



GADAGRĀMATA
2008

RDS D
Rīgas domes Satiksmes departaments



RĪGAS DOMES SATIKSMES DEPARTAMENTS
GADAGRĀMATA 2008

Rīga, 2008

Izdevējs: Rīgas domes Satiksmes departaments
Projekta koordinators: Ieva Prauliņa
Redakcija, maketa salikums un druka: SIA PR Plus

Saturs

A. Požarnovs. Domājot par nākotni	4
E. Strods. Attīstība atbilstoši prioritātēm	5
Satiksmē Rīgā. Skaitļi un fakti	6
Automašīnu satiksmes intensitātes tendences	6
Rīgas pašvaldības budžets RDSD projektu realizācijai.....	7
Jaunu satiksmes infrastruktūras objektu izbūve.....	8
Atklāts Brīvības gatves un Juglas ielas šķērsojums	10
Atklāts jauns Augusta Deglava ielas posms ar rotācijas apli	11
Uzsāk būvēt Dienvidu tilta maģistrālos pievedceļus.....	12
Slāvu maģistrālais transporta mezgls.....	13
Zemgales virziena maģistrālais transporta mezgls.....	14
Turpina būvēt Austrumu maģistrāli.....	15
Uzsākta veloseliņa būvniecība no Mežaparka uz Vecmīlgrāvi.....	16
Būvē gājēju pārvadu pār maģistrāli.....	18
Satiksmes drošība	19
Uzlabo gājēju pārejas.....	19
Drošība pie skolām	20
Izbūvē ātrumvaļņus	21
Pārbūvē krustojumus.....	21
Vājredzīgo drošībai	22
Mobilitāte.....	23
Palielina ielu caurlaides spēju	23
Projektē divu līmeņu šķērsojumus.....	24
Prioritāte sabiedriskajam transportam.....	24
Integrē dzelzceļu pilsētas satiksmē	24
Veicina velosipēdu izmantošanu ikdienā	24
Būvē veloseliņus.....	26
Uzlabo tiltu tehnisko stāvokli.....	27
Rekonstruē ielas un atjauno segumu.....	28
Remontē lietus ūdens kanalizācijas sistēmas	29

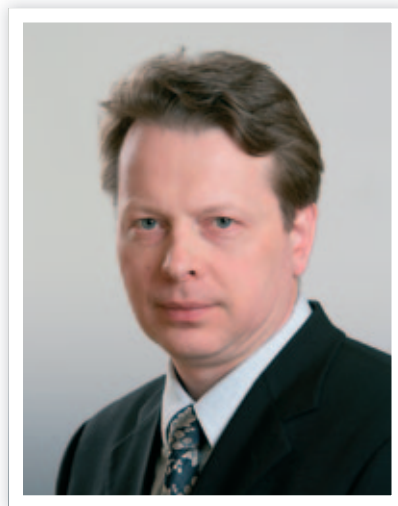
Domājot par nākotni

Andrejs Požarnovs, Rīgas domes Satiksmes un transporta lietu komitejas priekšsēdētājs

Satiksmes jomu Rīgā tāpat kā Latvijas ekonomiku kopumā 2008. gada nogalē skāris stingrās taupības režīms. Līdz ar to īpaši nozīmīgs ir fakts, ka iepriekšējos gados pieejamie līdzekļi, tajā skaitā no ES fondiem, ir racionāli ieguldīti satiksmes infrastruktūras attīstībā. Ja tas nebūtu darīts, par Brīvības gatves un Juglas ielas divu līmeņu satiksmes mezglu vai sabiedriskā transporta modernizēšanu mēs šobrīd varētu tikai sapņot.

2008. gadā Rīgā uzbūvēts vairāk un lielāka mēroga jauni satiksmes infrastruktūras objekti kā jebkad iepriekš pēc Latvijas valsts neatkarības atjaunošanas. Šeit ļoti liela nozīme ir Rīgas domes Satiksmes departamenta profesionālajam darbam, jo departaments ir viena no retajām iestādēm visā valstī, kas kvalitatīvi un noteiktajos termiņos ir spējis realizēt Eiropas Reģionālās attīstības fonda līdzfinansētos projektus.

Raugoties nākotnē, cerības vieš, ka iepriekšējos gados esam investējuši arī vairāku jaunu satiksmes infrastruktūras objektu realizācijas uzsākšanai - Austrumu maģistrāles būvniecībai, Dienvidu tilta maģistrālo pievedceļu projektēšanai, jaunu tramvaju iegādei. Šie projekti tiks pabeigti tuvāko gadu laikā, un to nestos augļus Rīgas iedzīvotāji iegūs arī valsts ekonomiskās pieticības laikā. Te var runāt par divu veidu ieguvumiem: pašvaldības ieguldījumu darba vietu un iztikas nodrošināšanā daudziem tūkstošiem ģimeņu un infrastruktūras sakārtošanā uz to brīdi, kad saimnieciskā rosība valstī atkal palielināsies.



Attīstība atbilstoši prioritātēm

Edgars Strods, Rīgas domes Satiksmes departamenta direktors

2008. gads Rīgas vēsturē ierakstīts ar lielu, ilgtermiņā pilsētai vitāli svarīgu satiksmes infrastruktūras objektu izbūvi. Eksploatācijā nodots Brīvības gatves un Juglas ielas divu līmeņu šķērsojums, izbūvēts jauns Augusta Deglava ielas turpinājums ar rotācijas apli Kaivas un Lubānas ielu krustojumā, turpināta Austrumu maģistrāles būvniecība, iesākta Dienvidu tilta maģistrālo pievedceļu būvniecība, uzsākta gājēju pārvada būvniecība Kārļa Ulmaņa gatvē pie pilsētas robežas, būtiski pavirzījusies uz priekšu arī veloinfrastruktūras attīstīšana.



Mūsu prioritātes satiksmes jomā ir un arī turpmāk būs satiksmes drošība, sabiedriskā transporta plūsmas uzlabošana, pilsētas maģistrālo ielu tīkla pilnveidošana un veloinfrastruktūras attīstība. Pilnveidot satiksmes infrastruktūru - uzlabot gājēju pārejas, izbūvēt jaunas ielas, centra apvedceļus, pārvadus un vairāklīmeņu satiksmes mezglus - tas ir būtiski gan Rīgas iedzīvotāju drošībai, gan pārvietošanās apstākļu uzlabošanai. Uzlabot sabiedriskā transporta kustību un attīstīt veloceliņu tīklu Rīgā - tas ir būtiski, lai pilsēta piedāvātu iedzīvotājiem automašīnām alternatīvas pārvietošanās iespējas. Atslogot Rīgas centru no tranzīta satiksmes, veicināt automašīnām alternatīvu, videi draudzīgu pārvietošanās veidu attīstību Rīgā - tas ir būtiski mūsu visu dzīves kvalitātes uzlabošanai.

Satiksmē Rīgā. Skaitļi un fakti

Rīgas domes Satiksmes departaments (RDSD) izveidots 1997. gadā un 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.

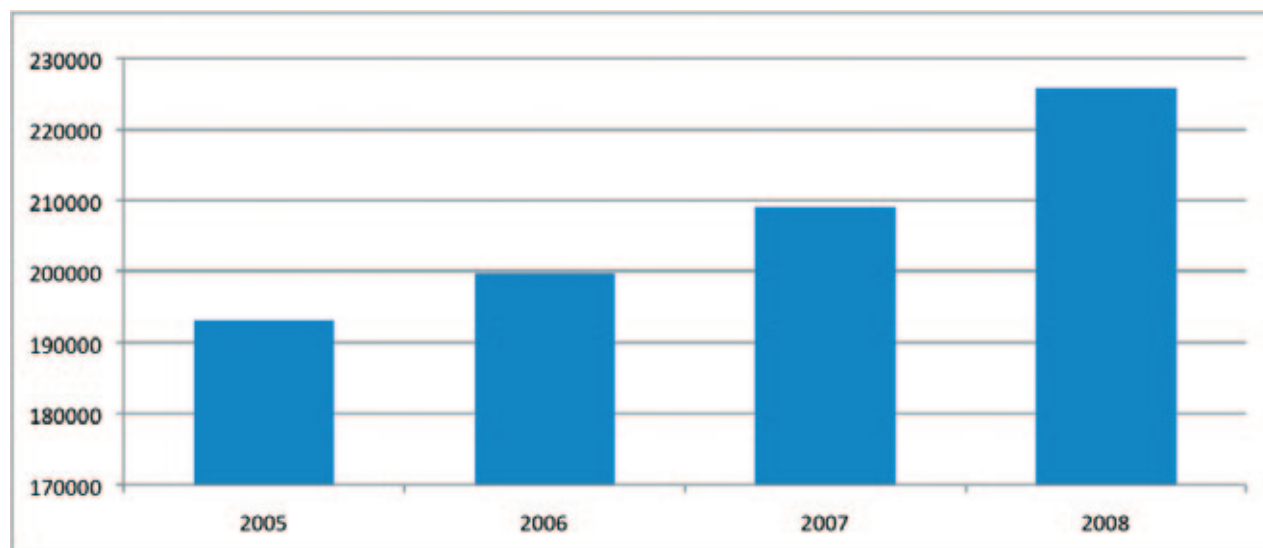
Rīgas domes vārdā RDSD veic pasūtītāja funkcijas satiksmes jomā:

- organizē satiksmes infrastruktūras (ielu, tiltu, satiksmes pārvadu, gājēju tuneļu, nostiprināto krastmalu, lietus ūdens kanalizācijas sistēmu, luksoforu u.c.) projektēšanu, būvniecību un uzturēšanu,
- izstrādā satiksmes infrastruktūras un pilsētas sabiedriskā transporta attīstības un uzturēšanas koncepcijas,
- pārrauga, koordinē un kontrolē sabiedriskā transporta pakalpojumus, ko nodrošina SIA "Rīgas Satiksme" (tramvaji, trolejbusi un autobusi) un komercpārvadātāji (maršruta autobusi, vieglie takso metri),
- piesaista investīcijas satiksmes infrastruktūras un sabiedriskā transporta modernizācijas projektiem.

Automašīnu satiksmes intensitātes tendences

Saskaņā ar CSDD apkopotiem datiem valstī kopumā uz 2008. gada 1. janvāri bija reģistrēti 1 168 756 transportlīdzekļi, kas ir par 9,05 procentiem vairāk, nekā attiecīgajā periodā pirms gada. Rīgā uz 2008. gada 1. janvāri bija reģistrēti 366 880 transportlīdzekļi, kas ir 31,39 procenti no valstī reģistrēto kopskaita. Rīgas rajonā uz 2008. gada 1. janvāri bija reģistrēti 97 580 transportlīdzekļi, kas ir 8,35 procenti no valstī reģistrēto kopskaita.

