



TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS TEMATISKAIS PLĀNOJUMS

3. ziņojums

SATURA RĀDĪTĀJS

Definīcijas un saīsinājumi	3
IEVADS	4
1 Nosacījumi transporta infrastruktūras plānošanai un izbūvei (TS 6.1. un TS 4.5.)	5
1.1 Rīgas domes 20.12.2005. noteikumu Nr.34 (RTIAN) satura un detalizācijas pakāpes izvērtējums atbilstoši spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem	5
1.2 Priekšlikumi funkcionālā zonējuma “Transporta infrastruktūras teritorija” (TR) detalizācijas pakāpei un iekļaušanai jaunajā Rīgas TP un RTIAN.	9
1.3 Priekšlikumi ielu kategoriju noteikšanai un detalizācijas pakāpei jaunajā Rīgas TP un RTIAN.....	14
1.4 Priekšlikumi prasību noteikšanai un detalizācijas pakāpei jaunā RTIAN nodaļā “Vispārīgas prasības teritorijas izmantošanai un apbūvei”, kas attiecināmas uz transporta infrastruktūras plānošanu.....	15
1.5 Priekšlikumi “Teritoriju ar īpašiem noteikumiem”(TIN) noteikšanai jaunajā Rīgas TP un šo teritoriju izmantošanas nosacījumu iekļaušanai RTIAN	42
1.6 Priekšlikumi prasību noteikšanai un iekļaušanai jaunā RTIAN nodaļā “Teritorijas plānojuma īstenošanas kārtība”	43
1.7 Priekšlikumi definīciju iekļaušanai RTIAN.....	54
1.8 Priekšlikumi ielu šķērsprofilu pielietošanai	55
2 Institūciju nosacījumu izvērtējums	57

Definīcijas un saīsinājumi

AS	Akciju sabiedrība
LR	Latvijas Republika
MK	Ministru kabinets
RD	Rīgas dome
RTIAN	Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi
TAPIS	Teritorijas attīstības plānošanas informācijas sistēma
TmP	Tematiskais plānojums
VAS	Valsts akciju sabiedrība
VAN	Vispārīgie teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi

IEVADS

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

Transporta attīstības tematiskais plānojums tiek 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”.

Transporta attīstības tematiskā plānojuma 3.zinījumā ir sniegti priekšlikumi nosacījumiem transporta infrastruktūras plānošanai un to ietveršanai jaunā RTP teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos, atbilstoši Tehniskās specifikācijas 6.punktam un ņemot vērā spēkā esošos normatīvos aktus.

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

1 Nosacījumi transporta infrastruktūras plānošanai un izbūvei (TS 6.1. un TS 4.5.)

1.1 Rīgas domes 20.12.2005. noteikumu Nr.34 (RTIAN) satura un detalizācijas pakāpes izvērtējums atbilstoši spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem

Saskaņā ar Teritorijas attīstības plānošanas likuma 7.panta pirmās daļas 6. un 7.punktu 2013.gada 30.aprīlī Ministru kabinets izdeva noteikumus Nr.240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" (saīsinājums - VAN) kas nosaka vispārīgās prasības vietējā līmeņa teritorijas attīstības plānošanai, teritorijas izmantošanai un apbūvei, kā arī teritorijas izmantošanas veidu klasifikāciju. Saskaņā ar Teritorijas attīstības plānošanas likuma 7.panta pirmās daļas 8.punktu 2014.gada 8.jūlijā Ministru kabinets izdeva noteikumus Nr.392 "Teritorijas attīstības plānošanas informācijas sistēmas noteikumi" kas nosaka Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas pārziņā esošās valsts informācijas sistēmas – Teritorijas attīstības plānošanas informācijas sistēmas (saīsinājums – TAPIS) izveides un darbības kārtību, datu saturu un informācijas iegūšanas, apstrādes, apmaiņas un izplatīšanas kārtību.

Likums „Teritorijas attīstības plānošanas likums” – nosaka, ka Vietējās pašvaldības teritorijas plānojumu izstrādā atbilstoši vietējās pašvaldības ilgtspējīgas attīstības stratēģijai un ievērojot citus nacionālā, reģionālā un vietējā līmeņa teritorijas attīstības plānošanas dokumentus. Likuma 23.panta (6) daļā ir noteikts, ka *“Inženierkomunikāciju tīklus un objektus atļauts ierīkot jebkurā teritorijas plānojumā noteiktajā funkcionālajā zonā, ievērojot šā likuma 7.panta 6.punktā minēto Ministru kabineta noteikumu un citu normatīvo aktu prasības”*.

Līdz ar jauno normatīvo aktu pieņemšanu un spēkā stāšanos, izstrādājot jauno RTIAN ir jāievēro minētie normatīvie akti, kā arī jānodrošina RTIAN izstrāde TAPIS vidē, kurā ir noteikts standartizēts noteikumu saturs un teritorijas izmantošanas veidi atbilstoši VAN prasībām. Noteikumu satura tālāku detalizācijas pakāpi var veidot katra pašvaldība atsevišķi, ievērojot noteikto noteikumu pamatstruktūru TAPIS vidē.

Transporta attīstības tematiskā plānojuma 3.ziņojuma 1.tabulā ir apkopota un salīdzināta informācija TAPIS, VAN un spēkā esošajā RTIAN, kā arī sniegti priekšlikumi transporta infrastruktūras plānošanas un izbūves nosacījumu iekļaušanai un saturiskajam iedalījumam jaunajā RTIAN, veidojot noteikumus TAPIS vidē.

1.tabula. RTIAN satura izvērtējums atbilstoši TAPIS

TAPIS noteiktais saturs	Spēkā esošā RTIAN saturs/sadaļas	VAN iekļautās prasības/nosacījumi	Priekšlikumi jaunā RTIAN saturam
<p>1. Noteikumu lietošana un definīcijas 1.2. Definīcijas</p>	<p>1. Vispārīgie jautājumi 2. Šajos saistošajos noteikumos ir lietoti šādi termini: (.....)</p>	<p>2. Noteikumos lietoti šādi termini: (.....)</p>	<p>1. Noteikumu lietošana un definīcijas 1.2. Definīcijas (skat. TMP 3.ziņojuma sadaļu 1.7.)</p>
<p>2. Prasības visas teritorijas izmantošanai 2.1. Visā teritorijā atļautā izmantošana</p>	<p>2. Noteikumi teritoriju izmantošanai 2.1. Visās teritorijās atļautā izmantošana 13. Visas teritorijas, ievērojot šajos saistošajos noteikumos, kā arī citos normatīvajos aktos noteiktos ierobežojumus, atļauts izmantot būvju un to daļu izvietojumam saskaņā ar attiecīgajā teritorijā atļauto izmantošanu, kā arī: 13.1. E kategorijas ielas un piebraucamā ceļa izbūvei vai ierīkošanai; 13.2. teritorijas labiekārtošanai un apstādījumu ierīkošanai, ievērojot prasības, ko Rīgas pilsētas būvvalde (Būvvalde) nosaka plānošanas un arhitektūras uzdevumā; 13.3. inženiertehniskās apgādes tīklu un būvju izvietojumam, izņemot 110–330 kV apakšstaciju; 13.4. palīgizmantošanai, tajā skaitā transportlīdzekļu novietnes ierīkošanai, ja transportlīdzekļu novietne nepieciešama teritorijas atļautās izmantošanas nodrošināšanai, kā arī atkritumu konteineru (tvertņu) novietnes un sadzīves atkritumu dalītās savākšanas punkta izvietojumam; (.....)</p>	<p>2. Prasības visu teritoriju plānošanai un izmantošanai 4. Vides un publiskās infrastruktūras plānošanā, arhitektūras projektu izstrādē un ieviešanā izmanto universālā dizaina risinājumus, lai nodrošinātu pieejamu vidi ar vienlīdzīgām līdzdarbības iespējām visiem sabiedrības locekļiem. 5. Ja pašvaldības teritorijas plānojumā nav noteikts citādi, lai nodrošinātu esošo un plānoto objektu funkcijas, atļauta šāda izmantošana: 5.1. esošo ielu un ceļu rekonstrukcija, AIV, AV un AVI kategorijas ceļu un C, D un E kategorijas ielu izbūve; 5.2. objektam nepieciešamo transportlīdzekļu stāvvietu izbūve; 5.3. apstādījumu izveide un teritorijas labiekārtojums; 5.4. inženierkomunikāciju tīklu un objektu izbūve; 5.5. erozijas risku ierobežošanas, pretplūdu aizsardzības būvju un meliorācijas sistēmu izbūve.</p>	<p>2. Prasības visas teritorijas izmantošanai 2.1. Visā teritorijā atļautā izmantošana - analogiski spēkā esošā RTIAN nosacījumiem, izņemot tos nosacījumu punktus, kas ir noteikti VAN</p>

<p>3. Vispārīgas prasības teritorijas izmantošanai un apbūvei</p> <p>3.1. Prasības transporta infrastruktūrai 3.2. Prasības inženiertehniskās apgādes tīkliem un objektiem 3.3. Prasības apbūvei 3.4. Prasības teritorijas labiekārtojumam 3.5. Prasības vides risku samazināšanai</p>	<p>2. Prasības visu teritoriju plānošanai un izmantošanai.</p> <p>2.7. Pieklūšanas noteikumi 2.7.¹ Vides pieejamības prasības 2.12. Inženiertehniskās apgādes infrastruktūras nodrošinājums 2.14. Aizsardzība pret troksni 2.14.¹ Prasības gaisa kvalitātes uzlabošanai 2.16. Prasības transportlīdzekļu novietņu skaitam un izvietojumam 2.17. Noteikumi transportlīdzekļu novietnēm 2.18. Noteikumi transportlīdzekļu novietņu piebraucamajiem ceļiem 2.19. Ielas 2.20. Apgaismojums, apgaismes ķermeņi 2.21. Īslaicīgas lietošanas apbūve starp sarkanajām līnijām 2.22. Noteikumi redzamības nodrošinājumam 2.25. Apstādījumi 2.26. Augsnes virskārtas un koku saglabāšana 2.30. Vides dizaina objektu un mazo arhitektūras formu izvietojuma kārtība 3. Noteikumi teritoriju apbūvei 3.9. Attālums starp inženierkomunikācijām, kā arī starp būvēm un inženierkomunikācijām</p>	<p>6. Transporta infrastruktūras plānošana</p> <p>6.1. Vispārīgās prasības transporta tīkla plānošanai 6.2. Ielu un ceļu iedalījums 6.3. Ielu sarkanās līnijas 6.4. Ielu un autoceļu pievienojumi (pieslēgumi) 6.5. Ietves un gājēju celiņi 6.6. Gājēju pārejas un tuneli 6.7. Sabiedriskā transporta pieturvietas 6.8. Veloceliņi 7. Vispārīgās prasības apbūvei 7.6. Redzamības brīvlauki 7.7. Attālumi starp būvēm 7.9. Aizsardzība pret trokšņiem un piesārņojumu 8. Inženiertehniskās apgādes tīkli un objekti 9. Publiskās ārtelpas plānošana 10. Transportlīdzekļu novietošana 10.1. Autonovietnes 10.2. Velosipēdu novietnes 11. Riska teritorijas un piesārņotās teritorijas</p>	<p>3. Vispārīgas prasības teritorijas izmantošanai un apbūvei</p> <p>3.1. Prasības transporta infrastruktūrai 3.2. Prasības inženiertehniskās apgādes tīkliem un objektiem 3.3. Prasības apbūvei 3.4. Prasības teritorijas labiekārtojumam 3.5. Prasības vides risku samazināšanai 3.6. Prasības vides pieejamības nodrošināšanai</p> <p>(skat. TMP 3.ziņojuma sadaļu 1.4.)</p>
<p>4. Prasības teritorijas izmantošanai un apbūves parametriem katrā funkcionālajā zonā</p> <p>4.7. Transporta infrastruktūras teritorija</p>	<p>6. Atsevišķu teritoriju izmantošanas noteikumi</p> <p>6.7. Tehniskās apbūves teritorija (TA) (t.sk. dzelzceļš)</p>	<p>4.8. Transporta infrastruktūras teritorija (TR)</p> <p>4.2. Transporta infrastruktūras teritorija (TR) ir funkcionālā zona, ko nosaka, lai (...)</p>	<p>4. Prasības teritorijas izmantošanai un apbūves parametriem katrā funkcionālajā zonā</p> <p>4.7. Transporta infrastruktūras teritorija 4.7.1. Transporta infrastruktūras</p>

	6.8. Ielu teritorija (I) 6.13. Lidlauka un tā turpmākās attīstības teritorija	43. Transporta infrastruktūras teritorijas galvenie izmantošanas veidi ir: (.....) 44. Transporta infrastruktūras teritorijā var noteikt šādus papildizmantošanas veidus: (.....)	teritorija TR 4.7.2. Transporta infrastruktūras teritorija TR1 4.7.3. Transporta infrastruktūras teritorija TR2 4.7.4. Transporta infrastruktūras teritorija TR3 (skat. TMP 3.ziņojuma sadaļu 1.2.)
5. Teritorijas ar īpašiem noteikumiem 5.7. Nacionālas un vietējas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija	Nav noteikts.	14. Teritorijas ar īpašiem noteikumiem	5. Teritorijas ar īpašiem noteikumiem 5.7. Nacionālas un vietējas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorijas (TIN71; TIN72;) (skat. TMP 3.ziņojuma sadaļu 1.5.)
6. Teritorijas plānojuma īstenošanas kārtība	7. Prasības detālplānojumam 8. Būvtiesību īstenošanas kārtība	Nav noteikts.	6. Teritorijas plānojuma īstenošanas kārtība 6.1. Prasības ielu sarkano līniju plānošanai 6.2. Prasības transporta plūsmu turpmākai izpētei (skat. TMP 3.ziņojuma sadaļu 1.6.)
7. Citi nosacījumi/prasības	2.8. Aizsargjoslas un tauvas josla 61. Eksploatācijas aizsargjoslas: 61.1. aizsargjoslas gar ielām noteiktas kā sarkanās līnijas un būvlaide; 63. Drošības aizsargjoslas: 63.5. aizsargjoslas gar dzelzceļiem, pa kuriem pārvadā naftu, naftas produktus, bīstamas ķīmiskas vielas un produktus apjomos, kas pārsniedz 10 cisternas vai vagonus vienā dzelzceļa sastāvā: (.....)	Nav noteikts.	7. Citi nosacījumi/prasības 7.1. Aizsargjoslas un citi aprobežojumi - jānosaka ņemot vērā Aizsargjoslu likuma prasības un nosacījumus. - citus aprobežojumus pašvaldība nosaka pēc savas iniciatīvas.

1.2 Priekšlikumi funkcionālā zonējuma “Transporta infrastruktūras teritorija” (TR) detalizācijas pakāpei un iekļaušanai jaunajā Rīgas TP un RTIAN.

Saskaņā ar VAN noteikto funkcionālo zonu iedalījumu, kas jāievēro izstrādājot jaunus teritoriju plānojumus un lokālpānojumus, un lai nodrošinātu visu veidu transportlīdzekļu un gājēju satiksmei nepieciešamo infrastruktūru, kā arī lidostu un ostu uzņēmumu darbību un attīstībai nepieciešamo teritorijas organizāciju un inženiertehnisko apgādi, jānosaka funkcionālā zona “Transporta infrastruktūras teritorija” (TR).

Saskaņā ar VAN 18.punktu Teritorijas plānojumā funkcionālajām zonām un teritorijām ar īpašiem noteikumiem izmanto VAN 1.pielikumā minētos apzīmējumus. Atkarībā no konkrētās situācijas un izvēlētajā detalizācijas pakāpes teritorijas plānojumā vai lokālpānojumā katrai funkcionālajai zonai var noteikt apakšzonas, pievienojot funkcionālās zonas apzīmējuma burtiem ciparu indeksu un attiecīgi teritorijas plānojuma vai lokālpānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus precizējot izmantošanas veidus un apbūves parametrus.

Saskaņā ar VAN 23.punktu, līnijveida inženiertehniskās apgādes tīkli un to objekti (piemēram, elektropārvades līnijas, cauruļvadi, kabeļi, transformatoru punkti, mobilo sakaru torņi), meliorācijas būves un ierīces, kā arī vēja elektrostacijas teritorijas plānojumā tiek parādītas kā objekti tajā funkcionālajā zonā, kurā tie atrodas. Līdz ar to minētajiem objektiem atsevišķa funkcionālā zona vai apakšzona nav jānosaka.

Jaunajā Rīgas TP un RTIAN ir priekšlikums noteikt funkcionālo zonu “Transporta infrastruktūras teritorija” (TR), kas galvenokārt ir attiecināma uz ielu teritorijām. Papildus ir priekšlikums noteikt trīs apakšzonas – stāvparku izbūvei, lidostas teritorijai un dzelzceļa teritorijai - uz kurām būs attiecināmi specializēti nosacījumi (skat. 2.tabulu).

Transporta attīstības tematiskā plānojuma 3.ziņojuma 2.tabulā ir apkopota un salīdzināta informācija VAN un spēkā esošajā RTIAN, kā arī sniegti priekšlikumi funkcionālās zonas “Transporta infrastruktūras teritorija” (TR) un tās apakšzonu plānošanas un izbūves nosacījumu iekļaušanai jaunajā RTIAN, veidojot noteikumus TAPIS vidē.

“Transporta infrastruktūras teritorijas” (TR) apakšzona TR1 (stāvparki) ir izveidota vadoties no pētījuma “Rīgas domes autonomietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde -Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāns” (SIA „E. Daniševska birojs” un SIA “Solvers”) noteikto nepieciešamo stāvparka aprīkojumu un servisa nodrošinājumu.

