



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

2. Pielikums. Shēmas. Ielu noslodze un transporta plūsmu intensitāte

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 skicē projekti. Pirmajam posmam (Brīvības dublieris no Bergiem līdz Austrumu maģistrālei) tuvākajā laikā plānots izstrādāt tehnisko projektu. Otrajam posmam (Austrumu maģistrāle – Daugavgrīvas iela) plānots mainīt skicē 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 iespējams transporta plūsmas Bukultu ielas krustojumos ar Ganību dambi un Dunties ielu. Ziemeļu koridora otrā kārtā (Austrumu maģistrāle – Daugavgrīvas iela) izstrādāta skicē projekta stadijā paredzot urbtu tuneli zem Miķeļa kapiem un augsto tiltu pāri Daugavai. RD PAD plāno veikt izmaiņas skicē 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 lokālpārplānojuma darba uzdevumam ir jā saglabā 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.

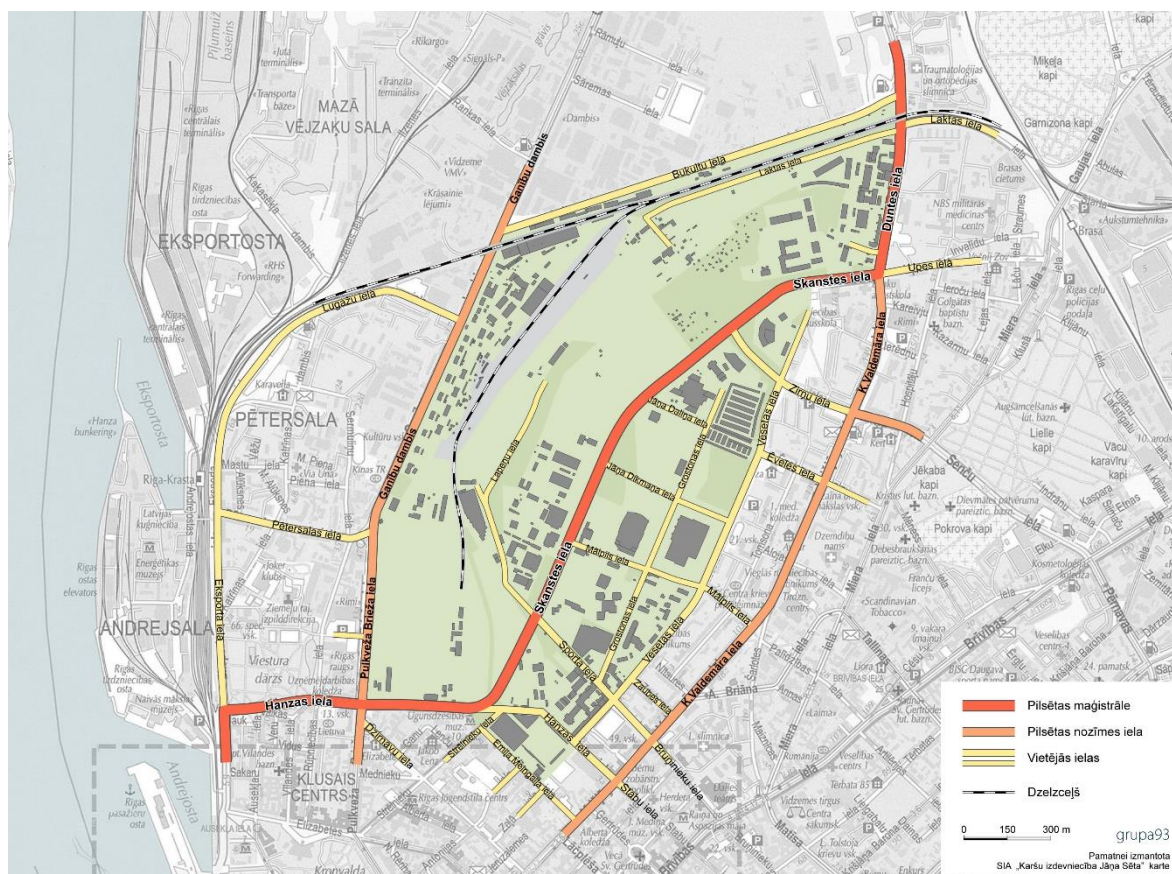
Pēc Hanzas šķērsojuma izbūves Skanstes ielā palielināsies caurbraucošā transporta intensitātes. Hanzas šķērsojums nodrošinās ērtu piekļuvi Skanstes apkaimes teritorijai no Pārdaugavas puses.

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 attīstījies 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. Pieturvieta 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 velosatiksmi netiek organizēta un velobraucēji pārvietojas gan pa ietvēm, gan ielu brauktuvē, 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 lokālplānojuma darba uzdevumam ir jāsaglabā 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

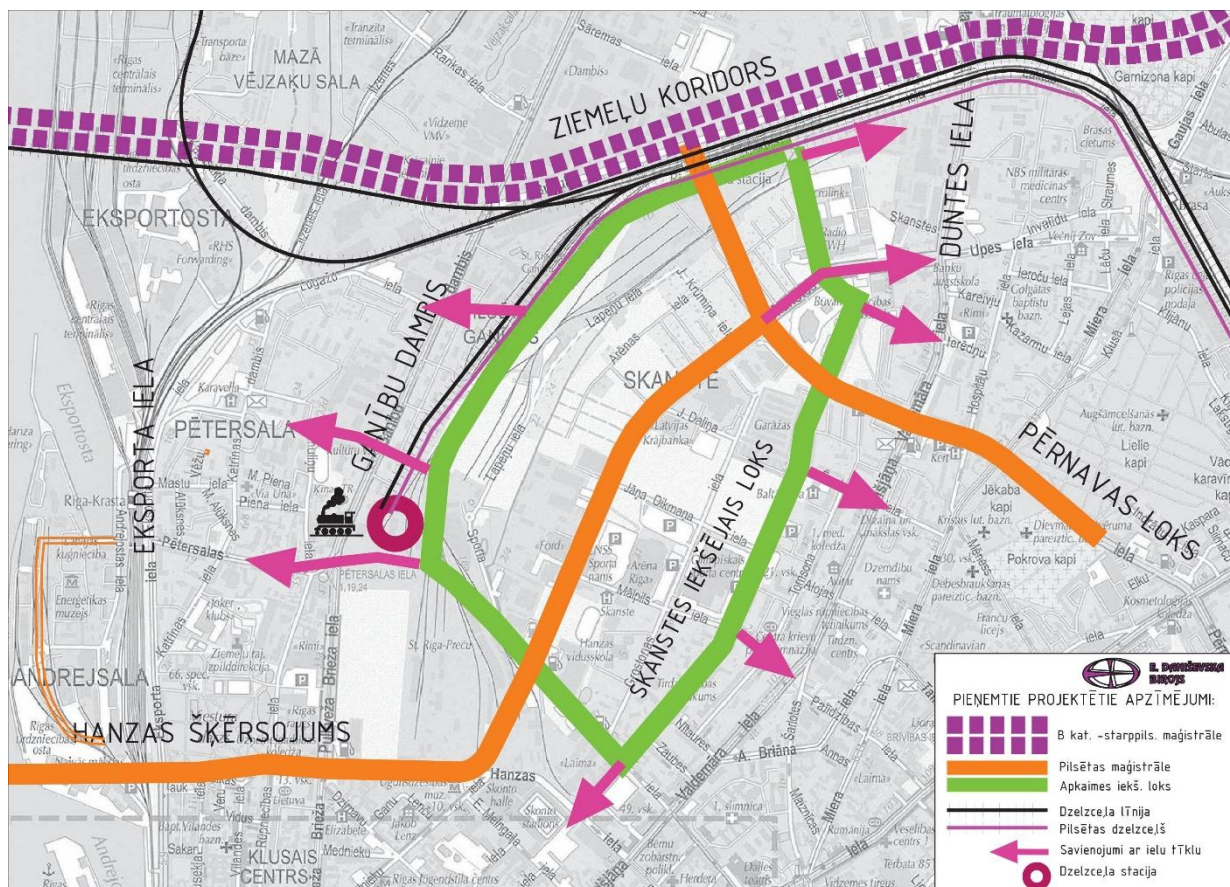
- Tiek saglabāts sarkano līniju koridors, kas savieno Zirņu ielu un Ziemeļu koridoru.
- Tā kā Ziemeļu koridora skiču projekta sastāvā Zirņu ielas pieslēgums nav paredzēts, tad līdz tā realizācijai apkaimes sasaistei ar Ziemeļu koridoru tiek izveidoti divas jaunas ielas, kas pieslēdzas Ganību dambim un 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 tunēļa 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 izvietojšanai(auto, gājēji, velo, tramvajs, sabiedriskā transporta pieturvietas, apzaļumojums u.c.).

Turpmākās rīcības

Pārskatīt Skanstes ielas šķērspilū un plānojumu, izanalizējot un, ja nepieciešams, korigējot sarkanās līnijas.

Risinājumu kvalitatīvie kritēriji

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

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 bijta 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 velosatiksmē

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 veloceļiņš (Centrs – Mežaparks – Vecmīlgrāvis). Tas atdalīts no gājēju satiksmes. Citās Skanstes apkaimes ielās velosatiksmē netiek organizēta un velobraucēji pārvietojas gan pa ietvēm, gan ielu brauktuvē, gan iekšējām teritorijām.

Mērķi

- Radīt ērtu un ilgtspējīgu **apkaimes iekšējo velo un gājēju struktūru** un sasaisti ar apkārtējām teritorijām.
- Radīt gājējiem un velosatiksmēi 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 šķēršņos un piegulošā publiskās ārtelpas teritorijā.
- Nodrošināt sarkano līniju koridoru pietiekamību.

