



TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS TEMATISKAIS PLĀNOJUMS

Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments, 2017

SATURA RĀDĪTĀJS

1.	TEMATISKĀ PLĀNOJUMA IZSTRĀDES PAMATOJUMS	5
1.1.	TEMATISKĀ PLĀNOJUMA VIETA RĪGAS PLĀNOŠANAS SISTĒMĀ	5
1.2.	TEMATISKĀ PLĀNOJUMA IZSTRĀDES NEPIECIEŠAMĪBAS PAMATOJUMS	6
1.3.	TEMATISKĀ PLĀNOJUMA ATBILSTĪBA STRATĒGIJAI	7
1.4.	SASNIEDZAMĀIS MĒRĶIS, APAKŠMĒRĶIS	13
2.	ESOŠĀS SITUĀCIJAS APRAKSTS.....	14
2.1.	RTP2006 NOTEIKTO RISINĀJUMU IZVĒRTĒJUMS TRANSPORTA SISTĒMAS SAKĀRTOŠANAI UN ATTĪSTĪBAI.....	14
2.2.	TRANSPORTA SISTĒMAS ATTĪSTĪBAS UN IEDZĪVOTĀJU MOBILITĀTES DINAMIKAS IZPĒTE UN ANALĪZE	22
2.3.	PIEEJAMO PĒTĪJUMU, PLĀNOŠANAS DOKUMENTU UN IZEJAS DATU ANALĪZE PAR ESOŠO SITUĀCIJU TURPMĀKAI PLĀNOŠANAI.....	31
2.4.	SABIEDRISKĀ TRANSPORTA ESOŠĀS SITUĀCIJAS DATU ANALĪZE.....	40
3.	TEMATISKĀ PLĀNOJUMA RISINĀJUMI UN UZDEVUMI RTP 2030	48
3.1.	VISSĀRĒJI.....	48
3.2.	GĀJĒJI	48
3.3.	VELOTRANSPORTS.....	49
3.4.	SABIEDRISKĀIS TRANSPORTS.....	55
3.5.	VIEGLAIS AUTOTRANSPORTS, STĀVVIETAS UN STĀVPARKI	56
3.6.	KRAVAS AUTOTRANSPORTS	63
3.7.	RĪGAS TRANSPORTA SIMULĀCIJAS MODELIS	65
4.	TERITORIJAS, KURĀS NEPIECIEŠAMS PĀRSKATĪT ESOŠOS TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS UN SATIKSMES ORGANIZĀCIJAS RISINĀJUMUS UN KURĀS TURPMĀKĀ PLĀNOŠANAS PROCESĀ VEICAMA IELU SARKANO LĪNIJU KOREKCIJA UN/VAI IELU KATEGORIJU MAIŅA	67
4.1.	RIETUMU MAĢISTRĀLE.....	67
4.2.	LUBĀNAS IELA, GRANĪTA IELA, MASKAVAS IELA, E22 IEVADS RĪGĀ.....	71
4.3.	RAŅĶA DAMBJA VIENĪBAS GATVES SAVIENOJUMS	73
4.4.	DIENVIDU TILTA PAGARINĀJUMS „LIDOSTAS APVEDCEĻŠ”	73
4.5.	JŪRKALNES IELA, KURZEMES IELA, KLEISTU IELA	73
4.6.	TVAIKA, DUNTES IELU SAVIENOJUMS AR ĀUSTRUMU MAĢISTRĀLI	74
4.7.	ĪERIĶU, DZELZAVAS VIENVIRZIENA IELAS.....	74
4.8.	PODRAGS.....	74
4.9.	D KATEGORIJAS GRUPAS IELU TĪKLA PAPILDINĀJUMI	74
4.10.	KOPSAVILKUMS	75
5.	IZMANTOTIE INFORMĀCIJAS AVOTI.....	77
7.	PIELIKUMI.....	79
1.	PIELIKUMS. REKOMENDĀCIJAS PROJEKTĒŠANAI IELĀM AR PUBLISKĀS ĀRTELPAS PAMATSTRUKTŪRAS SAVIENOJOŠO FUNKCIJU	79
2.	PIELIKUMS. APSTĀDĪJUMU UN PUBLISKĀS ĀRTELPAS PAMATSTRUKTŪRA	80
3.	PIELIKUMS. TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS SHĒMA AR IZMAIŅU PRIEKŠLIKUMIEM	81
4.	PIELIKUMS. ESOŠĀ UN PLĀNOTĀ VELOINFRASTRUKTŪRA	82
5.	PIELIKUMS. ST UN AUTONOVĪETŅU SHĒMA	83
6.	PIELIKUMS. PASAŽIERU UN KRAVAS DZELZCEĻA PĀRVADĀJUMU SHĒMA	84
7.	PIELIKUMS. ESOŠAIS KRAVAS TRANSPORTS	85
8.	PIELIKUMS. 1.KĀRTĀ PLĀNOTAIS KRAVAS TRANSPORTS	86
9.	PIELIKUMS. PLĀNOTAIS KRAVAS TRANSPORTS	87
10.	PIELIKUMS. PERSPEKTĪVĀS AUTOSTĀVVIETAS UZ PAŠVALDĪBAS ZEMES.....	88
11.	PIELIKUMS. IELU ESOŠĀ SITUĀCIJA	89
12.	PIELIKUMS. BĪSTAMO KRAVU TRANSPORTA MARŠRUTI.....	90
13.	PIELIKUMS. RĪGAS BRĪVOSTAS TRANSPORTA SAVIENOJUMI UN PLĀNOTIE RISINĀJUMI	91
14.	PIELIKUMS. ESOŠĀ ST PIETURVIETU PIEEJAMĪBA.....	92

Izmantotie saīsinājumi

Saīsinājuma apzīmējums	Saīsinājuma skaidrojums
a/c	Autoceļš
AS	Akciju sabiedrība
Attīstības programma	Rīgas attīstības programmu 2014.-2020.gadam
AZ	Aizsardzības zona
CSB	Latvijas Republikas Centrālā statistikas pārvalde
CSDD	Ceļu satiksmes drošības direkcija
CSNg	Ceļu satiksmes negadījumi
EMME	Equilibre Multimodal, Multimodal Equilibrium. Transporta simulācijas rīks makro līmenī
ES	Eiropas Savienība
IKP	Iekšzemes kopprodukts
ITVS	Inteliģentā transporta vadības sistēma
LDz	VAS "Latvijas dzelzceļš"
LR	Latvijas Republika
LVC	VAS Latvijas Valsts ceļi
LVS	Latvijas Valsts standarts
MK	Ministru kabinets
RAP-95	Rīgas attīstības plāns 1995.-2005. gadam
RB	Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica projekts
RD	Rīgas dome
RDPAD	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
RDS	Rīgas domes Satiksmes departaments
RDMVD	Rīgas domes Mājokļu un vides departaments
RPMP	Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns, 2010.g.
RS	RP SIA Rīgas satiksme
RTIAN	Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi
RTSM	Rīgas transporta simulācijas modelis
RTP2006	Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam
RTP2030	Rīgas teritorijas plānojums 2018.-2030. gadam
RVC	Rīgas vēsturiskais centrs
RVC AZ TP	Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums
RZTK	Rīgas ziemeļu transporta koridors
Stratēģija	Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam
SI	Satiksmes infrastruktūra
ST	Sabiedriskais transports
Stāvparku izpēte	Rīgas domes autonomietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāns, 2014.g.
Stāvvietu izpēte	Rīgas domes autonomietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvvietu infrastruktūras sadaļas attīstības plāns, 2015.g.
TEN-T	Trans-Eiropas transporta tīkls
TmP	Tematiskais plānojums
TP	Teritorijas plānojums
TPAM	Pētījums par transporta plūsmu analīzes metodoloģiju. 2016.g.
TRANS TmP	Transporta attīstības tematiskais plānojums
UNESCO	Apvienoto Nāciju Izglītības, zinātnes un kultūras organizācija
VAN	Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi
VAS	Valsts akciju sabiedrība
Velokonceptija	Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015.-2030.gadam, 2015.g.

VDI	Vidējā diennakts intensitāte
-----	------------------------------

1. Tematiskā plānojuma izstrādes pamatojums

1.1. Tematiskā plānojuma vieta Rīgas plānošanas sistēmā

Transporta attīstības Tematiskais plānojums (TRANS TmP) ir izstrādāts saskaņā ar RD 22.10.2013. lēmumu Nr.312 „Par Transporta attīstības tematiskā plānojuma izstrādes uzsākšanu”.

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

TRANS TmP ir izstrādāts ar mērķi kalpot par pamatu jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam atbilstoši RD 03.07.2012. lēmumam Nr.4936 „Par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes uzsākšanu”.

Atbilstoši Latvijas Republikas (turpmāk – LR) Teritorijas attīstības plānošanas likumam TRANS TmP ir teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kurā atbilstoši plānošanas līmenim risināti specifiski jautājumi, kas saistīti ar atsevišķu nozaru attīstību (piemēram, transporta infrastruktūra, veselības aprūpes iestāžu un izglītības iestāžu izvietojums) vai specifisku tematu (piemēram, inženiertīklu izvietojums, ainaviski vērtīgas teritorijas un riska teritorijas)¹.

Šis TmP ir sagatavots atbilstoši LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, tai skaitā:

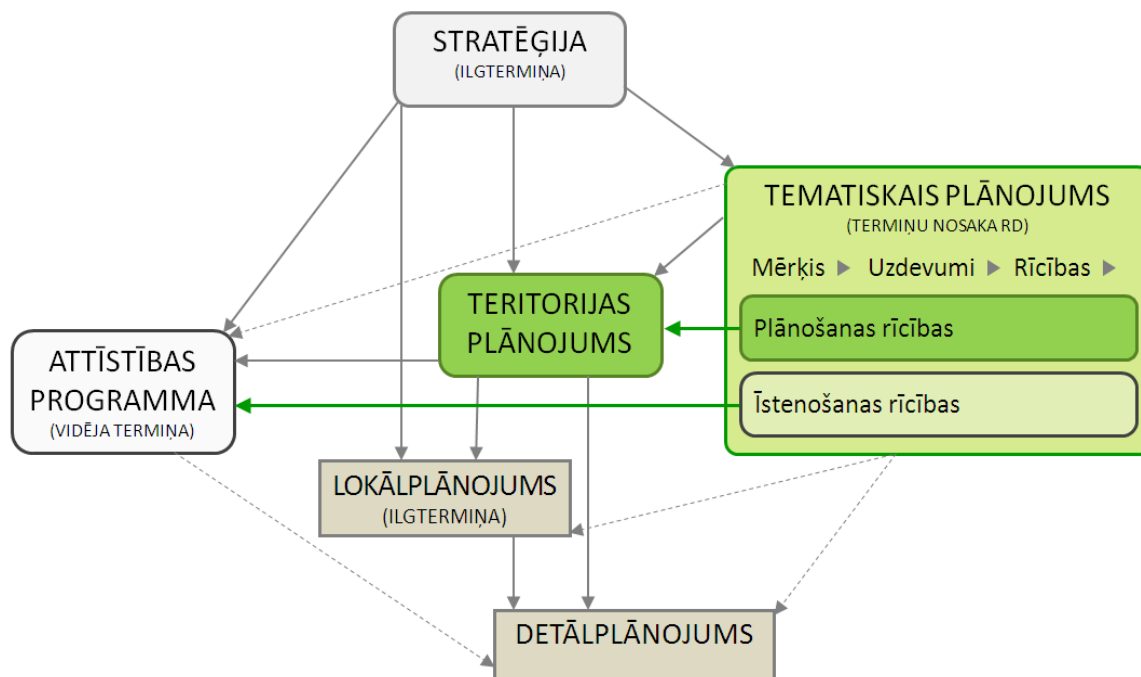
- 1) LR Satversmei;
 - 2) Likumam „Par pašvaldībām” un uz tā pamata izdotajiem Ministru kabineta (turpmāk –MK) noteikumiem;
 - 3) Attīstības plānošanas sistēmas likumam;
 - 4) Teritorijas attīstības plānošanas likumam un uz tā pamata izdotajiem MK noteikumiem;
 - 5) Enerģētikas likumam un uz tā pamata izdotajiem MK noteikumiem;
 - 6) Civilās aizsardzības likumam un uz tā pamata izdotajiem MK noteikumiem;
- u.c.

TRANS TmP ir izstrādāts ar mērķi kalpot par pamatu RTP2030 konceptuālajai daļai atbilstoši RD 22.10.2013. lēmumam Nr. 314 „Par grozījumiem Rīgas domes 03.07.2012. lēmumā Nr. 4936 „Par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes uzsākšanu””. Šis TmP tika vienlaicīgi izstrādāts un saskaņots ar 10 citiem TmP, kas detalizēti pēta konkrētu jautājumu specifiku un piedāvā risinājumus TP un citiem plānošanas dokumentiem. Tā rezultātā RTP2030 izstrādes ietvaros sagatavoti šādi TmP:

- 1) Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju TmP;
- 2) Mājokļu attīstības TmP;
- 3) Uzņēmējdarbības funkciju nodrošināšanai nepieciešamo teritoriju TmP;
- 4) Meliorācijas attīstības TmP;
- 5) Ūdens teritoriju un krastmalu TmP;
- 6) Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu TmP;
- 7) Aizsargjoslu un aprobežojumu TmP;
- 8) Transporta attīstības TmP;
- 9) Ainavu TmP;
- 10) Valsts un pašvaldības funkciju nodrošināšanai nepieciešamo teritoriju TmP;
- 11) Rīgas brīvostas TmP.

¹ Teritorijas attīstības plānošanas likuma 1. pants

TmP un TP ir hierarhiski pakārtoti Stratēģijai un kopā ar Attīstības programmu veido Rīgas attīstības plānošanas dokumentu sistēmu. (1.attēls)



1.attēls. Rīgas attīstības plānošanas dokumentu sistēmas shēma

Visi Rīgas teritorijas attīstības plānošanas dokumenti, tostarp TmP, atrodas ciešā savstarpējā sasaistē, nodrošinot, ka Rīgas pilsētas teritorijas attīstība tiek plānota tā, lai varētu paaugstināt dzīves vides kvalitāti, ilgtspējīgi, efektīvi un racionāli izmantot teritoriju un citus resursus, kā arī mērķtiecīgi un līdzsvaroti attīstīt ekonomiku (1.attēls).

Katrs TmP ietver sevī nepieciešamības pamatojuma sadaļu un risinājumu sadaļu, kurā atspoguļots risinājumu pamatojums, uzdevumi un plānošanas rīcības.

Pēc TmP apstiprināšanas ar RD lēmumu tajā ietvertie risinājumi ir saistoši RD un tai pakļautajām struktūrvienībām, un skar iedzīvotājus, projektu pieteicējus un kapitāla ieguldītājus, zemes īpašniekus u.c. iesaistītās puses, jo būs jāievēro, izstrādājot citus teritorijas attīstības plānošanas dokumentus.

1.2. Tematiskā plānojuma izstrādes nepieciešamības pamatojums

Pamatojoties uz RD 03.07.2012. lēmumu Nr.4936 „Par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes uzsākšanu”, ar grozījumiem, kas pieņemti ar RD 22.10.2014. lēmumu Nr.314, RD PAD izstrādā jauno Rīgas teritorijas plānojumu. Par teritorijas plānojuma pamatu kalpo izstrādātie TmP, kas ietver dažādus pilsētībūvnieciskos aspektus. Viens no TmP ir transporta attīstības TmP, un tas nodrošina jaunā Rīgas teritorijas plānojuma transporta sadaļas izstrādi.

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

Rīga ir nozīmīgs transporta sistēmas un sakaru centrs ne tikai vietējā, bet arī visas Latvijas un starptautiskā mērogā, kas nosaka Latvijas ekonomisko izaugsmi. TRANS TmP tiek izstrādāts, lai turpinātu Stratēģijas un iepriekšējā Rīgas teritorijas plānojumā aizsāktu principu īstenošanu. Transporta sistēma un ielu tīkls ir galvenais infrastruktūras elements, kas nodrošina iedzīvotāju mobilitāti. Iedzīvotāju skaits galvaspilsētā samazinās un turpina palielināties pilsētai pieguļošajos novados, kas

palielina slodzi uz galvenajiem pievedceļiem. Ņemot vērā to, ka lielākais skaits darba vietu ir koncentrēts pilsētas centra daļā, palielinās vieglā autotransporta slodze uz pilsētas centru.

TRANS TmP izstrādes ietvaros ir analizēti citi RD teritorijas attīstības plānošanas dokumenti, kuros ir noteikti risinājumi pilsētas ielu, gājēju ceļu, veloceļu, ST maršrutu un tranzīta maģistrāļu līdzsvarota tīkla izveidei, ņemot vērā ne tikai ekonomiskos aspektus, bet arī Rīgas iedzīvotāju augošo pieprasījumu pēc pievilcīgas un labvēlīgas pilsētvides.

TRANS TmP iekļautie risinājumi ir saistoši RD un tai pakļautām struktūrvienībām, un skar projektu pieteicējus un kapitāla ieguldītājus, zemes īpašniekus, vietējos un ārzemju investorus.

TRANS TmP izstrādājis RD PAD sadarbībā ar SIA "VIA Design Group", SIA "METRUM" un SIA „BRD projekts”, atbilstoši, kuru piesaistīto ekspertu ieteikumiem sagatavoti TmP risinājumi.

1.3. Tematiskā plānojuma atbilstība Stratēģijai

TRANS TmP, līdzīgi kā Rīgas teritorijas plānojums, ir hierarhiski pakārtots Stratēģijai, tādēļ TmP mērķiem un saturam jāatbilst Stratēģijā definētajām nostādnēm. Līdzās citām nostādnēm, Stratēģijas 17.punktā tiek noteikts, kā pilsētas attīstība virzīsies, lai 2030. gadā tā būtu:

1. Kompakta, resursus taupoša un vieda.

Mērķis sasniedzams:

- ✓ Attīstot un ieviešot stāvvietu politiku, veicinot stāvparku attīstību;
- ✓ Ieviešot ITVS;
- ✓ Palielinot ST nozīmi;
- ✓ Kompleksi risinot pilsētas infrastruktūras attīstības jautājumus.

2. Gājējiem, velosipēdistiem un ST draudzīga.

Mērķis sasniedzams:

- ✓ Ieviešot Velokonceptijas sagatavotos risinājumus;
- ✓ Ieviešot apstādījumu un publiskās ārtelpas TmP risinājumus;
- ✓ Ieviešot Rīgas ST attīstības koncepciju;
- ✓ Mazinot motorizētā transporta nozīmi pilsētas kodolā.

3. Ar labu sadarbību aglomerācijā.

Mērķis sasniedzams:

- ✓ Sadarboties par stāvparku jautājumu ar kaimiņu pašvaldībām;
- ✓ Izveidot vienotu ST sistēmu;
- ✓ Ieviešot pārsēšanās punktu vai multimodālus centrus robežu tuvumā.

4. Ar dažādu, pieejamu un kvalitatīvu mājokli.

Mērķis sasniedzams:

- ✓ Nodrošinot ST pieturvietu pieejamību - plānojot mājokļu attīstību atbilstoši Mājokļu attīstības tematiskajam plānojumam;
- ✓ Nodrošinot nemainīgus vides kvalitātes faktorus (gaisa piesārņojuma un trokšņa avotu monitorings).

5. Ar daudzveidīgām un kvalitatīvām dabas teritorijām, zaļiem koridoriem un pieejamām ūdensmalām.

Mērķis sasniedzams:

- ✓ Nodrošinot piekļuves iespējas ar velosipēdu;
- ✓ Nodrošinot ST pieturvietu 500m attālumā;
- ✓ Nodrošinot piekļuves iespējas ar auto un autostāvvietu ar paaugstinātu apstādījumu īpatsvaru pieejamību.

6. Ar veiksmīgu un vides kvalitātei atbilstošu ostu.

Mērķis sasniedzams:

- ✓ Realizējot trūkstošos satiksmes infrastruktūras posmus, kuri nodrošina ostas savienošanu ar galveno valsts autoceļu ievadiem Rīgā;
- ✓ Attīstot sliežu ceļu infrastruktūru;

7. Rīga 2030. gadā ir starptautiski atpazīstama Ziemeļeiropas metropole.

Mērķis sasniedzams:

- ✓ Attīstot ostas, lidostas, autoostas un dzelzceļa infrastruktūru;
- ✓ Attīstot savienojumus ar ārpilsētas ceļiem TEN-T tīklā.

8. Pilsēta ērti iekļaujas starptautiskajos transporta tīklos.

Mērķis sasniedzams:

- ✓ Attīstot savienojumus ar ārpilsētas ceļiem TEN-T tīklā.

Viens no Stratēģijas 19.punktā izvirzītajiem ilgtermiņa attīstības mērķiem ir noteikts “Ērta, droša un iedzīvotājiem patīkama pilsētvide”.

Stratēģijas 43.punktā tiek norādīts, ka pēdējo divdesmit gadu laikā Rīgas pilsētvide ir piedzīvojusi būtiskas transformācijas. Šodienas sociālekonomiskās pārmaiņas tautsaimniecībā un transporta politikā ietekmē (daudzviet negatīvi) Rīgas pilsētvides kvalitāti un arhitektūras vērtības gan nepietiekamu resursu, gan nepietiekamas kompetences dēļ. Padomju laikā būvētais dzīvojamais fonds ir nolietojies, pilsētā ir daudz degradētu teritoriju. Maģistrālo ielu tīkls ir fragmentārs, tāpēc lielākā daļa Rīgā iebraucošā autotransporta nonāk pilsētas centrā, kā rezultātā būtiski pieaudzis gaisa piesārņojums. Gājēju un velosipēdistu pārvietošanās pakārtota automobiļu satiksmei.

Savukārt Stratēģijas 50.punktā ir teikts, ka nākotnes vīzija par Rīgas transporta sistēmu paredz, ka Rīga ir ilgtspējīga metropole. Pilsētas transporta infrastruktūra atbilst vispārpieņemtai hierarhijai: gājējs – velobraucējs – ST – privātais autotransports. Sevišķa uzmanība pievērsta iedzīvotāju ar īpašām vajadzībām ērtībai. Pilsētas centrālajā daļā privātā autotransporta iebraukšana un stāvēšana ir ierobežota, prioritāti nodrošinot citiem pārvietošanās veidiem. Priekšpilsētas apkaimēs ir sakārtota automobiļu piebraukšana un apstāšanās pie daudzdzīvokļu dzīvojamām mājām. Rīdzinieks labprāt izmanto velosipēdu, iet ar kājām vai izmanto ST, aglomerācijā dzīvojošie ir iecienījuši tramvajus, atstājot savus spēkratus ērtos stāvparkos pie pilsētas robežas. ST tīklā veiksmīgi ir integrēts pasažieru dzelzceļš. Transporta sistēmā iekļauts jauns Daugavas šķērsojums pilsētas ziemeļu daļā no Vanšu tilta un sliežu savienojums ar lidostu (dzelzceļš vai tramvajs).

Stratēģijas 55.punkts definē, ka viens no svarīgākajiem faktoriem pilsētas starptautiskās nozīmes palielināšanā ir tās pieejamības uzlabošana – gaisa, jūras, dzelzceļa un autoceļu transporta infrastruktūras paplašināšana un modernizēšana. Rīgas brīvostas attīstība būs būtisks pilsētas starptautiskās konkurētspējas faktors.

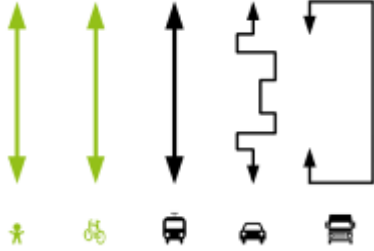
Plānojot un attīstot transporta infrastruktūru, jāņem vērā, ka tā ir cieši saistīta ar pilsētas teritorijas un apbūves īpatnībām. Būtiski ir ievērot plānošanas pēctecību, kā arī integrēt jaunas tehnoloģijas un zināšanas. Stratēģijā šī koncepcija un turpmākie risinājumi tiek saistīti ar satiksmes modelēšanas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

Kopumā apkopojot Stratēģijā minētos mērķus, kuru sasniegšanā būtiska loma ir TRANS TmP izstrādē, var izdalīt vairākus nosacījumus. (Tabula Nr. 1)

Tabula Nr. 1. Transporta attīstības tematiskā plānojuma atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai

Stratēģijas punkts	Stratēģijā ietvertās prasības	TRANS TmP iekļautie risinājumi
117	Transporta infrastruktūras perspektīva un vadlīnijas balstās uz hierarhisku sistēmu: gājējs – velo-braucējs – sabiedriskais transports – privātais transports – kravu transports.	Sistemātiskā pieeja tiek saglabāta. Hierarhiskā sistēma jānostiprina teritorijas attīstības plānošanas dokumentos, valsts standartos un vadlīnijās.
118	Pilsētas transporta infrastruktūras telpiskās struktūras pamatu veido divi izteikti pilsētas loki, kā arī radiālie	TmP izstrādes procesā ievērota plānošanas pēctecība – ielu struktūra ar

	<p>savienojumi. Pilsētas centrālajā daļā izstrādātas zonas, kurās pilsēta plāno palielināt gājēju un nemotorizēto transportlīdzekļu prioritāti.</p>	<p>pilsētas lokiem netiek mainīta. Balstoties uz šo punktu, TRANS TmP ietvaros tiek saglabāta RTP2006 izstrādātā ceļu un ielu klasifikācijas kartoshēma. Izskatīti iespējamie Rietumu maģistrāles trases attīstības varianti. Detalizētas atsevišķas vietas ielu tīklā ņemot vērā līdzšinējā plānošanas periodā realizētos projektus.</p>
119	<p>Tā kā pilsētas mērogā sabiedriskajam transportam ir daudz lielāka pārvadājumu kapacitāte nekā privātajiem automobiļiem, lielākais izaicinājums ir samazināt vieglo automobiļu priekšrocības pilsētas satiksmē. Autotransporta intensitātes samazināšana kodolā ir nepieciešama arī gaisa un trokšņa piesārņojuma samazināšanai.</p>	<p>TRANS TmP sastāvā izskatīti un grafiskajā daļā ietverti iepriekšējos plānošanas periodos noteiktie tramvaju līniju maršruti un stāvparki atbilstoši pieejamiem pētījumu datiem. Ir noteikts, ka nepieciešama kompleksa pieeja – fragmentārā pilsētas transporta loku pilnveidošana/pabeigšana, stāvparku izveide, ST un veloinfrastruktūras stiprināšana, kā rezultātā būtu realizējams ar autotransportu veikto braucienu samazinājums. Viens no galvenajiem priekšnoteikumiem ir jaunu tramvaja līniju izveide un esošo modernizācija atbilstoši zemās grīdas tramvaja prasībām, kopā ar stāvparku izveidi un ST prioritātes noteikšanu attiecībā pret privāto transportu.</p>
120	<p>Privātā autotransporta izmantošanas ērtums un īpatsvars Rīgas ielās samazināsies atbilstoši pilsētas loku sistēmai un apbūves struktūrai, t.i., lielākais privātā autotransporta īpatsvars paredzēts perifērijā un priekšpilsētā līdz pilsētas lokam, mazāks tas ir priekšpilsētā līdz pilsētas centra lokam un ievērojami mazāks – kodolā. Lai nodrošinātu šī principa ievērošanu, jāizveido vidēja termiņa stāvparku tīkls ap pilsētas loku, kā arī īstermiņa autonovietnes ap pilsētas centra loku, kas ir ērti savienotas ar sabiedriskā transporta sistēmu.</p>	<p>2014. gadā veiktās Stāvparku izpētes risinājumi izvērtēti un iekļauti TmP grafiskajā daļā.</p>
	<p>Diagrama, kas parāda pilsētas loku sistēmu. Tā ir aplisveidīga, ar dažādām zonām, kas atbilst tekstam: KODOLS (centrālā daļa), CENTRALOJS (iekšējā daļa), PRIEKŠPILSĒTA (vidējā daļa), PĀRĀSTĀTĀS ZONAS (ārējā daļa) un PERIFĒRIJA (āra daļa). Zonas ir atdalītas ar dažādām krāsainām līnijām, kas simbolizē transporta loku sistēmu.</p>	
121	<p>Mobilitātes princips pilsētas kodolā paredz to, ka pilsētas kodola robežās pārvietoties ar kājām vai kombinēt gājēju pārvietošanos ar sabiedrisko transportu, vai braukt ar velosipēdu ir ievērojami ātrāk un ērtāk, nekā pārvietoties ar privāto autotransportu.</p>	<p>Balstoties uz mobilitātes principu, saskaņā ar kuru, pilsētas kodolā ērtāk pārvietoties ar kājām, velosipēdu vai ST, izstrādāts jau iepriekšējais transporta plānojums. TmP ietvaros ievērots pēctecības princips.</p>

		
122	<p>Rīgas centrālajā daļā pēc iespējas jāierobežo autotransporta novietošana un satiksme, dodot priekšroku velosipēdiem un tramvajiem.</p>	<p>Priekšroku jānodrošina arī citiem ST veidiem, īpaši tramvajam. TmP grafiskajā daļā noteiktas samazināta ātruma zonas motorizētajam transportam (3.pielikums). Kompleksi attīstot plānoto pilsētas transporta infrastruktūru, stāvvietu skaits centra teritorijas sarkanajās līnijās samazināms proporcionāli izveidotajām stāvvietām stāvparku teritorijās atvēlot vietu veloinfrastruktūrai, ST un publiskās ārtelpas elementiem.</p>
123	<p>Velojoslas un veloceļus prioritāri jāierīko vietās, kur riteņbraucēji ir visvairāk apdraudēti: Rīgas centrā, uz tiltiem, satiksmes pārvadiem un maģistrālajās ielās. Veloinfrastruktūrai jāsavieno Rīgas apkaimes savā starpā, īpaši ar pilsētas centru, un, sadarbojoties ar citām pašvaldībām, ar Rīgas tuvumā esošajām apdzīvotām vietām.</p>	<p>TmP sastāvā ietverti risinājumi atbilstoši izstrādātajiem Velokonceptijas ieteikumiem.</p>
124	<p>Nozīmīgākais sabiedriskā transporta infrastruktūras elements būs Rīgas centrālā dzelzceļa stacija, kas pildīs multimodālas funkcijas. Šeit būs Latvijā vienīgā RB pieturvieta, kas tiks ērti savienota ar pārsēšanās transportlīdzekļiem uz starptautisko lidostu „Rīga”. Stacijai funkcionāli un arhitektoniski jābūt labi savienotai ar starptautisko autoostu. Te būs nepieciešams izveidot Rīgā lielāko velosipēdu stāvvietu, kurā būs iespējams droši atstāt velosipēdus arī pa nakti. Centrālais multimodālais sabiedriskā transporta mezgls tiks atbalstīts ar reģionālajiem transportmiju punktiem Torņakalnā un Pētersalā.</p>	<p>TRANS TmP ir izstrādāta kompleksa pieeja atsevišķu teritoriju attīstībai. Princips paredz, ka plānojot kādu jaunas transporta infrastruktūras attīstību ir nepieciešams vienlaicīgi izvērtēt un saskaņot arī citus transporta risinājumus un to izbūves secību. Par konkrēto RB stacijas sasaisti ar autoostu un transportmiju punktiem Torņakalnā un Pētersalā, jāveic atsevišķs pētījums, jo bez aktuāliem datiem par pārvadājumu apjomu, piesaistītajām plūsmām u.c. informācijas, nav iespējams precizēt konkrētus risinājumus pilsētas līmenī. TmP grafiskajos materiālos ir ietverta RB trase (3.pielikums).</p>
125	<p>Lai nodrošinātu gaisa un trokšņa piesārņojuma samazināšanu zonās, kur tas ir pārsniegts, tiek plānoti transportlīdzekļu novietņu pārkārtošanas un samazināšanas pasākumi, kompleksi ar vairāklīmeņu transportmijas sistēmas ieviešanu, kā arī (ātrgaitas) sabiedriskā transporta maršrutu pagarināšanu ārpus pilsētas robežām, savienojot stāvparkus ar pilsētas centra daļām. Jākoncentrējas uz publiskās ārtelpas sakārtošanu un attīstīšanu pilsētas dzīvojamajos rajonos, no transporta infrastruktūras viedokļa uzlabojumi tiks veikti saskaņā ar publiskās ārtelpas reorganizāciju, kompleksi risinot vides kvalitātes un transporta novietņu vajadzības.</p>	<p>Kopā ar transportmijas sistēmu jāveido tādi ST maršruti, lai tie ne tikai savā ātrumā spētu konkurēt ar privātā autotransporta piedāvāto ceļā pavadīto laiku, bet apsteigtu to. TmP grafiskajā sadaļā attēloti esošie un plānotie ST maršruti un plānotie stāvparki atbilstoši veiktajām izpētēm (5.pielikums).</p>
126	<p>Lai pilsētvidē nodrošinātu humānu transporta infrastruktūru tranzītkravu plūsmām, tai skaitā Rīgas brīvdabas tranzītkravu plūsmām, plānojot tranzītkravu nokļūšanu ostā vai citur, svarīgi ir apzināties Rīgas apvedceļa un pilsētas loka piedāvātās priekšrocības, kā arī jāizmanto daudzveidīgi prettrokšņa risinājumi. Tranzīta kravām no Latvijas reģioniem un ārvalstīm Rīgas ostā Daugavas kreisajā krastā nākotnē būtu jānonāk caur plānotā Ziemeļu koridora III un IV posma ievadiem, taču Daugavas labajā krastā būtu jānodrošina</p>	<p>Jāpievērš uzmanība Rietumu maģistrāles un ar to saistīto maģistrālo ielu tīkla izveides tehniskajiem risinājumiem. Lai noteiktu optimālāko risinājumu, nākošajā plānošanas periodā jāizvērtē Rīgas apvedceļa un RZTK izbūves termiņi kā arī iespējamie risinājumi saistībā ar esošo pilsētas maģistrālo ielu dienvižu–ziemeļu</p>