2.tabula. Funkcionālā zona "Transporta infrastruktūras teritorija" (TR) un tās apakšzonas

Spēkā esošā RTIAN saturs/sadaļas	VAN iekļautās prasības/nosacījumi	Priekšlikumi jaunajam RTIAN
<p>6.8.Ielu teritorija (I):</p> <p>Ielu teritorija (I) ir teritorija, kur <u>atļautā izmantošana</u> ir šādu būvju būvniecība un izmantošana:</p> <p>506.1.ceļš;</p> <p>506.2. laukums;</p> <p>506.3. transporta infrastruktūras objekts;</p> <p>506.4. īslaicīgas lietošanas būves un mazās arhitektūras formas;</p> <p>506.5. transportlīdzekļu novietne, ja tas paredzēts ar detālpilānojumu;</p> <p>506.6. ielu stādījumi;</p> <p>506.7. inženiertehniskās apgādes tīkli un būves;</p> <p>506.8. laivu un jahtu ostu un piestātņu sauszemes infrastruktūra atbilstoši šo saistošo noteikumu 250.17.punktam</p>	<p>4.8. Transporta infrastruktūras teritorija (TR)</p> <p>Transporta infrastruktūras teritorija (TR) ir funkcionālā zona, ko nosaka, lai nodrošinātu visu veidu transportlīdzekļu un gājēju satiksmei nepieciešamo infrastruktūru, kā arī lai nodrošinātu lidostu un ostu uzņēmumu darbību un attīstībai nepieciešamo teritorijas organizāciju un inženiertehnisko apgādi.</p> <p>Transporta infrastruktūras teritorijas galvenie izmantošanas veidi ir:</p> <p>43.1. inženiertehniskā infrastruktūra;</p> <p>43.2. transporta lineārā infrastruktūra;</p> <p>43.3. transporta apkalpojošā infrastruktūra;</p> <p>43.4. lidostu un ostu apbūve.</p> <p>44. Transporta infrastruktūras teritorijā var noteikt šādus papildizmantošanas veidus:</p> <p>44.1. publiskā apbūve un teritorijas izmantošana:</p> <p>44.1.1. aizsardzības un drošības iestāžu apbūve;</p> <p>44.1.2. tirdzniecības un pakalpojumu objektu apbūve;</p> <p>44.1.3. biroju ēku apbūve;</p> <p>44.2. noliktavu apbūve.</p>	<p>1. Transporta infrastruktūras teritorija (TR)</p> <p>Transporta infrastruktūras teritorija (TR) ir funkcionālā zona, ko nosaka, lai nodrošinātu sauszemes auto transportlīdzekļu, t.sk. velosipēdu, un gājēju satiksmei nepieciešamo infrastruktūru un tās attīstībai nepieciešamo teritorijas organizāciju un inženiertehnisko apgādi.</p> <p>1.1. Transporta infrastruktūras teritorijas TR galvenie izmantošanas veidi ir:</p> <p>1.1.1. inženiertehniskā infrastruktūra;</p> <p>1.1.2. transporta lineārā infrastruktūra - autoceļi, ielas un citas kompleksas transporta inženierbūves, tai skaitā tilti, estakādes, tuneļi un citas līdzīgas būves, kas veido lineāru transporta infrastruktūru</p> <p>1.2. Transporta infrastruktūras teritorijas TR papildizmantošanas veidi ir:</p> <p>1.2.1. tirdzniecības un pakalpojumu objektu apbūve – ko veido sezonas rakstura tirdzniecības vai pakalpojumu objekti (tirdzniecības kioski un segtie tirdzniecības stendi).</p>

		<p>2. Transporta infrastruktūras teritorija (TR1)</p> <p>Transporta infrastruktūras teritorija (TR1) ir funkcionālā zona, ko nosaka, lai nodrošinātu visu veidu transportlīdzekļu, t.sk. velosipēdu, un gājēju satiksmei nepieciešamo infrastruktūru, kā arī lai nodrošinātu stāvparku uzņēmumu darbību un attīstībai nepieciešamo teritorijas organizāciju un inženiertehnisko apgādi.</p> <p>2.1. Transporta infrastruktūras teritorijas galvenie izmantošanas veidi ir:</p> <p>2.1.1. inženiertehniskā infrastruktūra;</p> <p>2.1.2. transporta lineārā infrastruktūra;</p> <p>2.1.3. transporta apkalpojošā infrastruktūra;</p> <p>2.2. Transporta infrastruktūras teritorijā var noteikt šādus papildizmantošanas veidus:</p> <p>2.2.1. tirdzniecības un pakalpojumu objektu apbūve-apbūve, ko veido veikali, aptiekas, sabiedriskās ēdināšanas uzņēmumi, sezonas rakstura tirdzniecības vai pakalpojumu objekti (tirdzniecības kioski un segtie tirdzniecības stendi), bāri, kafejnīcas, kā arī sadzīves un citu pakalpojumu objekti, tai skaitā degvielas uzpildes stacijas un automobiļu un motociklu apkopes uzņēmumi, izņemot ražošanas objektus.</p>
		<p>3. Transporta infrastruktūras teritorija (TR2)</p> <p>Transporta infrastruktūras teritorija (TR2) ir funkcionālā zona, ko nosaka, lai nodrošinātu dzelzceļa satiksmei</p>

		<p>nepieciešamo infrastruktūru, kā arī lai nodrošinātu dzelzceļa uzņēmumu darbību un attīstībai nepieciešamo teritorijas organizāciju un inženiertehnisko apgādi.</p> <p>3.1. Transporta infrastruktūras teritorijas galvenie izmantošanas veidi ir:</p> <p>3.1.1. inženiertehniskā infrastruktūra;</p> <p>3.1.2. transporta lineārā infrastruktūra;</p> <p>3.1.3. transporta apkalpojošā infrastruktūra;</p> <p>3.2. Transporta infrastruktūras teritorijā var noteikt šādus papildizmantošanas veidus:</p> <p>3.2.1. tirdzniecības un pakalpojumu objektu apbūve- apbūve, ko veido sezonas rakstura tirdzniecības vai pakalpojumu objekti (tirdzniecības kioski un segtie tirdzniecības stendi), sadzīves un citu pakalpojumu objekti, tai skaitā degvielas uzpildes stacijas un automobiļu un motociklu apkopes uzņēmumi;</p> <p>3.2.2. biroju ēku apbūve - apbūve, ko veido ar dzelzceļa darbību saistīti uzņēmumi, organizācijas un iestādes;</p> <p>3.2.3. noliktavu apbūve - apbūve, ko veido noliktavu ēkas, kas paredzētas materiālu, vielu un citu preču komplektēšanai, iesaiņošanai, pagaidu uzkrāšanai vai uzglabāšanai vairumā, preču stacijas un līdzīgas ēkas.</p>
<p>6.13. Lidlauka un tā turpmākās attīstības teritorija</p> <p>572. Lidlauka izbūves teritorija (LL) ir starptautiskās lidostas „Rīga” lidlauka rekonstrukcijai un attīstībai noteiktā lidlauka</p>		<p>4. Transporta infrastruktūras teritorija (TR3)</p> <p>Transporta infrastruktūras teritorija (TR3) ir funkcionālā zona, ko nosaka, lai nodrošinātu lidostu uzņēmumu darbību un attīstībai nepieciešamo teritorijas organizāciju un inženiertehnisko apgādi.</p>

<p>teritorija, kur atļautā izmantošana ir lidostas darbības nodrošināšanai un attīstībai nepieciešamo būvju būvniecība un izmantošana.</p> <p>573. Lidlauka izbūves teritorijā ir atļauta šādu būvju būvniecība:</p> <p>573.1. transporta infrastruktūras objekts (tajā skaitā, lidostas pasažieru stacijas ēkas, termināļi un ar tiem saistītās ēkas un būves, lidostas tehniskās apkopes un saimniecības ēkas, lidmašīnu angāri, kravu staciju ēkas un būves, lidlauka skrejceļi, lidaparātu pārvietošanas ceļi un tml.);</p> <p>573.2. komerciāla rakstura objekts;</p> <p>573.3. tirdzniecības un pakalpojumu objekts;</p> <p>573.4. degvielas un gāzes uzpildes stacija;</p> <p>573.5. navigācijas būve.</p>		<p>4.1. Transporta infrastruktūras teritorijas TR3 galvenie izmantošanas veidi ir:</p> <p>4.1.1. inženiertehniskā infrastruktūra;</p> <p>4.1.2. transporta lineārā infrastruktūra;</p> <p>4.1.3. transporta apkalpojošā infrastruktūra - ēkas sauszemes un gaisa satiksmes pakalpojumu nodrošināšanai, tai skaitā dzelzceļa pasažieru stacijas, lidostas, garāžas, atsevišķi iekārtotas atklātās autostāvvietas, stāvparki, daudzstāvu autostāvvietas;</p> <p>4.1.4. lidostu apbūve - apbūve, ko veido lidostu termināļi un ar tiem saistītā infrastruktūra, tai skaitā navigācijas iekārtas un ierīces lidostā.</p> <p>4.2. Transporta infrastruktūras teritorijas TR papildizmantošanas veidi ir:</p> <p>4.2.1. tirdzniecības un pakalpojumu objektu apbūve;</p> <p>4.2.2. biroju ēku apbūve;</p> <p>4.2.3. aizsardzības un drošības iestāžu apbūve - apbūve, ko veido policijas, ugunsdzēsības un glābšanas dienesti un ugunsdzēsēju depo un citas valsts aizsardzības un drošības iestādes un to funkcijām nepieciešamās ēkas un būves;</p> <p>4.2.4. noliktavu apbūve.</p>
---	--	---

1.3 Priekšlikumi ielu kategoriju noteikšanai un detalizācijas pakāpei jaunajā Rīgas TP un RTIAN.

Spēkā esošajā RTIAN ir noteiktas ielu kategorijas, kas šobrīd atšķiras no VAN noteiktajām ielu kategorijām, kas jāievēro izstrādājot jaunus teritoriju plānojumus un lokālpānojumus. Taču ņemot vērā, ka VARAM ir izstrādājis grozījumus VAN, kas skar arī ielu kategoriju klasifikāciju, padarot to analogisku RTIAN noteiktajai ielu klasifikācijai, un šī TmP izstrādes laikā minētie VAN grozījumi jau ir iesniegto Ministru kabinetā izskatīšanai, ir priekšlikums RTIAN noteiktās ielu kategorijas būtiski negrozīt.

Izskatot šī ziņojuma darba versiju tematiskā plānojuma izstrādes darba grupā, tika nolemts saglabāt jaunajā RTIAN piebraucamā ceļa kategoriju, kas atšķiras no VAN noteiktajām ielu kategorijām, sekojošā redakcijā:

“Piebraucamais ceļš – ceļš, t.sk. māju ceļš un komersantu ceļš, kuram nav noteiktas ielu sarkano līniju robežas un kas šķērso vienu vai vairākus zemesgabalus, nodrošinot piebraukšanu pie viena vai vairākiem zemesgabaliem, ēkām, būvēm vai to grupām arī kvartālu iekšienē. Izstrādājot lokālpānojamu (iespējams arī detālpānojamu vai tematisko plānojamu), piebraucamā ceļa koridoru iespējams noteikt kā transporta infrastruktūras teritoriju.”

Jaunajā RTIAN ir priekšlikums svītrot 508.punktu, bet 511.punktu izteikt sekojošā redakcijā:

“511. Pievienojumu dažādas kategorijas ielām var veidot, ja ielu kategorija savstarpēji atšķiras ne vairāk kā par vienu pakāpi, izņemot gadījumus kad gar B kategorijas ielu ir izbūvētas vietējās satiksmes joslas, vai C kategorijas un E kategorijas ielu krustojums aprīkots ar luksaforu.”

3.tabula. Ielu klasifikācija un citi noteikumi

RTIAN noteiktās ielu kategorijas	VAN noteiktās ielu kategorijas
B kategorijas iela – ceļš (iela) apdzīvotā vietā, ar dominējošu savienošanas funkciju un pakārtotu piekļūšanas funkciju. Savienošanas funkcijas īstenošana un atbilstošās kvalitātes prasības ir noteicošas šīs kategorijas ielu izbūvē	B kategorijas ielas – BI - Neapbūvēts apdzīvotas vietas ceļš (iela) galveno autoceļu tranzītsatiksmi un apdzīvotās vietas galvenā centra savienošanai ar citiem centriem; BII - Neapbūvēts apdzīvotas vietas ceļš (iela) starpreģionālo un reģionālo autoceļu tranzītsatiksmi un iekšējo centru savienošanai BIII - Neapbūvēts apdzīvotas vietas ceļš (iela) iekšējo vidējo un mazo centru savienošanai BIV - Neapbūvēts pievienošanas ceļš (iela)
C kategorijas iela – iela vai tās posms apdzīvotā vietā, kam ir savienošanas, piekļūšanas un uzturēšanās nodrošināšanas funkcija. Šo ielu izbūvē noteicošas ir savienošanas funkcijas kvalitātes prasības, kuras var ierobežot piegulošās apbūves veids un apjoms	C kategorijas ielas – CIII - Iekšējos vidējos centrus savienojosa iela CIV - Iekšējos mazos centrus savienojosa iela
D kategorijas iela – iela vai tās posms apdzīvotā vietā, kas galvenokārt nodrošina piekļūšanu atsevišķiem zemesgabaliem. Noteiktās diennakts stundās šī iela var veikt arī savienošanas funkciju	D kategorijas ielas – DIV - Savienojosa piekļūšanas iela DV - Piekļūšanas iela

<p>E kategorijas iela – iela vai tās posms apdzīvotā vietā, kas galvenokārt nodrošina uzturēšanās, bet pakārtoti – arī piekļūšanas funkciju. Šo ielu izbūvē noteicošās ir uzturēšanās funkcijas kvalitātes prasības</p>	<p>E kategorijas iela – EV - Piekļūšanas un uzturēšanās iela EVI - Uzturēšanās iela (ceļš)</p>
<p>Piebraucamais ceļš – ceļš, kuram nav noteiktas ielu sarkano līniju robežas un kas šķērso vienu vai vairākus zemesgabalus, nodrošinot piebraukšanu pie viena vai vairākiem zemesgabaliem, ēkām, būvēm vai to grupām arī kvartālu iekšienē, kuru var noteikt kā ceļa servitūtu Civillikuma izpratnē</p>	
<p>511. Pievienojumu dažādas kategorijas ielām var veidot, ja ielu kategorija savstarpēji atšķiras ne vairāk kā par vienu pakāpi.</p> <p>53. Piebraucamā ceļa un caurbrauktuves pievienojumu pie C vai D kategorijas ielas brauktuves veido ne tuvāk par 50 m no krustojuma (izņemot pilsētībūvniecības pieminekļu un apbūves aizsardzības teritorijas). Gadījumos, kad iespējams pieslēgties pie dažādas kategorijas ielām, priekšroka ir zemākās kategorijas ielai.</p>	<p>86. ielas un ceļus pēc to funkcijām un nozīmes iedala kategorijās atbilstoši šo noteikumu 2.pielikumam. Papildus nodala:</p> <p>86.1. gājēju ielas un celiņus, kas nodrošina gājēju satiksmi ar darba, mācību un atpūtas vietām, publiskajām un apkalpes iestādēm, sabiedriskā transporta pieturām;</p> <p>86.2. velosceliņus, kas nodrošina velosatiksmi ar darba, mācību un atpūtas vietām, publiskajām un apkalpes iestādēm, sabiedriskā transporta pieturām.</p> <p>91. Teritorijas plānojuma apbūves noteikumos nosaka plānoto ielu kategorijas un tām atbilstošo sarkano līniju platumu.</p>
<p>508. Veidojot piebraucamos ceļus un ielas, ievēro LVS ceļu projektēšanai.</p>	<p>Latvijas valsts standartu LVS-190 (LVS 190-3; 190-7; ...) darbības lauks ir tikai ārpus apdzīvotām vietām, kā arī transzītsatiksmes ielās apdzīvotu vietu neapbūvētajās teritorijās.</p> <p>...standarts balstās uz apsvērumu, ka inženieris, izmantojot savas speciālās zināšanas un pieredzi, nepieciešamības gadījumā jautājumus izlems patstāvīgi un atkarībā no konkrētajiem apstākļiem.</p>

1.4 Priekšlikumi prasību noteikšanai un detalizācijas pakāpei jaunā RTIAN nodaļā “Vispārīgas prasības teritorijas izmantošanai un apbūvei”, kas attiecināmas uz transporta infrastruktūras plānošanu

1.4.1. Priekšlikumi transporta infrastruktūras un projektēšanas prasībām

4.tabula

Spēkā esošā RTIAN nosacījumi	VAN nosacījumi	Priekšlikumi jaunajam RTIAN
<p>178. Ielas var būt valsts, pašvaldības vai privātā īpašumā.</p> <p>179. B, C un D kategorijas ielas ir norādītas Transporta infrastruktūras attīstības shēmā šo saistošo noteikumu 5.pielikumā.</p>	<p>-</p>	<p>Saglabājami esošie RTIAN nosacījumi, tos papildinot ar jauniem apakšpunktiem:</p> <p>“Privāta iela tās sarkano līniju robežās ir publiski pieejama iela, kas nodrošina gan piekļuvi nekustamajiem īpašumiem konkrētajā ielā, gan nodrošina caurbraukšanas iespējas visiem satiksmes dalībniekiem.”</p> <p>“Ja privātā īpašumā esošu ielu vai tās daļu nav nepieciešams / plānots nodot pašvaldības īpašumā, ielai sarkanās līnijas var nenoteikt.”</p>
<p>180. Ielas šķērsprofils:</p> <p>180.4. ielas braucamo daļu var paredzēt arī gājējiem (gājēju ielas), bet ietves jauktai izmantošanai – gājēju un velosipēdu ceļam;</p>	<p>-</p>	<p>Saglabājami esošie RTIAN nosacījumi, precizējot 180.4. punktu – brauktuvi drīkst izmantot arī velosipēdisti.</p>
<p>181.2. strupceļš:</p> <p>181.2.1. ja iela veido strupcelu, kas garāks par 50 metriem, brauktuves galā veido transportlīdzekļu apgriešanās laukumu;</p> <p>181.2.2. paredzot strupceļu jaunbūvējamai ielai ar divām vai vairākām braukšanas joslām, apgriešanās laukums veidojams ar iekšējo brauktuves diametru vismaz 14 m;</p> <p>181.2.3. rekonstruējot esošu ielu ar strupceļu, kā arī jaunbūvējamai ielai ar vienu braukšanas joslu veido kādu no Plānojuma 6.pielikumā attēlotajiem apgriešanās laukumu variantiem. Izņēmuma gadījumos vietas trūkuma dēļ apgriešanās laukuma minimālais izmērs pieļaujams 12 m x12 m;</p>	<p>84. Plānotajām ielām un ceļiem blīvas apbūves teritorijās maksimāli pieļaujamais strupceļa garums ir 150 m. Ja strupceļa garums pārsniedz 50 m, ierīko apgriešanās laukumu. Apgriešanās laukumu parametrus nosaka tādā apmērā, lai tiktu nodrošināta glābšanas un tehniskās palīdzības autotransporta netraucēta apgriešanās.</p>	<p>Saglabājami esošie RTIAN nosacījumi, ar korekcijām. Visā tekstā jāprecizē termins “rekonstrukcija” atbilstoši Būvniecības likumam – “pārbūve”.</p> <p>Priekšlikums svītrot 181.2.2. apakšpunktu, jo tas ir pretrunā ar 181.2.3. apakšpunktu 6.¹ pielikumu.</p> <p>181.2.4. apakšpunktu izteikt sekojošā redakcijā:</p> <p>“apgriešanās laukumu sabiedriskajam pasažieru transportam veido ar iekšējo diametru vismaz 20 m”</p> <p>Papildināt:</p> <p>“apgriešanās laukuma izbūve nepieciešama arī piebraucamā ceļa vai privātas ielas galā, ja strupceļa</p>

<p>181.2.4. apgrīšanās laukumu sabiedriskajam pasažieru transportam veido ar iekšējo diametru vismaz 30 m;</p> <p>181.2.5. strupceļa garums nedrīkst pārsniegt 150 metrus;</p> <p>181.2.6. apgrīšanās laukums nav izmantojams transportlīdzekļu novietnēm;</p>		<p>garums pārsniedz 50 m.”</p>
<p>53. Piebraucamā ceļa un caurbrauktuvju pievienojumu pie C vai D kategorijas ielas brauktuves veido ne tuvāk par 50 m no krustojuma (izņemot pilsētībūvniecības pieminekļu un apbūves aizsardzības teritorijas). Gadījumos, kad iespējams pieslēgties pie dažādas kategorijas ielām, priekšroka ir zemākās kategorijas ielai.</p>	<p>95. Pilsētās un ciemos piebrauktuvju un caurbrauktuvju pieslēgumus pie maģistrālajām un vietējas nozīmes ielām paredz atbilstoši normatīvo aktu prasībām satiksmes jomā. Minimālos attālumus no ielu krustojumiem līdz piebrauktuvju un caurbrauktuvju pieslēgumiem pie ielu brauktuvēm nosaka pašvaldība atkarībā no ielas kategorijas.</p>	<p>Saglabājami esošie RTIAN nosacījumi.</p>
<p>181.4. brauktuvju noapaļojuma rādiuss:</p> <p>181.4.1. ielas brauktuves noapaļojuma rādiuss krustojumā vai pievienojumā ar regulējamās satiksmes ielu un C kategorijas ielu ir vismaz 8 m, bet transporta laukumos – vismaz 12 m;</p> <p>181.4.2. rekonstrukcijas apstākļos, kā arī E kategorijas ielu krustojumos un pievienojumos pieļaujams samazināt minētos lielumus attiecīgi līdz 5 un 8 m;</p> <p>181.4.3. ja brauktuve nav norobežota ar apmales akmeņiem, pagriezienos brauktuves platumu abās pusēs paplašina par 2 m;</p>	<p>96. Brauktuvju noapaļojumu rādiusus pie ielu un ceļu krustojumiem, kā arī pieslēgumos pie autoceļiem projektē, ievērojot normatīvo aktu prasības satiksmes jomā. Ielās, kas paredzētas sabiedriskā transporta un kravas transporta kustībai, ņem vērā šo transporta līdzekļu gabarītus.</p> <p>97. Veicot ielu rekonstrukciju esošās apbūves teritorijās un pilsētu vēsturiskajos centros, brauktuvju noapaļojumu rādiusu minimālos lielumus var samazināt atbilstoši esošajai situācijai.</p>	<p>Vispārīga piezīme: Brauktuvju noapaļojumu rādiusi ir jāprojektē atbilstoši LVS 190-3 prasībām. Katrā gadījumā nepieciešams noteikt aprēķina automobili atbilstoši kuram tiek noteikti noapaļojuma rādiusi. Uz B un C kategorijas ielām krustojumos noapaļojumus ieteicams paredzēt ar trīsdalīgām groza līknēm. Groza līkne labāk atbilst aprēķina transportlīdzekļa iekšējā aizmugures riteņa veidotai līknei. Salīdzinot ar vienkāršu riņķa loku, tā aizņem arī nedaudz mazāku platību</p> <p>181.4.2. papildināt ar sekojošo teikumu:</p> <p>Lai samazinātu braukšanas ātrumu un dotu prioritāti gājējiem uz E kategorijas ielām kurās ir paredzēts organizēt satiksmi atbilstoši „Dzīvojamās zonas” principiem brauktuvju noapaļojumus iespējams samazināt līdz 1m.</p>

