



TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS TEMATISKAIS PLĀNOJUMS

2. ziņojums

SATURA RĀDĪTĀJS

DEFINĪCIJAS UN SAĪSINĀJUMI	3
IEVADS	4
1 TEMATISKĀ PLĀNOJUMA IZSTRĀDES PAMATOJUMS (TS 5.1.1.).....	5
1.1 TEMATISKĀ PLĀNOJUMA IZSTRĀDES NEPIECIEŠAMĪBAS PAMATOJUMS (TS 5.1.1.1.).....	5
1.2 TEMATISKĀ PLĀNOJUMA ATBILSTĪBA RĪGAS ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJAI (TS 5.1.1.2.).....	5
1.3 SASNIEDZAMĀIS MĒRĶIS, APAKŠMĒRĶIS (TS 5.1.1.3.)	12
2 TEMATISKĀ PLĀNOJUMA RISINĀJUMA APRAKSTS (TS 5.1.2.)	13
2.1 RĪGAS TERITORIJAS PLĀNOJUMĀ 2006.-2018.GADAM (RTP) NOTEIKTO RISINĀJUMU TRANSPORTA SISTĒMAS SAKĀRTOŠANAI UN ATTĪSTĪBAI IZVĒRTĒJUMS (TS 5.1.2.1.)	13
2.2 TRANSPORTA SISTĒMAS ATTĪSTĪBAS UN IEDZĪVOTĀJU MOBILITĀTES DINAMIKAS IZPĒTE UN ANALĪZE (TS 5.1.2.2.)	22
2.3 PIEEJAMO PĒTĪJUMU UN IZEJAS DATU ANALĪZE PAR ESOŠO SITUĀCIJU TURPMĀKAI PLĀNOŠANAI (TS 5.1.2.3.).....	33
2.4 DAŽĀDA SABIEDRISKĀ TRANSPORTA VEIDU PIEEJAMĪBAI PIE SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIETURĀM UN PĀRVIETOŠANĀS GALVENO GALA MĒRĶU SASNIEDZAMĪBAI (NO DZĪVES VIETĀM LĪDZ DARBA VIETĀM UTT.), JAUNU SABIEDRISKĀ TRANSPORTA LĪNIJU IZVEIDEI UN PIETURVIETU IZVIETOŠANAI (TS 5.1.2.4.)	54
3 GRAFISKAJĀ DAĻĀ UN NOSACĪJUMOS IETVERTO RISINĀJUMU PAMATOJUMS (TS 5.1.2.5.).....	57
3.1 VIŠPĀRĒJI.....	57
3.2 GĀJĒJI.....	57
3.3 VELOTRANSPORTS	58
3.4 SABIEDRISKAIS TRANSPORTS.....	64
3.5 PRIVĀTAIS TRANSPORTS	73
3.6 KRAVAS TRANSPORTS	78
3.7 STĀVVIETAS, STĀVPARKI.....	80
3.8 RĪGAS TRANSPORTA SIMULĀCIJAS MODELIS	89
4 TERITORIJAS, KURĀS NEPIECIEŠAMS PĀRSKATĪT ESOŠOS TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS UN SATIKSMES ORGANIZĀCIJAS RISINĀJUMUS UN KURĀS TURPMĀKĀ PLĀNOŠANAS PROCESĀ VEICAMA IELU SARKANO LĪNIJU KOREKCIJA UN/VAI IELU KATEGORIJU MAIŅA (TS 5.2.4.)	91
4.1 KOPSAVILKUMS	100
5 PIELIKUMI	102

Definīcijas un saīsinājumi

a/c	Autoceļš
AS	Akciju sabiedrība
AZ	Aizsardzības zona
CSDD	Ceļu satiksmes drošības direkcija
CSNg	Ceļu satiksmes negadījumi
ES	Eiropas Savienība
IKP	Iekšzemes kopprodukts
ITVS	Inteliģentā transporta vadības sistēma
LR	Latvijas Republika
LVC	Latvijas Valsts ceļi
MK	Ministru kabinets
RAP-95	Rīgas attīstības plāns 1995.-2005. Gadam
RIAS	Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam
RD	Rīgas dome
RPMP	Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns
RS	PR SIA Rīgas satiksme
RTIAN	Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi
RTP-2006	Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam
RVC	Rīgas vēsturiskais centrs
RVC AZ TP	Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums
RZTK	Rīgas ziemeļu transporta koridors
SI	Satiksmes infrastruktūra
TEN-T	Trans-Eiropas transporta tīkls
TmP	Tematiskais plānojums
TS	Līguma pielikums, darba izstrādes Tehniskā specifikācijas
UNESCO	Apvienoto Nāciju Izglītības, zinātnes un kultūras organizācija
VAS	Valsts akciju sabiedrība

IEVADS

Transporta attīstības tematiskais plānojums ir izstrādāts saskaņā ar Rīgas domes 22.10.2013. lēmumu Nr.312 „Par Transporta attīstības tematiskā plānojuma izstrādes uzsākšanu”.

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

Transporta attīstības tematiskais plānojums ir izstrādāts ar mērķi kalpot par pamatu jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam atbilstoši Rīgas domes 03.07.2012. lēmumam Nr.4936 „Par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes uzsākšanu”.

Rīga ir nozīmīgs transporta sistēmas un sakaru centrs ne tikai vietējā, bet arī visas Latvijas un starptautiskā mērogā, kas nosaka Latvijas ekonomisko izaugsmi. Transporta attīstības tematiskais plānojums tiek izstrādāts, lai turpinātu Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030.gadam un iepriekšējā Rīgas teritorijas plānojumā aizsāktu principu īstenošanu. Transporta sistēma un ielu tīkls ir galvenais infrastruktūras elements, kas nodrošina iedzīvotāju mobilitāti. Iedzīvotāju skaits galvaspilsētā samazinās un turpina palielināties pilsētai pieguļošajos novados, kas palielina slodzi uz galvenajiem pievedceļiem. Ņemot vērā to, ka lielākais skaits darba vietu ir koncentrēts pilsētas centra daļā, palielinās vieglā autotransporta noslodze uz pilsētas centru.

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

Transporta tematiskajā plānojumā iekļautie risinājumi ir saistoši Rīgas domei un tai pakļautām struktūrvienībām, un skar projektu pieteicējus un kapitāla ieguldītājus, zemes īpašniekus, vietējos un ārzemju investorus.

Transporta attīstības tematisko plānojumu izstrādā Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments sadarbībā ar SIA “VIA Design Group”, SIA “METRUM” un SIA „BRD projekts”.

1 Tematiskā plānojuma izstrādes pamatojums (TS 5.1.1.)

1.1 Tematiskā plānojuma izstrādes nepieciešamības pamatojums (TS 5.1.1.1.)

Pamatojoties uz Rīgas domes 03.07.2012. lēmumu Nr.4936 „Par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes uzsākšanu”, ar grozījumiem, kas pieņemti ar Rīgas domes 22.10.2014. lēmumu Nr.314, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments izstrādā jauno Rīgas teritorijas plānojumu. Par teritorijas plānojuma pamatu kalpo izstrādātie un izstrādes stadijā esošie tematiskie plānojumi, kas ietver dažādus pilsētībūvnieciskos aspektus. Viens no tematiskajiem plānojumiem ir transporta attīstības tematiskais plānojums, un tas nodrošinās jaunā Rīgas teritorijas plānojuma transporta sadaļas izstrādi.

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

1.2 Tematiskā plānojuma atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai (TS 5.1.1.2.)

Transporta attīstības TmP, līdzīgi kā Rīgas teritorijas plānojums, ir hierarhiski pakārtots Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030. gadam, tādēļ tematiskā plānojuma mērķiem un saturam jāatbilst stratēģijā definētajām nostādnēm. Līdzās citām nostādnēm, Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā tiek noteikts, ka [17] pilsēta virzīsies, lai 2030. gadā tā būtu:

1. Kompakta, resursus taupoša un vieda.

Mērķis sasniedzams:

- ✓ Attīstot un ieviešot stāvvietu politiku, veicinot stāvparku attīstību;
- ✓ ITVS ieviešana;
- ✓ Palielinot sabiedriskā transporta nozīmi;
- ✓ Kompleksi risinot pilsētas infrastruktūras attīstības jautājumus.

2. Gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam draudzīga.

Mērķis sasniedzams:

- ✓ Ieviešot velokonceptiju;
- ✓ Apstādījumu un publiskās ārtelpas TmP risinājumu ieviešana;
- ✓ Rīgas sabiedriskā transporta attīstības koncepcijas ieviešana;
- ✓ Mazinot motorizētā transporta nozīmi pilsētas kodolā.

3. Ar labu sadarbību aglomerācijā.

Mērķis sasniedzams:

- ✓ Sadarbības jautājumi ar kaimiņu pašvaldībām par stāvparkiem;
- ✓ Vienota sabiedriskā transporta sistēmas izveide;

- ✓ Pārsēšanās punkti vai multimodālie centri robežu tuvumā.

4. Ar dažādu, pieejamu un kvalitatīvu mājokli

Mērķis sasniedzams:

- ✓ Plānojot mājokļu attīstību atbilstoši Mājokļu attīstības tematiskajam plānojumam – nodrošinot sabiedriskā transporta pieturvietu pieejamību;
- ✓ Nodrošinot nemainīgus vides kvalitātes faktorus (gaisa piesārņojuma un trokšņa avotu monitorings).

5. Ar daudzveidīgām un kvalitatīvām dabas teritorijām, zaļiem koridoriem un pieejamām ūdensmalām.

Mērķis sasniedzams:

- ✓ Piekļuves iespējas ar velosipēdu 1km attālumā;
- ✓ Sabiedriskā transporta pieturvietu skaits 500m attālumā;
- ✓ Piekļuves iespējas ar auto un autostāvvietu pieejamība.

6. Ar veiksmīgu un vides kvalitātei atbilstošu ostu

7. Rīga 2030. gadā ir starptautiski atpazīstama Ziemeļeiropas metropole

Mērķis sasniedzams:

- ✓ Ostas, lidostas, autoostas un dzelzceļa infrastruktūras attīstība;
- ✓ Savienojumi ar ārpuspilsētas ceļiem TEN-T tīklā.

8. Pilsēta ērti iekļaujas starptautiskajos transporta tīklos

Mērķis sasniedzams:

- ✓ Savienojumi ar ārpuspilsētas ceļiem TEN-T tīklā

Viens no dokumentā izvirzītajiem ilgtermiņa attīstības mērķiem [19], ir noteikts “Ērta, droša un iedzīvotājiem patīkama pilsētvide” (IM3). Savukārt, plānošanas dokumenta 11. nodaļa “Stratēģijas ieviešanas un uzraudzības kārtība” [293] punkts nosaka, ka SUS galvenais uzdevums ir novērtēt pašvaldības ikgadēji veiktās aktivitātes un to devumu stratēģisko mērķu un rīcības virzienu sasniegšanā un sagatavot Pārskatu. Izvērtējot datu izmaiņas atbilstoši norādītajam datu avotam, būtu iespējams vērtēt pilsētvides attīstības izmaiņas.

Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā tiek norādīts, ka pēdējo divdesmit gadu laikā Rīgas pilsētvide ir piedzīvojusi būtiskas transformācijas. Šodienas sociālekonomiskās pārmaiņas tautsaimniecībā un transporta politikā ietekmē (daudzviet negatīvi) Rīgas pilsētvides kvalitāti un arhitektūras vērtības gan nepietiekamu resursu, gan nepietiekamas kompetences dēļ. Padomju laikā būvētais dzīvojamais fonds ir nolietojies, pilsētā ir daudz degradētu teritoriju. Maģistrālo ielu tīkls ir fragmentārs, tāpēc lielākā daļa Rīgā iebraucošā autotransporta nonāk pilsētas centrā, kā rezultātā būtiski pieaudzis gaisa piesārņojums. Gājēju un velosipēdistu pārvietošanās pakārtota automobiļu satiksmei [43].

Nākotnes vīzija par Rīgas transporta sistēmu paredz, ka Rīga ir ilgtspējīga metropole. Pilsētas transporta infrastruktūra atbilst vispārpieņemtai hierarhijai: gājējs – velobraucējs – sabiedriskais transports – privātais autotransports. Sevišķa uzmanība pievērsta iedzīvotāju ar īpašām vajadzībām ērtībai. Pilsētas centrālajā daļā privātā autotransporta iebraukšana un

stāvēšana ir ierobežota, prioritāti nodrošinot citiem pārvietošanās veidiem. Priekšpilsētas apkaimēs ir sakārtota automobiļu piebraukšana un apstāšanās pie daudzdzīvokļu dzīvojamām mājām. Rīdiniēks labprāt izmanto velosipēdu, iet ar kājām vai izmanto sabiedrisko transportu, aglomerācijā dzīvojošie ir iecienījuši tramvajus, atstājot savus spēkratus ērtos stāvparkos pie pilsētas robežas. Sabiedriskā transporta tīklā veiksmīgi ir integrēts pasažieru dzelzceļš. Transporta sistēmā iekļauts jauns Daugavas šķērsojums pilsētas ziemeļu daļā no Vanšu tilta un sliežu savienojums ar lidostu (dzelzceļš vai tramvajs) [49].

Pilsētas starptautiskās nozīmes palielināšanā viens no svarīgākajiem faktoriem ir tās pieejamības uzlabošana – gaisa, jūras, dzelzceļa un autoceļu transporta infrastruktūras paplašināšana un modernizēšana. Rīgas brīvostas attīstība būs būtisks pilsētas starptautiskās konkurētspējas faktors [54].

Plānojot un attīstot transporta infrastruktūru, jāņem vērā, ka tā ir cieši saistīta ar pilsētas teritorijas un apbūves īpatnībām. Būtiski ir ievērot plānošanas pēctecību, kā arī integrēt jaunas tehnoloģijas un zināšanas. Stratēģijā šī koncepcija un turpmākie risinājumi tiek saistīti ar satiksmes modelēšanas un ekonomiskā pamatojuma aspektiem, kā nozīmīgs faktors tiek ņemts vērā arī iedzīvotāju augošais pieprasījums pēc pievilcīgas un labvēlīgas pilsētvides.

Kopumā apkopojot Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā minētos mērķus, kuru sasniegšanā būtiska loma ir transporta tematiskā plānojuma izstrādē, var izdalīt vairākus nosacījumus – skatīt tabulu “Transporta attīstības tematiskā plānojuma atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai”.

Tabula 1. Transporta attīstības tematiskā plānojuma atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai

Strat. punkts	Stratēģijā ietvertās prasības	Transporta attīstības tematiskajā plānojumā iekļautie risinājumi
117	Transporta infrastruktūras perspektīva un vadlīnijas balstās uz hierarhisku sistēmu: gājējs – velo-braucējs – sabiedriskais transports – privātais transports – kravu transports	Sistemātiskā pieeja tiek saglabāta. Hierarhiskā sistēma jānostiprina plānošanas dokumentos, standartos un vadlīnijās.
118	Pilsētas transporta infrastruktūras telpiskās struktūras pamatu veido divi izteikti pilsētas loki, kā arī radiālie savienojumi. Pilsētas centrālajā daļā izstrādātas zonas, kurās pilsēta plāno palielināt gājēju un nemotorizēto transportlīdzekļu prioritāti.	TmP izstrādes procesā ievērota plānošanas pēctecība – ielu struktūra ar pilsētas lokiem netiek mainīta. Balstoties uz šo punktu, transporta TmP ietvaros tiek saglabāta agrāk izstrādātā ceļu un ielu klasifikācijas kartoshēma. Izskatīti iespējamie Rietumu maģistrāles trases attīstības varianti. Detalizētas atsevišķas vietas ielu tīklā ņemot vērā plānošanas periodā veikto projektus.
119	Tā kā pilsētas mērogā sabiedriskajam transportam ir daudz lielāka pārvadājumu kapacitāte nekā privātajiem automobiļiem, lielākais izaicinājums ir samazināt vieglo automobiļu priekšrocības pilsētas satiksmē. Autotransporta intensitātes samazināšana kodolā ir nepieciešama arī gaisa un trokšņa piesārņojuma samazināšanai.	Nepieciešama kompleksa pieeja – fragmentārā pilsētas loka pilnveidošana/pabeigšana, stāvparku izveide, sabiedriskā transporta un veloinfrastruktūras stiprināšana, kā rezultātā būtu realizējams ar autotransportu veikto braucienu samazinājums. Viens no galvenajiem priekšnoteikumiem ir jaunu tramvaja līniju izveide un esošo modernizācija atbilstoši zemās grīdas tramvaja prasībām, kopā ar stāvparku izveidi un sabiedriskā transporta prioritātes noteikšanu attiecībā pret privāto transportu. Transporta TmP sastāvā

		izskatīti un grafiskajā daļā ietverti agrāk nospraustie tramvaju līniju maršruti un stāvparki atbilstoši pieejamiem pētījumu datiem.
120	<p>Privātā autotransporta izmantošanas ērtums un īpatsvars Rīgas ielās samazināsies atbilstoši pilsētas loku sistēmai un apbūves struktūrai, t.i., lielākais privātā autotransporta īpatsvars paredzēts perifērijā un priekšpilsētā līdz pilsētas lokam, mazāks tas ir priekšpilsētā līdz pilsētas centra lokam un ievērojami mazāks – kodolā. Lai nodrošinātu šī principa ievērošanu, jāizveido vidēja termiņa stāvparku tīkls ap pilsētas loku, kā arī īstermiņa autonovietnes ap pilsētas centra loku, kas ir ērti savienotas ar sabiedriskā transporta sistēmu.</p>	<p>2014. gadā SIA „E.Daniševska birojs” izstrādātās izpētes „Rīgas domes autonovietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāns.” (turpmāk tekstā Stāvparku izpēte), risinājumi izvērtējami un iekļaujami TmP sastāva grafiskajā daļā.</p>
121	<p>Mobilitātes princips pilsētas kodolā paredz to, ka pilsētas kodola robežās pārvietoties ar kājām vai kombinēt gājēju pārvietošanos ar sabiedrisko transportu, vai braukt ar velosipēdu ir ievērojami ātrāk un ērtāk, nekā pārvietoties ar privāto autotransportu.</p>	<p>Balstoties uz mobilitātes principu, kur pilsētas kodolā ērtāk pārvietoties ir ar kājām, velosipēdu vai sabiedrisko transportu, izstrādāts jau iepriekšējais transporta plānojums. TmP ietvaros ievērots pēctecības princips.</p>
122	<p>Rīgas centrālajā daļā pēc iespējas jāierobežo autotransporta novietošana un satiksme, dodot priekšroku velosipēdiem un tramvajiem.</p>	<p>Priekšroku jānodrošina arī citiem sabiedriskā transporta veidiem, īpaši tramvajam. TmP grafiskajā daļā noteiktas samazināta ātruma zonas motorizētajam transportam. Stāvvietu skaits centra teritorijas sarkanajās līnijās samazināms proporcionāli izveidotajām stāvvietām stāvparku teritorijās atvēlot vietu veloinfrastruktūrai, sabiedriskajam transportam un publiskās ārtelpas elementiem.</p>
123	<p>Velojoslas un veloceļus prioritāri jāierīko vietās, kur riteņbraucēji ir visvairāk apdraudēti: Rīgas centrā, uz tiltiem, satiksmes pārvadiem un maģistrālajās ielās. Veloinfrastruktūrai jāsavieno Rīgas apkaimes savā starpā, īpaši ar pilsētas centru, un, sadarbojoties ar citām pašvaldībām, ar Rīgas tuvumā esošajām apdzīvotām vietām.</p>	<p>Veloceļu savienojums un to ierīkošanas prioritātes - Rīgas centrā, uz tiltiem, satiksmes pārvadiem un maģistrālajās ielās. TmP sastāvā ietverti risinājumi atbilst izstrādātajiem Velokonceptijas ieteikumiem.</p>
124	<p>Nozīmīgākais sabiedriskā transporta infrastruktūras</p>	<p>Transporta tematiskajā plānojumā ir</p>

	<p>elements būs Rīgas centrālā dzelzceļa stacija, kas pildīs multimodālas funkcijas. Šeit būs Latvijā vienīgā „Rail Baltica” pieturvieta, kas tiks ērti savienota ar pārsēšanās transportlīdzekļiem uz starptautisko lidostu „Rīga”. Stacijai funkcionāli un arhitektoniski jābūt labi savienotai ar starptautisko autoostu. Te būs nepieciešams izveidot Rīgā lielāko velosipēdu stāvvietu, kurā būs iespējams droši atstāt velosipēdus arī pa nakti. Centrālais multimodālais sabiedriskā transporta mezgls tiks atbalstīts ar reģionālajiem transportmiju punktiem Torņakalnā un Pētersalā.</p>	<p>paredzēts izstrādāt kompleksu pieeju atsevišķu teritoriju attīstībai. Princips paredz, ka paredzot kādu jaunas transporta infrastruktūras attīstību ir nepieciešams vienlaicīgi izvērtēt un saskaņot arī citus transporta risinājumus un to izbūves secību. Par konkrēto RB stacijas sasaisti ar autoostu un transportmiju punktiem Torņakalnā un Pētersalā, jāveic atsevišķs pētījums, jo bez aktuāliem datiem par pārvadājumu apjomu, piesaistītajām plūsmām u.c. informācijas, nav iespējams precizēt konkrētus risinājumus pilsētas līmenī. TmP grafiskajos materiālos ietverta RB trase.</p>
125	<p>Lai nodrošinātu gaisa un trokšņa piesārņojuma samazināšanu zonās, kur tas ir pārsniegts, tiek plānoti transportlīdzekļu novietņu pārkārtošanas un samazināšanas pasākumi, kompleksi ar vairāklīmeņu transportmijas sistēmas ieviešanu, kā arī (ātrgaitas) sabiedriskā transporta maršrutu pagarināšanu ārpus pilsētas robežām, savienojot stāvparkus ar pilsētas centra daļām. Jākoncentrējas uz publiskās ārtelpas sakārtošanu un attīstīšanu pilsētas dzīvojamajos rajonos, no transporta infrastruktūras viedokļa uzlabojumi tiks veikti saskaņā ar publiskās ārtelpas reorganizāciju, kompleksi risinot vides kvalitātes un transporta novietņu vajadzības.</p>	<p>Kopā ar transportmijas sistēmu jāveido tādi sabiedriskā transporta maršruti, lai tie ne tikai savā ātrumā spētu konkurēt ar privātā ātruma piedāvāto ceļā pavadīto laiku, bet apsteigtu to. TmP grafiskajā sadaļā attēloti esošie un plānotie sabiedriskā transporta maršruti un plānotie stāvparki atbilstoši veiktajām izpētēm.</p>
126	<p>Lai pilsētvidē nodrošinātu humānu transporta infrastruktūru tranzītkravu plūsmai, tai skaitā Rīgas brīvostas tranzītkravu plūsmai, plānojot tranzītkravu nokļūšanu ostā vai citur, svarīgi ir apzināties Rīgas apvedceļa un pilsētas loka piedāvātās priekšrocības, kā arī jāizmanto daudzveidīgi prettrokšņa risinājumi. Tranzīta kravām no Latvijas reģioniem un ārvalstīm Rīgas ostā Daugavas kreisajā krastā nākotnē būtu jānonāk caur plānotā Ziemeļu koridora III un IV posma ievadiem, taču Daugavas labajā krastā būtu jāizmanto Austrumu maģistrāle un potenciālais Ziemeļu koridora I posms. Pilsētā strādājošie uzņēmumi savas ar ostu saistītās kravas pamatā pārvadās pa pilsētas loku, kas ir ērti savienots ar Rīgas brīvostu.</p>	<p>Transporta tematiskajā plānojumā ir paredzēts noteikt un precizēt secību (sadarbībā ar RDSD) maģistrālo ielas tīkla izbūvei kas nodrošinātu kravas transporta nokļūšanu līdz ostām.</p> <p>Tiks pievērsta uzmanība Rietumu maģistrāles un ar to saistīto maģistrālo ielu tīkla izveides tehniskajiem risinājumiem. Lai noteiktu optimālāko risinājumu, nākošajā plānošanas periodā jāizvērtē Rīgas apvedceļa un Ziemeļu koridora izbūves termiņi un iespējamie risinājumi saistībā ar esošo pilsētas maģistrālo ielu dienvidu–ziemeļu virzienā (Vienības gatve, Ziepiņkalna iela, Raņķa dambis, Daugavgrīvas iela u.c.) attīstības un izbūves iespējām. TmP grafiskajā daļā ievērojot plānošanas pēctecību, tiek saglabātas agrāk nospraustās tranzītceļu trases.</p>
129	<p>Līdz 2030.gadam pilsētas iespējas atļauj izbūvēt vienu jaunu Daugavas šķērsojumu, un pēc papildu izpētēm, kā arī sabiedriskās diskusijas jāizšķiras, kuru no šķērsojumiem izbūvēt pirmo – Hanzas vai Ziemeļu, tādējādi 2030.gadā pilnībā būs pabeigts tikai viens no pilsētas lokiem.</p>	<p>Rīgas Ziemeļu transporta koridora projekts ir svarīgs ne tikai Rīgai un Rīgas reģionam, bet arī Latvijas valstij un Eiropas Savienībai. Projekta risinājumi ir būtiski nepieciešami, lai atslogotu pilsētas centrālo daļu no kravas transporta. Tiktu izveidots lielceļu tīkls, kas nodrošinātu kravas transporta satiksmes iespējas bez ierobežojumiem un ļautu sasniegt vajadzīgos objektus (it</p>

		<p>sevišķi ostu) pa īsāko ceļu no pilsētas ārpusē.</p> <p>Hanzas šķērsojums ir būtisks pilsētas nozīmes transporta infrastruktūras objekts. Tā izbūve ievērojami izmainīs plūsmu sadalījumu un virzienus pilsētas centrālajā daļā. Apvienojot to ar sabiedrisko transportu (piemēram: tramvaja sliežu ceļiem vai sabiedriskā transporta joslām), uzlabotos arī kopēja sabiedriskā transporta struktūra, kas lielai pilsētas iedzīvotāju daļai paaugstinātu mobilitāti. Šķērsojums ļautu arī straujāk attīstīt pilsētas centrālās daļas teritorijas.</p> <p>Realizējot kādu no šķērsojumiem un paredzot arī pārējos RIAS punktus, paredzams, ka tiks iegūti būtiski uzlabojumi vides piesārņojuma un gaisa kvalitātes jomā pilsētas Centra teritorijā, mazinot transporta līdzekļu veidotā piesārņojuma negatīvo ietekmi uz iedzīvotājiem.</p> <p>Izvērtējot šķērsojuma risinājumu jānosaka optimālais pieguļošo maģistrālo ielu rekonstrukcijas apjoms, kas nodrošinās pēc iespējas efektīvāku jaunā šķērsojuma darbību.</p> <p>Neskatoties uz to vai tuvākajā laikā tiek uzsākta kāda no transporta koridoru posmu izbūvēm būtu ļoti svarīgi veikt papildu izpēti, kuras rezultātā noteiktu principiālos satiksmes risinājumus un veiktu abu šķērsojumu tehniski ekonomisko salīdzinājumu uz kā pamata būtu iespējams veikt sabiedrisko diskusiju, lai izšķirtos, kuru no šķērsojuma variantiem izbūvēt.</p>
132	Ziemeļu transporta koridora turpinājums pa Baltezera apvedceļu perspektīvā savienos Ziemeļu transporta koridoru ar autoceļu A1.	Minētais savienojums ir ārpus Rīgas pilsētas teritorijām un ir Satiksmes ministrijas kompetencē.
133	Piejūras maģistrāle – rezervēta teritorija maģistrālei, kuras nepieciešamība papildus jāizvērtē pēc Ziemeļu un Hanzas šķērsojumu izbūves.	Piejūras maģistrāles trase tiek saglabāta iepriekšējā plānošanas periodā noteiktajā koridorā.
134	Plānotie tramvaju pagarinājumi un jaunie galapunkti – tramvajs ir pilsētas sabiedriskā transporta sistēmas mugurkauls; tā prioritārie attīstības virzieni ir Skanste, Rumbula, Dreiliņi un Bukulti, kā arī sadarbībā ar kaimiņu pašvaldībām iespējama tā attīstība uz Mārupi (starptautiskā lidosta „Rīga”) un Ķekavu.	Transporta tematiskajā plānojumā izstrādājot konkrētu teritoriju iespējamās attīstības risinājumus tiek ievērtētas iespējamās tramvaju līniju izveides. Atbilstoši Pasūtītāja lūgumam, plānotās līnijas sarindotas prioritārā secībā.
135	Rail Baltica” ievads Rīgā – Stratēģijā kā vēlamākais atzīts „Rail Baltica” ievads Rīgā līdz Centrālajai dzelzceļa stacijai, kur tālāk ir nodrošināts ērts savienojums ar starptautisko lidostu „Rīga”. Turpmākai izvērtēšanai paredzēti divi varianti:	Transporta tematiskajā plānojumā izstrādājot konkrētu teritoriju iespējamās attīstības risinājumus tiek ievērtētas iespējamās „Rail Baltica” līnijas novietojums, pieturvietas, kā arī

	<p>a)vilciena savienojums; b)ātrgaitas tramvajs caur Mārupes novada teritoriju ar pieslēgumu pie ilgtermiņa stāvparka Mārupes novada teritorijā.</p>	<p>jaunu tramvaju līniju izveides kā Mārupes virzienā tā arī Torņakalnā. Pamatprincips - sabiedriskā transporta tīklam ir jābūt maksimāli ērtam un tam vajadzētu apkalpot pēc iespējas lielāku iedzīvotāju skaitu vienlaicīgi papildinot vienam otru. Uz TmP izstrādes brīdi ir zināms, ka RB trase paredzēta līdz lidostai Rīga. TmP grafiskajā daļā paredzēta arī koriģēta tramvaja līnijas trase, kas savienotu lidostu Rīga caur Mārupes pagastu ar pilsētas centru.</p>
136	<p>Plānotie dzelzceļa pieturas punkti – ilgtermiņā jāizvērtē esošo dzelzceļa pieturas punktu pamatotība un lietderība perspektīvā, lai pilsētas dzelzceļa transportu efektīvi integrētu pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā.</p>	<p>Dzelzceļa transporta jēdzienu nepieciešams aizstāt ar dzelzceļa infrastruktūras sakārtošanu, lai tā būtu piemērota pilsētas sabiedriskā transporta sistēmas prasībām. Šāda redakcija ļauj uz dzelzceļu skatīties plašāk un pieļauj arī tādus atzarus kā Bolderāja izvērtēt kaut arī tur šobrīd nav dzelzceļa transporta. TmP grafiskajā daļā uzņesti plānotās dzelzceļa pieturas.</p>
137	<p>Intermodālie transportmijas mezgli – galvenais intermodālais transportmijas mezgls iebraukšanai un izbraukšanai no pilsētas ar autobusu, lidmašīnu vai vilcienu (ja valsts kā „Rail Baltica” savienojumu ar lidostu izvēlas vilcienu) tiek veidots, savstarpēji integrējot Centrālo dzelzceļa staciju un Starptautisko autoostu. Kā atbalsta mezgli nākotnē iespējamās stacijas Pētersalā un Torņakalnā, kas veidosies par sabiedriskā transporta pārsēšanās centriem Daugavas kreisajā un labajā krastā, dodot iespēju iedzīvotājiem sasniegt dažādas apkāmes, neizmantojot pilsētas centru kā tranzītzonu. Pētersalas un Torņakalna staciju realizāciju nepieciešams papildus izvērtēt teritorijas turpmākās attīstības gaitas kontekstā.</p>	<p>TmP grafiskajā daļā ir iekļauti plānotie intermodālie transportmijas mezgli un iespējamie savienojšie sabiedriskā transporta maršruti.</p>
138	<p>Galvenie ilgtermiņa stāvparki – stāvparki ar ietilpību no 500 līdz 1500 transportlīdzekļu vienībām sabiedriskā transporta (galvenokārt tramvaja) galapunktos. Atsevišķos gadījumos stāvparki tiek izvietoti kaimiņu pašvaldībās ar ērtu satiksmi līdz Rīgas centram. Galvenokārt paredzēti, lai mainītu regulāro svārstmigrantu iebraukšanas veidu Rīgā no privātā autotransporta uz sabiedrisko transportu.</p>	<p>Stāvparku struktūra un izvietojums TmP grafiskajā daļā paredzēts atbilstoši veiktajam pētījumam „Rīgas domes autonomvietņu politikas un attīstības koncepcija”</p>
139	<p>Vidēja termiņa stāvparku izvietojuma teritorijas – stāvparki ar ietilpību no 250 līdz 500 transportlīdzekļu vienībām. Galvenokārt paredzēti neregulāriem gan ārējiem, gan iekšējiem pilsētas transporta infrastruktūras lietotājiem un izvietoti pilsētas loka tuvumā ar ērtu sabiedriskā transporta savienojumu.</p>	<p>Stāvparku struktūra un izvietojums TmP grafiskajā daļā paredzēts atbilstoši veiktajam pētījumam „Rīgas domes autonomvietņu politikas un attīstības koncepcija”</p>
140	<p>Transportlīdzekļu iebraukšanas īpaša režīma zona „Vecrīga” – turpmāk funkcionēs pašreizējā režīmā atbilstoši RVC AZ teritorijas plānojumam.</p>	<p>Transporta TmP sastāvā tiek saglabāts esošais princips.</p>
141	<p>Transportlīdzekļu iebraukšanas īpaša režīma zona „Rīgas vēsturiskais centrs” – transporta zona, kas ietver Rīgas vēsturiskā centra dzelzceļa zonu. Prioritāte – gājēju un velobraucēju satiksme. Nākotnē tiek palielināts sabiedriskā transporta joslu skaits, samazināts autostāvvietu skaits ielu sarkano līniju robežās, kā arī pie sabiedriskajiem objektiem. Nākotnē iespējama iebraukšanas maksas noteikšana. Izvērtējama būtiska sabiedriskā transporta shēmas reorganizācija, tai skaitā tramvaja līniju trašu</p>	<p>Transporta tematiskajā plānojumā tiek uzsvērts kā galvenais mērķis ir pilsētas centrālās daļas atslogošana no privātā transporta, paredzot visus nepieciešamos pasākumus (sabiedriskā transporta attīstība, gājēju, velosatiksmes prioritāte, motorizētā transporta samazināta ātruma zonas). Vienlaicīgi tiek uzsvērts - lai sasniegtu</p>

	izmaiņas.	izvirzītos mērķus kā prioritāte ir jāizvirza maģistrālo ielu tīkla izbūves pabeigšana (Austrumu maģistrāle, Dienvidu tilta savienojums ar Vienības gatvi, kā arī Pārdaugavas maģistrālo ielu tīkla izveidošana Dienvidu-Ziemeļu virzienā), kā arī stāvparku – sabiedriskā transporta sistēmas izveide.
142	Teritorijas, kur samazināms minimālais autonomvietņu skaits – teritorijas, kurās konstatēts ilgstošs gaisa un trokšņa piesārņojuma pārsniegums. Pilsētas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos jāparedz mazāks minimālais autonomvietņu skaits pie sabiedriskām ēkām vai citi gaisa un trokšņa piesārņojuma samazināšanas pasākumi, vienlaikus veicinot šo teritoriju sasniedzamību ar sabiedrisko transportu, kājām un velosipēdu.	Teritorijas, kur samazināms minimālais autonomvietņu skaits ir plānots vietās, kurās konstatēts ilgstošs gaisa un trokšņa piesārņojuma pārsniegums.
143	Dzīvojamie rajoni, kuros jāneregulē piebraukšana un autonomvietņu tipi – jāveic stāvvietu sistēmas pārkārtošana, sakārtojot publisko ārtelpu, stāvvietu izvietojumu piebraucamo ielu malās, kā arī veicinot vairākstāvu un apakšzemes autonomvietņu izbūvi. Sakārtojot automobiļu novietošānu, svarīgi ir maksimāli saudzēt zaļās zonas, saglabājot iedzīvotājiem rekreācijas iespējas iekšpagalmos. Veiksmīgai dzīvojamo rajonu revitalizācijai būtiska ir pašvaldības institūciju koordinētība, kā arī apkaimju kopienas un īpašnieku iesaiste jau pirmsprojekta plānošanas stadijā.	Sakārtojot automobiļu novietošānu, tematiskajā plānojumā ir paredzēts maksimāli saudzēt zaļās zonas, tas jāiestrādā būvprojektos.
144	Vietas, kur jānodrošina zaļo koridoru savienojumi un skatu perspektīvas pār maģistrālēm – veidojot transporta struktūru, kas vienlaikus ir gan efektīva no mobilitātes viedokļa, gan pieņemama iedzīvotājiem, bez trokšņa un piesārņojuma mazināšanas pasākumiem būtiski ir saglabāt iedzīvotāju piekļuvi ūdensmalām un rekreācijas teritorijām, kā arī transporta infrastruktūras tehniskajos risinājumos respektēt zaļo koridoru nepārtrauktību un skatu perspektīvas.	Transporta infrastruktūras tehniskajos risinājumos respektējami zaļie koridori un skatu perspektīvas. Teritorijas plānojumā, lokālplānojumos un detālplānojumos pēc iespējas iekļaujami ielu profili ar koku stādījumiem. Risinājumi skatāmi Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu TmP; piedāvātā koncepcija jāizvērtē būvprojektu ieceres stadijā.

1.3 Sasniedzamais mērķis, apakšmērķis (TS 5.1.1.3.)

Transporta attīstības tematiskais plānojuma mērķis:

Noteikt transporta sistēmas attīstības vispārīgo plānu, kas ietver transporta lineārās un apkalpojošās infrastruktūras elementus, un nosacījumus tās izbūvei un plānošanai, kas ir iekļaujami jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā.

Tematiskā plānojuma apakšmērķi:

1. Nodrošināt transporta attīstības atbilstību Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai un tur izvirzītajiem un nospraustajiem mērķiem un vadmotīviem, saglabājot plānošanas pēctecību, veidojot transporta infrastruktūras hierarhiju.
2. Veicināt sabiedriskā transporta attīstību.
3. Nodrošināt rīdzenieku un pilsētas viesu nepieciešamību pēc mobilitātes.
4. Samazināt transporta radīto piesārņojumu vietās ar pārsniegtu piesārņojuma līmeni.

2 Tematiskā plānojuma risinājuma apraksts (TS 5.1.2.)

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

Turpinot pēctecības principu ir būtiski, lai izstrādātais Transporta TmP kalpotu par efektīvu instrumentu Rīgas ilgtermiņa attīstības politikas īstenošanai atbilstoši Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijai līdz 2030. gadam un saskaņā ar Attīstības programmu, izvērtējot teritorijas attīstības potenciālu un sniedzot atbilstošus nosacījumus pilsētas attīstībai teritorijas izmantošanas aspektā. Tādējādi transporta TmP vispārējais mērķis ir sekmēt Rīgas ilgtspējīgu attīstību, nodrošinot visaugstāko iespējamo dzīves kvalitāti visiem cilvēkiem, kas Rīgā dzīvo, strādā, investē vai vienkārši to apmeklē.

2.1 Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam (RTP) noteikto risinājumu transporta sistēmas sakārtošanai un attīstībai izvērtējums (TS 5.1.2.1.)

RTP 2006. gadam noteiktie risinājumi izstrādāti balstoties uz 2005. gadā veikto izpēti „Perspektīvā transporta shēma”, kuras sastāvā izstrādāta ielu tīkla klasifikācija, sabiedriskā transporta tīkla shēma, autonomvietņu attīstības shēma, priekšlikumi gājēju zonu un ielu izveidošanai, izstrādāta dzelzceļa un kravas transporta kustības shēma, kā arī pilnveidots Rīgas transporta modelis ar programmas EMME-2 pielietojumu.

Risinājumi izstrādāti balstoties uz transporta situācijas analīzi un vispārējiem attīstības principiem, kas 2005. gadā konstatēja sekojošas problēmas:

1. Pārslogoti ar transportu ielu tīkla posmi (pieejas tiltiem, pirms dzelzceļa līniju šķērsojumiem u.c.).
2. Liels ceļu satiksmes negadījumu skaits.
3. Paaugstināts vides piesārņojums.

Kā problēmu galvenie rašanās iemesli nosaukti:

1. Pilsētā nav izveidota maģistrālo ielu sistēma kravas transporta un tranzīta satiksmes plūsmām (ieskaitot tranzītu attiecībā pret Centru un arī pret citām dzīvojamām teritorijām). Pārvietojoties kopējā satiksmes plūsmā, tranzīts un kravas transports sarežģī situāciju pilsētas ielās, sevišķi pilsētas centra teritorijā.
2. Maģistrālo ielu tīklam saglabājies fragmentārs raksturs (piem., K.Ulmaņa gatve, Austrumu maģistrāles un Pērnavas loka fragmenti).
3. Ievadielām Centrā ir ierobežota caurlaides spēja, tās ir nevienmērīgi noslogotas.
4. Nav izveidota autonomvietņu politika. Centrā pieprasījums pēc autostāvvietām par 10 – 15% pārsniedz piedāvājumu, līdz ar to ne vienmēr tiek ievēroti ceļu satiksmes noteikumi un rodas papildus satiksmes intensitāte.
5. Gājējiem ne visur izveidoti pietiekoši droši un ērti ceļi.
6. Velosatiksmei nav izveidoti droši un ērti ceļi.
7. Kaut arī sabiedriskā transporta ritošā sastāva kvalitāte kopumā ir uzlabojusies, tomēr liela daļa trolejbusu, kā arī tramvaja ritošais sastāvs, ir novecojuši.
8. Tramvaja līniju tīkls nenosedz visus lielos pilsētas rajonus.

9. Nepietiekami izmantots dzelzceļa transports pasažieru pārvadājumiem pilsētas robežās — ar dzelzceļa starpniecību tiek veikti tikai 3% no sabiedriskā transporta pārvadājumu kopējā apjoma.
10. Ārpilsētas transportam - vienota transporta mezgla trūkums kavē ekonomikas kopējo un jo sevišķi loģistikas pakalpojumu attīstību.
11. Satiksmes ceļu pilnveidošanu, kavē nepietiekams finansējums, un pilsētas teritorijas un apbūves īpatnības.

Tabula 2. Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam uzrādītie attīstības rādītāji un 2015./2016. gadā fiksētie rādītāji

Rādītāji	Mērvienība	1994.g	2004.g	2015./2016.g
1	2	3	4	5
Ar sabiedrisko transportu pārvadāto pasažieru skaits	milj.pasažieru/gadā	312,3	233,2	182,5
Satiksmes intensitāte uz tiltiem	tūkst.red.vien. / vienības 24h	5,8	9,5 / 186 454	223 867
Iedzīvotāju skaits Rīgā	tūkst. cilvē.	856,3	735,2	638,8
Vieglo automobiļu skaits Rīgā	tūkst. vien.	107,3	223,8	208,9
Automobilizācijas līmenis	auto / 1000 iedz.	125	304	327

Salīdzinot 2005. gadā apkopotos attīstības rādītājus Rīgas pilsētā ar 2015./2016. gada datiem, vērojama iedzīvotāju skaita samazināšanās; samazinājies arī ar sabiedrisko transportu pārvadāto pasažieru skaits un reģistrēto vieglo automobiļu skaits Rīgā. Nedaudz palielinājies ir automobilizācijas līmenis; ievērojami palielinājusies satiksmes intensitāte uz Rīgas tiltiem.

Iedzīvotāju skaits Rīgā ir ievērojami samazinājies, tai pat laikā ir palielinājies Rīgas aglomerācijā dzīvojošo skaits, kā arī darba vietu skaits. Plānošanas periodā nav pietiekami izdevies „veicināt satiksmes infrastruktūras attīstību vienotā sistēmā pilsētas un ārpilsētas pārvadājumiem”, kā rezultātā augstāk uzskaitītās RTP 2006. gadam transporta problēmas saglabājas nemainīgas.

Attiecībā uz ceļu satiksmes negadījumiem ir vērojama pozitīva tendence – negadījumu skaits samazinās. Atbilstoši CSDD datiem 2006. gadā Rīgā reģistrēti 16 183 CSNg, 2016. gadā – 9777 CSNg.

Tabula 3. Galvenie RTP 2006.-2018. gadam izvirzīti mērķi

Galvenie izvirzītie mērķi Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam	Izvērtējums
Veicināt pilsētas satiksmes infrastruktūras pilnveidošanu atbilstoši 21.gs. prasībām, veidojot Rīgu par ērti un ātri sasniedzamu pilsētu un nodrošinot pilsētas telpiskās struktūras vienotību;	Izvirzītais mērķis atbilst ilgtermiņīgai attīstības stratēģijai; mērķis nav sasniegts.
Veicināt satiksmes infrastruktūras attīstību vienotā sistēmā pilsētas un ārpilsētas pārvadājumiem;	Mērķis nav sasniegts. Pieaugot pārvietojumu skaitam starp Rīgu un Pierīgu, nav veiktas darbības vienotas sistēmas izveidei. Pēc būtības nav realizēts mērķis Rīgas pilsētas iedzīvotājiem un apmeklētājiem nodrošināt kustības brīvību ceļojumu mērķu sasniegšanai, piedāvājot pēc iespējas lielāku transporta veidu un kustības virzienu izvēli. Plānošanas periodā ir veikta maģistrālo ielu posmu izbūve, tomēr to fragmentārais raksturs saglabājas un nerisina transporta problēmas kopumā. Izņemot RS ritošā sastāva atjaunošanu un atsevišķu sabiedriskā transporta joslu ieviešanu nav veiktas darbības, lai pilnveidotu transporta sistēmu un radītu izvēli – nav ieviesta stāvparku sistēma, integrēts dzelzceļa tīkls, vāji attīstīta veloinfrastruktūra,

	nerealizēti multimodālie centri un pārsēšanās punkti.
Veicināt satiksmes infrastruktūras plānošanu, kurā priekšroka tiks dota gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam, bet autopārvadājumos – pasažieru pārvadājumiem;	Izvirzītie mērķi pilnībā nav sasniegti. Ir veikts liels darbs pie normatīvās bāzes izstrādes veloceļu projektēšanai, vairākkārtīgi uzlabotas standarta redakcijas. Uzsākta aktīva veloceļu un veloJoslu projektēšana un būvniecība. Ierīkotas vairākas sabiedriskā transporta joslas. Saglabājams princips turpmākai plānošanai.
Atbilstoši atsevišķu teritoriju apbūves specifikai (Vecrīga, Centrs, 20.gs. apbūve, piepilsēta) veicināt piemērotu transporta veidu un satiksmes organizācijas attīstību;	Izvirzītie mērķi pilnībā nav sasniegti. Ir realizētas atsevišķu pilsētas daļu vai ielu rekonstrukcijas atbilstoši izvirzītajam mērķim (piemēram, Grīziņkalna apkaime). Atbalstāms mērķis, kas pakāpeniski realizējams. Jārealizē priekšnosacījumi mērķa sasniegšanai.
Veicināt būvniecības vai rekonstrukcijas tehniski – ekonomisko pamatojumu izstrādi, lietojot perspektīvo transporta plūsmu modelēšanu, lai sekmētu operatīvu un objektīvu lēmumu pieņemšanu par kapitālieguldījumu racionālu izmantošanu	Izvirzītie mērķi pilnībā nav sasniegti. Nav atjaunoti EMME programmas izejas dati atbilstoši jaunajai situācijai. Atsevišķu infrastruktūras objektu plānošanā tiek pielietotas mikromodelēšanas programmas lokālu risinājumu precizēšanai. Nepieciešams plānošanas līdzeklis, kas veicot datu atjaunošanu obligāti papildināms ar sabiedriskā transporta komponenti. Ir izstrādāta metodika transporta plūsmu analīzei.

Plānošanas periodā ir risināti ar autotransportu saistītie jautājumi (maģistrālo pilsētas ielu tīkla attīstība, krustojumu caurlaides spēju nodrošināšana, satiksmes drošības uzlabošana). Vienlaicīgi tas pēdējos gados ļāvis aktīvāk risināt sabiedriskā transporta joslu un veloinfrastruktūras attīstības jautājumus. Attīstot pilsētas loku sistēmu, pārdomāti ieviešot stāvparku sistēmu, iespējams uzlabot un palielināt pilsētas centrā kājāmgājēju, riteņbraucēju un sabiedriskā transporta pārvietošanās prioritāti. Stāvparku jautājums nākamajā plānošanas periodā būtu jārisina sadarbībā arī ar kaimiņu pašvaldībām.

Pilsētas sabiedriskā transporta sektorā ir pilnveidots autoparks, izveidotas sabiedriskās joslas, tomēr joprojām palielinās privāto transportlīdzekļu lietotāju skaits. Tā visa rezultātā esam nonākuši situācijā, kad ielu tīkls ir piesātināts ar automašīnām, palielinās gaisa piesārņojums, veidojas sastrēgumi, kuros jāstāv arī sabiedriskajam transportam, centrā ielu malas atvēlētas stāvvietām un infrastruktūras realizācija gājējiem vai velosipēdistiem ir apgrūtināta.

Ceļu tīkls.

Tabula 4. Galvenie RTP 2006.-2018. gadam izvirzīti mērķi sadaļai Ceļu tīkls

Galvenie izvirzītie mērķi Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam sadaļai Ceļu tīkls	Izvērtējums
Veidot vienotu satiksmes ceļu mezglu, apvienojot ārpuspilsētas un pilsētas galvenos ceļus (ielas).	Valsts galveno autoceļu ievadi Rīgā atbilstoši RTP noteiktajām kategorijām pilsētas robežās paredzēti kā B kategorijas grupas ceļi. Lai pilnveidotu sistēmu plānošanas periodā veikta Vienības gatves rekonstrukcija, Juglas ielas divlīmeņu krustojuma izveide, Dienvidu tilta izbūve. Dotajā situācijā, kamēr nav izbūvēts RZTK, Dienvidu tilta 4. kārtā, Austrumu maģistrāle, Rietumu maģistrāle, vairāku a/c turpinājumus pilsētas teritorijā nodrošina C kategorijas ielas ar vienlīmeņu ceļu mezgliem (piem. Brīvības iela, Lubānas iela, Vienības gatve, Ziepniekkalna iela). Attiecīgi šie ceļa posmi ir ar ierobežotu caurlaides spēju, radot sastrēgumu problēmas.
Veidot pilsētā hierarhisku ceļu (ielu) tīkla sistēmu, atbilstoši ceļu (ielu) klasifikācijai.	Ceļu (ielu) klasifikācijai būtu jā saglabā pēctecības princips, tomēr pamatojoties uz tehniski-

	ekonomiskajiem aspektiem, izpētēm un kopējās transporta sistēmas modelēšanas rezultātiem, būtu jāprecizē atsevišķu ielu posmu kategorijas un to perspektīvie profili un krustojumu veidi. Skatīt Transporta infrastruktūras attīstības shēmu.
Veidot B kategorijas ceļu (ielu) un C kategorijas ceļu (ielu) vienotu sistēmu.	Mērķis tiek pakāpeniski realizēts.
Veidot Daugavas šķērsojumus (tiltus vai tuneļus) vienlaicīgi ar pieejām pie tiem, lai gūtu lielāku ekonomisko efektivitāti no kapitālieguldījumiem.	Plānošanas periodā veikti Dienvidu tilta izbūves 3 posmi. Nav realizēts 4. posms, kas savienotu Vienības gatvi ar Ziepniekkalna ielu.
Rezervēt trases Daugavas šķērsojumiem (tiltiem vai tuneļiem ar pieejām) Ziemeļos no Vanšu tilta Rīgas Ziemeļu transporta koridoram un Hanzas šķērsojumam, ņemot vērā, ka Ziemeļu šķērsojuma galvenā funkcija ir starpreģionālo saistību apkalpošana, bet Hanzas šķērsojums kalpos pārsvarā iekšpilsētas pārvadājumiem.	Plānošanas periodā Daugavas šķērsojuma trases uz Ziemeļiem no Vanšu tilta rezervētas. Ir izstrādāts RZTK skiču projekts un RZTK 1. kārtas tehniskais projekts. Nav detalizēts Hanzas šķērsojuma risinājums. Mainoties ekonomiskajai situācijai būtu nepieciešams aktuāls izvērtējums un pamatojums balstoties uz transporta sistēmas modelēšanas datiem, kuru no šķērsojumiem pilsētai nākamajā plānošanas periodā realizēt.
Pirmās būvniecības kārtas objekti ir realizējami šādā secībā: I. pieejas Dienvidu tiltam – vispirms kreisajā, pēc tam labajā krastā. II. Austrumu maģistrāle. III. Via Baltica ievads Rīgā (Brīvības ielas dublieris). IV. Rīgas Ziemeļu transporta koridors.	I. Vispirms realizētas Dienvidu tilta labā krasta pieejas; ir realizēta daļa no kreisā krasta pieejām līdz Ziepniekkalna ielai. Iztrūkst posms starp Vienības gatvi un Ziepniekkalna ielu. Iztrūkstošajam posmam ir ietekme uz Salu tilta un tā pieeju noslodzi – precīzs izvērtējums veicams ar transporta modeļa palīdzību. II. Austrumu maģistrāle nav realizēta pilnā apjomā. Realizētie posmi nenodrošina pilnvērtīgu tranzīta satiksmi. III. Izstrādāts Brīvības dubliera būvprojekts. Pirms objekta realizācijas nepieciešams izvērtējums, kādu ietekmi tas atstās uz satiksmes infrastruktūru, ja plānošanas periodā netiek realizēti pārējie RZTK posmi. IV. RZTK izbūve plānošanas periodā nav uzsākta. Mainoties ekonomiskajai situācijai, jāizvērtē un jāaktualizē jautājums par Rīgas pilsētai nepieciešamāko šķērsojumu uz ziemeļiem no Vanšu tilta.

Nākošajā plānošanas periodā kā prioritāti vajadzētu izvirzīt maģistrālo ielu tīkla sakārtošanu, izbūvējot visus iztrūkstošos posmus. Lai to panāktu ir jāparedz tehniski ekonomiski pamatoti 1. kārtas risinājumi, kurus būtu iespējams realizēt ar mazākiem finanšu līdzekļiem. Atbalstot šādu stratēģiju būtu nepieciešams izvērtēt arī agrāk saskaņoto vai uz doto brīdi projektēšanas stadijā esošo projektu (piemēram, Raņķa dambja un Vienības gatves savienojums, RZTK, Austrumu maģistrāle u.c.) risinājumus ar mērķi noteikt tādu 1. kārtā būvējamo apjomu, kuru realizācija būtu iespējama ar optimāliem resursiem, tai pat laikā nodrošinot stratēģijā izvirzīto mērķu sasniegšanu un funkcionēšanu.

Gājēji.

Tabula 5. Galvenie RTP 2006.-2018. gadam izvirzīti mērķi sadaļai Gājēji

Galvenie izvirzītie mērķi Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam sadaļai Gājēji	Izvērtējums
Veicināt gājēju ielu izveidošanu Vecrīgā, attiecīgi samazinot transporta plūsmu.	Gājēju ielu izveide plānošanas periodā nav realizēta. Mērķis realizējams turpmākajā plānošanas periodā veicot gan ielu tīkla pilnveidošanu, gan sabiedriskā transporta sistēmas attīstību un privātā transporta īpatsvara mazināšanu.
Nodrošināt ietvju platumu atbilstoši gājēju plūsmu	Plānošanas perioda izstrādātajos un izbūvētajos

lielumam, t.sk. sabiedriskā transporta pieturvietās.	projektos nodrošināti normatīviem atbilstoši ietvju platumi. Attīstot jaunus sabiedriskus objektus, ar lielu prognozētu gājēju plūsmas koncentrēšanos, ieticams veikt plūsmu modelēšanu, lai precizētu nepieciešamos ietvju platumus.
Vietās ar aktīvākām gājēju plūsmām veicināt gājēju pāreju izveidošanu divos līmeņos (AZ un pilsētas perifērijas rajonos).	Realizēti divlīmeņu šķērsojumu projekti K. Ulmaņa gatvē (pie Kalnciema ielas, Gramzdas ielas un Beberbeķu ielas).

Velotransports.

Tabula 6. Galvenie RTP 2006.-2018. gadam izvirzīti mērķi sadaļai Velotransports.

Galvenie izvirzītie mērķi Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam sadaļai Velotransports	Izvērtējums
Veicināt nepārtrauktu un pakāpenisku velosatiksmes un veloinformācijas sistēmas attīstību, integrējot to kopējā pilsētas transporta infrastruktūrā, tā sekmējot velotransporta izmantošanu ikdienas braucienu veikšanai, kā arī atpūtai un sportam.	Plānošanas periodā ir tapuši gan jauni veloinfrastruktūras objekti, gan plānošanas normatīvi. Ir ievērojami palielinājies velosipēdu lietotāju skaits. Izvēsta informācija skatāma „Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcijā 2015. – 2030. gadam”.
Sekmēt pietiekami blīvu, integrētu un pārskatāmu veloceliņu tīkla attīstību, kas nodrošinātu dzīvojamās, darbavietu, publiskās apbūves un dabas teritoriju pieejamību, augstu satiksmes drošību un patīkamu maršruta vides kvalitāti.	Plānošanas periodā ir tapuši jauni veloinfrastruktūras objekti un plānošanas normatīvi. „Pieaugot velobraucēju īpatsvaram satiksmē, attiecīgi pieaug arī CSNg skaits, kuros ir iesaistīti velobraucēji. Lai gan Rīgas pilsētā ir izveidots ievērojams veloceļu tīkls, riteņbraukšanas eksperti no Latvijas Riteņbraukšanas apvienības norāda uz nepieciešamību turpmākā tīkla attīstībā pievērst lielāku uzmanību infrastruktūras kvalitātes izpildījumam. Pilsētas centrā un maģistrālos virzienos, kur tas tehniski un finansiāli iespējams, jāattīsta no gājējiem un autosatiksmes atdalīti veloceļi.” (Avots: Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015. – 2030. gadam).
Veicināt drošu velonovietņu ierīkošanu daudzstāvu un pazemes autonomvietnēs, kā arī pie sabiedriski nozīmīgām iestādēm, tā sekmējot to pieejamību.	Atbilstoši pieejamiem datiem, izveidotas ~600 velostāvvietas. Pieaugot velobraucēju skaitam jāturpina velostāvvietu ierīkošana.
Veidot gar B kategorijas ceļiem (ielām) un C kategorijas ceļiem (ielām) no autotransporta un gājēju satiksmes atdalītus divvirziena veloceliņus, kur to pieļauj ielu platums.	Īstenoti veloceļu projekti Centrs – Mežaparks, Mežaparks – Vecmīlgrāvis, Centrs – Bergi.
Veidot gar D kategorijas ceļiem (ielām) velotransporta joslas, kur to pieļauj autotransporta satiksmes intensitātes līmenis.	Plānošanas periodā īstenoti pilotprojekti Elizabetes, Dzirnavu, Lāčplēša, Kr. Barona ielās.
Pieļaut veloceliņu ierīkošanu uz ietvēm vai gājēju ielām, ja ir atbilstošs ietves platums un tiek ierīkota atsevišķa velosatiksmes josla vai velosatiksmē tiek ierīkota atsevišķā līmenī no gājēju plūsmas.	92% no esošās veloinfrastruktūras Rīgā risināts kā apvienotais gājēju un velosipēdu ceļš.
Velomaršrutu ceļā esošās trotuāru apmales (perpendikulāri braukšanas virzienam) izbūvēt tā, lai tās netraucētu velotransporta kustībai.	Plānošanas periodā realizētajos būvprojektos prasība ievērota. Palielinoties pieredzei tehniskie risinājumi un izpildītā kvalitāte uzlabojas.
Rosināt masu saziņas līdzekļus informēt sabiedrību par velotransportu kā veselīgu, drošu un līdzvērtīgu transporta līdzekli Rīgā.	Nav datu.
Veicināt multimodālu pārvietošanos, izmantojot velotransportu un sabiedrisko transportu.	Mērķis nav sasniegts. Plānošanas periodā nav realizēti multimodālie centri un pārsēšanās punkti. Mērķa sasniegšana atkarīga no integrētās transporta sistēmas ieviešanas.
Uzlabot velosatiksmes drošību Rīgas pilsētas centrā.	Pieaugot velobraucēju īpatsvaram satiksmē, attiecīgi

	<p>pieaug arī CSNg skaits, kuros ir iesaistīti velobraucēji. 2012. gadā reģistrēti 317, 2013. gadā - 319, 2014. gadā - 339 CSNg ar velobraucējiem. No kopējā CSNg apjoma negadījumi ar iesaistītiem velobraucējiem sastāda 3%. (Avots: Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015.-2030.gadam)</p> <p>Velobraucēju drošības uzlabošanu sekmēs jaunā velostandarta pielietošana projektu risinājumu izstrādē.</p>
--	---

Pilsētas sabiedriskais transports.

Tabula 7. Galvenie RTP 2006.-2018. gadam izvirzīti mērķi sadaļai Pilsētas sabiedriskais transports

Galvenie izvirzītie mērķi Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam sadaļai Pilsētas sabiedriskais transports	Izvērtējums
Veicināt sabiedriskā transporta attīstību Rīgā kopumā.	Sabiedriskā transporta attīstība risinājusies atbilstoši Rīgas sabiedriskā transporta attīstības koncepcijai 2005. līdz 2018. gadam.
Nodrošināt sabiedriskā transporta tīkla attīstību, kuram par mugurkaulu ir modernizēts tramvajs.	Plānošanas periodā pakāpeniski tiek atjaunots tramvaju parks. Veiktas atsevišķu līniju rekonstrukcijas atbilstoši zemās grīdas tramvaja principiem. Jaunu līniju izbūve nav veikta.
Nodrošināt ērtu, ar zemām grīdām, ārēji pievilcīgu modernu ritošo sastāvu, pēc ietilpības piemērotu dažādiem pasažieru pārvadājumu apjomiem. Pielietot ritošo sastāvu, ko var izmantot cilvēki ar kustību traucējumiem.	Autobusu un trolejbusu sastāvi atbilst zemās grīdas principiem. Tramvajam zemās grīdas princips nodrošināts 6. maršruta posmā no Ropažu ielas līdz Juglas ielai.
Nodrošināt sabiedriskā transporta kustības regularitāti.	Tiek nodrošināts atbilstoši pieprasījumam.
Ar transportu pārslogotajās vietās izveidot speciālas sabiedriskajam transportam paredzētas joslas.	Sabiedriskā transporta joslas izveidotas 13. janvāra ielā, Raiņa bulvārī, Merķeļa ielā, Kalpaka bulvārī, Brīvības gatves posmā u.c.
Paplašināt sabiedriskā transporta tīklu tā, lai pieturvietas būtu sasniedzamas ne vairāk kā 8 minūšu laikā (ātrums 4 km/stundā), nepārsniedzot 500 m attālumu.	Atbilstoši RDPAD datiem, sabiedriskā transporta pieejamība 300m attālumā no dzīvojamās apbūves teritorijas līdz sabiedriskā transporta pieturai nodrošināta 83% teritorijas.
Pārveidot sabiedriskā transporta maršrutu tīklu tā, lai samazinātu pasažieriem pārsēšanās skaitu.	Nav datu.
Ierīkot kompaktus, ērtus un pievilcīgus pārsēšanās mezglus, kas nodrošina pasažieriem minimālu (līdz 5 min.) laika patēriņu mainot transporta līdzekļus.	Nav datu par pārsēšanos.
Pilnveidot braucienų apmaksas politiku.	Uzskatāms, ka punkts ir paveikts.
Izvērtēt iespēju ieviest iebraukšanas / caurbraukšanas maksu Rīgas centrā, tādējādi veicinot sabiedriskā transporta izmantošanu un attīstību.	Iebraukšanas/caurbraukšanas maksa nav ieviesta. Jautājums varētu tikt skatīts pēc jauna Daugavas šķērsojuma realizācijas uz ziemeļiem no Vanšu tilta, pilsētas iekšējā transporta loka izbūves, stāvparku sistēmas izveides u.c. pasākumiem. Pirms lēmuma pieņemšanas nepieciešams veikt apjomīgu tehniski ekonomisko izvērtējumu.
Pilnveidot informācijas sistēmu: operators – pasažieris.	-
Nodrošināt jauna tramvaja depo būvniecību Rumbulā.	Nav uzsākts finansējuma trūkuma dēļ.
Veicināt prāmju satiksmes ierīkošanu pāri Daugavai, kā palīgīdzekli Daugavas tiltu caurlaides spējas deficīta samazināšanai.	Nav uzsākts. Pasākuma īstenošanai jāizstrādā tehniski ekonomiskais pamatojums ņemot vērā arī sezonālo faktoru.
Izstrādāt un ieviest pasažieru pārvadājumu ar ūdens transportu attīstības koncepciju.	Nav uzsākts. „Rīgā nav neviena ūdens transporta līdzekļa, kas nodrošinātu regulāru pasažieru pārvadāšanu Rīgas teritorijā. Plaši izplatīti ir tūristu pārvadājumi, ko nodrošina vairākas privātas kompānijas, piedāvājot

	<p>dažādus apskates maršrutus. Rīgā kuģu, jahtu un citu privāto peldlīdzekļu skaita pieaugumu kavē gan attiecīgās infrastruktūras trūkums, gan ūdens akvatoriju apsaimniekotāju atbildības sadalījums. Kā galvenā problēma Rīgas pilsētā ūdens transportlīdzekļu izmantošanā, neatkarīgi no tā izmēriem un pielietojuma mērķa, ir minama gan kopēja kuģošanas infrastruktūras novecošanās, pietauvošanās (īslaicīgās un ilglaicīgās) vietu trūkums, gan laivu un jahtu tehniskās apkopes un remonta vietu trūkums.” (Ūdens teritoriju un krastmalu TmP). Turpmākā plānošanā nepieciešama stratēģijas izstrāde ņemot vērā Ūdens teritoriju un krastmalu TmP un tur ietvertos nosacījumus.</p>
<p>Veicināt digitālās informācijas sistēmas ieviešanu par transporta kustības laikiem pieturvietās.</p>	<p>Notiek darbs pie informācijas tablo ieviešanas RS pieturvietās. Pasažieru vilciena pārvadājumiem sistēma daļēji ieviesta. (Nav aprīkotas atsevišķas pieturvietas) Starppilsētu autobusiem Rīgas autoostas teritorijā sistēma ieviesta.</p>
<p>Veicināt sabiedriskā transporta atiešanas – pienākšanas laiku saskaņošanu.</p>	

Pilsētas pārvadājumi ar ārpilsētas transportu

Tabula 8. Galvenie RTP 2006.-2018. gadam izvirzīti mērķi sadaļai Pilsētas pārvadājumi ar ārpilsētas transportu.

Galvenie izvirzītie mērķi Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam sadaļai Pilsētas pārvadājumi ar ārpilsētas transportu	Izvērtējums
<p>Nenoraidot komplekso dzelzceļa plānošanas procesu, pakāpeniski pilnveidot dzelzceļa loku ap Rīgas centru un tā radiāli izejošās līnijas pilsētas pasažieru pārvadājumiem.</p>	<p>Nav uzsākts. Noteiktais mērķis realizējams nākošajā plānošanas periodā integrējot dzelzceļa pārvadājumus vienotā sabiedriskā transporta sistēmā. Atjaunojot Rīgas pilsētas transporta simulācijas modeli nepieciešams iekļaut visa veida sabiedrisko transportu. Nepieciešams veidot darba grupas ar visiem pasažieru pārvadātājiem ar mērķi optimizēt sistēmu.</p>
<p>Lai intensificētu dzelzceļa izmantošanu pasažieru pārvadāšanā, izveidot 8 jaunas pieturvietas un 2 jaunu staciju Rīgas pilsētā, vienlaicīgi uzlabojot dzelzceļa kustību arī Rīgas aglomerācijā.</p>	<p>Nav ieviests. Noteiktais mērķis realizējams nākošajā plānošanas periodā integrējot dzelzceļa pārvadājumus vienotā sabiedriskā transporta sistēmā. Atjaunojot Rīgas pilsētas transporta simulācijas modeli nepieciešams iekļaut visa veida sabiedrisko transportu, lai noteiktu optimālo pieturvietu izvietojumu.</p>
<p>Aktivizēt dzelzceļa rezerves iekšpilsētas pasažieru pārvadājumiem un izskatīt iespēju izveidot pilnu dzelzceļa loku pilsētā.</p>	<p>Nav ieviests. Noteiktais mērķis realizējams nākošajā plānošanas periodā integrējot dzelzceļa pārvadājumus vienotā sabiedriskā transporta sistēmā. Atjaunojot Rīgas pilsētas transporta simulācijas modeli nepieciešams iekļaut visa veida sabiedrisko transportu, lai pamatotu jauna dzelzceļa šķērsojuma pār Daugavu lietderību pilsētā.</p>
<p>Reģionālo autobusu un maršruta taksometru reisu apkalpošanai paredzēt jaunas novietnes Rūpniecības preču tirgus vietā, Torņakalna stacijas un Skanstes ielas apkaimē.</p>	<p>Nav ieviests. Nepieciešama plānoto multimodālo mezglu tehniski - ekonomiskā pamatojuma izstrāde un izpēte.</p>

Autotransports

Tabula 9. Galvenie RTP 2006.-2018. gadam izvirzīti mērķi sadaļai Autotransports.

Galvenie izvirzītie mērķi Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam sadaļai Autotransports	Izvērtējums
Pašreizējais pilsētas ielu tīkls nav piemērots jau mūsdienu privātā transporta plūsmām, tādēļ Rīgā uzsvars jāliek uz sabiedrisko transportu. Plānots izveidot pagarinātas tramvaja līnijas ar Novieto&Brauc autonomietnēm maršrutu galapunktos., kur tramvaja pasažieri var novietot savas vieglās automašīnas, lai pilsētā pārvietotos ar sabiedrisko transportu. Līdz ar to vieglās automašīnas joprojām būs nozīmīgas pilsētas un piepilsētas satiksmē, taču mazāk noslogos pilsētas centru.	Uz doto brīdi novieto&brauc sistēma nav ieviesta. Ir izstrādāta „Rīgas domes autonomietņu politikas un attīstības koncepcija” uz kuras pamata plānots ieviest stāvparku sistēmu.
Rīgas vēsturiskajā centrā preču piegādei veicināt mazas kravnesības autotransporta izmantošanu.	Nav datu.
Veicināt kravas transporta maršrutu pakāpenisku izveidi ārpus Centra un dzīvojamajiem rajoniem.	Punkts pakāpeniski tiek realizēts. Daugavas labajā krastā ir realizēti maģistrālo ielu izbūves projekti, atsevišķu maģistrālo ielu posmi ir projektu izstrādes stadijā. Pēc to izbūves
Veicināt prāmja satiksmes organizāciju starp Vecmīlgrāvi un Bolderāju kravas pārvadājumiem.	Nav ieviests. Nav izveidota attiecīgā infrastruktūra. Kravu pārvadājumi ar prāmju satiksmi izvērtējami atsevišķā pētījumā veicot tehniski ekonomisko pamatojumu pasākuma ieviešanai.

Ārējie transporta sakari

Tabula 10. Galvenie RTP 2006.-2018. gadam izvirzīti mērķi sadaļai Ārējie transporta sakari.

