



RĪGAS DOME
PILSĒTAS ATTĪSTĪBAS DEPARTAMENTS

Skanstes apkaimes teritorijas lokālplānojums

Pilnveidotā redakcija

8. pielikums Transporta infrastruktūra

Pasūtītājs: RĪGAS DOME
PILSĒTAS ATTĪSTĪBAS DEPARTAMENTS

Izpildītāji: SIA „GRUPA 93”,
SIA „NAMS”

Rīga, 2017. gads

Satura rādītājs

1. Transports	3
1.1. Ielu tīkls, tā nodrošinājums, sasaiste ar apkārtējām teritorijām un apkaimes iekšienē	3
1.2. Sabiedriskā transporta pieejamība	4
1.3. Autostāvvietu situācija	5
1.4. Veloinfrastruktūras nodrošinājums	5
1.5. Gājēju satiksmes organizācija	5
2. Transporta infrastruktūra un apkalpe	6
2.1. Ārējie transporta faktori	6
2.1.1. Ziemeļu koridors	6
2.1.2. Hanzas šķērsojums	7
2.1.3. Dzelzceļš	8
2.2. Iekšējā struktūra	10
2.2.1. Gājēji un velosatiksmē	10
2.2.2. Sabiedriskais transports	11
2.2.3. Autonovietņu politika	15
2.2.4. Ielu tīkls	18
1. Pielikums. Transporta plūsmu situācijas analīze	22
2. Pielikums. Shēmas. Ielu noslodze un transporta plūsmu intensitāte	29

1. Transports

1.1. Ielu tīkls, tā nodrošinājums, sasaiste ar apkārtējām teritorijām un apkaimes iekšienē

Rīgas ielu tīkla attīstības koncepciju raksturo ielu shēma, kura sastāv no diviem transporta lokiem:

1. **pilsētas loks** (Ziemeļu transporta koridors, Austrumu maģistrāle, Dienvidu maģistrāle, Rietumu maģistrāle);
2. pilsētas **centra loks** (Pērnavas iela, Valmieras iela, Satekles iela, Lāčplēša iela, Salu tilts, Mūkusalasiela, Daugavgrīvas iela, Hanzas šķērsojums, Skanstes iela, Zirņu iela).

No pilsētas loka šobrīd realizēti 2 Austrumu maģistrāles posmi un Dienvidu maģistrāle no Slāvu loka līdz Ziepniekkalna ielai. Ziemeļu koridors iedalīts 4 posmos. Visiem ir izstrādāti skiču projekti. Pirmajam posmam (Brīvības dublieris no Berģiem līdz Austrumu maģistrālei) tuvākajā laikā plānots izstrādāt tehnisko projektu. Otrajam posmam (Austrumu maģistrāle – Daugavgrīvas iela) plānots mainīt skiču projekta risinājumu veidojot Daugavas šķērsojumu agrāk plānotā augstā tilta vietā kā iegremdēto tuneli.

Centra loka būtiskākais trūkums – nav izbūvēts Hanzas šķērsojums un lielā daļā tā caurlaides spēja nenodrošina satiksmes pieprasījumu.

Apkaimi šķērso pilsētas maģistrāles un **centra loka sastāvdaļas** – Hanzas - Skanstes – Zirņu ielas. Gar apkaimes malām izvietojušās abas pilsētas maģistrāles, kuras savieno pilsētas centru ar tās ziemeļu rajoniem – Pulkveža Brieža iela – Ganību dambis un Kr. Valdemāra iela – Dunties iela. Ziemeļu daļā apkaimi norobežo dzelzceļš.

Pilsētas loka maģistrāle, kuras sastāvā ir arī **Ziemeļu šķērsojums** pāri Daugavai, plānota gar Skanstes apkaimes ziemeļu pusi. Pilsētas centrā pieslēgumi šai maģistrālei plānoti Eksporta ielā un Bukultu ielā. Bukultu ielas pieslēgums tieši iespaidos transporta plūsmas Bukultu ielas krustojumos ar Ganību dambi un Dunties ielu. Ziemeļu koridora otrā kārtā (Austrumu maģistrāle – Daugavgrīvas iela) izstrādāta skiču projekta stadijā paredzot urbto tuneli zem Miķeļa kapiem un augsto tiltu pāri Daugavai. RD PAD plāno veikt izmaiņas skiču projektā – augsto tiltu aizvietot ar iegremdēto tuneli.

Agrāk izstrādātajā izpētē „Transporta plūsmu un satiksmes infrastruktūras nodrošinājuma izpētes, analīzes un priekšlikumu projektā Rīgas pilsētas teritorijas daļai, kas ietver Hanzas šķērsojuma trasi” tika konstatēta nepieciešamība veidot papildus tiešu savienojumu starp centra loku un Ziemeļu koridoru pagarinot Zirņu ielas trasi un nosakot atbilstošu sarkano līniju koridoru. Šāds koridors ir iekļauts pilsētas attīstības plānā un atbilstoši lokālplānojuma darba uzdevumam ir jāsaglabā arī turpmāk.

Pašlaik satiksmes plūsmas rīta maksimumstundās ir izteikti lielākas pilsētas centra virzienā, kur atrodas šobrīd uz ziemeļiem vistālāk esošais Daugavas šķērsojums- Vanšu tilts. Vakara maksimumstundās to virziens ir pretējs. Pēc Ziemeļu koridora izbūves satiksmes plūsmu orientācija būtiski mainīsies – tā būs vērsta attiecīgi no un uz Ziemeļu šķērsojumu. Tāpēc ārkārtīgi svarīgi nodrošināt ērtu saikni starp pilsētas centru (centra loku) un Ziemeļu koridoru, lai izvairītos no ielu pārslodzes pilsētas centrālajā daļā. Šādas saiknes nodrošināšanai arī kalpos jaunais Zirņu ielas pagarinājums.

Hanzas šķērsojums ir plānotā pilsētas centra loka sastāvdaļa. Tā realizācija ir iekļauta pilsētas attīstības stratēģijā 2030.

2010. gadā tika izstrādāta izpēte „Transporta plūsmu un satiksmes infrastruktūras nodrošinājuma izpētes, analīzes un priekšlikumu projekts Rīgas pilsētas teritorijas daļai, kas ietver Hanzas šķērsojuma trasi”. Kā labākais tika atzīts variants ar iegremdētā tuneļa konstrukciju, bet rezervētais sarkano līniju koridors paredz arī zemā tilta izbūves iespējas.

Viens no izpētes secinājumiem bija, ka prioritāte dodama Ziemeļu koridora izbūvei un Hanzas šķērsojums realizējams pēc tam.

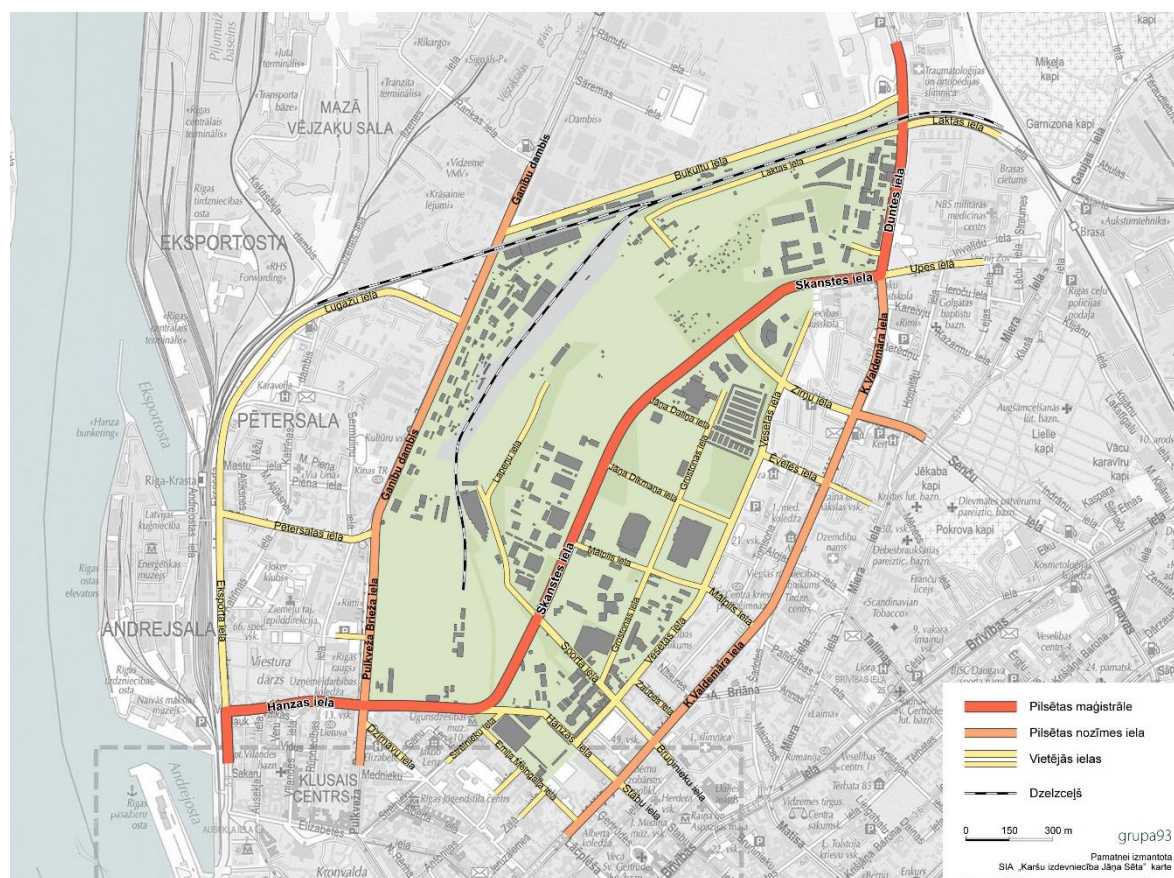
Pēc Hanzas šķērsojuma izbūves Skanstes ielā palielināsies caurbraucošā transporta intensitātes. Hanzas šķērsojums nodrošinās ērtu piekļuvi Skanstes apkaimes teritorijai no Pārdaugavas puses.

Ziemeļu un Rietumu virzienos apkaimi no pārējās pilsētas teritorijas atdala **dzelzceļa infrastruktūra**. Gar ziemeļu malu paralēli Bukultu ielai tas ir ostu apkalpojošais dzelzceļš. Rietumu malā paralēli Ganību dambim esošie dzelzceļu sliežu ceļi nefunkcionē un daļēji jau ir demontēti.

Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam projektā ir ierosināts izvērtēt Pētersalas (Skanstes) staciju, kā iespējamu intermodālu transportmiju punktu (skat. 4. att.).

Ielu tīkls apkaimes iekšienē vērtējams kā daļēji attīstīts. No Skanstes ielas uz pilsētas centra pusi ielu tīkls praktiski pilnībā ir izveidots, turpretī otrā Skanstes ielas pusē apbūve ir attīstījusies praktiski tikai gar pašu Skanstes ielu un plašāks ielu tīkls pašlaik nav izbūvēts. Daži objekti izvietojusies arī gar Lapeņu ielu, kas ir strupceļa iela. Teritorijai nav ielu savienojuma ar Bukultu ielu, Ganību dambi un Pulkveža Brieža ielu tur esošās dzelzceļa infrastruktūras dēļ. Kādreizējās preču stacijas teritorijā gar Pulkveža Brieža ielu pašlaik tiek attīstīta komerciāla rakstura apbūve ar lokālu iekšējo ielu tīklu.

1.2. Sabiedriskā transporta pieejamība



1. attēls. Ielu tīkls.

Skanstes apkaime ir laba nodrošināta ar sabiedrisko transportu tās rietumu, dienvidu un austrumu malās – intensīva tramvaju, trolejbusu, autobusu un mikroautobusu satiksme, kas savieno pilsētas ziemeļu daļu (Vecmīlgrāvis, Sarkandaugava) ar pilsētas centru.

Viens no autobusu maršrutiem ir novirzīts caur apkaimi pa Skanstes ielu. Pieturvietu izvietojums Skanstes ielā nenodrošina ērtu piekļuvi sabiedriskajam transportam Skanstes apkaimes centrālajā daļā.

Publisko pasākumu laikā Arēnā „Rīga” un „Olimpiskajā sporta centrā” pieprasījums pēc sabiedriskā transporta ir ievērojami lielāks, nekā to spēj nodrošināt esošais Sabiedriskā transporta tīkls. Tas rada papildus noslogojumu apkaimes ielu tīklam, jo pasākumu apmeklētāji vairāk izmanto privāto transportu.

1.3. Autostāvvietu situācija

Apkaime atrodas RVC AZ teritorijā, kurā darbojas autostāvvietu nodrošinājuma ierobežojums jaunbūvējamiem objektiem – 30 – 100% no normatīvi nepieciešamā daudzuma. Lielākā daļa no jaunajiem objektiem stāvvietu nodrošinājumu veidojusi 100% apjomā.

Izņēmums ir arēna „Rīga”, kur esošās 836 stāvvietas nodrošina apm. 50% no pieprasījuma pilna piepildījuma pasākumos. Stāvvietu trūkums, kā arī noteiktā maksa ir par iemeslu liela skaita automašīnu izvietošanai apkārtējās ielās un publiski pieejamās ēku teritorijās.

Ielu sarkanās līnijās apkaimes robežās „Rīgas autostāvvietu” kontrolētas stāvvietas ir tikai divos ielu posmos – Hanzas ielā un E. Melngaiļa ielā. Pārējā daļā apstāšanās ielu malās organizēta atkarībā no satiksmes drošības prasībām. Relatīvi daudz vietās ielu sarkanās līnijās ir ierīkotas autostāvvietas lietotājiem ar īpašām atļaujām, kas vērtējams kā neracionāls publiskās ārtelpas izmantošanas veids.

Apkaimē un tai piegulošajās teritorijās ir izvietots arī vairākas publiskas maksas stāvvietas (pie Vesetas ielas, Pulkveža Brieža ielas, Melngaiļa ielas), kā arī tuvējo iedzīvotāju garāžas pie Ēveles ielas.

1.4. Veloinfrastruktūras nodrošinājums

Gar Skanstes ielu iet esošs divvirzienu **veloceliņš** (Centrs – Mežaparks – Vecmīlgrāvis). Tas atdalīts no gājēju satiksmes. Citās Skanstes apkaimes ielās velosatiksmē netiek organizēta un velobraucēji pārvietojas gan pa ietvēm, gan ielu brauktuvēm, gan iekšējām teritorijām.

1.5. Gājēju satiksmes organizācija

Skanstes apkaimē esošajās ielās **gājēju kustība** organizēta pa ietvēm un krustojumos pa gājēju pārejām.