<p>181.1. ietve:</p> <p>181.1.1. ietve ir vismaz 1,5 m plata katrā brauktuves pusē, izņemot gadījumus, kad brauktuve ir norobežota ar prettrokšņa ekrānu. Šādā gadījumā ietves platumu var samazināt līdz 1 m;</p> <p>181.1.2. pamatojoties uz gājēju plūsmas izpēti konkrētā ielas posmā, ietvi var paredzēt tikai vienā brauktuves pusē;</p> <p>181.1.3. ietves augstums pie ielas braucamās daļas ir vismaz 0,15 m. Gājēju pārejās bērnu un invalīdu ratiņiem, kā arī velosipēdu ceļu pārejās ietves apmales veido vienā līmenī ar ielas segumu;</p>	<p>100. Ietves platumu nosaka tā, lai, izvietojot uz ietves citas konstrukcijas (piemēram, pieturas, stabus, reklāmas), gājēju kustībai pieejamā daļa nebūtu mazāka par 1,2 m.</p>	<p>Ieteikumi precizējumiem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - jāprecizē gadījumi punktā 181.1.1. - kad drīkst sašaurināt ietvi – esošas apbūves gadījumā (līdz 0,8 m), pie mazas gājēju intensitātes, bet ne mazāk kā līdz 1,2 m. - jāprecizē gadījumi punktā 181.1.3. – kad ietvei jābūt vienā līmenī ar brauktuvi – gājēju pārejās, dalītās telpas ielās un laukumos. <p>Izteikt 181.1.3 šādā redakcijā:</p> <p>Gadījumos kad ir nepieciešams atdalīt brauktuvi no gājēju ietves uz B un C kategorijas ielām ar četrām un vairāk braukšanas joslām šķērsprofilam ielas augstās apmales augstums ir vismaz 0,15 m .</p> <p>Gadījumos kad ir nepieciešams atdalīt brauktuves malā izveidotu stāvvietu no ietves uz C un D kategorijas ielā ar divām braukšanas joslām ielas augstās apmales augstums ir 0,08-0,12 m.</p> <p>Gadījumos kad nepieciešams atdalīt blakus brauktuvei izveidotu stāvvietu ielas augstās apmales augstums ir 0,04-0,06m.</p> <p>Gājēju pārejās bērnu un invalīdu ratiņiem, kā arī velosipēdu ceļu pārejās ietves apmales veido vienā līmenī ar ielas segumu</p> <p>Uz transporta būvēm (tiltiem un satiksmes pārvadiem, tuneļiem) vietās kur blakus ielas augstajai apmalei ir izvietotas drošības barjeras ielas augstās apmales augstumu nosaka atbilstoši LVS prasībām. Drošības barjeru priekšā ir jāizvairās</p>
---	--	--

		no augstuma starpības, ja tomēr ir paredzētas ielas augstās apmales (piemēram, starp brauktuvi un ietvi, uz tiltiem, sadalošajās salās), tās nedrīkst paredzēt augstākas par 0.07m. Augstāk minētie izmēri var atšķirties, ja atbilstoši LVS EN 1317-2 testēšanas paņēmieniem izvēlētai barjerai tie ir pārbaudīti.
180.5. gājēju ielā nodrošina speciālā transporta un apkalpojošā transporta satiksmi atbilstoši normatīvo aktu prasībām. Velotransporta satiksme gājēju ielā pieļaujama, ja tam izdalīta speciāla braukšanas josla.	101. Projektējot gājēju ielas pilsētu vēsturiskajos centros, ietves var paredzēt vienā līmenī ar brauktuvi, iezīmējot robežu ar atšķirīgas faktūras un krāsojuma ieseguma materiāliem, ciktāl tas nav pretrunā ar kultūras pieminekļu aizsardzības prasībām.	180.5. apakšpunktu izteikt sekojošā redakcijā: “gājēju ielā nodrošina speciālā transporta un apkalpojošā transporta satiksmi atbilstoši normatīvo aktu prasībām.” Papildus: “Vēsturiskās apbūves aizsardzības zonās pieļaujamas atkāpes no šiem noteikumiem, ņemot vērā konkrētās ielas vēsturisko plānojumu, ieseguma materiālus un labiekārtojumu.”
199. Uz zemesgabala, kas piekļaujas dzelzceļam un to šķērsojošai ielai, nedrīkst būt, pārbūvēt vai ierīkot būvi tādā veidā, ka tā traucē skatu starp 0,8 m un 2,5 m līmeņiem virs ielas viduslīnijas līmeņa trīsstūra teritorijā, ko ierobežo dzelzceļa zemes nodalījuma josla un sarkanā līnija, un līnija, kas savieno punktus, kas atrodas uz (.....) 200. Būvi nedrīkst būt, pārbūvēt vai ierīkot tādā veidā, ka tā traucē skatu starp 0,8 m un 2,5 m līmeņiem virs krustojošos ielu viduslīniju līmeņa trīsstūra teritorijā, ko ierobežo stūra zemesgabala sarkanās līnijas un līnija, kas savieno punktus uz šīm sarkanajām līnijām tādā attālumā no minēto sarkano līniju krustpunkta, ko nosaka atbilstoši LVS 190-3:1999 „Ceļu vienlīmeņu mezgli” prasībām. Šis noteikums neattiecas uz teritorijām pilsētībūvniecības pieminekļu robežās un uz esošas	104. Gājēju pārejām, kā arī ielu un autoceļu krustojumiem jābūt pārredzamiem, ievērojot redzamības brīvlaukus. 134. Lai nodrošinātu labu pārredzamību un satiksmes drošību, zemes vienībās pie ielu un ceļu krustojumiem ievēro redzamības brīvlaukus. 135. Zemes vienības daļā, ko veido redzamības brīvlauki, aizliegts izvietot būves, tai skaitā žogus, paviljonus, kioskus, stendus, reklāmas objektus, kā arī ierīkot stādījumus, kas ir augstāki par 0,8 m. Šī prasība neattiecas uz esošo vēsturisko centru apbūves teritoriju un pilsētībūvniecības pieminekļiem.	Papildus nosacījumi RTIAN nav nepieciešami. Jāprecizē normatīvie akti. Priekšlikums svītrot 199. apakšpunktu, jo tas ir analogisks VAN 135.punktam.

<p>apbūves gadījumiem. Redzamības trīsstūru grafiskais attēlojums ietverts šo saistošo noteikumu 7.pielikumā.</p> <p>201. Ja esošā apbūve neļauj izveidot nepieciešamos redzamības trīsstūrus, gājēju un transporta kustības drošību nodrošina ar kustības regulēšanas vai speciālām tehniskām ierīcēm.</p>		
	<p>108. Sabiedriskā transporta pieturvietas izvietojumā, kur pievedceļi nodrošina optimālu pieturas sasniedzamību un ērtu pieejamību.</p> <p>109. Sabiedriskā transporta pieturvietas aprīkojums nedrīkst traucēt vai ierobežot gājēju satiksmi.</p>	<p>Papildus nosacījumi RTIAN nav nepieciešami.</p>
<p>181.3. velosipēdu ceļš:</p> <p>181.3.1. velosipēdu ceļu veido ar vienvirziena vai divvirziena 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;</p> <p>181.3.2. ielas brauktuves malā velosipēdu ceļu ierīko, atdalot to ar normatīvajos aktos noteiktu ceļa apzīmējumu. Velosipēdu ceļa platums ir vismaz 1,2 m transporta plūsmas kustības virzienā un vismaz 1,5 m – pretējā virzienā. Velosipēdu ceļa platums, ko ierīko gar ietvi, ir vismaz 1 m;</p> <p>181.3.3. projektējot velosipēdu ceļu īpaši aizsargājamajos biotopos, saņem biotopu eksperta atzinumu;</p>	<p>110. Paredzot jaunus veloceļus (arī apvienotos gājēju un veloceļus), to izvietojumu plāno pēc iespējas attālināti no ielu un autoceļu brauktuvēm, lai pasargātu velobraucējus un gājējus no transportlīdzekļu radītā piesārņojuma (piemēram, trokšņa, gaisa vibrācijas vai dubļiem) un nepasliktinātu ceļu satiksmes drošību.</p> <p>111. Plānojot ielu un autoceļu brauktuvju malās atsevišķas joslas velosatiksmi, tām paredz pietiekamu teritoriju, ievērojot drošības noteikumus un normatīvo aktu prasības satiksmes jomā.</p>	<p>leteikumi precizējumiem:</p> <p>RTIAN jāiekļauj punkts ar atsauci uz Velostandartu, standartā noteiktā normas nedublējot, bet pieļaujot izņēmumus ņemot vērā faktisko situāciju.</p>
<p>181.6. ielu segums:</p> <p>181.6.1. B, C, D un E kategorijas ielu un piebraucamo ceļu, kā arī laukumu brauktuvēm un ietvēm ir ciets segums.</p> <p>181.6.2. veicot inženierkomunikāciju izbūvi vai remontējot ielas segumu, aizliegts esošo kalto un nekalto akmeņu bruģi pārklāt</p>	<p>-</p>	<p>leteikumi precizējumiem:</p> <p>181.6.1. apakšpunktu izteikt sekojošā redakcijā:</p> <p>B, C, D un E kategorijas ielu un piebraucamo ceļu, kā arī laukumu brauktuvēm un ietvēm ir ciets segums. Gadījumos, ja plānotā vidējā satiksmes intensitāte</p>

<p>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>181.6.3. ierīkojot vai rekonstrējot ietves (ceļņus) apstādījumu un dabas teritorijā un citās teritorijās ar mazu gājēju intensitāti, pieļaujami dažādi seguma veidi;</p>		<p>(jaunbūvējamām E kategorijas ielām un piebraucamajiem ceļiem), vai esošā vidējā satiksmes intensitāte (veicot esošu E kategorijas ielu un piebraucamo ceļu pārbūvi) nepārsniedz 70 automobīlus diennaktī, pieļaujami dažādi seguma veidi, nodrošinot transporta kustību jebkurā sezonā.</p> <p>Papildus pievienojams sekojošs apakšpunkts:</p> <p>Ja jaunbūvējamu E kategorijas ielu un piebraucamo ceļu (ar plānoto vidējo satiksmes intensitāti līdz 70 automobīliem diennaktī) būvniecība tiek veikta pa kārtām, pieļaujams izbūves 1.kārtā paredzēt grants/šķembu seguma ierīkošanu, bet cietā seguma ierīkošanu veikt pēc visu plānoto pazemes inženierkomunikāciju izbūves.</p>
<p>49. Būvi vai zemesgabalu drīkst ierīkot vai izmantot tikai tad, ja pie zemesgabala, kur nodomāts izvietot minēto būvi vai kur būve atrodas, ir nodrošināta piekļūšana. Piekļūšana pie zemesgabala ir nodrošināta, ja:</p> <p>49.1. zemesgabals robežojas ar izbūvētu vai Plānojumā paredzētu C, D vai E kategorijas ielu vai gājēju ielu ar ierobežotu transporta kustību;</p> <p>49.2. zemesgabals robežojas ar izbūvētu vai Plānojumā paredzētu piebraucamo ceļu, kas savieno zemesgabalu ar C, D vai E kategorijas ielu vai gājēju ielu ar ierobežotu transporta kustību;</p> <p>49.3. zemesgabals robežojas ar izbūvētu vai Plānojumā paredzētu B vai C kategorijas ielas vietējās kustības joslu, kas nodrošina piekļūšanu pie B vai C kategorijas ielai piegulošajiem zemesgabaliem.</p>		<p>Saglabājami esošie RTIAN nosacījumi.</p>

<p>49.¹ Ceļam, kas paredzēts piekļūšanas nodrošināšanai pie zemesgabala jābūt likumīgi izbūvētam līdz attiecīgās būves nodošanai ekspluatācijā.</p>		
<p>50. Projektējot, rekonstruējot un izbūvējot jaunas ielas, obligāti jānodrošina piekļūšana pie visiem zemesgabaliem, ar kuriem (jaunā) iela robežojas.</p>		<p>Saglabājami esošie RTIAN nosacījumi.</p>
<p>51. Būvēm, kā arī ekspluatācijas (ūdens apgādes urbumiem) un monitoringa urbumiem nodrošina piebraukšanu operatīvo dienestu transportlīdzekļiem, kā arī ugunsdzēsības un glābšanas tehnikai un tehnikai, kas nodrošina urbumu ekspluatāciju. Piebraukšanas iespējas ugunsdzēsības un glābšanas tehnikai nodrošina atbilstoši attiecīgo būvju projektēšanas būvnormatīviem un būvniecību reglamentējošiem normatīvajiem aktiem ugunsdrošības jomā.</p>		<p>Saglabājami esošie RTIAN nosacījumi.</p>
<p>52. Piebrauktuves ugunsdzēsības transportlīdzekļiem apzīmē ar attiecīgām ceļu zīmēm saskaņā ar Latvijas Valsts Standartu (LVS) 446:2004 „Ugunsdrošībai un civilajai aizsardzībai lietojamās drošības zīmes un signālkrašojums” prasībām.</p>		<p>Nav nepieciešams, jo dublē citus normatīvos aktus.</p>
<p>53. Piebraucamā ceļa un caurbrauktuves pievienojumu pie C vai D kategorijas ielas brauktuves veido ne tuvāk par 50 m no krustojuma (izņemot pilsētbūvniecības pieminekļu un apbūves aizsardzības teritorijas). Gadījumos, kad iespējams pieslēgties pie dažādas kategorijas ielām, priekšroka ir zemākās kategorijas ielai.</p>		<p>Saglabājami esošie RTIAN nosacījumi.</p>
<p>54. Piebraucamā ceļa braukšanas joslas minimālais platums ir 2,75 m.</p>		<p>Saglabājami esošie RTIAN nosacījumi, precizējot tekstu: “Piebraucamā ceļa brauktuves minimālais platums ir 2,75 m”.</p>

1.4.2. Priekšlikumi autonomvietņu izvietojuma un projektēšanas prasībām

5.tabula.

Spēkā esošā RTIAN nosacījumi	VAN nosacījumi	Priekšlikumi jaunajam RTIAN
<p>Nodaļa 2.16. Prasības transportlīdzekļu novietņu skaitam un izvietojumam.</p>	<p>197. Teritorijas plānojumos un lokālplānojumos nosaka prasības autonomvietņu izvietojumam, tai skaitā attālumiem līdz dažādu veidu objektiem, un nepieciešamo autonomvietņu skaitu dažādiem izmantošanas veidiem.</p> <p>206. Slēgtām autonomvietnēm nepieciešamo minimālo platību aprēķina pēc plānotā automašīnu skaita atkarībā no to izvietojuma veida.</p>	<p>Precizējami esošie RTIAN nosacījumi, ņemot vērā pētījumu "Rīgas domes autonomvietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvvietu infrastruktūras sadaļas attīstības plāns".</p>
	<p>198. Pie nozīmīgām publiskām ēkām papildus autonomvietnēm paredz arī speciāli aprīkotas velosipēdu, motociklu (arī mopēdu un motorolleru) un tūristu autobusu novietnes.</p>	<p>Papildus nosacījumi RTIAN nav nepieciešami.</p>
<p>140. Ja transportlīdzekļu novietnes ar vairāk nekā 50 transportlīdzekļu ietilpību vai ar transportlīdzekļu mainību uz vienu transportlīdzekļa novietni, kas lielāka par diviem transportlīdzekļiem jebkurā diennakts stundā būvniecību plāno teritorijā, kas saskaņā ar Rīgas domes 2006.gada 14.novembra saistošajiem noteikumiem Nr.60 „Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu” atrodas II gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā, būvniecības ierosinātājs iesniedz Būvvaldē iecerētās darbības rezultātā plānoto piesārņojošās vielas NO2 summāro gada vidējo koncentrāciju (kopā ar fonu). Būvvalde to izvērtē un plānošanas un</p>		<p>Kopumā Rīgā nepieciešams adaptēt vietējiem apstākļiem Transporta inženieru institūta izstrādātās vadlīnijas plūsmu izpēti projektu izstrādāšanai, precizējot gan to pielietošanas diapazonu, pielietojamo aprēķinu metodiku, izdarīto secinājumu konsekvences un atbildību sadalījumu starp privāto attīstītāju un pašvaldību konstatēto trūkumu novēršanā.</p> <p>Priekšlikums: 1.Atjaunot 38 RTIAN 2005. gada redakcijas tekstu: "3.14.6. Nozīmīgiem publiskiem objektiem ar lielu apmeklētāju skaitu nepieciešamās transportlīdzekļu vietas nosaka konkrētās situācijas, arī transporta plūsmu</p>

<p>arhitektūras uzdevumā nosaka pasākumus piesārņojošās vielas NO₂ koncentrācijas mazināšanai, t.sk. var aizliegt transportlīdzekļu novietnes būvniecību vai arī var atļaut samazināt auto novietņu skaitu kopumā ne vairāk par 30% no noteiktā minimālā autonovietņu skaita.</p>		<p>analīzes rezultātā.” 2. Iekļaut TIAN tekstu no RVC AZ TIAN: “79.Lai noteiktu pieļaujamo autonovietņu skaitu, transportlīdzekļu novietnes ar plānoto ietilpību virs 50 automašīnām projektēšanas sākuma stadijā veic šādas iepriekšējās izpētes un pārbaudes par projektējamās transportlīdzekļu novietnes radīto ietekmi uz satiksmes plūsmām, ielu krustojumiem un transporta sistēmu: 79.1.transportlīdzekļu novietnēm ar 50 līdz 200 automašīnu ietilpību – pieslēguma ielu un tuvāko krustojumu (kvartāla robežās) caurlaides spēju pārbaude; 79.2.transportlīdzekļu novietnēm ar 201 līdz 500 automašīnu ietilpību – pieslēguma ielu un krustojumu caurlaides spēju un sasaistes iespēju ar tuvāko B, C vai D kategorijas ielu tīklu pārbaude, kā arī ar transportlīdzekļu novietnes darbību saistītā noslogojuma ietekmes uz transporta kustības intensitāti pārbaude; 79.3.transportlīdzekļu novietnēm ar vairāk nekā 500 automašīnu ietilpību – detalizēta pārbaude par sasaisti ar B, C vai D kategorijas ielu tīklu, tā caurlaides spējām un sasaisti ar valsts autoceļu tīklu, kas veicama ar transporta simulācijas modeļu programmām.”</p>
<p>156. Viena transportlīdzekļa novietošanai virszemes vienlīmeņa transportlīdzekļu novietnē paredz šādu minimālo platību: 156.1. vieglajai automašīnai – 25 m²; 156.2. velosipēdam – 2,25 m²; 156.3. motociklam – 5 m²; 156.4. tūristu autobusam – 60 m². 157. Projektējot transportlīdzekļu novietni</p>	<p>199. Nepieciešamo platību virszemes atklātai autonovietnei aprēķina, pieņemot, ka vienas vieglās automašīnas izvietojumam nepieciešami aptuveni 25 m², viena motocikla izvietojumam – 5 m², bet viena pasažieru autobusa izvietojumam – 60–75 m². 211. Velosipēdu novietnes platību aprēķina, pieņemot, ka viena velosipēda novietošanai</p>	<p>Saglabājami esošie RTIAN nosacījumi, jo VAN noteiktais normatīvs velosipēda novietošanai ir nepietiekams.</p>

