



RĪGAS DOMES SATIKSMES DEPARTAMENTS

**RDS D**

GADAGRĀMATA  
**2007**



Rīgas domes Satiksmes departaments

Rīgas domes Satiksmes departaments  
Gadagrāmata 2007

Rīgas domes Satiksmes departaments

Ģertrūdes iela 36, LV - 1011  
Tālr: 67012701, Fax: 67012702  
[www.satdep.lv](http://www.satdep.lv)

Rīga 2008

## Saturs

<b>SATURS</b> .....	<b>5</b>
<b>RDSD KOMPETENCE. SITUĀCIJA UN FINANSĒJUMS SATIKSMES JOMAI RĪGĀ</b> .....	<b>8</b>
<b>SATIKSMES DROŠĪBA</b> .....	<b>12</b>
Gājēju drošība .....	13
Transporta līdzekļu drošība .....	16
Ceļa drošības barjeras un triecienu absorbējošie elementi .....	16
Ceļa zīmju un ceļa horizontālā apzīmējuma periodiskā atjaunošana .....	17
Luksoforu modernizācija .....	17
<b>MOBILITĀTE</b> .....	<b>18</b>
Sabiedriskā transporta attīstība un prioritātes nodrošināšana.....	19
Centra apvedceļu un maģistrālo ielu tīkla pilnveidošana .....	22
Satiksmes organizācijas izmaiņas transporta plūsmas atvieglošanai .....	25
Velosatiksmes kā alternatīva pārvietošanās veida attīstīšana .....	27
<b>IELU REKONSTRUKCIJA UN UZTURĒŠANA</b> .....	<b>27</b>

**Andrejs Požarnovs,**

Rīgas domes Satiksmes un transporta lietu komitejas priekšsēdētājs

## PILSĒTAI JĀAUG SAMĒRĪGI



Pagājušais 2007. gads ir bijis darbīgs un var teikt – veiksmīgs. Esmu gandarīts, ka satiksmes organizācijas ziņā Rīgā ir paveiktas lielas lietas, un vēl lielākas lietas ir sāktas: posmu pa posmam top Austrumu maģistrāle, pilnā sparā rit divlīmeņu krustojuma būve Juglā, ir sagatavots projekts satiksmes pārvadam pār dzelzceļu Sarkandaugavā, top Dienvidu tilta pievedceļi, beidzot uzsākta pašvaldības sadarbība ar Satiksmes ministriju par pasažieru vilcienu integrāciju Rīgas sabiedriskā transporta sistēmā. Tā rezultātā jau no 2008. gada pavasara sāks kursēt pilsētas līdzfinansēts elektrovilciens, tiks ieviesta kopīga abonētu biļete pasažieru vilciena un pašvaldības nodrošinātajiem sabiedriskā transporta veidiem, optimizēta dzelzceļa pārbrauktuvju darbība Sarkandaugavā un Mīlgrāvī.

Pilsēta aug, taču vēl straujāk aug tās satiksmes noslodze. Infrastruktūras attīstības un automašīnu skaita pieauguma tempi ir tik atšķirīgi, ka vienmērīgas pilsētas attīstības vietā jānāk prioritātēs dalītai un samērīgai attīstībai. Lielāks akcents jāliek uz centra apvedceļu un pilsētas maģistrālo ielu tīkla strauju attīstību komplektā ar pilsētas sabiedriskā transporta pilnveidošanu un prioritātes noteikšanu.

Protams, neviens nepiespiedīs visus autovadītājus izmantot sabiedrisko transportu, un tas arī nav vajadzīgs. Galvenais, lai autovadītājiem nākotnē būtu izvēles iespēja apbraukt centru vai atstāt automašīnu perifērijā un ceļu uz centru mērot ar ērtu, precīzi pēc grafika kursējošu, vienotā sistēmā saslēgtu sabiedrisko transportu.

Lai to panāktu, protams, būs jāspēr arī nepopulāri soļi. Tās ir sabiedriskā transporta joslas, kas autovadītājiem šķiet tracinošas, bet bez kuru izveides nevar runāt par sabiedriskā transporta prioritāti. Tie ir apvedceļu un maģistrālo ielu būvniecības darbi, kas rada īslaicīgus apgrūtinājumus noteiktās pilsētas daļās un, kas brīžiem šķiet nesamērīgi dārgi, bet bez kuriem mēs nevaram runāt par ritmisku transporta kustību nākotnē. Tie ir apgrūtinājumi automašīnu ilgstošai novietošanai un nākotnē, iespējams, arī iebraukšanai pilsētas centrālajā daļā, bez kā nav iedomājama centra atbrīvošana no automašīnu sastrēgumiem un izplūdes gāzēm.

Satiksmes organizētājiem neizbēgami nākas cīnīties ar iepriekšējā perioda neizdarībām, likumu nepilnībām un, jāatzīst, arī pēdējos gados piedzīvotās valsts straujās ekonomiskās izaugsmes ietekmi. Ja automašīnu skaits Rīgas ielās pieaug par aptuveni 10 % gadā, ja nekustamo īpašumu attīstītāji, izbūvējot dzīvojamus ciematus ap Rīgu, radikāli maina iedzīvotāju ikdienas pārvietošanās ieradumus, skaidrs, ka pašvaldība tiek nostādīta īpaši neizdevīgā situācijā - pāris gados jaunus tiltus un maģistrāles izbūvēt nav iespējams!

Nākotnē, protams, situācija uzlabosies - top Austrumu maģistrāle, Dienvidu tilts ar pievadiem. Brīvības gatves un Juglas ielas divu līmeņu krustojums un Deglava ielas rotācijas aplis nākotnē tiks saslēgti vienotā sistēmā, paplašinot Juglas ielu. Uz priekšu būtiski pavisināties Ziemeļu koridora ar Brīvības ielas dublieri projekts. Ir jau izsludināts zemās grīdas tramvaja piegādes konkurss, tiek iepirkti jauni zemās grīdas trolejbusi. Pēc ilgiem gadiem atsākta veloceļu būvniecība. Pilsēta aug. Mūsu uzdevums ir nodrošināt, lai tā augtu samērīgi.

**Ivars Zarumba,**

Rīgas domes Satiksmes departamenta direktors

## DROŠĪBA IKVIENAM, MOBILITĀTE VAIRĀKUMAM

2007. gads iezīmējās ar intensīvu jaunu satiksmes infrastruktūras izbūvi, prioritātes noteikšanu sabiedriskajam transportam, Rīgas domes ciešas sadarbības izveidošanos ar valdību un tās atbildībā esošajām institūcijām, kā arī ar pēdējos gados nepieredzēti augstu sabiedrības iesaistes pakāpi mums visiem būtisku jautājumu apspriešanā.

Pamatojums šīm norisēm meklējams līdz šim nepieredzēti straujā transporta līdzekļu skaita pieaugumā Rīgā. Desmit gadu laikā ik dienas Rīgā iebraucošo automašīnu skaits ir dubultojies. Tas saistīts gan ar valsts straujo ekonomisko uzplaukumu, gan pēdējos gados banku īstenoto mājokļu un transporta līdzekļu kredīvēšanas politiku, gan darba un dzīvesvietu pārstrukturēšanos. Faktiski satiksmes sablīvējumus pilsētas centra ielās mēs varam dēvēt arī par samaksu par straujo dzīves līmeņa kāpumu.

Tagad pašvaldība intensīvi būvē Austrumu maģistrāli, Dienvidu tiltu pār Daugavu, jaunus divu līmeņu krustojumus, projektē tuneļus, iepērk jaunas sabiedriskā transporta vienības, paplašina ielu tīklu, taču skaidrs, ka tik lieli projekti nav veicami vienā dienā. Apstākļu nodrošināšana aizvien augoša cilvēku skaita vēlmei lietot ikdienā savu privāto automašīnu ir gan laikietilpīga, gan dārga. Risinājums - prioritātes noteikšana sabiedriskajam transportam.

Jāveicina lielāka cilvēku, nevis transporta vienību skaita ātrāka pārvietošanās pilsētā.

Vairākās centra ielās izveidotas sabiedriskā transporta joslas, noteikts aizliegums autovadītājiem braukt pa tramvaja slīdēm. Tas sabiedriskā transporta kustības grafikā ļauj ietaupīt desmitos skaitāmas minūtes! Prioritātes noteikšana sabiedriskajam transportam ļaus piedāvāt cilvēkiem reālu izvēli – vai nu pārvietoties ar mazāku komfortu, taču ātrāk, vai arī izvēlēties privātā autotransporta nodrošinātās ērtības, taču tad daudzo līdzpilsoņu dēļ, kuri izdarījuši līdzīgu izvēli, jārēķinās ar lēnāku satiksmes plūsmu un transporta līdzekļu novietošanas grūtībām pilsētas centrā.

Lai gan satiksmes dalībnieki parasti vairāk uztraucas par automašīnu sablīvējumiem, komfortu, pārvietojoties sabiedriskajā transportā vai izmaksām, pašvaldības pirmā prioritāte ir un būs drošība. Ceļu satiksmes negadījumu skaits Rīgā no 2004. līdz 2006. gadam samazinājās. Taču līdz ar augsto satiksmes intensitāti un mūsu sabiedrībai raksturīgo agresīvo braukšanas kultūru, negadījumu skaits joprojām ir ļoti augsts. Lai kā tas brīžiem nepatīktu autovadītājiem, Rīgā ar katru gadu pieaug regulējamo krustojumu un gājēju pāreju skaits. Skaidrs, ka autovadītājiem ikviens regulējams krustojums rada aizkavēšanos, taču ikvienam pārmetumam par luksofora radīto kavējumu mēs pretī liekam no avārijām pasargāto cilvēku skaitu. Un tas ir būtiskāk!

Ja pašvaldības mērķis ir nodrošināt vairākuma mobilu pārvietošanos, tad drošība attiecas uz ikvienu. Mēs analizējam katru krustojumu, kur notiek satiksmes negadījumi. Ja negadījumu cēlonis ir novēršams ar satiksmes organizācijas izmaiņām, tas tiek darīts.

Drošība ikvienam un mobilitāte vairumam būs vadmotīvs pašvaldības darbā satiksmes jomā arī turpmāk.





## RDSB kompetence. Situācija un finansējums satiksmes jomai Rīgā

Rīgas domes Satiksmes departaments (RDSB) ir Rīgas domes vadošā iestāde satiksmes un transporta nozarē. Tas ir tieši pakļauts Rīgas domes priekšsēdētājam, kontroli pār Satiksmes departamenta darbību realizē Rīgas domes Satiksmes un transporta lietu komiteja.

RDSB organizē satiksmes infrastruktūras objektu (publiskā lietojumā esošais Rīgas pilsētas ielu tīkls – ielas, tilti, satiksmes pārvadi, tuneļi, nostiprinātās krastmalas, lietus ūdens novadīšanas sistēmas un citas ielu inženierbūves, kā arī satiksmes organizācijas sistēmas un tehniskie līdzekļi) uzturēšanu, projektēšanu un būvniecību.

Departamenta funkcijās ietilpst pilsētas sabiedriskā transporta pakalpojumu un pasažieru komercpārvaldījumu pārraudzība, koordinēšana, kontrole; satiksmes organizācijas un satiksmes drošības jautājumu, kas attiecas uz Rīgas pilsētas ielu tīklu, risināšana un koordinēšana atbilstoši Ceļu satiksmes likumā noteiktajai ceļa pārvaldītāja kompetencei.

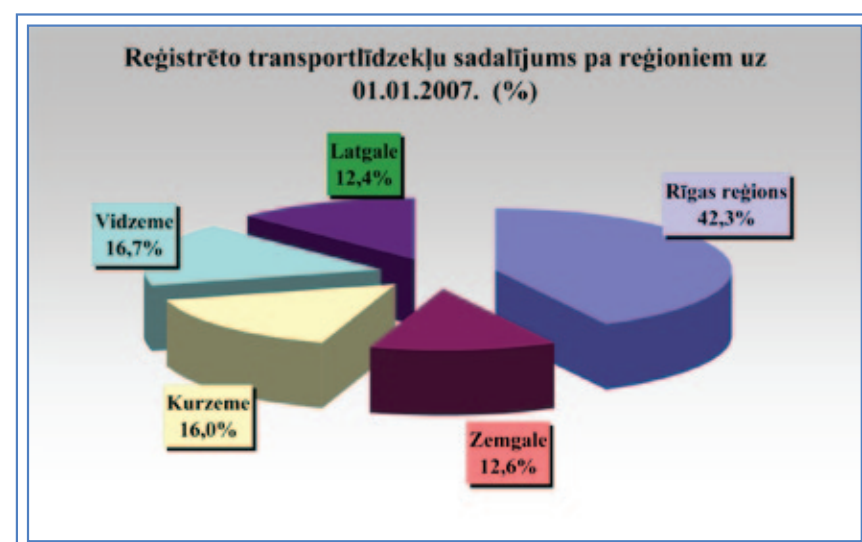
RDSB arī izstrādā satiksmes infrastruktūras un pilsētas sabiedriskā transporta sistēmas uzturēšanas un attīstības koncepcijas un piesaista investīcijas apstiprināto koncepciju realizācijai.