Galvenie izvirzītie mērķi Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam sadaļai Ārējie transporta sakari	Izvērtējums
Veicināt dzelzceļa izmantošanu pasažieru pārvadājumos starp Rīgu un tās piepilsētām.	Plānošanas periodā mainīta biļešu politika. Turpmākā plānošanas periodā būtu nepieciešams izveidot vienotu biļeti RS un Pasažieru vilciena pārvadājumiem. Nepieciešams veidot darba grupas ar visiem pasažieru pārvadātājiem ar mērķi optimizēt sistēmu.
Iespēju robežās veicināt Rīgas dzelzceļa mezgla pilnveidošanu, ievērojot visas nepieciešamās prasības par ietekmi uz apkārtējo vidi.	Plānošanas periodā uzsākts projekts "Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangāļi – Ziemeļblāzma modernizācija". Realizēts projekts „Stacijas Bolderāja 2 ar savienojošo ceļu uz Krievu salas termināliem, būvniecība”.
Sadarbībā ar VAS „Latvijas Dzelzceļu”, Satiksmes ministriju, Rīgas rajona padomi un Rīgas plānošanas reģiona padomi veicināt dzelzceļa apvedceļa izveidošana Rīgas dienvidu daļā vai ārpus pilsētas robežām, lai dzelzceļa kravu satiksmi starp abiem Daugavas krastiem Rīgā varētu nodrošināt, apejot pilsētas centru.	Nav ieviests. Plānošanas periodā uzsākts darbs pie Rail Baltica projekta. Atbilstoši pieņemtajiem gala risinājumiem nepieciešams atkārtoti izvērtēt visa dzelzceļa infrastruktūras funkcionēšanu ar mērķi optimizēt dzelzceļa pārvadājumus..
Integrēt dzelzceļu pilsētas sabiedriskā transporta tīklā.	Nav ieviests. Plānošanas periodā nav realizēti priekšnosacījumi dzelzceļa integrēšanai pilsētas sabiedriskā transporta tīklā (primāri ieviest vienotu biļeti un izveidot ērtus pārsēšanās punktus). Atjaunojot Rīgas pilsētas transporta simulācijas modeli nepieciešams iekļaut visa veida sabiedrisko transportu. Nepieciešams veidot darba grupas ar visiem pasažieru pārvadātājiem ar mērķi optimizēt sistēmu.
Starptautiskā līmenī popularizēt Rīgu kā Eiropas nozīmes transporta mezglu, radot tā attīstībai labvēlīgus	Ir uzsākts darbs pie RB līnijas izveides. Ir attīstījusies lidosta „Rīga”.

apstākļus.	
Perspektīvā saglabāt un attīstīt Rīgas starptautisko autoostu tās pašreizējā novietnē galvenokārt starptautisko un tālsatiksmes reisu apkalpošanai.	Autoostas novietojums uz doto brīdi saglabāts esošajā novietojumā. Plānotas izmaiņas saistībā ar RB ieviešanu.
Nenoraidot kompleksas ārējā autotransporta izpētes veikšanu Rīgai, ir jāizpēta iespēja starptautisko Rīgas autoostu papildināt ar lidostas un ostas transfēra funkcijām.	Nav datu.
Uzlabot ārējā kravas autotransporta apkalpes līmeni un palielināt pilsētā muitas punktu skaitu, kas apkalpotu šo transporta veidu.	Nav datu.
Ar teritorijas plānošanas instrumentu palīdzību nodrošināt Rīgas ostas attīstībai pietiekami lielu teritoriju, piemērotu infrastruktūru un efektīvus transporta pievadceļus (automaģistrāles un dzelzceļu), kas neskar pilsētas centru un novirza smago kravu transportu uz pilsētas lielceļiem.	Plānošanas periodā realizēta Krievu salas attīstība ostas vajadzībām. Plānotie transporta pievadceļi, kas tieši apkalpotu ostas teritorijas (RZTK, Austrumu maģistrāle, Rietumu maģistrāle) nav realizēt pilnā apjomā.
Sekmēt pasažieru prāmju satiksmes attīstību starp Rīgu un citām pilsētām, atbalstot esošo pasažieru pietātņu paplašināšanu un jaunu veidošanu Daugavas labajā krastā.	Veikta pietātņu rekonstrukcija.
Veicināt Rīgas pasažieru ostai piegulošā rajona apkalpes ar sabiedrisko transportu uzlabošanu.	Nav izmaiņas. No iepriekšējā plānošanas perioda paredzēts tramvaju līnijas trasējums pa Eksporta ielu.
Veicināt sadarbību ar lidostas administrāciju, Satiksmes ministriju, Rīgas rajonu un Mārupes pagastu, lai, kopēji plānojot, varētu radīt lidostas attīstībai vislabvēlīgākos apstākļus, kas atbilstu arī Rīgas interesēm.	Nav datu. Nepieciešams veidot regulāras darba grupas ar visām iesaistītajām pusēm.
Veicināt ērtu sabiedriskā transporta sakaru nodrošinājumu (t.sk. izskatot iespēju perspektīvā izveidot sliežu transporta līniju) starp lidostu un Rīgas centru.	Esošajā situācijā nodrošināts 22. autobusu maršruts.

Autonovietnes

Tabula 11. Galvenie RTP 2006.-2018. gadam izvirzīti mērķi sadaļai Autonovietnes.

Galvenie izvirzītie mērķi Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam sadaļai Autonovietnes	Izvērtējums
Atļaut autonovietnes Rīgas vēsturiskajā centrā ielas sarkano līniju robežās tikai vietās, kur to pieļauj satiksmes plūsmas lielums, it īpaši sabiedriskais transports. Noteikt augstu maksu par šo autonovietņu izmantošanu.	Realizēts.
Vietās, kur atļauta automašīnu stāvēšana ielas sarkano līniju robežās, būtiski diferencēt maksu par stāvēšanu atkarībā no pieprasījuma un apkāmes rakstura.	Rīgā ieviesta stāvvietu zonu sistēma.
Izveidot regulārus, caur centru kursējošus sabiedriskā transporta maršrutus, lai veicinātu autonovietņu izmantošanu ap dzelzceļa loku.	Nav ieviests. Nav realizētas autonovietnes ap dzelzceļa loku, nav realizēti arī attiecīgie sabiedriskā transporta maršruti.
No autonovietnēm ielas sarkano līniju robežās par augstu maksu gūtos ienākumus novirzīt autonovietņu veidošanai un uzturēšanai ap dzelzceļa loku un P&R stāvparku izveidei.	Nav ieviests. Nav datu par pašvaldības iegūto līdzekļu pielietojumu atsevišķu projektu realizēšanai.
Izvietot P&R stāvparkus galvenokārt tramvaja maršrutu galapunktos. Izstrādāt satiksmes organizācijas pasākumu kompleksu veiksmīgai stāvparku attīstībai, lai nodrošinātu ievērojami lielāku tramvaja vidējo braukšanas ātrumu salīdzinot ar vieglā transporta vidējo braukšanas ātrumu attiecīgajā maršrutā.	Ir izbūvēts pilotprojekts daudzstāvu auto novietne Deglava ielā. Projekts nav sasniedzis mērķi, jo trūkst visu nepieciešamo priekšnoteikumu veiksmīgai funkcionēšanai. Stāvparku sistēma plānošanas periodā nav izveidota – ir tapis konceptuāls dokuments, uz kura pamata nākamajā

	plānošanas periodā, veicot papildus izpēti, realizējami stāvparku pilotprojekti.
Iekļaut vienotajā informatīvajā sistēmā visas autonomvietnes ap dzelzceļa loku, kā arī lielākās autonomvietnes pie sabiedriskajiem objektiem. Šī sistēma brīdinātu autovadītājus, kuri tuvojas pilsētas centrālajai daļai, par attālumu līdz autonomvietnēm un brīvo vietu skaitu tajās, kā arī vadītu autovadītāju līdz izvēlētajai autonomvietnei.	Stāvparku sistēma plānošanas periodā nav ieviesta, attiecīgi nav realizēta arī Informatīvā sistēma.

Satiksmes drošība

Tabula 12. Galvenie RTP 2006.-2018. gadam izvirzīti mērķi sadaļai Satiksmes drošība.

Galvenie izvirzītie mērķi Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam sadaļai Satiksmes drošība	Izvērtējums
Droša ātruma izvēle pie izglītības iestādēm un dzīvojamās zonās, nepieciešamības gadījumā izbūvējot ātrumvalņus	Pakāpeniski tiek realizēts.
Gājēju pāreju reģistra izveidošana un gājēju pāreju aprīkojuma uzlabošana (redzamība, apgaismojums, ceļa zīmes, drošības salīņas utt.)	Pakāpeniski tiek realizēts.
Sadarbībā ar Ceļu policiju ceļu satiksmes negadījumu analīze un nepieciešamie pasākumi situācijas uzlabošanai	Nav datu.
Luksoforu objektu uzstādīšana un rekonstrukcija krustojumos un ceļu sadalošajos posmos ar relatīvi augstu transportlīdzekļu un gājēju satiksmes intensitāti, un ceļu satiksmes negadījumu skaitu	Pakāpeniski tiek realizēts.
Satiksmes vadības centra paplašināšana un papildus video novērošanas iekārtu uzstādīšana uz ielām ar augstu satiksmes intensitāti un lielu ceļu satiksmes negadījumu skaitu	Realizēts.
Satiksmei bīstamo krustojumu pārveide	Pakāpeniski tiek realizēts.
Apgaismojuma ierīkošana uz ielām, kur tas vēl nav uzstādīts	Pakāpeniski tiek realizēts.
Veloceliņu tīkla izveides turpināšana	Pakāpeniski tiek realizēts.
Vides pieejamības un drošības veicināšana cilvēkiem ar pārvietošanās grūtībām, izveidojot slīpumu no un uz ietvēm un sabiedriskā transporta pieturvietās, kā arī uzstādot ar skaņas signāliem aprīkotas luksoforus.	Pakāpeniski tiek realizēts.

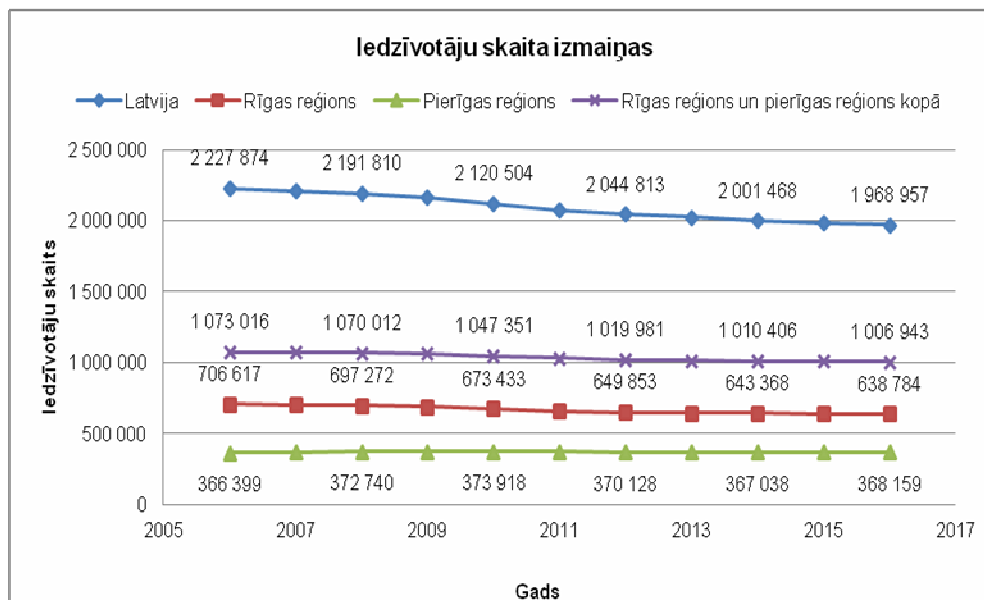
2.2 Transporta sistēmas attīstības un iedzīvotāju mobilitātes dinamikas izpēte un analīze (TS 5.1.2.2.)

Datu apkopojums.

Mobilitātes jeb cilvēku pārvietošanās izpētē un analīzē par pamatu tika izmantoti Centrālās statistikas pārvaldes (CSB), Latvijas Valsts ceļu (LVC), Rīgas domes Satiksmes departamenta (RDSD), Rīgas satiksmes (RS) dati un Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) dati. Lai gūtu aptverošāku priekšstatu par iedzīvotāju mobilitātes dinamiku, analīze ir veikta par ilgāku laika posmu kā 3 gadiem, aplūkojot datus sākot no 2006. gada, kas atbilst iepriekšējā plānošanas perioda sākumam.

No iedzīvotāju skaita izmaiņu grafika var redzēt, ka kopš 2006. gada iedzīvotāju skaits Latvijā ir samazinājies par 12% no kopējā iedzīvotāju skaita 2006. gadā, savukārt Rīgā tādā pašā laikā

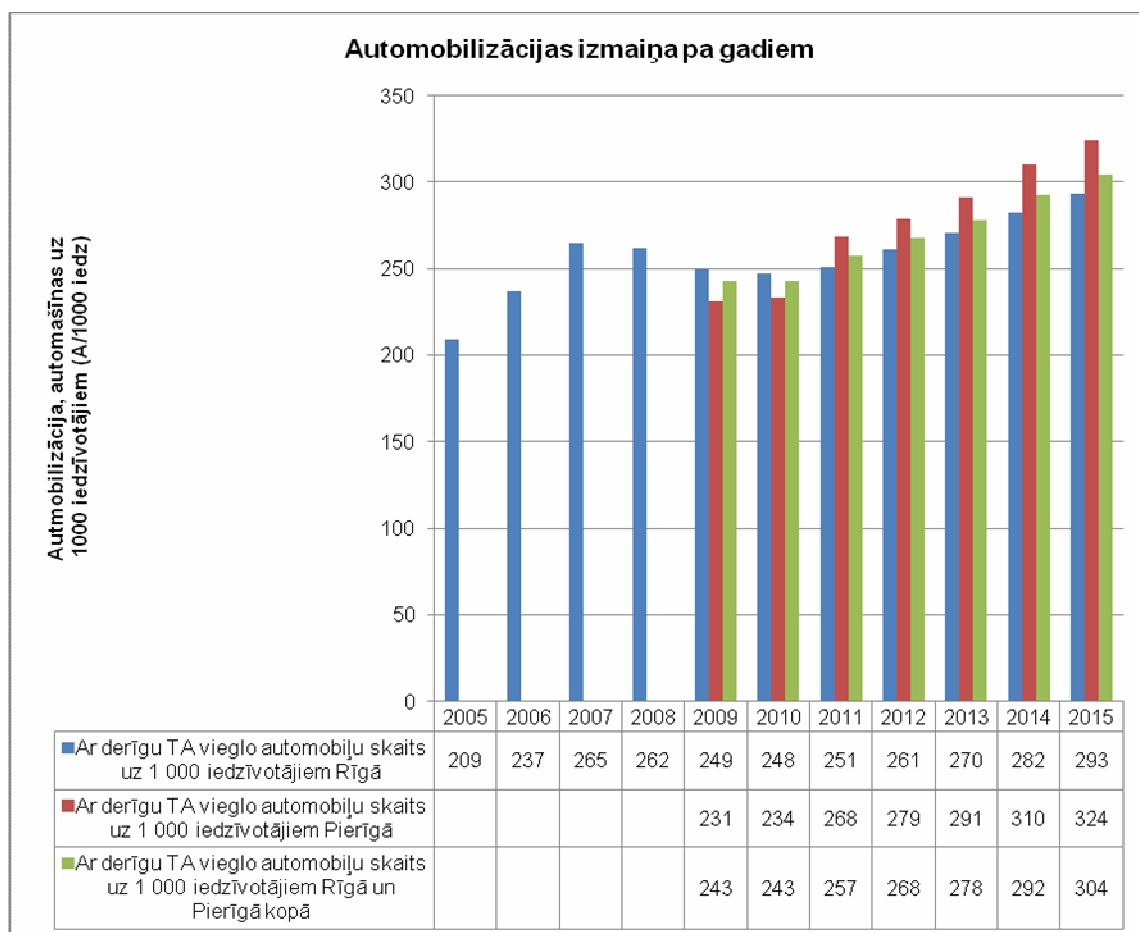
periodā iedzīvotāju skaita kritums ir 10%. Grafikā ir redzams, ka kopš 2006. gada Pierīgā dzīvojošo iedzīvotāju skaits ir nedaudz palielinājies (<1%) un, ja aplūko Pierīgu un Rīgu kopā, tad kopējā iedzīvotāju skaita samazinājums ir 6%, kas ir divreiz mazāks iedzīvotāju skaita samazinājums kā valstī kopumā.



Grafiks Nr. 1. Iedzīvotāju skaita izmaiņas (Avots: ISG14. GADA VIDĒJAIS PASTĀVĪGO IEDZĪVOTĀJU SKAITS STATISTISKAJOS REĢIONOS, REPUBLIKAS PILSĒTĀS UN NOVADOS, CSB)

*Pierīga – atbilstoši CSB uzskaitītajiem novadiem.

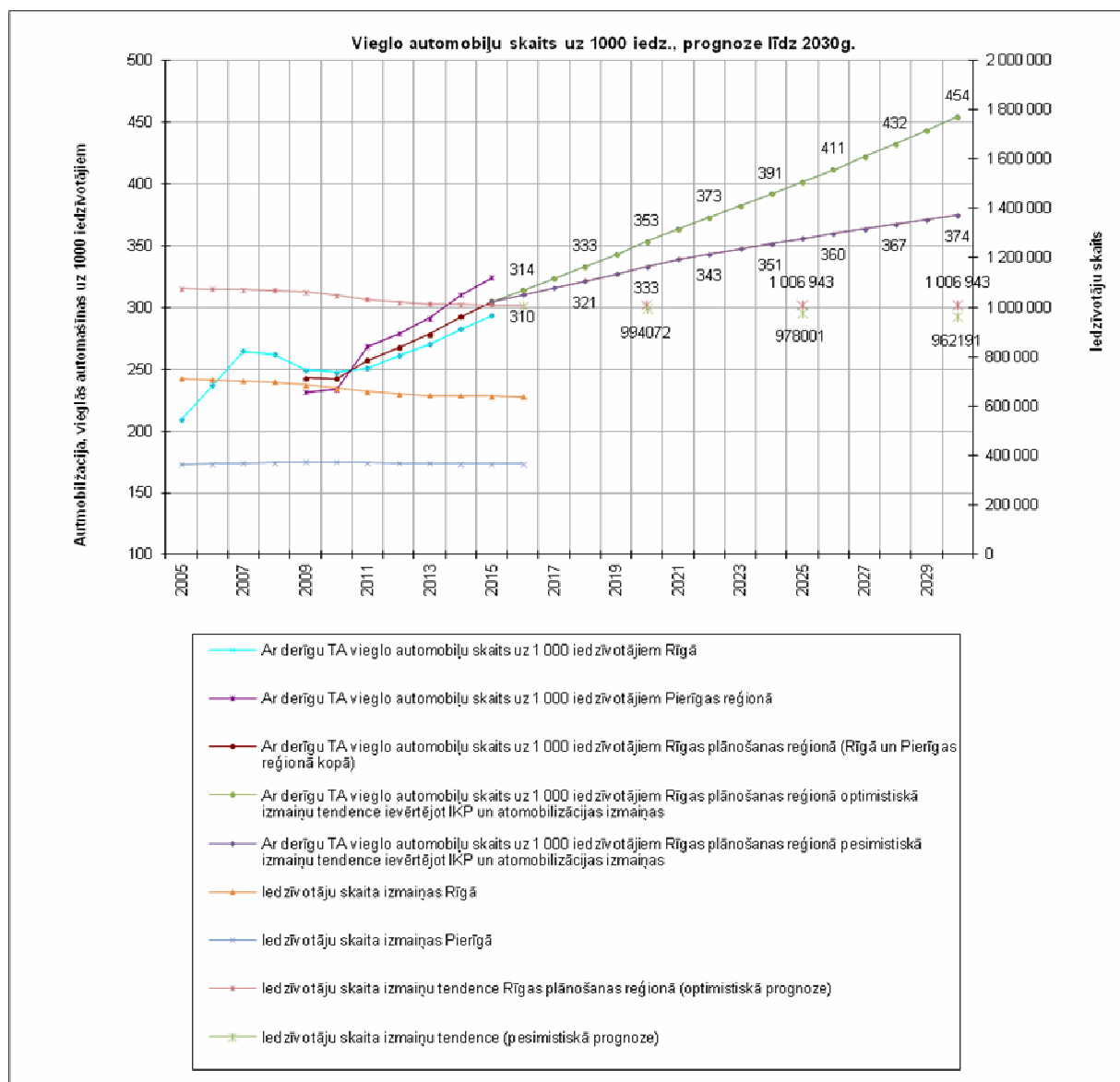
Kopš 2006.gada ir piedzīvots gan straujš automobilizācijas līmeņa kāpums (2006.-2007.g), gan kritums (2008.-2010.g) un kopš 2011. gada automobilizācijas līmenis ir tikai audzis jau 2013. gadā pārsniedzot 2007. gada līmeni. Pēdējo 5 gadu laikā ir vērojama tendence, ka automobilizācijas līmenis kāpj straujāk Pierīgā kā Rīgā.



Grafiks Nr. 2. Automobilizācijas izmaiņas pa gadiem. (Avots: CSB un CSDD)

Laika posmā no 2016. gada līdz 2030. gadam nav sagaidāms kāds straujš automobilizācijas līmeņa kāpums un grafikā Nr.3 ir atspoguļotas gan prognozējamās iedzīvotāju skaita izmaiņas, gan automobilizācijas līmeņa izmaiņas optimistiskajā un pesimistiskajā scenārijā.

Pesimistiskajā scenārijā ir sagaidāms, ka iedzīvotāju skaits Pierīgā un Rīgā kopā turpinās samazināties līdzšinējos tempos, savukārt, automobilizācijas līmenis augs lēnāk kā līdz šim. Optimistiskais scenārija īstenošanās gadījumā ir sagaidāms, ka 2030. gadā būs 454 automašīnas uz 1000 iedzīvotājiem, kas ir par 50% vairāk kā šobrīd un iedzīvotāju skaits Rīgā un Pierīgā būs saglabājies nemainīgs.



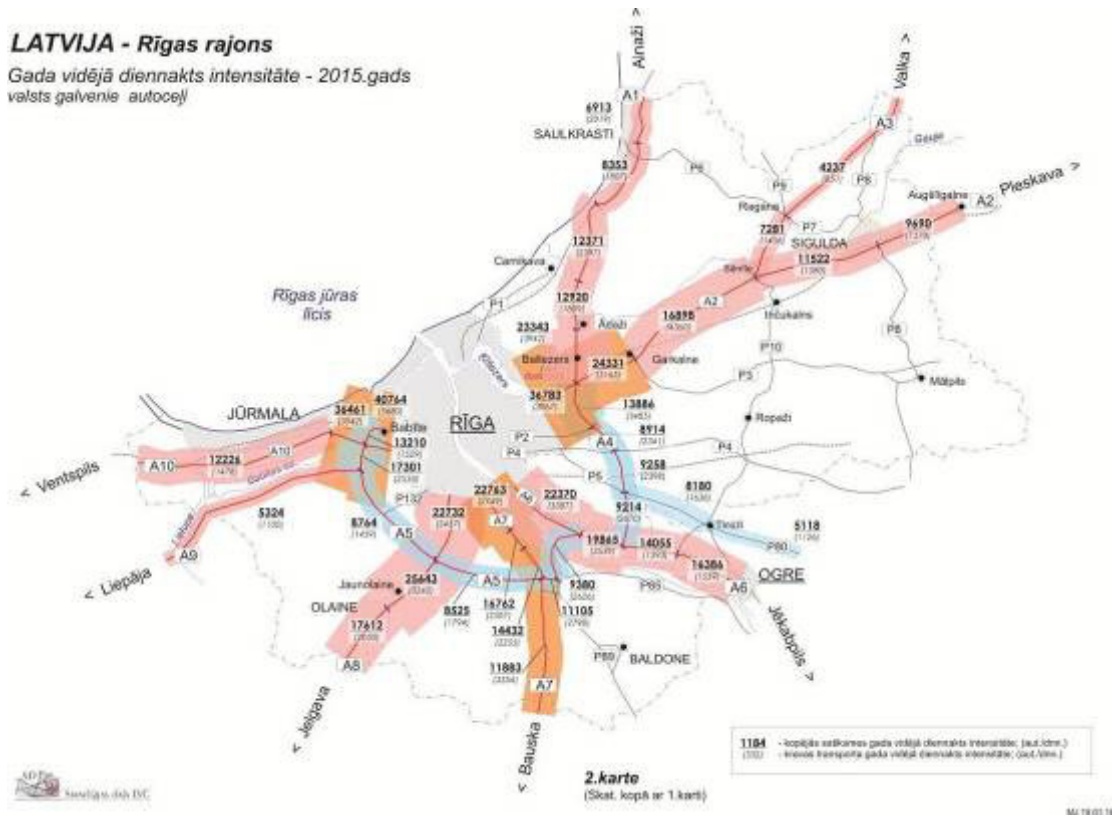
Grafiks Nr. 3. Vieglo automobiļu skaits uz 1000.iedz.,prognoze līdz 2030.g.

Lai arī ir vērojams iedzīvotāju skaita samazinājums, satiksmes intensitāte Rīgā un Pierīgā pēdējo 3 gadu laikā ir tikai augusi. Ir palielinājies gan Rīgā iebrūcošo transportlīdzekļu skaits (Grafiks Nr.4), gan satiksmes intensitāte uz Rīgas tiltiem (Grafiks Nr.5).

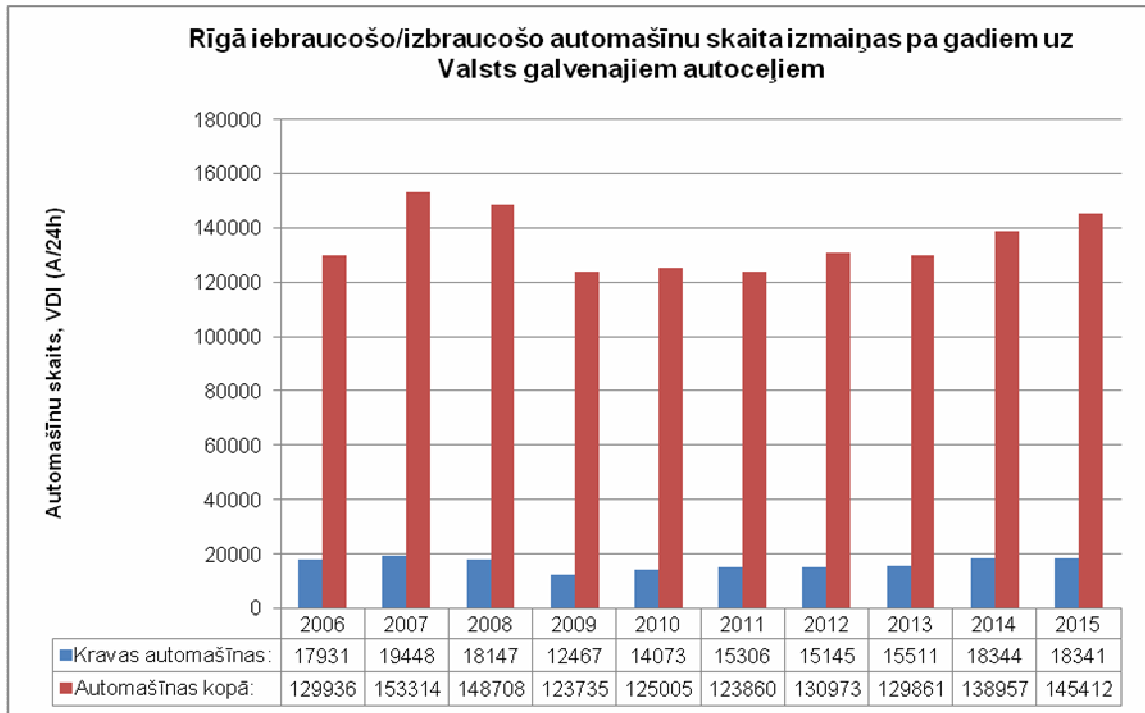
No grafika Nr.5. satiksmes intensitāte pāri Rīgas tiltiem var secināt, ka joprojām visnoslogotākais tilts ir Salu tilts, tomēr pēdējo 3 gadu laikā un kopš Dienvidu tilta atklāšanas, tā noslogojums attiecība pret citiem Rīgas tiltiem ir mazinājies. Dienvidu tilts ir vismazāk noslogotais tilts Rīgā.

LATVIJA - Rīgas rajons

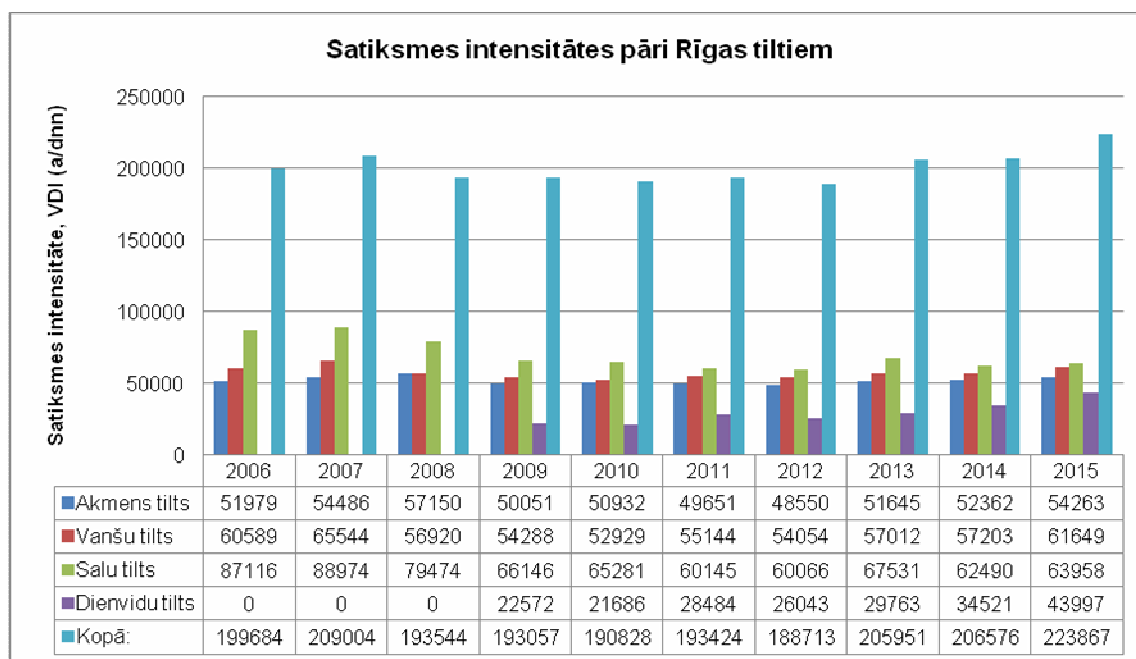
Gada vidējā diennakts intensitāte - 2015.gads
valsts galvenie autoceļi



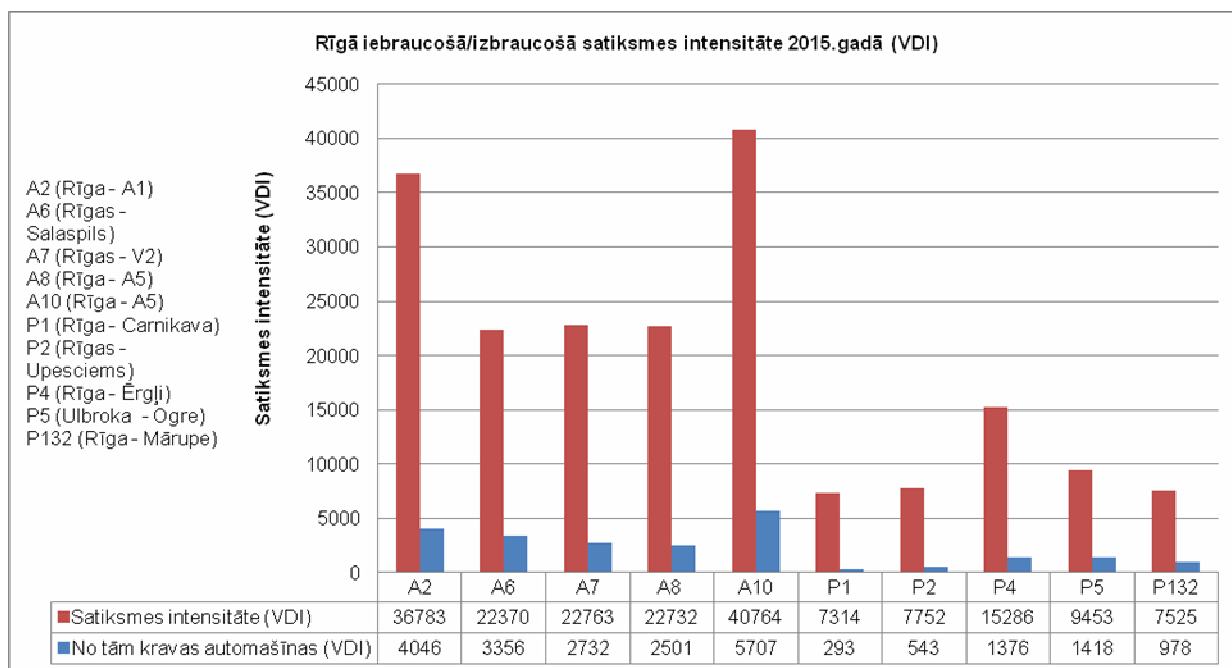
Attēls Nr. 1. Gada vidējā diennakts intensitāte Rīgas rajonā 2015.gadā. Avots: LVC



Grafiks Nr. 4. Rīgā iebraucošo/izbraucošo automašīnu skaita izmaiņas pa gadiem uz Valsts galvenajiem autoceļiem (Avots: LVC)

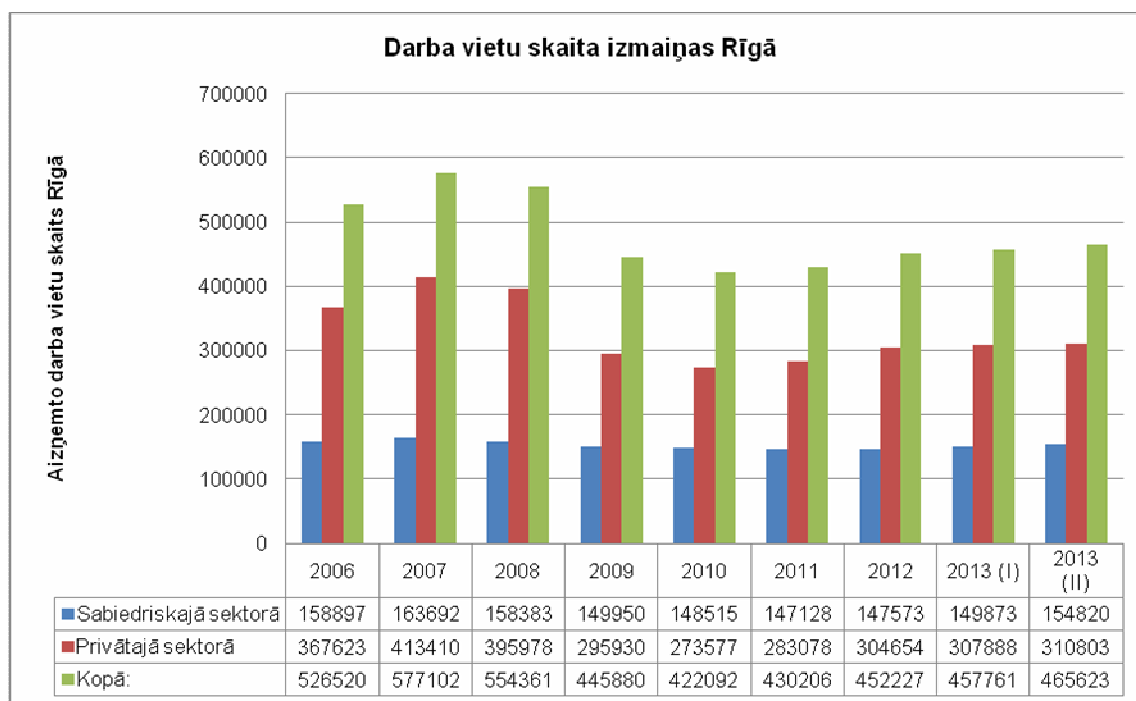


Grafiks Nr. 5. Satiksmes intensitāte pāri Rīgas tiltiem (Avots: RDSD).



Grafiks Nr. 6. Rīgā iebraucošo/izbraucošo transportlīdzekļu sadalījuma pa virzieniem 2015.gadā (Avots: LVC).

Kā viens no rādītājiem iedzīvotāju mobilitātes pētīšanai var kalpot arī darba vietu nodrošinājums Rīgā. Zemāk esošajā grafikā ir redzamas darba vietu skaita izmaiņas kopš 2006. gada. Darba vietu skaitam samazinoties (2008. - 2010. gadam) ir arī samazinājusies satiksmes intensitāte gan uz Rīgas tiltiem, gan uz valsts ceļu ievadiem Rīgā; šobrīd (pēdējo 3 gadu laikā) ir vērojams pakāpenisks darba vietu skaita palielinājums.



Grafiks Nr. 7. Aizņemto darba vietu skaita izmaiņas Rīgā (Avots: Rīcības plāns Rīgas prioritāro ekonomikas nozaru konkurētspējas paaugstināšanai un Rīgas darba tirgus analīze, 2014.gads)

Dati par apkalpotajiem sabiedriskā transporta pasažieriem (Rīgas satiksme)

Dati par pārvadāto pasažieru skaitu Rīgas pilsētas sabiedriskajā transportā RP SIA “Rīgas satiksme” ir pieejami sākot no 2010. gada. Iepriekšējā periodā bija savādāka pasažieru uzskaites sistēma, kas mainījās 2010. gadā, kad tika ieviesta elektroniskā norēķinu sistēma, tādējādi iepriekšējo gadu dati nevar tikt objektīvi salīdzināti ar 2010. gadu. Pārvadāto pasažieru skaits pēdējos gados ir pieaudzis, laika posmā no 2010. līdz 2016. gadam ir novērojams pieaugums par vairāk nekā 13 milj. pasažieru. Pieaugums ir novērojams katrā transporta veidā – tramvajos, trolejbusos un autobusos. 2010. gadā visvairāk pasažieru tika pārvadāti autobusos – 57,6 milj., kam sekoja trolejbusi – 44,3 milj. un tramvaji ar 31,4 milj. pasažieru. 2015. gadā ar autobusiem pārvadāto pasažieru skaits pieauga līdz 68,7 milj. (19% pieaugums), trolejbusiem līdz 44,8 milj. pasažieru (1% pieaugums) un tramvajiem līdz 33,4 milj. pasažieru (6% pieaugums). RP SIA “Rīgas satiksme” pārvaldītā sabiedriskā transporta pieprasījuma pieaugums ir galvenokārt saistīts ar atlaižu politiku, kas ir īstenota, un kas tiek regulēta ar Rīgas domes saistošajiem noteikumiem Nr.89 no 24.08.2010.¹

Tabula 13. Pārvadāto pasažieru skaita izmaiņas pa transporta veidiem.

	2010	2015	% izmaiņas 2015. pret 2010. gadu
Tramvaji			
Pārvadāto pasažieru skaits (1 000 pasažieri)	31 441	33 398	6,22%
Pasažieru skaits reisā	58,95	78,72	33,54%
Pasažieru skaits 1km	2,86	4,54	58,62%
Trolejbusi			
Pārvadāto pasažieru skaits (1 000 pasažieri)	44 317	44 752	0,98%
Pasažieru skaits reisā	32,55	43,56	33,81%
Pasažieru skaits 1km	3,33	4,26	27,98%
Autobusi			

¹ <http://likumi.lv/doc.php?id=215859#p-358046>

Pārvadāto pasažieru skaits (1 000 pasažieri)	57 642	68 656	19,11%
Pasažieru skaits reisā	40,99	52,24	27,44%
Pasažieru skaits 1km	2,27	2,91	28,27%
Minibusi*			
Pārvadāto pasažieru skaits (1 000 pasažieri)	10 092	10 424	3,29%
Pasažieru skaits reisā	6,48	10,34	59,67%
Pasažieru skaits 1km	0,48	0,74	53,47%
Reģionālie autobusi			
Pārvadāto pasažieru skaits (1 000 pasažieri)	9334	8407	-9,93%
Pasažieru skaits reisā	15,64	15,28	-2,36%
Pasažieru skaits 1km	0,69	0,64	-6,92%
Dzelzceļš			
Pārvadāto pasažieru skaits (1 000 pasažieri)	20 856	16 885	-19,04%
Pasažieru vidējais brauciena attālums (km)			
- Elektriskajā vilcienā	26	26	0,00%
- Dīzeļvilcienā	92	97	5,43%
Pasažieru skaits 1km	3,31	2,76	-16,62%

*(no 2012. līdz 2015. gadam)

Tramvaji. Pārvadāto pasažieru skaits viena brauciena ietvaros ir pieaudzis par 33,54% laika periodā no 2010. līdz 2015. gadam. Pārvadāto pasažieru skaits uz 1 kilometru ir pieaudzis par 58,62%. Tabulā redzamie dati sniedz informāciju par to, ka pēdējo 5 gadu laikā tramvajs bijis visbiežāk izmantotais transporta veids attiecībā uz pārvadātiem pasažieriem uz 1 kilometru. Šie dati parāda to, ka tramvajs ir daudz elastīgāks, kā arī neatkarīgāks transporta veids, salīdzinājumā ar pārējiem transporta veidiem.

Trolejbusi. Pārvadāto pasažieru skaits viena brauciena ietvaros, salīdzinot 2010. un 2015. gadu, ir pieaudzis par 33,81%. Pārvadāto pasažieru skaits uz 1 kilometru šajā laika posmā no 2010. - 2015. arī ir pieaudzis par 27,98%. Tabulā redzamie dati sniedz informāciju par to, ka pēdējo piecu gadu periodā trolejbusa maršruti ir ļoti bieži izmantoti pasažieru vidū.

Autobusi. Pārvadāto pasažieru skaits viena brauciena ietvaros, salīdzinot 2010. un 2015. gadu, ir pieaudzis par 27,44%. Pārvadāto pasažieru skaits uz 1 kilometru šajā laika posmā no 2010. - 2015. arī ir pieaudzis par 28,27%. Dati attēlo to, ka autobusu maršruti nezaudē savu popularitāti pasažieru vidū, neskatoties uz to, ka tiek samazināti maršrutu skaiti un braucamais attālums, pasažieru skaits un efektivitāte joprojām pieaug.

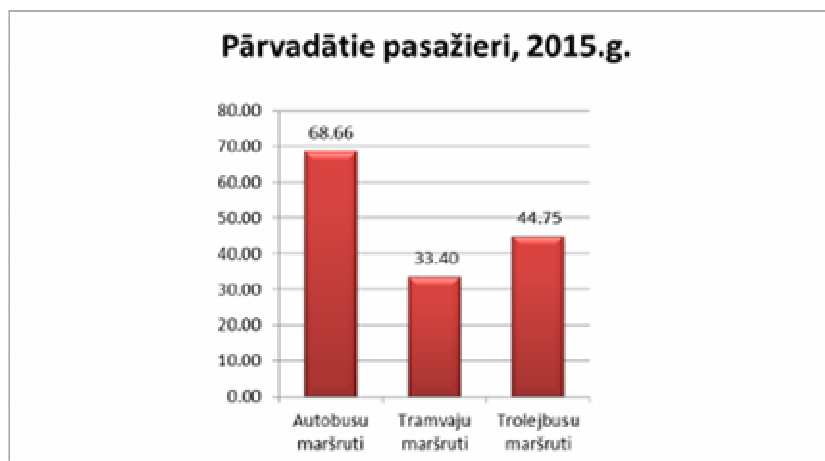
Minibusi. Ar minibusi pārvadāto pasažieru skaits, salīdzinot 2012. un 2015. gadu, ir pieaudzis par 3,29%. Pārvadāto pasažieru skaits viena reisa ietvaros ir ievērojami pieaudzis par 59,67%. Tāpat arī ievērojams pieaugums novērojams pārvadāto pasažieru skaitā uz 1 kilometru, kas sastāda 53,47%. Šie dati liecina, ka minibusi pēdējo gadu laikā ir kļuvuši ievērojami populārāki.

Reģionālie autobusi. Reģionālo autobusu dati laika periodā no 2010. līdz 2015. gadam visos rādītājos uzrāda samazinājumu. Pārvadāto pasažieru skaits ir samazinājies par 9,93%, pasažieru skaits 1 reisa ietvaros par 2,36% un pasažieru skaits uz 1 kilometru par 6,92%.

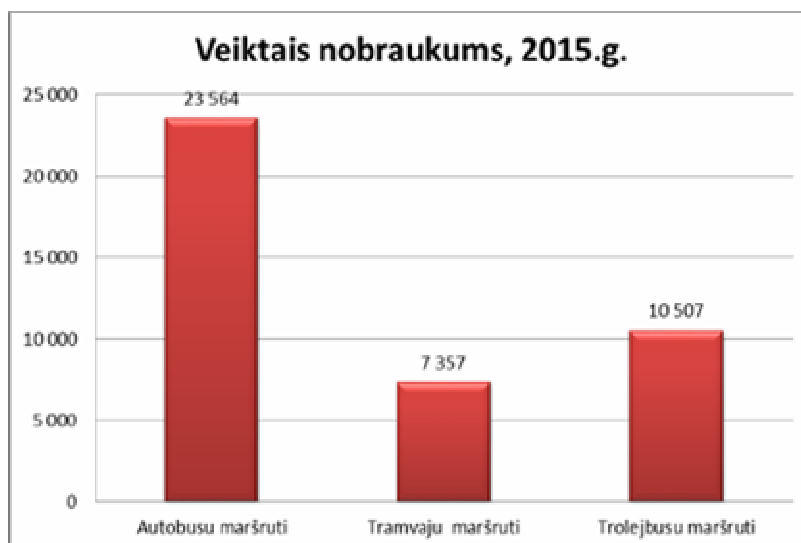
Dzelzceļa pārvadājumi. Pa dzelzceļu pārvadāto pasažieru skaits laika periodā no 2010. līdz 2015. gadam ir samazinājies par 19,04% un pasažieru skaits uz 1 kilometru par 16,62%. Ievērojamais pasažieru skaita kritums ir skaidrojams ar esošo sliežu ceļu slēgšanu un reisu samazināšanu. Tikmēr, pasažieru vidējais brauciena garums ir palielinājies par 4,24%, no kuriem tieši dīzeļvilcieni sastāda 5,43% pieaugumu, kamēr elektrovilcieni rādītāji ir nemainīgi.



Grafiks Nr. 8. Pārvadāto pasažieru skaits Rīgā. Avots: Rīgas satiksme



Grafiks Nr. 9. Autobusos, tramvajos un trolejbusos pārvadāto pasažieru skaits 2015. gadā. Avots: RP SIA "Rīgas satiksme".



Grafiks Nr. 10. Nobraukums 2015.gadā. Avots: RP SIA "Rīgas satiksme".

Pasažieru skaita samazinājuma iemesli:

Izmaiņas braukšanas maksas tarifā. No 2015. gada 1. februāra Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta pamata maršrutu tīklā tika noteikts braukšanas maksas tarifs EUR 1,15 (iepriekš EUR

0,60). Analizējot pasažieru skaita izmaiņas pēc iegādāto biļešu veidiem, RP SIA "Rīgas satiksme" secina, ka pasažieru skaits, kas izmanto sabiedrisko transportu regulāri un braucienam lieto mēneša abonementa biļetes pieaug, bet samazinās pasažieru skaits, kuri braucieniem izmanto vienreizējās braucienu biļetes, tātad nav regulārie transporta lietotāji.

Ņemot vērā minēto, kā būtiskākos neregulāro sabiedriskā transporta lietotāju samazinājuma iemeslus var akcentēt:

1. privātā transporta izmantošana

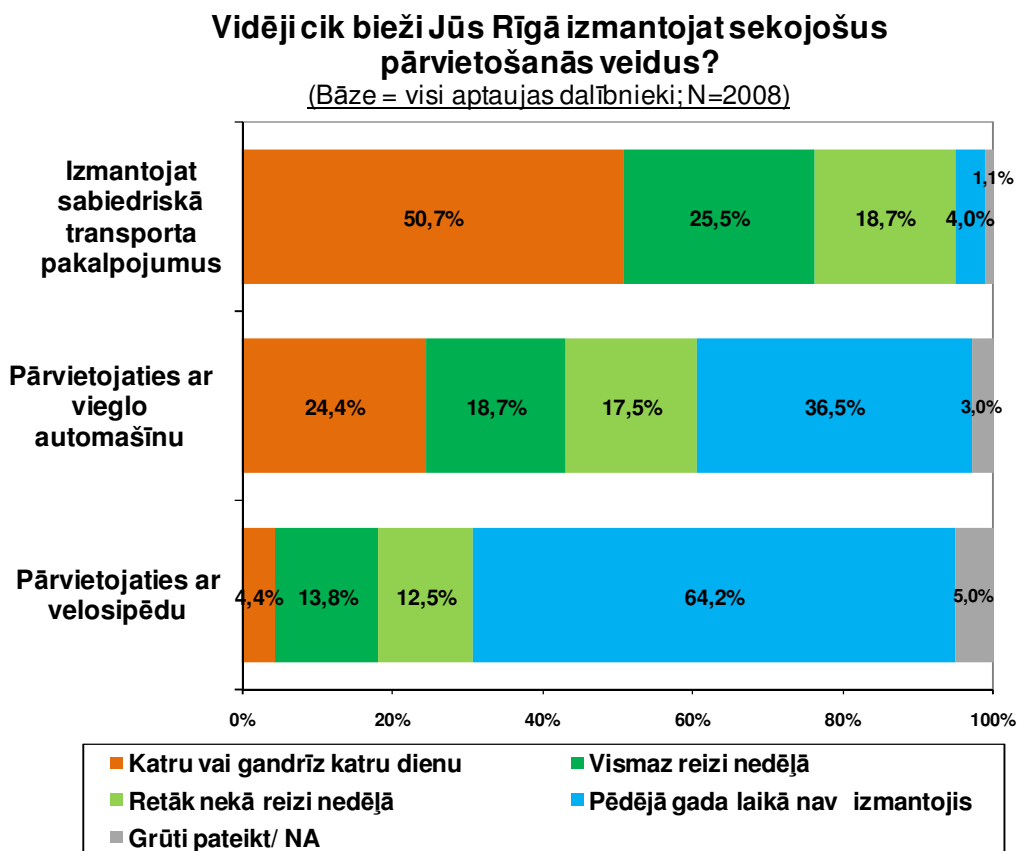
Privātā transporta izmantošanas pieaugumu veicinājuši vairāki faktori, piem., (1) 2015. gadā mēnešalgas vidējais apjoms Rīgā ir pieaudzis par 6,4% salīdzinājumā ar 2014. gadu, savukārt Pierīgā mēnešalgas vidējais apjoms ir pieaudzis par 6,9%. Šī tendence saglabājas arī 2016. gadā². (2) degvielas cenu kritums – 2015. gada nogalē degvielas cenas sasniegušas pēdējos piecos gados zemāko līmeni. Šie faktori ir veicinājuši sabiedriskā transporta lietotājus izdarīt izvēli par labu privātajam autotransportam.

2. veloinfrastruktūras attīstība Rīgā

Ielu tīkla attīstība Rīgas pilsētā tiek realizēta atbilstoši Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030. gadam. Šīs stratēģijas mobilitātes princips paredz pilsētas vēsturiskā centra robežās prioritāri pārvietoties ar kājām, sabiedrisko transportu vai velosipēdu, novirzot maģistrālo autotransporta plūsmu (Pilsētas transporta infrastruktūra atbilst vispārpieņemtai hierarhijai: gājējs, velobraucējs – sabiedriskais transports – privātais autotransports). Pilsētas attīstības stratēģijā, kā viens no mērķiem ir izvirzīts, ka 2030. gadā Rīgai jābūt gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam draudzīgai. Velobraucēju satiksme ir viena no visstraujāk augošajām motorizēto transportlīdzekļu alternatīvām galvaspilsētā. Kopš 2008. gada velobraucēju skaits audzis vairāk kā 5 reizes. Saskaņā ar aptaujas datiem 2013. gadā regulāri, vismaz reizi nedēļā ar velosipēdu pārvietoja 18.2% Rīgas pilsētas iedzīvotāju³. Ņemot vērā veloinfrastruktūras attīstības tendences, paredzams, ka velobraucēju skaitam būs tendence pieaugt.

² http://data.csb.gov.lv/pxweb/lv/Sociala/Sociala__isterm__dsamaksa/DS0070m_euro.px/?rxid=562c2205-ba57-4130-b63a-6991f49ab6fe

³ Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015.-2030. gadam



Grafiks Nr. 11. Aptaujas dati.

No 2013. gadā veiktā pētījuma par „Rīgas iedzīvotāju apmierinātība ar pašvaldību”, var iegūt aptuvenu transporta veidu lietotāju skaita sadalījumu pilsētā – aptuveni 50% iedzīvotāju ikdienā pārvietojas ar sabiedrisko transportu, 25% ar automašīnām un gandrīz 5% izmanto velosipēdu

Secinājumi:

Jau vairāk kā 10 gadus ir vērojams kopējā iedzīvotāju skaita Latvijā samazinājums, tomēr Rīgā tas pēdējo 10 gadu laikā ir procentuāli mazāks kā valstī kopumā, bet Pierīgas reģionā pat ir vērojams iedzīvotāju skaita palielinājums, kas nozīmē, ka ir aktuāla migrācija no lauku reģioniem uz Rīgu un Pierīgu.

Kopš 2006. gada ir pieredzēts gan automobilizācijas kritums, kas ilga 3 gadus un bija tieši saistīts ar ekonomiskajiem procesiem valstī, gan automobilizācijas līmeņa kāpums un pēdējo 3 gadu laikā ir vērojama stabila augšupeja. Šāds automobilizācijas līmeņa kāpums ir sagaidāms arī nākotnē.

No Rīgā iebrucšo/izbrucšo transportlīdzekļu sadalījuma pa virzieniem ir uzskatāmi redzams, ka vislielākās satiksmes plūsmas Rīgā iebruc no a/c A2 (Siguldas, Valmieras un Salacgrīvas virziens) un a/c A10 (Jūrmalas, Tukuma, Ventspils un Liepājas virziens).

Lai arī iedzīvotāju skaits Rīgā un Pierīgā kopā ir samazinājies, tomēr satiksmes intensitāte Rīgā ir augusi, kas liecina par augošo mobilitāti – cilvēku pārvietošanu pilsētā. Lielu daļu no pārvietošanas pilsētā rada Pierīgas iedzīvotāju pārvietošana, par ko liecina salīdzinoši augstais automobilizācijas līmenis un augošais iedzīvotāju skaits Pierīgā un augošās iebrucšās/izbrucšās satiksmes intensitātes Rīgā (atbilstoši LVC datiem).

Pieaugošais ar automašīnām veikto braucienu skaits atstāj ietekmi gan uz satiksmes infrastruktūru, gan to lietotājiem. Palielinoties intensitātes blīvumam, pieaug vides piesārņojums, mazinās sabiedriskā transporta nozīme un tā pārvietošanās ātrums.

2.3 Pieejamo pētījumu un izejas datu analīze par esošo situāciju turpmākai plānošanai (TS 5.1.2.3.)

2.3.1 Transporta attīstības tematiskā plānojuma sasaiste ar citiem Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes ietvaros izstrādātajiem nozaru tematiskajiem plānojumiem

Atbilstoši Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta izvēlētajai metodikai, jauno Rīgas teritorijas plānojuma (teritorijas plānojuma izstrādes uzsākta pamatojoties uz Rīgas domes 03.07.2012. lēmumu Nr.4936 „Par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes uzsākšanu”) pamatu veido 11 tematiskie plānojumi, un to izstrādes ietvaros tiek aplūkoti dažādi ar pilsētas teritorijas attīstību saistīti jautājumi. Līdzās transporta attīstības tematiskajam plānojumam, tiek izstrādāti vēl 10 tematiskie plānojumi.

Transporta attīstības tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros tika vērtēti šie nozaru tematiskie plānojumi. Noradāms, ka vairākos tematiskajos plānojumos (Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju, Mājokļu attīstības, Uzņēmējdarbības funkciju nodrošināšanai nepieciešamo teritoriju, Rīgas brīvostas, Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskā plānojumā) tiek minēts, ka tematiskais plānojums ir izstrādāts un savstarpēji saskaņots ar pārējiem tematiskajiem plānojumiem. Tā kā iepriekš minētie tematiskie plānojumi un transporta attīstības tematiskais plānojums tiek izstrādāti dažādos laika grafikos un termiņos, jāsecina, ka nav bijusi iespējama savstarpējā saskaņošana.

2.3.1.1 Ainavu tematiskā plānojuma izvērtējums

Ainavas kvalitāte un daudzveidība ir kopīgs resurss, un transporta infrastruktūra ir viens no ainavas pamatelementiem. Pārmaiņas transporta plānošanā, būtiski ietekmē ainavu pārveidošanos.

Tematiskajā plānojumā ir sniegtas vadlīnijas kompozīcijas elementiem, kas attiecas uz transporta infrastruktūru – skatīt 14. tabulu.

Tabula 14. Ainavu tematiskā plānojuma pētījums, datu analīze par esošo situāciju turpmākai plānošanai

Transporta infrastruktūras kompozīcijas elements	Kompozīcijas elementa apraksts	Datu analīze par esošo situāciju turpmākai plānošanai
Brīvības ielas ass	Rīgas galvenā šķērsass - Brīvības iela, Kaļķu iela, Akmens tilts, Uzvaras bulvāris (posmā līdz Uzvaras laukumam) – ir nozīmīgākā pilsētas iekšējās struktūras un piemiņas akcentu izvietojuma ass. Rīgas galvenā iela ir iedalīta trīs posmos, kas ir atšķirīgi pēc sava funkcionālā	<ul style="list-style-type: none"> Izkopt un pilnveidot pilsētelpu visā tās garumā – katru no atšķirīgām pilsētvides struktūrām vai objektiem, kas veidojušies dažādos laikmetos; kopējā vienojošā prasība varētu būt kvalitāte – plānojuma, telpiskā, būvmateriālu, publiskās ārtelpas un labiekārtojuma kvalitāte. Saglabāt un attīstīt pilsētas perimetrālās apbūves raksturu visā ielas garumā Teritorijā, kas atzīmēta kā „levads pilsētā” būtiski ir saglabāt un veidot pilsētas un ielas siluetu un koptēlu, galvenokārt vadoties no autobraucēja skatu leņķa un liela pārvietošanās ātruma, mazāk no gājēju un velobraucēju skatu leņķa un kustības ātruma. Teritorijā, kas atzīmēta kā „Pilsētas galvenā iela” būtiski ir saglabāt un veidot Brīvības ielai raksturīgo 6 stāvu

	<p>izmantojuma, ainavas uztveres un labiekārtojuma:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ievads pilsētā – Brīvības gatve, posmā no Bergu kalna līdz Teikas apkaimes centram; - Pilsētas galvenā iela - Brīvības iela, posmā no Teikas apkaimes centra līdz Bruņinieku ielai; - Pilsētas centra galvenā iela - Brīvības iela (posmā no Bruņinieku ielas), Kaļķu iela, Akmens tilts, Uzvaras bulvāris. 	<p>perimetrālās apbūves raksturu, ar arhitektoniski izteiksmīgām ēku ielas fasādēm, kas uztveramas vienlīdz labi gan no autobraucēja skatu leņķa ar vidēji lielu pārvietošanās ātrumu, gan no gājēju un velobraucēju skatu leņķa un salīdzinoši lēna pārvietošanās ātruma.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Teritorijā, kas atzīmēta kā „Pilsētas centra galvenā iela” ir saglabāt un veidot katram ielas posmam raksturīgo un savstarpēji atšķirīgo apbūves un telpas raksturu, galvenokārt vadoties no gājēju skatu leņķa un kustības ātruma, īpaši izceļot telpiski un ainaviski nozīmīgus elementus un skatus, kas uztverami no konkrētiem, statistiskiem skatu punktiem.
Daugava, Rīgas ostas galvenais kuģu ceļš	Teritorijas, kas ir nozīmīgas pilsētas uztveramībai, rada pirmo priekšstatu par pilsētu, tās formu, struktūru, mērogu un noskaņu. Nozīmīga pilsētas ainavas daļa. Nepieciešams atsevišķi veidot katra Rīgas ievadceļu telpiskās uztveres zonas koncepciju, iesaistot iedzīvotājus un iebraucējus, analizējot ainavas vērtības, struktūru, skatus, funkciju un nosakot ainavu kvalitātes mērķi. Koncepcijai jārada skaidrus priekšnosacījumus šīs telpas turpmākai attīstībai, struktūrai un nozīmei pilsētas kontekstā.	<ul style="list-style-type: none"> • Galvenie pilsētas vārti iebraucot pilsētā no jūras puses. Jāsaglabā Daugavas krastmalu ainavu dažādību, neskatoties uz Rīgas brīvdostas ražošanas teritoriju lielo īpatsvaru, pēc iespējas saglabājot esošās dabas ainavas starp ostas teritorijā attīstāmajām industriālajām ainavām.
Ceļš no Carnikavas, Jaunciema gatve un Viestura prospekts		<ul style="list-style-type: none"> • Jāsaglabā ainaviski nozīmīgā tālā skatu perspektīva uz Ķīsezeru iebraucot Rīgā no Carnikavas. • Viestura prospektā jāsaglabā esošā ainavu dažādība, pēc iespējas saglabājot esošās dabas ainavas starp ostas teritorijā attīstāmajām industriālajām ainavām un dzīvojamās apbūves teritoriju ainavām. • Jaunciema gatves rekonstrukcijas gadījumā, saglabāt izteikti apzaļumotas ielas ainavu. • Ņemot vērā, ka šajās teritorijās ir mežu platības, tad to apsaimniekošanā ieteicams neizmantot kailcirtes, bet citus ciršu veidus, kā arī vēlams ņemt vērā vadlīnijas mežu ainavu veidošanai un apsaimniekošanai
Ceļš no Jūrmalas un Lidostas, Lielirbes iela		<ul style="list-style-type: none"> • Jāsaglabā ceļam raksturīgā meža/apstādījumu joslu starp ceļu un lidostu Rīga, kas iezīmē pakāpenisku pāreju no Pierīgas uz blīvāk apbūvēto pilsētas teritoriju un veido saikni Beberbeķu kāpu joslu, ko ceļš šķērso pie pilsētas robežas.
Plānotais Ziemeļu koridors caur Kleistiem		<ul style="list-style-type: none"> • Jāsaglabā ainaviski nozīmīgā tālā skatu perspektīva pār Spilves pļavām iebraucot Rīgā no Babītes puses • Izbūvējot transporta infrastruktūru jāsaglabā Hapaka grāvja gultne, īstenojot estētiski un ekoloģiski pamatotus risinājumus (tiltu nevis caurteku īstenošana, gājēju ceļu izveide gar Hapaka grāvi utt.)
Ceļš no Jelgavas un Vienības gatve		<ul style="list-style-type: none"> • Jāsaglabā Vienības gatvei raksturīgā kastaņu aleja pēc iespējas garākā ielas posmā. • Ielas paralēlo brauktuvju vai labiekārtojuma elementos ieteicams izmantot vēsturisko akmens bruģa iesegumu, kas bija raksturīgs Vienības gatvei vairāk kā 100 gadu garumā
Ceļš no Bauskas un		<ul style="list-style-type: none"> • Jāsaglabā atsevišķie meža puduri un apstādījumu joslas gar ceļu, kas iezīmē pakāpenisku pāreju no Pierīgas apbūves

Ziepniekkalna iela		teritorijām uz pilsētas teritoriju.
Ceļš no Ogres un Maskavas iela		<ul style="list-style-type: none"> Jā saglabā zaļā meža josla gar ceļu no Salaspils līdz Taisnās un Maskavas ielas krustojumam, ne mazāk kā 30 m platumā. Jā saglabā esošā meža josla starp Maskavas ielu un Dārziņiem. Izveidot gājējiem un velobraucējiem piemērotu infrastruktūru. Ielas paralēlo brauktuvi vai labiekārtojuma elementos ieteicams izmantot vēsturisko akmens bruģa iesegumu, kas bija raksturīgs Maskavas ielai vairāk kā 100 gadu garumā Saglabāt arhitektoniski un tipoloģiski nozīmīgākās ēkas, īpaši koka apbūvi un tās lokālos kopumus. Jauno apbūvi veidot harmoniskā saskaņā ar esošās apbūves ritmu un mērogu, lielāka mēroga ēkas veidot attālināti no sarkanajām līnijām.
Ceļš no Ērgļiem un Augusta Deglava iela		<ul style="list-style-type: none"> Jā saglabā ainaviski nozīmīgā tālā skatu perspektīva uz Pētera Pāvila baznīcas torni
Plānotais Ziemeļu koridors caur Juglu		<ul style="list-style-type: none"> Nodrošināt atklātu skatu saglabāšanu uz Ķīšezeru un Juglas kanālu Saglabāt Juglas apkaimes augstbūvju siluetu kā vietzīmi ainavā
Esošais dzelzceļš	Esošās un plānotās dzelzceļa līnijas pilsētā nodrošina iespēju attīstīt ērtus pilsētas dzelzceļa transporta pakalpojumus, bet vienlaicīgi veido fiziskas un telpiskas barjeras.	Jā saglabā ainaviski nozīmīgās tālās skatu perspektīvas (brīvie skati) no dzelzceļa uz pilsētāinavu, prettrokšņu sienas izbūvējot tikai vietās, kur jā aizsargā esošā dzīvojamā apbūve no paaugstināta dzelzceļa trokšņa. Saglabāt vēsturiskās dzelzceļu staciju ēkas.
Plānotā "Rail Baltic" dzelzceļa trase	Plānotā "Rail Baltic" dzelzceļa ievada Rīgā un tā plānotā savienojuma variantu izvēle tiek veikta pēc Satiksmes ministrijas pasūtījuma izstrādes stadijā esošā projekta "Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums" ietvaros.	Nodrošināt nepieciešamos gājēju kustības šķērsojumus, samazinot dzelzceļa, kā fiziska šķēršļa ietekmi pilsētvidē Prettrokšņu sienas veidot kopā ar apstādījumu joslām, radot jaunas kvalitatīvas apstādījumu teritorijas, kā daļu no publiskās ārtelpas.
Lielceļi (ar kustības intensitāti)	Lielceļi pilsētā ar skatu punktiem uz nozīmīgām ainavām un akcentētas pilsētas ielas, t.sk. visi tilti pār Daugavu un viadukti (vairāklīmeņu krustojumu daļa) pilsētā.	<ul style="list-style-type: none"> Izstrādājot lielceļu, tiltu pār Daugavu un ievadu pilsētā ielu vai to posmu izbūves vai pārbūves projektus, ņemt vērā ielu esošo un vai plānoto apbūves struktūru, proporcijas un skatu punktus uz nozīmīgām ainavām un objektiem Tiltus pilsētā veidot pēc individuāliem projektiem, ne tikai funkcionālus, bet arī arhitektoniski izteismīgus. Labiekārtot un izgaismot patiltes, nodrošinot to funkcionālu izmantošanu un drošību. Transporta mezglu būves veidot pēc iespējas vairākos

		<p>līmeņos, t.sk. pazemē, paredzot apbūvi transporta būvju teritorijās un virs tām, kontekstā ar gājēju plūsmu kustības nodrošināšanu, samazinot transporta būvju ietekmi uz ainavu.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pieļaujams noteikt atšķirīgu apbūves augstumu teritorijās pie vairāklīmeņu viaduktiem un paaugstinātām transporta būvēm, paredzot salīdzinoši augstāku apbūvi, nekā teritorijās, kas tieši nerobežojas ar tām., izvērtējot skatu perspektīvas.
--	--	---

2.3.1.2 Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju tematiskā plānojuma izvērtējums

Kultūras pieminekļi nav atrauta pilsētvides sastāvdaļa, tie ir skatāmi kompleksi ar kopējo pilsētas plānošanu. Piemēram, pilsētbūvniecības pieminekļi būtiska ir arhitektoniski telpiskā vide, ko veido pilsētas dažādi plānojuma struktūras elementi, piemēram - ielas, laukumi, ceļi, apzaļumojums, ūdenstilpnes, kā arī apbūve un labiekārtojums.

Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju tematiskā plānojumā ir izvirzītas divas prasības, kas tieši attiecināmas un transporta plānošanu - skatīt 15. tabulu.

Papildus norādāms, ka pilsētai attīstoties un būvējot transporta infrastruktūru, arheoloģiskais mantojums var palikt neizpētīts vai pat iet bojā, tāpēc sevišķi būtiski būtu izvirzīt rekomendācijas šīs jomas saglabāšanai un attīstībai.

Tabula 15. Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju plānojuma pētījums, datu analīze par esošo situāciju turpmākai plānošanai

TmP izvirzītās prasības transporta plānošanai	Datu analīze par esošo situāciju turpmākai plānošanai
Nepieciešams izstrādāt vadlīnijas vēsturisko bruģa ielu uzturēšanai un saglabāšanai jeb vēsturisko bruģa ielu inventarizācija un attīstības programma	Problēmu Transporta attīstības tematiskā plānojuma ietvaros nerisina, izstrādājama atsevišķa programma
Veidojot kultūrvēsturiski vērtīgo objektu sarakstu un tā pārraudzības sistēmu, jāpaplašina izpratne par kultūrvēsturiski vērtīgiem objektiem, neaprobežojoties tikai ar ēkām un būvēm, bet iekļaujot objektu sarakstā arī inženiertehniskas būves un elementus, tai skaitā vēsturiskos ielu segumus, kuģu un laivu piestātnes, tiltus, utt.	Iestrādājams Kultūrvēsturiskā mantojuma attīstības programmā
Dzegužkalns - Nordeķi. Turpmākajā plānošanas procesā ir jāizvērtē iespēja pārkārtot plānotā Hanzas šķērsojuma turpinājuma izbūvei noteikto sarkano līniju izvietojumu, lai saglabātu vēsturiski vērtīgos pilsētbūvniecības elementus, vai arī jālemj par aizsardzības statusa likvidēšanu sarkanajās līnijās esošajai apbūves aizsardzības teritorijas daļai.	Hanzas šķērsojums ir RIAS noteikta pilsētas centra loka sastāvdaļa, kas kopā ar stāvparku sistēmu, sabiedrisko transportu un pilsētas loku paredzēts privātā autotransporta izmantošanas ērtuma un īpatsvara samazināšanai Rīgas centrā, atvēlot vairāk vietas kājāmgājējiem un velobraucējiem. Atbilstoši sabiedriskā transporta shēmai Hanzas šķērsojumā ir paredzēti tramvaja sliežu ceļi, kas ļautu būtiski optimizēt tramvaju maršrutus padarot vēl pievilcīgāku sabiedrisko transportu. Dotajā situācija plānotie Hanzas šķērsojuma pievedceļi, kas savieno Hanzas šķērsojumu ar Imantas, Ilģuciema, Dzirciema apkaimēm, šķērso Dzegužkalna apbūves aizsardzības teritoriju. Hanzas šķērsojuma un tā pievedceļu risinājumi (piemēram, ceļu mezglu veidi, pamat trases novietojums, joslu skaits u.c.) jāizvērtē atsevišķā pētījumā pielietojot transporta plūsmu modelēšanu un nosakot piemērotākos

	<p>risinājumus un ielas profilus, atbilstoši nākotnē sagaidāmajām transporta plūsmām un ņemot vērā pilsētas plānus veidot sabalansētu transporta sistēmu. Hanzas šķērsojuma iespējamie risinājumi atkarīgi arī no RZTK risinājumiem un realizācijas laika.</p>
--	--

2.3.1.3 Mājokļu attīstības tematiskā plānojuma izvērtējums

Tematiskajā plānojumā veikta plaša jomas analīze, izvērtējot daudzus aspektus. Plānošanas dokumentā tiek skatīts, kāds mājoklis ir vērtīgāks no iedzīvotāja viedokļa. Secināms, ka iedzīvotāji vēlas plašu pakalpojumu klāstu, tai skaitā labu transporta infrastruktūru (dažādi sabiedriskā transporta pakalpojumi, piebraucamo ceļu un citu līnijbūvju nepieciešamība), pretī izvirzot pretenzijas pret troksni, vibrācijām un gaisa piesārņojumu. Tas uzliek lielu atbildību plānojot pilsētas satiksmes infrastruktūru.

