

1. Pielikums

Transporta plūsmu situācijas analīze

TRANSPORTA PLŪSMAS

Transporta plūsmu izpēte Skanstes lokālpilnvarotāja teritorijā esošajās un pieguļošajās ielās ir veikta Hanzas šķērsojuma izpētes ietvaros¹, salīdzinot situāciju 2008. gadā rīta (plkst. 08:00-09:00) un vakara (plkst. 17:00-17:00) maksimumstundās darbadienās un veicot modelēšanu par prognozējamām izmaiņām transporta intensitāti un ielu noslodzi 2025. un 2035. gadiem.

Jāatzīmē, ka transporta plūsma un ielu noslodze vakara maksimumstundā bieži būtiski neatšķiras no situācijas atbilstošajā gada rīta maksimumstundās, dažos ielu posmos vai virzienos prognozējamas nebūtiskas transporta intensitātes izmaiņas, bet vispārējās tendences nav konstatējamas. Tādēļ šajā pārskatā prognozētā situācija detalizētāk paskaidrota galvenokārt rīta maksimumstundā, pievēršoties situācijai vakara maksimumstundā tikai tām ielām, kur konstatējamas būtiskas atšķirības. Esošo un prognozēto situāciju raksturojošie dati atspoguļo vieglā, kravas un sabiedriskā transporta plūsmu reducētas vienības stundā.

Pašreizējā situācijā visaugstākā transporta satiksmes intensitāte ir raksturīga maģistrālām ielām: Ganību dambis, Duntē, Pulkveža Brieža, Skanstes un Hanzas. Vietējās ielās transporta plūsma ir vairākkārt zemāka.

Pamatojoties uz modelēšanas rezultātiem, var secināt, ka 2025. g. ievērojams transporta intensitātes pieaugums skars Skanstes, Zirņu, Hanzas un Sporta ielas. Lokālpilnvarotāja teritorijas pierobežā esošajā Ziemeļu maģistrālē tiks sasniegta visaugstākā intensitāte analizējamajā teritorijā. Dažās ielās vai atsevišķos posmos/virzienos nākotnē tiek prognozēts transporta intensitātes samazinājums – Vesetas ielā (posms pēc Sporta ielas numerācijas pieaugošajā secībā), Jāņa Dikmaņa ielā (esošam posmam). Salīdzinoši satiksmes intensitātes pieaugums uz 2035. g. nebūs tik būtisks. Augsta ielu noslodze (80-100 %) prognozējama sekojošām ielām: Hanzas iela, Skanstes iela, Zirņu iela, daži Ganību dambja posmi. Pārslodze (>100 %) netiek prognozēta nevienai ielai.

Analizējot esošo transporta plūsmu, redzams, ka visaugstākā intensitāte raksturīga **Ganību dambja** visā lokālpilnvarotāja teritorijā esošajam posmam. Maksimālai transportplūsmas intensitātei rīta maksimumstundā sasniedzot 1340 vienības stundā Bukultu ielas virzienā (pirms šķērsojuma ar Bukultu ielu) un Pētersalas ielas virzienā (pirms pagrieziena uz Lugažu ielu) – 1335 vienības stundā. Posmā no šķērsojuma ar Lugažu ielu līdz pārējai Pulkveža Brieža ielā intensitāte nedaudz samazinās, tomēr paliek salīdzinoši augsta (ap 750 - 850 vienībām stundā). Vakara maksimumstundā virzienā uz Bukultu ielu transporta satiksme ir zemāka – 657-933 vienības stundā, tomēr pretējā virzienā tā pieaug – 933-1537 vienības stundā. 2025. gada prognozējama nebūtiska transporta intensitātes palielināšanās līdz 1271-1410 vienībām rīta maksimumstundā virzienā uz Bukultu ielu un 1418-947 vienībām stundā virzienā uz ielas sākumu. 2035. g. Ganību dambī transporta intensitāte pieaugs aptuveni par desmito daļu, rīta maksimumstundā sasniedzot 1082-1578 vienības stundā virzienā uz Bukultu ielu un 1447-1570 vienības stundā pretējā virzienā.

