



# TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS TEMATISKAIS PLĀNOJUMS

*(PROJEKTS)*

Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments  
SIA "VIA Design Group", SIA "METRUM", SIA „BRD projekts”  
2016

## SATURA RĀDĪTĀJS

IEVADS .....	3
1. Tematiskā plānojuma izstrādes pamatojums.....	4
1.1. Tematiskā plānojuma izstrādes nepieciešamības pamatojums.....	4
1.2. Tematiskā plānojuma atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai .....	4
1.3. Sasniedzamais mērķis, apakšmērķis .....	9
2. Tematiskā plānojuma risinājuma apraksts .....	10
2.1. Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam noteikto risinājumu transporta sistēmas sakārtošanai un attīstībai izvērtējums.....	10
2.2. Transporta sistēmas attīstības un iedzīvotāju mobilitātes dinamikas izpēte un analīze .....	12
2.3. Pieejamo pētījumu un izejas datu analīze par esošo situāciju turpmākai plānošanai.....	18
2.3.1. Transporta attīstības tematiskā plānojuma sasaiste ar citiem Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes ietvaros izstrādātajiem nozaru tematiskajiem plānojumiem .....	18
2.4. Dažāda sabiedriskā transporta veidu pieejamībai pie sabiedriskā transporta pieturām un pārvietošanās galveno gala mērķu sasniedzamībai (no dzīves vietām līdz darba vietām utt.), jaunu sabiedriskā transporta līniju izveidei un pieturvietu izvietojumam .....	19
2.5. Rīgas transporta simulācijas modelis .....	20
2.6. Teritorijas, kurās nepieciešams pārskatīt esošos transporta infrastruktūras un satiksmes organizācijas risinājumus un kurās turpmākā plānošanas procesā veicama ielu sarkano līniju korekcija un/vai ielu kategoriju maiņa .....	21
1.Pielikums. Transporta infrastruktūras attīstības shēma.....	24

## IEVADS

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

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

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

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

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

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

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

## 1. Tematiskā plānojuma izstrādes pamatojums

### 1.1. Tematiskā plānojuma izstrādes nepieciešamības pamatojums

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

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

### 1.2. Tematiskā plānojuma atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai

Transporta attīstības tematiskais plānojums, līdzīgi kā Rīgas teritorijas plānojums, ir hierarhiski pakārtots Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030.gadam. Līdzās citām nostādņām, Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā tiek noteikts, kā pilsēta virzīsies, lai 2030.gadā tā būtu:

- Kompakta, resursus taupoša un vieda
- Gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam draudzīga
- Ar labu sadarbību aglomerācijā
- Ar daudzveidīgām un kvalitatīvām dabas teritorijām, zaļiem koridoriem un pieejamām ūdensmalām
- Ar veiksmīgu un vides kvalitātei atbilstošu ostu

Viens no dokumentā izvirzītajiem ilgtermiņa attīstības mērķiem (IM3), ir noteikts “Ērta, droša un iedzīvotājiem patīkama pilsētvide”.

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

Nākotnes vīzija. Rīga ir ilgtspējīga metropole. Pilsētas transporta infrastruktūra atbilst vispārpieņemtai hierarhijai: gājējs – velobraucējs – sabiedriskais transports – privātais autotransports. Sevišķa uzmanība pievērsta iedzīvotāju ar īpašām vajadzībām ērtībai. Pilsētas centrālajā daļā privātā autotransporta iebraukšana un stāvēšana ir ierobežota, prioritāti nodrošinot citiem pārvietošanās veidiem. Priekšpilsētas apkaimēs ir sakārtota automobiļu piebraukšana un apstāšanās pie daudzdzīvokļu dzīvojamām mājām. Rīdiniņeks labprāt izmanto velosipēdu, iet ar kājām vai izmanto sabiedrisko transportu, aglomerācijā dzīvojošie ir iecienījuši tramvajus, atstājot savus spēkratus ērtos stāvparkos pie pilsētas robežas. Sabiedriskā transporta tīklā veiksmīgi ir integrēts pasažieru dzelzceļš. Transporta sistēmā iekļauts jauns Daugavas šķērsojums pilsētas ziemeļu daļā un sliežu savienojums ar lidostu.

Lai sasniegtu izvirzītos mērķus svarīgi ir vispirms pabeigt uzsākto maģistrālo ielu tīkla izveidi.

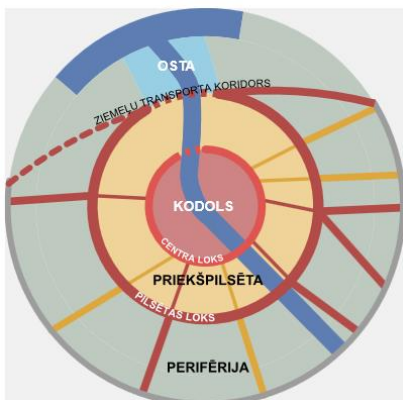
Pilsētas starptautiskās nozīmes palielināšanā viens no svarīgākajiem faktoriem ir tās pieejamības uzlabošana – gaisa, jūras, dzelzceļa un autoceļu transporta infrastruktūras paplašināšana un modernizēšana. Rīgas brīvdostas attīstība būs būtisks pilsētas starptautiskās konkurētspējas faktors.

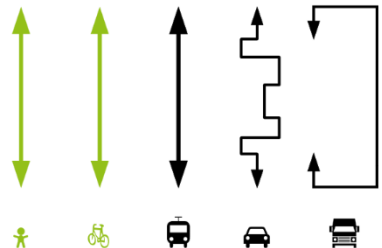
Plānojot un attīstot transporta infrastruktūru, jāņem vērā, ka tā ir cieši saistīta ar pilsētas teritorijas un apbūves īpatnībām. Būtiski ir ievērot plānošanas pēctecību, kā arī integrēt jaunas tehnoloģijas un zināšanas. Stratēģijā šī koncepcija un turpmākie risinājumi tiek saistīti ar satiksmes modelēšanas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

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

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

Strat. punkts	Stratēģijā ietvertās prasības	Transporta attīstības tematiskajā plānojumā iekļautie risinājumi
117	Transporta infrastruktūras perspektīva un vadlīnijas balstās uz hierarhisku sistēmu: gājējs – velo-braucējs – sabiedriskais transports – privātais transports – kravu transports	Sistemātiskā pieeja tiek saglabāta. Hierarhiskā sistēma būtu jānostiprina plānošanas dokumentos, standartos un vadlīnijās.
118	Pilsētas transporta infrastruktūras telpiskās struktūras pamatu veido divi izteikti pilsētas loki, kā arī radiālie savienojumi. Pilsētas centrālajā daļā izstrādātas zonas, kurās pilsēta plāno palielināt gājēju un nemotorizēto transportlīdzekļu prioritāti.	Saglabājams princips, no kura īstenošanas arī atkarīga augstākminētās hierarhijas realizācija.
119	Tā kā pilsētas mērogā sabiedriskajam transportam ir daudz lielāka pārvadājumu kapacitāte nekā privātajiem automobiļiem, lielākais izaicinājums ir samazināt vieglo automobiļu priekšrocības pilsētas satiksmē. Autotransporta intensitātes samazināšana kodolā ir nepieciešama arī gaisa un trokšņa piesārņojuma samazināšanai.	Nepieciešama kompleksa pieeja – fragmentārā pilsētas loka pilnveidošana, stāvparku izveide, sabiedriskā transporta un veloinfrastruktūras stiprināšana, kā rezultātā būtu realizējams autotransporta samazinājums. Galvenais priekšnoteikums ir jaunu tramvaja līniju izveide un esošo modernizācija atbilstoši zemās grīdas tramvaja prasībām, kopā ar stāvparku izveidi un sabiedriskā transporta prioritātes noteikšanu attiecībā pret privāto transportu.
120	Privātā autotransporta izmantošanas ērtums un īpatsvars Rīgas ielās samazināsies atbilstoši pilsētas loku sistēmai un apbūves struktūrai, t.i., lielākais privātā autotransporta īpatsvars paredzēts perifērijā un priekšpilsētā līdz pilsētas lokam, mazāks tas ir priekšpilsētā līdz pilsētas centra lokam un ievērojami mazāks – kodolā. Lai nodrošinātu šī principa ievērošanu, jāizveido vidēja termiņa stāvparku tīkls ap pilsētas loku, kā arī īstermiņa autonovietnes ap pilsētas centra loku, kas ir ērti savienotas ar sabiedriskā transporta sistēmu.	Primāri būtu atbalstāmi stāvparki gar pilsētas robežu un sabiedriskā transporta pilnveidošana iekšējo pilsētas braucienu nodrošināšanai.