2. Transporta infrastruktūra un apkalpe

2.1. Ārējie transporta faktori

2.1.1. Ziemeļu koridors

Esošās situācijas kopsavilkums, attīstības priekšnoteikumi

- Ziemeļu koridora otrā kārtā (Austrumu maģistrāle – Daugavgrīvas iela) izstrādāta skiču projekta stadijā paredzot urbto tuneli zem Miķeļa kapiem un augsto tiltu pāri Daugavai.
- RD PAD plāno veikt izmaiņas skiču projektā – augsto tiltu aizvietot ar iegremdēto tuneli.
- Skiču projektā pilsētas centrā pieslēgumi šai maģistrālei plānoti Eksporta ielā un Bukultu ielā.
- Pilsētas attīstības plānā ir paredzēts papildus tiešs savienojums starp centra loku un Ziemeļu koridoru pagarinot Zirņu ielas trasi, kuru atbilstoši lokālpārveidojuma darba uzdevumam ir jā saglabā arī turpmāk.

Mērķi

- Integrēt apkaimi **kopējā pilsētas satiksmes struktūrā**, vienlaicīgi radot impulsu pilsētas kopējās satiksmes infrastruktūras attīstībai.

Galvenie uzdevumi

- Nodrošināt centra loka (Skanstes iela) un pilsētas loka (Ziemeļu koridora) satiksmes plūsmām atbilstošus savienojumus.
- Nodrošināt apkaimes ielu tīkla sasaisti ar Ziemeļu koridoru.

Galvenie risinājumi

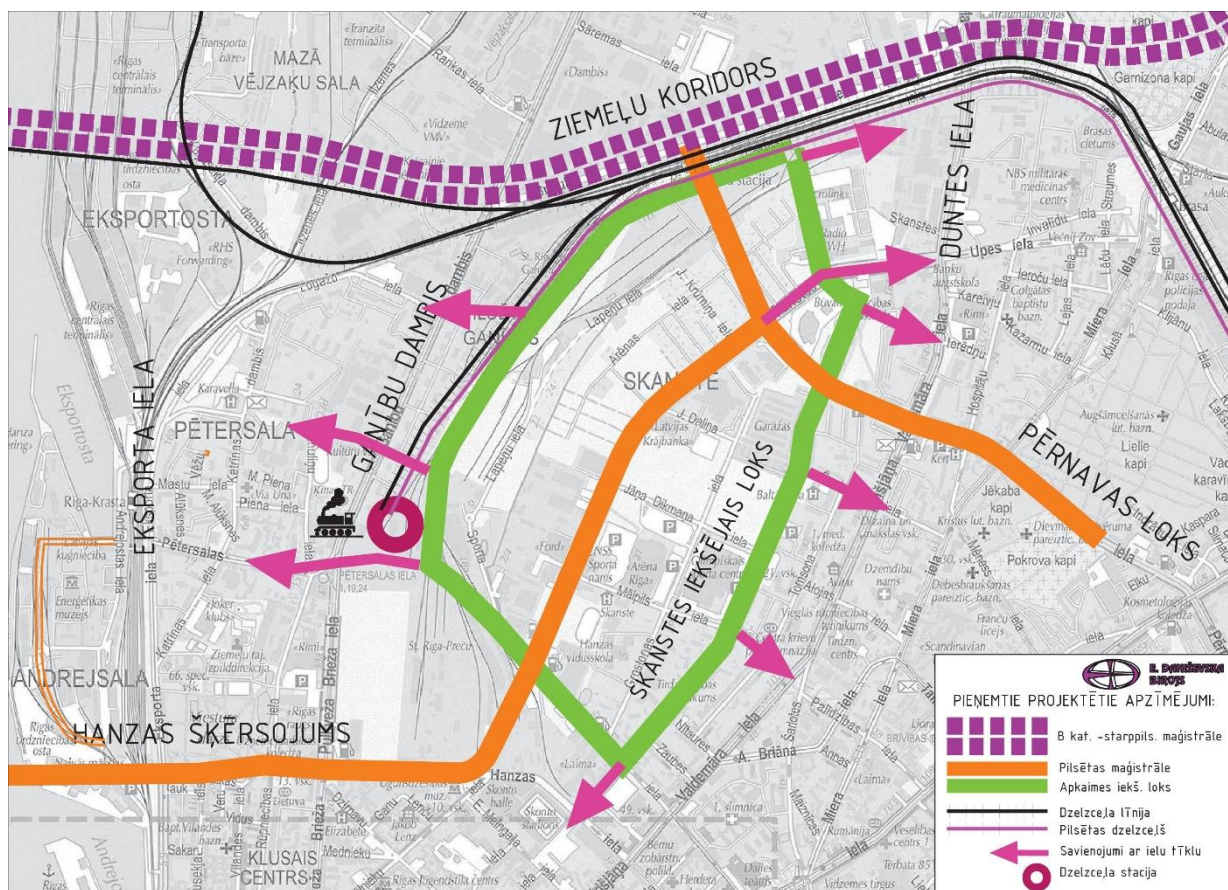
- Tiek saglabāts sarkano līniju koridors, kas savieno Zirņu ielu un Ziemeļu koridoru.
- Tā kā Ziemeļu koridora skiču projekta sastāvā Zirņu ielas pieslēgums nav paredzēts, tad līdz tā realizācijai apkaimes sasaistei ar Ziemeļu koridoru tiek izveidoti divas jaunas ielas, kas pieslēdzas Ganību dambim un Eksporta ielai (skat. 2. att.).

Turpmākās rīcības

1. Jāprecizē Ziemeļu koridora pieslēgumu izvietošanu ar mērķi precizēt potenciāli nepieciešamos pieslēgumu sarkano līniju koridorus.
2. Izvērtēt Skanstes apkaimes un centra loka pieslēgumu iespējas Ziemeļu koridoram, ja tas tiek plānots kā iegremdētais tunelis.

Risinājumu kvalitatīvie kritēriji

Nodrošināts prognozējamām satiksmes plūsmām atbilstošs centra loka, kā arī Skanstes apkaimes pieslēgums Ziemeļu koridoram.



2. attēls. Ielu tīkla pieslēgumi.

2.1.2. Hanzas šķērsojums

Esošās situācijas kopsavilkums, attīstības priekšnoteikumi

- Hanzas šķērsojums ir plānotā pilsētas centra loka sastāvdaļa. Tā realizācija ir iekļauta pilsētas attīstības stratēģijā 2030.
- Izpētē „Transporta plūsmu un satiksmes infrastruktūras nodrošinājuma izpētes, analīzes un priekšlikumu projekts Rīgas pilsētas teritorijas daļai, kas ietver Hanzas šķērsojuma trasi” kā labākais tika atzīts variants ar iegremdētā tuneļa konstrukciju, bet rezervētais sarkano līniju koridors paredz arī zemā tilta izbūves iespējas.
- Viens no izpētes secinājumiem bija, ka prioritāte dodama Ziemeļu koridora izbūvei un Hanzas šķērsojums realizējams pēc tam.
- Hanzas šķērsojums nodrošinās ērtu piekļuvi Skanstes apkaimes teritorijai no Pārdaugavas puses.
- Ja tiek realizēts gan Hanzas šķērsojums, gan Zirņu ielas pagarinājuma pieslēgums Ziemeļu koridoram, tad Zirņu un Skanstes ielas krustojumā nepieciešama daļēja divlīmeņu mezgla izbūve.
- Pa Hanzas šķērsojumu paredzēta arī tramvaju satiksme, kura pa Eksporta un Pētersalas ielām savienosies ar plānoto Skanstes apkaimes tramvaja līniju (Sporta iela – Skanstes iela – Zirņu iela). Iespējama arī autobusu vai trolejbusu satiksme, kas tieši pa Hanzas ielu nonāks Skanstes ielā (skat. 7. att.).

Mērķi

- Integrēt apkaimi **kopējā pilsētas satiksmes struktūrā**, vienlaicīgi radot impulsu pilsētas kopējās satiksmes infrastruktūras attīstībai.

Galvenie uzdevumi

- Nodrošināt centra loka (Hanzas šķērsojums - Skanstes iela – Zirņu iela) un satiksmes plūsmām atbilstošu darbību.
- Nodrošināt apkaimes ielu tīkla sasaisti ar centra loku.

Galvenie risinājumi

- Skanstes ielas profils atbilstoši satiksmes plūsmu pieprasījumam.
- Sarkano līniju koridors pietiekams visu funkciju izvietošanai(auto, gājēji, velo, tramvajs, sabiedriskā transporta pieturvietas, apzaļumojums u.c.).

Turpmākās rīcības

Pārskatīt Skanstes ielas šķērprofilu un plānojumu, izanalizējot un, ja nepieciešams, koriģējot sarkanās līnijas.

Risinājumu kvalitatīvie kritēriji

- a) Nodrošināts prognozējamām satiksmes plūsmām atbilstošu Skanstes ielas šķērprofilu.
- b) Sarkano līniju koridors pietiekams visu funkciju izvietošanai.

2.1.3. Dzelzceļš

Esošās situācijas kopsavilkums, attīstības priekšnoteikumi

- Ziemeļu un Rietumu virzienos apkaimi no pārējās pilsētas teritorijas atdala dzelzceļa infrastruktūra. Gar ziemeļu malu paralēli Bukultu ielai tas ir ostu apkalpojošais dzelzceļš. Rietumu malā paralēli Ganību dambim esošie dzelzceļu sliežu ceļi nefunkcionē un daļēji jau ir demontēti.
- Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam projektā ir ierosināts izvērtēt Pētersalas (Skanstes) staciju, kā iespējamu intermodālu transportmiju punktu (skat. 4. att.).

Mērķi

- Ērta un loģiska Skanste apkaimes sasaiste ar pilsētas, starppilsētu un starptautisko pasažieru pārvadājumu punktiem.

Galvenie uzdevumi

- Rezervēt teritorijas dzelzceļa attīstības un dzelzceļa stacijas, kā intermodāla transportmiju punkta iespējām.

Galvenie risinājumi

Darba grupā, kurā citu starpā piedalījās AS „Latvijas dzelzceļš”, AS „Pasažieru vilciens”, LR Satiksmes ministrijas un RP SIA „Rīgas Satiksme” pārstāvji, tika apspriesti lokālpārveidojuma transporta risinājumi saistībā ar iespējamību attīstīt Skanstes staciju atšķirīgiem sliežu pasažieru pārvadājumu veidiem – esošiem sliežu ceļiem (1524 mm), saistībā ar „Rail Baltica” projektu (1435 mm), vai vieglajam ielu dzelzceļam. Kā pamatuzstādījums no dzelzceļa speciālistu puses tika bijis tas, ka nedrīkst veidot strupceļa staciju, tai jābūt caurbraucamai. Skanstes stacijā nebūs iespējams organizēt starptautisko pārvadājumu apkalpi, jo tam nepieciešams vagonu parks vilcienu tehniskajai apkopei. Kā varbūtību šādas stacijas lietderīgai izveidei speciālisti pieļauj situāciju, ja līdz ar Ziemeļu koridoru tiktu izbūvēta dzelzceļa līnija uz lidostu. Šādu varbūtību, savukārt, noliedza RDPAD speciālisti.

Dzelzceļa speciālistu ieteikums no esošās dzelzceļa infrastruktūras viedokļa bija pilsētai veidot intermodālu transportmiju punktu pie Zemitānu stacijas.

Vieglais ielu dzelzceļš, pēc RP SIA „Rīgas satiksme” pārstāvja viedokļa, kā jauns sabiedriskā transporta veids Rīgas pilsētā pārskatāmā nākotnē nav paredzēts un rūkošas pilsētas apstākļos diez vai ir ekonomiski pamatojams.

Praktiski vienīgā pasažieru plūsma, ko Skanstes stacija varētu apkalpot ir maršruti Lidosta – Centrs – Skanste, Tukums – Centrs – Skanste, Jelgava – Centrs – Skanste, perspektīvā iespējams arī Bauska – Centrs – Skanste, pa Rail Baltica trasi. Citi maršruti (no Saulkrastiem, Siguldas un Aizkraukles) nevar maršrutā iekļaut gan Centrālo dzelzceļa staciju, gan Skansti.

Nemot vērā augstāk minēto lokālpārveidojuma pilnveidotajā redakcijā piedāvāts saglabāt agrāk plānoto novietojumu pie Sporta ielas, kur tas labi kombinējas ar esošo sabiedrisko transportu, plānoto tramvaja satiksmi, perspektīvo reģionālo autoostu un piekļuves iespējām pilsētas maģistrālajām ielām. Līdz ar to saglabājam zonu dzelzceļa pievadceļu izbūvei.

Turpmākās Rīcības

1. Precizēt rezervējamo teritoriju lielumu sliežu pievadceļiem un stacijai.
2. Iespēju robežās rezervējamo teritoriju apjomos iekļaut vieglo ielu dzelzceļa attīstības iespējas.

Risinājumu kvalitatīvie kritēriji

- a) Dzelzceļa pakalpojumu sasniedzamība un pieejamība.
- b) Dzelzceļa trases ietekme uz ielu tīklu.
- c) Dzelzceļa ietekme uz gājēju uz velobraucēju satiksmi.

2.2. Iekšējā struktūra

2.2.1. Gājēji un velosatiksmes

Esošās situācijas kopsavilkums, attīstības priekšnoteikumi

- Skanstes apkaimē esošajās ielās gājēju kustība organizēta pa ietvēm un krustojumos pa gājēju pārejām.
- Gar Skanstes ielu iet esošs divvirzienu veloceļš (Centrs – Mežaparks – Vecmīlgrāvis). Tas atdalīts no gājēju satiksmes. Citās Skanstes apkaimes ielās velosatiksmes netiek organizētas un velobraucēji pārvietojas gan pa ietvēm, gan ielu brauktuvēm, gan iekšējām teritorijām.

Mērķi

- Radīt ērtu un ilgtspējīgu **apkaimes iekšējo velo un gājēju struktūru** un sasaisti ar apkārtējām teritorijām.
- Radīt gājējiem un velosatiksmēm pievilcīgu un ērtu ielu vidi sasaistē ar kopējo publiskās telpas struktūru.
- Iedzīvotāju skaits, kas ikdienā regulāri izmanto velo – 30%.

Galvenie uzdevumi

- Izstrādāt prasības nepieciešamo gājēju un velosatiksmes infrastruktūras elementu izvietojumu ielu šķērsprofilos un piegulošā publiskās ārtelpas teritorijā.
- Nodrošināt sarkano līniju koridoru pietiekamību.