	<p>jāizmanto Austrumu maģistrāle un potenciālais Ziemeļu koridora I posms.</p> <p>Pilsētā strādājošie uzņēmumi savas ar ostu saistītās kravas pamatā pārvadās pa pilsētas loku, kas ir ērti savienots ar Rīgas brīvdostu.</p>	<p>virzienā (Vienības gatve, Ziepniekkalna iela, Raņķa dambis, Daugavgrīvas iela u.c.) attīstības un izbūves iespējām. TmP grafiskajā daļā ievērojot plānošanas pēctecību, tiek saglabātas agrāk nospraustās tranzītleļu trases (3.pielikums).</p>
129	<p>Līdz 2030.gadam pilsētas iespējas atļauj izbūvēt vienu jaunu Daugavas šķērsojumu, un pēc papildu izpētēm, kā arī sabiedriskās diskusijas jāizšķiras, kuru no šķērsojumiem izbūvēt pirmo – Hanzas vai Ziemeļu, tādējādi 2030.gadā pilnībā būs pabeigts tikai viens no pilsētas lokiem.</p>	<p>RZTK projekts ir svarīgs ne tikai Rīgai un Rīgas reģionam, bet arī Latvijas valstij un Eiropas Savienībai. Projekta risinājumi ir būtiski nepieciešami, lai atslogotu pilsētas centrālo daļu no kravas transporta. Tiktu izveidots lielceļu tīkls, kas nodrošinātu kravas transporta satiksmes iespējas bez ierobežojumiem un ļautu sasniegt vajadzīgos objektus (it sevišķi ostu) pa īsāko ceļu no pilsētas ārpusēs.</p> <p>Hanzas šķērsojums ir būtisks pilsētas nozīmes transporta infrastruktūras objekts. Tā izbūve ievērojami izmainīs plūsmu sadalījumu un virzienus pilsētas centrālajā daļā. Apvienojot to ar ST (piemēram: tramvaja sliežu ceļiem vai ST joslām), uzlabotos arī kopējā ST struktūra, kas lielai pilsētas iedzīvotāju daļai paaugstinātu mobilitāti. Šķērsojums ļautu arī straujāk attīstīt pilsētas centrālās daļas teritorijas.</p> <p>Realizējot kādu no šķērsojumiem un arī pārējos Stratēģijas punktus, paredzams, ka tiktu iegūti būtiski uzlabojumi vides piesārņojuma un gaisa kvalitātes jomā pilsētas Centra teritorijā, mazinot transporta līdzekļu veidotā piesārņojuma negatīvo ietekmi uz iedzīvotājiem.</p> <p>Izvērtējot šķērsojuma risinājumu jānosaka optimālais pieguļošo maģistrālo ielu rekonstrukcijas apjoms, kas nodrošinās pēc iespējas efektīvāku jaunā šķērsojuma darbību.</p> <p>Neskatoties uz to vai tuvākajā laikā tiek uzsākta kāda no transporta koridoru posmu izbūvēm būtu ļoti svarīgi veikt papildu izpēti, kuras rezultātā noteiktu principiālos satiksmes risinājumus un veiktu abu šķērsojumu tehniski ekonomisko salīdzinājumu, uz kā pamata būtu iespējams veikt sabiedrisko diskusiju, lai izšķirtos, kuru no šķērsojuma variantiem izbūvēt vispirms.</p>
132	<p>Ziemeļu transporta koridora turpinājums pa Baltezera apvedceļu perspektīvā savienos Ziemeļu transporta koridoru ar autoceļu A1.</p>	<p>Minētais savienojums ir ārpus Rīgas pilsētas teritorijām un ir Satiksmes ministrijas kompetencē.</p>
133	<p>Piejūras maģistrāle – rezervēta teritorija maģistrālei, kuras nepieciešamība papildus jāizvērtē pēc Ziemeļu un Hanzas šķērsojumu izbūves.</p>	<p>Piejūras maģistrāles trase tiek saglabāta iepriekšējā plānošanas periodā noteiktajā koridorā.</p>
134	<p>Plānotie tramvaju pagarinājumi un jaunie galapunkti – tramvajs ir pilsētas sabiedriskā transporta sistēmas</p>	<p>TRANS TmP izstrādājot konkrētu teritoriju iespējamās attīstības</p>

	mugurkauls; tā prioritārie attīstības virzieni ir Skanste, Rumbula, Purvciems/Pļavnieki/Dreiliņi un Bukulti, kā arī sadarbībā ar kaimiņu pašvaldībām iespējama tā attīstība uz Mārupi (starptautiskā lidosta „Rīga”) un Ķekavu.	risinājumus jāizvērtē iespējamās tramvaju līniju izveides atbilstoši sagatavotajai ST kartoshēmai (5.pielikums).
135	RB ievads Rīgā – Stratēģijā kā vēlamākais atzīts ievads līdz Centrālajai dzelzceļa stacijai, kur tālāk ir nodrošināts ērts savienojums ar starptautisko lidostu „Rīga”. Turpmākai izvērtēšanai paredzēti divi varianti: a) vilciena savienojums; b) ātrgaitas tramvajs caur Mārupes novada teritoriju ar pieslēgumu pie ilgtermiņa stāvparka Mārupes novada teritorijā.	TRANS TmP, izstrādājot konkrētu teritoriju iespējamās attīstības risinājumus tiek ievērtētas iespējamās RB līnijas novietojums, pieturvietas, kā arī jaunu tramvaju līniju izveides kā Mārupes virzienā, tā arī Torņakalnā. Pamatprincips - ST tīklam ir jābūt maksimāli ērtam un tam vajadzētu apkalpot pēc iespējas lielāku iedzīvotāju skaitu vienlaicīgi papildinot vienam otru. Uz TmP izstrādes brīdi ir zināms, ka RB trase paredzēta līdz lidostai Rīga. TmP grafiskajā daļā paredzēta arī koriģēta tramvaja līnijas trase, kas savienotu lidostu Rīga caur Mārupes pagastu ar pilsētas centru (5.pielikums).
136	Plānotie dzelzceļa pieturas punkti – ilgtermiņā jāizvērtē esošo dzelzceļa pieturas punktu pamatotība un lietderība perspektīvā, lai pilsētas dzelzceļa transportu efektīvi integrētu pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā.	Dzelzceļa transporta jēdzienu nepieciešams aizstāt ar dzelzceļa infrastruktūras sakārtošanu, lai tā būtu piemērota pilsētas ST sistēmas prasībām. Šāda redakcija ļauj uz dzelzceļu skatīties plašāk un pieļauj paredzēt arī tādus atzarus kā Bolderāja, kaut arī tur šobrīd nav pasažieru dzelzceļa transporta. TmP grafiskajā daļā parādītas plānotās dzelzceļa pieturvietas (5.pielikums).
137	Galvenais intermodālais transportmijas mezgls iebraukšanai un izbraukšanai no pilsētas ar autobusu, lidmašīnu vai vilcienu (ja valsts kā RB savienojumu ar lidostu izvēlas vilcienu) tiek veidots, savstarpēji integrējot Centrālo dzelzceļa staciju un Starptautisko autoostu. Kā atbalsta mezgli nākotnē iespējamas stacijas Pētersalā un Torņakalnā, kas veidosies par sabiedriskā transporta pārsēšanās centriem Daugavas kreisajā un labajā krastā, dodot iespēju iedzīvotājiem sasniegt dažādas apkaimes, neizmantojot pilsētas centru kā tranzīta zonu. Pētersalas un Torņakalna staciju realizāciju nepieciešams papildus izvērtēt teritorijas turpmākās attīstības gaitas kontekstā.	TmP grafiskajā daļā ir iekļauti plānotie multimodālie transportmijas mezgli un iespējamie savienojošie ST maršruti (5.pielikums).
138	Galvenie ilgtermiņa stāvparki ar ietilpību no 500 līdz 1500 transportlīdzekļu vienībām sabiedriskā transporta (galvenokārt tramvaja) galapunktos. Atsevišķos gadījumos stāvparki tiek izvietoti kaimiņu pašvaldībās ar ērtu satiksmi līdz Rīgas centram. Galvenokārt paredzēti, lai mainītu regulāro svārstmigrantu iebraukšanas veidu Rīgā no privātā autotransporta uz sabiedrisko transportu.	Stāvparku struktūra un izvietojums TmP grafiskajā daļā paredzēts atbilstoši veiktajai Stāvparku izpētei. (5.pielikums)
139	Vidēja termiņa stāvparku izvietojuma teritorijas – stāvparki ar ietilpību no 250 līdz 500 transportlīdzekļu vienībām. Galvenokārt paredzēti neregulāriem gan ārējiem, gan iekšējiem pilsētas transporta infrastruktūras lietotājiem un izvietoti pilsētas loka tuvumā ar ērtu sabiedriskā transporta savienojumu.	Stāvparku struktūra un izvietojums TmP grafiskajā daļā paredzēts atbilstoši veiktajai Stāvparku izpētei (5.pielikums).
140	Transportlīdzekļu iebraukšanas īpaša režīma zonā „Vecrīga” – turpmāk funkcionēs pašreizējā režīmā atbilstoši RVC AZ teritorijas plānojumam.	TRANS TmP sastāvā tiek saglabāts esošais princips.
141	Transportlīdzekļu iebraukšanas īpaša režīma zonā „Rīgas vēsturiskais centrs” – transporta zona, kas ietver RVC dzelzceļa zonu. Prioritāte – gājēju un velobraucēju satiksme. Nākotnē tiek palielināts sabiedriskā transporta joslu skaits, samazināts autostāvvietu skaits ielu sarkano	TRANS TmP kā galvenais mērķis ir uzsvērts pilsētas centrālās daļas atslogošana no privātā transporta, paredzot visus nepieciešamos pasākumus (gājēju, velosatiksmes

	līniju robežās, kā arī pie sabiedriskajiem objektiem. Nākotnē iespējama iebraukšanas maksas noteikšana. Izvērtējama būtiska sabiedriskā transporta shēmas reorganizācija, tai skaitā tramvaja līniju trašu izmaiņas.	prioritāte, ST attīstība, motorizētā transporta samazināta ātruma zonas). Vienlaicīgi tiek uzsvērts - lai sasniegtu izvirzītos mērķus, kā prioritāte ir jāizvirza maģistrālo ielu tīkla izbūves pabeigšana (Austrumu maģistrāle, Dienvidu tilta savienojums ar Vienības gatvi, RZTK, Pārdaugavas maģistrālo ielu tīkla izveidošana Dienvidu-Ziemeļu virzienā), kā arī stāvparku – ST sistēmas izveide.
142	Teritorijas, kur samazināms minimālais autonomietņu skaits – teritorijas, kurās konstatēts ilgstošs gaisa un trokšņa piesārņojuma pārsniegums. Pilsētas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos jāparedz mazāks minimālais autonomietņu skaits pie sabiedriskām ēkām vai citi gaisa un trokšņa piesārņojuma samazināšanas pasākumi, vienlaikus veicinot šo teritoriju sasniedzamību ar sabiedrisko transportu, kājām un velosipēdu.	TmP ir izstrādāts priekšlikums zonām ar samazinātu autostāvvietu normatīva nodrošinājumu ņemot vērā gaisa piesārņojuma zonējuma kartes, esošo ielu tīklu un apdzīvojuma struktūru.
143	Dzīvojamie rajoni, kuros jāneregulē iebraukšana un autonomietņu tipi – jāveic stāvvietu sistēmas pārkārtošana, sakārtojot publisko ārtelpu, stāvvietu izvietojumu piebraucamo ielu malās, kā arī veicinot vairākstāvu un apakšzemes autonomietņu izbūvi. Sakārtojot automobiļu novietošanu, svarīgi ir maksimāli saudzēt zaļās zonas, saglabājot iedzīvotājiem rekreācijas iespējas iekšpagalmos. Veiksmīgai dzīvojamo rajonu revitalizācijai būtiska ir pašvaldības institūciju koordinētība, kā arī apkaimju kopienas un īpašnieku iesaiste jau pirmsprojekta plānošanas stadijā.	Sakārtojot automobiļu novietošanu, TmP ir paredzēts atslogot dzīvojamo rajonu iekšpagalmus, atbilstoši Stāvvietu izpētē sagatavotajai kartoshēmai “Perspektīvās autostāvvietas uz pašvaldības zemes”. (10.pielikums)
144	Vietas, kur jānodrošina zaļo koridoru savienojumi un skatu perspektīvas pār maģistrālēm – veidojot transporta struktūru, kas vienlaikus ir gan efektīva no mobilitātes viedokļa, gan pieņemama iedzīvotājiem, bez trokšņa un piesārņojuma mazināšanas pasākumiem būtiski ir saglabāt iedzīvotāju piekļuvi ūdensmalām un rekreācijas teritorijām, kā arī transporta infrastruktūras tehniskajos risinājumos respektēt zaļo koridoru nepārtrauktību un skatu perspektīvas.	Transporta infrastruktūras tehniskajos risinājumos respektējami zaļie koridori un skatu perspektīvas. Teritorijas plānojumā, lokālplānojumos un detālplānojumos pēc iespējas iekļaujami ielu profili ar koku stādījumiem. Risinājumi skatāmi Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu TmP; piedāvātā koncepcija jāizvērtē būvprojektu ieceres stadijā.

1.4. Sasniedzamais mērķis, apakšmērķis

TRANS TmP mērķis:

Noteikt transporta sistēmas attīstības vispārīgo plānu, kas ietver transporta lineārās un apkalpojošās infrastruktūras elementus, un nosacījumus tās izbūvei un plānošanai, kas ir iekļaujami jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā.

Tematiskā plānojuma apakšmērķi:

1. Nodrošināt transporta attīstības atbilstību Stratēģijai un tur izvirzītajiem un nospraustajiem mērķiem un vadmotīviem, saglabājot plānošanas pēctecību, veidojot transporta infrastruktūras hierarhiju.
2. Veicināt ST attīstību.
3. Nodrošināt rīdzenieku un pilsētas viesu mobilitāti.
4. Samazināt transporta radīto piesārņojumu vietās ar pārsniegtu piesārņojuma līmeni.

2. Esošās situācijas apraksts

TRANS TmP izstrādāts, balstoties uz veikto pētniecības darbu rezultātiem, statistikas datiem, privātpersonu, juridisko personu un institūciju iesniegtajiem nosacījumiem un priekšlikumiem, dažādu mērķgrupu un ekspertu paustajiem viedokļiem un ieteikumiem.

Turpinot pētniecības principu ir būtiski, lai izstrādātais TRANS TmP kalpotu par efektīvu instrumentu Rīgas ilgtermiņa attīstības politikas īstenošanai atbilstoši Stratēģijai, un saskaņā ar Attīstības programmu, izvērtējot teritorijas attīstības potenciālu un sniedzot atbilstošus nosacījumus pilsētas attīstībai teritorijas izmantošanas aspektā. Tādējādi TRANS TmP vispārējais mērķis ir sekmēt Rīgas ilgtspējīgu attīstību, nodrošinot visaugstāko iespējamo dzīves kvalitāti visiem cilvēkiem, kas Rīgā dzīvo, strādā, investē vai vienkārši to apmeklē.

2.1. RTP2006 noteikto risinājumu izvērtējums transporta sistēmas sakārtošanai un attīstībai

RTP2006 noteiktie risinājumi izstrādāti balstoties uz 2005. gadā SIA „IMINK” veikto izpēti „Perspektīvā transporta shēma”, kuras sastāvā izstrādāta ielu tīkla klasifikācija, ST tīkla shēma, autonomietņu attīstības shēma, priekšlikumi gājēju zonu un ielu izveidošanai, izstrādāta dzelzceļa un kravas transporta kustības shēma, kā arī pilnveidots RTSM.

Risinājumi izstrādāti balstoties uz transporta situācijas analīzi un vispārējiem attīstības principiem, kas 2005. gadā konstatēja šādas problēmas:

1. Pārslogoti ar transportu ielu tīkla posmi (pieejas tiltiem, pirms dzelzceļa līniju šķērsojumiem u.c.).
2. Liels CSNg skaits.
3. Paaugstināts vides piesārņojums.

Kā problēmu galvenie rašanās iemesli nosaukti:

1. Pilsētā nav izveidota maģistrālo ielu sistēma kravas transporta un tranzīta satiksmes plūsmām (ieskaitot tranzīta plūsmas attiecībā pret Centru un arī pret citām dzīvojamām teritorijām). Pārvietojoties kopējā satiksmes plūsmā, tranzīts un kravas transports pasliktina situāciju pilsētas ielās, sevišķi pilsētas centra teritorijā.
2. Maģistrālo ielu tīklam saglabājies fragmentārs raksturs (piem., K. Ulmaņa gatve, Austrumu maģistrāles un Pērnavas loka fragmenti).
3. Ievadielām Centrā ir ierobežota caurlaides spēja, tās ir nevienmērīgi noslogotas.
4. Nav izveidota autonomietņu politika. Centrā pieprasījums pēc autostāvvietām par 10 – 15% pārsniedz piedāvājumu, līdz ar to ne vienmēr tiek ievēroti ceļu satiksmes noteikumi un rodas papildus satiksmes intensitāte.
5. Gājējiem ne visur izveidoti pietiekoši droši un ērti ceļi.
6. Velosatiksmei nav izveidoti droši un ērti ceļi.
7. Kaut arī ST ritošā sastāva kvalitāte kopumā ir uzlabojusies, tomēr liela daļa trolejbusu, kā arī tramvaja ritošais sastāvs, ir novecojuši.
8. Tramvaja līniju tīkls nenosedz visus pilsētas lielos rajonus.
9. Nepietiekami izmantots dzelzceļa transports pasažieru pārvadājumiem pilsētas robežās — ar dzelzceļa starpniecību tiek veikti tikai 3% no ST pārvadājumu kopējā apjoma.
10. Ārpilsētas transportam - vienotas transporta sistēmas trūkums kavē ekonomikas kopējo, un jo sevišķi, loģistikas pakalpojumu attīstību.

11. Satiksmes ceļu pilnveidošanu kavē nepietiekams finansējums un pilsētas teritorijas un apbūves īpatnības.

Salīdzinot 2005. gadā apkopotos attīstības rādītājus Rīgas pilsētā ar 2015./2016. gada datiem (Tabula Nr. 2), vērojama iedzīvotāju skaita samazināšanās; samazinājies arī ar ST pārvadāto pasažieru skaits un reģistrēto vieglo automobiļu skaits Rīgā. Nedaudz palielinājies ir automobilizācijas līmenis; ievērojami palielinājusies satiksmes intensitāte uz Rīgas tiltiem (7.attēls).

Tabula Nr. 2. RTP2006 uzrādītie attīstības rādītāji un 2015./2016. gadā fiksētie rādītāji

Rādītāji	Mērvienība	1994.g	2004.g	2015./2016.g
1	2	3	4	5
Ar ST pārvadāto pasažieru skaits	miljoni pasažieru/gadā	312,3	233,2	182,5
Satiksmes intensitāte uz tiltiem	tūkst. reducēto vienību maksimuma stundā/vienības 24h	5,8/...	9,5 / 186 454	.../223 867
Iedzīvotāju skaits Rīgā	tūkst. cilvēku	856,3	735,2	638,8
Vieglo automobiļu skaits Rīgā	tūkst. vienību	107,3	223,8	208,9
Automobilizācijas līmenis	auto / 1000 iedz.	125	304	327

Iedzīvotāju skaits Rīgā ir samazinājies, tomēr tai pat laikā ir palielinājies Rīgas aglomerācijā dzīvojošo skaits, kā arī galvaspilsētas darba vietu skaits (2.attēls, 9.attēls). Plānošanas periodā nav pietiekami izdevies „veicināt satiksmes infrastruktūras attīstību vienotā sistēmā pilsētas un ārpuspilsētas pārvadājumiem”, kā rezultātā augstāk uzskaitītās RTP2006 transporta problēmas saglabājas nemainīgas.

Attiecībā uz CSNg ir vērojama pozitīva tendence – negadījumu skaits samazinās. Atbilstoši CSDD datiem 2006. gadā Rīgā reģistrēti 16 183 CSNg, 2016. gadā – 9777 CSNg.

Izvērtējums RTP2006 izvirzītiem mērķiem ir apskatīts tabulā zemāk.(Tabula Nr. 3)

Tabula Nr. 3 Galvenie RTP2006 izvirzītie mērķi

Galvenie izvirzītie mērķi RTP2006	Izvērtējums
Veicināt pilsētas satiksmes infrastruktūras pilnveidošanu atbilstoši 21.gs. prasībām, veidojot Rīgu par ērti un ātri sasniedzamu pilsētu un nodrošinot pilsētas telpiskās struktūras vienotību.	Izvirzītais mērķis atbilst ilgtspējīgas attīstības stratēģijai; mērķis nav sasniegts.
Veicināt satiksmes infrastruktūras attīstību vienotā sistēmā pilsētas un ārpuspilsētas pārvadājumiem.	Mērķis nav sasniegts. Pieaugot pārvietojumu skaitam starp Rīgu un Pierīgu, nav veiktas darbības vienotas sistēmas izveidei. Pēc būtības nav realizēts mērķis Rīgas pilsētas iedzīvotājiem un apmeklētājiem nodrošināt kustības brīvību ceļojumu mērķu sasniegšanai, piedāvājot pēc iespējas lielāku transporta veidu un kustības virzienu izvēli. Plānošanas periodā ir veikta maģistrālo ielu posmu izbūve, tomēr to fragmentārais raksturs saglabājas un nerisina transporta problēmas kopumā. Iznemot RS ritošā sastāva atjaunošanu un atsevišķu ST joslu ieviešanu nav veiktas darbības, lai pilnveidotu transporta sistēmu un radītu izvēli – nav ieviesta stāvparku sistēma, pasažieru transporta sistēmā integrēts dzelzceļa tīkls, vāji attīstīta veloinfrastruktūra, nerealizēti multimodālie centri un pārsēšanās punkti.
Veicināt satiksmes infrastruktūras plānošanu, kurā priekšroka tiks dota gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam, bet autopārvadājumos – pasažieru pārvadājumiem.	Izvirzītie mērķi pilnībā nav sasniegti. Ir veikts liels darbs pie normatīvās bāzes izstrādes veloceļu projektēšanai, vairākkārtīgi uzlabotas standarta redakcijas. Uzsākta aktīva veloceļu un velojoslu projektēšana un būvniecība. Ierīkotas vairākas ST joslas. Saglabājams princips turpmākai plānošanai.
Atbilstoši atsevišķu teritoriju apbūves specifikai (Vecrīga, Centrs, 20.gs. apbūve, piepilsēta) veicināt piemērotu transporta veidu un satiksmes organizācijas attīstību.	Izvirzītie mērķi nav sasniegti pilnā apjomā. Ir realizētas atsevišķu pilsētas daļu vai ielu rekonstrukcijas atbilstoši izvirzītajam mērķim (piemēram, Grīziņkalna apkaime). Atbalstāms mērķis, kas pakāpeniski realizējams.

	Jārealizē priekšnosacījumi mērķa sasniegšanai.
Veicināt būvniecības vai rekonstrukcijas tehniski – ekonomisko pamatojumu izstrādi, lietojot perspektīvo transporta plūsmu modelēšanu, lai sekmētu operatīvu un objektīvu lēmumu pieņemšanu par kapitālieguldījumu racionālu izmantošanu.	Izvirzītie mērķi nav sasniegti pilnā apjomā. Nav atjaunoti RTSM izejas dati atbilstoši jaunajai situācijai. Atsevišķu infrastruktūras objektu plānošanā tiek pielietotas mikro modelēšanas programmas lokālu risinājumu precizēšanai. Nepieciešams plānošanas līdzeklis, kas papildināms ar ST un dzelzceļa komponenti. Ir izstrādāta TPAM.

Plānošanas periodā ir risināti ar autotransportu saistītie jautājumi (maģistrālo pilsētas ielu tīkla attīstība, krustojumu caurlaides spēju nodrošināšana, satiksmes drošības uzlabošana). Vienlaicīgi tas pēdējos gados ļāvis aktīvāk risināt ST joslu un veloinfrastruktūras attīstības jautājumus. Attīstot pilsētas loku sistēmu un ieviešot stāvparku sistēmu, iespējams uzlabot un palielināt pilsētas centrā kājāmgājēju, riteņbraucēju un ST pārvietošanās prioritāti. Stāvparku jautājums nākamajā plānošanas periodā būtu jārisina sadarbībā arī ar kaimiņu pašvaldībām.

Pilsētas ST sektorā ir pilnveidots autoparks, izveidotas sabiedriskās joslas, tomēr joprojām palielinās privāto transportlīdzekļu lietotāju skaits. Tā visa rezultātā ir radusies situācija, kad ielu tīkls ir piesātināts ar automašīnām, palielinās gaisa piesārņojums, veidojas sastrēgumi, kuros jāstāv arī ST, pilsētas centrālajā daļā ielu malas atvēlētās stāvvietām un infrastruktūras realizācija gājējiem vai velosipēdistiem ir apgrūtināta.

2.1.1. Ceļu tīkls

Galvenie RTP2006 izvirzītie mērķi sadaļai “Ceļu tīkls” ir izvērtēti tabulā zemāk. (Tabula Nr. 4)

Tabula Nr. 4. Galvenie RTP2006 izvirzīti mērķi sadaļai “Ceļu tīkls”

Galvenie izvirzītie mērķi RTP2006	Izvērtējums
Veidot vienotu satiksmes ceļu mezglu, apvienojot ārpuspilsētas un pilsētas galvenos ceļus (ielas).	Valsts galveno autoceļu ievadi Rīgā atbilstoši RTP noteiktajām kategorijām pilsētas robežās paredzēti kā B kategorijas grupas ceļi. Lai pilnveidotu sistēmu līdzšinējā plānošanas periodā veikta Vienības gatves rekonstrukcija, Juglas ielas divlīmeņu krustojuma izveide, Dienvidu tilta izbūve. Dotajā situācijā, kamēr nav izbūvēts RZTK, Dienvidu tilta 4. kārtā, Austrumu maģistrāle un Rietumu maģistrāle, vairāku a/c turpinājumus pilsētas teritorijā nodrošina C kategorijas ielas ar vienlīmeņa ceļu mezgliem kā arī B kategorijas ielas, kuras nav izbūvētas atbilstoši nepieciešamajam profilam (piem. Brīvības iela, Lubānas iela, Vienības gatve, Ziepniekkalna iela). Attiecīgi šie ceļa posmi ir ar ierobežotu caurlaides spēju, radot sastrēgumu problēmas.
Veidot pilsētā hierarhisku ceļu (ielu) tīkla sistēmu, atbilstoši ceļu (ielu) klasifikācijai.	Nodrošinot pilsētas transporta sistēmas ilgtspējīgu attīstību ir saglabājams ceļu (ielu) klasifikācijas princips, kā arī pamatojoties uz tehniski-ekonomiskajiem aspektiem, izpētēm un kopējās transporta sistēmas modelēšanas rezultātiem, iespējama atsevišķu ielu posmu kategoriju un to perspektīvo profilu un krustojumu veidu precizēšana (3.pielikums).
Veidot B kategorijas ceļu (ielu) un C kategorijas ceļu (ielu) vienotu sistēmu.	Mērķis tiek pakāpeniski realizēts.
Veidot Daugavas šķērsojumus (tiltus vai tuneļus) vienlaicīgi ar pieejām pie tiem, lai gūtu lielāku ekonomisko efektivitāti no kapitālieguldījumiem.	Plānošanas periodā veikti Dienvidu tilta izbūves 3 posmi. Nav realizēts 4. posms, kas savienotu Vienības gatvi ar Ziepniekkalna ielu.
Rezervēt trases Daugavas šķērsojumiem (tiltiem vai tuneļiem ar pieejām) Ziemeļos no Vanšu tilta RZTK un Hanzas šķērsojumam, ņemot vērā, ka Ziemeļu šķērsojuma galvenā funkcija ir starpreģionālo saistību apkalpošana, bet Hanzas šķērsojums kalpos pārsvarā	Plānošanas periodā Daugavas šķērsojuma trases uz Ziemeļiem no Vanšu tilta rezervētas. Ir izstrādāts RZTK skiču projekts 2.-4. posmiem un RZTK 1.posma būvprojekts. Nav detalizēts Hanzas šķērsojuma risinājums. Mainoties ekonomiskajai situācijai būtu

iekšpilsētas pārvadājumiem.	nepieciešams aktuāls izvērtējums un pamatojums balstoties uz transporta sistēmas modelēšanas datiem, kuru no šķērsojumiem pilsētai nākamajā plānošanas periodā realizēt.
Pirmās būvniecības kārtas objekti ir realizējami šādā secībā: I. pieejas Dienvidu tiltam – vispirms kreisajā, pēc tam labajā krastā II. Austrumu maģistrāle III. Via Baltica ievads Rīgā (Brīvības ielas dublieris) IV. RZTK	I. Vispirms realizētas Dienvidu tilta labā krasta pieejas; ir realizēta daļa no kreisā krasta pieejām līdz Ziepniekkalna ielai. Iztrūkst posms starp Vienības gatvi un Ziepniekkalna ielu. Iztrūkstošajam posmam ir ietekme uz Salu tilta un tā pieeju noslodzi – precīzs izvērtējums veicams ar transporta plūsmu modelēšanu. II. Austrumu maģistrāle nav realizēta pilnā apjomā. Realizētie posmi nenodrošina pilnvērtīgu tranzīta satiksmi. III. Ir izstrādāts Brīvības ielas dubliera būvprojekts, nepieciešams uzsākt tā realizāciju. IV. RZTK izbūve plānošanas periodā nav uzsākta.

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

2.1.2. Gājēji

Galvenie RTP2006 izvirzītie mērķi sadaļai “Gājēji” ir izvērtēti tabulā zemāk. (Tabula Nr. 5)

Tabula Nr. 5. Galvenie RTP2006 izvirzīti mērķi sadaļai “Gājēji”

Galvenie izvirzītie mērķi RTP2006	Izvērtējums
Veicināt gājēju ielu izveidošanu Vecrīgā, attiecīgi samazinot transporta plūsmu.	Gājēju ielu izveide plānošanas periodā nav realizēta. Mērķis realizējams turpmākajā plānošanas periodā veicot gan ielu tīkla pilnveidošanu, gan ST sistēmas attīstību un privātā transporta īpatsvara mazināšanu. Ir nepieciešams veikt iedzīvotāju aptauju, transporta plūsmu modelēšanu un tehniski-ekonomisko pamatojumu.
Nodrošināt ietvju platumu atbilstoši gājēju plūsmu lielumam, t.sk. sabiedriskā transporta pieturvietās.	Plānošanas perioda izstrādātajos un izbūvētajos projektos nodrošināti normatīviem atbilstoši ietvju platumi. Attīstot jaunus sabiedriskus objektus, ar lielu prognozētu gājēju plūsmas koncentrēšanos, ieteicams veikt plūsmu modelēšanu, lai precizētu nepieciešamos ietvju platumus.
Vietās ar aktīvākām gājēju plūsmām veicināt gājēju pāreju izveidošanu divos līmeņos (AZ un pilsētas perifērijas rajonos).	Realizēti divlīmeņu šķērsojumu projekti K. Ulmaņa gatvē (pie Kalnciema ielas, Gramzdas ielas un Beberbeķu ielas).

2.1.3. Velotransports

Galvenie RTP2006 izvirzītie mērķi sadaļai “Velotransports” ir izvērtēti tabulā zemāk. (Tabula Nr. 6)

Tabula Nr. 6. Galvenie RTP2006. izvirzīti mērķi sadaļai “Velotransports”

Galvenie izvirzītie mērķi RTP2006	Izvērtējums
Veicināt nepārtrauktu un pakāpenisku velosatiksmes un veloinformācijas sistēmas attīstību, integrējot to kopējā pilsētas transporta infrastruktūrā, tā sekmējot velotransporta izmantošanu ikdienas braucieni veikšanai, kā arī atpūtai un sportam.	Plānošanas periodā ir izveidoti jauni veloinfrastruktūras objekti un izstrādāti plānošanas normatīvi. Pilsētā ir ievērojami palielinājies velosipēdu lietotāju skaits. Ir izstrādāta Velokonceptija
Sekmēt pietiekami blīva, integrēta un pārskatāma veloceliņu tīkla attīstību, kas nodrošinātu dzīvojamās, darbavietu, publiskās apbūves un dabas teritoriju	Plānošanas periodā ir tapuši jauni veloinfrastruktūras objekti un plānošanas normatīvi. „Pieaugot velobraucēju īpatsvaram satiksmē, attiecīgi pieaug arī CSNg skaits,

pieejamību, augstu satiksmes drošību un patīkamu maršruta vides kvalitāti.	kuros ir iesaistīti velobraucēji. Līdzšinējā plānošanas periodā Rīgā ir noritējis darbs pie veloceļu tīkla veidošanas, tomēr riteņbraukšanas eksperti no Latvijas Riteņbraukšanas apvienības norāda uz nepieciešamību turpmākā tīkla attīstībā pievērst lielāku uzmanību infrastruktūras kvalitātes izpildījumam. Pilsētas centrā un maģistrālos virzienos, kur tas tehniski un finansiāli iespējams, jāattīsta no gājējiem un autosatiksmes atdalīti veloceļi.” (avots: Velokonceptija).
Veicināt drošu velonovietņu ierīkošanu daudzstāvu un pazemes autonomvietnēs, kā arī pie sabiedriski nozīmīgām iestādēm, tā sekmējot to pieejamību.	Atbilstoši pieejamajiem datiem, izveidotas ~600 velostāvvietas. Pieaugot velobraucēju skaitam, atbilstoši RTIAN normatīvam, jāturpina velostāvvietu ierīkošana.
Veidot gar B kategorijas ceļiem (ielām) un C kategorijas ceļiem (ielām) no autotransporta un gājēju satiksmes atdalītus divvirziena veloceļņus, kur to pieļauj ielu platums.	Īstenoti veloceļu projekti: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Centrs – Mežaparks ✓ Mežaparks – Vecmīlgrāvis ✓ Centrs – Bergi.
Veidot gar D kategorijas ceļiem (ielām) velotransporta joslas, kur to pieļauj autotransporta satiksmes intensitātes līmenis.	Plānošanas periodā īstenoti pilotprojekti Elizabetes, Dzirnavu, Lāčplēša, Krišjāņa Barona ielā.
Pieļaut veloceļņu ierīkošanu uz ietvēm vai gājēju ielām, ja ir atbilstošs ietves platums un tiek ierīkota atsevišķa velosatiksmes josla vai velosatiksmes tiek ierīkota atsevišķā līmenī no gājēju plūsmas.	92% no esošās veloinfrastruktūras Rīgā risināts kā apvienotais gājēju un velosipēdu ceļš.
Velomaršrutu ceļā esošās trotuāru apmales (perpendikulāri braukšanas virzienam) izbūvēt tā, lai tās netraucētu velotransporta kustībai.	Plānošanas periodā realizētajos būvprojektos prasība ievērota. Palielinoties pieredzei, tehniskie risinājumi un izpildītā kvalitāte tiek uzlabota.
Veicināt multimodālu pārvietošanos, izmantojot velotransportu un sabiedrisko transportu.	Mērķis nav sasniegts. Plānošanas periodā nav realizēti multimodālie centri un pārsēšanās punkti. Mērķa sasniegšana atkarīga no integrētās transporta sistēmas ieviešanas.
Uzlabot velosatiksmes drošību Rīgas pilsētas centrā.	Pieaugot velobraucēju īpatsvaram satiksmē, attiecīgi pieaug arī CSNg skaits, kuros ir iesaistīti velobraucēji. 2012. gadā reģistrēti 317, 2013. gadā - 319, 2014. gadā - 339 CSNg ar velobraucējiem. No kopējā CSNg apjoma negadījumi ar iesaistītiem velobraucējiem sastāda 3%. (avots: Velokonceptija). Velobraucēju drošības uzlabošanu jāsekmē jaunā velostandarta pielietošana projektu risinājumu izstrādē.