<p>autobusiem un kravas automašīnām, ievēro attiecīgo automašīnu izmērus un paredzēto darbību novietnē.</p>	<p>nepieciešamā platība ir 1,2 m2.</p>	
<p>160. Atklātām virszemes autonovietnēm un to piebraucamajiem ceļiem aizliegts pielietot šķembu un grants segumu.</p> <p>161. Transportlīdzekļu novietnē ar 50 un vairāk transportlīdzekļu ietilpību, kur ir pieejama centralizēta lietussūdens kanalizācijas sistēma, nodrošina lietussūdens savākšanu, attīrīšanu, izveidojot uztvērējakas un filtrus (naftas produktu uztvērējus) ar attīrītā lietussūdens novadīšanu kanalizācijas sistēmā.</p> <p>162. Transportlīdzekļu novietnē ar 50 un vairāk transportlīdzekļu ietilpību, kur nav pieejama centralizēta lietussūdens kanalizācijas sistēma, nodrošina lietussūdens savākšanu un attīrīšanu, izveidojot uztvērējakas un filtrus (naftas produktu uztvērējus) ar attīrītā lietussūdens iesūcināšanu gruntī.</p> <p>163. Transportlīdzekļu novietni ar 50 un vairāk transportlīdzekļu ietilpību nodrošina ar atkritumu konteineru (tvertņu) novietni tādā platībā, lai tajā būtu iespējams novietot vienu atkritumu tvertni uz katrām 50 automašīnām.</p> <p>164. Lielas ietilpības transportlīdzekļu novietni (virs 200 automobiļiem) un tūristu autobusu novietni nodrošina ar publiski pieejamām tualetēm un paredz atkritumu konteineru (tvertņu) novietni dalītās atkritumu savākšanas un šķirošanas tvertņu izvietojšanai.</p>	<p>200. Atklātās autonovietnēs, kas paredzētas vairāk nekā 50 transportlīdzekļiem, paredz lietussūdeņu savākšanu un novadīšanu lietussūdeņu kanalizācijas sistēmā.</p>	<p>Saglabājami esošie RTIAN nosacījumi ar korekcijām: Izteikt 160 punktu sekojošā redakcijā: “Atklātām virszemes autonovietnēm un to piebraucamajiem ceļiem aizliegts pielietot šķembu un grants segumu, izņemot vietās, kas kalpo sezonāli, atsevišķiem notikumiem vai pasākumiem un neatrodas tuvāk par 50m no dzīvojamās vai publiskās apbūves.”</p>
<p>166. Gar transportlīdzekļu novietni pie pirmsskolas izglītības iestādes veido norobežojošus stādījumus.</p>	<p>201. Atklātas pastāvīgās autonovietnes no dzīvojamās apbūves, pirmsskolas izglītības iestādēm, skolām vai</p>	<p>Saglabājami esošie RTIAN nosacījumi</p>

	veselības aprūpes iestādēm norobežo ar apstādījumu joslu, ko veido kā dzīvžogu.	
	202. Izbūvējot atsevišķu atklātu autonomietni daudzdzīvokļu māju pagalmos, to labiekārto, paredzot norobežojošos stādījumus gar bērnu rotaļu laukumiem, sporta laukumiem vai iedzīvotāju atpūtas vietām.	Papildus nosacījumi RTIAN nav nepieciešami.
144. Katrā transportlīdzekļu novietnē publiskajā ārtelpā vai pie publiskām ēkām 5% no kopējā autonomietņu skaita paredz cilvēkiem ar kustību, redzes vai dzirdes traucējumiem, izvietojot speciāli pielāgotas – 3,5 m platas autonomietnes, kuras izvietojamas ne tālāk kā 10 m attālumā no ieejas vai lifta. Piktogramma jāizvieto pie autonomietnēm, tai jābūt labi saskatāmai no attāluma, kā arī jābūt attēlotai uz attiecīgās autonomietnes laukuma seguma.	203. Autonomietnēs publiskajā ārtelpā un pie publiskām ēkām paredz speciālas ne mazāk kā 3,5 m platas autostāvvietas personām ar īpašām vajadzībām. Autostāvvietas, kas paredzētas personām ar īpašām vajadzībām, izvieto vistuvāk objektam. 204. Ja pie publiskās ēkas paredzēts veidot vairāk nekā 10 autostāvvietu, personām ar īpašām vajadzībām paredz vismaz vienu autostāvvietu no katrām 20 autostāvvietām. Ja pie publiskās ēkas paredzēts mazāk par 10 autostāvvietām, personām ar īpašām vajadzībām paredz vismaz vienu autostāvvietu.	Saglabājami esošie RTIAN nosacījumi
146. Pie izglītības un zinātnes iestādes nodrošina īslaicīgas apstāšanās autonomietnes piegulošo ielu brauktuves malā. 147. Veicot kultūras iestāžu apmeklētājiem nepieciešamo autonomietņu nodrošinājuma aprēķinu, papildus var ņemt vērā publiski pieejamo autonomietņu esamību 500 m rādiusā no attiecīgā objekta. 148. Veicot mežaparka, atpūtas vai sporta būves darbības vai atsevišķu publisku pasākumu nodrošināšanai nepieciešamo autonomietņu	-	Saglabājami esošie RTIAN nosacījumi ar korekcijām: 146. Pie izglītības, zinātnes un kultūras iestādēm, kā arī pie viesnīcām nepieciešamības gadījumā nodrošina īslaicīgas apstāšanās autonomietnes objekta teritorijā vai piegulošo ielu brauktuves malā.

<p>nodrošinājuma aprēķinu, papildus var ņemt vērā publiski pieejamu autonomietņu esamību 1000 m rādiusā no objekta.</p> <p>149. Transportlīdzekļu novietni, kas paredzēta vienai būvei vai objektam, nevar uzskatīt par transportlīdzekļu novietni jebkādai citai būvei vai objektam, izņemot, ja abām būvēm vai objektiem nepieciešamo transportlīdzekļu novietņu lietošanas laiku iespējams savienot, ņemot vērā attiecīgo būvju funkciju un specifiku.</p> <p>151. Ja zemesgabals ietver vairāk kā vienu teritorijas izmantošanas veidu vai būve vienlaicīgi tiek izmantota dažādiem mērķiem un katram no tiem noteikts atšķirīgs nepieciešamo transportlīdzekļu novietņu skaits, tad kopējo nepieciešamo transportlīdzekļu novietņu skaitu nosaka katrai izmantošanai vai katram būvē esošajam objektam atsevišķi un summē.</p> <p>152. Esošu transportlīdzekļu novietni nedrīkst apbūvēt ar citu būvi vai uzsākt tās izmantošanu citiem mērķiem, ja nav nodrošināta attiecīgās transportlīdzekļu novietnes izvietošana citur tādā pašā apjomā, saskaņā ar šo saistošo noteikumu prasībām. Šo normu piemēro, ja transportlīdzekļu novietne ir izveidota, lai nodrošinātu nepieciešamo autonomietņu skaitu mājām, tirdzniecības un pakalpojumu objektiem un citām publiskām ēkām, kā arī publiskās ārtelpas teritorijās saskaņā ar šiem saistošajiem noteikumiem vai ja transportlīdzekļu novietne tiek ekspluatēta kā kompleksas apbūves sastāvdaļa.</p>		
<p>145. Pie publiskas ēkas, kā arī daudzdzīvokļu nama veido transportlīdzekļu novietnes operatīvā transporta</p>	<p>205. Pie jaunbūvējamām daudzdzīvokļu mājām nodrošina vismaz vienu autostāvvietu personām ar</p>	<p>Saglabājami esošie RTIAN nosacījumi, papildinot tekstu, ka papildus Autonomietne paredzēta ne tikai operatīvajam</p>

<p>un apkalpes dienestu autotransporta novietošanai, tās izvietojot ēkas ieejas tiešā tuvumā:</p> <p>145.1. ēkām līdz 5 stāviem – 1 transportlīdzekļu novietne uz 2 kāpņu telpām;</p> <p>145.2. ēkām no 5 –12 stāviem – 1 transportlīdzekļu novietne uz katru kāpņu telpu;</p> <p>145.3. ēkām virs 12 stāviem – 2 transportlīdzekļu novietnes uz katru kāpņu telpu.</p>	<p>īpašām vajadzībām, ko izvieto maksimāli tuvu ieejai.</p>	<p>autotransportam, bet arī personām ar īpašām vajadzībām, paredzot iespēju piebraukt un apstāties, t.sk. īslaicīgi stāvēt, netraucējot gājēju un autotransporta satiksmi uz ielas vai iekškvartālā.</p>
<p>174. Noteikumi stāvparkiem:</p> <p>174.1. stāvparki ārpus tehniskās apbūves teritorijas ir pieļaujami tikai Plānojuma grafiskās daļas plānā „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana” (15.pielikums) norādītajās vietās, kā arī citās vietās, ja tas paredzēts detālplānojumā vai lokālplānojumā;</p> <p>174.2. ja zemesgabals tiek izmantots stāvparka izvietojšanai, tad 50% no zemesgabala platības var izmantot komerciāla rakstura objekta, tirdzniecības un pakalpojumu objekta, kultūras iestādes, sporta būves, ārstniecības iestādes vai vieglās ražošanas uzņēmuma izvietojšanai;</p> <p>174.3. komerciāla rakstura objekta, tirdzniecības un pakalpojumu objekta, kultūras iestādes, sporta būves, ārstniecības iestādes vai vieglās ražošanas uzņēmuma izvietojšanai piemēro šādus apbūves tehniskos rādītājus: zemesgabala maksimālā apbūves intensitāte – 150%, zemesgabala minimālā brīvā teritorija – 10%;</p> <p>174.4. komerciāla rakstura objekta, tirdzniecības un pakalpojumu objekta, kultūras iestādes, sporta būves, ārstniecības iestādes vai vieglās ražošanas uzņēmuma</p>	<p>207. Stāvparku izvietojumu nosaka teritorijas plānojumā, lokālplānojumā vai detālplānojumā.</p> <p>208. Stāvparku var veidot kā daudzfunkcionālu kompleksu, apvienojot ar tirdzniecības, pakalpojumu vai citiem publiska rakstura objektiem.</p>	<p>leteikumi korekcijām:</p> <p>- Punktu 174.1. nepieciešams papildināt sekojoši: “...kā arī citās vietās, ja tas paredzēts detālplānojumā, lokālplānojumā vai citos saistošos Rīgas domes attīstības dokumentos;”</p> <p>- Punktu 174.2 izteikt sekojoši: ja zemesgabals tiek izmantots stāvparka izvietojšanai, tad līdz 50% no zemesgabala platības var izmantot TR1 funkcionālajā zonā atļautās papildizmantošanas veidiem, ja tiek nodrošināts plānotais stāvparka vietu pieprasījums un netiek traucēta tā funkcionalitāte.</p> <p>Kultūras iestādes, sporta būves, ārstniecības iestādes vai vieglās ražošanas uzņēmumu Transporta infrastruktūras teritorijā TR nav atļauti.</p> <p>- Priekšlikums svītrot 174.4. apakšpunktu.</p> <p>- Izteikt 174.5. apakšpunktu sekojošā redakcijā:</p> <p>“stāvparkā paredz velonovietni un vietu velosipēdu un tamlīdzīgu pārvietošanās līdzekļu nomas punktam.”</p>

<p>izvietojamām nepieciešamās transportlīdzekļu novietnes izvietojam ārpus stāvparka;</p> <p>174.5. stāvparkā paredz slēgtu (vai segtu) velonovietni un velosipēdu un tamlīdzīgu pārvietošanās līdzekļu nomas punktam. Nepieciešamo stāvvietu skaitu un citas prasības nosaka Būvvalde plānošanas un arhitektūras uzdevumā.</p>		
	<p>209. Velosipēdu novietnes paredz pie tirdzniecības un pakalpojumu objektiem, publiskām pārvaldes, kultūras, izglītības, ārstniecības iestādēm, sporta un atpūtas objektiem.</p> <p>210. Velosipēdu novietnes izvietoj tā, lai netiktu traucēta gājēju pārvietošanās pa ietvēm un gājēju celiņiem.</p>	<p>Papildus nosacījumi RTIAN nav nepieciešami.</p>

Prasības transportlīdzekļu novietņu skaitam un izvietojumam, t.sk. autostāvvietu un velostāvvietu normatīvais skaits ir analizēti un sniegti priekšlikumi pētījumā “Rīgas domes autonomvietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvvietu infrastruktūras sadaļas attīstības plāns”.

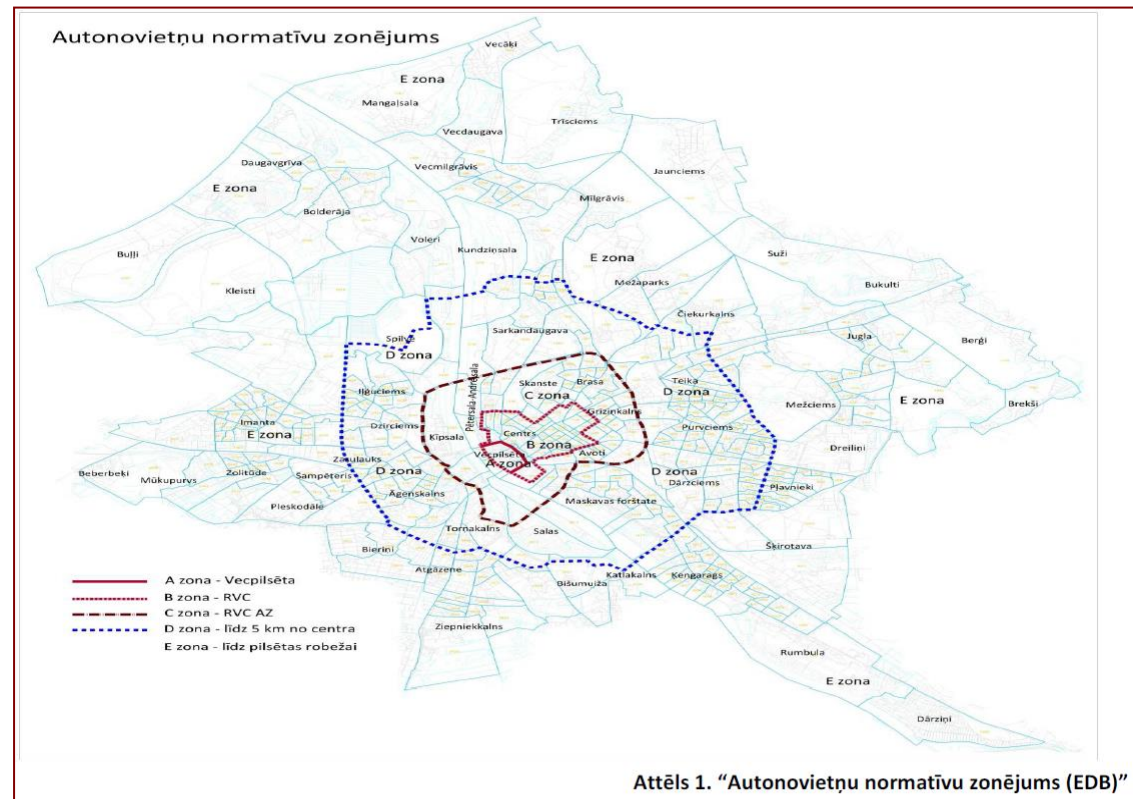
Normatīvs sadalīts atbilstoši zonu principam, diferencējot prasības atkarībā no objekta attāluma no pilsētas centra. Dzīvojamajiem namiem prasības diferencētas atbilstoši dzīvokļu skaitam, pamatojoties uz prognozi automobilizācijas līmenim pilsētā 2030.gadā – 500 aut./ 1000 iedz. un 2.3 iedzīvotājiem vidēji vienā dzīvoklī. Vidējais automobilizācijas līmenis izlīdzināts starp pilsētas zonām, ievērtējot tā ierobežojumu pilsētas centrālā daļā kompensāciju E.zonā (k=1.1) proporcionāli iedzīvotāju skaitam.

Gandrīz visiem pārējiem būvobjektiem aprēķina pamatvienība ir 100m² bruto (būves kopējā stāvu) grīdas platība, kurai atbilstošais stāvvietu skaits noteikts balstoties uz potenciālo darbinieku un apmeklētāju skaitu dažādās funkcijās. Izņēmumi ir parki, mežaparki, labiekārtotas ūdensmalas un peldvietas. Kur mērvienības ir ha vai 100m krasta līnijas. Dzelzceļa stacijām un autoostām aplēse jābalsta apkalpoto pasažieru skaitā, bet cietumiem, degvielas uzpildes stacijām, kā arī publiskām autonomvietnēm un stāvparkiem aplēse jābalsta konkrētā objekta reālajā stāvvietu skaita pieprasījumā, izejot no potenciālā apmeklētāju skaita, darbinieku skaita, 500m rādiusā esošā stāvvietu nodrošinājuma, reāli pieejamās teritorijas un tamlīdzīgiem apsvērumiem.

Tabula Nr. 5A lietojama kopā ar zonu karti, kurā respektētas Vecrīgas, RVC, RVC AZ robežas, kā arī novilkta jauna robeža apmēram 5 km attālumā no pilsētas centra. Šīs jaunās robežas izvēle ir saistīta ar paaugstinātu iespējamību auto transporta vietā izvēlēties velotransportu vai sabiedrisko transportu un līdz ar to ir pieļaujama pazemināta autostāvvietu skaita noteikšana šajā zonā esošiem objektiem.

Minētajā pētījumā ir sniegti priekšlikumi atvieglotiem noteikumiem transporta līdzekļu ar alternatīvās enerģijas dzinējiem – elektromobiļu, ūdeņraža šūnu auto u.tml. novietošanai Centrā (RVC un tā aizsardzības zona). Rīgā piemērojamās atlaides attiecināmas tikai uz bezizmešu transporta līdzekļiem. Pētījumā ir ierosināts, ka Rīgas satiksmes pārvaldītājās autostāvvietās elektroauto novietošanai jābūt bez maksas vai ar atlaidēm (lai, iespējams, neveicinātu gadījumus, kad tie šajās autostāvvietās tiek novietoti uz vairākām dienām).

Ņemot vērā, ka nav izstrādāti precīzi definēti kritēriji D un E zonu robežas novietojumam, priekšlikums jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā D zonu nepielietot, bet Rīgas pilsētas teritorijā ārpus RVC AZ teritorijas pielietot pamatnormatīva prasības bez papildus koeficientiem (koeficients 1).



Normatīvs sadalīts atbilstoši zonu principam, diferencējot prasības atkarībā no objekta attāluma no pilsētas centra. Dzīvojamajiem namiem prasības diferencētas atbilstoši dzīvokļu skaitam, pamatojoties uz prognozi automobilizācijas līmenim pilsētā 2030.gadā – 500 aut./ 1000 iedz. un 2.3 iedzīvotājiem vidēji vienā dzīvoklī.

Gadījumos, kad Apbūves aizsardzības teritorijās pārbūves apstākļos objektiem netiek palielināts apjoms vairāk par 10%, nosakot autonomvietņu skaita piemērošanu izmantot C zonas prasības.

1.attēls. Autonomvietņu normatīvu zonējums. Datu avots: Pētījums “Rīgas domes autonomvietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvvietu infrastruktūras sadaļas attīstības plāns”, 2015.gads.

