

GADAGRĀMATA 2009



RDSD gadagrāmata 2009

Izdevējs: Rīgas domes Satiksmes departaments
Redakcija, maketa salikums un druka: SIA MicroDot

Rīga, 2009

Saturs

N. Zaharovs. Krīze neaptur darbu	2
E. Strods. 2009. gads – aktīva darba laiks	3
Rīgas pašvaldības budžets	
Satiksmes departamentam	4
Satiksmes intensitāte	5
Satiksmes drošība	6
Gājēju pārejas un luksofori.....	6
Pilnveidota satiksmes organizācija	
Dzirnavu un Skolas ielu krustojumā	8
Vienības gatvē –	
atsevišķa josla kreisajam pagriezienam.....	8
Drošības barjeras	8
Ātrumvaļņi	8
Ieņķu dzīvojamās zonas.....	9
Satiksmes drošības uzlabošanas rezultāti.....	10
Dienvīdņu tilta maģistrālie pievedceļi	11
Slāvu maģistrālais transporta mezgls	11
Zemgales virziena maģistrālais	
transporta mezgls	14
Austrumu maģistrāle	16
Tilts pār Juglas kanālu Brīvības gatvē.....	18
Gājēju pārvads pār Kārļa Ulmaņa gatvi	
pie Beberbeķu ielas	19
Juglas ielas turpinājums	
no Biķernieku ielas līdz Lubānas ielai	20
Lietus ūdens kanalizācijas sistēmas	
izbūve un remonts	21
Ielu seguma atjaunošana.....	22
Gada jaunumi satiksmes organizācijā	24
Trolejbuss – pa tramvaja sliežu ceļiem.....	24
Martas ielā – vienvirziena kustība	24
Lielirbes ielā – 50 kilometri stundā	25
Satiksme Vecrīgā	25
Uz tilta pār Mīlgrāvi –	
maiņvirziena satiksmes josla	26
Atvieglota kravu transporta satiksme	27
Sabiedriskā transporta joslas	28
Uzlabota satiksmes plūsma Gogoļa	
un Lāčplēša ielu krustojumā	29
Rīga – ceļā uz velosipēdistiem draudzīgu pilsētu	30
Velotransporta attīstība Rīgā.....	30
Eiropas Mobilitātes nedēļa arī Rīgā	30
Velosipēdistu atbalstam	30
Veloceliņu būvniecība	32





Krīze neaptur darbu

Nikolajs Zaharovs,

Rīgas domes Satiksmes un transporta lietu komitejas priekšsēdētājs

2009. gads nebija vienkāršs, un tas bija jo labāk redzams un jūtams tiem, kas atbildīgi par satiksmes organizēšanu Latvijas galvaspilsētā. Lielā mērā krīzes ietekmē dažas iepriekšējo gadu problēmas ir zudušas – piemēram, būtiski mazinājušies satiksmes sastrēgumi, pazeminājušās būvdarbu izmaksas, mazāk līdzekļu nepieciešams ielu uzturēšanai, satiksme Vecpilsētā vairāk vai mazāk stabilizējusies.

Taču tas nenozīmē, ka mums būtu jāsež un jāprieccājas. Krīze beigsies, un šim brīdim rūpīgi jāgatavojas. Tagad mums ir varens sabiedrotais – jauna pieredze. Satiksmes departaments gan allaž ir izcēlies ar to, ka cenšas strādāt maksimāli racionāli. Par to liecina kaut vai Eiropas fondu līdzfinansējums, kura apgūšanā tieši Satiksmes departaments ir bijis čaklākais un veiksmīgākais Rīgas pašvaldībā.

Valsts ekonomiskās grūtības varbūt nedaudz piebremzējušas, taču nav apturējušas tādu svarīgu projektu kā Dienvidu tilta maģistrālo pievedceļu izbūvi. Nupat satiksmei tika atklāts jaunais dzelzceļa pārvads Slāvu ielā un trešā līmeņa estakāde uz Lubānas ielu. Pietiekami raiti rit būvdarbi arī Daugavas kreisajā krastā. Turpinās Austrumu maģistrāles izbūves darbi Gustava Zemgala gatvē un Gaujas ielā. 2009. gadā tika atklāts sen gaidītais gājēju tilts pāri Kārļa Ulmaņa gatvei pie Beberbeķu ielas. Nav apstājušies arī mazāki, bet ne mazsvarīgāki darbi: ielu seguma remonts, tramvaju un trolejbusu līniju pārbūve, drošības barjeru uzstādīšana u. tml. Par to ir liels prieks, jo tas nozīmē ne tikai labāku satiksmi un ērtības rīdiniekiem, bet arī darba vietas, investīcijas, nodokļus pilsētai.

Galvenais šobrīd ir tas, ka Satiksmes departaments ir pierādījis: arī pavisam spiedīgos apstākļos ir iespējams strādāt, turklāt sekmīgi. Esmu pārliecināts, ka arī nākamais gads būs vismaz tikpat darbīgs, radošs un veiksmīgs.

2009. gads – aktīva darba laiks



Edgars Strods,
Rīgas domes Satiksmes departamenta direktors

Neraugoties uz ekonomiskās aktivitātes samazināšanos un taupības režīmu, 2009. gads Satiksmes departamentam bijis aktīvs un darba pilns. Ekonomiskās krīzes iespaidā budžets Satiksmes departamenta programmu realizācijai 2009. gadā bija par 48 % mazāks nekā 2008. gadā. Vienlaikus krīze ir nesusi līdzīgi arī būvdarbu cenu samazināšanos transporta būvju nozarē. Mēs darījām visu iespējamo, lai finansējuma samazinājums neskartu satiksmes drošību un lai varētu arī sildīt ekonomiku, turpinot investīciju projektu realizāciju.

Finanšu līdzekļu samazinājums 2009. gadā skāra Satiksmes departamenta darbības nodrošināšanu, rajona nozīmes ielu uzturēšanas darbus un ielu rekonstrukciju. Lai gan samazinātā finansējuma dēļ nācās samazināt Gustava Zemgala gatves un Gaujas ielas divu līmeņu šķērsojuma un Zemgales maģistrālā transporta mezgla būvdarbu apjomu, tomēr būvdarbi turpinājās. Turpinājām arī Slāvu maģistrālā transporta mezgla būvniecību, pabeidzām gājēju pārvada izbūvi Kārļa Ulmaņa gatvē pie Beberbeķu ielas, paplašinājām tiltu pār Juglas ezera kanālu Brīvības gatvē, sākām Juglas ielas turpinājuma izbūvi līdz Biķernieku ielai, uzklājām jaunu asfaltbetona segumu 26 Rīgas ielām.

2009. gadā daudz paveikts arī satiksmes drošības jomā. Ieviestas satiksmes organizācijas izmaiņu un satiksmes intensitātes samazināšanās rezultātā ceļu satiksmes negadījumu skaits un arī bojā gājušo skaits Rīgā arvien samazinās. Liels prieks ir arī par salīdzinoši straujo veloceļu tīkla attīstību – 2009. gadā veloceļiem Rīgā ir par diviem veloceļiem vairāk un uzsākta vēl divu veloceļu būvniecība.

Skaidrs, ka arī 2010. gads finanšu resursu ziņā būs grūts un nevarēsīm realizēt visu, ko mēs gribētu un kas iedzīvotājiem ir nepieciešams. Taču ir arī skaidrs, ka pēc ekonomikas atslābuma nāks izaugsme, līdzīgi nesot automašīnu skaita pieaugumu pilsētā. Tāpēc mums ir jābūt tam gataviem un jādara viss iespējamais, lai arī ierobežota budžeta apstākļos novārtā nepaliktu satiksmes drošība, veloceļu attīstība un centra apvedceļu izbūve. Šajā ziņā Satiksmes departamenta kolektīvs ir gatavs maksimāli izmantot Eiropas Savienības struktūrfondu sniegtās iespējas un realizēt gan Rīgai, gan visai Latvijas ekonomikai svarīgus satiksmes projektus.



Rīgas pašvaldības budžets Satiksmes departamentam

Rīgas domes Satiksmes departaments tiek finansēts no Rīgas pilsētas pašvaldības pamatbudžeta un Rīgas pilsētas pašvaldības speciālā budžeta līdzekļiem. Lēmumu par finansējuma piešķiršanu Satiksmes departamenta programmu realizācijai katru gadu pieņem Rīgas domes deputāti.

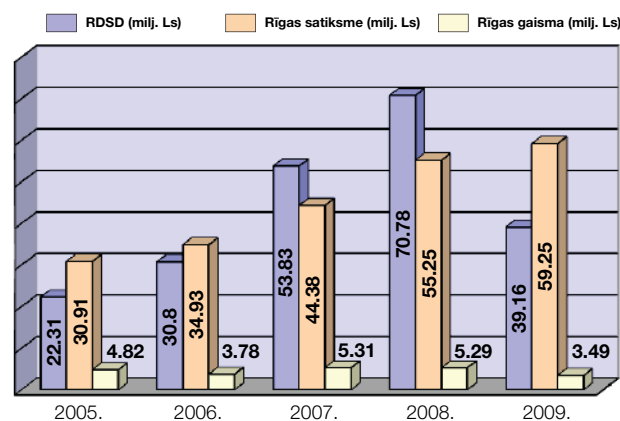
No 2005. līdz 2008. gadam Satiksmes departamentam tika piešķirts pieaugošs finansējums, kas ļāva plānot nepieciešamos remontdarbus trīs gadu periodam uz priekšu un tos realizēt. Līdz ar ekonomikas krīzi valstī, kas skārusi arī Rīgas pašvaldības budžetu, 2009. gadā Satiksmes departamenta pārziņā esošajiem darbu veidiem budžets ir samazināts par 45 procentiem, salīdzinot ar 2008. gadu, t.i., gandrīz 2006. gada līmenī. Tomēr darbi turpinās.

Runājot par satiksmes infrastruktūras uzturēšanas un uzlabošanas finansējuma avotiem, 2009. gadā galvaspilsētai no valsts mērķdotācijas pašvaldības autoceļiem finansējums ir par 9,2 miljoniem latu mazāks nekā 2008. gadā. Ja 2008. gadā valsts mērķdotācija Rīgai bija 15,3 miljoni latu, tad 2009. gadā – 6,1 miljons latu. Finansējuma samazinājums attiecas arī uz satiksmes infrastruktūras uzturēšanas programmām. Ja 2008. gadā tas bija 16,7 miljoni latu, tad 2009. gadā – 11,6 miljoni latu. Savukārt finansējums investīciju programmā kopā ar Eiropas Savienības fondu līdzfinansējumu Rīgā 2008. gadā bija 32,7 miljoni latu, 2009. gadā tas ir 19,8 miljoni latu.

Lai satiksmes drošībai pilsētas maģistrālo ielu, ceļa zīmju, luksoforu un ceļa horizontālo apzīmējumu uzturēšanu saglabātu 2008. gada līmenī un lai tas

nepasliktinātos, finansējuma samazinājums pamatā skar rajona nozīmes ielu uzturēšanu. Tāpat finansējuma samazinājums skar arī ielu rekonstrukciju un seguma periodiskās atjaunošanas darbus. Taču vienlaikus ar ekonomikas krīzi līdzī nākošā būvniecības cenu pazemināšanās transporta nozarē ir radījusi iespēju 2009. gadā ielu seguma periodiskās atjaunošanas darbus Rīgā veikt mazliet lielākā apmērā nekā 2008. gadā.

Rīgas pašvaldības budžets satiksmes jomai.



RDS finansējums 2008. un 2009. gadā.

Finansējuma veids	2008. gads (milj. Ls)	2009. gads (milj. Ls)
Valsts mērķdotācija pašvaldības autoceļiem	15,3	6,1
Uzturēšanas programmām (ielu, tiltu, ceļazīmju, luksoforu u.c. uzturēšanai)	16,7	11,6
Investīciju programma kopā ar ES fondu līdzfinansējumu	32,7	19,8



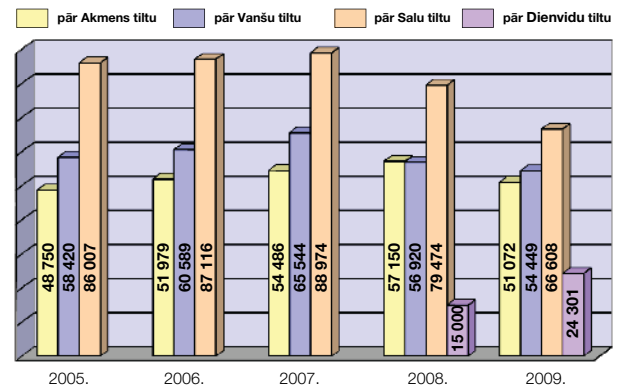
Satiksmes intensitāte

Dati par satiksmes intensitāti uz valsts galveno autoceļu ievadiem Rīgā un uz Rīgas tiltiem pār Daugavu liecina, ka 2009. gadā ir turpinājusies tendence transportlīdzekļu satiksmes intensitātei samazināties. Šāda tendence bija vērojama jau 2008. gadā. Ja laika posmā no 2005. gada līdz 2007. gadam satiksmes intensitāte Rīgā strauji paaugstinājās, tad kopš 2008. gada tā samazinās. Šāda tendence pamatā ir skaidrojama ar ekonomiskās aktivitātes samazināšanos valstī. Tajā pašā laikā Ceļu satiksmes drošības direkcijas dati liecina, ka valstī kopumā uz 2008. gada 1. janvāri bija reģistrēti 1 168 756 transportlīdzekļi, bet uz 2009. gada 1. janvāri – 1 206 928 transportlīdzekļi, kas ir par 3,2 procentiem vairāk nekā pirms gada. Rīgā uz 2008. gada 1. janvāri bija reģistrēti 366 880 transportlīdzekļi, bet uz 2009. gada 1. janvāri bija

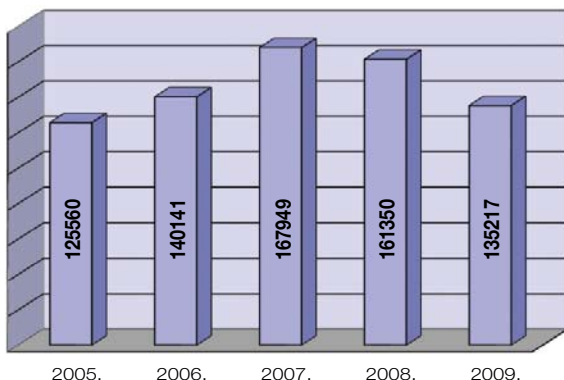
reģistrēti 372 571 transportlīdzeklis, kas ir par 1,5 procentiem vairāk.