2.1.4. Pilsētas sabiedriskais transports

Galvenie RTP2006 izvirzītie mērķi sadaļai “Pilsētas sabiedriskais transports” ir izvērtēti tabulā zemāk. (Tabula Nr. 7)

Tabula Nr. 7. Galvenie RTP2006. izvirzītie mērķi sadaļai “Pilsētas sabiedriskais transports”

Galvenie izvirzītie mērķi RTP2006	Izvērtējums
Veicināt sabiedriskā transporta attīstību Rīgā kopumā.	ST attīstība risinājusies atbilstoši RDS pasūtītajai Rīgas sabiedriskā transporta attīstības koncepcijai 2005. līdz 2018. gadam.
Nodrošināt sabiedriskā transporta tīkla attīstību, kuram par mugurkaulu ir modernizēts tramvajs.	Plānošanas periodā pakāpeniski tiek atjaunots tramvaju parks. Veiktas atsevišķu līniju rekonstrukcijas atbilstoši zemās grīdas tramvaja principiem. Jaunu līniju izbūve nav veikta.
Nodrošināt ērtu, ar zemām grīdām, ārēji pievilcīgu modernu ritošo sastāvu, pēc ietilpības piemērotu dažādiem pasažieru pārvadājumu apjomiem. Pielietot ritošo sastāvu, ko var izmantot cilvēki ar kustību traucējumiem.	Autobusu un trolejbusu sastāvi atbilst zemās grīdas principiem. Tramvajam zemās grīdas princips nodrošināts 1., 6. un 11. maršrutā.
Nodrošināt sabiedriskā transporta kustības regularitāti.	Tiek nodrošināts atbilstoši pieprasījumam.
Ar transportu pārslogotajās vietās izveidot speciālas sabiedriskajam transportam paredzētas joslas.	ST joslas izveidotas 13. janvāra ielā, Raiņa bulvārī, Merķeļa ielā, Kalpaka bulvārī, Brīvības gatves posmā.
Paplašināt sabiedriskā transporta tīklu tā, lai pieturvietas	Atbilstoši RDPAD datiem, ST pieejamība 300m

būtu sasniedzamas ne vairāk kā 8 minūšu laikā (ātrums 4 km/stundā), nepārsniedzot 500 m attālumu.	attālumā no dzīvojamās apbūves teritorijas līdz ST pieturai nodrošināta 83% teritorijas.
Pārveidot sabiedriskā transporta maršrutu tīklu tā, lai samazinātu pasažieriem pārsēšanās skaitu.	Jāturpina darbs pie pilnveidošanas.
Ierīkot kompakts, ērtus un pievilcīgus pārsēšanās mezglus, kas nodrošina pasažieriem minimālu (līdz 5 min.) laika patēriņu mainot transporta līdzekļus.	Jāturpina darbs pie pilnveidošanas.
Pilnveidot braucienų apmaksas politiku.	RS un dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem jānodrošina vienota apmaksas politika.
Izvērtēt iespēju ieviest iebraukšanas/caurbraukšanas maksu Rīgas centrā, tādējādi veicinot sabiedriskā transporta izmantošanu un attīstību.	Iebraukšanas/caurbraukšanas maksa nav ieviesta. Jautājums varētu tikt skatīts pēc jauna Daugavas šķērsojuma realizācijas uz ziemeļiem no Vanšu tilta, pilsētas iekšējā transporta loka izbūves, stāvparku sistēmas izveides u.c. pasākumiem. Pirms lēmuma pieņemšanas nepieciešams veikt apjomīgu tehniski ekonomisko izvērtējumu.
Nodrošināt jauna tramvaju depo būvniecību Rumbulā.	Nav uzsākts finansējuma trūkuma dēļ.
Veicināt prāmju satiksmes ierīkošanu pāri Daugavai, kā palīg līdzekli Daugavas tiltu caurlaides spējas deficīta samazināšanai.	Nav uzsākts. Pasākuma īstenošanai jāizstrādā tehniski ekonomiskais pamatojums ņemot vērā arī sezonālo faktoru.
Izstrādāt un ieviest pasažieru pārvadājumu ar ūdens transportu attīstības koncepciju.	Nav uzsākts. „Rīgā nav neviena ūdens transporta līdzekļa, kas nodrošinātu regulāru pasažieru pārvadāšanu Rīgas teritorijā. Plaši izplatīti ir tūristu pārvadājumi, ko nodrošina vairākas privātas kompānijas, piedāvājot dažādus apskates maršrutus. Rīgā kuģu, jahtu un citu privāto peldlīdzekļu skaita pieaugumu kavē gan attiecīgās infrastruktūras trūkums, gan ūdens akvatoriju apsaimniekotāju atbildības sadalījums. Kā galvenā problēma Rīgas pilsētā ūdens transportlīdzekļu izmantošanā, neatkarīgi no tā izmēriem un pielietojuma mērķa, ir minama gan kopēja kuģošanas infrastruktūras novecošanās, pietauvošanās (īslaicīgās un ilglaicīgās) vietu trūkums, gan laivu un jahtu tehniskās apkopes un remonta vietu trūkums.” (Ūdens teritoriju un krastmalu TmP). Turpmākā plānošanā nepieciešama koncepcijas izstrāde ņemot vērā Ūdens teritoriju un krastmalu TmP un tur ietvertos nosacījumus.
Veicināt digitālās informācijas sistēmas ieviešanu par transporta kustības laikiem pieturvietās.	Notiek darbs pie informācijas tablo ieviešanas RS pieturvietās. Pasažieru vilciena pārvadājumiem sistēma daļēji ieviesta (nav aprīkotas atsevišķas pieturvietas). Starppilsētu autobusiem Rīgas autoostas teritorijā sistēma ieviesta.
Veicināt sabiedriskā transporta atiešanas – pienākšanas laiku saskaņošanu.	Jāturpina darbs pie pilnveidošanas.

2.1.5. Pilsētas pārvadājumi ar ārpuspilsētas transportu

Galvenie RTP2006 izvirzītie mērķi sadaļai “Pilsētas pārvadājumi ar ārpuspilsētas transportu” ir izvērtēti tabulā zemāk. (Tabula Nr. 8)

Tabula Nr. 8. Galvenie RTP2006 izvirzītie mērķi sadaļai “Pilsētas pārvadājumi ar ārpuspilsētas transportu”

Galvenie izvirzītie mērķi RTP2006	Izvērtējums
Nenoraidot komplekso dzelzceļa plānošanas procesu, pakāpeniski pilnveidot dzelzceļa loku ap Rīgas centru un tā radiāli izejošās līnijas pilsētas pasažieru pārvadājumiem.	Nav uzsākts. Noteiktais mērķis realizējams nākošajā plānošanas periodā integrējot dzelzceļa pārvadājumus vienotā ST sistēmā. Atjaunojot RTSM nepieciešams iekļaut visa veida ST. Nepieciešams veidot darba grupas ar visiem pasažieru pārvadātājiem ar mērķi optimizēt sistēmu.
Lai intensificētu dzelzceļa izmantošanu pasažieru pārvadāšanā, izveidot 8 jaunas pieturvietas un 2 jaunas	Nav ieviests. Noteiktais mērķis realizējams nākošajā plānošanas periodā integrējot dzelzceļa pārvadājumus

stacijas Rīgas pilsētā, vienlaicīgi uzlabojot dzelzceļa kustību arī Rīgas aglomerācijā.	vienotā ST sistēmā. Atjaunojot RTSM nepieciešams iekļaut visa veida ST, lai noteiktu optimālo pieturvietu izvietojumu.
Aktivizēt dzelzceļa rezerves iekšpilsētas pasažieru pārvadājumiem un izskatīt iespēju izveidot pilnu dzelzceļa loku pilsētā.	Nav ieviests. Noteiktais mērķis realizējams nākošajā plānošanas periodā integrējot dzelzceļa pārvadājumus vienotā ST sistēmā. Atjaunojot RTSM nepieciešams iekļaut visa veida ST, lai pamatotu jauna dzelzceļa šķērsojuma pār Daugavu lietderību pilsētā.
Reģionālo autobusu un maršruta taksometru reisu apkalpošanai paredzēt jaunas novietnes Rūpniecības preču tirgus vietā, Torņakalna stacijas un Skanstes ielas apkaimē.	Nav ieviests. Nepieciešama plānoto multimodālo mezglu tehniski - ekonomiskā pamatojuma izstrāde un izpēte.

2.1.6. Autotransports

Galvenie RTP2006 izvirzītie mērķi sadaļai “Autotransports” ir izvērtēti tabulā zemāk. (Tabula Nr. 9)

Tabula Nr. 9. Galvenie RTP2006 izvirzītie mērķi sadaļai “Autotransports”

Galvenie izvirzītie mērķi RTP2006	Izvērtējums
Pašreizējais pilsētas ielu tīkls nav piemērots jau mūsdienu privātā transporta plūsmai, tādēļ Rīgā uzsvars jāliek uz sabiedrisko transportu. Plānots izveidot pagarinātas tramvaja līnijas ar Novieto&Brauc autonomvietnēm maršrutu galapunktos, kur tramvaja pasažieri var novietot savas vieglās automašīnas, lai pilsētā pārvietotos ar sabiedrisko transportu. Līdz ar to vieglās automašīnas joprojām būs nozīmīgas pilsētas un piepilsētas satiksmē, taču mazāk noslogos pilsētas centru.	Uz dotu brīdi stāvparku sistēma nav ieviesta. Ir izstrādāta Stāvparku izpēte, uz kuras pamata plānots ieviest stāvparku sistēmu.
Veicināt kravas transporta maršrutu pakāpenisku izveidi ārpus Centra un dzīvojamajiem rajoniem.	Punkts pakāpeniski tiek realizēts. Daugavas labajā krastā ir realizēti maģistrālo ielu izbūves projekti, atsevišķu maģistrālo ielu posmi ir projektu izstrādes stadijā.
Veicināt prāmja satiksmes organizāciju starp Vecmīlgrāvi un Bolderāju kravas pārvadājumiem.	Nav ieviests. Nav izveidota attiecīgā infrastruktūra. Kravu pārvadājumi ar prāmju satiksmi izvērtējami atsevišķā pētījumā veicot tehniski-ekonomisko pamatojumu pasākuma ieviešanai.

2.1.7. Ārējie transporta sakari

Galvenie RTP2006 izvirzītie mērķi sadaļai “Ārējie transporta sakari” ir izvērtēti tabulā zemāk. (Tabula Nr. 10)

Tabula Nr. 10. Galvenie RTP2006 izvirzītie mērķi sadaļai “Ārējie transporta sakari”

Galvenie izvirzītie mērķi RTP2006	Izvērtējums
Veicināt dzelzceļa izmantošanu pasažieru pārvadājumos starp Rīgu un tās piepilsētām.	Plānošanas periodā mainīta biļešu politika. Turpmākā plānošanas periodā būtu nepieciešams izveidot vienotu biļeti RS un Pasažieru vilciena pārvadājumiem. Nepieciešams veidot darba grupas ar visiem pasažieru pārvadātājiem ar mērķi optimizēt sistēmu.
Iespēju robežās veicināt Rīgas dzelzceļa mezgla pilnveidošanu, ievērojot visas nepieciešamās prasības par ietekmi uz apkārtējo vidi.	Plānošanas periodā uzsākts projekts "Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava – Mangaļi – Ziemeļblāzma modernizācija". Realizēts projekts „Stacijas Bolderāja 2 ar savienojošo ceļu uz Krievu salas termināliem, būvniecība”.
Sadarbībā ar VAS „Latvijas Dzelzceļš”, Satiksmes ministriju un Rīgas plānošanas reģiona padomi veicināt dzelzceļa apvedceļa izveidošanu Rīgas dienvidu daļā vai ārpus pilsētas robežām, lai dzelzceļa kravu satiksmi starp abiem Daugavas krastiem Rīgā varētu nodrošināt, apejot pilsētas centru.	Nav ieviests. Plānošanas periodā uzsākts darbs pie RB projekta. Atbilstoši pieņemtajiem gala risinājumiem nepieciešams atkārtoti izvērtēt visa dzelzceļa infrastruktūras funkcionēšanu ar mērķi optimizēt dzelzceļa pārvadājumus.
Integrēt dzelzceļu pilsētas sabiedriskā transporta tīklā.	Nav ieviests. Plānošanas periodā nav realizēti

	priekšnosacījumi dzelzceļa integrēšanai pilsētas ST tīklā (primāri ieviest vienotu biļeti un izveidot ērtus pārsēšanās punktus). Atjaunojot RTSM nepieciešams iekļaut visa veida ST. Nepieciešams veidot darba grupas ar visiem pasažieru pārvadātājiem ar mērķi optimizēt sistēmu.
Starptautiskā līmenī popularizēt Rīgu kā Eiropas nozīmes transporta mezglu, radot tā attīstībai labvēlīgus apstākļus.	Ir uzsākts darbs pie RB līnijas izveides. Ir attīstījusies lidosta „Rīga”.
Perspektīvā saglabāt un attīstīt Rīgas starptautisko autoostu tās pašreizējā novietnē galvenokārt starptautisko un tālsatiksmes reisu apkalpošanai.	Autoostas novietojums uz doto brīdi saglabāts esošajā teritorijā. Iespējamās nepieciešamas izmaiņas saistībā ar RB ieviešanu. Ir nepieciešams veikt transporta plūsmu modelēšanu, lai tehniski-ekonomiski pamatotu autoostas novietojuma maiņu.
Nenoraidot kompleksas ārējā autotransporta izpētes veikšanu Rīgai, ir jāizpēta iespēja starptautisko Rīgas autoostu papildināt ar lidostas un ostas transfēra funkcijām.	Nav realizēts.
Ar teritorijas plānošanas instrumentu palīdzību nodrošināt Rīgas ostas attīstībai pietiekami lielu teritoriju, piemērotu infrastruktūru un efektīvus transporta pievedceļus (automaģistrāles un dzelzceļu), kas neskar pilsētas centru un novirza smago kravu transportu uz pilsētas lielceļiem.	Plānošanas periodā realizēta Krievu salas attīstība ostas vajadzībām. Plānotie transporta pievedceļi, kas tieši apkalpotu ostas teritorijas (RZTK, Austrumu maģistrāle, Rietumu maģistrāle) nav realizēti pilnā apjomā.
Sekmēt pasažieru prāmju satiksmes attīstību starp Rīgu un citām pilsētām, atbalstot esošo pasažieru pietātņu paplašināšanu un jaunu veidošanu Daugavas labajā krastā.	Veikta pietātņu rekonstrukcija.
Veicināt Rīgas pasažieru ostai piegulošā rajona apkalpes ar sabiedrisko transportu uzlabošanu.	Nav izmaiņas. No iepriekšējā plānošanas perioda paredzēts tramvaja līnijas trasējums pa Eksporta ielu.
Veicināt sadarbību ar lidostas administrāciju, Satiksmes ministriju un Mārupes pagastu, lai, kopēji plānojot, varētu radīt lidostas attīstībai vislabvēlīgākos apstākļus, kas atbilstu arī Rīgas interesēm.	Lai risinātu šo jautājumu, nepieciešama turpmāka sadarbība (darba grupas) starp visām iesaistītajām pusēm.
Veicināt ērtu sabiedriskā transporta sakaru nodrošinājumu (t.sk. izskatot iespēju perspektīvā izveidot sliežu transporta līniju) starp lidostu un Rīgas centru.	Esošajā situācijā nodrošināts 22. autobusa maršruts, 241. un 222. minibusu maršruti, plānots RB savienojums starp Centrālo dzelzceļa staciju un lidostu “Rīga”.

2.1.8. Autonovietnes

Galvenie RTP2006 izvirzītie mērķi sadaļai “Autonovietnes” ir izvērtēti tabulā zemāk. (Tabula Nr. 11)

Tabula Nr. 11. Galvenie RTP2006 izvirzītie mērķi sadaļai “Autonovietnes”

Galvenie izvirzītie mērķi RTP2006	Izvērtējums
Atļaut autonovietnes Rīgas vēsturiskajā centrā ielas sarkano līniju robežās tikai vietās, kur to pieļauj satiksmes plūsmas lielums, it īpaši sabiedriskais transports. Noteikt augstu maksu par šo autonovietņu izmantošanu.	Lielā mērā realizēts.
Vietās, kur atļauta automašīnu stāvēšana ielas sarkano līniju robežās, būtiski diferencēt maksu par stāvēšanu atkarībā no pieprasījuma un apkaimes rakstura.	Rīgā ieviesta stāvvietu zonu sistēma.
Izveidot regulārus, caur centru kursējošus sabiedriskā transporta maršrutus, lai veicinātu autonovietņu izmantošanu ap dzelzceļa loku.	Nav ieviests. Nav realizētas autonovietnes ap dzelzceļa loku, nav realizēti arī attiecīgie ST maršruti.
No autonovietnēm ielas sarkano līniju robežās par augstu maksu gūtos ienākumus novirzīt autonovietņu veidošanai un uzturēšanai ap dzelzceļa loku un stāvparku izveidei.	Nav ieviests. Risināms jautājums par iegūto līdzekļu pielietojumu atsevišķu projektu realizēšanai.
Izvietot stāvparkus galvenokārt tramvaja maršrutu galapunktos. Izstrādāt satiksmes organizācijas pasākumu kompleksu veiksmīgai stāvparku attīstībai, lai	Ir izbūvēts pilotprojekts daudzstāvu auto novietne Deglava ielā. Projekts nav sasniedzis mērķi, jo trūkst visu nepieciešamo priekšnoteikumu veiksmīgai

nodrošinātu ievērojami lielāku tramvaja vidējo braukšanas ātrumu salīdzinot ar vieglā transporta vidējo braukšanas ātrumu attiecīgajā maršrutā.	funkcionēšanai. Stāvparku sistēma plānošanas periodā nav izveidota – ir tapis konceptuāls dokuments, uz kura pamata nākamajā plānošanas periodā, veicot papildus izpēti, realizējami stāvparku pilotprojekti.
Iekļaut vienotajā informatīvajā sistēmā visas autonomvietnes ap dzelzceļa loku, kā arī lielākās autonomvietnes pie sabiedriskajiem objektiem. Šī sistēma brīdinātu autovadītājus, kuri tuvojas pilsētas centrālajai daļai, par attālumu līdz autonomvietnēm un brīvo vietu skaitu tajās, kā arī vadītu autovadītāju līdz izvēlētajai autonomvietnei.	Stāvparku sistēma plānošanas periodā nav ieviesta, attiecīgi nav realizēta arī Informatīvā sistēma.

2.1.9. Satiksmes drošība

Galvenie RTP2006 izvirzītie mērķi sadaļai “Satiksmes drošība” ir izvērtēti tabulā zemāk.
(Tabula Nr. 12)

Tabula Nr. 12. Galvenie RTP2006 izvirzītie mērķi sadaļai “Satiksmes drošība”

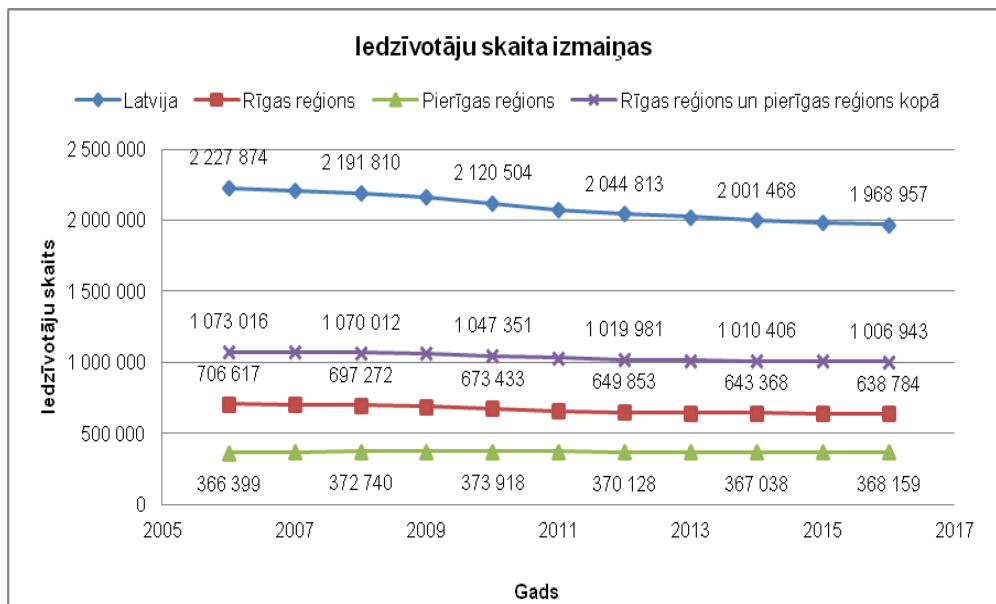
Galvenie izvirzītie mērķi RTP2006	Izvērtējums
Droša ātruma izvēle pie izglītības iestādēm un dzīvojamās zonās, nepieciešamības gadījumā izbūvējot ātrumvaļņus.	Pakāpeniski tiek realizēts.
Gājēju pāreju reģistra izveidošana un gājēju pāreju aprīkojuma uzlabošana (redzamība, apgaismojums, ceļa zīmes, drošības salīņas utt.).	Pakāpeniski tiek realizēts.
Sadarbībā ar Ceļu policiju CSNg analīze un nepieciešamie pasākumi situācijas uzlabošanai.	Jautājums risināms sadarbojoties kompetentajām iestādēm.
Luksoforu objektu uzstādīšana un rekonstrukcija krustojumos un ceļu sadalošajos posmos ar relatīvi augstu transportlīdzekļu un gājēju satiksmes intensitāti, un CSNg skaitu.	Pakāpeniski tiek realizēts.
Satiksmes vadības centra paplašināšana un papildus video novērošanas iekārtu uzstādīšana uz ielām ar augstu satiksmes intensitāti un lielu CSNg skaitu.	Pakāpeniski tiek realizēts.
Satiksmei bīstamo krustojumu pārveide.	Pakāpeniski tiek realizēts.
Apgaismojuma ierīkošana uz ielām, kur tas vēl nav uzstādīts.	Pakāpeniski tiek realizēts.
Veloceliņu tīkla izveides turpināšana	Pakāpeniski tiek realizēts.
Vides pieejamības un drošības veicināšana cilvēkiem ar pārvietošanās grūtībām, izveidojot slīpumu no un uz ietvēm un sabiedriskā transporta pieturvietās, kā arī uzstādot ar skaņas signāliem aprīkotas luksoforus.	Pakāpeniski tiek realizēts.

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

2.2.1. Datu apkopojums

Mobilitātes jeb cilvēku pārvietošanās izpētē un analīzē par pamatu tika izmantoti CSB, LVC, RDS, RS un CSDD dati. Lai gūtu aptverošāku priekšstatu par iedzīvotāju mobilitātes dinamiku, analīze ir veikta aplūkojot datus sākot no 2006. gada, kas atbilst iepriekšējā plānošanas perioda sākumam.

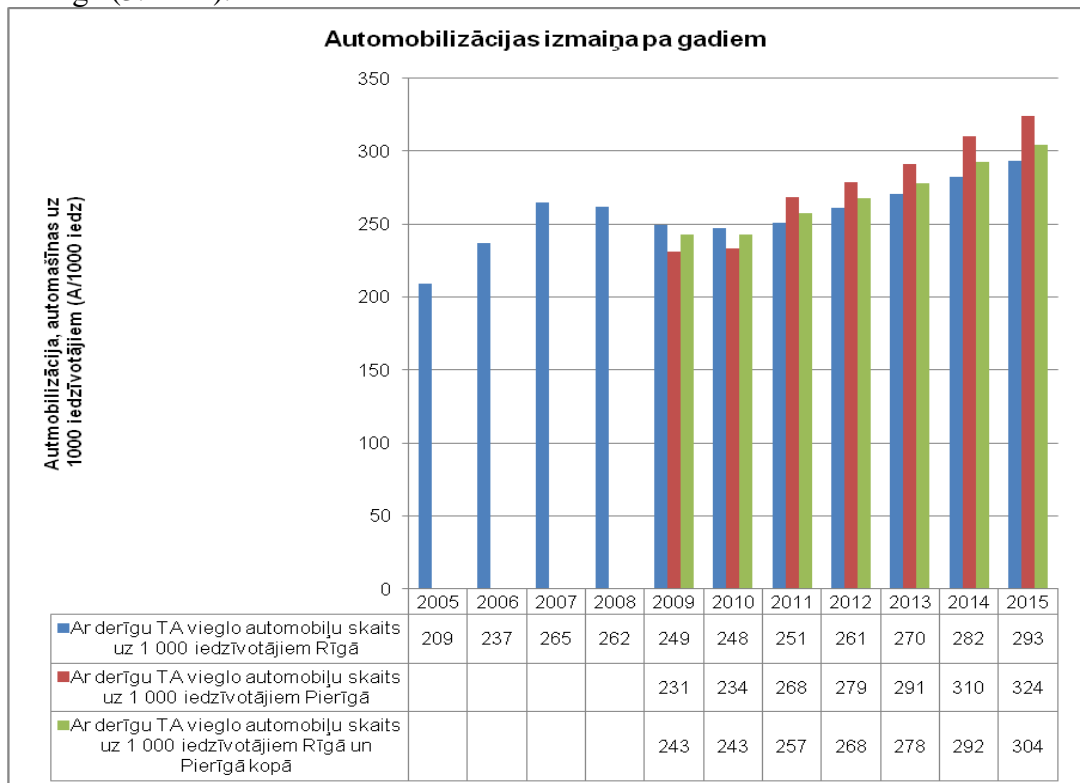
No iedzīvotāju skaita izmaiņu grafika var redzēt, ka kopš 2006. gada iedzīvotāju skaits Latvijā ir samazinājies par 12% no kopējā iedzīvotāju skaita 2006. gadā, savukārt Rīgā tādā pašā laika periodā iedzīvotāju skaita kritums ir 10% (2.attēls). Grafikā ir redzams, ka kopš 2006. gada Pierīgā dzīvojošo iedzīvotāju skaits ir nedaudz palielinājies (<1%) un, ja aplūko Pierīgu un Rīgu kopā, tad kopējā iedzīvotāju skaita samazinājums ir 6%, kas ir divreiz mazāks iedzīvotāju skaita samazinājums kā valstī kopumā.



2.attēls. Iedzīvotāju skaita izmaiņas (avots: ISG14. Gada vidējais pastāvīgo iedzīvotāju skaits statistiskajos reģionos, republikas pilsētās un novados, CSB)

*Pierīga – atbilstoši CSB uzskaitītajiem novadiem

Kopš 2006.gada ir piedzīvots gan straujš automobilizācijas līmeņa kāpums (2006.-2007.g.), gan kritums (2008.-2010.g.) un kopš 2011. gada automobilizācijas līmenis ir tikai audzis jau 2013. gadā pārsniedzot 2007. gada līmeni. Pēdējo 5 gadu laikā ir vērojama tendence, ka automobilizācijas līmenis kāpj straujāk Pierīgā nekā Rīgā (3.attēls).

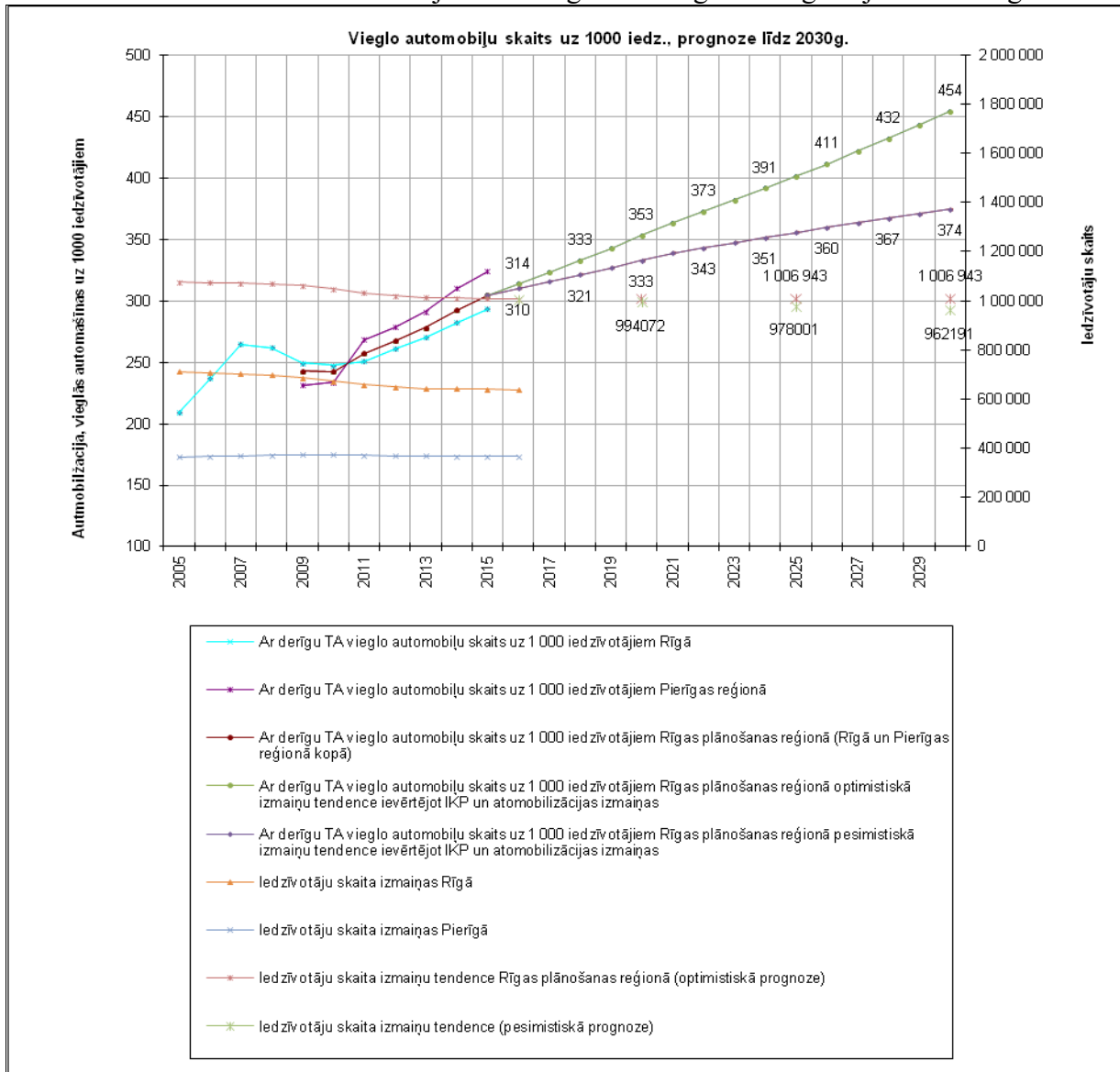


3.attēls. Automobilizācijas izmaiņas pa gadiem (avots: CSB un CSDD)

Laika posmā no 2016. gada līdz 2030. gadam netiek sagaidīts straujš automobilizācijas līmeņa kāpums (4.attēls). Attēlā ir atspoguļotas gan prognozējamās iedzīvotāju skaita izmaiņas, gan automobilizācijas līmeņa izmaiņas optimistiskajā un pesimistiskajā scenārijā.

Pesimistiskajā scenārijā ir sagaidāms, ka iedzīvotāju skaits Pierīgā un Rīgā kopā turpinās samazināties līdzšinējos tempos, savukārt, automobilizācijas līmenis augs lēnāk nekā līdz šim. Optimistiskā scenārija

Īstenošanās gadījumā ir sagaidāms, ka 2030. gadā būs 454 automašīnas uz 1000 iedzīvotājiem, kas ir par 50% vairāk nekā šobrīd un iedzīvotāju skaits Rīgā un Pierīgā būs saglabājies nemainīgs.



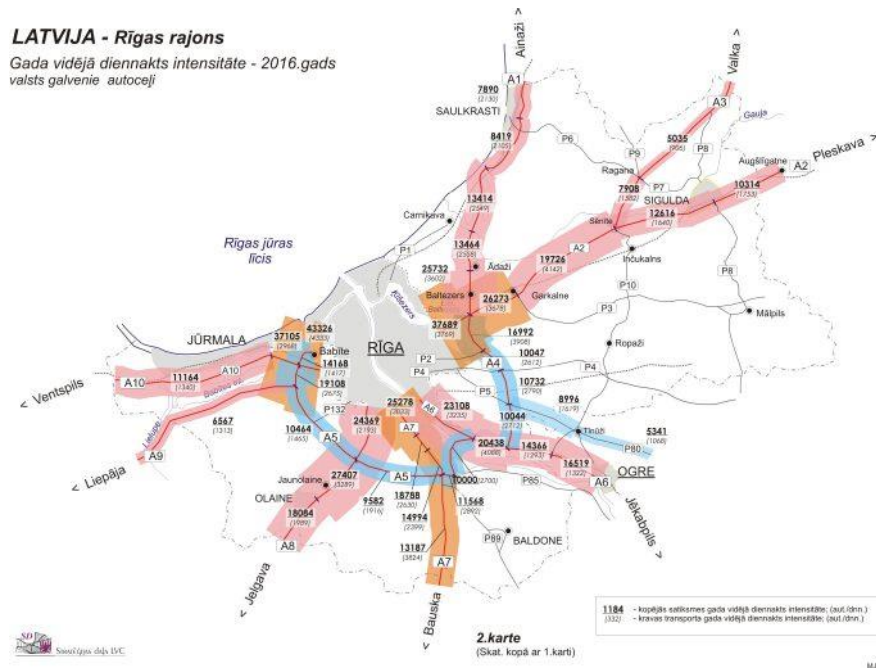
4.attēls. Vieglo automobiļu skaits uz 1000 iedzīvotājiem, prognoze līdz 2030.gadam

Lai arī ir vērojams iedzīvotāju skaita samazinājums, satiksmes intensitāte Rīgā un Pierīgā pēdējo 3 gadu laikā ir tikai augusi (5.attēls). Ir palielinājies gan Rīgā iebraucošo transportlīdzekļu skaits (6.attēls), gan satiksmes intensitāte uz Rīgas tiltiem (7.attēls).

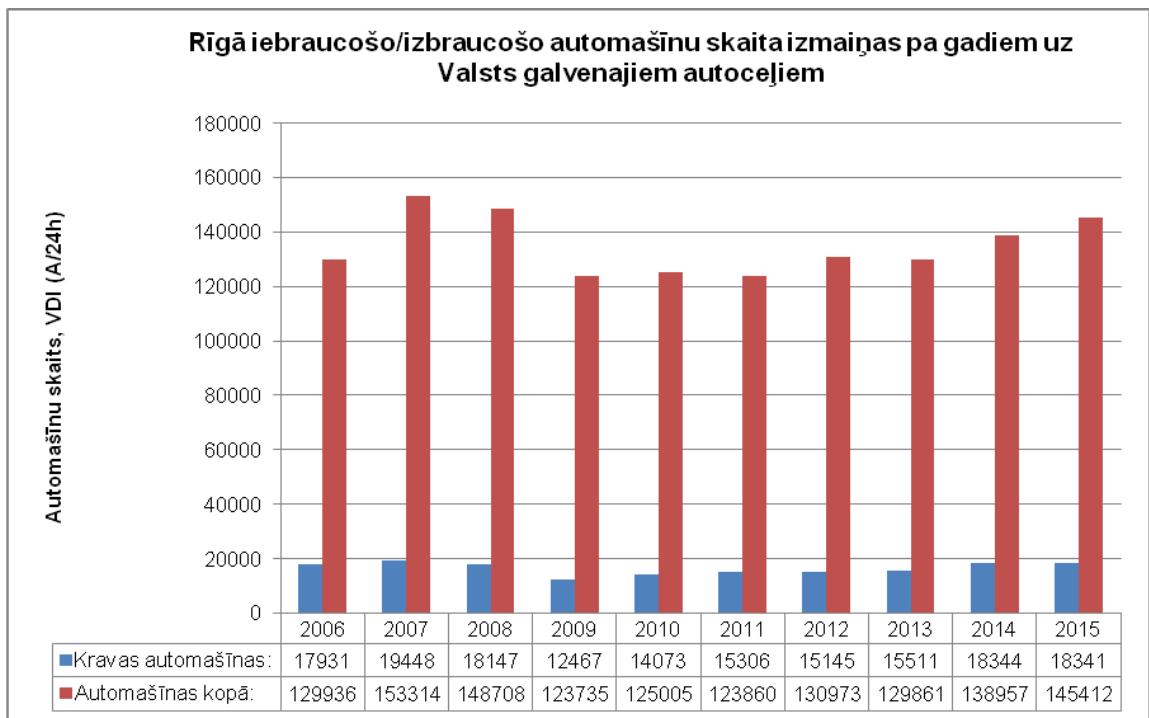
Vērtējot satiksmes intensitāti pāri Rīgas tiltiem var secināt, ka joprojām visnoslogotākais tilts ir Salu tilts, tomēr pēdējo 3 gadu laikā un kopš Dienvidu tilta atklāšanas, tā noslogojums attiecībā pret citiem Rīgas tiltiem ir mazinājies. Dienvidu tilts ir vismazāk noslogotais tilts Rīgā.