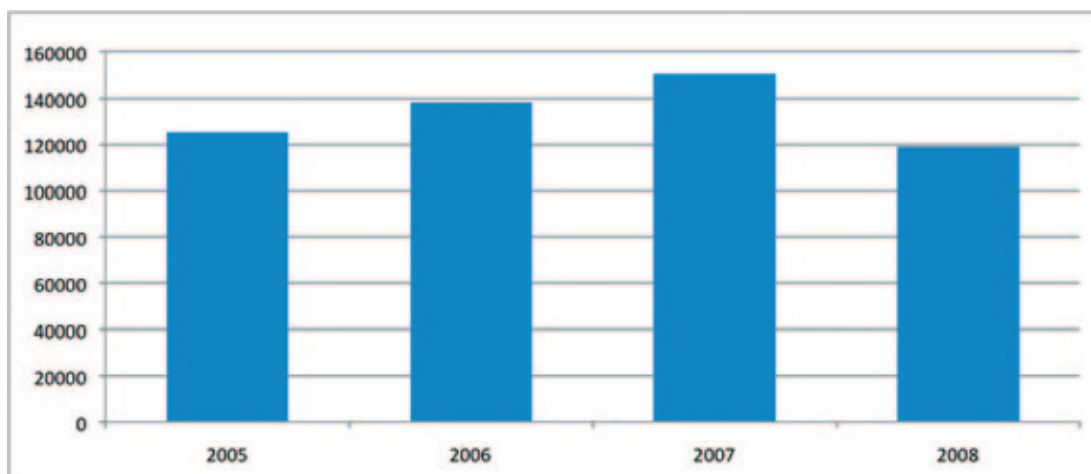
Tas nozīmē, ka Rīgas ielas noslogo vairāk kā trešdaļa visu valstī reģistrēto transporta līdzekļu.



SATIKSMES INTENSITĀTE UZ TILTIEM. RDSD DATI.

Tabulā attēlots satiksmes intensitātes pieaugums uz trim Rīgas tiltiem pār Daugavu. Salu, Akmens un Vanšu tiltus 2005. gadā šķērsoja 193 177 transportlīdzekļi vidēji dienā, 2006. gadā – 199 684 transportlīdzekļi, 2007. gadā – 209 004 transportlīdzekļi, bet 2008. gadā – 225 783 transportlīdzekļi.

Samazinoties ekonomiskajai aktivitātei, pēdējā gada laikā mazāk intensīva kļuvisi Rīgā iebraucošā un izbraucošā transporta plūsma.

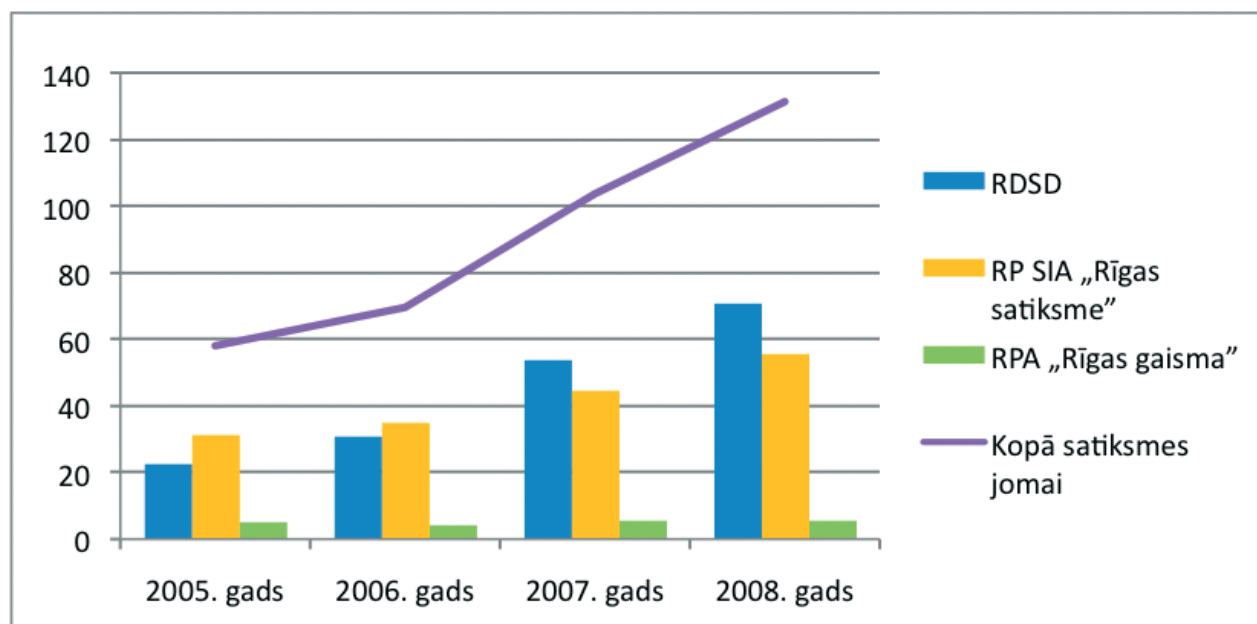


RĪGĀ IEBRAUCOŠĀ UN IZBRAUCOŠĀ TRANSPORTA PLŪSMA. VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI DATI

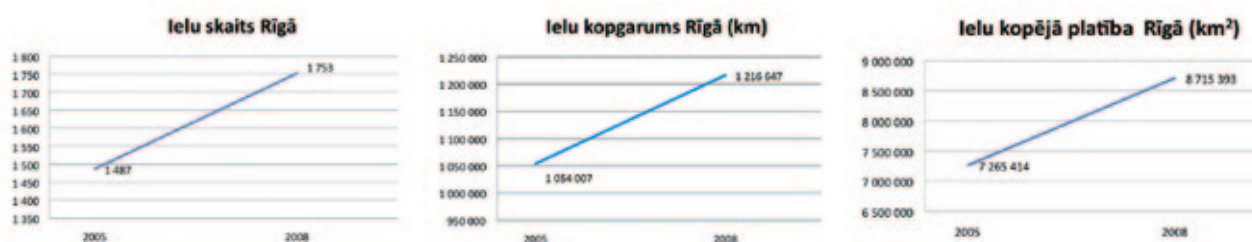
Kā redzams attēlotajā grafikā, 2005. gadā vidējā satiksmes intensitāte no valsts pirmās šķiras autoceļiem uz maģistrālajām ielām Rīgā, tātad pilsētā iebraucošo un izbraucošo transportlīdzekļu skaits, bija 125 560 transportlīdzekļi diennaktī, 2006. gadā – 138 070 transportlīdzekļi diennaktī, 2007. gadā – 150 580 transportlīdzekļi diennaktī, bet 2008. gadā – 118 967 transportlīdzekļi diennaktī. Intensitātes kritums atstāj tiešu ietekmi uz ielu noslodzi, mazinās sastrēgumi.

Rīgas pašvaldības budžets RDSD projektu realizācijai

	2005. gads (Ls)	2006. gads (Ls)	2007. gads (Ls)	2008. gads (Ls)
RDSD	22,31 milj.	30,8 milj.	53,83 milj.	70,78 milj.
Rīgas satiksme	30,91 milj.	34,93 milj.	44,38 milj.	55,25 milj.
Rīgas gaisma	4,82 milj.	3,78 milj.	5,31 milj.	5,29 milj.
Kopā satiksmes jomai:	58,04 milj.	69,51 milj.	103,52 milj.	131,32 milj.



Jaunu satiksmes infrastruktūras objektu izbūve



Kā redzams grafikos attēlotajās līknēs, laikā kopš 2005. gada strauji audzis gan ielu skaits Rīgā, gan to kopgarums un platība. 2008. gadā Rīgā pabeigta un uzsākta vairāku jaunu satiksmes infrastruktūras objektu būvniecība, kas ir būtiski pilsētas maģistrālo ielu tīkla pilnveidošanai un centra apvedceļu loka izveidei, lai pilsētas centru varētu atslogot no tranzīta satiksmes.

Jaunbūves nosaukums:	Piedrujas iela no Slāvu rotācijas apļa līdz Pildas ielai
Atklāšanas gads:	1998
Būvobjekta kvadrātūra:	40 258 m ²
Jaunbūves nosaukums:	Tilts pār Bulljupi
Atklāšanas gads:	2002
Būvobjekta kvadrātūra:	6 557 m ²
Jaunbūves nosaukums:	Ulbrokas iela no Augusta Deglava ielas līdz Dzelzavas ielai
Atklāšanas gads:	2003
Būvobjekta kvadrātūra:	36 042 m ²
Jaunbūves nosaukums:	Biķernieku ielas turpinājums posmā no Hipokrāta ielas līdz Kaivas ielai
Atklāšanas gads:	2006
Būvobjekta kvadrātūra:	28 553 m ²
Jaunbūves nosaukums:	Jāņa Dikmaņa iela
Atklāšanas gads:	2006
Būvobjekta kvadrātūra:	10 086 m ²
Jaunbūves nosaukums:	Jāņa Daliņa iela
Atklāšanas gads:	2007
Būvobjekta kvadrātūra:	11 573 m ²
Jaunbūves nosaukums:	Grostonas iela no Mālpils ielas līdz Jāņa Daliņa ielai
Atklāšanas gads:	2007
Būvobjekta kvadrātūra:	15 929 m ²
Jaunbūves nosaukums:	Austrumu maģistrāles turpinājums posmā no Gaujas ielas līdz Meža prospektam
Atklāšanas gads:	2008
Būvobjekta kvadrātūra:	68 580 m ²
Jaunbūves nosaukums:	Augusta Deglava ielas turpinājums posmā no Andreja Saharova ielas līdz Lubānas ielai
Atklāšanas gads:	2008
Būvobjekta kvadrātūra:	100 511 m ²
Jaunbūves nosaukums:	Brīvības gatves un Juglas ielas divu līmeņu šķērsojums
Atklāšanas gads:	2008
Būvobjekta kvadrātūra:	103 006 m ²



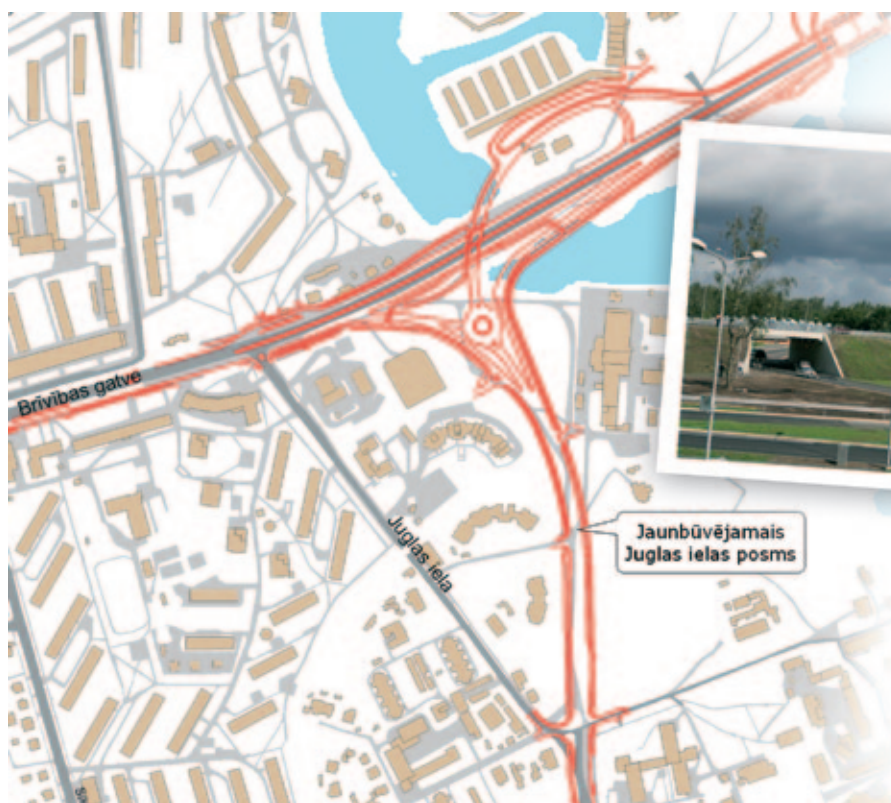
Atklāts Brīvības gatves un Juglas ielas šķērsojums



SATIKSMES UN TRANSPORTA LIETU KOMITEJAS PRIEKŠSĒDĒTĀJS
ANDREJS POŽARNOVS, ATKLĀJOT ŠĶĒRSOJUMU

Ilgus gadus, iebraucot Rīgā no Vidzemes puses, Juglā veidojās garas automašīnu rindas. Straujās satiksmes intensitātes paaugstināšanās apstākļos Rīgā līdzšinējā viena līmeņa Brīvības gatves un Juglas ielas krustojuma caurlaides spējas bija praktiski izsmeltas. Satiksmes drošības paaugstināšanai un satiksmes plūsmas uzlabošanai RDSD pieņēma lēmumu izbūvēt šo satiksmes mezglu divos līmeņos, lai transportlīdzekļu plūsma, kas brauc taisni pa Brīvības gatvi un kas veic kreiso pagriezienu uz Juglas ielu, viena otru nekavētu.