Galvenie risinājumi

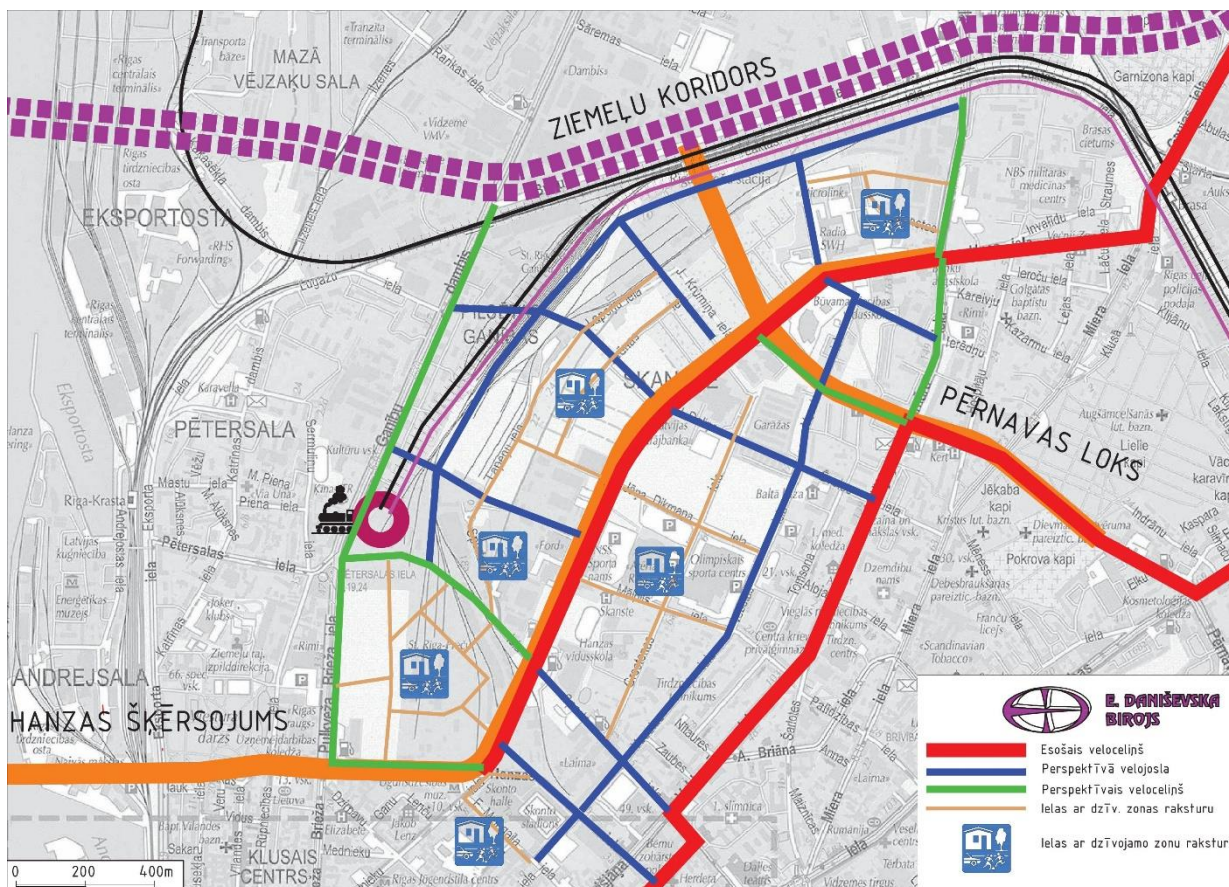
Lokālplānojums paredz kvalitatīvu gājēju un velosatiksmē pārvietošanās nodrošinājumu, realizējot to trijos līmeņos:

- 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 koridoros iespējams izvietot gan ietves, gan veloceļus.
- Apbūves teritorijas veidojamas kā publiski pieejamas un caurstaigājamas, veidojot saistītu publisko ārtelpu apkaimē kopumā.

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

- C un D kategoriju ielās - no brauktuves nodalīti veloceļiņi;
- 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 velosatiksmē.

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 būvprojektu sastāvā.

Risinājumu kvalitatīvie kritēriji

- Pilsēta tīklā integrēta veloceļu struktūra.
- Pietiekams ietvju un veloceļu (-joslu) tīkls – pietiekami platumi, savstarpēji savienojumi, sasaiste ar apkalpes objektiem (skolas, dzīvojamās zonas, publiska rakstura ēkas, parki, piegulošo apkaimju attiecīgā infrastruktūra).
- Velosipēdi – veloinfrastruktūra kā būvniecības prioritāte
- dažāda veida veloinfrastruktūras atbilstība 3 ielu kategorijām (ceļiņš, josla, kopējā telpa).
- Apbūves teritoriju publiskums - caurbraucamība un caurejamība.
- 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. Pieturvieta 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.

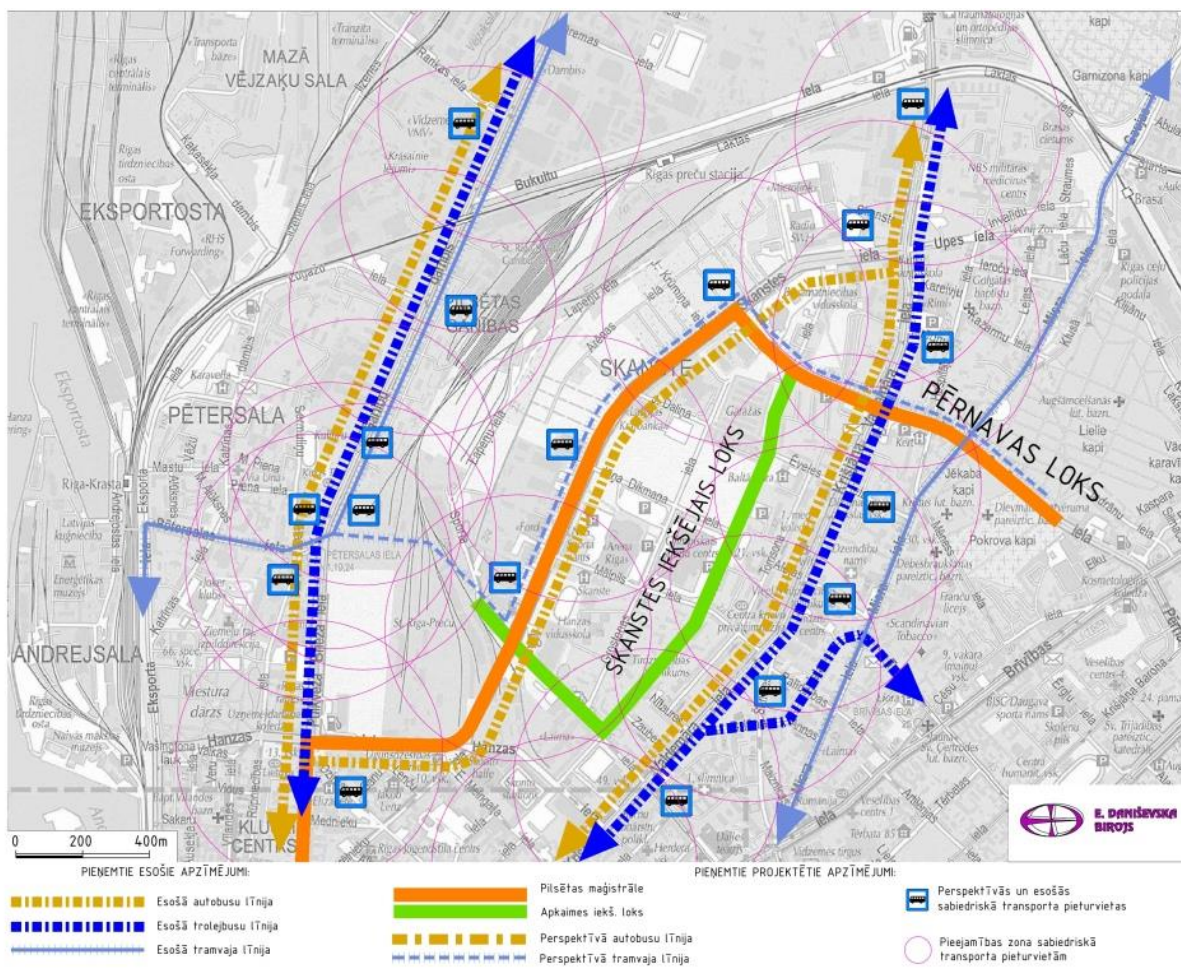
Galvenie uzdevumi

- 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 izvietojumu.

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.