Uz 2009. gada 1. janvāri Rīgā bija reģistrēti 30,87% no valstī reģistrēto transportlīdzekļu kopskaita. Salīdzinoši 2008. gadā tie bija 31,39 % no kopskaita.

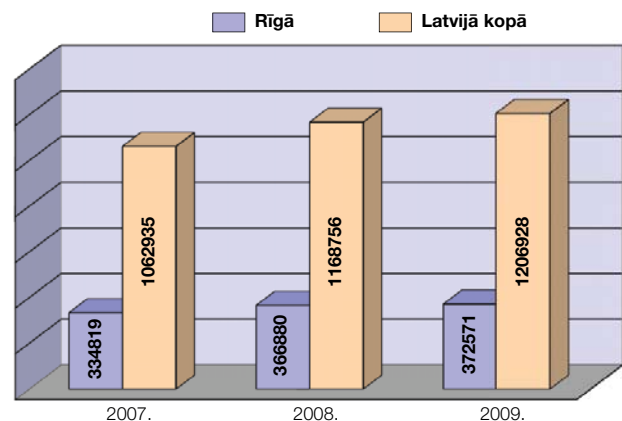
Vidējā diennakts satiksmes intensitāte pār Daugavas tiltiem Rīgā (RDSD dati).



Rīgā iebraucošā un izbraucošā transporta vidējā diennakts satiksmes intensitāte uz valsts galvenajiem autoceļiem (VAS Latvijas valsts ceļi dati).



Reģistrēto transportlīdzekļu daudzums attiecīgā gada sākumā (CSDD dati).





Jaunā gājēju pāreja 11. novembra krastmalā.

Satiksmes drošība

Satiksmes drošību visvairāk ietekmē satiksmes dalībnieku braukšanas kultūra, transporta līdzekļu tehniskais stāvoklis un ceļa apstākļi (satiksmes organizācijas līdzekļi, ceļa seguma stāvoklis, klimatiskie apstākļi, apgaismojums). Rīgas domes Satiksmes departamenta izdotajā stratēģiskajā dokumentā *Rīgas pilsētas satiksmes drošības Baltā grāmata 2005.–2009. gadam* departamenta mērķis laika posmā līdz 2009. gadam, salīdzinot ar 1999.–2004. gada vidējiem rādītājiem, bija:

- samazināt kopējo bojāgājušo skaitu par 20 %;
- samazināt cietušo un bojāgājušo bērnu skaitu par 20 %;
- samazināt cietušo skaitu ceļu satiksmes negadījumos par 5 %.

Šo mērķu sasniegšanai *Baltajā grāmatā* izvirzīto pamatuzdevumu skaitā ietilpst gan jaunu regulējamo gājēju pāreju izveidošana, gan gājēju drošības barjeru uzstādīšana, redzamības pilnveidošana pie gājēju pārejām, ceļu infrastruktūras piemērošana cilvēkiem ar pārvietošanās traucējumiem, velosliņu izveidošana, gan satiksmes mezglu pilnveidošana drošības uzlabošanai u.c.

Gājēju pārejas un luksofori

Lai uzlabotu satiksmes drošību, 2009. gadā Rīgā ir izbūvēti jauni luksofori 14 vietās, tajā skaitā izbūvētas regulējamas gājēju pārejas.

1. Regulējama gājēju pāreja 11. novembra krastmalā pie Poļu gātes.

Nemot vērā intensīvo gājēju plūsmu pār 11. novembra krastmalu, gājēju pārejas zonu bija nepieciešams uzskatāmi atdalīt no transportlīdzekļu brauktuves. Gājēju pāreja ir aprīkota ar zaļā luksofora signāla izsaukuma pogu un neredzīgiem gājējiem paredzētu skaņas iekārtu.

2. Luksoforu izbūve Krišjāņa Barona un Ērgļu ielu krustojumā.

Tas palīdz tuvējo mācību iestāžu skolēniem droši šķērsot Krišjāņa Barona ielu. Krustojuma rekonstrukcijas ietvaros Ērgļu ielā no Aleksandra Čaka ielas līdz Krišjāņa Barona ielai ir noteikta vienvirziena satiksme.

3. Regulējama gājēju pāreja Gaujas ielā pie nama nr. 23.

4. Regulējama gājēju pāreja Viestura prospektā pie nama nr. 57.

5. Luksofori Dzelzavas un Ulbrokas ielu krustojumā.

Luksofori bija nepieciešami, jo abām minētajām ielām ir divas braukšanas joslas katrā virzienā un krustojuma teritorija ir pārāk plaša, lai transportlīdzekļu vadītāji pēc kreisā pagrieziena veikšanas šādā neregulējamā krustojumā varētu ātri iekļauties satiksmes plūsmā. Līdz ar luksoforu izbūvi kreisā pagrieziena manevrs ir kļuvis drošs.

6. Regulējama gājēju pāreja Augusta Deglava ielā pie Baltinavas ielas.



Luksofori Dzelzavas un Ulbrokas ielu krustojumā.

Lai kājāmgājēji droši nokļūtu līdz sabiedriskā transporta pieturvietām, tika ierīkota regulējama gājēju pāreja.

7. Luksoforu izbūve Bauskas un Bukaišu ielu krustojumā.

Pēc Dienvidu tilta atklāšanas šajā krustojumā ievērojami paaugstinājās satiksmes intensitāte. Tāpēc satiksmes drošībai krustojumā izbūvēti luksofori. Tādējādi gājējiem ir nodrošināta iespēja droši šķērsot krustojumu līdz sabiedriskā transporta pieturvietai, bet transportlīdzekļiem ir iespēja droši veikt kreiso pagrieziena no Bauskas ielas uz Bukaišu ielu.

8. Regulējama gājēju pāreja Salaspils ielā pie Slāvu ielas pārvada pār dzelzceļu.

Lai paaugstinātu gājēju drošību, kā arī sabalansētu gājēju un transportlīdzekļu satiksmi, Salaspils ielā pie Slāvu pārvada izbūvēta ar luksoforiem regulējama gājēju pāreja. Šie gājēju pārejas luksofori aprīkoti ar zaļā signāla izsaukuma pogu. Tādējādi transportlīdzekļiem sarkanais luksofora signāls ieslēdzas tikai tādā gadījumā, ja ielu šķērso gājēji.

9. Luksoforu izbūve Tēriņu un Bramberģes ielu krustojumā.

Pēc luksoforu izbūves transportlīdzekļu vadītājiem šo krustojumu ir drošāk šķērsot, kā arī kājāmgājēji droši var nokļūt līdz sabiedriskā transporta pieturvietām. Pa Tēriņu ielu ir intensīva transportlīdzekļu satiksme, kas iebruc Rīgā no Mārupes virziena. Pirms luksoforu iz-

būves pa Bramberģes ielu braucošajiem bija ļoti problemātiski nogriezties uz Tēriņu ielu. Līdz ar luksoforu izbūvi pa Bramberģes ielu braucošie transportlīdzekļi var iekļauties Tēriņu ielas satiksmes plūsmā.

10. Luksoforu izbūve Tēriņu un Cēres ielu krustojumā.

Tēriņu un Cēres ielu krustojumā luksofori izbūvēti, lai pa Cēres ielu braucošie transportlīdzekļi varētu labāk iekļauties Tēriņu ielas satiksmes plūsmā.

11. Luksoforu izbūve Kokneses un Meža prospektu krustojumā.

Lai paaugstinātu gājēju drošību, dodoties Rīgas Nacionālā Zooloģiskā dārza virzienā un no tā, luksofori izbūvēti arī Kokneses un Meža prospektu krustojumā. Tāpat ar mērķi uzlabot krustojuma pārredzamību Meža prospektā ir pārcelta sabiedriskā transporta pieturvietas, bet uz konsoles ir izvietoti dublējoši luksofori.

12. Luksoforu izbūve Juglas un Malienas ielu krustojumā.

Pēc Brīvības gatves un Juglas ielas divu līmeņu šķērsojuma atklāšanas strauji palielinājās satiksmes intensitāte pa Juglas ielu. Lai pa Malienas ielu braucošie transportlīdzekļi varētu iekļauties Juglas ielas satiksmes plūsmā, šo ielu krustojumā izbūvēti luksofori.



Uz tilta pār Mīlgrāvi ierīkota maiņvirziena satiksmes josla.

13. Maiņvirziena satiksmes joslas luksofori izbūvēti uz tilta pār Mīlgrāvi.

Satiksmes caurlaides spēju palielināšanai uz tilta pār Mīlgrāvi ierīkota maiņvirziena josla ar tai paredzētiem maiņvirziena joslas luksoforiem. Uz šī tilta satiksmes plūsma no rīta un vakarā ir izteikti asimetriska: no rīta lielākā daļa transportlīdzekļu dodas virzienā uz centru, bet vakarā – no centra. Tādējādi ar maiņvirziena joslas

palīdzību dažādos diennakts laikos iespējams palielināt tilta caurlaides spēju tam virzienam, kurp dodas lielākā daļa satiksmes dalībnieku.

14. Regulējama gājēju pāreja Parādes ielā pie nama nr. 5 – Rīgas Daugavgrīvas vidusskolas.

Šie gājēju pārejas luksofori aprīkoti ar zaļā signāla izsaukuma pogu. Tādējādi transportlīdzekļiem sarkanais luksofora signāls ieslēdzas tikai tādā gadījumā, ja ielu šķērso gājēji. Luksofori izbūvēti skolēnu drošības paaugstināšanai.

Pilnveidota satiksmes organizācija Dzirnavu un Skolas ielu krustojumā

Lai paaugstinātu satiksmes drošību Dzirnavu un Skolas ielu krustojumā, Skolas ielā uzklāta papildus stoplīnija ar ceļa apzīmējumu *STOP*, kas informē autovadītājus par tuvošanos ceļa zīmei *Neapstājoties tālāk braukt aizliegts*. Lai pievērstu pastiprinātu transportlīdzekļu vadītāju uzmanību ceļa zīmēm *Neapstājoties tālāk braukt aizliegts*, tās uzstādītas ar kontrastu veidojošu citrondzeltenu apmali. Savukārt Dzirnavu ielā pirms Skolas ielas noteikts maksimālais braukšanas ātrums 40 km/h, lai pie ierobežotā redzamības brīvlauka autovadītājs nepieciešamības gadījumā spētu apstāties un nenotītu sadursme.

Satiksmes drošības paaugstināšanai Dzirnavu ielas un Skolas ielas krustojumā Satiksmes departaments ir paredzējis arī luksoforu izbūvi. Luksoforu objekta projektēšanas un būvniecības realizācija būs atkarīga no tā, kad šim mērķim pašvaldības budžetā tiks piešķirts nepieciešamais finansējums.

Vienības gatvē – atsevišķa josla kreisajam pagriezienam

Lai mazinātu konfliktsituāciju veidošanos, transportlīdzekļu vadītājiem mainot braukšanas joslas, Vienības gatvē virzienā uz pilsētas robežu pirms krustojuma ar Ozolciema ielu kreisā braukšanas josla atvēlēta tikai kreisā pagriežiena manevram, bet labā braukšanas josla – virzienam taisni pilsētas robežas virzienā. Tādējādi transportlīdzekļu vadītāji, kuri vēlas veikt kreisā pagriežiena manevru uz Ozolciema ielu, jau laikus var ieņemt iecerētajam braukšanas virzienam paredzēto braukšanas joslu, nekavējot aizsevis tos transportlīdzekļus, kas dodas taisni pilsētas robežas virzienā.



2009. gadā uzstādītās gājēju drošības barjeras A. Saharova ielā.

Drošības barjeras

Ceļu **drošības barjeras** ir būtiskas satiksmes drošības paaugstināšanai. Tās norobežo pretējās braukšanas joslas, lai autotransports neiebrauktu pretējā joslā un tādējādi neradītu avārijas situācijas, kā arī, lai avārijas gadījumā aizsargātu negadījumā iesaistīto veselību un mazinātu transportlīdzekļa triecienu.

2009. gadā ceļu drošības barjeras uzstādītas 9164 metru garumā.

Lai gājēji nešķērsotu ielas vietās, kur to darīt ir bīstami, Rīgā 2009. gadā uzstādītas jaunas gājēju drošības barjeras 5382 metru garumā.

Ātrumvaļņi

Katram karstgalvim, kurš pārsniedz pieļaujamo braukšanas ātrumu, policistu klāt nepieliksi. Tāpēc nepieciešami arī risinājumi, kas vienkārši liek piebremzēt karstgalvīgiem šoferiem. Šādi risinājumi satiksmes drošības paaugstināšanai ir ātrumvaļņi. **Ātrumvaļņi** ir paaugstinājumi uz ielas (ceļa) brauktuves, kas izveidoti, lai liktu autovadītājam samazināt braukšanas ātrumu atbilstoši ceļa zīmēs noteiktajam.

2009. gadā pēc Satiksmes departamenta pasūtījuma Rīgā izbūvēti ātrumvaļņi 23 vietās:

1. Augusta Dombrovska ielā pie nama nr. 9c, pie Rīgas 161. pirmsskolas izglītības iestādes.



2. Aviācijas ielā pie nama nr. 15, pie Rīgas 62. vidusskolas.
3. Āzenes ielā pie nama nr. 22a, pie Rīgas Tehniskās universitātes.
4. Čiekurkalna 5. šķērslīnijā pie nama nr. 30, pie dzīvojamām ēkām.
5. Eduarda Smiļģa ielā pie nama nr. 43, pie Rīgas Friča Brīvzemnieka pamatskolas.
6. Eduarda Smiļģa ielā pie nama nr. 48, pie Rīgas Friča Brīvzemnieka pamatskolas.
7. Ernestīnes ielā pie nama nr. 11, pie Rīgas Āgenskalna Valsts ģimnāzijas.
8. Ernestīnes ielā pie nama nr. 19, pie Rīgas 53. vidusskolas.
9. Induļa ielā pie nama nr. 4, pie Rīgas 74. vidusskolas.