RDSB savā darbībā vadās pēc Rīgas attīstības plāna 2006-2018, Sabiedriskā transporta attīstības koncepcijas 2005-2018, Elektrotransporta attīstības koncepcijas 2004-2018, Rīgas pilsētas ITS attīstības modeļa 2003, Rīgas pilsētas satiksmes drošības Baltās grāmatas 2005-2009, Rīgas pilsētas trīs gadu investīciju plāna. Rīga ir pievienojusies Eiropas Ceļu satiksmes drošības hartai, kas paredz:

centrālais elements pilsētu transporta politikā ir satiksmes drošība.

Kā redzams grafikos, gandrīz puse automašīnu Latvijā reģistrētas Rīgas reģionā (Rīga, Rīgas rajons, Jūrmala), turklāt desmit gadu laikā automašīnu skaits Rīgas reģionā ir gandrīz dubultojies.

Ja salīdzinām šos datus ar automašīnu skaitu, kas ikdienā iebrauc Rīgā, un to, kas šķērso tiltus pār

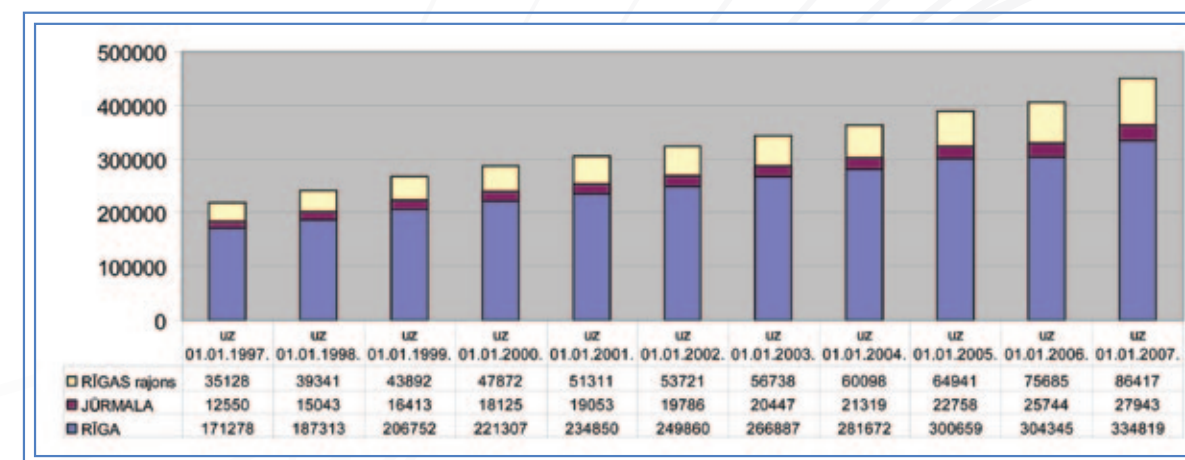


Grafikā: automašīnu skaita sadalījums pa Latvijas reģioniem. CSDD dati.

Daugavu, redzams, ka dubultojies ir arī tādu autovadītāju īpatsvars, kas dzīvo Rīgas perifērijā vai ārpus galvaspilsētas robežām un ikdienā brauc uz darbu Rīgas centrālajā daļā. Šo iemeslu dēļ Rīgas satiksmes infrastruktūra šobrīd pārdzīvo nepieredzēti lielu pārslodzi.

Kā to raksturo Kolumbijas universitātes emeritētais profesors pilsētplānošanā Sigurds Grava – sasniedzot zināmu pārticības līmeni, **pilsētu iedzīvotāji izvērta vienlīdz augstas prasības arī attiecībā uz mobilitāti, neraugoties uz valsti, kurā viņi dzīvo;** to, ko industriāli attīstītās valstis sasniedza vairāk nekā gadsimta laikā, trešās pasaules valstis cenšas veikt dažās desmitgadēs. Dažos pēdējos gados piedzīvotā valsts straujā ekonomiskā attīstība ir radikāli mainījusi lielas rī-

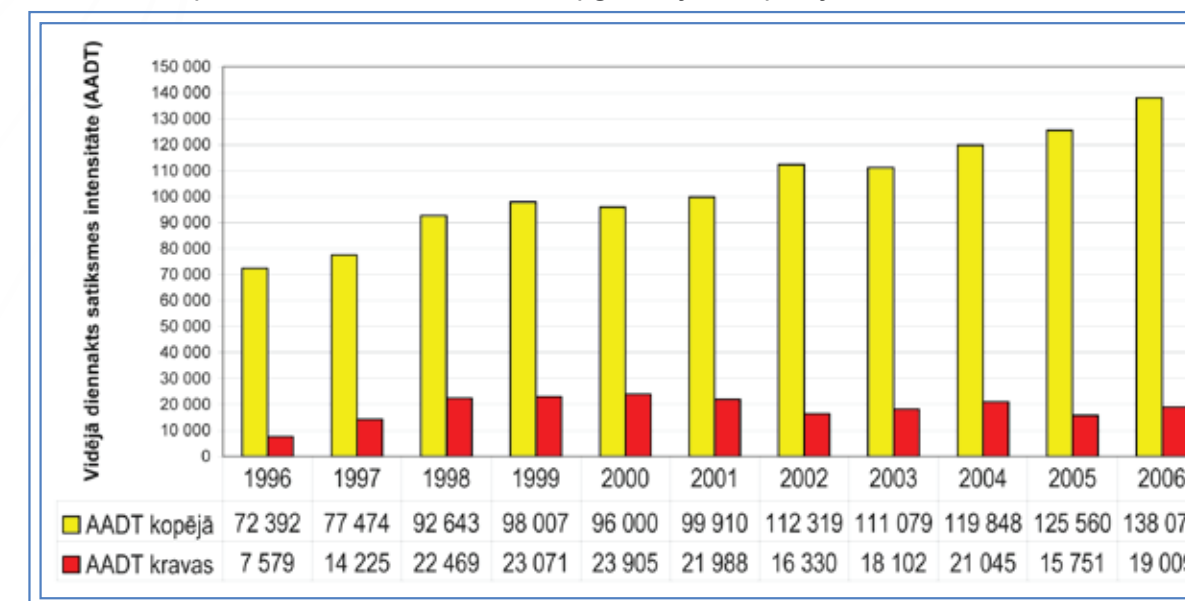
dzinieku daļas dzīves stilu: pateicoties īpaši labvēlīgai banku īstenotai kredītpolitikai, tūkstošiem cilvēku ir iegādājušies mājokli ārpus pilsētas centrālās daļas, ap Rīgu sabūvētajos ciematos. Statusa un ērtību dēļ daudzās ģimenēs ir divas, trīs automašīnas. Darbavietas savukārt joprojām ir koncentrētas galvenokārt pilsētas centrālajā daļā. Rezultāts ir likumsakarīgs – palielinās transporta līdzekļu skaits Rīgas ielās un palēninās transporta plūsma.



Grafikā: automašīnu skaita pieaugums Rīgas reģionā. CSDD dati.

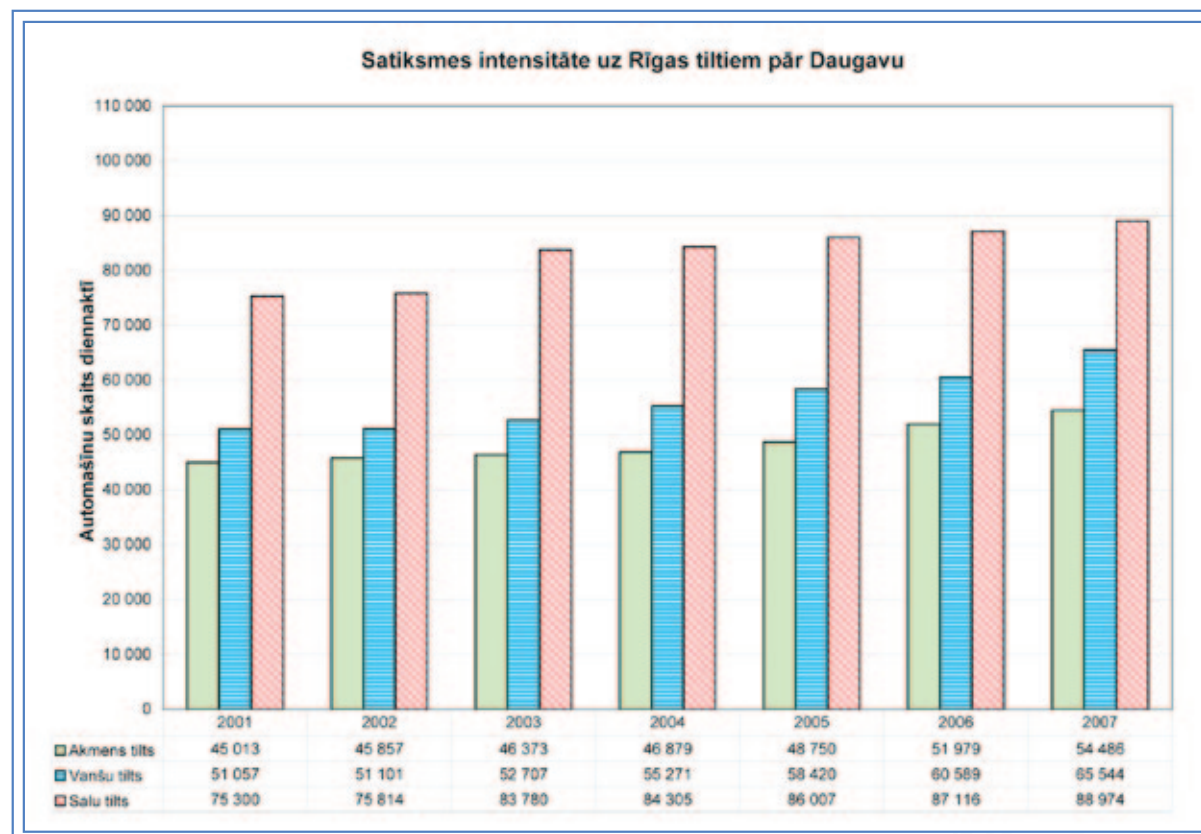
Plaša starp vajadzībām un iespējām izveidojusies satiksmes infrastruktūras attīstībai paredzēto finanšu līdzekļu trūkuma dēļ deviņdesmitajos gados. Būtiski paplašināt pilsētas centra ielas nav iespējams. Jaunākais – Vanšu – tilts pār Daugavu uzbūvēts 1981. gadā. Jau uzsākot Dienvidu tilta būvniecību, bija skaidrs, ka Rīgai steidzami nepieciešami vēl 2-3 tilti pār Daugavu. Iespēju atvēlēt līdzekļus centra apvedceļu būvniecībai pašvaldība spēja tikai pirms dažiem gadiem, kad ekonomiskās izaugsmes rezultātā auga arī pašvaldības budžets un kad bija iespēja lielajiem satiksmes infrastruktūras attīstības projektiem piesaistīt ERAF līdzfinansējumu.

Šodienas situācijai galvaspilsētā milzīgs slogs ir arī valsts maģistrālo ceļu sazarojums, kas krustojas tieši Rīgā. Vienīgais apvedceļš jau šobrīd ir tik ļoti pārslogots, ka daļa tranzītkrāvu tiek virzītas caur pilsētas ielu tīklu. Latvijas galvaspilsētu šķērso arī liela daļa dzelzceļa tranzītkrāvu, viena līmeņa pārbrauktuvēs diemžēl radot apgrūtinājumus pārējiem satiksmes dalībniekiem. Ap-



Grafikā: vidējā diennakts satiksmes intensitāte uz Rīgas ievadceļiem centra virzienā.