121	<p>Mobilitātes princips pilsētas kodolā paredz to, ka pilsētas kodola robežās pārvietoties ar kājām vai kombinēt gājēju pārvietošanos ar sabiedrisko transportu, vai braukt ar velosipēdu ir ievērojami ātrāk un ērtāk, nekā pārvietoties ar privāto autotransportu.</p> 	
122	<p>Rīgas centrālajā daļā pēc iespējas jāierobežo autotransporta novietošana un satiksme, dodot priekšroku velosipēdiem un tramvajiem.</p>	<p>Priekšroku jānodrošina visam sabiedriskajam transportam, īpaši tramvajam.</p>
123	<p>Velojostas un veloceļus prioritāri jāierīko vietās, kur ritenbraucēji ir visvairāk apdraudēti: Rīgas centrā, uz tiltiem, satiksmes pārvadiem un maģistrālajās ielās. Veloinfrastrukturai jāsavieno Rīgas apkaimes savā starpā, īpaši ar pilsētas centru, un, sadarbojoties ar citām pašvaldībām, ar Rīgas tuvumā esošajām apdzīvotām vietām.</p>	<p>Jautājums risināms vienlaicīgi ar pilsētas transporta loku īstenošanu.</p>
124	<p>Nozīmīgākais sabiedriskā transporta infrastruktūras elements būs Rīgas centrālā dzelzceļa stacija, kas pildīs multimodālas funkcijas. Šeit būs Latvijā vienīgā „Rail Baltica” pieturvieta, kas tiks ērti savienota ar pārsēšanās transportlīdzekļiem uz starptautisko lidostu „Rīga”. Stacijai funkcionāli un arhitektoniski jābūt labi savienotai ar starptautisko autoostu. Te būs nepieciešams izveidot Rīgā lielāko velosipēdu stāvvietu, kurā būs iespējams droši atstāt velosipēdus arī pa nakti. Centrālais multimodālais sabiedriskā transporta mezgls tiks atbalstīts ar reģionālajiem transportmiju punktiem Torņakalnā un Pētersalā.</p>	<p>Transporta tematiskajā plānojumā ir paredzēts izstrādāt kompleksu pieeju atsevišķu teritoriju attīstībai. Princips paredz, ka paredzot kādu jaunas transporta infrastruktūras attīstību ir nepieciešams vienlaicīgi izvērtēt un saskaņot arī citus transporta risinājumus un to izbūves secību. Piemēram, attīstoties „Rail Baltica” projektam Rīgā ir nepieciešams vienlaicīgi plānot citu transporta veidu risinājumus kā arī izbūves secību, kas nozīmē, ka Torņakalnā nepieciešams aktualizēt iespējamo Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumu kompleksi ar apkārt esošajām ielām, autoostas un dzelzceļa stacijas novietojumu kopā ar stāvparka izveidi. Svarīgi kopā ar transporta risinājumiem iesaistīt arī pilsētas inženierkomunikāciju turētājus, lai tie vienlaicīgi varētu plānot arī maģistrālo tīklu izbūves apjomus.</p>
125	<p>Lai nodrošinātu gaisa un trokšņa piesārņojuma samazināšanu zonās, kur tas ir pārsniegts, tiek plānoti transportlīdzekļu novietņu pārkārtošanas un samazināšanas pasākumi, kompleksi ar vairāklīmeņu transportmijas sistēmas ieviešanu, kā arī (ātrgaitas) sabiedriskā transporta maršrutu pagarināšanu ārpus pilsētas robežām, savienojot stāvparkus ar pilsētas centra daļām. Jākoncentrējas uz publiskās ārtelpas sakārtošanu un attīstīšanu pilsētas dzīvojamajos rajonos, no transporta infrastruktūras viedokļa uzlabojumi tiks veikti saskaņā ar publiskās ārtelpas reorganizāciju, kompleksi risinot vides kvalitātes un transporta novietņu vajadzības.</p>	<p>Jāveido tādi sabiedriskā transporta maršruti, lai tie ne tikai savā ātrumā spētu konkurēt ar privātajos transporta līdzekļos ceļā pavadīto laiku, bet apsteigtu to.</p>
126	<p>Lai pilsētvidē nodrošinātu humānu transporta infrastruktūru tranzītkravu plūsmām, tai skaitā Rīgas brīvostas tranzītkravu plūsmām, plānojot tranzītkravu nokļūšanu ostā vai citur, svarīgi ir apzināties Rīgas apvedceļa un pilsētas loka piedāvātās priekšrocības, kā arī jāizmanto daudzveidīgi prettrokšņa risinājumi. Tranzīta kravām no Latvijas</p>	<p>Transporta tematiskajā plānojumā ir paredzēts noteikt kā prioritāti un piedāvāt secību maģistrālo ielas tīkla izbūvei kas nodrošinātu kravas transporta nokļūšanu līdz ostām. Īpaši tiks pievērsta uzmanība Rietumu</p>

	<p>reģioniem un ārvalstīm Rīgas ostā Daugavas kreisajā krastā nākotnē būtu jānonāk caur plānotā Ziemeļu koridora III un IV posma ievadiem, taču Daugavas labajā krastā būtu jāizmanto Austrumu maģistrāle un potenciālais Ziemeļu koridora I posms.</p> <p>Pilsētā strādājošie uzņēmumi savas ar ostu saistītās kravas pamatā pārvadās pa pilsētas loku, kas ir ērti savienots ar Rīgas brīvdostu.</p>	<p>maģistrāles un ar to saistīto maģistrālo ielu tīkla izveides tehniskajiem risinājumiem un izbūves secībai. Lai noteiktu optimālāko risinājumu jāizvērtē Rīgas apvedceļa un Ziemeļu koridora izbūves termiņi un iespējamie risinājumi saistībā ar esošo pilsētas maģistrālo ielu dienvidu–ziemeļu virzienā (Vienības gatve, Ziepiņkalna iela, Raņķa dambis, Daugavgrīvas iela u.c.) attīstības un izbūves iespējām.</p>
129	<p>Līdz 2030.gadam pilsētas iespējas atļauj izbūvēt vienu jaunu Daugavas šķērsojumu, un pēc papildu izpētēm, kā arī sabiedriskas diskusijas jāizšķiras, kuru no šķērsojumiem izbūvēt pirmo – Hanzas vai Ziemeļu, tādējādi 2030.gadā pilnībā būs pabeigts tikai viens no pilsētas lokiem.</p>	<p>Rīgas Ziemeļu transporta koridora projekts ir svarīgs ne tikai Rīgai un Rīgas reģionam, bet arī Latvijas valstij un Eiropas Savienībai. Projekta risinājumi ir būtiski nepieciešami, lai atslogotu pilsētas centrālo daļu no kravas transporta. Tiktu izveidots lielceļu tīklu, kurš nodrošinātu kravas transporta satiksmes iespējas bez ierobežojumiem un ļautu sasniegt vajadzīgos objektus (it sevišķi ostu) pa īsāko ceļu no pilsētas ārpusēs.</p> <p>Pēc Dienvidu tilta ar pievedceļiem izbūves Hanzas šķērsojums ir nākošais būtiskākais pilsētas nozīmes transporta infrastruktūras objekts. Tā izbūve būtiski izmainīs plūsmu sadalījumu un virzienus pilsētas centrālajā daļā. Apvienojot to ar sabiedrisko transportu (piemēram: tramvaja sliežu ceļiem), būtiski uzlabotos arī kopēja sabiedriskā transporta struktūra, kas lielai pilsētas iedzīvotāju daļai paaugstinātu mobilitāti. Šķērsojums ļautu arī straujāk attīstīt pilsētas centrālās daļas teritorijas.</p> <p>Realizējot kādu no projektiem Rīgā tiks iegūti arī būtiski uzlabojumi vides piesārņojuma un gaisa kvalitātes jomā pilsētas teritorijā, mazinot transporta līdzekļu veidotā piesārņojuma apjomu un negatīvo ietekmi uz iedzīvotājiem.</p> <p>Neskatoties uz to vai tuvākajā laikā tiek uzsākta kāda no transporta koridoru posmu izbūvēm būtu ļoti svarīgi veikt šādu papildu izpēti, kuras rezultātā noteiktu principiālos satiksmes risinājumus un veiktu abu šķērsojumu tehniski ekonomisko salīdzinājumu uz kura pamata būtu iespējams veikt sabiedrisko diskusiju, lai varētu izšķirties, kuru no šķērsojuma variantiem izbūvēt.</p>
132	<p>Ziemeļu transporta koridora turpinājums pa Baltezers apvedceļu perspektīvā savienos Ziemeļu transporta koridoru ar autoceļu A1.</p>	<p>Minētais savienojums ir ārpus Rīgas pilsētas teritorijām un ir Satiksmes ministrijas kompetencē.</p>
133	<p>Piejūras maģistrāle – rezervēta teritorija maģistrālei, kuras nepieciešamība papildus jāizvērtē pēc Ziemeļu un Hanzas šķērsojumu izbūves.</p>	<p>Piejūras maģistrāles izvērtēšana šajā transporta tematiskajā plānojumā netiek aktualizēta.</p>