Kopš 2008. gada vasaras, kad pabeigti divu līmeņu šķērsojuma ar rotācijas apli izbūves darbi, sastrēgumi satiksmes plūsmu Juglā vairs nekavē. Kreiso pagriezienu uz Juglas



ielu, braucot centra virzienā, iespējams veikt, šķērsojot Brīvības gatvi caur jaunizbūvēto tuneli.

Rekonstrukcijas laikā izbūvēts satiksmes tunelis zem Brīvības gatves, paaugstināts Brīvības gatves līmenis, izbūvēts pilnībā jauns Juglas ielas posms ar rotācijas apli pa jaunu trasi no Pāles ielas līdz Brīvības gatvei, jaunas nobrauktuves un uzbrauktuves Brīvības gatvei, papildus sabiedriskā transporta kabata no Silciema ielas līdz Juglas ielai ar sabiedriskā transporta pieturvietu, gājēju ietves un gājēju tuneli brauktuviņu šķērsošanai.

Līdz ar krustojuma pārbūvi izveidots arī no autotransporta plūsmas nodalīts velosceļš, kas nākotnē būs daļa no maģistrālā velosceļš Centrs - Bergi.

Projekts realizēts ar ERAF līdzfinansējumu.



RĪGAS MĒRS JĀNIS BIRKS UN SATIKSMES UN TRANSPORTA LIETU
KOMITEJAS PRIEKŠSĒDĒTĀJS ANDREJS POŽARNOVS SVEIC
PIRMOS AUTOBRAUCĒJUS JAUNIZBŪVĒTĀJĀ ŠĶĒRSOJUMĀ



ŠĶĒRSOJUMA IZBŪVES GAITA

Atklāts jauns Augusta Deglava ielas posms ar rotācijas apli

Satiksmes intensitātei pieaugot, pēdējos gados autovadītājiem aizvien grūtāk izbraucams un bīstamāks kļuva kreisā pagrieziena manevrs no Augusta Deglava ielas uz Lubānas ielu un no Lubānas ielas uz Kaivas ielu. Rēķinoties ar transporta līdzekļu skaita pieaugumu un plānojot nākotnē maģistrālā savienojuma izbūvi starp Juglas ielu un Lubānas ielu, tika realizēts pilnīgi jauna Augusta Deglava, Lubānas un Kaivas ielu savienojuma izbūves projekts.

2008. gadā ekspluatācijā tika nodots no jauna izbūvētais Augusta Deglava ielas turpinājums no Baltinavas ielas gar Dreiliņu mikromasīvu līdz Kaivas un Lubānas ielas krustojumam, kur satiksme tagad tiek organizēta ar rotācijas apla palīdzību.



JAUNAIS A.DEGLAVA IELAS POSMS



JAUNĀ A.DEGLAVA IELAS ASFALTBETONA
SEGUMA PARAUGS

Tādējādi Augusta Deglava ielā no Tallinas ielas līdz pat Rīgas robežai transportlīdzekļu satiksmei ir nodrošinātas četras braukšanas joslas. Paplašināta Lubānas iela no rotācijas apla līdz pilsētas robežai, izbūvēta lietus ūdens kanalizācijas sistēma, jauns ielas apgaismojums, ierīkotas četras jaunas labiekārtotas sabiedriskā transporta pieturvietas, kā arī Augusta Deglava ielā ir izbūvēts no gājēju ietves un brauktuves atdalīts velociņš.

Projekts realizēts ar ERAF līdzfinansējumu.

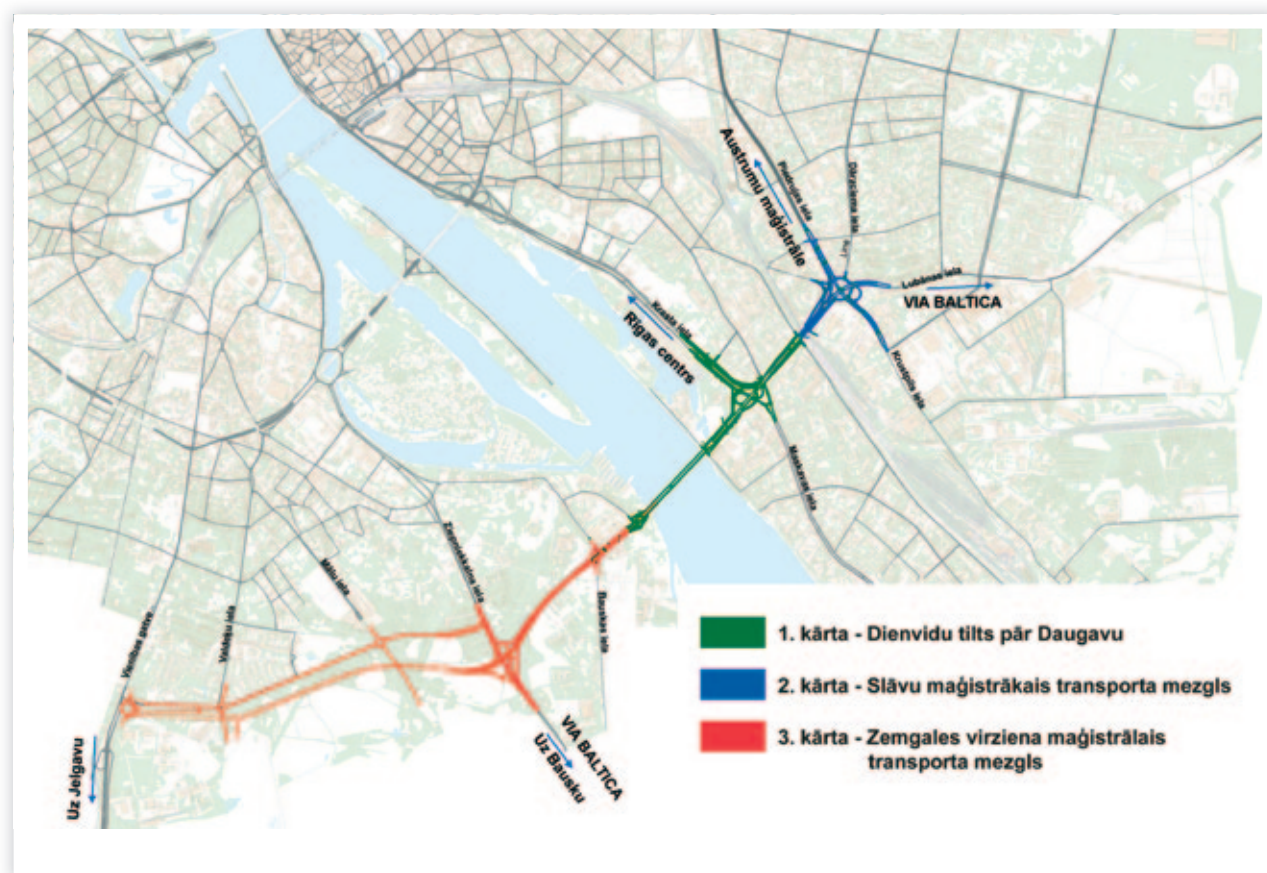
2009. gadā pie Baltinavas ielas tiks izbūvēta regulējama gājēju pāreja, tādējādi nodrošinot drošu piekļuvi sabiedriskā transporta pieturvietām.

Tuvāko gadu laikā ir paredzēts izbūvēt arī jaunu Juglas ielas turpinājumu. Tā rezultātā Juglas iela būs izbūvēta par maģistrālu ielu, kas savienos jauno rotācijas apli ar Brīvības gatves un Juglas ielas divu līmeņu šķērsojumu.

Uzsāk būvēt Dienvidu tilta maģistrālos pievedceļus

2008. gadā tika nodots ekspluatācijā pēc Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pasūtījuma izbūvētais Dienvidu tilts. RDSD pārziņā ir tā maģistrālo pievedceļu izbūves organizēšana. Tiltam abos Daugavas krastos ir paredzēti izbūvēt maģistrālos pievedceļus: Slāvu maģistrālo transporta mezglu Daugavas labajā krastā un Zemgales virziena maģistrālo transporta mezglu Daugavas kreisajā krastā. Dienvidu tilts ar maģistrālajiem pievedceļiem nākotnē uzņems galvenās tranzīta plūsmas, sniedzot iespēju atslogot pilsētas centru no tranzīta satiksmes.

Jau pirmā mēneša laikā pēc tilta atklāšanas- no 17. novembra līdz 15. decembrim- vidējā diennakts satiksmes intensitāte pār Salu tiltu bija samazinājusies par 16,7%, savukārt pār Akmens tiltu- par 3,7%. Paredzams, ka pēc maģistrālo pievedceļu izbūves jaunā Dienvidu maģistrāle uzņems daudzkārt lielāku transportlīdzekļu plūsmu, kā rezultātā daudz ievērojamāk atslogosies satiksme pār pārējiem Daugavas tiltiem.



DIENVIDU MAĢISTRĀLE

Slāvu maģistrālais transporta mezgls

- Trīslīmeņu šķērsojums Slāvu rotācijas apļa vietā



SLĀVU ROTĀCIJAS APLIS 2008. GADĀ



SLĀVU ROTĀCIJAS APLIS 2011. GADĀ

2008.gadā pabeigta Slāvu maģistrālā transporta mezgla izbūves tehniskā projekta izstrāde un uzsākta trīs līmeņu satiksmes mezgla būvniecība. 2011. gadā vietā, kur šobrīd vēl veidojas automašīnu sablīvējumi, visos virzienos transporta plūsma būs iespējama praktiski bez apstāšanās.

