

SIA "VERTEX PROJEKTI"
"Mārtiņmuiža", Mārupes nov., LV 2167
PVN Reģ. Nr.: LV40003842450
Būvkomersanta reģistrācijas Nr. 3591-R

Tālr.: +371 67860127
Fakss: +371 67860128
www.vertexprojekti.lv

PASŪTĪTĀJS:

RĪGAS DOMES SATIKSMES DEPARTAMENTS

ADRESE:

Ģertrūdes iela 36, Rīga, LV-1011

REĢISTRĀCIJAS NR.:

90000158490

PROJEKTA NR.:

TP-063-2015

PASŪTĪJUMA NR.:

DS-15-4311-lī

BŪVES KLASIFIKĀCIJAS NR.:

CC2112

BŪVPROJEKTA NOSAUKUMS:

**IZPĒTE PAR SATIKSMES INTENSITĀTES SAMAZINĀŠANU RĪGĀ,
KRIŠJĀNA BARONA IELĀ, IEROBEŽOJOT TRANSPORTLĪDZEKĻU
CAURBRAUKŠANAS IESPĒJAS**

ADRESE:

Kr.Barona iela, Rīga

BŪVPROJEKTĒŠANAS STADIJA:

BŪVPROJEKTS

BŪVPROJEKTA DAĻA:

IZPĒTES PROJEKTS

VAI SADAĻA:

SĒJUMA NR.:

1/1

MARKA:

CD

VALDES PRIEKŠSĒDĒTĀJS:

J.VASARAUDZIS

BŪVPROJEKTA VADĪTĀJS:

O.KOEMECS

PROJEKTA AUTORS:

SIA "VERTEX PROJEKTI"

SĒJUMA SATURS

VISPĀRĒJĀ DAĻA

Nr.p.k.	Nosaukums	Lapa
1	Rīgas domes Satiksmes departamenta darba uzdevums Nr.1	3
2	Būvprakses sertifikāts	4
3	Būvkomersanta reģistrācijas apliecība	5
4	Paskaidrojuma raksts	6

RASĒJUMU SARAKSTS

Nr.p.k.	Nosaukums	Lapa
1	Satiksmes organizācijas plāns	SO-1
2	Satiksmes organizācijas plāns	SO-2

PIELIKUMS

Nr.p.k.	Nosaukums	Lapas
1	Audita atzinums Nr. 06-AD/16-41	10
2	Atbildes uz audita atzinumu	2

DARBA UZDEVUMS

1. Veikt situācijas izpēti un izstrādāt satiksmes organizācijas risinājumus satiksmes intensitātes samazināšanai Krišjāņa Barona ielā, posmā no Aspazijas bulvāra līdz Brīvības ielai, ierobežojot transportlīdzekļu caurbraukšanas iespēju. Darba izpildē ievērot Būvniecības likumu, 14.10.2014. Ministru kabineta noteikumus Nr.633 „Autoceļu un ielu būvnoteikumi”, Rīgas domes saistošo noteikumu Nr.34 “Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”, Rīgas domes saistošo noteikumu Nr.106 “Rīgas transporta būvju aizsardzības noteikumi”, Ceļu satiksmes noteikumus (redakciju, kas stāties spēkā no 01.01.2016.) un nozarē spēkā esošos standartus.
2. Pirms Darbu uzsākšanas veikt objekta apsekošanu, kā arī iepazīties ar pašreiz realizējamo Krišjāņa Barona ielas seguma atjaunošanas projekta risinājumu.
3. Ievērot, ka satiksmes organizācijas projekta mērķi ir:
 - samazināt transportlīdzekļu satiksmes intensitāti un tranzīta kustību Krišjāņa Barona ielā, ja nepieciešams, paredzot atsevišķu posmu slēgšanu autotransportam, bet nodrošinot iespēju piebraukt visiem īpašumiem;
 - uzlabot velobraucēju pārvietošanās drošību un komfortu;
 - nodrošināt sabiedriskā transporta prioritāti attiecībā pret pārējiem transportlīdzekļiem;
 - samazināt konfliktpunktus starp autovadītājiem, velosipēdistiem un sabiedrisko transportu.
4. Satiksmes organizācijas projektam pievienot paskaidrojuma rakstu, norādot satiksmes organizācijas projektā paredzēto risinājumu pamatojumu. Ņemt vērā prLVS 190-9:2015 „Velosatiksmē”.
5. Ja iespējami vairāki līdzvērtīgi risinājumi, iesniegt Pasūtītājam izvērtēšanai izstrādātos variantus un to salīdzinājumus.
6. Projektu saskaņot ar Pasūtītāju (RDS Satiksmes organizācijas un kustības drošības nodaļas vadītāja vietnieku M.Slimbahu un Projektēšanas un dokumentācijas nodaļas vadītāja vietnieku J.Andiņu), VAS „Latvijas Valsts ceļi”, RP SIA „Rīgas satiksme” un saņemt ceļu drošības audita atzinumu (atbilstoši 25.11.2008. Ministru kabineta noteikumiem Nr.972 „Ceļu drošības audita noteikumi”).
7. Pirms 6.punktā paredzētās skaņošanas, satiksmes organizācijas projektu prezentēt Satiksmes koordinācijas konsultatīvajā padomē, konkrētu laiku saskaņojot ar Pasūtītāju.
8. Visus ar projekta izstrādāšanu saistītos izdevumus sedz Izpildītājs.
9. Projekta materiālus iesniegt CD vai DVD diskā, kas sastādīti Microsoft Word (*.doc), Microsoft Excel (*.xls) un AutoCAD (*.dwg) vai analogiskas savstarpēji savietojamas programmas vidē (tāmes utt. Word un Excel, bet rasējumi dwg) un PDF (*.pdf) formātā (bez tāmēm) un 2 (divus) tehniskās dokumentācijas pilnus komplektus latviešu valodā (2 oriģinālus).