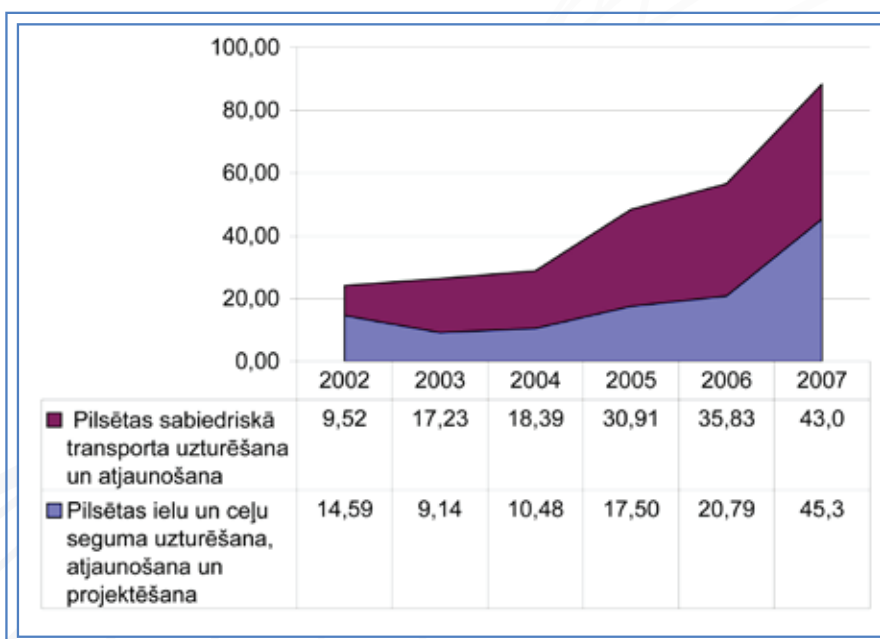
sveicama ir straujā ostas attīstība, taču no satiksmes organizācijas viedokļa arī tā piesaista papildus satiksmes plūsmas un tas nozīmē, ka satiksmes problēmas risinājumam kravas transporta noslogotajās maģistrālajās ielās būtu nepieciešams būtisks valsts atbalsts. Pagaidām, lai kravas



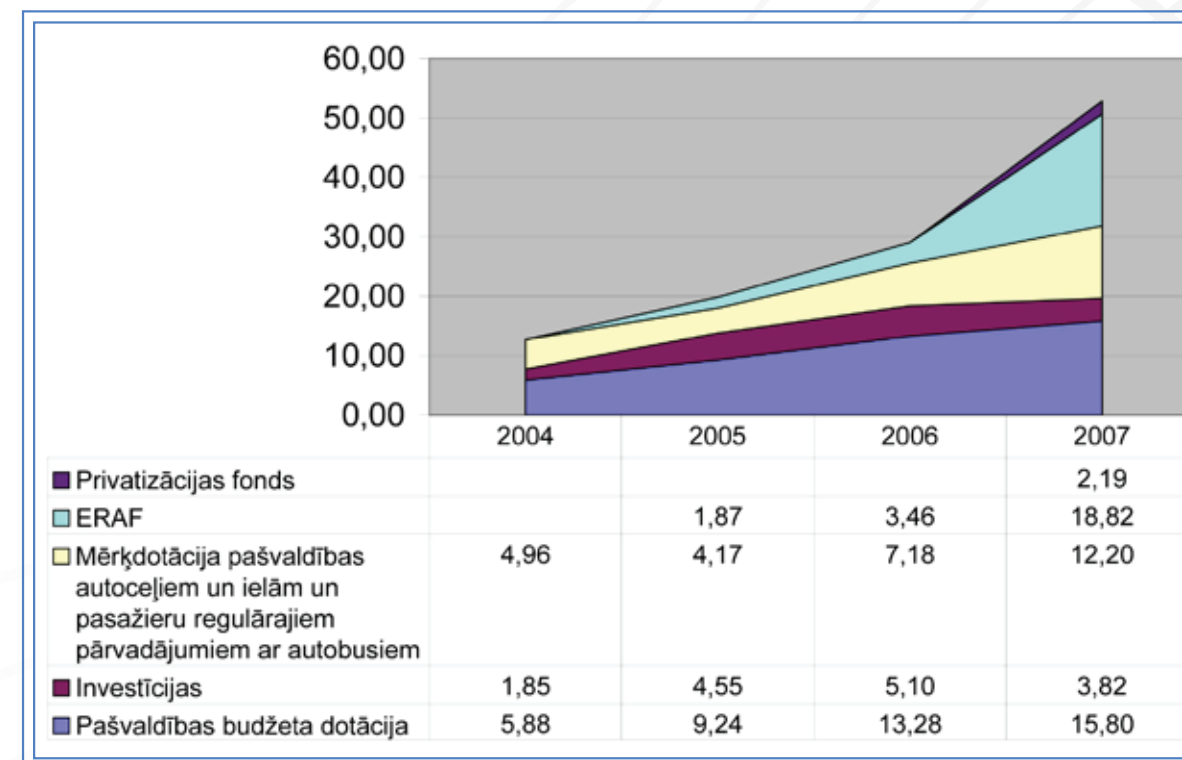
Grafikā: satiksmes intensitāte uz Rīgas tiltiem pār Daugavu.

transporta nekavētu pilsētas iedzīvotāju vairākumu ceļā uz darbu, nācies pat spert nepopulārus soļus, nosakot atsevišķus ierobežojumus kravas transporta kustībai sastrēgumu stundās.

Piešķirto līdzekļu apjoms no Rīgas pilsētas budžeta satiksmes programmu realizēšanai laika posmā no 2002. līdz 2006. gadam audzis no 32,6 miljoniem latu 2002. gadā līdz 102,63 miljoniem 2007. gadā. Tostarp



Grafikā: RD Satiksmes departamentam no 2002. līdz 2006. gadam piešķirtie līdzekļi no Rīgas pilsētas budžeta programmu realizēšanai (milj. Ls).



Grafikā: finansējuma avoti satiksmes programmu realizēšanai Rīgā

pilsētas ielu un ceļu seguma uzturēšanai, atjaunošanai un projektēšanai atvēlētais līdzekļu apjoms audzis vairāk nekā trīs reizes, finansējums pilsētas sabiedriskā transporta uzturēšanai un atjaunošanai audzis četras ar pusi reizes, bet ceļu satiksmes regulēšanas tehnisko līdzekļu uzturēšanai, projektēšanai un kapitālajam remontam – gandrīz sešas ar pusi reizes.

Kā redzam pievienotajā grafikā, būtiska nozīme satiksmes programmu realizācijā pēdējos gados bijusi ERAF līdzfinansējumam. Pārbūvēti bīstamie vai satiksmes intensitātei neatbilstošie krustojumi un maģistālie ielu posmi. Tiek modernizēta luksoforu sistēma.

Te gan jāņem vērā arī pēdējos gados piedzīvotā būvniecības izmaksu dubultošanās un konkurences samazināšanās būvuzņēmumu vidū, kā dēļ daudzos gadījumos (pat pēc lētākā darbu izpildes piedāvājuma noskaidrošanas atklāta konkursa ceļā) pašvaldība bijusi nostādīta nepatīkamā situācijā, kad jāizlemj, vai nu neturpināt iesākto projektu, vai meklēt papildus finansējumu. Tā bija ar Dienvidu tilta labā krasta pievedceļiem, kur vienīgajam piedāvājumam diemžēl nebija alternatīvu, un sabiedrības neizpratni izraisīja būvniecības izmaksu un kredīta maksājumu summa. Līdzīgi bija arī ar satiksmes pārvadu pār dzelzceļu Sarkandaugavā, kur neparedzēti augsto piedāvāto cenu dēļ 2007. gadā organizētais konkurss beidzās bez rezultāta.

Strauji augošais transporta vienību skaits pilsētā ievērojami paātrinājis seguma nodilumu un līdz ar to palielinājis gan ielu un tiltu uzturēšanas, gan satiksmes organizācijas izmaksas, taču vienlaikus arī aktualizējis lielo satiksmes infrastruktūras objektu izbūvi. Pirms desmit gadiem ievērojami mazākā finansējuma dēļ galvenā uzmanība tika veltīta ielu remonta un uzturēšanas darbiem. Šobrīd pilsētas maģistrālo ielu tīkls tiek būtiski paplašināts. Piemēram, intensīvi top Austrumu maģistrāle, Dienvidu tilts ar pievedceļiem, Juglas ielas un Brīvības gatves divu līmeņu krustojums, jauns A.Deglava ielas posms un rotācijas aplis pie Lubānas un Kaivas ielām u.c.



## Satiksmes drošība

Satiksmes drošība ir atkarīga no diviem pamatfaktoriem: braukšanas kultūras un satiksmes infrastruktūras (satiksmes organizēšanas tehnisko līdzekļu aprīkojums, ielu apgaismojums un tehniskais stāvoklis u.c.)

2007. gada nogalē medijos lasījām satraucošu ziņu: biznesa žurnāla „Forbes” izveidotajā Eiropā bīstamāko autovadītāju sarakstā Latvija ierindojas otrajā vietā. Tas skaidrots ar faktu, ka pēdējos piecos gados piedzīvotā straujā ekonomiskā izaugsme ir veicinājusi patēriņu un arī palielinājusi automašīnu skaitu uz autoceļiem, kam nav spējusi tikt līdz satiksmes infrastruktūras un braukšanas kultūras attīstība.

Satiksmes infrastruktūru pašvaldība finansiālo iespēju robežās pilnveido. Satiksmes kultūra ir pašu satiksmes dalībnieku ziņā.

Saskaņā ar Rīgas domes Satiksmes departamenta izdoto stratēģisko dokumentu „Rīgas pilsētas satiksmes drošības Baltā grāmata 2005-2009. g.”, mūsu mērķis gājēju drošības uzlabošanai laika posmā līdz 2009.gadam, salīdzinot ar 1999.-2004. gada vidējiem rādītājiem, ir:

- samazināt ceļu satiksmes negadījumos kopējo bojā gājušo skaitu par 20%;
- cietušo un bojā gājušo bērnu-gājēju skaitu – par 20%;
- cietušo skaitu ceļu satiksmes negadījumos – par 5%.

Baltajā grāmatā ir izvirzīti pamatuzdevumi 2005-2009. gadam sekojošās jomās:

- regulējamo gājēju pāreju izveidošana un neregulējamo gājēju pāreju skaita samazināšana, vienlaikus ar esošo neregulējamo gājēju pāreju drošības uzlabošanu;
- gājēju barjeru skaita palielināšana;
- dzīvojamo zonu izveidošana;
- ātruma samazināšana pie mācību iestādēm un dzīvojamajās zonās;
- veloceliņu izveidošana;
- satiksmes mezglu pārveidošana drošības uzlabošanai u.c.

Analizējot statistikas rādītājus līdz 2006. gadam, var secināt, ka kopumā situācija ceļu satiksmes drošības jomā ir ar pozitīvu tendenci. CSN bojā gājušo skaits ar katru gadu samazinās. Pēc ilgstoša kāpuma kopš 2004. gada samazinās arī CSN cietušo un ievainoto skaits. Pēdējo trīs gadu laikā (2004-2006) nav reģistrēts neviens CSN, kurā būtu gājis bojā bērns-gājējs.



Fakti:	
No 1999. līdz 2004.g. vidēji gadā	No 2005. līdz 2006.g. vidēji gadā
83 bojā gājušie	66 bojā gājušie
180 cietušie bērni-gājēji (ieskaitot bojā gājušos)	122 cietušie bērni-gājēji (ieskaitot bojā gājušos)
2323 cietušie	1777 cietušie

## GĀJĒJU DROŠĪBA

Gājēji, īpaši bērni, ir viena no vismazāk aizsargātajām satiksmes dalībnieku kategorijām, kuru drošībai Rīgas domes Satiksmes departaments veita īpašu uzmanību.

Laikā no 2001. līdz 2007. gadam regulējamo ielu krustojumu un gājēju pāreju skaits palielināts attiecīgi no 220 uz 270. Plānots, ka 2008. gadā regulējamo krustojumu un gājēju pāreju skaits pieaugs līdz 300.