Galvenie risinājumi

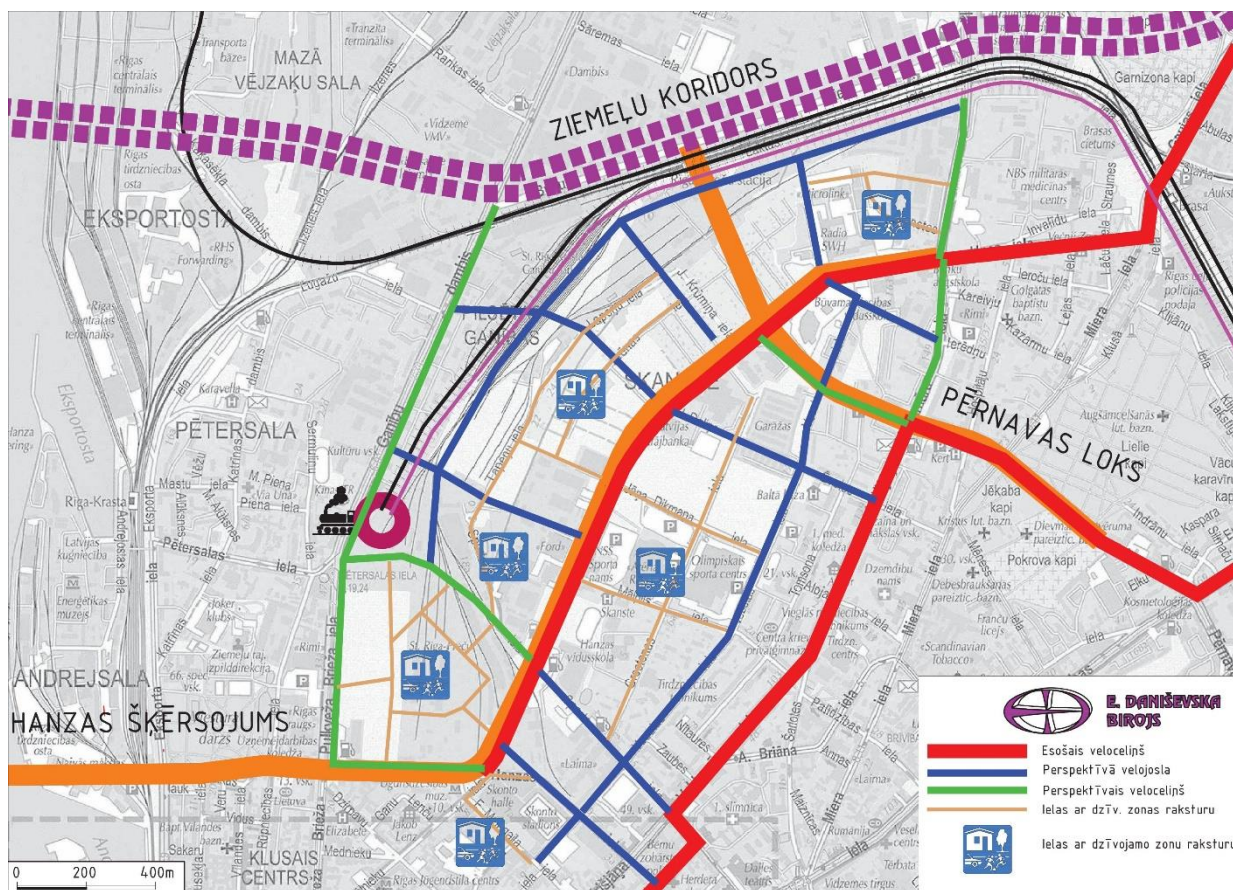
Lokālpārveidojums paredz kvalitatīvu gājēju un velosipēdistu pārvietošanās nodrošinājumu, realizējot to trijos līmeņos:

- Visās ielās nodrošināt pietiekama apjoma ietves, gājēju pārejas, sabiedriskā transporta pieturvietu platformas, veloceļus un velojoslas.
- Apkaimes centrālajā daļā gar Skanstes ielu, kā arī Skanstes apkaimes iekšējā lokā ir paredzētas lineāri zaļie stādījumu koridori, kuru pamatfunkcija ir patīkamas publiskās ārtelpas veidošana gar ielām. Šajos koridosos iespējams izvietot gan ietves, gan veloceļus.
- Apbūves teritorijas veidojamas kā publiski pieejamas un caurstaigājamas, veidojot saistītu publisko ārtelpu apkaimē kopumā.

Velosatiksmi ielu sarkanajās līnijās plānots organizēt atbilstoši ielas kategorijas un prognozējamās satiksmes intensitātes prasībām un iespējām:

- C un D kategoriju ielās - no brauktuves nodalīti veloceļi;
- E kategorijas ielās ar izteiktu savienojosu raksturu (iekšējais loks, saiknes ar apkārtējām apkaimēm) – velojoslas uz ielas braucamās daļas.
- E kategorijas ielās ar izteiktu dzīvojamo zonu raksturu (uzturēšanās funkciju) nav īpaši jānodala velosatiksmes.

Velostāvvietu stratēģija – pie publiskiem objektiem; dzīvojamo ēku projektos – ietvert velostāvvietas; Velo infrastruktūras pietiekamība – stāvvietas, nomas punkti, atpūtas vietas u.c.



3. attēls. Velosatiksmes plūsmu shēma.

Turpmākās rīcības

Gājēju un veloinfrastruktūras elementu precizēšana ielu šķēršņos profilos būvprojektu sastāvā.

Risinājumu kvalitatīvie kritēriji

- b) Pilsēta tīklā integrēta veloceļu struktūra.
- c) Pietiekams ietvju un veloceļu (-joslu) tīkls – pietiekami platumi, savstarpēji savienojumi, sasaiste ar apkārtējiem objektiem (skolas, dzīvojamās zonas, publiska rakstura ēkas, parki, piegulošo apkaimju attiecīgā infrastruktūra).
- d) Velosipēdi – veloinfrastruktūra kā būvniecības prioritāte
- e) dažāda veida veloinfrastruktūras atbilstība 3 ielu kategorijām (celiņš, josla, kopējā telpa).
- f) Apbūves teritoriju publiskums - caurbraucamība un caurejamība.
- g) Gājēju infrastruktūras pietiekamība – atpūtas vietas, nojumes (pajumtes), gājēju pārejas u.tml.

2.2.2. Sabiedriskais transports

Esošās situācijas kopsavilkums, attīstības priekšnoteikumi

- Skanstes apkaimē ir laba nodrošinātība ar sabiedrisko transportu tās rietumu, dienvidu un austrumu malās.

- Viens autobusu maršruts iet caur apkaimi pa Skanstes ielu. Pieturvietu izvietojums Skanstes ielā nenodrošina ērtu piekļuvi sabiedriskajam transportam Skanstes apkaimes centrālajā daļā.
- Publisko pasākumu laikā Arēnā „Rīga” un „Olimpiskajā sporta centrā” pieprasījums pēc sabiedriskā transporta ir ievērojami lielāks, nekā to spēj nodrošināt esošais sabiedriskā transporta tīkls.

Mērķi

- Nodrošināt apkaimes reģionālas nozīmes objektu (Arēna „Rīga”, Olimpiskais SC, Laikmetīgās mākslas muzejs, konferenču centrs) ērtu sasaisti ar starptautiskiem sabiedriskā transporta centriem (lidosta, centrālā stacija, pasažieru osta, starptautiskā autoosta).
- Integrēt apkaimi kopējā pilsētas sabiedriskā transporta struktūrā.
- Nodrošināt piekļuvi sabiedriskajam transportam visām apkaimes teritorijām.

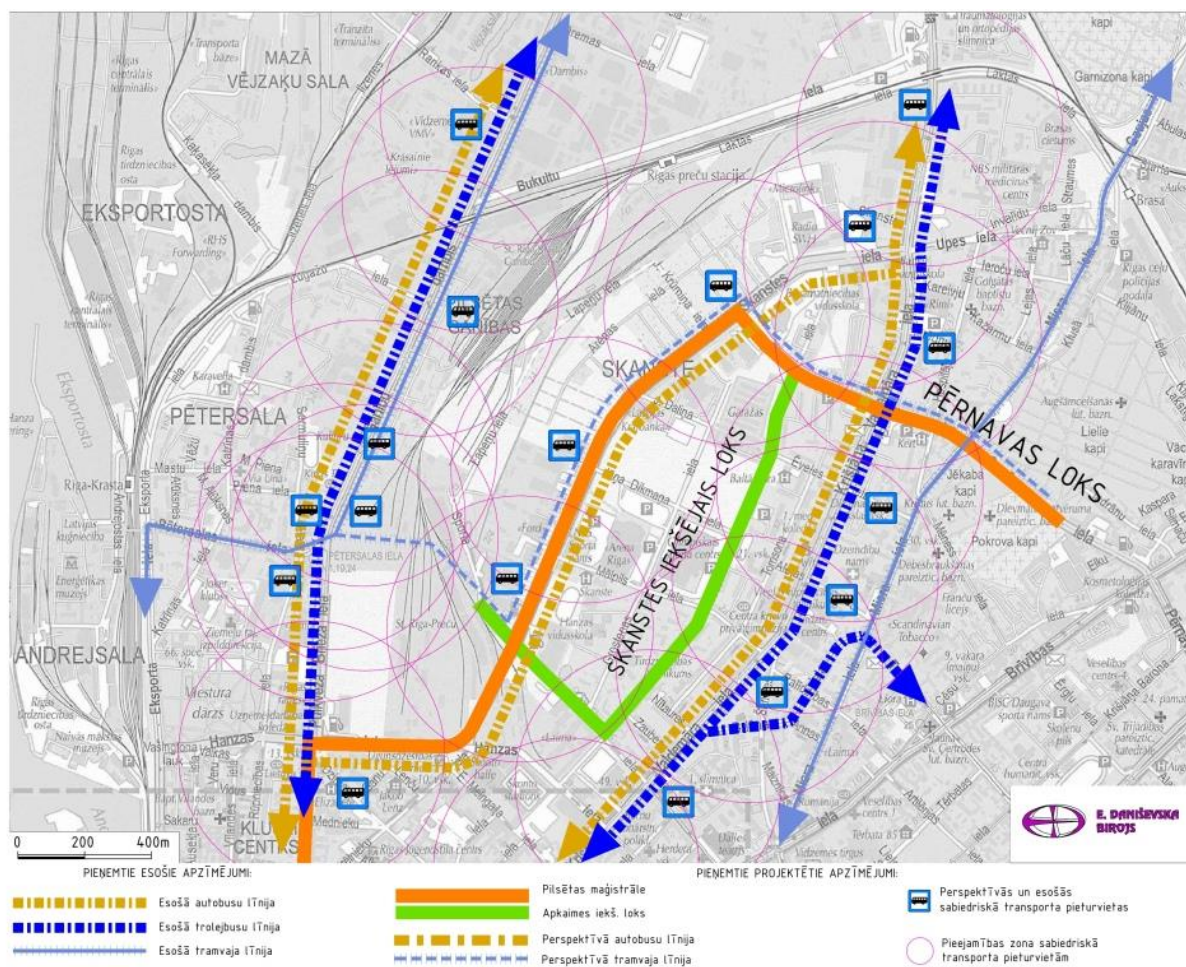
Galvenie uzdevumi

- Radīt priekšnoteikumus reģionālas autoostas attīstībai.
- Plānota pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu un pieturvietu izvietojumu atbilstoši apkaimes vajadzībām.

Galvenie risinājumi

Starptautiskā līmenī reģionālas nozīmes centru (Arēna „Rīga”, Olimpiskais SC, Laikmetīgās mākslas muzejs, konferenču centrs) apkalpes un attīstības priekšnosacījumu nodrošināšanai plānots rezervēt teritorijas un saistošajos noteikumos noteikt tajās dzelzceļa staciju un reģionālas autoostas funkcijas izvietošanu.

Sabiedriskā transporta attīstība Skanstes apkaimē saistāma ar pilsētas sabiedriskā transporta attīstības plāniem un prognozējamu apbūves apjoma pieaugumu. Izstrādātas 3 attīstības kārtas – minimālā, pakāpeniskā un maksimālā, piesaistot tās nosacītiem gadskaitļiem – 2020., 2025. un 2030.gadiem.



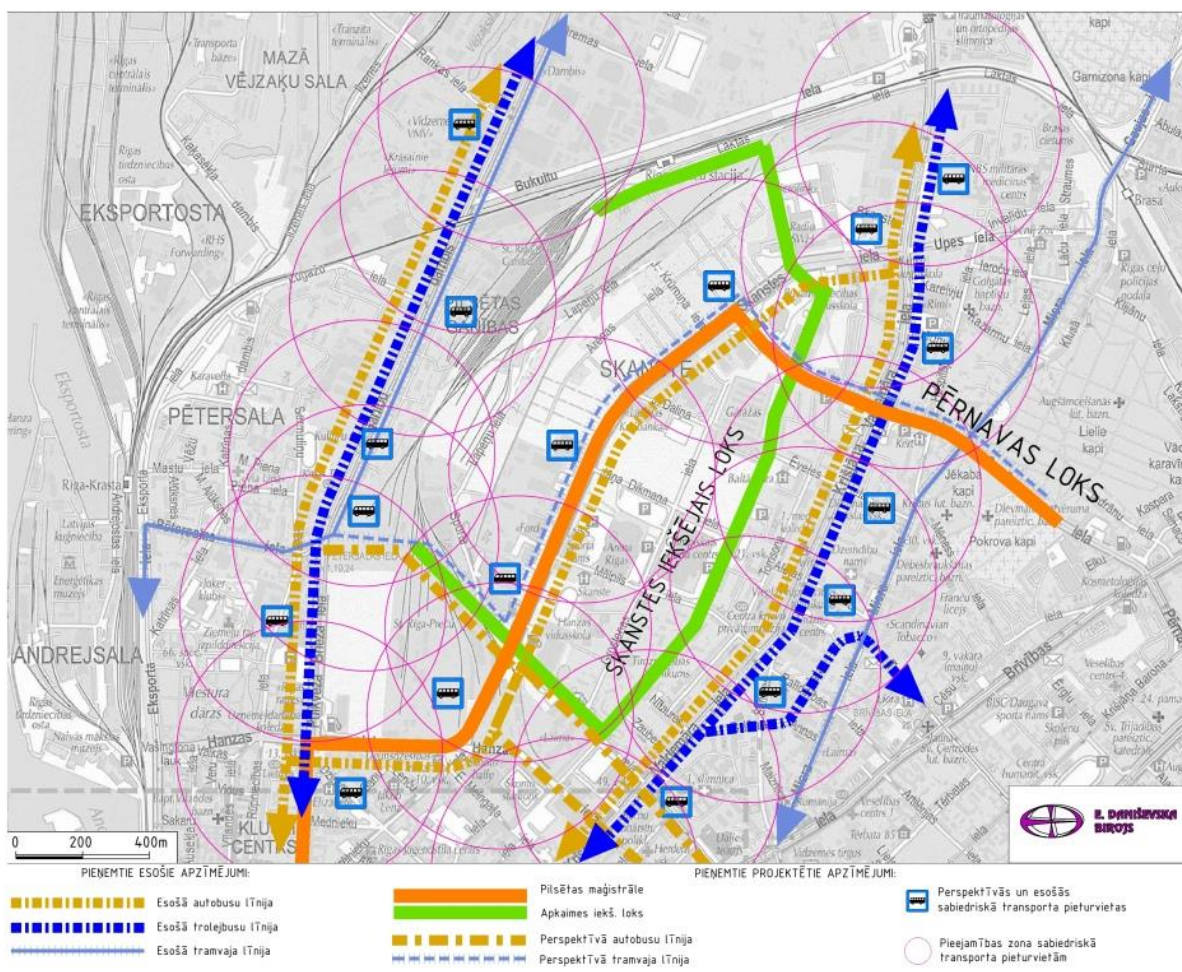
4. attēls. Sabiedriskā transporta shēma. Minimāla attīstība.