LATVIJA - Rīgas rajons

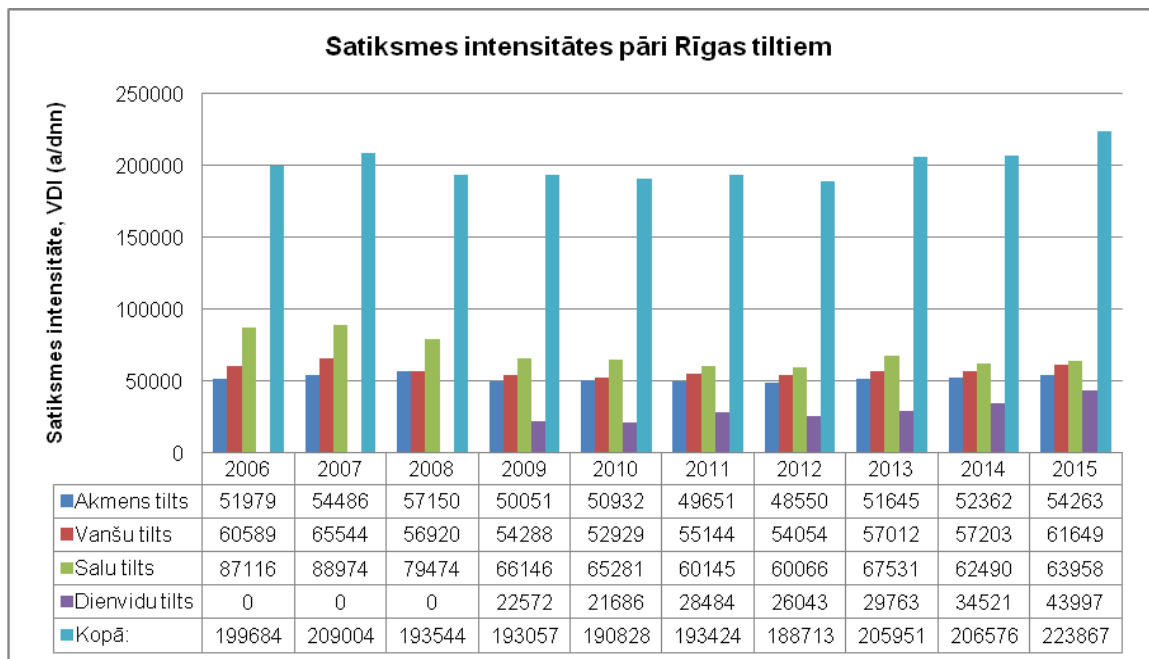
Gada vidējā diennakts intensitāte - 2016.gads
valsts galvenie autoceļi



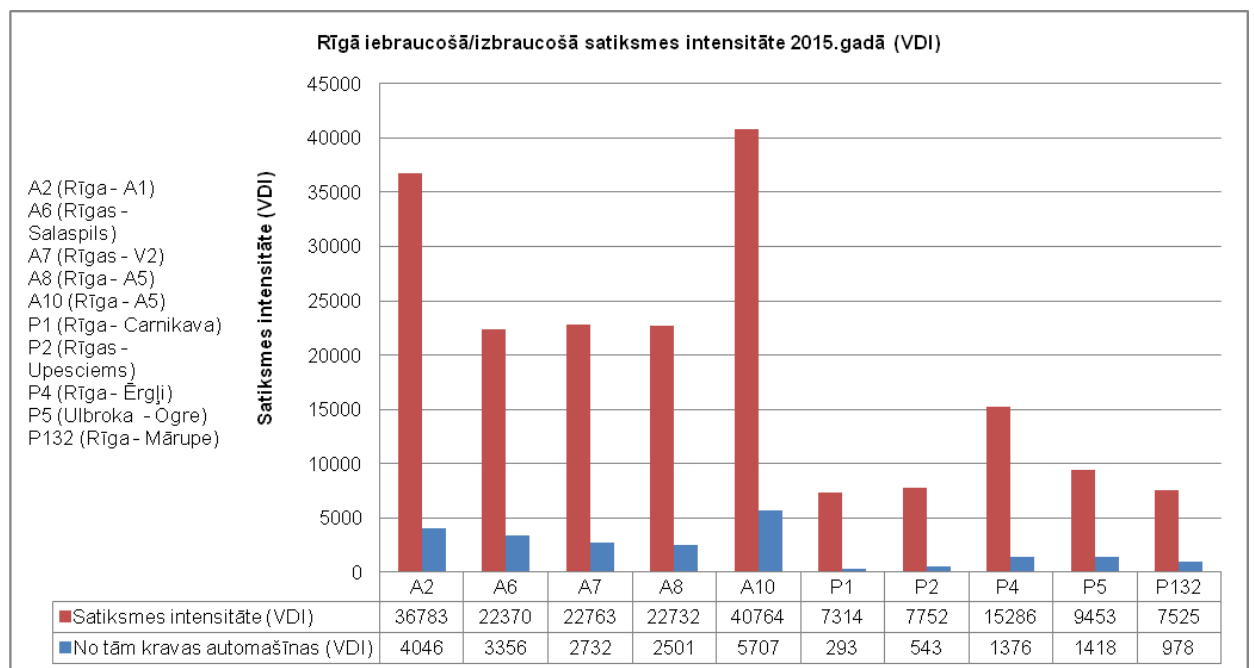
5.attēls. Gada vidējā diennakts intensitāte Rīgas rajonā 2016.gadā (avots: LVC)



6.attēls. Rīgā iebraucošo/izbraucošo automašīnu skaita izmaiņas pa gadiem uz Valsts galvenajiem autoceļiem (avots: LVC)

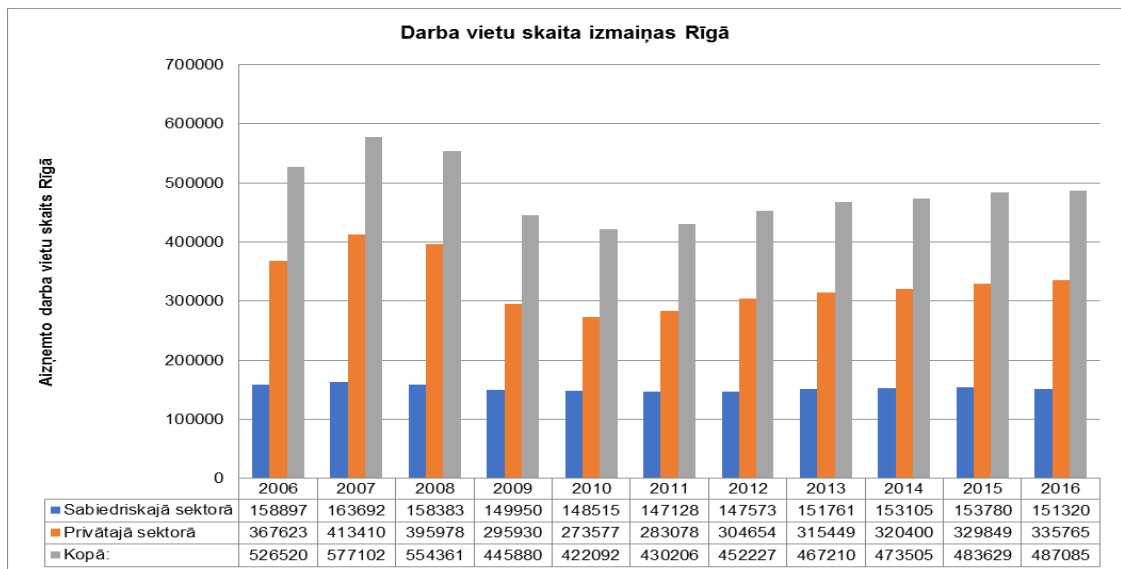


7.attēls. Satiksmes intensitāte pāri Rīgas tiltiem (avots: RDSD)



8.attēls. Rīgā iebraucošo/izbraucošo transportlīdzekļu sadalījuma pa virzieniem 2015.gadā (avots: LVC)

Kā viens no rādītājiem iedzīvotāju mobilitātes pētīšanai var kalpot arī darba vietu nodrošinājums Rīgā (9.attēls). Darba vietu skaitam samazinoties (2008. - 2010. gads) ir arī samazinājusies satiksmes intensitāte gan uz Rīgas tiltiem (7.attēls), gan uz valsts ceļu ievadiem Rīgā (8.attēls); šobrīd (pēdējo 3 gadu laikā) ir vērojams pakāpenisks darba vietu skaita palielinājums.



9.attēls. Aizņemto darba vietu skaita izmaiņas Rīgā (avots: CSB)

2.2.2. Dati par apkalpotajiem sabiedriskā transporta pasažieriem (RS)

Dati par pārvadāto pasažieru skaitu Rīgas pilsētas ST RP SIA “Rīgas satiksme” ir pieejami sākot no 2010. gada. Iepriekšējā periodā tika pielietota citāda pasažieru uzskaites sistēma, kas mainījās 2010. gadā, kad tika ieviesta elektroniskā norēķinu sistēma, tādējādi iepriekšējo gadu dati nevar tikt objektīvi salīdzināti ar 2010. gadu. Pārvadāto pasažieru skaits pēdējos gados ir pieaudzis, laika posmā no 2010. līdz 2016. gadam ir novērojams pieaugums par vairāk nekā 13 milj. pasažieru. Pieaugums ir novērojams katrā transporta veidā – tramvajos, trolejbusos un autobusos. 2010. gadā visvairāk pasažieru tika pārvadāti autobusos – 57,6 milj., kam sekoja trolejbusi – 44,3 milj. un tramvaji ar 31,4 milj. pasažieru (Tabula Nr. 13). 2015. gadā ar autobusiem pārvadāto pasažieru skaits pieauga līdz 68,7 milj. (19% pieaugums), trolejbusiem līdz 44,8 milj. pasažieru (1% pieaugums) un tramvajiem līdz 33,4 milj. pasažieru (6% pieaugums). RS pārvaldītā ST pieprasījuma pieaugums ir galvenokārt saistīts ar atlaižu politiku, kas ir īstenota, un kas tiek regulēta ar RD saistošajiem noteikumiem Nr.89 no 24.08.2010.²

Tabula Nr. 13. Pārvadāto pasažieru skaita izmaiņas pa transporta veidiem

	2010	2015	% izmaiņas 2015. pret 2010. gadu
Tramvaji			
Pārvadāto pasažieru skaits (1 000 pasažieri)	31 441	33 398	6,22%
Pasažieru skaits reisā	58,95	78,72	33,54%
Pasažieru skaits 1km	2,86	4,54	58,62%
Trolejbusi			
Pārvadāto pasažieru skaits (1 000 pasažieri)	44 317	44 752	0,98%
Pasažieru skaits reisā	32,55	43,56	33,81%
Pasažieru skaits 1km	3,33	4,26	27,98%
Autobusi			
Pārvadāto pasažieru skaits (1 000 pasažieri)	57 642	68 656	19,11%
Pasažieru skaits reisā	40,99	52,24	27,44%
Pasažieru skaits 1km	2,27	2,91	28,27%
Minibusi*			
Pārvadāto pasažieru skaits (1 000 pasažieri)	10 092	10 424	3,29%
Pasažieru skaits reisā	6,48	10,34	59,67%
Pasažieru skaits 1km	0,48	0,74	53,47%
Reģionālie autobusi			
Pārvadāto pasažieru skaits (1 000 pasažieri)	9334	8407	-9,93%
Pasažieru skaits reisā	15,64	15,28	-2,36%

² <http://likumi.lv/doc.php?id=215859#p-358046>

Pasažieru skaits 1km	0,69	0,64	-6,92%
Dzelzceļš			
Pārvadāto pasažieru skaits (1 000 pasažieri)	20 856	16 885	-19,04%
Pasažieru vidējais brauciena attālums (km)			
- Elektriskajā vilcienā	26	26	0,00%
- Dīzeļvilcienā	92	97	5,43%
Pasažieru skaits 1km	3,31	2,76	-16,62%

*(no 2012. līdz 2015. gadam)

Tramvaji. Pārvadāto pasažieru skaits viena brauciena ietvaros ir pieaudzis par 33,54% laika periodā no 2010. līdz 2015. gadam. Pārvadāto pasažieru skaits uz 1 kilometru ir pieaudzis par 58,62%. Redzamie dati sniedz informāciju par to, ka pēdējo 5 gadu laikā tramvajs bijis visbiežāk izmantotais transporta veids attiecībā uz pārvadātiem pasažieriem uz 1 kilometru (Tabula Nr. 13). Šie dati parāda to, ka tramvajs ir daudz elastīgāks, kā arī neatkarīgāks transporta veids, salīdzinājumā ar pārējiem transporta veidiem.

Trolejbusi. Pārvadāto pasažieru skaits viena brauciena ietvaros, salīdzinot 2010. un 2015. gadu, ir pieaudzis par 33,81%. Pārvadāto pasažieru skaits uz 1 kilometru šajā laika posmā no 2010. -2015. arī ir pieaudzis par 27,98%. Redzamie dati sniedz informāciju par to, ka pēdējo piecu gadu periodā trolejbusa maršruti ir ļoti bieži izmantoti pasažieru vidū (Tabula Nr. 13).

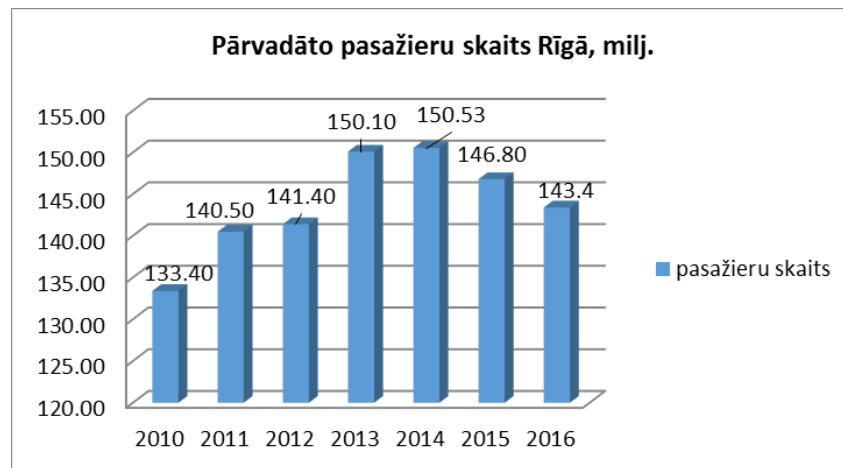
Autobusi. Pārvadāto pasažieru skaits viena brauciena ietvaros, salīdzinot 2010. un 2015. gadu, ir pieaudzis par 27,44%. Pārvadāto pasažieru skaits uz 1 kilometru šajā laika posmā no 2010. -2015. arī ir pieaudzis par 28,27%. No tā secināms, ka autobusu maršruti nezaudē savu popularitāti pasažieru vidū, neskatoties uz to, ka tiek samazināti maršrutu skaiti un braucamais attālums, pasažieru skaits un efektivitāte joprojām pieaug.

Minibusi. Ar minibusi pārvadāto pasažieru skaits, salīdzinot 2012. un 2015. gadu, ir pieaudzis par 3,29%. Pārvadāto pasažieru skaits viena reisa ietvaros ir ievērojami pieaudzis par 59,67%. Tāpat arī ievērojams pieaugums novērojams pārvadāto pasažieru skaitā uz 1 kilometru, kas sastāda 53,47%. Šie dati liecina, ka minibusi pēdējo gadu laikā ir kļuvuši ievērojami populārāki.

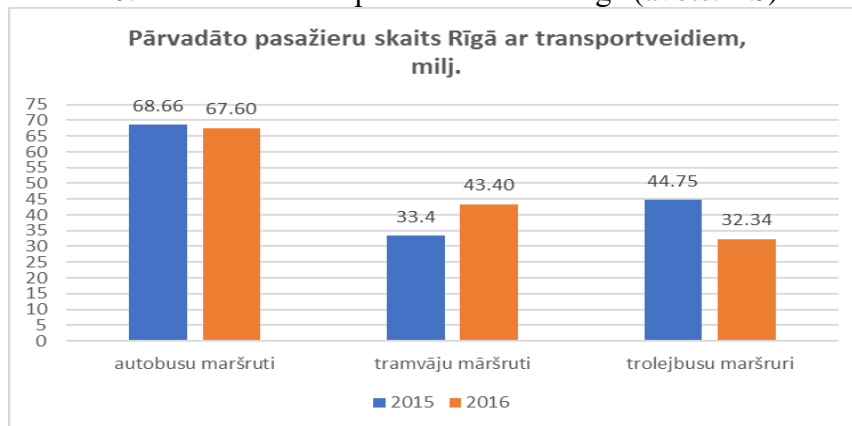
Reģionālie autobusi. Reģionālo autobusu dati laika periodā no 2010. līdz 2015. gadam visos rādītājos uzrāda samazinājumu. Pārvadāto pasažieru skaits ir samazinājies par 9,93%, pasažieru skaits 1 reisa ietvaros par 2,36% un pasažieru skaits uz 1 kilometru par 6,92%.

Dzelzceļa pārvadājumi. Pa dzelzceļu pārvadāto pasažieru skaits laika periodā no 2010. līdz 2015. gadam ir samazinājies par 19,04% un pasažieru skaits uz 1 kilometru par 16,62%. Ievērojamais pasažieru skaita kritums ir skaidrojams ar esošo sliežu ceļu slēgšanu un reisu samazināšanu. Tīkmēr, pasažieru vidējais brauciena garums ir palielinājies par 4,24%, no kuriem tieši dīzeļvilcieni sastāda 5,43% pieaugumu, kamēr elektrovilcieni rādītāji ir nemainīgi.

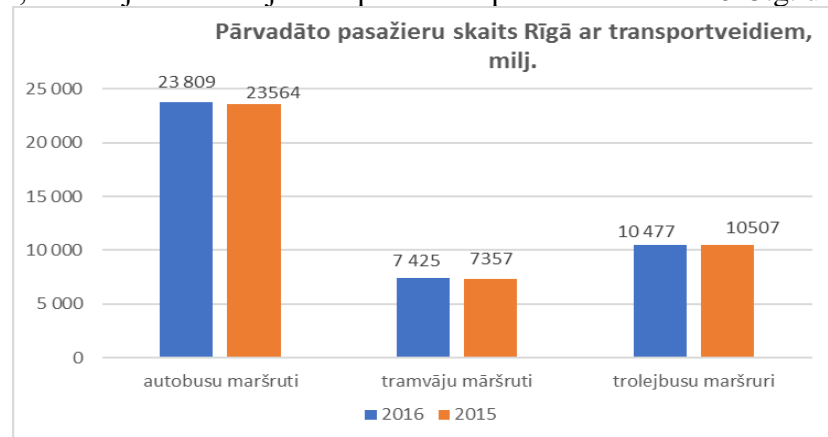
Pārvadāto pasažieru dinamikai no 2010.g. līdz 2015.g. ir tendence samazināties (10.attēls). Pārvadāto pasažieru apjoms samazinājies autobusiem un trolejbusiem, bet tramvajiem palielinājies (11.attēls). Savukārt ST nobraukums salīdzinot 2015.g. un 2016.g, samazinājies autobusiem un palielinājies tramvajiem n trolejbusiem (12.attēls).



10.attēls. Pārvadāto pasažieru skaits Rīgā (avots: RS)



11.attēls. Autobusos, tramvajos un trolejbusos pārvadāto pasažieru skaits 2015.g. un 2016.g. (avots: RS)



12.attēls. Nobraukums 2015.g. un 2016. (avots: RS)

Pasažieru skaita samazinājuma iemesli:

2015.gadā tika veiktas izmaiņas braukšanas maksas tarifā - Rīgas pilsētas ST pamata maršrutu tīklā tika noteikts braukšanas maksas tarifs EUR 1,15 (iepriekš EUR 0,60). Analizējot pasažieru skaita izmaiņas pēc iegādāto biļešu veidiem, RS secina, ka pasažieru skaits, kas izmanto ST regulāri un braucienam lieto mēneša abonementa biļetes pieaug, bet samazinās pasažieru skaits, kuri braucieniem izmanto vienreizējās braucieni biļetes, tātad nav regulārie transporta lietotāji.

Ņemot vērā minēto, kā būtiskākos neregulāro ST lietotāju samazinājuma iemeslus var akcentēt:

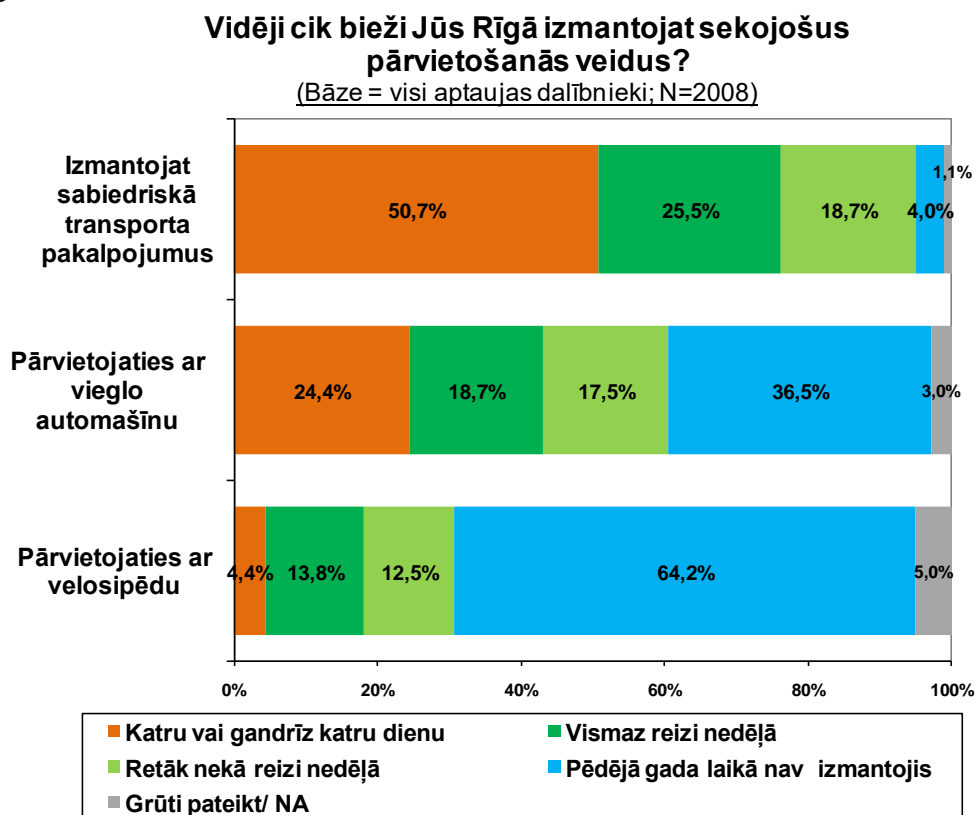
1. privātā transporta izmantošana:

Privātā transporta izmantošanas pieaugumu veicinājuši vairāki faktori, piemēram, 2015. gadā mēnešalgas vidējais apjoms Rīgā ir pieaudzis par 6,4% salīdzinājumā ar 2014. gadu, savukārt Pierīgā

mēnešalgas vidējais apjoms ir pieaudzis par 6,9%. Šī tendence saglabājas arī 2016. gadā³, degvielas cenu kritums – 2015. gada nogalē degvielas cenas sasniegušas pēdējos piecos gados zemāko līmeni. Šie faktori ir veicinājuši ST lietotāju izdarīt izvēli par labu privātajam autotransportam.

2. velo infrastruktūras attīstība Rīgā:

Ielu tīkla attīstība Rīgas pilsētā tiek realizēta atbilstoši Stratēģijai, kurā mobilitātes princips paredz pilsētas vēsturiskā centra robežās prioritāri pārvietoties ar kājām, ST vai velosipēdu, novirzot maģistrālo autotransporta plūsmu uz pilsētas lokiem (Pilsētas transporta infrastruktūra atbilst vispārpieņemtai hierarhijai: gājējs, velobraucējs – sabiedriskais transports – privātais autotransports). Stratēģijā, kā viens no mērķiem ir izvirzīts, ka 2030. gadā Rīgai jābūt gājējiem, velosipēdistiem un ST draudzīgai. Velobraucēju satiksme ir viena no visstraujāk augošajām motorizēto transportlīdzekļu alternatīvām galvaspilsētā. Kopš 2008. gada velobraucēju skaits audzis vairāk nekā 5 reizes. Saskaņā ar aptaujas datiem 2013. gadā regulāri, vismaz reizi nedēļā ar velosipēdu pārvietojas 18.2% Rīgas pilsētas iedzīvotāju⁴. Ņemot vērā velo infrastruktūras attīstības tendences, paredzams, ka velobraucēju skaita pieaugšana saglabāsies.



13.attēls. Aptaujas dati (avots: RDPAD)

No 2013. gadā veiktā pētījuma par „Rīgas iedzīvotāju apmierinātība ar pašvaldību”, var iegūt aptuvenu transporta veidu lietotāju skaita sadalījumu pilsētā – aptuveni 50% iedzīvotāju ikdienā pārvietojas ar ST, 25% ar automašīnām un gandrīz 5% izmanto velosipēdu (13.attēls).

2.2.3. Secinājumi

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

³ http://data.csb.gov.lv/pxweb/lv/Sociala/Sociala_istern_dsamaksa/DS0070m_euro.px/?rxid=562c2205-ba57-4130-b63a-6991f49ab6fe

⁴ Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015.-2030. gadam

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

No Rīgā iebraucošo/izbraucošo transportlīdzekļu sadalījuma pa virzieniem ir uzskatāmi redzams, ka vislielākās satiksmes plūsmas Rīgā iebrauc no a/c A2 (Siguldas, Valmieras un Salacgrīvas virziens) un a/c A10 (Jūrmalas, Tukuma, Ventspils un Liepājas virziens) (8.attēls).

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

Pieaugošais ar automašīnām veikto braucienu skaits atstāj ietekmi gan uz satiksmes infrastruktūru, gan to lietotājiem. Palielinoties intensitātes blīvumam, pieaug vides piesārņojums, mazinās ST nozīme un tā pārvietošanās ātrums.

2.3. Pieejamo pētījumu, plānošanas dokumentu un izejas datu analīze par esošo situāciju turpmākai plānošanai

2.3.1. RPMP noteikto pasākumu izvērtējums

RPMP ir izstrādāts, lai izveidotu kopēju struktūru, kurā tiks izvērtēti visi esošie un jaunie Rīgas un Pierīgas satiksmes un transporta sistēmas izveidošanas un uzlabošanas projekti un tiem tiks noteiktas prioritātes. RPMP sniedz satiksmes un transporta problēmu, ar kurām saskaras LR Satiksmes ministrija, risinājumus, ietverot teritoriālo, ekoloģisko, ekonomisko, sociālo un institucionālo optimizāciju (Tabula Nr. 14).

Tabula Nr. 14. RPMP izvērtējums turpmākai plānošanai

Pasākumi	Vadlīnijas turpmākai plānošanai
Dienvidu tilta trešā kārtā.	Projekts realizēts.
Pilsētas un pilsētas centra apļu savienojums (Austrumu artērijas projekta sastāvdaļa).	Punkts atbilst Stratēģijas punktam 118: „Pilsētas transporta infrastruktūras telpiskās struktūras pamatu veido divi izteikti pilsētas loki, kā arī radiālie savienojumi...” TRANS TmP izstrādes procesā ievērota plānošanas pēctecība – ielu struktūra ar pilsētas lokiem netiek mainīta.
Īstermiņa uzlabojumi Daugavas rietumu krastā (satiksmes mezgls Daugavgrīvas iela – Krišjāņa Valdemāra iela un Raņķa dambja tunelis).	Plānošanas periodā realizēts Daugavgrīvas ielas un Krišjāņa Valdemāra ielas mezgla pārbūves projekts. Plānošanas periodā izstrādāts „Rīgas brīvostas savienojuma ar VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā (Raņķa dambja un Vienības gatves, Mūkusalas ielas savienojums) būvprojekts”. Realizācija nav uzsākta. TRANS TmP ietvaros izvērtēts 1. kārtas izbūves iespējama risinājums, skatīt apakšpunktu 4.3.
Ziemeļu transporta koridors (ZTK) (Austrumu artērija uz A2).	Punkts atbilst Stratēģijas punktam 118: „Pilsētas transporta infrastruktūras telpiskās struktūras pamatu veido divi izteikti pilsētas loki, kā arī radiālie savienojumi...” TRANS TmP izstrādes procesā ievērota plānošanas pēctecība – ielu struktūra ar pilsētas lokiem netiek mainīta. Plānošanas periodā izstrādāts RZTK 1. posma būvprojekts. Realizācija nav uzsākta.
Vienvirziena sistēma un dzelzceļa šķērsojums.	Vienvirzienu ielu izveides ieceres ieviešana jāpārbauda atsevišķā pētījumā izmantojot atjauninātus pārvietošanas datus. Brīvības ielas dzelzceļa šķērsojums dotajā mirklī ir „šaurā vieta”; atbalstāma iecere par dzelzceļa pārvada pārbūvi ar 4 pilnām braukšanas joslām. Vienlaikus jānodrošina atbilstoša platuma gājēju un velosipēdistu infrastruktūra.
Nemotorizētās satiksmes un	Plānošanas periodā Krišjāņa Barona ielā izveidotas rekomendējošās

sabiedriskā transporta prioritātes ielas (Tērbatas un Krišjāņa Barona iela).	velojoslas, ieviests ātruma ierobežojums 30km/h. Tērbatas ielas statuss nav mainīts – ir veiktas izpētes par Tērbatas ielu kā gājēju ielu ⁵ , tomēr tālākas darbības nav sekojušas.
Rietumu krasta artērijas maršruts.	Rietumu maģistrāles novietojuma variantu izvērtējums veicams atsevišķā pētījumā izmantojot atjauninātus pārvietojuma datus.
Kundziņas un Tvaika ielas savienojumi.	Ostas savienojumu novietojums paredzēts jau iepriekšējā plānošanas periodā – ievērojot plānošanas pēctecību, ja netiek veiktas papildus izpētes, novietojums tiek saglabāts esošajā trasējumā.
Ieviest maksu par sastrēgumu.	Iekļaujams TRANS TmP sastāvā kā ieteikums tālākai izpētei un izvērtēšanai. Sastrēgumu maksas ieviešanas jautājums skatīts arī Stāvvietu izpētē, kur izvērtēti dažādi maksas modeļi.
Valmieras ielas apvediena.	Ielas trases novietojums paredzēts iepriekšējā RTP2006 redakcijā. Trases novietojums tiek saglabāts iepriekšējā plānošanas periodā noteiktajā koridorā.
Bolderājas savienojums	Plānošanas periodā veikta Krievu salas attīstība.
Dienvidu tilta 4.kārta (A7/A8 savienojums).	Ielas trases novietojums paredzēts iepriekšējā RTP redakcijā. Trases novietojums tiek saglabāts iepriekšējā plānošanas periodā noteiktajā koridorā. Pretēji RPMP paustajam viedoklim par minimālu satiksmes pieprasījumu starp A7/A8 autoceļiem, paredzams, ka Dienvidu tilta 4. kārtai varētu būt liela ietekme Salu tilta un tā pieeju atslogošanai (ieskaitot Ulmaņa gatves un Vienības gatves mezglu). Precīza trases ietekme uz pilsētas infrastruktūru nosakāma veicot atsevišķu pētījumu izmantojot atjauninātus pārvietojuma datus.
Akmens tilta izmantojamības samazināšana.	Nepieciešams pētījums un izvērtējums par realizācijas laiku un prioritātēm; ieceri iespējams realizēt pēc RZTK vai Hanzas šķērsojuma izbūves.
Vanšu tilts - alternatīvā satiksmes artērija Daugavas rietumu krastā.	Risinājumi nav iekļauti RPMP rīcības programmā; TmP sastāvā risinājumi netiek iekļauti.
Alternatīvā satiksmes artērija Daugavas rietumu krastā.	Rietumu maģistrāles novietojuma variantu izvērtējums veicams atsevišķā pētījumā izmantojot atjauninātus pārvietojuma datus.
Samazinātas satiksmes intensitātes zonas pilsētas centrā.	Iekļaujams TRANS TmP sastāvā, jāveic papildu pētījumi. Pielikums Nr.3.

2.3.2. Velokonceptijas izvērtējums turpmākai plānošanai

Velokonceptija ir konceptuāls dokuments visaptverošai velosatiksmes attīstībai (infrastruktūra, vadība un popularizēšana) ar rīcības plānu infrastruktūras objektu realizācijai līdz 2018. gadam, kas sastādīts atbilstoši orientējošām pilsētas budžeta iespējām (22.attēls).

Velokonceptijā ir nosprausti mērķi, uzdevumi un nepieciešamie pasākumi mērķu sasniegšanai.

Turpmākā RTP2030 plānošanā būtu nepieciešama augstāka koncepcijas detalizācija kā arī velosatiksmes tīkla un idejisko mērķu integrēšana kopējā transporta plānā, nosakot iespējamo sasniedzamo rezultātu velosatiksmes pieaugumam kopējā satiksmē (modal share % (procentos) katram pārvietošanās veidam).

Izvērtējot un apkopojot TRANS Velokonceptijā nospraustos mērķus un uzdevumus, tos varētu rezumēt šādā redakcijā:

Mērķis. Velosatiksmes attīstības mērķis ir veicināt riteņbraukšanas pieaugumu, gan lietišķiem, gan rekreatīviem nolūkiem, integrējot velosatiksmes infrastruktūru kopējā Rīgas pilsētas transporta sistēmā un pilsētvidē.

Kvantitatīvais mērķis. Palielināt ikdienas velobraucēju skaitu Rīgā līdz vismaz 10% no kopējās satiksmes līdz 2030.gadam

Uzdevumi:

1. Pilnveidot velosatiksmes tīklu pilsētas centrā;

⁵ Gājēju un transporta plūsmu izpēte gājēju ielas izveidei Rīgā, Tērbaltas ielā posmā no Elizabetes ielas līdz Tallinas ielai. SIA IMINK, 2011.

2. Attīstīt maģistrālos veloceļus ar pilsētas centru un starp apkaimēm;
3. Attīstīt rekreatīvos un sporta velo maršrutus;
4. Attīstīt velo savietošanu ar dzelzceļu un ST;
5. Attīstīt velonovietņu sistēmu;
6. Velosatiksmes popularizēšana un sabiedrības izglītošana;
7. Integrētas satiksmes pārvaldes sistēmas ieviešana;
8. Piedalīties normatīvo dokumentu pilnveidošanā.

Koncepcijā tiek piedāvāts vispārīgs velotīkls, kas būtu detalizējams tālākā plānošanas procesā respektējot būvniecību izmaksu, īpašumu un ekonomiskās atdēvēs aspektus. Nepieciešams līdzsvarot lietīšķās velosatiksmes un atpūtas velosatiksmes tīkla plānojumu, detalizējot maršrutus un principiālos risinājumus, kā arī savienojumus ar pieguļošām pašvaldībām.

Izvērtēt finansiālās iespējas veikt velotīkla uzlabojumus, lai sasniegtu noteiktos mērķus un to apmēru. Sadalīt objektu realizācijas pa kārtām līdz 2020. gadam, līdz 2025. gadam, līdz 2030. gadam.

Kvalitatīva veloinfrastruktūra ir būtisks nosacījums velosatiksmes attīstībai. Veidojot kvalitatīvu transporta sistēmu ar integrētu velotransporta tīklu, tam seko velotransporta lietotāju pieaugums, kas spēj dot kopēju labumu transporta sistēmai un sabiedrībai kopumā.

Velosatiksmes infrastruktūras (velobūvju) tīkla principiālā turpmākā plānošanā lielāka uzmanība jāvelta esošam ielu tīklam E un D kategoriju ielām, kur iespējams organizēt velosatiksmi bez kapitālās pārbūves - atjaunojot ielu segumus un uzlabojot satiksmes drošību mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem. Būtiska nozīme ir arī maģistrālo veloceļu tīkla attīstībai.

Veloinfrastruktūras klasifikācija:

1. Jaukta satiksme – dzīvojamās zonas, daļēji D un E kategorijas ielas, kur nav nepieciešama speciāla velo infrastruktūras ierīkošana. Šajās ielās ir veicami satiksmi nomierinoši pasākumi (1.pielikums, 2.pielikums).
2. Veloceļi, velojoslas – B un C, daļēji D kategorijas ielas (1.pielikums, 2.pielikums).