2007. gadā ar luksoforiem aprīkotas 11 iepriekš neregulējamās gājēju pārejas:

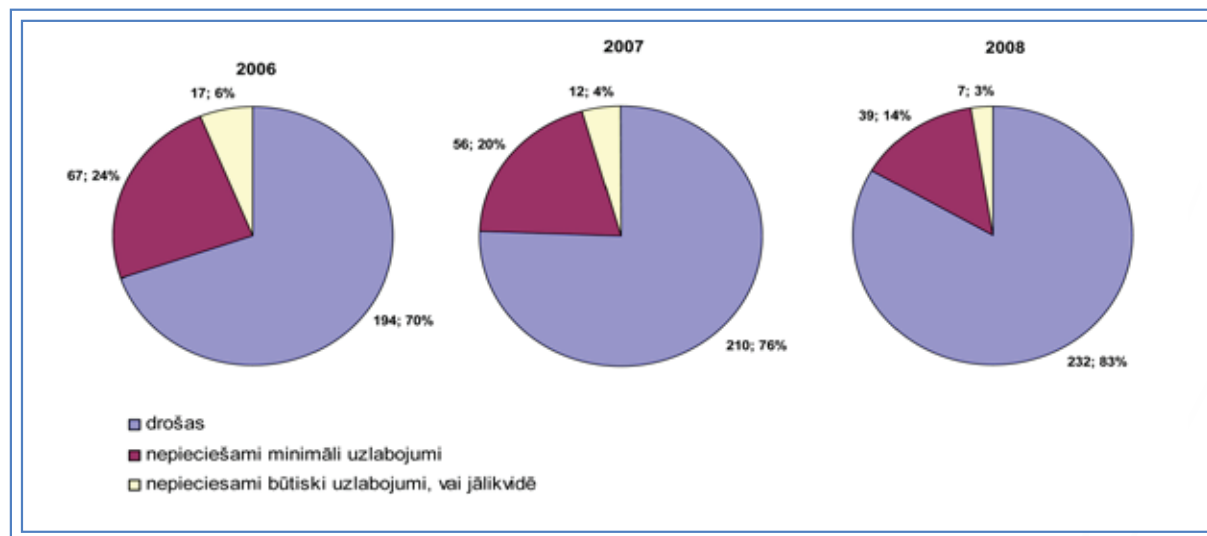
- Gaujas ielā pie Tēraudlietuves ielas
- Salaspils ielas un Rušonu ielu krustojumā
- Volguntes un Rucavas ielu krustojumā
- Ilūkstes un Lubānas ielu krustojumā
- Gaigalas ielā pie Silikātu ielas
- Deglava ielā 110
- Viestura prospekta un Meža prospekta krustojumā
- Ropažu un Džutas ielu krustojumā
- Ropažu un Krustabaznīcas ielu krustojumā
- Mūkusalas ielā 41
- Stiru un Ūnijas ielu krustojumā.

Lai gājēji nešķērsotu ielas vietās, kur to darīt bīstami, uzstādītas gājēju drošības barjeras kopumā 2,4 kilometru apjomā; 4 vietās ierīkotas gājēju drošības salīņas, 8 gājēju pārejas aprīkotas ar papildus apgaismojumu.

Pēdējos gados ar speciālu apgaismojumu, kas pievērš autovadītāju papildus uzmanību, aprīkotas 32 neregulējamās gājēju pārejas. Ir uzsākta arī īpašu signālsistēmu uzstādīšana, kas, pateicoties sensoru vadībai, ieslēdz brīdinošo gaismu, gājējam tuvojoties pārejai.

Četros krustojumos, kur ir intensīva gājēju plūsma, Rīgā ir uzstādītas laika atskaites iekārtas. Ar to palīdzību gājēji tiek informēti gan par to, cik vēl ir jāgaida līdz zaļajam luksofora signālam, gan par to, cik ilgi

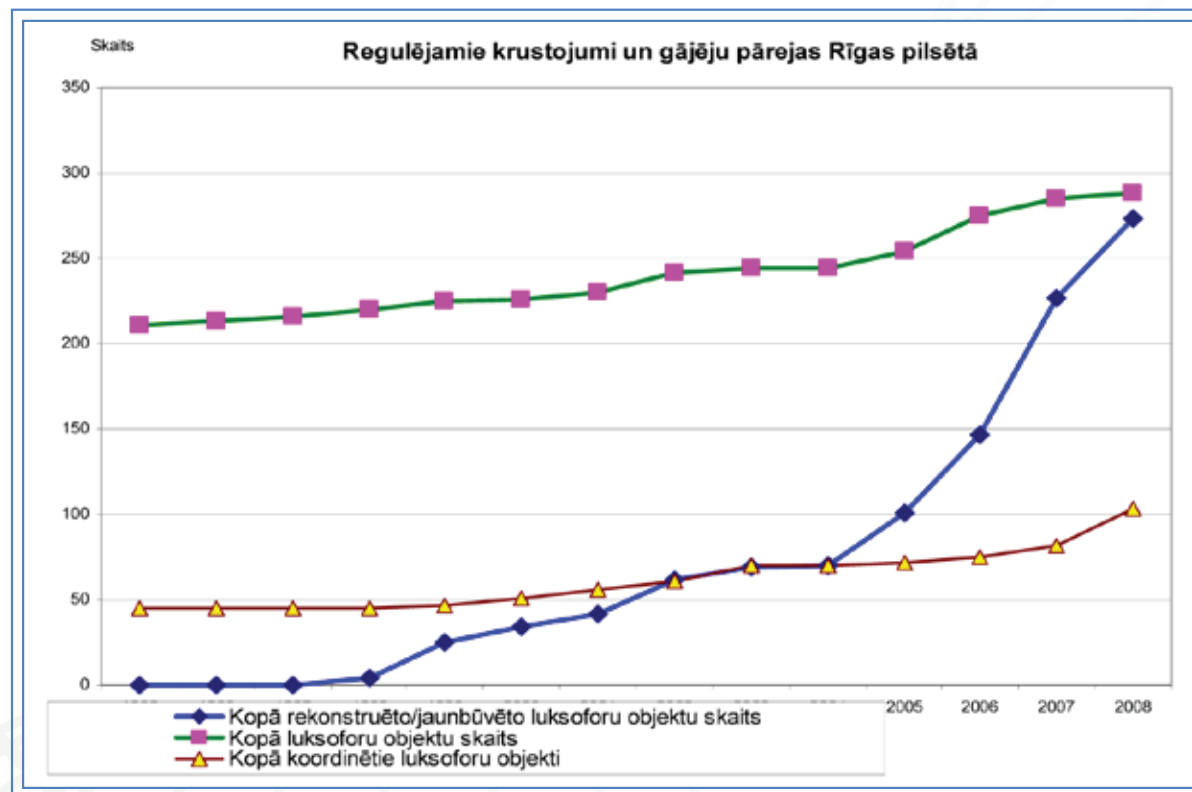




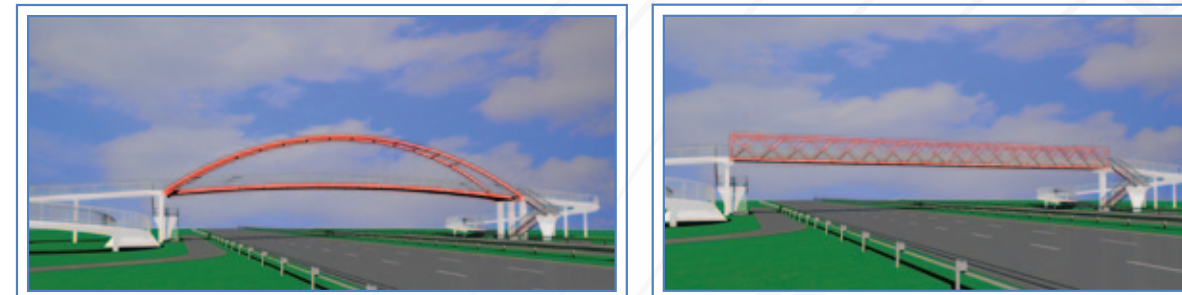
Grafikā: gājēju pārejas Rīgā. 2006., 2007. un 2008. gads

turpinās degt zaļais luksofora signāls, tādējādi disciplinējot gājējus nešķērsot ielu pirms laika, kā arī nepieciešamības gadījumā mudinot paātrināt gaitu. Pirmās laika atskaites iekārtas Rīgā tika uzstādītas luksoforiem Maskavas ielas un Ikšķiles ielas krustojumā, Marijas-Merķeļa-Satekles ielas krustojumā un Merķeļa un Kr. Barona ielas krustojumā, kā arī Brīvības un Džutas ielas krustojumā, kas ļāva pārliecināties par to efektivitāti. 2008. gadā paredzēts šādas sistēmas uzstādīt vēl 4 krustojumos.

Maģistrālajās ielās ar īpaši augstu satiksmes intensitāti uzsākta divu līmeņu gājēju pāreju izbūve. Drošas gājēju pārejas līdz ar divu līmeņu krustojuma izbūvi jau top Brīvības gatves un Juglas ielas krustojumā. 2008. gadā plānots būvēt divu līmeņu gājēju pāreju K. Ulmaņa gatvē



Grafikā: regulējamie krustojumi un gājēju pārejas Rīgas pilsētā



Iespējamie risinājumi divu līmeņu gājēju pārejas izbūvei K.Ulmaņa gatvē pie Rīgas robežas

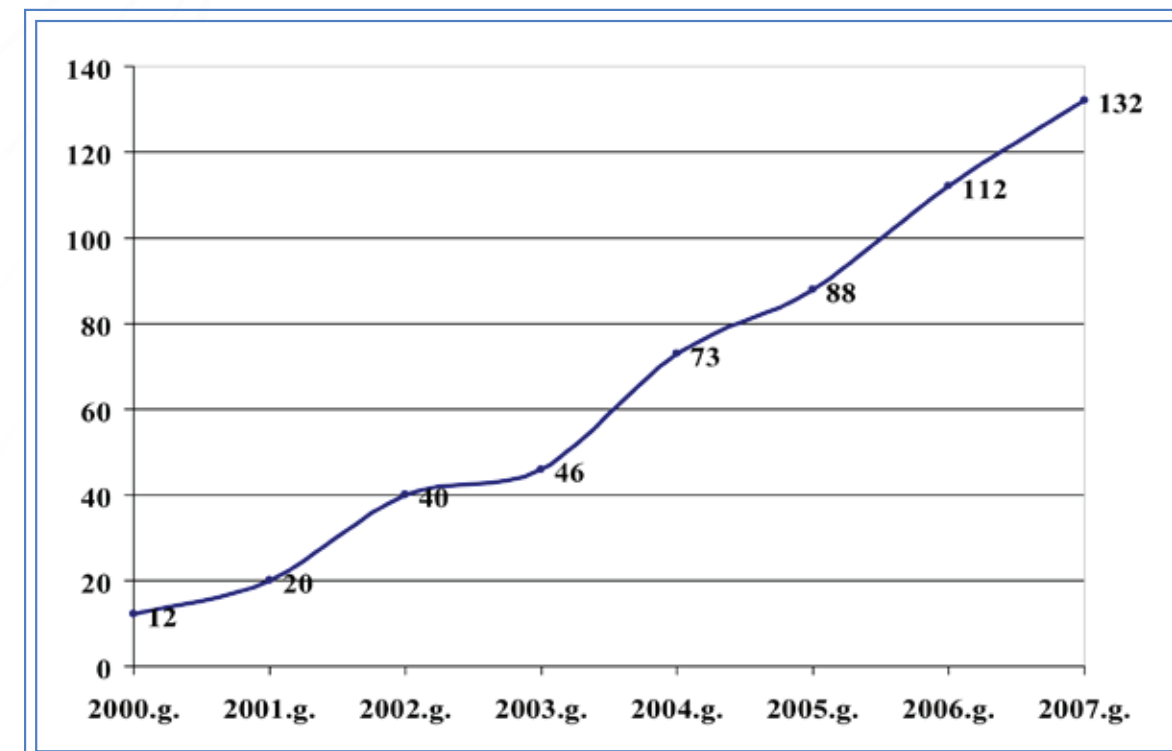
pie Rīgas robežas. Šobrīd tiek izvērtēti projektētāju sagatavoti risinājumi (attēlos). Būvniecības darbi plānoti 2008. gada vasarā.

### Skolēnu drošība

Skolēni ir satiksmes dalībnieku kategorija, kuru drošībai tradicionāli tiek pievērsta īpaša uzmanība. Skolu tuvumā tiek noteikts samazināts pieļaujamais transporta līdzekļu braukšanas ātrums, vajadzības gadījumā izbūvēti ātrumvaļņi, uzstādītas gājēju drošības barjeras, izbūvētas regulējamās gājēju pārejas.

Aizvadītajā gadā ar ceļa zīmēm „Dzīvojamā zona” tika apriekotas 7 dzīvojamās zonas.

RDSB jau vairākus gadus realizē projektu „Drošais ceļš uz skolu”. Tā ietvaros līdz 2007. gada beigām izveidoti 48 ātrumvaļņi. 16 no tiem izbūvēti 2007. gadā. Pārsvārā tie ir skolu un pirmskolas mācību iestāžu tuvumā vai dzīvojamās zonās. Papildus tam ir saskaņota vairāku ceļu ātrumvaļņu izbūve par privātiem līdzekļiem pie dzīvojamām mājām ielās ar nelielu transporta intensitāti.



