kravas transporta maršruti 2050.gadā ietverot arī bīstamo kravu pārvadājuma maršrutus



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

3.6.5. Rekomendācijas transporta infrastruktūras attīstībai

- Veidot jaunus Daugavas šķērsojumus, prioritāri domājot par Pilsētas loka savienojanu, ietverot Ziemeļu šķērsojuma izbūvi, kas kalpos kā starpreģionāls savienojums. Hanzas šķērsojums kalpos kā iekšpilsētas savienojums, kas transporta plūsmas mērā ievirza tieši RVC AZ teritorijā vai no tās Pārdaugavas virzienā.
- Veidot ērtu transporta sasaisti starp Pilsētas un Centra lokiem.
- Veicināt transporta ātruma samazināšanu RVC AZ teritorijā.
- Pakāpeniski samazināt transporta satiksmes intensitātes RVC AZ.
- Veicināt paradumu maiņu, uzlabojot ST, gājēju un mikromobilitātes infrastruktūru.
- Ierīkojamas ST joslas.

- Atsevišķās ielās ierobežojama caurbraukšanas iespēja.
- Atsevišķās ielās pārorganizējama satiksme no divvirzienu uz vienvirziena.
- Pārbūvēt 11. novembra krastmalu un 13. janvāra ielu, atvērtot vairāk vietu gājējiem, mikromobilitātei un ST. Nodrošināma Vecrīgas un Daugavas ērta sasaiste gājējiem un mikromobilitātei, ierīkojot gājēju pārejas bez tuneļiem.
- Kravas transportu pakāpeniski atvirzīt no RVC AZ teritorijas un dzīvojamajiem rajoniem.
- Uzlabot navigācijas sistēmu kravas transportam.

3.7. Dzelzceļa infrastruktūras attīstība

1. Problēmu apkopojums

- Dzelzceļa pasažieru pārvadātāja "Vivi" vilcienu pasažieru skaits, lai arī atjaunojies pēc Covid-19 pandēmijas, joprojām nesasniedz pirms pandēmijas līmeni - 2023. gadā pārvadāti 17.1 miljoni pasažieru, kas atbilst 2015. gada rādītājiem³⁶.
- Esošās dzelzceļa stacijas RVC AZ teritorijas perimetrā tikai daļēji nodrošina 800m sasniedzamību (52.attēls). Sasniedzamība nav nodrošināta RVC AZ rietumu un ziemeļu daļā, kur šobrīd arī nav funkcionējoša pasažieru dzelzceļa.
- Torņakalna stacija atrodas ārpus RVC AZ teritorijas, bet tās 800m sasniedzamības rādiuss ietver nelielu RVC AZ Torņakalna apkaimes daļu, kur robeža iet pa Raņķa dambi un Jelgavas ielu.
- Vāja koordinācija starp dzelzceļa un pilsētas ST sarakstiem.
- Nepietiekama veloinfrastruktūra pie stacijām.
- Ierobežotas biļešu sistēmas integrācijas iespējas - "Rīgas vienotā biļete" ieviesta tikai kā pilotprojekts.
- Bīstamās kravas RVC AZ teritorijā ir atļauts pārvadāt pa visu dzelzceļa tīklu, radot potenciālus riskus iedzīvotājiem.

2.Risinājumi

Mērķis: Dzelzceļa transporta attīstības vīzija paredz izveidot modernu un integrētu dzelzceļa transporta sistēmu. Galvenais mērķis ir paaugstināt dzelzceļa transporta lomu pilsētas transporta sistēmā, uzlabojot pieejamību un sasniedzamību, drošību un integrāciju ar citiem transporta veidiem, vienlaikus nodrošinot multimodālu savienojumu attīstību.

3.7.1. Jaunas pieturas

Plānots attīstīt jaunu staciju pie Daugavas stadiona, lai kopā ar jau esošajām stacijām nosegtu RVC AZ teritorijas lielākās perimetra daļas 800m sasniedzamību. Stacija uzlabos sasniedzamību dienvidrietumu

³⁶ Pārvadāto pasažieru skaits dzelzceļā. Pieejams:

https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__NOZ__TP__PSTR/TPA020

daļā un nodrošinās papildus sasaisti ar sporta un rekreācijas infrastruktūru Nacionālajā stadionā “Daugava” (51.attēls vai **20.pielikums**) un pilsētas ST radiālo virzienu Centrs - Pļavnieki.

Stacijas izbūvei pie Daugavas stadiona nepieciešams izstrādāt detalizētāku būvniecības ieceri, lai noteiktu nepieciešamās zemes platības. Potenciāli pati stacija varētu izvietoties dzelzceļam nodalītajā zemes vienībā. Gājēju, velo un autotransporta piekļūšanai stacijai no stadiona puses daļēji izmantojama juridiskai personai piederoša Daugavas stadiona zeme un caurbrauktuve zem A.Deglava tilta, bet pretējā dzelzceļa pusē - pieguļošā Kroņu ielas zemes vienība, nepieciešama arī Kroņu ielas pārbūve līdz savienojumam ar Braslas ielu. Gājēju un velo satiksmes šķērsojums ar dzelzceļu jāveido atšķirīgā līmenī - pazemē vai virs dzelzceļa, jāizskata iespēja izmantot A.Deglava ielas satiksmes pārvadu. Velostāvparks varētu atrasties Daugavas stadiona pusē.

Nākotnē jāizvērtē Torņakalna stacijas stratēģiskā (kā turpmākas izpētes teritorija) pārcelšana tuvāk universitātes pilsētiņai, nodrošinot labāku sasaisti ar Torņakalna apkaimes apbūvi, ar pilsētas ST, t.sk., ar tramvaja līnijām, gājēju un velo infrastruktūru, iedzīvotājiem un darbiniekiem kā potenciāliem izmantotājiem. Labiekārtota infrastruktūra veicinātu potenciālo investoru ieinteresētību attīstīt blakus teritorijas, radot aktīvāku iesaisti mobilitātes risinājumu īstenošanā un publiskās infrastruktūras attīstību, kas palielinātu lietotāju klātbūtni. Šajā teritorijā potenciāli iespējama uz ST orientētu urbāno funkciju attīstība.

Jaunās stacijās jānodrošina vides pieejamība visām lietotāju grupām, audio un vizuālā apziņošanas sistēma, velonovietnes, elektronisko tablo paziņojumi cilvēkiem ar redzes traucējumiem, biļešu automāti ar indukcijas cilpu dzirdes aparātu lietotājiem, kā arī mobilā pacēlāja pakalpojumi un palīdzība pasažieriem ratiņkrēslos.

Perspektīvo stacijas novietojumu un sasniedzamību skatīt 51.attēlā vai **20.pielikumā**.

3.7.2. Esošo staciju attīstība un uzlabošana

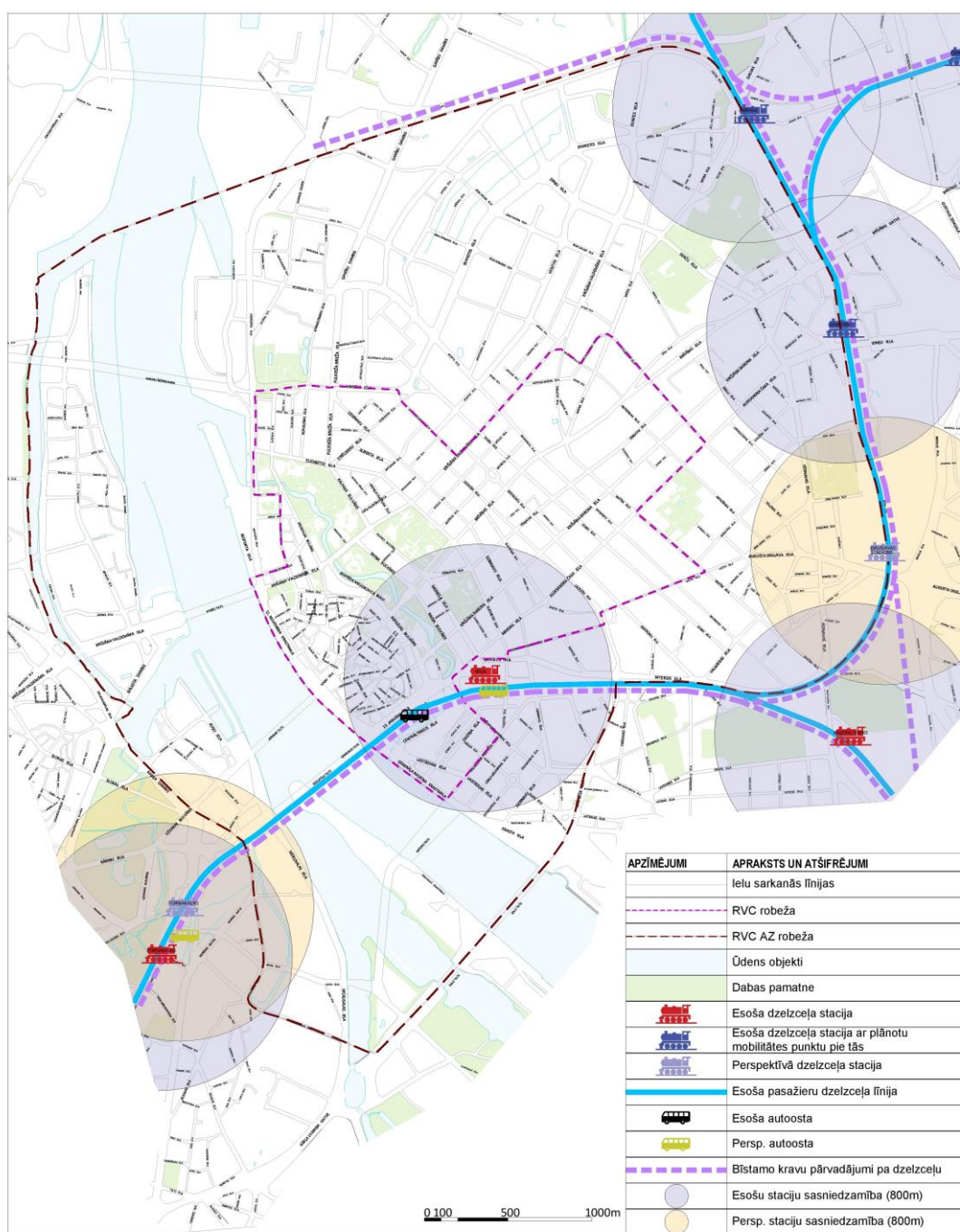
RVC AZ teritoriju skar visas pasažieru dzelzceļa līnijas un tajā atrodas 3 dzelzceļa stacijas – “Rīga”, “Zemitāni” un “Brasa”.

Zemitānu un Brasas stacijas jau ir atzītas par attīstības prioritātēm ar Rīgas pašvaldību plānotu mobilitātes punktu izveidi līdz 2026. gada maijam. Abas stacijas atrodas RVC AZ austrumu un ziemeļaustrumu daļā, bet pati dzelzceļa līnija gar RVC AZ austrumu pusi kalpo kā RVC AZ robeža un telpiski nodala RVC AZ no pārējās Rīgas. Zemitānu stacija 800m rādiusā sasniedzamību nodrošina daļēji no Brasas, Grīziņkalna un Teikas apkaimēm, kā arī piesaista cilvēkus no citām tālākām apkaimēm, lai izmantojot vilcienu, nokļūtu uz Vecāķiem vai Vidzemes virzienā un pat Igaunijas pilsētām Tartu un Tallinu Brasas stacija plašāk apkalpo tieši Brasas apkaimi, daļēji Čiekurkalna un Skanstes apkaimes.

Centrālā stacija “Rīga” ir pati noslogotākā stacija gan Rīgā, gan Latvijā kopumā un apkalpo visus pasažieru dzelzceļa virzienus. Stacijas sasniedzamība 800m rādiusā uz rietumiem ietver daļu Vecrīgas un centrāltirgus teritoriju, uz dienvidiem teritoriju līdz Daugavai un Dzirnau ielai, uz rietumiem līdz Lāčplēša ielai, bet ziemeļos ietver Brīvības bulvāri līdz Elizabetes ielai. Rīgas stacijas attīstība saistīta ar RB projekta īstenošanu, kur rekonstrukcijas gaitā tiks izveidots multimodāls satiksmes mezgls, t.sk., mūsdienīga trīs līmeņu stacija starptautiskajiem un reģionālajiem vilcieniem, savienojums ar lidostu. Līdz ar stacijas rekonstrukciju tiek uzlabota apkārtēja satiksmes infrastruktūra:

- plānots pārbūvēt Stacijas laukumu tuvinot Stacijas laukumam šobrīd lielākā attālumā izkaisītās ST pieturas, t.sk., tramvaja pieturas;
- Tieši zem dzelzceļa stacijas integrēta reģionālo autobusu autoosta;
- Plānotas īslaicīgās “kiss&ride” stāvvietas dzelzceļa pasažieru pievešanai un sagaidīšanai;
- Plānotas ST joslas 13. janvāra, Marijas un Satekles ielās vienlaicīgi samazinot kopējo autotransporta satiksmes telpu un kapacitāti. Viegļajam transportam tiks nodrošināta ērta Stacijas laukuma apbraukšana.
- Gājēju satiksme visā teritorijā tiks organizēta zemes līmenī, esošos tuneļus pielāgojot velo stāvparku un citām vajadzībām. Attīstīts veloinfrastruktūras tīkls no visām pusēm.

52.attēls. Esoša un perspektīvā dzelzceļa infrastruktūra. Bīstamo kravu pārvadājumi pa dzelzceļu



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

3.7.3. Mobilitātes punkti

Perspektīvie mobilitātes punkti pie esošām stacijām:

- Zemitānu stacija - plānots līdz 2026. gada maijam
- Brasas stacija - plānots līdz 2026. gada maijam
- Rīgas centrālā stacija - galvenā multimodālā mezgla kodols

Mobilitātes punktos jāparedz ērta un droša savienojuma izveide starp sabiedrisko transportu, gājēju, velobraucēju un dzelzceļa infrastruktūru; dzelzceļa staciju pieguļošo teritoriju labiekārtošana; dzelzceļa platformu integrācija ar pilsētas satiksmes un sabiedriskā transporta infrastruktūru, tai skaitā izceltās gājēju pārejas, apgaismojums un velonovietņu izvietošana; uzlabota saikne ar pilsētas sabiedriskā transporta tīklojumu.

Tāpat jāparedz vienotās biļetes un mēnešbiļetes ieviešana sabiedriskajam transportam un pasažieru vilcienam, kurš šobrīd darbojas tikai kā pilotprojekts.

3.7.4. Likvidētas agrāk plānotās stacijas

No turpmākās attīstības plāniem tiek izslēgtas Skanstes un Ganības stacijas, jo VAS "Latvijas dzelzceļš" neapsver to izbūvi un nākotnes līniju projektēšanā izvairoties no strupceļiem (52.attēls).

52.attēls. Likvidētās dzelzceļa stacijas (no senākiem attīstības plāniem)



3.7.5. Bīstamo kravu pārvadājumu risinājumi

Pašreiz bīstamās kravas RVC AZ teritorijā ir atļauts pārvadāt pa visu dzelzceļa tīklu (52.attēls vai **20.pielikums**). Galvenais ilgtermiņa risinājums ir dzelzceļa apvedceļa izbūve ap Rīgu, kas uzlabotu drošību, atbrīvotu pilsētas teritorijas attīstībai un samazinātu bīstamo kravu transporta risku iedzīvotājiem. Kaut arī finansējums ir izaicinājums, šis virziens ir jāattīsta ilgtermiņā.

3.7.6. Turpmākās attīstības virzieni

Prioritārie virzieni iekļauj Zemitānu un Brasas staciju infrastruktūras uzlabošanu un mobilitātes punktu izveidi, centrālās stacijas "Rīga" rekonstrukciju "Rail Baltica" ietvaros, vienotās biļešu sistēmas ieviešana

starp "VIVI" un "Rīgas satiksmi", jaunas pieturas attīstību pie Daugavas stadiona un Torņakalna stacijas pārvietošanas iespēju izvērtēšanu.

Ilgtermiņā jāattīsta dzelzceļa apvedceļa izbūve ap Rīgu bīstamo kravu pārvadāšanai un pilnvērtīga multimodālā savienojuma realizācija ar citiem transporta veidiem.

3.7.7. Dzelzceļa attīstība ārpus RVC AZ teritorijas

Vairākos pilsētas attīstības plānos tiek definēts, ka kravas dzelzceļa piekļuve Kundziņsalai jāattīsta posmā no Brasas stacijas, gar Bukultu ielu tālāk gar perspektīvās Eksporta ielas turpinājumu un nonākot Kundziņsalā, šķērsojot Sarkandaugavas upi.. Tāpat attīstības plāni paralēli Daugavai paredz sliežu pārcelšanu jaunā vietā (sk. attēlā zilā krāsā apvilktu vietu). Taču šāds attīstības scenārijs ietekmē RVC AZ iespējamo attīstību ziemeļu virzienā un saslēgšanos ar Ziemeļu koridoru – Ganību dambī dzelzceļa balsti neļauj izveidot atbilstoša platuma joslas, perspektīvās Eksporta ielas turpinājumam un Zirņu ielas turpinājumam jāveido vairāku līmeņu mezgli. Turklāt dzelzceļa esamība ietekmē arī gājēju un velosipēdistu pārvietošanos starp apkaimēm, jo ir organizētas tikai dažas dzelzceļa šķērsošanas vietas.