• Tramvajs

Tramvaja līnija, kura savienotu Eksporta ielu un Krišjāņa Barona ielu plānota Skanstes apkaimes minimālās attīstības programmas laikā (2020. gads). Tramvaja līnijas trase paredzēta pa Sporta ielu, Skanstes ielu, Zirņu ielu. Pieturvietas jāizvieto, vadoties pēc pieejamības, un orientējoties uz gājēju pāreju iespējamu izvietojumu, tādējādi nodrošinot Skanstes ielas iedzīvotājiem ērtu piekļuvi sabiedriskajam transportam. Turpmāk jāizvērtē arī tramvaja līnijas iespējamība un nepieciešamība trasē Skanstes iela – Upes iela – Miera iela (skat. 8. att.).

• Autobusu maršruti

Pašlaik realizēts 24. maršruts pa Skanstes ielu. Pirmās kārtas ietvaros sadarbībā ar jauno tramvaja līniju tas ir pietiekami. Otrajā kārtā nepieciešams papildināt maršrutu tīklu ar pilsētas centru šķērsvirzienā apkalpojošu autobusu maršrutu pa Hanzas-Stabu un Bruņinieku-Sporta ielā. Tam nepieciešams pārbūvēt Hanzas un Skanstes ielu krustojumu (skat.8. att.).



5. attēls. Sabiedriskā transporta shēma. Pakāpeniskā attīstība.

Trolejbusu maršruti

Teritorijā netiek plānoti jauni trolejbusu maršruti. Saglabājas esošie Pulkveža Brieža un Krišjāņa Valdemāra-Duntes ielās. Jau pirmajā kārtā vēlams pagarināt Pulkveža Brieža ielas trolejbusu maršrutu Sarkandaugavas virzienā – tas ļautu veiksmīgā plānot Sporta – Pētersalas – Pulkveža Brieža – Ganību dambja krustojumu.

Maršruta taksometru maršruti

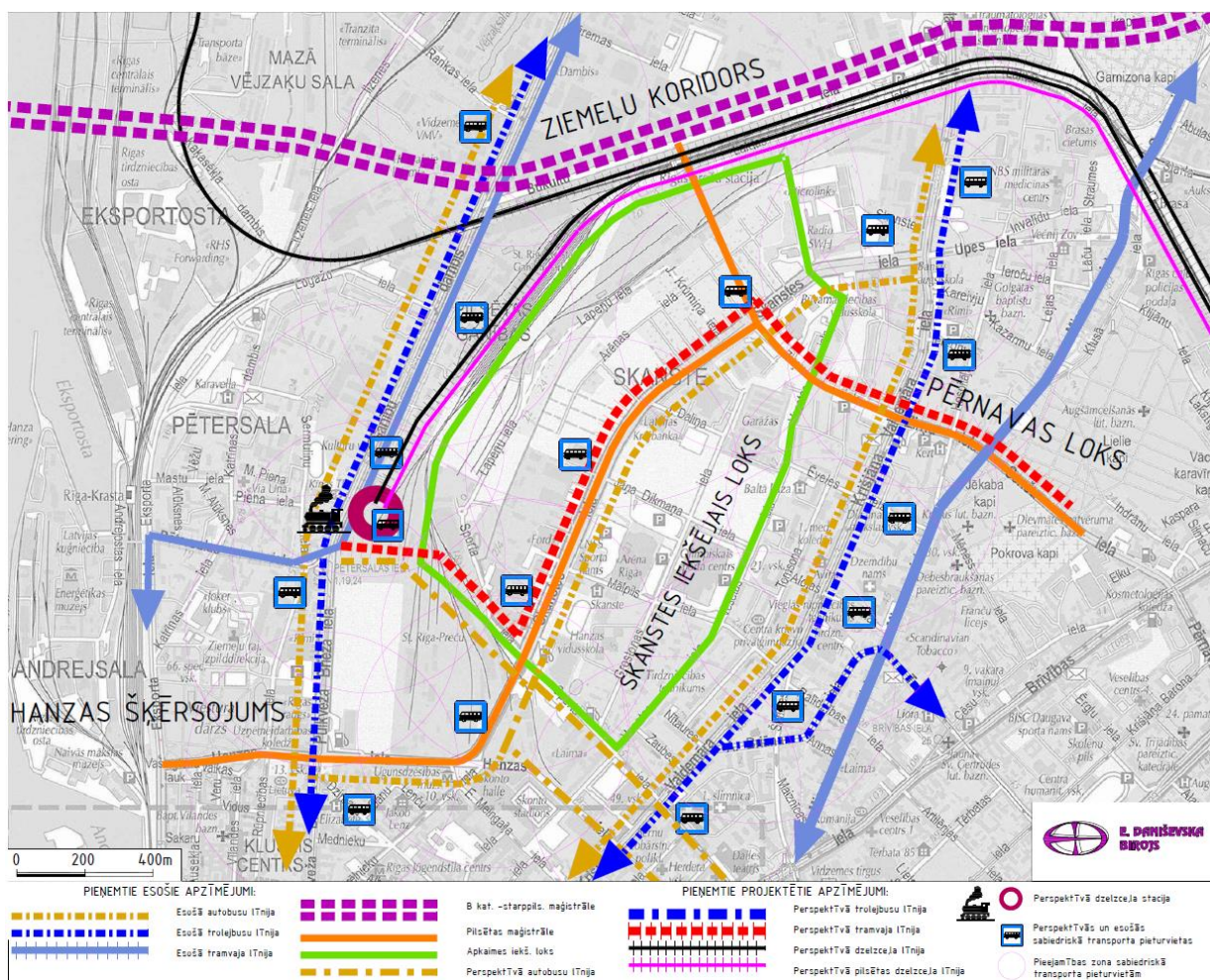
Maršrutu taksometri kā elastīgāka sabiedriskā transporta veida uzdevums ir organizēt apkaimes sasaisti ar pilsētas daļām tajos virzienos, kuros nenodrošina lielgabarīta sabiedriskais transports – pilsētas austrumu daļa, Pārdaugava, kā arī piekļuvi apkaimes intensīvāk attīstītajiem objektiem, piemēram, satiksme pa apkaimes iekšējo loku. Lokālplānojuma ietvaros netiks veikta detalizēta mikroautobusu maršrutu izstrāde.

Turpmākās rīcības

1. Precizēt sabiedriskā transporta pieturvietu izvietojumu ar mērķi nodrošināt pietiekamus sarkano līniju koridorus.
2. Noteikt reģionālās autoostas izdevīgāko novietojumu.

Risinājumu kvalitatīvie kritēriji

- Pieturvietu pietiekamības – no objektu pieejamības viedokļa piecu minūšu gājiena attālumā.
- Maršrutu tīkla **sasaiste** ar pārējo pilsētu, ārpuslīnijas sabiedrisko transportu.
- Starptautiskā transporta **sasniedzamība** – osta, lidosta, centrālā dzelzceļa stacija.
- Lokālā apkaimes transporta klātbūtne; elektro- atspoles autobuss.
- Satiksmes struktūra, kas palielina transporta veidu daudzveidību; **rada izvēles iespējas**: prioritāri - tramvajs; citi sabiedriskā transporta veidi, veloceļu savlaicīga būvniecība.
- „Ārējais” sabiedriskais transports; sasaiste ar Rīgu.



6. attēls. Sabiedriskā transporta shēma. Maksimālā attīstība.

2.2.3. Autonovietņu politika

Esošās situācijas kopsavilkums, attīstības priekšnoteikumi

- Apkaime atrodas RVC AZ teritorijā, kurā darbojas autostāvvietu nodrošinājuma ierobežojums jaunbūvējamiem objektiem – 30 – 100% no normatīvi nepieciešamā daudzuma.

- Arēna „Rīga” nodrošina apm. 50% no pieprasījuma pilna piepildījuma pasākumos, kas ir par iemeslu liela skaita automašīnu izvietojumam apkārtējās ielās un publiski pieejamās ēku teritorijās.
- Ielu sarkanās līnijās apkaimes robežās „Rīgas autostāvvietu” kontrolētas stāvvietas ir tikai divos ielu posmos – Hanzas ielā un E. Melngaiļa ielā.
- Relatīvi daudz vietās ielu sarkanās līnijās ir ierīkotas autostāvvietas lietotājiem ar īpašām atļaujām, kas vērtējams kā neracionāls publiskās ārtelpas izmantošanas veids.
- Apkaimē un tai piegulošajās teritorijās ir izvietots arī vairākas publiskas maksas stāvvietas (pie Vesetas ielas, Pulkveža Brieža ielas, Melngaiļa ielas), kā arī tuvējo iedzīvotāju garāžas pie Ēveles ielas.

Mērķi

- Veidot stāvvietu politiku apkaimē tādu, kas nodrošina minimālo funkcionālo nepieciešamību, bet vienlaicīgi ierobežo privātā transporta klātbūtni.

Galvenie uzdevumi

- Noteikt nepieciešamo telpu ielu sarkanajās līnijās automašīnu īslaicīgas novietošanas funkcijai.
- Noteikt saistošas prasības teritoriju attīstītājiem autostāvvietu nodrošinājumam.
- Izstrādāt vadlīnijas publisku autostāvvietu (stāvparku, abonementu stāvvietu, kā arī īslaicīgu maksas stāvvietu) izvietojumam apkaimē.

Galvenie risinājumi

• Autostāvvietas ielu sarkanajās līnijās

Stāvvietas ielu sarkanajās līnijās plānots organizēt atbilstoši ielas kategorijas prasībām un iespējām:

- C kategorijas ielās - nav;
- D kategorijas ielās – atsevišķos gadījumos, galvenokārt, kur to nosaka īslaicīgas piekļuves pieprasījums- tirdzniecības objekti, dzelzceļa stacija u.c.
- E kategorijas ielās - visur, kur iespējams atvēlēt autostāvvietas ierīkošanai nepieciešamā platuma joslu. Šī josla jāizmanto gan autostāvvietu vajadzībām, gan zaļo stādījumu izvietojumam, gan velostāvvietām, gājēju atpūtas grupām u.c. funkcijām atbilstoši konkrētās ielas raksturam un piegulošai apbūvei.

Autostāvvietas ielu sarkanajās līnijās organizējamās kā īslaicīgas autostāvvietas to nodrošinot ar attiecīgajām ceļazīmēm un, pieprasījumam pārsniedzot piedāvājumu, veidojot pilsētas pārziņā esošas maksas autostāvvietas.

• Autostāvvietas apbūves teritorijās

Lokālplānojuma teritorija atrodas RVC AZ teritorijā, kur limitēts pieļaujamais autostāvvietu nodrošinājums 30 – 100 % apjomā no normatīvi noteiktā.

Darba grupā tika uzsvērtā nepieciešamība akcentēt sabiedriskā transporta prioritāti mobilitātes nodrošināšanā. Tas saucas arī ar kompaktas pilsētas attīstīšanas principiem. Jaunas tramvaja līnijas, papildus autobusu un mikroautobusu maršrutu, kā arī pasažieru dzelzceļa klātbūtne Skanstes apkaimē dotu iespēju pastiprināt ierobežojošās prasības autostāvvietu nodrošinājumam. Arī stāvparku klātbūtne dod iespējas samazināt pieļaujamo

autostāvvietu nodrošinājumu apkaimes objektos. Visi minētie pasākumi ir atkarīgi no pašvaldības iniciatīvas un finansējuma. Voluntāra autostāvvietu skaita ierobežošana neattīstot sabiedrisko transportu un stāvparkus var novest pie nepievilcīgas ar viegliem transportlīdzekļiem pārsātinātas vides veidošanās un kopējās apkaimes attīstības bremsēšanas.

Stāvvietu koncentrācija apbūves kvartālu malās ļautu samazināt autotransporta pārvietošanos teritorijās, kā arī uzlabotu iespēju veidot plašākas publiskās ārtelpas iekškvartālos.

Piedāvājam:

- saglabāt esošo RVC AZ autostāvvietu nodrošinājumu 30 – 100 % apmērā;
- uzdot attīstītājiem kooperēties ielu kvartālu robežās veidojot koncentrētas vairāklīmeņu autostāvvietas ielu tuvumā;
- attīstot stāvparkus tajos noteikta daļa no stāvvietu apjoma jāparedz kā abonentu stāvvietas pastāvīgiem lietotājiem.

Sniegti priekšlikumi stāvvietu izvietojuma vietām un ietilpībai, paredzot 3 tipu autonomvietnes:

- daudzstāvu autonomvietnes (stacijas, biroju, darījumu un izklaides centru ēku teritorijās) – teritorijas ārējo savienojumu tuvumā, integrētas citas funkcijas apjomā vai brīvstāvošas, pirmajos 1-2 stāvos pie publiskās ārtelpas izvietojot publiskas funkcijas;
- atklātās autonomvietnes zemes līmenī – īstermiņa lietošanai pie darījumu ēkām, noēnotās vietās, zemesgabalu sānpagalmos un aizmugures pagalmos, nosakot ierobežojumus atklāto autonomvietņu proporcijai no kopējā daudzuma;
- daļēji iedziļinātas pazemē 1 vai 2 līmeņos – iekškvartālos un privātās jaunveidojamās ielu un dzelzceļa apstādījumu joslās – ar apzaļumotu pārsegumu kā izmantojamu ārtelpu.

• Stāvparki

Atbilstoši Rīgas ilgtermiņīgas attīstības stratēģijai 2030 tiks attīstīti divu veidu stāvparki: galvenie ilgtermiņa stāvparki (1500-5000 vietas) sabiedriskā transporta galapunktos un vidēja termiņa stāvparki (500-1500 vietas), kas „*galvenokārt paredzēti neregulāriem gan ārējiem, gan iekšējiem pilsētas transporta infrastruktūras lietotājiem un izvietoti pilsētas loka tuvumā ar ērtu sabiedriskā transporta savienojumu*”.

Agrākos plānos ir izskatītas divas potenciālās stāvparku izvietojuma vietas. Viena pie Skanstes stacijas, otra Zirņu – Skanstes ielu krustojuma tuvumā. Pašlaik apspriešanas stadijā esošajā Rīgas attīstības stratēģijā abas šīs vietas vairs nav uzrādītas. Darba grupas sanāksmē RDPAD pārstāvis pieļāva iespēju izvietot stāvparkus pilsētas loka iekšpusē, proti, tieši Skanstes apkaimes teritorijā.