Velosatiksmes koncepcijā piedāvātie infrastruktūras risinājumi ir jāskata kontekstā ar aktuālo LVS Ceļu projektēšanas noteikumu 9. daļu: Velosatiksmē.

Velokoncepcija ir idejiskais pamats, kas ar precizējumiem ir pieņemams tālākai tematiskā plānojuma izstrādei.

2.3.3. Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmas 2016. – 2020. gadam izvērtējums turpmākai plānošanai

Vides piesārņojums ir tieša vai netieša emisijas ietekme uz vidi, kas var apdraudēt cilvēku veselību, nodarīt kaitējumu īpašumam, rada vai var radīt kaitējumu videi, tai skaitā ekosistēmām, traucēt dabas resursu izmantošanu vai citādi traucēt likumīgu vides izmantošanu.

Transporta radītais gaisa piesārņojums aprakstīts Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmā 2016. – 2020. gadam (apstiprināta ar RD 20.12.2016. lēmumu Nr. 4641). Izstrādātājs SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment (ELLE) sadarbībā ar CERC (Cambridge Environmental Research Consultants Limited).

RD pārvaldībā ir divas transporta radītā gaisa piesārņojuma monitoringa stacijas Brīvības ielā un Krišjāņa Valdemāra ielā. Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmā 2016 – 2020. gadam izstrādāti pasākumi četru piesārņojošo vielu – slāpekļa dioksīda (NO₂), daļiņu PM₁₀, benzola un benz(a)pirēna – emisiju samazināšanai. Aprēķins ir apkopots tabulā zemāk. (Tabula Nr. 15)

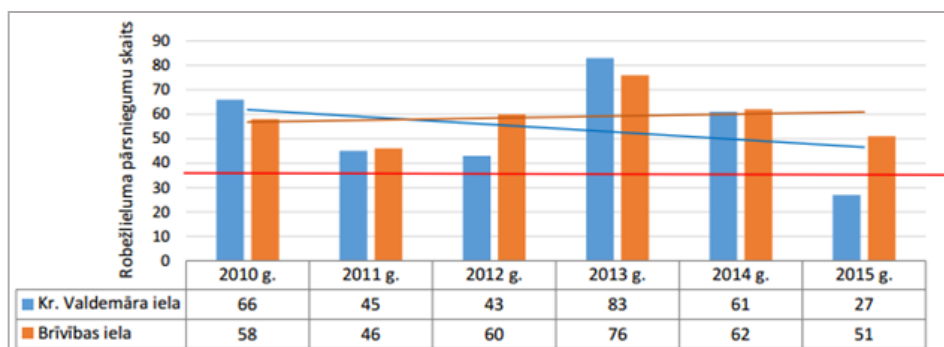
Minētajā rīcības programmā transports tiek iedalīts kā mobilais piesārņojošo vielu emisiju avots. Tie ir līnijveida avoti, kas attiecas uz pilsētas ielām. Tika izdalītas šādas apakšgrupas: autotransporta kustība Rīgas pilsētas lielākajās ielās, RS autobusu kustība, dīzeļvilcienu kustība Rīgas pilsētas robežās un kuģošanas ceļi Daugavā. Kā transporta radīto piesārņojošo vielu emisiju avoti uzskatāmi arī automašīnu dzinēju radītās emisijas to iedarbināšanas laikā un pēc dzinēja apturēšanas.

Tabula Nr. 15. Aprēķinātās piesārņojošo vielu emisijas Rīgā 2014. gadā.
avots: http://mvd.riga.lv/uploads/videgaiss/gp1620/02_Ricibas_Programma%202016-2020_Nr.4641.pdf

Piesārņojuma avotu grupa	Apakšgrupa	NO ₂	Daļiņas PM ₁₀	Benzols	Benz(a)pirēns
		t/gadā			
Stacionārie piesārņojuma avoti	Ražošanas uzņēmumi	91.1 ²	300.8	20.3	0
	Kuģu piestātnes	61.3	95.7	8.8	0.10
Mobilie piesārņojumā avoti	Satiksmē lielākajās ielās	441.7	217.5	18.3	8.1
	RP SIA "Rīgas satiksme" autobusu kustība	34.6	11.7	0.4	0.5
	Dīzeļvilcienu kustība	64.5	5.7	8.9	0
	Kuģošanas ceļiem Daugavā	26.8	26.4	0.8	0.009
Tīkla avoti	Dzīvojamo ēku apkure	97.0	944.5	173.4	0.1
	Mazie ražošanas uzņēmumi	9.7	122.5	8.3	0
	Pilsētas mazās ielas ar zemu satiksmes intensitāti	1.1	0.50	0.05	0.019
	Automašīnu dzinēju radītās emisijas to iedarbināšanas laikā pēc dzinēja apturēšanas	0.004	0.006	0.002	0

Mobilu piesārņojuma avotu 2014. gadā aprēķinātās kopā radītās NO₂ emisijas ir 567,6 t/gadā, PM₁₀ daļiņas – 261,3 t/gadā, benzols 28,4 t/gadā un benz(a)pirēns 8,6 kg/gadā. No mobilajiem piesārņojuma avotiem vislielākais piesārņojums tiek radīts no satiksmes lielākajās ielās (NO₂ - 441,7 t/gadā, PM₁₀ - 217,5 t/gadā, benzols -18,3 t/gadā). Satiksme lielākajās ielās ir otrs lielākais piesārņojošo vielu emisijas avots aiz ražošanas uzņēmumiem, tas ir arī galvenais benz(a)pirēna emisiju avots.

No 2010. līdz 2015. gadam Rīgas centra ielās robežlielumu pārsniegumu skaits pārsniedz pieļaujamo 35 reizes gadā (14.attēls). Daļiņām PM₁₀ pieļaujamā diennakts koncentrācija ir 50 µg/m³ un gada vidējā koncentrācija – 40 µg/m³.

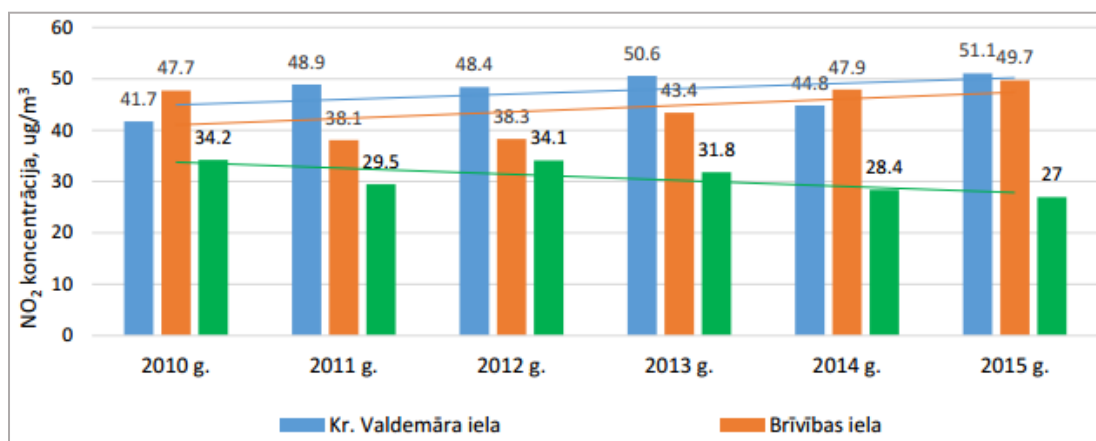


14.attēls. Kopējais diennakts PM₁₀ daļiņu robežlielumu pārsniegumu skaits no 2010. līdz 2015. gadam Rīgas centra ielās

(avots: http://mvd.riga.lv/uploads/videgaiss/gp1620/02_Ricibas_Programma%202016-2020_Nr.4641.pdf)

2011. līdz 2014. gadam gan Krišjāņa Valdemāra, gan Brīvības ielas novērojumu stacijās bija pieejama datu kopa par novērojumiem no 75 līdz pat 95% no kopējā novērojumu perioda (kalendāra gads).

Slāpekļa oksīdu galvenais piesārņojuma avots ir visa veida sadegšanas procesi, ieskaitot automašīnu iekšdedzes dzinējus. No tiem nozīmīgākā gaisa piesārņojuma viela ir slāpekļa dioksīds. Rīgas centrā galvenais slāpekļa dioksīda (NO₂) emisijas avots ir transports, ieskaitot gan autotransportu, gan motorizēto ūdens transportu. Līdz 2014. gadam (ieskaitot) slāpekļa dioksīda (NO₂) gada robežlielums ar maksimālo pielaišanas robežu bija 60 μg/m³. Pēc 2015. gada 1. janvāra slāpekļa dioksīda gada robežlielumam visās Rīgas novērojumu stacijās jāatbilst Direktīvas 2008/50/EK XI pielikumā un attiecīgi 2009. gada 3. novembra Ministru kabineta noteikumu Nr. 1290 „Par gaisa kvalitāti” 2.pielikumā noteiktajiem normatīviem (robežlieluma skaitliskā vērtība - 40 μg/m³).



15.attēls. Slāpekļa dioksīda (NO₂) gada vidējās koncentrācijas Rīgā 2010. – 2015. gadā (avots: http://mvd.riga.lv/uploads/videgaiss/gp1620/02_Ricibas_Programma%202016-2020_Nr.4641.pdf)

Laikā no 2010. gada līdz 2014. gadam (ieskaitot) nav pārsniegts tajā laikā spēkā esošais slāpekļa dioksīda robežlielums ar pielaišanas robežu (60 μg/m³) (15.attēls). Tomēr gan šajā periodā, gan 2015. gadā Brīvības ielas un Krišjāņa Valdemāra ielas stacijās ir pārsniegts gaisa kvalitātes gada robežlielums (40 μg/m³). 15.attēlā ar zaļu krāsu ir atzīmēta fona stacija Raiņa bulvārī, kurā tiek vērtēta slāpekļa dioksīda koncentrācija jumtu līmenī.

Rīcības programmā ir sniegta informācija par iespējamiem pasākumiem gaisa kvalitātes uzlabošanā, kas ietver gan pasākumus, kurus ir plānots ieviest līdz 2020. gadam, kas jau ir ietverti plānošanas dokumentos, gan pasākumus, kuriem ir potenciāli labvēlīga ietekme uz piesārņojošo vielu koncentrāciju samazinājumu gaisā un kuru ietekmi ir iespējams kvantitatīvi novērtēt. Pie pasākumiem, kas attiecas uz transportu, minēti Austrumu maģistrāles posma (Ieriķu iela – Vietalvas iela pabeigšana), sabiedrisko transportlīdzekļu modernizēšana, lai nodrošinātu ST pieejamību un pasažieru drošību un samazinātu

negatīvo ietekmi uz vidi, RZTK izbūve, Rīgas brīvostas savienojums ar Austrumu maģistrāli Rīgā un citi risinājumi.

2.3.4. Rīgas pilsētas vides trokšņa novērtējums turpmākai plānošanai

Troksnis ir gaisa vidē nevēlams, traucējošs skaņu kopums, kas no daudziem vides dabiskajiem un antropogēnajiem faktoriem ir uzskatāms par vienu no būtiskākajām ietekmēm uz cilvēka veselību (rada ne tikai diskomfortu, bet arī ietekmē dzirdi un traucē akustisko saziņu). Troksnis ir jebkura nepatīkama vai nevēlama skaņa, kas pārtrauc klusumu, traucē dzirdēt vajadzīgo informāciju vai izraisa nelabvēlīgu ietekmi uz cilvēka organismu.

Transports (autotransports, gaisa transports, dzelzceļš) ir galvenais vides trokšņa avots pilsētās. Aizsardzību pret vides trokšņa iedarbību reglamentē Eiropas Parlamenta un Padomes 25.06.2002. Direktīva 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību, kā arī 2014. gada 7. janvāra MK noteikumi Nr.16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība". Direktīvā noteikta kārtība, kādā Eiropas Savienības dalībvalstis novērtē vides troksni, izstrādā vides trokšņa stratēģiskās kartes un uz to pamata izstrādā rīcības plānus vides trokšņa mazināšanai.

Pašlaik jautājumus, kas saistīti ar trokšņa novērtēšanu un rīcībām trokšņa samazināšanai, regulē Ministru kabineta 07.01.2014. noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”. Minētie noteikumi nosaka, ka trokšņu kartes un rīcības plānu trokšņu samazināšanai jāizstrādā aglomerācijai – administratīvajai teritorijai ar iedzīvotāju skaitu vairāk nekā 100 000.

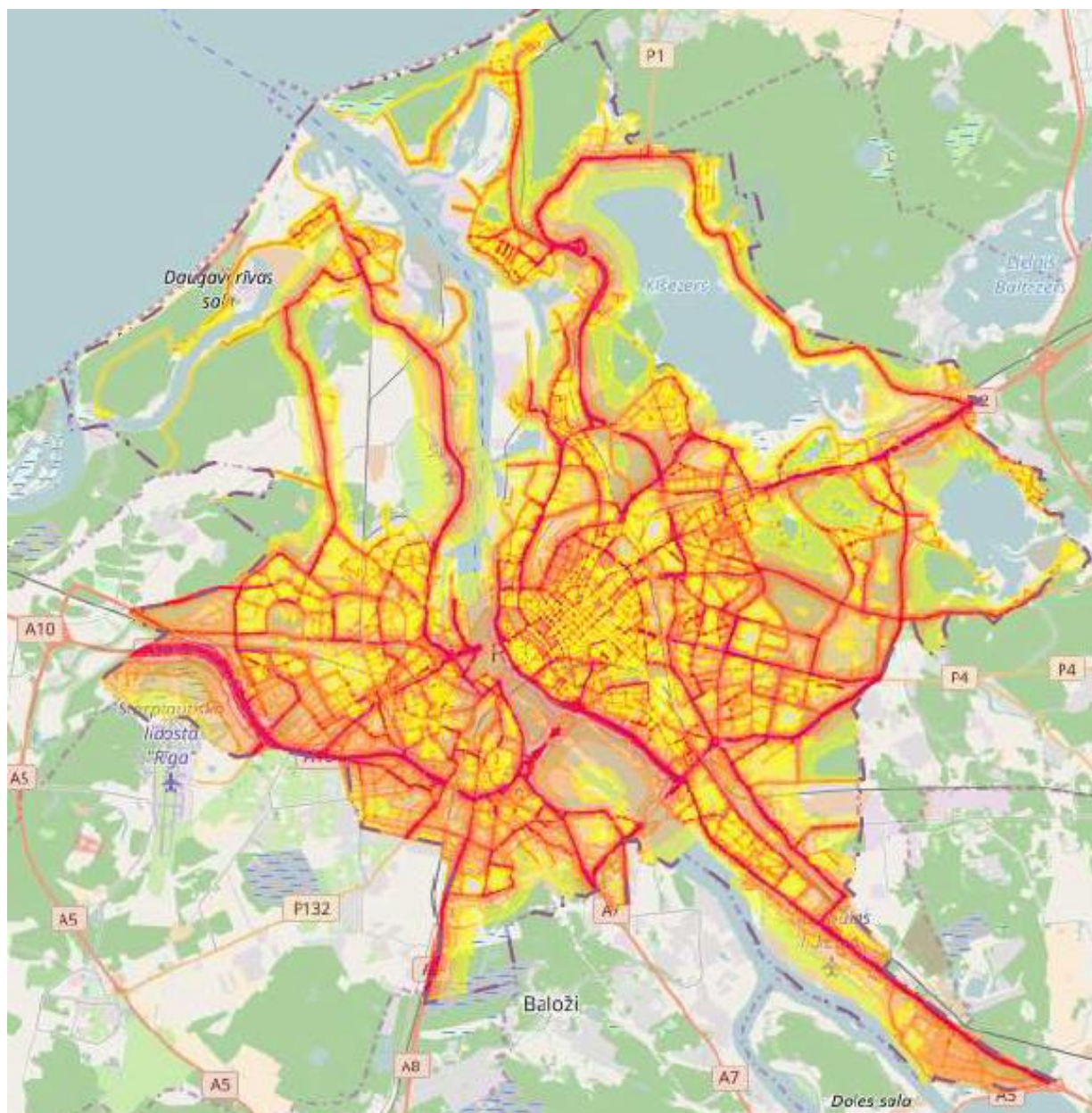
ELLE 2015. gadā ir sagatavojusi Rīgas pilsētas vides trokšņa novērtējumu, ievērojot Latvijas Republikas normatīvajos aktos noteikto kārtību, kādā veicams vides trokšņa novērtējums.

Tabula Nr. 16. Trokšņa robežlieluma pārsniegumi Rīgā, km² (balstīts uz 2013. vai 2014. gada datiem)
(avots: http://mvd.riga.lv/uploads/troksna_kartes/rezultatu_kopsavilkums.pdf)

Apbūves teritorijas izmantošanas funkcija	Trokšņa avots	Platība (km ²), kur pārsniegti trokšņa robežlielumi		
		Ldiena	Lvakars	Lnakts
Individuālo(savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorija	Ceļu satiksme	27.79	37.28	34.23
	Dzelzceļu un tramvaju satiksme	0.63	1.61	3.02
	Gaisa kuģu satiksme	0.25	1.04	1.23
	Rūpnieciskā darbība	0.09	0.34	1.09
	Visi trokšņa avoti	29.05	38.89	37.66
Publiskās apbūves teritorija (sabiedrisko un pārvaldes objektu teritorija, tai skaitā kultūras iestāžu, izglītības un zinātnes iestāžu, valsts un pašvaldību pārvaldes iestāžu un viesnīcu teritorija)(ar dzīvojamo apbūvi)	Ceļu satiksme	2.21	3.28	1.30
	Dzelzceļu un tramvaju satiksme	0.13	0.26	0.23
	Gaisa kuģu satiksme	-	-	-
	Rūpnieciskā darbība	0.02	0.05	0.05
	Visi trokšņa avoti	2.41	3.60	1.64
Jauktas apbūves teritorija, tai skaitā tirdzniecības un pakalpojumu būvju teritorija (ar dzīvojamo apbūvi)	Ceļu satiksme	7.09	12.95	10.72
	Dzelzceļu un tramvaju satiksme	0.08	0.35	0.80
	Gaisa kuģu satiksme	0.12	0.25	0.29
	Rūpnieciskā darbība	0.65	1.17	1.21
	Visi trokšņa avoti	8.03	14.76	13.24

Ceļa satiksmes radītais troksnis, ir galvenais trokšņa avots un pārsniedz trokšņa robežlielumus vislielākajā platībā visos apskatītajos diennakts posmos un apbūves teritorijās (Tabula Nr. 16).

Trokšņa stratēģiskās kartēšanas ietvaros tika sagatavotas kartes, kurās attēlots kopējais trokšņa piesārņojuma līmenis no visiem trokšņa avotiem un atsevišķas kartes katram trokšņa avotu veidam: ceļu satiksme, dzelzceļa un tramvaja satiksme, rūpnieciskā darbība un gaisa kuģu radītais troksnis.



16.attēls. Ceļa satiksmes radītais troksnis Rīgā, diennaktī (avots: <http://mvd.riga.lv/parvaldes/vides-parvalde/vides-troksnis>)

Ceļa satiksmes radītais diennakts troksnis ir atainots attēlā augstāk (16.attēls). Rīgas pilsētā būtu atsevišķi jāvērtē visi radītie trokšņi un to ietekme uz pilsētvidi kopumā.

Stratēģijā Telpiskās attīstības perspektīvā ir aprakstītas vadlīnijas trokšņa mazināšanai. Lai samazinātu gaisa un trokšņa piesārņojumu ir nepieciešama autotransporta intensitātes samazināšana pilsētas kodolā. Tā kā pilsētas mērogā ST ir daudz lielāka pārvadājumu kapacitāte nekā privātajiem automobiļiem, lielākais izaicinājums ir samazināt vieglo automobiļu priekšrocības pilsētas satiksmē.

Lai nodrošinātu gaisa un trokšņa piesārņojuma samazināšanu zonās, kur tas ir pārsniegts, tiek plānoti transportlīdzekļu novietņu pārkārtošanas un samazināšanas pasākumi, kompleksi ar vairāklīmeņu transportmijas sistēmas ieviešanu, kā arī (ātrgaitas) ST maršrutu pagarināšanu ārpus pilsētas robežām, savienojot stāvparkus ar pilsētas centra daļām. Jākoncentrējas uz publiskās ārtelpas sakārtošanu un attīstīšanu pilsētas dzīvojamajos rajonos, no transporta infrastruktūras viedokļa uzlabojumi tiks veikti saskaņā ar publiskās ārtelpas reorganizāciju, kompleksi risinot vides kvalitātes un transporta novietņu vajadzības.

Teritorijās, kurās konstatēts ilgstošs gaisa un trokšņa piesārņojuma pārsniegums, samazināms minimālais autonovietņu skaits. Pilsētas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos jāparedz

mazāks minimālais autonovietņu skaits pie sabiedriskām ēkām vai citi gaisa un trokšņa piesārņojuma samazināšanas pasākumi, vienlaikus nodrošinot šo teritoriju sasniedzamību ar ST, kājām un velosipēdu.

Šobrīd spēkā esošā trokšņu rīcības programma, kas ir balstīta uz 2006. gada datiem, pagaidām nav bijusi ļoti efektīva, jo tā ir saistoša visām RD struktūrvienībām, bet ar tās palīdzību nav iespējams piespiest uzņēmumus vai citas institūcijas ieviest prettrokšņa pasākumus. Lielākā problēma ir tieši troksnis no dzelzceļa, kas nav RD atbildība, kā rezultātā programmā paredzētie prettrokšņa risinājumi nav saistoši tām pusēm, kas ir reāli atbildīgas par šo piesārņojumu. No otras puses saskaņā ar Ministru kabineta 07.01.2014. noteikumiem Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”, par trokšņa līmeņa pārsniegšanu ir atbildīgs trokšņa izraisītājs, kas nozīmē, ka vietās, kur ir trokšņa pārsniegumi dzelzceļa dēļ, LDz būtu jānodrošina prettrokšņa risinājumi, taču realitātē šie prettrokšņa pasākumi bieži vien netiek īstenoti.

2.3.5. Pētījuma „Transporta plūsmu izpēte kravas transporta novirzīšanai no Rīgas centra, 2014”izvērtējums turpmākai plānošanai

Rīgas pilsēta ir nozīmīgs Eiropas - Āzijas transporta koridora elements. Viens no faktoriem, kas rada šo situāciju ir ostas esamība Rīgas teritorijā un dažādu terminālu attīstība. Pēc kravu apgrozījumiem Rīgas osta ir viena no vadošajām Baltijas reģionā.

Ir vērojama kravas struktūras izmaiņu tendence. Nozīmīgu vietu ieņem konteineru pārvadājumi. Atbilstoši Satiksmes ministrijas nostājai, konteineru pārvadājumi Latvijā ir stratēģiska joma, kuru nepieciešams attīstīt, kā rezultātā Rīgas ostas kļūs par vēl lielāku kravas transporta pievilksanas punktu.

Iekšējām kravas transporta plūsmām pastāv ievērojams pievilksanas/ģenerēšanas punktu skaits Rīgas pilsētas vēsturiskajā centrā (lielveikali, tirdzniecības centri, utt.), kas veido ērtu infrastruktūru galvaspilsētas iedzīvotājiem un viesiem, taču vienlaikus ir zīmīgs kravas transporta plūsmu pievilksanās centrs. Ārējām kravas transporta plūsmām zīmīgākie pievilksanas/ģenerēšanas punkti (termināli, muitas noliktavas, noliktavas, ražošanas uzņēmumi utt.) atrodas ārpus Rīgas vēsturiskā centra, tomēr īsākie un ērtākie maršruti uz šiem punktiem (no iebraukšanas punkta) ved caur Rīgas centru.

Veiktā datu vākšana par transporta plūsmām un tai sekojošā analīze norāda uz Rīgas transporta struktūras elementiem ar vislielāko noslodzi. Attiecībā uz kopējo transporta plūsmu tie ir – tilti pār Daugavu (Vanšu tilts, Salu tilts, Akmens tilts) un sekojošas ielas: Krasta iela un 11. novembra krastmala. Analizējot kravas transporta plūsmu intensitāti, var izdalīt sekojošus transporta struktūras elementus: Daugavas tilti (Salu tilts, Akmens tilts), Slāvu tilts un ielas (Kраста iela, Daugavgrīvas iela).

Izstrādājot RTP2006 tika sagatavota bīstamo kravu pārvadājumu maršrutu shēma. Shēma radīta ar mērķi novirzīt bīstamo kravu pārvadājumus no pilsētas centrālās daļas, šie risinājumi tiek saglabāti arī turpmākajā plānošanas periodā (12.pielikums).

2.3.6. RD autonovietņu politikas un attīstības koncepcijas izvērtējums turpmākai plānošanai

Saskaņā ar šo koncepciju, nepieciešamais autostāvvietu kopskaits pilsētas centrā ir sekojošs:

- RVC teritorijā – 15.8 tūkst. a/st.
- RVC AZ teritorijā - 31.7 tūkst. a/st.

Autostāvvietu kopējā teorētiskā pieprasījuma nodrošinājums:

- ir nepietiekams RVC teritorijā (56%), deficīts – 22.9 tūkst. a/st.
- ir pietiekams RVC AZ teritorijā (145%), pārpalikums - 13.9 tūkst. a/st.
- kopējā bilance ir negatīva (89%), deficīts – 9 tūkst. a/st.

Nodrošinot RVC AZ TIAN noteikto stāvvietu skaita ierobežojumu RVC zonā 30% no normatīvā pieprasījuma, rezultāts ir sekojošs:

- RVC teritorijā (185%), pārpalikums – 13.2 tūkst. a/st.

- RVC AZ teritorijā (145%), pārpalikums 13.9 tūkst. a/st.
- kopējā bilance ir pozitīva (159%), pārpalikums – 27.1 tūkst. a/st.

Ielu stāvvietu īpatsvars pret kopējo stāvvietu skaitu centrā ir tikai 20%. Tas ierobežo pašvaldības iespēju tieši ietekmēt pilsētas centrā iebraucošā transporta apjomu. Lai samazinātu transporta klātbūtni centrā līdzās autostāvvietu politikai jāīsteno pasākumu komplekss:

- ST politika (ST joslas u.c. uzlabojumi).
- Stāvparku sistēmas izveide.
- Velotransporta politika (velojoslas, veloceļi, novietnes u.c.).

Autostāvvietu politika pilsētas centrā vērsta uz autotransporta klātbūtnes samazināšanu:

- Ir pamats saglabāt RVC AZ TIAN 30% ierobežojumu stāvvietu skaitam RVC zonā.
- Ir pieļaujama stāvvietu skaita samazināšana sarkanajās līnijās, saistot to ar publiskās ārtelpas un satiksmes drošības uzlabojumiem.
- Ir nepieciešams kontrolēt un definēt prasības stāvlaukumu izveidei iekškvartālos.
- Esošo maksas autostāvvietu tarifu lieluma un zonējuma attīstīšana atbilstoši reālajam aizpildījumam. Ja aizpildījums regulāri pārsniedz 85%, tas ir pamatojums tarifu celšanai. Un pretēji – ja mazāks par 25%, tas ir pamatojums tarifu samazināšanai.

Esošās stāvvietas pilsētas centra loka iekšpusē. Stāvvietu skaits, kas atrodas **ielu sarkanajās līnijās**:

- Bezmaksas autostāvvietu skaits – 5265
- Īslaicīgo autostāvvietu skaits – 217
- Maksas autostāvvietu skaits – 4901
- Invalīdu autostāvvietu skaits – 103

Kopējais stāvvietu skaits **ielu sarkanajās līnijās – 10486**. Šo stāvvietu vidējā noslodze ir ap 72% un **faktiskais aizpildīto stāvvietu skaits** darba dienā – **7538**. Stāvvietas, kas atrodas **ārpus ielu sarkanajām līnijām – 7813**. Šo stāvvietu (stāvlaukumu) **vidējais aizpildījums ir 69%** un **faktiskais aizpildīto stāvvietu skaits** darba dienā ir **5390**. Apkopojot iepriekšējos rezultātus, **kopējais autostāvvietu skaits** Rīgas centra loka izpētes teritorijā ir **18300 stāvvietas** un **faktiskais aizpildīto stāvvietu skaits ir 12930**.

- Stāvvietu aizpildījums ir lielāks pilsētas Centra apkaimē, mazāks ārpus tās;
- Vecrīgas stāvvietas neizvēlas ikdienas klienti;
- Tiek izmantotas arī īslaicīgi, nemaksājot par stāvvietu;
- Ir ielas, kur maksas autostāvvietu skaits neapmierina pieprasījumu, respektīvi, tas ir lielāks nekā piedāvājums;
- Stāvlaukumu skaitam ir tendence palielināties;
- Stāvlaukumu cenu politika ir atkarīga no blakus esošo ielu stāvvietu cenām, tās ir vienādas vai zemākas nekā ielās.

Stāvparku politikai jābūt daļai no vispārējā pilsētas attīstības skatījuma un politikas – sastrēgumu un ar satiksmi saistīta piesārņojuma mazināšana, pilsētas centrālās daļas pieejamības uzlabošana, pārslēgšanās uz transporta veidu sadalījumu par labu ST un vieglajiem (soft) pārvietošanās veidiem (iešana, braukšana ar riteni), integrēta stāvvietu politika un sadarbība ar apkārtējām pašvaldībām.

Vēlamais galamērķis (centrs, Pārdaugava, aktivitāšu zonas) būtu jāsasniedz ar vienu ST braucienu vai ar ne vairāk kā vienu pārsēšanos uz citu līniju, un ne vairāk kā 45 min. laikā.

Pārmērīgi lielas stāvvietu platības ar daudz tukšu telpu nepiesaista stāvparku klientus. Jāizvairās arī no daļēji apdzīvotām vietām. Ieteicams sākt ar mazām stāvlaukumu platībām, ko var paplašināt.

Stāvvietas pie ST pārsēšanās punktiem, kuras spontāni aizpildās, ir iespējama sekmīga nākotnes stāvparka atrašanās vieta. Ieteicams integrēt šīs vietas stāvparku politikā.

Galvenie nosacījumi stāvparku izveidei:

- ST tuvums;
- regulārs un biežs ST kursēšanas grafiks;

- ST līdzeklim jābūt komfortablām, tīram un nepārpildītam;
- vienota ST biļete par ekonomiski izdevīgu cenu;
- stāvlaukums apvienots ar papildus funkcijām (veikals, serviss, kafejnīca u.c.).

Stāvparku sistēmas mērķis pilsētā un īpaši tās centrā:

- mazināt gaisa piesārņojumu un trokšņa līmeni;
- mazināt vieglā autotransporta klātbūtni;
- veicināt ST pakalpojumu izmantošanu;
- veicināt velosatiksmes un gājēju satiksmes telpas attīstību.

2.4. Sabiedriskā transporta esošās situācijas datu analīze

Galvenais maršrutu tīkls pilsētā sastāv no tramvaju, trolejbusu un autobusu maršrutiem, kas kopā veido 81 ST maršrutus ar kopējo garumu 1 193,5 km.

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

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

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

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

2.4.1. Tramvaji

Rīgas ST attīstība ir jābalsta uz transporta veidiem, kuri pēc iespējas mazāk tiek pakļauti apkārtējai transporta plūsmi. Pēc pašreizējās situācijas neatkarīgākais transporta veids ir tramvajs.

Rīgas pilsētas ST tramvaju satiksme tiek nodrošināta 10 tramvaju maršrutos, to kopējais garums 2017.gadā sastāda 119 km (17.attēls).

Zemās grīdas tramvaja kustības nodrošināšanai uz TRANS TmP izstrādes brīdi ir pielāgoti trīs tramvaju maršruti – 6. tramvaja maršruts (Ausekļa iela – Jugla), 11. tramvaja maršruts (Centrālā stacija – Mežaparks) un 1. tramvaja maršruts (Īmanta-Jugla), kuru kopējais garums sastāda 43 km. Pārējos tramvaju maršrutos zemās grīdas tramvaju kustība nav nodrošināta nepielāgotās infrastruktūras dēļ.



17.attēls. Rīgas tramvaju maršrutu tīkls (avots: RS, 2016.g.)

Kopējās autotransporta plūsmas ietekme uz tramvaja reisu izpildi, salīdzinot ar autobusu un trolejbusu maršrutiem, ir minimāla – 16 neizpildīti reisi gadā (0,003% no kopējā skaita). Šis ir viens no apliecinājumiem, kāpēc Rīgas pilsētai ir jāattīsta tramvaja maršrutu tīkls kā pilsētas ST mugurkauls, kas ir ietverts Rīgas attīstības plānošanas dokumentos⁶.

Salīdzinot sabiedriskā autobusu un trolejbusu maršruta tīkla pārklājumu, tramvaju maršruta tīkls ir neliels. Tas ir saistīts ar esošā sliežu ceļa izvietojumu, jo visi sliežu ceļi virzās uz pilsētas centru pa četriem ievadiem (Akmens tilts, Maskavas iela, Krišjāņa Barona iela, Kronvalda bulvāris), kas koncentrējas divos punktos – 13. janvāra ielas un Prāgas ielas krustojums, un Aspazijas bulvāra/Krišjāņa Barona ielas krustojums.

2.4.2. Trolejbusi

Rīgas pilsētā uz TRANS TmP izstrādes brīdi trolejbusu satiksme tiek nodrošināta 19 trolejbusu maršrutos, to kopējais garums ir 163.7 km.

Kopš 2008. gada trolejbusu parka ritošais sastāvs pakāpeniski tiek atjaunināts ar trolejbusiem, kas aprīkoti ar dīzeļģeneratoru. Tas dod iespēju nodrošināt trolejbusu ekspluatāciju maršrutos, kuros atsevišķos posmos nav izbūvēts kontakttīkls. Vēl būtiska šo trolejbusu priekšrocība ir šķēršļu apbraukšana gan plānoto ielu remontdarbu un masu pasākumu laikā, kad tiek slēgtas atsevišķas ielas vai to posmi, gan ārkārtas gadījumos, piemēram, apledojuša kontakttīkla gadījumā, transportlīdzekļu avāriju gadījumā un citās situācijās. Tāpat šāda tipa trolejbusi nākotnes perspektīvā sniedz iespējas izskatīt iespēju atsevišķus autobusu maršrutos aizstāt ar trolejbusiem, tādējādi palielinot videi draudzīga transporta veida (elektrotransporta) nozīmi Rīgas pilsētā.

⁶ Rīgas attīstības programma 2014.-2020. gadam

Kopš 2015. gada jūlija trolejbusu satiksme tiek nodrošināta tikai ar zemās grīdas transportlīdzekļiem, pilnībā nomainot novecojušo trolejbusu parku un piedāvājot drošākus, komfortablākus un dažādām pasažieru grupām pieejamus pakalpojumus. Jaunie trolejbusi ir ērtāki pasažieru iekāpšanai un izkāpšanai, īpaši tiem, kuri izmanto ratiņkrēslus, pasažieriem ar bērnu ratiņiem, senioriem un maziem bērniem.