Tiek piedāvāts nākotnē izskatīt iespēju likvidēt dzelzceļa līniju starp Brasas staciju un Tirdzniecības ostu, t.sk., demontēt dzelzceļa pārvadus pāri Dunties ielai un Ganību dambim, tā vietā izbūvējot jaunu dzelzceļa savienojumu starp Kundziņsalu un SIA "MAN-TESS" dzelzceļa līniju (skat. 53 attēlā oranžā krāsā apvilktu vietu).

53.attēls. Dzelzceļa attīstība ārpus RVC AZ



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls izmantojot Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu
Transporta infrastruktūras attīstības shēmu

3.7.8. Rekomendācijas dzelzceļa attīstībai

- Integrēt pasažieru dzelzceļu ST tīklā ar vienotas biļetes un mēnešbiļetes pilnveidošanu un patstāvīgu ieviešanu
- Izbūvēt jaunas pieturvietas.
- Uzlabot esošo pieturvietu un infrastruktūras stāvakli, nodrošinot ērtu dzelzceļa sasniedzamību visām cilvēku grupām.
- Veidot mobilitātes punktus pie stacijām, nodrošinot ērtu pārsēšanos uz ST vai mikromobilitātes līdzekļiem.
- Veicināt kravas dzelzceļa infrastruktūras izvedi starp abiem Daugavas krastiem, nešķērsojot pilsētas centra teritoriju-Rīgas apvedceļa izveide.
- Izvērtēt iespējas kravas dzelzceļu Kundziņsalai pieslēgt no Tvaika ielas, tādējādi atbrīvojot RVC AZ ziemeļu daļu no dzelzceļa infrastruktūras un atvieglojot autotransporta infrastruktūras sasaisti ar Bukultu ielu vai nākotnes Ziemeļu koridoru bez vairāklīmeņu mezgļiem.

3.8. Ūdenstransporta attīstība

Ūdenstransporta infrastruktūras attīstības sadaļa ir izstrādāta pamatojoties uz 2021. gada HUPMOBILE projekta ietvaros izstrādātajiem pētījumiem:

- "Vīzija un priekšlikumi par optimālu pārvaldības modeli zemu emisiju ūdenstransporta attīstībai Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā" (SIA "Ardenis, 2021.g.),
- "Izpēte par integrēta, zemu emisiju ūdenstransporta attīstības potenciālu un iespējām Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā" (SIA Grupa93 un SIA "IE.LA inženieri, 2021.g.).

1.Problēmu apkopojums

- Rīgā trūkst sabiedriskā ūdenstransporta pakalpojumu, pieejami tikai tūrisma braucieni.
- Esošā piestātņu infrastruktūra ir novecojusi, tehniski nepiemērota un bieži iznomāta privātiem.
- Nav integrācijas ar sauszemes transportu, biļešu sistēmu un mobilitātes punktiem.
- Normatīvā regulējuma un efektīva pārvaldības modeļa trūkums.
- Zems sabiedrības informētības līmenis un infrastruktūras nepieejamība cilvēkiem ar kustību traucējumiem.
- Liela daļa piestātņu koncentrētas Daugavas labajā krastā, daudzas sezonāli aizņemtas, vairākas tehniski neizmantojamas.

2.Risinājumi

Vīzija un mērķi: Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas ūdenstransporta infrastruktūras attīstība (kā arī Rīgas) ir vērsta uz zemu emisiju, integrētu un ilgtspējīgu mobilitātes sistēmas izveidi, kas veicina CO₂ emisiju samazināšanu, uzlabo pilsētas publiskās ārtelpas kvalitāti un harmoniski iekļaujas UNESCO Pasaules mantojuma teritorijas kultūrvēsturiskajā vidē.

Ūdenstransporta attīstības mērķi iekļauj:

- Veidot sabiedrisko ūdenstransportu kā integrētu pilsētas mobilitātes sistēmas sastāvdaļu (saskaņā ar HUPMOBILE pētījumiem tiek prognozēts, ka pasažieru prāmja satiksme gadā, tā īpatsvars uz kopējo sadalījumu līdz 2050. gadam sasniegs 1,62%).
- Attīstīt mobilitātes punktus, kas apvieno ūdenstransportu ar mikromobilitāti un sauszemes sabiedrisko transportu. Atbalstīt jaunas pasažieru ostas attīstību Eksporta ielā.
- Nodrošināt publiski pieejamu pietātnu tīklu sabiedriskajam transportam un tūrisma vajadzībām.
- Samazināt CO₂ emisijas, sastrēgumus un trokšņa piesārņojumu, nodrošinot alternatīvu pārvietošanās veidu.
- Uzlabot publiskās ārtelpas kvalitāti attīstot Daugavas krasta teritoriju un nodrošinot plašāku pieejamību iedzīvotājiem un RVC AZ apmeklētājiem.
- Saglabāt kultūrvēsturisko vidi, respektējot UNESCO prasības un vēsturiskā centra arhitektonisko integritāti.

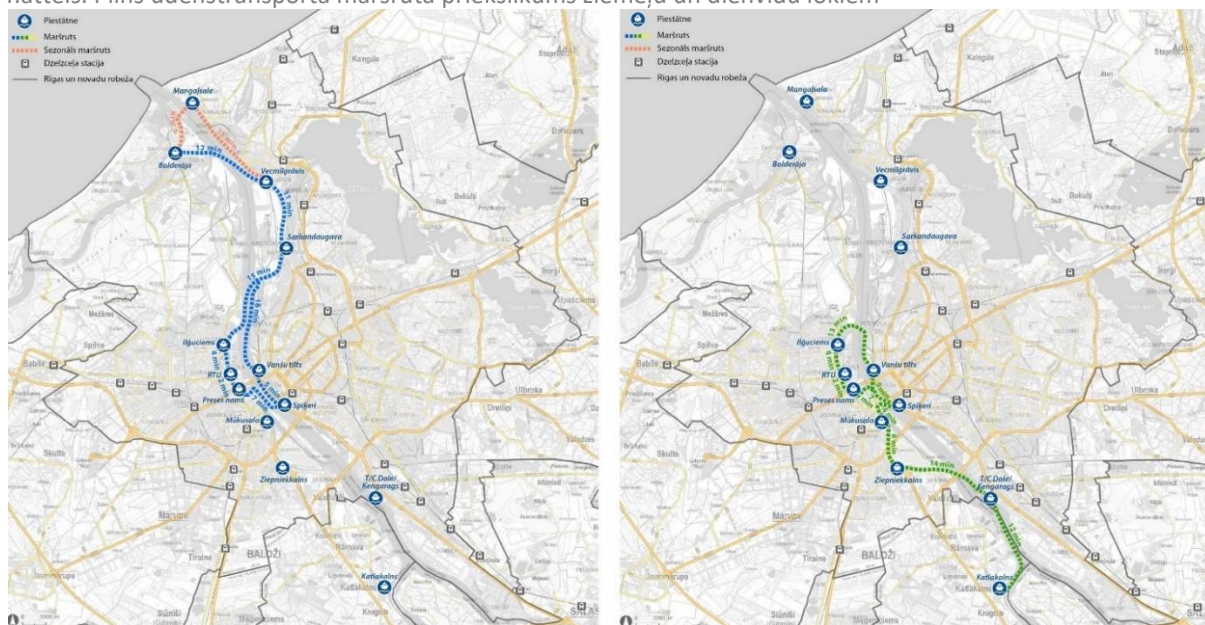
3.8.1. Ūdenstransporta maršrutu attīstība kā sabiedriskā transporta komponente

Pamatojoties uz Rīgas pilsētas ūdenstransporta attīstības pētījumu, optimālais risinājums Rīgas pilsētai pasažieru prāmja satiksmes attīstīšanai piedāvā 3 kārtas, kur RVC un AZ iekļauta visos etapos - no daļējas iekļaušanas 1. kārtā līdz galvenā mezgla funkcijai 3. kārtā (skat. 54.-58. attēlu).

- 1.kārta - pilotprojekta uzsākšana un pirmie braucieni Ziemeļu lokā (Bolderāja – Vecmīlgrāvis – Sarkandaugava – Ilģuciems – Ķīpsala (RTU) - Preses Nams – Centrs (Vanšu tilts) – Sarkandaugava – Vecmīlgrāvis - Bolderāja). RVC AZ iekļaušana ir ierobežota (un arī nosaka, ka ‘Ķīpsala (RTU) un Preses Nams’ pietātnes ir iespējams neiekļaut, ņemot vērā mazo nodarbināto svārstmigrācijas plūsmu apmēru), jo fokuss uz ziemeļu apkaimju savienošanu ar centru un pilotprojekta startēšanu ar vienu dīzeļdzinēja prāmi.
- 2.kārta - centra šķērsojumu attīstība (56., 58.attēls) un tiltu pār Daugavu atslogošana. Otrajā kārtā plānots pievienot vienu elektrisko prāmi ar kapacitāti līdz 30 pasažieriem, kas būs specializēts centra savienojumiem (Spīķeri - Preses nams, Preses nams - Vanšu tilts, Vanšu tilts - Mūkusala un Mūkusala - Spīķeri) un ar uzlādes staciju Centra apkaimē. Fokuss uz rīta un vakara maksimumstundām, kad prognozēts augstākais pieprasījums. Trīs no četriem centra šķērsojumiem uzrādīja ~60% laika ietaupījumu salīdzinot ar autotransportu un sabiedriskā transportu. Preses nams - Vanšu tilts savienojums ir lēnāks ar prāmi (12 min pret 5 min ar auto) un tam nav alternatīvas ar sabiedrisko transportu³⁷.
- 3.kārta - uzsākti braucieni Dienvidu lokā. Pilna ūdenstransporta sistēmas integrācija ar RVC AZ kā centrālo mezglu.

³⁷ Izpēte par integrēta, zemu emisiju ūdenstransporta attīstības potenciālu un iespējām Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā. Pieejams: https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/Gala%20zi%C5%86ojums_Izp%C4%93te%20par%20%C5%ABdenstransa%20att%C4%ABst%C4%ABbu.pdf

54.attēls. Pilns ūdenstransporta maršruta priekšlikums ziemeļu un dienvidu lokiem



Avots: SIA "Grupa93" veidots pēc RTP 2030 Ūdens teritoriju un krastmalu TmP

55.attēls.Maršruts "Bolderāja – Vecmīlgrāvis – Sarkandaugava – Ilguciems – Sarkandaugava"



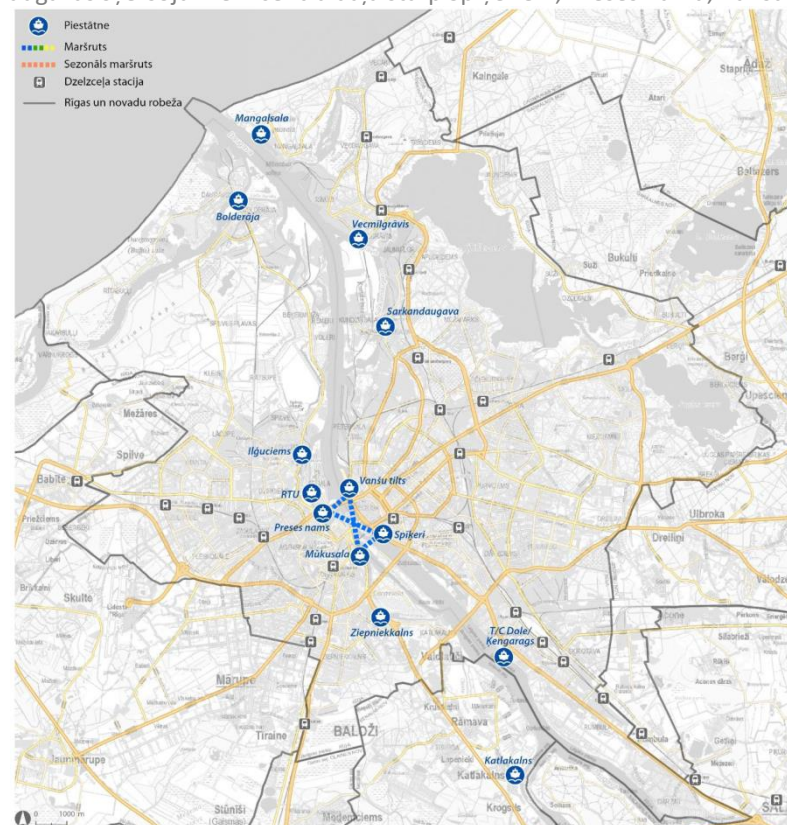
Avots: SIA "Grupa93" veidots pēc RTP 2030 Ūdens teritoriju un krastmalu TmP

56.attēls. Maršruts “Sarkandaugava – Ilguciems – Ķīpsala (RTU) – Preses nams – Centrs (Spīķeri)”



Avots: SIA “Grupa93” veidots pēc RTP 2030 ūdens teritoriju un krastmalu TmP

57.attēls. Maršruts Daugavas šķērsojumiem centra daļā starp Spīķeriem, Preses namu, Vanšu tiltu un Mūkusalu



Avots: SIA “Grupa93” veidots pēc RTP 2030 ūdens teritoriju un krastmalu TmP

58.attēls. Maršruts “Katlakalns – Ķengarags – Ziepniekkalns – Centrs (Spīķeri) – Ziepniekkalns – Ķengarags – Katlakalns”



Avots: SIA “Grupa93” veidots pēc RTP 2030 ūdens teritoriju un krastmalu TmP

No RVC AZ attīstības viedokļa pievilcīgākais ir 2. kārtā piedāvātais risinājums (59.attēlā *perspektīvie maršruti pāri Daugavai apzīmēti ar sarkanu līniju*), kas

- atslogo esošos tiltus pār Daugavu, nodrošinot alternatīvas individuālajam autotransportam un citiem sabiedriskā transporta veidiem (autobusiem, trolejbusiem, tramvajiem).
- paredz paplašināt multimodālos mobilitātes risinājumus RVC AZ zonā, būtiski uzlabojot kopējo mobilitāti, aktivizējot ūdensmalu izmantošanu un paplašinot pilsētas centrālās daļas pieejamību.
- sekmē kvalitatīvas un labiekārtotas infrastruktūras izveidošanu gar Daugavas krastmalu, vienlaikus būtiski uzlabojot publiskās telpas kvalitāti.
- samazina CO₂ emisijas, kas sniedz ieguldījumu Rīgas pilsētas vides kvalitātes uzlabošanā. 2027. gadā, kad prāmja satiksme tiek organizēta ziemeļu un dienvidu lokā ar diviem dīzeļdzinēja prāmjiem, tiek prognozēts, ka CO₂ emisijas samazināsies par ~540t gadā, bet arī variantā ar 8 elektrodzinēja prāmjiem tās potenciāli būtu ~742,17t ietaupītas tonnas gadā.³⁸
- Papildus pozitīvie efekti ietver trokšņa līmeņa samazināšanu, gaisa kvalitātes uzlabošanu RVC AZ, tūrisma potenciāla palielināšanu, kā arī nekustamā īpašuma vērtību pieaugumu.

³⁸ Izpēte par integrētu, zemu emisiju ūdenstransporta attīstības potenciālu un iespējām Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā. Pieejams: https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/Gala%20zi%C5%86ojums_Izp%C4%93te%20par%20%C5%ABdenstransa%20att%C4%ABst%C4%ABbu.pdf

Perspektīvā attīstāmās pietātnes regulāriem pasažieru pārvadājumiem:

- Pie Tvaikoņu ielas
- Pie Mazās Ūdens ielas
- Pie Durbes ielas
- Pie Balasta dambja (gan Hanzas šķērsojuma tuvumā, gan Saules akmens tuvumā)
- Pie Dzelzceļa tilta
- Lucavsalā pie Salu tilta
- Krasta iela pie Salu tilta

Plānotā ūdenstransporta pietātņu un maršrutu shēma RVC AZ teritorijā ir attēlota 59.attēlā vai **21.pielikumā**. Plāns neatspoguļo ūdenstransporta tūrisma maršrutus.

3.8.2. Pietātnes

Rekomendēta jaunu pietātņu izveide prioritārajās vietās (skat. 59.attēla vai **21.pielikumā** Perspektīvās pietātnes regulāriem pasažieru pārvadājumiem). Atkarībā no pietātņu izvietojuma veidot:

- Adaptīvās pietātnes uz plastmasas vai dzelzsbetona pontoniem, kas pielāgojas ūdens līmeņa svārstībām. Savienojums ar krastu tiek nodrošināts caur stiprinātu krastmalu vai skrūvpāļiem. Piemērs šādai pietātnei ir Ķīpsalā, Zunda kanālā.
- Statiskās pietātnes veido stiprināta krastmala vai promenādes daļa, kas nepielāgojas ūdens līmeņa izmaiņām. Šādām pietātnēm nepieciešams būvprojekts un detālplānojums.