Izvērtējot Mājokļu attīstības tematisko plānojumu, jāsecina, ka iedzīvotāju blīvums pilsētās nozīmē īsākus braucienus uz darbu un pakalpojumu saņemšanai, intensīvāku sabiedriskā transporta izmantošanu. Pilsētas transporta plānošanā tad varam domāt par “pilsētas ekosistēmu”, kas virzīsies uz klimata pārmaiņu mazināšanu - uzlabotu transportu un tīru enerģiju. Izvirzītās prasības transporta jomas attīstībai skatīt 16. tabulā.

Tabula 16. Mājokļu attīstības tematiskā plānojuma pētījums, datu analīze par esošo situāciju turpmākai plānošanai

TmP izvirzītās prasības transporta plānošanai	Datu analīze par esošo situāciju turpmākai plānošanai
Dzelzceļa stacija veidojama 500 m attālumā jaunajās apbūves teritorijās	Uzskatāms par labu sabiedriskā transporta nodrošinājumu, var samazināt prasības attiecībā uz citiem sabiedriskā transporta veidiem, to maršrutu plānošanu.
Sabiedriskā transporta pieturvietas, kur reisu skaits ir biežāk kā vienu reizi 5 minūtēs - līdz 300 m attālumam jaunajās apbūves teritorijās	Prasība jaunās apbūves teritorijās ar iedzīvotāju skaitu vismaz 200 cilvēku nodrošināt ar sabiedrisko transportu pieejamā attālumā. Pieņemams attālumam ir līdz 500m no jaunās apbūves teritorijas. Šāda prasība jāievēro, ja tuvākā pieejamā sabiedriskā transporta pietura atrodas vairāk kā 1km attālumā no jaunās dzīvojamās apbūves teritorijas.
Minimālais nodrošinājums - pieturvietas, kur reisu skaits ir vienu reizi 15 minūtēs - līdz 300 m attālumam	TmP sastāvā pieņemts: Pilsētas kodolā jānodrošina pieturvietu sasniedzamība 300m attālumā no dzīvojamās apbūves. Ārpus pilsētas kodola – 500m un mazstāvu dzīvojamās apbūves gadījumā tie var būt arī 700m.
Noteikt diferencētas prasības autonomvietņu nodrošinājumam pilsētas teritorijas dažādās daļās ⁴ . Mērķis – autonomvietņu deficīta samazināšana un alternatīvu pārvietošanas veidu veicināšana.	Diferencētas prasības iestrādājamas jaunajā teritorijas plānojumā.
Elektroautomobiļu uzlādes vietu ierīkošana	Katrai mājai vēlams ierīkot elektroautomobiļu uzlādes vietu.

2.3.1.4 Uzņēmējdarbības funkciju nodrošināšanai nepieciešamo teritoriju tematiskā plānojuma izvērtējums

Efektīva uzņēmējdarbība ir iespējama, ja ir sakārtota uzņēmumiem nepieciešamās tehniskās infrastruktūras – transporta, sakaru, enerģētikas, ūdensapgādes u.c. pieejamība un kvalitāte.

Uzņēmējdarbības funkciju nodrošināšanai nepieciešamo teritoriju tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros 2014. gada oktobrī izstrādāts pētījums „Uzņēmējdarbības funkciju

⁴ RDPAD veiktā autonomvietņu pētījuma secinājumi un priekšlikumi.

nodrošināšanai nepieciešamo teritoriju telpiskās struktūras izstrāde”. Dokumenta ietvaros veiktās Rīgas uzņēmēju aptaujas rezultāti liecina, ka ikvienu uzņēmumu Rīgas pilsētā, neatkarīgi no to lieluma vai saimnieciskās darbības specifikas, satrauc jautājumi, kas attiecas uz transporta organizāciju un publisko infrastruktūru, tostarp, ielu segumu un autostāvvietām. Uzņēmējdarbības vides sakārtošanai izvirzītas virkne prasību, kas skar transporta jomu, skatīt 17. tabulu.

Tabula 17. Uzņēmējdarbības funkciju nodrošināšanai teritoriju tematiskā plānojuma pētījums, datu analīze par esošo situāciju turpmākai plānošanai

TmP izvirzītā prasība transporta plānošanai	Datu analīze par esošo situāciju turpmākai plānošanai
Vējažsala – ražošanas attīstības teritorija: sabiedriskā transporta pieejamības uzlabošana.	Sabiedriskā transporta pieejamības nodrošināšana ir visiem plānotajiem transporta plūsmas attīstības risinājumiem
Čiekurkalns – loģistikas, ražošanas attīstības teritorija: sabiedriskā transporta pieejamības uzlabošana.	Sabiedriskā transporta pieejamības nodrošināšana ir visiem plānotajiem transporta plūsmas attīstības risinājumiem
Granīta iela – ražošanas attīstības teritorija: sabiedriskā transporta pieejamības uzlabošana.	Sabiedriskā transporta pieejamības nodrošināšana ir visiem plānotajiem transporta plūsmas attīstības risinājumiem
Ziepiņkalns – ražošanas attīstības teritorija: izstrādātu ielu struktūras un galveno inženierkomunikāciju izvietojuma risinājumus.	Inženierkomunikāciju izvietojuma risinājumi iestrādājami būvprojektos
Zasulauks – ražošanas un vieglās ražošanas attīstības teritorija: transporta infrastruktūras sakārtošana, ielu seguma un ielu platuma maiņa.	Ielu segumu un ielu platuma maiņas ietveramas būvprojektos ielu sarkanajās līnijās
Transportmijas (park&ride) projekta pilnīga ieviešana un darbības nodrošināšana.	Transporta attīstības tematiskā plānojumā skatīti stāvparku risinājumi
Atbalsts elektrotransporta attīstībai Rīgas pilsētā.	Elektrotransporta uzlādes vietas nodrošināmas tehniskajos risinājumos.
Attīstot pilsētas satiksmes infrastruktūras teritorijas, jāņem vērā noteikto pakalpojumu centru teritoriju novietojums, nosakot tādas satiksmes infrastruktūras risinājumus, kas veicina pakalpojumu centru sasniedzamību, īpašu uzmanību pievēršot kājāmgājēju un velobraucēju infrastruktūras nodrošināšanai, satiksmes mierināšanas pasākumiem.	Transporta attīstības tematiskā plānojumā ietvertot risinājumu priekšlikumus, uzmanība pievērsta kājāmgājēju un velobraucēju infrastruktūras nodrošināšanai, satiksmes mierināšanas pasākumiem.

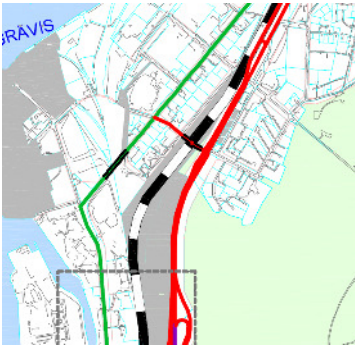
2.3.1.5 Rīgas brīvostas tematiskā plānojuma izvērtējums

Rīgas brīvostas darbība nav iespējama bez sabalansētas transporta infrastruktūras – tai jābūt savienotai ar kopējo valsts un starptautisko transporta tīklu, lai varētu efektīvāk un izdevīgāk nodrošināt jūras kravu kustību. Tematiskais plānojums skata virkni jautājumu ostas attīstībai, tostarp skatot arī transporta problēmas, kas ir viens no būtiskākajiem aspektiem. Atzīmējams, ka tematiskā plānojuma ietvaros tiek ierosināti arī transporta attīstībai būtiski risinājumi, skatīt 18. tabulu.

Tabula 18. Rīgas brīvostas tematiskā plānojuma pētījums, esošo datu analīze par esošo situāciju turpmākai plānošanai.

TmP izvirzītās prasības un risinājumi transporta plānošanai	Datu analīze par esošo situāciju turpmākai plānošanai
Ūdensmalu pieejamība Rīgas brīvostas teritorijā	
Mangaļsala Trūkst autostāvvietu, un mašīnas var likt tikai gar ceļa malām, bet ceļš ir pārāk šaurs, lai tur varētu droši un ērti novietot mašīnas.	Prasība ietverama ielu pārbūves būvprojektos

<p>Mangaļsala II Trūkst autostāvvietu, un mašīnas var likt tikai gar ceļa malām, bet ceļš ir pārāk šaurs, lai tur varētu droši un ērti novietot mašīnas.</p>	<p>Prasība ietverama ielu izbūves būvprojektos, veidojami papildus stāvlaukumi</p>
<p>Ostu transporta tīkla noslodzes problēmas</p>	
<p>Mangaļsala Kravas transportam ir jābrauc apkārt Vecdaugavas liegumam pa ielām, kas nav piemērotas kravas auto satiksmei un ved cauri blīvi apdzīvotiem rajoniem – Vecāču prospektu, Mangaļu prospektu, Stāvvadu ielu u.c.</p>	<p>Tiek plānots Laivinieku ielas pagarinājums pāri Audupei, lai ērtāk pieslēgtu Mangaļsalu pārējai pilsētai. Šis pagarinājums tiek plānots 2 posmos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1.posms savienos Atlantijas ielu ar Vecāču prospektu un Jaunciema gatvi; • 2.posms savienos abus Audupes krastus – Laivinieku ielu ar Mangaļsalu. <p>Tiek izstrādāta būvniecības iecere un notiek skaņošana Būvvaldē. Problēma ar posma izbūvi - plānotais ielas pagarinājums ir paredzēts paaugstinātās bīstamības objektu ierobežojumu zonās; tas ir jautājums, kuru ir iespējams atrisināt ar dažādiem tehniskiem paņēmieniem.</p> <p>Izbūvētais pagarinājums noņems noslodzi no Vecāču un Mangaļu prospekta, gar kuriem ir izvietota dzīvojamā apbūve.</p>
<p>Kravas transports izmanto Mangaļsalas dzīvojamā rajona ielas, kas nav piemērotas intensīvai kravas auto satiksmei – Traleru ielu, Albatrosu ielu, Veiksmes ielu u.c. Šīs ielas ir sliktā stāvoklī, vairākas vietās pie straujiem pagriezieniem nav ietves, radot bīstamas situācijas iedzīvotājiem, kas iet pa šīm ielām utt.</p>	<p>Lai arī Laivinieku ielas pagarinājums atrisinās kravas transporta tranzītu caur dažādiem dzīvojamiem rajoniem, kas atrodas pa ceļam uz Mangaļsalu, tas neatrisinās to, ka kravas auto turpinās braukt pa Mangaļsalas ielām, kuras intensīvi izmanto iedzīvotāji.</p> <p>Iepriekš ir bijuši paredzēti dažādi mazi uzlabojumi (izbūvēt ietves, uzlabot ceļu stāvokli u.c.), taču to realizācijai ir bijis nepieciešams atsavināt zemes no īpašniekiem, priekš kā nav pieticis līdzekļu un iespēju.</p> <p>Šobrīd nav paredzēta ne alternatīva, pa kuru šie kravas auto varētu braukt, nedz arī kāda iespēja realizēt papildus prettrokšņa vai drošības pasākumus, kas varētu samazināt transporta ietekmi uz dzīvojamām teritorijām un uzlabot vietējo iedzīvotāju drošību. Kamēr nav alternatīvas/papildus pasākumi, uzņēmumi nedrīkst palielināt savu darbības intensitāti.</p>
<p>Rīnūži Uzņēmumu piekļuvei kravas transports izmanto dzīvojamā rajona ielas, kas nav piemērotas intensīvai kravas auto satiksmei – Meldru ielu, Emmas ielu, Vecāču prospektu, Atlantijas ielu u.c.</p>	<p>Šo problēmu atrisinās Laivinieku ielas pagarinājuma 1.posms, kas ir aprakstīts pie problēmas Nr.1, jo kravas auto, kas dosies uz Rīnūžiem, nevajadzēs braukt caur Vecmīlgrāvja un Vecdaugavas dzīvojamam rajonam.</p>
<p>Vecmīlgrāvis Uzņēmumu piekļuvei, kas atrodas Meldru ielā, kravas transports izmanto dzīvojamā rajona ielas, kas nav piemērotas intensīvai kravas auto satiksmei – Meldru ielu, Emmas ielu u.c.</p>	<p>Šobrīd nav paredzētas ne alternatīvas šīm ielām, ne arī konkrēti drošības vai prettrokšņa pasākumi, kas varētu samazināt kravas transporta ietekmi uz dzīvojamo vidi.</p> <p>Ja šobrīd nav iespējams nodrošināt alternatīvu kravas auto kustībai, tad būtu jāuzlabo drošība un jāsamazina trokšņa piesārņojums uz Meldru u.c. dzīvojamā rajona ielām. Kamēr tas nav izdarīts, uzņēmumi nedrīkstēt palielināt savu darbības intensitāti.</p>
<p>Mīlgrāvis un Sarkandaugava Ezera ielas pārbrauktuve bieži un ļoti ilgi ir slēgta. Pie pārbrauktuves ir zīme, ka tā var būt slēgta līdz pat 2 stundām. Gājējiem bieži nav iespējams tikt pāri vairākas stundas pēc kārtas. Tilta ielas pārbrauktuve - bieži veidojas garas sastrēgumu rindas, tur stāv gan vieglās automašīnas,</p>	<p>Šobrīd ir priekšlikums no LDz par Mangaļu preču stacijas rekonstrukciju, kā rezultātā būtu jāslēdz Ezera ielas pārbrauktuve un jāizbūvē pār sliedēm gājēju pāreja. Tādā gadījumā auto vairs vispār nebūtu iespējams piebraukt Mīlgrāvim no šīs puses un būtu jābrauc apkārt - zem Jaunciema gatves, bet gājējiem situācija uzlabotos, jo būtu uzlabota iespēja šķērsot</p>

<p>gan arī kravas auto.</p>	<p>sliedes esošajā vietā.</p> <p>Šis priekšlikums ir skatāms plašākā RTP2030 kontekstā, kā arī nav skaidrs par šī priekšlikuma realizējamību un izpildes termiņu. Šobrīd RTP2006-2018 ir noteikts, ka Ezera ielā ir jābūt divlīmeņu pārbrauktuvei. LDz neveiks stacijas rekonstrukciju, ja vien netiks slēgta Ezera ielas pārbrauktuve.</p> <p>Sarunās ar Mīlgrāvja iedzīvotājiem tika ierosināts noteikt konkrētus laikus, kuros pārbrauktuve būs pārbraucama, kā arī izbūvēt gājēju tiltu pār sliedēm.</p> <p>Lai samazinātu automašīnu plūsmu, kas šķērso Tilta ielas pārbrauktuvi, tiek plānota Tvaika ielas rekonstrukcija, kas sastāv no 2 posmiem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1.posms – pie esošās Tvaika ielas kapacitātes tiek izbūvēts Skultes pārvads no Tvaika ielas uz Viestura prospektu; • 2.posms – tiek paplašināta Tvaika iela, lai uzlabotu tās kapacitāti un caurlaides spēju. <p>Šobrīd ir uzsākta jauna būvprojekta izstāde, lai pārvietotu trasi tālāk no dzīvojamās mājām Viestura prospektā un Tvaika ielā.</p> <p>Slēdzot Ezera ielas dzelzceļa pārbrauktuvi, tiek likvidēts viens no diviem autotransporta savienojumiem ar pilsētas ielu tīklu ievērojamai Mīlgrāvja apkaimes daļai, kurā izvietoti gan paaugstināta riska objekti, gan dzīvojamās teritorijas. Izveidojoties avārijas situācijai uz vienīgā palikušā savienojuma, var tikt radīti šķēršļi operatīvā transporta piekļuvei minētajai apkaimes daļai. Ņemot vērā iepriekš minēto, Ezera ielas dzelzceļa pārbrauktuve un atbilstošās ielu sarkanās līnijas ir saglabājamās.</p> <p>Transporta TmP grafiskajā daļā piedāvāts risinājums tuneļa izbūvei Lēdurgas ielas trasē, kas savienotu Viestura prospektu ar Ezera ielu.</p> 
<p>Kundziņšala un Eksportosta. Saistībā ar uzņēmumu attīstību, Kundziņsalā pieaugs kravas auto un dzelzceļa kravu satiksme uz/no Kundziņsalas. Tilts, kas atrodas salas dienvidos, nespēj nodrošināt nepieciešamo kapacitāti Kundziņsalas uzņēmumu attīstībai, arī tilts salas austrumos nav piemērots intensīvai kravas auto kustībai.</p> <p>Kravu vilcienu kustība un manevrēšana uz/no Krasta stacijas rada sastrēgumus pie iebrauktuves Andrejsalā.</p>	<p>Šobrīd netiek plānots uzlabot šo pārbrauktuvi, taču globāli šo problēmu varētu risināt jauns tilts no/uz Kundziņsalas (salas austrumos), kas iekļautu sevī arī divlīmeņu pārbrauktuvi pār sliedēm un kuru varētu izmantot arī sabiedriskais transports un salas iedzīvotāji.</p> <p>Rīgas brīvdostas pārvalde šobrīd plāno vairākus projektus saistībā ar pieaugošo kravas auto un dzelzceļa satiksmi uz/no Kundziņsalas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kundziņsalas dienvidos esošo tiltu, kas šobrīd funkcionē gan kā auto, gan dzelzceļa tilts, ir plānots pārveidot par tikai auto tiltu, tādējādi uzlabojot kravas auto caurlaidību. Ir svarīgi,

	<p>lai šo tiltu varētu izmantot ne tikai ostas kravas transports, bet arī citi auto;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kundziņsalas dienvidos (uz A no topošā auto tilta) ir plānots uzbūvēt jaunu dzelzceļa tiltu, palielinot dzelzceļa kravu caurlaidību. Šo ir plānots attīstīt, kad tiks izbūvēts Tvaika ielas rekonstrukcijas 1.posms. <p>Šobrīd nav konkrēti skaidra ne šo projektu precīzā konfigurācija, ne nepieciešamās izmaiņas sarkanajās līnijās, nedz arī šo projektu izpildes termiņi, bet tiek paredzēts, ka tie tiks realizēti šajā plānošanas periodā līdz 2030.g. Konkrēti risinājumi un to izpildes termiņi tiks precizēti turpmākajā plānošanas procesā. Papildus augstāk minētajiem projektiem Rīgas brīvostas pārvalde plāno jaunu tiltu Kundziņsalas austrumos (uz ziemeļiem no esošā tilta), lai kravas auto iebrūcot no salas D būtu iespējams izbraukt ārā A, kur šobrīd atrodas tikai viens tilts, kas nav piemērots intensīvai kravas auto satiksmei.</p> <p>Uzbūvējot jaunu tiltu uz ziemeļiem no esošā tilta tiks uzlabota transporta organizācija. Šobrīd gan šī tilta izbūves plānus apdraud T2 Terminal naftas vada ierobežojuma zona.</p> <p>Šobrīd vēl nav skaidrības par šīs ieceres konkrēto konfigurāciju, izpildes laiku vai realizējamību. Konkrēti risinājumi un to izpildes termiņi tiks precizēti turpmākajā plānošanas procesā.</p>
<p>Daugavgrīva, Bolderāja, Krievu sala, Spilve, Ilģuciems.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Daugavgrīvas iela un vēlāk šoseja, kas tālāk pāriet Gaigalas ielā, pēc tam Flotes ielā, ir šaura un nav piemērota intensīvai kravas auto kustībai. • Zilā ielā bieži ir kravas auto sastrēgumi, un ir vienīgais ceļš, pa kuru Krēmeru iedzīvotāji var tikt uz savām mājām. • Silikātu ielas pārbrauktuve – iedzīvotāji sūdzas par to, ka pārbrauktuve ir bieži slēgta un operatīvais transports laicīgi netiek pie iedzīvotājiem/uz slimnīcu. • Parādes ielas pārbrauktuve savieno Daugavgrīvas dzīvojamo rajonu ar galveno ceļu uz pilsētas centru, bet pārbrauktuve ir bieži slēgta, jo vilcieni ar gariem kravu sastāviem kursē uz ostas uzņēmumiem. • Flotes iela, sākot no Parādes ielas līdz tās galam, ir sliktā tehniskā stāvoklī un nav piemērota intensīvai kravas auto satiksmei. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plānošanas periodā līdz 2030. gadam netiek plānots uzlabot Daugavgrīvas šoseju vai paredzēt kādu alternatīvu, kas varētu uzlabot kravas transporta kustību no centra uz Daugavgrīvu. Uz doto brīdi ir izstrādāts projekts no Lidoņu ielas līdz Podraga ielai jeb perspektīvai RZTK līnijai, bet šajā plānošanas periodā nav paredzēts to realizēt; nākamajā plānošanas periodā varētu tikt apskatīti dažādi uzlabojumi, kas iekļauj Kleistu tilta izbūvi, Buļļupes tilta (Flotes iela) pieeju izbūvi u.c. • Zilā ielā šobrīd tiek rekonstruēta, kā rezultātā ir sagaidāms, ka situācija uzlabosies. • Plānošanas periodā līdz 2030. gadam netiek plānots uzlabot Silikātu ielas pārbrauktuvi; jautājums varētu tikt skatīts nākamajā plānošanas periodā. Globāli šo problēmu var risināt Kleistu ielas tilta izbūve un Buļļupes tilta pieeju izbūve, bet esošajā plānošanas periodā līdz 2030.g. tas netiek plānots. • Plānošanas periodā netiek plānots uzlabot šo Parādes ielas pārbrauktuvi; jautājums varētu tikt skatīts nākamajā plānošanas periodā. Globāli šo problēmu var risināt Kleistu ielas tilta izbūve un Buļļupes tilta pieeju izbūve, bet esošajā plānošanas periodā līdz 2030.g. tas netiek plānots. • Ir uzsākta projektēšana un ir plānots realizēt izbūvi šajā plānošanas periodā.

<p>Galvenie Rīgas brīvostas kravu maršruti</p> <p>Pasaules</p> <ul style="list-style-type: none"> Galvenie pasaules maršruti Galvenie maršruti Galvenie maršruti Galvenie maršruti Galvenie maršruti Galvenie maršruti Galvenie maršruti Galvenie maršruti Galvenie maršruti Galvenie maršruti <p>Transporta maršruti</p> <ul style="list-style-type: none"> Kravas transporta uz Rīgas brīvostu pa dūmekļa ceļiem Kravas transporta pa ceļiem Kravas transporta atļautie maršruti Kravas transporta maršruti ar lauku ierobežojošiem <p>Kravas transporta pa ceļiem</p> <ul style="list-style-type: none"> Kravas transporta atļautie maršruti Kravas transporta maršruti ar lauku ierobežojošiem 	<p>Priekšlikums ņemts vērā plānojot un izstrādājot Transporta tematiskā plānojuma grafisko daļu.</p>
<p>Kravas transporta pārvadājumu problēmas</p> <p>Pasaules</p> <ul style="list-style-type: none"> Galvenie pasaules maršruti Galvenie maršruti Galvenie maršruti Galvenie maršruti Galvenie maršruti Galvenie maršruti Galvenie maršruti Galvenie maršruti Galvenie maršruti Galvenie maršruti <p>Problēmas</p> <ul style="list-style-type: none"> Kravas transporta problēmas Problēmas ar pārvadātājiem un lauku ierobežojumiem <p>Kravas transporta pārvadājumu problēmas</p> <ul style="list-style-type: none"> Kravas transporta atļautie maršruti Kravas transporta maršruti ar lauku ierobežojošiem Rīgas brīvostas kravas transporta maršruti 	<p>Risinājumi izskatīti un iekļauti 3.6. nodaļas risinājumu sadaļā.</p>

<p>Kravas transporta pārvadājumu problēmu risinājumi</p>	<p>Priekšlikums ņemts vērā plānojot un izstrādājot Transporta tematiskā plānojuma grafisko daļu.</p>
---	--

2.3.1.6 Meliorācijas attīstības tematiskā plānojuma izvērtējums

Pašvaldības nozīmes koplietošanas meliorācijas sistēmas ir koplietošanas meliorācijas sistēmas, kas būtiski ietekmē ūdens režīmu pašvaldības teritorijas plānojumā noteiktajās apbūves un dabas pamatnes teritorijās, infrastruktūras objektos (ielās, ceļos, ūdenssaimniecības objektos, pašvaldības polderos).

Ielas un uzbērumi būtiski norobežo virszemes noteci, tāpēc transporta tematiskajā plānojumā tiek vērtētas dažādu komunikāciju un būvju savstarpējā mijiedarbība ielu sarkanajās līnijās. Ūdensobjektu piesārņojuma jautājumi risināti Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskajā plānojumā.

Tabula 19. Meliorācijas attīstības tematiskā plānojuma pētījums, esošo datu analīze par esošo situāciju turpmākai plānošanai

TmP izvirzītās prasības un risinājumi transporta plānošanai	Datu analīze par esošo situāciju turpmākai plānošanai
<p>Kanālu iela kā dambis Kanāla ielas apbūve plūdu laikā ir pakļauta applūšanas riskam</p>	<p>Jāveic ielas rekonstrukcija, paaugstinot klātnes līmeni, jāierīko pretplūdu regulatori un sūkņu stacija. Iela būvēta kā dambis, bet tās klātnes atzīme ir zemāka par maksimālo plūdu līmeni.</p>
<p>Projektējot transporta infrastruktūru, vienlaikus ar transporta objektu vietās, kur tas iespējams, ir jāprojektē virszemes lietusūdens savākšanas sistēmu. Novadgrāvji gar ielām ir piegružoti ar sadzīves atkritumiem, atsevišķas novadgrāvju daļas aizbērtas.</p>	<p>Iespēju robežās iestrādāti risinājumi tālākajām darbībām, kas veicina atklātu lietus novadīšanas sistēmu saglabāšanu un tālākā nākotnes perspektīvā – jaunu sistēmu izveidi. Pasākumi paredzami pie ielu būvprojektu izstrādes.</p>

2.3.1.7 Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskā plānojuma izvērtējums

Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam tiek izceltas dabas teritoriju telpiskās struktūras, akcentējot ūdensmalas kā būtisku dabas resursu. Tematiskajā plānojumā norādīts, ka ūdensmalu izmantošanā nepieciešama atbilstoša infrastruktūra, kas būtu piemērota šī

rekreācijas veida nodrošināšanai: piebraukšanas ceļi, autostāvvietas, velonovietnes un ietves (ceļiņi) gājējiem, skatīt 20. tabulu.

Tabula 20. Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskā plānojuma pētījums, esošo datu analīze par esošo situāciju turpmākai plānošanai

TmP izvirzītās prasības un risinājumi transporta plānošanai	Datu analīze par esošo situāciju turpmākai plānošanai
Transporta pieturvietas 500m attālumā ap potenciālo peldvietu / atpūtas vietu	Transporta attīstības tematiskā plānojumā ietverot risinājumu priekšlikumus, uzmanība pievērsta kājāmgājēju un velobraucēju infrastruktūras nodrošināšanai, satiksmes mierināšanas pasākumiem.

2.3.1.8 Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tematiskā plānojuma izvērtējums

Pilsētas ārtelpa un tās publiski lietojamā daļa ir pilsētas iedzīvotāju ikdienas dzīves un tās viesu lietojuma neatņemamā sastāvdaļa. Tai jānodrošina cilvēku galvenās tiesības uz atpūtu, darbu un drošību.

Tematiskajā plānojumā teikts, ka pilsētas publiskajā ārtelpā izdalāmas lineāras struktūras: gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam draudzīgas ielas, zaļie koridori, pieejamas ūdensmalas, labiekārtotas krastmalas, mazas, daļēji meliorētas upītes un strauti kā būtiski zaļo koridoru pamatelementi, zaļie loki.

Satiksmes un transporta infrastruktūra pēc būtības ir publiski lietojama pilsētas ārtelpas struktūra, tāpēc abi tematiskie plānojumi - Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu un Transporta attīstības tematiskais plānojums skata līdzīgas problēmas dažādos aspektos, skatīt 21. tabulu.

Tabula 21. Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tematiskā plānojuma pētījums, esošo datu analīze par esošo situāciju turpmākai plānošanai

TmP izvirzītie nosacījumi transporta plānošanai	Datu analīze par esošo situāciju turpmākai plānošanai
Nosacījumi B kategorijas ielām	
<ul style="list-style-type: none"> Abās pusēs veido apstādījumu buferzonu ar trīspakāpju stādījumiem (tostarp, kokiem un krūmiem), kuras galvenais uzdevums ir vides kvalitātes uzlabošana (gaisa piesārņojuma un trokšņa mazināšana). Buferzonas platumu nosaka detalizētākā plānošanas līmenī vai projektā (ielas profilā). <ul style="list-style-type: none"> Veido vairāklīmeņu šķērsojumus. Veido nodalītas autotransporta, gājēju un velosipēdistu kustības zonas. 	Priekšlikums ņemts vērā plānojot un izstrādājot Transporta tematiskā plānojuma grafisko daļu, tas iestrādājams jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā un tālāk ievērojams, īstenojot būvprojektus.
Nosacījumi C kategorijas ielām	
<ul style="list-style-type: none"> Atsevišķās vietās ar intensīvu transporta un gājēju kustību pieļaujami vairāklīmeņu ielu šķērsojumi. Paredz ar luksoforiem regulējamus krustojumus. 4 joslu ielās krustojumus veido ar drošības salām. Ielās ar intensīvu transporta kustību var veidot marķētas sabiedriskā transporta joslas. Veido nodalītas autotransporta, gājēju un velosipēdistu kustības zonas. Nodrošina automašīnu un velosipēdu stāvēšanu ielās vai tuvākajā 	Priekšlikums ņemts vērā plānojot un izstrādājot Transporta tematiskā plānojuma grafisko daļu, tas iestrādājams jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā un tālāk ievērojams, īstenojot būvprojektus.

apkārtnē.	
Nosacījumi D kategorijas ielām	
<ul style="list-style-type: none"> • Paredz ar luksoforiem regulējamus krustojumus. • 4 joslu ielās krustojumus veido ar drošības salām. • Ielās ar intensīvu transporta kustību var veidot marķētas sabiedriskā transporta joslas. • Velojoslas var ierīkot brauktuves daļā. • Nodrošina automašīnu un velosipēdu stāvēšanu ielās vai tuvākajā apkārtnē. • Var paredzēt autotransporta un kravu transporta kustību ierobežojumus. • Kur iespējams, ielu posmos ierīko apstādījumu salas vai apstādījumu joslas. • Pieļaujama distanču samazināšana starp gājēju pārejām. • Ielās, kurās ir lielas gājēju plūsmas un kurās nav sabiedriskais transports, pieļaujami satiksmes nomierināšanas pasākumi – ātrumvaļņi, brauktuves daļas samazināšana un tml. • Pieļaujama aktīva ielu fasāžu frontes veidošana ēku pirmajos stāvos. • Skaņu barjeras veido kā zaļās sienas vai apzaļumotās sienas. 	<p>Priekšlikums ņemts vērā plānojot un izstrādājot Transporta tematiskā plānojuma grafisko daļu, tas iestrādājams jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā un tālāk ievērojams, īstenojot būvprojektus.</p>
Nosacījumi E kategorijas ielām	
<ul style="list-style-type: none"> • Ietvi veido vienā līmenī ar brauktuvi, marķējot to ar citas krāsas un/vai materiāla segumu. • Ja satiksmes intensitāte nav liela, veido apvienotās satiksmes telpas ielas, nenodalot ietves un gājēju pārejas. • Ielās izmanto piemērotus satiksmes nomierināšanas paņēmienus (izbūvē ātrumvaļņus), posmos samazina brauktuves platumu, u.tml.). • Pārbūvējot ielas, gājēju pārejas izbūvē vienā līmenī ar ietvi. • Pārbūvējot ielas, ja tajās nav apstādījumu joslu, izvērtē iespēju apstādījumu posmus "salas", veidot autostāvvietu joslā vai ietves daļā, paredzot vismaz 1,20 m gājēju satiksmes zonu. Ap kokiem ierīko aizsargrežģi, lai mazāk ietekmētu ietves funkcionalitāti. 	<p>Priekšlikums ņemts vērā plānojot un izstrādājot Transporta tematiskā plānojuma grafisko daļu, tas iestrādājams jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā un tālāk ievērojams, īstenojot būvprojektus.</p>

2.3.1.9 Aizsargjoslu un probežojumu tematiskā plānojuma izvērtējums

Aizsargjoslas gar ielām, autoceļiem un dzelzceļiem tiek noteiktas ar Aizsargjoslu likuma 13. pantu, lai samazinātu ielu, autoceļu un dzelzceļu negatīvo ietekmi uz vidi, nodrošinātu transporta maģistrāļu ekspluatāciju un drošību, kā arī izveidotu no apbūves brīvu joslu, kas nepieciešama ielu un autoceļu rekonstrukcijai.

Pilsētās un ciemos gar ielām un autoceļiem aizsargjoslas nosaka lokālplānojumos vai detālplānojumos, normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā, un atzīmē zemes gabalu robežplānos kā sarkano līniju (esoša vai projektēta ielas robeža), saskaņā ar MK 10.04.2001. noteikumiem Nr.162 "Autoceļu aizsargjoslu noteikšanas metodika". Līdz ar to, ka Aizsargjoslu likums neparedz šīs aizsargjoslas noteikšanu teritorijas plānojumā - Aizsargjoslu TmP attēlotas spēkā esošās ielu sarkanās līnijas.

2.3.1.10 Valsts un pašvaldības funkciju nodrošināšanai nepieciešamo teritoriju tematiskā plānojuma izvērtējums

Tematiskajā plānojumā noteikti kritēriji, kad nepieciešamas jaunas teritorijas transporta infrastruktūras attīstības funkcijas īstenošanai:

1. Nodrošināt teritorijas, lai sasniegtu šādus rādītājus:

- 1.1. 90% - 100% nodrošinājuma ar izbūvētu ielu tīklu attiecībā pret plānotajām ielu sarkanajām līnijām.
- 1.2. Ielās ir normāla satiksme, bez sastrēgumiem.
- 1.3. Ir izbūvētais veloceļš, iespēja droši pārvietoties pa alternatīviem ceļiem (gājēju celiņiem, pa parkiem, pa meža takām u.c.) ar velosipēdu, ir velonovietnes.
- 1.4. Labs veloceļa komforts un dizains.
- 1.5. Nav velobraucēju būtisku sūdzību skaits apkaimē.
- 1.6. Nav velobraucēju un gājēju plūsmu krustošanās vietas vai krustošanās vietas ar C un D kategorijas ielām.
- 1.7. Apkaimē ir pieejamas maksas un bezmaksas auto novietnes ielu sarkanajās līnijās, kā arī maksas autonovietnes stāvlaukumos.
- 1.8. Apkaimē ir pieejams stāvparks.
- 1.9. 80% - 100% apkaimes iedzīvotājiem ir sasniedzamas sabiedriskā transporta pieturas 300 m rādiusā.
- 1.10. Apkaimē ir pieejami visi publiskā transporta veidi.
- 1.11. Apkaimē ir maršruti, kurā kursē sabiedriskais transports, kurā var iekļūt cilvēki ar kustību traucējumiem.
- 1.12. Apkaimē sabiedrisko transportu reisu skaits diennaktī ir robežās 700-500.
- 1.13. 80% - 100% apkaimes iedzīvotājiem ir sasniedzamas dzelzceļa pieturas 500 m rādiusā.
- 1.14. Apkaimes iedzīvotājiem ir drošas dzelzceļa šķērsošanas vietas.
- 1.15. Dzīvojamā zona apkaimē neatrodas tuvāk par 50 m no dzelzceļa.
- 1.16. Apkaimē nav akustiskās diskomforta zonas, ko rada dzelzceļa pārvadājumi.
- 1.17. 1000 m robežā nenotiek dzelzceļa kravu pārvadājumi nakts laikā, tostarp, bīstamās kravas.

Jaunas teritorijas transporta infrastruktūras attīstības funkcijas īstenošanai transporta TmP izstrādei ievēroti visi Rīgas domes lēmumi, tostarp lēmumi par Rīgas pilsētas pašvaldības zemesgabalu rezervēšanu automašīnu stāvparku izveidei.

2.3.2 Rīgas un Pierīgas mobilitātes plānā (RPMP) noteikto pasākumu izvērtējums

Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns (2010. gads) ir izstrādāts, lai izveidotu kopēju struktūru, kurā tiks izvērtēti visi esošie un jaunie Rīgas un Pierīgas satiksmes un transporta sistēmas izveidošanas un uzlabošanas projekti un tiem tiks noteiktas prioritātes. RPMP sniedz satiksmes un transporta problēmu, ar kurām saskaras LR Satiksmes ministrija, risinājumus, ietverot teritoriālo, ekoloģisko, ekonomisko, sociālo un institucionālo optimizāciju.

Tabula 22. RPMP izvērtējums turpmākai plānošanai

Pasākumi	Vadlīnijas turpmākai plānošanai
Dienvidu tilta trešā kārtā	Projekts realizēts
Pilsētas un pilsētas centra apļu savienojums (Austrumu artērijas projekta sastāvdaļa)	Punkts atbilst Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas punktam 118: „Pilsētas transporta infrastruktūras telpiskās struktūras pamatu veido divi izteikti pilsētas loki, kā arī radiālie savienojumi...” TmP izstrādes procesā ievērota plānošanas pēctecība – ielu struktūra ar pilsētas lokiem netiek mainīta.
Īstermiņa uzlabojumi Daugavas rietumu krastā (satiksmes mezgls)	Plānošanas periodā realizēts Daugavgrīvas ielas un K. Valdemāra ielas mezgla pārbūves projekts. Plānošanas periodā izstrādāts „Rīgas brīvostas savienojuma ar Via

Daugavgrīvas iela - K. Valdemāra iela un Raņķa dambja tunelis)	Baltica dienvidu ievadu Rīgā (Raņķa dambja un Vienības gatves, Mūkusalas ielas savienojums) būvprojekts". Realizācija nav uzsākta. Transporta TmP ietvaros izvērtēts 1. kārtas izbūves iespējamais risinājums.
Ziemeļu transporta koridors (ZTK) (Austrumu artērija uz A2)	Punkts atbilst Rīgas ilgtermiņīgās attīstības stratēģijas punktam 118: „Pilsētas transporta infrastruktūras telpiskās struktūras pamatu veido divi izteikti pilsētas loki, kā arī radiālie savienojumi...” TmP izstrādes procesā ievērota plānošanas pēctecība – ielu struktūra ar pilsētas lokiem netiek mainīta. Plānošanas periodā izstrādāts RZTK 1. posma būvprojekts. Realizācija nav uzsākta.
Vienvirziena sistēma un dzelzceļa šķērsojums	Vienvirzienu ielu izveides ieceres ieviešana jāpārbauda atsevišķā pētījumā izmantojot atjauninātus pārvietojuma datus. Brīvības ielas dzelzceļa šķērsojums dotajā mirklī ir „šaurā vieta”; atbalstāma iecere par dzelzceļa pārvada pārbūvi ar 4 pilnām braukšanas joslām. Vienlaikus jānodrošina atbilstoša platuma gājēju un velosipēdu infrastruktūra.
Nemotorizētās satiksmes un sabiedriskā transporta prioritātes ielas (Tērbatas un Kr. Barona ielas)	Plānošanas periodā Kr. Barona ielā izveidotas rekomendējošās velojoslās, ieviests ātruma ierobežojums 30km/h. Tērbatas ielas statuss nav mainīts – ir veiktas izpētes par Tērbatas ielu kā gājēju ielu, tomēr tālākas darbības nav sekojušas.
Rietumu krasta artērijas maršruts	Rietumu maģistrāles novietojuma variantu izvērtējums veicams atsevišķā pētījumā izmantojot atjauninātus pārvietojuma datus.
Kundziņas un Tvaika ielas savienojumi	Ostas savienojumu novietojums paredzēts jau iepriekšējā plānošanas periodā – ievērojot plānošanas pēctecību, ja netiek veiktas papildus izpētes, novietojums tiek saglabāts esošajā trasējumā.
Ieviest maksu par sastrēgumu	Iekļaujams transporta TmP sastāvā kā ieteikums tālākai izpētei un izvērtēšanai. Sastrēgumu maksas ieviešanas jautājums skatīts arī Rīgas domes autonomiētņu politikas un attīstības koncepcijas ietvaros, kur izvērtēti dažādi maksas modeļi.
Valmieras ielas apvediena	Ielas trases novietojums paredzēts iepriekšējā RTP redakcijā. Trases novietojums tiek saglabāts iepriekšējā plānošanas periodā noteiktajā koridorā.
Bolderājas savienojums	Plānošanas periodā veikta Krievu salas attīstība.
Dienvidu tilta 4.kārta (A7/A8 savienojums)	Ielas trases novietojums paredzēts iepriekšējā RTP redakcijā. Trases novietojums tiek saglabāts iepriekšējā plānošanas periodā noteiktajā koridorā. Pretēji RPMP paustajam viedoklim par minimālu satiksmes pieprasījumu starp A7/A8 autoceļiem, paredzams, ka Dienvidu tilta 4. kārtai varētu būt liela ietekme Salu tilta un tā pieeju atslogošanai (ieskaitot Ulmaņa gatves un Vienības gatves mezglu). Precīza trases ietekme uz pilsētas infrastruktūru nosakāma veicot atsevišķu pētījumu izmantojot atjauninātus pārvietojuma datus.
Akmens tilta izmantojamības samazināšana	Nepieciešams pētījums un izvērtējums par realizācijas laiku un prioritātēm; iecere realizējama pēc RZTK vai Hanzas šķērsojuma izbūves.
Vanšu tilts - alternatīvā satiksmes artērija Daugavas rietumu krastā	Risinājumi nav iekļauti RPMP rīcības programmā; TmP sastāvā risinājumi netiek iekļauti.
Alternatīvā satiksmes artērija Daugavas rietumu krastā	RPMP piedāvātais Rietumu maģistrāles trasējums saskan ar RTP transporta shēmā nosprausto Rietumu maģistrāles koridoru. Rietumu maģistrāles novietojuma variantu izvērtējums veicams atsevišķā pētījumā izmantojot atjauninātus pārvietojuma datus.
Satiksmes pārvaldības un pārraudzības sistēma	Iekļaujams transporta TmP sastāvā, jāveic papildu pētījumi
Sastrēgumu atrisināšana galveno ceļu un ielu tīkla struktūrā	RPMP punkts paredz vairāku ielu krustojumu pārbūvi pirms tam izstrādājot tehniski ekonomisko pamatojumu (Lāčplēša iela – Satekles iela, A. Deglava iela – Pērnavas ielas trīsstūris, Zirņu iela – K. Valdemāra iela, K. Ulmaņa gatve – Vienības gatve, Kalnciema iela – Slokas iela un Hanzas iela – Pulkveža Brieža iela). Atbilstoši sastrēguma kartei, tiks papildināts krustojumu saraksts, kuros nepieciešami uzlabojumi, lai

	risinātu sastrēgumu problēmas.
Satiksmes drošības pasākumi	Iekļaujams transporta TmP sastāvā, jāveic papildu pētījumi.
Samazinātas satiksmes intensitātes zonas pilsētas centrā	Iekļaujams transporta TmP sastāvā, jāveic papildu pētījumi.

2.3.3 Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcijas 2015.-2030.gadam izvērtējums turpmākai plānošanai

Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcijas 2015.-2030. gadam ir konceptuāls dokuments visaptverošai velosatiksmes attīstībai (infrastruktūra, vadība un popularizēšana) ar detalizētu rīcības plānu infrastruktūras objektu realizācijai līdz 2018. gadam, kas sastādīts atbilstoši orientējošām pilsētas budžeta iespējām.

Koncepcijā ir nosprausti mērķi, uzdevumi un nepieciešami pasākumi mērķu sasniegšanai.

Turpmākā RTP plānošanā būtu nepieciešama lielāka koncepcijas detalizācija un velosatiksmes tīkla un idejisko mērķu integrēšana kopējā transporta plānā, nosakot iespējamo sasniedzamo rezultātu velosatiksmes pieaugumam kopējā satiksmē (modal share % (procentos) katram pārvietošanās veidam).

Izvērtējot koncepcijā nospraustos mērķus un uzdevumus, tos varētu precizēt šādā redakcijā:

Mērķis: Velosatiksmes attīstības mērķis ir veicināt riteņbraukšanas pieaugumu, gan lietišķiem, gan rekreatīviem nolūkiem, integrējot velosatiksmes infrastruktūru kopējā Rīgas pilsētas transporta sistēmā un pilsētvidē.

Kvantitatīvais mērķis - Palielināt ikdienas velobraucēju skaitu Rīgā līdz vismaz 10% no kopējās satiksmes līdz 2030.gadam

Uzdevumi:

1. Pilnveidot velosatiksmes tīklu pilsētas centrā
2. Attīstīt maģistrālos veloceļus ar pilsētas centru un starp apkaimēm
3. Attīstīt rekreatīvos un sporta velo maršrutus
4. Attīstīt velo savietošanu ar dzelzceļu un sabiedrisko transportu
5. Attīstīt velonovietņu sistēmu
6. Velosatiksmes popularizēšana un sabiedrības izglītošana
7. Integrētas satiksmes pārvaldes sistēmas ieviešana
8. Piedalīties normatīvo dokumentu pilnveidošanā

Koncepcijā tiek piedāvāts vispārīgs velotīkls, kas būtu detalizējams tālākā plānošanas procesā respektējot būvniecību izmaksu, īpašumu un ekonomiskās atdeves aspektus. Nepieciešams līdzsvarot lietišķās velosatiksmes un atpūtas velosatiksmes tīkla plānojumu, detalizējot maršrutus un principiālos risinājumus, kā arī savienojumus ar pieguļošām pašvaldībām.

Izvērtēt finansiālās iespējas veikt velotīkla uzlabojumus, lai sasniegtu noteiktos mērķus un to apmēru. Sadalīt objektu realizācijas pa kārtām līdz 2020. gadam, līdz 2025. gadam, līdz 2030. gadam.

Kvalitatīva veloinfrastruktūra ir galvenais nosacījums velosatiksmes attīstībai. Veidojot kvalitatīvu transporta sistēmu ar integrētu velotransporta tīklu, tam sekos velotransporta lietotāju pieaugums, kas dos kopēju labumu transporta sistēmai un sabiedrībai kopumā.

Velosatiksmes infrastruktūras (velobūvju) tīkla principālā turpmākā plānošanā lielāka uzmanība jāvelta esošam ielu tīklam E un D kategoriju ielām, kur iespējams organizēt velosatiksmi bez kapitālās pārbūves - atjaunojot ielu segumus un uzlabojot satiksmes drošību mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem. Būtiska nozīme ir arī maģistrālo veloceļu tīkla attīstībai.

Veloinfrastruktūras klasifikācija:

1. Jaukta satiksme – dzīvojamās zonas, zemas un vidējas intensitātes ielas, kur nav nepieciešama speciāla velo infrastruktūras ierīkošana. Šajās ielās ir veicami satiksmes nomierinoši pasākumi.
2. Veloceļi, velojoslās – maģistrālās un vietējas nozīmes ielas.

Velosatiksmes koncepcijā piedāvātie infrastruktūras risinājumi ir jāskata kontekstā ar aktuālo LVS Ceļu projektēšanas noteikumi. 9. daļa: Velosatsiksme.

Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015.-2030.gadam ir idejiskais pamats, kas ar precizējumiem ir pieņemams tālākai tematiskā plānojuma izstrādei.

2.3.4 Vides piesārņojums

Vides piesārņojums ir tieša vai netieša emisijas ietekme uz vidi, kas var apdraudēt cilvēku veselību, nodarīt kaitējumu īpašumam, rada vai var radīt kaitējumu videi, tai skaitā ekosistēmām, traucēt dabas resursu izmantošanu vai citādi traucēt likumīgu vides izmantošanu.

Transporta radītais vides piesārņojums aprakstīts Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmā 2016. – 2020. gadam (apstiprināta ar Rīgas domes 20.12.2016. lēmumu Nr. 4641). Izstrādātājs SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment (ELLE) sadarbībā ar CERC (Cambridge Environmental Research Consultants Limited).

Rīgas domes pārvaldībā ir divas transporta piesārņojuma avotu ietekmes stacijas Brīvības ielā un Kr. Valdemāra ielā, savukārt VSIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" (LVĢMC) nodrošina informāciju no transporta piesārņojuma avotu ietekmes stacijas Brīvības ielā. Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmā 2016 – 2020. gadam izstrādāti pasākumi četru piesārņojošo vielu – slāpekļa dioksīda (NO₂), daļiņu PM₁₀, benzola un benz(a)pirēna – emisiju samazināšanai.

Rīcības programmā transports tiek iedalīts kā mobilais piesārņojošo vielu emisiju avots. Tie ir līnijveida avoti, kas raksturo transportēšanas ceļus. Tika izdalītas šādas apakšgrupas: autotransporta kustība Rīgas pilsētas lielākajās ielās, RP SIA "Rīgas satiksme" autobusu kustība, dīzeļvilcienu kustība Rīgas pilsētas robežās un kuģošanas ceļi Daugavā.

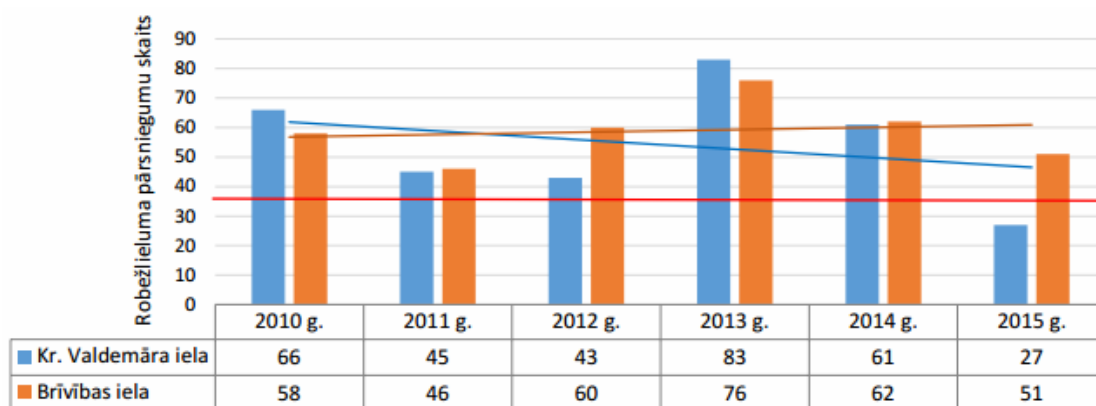
Piesārņojuma avotu grupa	Apakšgrupa	NO ₂	Daļiņas PM ₁₀	Benzols	Benz(a)pirēns
		t/gadā			kg/gadā
Stacionārie piesārņojuma avoti	Ražošanas uzņēmumi ¹	91,1 ²	300,8	20,3	0
	Kuģu piestātnes	61,3	95,7	8,8	0,10
Mobilie piesārņojuma avoti	Satiksme lielākajās ielās	441,7	217,5	18,3	8,1
	RP SIA „Rīgas satiksme” autobusu kustība	34,6	11,7	0,4	0,5
	Dīzeļvilcienu kustība	64,5	5,7	8,9	0
	Kuģošanas ceļiem Daugavā	26,8	26,4	0,8	0,009
Tīkla avoti	Dzīvojamu ēku apkure	97,0	944,5	173,4	0,1
	Mazie ražošanas uzņēmumi ¹	9,7	122,5	8,3	0
	Pilsētas mazās ielas ar zemu satiksmes intensitāti	1,1	0,50	0,05	0,019
	Automašīnu dzinēju radītās emisijas to iedarbināšanas laikā pēc dzinēja apturēšanas	0,004	0,006	0,002	0

Attēls Nr. 2. Aprēķinātais piesārņojošo vielu emisijas Rīgā 2014. gadā

Avots: http://mvd.riga.lv/uploads/videgaiss/gp1620/02_Ricibas_Programma%202016-2020_Nr.4641.pdf

Mobilu piesārņojuma avotu 2014. gadā aprēķinātās kopā radītās NO₂ emisijas ir 567,6 t/gadā, PM₁₀ daļiņas – 261,3 t/gadā, benzols 28,4 t/gadā un benz(a)pirēns 8,6 kg/gadā. No mobilajiem piesārņojuma avotiem vislielākais piesārņojums tiek radīts no satiksmes lielākajās ielās (NO₂ - 441,7 t/gadā, PM₁₀ - 217,5 t/gadā, benzols -18,3 t/gadā). Satiksme lielākajās ielās ir otrs lielākais piesārņojošo vielu emisijas avots aiz ražošanas uzņēmumiem, tas ir arī galvenais benz(a)pirēna emisiju avots.

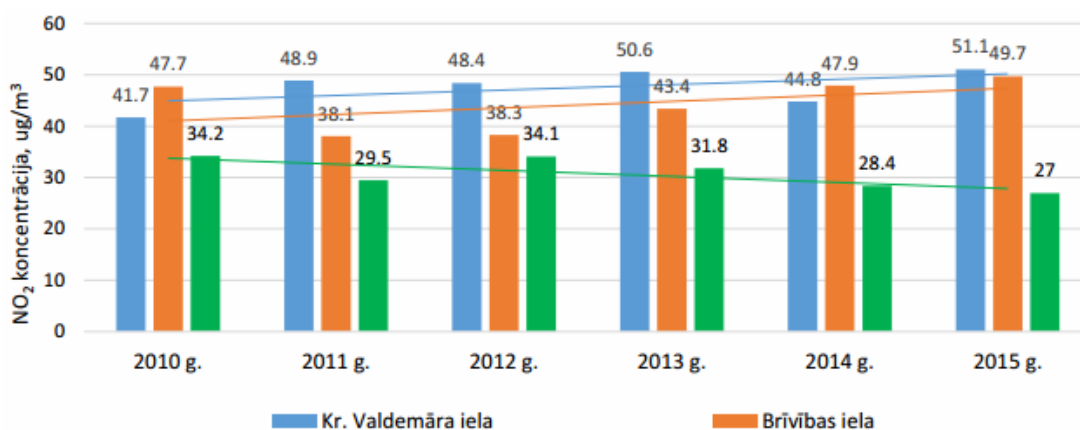
Attēlā 3. redzams, ka no 2010. līdz 2015. gadam Rīgas centra ielās robežlielumu pārsniegumu skaits pārsniedz pieļaujamās 35 reizes gadā. Daļiņām PM₁₀ pieļaujamā diennakts koncentrācija ir 50 µg/m³ un gada vidējā koncentrācija – 40 µg/m³.



Attēls Nr. 3. Kopējais diennakts PM₁₀ daļiņu robežlielumu pārsniegumu skaits no 2010. līdz 2015. gadam Rīgas centra ielās Avots: http://mvd.riga.lv/uploads/videgaiss/gp1620/02_Ricibas_Programma%202016-2020_Nr.4641.pdf

Pēc 2015. gada datiem Kr. Valdemāra ielā netiek pārsniegts pieļaujamais pārsniegumu skaits, taču tiek uzsvērts, ka šajā novērojumu stacijā iegūto datu apjoms ir 51,6 %, kas ir nepietiekams (minimālais nepieciešamais iegūto mērījumu datu apjoms, lai izpildītu normatīvajos aktos noteiktos datu kvalitātes mērķus, daļiņām PM₁₀ ir 90%), līdz ar to šie dati ir maldinoši. 2011. līdz 2014. gadam gan Kr. Valdemāra, gan Brīvības ielas novērojumu stacijās bija pieejama datu kopa par novērojumiem no 75 līdz pat 95% no kopējā novērojumu perioda (kalendāra gads).

Slāpekļa oksīdu galvenais piesārņojuma avots ir visa veida rūpnieciskie sadegšanas procesi, ieskaitot automašīnu iekšdedzes dzinējus. No tiem nozīmīgākais gaisa piesārņojuma radītājs ir slāpekļa dioksīds. Rīgas centrā galvenais slāpekļa dioksīda (NO₂) emisijas avots ir transports, ieskaitot gan autotransportu, gan ūdens transportu. Līdz 2014. gadam (ieskaitot) slāpekļa dioksīda (NO₂) gada robežlielums ar maksimālo pielaišanas robežu bija 60 µg/m³. Pēc 2015. gada 1. janvāra slāpekļa dioksīda gada robežlielumam visās Rīgas novērojumu stacijās jāatbilst Direktīvas 2008/50/EK XI pielikumā un attiecīgi 2009. gada 3. novembra Ministru kabineta noteikumu Nr. 1290 „Par gaisa kvalitāti” 2.pielikumā noteiktajiem normatīviem (robežlieluma skaitliskā vērtība - 40 µg/m³)



Attēls Nr. 4. Slāpekļa dioksīda (NO₂) gada vidējās koncentrācijas Rīgā 2010. – 2015. gadā

Avots: http://mvd.riga.lv/uploads/videgais/gp1620/02_Ricibas_Programma%202016-2020_Nr.4641.pdf

4. attēlā redzams, ka laikā no 2010. gada līdz 2014. gadam (ieskaitot) nav pārsniegts tajā laikā spēkā esošais slāpekļa dioksīda robežlielums ar pielaišanas robežu (60 µg/m³). Tomēr gan šajā periodā, gan 2015. gadā Brīvības ielas un Kr. Valdemāra ielas stacijās ir pārsniegts gaisa kvalitātes gada robežlielums (40 µg/m³). Attēlā 4. ar zaļu krāsu ir atzīmēta fona stacija Raiņa bulvārī, kurā tiek vērtēta slāpekļa dioksīda koncentrācija juntu līmenī.

Rīcības programmā ir sniegta informācija par iespējamiem pasākumiem gaisa kvalitātes uzlabošanā, kas ietver gan pasākumus, kurus ir plānots ieviest līdz 2020. gadam, kas jau ir ietverti plānošanas dokumentos, gan pasākumus, kuriem ir potenciāli labvēlīga ietekme uz piesārņojošo vielu koncentrāciju samazinājumu gaisā un kuru ietekmi ir iespējams kvantitatīvi novērtēt. Pie pasākumiem, kas attiecas uz transportu, minēti austrumu maģistrāles posma (Ieriķu iela – Vietalvas iela pabeigšana), sabiedrisko transportlīdzekļu modernizēšana, lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pieejamību un pasažieru drošību un samazinātu negatīvo ietekmi uz vidi, Rīgas Ziemeļu transporta koridora izbūve, Rīgas brīvdabas savienojums ar Austrumu maģistrāli Rīgā un citi risinājumi.

2.3.5 Vides troksnis

Troksnis ir gaisa vidē nevēlams, traucējošs skaņu kopums, kas no daudziem vides dabiskajiem un antropogēnajiem faktoriem ir uzskatāma par vienu no būtiskākajām ietekmēm uz cilvēka veselību (rada ne tikai diskomfortu, bet arī ietekmē dzirdi un traucē akustisko saziņu). Troksnis ir jebkura nepatīkama vai nevēlama skaņa, kas pārtrauc klusumu, traucē dzirdēt vajadzīgo informāciju vai izraisa nelabvēlīgu ietekmi uz cilvēka organismu.

Transports (autotransports, gaisa transports, dzelzeļš) ir viens no galvenajiem vides trokšņa avotiem pilsētās. Aizsardzību pret vides trokšņa iedarbību reglamentē Eiropas Parlamenta un Padomes 25.06.2002. Direktīva 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību. Direktīvā noteikta kārtība, kādā Eiropas Savienības dalībvalstis novērtē vides (āra) troksni, izstrādā vides trokšņa stratēģiskās kartes un uz to pamata izstrādā trokšņa samazināšanas rīcības plānus aglomerācijā.

Pašlaik jautājumus, kas saistīti ar trokšņa novērtēšanu un rīcībām trokšņa samazināšanai, regulē Ministru kabineta 07.01.2014. noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” (turpmāk tekstā – MK 07.01.2014. noteikumi Nr.16). Minētie noteikumi nosaka, ka trokšņu kartes un rīcības plānu trokšņu samazināšanai jāizstrādā aglomerācijai – administratīvajai teritorijai ar iedzīvotāju skaitu vairāk nekā 100 000.

SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” 2015. gadā ir sagatavojusi Rīgas pilsētas vides trokšņa novērtējumu, ievērojot Latvijas Republikas normatīvajos aktos noteikto kārtību, kādā veicams vides trokšņa novērtējums.

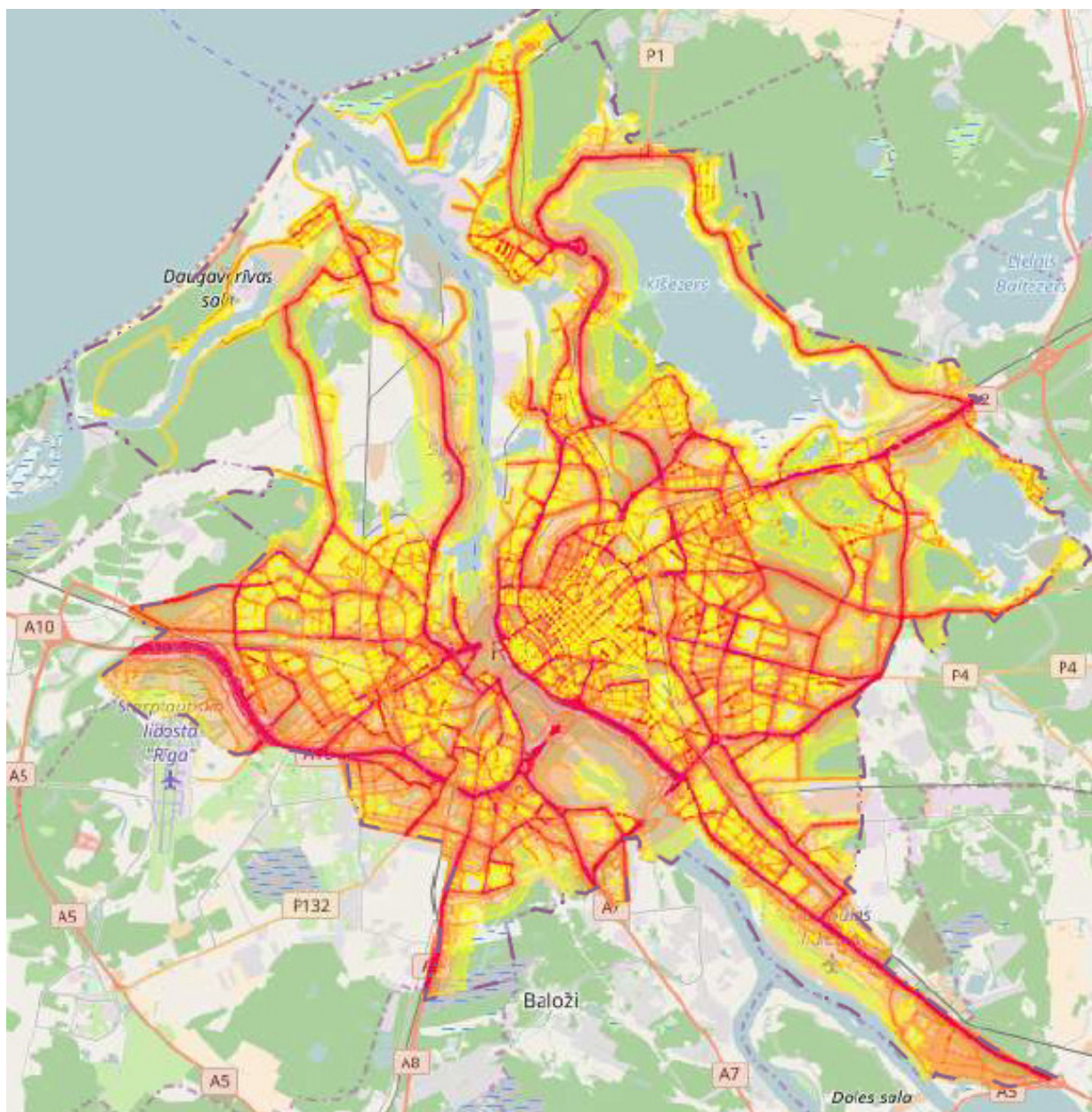
Apbūves teritorijas izmantošanas funkcija	Trokšņa avots	Platība (km ²), kur pārsniegti trokšņa robežlielumi		
		L _{diena}	L _{vakars}	L _{nakts}
Individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorija	Ceļu satiksme	27,79	37,28	34,23
	Dzelzceļu un tramvaju satiksme	0,63	1,61	3,02
	Gaisa kuģu satiksme	0,25	1,04	1,23
	Rūpnieciskā darbība	0,09	0,34	1,09
	Visi trokšņa avoti	29,05	38,89	37,66
Publiskās apbūves teritorija (sabiedrisko un pārvaldes objektu teritorija, tai skaitā kultūras iestāžu, izglītības un zinātnes iestāžu, valsts un pašvaldību pārvaldes iestāžu un viesnīcu teritorija) (ar dzīvojamo apbūvi)	Ceļu satiksme	2,21	3,28	1,30
	Dzelzceļu un tramvaju satiksme	0,13	0,26	0,23
	Gaisa kuģu satiksme	-	-	-
	Rūpnieciskā darbība	0,02	0,05	0,05
	Visi trokšņa avoti	2,41	3,60	1,64
Jauktas apbūves teritorija, tai skaitā tirdzniecības un pakalpojumu būvju teritorija (ar dzīvojamo apbūvi)	Ceļu satiksme	7,09	12,95	10,72
	Dzelzceļu un tramvaju satiksme	0,08	0,35	0,80
	Gaisa kuģu satiksme	0,12	0,25	0,29
	Rūpnieciskā darbība	0,65	1,17	1,21
	Visi trokšņa avoti	8,03	14,76	13,24

Attēls Nr. 5. Trokšņa robežlieluma pārsniegumi Rīgā, km² (balstīts uz 2013. vai 2014. gada datiem)

Avots: http://mvd.riga.lv/uploads/troksna_kartes/rezultatu_kopsavilkums.pdf

5. attēlā redzama platība (km²) pēc apbūves teritorijas izmantošanas funkcijas un trokšņa avota, kur pārsniegti trokšņa robežlielumi. Tiek konstatēts, ka ceļa satiksmes radītais troksnis, ir galvenais trokšņa avots un pārsniedz trokšņa robežlielumus vislielākajā platībā visos apskatītajos diennakts posmos un apbūves teritorijās.

Trokšņa stratēģiskās kartēšanas ietvaros tika sagatavotas kartes, kurās attēlots kopējais trokšņa piesārņojuma līmenis no visiem trokšņa avotiem un atsevišķas kartes katram trokšņa avotu veidam: ceļu satiksme, dzelzceļa un tramvaja satiksme, rūpnieciskā darbība un gaisa kuģu radītais troksnis.



Attēls Nr. 6. Ceļa satiksmes radītais troksnis Rīgā, diennaktī, avots: <http://mvd.riga.lv/parvaldes/vides-parvalde/vides-troksnis>

6. attēlā skatīts ceļa satiksmes radītais diennakts troksnis. Rīgas pilsētā būtu atsevišķi jāvērtē visi radītie trokšņi un to ietekme uz pilsētvidi kopumā.

Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam, Telpiskās attīstības perspektīvā ir aprakstītas vadlīnijas trokšņa mazināšanai. Lai samazinātu gaisa un trokšņa piesārņojumu ir nepieciešama autotransporta intensitātes samazināšana pilsētas kodolā. Tā kā pilsētas mērogā sabiedriskajam transportam ir daudz lielāka pārvadājumu kapacitāte nekā privātajiem automobiļiem, lielākais izaicinājums ir samazināt vieglo automobiļu priekšrocības pilsētas satiksmē.

Lai nodrošinātu gaisa un trokšņa piesārņojuma samazināšanu zonās, kur tas ir pārsniegts, tiek plānoti transportlīdzekļu novietņu pārkārtošanas un samazināšanas pasākumi, kompleksi ar vairāklīmeņu transportmijas sistēmas ieviešanu, kā arī (ātrgaitas) sabiedriskā transporta maršrutu pagarināšanu ārpus pilsētas robežām, savienojot stāvparkus ar pilsētas centra daļām. Jākoncentrējas uz publiskās ārtelpas sakārtošanu un attīstīšanu pilsētas dzīvojamajos rajonos,

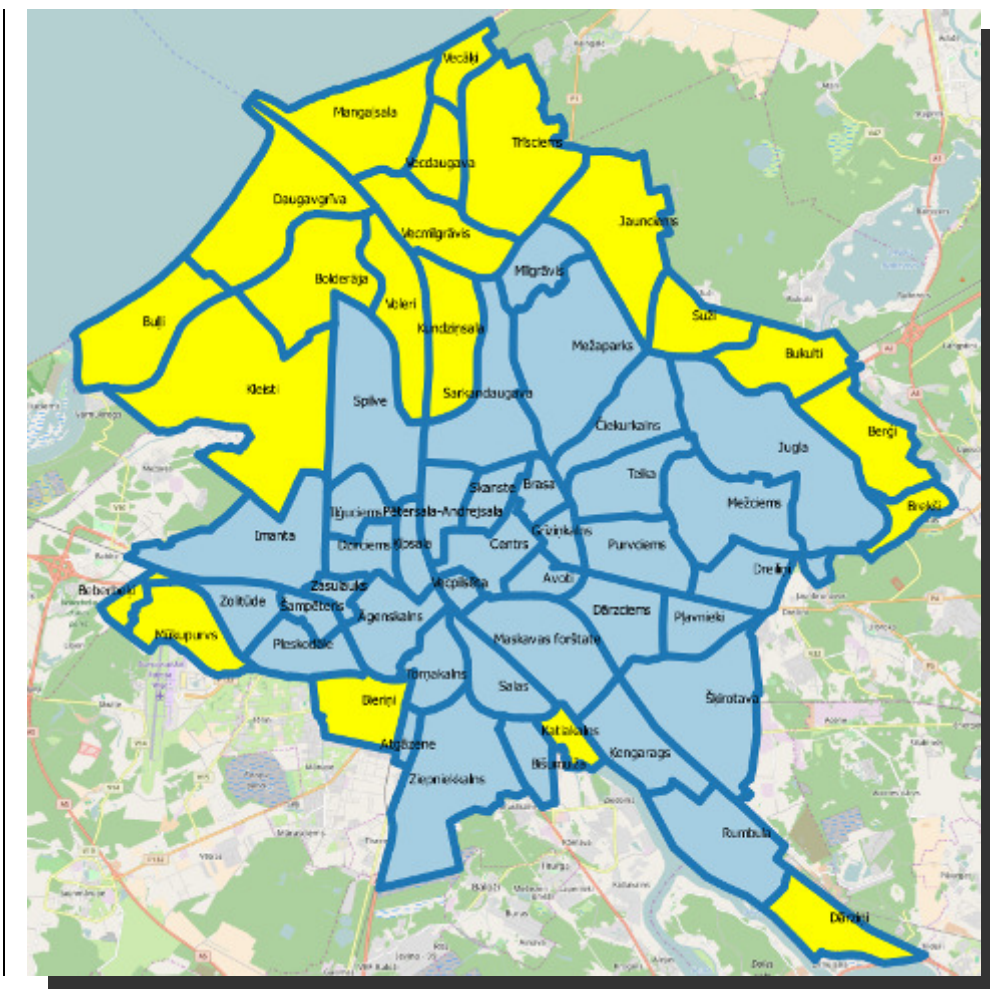
no transporta infrastruktūras viedokļa uzlabojumi tiks veikti saskaņā ar publiskās ārtelpas reorganizāciju, kompleksi risinot vides kvalitātes un transporta novietņu vajadzības.