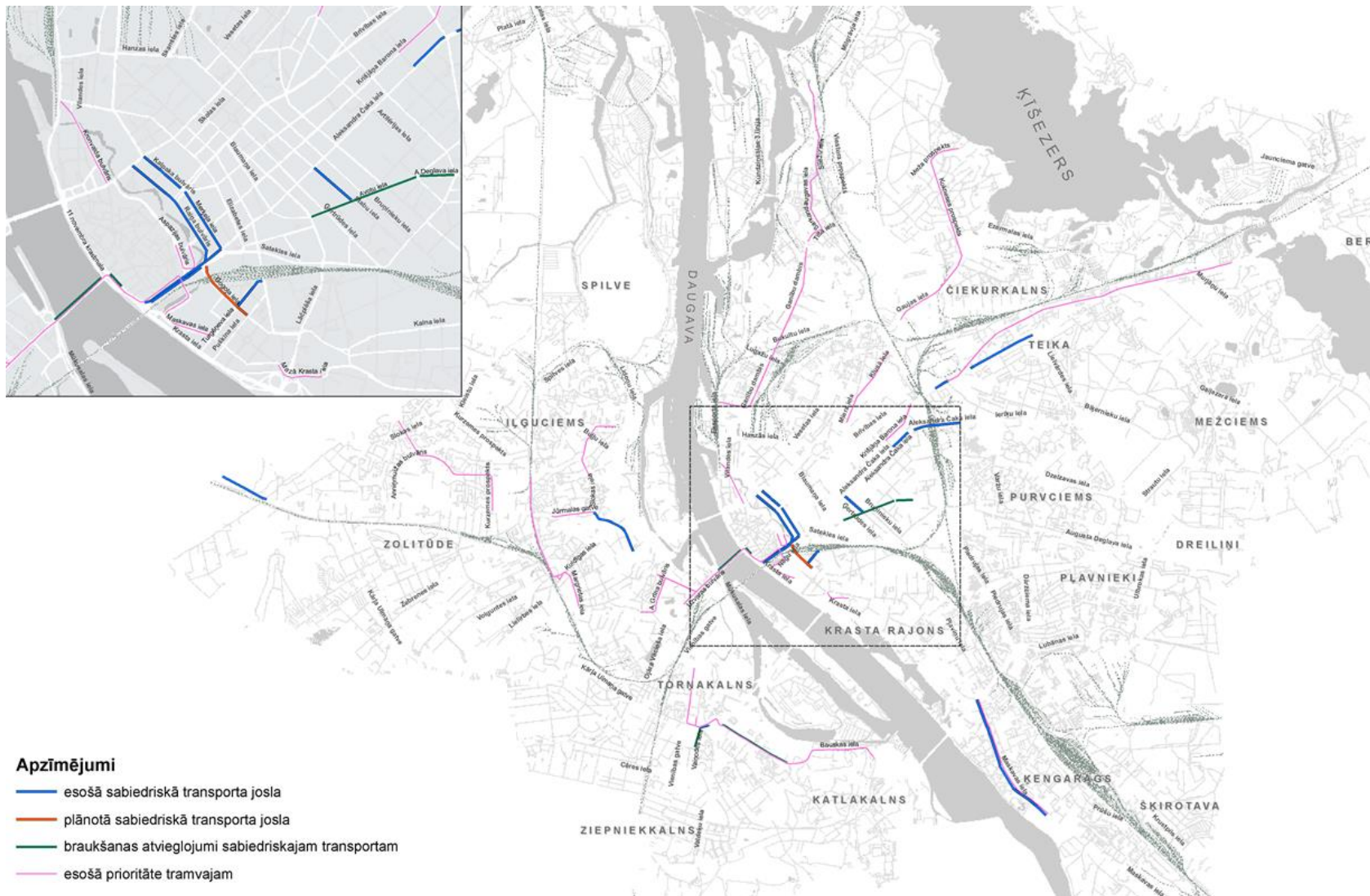
2.4.3. Autobusi

Uz TRANS TmP izstrādes brīdī RS nodrošina 55 autobusu maršrutus ar kopēju garumu 927.6 km, no kuriem 21 maršruts šķērso Rīgas pilsētas robežas, veidojot savienojumu ar apkārtējiem novadiem (Garkalnes, Babītes, Mārupes, Ķekavas, Stopiņu un Salaspils novadu).

Šie maršruti nodrošina regulāru ST satiksmi starp Rīgas pilsētas apkaimēm, turklāt arī nodrošina Rīgas pilsētas iedzīvotājiem iespējas nokļūt norādītajos novados, bet šo novadu iedzīvotājiem iespēju nokļūt Rīgas pilsētas centrā un citās apkaimēs. Tā kā vistuvāk Rīgas pilsētai gan attāluma, gan sasniedzamības ziņā ir Mārupes, Babītes un Stopiņu novadi, tad arī uz šiem novadiem kursē lielākais maršrutu skaits.

2.4.4. Sabiedriskā transporta joslas

Atsevišķu braukšanas joslu ierīkošana sabiedriskā transporta satiksmei ir viens no pamatvirzieniem sabiedriskā transporta attīstības un prioritātes nodrošināšanai, kas ļauj tam apbraukt sastrēgumus un tādējādi samazināt sabiedriskā transporta grafiku izpildes kavējumus. Vienlaikus ar atsevišķu braukšanas joslu atbrīvošanu sabiedriskajam transportam attiecīgajos ielu posmos tiek pārskatīts arī transportlīdzekļu stāvvietu izvietojums ielu malās ar mērķi paplašināt brauktuvi (18.attēls).



18.attēls. Sabiedriskā transporta joslas (avots: RDSD)

2.4.5. Rīgas sabiedriskā transporta lietotāju braucienu mērķis

Pēc aptaujas “Aptauja par Rīgas iedzīvotāju apmierinātību ar pašvaldības darbību un pilsētā notiekošajiem procesiem”, kas veikta 2015.gadā datiem, 46% Rīgas iedzīvotāju izmanto ST katru dienu, 28% Rīgas iedzīvotāju ST lieto vismaz vienreiz nedēļā un 18% - mazāk nekā reizi nedēļā. Kopumā ST lieto 92% Rīgas iedzīvotāju. Jāatzīmē, ka pēdējo septiņu gadu laikā par 2% samazinājies to Rīgas iedzīvotāju skaits, kas ST lieto katru dienu un par 3% ir samazinājies to iedzīvotāju skaits, kas ST izmanto reizi nedēļā. Tomēr vērojams 1,5% pieaugums to iedzīvotāju vidū, kas ST lieto retāk nekā reizi nedēļā. 25% Rīgas iedzīvotāju gandrīz katru dienu izmanto privāto transportu.

2.4.6. Sabiedriskā transporta pieejamība

Atbilstoši RDPAD datiem, ST pieejamība 300m attālumā no dzīvojamās apbūves teritorijas līdz ST pieturai nodrošināta 83% teritorijas (14.pielikums).



19.attēls. Pilsētas centra sasniedzamība no apkaimēm (avots: RDPAD)

Rīgas teritorija ir sadalīta 58 apkaimēs. No 15 apkaimēm ceļā pavadītais laiks (ST un auto transports) līdz centram ir lielāks par 30 min (apzīmēts sarkanā krāsā), no 7 apkaimēm ir problemātiski sasniegt pilsētas centru ar ST (apzīmēts oranžā krāsā) un no 3 apkaimēm ar auto transportu (apzīmēts zilā krāsā) (19.attēls). Ir nepieciešams uzlabot savstarpējo sasniedzamību starp apkaimēm.

Rīgas vīzija ST attīstībā mērķtiecīgi virzās uz to, ka ST lietotājiem nav jāizvērtē, kāda veida transports ir jālieto, bet visi ST veidi ir vienlīdzīgi un viens otru papildinoši nevis konkurējoši. Patreizējā biļešu sistēma nosaka, ka laika biļeti rīdiniēki var izmantot bez transporta veida ierobežojumiem, kā arī eksistē tikai divas mēnešbiļešu grupas – vienam maršrutam vai visiem maršrutiem. Dalījums pa transporta veidiem likvidēts 2013. gadā. ST pakalpojuma pieejamība ir uzlabojusies ņemot vērā RS ieviesto atlaižu politiku dažādām iedzīvotāju grupām.

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

Īstenojot pilsētas infrastruktūras attīstības projektus, būtiska nozīme jāpievērš vides pieejamības nodrošināšanai personām ar funkcionāliem traucējumiem un personām ar maziem bērniem (tai skaitā ar bērnu ratiņiem). Tas attiecas arī uz ST pieturvietu platformu pielāgošanu zemās grīdas ST. Likumdošana⁷ nosaka, ka pilsētas nozīmes maršrutos pārvadātājs nodrošina ST līdzekļus, kuriem jābūt pielāgotiem normatīvajos aktos par transportlīdzekļu izgatavošanu noteiktajām tehniskajām prasībām, lai personām ar funkcionāliem traucējumiem, grūtniecēm un personām ar maziem bērniem (tai skaitā ar bērnu ratiņiem) atvieglotu iekļūšanu sabiedriskajā transportlīdzeklī un nodrošinātu šo personu pārvadāšanu.

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

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

2.4.7. Sabiedriskā transporta reģionālā sasaiste

Piepilsētas dzelzceļš.

AS “Pasažieru vilciens” ir vienīgais sabiedriskā transporta iekšzemes dzelzceļa pakalpojumu sniedzējs. Tas apkalpo gan starppilsētu, gan piepilsētas maršrutus. Piepilsētas maršrutiem izmanto elektriskos vilcienus. Starppilsētas maršrutiem izmanto dīzeļdzinēju vilcienus.

AS “Pasažieru vilciens” veic pasažieru pārvadājumus šādos elektrovilcienu maršrutos (20.attēls):

- Rīga - Aizkraukle
- Rīga - Jelgava
- Rīga - Skulte
- Rīga – Tukums

No 2016.gada 1.aprīļa maršrutos Rīga-Skulte, Rīga-Jelgava, Rīga-Tukums, Rīga-Sigulda un Rīga-Aizkraukle ieviesti zonu tarifi.



⁷ Ministru kabineta noteikumi Nr.599 Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība 17., 135.p.

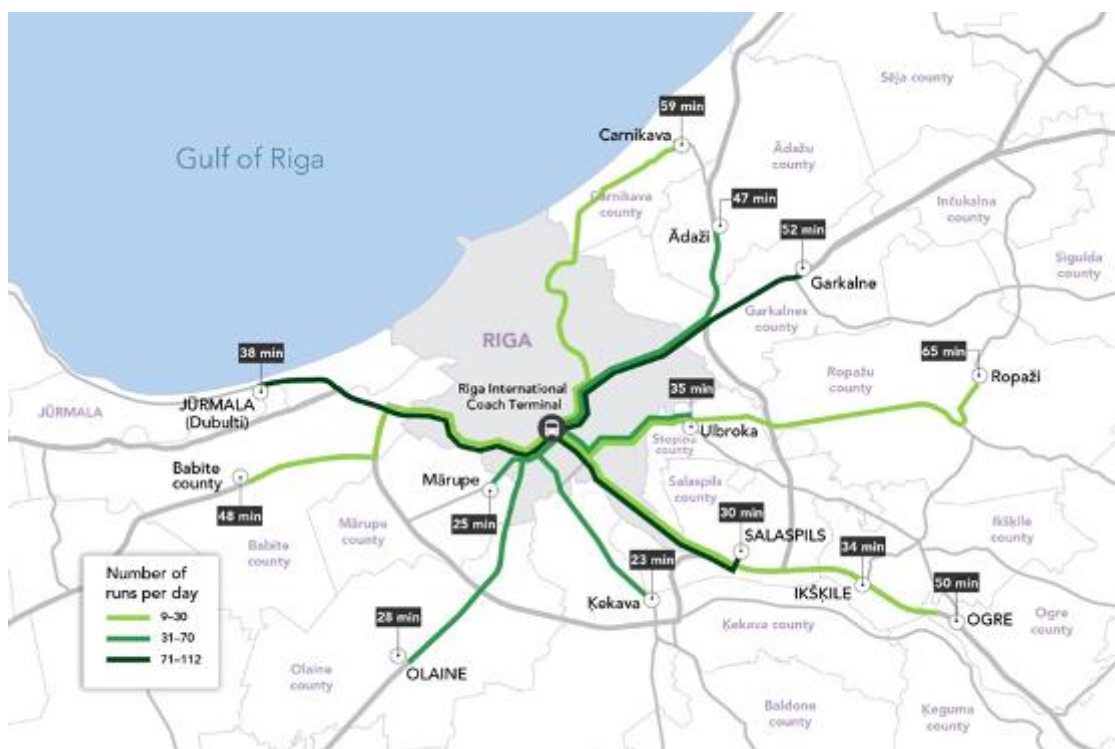
20.attēls. Pasažieru vilcienu maršruti un laiks līdz Rīgas centrālajai stacijai (avots: 1188.lv)

Vislielākais skaits ar AS "Pasažieru vilciens" reisiem dodas uz visvairāk apdzīvotākajiem novadiem. Jūrmalas novadā ir vislielākais iedzīvotāju skaits – 49 305 tūkstoši iedzīvotāju, jāņem vērā, ka tā ir kūrorta vieta. Babītes novadā dienas laikā ir daudzi reisi, tādēļ, ka novads ir iekļauts dzelzceļa līnijā Rīga – Tukums 2. Otrā dzelzceļa līnijā ar vislielāko reisu skaitu ir Rīga – Aizkraukle, kurā ietilpst tādi novadi kā Ogre ar 34 028 tūkstošiem iedzīvotāju un Salaspils ar 22 384 tūkstošiem iedzīvotāju. Garkalnes novadam ar 8 102 iedzīvotājiem un Ropažiem ar 6 687 tūkstošiem iedzīvotāju ir vismazākais reisu skaits dienā, jo šie novadi ir salīdzinoši mazāk apdzīvoti.

Starpilsētu autobusi.

Rīgai kā valsts galvaspilsētai ir liela nozīme aglomerācijas savienojuma nodrošināšanā ar pārējo valsts teritoriju, kā arī starptautiskās nozīmes pasažieru pārvadāšanā - to nodrošina AS "Rīgas starptautiskā autoosta", sadarbojoties ar 33 pasažieru pārvadātāju uzņēmumiem (16 pasažieru pārvadātāju uzņēmumi veic iekšzemes pārvadājumus, 18 pārvadātāju uzņēmumi veic starptautiskos pārvadājumus, no tiem 12 ir ārvalstu kompānijas). Atbilstoši AS "Rīgas Starptautiskā autoosta" 2015. gada pārskatam Rīgas starptautiskajā autoostā vidēji dienā tiek apkalpoti 420 reisi, no tiem 350 iekšzemes un 70 starptautiskie reisi, gadā kopumā apkalpojot vairāk nekā 2 milj. pasažieru.

Visvairāk starppilsētu autobusu maršrutu vienas dienas ietvaros dodas uz Jūrmalu, kurā ir 49 305 iedzīvotāji. Salaspils novads ir otrs populārākais galamērķis ar iedzīvotāju skaitu – 22 384. Uz Garkalnes novadu, ar 8102 iedzīvotāju skaitu, dodas salīdzinoši liels reisu skaits – 83, kas nodrošina transporta pieejamību (21.attēls). Babītes novadā, iedzīvotāju skaits sasniedz 9954 tūkstošus, un Carnikavas novadā 6975 tūkstošus, kur autobusu skaits ir salīdzinoši mazāks, kas ir izskaidrojams ar pieejamo dzelzceļa satiksmi.



21.attēls. Starppilsētu autobusu maršrutu karte Pierīgā (avots: 1188.lv)

Tabula Nr. 17. Vietējie reģionālie pārvadājumi ar reģionālajiem autobusiem Rīgas plānošanas reģionā

	2010	2015	% izmaiņas 2015. pret 2010. gadu
Maršrutu skaits	169	170	0,59%
Reisu skaits	596 621	550 375	-7,75%
Nobrauktais attālums (km)	13 499 852	13 062 420	-3,24%

Maršrutu skaits Rīgas reģionā pēdējo 5 gadu laikā ir nedaudz palielinājies, nodrošinot nedaudz labāku teritorijas sasniedzamību (

Tabula Nr. 17). Tomēr reisu skaits un kopējais nobrauktais attālums ir samazinājies, iespējams, nepietiekamā pieprasījuma dēļ.

Osta un lidosta

Jāņem vērā, ka arī starptautiskā lidosta "Rīga" un Rīgas pasažieru osta nodrošina pasažieru pārvadājumus, no kuriem daļa izmanto arī vietējo un piepilsētas ST tīklu.

Atbilstoši Rīgas pilsētas ekonomikas profilam 2017.g. starptautiskā lidosta Rīga gadā apkalpo aptuveni 5 miljonus pasažieru. Transfēra/tranzīta pasažieru skaits ir aptuveni 25 % no kopējā apkalpoto pasažieru skaita, un populārākie galamērķi, kuru pasažieri ceļo caur starptautisko lidostu Rīga, ir Tallina, Viļņa, Helsinki, Stokholma un Maskava. Starptautiskā lidosta Rīga, 2016. gadā apkalpojot 68 tūkstošus gaisa kuģu, ir lielākais gaisa satiksmes mezgls Baltijā.

Rīgas ostā gadā vidēji tiek apkalpoti aptuveni 70 tūkstoši kruīza kuģu pasažieru un vairāk nekā 500 tūkstoši prāmju pasažieru.

3. Tematiskā plānojuma risinājumi un uzdevumi RTP 2030

3.1. Vispārēji

3.1.1. Kompleksa pieeja risinājumiem

Stratēģijā nospraustie mērķi paredz pilsētas ielu, gājēju ceļu, veloceļu, ST maršrutu un tranzīta maģistrāļu līdzsvarota tīkla izveidi. Izvirzītais mērķis ir sasniedzams gan plānošanas dokumentos aprakstot nepieciešamo pasākumu kopumu, gan šos pasākumus vienlaicīgi realizējot dzīvē. Ir pierādījies, ka no kopējās shēmas atsevišķu risinājumu realizācija nedod vēlamo efektu mērķu sasniegšanai, tādēļ būtu jāveido kompleksi pasākumu „bloki”, kuru realizācija pietuvinātu Stratēģijā izvirzītajām nostādnēm un mērķiem.

TRANS TmP ir paredzēts izstrādāt kompleksu pieeju atsevišķu teritoriju attīstībai. Princips paredz, ka plānojot jaunas transporta infrastruktūras attīstību, nepieciešams vienlaicīgi izvērtēt un saskaņot arī citus transporta plānošanas risinājumus un to izbūves secību. Nozīmīga loma komplekso risinājumu „bloku” veidošanā ir transporta simulācijas modelim.

3.1.2. Transporta simulācijas modelis

Transporta infrastruktūras modelēšana ir nepieciešama, lai, pamatojoties uz iegūtajiem datiem, varētu noteikt pilsētas aktuālākās attīstības vajadzības, kā arī secīgi radīt uz matemātiskiem aprēķiniem balstītu argumentāciju tālākiem pašvaldības lēmumiem attiecībā uz nepieciešamo transporta infrastruktūras un attīstības projektu īstenošanas prioritāro secību. Mūsdienās bez transporta simulācijas modeļu izmantošanas nav iespējams nodrošināt pilsētas plānošanas procesus atbilstošā kvalitātē. Uz doto brīdi RTSM ir zaudējis aktualitāti, jo ir novecojusi transporta līdzekļu pārvietošanās matrica un modelī atainoti tikai privātā transporta pārvietošanas dati; atjaunojot un pilnveidojot modeli obligāti nepieciešams aktualizēt pārvietošanās matricu un papildināt ar ST un pasažieru pārvadājumu pa dzelzceļu komponenti, kas ļautu pilnvērtīgi izvērtēt plānotos uzlabojumus pilsētas ilgtspējīgas attīstības kontekstā.

Uz TRANS TmP izstrādes brīdi šāds simulācijas modelis nav pieejams; piedāvātie risinājumi ir rekomendējoši.

3.2. Gājēji

Gājējs pilsētā ir visapdraudētākais satiksmes dalībnieks, tādēļ nepieciešami pasākumi, kas palielinātu gājēju drošību un uzturēšanās komfortu publiskajā ārtelpā.

3.2.1. Problēmu apkopojums

Gājēju ielu iztrūkums, vides pieejamības risinājumi, publiskās ārtelpas zemā kvalitāte.

Atsevišķās vietās gājēju ietvēm ir ierobežota caurlaides spēja, piemēram, ST pieturvietās, Rīgas vēsturiskajā centrā, atsevišķās vietās ar realizētiem veloinfrastruktūras objektiem. Ietvju caurlaides spēju samazina arī dažādi uz ietves esoši objekti – ceļa zīmju stabi, koki, kāpnes un citi ēku elementi, kas atrodas uz ietves.

Atbilstoši RTP2006 redakcijai gājēju ietves jāparedz vismaz 1.5m platumā katrā brauktuves pusē (ar izņēmumiem vienā ielas pusē) pie ielas braucamās daļas, paredzot augstumu vismaz 0.15m, kas lielā daļā pilsētas E kategoriju ielās nav tehniski realizējams.

3.2.2. Risinājumi

Atbilstoši Stratēģijai, lai veidotu gājējiem, velosipēdistiem un ST draudzīgu pilsētu, centrālajā daļā paredzamas zonas, kurās pilsēta plāno palielināt gājēju un nemotorizēto transportlīdzekļu prioritāti. TRANS TmP sastāvā noteiktas pazemināta ātruma zonas motorizētajam transportam, ielas aprīkojamas

ar satiksmi mierinošām būvēm, ierobežojams stāvvietu skaits ielu sarkano līniju robežās, veidojamas gājēju ielas. Grafiskā daļā uzrādītā zonas robeža ir aptuvena, zonas robežu detalizētai noteikšanai nepieciešama transporta plūsmu modelēšana, zonas ieviešanas sasaistē ar fragmentārā ielu tīkla realizēšanu, kā arī jāņem vērā zonu iespējamā negatīvā ietekme uz ST maršrutu kustības ātrumu (3.pielikums, 4.pielikums).

Attiecībā uz E kategorijas ielām, kurām ir piemērots dzīvojamās zonas statuss vai šādu statusu plānots ieviest, jāņem vērā, ka Ceļu satiksmes noteikumos noteikts, ka „Dzīvojamā zonā... gājējiem un velosipēdu vadītājiem atļauts pārvietoties pa ietvēm un pa brauktuvi visā tās platumā”, līdz ar to, būtu jāizsver iespēja neparedzēt ietves, ja to ierīkošana ir problemātiska vai saskaņā ar plānoto gājēju plūsmu aprēķinu, nav nepieciešama. Detalizētu risinājumu un parametru precizēšanai nepieciešama pilsētas ielu standarta izstrāde (vēlams LVS līmenī), ietverot arī C un D kategoriju ielu grupas. Standartā arī būtu nepieciešams skatīt jautājumu par pēdējos gados aktuālo dalītās satiksmes telpas ieviešanas principiem un kritērijiem.

Uzdevums RTP2030: Pilsētas infrastruktūras objektos jāizvirza vienotas prasības vides pieejamības risinājumu ieviešanā.

Transporta attīstības TmP gājēju sadaļa skatāma kontekstā ar Apstādījumu un publiskās ārtelpas TmP noteiktajiem risinājumiem (1.pielikums, 2.pielikums).

3.3. Velotransports

Velosatiksmē Rīgas pilsētā ir attīstījusies kā daļa no kopējās transporta satiksmes un tiek izmantota gan rekreatīviem, gan lietišķiem nolūkiem. No aptaujātajiem velobraucējiem 40% iedzīvotāju izmanto velosipēdu kā transportlīdzekli, lai dotos uz darbu vai mācībām, 60% iedzīvotāju izmanto velosipēdu atpūtas, sporta un veselības uzlabošanas nolūkiem.⁸

Ņemot vērā pieaugošo velotransporta popularitāti, velosatiksmē Rīgā vidēji gadā pieaug par 20%. Pieaugums ir novērojams kopš 2009. gada līdz mūsdienām. Pēc aptaujas datiem regulāri, vismaz reizi nedēļā, ar velosipēdu pārvietojas 18% Rīgas pilsētas iedzīvotāju.⁹

Velosatiksmē no kopējās satiksmes sastāda 5% satiksmes plūsmu¹⁰, bet ir vērojama izteikta velosatiksmes sezonālitate, kas ir nozīmīgs izaicinājums turpmākai velosatiksmes attīstībai. Salīdzinot ar citām Baltijas pilsētām, Rīgā novērojama intensīvākā velosatiksmē.

Kopējais izbūvētās velosatiksmes infrastruktūras garums Rīgas pilsētā ir 70 kilometri, ko veido gan maģistrālie veloceļi, velojoslas, kā arī kopīgie gājēju un velosipēdu ceļi (22.attēls). Ir ierīkotas velonovietnes vairāk nekā 600 velosipēdu novietošanai Rīgas centrā un ārpus tā. Izveidots publiskais velosipēdu nomas tīkls.¹¹

3.3.1. Problēmu apkopojums

Kopš 2001. gada, kad tika izbūvēts pirmais veloceļš Centrs - Imanta, Rīgā ir realizēti 69 km veloinfrastruktūras. Sākotnēji, nesakārtota LVS un nepietiekamas pieredzes dēļ, nav bijuši apmierinoši rezultāti kvalitatīvas veloinfrastruktūras izveidē. Tomēr pēdējos gados ir bijusi veloinfrastruktūras tehnisko risinājumu attīstība no vienkāršas velosatiksmes uz ietvēm līdz nodalītu (no gājējiem un auto) veloceļu izbūves.

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

⁸ Avots: RDS D

⁹ Avots: Latvijas riteņbraucēju apvienība

¹⁰ Avots: Latvijas riteņbraucēju apvienība

¹¹ Avots: RDS D

3.3.2. Risinājumi

1. Pilnveidot velosatiksmes tīklu pilsētas centrā, attīstot drošu un integrētu velosatiksmes tīklu lietišķai un rekreatīvai velobraukšanai

Lielākās satiksmes plūsmas ir virzienā uz pilsētas centru un tā robežās, attiecīgi arī lielākais ceļu satiksmes negadījumu īpatsvars ar gājējiem un riteņbraucējiem ir pilsētas centrā, līdz ar to lielākā uzmanība velosatiksmes tīkla attīstībā ir jāpievērš pilsētas centrālajai daļai. Rīgas pilsētas mērogā jāveic pasākumi, kas atslogo centra ielas no maģistrālās autotransporta plūsmas un pakāpeniski jāattīsta velosatiksmes tīkls. Atbilstoši Stratēģijai pilsētas centrālajā daļā paredzamas zonas, kurās pilsēta plāno palielināt gājēju un nemotorizēto transportlīdzekļu prioritāti (tajā skaitā veloinfrastruktūras prioritāti). TRANS TmP grafiskajā daļā noteiktas pazemināta ātruma zonas motorizētajam transportam; ielas aprīkojamas ar satiksmi mierinošām būvēm, ierobežojams stāvvietu skaits ielu sarkano līniju robežās, veidojamas gājēju ielas un veloinfrastruktūras risinājumi atbilstoši ātrumam 30 km/h (3.pielikums, 4.pielikums).

Uzdevums RTP2030: Pilsētas infrastruktūras objektos jāizvirza vienotas prasības vides pieejamības risinājumu ieviešanā.

2. Attīstīt maģistrālos veloceļus ar pilsētas centru un starp apkaimēm

Vidēji 30% satiksmes plūsmu ir no mikrorajoniem uz pilsētas centru¹², līdz ar to jāturpina attīstīt maģistrālie veloceļi uz centru un savienojošie veloceļi starp apkaimēm. TRANS TmP grafiskajā daļā uzrādīti no iepriekšējā plānošanas perioda perspektīvie velo virzieni, kas papildināti ar Velokonceptijā uzrādītajiem velovirzieniem (4.pielikums).

Uzdevums RTP2030:noteikt prasības veloceļu ierīkošanai

3. Attīstīt rekreatīvos velomaršrutus

60% iedzīvotāju izvēlas riteņbraukšanu atpūtas, sporta un veselības uzlabošanas nolūkiem¹³, līdz ar to jāattīsta jauni rekreatīvie velomaršruti caur pilsētas zaļajām teritorijām - parkiem, mežiem un gar ūdens malām. (23.attēls). Maršruti ir pielāgojami daudzfunkcionālai izmantošanai – riteņbraukšanai, skriešanai, nūjošanai, kā arī jārada iespēja ziemas apstākļos maršrutos ierīkot slēpošanas trases. Bieži vien atpūtas velobraukšana ir pirmais solis velosipēda izmantošanas uzsākšanai ikdienā, lai dotos uz darbu vai mācībām.

Uzdevums RTP2030:noteikt prasības velonovietņu izvietojumam publiskās rekreācijas teritorijās.

4. Attīstīt velosatiksmes savietošānu ar dzelzceļu un sabiedrisko transportu

Lai samazinātu velobraukšanas distanci un sniegtu brauciena izvēles brīvību, jāattīsta multimodālie savienojumi ar dzelzceļu un ST. Pie dzelzceļa stacijām ir jāattīsta velostāvpraki, prioritāri tos attīstot apkaimēs, kas atrodas tālāk par 5km no pilsētas centra. Velostāvpraki jāintegrē automašīnu stāvparku sistēmā.

Uzdevums RTP2030: noteikt prasības velonovietnēm stāvparkos

5. Attīstīt velonovietņu sistēmu

Atbilstoši pieprasījumam jāattīsta īslaicīgai un ilglaicīgai novietošanai paredzētas velonovietnes, kā arī jāturpina attīstīt nomas velosipēdu tīkls. Jāattīsta velosipēdu novietošanas infrastruktūra daudzdzīvokļu dzīvojamajos rajonos, veidojot velonovietnes gan ēkās, gan zemes līmenī kā atsevišķas slēdzama tipa velonovietnes. Papildus velonovietnes jāattīsta pie publiskas nozīmes objektiem. Pilsētai jāizstrādā vienota dizaina velonovietņu paraugi un rīcības plāns to attīstībai.

Uzdevums RTP2030:noteikt prasības velonovietņu izvietojumam publiskajā ārtelpā, dzīvojamo rajonu koplietošanas pagalmos un iekštelpās.

¹² Avots: RTSM 2004

¹³ Avots: RDSD

3.3.3. Rekomendācijas Veloinfrastruktūras attīstības īstenošanai:

1. Satiksmes organizēšanā:

- Prioritāri velosatiksmē jāorganizē uz ielas braucamās daļas kopējā transportlīdzekļu satiksmē.
- Sekundāri, ja nepieciešams uzlabot satiksmes drošību, velosatiksmi organizē ārpus brauktuves, izbūvējot speciālus veloceļus.
- Ja nav iespējams organizēt velosatiksmi uz brauktuves vai izbūvēt atsevišķus veloceļus, velosatiksmi izņēmuma gadījumā organizē kopīgi ar gājējiem. Šāds satiksmes iekārtojums nav atbalstāms ielās ar intensīvu gājēju kustību.

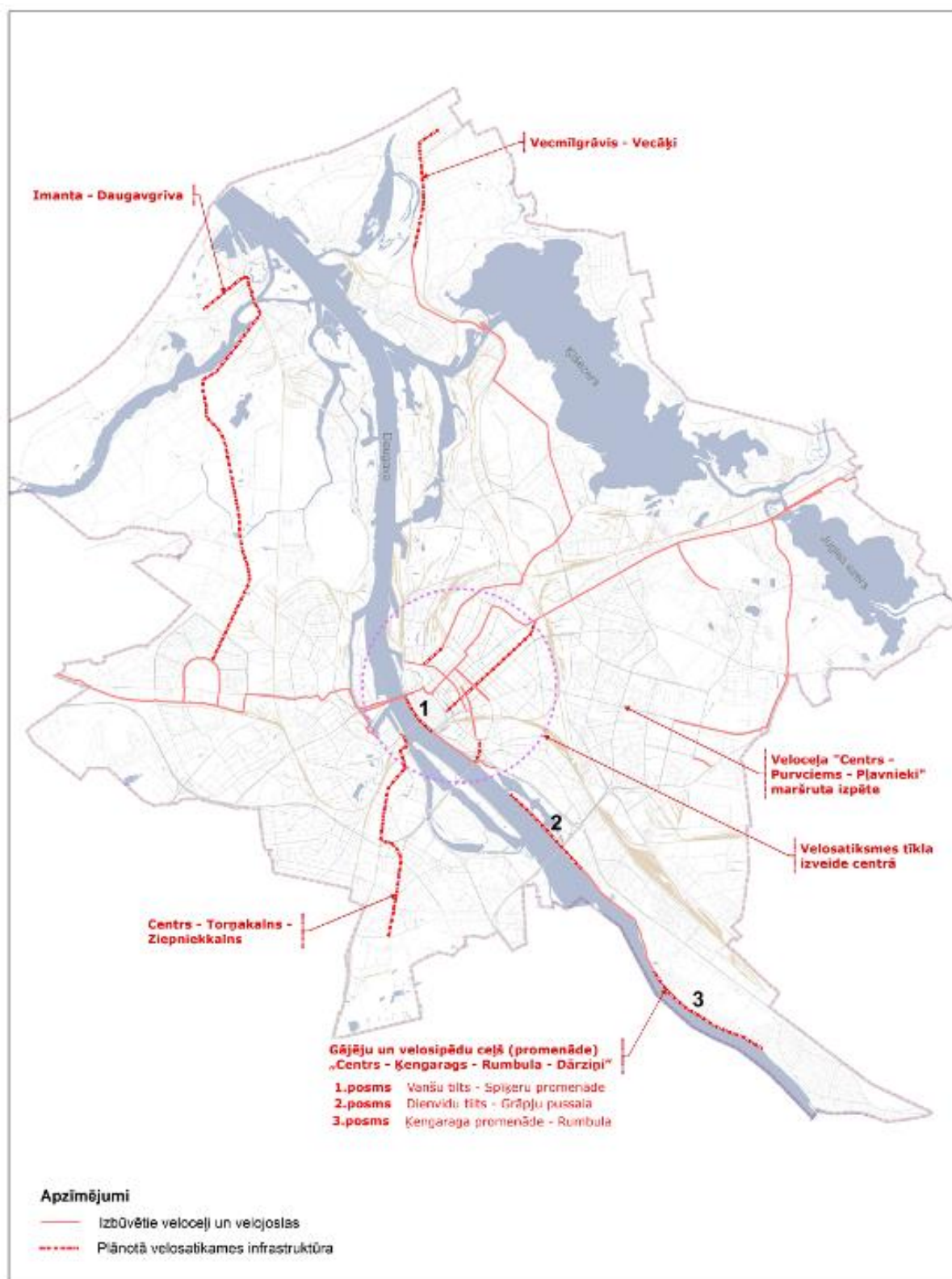
2. Velosatiksmes infrastruktūras attīstībā un ierīkošanā:

- jāievēro sekojoša hierarhija:
 - 1.izvēle - Satiksmes intensitātes samazināšana.
 2. izvēle - Satiksmes ātruma samazināšana.
 - 3.izvēle - Krustojumu pārbūve, ceļu satiksmes negadījumu vietu likvidēšana, velojoslu ierīkošana.
 - 4.izvēle - Veloceļu ierīkošana.
 - 5.izvēle - Velosatiksmes organizēšana uz ietvēm (*šāds velosipēdu satiksmes iekārtojuma veids nav rekomendējams*).
 - Velosatiksmes tīkla attīstībā jāievēro ielu klasifikācija un satiksmes intensitāte.
 - Uz B un C kategorijas ielām, kur satiksmes intensitāte ir lielāka par 5000 tr.l./24h velosatiksmē ir jāorganizē ārpus brauktuves.
 - D un E kategorijas ielās, kur satiksmes intensitāte ir mazāka par 5000 tr.l./24h velosatiksmi jāorganizē uz brauktuves.
 - Lai nodrošinātu iespējami lielāku velosatiksmes tīkla pieejamību, maršruti jāvirza caur blīvi apdzīvotām apkaimēm.
 - Lai uzlabotu kopējo satiksmes drošību, velo infrastruktūras uzlabojumi prioritāri jāveic ielās, kur visbiežāk notiek CSNg ar velobraucējiem un gājējiem.
 - Liels velosatiksmes attīstības potenciāls ir Rīgas centrā un tam tuvākajās apkaimēs 5 km attālumā. 5 km attālums ar velosipēdu veicams 25 minūtēs, kas uzskatāms par ļoti konkurētspējīgu braukšanas laiku maršrutam “no durvīm līdz durvīm”. Prioritāri velosatiksmes tīkls jāattīsta šajās teritorijās.
 - Īpaša uzmanība velosatiksmes tīkla attīstībā jāpievērš apkaimēm, kas atrodas tālāk par 5 km no centra, jo velobraukšanas laiks ilgāks par 25 minūtēm samazina velotransporta konkurētspēju. Līdz ar to maģistrālie velosavienojumi uz šīm apkaimēm jāveido ar minimāliem aizkavējumiem krustojumos utml.
- #### 3. Velosatiksmes popularizēšanā un sabiedrības izglītošanā.
- Ievērojama nozīme velosatiksmes attīstībā, līdzīgi kā investīcijām veloinfrastruktūrā, ir mārketingam. Abas komponentes jāattīsta sabalansēti. Sadarbībā starp valsts, pašvaldības un nevalstiskajām organizācijām turpināt iesākto darbu velosatiksmes popularizēšanā un sabiedrības izglītošanā

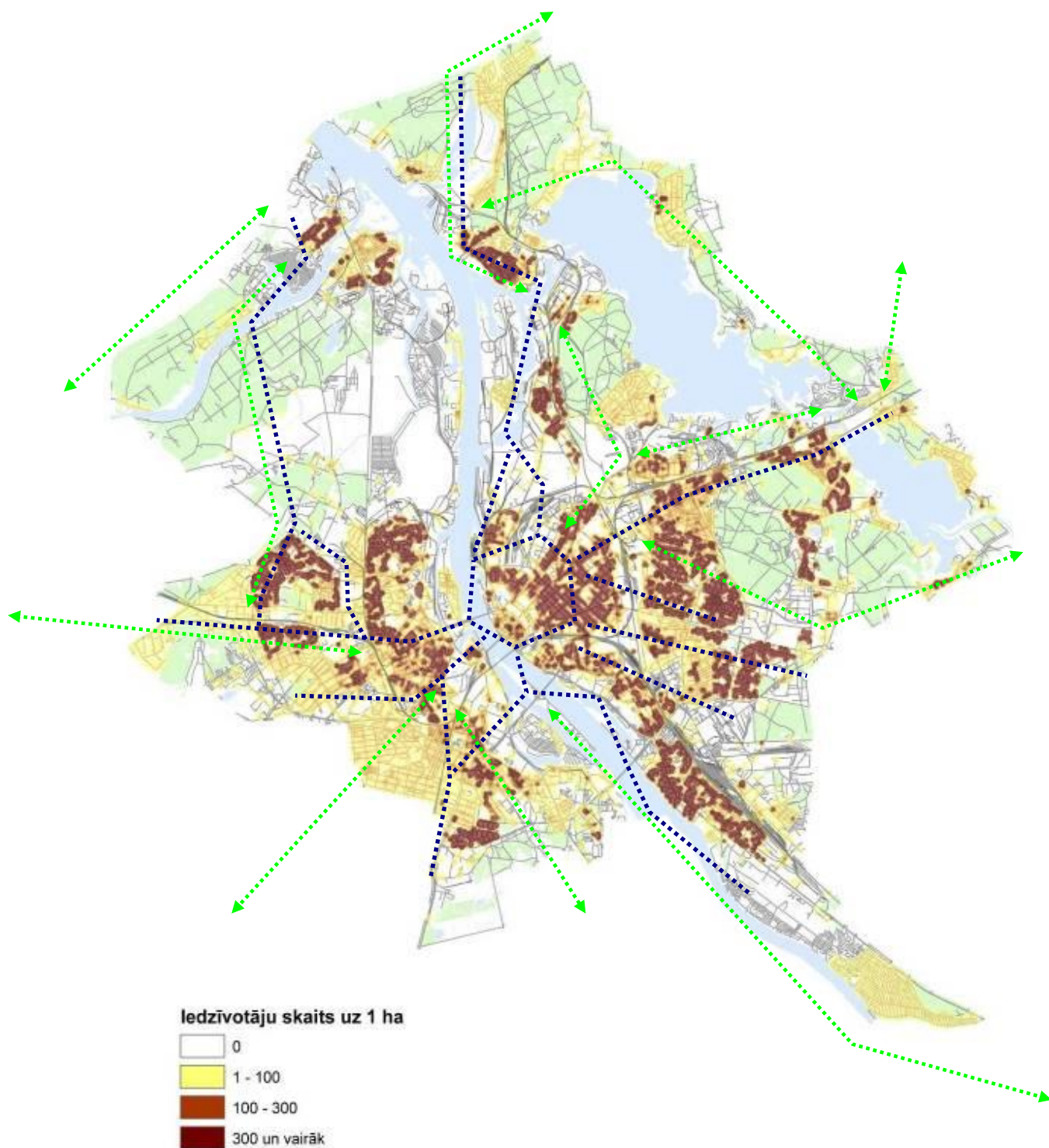
3.3.4. Priekšlikumi turpmākajam plānošanas procesam:

- Turpmākās izpētes stadijās jāveic detalizētu velomaršrutu izpēti, izvērtējot to izbūves tehniskās iespējas un izmaksas.
- Aktualizējams jautājums par prioritāri attīstāmās veloinfrastruktūras virzieniem.