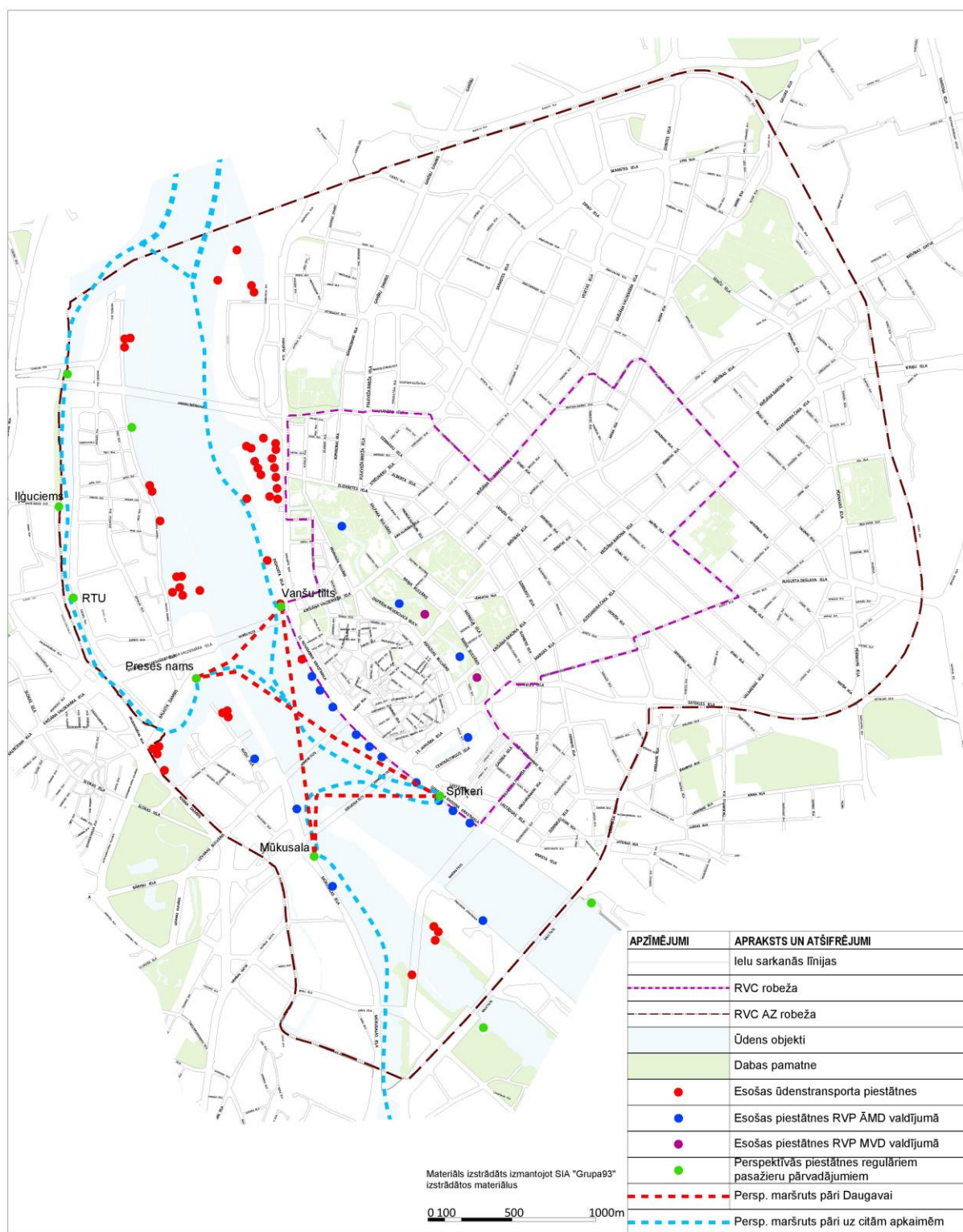
Esošo pietātņu pielāgošana vides pieejamībai un savienojamībai ar citiem sabiedriskā transporta veidiem. Svarīgi atzīmēt, ka pietātņu izveidē ir jāņem vērā vairāki faktori, piemēram, nepieciešamība pēc gultnes padziļināšanas, krasta nostiprināšanas un labiekārtošanas, kā arī savienojamība ar citiem transporta veidiem un pieejamība cilvēkiem ar kustību traucējumiem.

- Obligātie infrastruktūras elementi ietver inženierkomunikāciju pieslēgumus, apgaismojuma sistēmu, piekļuves ceļu no sauszemes un vides pieejamības risinājumus ar rampām un margām.
- Labiekārtojuma elementi aptver uzgaidāmās nojumes, informācijas standu sistēmu, drošības margas un barjeras, kā arī mazās arhitektūras formas, piemēram, soliņus un atkritumu urnas.

Rekomendēta plānotā ūdenstransporta pietātņu shēma RVC un tā AZ teritorijā ir attēlota 59.attēlā vai **21.pielikumā**.

Pieļaujama arī citu līdz šim shēmās un plānos neietvertu pietātņu izbūve, jebkurā gadījumā tam ir nepieciešams izstrādāt būvprojektu un ieceri jāsaskaņo ar visām saistošām iestādēm, ņemot vērā konkrētās vietas ainaviskās un kultūrvēsturiskās vērtības, un tehniskās iespējas. Daži no saņemtajiem priekšlikumiem iekļauti tekstuāli 3.8.6. sadaļā par ūdenstransporta tūrisma potenciālu.

59.attēls. Ūdenstransporta pietātņu un maršrutu shēma



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls, izmantojot datus no SIA "Grupa93" attēliem RTP 2030 Ūdens teritoriju un krastmalu TmP

3.8.3. Kuģu flotes modernizācija

Rekomendēts izmantot dažādus kuģu tipus, tostarp prāmjus ar dīzeļdzinējiem un elektriskajiem dzinējiem. Elektriskie prāmjī ir uzskatīti par piemērotākiem, jo tie nerada emisijas un ir videi draudzīgāki.

Flotes pakāpeniska ieviešana, sākot ar mazāku piedāvājumu³⁹.

3.8.4. Pārvaldības modeļi

Pētījumā³⁸ piedāvāti šādi priekšlikumi pārvaldības modeļiem, kas nodrošinās ūdenstransporta pakalpojumu attīstībai nepieciešamo efektīvo pārvaldību. Ieteicams rīkoties divos virzienos:

- atļaut komersantiem veikt pasažieru komercpārvadājumus, bet pirms tam iegūt nepieciešamos saskaņojumus ar pašvaldību (privātās iniciatīvas modelis), un
- veidot sadarbības modeli starp pašvaldību un privātiem operatoriem, kas nodrošinātu ūdenstransporta pakalpojumu plānošanu un piegādi (pašvaldības un privātā sektora sadarbība).

Lai sekmīgi attīstītu ūdenstransporta pakalpojumus, nepieciešama cieša sadarbība starp pašvaldību, privātajiem komersantiem un citiem iesaistītajiem. Sadarbība jāveido jau pakalpojumu plānošanas posmā.

3.8.5. Īstenošanas priekšnosacījumi

Detālpārvaldības plānojums ir obligāts pietātnēm, kas paredzētas vairāk nekā pieciem kuģošanas līdzekļiem. Lielākām infrastruktūras izmaiņām nepieciešams vides ietekmes novērtējums, un katrai jaunai pietātnēi jāiegūst būvatļauja.

Nepieciešami apjomīgi gultnes attīrīšanas darbi Zunda kanālā.

Esošās kuģu ceļu zīmes ir nevienmērīgi izkārtotas, kas neļauj droši organizēt prāmja satiksmi - nepieciešama to uzstādīšana un sistematizēšana.

Izstrādāt skaidru normatīvo regulējumu par kuģošanas noteikumiem, licencēšanu un sadarbību ar Rīgas brīvostas pārvaldi, ņemot vērā nepieciešamību pēc lielām investīcijām pietātnu izbūvē un kuģu iegādē, lai ieviestu un uzturētu ūdens transporta pakalpojumus. Lai gan ūdenstransporta ieviešana prasa lielas investīcijas, tiek prognozēts, ka tas ilgtermiņā sniegs ievērojamus ekonomiskos ieguvumus, samazinot ceļā pavadīto laiku un degvielas izmaksas. Risku mazināšanai var paredzēt elastīgu kursēšanas grafiku, kas pielāgojams sezonai, adaptīvas pietātnes, kas noturīgas pret ūdens līmeņa izmaiņām un integrēt biļešu sistēma ar sabiedrisko transportu.

Nepieciešama sadarbība ar privātajiem teritoriju attīstītājiem ikdienas un rekreatīvo braucienu organizēšanā (piemēram, Preses nama kvartāla attīstītāji var būt sadarbības partneri pilsētai pietātnes infrastruktūras attīstībā).

³⁹ Izpēte par integrētu, zemu emisiju ūdenstransporta attīstības potenciālu un iespējām Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā. Pieejams: https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/Gala%20zi%C5%86ojums_Izp%C4%93te%20par%20%C5%ABdenstransporta%20att%C4%ABst%C4%ABbu.pdf

3.8.6. Tūrisma potenciāls

Šobrīd Rīgas pilsētā darbojas vairāki tūrisma kuģīšu pakalpojumu sniedzēji, kas nodrošina dažādus maršrutus pa Daugavu un Pilsētas kanālu. Tūrisma kuģīši aktīvi kursē sezonālā periodā no maija līdz oktobrim, piedāvājot atšķirīgus kursēšanas grafikus - ar intervāliem ik pēc 30 minūtēm, stundas vai divām stundām, atkarībā no konkrētā maršruta un pakalpojuma sniedzēja.

Braucienu ilgums parasti sastāda vienu stundu, tomēr ir pieejami arī garāki maršruti, piemēram, brauciens uz Mežaparku, kas ilgst 1 stundu un 15 minūtes, vai maršruts uz Jūrmalu ar 2,5 stundu ilgumu. Visi piedāvātie maršruti ir veidoti ar kopīgu iezīmi - tie visi ir saistīti ar pilsētas centru kā galveno atskaites punktu, kas atspoguļo esošās infrastruktūras centralizēto raksturu.

Atpūtas kuģīši ir guvuši plašu atzinību un popularitāti dažādu lietotāju grupu vidū. Tie ir īpaši iecienīti starptautisko tūristu vidū, kas izmanto šos pakalpojumus, lai iepazītu Rīgu no ūdens perspektīvas. Rīgas iedzīvotāji šos maršrutus izmanto atpūtas un izklaidei, īpaši vasaras sezonā. Tomēr bilešu cenas uz tūrisma kuģīšiem ir ievērojami augstākas salīdzinājumā ar pilsētas sabiedrisko transportu, kas padara tūrisma kuģīšus nepievilcīgus ikdienas pārvietošanām un nosaka to pašreizējo orientāciju uz atpūtas un tūrisma funkcijām.

Visas Rīgas domes Ārtelpas un mobilitātes departamenta valdījumā esošās pietātnes izvietotas pilsētas centrālajā daļā posmā no Vanšu tilta līdz Salu tiltam, kā arī trīs pietātnes pilsētas kanālā40 (59.attēls). Pilsētai jāturpina aktīvi attīstīt šo infrastruktūru, jo tā sniedz plašas iespējas tūrisma veicināšanai un pilsētas ūdens resursu efektīvākai izmantošanai. Infrastruktūras attīstība ir būtiska, lai nodrošinātu gan esošo tūrisma funkciju uzlabošanu, gan potenciālo paplašināšanu uz citām mobilitātes vajadzībām.

Veiktie pētījumi⁴¹ par ūdenstransporta attīstību Rīgā fokusējas uz diviem galvenajiem virzieniem:

- prioritāte ir uzlabot apkaimju savienojumus ar centru, nodrošinot efektīvākus un daudzveidīgākus mobilitātes risinājumus;
- būtisks mērķis ir esošo tiltu atslogošana, piedāvājot ūdenstransportu kā alternatīvu tradicionālajiem sauszemes maršrutiem.

Pētījumi uzsver nepieciešamību attīstīt ūdenstransportu kā sabiedriskā transporta sastāvdaļu, nevis tikai kā tūrisma pakalpojumu. Šāda pieeja ļautu izveidot integrētu transporta sistēmu, kas apkalpo gan ikdienas mobilitātes vajadzības, gan tūrisma nozares intereses.

Esošās pietātnes sniedz labas iespējas tūrisma veicināšanai, bet to potenciāls nav pilnībā izmantots. Rīgas ūdens tīkls ir ievērojams resurss tūrisma attīstībai, tomēr pašreizējie pētījumi liecina par to, ka trūkst detalizētu datu par tūristu plūsmām un specifisko pieprasījumu. Sabiedrības līdzdalības pasākuma ietvaros ūdens transporta pakalpojumu sniedzējs identificēja vairākas potenciālas pietātņu attīstības vietas pilsētas kanālā: pie Nacionālās operas - norādīts uz lielu pasažieru pieprasījumu izkāpt tieši pie Operas;

⁴⁰ Izpēte par integrēta, zemu emisiju ūdenstransporta attīstības potenciālu un iespējām Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā. Pieejams: https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/Gala%20zi%C5%86ojums_Izp%C4%93te%20par%20%C5%ABdenstransa%20att%C4%ABst%C4%ABbu.pdf

⁴¹ Izpēte par integrēta, zemu emisiju ūdenstransporta attīstības potenciālu un iespējām Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā. Pieejams: https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/Gala%20zi%C5%86ojums_Izp%C4%93te%20par%20%C5%ABdenstransa%20att%C4%ABst%C4%ABbu.pdf

Bastejkalna apkaimē tuvāk Brīvības laukumam - konstatēta liela cilvēku plūsma un esošo pietārtņu pārslodze; pie Centrāltirgus - atzīmēta esošās infrastruktūras modernizācijas iespēja, Andrejostā ka arī Daugavas kreisajā krastā (AB dambis, Ķīpsala, Āgenskalna līcis) - norādīts uz publiski pieejamu pietārtņu trūkumu.

Nākotnes attīstībā būtu jāņem vērā gan tūrisma nozares vajadzības, gan integrācijas iespējas ar pilsētas vispārējo transporta sistēmu, lai izveidotu efektīvu un daudzfunkcionālu ūdenstransporta tīklu.

3.8.7. Turpmākās attīstības virzieni

- Prioritāte 2. kārtai - centra šķērsojumu attīstība sniedz maksimālo ieguvumu RVC AZ
- Pakāpeniska ieviešana - sākot ar pilotprojektu ziemeļu lokā
- Integrēta plānošana - sasaiste ar kopējo pilsētas mobilitātes sistēmu
- Vides pieejamība - obligāta prasība visām jaunajām pietārtnēm

Turpmākā attīstība var ietvert elektroflotes paplašināšanu CO₂ emisiju turpmākai samazināšanai, starptautiskos savienojumus ar Igauniju un Somiju perspektīvā, gudrās pilsētas tehnoloģiju ieviešanu ar IoT sensoriem un reāllaika informāciju, kā arī integrāciju ar MaaS "Mobilitāte kā pakalpojums" platformām.

3.9. Autotransporta novietņu attīstība

1.Problēmu apkopojums

- RVC AZ teritorijā ielu maksas stāvvietu aizpildījums tuvāk Centram, t.sk., Vecrīgā daudzviet sasniedz 95-100%. Tālāk no Centra aizpildījums samazinās līdz aptuveni 70-80%.
- Bezmaksas stāvvietas ielu telpā RVC AZ teritorijā.
- Ilgstoša elektroauto stāvēšana ielu stāvvietās, t.sk., Vecrīgā, nenotiek transporta rotācija, attiecīgi problemātiska brīvo vietu atrašana.
- Atvieglotas tiesības centra iedzīvotājiem novietot automašīnas ielu stāvvietās.
- Stāvvietas ārpus ielu sarkanajām līnijām, galvenokārt, apkalpo privātie operatori.
- Privātās stāvvietas (ar ierobežotu piekļuvi) dominē attiecībā pret publiskajām stāvvietām.
- Pastāv piegādes transporta stāvvietu deficīts.
- Stāvvietu trūkums Vecrīgas tuvumā.
- Stāvvietu un/vai stāvparku trūkums pie RVC AZ robežas.
- Īslaicīgo stāvvietu trūkums pie izglītības, kultūras un citām publiska rakstura iestādēm, t.sk., stacijas un autoostas.
- Vāji attīstīta navigācijas sistēma brīvo stāvvietu attēlošanai.
- Ielu stāvvietu īpatsvars pret kopējo stāvvietu skaitu centrā ir tikai 17%. Tas ierobežo pašvaldības iespēju tieši ietekmēt pilsētas centrā iebraucošā transporta apjomu.

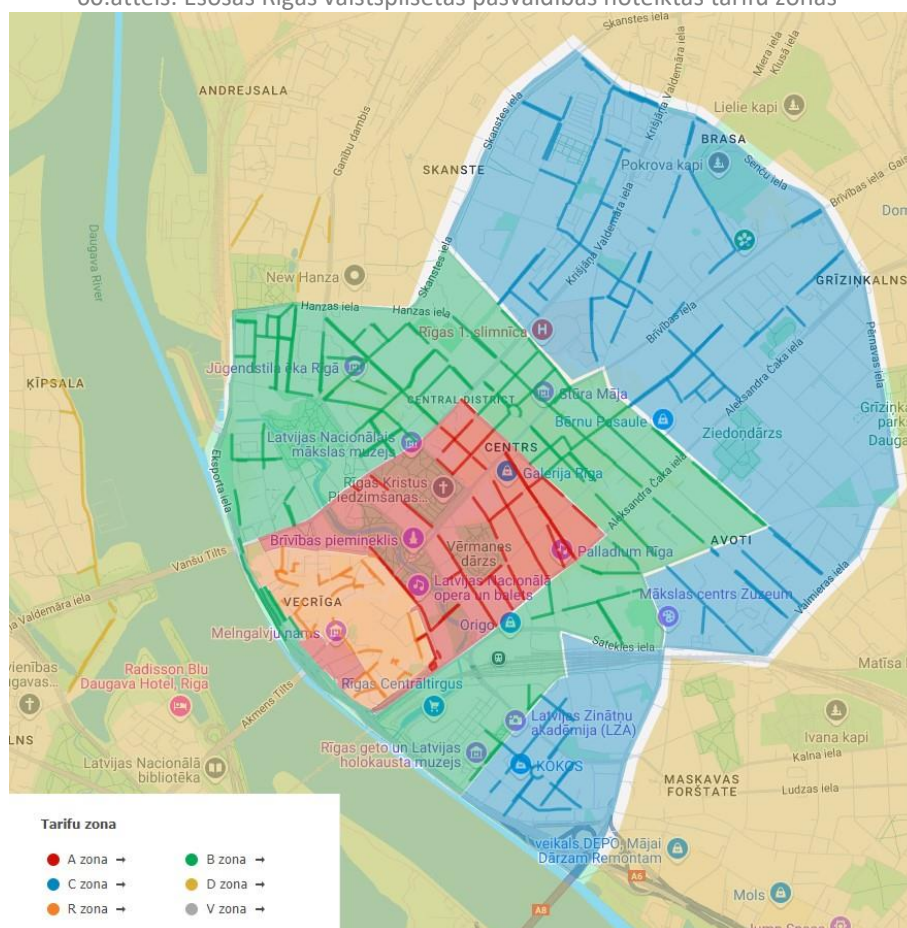
2. Risinājumi

Mērķis: Samazināt autotransporta klātbūtni ielas telpā un veicināt paradumu maiņu, palielinot citu pārvietošanās līdzekļu izmantošanu – mikromobilitāti un ST.