2025. gadā Ganību dambja lielākās daļas prognozēta noslodze būs 40-60 %, savukārt posmā pēc šķērsojuma ar projektēto Jāņa Daliņa ielu – 80-100 %. Saskaņā ar modelēto situāciju 2035. gadā, lielākās daļās ielas noslodze virzienā uz Hanzas ielu palielināsies līdz 80-100 %.

Pulkveža Brieža ielas posmam, ietilpstošam lokālpilnvarotāja teritorijā abos virzienos ir raksturīga augsta satiksmes intensitāte, ar vērtību rīta maksimumstundā ap 1000 vienībām stundā. Vakara maksimumstundā būtisks plūsmas samazinājums novērojams ielas numerācijas pieaugošajā secībā, sastādot 700-851 vienības stundā. Modelētie dati rāda, ka 2025. gada

¹ «Hanzas šķērsojuma izpēte», SIA „Elmāra Daniševska birojs, 2009.g.

Pulkveža Brieža ielā transporta intensitātes plūsma pieaugs aptuveni par piekto daļu, ielas numerācijas pieaugošajā virzienā sasniedzot 1111 – 1309 vienības stundā (2035. g. palielināsies līdz 1192-1513 vienībām stundā), bet dilstošajā virzienā – 1273-1467 vienības stundā (2035. g. – 1635-1432 vienības stundā).

Lielākai Pulkveža Brieža ielas daļai prognozētā noslodze 2025. g. ir 40-60 % (atsevišķiem posmiem – 60-80 %), kas 2035. gada pieaugs līdz 80-100 %.

Bukultu ielā rīta maksimumstundā transporta intensitāte ir 363 vienības stundā virzienā uz Dunties ielu, kas vakara maksimumstundā palielinās līdz 587 vienībām stunda. Virzienā uz krustojumu ar Ganību dambi transporta intensitāte no rīta ir 400 vienības stundā, vakara maksimumstundā samazinoties līdz 315 vienībām.

Modelētie dati rāda, ka 2025. g. **Ziemeļu maģistrāles** posmam, pieguļošajam lokālpilnojuma teritorijas robežai, būs raksturīga ļoti augsta transporta intensitāte ar 2805-3568 vienībām stundā ZA virzienā un no 1994 līdz 2842 vienībām stundā pretējā virzienā rīta maksimumstundās (vakara maksimumstundā attiecīgi 2271-2964 un 1933-2606 vienības stundā). Arī 2035. gadā šajā ielā prognozējams transporta satiksmes intensitātes pieaugums, tomēr tas nebūs tiks būtisks, plūsmas lielumam rīta maksimumstundā svārstoties no 4115 līdz 2673 vienībām stundā ZA virzienā, un no 2321 līdz 2380 vienībām stundā pretējā virzienā. 2025. prognozēta Ziemeļu šķērsojuma posmā, ietilpstošā lokālpilnojuma teritorijā noslodze ir 20-40 %, 2035. g.

Pusei Bukultu ielas posmam, ietilpstošām lokālpilnojuma teritorijā modelētā noslodze maksimumstundā 2025. gada ir 20-40 % (2035. g. virzienā uz Dunties ielu palielināsies līdz 40-60 %), bet otrai daļai – 40-60 % (abos virzienos).

Dunties ielas posmā. Rīta maksimumstundā Z virzienā transporta intensitāte ir 1000 vienības stundā, bet pretējā virzienā – 684 vienības stundā. Vakara maksimumstundā novērojams transporta intensitātes pieaugums Z virzienā līdz 1100 vienībām stundā, bet pretēja virziena samazinājums līdz 914 vienībām stundā. Transporta satiksmes intensitātes pieaugums 2025. gadā skars arī Dunties ielu posmu, ietilpstošo lokālpilnojuma teritorijā, tomēr tas nebūs būtisks – Z virzienā plūsmai rīta maksimumstundā palielinoties līdz 1180 vienībām stundā, bet pretējā virzienā – līdz 1031 vienībām stundā. Gandrīz tik pat liels procentuālajā attiecībā satiksmes intensitātes pieaugums Dunties iela sagaidāms arī 2035. gadā, Z virzienā sasniedzot 1365 vienības stundā, bet pretējā virzienā – 1196 vienības stundā rīta maksimumstundā. Dunties ielai 2025. un 2035. g. (abos virzienos) rīta maksimumstundās prognozēta noslodze ir 40-60 %, bet vakara maksimumstundā ielas 2035. g. ielas Z virzienā noslodzei palielinoties līdz 60-80 % bet pretējā virzienā samazinoties 2025. g. samazinoties līdz 20-40 %.