Sastādīja:

Rīgas domes Satiksmes departamenta
Satiksmes organizācijas un kustības drošības
nodaļas vadītāja vietnieks

/M.Slimbahs/

Izpildītājs:



LBS



LAPA-S3-176

**LATVIJAS BŪVINŽENIERU SAVIENĪBAS
BŪVNICĪBAS SPECIĀLISTU CERTIFIKĀCIJAS INSTITŪCIJAS**

BŪVPRAKSES CERTIFIKĀTS

Nr. 20-5683

**OSKARAM KOEMECAM
PK 261181-12653**

*Izdots saskaņā ar Latvijas Būvinženeru savienības Būvniecības speciālistu
sertifikācijas institūcijas*

*2012. gada 19. aprīļa lēmumu Nr. 347,
par pastāvīgās prakses tiesībām būvniecībā sekojošās atļautajās darbības jomās:*

Derīgs

Ir spēkā

- ceļu projektēšanā

līdz 19.04.2017.

kopš 18.04.2007.

Sertifikāts izsniegts atbilstoši LBS BSSI 2010.g. 10. februāra Nolikumam

„Par būvniecības speciālistu sertificēšanu”.

*Sertifikāta saņēmējs apņēmis savā darbībā ievērot Latvijas Republikas likumus
un pastāvošos būvniecības normatīvus, kā arī Būvspeciālistu ētikas kodeksu.*

LBS BSSI galvenais administrators



Mārtiņš Straume



LATVIJAS REPUBLIKAS EKONOMIKAS MINISTRIJA

Brīvības ielā 55, Rīgā, LV-1519 ♦ Tālrunis 371-7013101 ♦ Fakss 371-7280882 ♦ E-pasts: pasts@em.gov.lv

R ī g ā

BŪVKOMERSANTA REĢISTRĀCIJAS APLIECĪBA

izsniegta

sabiedrībai ar ierobežotu atbildību

Vertex projekti

vienotais reģistrācijas numurs : 40003842450

Komersants reģistrēts Būvkomersantu reģistrā 2006.gada 22.augustā
(lēmums Nr. 3825) saskaņā ar Ministru kabineta 2005. gada 28.jūnija
noteikumiem Nr.453 "Būvkomersantu reģistrācijas noteikumi"