2009. gadā Āzenes ielā uzbūvētais ātrumvalnis.

10. Induļa ielā pie nama nr. 7, pie Rīgas 74. vidusskolas.
11. Kaņiera ielā pie nama nr. 13, pie medicīnas iestādes Bērnu veselības centrs *Ķengarags*.
12. Kartupeļu ielā pirms krustojuma ar Valdeķu ielu, pie Rīgas Pārdaugavas pamatskolas.
13. Katoļu ielā pirms krustojuma ar Jēkabpils ielu, pie bērnu izglītības iestādes.
14. Klijāņu ielā pie nama nr. 7, pie Veselības inspekcijas.
15. Klijāņu ielā pie nama nr. 17, pie Rīgas 79. pirmskolas izglītības iestādes.
16. Kuldfiģas ielā pie nama nr. 9a, pie Rīgas Pārdaugavas profesionālās vidusskolas.
17. Ķengaraga ielā pie nama nr. 3., k.1, pie Ugunsdrošības un civilās aizsardzības koledžas.
18. Lenču ielā pie nama nr. 1, pie Rīgas 10. vidusskolas.
19. Lutriņu ielā pirms krustojuma ar Ugāles ielu, pie dzīvojamās zonas
20. Olgas ielā pie nama nr. 5, pie Rīgas Āgenskalna Valsts ģimnāzijas.
21. Pāles ielā pie nama nr. 9, pie Rīgas 16. vidusskolas.
22. Pāles ielā pie Juglas ielas nama nr. 14a, pie bērnu un jaunatnes sporta skolas *Jugla*.
23. Vesetas ielā pie nama nr. 11, pie Rīgas 213. pirmskolas izglītības iestādes.

Ierīko dzīvojamās zonas

Pēc Satiksmes departamenta pasūtījuma 2009. gadā Rīgā ir ierīkotas 10 dzīvojamās zonas. Tās ir būtiskas gājēju satiksmes drošības paaugstināšanai, lai iedzīvotāji varētu droši piekļūt pie dzīvojamām mājām. Īpaši svarīgi tās ir ierīkot vietās, kur ir šauras rajona nozīmes ielas bez gājēju ietvēm. Saskaņā ar Ceļu satiksmes noteikumiem dzīvojamā zonā gājējiem un velosipēdu vadītājiem ir priekšroka un atļauts pārvietoties pa brauktuvi visā tās platumā, taču aizliegts nepamatoti traucēt citu transportlīdzekļu braukšanu. Savukārt transportlīdzekļu braukšanas ātrums nedrīkst pārsniegt 20 km/h. Transportlīdzekļu stāvēšana dzīvojamās zonās atļauta tikai speciāli paredzētās vietās, bet, ja to nav vai ja tās ir aizņemtas, transportlīdzekļu stāvēšana atļauta tikai vietās, kur tas netraucē gājēju pārvietošanos vai citu transportlīdzekļu braukšanu. Tāpat dzīvojamās zonās transportlīdzekļiem ar iedarbinātu motoru aizliegts stāvēt ilgāk par piecām minūtēm. Izbraucot no dzīvojamās zonas, transportlīdzekļa vadītājam jādod ceļš citiem satiksmes dalībniekiem.

Satiksmes drošības uzlabošanas rezultāti

Noslēdzoties 2009. gadam, beidzas arī laika periods, kurā veicamie darbi satiksmes drošības paaugstināšanai ir noteikti stratēģiskajā dokumentā *Rīgas pilsētas satiksmes drošības Baltā grāmata 2005.–2009.* Līdz ar to ir pienācis laiks arī izvērtēt padarītā rezultātus, uzstādīt jaunus mērķus un plānot turpmākajos gados veicamos darbus.

Atskatoties uz satiksmes drošības datiem laika periodā no 2005. līdz 2009. gadam, ir redzams, ka Satiksmes departamentam ir izdevies sasniegt *Baltajā grāmata* izvirzīto mērķi – samazināt ceļu satiksmes negadījumos kopējo cietušo un bojāgājušo skaitu, kā arī cietušo un bojāgājušo bērnu skaitu.

Baltajā grāmata 2005.–2009. izvirzītie mērķi un rezultāti.

Mērķis līdz 2009. gadam, salīdzinot ar 1999.–2004. gada vidējiem rādītājiem	Vidējie rādītāji periodā no 1999.–2004. gadam	Vidējie rādītāji periodā no 2005.–2008. gadam	Samazinājums
Samazināt kopējo bojā gājušo skaitu par 20 %	88	66	25 %
Samazināt cietušo un bojā gājušo bērnu skaitu par 20 %	260	196	25 %
Samazināt cietušo skaitu ceļu satiksmes negadījumos par 5 %	2235	2133	5 %

Arī turpmāk Satiksmes departamenta mērķis būs turpināt ceļu satiksmes drošības paaugstināšanu pilsētā, uzlabot ielu infrastruktūru, īpašu uzmanību pievēršot mazaizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem – gājējiem un velosipēdistiem.

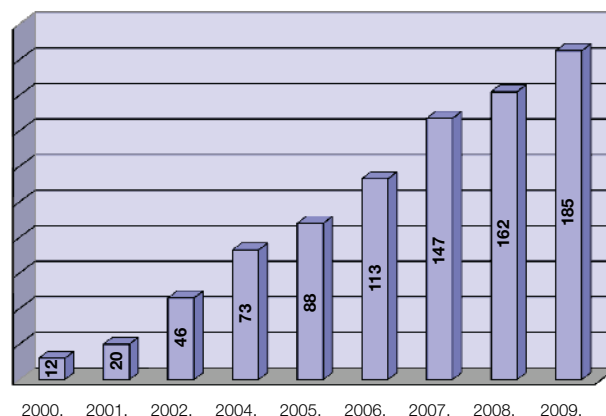
Nākamās piecgades satiksmes drošības stratēģiskajā dokumentā *Rīgas pilsētas satiksmes drošības Baltā grāmata 2010.–2015.* departaments ir izvirzījis mērķi **laika posmā līdz 2015. gadam, salīdzinot ar 2005.–2009. gada vidējiem rādītājiem, samazināt:**

- kopējo bojāgājušo skaitu par 5 %;
- cietušo un bojāgājušo bērnu skaitu par 10 %;
- cietušo skaitu ceļu satiksmes negadījumos par 10 %.

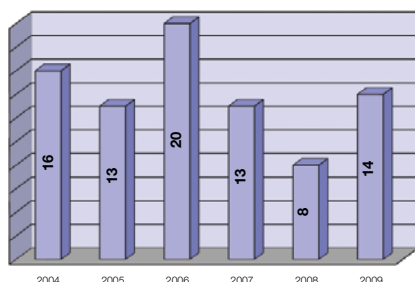
Papildu apgaismojuma izbūve pie gājēju pārejām 2009. gadā

1. Dunties ielā pie Vitolu ielas.
2. Jaunciema gatvē pie Rudzu ielas.
3. Prūšu ielā pie 224. pirmskolas izglītības iestādes.
4. Jūrmalas gatvē pie tirdzniecības centra *Krūza*.
5. Jaunciema gatvē pie Anniņmuizas bulvāra.
6. Jūrmalas gatvē pie Imantas 2. līnijas.
7. Mārupes ielā pie nama nr. 35.
8. Ezermalas ielā pie Sudraba Edžus ielas.
9. Vecāķu prospektā pie Emmas ielas.
10. Pētersalas ielā pie Ganību dambja pie tramvaja pieturvietas.

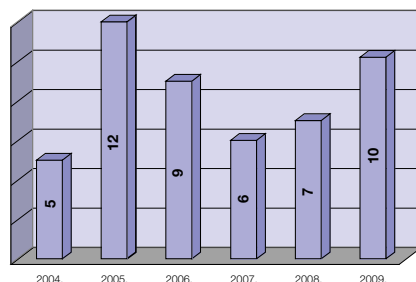
Ātrumvaļņu skaits Rīgā (summāri attiecīgajā gadā).



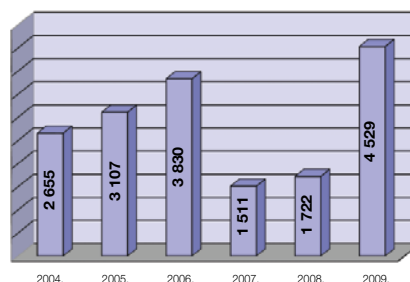
Luksoforu objektu izbūve Rīgā (kopumā 313).



Ar papildu apgaismojumu aprīkoto gājēju pāreju izbūve Rīgā (kopumā 46).



Attiecīgajā gadā uzstādīto gājēju drošības barjeru garums (m).





Slāvu maģistrālais transporta mezgls savieno Dienvidu tiltu ar Austrumu maģistrāli.

Dienvidu tilta maģistrālie pievedceļi

2008. gada 17. novembrī, dienu pirms Latvijas Republikas 90. gadu jubilejas, tika atklāts Dienvidu tilts un tā savienojumi ar Krasta ielu un Bauskas ielu. Taču, lai izveidotu pilnīgi drošu, videi draudzīgu un ērtu transporta sistēmu, Dienvidu tiltam abos Daugavas krastos ir paredzēts izbūvēt maģistrālos pievedceļus: Slāvu maģistrālo transporta mezglu Daugavas labajā krastā un Zemgales virziena maģistrālo transporta mezglu – upes kreisajā krastā. Tas ievērojami paplašinās un sakārtos pilsētas maģistrālo ielu tīklu, novirzīs galvenās tranzīta plūsmas un sniegs iespēju apbraukt pilsētas centru.

Slāvu maģistrālais transporta mezgls

(Dienvidu tilta otrā kārta)

2009. gadā – pabeigti nozīmīgi projekta posmi. Pilnīga būvniecības darbu pabeigšana plānota 2011. gadā.

2008. gada augustā uzsāktā Slāvu maģistrālā transporta mezgla būvniecība ir vēl nebijuša izmēra un sarežģītības infrastruktūras objekta būve Latvijā. Šeit darbi ir jāveic vienā no noslogotākajiem satiksmes mezgliem, nepārtraucot dzelzceļa un auto-transporta kustību.

Tāpēc vispirms tika uzbūvēts jauns pārvads ar četrām braukšanas joslām blakus vecajam Slāvu dzelzceļa pārvadam. To pabeidzot un sākot ekspluatāciju, veco pārvadu demontēs, lai tā vietā varētu sākt otra jauna pārvada būvniecību ar četrām braukšanas joslām. Tādējādi pēc pārbūves jaunais Slāvu dzelzceļa pārvads būs vairāk par divām reizēm platāks nekā iepriekš. Lai nodrošinātu raitu nobraukšanu un uzbraukšanu uz Dienvidu tiltu, tā pievadceļu trases un Krustpils, Lubānas un Piedrujas ielas šķērsojums tiek izbūvēts trijos līmeņos. Vietējo ielu pieslēgums tiks organizēts, izmantojot Slāvu ielas rotācijas apli. Savukārt otrajā un trešajā līmenī būs estakāde virzienā Piedrujas iela –





Slāvu maģistrālais transporta mezgls 2008., 2009. un 2011. gadā.

Krustpils iela un uzbrauktuve uz Slāvu dzelzceļa pārvada, kā arī Slāvu dzelzceļa pārvads – Lubānas iela un nobrauktuve uz Piedrujas ielas estakādi.

Līdz ar būvniecības darbu pabeigšanu 2011. gadā šis transporta mezgls kļūs par būtisku posmu savienojumā ar *Via Baltica* un plānoto Austrumu maģistrāli. Būvdarbus veic *A/s Transport Systems*.

2009. gadā pabeigtie projekta posmi

- Pabeigta jaunā Slāvu dzelzceļa pārvada labās puses metāla laiduma konstrukcijas uzbūvēšana un nolaišana uz pastāvīgajiem dzelzsbetona balstiem. Laiduma konstrukcijas kopējais svars sasniedz 900 tonnas, bet tās kopējais garums – 197 m. Metāla konstrukciju pakāpeniska bīdīšana no Slāvu rotācijas apļa puses Salaspils ielas virzienā tika veikta vairākas stundas dienā ar vidējo ātrumu pieci metri stundā. Tādējādi visa laiduma uzbūvēšanai bija nepieciešami divi mēneši.
- Līdz 2009. gada beigām uz pārvada konstrukcijas tika izveidota brauktuve ar četrām braukšanas joslām, kā arī gājēju un velosipēdistu ceļš, lai autotransporta, gājēju un riteņbraucēju satiksmi varētu organizēt pa jauno pārvada daļu.
- Izbūvēta viena trešā līmeņa estakāde uz Lubānas ielu, uzsākta gan otras trešā līmeņa estakādes, gan arī otrā līmeņa estakādes būvniecība.
- Izbūvētas gandrīz 90% no nepieciešamajām pazemes komunikācijām (gāzes apgādes tīkli, zemsprieguma elektrotīkli, vidējā sprieguma elektrotīkli, vājstrāvu tīkli, ūdensvads, sadzīves kanalizācija, lietus ūdens kanalizācija, siltumtīkli).
- Estakāžu balstu būvdarbu nodrošināšanai ir izveidoti vairāki pagaidu apbraucamie ceļi.
- Pabeigta Piedrujas ielas vienas puses pārbūve. Slāvu maģistrālā transporta mezgla būvprojektā šis ielas posms iecerēts kā vietējas nozīmes iela ar pieslēgumu Slāvu rotācijas aplim zemes līmenī, maģistrālo satiksmes plūsmu virzot pa estakādi virs Piedrujas ielas.

Skaitļi un fakti

(*A/s Transport Systems* un *RDSD*)

- Plānots, ka ielu, dzelzceļa pārvada, estakāžu, gājēju un velosipēdistu ceļu kopplatība būs vismaz 117 000 kvadrātmetri. Skaidrākam priekšstatam var teikt arī tā, ka šī platība ir līdzvērtīga aptuveni 29 futbola laukumiem.
- Būvniecības gaitā paredzēto inženierkomunikāciju rekonstrukcijas darbu kopējais garums ir 50 kilo-

metri. Šāds ir arī attālums no Rīgas līdz Siguldai.