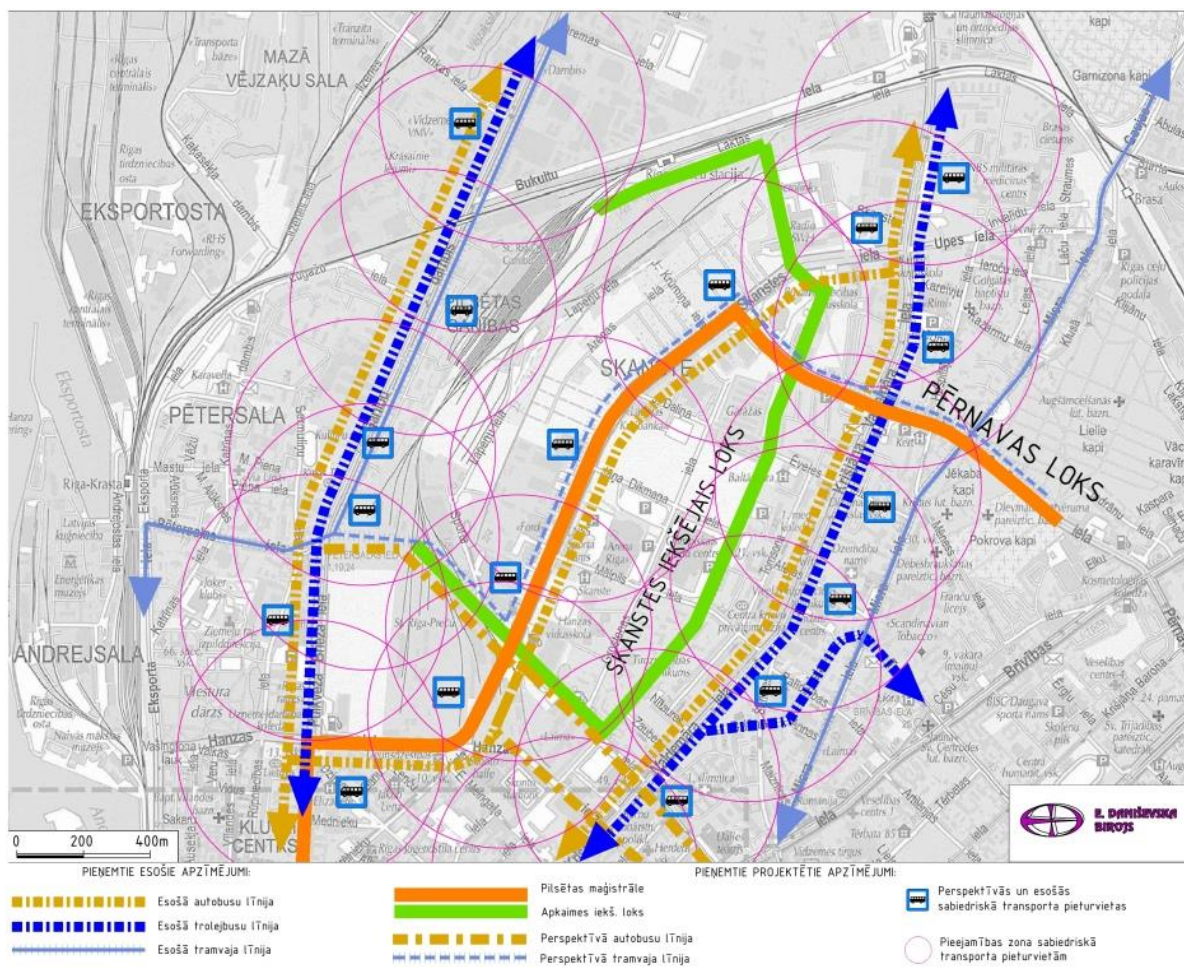
4. attēls. Sabiedriskā transporta shēma. Minimālā attīstība.

• 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

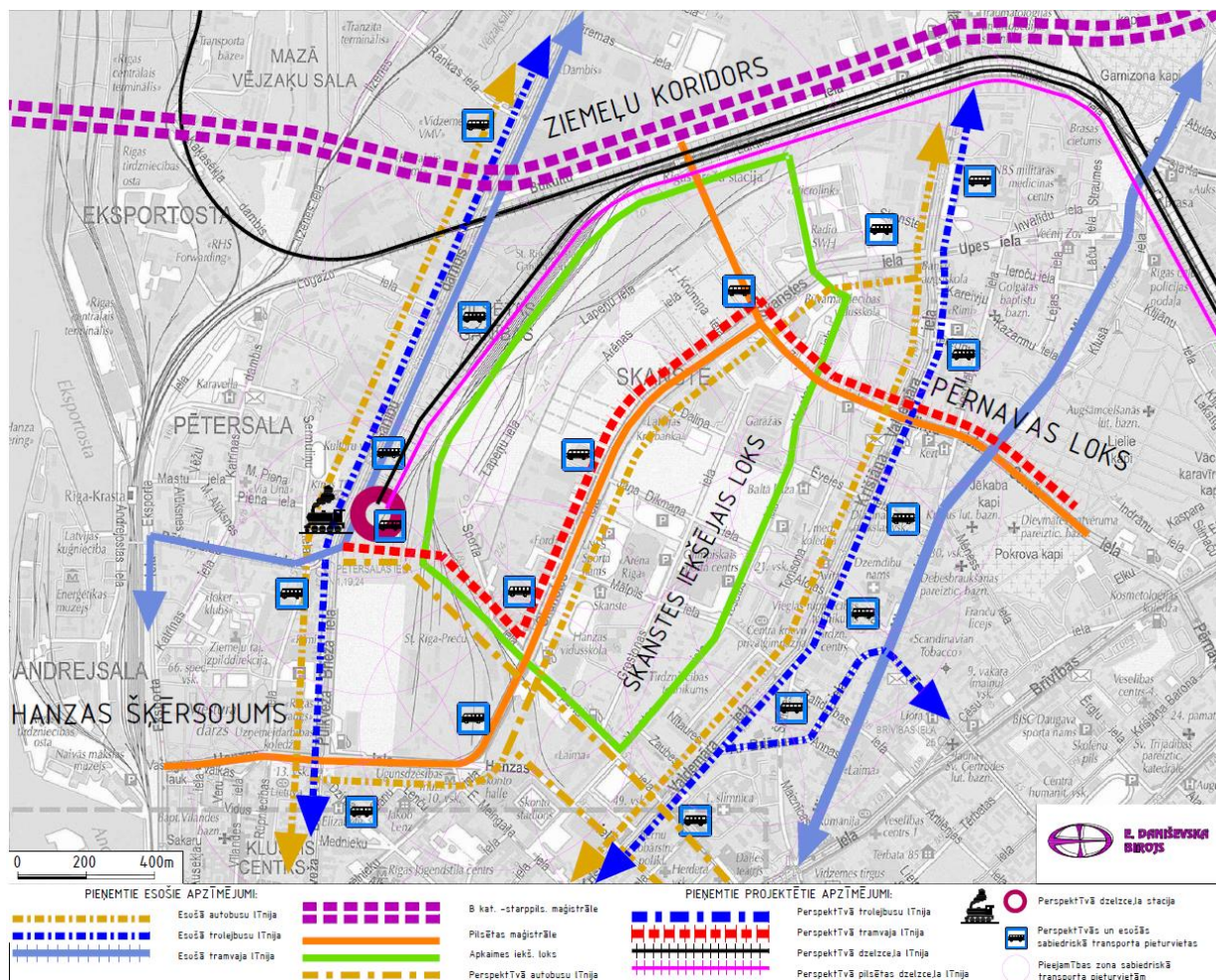
Maršrutu taksometri kā elastīgāka sabiedriskā transporta veida uzdevums ir organizēt apkaimes sasaisti ar pilsētas daļām tajos virzienos, kuros nenodrošina lielgabarīta sabiedriskais transports – pilsētas austrumu daļa, Pārdaugava, kā arī piekļuvi apkaimes intensīvāk attīstītajiem objektiem, piemēram, 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, ārpuspilsētas 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 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.
- 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 izvietošanai, 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 sasaucas 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. Volontāra 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 izvietošanas vietām un ietilpībai, paredzot 3 tipu autonomvietnes:

- daudzstāvu autonomvietnes (stacijas, biroju, darījumu un izklaižu 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 ilgtspējīgas 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:

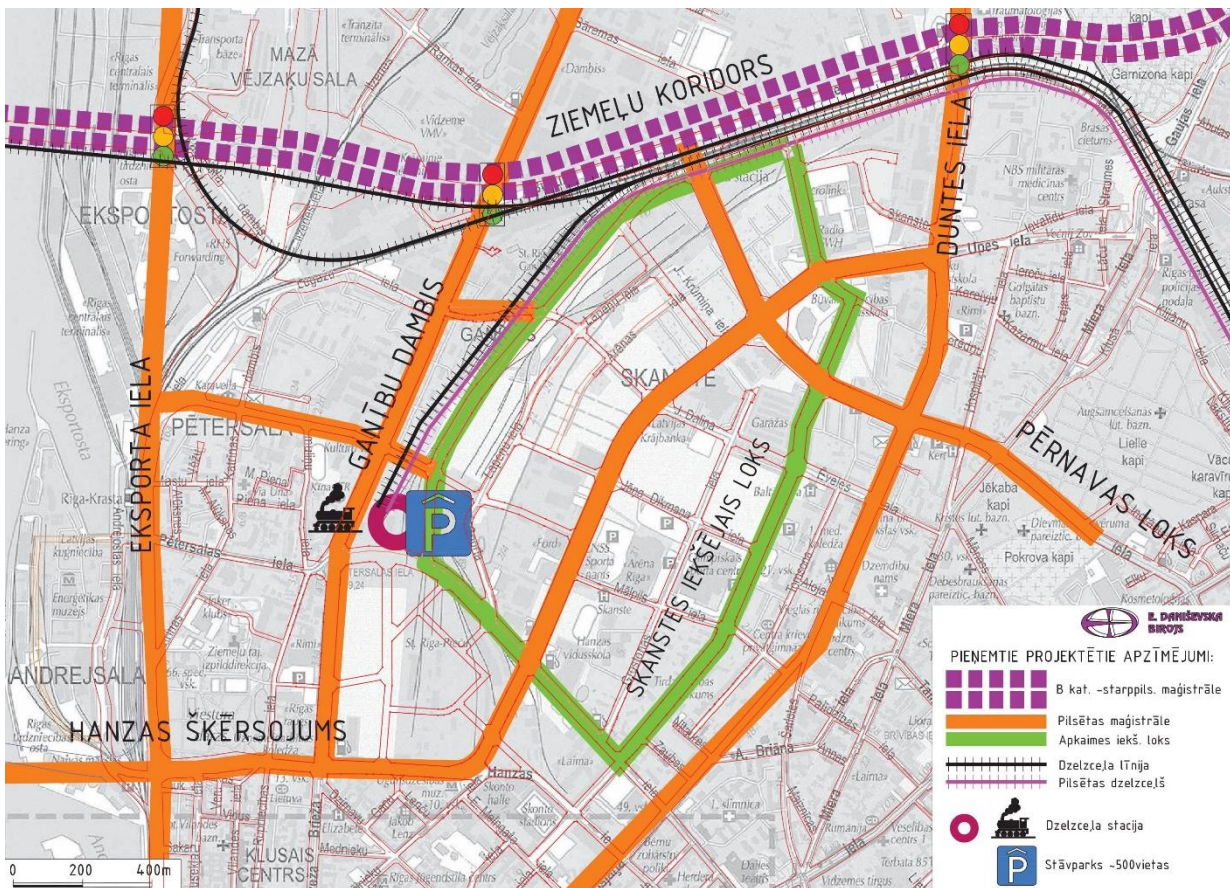
- ietilpība līdz 500 vietām;
- novietojums tiešā tuvumā Skanstes ielai, savienojumiem ar pilsētas maģistrālēm un dzelzceļa stacijai;
- pieļaujama funkciju daudzveidība – īslaicīga stāvvietā, dienas abonenti un diennakts abonenti nosakot minimālo īslaicīgo stāvvietu skaitu (piemēram, 50%).