Zirņu ielā rīta maksimumstundā augstāka transporta plūsmas intensitāte virzienā uz Skanstes ielu ir 239 vienības stundā (vakara maksimumstundā pieaugot līdz 345), bet pretējā virzienā – 255 vienības stundā (vakara maksimumstundā – 299 vienības stundā). Tiek prognozēts, ka 2025. gadā transporta plūsma būtiski pieaugs, rīta maksimumstundā sasniedzot 1781-1925 vienības stundā virzienā uz Skanstes ielu un 1828-1990 vienības stundā virzienā uz Vesetas ielu. Transporta plūsmas palielinājums šajā ielā ir nosacīts ar tās pagarinājumu līdz Ziemeļu maģistrālei. 2035. g. netiek prognozēts būtisks transporta satiksmes intensitātes pieaugums (rīta maksimumstundā virzienā uz Skanstes ielu – 1869-2127 vienības stundā, pretējā virzienā – 1906-2096 vienības stundā).

Zirņu ielas posmā starp Vesetas un Skanstes ielām 2025. un 2035. g. prognozējama noslodze ir 80-100 %. Savukārt projektētam ielas posmam (savienojošs Skanstes un Ziemeļu maģistrāli) 2025. un 2035. g. rīta maksimumstundās noslodze būs 20-80%, vakara stundās atsevišķos posmos/virzienos samazinoties par 20 %.

Skanstes ielā virzienā uz Duntē ielu rīta maksimumstundā transporta intensitāte ir 427-537 vienības stundā, bet vakara maksimumstundā ir robežās no 462 līdz 596 vienībām stundā. Savukārt pretējā virzienā intensitāte ir augstāka, ar 663-973 vienībām rīta maksimumstundā un 854-911 vienībām vakara maksimumstundā.

2025. gadā Skanstes ielā prognozējams būtisks transporta intensitātes pieaugums. Īpaši ievērojami intensitāte palielināsies posmā no Zirņu ielas līdz Mālpils ielai – 2 vai pat 3 reizēs, sasniedzot no 1671 līdz 1993 vienībām rīta maksimumstundā virzienā uz Duntē ielu un 2334-2868 vienībām Hanzas ielas virzienā. Ievērojami zemāka transporta intensitāte prognozējama posmā no Zirņu ielas līdz Duntē ielai, ielas numerācijas pieaugošajā secībā rīta maksimumstundā sasniedzot vien 243 vienības, kas ir aptuveni divreiz mazāk nekā pašreiz. Savukārt, kā rāda modelēšanas rezultāti, 2035. gadā rīta maksimumstundās Skanstes ielā transporta intensitāte, salīdzinot ar situāciju 2025. gadā, palielināsies, tomēr nebūtiski. Virzienā uz Duntē ielu posmā no Sporta ielas līdz Zirņu ielai tā būs robežās no 2544 līdz 3106 vienībām stundā, zemāka intensitāte ielas sākumā – 1410 vienības stundā un pēc šķērsojuma ar Zirņu ielu – 782 vienības stundā. Savukārt pretējā virzienā transporta intensitāte būs nedaudz zemāka – posmā no Zirņu ielas līdz ielas sākumam – no 1564 līdz 2242 vienībām stundā, savukārt posmā no Zirņu ielas līdz ielas beigām – 366 vienības stundā.

Prognozējama Skanstes ielas noslodze 2025. un 2035. g. atsevišķos posmos un virzienos svārstās no 40 līdz 80-100 %.