- Būvniecības gaitā paredzēts izmantot aptuveni 8 800 tonnu tērauda.
- Būvdarbos plānots izlietot aptuveni 46 000 kubikmetru betona. Ja šādu betona daudzumu pārvestu vienlaikus ar 10 tonnu kravas mašīnām, būtu nepieciešami aptuveni 11 270 šādi kravas auto.
- Būvniecības gaitā plānots izmantot 46 000 tonnu dažādu veidu asfaltbetona. Ja šādu asfaltbetona daudzumu vajadzētu pārvest vienlaikus ar 30 tonnu kravas mašīnām, tad aptuveni 1 500 mašīnu rinda stieptos vairāk nekā 25 kilometru garumā.
- Slāvu maģistrālā transporta mezgla būvniecībā 2009. gadā iesaistīti no 300 līdz pat 500 strādnieku.

Slāvu dzelzceļa pārvads

- Satiksmes joslu skaits – astoņas, pa četrām katrā virzienā.
- Garums – 197 metri.
- Platums – 31 metri.
- Laukums brauktuvēm – 6108 m².
- Laukums ietvēm – 1380 m².
- Slāvu dzelzceļa pārvada konstrukcijas kopējais laukums – 7488 m².
- Projektētais transporta ātrums – 80 km/h.
- Ietvju skaits ar veloceļu – divas, pa vienai katrā virzienā.
- Lifti (gājēju, invalīdu ērtībai) – 4 gabali.
- Kāpnes gājējiem uz pārvadu – 4 gabali.
- Būvniecības paņēmieni – garenuzbīdīšanas metode.
- Konstrukcijas laukums: 7 488 kvadrātmetri, to skaitā, brauktuve – 6 108 kvadrātmetri, ietves – 1 380 kvadrātmetri.

Trīsliemeņu satiksmes mezgls Slāvu rotācijas apļa vietā

- Estakāžu skaits – astoņas.
- Gājēju ietves un veloceļņi ir paredzēti vienā līmenī ar zemi.
- Balsti – no monolīta dzelzsbetona uz urbāņu pamata.
- Kopējais estakāžu garums – 3465 metri.
- Kopējais estakāžu brauktuves laukums – 32 356 m².
- Estakāžu konstrukcijas laukums – 36 514 m².
- Estakādes projektētas kā iepriekš sasprīgotas monolīta dzelzsbetona konstrukcijas.
- Konstrukcijas laukums: 36 514 kvadrātmetri, to skaitā, brauktuvēm – 32 356 m².



Slāvu ielas dzelzceļa pārvads 2009. un 2011. gadā.

Inženierkomunikāciju rekonstrukcija

- Apgaismojuma tīklu rekonstrukcija – 13,5 km.
- Apgaismojuma tīklu demontāža – 6,1 km.
- Vājstrāvas tīklu rekonstrukcija – 13,4 km.
- Vājstrāvas tīklu demontāža – 11,8 km.
- Elektroapgādes tīklu rekonstrukcija – 6,3 km.
- Elektroapgādes tīklu demontāža – 11,9 km.
- Ielu lietus ūdens kanalizācijas tīklu rekonstrukcija – 7,4 km.
- Ielu lietus ūdens tīklu kanalizācijas demontāža – 8,8 km.
- Ūdensvada tīklu rekonstrukcija – 983 m.
- Siltumtrases tīklu rekonstrukcija – 602 m.
- Maģistrālās lietus ūdens tīklu rekonstrukcija – 412 m.
- Saimniecības kanalizācijas tīklu rekonstrukcija – 381 m.
- Caurdure inženiertīklu izbūvei zem dzelzceļa – 288 m.
- Gāzes apgādes tīklu rekonstrukcija – 65,5 m.



Zemgales virziena maģistrālais transporta mezgls savieno Dienvidu tiltu ar Ziepniekkalna ielu.

Zemgales virziena maģistrālais transporta mezgls

(Dienvidu tilta trešā kārtā)

**Būvniecība sākta 2009. gada maijā.
Būvniecības darbu pabeigšana
plānota 2012. gadā.**

Zemgales virziena maģistrālais transporta mezgls savienos Dienvidu tiltu ar Ziepniekkalna ielu un veidos tilta maģistrālos pievedceļus Pārdaugavā. Tādējādi tiks uzlabota ne tikai starppilsētu satiksme, bet arī uzņemtas galvenās tranzīta plūsmas, novirzot tās tālāk uz Dienvidu tiltu un Austrumu maģistrāli ostas virzienā. Tas ļaus atslogot gan pilsētas centra ielas, gan Salu, Akmens un Vanšu tiltu.

Būvniecības gaitā tiks izbūvēta jauna automaģistrāle – Jāņa Čakstes gatve ar divām brauktuvmēm, sadaļošu joslu un bremsēšanas joslu. Tās garums līdz Ziepniekkalna ielai būs 1,6 kilometri, bet platums – 26 metri. Jāņa Čakstes gatves un Bauskas ielas šķērsojums tiks izbūvēts divos līmeņos – Bauskas iela ar diviem rotācijas aplīem – augšējā līmenī, bet Jāņa Čakstes gatve – tunelī zem Bauskas ielas. Tādējādi transporta plūsmas organizēšanai nebūs nepieciešami luksofori. Divos līmeņos tiks izbūvēts arī Jāņa Čakstes gatves un Ziepniekkalna ielas šķērsojums. Tam būs pieci pārvadi ar 18 balstiem, kā arī būs viens gājēju tunelis.

Nākotnē Jāņa Čakstes gatvi plānots turpināt līdz pat Vienības gatvei, izbūvējot gan papildu estāķdes vairāku līmeņu šķērsojumam Ziepniekkalna ielā, gan vairāku līmeņu šķērsojumu Jāņa Čakstes gatves savienojumā ar Vienības gatvi. Būvdarbus veic A/s *Transport Systems*.

2009. gadā pabeigtie projekta posmi

- Pabeigta Jāņa Čakstes gatves gultnes izbūve no Dienvidu tilta līdz Ziepniekkalna ielai.
- Atsevišķos posmos ir izbūvēta asfaltbetona seguma apakškārtā.
- Uzsākta Jāņa Čakstes gatves un Bauskas ielas divu līmeņu šķērsojuma būvkonstrukciju izbūve – balsti, atbalsta sienas u.c.
- Uzsākta Jāņa Čakstes gatves un Ziepniekkalna ielas divu līmeņu šķērsojuma būvniecība.
- Ir veikta caurtekas rekonstrukcija.
- Pabeigta gājēju tuneļa konstrukciju izbūve pie Gulbju ielas.
- Pabeigta apbraucamā ceļa izbūve Ziepniekkalna ielā.
- Tiek veikti pazemes komunikāciju izbūves darbi: lietus ūdens kanalizācijas sistēma, maģistrālais ūdensvads, gāzes vads, telekomunikācijas, saimniecības kanalizācija, siltumtrase, apgaismojuma tīkli, vājstrāvas elektrotīkli, augstsprieguma elektrotīkli.



Jāņa Čakstes gatves un Bauskas ielas krustojums 2007. gadā.



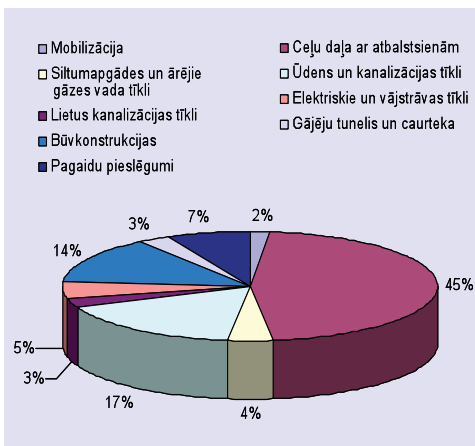
Jāņa Čakstes gatves un Bauskas ielas divu līmeņu šķērsojums – 2012. gadā.



Jāņa Čakstes gatves un Ziepniekkalna ielas šķērsojums būs divos līmeņos ar pieciem pārvadiem, 18 balstiem un gājēju tuneli.



Jāņa Čakstes gatves Ziepniekkalna ielas šķērsojums 2008., 2012. gadā un pēc turpinājuma izbūves līdz Vienības gatvei.



Zemgales virziena maģistrālā transporta mezgla būvdarbu veidi.

Skaitļi un fakti

- Satiksmes mezgla kopējā platība: 350 456 m² (t. sk., zālāja platība – 263 940 m²), kas atbilst 86 futbola laukumiem.
- Ielu kopējais garums – 2,8 km.
- Ielu, divlīmeņu šķērsojumu brauktuvju, gājēju un velosipēdu ceļu kopējā platība – 86 516 m², kas atbilst 21 futbola laukumam.
- Ceļa un gājēju metāla drošības barjeru kopējais garums – gandrīz 11 km (10 944 m).
- Prettrokšņa sienu kopējais garums – 1,2 km (1 205 m).
- Inženierkomunikāciju rekonstrukcija kopumā – 61 km (61 017 m), t. sk., telekomunikācijas, elektroapgādes tīkls, lietus ūdens kanalizācijas, ūdensvads, gāze, siltumtrase, saimniecības kanalizācija, apgaismojuma tīkls). Tas ir pielīdzināms attālumam no Rīgas līdz Tukumam.
- Būvniecības procesā plānots izmantot 16 590 m³ betona.
- Dzelzsbetona konstrukciju būvniecības gaitā plānots izmantot 1943 tonnas tērauda.
- Būvniecībā paredzēts izmantot 38 355 tonnas dažādu veidu asfaltbetona.
- 2009. gadā šajos darbos iesaistīti aptuveni 100 strādnieki no deviņiem uzņēmumiem.



Austrumu maģistrāle savienos Dienvidu šķērsojumu ar Viestura prospektu Mežaparkā.

Austrumu maģistrāle

2009. gadā turpināta Austrumu maģistrāles posmu projektēšana un izbūve.

Austrumu maģistrāle ir paredzēta kā viena no maģistrālo ielu tīkla sastāvdaļām Rīgā. Tā savienos Dienvidu šķērsojumu (Slāvu maģistrālo transporta mezglu) ar Viestura prospektu Mežaparkā un uzņems tranzīta satiksmi, atslogojot Rīgas vēsturisko centru un 11. novembra krastmalu, uzņems galvenās pilsētas starprajonu transporta slodzes un izvadīs to uz ārējo ceļu tīklu.

Līdz 2009. gadam pabeigtie projekta posmi:

- Gustava Zemgala gatve posmā no Gaujas ielas līdz Meža prospektam;
- Gustava Zemgala gatves satiksmes pārvads pār dzelzceļu;
- Gustava Zemgala gatve posmā no Brīvības gatves līdz Ieriķu ielai;



- Piedrujas iela posmā no Vietalvas ielas līdz Slāvu rotācijas aplim.

2009. gadā paveiktie darbi:

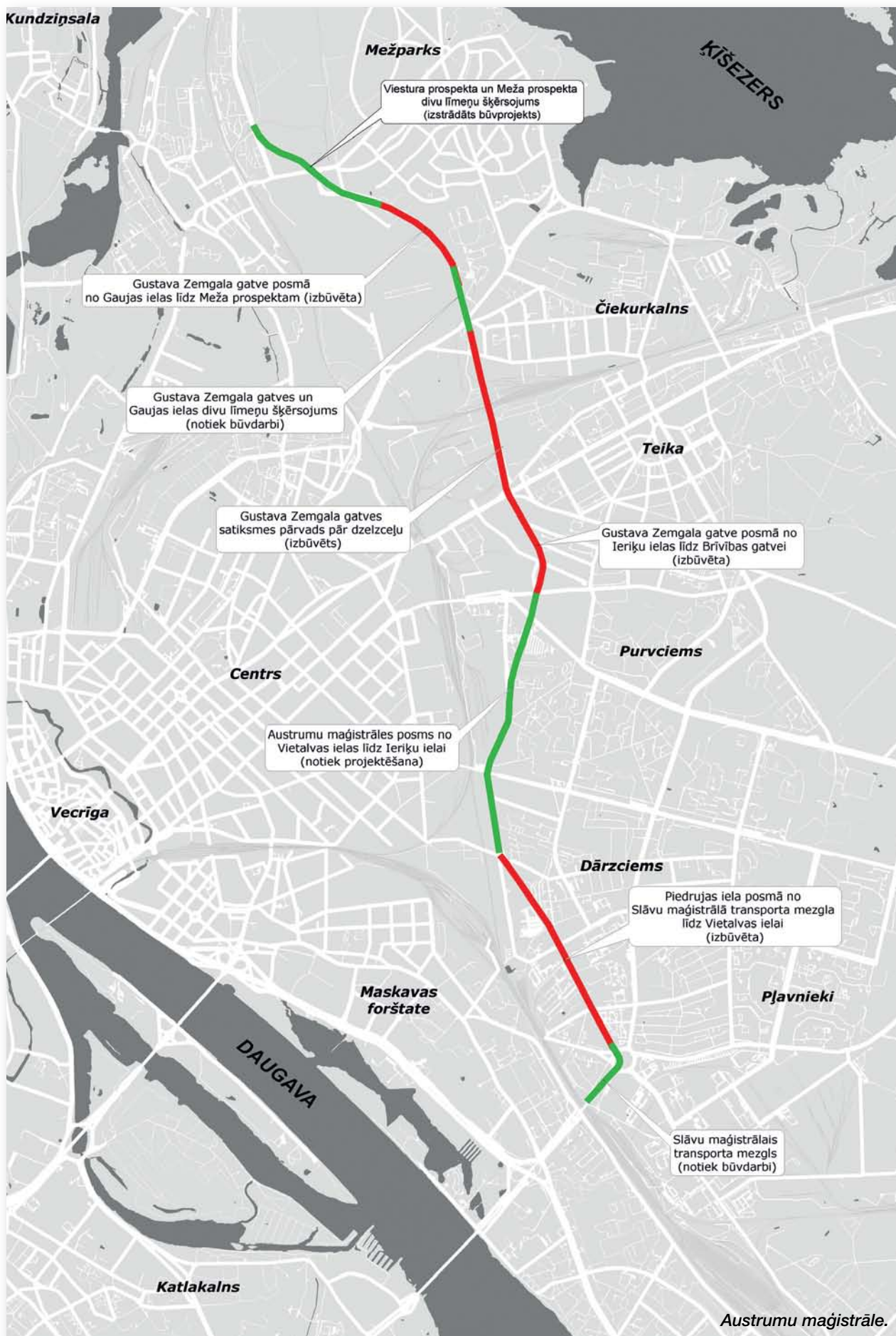
1) aktīva Gustava Zemgala gatves un Gaujas ielas divu līmeņu šķērsojuma būvniecība. Jaunais pārvads kopā ar rekonstruējamām ielām zem tā kopumā sniedzas vairāk nekā kilometra garumā. Būvdarbus veic PS TLTB.