- Jāievieš papildināto veloinfrastruktūras klasifikāciju:
 - Jaukta satiksme – dzīvojamās zonas, E un daļēji D kategorijas ielas, kur nav nepieciešama speciāla veloinfrastruktūras ierīkošana. Šajās ielās ir veicami satiksmi nomierinoši pasākumi (1.pielikums, 2.pielikums)
 - Velomaršruti
 - Rekomendējošās velojoslas
 - Velojoslas
 - Veloceļi
- Veloinfrastruktūras attīstība plānojama atbilstoši izstrādātajam Velokonceptijas materiālam. Izmaiņas attiecināmas uz veloinfrastruktūras izvietojumu B kategoriju ielās. Plānojot veloinfrastruktūru B kategoriju ielu trasējumā, jāizvērtē iespēja veloceļus virzīt pa paralēlām ielām vai izvietot tos uz B kategorijas ielu vietējām joslām.



22.attēls. Rīcības plāns velosatikāmes infrastruktūras izbūvei 2016.-2018.gadam (avots: Rīgas pilsētas velosatikāmes attīstības koncepcija 2015. – 2030. gadam)



23.attēls. Velovirzieni attiecībā pret iedzīvotāju blīvumu
 (avots: Lietišķā un atpūtas velotīkla koncepcija Rīgas pilsētā sasaistē ar iedzīvotāju blīvumu, SIA “VIA Design Group”)

3.4. Sabiedriskais transports

3.4.1. Problēmu apkopojums

Galvenais visa veida ST trūkums – **integrētas sistēmas neesamība**. Rīgas pilsētā lielāko ST pārvadājuma daļu veic RS, mazāku daļu veic „Pasažieru vilciens” un starppilsētu autobusi. Lielākā daļa ST maršrutu (atbilstoši pieprasījumam) savieno pilsētas centru ar citām apkaimēm; attiecīgi esošajā situācijā tuvinoties pilsētas centram veidojas dublējoši, konkurējoši maršruti. Privātā transporta satiksmes koncentrācija pilsētas centrā palielina pārvietošanās ilgumu pilsētā un samazina vidējo braukšanas ātrumu, līdz ar ko ST zaudē savu pievilcību un pasažierus.

Definētās problēmas:

- ST pieturvietu sasniedzamība (300m attālumā no dzīvojamās apbūves teritorijas līdz sabiedriskā transporta pieturai nodrošināta 83% teritorijas).
- Pilsētas centra sasniedzamība un savstarpējā sasniedzamība starp apkaimēm.
- Pārvietošanās ātruma kritums.

3.4.2. Risinājumi

ST pakalpojumu plānošana nav tiešā veidā attiecināma uz teritorijas plānojumu, tāpēc risinājumu sadaļā tiek sniegtas rekomendācijas turpmākām izpētēm un pakalpojuma organizēšanai.

Rekomendācijas turpmākām izpētēm:

1. Rīgas sabiedriskā transporta attīstība ir jābalsta uz transporta veidiem, kas pēc iespējas mazāk tiek pakļauti apkārtējai transporta plūsmai. Pēc pašreizējās situācijas neatkarīgākais transporta veids ar visvairāk pārvadātajiem pasažieriem uz 1 km ir tramvajs. TRANS TmP grafiskajā daļā parādīti plānotie tramvaju līniju maršruti (5.pielikums). Jauno līniju ieviešanas secība būtu jāpārbauda ar RTSM.

Tramvaju līnijas:

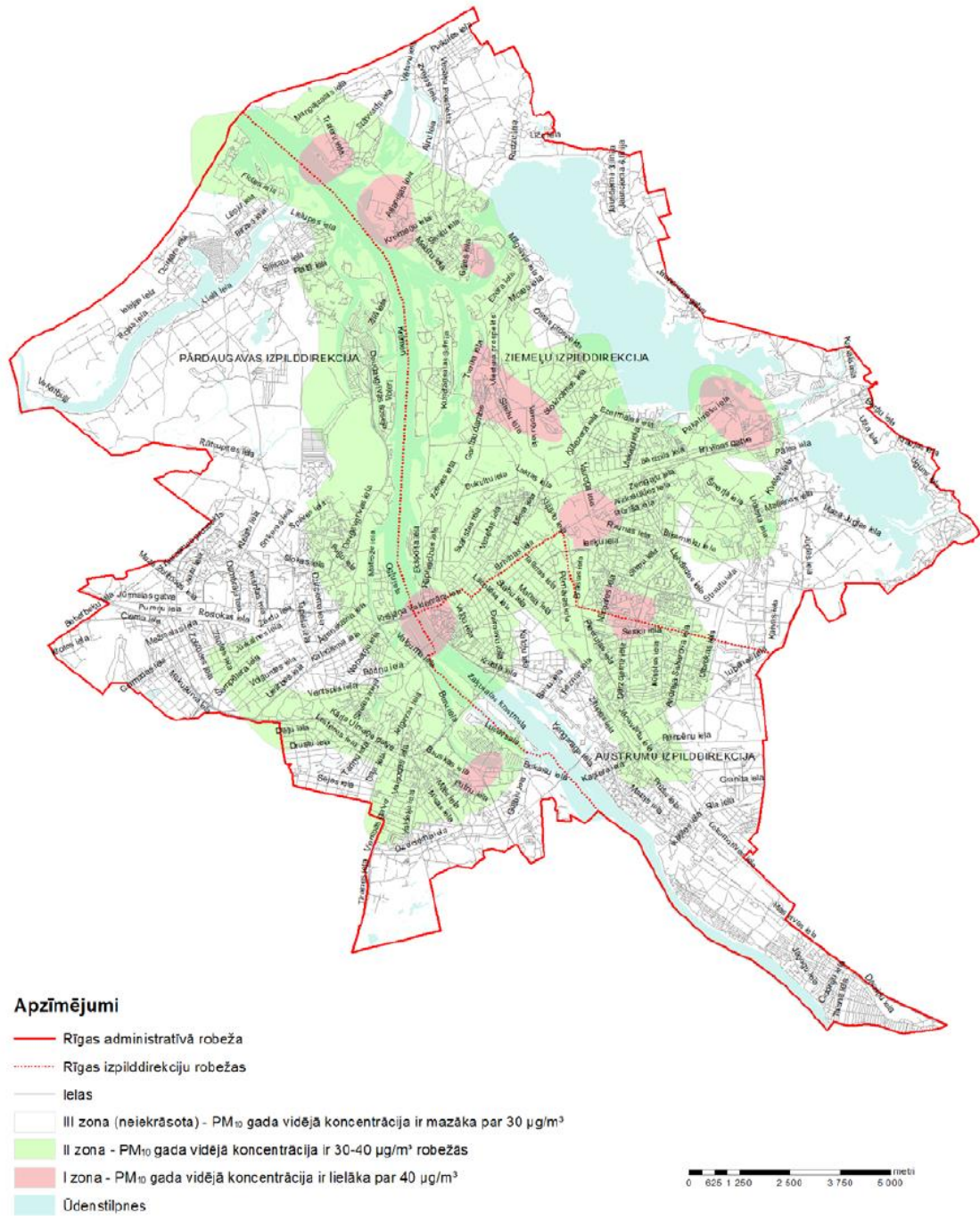
- Skanste. Skanstes līnijas izbūve ir priekšnosacījums perspektīvo līniju izbūvei uz Purvciem un Pļavniekiem. Krišjāņa Barona ielas caurlaides spēja nebūs pietiekama, lai apkalpotu visus labajā krastā plānotos maršrutus.
 - Purvciems/Pļavnieki. Krišjāņa Barona ielā patreizējā situācijā ir liela noslodze ar tramvaju, līdz ar to ir maza rezerve izveidot papildus maršrutus, jaunās līnijas uz Purvciems/Pļavnieki izbūves efektivitāte būs daudz augstāka ja ir izbūvēta Skanstes līnija.
 - Ziepniekkalns. Dienvidu trases attīstība, nepieciešama stāvparka izveide, Raņķa dambja – Vienības gatves savienojums, divlīmeņu šķērsojums K. Ulmaņa un Vienības gatves krustojumā.
 - Bukulti, Bergi. Priekšnosacījums ir RZTK attīstība, nepieciešama stāvparka un dzelzceļa stacijas izveide.
 - Mārupe. Jāvērtē kopā ar RB attīstību.
 - Ķekava. Jāvērtē Lucavsalas attīstība kā arī Raņķa dambja – Vienības gatves savienojuma iespējamie tehniskie risinājumi.
 - Rumbula.
2. Jāievieš multimodālie centri. TRANS TmP grafiskajā daļā paredzēts saglabāt iepriekšējā plānošanas periodā paredzēto multimodālo centru novietojumu Pētersalā un Torņakalnā, kas paredz arī stāvparku funkciju (5.pielikums). Kā galvenajam multimodālajam centram jādarbojas Centrālajai dzelzceļa stacijai apvienojot Autoostu, RB, Pasažieru vilcienu un RS. Atbilstoši pieejamai informācijai, ir plānota šādas kompleksas būves izpēte un realizācija. Realizējot Stratēģijā nospraustos mērķus par motorizētā transporta samazināšanu pilsētas kodolā un parādotes iespējām līdz centrālajam multimodālajam centram veidot sabiedriskās joslas vai ātras tramvaju līnijas, atsevišķā pētījumā jāaktualizē jautājums par Torņakalna un Pētersalas centriem. TRANS TmP grafiskajā daļā uznesti iespējamie 1. kārtas risinājumi pārsēšanās punktiem ap pilsētas loku un robežu, kas sākotnējā stadijā varētu kalpot arī par multimodālajiem centriem. Minēto multimodālo centru novietojums paredzams stāvparku teritorijā (5.pielikums).

Rekomendācijas ST pakalpojumu organizēšanai

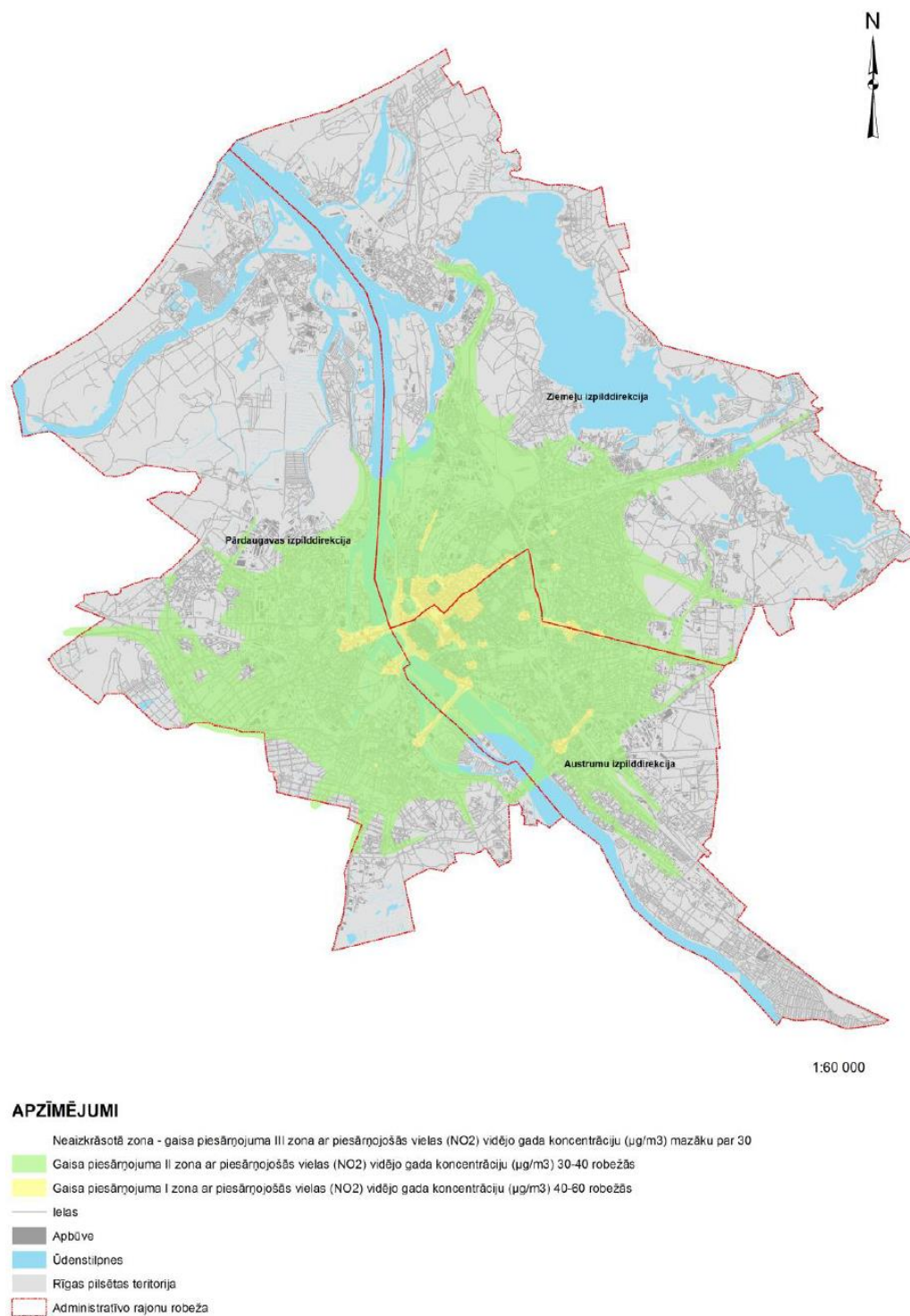
3. Būtiski ir veicināt ST vidējā pārvietošanās ātruma pieaugumu. Pilsētas kodolā tas būtu panākams ar B kategorijas ielu tīkla pabeigšanu, kas ļautu samazināt autotransporta klātbūtni pilsētas noslogotākajās ielās, līdz ar to arī samazināt ST aizkavējumus; būtu iespēja izbūvēt sabiedriskās joslas. Pielietojamas ITS tehnoloģijas. ST ātruma nodrošināšanai būtiski ir arī atsevišķi pilsētas infrastruktūras elementi, piemēram, Hanzas šķērsojums, Tvaika ielas pārvads, kuru izbūve mazinātu ceļā pavadīto laiku un uzlabotos savienojumi starp pilsētas centru un apkaimēm.
4. Pilsētas centra sasniedzamības jautājums no attālākām apkaimēm būtu risināms ST sistēmā integrējot pilsētas dzelzceļu, kam ir ievērojami lielāks pārvietošanās ātrums (vid.~34km/h). Priekšnosacījumi ir vienotas biļetes ieviešana, atsevišķu ST pieturvietu novietojuma maiņa un maršrutu pārplānošana. TRANS TmP grafiskajā daļā uzrādītas pasažieru vilciena esošās un perspektīvās līnijas ar pieturvietām (5.pielikums, 6.pielikums). Pieturvietās ap pilsētas robežu un pilsētas loku, veidojami pārsēšanās punkti, kas savienojami ar stāvparkiem.
5. Jāpārstrukturē ST maršruti. 73% maršrutu pilsētā savieno apkaimes ar pilsētas centru. Tuvojoties pilsētas centram veidojas maršrutu dublēšanās. Resursefektīva ST maršrutu tīkla attīstības plānošana nākotnē paredz loka maršrutu veidošanu ar pārsēšanās punktiem, kas ļaus pasažieriem ātrāk pārvietoties starp mikrorajoniem, nodrošinot ērtu pārsēšanos, nepatērējot laiku pilsētas centrā un sasniedzot galamērķi ātrāk nekā šobrīd. Attālākajiem mikrorajoniem jāpiedāvā iespējas ar pārsēšanos regulārāk nokļūt pilsētas aktīvajā daļā, saīsinot maršrutus līdz tuvākajiem pārsēšanās punktiem. Tas ļaus novirzīt resursus intensitātes uzlabošanai attiecīgajā mikrorajonā, bet ietaupītos resursus daļēji novirzot intensitātes uzlabošanai attiecīgajā rajonā. Sistēmas ieviešana un maršrutu pārplānošana veicama atsevišķā pētījumā, kurā papildus jāpēta stāvparku ieviešana pie pārsēšanās punktiem. Izmantojams transporta simulācijas modelis ar ST komponenti.
6. ST pieturvietu pieejamība gradējama atbilstoši to novietojumam pret pilsētas centru. Pilsētas kodolā jānodrošina 300m sasniedzamība (Centrs un RVCAZ); ārpus kodola – 500m (daudzstāvu apbūves rajonos) un 700m (mazstāvu apbūves rajonos) sasniedzamība. Lai nodrošinātu efektīvu un ātru sliežu transportu, ārpus pilsētas kodola savienojumos ar stāvparkiem un pārsēšanās punktiem jāizskata iespēju ierīkot mazāku pieturvietu skaitu.

3.5. Vieglais autotransports, stāvvietas un stāvparki**3.5.1. Problēmu apkopojums**

Atbilstoši satiksmes intensitātes un automobilizācijas datiem, Rīgā pieaug ar privāto transportu veikto braucienu skaits (sk. sadaļu 2.2.). Palielinoties braucienu skaitam, pieaug pieprasījums pēc autostāvvietām, mazinās krustojumu satiksmes komforta līmeņi, kā arī visas pilsētas ielu tīkla caurlaides spēja. Gan pieaugošā autoplūsmas pārvietošanās, gan to veidotie sastrēgumi veicina vides piesārņojumu. Pēc RDMVD datiem lielā daļā pilsētas PM₁₀ un NO₂ koncentrācija ir tuvu maksimālajam pieļaujamam līmenim vai pārsniedz to (24.attēls, 25.attēls). Līdz ar pieaugošo autosatiksmes plūsmu, mazinās ST nozīme; pārvietošanās ātrums kopējā satiksmē samazinās, padarot to mazāk pievilcīgu lietotājiem, paaugstinās CSNg riski.



24.attēls. PM_{10} zonējuma karte. 2014. gads (avots: RDMVD)



25.attēls. NO₂ zonējuma karte. 2014. gads (avots: RDMVD)

Atbilstoši Stratēģijas 118. punktam, pilsētas transporta infrastruktūras telpiskās struktūras pamatu veido divi izteikti pilsētas loki, kā arī radiālie savienojumi. Pilsētas centrālajā daļā izstrādātas zonas, kurās pilsēta plāno palielināt gājēju un nemotorizēto transportlīdzekļu prioritāti. Tomēr, uz doto brīdi lokiem ir fragmentārs raksturs un pilsētas centrālās daļas ielas tiek izmantotas tranzītplūsmu vadīšanas mērķiem, kuriem tās nav paredzētas, tāpēc stratēģijā nosprausto mērķu sasniegšana par gājēju un nemotorizēto transportlīdzekļu prioritāti, ir apgrūtināta.

Lai veicinātu stratēģijā nosprausto mērķu sasniegšanu, nepieciešama pilsētas loku pilnveidošana.

Iepriekšējā plānošanas periodā veiktie darbi (11.pielikums):

1. Dienvidu tilts ar pieejām no Lubānas ielas līdz Ziepniekkalna ielai.
2. Austrumu maģistrāles posms (Čiekurkalna pārvada savienojums ar Viestura prospektu),

3. Daugavgrīvas ielas un Krišjāņa Valdemāra ielas mezgla rekonstrukcija.
4. Brīvības ielas un Juglas ielas divlīmeņu ceļu mezgla izveide,
5. Juglas ielas posms starp Biķernieku un Lubānas ielām,
6. Deglava ielas posms no Andreja Saharova ielas līdz Lubānas ielai.

3.5.2. Risinājumi

1. Stāvparku sistēmas ieviešana Rīgā un tās aglomerācijā kā kopējās transporta politikas sastāvdaļa, kas ļautu, saglabājot vai pat uzlabojot kopējo mobilitātes iespēju, uzlabot Rīgas pilsētas un, jo īpaši tās centra vides kvalitāti – ekoloģisko, sociālo, biznesa, sadzīves, kultūras un estētiskās izpausmes jomas, nosakot galvenos principus:
 - Stāvparku sistēmas ieviešanu sākt ar stāvparkiem, kas ir relatīvi viegli izveidojami, atrodas ērtās piekļuves vietās jau šobrīd ir nodrošināti ar ST, kā arī pietuvināti vietām, kuras jau šodien tiek lietotas kā stāvparki.
 - Stāvparku sistēmas attīstībai jānotiek pakāpeniski un jābūt cieši saistītai ar pasākumiem vieglā transporta klātbūtnes ierobežošanai pilsētas centrā – ST joslu attīstība, veloinfrastruktūras attīstība un maksas stāvvietu zonu paplašināšana.
 - Turpmākā rīcība stāvparku grupu attīstībā jārealizē atbilstoši novērotajam pieprasījumam vai tā trūkumam, izvērtējot cēloņus abos gadījumos (rīcības plāns un kritēriji tā realizēšanai un monitoringam.

Uzdevums RTP2030: rezervēt teritorijas stāvparku izbūvei.

2. Vienotas autonomvietņu politikas un vadlīniju izstrāde, paredzot rīcības plānu un kritērijus tā realizēšanai un monitoringam ar mērķi nodrošināt reālo pieprasījumu reālajam apkārtnes autolietotājam, nevis vienkārši radīt stāvvietas. Atšķirīgas pieejas veidojamas dažādām pilsētas teritorijām:
 - pilsētas centrālā daļa;
 - atsevišķu apkaimju vēsturiskie centri;
 - 20.gs. dzīvojamie mikrorajoni;
 - esošie publiskie objekti (VAN, 12. un 14.grupas);
 - jaunbūves, jauni attīstības projekti;
 ar mērķi publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabošana un automašīnu klātbūtnes efekta mazināšana, piekļuves iespējas nodrošināšana objektiem visu grupu cilvēkiem (iedzīvotāji, strādājošie, cilvēki ar ierobežotām pārvietošanās iespējām, u.tml.) un speciālajam, operatīvajam un piegādes transportam. Izstrādājot vadlīnijas, jāparedz arī rīcības plāns speciālos gadījumos – masu pasākumos, Dziesmu un deju svētkos, kapu svētkos, u.tml.; kā arī elastīga, operatīva, dinamiska autonomvietņu politikas vadības sistēma.

Uzdevums RTP2030: noteikt kritērijus transporta plūsmu modelēšanai, lai novērtētu jauna būvobjekta ietekmi uz esošo transporta infrastruktūru.

3. Novietnes transportlīdzekļiem ar bezizmešu dzinējiem.

Lai veicinātu elektromobilitātes attīstību Latvijā, Ministru Kabinets ar 2014.gada 26. marta rīkojumu Nr.29 apstiprināja „Elektromobilitātes attīstības plānu 2014.-2016. gadam” un noteica Satiksmes ministriju par atbildīgo institūciju plāna īstenošanā. Šajā dokumentā iekļautajā elektromobilitātes atbalsta politikas ieviešanas rīcības plānā līdz ar citiem pasākumiem paredzēta uzlādes infrastruktūras obligāta iekļaušana automobiļu stāvvietās un elektrisko transportlīdzekļu bezmaksas stāvēšana

publiskajās (pašvaldībām piederošajās) stāvvietās ielas malās. Aktuālo uzlādes punktu karti iespējams apskatīt AS “Latvenergo” mājas lapā www.latvenergo.lv

Uzdevums RTP2030: izvērtēt objektus, kuros jāparedz individuālā elektrotransporta uzlādes punkta ierīkošana.

3.5.3. Rekomendācijas risinājumu īstenošanai pilsētas pārzinā esošajās autonomvietnēs:

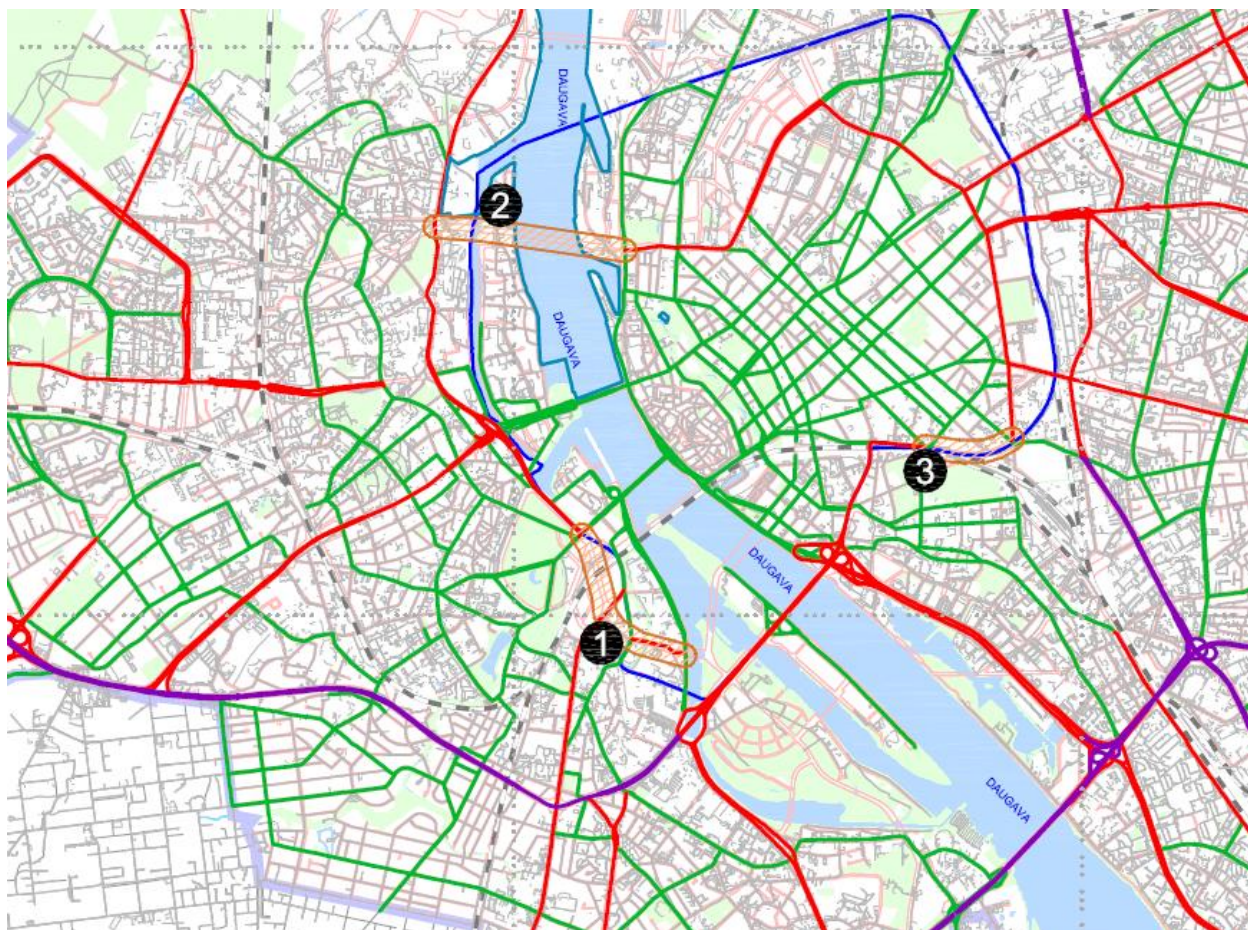
- pakāpeniska visu ielu autonomvietņu iekļaušana maksas stāvvietu grupā pilsētas centrālajā daļā;
- maksas stāvvietu uzturēšana un ieviešana ārpus RVC AZ pieļaujama tikai atsevišķās ar automašīnām pārsātinātās teritorijās, pie kam iekasējot maksu tikai kritiskā pieprasījuma periodos (piemērs, autonomvietnes Vecāķos peldsezonas laikā)
- tarifu politika balstīta uz reālo pieprasījumu (kritērijs 20%-85% aizpildījums kā pazīme pareizai tarifu politikai);
- autonomvietņu skaita samazināšana pilsētas centrālajā daļā jābalsta kompensējošos pasākumos:
 - stāvparki, pazemes stāvvietas, publiskas pieejamības privātas stāvvietas,
 - alternatīvo transportlīdzekļu – ST un velotransporta prioritātes uzlabojumi,
 - gājēju un citu satiksmes dalībnieku ērtības un drošības uzlabojumi,
 - publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabojumi.
- autonomvietņu skaita samazināšana ielu sarkanās līnijās ārpus pilsētas centra jābalsta situācijas analīzē un kompensējošos pasākumos:
 - esošais autostāvvietu pieprasījuma nodrošinājums tuvējā apkārtnē,
 - publiskas pieejamības autonomvietņu attīstība tuvējā apkārtnē,
 - alternatīvo transportlīdzekļu – ST un velotransporta prioritātes uzlabojumi,
 - gājēju un citu satiksmes dalībnieku ērtības un drošības uzlabojumi,
 - publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabojumi;
- ierobežotas lietošanas autonomvietņu prakses samazināšana;
- īslaicīgas lietošanas autonomvietņu kontrolēta (atbilstoši reālam pieprasījumam) attīstība pie izglītības un kultūras iestādēm, viesnīcām un citiem publiskiem objektiem.
- stāvparku sistēmas pakāpeniska attīstība.

Visi iespējamie risinājumi, kas saistīti ar stāvvietu jautājumu pilsētas centrā, precizējami un detalizējami RVC AZ TP.