Piedāvājam stāvparkus veidot vairākās apkaimes vietās ar sekojošiem nosacījumiem:

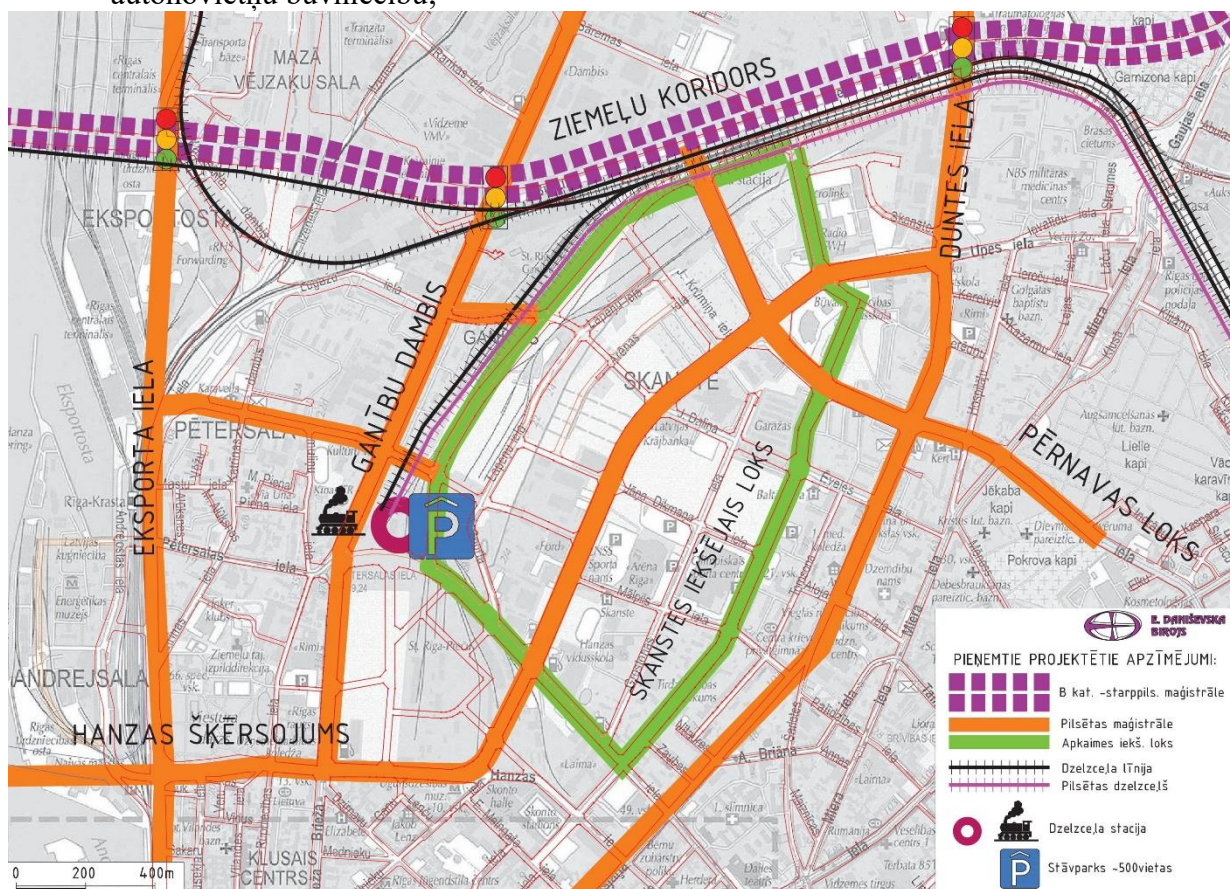
- ietilpība līdz 500 vietām;
- novietojums tiešā tuvumā Skanstes ielai, savienojumiem ar pilsētas maģistrālēm un dzelzceļa stacijai;
- pieļaujama funkciju daudzveidība – īslaicīga stāvvietā, dienas abonenti un diennakts abonenti nosakot minimālo īslaicīgo stāvvietu skaitu (piemēram, 50%).

Turpmākās rīcības

1. Precizēt autostāvvietu izvietojumu ar mērķi nodrošināt pietiekamus sarkano līniju koridorus.
2. Precizēt prasības autonovietņu nodrošinājumam apbūves teritorijā.
3. Precizēt iespējamo stāvparku izvietojumu, ietilpību un funkciju sadalījumu.

Risinājumu kvalitatīvie kritēriji

- a) Vairāki publiskie un dzīvojamie objekti, kuri izmanto **kopīgas stāvvietas**;
- b) **Nodrošinājuma diferencēšana pa funkcijām**: dzīvokļu nodrošinājums – 100%; publiskie objektiem – ierobežojumi; atbilstība RVC AZ saistošiem noteikumiem – nodrošinājums 30-100%;
- c) ierobežota platība, ko var aizņemt autonovietnes, veicinot pazemes vai daudzstāvu autonovietņu būvniecību;



7. attēls. Stāvparka izvietojuma shēma.

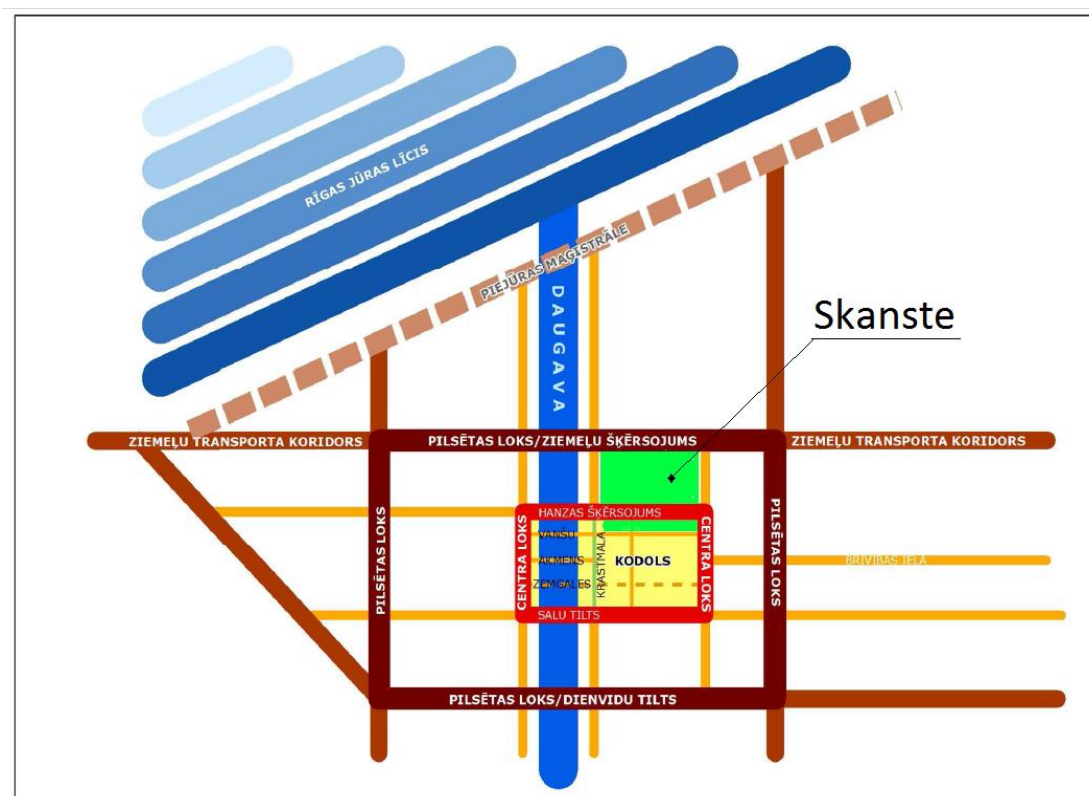
2.2.4. Ielu tīkls

Esošās situācijas kopsavilkums, attīstības priekšnoteikumi

- Rīgas ielu tīkla attīstības koncepciju raksturo ielu shēma, kura sastāv no diviem transporta lokiem:
 - a) pilsētas loks (Ziemeļu transporta koridors, Austrumu maģistrāle, Dienvidu maģistrāle, Rietumu maģistrāle)
 - b) pilsētas centra loks (Pērnavas iela, Salu tilts, Daugavgrīvas iela, Hanzas šķērsojums, Skanstes iela)
- Centra loka būtiskākais trūkums – nav izbūvēts Hanzas šķērsojums un lielā daļā tā

caurlaides spēja nenodrošina satiksmes pieprasījumu.

- Skanstes apkaimē tieši pieguļ plānotajam Ziemeļu koridoram un ostas dzelzceļa pievadceļam (skat. 11 att.).
- Skanstes iela kā centra loka sastāvdaļa šķērso plānojamo Skanstes apkaimi pārdalot to divās daļās. No vienas puses šāda situācija palielina transporta klātbūtni apkaimes teritorijā, bet no otras – nodrošina ērtu piekļuvi apkaimē izveidotajiem objektiem.
- No Skanstes ielas uz pilsētas centra pusi ielu tīkls praktiski pilnībā ir izveidots.
- Otrā Skanstes ielas pusē apbūve ir attīstījusies praktiski tikai gar pašu Skanstes ielu un plašāks ielu tīkls pašlaik nav izbūvēts. Daži objekti izvietojusies arī gar Lapeņu ielu, kas ir strupceļa iela.
- Apkaimē nav ielu savienojuma ar Bukultu ielu, Ganību dambi un Pulkveža Brieža ielu tur esošās dzelzceļa infrastruktūras dēļ.
- Kādreizējās preču stacijas teritorijā gar Pulkveža Brieža ielu pašlaik tiek attīstīta komerciāla rakstura apbūve ar lokālu iekšējo ielu tīklu. Tās izbūves trešajā kārtā plānots izbūvēt Sporta ielas posmu no Skanstes ielas līdz Pulkveža Brieža ielai.



8. attēls. Rīgas ielu tīkla attīstības koncepcija.

Mērķi

- Integrēt apkaimi kopējā pilsētas satiksmes struktūrā radot impulsu pilsētas **kopējā satiksmes infrastruktūras attīstībai** (gan integrējamies, gan radam ko jaunu).
- Radīt ērtu un ilgtspējīgu apkaimes **iekšējo satiksmes struktūru un sasaisti ar apkārtējām teritorijām**

Galvenie uzdevumi

- Attīstīt ielu tīklu atbilstoši apkaimes attīstības koncepcijai.

- Radīt ielu koridorus apkaimes sasaistei ar pilsētas maģistrālajām ielām un līdzās esošo apkaimju ielu tīklu.
- Izstrādāt ielu kategoriju shēmu.

Galvenie risinājumi

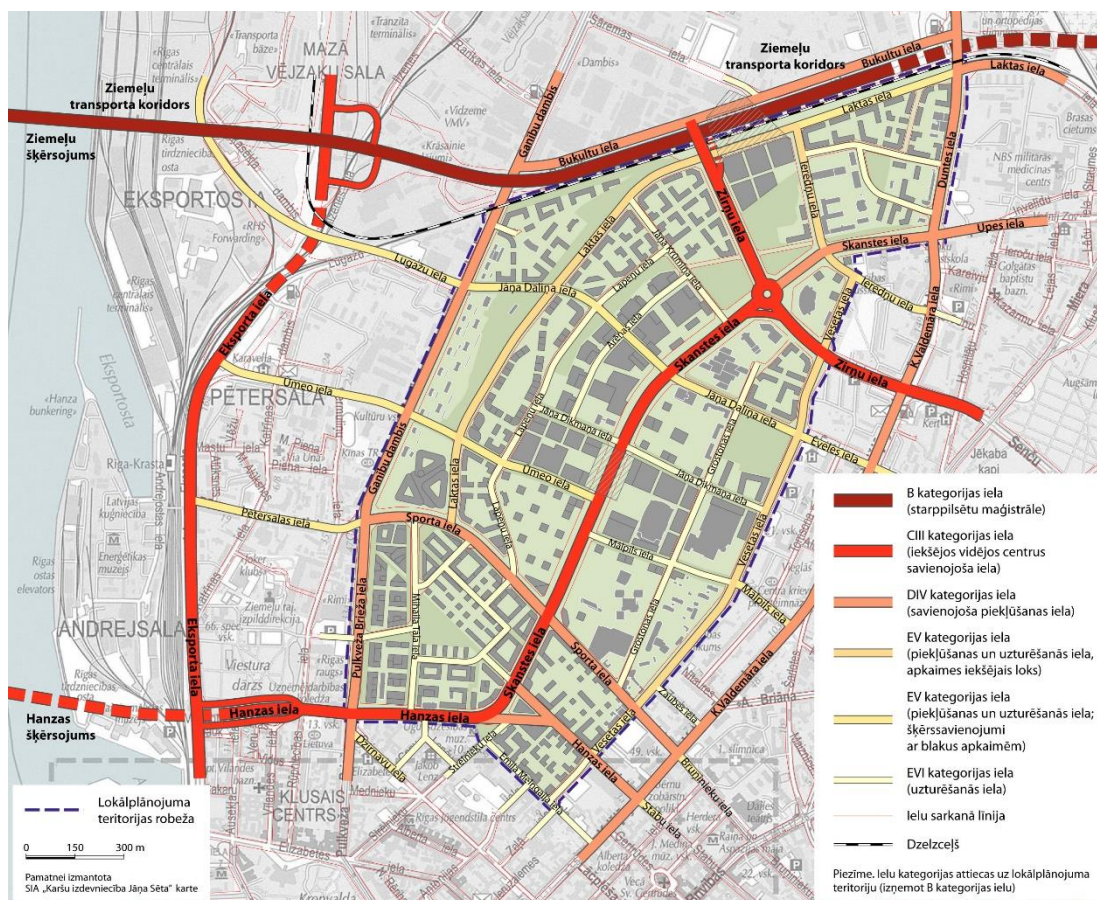
Transporta struktūras pamatu veido esošās C un D kategorijas ielas (Skanstes iela, Zirņu iela), apkaimes iekšējais transporta loks un vietējās ielas.

Iekšējais transporta loks - aplveida savienojums, kas sasaistīs visus apkaimes savstarpēji atšķirīgos rajonus, un to veido Vesetas iela, Sporta iela, Laktas ielas turpinājums un Ierēdņu ielas turpinājums. Lokālplānojuma tālākā risinājumā šiem ielu posmiem tiks noteikta atbilstoša ielu kategoriju grupa un kategorija;

Ielu tīkla attīstība Skanstes apkaimē saistāma ar pilsētas maģistrālo ielu attīstības plāniem un prognozējamo apbūves apjoma pieaugumu. Izstrādātas 2 attīstības kārtas – minimālā un maksimālā.

Pirmā attīstības kārta saistāma ar reāliem dažādās attīstības stadijās esošiem apbūves projektiem („New Hanza City” kvartāls, Sporta iela 18). Plānots izbūvēt Mihaila Tāla ielu, Lapeņu ielu un J. Dikmaņa ielu.

Beidzamā kārta saistāma ar pabeigtu ielu tīklu, kad ir realizējušās visas ieceres saistībā ar apkaimes ārējiem savienojumiem (uz Eksporta ielu, uz Ganību dambi, uz Krišjāņa Valdemāra ielu un uz Dunties ielu), pilnu iekšējo loku (Laktas iela līdz Sporta ielai), un pilnu vietējo ielu tīklu (J. Daliņa iela, Arēnas iela, NHC teritorijas ielas u.c.).



9. attēls. Ielu tīkla shēma. Maksimālā attīstība.