3.9.1. Autonovietņu tarifu zonējums

Esošajā situācijā visa Rīgas teritorija ir sadalīta tarifu zonās (60.attēls). Lai gan platības ziņā vislielākā ir D zona, tajā ir viszemākais maksas stāvvietu skaits, kas izvietots ielu malās. Ja Rīgas valstspilsētas pašvaldība plāno ieviest maksas stāvvietas ielu malās jebkurā no tarifu zonām, nepieciešama vien konkrētās teritorijas aprīkošana ar ceļazīmēm un marķējumu, kā arī nepieciešamības gadījumā uzstādāms norēķinu automāts. Pirms stāvvietu ieviešanas jāveic padziļinātāka izpēte par satiksmes organizāciju konkrētajā ielā, jo nereti vietās bez maksas stāvvietām, tās ir izvietotas haotiski un iespējams veicama to pārstrukturēšana.

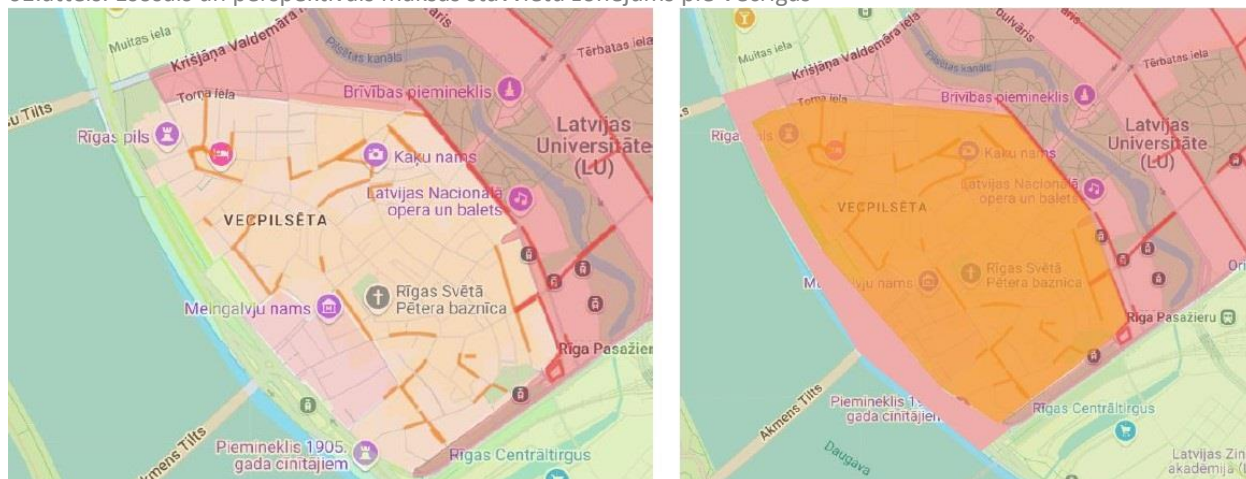
60.attēls. Esošās Rīgas valstspilsētas pašvaldības noteiktās tarifu zonas⁴²



TmP ietvaros 11.novembra krastmalā tiek piedāvāts mainīt tarifu zonējumu no B uz A (61.attēls). Visā Vecrīgas teritorijā ieviešama R zona, ietverot arī 11. novembra krastmalas vietējo brauktuvi, Audēju ielu, Peldu ielu, pie Strēlnieku laukuma un citas ielas, kurās šobrīd ir Vecrīgas teritorijā apzīmētas kā A zona.

⁴² Pilsētas autostāvvietu tarifu zonas. Pieejams: rigassatiksmel.lv/lv/pakalpojumi/autostavvietu-pakalpojumi/autostavvietu-pakalpojumi/

61.attēls. Esošais un perspektīvais maksas stāvvietu zonējums pie Vecrīgas



Rīgas valstspilsētas pašvaldības Pilsētas attīstības departamenta Mobilitātes plānošanas pārvaldes veidots attēls

R zonā ieteicams palielināt darbības laika posmu no šobrīd esošā 6.00 - 24.00, ietverot arī nakts stundas par samazinātu maksu, piemēram nakts laikā no 00.00 līdz 6.00 piemērojot B vai C zonas tarifu.

3.9.2. Pazemes, daudzstāvu autonovietņu un stāvparku attīstība

Izvērtējot potenciālo nepieciešamību pēc stāvvietām, t.sk. Vecrīgai, lai nodrošinātu gan tās apmeklētāju, gan iedzīvotāju vajadzības, papildus agrāk uzskaitītajām perspektīvajām stāvvietām iespējams realizēt vēl dažas pazemes autonovietnes, skat. 2.tabulā, 62.attēlā vai **22.pielikumā**.

2.tabula. Perspektīvas pazemes autonovietnes

Adrese	Kad.nr.	Zemes vienības īpašnieks	Zemes vienības platība, m2	Apbūvēts / neapbūvēts	Izbūves iespējas	Ietilpība, komentāri
Perspektīvas pazemes autonovietnes						
Vilhelma Purviša iela (pretī augstceltnei)	01000040006	pašvald.	0.6699 ha	Skvērs	Pazemes autonovietne	Ap 185 vietām vienā stāvā
Latviešu strēlnieku laukums 3	01000010015	pašvald.	0.4467 ha	Skvērs	Pazemes autonovietne	Agrāk izstrādāts būvprojekts. Ietilpība 220 vietas. 1 stāvs
Aspazijas bulvāris 3, daļa Kr.Barona ielas un Aspazijas bulv. stūrī	01000050056	jurid. pers.	1.2095 ha	Operas nams ar labiek.terit.	Pazemes autonovietne	Ap 80 vietām vienā stāvā
Mūkusalas iela 3	01000490143	valsts	2.8554 ha	apbūvēts (daļēji)	Pazemes autonovietne	Agrāk izstrādāts būvprojekts. Ietilpība 213 vietas. 1 stāvs
Brīvības iela 75	01000230108	jurid. pers.	1.4635 ha	apbūvēts, labiek.	Pazemes autonovietne	Ap 165 vietām vienā stāvā
Elizabetes iela 2 k-1	01000100124	pašvald.	0.2711 ha	apbūvēts (daļēji)	Pazemes autonovietne	Ap 50 vietām vienā stāvā
Kr. Barona iela 107	01000270030	pašvald.	1.0622 ha	apbūvēts, labiek.	Pazemes autonovietne	Ap 63 vietām vienā stāvā
13.janvāra iela	01000040166	pašvald.	3.9717 ha	iela	Pazemes autonovietne	Agrāk izstrādāts būvprojekts.

						Ietilpība 382 vietas. 2 stāvi
Prāgas iela 1	01000040116	jurid.pers	1.166 ha	Laukums/ autoosta	Pazemes autonomvietne	Ap 228 vietām vienā stāvā
11.novembra krastmala	01000079999 01000072011 01000082012 01000082006 01000070200 01000080200	pašvald.	1.2787 ha 0.0796 ha 1.5234 ha 0.0849 ha 0.0722 ha 0.0821 ha	iela, stāvvietas	Pazemes autonomvietne	Ap 85 vietām vienā stāvā
Esplanāde Kr. Valdemāra iela 10B	01000090002	pašvald.	6.6952 ha	Parks	Pazemes autonomvietne netālu no Raiņa skulptūras	Ap 234 vietām vienā stāvā

SIA "E.Daniševska birojs" veidota tabula

Tālāk no Vecrīgas atbilstoši Rīgas Centrāltirgus telpiskās attīstības koncepcijai paredzēta autonomvietne V.Purvīša ielā 4 un 6, kā arī Gaiziņa ielā 5k-1 ar ietilpību 275 automašīnām, agrākos Rīgas plānošanas dokumentos vieta atvēlēta Multimodālā transporta mezgla izbūvei. Atbilstoši šī TmP ietvaros veiktās esošās, esošās plānotās situācijas analīzei, Multimodālā transporta mezgla izbūve nav lietderīga un tā vietā attīstāma tieši autonomvietne, kas apkalpos tirgus apmeklētājus, kā arī var kalpot Vecrīgas/Spīķeru apmeklētājiem. Teritorijā ir potenciāls izbūvēt arī daudzstāvu autonomvietni.

Tāpat atklātas autonomvietnes un/vai daudzstāvu novietnes attīstāmas pie RVC AZ robežām (skat. 3. tabulā, 62.attēlā vai **22.pielikumā**, aizstājot esošās stāvvietas, neapbūvētās teritorijas vai teritorijas ar sliktā stāvoklī esošām ēkām - graustiem. Stāvvietas ierīkojamas netālu no ST pieturvietām, tādējādi nodrošinot iespēju pārsēsties uz pilsētas ST, pasažieru dzelzceļu vai mikromobilitātes līdzekļiem.

3.tabula. Perspektīvas virszemes un daudzstāvu autonomvietnes

Adrese	Kad.nr.	Zemes vienības īpašnieks	Zemes vienības platība, m2	Apbūvēts / neapbūvēts	Izbūves iespējas	Ietilpība, komentāri
Perspektīvas virszemes un daudzstāvu autonomvietnes						
Vilhelma Purvīša iela 25	01000410011	jurid.pers.	0.9374 ha	Apbūvēts (ēkas)	Stāvvietā/ Daudzstāvu stāvvietā	Ap 137 vietām vienā stāvā
Mūkusalas iela 5	01000490113	valsts	0.5729 ha	Daļēji apbūvēts - stāvvietā	Daudzstāvu stāvvietā	Agrāk izstrādāts būvprojekts. Ietilpība ap 200 vietām. 5 stāvi
Jāņa Dikmaņa iela 10	01000240002	jurid. pers.	0.7916 ha	Apbūvēts - stāvvietā	Daudzstāvu stāvvietā	Esoša ietilpība 198 vietas. Iespējams izbūvēt 2-4 stāvu autonomvietni
bez adreses (Skanstes un Zirņu ielu stūrī)	01000242148	pašvald.	0.9674 ha	Parka teritorija	Stāvvietā	Ap 160 vietām
Balasta dambis 2	01000620137	jurid. pers.	5.8287 ha	Notiek daudzstāvu stāvvietas būvdarbi	Daudzstāvu stāvvietā	Agrāk izstrādāts būvprojekts. Ietilpība ap 1000 vietām

V.Purvīša iela 4 un 6. Gaiziņa iela 5k-1	01000040166; 01000040010; 01000040012	jurid.pers	0.3918 ha 0.3869 ha 0.6418 ha	Apbūvēts, slikta stāvokļa apbūve	Stāvvietu/ Daudzstāvu stāvvietu	Ap 275 vietām vienā stāvā
Andrejostas iela 20	01000110179	jurid.pers	0.5237 ha	Neapbūvēts	Notiek projektēšana daudzstāvu stāvvietai	Tiek izstrādāts būvprojekts. Ietilpība ap 1000 vietām
Brīvības iela 198	01000350174	jurid.pers	0.743 ha	Apbūvēts. Daudzstāvu stāvvietu - nedarbojoša	Nepieciešams pabeigt izbūves darbus - nodot ekspluatācijā	Agrāk izstrādāts būvprojekts. Ietilpība 279 vietas. 4 stāvi
Brīvības gatve 210,210A,212,212A,212C. Bērzaunes iela 2,2A,2B,4	01000700009 01000700130 01000702074 01000702073 01000702012 01000702537 01000700008	jurid.pers fiziska pers.	0.1881 ha 0.061 ha 0.0232 ha 0.044 ha 0.0186 ha 0.04 ha 0.1852 ha	Daļēji apbūvēti zemes gabali, lielākoties ēkas "grausti"	Daudzstāvu stāvvietu	Ap 157 vietām vienā stāvā
Pie Gaujas ielas	01000900010	pašvald.	1.1734 ha	Neapbūvēta teritorija	Stāvvietu	Ap 296 vietām
Ganību dambis 19D	01000140027 01000140035 01000140111 01000122025 01000120167 01000149999	jurid.pers pašvald.	1.2761 ha 0.04 ha 0.1522 ha 0.0778 ha 0.1633 ha 5.6638 ha	Daļēji apbūvēti daži zemes gabali	Stāvvietu/ Daudzstāvu stāvvietu	Ap 600 vietām
Lucavsala (pie Laivu ielas)	01000510176	pašvald.	11.2115 ha	Esoša stāvvietu	Daudzstāvu stāvvietu	Ap 105 vietām vienā stāvā

SIA "E.Daniševska birojs" veidota tabula

Virszemes autonomvietnēm, kurām agrāk nav izstrādāti būvprojekti, stāvvietu ietilpība aprēķināta teritorijas daļu dalot ar 25 (minimālā 1 stāvvietai nepieciešamā platība), savukārt pazemes un daudzstāvu stāvvietām platību dalot ar 35.

Atbilstoši spēkā esošajam RVC AZ TP TIAN ir noteiktas apbūves teritorijas JC5 – teritorija, kur piemēro JC teritorijai noteiktās prasības, bet kur atļauta arī daudzstāvu transportlīdzekļu novietne ar ietilpību līdz 1000 transportlīdzekļiem; un JC6 – teritorija, kur atļauta tikai daudzstāvu transportlīdzekļu novietne ar ietilpību līdz 1000 transportlīdzekļiem un palīgizmantošana ne vairāk par 20% no stāvu platības. Jauktas apbūves teritorijā (J) atļautā būvju būvniecība un izmantošana nosaka, ka drīkst būt transportlīdzekļu novietnes. Tas nozīmē, ka grafiski iezīmētajās Centru apbūves teritorijās (JC5) un (JC6) kā arī Jauktas apbūves teritorijā (J) iespējams izbūvēt jaunas vai saglabāt un attīstīt esošās autonomvietnes kā publiski pieejamas transportlīdzekļu novietnes.

Tiek rekomendēts attīstīt **stāvparkus** (62.attēls vai **22.pielikums**), atbilstoši *Rīgas domes autonomvietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrādes Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plānam, 2014.g.* aktualizējot situāciju par tuvākajiem iespējamajiem stāvparkiem:

- Zem J. Zemitāna tilta T/C Domina pusē (kad.nr. 01000700935) – ietilpība 180 auto (stāvparks nr.7*)
- A. Deglava ielā 41 (kad.nr. 01000710081) – ietilpība 120 auto (stāvparks nr.9*)
- Salu tilta un Krasta ielas salās (stāvparks nr. 13*) – kopējā ietilpība 400 auto no tiem:
 - kad.nr. 01000439999 - ietilpība 140 un 100 auto
 - kad.nr. 01000432010 - ietilpība 160 auto

- Lucavsalas ielā 1A (kad.nr. 01000510058) – ietilpība 130 auto (stāvparks nr. 15*)
- Pie Hanzas šķērsojuma (stāvparks 24*) – kopējā ietilpība 290 auto no tiem:
 - Daugavgrīvas iela 75 (kad.nr. 01000630056) - ietilpība 90 auto
 - Līlijas iela (kad.nr. 01000660115) – ietilpība 80 auto
 - Daugavgrīvas iela (kad.nr. 01000630061) – ietilpība 120 auto

Minētā stāvparku ietilpība rēķināta kā atklātai vienlīmeņa autonovietnei. Vairākās no nosauktajām teritorijās ir iespējams attīstīt vairāklīmeņu novietnes, ja pēc tām pieaug pieprasījums.

*Rīgas domes autonovietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāns, 2014.g. ar tajā ieviesto stāvparku numerācija.

Stāvparku sistēmas ieviešana Rīgā ir kopējā pilsētas transporta sastāvdaļa, kas var uzlabot mobilitāti pilsētas teritorijā, atslogot RVC AZ no privātā transporta un veicināt vides kvalitātes uzlabošanos.