Topošajiem Dienvidu tilta labā krasta maģistrālajiem pievedceļiem pēc dažiem gadiem pieslēgsies arī Austrumu maģistrāle.

Fakti:

- Estakāžu skaits — 8
- Balsti no monolīta dzelzsbetona uz urbpāļu pamata
- Kopējais estakāžu garums — 3 465 m
- Kopējais estakāžu brauktuves laukums — 32 356 m²
- Estakāžu konstrukcijas laukums — 36 514 m²
- Estakādes projektētas kā iepriekš sasprīgtas monolīta dzelzsbetona konstrukcijas



TRĪSLĪMEŅU ŠĶĒRSOJUMA BŪVNICĪBA SLĀVU ROTĀCIJAS APLĀ VIETĀ. 2008. GADA DECEMBRIS.

Pilnībā tiks pārbūvēts Slāvu dzelzceļa pārvads, izveidojot 8 braukšanas joslas. Lai būvniecības laikā nepārtrauktu autotransporta un dzelzceļa satiksmi, sākotnēji tiks uzbūvēts jauns četru braukšanas joslu pārvads. To pabeidzot un sākot ekspluatāciju, esošo (vecu) pārvadu demontēs, lai varētu būt otru jaunā pārvada kārtu. Pēc pārbūves Slāvu dzelzceļa pārvads būs 197 metrus garš un 31 metru plats ar 8 braukšanas joslām, t.i., vairāk kā divas reizes platāks nekā šobrīd. Uz pārvada paredzēta arī gājēju ietve un veloseliņš katrā virzienā, kā arī 4 lifti gājēju un invalīdu ērtībai.

- Divreiz platāks Slāvu dzelzceļa pārvads



SLĀVU DZELZCEĻA PĀRVADS 2008. GADĀ



SLĀVU DZELZCEĻA PĀRVADS 2011. GADĀ

Fakti:

- Pēc pārbūves Slāvu dzelzceļa pārvads būs vairāk kā divas reizes platāks nekā šobrīd.
- Ielu, dzelzceļa pārvada, trīsliemeņu šķērsojuma estakāžu, gājēju un velosipēdistu ceļu kopplatība būs vismaz 117 000 m². Tā ir aptuveni 29 futbola laukumu platība.
- Būvniecības gaitā paredzēti rekonstrukcijas darbi inženierkomunikācijām kopumā 50 km garumā. Tāds ir attālums no Rīgas līdz Siguldai.
- Būvniecības procesā plānots izmantot aptuveni 46 000 m³ betona. Ja šādu betona daudzumu pārvestu vienlaicīgi, būtu nepieciešamas apmēram 11 270 desmittonnu kravas automašīnas.
- Būvniecības gaitā paredzēts izmantot aptuveni 8 800 t tērauda.
- Būvniecībā paredzēts izmantot 46 000 t dažādu veidu asfaltbetona. Ja pārvestu šādu asfaltbetona daudzumu vienlaicīgi ar trīsdesmittonnu kravas mašīnām, tad rinda no apmēram 1500 automašīnām veidotu vairāk kā 25 km.

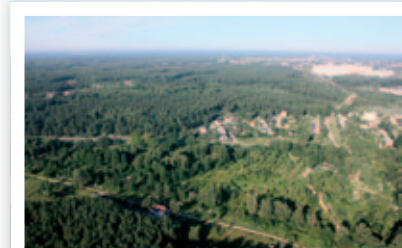
Zemgales virziena maģistrālais transporta mezgls

2008. gadā Satiksmes departaments izsludinājis atklātu konkursu par kreisā krasta maģistrālo pievedceļu jeb Zemgales virziena maģistrālā transporta mezgla būvniecību no tilta līdz Ziepniekkalna ielai, kas ietver Jāņa Čakstes gatves un Bauskas ielas divu līmeņu satiksmes mezgla izbūvi (attēlā), jaunu automaģistrāli līdz Ziepniekkalna ielai, kā arī divu līmeņu Jāņa Čakstes gatves un Ziepniekkalna ielas satiksmes mezgla izbūvi.

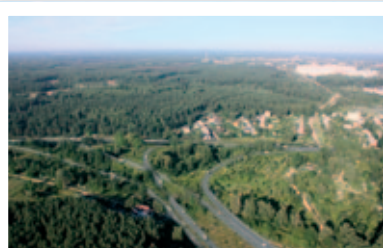
J.Čakstes gatvi nākotnē paredzēts turpināt līdz pat Vienības gatvei, izbūvējot vairāku līmeņu šķērsojumu arī tās pieslēgumā pie Vienības gatves.



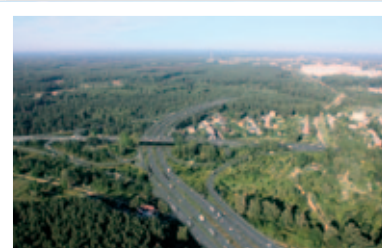
BAUSKAS IELAS UN JĀŅA ČAKSTES GATVES ŠĶĒRSOJUMS



ZIEPNIEKKALNA IELA 2008.GADĀ

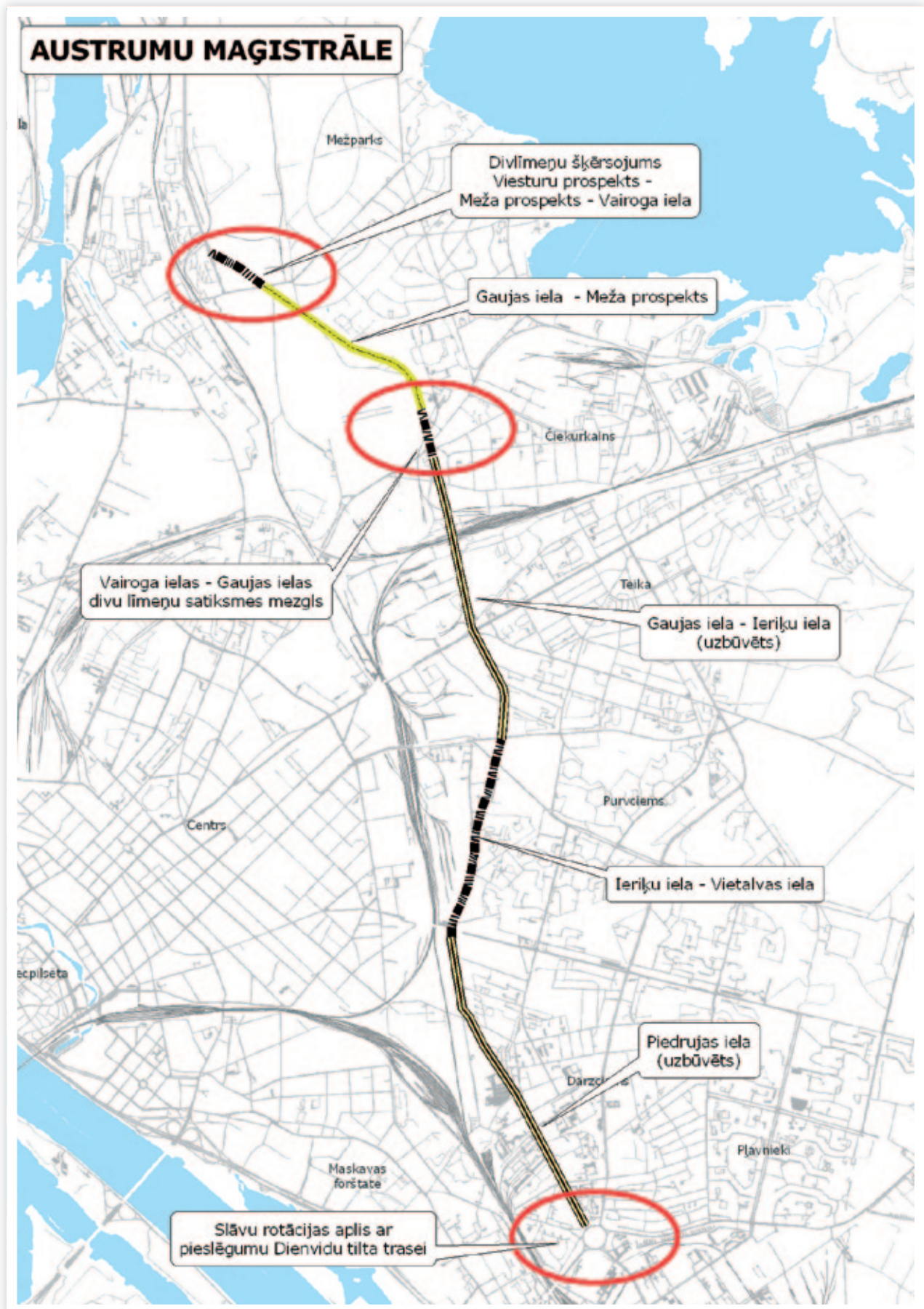


ZIEPNIEKKALNA IELAS UN JĀŅA ČAKSTES GATVES KRUSTOJUMS 2011.GADĀ



ZIEPNIEKKALNA IELAS UN JĀŅA ČAKSTES GATVES KRUSTOJUMS PĒC TURPINĀJUMA IZBŪVES LĪDZ VIENĪBAS GATVEI

Turpina būvēt Austrumu maģistrāli



Saskaņā ar Rīgas attīstības plānu 2006.-2018. gadam viens no būtiskākajiem satiksmes infrastruktūras objektiem ir Austrumu maģistrāle.

Tās izbūve ļaus atslogot pilsētas centru no tranzīta plūsmas virzienā starp Viestura prospektu un Slāvu maģistrālo transporta mezglu.

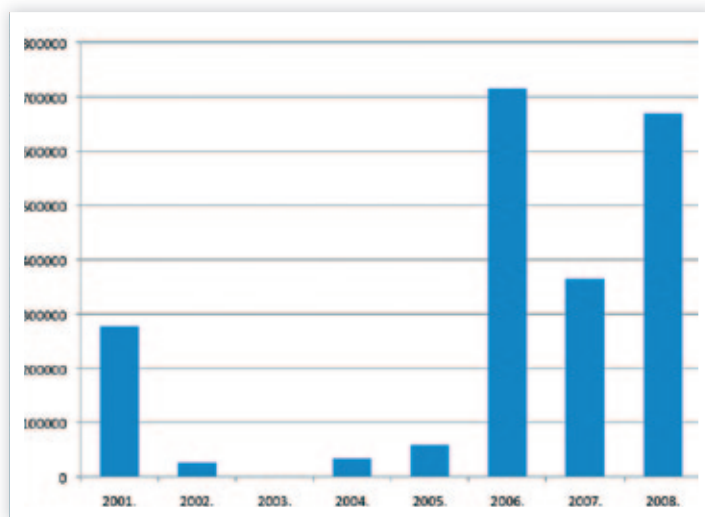
Ar ERAF līdzfinansējumu 2008. gadā tika pabeigta Austrumu maģistrāles posma būvniecība no Gaujas ielas līdz Meža prospektam. Tas ir pilnīgi jauns maģistrāles posms ar četrus joslus brauktuvi.