134	Plānotie tramvaju pagarinājumi un jaunie galapunkti – tramvajs ir pilsētas sabiedriskā transporta sistēmas mugurkauls; tā prioritārie attīstības virzieni ir Skanste, Rumbula, Dreiliņi un Bukulti, kā arī sadarbībā ar kaimiņu pašvaldībām iespējama tā attīstība uz Mārupi (starptautiskā lidosta „Rīga”) un Ķekavu.	Transporta tematiskajā plānojumā izstrādājot konkrētu teritoriju iespējamās attīstības risinājumus tiek ievērtētas iespējamās tramvaju līniju izveides.
135	„Rail Baltica” ievads Rīgā – Stratēģijā kā vēlamākais atzīts „Rail Baltica” ievads Rīgā līdz Centrālajai dzelzceļa stacijai, kur tālāk ir nodrošināts ērts savienojums ar starptautisko lidostu „Rīga”. Turpmākai izvērtēšanai paredzēti divi varianti: a) vilciena savienojums; b) ātrgaitas tramvajs caur Mārupes novada teritoriju ar pieslēgumu pie ilgtermiņa stāvparka Mārupes novada teritorijā.	Transporta tematiskajā plānojumā izstrādājot konkrētu teritoriju iespējamās attīstības risinājumus tiek ievērtētas iespējamās „Rail Baltica” līnijas novietojums, pieturvietas kā arī jaunu tramvaju līniju izveides kā Mārupes virzienā tā arī Torņakalnā. Pamatprincips - sabiedriskā transporta tīklam ir jābūt maksimāli ērtam un tam vajadzētu apkalpot pēc iespējas lielāku iedzīvotāju skaitu vienlaicīgi papildinot vienam otru.
136	Plānotie dzelzceļa pieturas punkti – ilgtermiņā jāizvērtē esošo dzelzceļa pieturas punktu pamatotība un lietderība perspektīvā, lai pilsētas dzelzceļa transportu efektīvi integrētu pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā.	Dzelzceļa transporta jēdzienu nepieciešams aizstāt ar dzelzceļa infrastruktūras sakārtošanu, lai tā būtu piemērota pilsētas sabiedriskā transporta sistēmas prasībām. Šāda redakcija ļauj uz dzelzceļu skatīties plašāk un pieļauj arī tādus atzarus kā Bolderāja izvērtēt kaut arī tur šobrīd nav dzelzceļa transporta.
137	Intermodālie transportmijas mezgli – galvenais intermodālais transportmijas mezgls iebraukšanai un izbraukšanai no pilsētas ar autobusu, lidmašīnu vai vilcieni (ja valsts kā „Rail Baltica” savienojumu ar lidostu izvēlas vilcieni) tiek veidots, savstarpēji integrējot Centrālo dzelzceļa staciju un Starptautisko autoostu. Kā atbalsta mezgli nākotnē iespējamas stacijas Pētersalā un Torņakalnā, kas veidosies par sabiedriskā transporta pārsēšanās centriem Daugavas kreisajā un labajā krastā, dodot iespēju iedzīvotājiem sasniegt dažādas apkaimes, neizmantojot pilsētas centru kā tranzītzonu. Pētersalas un Torņakalna staciju realizāciju nepieciešams papildus izvērtēt teritorijas turpmākās attīstības gaitas kontekstā.	Transporta tematiskajā plānojumā ir aktualizēti konkrēto teritoriju iespējamie attīstības risinājumi.
138	Galvenie ilgtermiņa stāvparki – stāvparki ar ietilpību no 500 līdz 1500 transportlīdzekļu vienībām sabiedriskā transporta (galvenokārt tramvaja) galapunktos. Atsevišķos gadījumos stāvparki tiek izvietoti kaimiņu pašvaldībās ar ērtu satiksmi līdz Rīgas centram. Galvenokārt paredzēti, lai mainītu regulāro svārstmigrantu iebraukšanas veidu Rīgā no privātā autotransporta uz sabiedrisko transportu.	Sākotnēji ieviešot stāvparkus jāizvēlas vietas kurās nav nepieciešamas lielas investīcijas. Turpinot attīstīt stāvparku sistēmu, kā iespējamais pilotprojekts varētu būt, uzsākot Rīgas ziemeļu koridora 1. Posma būvniecību, pagarināt 6. Maršruta tramvaju līdz Bergiem izveidojot stāvparku un jaunu dzelzceļa staciju. Kā otrs līdzvērtīgs pilotprojekts varētu būt Dienvidu tilta trases savienojums ar Vienības gatvi, jaunas tramvaja līnijas izveide Valdeķu ielā un stāvparka izveide mezglā tuvumā. Sākotnējā posmā stāvparku ietilpību paredzēt mazāku.
139	Vidēja termiņa stāvparku izvietojuma teritorijas – stāvparki ar ietilpību no 250 līdz 500 transportlīdzekļu vienībām. Galvenokārt paredzēti neregulāriem gan ārējiem, gan iekšējiem pilsētas transporta infrastruktūras lietotājiem un izvietoti pilsētas loka tuvumā ar ērtu sabiedriskā transporta savienojumu.	Attīstot komplekso pieeju atsevišķu teritoriju attīstībai kā iespējamais pilotprojekts varētu būt Torņakalnā.



140	Transportlīdzekļu iebraukšanas īpaša režīma zona „Vecrīga” – turpmāk funkcionēs pašreizējā režīmā atbilstoši RVC AZ teritorijas plānojumam.	
141	Transportlīdzekļu iebraukšanas īpaša režīma zona „Rīgas vēsturiskais centrs” – transporta zona, kas ietver Rīgas vēsturiskā centra dzelzceļa zonu. Prioritāte – gājēju un velobraucēju satiksme. Nākotnē tiek palielināts sabiedriskā transporta joslu skaits, samazināts autostāvvietu skaits ielu sarkano līniju robežās, kā arī pie sabiedriskajiem objektiem. Nākotnē iespējama iebraukšanas maksas noteikšana. Izvērtējama būtiska sabiedriskā transporta shēmas reorganizācija, tai skaitā tramvaja līniju trašu izmaiņas.	Transporta tematiskajā plānojumā tiek uzsvērts kā galvenais mērķis ir pilsētas centrālās daļas atslogošana no privātā transporta, paredzot visus nepieciešamos pasākumus (sabiedriskā transporta attīstība, gājēju, veosatiksmes prioritāte). Vienlaicīgi tiek uzsvērts - lai sasniegtu izvirzītos mērķus kā prioritāte ir jāizvirza maģistrālo ielu tīkla izbūves pabeigšana (Austrumu maģistrāle, Dienvidu tilta savienojums ar Vienības gatvi, kā arī Pārdaugavas maģistrālo ielu tīkla izveidošana Dienvidu-Ziemeļu virzienā).
142	Teritorijas, kur samazināms minimālais autonomietņu skaits – teritorijas, kurās konstatēts ilgstošs gaisa un trokšņa piesārņojuma pārsniegums. Pilsētas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos jāparedz mazāks minimālais autonomietņu skaits pie sabiedriskām ēkām vai citi gaisa un trokšņa piesārņojuma samazināšanas pasākumi, vienlaikus veicinot šo teritoriju sasniedzamību ar sabiedrisko transportu, kājām un velosipēdu.	Tiks izvērtēts turpmākajā plānošanas gaitā.
143	Dzīvojamie rajoni, kuros jānoregulē iebraukšana un autonomietņu tipi – jāveic stāvvietu sistēmas pārkārtošana, sakārtojot publisko ārtelpu, stāvvietu izvietojumu piebraucamo ielu malās, kā arī veicinot vairākstāvu un apakšzemes autonomietņu izbūvi. Sakārtojot automobiļu novietošanu, svarīgi ir maksimāli saudzēt zaļās zonas, saglabājot iedzīvotājiem rekreācijas iespējas iekšpagalmos. Veiksmīgai dzīvojamo rajonu revitalizācijai būtiska ir pašvaldības institūciju koordinētība, kā arī apkaimju kopienas un īpašnieku iesaiste jau pirmsprojekta plānošanas stadijā.	Ņemot vērā ievērojamo autonomietņu deficītu un tā radīto negatīvo ietekmi pie dzīvojamajiem rajoniem, nepieciešams izvērtēt iekšpagalmu sabalansētu teritorijas izmantošanu.
144	Vietas, kur jānodrošina zaļo koridoru savienojumi un skatu perspektīvas pār maģistrālēm – veidojot transporta struktūru, kas vienlaikus ir gan efektīva no mobilitātes viedokļa, gan pieņemama iedzīvotājiem, bez trokšņa un piesārņojuma mazināšanas pasākumiem būtiski ir saglabāt iedzīvotāju piekļuvi ūdensmalām un rekreācijas teritorijām, kā arī transporta infrastruktūras tehniskajos risinājumos respektēt zaļo koridoru nepārtrauktību un skatu perspektīvas.	Tiks izvērtēts turpmākajā plānošanas gaitā.

### 1.3. Sasniedzamais mērķis, apakšmērķis

Transporta attīstības tematiskais plānojums tiek izstrādāts ar mērķi noteikt transporta sistēmas attīstības vispārīgo plānu, kas ietver transporta lineārās un apkalpojošās infrastruktūras elementus, un nosacījumus tās izbūvei un plānošanai, kas ir iekļaujami jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā.

Kā apakšmērķis ir nodrošināt transporta attīstības atbilstību Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai un tur izvirzītajiem un nospraustajiem mērķiem un vadmotīviem, saglabājot plānošanas pēctecību, veidojot transporta infrastruktūras hierarhiju, utt.

## 2. Tematiskā plānojuma risinājuma apraksts

### 2.1. Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam noteikto risinājumu transporta sistēmas sakārtošanai un attīstībai izvērtējums

Galvenie izvirzītie mērķi Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam:

- Veicināt pilsētas satiksmes infrastruktūras pilnveidošanu atbilstoši 21.gs. prasībām, veidojot Rīgu par ērti un ātri sasniedzamu pilsētu un nodrošinot pilsētas telpiskās struktūras vienotību;
- Veicināt satiksmes infrastruktūras attīstību vienotā sistēmā pilsētas un ārpuspilsētas pārvadājumiem;
- Veicināt satiksmes infrastruktūras plānošanu, kurā priekšroka tiks dota gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam, bet autopārvadājumos – pasažieru pārvadājumiem;
- Atbilstoši atsevišķu teritoriju apbūves specifikai (Vecrīga, Centrs, 20.gs. apbūve, piepilsēta) veicināt piemērotu transporta veidu un satiksmes organizācijas attīstību;
- Veicināt būvniecības vai rekonstrukcijas tehniski – ekonomisko pamatojumu izstrādi, lietojot perspektīvo transporta plūsmu modelēšanu, lai sekmētu operatīvu un objektīvu lēmumu pieņemšanu par kapitālieguldījumu racionālu izmantošanu.

Izvērtējot iepriekšējā plānošanas periodā nospraustos mērķus un paveikto to sakarā var secināt, ka paveikts ir daudz. Tomēr nospraustie mērķi nav realizēti pilnā apjomā.