Turpmākās rīcības

1. Precizēt autostāvvietu izvietojumu ar mērķi nodrošināt pietiekamus sarkano līniju koridorus.
2. Precizēt prasības autonomvietņu 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 autonomvietnes, veicinot pazemes vai daudzstāvu autonomvietņu būvniecību;

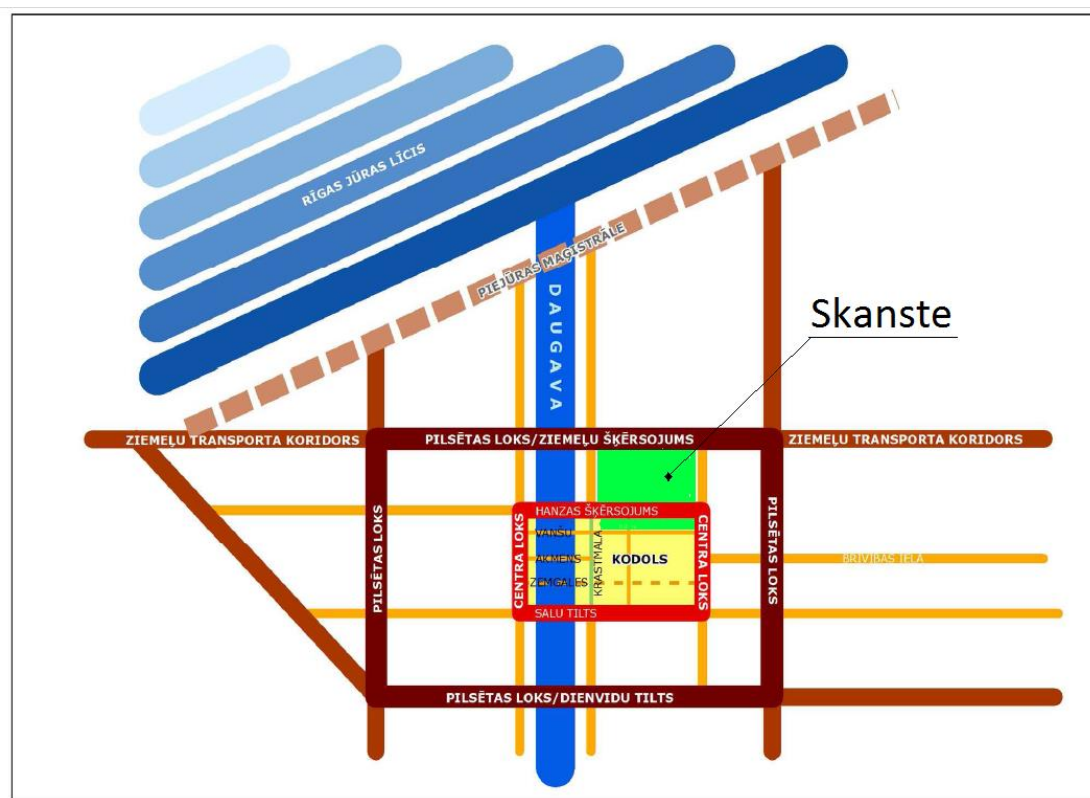


7. attēls. Stāvparka izvietojuma shēma.

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 apkaime 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 izvietojušies arī gar Lapeņu ielu, kas ir strupceļa iela.
- Apkaimei 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 satiksme 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

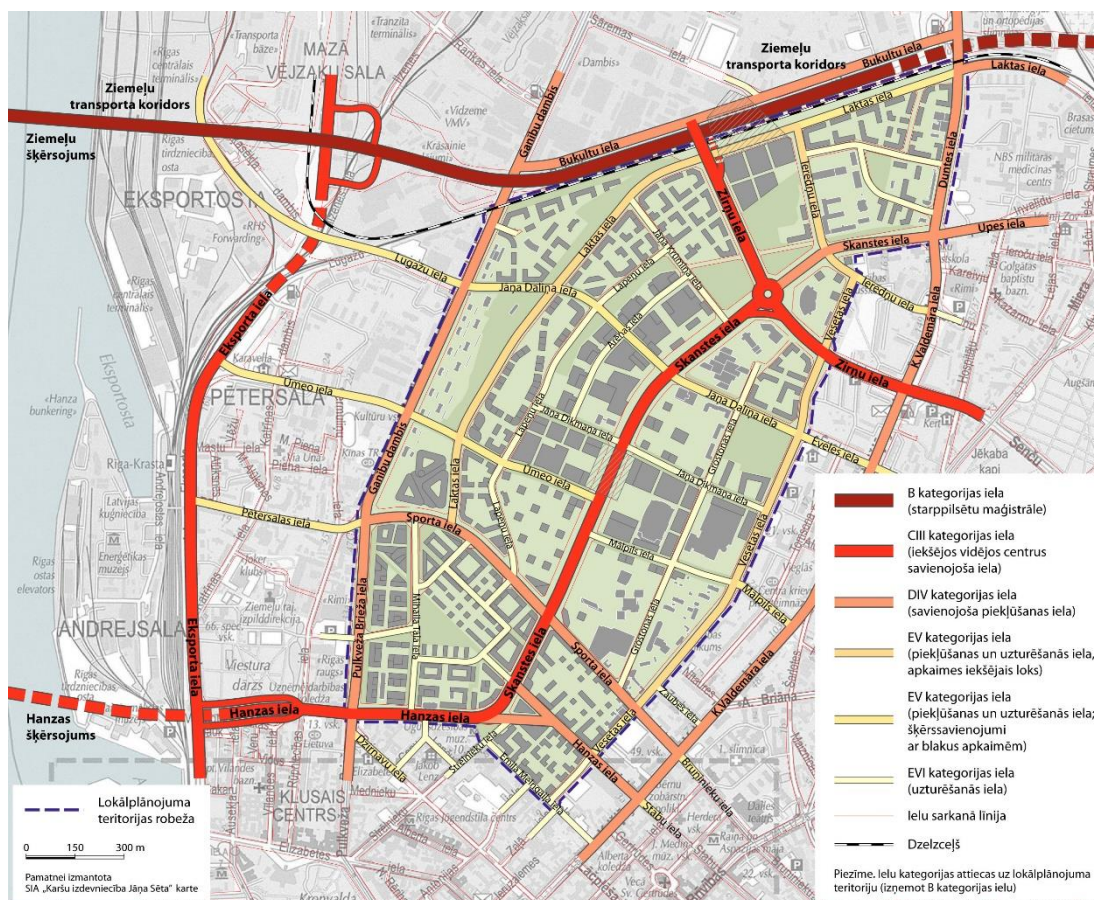
Transporta struktūras pamatu veido esošās C un D kategorijas ielas (Skanstes iela, Zirņu iela), apkaimes iekšējais transporta loks un vietējās ielas.

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. Lokālpārplānojuma 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 kārtā 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 Dantes 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. Lokālpārveidojuma tālākā risinājumā E kategorijas ielām tiks izstrādāts sadalījums kategorijās (EV, EVI). Izstrādājot šķēršprofilus, tiks ņemta vērā to perspektīvā nozīme savienojumos ar citām apkaimēm un lietusūdeņu ilgtspējīgas apsaimniekošanas risinājumiem nepieciešamās teritorijas.
3. Ielu šķēršprofilu 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) **Pēctecīga 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.

1. Pielikums

Transporta plūsmu situācijas analīze

TRANSPORTA PLŪSMAS

Transporta plūsmu izpēti Skanstes lokālpārveidojuma teritorijā esošajās un pieguļošajās ielās ir veikta Hanzas šķērsojuma izpēti 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 prognozējamās nebūtiskas transporta intensitātes izmaiņas, bet vispārējās tendences nav konstatējamās. Tādēļ šajā pārskatā prognozētā situācija detalizētāk paskaidrota galvenokārt rīta maksimumstundā, pievēršoties situācijai vakara maksimumstundā tikai tām ielām, kur konstatējamās 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. Lokālpārveidojuma 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 lokālpārveidojuma ietilpstošajam 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 %.

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

Pulkveža Brieža ielas posmam, ietilpstošam lokālplānojuma 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 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 lokālplānojuma 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 lokālplānojuma teritorijā noslodze ir 20-40 %, 2035. g.

Pusei Bukultu ielas posmam, ietilpstošam lokālplānojuma 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 lokālplānojuma 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 Dantes 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 Dantes ielu un 2334-2868 vienībām Hanzas ielas virzienā. Ievērojami zemāka transporta intensitāte prognozējama posmā no Zirņu ielas līdz Dantes 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 Dantes 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 lokālplānojuma 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. Vakara 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 RITEŅBRAUCĒJU PLŪSMAS

Gājēju un riteņbraucēju plūsmas raksturojums lokālplānojuma 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 sniedzējo 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 Duntē ielu, ko nosaka šajā lokālpārveidojuma teritorijas daļā un pieguļošajās teritorijās vairāku apmeklējamo objektu izvietojums – darba vietas, pakalpojumu sniedzējie objekti, izglītības iestādes. Maksimālā intensitāte konstatēta pie Duntē 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 lokālpārveidojuma 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 **Duntē 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).