Teritorijās, kurās konstatēts ilgstošs gaisa un trokšņa piesārņojuma pārsniegums, samazināms minimālais autonovietņu skaits. Pilsētas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos jāparedz mazāks minimālais autonovietņu skaits pie sabiedriskām ēkām vai citi gaisa un trokšņa piesārņojuma samazināšanas pasākumi, vienlaikus veicinot šo teritoriju sasniedzamību ar sabiedrisko transportu, kājām un velosipēdu.

Šobrīd spēkā esošā trokšņu rīcības programma, kas ir balstīta uz 2006. gada datiem, pagaidām nav bijusi ļoti efektīva, jo tā ir saistoša visām RD struktūrvienībām, bet ar tās palīdzību nav iespējams piespiest uzņēmumus vai citas institūcijas ieviest prettrokšņa pasākumus. Lielākā problēma ir tieši troksnis no dzelzceļa, kas nav RD atbildība, kā rezultātā programmā paredzētie prettrokšņa risinājumi nav saistoši tām pusēm, kas ir reāli atbildīgas par šo piesārņojumu. No otras puses saskaņā ar MK noteikumiem Nr.16, par trokšņa līmeņa pārsniegšanu ir atbildīgs trokšņa izraisītājs, kas nozīmē, ka vietās, kur ir trokšņa pārsniegumi dzelzceļa dēļ, LDz būtu jānodrošina prettrokšņa risinājumi, taču realitātē šie prettrokšņa pasākumi bieži vien netiek īstenoti. LDz pašlaik strādā pie elektrifikācijas projekta, kā rezultātā dzelzceļa radītais troksnis samazinās.

2.4 Dažāda sabiedriskā transporta veidu pieejamībai pie sabiedriskā transporta pieturām un pārvietošanās galveno gala mērķu sasniedzamībai (no dzīves vietām līdz darba vietām utt.), jaunu sabiedriskā transporta līniju izveidei un pieturvietu izvietojumam (TS 5.1.2.4.)

Atbilstoši RDPAD datiem, sabiedriskā transporta pieejamība 300m attālumā no dzīvojamās apbūves teritorijas līdz sabiedriskā transporta pieturai nodrošināta 83% teritorijas.



>30 min	Centra sasniedzamība ar ST
<30 min	Centra sasniedzamība ar ST

Attēls Nr. 7. Pilsētas centra sasniedzamība no apkaimēm. Avots: RDPAD

Atbilstoši attēlam Nr. 7 nepieciešams uzlabot pilsētas centra sasniedzamību no 21 apkaimēs, tāpat arī nepieciešams uzlabot savstarpējo sasniedzamību starp apkaimēm. Šajā sakarā jāņem vērā Rīgas satiksmes ieviestā laika biļete, kas rada iespējas sabiedriskā transporta maršrutu optimizēšanai un pilnveidošanai.

Rīgas vīzija sabiedriskā transporta attīstībā mērķtiecīgi virzās uz to, ka sabiedriskā transporta lietotājiem nav jāizvērtē kāda veida transports ir jālieto, bet visi sabiedriskā transporta veidi ir vienlīdzīgi un viens otru papildinoši nevis konkurējoši. Patreizējā biļešu sistēma nosaka, ka eksistē laika biļete rīdiniekiem, ko var izmantot bez transporta veida ierobežojumiem, un arī eksistē tikai divas mēnešbiļešu grupas – vienam maršrutam vai visiem maršrutiem. Dalījums pa transporta veidiem likvidēts 2013. gadā.

Turpinot Rīgas transporta infrastruktūras attīstības jautājumu risināšanu, jāparedz lielāka esošā dzelzceļa integrēšana pilsētas sabiedriskā transporta tīklā. Dzelzceļa infrastruktūra var nodrošināt ātrus un tiešus savienojumus, kas kalpotu kā sava veida ekspreši no lielākajiem mikrorajoniem uz pilsētas centru ar ievērojami mazu pieturvietu skaitu. Šāds sabiedriskā transporta attīstības virziens ne tik daudz mainītu kopējo maršruta tīklu, bet atslogotu viena

veida sabiedrisko transportu, tomēr tas prasa valsts un pašvaldības iesaisti ilgtspējīga, videi draudzīga sabiedriskā transporta attīstības plānošanā.

Īstenojot pilsētas infrastruktūras attīstības projektus, būtiska nozīme jāpievērš vides pieejamības nodrošināšanai personām ar funkcionāliem traucējumiem un personām ar maziem bērniem (tai skaitā ar bērnu ratiņiem). Tas attiecas arī uz sabiedriskā transporta pieturvietu platformu pielāgošanu zemās grīdas sabiedriskajam transportam. Likumdošana⁵ nosaka, ka pilsētas nozīmes maršrutos pārvadātājs nodrošina sabiedriskā transporta līdzekļus, kuriem jābūt pielāgotam normatīvajos aktos par transportlīdzekļu izgatavošanu noteiktajām tehniskajām prasībām, lai personām ar funkcionāliem traucējumiem, grūtniecēm un personām ar maziem bērniem (tai skaitā ar bērnu ratiņiem) atvieglotu iekļūšanu sabiedriskajā transportlīdzeklī un nodrošinātu šo personu pārvadāšanu. Līdz 2014. gadam visiem sabiedriskā transporta līdzekļiem ir jābūt ar zemajām grīdām.

Resursefektīva sabiedriskā transporta maršrutu tīkla attīstības plānošana nākotnē paredz loka maršruta/maršrutu veidošanu, kas ļaus pasažieriem ātrāk pārvietoties starp mikrorajoniem, nodrošinot ērtu pārsēšanos, nepatērējot laiku pilsētas centrā un sasniedzot galamērķi ātrāk nekā šobrīd.

Attālākajiem mikrorajoniem tiks piedāvātas iespējas ar pārsēšanos regulārāk nokļūt pilsētas aktīvajā daļā, saīsinot maršrutus līdz tuvākajiem pārsēšanās punktiem. Tas ļaus novirzīt resursus intensitātes uzlabošanai attiecīgajā mikrorajonā, bet ietaupītos resursus daļēji novirzot intensitātes uzlabošanai attiecīgajā rajonā.

Lai realizētu rīcības plānu ilgtspējīgas enerģijas jomā un pārsniegtu Eiropas valstīm izvirzīto mērķi - samazināt CO2 emisijas par vismaz 20% līdz 2020.gadam, šobrīd jau 5888 pilsētas parakstījušas Pilsētu mēru paktu un tam 2008. gadā pievienojusies arī Rīgas pilsēta. Līguma saistību izpildei izstrādāts rīcības plāns, kurā definētas aktivitātes, kas jāīsteno iepriekš minēto mērķu un uzdevumu sasniegšanai. Viena no rīcības plānā iekļautajām prioritātēm ir alternatīvu meklējumi fosilo energoresursu izmantošanai pilsētas sabiedriskā transporta darbināšanai. Rīga ir viena no pilsētām, kas sev izvirzījusi mērķi no 2020. gada sabiedriskā transporta transportlīdzekļu parka atjaunošanai iegādāties tikai bezizmešu transportlīdzekļus. Rīga turpina darbu energo-efektīvo bezizmešu transporta tehnoloģisko risinājumu ieviešanai Rīgas esošajā transporta infrastruktūrā.

⁵ Ministru kabineta noteikumi Nr.599 Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība 17., 135.p.

3 Grafiskajā daļā un nosacījumos ietvertu risinājumu pamatojums (TS 5.1.2.5.)

3.1 Vispārēji

3.1.1 Kompleksa pieeja risinājumiem

RIAS nospraustie mērķi paredz pilsētas ielu, gājēju ceļu, veloceļu, sabiedriskā transporta maršrutu un tranzīta maģistrāļu līdzsvarota tīkla izveidi. Izvirzītais mērķis ir sasniedzams gan plānošanas dokumentos aprakstot nepieciešamo pasākumu kopumu, gan šos pasākumus vienlaicīgi realizējot dzīvē. Ir pierādījies, ka no kopējās shēmas atsevišķu risinājumu realizācija nedod vēlamo efektu mērķu sasniegšanai, tādēļ būtu jāveido kompleksi pasākumu „bloki”, kuru realizācija pietuvinātu RIAS izvirzītajām nostādnēm un mērķiem.

Transporta tematiskajā plānojumā ir paredzēts izstrādāt kompleksu pieeju atsevišķu teritoriju attīstībai. Princips paredz, ka paredzot kādu jaunas transporta infrastruktūras attīstību ir nepieciešams vienlaicīgi izvērtēt un saskaņot arī citus transporta risinājumus un to izbūves secību. Nozīmīga loma komplekso risinājumu „bloku” veidošanā ir transporta simulācijas modelim.

3.1.2 Transporta simulācijas modelis

Transporta infrastruktūras modelēšana ir nepieciešama, lai, pamatojoties uz iegūtajiem datiem, varētu noteikt pilsētas aktuālākās attīstības vajadzības, kā arī secīgi radīt uz matemātiskiem aprēķiniem balstītu argumentāciju tālākiem pašvaldības lēmumiem attiecībā uz nepieciešamo transporta infrastruktūras un attīstības projektu īstenošanas prioritāro secību. Mūsdienās bez transporta simulācijas modeļu izmantošanas nav iespējams nodrošināt pilsētas plānošanas procesus atbilstošā kvalitātē. Uz doto brīdi Rīgas transporta modelis ataino tikai privātā transporta pārvietojuma datus; atjaunojot un pilnveidojot modeli obligāti nepieciešama tā papildināšana ar sabiedriskā transporta pārvietojuma komponenti, kas ļautu pilnvērtīgi izvērtēt plānotos uzlabojumus pilsētas ilgtspējīgas attīstības kontekstā.

Uz transporta TmP izstrādes brīdi šāds simulācijas modelis nav pieejams; piedāvātie risinājumi ir rekomendējoši.

3.2 Gājēji

3.2.1 Esošā situācija

Gājējs pilsētā ir visapdraudētākais satiksmes dalībnieks, tādēļ nepieciešami pasākumi, kas palielinātu gājēju drošību un uzturēšanās komfortu publiskajā ārtelpā.

3.2.2 Problēmu apkopojums

Gājēju ielu iztrūkums, vides pieejamības risinājumi, publiskās ārtelpas neesamība.

Atsevišķās vietās gājēju ietvēm ir ierobežota caurlaides spēja, piemēram, sabiedriskā transporta pieturvietās, Rīgas vēsturiskajā centrā, atsevišķās vietās ar realizētiem veloinfrastruktūras objektiem.

Atbilstoši aktuālajai RTIAN redakcijai gājēju ietves jāparedz vismaz 1.5m platumā katrā brauktuves pusē (ar izņēmumiem vienā ielas pusē) pie ielas braucamās daļas paredzot augstumu vismaz 0.15m, kas lielā daļā pilsētas E kategoriju ielās nav tehniski realizējams.

3.2.3 Risinājumu sadaļa

Atbilstoši RIAS, lai veidotu gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam draudzīgu pilsētu, centrālajā daļā paredzamas zonas, kurās pilsēta plāno palielināt gājēju un nemotorizēto transportlīdzekļu prioritāti. TmP sastāvā noteiktas pazemināta ātruma zonas motorizētajam transportam; ielas aprīkojamas ar satiksmi mierinošām būvēm, ierobežojams stāvvietu skaits ielu sarkano līniju robežās, veidojamas gājēju ielas. Grafiskajā daļā uzrādītā zonas robeža ir aptuvena; zonas robežu detalizētai noteikšanai nepieciešama transporta plūsmu modelēšana, zonas ieviešamas sasaistē ar fragmentārā ielu tīkla realizēšanu, kā arī jāņem vērā zonu iespējamā negatīvā ietekme uz sabiedriskā transporta maršrutu kustības ātrumu.

Attiecībā uz E kategorijas ielām, kurām ir piemērots dzīvojamās zonas statuss vai šādu statusu plānots ieviest un ņemot vērā Ceļu satiksmes noteikumus, kur noteikts, ka „Dzīvojamā zonā... gājējiem un velosipēdu vadītājiem atļauts pārvietoties pa ietvēm un pa brauktuvi visā tās platumā”, būtu jāizsver iespēja neparedzēt ietves, ja to ierīkošana ir problemātiska vai nav nepieciešama. Detalizētus risinājumu un parametru precizēšanai nepieciešama pilsētas ielu standarta izstrāde (vēlams LVS līmenī), ietverot arī C un D kategoriju ielu grupas. Standartā arī būtu nepieciešams skatīt jautājumu par pēdējos gados aktuālo dalītās satiksmes telpas ieviešanas principiem un kritērijiem.

Pilsētas infrastruktūras objektos jāizvirza vienotas prasības vides pieejamības risinājumu ieviešanā.

Transporta TmP gājēju sadaļa skatāma kontekstā ar Apstādījumu un publiskās ārtelpas TmP noteiktajiem risinājumiem. Izvērtējot Nosacījumus specifisko kategoriju ielām karti, ir precizējami risinājumi attiecībā uz barjeru šķērsošanu. B un C kategorijas grupu ielām ar vismaz 2 braukšanas joslām vienā virzienā, šķērsojumi jāparedz ielu krustojumos, ar luksoforiem aprīkotās gājēju pārejās vai divlīmeņu šķērsojumos. Ielās ar 1 braukšanas joslu katrā virzienā un D kategoriju ielās, barjeru šķērsojumi paredzami ielu krustojumos vai neregulējamās gājēju pārejās.

3.3 Velotransports

3.3.1 Esošā situācija

Velosatiksmē Rīgas pilsētā ir attīstījusies, kā daļa no kopējās transporta satiksmes un intensīvi tiek izmantota atpūtas nolūkiem. No aptaujātiem velobraucējiem 40% iedzīvotāju izmanto velosipēdu, kā transportlīdzekli, lai dotos uz darbu vai mācībām, 60% iedzīvotāju izmanto velosipēdu atpūtas, sporta un veselības uzlabošanas nolūkiem.

Ņemot vērā pieaugošo velotransporta popularitāti, velosatiksmē Rīgā vidēji gadā pieaug par 20%. Pieaugums ir novērojams kopš 2009. gada līdz mūsdienām. Pēc aptaujas datiem regulāri vismaz reizi nedēļā ar velosipēdu pārvietojas 18% Rīgas pilsētas iedzīvotāju.

Velosatiksmē no kopējās satiksmes sastāda 5% satiksmes plūsmu, bet ir vērojama izteikta velosatiksmes sezonālitate, kas ir nozīmīgs izaicinājums turpmākai velosatiksmes attīstībai. Salīdzinot ar citām Baltijas pilsētām, Rīgā novērojama intensīvākā velosatiksmē.

Kopējais izbūvētās velosatiksmes infrastruktūras garums Rīgas pilsētā ir 70 kilometri, ko veido gan maģistrālie veloceļi, velojoslas, kā arī kopīgie gājēju un velosipēdu ceļi. Ir ierīkotas

velonovietnes vairāk nekā 600 velosipēdu novietošanai Rīgas centrā un ārpus tā. Izveidots publiskais velosipēdu nomas tīkls.

3.3.2 Problēmu apkopojums, mērķi

Problēmas. Kopš 2001. gada, kad tika izbūvēts pirmais veloceliņš Centrs - Imanta, Rīgā ir izbūvēti 69 km veloinfrastruktūras. Līdz šim nesakārtotas LVS un nepietiekamas pieredzes dēļ nav bijusi pietiekama pieredze kvalitatīvas veloinfrastruktūras izveidē. Šajos gados ir bijusi veloceliņu tehnisko risinājumu evolūcija no vienkāršas veloinfrastruktūras uz ietvēm līdz nodalītu (no gājējiem un auto) veloceliņu izbūves.

Trūkst vienota velosatiksmes tīkla, ir maģistrālo veloceļu pārrāvumi, neesoši savienojumi ar pilsētas centru, nepietiekams satiksmes iekārtojums centrā līdz ar to - nav pietiekama velosatiksmes integrācija kopējā transporta sistēmā. Gājēju un velo infrastruktūras attīstību kavē nerealizētais autotransporta maģistrālo ielu tīkls – Lielas un Mazais transporta loks, maģistrālas ielas.

Mērķis. Velosatiksmes attīstības mērķis ir veicināt riteņbraukšanas pieaugumu, gan lietišķiem, gan rekreatīviem nolūkiem, integrējot velosatiksmes infrastruktūru kopējā Rīgas pilsētas transporta sistēmā un pilsētvidē.

Kvantitatīvais mērķis - Palielināt velobraucēju skaitu Rīgā un mazināt autotransporta ietekmi, sevišķi pilsētas centrā. Lai to realizētu nepieciešams izpildīt sekojošus uzdevumus.

Uzdevumi:

- 1) Pilnveidot velosatiksmes tīklu pilsētas centrā
- 2) Attīstīt maģistrālos veloceļus ar pilsētas centru un starp apkaimēm
- 3) Attīstīt rekreatīvos un sporta velomaršrūtus
- 4) Attīstīt velosatiksmes savietošanu ar dzelzceļu un sabiedrisko transportu
- 5) Attīstīt velonovietņu sistēmu

3.3.3 Risinājumu sadaļa

Pilnveidot velosatiksmes tīklu pilsētas centrā

Lielākās satiksmes plūsmas ir virzienā uz pilsētas centru un tā robežās, attiecīgi arī lielākais ceļu satiksmes negadījumu īpatsvars ar gājējiem un riteņbraucējiem ir pilsētas centrā, līdz ar to lielākā uzmanība velosatiksmes tīkla attīstībā ir jāpievērš pilsētas centrālajai daļai. Rīgas pilsētas mērogā jāveic pasākumi, kas atslogo centra ielas no maģistrālās autotransporta plūsmas un pakāpeniski jāattīsta velosatiksmes tīkls. Atbilstoši RIAS pilsētas centrālajā daļā paredzamas zonas, kurās pilsēta plāno palielināt gājēju un nemotorizēto transportlīdzekļu prioritāti (tajā skaitā veloinfrastruktūras prioritāti). TmP grafiskajā daļā noteiktas pazemināta ātruma zonas motorizētajam transportam; ielas aprīkojamas ar satiksmi mierinošām būvēm, ierobežojams stāvvietu skaits ielu sarkano līniju robežās, veidojamas gājēju ielas un veloinfrastruktūras risinājumi atbilstoši ātrumam 30 km/h.

Attīstīt maģistrālos veloceļus ar pilsētas centru un starp apkaimēm

Vidēji 30% satiksmes plūsmu ir no mikrorajoniem uz pilsētas centru, līdz ar to jāturpina attīstīt maģistrālie veloceļi uz centru un savienojošo veloceļi starp apkaimēm. TmP grafiskajā daļā uzrādīti no iepriekšējā plānošanas perioda perspektīvie velo virzieni, kas papildināti ar „Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcijā 2015. – 2030. gadam” uzrādītajiem velovirzieniem.

Attīstīt rekreatīvos velomaršrutus

60% iedzīvotāju izvēlas riteņbraukšanu atpūtas, sporta un veselības uzlabošanas nolūkiem, līdz ar to jāattīsta jauni rekreatīvie velomaršruti caur pilsētas zaļajām teritorijām - parkiem, mežiem un gar ūdens malām. Maršruti ir pielāgojami daudzfunkcionālai izmantošanai – riteņbraukšanai, skriešanai, nūjošanai, gan jārada iespēja ziemas apstākļos maršrutos ierīkot slēpošanas trases. Bieži vien atpūtas velobraukšana ir pirmais solis velosipēda izmantošanas uzsākšanai ikdienā, lai dotos uz darbu vai mācībām.

Attīstīt velosatiksmes savietojumu ar dzelzceļu un sabiedrisko transportu.

Lai samazinātu velobraukšanas distanci un laika apstākļu ietekmi, jāattīsta velostāvraki pie dzelzceļa, sabiedriskā transporta mezgla punktiem. Jāattīsta velostāvparki pie centrālās dzelzceļa stacijas.

Attīstīt velonovietņu sistēmu

Atbilstoši pieprasījumam jāattīsta īslaicīgai un ilglaicīgai novietošanai paredzētas velonovietnes, kā arī jāattīsta nomas velosipēdu tīkls.

Velosatiksmes popularizēšana un sabiedrības izglītošana

Ieguldījums velosatiksmes mārketingā ir tikpat nozīmīgs, kā investīcijas veloinfrastruktūrā. Abas komponentes jāattīsta sabalansēti. Sadarbībā starp valsts, pašvaldības un nevalstiskajām organizācijām turpināt iesākto darbu velosatiksmes popularizēšanā un sabiedrības izglītošanā.

Principi veloinfrastruktūras attīstībai

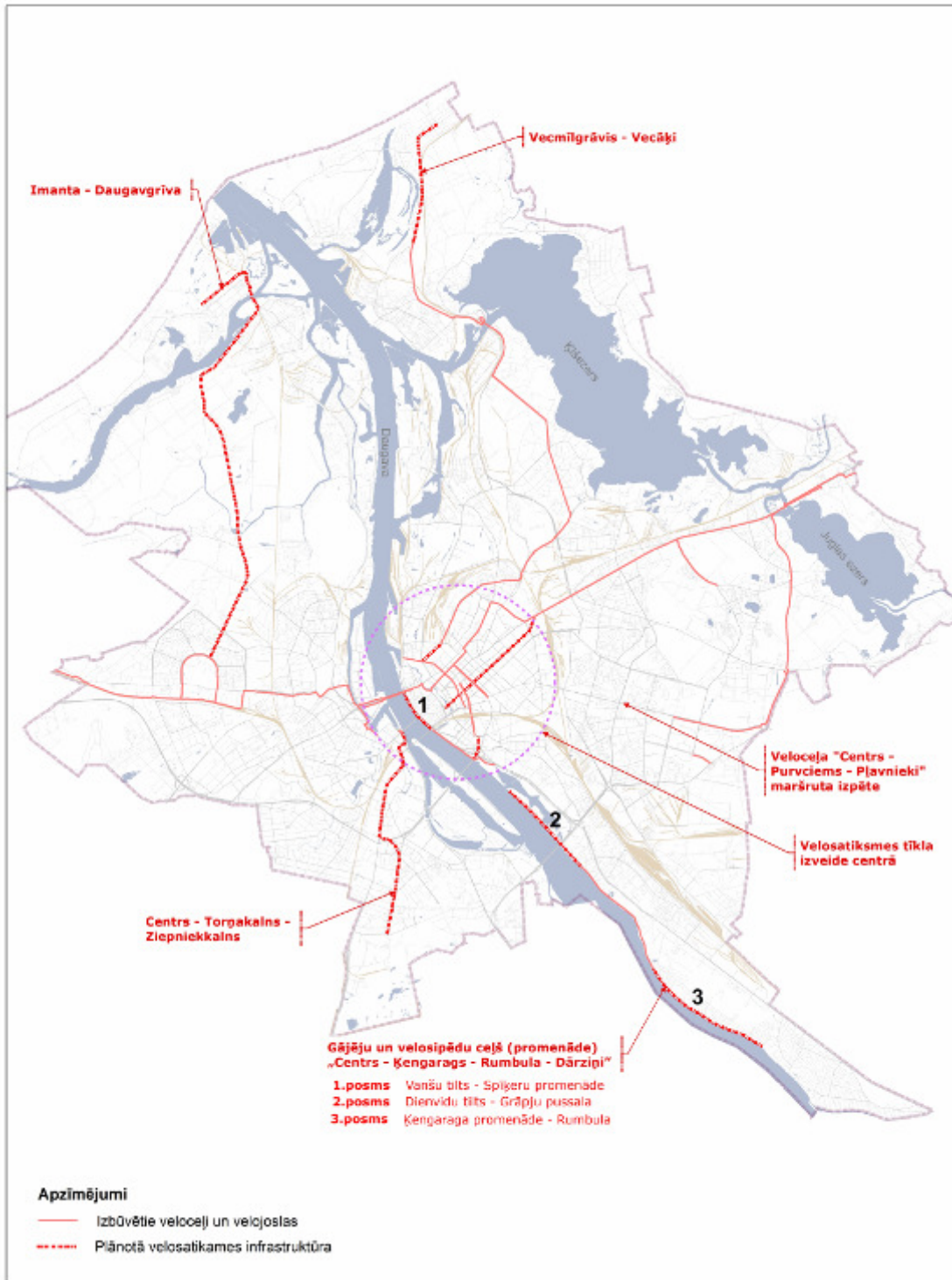
Kvalitatīva un pārdomāta veloinfrastruktūra ir galvenais nosacījums velosatiksmes attīstībai Rīgā. Kvalitatīva transporta sistēma ar drošu un integrētu velotransporta tīklu var dot lielu velosatiksmes lietotāju skaita pieaugumu.

Veloinfrastruktūras klasifikācija:

- **Jaukta satiksme** – dzīvojamās zonas, zemas un vidējas intensitātes ielas, kur nav nepieciešama speciāla velo infrastruktūras ierīkošana. Šajās ielās ir veicami satiksmes nomierinoši pasākumi.
 - **Velomaršruti**
 - **Rekomendējošās velojoslas**
 - **Velojoslas**
 - **Veloceļi**
1. Rīgas pilsētā jāattīsta drošs un integrēts velosatiksmes tīkls lietišķai un rekreatīvai velobraukšanai.
 2. Prioritāri velosatiksmi jāorganizē uz ielas braucamās daļas kopējā transportlīdzekļu satiksmē.
 3. Sekundāri, ja nepieciešams uzlabot satiksmes drošību, velosatiksmi organizē ārpus brauktuves, izbūvējot speciālus veloceļus.
 4. Ja nav iespējams organizēt velosatiksmi uz brauktuves vai izbūvēt atsevišķus veloceļus, velosatiksmi izņēmuma gadījumā organizē kopīgi ar gājējiem. Šāds satiksmes iekārtojums nav atbalstāms ielās ar intensīvu gājēju kustību.
 5. Velosatiksmes infrastruktūras ierīkošanā jāievēro sekojoša hierarhija:
 - 1.izvēle - Satiksmes intensitātes samazināšana.
 - 2. izvēle - Satiksmes ātruma samazināšana.

- 3.izvēle - Krustojumu pārbūve, ceļu satiksmes negadījumu vietu likvidēšana, velojoslu ierīkošana.
 - 4.izvēle - Veloceļu ierīkošana .
 - 5.izvēle - Velosatiksmes organizēšana uz ietvēm (*vismazāk rekomendējamais velosipēdu satiksmes iekārtojuma veids*).
6. Velosatiksmes tīkla attīstība jāievēro ielu klasifikācija un satiksmes intensitāte.
 - Uz lielceļiem un maģistrālas nozīmes ielām, kur satiksmes intensitāte ir lielāka par 5000 tr.l./24h velosatiksmē ir jāorganizē ārpus brauktuves.
 - Pilsētas ielās un vietējas nozīmes ielās, kur satiksmes intensitāte ir mazāka par 5000 tr.l./24h velosatiksmi jāorganizē uz brauktuves.
 7. Lai nodrošinātu iespējami lielāku velosatiksmes tīkla pieejamību, maršruti jāvirza caur blīvi apdzīvotām apkaimēm.
 8. Lai uzlabotu kopējo satiksmes drošību, velo infrastruktūras uzlabojumi prioritāri jāveic ielās, kur visbiežāk notiek CSNg ar velobraucējiem un gājējiem.
 9. Liels velosatiksmes attīstības potenciāls ir Rīgas centrā un tam tuvākajās apkaimēs 5 km attālumā. 5 km attālums ar velosipēdu veicams 25 minūtēs, kas uzskatām par ļoti konkurētspējīgu braukšanas laiku maršrutam “no durvīm līdz durvīm”. Liela daļa braucienu distance Rīgā ir 5 km . Prioritāri velosatiksmes tīkls jāattīsta šajās teritorijās.
 10. Īpaša uzmanība velosatiksmes tīkla attīstība jāpievērš apkaimēm, kas atrodas tālāk par 5 km no centra, jo velobraukšanas laiks ilgāks par 25 minūtēm samazina velotransporta konkurētspēju. Līdz ar to maģistrālie velosavienojumi uz šīm apkaimēm jāveido ar minimāliem aizkavējumiem krustojumos utml.
 11. Lai samazinātu velobraukšanas distanci un sniegtu brauciena izvēles brīvību, jāattīsta multimodālie savienojumi ar dzelzceļu un sabiedrisko transportu. Pie dzelzceļa stacijām ir jāattīsta velostāvparki, prioritāri tos attīstot apkaimēs, kas atrodas tālāk par 5km no pilsētas centra. Velostāvparki jāintegrē automašīnu stāvparku sistēmā.
 12. Jāattīsta velosipēdu novietošanas infrastruktūra daudzdzīvokļu dzīvojamajos rajonos, veidojot velonovietnes gan ēkās, gan zemes līmenī, kā atsevišķas slēdzama tipa velonovietnes. Papildus velonovietnes jāattīsta pie publiskas nozīmes objektiem. Pilsētai jāizstrādā vienota dizaina velonovietņu paraugi un rīcības plāns to attīstībai.
 13. Turpmākās izpētes stadijās jāveic detalizētu velomaršrutu izpēte, izvērtējot to izbūves tehniskās iespējas un izmaksas.
 14. Pilsētas ielu tīkla attīstībā jāveido arī kvalitatīva publiskā ārtelpa ar atbilstošiem labiekārtojuma elementiem, padarot ielu ne tikai kā transporta koridoru, bet arī kā dzīves telpu.

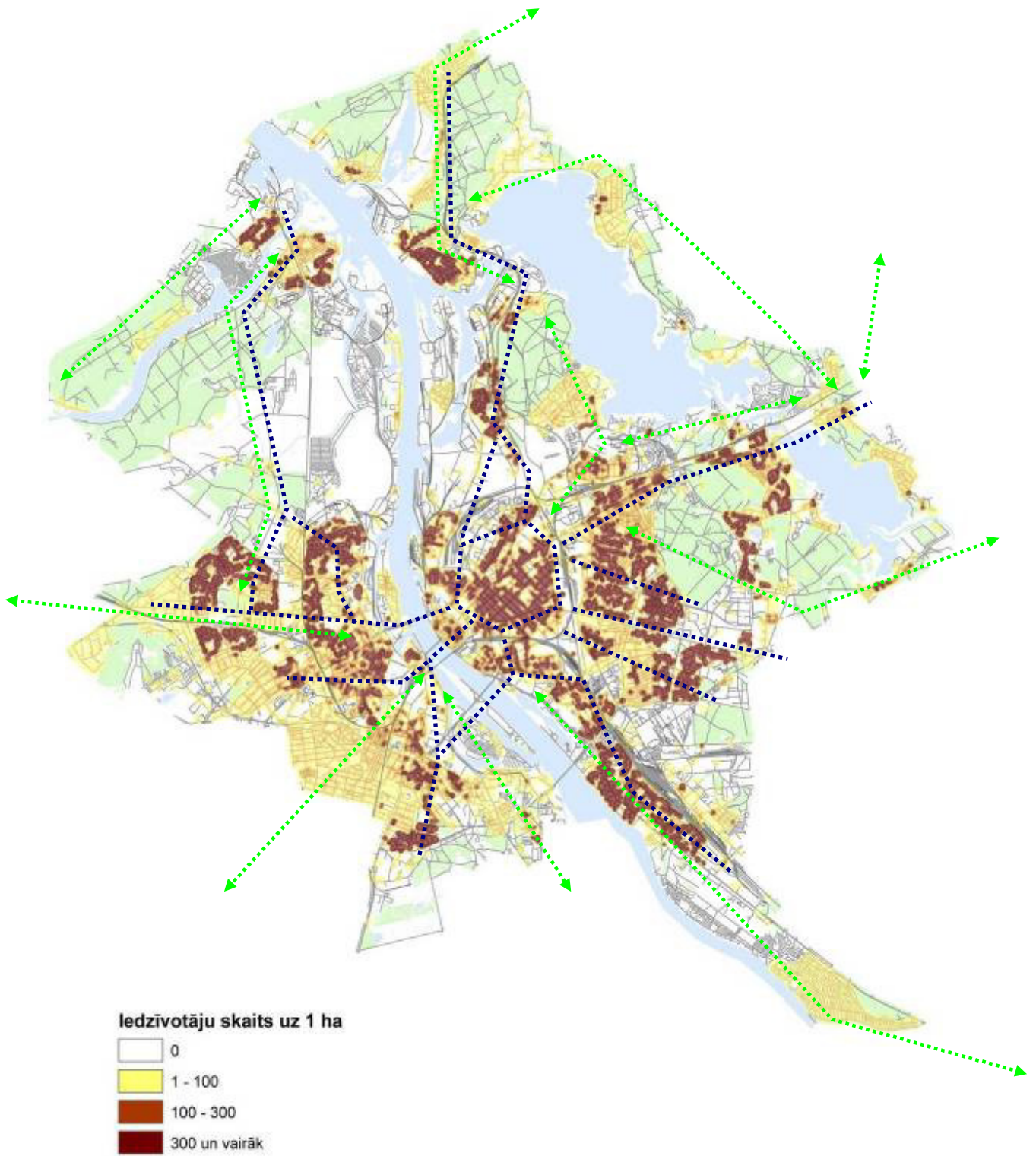
Rīcības plāns velosatiksmes infrastruktūras izbūvei 2016.-2018.gadam



Attēls Nr. 8. Rīcības plāns velosatiksmes infrastruktūras izbūvei 2016.-2018.gadam. Avots: Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015. – 2030. gadam.

Aktualizējams jautājums par prioritāri attīstāmās veloinfrastruktūras virzieniem.

Lietišķā un atpūtas velo tīkla koncepcija Rīgas pilsētā sasaistē ar iedzīvotāju blīvumu



Attēls Nr. 9. Velovirzieni attiecībā pret iedzīvotāju blīvumu.

Veloinfrastruktūras attīstība plānojama atbilstoši izstrādātajam velokonceptijas materiālam. Izmaiņas attiecināmas uz veloinfrastruktūras izvietojumu B kategoriju ielās. Plānojot veloinfrastruktūru B kategoriju ielu trasējumā, jāizvērtē iespēja veloceļus virzīt pa paralēlām ielām vai izvietot tos uz B kategorijas ielu vietējām joslām.

3.4 Sabiedriskais transports

3.4.1 Esošā situācija

Galvenais maršrutu tīkls pilsētā sastāv no tramvaju, trolejbusu un autobusu maršrutiem, kas kopā veido 81 sabiedriskā transporta līniju ar kopējo garumu 1 193,5 km

Rīgas sabiedriskā transporta maršrutu struktūra galvenokārt ir tendēta uz pilsētas centra savienošanu ar apkārtējiem mikrorajoniem, jo galvenais pasažieru pieprasījums ir tieši pilsētas centrā. Lielākā daļa sabiedriskā transporta maršrutu (73%) savieno pilsētas centru ar citām apkaimēm, 11% maršrutu savieno dažādas apkaimes, braucot cauri centram, bet 16% maršrutu tiešā veidā savieno dažādas apkaimes.

Lielāko maršrutu daļu aizņem autobusu maršruti, kas sastāda 928,5 km, trolejbusu maršrutu garums sasniedz 163,9 km, savukārt tramvaju maršrutu kopgarums sasniedz 101,1 km. Galvaspilsētā pārvadāto pasažieru skaits sasniedz aptuveni 150 miljonus gadā. Pēdējo piecu gadu laikā sabiedriskā transporta reisu skaits ir samazinājies, bet pārvadāto pasažieru skaits ir palielinājies, izņemot 2015. gadu, kad vērojams pārvadāto pasažieru skaita kritums braukšanas maksas tarifa pieauguma dēļ. 2015. gadā tika veikti 229 pasažieru braucieni uz vienu Rīgas iedzīvotāju.

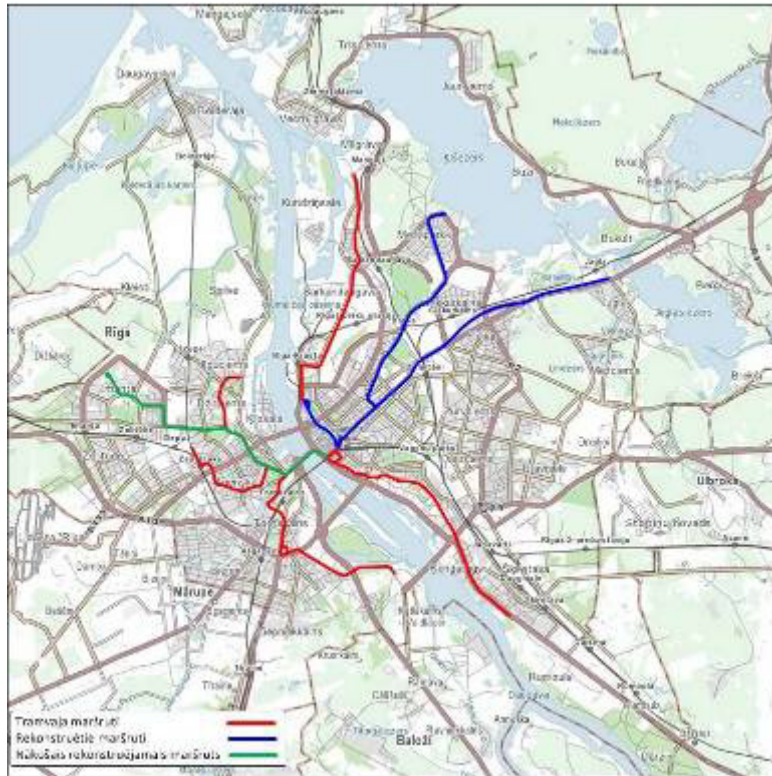
Lai arī autotransporta radīto sastrēgumu dēļ Rīgas pilsētas sabiedriskais transports 2014. gadā neizpildīja 5492 reusus, kas ir mazāk nekā 2012. gadā (9099 neizpildīti reisi), tomēr redzams, ka nepieciešams turpināt iesāktās politikas īstenošanu un noteikt pēc iespējas lielāku prioritāti sabiedriskajam transportam. Tas attiecas arī uz sabiedriskā transporta vidējā ātruma palielināšanu, kas pēdējos gados ir samazinājies (piem. periodā no 2012. gada līdz 2015. gadam tramvaja maršrutu vidējais ātrums ir samazinājies no 16,50 km/h līdz 16,10 km/h, autobusu maršrutiem no 21,30 km/h līdz 21,13 km/h un trolejbusiem no 16,03 km/h līdz 15,68 km/h.

Dalēji ir īstenots nospraustais mērķis nodrošināt ērtu, ar zemajām grīdām, ārēji pievilcīgu un modernu ritošo sastāvu. Kopš 2016. gada vidus Rīgas pilsētas autobusu un trolejbusu maršrutos pasažieru pārvadājumi tiek nodrošināti ritošajā sastāvā, kurā ir 100% zemā grīda, tie ir ērti, moderni, videi draudzīgi. Tramvaju ritošā sastāva atjaunošana nenorit tik strauji, tomēr jau šobrīd pilsētas tramvaju maršruta tīklā kursē 26 zemās grīdas tramvaji. 2017. gadā paredzēts iegādāties vēl 20 zemās grīdas tramvajus. Rīga turpina darbu energo-efektīvo bezizmešu transporta tehnoloģisko risinājumu ieviešanai Rīgas esošajā transporta infrastruktūrā, izvirzot mērķi no 2020. gada sabiedriskā transporta ritošā sastāva atjaunošanai iegādāties tikai bezizmešu transportlīdzekļus.

Tramvaji. Rīgas sabiedriskā transporta attīstība ir jābalsta uz transporta veidiem, kuri pēc iespējas mazāk tiek pakļauti apkārtējai transporta plūsmai. Pēc pašreizējās situācijas neatkarīgākais transporta veids ir tramvajs.

Rīgas pilsētas sabiedriskajā transportā – tramvaju – satiksme tiek nodrošināta 9 tramvaju maršrutos, to kopējais garums ir 101,1 km. RP SIA "Rīgas satiksme" tramvaju maršrutus apkalpo divi tramvaju depo – 5. tramvaju depo Brīvības ielā 191 un 3. tramvaju depo Fridriķa ielā 2.

Zemās grīdas tramvaja kustības nodrošināšanai ir pielāgoti divi tramvaju maršruti – 6. tramvaja maršruts (Ausekļa iela – Jugla) un 11. tramvaja maršruts (Centrālā stacija – Mežaparks), kuru kopējais garums sastāda 25 km. Pārējos tramvaju maršrutos zemās grīdas tramvaju kustība nav nodrošināta nepielāgotās infrastruktūras dēļ. 2016. gadā uzsāktas nepieciešamās darbības, lai nodrošinātu zemās grīdas tramvaja parametriem atbilstošu tramvaja infrastruktūru 4. tramvaja maršrutā (Centrāltirgus – Imanta).



Attēls Nr. 10. Rīgas tramvaju maršrutu tīkls. Avots: RP SIA "Rīgas satiksme".

TRAMVAJU KUSTĪBAS MARŠRUTI

Spēkā no 2016. gada 1. jūnija



Attēls Nr. 11. Tramvaju kustības maršruti. Avots: RP SIA "Rīgas satiksme".

Kopējās autotransporta plūsmas ietekme uz tramvaja reisu izpildi, salīdzinot ar autobusu un trolejbusu maršrutiem, ir minimāla – 16 neizpildīti reisi gadā (0,003% no kopējā skaita). Šis ir viens no apliecinājumiem, kāpēc Rīgas pilsētai ir jāattīsta tramvaja maršrutu tīkls kā pilsētas sabiedriskā transporta mugurkauls, kas ir ietverts Rīgas attīstības plānošanas dokumentos⁶.

Salīdzinot sabiedriskā autobusu un trolejbusu maršruta tīkla pārklājumu, tramvaju maršruta tīkls ir neliels. Tas ir saistīts ar esošā sliežu ceļa izvietojumu, jo visi sliežu ceļi virzās uz pilsētas centru pa četriem ievadiem (Akmens tilts, Maskavas iela, K.Barona iela, Kronvalda bulvāris), kas koncentrējas divos punktos – 13. janvāra ielas un Prāgas ielas krustojums un Aspazijas bulvāra/K.Barona ielas krustojums.

Tabula 23. RP SIA "Rīgas satiksme" pamatrādītāji - tramvajs

	2005	2010	2015	izmaiņas 2015. pret 2005. gadu, %	Izmaiņas 2015. pret 2010. gadu, %
Tramvaju skaits	252	255	204	-19%	-20%
Nobrauktais attālums (tūkst. km)	14 261	10 986	7 357	-48%	-33%
Reisu skaits	617 072	533 348	424 256	-31%	-20%
Vidējais reisa garums (km)	23,11	20,60	17,34	-24,97%	-15,81%

Trolejbusi. Rīgas pilsētas sabiedriskajā transporta trolejbusu satiksme tiek nodrošināta 19 trolejbusu maršrutos, to kopējais garums ir 163.7 km. RP SIA "Rīgas satiksme" trolejbusu maršrutus apkalpo divi trolejbusu parki – 1. trolejbusu parks Ganību dambī 32 un 2. trolejbusu parks Vienības gatvē 16.

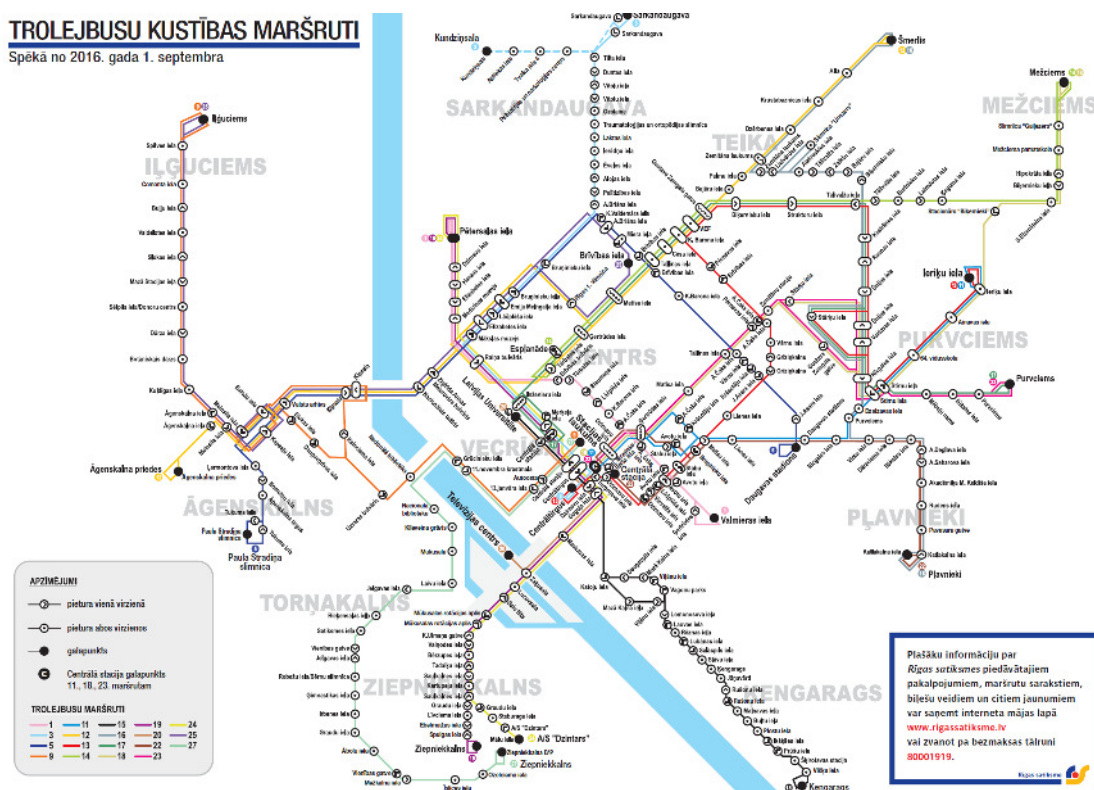
Kopš 2008. gada trolejbusu parka ritošais sastāvs pakāpeniski tiek atjaunināts ar trolejbusiem, kas aprīkoti ar dīzeļģeneratoru. Tas dod iespēju nodrošināt trolejbusu ekspluatāciju maršrutos, kuros atsevišķos posmos nav izbūvēts kontakttīkls. Vēl būtiska šo trolejbusu priekšrocība ir šķēršļu apbraukšana gan plānoto ielu remontdarbu un masu pasākumu laikā, kad tiek slēgtas atsevišķas ielas vai to posmi, gan ārkārtas gadījumos, piemēram, apledojuša kontakttīkla gadījumā, transportlīdzekļu avāriju gadījumā un citās situācijās. Tāpat šāda tipa trolejbusi nākotnes perspektīvā sniedz iespējas izskatīt iespēju atsevišķus autobusu maršrutus aizstāt ar trolejbusiem, tādējādi palielinot videi draudzīga transporta veida (elektrotransporta) nozīmi Rīgas pilsētā.

Kopš 2015. gada jūlija trolejbusu satiksme tiek nodrošināta tikai ar zemās grīdas transportlīdzekļiem, pilnībā nomainot novecojošo trolejbusu parku un piedāvājot drošākus, komfortablākus un dažādām pasažieru grupām pieejamus pakalpojumus. Jaunie trolejbusi ir ērtāki pasažieru iekāpšanai un izkāpšanai, īpaši tiem, kuri izmanto ratiņkrēslus, pasažieriem ar bērnu ratiņiem, senioriem un maziem bērniem.

⁶ Rīgas attīstības programma 2014.-2020. gadam
Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam.

TROLEJBUSU KUSTĪBAS MARŠRUTI

Spēkā no 2016. gada 1. septembra



Attēls Nr. 12. Trolejbusu kustības maršruti. Avots: RP SIA "Rīgas satiksme".

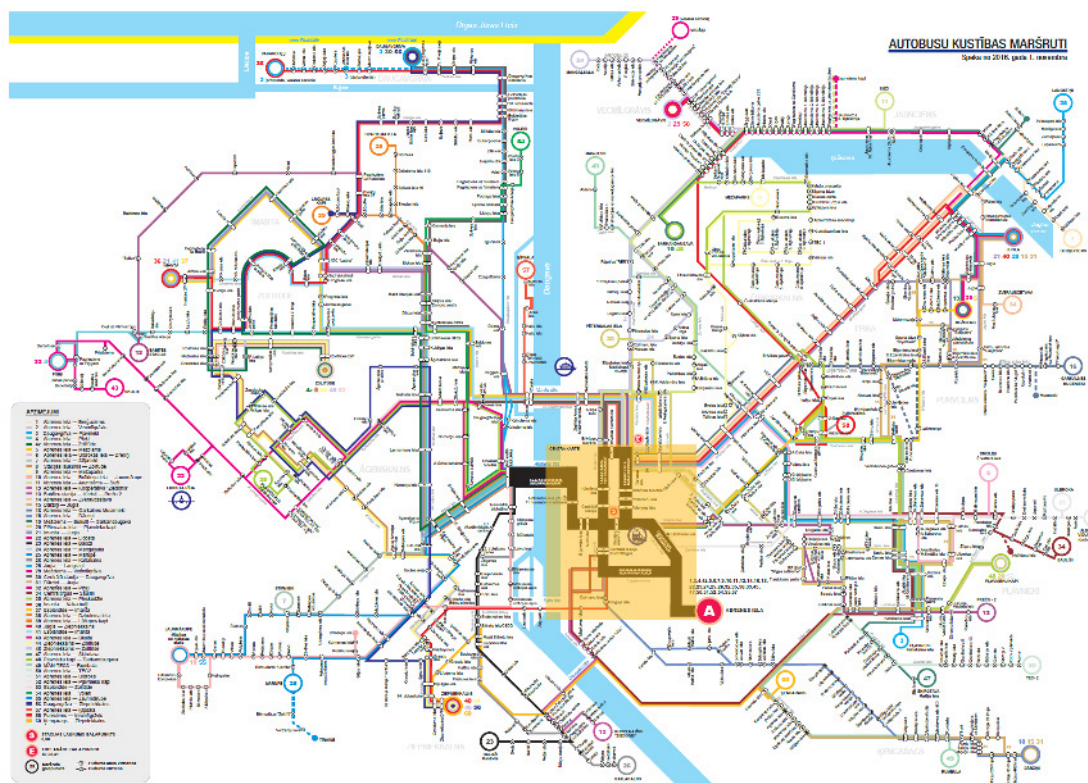
Tabula 24. RP SIA "Rīgas satiksme" pamatrādītāji - trolejbusi

	2005	2010	2015	izmaiņas 2015. pret 2005. gadu, %	Izmaiņas 2015. pret 2010. gadu, %
Trolejbusu skaits	318	303	263	-17%	-13%
Nobrauktais attālums (tūkst. km)	17 316	13 316	10 507	-39%	-21%
Reisu skaits	1 700 218	1 361 463	1 027 448	-40%	-25%
Vidējais reisa garums (km)	10,18	9,78	10,23	0,41%	4,56%

Autobusi. RP SIA "Rīgas satiksme" nodrošina 53 autobusu maršrutus, no kuriem 21 maršruts šķērso Rīgas pilsētas robežas, veidojot savienojumu ar apkārtējiem novadiem.

Rīgas pilsētas sabiedriskajā transporta – autobusu – satiksme tiek nodrošināta 53 autobusu maršrutos, to kopējais garums ir 927.6 km. RP SIA "Rīgas satiksme" autobusu maršrutus apkalpo divi autobusu parki – 6. autobusu parks Kleistu ielā 28 un 7. autobusu parks Vestienas ielā 35.

RP SIA "Rīgas satiksme" autobusu maršruti kursē ne tikai Rīgas pilsētas teritorijā, bet arī uz Garkalnes, Babītes, Mārupes, Ķekavas, Stopiņu un Salaspils novadu. Šie maršruti nodrošina regulāru sabiedriskā transporta satiksmi starp Rīgas pilsētas apkaimēm, turklāt arī nodrošina Rīgas pilsētas iedzīvotājiem iespējas nokļūt norādītajos novados, bet šo novadu iedzīvotājiem iespēju nokļūt Rīgas pilsētas centrā un citās apkaimēs. Tā kā vistuvāk Rīgas pilsētai gan attāluma, gan sasniedzamības ziņā ir Mārupes, Babītes un Stopiņu novadi, tad arī uz šiem novadiem kursē lielākais maršrutu skaits.



Attēls Nr. 13. Autobusu kustības maršruti. Avots: RP SIA "Rīgas satiksme".

Tabula 25. RP SIA "Rīgas satiksme" pamatrādītāji - autobuss

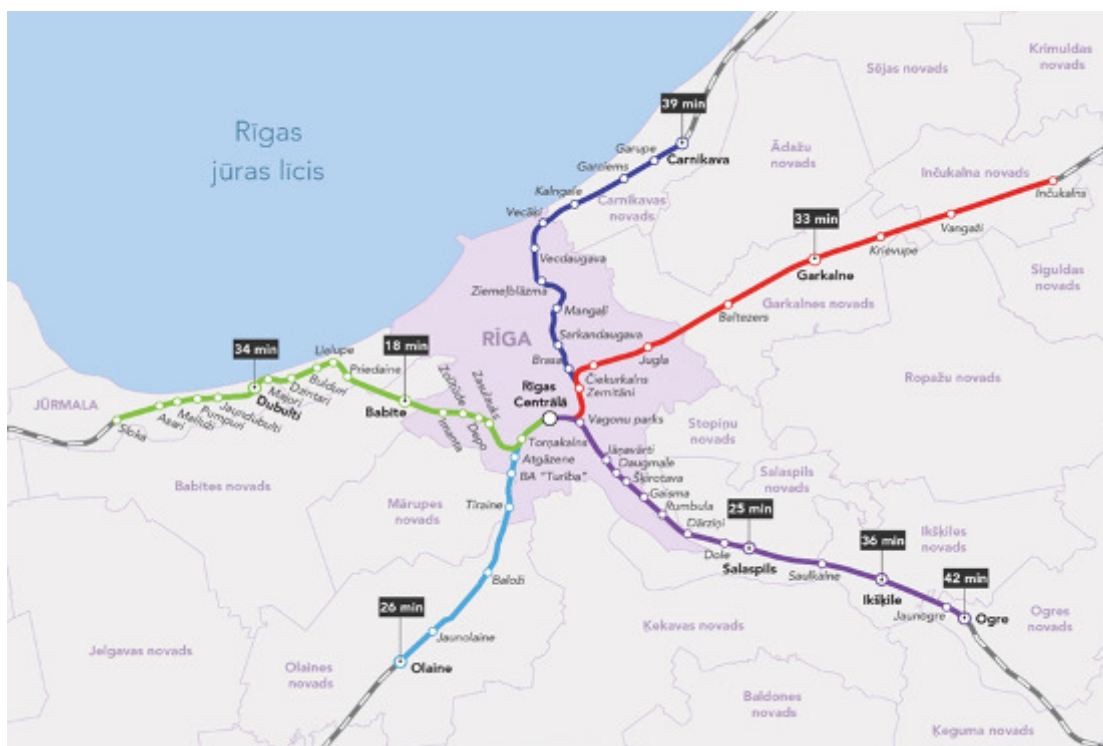
	2005	2010	2015	izmaiņas 2015. pret 2005. gadu, %	Izmaiņas 2015. pret 2010. gadu, %
Autobusu skaits	481	478	445	-8%	-7%
Nobrauktais attālums (tūkst. km)	28 717	25 377	23 564	-18%	-7%
Reisu skaits	1 662 908	1 406 136	1 314 218	-21%	-7%
Vidējais reisa garums (km)	17,27	18,05	17,93	3,83%	-0,65%

Piepilsētas dzelzceļš. AS "Pasažieru vilciens" ir vienīgais sabiedriskā transporta iekšzemes dzelzceļa pakalpojumu sniedzējs. Tas apkalpo gan starppilsētu, gan piepilsētas maršrutos. Piepilsētas maršrutiem izmanto elektriskos vilcienus. Starppilsētas maršrutiem izmanto dīzeļdzinēju vilcienus.

AS "Pasažieru vilciens" veic pasažieru pārvadājumus šādos elektrovilcienu maršrutos:

- Rīga - Aizkraukle
- Rīga - Jelgava
- Rīga - Skulte
- Rīga – Tukums

No 2016.gada 1.aprīļa maršrutos Rīga-Skulte, Rīga-Jelgava, Rīga-Tukums, Rīga-Sigulda un Rīga-Aizkraukle ieviesti zonu tarifi.

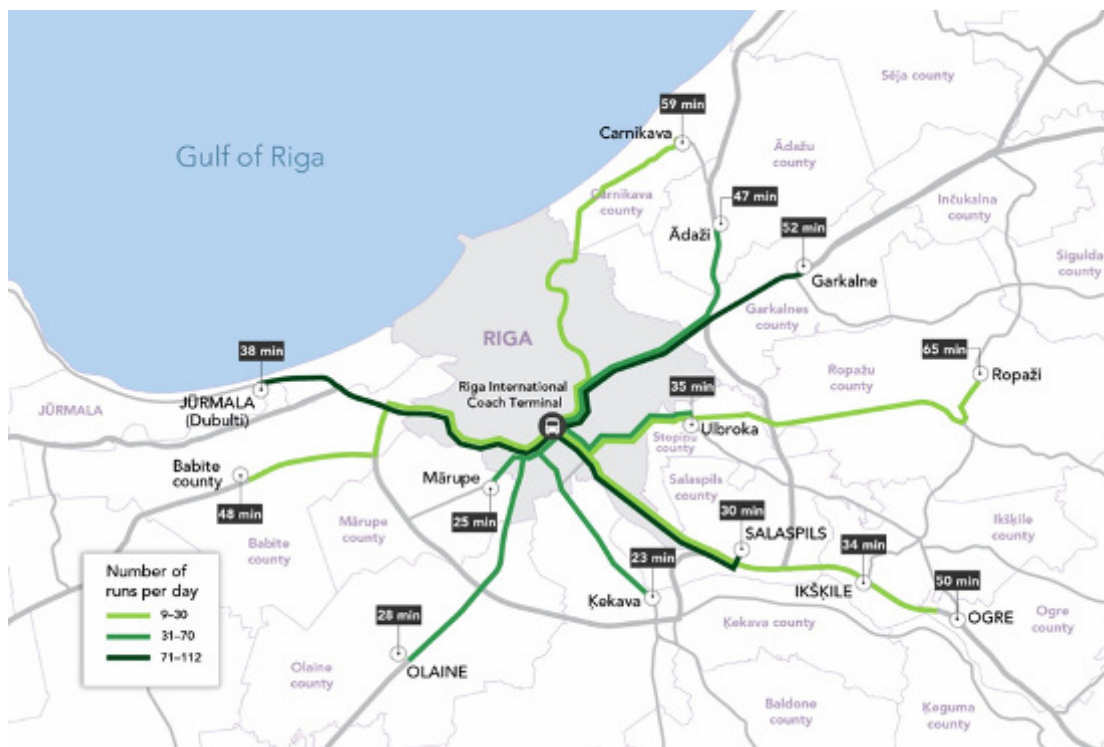


Attēls Nr. 14. Pasažieru vilcienu maršruti un laiks līdz Rīgas centrālajai stacijai. Avots: 1188.lv

Vislielākais skaits ar pasažieru vilciena reisiem dodas uz visvairāk apdzīvotākajiem novadiem. Jūrmalas novadā ir vislielākais iedzīvotāju skaits – 49 305 tūkstoši iedzīvotāju, jāņem vērā, ka tā ir kūrorta vieta. Babītes novadā dienas laikā ir daudzi reisi, tādēļ, ka novads ir iekļauts dzelzceļa līnijā Rīga – Tukums 2. Otra dzelzceļa līnija ar vislielāko skaitu reisu ir Rīga – Aizkraukle, kurā ietilpst tādi novadi kā Ogre ar 34 028 tūkstošiem iedzīvotāju un Salaspils ar 22 384 tūkstošiem iedzīvotāju. Garkalnes novadam ar 8 102 iedzīvotājiem un Ropažiem ar 6 687 tūkstošiem iedzīvotāju ir vismazākais reisu skaits dienā, jo šie novadi ir salīdzinoši mazāk apdzīvoti.

Starpilsētu autobusi. Uzņēmumi, kuri pārstāv privāto sektoru un nodrošina starpilsētu autobusu pasažieru pārvadājumus starp Rīgu un apkārtnē esošajiem novadiem:

- CATA AS;
- VTU Valmiera SIA;
- Gals Buss SIA;
- Liepājas autobusu parks AS;
- Ogres autobuss SIA;
- NORDEKA AS;
- Norma – A SIA;
- Rīgas Taksometru parks AS;
- Aips SIA;
- Daugavpils autobusu autoparks SIA;
- Jelgavas autobusu parks SIA;
- Dobeles autobusu parks SIA;
- Ekspres – Ādaži SIA.



Attēls Nr. 15. Starppilsētu autobusu maršrutu karte Pierīgā. Avots: 1188.lv.

Visvairāk starppilsētu autobusu maršruti vienas dienas ietvaros dodas uz Jūrmalu, kurā ir 49 305 iedzīvotāji. Salaspils novads ir otrs populārākais galamērķis ar iedzīvotāju skaitu – 22 384. Uz Garkalnes novadu, ar 8102 iedzīvotāju skaitu, dodas salīdzinoši liels reisu skaits – 83, kas nodrošina transporta pieejamību. Babītes novadā, iedzīvotāju skaits sasniedz 9954 tūkstošus, un Carnikavas novadā 6975 tūkstošus, kur autobusu skaits ir salīdzinoši mazāks, kas ir izskaidrojams ar pieejamo dzelzceļa satiksmi.

Tabula 26. Vietējie reģionālie pārvadājumi ar reģionālajiem autobusiem Rīgas plānošanas reģionā.

	2010	2015	% izmaiņas 2015 pret 2010 gadu
Maršrutu skaits	169	170	0,59%
Reisu skaits	596 621	550 375	-7,75%
Nobrauktais attālums (km)	13 499 852	13 062 420	-3,24%

Maršrutu skaits Rīgas reģionā pēdējo 5 gadu laikā ir nedaudz palielinājies, nodrošinot nedaudz labāku teritorijas sasniedzamību. Tomēr reisu skaits un kopējais nobrauktais attālums ir samazinājies, iespējams, nepietiekamā pieprasījuma dēļ.

Rīgas sabiedriskā transporta lietotāju braucienu mērķis. Pēc aptaujas “Aptauja par Rīgas iedzīvotāju apmierinātību ar pašvaldības darbību un pilsētā notiekošajiem procesiem”, kas veikta 2015.gadā, datiem, 46% Rīgas iedzīvotāju izmanto sabiedrisko transportu katru dienu, 28% Rīgas iedzīvotāju sabiedrisko transportu lieto vismaz vienreiz nedēļā un 18% - mazāk nekā reizi nedēļā. Kopumā sabiedrisko transportu lieto 92% Rīgas iedzīvotāju. Jāatzīmē, ka pēdējo septiņu gadu laikā par 2% samazinājies to Rīgas iedzīvotāju skaits, kas sabiedrisko transportu lieto katru dienu un par 3% ir samazinājies to iedzīvotāju skaits, kas sabiedrisko transportu

izmanto reizi nedēļā. Tomēr vērojams 1,5% pieaugums to iedzīvotāju vidū, kas sabiedrisko transportu lieto retāk nekā reizi nedēļā. 25% Rīgas iedzīvotāju gandrīz katru dienu izmanto privāto transportu.

2015. gadā liela daļa RP SIA "Rīgas satiksme" klientu – 47,9% pasažieru – izmantoja savas tiesības braukt sabiedriskajā transportā bez maksas. To vidū lielākās pasažieru grupas bija pensionāri un pirmo-divpadsmito klašu skolēni.

3.4.2 Problēmu apkopojums

Galvenais visa veida sabiedriskā transporta trūkums – **integrētas sistēmas neesamība**. Rīgas pilsētā lielāko sabiedriskā transporta pārvadājumu daļu veic SIA „Rīgas satiksme”; mazāku daļu veic „Pasažieru vilciens” un starppilsētu autobusi. Lielākā daļa sabiedriskā transporta maršrutu (atbilstoši pieprasījumam) savieno pilsētas centru ar citām apkaimēm; attiecīgi esošajā situācijā tuvinoties pilsētas centram veidojas dublējoši, konkurējoši maršruti. Privātā transporta satiksmes koncentrācija pilsētas centrā palielina pārvietošanās ilgumu pilsētā un samazina vidējo braukšanas ātrumu līdz ar ko sabiedriskais transports zaudē savu pievilcību un pasažierus.

Definētās problēmas:

1. Sabiedriskā transporta pieturvietu sasniedzamība (300m attālumā no dzīvojamās apbūves teritorijas līdz sabiedriskā transporta pieturai nodrošināta 83% teritorijas).
2. Pilsētas centra sasniedzamība un savstarpējā sasniedzamība starp apkaimēm.
3. Pārvietošanās ātruma kritums.

3.4.3 Risinājumu sadala

1. Rīgas sabiedriskā transporta attīstība ir jābalsta uz transporta veidiem, kas pēc iespējas mazāk tiek pakļauti apkārtējai transporta plūsmi. Pēc pašreizējās situācijas neatkarīgākais transporta veids ar visvairāk pārvadātajiem pasažieriem uz 1 km ir tramvajs. TmP grafiskajā daļā uznesti plānotie tramvaju līniju maršruti. Zemāk dots nosacīts jauno tramvaju līniju izbūves secības saraksts. Jauno līniju ieviešanas secība būtu jāpārbauda ar transporta simulācijas modeli.

Tramvaju līniju secība:

- 1.1. Skanste. Skanstes līnijas izbūve ir priekšnosacījums perspektīvo līniju izbūvei uz Purvciem un Pļavniekiem. K. Barona ielas caurlaides spēja nebūs pietiekama, lai apkalpotu visus labajā krastā plānotos maršrutus.
- 1.2. Dreiliņi. K. Barona ielā patreizējā situācijā ir liela noslodze ar tramvaju līdz ar to ir maza rezerve izveidot papildus maršrutus, jaunās līnija uz Dreiliņiem izbūves efektivitāte būs daudz augstāka ja ir izbūvēta Skanstes līnija.
- 1.3. Ziepniekklaus. Dienvidu trases attīstība, nepieciešama stāvparka izveide, Raņķa dambja – Vienības gatves savienojums, divlīmeņu šķērsojums K. Ulmaņa un Vienības gatves krustojumā.
- 1.4. Bukulti, Bergi. Priekšnosacījums ir RZTK attīstība, nepieciešama stāvparka un dzelzceļa stacijas izveide.
- 1.5. Mārupe. RB attīstība.
- 1.6. Ķekava. Lucavsalas attīstība, Raņķa dambja – Vienības gatves savienojums.