2009. gadā ir:

- izbūvēti 38 šķērsojuma balsti,
 - izbūvēta pārvada laiduma konstrukcija,
 - pārbūvēta siltumtrase,
 - Ķīšežera ielā zem pārvada izbūvētas jaunas tramvaja sliedes, kas guldītas betona plātnēs uz gumijas paliktņa;
- 2) turpinās būvprojekta izstrāde Austrumu maģistrāles posmam no Ieriķu ielas līdz Vietalvas ielai.

Gustava Zemgala gatves un Gaujas ielas šķērsojums pēc izbūves.







Tilts pār Juglas kanālu Brīvības gatvē

Brīvības gatves pilnveidošanas darbu posmi:
2008. gadā pabeigta Brīvības gatves un Juglas ielas divu līmeņu šķērsojuma būvniecība.
2009. gadā pabeigta tilta rekonstrukcija.
Plānots 2010. gadā pabeigt Brīvības gatves rekonstrukciju Berģu virzienā.

Rekonstrukcijas laikā ir paredzēts to paplašināt, izbūvējot trīs braukšanas joslas katrā virzienā. Šobrīd pēc Rīgas domes Satiksmes departamenta pasūtījuma ir izstrādāts šī Brīvības gatves posma rekonstrukcijas projekts. Rekonstrukcijas darbus plānots veikt 2010. gada būvniecības sezonā.

Satiksmes caurlaides spēju palielināšanai 2008. gadā tika pabeigta Brīvības gatves un Juglas ielas divu līmeņu šķērsojuma būvniecība, kuras ietvaros Brīvības gatve tika izbūvēta ar trim braukšanas joslām katrā virzienā. Turpinot Brīvības ielas pilnveidošanu satiksmes caurlaides spējas palielināšanai, 2009. gadā noslēdzās tilta rekonstrukcija pār Juglas kanālu, izveidojot trīs braukšanas joslas katrā virzienā. Tas novērš tā sauktos *pudeles kaklus*. Rekonstrukcijas laikā tilts tika paplašināts, līdzšinējo divu joslu vietā izbūvējot trīs braukšanas joslas katrā virzienā.

Rekonstrukcijas laikā:

- remontētas tilta konstrukcijas un brauktuves konstrukcija;
- izbūvēta jauna brauktuves hidroizolācija;
- uzklāts jauns asfaltbetona segums;
- uzstādītas jaunas margas un drošības barjeras.

Tilta pār Juglas kanālu rekonstrukciju veica *A/s Latvijas tilti*.

Rīgas domes Satiksmes departaments ir paredzējis paplašināt arī atlikušo, aptuveni 400 metru garo, Brīvības gatves posmu no tilta pār Juglas ezera kanālu virzienā uz Berģiem. Tas ir pēdējais posms Brīvības gatvē, kur ir divas braukšanas joslas katrā virzienā.



Tilts pār Juglas kanālu Brīvības gatvē 1939. un 2009. gadā.



Gājēju pārvads pār Kārļa Ulmaņa gatvi pie Beberbeķu ielas

Kārļa Ulmaņa gatve ir valsts autoceļa ievads Rīgā un viena no visintensīvāk noslogotajām maģistrālajām ielām – ar sešām braukšanas joslām. Saskaņā ar Ceļu satiksmes noteikumiem gājējiem šādas ielas jāšķērso speciāli paredzētās vietās.

Rīgas domes Satiksmes departaments bija saņēmis vēstules no vietējiem iedzīvotājiem ar lūgumu nodrošināt piemērotu Kārļa Ulmaņa gatves šķērsošanu, jo pie Beberbeķu ielas to darīt nedrīkstēja. Pēc Ceļu policijas datiem šajā posmā iepriekšējo triju gadu laikā notikuši 13 ceļu satiksmes negadījumi ar 10 ievainotajiem. Taču lēmumu pieņemšana nebija vienkārša. Pirmais šīs problēmas risinājums tika rasts 2007. gadā, kad eksperimentālā kārtā tika atklāts 27. autobusa maršruts. Tādējādi Beberbeķos dzīvojošie skolēni varēja droši nokļūt tuvākajās mācību iestādēs Imantā un Zolitūdē, un Beberbeķu iedzīvotāji varēja apmeklēt tirdzniecības vietas un medicīnas iestādes. Tomēr pamatproblēma ar to netika atrisināta. Galu galā pēc karstām diskusijām 2008. gada pašvaldības budžetā tika piešķirts nepieciešamais finansējums gājēju pārvada izbūvei. Gājēju pārvads ir tērauda laiduma konstrukcijas tilts ar kāpnēm un rampām abās gājēju pārvada pusēs, ļaujot droši šķērsot Kārļa Ulmaņa gatvi kājāmgājējiem, velosipēdistiem, vecāka gadagājuma cilvēkiem un personām ar kustību traucējumiem. Lai gādātu par satiksmes dalībnieku drošību, pretējās braukšanas joslas uz Kārļa Ulmaņa gatves gājēju

pārvada tuvumā ir atdalītas ar drošības sietu 210 metru garumā.

Gājēju pārvada būvniecība pēc Rīgas domes Satiksmes departamenta pasūtījuma tika uzsākta 2008. gada septembrī un pabeigta 2009. gada aprīļa beigās. Būvdarbus veica SIA Tilts. Kopš pārvada izbūves Rīgas domes Satiksmes departaments ir saņēmis pozitīvas atsauksmes arī no Beberbeķu apkaimes iedzīvotājiem.

Līdz ar šī gājēju pārvada izbūvi gājēji Kārļa Ulmaņa gatvē var izmantot divus gājēju pārvadus – jaunizbūvēto gājēju pārvadu pie Beberbeķu ielas un gājēju pārvadu pie Gramzdas ielas. Tāpat ir pabeigta tehniskā projekta izstrāde gājēju pārvadam Kārļa Ulmaņa gatvē pie Kalnciema ielas.

Tās ir iedzīvotāju atsauksmes un pateicības.

“Izsakām lielu pateicību visiem – gan priekšniekiem, gan celtniekiem, gan strādniekiem, kas piedalījās Beberbeķu ielas pārvada būvniecībā. Paldies par lielo darbu.” Visu pārvada lietotāju vārdā, Beberbeķu iedzīvotāji.

◆ ◆ ◆
Tuvējā iedzīvotāja Guna <..> saka: “Parasti kāpju pa trepītēm. Ja man ir velkams čemodāns, tad eju pa velobraucēju celiņu.” Viņai jaunais tilts ļoti patīk – tas ir ērts un drošs. “Normāli. Var pāriet, pārbraukt,” piekrīt Beberbeķu iedzīvotāja Gaļina. Viņa gan norāda, ka jau sen bija laiks to uzcelt: “Cik gadu vajadzēja gaidīt, lai līdz tam nonāktu!”

◆ ◆ ◆
Tiltu iecienījuši ne tikai riteņbraucēji, bet arī kāds vīrs ar zirgu, kurš to nereti šķērso: “Ir mums tāds kovbojs ar visu cepuri,” stāsta velosipēdu veikala pārdevējs. (Publicēts laikrakstā “Diena”, Matīss Arnicāns, Sestdiena, 20.06.2009.)



Juglas ielas turpinājums no Biķernieku ielas līdz Lubānas ielai



Biķernieku ielas un Kaivas ielas krustojums 2007. gadā.



Juglas ielas būvdarbi 2009. gadā.

2009. gada martā uzsākti būvdarbi. Būvniecības darbu pabeigšana atbilstoši līgumam plānota 2011. gadā.

Juglas ielas jaunā posma būvniecības mērķis ir atslogot Rīgas centru no tranzīta satiksmes un pilnveidot maģistrālo ielu tīklu, izveidojot maģistrālo ielu savienojumu starp Brīvības gatvi Juglā, Augusta Deglava ielas rotācijas apli un tālāk – topošo Dienvidu maģistrāli. Šādi tiks sniegta iespēja apbraukt Rīgas centru virzienā no Vidzemes uz Zemgali un otrādi.

Būvdarbu laikā Juglas iela pilsētas robežas tuvumā tiks izbūvēta pa jaunu trasi posmā no Biķernieku ielas līdz Lubānas ielai ar pieslēgumu pie esošā Augusta Deglava ielas rotācijas apļa. Tāpat Juglas ielai tiks izbūvētas arī gājēju ietves un no brauktuves un ietves atdalīts veloceliņš ar apgaismojumu.

Arī Biķernieku un Kaivas ielu krustojums šobrīd nav piemērots maģistrālai transporta satiksmei, tas bija veidots kā pagaidu risinājums. Šo būvdarbu laikā Biķernieku iela līdzīgi kā Juglas iela tiks izbūvēta par jaunu trasi, lai turpmāk satiksmi pa Biķernieku ielu virzienā no Rīgas centra uz pilsētas robežu novirzītu pa taisnu ielas posmu. Juglas un Biķernieku ielu turpinājumu krustojumā tiks izbūvēts rotācijas aplis.

Būvdarbus veic SIA *Binders*. Saskaņā ar līgumu Juglas ielas būvdarbi jāpabeidz 2011. gadā.



Lietus ūdens kanalizācijas sistēmas izbūve un remonts

2009. gadā atbilstoši pašvaldības budžetā piešķirtam finansējumam ir veikts lietus ūdens kanalizācijas kolektora remonts Krasta ielā pie Salu tilta, veikta kolektora tīrīšana un skalošana Lielirbes ielā, kā arī iegādāts pārvietojams kanalizācijas sūkņš ar dīzeļdzinēja piedziņu, lai varētu to izmantot gan lietus ūdens atsūkņēšanai no ielām lietusgāžu laikā, gan arī, lai palielinātu ūdens atsūkņēšanas jaudu sūkņu stacijās, kurām nepieciešama rekonstrukcija un kur novecojušie sūkņi nespēj atsūkņēt ūdeni nepieciešamajā apjomā. Jauna lietus ūdens kanalizācijas sistēma ir izbūvēta jaunajā Juglas ielas turpinājumā no Augusta Deglava ielas rotācijas apļa līdz Bīķernieku ielai, kā arī Slāvu maģistrālajā transporta mezglā un Zemgales virziena maģistrālajā transporta mezglā.



Lietus ūdens kanalizācijas sistēmas remonts Lielirbes ielā.



Kopumā Rīgā ir 1 774 ielas ar kopējo platību 8,7 miljoni kvadrātmetru, kā arī 108 tilti, tuneļi un satiksmes pārvadi.

Ielu seguma atjaunošana

Kaut arī 2009. gadā finansējuma samazinājums ir skāris arī ielu rekonstrukcijas un seguma periodiskās atjaunošanas darbus, tomēr, līdz ar remontdarbu izmaksu samazināšanos, ielu seguma periodiskās atjaunošanas darbi Rīgā 2009. gadā veikti lielākā apjomā nekā 2008. gadā.

2008. gadā pēc Satiksmes departamenta pasūtījuma jauns asfaltbetona segums tika uzklāts 26 ielām – kopumā 205 616 kvadrātmetru platībā.

2009. gadā jauns asfaltbetona segums tika uzklāts 26 Rīgas ielām – kopumā 218 544 kvadrātmetru platībā:

1. Anniņmuižas bulvārī;
2. Brīvības gatvē – no Šmerļa ielas līdz Ropažu ielai;
3. Eksporta ielā – no Katrīnas dambja līdz pagriezienam uz ostu;
4. visā Hapsalas ielas garumā;
5. visā Induļa ielas garumā;
6. Jūrmalas gatvē – no Kurzemes prospekta līdz satiksmes pārvadam pār dzelzceļu;
7. visā Katrīnas ielas garumā;
8. Kurzemes prospektā – no Zentenes ielas līdz Dammes ielai;
9. Ķengaraga ielā – no Dienvidu tilta līdz Kaņiera ielai;
10. Liepājas ielā – no Mārupes ielas līdz Pilsoņu ielai;
11. Lielirbes ielā – no satiksmes pārvada pār dzelzceļu līdz Kārļa Ulmaņa gatvei;

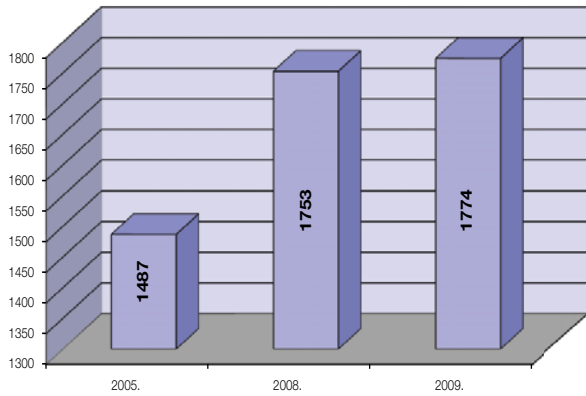
12. visā Līduma ielas garumā;
13. Lubānas ielā – no Rēznas ielas līdz Lomonosova ielai;
14. Malienas ielā – no Hipokrāta ielas līdz Juglas ielai;
15. Mārupes ielā – no Nometņu ielas līdz Liepājas ielai;
16. visā Meirānu ielas garumā;
17. visā Narvas ielas garumā;
18. Ogres ielā – no Krasta ielas līdz Maskavas ielai;
19. Pērnavas ielā – no Vagonu ielas līdz Matīsa ielai;
20. Raiņa bulvārī – no Brīvības bulvāra līdz Marijas ielai;
21. Rankas ielā – no Ganību dambja līdz ēkai nr. 4;
22. Slokas ielā – no Dzirciema ielas līdz Observatorijas ielai;
23. visā Strūgu ielas garumā;
24. Šmerļa ielā – no Malienas ielas līdz Druvienas ielai;
25. Ziemeļu ielā – no Limbažu ielas līdz Zāģeru ielai;
26. Žagatu ielā – no Ainavas ielas līdz Rubeņu ielai.