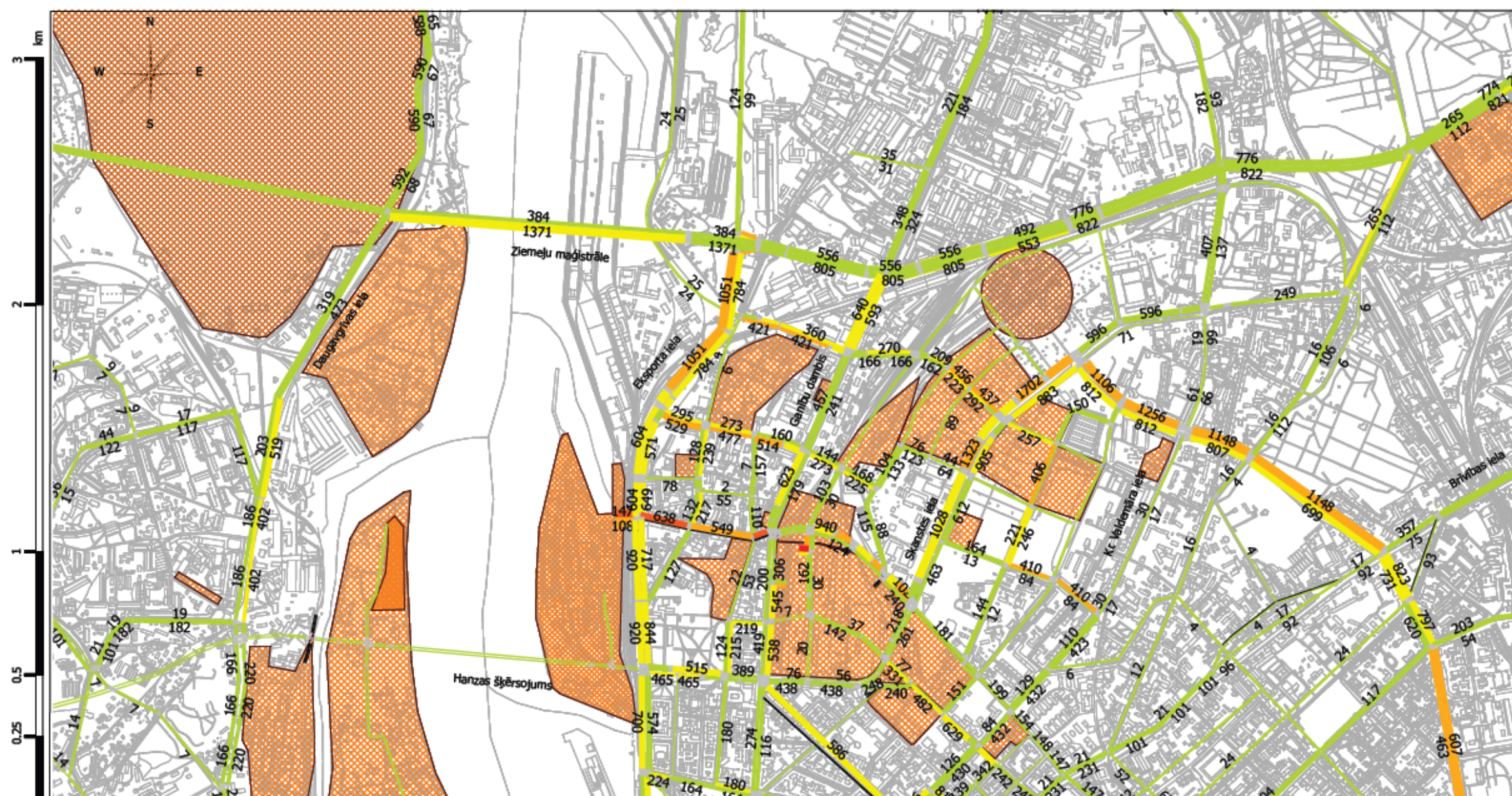
Turpmākās rīcības

1. Ielu tīkla sadalījuma kārtās precizēšana sadarbībā ar attīstītājiem.
2. Lokālpārplānojuma tālākā risinājumā E kategorijas ielām tiks izstrādāts sadalījums kategorijās (EV, EVI). Izstrādājot šķērsprofilus, tiks ņemta vērā to perspektīvā nozīme savienojumos ar citām apkaimēm un lietusūdeņu ilgtspējīgas apsaimniekošanas risinājumiem nepieciešamās teritorijas.
3. Ielu šķērsprofilu precizēšana un sarkano līniju koridoru noteikšana ievērtējot tajās plānotās funkcijas .
4. Pieslēguma Ziemeļu koridoram potenciāli nepieciešamās teritorijas precizēšana.
5. Sarkano līniju plāna precizēšana.

Risinājumu kvalitatīvie kritēriji

- a) Skanstes integrācija kopējā pilsētas sistēmā - ielu sistēmas sasaiste ar pilsētas mazo transporta loku. Pieslēgumu nodrošinājums pilsētas maģistrālo ielu tīklam – centra lokam, pilsētas lokam (tā fragmentiem), galvenajiem ārpuspilsētas radiālajiem virzieniem A1-A12
- b) Centra (mazā) loka sasaiste ar pilsētas (lielo) loku - tiek īstenots caur Zirņu ielas pieslēgumu; pilsētas maģistrāļu l funkcionēšanas nodrošināšana
- c) Ielu tīkls, kas lokāli uzlabo **apkārtējo pilsētas daļu sasaisti** (caurbraucamība) – caurbraucamas ielas šķērsvirzienos. Pieslēgumu nodrošinājums ar apkārtējo apkaimju ielu tīklu – Valdemāra iela, Ganību dambis u.c.
- d) Apkaimes **daļu sasaiste** – iekšējais kustības loks.1.3. Apkaimes ielu tīkla pašpietiekamība – iespēja pārvietoties apkaimes (un nedaudz vairāk) ietvaros neizmantojot pilsētas nozīmes B, C un D kat.maģistrāles.
- e) **Pārticīga ielu tīkla attīstība** – kvartālu struktūra, kā Rīgas vēsturiskā centra ortogonālās sistēmas turpinājums.
- f) Ielu tīkls, kas nodrošina racionālu, humāna mēroga kvartālu veidošanu - **pietiekami blīvs** iekšējo ielu tīkls, ko papildina publiskās ārtelpas joslas un citas atbalstošas struktūras (Publiski pagalmi, apvienotās telpas teritorijas, u.c.), kas atbalsta staigājamību teritorijā.
- g) **Ielu koridoru telpas pietiekamība** satiksmes pamatfunkciju izpildei – vietas pietiekošam joslu skaitam brauktuvei ielas vidusposmos un pie krustojumiem, velojoslām (-ceļiem), ietvēm apstādījumiem, sab. transp.pieturvietām („kabatām”, platformām, nojumēm), autostāvvietu kabatām.

2. Pielikums. Ielu noslodze un transporta plūsmu intensitāte



Attēls

Ielu noslodze un transporta plūsmas intensitāte
Prognose, 2025.gads, rīta maksimumstunda (08:00-09:00)

Variants: Bez Hanzas šķērsojuma
Objektu ģenerētās transporta plūsmas intensitāte

Summa - vieglais, kravas un sabiedriskais transports, A/h
(reducētas vienības/st)

Failla nosaukums: AM2025N00801 Bez HS r1-1.ang
ID datu bāzē: 302
Makro eksperimenta numurs: 13165

Pieņemtie apzīmējumi

Ielu noslodze, %

0 - 20
20 - 40
40 - 60
60 - 80
80 - 100
> 100

Plūsmas intensitāte, A/h

0 - 100
100 - 500
500 - 1000
1000 - 2000
2000 - 3000
> 3000

1371 Plūsmas intensitāte, A/h

— — — — — Izpētes teritorijas robeža

PIELIKUMS D1

Informācija par projektu

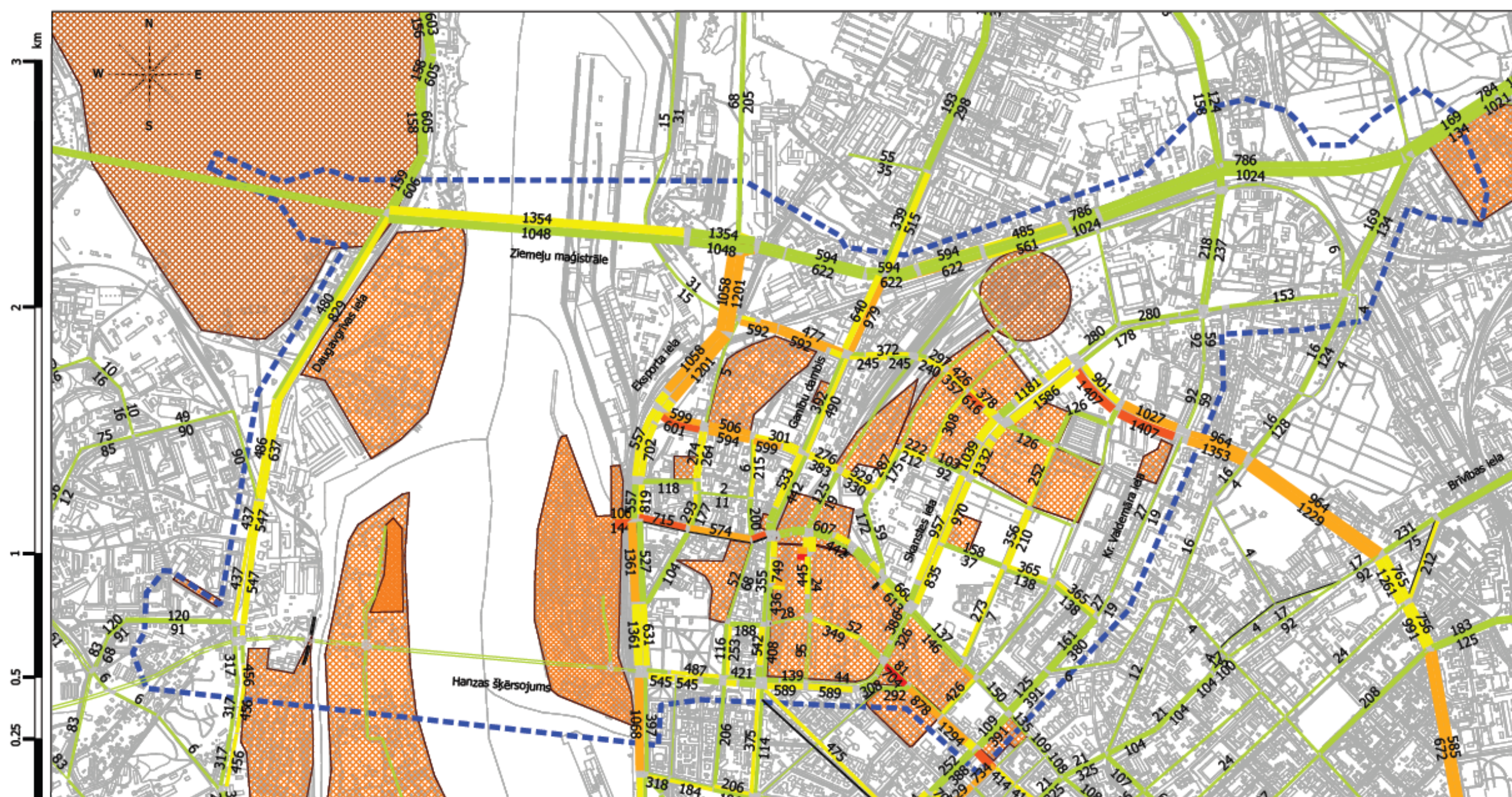
Projekta nosaukums: Transporta plūsmas un satiksmes infrastruktūras nodrošinājuma izpētes, analīzes un priekšlikuma projekts

Identifikācijas numurs: Nr. RD PAD 2008/124
TIA-RGHSK01

Pasūtītājs: Rīgas domes Attīstības departaments

Izpildītājs: E. Daniševska birojs
SIA "Solvers"

Kontakti: Tālrunis: +371 67321080, e-pasts: vl@solvers.lv
Mājas lapa: www.solvers.lv



Attēls

Ielu noslodze un transporta plūsmas intensitāte
Prognose, 2025.gads, vakara maksimumstunda (17:00-18:00)

Variants: Bez Hanzas šķērsojuma
Objektu ģenerētās transporta plūsmas intensitāte

Summa - vieglais, kravas un sabiedriskais transports, A/h
(reducētas vienības/st)

Failla nosaukums: PM2025N00B01 Bez HS r1-1.ang
ID datu bāzē: 320
Makro eksperimenta numurs: 13112

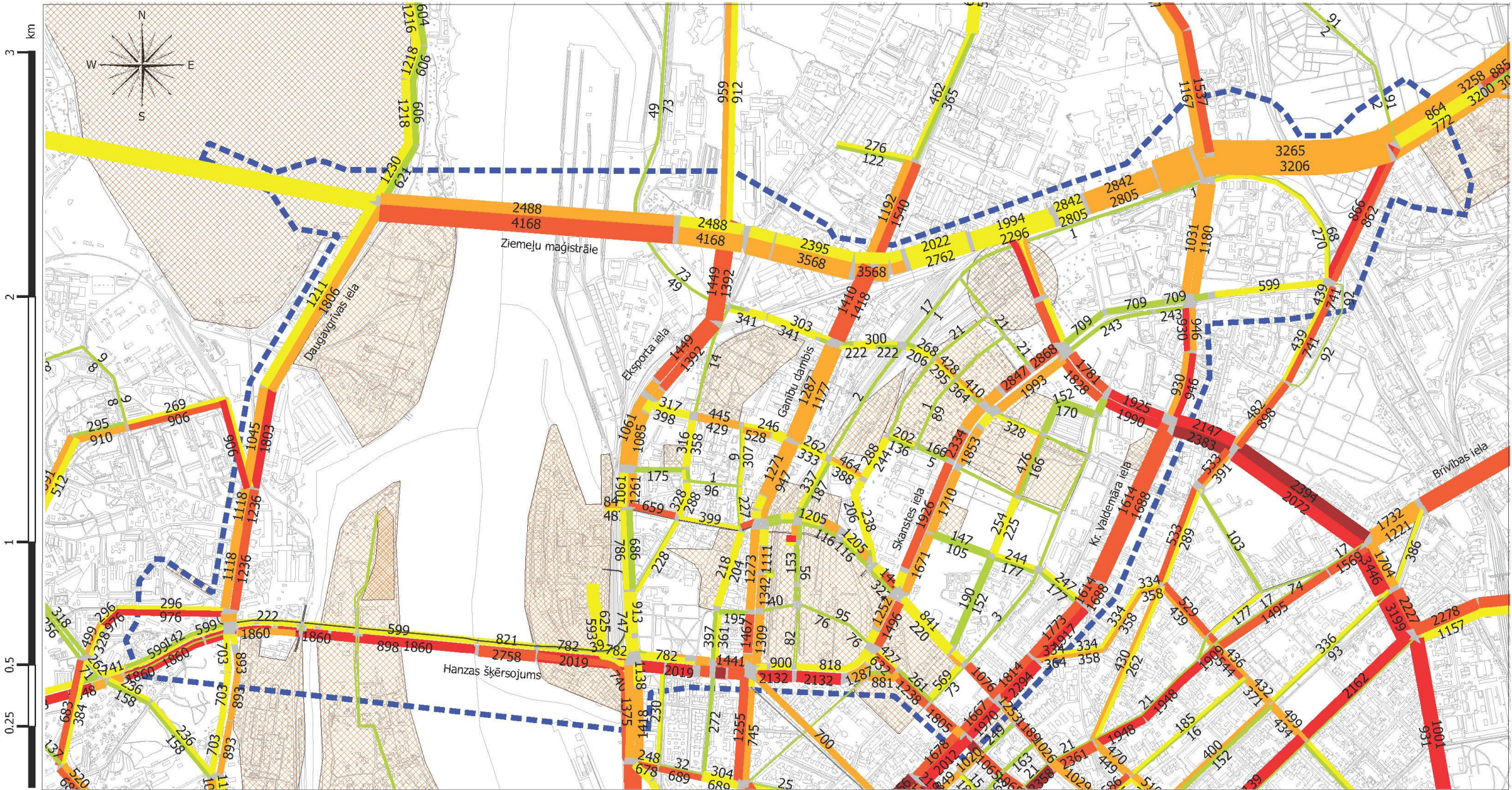
Pieņemtie apzīmējumi

Ielu noslodze, %	Plūsmas intensitāte, A/h
0 - 20	0 - 100
20 - 40	100 - 500
40 - 60	500 - 1000
60 - 80	1000 - 2000
80 - 100	2000 - 3000
> 100	> 3000
1048	Plūsmas intensitāte, A/h
	Plūsmas intensitāte, A/h
	Izpētes teritorijas robeža