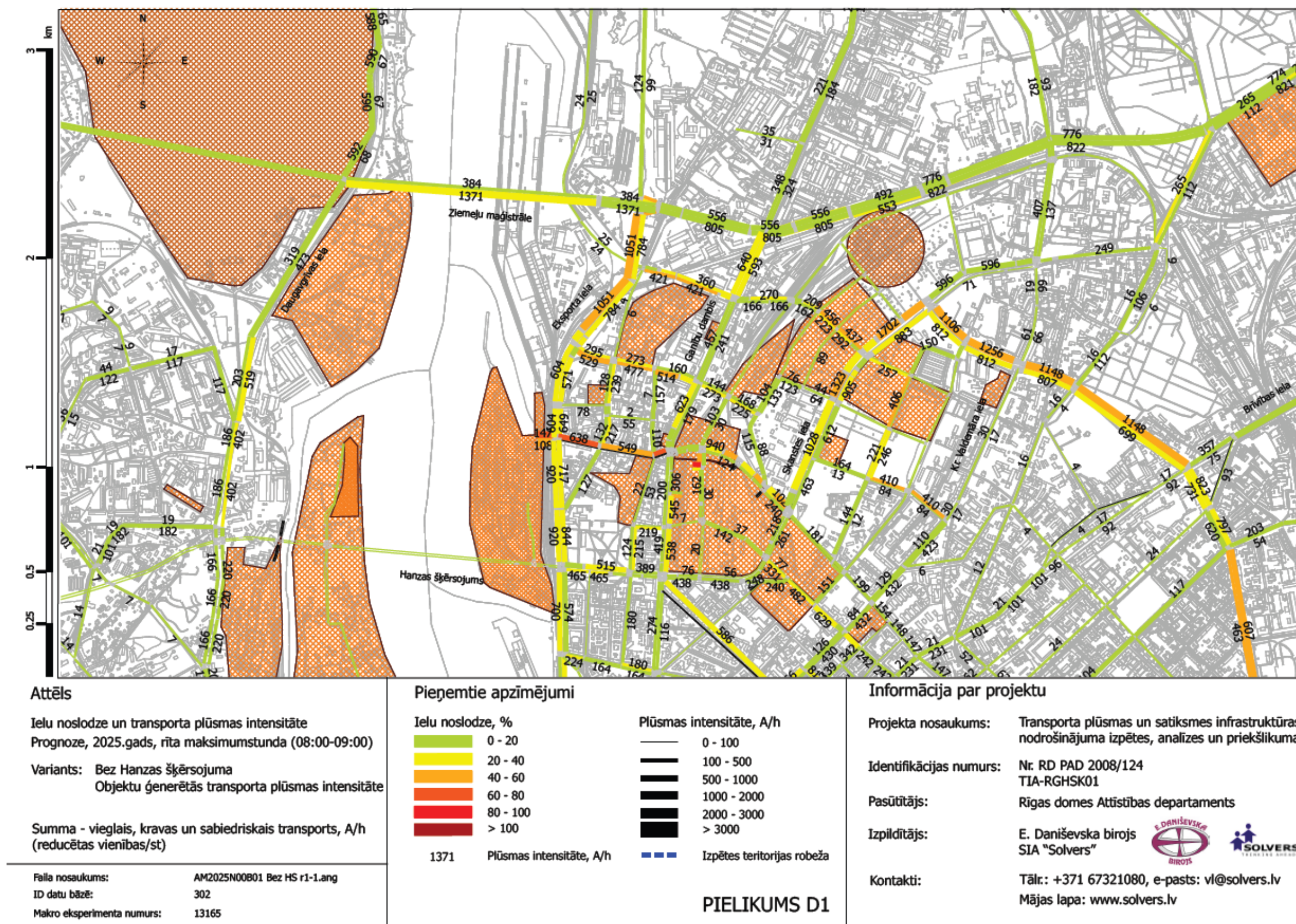
Relatīvi augsta gājēju intensitāte raksturīga **Ganību dambim** ar maksimālo plūsmu pie Lugažu ielas – 129 gājēji stundā (rīta maksimumstundā), bet vakarā raksturīgs samazinājums, zemākai vērtībai sasniedzot 8 gājējus maksimumstundā pie šķērsojuma ar Bukultu ielu.

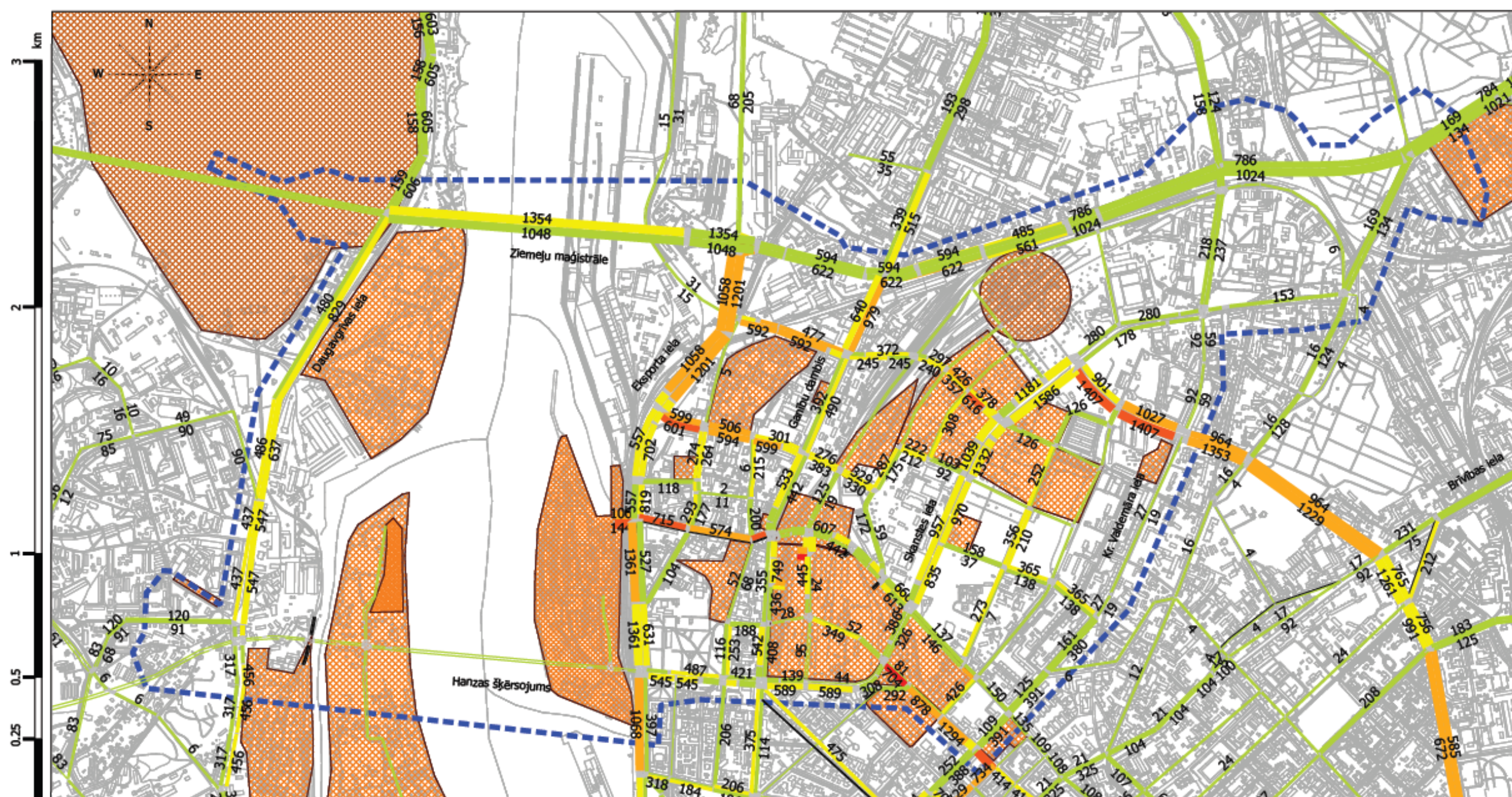
Zemāka gājēju intensitāte raksturīga **Zirņu ielai** ar augstāko rādītāju vakara maksimumstundā – 41 gājējs stundā un zemāku rīta stundā – 16 gājēji stundā (ielas labajā pusē).

Bukultu ielā maksimāla gājēju plūsma konstatējama rīta maksimumstundā – 41 gājējs stundā (ielas Z pusē, pie šķērsojuma ar Duntē 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.

2. Pielikums. Ielu noslodze un transporta plūsmu intensitāte





Attēls

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

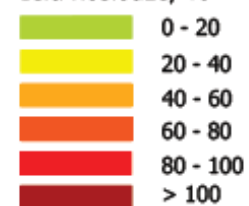
Variants: Bez Hanzas šķērsojuma
Objektu ģenerētās transporta plūsmas intensitāte