Ielu seguma periodiskās atjaunošanas laikā ielas brauktuvei un gājēju ietvēm ir uzklāts jauns asfaltbetona segums, atjaunotas vai uzlabotas brauktuves apmales, komunikāciju aku lūkas, uzklāts jauns ceļa horizontālais apzīmējums, saglabājot līdzšinējo ielas ģeometriju.

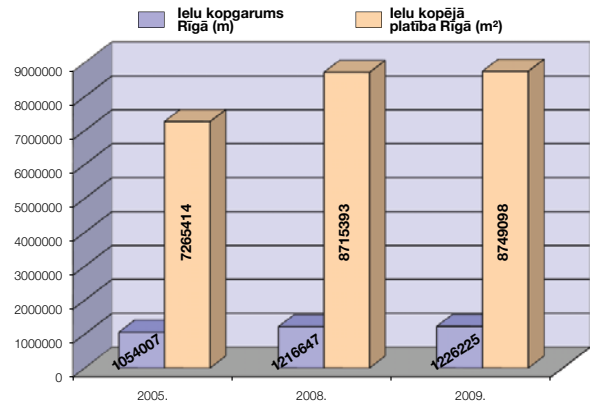


Ielas, kurās 2009. gadā atjaunots segums.

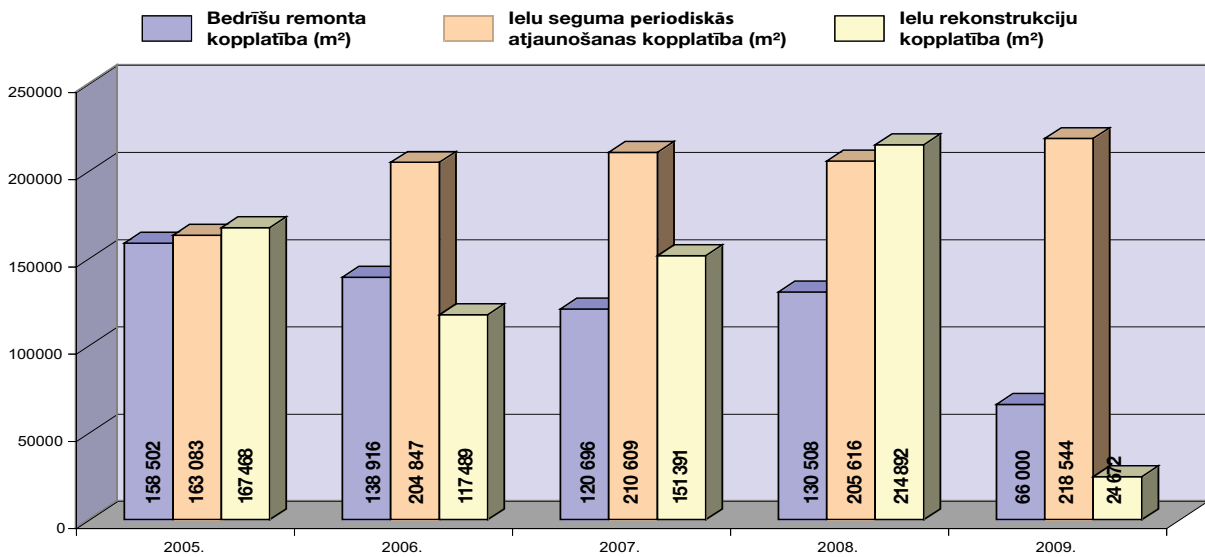
Ielu skaits Rīgā.



Ielu kopgarums un kopējā platība Rīgā.



Ielu seguma uzlabošana.





11. novembra krastmalā trolejbusu satiksme uz Pārdaugavu tiek organizēta pa tramvaja sliedēm.

Gada jaunumi satiksmes organizācijā

Trolejbuss – pa tramvaja sliedēm

2009. gadā ir notikusi tramvaja sliežu pārbūve 11. novembra krastmalā, kas ir saistīta ar trolejbusu galapunkta pārcelšanu no Latviešu strēlnieku laukuma. Tramvaja sliedes 11. novembra krastmalā no Akmens tilta līdz 13. janvāra ielai ir iebūvētas betona plātnēs un guldītas uz gumijas paliktņa. Tramvaja sliežu ceļu pārbūve ir būtiska gan satiksmes drošības paaugstināšanai, gan braukšanas apstākļu uzlabošanai. Pateicoties veiktajiem būvdarbiem, trolejbusu satiksme virzienā uz Akmens tiltu 11. novembra krastmalā tiek organizēta pa tramvaja sliedēm, un tiem vairs nav jāšķērso sešas braukšanas joslas nokļūšanai Latviešu strēlnieku laukumā. Trolejbusi noteiktu maršruta posmu veic ar dīzeļģeneratoru (bez elektrības). Savukārt autovadītājiem, kuri brauc pa 11. novembra krastmalu, vairs nav jādod ceļš trolejbusam, un satiksmes organizācija ir kļuvusi vieglāk uztverama.

Martas ielā – vienvirziena kustība

Lai paaugstinātu satiksmes drošību un optimizētu plūsmu, kā arī, ņemot vērā iedzīvotāju ierosinājumus, 2009. gadā Martas iela virzienā no Krišjāņa

Barona ielas uz Tērbatas ielu pārveidota par vienvirziena ielu.

Ielas abās brauktuves pusēs ir izvietotas pašvaldības maksas stāvvietas. Tā kā atlikušais brauktuves platums ir pārlieku šaurš drošai divvirzienu transportlīdzekļu satiksmei un pretimbraucošajiem transportlīdzekļiem ir sarežģīti izmainīties, tad satiksmes drošībai Martas ielā ir noteikta vienvirziena kustība. Ceļu policijas dati liecina, ka 2008. gadā šajā ielā notikuši 9 ceļu satiksmes negadījumi bez cietušajiem. Lielākoties tā bijusi uzbraukšana stāvošam transportlīdzeklim.



Martas iela.

Lielirbes ielā – 50 kilometri stundā

Lai uzlabotu satiksmes drošību, 2009. gadā Lielirbes ielas posmā no Kārļa Ulmaņa gatves līdz Ventspils ielai un uz satiksmes pārvada pār dzelzceļu Kalnciema ielā atļautais braukšanas ātrums ir noteikts 50 kilometri stundā.

Iepriekš šajā Lielirbes ielas posmā atļautais maksimālais braukšanas ātrums bija 70 kilometri stundā, un pēc Ceļu policijas datiem šajā posmā bija reģistrēts augsts ceļu satiksmes negadījumu skaits:

Lielirbes ielas posmā no Kārļa Ulmaņa gatves līdz Ventspils ielai:

- 2008. gadā: 148 ceļu satiksmes negadījumi, 12 cietušie, 1 bojāgājušais;
- 2007. gadā: 172 ceļu satiksmes negadījumi, 17 cietušie;
- 2006. gadā: 187 ceļu satiksmes negadījumi, 21 cietušais, 1 bojāgājušais.

Līdzīga situācija ir arī pārvada apkārtnē no Lielirbes un Ventspils ielu krustojuma līdz Kalnciema un Sabiles ielu krustojumam:

- 2008. gadā: 36 ceļu satiksmes negadījumi, 9 cietušie, 1 bojāgājušais;
- 2007. gadā: 34 ceļu satiksmes negadījumi, 14 cietušie;
- 2006. gadā: 32 ceļu satiksmes negadījumi, 13 cietušie.

Analizējot satiksmes negadījumu apstākļus, Satiksmes departaments konstatēja, ka galvenie negadījumu iemesli ir distances neievērošana, ātruma pārsniegšana, strauja braukšanas joslu maiņa, kā arī gājēju prioritātes neievērošana.

Daudz negadījumu notikuši neregulējamu gājēju pāreju tuvumā. Šīs gājēju pārejas cilvēki izmanto, lai nokļūtu uz sabiedriskā transporta pieturvietām. Tāpēc to likvidēšana situāciju tikai pasliktinātu. Gājēji ielu šķērsotu jebkurā gadījumā, savukārt autovadītāji nesamazinātu braukšanas ātrumu, kā tas atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumiem ir jādara, tuvojoties neregulējamai gājēju pārejai. Lai uzlabotu gājēju pāreju redzamību, tās ir aprīkotas ar papildu apgaismojumu, bet par gājēju pāreju informējošās ceļa zīmes ir aprīkotas ar citrondzeltenu fonu. Tāpat uz gājēju pārejas Kalnciema un Dreiliņu ielu krustojumā uzstādīts dzeltens mirgojošs luksofors, kas ar sensoru vadību ieslēdzas, kad gājējs tuvojas pārejai.

No gājēju drošības viedokļa šīs pārejas ir nepieciešams aprīkot ar luksoforiem. Diemžēl finansējuma trūkuma dēļ tuvāko gadu laikā luksoforu projektēšana un izbūve ir apgrūtināta.

Starptautiski pētījumi liecina, ka satiksmes negadījumos iegūto traumu smagums ir tieši saistīts ar braukšanas ātrumu – jo lielāks ātrums, jo smagākas traumas. Tāpēc satiksmes drošības paaugstināšanai šajā Lielirbes ielas posmā tika atcelts braukšanas ātrums 70 kilometri stundā un noteikts mazāks – 50 kilometri stundā – tāpat, kā tas ir atlikušajā Lielirbes ielas daļā.

Ikviens piekritis: ja ir izvēle dažas stundas dienā, kad satiksmes intensitāte ir niecīga, braukt ar ātrumu 70 kilometri stundā vai glābt vidēji gadā 30 cilvēku veselību un dzīvību, tad cilvēku dzīvību glābšana ir neatsverams arguments izmaiņu nepieciešamībai.

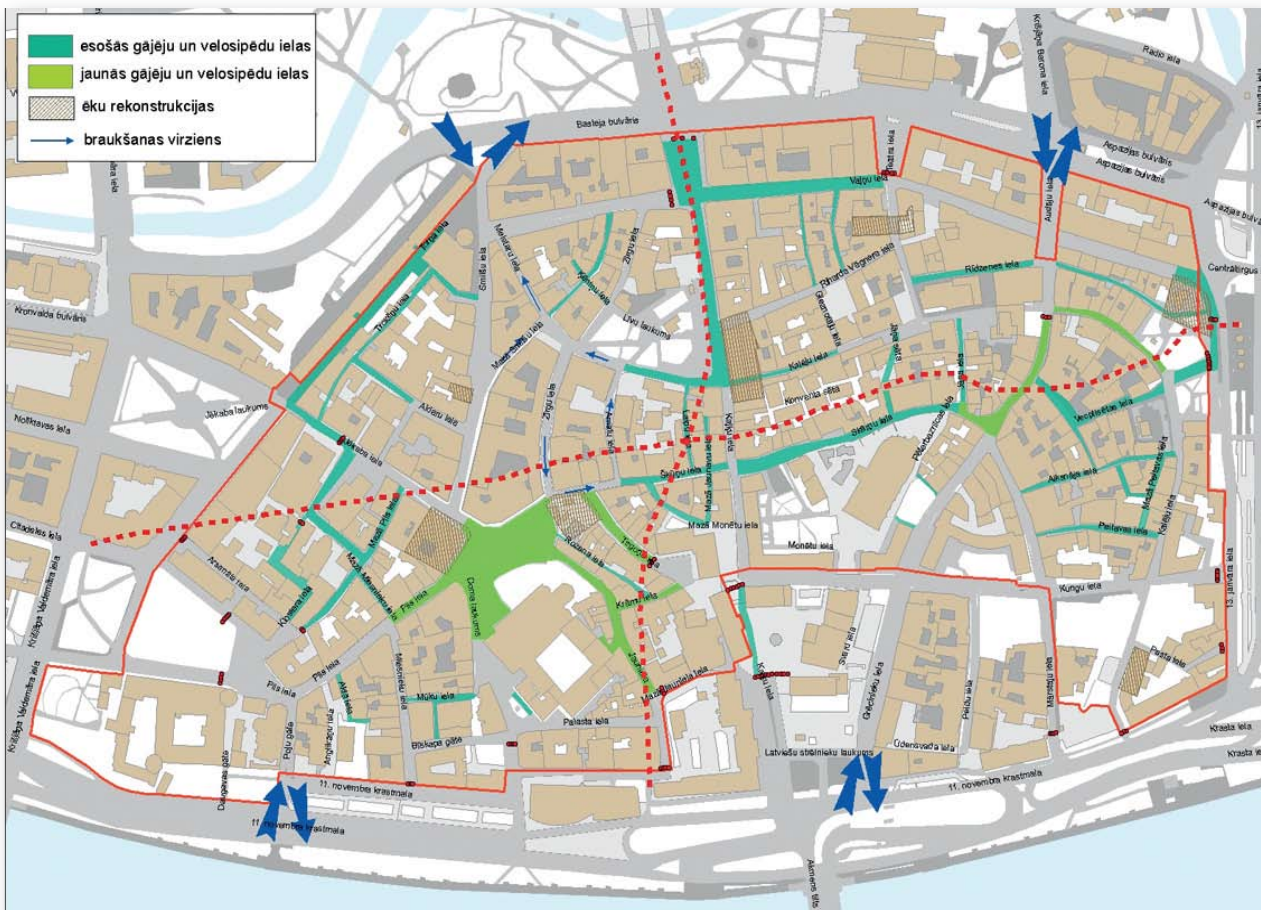
Ar mērķi uzlabot satiksmes drošību galvaspilsētā 2008. gada nogalē Satiksmes departamentā tika ieviesta jauna datorprogramma, kas sniedz iespēju piekļūt Ceļu policijā reģistrēto ceļu satiksmes negadījumu datu bāzei un analizēt ne tikai satiksmes negadījumu skaitu, bet arī to iemeslus. Satiksmes organizācijas izmaiņas Lielirbes ielā ir viens no jaūtājumiem, kas izvērtēts, izmantojot šo datorprogrammu.

Satiksmes Vecrīgā

2008. gada nogalē LR Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrija neatbalstīja Rīgas domes lūgumu pagarināt Vecrīgas īpaša režīma zonas statusa darbības termiņu turpmākajiem gadiem. Šāds lēmums ieviesa būtiskas izmaiņas satiksmes organizācijā vecpilsētā: no 2009. gada 1. janvāra Rīgas pašvaldība vairs nebija tiesīga regulēt Vecrīgā iebraucošo automašīnu skaitu, nosakot nodevu par iebraukšanu vecpilsētā, un pašvaldībai nācās atcelt Vecrīgas caurlaižu kontroles sistēmu.