5A.tabula. Ieteicamais autonomvietņu skaita normatīvs

Vieta/Būve/ Funkcija	Aprēķina vienība	A/st. skaits	Koeficients atbilstoši zonai				Piezīmes par a/st.	Velo nov.	Piezīmes par velo nov.
			A zona Vecrīga	B zona RVC	C zona RVC AZ	D zona			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Dzīvojamā apbūve un teritorijas izmantošana									
Savrupmāju apbūve	1 dzīv	2	-	-	-	1		-	
Vasarnīcu apbūve	1 dzīv	1	-	-	-	1		-	
Dārza māju apbūve	1 dzīv	1	-	-	-	1		-	
Rindu māju apbūve	1 dzīv	1,15	maks.0,2	0,3	0,75	1		-	
Daudzdzīvokļu māju apbūve	1 dzīv	1,15	maks.0,2	0,3	0,75	1		1	90% segtās vai slēgtās telpās, 10% - ieeju tuvumā. Papildus ieteikums – 2 uz 100m ²
Dzīvojamā apbūve uz ūdens	1 dzīv	0	-	-	-	-		1	
Publiskā apbūve un teritorijas izmantošana – Biroju ēkas									
Biroju ēku apbūve - administratīvās ēkas ar lielu apmeklētāju skaitu	100 m ²	4	maks.0,1	0,3	0,5	1		1,5	Vidēji – 1,2 uz 100m ²
Biroju ēku apbūve - administratīvās ēkas ar mazu apmeklētāju skaitu	100 m ²	3	maks.0,2	0,3	0,5	1		1	
Publiskā apbūve un teritorijas izmantošana - Tirdzniecības vai pakalpojumu objektu apbūve									
Veikali, iepirkšanās centri, līdz 2000 m ²	100 m ²	4	0	0,5	0,8	1		1	Ne mazāk kā 2 stāvvietas
Lielveikali, pārtikas veikali, virs 2000 m ²	100 m ²	3	0	0,5	0,8	1		0,2	Ne mazāk kā 20 stāvvietas. Atsevišķa stāvvietas paredzēta specializētiem velosipēdiem un

Vieta/Būve/ Funkcija	Aprēķina vienība	A/st. skaits	Koefficients atbilstoši zonai				Piezīmes par a/st.	Velo nov.	Piezīmes par velo nov.
			A zona Vecrīga	B zona RVC	C zona RVC AZ	D zona			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
									velosipēdiem ar piekabēm.
Tirgi	100 m2	2,5	0	0,5	0,8	1		0,2	Ne mazāk kā 20 stāvvietas. Atsevišķa stāvvietā paredzēta specializētiem velosipēdiem un velosipēdiem ar piekabēm.
Tirdzniecības vietas, kur neliels apmeklētāju skaits (mēbeles, būvmateriāli)	100 m2	2,0	0	0,5	0,8	1		0,2	Ne mazāk kā 20 stāvvietas. Atsevišķa stāvvietā paredzēta specializētiem velosipēdiem un velosipēdiem ar piekabēm.
Degvielas un gāzes uzpildes stacija	1 objekts	5		1	1	1,4		4	
Publiskā apbūve un teritorijas izmantošana - Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve									
Studentu kopmītnes	100 m2	0,5	0	0,3	0,5	1		4	90% segtās vai slēgtās telpās, 10% - ieeju tuvumā.
Viesnīcas	100 m2	2	maks.0,2	maks. 0,4	0,75	1		0,2	
Publiskā apbūve un teritorijas izmantošana - Kultūras iestāžu apbūve									
Muzeji	100 m2	3,0	0	0,3	0,5	1		0,5	
Sabiedriskas telpas ar lielu apmeklētāju skaitu (teātri, koncertzāles un tml.)	100 m2	10	0	0,3	0,5	1		0,5	
Citas sabiedriskas telpas (kino, aula, konferenču zāles)	100 m2	3	0	0,3	0,5	1		0,5	
Publiskā apbūve un teritorijas izmantošana - Sporta būvju apbūve									
Sporta laukumi	100 m2	2	0	maks.0,4	0,75	1		0,5	
Sporta būves	100 m2	2	maks.0,2	maks.0,4	0,75	1		1	
Publiskā apbūve un teritorijas izmantošana - Aizsardzības un drošības iestāžu apbūve									
Cietums	1 objekts	20				1		10	
Publiskā apbūve un teritorijas izmantošana - Izglītības un zinātnes iestāžu apbūve									
Pirmsskolas izglītības iestādes	100 m2	0,5	maks.1	1	1	1		0,5	Atsevišķa stāvvietā paredzēta specializētiem velosipēdiem un velosipēdiem ar piekabēm.
Vispārējās izglītības iestādes (pamatskola, vidusskola)	100 m2	0,5	maks.0,2	0,5	0,75	1		1	90% segtās vai slēgtās telpās, 10% - ieeju tuvumā
Augstskolas	100 m2	0,8	maks.0,2	0,3	0,75	1		1	90% segtās vai slēgtās telpās, 10% - ieeju tuvumā
Publiskā apbūve un teritorijas izmantošana -Veselības aizsardzības iestāžu apbūve									
Ārstniecības iestāde, veselības aprūpes iestāde	100 m2	2	maks.0,2	maks.0,4	0,75	1		0,2	Atsevišķa stāvvietā paredzēta specializētiem velosipēdiem un velosipēdiem ar piekabēm.

Vieta/Būve/ Funkcija	Aprēķina vienība	A/st. skaits	Koefficients atbilstoši zonai				Piezīmes par a/st.	Velo nov.	Piezīmes par velo nov.
			A zona Vecrīga	B zona RVC	C zona RVC AZ	D zona			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Publiskā apbūve un teritorijas izmantošana - Sociālās aprūpes iestāžu apbūve									
Veco ļaužu pensionāti	100 m2	0,5	0	0,3	0,75	1		0,5	
Publiskā apbūve un teritorijas izmantošana - Dzīvnieku aprūpes iestāžu apbūve									
Veterinārā klīnika	100 m2	2	maks.0,2	maks.0,4	0,75	1		0,2	Atsevišķa stāvvietā paredzēta specializētiem velosipēdiem un velosipēdiem ar piekabēm.
Publiskā apbūve un teritorijas izmantošana - Reliģisko organizāciju ēku apbūve									
Baznīcas	100 m2	3,0	0	0,3	0,5	1		0,5	
Rūpnieciskā apbūve un teritorijas izmantošana									
Rūpnieciskās ražošanas ēkas	100 m2	0,3	0	maks.0,5	0,75	1		0,5	
Tehniskā apbūve un teritorijas izmantošana - Noliktavu apbūve									
Noliktavas	100 m2	0,2	0	maks.0,5	0,75	1		0,5	
Tehniskā apbūve un teritorijas izmantošana - Transporta apkalpojošā infrastruktūra									
Centrālā dzelzceļa stacija, pasažieru osta, autoosta	100 pas./dnn	0,2	-	1	1	-	Ne mazāk par 50 vietām	1	Atsevišķa stāvvietā paredzēta specializētiem velosipēdiem un velosipēdiem ar piekabēm.
Lokālās dzelzceļa stacijas un reģion. autoostas	100 pas. / maks. st.	2	-	-	0,5	1	Ne mazāk par 8 vietām	1	Atsevišķa stāvvietā paredzēta specializētiem velosipēdiem un velosipēdiem ar piekabēm.
Stāvparki pie pilsētas robežas	1 objekts	200-1000	-	-	-	-	Atkarībā no pieejamās teritorijas un reālā pieprasījuma*	5%	no kopējā autostāvvietu skaita
Stāvparki starp pilsētas un pilsētas centra robežām	1 objekts	200-750	-	-	-	-	Atkarībā no pieejamās teritorijas un reālā pieprasījuma*	10%	no kopējā autostāvvietu skaita
Stāvparki pilsētas centra loka tuvumā	1 objekts	200-500	-	-	-	-	Atkarībā no pieejamās teritorijas un reālā pieprasījuma*	20%	no kopējā autostāvvietu skaita
Publiskas autonomvietnes	1 objekts	1000	maks.0,25	maks.0,4	maks.0,6	maks.1.5	Veikt aplēses atbilstoši TIAN RVC AZ 79.p.*	5%	no kopējā autostāvvietu skaita
Publiskā ārtelpa - Labiekārtota publiskā ārtelpa									
Peldvieta	100 m krasta līnijas	100			0,2	1		5	
Publiskas, labiekārtotas ūdensmalas	100 m krasta līnijas	5	0	0,1	0,2	1		1	

Vieta/Būve/ Funkcija	Aprēķina vienība	A/st. skaits	Koefficients atbilstoši zonai				Piezīmes par a/st.	Velo nov.	Piezīmes par velo nov.
			A zona Vecrīga	B zona RVC	C zona RVC AZ	D zona			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Parki un mežaparki	1 ha	5	0	0,4	0,6	1		2	Izvietot nelielās grupās labiekārtotu atpūtas vietu tuvumā
Kapsētas	200 m2	1				1	Ne mazāk kā 10 vietas	5	

Gandrīz visiem pārējiem būvobjektiem aprēķina pamatvienība ir 100m² bruto (būves kopējā stāvu) grīdas platība, kurai atbilstošais stāvvietu skaits noteikts balstoties uz potenciālo darbinieku un apmeklētāju skaitu dažādās funkcijās. Izņēmumi ir parki, mežaparki, labiekārtotas ūdensmalas un peldvietas. Kur mērvienības ir ha vai 100m krasta līnijas. Dzelzceļa stacijām un autoostām aplēse jābalsta apkalpoto pasažieru skaitā, bet cietumiem, degvielas uzpildes stacijām, kā arī publiskām autonomvietnēm un stāvparkiem aplēse jābalsta konkrētā objekta reālajā stāvvietu skaita pieprasījumā, izejot no potenciālā apmeklētāju skaita, darbinieku skaita, 500m radiusā esošā stāvvietu nodrošinājuma, reāli pieejamās teritorijas un tamlīdzīgiem apsvērumiem.

Pie izglītības iestādēm jāierīko velonovietnes. To skaits palielināms atkarībā no reālā pieprasījuma.

5A tabulas ailēs Nr. 4., 5., 6 (A, B un C zonās) minētie kritēriji ir tikai Transporta attīstības tematiskajā plānojuma priekšlikums, kas nav iekļaujams RTIAN, jo minētās ailes attiecas uz Rīgas vēsturiskā centra teritoriju.

Transportlīdzekļu ar bez izmešu dzinējiem stāvvietu lietošanu reglamentē „**Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumi**” kurā punktā 19. ir minēts, ka „ elektromobiļa vadītājam, ja elektromobilim uzstādīta speciālas nozīmes transportlīdzekļa valsts reģistrācijas numura zīme, stāvvietas izmantošana ir bez maksas. (*Grozīts ar Rīgas domes 01.03.2016. saistošajiem noteikumiem Nr. 195*)

1.4.3. Priekšlikumi prasību noteikšanai aizsardzībai pret trokšņiem un piesārņojumu

6.tabula.

Spēkā esošā RTIAN nosacījumi	VAN nosacījumi	Priekšlikumi jaunajam RTIAN
<p>127. Projektējot jaunas B vai C kategorijas ielas vai veicot to rekonstrukciju, paredz prettrokšņu pasākumus atbilstoši normatīvajiem aktiem.</p> <p>128. Prettrokšņa pasākumus nosaka būvprojektā, ņemot vērā būvobjekta novietojumu pilsētas teritorijā un Rīgas aglomerācijai izstrādāto trokšņa stratēģisko karti. Prettrokšņa pasākumus precizē, veicot akustiskās situācijas papildus modelēšanu.</p> <p>129. Prettrokšņa pasākumus īsteno atbilstoši MK 2011.gada 28.jūnija noteikumiem Nr.499 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 016-11 „Būvakustika”” prasībām.</p>	<p>144. Plānojot lielas inženierbūves, transporta un loģistikas objektus, rūpnieciskās ražošanas un pārstrādes uzņēmumus, tai skaitā derīgo izrakteņu ieguves vietas, atkritumu poligonus, biogāzes koģenerācijas stacijas, teritorijas plānojumā, lokālplānojuma vai detālplānojumā papildus paredz:</p> <p>144.1. pasākumus šādu objektu ietekmes mazināšanai uz apkārtējām teritorijām;</p> <p>144.2. transporta plūsmas organizāciju, lai netiktu ietekmētas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas.</p>	<p>Papildus nosacījumi RTIAN nav nepieciešami. Jāprecizē normatīvie akti.</p> <p>127. punktu izteikt sekojošā redakcijā: “Projektējot jaunas B kategorijas ielas vai veicot to pārbūvi, paredz prettrokšņu pasākumus atbilstoši normatīvajiem aktiem.”</p> <p>128. punktu izteikt sekojošā redakcijā: “Prettrokšņa pasākumus nosaka būvprojektā, ņemot vērā būvobjekta novietojumu pilsētas teritorijā un vadoties no spēkā esošo normatīvo aktu prasībām, izvērtējot prettrokšņu pasākumu ieviešanas nepieciešamību un iespējas. Prettrokšņa pasākumus precizē, veicot akustiskās situācijas papildus modelēšanu.”</p>
<p>RTIAN nosaka minimālās būvlaides no ielām.</p>	<p>145. Teritorijas plānojumā un lokālplānojumā var noteikt minimālos attālumus starp potenciālajiem piesārņojumu radošiem objektiem un dzīvojamo un publisko apbūvi, tūrisma un rekreācijas objektiem.</p>	<p>RTIAN jānosaka minimālās būvlaides no ielu sarkanajām līnijām, atkarībā no ielas kategorijas vai apbūves tipa (perimetrāla vai brīvstāvoša apbūve).</p> <p>Būvlaides attālumu no ielas sarkanās līnijas var samazināt, ja gar B vai C kategorijas ielu ir izbūvēta vietējās satiksmes josla.</p>
<p>126. Ja apbūvei paredzētais zemesgabals atrodas pie dzelzceļa vai ielas, kur trokšņa rādītāji pārsniedz MK 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” noteiktos</p>	<p>146. Esošajās dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijās autoceļu, dzelzceļu un lidlauku, kā arī piesārņojumu radošu objektu tuvumā pašvaldība var paredzēt pasākumus trokšņa mazināšanai,</p>	<p>Papildus nosacījumi RTIAN nav nepieciešami. Jāprecizē normatīvie akti.</p>

<p>robežlielumus, saglabā vai izveido apstādījumu joslu gar dzelzceļu vai ceļu kā dabisku trokšņa slāpētāju. Prasības saglabājamās apstādījumu joslas platībai nosaka plānošanas un arhitektūras uzdevumā.</p>	<p>piesārņojuma un citu negatīvu faktoru novēršanai tādā kārtībā un apjomā, kā to nosaka normatīvie akti piesārņojuma jomā.</p>	
	<p>147. Plānojot jaunas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas, tās paredz vietās, kur autoceļu, dzelzceļu un lidlauku, kā arī piesārņojošo objektu ietekme nepārsniedz normatīvajos aktos piesārņojuma jomā noteiktos piesārņojuma robežlielumus.</p>	<p>Papildus nosacījumi RTIAN nav nepieciešami.</p>
<p>130. Prettrokšņa ekrāns: 130.1. prettrokšņa ekrāna nepieciešamību pie jaunbūvējamām B un C kategorijas ielām un dzelzceļa, kā arī tā parametrus nosaka, veicot trokšņa līmeņa modelēšanu; 130.2. veidojot prettrokšņa ekrānus esošas apbūves gadījumā, tos var izmantot žogu vietā; 130.3. kā prettrokšņa ekrānu var izmantot ēkas vai to daļas, kurām nav jānodrošina prettrokšņa pasākumi.</p>	<p>-</p>	<p>Papildus nosacījumi RTIAN nav nepieciešami</p>

1.4.4. Prasības teritorijas labiekārtojumam un vides pieejamības nodrošināšanai

7.tabula.

Spēkā esošā RTIAN nosacījumi	VAN nosacījumi	Priekšlikumi jaunajam RTIAN
<p>55.¹ Projektējot teritoriju izbūvi, paredz speciālus pasākumus un speciālus aprīkojumus vides pieejamības nodrošināšanai. Būvvalde vides pieejamības prasības nosaka plānošanas un arhitektūras uzdevumā.</p>	<p>98. Projektējot un izbūvējot ietves, ievēro vides pieejamības prasības.</p>	<p>Papildus nosacījumi RTIAN nav nepieciešami.</p>
<p>55.² Piekļuves ietves, kas garākas par 100 m, jāveido vismaz 1,8 m platas.</p> <p>55.³ Piekļuves ietvei ir jābūt labi izgaismotai, tai jāparedz nepārtraukta, skaidri izšķirama vadlīnija (orientieris)/norāde līdz ieejas durvīm. Lai dotu virzienu, orientieriem kā vadlīniju var izmantot strūklakas vai citus tekošus ūdeņus, izmaiņas ietves reljefā un segumā.</p> <p>55.⁴ Piekļuves ietvē nedrīkst būt nekādi šķēršļi vai mulsinošas zīmes.</p>	<p>102. Gājēju celiņi atbilst šādām vides pieejamības prasībām:</p> <p>102.1. gājēju celiņa platums – ne mazāks par 1,2 m, tā iesegums – no cieta un jebkuros laikapstākļos neslīdoša materiāla;</p> <p>102.2. gājēju celiņa robeža ir skaidri saskatāma un sataustāma, pielietojot marķējumu, atšķirīgas krāsas vai reljefa iesegumu.</p>	<p>Ieteikumi papildinājumiem un korekcijām:</p> <ul style="list-style-type: none"> - priekšlikums svītrot 55.² apakšpunktu. - Ja ietves garums ir lielāks par 25m, ieteicams ietves efektīvo platumu projektēt 1.8m vai ik pēc 25 m paredzot samainīšanās vietu ar platumu 1.8m un garumu 2m. - Ietves šķērskritumu veido ne lielāku, kā 3%, izņemot esošas ielas atjaunošanas gadījumā, ja ietves augstuma maiņa ir saistīta ar esošas apbūves pārbūvi (ietves un cokola /pamatu savienojums, ieejas kāpnes, u.tml.). - gājēju ietves, kas izvietota tieši pie brauktuves, minimālais platums ir 1,5 m. - apkaimju centru ielās un pilsētas pakalpojumu centros ietvei ir jābūt labi izgaismotai, tai jāparedz nepārtraukta, skaidri izšķirama vadlīnija (orientieris)/norāde. Vadlīnija vada līdz drošai gājēju pārejai, kas aprīkota ar luksaforu vai uz tās noteikta prioritāte gājējiem. - Vadlīnija vada cilvēku ar redzes traucējumiem paralēli

<p>55.¹⁰ Krustojumos un pie gājēju pārejām visu veidu stabi – luksofori, ceļa zīmes, reklāmas, apgaismojums – ir jāmarķē ar dzeltenu, kontrastējošu krāsu vai līmlenti 160 cm, 140 cm un 35 cm augstumā no ceļa virsmas.</p> <p>55.¹¹ Starp ceļu un ietvi jāparedz labs krāsojuma kontrasts, reljefa maiņa vai aizsargmargas, kas brīdinātu par novirzīšanos no ietves uz braucamo daļu.</p> <p>55.¹² Krustojumos uzstādītajiem luksoforiem ir jāparedz skaņas funkcija un taktilās norādes.</p> <p>55.¹³ Gājēju pārejām no visām pusēm jāparedz reljefas, labi saredzamas un izgaismotas virsmas kontrastējošā tonī.</p> <p>55.¹⁴ Brauktuves šķērsošanas vietai ir jābūt vienā līmenī ar brauktuvi.</p>	<p>105. Gājēju pārejas projektē, ievērojot attiecīgo normatīvo aktu prasības satiksmes jomā un paredzot:</p> <p>105.1. racionālu uzbrauktuvju izvietojumu pie ielu krustojumiem;</p> <p>105.2. bīstamās vietās atšķirīgus ieseguma materiālus, kas uztverami arī cilvēkiem ar redzes traucējumiem;</p> <p>105.3. luksoforu aprīkojumu ar brīdinošiem skaņas signāliem;</p> <p>105.4. kontrastējošas krāsas marķējumu;</p> <p>105.5. gājēju pāreju apgaismojumu.</p>	<p>pārvietošanās ceļiem, tā kontrastē ar esošo ietves segumu.</p> <p>leteikumi papildinājumiem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - priekšlikums svītrot 55.¹³ apakšpunktu. - Visa veida stabi ir jāmarķē ar kontrastējošu krāsu joslām (min. 0,1m platumā) - tumšs uz gaiša (melns vai balts), 1600 mm un 350 mm augstumā no ceļa virsmas. - Visiem šķēršļiem jābūt nostiprinātiem ne mazāk kā 2,10 m augstumā no ietves seguma. Šķēršļiem, kas ir zemāki par 0,9 m - puķu podi, stabi, ķēdes, jābūt labi pamanāmiem un jākontrastē uz apkārtējā fona. - Ietvju aprīkojums ir jāizvieto vienotā elementu joslā, lai neapgrūtinātu gājēju pārvietošanās maršrutus. - Uz ietvēm, ielām, kur gājēju pārejas šķērso braucamo daļu un uz krustojumiem, nedrīkst izvietot lūkas un restes. - Brīdinošā josla brīdina un informē cilvēkus ar redzes traucējumiem par kāpnēm, citām līmeņu maiņām, gājēju pārejas sākumu un beigām, par sabiedrisko transportlīdzekļu apstāšanās vietām, iekāpšanai un izkāpšanai pieturvietās. Brīdinošā josla ir baltā vai dzeltenā krāsā, kura kontrastē ar ietves segumu. - Brīdinošo joslu veido visas gājēju pārejas, kāpņu un citu līmeņu maiņu platumā. - Ielu krustojumos uzstādītie luksofori ir jāaprīko ar pastāvīgu skaņas signālu vai signāla izsaukuma pogu, un taktilām norādēm. - Luksofora signāla izsaukuma pogas, skaņas un taktilo norāžu kastītes tiek piestiprinātas pie luksofora staba, kuras augšējai malai jāatrodas 1,20 m no ietves līmeņa.
---	---	--