1.7. Rumbula.

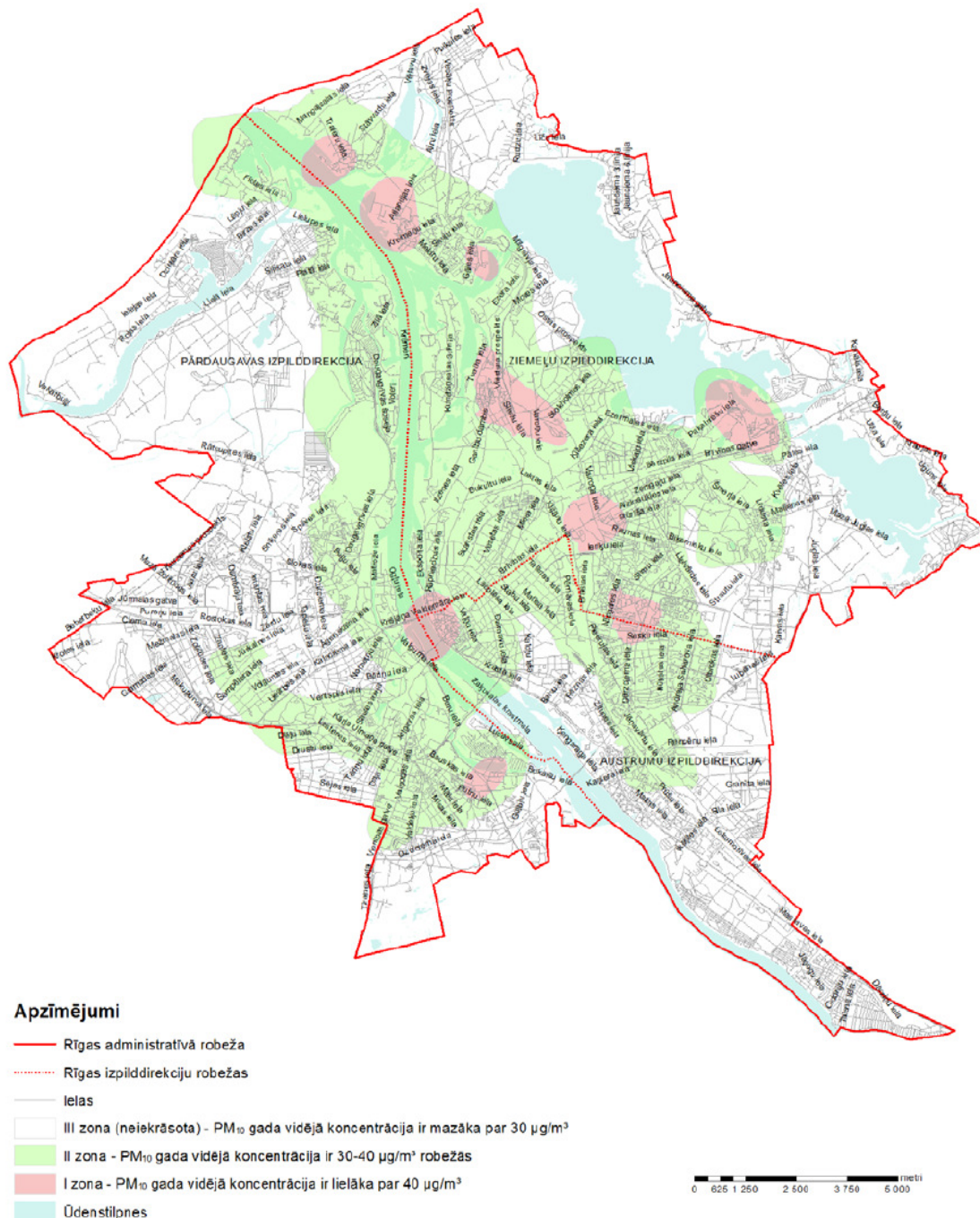
2. Būtiski ir veicināt sabiedriskā transporta vidējā pārvietošanās ātruma pieaugumu. Pilsētas kodolā tas būtu panākams ar RIAS plānoto autoplūsmas samazinājumu, kas mazinātu sastrēgumus, līdz ar to arī sabiedriskā transporta aizkavējumus; būtu iespēja izbūvēt sabiedriskās joslas. Pielietojamas ITS tehnoloģijas. Sabiedriskā transporta ātruma nodrošināšanai būtiski ir arī atsevišķi pilsētas infrastruktūras elementi, piemēram, Hanzas šķērsojums, Tvaika ielas pārvads, kuru izbūve mazinātu ceļā pavadīto laiku un uzlabotos savienojumi starp pilsētas centru un apkaimēm.
3. Pilsētas centra sasniedzamības jautājums no attālākām apkaimēm būtu risināms sabiedriskā transporta sistēmā integrējot pilsētas dzelzceļu, kam ir ievērojami lielāks pārvietošanās ātrums (vid.~34km/h). Priekšnosacījumi ir vienotas biļetes ieviešana, atsevišķu sabiedriskā transporta pieturvietu novietojuma maiņa un maršrutu pārplānošana. TmP grafiskajā daļā uzrādītas pasažieru vilciena esošās un perspektīvās līnijas ar pieturvietām. Pieturvietās ap pilsētas robežu un pilsētas loku, veidojami pārsēšanās punkti, kas savienojami ar stāvparkiem.
4. 73% maršrutu pilsētā savieno apkaimes ar pilsētas centru. Tuvojoties pilsētas centram veidojas maršrutu dublēšanās. Resursefektīva sabiedriskā transporta maršrutu tīkla attīstības plānošana nākotnē paredz loka maršrutu veidošanu ar pārsēšanās punktiem, kas ļaus pasažieriem ātrāk pārvietoties starp mikrorajoniem, nodrošinot ērtu pārsēšanos, nepatērējot laiku pilsētas centrā un sasniedzot galamērķi ātrāk nekā šobrīd. Attālākajiem mikrorajoniem tiks piedāvātas iespējas ar pārsēšanos regulārāk nokļūt pilsētas aktīvajā daļā, saīsinot maršrutus līdz tuvākajiem pārsēšanās punktiem. Tas ļaus novirzīt resursus intensitātes uzlabošanai attiecīgajā mikrorajonā, bet ietaupītos resursus daļēji novirzot intensitātes uzlabošanai attiecīgajā rajonā. Sistēmas ieviešana un maršrutu pārplānošana veicama atsevišķā pētījumā, kurā papildus jāpēta stāvparku ieviešana pie pārsēšanās punktiem. Izmantojams transporta simulācijas modelis ar sabiedriskā transporta komponenti.
5. Multimodālie centri. TmP grafiskajā daļā paredzēts saglabāt iepriekšējā plānošanas periodā paredzēto multimodālo centru novietojumu Pētersalā un Torņakalnā, kas paredz arī stāvparku funkciju. Kā galvenajam multimodālajam centram jādarbos Centrālajai dzelzceļa stacijai apvienojot Autoostu, RB, Pasažieru vilcienu un RS. Atbilstoši pieejamai informācijai, ir plānots šādas kompleksas būves izpēte un realizācija. Realizējot RIAS nospraustos mērķus par motorizētā transporta samazināšanu pilsētas kodolā un parādoties iespējām līdz centrālajam multimodālajam centram veidot sabiedriskās joslas vai ātras tramvaju līnijas, atsevišķā pētījumā jāaktualizē jautājums par Torņakalna un Pētersalas centriem. TmP grafiskajā daļā uznesti iespējamie 1. kārtas risinājumi pārsēšanās punktiem ap pilsētas loku un robežu, kas sākotnējā stadijā varētu kalpot arī par multimodālajiem centriem. Centru novietojums paredzams stāvparku teritorijā.
6. Sabiedriskā transporta pieturvietu pieejamība gradējama atbilstoši to novietojumam pret pilsētas centru. Pilsētas kodolā jānodrošina 300m sasniedzamība (Centrs un RVCAZ); ārpus kodola – 500m (daudzstāvu apbūves rajonos) un 700m (mazstāvu apbūves rajonos) sasniedzamība. Lai nodrošinātu efektīvu un ātru sliežu transportu, ārpus pilsētas kodola

savienojumos ar stāvparkiem un pārsēšanās punktiem jāizskata iespēja ierīkot mazāku pieturvietu skaitu.

3.5 Privātais transports

3.5.1 Esošā situācija

Atbilstoši satiksmes intensitātes un automobilizācijas datiem, Rīgā pieaug ar privāto transportu veikto braucienu skaits (skat. sadaļu 2.2.). Palielinoties braucienu skaitam, pieaug pieprasījums pēc autostāvvietām, mazinās krustojumu komforta līmeņi, kā arī visas pilsētas ielu tīkla caurlaides spēja. Gan pieaugošā autoplūsmas pārvietošanās, gan to veidotie sastrēgumi veicina vides piesārņojumu. Pēc RDMVD datiem lielā daļā pilsētas PM₁₀ un NO₂ koncentrācija ir tuvu maksimālajam pieļaujamam līmenim vai pārsniedz to.



Attēls Nr. 16. PM10 zonējuma karte. 2014. gads. Avots: RDMVD



APZĪMĒJUMI

- Neaizkrāsotā zona - gaisa piesārņojuma III zona ar piesārņojošās vielas (NO₂) vidējo gada koncentrāciju (µg/m³) mazāku par 30
- Gaisa piesārņojuma II zona ar piesārņojošās vielas (NO₂) vidējo gada koncentrāciju (µg/m³) 30-40 robežās
- Gaisa piesārņojuma I zona ar piesārņojošās vielas (NO₂) vidējo gada koncentrāciju (µg/m³) 40-60 robežās
- ielas
- Apbūve
- Ūdenstilpnes
- Rīgas pilsētas teritorija
- Administratīvo rajonu robeža

Attēls Nr. 17. NO₂ zonējuma karte. 2014. gads. Avots: RDMVD

Līdz ar pieaugošo autosatiksmes plūsmu, mazinās sabiedriskā transporta nozīme; pārvietošanās ātrums kopējā satiksmē samazinās, padarot to mazāk pievilcīgu lietotājiem, paaugstinās CSNg riski.

Atbilstoši RIAS 118. punktam, pilsētas transporta infrastruktūras telpiskās struktūras pamatu veido divi izteikti pilsētas loki, kā arī radiālie savienojumi. Pilsētas centrālajā daļā izstrādātas zonas, kurās pilsēta plāno palielināt gājēju un nemotorizēto transportlīdzekļu prioritāti. Uz doto brīdi lokiem ir fragmentārs raksturs, tāpēc stratēģijā nosprausto mērķu sasniegšana par gājēju un nemotorizēto transportlīdzekļu prioritāti, ir apgrūtināta.

Lai veicinātu stratēģijā nosprausto mērķu sasniegšanu, nepieciešama pilsētas loku pilnveidošana. Iepriekšējā plānošanas periodā veiktie darbi:

1. Dienvidu tilts ar pieejām no Lubānas ielas līdz Ziepniekkalna ielai.
2. Austrumu maģistrāles posms (Čiekurkalna pārvada savienojums ar Viestura prospektu),
3. Daugavgrīvas ielas un Kr. Valdemāra ielas mezgla rekonstrukcija.
4. Brīvības ielas un Juglas ielas divlīmeņu ceļu mezgla izveide,
5. Juglas ielas posms starp Bīķernieku un Lubānas ielām,
6. Deglava ielas posms no A. Saharova ielas līdz Lubānas ielai.



Attēls Nr. 18. Esošā transporta infrastruktūras shēma.

3.5.2 Problēmu apkopojums

Sastrēgumi;

Vides piesārņojums;

Stāvvietu jautājums;

Satiksmes drošība.

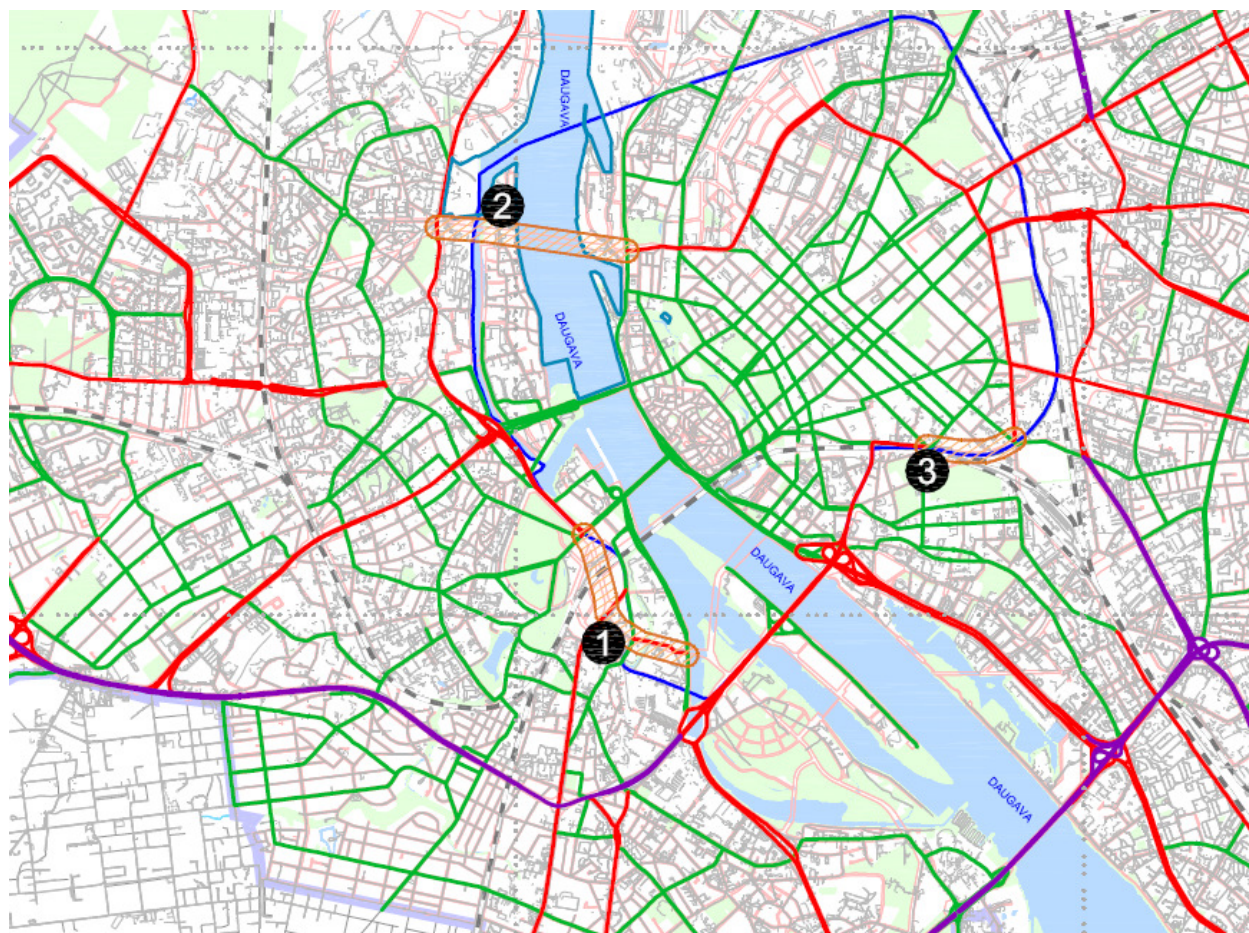
3.5.3 Risinājumu sadaļa

Nospraustie transporta politikas mērķi ir:

1. Privātā transporta klātbūtnes samazināšana pilsētas centrā.
2. Stāvvietu skaita pieprasījuma samazināšana pilsētas centrā.
3. Stāvvietu skaita samazinājums pilsētas centra publiskajā ārtelpā.
4. Transporta infrastruktūras pilnveidošana.

Nepieciešama trūkstošo maģistrālo pilsētas ielu posmu izbūve. Pilsētas iekšējā loka noslēgšanai nepieciešams:

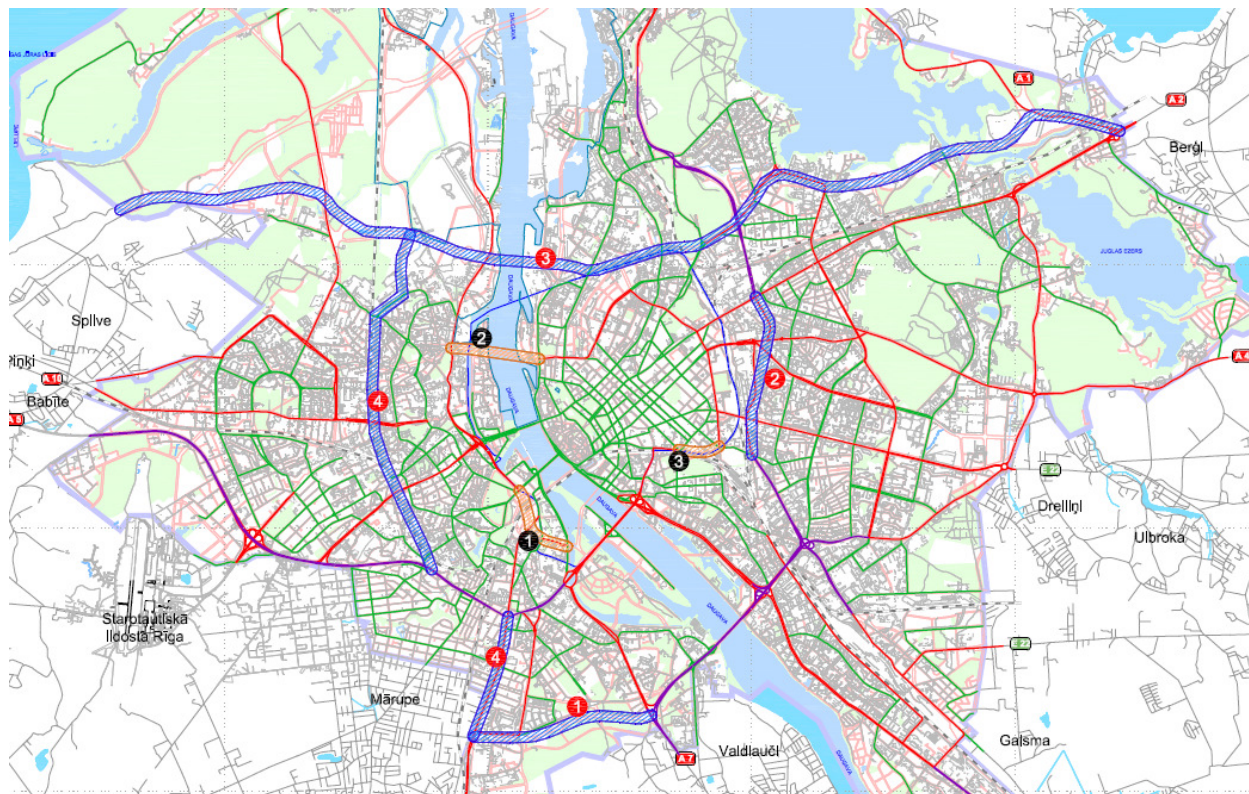
1. Raņķa dambja un Vienības gatves savienojums (Risinājums kompleksi skatāms ar RB attīstību, tramvaju līnijas izbūvi uz Ziepiņkalnu, multimodālo centru Torņakalnā, velovirzieniem Pārdaugavā).
2. Hanzas šķērsojums ar pievadiem (Risinājums kompleksi ar sabiedrisko transportu velovirzieniem. Vienlaicīgi ar Hanzas šķērsojuma realizāciju jāparedz pasākumi motorizētā transporta ierobežojumiem pilsētas centrā).
3. Valmieras ielas posms no Satekles līdz Pērnavas ielai.
4. Atsevišķu mezglu pārbūve, ielu posmu pārbūve atbilstoši C kategorijas ielas profilam.



Attēls Nr. 19. Esošās transporta infrastruktūras shēmas fragments.

Pilsētas ārējā loka pilnveidošanai nepieciešams:

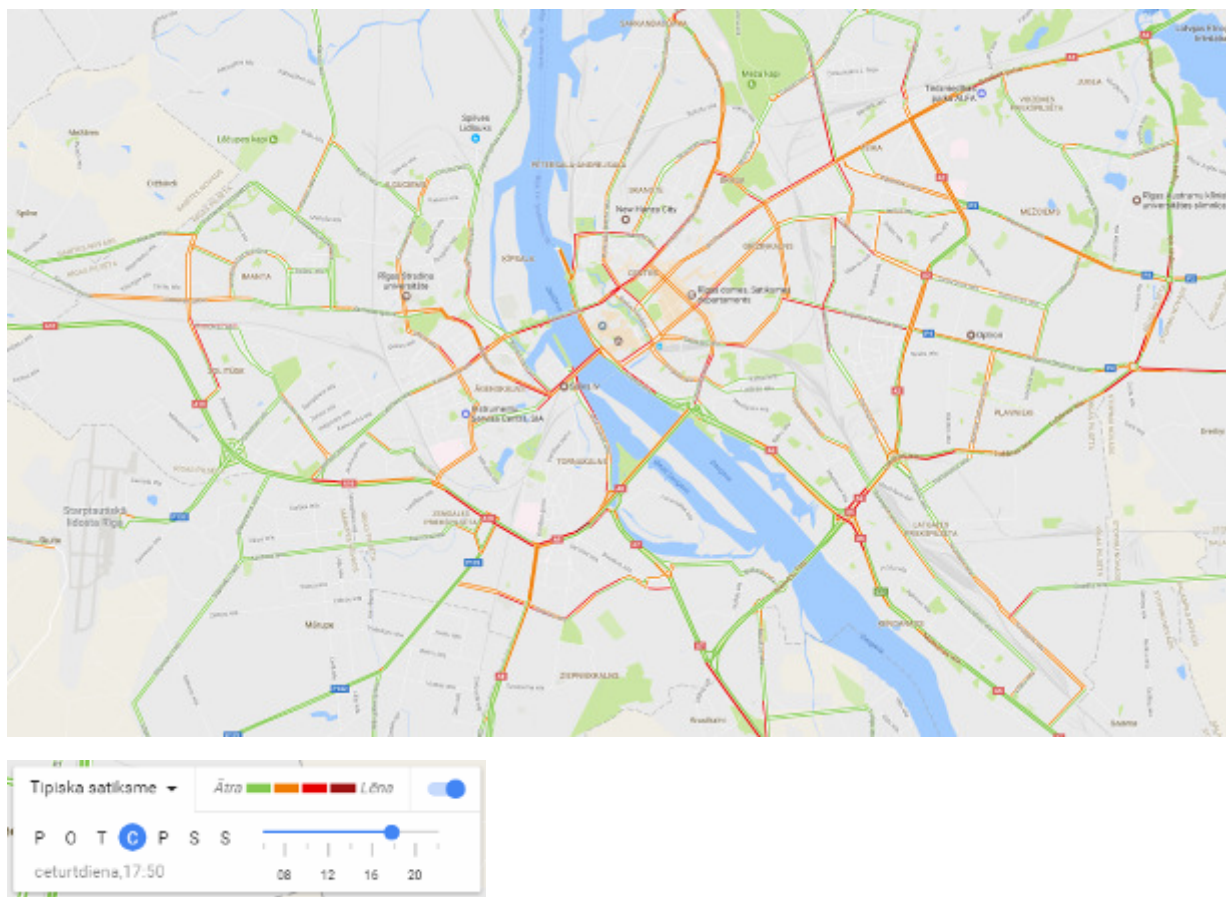
1. Dienvidu tilta 4. kārtas izbūve no Vienības gatves līdz Ziepniekkalna ielai. (Risināms kompleksi ar stāvparku izveidi un sabiedriskā transporta līniju, velovirziena ierīkošanu līdz pilsētas centram)
2. Austrumu maģistrāles posma izbūve no Ieriķu līdz Brīvības ielai.
3. Ziemeļu transporta koridora izbūve.
4. Rietumu maģistrāles izbūve.
5. Atsevišķu mezglu pārbūve, ielu posmu pārbūve atbilstoši C kategorijas ielas profilam.



Attēls Nr. 20. Esošās transporta infrastruktūras shēmas fragments.

Tuvākajā plānošanas periodā mērķtiecīgi būtu pabeigt uzsāktos lielā loka posmus (Dienvidu tilts un Austrumu maģistrāle) un realizēt pilsētas iekšējo loku, kas prasītu salīdzinoši mazākus kapitālieguldījumus pretstatā pilsētas ārējā loka izmaksām (nepieciešama pētījuma izstrāde un tehniski ekonomiskais pamatojums, lai detalizēti izsvērtu ieguvumus). Vienlaicīgi būtu uzsākama stāvparku sistēmas ieviešana, sabiedriskā transporta un veloinfrastruktūras tīkla pilnveidošana. Tikai sistemātiskā (hierarhijas ievērošana) pieeja, kompleksie risinājumi un plānošanas pēctecība var nodrošināt pilsētas transporta problēmu risināšanu – transporta būvju realizācija nemazina autosatiksmes plūsmas (pat palielina), kas arī pierādījies iepriekšējos plānošanas periodos.

Mūsdienās pieejamās sastrēgumu kartes norāda uz problemātiskajām vietām pilsētas ielu tīklā – tās ir tiltu pieejas, pilsētas centrs, atsevišķas dzelzceļa šķērsojuma vietas; sastrēgumu rezultāts novērojams vides piesārņojuma kartēs. Uzrādītais piesārņojuma līmenis ir būtisks signāls pastāvošajām problēmām, kas jārisina.



Attēls Nr. 21. Sastrēgumu karte.

Lai uzlabotu satiksmes drošību un paaugstinātu iedzīvotāju komfortu, dzīvojamās apbūves zonās pēc iespējas jāpanāk transportlīdzekļu ātruma samazinājums. Dzīvojamās apbūves zonās (kas vēl nav apzīmētas ar dzīvojamās zonas zīmēm) uz D, E kategoriju ielām pēc iespējām un piemērotības jāievieš ātruma samazinājuma zonas 30km/h vai dzīvojamā zona. TmP grafiskajā daļā uzrādītas motorizētā transporta iespējamās zonas ar samazinātu ātrumu pilsētas kodolā.

3.6 Kravas transports

Avots: „Transporta plūsmu izpēte kravas transporta novirzīšanai no Rīgas centra, 2014”

3.6.1 Esošā situācija

Rīgas pilsēta ir nozīmīgs Eiropas - Āzijas transporta koridora elements, kura loma transportēšanas procesā katru gadu palielinās. Viens no faktoriem, kas rada šo situāciju ir ostas esamība Rīgas teritorijā un dažādu terminālu attīstība. Pēc apgrozījumiem Rīgas osta ir viena no vadošajām Baltijas reģionā.

Ir vērojama kravas struktūras izmaiņu tendence. Nozīmīgu vietu ieņem konteineru pārvadājumi. Atbilstoši Satiksmes ministrijas nostājai, konteineru pārvadājumi Latvijā ir stratēģiska joma, kuru nepieciešams attīstīt, kā rezultātā Rīgas ostas kļūs par vēl lielāku kravas transporta pievilksanas punktu.

Iekšējām kravas transporta plūsmām pastāv ievērojams pievilksanas/generēšanas punktu skaits Rīgas pilsētas vēsturiskajā centrā (lielveikali, tirdzniecības centri, utt.), kas veido ērtu infrastruktūru galvaspilsētas iedzīvotājiem un viesiem, taču vienlaikus ir zīmīgs kravu transporta plūsmu pievilksanās centrs. Ārējām kravas transporta plūsmām zīmīgākie

pievilkšanās/generēšanas punkti (termināli, muitas noliktavas, noliktavas, ražošanas uzņēmumi utt.) atrodas ārpus Rīgas vēsturiskā centra, tomēr īsākie un ērtākie maršruti uz šiem punktiem (no iebraukšanas punkta) ved caur Rīgas centru.

Veiktā datu vākšana par transporta plūsmām un tai sekojošā analīze norāda uz Rīgas transporta struktūras elementiem ar vislielāko noslodzi. Attiecībā uz kopējo transporta plūsmu tie ir – tilti pār Daugavu (Vanšu tilts, Salu tilts, Akmens tilts) un sekojošas ielas: Krasta iela un 11. novembra krastmala. Analizējot kravas transporta plūsmu intensitāti, var izdalīt sekojošus transporta struktūras elementus: Daugavas tilti (Salu tilts, Akmens tilts), Slāvu tilts un ielas (Krasta iela, Daugavgrīvas iela).

3.6.2 Problēmu apkopojums

Rīgas pilsētā pastāv ierobežojumi kravas transportlīdzekļiem; ierobežojumi vairāk tiek orientēti uz kravas transportlīdzekļu plūsmu samazināšanu rīta vai vakara sastrēgumu stundās. Neskatoties uz to esošajā situācijā kravas transportlīdzekļu plūsma noslogo tiltus pār Daugavu un pilsētas ielas, piemēram, 11. novembra krastmalu, kas dotajā situācijā ir īsākais ceļš daudziem pievilkšanas punktiem (termināliem, muitas noliktavām utt.).

Ostas un transportēšanas jomas attīstība, būtiski ietekmē satiksmes sistēmu Rīgā un Rīgas reģionā. Tas ietekmē ne tikai Rīgas iedzīvotājus, bet arī Rīgas viesus, jo Rīga pozicionē sevi kā tūristu pilsētu. Kravas transports piesārņo gaisu, pasliktina vieglo automašīnu un sabiedriskā transporta pārvietošanās iespējas, kā arī ietekmē satiksmes infrastruktūras kvalitāti.

3.6.3 Risinājumu sadaļa

Kravas transporta novirzīšana no pilsētas centra veicama ar pilsētas loku pilnveidošanu atbilstoši RIAS koncepcijai, nodrošinot ērtu kravas transporta nokļūšanu galamērķos.

Ņemot vērā plānošanas periodā realizētos objektus (Dienvidu tilta 2. un 3. kārtā, Austrumu maģistrāles posms) atbilstoši „Transporta plūsmu izpēte kravas transporta novirzīšanai no Rīgas centra, 2014” datiem jau šobrīd ir iespēja ierobežot kravas transportlīdzekļu kustību pilsētas centrā aizliedzot braukt pa Krasta ielu, 11.novembra krastmalu un Eksporta ielu posmā no Salu tilta līdz Hanzas ielai. Taču šajā gadījumā jāņem vērā, ka zīmīgi pieaugs noslogojums uz atsevišķiem ielu posmiem.

Nākamajā plānošanas periodā realizējot Austrumu maģistrāles posmu no Vietalvas ielai līdz Brīvības ielai un Dienvidu tilta 4. kārtu, augstāk minētie aizliegumi kravas transporta maršruti papildināmi ar Akmens tiltu, Salu tiltu. Daugavas kreisajā krastā būtiski realizēt ir Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumu vai Rietumu maģistrāli (risinājums precizējams veicot tehniski ekonomisko pamatojumu un transporta plūsmu modelēšanu).

Pārskatāmā nākotnē iespējams realizēt Rīgas domes Satiksmes departamenta piedāvāto Rietumu maģistrāles alternatīvas risinājumu caur Babīti pa V20 autoceļu, Slokas ielu (vai pa Jūrmalas gatvi - pēc Zolitūdes ielas slēgšanas saistībā ar RB), Kurzemes prospektu, Kleistu ielu, Buļļu ielu, Spilves ielu, Lidoņu ielu, kas saslēdzoties ar Daugavgrīvas ielu apkalpotu Rīgas brīvostas kreisā krasta termināļus. Jāpiemin, ka salīdzinoši ar Rietumu maģistrālei nepieciešamajiem resursiem, šāds risinājums, pārbūvējot un pielāgojot nosaukto ielu krustojumus, lai tie kļūtu piemērotāki lielākai kravas auto transporta plūsmai, būtu īstenojams nelielā laika posmā, ievērojami lētāk un jau pārskatāmā nākotnē būtu iespējams atslogot

pilsētas kreisā krasta ielas no kravas transporta. Pie trūkumiem jāmin, ka tas ievērojami palielinātu satiksmes intensitātes gan minētajos ielu posmos, gan uz Rīgas apvedceļa A5.

Saistībā ar Rīgas brīvostas tematiskajā plānojumā apskatītajām problēmviētām, jau šajā plānošanas periodā ir uzsākti vairāki projekti, kas uzlabos situāciju kravas pārvadājumu jomā. Saistībā ar vietējo ielu izmantošanu kravas transporta kustībai (piem., Meldru iela, Emmas iela, Albatrosu iela, Traleru iela), izskatāms jautājums par iekšējo ceļu veidošanu ostas teritorijā kravas transporta novirzīšanai no pilsētas ielām. Jautājums analizējams atsevišķā pētījumā pielietojot transporta modelēšanu.

3.7 Stāvvietas, stāvparki

Stāvvietu esošās situācijas izvērtējums un turpmākās rīcības politika atspoguļota Rīgas domes autonomietņu un attīstības koncepcijā. TmP izstrādes procesā ņemts vērā stāvparku izvietojums, stāvvietu risinājumi paredzami nosacījumu sadaļā.

Stāvparku sistēmas ieviešana Rīgā un tās aglomerācijā nepieciešama kā kopējās transporta politikas sastāvdaļa, kas ļautu, saglabājot vai pat uzlabojot kopējo mobilitātes iespēju, uzlabot Rīgas pilsētas un jo īpaši tās centra vides kvalitāti – ekoloģisko, sociālo, biznesa, sadzīves, kultūras un estētiskajās izpausmes jomās.

3.7.1 Esošā situācija

1. Nepieciešamais autostāvvietu kopskaits pilsētas centrā ir sekojošs:

- RVC teritorijā – 15.8 tūkst. a/st.
- RVC AZ teritorijā - 31.7 tūkst. a/st.

2. Autostāvvietu kopējā teorētiskā pieprasījuma nodrošinājums:

- ir nepietiekams RVC teritorijā (56%), deficīts – 22.9 tūkst. a/st.
- ir pietiekams RVC AZ teritorijā (145%), pārpalikums - 13.9 tūkst. a/st.
- kopējā bilance ir negatīva (89%), deficīts – 9 tūkst. a/st.

3. Nodrošinot RVC AZ TIAN noteikto stāvvietu skaita ierobežojumu RVC zonā 30% no normatīvā pieprasījuma, rezultāts ir sekojošs:

- RVC teritorijā (185%), pārpalikums – 13.2 tūkst. a/st.
- RVC AZ teritorijā (145%), pārpalikums 13.9 tūkst. a/st.
- kopējā bilance ir pozitīva (159%), pārpalikums – 27.1 tūkst. a/st.

3. Ielu stāvvietu īpatsvars pret kopējo stāvvietu skaitu centrā ir tikai 20%. Tas ierobežo pašvaldības iespēju tieši ietekmēt pilsētas centrā iebraucošā transporta apjomu. Lai samazinātu transporta klātbūtni centrā līdzās autostāvvietu politikai jāīsteno pasākumu komplekss:

- Sabiedriskā transporta politika (sabiedriskā transporta joslas u.c. uzlabojumi)
- Stāvparku sistēmas izveide
- Velotransporta politika (velojoslas, veloceļi, novietnes u.c.)

4. Autostāvvietu politika pilsētas centrā vērsta uz autotransporta klātbūtnes samazināšanu:

- Ir pamats saglabāt RVC AZ TIAN 30% ierobežojumu stāvvietu skaitam RVC zonā.
- Ir pieļaujama stāvvietu skaita samazināšana sarkanajās līnijās, saistot to ar publiskās ārtelpas un satiksmes drošības uzlabojumiem.
- Ir nepieciešams kontrolēt un definēt prasības stāvlaukumu izveidei iekškvartālos.

- Esošo maksas autostāvvietu tarifu lieluma un zonējuma attīstīšana atbilstoši reālajam aizpildījumam. Ja aizpildījums regulāri pārsniedz 85%, tas ir pamatojums tarifu celšanai. Un pretēji – ja mazāks par 25%, tas ir pamatojums tarifu samazināšanai.

5. Esošās stāvvietas transporta loka iekšpusē

Stāvvietu skaits, kas atrodas **ielu sarkanajās līnijās**:

- Bezmaksas autostāvvietu skaits – 5265
- Īslaicīgo autostāvvietu skaits – 217
- Maksas autostāvvietu skaits – 4901
- Invalīdu autostāvvietu skaits – 103

Kopējais stāvvietu skaits **ielu sarkanajās līnijās** – **10486**. Šo stāvvietu vidējā noslodze ir ap 72% un **faktiskais aizpildīto stāvvietu skaits** darba dienā – **7538**. Stāvvietas, kas atrodas **ārpus ielu sarkanajām līnijām** – **7813**. Šo stāvvietu (stāvlaukumu) **vidējais aizpildījums ir 69%** un **faktiskais aizpildīto stāvvietu skaits** darba dienā ir **5390**. Apkopojot iepriekšējos rezultātus, **kopējais autostāvvietu skaits** Rīgas centra loka izpētes teritorijā ir **18300 stāvvietas** un **faktiskais aizpildīto stāvvietu skaits** ir **12930**.

- Stāvvietu aizpildījums ir lielāks pilsētas Centra apkaimē, mazāks ārpus tās;
- Vecrīgas stāvvietas neizvēlas ikdienas klienti;
- Tiek izmantotas arī īslaicīgi, nemaksājot par stāvvietu;
- Ir ielas, kur maksas autostāvvietu skaits neapmierina pieprasījumu, respektīvi, tas ir lielāks nekā piedāvājums;
- Stāvlaukumu skaitam ir tendence palielināties
- Stāvlaukumu cenu politika ir atkarīga no blakus esošo ielu stāvvietu cenām, tās ir vienādas vai zemākas nekā ielās

3.7.2 Problēmu apkopojums

Pilsētas centrā lielu daļu no piesārņojuma rada autotransports. Gan smalko, gan rupjo daļiņu koncentrācija piesārņojums to mērījuma vietās pārsniedz pieļaujamās normas visos mērījumu gados. Līdzīga rezultātu uzrāda arī gada vidējā slāpekļa dioksīda (NO₂) piesārņojuma koncentrācija, kur Brīvības ielā tā ir pārsniegta visos mērījumos, bet Valdemāra ielā četras reizes sešos gados. Rīgas tiltu pieslēgumi un Pulkveža Brieža ielas pieslēgums Rīgas centra teritorijai atrodas piesārņojuma II zonā, kura tuvojas, bet nepārsniedz pieļaujamo slāpekļa dioksīda piesārņojuma normu. No kopējā slāpekļa dioksīda piesārņojuma autotransporta pienesums ir 80 – 85%. Sēra dioksīda un oglekļa oksīda apjoms nepārsniedz pieļaujamās normas.

Novērtējot autotransporta dienas un vakara stundās radīto trokšņa līmeni, jāsecina, ka Rīgas maģistrālo ielu un tiltu pievadceļu tuvumā tas lielākoties pārsniedz pieļaujamo robežu par 0-5dB un 5-10dB.

3.7.3 Risinājumu sadaļa

Rekomendācijas Rīgai (priekšnoteikumi)

Stāvparku politikai jābūt daļai no vispārējā pilsētas attīstības skatījuma un politikas – sastrēgumu un ar satiksmi saistīta piesārņojuma mazināšana, centra uzlabošana, pārslēgšanās uz transporta veidu sadalījumu par labu sabiedriskajam transportam un vieglajiem (soft) pārvietošanās veidiem (iešana, braukšana ar riteni), integrēta stāvvietu politika un sadarbība ar apkārtējām pašvaldībām.

Vēlamais galamērķis (centrs, Pārdaugava, aktivitāšu zonas) būtu jāsasniedz ar vienu sabiedriskā transporta braucienu vai ar ne vairāk kā vienu pārsēšanos uz citu līniju, un ne vairāk kā 45 min. laikā.

Pārmērīgi lielas stāvvietu platības ar daudz tukšu telpu nepiesaista ne klientus. Jāizvairās arī no daļēji apdzīvotām vietām. Ieteicams sākt ar mazām platībām, ko var paplašināt.

Stāvvietas pie sabiedriskā transporta pārsēšanās punktiem, kurās spontāni aizpildās ir iespējama sekmīga nākotnes stāvparka atrašanās vieta. Ieteicams integrēt šīs vietas stāvparku politikā.

Stāvparku programmas ieviešanas un attīstības principi

Stāvparku sistēmas ieviešana plānota sākt ar stāvparkiem, kas ir relatīvi viegli izveidojami, atrodas ērtās piekļuves vietās jau šobrīd ir nodrošināti ar ST, kā arī pietuvināti vietām, kuras jau šodien tiek lietotas kā stāvparki. Stāvparku sistēmas attīstībai jānotiek pakāpeniski un jābūt cieši saistītai ar pasākumiem vieglā transporta klātbūtnes ierobežošanai pilsētas centrā – ST joslu attīstība, veloinfrastruktūras attīstība un maksas stāvvietu zonu paplašināšana. Attīstot stāvparku sistēmu, nav jāliek uzsvars uz programmā nosaukto stāvparku un to kopējās ietilpības nodrošināšanu. Sākotnēji nepieciešams ar stāvparkiem aptvert pēc iespējas lielāku maģistrāļu skaitu. Turpmākā rīcība stāvparku grupu attīstība jārealizē atbilstoši novērotajam pieprasījumam vai tā trūķumam, izvērtējot cēloņus abos gadījumos.

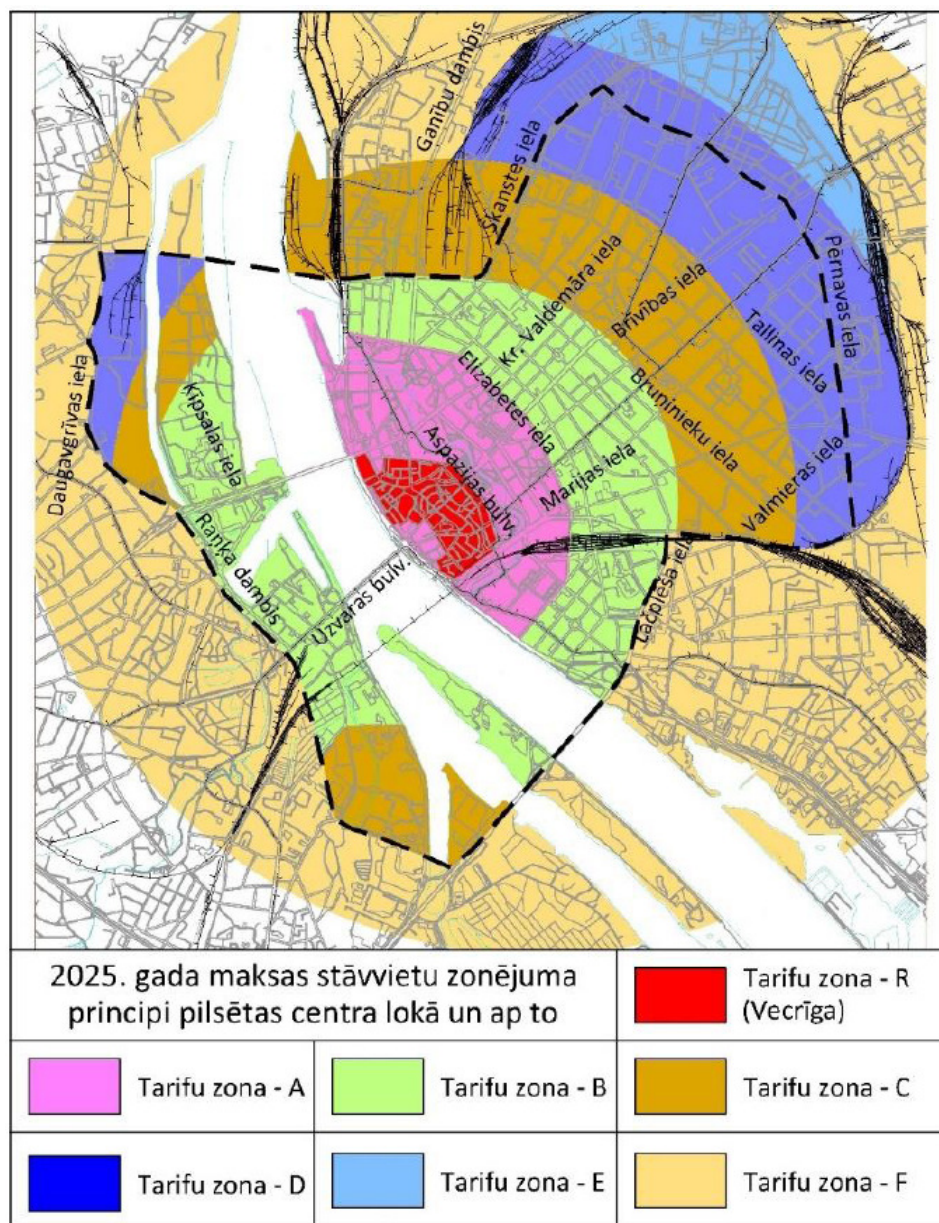
Pilsētas centrā esošo stāvvietu pieejamības un tarifu izmaiņas

Viens no svarīgiem stāvparku ieviešanas principiem ir pakāpeniskums un sabalansētība ar satiksmes un stāvvietu politiku pilsētas centrā. Lai stāvparku sistēma veiksmīgi darbotos, nepieciešama attiecīga rīcība arī attiecībā pret esošo stāvvietu sasniedzamību un izmaksām pilsētas centrā.

Nepieciešams paplašināt maksas stāvvietu zonu aptvērumu pilsētas centrā. Pakāpeniski tas jāpaplašina līdz Tallinas ielai un vēlāk arī līdz pilsētas centra lokam vai dzelzceļa lokam (skat. Attēls 22.). Maksas ielu stāvvietas jāveido arī Pārdaugavas pusē centra loka ietvaros.

Jākontrolē ielu maksas stāvvietu aizpildījums. Ja aizpildījums regulāri pārsniedz 85% - tas ir pamatojums tarifu celšanai. Ielu autostāvvietas aktīvākajā pilsētas centra daļā – Aspazijas bulv. Z.A. Meierovica bulv., Kr. Barona iela, Elizabetes iela, Dzirnava iela jau šobrīd pārsniedz šo rādītāju.

Nepieciešams izstrādāt stāvvietu politiku pilsētā, kas dos vadlīnijas stāvvietu ierīkošanai, rīcības plānu un kritērijus tā realizēšanai un monitoringam. Rezultātam jābūt sabalansētai autostāvvietu attīstībai.



Attēls Nr. 22. "2025. gada maksas stāvvietu zonējuma principi pilsētas centra lokā un ap to" (EDB)

Galvenie nosacījumi stāvparku izveidei:

- sabiedriskā transporta tuvums;
- regulārs un biežs sabiedriskā transporta kursēšanas grafiks;
- sabiedriskā transporta līdzeklim jābūt komfortablām, tīrām un nepārpildītām;
- vienota sabiedriskā transporta biļete par ekonomiski izdevīgu cenu;
- stāvlaukums apvienots ar papildus funkcijām (veikals, serviss, kafējnīca u.c.).

Stāvparku sistēmas mērķis ir pilsētā un īpaši tās centrā:

- mazināt gaisa piesārņojumu un trokšņa līmeni;
- mazināt vieglā autotransporta klātbūtni;
- veicināt sabiedriskā transporta pakalpojumu izmantošanu;
- veicināt velosatiksmes un gājēju satiksmes telpas attīstību.

3.7.4 Autonovietņu politikas galvenie darba virzieni

Šajā nodaļā uzskaitīts vispārīgs rīcības pasākumu uzskaitījums kā pamats Rīgā nepieciešamās autonovietņu politikas realizēšanai atšķirīga rakstura pilsētas daļās.

Svarīgi turpinot darbības noteiktos virzienos autonovietņu tēmā, nepazaudēt mērķus, ko ar šīm darbībām gribam sasniegt. Tāpēc katrai turpmāk uzskaitītai problēmgrupai – apbūves teritorijai ir nodefinēti galvenie mērķi, ko vēlamies sasniegt realizējot sekmīgu autonovietņu politiku.

Piemēram, daudzstāvu autonovietņu būvniecība mikrorajonos nav pašmērķis. Pirms tam jāpārlicinās par reālo šādas būves klientu skaitu – cik vietu apkārtņē reāli trūkst, kāda būs gaidāmā pakalpojuma cena un tās ietekme uz pieprasījumu, kāda ietekme būs tuvējā apkārtņē plānotiem attīstības projektiem uz šo pieprasījumu, izanalizēt alternatīvu daudzstāvu garāžai stāvvietu pieprasījuma nodrošinājuma veidu (privātas iniciatīvas; teritorijas labiekārtošanas projekti, ietverot arī autonovietnes; būvniecību esošo autonovietņu teritorijās reglamentējoši pasākumi u.tml.) efektivitāti un veicināšanas lietderību. Mērķis ir nodrošināt reālo pieprasījumu reālajam apkārtnes autolietotājam, nevis vienkārši radīt stāvvietas.

Atšķirīgas pieejas veidojamas dažādām pilsētas teritorijām:

- pilsētas centrs;
- atsevišķu apkaimju vēsturiskie centri;
- 20.gs. dzīvojamie mikrorajoni;
- esošie publiskie objekti (VAN, 12. un 14.grupas);
- jaunbūves, jauni attīstības projekti;
- rīcības plāns speciālos gadījumos – masu pasākumos, Dziesmu un deju svētkos, kapu svētkos, u.tml.;
- elastīga, operatīva, dinamiska autonovietņu politikas vadības sistēma.

Pilsētas centrs

Mērķi

- gaisa kvalitātes uzlabošana;
- automašīnu ikdienas lietotāju īpatsvara samazināšana;
- publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabošana,
- iedzīvotāju un strādājošo disbalansa mazināšana;
- piekļuves iespējas objektiem centrā visu grupu cilvēkiem (iedzīvotāji, strādājošie,
- cilvēki ar ierobežotām pārvietošanās iespējām, u.tml.);
- piekļuves iespējas speciālajam, operatīvajam un piegādes transportam

Rīcības plāns.

Pilsētas pārziņā esošas autonovietnes

- pakāpeniska visu ielu autonovietņu iekļaušana maksas stāvvietu grupā.
- tarifu politika balstīta reālajā pieprasījumā (kritērijs 20%-85% aizpildījums kā pazīme
- pareizai tarifu politikai);
- autonovietņu skaita samazināšana jābalsta kompensējošos pasākumos:
 - stāvparki, pazemes stāvvietas, publiskas pieejamības privātas stāvvietas,
 - alternatīvo transportlīdzekļu – sabiedriskā transporta un velotransporta
 - prioritātes uzlabojumi,

- gājēju un citu satiksmes dalībnieku ērtības un drošības uzlabojumi,
- publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabojumi.
- ierobežotas lietošanas autonomietņu prakses samazināšana;
- īslaicīgas lietošanas autonomietņu kontrolēta (atbilstoši reālam pieprasījumam) attīstība pie izglītības un kultūras iestādēm, viesnīcām un citiem publiskiem objektiem.

Pilsētas rīcība jaunu autonomietņu attīstībā

- plānoto publisko autonomietņu būvniecības ieviešanas programmas izstrāde;
- stāvparku sistēmas pakāpeniska attīstība;
- privāto iniciatīvu publisko autonomietņu būvniecībā rosināšana, kvalitātes prasību noteikšana, rezultātu analīze, programmas korekcijas.

Jaunu būvobjektu attīstība

- Normatīvu ievērošanas kontrole būvprojektos;
- Būvobjekta ietekmes uz apkārtējo satiksmes situāciju un nepieciešamo uzlabojumu izvērtējums.

Atsevišķu apkaimju centri vai paaugstināta publisko autonomietņu pieprasījuma teritorijas

Rīcības līdzīgas pilsētas centram, nedaudz atšķirīgas problēmas un līdz ar to arī mērķi.

Mērķi

- automašīnu ikdienas lietotāju īpatsvara samazināšana;
- publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabošana;
- piekļuves iespējas objektiem centrā visu grupu cilvēkiem (iedzīvotāji, strādājošie, cilvēki ar ierobežotām pārvietošanās iespējām, u.tml.);
- piekļuves iespējas speciālajam, operatīvajam un piegādes transportam.

Rīcības plāns.

Pilsētas pārziņā esošas autonomietnes

- Maksas stāvvietu uzturēšana un ieviešana pieļaujama tikai atsevišķās ar automašīnām pārsātinātās teritorijās, pie kam iekasējot maksu tikai kritiskā pieprasījuma periodos (piemērs, autonomietnes Vecāķos peldsezonas laikā).
- tarifu politika balstīta reālajā pieprasījumā (kritērijs 20%-85% aizpildījums kā pazīme pareizai tarifu politikai);
- autonomietņu skaita samazināšana ielu sarkanās līnijās jābalsta situācijas analīzē un kompensējošos pasākumos:
 - esošais autostāvvietu pieprasījuma nodrošinājums tuvējā apkārtnē,
 - publiskas pieejamības autonomietņu attīstība tuvējā apkārtnē,
 - alternatīvo transportlīdzekļu – sabiedriskā transporta un velotransporta prioritātes uzlabojumi,
 - gājēju un citu satiksmes dalībnieku ērtības un drošības uzlabojumi,
 - publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabojumi;
- ierobežotas lietošanas autonomietņu prakses kontrole, respektējot to radīto potenciālo autostāvvietu deficītu tuvējā apkārtnē;
- īslaicīgas lietošanas autonomietņu kontrolēta (atbilstoši reālam pieprasījumam) attīstība pie izglītības un kultūras iestādēm, viesnīcām un citiem publiskiem objektiem.

Pilsētas rīcība jaunu autonomvietņu attīstībā

- plānoto publisko autonomvietņu būvniecības ieviešanas programmas izstrāde (pie pilsētas atbildības objektiem – parki, mežaparki, peldvietas, kapi u.tml.);
- stāvparku sistēmas pakāpeniska attīstība;
- privāto iniciatīvu publisko autonomvietņu būvniecībā rosināšana, kvalitātes prasību noteikšana, rezultātu analīze, programmas korekcijas.

Jaunu būvobjektu attīstība

- Normatīvu ievērošanas kontrole būvprojektos;
- Būvobjekta ietekmes uz apkārtējo satiksmes situāciju un nepieciešamo uzlabojumu izvērtējums.

20.gs. dzīvojamie mikrorajoni

Mērķi

- iedzīvotāju autostāvvietu pieprasījuma nodrošināšana;
- nepieciešamības pārvietoties ar automašīnu mazināšana;
- publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabošana, automašīnu klātbūtnes iekškvartālos efekta mazināšana;
- piekļuves iespējas objektiem visu grupu cilvēkiem (iedzīvotāji, ģimenes ar bērniem, strādājošie, cilvēki ar ierobežotām pārvietošanās iespējām, u.tml.);
- piekļuves iespējas speciālajam, operatīvajam un piegādes transportam.

Rīcības plāns.

Pilsētas pārziņā esošas autonomvietnes

- autonomvietņu skaita samazināšana ielu sarkanās līnijās jābalsta situācijas analīzē un kompensējošos pasākumos:
 - esošais autostāvvietu pieprasījuma nodrošinājums tuvējā apkārtnē,
 - publiskas pieejamības autonomvietņu attīstība tuvējā apkārtnē,
 - alternatīvo transportlīdzekļu – sabiedriskā transporta un velotransporta prioritātes uzlabojumi (ST joslas, veloinfrastruktūra, šiem lietotājiem prioritāra satiksmes regulēšanas sistēma u.c. pasākumi)
 - gājēju un citu satiksmes dalībnieku ērtības un drošības uzlabojumi,
 - publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabojumi;
- ierobežotas lietošanas autonomvietņu prakses kontrole, respektējot to radīto potenciālo autostāvvietu deficītu tuvējā apkārtnē;
- īslaicīgas lietošanas autonomvietņu kontrolēta (atbilstoši reālam pieprasījumam) attīstība – pie izglītības un kultūras iestādēm, viesnīcām un citiem publiskiem objektiem.

Pilsētas rīcība jaunu autonomvietņu attīstībā

- autonomvietņu būvniecības ieviešanas programmas izstrāde konkrētiem mikrorajoniem un apbūves kvartāliem;
- esošo garāžu un stāvlaukumu, kuri nodrošina esošo autostāvvietu pieprasījumu, funkciju maiņu uzraudzība un varbūtēja ierobežošana;

- iedzīvotāju iniciatīvas organizēšana, iedzīvotāju konsultācijas, pašvaldības un iedzīvotāju sadarbības iespēju novērtējums;
- stāvparku sistēmas pakāpeniska attīstība, pieļaujot tuvējo iedzīvotāju apkalpošanu stāvparkos;
- privāto iniciatīvu publisko autonomvietņu būvniecībā rosināšana, kvalitātes prasību noteikšana, rezultātu analīze, programmas korekcijas.

Jaunu būvobjektu attīstība

- Normatīvu ievērošanas kontrole būvprojektos;
- Būvobjekta ietekmes uz apkārtējo satiksmes situāciju un nepieciešamo uzlabojumu izvērtējums.

Esošie publiskie objekti (VAN, 12., 14. un 24.grupas);

Mērķi

- Strādājošo un apmeklētāju autostāvvietu pieprasījuma nodrošināšana;
- nepieciešamības pārvietoties ar automašīnu mazināšana;
- publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabošana, automašīnu klātbūtnes efekta mazināšana,
- piekļuves iespējas objektiem visu grupu cilvēkiem (strādājošie, apmeklētāji, cilvēki ar ierobežotām pārvietošanās iespējām, ģimenes ar bērniem u.tml.);
- piekļuves iespējas speciālajam, operatīvajam un piegādes transportam.

Rīcības plāns.

Pilsētas pārziņā esošas autonomvietnes

- autonomvietņu skaita samazināšana ielu sarkanās līnijās jābalsta situācijas analīzē un kompensējošos pasākumos:
 - esošais autostāvvietu pieprasījuma nodrošinājums tuvējā apkārtnē,
 - publiskas pieejamības autonomvietņu attīstība tuvējā apkārtnē,
 - alternatīvo transportlīdzekļu – sabiedriskā transporta un velotransporta prioritātes uzlabojumi,
 - gājēju un citu satiksmes dalībnieku ērtības un drošības uzlabojumi,
 - publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabojumi;
- ierobežotas lietošanas autonomvietņu prakses kontrole, respektējot to radīto potenciālo autostāvvietu deficītu tuvējā apkārtnē;
- īslaicīgas lietošanas autonomvietņu kontrolēta (atbilstoši reālam pieprasījumam) attīstība – pie izglītības un kultūras iestādēm, viesnīcām un citiem publiskiem objektiem.

Pilsētas rīcība jaunu autonomvietņu attīstībā

- autonomvietņu būvniecības ieviešanas programmas izstrāde publiska rakstura apbūves teritorijām;
- esošo garāžu un stāvlaukumu, kuri nodrošina esošo autostāvvietu pieprasījumu, funkciju maiņu uzraudzība un varbūtēja ierobežošana
- attīstītāju iniciatīvas organizēšana, pašvaldības un attīstītāju sadarbības iespēju novērtējums;
- stāvparku sistēmas pakāpeniska attīstība, pieļaujot tuvējo publisko objektu lietotāju apkalpošanu stāvparkos;

- privāto iniciatīvu publisko autonomvietņu būvniecībā rosināšana, kvalitātes prasību noteikšana, rezultātu analīze, programmas korekcijas.

Jaunu būvobjektu attīstība

- Normatīvu ievērošanas kontrole būvprojektos;
- Būvobjekta ietekmes uz apkārtējo satiksmes situāciju un nepieciešamo uzlabojumu izvērtējums.

Jaunbūves, jauni attīstības projekti

Mērķi

- Iedzīvotāju, strādājošo un apmeklētāju autostāvvietu pieprasījuma nodrošināšana atbilstoši teritorijas novietojumam Rīgas pilsētā;
- nepieciešamības pārvietoties ar automašīnu mazināšana;
- publiskās ārtelpas augsta kvalitāte, minimāls automašīnu klātbūtnes efekts,
- piekļuves iespējas objektiem visu grupu cilvēkiem (iedzīvotāji, strādājošie, apmeklētāji, cilvēki ar ierobežotām pārvietošanās iespējām, ģimenes ar bērniem u.tml.);
- piekļuves iespējas speciālajam, operatīvajam un piegādes transportam.

Rīcības plāns

Pilsētas pārziņā esošas autonomvietnes

- autonomvietņu organizēšana ielu sarkanās līnijās jābalsta situācijas analīzē un pilsētas autonomvietņu attīstības programmā attiecībā uz projektam tuvējo apkārtni:
 - esošais autostāvvietu pieprasījuma nodrošinājums tuvējā apkārtņē,
 - publiskas pieejamības autonomvietņu attīstība tuvējā apkārtņē,
 - alternatīvo transportlīdzekļu – sabiedriskā transporta un velotransporta plānotie prioritātes uzlabojumi,
 - gājēju un citu satiksmes dalībnieku ērtības un drošības apsvērumi,
 - ielu publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabojumi;
- ierobežotas lietošanas autonomvietņu prakses kontrole, respektējot to radīto potenciālo autostāvvietu deficītu tuvējā apkārtņē;
- īslaicīgas lietošanas autonomvietņu plānošana atbilstoši potenciālam pieprasījumam – pie izglītības un kultūras iestādēm, viesnīcām un citiem publiskiem objektiem.

Pilsētas rīcība jaunu autonomvietņu attīstībā

- pilsētas autonomvietņu būvniecības ieviešanas programmas izstrāde (precizēšana) publiska rakstura apbūves teritorijām;
- esošo garāžu un stāvlaukumu, kuri nodrošina apkārtējo teritoriju esošo autostāvvietu pieprasījumu, funkciju maiņu uzraudzība un varbūtēja ierobežošana
- attīstītāju iniciatīvas organizēšana, pašvaldības un attīstītāju sadarbības iespēju novērtējums;
- stāvparku sistēmas pakāpeniska attīstība, pieļaujot tuvējo objektu lietotāju apkalpošanu
- stāvparkos;
- privāto iniciatīvu publisko autonomvietņu būvniecībā rosināšana, kvalitātes prasību noteikšana, rezultātu analīze, programmas korekcijas.
- Normatīvu ievērošanas kontrole būvprojektos;

- Būvobjekta ietekmes uz apkārtējo satiksmes situāciju un nepieciešamo uzlabojumu izvērtējums.

3.8 Rīgas transporta simulācijas modelis

RDPAD Pilsētvides attīstības pārvaldes rīcībā ir mūsdienīgs profesionāls transporta infrastruktūras plānošanas instruments – Rīgas transporta simulācijas modelis (RTSM).

Transporta infrastruktūras modelēšana ir nepieciešama, lai, pamatojoties uz iegūtajiem datiem, varētu noteikt pilsētas aktuālākās attīstības vajadzības, kā arī secīgi radīt uz matemātiskiem aprēķiniem balstītu argumentāciju tālākiem pašvaldības lēmumiem attiecībā uz nepieciešamo transporta infrastruktūras un attīstības projektu īstenošanas prioritāro secību. Mūsdienās bez transporta simulācijas modeļu izmantošanas nav iespējams nodrošināt pilsētas plānošanas procesus atbilstošā kvalitātē – tādēļ, neizmantojot ikdienas darbā RTSM un neattīstot RDPAD speciālistu iemaņas RTSM kā transporta infrastruktūras plānošanas instrumenta izmantošanā, sekmīgai transporta plānošanas ikdienas uzdevumu veikšanai RDPAD būs jāiepērk informāciju un pētījumus no ārvalsts pakalpojumu sniedzējiem.

3.8.1 Esošā situācija

RTSM ir veidots uz EMME transporta modelēšanas programmatūras bāzes un ietver datu bāzi, kas izveidota laika posmā no 1996.gada līdz 2016.gadam. Līdz šim ir izveidoti divi Rīgas transporta simulācijas modeļi – viens 1996.gadā un otrs 2004.gadā, uz kura bāzes Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gadam izstrādes laikā tika modelēti vairāki pilsētas transporta attīstības scenāriji.

Nozīmīgākie 2004.gadā izveidotā modeļa pilnveidojumi no 2007. līdz 2011.gadam saistīti ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora projekta izstrādi.

EMME transporta modelēšanas programmatūra satiksmes plūsmu prognožu analīzei tiek izmantota tādās pilsētās kā Helsinki, Stokholma, Maskava, Londona, Madride, Varšava, Čīrihe. Pamatojoties uz transporta simulācijas modeļa programmatūrā ģenerētajiem rezultātiem, tiek noteiktas pilsētas aktuālākās attīstības vajadzības, kā arī secīgi radīts, uz matemātiskiem aprēķiniem balstīts, pamats argumentāciju tālākiem pašvaldības lēmumiem par nepieciešamo infrastruktūras īstenošanas projektu prioritāro kārtību.

3.8.2 Plānotā izmantošana

RDPAD mērķis ir turpmāk darbā izmantot vienu transporta modelēšanas programmatūru un vienu integrētu modeli (turpmāk – Integrētais modelis), kas pilnībā ietvertu visas līdz šim veiktās izpētes un apkopotos datus no esošajiem modeļiem, kā arī citus pieejamos datus, piemēram, ielu, ceļu infrastruktūras datus, satiksmes datus un informāciju par nekustamo īpašumu izmantošanas veidu.

Integrētajam modelim jā satur atbilstoša un aktuāla matrica – braucienų pieprasījumi, uzdevumu pieprasījumi un izvēles iespējas.

Integrētais modelis ir nepieciešams sekojošu RDPAD uzdevumu veikšanai:

- 2.5.2.1. Transporta infrastruktūras projektu izvērtēšanai ielu tīklam, sabiedriskajam transportam, stāvparku sistēmas „park&ride” izveidei, gaisa piesārņojuma novērtēšanai;

- 2.5.2.2. Nepieciešamo datu iegūšanai un saņemto rezultātu pārbaudei projektēšanai un ietekmes uz vidi novērtējumu izstrādei;
- 2.5.2.3. Autostāvvietu stratēģijas izvērtējumam un pieprasījuma vadības (demand management) pasākumiem;
- 2.5.2.4. Datu iegūšanai neliela apjoma izpētēm – lokālplānojumiem un attīstības projektu ideju izvērtēšanai;
- 2.5.2.5. Projektu īstenošanas pamatojumu, t.sk., izmaksu–ieguvumu analīžu izstrādei projektu pieteikumiem ES Kohēzijas fondam un Eiropas reģionālās attīstības fondam, kā arī citu nepieciešamo datu ieguvei;
- 2.5.2.6. Transporta sadaļas izstrādei Rīgas pilsētas un reģiona attīstības plānošanas dokumentiem;
- 2.5.2.7. Citu plānošanas uzdevumu veikšanai.

Uz Transporta attīstības tematiskā plānojuma izstrādes brīdi, ir iecere izmantot Eiropas fondu līdzekļus RTSM modeļa aktualizācijai un pilnveidošanai.

4 Teritorijas, kurās nepieciešams pārskatīt esošos transporta infrastruktūras un satiksmes organizācijas risinājumus un kurās turpmākā plānošanas procesā veicama ielu sarkano līniju korekcija un/vai ielu kategoriju maiņa (TS 5.2.4.)

Izvērtējot esošas transporta infrastruktūras stāvokli, izstrādātos skiču un tehniskos projektus, kā arī uz doto brīdi projektēšanas stadijā esošus objektus, atsevišķās vietās ir vērts izvērtēt vai pārskatīt plānoto ielu šķērsprofilus un to kategorijas, to lietderību tuvākajiem plānošanas periodiem. Vēl viens apstāklis salīdzinot ar iepriekšējo plānošanas periodu ir būtisks informācijas apjoms saistībā ar „Rail Baltica” projekta tehnisko risinājumu un realizācijas termiņiem, kas noteikti ienesīs atsevišķas nianšes transporta infrastruktūrā. Patreizējā darba redakcijā ir iekļauti iespējamie satiksmes organizācijas un ielu tīkla attīstības risinājumi pamatojoties uz vispārējas analīzes datiem. Turpmākajās B un C kategorijas grupas ielu tīkla plānošanas vai projektēšanas stadijās piedāvātos satiksmes uzlabošanas risinājumus ir nepieciešams precizēt un pārbaudīt ar transporta simulācijas modeli.

1. Rietumu maģistrāle.

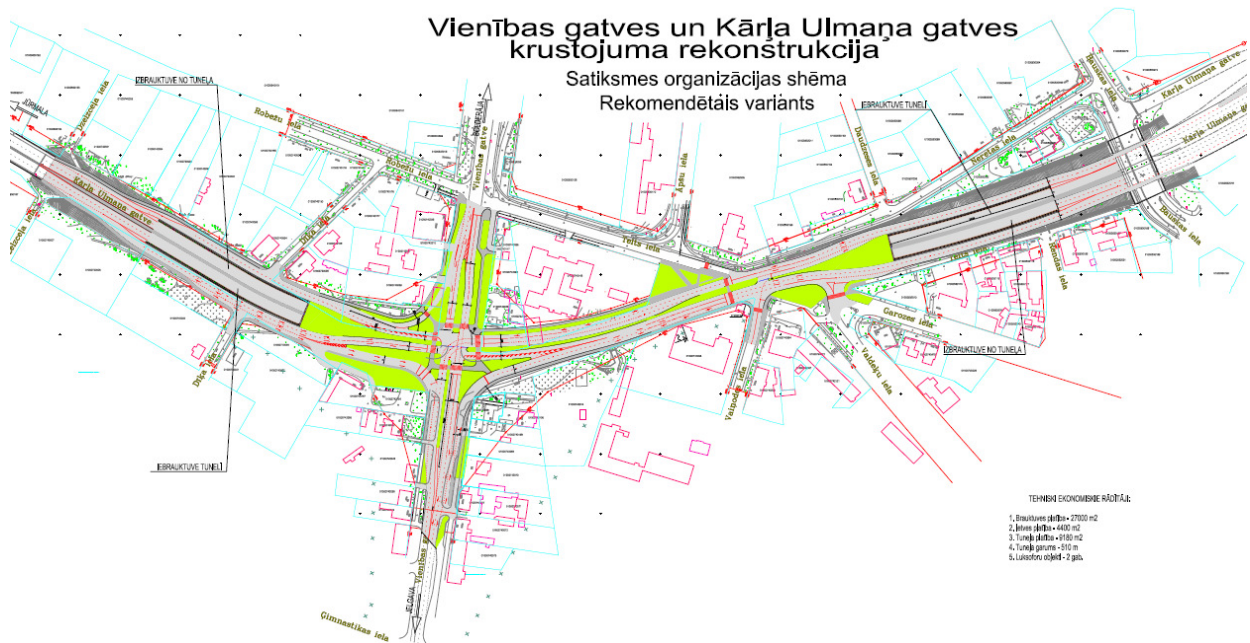
Esošās situācijas apraksts

Atbilstoši iepriekš izstrādātai shēmai Rietumu maģistrāle paredzēta kā B kategorijas iela, kas savieno Dienvidu tilta trasi ar Ziemeļu koridoru. Maģistrālo ielu tīkla shēmā šis savienojums dod iespēju satiksmes plūsmām, kas nāk no autoceļiem A8 un A7 nokļūt uz Daugavas kreisā krasta ostas teritorijām, kā arī atslogo pilsētas centrālo daļu no tranzīta plūsmām. Līdz brīdim, kamēr nav Ziemeļu šķērsojuma tas nodrošinātu arī savienojumu daļai satiksmes plūsmu, kas nāk no Daugavas labā krasta.

Patreizējā brīdī Rietumu maģistrāles funkciju pilda Vienības gatves - Daugavgrīvas ielu koridors ar vairākām šaurām vietām (pie Nacionālās bibliotēkas, Buļļu un Daugavgrīvas ielas krustojums).

Problemātiskās vietas esošajam plānojumam ir Vienības gatves posms no Dienvidu tilta trases līdz K. Ulmaņa gatvei ar vēsturiski izveidojušos apbūvi, koku alejām un uz doto brīdi - ar izteiktu C kategorijas ielas (savienojušo) funkciju, kas lielā mērā pārklājas ar piekļūšanas funkcijas nodrošinājumu.

Atbilstoši iepriekš veiktajām izpētēm satiksmes organizācijas risinājums Vienības gatves un K. Ulmaņa gatves ceļu mezglā perspektīvā ir plānots ar tuneļa variantu, kurā prioritārais virziens noteikts K. Ulmaņa gatves un Salu tilta koridors.



Attēls Nr. 23. Vienības gatves un K. Ulmaņa gatves krustojuma rekonstrukcijas iespējamais variants.

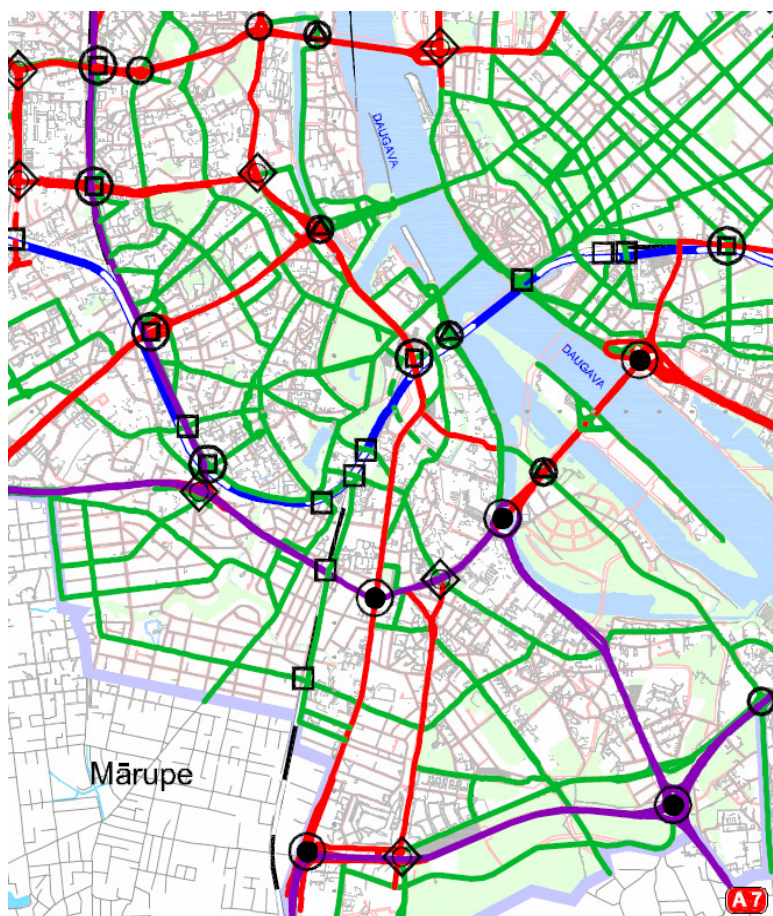
Šāds risinājums nākotnē var noteikt nepieciešamību uzlabojot satiksmes risinājumu Mūkusalas un Salu tilta ceļu mežglā. Uzlabojot šai ceļu mežglā jau esošai situācijā nepieciešamos satiksmes risinājumus, nākotnē tas dod iespēju Ziepniekkalna ielas un Mūkusalas ielas, posmā no Dienvidu tilta līdz Salu tiltam, noteikt kā B kategorijas grupas ielas.