Būvkomersanta reģistrācijas Nr. 3591-R

Ikgadējais informācijas atjaunošanas datums :22.augusts

Atbildīgā amatpersona -
Būvniecības stratēģijas nodaļas vadītājs

Dz. Grasmanis



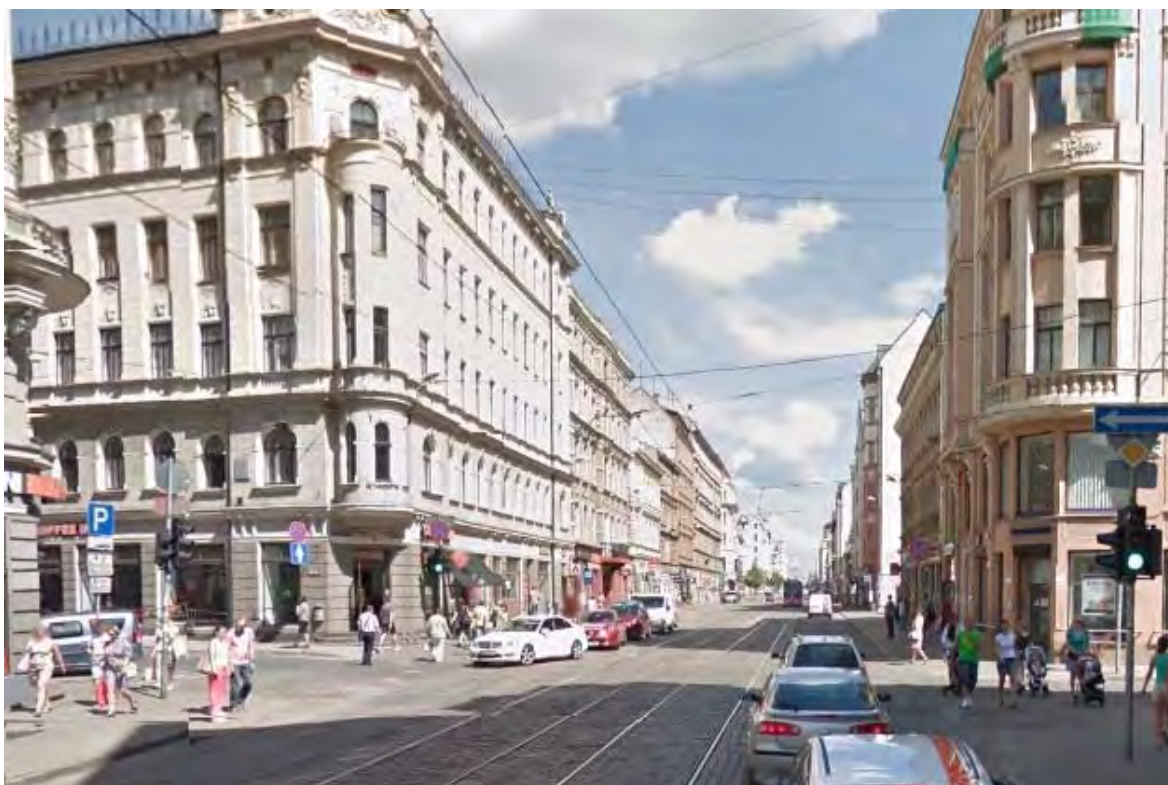
PASKAIDROJUMA RAKSTS

VISPĀRĒJĀ DAĻA

Projekts izstrādāts pēc Rīgas domes Satiksmes departamenta pasūtījuma, saskaņā ar darba uzdevumu. Atbilstoši Rīgas domes Satiksmes departamenta darba uzdevumam, jāveic situācijas izpēte un jāizstrādā satiksmes organizācijas risinājumus satiksmes intensitātes samazināšanai Krišjāņa Barona ielā, posmā no Aspazijas bulvāra līdz Brīvības ielai, ierobežojot transportlīdzekļu caurbraukšanas iespēju.

Projekta mērķis ir:

- samazināt transportlīdzekļu satiksmes intensitāti un tranzīta kustību Krišjāņa Barona ielā, ja nepieciešams, paredzot atsevišķu posmu slēgšanu autotransportam, bet nodrošinot iespēju piebraukt visiem iedzīvotājiem;
- uzlabot velobraucēju pārvietošanās drošību un komfortu;
- nodrošināt sabiedriskā transporta prioritāti attiecībā pret pārējiem transportlīdzekļiem;
- samazināt konfliktpunktus starp autovadītājiem, velosipēdistiem un sabiedrisko transportu.



Attēls Nr. 1. Fotoattēls no Krišjāņa Barona ielas Dzirnau ielas krustojuma

Projekta izstrādes laikā Krišjāņa Barona ielā tika apskatīti un projekta sapulcēs apspriesti vairāki sekojoši satiksmes organizācijas varianti, kas sekmētu projektā izvirzītā mērķa īstenošanu:

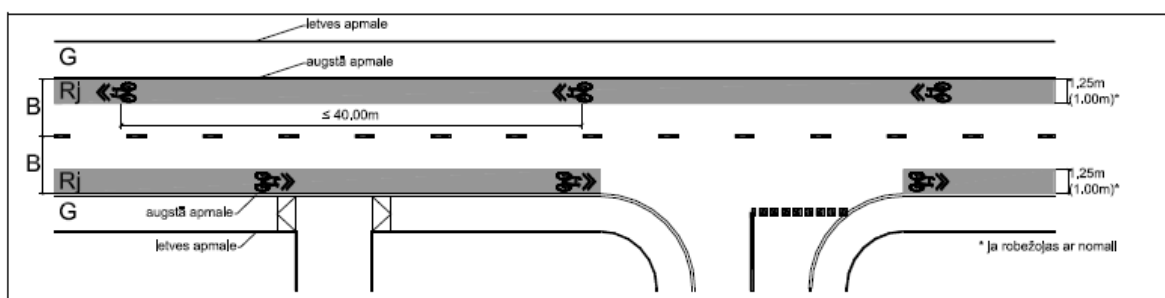
- norādījuma zīmju izvietošana Krišjāņa Barona ielas posmā no Elizabetes iela līdz Matīsa ielai, atļaujot tikai kreiso un labo pagriezienu uz šķērsielām,
- norādījuma un rīkojuma zīmju izvietošana Krišjāņa Barona ielas posmā no Elizabetes iela līdz Matīsa ielai, atsevišķos krustojumos norīkojot autovadītāju nogriezties no Krišjāņa Barona ielas,
- aizlieguma zīmju izvietošana tieši pirms krustojuma Krišjāņa Barona ielas posmā no Elizabetes iela līdz Matīsa ielai, liekot transportlīdzekļiem apgriezties pretējā braukšanas virzienā;
- aizlieguma zīmju izvietošana tieši pirms krustojuma atsevišķos krustojumos uz Krišjāņa Barona ielas, liekot transportlīdzekļiem apgriezties pretējā braukšanas virzienā.

Par autovadītājiem un pieguļošo ēku īpašniekiem vēlamāko variantu tika izvēlēts tālāk projektā aprakstītais variants.

Projekta risinājumi izvēlēti atbilstoši Latvijas Republikas būvnormatīviem, Latvijas valsts standartiem un ceļu satiksmes noteikumiem.

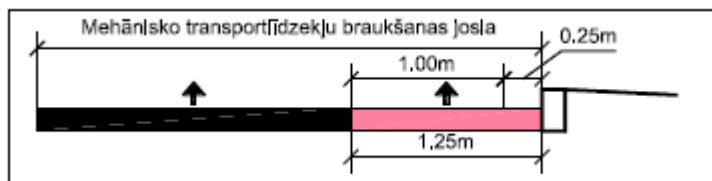
PROJEKTA RISINĀJUMI

Projekta izstrādes gaitā tika veikta SIA "Projekts EAE" Krišjāņa Barona ielas seguma atjaunošanas projekta izpēte un izbūvējamo risinājumu apsekošana dabā. Pēc Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcijas 2015.-2030.gadam Krišjāņa Barona iela iekļauta maģistrālo velo ceļu tīklā. Realizējamais projekts paredz lielākas privilēģijas mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem, it sevišķi liekot uzsvaru uz velosatiksmi. Lielākās izmaiņas Krišjāņa Barona ielā būs rekomendējošās velojoslas izveidē. Pēc Latvijas Valsts standarta LVS 190-9 „Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmes” „rekomendējošā velojosla” ir izveidota vieta, kas ar brauktuves apzīmējumiem autovadītājiem atgādina par velosipēdistu līdzdalību ceļu satiksmē. Rekomendējošo velojoslu var izmantot gan velosipēdi, gan mehāniskie transportlīdzekļi. Velosatiksmes pa rekomendējošo velojoslu notiek tikai vienā virzienā. Rekomendējošai velojoslai nepieciešamo šķērsprofila telpas platumu veido velosatiksmes nepieciešamās telpas platums. Krišjāņa Barona ielā rekomendējošās velojoslas novietojums paredzēts atbilstoši standartam LVS 190-9 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmes" (skatīt attēls Nr.2).



Attēls Nr. 2. Rekomendējošās velojoslas izvietojuma shēma Krišjāņa Barona ielā

LVS 190-9 paredz, ka rekomendējošā josla jāveido vismaz 1.25m platumā blakus augstajai apmalei (skatīt attēls Nr.3.).