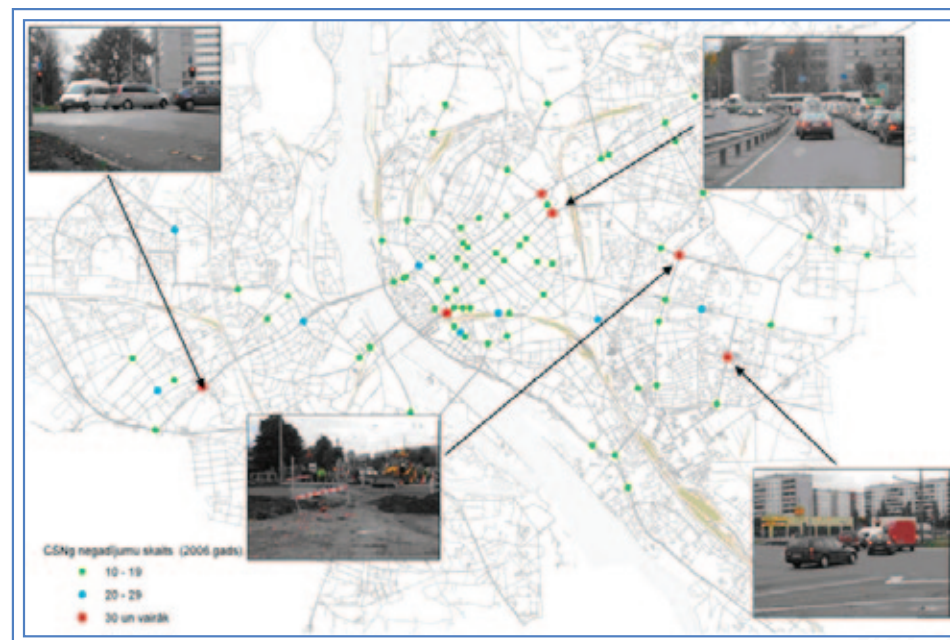
Grafikā: ātrumvaļņu skaits Rīgā.



## TRANSPORTA LĪDZEKĻU DROŠĪBA

Analizējot CSDD apkopotus datus par 2006. gadu, varam konstatēt, ka Rīgā notikušo ceļu satiksmes negadījumu biežākie iemesli ir vadītāja neuzmanība (21,5% gadījumu), krustojuma šķērsošanas noteikumu neievērošana (10,6%), joslu maiņas noteikumu neievērošana (9%), ātruma pārsniegšana (8,5%), distances neievērošana (7,9%), ceļa zīmju neievērošana (7,4%). Tie visi ir tā saucamie subjektīvie faktori, ko ar satiksmes organizācijas izmaiņām novērst nav iespējams. Analizējot katru krustojumu, kur regulāri notiek ceļu satiksmes negadījumi, tiek sagatavoti uzlabojumi to konfigurācijā.

### Bīstamo krustojumu pārbūve



2007. gadā tika veikta Dzelzavas un G. Astras ielas krustojuma pārbūve. Iepriekš šis krustojums bija viens no pilsētas tā sauktajiem „melnajiem punktiem”, kur pēdējo trīs gadu laikā ik gadu ir reģistrēti 30 un vairāk ceļu satiksmes negadījumi. Tāpēc satiksmes drošības paaugstināšanai krustojums tika

paplašināts un attālināti no krustojuma izbūvētas atsevišķas transportlīdzekļu apgrīšanās vietas, likvidējot kreiso pagriezienu manevrus, kas līdz šim radīja konfliktsituācijas.

Lai nodrošinātu ritmisku satiksmes plūsmu no visiem krustojuma virzieniem un līdz ar to samazinātu vadītāju nesaprašanās dēļ izraisīto automašīnu sadursmju iespējamību, 2007. gadā par regulējamajiem krustojumiem tika pārveidoti Viestura un Meža prospekta, Salaspils un Rušonu ielas, Ilūkstes un Lubānas ielas, Volguntes un Rucavas ielas, Ropažu un Džutas ielas, Ropažu un Krustabaznīcas ielas krustojumi, Apūzes un Volguntes ielas krustojums.

### Ceļa drošības barjeras un triecienu absorbējošie elementi

Lai palielinātu satiksmes dalībnieku drošību, ielās ar intensīvu satiksmi tiek fiziski nodalītas pretējās satiksmes plūsmas. Ar ceļa drošības barjeru palīdzību tiek mazināta transporta līdzekļu frontālās sadursmes iespējamība un šādu avāriju potenciālās sekas.

Piemēram, pretējās braukšanas joslas sadalošās barjeras ir uzstādītas uz Salu tilta posmā no uzbrauktuves Daugavas labajā krastā līdz pat sabiedriskā transporta pagriezienam uz Valdeķu ielu. Vanšu tilta pretējās braukšanas joslas ar barjerām ir nošķirtas, sākot no Daugavas labā



krasta līdz pat Slokas ielai. K. Ulmaņa gatves pretējās braukšanas joslas ir fiziski norobežotas Rīgas robežas virzienā, sākot jau no krustojuma ar Lielirbes ielu.

2007. gadā ceļa drošības barjeras 292 metru garumā tika uzstādītas Maskavas ielā un 1164 metru garumā Brīvības ielā. Lai samazinātu autokatastrofu risku, 2007. gada augustā pie Rīgas pilsētas robežas K. Ulmaņa gatvē tika slēgta pēdējā automašīnu apgrīšanās vieta šajā posmā. 2008. gadā plānots uzstādīt ceļu

drošības barjeras vēl 1000 metru garumā K. Ulmaņa gatvē Liepājas ielas rajonā.

lelu posmos, kur iespējama transporta līdzekļu frontāla sadursme ar šķērsli - tilta vai satiksmes pārvada balstu, braukšanas joslu sazarojumu u.tml., tiek uzstādīti īpaši triecienu absorbējošie elementi. To uzdevums ir amortizēt transporta līdzekļa sadursmi ar šķērsli. Pirmie triecienu absorbējošie elementi Rīgā tika uzstādīti pirms pāris gadiem Ganību dambī pie dzelzceļa pārvada balsta un Brīvības ielā pie tramvaja pieturvietas salīņas VEF tuvumā.



2007. gadā šādi elementi uzstādīti nobrauktuvē no Salu tilta uz Krasta ielu, sadalošajā joslā Lāčplēša ielā, pie Mūkusalas ielas rotācijas apļa.

2008. gadā 4 šādi objekti tiks iebūvēti Brīvības gatves un Juglas ielas šķērsojumā. Šobrīd tiek analizēta triecienu absorbējošo elementu nepieciešamība vēl 2 krustojumos.

### Ceļa zīmju un ceļa horizontālā apzīmējuma atjaunošana

Viens no satiksmes drošības pamatelementiem ir labi saskatāmas ceļa zīmes un pamanāms ceļa horizontālais apzīmējums.

Laika apstākļu, ceļu satiksmes negadījumu un arī cilvēku ļaunprātības dēļ ceļa zīmes ir regulāri jāatjauno.

2007. gadā ceļa horizontālā apzīmējuma uzturēšanas darbi veikti 64 283 m<sup>2</sup> platībā. Lai paildinātu ceļa horizontālā apzīmējuma noturību, panākts, ka uz 2007. gadu 90% no uzklātajiem apzīmējumiem veido noturīgi plastikāta materiāli.



### Luksoforu modernizācija

Ar ERAF līdzfinansējumu tiek veikta luksoforu objektu rekonstrukcija, jaunu luksoforu objektu projektēšana un būvniecība, sakaru līniju projektēšana un būvniecība, kā arī tiek paplašināta luksoforu vadības apakšsistēma.

ERAF programmas ietvaros vecā parauga luksofori pakāpeniski tiek aizvietoti ar jauniem ekonomiskiem gaismas emisijas diožu luksoforiem, kas novērš tā saucamo „fantoma” efektu, kad saules stari atstarojas neiedegta gaismas signālā un izskatās, ka tas ir iedegts. Diožu luksoforu darbība ir skaidri saskatāma pat spilgtā saulē.



Savukārt ar luksoforu vadības sistēmas palīdzību Satiksmes departamenta Satiksmes vadības centrā automātiski nonāk informācija par luksoforu darbību Rīgas pilsētā. Luksoforu modernizācijas un vadības sistēmas paplašināšanas rezultātā būs plašākas iespējas regulēt pilsētas luksoforu darbību (pēc nepieciešamības veikt signālpilānu korekcijas), uzlabojot satiksmes plūsmu dažādās nedēļas dienās, kā arī būs iespējams savlaicīgi konstatēt, kuriem luksoforiem nepieciešams remonts.

2008. gadā 70% no luksoforu kontrolleriem būs pieslēgti Rīgas domes Satiksmes vadības centram.

## Mobilitāte

Lai arī no cilvēku dzīvības saglabāšanas viedokļa svarīgāka ir satiksmes drošība, daudzu satiksmes dalībnieku skatījumā būtiskāka šķiet mobilitāte – ātrāka pārvietošanās izvēlētajā maršrutā. To apliecina gan iepriekš pieminētais „Forbes” pētījums, gan ceļu satiksmes negadījumu statistika, gan arī asā pretestība tādiem satiksmes drošības uzlabojumiem kā regulējamās gājēju pārejas, pieļaujama maksimālā braukšanas ātruma samazināšana u.tml.

Pētījumi rāda, ka cilvēku izvēli par labu vienam vai otram transporta līdzekļu veidam galvenokārt nosaka sekojoši faktori:

Faktors	Sabiedriskais transports	Personiskā automašīna
Mobilitāte	Spēja iespējami īsā laikā veikt iecerēto maršrutu	Spēja iespējami īsā laikā veikt iecerēto maršrutu
Komforts	- Pieturvietā pavadītais laiks - Ērtības pārvietošanās laikā, tajā skaitā transporta līdzekļa noslodze, tīrība - Attālumi līdz pieturai - Transporta līdzekļu savietojamība maršruta veikšanai ar pārsēšanos	- Ērtības pārvietošanās laikā, tajā skaitā iekšējās (automašīnas komforta līmenis) un ārējās (braukšanas apstākļi) - Automašīnas novietošanas iespējas galamērķī
Izmaksas	Iecerētā maršruta veikšanas izmaksas (biļešu cena)	- Degvielas patēriņš - Stāvvietu izmaksas - Amortizācija

Varam secināt, ka brauciens privātajā automašīnā ir ievērojami ērtāks par pārvietošanos sabiedriskajā transportā, bet vienādu apstākļu nodrošināšana visiem satiksmes dalībniekiem veicina automašīnu skaita pieaugumu. Tas var strauji novest pie situācijas, kad visi transporta līdzekļi pilsētā stāvēs vienlaidus sastrēgumā.

Lai nodrošinātu mobilitāti, Satiksmes departaments strādā sekojošos virzienos:

- sabiedriskā transporta attīstība un prioritātes nodrošināšana;
- centra apvedceļu un maģistrālo ielu tīkla pilnveidošana.

Sabiedriskā transporta prioritātes noteikšana pilsētas centrā ir saistīta ar nepieciešamību dot priekšroku tādām transporta veidam, kas, aizņemot mazāku ielas platību, spēj nodrošināt lielāka cilvēku skaita pārvietošanos. Proti, pašvaldība par savu uzdevumu izvirza cilvēku, nevis transporta vienību skaita mobilitātes nodrošināšanu. Jāņem vērā, ka vienā automašīnā brauc vidēji 1,3 cilvēki, savukārt ar autobusu pārvietojas aptuveni 80, esošajos tramvajos ap 120, bet moderna tramvaja ietilpība ir virs 200 pasažieru.

## SABIEDRISKĀ TRANSPORTA ATTĪSTĪBA UN PRIORITĀTES NODROŠINĀŠANA

Sabiedriskā transporta attīstības galvenie virzieni ir:

- Ritošā sastāva atjaunošana un skaitliska palielināšana;
- Kustības prioritātes nodrošināšana sabiedriskajam transportam:
  - sabiedriskā transporta joslas;
  - tramvaja ceļu atbrīvošana.
- Pieturvietu labiekārtošana.
- Maršrutu optimizācija un elektroniskās biļetes ieviešana.
- Park&Ride jeb “Novieto un Brauc” sistēmas ieviešana.
- Dzelzceļa integrācija pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā.

### Ritošā sastāva uzlabošana

Pasažieru pārvadājumus ar pilsētas autobusiem, tramvajiem un trolejbusiem Rīgā nodrošina RP SIA „Rīgas satiksme. Laika posmā līdz 2010. gadam iecerēti sekojoši modernizācijas pasākumi:

- zemās grīdas tramvaja infrastruktūras izveide 6. maršrutā;
- 20 zemās grīdas tramvaju sastāvu iegāde;
- 150 divas zemās grīdas trolejbusu iegāde;
- e-biļetes ieviešana;
- sākot no 2008. gada, 40 autobusu iegāde katru gadu.