PIELIKUMS D5

Informācija par projektu

Projekta nosaukums:	Transporta plūsmas un satiksmes infrastruktūras nodrošinājuma izpētes, analīzes un priekšlikuma projekts
Identifikācijas numurs:	Nr. RD PAD 2008/124 TIA-RGHSK01
Pas�tit�j�s:	Rīgas domes Attīstības departaments
Izpildit�j�s:	E. Daniševska birojs SIA "Solvers"
Kontakti:	Tālr.: +371 67321080, e-pasts: vl@solvers.lv Mājas lapa: www.solvers.lv



Attēls

Ielu noslodze un transporta plūsmas intensitāte
 Prognoze, 2025.gads, rīta maksimumstunda (08:00-09:00)

Variants: Ar Hanzas šķērsojumu. Īss tunelis
 Ar objektiem izpētes teritorijas robežā
 Pieslēgums Zirņu ielā

Summa - vieglais, kravas un sabiedriskais transports, A/h
 (reducētas vienības/st)

Faila nosaukums: AM2025N05B01 Ar HS Ar Zirņu r1-1.ang
 ID datu bāzē: 202
 Makro eksperimenta numurs: 12993

Pieņemtie apzīmējumi

Ielu noslodze, %

- 0 - 20
- 20 - 40
- 40 - 60
- 60 - 80
- 80 - 100
- > 100

Plūsmas intensitāte, A/h

- 0 - 100
- 100 - 500
- 500 - 1000
- 1000 - 2000
- 2000 - 3000
- > 3000

4168 Plūsmas intensitāte, A/h

— — — — — Izpētes teritorijas robeža

PIELIKUMS G1

Informācija par projektu

Projekta nosaukums: Transporta plūsmas un satiksmes infrastruktūras nodrošinājuma izpētes, analīzes un priekšlikuma projekts

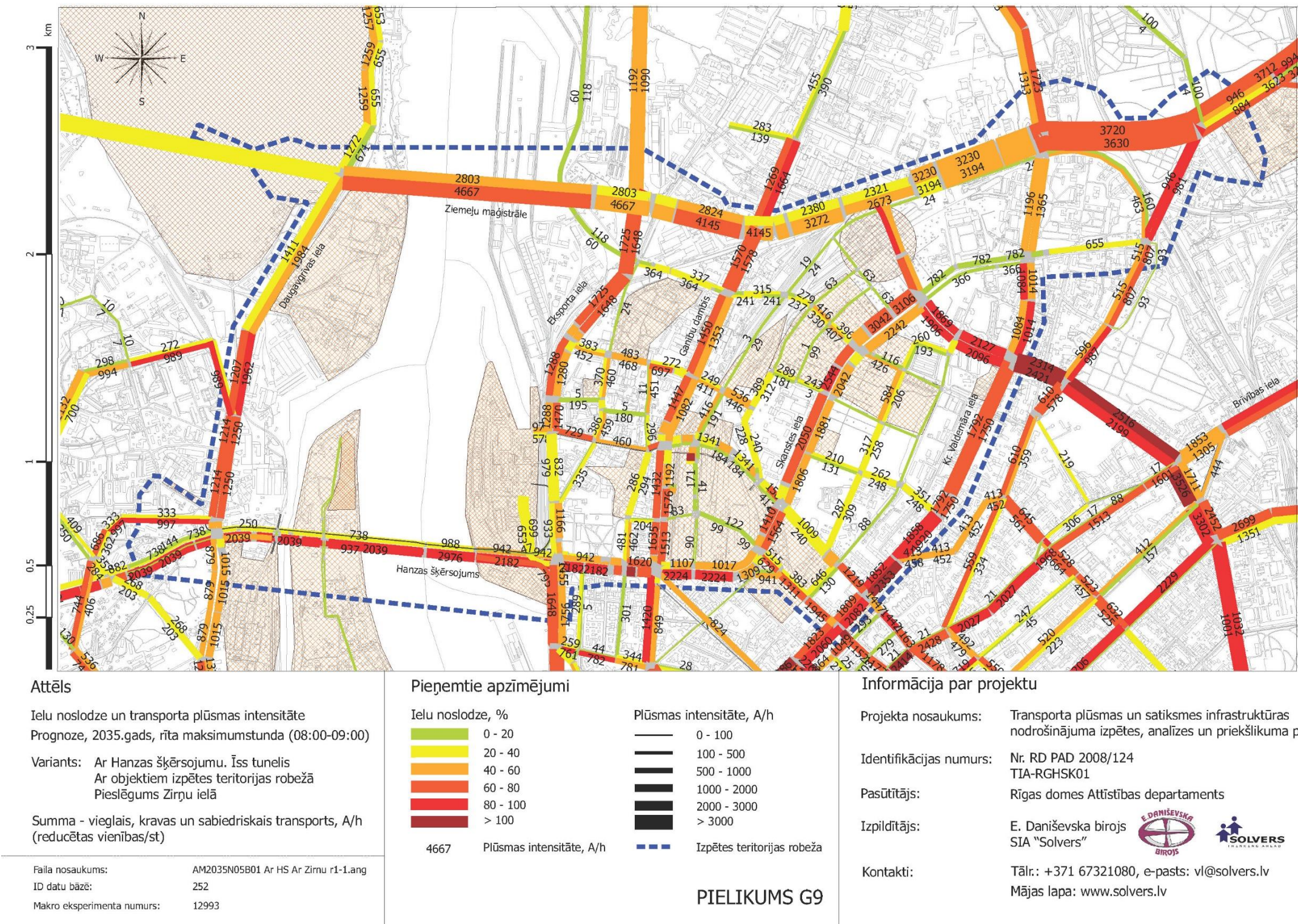
Identifikācijas numurs: Nr. RD PAD 2008/124
 TIA-RGHSK01

Pasūtītājs: Rīgas domes Attīstības departaments

Izpildītājs: E. Daniševska birojs
 SIA "Solvers"

Kontakti: Tālrunis: +371 67321080, e-pasts: vl@solvers.lv
 Mājas lapa: www.solvers.lv





TIA-RGHSK01

Esošā situācija 2008. gada maijs, darbdiena, vakara maksimumstunda.



Vieglais, kravas un sabiedriskais transports, reducētas vienības stundā, A/st.

Pielikums B1.16

TIA-RGHSK01

Esošā situācija 2008. gada maijs, darbdiena, rīta maksimumstunda.

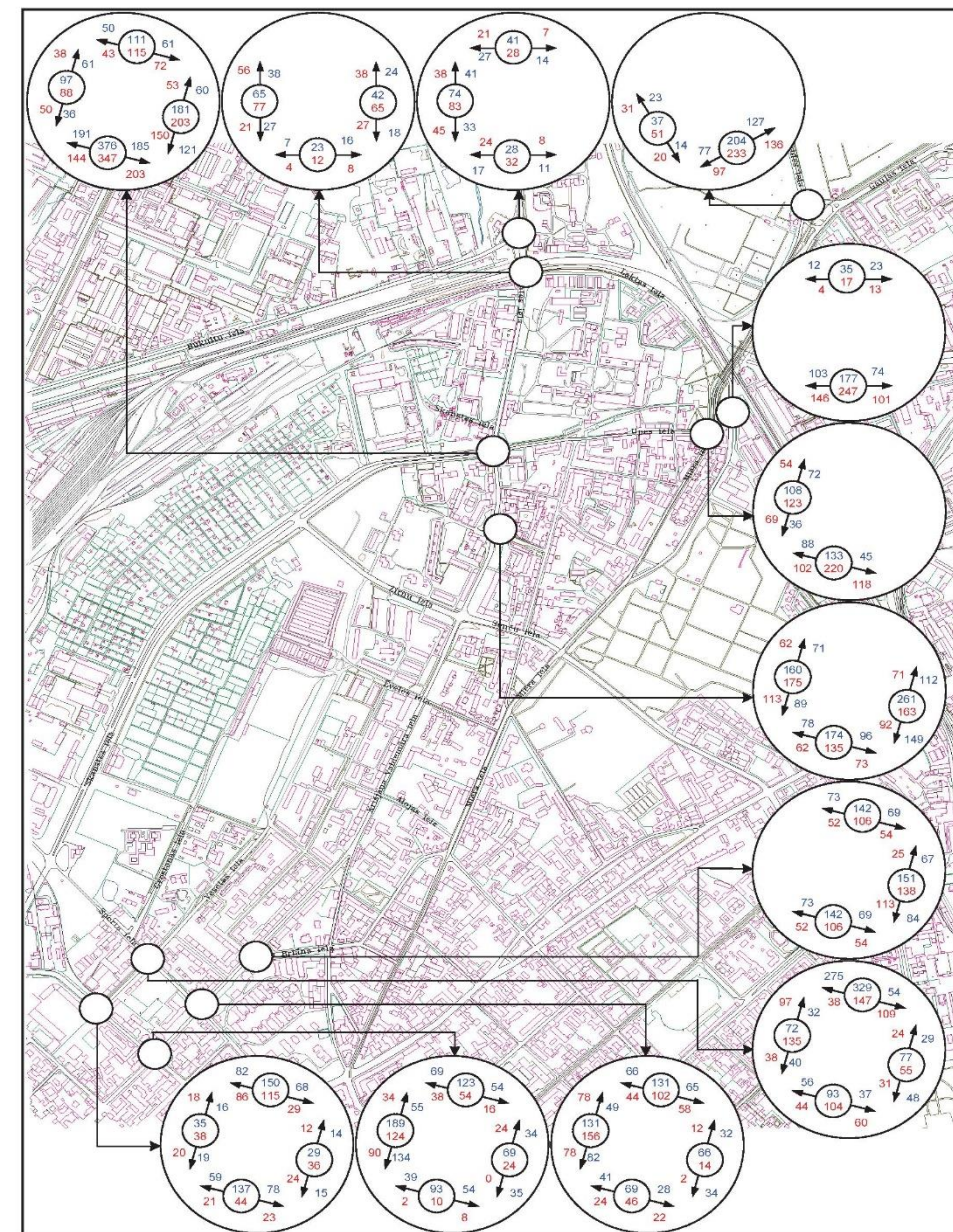


Vieglais, kravas un sabiedriskais transports, reducētas vienības stundā, A/st.

Pielikums B1.8

TIA-RGHSK01

Esošā situācija 2009.gadā marts, darbdiena, rīta un vakara maksimumstundās.



Pieņemtie apzīmējumi:

Diagram illustrating the calculation of the average number of vehicles per hour for the morning peak:

- Top row: $\frac{62}{4}$ (kopējais gājēju un riteņbraucēju skaits rīta stundā)
- Middle row: $\frac{20}{3}$ (virziena rādītājs), $\frac{14}{2}$ (kopējais gājēju un riteņbraucēju skaits vakara stundā)
- Bottom row: 38 (riteņbraucēju skaits rīta stundā), 24 (gājēju skaits vakara stundā)

The diagram shows the calculation of the average number of vehicles per hour for the morning peak. It starts with a total of 62 vehicles over 4 hours (62/4). This is divided by the number of vehicles per hour (20/3) to get 38. Then, this is divided by the number of vehicles per hour (14/2) to get 24. The final result is 24 vehicles per hour.



E. Daniševska birojs, SIA
Tālrs: +371 67332320
Fakss: +371 67332113
E-pasts: elmars@edb.lv



SOLVERS
EXPLORING POSSIBILITIES

Solvers, SIA
Tālrs: +371 67320358
Fakss: +371 67325297
E- pasts: vl@solvers.lv

Gājēju plūsmu intensitāte krustojumos (gājēji/st).

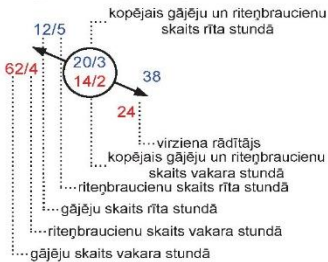
Pielikums B3.3

TIA-RGHSK01

Esošā situācija 2009.gadā marts, darbdiena, rīta un vakara maksimumstundās.