		<p>- Ielu krustojumos, luksoforiem ar skaņas signālu, ielas šķērsošanas laikā, signāli ir sadzirdami ielas abās pusēs, lai cilvēks ar redzes traucējumiem varētu virzīties pāri ielai no skaņas uz skaņu abos virzienos.</p> <p>- Skaņas signāli ir atšķirīgi atkarībā no luksoforā degošās gaismas, kā arī skaņas skaļums ir atkarīgs no satiksmes intensitātes, kur skaņa automātiski kļūst skaļāka vai klusāka. Ieteicams pielietot tikšņošu skaņas signālus.</p> <p>- Izsaukuma pogas, skaņas un taktilo norāžu kastītes ir nepieciešamas, lai cilvēks ar redzes traucējumiem, bez citu cilvēku palīdzības spētu šķērsot braucamo daļu un nenomaldītos ielu krustojumā, papildus skaņas signālam ir taktilās norādes par braucamās daļas joslu skaitu un arī ar informāciju par transporta līdzekļu braukšanas virzieniem. Taktilā informācija par braucamās daļas joslu skaitu un transporta līdzekļu braukšanas virzieniem ir izvietota perpendikulāri ietvei un paralēli braucamai daļai, kuru šķērso cilvēks ar redzes traucējumiem. Kastītes virspusē ir taktila virzienu norādoša bultiņa ielas šķērsošanai.</p>
<p>55.⁷ Kāpņu, pandusu abās pusēs jāierīko ar apkārtējo vidi kontrastējošas margas ar rokturiem divos augstumos (0,7 m un 0,9 m augstumā). Margu garumam par 0,3 m jāpārsniedz kāpņu vai pandusu garums abos galos. Margām ir precīzi jāseko kāpņu kontūrām, nodrošinot virziena orientāciju un drošību.</p> <p>55.⁸ Pandusam, kas ir garāks par 6 m, ne retāk kā pēc 3 m proporcionāli jāizvieto horizontāli starplaukumi, kuru parametri ir ne mazāki par 1,5 m x 1,5 m.</p> <p>55.⁹ Ja kustības virziens pandusam mainās vairāk nekā par 90°, pirms katra šāda pagrieziena nepieciešams</p>	<p>106. Jaunus gājēju tuneļus ierīko gadījumos, ja nav iespējami citi risinājumi.</p> <p>07. Gājēju tuneļos nodrošina šādu vides pieejamības un drošības prasību ievērošanu:</p> <p>107.1. gājēju tuneļu uzbrauktuvēm un kāpnēm jābūt aprīkotām ar margām;</p> <p>107.2. uzbrauktuves platumam jābūt ne mazākam par 1,3 m;</p> <p>107.3. virs tuneļu kāpnēm un uzbrauktuvēm veido pārsegumu. Ja pārseguma izveidošana nav</p>	<p>Ieteikumi papildinājumiem:</p> <p>- Pandusi, kas paredzēti gājējiem, jāveido ar slīpumu ne lielāku kā 8%.</p> <p>- Pirms kāpnēm, visā kāpņu platumā, augšpusē un apakšā iestrādā sataustāmu brīdinošu joslu 300 mm platumā. Kāpnēm visā platumā jāmarķē katra laida pirmais un pēdējais pakāpiens ar kontrastējošu (tumšs uz gaiša) krāsu.</p>

<p>horizontāls starplaukums, kura parametri nav mazāki par 1,5 m x 1,5 m.</p>	<p>iespējama, nodrošina lietusūdeņu novadīšanu un sniega savākšanu;</p> <p>107.4. tuneļu grīdai, kāpņu un uzbrauktuvju iesegumam jābūt no jebkuros laikapstākļos neslīdoša materiāla;</p> <p>107.5. bīstamās vietās izmanto kontrastējošas krāsas marķējumu, atšķirīgas krāsas un faktūras ieseguma materiālus, kas viegli uztverami arī cilvēkiem ar redzes traucējumiem.</p>	
	<p>173. Telefona automātu, autostāvvietu kases automātu, bankomātu, reklāmas stabu un citu objektu izvietojums nedrīkst traucēt gājēju, bērnu ratiņu un riteņkrēslu lietotāju pārvietošanos. Brīvās ietves platums nevar būt mazāks par 1,2 m.</p>	<p>Papildus nosacījumi RTIAN nav nepieciešami.</p>
	<p>174. Sezonas rakstura kafejnīcu, ielu tirdzniecības punktu un citu pakalpojumu objektu novietojums publiskajā ārtelpā nedrīkst traucēt gājēju, tai skaitā bērnu ratiņu un riteņkrēslu lietotāju, kustību, aizņemot visu gājēju kustībai paredzēto teritoriju, piemēram, ietvi, laukumu vai krastmalu. Šādos gadījumos brīvās ietves platums nevar būt mazāks par 1,2 m.</p>	<p>Papildus nosacījumi RTIAN nav nepieciešami.</p>
	<p>181. Publisko masu pasākumu vietās un atpūtas vietās dabā paredz iespēju īslaicīgu lielas ietilpības autonomvietņu nodrošināšanai, ņemot vērā paredzamo apmeklētāju skaitu.</p>	<p>Papildus nosacījumi RTIAN nav nepieciešami.</p>
	<p>182. Atpūtas vietas iekārto atbilstoši higiēnas un vides aizsardzības prasībām, paredzot atkritumu savākšanas vietas un vides pieejamības prasībām atbilstošas tualetes.</p>	<p>Papildus nosacījumi RTIAN nav nepieciešami.</p>
	<p>184. Pie dabas takām un laipām ierīko vietas, kur apmeklētājiem iespējams samainīties.</p>	<p>Papildus nosacījumi RTIAN nav nepieciešami.</p>

	185. Dabas taku celiņi un laipas ir ar neslidenu virsmu. Ja tie veidoti no koka, to virsma ir speciāli apstrādāta (gropes vai abrazīvā materiāla joslas).	Papildus nosacījumi RTIAN nav nepieciešami.
	186. Vietās, kur dabas takai ir bīstams slīpums, krauja vai nogāze vai tā tieši ved uz ūdensobjektu vai stāvu krauju, paredz drošas margas vai aizsargbarjeras ne mazāk kā 0,90 m augstumā.	Papildus nosacījumi RTIAN nav nepieciešami.
	187. Mainoties dabas takas līmeņiem, uz takas veido nobrauktuvi ar garenslīpumu, ne lielāku par 1:20 vai 5 %. Pie dabas takām ierīko īslaicīgas atpūtas vietas 500 līdz 1000 m attālumā.	Papildus nosacījumi RTIAN nav nepieciešami.

1.5 Priekšlikumi "Teritoriju ar īpašiem noteikumiem"(TIN) noteikšanai jaunajā Rīgas TP un šo teritoriju izmantošanas nosacījumu iekļaušanai RTIAN

Spēkā esošajā RTIAN nav noteiktas teritorijas ar īpašiem noteikumiem (TIN), kas būtu indeksētas/noteiktas atbilstoši VAN noteiktajai klasifikācijai, bet pēc būtības šādas teritorijas pilsētās teritorijā atrodas un tās būtu jānosaka kā TIN teritorijas jaunajā Rīgas TP un RTIAN.

VAN 234.punkts nosaka, ja nepieciešams, teritorijas plānojumos un lokālpānojumos nosaka un attēlo šādas teritorijas ar īpašiem noteikumiem:

234.1. teritorijas, kurām izstrādājami lokālpānojami;

234.2. teritorijas, kurām izstrādājami detālpānojami;

234.3. vietējās nozīmes kultūrvēsturiskās un dabas teritorijas;

234.4. ainaviski vērtīgās teritorijas;

234.5. vietējās nozīmes lauksaimniecības teritorijas;

234.6. nacionālas un vietējas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorijas;

234.7. citas teritorijas, tai skaitā lidostu un ostu teritorijas.

Nemot vērā Transporta TmP tematiku, tiek ierosināts noteikt kā TIN teritoriju tālākā nākotnē paredzētās Piejūras maģistrāles trasi, kurai šobrīd ir noteiktas ielas sarkanās līnijas, kā arī Valsts akciju sabiedrības „Starptautiskā lidosta „Rīga”” lidlauka, kā arī lidlauka turpmākajai attīstībai nepieciešamās teritorijas, kuras robežas ir noteiktas ar MK 2011.gada 5.jūnija noteikumiem Nr.535 „Noteikumi par valsts akciju sabiedrības „Starptautiskā lidosta „Rīga”” lidlauka statusu, lidlauka teritorijas robežām un šīs teritorijas plānoto (atļauto) izmantošanu”.

Minēto noteikumu 3.punktā ir noteikts, ka *Lidlauka teritorijas plānoto (atļauto) izmantošanu nosaka vietējā pašvaldība sadarbībā ar Satiksmes ministriju. Vietējā pašvaldība, izstrādājot teritorijas plānojumu vai tā grozījumus (turpmāk – teritorijas plānojums), pieprasa Satiksmes ministrijai nepieciešamo informāciju, kā arī teritorijas plānojuma izstrādes nosacījumus. Teritorijas plānojuma redakciju saskaņo ar Satiksmes ministriju. Satiksmes ministrija sniedz atzinumu, kurā norāda, ka piekrīt teritorijas plānojuma redakcijai.*

8.tabula. TIN teritorijas un to nosacījumi RTIAN

VAN nosacījumi TIN teritorijās	Priekšlikumi jaunajam RTIAN
<p>235. Teritorijās, kas iepļānotas 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.</p> <p>236. Papildus šo noteikumu <u>235.punktā</u> minētajiem nosacījumiem teritorijās, kas iepļānotas autoceļu un dzelzceļu trasēm, <u>ir atļauts turpināt uzsākto izmantošanu</u>, kā arī:</p> <p>236.1. veikt lauksaimniecisko darbību – piemēram, augkopību, sakņkopību, stādu audzēšanu, biomasas audzēšanu, kā arī izvietot mājlopu pagaidu mītnes, šķūņus, noliktavas, savvaļas dzīvnieku dārzus;</p> <p>236.2. ierīkot tūrisma, sporta, rekreācijas objektus – kempingus, laivu piestātnes, kafejnīcas, moteļus, sporta laukumus, autotrases, mototrases, velotrases;</p> <p>236.3. ierīkot transporta infrastruktūras objektus – vietējas nozīmes ceļus, degvielas uzpildes stacijas, transporta stāvlaukumus, noliktavas, uzglabāšanas laukumus;</p> <p>236.4. ierīkot sakņu dārzus.</p>	<p>TIN71 – plānotās Piejūras maģistrāles trasei rezervētā teritorija</p> <p>TIN72 - Valsts akciju sabiedrības „Starptautiskā lidosta „Rīga”” lidlauka, kā arī lidlauka turpmākajai attīstībai nepieciešamās teritorija</p> <p>TIN73 – plānotais dzelzceļa trases pievads Daugavas kreisā krasta ostas teritorijām.</p>

1.6 Priekšlikumi prasību noteikšanai un iekļaušanai jaunā RTIAN nodaļā “Teritorijas plānojuma īstenošanas kārtība”

1.6.1. Prasības ielu sarkano līniju plānošanai

Ielu teritoriju plānošanas nepieciešamību pilsētas teritorijā nosaka gan valsts, gan pašvaldību izdoti normatīvie akti, un tieši ielas sarkanās līnijas vai ielas aizsargjoslas noteikšanas galvenais uzdevums ir noteikt nepieciešamo ielas koridoru ielas uzturēšanai un/vai attīstībai. Termins “ielas sarkanā līnija”, iespējams, ka ir radies tieši Padomju savienībā un Padomju Latvijas republikas pastāvēšanas laikā 20.gadsimta otrajā pusē, kad līdz ar centralizētās pilsētplānošanas praksi visā valstī arī Latvijas pilsētu un ciemu ģenerālpānos tika iezīmētas plānoto ielu trases, nosakot ielu sarkanās līnijas. Tajā laikā šo sarkano līniju, kā ielas teritorijas robežas iezīmēšana apbūves plānos bija būtiska, jo kalpoja par ielas un inženierkomunikāciju izbūves zemesgabalu (koridoru) un projektēšanas atskaites līniju. Mērķis arī tolaik bija tāds pats – noteikt nepieciešamo ielas koridoru ielas uzturēšanai un/vai attīstībai, tikai atšķirīgs bija to noteikšanas, publiskās apspriešanas un atsavināšanas process.

Teritorijas un ielu plānošanas jomā šobrīd kā galvenie un biežāk piemērojamie normatīvie akti jāmin - Ministru kabineta 14.10.2014. noteikumi Nr.628 "Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem", Ministru kabineta 30.09.2014. noteikumi Nr.574 „Par Latvijas būvnormatīvu LBN 008-14 "Inženiertīklu izvietojums"" un Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumi Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”.

Būtiskākās prasības un regulējumi, kas ir spēkā esošajos normatīvajos aktos un ir attiecināmi tieši uz šo TmP un TP izstrādi kopumā ir:

1. Likums „Teritorijas attīstības plānošanas likums” – nosaka, ka “TmP 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), kā arī nosaka, ka “Vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā nosaka funkcionālo zonējumu, publisko infrastruktūru, reglamentē teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus, kā arī citus teritorijas izmantošanas nosacījumus un aprobežojumus.”.*

2. Noteikumi Nr.628 “Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem” – nosaka teritorijas attīstības plānošanas dokumentu saturu un izstrādes kārtību, kā arī prasības plānošanas dokumentu izstrādei, izmantojot Teritorijas attīstības plānošanas informācijas sistēmu.

3. Aizsargjoslu likums definē terminu “*sarkanā līnija - līnija, kas norobežo ielas vai piebrauktuves (arī inženierkomunikāciju koridoru) izbūvei nepieciešamo teritoriju, kurā nekustamā īpašuma lietošanas tiesības aprobežotas saskaņā ar normatīvajiem aktiem, no apbūvējamās vai citādā veidā izmantojamās teritorijas un ko pilsētās un ciemos nosaka vietējā pašvaldība normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā*”, kā arī nosaka, ka “aizsargjoslas gar ielām un autoceļiem pilsētās un ciemos ceļiem nosaka kā sarkano līniju (esoša vai projektēta ielas robeža)”.

4. Noteikumi Nr.574 „Par Latvijas būvnormatīvu LBN 008-14 “Inženiertīklu izvietojums” - nosaka prasības siltumapgādes, ūdensapgādes, kanalizācijas, drenāžas, elektronisko sakaru tīklu, elektroapgādes tīklu, gāzes apgādes tīklu izvietojumam, kas ir jāievēro nosakot vai projektējot jaunas ielu sarkanās līnijas.

9.tabula. Ielu sarkanās līnijas

Spēkā esošā RTIAN nosacījumi ielu sarkano līniju plānošanai	VAN nosacījumi ielu sarkano līniju plānošanai	Priekšlikumi jaunajam RTIAN
<p>509. Plānojot teritorijas attīstību, ielu sarkanās līnijas obligāti projektē, ja:</p> <p>509.1. plānota B, C, D, E kategorijas iela;</p> <p>509.2. teritorijā, kurai ceļš nodrošina piekļūšanu, vienlaikus plānots uzturēties 1000 vai vairāk cilvēkiem;</p> <p>509.3. plānotā ceļa satiksmes intensitāte pārsniedz 250 transportlīdzekļus kaut vienā diennaktī stundā;</p> <p>509.4. plānota pilsētas sabiedriskā transporta satiksme.</p> <p>50. Projektējot, rekonstrējot un izbūvējot jaunas ielas, obligāti jānodrošina piekļūšana pie visiem zemesgabaliem, ar kuriem (jaunā) iela robežojas.</p>	<p>79. Ja tiek plānoti objekti, kuru darbības dēļ var pieaugt satiksmes intensitāte un traucējumi citiem satiksmes dalībniekiem, kā arī rasties papildu noslodze un cita negatīva ietekme transporta infrastruktūrai, izstrādā transporta plūsmas shēmu, ko iekļauj lokālplānojuma, detālplānojuma vai būvprojekta sastāvā.</p> <p>82. Teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā paredz teritorijas jaunu apvedceļu, satiksmes pārvažu vai drošu krustojumu izbūvei, ja šāda nepieciešamība konstatēta, izvērtējot perspektīvās transporta plūsmas.</p> <p>237. Teritorijas plānojumos un lokālplānojumos precizē perspektīvo transporta koridoru un trašu vietas, izvēloties optimālo risinājumu un ņemot vērā pētījumu rezultātus, ja tādi ir veikti.</p>	<p>- Lokālplānojumos precizē perspektīvo transporta koridoru un trašu vietas, izvēloties optimālo risinājumu un ņemot vērā veikto pētījumu rezultātus.</p> <p>- Projektējot, rekonstrējot un izbūvējot jaunas ielas, obligāti jānodrošina piekļūšana pie visiem zemesgabaliem, ar kuriem (jaunā) iela robežojas.</p> <p>- Jaunu B, C, vai D ielu izbūvi un nepieciešamo sarkano līniju platumu vai to grozījumus pamato izstrādājot lokālplānojumu, teritorijas plānojumu vai tematisko plānojumu.</p> <p>- Jaunu E kategorijas ielu izbūvi un nepieciešamo sarkano līniju platumu vai to grozījumus pamato izstrādājot detālplānojumu vai lokālplānojumu.</p> <p>- Pilsētas sabiedriskā transporta satiksmi plāno un organizē galvenokārt tikai pa C vai D kategorijas ielām.</p> <p>- Plānojot teritorijas attīstību jaunas E kategorijas ielas sarkanās līnijas obligāti projektē, ja izpildās vismaz 2 no 4 nosacījumiem:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. plānotā iela paredzēta kā publiskās infrastruktūras daļa, ko nākotnē paredzēts atsavināt sabiedrības vajadzībām (nodot pašvaldības īpašumā); 2. teritorijā, kurai ceļš nodrošina piekļūšanu, vienlaikus plānots uzturēties 1000 vai vairāk cilvēkiem;

		<p>3. plānotā ceļa satiksmes intensitāte pārsniedz 250 transportlīdzekļus kaut vienā diennakts stundā;</p> <p>4. ielā plānots izvietot pilsētas maģistrālās pazemes inženierkomunikācijas, kurām jānodrošina nepārtraukta to apkalpojošo organizāciju piekļuve.</p>
<p>510. Pašreizējās un plānotās sarkano līniju robežas projektē un nosaka detālplānojumā un pašvaldības teritorijas plānojumā.</p> <p>511. Pievienojumu dažādas kategorijas ielām var veidot, ja ielu kategorija savstarpēji atšķiras ne vairāk kā par vienu pakāpi.</p> <p>507. Laukuma teritoriju norobežo sarkanās līnijas, apbūve vai apstādījumi, bet tā telpisko robežu veido apbūve vai apstādījumi, arī ārpus laukuma teritorijas.</p>	<p>88. Teritorijas plānojuma apbūves noteikumos, lokālplānojumos un detālplānojumos nosaka ielu platumu starp sarkanajām līnijām.</p> <p>89. Ielu sarkanās līnijas nosaka atbilstoši katras ielas kategorijai. Vienai ielai tās dažādos posmos var būt arī dažādas kategorijas ar atšķirīgu sarkano līniju platumu.</p> <p>90. Esošajām ielām sarkano līniju platumu nosaka teritorijas plānojuma apbūves noteikumos un grafiski attēlo lokālplānojumā un detālplānojumā atkarībā no izvēlēta mēroga noteiktības.</p>	<p>- Pašreizējās un plānotās sarkano līniju robežas projektē un nosaka detālplānojumā vai lokālplānojumā, atkarībā no izvēlēta mēroga noteiktības.</p> <p>- Pievienojumu dažādas kategorijas ielām var veidot, ja ielu kategorija savstarpēji atšķiras ne vairāk kā par vienu pakāpi, izņemot gadījumus kad gar B kategorijas ielu ir izbūvētas vietējās satiksmes joslas, vai C kategorijas un E kategorijas ielu krustojums aprīkots ar luksoforu.</p> <p>- Laukuma teritoriju norobežo sarkanās līnijas, apbūve vai apstādījumi, bet tā telpisko robežu veido apbūve vai apstādījumi, arī ārpus laukuma teritorijas.</p>
<p>45. Ja jaunveidojams zemesgabals ir paredzēts tikai inženiertehniskās apgādes tīklu un būvju izvietošanai vai ja uz esoša zemesgabala tiek izvietoti inženiertehniskās apgādes tīkli un būves vai jaunveidojamais zemesgabals ir paredzēts ceļa būvniecībai, un tas nav pretrunā ar šiem saistošajiem noteikumiem, jaunveidojama vai esoša zemesgabala platība var būt mazāka par šajos saistošajos noteikumos noteikto minimālo platību. Šādā gadījumā pieļaujamo zemesgabala minimālo platību nosaka atbilstoši konkrētā objekta izvietošanas un apsaimniekošanas nepieciešamībai.</p>	<p>83. Jaunveidojamās ielas, autoceļus, dzelzceļu un laukumus izdala kā atsevišķas zemes vienības. Ielu teritoriju nosaka starp sarkanajām līnijām atbilstoši katras ielas kategorijai, bet autoceļu un dzelzceļa teritoriju – starp nodalījuma joslām.</p>	<p>- Ja jaunveidojams zemesgabals ir paredzēts tikai inženiertehniskās apgādes tīklu un būvju izvietošanai vai ja uz esoša zemesgabala tiek izvietoti inženiertehniskās apgādes tīkli un būves vai jaunveidojamais zemesgabals ir paredzēts ceļa būvniecībai, un tas nav pretrunā ar šiem saistošajiem noteikumiem, jaunveidojama vai esoša zemesgabala platība var būt mazāka par šajos saistošajos noteikumos noteikto minimālo platību. Šādā gadījumā pieļaujamo zemesgabala minimālo platību nosaka atbilstoši konkrētā objekta izvietošanas un apsaimniekošanas nepieciešamībai.</p>
-	<p>76. Teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā ietver transporta attīstības vispārīgu plānu.</p> <p>77. Detalizētu transporta attīstības plānu var</p>	<p>- lokālplānojumā ietver transporta attīstības vispārīgu vai detalizētu transporta attīstības plānu, atkarībā no lokālplānojuma teritorijas, izvēlēta mēroga noteiktības</p>