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

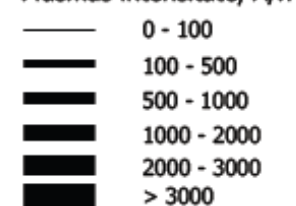
Pieņemtie apzīmējumi

Ielu noslodze, %



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

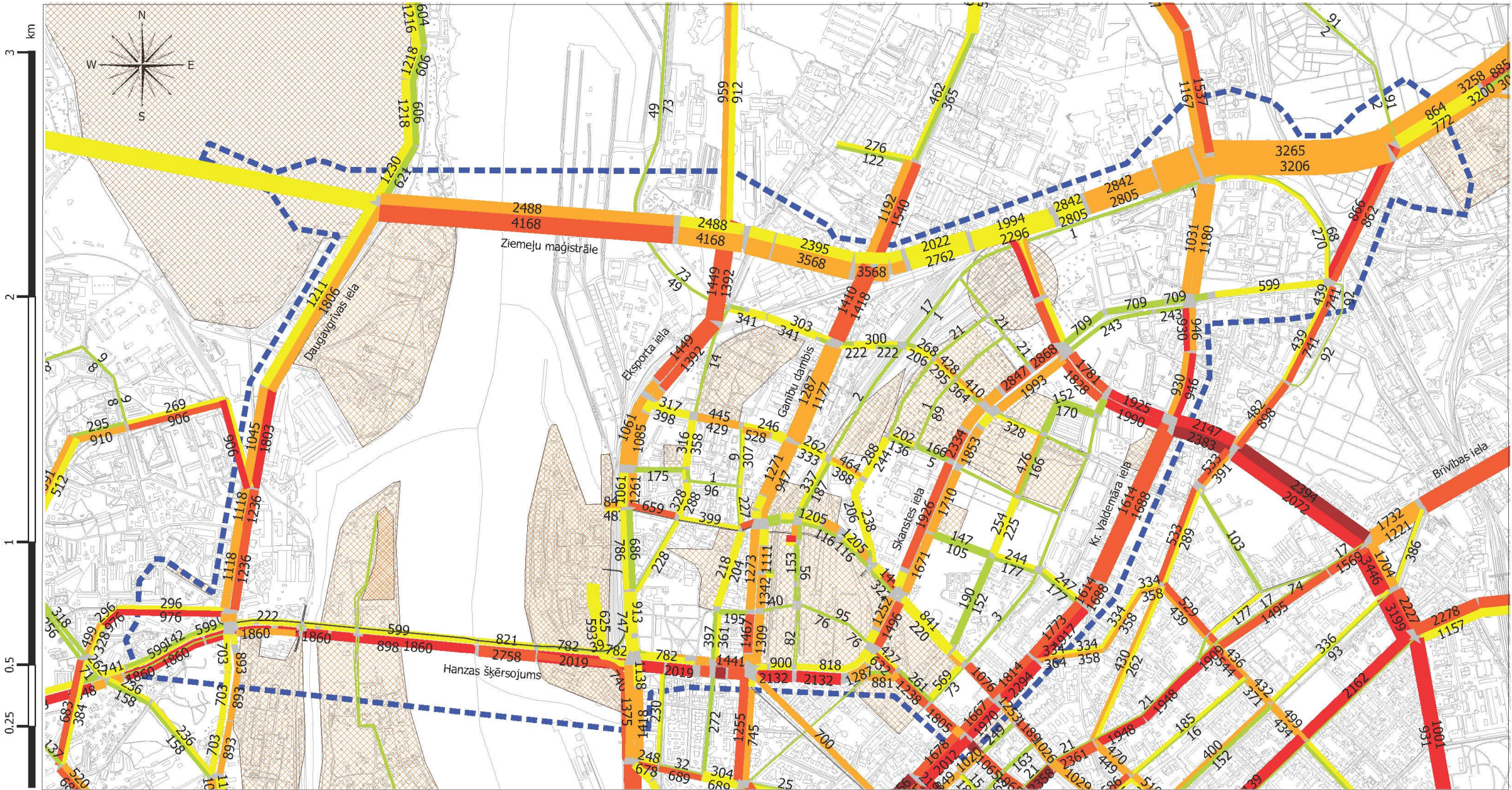
Identifikācijas numurs: Nr. RD PAD 2008/124
TIA-RGHSK01

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
 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

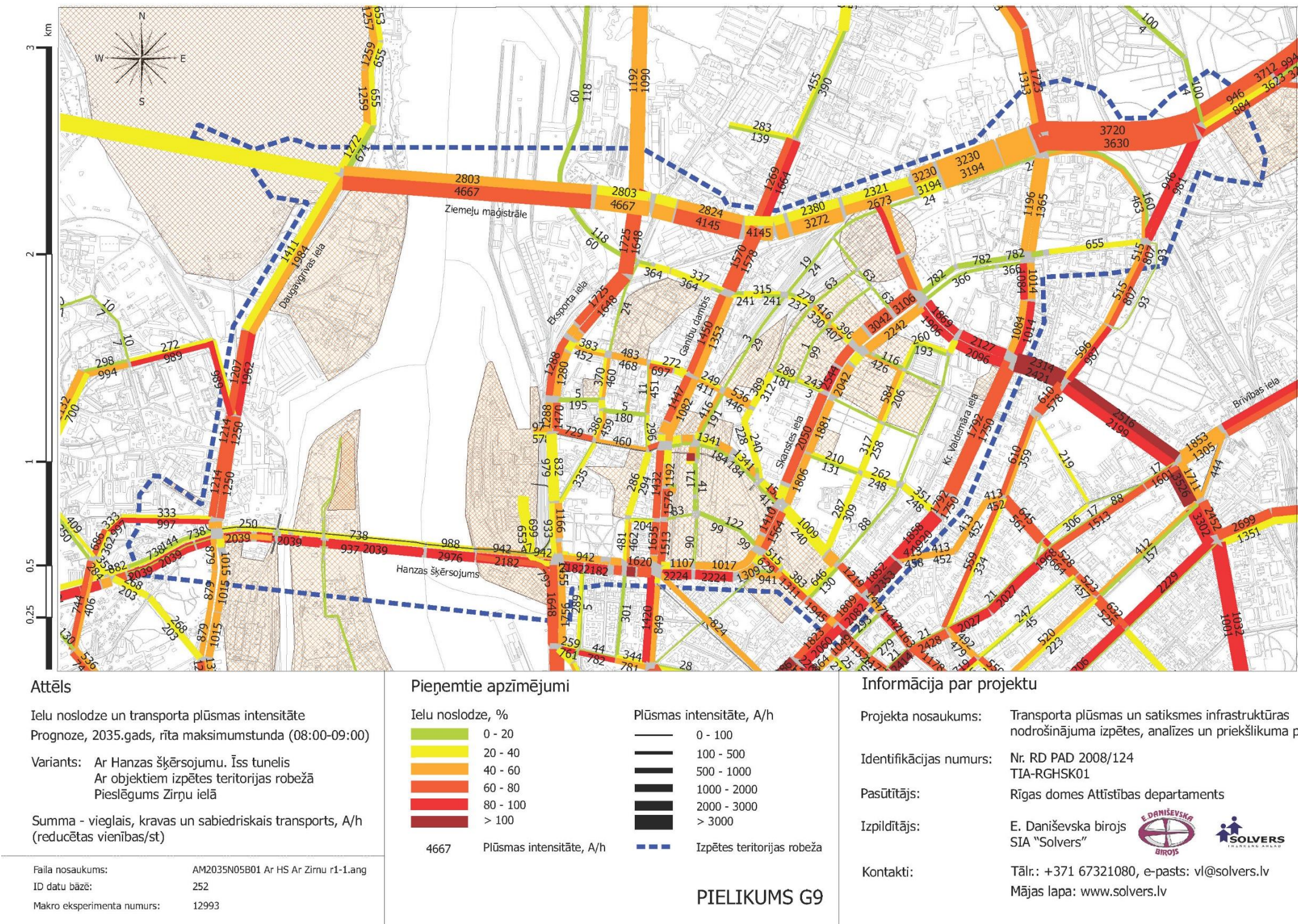
Identifikācijas numurs: Nr. RD PAD 2008/124
 TIA-RGHSK01

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.

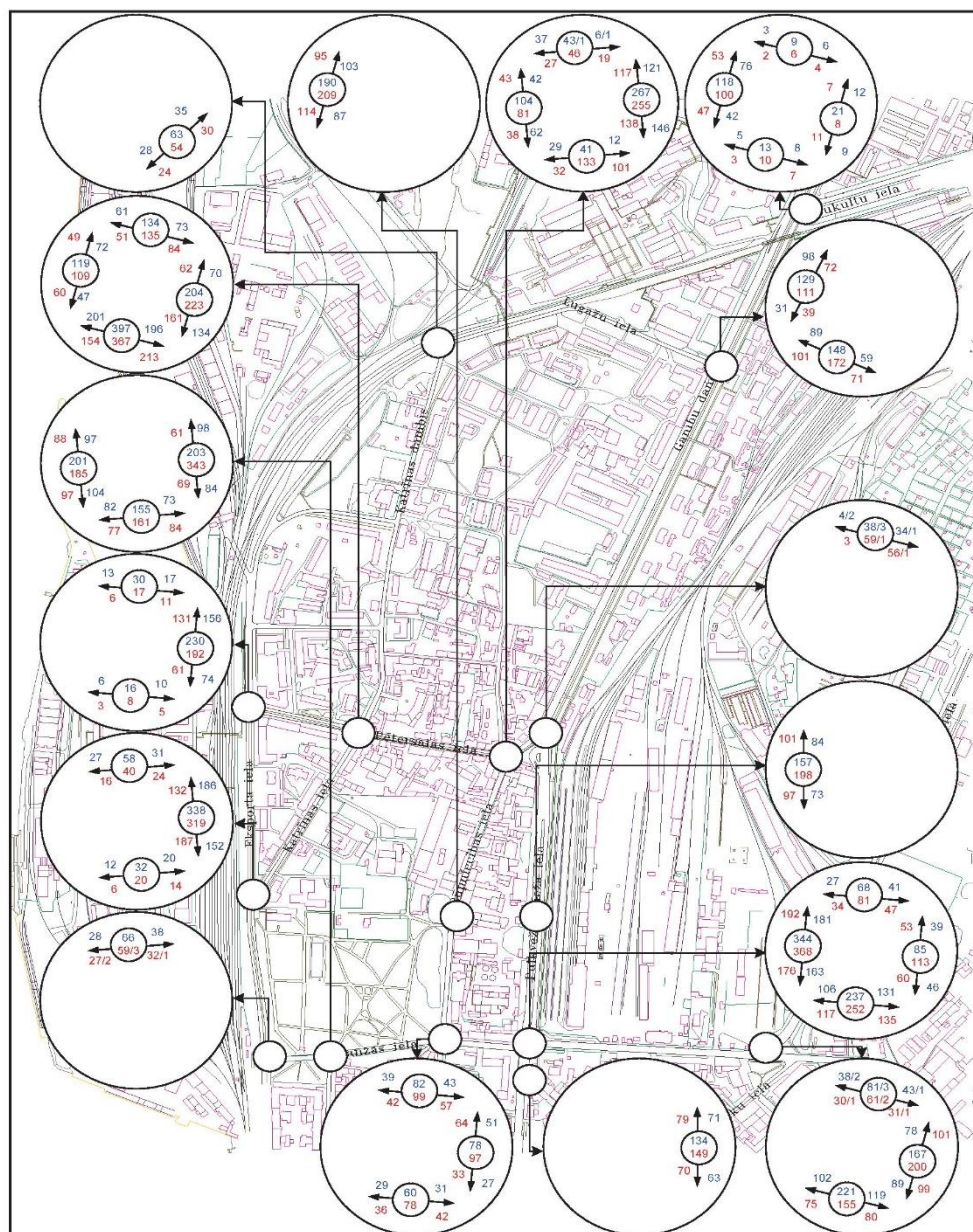


Vieglais, kravas un sabiedriskais transports, reducētas vienības stundā, A/st.