Pieņemtie apzīmējumi:



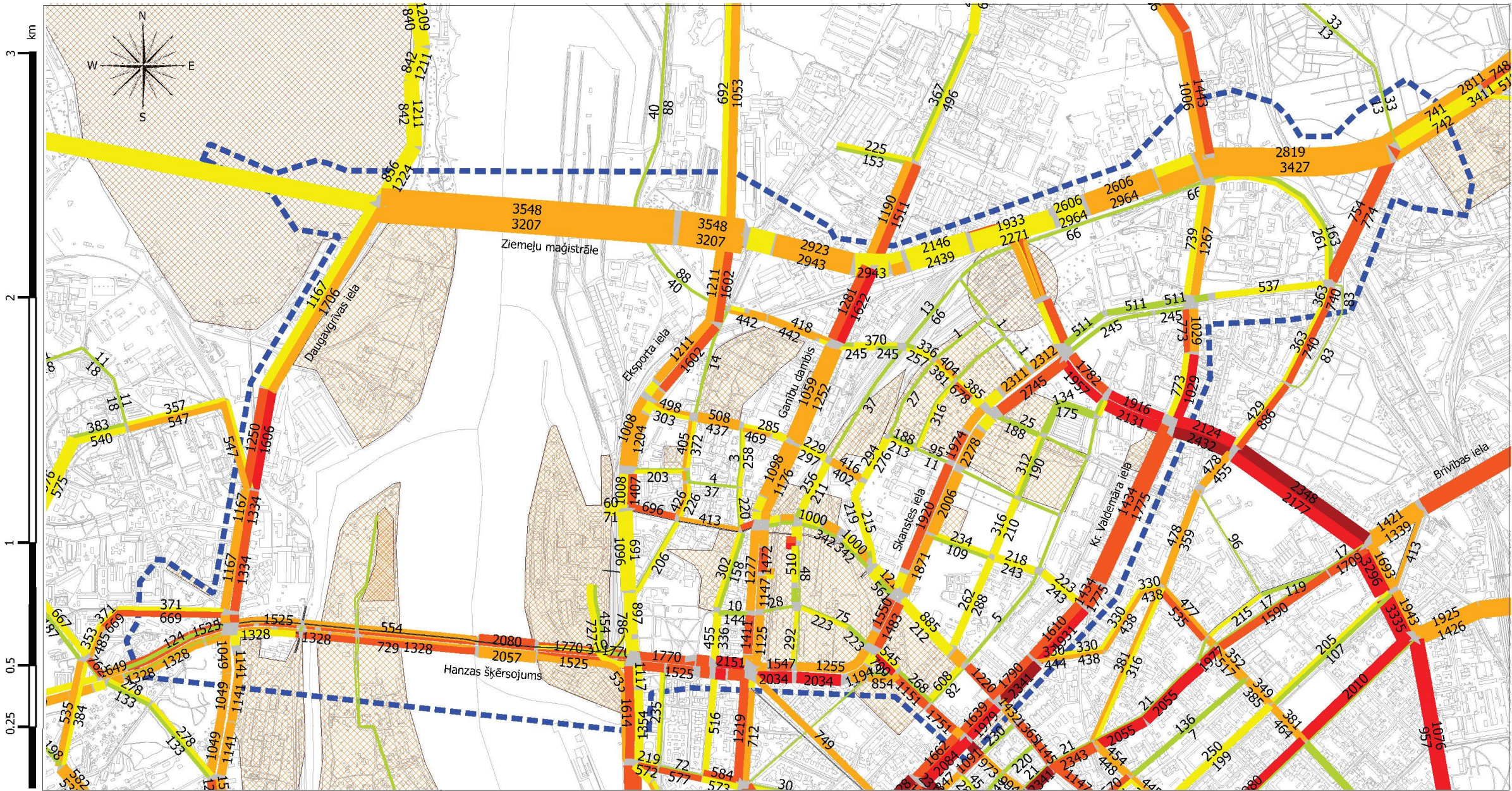
E. Daniševska birojs, SIA
Tālr: +371 67332320
Fakss: +371 67332113
E-pasts: elmars@edb.lv



Solvers, SIA
Tālr: +371 67320358
Fakss: +371 67325297
E-pasts: vi@solvers.lv

Gājēju plūsmu intensitāte krustojumos (gājēji/st).

Pielikums B3.4



Attēls

Ielu noslodze un transporta plūsmas intensitāte
 Prognoze, 2025.gads, vakara maksimumstunda (17:00-18:00)

Variants: Ar Hanzas šķērsojumu. Īss tunelis
 Ar objektiem izpētes teritorijas robežā
 Pieslēgums Zirņu ielā

Summa - vieglais, kravas un sabiedriskais transports, A/h
 (reducētas vienības/st)

Faila nosaukums: PM2025N05B01 Ar HS Ar Zirņu r1-1.ang
 ID datu bāzē: 232
 Makro eksperimenta numurs: 12993

Pieņemtie apzīmējumi

Ielu noslodze, %	Plūsmas intensitāte, A/h
0 - 20	0 - 100
20 - 40	100 - 500
40 - 60	500 - 1000
60 - 80	1000 - 2000
80 - 100	2000 - 3000
> 100	> 3000
3207	Plūsmas intensitāte, A/h
	Izpētes teritorijas robeža

PIELIKUMS G5

Informācija par projektu

Projekta nosaukums: Transporta plūsmas un satiksmes infrastruktūras nodrošinājuma izpētes, analīzes un priekšlikuma projekts

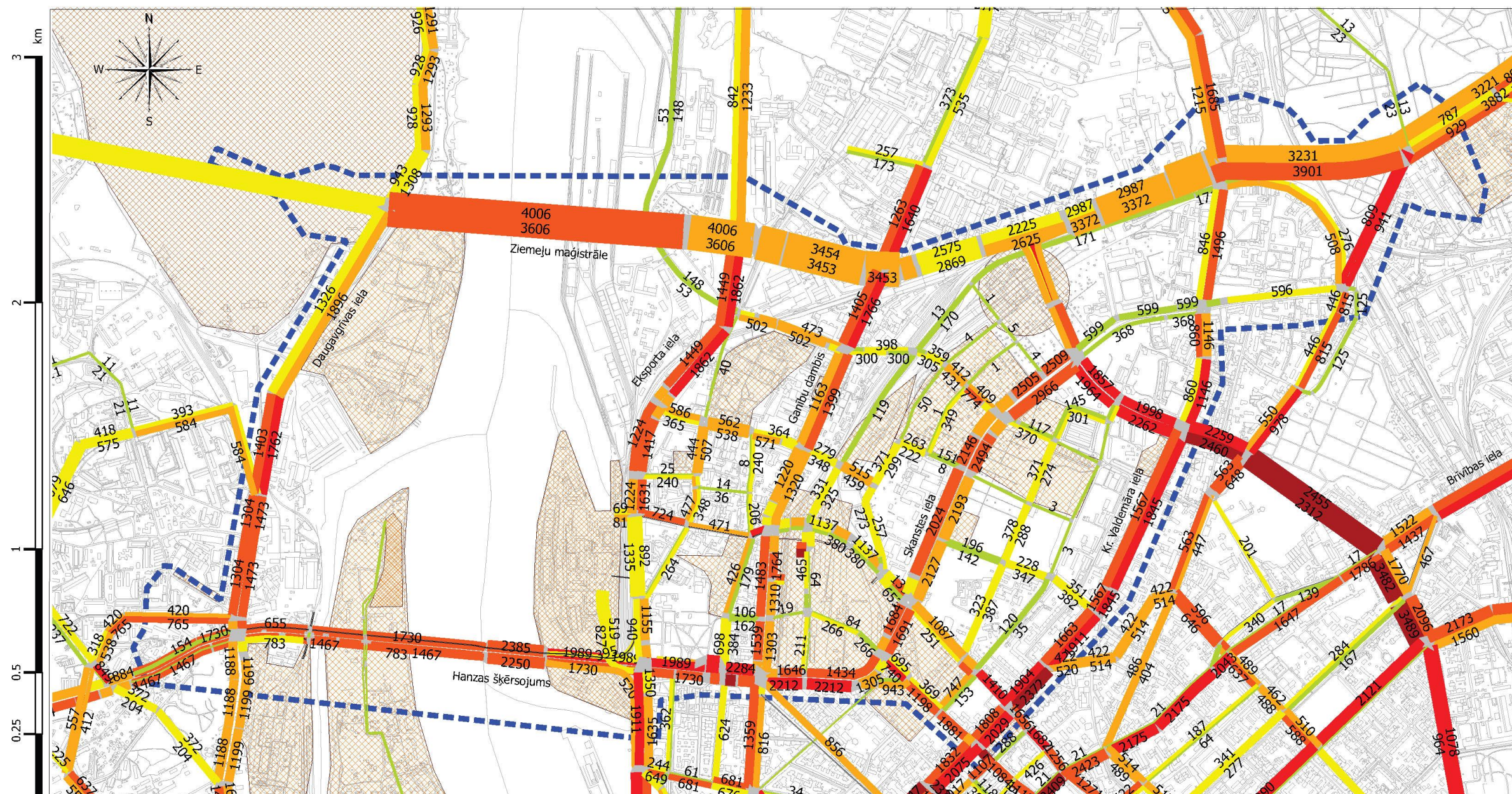
Identifikācijas numurs: Nr. RD PAD 2008/124
 TIA-RGHSK01

Pasūtītājs: Rīgas domes Attīstības departaments

Izpildītājs: E. Daniševska birojs
 SIA "Solvers"

Kontakti: Tālrunis: +371 67321080, e-pasts: vl@solvers.lv
 Mājas lapa: www.solvers.lv





Attēls

Ielu noslodze un transporta plūsmas intensitāte
Prognose, 2035.gads, vakara maksimumstunda (17:00-18:00)

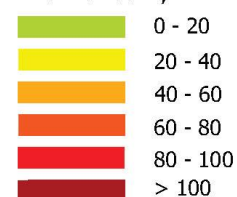
Variants: Ar Hanzas šķērsojumu. Īss tunelis
Ar objektiem izpētes teritorijas robežā
Pieslēgums Zirņu ielā

Summa - vieglais, kravas un sabiedriskais transports, A/h
(reducētas vienības/st)

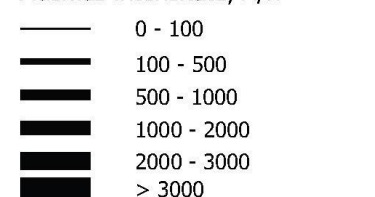
Faila nosaukums: PM2035N05B01 Ar HS Ar Zirņu r1-1.ang
ID datu bāzē: 262
Makro eksperimenta numurs: 12993

Pieņemtie apzīmējumi

Ielu noslodze, %



Plūsmas intensitāte, A/h



3606 Plūsmas intensitāte, A/h

PIELIKUMS G13

Informācija par projektu

Projekta nosaukums: Transporta plūsmas un satiksmes infrastruktūras nodrošinājuma izpētes, analīzes un priekšlikuma projekts

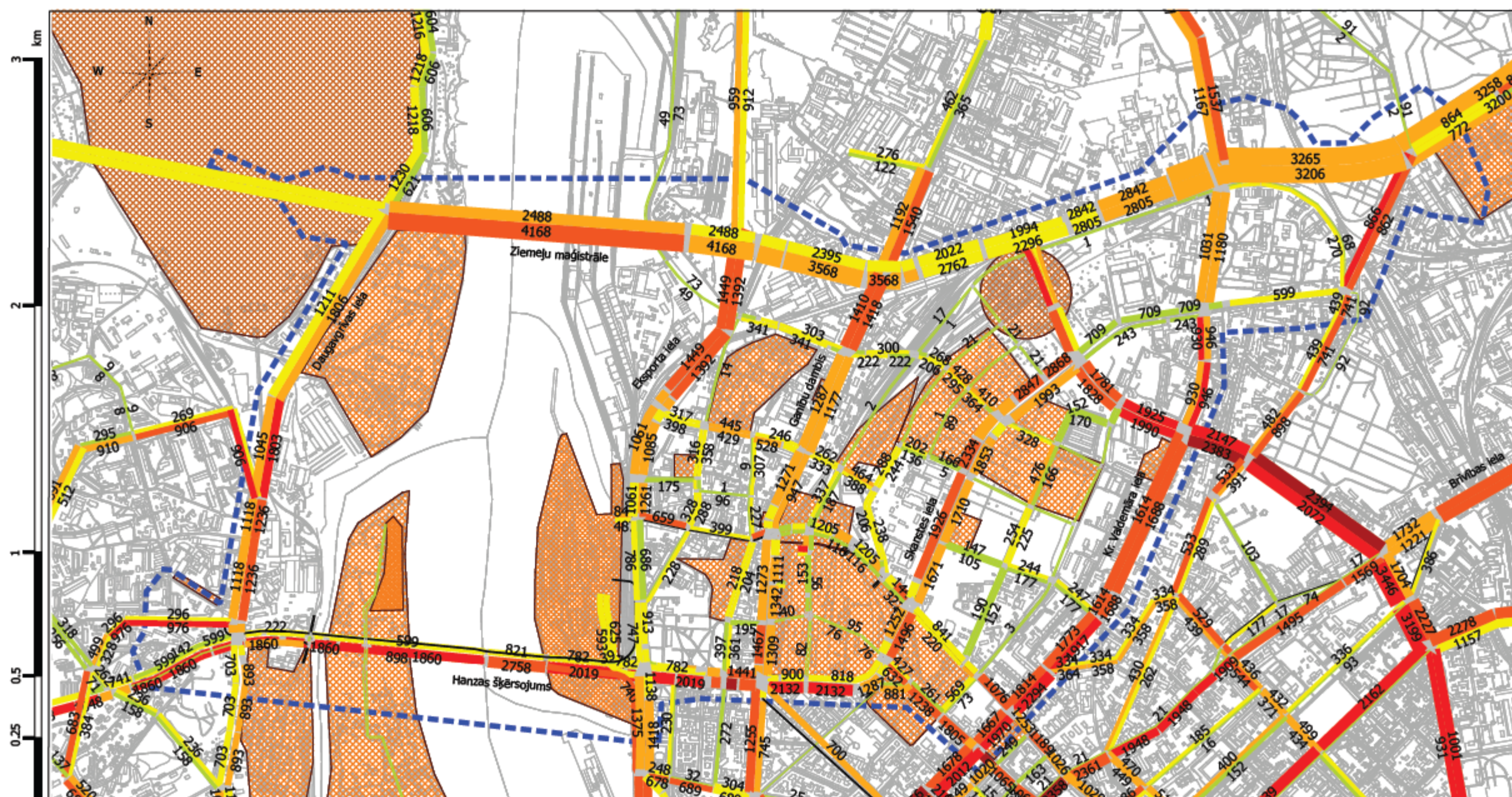
Identifikācijas numurs: Nr. RD PAD 2008/124
TIA-RGHSK01

Pasūtītājs: Rīgas domes Attīstības departaments

Izpildītājs: E. Daniševska birojs
SIA "Solvers"

Kontakts: Tālrunis: +371 67321080, e-pasts: vl@solvers.lv
Mājas lapa: www.solvers.lv





Attēls

Ielu noslodze un transporta plūsmas intensitāte
Prognose, 2025.gads, rīta maksimumstunda (08:00-09:00)

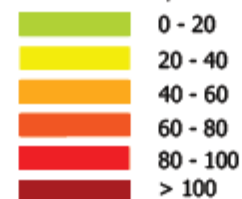
Variants: Ar Hanzas šķērsojumu. Īss tunelis
Ar objektiem izpētes teritorijas robežā
Pieslēgums Dzirņu ielā

Summa - vieglais, kravas un sabiedriskais transports, A/h
(reducētas vienības/st)

Failla nosaukums: AM2025N05B01 Ar HS Ar Zīmu r1-1.ang
ID datu bāzē: 202
Makro eksperimenta numurs: 12993

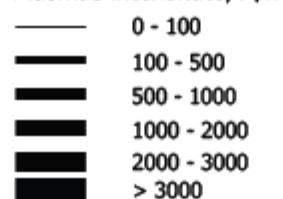
Pieņemtie apzīmējumi

Ielu noslodze, %



4168

Plūsmas intensitāte, A/h



Plūsmas intensitāte, A/h

Izpētes teritorijas robeža

PIELIKUMS G1

Informācija par projektu

Projekta nosaukums: Transporta plūsmas un satiksmes infrastruktūras nodrošinājuma izpētes, analīzes un priekšlikuma projekts

Identifikācijas numurs: Nr. RD PAD 2008/124
TIA-RGHSK01

Pasūtītājs: Rīgas domes Attīstības departaments

Izpildītājs: E. Daniševska birojs
SIA "Solvers"

Kontakti: Tālrunis: +371 67321080, e-pasts: vl@solvers.lv
Mājas lapa: www.solvers.lv