	<p>izstrādāt kā tematisko plānojumu visai pašvaldības teritorijai vai, ja nepieciešams, atsevišķām pilsētām un ciemiem.</p> <p>78. Detalizētā transporta attīstības plānā izvērtē transporta veidus un galvenos transporta infrastruktūras elementus, ņemot vērā objektus, kas būtiski ietekmē pašvaldības transporta infrastruktūru (piemēram, ceļus, dzelzceļus, dzelzceļa stacijas, autoostas un transporta mezglus, satiksmes pārvadus, ostas, lidostas, kā arī robežšķērsošanas vietas un muitas kontroles punktus), un norāda:</p> <p>78.1. esošos un plānotos ceļus vai ielas;</p> <p>78.2. shematisku izvietojumu pašvaldības autoceļu pieslēgumu vietām pie valsts autoceļu tīkla;</p> <p>78.3. sabiedriskā transporta shēmu, ietverot sabiedriskā transporta maršrutus ar pieturvietām un apkalpes zonām, kā arī norādot teritorijas, kurās nepieciešams uzlabot sabiedriskā transporta pieejamību;</p> <p>78.4. citus transporta infrastruktūras un loģistikas objektus, tai skaitā autoostas, dzelzceļa stacijas, kravu stacijas, lidlaukus, ostas, kā arī muitas kontroles punktus un robežšķērsošanas vietas;</p> <p>78.5. velotransporta un gājēju kustības organizācijas shēmu, tai skaitā gājēju ielas, ielas ar prioritāti gājējiem un velotransportam.</p>	<p>un lokālplānojuma galvenajiem uzdevumiem.</p> <p>- Detalizētā transporta attīstības plānā izvērtē transporta veidus un galvenos transporta infrastruktūras elementus, ņemot vērā objektus, kas būtiski ietekmē pašvaldības transporta infrastruktūru (piemēram, ceļus, dzelzceļus, dzelzceļa stacijas, autoostas un transporta mezglus, satiksmes pārvadus, ostas, lidostas), un norāda:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. esošos un plānotos ceļus vai ielas; 2. shematiski piebraucamo ceļu pieslēgumu vietas pie ielu tīkla; 3. sabiedriskā transporta shēmu, ietverot sabiedriskā transporta maršrutus ar pieturvietām un apkalpes zonām, kā arī norādot teritorijas, kurās nepieciešams uzlabot sabiedriskā transporta pieejamību; 4. citus transporta infrastruktūras un loģistikas objektus (tai skaitā autoostas, dzelzceļa stacijas, kravu stacijas, lidlaukus, ostas, u.c.); 5. velotransporta un gājēju kustības organizācijas shēmu, tai skaitā gājēju ielas, ielas ar prioritāti gājējiem un velotransportam.
--	---	--

1.6.2. Prasības transporta plūsmu turpmākai izpētei

Pēc Rīgas domes pasūtījuma 2016.gadā tika izstrādāts "Pētījums par transporta plūsmu analīzes metodoloģiju", ko veica Latvijas transporta attīstības un izglītības asociācija Igora Kabaškina vadībā. Pētījuma ietvaros ir sniegts pārskats par jau veiktajiem transporta plūsmu pētījumiem gan Latvijā, gan pasaulē, kā arī detalizēti apskatītas izmantotās metodes un modelēšanas programmas. Pārskata mērķis ir sniegt pamatinformāciju, koncepcijas un principus attiecībā par datu savākšanu un transporta plūsmas analīzi un mikroskopisko modelēšanu. Šis pārskats pieļauj dažādu lietotāju, projektētāju, izstrādātāju u.c. pieņemtās metodoloģijas variēšanu.

Pētījumā ir noteikts, ka pastāv dažādi transporta plūsmas analīzes līmeņi, kuri var tikt sagrupēti sekojoši:

- Plānošanas vispārinātā (uzmetuma) analīze.
- Konceptuālā plānošana un iepriekšējā inžnieranalīze.
- Projektēšanas analīze.
- Operāciju analīze.

Pētījuma 1.nodaļā "Transporta plūsmas apsekošanas pieejas/prakses apskats" ir sniegts ieskats izvēlētajos piemēros:

- 2 pieejas un prakses ārvalstu pilsētās, kuras pēc iedzīvotāju skaita ir līdzvērtīgas Rīgai - Ņūkāsla - pilsēta Austrālijā, Jaunā Dienvidvelsas štatā (turpmāk – Austrālijas piemērs) un Darlstonas - pilsēta Lielbritānijā (turpmāk – Lielbritānijas piemērs).
- un 2 pieejas un prakses, kuras līdz šim tika izmantotas Rīgā, un no kurām vismaz viena tika izmantota gājēju un velobraucēju plūsmas analīzei.

Pētījumā analizētie ārvalstu piemēri ir attiecināmi uz pilsētas teritorijas plānojuma izstrādes mērogu (modeļa veids – "micro" un "macro"), jo Austrālijas piemērs risina jautājumu par kāda maģistrālā autoceļa viena posma izbūves variantiem, bet pētījumā analizētā Lielbritānijas piemēra pamatmērķis bija izstrādāt trīs transporta modeļus SATURN projekta risinājumu atbalstam, lai izstrādātu Darlstonas rajona attīstības stratēģisko plānu.

Pētījumā analizētie Rīgas pilsētas piemēri ir attiecināti uz lokālplānojuma izstrādes līmeni, lai arī tie nav veikti kāda konkrēta lokālplānojuma izstrādes ietvaros, bet ir analizēti atsevišķi transporta mezgli un/vai problēmvietas, veicot "micro" modelēšanu.

Pētījuma 1.nodaļas secinājumu daļā ir teikts, ka *"Visi aplūkotie projektu piemēri ietver sevī transporta plūsmas apsekošanu un modelēšanu, transporta infrastruktūras lokālplāna analīzei, kā arī ir minēts, ka Transporta plūsmu modelēšanas mērķis bija:*

- *transporta plūsmas intensitātes prognozēšana pie jauniem transporta tīkla attīstības scenārijiem;*
- *pilsētas makromodeļa precizēšana."*

Līdz ar to var secināt, ka Pētījumā apskatītie piemēri labi attēlo iespējas analizēt transporta plūsmas un tās prognozēt nākotnes vajadzībām pilsētas mērogā, izstrādājot pilsētas teritorijas plānojumu vai kādas konkrētas transporta būves attīstības priekšlikumus, izmantojot vienotu pilsētas mēroga transporta plūsmu pētījumu un analīzes sistēmu, taču nav piemērota atsevišķu nelielu teritoriju analīzei lokālplānojuma vai detālplānojuma ietvaros.

Pētījuma 2.nodaļā “Transporta plūsmas apsekošanas un modelēšanas metodoloģija” ir sniegts ieskats par dažādiem līdz šim izmantotiem satiksmes analīzes rīkiem (t.sk. modeļiem), to atšķirībām, priekšrocībām un pielietojamību. Pētījuma 2.1. tabulā ir norādīti izmantotie modelēšanas veidi dažādos plānošanas līmeņos, attīstot pilsētas teritoriju.

2.1. tabula. Plānojuma un modelēšanas līmeņi

<i>Plānojuma līmenis</i>	<i>Transporta plūsmu modelēšanas līmenis</i>
Teritoriālais plānojums	Makroskopiskā modelēšana
Lokālpļānojums	Makroskopiskā modelēšana Mezoskopiskā modelēšana
Detālpļānojums	Mikroskopiskā modelēšana
Būvprojekts	Nav attiecināms, bet atsevišķos gadījumos var būt pieņemts lēmums par risinājumu mikroskopisko modelēšanu

2.attēls. Pētījumā piedāvātie plānojumu un modelēšanas līmeņi

Mikroskopiskā modelēšana tiek piemērota tikai izstrādājot detālpļānojumus. Lokālpļānojuma un teritoriālā plānojuma gadījumā tiek izmantots esošais makro modelis EMME. Taču ņemot vērā, ka Rīgas pilsētā tiek izstrādāti ļoti atšķirīgi gan uzdevumu, gan teritoriju ziņā lokālpļānojumi, kā arī likumdevējs ir paredzējis iespēju atsevišķi izstrādāt arī tematiskos plānojumus, Transporta TmP ietvaros tiek piedāvāts pārskatīt ierosināto iedalījumu.

10.tabula. Plānojumu un modelēšanas līmeņi

Plānojuma līmenis		Transporta plūsmu modelēšanas līmenis
Teritorijas plānojums		Makroskopiskā modelēšana
Tematiskais plānojums (konkrēta transporta infrastruktūras jautājuma risināšanai)		Makroskopiskā modelēšana Mezoskopiskā modelēšana
Lokālpļānojums		Mezoskopiskā modelēšana, ja ar lokālpļānojumu tiek plānota jaunu ielu izbūve, vai būtiski palielināta transporta plūsma esošajās ielās
Detālpļānojums		Mikroskopiskā modelēšana, ja ar detālpļānojumu tiek plānota jaunas ielas izbūve, vai būtiski palielināta transporta plūsma esošajās ielās
Būvprojekti	Ēku būvprojekti	Nav attiecināms, bet atsevišķos gadījumos var būt pieņemts lēmums par risinājumu mikroskopisko modelēšanu
	Transportbūvju būvprojekti	Mikroskopiskā modelēšana, izņemot pievadceļu būvprojektus

Pētījumā tiek piedāvāts, ka transporta plūsmas analīzes lietošanas ilgums ir 2 gadi, tikai tādā gadījumā, ja teritorijā, kurā atrodas objekts, nav veiktas būtiskas izmaiņas transporta infrastruktūrā vai citu objektu būvēšanā, kuru ir paaugstinājuši transporta plūsmas intensitāte. Taču ņemot vērā, ka Rīgas pilsētā viena lokālplānojuma vai detālplānojuma izstrādes ilgums vidēji ir 1,5-2 gadi, **Transporta TmP ietvaros tiek piedāvāts pagarināt transporta plūsmas analīzes lietošanas ilgums vismaz līdz 3 gadiem, bet ja nav veiktas būtiskas izmaiņas transporta infrastruktūrā vai citu objektu būvēšanā, kuru ir paaugstinājuši transporta plūsmas intensitāte – noteikt 5 gadu lietošanas ilgumu.**

Pētījumā ir izstrādāts priekšlikums / nosacījumi, pie kuriem ir nepieciešams veikt transporta plūsmas analīzi. Lai pieņemtu lēmumu par transporta plūsmas analīzes nepieciešamību objektiem, kuri atrodas ārpus RVC AZ, ir piedāvāti sekojoši sliekšņi:

- ja objekts ģenerē/pievelk vairāk par 100 transportlīdzekļu braucieniem pie maksimālās noslodzes stundas laikā, ārpus RVC AZ teritorijas;
- ja objekts ģenerē/pievelk noteiktu braucienu skaitu ārpus maksimālās noslodzes stundas laikā (vairāk par 200 transportlīdzekļu braucieniem pie maksimālās noslodzes stundas laikā).

Otrs piedāvātais nosacījumu kopums, pie kura ir nepieciešams veikt transporta plūsmas analīzi ir apkopots tabulā un ir atkarīgs no konkrētā objekta platībām, ietilpības u.c. apjoma rādītājiem:

<i>Objekta veids</i>	<i>Sliekšņa līmenis³</i>
Dzīvojamie objekti	100 dzīvojamās vienības
Mazumtirdzniecības/iepirkšanās objekti	pārsniedz 1000 m ² kopējo lietderīgo platību
Biroji/uzņēmējdarbības parki	pārsniedz 2500 m ² kopējo lietderīgo platību
Rūpniecības objekti	pārsniedz 5000 m ² kopējo lietderīgo platību
Izglītības objekti	pārsniedz 2500 m ² kopējo lietderīgo platību
Sporta objekti (stadioni, sporta halles u.tml.)	1500 sēdēšanas vietas
Medicīniskie objekti	pārsniedz 2500 m ² kopējo lietderīgo platību
Atpūtas objekti (viesnīcas, konferences zāles, kinoteātri)	pārsniedz 1000 m ² kopējo lietderīgo platību
Stavvietu skaits plānots objektiem	pārsniedz 60 vietas
Uzlabojumi transporta infrastruktūrā	pārsniedz 100 000 EUR (būvēšanas izmaksas)

3.attēls. Pētījumā piedāvātie kvantitatīvie rādītāji.

vai:

- ja objekts spēj ietekmēt sociāli nozīmīgu infrastruktūru (skolas, slimnīcas, bērnudārzus, poliklīnikas u.c.);
- Piekļuve pie objekta ir saistīta ar pārslogoto krustojumu izmantošanu (balstoties uz Google Maps vai <http://balticmaps.eu/4> datiem vai EMME modelēšanas rezultātiem);
- Objekts spēj ietekmēt sabiedriskā transporta kustību.

Papildus, atbildīgā institūcija (Rīgas Domes Attīstības Departaments) var noteikt transporta plūsmas analīzes nepieciešamību, balstoties uz līdzšinējo pieredzi, EMME modelēšanas rezultātiem un piedāvātajiem datiem un aprakstiem.

Taču ņemot vērā, ka izstrādājot plānošanas dokumentus nereti nav iespējams precizēt plānoto objektu funkcijas un to detalizētos apjomus (piemēram dzīvokļu skaitu, tirdzniecības vai biroju platības, u.c) priekšlikums izvirīties jaunajā RTIAN no šādu normatīvu iekļaušanas, kas ir attiecināmi uz lokālplānojumu vai detālplānojumu izstrādes līmeni. Konkrētus būvprojoma rādītājus ir iespējams analizēt un precīzi noteikt tikai būvprojekta stadijā. Teritorijas plānošanas projektu līmenī piemērotāks ir pēdējais (ceturtais) nosacījumu kopums, kas ļauj analizēt situāciju ar mazāku informācijas un projekta detalizācijas pakāpi.

Nepieciešamo braucienu skaitu, ko ģenerēs/piesaistīs plānotais objekts (teritorija), aprēķinu veic balstoties uz konkrētu būvprojektu vai uz pieņēmumiem, ja būvprojekts nav izstrādāts, kas balstīti uz plānoto (atļauto) izmantošanu konkrētajā teritorijā un izvēlēto attīstības scenāriju (iespējamo funkciju savstarpējo sadalījumu un objekta aprēķināto ietilpību. Pētījuma 3.nodaļā "Centralizēto transporta plūsmas intensitātes datu glabāšanas sistēmas" ir aprakstīti divi komerciāli risinājumi ar kuru palīdzību ir iespējams organizēt centralizētu datu krātuvī arī Rīgas pilsētā, un šīs nodaļas risinājumi nav attiecināmi uz šo TmP vai jauno RTIAN.

Ņemot vērā minēto, Transporta TMP ierosina iekļaut jaunajā Rīgas TP sekojošus kritērijus gadījumiem, kad nepieciešams izstrādāt Transporta plūsmu izpēti (veicot mikro modelēšanu), ja izpildās vismaz viens no minētajiem kritērijiem:

1. Ja plānotais objekts ģenerē un pievelk vairāk par **250** transportlīdzekļu braucieniem maksimālās noslodzes stundas laikā.
2. Ja plānotais objekts ģenerē un pievelk vairāk par **350** transportlīdzekļu braucieniem ārpus maksimālās noslodzes stundas laikā.
3. Kvantitatīvie rādītāji pārsniedz sekojošus rādītājus (precizētie rādītāji ģenerētajām plūsmām):

11.tabula. Kvantitatīvie rādītāji

N.p.k.	Apbūves veids	Apjoms
1	Dzīvojamā apbūve	180 dzīvokļi
2	Tirdzniecības un pakalpojuma objekti	3 000 m ²
3	Biroju ēku apbūve	7 200 m ²
4	Rūpniecības uzņēmumu apbūve	35 000 m ²
5	Izglītības un zinātnes iestāžu apbūve	14 000 m ²
6	Sporta būvju apbūve	4 500 m ²
7	Veselības aprūpes iestāžu apbūve	7 900 m ²
8	Kultūras, tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve	9 200 m ²
9	Publiska autonomvietne /stāvparks	200 autostāvvietas

4. Piekluve pie plānotā objekta ir saistīta ar pārslogotu krustojumu izmantošanu, balstoties uz publiski pieejamajiem tiešsaistes Google Maps vai Balticmaps datiem, vai pamatojoties uz atbildīgās iestādes veiktās transporta simulācijas modelēšanas rezultātiem.
5. Plānotā objekta ģenerētās/pievilktais transportlīdzekļu plūsmas spēj ietekmēt sociāli nozīmīgu infrastruktūru (skolas, slimnīcas, bērnudārzus, poliklīnikas u.c.), sabiedriskā transporta kustību.
6. Nosakot ģenerētās plūsmas apjomu iespējams balstīties uz citu valstu pieredzi vai līdzīgu jau izbūvētu objektu Latvijā statistikas datu analīzes pamatu.

Prasības, kas jāiekļauj sagatavojot TPA nosacījumus:

- 1.1. Tiek noteiktas TPA teritorijas robežas kā minimums viena kilometra rādiusā no plānotā objekta.
- 1.2. TPA izstrādātājam jāņem vērā TPA teritorijas robežās spēkā esošo teritorijas attīstības plānošanas dokumentos (turpmāk TAPD) paredzētos risinājumus.
- 1.3. Saskaņā ar aktuālo Highway Capacity Manual (turpmāk HCM), īstenojot TAPD paredzētos risinājumus, nodrošināt jaunveidojamiem krustojumiem satiksmes komforta līmeni ne zemāku par C, kā arī nesamazināt TPA teritorijā esošo krustojumu satiksmes komforta līmeni zemāk par D līmeni. Gadījumos, kad esošajos krustojumos jau ir sasniegts zemākais – F satiksmes komforta līmenis, nodrošināt, lai esošais aizkavējuma laiks šajos krustojumos nepieaug.

Viens no kritērijiem transporta tīkla izvērtēšanai un analīzei ir satiksmes komforta līmenis krustojumos (LOS), kas balstīts uz Highway Capacity Manual 2000 (HCM) servisa līmeņiem ar luksoforu aprīkotos krustojumos (HCM 16. nodaļa).

Zemāk dots satiksmes komforta līmeņu raksturojums regulējamajos krustojumos:

Komforta līmenis **A** raksturo plūsmu ar zemu satiksmes aizkavējumu, līdz 10 s/auto. Vairums automašīnu ierodas zaļās luksofora fāzes laikā; vairums automašīnu vispār neapstājas.

Komforta līmenis **B** raksturo satiksmes plūsmas kavēšanos no 10 – 20 s/auto. B līmenī apstājas vairāk automašīnu nekā A līmenī, radot augstāku aizkavējuma pakāpi.

Komforta līmenis **C** raksturo plūsmu ar kavēšanos no 20 - 35 s/auto. Auto daudzums, kas apstājas C līmenī ir ievērojams; šajā līmenī var parādīties situācijas, kas zaļās gaismas cikla garums nav pietiekams, lai tajā varētu izbaukt visas automašīnas kaut arī liela daļa transportlīdzekļi izbrauc krustojumu bez ievērojama aizkavējuma.