Lai saglabātu gājēju un velosipēdistu priekšroku vecpilsētā arī pēc caurlaižu sistēmas atcelšanas un nepieļautu Vecrīgas ieliņu izmantošanu sastrēgumu apbraukšanai, Vecrīgā ir noteiktas papildu gājēju un velosipēdu ielas, papildu vienvirziena ielas, kā arī ir uzstādīti papildu norobežojošie stabiņi. Lai atslogotu Vecrīgu no tranzīta satiksmes, transporta plūsma tiek organizēta pa četriem sektoriem. Tāpēc caurbraukt Vecrīgu, ievērojot Ceļu satiksmes noteikumus, nav iespējams.

Lai atbrīvotu Vecrīgas ieliņas no stāvošiem transportlīdzekļiem, daudzviet vecpilsētā uzstādītas ceļa zīmes, kas ierobežo transportlīdzekļu apstāšanos un stāvēšanu ielu malās. Līdztekus Vecrīgas



Satiksmes organizācija Vecrīgā.

teritorijai ir saglabāts dzīvojamās zonas statuss. Tādējādi saskaņā ar Ceļu satiksmes noteikumiem Vecrīgas teritorijā autovadītājiem ir jānodrošina priekšroka gājējiem un velosipēdistiem. Savukārt automašīnu braukšanas ātrums nedrīkst pārsniegt 20 km/h.

Uz tilta pār Mīlgrāvi – maiņvirziena satiksmes josla

Lai palielinātu caurlaides spēju, 2009. gadā uz tilta pār Mīlgrāvi ierīkota maiņvirziena satiksmes josla. Tiltā brauktuves gabarīti nepieļauj izveidot četras braukšanas joslas, tāpēc, organizējot satiksmi pa trim braukšanas joslām, ar vidējās maiņvirziena joslas palīdzību ir iespējams nodrošināt divas braukšanas joslas tam virzienam, kurp dodas lielākā daļa transportlīdzekļu. No pulksten 6.00 līdz 11.00 rītā, kad lielākā daļa iedzīvotāju dodas uz darbu centra virzienā, pa divām braukšanas joslām tiek organizēta satiksme virzienā uz pilsētas centru, bet trešā braukšanas josla atvēlēta satiksmei virzienā no centra. Pārējā laikā divas braukšanas joslas ir veltītas satiksmei virzienā no pilsētas centra, bet viena – uz centru.



Maiņvirziena satiksmes josla uz tilta pār Mīlgrāvi.

Atvieglota kravu transporta satiksme

Nemot vērā gan to, ka transportlīdzekļu satiksmes intensitāte uz tiltiem, salīdzinot ar 2007. un 2008. gadu, ir samazinājusies, gan arī daudzu Latvijas uzņēmēju ierosinājumus, uzņēmējdarbības apstākļu atvieglošanai daudzviet Rīgā ir atcelti kravu transportlīdzekļu ar pilnu masu virs piecām tonnām satiksmes ierobežojumi.

Saskaņā ar Rīgas pilsētas izpilddirektora rīkojumu satiksmes ierobežojumi kravu transportam ar pilnu masu virs piecām tonnām ir noteikti darba dienās tikai vakara maksimumstundās no plkst. 16.00 līdz 19.00 šādās vietās:

- Akmeņu ielas posmā no Mūkusalas ielas līdz Jelgavas ielai;
- Daugavgrīvas ielas posmā no Raņķa dambja līdz Lidoņu ielai;
- Jelgavas ielas posmā no Akmeņu ielas līdz Vienības gatvei;
- Mūkusalas ielas posmā no Kārļa Ulmaņa gatves līdz Akmeņu ielai;
- Raņķa dambī;

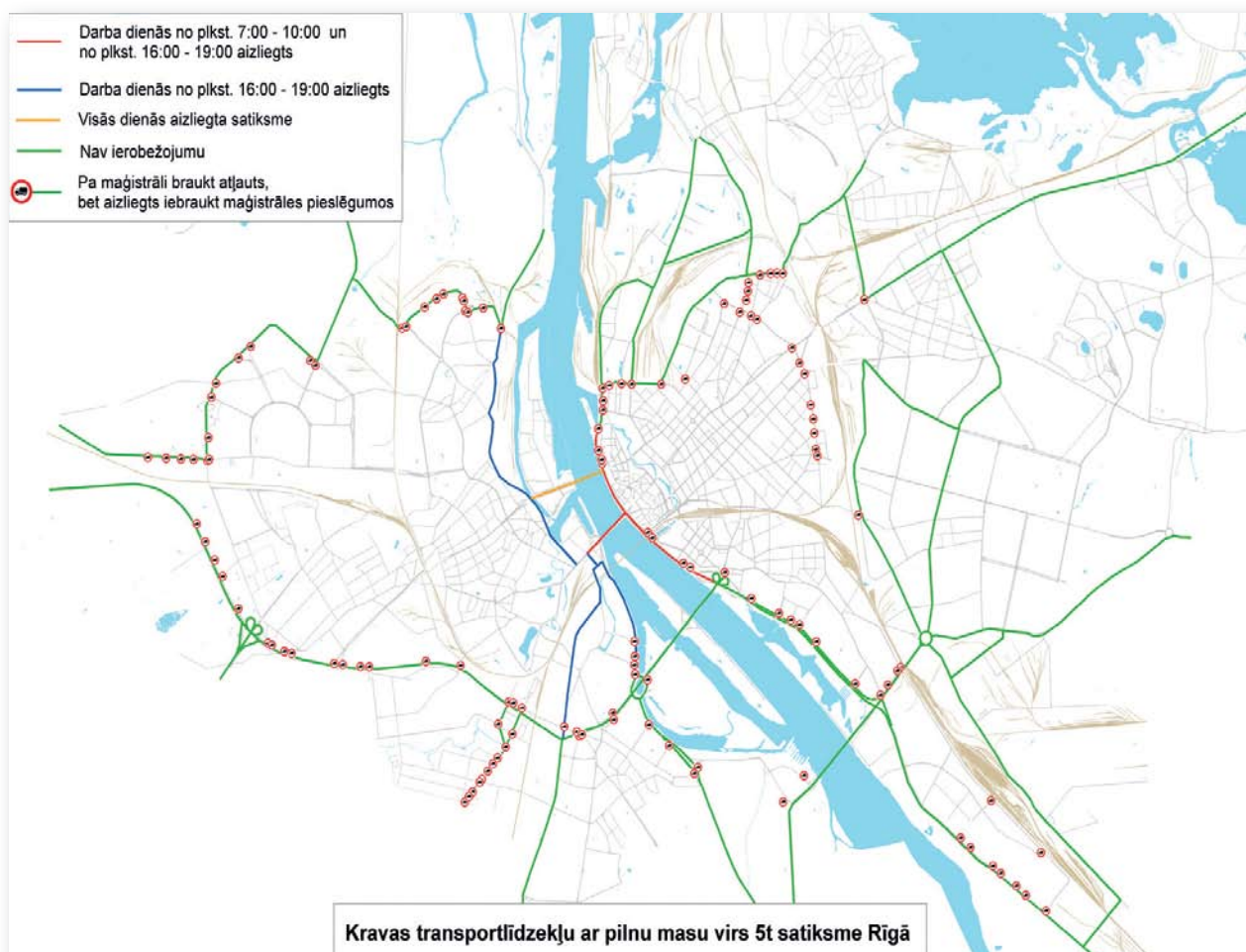
- Valguma ielas posmā no Akmeņu ielas līdz Uzvaras bulvārim;
- Vienības gatves posmā no Jelgavas ielas līdz Kārļa Ulmaņa gatvei.

Satiksmes ierobežojumi kravu transportam ar pilnu masu virs piecām tonnām darba dienās no plkst. 7.00 līdz 10.00 un no plkst. 16.00 līdz 19.00 saglabājas sekojošās vietās:

- 11. novembra krastmalā;
- Eksporta ielas posmā no Muitas ielas līdz Rīgas pasažieru ostai;
- Krasta ielas posmā no Salu tilta līdz 13. janvāra ielai;
- Uzvaras bulvāra posmā no Akmens tilta līdz Valguma ielai;
- kā arī uz Akmens tilta abos virzienos.

Minētie ierobežojumi neattiecas uz operatīvajiem transportlīdzekļiem, transportlīdzekļiem ar oranžu vai dzeltenu bākuguni, kas tiek izmantoti specifiskiem uzdevumiem, kā arī trafaretiem komunālo dienestu transportlīdzekļiem.

Ar mērķi atvieglot uzņēmējdarbības apstākļus 2008. gada 19. novembrī pēc Dienvidu tilta atklāšanas atbilstoši Rīgas pilsētas izpilddirektora



rīkojumam kravu transporta satiksmes ierobežojumi tika atcelti uz Slāvu satiksmes pārvada, Krasta ielas posmā no Slāvu ielas līdz Lāčplēša ielai un Maskavas ielas posmā no Prūšu ielas līdz Slāvu ielai. Tāpat 2009. gada 14. aprīlī atbilstoši Rīgas pilsētas izpilddirektora rīkojumam kravu transporta satiksmes ierobežojumi tika atcelti arī uz Salu tilta, Zemitānu satiksmes pārvada un Augusta Deglava satiksmes pārvada.

Iepriekš Rīgā šie kravu transporta satiksmes ierobežojumi tika noteikti kā viens no nepieciešamajiem īstermiņa risinājumiem straujās satiksmes intensitātes pieauguma radīto problēmu mazināšanai un iedzīvotāju vairākuma satiksmes atvieglošanai.

Sabiedriskā transporta joslas

Sabiedriskā transporta vienības:

252 tramvaji

(maršrutu kopējais garums – 99,52 km);

328 trolejbusi

(maršrutu kopējais garums – 168,1 km);

478 autobusi

(maršrutu kopējais garums – 1026,19 km);

228 maršruta autobusi

(maršrutu kopējais garums – 683,11 km);

1377 viegie taksometri.

Lai uzlabotu sabiedriskā transporta kustību, 2009. gadā turpinājās darbs pie sabiedriskā transporta joslu ieviešanas Rīgā.

Sabiedriskā transporta joslas tiek ieviestas ielu posmos, kur sastrēgumu dēļ tam nākas kavēt kustības grafiku. Ar sabiedriskā transporta joslu palīdzību tam tiek nodrošināta prioritāte – atsevišķa braukšanas josla, kas ļauj tam apbraukt sastrēgumus un tādējādi samazināt sabiedriskā transporta grafiku izpildes kavējumus. Sabiedriskā transporta joslu ierīkošana ir viens no pamatvirzieniem sabiedriskā transporta attīstības un prioritātes nodrošināšanai. Vienlaikus ar atsevišķu braukšanas joslu atbrīvošanu sabiedriskajam transportam attiecīgajos ielu posmos tiek pārskatīts arī transportlīdzekļu stāvvietu izvietojums ielu malās ar mērķi paplašināt brauktuvi.

2009. gadā sabiedriskā transporta joslas ir ierīkotas:

- **Raiņa bulvārī no Krišjāņa Valdemāra ielas līdz Krišjāņa Barona ielai.**

Raiņa bulvāris ietilpst 33 sabiedriskā transporta



Sabiedriskā transporta josla Raiņa bulvārī.

maršrutos. Pa to kursē 16 autobusu maršruti, 10 trolejbusu maršruti un 7 maršruta autobusu maršruti. Pēc RP SIA *Rīgas satiksme* sniegtās informācijas sabiedriskajam transportam paredzētais laiks Raiņa bulvāra šķērsošanai ir 4–6 minūtes. Bet līdz šim sabiedriskā transporta kustības traucējumi Raiņa bulvārī, īpaši maksimumstundās, ir bijuši no 4 līdz 51 minūtei un atsevišķos gadījumos pat līdz divām stundām.

Saskaņā ar SIA *Rīgas satiksme* datiem pēc sabiedriskā transporta joslas ieviešanas Raiņa bulvārī sabiedriskais transports šķērso to kustības grafikā paredzētajā laikā.

- **Brīvības gatvē no Struktoru ielas līdz Ropazu ielai.**

Šis Brīvības gatves posms ietilpst 15 sabiedriskā transporta maršrutos. Pa to kursē 6 autobusu maršruti, 5 trolejbusu maršruti un 4 maršruta autobusu jeb mikroautobusu maršruti. Pēc RP SIA *Rīgas satiksme* sniegtās informācijas sabiedriskajam transportam paredzētais laiks šī posma šķērsošanai ir 2 līdz 3 minūtes. Bet līdz šim, īpaši maksimumstundās, sabiedriskā transporta kustības traucējumi šeit ir bijuši no 4 līdz 20 minūtēm un atsevišķos gadījumos pat līdz pusstundai.

Ja ar vienu automašīnu Rīgā pārsvarā pārvietojas viens cilvēks, aizņemot aptuveni 8 kvadrātmetrus ielas platības, tad pēc SIA *Rīgas satiksme* datiem



katra pilsētas sabiedriskā transporta vienība pārvadā aptuveni 850 pasažieru dienā, teorētiski vienam pasažierim aizņemot aptuveni 1,5 kvadrātmetrus ielas platības. SIA Rīgas satiksme apliecina, ka esošās sabiedriskā transporta joslas dod pozitīvu rezultātu un samazina sabiedriskā transporta grafiku izpildes kavējumu.

Sobrīd Rīgā sabiedriskā transporta joslas ir ierīkotas:

- 13. janvāra ielā virzienā no 11. novembra krastmalas līdz Gogoļa ielai;
- 13. janvāra ielā virzienā no Merķeļa ielas uz 11. novembra krastmalu;
- Aleksandra Čaka ielā virzienā no Pērnavas ielas līdz Ērgļu ielai;
- Brīvības gatvē virzienā no Ūnijas ielas līdz Krimuldas ielai;
- Brīvības gatvē no Struktoru ielas līdz Ropažu ielai;
- Jūrmalas gatvē virzienā no Beberbeķu ielas līdz pilsētas robežai;
- Kalpaka bulvārī virzienā no Brīvības bulvāra līdz Krišjāņa Valdemāra ielai;
- Kārļa Ulmaņa gatvē virzienā no Bauskas ielas līdz Vaiņodes ielai;
- Merķeļa ielā virzienā no Marijas ielas līdz Brīvības bulvārim;

- pār Zemitānu satiksmes pārvadu virzienā uz pilsētas centru;
- Raiņa bulvārī virzienā no Krišjāņa Valdemāra ielas līdz Marijas ielai;
- Slokas ielā virzienā no Jūrmalas gatves līdz Kalnciema ielai;
- Stabu ielā virzienā no Avotu ielas līdz Aleksandra Čaka ielai;
- Turgeņeva ielā virzienā no Gogoļa ielas līdz Dzirnavu ielai.