Paralēli pašvaldības RP SIA „Rīgas Satiksme” nodrošinātajiem pasažieru pārvadājumiem tramvajos, trolejbusos un autobusus, kā arī AS “Pasažieru vilciens” nodrošinātajiem pārvadājumiem, kopš 2003. gada 1. jūnija Rīgā pasažieru pārvadājumus veic arī 8 privātas pasažieru pārvadātāju kompānijas, kuras apkalpo 38 maršruta taksometra maršrūtus (kopš 1.01.2008. kursē kā maršruta autobusi ar precīzi noteiktām pieturvietām), kā arī 80 licencēti pārvadātāji ar 1632 vieglajiem taksometriem.

2007. gadā veikti nepieciešamie sagatavošanas un izpētes darbi jaunu tramvaju iegādei un infrastruktūras modernizācijai 6. maršrutā, kā arī izsludināts atklāts konkurss par 20 zemās grīdas tramvaju sastāvu iegādi.



## Tramvaja tunelis zem Gaisa tilta Brīvības ielā

Viens no risinājumiem tramvaja un arī pārējo transporta līdzekļu mobilitātes uzlabošanai ir tramvaja tuneļa izbūve zem Gaisa tilta Brīvības ielā, posmā no Kr. Barona ielas līdz Ropažu ielai. Tādējādi tiktu nodalīta tramvaja satiksme no kopējās transporta plūsmas.

2007. gadā uzsākta tramvaja tuneļa būvniecības priekšizpēte, ko pabeigs 2008. gadā. Pēc tam paredzēts izsludināt konkursu par būvprojekta (skiču projekts un tehniskais projekts) izgatavošanu.

Līdz tuneļa izveidei transporta kustība pa Gaisa tiltu tiek organizēta tā, lai rīta sastrēgumu stundās autotransports varētu izmantot sliežu ceļu kā papildus joslu virzienā uz centru, bet pēcpusdienās – virzienā no centra.

## Kustības prioritāte sabiedriskajam transportam

Atsevišķu joslu noteikšana sabiedriskajam transportam ļauj tam apbraukt sastrēgumus un tādējādi samazināt maršruta veikšanas ilgumu.

Vienlaikus ar atsevišķu joslu atbrīvošanu sabiedriskajam transportam attiecīgajos ielu posmos tiek pārskatīts arī automašīnu stāvvietu izvietojums ielu malās ar mērķi paplašināt brauktuvi. Vietās, kur satiksmes plūsmu kavē vai satiksmes drošību apdraud kreiso pagriezienu manevri, tiek noteikti šī manevra ierobežojumi.



Šobrīd Rīgā sabiedriskā transporta joslas ir ierīkotas:

- 13. janvāra ielā, posmā no Merķeļa ielas līdz 11. novembra krastmalai;
- 13. janvāra ielā, posmā no 11. novembra krastmalas līdz Prāgas ielai;
- Stabu ielā, posmā no Avotu ielas līdz A. Čaka ielai;
- Brīvības ielā, posmā no Ūnijas ielas līdz Gaisa tiltam, virzienā uz centru;
- Slokas ielā, posmā no Kandavas ielas līdz Kalnciema ielai;
- Merķeļa ielā, posmā no Marijas ielas līdz Brīvības ielai;
- Kalpaka bulvārī no Brīvības ielas līdz Kr. Valdemāra ielai;
- Turgeņeva ielā, posmā no Gogoļa ielas līdz Dzirnavu ielai;
- Kārļa Ulmaņa gatvē, posmā no Bauskas ielas līdz Vaiņodes ielai;
- Jūrmalas gatvē, posmā no Beberbeķu ielas līdz pilsētas robežai.

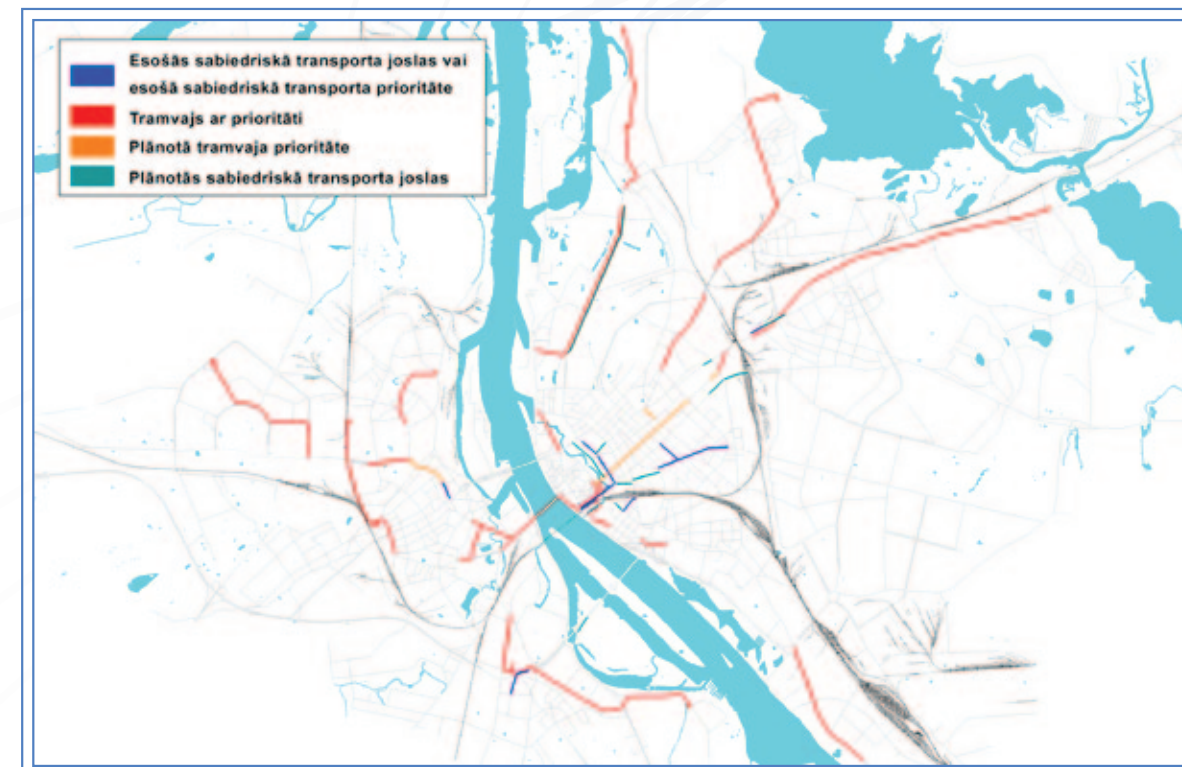
Sabiedriskajam transportam atviegloti braukšanas noteikumi ir:

- Vaiņodes ielā, posmā no Kārļa Ulmaņa gatves līdz Ģimnastikas ielai;
- Avotu ielā, posmā no Lāčplēša ielas līdz Lienas ielai, braukšanai virzienā no centra;
- Bauskas ielā, posmā no Viesītes ielas līdz Stērstu ielai;
- A. Deglava ielā, posmā no Tallinas ielas līdz Lienas ielai.

Tramvaja prioritāte, aizliedzot automašīnu kustību pa tramvaja sliežu ceļiem:

- Uzvaras bulvārī – posmā no Bāriņu ielas līdz Akmens tiltam;
- Kronvalda bulvārī;
- Krišjāņa Barona ielā no Ērgļu ielas līdz Pērnavas ielai;
- Maskavas ielā no Puškina ielas līdz Elijas ielai.

Izvērtējot Rīgas centra ielu tīklu, satiksmes organizāciju un sabiedriskā transporta maršrutu izvietojumu, eksperti ir izstrādājuši priekšlikumus sabiedriskā transporta prioritātes noteikšanai vēl vairāku ielu posmos.



## Park&Ride jeb “Novieto un brauc” sistēma

Sabiedriskā transporta raitas kustības nodrošināšana ir arī viens no būtiskākajiem priekšnoteikumiem Park&Ride jeb “Novieto un brauc” sistēmas ieviešanā. Šobrīd ir rezervētas pašvaldībai piederošās teritorijas, kur potenciāli varētu tikt izvietotas šādas stāvvietas. Kompleksi tiek risināts jautājums gan par efektīvāko sabiedriskā transporta plūsmas nodrošināšanas veidu, pašu stāvvietu izbūvi, infrastruktūras attīstību stāvvietu apkārtnē, gan darbības principiem.

## Dzelzceļa integrācija pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā

Dzelzceļa integrācija pilsētas sabiedriskā transporta tīklā ir bijis viens no būtiskākajiem un rezultatīvākajiem Satiksmes ministrijas un Rīgas domes sadarbības projektiem 2007. gadā. Ir panākta vienošanās par papildus elektrovilciena norīkošanu rīdzinieku vajadzībām, pieņemti lēmumi ieviest vienotu abonementa biļeti braucieniem vilcienā, pilsētas autobusus, tramvajos un trolejbusos.



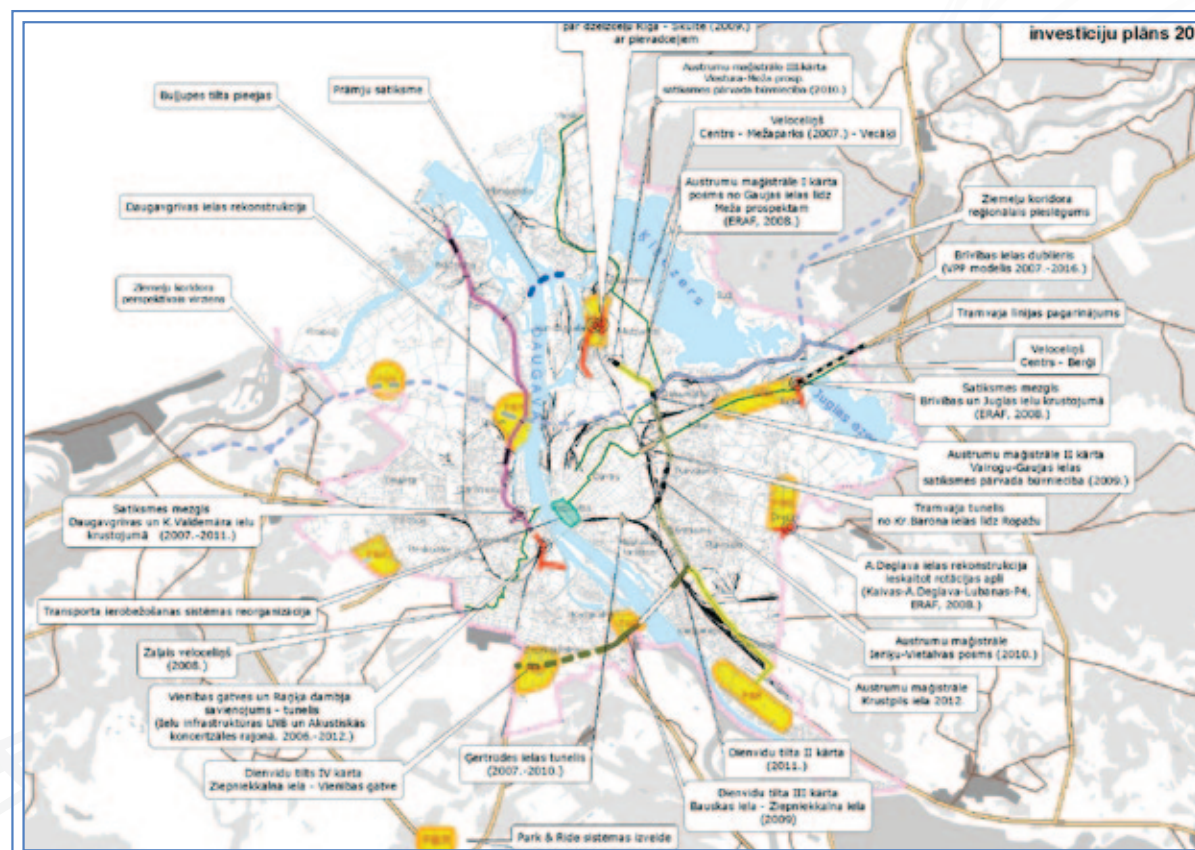
## CENTRA APVEDCEĻU UN MAĢISTRĀLO IELU TĪKLA PILNVEIDOŠANA



Ja skatāmies Latvijas ceļu kartē, skaidri pamanāms ir fakts, ka gandrīz visi Latvijas valsts autoceļi krustojas Rīgā. Ap Rīgu ir tikai viens – 60 km garš valsts nozīmes apvedceļš, kura transportietilpību būtiski bremzē gan daudzie viena līmeņa pievadi, gan Daugavas šķērsojums pie Rīgas HES. Apvedceļa garums un tā ierobežotā kapacitāte ir iemesls tam, ka liela daļa tranzīta transporta līdzekļu (īpaši vieglās automašīnas) tiecas Rīgu šķērsot caur tās centrālo daļu. Tas rada papildus slodzi Rīgas maģistrālo un vietējo ielu tīklam.