Attēls Nr. 3. Rekomendējošās velojoslas šķēršprofila piemērs atbilstoši LVS 190-9

Atbilstoši SIA "Projekts EAE" projekta "Krišjāņa Barona ielas posmā no Aspazijas bulvāra līdz Brīvības ielai atjaunošanas dokumentu izstrāde" risinājumam velosipēdistiem tiek paredzētas atsevišķas rekomendējošās velojoslas katrā braukšanas virzienā 1.60 m platumā katrā brauktuves pusē, projektētais ātrums Krišjāņa Barona ielā paredzēts 30km/h.

Nemot vērā, ka projektā "Krišjāņa Barona ielas posmā no Aspazijas bulvāra līdz Brīvības ielai atjaunošanas dokumentu izstrāde" rekomendējošo velojoslu izveide tika realizēta uz brauktuves rēķina, pastāv risks, ka satiksmes dalībnieki būs spiesti dalīt satiksmes telpu respektējot viens otru. Pie šāda satiksmes organizācijas risinājuma pastāv liela varbūtība konfliktsituācijām starp mazaizsargāto satiksmes dalībniekiem un autovadītājiem. Uz šādu varbūtību norāda arī CSDD audita grupa savā atzinumā Nr. 06AD/15-59, kas veikts tehniskajam projektam "Krišjāņa Barona ielas posmā no Aspazijas bulvāra līdz Brīvības ielai atjaunošanas dokumentu izstrāde". Audita grupa akcentē, ka Krišjāņa Barona ielas lielākajā rekonstruējamajā posmā autotransporta satiksmes pamattelpa nepārsniedz 2.0m platumu, turpretī rekomendējošā josla izveidota 1.6m platumā, līdz ar to autotransports jebkurā gadījumā izmantos vai nu rekomendējošo velojoslu vai tramvajam paredzēto telpu. Tādēļ šī projekta ietvaros plānots samazināt satiksmes intensitāti no tranzītsatiksmes, kas uzlabos velobraucēju pārvietošanās komfortu un drošību, kā arī, nodrošinās tramvaju satiksmi bez aizkavēšanās.

Projekta izstrādes laikā tika apsekota Krišjāņa Barona iela un secināts, ka ielas malās izvietoti dažādi veikali un sabiedriskās ēdināšanas vietas, kā arī vairāki sabiedriski objekti (Latvijas Dabas muzejs, Latvijas Leļļu teātris, u.c.) līdz ar to nebūtu vēlams ierobežot satiksmi visā Krišjāņa Barona ielā, bet tikai tās daļā, kas apgrūtinātu autotransporta tranzītsatiksmi pa Krišjāņa Barona ielu. Projektā izvēlēts veikt satiksmes organizācijas izmaiņas Krišjāņa Barona ielas posmā no Stabu ielas līdz Lielgabala ielai, jo, šajā posmā atrodas Krišjāņa Barona ielas un Matīsa ielas krustojums (skatīt attēls Nr.4), kurā veidojas konfliktpunkts ar 3 iesaistītajiem satiksmes dalībniekiem - tramvaju, autovadītāju un velobraucēju. Satiksmes telpa krustojumā ir nepietiekami plata, lai nodrošinātu pilnvērtīgu caurlaidspēju, uz šo aspektu norāda arī CSDD audita grupa savā atzinumā Nr. 06AD/15-59: "SIA "Projekts EAE" izstrādātajā tehniskajā projektā nav atrisināta ilggadējā problēma, kas samazina šī krustojuma caurlaidspēju".



Attēls Nr.4 Fotoattēls no Krišjāņa Barona ielas un Matīsa ielas krustojuma

Posms izvēlēts arī tādēļ, ka autovadītājiem ir pieejamas plašas apbraukšanas iespējas pa šķērsielām un paralēlajām ielām, jo tās neierobežo veloceliņi vai kādi citi slēgtie posmi. Būtiski, ka izvēlētais posms ir vairāku simtu metru attālumā no Vecrīgas, jo ap Vecrīgu apbraucamās ielas ir ļoti noslogotas un jau šobrīd pilda tranzīta ielu funkciju, tādēļ bez apbraucamo ielu normālprofilu maiņas nebūtu vēlams uz šīm ielām novirzīt arī Krišjāņa Barona ielas tranzīta satiksmi.