Sabiedriskajam transportam atviegloti braukšanas noteikumi ir:

- 11. novembra krastmalā virzienā no Mārstaļu ielas līdz Akmens tiltam;
- Augusta Deglava ielā virzienā no Tallinas ielas līdz Lienes ielai;
- Avotu ielā virzienā no Lāčplēša ielas līdz Lienes ielai;
- Bauskas ielā virzienā no Viesītes ielas līdz Mazajai Stērstu ielai;
- pār Akmens tiltu;
- Vaiņodes ielā virzienā no Kārļa Ulmaņa gatves līdz Ģimnastikas ielai.

Rīgā ir ierīkotas sabiedriskā transporta joslas un noteikti atviegloti braukšanas noteikumi sabiedriskajam transportam kopumā 11 kilometru garumā.

Uzlabota satiksmes plūsma Gogoļa un Lāčplēša ielu krustojumā

2009. gadā Gogoļa un Lāčplēša ielu krustojumā uzstādīta un darba režīmā ieslēgta luksofora papildsekcija labajam pagriezienam no Gogoļa ielas Salu tilta virzienā. Tādējādi labā pagrieziena manevram atvēlēts par 16 sekundēm ilgāks laiks nekā iepriekš.

Analizējot līdzšinējo luksoforu signālpilnu Gogoļa un Lāčplēša ielu krustojumā, tika rasta papildus iespēja transportlīdzekļu vadītājiem veikt labā pagrieziena manevru arī laikā, kad krustojumā kreisā pagrieziena manevru Gogoļa ielas virzienā veic no Salu tilta puses braucošais sabiedriskais transports. Jaunievietās izmaiņas neietekmē manevru veikšanas laiku citos braukšanas virzienos.

Satiksmes organizācijas izmaiņas veiktas ar mērķi uzlabot satiksmes plūsmu Gogoļa un Lāčplēša ielu krustojumā, vienlaikus uzlabojot arī sabiedriskā transporta kustību, kas arī veic labo pagriezienu uz Salu tiltu.



Neparasta dizaina velosipēdu parādes brauciens.

Rīga – ceļā uz velosipēdistiem draudzīgu pilsētu



Velotransporta attīstība Rīgā

Lai gan veloceļu būvniecība prasa ievērojamus ieguldījumus, Satiksmes departaments ir ieinteresēts velosatiksmes attīstībā, jo satiksmes dalībnieku ieradumu maiņa ietekmē arī motorizēto transportlīdzekļu skaita samazināšanos pilsētas ielās. Atbilstoši Rīgas pašvaldības budžetā piešķirtam finansējumam pēc Satiksmes departamenta pasūtījuma Rīgā tiek būvēti maģistrālie veloceļi, kā arī ierīkoti veloceļi ielu rekonstrukciju laikā.

Velotransporta attīstības programmā Rīgas pilsētai ir paredzēti vairāki maģistrālie veloceļi no centra uz mikrorajoniem kā mugurkauls velomaršrutu tīkla izveidei starp mikrorajoniem.

Eiropas Mobilitātes nedēļa arī Rīgā

Kā apliecinājums tam, ka arī Rīgas pašvaldība domā par velotransporta attīstību un zaļāku dzīvesstilu, septembrī Rīgā plaši tika atzīmēta Eiropas Mobilitātes nedēļa. Šā gada tēma Eiropā bija *Klimata uzlabošana pilsētā*.

Eiropas Mobilitātes nedēļa tiek organizēta kopš 2002. gada un ir veltīta ilgtspējīgai mobilitātei. Tās

aizsākums ir Eiropas mēroga pasākums *Diena bez auto*, kas tika uzsākts 2000. gadā. Rīga akcijā *Diena bez auto* piedalās jau kopš 2000. gada un kopš 2002. gada – Eiropas Mobilitātes nedēļā, katru gadu organizējot velobraukšanu, sabiedriskā transporta, kājāmiešanu popularizējošus pasākumus.

2009. gadā galvenie pasākumi notika 22. septembrī – *Dienā bez auto*. Šajā dienā Rīgas mērs Nils Ušakovs kopā ar simtiem rīdzinieku piedalījās velobraucienā pa plānotā veloceļa Centrs – Berģi maršrutu.

Velobrauciens noslēdzās pie *Laimas* pulksteņa ar automašīnām alternatīvu transportlīdzekļu parādi, kurā piedalījās gan elektriskie transportlīdzekļi, neparasta dizaina velosipēdi, retrovelosipēdi, saliekamie velosipēdi, gan arī elektriskais – ūdeņraža kartings.

Velosipēdistu atbalstam



Satiksmes departaments sadarbībā ar velosipēdistu vortālu *Veloriga.lv* jau ceturto gadu uzņēmumiem un iestādēm, kas savās teritorijās ierīkojušas velostātīvas, pasniedza atzinības zīmi *Draudzīgs velosipē-*



Elektriskais-ūdeņraža kartings Eiropas Mobilitātes nedēļā Rīgā.



Neparasti velosipēdi velopiknikā Sūnu salā.



Rīgas pilsētas izpilddirektors Juris Radzēvičs ar zīmes Draudzīgs velosipēdistam saņēmējiem.

distam. 2009. gadā to saņēma biroju komplekss *Upmalas biroji*, veikals *Viss atpūtai dabā*, Rīgas Latgales priekšpilsētas izpilddirekcija un Rīgas pašvaldības aģentūra *Rīgas dārzi un parki*.

Šī zīme sniedz informāciju velobraucējiem, ka pie šīs ēkas ir iespēja atbilstoši pieslēgt velosipēdu, un vienlaikus tā ir arī mudinājums citiem savā pārraudzībā esošajā teritorijā uzstādīt velostatīvus. Par drošai velosipēdu pieslēgšanai piemērotu velostatīvu ir uzskatāms tāds, pie kura var pieslēgt velosipēda rāmi un vienlaikus abus vai vismaz vienu riteni.

Velosipēdistu informatīvajam atbalstam Satiksmes departamenta mājaslapā www.rdsd.lv ir izveidota **interaktīva velomaršrutu interneta karte**. Tajā iekļauti gan Rīgā izbūvēto veloceliņu maršruti, gan arī ieteicamie velomaršruti Pārdaugavā.

Interneta karte izveidota ar mērķi apzināt iedzīvotāju iecienītākos velomaršrutus visā Rīgā pa mazintensīvas satiksmes ielām un gājēju ietvēm. Tāpēc Satiksmes departaments aicina iedzīvotājus departamenta mājaslapā ziņot par saviem iecienītākajiem velomaršrutiem, ko varētu ieteikt arī citiem.

Kā palīgs velosipēdistiem Eiropas Savienības līdzfinansēta projekta PRO.MOTION ietvaros ir **izdoti informatīvi bukleti**: *Padomi drošai velobraukšanai*. *Ikdienas velomaršrutu karte Pārdaugavā* un *Velomaršrutu karte Pārdaugavā un tās apkārtnē*.

Bukletā *Padomi drošai velobraukšanai*. *Ikdienas velomaršrutu karte Pārdaugavā* ir sniegta informācija par Ceļu satiksmes noteikumiem braukšanai ar velosipēdu, kā arī iekļauta rekomendējošu velomaršrutu karte pa gājēju ietvēm un mazintensīvas satiksmes ielām Pārdaugavā.

Bukletā *Velomaršrutu karte Pārdaugavā un tās apkārtnē* ir sniegta informācija par atpūtas velomaršrutiem – *Izzini Āgenskalnu*, *Beberbeķu velotakas*, *Atklāj Doles salu*, *Daugavgrīvas sala*. Bukletā ir gan atpūtas velomaršrutu shēmas, gan arī īss maršrutu apraksts, ceļa seguma raksturojums, informācija par maršruta veikšanai nepieciešamo laiku, kā arī informācija par apskates objektiem.



Veloceliņu būvniecība

Mežaparks–Vecmīlgrāvis (būvniecība pabeigta)

Veloceliņš ir 5 kilometrus garš, un tā būvniecība pabeigta šā gada jūnijā. Tas ir turpinājums 2007. gadā izbūvētajam veloceliņam Centrs–Mežaparks. Tas savieno Ostas prospektu, Mīlgrāvja ielu, Mīlgrāvja tiltu līdz Vecāķu prospekta un Kalngales ielas krustojumam. Turpmākajos gados, kad būs atrisināti nepieciešamo zemju piederības jautājumi, šī veloceliņa izbūvi plānots turpināt līdz pat Vecāķiem.

Šmerļa ielā (būvniecība pabeigta)

Veloceliņš ir gandrīz 2 kilometrus garš, un tā būvniecība pēc Satiksmes departamenta pasūtījuma tika uzsākta 2008. gadā Šmerļa ielas rekonstrukcijas ietvaros.

Par godu Mežaparka–Vecmīlgrāvja un Šmerļa ielas jauno veloceliņu atklāšanai Rīgā notika neparasta dizaina velosipēdu parādes brauciens un velopikniks Sūnu salā.



Šmerļa ielas veloceliņš.



Restorāna TEX-MEX galvenais šefpavārs Havjers Garsija gatavo velopiknika cienastu uz velogriļa.

Centrs-Berģi (būvniecība uzsākta, plānots pabeigt 2010. gadā)



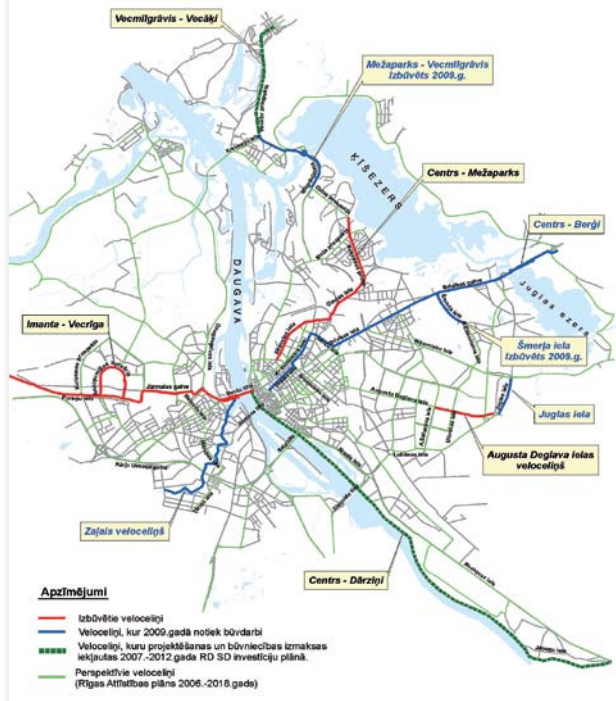
IEGULDĪJUMS TAVĀ NĀKOTNĒ!



EIROPAS SAVIENĪBA

Veloceliņš Centrs-Berģi ir Eiropas nozīmes veloceliņu tīkla (*EuroVelo10*) posms Rīgas pilsētas teritorijā. 2009. gadā ar Eiropas Reģionālās attīstības fonda līdzfinansējumu uzsākta tā būvniecība.

Veloceliņa maršruts sāksies Smilšu ielas un Zīgrīda Annas Meierovica bulvāra krustojumā un turpināsies maršrutā Bastejkalns – Reimersa iela – Esplanāde – Skolas iela – Bruņinieku iela – Krišjāņa Valdemāra iela – Zīrņu iela – Senču iela – Brīvības iela – Brīvības gatve – Suitu iela līdz pilsētas administratīvajai robežai. Veloceliņa kopējais garums būs 14 kilometri. No Juglas līdz pilsētas centram ar velosipēdu būs iespējams nokļūt 30 minūtēs, bet no Teikas līdz centram – 20 minūtēs.



Projektā paredzēts, ka veloceliņš tiks izbūvēts gan labiekārtojot ietves, gan izbūvējot pilnīgi jaunus veloceliņa posmus. Skolas ielā, Reimersa ielā un Bruņinieku ielā veloceliņš tiks ierīkots brauktuves malā, mainot maksas stāvvietu izvietojumu. Tādējādi automašīnu satiksmei tiks saglabāts līdzšinējais brauktuves platums.

Juglas ielas turpinājumā (būvniecība uzsākta, plānots pabeigt 2011. gadā)

2009. gadā ir uzsākta Juglas ielas turpinājuma izbūve no Augusta Deglava ielas rotācijas apļa līdz Biķernieku ielai, kuras laikā izbūvēs arī no brauktuves atdalītu veloceliņu.

Centrs-Torņakalns-Ziepiņkalns (izstrādāta veloceliņa priekšizpēte)

Pēc Satiksmes departamenta pasūtījuma 2009. gadā Eiropas Savienības līdzfinansēta projekta PRO.MOTION ietvaros pabeigta veloceliņa priekšizpētes izstrāde maršrutā Centrs-Torņakalns-Ziepiņkalns.

Šobrīd Rīgā ir izbūvēti maģistrālie veloceliņi no centra uz Imantu, no centra līdz Mežaparkam un Vecmīlgrāvim. Veicot ielu rekonstrukciju, veloceliņš ir ierīkots Šmerļa ielā, kā arī Augusta Deglava ielā no Andreja Saharova ielas līdz Lubānas ielai. Brīvības gatves un Juglas ielas divu līmeņu šķērsojuma izbūves ietvaros gājēju un velosipēdu ceļš ierīkots Brīvības gatvē no Silciema ielas līdz tiltam pār Juglas ezera kanālu.

Kopējais izbūvēto veloceliņu garums šobrīd Rīgā ir 29 kilometri.

Velotransporta attīstības programmā Rīgas pilsētai ir paredzēta maģistrālo veloceliņu izbūve arī līdz Vecāķiem un Dārziņiem. Rīgas attīstības plānā (2006.-2018.) ir paredzēti arī savienojošie veloceliņi starp mikrorajoniem.