Uz doto brīdi ir izstrādāts „Rail Baltica” skiču projekts, kas ietekmē agrāk izstrādātos Liepājas ielas un K. Ulmaņa gatves ceļu mezgla risinājumus. Šai vietai ir ierobežota telpa un perspektīvā daudz dažādas nozīmes satiksmes plūsmas (kā esošais tā perspektīvais dzelzceļš, Liepājas ielas un Tapešu ielas virzieni) līdz ar to ir nepieciešama papildus izpēte, ar mērķi noteikt prioritārās plūsmas un iespējamo satiksmes risinājumu.

Vienlaicīgi jāatzīmē, ka perspektīvā Rietumu maģistrāle savu nozīmi daļēji zaudēs brīdī kad būs izbūvēts Ziemeļu koridors un Rīgas apvedceļš kā divu brauktuvju ceļš ar brīvu satiksmes plūsmu. Tas ļaus kā kravas transportam, tā arī maģistrālajām plūsmām ērti nokļūt uz ostas teritorijām un apbraukt pilsētas centrālo daļu.

Priekšlikums grafiskai daļai

Izvērtējot augstāk minēto un esošo ielu rekonstrukcijas iespējas, un jau izstrādātos projektus, priekšlikums savienojošo funkciju virzienā Dienvidi-Ziemeļi nodrošināt ar sekojošo shēmu.

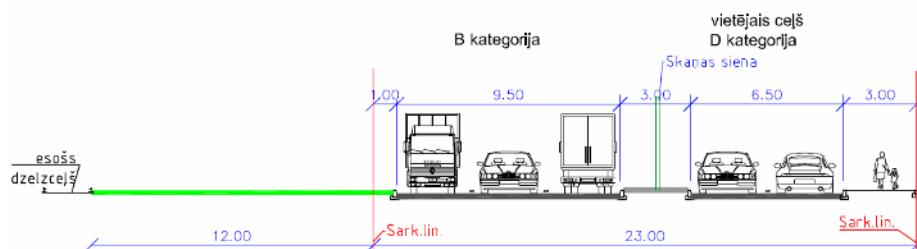


Attēls Nr. 24. Ar Rietumu maģistrāli saistīto maģistrālo ielu shēma

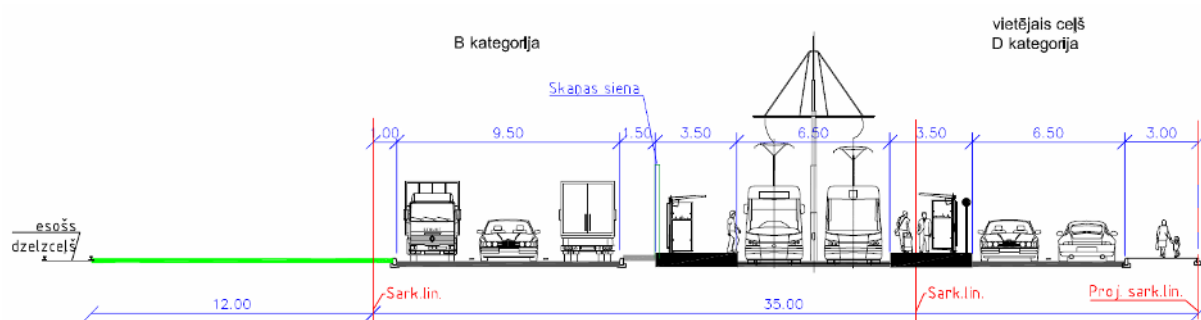
B kategorijas ielu tīkls (kravas transporta un tranzīta satiksmes vajadzībām)

Maršruta būtiskākās novietojuma izmaiņas ir posmā no Dienvidu tilta trases līdz Liepājas ielai; priekšlikums ir trasi virzīt pa Ziepniekkalna, Mūkusalas ielām un K. Ulmaņa gatvi (esošas divbrauktuvi ielas).

Precizējot Rietumu maģistrāles iespējamo funkciju, piedāvājums ir Tapešu (Atpūtas ielas) ielu noteikt kā B kategorijas grupas ielu virzot to gar esošajiem dzelzceļa sliežu ceļiem ar ielas normālprofilu robežās no NP 10,5 -15.5 (pa vienai braukšanas joslai katrā virzienā ar papildus pagriezienu krustojumos).

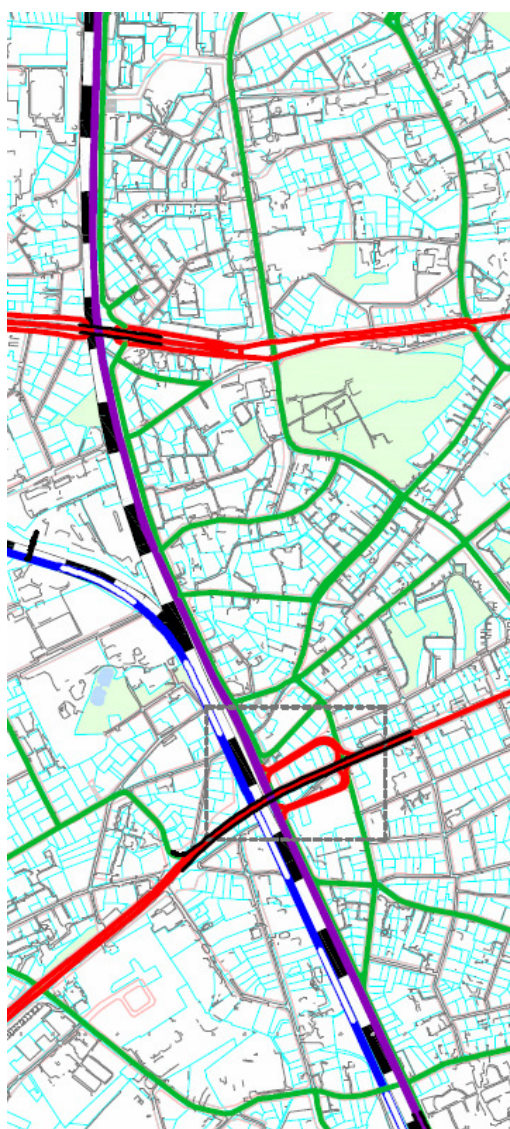


Attēls Nr. 25. Tapešu ielas (Atpūtas ielas) iespējamais šķērsgriezums bez tramvaja sliežu ceļiem.



Attēls Nr. 26. Tapešu ielas iespējamais šķērsgriezums ar tramvaja sliežu ceļiem.

Pieslēgumu pamatrasei veidot tikai ar K. Ulmaņa gatvi, Lielirbes ielu, Jūrmalas gatvi, Buļļu ielu. Izveidotā B kategorijas iela nodalāma ar prettrokšņu sienu, aiz kuras paredzēt vietējās ielas atbilstoši dzīvojamās zonas principiem.



Attēls Nr. 27. Principiālā Tapešu ielas satiksmes organizācijas shēma.

C kategorijas ielu tīkls (vieglā autotransporta vajadzības ar samazinātu kravas transporta īpatsvaru)

Raņķa -Vienības savienojums, Daugavgrīvas ielas un Jūrkalnes ielas un Kleistu ielas savienojums.

2. Lubānas iela, Granīta iela, Maskavas iela, E22 ievads Rīgā.

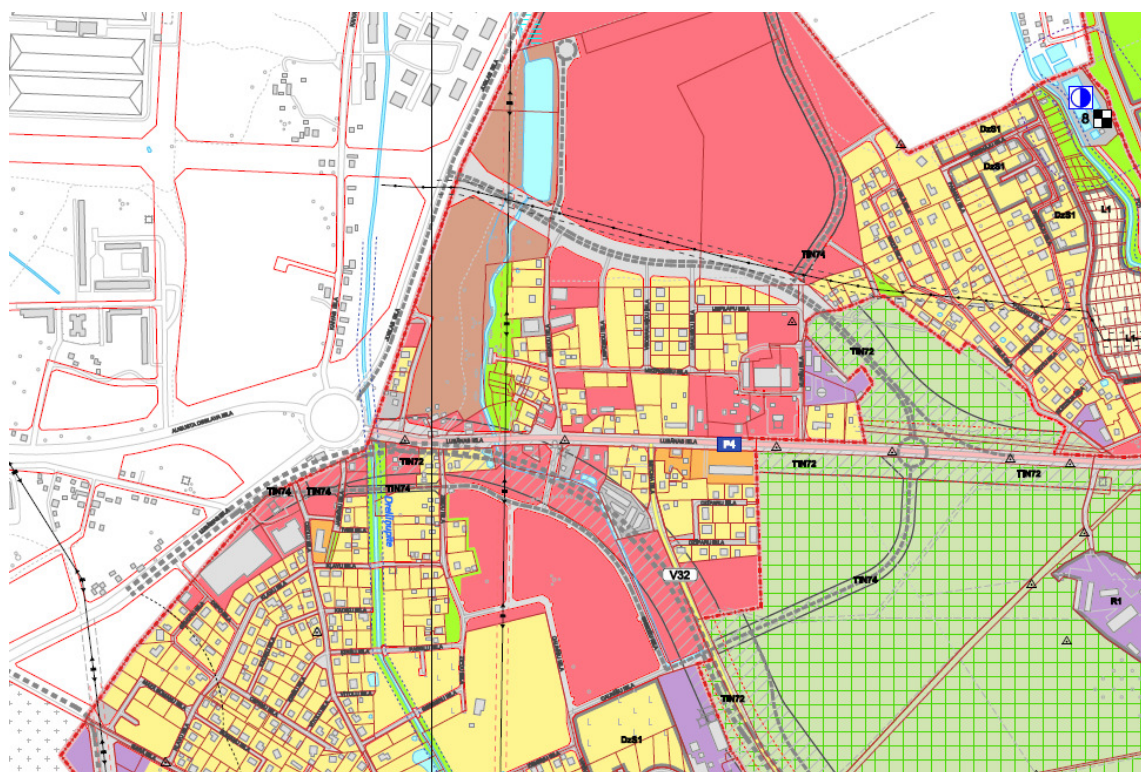
Esošās situācijas apraksts

Atbilstoši VAS „Latvijas Valsts ceļi” pasūtījumam, uz doto brīdi ir uzsākta būvprojekta minimālā sastāvā izstrāde autoceļa E 22 ievadam Rīgā.

Atbilstoši iepriekš izstrādātajām izpētēm, galvenā trase tika virzīta uz Lubānas un A.Deglava ielas ceļu mezglu un tālāk jau pilsētas robežās - pa Lubānas kā B kategorijas grupas ielu virzienā uz Dienvidu tiltu. Kravas transports tika novirzīts Granīta ielas koridorā savienojot to ar Krustpils ielu (Austrumu maģistrāli).

Uz doto brīdi ir izstrādāts „Rail Baltica” skiču projekts. Jaunās dzelzceļa līnijas ienākšana Rīgā noteiks nepieciešamību rekonstruēt esošo ielu tīklu. Kā viena no tādām vietām būs Krustpils iela. Izstrādājot Krustpils ielas rekonstrukcijas projektu (divlīmeņu šķērsojums ar „Rail Baltica” trasi), tā ir jāvirza pa jauno koridoru līdz E 22 ievadam Rīgā (Granīta ielai). Risinājumi ir jāprecizē vienlaicīgi ar „Rail Baltica” un E22 ievada Rīgā turpmākajiem projektēšanas darbiem.

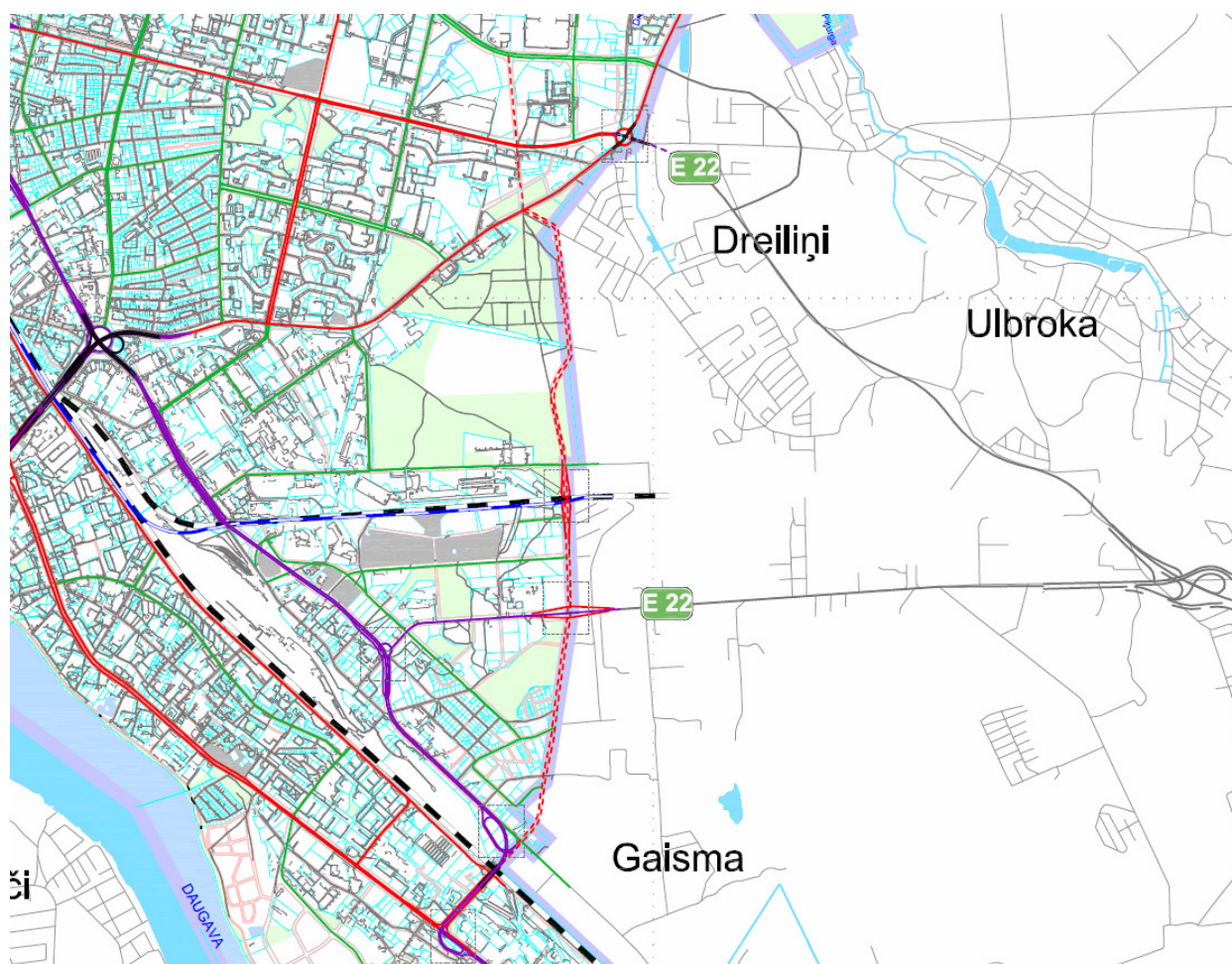
Uz doto brīdi ir izstrādāts Dzelzavas ielas 1. kārtas tehniskais projekts posmā no Ulbrokas ielas līdz Juglas ielai. Vienlaicīgi Stopiņu novada plānojumā ir noteikts Dzelzavas ielas savienojums ar a/c P4 un Stopiņu novada ielu tīklu.



Attēls Nr. 28. Stopiņu novada plānojuma zonējums ar perspektīvajiem ceļu savienojumiem.

Priekšlikums grafiskais daļai

Izvērtējot augstāk minēto un esošo ielu rekonstrukcijas iespējas un jau izstrādātos projektus, priekšlikums izvērtēt sekojošo shēmu:



Attēls Nr. 29. Ar E22 ievada Rīgā saistīto maģistrālo ielu shēma

B kategorijas ielu tīkls (kravas transporta un tranzīta satiksmes vajadzībām)

E 22 ievadam Rīgā kā B kategorijas grupas savienojumu noteikt Granīta ielu, Krustpils ielas (pa jauno vietu ar šķērsojumu pār dzelzceļu) savienojumu līdz Dienvidu tiltam un tālāk Austrumu maģistrāli virzienā uz Ziemeļiem.

C kategorijas ielu tīkls (vieglā autotransporta vajadzības ar samazinātu kravas transporta īpatsvaru)

E 22 ievadam Rīgā kā C kategorijas grupas savienojumu noteikt perspektīvo ievadu Lubānas – A.Deglava ielas ceļu mezglu ar galveno virzienu A.Deglava ielas virzienā. Ja satiksmes plūsmu analīze un modelēšanas rezultāti apstiprina vairāklīmeņu ceļu mezgla nepieciešamību. Kā iespējamais risinājums ceļu mezgla attīstībai ir pakāpeniska trīs līmeņu ceļu mezgla izveide ar Lubānas - Juglas ielas virziena šķērsojumu, otrā līmenī virs rotācijas apļa, bet perspektīvā virziena no E 22 A.Deglava ielas virzienā - tuneļa līmenī zem rotācijas apļa. Risinājumu nepieciešams precizēt veicot detalizētu tehniski ekonomisko pamatojumu.

Juglas ielas un Lubānas ielas savienojumu attīstīt kā C kategorijas grupas ielu ar noteicošo savienojuma funkciju paredzot ierobežotā skaitā ar luksoforiem regulējamus augstas caurlaides spējas krustojumus. Vienlaicīgi neizslēdzot iespēju nākotnē paredzēt vairāklīmeņu ceļu mezglus (piemēram A.Deglava un Lubāns ielu ceļu mezgls), ja to prasa perspektīvās satiksmes intensitātes.

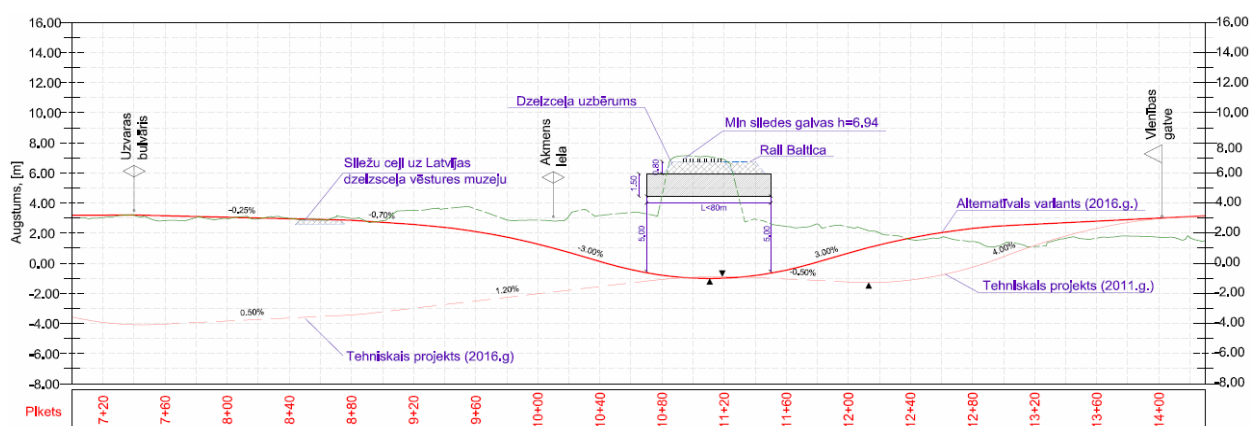
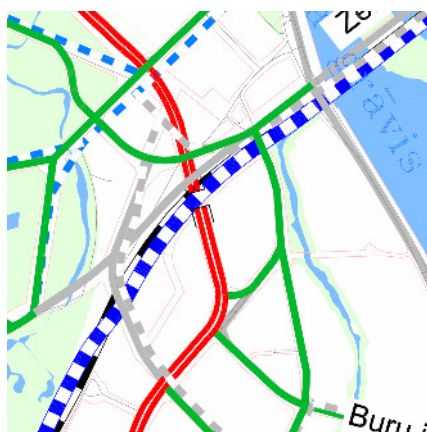
Līdzīgi kā Rietumu maģistrāles gadījumā, tā arī Juglas - Lubānas ielu savienojumā tā loma var mazināties izbūvējot Rīgas apvedceļu kā divu brauktuviņu ceļu ar brīvu satiksmes plūsmu.

D kategorijas ielu tīkls (vieglā autotransporta vajadzības ar minimālu kravas transporta īpatsvaru)

E 22 ievadam Rīgā kā D kategorijas grupas savienojumu noteikt Dzelzavas ielu un Stopiņu novada plānojumā noteikto perspektīvo savienojumu ar a/c P4 un E 22.

3. Raņķa dambja Vienības gatves savienojums.

Šim savienojuma ir būtiska nozīme pilsētas Pārdaugavas puses attīstībai. Līdz šim izstrādātais tehniskais projekts paredzēja Baltijā lielākā tuneļa izbūvi (600m). Domājams, ka šādas būves realizācijai finansu līdzekļus tuvākajā laikā būs grūti piesaistīt. Torņakalna rajonā tuvākajā laikā ir paredzēts attīstīt vairākus transporta infrastruktūras objektus kā „Rail Baltica”, autoosta, līdz ar to būtu svarīgi atrisināt arī šo savienojumu. Priekšlikums ir izvērtēt tuneļa nepieciešamību tikai zem dzelzceļa sliežu ceļiem, pārējos krustojumos satiksmi regulējot ar luksoforiem. Šādu izvērtējumu vajadzētu veikt vienlaicīgi ar Rietumu maģistrāles izbūves tehniskā risinājuma izpēti.



Attēls Nr. 30. Vienības gatves un Raņķa dambja iespējamā savienojuma shēma.

4. Dienvidu tilta pagarinājums „lidostas apvedceļš”.

Izvērtējot Dienvidu tilta 4. kārtas trases novietojumu, kas novirzīts iespējamā lidostas pievedceļa trasējumā, mūsu ieteikums Dienvidu tilta 4. kārtas posmu no Ziepniekkalna ielas līdz Vienības gatvei saglabāt esošajā Rīgas teritorijas plānojumā noteiktajā novietnē, jo aptuveni 55% braucieni ir starprajonu un saistīt ar Ziepniekkalna un tam piegulošajiem rajoniem.

Dienvidu tilta 4. kārtā arī ar esošo novietojumu nepieciešamības gadījumā funkcionēs kā daļa no „lidostas apvedceļa”.

Papildus, lai atslogotu Rīgas pilsētas Tēriņu ielas, Cēres ielas un Graudu ielas maršrutus, vienlaicīgi ar Dienvidu tilta trases savienojumu no Ziepniekkalna ielas līdz Vienības gatvei būtu lietderīgi a/c A8 krustojumā ar Tīraines ielas un Jelgavas ceļu izveidot ar luksoforiem regulējamu krustojumu.

5. Jūrkalnes iela, Kurzemes iela, Kleistu ielas.

Izvērtējot Rīgas pilsētas plānoto ceļu tīklu un Valsts autoceļu attīstības plānus Jūrkalnes ielas savienojums ir nosakāms kā C kategorijas grupas iela jo tā ir turpinājums valsts pirmās šķiras autoceļam. Ielas galvenā funkcija ir savienošā.

6. Tvaika, Dunties savienojums ar Kundziņsalu.

Dunties un Tvaika ielas ir nosakāmas kā D kategorijas ielas ar savienošo funkciju vienlaicīgi nodrošinot arī piekļuves funkciju. Izvērtējot ielas normālprofilu no perspektīvo satiksmes organizācijas risinājumu un plānotās intensitātes ir nepieciešams paredzēt NP 16 vai NP 20,5.

7. Carnikavas pievienojums, Jaunciema gatve.

Izvērtējot Rīgas pilsētas plānoto ceļu tīklu un Valsts autoceļu attīstības plānus Jaunciema gatve ir nosakāma kā C kategorijas iela jo tā ir turpinājums valsts pirmās šķiras autoceļam. Ievads Rīgā no Ziemeļiem ir plānots kā perspektīvais Baltezera apvedceļš (valsts galvenais autoceļš)

8. Ieriķu, Dzelzavas vienvirziena ielas.

Jautājums risināms kontekstā ar Austrumu maģistrāli. Perspektīvo tramvaja līniju uz Dreiliņiem novirzīt pa Ieriķu ielu, kur ir blīvāka apbūve.

9. Mazais centra loks ar tramvaju

Līdz šim zināmajos sabiedriskā transporta attīstības dokumentos nav atradies pārliecinoši argumenti šādu tramvaju loku (Dzirnavu iela Turgeņeva iela) nepieciešamībai. Tramvajam kā sabiedriskā transporta mugurkaulam mūsdiā vajadzētu nodrošināt maksimāli ātru savienojumu no pilsētas rajoniem. Kā iespējamais loks, kuru varētu attīstīt ir Barona iela, Senču iela, Zirņu iela, Skanstes iela, Sporta iela, Pētersalas iela, Eksporta iela, Hanzas ielas šķērsojums, Slokas iela, Akmens tilts un 13. Janvāra iela. Papildus jāatzīmē arī tas, ka ja šāda ideja (Dzirnavu iela Turgeņeva iela) nākotnē attīstīsies, tad visdrīzāk tas notiks esošo sarkano līniju robežās un bez ēku nojaukšanas, kas nozīmē būtiskas lomas šādu līniju rezervēšanai uz doto brīdi nav.

10. Podrags.

Podraga ielas sarkano līniju korekciju plāns izstrādāts lokālplānojuma ietvaros un paredz sarkano līniju korekciju. Attiecībā uz Daugavgrīvas ielas novietojumu nepieciešama sarkano līniju korekcija, lai saglabātu ielas trasējumu līdzšinējā novietojumā (izmaiņas attiecībā pret RZTK risinājumiem).

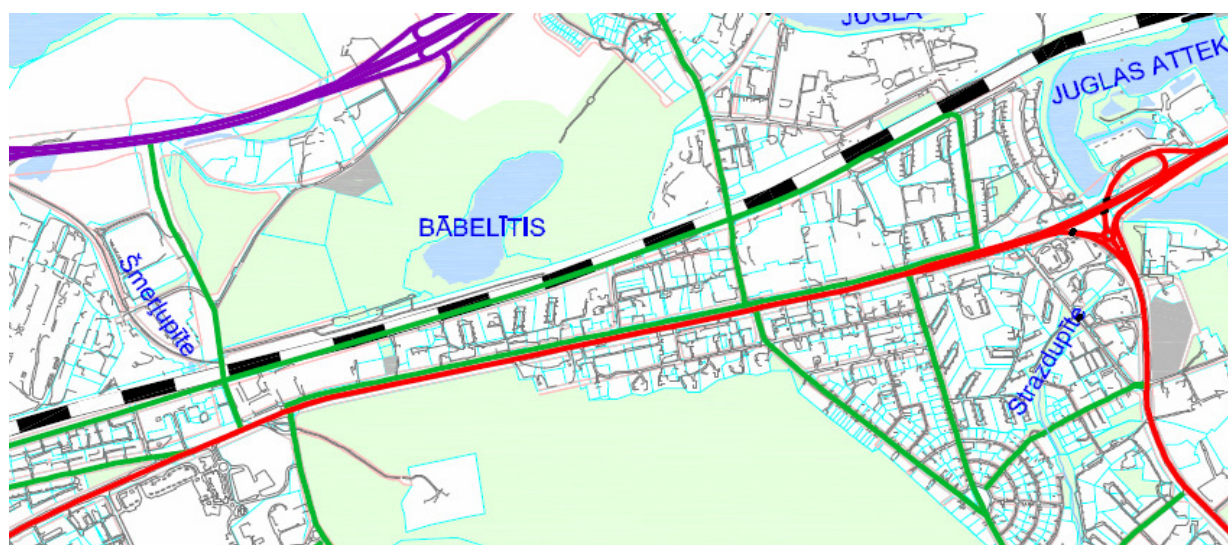
11. D kategorijas grupas ielu tīkla papildinājumi.

Atbilstoši definīcijai **D kategoriju grupa** aptver apbūvētas ielas vai to posmus (arī tādus, kurus var apbūvēt, bet pašlaik vēl neapbūvē) apdzīvotās vietās, kuras galvenokārt kalpo piekļūšanai

zemesgabaliem. **Noteiktās dienas stundās šie ceļi ievērojamā apjomā var pārņemt arī savienošanas funkciju.**

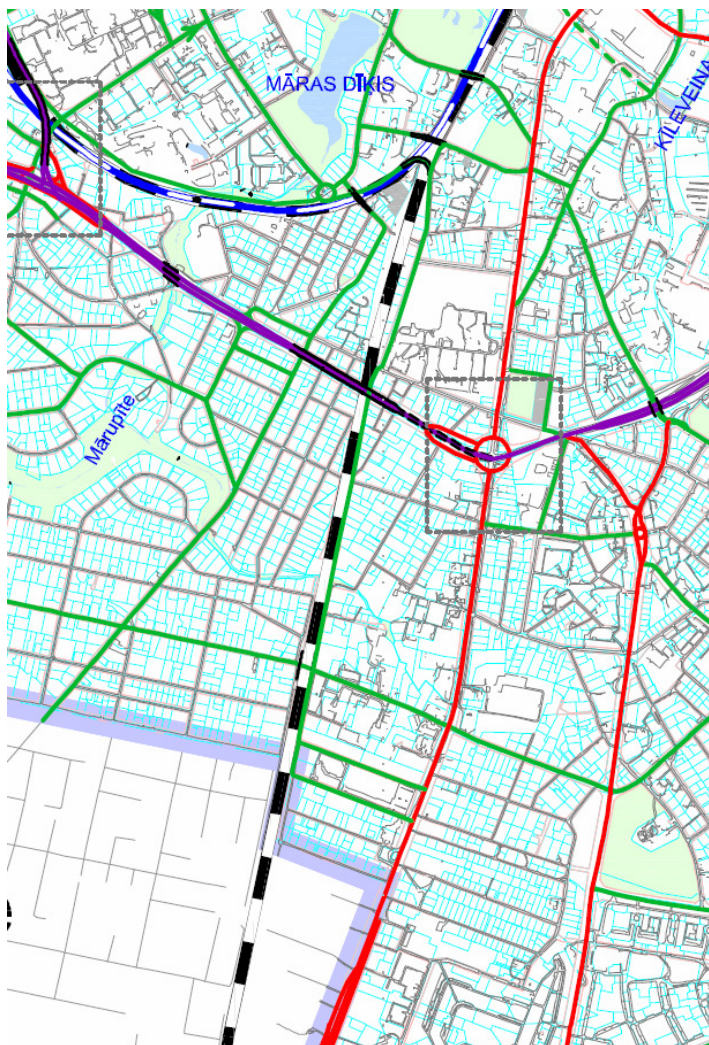
Izskatot esošo ielu sarkano līniju robežas un iespējamo ielu attīstību, ir atsevišķi pilsētas ielu posmi kurus attīstot un pievienojot esošiem vai perspektīviem ceļu mezgliem ir iespējams nodrošināt iespēju D kategorijas ielām daļēji pildīt arī savienojošo funkciju tādejādi uzlabojot kopējo transporta shēmu pilsētā.

Kā piemērs ir Baltezera ielas, Auduma ielas, Bērzpils ielas un Starta ielas koridors. Uz doto brīdi satiksmes apstākļiem piemēroti ir tikai atsevišķi posmi, bet izbūvējot visu trasi, tas varētu kalpot kā alternatīvs maršruts Brīvības ielai un atsevišķās dienas stundās ievērojamā apjomā pārņemt savienojošo funkciju.



Attēls Nr. 31. Brīvības ielas dublējoša D kategorijas ielas shēma.

Līdzīgi iespējams attīstīt Dīķa ielas, Dzelzceļa ielas, Indriķa ielas savienojumu. Tas dotu iespēju atslogot Vienības gatvi jau patreizējā situācijā. Perspektīvā izveidojot savienojumu ar Mārupes ielu vai Liepājas ielu (jauns trasējums gar dzelzceļu) tas būtiski uzlabotu iekšējos savienojumus starp apkaimēm neizmantojot maģistrālo ielu tīklu. Šāds perspektīvais risinājums jāizstrādā kopā ar Rietumu maģistrāles iespējamā risinājuma precizēšanu, nosakot tehniski ekonomiski pamatotāko risinājumu abiem maršrutiem.



Attēls Nr. 32. Vienības gatvi dublēja D kategorijas ielas shēma.

4.1 Kopsavilkums

Izvērtējot pieejamos datus un plānošanas dokumentus kā galvenās satiksmes problēmas Rīgas pilsētā definējamas:

1. Ar vieglo transportu pārslogoti ielu tīklu posmi, kā rezultātā veidojas lokāli sastrēgumi.
2. Paaugstināts pilsētvides piesārņojums (gaisa kvalitāte, trokšņu līmenis, pievilcīgas un labvēlīgas pilsētvides trūkums nemotorizētā transporta kontekstā)
3. Tranzīta kravas transporta satiksmes (uz ostām) klātbūtne pilsētas centrā.
4. Pilsētas kodols nav prioritārs nemotorizētajam transportam.

Cēloņi problēmām:

1. Maģistrālo pilsētas ielu (B un C kategorijas grupu) fragmentārais raksturs. Nav noslēgti pilsētas loki Dienvidu tilta un Austrumu maģistrāles trasēs Daugavas labajā krastā. Nav noslēgts transporta satiksmes virziens Dienvidu - Ziemeļu virzienā Daugavas kreisajā krastā (Vienības gatves- Daugavgrīvas ielas trase, Rietumu maģistrāle vai cita alternatīva).
2. Transporta šķērsojuma uz ziemeļiem no Vanšu tilta trūkums. Esošo šķērsojumu pieeju ierobežotā caurlaides spēja.

3. Iedzīvotāju migrācija uz Pierīgu.
4. Sabiedriskā transporta zemā prioritāte transporta plūsmā. Maz attīstītas sabiedriskā transporta joslas.
5. Ar privāto transportu veikto braucienu skaits maksimumstundās ar mērķi mājas-darbs-mājas.
6. Attīstītas veloinfrastruktūras trūkums.
7. Stāvparku sistēmas kopā ar sabiedrisko transportu iztrūkums.

Risinājumi

1. Kopš RTP 2006.-2018. gadam sistemātiski tiek strādāts pie maģistrālo ielu sakārtošanas. Jāizvirza mērķis realizēt tādus tehniski ekonomiski pamatotus 1. kārtas risinājumus, kurus būtu iespējams realizēt ar mazākiem finanšu līdzekļiem tādejādi noslēdzot svarīgāko pilsētas loku maršrutus. Atbalstot šādu stratēģiju būtu nepieciešams izvērtēt arī agrāk saskaņoto vai uz doto brīdi projektēšanas stadijā esošo projektu risinājumu.
2. Attīstīt transporta satiksmes modelēšanu makro un mikro līmenī pamatojoties uz kuru būtu drošāk pieņemt atsevišķu objektu izbūves secību un nepieciešamo satiksmes organizācijas risinājumu.
3. Tiek atjaunots un modernizēts sabiedriskā transporta autoparks; tiek ieviesti jauninājumi (laika biļete), kas dod iespēju pilnveidot un uzlabot sabiedriskā transporta apkalpes līmeni.
4. Veikt pētījumu stāvparku attīstībai, noteikt pilotprojektu vietas, kurās tiek atrisināts pilns komplekss „stāvparks – sabiedriskais transports – pārsēšanās punkts – pakalpojumu punkts” ar augstu prioritāti posmā līdz centram.
5. Turpināt attīstīt velotīklu.
6. Pilsētas centrā nepieciešams samazināt ar privāto transportu veikto braucienu skaitu maksimumstundās (kompleksi risinājumi).
7. Izstrādāt pilsētas ielu projektēšanas un plānošanas standartu C, D un E kategoriju ielā (ieteicams LVS līmenī).

5 Pielikumi

5.1.1 Priekšlikumu izvērtējums institūciju nosacījumiem

	Saņemtie priekšlikumi RTP izstrādei	Izvērtējums
1.	Izstrādājot Rīgas teritorijas plānojumu, lūdzam ņemt vērā šādus nosacījumus: 1. Plānojumā paredzēt dzelzceļa attīstībai nepieciešamās teritorijas, ņemot vērā izpēti „Daugavas kreisā krasta dzelzceļa maršrutu uz ostas teritorijām un starptautisko lidostu „Rīga” izpēti”. Detalizēta informācija par izpēti sniegta Satiksmes ministrijas 2011. gada 16. jūnija vēstulē Nr. 15-01/2874 „Par izpēti rezultātiem”. Izpēti rezultāti tika prezentēti arī 2011. gada 30. jūnija Rīgas domes un Satiksmes ministrijas aktuālu transporta nozares jautājumu risināšanas darba grupā. Darba grupā tika nolemts, ka izstrādājot jaunu teritorijas plānojumu ir nepieciešams precizēt dzelzceļa līnijas Rīga – Jūrmala savienojumu ar starptautisko lidostu „Rīga”, kā arī paredzēt perspektīvajam dzelzceļa apvedceļam posmā no Rīgas apvedceļa līdz dzelzceļa līnijai Zasulauks – Bolderāja vienotu transporta koridoru (3.un 4.posms) atbilstoši izpēti rezultātiem.	Uz doto brīdi ir uzsākts „Publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas “Rail Baltica” trases teritorijas lokālplānojums”. Punkts precizējams atbilstoši lokālplānojumā noteiktajai trasei un risinājumiem. TmP Bolderājas dzelzceļa līniju paredzēts integrēt kopējā sabiedriskā transporta sistēmā.
2.	2. Noteikt starptautiskās lidostas „Rīga” lidlauka teritoriju atbilstoši MK 2011. gada 5. jūlija noteikumiem Nr.535 „Noteikumi par valsts akciju sabiedrības „Starptautiskā lidosta „Rīga”” lidlauka statusu, lidlauka teritorijas robežām un šīs teritorijas plānoto (atļauto) izmantošanu”.	TmP redakcijā Rīgas pilsētas robežās teritorijai paredzēts funkcionālais zonējums TR ar TR3 apakšzonu.
3.	3. Ņemot vērā 2011.gadā izstrādātajā lidostas „Rīga” biznesa plānā paredzēto lidostas attīstību.	TmP redakcijā Rīgas pilsētas robežās teritorijai paredzēts funkcionālais zonējums TR ar TR3 apakšzonu.
4.	4. Ņemot vērā nekustamā īpašuma VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” teritorijas A daļas detālplānojumu.	Mārupes teritorija. Rīgas pilsētas ielu tīkls ir savstarpēji saskaņots ar Mārupes teritorijas ielu tīklu.
5.	5. Lai nodrošinātu lidojuma drošību, plānojumā jāietver likuma „Par aviāciju” 41.punktā noteiktās prasības par gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecību, ierīkošanu, izvietojumu un apzīmēšanu.	Transporta infrastruktūrai nav paredzētas būves, kas attiektos uz 41. pantā minētajiem gadījumiem.
6.	6. Ievērojot informāciju par esošo un perspektīvo pasta tīkla piekļuves punktu izvietojumu (ja tādi tiks paredzēti) un esošo un perspektīvo elektronisko sakaru tīklu izvietojumu (t.sk. bezvadu tīkla pārklājumu).	Netiek paredzēts/precizēts transporta TmP sastāvā.
7.	Attiecībā uz nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai nepieciešamajām teritorijām papildus nepieciešams: 6.1. Paskaidrojuma rakstā iekļaut šādu informāciju: Nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai nepieciešamās teritorijas ar mērķi saglabāt no apbūves brīvu joslu, lai nepieciešamības gadījumā būtu iespējams īstenot transporta infrastruktūras attīstības projektus.	Punkts tiks izskatīts pie nosacījumu izstrādes sadaļas. Transporta TmP sastāvā iekļauta funkcionālā zonējuma karte.
8.	6.2. Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos iekļaut punktu ar šādiem nosacījumiem: Nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai nepieciešamajā teritorijā primārā izmantošana ir transporta infrastruktūras būves. Teritorijā ir atļauts pabeigt pirms plānojuma apstiprināšanas uzsākt likumīgo darbību. Nav atļauts veikt saimniecisko darbību vai uzsākt tādu jaunu izmantošanu, kas var traucēt satiksmes infrastruktūras attīstību un būvniecību.	Punkts tiks izskatīts pie nosacījumu izstrādes sadaļas.
9.	Papildus Satiksmes ministrijas 2012.gada 30.augusta vēstulē Nr. 15-01/3806 „Par nosacījumiem un/vai informācijas sniegšanu” minētajam, lūdzam, izstrādājot Rīgas teritorijas plānojumu, ņemt vērā arī VAS „Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs” 2012.gada 30 augusta vēstulē Nr. 60AD00.2/759 „Par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādi” sniegtos nosacījumus.	-

10.	<p>LVRTC ir ieinteresēts uzlabot un paplašināt savu esošo elektronisko sakaru tīklu un tīkla infrastruktūru Rīgas pilsētā, ar mērķi nodrošināt kvalitatīvu elektronisko sakaru pakalpojumu sniegšanu visā Rīgas pilsētas teritorijā. Tādēļ LVRTC izvirza sekojošus nosacījumus Rīgas domei izstrādājot Rīgas pilsētas teritorijas plānojumu:</p> <p>1. Pabeigt elektronisko sakaru infrastruktūras topogrāfisko datu un informācijas par būvju un inženierkomunikāciju izvietojumu Rīgas pilsētā sinhronizēšanu ar visiem komunikāciju turētājiem, nodrošinot precīzu un identisku inženierkomunikāciju turētāju sniegtās informācijas attēlojumu augstas detalizācijas topogrāfiskās informācijas datu bāzē, kā arī veikt nepieciešamos darbus šīs informācijas pastāvīgai atjaunošanai.</p>	Netiek paredzēts/precizēts transporta TmP sastāvā.
11.	<p>2. Rīgas pilsētas būvvaldei, saņemot būvniecības iesniegumu par elektronisko sakaru tīklu, kabeļu kanalizācijas vai citu inženierkomunikāciju projektēšanu, informācija par to jāpublicē Rīgas pašvaldības interneta mājas lapā, lai informētu elektronisko saku komersantus, atbilstoši MK noteikumu Nr.166 „Elektronisko sakaru tīklu ierīkošanas, būvniecības un uzraudzības kārtība” 39.1 punktam.</p>	Netiek paredzēts/precizēts transporta TmP sastāvā.
12.	<p>3. Nodrošināt informācijas publiskošanu par plānoto jaunu ielu izbūvi un esošo ielu rekonstrukciju, kā arī par sabiedriski nozīmīgu objektu izbūves vai rekonstrukcijas projektiem, publicējot to Rīgas pašvaldības interneta mājas lapā, lai visi elektronisko sakaru komersanti, ja tas nepieciešams, varētu iesniegt informāciju Rīgas pilsētas būvvaldei par viņu tehnisko noteikumu nepieciešamību šo objektu projektēšanai.</p>	Netiek paredzēts/precizēts transporta TmP sastāvā.
13.	<p>4. Veicot jaunu sabiedriski nozīmīgu objektu projektēšanu un izbūvi vai šādu objektu rekonstrukciju, kā arī inženierkomunikāciju ierīkošanu šiem objektiem visā Rīgas pilsētā nodrošināt, lai tiktu izveidots viens atbilstošas ietilpības inženierkomunikāciju paveids, kas ir ēkas vai būves īpašnieka īpašumā un ir pieejams visiem elektronisko sakaru komersantiem to tīkla infrastruktūras pieslēgšanai konkrētajam objektam.</p>	Netiek paredzēts/precizēts transporta TmP sastāvā.
14.	<p>5. Elektronisko sakaru operatoriem, kuri nodrošina brīvu piekļuvi savai infrastruktūrai, nodrošināt labvēlīgus nosacījumus šīs infrastruktūras izbūvei un uzturēšanai.</p>	Netiek paredzēts/precizēts transporta TmP sastāvā.
15.	<p>6. Pieprasīt LVRTC tehniskos noteikumus jaunu ielu un tiltu izbūvei, plānotajiem esošo ielu un tiltu remonta darbiem un rekonstrukcijai, kā arī inženierkomunikāciju pārvietošanai visā Rīgas pilsētas teritorijā, kas ļautu LVRTC ierīkot vai papildināt elektronisko sakaru tīklu termiņos, kas saskaņoti ar jaunu ielu izbūves termiņiem un plānotajiem citiem darbiem esošajās pilsētas ielās. Tehniskajos noteikumos tiks izvirzītas prasības būvdarbu veikšanai, kas jāievēro, lai jaunizbūvējamās un esošajās ielās būtu paredzēta iespēja ierīkot sakaru komunikācijas. Ielās, kur nebūs paredzēta sakaru komunikāciju ierīkošana, LVRTC sniegs informāciju, ka šo darbu veikšanai LVRTC tehnisko noteikumus neizvirza.</p>	Netiek paredzēts/precizēts transporta TmP sastāvā.
16.	<p>7. Pieprasīt LVRTC tehniskos noteikumus sabiedriski nozīmīgu objektu izbūves vai šādu objektu rekonstrukcijas projektiem, kā arī inženierkomunikāciju ierīkošanai šiem objektiem visā Rīgas pilsētā.</p>	Netiek paredzēts/precizēts transporta TmP sastāvā.
17.	<p>1.2. Transporta attīstības tematiskā plānojuma darba uzdevumā iekļaut uzdevumu “izvērtēt reģionālo un starptautisko maršrutu apkalpošanai paredzamo autoostu izveidošanas iespējas ārpus Rīgas centra, tādējādi atslogojot Rīgas centru no dublējoša sabiedriskā transporta”, ņemot vērā, ka saskaņā ar Autopārvadājuma likuma 33. panta 3. daļu autoostu izvietojumu un skaitu nosaka attiecīgā pašvaldība.</p>	TmP sastāvā tiek saglabātas agrāk noteiktās vietas Torņakalna un Pētersalas apkaimēs. Skat. TmP punkta grafisko daļu (Sabiedriskā transporta un autonomietņu shēma)
18.	<p>2. Attiecībā uz teritorijas plānojuma izstrādi lūdzam:</p> <p>2.1. ņemt vērā 2014.-2020. gada plānošanas periodā plānotās ES fondu investīcijas (informācija par plānotajām ES fondu investīcijām pieejama Darbības programmā „Izaugsme un nodarbinātība” (http://www.esfondi.lv/page.php?id=1149)) un 2007.-2013. gada plānošanas perioda projekts „infrastruktūras attīstības Krievu salā ostas</p>	„Infrastruktūras attīstības Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” teritorijai tiek plānota lokālplānojuma izstrāde, kura risinājumi tālākās stadijās jāievērtē RTP.


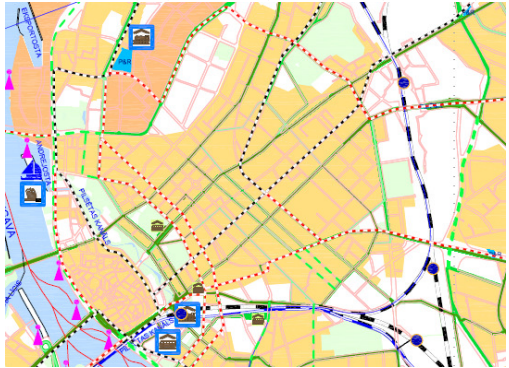
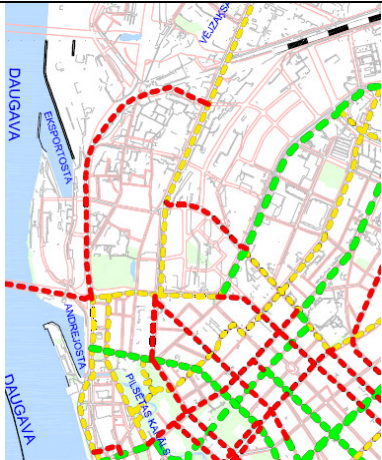
	aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra”, kura ietvaros paredzēta ostu darbību saglabāšana Eksportostas teritorijas daļā;	
19.	2.2. noteikt starptautiskās lidostas „Rīga” lidlauka teritoriju atbilstoši Ministru kabineta 2011. gada 5. jūlija noteikumiem Nr. 535 „Noteikumi par valsts akciju sabiedrības „Starptautiskā lidosta „Rīga” lidlauka statusu, lidlauka teritorijas robežām un šīs teritorijas plānoto (atļauto) izmantošanu”;	TmP redakcijā Rīgas pilsētas robežas teritorijai paredzēts funkcionālais zonējums TR ar TR3 apakšzonu.
20.	2.3. ņemt vērā nekustamā īpašuma VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” teritorijas austrumu daļas detālplānojumu;	Atkārtots
21.	2.4. ietvert likuma „Par aviāciju” 41. pantā noteiktās prasības par gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecību, ierīkošanu, izvietojumu un apzīmēšanu, lai nodrošinātu lidojumu drošību;	Atkārtots
22.	2.5. ņemot vērā, ka ir izstrādāta lidostas „Rīga” ilgtermiņa attīstības stratēģija, sadarboties ar VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga””, lai teritorijas plānojumā savlaicīgi ietvertu plānoto lidostas ilgtermiņa attīstību, un tās ietekmi uz piegulošajām teritorijām;	NEPIECIEŠAMA SADARBĪBA
23.	2.6. noteikt Rīgas brīvpostas teritorijas robežu atbilstoši Ministru kabineta 2006. gada 22. augusta noteikumiem Nr. 690 „Noteikumi par Rīgas brīvpostas robežu noteikšanu”;	Robežas nosakāmas Rīgas brīvpostas TmP ietvaros
24.	2.7. atbilstoši MK noteikumu Nr. 240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” 234. punktam teritorijas plānojumā noteikt un attēlot teritorijas ar īpašiem noteikumiem, tostarp: 1) nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorijas; 2) lidostu un ostu teritorijas. Norādām, ka atbilstoši MK noteikumu Nr. 240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” 235. punktam teritorijās, kas ietilpst nacionālas un vietējas nozīmes infrastruktūras izbūvei un rekonstrukcijai, paredz tikai īslaicīgas lietošanas būves, kas saistītas ar apkalpi, pakalpojumiem, tūrismu, rekreāciju vai citiem līdzīgiem izmantošanas mērķiem un ir izmantojamas līdz plānotā infrastruktūras objekta būvniecībai.	Punkts tiks izskatīts pie nosacījumu izstrādes sadaļas. Lidostai un ostai nosakāms TR zonējums (atbilstoši lokālplānu redakcijām)
25.	Lūdzam kā nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorijas: 1) Transporta attīstības tematiskajā plānojumā un teritorijas plānojumā attēlot dzelzceļa attīstībai nepieciešamās teritorijas, ņemot vērā 1520 mm platuma dzelzceļa izpēti „Daugavas kreisā krasta dzelzceļa maršrutu uz ostas teritorijām un Starptautisko lidostu „Rīga” izpēti” (turpmāk – Daugavas kreisā krasta izpēte) rezultātus;	Risinājums ievērtēts TmP grafiskajā daļā
26.	2) teritorijas plānojumā noteikt un attēlot un Transporta attīstības tematiskajā plānojumā attēlot dzelzceļa attīstībai nepieciešamās teritorijas, ņemot vērā izstrādes stadijā esošo 1435 mm platuma dzelzceļa izpēti „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte” (turpmāk – Rail Baltica detalizēta tehniskā izpēte).	Uz doto brīdi ir uzsākts „Publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas “Rail Baltica” trases teritorijas lokālplānojums”. Punkts precizējams atbilstoši lokālplānojumā noteiktajai trasei un risinājumiem.
27.	Detailizēta informācija par Daugavas kreisā krasta izpēti sniegta Satiksmes ministrijas 2011. gada 16. jūnija vēstulē Nr. 15-01/2874 „Par izpētes rezultātiem”. Izpētes rezultāti tika prezentēti arī 2011. gada 30. jūnijā Rīgas domes un Satiksmes ministrijas aktuālu transporta nozares jautājumu risināšanas darba grupā. Darba grupā tika nolemts, ka, izstrādājot jaunu teritorijas plānojumu, ir nepieciešams precizēt 1520 mm dzelzceļa līnijas Rīga – Jūrmala savienojumu ar starptautisko lidostu „Rīga”, kā arī paredzēt perspektīvajam dzelzceļa (1520 mm platuma) apvedceļam posmā no Rīgas apvedceļa līdz dzelzceļa līnijai Zaslauks – Bolderāja vienotu transporta koridoru ar plānoto Ziemeļu transporta koridoru (3. un 4. posms) atbilstoši izpētes rezultātiem. Rīgas dome ir informēta un arī piedalās Rail Baltica detalizētajā tehniskajā izpētē, kuras mērķis ir noteikt precīzu plānotās dzelzceļa līnijas Rail Baltica novietojumu. Rail Baltica pamatlīnija šķērso Rīgas	Izpētes datus un rezultātus vēlams skatīt visas pilsētas kontekstā.


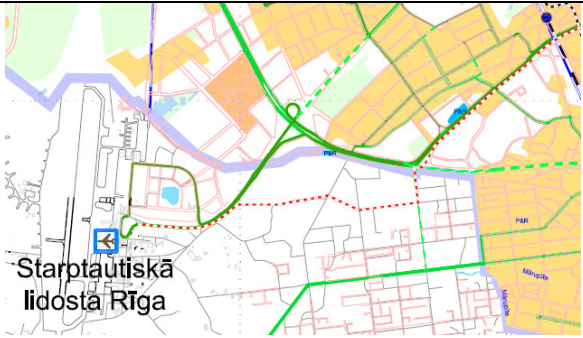
	<p>pilsētu, savienojot arī Rīgas centrālo staciju un starptautisko lidostu „Rīga”.</p> <p>Vektordatus par Rail Baltica dzelzceļa (1435 mm) attīstībai nepieciešamajām teritorijām lūdzam jautāt pilnsabiedrībai „RB Latvija” (e-pasts: neils@grupa93.lv).</p> <p>Vienlaikus informējam, ka Satiksmes ministrija ir izsludinājusi atklātu iepirkumu izpētes projektam „Rail Baltica dzelzceļa līnijas integrācija Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezglā - tehniskā risinājuma izstrāde”. Izpētes projekta mērķis ir izstrādāt optimālu Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezgla (RSTM) tehnisko un pilsētbūvniecisko risinājumu, nodrošinot divu dzelzceļa sistēmu, sabiedriskā transporta un individuālās mobilitātes risinājumu savstarpēju integrāciju vienotā transporta mezglā. Izpētes projekts nepieciešams, lai nodrošinātu maksimāli pieejamu, nedalāmu pasažieru mobilitāti starp Rail Baltica līnijas valstīm. Izpildītāja uzdevums būs sagatavot Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezgla no visiem aspektiem pamatotu optimālo tehnisko risinājumu, ietverot tajā:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Detalizētu iedzīvotāju mobilitātes un sabiedriskā transporta analīzi, kā arī pieprasījuma un attīstības scenāriju noteikšanu, • Apjomīgu pasažieru / gājēju / transporta plūsmu datu ieguvu un analīzi, modelēšanu un prognozēšanu 10-40 gadu perspektīvā, • Vilcienu un, ciktāl nepieciešams, cita sabiedriskā transporta veidu, kustības makrolīmeņa modelēšanu un sinhronizēšanu, sasaistot Rail Baltica dzelzceļa satiksmi ar starptautisko, pilsētas un reģionālo transportu, • Vilcienu kustības mikrolīmeņa modelēšanu transporta mezgla teritorijā, satiksmes un pasažieru plūsmu uzskaiti, izpēti un mikrolīmeņa modelēšanu transporta mezgla ietvaros, nosakot Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras (sliežu ceļi, platformas, būves un cita infrastruktūra) un tās sasaistes ar pārējiem transporta veidiem infrastruktūras tehniskos un tehnoloģiskos risinājumus, • Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezgla pilsētbūvnieciskā risinājuma izstrādi un vizualizāciju, t.sk. nosakot aptuvenos būvapjomus un indikatīvās būvzmaksas, • Sabiedrības un ekspertu iesaisti pilsētbūvniecisko risinājumu izstrādē un apspriešanā, • Investīciju un rīcību plānu ieinteresētajām pusēm. <p>Izpētes projekta izstrādē būs aicināta piedalīties arī Rīgas dome. Izpēti plānots veikt līdz šā gada beigām un tās rezultātus būs nepieciešams integrēt Rīgas teritorijas attīstības plānošanas dokumentos.</p>	
28.	<p>Ņemot vērā iepriekš minēto, lūdzam:</p> <p>1) teritorijas plānojumā iekļaut transporta infrastruktūras risinājumus Zaķusalas krastmalā, t.sk. jautājumus par Zaķusalas ielas segumu, uzbraukšanu uz Salu tilta, kā arī iespējas nodrošināt sabiedrisko transportu (kā arī izvērtēt ūdenstransporta iespējas savienojot Rīgas vēsturisko centru ar Zaķusalu);</p>	<p>Rīgas domē pieņemts lēmums par lokālplānojuma izstrādi Zaķusalā</p>
29.	<p>3) plānojot jaunu ielu, dzelzceļa līniju vai citu transporta infrastruktūras objektu izbūvi (piemēram, uz VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga””, ostu teritorijām un citiem nozīmīgiem objektiem), paredzēt vietu elektronisko sakaru infrastruktūrai gar šiem transporta infrastruktūras objektiem, ņemot vērā, ka Rīgas pilsētas teritorijā ir izvietoti šādi LVRTC elektronisko sakaru tīkla objekti un būves:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rīgas radio un televīzijas stacija (RRTS), Zaķusalas krastmalā 1, Rīgā un sakaru tornis Ērgļu ielā 7, Rīgā; • LVRTC sakaru kabeļu kanalizācija, Rīgas pilsētas teritorijā; • LVRTC optikas kabeļu tīkls, Rīgas pilsētas teritorijā; • LVRTC vara vadu kabeļu tīkls, Rīgas pilsētas teritorijā. <p>Papildus norādām, ka detalizēta informācija par Rīgas pilsētas teritorijā esošo LVRTC elektronisko sakaru tīkla infrastruktūru ir saņemama LVRTC Telekomunikāciju daļā K.Valdemāra ielā 110, Rīgā.</p>	<p>Rīgas domē pieņemts lēmums par lokālplānojuma izstrādi Zaķusalā Jautājumi risināmi pie būvprojektu izstrādes.</p>

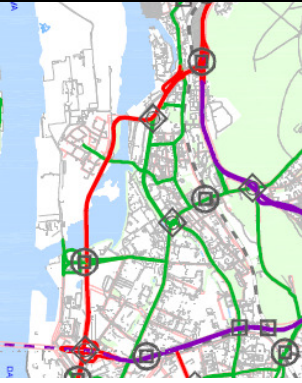
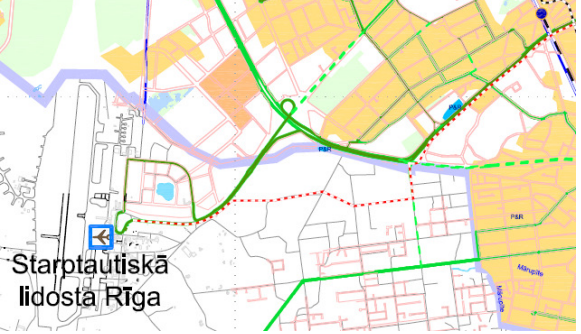
30.	<p>Informācijai uz Rīgas domes e-pastu nosūtām vektordatus par Daugavas kreisā krasta dzelzceļa (1520 mm) attīstībai nepieciešamajām teritorijām, Rīgas brīvdostas teritorijas robežām, starptautiskās lidostas „Rīga” lidlauka teritorijas robežām, kā arī vektordatus par Rīgas tuvumā esošajām nacionālas nozīmes autoceļu attīstībai nepieciešamajām teritorijām.</p> <p>Pēc plānojuma apstiprināšanas lūdzam tā grafisko daļu iesniegt ministrijā elektroniskā formā (*.pdf un arī vektordatos – *.shp vai *.dwg, vai *.dgn formātā).</p> <p>Ja attiecībā uz nosūtīto informāciju ir neskaidrības, lūdzam sazināties ar Satiksmes ministrijas Finanšu un attīstības plānošanas departamenta vecāko referenti Daigu Dolģi (daiga.dolge@sam.gov.lv, tālr. 67028030) vai vecāko referentu Edvartu Kraktu (edvarts.krakts@sam.gov.lv, tālr. 67028021).</p>	levērtēti grafiskajā daļā
31.	<p>9. Rīgā vairākas dzelzceļa būves izvietotas ārpus dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslas, un šīm zemes vienībām, saskaņā ar Dzelzceļa likuma 4.pantu, ierosinām noteikt izmantošanu Tehniskās apbūves teritorijas (T):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Turgeņeva iela 14, kadastra apzīmējums 01000410006, • Turgeņeva iela 16, kadastra apzīmējums 01000410007, • Torņakalna iela 16, kadastra apzīmējums 01000542010. • Maskavas iela 266C, kadastra apzīmējums 01000782007. 	Izskatāms pie grafiskās daļas izstrādes.
32.	<p>Rīgas domes Satiksmes departamentā (turpmāk – Departaments) izskatīta Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 31.07.2012. vēstule Nr.DA-12-1073-dv nosacījumu sniegšanu jauna Rīgas teritorijas plānojuma izstrādi.</p> <p>Atbilstoši Departamenta kompetencei, sniedzam sekojošus nosacījumus Rīgas teritorijas plānojuma izstrādei:</p> <p>1. Izstrādāt satiksmes simulācijas modeli vieglā autotransporta, kravu transporta un sabiedriskā transporta kustībai. Satiksmes simulācijas modeli izstrādāt pilsētas administratīvās robežās ģenerētām satiksmes plūsmām un pilsētas aglomerācijā ģenerētām satiksmes plūsmām, lietojamu kopā un atsevišķi. Noteikt Rīgas brīvdostas piesaistītās satiksmes plūsmas. Izpētes robežu noteikt līdz Rīgas apvedceļam (autoceļš A4, A5). Izstrādāt vairākus attīstības scenārijus, atbilstoši perspektīvajām budžeta iespējām (lielas, vidējas un minimālas investīcijas). Noteikt rīta un vakara maksimālās satiksmes plūsmas.</p>	TmP uzsvērts kā viena no galvenajām komponentēm pilsētas nozīmes objektu plānošanā.
33.	<p>2. Aktualizēt ielu tīkla attīstības shēmu un noteiktās ielu kategorijas. Shēmā norādīt B, C, D kategorijas ielas un mierīgas satiksmes teritorijas („Traffic calming areas”), kurās jāveic pasākumi autotransporta satiksmes ierobežošanai, piemēram, dzīvojamo zonu, 30km/h braukšanas zonu, ātrumu ierobežojošo vaļņu, ceļa sašaurinājumu utml. veidošana. Noteikt ielu šķērsprofilus un vienlīmeņu satiksmes mezglu veidus. Ielu tīkla plānojumā palielināt Rīgas apvedceļa nozīmi.</p>	TmP grafiskajā daļā ielu kategorijas un sniegti priekšlikumi zonām ar samazinātu braukšanas ātrumu.
34.	<p>3. Pasažieru satiksmes organizēšanai, izstrādāt integrētu gājēju, velotransporta, sabiedriskā transporta, dzelzceļa, lidostas, ūdens transporta un autotransporta satiksmes shēmu. Norādīt galvenos pasažieru pārvadāšanas principus. Noteikt minēto satiksmes veidu savienojumu principus – vilciens, velotransports, sabiedriskais transports, autonomvietņu sistēma utml.</p>	TmP aktualizēta sabiedriskā transporta un autonomvietņu shēma. Skat. Sabiedriskā transporta shēmu.
35.	<p>4. Piedāvāt sabiedriskā transporta sistēmas optimizācijas priekšlikumus. Decentralizēt vilcienu un sabiedriskā transporta sistēmu, paredzēt pārsēšanas punktu apakšcentrus. Samazināt autobusu, trolejbusu un tramvaju līniju paralelītāti (īpaši pilsētas centra virzienā) un piedāvāt ātrgaitas savienojumu („Trunk and feeder”) sistēmu.</p>	Līdzīgi kā ar transporta plūsmu modelēšanu, tāpat arī sabiedriskā transporta sistēmas optimizēšanai nepieciešama pūsmu modelēšana. TmP sastāvā principiāli piedāvāta sistēmas optimizācija; papildus būtu nepieciešama tehniski ekonomiskā pamatojuma izstrāde.

36.	5. Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos paredzēt pasākumus autostāvvietu samazināšanai pilsētas centrā. Noteikt perspektīvās maksas zonas teritoriju un tā ieviešanas scenāriju. Autostāvvietu sistēmā elektrotransportam noteikt priekšrocības attiecībā pret autotransportu ar iekšdedzes dzinēju.	Minēto risinājumu priekšlikumi realizējami balstoties uz plūsmu modelēšanu. Uz doto brīdi pilsētas rīcībā nav aktuālu plūsmu datu. Priekšrocības elektrotransportam ir noteiktas.
37.	6. Aktualizēt velosatiksmes tīkla shēmu. Palielināt velosatiksmes tīkla blīvumu, nozīmīgākajos satiksmes mezglos (dzelzceļa stacijās, autonomvietnēs u.c. satiksmes mezglos) paredzēt velostāvparkus. Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos noteikt prioritāri velosatiksmes organizēšanai ielas brauktuves līmenī (kur to pieļauj satiksmes intensitāte un ātrums) un pieņemt „U veida” velostatīva standarta modeli.	Velosatiksmes risinājumi atbilstoši izstrādātajai velokonceptijai 2015. – 2030. gadam. Skat. punktu. 3.3.
38.	7. Kravu transporta organizēšanai izstrādāt shēmu tuvāko gadu un perspektīvo scenāriju.	TmP sastāvā izstrādāta esošo kravas automobiļu maršrutu shēma. Izstrādes procesā ir perspektīvā shēma.
39.	8. Atbilstoši mūsdienu transporta plānošanas praksei, transporta plānošanas jautājumus ir cieši jāskata ar kopā teritorijas izmantošanas un apbūves attīstību. Jaunas apbūves teritorijas jāattīsta kompakti, esošo urbāno (pilsētas) struktūras iekšienē vai tiešā tuvumā, sasaistot tās ar satiksmes infrastruktūru un inženierkomunikācijām. Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos noteikt normu, kas optimizētu apbūves un tās funkcionēšanai nepieciešamo inženierkomunikāciju un ielu izbūvi. Departaments uzskata, ka teritorijas apbūve var tikt uzsākta pēc inženierkomunikāciju un ielu izbūves.	Jautājums tiks izskatīts pie nosacījumu izstrādes.
40.	Papildus Departaments vērš uzmanību uz problēmām, kas jārisina plānojuma sastāvā. Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos jāparedz vienlīmeņa ielas, kuras nav paredzēts nodalīt ar ielas bortakmeni. Pēdējo gadu laikā pilsētas centrā ir ievērojami pieaudzis autostāvvietu skaits pagalmu teritorijās, kuru ierīkošana netiek saskaņota ar Departamentu. Jaunas autostāvvietas piesaista papildus autotransporta plūsmu pilsētas centrā, kurā ir ierobežotas ielu caurlaides spējas. Līdz ar to Departaments uzskata, ka jānosaka regulējums autostāvvietu ierīkošanai pagalmu teritorijās.	Jautājums tiks izskatīts pie nosacījumu izstrādes. Ielu profili un parametri izstrādājami LVS kategorijas standartā C, D, E ielu kategorijām.
41.	Papildus 22.08.2012. departamenta nosacījumiem Nr.DS-12-735-dv lūdzam turpmākā Rīgas teritorijas plānojumā ņemt vērā sekojošas prasības: 1. Tematiskā plāna izstrādes ietvaros, atbilstoši Rīgas domes budžeta iespējām, sadarbībā ar Departamentu, sagatavot priekšlikumus prioritāro (ar sadalījumu pa gadiem) satiksmes infrastruktūras izbūves un renovācijas, kā arī būtisku satiksmes organizācijas izmaiņu projektu priekšlikumu sarakstu. Sarakstā iekļaut maģistrālos B,C,D kategorijas ceļus, gājējiem un velobraucējiem paredzēto infrastruktūru. Plāna sagatavošanā ņemt vērā Departamenta izstrādātos un izstrādes procesā esošos būvprojektus.	Jautājums tiks skatīts sapulcē ar RDSD.
42.	2. Veikt Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030.gadam Transporta infrastruktūras plāna izvērtēšanu, veicot satiksmes plūsmu modelēšanu un transporta būvju izmaksu aprēķinu.	TmP izstrādes brīdī nav pieejams modelēšanas instruments ar aktuāliem pārvietojuma datiem (tajā skaitā – sabiedriskā transporta pārvietojuma datiem).
43.	3.sagatavojot teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus, izstrādāt detalizētu transporta sadalju.	Tiek izstrādāts.