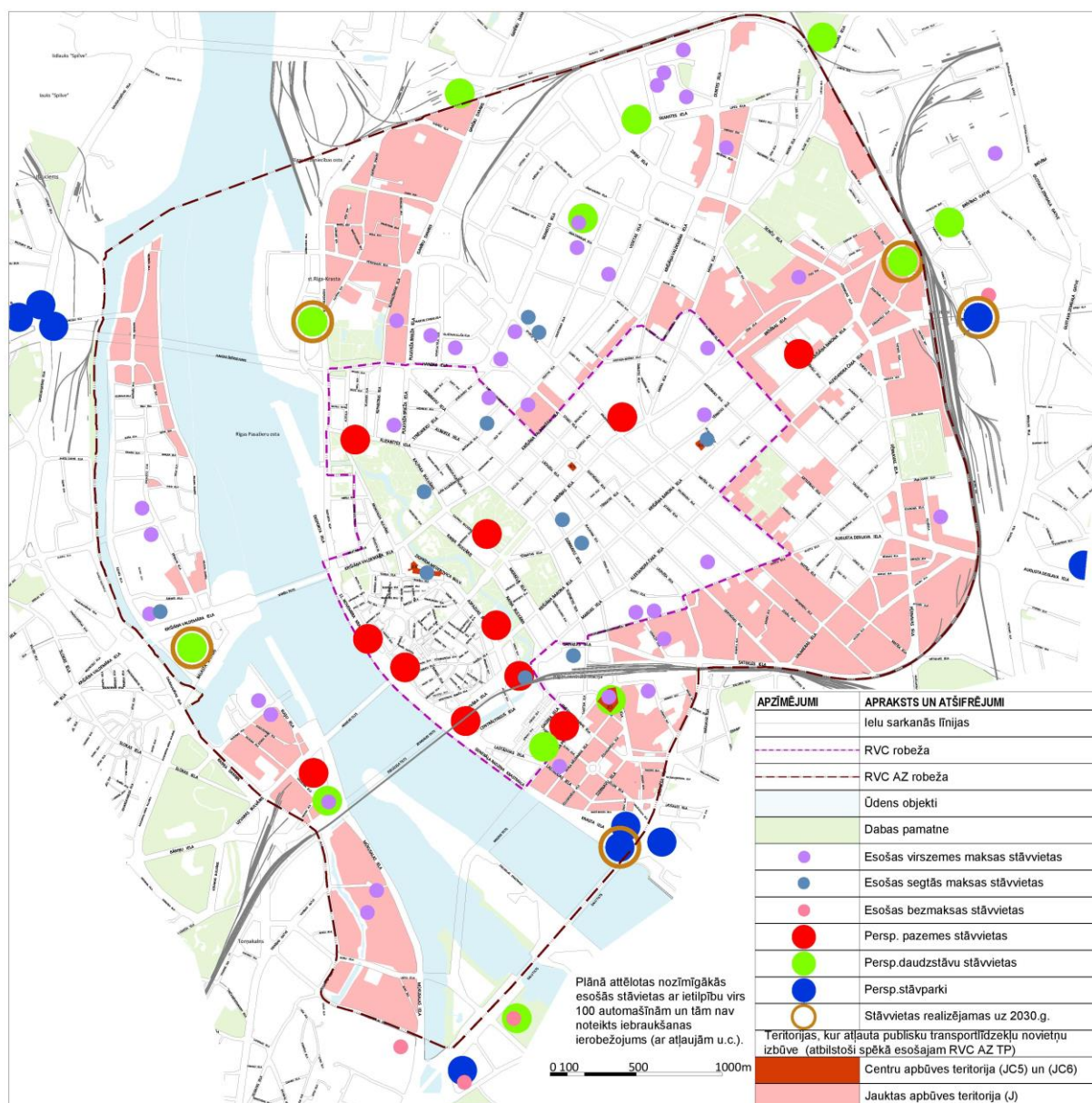
Primāri stāvparku sistēma ieviešama vietās, kur tiek nodrošināta ērta piekļuve no maģistrālām ielām un netālu atrodas ST pieturvietas, kas ļauj sasniegt pilsētas centru bez papildu pārsēšanās utml. Stāvparku sistēmas attīstībai jānotiek pakāpeniski un tai ir jābūt saistītai ar pārējām aktivitātēm privātā transporta ierobežošanai pilsētas centrā – gājēju un veloinfrastruktūras attīstība, ST joslu attīstība, pakāpeniska stāvvietu likvidēšana ielu sarkanajās līnijās u.c. Stāvparki var tikt apvienoti ar dažādām papildus funkcijām - veikaliem, kafejnīcām u.c.

Stāvvietas pie ST pārsēšanās punktiem, kuras regulāri aizpildās, ir iespējams pārvērst par stāvparkiem.

Stāvparku sistēmas mērķis ir mazināt gaisa un trokšņa radīto piesārņojumu, samazināt transporta klātbūtni pilsētas centrā, veicināt gājēju, mikromobilitātes un ST attīstību.

Perspektīvo stāvvietu un stāvparku izbūvei pārskatāmas rezervējamās teritorijas. Detalizētāku grafisko materiālu par rezervējamām zemes platībām skatīt šī ziņojuma 4.sadaļā.

62.attēls. Transportlīdzekļu novietņu attīstības shēma



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

3.9.3. Autonovietņu attīstības scenāriji

Esošās situācijas raksturojums

- Rīgas centrs ir vēsturiskā apbūve ar ierobežotu ielu platumu.
- Liels satiksmes un gaisa piesārņojuma apjoms, sastrēgumi, trokšņi.
- Liela daļa ielu malas tiek izmantotas kā autostāvvietas, kas samazina vietu gājējiem, sabiedriskajam transportam un velo infrastruktūrai.
- Pieprasījums pēc stāvvietām ir mainīgs – darba dienās ļoti augsts, vakaros un brīvdienās zemāks.

Autonovietņu attīstības scenāriji

Scenārijs A: Esošā stāvvietu skaita saglabāšana

Ielu teritorijā:

- Saglabā ielu malās esošo stāvvietu skaitu, bet optimizē to izvietojumu (vietām pārkārtojot, lai uzlabotu satiksmes drošību).
- Modernizē maksas sistēmu (dinamiskās cenas – augstāka maksa pīķa stundās).

Maksas stāvlaukumi un daudzstāvu stāvvietas:

- Esošie laukumi tiek atjaunoti un labiekārtoti.
- Veicina daudzdzīvokļu kvartālos pazemes vai daudzstāvu stāvvietu izbūvi.

Plusi: autobraucējiem saglabājas ierastais komforts, ekonomiski vieglāk realizēt.

Mīnusi: ierobežota ielu telpa gājējiem un velobraucējiem, nemazinās satiksmes intensitāte un piesārņojums.

Scenārijs B: Pakāpeniska stāvvietu samazināšana uz ielām

Ielu teritorijā:

- 5–10 gadu laikā pakāpeniski samazina ielu malās pieejamo vietu skaitu (par 20–30%).
- Atbrīvoto vietu izmanto gājēju ietvēm, velojoslām, sabiedriskā transporta joslām, zaļajām zonām.

Maksas stāvlaukumi un daudzstāvu stāvvietas:

- Kompensē samazinājumu, attīstot daudzstāvu stāvvietas (ar prioritāti centra perifērijā un pie sabiedriskā transporta mezgliem).
- Veicina stāvparku sistēmu – ārpus centra autostāvvietas ar savienojumu ar sabiedrisko transportu.

Plusi: uzlabo pilsētvidi, samazina autotransporta dominanci, atbrīvo vietu ilgtspējīgai mobilitātei.

Mīnusi: sākotnēji neapmierinātība autobraucēju vidū, vajadzīgas lielas investīcijas stāvvietu alternatīvās.

Ieteicamais kombinētais risinājums

- Īstermiņā (3–5 gadi): saglabāt stāvvietu skaitu, uzlabojot maksas sistēmu, organizēt pilotprojektus ar samazinātu ielu stāvvietu apjomu.
- Vidējā termiņā (5–10 gadi): pakāpeniski samazināt ielu stāvvietu apjomu par 20–30%, vienlaikus attīstot daudzstāvu stāvvietas un stāvparkus.
- Ilgtermiņā (10+ gadi): pārorientēt centru uz ilgtspējīgu mobilitāti ar ierobežotu stāvvietu apjomu uz ielām, nodrošinot alternatīvus mobilitātes risinājumus.

4.tabula. Autonovietņu attīstības scenāriju salīdzinājums

Kritērijs	Scenārijs A – esošā skaita saglabāšana	Scenārijs B – pakāpeniska samazināšana (20–30%)
Ielu stāvvietas	Saglabā esošo apjomu; neliela optimizācija	Pakāpeniski samazina; vietas izmanto velojoslām, gājējiem, ST
Maksas stāvlaukumi	Esošo laukumu modernizācija	Attīstība, īpaši daudzstāvu stāvvietas perifērijā
Stāvparku sistēma	Ierobežota nozīme	Attīstība kā alternatīva
Maksas politika	Vienkārša, ar iespējamu dinamisku tarifu	Diferencēta – augstāka cena centrā, lētāk perifērijā
Plusi	Lētāk, autobraucēji saglabā komfortu, nav krasu pārmaiņu	Uzlabojas pilsētvide, pakāpeniska sabiedrības pielāgošanās
Mīnusi	Nav vietas jaunai infrastruktūrai	Nepieciešamas investīcijas, sākotnēji var radīt neapmierinātību
Investīciju apjoms	Zems–vidējs	Vidējs–augsts
Ietekme uz vidi	Neitrāla, bez būtiska uzlabojuma	Pozitīva – mazāk piesārņojuma un trokšņa
Ietekme uz ekonomisko attīstību centrā	Saglabā esošo aktivitāti, bet ierobežo jaunu uzņēmumu ienākšanu telpu deficīta un vides kvalitātes dēļ	Veicina jaunu uzņēmumu (kafejnīcas, pakalpojumi, radošās industrijas) attīstību, pateicoties uzlabotai publiskajai telpai
Ietekme uz iedzīvotāju izvēli dzīvot centrā	Ierobežota – dzīves kvalitāte nemainās, dzīvot centrā izvēlas tie, kuriem ir pieņemami līdzšinējie auto izmantošanas ierobežojumi	Palielinās pievilcība ģimenēm un jauniešiem profesionāļiem, kuriem ir pieņemama privātam auto alternatīvi pārvietošanās veidi

3.9.4. Elektrouzlādes infrastruktūra

Elektrouzlādes infrastruktūras attīstības sadaļa ir izstrādāta izmantojot 2023. gada izstrādāto pētījumu “Elektrotransporta uzlādes infrastruktūras tīkla attīstības koncepcijas izstrāde Rīgas valstspilsētas administratīvai teritorijai” (SIA “Grupa93”, SIA “IE:LA Inženieri”, SIA “A.Ābeles inženieru birojs”, 2023.g.)

Mērķis: Eiropas Savienības politikas kontekstā Rīgas valstspilsēta ir noteikusi ambiciozu mērķi kļūt par klimatneitrālu pilsētu līdz 2050. un par pirmo klimatneitrālo pilsētu Baltijā. Lai sasniegtu uzstādīto mērķi, ir nepieciešams rast risinājumus gaisa piesārņojuma samazināšanā un klimata neitralitātes uzlabošanā.

Turpmākos gados, lai sasniegtu koncepcijas mērķus līdz 2035. gadam Rīgas pilsētā jāattīsta publiskās uzlādes punktus vietās, kur koncentrējas iedzīvotāji, darba vietas un publiskie objekti. Prioritāri jāattīsta uzlādes vietas privātos laukumos (līdz 2035. gadam publiski pieejamo uzlādes punktu īpatsvaram sastādot 85%) un sekundāri uzlādes iespējas ielu sarkanajās līnijās (līdz 2035. gadam publiski pieejamo uzlādes punktu īpatsvaram sastādot aptuveni 15%). Teritorijās, kur nav pietiekošs privāto laukumu nodrošinājums, jāizskata iespēja nodrošināt elektrouzlādi pašvaldībai piederošajos īpašumos ārpus sarkanajām līnijām.

Tikls jāattīsta vienmērīgi visā pilsētas teritorijā gan pilsētas centrā, gan apkaimēs. Sakarā ar ZEZ ieviešanu un iespējamo mobilitātes samazinājumu centra zonā, potenciālais uzlādes punktu skaits centrā var būt par 30% un vairāk mazāks nekā ārpus centra.

Vecrīgas teritorijā nav atļauta publisko uzlādes punktu attīstība ielas sarkanajās līnijās, izņemot tā perifērijas ielās, piemēram, 11. Novembra krastmalā u.c.

Centra ielās prioritāri, ja tas tehniski iespējams, vēlams uzstādīt uzlādes stacijas uz salīgas brauktuves stāvvietu joslā, bet ja šāds variants nav realizējams, uz ietvēm saglabājot gājēju satiksmes telpas platumu vismaz 2 m (atsevišķos gadījumos, tos izvērtējot, pieļaujams līdz 1,5 m).

Tuvāko gadu laikā pašvaldībai ir nepieciešams pastiprinātāk pievērst uzmanību tieši zonām un kvartāliem pilsētas centrā, vērtējot tos individuāli – nokartējot dabā reālās stāvvietas, lai gūtu priekšstatu un informāciju par esošo situāciju un iespējām uzlādes punktu izvietojumam.

Elektrouzlādes projektēšanas principi un dizaina risinājumi atkarīgi no elektrouzlādes iekārtu izmēra, to novietojuma ielu telpā vai laukumos, drošības parametriem un tehniskajām iespējām konkrētā vietā izbūvēt elementus.

Rīgā sarkanajās līnijās atrodamas paralēlas, slīpa novietojuma un perpendikulāri izvietotas autostāvvietas. Katrā no novietojuma tipiem ir dažādi risinājumi iespējamajam elektrouzlādes iekārtas novietojumam. Nosakot tehniskos parametrus jāņem vērā iekārtu ietekme uz visu satiksmes dalībnieku kustību, lietošanas ērtumu, kā arī vizuālā ietekme ielas telpā.

Ielu sarkanajās līnijās tehniski ir pieļaujami un iespējami visi uzlādes punktu tipi - lēnas, vidēji ātras un ātras jaudas uzlādes. Būtiski ir ņemt vērā katras uzlādes iekārtu izmērus un to novietojumu attiecībā pret stāvvietām, ietvi, velosipēdu ceļu un brauktuvi. Tajā pat laikā jāņem vērā apkārtējās apbūves konteksts:

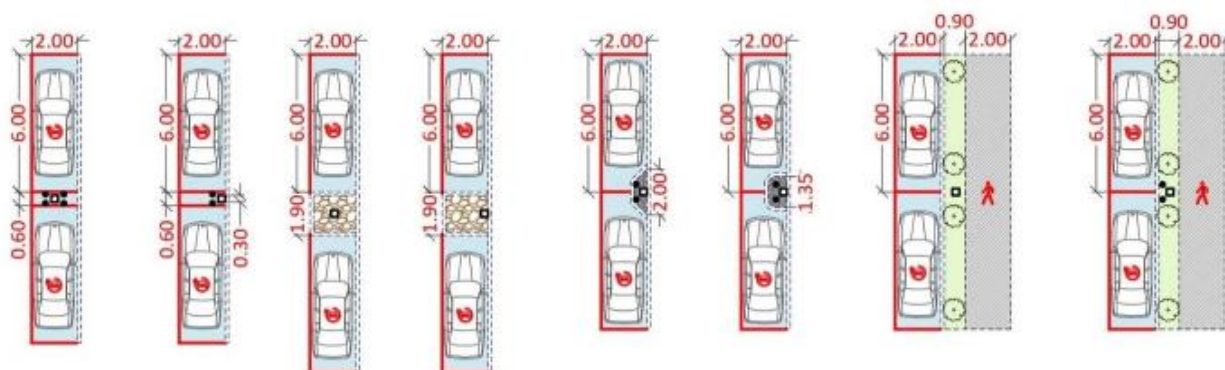
- Lēnā uzlāde iespējama, izmantojot apgaismojuma balstus, konkrētajās vietās arī izveidojot specializētās autostāvvietas.
- Vidējas un ātras uzlādes punkti, kas ir atsevišķi novietotas iekārtas, var izvietot paralēlās, perpendikulārās un slīpās stāvvietās.

Lai to izdarītu, nodrošinot satiksmes drošību, kvalitatīvus ielu pārbūves risinājumus un lietošanas ērtumu, ir analizēti iespējami izvietojuma risinājumi:

Paralēlās stāvvietās elektrouzlādes punktus var izvietot, ja aiz ielas apmales ir cietā seguma vai labiekārtojuma zona starp brauktuvi un ietvi vai velosipēdu ceļu. Tādā gadījumā jāievēro 50 cm plata drošības zona no autostāvvietas malas līdz elektrouzlādes iekārtai. Elektrouzlādes iekārta un drošības zonas uz stāvvietu un ietvi veido kopējo elektrouzlādes iekārtas izvietojumam nepieciešamo platumu. Elektrouzlādes iekārta nevar ierobežot gājēju telpu. Ietvēm jā saglabā vismaz 2 m efektīvais platums gājēju kustībai, vai arī velosipēdu ceļam efektīvais platums atbilstoši LVS 190-9 Velosatiksmes. Izņēmumu gadījumos ietvēm, kurās nav intensīva gājēju satiksme, efektīvais platums var būt 1,5 m. Gājēju drošības zonas bez šķēršļiem 0,25 m, velosatiksmes drošības zonas atbilstoši LVS 190 -9 Velosatiksmes standartam. Ja nav iespējams elektrouzlādes iekārtas novietot atsevišķā zonā, tad tiek rekomendēts veidot izvirzījumu starp autostāvvietām. Šādos risinājumos jāņem vērā iekārtas parametri, kā arī automašīnas pārkāres zonas. Tiek rekomendēts izvirzījumus izbūvēt nodalītus ar ielas apmalēm. Kā piemērotākais no šāda veida risinājumiem būtu 1.90 m plata salas izbūve starp stāvvietām, līdz ar to tā veidotos kā atsevišķs

labiekārtojuma elements. Nav ieteicams elektrouzlādes stāvvietās izvietot uz brauktuves pusi vai attālināti no brauktuves, ja netiek fiziski izbūvēta salīņa (63.attēls).