2008. gadā uzsākta arī divu līmeņu Vairoga ielas un Gaujas ielas satiksmes mezgla būvniecība. Divu līmeņu satiksmes mezgls paredzēts arī Viestura prospekta un Meža prospekta krustojumā, tā izbūve plānota turpmākajos gados atkarībā no finansiālajām iespējām. 2008. gadā tika izsludināts konkurss arī par maģistrāles posma no Ieriķu ielas līdz Vietalvas ielai būvprojekta izstrādi.

Jau iepriekš bija izbūvēti vairāki Austrumu maģistrāles posmi: Vairoga ielas satiksmes pārvads, Vairoga iela līdz Ieriķu ielai, Piedrujas ielas posms no Slāvu rotācijas apļa līdz Vietalvas ielai.

Plānots, ka visas Austrumu maģistrāles izbūve pilnībā varētu būt pabeigta līdz 2012. gadam.

Uzsākta velosciņa būvniecība no Mežaparka uz Vecmīlgrāvi



INVESTĪCIJU APJOMI RĪGAS MAĢISTRĀLAJĀM VELOCELIŅIEM

2008. gadā uzsākta maģistrālā velosciņa būvniecība no Mežaparka līdz Vecmīlgrāvim, kas ir 2007. gadā izbūvētā velosciņa Centrs - Mežaparks turpinājums. To paredzēts pabeigt 2009. gada maijā. Velosciņš būs 5 kilometrus garš un tiks izbūvēts atdalīti no ielu brauktuves. Pēc tam, kad būs atrisināti zemes piederības jautājumi, šo velosciņu ar kopīgo garumu 9,5 km plānots izbūvēt līdz pat Vecākiem, savienojot Mežaparka teritoriju ar Aplokciem un Vecmīlgrāvi un sniedzot iespēju Rīgas iedzīvotājiem un viesiem ar velosipēdiem nokļūt līdz jūrai.

Gājēju un velosciņu posmi 2008. gadā izbūvēti arī, rekonstruējot ielas vai izbūvējot jaunus satiksmes infrastruktūras objektus. Brīvības gatves un Juglas ielas divu līmeņu šķērsojuma būvniecības laikā ir ierīkots gājēju un velosipēdistu celiņš Brīvības gatvē no Silciema ielas līdz tiltam pār Juglas ezera kanālu, bet Augusta Deglava ielas rekonstrukcijas laikā - Augusta Deglava ielā no Baltinavas ielas līdz Lubānas ielai. Tāpat velosciņa būvniecība 2008. gadā ir uzsākta Šmerļa ielā, veicot tās rekonstrukciju.



VELOCELIŅA MEŽAPARKS - VECMĪLGRĀVIS BŪVNICĪBAS GAITA



Būvē gājēju pārvadu pār maģistrāli

Straujā ekonomikas attīstība valstī iepriekšējos gados veicināja mājokļu tirgus attīstību ne tikai pilsētā, bet arī ap to. Līdz ar to strauji pieauga to cilvēku skaits, kas dzīvo privātmāju ciematos Rīgas tuvumā un ikdienā ar automašīnām pārvietojas uz darbu galvaspilsētā. Palielinoties satiksmes intensitātei uz maģistrālajām ielām, kas ved no Rīgas robežas uz pilsētas centru, un gājēju intensitātei jaunbūvju rajonos Rīgas pievārtē, aizvien aktuālāks kļūst jautājums par to, kā nodrošināt to drošu šķērsošanu gājējiem un velosipēdistiem, vienlaikus neapturot maģistrālo satiksmes plūsmu.



GĀJĒJU PĀRVADA PĀR KĀRĻA ULMAŅA GATVI PIE BEBERBEĶU IELAS BŪVNICĪBA.
2008. GADA DECEMBRIS

RDSD ir apzinājis vietas galvaspilsētā, kur pār intensīvas satiksmes maģistrālajām ielām visaktuālāk būtu nepieciešams izbūvēt gājēju pārvadus.

2008. gadā tika uzsākts un 2009. gadā tiks nodots ekspluatācijā gājēju pārvads Kārļa Ulmaņa gatvē pie Beberbeķu ielas. Turpmākajos gados iepļānots izbūvēt gājēju pārvadus Kārļa Ulmaņa gatvē pie Kalnciema ielas un Kārļa Ulmaņa gatvē pie Gaviezes ielas.

Gājēju pārvads pār Kārļa Ulmaņa gatvi pie Beberbeķu ielas tiek veidots kā tērauda laiduma konstrukcijas tilts ar kāpnēm un rampām abās gājēju pārvada pusēs, kas ļaus šķērsot Kārļa Ulmaņa gatvi kājāmgājējiem, velosipēdistiem, vecāka gadagājuma cilvēkiem un cilvēkiem ar kustību traucējumiem. Lai nodrošinātu satiksmes dalībnieku drošību, pretējās braukšanas joslas uz Kārļa Ulmaņa gatves gājēju pārvada tuvumā būs atdalītas ar drošības sietu 210 metru garumā.

Satiksmes drošība

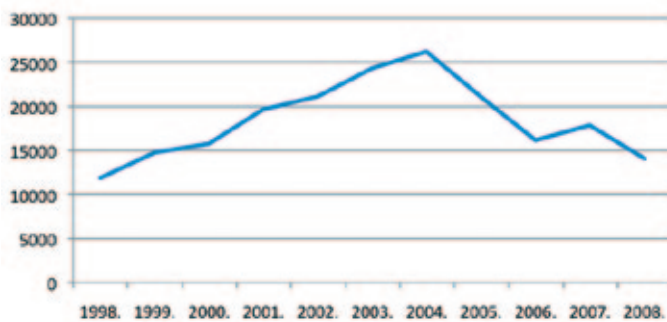
Satiksmes drošība ir atkarīga no diviem pamatfaktoriem: braukšanas kultūras un satiksmes infrastruktūras, kas ietver satiksmes organizēšanas tehnisko līdzekļu aprīkojumu, ielu apgaismojumu, tehnisko stāvokli un citus elementus.

Saskaņā ar RDSD izdoto stratēģisko dokumentu „Rīgas pilsētas satiksmes drošības Baltā grāmata 2005-2009. g.”, 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%.

Lai sasniegtu šo mērķi, pēc RD Satiksmes departamenta pasūtījuma Rīgā tiek uzlabotas gājēju pārejas, uzstādītas drošības barjeras, noteiktas dzīvojamās zonas, būvēti ātrumvaļņi, pārbūvēti krustojumi un mainīta satiksmes organizācija.

Analizējot statistikas rādītājus, var secināt, ka kopumā situācija ceļu satiksmes drošības jomā ir ar pozitīvu tendenci. CSNg bojā gājušo skaits ar katru gadu samazinās. Bojāgājušo skaits, salīdzinot ar 1999. - 2004. gada vidējiem rādītājiem, ir par 24%, bet ievainoto – par 9% mazāks, tātad rezultāti ir labāki, nekā bija prognozēts Baltajā grāmatā.



CEĻU SATIKSMES NEGADĪJUMU SKAITS RĪGĀ SAMAZINĀS



CEĻU SATIKSMES NEGADĪJUMOS BOJĀGĀJUŠO SKAITS RĪGĀ SAMAZINĀS

Uzlabo gājēju pārejas

Šobrīd galvaspilsētā ir 371 gājēju pāreja, no tām 45 regulējamas gājēju pārejas.

Lai nodrošinātu iespēju autovadītājiem savlaicīgi pamanīt neregulējamu gājēju pāreju, to apzīmējošai ceļazīmei redzamības uzlabošanai tiek uzstādīts citrondzeltens fons. 2008. gadā tas uzstādīts 3 vietās: Braslas ielā pie Rīgas Tehniskās koledžas, Daugavgrīvas ielā pie Bezdelīgu ielas un Valdeķu ielā pie Rīgas 94. vidusskolas.

2008. gadā izveidota jauna regulējama gājēju pāreja Ilūkstes ielā pie Detlava Brantkalna ielas.

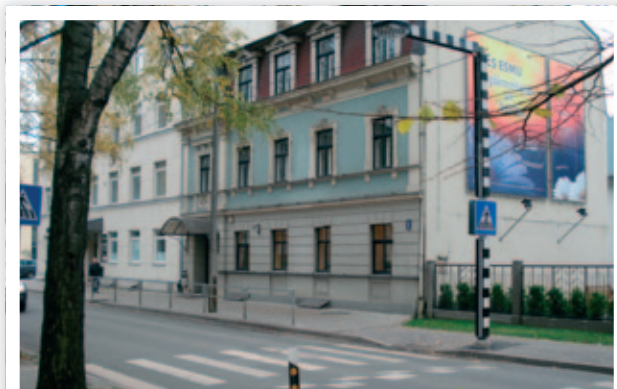
Ar papildus apgaismojumu 2008. gadā aprīkotas gājēju pārejas 7 vietās:

- Bērzaunes ielā pie nama nr. 6;
- Prūšu ielā pie Rīgas Lietuviešu vidusskolas;
- Salaspils ielā pie nama nr. 6;
- Valdeķu ielā pie Rīgas 94. vidusskolas;
- Zolitūdes ielā pie Rikšotāju ielas;
- Dantes ielā pie lielveikala "Sky";
- Vecāķu prospektā pie Vecmilgrāvja 6. līnijas.

2007. gadā stājās spēkā jauns Latvijas valsts standarts "Gājēju pāreju projektēšanas noteikumi", kas stingrāk reglamentē gājēju pāreju ierīkošanas



kārtību. Šādi neregulējamu gājēju pāreju drīkst ierīkot tikai uz ielas ar ne vairāk par vienu braukšanas joslu katrā virzienā. Iepriekš varēja būt vairāk par vienu braukšanas joslu katrā virzienā. Arīdzan maksimālajam atļautajam braukšanas ātrumam pie neregulējamām gājēju pārejām jābūt 50 kilometri stundā, iepriekš neregulējamās gājēju pārejas noteiktos gadījumos varēja paredzēt arī pie 70 kilometriem stundā.



AR PAPILDUS APGAISMOJUMU APRĪKOTĀ GĀJĒJU PĀREJA BĒRZAUNES IELĀ

2008. gada maijā Satiksmes departaments izvērtēja esošo gājēju pāreju atbilstību jaunajiem valsts standarta kritērijiem, secinot, ka nepieciešami uzlabojumi 123 gājēju pārejām. Plānots, ka visi nepieciešamie gājēju pāreju pilnveidošanas darbi atbilstoši jaunajam Latvijas valsts standartam tiks veikti tuvāko trīs gadu laikā.