Hanzas ielas posmā, ietilpstoša lokālpilnvarotņu teritorijā, intensitāti raksturo 254-1132 vienības rīta maksimumstundā virzienā uz Pulkveža Brieža ielu un 304-892 vienības stundā Vesetas ielas virzienā. Vakara maksimumstundās virzienā uz Vesetas ielu transporta intensitāte ir 447-933 vienības stundā, bet pretējā virziena samazinās līdz 125-1001 vienībām stundā. 2025. gadā, sakara ar Hanzas šķērsojuma funkcionēšanas uzsākšanu, transportlīdzekļu plūsma būtiski palielināsies virzienā uz Skanstes ielu, pieaugot divreiz – līdz 2132 vienībām rīta maksimumstundā, bet pretējā virzienā būtiski nemainīsies, ar 900-818 vienībām stundā (vakara maksimumstundā palielinās līdz 1255-1547 vienībām stundā). 2035. gadā paredzams nebūtisks pieaugums, plūsmai virzienā uz Skanstes ielu rīta maksimumstundā palielinoties līdz 2224 vienībām, bet pretējā virzienā – līdz 1017-1107 vienībām (šajā virzienā vakarā novērojams būtisks pieaugums – 1434-1646 vienības stundā)

Prognozēta Hanzas ielas noslodze virzienā uz Skanstes ielu 2025. un 2035. g. rīta maksimumstundā ir 80-100 %. Savukārt 2025. g. ielas pretējā virzienā posma daļai noslodze būs 20-40 % (2035. g. palielināsies līdz 40-60 %), bet daļai – 40-60 %. Vakara maksimumstundā raksturīgs slodzes pieaugums virzienā uz Pulkveža Brieža ielu.

Vesetas ielā transporta intensitāte ir ievērojami zemāka, rīta maksimumstundā Zirņu ielas virzienā ar 202-265 vienībām stundā, bet pretējā virzienā – 318-700 vienībām stundā. Vakara maksimumstundā transporta intensitāte ir attiecīgi 220-325 un 352-585 vienības stundā. Modelētie dati liecina par to, ka 2025. gada posmā no ielas sākuma līdz Sporta ielai plūsma virzienā uz Zirņu ielu samazināsies līdz 73 vienībām stunda, bet pretējā virzienā pieaugs līdz 569 vienībām stunda. Savukārt pārējā Vesetas ielas posmā transporta intensitāte būtiski samazināsies, līdz dažām vienībām stundā. 2035. g. rīta maksimumstundās intensitāte pieaugs visbūtiskāk virzienā uz Hanzas ielu, posmā pēc šķērsojuma ar Sporta ielu līdz 130 vienībām stundā, kā arī posmā no Mālpils līdz Sporta ielai – līdz 88 vienībām stundā (vakara maksimumstundā samazinoties līdz 3 vienībām). Prognozējama noslodze Vesetas ielai 2025. un 2035. g. ir zema – 2-20 %.

No vietējās nozīmes ielām liela transporta intensitāte novērojama **Sporta ielā**, īpaši virzienā uz Skanstes ielu, rīta maksimumstundā svārstoties ap 428-441 vienībām stundā, bet vakarā būtiski samazinoties – līdz 239-275 vienībām stundā. Ievērojami zemāka plūsma ir ielas pretējā virzienā – 87-185 vienības stundā (vakara maksimumstundā – 113 vienības stundā). Sakarā ar paredzēto Sporta ielas pagarinājumu līdz Ganību dambim, 2025. gadā ielas esošajā posmā transporta intensitāte pieaugs aptuveni divreiz, ielas numerācijas pieaugošajā secībā rīta maksimumstundās sasniedzot 841 vienību stundā, bet dilstošajā – 220 vienības stundā (2035. gadā attiecīgi 1009 un 240 vienības stundā). Savukārt jaunizveidotajā ielas posmā prognozējama viena no augstākajām transporta intensitātes plūsmām apkaimē, virzienā uz Ganību dambi 2025. g. sasniedzot 1440 - 1205 vienības stundā (2035. g. prognozējams palielinājums līdz 1341-1500 vienībām stundā). Savukārt pretējā virzienā šajā posmā transportlīdzekļu plūsma būs vairākreiz zemāka – no 110 līdz 322 vienība stundā (184-412 vienības stundā 2035. g.).