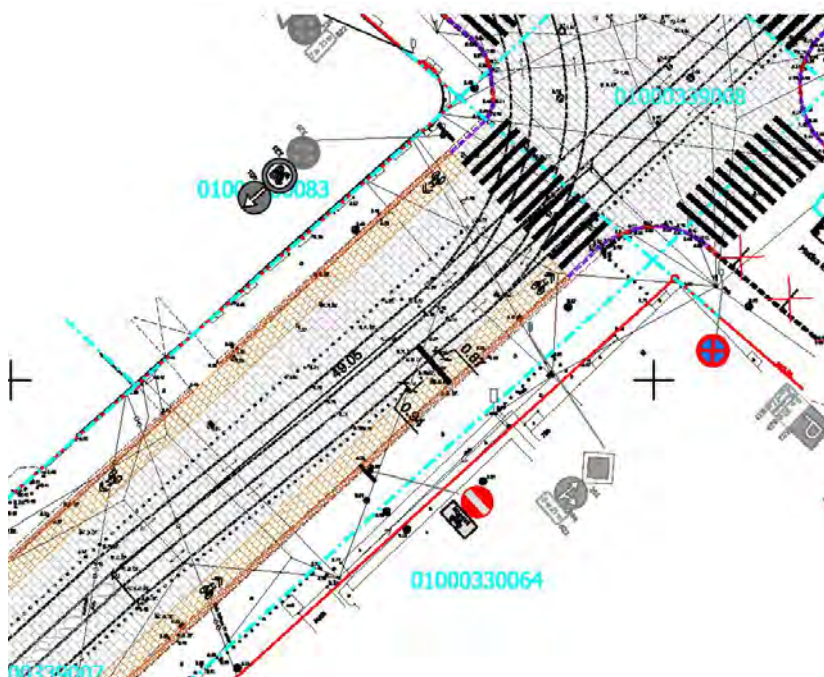
Lai sasniegtu projekta mērķi un tajā pat laikā respektētu visu satiksmes dalībnieku, iedzīvotāju, uzņēmēju intereses, ierosinām satiksmes organizācijas izmaiņas Krišjāņa Barona ielā realizēt pa ieceres kārtām, vispirms realizējot 1. kārtu un pēc laika realizējot arī 2. kārtu, kas ir izveidota kā 1. kārtas turpinājums. Pasūtītājs pēc saviem ieskatiem var realizēt arī tikai 1. kārtu vai uzreiz realizēt 2. kārtu.

Piedāvājam veikt sekojošus satiksmes organizācijas ieviešanas pasākumus:

1. kārtā

Posms Kr. Barona iela no 78a nama līdz Lielgabalu ielai

Kā viens no galvenajiem argumentiem šī posma slēgšanai ir trīs satiksmes grupu dalībnieku satikšanās vienā konfliktpunktā – sabiedriskais transports, autovadītājs un velosipēdists. Šāda situācija ir Krišjāņa Barona ielas un Matīsa ielas krustojumā, kur 50 metrus pirms un pēc Matīsa ielas tramvaja sliedes maina trajektoriju pa autovadītājam paredzēto joslu un pirms krustojuma apstājas vien 0.87 m no velojoslas (skatīt attēlu Nr.5).