Ir daudz darīts maģistrālo ielu infrastruktūras pilnveidošanas jomā:

- ✓ Dienvidu tilts ar pieejām no Lubānas ielas līdz Ziepniekkalna ielai,
- ✓ Austrumu maģistrāles posms (Čiekurkalna pārvada savienojums ar Viestura prospektu),
- ✓ Daugavgrīvas ielas un Kr. Valdemāra ielas mezgla rekonstrukcija).

Citi lielākie transporta infrastruktūras objekti šajā plānošanas periodā, kuri ir realizēti:

- ✓ Brīvības ielas un Juglas ielas divlīmeņu ceļumezgla izveide,
- ✓ Juglas ielas posms starp Biķernieku un Lubānas ielām,
- ✓ Deglava ielas posms no A. Saharova ielas līdz Lubānas ielai.

Minētie objekti uzlabo pārvietošanās kvalitāti, tomēr maģistrālo ielu tīkls joprojām ir fragmentārs un nedod iespēju uzsākt pilnvērtīgu pilsētas centra transporta problēmu risināšanu, lai sasniegtu izvirzītos mērķus.

Plānošanas periodā vairāk tika risinātas ar autotransportu saistītie jautājumi (lai gan pēdējos gados ir novērojama pozitīva tendence – sabiedriskā transporta joslas, veloinfrastruktūras attīstība), kas arī ir jārisina, lai pilsētas centrā palielinātu kājāmgājēju un riteņbraucēju pārvietošanās prioritāti. Turpina palielināties to Rīgas iedzīvotāju skaits, kas pārceļas uz dzīvi Pierīgā tādejādi papildinot autobraucēju skaitu, kas ik dienu noslogo pilsētas ielas, jo tāda alternatīva kā stāvparki nav realizēti. Stāvparku jautājums nākamajā plānošanas periodā būtu jārisina sadarbībā ar kaimiņu pašvaldībām. Pilsētas sabiedriskā transporta sektorā ir pilnveidots autoparks, izveidotas sabiedriskās joslas, tomēr joprojām palielinās privāto transportlīdzekļu lietotāju skaits. Tā visa rezultātā esam nonākuši situācijā, kad ielu tīkls ir piesātināts ar automašīnām, palielinās gaisa piesārņojums, veidojas sastrēgumi, kuros jāstāv arī sabiedriskajam transportam, centrā ielu malas atvēlētās stāvvietām un infrastruktūras realizācija gājējiem vai velosipēdistiem jau tiek uztverta saasināti, kaut arī šīs kategorijas definētas kā prioritāte.

**Ceļu tīkls.** Ceļu tīkla pilnveidošana norisinās atbilstoši noteiktajai klasifikācijai, paredzot lielā loka B kategorijas ceļu izbūvi. Noteiktā politika paredzēja pirmās būvniecības kārtas objektu realizāciju šādā secībā:

1. Pieejas Dienvidu tiltam – vispirms kreisajā, pēc tam labajā krastā;
2. Austrumu maģistrāle;

3. Via Baltica ievads Rīgā (Brīvības ielas dublieris);
4. Rīgas Ziemeļu transporta koridors.

Jāatkārto jau augstāk minētais – loks joprojām ir fragmentārs un nerisina pilsētas transporta problēmas kopumā. Primārais punkts par Dienvidu tilta pieejām nav realizēts līdz galam – iztrūkst savienojuma starp Vienības gatvi un Ziepiņkalna ielu, kas atslogotu centra mazā loka Dienvidu daļu. Nav arī Austrumu maģistrāles posma no Piedrujas līdz Brīvības ielai, kas pie šādas realizācijas novirzītu kravas un tranzīta transportu no pilsētas centra.

Līdzīga situācija ir ar Daugavas kreisā krasta maģistrālo ielu tīklu Dienvidu - Ziemeļu virzienā. Ir rekonstruēti tikai Daugavgrīvas ielas un Kr. Valdemāra ielas mezgls.

Jāatzīmē, ka pilsētā ir realizēti pasākumi satiksmes drošības uzlabošanai ierīkojot divlīmeņu gājēju pārejas (gājēju pārvadi K. Ulmaņa gatvē), ierīkotas daudzas ar luksoforiem regulējamās gājēju pārejas un krustojumi. Īpaša uzmanība ir pievērsta drošībai skolu tuvumā paredzot plašu satiksmes drošības uzlabošanas pasākumus (luksofori, ātrumuvaļņi, ātruma režīma izmaiņas).

Nākotnē būtu nepieciešama kompleksa pieeja RTP nosprausto mērķu risināšanā transporta satiksmes infrastruktūras jomai kopumā. Realizējot pilsētas infrastruktūras ielu fragmentus un plānojot jaunus, vairāk vērības jāpievērš „kopbildei” par ilgtspējīgu attīstību, kurā ietilpst gan sabiedriskais transports, veloinfrastruktūra, stāvparku sistēma, autostāvvietu sistēma, apmierinot Rīgas iedzīvotāju vajadzības pēc kvalitatīvas pilsētvides.

2006.-2018. gada RTP redakcijā iekļauts Rīgas pilsētas un rajona privāttransporta satiksmes plūsmu simulācijas modelis. Nepieciešama turpmāka modeļa attīstība papildinot to ar sabiedrisko transportu un aktīvs tā pielietojums pilsētas infrastruktūras plānošanas procesā. Transporta simulācijas modeļa atjaunošana un pilnveidošana ir aktuāla, jo tas ir būtisks instruments pilsētas plānošanā un uz faktiem balstītu lēmumu pieņemšanā.

Izvērtējot iepriekšējā plānošanas periodā paveikto transporta infrastruktūras izbūvē jāsecina, kad bieži atsevišķi izbūvētie posmi ir ar būtisku transporta caurlaides spējas rezervi. Šādi risinājumi pamatā tika pieņemti iepriekšējā plānošanas perioda sākumā, kad bija strauja ekonomiskā izaugsme ar tam sekojošām iespējām piešķirt finanšu līdzekļus.

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

**Gājēji.** Realizējot jaunus projektus, gājēju plūsmu nodrošināšanai pievērsta samērā liela uzmanība – tiek paredzēti standarti atbilstoši ietvju platumi, pāreju vietas aprīkotas ar vides pieejamības risinājumiem.

Gājēju ielu izveide plānošanas periodā nav realizēta. Realizēti vairāki divlīmeņu šķērsojumu projekti K. Ulmaņa gatvē.

**Velotransports.** Kopš 2001.gada, kad tika izbūvēts pirmais veloceļņš Centrs - Imanta, Rīgā ir izbūvēti 68 km veloinfrastruktūras. Līdz šim nesakārtotas Latvijas valsts standartu un nepietiekamas pieredzes dēļ, nav bijusi pietiekama kapacitāte kvalitatīvas veloinfrastruktūras izveidei. Šajos gados ir bijusi veloceļņu tehnisko risinājumu evolūcija no vienkāršas veloinfrastruktūras uz ietvēm līdz nodalītu (no gājējiem un auto) veloceļņu izbūves.

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

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

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

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

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

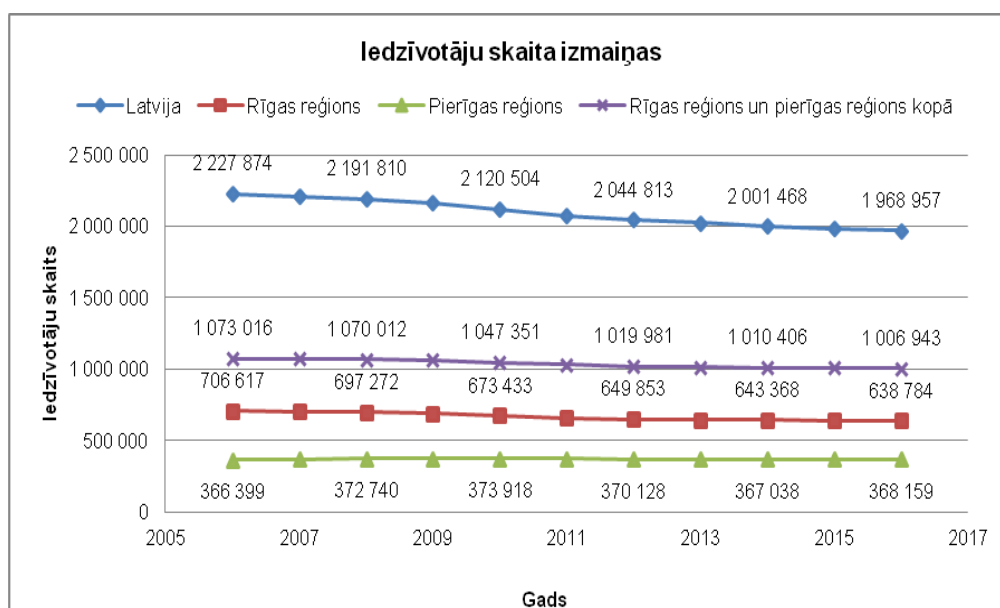
Daļēji ir īstenots nospraustais mērķis nodrošināt ērtu, ar zemajām grīdām, ārēji pievilcīgu un modernu ritošo sastāvu. Kopš 2016. gada vidus Rīgas pilsētas autobusu un trolejbusu maršrutos pasažieru pārvadājumi tiek nodrošināti ritošajā sastāvā, kurā ir 100% zemā grīda, tie ir ērti, moderni, videi draudzīgi.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