Lielākai Sporta ielas daļai gan 2025. g., gan 2035. g. tiek prognozēta 20-40 % noslodze (2035. g. vakara maksimumstundās slodzei atsevišķiem posmiem sasniedzot 40-60 %).

Grostonas ielas posmam no ielas sākuma līdz šķērsojumam ar Jāņa Dikmaņa ielu ir raksturīga augstāka transporta plūsmas intensitāte šajā ielā. ZA virzienā rīta maksimumstundā šajā posmā transporta intensitāte ir 93-188 vienības stundā (vakara maksimumstundā – 47-140 vienības stundā), bet pretējā virzienā – 18-134 vienības stundā (vakarā maksimumstundā – 38-146 vienības stundā). Ielas beigās intensitāte ir vairākas reizes zemāka.

Mālpils ielā rīta maksimumstunda Vesetas ielas virzienā transporta plūsma ir 104-150 vienības stundā (vakara maksimumstundā samazinoties līdz 68-87 vienībām stundā), bet pretējā virzienā – 30-72 vienības stundā (vakara maksimumstundā palielinoties līdz 57-87 vienībām stunda). 2025. gadā Mālpils ielā virzienā uz Vesetas ielu plūsma pieaugs līdz 147-244 vienībām rīta maksimumstundā, bet pretējā virzienā – līdz 177-105. Tikpat liels pieaugums prognozējams arī 2035. gadā, virzienā uz Vesetas ielu plūsmai pieaugot līdz 210-262 vienībām stundā, bet pretējā virzienā – 248-131 vienībām stundā.

Prognozēta Mālpils ielas noslodze atsevišķiem posmiem/virzieniem ir robežās no 0 līdz 40 %.

Jāņa Dikmaņa ielā transporta plūsmas intensitāte Vesetas ielas virzienā rīta maksimumstundā ir 56-58 vienības stundā, bet pretējā virzienā – 90-113 vienība stundā (vakara maksimumstundā – attiecīgi 80-64 un 98-99 vienības stundā). 2025. un 2035. gadā Jāņa Dikmaņa ielas slodze būtiski samazināsies, transporta intensitātei krītot līdz dažām vienībām. Augstākā transporta intensitāte būs projektētajam Jāņa Dikmaņa ielas pagarinājumam līdz Lapeņu ielai – 168-202 vienības rīta maksimumstundā ZR virzienā (2025.g.) un 5-136 vienības pretējā virzienā, ar pieaugumu 2035. g. aptuveni par trešo daļu. Prognozējama Jāņa Dikmaņa ielas noslodze 2025. un 2035. g. ir zema – 0-20 %.

Jāņa Daliņa ielā rīta maksimumstundas transporta intensitātes plūsma virzienā uz Grostonas ielu ir 40 vienības stundā, bet pretējā virzienā – 57 vienības stundā. Vakarā novērojams transporta plūsmas samazinājums dažu vienību robežās. Nākotnē ir plānots Jāņa Daliņa ielas pagarinājums līdz Ganību dambim. Jaunajā ielas posmā virzienā uz Ganību dambi 2025. gadā prognozēta salīdzinoši augsta transporta intensitātes plūsma – no 268 līdz 428 vienībām rīta maksimumstundā. Pretējā virzienā plūsma būs nedaudz zemāka – 206-364 vienības stundā. 2035. gadā nav prognozējamās ievērojamas izmaiņas šajā ielas posmā, ar transporta intensitāti virzienā uz Ganību dambi robežās no 279 līdz 315 vienībām, bet pretējā virzienā – 241-407 vienībām stundā. Prognozētā noslodze šim posmam 2025. un 2035. būs 20-40 %, atsevišķās vietās – 40-60 %.