Komforta līmenis **D** raksturo vidējo aizkavējuma laiku krustojumā no 35 – 55 s/auto. Šajā līmenī sastrēgumi kļūst ievērojamāki. Šajā līmenī daudzi auto apstājas un tas samazina braucošo automašīnu proporciju.

Komforta līmenis **E** raksturo plūsmu aizkavējumu no 55 - 80 s/auto. Šis augstais rādītājs saistāms ar zemu plūsmas ātrumu; atsevišķu ciklu sastrēgumi var būt bieži.

Komforta līmenis **F** raksturo vidējo aizkavējuma laiku krustojumā virs 80 s/auto. Šo līmeni autovadītāji uzskata par nepieņemamu, bieži rodas automašīnu pārpilnība, kad piebraucošās plūsmas līmenis pārsniedz joslu ietilpību.

Tabula 12. Satiksmes komforta līmenis pēc HCM 2000 ar luksoforiem aprīkoti krustojumiem

Satiksmes komforta līmenis	Aizkavējuma laiks (s/tr.l.)
A	< 10
B	> 10 – 20
C	> 20 – 35
D	> 35 – 55
E	> 55 – 80
F	> 80

„HCM 2000” vadlīnijās iesakāmās zemākās komforta līmeņa vērtības ir C vai D, kas nodrošina optimālu infrastruktūras izmantošanu to lietotājiem.

Lai nodrošinātu 1.3. punktā minētās prasības, TPA izstrādātājam jāveic uzlabojumi TPA teritorijā esošajā transporta infrastruktūrā vai jāsamazina TAPD ģenerēto/pievilkto transporta līdzekļu braucienu skaits. (atbilstoši Departamenta priekšlikumiem)

Transporta plūsmu izstrādes rezultāti digitālā formā iesniedzami atbildīgajai Rīgas domes struktūrvienībai (Rīgas domes pilsētas Attīstības departamentam un/vai Satiksmes departamentam). Pēc TPA izstrādes pabeigšanas, atbildīgajai institūcijai nodod TPA izstrādes laikā iegūtos rezultātus universālu digitālo datņu formātā: *.shp; *.xls; *.dbs.

Transportplūsmu izpēte derīga 4 gadi ja plūsmu izpētes robežās nav izbūvēti jauni transporta infrastruktūras vai plūsmu ģenerējoši objekti.

1.7 Priekšlikumi definīciju iekļaušanai RTIAN

Ņemot vērā, ka lielākā daļa no spēkā esošajā RTIAN 1.nodaļā iekļautajiem terminiem (definīcijām) šobrīd ir iekļauti /noteikti dažādos citos LR normatīvajos aktos, priekšlikums maksimāli samazināt RTIAN individuāli noteikto terminu apjomu, ietverot tikai tos, kas nav definēti nevienā citā normatīvajā aktā un to pielietošana Rīgas apbūves un attīstības kontekstā ir būtiski nepieciešama.

Priekšlikums jaunajā RTIAN iekļaut sekojošus terminus/definīcijas no jauna un/vai ar korekcijām:

Ņemot vērā, ka lielākā daļa no spēkā esošajā RTIAN 1.nodaļā iekļautajiem terminiem (definīcijām) šobrīd ir iekļauti /noteikti dažādos citos LR normatīvajos aktos, priekšlikums maksimāli samazināt RTIAN individuāli noteikto terminu apjomu, ietverot tikai tos, kas nav definēti nevienā citā normatīvajā aktā un to pielietošana Rīgas apbūves un attīstības kontekstā ir būtiski nepieciešama.

Priekšlikums jaunajā RTIAN iekļaut sekojošus terminus/definīcijas no jauna un/vai ar korekcijām:

2.39. **Inženierkomunikāciju koridors** – teritorija ārpus ielu sarkano līniju robežām un kurā primāri paredzēts izvietot inženiertehniskās apgādes tīklus.

2.103. **Transportlīdzekļu novietne** – būve, kur kas paredzēta transportlīdzekļu (sauszemes, gaisa un ūdens transportlīdzekļi) novietošanai.

2.103.1. **Autonovietne** – būve, kas paredzēta vieglo automašīnu novietošanai.

Autostāvvietā - viena transportlīdzekļa novietošanai paredzēts un šim nolūkam iekārtots laukums autonovietnē.

2.103.1.1. **Atklāta transportlīdzekļu novietne** – transportlīdzekļu novietne, kas nav iekļauta ēkā vai tās daļā un kas var būt nodalīta (arī nožogota).

2.103.1.2. **Slēgta transportlīdzekļu novietne** – transportlīdzekļu novietne, kas ir iekļauta ēkā vai tās daļā.

Publiski pieejama transportlīdzekļu novietne - transportlīdzekļu novietne, kas ir izvietota funkcionālajā zonā "Transporta infrastruktūras teritorija" bez indeksa, vai ar indeksu "TR1".

2.103.3. **Velonovietne** – vieta velosipēdu novietošanai, kas aprīkota ar velostatīviem vai veloskapjiem. Velonovietne var būt gan atklāta, gan slēgta, t.sk. iekļauta ēkā vai tās daļā.

Velostāvparks - droša un segta velonovietne, kas izvietota Multimodālajā transporta mezglā vai stāvparkā, kurā velosipēdists atstāj savu velosipēdu un tālāku mērķu sasniegšanai izmanto sabiedriskā transporta pakalpojumus vai privāto autotransportu.

Cietais segums – segums, kas būvēts uz sagatavota pamata ar ūdensnecaurlaidīgu virsmu (asfalts, betons, bitums, klinkers vai bruģakmeņi) un tā segumu praktiski neietekmē lietūs, sals, atkusnis vai karstums.

Priekšlikums definīciju "stāvparks" Rīgas TIAN neiekļaut, jo tā jau ir noteikta VAN.

Stāvparks – publiski pieejama, patstāvīga, lielas ietilpības automašīnu novietne, kas izveidota, lai atslogotu pilsētas centru no privātā autotransporta un veicinātu sabiedriskā transporta izmantošanu (definīcija no VAN).

1.8 Priekšlikumi ielu šķērsprofilu pielietošanai

RTIAN aktuālas redakcijas 6. Pielikumā ir doti B-E kategorijas ielu šķērsprofili. Atbilstoši plānotajam ielas sarkano līniju robežu platumam šķērsprofilos ir doti raksturīgie lielumi kā braukšanas joslu platumi, sadalošo joslu platumi, malas joslu platumi un inženiertīklu attālumi no brauktuves malām.

Izvērtējot pielikumā attēlotos šķērsprofilus ir secināts:

1. Plānojot jaunas teritorijas vai izstrādājot esošo ielu rekonstrukcijas projektus ne vienmēr sarkano līniju robežu platumam atbilst pielikumā dotajiem, līdz ar to tiešs šķērsprofila pielietojums ir iespējams tikai retos gadījumos.
2. Dotajos šķērsprofilos nav precīzi paskaidroti dažu atainoto elementu nozīme vai risinājums. Piemēram braukšanas joslas ir apzīmētas ar braukšanas virziena bultām, bet blakus josla kura vis drīzāk ir domāta malas josla nav paskaidrota. Tā pat nav skaidrs kuros šķērsprofilos ir paredzētas augstās ielas apmalies vai nē.
3. Atsevišķi pielietotie paskaidrojumi kā piemēram „kabata sabiedriskā transporta pieturvietām”, „ stānovietnes josla”, „velo”, “trokšņu absorbējoša būve” nav saskaņoti ar citos normatīvajos dokumentos pielietotajiem vai arī nav korekti.
4. Braukšanas joslu platumi ne vienmēr atbilst normatīvos dotajiem, piemēram 4m plata braukšanas josla ceļu projektēšanas standartos nav atrodama.
5. Inženiertīklu izvietojums pret brauktuves malu (augsto apmali) ne vienmēr ir 1,5m kā attēlots šķērsprofilos.
6. „Tramvaju līnija” parametri var atšķirties attiecībā no pielietotā kontakttīklu izvietojuma un citiem apstākļiem.

Kopumā jāatzīmē, ka galvenie normatīvi atbilstoši kuriem notiek ielu projektēšana ir LVS 190-2 „Ceļa normālprofili” un MK noteikumi Nr.574 Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 008-14 "Inženiertīklu izvietojums". Aptaujājot plānošanas un projektēšanas uzņēmumus tika secināts, ka katrā gadījumā ielas šķērsprofils tiek noteikts individuāli un tiem ir maz kopīgā ar pielikumā dotajiem. Mūsdiā būtu nepieciešams izskatīt iespēju šādu pielikums izslēgt no saistošajiem noteikumiem.

Tematiskā plānojuma izstrādes laikā – 2016.gadā tika sagatavoti, bet līdz 2017.gada jūnijam nav apstiprināti grozījumi Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumos Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” , t.sk. 2. pielikumā, precizējot noteiktās ielu un ceļu kategorijas.

Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumu Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” grozījumu projektā (publiski pieejams Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas tīmekļa vietnē -

http://www.varam.gov.lv/lat/likumdosana/normativo_aktu_projekti/telpiskas_planosanas_joma/?doc=22224) ir noteikumu 86.punkts ir izteikts sekojošā redakcijā:

„86. Ielas pēc to funkcijām un nozīmes iedala:

86.1. tranzīta iela (B kategorija) - valsts galveno vai reģionālo autoceļu sākums, turpinājums vai beigas, ar dominējošu savienošanas funkciju un pakārtotu piekļūšanas funkciju. Šo ielu izbūvē noteicošā ir savienošanas funkcijas īstenošana un atbilstošās kvalitātes prasības;

86.2. maģistrālā iela (C kategorija) ar savienošanas un piekļūšanas funkciju. Šo ielu izbūvē noteicošās ir savienošanas funkcijas kvalitātes prasības;

86.3. pilsētas vai ciema nozīmes iela (D kategorija) piekļūšanas nodrošināšanai atsevišķiem zemesgabaliem. Noteiktās diennakts stundās šī iela var veikt arī savienošanas funkciju;

86.4. vietējas nozīmes iela (E kategorija) ar uzturēšanās funkcijas nodrošināšanu, pakārtoti veicot arī piekļūšanas funkciju. Šo ielu izbūvē noteicošās ir uzturēšanās funkcijas kvalitātes prasības.”

Savukārt noteikumu 90.punktu ir priekšlikums izteikt sekojošā redakcijā:

“90. Ielu sarkanās līnijas nosaka un attēlo teritorijas plānojumā vai lokālpļānojumā vai detālpļānojumā.”

Ņemot vērā minēto, tematiskā plānojuma projektā ir izveidota un iekļauta noteikto ielu kategoriju pārejas tabula, kuru būs iespējams pielietot praksē brīdī, kas tiks apstiprināti stāsies spēkā minētie grozījumi Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumos Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”, iekļaujot ieteicamos minimālos ielu sarkano līniju platumus. Noteiktie minimālie ielu sarkano līniju platumi jāņem vērā projektējot jaunas ielas, taču tiem ir ieteikuma raksturs veicot esošu apbūves teritoriju pārplānošanu un/vai pārbūvi.

13.tabula. Ielu kategoriju pārejas tabula un minimalie ielu sarkano līniju platumi.

Ielu kategorijas spēkā esošajos MK 30.04.2013. noteikumos Nr.240	Ielu kategorijas MK 30.04.2013. noteikumu Nr.240 2016.gadā izstrādātajā grozījumu projektā	Ielu kategorijas spēkā esošajā Rīgas TP un TIAN 2006.-2018.gadam	Ieteicamais minimālais ielu sarkano līniju platumš
BII kategorijas iela	B kategorijas iela	B kategorijas iela	31 metrs
CIII kategorijas iela	C kategorijas iela	C kategorijas iela	25 metri
CIV kategorijas iela	D kategorijas iela	D kategorijas iela	18 metri
DIV kategorijas iela	E kategorijas iela	E kategorijas iela	12 metri
EV kategorijas iela			
EVI kategorijas iela		Piebraucamais ceļš	*

*Nosakot piebraucamajam ceļam nepieciešamos brīvtelpas un satiksmes telpas parametrus jāvadās atbilstoši LVS 190-2 prasībām. Piebraucamos ceļus var paredzēt ar vienu (NP 3,5, NP 4,5 vai NP 5,5) vai divām braukšanas joslām (NP 7,5). Minimālais braukšanas joslas platumš ir 2,75m. Vienas braukšanas joslas piebraucamajiem ceļiem, vismaz ik pēc 150m (vai redzamības attālumā) jānodrošina iespēja samainīties pretim braucošiem automobiļiem.

2 Institūciju nosacījumu izvērtējums

14.tabula. Institūciju nosacījumu izvērtējums.

Institūcija	Institūcijas nosacījumi	Izstrādātāja komentāri
<p>AS „Latvenergo”, 04.03.2015.</p>	<p>Izstrādājot „Transporta attīstības tematiskā plānojuma” un „Aizsargjoslu un aprobežojumu tematiskā plānojuma” teksta un grafisko dokumentāciju, ņemt vērā šādas AS „Sadales tīkls” Rīgas pilsētas Kapitālieguldījumu daļas prasības un tematiskajos plānojumos ievērtēt šādus perspektīvos elektrotīklus:</p> <p>2.1. teksta un grafisko dokumentāciju, paredzēt ielu šķērsprofilos ielu sarkano līniju robežās AS „Sadales tīkls” perspektīvos koridorus (kabeļu zonas). Perspektīvos AS „Sadales tīkls” koridorus ielu sarkano līniju robežās un ielu šķērsprofilos vēlams paredzēt gar sarkanām līnijām, un/vai zem gājēju ietvēm un/vai zaļajās zonās. Atkarībā no ielu sarkano līniju platumiem un ielu nozīmes atbilstoši ielu klasifikācijai ievērtēt sekojošos perspektīvos koridorus (kabeļu zonas):</p> <p>2.1.1. ielās, pie kurām atrodas vai tiek plānotas perspektīvās 330/110/20/10kV apakšstacijas, abās ielu pusēs ievērtēt perspektīvas kabeļu zonas līdz 20 kabeļlīnijām katrā ielas pusē;</p> <p>2.1.2. ielās, pie kurām atrodas esošie AS „Sadales tīkla” sadales punkti abās ielu pusēs, ievērtēt perspektīvās kabeļu zonas līdz 10 kabeļlīnijām katrā ielas pusē;</p> <p>2.1.3. pārējās ielās, paredzēt no 2-6 kabeļlīnijām katrā ielas pusē.</p> <p>Pilsētas attīstības projektos, plānojot jauno un esošo ielu sarkanās līnijas, ielu šķērsprofilos sarkano līniju joslā jāparedz vieta elektropārvades kabeļu līniju zonu 0.6-1m no sarkanās līnijas. Jāievēro Ministru kabineta "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 008-14 "Inženiertīklu izvietojums" Nr.574 un Aizsargjoslu likuma 35. un 45.pantu prasībās.</p>	<p>Nosacījumi ņemti vērā, ciktāl tie attiecas uz TmP izstrādi.</p> <p>Nosacījumi jāievēro projektējot konkrētu ielu šķērsprofilus vai ielu paraugprofilus.</p>
<p>VAS „Latvijas dzelzeļš”, 27.08.2012.</p>	<p>Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā neplānot jaunas būves, t.sk. ielas, inženierkomunikācijas, ietves, veloceliņus.</p>	<p>Nosacījums ņemts vērā un iekļauts RTIAN.</p>
<p>A/S "Sadales tīkls", 08.12.2016.</p>	<p>teritorijās, kurās tiek plānots veikt ielu pārbūvi, izveidotas vai izmainītas ielu sarkanās līnijas, izvērtēt esošo elektrotīklu novietojumu – ja, mainot sarkano līniju robežas, esošie elektrotīkli nonāks ārpus ielu sarkanajām līnijām vai zem ielas braucamās daļas, jāparedz esošo elektrotīklu pārvietošana sarkano līniju robežās, papildus pieprasot AS “Sadales tīkls” tehniskos</p>	<p>Nosacījumi ņemti vērā, ciktāl tie attiecas uz TmP izstrādi.</p> <p>Nosacījumi jāievēro projektējot konkrētu ielu šķērsprofilus vai ielu paraugprofilus.</p>

	noteikumus;	
A/S "Augstsprieguma tīkls", 02.12.2016.	<p>6. 110kV un 330kV elektrolīniju balstu novietojumu neiekļaut ielu sarkano līniju teritorijās. Pretējā gadījumā var tikt aprūtināta Latvijas būvnormatīva LBN 008-14 prasību ievērošana attiecībā pret elektrolīniju un ielu savstarpējo novietojumu. Paredzēt piebraucamos ceļus elektrolīniju balstiem, neiežogot balstus.</p> <p>7. Plānojot ielas un ceļus šķērsojumos ar elektrolīnijām, novērtēt nepieciešamību veikt elektrolīniju pārbūvi ar mērķi ievērot nepieciešamos savstarpējos vertikālos attālumus saskaņā ar Latvijas būvnormatīvu LBN 008-14 "Inženiertīklu izvietojums". Pirms ielu, ceļu būvprojekta saskaņošanas ar A/S "Augstsprieguma tīkls" ierosināt un veikt elektrolīniju pārbūves projekta izstrādāšanu. Visus izdevumus, kas saistīti ar elektrolīniju iespējamo pārbūvi, projektēšanu un būvniecību, apmaksā pārbūves ierosinātājs.</p>	<p>Nosacījumi ņemti vērā, ciktāl tie attiecas uz TmP izstrādi.</p> <p>Nosacījumi jāievēro projektējot konkrētu ielu šķērsprofilus vai ielu paraugprofilus.</p>
Rīgas domes Satiksmes departaments, 27.01.2017.	<p>Jautājumi diskusijai:</p> <p>1) Lielākoties šajā plānā nav izmantotas "zaļās zonas" parki, meži, iekškvartāli utml., kas atsevišķos gadījumos varētu būt īsākais un ātrākais ceļš braucot ar velo.</p> <p>2) Turpinot tēmu par "zaļajām zonām" ... vai vispār veloinfrastruktūru ir iespējams plāno ārpus ielu sarkanajām līnijām? Piemēram, Brīvības ielas posmā no Šmerļa ielas līdz Murjāņu ielai būtu iespējams veloceļu izbūvēt Šmerļa mežā, to savienojot ar jau esošo veloceļu gar Šmerļa ielu.</p> <p>Tas pats attiecas uz parku teritorijām, kur gar Pilsētas kanālu arī varētu veidot veloceļu, kur bez luksoforiem un citu ielu šķērsošanas gana ātri varētu pieveikt diezgan ievērojamu attālumu.</p> <p>3) Otrs būtisks jautājums ir par veloceļiem maģistrālajās ielās. Sanāksmē velobraucēji skaidri pauda viedokli, ka tur, kur ir maģistrāle automašīnām tur ir maģistrāle arī velo. Tomēr aicinātu par šo padiskutēt, vismaz B kategorijas ielās. Piemēram, K.Ulmaņa gatve, pēc būtības tur sarkano līniju koridors neļaus izveidot vietējās satiksmes joslas un vēl velomaģistrāli. Varbūt maģistrālajām ielām var atrast kādu paralēlu ielu (alternatīvu maršrutu) pa kuru vadīt velosatiksmi.</p>	<p>1) Priekšlikums atbalstāms. Velomaršrutu izveide ārpus sarkanajām līnijām (caur „zaļajām zonām”) izvērtējama pie katra atsevišķa velomaršruta realizācijas.</p> <p>2) Priekšlikums atbalstāms.</p> <p>3) Priekšlikums atbalstāms. Plānojot veloinfrastruktūru B kategoriju ielu trasējumā, jāizvērtē iespēja veloceļus virzīt pa paralēlām ielām vai izvietot tos uz B kategorijas ielu vietējām joslām paredzot apvienotos gājēju velosipēdu ceļus.</p>
Rīgas domes Satiksmes departaments, 27.01.2017.	<p>Secinājumi pēc šodienas sanāksmes:</p> <p>1) RDSK konceptuāli neiebilst 30 km/h zonai pilsētas kodolā, bet vajadzētu gana precīzi norādīt zonas sākumu/beigas. Atsevišķi jāpārrunā ko un kā darīt ar maģistrālajām ielām.</p>	<p>1) Priekšlikums TmP iestrādāts kā uzdevums turpmākajam plānošanas periodam.</p>