## Satiksmes infrastruktūras attīstība periodā līdz 2012. gadam

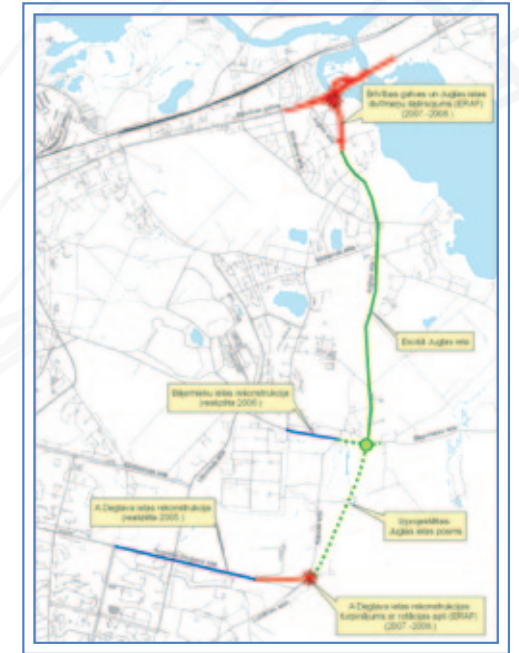
Saskaņā ar Rīgas domes satiksmes infrastruktūras investīciju plānu periodam līdz 2012. gadam tuvākajos gados ir plānots realizēt 28 būtiskus satiksmes infrastruktūras attīstības projektus. Daudzi no tiem ir RDSD pārziņā.



## Brīvības gatves un Juglas ielas divu līmeņu šķērsojums

Līdz šim, iebraucot Rīgā no Vidzemes puses un izbraucot no pilsētas, veidojās sastrēgumi Brīvības gatves un Juglas ielas mezglā. Viens no galvenajiem iemesliem – lielās rindas, kas veidojas, nogriežoties no Brīvības gatves uz Juglas ielu. Ar ERAF programmas līdzfinansējumu 2007. gadā uzsākta būvniecība, ko paredzēts pabeigt 2008. gadā. Brīvības gatves un Juglas ielas krustojumā tiek izbūvēts divu līmeņu šķērsojums ar rotācijas apli. Tiek izbūvēts jauns Juglas ielas posms. Vienlaikus tiek izbūvēts arī velosoliņa posms Berģu virzienā, kā arī gājēju ietves un divu līmeņu pārejas.

Šī krustojuma izbūve ir būtiska, lai pakāpeniski veidotos maģistrālu ielu savienojums starp Brīvības ielu Juglā un A. Deglava-Lubānas ielu rotācijas apli un tālāk – topošo Dienvidu tiltu.



## A. Deglava ielas jauna posma izbūve no Baltinavas ielas līdz Kaivas un Lubānas ielu krustojumam ar rotācijas apli



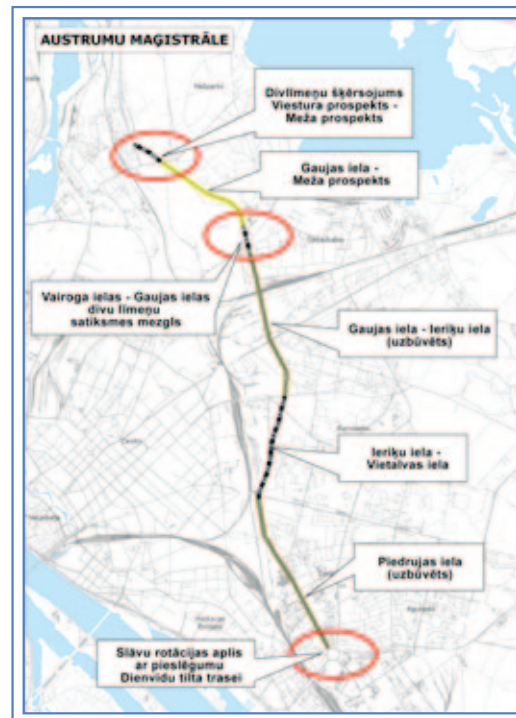
Pieaugot satiksmes intensitātei, transporta līdzekļiem aizvien apgrūtinotāks kļuva kreisā pagrieziena manevrs no A. Deglava ielas uz Lubānas ielu un no Lubānas ielas uz Kaivas ielu. Šie krustojumi kļuva aizvien bīstamāki arī no satiksmes drošības viedokļa. Problēmu atrisina jauna A. Deglava ielas posma un rotācijas apļa izbūve tās savienojumā ar Kaivas un Lubānas ielām.

Jau iepriekš par Rīgas domes budžeta līdzekļiem tika veikti rekonstrukcijas darbi A. Deglava ielā, posmā no Andreja Saharova ielas līdz Baltinavas ielai. 2007. un 2008. gadā tiek veikta jauna A. Deglava ielas posma izbūve no Baltinavas ielas līdz Kaivas un Lubānas ielu krustojumiem, vienlaikus izbūvējot jaunu rotācijas apli. Darbi tiek veikti, pateicoties ERAF līdzfinansējumam.

## Austrumu maģistrāle

Viens no būtiskākajiem projektiem gan satiksmes drošības paaugstināšanai, gan arī satiksmes plūsmas uzlabošanai Rīgā ir Austrumu maģistrāles izbūve, kas tiek veikta, pateicoties ERAF līdzfinansējumam. Saskaņā ar Rīgas attīstības plānu 2006.-2018. gadam Austrumu maģistrāle ir paredzēta kā viena no maģistrālo ielu tīkla sastāvdaļām, kura nodrošina tranzīta satiksmes





kustību, uzņem galvenās pilsētas starprajonu transporta slodzes un izvada to uz ārējo ceļu tīklu.

Līdz šim jau ir izbūvēti vairāki Austrumu maģistrāles posmi: Vairogu ielas satiksmes pārvads, Vairogu iela līdz Ieriķu ielai, ir uzbūvēts Piedrujas ielas posms no Slāvu rotācijas apļa līdz Vietalvas ielai.

Ar ERAF līdzfinansējumu 2007. gadā uzsākta būvniecība Austrumu maģistrāles posmam no Gaujas ielas līdz Meža prospektam. Darbus plānots pabeigt 2008. gadā. Turpmākajos gados tiks izbūvēti kartē ar sarkanu apvilktie vairāklīmeņu satiksmes mezgli, kā arī jauns maģistrāles posms no Ieriķu ielas līdz Vietalvas ielai.

### Dienvidu tilta pievedceļi

Dienvidu tilta būvniecības 2. kārtā paredzēts pilnībā pārbūvēt Slāvu dzelzceļa pārvadu, esošo četru satiksmes joslu vietā izveidojot astoņas, bet satiksmes plūsmu esošā Slāvu apļa vietā organizēt ar vairāklīmeņu estakāžu palīdzību. Pēc darba



organizācijas otrā būvniecības kārtā ir darbietilpīgāka un sarežģītāka par paša tilta izbūvi. Ja tiltu pār Daugavu un lielāko daļu estakāžu pirmajā kārtā būvē slēgta tipa lielā būvlaukumā, tad otrās kārtas būvniecību apgrūtina fakts, ka nedrīkst tikt aizkavēta ne dzelzceļa, ne autotransporta kustība.

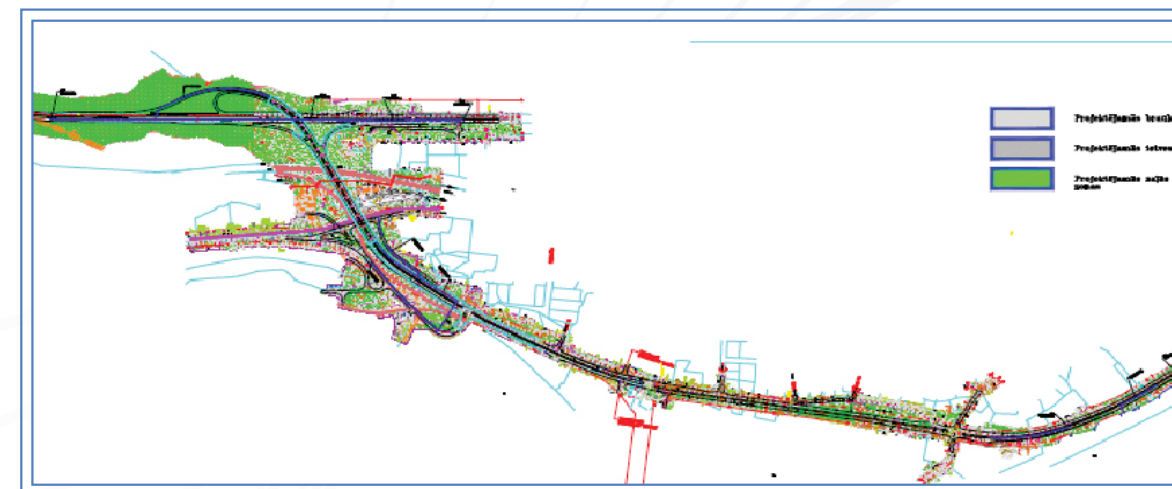
2007. gadā uzsākta Dienvidu tilta otrās kārtas projektēšana. 2008. gadā iecerēts uzsākt būvniecību un to pabeigt līdz 2011. gadam.



2007. gadā izstrādāts projekts arī tilta 3. kārtai – Dienvidu tilta pieslēgumam no Bauskas ielas līdz Ziepniekkalna ielai, būvdarbu uzsākšana iecerēta 2008. gadā.

Nākotnē paredzēts izbūvēt Dienvidu tilta savienojumu ar Vienības gatvi.

### Satiksmes pārvads pāri dzelzceļa sliežu ceļiem Rīga – Skulte



2007. gadā tika izstrādāts būvprojekts. Satiksmes pārvads ir būtisks satiksmes plūsmas uzlabošanai, šķērsojot dzelzceļa sliedes Sarkandaugavā, kā arī stratēģiski svarīgs ātrgaitas ielu tīkla sakārtošanai. Šis pārvads savienos Tvaika ielu ar Viestura prospektu un nodrošinās autotransporta un dzelzceļa satiksmi divos līmeņos, kā rezultātā dzelzceļš vairs nekavēs autotransporta satiksmi.

Pēc jaunā pārvada izbūves tiks saglabāta arī esošā dzelzceļa pārbrauktuve Tiltas ielā. Tādējādi autovadītājiem būs iespēja izvēlēties: šķērsot sliedes pa līdzšinējo pārbrauktuvi Tiltas ielā vai braukt pa jauno satiksmes pārvadu Tvaika ielā. Nākotnē šis pārvads savienos Austrumu maģistrāli ar Tvaika ielu, tādējādi sniedzot iespēju novadīt kravu transportu no pilsētas centra, tostarp no 11. novembra krastmalas.

Diemžēl pašvaldības organizētais konkurss augsto piedāvāto cenu dēļ beidzās bez rezultātiem. 2008. gadā Rīgas pašvaldības uzņēmums SIA „T.I.A.” organizēs konkursu par finansējuma piesaisti un būvniecību.

### SATIKSMES ORGANIZĀCIJAS IZMAIŅAS TRANSPORTA PLŪSMAS ATVIEGLOŠANAI

Paralēli pilsētas sabiedriskā transporta uzlabošanai un maģistrālo ielu tīkla pilnveidošanai Satiksmes departaments sistemātiski analizē iespējas atvieglot satiksmes plūsmu Rīgas ielās, veicot uzlabojumus satiksmes organizācijā.

2006. gada rudenī tika izstrādāts satiksmes organizācijas uzlabošanas plāns, kas ietver ielu malās esošo stāvvietu pārskatīšanu, vietās, kur tās traucē transporta līdzekļu kustību, vienota laika noteikšanu ierobežojošām ceļa zīmēm, kreiso pagriezienu aizliegumu vietās, kur tiek kavēta satiksmes plūsma vai apdraudēta drošība, papildus informatīvo ceļa zīmju uzstādīšanu. 2007. gadā tika turpināta šī plāna realizācija.



Lai atbrīvotu satiksmei ielas braucamo daļu vietās, kur stāvvietas traucē transporta līdzekļu kustībai, sistemātiski tiek pārskatīts pilsētas centra ielu malās esošo autostāvvietu izvietojums.

Vietās, kur ielas malās stāvošais transports kavē satiksmes plūsmu, aizliegta tā apstāšanās.