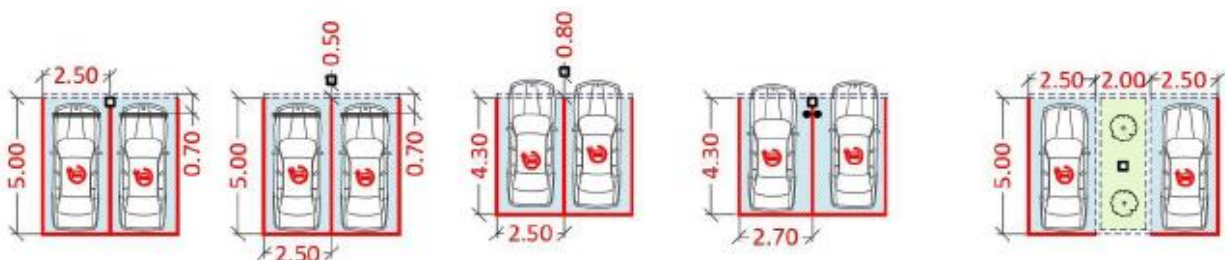
63.attēls. Autostāvvietas ar paralēlu novietojumu. Ieteicamie risinājumi⁴³



Perpendikulārās autostāvvietās kā ieteicamākais risinājums ir paredzot vismaz 2 m platu labiekārtojuma salu starp autostāvvietām. Šādas salas nodrošina uzlabotu izbraukšanas redzamību un autostāvvietas lietošanas ērtumu. Samazinās riski uzbraukt elektrouzlādes iekārtām. Autostāvvietu rindā labāk pamanāms un identificējams elektrouzlādes punkts. Atsevišķi izbūvētās salās elektrouzlādes iekārtas iespējams novietot arī stāvvietas vidus daļā, tā uzlabojot elektrouzlādes lietošanu plašākam skaitam elektroauto. Ja perpendikulāru stāvvietu gadījumā elektrouzlādes iekārtas tiek paredzētas joslā starp stāvvietām un ietvi vai velosipēdu ceļu, jāievēro drošības joslas. Gājējiem 0,25 m un velosatiksmi atbilstoši LVS 190 -9. Ja stāvvietas veidotas ar pārkāres zonu, tad elektrouzlādes iekārta jāuzstāda vismaz 0,8 m no ielas apmales. Ja autostāvvietā ir 5 m gara tad elektrouzlādes iekārtas var izvietot 0,5 m attālumā no apmales, bet nepieciešams uzstādīt atdures elementu autostāvvietā (64.attēls)

Izņēmuma gadījumā iespējams izvietot arī elektrouzlādes starp stāvvietām, ja to parametri nav lielāki par 0,3 m diametrā. Tādā gadījumā rekomendējams stāvvietām uzstādīt atdures vai arī stāvvietas veidot 2.70 m platumā.

64.attēls. Autostāvvietas ar perpendikulāru novietojumu. Ieteicamie risinājumi⁴⁴

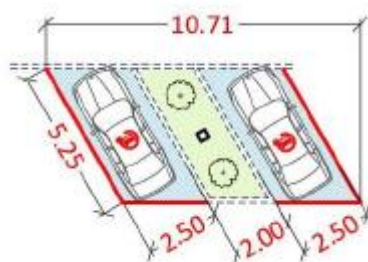


⁴³ Elektrotransporta uzlādes infrastruktūras tīkla attīstības koncepcijas izstrāde Rīgas valstspilsētas administratīvai teritorijai" (SIA "Grupa93", SIA "IE:LA Inženieri", SIA "A.Ābeles inženieru birojs", 2023.g

⁴⁴ Elektrotransporta uzlādes infrastruktūras tīkla attīstības koncepcijas izstrāde Rīgas valstspilsētas administratīvai teritorijai" (SIA "Grupa93", SIA "IE:LA Inženieri", SIA "A.Ābeles inženieru birojs", 2023.g

Slīpa novietojuma autostāvvietās ielu sarkanajās līnijās elektrouzlādes punktu izvietošana nav rekomendējama, jo ielu telpā šādās autostāvvietās var novietot auto tikai vienā virzienā. Kā izņēmuma gadījumu var veidot nodalītu izbūvētu labiekārtojuma salu vismaz 2 metru platumā. Tajā elektrouzlādes iekārtas iespējams novietot stāvvietu vidū. Šāds variants pieļaujams, ja var nodrošināt ūdens atvades risinājumu, piemēram ja zemākajā vietā ir lietuss ūdens uztvērējs, vai lietuss ūdens atvade atrisināta ar reljefu prom no ietves vai paredzēti ilgtspējīgi risinājumi kā lietuss dārzi u.c. Kā atkāpi no šāda varianta, ja nav iespējama lietuss ūdens atvade, nodaloša sala veidojama ar marķējumu. Citi elektrouzlādes iekārtu izvietošanas risinājumi slīpās stāvvietās pasliktinās satiksmes drošību vai lietošanas ērtumu (65.attēls)

65.attēls. Autostāvvietas ar slīpu novietojumu. Ieteicamie risinājumi⁴⁴



Elektrouzlādes punktu dizaina principi analizēti atbilstoši jau esošajām pilsētas noteiktajām vadlīnijām:

- Forma – ņemt vērā ergonomiku un skata leņķus lietotājam darbojoties ar uzlādes stacijas ekrānu. Izskatīt iespēju ekrānu novietot iekārtas augšējā plaknē, ar nelielu slīpumu.
- Materialitāte – izmantot ilgmūžīgus un augstvērtīgus materiālus, kuri ir viegli kopjami un aizsargājami pret vandālismu.
- Krāsa – pamattoniem izmantot RAL7022 vai RAL7039, izvērtējot apkārtējās vides kontekstu. RAL7022 (umbra pelēks) vietās ar koku stādījumiem, noēnojumu (alejās, pie parkiem, ielās ar apstādījumiem); RAL7039 (kvarca pelēks) – ielās bez apstādījumiem.. Krāsas akcenti (logo, uzraksti, u.c.) ne vairāk kā 15% nasegums no visas iekārtas virsmas.
- Vides pieejamība – izskatīt iespēju iestrādāt gaismas elementus, lai uzlādes stacijas padarītu viegli pamanāmas diennakts tumšajā laikā. Gaismas elementiem krāsas ziņā jābūt saskanīgiem ar uzlādes iekārtas dizainā izmantotajiem krāsu akcentiem.
- Grafiskais dizains – pēc iespējas samazināt dažādu uzrakstu daudzumu uz iekārtas, atstājot tikai pašu svarīgāko. Izskatīt iespēju lietošanas instrukcijas parādīt tikai iekārtas ekrānā. Visiem uzrakstiem pēc iespējas izvēlēties vienotu dizainu (šriftu), burtu lielumu un attālumu no plaknes sānu malām. Nenovietot informāciju (t.sk. logotipus) zemāk par iekārtas augšējo trešdaļu, jo tad tie nav saskatāmi pāri novietotām automašīnām.

Ielu sarkanajās līnijās, jāpieturas pie augstāk uzskaitītajiem dizaina principiem. Stāvlaukumos un citās teritorijās ārpus elektrouzlādes iekārtu dizains var būt atbilstošs ražotāja vai uzstādītāja dizainam.

Ielu telpā izvietojot elektrouzlādes, tās var veidot pašvaldības norādītajos mikromobilitātes punktos, kas aptver velonovietnes, koplietošanas velonovietnes, elektriskos skrejriteņus, labiekārtojumu un koplietošanas autonovietnes.

Jāņem vērā sarežģījumi, kas saistāmi ar elementu izvietojumu RVC AZ brauktuvi un ietvju telpās. Ielu brauktuves un ietves ir ar blīvu pazemes inženierkomunikāciju tīklu, līdz ar to papildus elementu izbūve saistīta ar ilgstošu skaņošanas procesu, vai lielu ietekmi uz esošajām inženierkomunikācijām.

Saskaņā ar vadlīnijām, zonās, kurās atrodas maksas autostāvvietas, maksimālā stāvvietu proporcija, kas aprīkota ar elektrouzlādi nepārsniegtu 20% (RVC zonā 12,5%).

Konkrētās Elektrotransporta uzlādes infrastruktūras izpēti autoru redzējumā zaudētie ieņēmumi ir ekonomiski pamatojami. Pirmkārt, ņemot vērā pilsētas ilgtspējīgas mobilitātes, ZEZ un citus mērķus. Otrkārt, stāvvietu maksas neiekasēšana no elektroauto nav ilgtspējīga ilgtermiņā. Brīdī, kad elektroauto proporcija kopējā autoparka pārsniegs 20-30%, tiek rekomendēts šādu praksi pārtraukt. Jo šādā nākotnes scenārijā tiktu ierobežota iebraukšana un stāvēšana nevis privātajam autotransportam vispārīgi, bet tikai noteiktam dzinēja veidam, kas nav saskaņā ar ilgtspējīgas pārvietošanās pamatprincipiem.

3.9.5. Rekomendācijas stāvvietu attīstībai

- RVC AZ teritorijā ielu telpā ieviešamas maksas stāvvietas ar ierobežotu stāvēšanas laiku, kas orientētas uz apmeklētājiem (20min, 1h, 2h vai 4h limits atsevišķos ielu posmos atkarībā no piegulošās apbūves piedāvātajiem pakalpojumiem), lai veicinātu transporta apriti. Iedzīvotājiem un darbiniekiem jāstimulē autonomietnes izvēlēties ārpus ielu sarkanām līnijām.
- RVC teritorijā R, A un B zonās ielu sarkanajās līnijās limitēt maksas stāvvietu izmantošanu līdz 4h.
- Palielinoties elektroauto īpatsvaram, piemērot stāvēšanas maksu vai bezmaksas stāvēšanas laika limitu.
- Veicināma publiski pieejamu autonomietņu attīstība ārpus sarkanām līnijām.
- Pakāpeniska stāvparku attīstība, ietverot arī ST un mikromobilitātes infrastruktūras pilnveidošanu.
- Pieļaujama pakāpeniska stāvvietu skaita samazināšana ielu sarkanās līnijās, aizstājot to ar labiekārtojuma elementiem, gājēju un velo infrastruktūru.
- Ir nepieciešams kontrolēt un definēt prasības stāvlaukumu izveidei iekškvartālos.
- Visā RVC AZ teritorijā bezmaksas stāvvietas ielu sarkanajās līnijās pakāpeniski aizstājamas pret maksas stāvvietām.
- Paredzēt stāvvietas cilvēkiem ar kustību traucējumiem un piegādes transportam.
- Aizstāt perpendikulārās un slīpi izvietotās stāvvietas ielu malās, īpaši ielās ar augstu satiksmes intensitāti pret paralēlām stāvvietām, tādējādi uzlabojot satiksmes drošību ielas telpā un atvērtot papildus vietu ārtelpas uzlabošanai.
- Publisku elektrostāvvietu ierīkošana ielu sarkanajās līnijās un ārpus tām, izņemot Vecrīgas teritorijā.
- Alternatīvā transporta attīstība – ST, veloinfrastruktūras attīstība, paradumu maiņas veicināšana.
- Digitālo risinājumu ieviešana lielākajām publiskajām autonomietnēm – brīvo stāvvietu attēlošana mobilajās aplikācijās, galvenokārt, attiecināms uz pazemes/daudzstāvu novietnēm.

3.Uzdevumi RVC un tā AZ TP

Uzdevums: rezervēt teritorijas stāvvietu un stāvparku izbūvei.

3.10. Satiksmes organizācija un stāvvietas Vecrīgā

1. Problēmu apkopojums

- Vecrīga ir UNESCO mantojumu saraksta objekts ar izcilām vēsturiskām vērtībām.
- Neliels iedzīvotāju īpatsvars un liels darbavietu skaits pārsvars.
- Liels apmeklētāju un tūristu pieplūdums.
- Vecrīgā izvietotas arī nozīmīgas valsts pārvaldes ēkas, ap kurām noteiktas satiksmi ierobežojošas drošības zonas.
- Apgrūtināta gājēju, cilvēku ar kustības traucējumiem un velo satiksme vēsturiskā ielu seguma funkcionālās kvalitātes dēļ.
- Elektroauto bezmaksas stāvēšana Vecrīgas teritorijā bez laika ierobežojuma.
- Autosatiksme Vecrīgā organizēta 4 nodalītās zonās. Tās atdalītas viena no otras ar fiziskiem šķēršļiem, kā arī daudzviet ar ceļa zīmi "Kopīgs gājēju un velo ceļš"(Nr.417).
- Gājēju zonās ar speciālu domes rīkojumu ir regulēta piegādes un apkalpojošā transporta piekļuve objektiem (tikai rīta stundās), kā arī operatīvā transporta satiksme. Nav noteikta kārtība, kā šajās zonās var iekļūt iedzīvotāju transports.
- Apgrūtināta Vecrīgas gājēju un velosatiksmes sasaiste ar apkārtējām teritorijām:
 - Daugavas krastmalu - piekļuve ST pieturvietām pie Akmens tilta caur pazemes tuneli, Muitas ielas un 11.novembra krastmalas krustojumā nav gājēju pārejas;
 - Citadeli - nav gājēju pārejas pār Kr. Valdemāra ielu krustojumā ar Citadeles ielu;
 - Rīgas Centrāltirgu - zem 13. janvāra ielas pie Prāgas ielas - gājēju tunelis.
 - Z. A. Meierovica bulvārī nepieciešama papildus gājēju pāreja pie Bastejkalna.
- Nodrošinājums ar ST pieturvietām:
 - 13. janvāra ielā un pie Akmens tilta apgrūtināta piekļuve ST pieturvietām;
 - nepieciešama jauna pieturvieta pie Bastejkalna.

2.Risinājumi

3.10.1. Satiksmes organizācija

Vecrīgas teritorijā plānots mainīt satiksmes organizāciju (66. un 67.attēls vai **23. un 24.pielikums**):

- Vaļņu ielā no Teātra ielas līdz ielas beigām Vecrīgas D pusē noņemama tranzīta satiksme un iela pārveidojama par Gājēju ielu.
- Kalēju ielā no Teātra ielas līdz Audēju ielai atļauta transporta satiksme abos virzienos.
- Kvartāls Kalēju – Gleznotāju - R. Vāgnera - Teātra ielas pārveidojamas par vienvirziena ielām ar satiksmi pulksteņrādītāju virzienā.
- Teātra iela no Vaļņu ielas līdz R. Vāgnera ielai pārveidojama par ielu, kurā iebraukšana atļauta tikai no R. Vāgnera ielas un tikai ar caurlaidēm. Ielas posmā atļauta braukšana abos virzienos.
- R. Vāgnera ielas posms no Kaļķu ielas līdz Gleznotāju ielai pārveidojams par Gājēju ielu.
- Grēcinieku iela no Kungu ielas līdz Mārstaļu ielai un Mārstaļu iela no Grēcinieku ielas līdz Alksnāja ielai pārveidojamas par gājēju ielām,
- Meistaru ielā no Vaļņu ielas līdz Mazajai Smilšu ielai noņemama tranzīta satiksme un iela pārveidojama par gājēju ielu.

- Zirgu ielā no Vaļņu ielas līdz Meistaru ielai divvirzienu satiksme aizstājama ar vienvirziena satiksmi organizējot to no Vaļņu ielas.
- Mazā Smilšu iela no Smilšu ielas līdz Meistaru ielai pārveidojama par divvirzienu ielu.
- Atverams transporta savienojums ar Vecpilsētas ielu no 13.janvāra ielas vietējās satiksmes joslas.
- Veicot Vecrīgas ielu pārbūvi vai atjaunošanas darbus, paredzēt segumu kvalitātes uzlabošanu, panākot to atbilstību velotransporta, mikromobilitātes un ratiņu kvalitatīvas pārvietošanās nodrošināšanai, vienlaicīgi saglabājot Vecrīgas ielu raksturu un vēsturiskās vērtības.

Vecrīgā nav tranzīta transporta kustība, tāpēc nav pamata runāt par satiksmes plūsmu samazināšanu. Vecrīgā iebrauc tikai mērķauditorija ar tiem nodrošinātu piekļuvi pie objektiem. Esošās četras transporta apkopes zonas ierobežo tiešu caurbraukšanu, piemēram liedzot taisnu transporta pārvietošanos no Aspazijas bulvāra uz 11.novembra krastmalu.

Piedāvātais risinājums ar atvērtu piekļuvi transportam no 13.janvāra ielas (pie Vecpilsētas ielas) uzlabo piekļuvi un samazina pārvietošanās ceļa garumu pa Vecrīgas ielām avārijas dienestiem, atkritumu vedējiem, preču piegādei u.c. Šis pieslēgums Vecrīgai nekļūs par maģistrālo savienojumu, lai īsinātu maršrutu no 13.janvāra ielas Akmens tilta virzienā, jo ielas ir šauras, ātruma režīms teritorijā ir “dzīvojamā zona”, jeb 20km/h, ielu segums vēsturiskais bruģakmens, kas nepaātrinās transporta nokļūšanu krastmalā.

Turpmāka stāvvietu skaita samazināšana, samazinās arī iebraucošā transporta apjomu.

Bez minētajām izmaiņām, Vecrīgas perimetra ielās arī veicami satiksmes pārplānošanas darbi.