5.1.2 Priekšlikumu izvērtējums pēc 1. ziņojuma


	Saņemtie priekšlikumi TmP izstrādei	Izvērtējums
1.	<p>Uzlabot sabiedriskā transporta satiksmi Dienvidu - Ziemeļu virzienā. It īpaši, Daugavas kreisajā krastā starp Zolitūdi un Imantu, Daugavas labajā krastā starp Centru/Avotiem/Grīziņkalnu un Sarkandaugavu/ Pētersalu-Andrejsalu caur Skanstes teritoriju.</p>	 <p>Sabiedriskā transporta satiksme starp Imantu un Zolitūdi esošajā situācijā nodrošināta pa Zolitūdes ielu. Sakarā ar RB risinājumiem paredzēta maršrutu novirzīšana pa jaunbūvējamo Anniņmuižas pārvadu.</p>  <p>Centrs/Avoti/Grīziņkalns savienojumā plānota jauna tramvaju līnija. Sarkandaugava/Pētersala/Andrejosta tiek apkalpota ar esošu tramvaju līniju.</p>
2.	<p>Izveidot Skanstes teritorijā blīvāku gājēju un velobraucēju ielu tīklu.</p>	 <p>Plānojumā ietverti veloinfrastruktūras risinājumi uz B,C,D kategoriju ielām. Skat Velo risinājumu punktu.</p>
3.	<p>Ūdens transports par pieejamu cenu (piemēram - kuģītis no Rīgas centra uz Mežaparku)</p>	<p>Nav TmP jautājums</p>

<p>4.</p>	<p>Veloceliņi. Rīgai pietrūkst drošu veloceliņu. Lūdzam ierīkot veloceliņus no Rīgas centra uz visām atpūtas vietām, īpaši tām, kas atrodas pie jūras. Daugavgrīvā un Bolderājā praktiski nav veloceliņu. Vietējās apkaimes iedzīvotājiem nav iespējas droši pārvietoties. Mašīnas, īpaši vasaras sezonā, lielā ātrumā dodas jūras virzienā un apdraud pat gājēju drošību.</p>	 <p>Plānojumā paredzētas perspektīvās velovirzieni gan pa Daugavgrīvas ielu, gan Kleistu ielu</p>
<p>5.</p>	<p>Attiecībā uz transporta tematisko plānojumu, lūdzam ņemt vērā Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta organizētajā sanāksmē 2016.gada 16.novembrī pārrunātos risinājumus attiecībā uz autotransporta, sabiedriskā transporta un veloceliņu risinājumiem, tai skaitā paredzēt tramvaja līnijas izbūvi pa Lielirbes ielu, kas tālāk caur Mārupes novada teritoriju nodrošinātu savienojumu ar lidostu, kā arī norādīt stāvparkiem paredzētās teritorijas un iespējamus risinājumus to izbūvei. Informējam, ka par plānotajiem veloceliņiem, sabiedriskā transporta un autotransporta risinājumiem Mārupes un Tīraines ciemos, kas robežojas ar Rīgas pilsētu, kā arī plānotajām ielu kategorijām, informācija ietverta "Lokālplānojuma Mārupes un Tīraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai, ietverot priekšlikumus atsevišķu zemes vienību funkcionālā zonējuma grozīšanai" projektā. Minētais lokālplānojums ar Mārupes novada Domes 2016.gada 30.novembra lēmumu nodots publiskai apriešanai. Publiskā apspriešana norisinās līdz 2017.gada 30.janvārim. Ar sagatavoto dokumentāciju elektroniskajā vidē var iepazīties Mārupes novada pašvaldības interneta vietnē http://www.marupe.lv/pasvaldiba/attistiba-un-planosana/lokalplanojumi/ un Latvijas ģeotelpiskās informācijas portālā Geolatvija.lv.</p>	 <p>Starptautiskā lidosta Rīga</p> <p>Risinājumi ievērtēti un precizēti.</p>
<p>6.</p>	<p>Pa Sniķeres ielu regulāri notiek neatļauta smago automašīnu satiksme, kas ir pretrunā ar uzlikto ceļazīmi un tiek pārkāpti ceļu satiksmes noteikumi. Lūdzu informēt attiecīgos dienestus. Smago automašīnu satiksmi organizēt tikai pa Vīrbu ielu vai kādu citu ielu vai dzelzceļu.</p>	<p>TmP risināmi neparedz smago automašīnu kustību pa Sniķeres ielu.</p>

<p>7.</p>	<p>Ierosinu „Transporta attīstības tematiskā plānojuma projektā” paredzēt transporta risinājumu gājēju un transporta kursēšanai no un uz Kundziņsalas dzīvojamo zonu. Konstatēju, ka projekta 1.pielikumā „Transporta infrastruktūras attīstības shēma” zaļā iekrāsotu ceļu (D kategorijas iela), kas ved no Kundziņsalas, šķērso jauns sarkans lielākas nozīmes ceļš (C kategorija). Lūdzu, nepasliktiniet satiksmi Kundziņsalas iedzīvotājiem, piemēram, plānojot 2 līmeņu kustību, jo līdz šim šis krustojums bija (D kategorija) ar priekšrocību iebraukt un izbraukt no Kundziņsalas dzīvojamās zonas.</p>	 <p>Atbilstoši plānojumam, krustojums nav plānots kā vairāklīmeņu ceļu mezgls. Detalizācijas stadijā precizējams – regulējams vai neregulējams krustojums.</p>
<p>8.</p>	<p>Plānojot projektējamās ielas vai nosakot esošo ielu sarkanās līnijas, paredzēt tajās perspektīvā sadales gāzesvada ar spiedienu līdz 0.4 Mpa novietni atbilstoši Latvijas standartu LVS, Aizsargjoslu likuma, Latvija būvnormatīva LBN 008-14 "Inženiertīklu izvietojums" un citu spēkā esošo normatīvo dokumentu prasībām.</p>	<p>TmP detalizācijas stadija neparedz konkrētu risinājumu un komunikāciju trašu izvietojumu ielu sarkano līniju robežās.</p>
<p>9.</p>	<p>Pasažieru pārvadājumus no lidostas uz pilsētas centru veikt pa uzbūvētu viensliežu ceļu.</p>	 <p>Plānojumā ietverts risinājums ar perspektīvo tramvaja līniju, kas savieno lidostu Rīga ar Rīgas centru.</p>
<p>10.</p>	<p>RailBaltic dzelzceļu izvietot paralēli Rīgas apvedceļam A4, bez iebraukšanas Rīgas pilsētas teritorijā. RailBaltic vilcienu pasažierus nogādāt uz pilsētas centru ar elektrovilcieniem ar pārsēšanās stacijās, kurās RailBaltic ceļi savienojas ar LDZ ceļiem - posmā Rīga - Ogre un Garkalne - Baltezers (elektrificēt posmu Sigulda - Rīga).</p>	<p>Departaments savas kompetences ietvaros informē, ka Rīgas dome 17.05.2016. pieņēma lēmumu Nr.3782 “Par publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas “Rail Baltica” trases teritorijas lokālplānojuma kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018.gadam un Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma grozījumu izstrādes uzsākšanu”. Ar minēto lēmumu tika apstiprināta arī “Rail Baltica” trases lokālplānojuma robeža. Darām zināmu, ka būvprojekts ir izstrādes stadijā un trases korekcijas netiek apspriestas. Par projekta „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnija “Rail Baltica”” tehniskajiem risinājumiem un tā izstrādes gaitu lūdzam interesēties Latvijas Republikas Satiksmes ministrijā.</p>
<p>11.</p>	<p>projektēt un uzbūvēt autoceļu tiltu pāri Daugavai, savienojot A7 šoseju Baložu pilsētas rajonā ar Maskavas ielu.</p>	<p>Autoceļa A7 savienojums ar Maskavas ielu ir īstenots Dienvidu tilta projekta ietvaros un transporta infrastruktūra Baložu pilsētas teritorijā ir Ķekavas novada pašvaldības kompetence.</p>

<p>12.</p>	<p>Inspekcija pozitīvi novērtē pilsētas teritorijas kompleksu attīstību kvalitatīvās pilsētvides nodrošināšanai un dzīves vides kvalitātes uzlabošanai, nodrošinot vienlaicīgi infrastruktūras objektu attīstību ar inženierkomunikācijām, ceļiem; transporta tīklu attīstību, pievēršot īpašu uzmanību sabiedriskā transporta un videi draudzīgā transporta attīstības pasākumiem; publisko ārtelpu, atpūtas un rekreācijas teritoriju attīstību.</p> <p>Ņemot vērā, ka pēc tematisko plānojumu apstiprināšanas, turpināsies darbs par jaunā Rīgas teritorijas plānojuma redakcijas izstrādi, kuru paredzēts apstiprināt 2018.gadā, Inspekcija iesaka Rīgas teritorijas plānojuma līdz 2030.gadam izstrādes gaitā pievērst īpašu uzmanību šādiem nosacījumiem:</p> <p>1) degradētās, piesārņotās un potenciāli piesārņotās teritorijās attīstības plānošana ir iespējama tikai pēc piesārņoto teritoriju detalizētas izpētes, sanācijas un rekultivācijas, lai novērstu draudus apkārtējai videi, cilvēku veselībai un dzīvībai; paredzēt pašreizējo degradēto teritoriju detalizētu novērtēšanu, nepieciešamo sanāciju un jaunu degradēto teritoriju veidošanās nepieļaušanu;</p>	<p>TmP nosacījumos ietverams teksts: „degradētās, piesārņotās un potenciāli piesārņotās teritorijās attīstības plānošana ir iespējama tikai pēc piesārņoto teritoriju detalizētas izpētes, sanācijas un rekultivācijas, lai novērstu draudus apkārtējai videi, cilvēku veselībai un dzīvībai; paredzēt pašreizējo degradēto teritoriju detalizētu novērtēšanu, nepieciešamo sanāciju un jaunu degradēto teritoriju veidošanās nepieļaušanu”</p>
<p>13.</p>	<p>3) attīstības un apbūves plānojumā ievērot Aizsargjoslu likuma prasības, lai nodrošinātu aizsargjoslas gar dzelzceļu, gar autoceļiem, gar elektrisko tīklu gaisa vadu līnijām, gar inženierkomunikācijām, gar virszemes ūdensobjektiem, gar paaugstinātās bīstamības objektiem un riska teritorijām;</p>	<p>TmP detalizācijas stadija neparedz konkrētu risinājumu un komunikāciju trašu izvietojumu ielu sarkano līniju robežās, līdz ar to arī aizsargjoslas.</p>
<p>14.</p>	<p>4) attīstot dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas, kā arī ražošanas un tehniskās apbūves teritorijas, ņemt vērā trokšņa un gaisa piesārņojuma monitoringa rezultātus, kā arī gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmas un rīcības plāna vides trokšņa samazināšanai realizācijas rezultātus; ņemot vērā Rīgas aglomerācijas vides trokšņa kartēšanas rezultātus, kā arī plānoto trokšņu karšu atjaunošanu un precizēšanu, kā vienu no prioritātēm akceptēt rūpniecības objektu, autotransporta, dzelzceļa transporta un gaisa transporta radītā trokšņa samazināšanu esošajās apdzīvotās vietās un arī trokšņa izplatīšanos perspektīvajās apbūves teritorijās saskaņā ar 2014.gada 7.janvāra MK noteikumiem Nr.16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”, lai novērstu vides trokšņa radīto negatīvo ietekmi uz cilvēka veselību un nodrošinātu pieļaujamo trokšņa līmeni dzīvojamo un publisko ēku teritorijās.</p>	<p>Izstrādes procesā ņemts vērā. Atbilstoši uzrādītajiem vides piesārņojuma datiem, nepieciešama sastrēgumu mazināšana, autoplūsmas ierobežošana pilsētas loka iekšpusē.</p>

<p>15.</p>	<p>Carnikavas novada Būvvalde raksturo esošo situāciju uz P1 valsts nozīmes ceļa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Krustojums uz Jaunciema gatves – pagrieziens uz Carnikavas novadu ir nedrošs. 2. Gājējiem un velosipēdistiem P1 šoseja nav droša. 3. Veidojas satiksmes sastrēgumi vietās, kur atļauts kreisais pagrieziens. 4. Apstājoties satiksmes autobusam vairākās esošajās pieturvietās, satiksme tiek paralizēta. 5. Uz P1 šosejas ir bīstami koki. 6. Ir vērojama pārslogota virziena kustība noteiktos laikos – kustība no/uz darba – ļoti veiksmīgs risinājums uz tilta – reversā joslā. <p>Carnikavas novada Būvvalde sniedz sekojošu priekšlikumus Jaunciema gatvei:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pārbūvēt esošo krustojumu uz P1 (pie degvielas uzpildes stacijas – Jaunciema gatves 169, Rīga) paredzot apļveida kustību. 	 <p>Atbilstoši perspektīvajai transporta attīstības shēmai, krustojums paredzēts kā pilnas shēmas vairāklīmeņu ceļumezģls. Apļveida kustības mezģls var tikt realizēts kā 1. kārtas risinājums. Risinājums precizējams veicot būvniecības ieceres izstrādi.</p>
<p>16.</p>	<p>2. Izbūvēt jaunu gājēju un velosipēdistu ceļiņu.</p>	 <p>TmP ietvaros Jaunciema gatvē paredzēta velosatiksmes infrastruktūra.</p>
<p>17.</p>	<p>3. Paplašināt esošo brauktuvi, paredzot papildus joslas, lai būtu drošāka nogriešanās uz šķērsielām.</p>	<p>Jaunciema gatve atbilstoši perspektīvajai transporta attīstības shēmai paredzēta kā B un C kategorijas iela – ielas šķērsprofils un krustojumu risinājumi detalizējami atsevišķā izpētē atbilstoši sagaidāmajai plūsmai un satiksmes sastāvam.</p>
<p>18.</p>	<p>4. Izveidot autobusu pieturvietu kabatas ar bremzēšanas joslām.</p>	<p>Risinājumi paredzami pie ielas pārbūves darbiem, pieturvietu izveide paredzam atbilstoši LVS grupas standartiem atbilstoši noteiktajam ātrumam un satiksmes sastāvam.</p>
<p>19.</p>	<p>5. Izzāģēt bīstamos kokus.</p>	<p>Nav TmP jautājums</p>
<p>20.</p>	<p>LVC informē, ka iepazīnāties ar Transporta attīstības tematiskā plānojuma projektu. Vēršam uzmanību, ka pašreizējā projekta redakcijā nav atrisināta liela daļa RD 22.10.2013. apstiprinātajā projekta redizstrādes darba uzdevumā minēto jautājumu (skat. darba uzdev. 3. un 4. punktu), kā arī projekts nav izstrādāts atbilstoši MK noteikumu Nr.240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" noteiktajām prasībām detalizētam transporta attīstības plānam (tematiskajam plānam). Citu komentāru nav.</p>	<p>Precizējams.</p>
<p>21.</p>	<p>Transporta attīstības tematiskā plānojuma projektam: Esmu RTU Būvniecības fakultātes absolvents ceļu un tiltu projektēšanas specialitātē. Mani priekšlikumi par Transporta TmP: Paskaidrojuma rakstā, nodaļā 2.6., ir minēts, ka Carnikavas pievienojums ir plānots kā perspektīvais Baltezersa apvedceļš, vēlos dalīties ar savām idejām,</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk – Departaments) ir izskatījis Jūsu 30.11.2016. vēstuli par priekšlikumiem Transporta attīstības tematiskā plānojuma projektam. Departaments pateicas par izrādīto interesi Transporta attīstības tematiskā plānojuma projekta izstrādē un informē, ka saskaņā ar Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr.34 „Rīgas</p>

	<p>kā uzlabot satiksmes drošību šajā vietā.</p> <p>No satiksmes plūsmu virziena shēmas redzams, ka ir augsts kreiso pagriežņu manevru skaits. Lielākā intensitāte vērojama nogriežoties no Jaunciema gatves uz autoceļu P1, veicot kreiso manevru. Tā rezultātā ilgs laiks gaidot piesātinājumu stundās jāpavada tiem transporta līdzekļiem, kas nogriežas pa kreisi no autoceļa P1 un Jaunciema gatvi.</p> <p>Ņemot vērā kravas transporta nelielu skaitu, par adekvātu ceļa mezglu risinājumu varētu būt rotācijas aplis, jo tieši šajā vietā noderētu sekojošas sekundārās rotācijas apla īpašības:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uzsver pāreju no nepadzīvotas vietas uz apdzīvotu teritoriju; - nodrošina mezgla caurlaidspēju lielu kreisā pagriežņa plūsmu gadījumā; - samazina satiksmes plūsmas ātrumu, it īpaši apdzīvotas vietas pieejā. <p>Neskatoties uzniecīgo kravas transporta satiksmi, Jaunciema gatvē kursē sabiedriskais transports.</p> <p>Starp projektēto rotācijas apli un esošo degvielas uzpildes staciju piedāvāju izveidot atsevišķu joslu, lai autobusam nebūtu jābrauc uz apli, lai turpinātu kustību pa Jaunciema gatvi. Izvērtējot velo infrastruktūras paplašināšanas plānus, būtu noderīgi izveidot kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu blakus brauktuvei, kura būs fiziski atdalīta no brauktuves. Pielikumā ceļu mezgla ģenerālpilns.</p>	<p>teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (turpmāk – RTIAN) 5.pielikumu „Transporta infrastruktūras attīstības shēma”, ielu krustojumam starp Jaunciema gatvi un valsts reģionālo autoceļu P1 Rīga – Carnikava – Ādaži ir plānots vairāklīmeņu ceļumezģls, kuram saskaņā ar RTIAN 17.pielikumu „Galvenās aizsargjoslas un citi zemesgabalu izmantošanas aprobežojumi” ir rezervēts atbilstošs ielu sarkano līniju koridors.</p> <p>Papildus informējam, ka Departamenta kompetencē ir teritoriju rezervēšana iespējamiem transporta infrastruktūras risinājumiem. Jūsu iesniegtais priekšlikums tiek pieņemts zināšanai un tiks izvērtēts sagatavojot būvprojektu minētajam krustojumam. Par jautājumiem, kuri saistīti ar transporta infrastruktūras izbūvi, lūgums vērsties Rīgas domes Satiksmes departamentā.</p>  <p>Atbilstoši perspektīvajai transporta attīstības shēmai, krustojums paredzēts kā pilnas shēmas vairāklīmeņu ceļumezģls. Aplveida kustības mezģls var tikt realizēts kā 1. kārtas risinājums. Risinājums precizējams veicot būvprojekta ieceres izstrādi.</p>
<p>22.</p>	<p>5. Satiksmes jautājumi. Tagadējā projektā redzams, ka caur Čiekurkalnu paredzēts savienot Mežaparka un Bergu veloceliņus. Uzskatām to par ļoti labu priekšlikumu.</p> <p>5.1. Diemžēl risinājums nav līdz galam saprotams, jo atšķirīgas kategorijas piešķirtas Rusova ielas posmam un Čiekurkalna 6. šķērslīnijai un daļai Čiekurkalna 1. līnijas. Šķiet, ka tas atklājas tikai publiskās ārtelpas risinājumu sadaļā. Lūdzam izvērtēt faktu, ka Čiekurkalna 6. šķērslīniju klāj vēsturiskais bruģis. Konkrētāk – laukakmeņu bruģis, kas nekādi nav uzskatāms par labu segumu velosipēdu maršrutos.</p> <p>5.2. Rosinām visu Čiekurkalna vēsturisko daļu iezīmēt kā dzīvojamo zonu ar atbilstošiem satiksmes plūsmas un ātruma ierobežojumiem.</p> <p>5.3. Rosinām plašāk izmantot satiksmes nomierināšanas pasākumus. Vispiemērotākie, mūsdiā, varētu būt paceltie krustojumi. Tādējādi atrisinātos arī vides pieejamības jautājumi, kā arī</p>	<p>5. Satiksmes jautājumi:</p> <p>5.1. Departaments informē, ka PUBL TmP ir sniegts priekšlikums Čiekurkalna teritorijā veidot publiskās ārtelpas pamatstruktūru savienojošās ielas. To pamatmērķis ir veidot kvalitatīvus dažādu publiskās ārtelpas pamatstruktūras elementu savienojumus gājējiem un velobraucējiem, kas gan automātiski nenozīmē veloceļu kā obligāto risinājumu. Priekšlikumi publiskās ārtelpas pamatstruktūru savienojošo ielu nosacījumiem sniegti atbilstoši ielu kategorijām, kādas ir noteiktas spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam un tiks pārskatītas RTP2030 izstrādes ietvaros. Nosacījumu priekšlikumos D un E kategorijas ielām sniegts ierosinājums veidot velojoslas brauktuves daļā.</p> <p>5.2. Ņemot vērā, ka Čiekurkalna vēsturisko daļu šķērso vairākas D kategorijas ielas, tad priekšlikums visu šo teritoriju nosegt ar ceļa zīmes “Dzīvojamā zona” darbības ietekmi, nav atbalstāms. Par jautājumiem, kuri saistīti ar konkrētu ceļa zīmju</p>

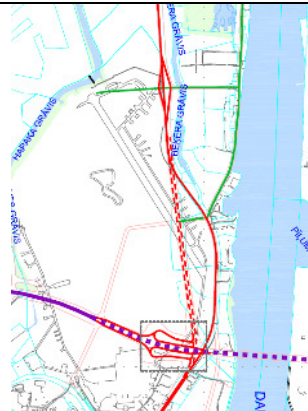
	<p>nevēlamās tranzīta satiksmes plūsmas mazināšanas problēmas.</p> <p>5.4. Papildus lūdzam vērst uzmanību Čiekurkalna savienojumam ar Teikas apkaimi, ko oficiāli nodrošina tikai divi dzelzceļa pārvadi - Gustava Zemgala tilts un Džutas ielas pārbrauktuve. Abi dzelzceļa šķērsojumi atrodas katrs savā Čiekurkalna galā, un realitātē gājēji lielākoties izmanto tikai Džutas ielas pārbrauktuvi, jo Gustava Zemgala tilts ir gājējiem absolūti nedrošs. Taču jau vairākus gadu desmitus abu minēto apkaimju iedzīvotāji visaktīvāk izmanto t.s. "neoficiālo dzelzceļa pāreju" - aiz Rīgas 37. vidusskolas. Pēc Čiekurkalna attīstības biedrības uzstājīga lūguma, šī pāreja tiek rekonstruēta, un 2017. gada rudenī tiek solīta rekonstrukcijas pabeigšana. Līdz ar to lūdzam iekļaut Rīgas attīstības plānā arī šo dzelzceļa pāreju un iezīmēt pārejas labiekārtošanu.</p>	<p>izvietošanu uz Rīgas pilsētas ielām, lūgums sazināties ar Rīgas domes Satiksmes departamentu.</p> <p>5.3. Saskaņā ar PUBL TmP projektu, E kategorijas ielās un D kategorijas ielās, pa kurām nekursē sabiedriskais transports un kuras atzīmētas kā publisko pamatstruktūru savienojošās ielas, iespējami satiksmes nomierināšanas pasākumi, tajā skaitā krustojumi ar paceltu segumu.</p> <p>5.4. Lai nodrošinātu dzelzceļa sliežu ceļu šķērsošanu posmā starp Gustava Zemgala gatvi un Džutas ielu, ir izstrādāts ielu sarkano līniju projekts, kas savienotu Čiekurkalna 5.šķērslīniju ar Bērzpils ielu. Ielu sarkano līniju projekta priekšlikums ir pievienots priekšlikumu apkopojumam par grozījumiem sarkano līniju plānā un to paredzēts iestrādāt attiecīgajā teritorijas plānošanas dokumentā.</p>
23.	<p>7. Piecu ceļu krustojums. Nevienā plāna sadaļā neparādās Čiekurkalnam būtiska satiksmes mezgla (Rusova ielas, Gaujas ielas, Čiekurkalna 4. šķērslīnijas un Ungura ielas krustojuma) attīstības vīzija jeb rekonstrukcijas nepieciešamība. Līdz ar satiksmes intensitātes pieaugumu un vispārējo apkārtnes attīstību, šis krustojums jāpārplāno, lai atbilstu mūsdienu drošības prasībām.</p> <p>7.1. Lūdzam rast iespēju kādā no sadaļām atzīmēt šo krustojumu kā prioritāri sakārtojamo!</p> <p>7.2. Blakus minētajam krustojumam plānots iekārtot labiekārtotu skvēru - Lūcijas dārzu. Tā ir privāta zemes īpašnieku iniciatīva, bet publiski izpausta. Būtu pieklājīgi to atspoguļot pilsētas nākotnes plānā.</p>	<p>7. Par jautājumiem, kas saistīti ar ielu infrastruktūras izbūvi (tai skaitā – ielu un ietvju izveidi, ielu apgaismojuma sakārtošanu, lietus notekūdens kanalizācijas izbūvi, krustojumu pārplānošanu) vai rekonstrukciju Departaments lūdz vērsties Rīgas domes Satiksmes departamentā.</p> <p>Attiecībā uz Jūsu iesniegumā minētā skvēra "Lūcijas dārzs" ietveršanu teritorijas plānošanas dokumentos, Departaments norāda, ka RTP2030 izstrādes laikā nav saņemts iesniegums par minētā dārza īstenošanai nepieciešamo teritoriju, kā arī Departamenta rīcībā nav informācijas, ka šāds dārzs jau būtu izveidots. PUBL TmP publiskās ārtelpas pamatstruktūra noteikta par pamatu ņemot Rīgas pašvaldības īpašumā esošus zemesgabalus, privātipašumā esošas teritorijas ietverot tikai atsevišķos gadījumos. Papildus informējam, ka atbilstoši teritorijas plānošanu regulējošajos normatīvajos aktos noteiktajam, teritorijas labiekārtojumu atļauts veidot jebkurā teritorijas plānojumā noteiktajā funkcionālajā zonā.</p>
24.	<p>10. Transporta attīstības tematiskā plānojuma paskaidrojuma rakstā norādīts, ka attālākajiem mikrorajoniem tiks piedāvātas iespējas ar pārsēšanos regulārāk nokļūt pilsētas aktīvajā daļā, saīsinot maršrutus līdz tuvākajiem pārsēšanās punktiem.</p> <p>Komentāri/ priekšlikumi.</p> <p>Ir nekavējoties jāuzlabo pasažieru iespēja ātri un ērti nokļūt uz centru no tālākajām Rīgas apkaimēm, jo īpaši Mangaļsalas. 24. maršruta autobuss (vienīgais sabiedriskā transporta līdzeklis apkaimē) ceļā uz centru pavada apmēram 1 stundu 15 minūtes, kas liedz Mangaļsalas iedzīvotājiem izmantot stundas biļeti, lai centrā pārsēstos cita maršruta</p>	<p>Atbildot uz Jūsu prasību nodrošināt ātrāku sabiedriskā transporta nokļūšanu no Mangaļsalas uz pilsētas centru, Transporta Tmp kā risinājums ir iekļauts plānotais Laivinieku ielas pārvads, kā izbūves rezultātā ievērojami samazinātos ceļā pavadītais laiks.</p> <p>Saskaņā ar SIA "E.Daniševska birojs" 2014.gadā izstrādāto izpēti "Rīgas domes autonomvietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāns" blakus Viestura prospektam pie dzelzceļa stacijas "Mangajļi" zemes vienībās ar kadastra apzīmējumu 01000682140 un 01000680065 ir plānots izvietot stāvparku ar kopējo ietilpību 930 automobiļiem.</p>

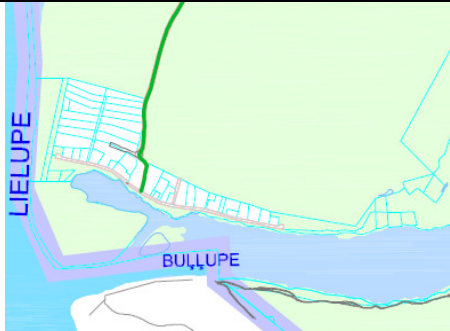
	<p>transportlīdzeklī. Aicinām pēc iespējas ātrāk iepilnināt konkrētus sabiedriskā transporta pieejamības risinājumus (piemēram, iepriekšējā 24.maršruta atjaunošana pa Ganību dambi, atbilstoša brauciena ātruma iepilninošana ceļa posmā līdz Vecmīlgrāvim, kur nav liela pasažieru un transporta plūsma, lai transportlīdzeklī nevajadzētu pārvietoties ar ātrumu 30 – 40 km/h, tikai lai iekļautos grafikā). Vienlaikus lūdzam papildināt TATP paskaidrojuma raksta 5.lp 120.punktā pie risinājuma izveidot park & ride autostāvvietas, tādās izveidot arī pie Vecdaugavas un / vai Ziemeļblāzmas stacijām, lai veicinātu iedzīvotāju "pārsēšanos" uz sabiedrisko transportu, samazinātu privātā autotransporta plūsmu virzienā uz pilsētas centru.</p>	<p>Transporta Tmp izstrādes ietvaros tiek izvērtēta gan Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015.-2030. gadam gan spēkā esošajā RTP2006-2018 paskaidrojuma rakstā ietvertā veloshēma. Jaunā RTP2030 ietvaros tiks sagatavota jauna veloshēma, kas būs par pamatu velosatiksmes izbūves prasībām. Departaments informē, ka atbilstoši RTIAN 181.punktam gājēju ietve ir viens no ielas pamatelementiem un ir neiztrūkstoša ielas sastāvdaļa, kas jāizbūvē visu kategoriju ielās, tomēr ielu projektēšana un izbūves kontrolēšana nav Departamenta pakļautībā. Satiksmes infrastruktūras objektu uzturēšanas, projektēšanas un būvniecības organizēšana, kā arī pilsētas sabiedriskā transporta pakalpojumu un pasažieru komercpārvaldījumu pārraudzība un koordinēšana ir Rīgas Domes Satiksmes Departamenta funkcija.</p>
25.	<p>11. Transporta attīstības tematiskā plānojuma paskaidrojuma rakstā nekas nav minēts par to, ka pilsētas līmenī būtu jāplāno jaunveidojamie ielu tīkli. Komentāri/ priekšlikumi. Lūdzam ņemt vērā, ka šobrīd Mangaļsalā notiek vairāku detalplānojumu izstrāde un saskaņošana tādos zemesgabalos, kur iepriekš nav bijusi nekāda apbūve (mežs). Pašlaik ir konstatējams, ka katrs privātīpašnieks plāno piebraucamo ceļu izbūvi saskaņā tikai ar savām vajadzībām. Tādējādi var izveidoties situācija, ka vairāku desmitu hektāru lielā teritorijā jaunizveidotās ielas būs haotiskas un savā starpā nesavienosies. Turklāt privātīpašnieki jaunveidojamajos privātmāju rajonos neieplāno arī atbilstošas iespējas pārvietoties gājējiem un velosipēdistiem. Uzskatām, ka pilsētas attīstības plānam būtu jāatspoguļo arī plānotās ielas tajās teritorijās, kurās paredzama blīva savrupmāju apbūve, pēc iespējas nodrošinot, ka jaunizveidotās ielas būtu ērtas visiem autovadītājiem un galvenais – gājējiem un velosipēdistiem.</p>	<p>Priekšlikums par konkrētām zemesgabalu attīstības iecerēm ir lokālplānojumu un detalplānojumu līmenī risināms jautājums.</p>
26.	<p>4. Transporta risinājumi Biedrība neieplāno teritorijas plānojumā iecerētajam Viestura prospekta un Eksporta ielas savienojumam caur Kundziņsalu ar nosacījumu, ja tas tiek realizēts ar efektīvu prettrokšņa aizsardzību un tiek izbūvēts divlīmeņu pārvads pāri dzelzceļa atzaram, kas šobrīd ierobežo satiksmi uz/no Kundziņsalas dzīvojamā rajona.</p>	<p>Nosacījums ievērojams pie risinājuma būvprojekta izstrādes.</p>
27.	<p>Izvērtējot 2013. gada 13. jūnija tikšanās reizē par Tematisko plānojumu darba uzdevumiem jaunā RTP izstrādei izvirzītos problēmjautājumus, konstatēts, ka Transporta attīstības tematiskajā plānojumā nav izvirzīti Jūrmalas pilsētas priekšlikumi par molu izbūvi Lielupes grīvā. Lai uzturētu kuģošanas kanālu Lielupes grīvā, katru gadu tiek veikta tā padziļināšana, kas nav uzskatāms par racionālu risinājumu ilgtermiņā.</p>	<p>Priekšlikums attiecināms uz Ūdens teritoriju un krastmalu TmP.</p>

	<p>Mola būvniecība, kas aizkavētu grīvas aizsērēšanu ar sanesām un kalpotu arī vēju plūdu radīto plūdu draudu samazināšanai, Lielpues grīvā ir paredzēta Lielupes apsaimniekošanas noteikumos un Jūrmalas pilsētas pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos. ir veikta priekšizpēte ar mērķi noskaidrot un analizēt hidrotehnisko aizsargbūvju celtniecības alternatīvas, kas nodrošinātu Lielupes ostas attīstības programmā 2015. -2022. gadam paredzēto ostas attīstību.</p>	
28.	<p>Man pieder z.g. Daugavgrīvas ielā 104, Rīgā, ar būvēm, kuru starpā ir 2 stāvu dzīvojamā māja (Zemesgrāmatas nodalījums Nr.2187). Ilgstošu laiku man piederošais nekustamais īpašums atrodas perspektīvās ielas sarkanās līnijās un teritorijai nav noteikta funkcionālā zona. Līdz ar to liegtas jebkuras iespējas izmantot nekustamo īpašumu. Iepazīstoties ar RTP2030 funkcionālā zonējuma kartes darba variantu, secināms, ka mums piederošais nekustamais īpašums joprojām atrodas sarkano līniju koridorā bez funkcionālās zonas. Savukārt, iepazīstoties ar Transporta attīstības tematiskā plānojuma transporta shēmu, secināms, ka pāri Daugavai uz dienvidiem no Tvaikoņu ielas atrodas C kategorijas esošā iela (nav atspoguļota kartes leģendā kā perspektīvā ielā un tilts), kaut dabā tilts pāri Daugavai šajā vietā nav uzbūvēts. Izpētot tematiskā plānojuma paskaidrojuma rakstu, nekas nav atrodams par plānoto tiltu un ielu, kurai ilgstošā laika posmā ir noteiktas sarkanās līnijas. Secināms, ka Rīgas pašvaldībai nav skaidru plānu par minētās ielas izbūves termiņiem un finansējumu. Nekustamā īpašuma rezervēšana transporta infrastruktūrai ilgstošā laika posmā liedzot izmantot nekustamo īpašumu, nonāk pretrunā ar LR Satversmes 105. pantu, no kā izriet, ka īpašumtiesības var ierobežot vienīgi saskaņā ar likumu. Nekustamā īpašuma ilgstoša rezervācija transporta infrastruktūrai bez iespējas to izmantot savām vajadzībām apriori ir atzīstama par nekustamā īpašuma atsavināšanu, kas nav pieļaujama bez taisnīgas kompensācijas īpašniekiem. Ievērojot to, ka Rīgas pašvaldībai šobrīd nav noteikti skaidri termiņi augstāk minētā ielas projekta īstenošanas uzsākšanai, lūdzu RTP2030 nekustamajam īpašumam Daugavgrīvas ielā 104, kadastra Nr.01000630166 noteikt funkcionālo zonu kā blakus esošajam nekustamajam īpašumam - Jaukta centra apbūves teritorija (JC1), jo jau šobrīd mums piederošā dzīvojamā māja atrodas sliktā tehniskā stāvoklī un ir nepieciešams veikt mājas atjaunošanu.</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk tekstā Departaments) ir izskatījis Jūsu 29.12.2016 iesniegumu par priekšlikumu jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam līdz 2030.gadam saistībā ar zemes gabalu Rīgā, Daugavgrīvas ielā 104. Ņemot vērā, ka šobrīd norit darbs gan pie Transporta attīstības tematiskā plānojuma, gan jaunā Rīgas teritorijas plānojuma (turpmāk tekstā RTP) izstrādes, Departaments informē, ka Jūsu iesniegums tiks pievienots priekšlikumu apkopojumam un tiks izvērtēts RTP izstrādes gaitā. Informācijai par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdz Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p> <p>TmP risinājumu ietvaros nav paredzēts mainīt agrāk nospraustā Hanzas šķērsojuma trasējuma sarkanās līnijas. TmP ietvaros ielu sarkano līniju robežās tiks noteikts funkcionālais zonējums – TR (Ielas un autoceļi).</p>
29.	<p>Lūdzu veikt izmaiņas kartē "Galvenās aizsargjoslas</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments</p>

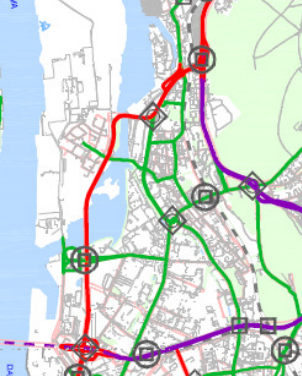
	<p>un ierobežojumi", izslēdzot ārā mums piederošo nekustamo īpašumu (Daugavgrīvas ielā 104, kadastra Nr.01000630166) no sarkano līniju koridora.</p>	<p>(turpmāk tekstā Departaments) ir izskatījis Jūsu 29.12.2016 iesniegumu par priekšlikumu jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam līdz 2030.gadam saistībā ar zemes gabalu Rīgā, Daugavgrīvas ielā 104. Ņemot vērā, ka šobrīd norit darbs gan pie Transporta attīstības tematiskā plānojuma, gan jaunā Rīgas teritorijas plānojuma (turpmāk tekstā RTP) izstrādes, Departaments informē, ka Jūsu iesniegums tiks pievienots priekšlikumu apkopojumam un tiks izvērtēts RTP izstrādes gaitā.</p> <p>Informācijai par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdz Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p> <p>TmP risinājumu ietvaros nav paredzēts mainīt agrāk nospraustā Hanzas šķērsojuma trasējuma sarkanās līnijas. TmP ietvaros ielu sarkano līniju robežās tiks noteikts funkcionālais zonējums – TR (Ielas un autoceļi).</p>
30.	<p>Dzīvojamās mājas Rīgā, Kuldīgas ielā 16a iedzīvotāju vārdā izsakām priekšlikumu RTP2030 neiekļaut Durbes ielas pagarinājumu līdz Jūrmalas gatvei.</p> <p>Priekšlikuma pamatojums:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durbes ielas pagarinājuma izbūve nav pamatota nedz satiksmes modelēšanas datos, nedz kādos citos aprēķinos, kas pierādītu tās pozitīvo ietekmi uz transporta kustību starp Imantu un centru, ņemot vērā pašreizējo Daugavgrīvas ielas, Raņķa dambja un Vanšu tilta pārslogotību. - Durbes ielas pagarinājuma izbūve ir klajā pretrunā ar Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju, jo dod priekšroku privātā transporta izmantošanai pār sabiedrisko, turklāt veidā, kas veicinātu privātā autotransporta plūsmu uz pilsētas centru, vēl vairāk to noslogojot. - Pret Durbes ielas pagarinājuma izbūvi publiski argumentējuši atzīti pilsēplānošanas eksperti un arhitekti, tostarp Toms Kokins un Jānis Ķīnasts, Pēteris Blūms un Zaiga Gaile, kā arī ilgtspējīgas attīstības eksperts Jānis Brizga, vides žurnāliste Anitra Tooma, Pārdaugavas uzņēmēja Zanda Kozlovska, dzejniece Inese Zandere, Latvijas Nacionālās bibliotēkas Korporatīvās komunikācijas vadītāja Anna Muhka, fotogrāfe Inta Ruka, viens no Kalnciema kvartāla veidotājiem Mārtiņš Dambergs, Latvijas Riteņbraucēju apvienības valdes loceklis Viesturs Silenieks u.c. - Pret Durbes ielas pagarinājuma izbūvi ir parakstījušies 842 Rīgas iedzīvotāji (paraksti iesniegti Rīgas domē 26.05.2016.). 	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk tekstā Departaments) ir izskatījis Jūsu iesniegumu par priekšlikumu jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam līdz 2030.gadam saistībā ar Durbes ielas plānoto pagarinājumu līdz Jūrmalas gatvei.</p> <p>Ņemot vērā, ka šobrīd norit darbs gan pie Transporta attīstības tematiskā plānojuma, gan jaunā Rīgas teritorijas plānojuma (turpmāk tekstā RTP) izstrādes, Departaments informē, ka Jūsu iesniegums tiks pievienots priekšlikumu apkopojumam un tiks izvērtēts RTP izstrādes gaitā.</p> <p>Informācijai par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdz Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p> <p>TmP izstrādes ietvaros nav paredzēts likvidēt plānotos vai pievienot jaunus ielu posmus - uz TmP izstrādes brīdi, pilsētai nav aktuāla transporta modeļa ar kura palīdzību izvērtēt atsevišķu ielu posmu lietderību un nozīmību kopējā transporta sistēmā. Durbes ielas trasējums tiek saglabāts iepriekšējā redakcijā paredzētajā novietojumā; pēc pilsētas transporta plūsmu modeļa atjaunošanas nepieciešams izvērtēt Durbes ielas pagarinājuma lietderību un risinājumu.</p>
31.	<p>SIA "Konfiti" pieder z.g. Rīgā, A.Deglava ielā 55C, kadastra Nr.01000710073.</p> <p>SIA "Konfiti" un SIA "Spīķeru nams" kopīpašumā pieder z.g. A.Deglava ielā 55B,</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentā (turpmāk – Departaments) ir saņemts Jūsu iesniegums ar lūgumu jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā (turpmāk – RTP2030) zemesgabalam ar</p>

	<p>kadastraNr.01000711613. M.Hovhannisyan pieder z.g. Rīgā, A.Deglava ielā 51, kadastra Nr.01000712395. Šajos z.g., kā arī nomā esošos z.g. (01000712745 un 01000710315), saskaņā ar izstrādātiem projektiem izvietojas dārza kafējnīcas (armēņu nacionālās birtuves restorāna "Erebuni" 37 celtnes, kurām, ņemot vērā A.Deglava ielās iekšējās sarkanās līnijas, ir pagaidu celtnu raksturs, kas savukārt neļauj veikt šīs, daļēji novecojušās apbūves pārbūvi. Nekustamo īpašnieku grupa ierosina priekšlikumus RTP2030: 1) A.Deglava ielas iekšējās sarkanās līnijas noteikt pa minēto z.g. ārējām, pret ielu vērstām robežām ar būvvaldi 9 m A.Deglava ielai un 6 m vietējai joslai. 2) Mainīt teritorijas (zemes vienību) A.Deglava ielā 55C, kadastra Nr.01000710073, A.Deglava ielā 55B, kadastraNr.01000711613, A.Deglava ielā 51, kadastra Nr.01000712395esošo atļautās izmantošanas veidu uz "Jauktas Centra apbūves teritorijas (JC) ar papildizmantošanu: -ar vieglās rūpniecības uzņēmumu saistītā apbūve; - ar transporta apkalpojošo infrastruktūru saistītā apbūve. Šāds risinājums pa attiecīgām būvniecības kārtām (demontējot vasaras kafējnīcas ar esošo pagaidu rakstura apbūvi), ļautu z.g. Rīgā, A.Deglava ielā 51, kadastra Nr.01000712395 uzbūvēt modernu tirdzniecības un pakalpojumu centra ēku, bet z.g. A.Deglava ielā 55C, kadastra Nr.01000710073 un A.Deglava ielā 01000711613, viesnīcas - moteļa ēku kompleksu, iekļaujot tajā pārbūvējamo centrālo restorānu ēku.</p>	<p>kadastra apzīmējumu 0100 071 0073 Augusta Deglava ielā 55C, Rīgā, zemesgabalam ar kadastra apzīmējumu 0100 071 1613 Augusta Deglava ielā 55B, Rīgā, un zemesgabalam ar kadastra apzīmējumu 0100 071 2395 Augusta Deglava ielā 51, Rīgā, noteikt funkcionālo zonējumu Jauktas centra apbūves teritorija (JC) ar papildizmantošanu, kas paredz ar vieglās rūpniecības uzņēmumiem saistītu apbūvi un ar transporta apkalpojošo infrastruktūru saistītu apbūvi, lai minētajos zemesgabalos attīstītu tirdzniecības un pakalpojumu centra apbūvi un viesnīcas un moteļa ēku kompleksu. Saskaņā ar Rīgas domes 2005. gada 20. decembra saistošo noteikumu Nr. 34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (turpmāk – RTIAN) 15. pielikumu „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana” iesniegumā minētie zemesgabali daļēji atrodas Apstādījumu un dabas teritorijā (A), kur atļautā izmantošana ir atbilstoši RTIAN 6.9. apakšnodaļu prasībām, un daļēji ielu sarkanajās līnijās. Informējam, ka Jūsu iesniegums ir pievienots RTP2030 izstrādei saņemto priekšlikumu apkopojumam un tiks izskatīts teritorijas plānojuma izstrādes procesa ietvaros. RTP2030 funkcionālais zonējums un tam atbilstošie teritorijas izmantošanas veidi, kā arī apbūves parametri tiks noteikti atbilstoši Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumu Nr. 240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” prasībām, ar Rīgas domes 2014. gada 27. maija lēmumu Nr. 1173 apstiprinātās Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas nostādņēm, ņemot vērā pēc Departamenta pasūtījuma izstrādāto pētījumu rezultātus, kā arī izvērtējot fizisku un juridisku personu iesniegtos priekšlikumus teritorijas izmantošanai un attīstībai. Informācijai par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdzi Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p> <p>TmP ietvaros tiks norādīta kā zona, kur nepieciešams koriģēt sarkanās līnijas.</p>
32.	<p>Priekšlikums ERP 2030 redakcijai: 2) lezīmēt iespējamo jaunā skrejceļa risinājumu RTP2030 atbilstoši SIA "Arhis Arhitekti" izstrādātajai apbūves iespēju shēmai. Esošais lidlauks - asfalta laukums ar kadastra apzīmējumu 0100 077 021 0104 atrodas uz trīs Rīgas pašvaldībai piederošiem zemes gabaliem ar kadastra Nr.0100 077 0210; 0100 077 2069; 0100 098 2039 un uz privātpersonai piederoša z.g., kadastra Nr.0100 098 0047</p>	<p>TmP ietvaros Daugavgrīvas ielas posms gar lidlauka teritoriju uzrādāms kā vieta kur nepieciešama sarkano līniju korekcija. Daugavgrīvas ielas trase saglabājama esošajā trasējumā neskarot Spilves lidlauka skrejceļu.</p>

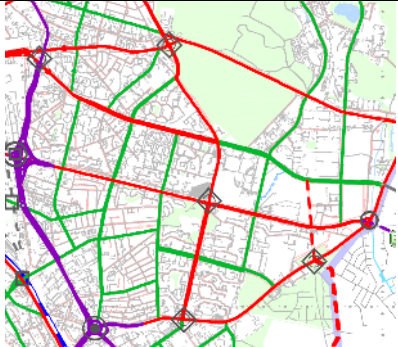
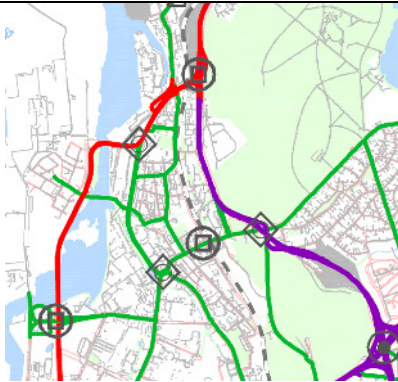
		
<p>33.</p>	<p>Vēlos ierosināt teritorijas plānojumā Vakarbuļļos paredzēt piekļuves ceļu nokļūšanai līdz Lielupes krastam - vismaz ugunsdzēsības un glābšanas dienesta neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta un policijas transportlīdzekļiem. Jau vēsturiski Lielupes labais krasts posmā no Buļļupes ietekas Lielupē līdz Lielupes ietekai Rīgas jūras līcī ir intensīvi izmantota vasaras mēnešos peldvieta un pastaigu zonu visu gadu. Piekļuve ir objektīvi nepieciešama.</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentā (turpmāk – Departaments) ir saņemts Jūsu iesniegums ar lūgumu jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā (turpmāk – RTP2030) zemesgabalam Vakarbuļļu ielā 48, Rīgā, ar kadastra apzīmējumu 0100 109 2034, zemesgabalam Vakarbuļļu ielā 50, Rīgā, ar kadastra apzīmējumu 0100 109 2033 un zemesgabalam Vakarbuļļu ielā 52, Rīgā, ar kadastra apzīmējumu 0100 109 0025 saglabāt esošo plānoto (atļauto) izmantošanu - savrupmāju apbūves teritorija, paredzot iespēju minētajos zemesgabalos papildus dzīvojamai apbūvei veidot arī pakalpojumu objektu, kā arī tūrisma un aktīvās atpūtas/sporta objektu apbūvi. Vienlaikus Jūs ierosināt RTP2030 paredzēt ceļu operatīvo dienestu transportlīdzekļu nokļūšanai līdz Lielupes krastam.</p> <p>Informējam, ka Jūsu iesniegums ir pievienots RTP2030 izstrādei saņemto priekšlikumu apkopojumam un tiks izskatīts teritorijas plānojuma izstrādes procesa ietvaros.</p> <p>RTP2030 funkcionālais zonējums un tam atbilstošie teritorijas izmantošanas veidi, kā arī apbūves parametri tiks noteikti atbilstoši Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumu Nr. 240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” prasībām, ar Rīgas domes 2014. gada 27. maija lēmumu Nr. 1173 apstiprinātās Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas nostādņēm, ņemot vērā pēc Departamenta pasūtījuma izstrādāto pētījumu rezultātus, kā arī izvērtējot fizisku un juridisku personu iesniegtos priekšlikumus teritorijas izmantošanai un attīstībai.</p> <p>Informācijai par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdzi Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p> <p>Ir noteiktas sarkanās līnijas ar iespēju izbūvēt E kategorijas ielu.</p>

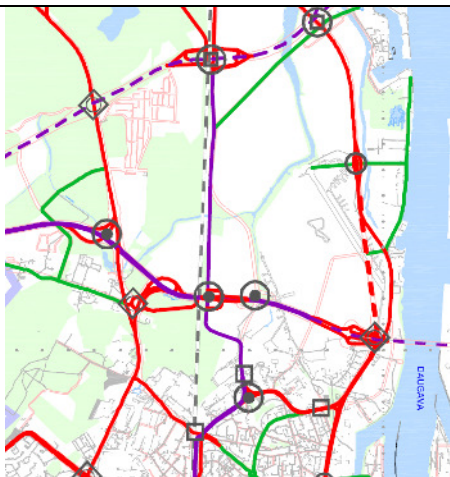
		
<p>34.</p>	<p>1. Priekšlikums Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju tematiskā plānojuma projektam.</p> <p>Projektā kā viena no Apbūves aizsardzības teritorijām ir noteikta “Dzegužkalns-Nordeķi”.</p> <p>Paskaidrojuma rakstā ir ietverta rekomendācija: “Turpmākajā plānošanas procesā ir jāizvērtē iespēja pārkārtot plānotā Hanzas šķērsojuma turpinājuma izbūvei noteikto sarkano līniju izvietojumu, lai saglabātu vēsturiski vērtīgos pilsētbūvniecības elementus, vai arī jālemj par aizsardzības statusa likvidēšanu sarkanajās līnijās esošajai apbūves aizsardzības teritorijas daļai.” (30.lpp).</p> <p>Priekšlikums: sekot pirmajai alternatīvai, proti, pārkārtot plānotā Hanzas šķērsojuma turpinājuma izbūvei noteikto sarkano līniju izvietojumu, lai saglabātu vēsturiski vērtīgos pilsētbūvniecības elementus.</p> <p>Priekšlikuma pamatojums:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pašreizējais sarkano līniju izvietojums veicina degradētas vides izveidošanos Dzegužkalna-Nordeķu apbūves aizsardzības teritorijā. Tas norādīts arī tematiskā plānojuma paskaidrojuma rakstā (29.lpp): “Veicot teritorijas izpēti, nav izvērtēta plānotā iela, kas paredzēta kā savienojums starp plānoto Hanzas šķērsojumu un Kurzemes prospektu. Ielas trasējums, kas šķērso apbūves aizsardzības teritorijas Z daļu, kur saglabājies maz pārveidots vēsturisko ielu tīkls un vēsturiskā apbūve, jau kopš 20. gs. 80 gadiem iekļauts pilsētas attīstības plānošanas dokumentos, tādējādi ilgstoši ierobežojot apbūves attīstību šajā pilsētas daļā un veicinot teritorijas un apbūves degradāciju.” 	<p>TmP risinājumu ietvaros nav paredzēts mainīt agrāk nospraustā Hanzas šķērsojuma trasējuma sarkanās līnijas. TmP ietvaros ielu sarkano līniju robežās tiks noteikts funkcionālais zonējums – TR (Ielas un autoceļi).</p> <p>Alternatīvu Hanzas šķērsojuma trasējuma novietojumu jāizvērtē atsevišķā izpētē veicot tehniski ekonomisko pamatojumu un plūsmu izpēti pilsētas ietvaros.</p>
<p>35.</p>	<p>3. Priekšlikums Transporta attīstības plānojuma projektam</p> <p>Plānojuma paskaidrojuma rakstā norādīts: “Līdz 2030.gadam pilsētas iespējas atļauj izbūvēt vienu jaunu Daugavas šķērsojumu, un pēc papildu izpētēm, kā arī sabiedriskas diskusijas jāizšķiras, kuru no šķērsojumiem izbūvēt pirmo – Hanzas vai Ziemeļu.” Mūsu priekšlikums: pirmo izbūvēt Ziemeļu šķērsojumu.</p> <p>Pamatojums: Ziemeļu šķērsojums ir piemērotākais risinājums, lai atslogotu pilsētas centrālo daļu no kravas transporta. Tiktu izveidots lielceļu tīkls, kurš nodrošinātu kravas transporta satiksmes iespējas</p>	<p>Nepieciešamas papildus izpētes, tehniski ekonomiskais pamatojums un sabiedrības iesaiste.</p>

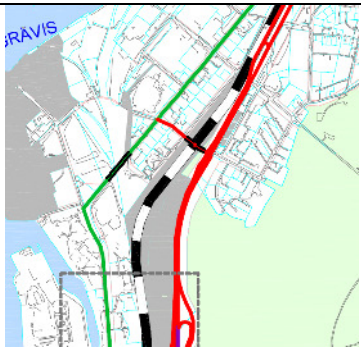
	<p>bez ierobežojumiem un ļautu sasniegt vajadzīgos objektus (it sevišķi ostu) pa īsāko ceļu no pilsētas ārpusēs.</p> <p>Ziemeļu šķērsojuma izbūve ļautu arī būtiski samazināt kravas transporta kustību pa Daugavgrīvas ielu, kas pašreiz negatīvi ietekmē Dzirciema apkaimes pievilcību dzīvošanai.</p>	
36.	<p>Paskaidrojuma rakstā arī norādīts, ka jāveicina veloceļu izbūve.</p> <p>Pastiprināti koncentrēties un detalizētāk izplānot, kā Rīgā veicināt velotransporta izmantošanu, īpaši 6-7 km diametrā no Vecrīgas (Rīgas centrs, tuvā Pārdaugava, tajā skaitā Dzirciems un Spilve).</p>	<p>Veloinfrastruktūras attīstības pasākumu kopums apskatīts nodaļā 3.3.</p>
37.	<p>Attīstīt no autotransporta nodalītas velojoslas, tā, lai pa tām ir droši pārvietoties arī bērniem.</p>	<p>Detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts.</p> <p>Detalizēti risinājumi jāparedz atbilstoši LVS standartam.</p>
38.	<p>Priekšlikums attīstīt veloceļu Vecrīga-Bolderāja, izveidojot velojoslu uz Daugavgrīvas ielas.</p>	<p>TmP ietvaros paredzēts trasējums.</p>
39.	<p>Uzlabot un paplašināt esošās velojoslas uz Vanšu tilta.</p>	<p>Detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts.</p>
40.	<p>Renovēt Zunda kanāla šķērsojumu ("siltumtrases tiltiņu"), kas savieno Ķīpsalu un Mazā Ūdens ielu, tā, lai par to varētu pārvietoties arī velotransports: konstruēt uzbrauktuves.</p>	<p>TmP ietvaros Mazās Ūdens ielas trasē nav plānota veloinfrastruktūra. Savienojums ar Ķīpsalu plānots Durbes ielas trasē vai caur Hanzas šķērsojumu.</p>
41.	<p>Izveidot vairāk stāvparkus Pārdaugavā, lai samazinātu autotransporta plūsmu uz centru.</p> <p>Piemēram, teritorija netālu no 5.tramvaja galapunkta varētu būt piemērota stāvparka izbūvei, tāpat arī teritorija Buļļu un Dzirciema ielu krustojumā, jo tur ir pieejams dažāds sabiedriskais transports.</p>	<p>Stāvparku izvietojums TmP sastāvā iekļauts atbilstoši Stāvparku izpētei.</p>
42.	<p>Uzlabot esošo gājēju pāreju uz Buļļu ielas: novietojot "guļošos policistus" abpus tai, lai autotransports uz Buļļu ielas samazina braukšanas ātrumu pirms gājēju pārejas.</p>	<p>Detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts.</p>
43.	<p>Ja parkam pieguļošā teritorija tiek plānota kā "apkaimes centrs", tad noteikti pašreiz plānotā Hanzas šķērsojuma trase ir jānovirza tālāk no Dzegužkalna parka. C kategorijas ielas tuvums neiederas apkaimes centrā, kā arī neiederas blakus vēsturiskam parkam.</p>	<p>TmP risinājumu ietvaros nav paredzēts mainīt agrāk nospraustā Hanzas šķērsojuma trasējuma sarkanās līnijas. TmP ietvaros ielu sarkano līniju robežās tiks noteikts funkcionālais zonējums – TR (Ielas un autoceļi).</p> <p>Alternatīvu Hanzas šķērsojuma trasējuma novietojumu jāizvērtē atsevišķā izpētē veicot tehniski ekonomisko pamatojumu un plūsmu izpēti pilsētas ietvaros.</p>

<p>44.</p>	<p>Ierosinu „Transporta attīstības tematiskā plānojuma projektā” paredzēt transporta risinājumu gājēju un transporta kursēšanai no un uz Kundziņsalas dzīvojamo zonu. Konstatēju, ka projekta 1.pielikumā „Transporta infrastruktūras attīstības shēma” zaļā iekrāsotu ceļu (D kategorijas iela), kas ved no Kundziņsalas, šķērso jauns sarkans lielākas nozīmes ceļš (C kategorija). Lūdzu, nepasliktiniet satiksmi Kundziņsalas iedzīvotājiem, piemēram, plānojot 2 līmeņu kustību, jo līdz šim šis krustojums bija (D kategorija) ar priekšrocību iebraukt un izbraukt no Kundziņsalas dzīvojamās zonas.</p>	 <p>Atbilstoši plānojumam, krustojums nav plānots kā vairāklīmeņu ceļu mezgls.</p>
<p>45.</p>	<p>Priekšlikumi Rīgas teritorijas plānojuma izstrādei.</p> <p>Punkts 144. Katrā transportlīdzekļu novietnē publiskajā ārtelpā vai pie publiskām ēkām 5% no kopējā autonomvietņu skaita paredz cilvēkiem ar kustību, redzes vai dzirdes traucējumiem, izvietojot speciāli pielāgotas – 3,5 m platas autonomvietnes, kuras izvietojamas ne tālāk kā 10 m attālumā no ieejas vai lifta. Piktogramma jāizvieto pie autonomvietnēm, tai jābūt labi saskatāmai no attāluma, kā arī jābūt attēlotai uz attiecīgās autonomvietnes laukuma seguma. (Ar grozījumiem, kas izdarīti ar RD 18.06.2013. saistošajiem noteikumiem Nr.219)</p> <p>Lūgums precizēt nepieciešamo autonomvietnes attālumu, jo publiskas ēkas gadījumā šis noteikumu punkts nopietni ietekmē ēkas tēlu. Ikvienai publiskai ēkai pie ieejas tiek plānots priekšlaukums, un tas noteikti ir lielāks par 10m. Ilustrācijai – Nacionālai operai no ietves malas līdz ieejai ir ~25m, Rīgas Tehniskās universitātes esošajiem mācību korpusiem Ķīpsalā no ieejas līdz tuvākai brauktuvei ~30-40m. Nacionālai operai varam iedomāties turpat pie kāpnēm 3-4 automašīnas, brauktuvi vai uz ietves uzzīmētas brauktuves līnijas utml...</p> <p>Lūdzu izvērtēt, vai šajā gadījumā nebūtu piemērots formulējums: “...3,5 m platas autonomvietnes, kuras izvietojamas transportlīdzekļu novietnē vistuvāk ieejai vai liftam, vai atsevišķā novietnē ieejas vai lifta tuvumā.”</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk – Departaments) ir izskatījis Jūsu iesniegumu par priekšlikumiem jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam līdz 2030.gadam. Departaments informē: ņemot vērā, ka šobrīd norit darbs gan pie Transporta attīstības tematiskā plānojuma, gan jaunā Rīgas teritorijas plānojuma (turpmāk tekstā RTP) izstrādes, Jūsu iesniegums tiks pievienots priekšlikumu apkopojumam un tiks izvērtēts RTP izstrādes gaitā. Informācijai par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdzi Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p> <p>Priekšlikums tiks ņemts vērā un pēc iespējas iestrādāts nosacījumos.</p>
<p>46.</p>	<p>Velosatiksmes: Lūdzu ietvert Pilsētas attīstības plānā 2015.gadā izstrādāto “Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepciju 2015.-2030.gadam” vai līdzvērtīgu materiālu. Varbūt maldos, bet šķiet, ka tai pašlaik ir tikai rekomendējošs raksturs. Līdzšinējās velo infrastruktūras izbūves piemēri rāda, ka nevar paļauties uz katra individuālā projektētāja izpratni, nepieciešams vienots standarts.</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk – Departaments) ir izskatījis Jūsu iesniegumu par priekšlikumiem jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam līdz 2030.gadam. Departaments informē: ņemot vērā, ka šobrīd norit darbs gan pie Transporta attīstības tematiskā plānojuma, gan jaunā Rīgas teritorijas plānojuma (turpmāk tekstā RTP) izstrādes, Jūsu iesniegums tiks pievienots priekšlikumu apkopojumam un tiks izvērtēts RTP izstrādes gaitā.</p>


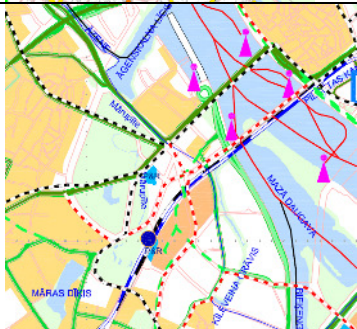
	<p>Punkts 181.3. velosipēdu ceļš: 181.3.1. velosipēdu ceļu veido ar vienvirziena vai divvirzienu kustību ar vismaz 0,5 m platām drošības joslām sānos. Gadījumos, kad drošības joslas ierīkot nav iespējams, drošības joslu vietā ierīko 0,75 m augstas norobežojošas barjeras; (Ar grozījumiem, kas izdarīti ar RD 18.06.2013. saistošajiem noteikumiem Nr.219)</p> <p>Lūgums precizēt risinājumu un tā nosacījumus, jo avārijas situācijas gadījumā šāda barjera var nodarīt lielāku kaitējumu velobraucēja veselībai nekā tās neesamība. Nevaru iedomāties gadījumus, kad tāda barjera būtu nepieciešama no drošības viedokļa. Ja tādi gadījumi ir, būtu vēlams tos uzskaitīt.</p>	<p>Informācijai par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdzi Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p> <p>Priekšlikums tiks ņemts vērā un pēc iespējas iestrādāts nosacījumos.</p>
47.	<p>Punkts 181.6.2. veicot inženierkomunikāciju izbūvi vai remontējot ielas segumu, aizliegts esošo kalto un nekalto akmeņu bruģi pārklāt vai nomainīt ar citu segumu. Izvērtējot transporta plūsmu, vēsturiskās apbūves elementu saglabāšanas nepieciešamību un gaisa piesārņojumu, Būvvalde var atļaut uz B, C vai D kategorijas ielas kalto un nekalto akmeņu bruģi nomainīt ar citu segumu;</p> <p>Lūgums papildināt ar “trokšņu līmeni”. Intensīvas satiksmes gadījumā dzīve bruģētas ielas malā nav patīkama. Piemērs – Liepājas iela no Mārupes ielas līdz dzelzceļam.</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk – Departaments) ir izskatījis Jūsu iesniegumu par priekšlikumiem jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam līdz 2030.gadam. Departaments informē: ņemot vērā, ka šobrīd norit darbs gan pie Transporta attīstības tematiskā plānojuma, gan jaunā Rīgas teritorijas plānojuma (turpmāk tekstā RTP) izstrādes, Jūsu iesniegums tiks pievienots priekšlikumu apkopojumam un tiks izvērtēts RTP izstrādes gaitā.</p> <p>Informācijai par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdzi Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p> <p>Priekšlikums tiks ņemts vērā un pēc iespējas iestrādāts nosacījumos.</p>
48.	<p>Vēlos sniegt šādus priekšlikumus Transporta attīstības tematiskā plānojuma projektam un jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam līdz 2030.gadam:</p> <p>1. Lūdzu piešķirt Hanzas ielai, Skanstei ielai, Zirņu ielai, Senču ielai, Pērnavas ielai, Satekles ielai, Lāčplēša ielai un Vienības gatvei D kategoriju. Citās Eiropas valstīs šobrīd atsakās no automaģistrālēm pilsētu centru iekšienē (piemēram, https://goo.gl/Ttn9sS). Uzskaitītajās ielās ir svarīgi ierīkot veloinfrastruktūru, uzlabot apstākļus gājējiem un nodrošināt sabiedriskā transporta prioritāti. Autotransporta satiksme maksimāli jānovirza uz Austrumu maģistrāli.</p>	<p>Uzskaitītās ielas ir pilsētas loka sastāvdaļa ar C kategorijas ielas funkciju. Kategoriju maiņa nav paredzēta. Ielu trasējumā paredzēta veloinfrastruktūra.</p>
49.	<p>2. Lūdzu piešķirt Andreja Saharova ielai un Lielvārdes ielas posmam no Augusta Deglava ielas līdz Gunāra Astras ielai D kategoriju. C kategorijas noteikšana šīm ielām ir pretrunā ar Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030.gadam, kur 14.attēlā (“Transporta infrastruktūras attīstības vadlīnijas”)</p>	<p>Priekšlikums ņemts vērā.</p>

	tās nav atzīmētas kā savienojumi, turpretī Dārzciema iela un Gunāra Astras iela ir atzīmētas kā savienojumi. Ir netālredzīgi un nelietderīgi veidot maģistrālo ielu cauri blīvi apdzīvotiem Pļavniekiem gar Pļavnieku ģimnāziju, plānoto Dreiliņu kalna atpūtas parku, 84.vidusskolu un 80.vidusskolu.	
50.	3. Lūdzu piešķirt C kategoriju Dārzciema ielai un Gunāra Astras ielai, kas iet pa ne tik blīvi apbūvētu teritoriju kā Andreja Saharova iela un jau šobrīd nodrošina kustību pa divām joslām katrā virzienā.	Priekšlikums ņemts vērā.
51.	4. Lūdzu Lielvārdes ielas savienojumu ar Andreja Saharova ielu paredzēt tikai gājējiem un velosipēdistiem.	 <p>Minētā savienojuma funkcija jāvērtē atsevišķā pētījumā pielietojot atjaunotus plūsmu datus.</p>
52.	5. Lūdzu paredzēt Augusta Deglava un Andreja Saharova ielas krustojumā vienlīmeņa šķērsojumu.	Priekšlikums ņemts vērā.
53.	6. Lūdzu piešķirt Tilta ielai un Meža prospektam D kategoriju. Jau tuvākajos gados tiks izbūvēts satiksmes pārvads pāri dzelzceļa sliežu ceļiem "Rīga-Skulte", kas ļaus novirzīt kravas autotransporta satiksmi.	Priekšlikums ņemts vērā.
54.	7. Lūdzu piešķirt Tvaika ielas posmam no Tilta ielas līdz plānotajam pagriezienam uz Kundziņsalu C kategoriju. C kategorijas noteikšana šim posmam ir pretrunā ar Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030.gadam, kur 14.attēlā ("Transporta infrastruktūras attīstības vadlīnijas") tas nav atzīmēts kā savienojums. Lūdzu atstāt esošo braukšanas joslu skaitu Tvaika ielā, paredzot papildu joslas pirms krustojumiem, kur tas ir nepieciešams.	 <p>Priekšlikums ņemts vērā.</p>
55.	8. Lūdzu paredzēt Vaidavas ielā divvirzienu satiksmi (vismaz sabiedriskajam transportam un velosipēdistiem), lai nodrošinātu ātrāku 13., 16. un 17.maršruta trolejbusu un 48.maršruta autobusu satiksmi.	Risinājums saistīts ar Austrumu maģistrāles projektu, izstrādes stadijā.
56.	SIA "Popova Legāts" ir īpašniece sekojošiem nekustamajiem īpašumiem: Dzirciema ielā b/n, kadastra Nr.0100 077 2101; Dzirciema ielā b/n, kadastra Nr.0100 077 2102; Dzirciema ielā b/n, kadastra Nr.0100 077 2103;	Priekšlikums atbalstāms. Precizētais risinājums jānosaka plašākā teritorijā.