## Vienvirziena satiksmes ielu un maiņvirziena satiksmes joslu ierīkošana



Dzirnavu ielas posms no baznīcas ielas līdz Skolas ielai (iepriekš un tagad)

Lai paātrinātu satiksmes plūsmu centra ielās, atsevišķās ielās tiek noteikta vienvirziena kustība. 2007. gadā vienvirziena kustība tika noteikta Bruņinieku ielā posmā no Valmieras līdz Vagonu ielai, Hanzas ielā posmā no Vesetas ielas līdz Kr. Valdemāra ielai, Klusā ielā posmam no Kliņānu ielas līdz Laktas ielai, Tomsona ielā virzienā uz Ēveles ielu.



Elizabetes ielas posms no Brīvības ielas līdz Tērbatas ielai (iepriekš un tagad)

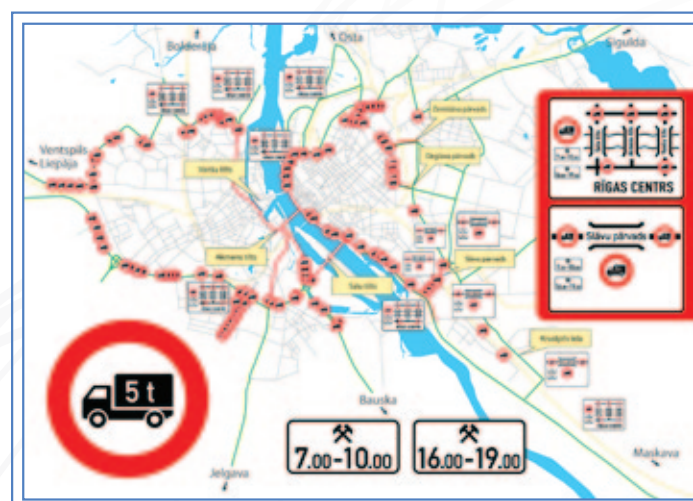
Maiņvirziena kustības noteikšana būtu efektīva, piemēram, uz tilta pār Mīlgrāvi, kur šobrīd tiek gatavots projekts. Līdz ar satiksmes intensitātes pieaugumu pēdējā gada laikā ir izteikti izmainījies satiksmes plūsmu raksturs, un mērījumi liecina, ka tieši maiņvirziena kustības noteikšana pa vidējo joslu būtu efektīvākais risinājums sastrēgumu mazināšanai pie tilta rīta un pēcpusdienas stundās.

## Kravu transporta satiksmes novirzīšana ārpus sastrēgumstundu laika

Ierobežojumu noteikšana kāda transporta veida kustībai noteiktās stundās atsevišķās pilsētas daļās ir nepopulārs, taču nepieciešams risinājums satiksmes dalībnieku vairākuma pārvietošanās uzlabošanai. Tā kā sastrēgumu stundās ir būtiski nodrošināt pārvietošanās iespējas iespējami lielākam cilvēku skaitam, Rīgā ir noteiktas teritorijas, kur darbadienu sastrēgumu stundās liegta kravas transporta ar pilnu masu virs 5 t pārvietošanās.

No 2007. gada 1. decembra atsevišķās vietās Rīgā ir noteikti kravu transporta ar pilnu masu virs 5 t kustības ierobežojumi darba dienās laikā no plkst. 7 līdz plkst. 10. Paredzams, ka ar 2008. gada 1. martu līdzīgi ierobežojumi attieksies arī uz darba dienu pēcpusdienas sastrēgumu stundām laikā no 16 līdz 19.

Satiksmes ierobežojumi neattiecas uz operatīvajiem transportlīdzekļiem, transportlīdzekļiem ar



oranžu (dzeltenu) bākuguni, kas tiek izmantoti specifiskiem uzdevumiem, kā arī trafaretiem komunālo dienestu transportlīdzekļiem.

Paralēli tam tiek turpināts darbs pie kravas transporta satiksmes un preču piegādes optimizēšanas Rīgas pilsētā kopumā un centra apvedceļu izbūves, kas būtiski atvieglos kravu transporta satiksmi.

## VELOSATIKSMES KĀ ALTERNATĪVA PĀRVIETOŠANĀS VEIDA ATTĪSTĪŠANA

Velosipēdu satiksme ir viena no straujāk augošajām alternatīvām motorizētajiem transporta līdzekļiem. Ātruma un pārvietošanās mobilitātes ziņā maršrutos „no durvīm līdz durvīm” tas visbiežāk ir efektīvāks un lētāks par tādiem tradicionālajiem pārvietošanās līdzekļiem kā sabiedriskais transports un privātais auto.

Lai gan velotransporta izmantošanai ir sezonāls raksturs, tomēr Rīgas klimats ir maigāks un reljefs līdzenāks nekā daudzās Zviedrijas un Somijas pilsētās, kur velotransports ir galvenais pārvietošanās veids līdz 30% iedzīvotāju. Līdz ar to šim transporta veidam Rīgā ir plašas attīstības perspektīvas. Lai arī tas prasa milzīgus ieguldījumus, velosatiksmes attīstībā ir ieinteresēta arī pašvaldība, jo satiksmes dalībnieku ieradumu maiņa lielā mērā ietekmē transporta noslodzi pilsētas ielās. Tieši pēdējā laikā pēc 6 gadu pārtraukuma ir rasts finansējums velosatiksmes attīstībai un atsākta veloceliņu būvniecība:

- 2007. gadā tika izbūvēts un atklāts veloceliņš Centrs–Mežaparks;
- izstrādāts tehniskais projekts veloceliņam „Mežaparks–Vecāķi”, 2008. gadā plānots uzsākt būvniecību;
- ir izbūvēti „Zaļā veloceliņa” ielu šķērsojumi maršrutā Vanšu tilts–Āgenskalna līcis–Uzvaras parks–Arkādijas parks–Māras dīķis–Bieriņi. RD Vides departaments organizē celiņa posmu būvniecību parku teritorijās;
- tiek precizēts tehniskais projekts veloceliņam „Centrs–Berģi”, tā būvniecība paredzēta 2008. un 2009. gadā;
- 2009. – 2012. gadam paredzēta veloceliņa Centrs–Dārziņi tehniskā projekta izstrādāšana un būvniecība.

## Ielu rekonstrukcija un uzturēšana

2007. gadā ielu rekonstrukcijas darbi veikti 25 ielu posmos:

- Briežu iela posmā no Mores ielas līdz Lādes ielai;
- autobusa pieturas Tēriņu un Bramberģes ielu krustojumā;
- ceļa pieslēguma Kalnciema ielā Nr. 160 izbūve (darbi tiks pabeigti 2008. gadā);
- D. Brantkalna iela (darbi tiks pabeigti 2008. gadā);
- Dreiliņu iela posmā no Kalnciema ielas līdz Ormaņu ielai;





- Gāršas iela;
- Graudu iela posmā no Vienības gatves līdz Valdeķu ielai;
- G. Astras ielas un Dzelzavas ielas krustojums;
- jaunas ielas izbūve kvartālā starp Apūzes ielu, Plūmju ielu un Valtaiķu ielu;
- Jaunmoku iela no Remtes ielas līdz Ventpils ielai, kā arī Ventas iela no Lielirbes ielas līdz Jaunmoku ielai;
- Krūzes iela posmā no Ventpils ielas līdz Liepājas ielai;
- Kungu iela posmā no Kaļķu ielas līdz Grēcinieku ielai;
- Kuršu iela no Dzērbenes ielas līdz Stāmerienas ielai;
- Ķeguma iela posmā no Lielvārdes ielas līdz Biķernieku ielai;
- M. Rinkas iela (darbi tiks pabeigti 2008. gadā);
- Mūkupurva iela;
- Ormaņu iela posmā no Margrietas ielas līdz Melnsila ielai;
- Vestienas iela un Pildas iela posmā no Vietalvas ielas līdz Piedrujas ielai (darbi tiks pabeigti 2008. gadā);
- Plūmju iela posmā no Priedaines ielas līdz Valtaiķu ielai;
- pievadceļš pa Kundziņsalas 3. līniju;
- Sabiles iela posmā no Kalnciema ielas līdz Ernestīnes ielai;
- Stāmerienas iela posmā no Kuršu ielas līdz t/c „ALFA”;
- Struteles iela posmā no Ernestīnes ielas līdz Ormaņu ielai;
- Vecaines iela;
- satiksmes plūsmas uzlabošanai paplašināta Kārļa Ulmaņa gatves nobrauktuve uz Mūkusalas ielu.

#### Tiltu rekonstrukcijas:

- tilts pār kanālu Maskavas ielā;
- Akmens tilta labā krasta satiksmes pārvads;
- tilta pār Bieķiengrāvi apmales Mūkusalas aplī.

#### Ielas seguma periodiskā atjaunošana veikta 20 ielu posmos:

- 11. novembra krastmala posmā no Akmens tilta līdz Muižas ielai;
- A. Deglava iela posmā no Lienes ielas līdz Valmieras ielai;
- Baložu iela posmā no Slokas ielas līdz Kalnciema ielai;
- Ernestīnes iela posmā no Baložu ielas līdz Melnsila ielai;
- Ezermalas iela posmā no Viska-



- Iu ielas līdz M. Ķempes ielai;
- Grebenščikova iela;
- Hanzas iela no Pulkeveža Brieža ielas līdz Kr. Valdemāra ielai;
- Jasmuižas iela posmā no A. Saharova ielas līdz J. Grestes ielai;
- Juglas iela no Brīvības gatves līdz Malienas ielai;
- J. Vācieša un Tīnūžu iela;
- Kojusalas iela no T/C „Mols” līdz Balvu ielai;
- Kurzemes prospekts (pa atsevišķiem posmiem);
- Laimdotas iela no Tāļvalža ielas līdz Aizkraukles ielai;
- Lokomotīves iela no Rušonu ielas līdz Višķu ielai;
- pagrieziens uz Carnikavu no Jaunciema gatves līdz Rīgas robežai;
- Riekstu iela posmā no Dzirciema ielas līdz Daugavgrīvas ielai;
- Stūriša iela no Lielvārdes ielas līdz Bajāru ielai;
- Vanšu tilta asfaltbetona seguma atjaunošana virzienā uz centru (2006. gadā tas tika atjaunots virzienā uz Pārdaugavu);
- Ventpils iela posmā no Pārslas ielas līdz Pilsotņu ielai;
- Zirņu iela posmā no K. Valdemāra ielas līdz Skanstes ielai.

### 2007. gadā veiktie darbi lietus ūdens kanalizācijas sistēmas sakārtošanā

Lietus ūdens kanalizācijas sistēma Rīgā ir ļoti sliktā stāvoklī – tā ir tehniski novecojusi, daudzviet tās vispār nav, esošo sūkņu staciju jaudas ir nepietiekamas. Pašreizējā situācija ir izveidojusies ilgstoša investīciju trūkuma dēļ šajā jomā. Finansējums pamatā ticis piešķirts uzturēšanas darbiem – lietus ūdens kanalizācijas sistēmu attīrīšanai un lietus ūdens gūlīju regulēšanai, ūdens atsūkņēšanai lietainā laikā vietās, kur veidojas lielas peļķes.

Pašvaldības budžetā 2007. gadā bija piešķirts finansējums, lai:

- rekonstruētu lietus ūdens kolektoru K. Ulmaņa gatves un Bauskas ielas rajonā (kopumā 400 metru garumā);
- izbūvētu kolektoru Mūkusalas ielas un K. Ulmaņa gatves rajonā;
- veiktu rekonstrukcijas projektu izstrādi sūkņu stacijām Ilūkstes ielā un Duntē ielā;
- veiktu projektēšanu kolektora izbūvei Augstrozes un Atlasa ielu krustojumā un Viestura prospektā, kur līdz šim lietus ūdens kanalizācijas sistēmu nav bijis.

Lai panāktu būtiskus uzlabojumus, papildus pašvaldības piešķirtajam finansējumam būtu nepieciešams rast arī citus investīciju avotus gan nozīmīgiem rekonstrukcijas un sistēmas paplašināšanas darbiem, gan kanalizācijas sistēmas uzturēšanai nepieciešamajā apjomā.

2007. gadā pēc Satiksmes departamenta pasūtījuma ir apzināta citu valstu pieredze, kā arī ES un LR tiesību aktu bāze par iespējamiem finansēšanas modeļiem. Tie ir jāizvērtē, lai pieņemtu Rīgai piemērotāko risinājumu lietus ūdens kanalizācijas sistēmas sakārtošanai. Ir sagatavots lietus ūdens kanalizācijas sistēmas tehniskais apraksts, ilgtermiņa stratēģiskās attīstības pamatnostādnes un iespējamie varianti, kas ir izanalizēti no tehniskā, juridiskā, finanšu un vides aspektiem.