## **2.2. Transporta sistēmas attīstības un iedzīvotāju mobilitātes dinamikas izpēte un analīze**

### Datu apkopojums.

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

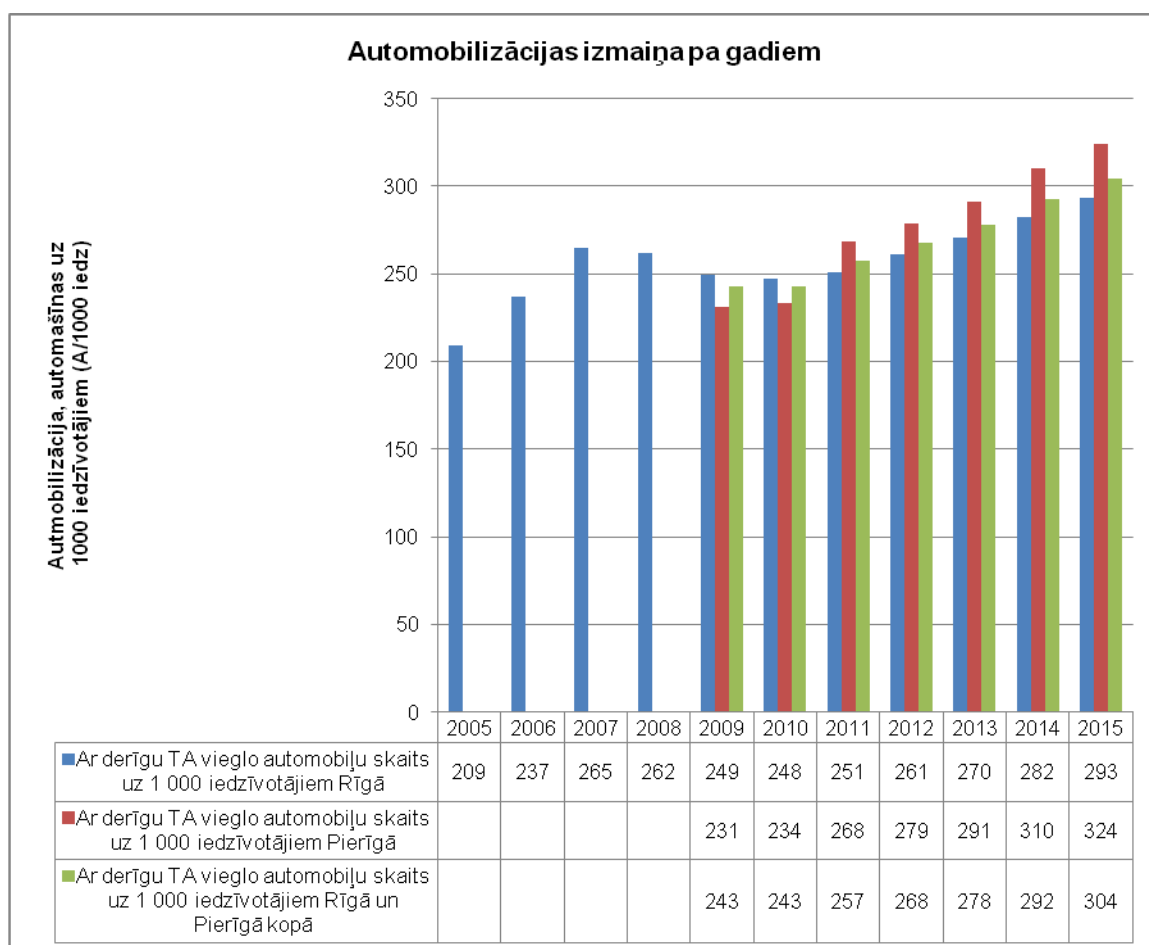
No iedzīvotāju skaita izmaiņu grafika var redzēt, ka kopš 2006.gada iedzīvotāju skaits Latvijā ir samazinājies par 12% no kopējā iedzīvotāju skaita 2006.gadā, savukārt Rīgā tādā pašā laika periodā iedzīvotāju skaita kritums ir 10%. Grafīkā ir redzams, ka kopš 2006.gada Pierīgā dzīvojošo iedzīvotāju skaits ir nedaudz palielinājies (<1%) un, ja aplūko Pierīgu un Rīgu kopā, tad kopējā iedzīvotāju skaita samazinājums ir 6%, kas ir divreiz mazāks iedzīvotāju skaita samazinājums kā valstī kopumā.



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

\*Pierīga – atbilstoši CSB uzskaitītajiem novadiem.

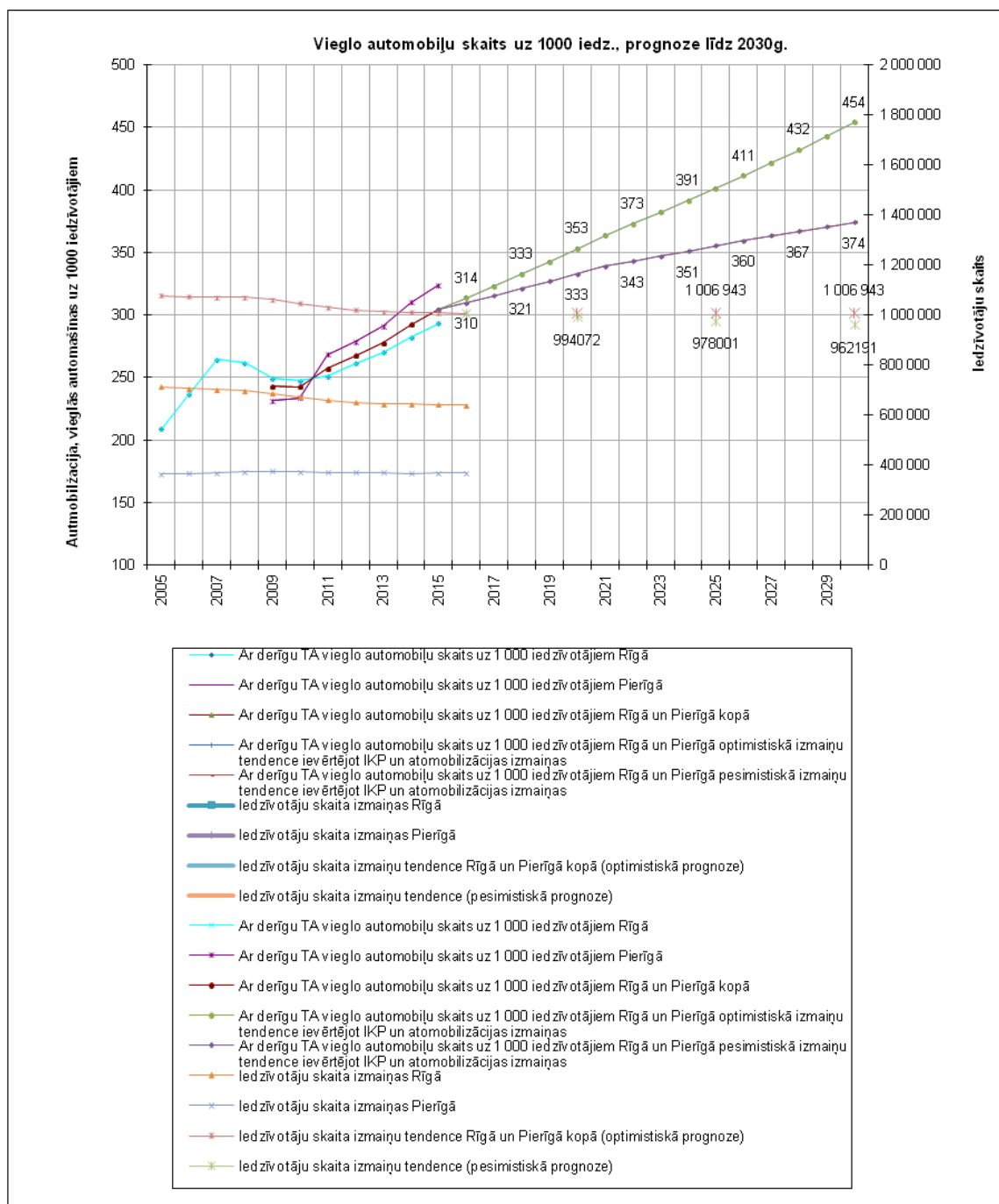
Kopš 2006.gada ir piedzīvots gan straujš automobilizācijas līmeņa kāpums (2006.-2007.g), gan kritums (2008.-2010.g) un kopš 2011.gada automobilizācijas līmenis ir tikai audzis jau 2013.gadā pārsniedzot 2007.gada līmeni. Pēdējo 5 gadu laikā ir vērojama tendence, ka automobilizācijas līmenis kāpj straujāk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