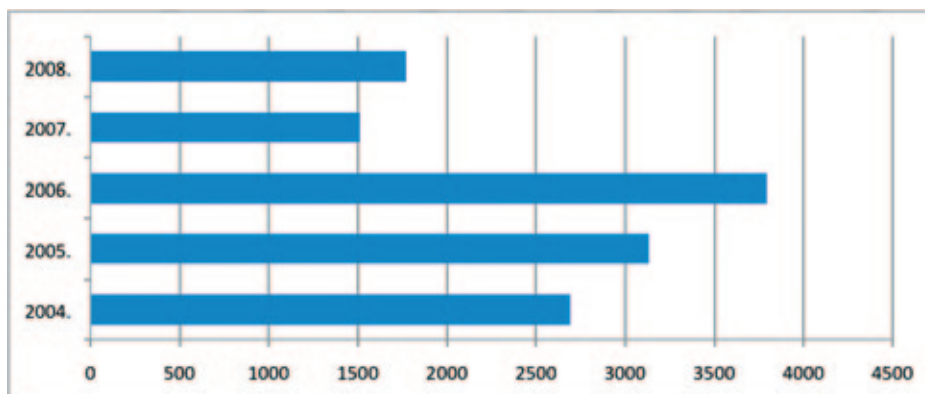


AR PAPILDUS APGAISMOJUMU APRĪKOTĀ GĀJĒJU PĀREJA PRUŠU IELĀ



AR PAPILDUS APGAISMOJUMU APRĪKOTĀ GĀJĒJU PĀREJA VALDEĶU IELĀ

Drošība pie skolām

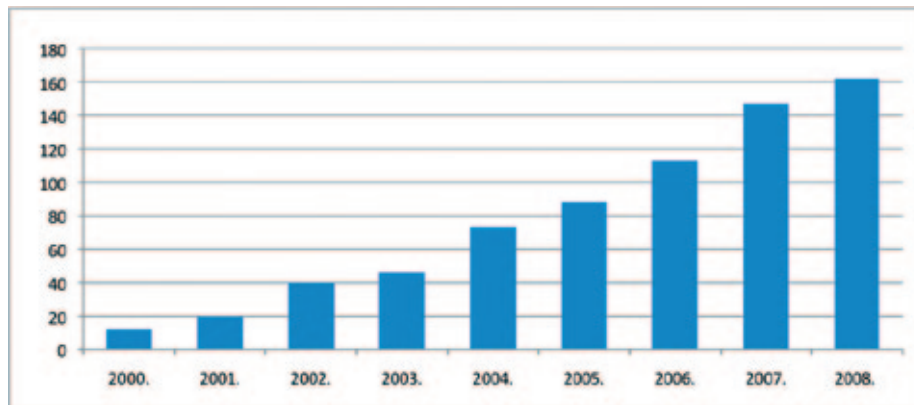


UZSTĀDĪTĀS DROŠĪBAS BARJERAS RĪGĀ (ATTIECĪGAJĀ GADĀ UZSTĀDĪTO BARJERU KOPGARUMS METROS)

Daudzi no objektiem, kur 2008. gadā uzlabota satiksmes drošība, atrodas pie mācību iestādēm. Kopumā ar mērķi paaugstināt mācību iestāžu audzēkņu drošību ceļā uz skolu un mājup 2008. gadā veikti satiksmes infrastruktūras uzlabojumi divdesmit mācību iestāžu tuvumā. Izbūvēti ātrumaļāņi astoņu mācību iestāžu tuvumā. Sešu mācību iestāžu tuvumā gājēju pārejas ir aprīkotas ar papildus apgaismojumu. Sešu mācību iestāžu tuvumā satiksmes drošības paaugstināšanai pabeigti rekonstrukcijas darbi tuvējiem krustojumiem vai ielu posmiem, tostarp uzstādot gājēju drošības barjeras kopumā 351 metra garumā. Trīs mācību iestāžu tuvumā izbūvēti jauni luksofori.

2008. gadā iesākta un 2009. gadā tiks pabeigta Laimdotas un Tāļivalža ielas krustojuma rekonstrukcija, izbūvējot drošības salīņu gājējiem, kas ir būtiska tuvumā esošās Rīgas Teikas vidusskolas skolēniem.

Izbūvē ātrumvaļņus



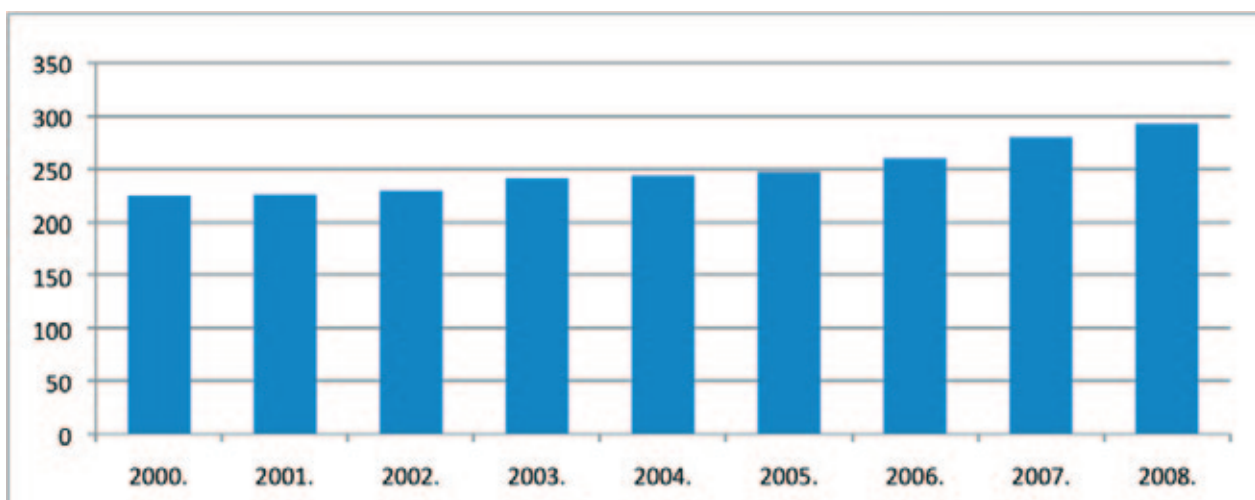
ĀTRUMVAĻŅU SKAITS RĪGĀ (SUMMĀRI ATTIECĪGAJĀ GADĀ)

Pārbūvē krustojumus

Pilnveidojot infrastruktūru un izmainot satiksmes organizāciju, pastiprinātu uzmanību RDSD pievērš krustojumiem, kuros pēc Ceļu policijas datiem notikuši 30 un vairāk ceļu satiksmes negadījumu. Šādu krustojumu skaits ir mainīgs, jo situācija ielās tieši atkarīga no satiksmes intensitātes izmaiņām.

2008. gada augustā noslēdzās Kurzemes prospekta un Zentenes ielas krustojuma rekonstrukcija, kuras ietvaros šis krustojums aprīkots ar luksoforiem gan gājēju, gan transportlīdzekļu satiksmes drošības paaugstināšanai. Rekonstrukcijas rezultātā krustojuma teritorijā ierīkotas vairākas jaunas regulējamas gājēju pārejas vietās, kur gājēju plūsma ir intensīvāka. Luksoforu izbūves rezultātā nodrošināta ritmiska satiksmes plūsma no visiem krustojuma virzieniem, samazinot transportlīdzekļu sadursmju iespējamību to vadītāju nesaprašanās dēļ. Tas ir īpaši svarīgi pilsētas sabiedriskajam transportam - garā sastāva autobusiem iepriekš bija sarežģījumi droši un ērti šķērsot Kurzemes prospektu. Krustojumā ir uzklāts jauns asfaltbetona segums, kā arī izbūvēts jauns ielas apgaismojums un lietus ūdens kanalizācijas sistēma. Netālu no krustojuma Kurzemes prospektā pasažieru ērtībām ir izveidota jauna sabiedriskā transporta pieturvietā. Kurzemes prospekta pretējo braukšanas virzienu sadalošajā joslā ir uzstādītas aizsargbarjeras.

Līdz ar Dienvidu tilta atklāšanu un satiksmes intensitātes paaugstināšanos Bukaišu ielā, satiksmes drošībai Bauskas un Bukaišu ielas krustojums aprīkots ar luksoforiem, lai transportlīdzekļiem būtu iespēja droši veikt kreiso pagriezienu no Bauskas ielas uz Bukaišu ielu, kā arī gājējiem būtu nodrošināta iespēja droši šķērsot krustojumu nokļūšanai sabiedriskā transporta pieturvietā.



VIETU SKAITS, KUR IZBŪVĒTI LUKSOFORI RĪGĀ (SUMMĀRI ATTIECĪGAJĀ GADĀ)

Vājredzīgo drošībai

Rīgas domes Satiksmes departaments īpašu uzmanību pievērš arī to cilvēku drošībai uz ielas, kuriem ir īpašas vajadzības. Ar neredzīgajiem gājējiem domātajiem skaņas signāliem 2008. gadā aprīkoti luksofori desmit krustojumos:

- Tallinas un Kr.Barona ielu krustojumā (signalizācija pāri Tallinas ielai);
- Matīsa un Kr.Barona ielu krustojumā (signalizācija pāri abām ielām);
- Merķeļa un Kr.Barona ielu krustojumā (signalizācija pāri Kr.Barona ielai);
- Marijas un Satekles ielu krustojumā (signalizācija pāri Satekles ielai);
- Marijas un Merķeļa ielu krustojumā (signalizācija pāri Marijas ielai);
- Dzelzavas un Nīcgales ielu krustojumā (signalizācija pāri Dzelzavas ielai);
- Aleksanda Čaka un Matīsa ielas krustojumā;
- Gogoļa un Lāčplēša ielu krustojumā;
- Gājēju pāreja pie Dzirciema 33;
- Tilta – Patversmes – Sarkandaugavas ielu krustojumā.

Ar skaņas signalizāciju Rīgā tiek aprīkoti luksofori, ņemot vērā invalīdu biedrību ierosinājumus. Īpaši aktīva sadarbība Rīgas domes Satiksmes departamentam ir ar Latvijas Neredzīgo biedrību. Kopumā Rīgā luksofori ar skaņas signalizāciju ir aprīkoti 17 vietās.

Pilnveido satiksmes organizāciju

Lai paaugstinātu satiksmes drošību un uzlabotu satiksmes plūsmu, Altonavas ielas brauktuve pirms pieslēguma Ojāra Vācieša ielai paplašināta ar jaunu papildus braukšanas joslu.

Tā kā pilsētas centrālajās ielās paaugstināta satiksmes intensitāte vērojama ne tikai darba dienās, bet arī nedēļas nogalēs, satiksmes drošības paaugstināšanai Pērnavas un Brīvības ielu krustojumā 2008. gadā tika aizliegts kreisais pagrieziena gan darba dienās, gan brīvdienās no plkst. 7.00 līdz 22.00.

Lai paaugstinātu satiksmes drošību un vienlaikus uzlabotu krustojuma caurlaides spēju, no 2008. gada jūnija slēgts kreisais pagrieziena no Miera ielas uz Aristida Briāna ielu virzienā no pilsētas centra.

Mobilitāte

Ar jēdzienu „mobilitāte” tiek raksturots minimālais laiks, kas jāpavada ceļā satiksmes dalībniekiem, lai nokļūtu no mājām uz darbu un atpakaļ vai pārvietotos citos maršrutos. Mobilitāte ir tieši atkarīga no transporta līdzekļu daudzuma, to veida un ielu caurlaides spējas. Instrumenti mobilitātes uzlabošanai ir sekojoši:

- centra ielu atbrīvošana no tranzīta satiksmes, novirzot to pa maģistrāliem apvedceļiem,
- sabiedriskā transporta prioritātes noteikšana attiecībā pret privāto transportu pasažieru pārvadājumos, tādējādi mazinot transporta vienību skaitu ielās,
- citu automašīnām alternatīvu transporta līdzekļu, piemēram, velosipēdu, īpatsvara palielināšana pilsētā,
- ielu seguma kvalitātes nodrošināšana, novēršot šķēršļus satiksmes plūsmai.