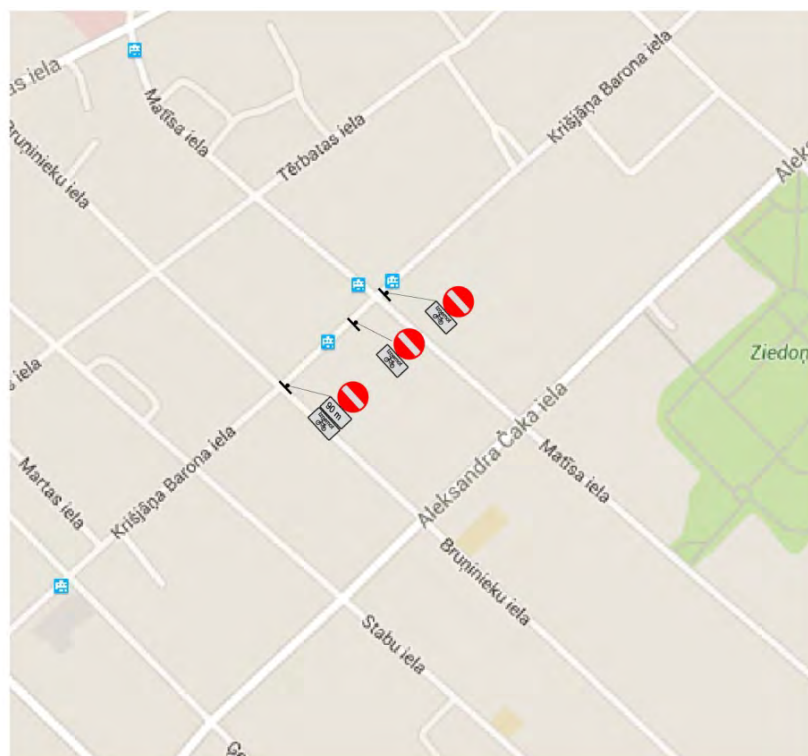


Attēls Nr.5 Krišjāņa Barona ielas un Matīsa ielas krustojums

Pie šāda brauktuves izkārtojuma autovadītājs faktiski tiek "saspiests" starp sabiedrisko transportu un velobraucējiem, lai gan reālais cietējs šajā situācijā visticamāk būs velobraucējs, jo autovadītājs centīsies izvairīties no sadursmes un izmantos visu rekomendējošo velojoslu (skatīt attēlu Nr.6).



Attēls Nr.6 Fotoattēls no Krišjāņa Barona ielas un Matīsa ielas krustojums



Attēls.Nr.7. Satiksme ierobežojošais posms

Lai izvairītos no konfliktpunkta, kurā iesaistīti sabiedriskais transports, autovadītājs un velosipēdists, ierosinām veikt posma slēgšanu Brīvības ielas virzienā:

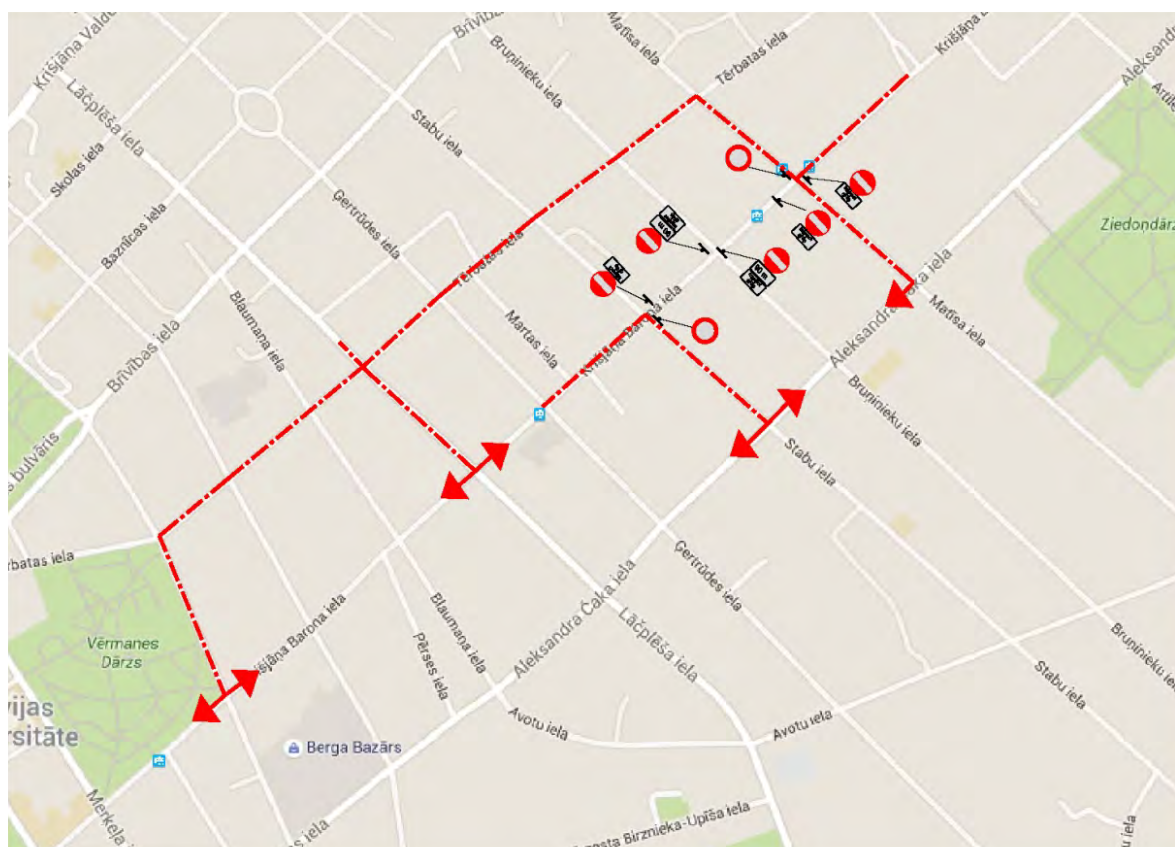
- posms no Kr. Barona ielas 78a nama līdz Matīsa ielai
- no Matīsa ielas līdz Lielgabala ielai. (skatīt attēlu Nr.7).