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

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

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



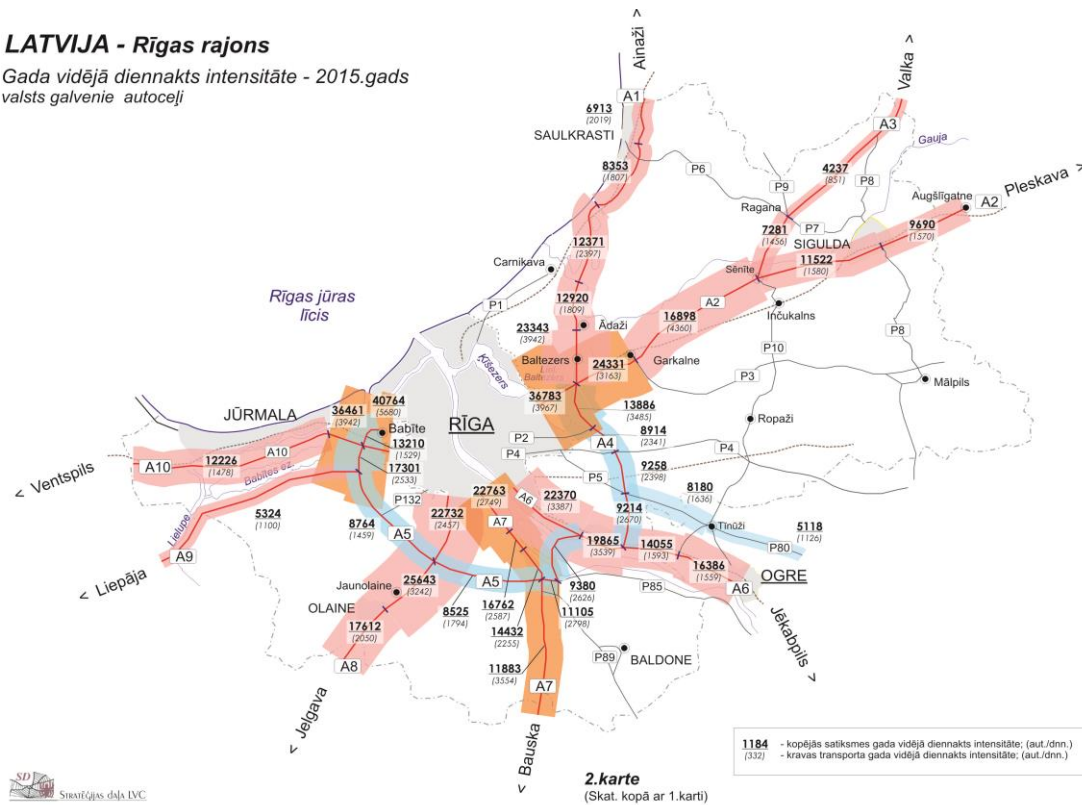
Grafiks Nr.3. Vieglo automobiļu skaits uz 1000.iedz.,prognoze līdz 2030.g.

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

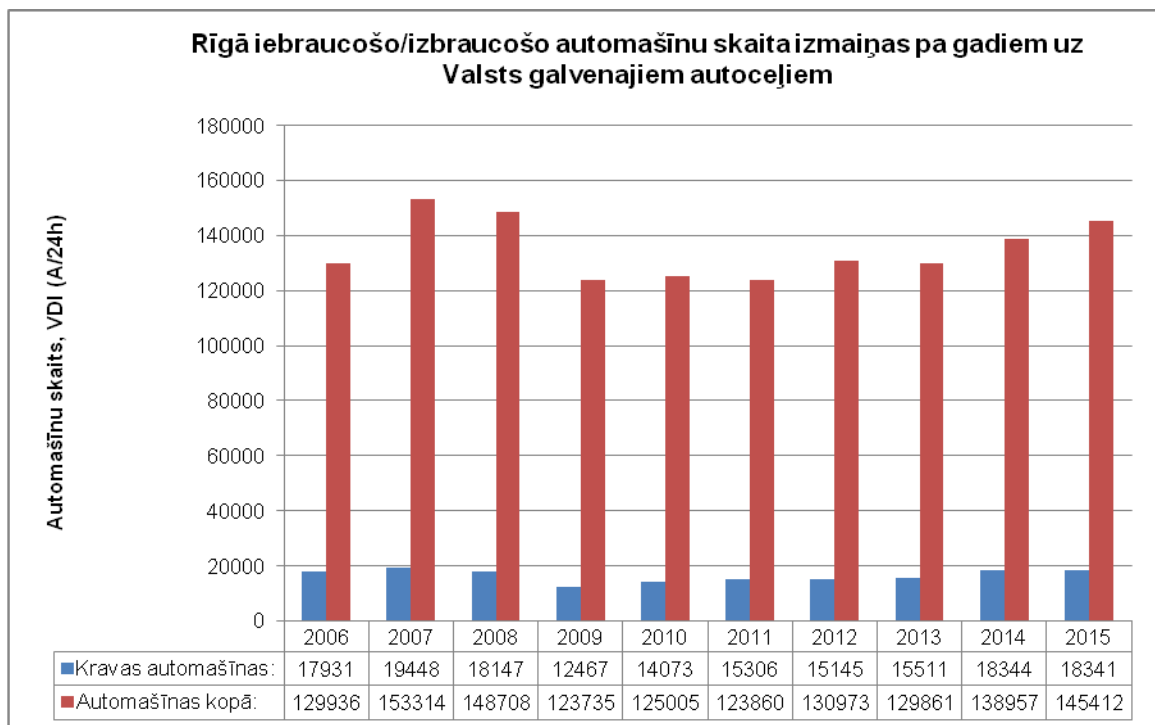
No grafika Nr.5. Satiksmes intensitāte pāri Rīgas tiltiem var secināt, ka joprojām visnoslogotākais tilts ir Salu tilts, tomēr pēdējo 3 gadu laikā un kopš Dienvidu tilta atklāšanas, tā noslogojums attiecība pret citiem Rīgas tiltiem ir mazinājies. Dienvidu tilts ir vismazāk noslogotais tilts Rīgā.

**LATVIJA - Rīgas rajons**

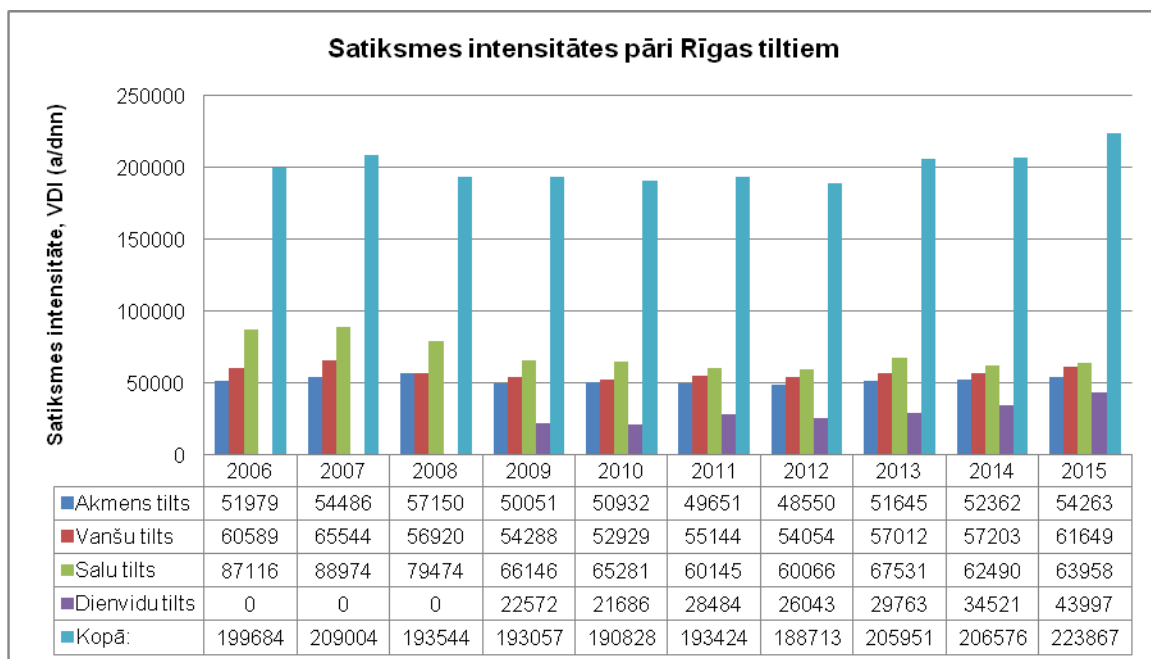
Gada vidējā diennakts intensitāte - 2015.gads  
valsts galvenie autoceļi



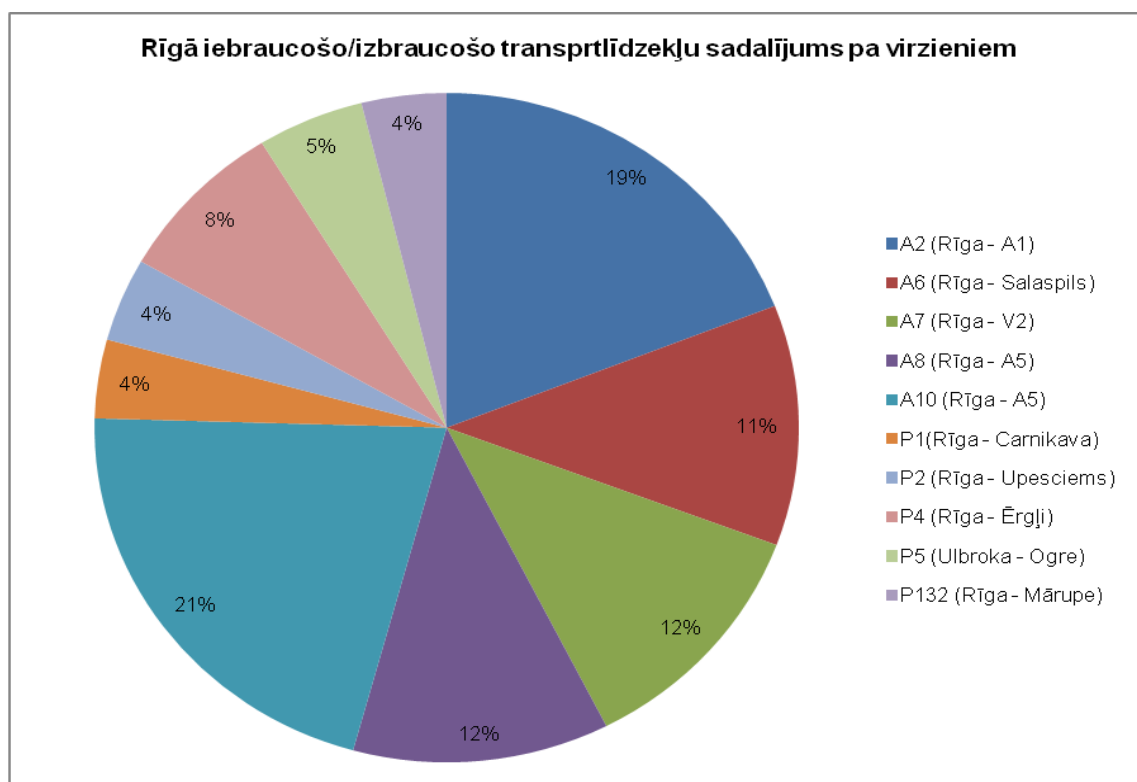
Attēls Nr.1. Gada vidējā diennakts intensitāte Rīgas rajonā 2015.gadā.