Starptautiskā pieredze rāda, ka efektīvi var būt vienīgi kompleksi risinājumi. Piemēram, Stokholmā, Londonā un Milānā ir radīti būtiski ierobežojumi privātā transporta iebraukšanai vai stāvēšanai pilsētas centrālās daļas ielās, vienlaikus nodrošinot pieejamu un ērti lietojamu sabiedriskā transporta infrastruktūru, centra apbruķšanas iespējas, kā arī popularizējot velotransportu un individuālo elektrotransportu.

Līdzīgi procesi norisinās arī Rīgā. Plānojot nepieciešamos darbus pilsētas satiksmes infrastruktūras sabalansētai attīstībai, RDSD īpašu uzsvāru liek uz centra maģistrālo apvedceļu izbūvi, sabiedriskā transporta prioritātes noteikšanu un veloceliņu tīkla pilnveidošanu.

Palielina ielu caurlaides spēju

Lai palielinātu tilta pār Juglas kanālu satiksmes caurlaides spēju, 2008. gadā tika uzsākti tā paplašināšanas darbi. To rezultātā līdzšinējo divu braukšanas joslu vietā tiek ierīkotas trīs braukšanas joslas katrā virzienā.

Tilta pār Juglas kanālu paplašināšana veikta Brīvības gatves pilnveidošanas darbu ietvaros, lai novērstu tā sauktā „pudeles kakla” veidošanos. Rekonstrukcijas laikā tiks paplašināta tilta brauktuves konstrukcija, izbūvēta jauna brauktuves hidroizolācija, izveidotas jaunas tilta deformācijas šuves, uzklāts jauns asfaltbetona segums, paplašinātas gājēju ietves, kā arī uzstādītas jaunas margas un drošības barjeras.

Plānots, ka tilta remontdarbi tiks pabeigti 2009. gada jūnijā.

Satiksmes plūsmas uzlabošanai 2008. gadā izveidotas jaunas apgrīšanās vietas Kurzemes prospektā, posmā starp Jūrmalas gatvi un Airītes ielu. Lai manevra veicēji neaizkavētu pa Kurzemes prospektu braucošos transportlīdzekļus, kas vēlas turpināt ceļu taisni, pirms abām apgrīšanās vietām izbūvētas speciālas bremzēšanas joslas.

2008. gadā iesākta un 2009. gadā noslēgsies apgrīšanās vietas izbūve Milgrāvja ielā pie Ostas prospekta.

Lai atvieglotu satiksmes plūsmu, brauktuves atbrīvošanai no stāvošajām automašīnām ierobežota transportlīdzekļu apstāšanās un stāvēšana uz ielas labās malējās brauktuves Maskavas ielā posmā no Ķengaraga ielas līdz Glūdas ielai virzienā uz pilsētas robežu.



TILTA PAPLAŠINĀŠANAS DARBI

Projektē divu līmeņu šķērsojumus

2008. gadā pabeigta priekšizpēte tramvaja tunelim zem Gaisa tilta, uzsākta tuneļa zem dzelzceļa projektēšana Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas savienošanai, Vienības gatves un Raņķa dambja savienojošā tuneļa projektēšana. Tāpat turpinās Daugavgrīvas ielas paplašināšanas projekta izstrāde ar divu līmeņu satiksmes mezglu Daugavgrīvas ielas un Krišjāņa Valdemāra ielas krustojumā.

Prioritāte sabiedriskajam transportam

Lai uzlabotu sabiedriskā transporta kustību pa Zemitānu pārvadu virzienā uz pilsētas centru, 2008. gadā ierīkota sabiedriskā transporta josla 850 metru garumā no izbrauktuves pie lielveikala "Domina Shopping" līdz pārvadam pieguļošajai izbrauktuvei no Zemitānu stacijas. Sabiedriskajam transportam apbraucot sastrēgumus uz pārvada, samazinās maršruta veikšanas laiks. Uzstādītas arī ceļa zīmes, kas aizliedz transportlīdzekļu apstāšanos Aleksandra Čaka ielā posmā no Pērnavas ielas līdz Ērgļu ielai virzienā uz centru, atvieglojot pārējo transportlīdzekļu kustību, nobraucot no pārvada un sniedzot iespēju automašīnu satiksmei turpināt ceļu taisni pa divām braukšanas joslām.



SABIEDRISKĀ TRANSPORTA JOSLA UZ ZEMITĀNU TILTA.

Turpinās darbs pie sabiedriskā transporta joslas izveides Raiņa bulvārī, kur sadarbībā ar Latvijas republikas Ārlietu ministriju tiek risināts jautājums par brauktuves atbrīvošanu no ārvalstu vēstniecību stāvvietām ielas malā, kā arī tiek izskatīts jautājums par alternatīvu stāvvietu iespējām diplomātiskajam transportam.

Integrē dzelzceļu pilsētas satiksmē

2008. gadā iedzīvotāji izjuta pirmos Rīgas domes un LR Satiksmes ministrijas sadarbības rezultātus dzelzceļa integrācijai pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā. 2008. gada maijā sāka kursēt pirmie Rīgas domes finansētie vilcienu reisi, kas apkalpo tieši galvaspilsētas iedzīvotājus. No 1. jūnija ieviesta vienota abonementa biļete braukšanai vilcienā un Rīgas pašvaldības sabiedriskajā transportā. Tā derīga braukšanai iekšzemes vilcienos un „Rīgas satiksmes” autobusos, trolejbusos un tramvajos, un ir pieejamas visām mēneša dienām un visām mēneša darba dienām. Abonementa varianti: biļete vilcienam un vienam Rīgas sabiedriskā transporta veidam vienā maršrutā, vilcienam un vienam Rīgas sabiedriskā transporta veidam, vilcienam un diviem Rīgas sabiedriskā transporta veidiem vai arī vilcienam un trijiem Rīgas sabiedriskā transporta veidiem.



Veicina velosipēdu izmantošanu ikdienā

Satiksmes plūsma pilsētā ļoti lielā mērā atkarīga no tā, kādu transporta līdzekli cilvēki izvēlas ikdienā pārvietojoties no mājām uz darbu un atpakaļ, kā arī brīvajā laikā. Jau pirms vairākiem gadiem Eiropas Mobilitātes nedēļas ietvaros rīkotā akcijā RDSK uzskatāmi nodemonstrēja, ka 60 cilvēki, braucot pilsētas autobusā vai vairākos mikroautobusus, aizņem pat vairāk kā desmit reizes mazāku ielas platību, nekā katram lietojot savu

privāto automašīnu. 2008. gada Eiropas Mobilitātes nedēļā un sabiedrības informēšanas kampaņā, kas ilga visu vasaru, uzsvars tika likts uz vēl vienu privātā autotransporta alternatīvu – velosipēdiem.



LAI AKTUALIZĒTU VELOINFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBU, VELORIGA.LV SADARBĪBĀ AR RDS D APZINĀJA TĀS VIETAS RĪGĀ, KUR VISBIEŽĀK VELOSIPĒDI TIEK PIESLĒGTI PIE STABIEM, CEĻA ZĪMĒM, IEŽOGJUMIEM UN KOKIEM, MUDINOT ATTIECĪGO ĒKU ĪPAŠNĪEKUS UN APSAIMNĪEKOTĀJUS RŪPĒTIES PAR SAVIEM KLIENTIEM, DARBINĪEKIEM UN VELOKURJERIEM UN UZSTĀDĪT IEEJAS TUVUMĀ DROŠAS KONSTRUKCIJAS VELOSTATĪVUS.



NO JŪLIJA LĪDZ SEPTEMBRIM RĪGAS IELĀS TĪKA IZVIETOTI SOCIĀLĀS REKLĀMAS PLAKĀTI. POPULĀRIE MŪZIĶI MĀRTIŅŠ FREIMANIS UN RŪTA REINIKA MUDINĀJA SATIKSMES DALĪBNĪEKUS IKDIENĀ PĀRVIETOTIES AR VELOSIPĒDU. PROJEKTU RDS D REALIZĒJA SADARBĪBĀ AR VEIKALU TĪKLU FANS, REKLĀMAS IZVIETOŠANAS UZŅĒMUMU JC DECAUX UN VELOSIPĒDISTU VORTĀLU VELORIGA.LV.



SEPTEMBRĪ EIROPAS MOBILITĀTES NEDĒĻAS PASĀKUMA IETVAROS SADARBĪBĀ AR RĪGAS DOMES VIDES DEPARTAMENTU TĪKA RĪKOTAS ATVĒRTO DURVJU STUNDAS GAISA PIESĀRŅOJUMA MONITORINGA STACIJĀ.



LAI VEICINĀTU DROŠAS KONSTRUKCIJAS VELOSTATĪVU UZSTĀDĪŠANU, AR ATZINĪBAS ZĪMI „DRAUDZĪGS VELOSIPĒDISTAM” APBALVOTAS IESTĀDES UN UZŅĒMUMI, KAS KLIENTU UN DARBINĪEKU ĒRTĪBĀM SAVĀ PĀRRAUDZĪBĀ ESOŠAJĀS TERITORIJĀS IERĪKOJUŠI AUGSTĀ TIPI VELOSTATĪVUS.



EIROPAS MOBILITĀTES NEDĒĻAS NOSLĒGUMA PASĀKUMĀ „DIENA BEZ AUTO” PIE KONGRESU NAMA UN MEŽAPARKĀ NORISINĀJĀS VELOSATIKSMI POPULARIZĒJOŠĀS AKTIVITĀTES: VELOORIENTĒŠANĀS SACENSĪBAS, ZĪMĒJUMU KONKURSI, DALĪBNĪEKIEM BIJA IESPĒJA BRAUKT AR PAŠBŪVĒTIEM NEPARASTA DIZAINA VELOSIPĒDIEM UN ELEKTRISKI DARBINĀMIEM VELOSIPĒDIEM, SKUTERIEM UN MOPĒDIEM. ZĪMĒJUMĀ TIEK POPULARIZĒTA VELOĶĪVERU LIETOŠANA.



RĪGAS MĒRS JĀNIS BIRKS PASNIEDZ UZŅĒMĒJIEM ATZINĪBAS RAKSTU PAR DRAUDZĪGU ATTIEKSMI PRET VELOSIPĒDIEM.