	<p>Dzirciema ielā b/n, kadastra Nr.0100 077 2104; Dzirciema ielā b/n, kadastra Nr.0100 077 2105; Dzirciema ielā b/n, kadastra Nr.0100 077 2106; Dzirciema ielā b/n, kadastra Nr.0100 077 2107; Dzirciema ielā b/n, kadastra Nr.0100 077 2108; Dzirciema ielā b/n, kadastra Nr.0100 077 2109; Dzirciema ielā b/n, kadastra Nr.0100 077 2110. Sabiedrība lūdz noņemt no Sabiedrībai piederošajiem nekustamajiem īpašumiem sarkano līniju teritorijas, kuras iepriekš bija nepieciešamas Rietumu maģistrāles un tās vairākklīmeņu ceļu mezgla ar Rīgas Ziemeļu transporta koridora perspektīvā plānotajai izbūvei un noteikt jaunas C kategorijas ielas izbūvei nepieciešamo sarkano līniju robežas, atbilstoši pielikumiem 1 un 2.</p>	
<p>57.</p>	<p>1.2. Eksporta rajona teritorijas daļa plānotā Ziemeļu transporta koridora sarkano līniju robežās (daļa no zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 01000132008):</p> <p>1.2.1. Priekšlikums funkcionālajam zonējumam: noteikt Transporta infrastruktūras teritoriju (TR) – kā apakšzonu, kurā atļauta šāda veida izmantošana - galvenā izmantošana: Inženiertehniskā infrastruktūra, Transporta lineārā infrastruktūra, Transporta apkalpojošā infrastruktūra, Lidostu un ostu apbūve. Papildizmantošana: Biroju ēku apbūve. Noliktavu apbūve</p> <p>1.2.2. Priekšlikums pieļaujamajam apbūves augstumam: līdz 24 m. Augstuma ierobežojums neattiecas uz ostas celtnēm, bākām un citām ostas iekārtām, būvēm, kas nav ēkas, kā arī būvēm, attiecībā uz kurām nav iespējams ievērot augstuma ierobežojumu būvē izmantoto tehnoloģiju dēļ.</p> <p>1.2.3. Iebildumi/secinājumi: vispārējā funkcionālā zonējuma darba variantā nav dots funkcionālās zonas Transporta infrastruktūras teritoriju (TR) apraksts.</p> <p>PIELIKUMĀ SHĒMA</p>	<p>Tiks precizēts.</p>
<p>58.</p>	<p>2.3. Transporta attīstības TmP: Priekšlikums. Iesniedzam iekļaušanai TmP transporta infrastruktūras risinājumus saskaņā ar Pielikumā Nr.2 pievienoto transporta infrastruktūras priekšlikumu plānu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eksporta rajona teritorijas dienvidu daļas transporta sistēmas savienojumam ar Eksporta ielu; 2. Eksporta rajona teritorijas ziemeļu austrumu daļas savienojumam ar Rankas ielu; 3. Eksporta rajona teritorijas ziemeļu daļas savienojumam ar Uriekstes ielu; 4. Par jauna sliežu ceļa (pievedceļa) izbūvi Eksporta rajona teritorijas savienojumam ar Zemitānu dzelzceļa staciju. 	<p>NAV PIELIKUMA</p>

	<p>Nepieciešamības gadījumā lūdzam pārskatīt esošos transporta infrastruktūras un satiksmes organizācijas risinājumus un turpmākā plānošanas procesā veikt ielu sarkano līniju korekciju un/vai ielu kategoriju maiņu.</p>	
<p>59.</p>	<p>Izvērtējot Transporta Tematiskā plānojuma projektu saistībā ar Rīgas dzelzceļa mezgla infrastruktūras attīstību un modernizāciju, ierosinām Rīgas teritorijas plānojumā veikt sekojošus grozījumus:</p> <p>1) Līdz ar to, ka Mangaļu preču stacijā ik gadu pieaug pārkrauto kravu apjomi un sakarā ar plānoto stacijas modernizāciju, jāvērtē iespēja slēgt automašīnu satiksmei dzelzceļa pārbrauktuvi Ezera ielā, saglabājot šajā novietnē iespēju izbūvēt gājēju tiltu pāri preču stacijas sliežu ceļiem. Vienlaikus ierosinām likvidēt sarkano līniju koridoru gājēju tilta būvniecībai Lēdurgas ielā, jo plānotā gājēju pārejas novietne nav ērta cilvēku lietošanai, kā arī šķērso lielu skaitu dzelzceļa sliežu ceļus un pievedceļus, palielinot tilta garumu un konstrukcijas.</p> <p>Informējam, ka A/S "Latvijas Dzelzceļš" pašreiz gatavo pieteikumu Eiropas Savienības fondu līdzfinansējumam dzelzceļa modernizācijai posmā no stacijas Sarkandaugava līdz stacijai Ziemeļblāzma un šī projekta ietvaros ir iespēja izbūvēt gājēju tiltu pāri Mangaļu preču stacijas sliežu ceļiem Ezera ielā, slēdzot šo pārbrauktuvi autotransporta satiksmei. Lūdzam sniegt viedokli par šādas infrastruktūras izbūves iespējām.</p>	 <p>Par Ezera ielas pārbrauktuves slēgšanu risinājums atbalstāms, ja tiek paredzēta divlīmeņu (tuneļa) šķērsojuma izbūve savienojot Lēdurgas ielu ar Viestura prospektu</p>
<p>60.</p>	<p>Izvērtējot Transporta Tematiskā plānojuma projektu saistībā ar Rīgas dzelzceļa mezgla infrastruktūras attīstību un modernizāciju, ierosinām Rīgas teritorijas plānojumā veikt sekojošus grozījumus:</p> <p>2) Kundziņsalas dzelzceļa pievedceļam noteikt jaunu trasējuma vietu, novirzot to no pilsētas maģistrālā ūdensvada un kanalizācijas tīkliem. Kā arī esošajiem privātas lietošanas pievedceļiem, kuri izvietoti Eksporta rajonā pie ostas piestātnēm, noteikt zemes izmantošanu - Transporta infrastruktūras teritorijas (TR). Ierosinām arī likvidēt projektētās ielas sarkanās līnijas blakus minētajam sliežu ceļam. Ievērojot videi draudzīgas pilsētas vides attīstības principu, ierosinām esošos pievedceļus uz Kundziņsalu noteikt kā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru. VAS "Latvijas Dzelzceļš" atbalsta esošo pievedceļu izmantošanu publiskiem pārvadājumiem un to savienošanu ar jaunizbūvēto dzelzceļa staciju Kundziņsalā.</p>	<p>Ostas TmP risinājumi</p>
<p>61.</p>	<p>Izvērtējot Transporta Tematiskā plānojuma projektu saistībā ar Rīgas dzelzceļa mezgla infrastruktūras attīstību un modernizāciju, ierosinām Rīgas teritorijas plānojumā veikt sekojošus grozījumus:</p> <p>3) Latvijas dzelzceļa un vēstures muzeja attīstībai un</p>	

	<p>Torņakalna teritorijas sakārtošanai, ievērojot plānotās transporta infrastruktūras izbūves, ierosinām korigēt Torņakalna teritorijas detālplānojumu (SIA "Metrum" 2010. gads) un likvidēt ielas sarkanās līnijas, kuras šķērso muzeja teritoriju un ārtelpas ekspozīciju, kā arī plānoto publisko laukumu novietojumu.</p>	
62.	<p>Informējam, ka LU turpina mērķtiecīgu darbu pie LU Attīstības stratēģijā un LU Stratēģiskajā plānā 2010. 2020. gadam apstiprinātās idejas par vienota LU studiju un zinātniskā centra (turpmāk - kampuss) izveidi Torņakalnā. Atbilstoši LU kampusa apbūves plānojumam, kampusa teritorijā ir paredzētas trīs studiju un zinātnes ēkas, piecas viesnīcu un apartamenta ēkas, tehnoloģiju pārnese centrs un sporta infrastruktūra. Apbūves metā ir noteiktas galvenās vadlīnijas ēku izvietojumam, to savstarpējai saiknei, noteikts ielu tīkls atbilstoši spēkā esošajam detālplānojumam, doti priekšlikumi transporta infrastruktūras uzlabošanai, t.sk. esošās un jaunās dzelzceļa līnijas Rail Baltica posma izbūvei pāri Daugavai.</p> <p>LU Torņakalna kampuss tiek veidots uz blakus esošiem z.g.L Jelgavas ielā 1, kuru LU īpašumā nodevusi valsts, Vienības gatvē 7, kuru LU īpašumā nodevusi pašvaldība, Vienības gatvē 5, kura nodošana no valsts LU īpašumā pašlaik ir procesā.</p> <p>LU sniedz savus komentārus un priekšlikumus par "Transporta attīstības tematiskā plānojuma" projektu.</p> <p>Atbilstoši projektam pievienotajai transporta infrastruktūras shēmai (1. pielikums), plānotais LU kampuss atrodas teritorijā, kurai nepieciešams pārskatīt esošos transporta infrastruktūras un satiksmes organizācijas risinājumus un kurā turpmākā plānošanas procesā veicama ielu sarkano līniju korekcija un/ vai ielu kategoriju maiņa. Ņemot vērā iepriekš minēto, LU ierosina turpmākajos projektēšanas posmos ņemt vērā sekojošus priekšlikumus. Priekšlikumu izvērtēšanā lūdzam ņemt vērā, LU plānoto apmeklētāju skaitu, kas 2022. gadā ik dienu var sasniegt 10- 14 tūkstošus cilvēku, kas ievērojami palielinās sabiedriskā transporta un dzelzceļa lietotāju skaitu.</p> <p>1) Lai izvairītos no nākotnē intensīvi apmeklētās teritorijas (Latvijas Nacionālā bibliotēka un plānotais LU kampuss) sadalīšanas un veicinātu ērtu kājāmgājēju un velobraucēju piekļuvi teritorijām abās dzelzceļa pusēs, kā arī, lai veicinātu vizuāli pievilcīgas, integrētas pilsētvides veidošanos, ierosinām posmā no Mūkusalas ielas līdz sliežu ceļa paplašinājumam dzelzceļa sliežu ceļus projektēt uz estakādes. Šāds risinājums dotu iespēju arī</p>	<p>Risinājums saistīts ar RB ieviešanu.</p>

	<p>paplašināt Jelgavas ielu posmā zem dzelzceļa.</p>	
63.	<p>2) Projektējot jauno dzelzceļa līniju, lūdzam ņemt vērā RTP 2006-2018 un Torņakalna administratīvā centra teritorijas detālpāņojumā noteiktās ielu sarkanās līnijas Jaunajai ielai, kas ir stratēģiski svarīga LU kampaņa izbūvei, jo no tās paredzētas galvenās iebrauktuves kampaņa teritorijā.</p>	<p>Risinājums saistīts ar RB ieviešanu.</p>
64.	<p>3) Ņemot vērā to, ka tiks izbūvēts jauns dzelzceļa tilts pāri Daugavai, lūdzam iekļaut projekta risinājumā ar jauno tiltu savienotu velosipēdu un gājēju celiņu pāri Daugavai, kas uzlabotu liela skaita velobraucēju un gājēju ērtu un drošu pārvietošanos no viena Daugavas krasta uz otru.</p>	<p>Risinājums saistīts ar RB ieviešanu. Plāna paredzēta veloinfrastruktūra.</p> 
65.	<p>4) Risinot sabiedriskā transporta (dažādu veidu) jaunu līniju izveidi, paredzēt izvēles iespējas pasažieru nokļūšanai no pilsētas centra, kā arī no dzīvojamiem mikrorajoniem līdz Torņakalam.</p>	 <p>Plānā paredzētas jaunas transporta līnijas.</p>
66.	<p>5) Jelgavas ielas rekonstrukcijas gadījumā (dzelzceļa izbūve uz estakādes) izskatīt iespēju veidot jaunu sabiedriskā transporta pieturas vietu pirms LU kampaņa teritorijas (virzienā no Rīgas centra), lai īstenotu apbūves metā izstrādāto koncepciju par centrālo kāpņu izveidi gājēju plūsmas organizēšanai.</p>	<p>Risinājums saistīts ar RB ieviešanu.</p>
67.	<p>6) Ņemot vērā LU kampaņa ēku plānoto perimetrālo apbūvi gar Jelgavas ielu un Vienības gatvi, paredzēt „kabatu” veidošanu īslaicīgai autotransporta (t.sk. ekskursiju autobusu) novietošanai pasažieru iekāpšanai un izkāpšanai posmā gar LU īpašumā esošajiem z.g.</p>	<p>Detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts.</p>
68.	<p>7) Pārskatīt projektētā Raņķa dambja un Vienības gatves savienojuma tehniskos risinājumus (tuneļa izbūve), ņemot vērā LU kampaņa teritorijas paplašināšanu, kuru šķērso plānotā transporta līnija.</p>	
69.	<p>Transporta attīstības TmP Inspekcija vērš uzmanību, ka Transporta TmP un TP2030 risinājumos būtu iestrādājams princips, ka izvērtējot esošas transporta infrastruktūras stāvokli un izstrādājot transporta infrastruktūras un satiksmes organizācijas attīstības priekšlikumus, īpašu uzmanību pievērst kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanai un, ja nepieciešams,</p>	<p>Priekšlikums tiks ņemts vērā un pēc iespējas iestrādāts nosacījumos.</p>

	pārskatīt plānotos risinājumus, tostarp ielu sarkanās līnijas.	
70.	<p>Izstrādājot Rīgas TmP gala redakcijas un jauno Rīgas teritorijas plānojumu līdz 2030.gadam, lūgums ņemt vērā 18.09.2015. apstiprināto RPR Ilgtspējīgas attīstības stratēģiju 2014.-2030.gadam (turpmāk – RPR Stratēģija), kas nosaka RPR ilgtermiņa attīstības redzējumu, stratēģiskos mērķus, prioritātes un telpiskās attīstības perspektīvu. Viens no galvenajiem RPR Stratēģijas īstenošanas instrumentiem ir sadaļa “Rekomendācijas telpiskās attīstības plānošanai”, kas ir vērsta uz pašvaldību un valsts plānošanas dokumentiem, lai akcentētu reģiona līmeņa jautājumus. Rekomendācijas balstās gan uz esošajām tendencēm, gan uz iepriekšējo reģiona attīstības dokumentu izvērtējumu, kā arī uz reģiona līmenim atbilstošo funkcionālo risinājumu atspoguļojumu. RPR Stratēģijas “Rekomendācijas telpiskās attīstības plānošanai” ir strukturētas sekojoši:</p> <p>Vispārējās rekomendācijas tematiskos virzienos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Apdzīvojuma telpiskā struktūra - Satiksmes infrastruktūra - Dabas teritoriju telpiskā struktūra <p>Risinājumi stratēģiskām attīstības teritorijām un teritoriālai sadarbībai:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kompleksi attīstāmie projekti un vietas - Starpreģionālā sadarbība <p>Ierosinājumi Rīgas 11 TmP pilnveidošanai strukturēti atbilstoši RPR Stratēģijas rekomendāciju sadaļas loģikai:</p> <p>Apdzīvojuma telpiskā struktūra:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mājokļu attīstības tematiskais plānojums <p>Satiksmes infrastruktūra:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transporta attīstības tematiskais plānojums <p>Dabas teritoriju telpiskā struktūra:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskais plānojums - Meliorācijas attīstības tematiskais plānojums - Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tematiskais plānojums - Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju tematiskais plānojums - Ainavu tematiskais plānojums <p>Kompleksi attīstāmie projekti un vietas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aizsargjoslu un aprobežojumu tematiskais plānojums - Uzņēmējdarbības funkciju nodrošināšanai nepieciešamo teritoriju tematiskais plānojums - Rīgas brīvostas tematiskais plānojums <p>Starpreģionālā sadarbība:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Valsts un pašvaldības funkciju nodrošināšanai nepieciešamo teritoriju tematiskais plānojums 	
71.	Satiksmes infrastruktūra	Autoceļu ievadi Rīgā paredzēti kā B kategorijas ielas;

<p>Transporta un mobilitātes struktūra veido vienotu funkcionālu sistēmu ar apdzīvojumu, nodrošinot tā telpiskās struktūras papildināmību. RPR Stratēģijas kontekstā reģiona mērogā būtiskākā nozīme ir Rīgas un Pierīgas sasaistei. To jānodrošina ātriem reģionāliem savienojumiem – galvenokārt pa dzelzceļu un valsts galvenajiem autoceļiem. Liela nozīme paredzama stāvparkiem (Park&Ride) dažādās tuvās Pierīgas vietās, kas ir ērti savienojami ar sabiedriskā transporta sistēmu, lai samazinātu individuālā autotransporta plūsmas uz galvaspilsētu.</p> <p>Transporta attīstības tematiskais plānojums RPR Stratēģija ietver vispārējās mobilitātes vadlīnijas un vadlīnijas atšķirīgām mobilitātes telpām, tajā skaitā Rīgai un Pierīgai:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Paredzēt pasākumus, lai uzlabotu reģiona nozīmes pilsētu sasniedzamību no lauku teritorijām un lauku teritoriju sasniedzamību no Rīgas un reģiona nozīmes pilsētām; - Stratēģiski jauno attīstību plānot teritorijās, kas pieejamas ar sabiedrisko transportu, prioritāri tajās vietās, kas pieejamas pa dzelzceļu; - Pilsētās paredzēt visefektīvāko zemes izmantošanu, nosakot atbilstošu apbūves blīvumu, intensitāti un daudzveidīgas izmantošanas iespējas, lai mazinātu pārvietošanās ar transportu nepieciešamību. Plānot labāku pilsētas teritoriju sasniedzamību, paredzot pasākumus mazefektīvas pārvietošanās samazināšanai un transporta līdzekļu izmantošanas vajadzību samazināšanai; - Paredzēt pasākumus un iespējas palielināt videi draudzīgu transporta un pārvietošanās veidu: sabiedriskā transporta, dzelzceļa, ūdens un velotransporta un kājāmgājēju īpatsvaru; - Teritoriju plānojumos paredzēt perspektīvo transporta un infrastruktūras maģistrālo trašu rezervēšanu, teritoriju rezervēšanu pārvadu un apļveida krustojumu izbūvei, pieslēgšanās vietas, teritorijas kājāmgājējiem, pastaigu un tūrisma taku, un veloceļu tīklu izveidei; - Rīgai ieteicamie virzieni - elektrotransporta, satiksmes prioritātes dažādās vietās, vienotas pilsētas - piepilsētas transporta sistēmas izveide, prioritārie transporta objekti, sasaiste ar lidostu "Rīga" un ostu; dzelzceļš, autoceļi, ievadi Rīgā, ūdens transports, gājēju, riteņbraucēju prioritārās telpas; - Pierīgai ieteicamie virzieni – dažādu transporta veidu koordinācija, ātras satiksmes savienojumi, reģionālās satiksmes organizācijas vietas (mezgli), transporta apkalpes areāli, Rīgas sasniedzamības minimālo raksturlielumu identificēšana un īstenošana. 	<p>Stāvparki uznesti atbilstoši veiktajai Stāvparku izpētei.</p>
---	--

<p>72.</p>	<p>Kompleksi attīstāmie projekti un vietas</p> <p>Lai īstenotu RPR Stratēģiju, tiek izdalītas komplekso risinājumu jeb „mezgla” projektu areāli un vietas, kas ataino prioritāro – reģiona galveno attīstības risinājumu lokalizāciju. Tie ir objekti un teritorijas, kuros prioritāri paredzami speciāli plānošanas un projektēšanas pasākumi - projektu izstrāde iespēju izmantošanai, pretrunu risināšanai un piesaistot jaunas attīstības nodrošināšanai nepieciešamos investīciju resursus.</p> <p>Attiecībā uz Rīgu un Pierīgu kā īpaši nozīmīgas RPR Stratēģijā tiek paredzētas sekojošas prioritāri attīstāmās reģiona teritorijas, vietas un tīkli:</p> <ul style="list-style-type: none"> - urbānās attīstības teritorijas Rīgas piepilsētas D un DA daļā; - ātrie sabiedriskā transporta savienojumi; - iekšpilsētu savienojumi, infrastruktūra kājāmiešanai, velosatiksmei un sabiedriskajam transportam; - RailBaltica un ViaBaltica koridora infrastruktūra; - rekonstruējamie Rīgu apļiecošie – reģiona daudzfunkcionālos un specializētos attīstības centrus savienojošie un radiālie autoceļu posmi; - inovatīvo centru - pētniecisko un tehnoloģiju parku attīstība – Salaspilī, Ogrē un lidostas „Rīga” apkaimē; - ražošanas attīstības teritorijas Rīgas pilsētā, Salaspils un Stopiņu novados (Ulbrokas, Dreiliņu, Rumbula, TEC -2, Šķīrotava un Granīta ielas rajoni); <p>Rīgas brīvostas tematiskais plānojums</p> <p>Rīgas reģiona radiāli koncentrētā satiksmes infrastruktūra savienojumā ar lielākajiem loģistikas mezgliem (Rīgas osta, starptautiskā lidosta “Rīga”, dzelzceļa stacijas) veido pamatu reģiona saimnieciskajiem tīkliem. Rīgas ostas un lidostas attīstība, nodrošina Rīgas, kā nozīmīga transporta mezgla vietu Baltijas jūras baseina reģionā. RPR Stratēģija uzsver, ka Rīgas ostai jāklūst par starptautisku mezgla punktu ne tikai kravu, bet arī pasažieru pārvadājumos.</p> <p>RPR Stratēģijā nav noteiktas specifiskas vadlīnijas attiecībā uz Rīgas brīvostas attīstības jautājumiem, taču būtu jāņem vērā rekomendācijas, kas sniegtas arī citu tematisko plānojumu kontekstā, īpaši saistībā ar Transporta attīstības un Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskajiem plānojumiem.</p>	
<p>73.</p>	<p>Papildus, lai varētu pilnvērtīgi izvērtēt tematisko plānojumu projektu iespējamo ietekmi uz Aizsardzības ministrijas valdījumā esošajiem nekustamajiem īpašumiem un spēju nodrošināt Aizsardzības ministrijas funkciju izpildi, lūdzam sniegt detalizētāku informāciju par attīstības plāniem un plānotajiem tehniskajiem risinājumiem:</p> <ul style="list-style-type: none"> -) Transporta attīstības tematiskā plānojuma projekta 1. pielikuma "Transporta infrastruktūras attīstības shēma" apzīmējumam "B kategorijas grupa 	<p>RZTK risinājumi plānojumā ienesti atbilstoši izstrādātajam būvprojektam.</p> 

	<p>tunelī (galveno valsts autoceļu tranzītsatiksme)", ņemot vērā, ka Čiekurkalna teritorijā ar minēto apzīmējumu tematiskajā plānojumā ir iezīmēta teritorija, kas atrodas blakus Aizsardzības ministrijas valdījumā esošiem īpašumiem Ezermalas ielā un Krustabaznīcas ielā.</p>	
74.	<p>Ministrija novērtē departamenta ieguldīto darbu tematisko plānojumu izstrādē, lai detalizēti izvērtētu specifiskus jautājumus, kas saistīti ar atsevišķu nozaru attīstību un izvērtējuma rezultātā izstrādātu kvalitatīvu Rīgas pilsētas teritorijas plānojumu līdz 2030.gadam (turpmāk – teritorijas plānojums). Izskatot tematiskos plānojumus, tika konstatēts, ka atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajai teritorijas attīstības plānošanas dokumentu hierarhijai, tie ir izstrādāti vadoties pēc Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030.gadam (turpmāk – stratēģija), kas apstiprināta 2014.gada 27.maijā ar Rīgas domes lēmumu Nr.1173. Vēršam uzmanību, ka kopš 2014.gada, kad tika apstiprināta stratēģija, ir īstenoti vairāki pasākumi, kurus nepieciešams ņemt vērā gan izstrādājot tematiskos plānojumus, gan teritorijas plānojumu.</p> <p>1) Lūdzam ņemt vērā, ka ir noslēdzies plānotās dzelzceļa līnijas Rail Baltica ietekmes uz vidi novērtējums un ar Ministru kabineta 2016.gada 24.augusta rīkojumu Nr. 467 "Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu" ir apstiprināts trases novietojums Latvijas teritorijā. Ar Ministru kabineta 2016.gada 24.augusta rīkojumu Nr. 468 "Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica" Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica ir noteikts nacionālo interešu objekta statuss.</p>	TmP RB trases novietojums ievērtēts.
75.	<p>RDPAD ir aktīvi iesaistījies izpētē „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (turpmāk – detalizētā tehniskā izpēte), lai kopīgi ar detalizētās tehniskās izpētes ekspertiem izstrādātu labākos tehniskos risinājumus, kas nodrošinātu jaunās dzelzceļa līnijas integrāciju pilsētas transporta sistēmā un pilsētvidē kopumā. Lūdzam gan Transporta attīstības tematiskā plānojuma projektā, gan arī izstrādājot teritorijas plānojumu, ņemt vērā Rail Baltica projekta risinājumus, piemēram, Transporta attīstības tematiskā plānojuma projektā aktualizēt iekļauto informāciju par plānotajiem savienojumiem Torņakalnā, apskatot arī T.Hermanovska ielas savienojumu, kas tematiskajā plānojumā nav</p>	SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas"

	<p>pieminēts (skat. tematiskā plānojuma Paskaidrojuma raksta 1.tabulā "Transporta attīstības tematiskā plānojuma atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā" 124.punkts, 2.6.nodaļas 7.punkts "Raņķa dambja Vienības gatves savienojums"). Lai saņemtu aktuālāko informāciju saistībā ar Rail Baltica risinājumiem, lūdzam turpmākajā darbā pie Transporta attīstības tematiskā plānojuma projekta un teritorijas plānojuma izstrādē iesaistīt SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas".</p>	
76.	<p>Vēlamies norādīt, ka Transporta attīstības tematiskā plānojuma projekta Paskaidrojuma raksta 2.6.apakšpunktā ir noteiktas 10 teritorijas, kurās nepieciešams pārskatīt esošos infrastruktūras un satiksmes organizācijas risinājumus, savukārt 1.pielikumā Transporta infrastruktūras attīstības shēma ir iezīmētas tikai 8 šādas teritorijas (iztrūkst 8.Jūrkalnes iela, Buļļu iela un 10. Mazais centra loks ar tramvaju).</p>	<p>Tiks precizēts.</p>
77.	<p>Ministrija ar 2016.gada 24.novembra vēstuli Nr. 15-01/4285 "Par aizsargjoslas noteikšanu" informēja departamentu par VAS "Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs" (turpmāk – LVRTC) ieceri izveidot Rīgas radio un televīzijas staciju (turpmāk – RRTS) un Zakusalu par tūristiem un vietējiem iedzīvotājiem pievilcīgu objektu. Papildus jau vēstulē norādītajam, informējam, ka 2015. gadā tika izstrādāts RRTS minimālais sastāvs būvprojektam (turpmāk - MBP) un iesniegts Rīgas pilsētas būvvaldē, un uz MBP pamata tika saņemta būvatļauja ar projektēšanas nosacījumiem. Pašreiz notiek būvprojekta izstrāde, savukārt pabeigt būvniecību un būvi nodot ekspluatācijā plānots līdz 2021.gada beigām. LVRTC mērķis ir panākt, lai RRTS un tās pieguļošā teritorija kļūtu par mūsdienīgu pilsētvides sastāvdaļu, kas ir iecienīta tūrisma un brīvā laika pavadīšanas vieta pilsētas iedzīvotājiem un viesiem. Plānotais apmeklētāju skaits tiek prognozēts vidēji 200 000 apmeklētāju gadā, kas jau šobrīd aktualizē jautājumu par esošās satiksmes infrastruktūras uzlabošanu un sabiedriskā transporta pieejamību nākotnē.</p> <p>Rīgas stratēģijā, kā ilgtermiņa vīzija norādīta - modernizēta transporta un komunikāciju infrastruktūra, veidojot valsts galvaspilsētu kā nozīmīgu kultūras, tūrisma un biznesa centru Eiropā, kur Rīgas apmeklējums ikvienam kļūtu par piedzīvojumu. LVRTC projekta īstenošana ļautu RRTS padarīt interesentiem pieejamāku, kas ir būtiska Rīgas pilsētvides sastāvdaļā kā unikāls, vēsturisks mantojums. Tādējādi LVRTC plānotās aktivitātes pilnībā atbilst valsts galvaspilsētas ilgtermiņa stratēģijas mērķiem.</p> <p>Ņemot vērā iepriekš minēto, lūdzam precizēt</p>	<p>Detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts.</p>

	<p>Transporta attīstības tematiskā plānojuma projektu, pārskatot nākotnes vīziju, kas saistās ar satiksmes plūsmas risinājumiem (nobrauktuve/uzbrauktuve uz Salu tiltu no Zaķusalas krastmalas), gājēju un velo infrastruktūras modernizāciju, papildus autostāvvietas ierīkošanu ielas garumā un sarkano līniju koriģēšanu ar mērķi izveidot autostāvvietas, kā arī aicinām turpmākajā darbā pieaicināt LVRTC.</p>	
78.	<p>Informāciju par iespēju iepazīties ar departamenta izstrādātajiem tematiskajiem plānojumiem ministrija nosūtīja arī VAS "Starptautiskā lidosta Rīga" (turpmāk – lidosta) un Rīgas brīvostas pārvaldei. Vēstules pielikumā pievienojam lidostas un Rīgas brīvostas pārvaldes sniegtos priekšlikumus un lūdzam tos ņemt vērā, kā arī turpmākajā darbā pieaicināt lidostu un Rīgas brīvostas pārvaldi.</p>	<p>Nepieciešama tikšanās ar lidostu un Rīgas brīvostas pārvaldi.</p>
79.	<p>Aleju aizsardzības biedrība ierosina RTP2030 Kuldīgas ielu saglabāt kā zaļo ielu. Vislabāk visā Kuldīgas ielas garumā veidot E kategorijas ielu ar labāku koku kopšanu, veco koku saglabāšanu, jaunu dižstādu stādīšanu.</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk tekstā Departaments) ir izskatījis Jūsu 29.12.2016 iesniegumu par priekšlikumiem jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam līdz 2030.gadam. Ņemot vērā, ka šobrīd norit darbs gan pie Transporta attīstības tematiskā plānojuma, gan jaunā Rīgas teritorijas plānojuma (turpmāk tekstā RTP) izstrādes, Departaments informē, ka Jūsu iesniegums tiks pievienots priekšlikumu apkopojumam un tiks izvērtēts RTP izstrādes gaitā.</p> <p>Informācijai par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdzi Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p> <p>Priekšlikumu varētu akceptēt.</p>
80.	<p>9.Mājokļa tematiskā plānojuma viens no uzdevumiem ir “3.1. izvērtēt mājokļu attīstības iespējas Rīgā, balstoties uz ekonomiskās un sociālās situācijas prognozēm”. Plānotais Brīvības ielas dublieris, kurš tiek iekļauts citos plānojumos un kuram tiek tērēti proporcionāli lieli līdzekļi, ir pat nevis prognoze, bet jau fakts plānošanas procesā. Līdz ar to ir nepareizi, ka šādas satiksmes maģistrāles klātesamības novērtējums nav ietverts pat potenciāli plānoto dzīvojamo teritoriju pozitīvo un negatīvo faktoru novērtējumā, piemēram, Ķīšezera krastā, Mežaparkā un Čiekurkalnā. Ierosinām šādus un līdzīgus, tai skaitā citos tematiskos plānojumos paredzētos objektus ņemt vērā, novērtējot potenciālo dzīvojamās vides kvalitāti.</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentā (turpmāk - Departaments) 02.01.2017. un 03.01.2017. tika saņemti Jūsu iesniegumi (turpmāk - iesniegumi) ar priekšlikumiem tematisko plānojumu un jaunā Rīgas teritorijas plānojuma (turpmāk – RTP2030) izstrādei. Ņemot vērā iesniegto priekšlikumu daudzumu un informācijas apjomu, Departamentā tika organizēta sanāksme, piedaloties Departamenta, SIA “Rīgas meži” un Mežaparka attīstības biedrības pārstāvjiem, kurā tika pārrunāti iesniegumā minētie priekšlikumi. Departaments norāda, ka sanāksmes laikā tika skaidroti tematiskajos plānojumos ietvertie risinājumi un diskutēti par iespējamām alternatīvām, kā arī pārrunāts tālākais RTP2030 izstrādes process. Sanāksmes noslēgumā tika panākta vienošanās par šādiem jautājumiem:</p> <p>1) Iesniegumos ietvertie un sanāksmes laikā fiksētie priekšlikumi tematiskajiem plānojumiem tiks izvērtēti tematisko plānojumu gala redakciju izstrādes laikā, ņemot vērā sanāksmes laikā sniegtos skaidrojumus un argumentus no visām iesaistītajām</p>

		<p>pusēm;</p> <p>2) Jautājums par ģimenes dārziņu attīstību Rīgā tiks skatīts atsevišķa procesa ietvaros, organizējot tikšanos ar ģimenes dārziņu nomnieku apvienībām, risinājumus iestrādājot RTP2030;</p> <p>3) Funkcionālais zonējums un tam atbilstošie teritorijas izmantošanas veidi, kā arī apbūves parametri tiks noteikti RTP2030 tālākajā izstrādes laikā atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumu Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” prasībām, ar 27.05.2014. Rīgas domes lēmumu Nr.1173 apstiprinātās Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas uzstādījumiem, atbilstoši tematisko plānojumu risinājumiem, ņemot vērā pēc Departamenta pasūtījuma izstrādāto pētījumu rezultātus, kā arī izvērtējot fizisku un juridisku personu iesniegtos priekšlikumus teritorijas izmantošanai un attīstībai;</p> <p>4) RTP2030 izstrādes ietvaros netiks mainīti ar RD 18.06.2013. lēmumu Nr.6332 “Par kultūras un atpūtas parka “Mežaparks” lokālplānojuma apstiprināšanu” apstiprinātā lokālplānojuma risinājumi.</p> <p>Departaments pateicas par konstruktīvu sadarbību tematisko plānojumu un RTP2030 izstrādē.</p> <p>Informācijai par RTP2030 izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdzi Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p>
<p>81.</p>	<p>Pārskatot Transporta tematisko plānu radās vairāki būtiski priekšlikumi.</p> <p>1) Kaut arī tiek minēta nepieciešamība novērst maģistrāļu sadrumstalotību, tā diemžēl nav novērsta. Ja padomju laika ģenerālplānā (enciklopēdija “Rīga”) Dienvidu maģistrāles 4. kārtā tika virzīta uz Ēbelmuižas ielu, tad tagad tā vairākos variantos atduras pret Jelgavas šoseju, kā rezultātā ap pilsētas centru neveidojas noslēgts transporta maģistrāļu loks – nav Dienvidu un Rietumu maģistrāļu savienojuma. Dienvidu maģistrāli būtu jāsavieno ar lidostas apvedceļu caur Mārupes pagastu, ņemot vērā faktu, ka pēc Rail Baltica izbūves Rīgas Lidosta kļūs par valstiski svarīgu un ļoti nozīmīgu transporta mezglu, kuram vajadzēs nodrošināt ērtu piekļuvi ne vien no centra un attāliem rajoniem, bet arī no tuvākām Pārdaugavas apkaimēm, kas šobrīd neapmierinošu dzelzceļa šķērsojumu un nepietiekam ielu tīkla dēļ ir apgrūtināši. Graudu ielas un citu vietējai satiksmei paredzētu Ziepniekkalna mikrorajona ielu caurlaides spēja ir nepietiekoša arī ikdienas sastrēgumstundu transporta plūsmai no Mārupes uz Dienvidu tiltu.</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk tekstā Departaments) ir izskatījis Jūsu iesniegumu par priekšlikumiem jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam līdz 2030.gadam.</p> <p>Ņemot vērā, ka šobrīd norit darbs gan pie Transporta attīstības tematiskā plānojuma, gan jaunā Rīgas teritorijas plānojuma (turpmāk tekstā RTP) izstrādes, Departaments informē, ka Jūsu iesniegums tiks izvērtēts RTP izstrādes gaitā.</p> <p>Informācijai par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdzi Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p> <p>Dienvidu tilta 4. kārtas posms tiek saglabāts iepriekšējā plānošanas periodā nospraustajā trasē.</p>
<p>82.</p>	<p>2) Visas pārbrauktuves jāpārveido par divlīmeņu šķērsojumiem, izņemot reti lietojamus dzelzceļus.</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk tekstā Departaments) ir izskatījis Jūsu iesniegumu par priekšlikumiem jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam līdz 2030.gadam.</p>

		<p>Ņemot vērā, ka šobrīd norit darbs gan pie Transporta attīstības tematiskā plānojuma, gan jaunā Rīgas teritorijas plānojuma (turpmāk tekstā RTP) izstrādes, Departaments informē, ka Jūsu iesniegums tiks izvērtēts RTP izstrādes gaitā.</p> <p>Informācijai par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdzi Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p> <p>Atbilstoši transporta infrastruktūras attīstības shēmai pārsvarā visas pārbrauktuves veidotas kā divlīmeņu šķērsojumi.</p>
83.	<p>3) Jābūvē ne tikai lielās maģistrāles, bet arī vietējie ielu tīkli. Būtu jāizbūvē arī Kazdangas, Ozolciema ielu savienojums, lai nodrošinātu ērtu vietējo satiksmi. Līdzīgi, jābūvē ielu tīkls Dreiliņos, lai tie tiktu savienoti ar Purvciemu, Mežciemam, Pļavniekiem, kas ļautu arī labāk savienot savā starpā šos mikrorajonus.</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk tekstā Departaments) ir izskatījis Jūsu iesniegumu par priekšlikumiem jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam līdz 2030.gadam.</p> <p>Ņemot vērā, ka šobrīd norit darbs gan pie Transporta attīstības tematiskā plānojuma, gan jaunā Rīgas teritorijas plānojuma (turpmāk tekstā RTP) izstrādes, Departaments informē, ka Jūsu iesniegums tiks izvērtēts RTP izstrādes gaitā.</p> <p>Informācijai par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdzi Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p> <p>Ielas paredzētas – izbūves jautājums nav TmP risinājumu sastāvā.</p>
84.	<p>4) Pļavnieku kapus no austrumu puses plānotai maģistrālei vajadzētu pilnīgi apiet, nevis šķērsot.</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk tekstā Departaments) ir izskatījis Jūsu iesniegumu par priekšlikumiem jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam līdz 2030.gadam.</p> <p>Ņemot vērā, ka šobrīd norit darbs gan pie Transporta attīstības tematiskā plānojuma, gan jaunā Rīgas teritorijas plānojuma (turpmāk tekstā RTP) izstrādes, Departaments informē, ka Jūsu iesniegums tiks izvērtēts RTP izstrādes gaitā.</p> <p>Informācijai par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdzi Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p> <p>Ielas trasējums paredzēts sarkano līniju robežās – var tikt apzīmēts ar vietu, kur jāpārplāno sarkanās līnijas.</p>
85.	<p>5) Jāveic nopietna sabiedriskā transporta tīkla pārskatīšana. Pilsētas satiksmē jāiekļauj piepilsētas elektrovilcieni, līdzīgi, kā tas jau sen ir izdarīts Tallinā, jānodrošina zemās grīdas ritošais sastāvs visos tramvaju maršutos, jāveic tramvaja tīkla apvienošana ar dzelzceļu. Veidojot BRT, kā ritošais sastāvs jāizmanto trolejbuss. Noteikti nevajadzētu pilsētā ieviest ne smago, ne vieglo metro, kas nav</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk tekstā Departaments) ir izskatījis Jūsu iesniegumu par priekšlikumiem jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam līdz 2030.gadam.</p> <p>Ņemot vērā, ka šobrīd norit darbs gan pie Transporta attīstības tematiskā plānojuma, gan jaunā Rīgas teritorijas plānojuma (turpmāk tekstā RTP) izstrādes, Departaments informē, ka Jūsu iesniegums tiks</p>

	balstīts uz tramvaja tehnoloģijām.	izvērtēts RTP izstrādes gaitā. Informācijai par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdzi Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”. Rekomendācijas ņemtas vērā.
86.	Mēs, Kuldīgas ielas iedzīvotāji, 2018.-2030. gada Rīgas teritoriālajam plānojumam lūdzam: 1) saglabāt Kuldīgas ielu visā garumā kā zaļo ielu E kategorijā ar koku kopšanu un stādīšanu;	Priekšlikumu varētu akceptēt.
87.	2) posmā no Slokas līdz Vīlpa ielai necelt ēkas un neierīkot autostāvietas zaļajā zonā (viena autostāvieta jau ir uz Kuldīgas un Vīlpa ielas stūra);	Detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts.
88.	3) neveidot velosipēdu ceļus, jo iela ir par šauru;	Ja iela tiks noteikta kā E kategorija, var tikt veidotas rekomendējošās velojoslas.
89.	Apakšgrāvja iela 15; Apakšgrāvja iela 15C, Rīga, LV-1067 Kadastra Nr. 01001040045, 01001040044, 01001040006 īpašnieki. RTP2030 vēlamies izteikt priekšlikumus Kleistu teritorijas plānojumā. Izmantot unikālo Kleistu meža kāpu teritoriju kā pilsētas iedzīvotājiem nozīmīgu un pieejamu atpūtas vietu, savienojot meža teritoriju ar Rīgas plānojumā paredzēto velociņu un rekultivētās atkritumu izgāztuves vietā paredzēto atpūtas zonu Kleisti, veidojot vienotu, daudz plašāku un daudzfunkcionālāku atpūtas kompleksa zonu, kurā iekļauts arī mežs, tajā izveidojot piknika, slēpošanas, pastaigu, riteņbraukšanas, orientēšanās sporta, skriešanas takas, pēc Oslo pilsētas parauga, kur ap pilsētu izveidotas meža zonas, kas uzlabo pilsētas gaisa kvalitāti un nodrošinātu Rīgas iedzīvotājus ar kvalitatīvu dzīves un atpūtas vidi dzīvesvietas tuvumā. Šobrīd, esošajā plānojumā, paredzēts, ka šīs zonas tiek sadalītas - pa vidu starp plānoto dzīvojamā rajona zonu un mežu, uzbūvējot Piejūras maģistrāli, kuru ierosinām pārcelt paralēli Bulļupei 300-400 m attālumā no upes krasta zonas. Veicot šīs izmaiņas, Rīgas iedzīvotāji iegūst kvalitatīvu un videi draudzīgu privātmāju rajonu Kleisti, kuru neierobežo divi, ļoti tuvu atrodošies, lielceļi – plānotais Ziemeļu šķērsojums un Piejūras maģistrāle. Kleistu mežā un apkārtnē ir vairāki nozīmīgi kultūras, vēstures, atpūtas un dabas objekti: 1. 57 paralēle 24 meridiāns 2. Bumbu kalniņš 3. Dabiskie meža avoti 4. Rīgas mežu skatu tornis blakus Bumbu kalniņam 5. Bolderājas kāpa	Piejūras maģistrāles trases novietojums tiek saglabāts iepriekšējā plānošanas periodā noteiktajā koridorā.

	<p>6. Peldvieta Bolderājas karjers</p> <p>7. Kleistu zirgu jāšanas sporta skola kuri, realizējot esošo Piejūras maģistrāles projekta versiju, tiks atdalīti un kļūs nepieejami Rīgas iedzīvotājiem, kā arī nebūs iespējams radīt kvalitatīvu un daudzfunkcionālu dzīvojamo un atpūtas zonu, kas samazinās Kleistu izmantojamo zemju potenciālu.</p>	
90.	<p>3. Uzlabot Apakšgrāvja ielas iedzīvotāju kvalitatīvu piekļuvi Kleistu ielai, šobrīd Apakšgrāvja iela ir kritiskā stāvoklī esošs zemes seguma ceļš. Izstrādāt transporta infrastruktūras satiksmes organizācijas risinājumu Apakšgrāvja ielā.</p>	<p>Detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts.</p>
91.	<p>4. Nodrošināt sabiedriskā transporta kustību Apakšgrāvja ielā starp Kleistu ielu un Rīgas raj. ciematu Mežāres, tādejādi nodrošinot bērnu iespējas droši nokļūt skolā, šobrīd tuvākā sabiedriskā transporta (autobusa) pietura atrodas 2.5 km attālumā no dzīvesvietas.</p>	<p>Apakšgrāvja iela ir E kategorijas iela. Iedzīvotāju blīvums ir minimāls. Varētu darboties sabiedriskais transports pēc pieprasījuma.</p>
92.	<p>5. Sakārtot vēsturisko Bumbu kalniņa piemiņas vietu, uzlabot satiksmes organizāciju un ceļa kvalitāti Bumbu kalniņa apkārtnē līdz Latvijas 100-gadei.</p>	<p>Detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts.</p>
93.	<p>Plānojot Rīgas teritoriju, lūdzam ņemt vērā un iekļaut esošajā teritorijas plānojumā sekojošus priekšlikumus:</p> <p>1. Izmantot unikālo Kleistu meža kāpu teritoriju kā pilsētas iedzīvotājiem nozīmīgu un pieejamu ekoturisma atpūtas vietu, savienojot meža teritoriju ar Rīgas plānojumā paredzēto veloceliņu un rekultivētās atkritumu izgāztuves vietā paredzēto atpūtas zonu Kleisti, veidojot vienotu, daudz plašāku un daudzfunkcionālāku atpūtas kompleksa zonu, kurā iekļauts arī mežs, tajā izveidojot savu Nacionālo Parku ar slēpošanas, pastaigu, riteņbraukšanas, orientēšanās sporta, skriešanas takām. Tā kā šis meža masīvs ir unikāls ar savu floru un faunu, tas varētu kļūt par unikālu – Eiropas līmeņa objektu un piemēru, kā attīstīta un moderna pilsēta sadzīvo ar pirmatnēju un neskartu dabu, nodrošinot Rīgas iedzīvotājus ar kvalitatīvu dzīves un atpūtas vidi dzīvesvietas tuvumā, un svaiga gaisa rezervēm. Šobrīd, esošajā plānojumā, paredzēts, ka šīs zonas tiek sadalītas - pa vidi starp plānoto dzīvojamā rajona zonu un mežu, uzbūvējot Piejūras maģistrāli, kuru ierosinām pārcelt uz Lielās ielas maršrutu.</p>	<p>Piejūras maģistrāles trases novietojums tiek saglabāts iepriekšējā plānošanas periodā noteiktajā koridorā.</p>
94.	<p>4. Savest kārtībā Apakšgrāvja ielu, kura, šobrīd ir kritiskā stāvoklī.</p>	<p>Detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts.</p>
95.	<p>5. Atjaunot dzelzceļa satiksmi uz Bolderājas atzara</p>	<p>Ņemts vērā (par dzelzceļa atjaunošanu)</p>



	un labiekārtot pieturvietu mūsu apkaimes un Guberņciema iedzīvotājiem.	
96.	Plānojot Rīgas teritoriju, lūdzam ņemt vērā un iekļaut esošajā teritorijas plānojumā sekojošus priekšlikumus: 1. Ietves un ielas braucamās daļas asvaltseguma atjaunošana vai nomaina ar bruģi Ernesta-Birzniēka-Upīša ielā.	Detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts.
97.	2. Ietves seguma atjaunošana vai nomaina ar bruģi Visvalžu ielā.	Detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts.
98.	4. Kļavu ielas posma remonts starp Sateklas un Dzirnau ielām./Pie dzelzceļa uzbēruma/	Detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts.
99.	5. Ģertrūdes ielas ietvju atjaunošana vai nomaina ar bruģi posmā, no Valmieras ielas līdz Avota ielai.	Detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts.
100.	Lūdzu Jūs pieņemt vērtēšanai manus ierosinājumus jaunā Rīgas teritorijas plānojuma līdz 2030. gadam projektam. Tie ir saistīti ar transporta būvju attīstību Daugavas kreisajā krastā. 1. Rietumu maģistrāle. Ierosinu, ka Rietumu maģistrāles trasei tiek izvēlēts variants, kurš ietver Jūrkalnes ielu, Kurzemes prospektu un Kleistu ielu. Līdz ar "Rail Baltica" attīstību un lidostas pievada izbūvi ir paredzama kravu loģistikas centra attīstība lidostā "Rīga". Nākotnē Rietumu maģistrāle pa Jūrkalnes ielu veidotu labu savienojumu ar rūpniecības uzņēmumiem un ostas piestātnēm Daugavas kreisajā krastā. Rietumu maģistrāles pieslēgums pie Ulmaņa gatves ar Jūrkalnes ielas krustojumu Imantas un Zolitūdes, kā arī citu Pārdaugavas apkaimju iedzīvotājiem nodrošinātu labāku savienojumu ar lidostu. Rietumu maģistrāles trasējums, kas virzītos gar Bolderājas dzelzceļu manā skatījumā negatīvi ietekmēs Āgenskalna apkaimes kultūrvēsturiskās vērtības un šī rīdiniēku pieprasītā dzīvojamā rajona pievilcību.	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk tekstā Departaments) ir izskatījis Jūsu iesniegumu par priekšlikumiem jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam līdz 2030.gadam. Ņemot vērā, ka šobrīd norit darbs gan pie Transporta attīstības tematiskā plānojuma, gan jaunā Rīgas teritorijas plānojuma (turpmāk tekstā RTP) izstrādes, Departaments informē, ka Jūsu iesniegums tiks izvērtēts RTP izstrādes gaitā. Informācijai par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdzi Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.

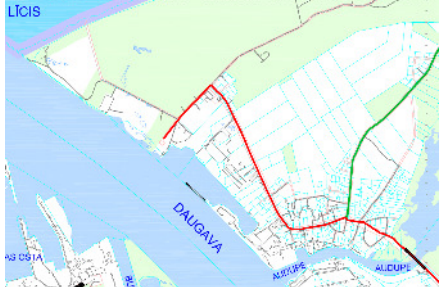


Maģistrāles pamattrases varianta izvēle jāveic izstrādājot atsevišķu pētījumu, pielietojot atjaunos

		transporta plūsmu datus. TmP ietvaros tiek piedāvāti alternatīvie varianti, kurus jāizvērtē tālākās stadijās.
101.	<p>2. Ziemeļu koridora attīstība. Ierosinu, ka Daugavas kreisajā krastā kā prioritārākā tiek izvirzīta Ziemeļu koridora 3. posma daļas no Kleistu ielas līdz Daugavgrīvas ielai izbūve. Tas palīdzētu risināt samilzušo problēmu ar kravas transporta kustību cauri pilsētas centram. Baļķu vedēji un cits kravas transports varētu doties uz ostu un Bolderājas uzņēmumiem no Babītes puses, pa Kurzemes prospektu un Kleistu ielu, tad pa Ziemeļu koridora posmu uz Daugavgrīvas ielu. Sākotnēji var izbūvēt šo posmu daļējā apjomā. Piemēram, tikai ar vienu joslu katrā virzienā, blakus atstājot sagatavotu transporta būves teritoriju paplašināšanai. Līdzīgi, kā tas darīts Dienvidu tilta trases izbūves gaitā. (Karte:http://www.ziemeļukoridors.lv/Portals/0/Images/RZTK_visi_posmi_06.2011_LV.jpg)</p> <p>2016. gada novembrī gan koncerta "Latvijas Finieris", gan uzņēmuma "Kronospan Rīga" vadītāji mani informēja, ka plāno paplašināt ražošanu savās rūpnīcās Bolderājā ("Lignums" un "Kronospan Rīga"). Rūpnīcās "Lignums" un "Hapaks" pārstrādā 15% no Latvijas mežsaimniecībā iegūtajiem apakļkokiem. "Kronospan" pārstrādā 10% no kopējā mežstrādes apjoma. Šobrīd liela problēma ir izejvielu loģistika. Jāņem vērā arī, ka Spilvē ir plānota industriālās teritorijas attīstība. Tie ir apstākļi, kas liek meklēt jaunus transporta risinājumus.</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk tekstā Departaments) ir izskatījis Jūsu iesniegumu par priekšlikumiem jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam līdz 2030.gadam.</p> <p>Ņemot vērā, ka šobrīd norit darbs gan pie Transporta attīstības tematiskā plānojuma, gan jaunā Rīgas teritorijas plānojuma (turpmāk tekstā RTP) izstrādes, Departaments informē, ka Jūsu iesniegums tiks izvērtēts RTP izstrādes gaitā.</p> <p>Informācijai par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdzi Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p> <p>RZTK trase iekļauta TmP sastāvā.</p>
102.	<p>Lūdzu arī pieņemt vērtēšanai priekšlikumu par pasažieru un kravas prāmju satiksmes attīstību starp Daugavas krastiem.</p> <p>1. Pasažieru un vieglo automašīnu prāmis starp Bolderāju un Vecmīlgrāvi.</p> <p>2. Kravas auto prāmis starp Sarkandaugavu (Kundziņsalu) un ostas teritorijām Bolderājā (vai Krievu salā). Paredzams, ka visdrīzāk tiks pabeigta Austrumu maģistrāle ar Skultes dzelzceļa pārvadu. Būs iegūts jauns efektīvs risinājums kravas auto loģistikai uz ostas teritorijām labajā krastā. Noteikti vajag sadarbībā ar Rīgas brīvostas pārvaldi izpētīt variantu, ka Skultes pārvads tiek savienots ar prāmja piestātņi, no kuras kravas auto var nokļūt uz galamērķiem Daugavas kreisajā krastā. Varbūt tāds risinājums arī palīdzētu atslogot kravas transporta plūsmas cauri Pārdaugavai uz ostas kreisā krasta teritorijām.</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk tekstā Departaments) ir izskatījis Jūsu iesniegumu par priekšlikumiem jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam līdz 2030.gadam.</p> <p>Ņemot vērā, ka šobrīd norit darbs gan pie Transporta attīstības tematiskā plānojuma, gan jaunā Rīgas teritorijas plānojuma (turpmāk tekstā RTP) izstrādes, Departaments informē, ka Jūsu iesniegums tiks izvērtēts RTP izstrādes gaitā.</p> <p>Informācijai par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdzi Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p> <p>Jāveic tehniski ekonomiskais izvērtējums.</p>
103.	<p>Posmā no Slokas ielas līdz Vīlpa ielai neierīkot autostāvvietas zaļajā zonā, jo liela autostāvvietā atrodas Kuldīgas un Vīlpa iela stūrī. Šajā posmā neveidot velosipēdu ceļus, jo iela par šauru un neatbilstošs reljefs.</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk tekstā Departaments) ir izskatījis Jūsu 29.12.2016 iesniegumu par priekšlikumiem jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam līdz 2030.gadam.</p> <p>Ņemot vērā, ka šobrīd norit darbs gan pie Transporta attīstības tematiskā plānojuma, gan jaunā Rīgas</p>

		<p>teritorijas plānojuma (turpmāk tekstā RTP) izstrādes, Departaments informē, ka Jūsu iesniegums tiks pievienots priekšlikumu apkopojumam un tiks izvērtēts RTP izstrādes gaitā.</p> <p>Informācijai par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdzi Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p> <p>Detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts.</p>
104.	<p>Noteikt zemes vienībai Rīgā, Augusta Deglava ielā 106, kadastra Nr.01000712786, platība 999 kv.m. “JAUKTAS CENTRA APBŪVES TERITORIJAS” lietošanas funkciju, neizslēdzot arī Daudzstāvu dzīvojamās apbūves lietošanas funkciju.</p> <p>Pamatojums: Zemes vienībai Rīgā, Augusta Deglava ielā 106, kadastra Nr.01000712786, 2007.gadā, saskaņā ar Rīgas pilsētas būvvaldes 2006. gada 30. augustā izsniegto plānošanas uzdevumu, tika atdalīts no pamata īpašuma Augusta Deglava ielā 106k-1, Rīgā, kurš ir aprūtināts ar trešajām personām piederošām ēkām un būvēm, ar mērķi apbūvēt zemes vienību.</p> <p>Rīgas domes Pašvaldību ieņēmumu pārvalde 2013.gadā pieņēma lēmumu mainīt Zemes vienībai iepriekš noteikto nekustamā īpašuma lietošanas mērķi “Daudzdzīvokļu māju apbūves zeme”, nosakot lietošanas mērķu grupas “Dabas pamatnes un rekreācijas nozīmes zeme”, un “Satiksmes infrastruktūras objektu apbūves zeme”.</p> <p>Es kā zemes īpašnieks, administratīvo aktu par lietošanas mērķa maiņu apstrīdēja, bet atcēlumu nepanāca.</p> <p>Rīgas dome citā gadījumā, kur arī ir pieņemts nepamatots lēmums par zemes lietošanas kārtības un izmantošanas mērķu maiņu zemes vienībai Rīgā, Augusta Deglava ielā bez numura (zemes īpašums tieši piekļaujas zemes vienībai Rīgā, Augusta ielā 106, kadastra Nr.01000712786), ir ieteikusi un atbalstījusi jauna lokālplānojuma izstrādi, kura pamatojums - “lai novērstu nesamērīgus izmantošanas ierobežojumus privātpersonas tiesību realizācijai un radītu pilnvērtīgas īpašuma izmantošanas iespējas, saskaņā ar zemesgabala attīstības ieceri”. Lokālplānojuma izstrāde ir nobeiguma stadijā un zemes vienība ir iezīmēta Vispārīgā funkcionālā zonējuma darba variantā (Zonejums_15000) plānā kā Attīstības priekšlikums ar Nr.17.</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentā (turpmāk – Departaments) ir saņemts Jūsu iesniegums ar lūgumu jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā (turpmāk – RTP2030) zemesgabalam Augusta Deglava ielā 106, Rīgā, ar kadastra apzīmējumu 0100 071 2786 noteikt funkcionālo zonējumu Jauktas centra apbūves teritorija (JC), paredzot iespēju daudzstāvu dzīvojamās apbūves veidošanai.</p> <p>Informējam, ka Jūsu iesniegums ir pievienots RTP2030 izstrādei saņemto priekšlikumu apkopojumam un tiks izskatīts teritorijas plānojuma izstrādes procesa ietvaros.</p> <p>RTP2030 funkcionālais zonējums un tam atbilstošie teritorijas izmantošanas veidi, kā arī apbūves parametri tiks noteikti atbilstoši Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumu Nr. 240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” prasībām, ar Rīgas domes 27.05.2014. lēmumu Nr. 1173 apstiprinātās Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas nostādnēm, ņemot vērā pēc Departamenta pasūtījuma izstrādāto pētījumu rezultātus, kā arī izvērtējot fizisku un juridisku personu iesniegtos priekšlikumus teritorijas izmantošanai un attīstībai.</p> <p>Informācijai par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdzi Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p> <p>Neattiecas uz transporta TmP.</p>
105.	<p>2. Transporta attīstības tematiskais plānojums. 1. pielikums Transporta infrastruktūras attīstības</p>	<p>Laivinieku ielas paredzēts iepriekšējā plānošanas periodā noteiktajā trasējumā.</p>

	<p>shēma. Komentāri un priekšlikumi. 2.1. Laivinieku ielas pagarinājums un savienojums ar Vecāķu prospektu (paralēli dzelzceļa atzaram uz Statoil terminālu), lai novirzītu smago kravas transportu no Vecdaugavas apdzīvotās zonas un saīsinātu ceļu uz Rīnūžu ostām.</p>	
106.	<p>2.2. Autotransporta pārbrauktuvju Atlantijas ielai un Vecāķu prospektam, dzelzceļa atzariem no Ziemeļblāzmas dz.stacijas uz SIA „Alpha osta” un citām Vecmīlgrāvja apkaimes ostām, modernizācija (gājēju pārejas, drošības barjeras, apgaismojums, autoceļa brauktuves sakārtošana).</p>	<p>Detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts.</p>
107.	<p>2.3. Vienai no autotransporta un Ziemeļblāzmas stacijas dzelzceļa atzara krustojuma vietām, vēlams ar Vecāķu prospektu, izbūvēt autotransporta ceļa gaisa pārvadu, lai nodrošinātu vismaz vienu pastāvīgi brīvu autoceļu avārijas un medicīniskam transportam uz Vecdaugavu, Vecāķiem un Mangaļsalu, kā arī gājēju un velotransporta celiņa gaisa pāreju izbūve uz abām šķērsojuma vietām.</p>	
108.	<p>2.4. Modernizēt Vecdaugavas dzelzceļa pasažieru staciju, kā arī labiekārtot pieguļošo teritoriju un piebraucamo ceļu.</p>	<p>Detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts.</p>
109.	<p>2.5. Izbūvēt gājēju un velotransporta celiņa gaisa pārvadu pār sliežu ceļiem, kas savienotu Sniedzes ielu un Jaunciema gatvi.</p>	 <p>Jautājums skatāms Piejūras maģistrāles risinājuma ietvaros.</p>
110.	<p>2.6. Izbūvēt un labiekārtot autotransporta un gājēju ceļu, kas savienotu Vecāķus un Kalngali (pa jau esošo Vecāķu pārbrauktuvi līdz Rudzu ielai un P1 šosejai).</p>	
111.	<p>2.7. Paplašināt Vecāķu prospekta, Mangaļu prospekta, Stāvvadu ielas, Veiksmes ielas, Albatrosu ielas un Traleru ielas braucamo joslu, kā arī visā garumā papildus izbūvēt gājēju un velotransporta</p>	<p>Detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts.</p>

	celiņu. Uzstādīt Traleru ielai ceļa apgaismojumu.	
112.	2.8. Labiekārtot un izveidot gājēju un velotransporta celiņu visā Mangaļsalas ielas garumā.	Detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts. Mangaļsalas iela paredzēta kā E kategorijas iela.
113.	2.9. Paplašināt Saivas ielas (līdz Daugavas grīvas molam) braucamo joslu, kā arī visā garumā papildus izbūvēt gājēju un velotransporta celiņu. Izveidot autostāvvietu un labiekārtojuma elementus. Sakārtot pieguļošā Piejūras dabas parka teritoriju, norobežot piekļuvi un organizēt tā atbilstošu apsaimniekošanu.	 Saivas iela paredzēta kā C kategorijas iela. Ielas paplašināšana un labiekārtojums ir detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts.
114.	2.10. Labiekārtot un izveidot gājēju un velotransporta celiņu visā Atlantijas ielas garumā.	Detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts.
115.	2.11. Paplašināt Jaunciema prospekta braucamo joslu, kā arī visā garumā papildus izbūvēt gājēju un velotransporta celiņu.	Detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts.
116.	2.12. Izveidot paaugstinātas drošības gājēju pārejas (izveidotās pienācīgi uzturēt un kontrolēt) - uz Vecāķu prospekta pie Ziemeļblāzmas pasažieru dz.stacijas - uz Augusta Dombrovska ielas pie Martas Rinkas ielas - uz Augusta Dombrovska ielas pie Sniega ielas - uz Atlantijas ielas pie Baltās baznīcas - uz Atlantijas ielas pie Birtālu ielas (2.autobusa maršruta galapunkts).	Gājēju pāreju ierīkošana ir detalizācijas jautājums, kas TmP ietvaros netiek risināts
117.	2.13. Izveidot publiski pieejamu un labiekārtotu upju satiksmes prāmju, motorkuģu un jahtu piestātņi Vecmīlgrāvī (Meldru iela 1A, Rīgas pieguļošajā krastmalā vai tuvumā esošajās Rīgas brīvdabas teritorijās Sarkandaugavas attekas krastā). Paredzēt pasažieru un autotransporta prāmju satiksmes savienojumu ar Bolderāju.	Jautājums skatāms ūdens teritoriju un krastmalu TmP ietvaros.
118.	2.14. Izveidot publiski pieejamu un labiekārtotu motorkuģu un jahtu piestātņi Vecdaugavas ūdenskrātuvē (pie Mangaļu prospekta un Stāvvadu ielas savienojuma). Labiekārtot tur paredzēto publisko peldētavu, izveidot Piejūras dabas lieguma informācijas centru un ūdenslīdzēju un glābšanas dienesta staciju, izbūvēt autostāvvietas (Mangaļsalas ielas pusē).	Jautājums skatāms ūdens teritoriju un krastmalu TmP ietvaros.
119.	Lūdzu izskatīt iespēju jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā līdz 2030.gadam, dzēst Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam noteiktās sarkanās līnijas privātipašumā esošai un par privātiem līdzekļiem izbūvētai Mailīšu ielai, vienlaicīgi saglabājot teritorijas funkcionālo zonējumu– ielu	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk tekstā Departaments) ir izskatījis Jūsu iesniegumu par priekšlikumiem jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam līdz 2030.gadam. Ņemot vērā, ka šobrīd norit darbs gan pie Transporta attīstības tematiskā plānojuma, gan jaunā Rīgas

	<p>teritorija. Pamatojums: 1. Iela un visi inženierkomunikāciju tīkli (ELT, ŪKL, LKT, GAT) ir dabā izbūvēti atbilstoši būvprojektam „Dzīvojamo māju kvartāls Ezermalas ielā, Rīgā. Piekrastes labiekārtojums (ceļi un laukumi)”, kā arī ir saņemti pozitīvi atzinumi no visām atbildīgām institūcijām (AS „Sadales tīkls”, SIA „Rīgas ūdens”, AS „Latvijas Gāze”, VAS „Latvijas valsts ceļi” u.c.), kas nepieciešami objekta nodošanai ekspluatācijā. Objekta nodošanu šobrīd kavē formālas atkāpes no būvprojekta – nobīde no sarkanajām līnijām, kas radušās atvirzot ceļa profilu un saglabājot esošu liepu aleju. Inženiertīklu nobīdes plānā nekur nepārsniedz 1 metru, atbilst attiecīgo LBN prasībām par savstarpējiem attālumiem. 2. Līdz šim brīdim atbildīgās Rīgas domes institūcijas nevar sniegt zemes īpašniekiem konkrētu atbildi par izbūvētās ielas atsavināšanas un kompensācijas kārtību. Pēc Jūsu pieprasījuma, esmu gatavs iesniegt visu nepieciešamo būvprojekta dokumentāciju, kā arī sniegt detalizētu informāciju par minēto objektu.</p>	<p>teritorijas plānojuma (turpmāk tekstā RTP) izstrādes, Departaments informē, ka Jūsu iesniegums tiks izvērtēts RTP izstrādes gaitā. Informācijai par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdzi Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p> <p>Teritorija definējamā kā vieta kur jāpārskata sarkanās līnijas. Sarkano līniju dzēšanai jāizstrādā lokālplāns vai detālplāns – jāsaskaņo ar institūcijām komunikāciju apkalpes robeža.</p>
120.	<p>2) iezīmēt Transporta attīstības shēmā C kategorijas ceļu nav pamata, jo Rīgas brīvosta ir pieņēmusi divus lēmumus par paredzētās darbības akceptu: - „Baltic Oil Terminal” naftas terminālim, kura darbībai C kategorijas autoceļa izveidošana līdz Rīgas līcim nav nepieciešama, jo darbību plānots veikt pa dzelzceļu; - kuģu ienākšanai Rīgas ostā paredzētā pieejas kanāla rekonstrukcijai, kam (kā izriet no IVN apspriestās dokumentācijas) nav nepieciešama jaunu infrastruktūras ceļu izveide, jo paredzēta darbība (tās īstenošanas gadījumā) tiks veikta bez sasaistes punktiem ar sauszemi un pēc tam plānotā grunts pagaidu atbērtne tiks demontēta, atjaunojot iepriekšējo vides stāvokli. Secinājums. Iekļaut Transporta attīstības shēmā un paredzēt izveidot Daugavgrīvā, blakus Piejūras dabas parka teritorijai un Daugavas grīvas krastu nocietinājumu kompleksam C kategorijas ceļu nav pamata. Lai nepieļautu antropogēnās slodzes palielināšanos vietā, kur konstatēta embrionālo kāpu klātbūtne, un nodrošinātu teritorijas pieejamību gājējiem un riteņbraucējiem, ir pietiekams ar gājēju takas un veloceļa plānošanu un izbūvi.</p>	<p>Teritorija definējamā kā vieta kur jāpārskata ielu sarkanās līnijas vai kategorijas maiņa.</p>
121.	<p>4. Tā kā joprojām tiek izmantots dzelzceļa atzars, kas savieno Zasulauku un Daugavgrīvu, lūdzam rezervēt šī atzara noslodzes jaudas vai, nepieciešamības gadījumā, papildus zemes joslu speciāla bānīša maršruta atklāšanai, kas savienotu Centrālo staciju ar Daugavgrīvu, tad, kad uzsāktu kultūras centrs - muzejs atjaunotajā Daugavgrīvas cietokšņa daļā.</p>	<p>TmP tiek aktualizēts jautājums par Pasažieru vilciena maršruta izveidi Centrs – Bolderāja.</p>

<p>122.</p>	<p>3) paredzēt piekļuves ceļu Lielupes grīvas krasta teritorijai atpūtniekiem, velotūristiem, servisa transportam, medicīnas transportam utml.</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentā (turpmāk - Departaments) 04.01.2017. tika saņemts Jūsu iesniegums ar priekšlikumiem tematisko plānojumu izstrādei un lūgumu jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā (turpmāk – RTP2030) zemesgabalam Rīgā, Vakarbuļļu ielā 40 ar kadastra Nr.01001090031 (turpmāk - Zemesgabals) un visos citos privātajos zemesgabalos noteikt tādu teritorijas plānoto (atļauto) izmantošanu, kas pieļauj vismaz savrupmāju būvniecību. Sniegtie priekšlikumi tematiskajiem plānojumam ietver lūgumu paredzēt Vakarbuļļos infrastruktūras objektu, tūrisma un atpūtas objektu attīstības un būvniecības iespējas, paredzēt piekļuves ceļu izveidi Lielupes grīvas krasta teritorijai atpūtnieku, velotūristu, servisa un medicīnas transporta vajadzībām, kā arī paredzēt peldvietas izveidošanu Lielupes grīvas krasta posmā atbilstošu zilā karoga kritērijiem.</p> <p>Departaments informē, ka RTP2030 tiek izstrādāts saskaņā ar Rīgas domes 03.07.2012. lēmumu Nr. 4936 “Par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes uzsākšanu” (ar grozījumiem, kas pieņemti ar Rīgas domes 22.10.2013. lēmumu Nr. 314), kas paredz RTP2030 izstrādes ietvaros sagatavot 11 tematiskos plānojumus. Tematiskie plānojumi kalpos kā pamats RTP2030 risinājumiem, un pēc to apstiprināšanas ar Rīgas domes lēmumu tie būs jāievēro arī izstrādājot citus teritorijas attīstības plānošanas dokumentus.</p> <p>Departaments skaidro, ka RTP2030 izstrādes ietvaros funkcionālais zonējums un tam atbilstošie teritorijas izmantošanas veidi, kā arī apbūves parametri tiks noteikti atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumu Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” prasībām, ar 27.05.2014. Rīgas domes lēmumu Nr.1173 apstiprinātās Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas uzstādījumiem, atbilstoši tematisko plānojumu risinājumiem, ņemot vērā pēc Departamenta pasūtījuma izstrādāto pētījumu rezultātus, kā arī izvērtējot fizisku un juridisku personu iesniegtos priekšlikumus teritorijas izmantošanai un attīstībai.</p> <p>Jūsu sniegtie priekšlikumi tematiskajiem plānojumam tiks izvērtēti tematisko plānojumu gala redakcijas izstrādes laikā. Jūsu priekšlikums teritorijas plānotās (atļautās) izmantošanas noteikšanai tiks iekļauts izstrādes stadijā esošā RTP2030 priekšlikumu apkopojumā un izvērtēts RTP2030 izstrādes ietvaros. Informācijai par RTP2030 izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdzi Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p>
<p>123.</p>	<p>4) paredzēt peldvietas izmantošanu Lielupes grīvas krasta posmā atbilstošu zilā karoga kritērijiem.</p>	<p>Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentā (turpmāk - Departaments) 04.01.2017. tika saņemts Jūsu iesniegums ar priekšlikumiem tematisko</p>

		<p>plānojumu izstrādei un lūgumu jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā (turpmāk – RTP2030) zemesgabalam Rīgā, Vakarbuļļu ielā 40 ar kadastra Nr.01001090031 (turpmāk - Zemesgabals) un visos citos privātajos zemesgabalos noteikt tādu teritorijas plānoto (atļauto) izmantošanu, kas pieļauj vismaz savrupmāju būvniecību. Sniegtie priekšlikumi tematiskajiem plānojumam ietver lūgumu paredzēt Vakarbuļļos infrastruktūras objektu, tūrisma un atpūtas objektu attīstības un būvniecības iespējas, paredzēt piekļuves ceļu izveidi Lielupes grīvas krasta teritorijai atpūtnieku, velotūristu, servisa un medicīnas transporta vajadzībām, kā arī paredzēt peldvietas izveidošanu Lielupes grīvas krasta posmā atbilstošu zilā karoga kritērijiem.</p> <p>Departaments informē, ka RTP2030 tiek izstrādāts saskaņā ar Rīgas domes 03.07.2012. lēmumu Nr. 4936 “Par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes uzsākšanu” (ar grozījumiem, kas pieņemti ar Rīgas domes 22.10.2013. lēmumu Nr. 314), kas paredz RTP2030 izstrādes ietvaros sagatavot 11 tematiskos plānojumus. Tematiskie plānojumi kalpos kā pamats RTP2030 risinājumiem, un pēc to apstiprināšanas ar Rīgas domes lēmumu tie būs jāievēro arī izstrādājot citus teritorijas attīstības plānošanas dokumentus.</p> <p>Departaments skaidro, ka RTP2030 izstrādes ietvaros funkcionālais zonējums un tam atbilstošie teritorijas izmantošanas veidi, kā arī apbūves parametri tiks noteikti atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumu Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” prasībām, ar 27.05.2014. Rīgas domes lēmumu Nr.1173 apstiprinātās Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas uzstādījumiem, atbilstoši tematisko plānojumu risinājumiem, ņemot vērā pēc Departamenta pasūtījuma izstrādāto pētījumu rezultātus, kā arī izvērtējot fizisku un juridisku personu iesniegtos priekšlikumus teritorijas izmantošanai un attīstībai.</p> <p>Jūsu sniegtie priekšlikumi tematiskajiem plānojumam tiks izvērtēti tematisko plānojumu gala redakcijas izstrādes laikā. Jūsu priekšlikums teritorijas plānotās (atļautās) izmantošanas noteikšanai tiks iekļauts izstrādes stadijā esošā RTP2030 priekšlikumu apkopojumā un izvērtēts RTP2030 izstrādes ietvaros. Informācijai par RTP2030 izstrādes procesu un sabiedrības līdzdalības pasākumiem iespējams sekot līdzi Departamenta mājas lapā www.rdpad.lv sadaļā „Teritorijas plānošana – Izstrādes stadijā”.</p>
--	--	--