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



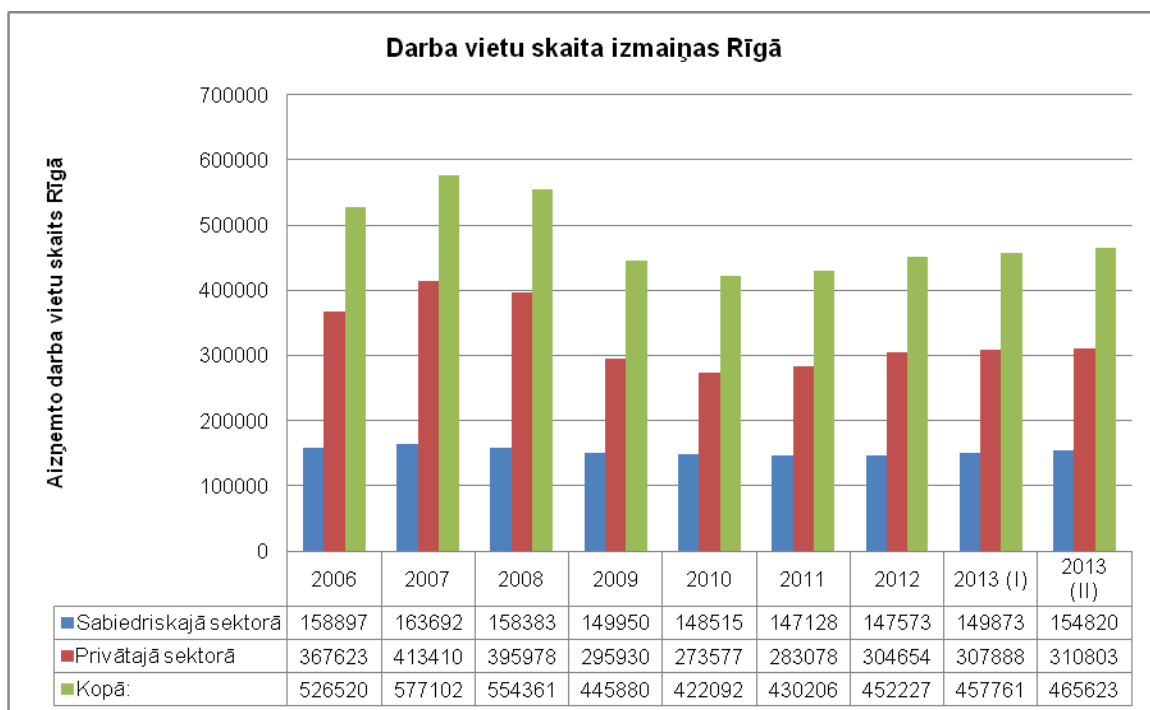
Grafiks Nr.5. Satiksmes intensitāte pāri Rīgas tiltiem (Avots: RDSD).



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

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



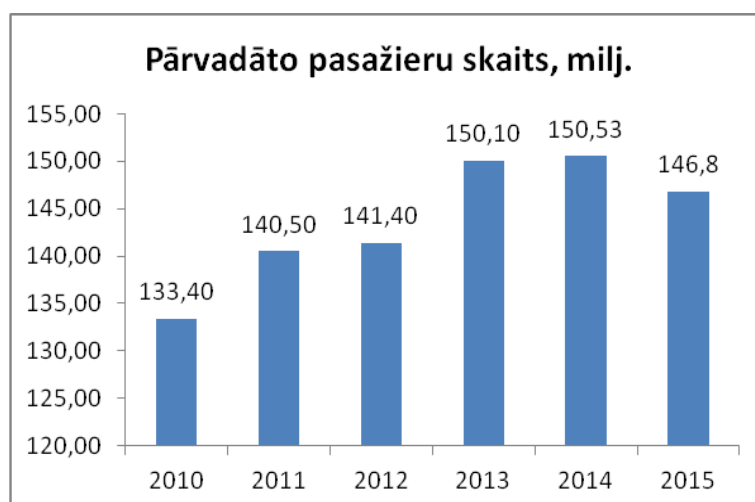


Grafiks Nr.7. Aizņemto darba vietu skaita izmaiņas Rīgā (Avots: Rīcības plāns Rīgas prioritāro ekonomikas nozaru konkurētspējas paaugstināšanai un Rīgas darba tirgus analīze, 2014.gads)

#### Dati par apkalpotajiem sabiedriskā transporta pasažieriem (Rīgas satiksme)

Pārvadāto pasažieru skaits Rīgas pilsētas sabiedriskajā transportā objektīvi skatāms no 2010.gada, tādēļ, ka iepriekšējā periodā pasažieru uzskate tika veikta bastoties uz likumdošanā noteikto metodiku. 2010. gadā tika ieviesta elektroniskā biļete, tādējādi nodrošinot pēc iespējas precīzāku pārvadāto pasažieru uzskaiti. Iepriekšējā perioda dati nav objektīvi salīdzināmi, līdz ar to netiek iekļauti analīzē.

Pārvadāto pasažieru skaits pēdējos gados ir pieaudzis – laika posmā no 2010. gada līdz 2014. gadam ir novērojams pieaugums par vairāk nekā 17 miljoni pasažieru. Pieaugums ir novērojams katrā transporta veidā. 2015. gadā vērojams pārvadāto pasažieru kritums visos transporta veidos, ko veicināja braukšanas tarifa palielināšana Rīgas pilsētas sabiedriskajā transportā no 2015. gada 1. februāra.



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

### Secinājumi:

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

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

Salīdzinot, automobilizācijas izmaiņas pa gadiem, Rīgā iebraucošo/izbraucošo automašīnu skaita izmaiņas un Satiksmes intensitāti pāri Rīgas tiltiem var secināt, ka automobilizācijas līmenis tieši neraksturo satiksmes intensitātes Rīgā, līdz ar to perspektīvā būtu jāaplūko citi pamatojumi sagaidāmo satiksmes intensitāšu izmaiņām. Cita veida pamatojumi satiksmes intensitāšu izmaiņām ļautu arī prognozēt un izvērtēt sabiedriskā transporta ietekmi uz satiksmes infrastruktūru.

No Rīgā iebraucošo/izbraucošo transportlīdzekļu sadalījuma pa virzieniem ir uzskatāmi redzams, ka vislielākās satiksmes plūsmas Rīgā iebrauc no A2 (Siguldas, Valmieras, Salacgrīvas virziens) un A10 šosejas (Jūrmalas, Tukuma, Ventspils, Liepājas virziens).

Lai arī iedzīvotāju skaits Rīgā un Pierīgā kopā ir samazinājies, tomēr satiksmes intensitāte Rīgā ir augusi, kas liecina par augošo mobilitāti – cilvēku pārvietojumu pilsētā. Lielu daļu no pārvietojumiem pilsētā rada Pierīgas iedzīvotāju pārvietojumi, par ko liecina salīdzinoši augstais automobilizācijas līmenis un augošais iedzīvotāju skaits Pierīgā un augošās iebraucošās / izbraucošās satiksmes intensitātes Rīgā.

## **2.3. Pieejamo pētījumu un izejas datu analīze par esošo situāciju turpmākai plānošanai**

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

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

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

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

Turpinot Rīgas transporta infrastruktūras attīstības jautājumu risināšanu, jāparedz lielāka esošā dzelzceļa integrēšana pilsētas sabiedriskā transporta tīklā. Dzelzceļa infrastruktūra var nodrošināt ātrus un tiešus savienojumus, kas kalpotu kā sava veida ekspresi no lielākajiem mikrorajoniem uz pilsētas centru ar ievērojami mazu pieturvietu skaitu. Šāds sabiedriskā transporta attīstības virziens ne tik daudz mainītu kopējo maršruta tīklu, bet atslogotu viena veida sabiedrisko transportu, tomēr tas prasa valsts un pašvaldības iesaisti ilgtspējīga, videi draudzīga sabiedriskā transporta attīstības plānošanā.

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

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

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

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

<sup>1</sup> Ministru kabineta noteikumi Nr.599 Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība 17., 135.p.

darbu energo-efektīvo bezizmešu transporta tehnoloģisko risinājumu ieviešanai Rīgas esošajā transporta infrastruktūrā.