No projektējamām ielām ar salīdzinoši augstu transporta intensitāti jāmin ielas pagarinājums, kur prognozētā transporta intensitāte rīta maksimumstundās 2025. g. būs 262-464 vienības stundā R virzienā un 333-388 vienības stundā pretējā virzienā (2035. g. pieaugs aptuveni par 5 daļu), ielas noslodze 20-60 %. Relatīvi augsta intensitāte būs arī **Laktas ielas** posmā no Sporta līdz Ūmeo ielai – 187 un 337 vienības stundā Z un D virzienā attiecīgi, (rīta maksimumstundā 2025. g., ar pieaugumu 2035. g.), ar noslodzi 0-40 % 2025. g. ar pieaugumu līdz 40-60 % ielas Z virzienam 2035. g. Arēnas ielas posmam starp J. Dikmaņa un J. Daliņa ielām prognozēta intensitāte ir 89 vienības rīta maksimumstundā un 316 vienības vakara maksimumstundā (2025. g.), ar nebūtiskām izmaiņām 2035. g. Noslodze šim posmam rīta maksimumstundās – 0-20 %, vakara maksimumstundās – 0-40 %. Pārējās projektētajās iekškvartālu ielās satiksmes plūsma būs zema, dažu desmitu vienību stundā robežās.

Satiksmes plūsmas palielinājums saistāms ar gaisa piesārņojošo vielu koncentrācijas pieaugumu, kā arī ar akustisko piesārņojumu. Tās jāņem vērā plānojot teritorijas attīstību, paredzot attiecīgus risinājumus: satiksmes reorganizācija, trokšņu ekrānu un apstādījumu joslu ierīkošana, zaļo platību īpatsvara palielināšana.

GĀJĒJU UN RITENBRAUCĒJU PLŪSMAS

Gājēju un riteņbraucēju plūsmas raksturojums lokālpilnojumā teritorijā (esošā situācija), ir balstīts uz izejas datiem, iegūtiem 2009. g. martā un atspoguļo situāciju darbadienas rīta un vakara maksimumstundās; mērījumi veikti krustojumos.

Analizējamajā teritorijā dažādās ielās gājēju intensitāte ir atšķirīga, tā var būtiski atšķirties pat vienas ielas dažādās pusēs. Visaugstākā intensitāte raksturīga ielām ar vairākiem sabiedriskā transporta maršrutiem, kā arī ielām, kas nodrošina savienojumu ar apkaimes pieguļošām teritorijām, pieeju pie apmeklētajiem objektiem. Skanstes iekškvartālu ielām raksturīga salīdzinoši zemāka gājēju intensitāte. Savukārt riteņbraucēju plūsma konstatēta galvenokārt ielās ar ierīkotiem veloceļiem (Skanstes un Hanzas). Konstatētais velobraucēju skaits ir ļoti zems, kas izskaidrojams ar to, ka mērījumi tika veikti nepiemērotajā velobraukšanai gadalaikā.

Augstākā gājēju intensitāte raksturīga **Pulkveža Brieža ielā**– 368 gājēji stundā ielas kreisajā pusē, rīta maksimumstundā. Savukārt ielas pretējā pusē gājēju intensitāte ievērojami zemāka, ar minimālai rādītāja vērtībai vakarā maksimumstundā sasniedzot 85 gājējus stundā. Pulkveža Brieža ielas sākumposms tiek izmantots galvenokārt tranzītam uz Skanstei pieguļošajā teritorijā esošajiem objektiem, pārējā ielas posmā gājēju intensitāte samazinās.

Sporta ielas krustojumā ar **Vesetas ielu** konstatē gājēju intensitāte, ar maksimālo rādītāju 329 gājēji stundā (rīta maksimumstundā, ielas labajā pusē), kas samazinās vairākās reizēs pārējā ielas posmā (viszemākais rādītājs – 15 gājēji stundā vakara maksimumstundā ielas labajā pusē, pie šķērsojuma ar Skanstes ielu). Tāpat augsta gājēju intensitāte raksturīga **Mālpils ielai** (īpaši virzienā uz teritorijas iekšieni), augstu tranzītplūsmas intensitāti šajā ielā nosaka darba vietu un pakalpojumu sniedzošo objektu, kultūras iestāžu izvietojums (augstākā gājēju intensitāte novērojama rīta stundā ielas kreisajā pusē – 309 gājēji, zemākā – vakara maksimumstundās ielas labajā pusē ar 50 gājējiem stundā).