Uz **2030.** gada scenāriju perspektīvie papildus veicamie darbi (66.attēls vai **23.pielikums**):

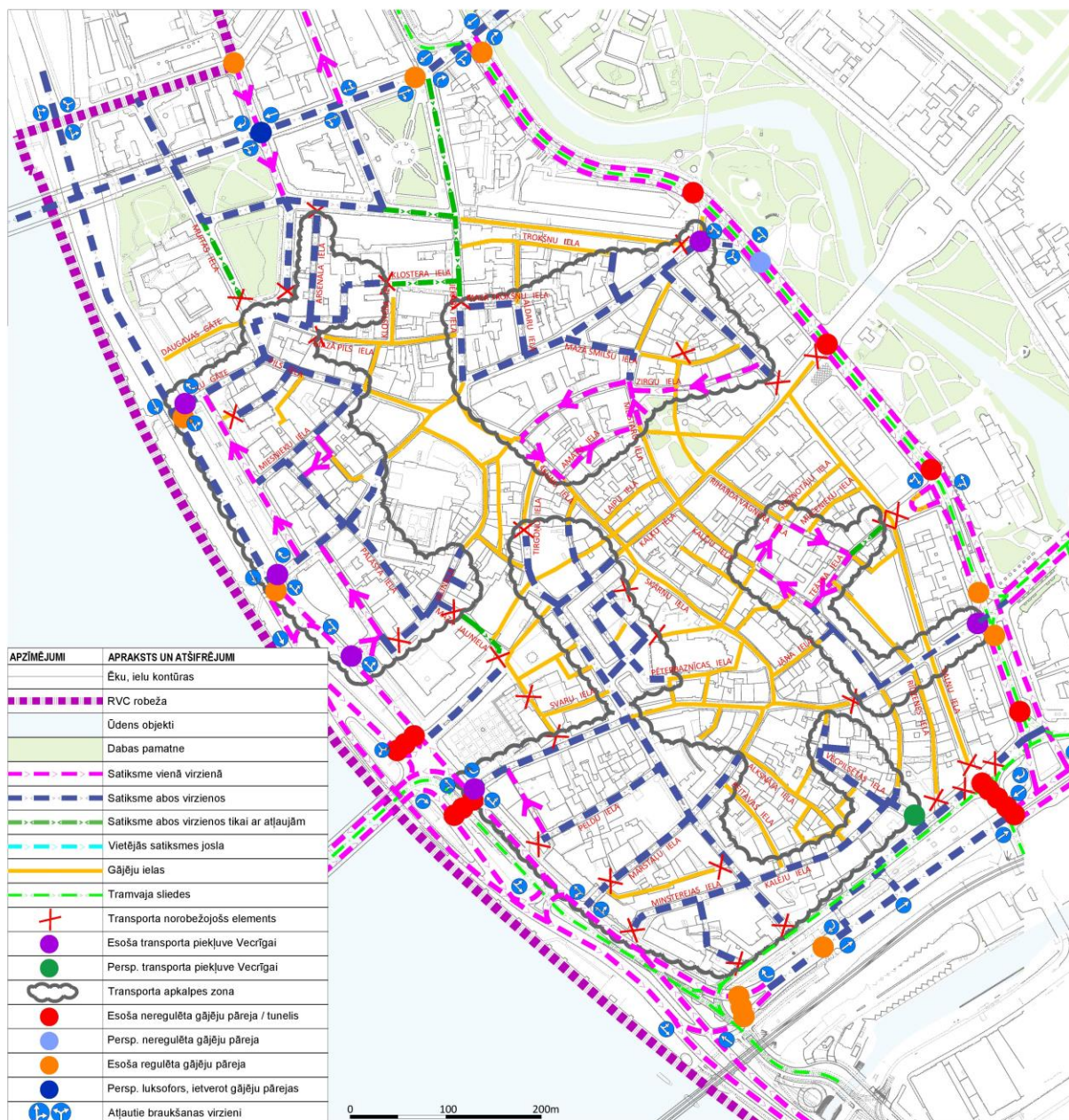
- Kr.Valdemāra ielas, Citadeles ielu un Pils laukuma krustojuma pārbūve, ietverot gājēju pāreju ierīkošanu, kā arī satiksmes organizācijas izmaiņas uz Vanšu tilta,
- Zigfrīda Annas Meierovica bulvārī starp Smilšu un Kaļķu ielu ierīkojama gājēju pāreja. Posmā izbūvējama arī tramvaja pieturvieta.
- Nepieciešams pilnveidot Rīgas domes rīkojumu par transporta piekļuvi objektiem, kas izvietoti gājēju ielās, papildinot to ar kārtību, kā saviem mājokļiem ar autotransportu var piekļūt to iedzīvotāji.

Uz **2050.** gada scenāriju perspektīvie papildus veicamie darbi (67.attēls vai **24.pielikums**):

- Pilnīga 11.novembra krastmalas pārbūve posmā no 13.janvāra ielas līdz Muitas ielai, ietverot risinājumu 2+2 satiksmes joslu novietni vienā tramvaja sliežu pusē posmā no 13.janvāra ielas līdz Akmens tiltam, bet no Akmens tilta līdz Muitas ielai 1+1 joslu.,
- Akmens tilts ar 11.novembra krastmalu savienojams kā T veida krustojums, kas aprīkots ar luksoforobjektu un gājēju pārejām,
- Gar Vecrīgu (blakus 11.novembra krastmalai) veidojama vietējās satiksmes josla, kas apkalpotu tikai Vecrīgas teritoriju. Vietējā satiksmes josla varētu tikt integrēta kopējā telpā ar gājējiem un velosipēdistiem pēc dalītās telpas principiem,
- 11.novembra krastmalas un Muitas ielas krustojuma pārbūve, aprīkojot to ar gājēju pārejām,
- Tāpat paredzētas vēl vairākas gājēju pārejas vietas 11.novembra krastmalā,
- Visi gājēju tuneļi aizstājami ar virszemes gājēju pārejām,

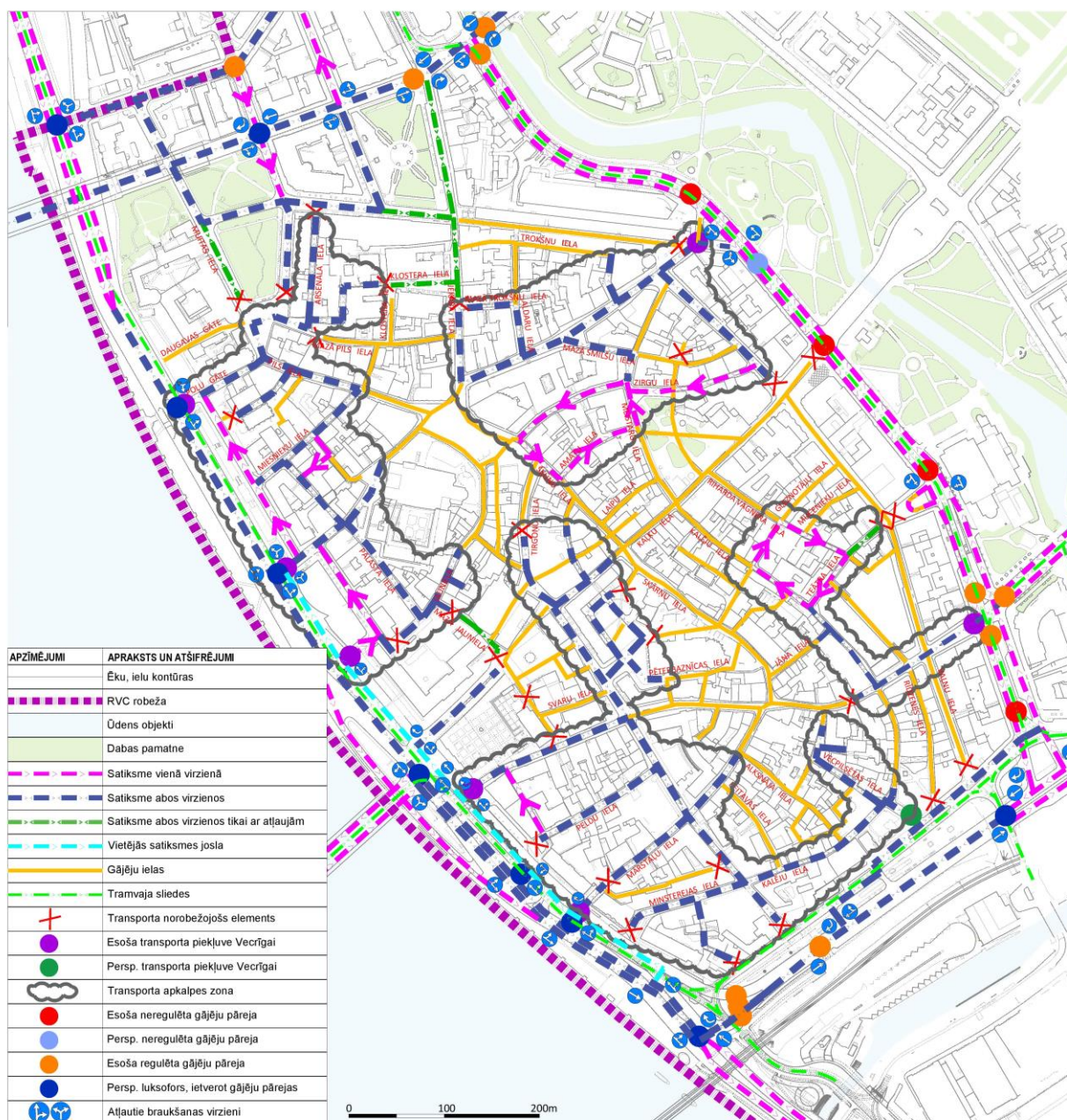
- Tiek prognozēts, ka līdz 2050.gadam 13.janvāra iela kopā ar Stacijas laukumu piedzīvos vērienīgu infrastruktūras pārbūvi.

66.attēls. Perspektīvā satiksmes organizācija Vecrīgā 2030.gadā



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

67.attēls. Perspektīvā satiksmes organizācija Vecrīgā 2050.gadā



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

3.10.2. Stāvvietas Vecrīgā

- Līdz ar Vecrīgas ielu transformāciju par gājēju ielām (Grēcinieku, Mārstaļu, Vaļņu ielu posmos, skatīt arī iepriekšējo sadaļu par satiksmes organizāciju), likvidējamās tur pastāvošās stāvvietas.
- Lai ieviestu divvirzienu satiksmes organizāciju Mazajā Smilšu ielā, likvidējamās stāvvietas.
- Audēju ielā no Vaļņu ielas līdz Aspazijas bulvārim likvidējamās stāvvietas vienā ielas pusē, lai paplašinātu gājēju zonu.
- Kungu ielā no Mārstaļu ielas līdz 13.janvāra ielai likvidējamās stāvvietas, lai atvērtu telpu gājējiem.

- Reformācijas laukumā pie Rīgas Svētā Pētera baznīcas, Jaunielā pie Doma laukuma un citviet likvidējamās šobrīd esošās patvaļīgās stāvvietas (stāvvietas, kuras neregulē nekādas ceļa zīmes), tādējādi paplašinot gājēju telpu.

Patstāvīgās stāvvietas Vecrīgas ielās var samazināt, bet īslaicīga piekļuve ēkām (piegādes transportam, iedzīvotājiem u.c.) tomēr būs jānodrošina vienmēr.

Stāvvietu izmaiņas Vecrīgā skatāmas 68.attēlā vai **25.pielikumā**, taču perspektīvi izbūvējamās stāvvietas, kas var kalpot Vecrīgas apmeklētājiem aprakstītas 3.9.2. sadaļā un attēlotas **22.pielikumā**.

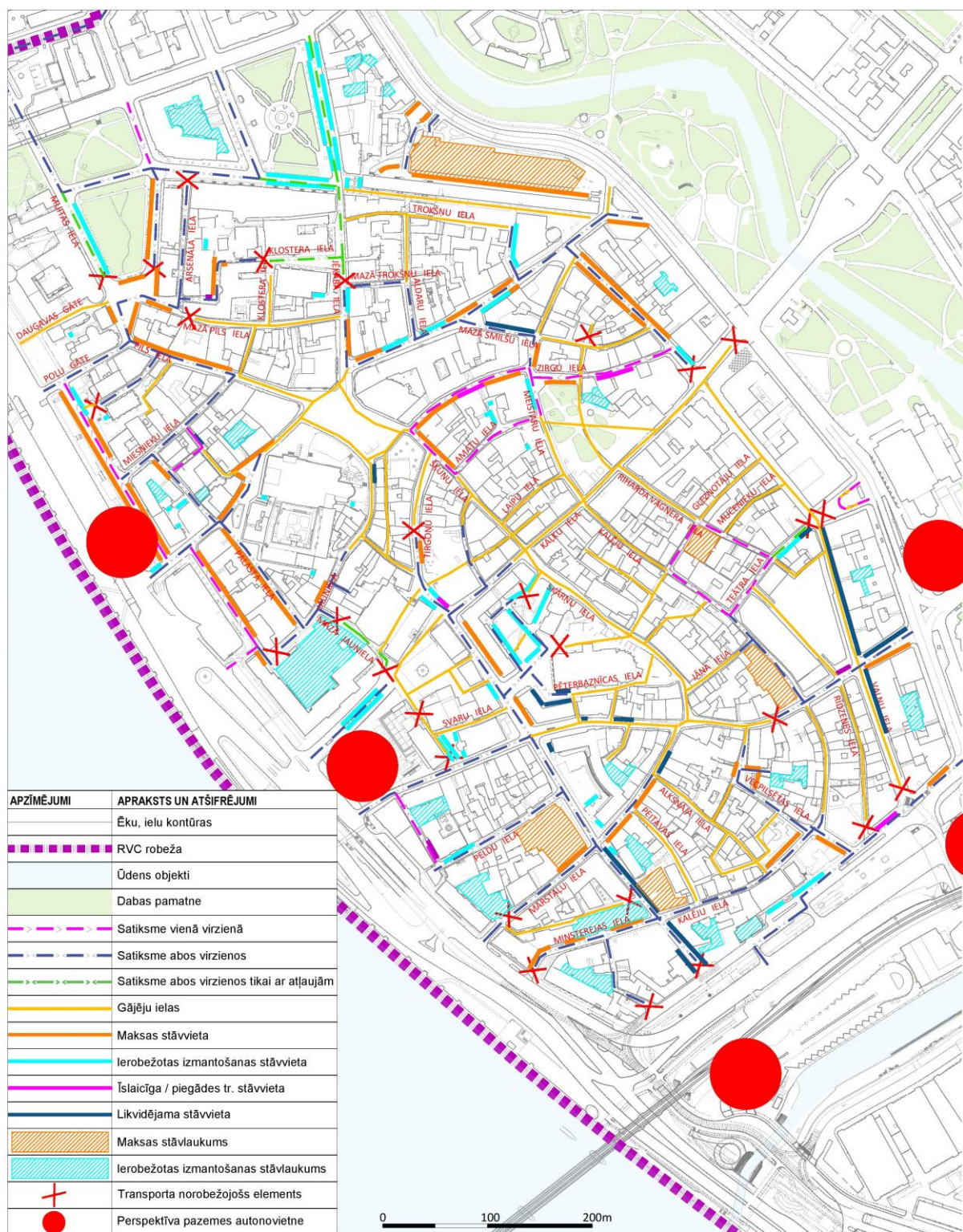
Perspektīvi Vecrīgas teritorijai tuvākās izbūvējamās pazemes autonovietnes ir sekojošas:

- Latviešu strēlnieku laukumā,
- Aspazijas bulvārī 3 (Operas nama skvērs pie Kr. Barona ielas),
- 11.novembra krastmalā (pie Triangula bastiona),
- 13.janvāra ielā (pie Aspazijas bulvāra un Radio ielas / pie tirdzniecības centra),
- Prāgas ielā 1 (autoostas teritorijā).

Apmēram 400 - 500m attālumā no Vecrīgas robežas perspektīvi izbūvējamās pazemes autonovietnes Esplanādes teritorijā pie Raiņa skulptūras un netālu no Zinātņu akadēmijas V.Purvīša ielā.

Izvēloties attīstīt kādu no pazemes autonovietnēm, primāri tās izbūvējamās šobrīd degradētās vai vāji attīstītās teritorijās un/ vai izvēloties vietas, kurās tiek plānota pārbūve, tādējādi vienlaikus labiekārtojot un attīstot teritorijas ap šīm vietām. Ja autonovietnes izbūve netiek iekļauta attīstot kādu no teritorijām, vēlāk tas var būt tehniski sarežģītāk izdarāms, piemēram Latviešu strēlnieku laukums nesen piedzīvojis pārbūvi un tuvākajā laikā izmaiņas nav gaidāmas.

68.attēls. Perspektīvās stāvvietas Vecrīgā



SIA "E.Daniševska birojs" veidots attēls

4. Transporta infrastruktūras attīstības priekšlikumi RVC AZ teritorijas plānojuma TIAN

1.Problēmu apkopojums

- Līdz ar jauna RVC un tā AZ TP izstrādi jāizstrādā arī šīs Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi. Spēkā esoša ir RVC un tā AZ TIAN 2013.gada redakcija.
- Pārējai Rīgas daļai ir spēkā jaunāks Rīgas TIAN (apstiprināts 2021.gadā), kas ievērojami pārstrukturēts un pilnveidots salīdzinājumā ar iepriekšējo redakciju.
- Kopš 2013.gada ir mainījusies likumdošana, kas nosaka prasības plānošanas dokumentu izstrādei un saturam, RVC un tā AZ ir attīstījusies - daļa iecerētā ir realizēts, attīstījušās jaunas attīstības idejas un tendences.

2.Risinājumi

Mērķis: Sniegt priekšlikumus RVC AZ TIAN iekļaujamām izmaiņām vai formulējumiem.

Vispārīgas piezīmes

Sagatavotie priekšlikumi bāzēti uz šī darba ietvaros veiktā darba, salīdzinot RVC un AZ TIAN 2006-2018 (groz.2013.) un Rīgas TIAN 2018-2030 attiecībā uz transporta infrastruktūras (t.sk., gājēju, velosatiksmes, ST, autosatiksmes, ūdens un dzelzceļa transporta) un mobilitātes jautājumiem, izstrādātā RVC un tā AZ TMA TmP iekļautiem risinājumiem un atziņām.