Šāda satiksmes organizācijas izveide ievērojami samazinās satiksmes intensitāti ierobežotajā posmā, taču tajā pašā laikā neierobežos piebraukšanu dzīvojamām mājām vai kravas piegādi veikaliem. Ierobežoto posmu darbības princips galvenokārt paredz, ka autovadītājiem pirms ierobežotajiem posmiem jānogriežas pa labi vai kreisi un jāapbrauc posms pa paralēlām ielām. Autobraucējiem uzreiz pēc posma slēgšanas ieteicams iepazīties ar projektā piedāvātajiem apbraucamajiem ceļiem, tāpat svarīgi šī projekta Pasūtītājam (Rīgas domes Satiksmes departamentam) pirms izmaiņu ieviešanas informēt autovadītājus par plānotajām izmaiņām un piedāvātajiem apbraucamajiem ceļiem (skatīt attēlu Nr.8).

Detalizētu satiksmes organizāciju Krišjāņa Barona ielas posmam skatīt Rasējumā SO-1.

Lai saglabātu piebraukšanas iespējas zemes īpašniekiem un piegādes transportam satiksme posmā no Stabu ielas līdz Blaumaņa ielai Brīvības ielas virzienā un posmā no Matīsa ielas līdz Blaumaņa ielai Aspazijas bulvāra virzienā, plānots uzstādīt aizlieguma zīmes Nr. 302 „Braukt aizliegts”. Posmā no Blaumaņa ielas līdz Stabu ielai virzienā uz centru paredzēts aizliegt caurbraukšanas iespēju, posma galā uzstādot ceļa zīmi Nr. 301 "Iebraukt aizliegts".

Šajā posmu slēgšanas scenārijā ir apbraucamo ceļu nodrošināšanas iespējas, piemēram, izmantojot Matīsa ielu, Tērbatas ielu, vai, ja gala mērķis atrodas Brīvības ielas virzienā, tad Stabu iela, Aleksandra Čaka iela, skatīt attēlu Nr.10. Apbraucamā ceļa maršrutā Krišjāņa Barona un Stabu ielas, Krišjāņa Barona un Bruņinieku ielas, Stabu un Aleksandra Čaka ielas, Aleksandra Čaka un Matīsa ielas, Bruņinieku un Tērbatas ielas, Tērbatas un Matīsa ielas, Krišjāņa Barona un Matīsa ielas, Krišjāņa Barona un Elizabetes ielas, Tērbatas un Matīsa ielas, Tērbatas un Bruņinieku ielas, Tērbatas un Stabu ielas, Tērbatas un Ģertrūdes ielas, Tērbatas un Lāčplēša ielas, Tērbatas un Blaumaņa ielas, Tērbatas un Elizabetes ielas krustojumos, ieteicams koriģēt luksoforu signālpārus atbilstoši jaunajām satiksmes plūsmām un intensitātēm, nodrošinot ilgāku zaļās gaismas signālu plūsmām uz apbraucamo ceļu.



Attēls.Nr.10. Alternatīvie apbraucamie maršruti

Šādas satiksmes organizācijas izmaiņas samazinās vieglo un kravas transportlīdzekļu satiksmes intensitāti un tranzīta kustību Krišjāņa Barona ielā, kā arī uzlabos velobraucēju pārvietošanās komfortu, bet galvenokārt nepieļaus konfliktpunkta veidošanos Matīsa un Krišjāņa Barona ielas krustojumā.

Pirms satiksmes organizācijas izmaiņu ieviešanas, ieteicams pirms slēdzamajiem posmiem uzstādīt informācijas plakātus ar skaidrojumu par satiksmes ierobežojumiem.

Nemot vērā, ka Rīgas dome 2016. un 2017. gadā plāno veikt ielas seguma atjaunošanas darbus Brīvības ielā, Lāčplēša ielā, kas pēc savas funkcijas ir maģistrālās ielas, tad satiksmes organizācijas izmaiņas Krišjāņa Barona ielā ieteicams ieviest pēc augstāk minēto ielu rekonstrukcijas darbu pabeigšanas, t.i. ne ātrāk kā 2017. gadā.

Detalizētu satiksmes organizācijas risinājumus skatīt pielikumā pievienotos rasējumos.

Sastādīja:

J.Vasaraudzis

Pārbaudīja:

O.Koemecs