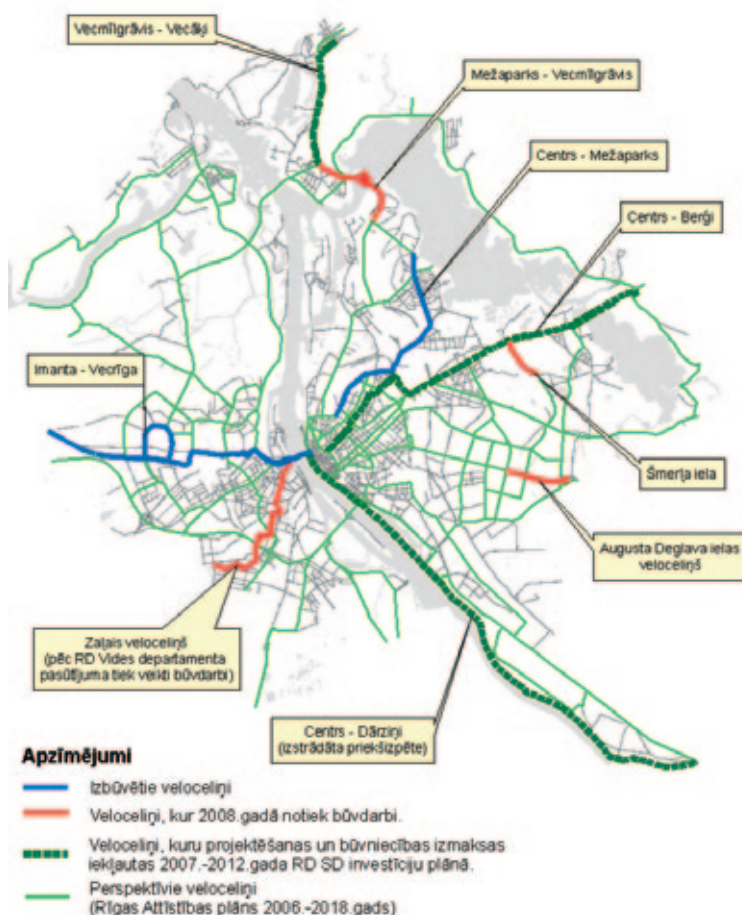
Būvē veloseliņus

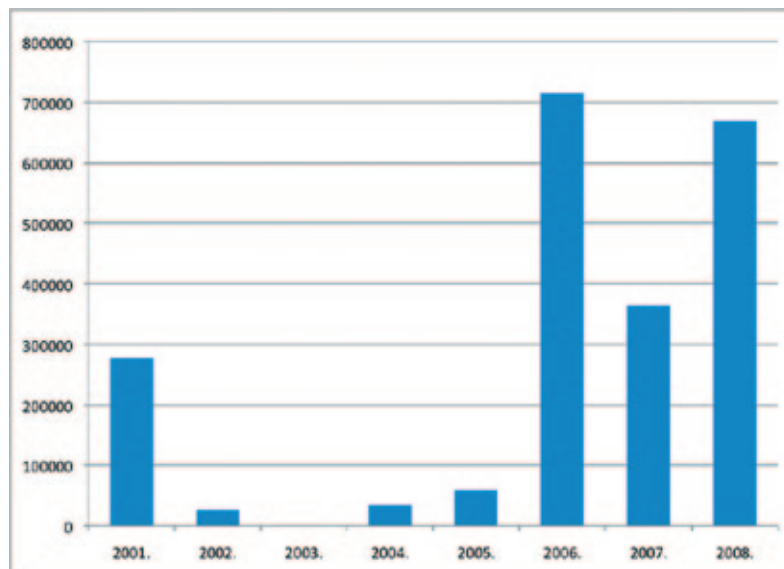


VELOCELIŅA MEŽAPARKS-VECMĪLGRĀVIS BŪVNIECĪBA

Pieaugot dzīves dārdzībai un sabiedrības izpratnei par motorizētā transporta radīta vides piesārņojuma kaitējumu, kā arī mobilitātes iespējām, ko sniedz velosipēds, aizvien vairāk rīdnieku par ikdienas pārvietošanās līdzekli izvēlas velosipēdu. Savukārt vasaras sezonā Rīgā ar katru gadu pieaug velotūristu skaits. Lai gan velotransporta izmantošanai ir sezonāls raksturs, tomēr Rīgas klimats ir maigāks un reljefs līdzenāks nekā daudzās Zviedrijas un Somijas pilsētās, kur velotransporta izmantošana vidēji ir 11 % no kopējā braucienu apjoma. Rīgas pilsēta pēc sava lieluma ir piemērota velosatiksmes attīstībai, jo lielākā daļa pilsētas vietējo centru iekļaujas 8 km rādiusā no pilsētas centra.

ESOŠIE UN PERSPEKTĪVIE VELOCELIŅI RĪGĀ





INVESTĪCIJU APJOMI RĪGAS MAĢISTRĀLAJIEM VELOCELIŅIEM

Līdz ar to šim transporta veidam Rīgā ir plašas attīstības perspektīvas. Domājot par velosatiksmi kā automašīnām alternatīvu transporta veidu, Rīgas domes Satiksmes departamenta vadībā jau kopš 1999. gada ir izstrādāta Velotransporta attīstības programma Rīgas pilsētai. Tajā paredzēti maģistrālie veloceliņi uz Imantu, Mežaparku, Vecmīlgrāvi, Vecāķiem, Berģiem un Dārziņiem. Tādējādi cilvēki varētu ar velosipēdu nokļūt no centra uz visiem pilsētas mikrorajoniem. Šī attīstības programma ir mugurkauls arī iespējamā velomaršrutu tīkla izveidei starp mikrorajoniem, kā arī centra robežās. Veloceliņš uz Imantu tika izbūvēts 2001. gadā. Pēdējo četrus gadus laikā veloinfrastruktūras attīstība ir bijusi arī Rīgas domes politiska prioritāte. Rezultātā pēc vairāku gadu pārtraukuma veloceliņu attīstībai kopš 2005. gada tika piešķirts finansējums, lai departaments varētu organizēt programmā paredzēto veloceliņu projektēšanu un būvniecību. Šobrīd Rīgā izbūvēto veloceliņu kopējais garums ir 25 km.

Uzlabo tiltu tehnisko stāvokli

Satiksmes pārvadam pār dzelzceļu Augusta Deglava ielā veikts bojāto brauktuves deformācijas šuvju remonts.

Atjaunotas tilta pār Baltezers kanālu Jaunciema gatvē betona konstrukcijas un deformācijas šuves, nomainīta hidroizolācija, uzklāts jauns asfaltbetona segums, izbūvētas plašākas gājēju ietves, uzstādītas jaunas margas un drošības barjeras.

Atjaunotas tilta pār Mīlgrāvi deformācijas šuves virs tilta balstiem un nomainīts asfaltbetona segumu blakus šuvēm.



2008. GADĀ TIKA UZSĀKTA UN 2009. GADA VASARĀ PLĀNOTS PABEIGT ŠMERĻA IELAS REKONSTRUKCIJU. TĀS GAITĀ IELĀ IERĪKOTA LIETUS ŪDENS KANALIZĀCIJAS SISTĒMA, PAPLAŠINĀTA BRAUKTUVE, IZBŪVĒTAS JAUNAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIETURVIETU KABĀTAS, JAUNS IELAS APGAISMOJUMS, GĀJĒJU IETVE, VISĀ IELAS GARUMĀ IZBŪVĒTS NO BRAUKTUVES ATDALĪTS VELOCELIŅŠ. 2009. GADA PAVASARĪ PLĀNOTS IEKLĀT ASFALTBETONA SEGUMA VIRSKĀRTU.

Remontē lietus ūdens kanalizācijas sistēmas

Intensīva lietus gadījumos transporta plūsmu kavē lēnā ūdens noplūde no ielām.

Esošā lietus ūdens kanalizācijas sistēma Rīgas pilsētā ir ļoti sliktā tehniskā stāvoklī, daudzviet tā izbūvēta pirmskara laikā. Iedzīvotāji problēmas sekas izjūt ikreiz, kad pat neliela lietus laikā uz ielām uzkrājas ūdens. Tas ievērojami apgrūtina un rada neērtības gan gājējiem, gan arī transportlīdzekļu satiksmei. Izstrādājot lietus ūdens kanalizācijas sistēmas sakārtošanas stratēģiju, Rīgas domes Satiksmes departaments ir apzinājis, ka kopumā lietus ūdens kanalizācijas sistēmas rekonstrukcija un jaunu sistēmu izbūve Rīgā ir nepieciešama 116 kilometru apjomā. Šāda apjoma darbu veikšanai ir nepieciešamas apjomīgas un stabilas investīcijas šai jomai. Pēc 2005. gada cenām stratēģijā ir apzināts, ka lietus ūdens kanalizācijas sistēmas attīstīšanai, neskaitot uzturēšanu, laika posmā līdz 2020.gadam nepieciešamas investīcijas vismaz 175,3 milj. Ls apjomā.



SŪKŅU STACIJA KRĀSTA IELĀ

Diemžēl no Rīgas pilsētas budžeta piešķirtie finanšu līdzekļi nav pietiekami nedz šīs sistēmas uzturēšanas darbu veikšanai pietiekošā apjomā, nedz tās attīstīšanai. Satiksmes departaments mēģināja piesaistīt šai jomai arī Eiropas Savienības fondu līdzfinansējumu, lai nepieciešamos darbus varētu realizēt lielākā apjomā. Diemžēl valsts neatbalstīja finansējuma piesaistīšanu no Eiropas Savienības fondiem laikā no 2007. līdz 2013.gadam, norādot, ka šī joma nav prioritāte. Tajā pašā laikā ir palielinājies ar uzņēmējdarbību vai teritoriju apsaimniekošanu saistītu pieslēgumu skaits lietus ūdens kanalizācijas sistēmai, tādējādi radot vēl lielāku sistēmas noslodzi.

Atbilstoši pašvaldības budžetā piešķirtam finansējumam situācijas uzlabošanai pēc Satiksmes departamenta pasūtījuma Rīgā tiek izbūvētas jaunas lietus ūdens kanalizācijas sistēmas ielu rekonstrukciju gaitā, kā arī tiek veikti sūkņu staciju un kolektoru remontu.

2008. gadā ielu rekonstrukcijas ietvaros jaunas lietus ūdens kanalizācijas sistēmas ir izbūvētas vai rekonstruētas esošās 7 ielās un ielu posmos, savukārt 2007. gadā- 18 ielās un ielu posmos.

Sūkņu staciju, kolektoru remontam un rekonstrukcijas projektu izstrādei 2008. gada pašvaldības budžetā bija piešķirts finansējums 560 tūkstošu latu apjomā. Par šo finansējumu 2008. gadā tika pabeigti kolektoru remontdarbi divās vietās: Kārļa Ulmaņa gatvē netālu no Liepājas ielas un Kārļa Ulmaņa gatves posmā no Bauskas ielas pārvada līdz Telts ielai būvdarbi.



SŪKŅU STACIJA KRASTA IELĀ

Tālākos rekonstrukcijas darbus kavē finansējuma trūkums. Tomēr, lai savlaicīgi brīdinātu autovadītājus par bīstamām vietām, kā pagaidu risinājums ir pilsētā uzstādītās astoņas informatīvas ceļa zīmes "Uzmanību! Stipra lietus laikā brauktuve applūdināta" Krasta ielā aiz Toma ielas un pirms Puškina ielas, uz Salu tilta pirms Mūku salas ielas rotācijas apļa, Kārļa Ulmaņa gatvē pirms Valdeķu ielas, Vienības gatvē pirms Kārļa Ulmaņa gatves un pirms Torņakalna ielas, Jelgavas ielā pirms Vienības gatves un Telts ielā pirms Vienības gatves.