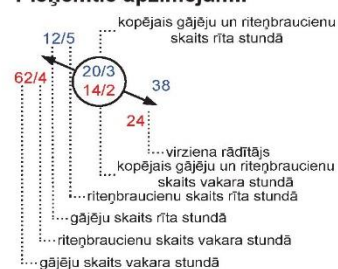
Pielikums B1.8

TIA-RGHSK01

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



Pieņemtie apzīmējumi:



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).

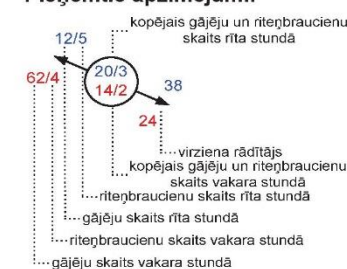
Pielikums B3.2

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

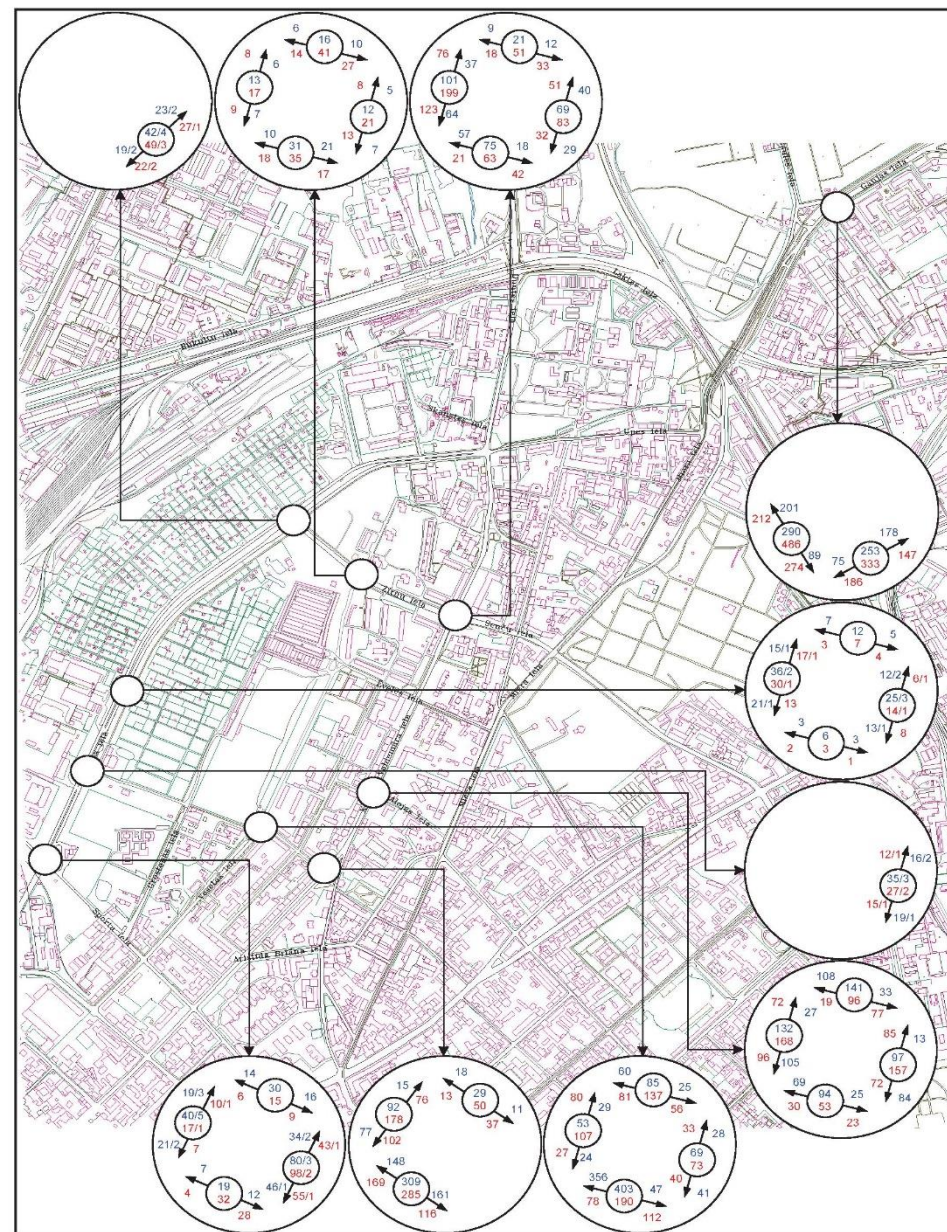


Solvers, SIA
Tālr: +371 67320358
Fakss: +371 67325297
E-pasts: vi@solvers.lv

Gājēju plūsmu intensitāte krustojumos (gājēji/st).

Pielikums B3.3

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



Pieņemtie apzīmējumi:

12/5 kopējais gājēju un riteņbraucēju skaits rīta stundā

62/4 $\frac{20}{3}$ 38

Diagram illustrating a calculation step: $\frac{14}{2}$ is shown inside a circle, with an arrow pointing to 30. Below the circle is the number 24.

...virziena rādītājs
kopējais gājēju un riteņbraucēju

... kopējais gājēju un riteņbraucēju skaits vakara stundā
... riteņbraucēju skaits rīta stundā