## **2.5. Rīgas transporta simulācijas modelis**

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

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

### **2.5.1. Esošā situācija**

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

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

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

### **2.5.2. Plānotā izmantošana**

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

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

Integrētais modelis ir nepieciešams sekojošu RDPAD uzdevumu veikšanai:

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

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

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

## **2.6. Teritorijas, kurās nepieciešams pārskatīt esošos transporta infrastruktūras un satiksmes organizācijas risinājumus un kurās turpmākā plānošanas procesā veicama ielu sarkano līniju korekcija un/vai ielu kategoriju maiņa**

Izvērtējot esošas transporta infrastruktūras stāvokli, izstrādātos skiču un tehniskos projektus, kā arī uz doto brīdi projektēšanas stadijā esošus objektus, pilsētā ir vairākas vietas, kurās nepieciešams pārskatīt plānoto ielu un to kategorijas, to lietderību tuvākajiem plānošanas periodiem. Vēl viens apstāklis salīdzinot ar iepriekšējo plānošanas periodu ir būtisks informācijas apjoms saistībā ar „Rail Baltica” projekta tehnisko risinājumu un realizācijas termiņiem, kas noteikti ienesīs atsevišķas nianšes infrastruktūras izmaiņās. (Teritorijas ar Nr. 1. – 7. skatīt pielikumā “Transporta infrastruktūras attīstības shēma”).

### **1. Granīta iela, Maskavas iela.**

Lai arī ir realizēts Eiropas nozīmes autoceļa E22 posms no Kokneses līdz Rīgas apvedceļam, kas tālāk pa autoceļiem P5 Ulbroka–Ogre un V35 Šķirotava–Saurieši savienots ar Granīta ielu un tādējādi savstarpēji konkurē ar Valsts galvenā autoceļa A6 Rīga–Daugavpils– Krāslava–Baltkrievijas robeža (Patarnieki) savienojumu ar Maskavas ielu, tomēr jāņem vērā, ka Maskavas ielas pieslēgums apkalpo pietiekami liela mēroga teritorijas un joprojām saglabājams kā nozīmīgs savienojums. Lēmumu iespējams ir jāprecizē vienlaicīgi ar „Rail Baltica” turpmākajiem projektēšanas darbiem.

### **2. Ieriķu, Dzelzavas un Vaidavas ielu mezgls.**

Jautājums risināms kontekstā ar Austrumu maģistrāli. Tematiskā plānojuma izstrādātāju priekšlikums ir Dzelzavas un Ieriķi ielas posmus organizēt kā divvirzienu, bet perspektīvo tramvaja līniju uz Dreiliņiem novirzīt pa Ieriķu ielu, kur ir blīvāka apbūve. Vaidavas ielas C kategoriju samazināt uz D, jo savienojošās transporta plūsmas pārceļas uz Austrumu maģistrāli.

### 3. Tvaika, Duntē un Eksporta ielas savienojums ar Kundziņsalu un Austrumu maģistrāli.

Saskaņā ar ilgtermiņa stratēģijā noteikto, maģistrālais pilsētas savienojums no pilsētas iekšējā loka uz Austrumu maģistrāli paredzēts no Ziemeļu transporta koridora cauri Kundziņsalai, tādējādi noņemot Transporta infrastruktūras shēmā noteikto C kategoriju no Tvaika ielas. Tomēr ņemot vērā pilsētas reālās iespējas, kas saistītas ar Ziemeļu transporta koridora 2 posma projekta komplikētību, kā arī tā realizācijai nepieciešamos ievērojamos laika un finansiālos resursus, ir priekšlikums nākamajā plānošanas periodā saglabāt Duntē ielai un Tvaika ielai C kategoriju. Izvērtējot ielas normālprofilu no perspektīvo satiksmes organizācijas risinājumu un plānotās intensitātes ir nepieciešams paredzēt NP 16.

### 4. Daugavgrīvas ielas novietojums saistībā ar Ziemeļu transporta koridora 2 posma izbūvi.

Sakarā ar Ziemeļu transporta koridora otrā posma skiču projekta risinājumiem, Daugavgrīvas ielu no pašreizējā trasējuma paredzēts pārvietot aptuveni 250metrus uz rietumiem. Tomēr ņemot vērā neskaidrības par Ziemeļu koridora Daugavas šķērsojuma veidu – tilts vai tunelis, ir atklāts jautājums par to vai atstāt esošo Daugavgrīvas ielu pašreizējā pozīcijā un mainīt tās mezgla novietojumu ar Ziemeļu koridoru, vai pārvietot to uz skiču projektā paredzēto trasējumu un līdz ar to pārvietot arī maģistrālās inženierkomunikācijas vai meklēt ielai jaunu novietojumu. Visos gadījumos jāņem vērā gan Spilves lidlauka attīstība, gan Daugavgrīvas ielai pieguļošā Daugavas krasta perspektīvā attīstība.

### 5. Rietumu koridora alternatīvas.

Atbilstoši iepriekš izstrādātai shēmai Rietumu maģistrāle paredzēta kā B kategorijas iela, kas savieno Ulmaņa gatvi ar Ziemeļu koridoru. Problemātiskās vietas esošajam plānojumam ir Vienības gatves posms un Liepājas ielas ceļu mezgls. Vienības gatves posms ir jau ar vēsturiski izveidojušos apbūvi, koku alejām un uz doto brīdi ir izteikta C kategorijas iela ar savienojošo funkciju, kur lielā mērā pārklājas ar piekļūšanas funkciju. Liepājas ceļu mezgls pašreiz ir plānots kā samērā sarežģīts satiksmes organizācijas risinājums ar tuneļa variantu. Iepazīstoties ar „Rail Baltica” risinājumiem šis ceļu mezgls paliktu vēl komplikētāks. Izvērtējot esošo ielu rekonstrukcijas iespējas un jau izstrādāto projektu, savienojošo funkciju virzienā Dienvidi-Ziemeļi var pildīt Raņķa-Vienības savienojums, Ziepiņkalna iela, Daugavgrīvas ielas, nākotnē arī Jūrkalnes ielas un Kleistu ielas savienojums (visas C kategorija). Tematiskā plānojuma izstrādātāji uzskata, ka šīs ielas varētu nodrošināt vieglā autotransporta vajadzības Dienvidi-Ziemeļi virzienā. Precizējot Rietumu maģistrāles trasējuma novietojums ir piedāvāts atrisināt B kategorijas ielas trasējumu kravas automobiļiem virzot to gar esošajiem dzelzceļa sliežu ceļiem ar ielas normālprofilu robežās no NP 10,5 -16. Maģistrāle nodalāma ar trokšņu sienu aiz kuras paredzēt vietējās ielas atbilstoši dzīvojamās zonas principiem. Trases būtiskākās novietojuma izmaiņas ir posmā no Dienvidu tilta trases līdz Liepājas ielai.

### 6. Dienvidu tilta 4.kārtas alternatīvie novietojumi.

Izvērtējot Dienvidu tilta 4. kārtas trases novietojumu, kas novirzīts iespējamā lidostas pievedceļa trasējumā, Tematiskā plānojuma izstrādātāji iesaka Dienvidu tilta 4. kārtas posmu no Ziepiņkalna ielas līdz Vienības gatvei saglabāt esošajā Rīgas teritorijas plānojumā noteiktajā novietnē, jo aptuveni 55% braucienu ir starprajonu un saistīt ar Ziepiņkalna un tam pieguļošajiem rajoniem. Dienvidu tilta 4. kārtā arī ar esošo novietojumu nepieciešamības gadījumā funkcionēs kā daļa no „lidostas apvedceļa”.

### 7. Raņķa dambja Vienības gatves savienojums.

Šim savienojuma ir būtiska nozīme pilsētas Pārdaugavas puses attīstībai. Līdz šim izstrādātais tehniskais projekts paredzēja Baltijā lielākā tuneļa izbūvi (600m). Domājams, ka šādas būves realizācijai finansu līdzekļus tuvākajā laikā būs grūti piesaistīt. Torņkalna rajonā tuvākajā laikā ir paredzēts attīstīt vairākus

transporta infrastruktūras objektus kā „Rail Baltica”, autosta, līdz ar to būtu svarīgi atrisināt arī šo savienojumu. Tematiskā plānotāju ieskatā būtu nepieciešams izvērtēt tuneļa nepieciešamību tikai zem dzelzceļa sliežu ceļiem, pārējos krustojumos satiksmi regulējot ar luksoforiem. Šādu izvērtējumu vajadzētu veikt vienlaicīgi ar Rietumu maģistrāles izbūves tehniskā risinājuma izpēti.

#### 8. Jūrkalnes iela, Buļļu iela.

Izvērtējot Rīgas pilsētas plānoto ceļu tīklu un Valsts autoceļu attīstības plānus, Tematiskā plānojuma izstrādātāji uzskata, ka Jurkalnes ielas savienojums ir nosakāms kā C kategorijas iela, jo tā ir turpinājums valsts pirmās šķiras autoceļam, tomēr šis savienojums vēl vērtējams, kā iespējamā Rietumu maģistrāles sastāvdaļa.

#### 9. Carnikavas pievienojums.

Izvērtējot Rīgas pilsētas plānoto ceļu tīklu un Valsts autoceļu attīstības plānus Jaunciema gatves ir nosakāma kā C kategorijas iela, jo tā ir turpinājums valsts pirmās šķiras autoceļam. Ievads Rīgā no Ziemeļiem ir plānots kā perspektīvais Baltezera apvedceļš (valsts galvenais autoceļš), tomēr arī šis posms papildus vērtējams saistībā gan ar Austrumu maģistrāles loģisku savienojumu ar valsts autoceļu tīklu, gan ar Piejūras maģistrāles trasējumu.

#### 10. Mazais centra loks ar tramvaju.

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