TMA TmP izstrādes laikā tika analizēti institūciju un privātpersonu iesniegumi saistībā ar transporta plānošanas jautājumiem, notika vairāki sabiedrības iesaistes pasākumi, kā arī regulāras TMA TmP Darba grupas sanāksmes. Saņemtie priekšlikumi iespēju robežās ir iekļauti TMA TmP risinājumos, kā arī priekšlikumos RVC un tā AZ TIAN ar satiksmes jautājumiem saistīto pantu formulējumiem.

Priekšlikumi apkopoti tabulā atsevišķā nodevumā tabulas formātā veikts salīdzinājums starp abiem analizējamajiem TIAN-iem un doti priekšlikumi formulējumiem, kas iekļaujami jaunā RVC un tā AZ TIAN-ā, turpat līdzās sniedzot arī paskaidrojumus par piedāvāto.

Tabulā ievietotas visas RVC un tā AZ TIAN sadaļas un konkrētie panti, kas saistīti ar satiksmes infrastruktūru, neatkarīgi no satiksmes veida un novietojuma teritorijas.

Zemāk pievienots saraksts ar transporta infrastruktūrai rezervējamām zemes vienībām, kas ietveramas jaunajos TIAN .

4.1. Transporta infrastruktūras objektiem rezervējamās teritorijas

Brīvpiekļuves portālā georiga.lv ir pieejama informācija par Rīgas valstspilsētas piederošiem īpašumiem. Atbilstoši iegūtajiem datiem, **26.pielikumā** attēlotas pašvaldības zemes vienības, kuras tika klasificētas pēc piederības sarkano līniju koridoriem (ielu infrastruktūra) un īpašumiem ārpus sarkanajām līnijām un to funkcijām (izglītības un sporta; parki, skvēri un citas dabas pamatnes; pašvaldības pārvaldes funkcijas;

citi satiksmes infrastruktūras objekti), kā arī attēlotas Valsts zemes, uz kurām atrodas vai ir plānota dzelzceļa infrastruktūra.

No agrākā RVC AZ teritorijas plānojuma (2013.g.) ir pārņemtas vairākas perspektīvā attīstāmās pazemes un daudzstāvu stāvvietas. Agrākais perspektīvo stāvvietu saraksts, kuru iespējams realizēt, papildināts ar šajā TMA TmP iestrādātajām perspektīvajām stāvvietām (skatīt 5. un 6.tabulā, kā arī **26.pielikumā**) un tās tabulās atzīmētas ar zaļu krāsu. Agrāk plānotā pazemes daudzstāvu stāvvietā Balasta dambī 2 ir mainījusi statusu, un šobrīd tur notiek daudzstāvu stāvvietas izbūve.

5.tabula. Perspektīvas pazemes autonovietnes

Adrese	Kad.nr.	Zemes vienības īpašnieks	Zemes vienības platība, m2	Apbūvēts / neapbūvēts	Izbūves iespējas	Ietilpība, komentāri
Perspektīvas pazemes autonovietnes						
Vilhelma Purviša iela (pretī augstceltnei)	01000040006	pašvald.	0.6699 ha	Skvērs	Pazemes autonovietne	Ap 185 vietām vienā stāvā
Latviešu strēlnieku laukums 3	01000010015	pašvald.	0.4467 ha	Skvērs	Pazemes autonovietne	Agrāk izstrādāts būvprojekts. Ietilpība 220 vietas. 1 stāvs
Aspazijas bulvāris 3, daļa Kr.Barona ielas un Aspazijas bulv. stūrī	01000050056	jurid. pers.	1.2095 ha	Operas nams ar labiek.terit.	Pazemes autonovietne	Ap 80 vietām vienā stāvā
Mūkusalas iela 3	01000490143	valsts	2.8554 ha	apbūvēts (daļēji)	Pazemes autonovietne	Agrāk izstrādāts būvprojekts. Ietilpība 213 vietas. 1 stāvs
Brīvības iela 75	01000230108	jurid. pers.	1.4635 ha	apbūvēts, labiek.	Pazemes autonovietne	Ap 165 vietām vienā stāvā
Elizabetes iela 2 k-1	01000100124	pašvald.	0.2711 ha	apbūvēts (daļēji)	Pazemes autonovietne	Ap 50 vietām vienā stāvā
Kr. Barona iela 107	01000270030	pašvald.	1.0622 ha	apbūvēts, labiek.	Pazemes autonovietne	Ap 63 vietām vienā stāvā
13.janvāra iela	01000040166	pašvald.	3.9717 ha	iela	Pazemes autonovietne	Agrāk izstrādāts būvprojekts. Ietilpība 382 vietas. 2 stāvi
Prāgas iela 1	01000040116	jurid.pers	1.166 ha	Laukums/ autoosta	Pazemes autonovietne	Ap 228 vietām vienā stāvā
11.novembra krastmala	01000079999 01000072011 01000082012 01000082006 01000070200 01000080200	pašvald.	1.2787 ha 0.0796 ha 1.5234 ha 0.0849 ha 0.0722 ha 0.0821 ha	iela, stāvvietas	Pazemes autonovietne	Ap 85 vietām vienā stāvā
Esplanāde Kr. Valdemāra iela 10B	01000090002	pašvald.	6.6952 ha	Parks	Pazemes autonovietne netālu no Raiņa skulptūras	Ap 234 vietām vienā stāvā

SIA "E.Daniševska birojs" veidota tabula

Tālāk no Vecrīgas atbilstoši Rīgas Centrāltirgus telpiskās attīstības koncepcijai paredzēta stāvvietu V. Purviša ielā 4 un 6, kā arī Gaiziņa ielā 5k-1 ar ietilpību 275 automašīnām, taču visos agrākajos Rīgas plānošanas dokumentos teritorija rezervēta Multimodālā transporta mezgla izbūvei. Atbilstoši šī TMA TmP ietvaros veiktās esošās, esošās plānotās situācijas analīzei, Multimodālā transporta mezgla izbūve

nav lietderīga un tā vietā attīstāma tieši autonovietne, kas apkalpos tirgus apmeklētājus, kā arī var kalpot par stāvvietu Vecrīgas/Spīķeru apmeklētājiem. Teritorijā ir potenciāls izbūvēt arī daudzstāvu stāvvietu.

Tāpat stāvvietas un/vai daudzstāvu stāvvietas attīstāmas pie RVC AZ robežām (skat. 6. tabulā) aizstājot esošās stāvvietas, neapbūvētās teritorijas vai teritorijas ar sliktā stāvoklī esošām ēkām- graustiem. Stāvvietas ierīkojamas netālu no ST pieturvietām, tādējādi nodrošinot iespēju pārsēsties uz pilsētas ST vai pasažieru dzelzceļu.

Atsevišķi zemes gabali ir ārpus RVC AZ robežas, taču ir saistīti ar stāvvietu/stāvparku izbūvi, tādējādi sekmējot RVC AZ atbrīvošanu no privātā transporta.

6.tabula. Perspektīvas virszemes un daudzstāvu autonovietnes

Adrese	Kad.nr.	Zemes vienības īpašnieks	Zemes vienības platība, m2	Apbūvēts / neapbūvēts	Izbūves iespējas	Ietilpība, komentāri
Perspektīvas virszemes un daudzstāvu autonovietnes						
Vilhelma Purviša iela 25	01000410011	jurid.pers.	0.9374 ha	Apbūvēts (ēkas)	Stāvvietā/ Daudzstāvu stāvvietā	Ap 137 vietām vienā stāvā
Mūkusalas iela 5	01000490113	valsts	0.5729 ha	Daļēji apbūvēts - stāvvietā	Daudzstāvu stāvvietā	Agrāk izstrādāts būvprojekts. Ietilpība ap 200 vietām. 5 stāvi
Jāņa Dikmaņa iela 10	01000240002	jurid. pers.	0.7916 ha	Apbūvēts - stāvvietā	Daudzstāvu stāvvietā	Esoša ietilpība 198 vietas. Iespējams izbūvēt 2-4 stāvu autonovietni
bez adreses (Skanstes un Zirņu ielu stūrī)	01000242148	pašvald.	0.9674 ha	Parka teritorija	Stāvvietā	Ap 160 vietām
Balasta dambis 2	01000620137	jurid. pers.	5.8287 ha	Notiek daudzstāvu stāvvietas būvdarbi	Daudzstāvu stāvvietā	Agrāk izstrādāts būvprojekts. Ietilpība ap 1000 vietām
V.Purviša iela 4 un 6. Gaiziņa iela 5k-1	01000040166; 01000040010; 01000040012	jurid.pers	0.3918 ha 0.3869 ha 0.6418 ha	Apbūvēts, sliktā stāvokļa apbūve	Stāvvietā/ Daudzstāvu stāvvietā	Ap 275 vietām vienā stāvā
Andrejostas iela 20	01000110179	jurid.pers	0.5237 ha	Neapbūvēts	Notiek projektēšana daudzstāvu stāvvietai	Tiek izstrādāts būvprojekts. Ietilpība ap 1000 vietām
Brīvības iela 198	01000350174	jurid.pers	0.743 ha	Apbūvēts. Daudzstāvu stāvvietā - nedarbojoša	Nepieciešams pabeigt izbūves darbus - nodot ekspluatācijā	Agrāk izstrādāts būvprojekts. Ietilpība 279 vietas. 4 stāvi
Brīvības gatve 210,210A,212,212A,212C. Bērzaunes iela 2,2A,2B,4	01000700009 01000700130 01000702074 01000702073 01000702012 01000702537 01000700008	jurid.pers fiziska pers.	0.1881 ha 0.061 ha 0.0232 ha 0.044 ha 0.0186 ha 0.04 ha 0.1852 ha	Daļēji apbūvēti zemes gabali, lielākoties ēkas "grausti"	Daudzstāvu stāvvietā	Ap 157 vietām vienā stāvā
Pie Gaujas ielas	01000900010	pašvald.	1.1734 ha	Neapbūvēta teritorija	Stāvvietā	Ap 296 vietām

Ganību dambis 19D	01000140027 01000140035 01000140111 01000122025 01000120167 01000149999	jurid.pers pašvald.	1.2761 ha 0.04 ha 0.1522 ha 0.0778 ha 0.1633 ha 5.6638 ha	Daļēji apbūvēti daži zemes gabali	Stāvvietas/ Daudzstāvu stāvvietas	Ap 600 vietām
Lucavsala (pie Laivu ielas)	01000510176	pašvald.	11.2115 ha	Esoša stāvvietas	Daudzstāvu stāvvietas	Ap 105 vietām vienā stāvā

SIA "E.Daniševska birojs" veidota tabula

Stāvparkiem nepieciešamās zemes platības (daļa no tiem jau ir Rīgas valstspilsētas pašvaldības zemes vienības ielu sarkano līniju koridoros) **(26.pielikums)**.

- Zem J. Zemitāna tilta T/C Domina pusē (kad.nr. 01000700935)
- A. Deglava ielā 41 (kad.nr. 01000710081)
- Salu tilta un Krasta ielas salās:
 - kad.nr. 01000439999
 - kad.nr. 01000432010
- Lucavsalas ielā 1A (kad.nr. 01000510058)
- Pie Hanzas šķērsojuma:
 - Daugavgrīvas iela 75 (kad.nr. 01000630056)
 - Līlijas iela (kad.nr. 01000660115)
 - Daugavgrīvas iela (kad.nr. 01000630061)

7. tabulā apkopotas teritorijas, kas saistītas ar pilsētas ST apkalpošanu – tramvaju depo pie Gaisa tilta un autobusu un trolejbusu galapunkts Abrenes ielā. Abas teritorijas pieder juridiskām personām. Atbilstoši RVC un AZ TP. 2013.g. Abrenes iela arī turpmāk minēta kā ST galapunkts, pieminot arī mikroautobusu satiksmes galapunktu, savukārt tramvaju depo netiek pētīts, bet ir būtisks ST objekts RVC AZ teritorijā.

Attīstot stāvvietas RVC AZ teritorijā, Abrenes ielas galapunktā iespējams izbūvēt publiskas pazemes autonovietnes, taču vispirms jāveic padziļināta teritorijas izpēte, ņemot vērā ST kursēšanas biežumu, iespējamo transporta noslodzi uz ielām, no kurām būtu organizējama privātā transporta piekļuve u.tml. Konkrētās pazemes stāvvietas ierīkošana var daļēji risināt stāvvietu trūkumu RVC daļas apmeklētājiem.

6.tabula papildināta ar ST galapunkta perspektīvo pārcelšanu no Pulkveža Brieža un Pētersalas ielas krustojuma uz ielas pretējo pusi, pie nākotnes Sporta ielas pagarinājuma līdz Pulkveža Brieža ielai..

Teritorijas sarkanajās līnijās ar atceļamām zemju rezervācijām priekš transporta infrastruktūras:

- Zemes gabals blakus Sporta ielas turpinājumam ar kad.apz. 01000180264, jo tiek atcelta perspektīvās stāvvietas izbūve.
- Zaķusalā ar zemes gabala kad.apz. 01000510019, jo tiek atcelta Zemgales tilta izbūve.
- Zaķusalā ar zemes gabala kad.apz. 01000510155, jo tiek atcelta Mazā tilta izbūve.

Teritorijas ar ST apkalpošanu uzrādītas 7.tabulā un grafiski **26.pielikumā**.

7.tabula. Teritorijas saistībā ar pilsētas ST apkalpošanu

Adrese	Kad.nr.	Zemes vienības īpašnieks	Zemes vienības platība, m ²	Apbūvēts / neapbūvēts	Esošā izmantošana	Plānotā izmantošana	Izbūves iespējas
Teritorijas saistībā ar pilsētas ST apkalpošanu							
Brīvības iela 189 un 191	01000260006, 01000260126	jurid.pers. jurid.pers.	0.248 ha 3.9352 ha	apbūv. (ēkas) Tramv. depo	Tramvaja depo, ēkas	-	Saglabājams depo ar tam nepieciešamo infrastruktūru
Abrenes ielas galapunkts	01000400027	jurid.pers.	1.4654 ha	neapbūv.	Autobusu, trolejbusu galapunkts. Tehnoloģisko pārtraukumu laukums	ST galapunkts	Saglabājams ST galapunkts un tehnoloģisko pārtraukumu laukumu. Iespējama pazemes autonovietne, veicot detalizētu teritorijas izpēti. Stāvvietu ierīkošana daļēji var risināt stāvvietu trūkumu RVC daļas apmeklētājiem
Pulkveža Brieža iela 28B	01000182069	Valsts	0.4101 ha	neapbūv.	Nav	ST galapunkts	Izbūvējot Sporta ielas turpinājumu un pārbūvējot krustojumu ar Pulkveža Brieža ielu, iespējams pārcelt ST galapunktu. Projektam izstrādāts Būvprojekts Minimālajā sastāvā (MBP)

Pielikumi

- 1.pielikums:** Plānotā ielu kategoriju shēma
- 2.1.pielikums:** Teritorijas ar sarkano līniju korekcijām. Turpmākās izpētes teritorijas
- 2.2.pielikums:** Griezumi sarkano līniju korekciju vietās
- 3.pielikums:** Ielu tipoloģija - perspektīvā satiksmes intensitāte
- 4.pielikums:** Ielu tipoloģija - perspektīvā gājēju intensitāte
- 5.pielikums:** Griezumi atbilstoši ielu tipoloģijai
- 6.pielikums:** Transporta apkalpojošā infrastruktūra, ST pieturas
- 7.pielikums:** Gājēju infrastruktūra
- 8.pielikums:** Velotransporta un mikromobilitātes līdzekļu satiksmes infrastruktūra
- 9.pielikums:** Velotransporta un mikromobilitātes līdzekļu stāvvietas un stāvparki. Mobilitātes punkti
- 10.pielikums:** Esošie un perspektīvie pilsētas ST maršruti. ST pieturvietas, to sasniedzamība
- 11.pielikums:** Esošie un perspektīvie pilsētas ST maršruti. ST joslas
- 12.pielikums:** Tramvaja līniju tīkls
- 13.pielikums:** RVC AZ teritorijas autotransporta apbraukšanas shēma 2030.gadā
- 14.pielikums:** RVC AZ teritorijas autotransporta apbraukšanas shēma 2050.gadā
- 15.pielikums:** Perspektīvie ātruma režīmi
- 16.pielikums:** Plānotā autotransporta satiksmes organizācijas shēma 2030.gadā
- 17.pielikums:** Plānotā autotransporta satiksmes organizācijas shēma 2050.gadā
- 18.pielikums:** Kravas transporta maršruti un bīstamo kravu pārvadājumu maršruti 2030.gadā
- 19.pielikums:** Kravas transporta maršruti un bīstamo kravu pārvadājumu maršruti 2050.gadā
- 20.pielikums:** Esoša un perspektīvā dzelzceļa infrastruktūra. Bīstamo kravu pārvadājumi pa dzelzceļu
- 21.pielikums:** Ūdenstransporta pietātņu un maršrutu shēma
- 22.pielikums:** Transportlīdzekļu novietņu attīstības shēma
- 23.pielikums:** Satiksmes organizācija Vecrīgā 2030.gadā
- 24.pielikums:** Satiksmes organizācija Vecrīgā 2050.gadā
- 25.pielikums:** Stāvvietas Vecrīgā
- 26.pielikums:** Transporta infrastruktūrai rezervēto un rezervējamo zemesgabalu shēma
- 27.pielikums:** Trūkstošie maģistrālo ielu tīkla posmi
- 28.pielikums:** Rīcības plāns līdz 2050.gadam