...gājēju skaits rīta stundā

...ritenbraucieniu skaits vakara stunda
...gājēju skaits vakara stundā



E. Daniševska birojs, SIA

Tālrs. +371 67332320

Fakss: +371 67332113

E-pasts: elmars@edb.lv



Solvers, SIA

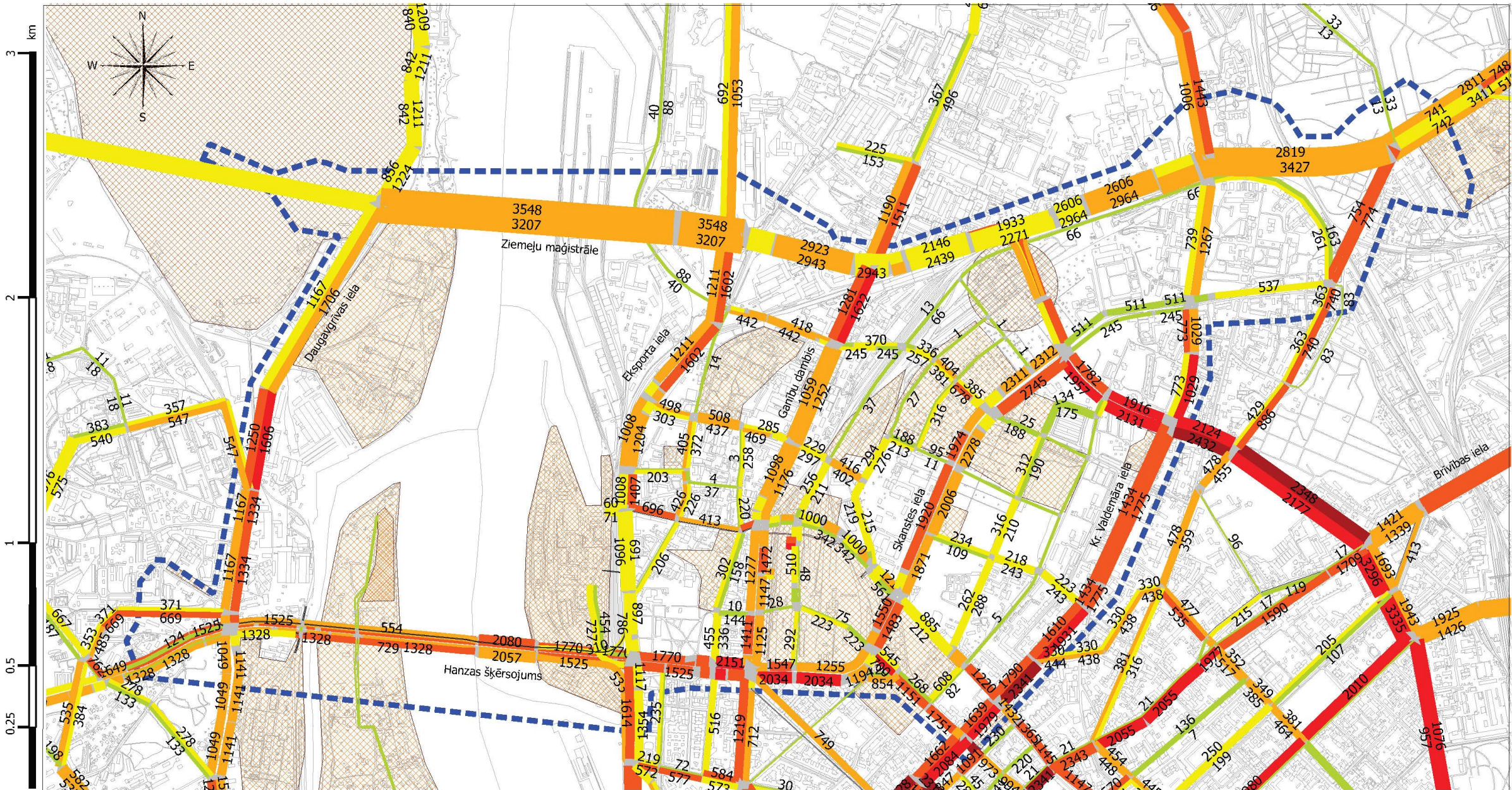
Tālrs: +371 67320358

Fakss: +371 67325297

E- pasts: vl@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

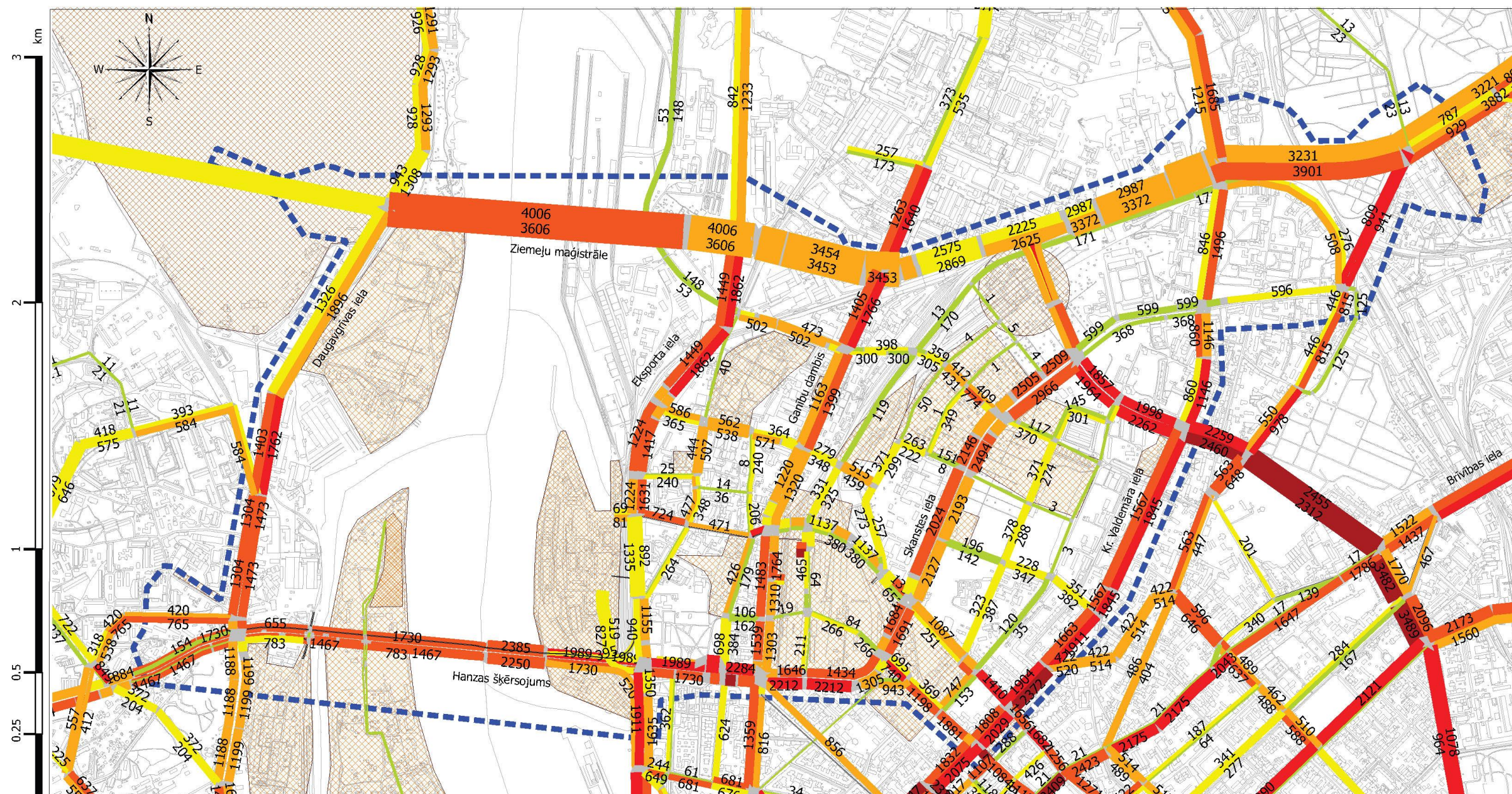
Identifikācijas numurs: Nr. RD PAD 2008/124
 TIA-RGHSK01

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)

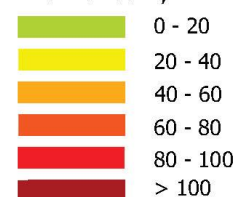
Variants: Ar Hanzas šķērsojumu. Īss tunelis
Ar objektiem izpētes teritorijas robežā
Pieslēgums Zirņu ielā

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

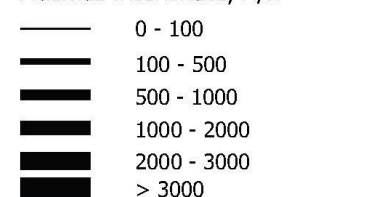
Faila nosaukums: PM2035N05B01 Ar HS Ar Zirņu r1-1.ang
ID datu bāzē: 262
Makro eksperimenta numurs: 12993

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

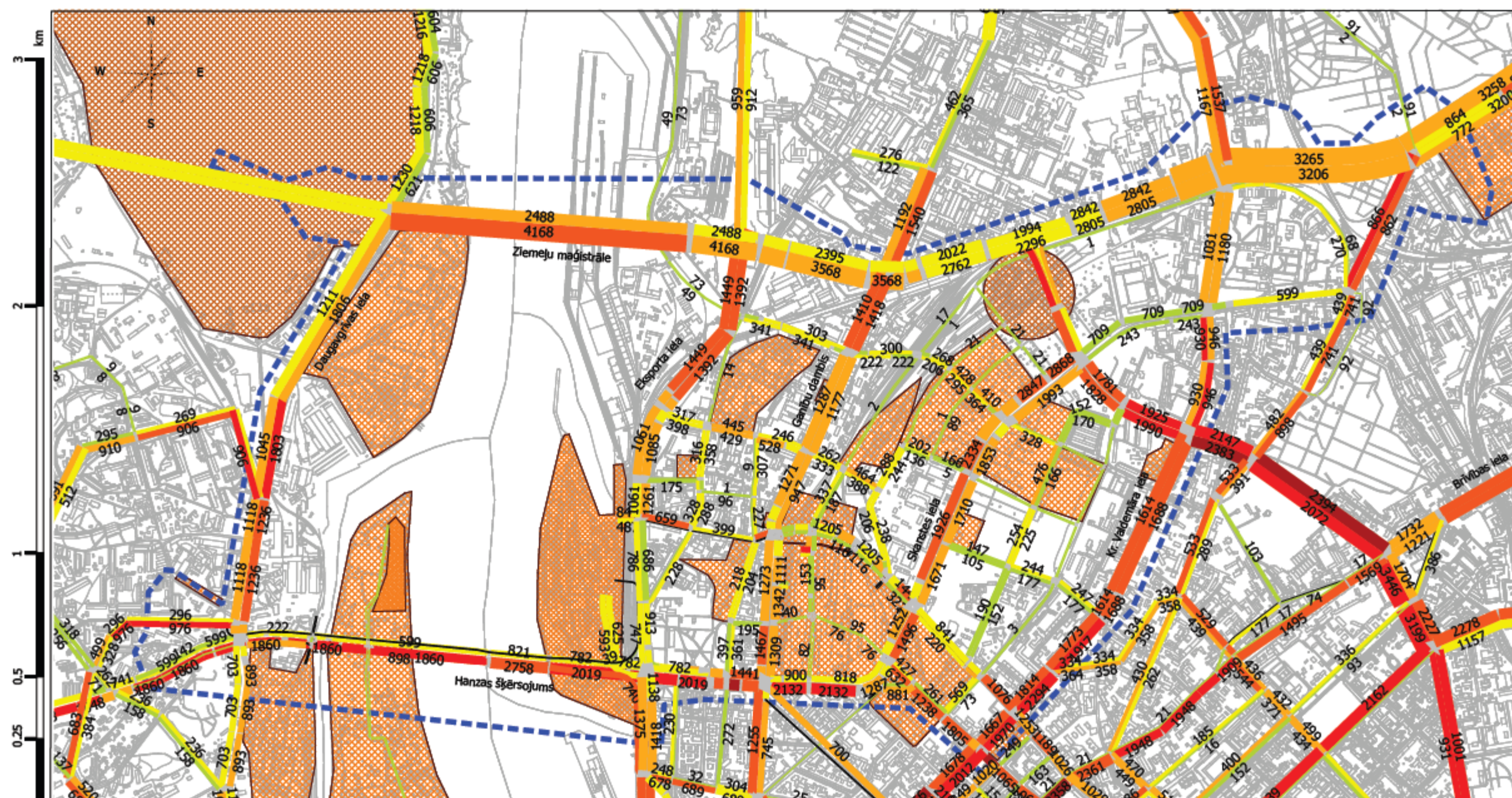
Identifikācijas numurs: Nr. RD PAD 2008/124
TIA-RGHSK01

Pasūtītājs: Rīgas domes Attīstības departaments

Izpildītājs: E. Daniševska birojs
SIA "Solvers"

Kontakti: 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)

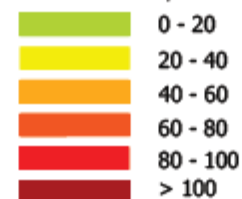
Variants: Ar Hanzas šķērsojumu. Īss tunelis
Ar objektiem izpētes teritorijas robežā
Pieslēgums Zirņu ielā

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

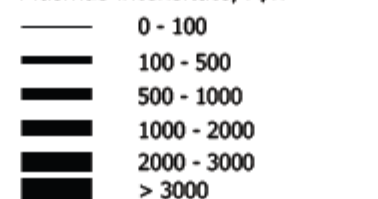
Failla nosaukums: AM2025N05B01 Ar HS Ar Zīmu r1-1.ang
ID datu bāzē: 202
Makro eksperimenta numurs: 12993

Pieņemtie apzīmējumi

Ielu noslodze, %



Plūsmas intensitāte, A/h



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