Skanstes ielas visā posmā novērojama salīdzinoši vienāda – zema gājēju plūsma (ap 30-50 gājējiem stundā), gājēju plūsmai būtiski pieaugot ielas posmā pie krustojuma ar Sporta ielu un Dunties ielu, ko nosaka šajā lokālpilnojumā teritorijas daļā un pieguļošajās teritorijās vairāku apmeklējamo objektu izvietojums – darba vietas, pakalpojumu sniedzošie objekti, izglītības

iestādes. Maksimālā intensitāte konstatēta pie Dantes ielas rīta stundā – 191 gājējs stundā (R virzienā), bet minimālā pie Sporta ielas nakts maksimumstundā – 17 gājēji stundā (ielas kreisajā pusē). Ielā ietilpst arī veloceļa posms, ar maksimālo riteņbraucēju plūsmu – 3 riteņbraucēji rīta maksimumstundā.

Visā lokālplānojuma teritorijā esošajā **Hanzas ielā** maksimāla intensitāte tiek sasniegta rīta maksimumstundā ielas D pusē (pie šķērsojuma ar Skanstes ielu) – 221 gājējs stundā. Zemākā gājēju intensitāte šajā ielā – 44 gājēji stundā ielas D pusē vakara stundā. Hanzas ielā konstatējami velobraucēji (Hanzas ielas ietves daļa nodalīta veloceļam), tomēr to intensitāte ir ļoti zema, maksimālai vērtībai sasniedzot vien 3 riteņbraucējus stundā (rīta maksimumstunda, ielas Z pusē, pie šķērsojuma ar Skanstes ielu).

Atsevišķos posmos augsta gājēju intensitāte novērojama arī **Dantes ielā**. Visintensīvākā gājēju plūsma fiksēta vakara maksimumstundā ielas labajā pusē pie šķērsojuma ar Skanstes ielu – 203 gājēji stundā, bet minimālā intensitāte – 42 gājēji stundā – rīta stundā pie šķērsojuma ar Laktas ielu, tajā pašā ielas pusē.

Vesetas ielas sākumposmā gājēju intensitāte ir relatīvi augsta, ar maksimālo plūsmu pie šķērsojuma ar Mālpils ielu – 107 gājēji stundā (ielas kreisajā pusē, vakara maksimumstundā) bet pie šķērsojuma ar Zirņu ielu vairākās reizēs samazinās, sasniedzot minimālo vērtību 12 gājēji maksimumstundā (ielas labajā pusē, vakara stundā).

Relatīvi augsta gājēju intensitāte raksturīga **Ganību dambim** ar maksimālo plūsmu pie Lugažu ielas – 129 gājēji stundā (rīta maksimumstundā), bet vakarā raksturīgs samazinājums, zemākai vērtībai sasniedzot 8 gājējus maksimumstundā pie šķērsojuma ar Bukultu ielu.

Zemāka gājēju intensitāte raksturīga **Zirņu ielai** ar augstāko rādītāju vakara maksimumstundā – 41 gājējs stundā un zemāku rīta stundā – 16 gājēji stundā (ielas labajā pusē).

Bukultu ielā maksimāla gājēju plūsma konstatējama rīta maksimumstundā – 41 gājējs stundā (ielas Z pusē, pie šķērsojuma ar Dantes ielu). Vakara stundās plūsma būtiski samazinās, nokrītot līdz 6 gājējiem stundā (ielas Z puse, pie Ganību dambja)

Ievērojami zemāka gājēju plūsma ir iekškvartālu ielās. **Laktas ielai** raksturīga zema gājēju intensitāte – 23 gājēji rītā maksimumstundā un 12 gājēji vakara maksimumstundā. Savukārt **Jāņa Dikmaņa** ielā rīta maksimumstundās gājēju plūsma nepārsniedz 12 gājējus stundā, bet vakarā vienā no ielas pusēm nokrīt līdz par 3 gājējiem stundā.