3.5.4. Rekomendācijas risinājumu īstenošanai pilsētas transporta infrastruktūrā:

Nepieciešama trūkstošo maģistrālo pilsētas ielu posmu izbūve (26.attēls). Pilsētas iekšējā loka noslēgšanai nepieciešams:

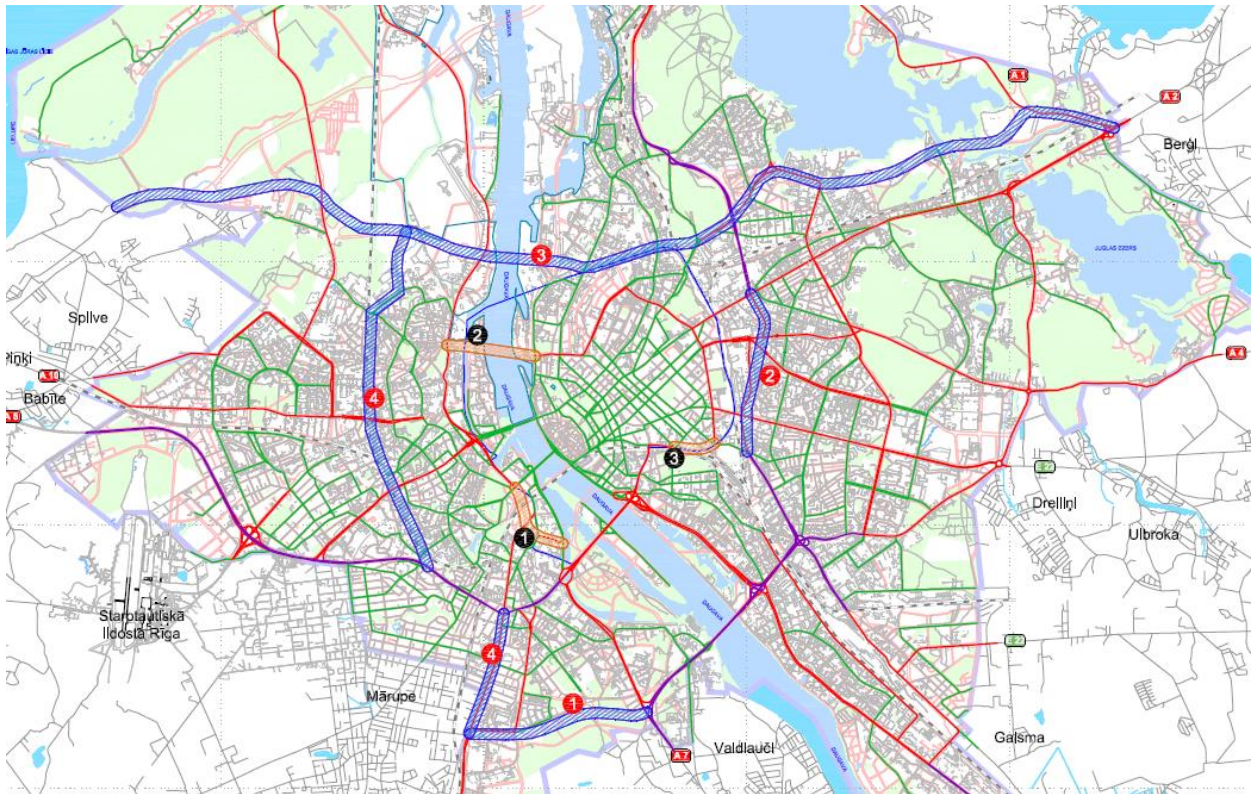
1. Raņķa dambja un Vienības gatves savienojums (risinājums kompleksi skatāms ar RB attīstību, tramvaja līnijas izbūvi uz Ziepniekkalnu, multimodālo centru Torņakalnā, velovirzieniem Pārdaugavā).
2. Hanzas šķērsojums ar pievadiem (risinājums kompleksi ar ST velovirzieniem. Vienlaicīgi ar Hanzas šķērsojuma realizāciju jāparedz pasākumi motorizētā transporta ierobežojumiem pilsētas centrā).
3. Valmieras ielas posms no Satekles līdz Pērnavas ielai.
4. Atsevišķu mezglu pārbūve, ielu posmu pārbūve atbilstoši C kategorijas ielas profilam.



26.attēls. Transporta infrastruktūras shēma Vietas ar rediģētiem risinājumiem fragments

Pilsētas ārējā loka pilnveidošanai nepieciešams (27.attēls):

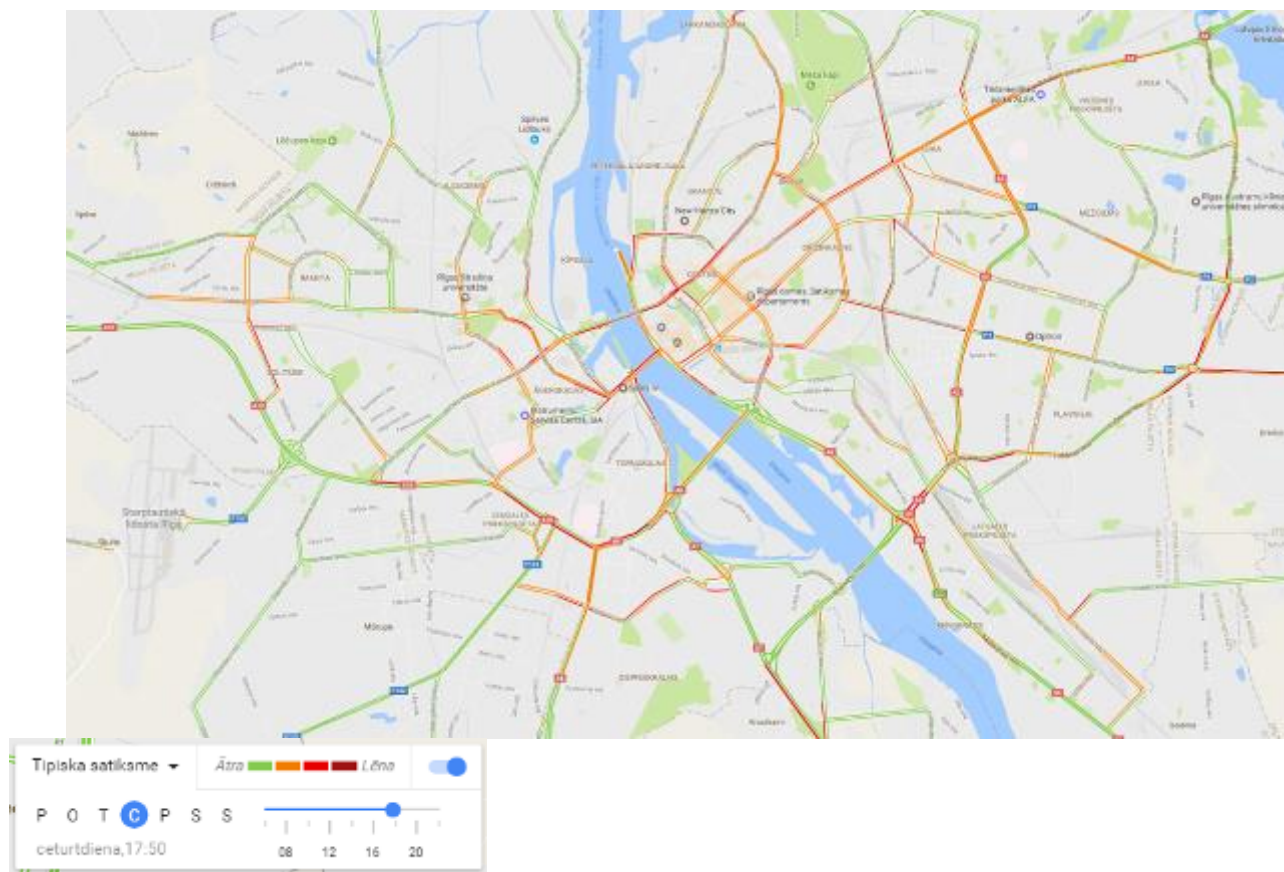
1. Dienvidu tilta 4. kārtas izbūve no Vienības gatves līdz Ziepniekkalna ielai. (risināms kompleksi ar stāvparku izveidi un ST līniju, velovirziena ierīkošanu līdz pilsētas centram).
2. Austrumu maģistrāles posma izbūve no Vietalvas ielas līdz Gustava Zemgala gatves pārvadam pāri dzelzceļa sliedēm (attēlā cipars 2 uz sarkana fona).
3. RZTK izbūve, kas ievērojami uzlabotu Rīgas brīvdostas sasniedzamību un nodrošinātu iespēju no kravas transporta atbrīvot būtisku pilsētas transporta sistēmas daļu, kā arī ļautu pilsētas centrālajā daļā īstenot publiskās ārtelpas risinājumus (attēlā cipars 3 uz sarkana fona).
4. Rietumu maģistrāles izbūve.
5. Atsevišķu mezglu pārbūve, ielu posmu pārbūve atbilstoši C kategorijas ielas profilam.



27.attēls. Transporta infrastruktūras shēma Vietas ar rediģētiem risinājumiem fragments

Tuvākajā plānošanas periodā mērķtiecīgi būtu pabeigt uzsāktos lielā loka posmus (Dienvidu tilts un Austrumu maģistrāle). Vienlaicīgi būtu uzsākama stāvparku sistēmas ieviešana, ST un veloinfrastruktūras tīkla pilnveidošana. Tikai sistemātiskā (hierarhijas ievērošana) pieeja, kompleksie risinājumi un plānošanas pēctecība var nodrošināt pilsētas transporta problēmu risināšanu – transporta būvju realizācija nemazina autosatiksmes plūsmas (pat palielina), kas arī pierādījies iepriekšējos plānošanas periodos.

Mūsdienās pieejamās sastrēgumu kartes norāda uz problemātiskajām vietām pilsētas ielu tīklā – tās ir tiltu pieejas, pilsētas centrs, atsevišķas dzelzceļa šķērsojuma vietas; sastrēgumu rezultāts novērojams vides piesārņojuma kartēs (28.attēls). Uzrādītais piesārņojuma līmenis ir būtisks signāls pastāvošajām problēmām, kas jārisina.



28.attēls. Sastrēgumu karte (avots: Google Maps, 2016.g.)

Lai uzlabotu satiksmes drošību un paaugstinātu iedzīvotāju komfortu, dzīvojamās apbūves zonās pēc iespējas jāpanāk transportlīdzekļu ātruma samazinājums. Dzīvojamās apbūves zonās (kas vēl nav aprīkotas ar ceļa zīmi "Dzīvojamā zona") uz E un daļēji D kategoriju ielās kategoriju ielām pēc iespējam un piemērotības jāievieš ātruma samazinājuma zonas 30km/h vai dzīvojamā zona (1.pielikums, 2.pielikums). TRANS TmP grafiskajā daļā uzrādītas motorizētā transporta iespējamās zonas ar samazinātu ātrumu pilsētas kodolā (3.pielikums). Atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem par kārtību, kādā pašvaldības var uzlikt pašvaldības nodevas, RVC AZ TP ir noteikta un grafiskās daļas plānā „RVC un tā aizsardzības zonas satiksmes infrastruktūras attīstības plāns” attēlota transportlīdzekļu iebraukšanas īpašā režīma zona RVC, kurā pašvaldība perspektīvā var noteikt transporta satiksmes ierobežojumus un nodevas, lai nodrošinātu teritorijas vides kvalitātes, ceļu satiksmes drošības uzlabošanu, īpaši aizsargājamās kultūrvēsturiskās teritorijas un kultūras pieminekļu aizsardzību.

3.6. Kravas autotransports

3.6.1. Problēmu apkopojums

Rīgas pilsētā pastāv ierobežojumi kravas transportlīdzekļiem; ierobežojumi vairāk tiek orientēti uz kravas transportlīdzekļu plūsmu samazināšanu rīta vai vakara sastrēgumu stundās. Neskatoties uz to, esošajā situācijā kravas transportlīdzekļu plūsma noslogo tiltus pār Daugavu un pilsētas ielas, piemēram, 11. novembra krastmalu, kas dotajā situācijā ir īsākais ceļš daudziem pievilksanas punktiem (termināliem, muitas noliktavām utt.). Esošos kravas autotransporta maršrutus ir apskatāms grafiskā daļā (7.pielikums).

Ostas un transportēšanas jomas attīstība būtiski ietekmē satiksmes sistēmu Rīgā un Rīgas reģionā. Tas ietekmē ne tikai Rīgas iedzīvotājus, bet arī Rīgas viesus, jo Rīga pozicionē sevi kā tūristu pilsētu. Kravas transports piesārņo gaisu, pasliktina vieglo automašīnu un ST pārvietošanās iespējas, kā arī ietekmē satiksmes infrastruktūras kvalitāti.

Galvenie pilsētas transporta infrastruktūras un valsts autoceļu saiknes ar Rīgas brīvostu trūkumi (13.pielikums):

- Nepabeigtā Austrumu maģistrāle. Kravas transporta vajadzībām tiek izmantota šim nolūkam nepiemērota satiksmes infrastruktūra, kas veicina satiksmes sastrēgumus un vides piesārņošanu.
- Nav izbūvēts RZTK, Dienvidu tilta 4.posms un Rietumu maģistrāle, kā rezultātā ar kravas autotransportu tiek apgrūtinātas pilsētas ielu tīkls, tai skaitā centrālās daļas ielas, kuras tam nav piemērotas, radot satiksmes sastrēgumus un vides piesārņojumu.
- Tilta ielas un sliežu ceļu Rīga – Skulte vienlīmeņa krustojums. Krustojuma nepietiekamās caurlaidspējas dēļ rodas ievērojami satiksmes sastrēgumi un vides piesārņojums.
- Palielināts kravas transporta maršruta garums cauri Vecdaugavas, Vecmīlgrāvja un Vecāķu apkaimēm, apgrūtinot apkaimju ielas ar kravas autotransporta satiksmi un palielinātu vides piesārņojumu.
- Bolderājas apkaimes centra ielas tiek noslogotas ar tām nepiemērotu kravas auto satiksmi.

3.6.2. Risinājumi

Kravas transporta novirzīšana no pilsētas centra veicama ar pilsētas loku pilnveidošanu atbilstoši Stratēģijas koncepcijai, nodrošinot ērtu kravas transporta nokļūšanu galamērķos.

Ņemot vērā esošajā plānošanas periodā realizētos objektus (Dienvidu tilta 2. un 3.kārta, Austrumu maģistrāles posms), atbilstoši izpētes „Transporta plūsmu izpēte kravas transporta novirzīšanai no Rīgas centra, 2014” datiem, jau šobrīd ir iespēja ierobežot kravas transportlīdzekļu kustību pilsētas centrā aizliedzot braukt pa Krasta ielu, 11.novembra krastmalu un Eksporta ielu posmā no Salu tilta līdz Hanzas ielai. Taču šajā gadījumā jāņem vērā, ka būtiski pieaugs noslogojums uz atsevišķiem ielu posmiem.

Turpmākajā plānošanas periodā realizējot Austrumu maģistrāles posmu no Vietalvas ielas līdz Gustava Zemgala gatves pārvadam pāri dzelzceļa sliedēm un Dienvidu tilta 4.kārtu, augstāk minētie aizliegumi kravas transporta maršruti papildināmi ar Akmens tiltu, Salu tiltu. Daugavas kreisajā krastā būtiski realizēt ir Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumu vai Rietumu maģistrāli (risinājums precizējams veicot tehniski ekonomisko pamatojumu un transporta plūsmu modelēšanu) (9.pielikums).

Pārskatāmā nākotnē iespējams realizēt RDSD piedāvāto Rietumu maģistrāles 1.kārtas alternatīvas risinājumu caur Babīti pa V20 autoceļu, Slokas ielu (vai pa Jūrmalas gatvi - pēc Zolitūdes ielas slēgšanas saistībā ar RB), Kurzemes prospektu, Kleistu ielu, Buļļu ielu, Spilves ielu, Lidoņu ielu, kas saslēdzoties ar Daugavgrīvas ielu apkalpotu Rīgas brīvostas kreisā krasta termināļus. Jāpiemin, ka salīdzinoši ar Rietumu maģistrālei nepieciešamajiem resursiem, šāds risinājums, pārbūvējot un pielāgojot nosaukto ielu krustojumus, lai tie kļūtu piemērotāki lielākai kravas auto transporta plūsmai, būtu īstenojams nelielā laika posmā, ievērojami lētāk un jau pārskatāmā nākotnē būtu iespējams atslogot pilsētas kreisā krasta ielas no kravas transporta. Pie trūkumiem jāmin, ka tas ievērojami palielinātu satiksmes intensitāti gan minētajos ielu posmos, gan uz Rīgas apvedceļa A5. Pirmās kārtas risinājumi un plānotā kravas transporta novirzīšana no Rīgas centra ir apskatāmi grafiskā daļā (8.pielikums).

Saistībā ar Rīgas brīvostas TmP apskatītajām problēmvietaš, jau šajā plānošanas periodā ir uzsākti vairāki projekti, kas uzlabos situāciju kravas pārvadājumu jomā:

- Tvaika ielas satiksmes pārvads sliežu ceļu Rīga – Skulte.
- Tvaika ielas rekonstrukcija.
- Albatrosu ielas savienojums ar Laivinieku ielu pāri Audupei un Laivinieku ielas savienojums ar Vecāķu prospektu.
- Satiksmes organizācijas izmaiņas Bolderājas apkaimē atslogojot apkaimes centra ielas no kravas transporta.

3.7. Rīgas transporta simulācijas modelis

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

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

3.7.1. Esošā situācija

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

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

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

Ņemot vērā, ka RTSM uz Transporta attīstības TmP brīdi ir zaudējis savu aktualitāti un modeļa piedāvātie rezultāti nenodrošina nepieciešamo precizitāti, tad RTSM netiek izmantots TRANS TmP piedāvāto risinājumu sagatavošanā.

3.7.2. Plānotā izmantošana

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

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

Integrētais modelis ir nepieciešams sekojošu RDPAD uzdevumu veikšanai:

- 3.7.2.1. Transporta infrastruktūras projektu ietekmes izvērtēšana uz ielu tīklu, ST ietekmes izvērtēšana, stāvparku sistēmas „park&ride” izveides pamatošana, transporta radītā gaisa piesārņojuma novērtēšana;
- 3.7.2.2. Transporta plūsmu izpētēm nepieciešamo datu iegūšana un saņemto rezultātu pārbaude, ietekmes uz vidi novērtējumu izvērtēšana un izstrāde;
- 3.7.2.3. Autostāvvietu stratēģijas izvērtējumam un pieprasījuma vadības (demand management) pasākumiem;

- 3.7.2.4. Datu iegūšanai neliela apjoma izpētēm – lokālplānojumiem un attīstības projektu ideju izvērtēšanai;
- 3.7.2.5. Projektu īstenošanas pamatojumu, t.sk., izmaksu–ieguvumu analīžu izstrādei projektu pieteikumiem ES Kohēzijas fondam un Eiropas reģionālās attīstības fondam, kā arī citu ar transporta plūsmu analīzi saistīto datu ieguvei;
- 3.7.2.6. Transporta sadaļas izstrādei Rīgas pilsētas un reģiona attīstības plānošanas dokumentiem;
- 3.7.2.7. Transporta infrastruktūras projektu ieviešanas prioritārās secības noteikšanai;
- 3.7.2.8. Citu plānošanas uzdevumu veikšanai.

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

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

Izvērtējot esošās transporta infrastruktūras stāvokli, izstrādātos skiču un tehniskos projektus, kā arī uz doto brīdi projektēšanas stadijā esošus objektus, atsevišķās vietās iespējams ir jāizvērtē vai jāpārskata plānoto ielu šķērsprofilus, to kategorijas un lietderību tuvākajiem plānošanas periodiem. Vēl viens apstāklis, salīdzinot ar iepriekšējo plānošanas periodu, ir būtisks informācijas apjoms saistībā ar RB projekta tehnisko risinājumu un realizācijas termiņiem, kas ienesīs atsevišķas nianse transporta infrastruktūrā. Pašreiz ir iekļauti iespējamie satiksmes organizācijas un ielu tīkla attīstības risinājumi pamatojoties uz vispārējas analīzes datiem. Turpmākajās B un C kategoriju grupu ielu tīkla plānošanas vai projektēšanas stadijās piedāvātos satiksmes uzlabošanas risinājumus ir nepieciešams precizēt un pārbaudīt ar transporta simulācijas modeli.

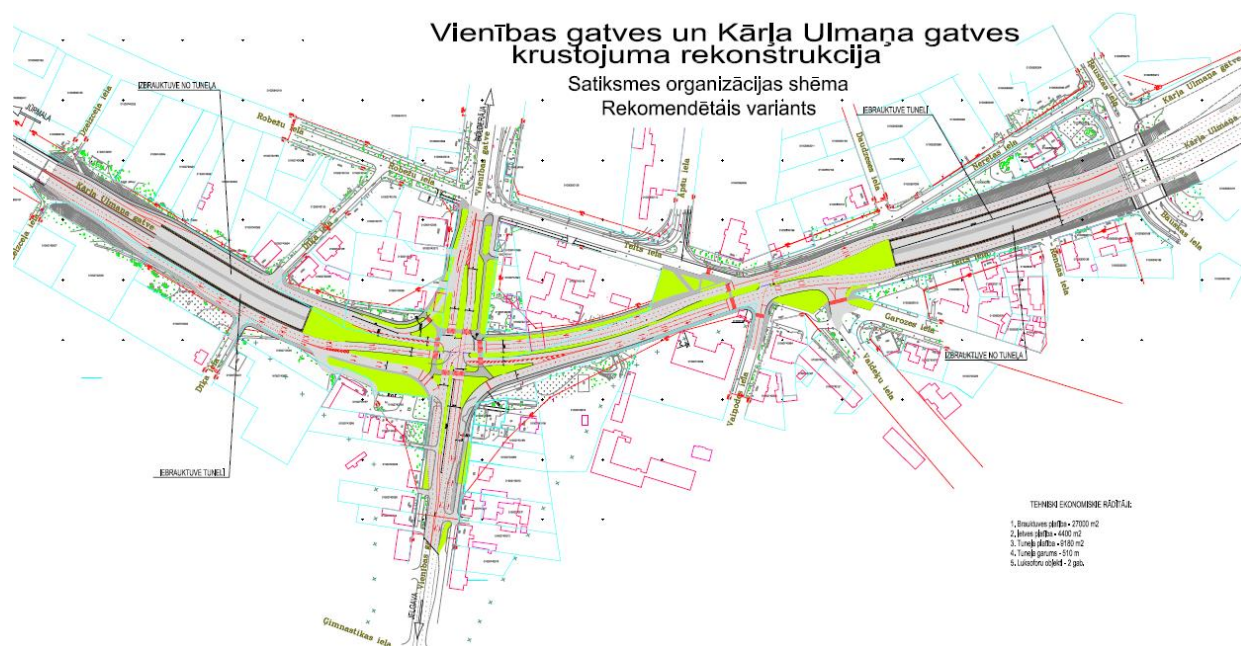
4.1. Rietumu maģistrāle Esošās situācijas apraksts

Atbilstoši iepriekš izstrādātai transporta infrastruktūras attīstības shēmai, Rietumu maģistrāle paredzēta kā B kategorijas iela, kas savieno Dienvidu tilta trasi ar Ziemeļu koridoru. Maģistrālo ielu tīkla shēmā šis savienojums dod iespēju satiksmes plūsmām, kas nāk no autoceļiem A8 un A7 nokļūt uz Daugavas kreisā krasta ostas teritorijām, kā arī atslogo pilsētas centrālo daļu no tranzīta plūsmām. Līdz brīdim, kamēr nav Ziemeļu šķērsojuma, tas nodrošinātu arī savienojumu daļai satiksmes plūsmu, kas nāk no Daugavas labā krasta.

Patreizējā brīdī Rietumu maģistrāles funkciju pilda Vienības gatves - Daugavgrīvas ielu koridors ar vairākām šaurām vietām (pie Nacionālās bibliotēkas, Buļļu un Daugavgrīvas ielas krustojums).

Problemātiskās vietas esošajam plānojumam ir Vienības gatves posms no Dienvidu tilta trases līdz Kārļa Ulmaņa gatvei ar vēsturiski izveidojušos apbūvi, koku alejām un uz doto brīdi - ar C kategorijas ielas (savienojušo) funkciju, kas lielā mērā pārklājas ar piekļūšanas funkcijas nodrošinājumu.

Atbilstoši iepriekš veiktajām izpētēm satiksmes organizācijas risinājums Vienības gatves un Kārļa Ulmaņa gatves ceļu mezglā perspektīvā ir plānots ar tuneļa variantu, kurā prioritārais virziens noteikts Kārļa Ulmaņa gatves un Salu tilta koridors (29.attēls).



29.attēls. Vienības gatves un Kārļa Ulmaņa gatves krustojuma rekonstrukcijas iespējamais variants

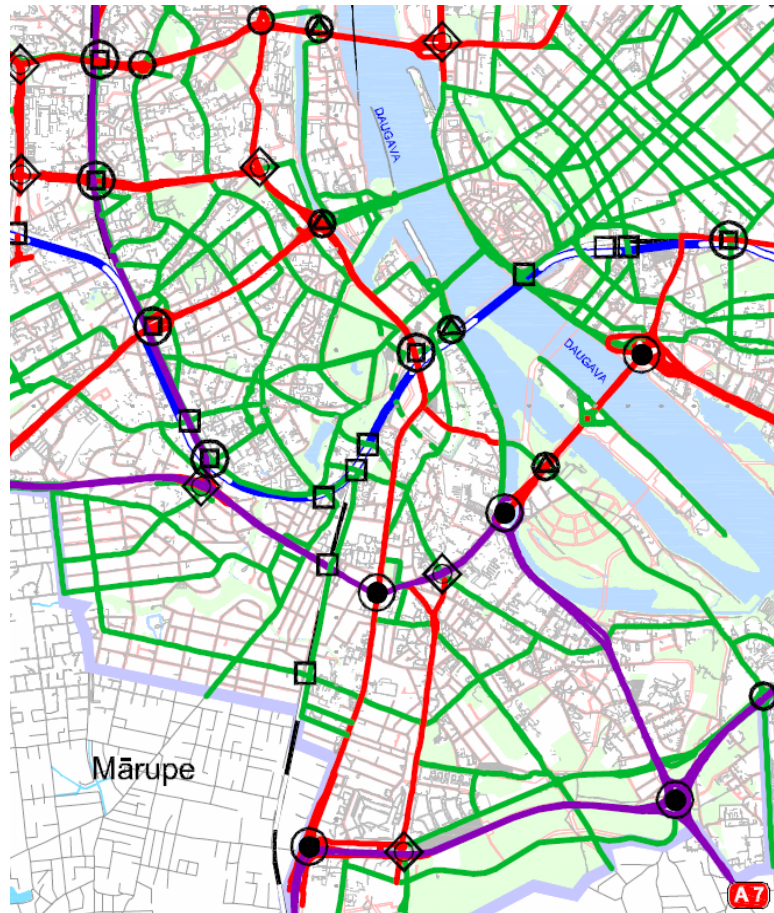
Šāds risinājums nākotnē var noteikt nepieciešamību uzlabot satiksmes risinājumu Mūkusalas un Salu tilta ceļu mezglā. Uzlabojot šai ceļu mezglā jau esošā situācijā nepieciešamos satiksmes risinājumus, nākotnē Ziepniekkalna ielas un Mūkusalas ielas posmā no Dienvidu tilta līdz Salu tiltam, iespējams noteikt kā B kategorijas grupas ielas.

Uz doto brīdi ir izstrādāts RB skiču projekts, kas ietekmē agrāk izstrādātos Liepājas ielas un Kārļa Ulmaņa gatves ceļu mezgla risinājumus. Šai vietai ir ierobežota telpa un perspektīvā daudz dažādas nozīmes satiksmes plūsmas (kā esošais tā perspektīvais dzelzceļš, Liepājas ielas un Tapešu ielas virzieni) līdz ar to ir nepieciešama papildus izpēte, ar mērķi noteikt prioritārās plūsmas un iespējamo satiksmes risinājumu.

Vienlaicīgi jāatzīmē, ka perspektīvā Rietumu maģistrāle savu nozīmi daļēji zaudēs brīdī, kad būs izbūvēts Ziemeļu koridors un Rīgas apvedceļš kā divu brauktuviņu ceļš ar brīvu satiksmes plūsmu. Tas ļaus kā kravas transportam, tā arī maģistrālajām plūsmām ērti nokļūt uz ostas teritorijām un apbraukt pilsētas centrālo daļu.

Priekšlikums grafiskai daļai

Izvērtējot augstāk minēto un esošo ielu rekonstrukcijas iespējas un jau izstrādātos projektus, priekšlikums savienojšo funkciju virzienā Dienvidi-Ziemeļi nodrošināt ar sekojošo shēmu (30.attēls).

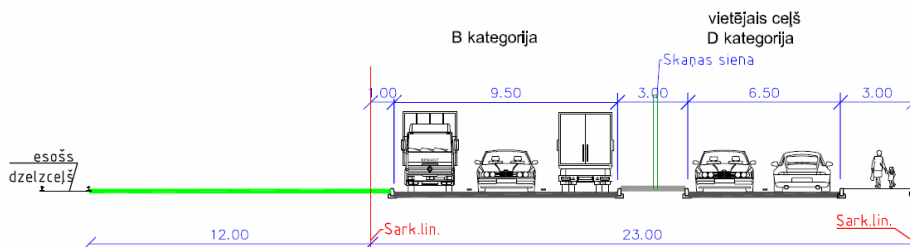


30.attēls. Ar Rietumu maģistrāli saistīto maģistrālo ielu shēma

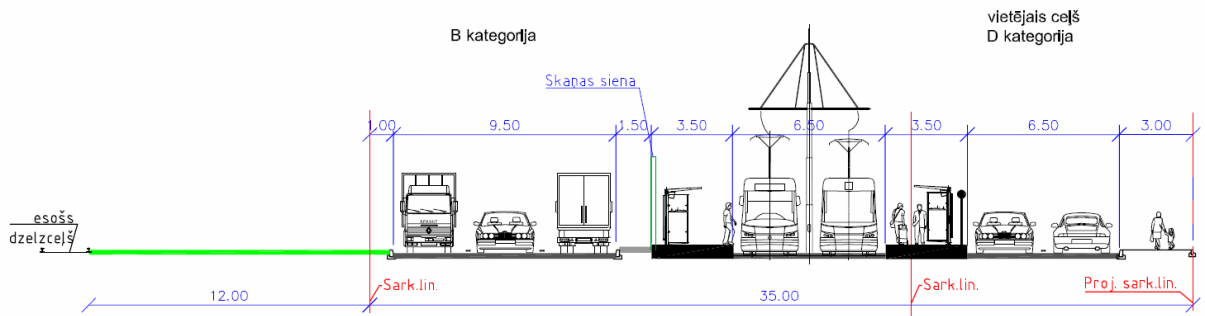
B kategorijas ielu tīkls (kravas transporta un tranzīta satiksmes vajadzībām)

Maršruta būtiskākās novietojuma izmaiņas ir posmā no Dienvidu tilta trases līdz Liepājas ielai; priekšlikums ir trasi virzīt pa Ziepniekkalna, Mūkusalas ielu un Kārļa Ulmaņa gatvi (esošas divbrauktuvi ielas).

Precizējot Rietumu maģistrāles iespējamo funkciju, piedāvājums ir Tapešu (Atpūtas ielas) ielu noteikt kā B kategorijas grupas ielu virzot to gar esošajiem dzelzceļa sliežu ceļiem ar ielas normālprofilu robežās no NP 10,5 -15.5 (pa vienai braukšanas joslai katrā virzienā ar papildus pagriezienu krustojumos) (31.attēls, 32.attēls).

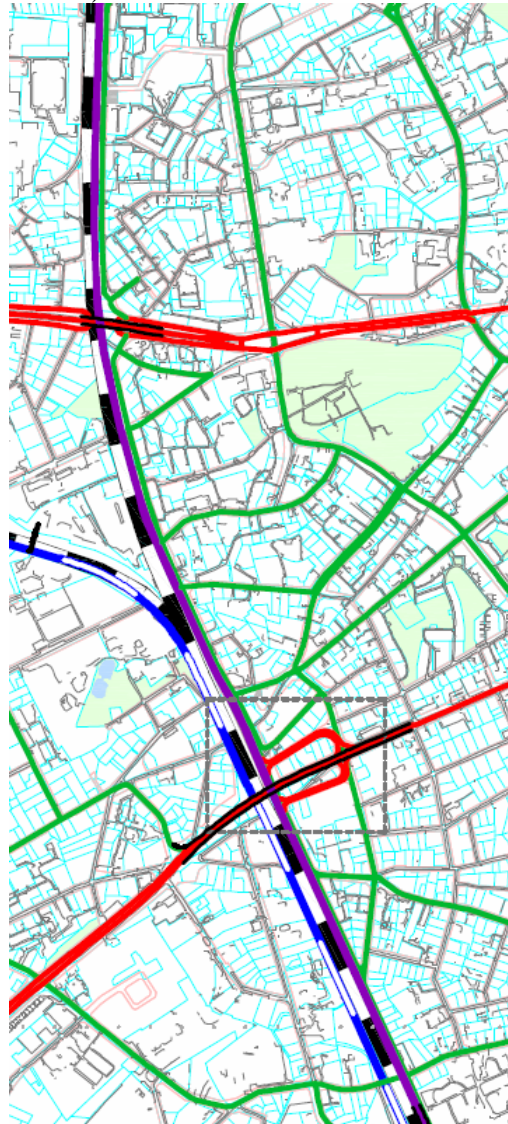


31.attēls. Tapešu ielas (Atpūtas ielas) iespējamais šķērsgriezums bez tramvaja sliežu ceļiem



32.attēls. Tapešu ielas iespējamais šķērsgriezums ar tramvaja sliežu ceļiem

Pieslēgumu pamatrasei veidot tikai ar Kārļa Ulmaņa gatvi, Lielirbes ielu, Jūrmalas gatvi, Buļļu ielu. Izveidotā B kategorijas iela nodalāma ar prettrokšņu sienu, aiz kuras paredzēt vietējās ielas atbilstoši dzīvojamās zonas principiem (33.attēls).



33.attēls. Principiālā Tapešu ielas satiksmes organizācijas shēma

C kategorijas ielu tīkls (vieglā autotransporta vajadzības ar samazinātu kravas transporta īpatsvaru)

Raņķa dambja -Vienības gatves savienojums, Daugavgrīvas ielas un Jūrkalnes ielas un Kleistu ielas savienojums.

4.2. Lubānas iela, Granīta iela, Maskavas iela, E22 ievads Rīgā

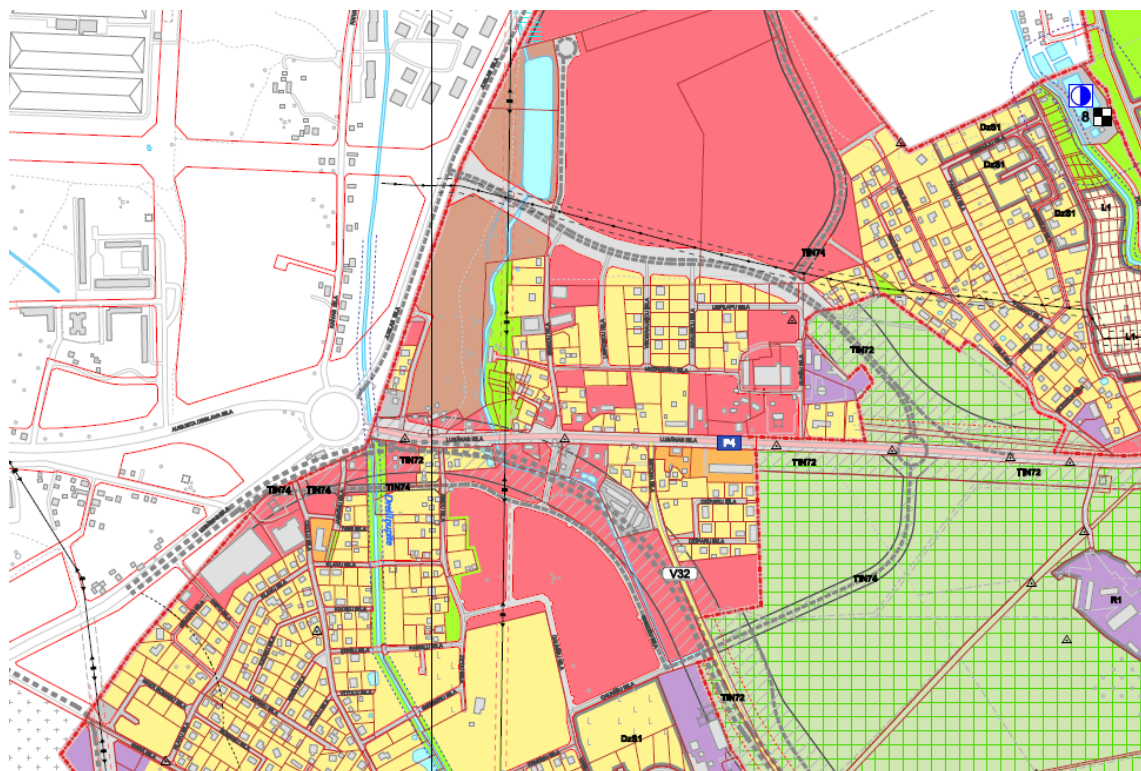
Esošās situācijas apraksts

Atbilstoši LVC pasūtījumam, uz TRANS TmP izstrādes brīdi ir uzsākta būvprojekta minimālā sastāvā izstrāde autoceļa E 22 ievadam Rīgā pie Dreiliņu rotācijas apļa.

Atbilstoši iepriekš izstrādātajām izpētēm, galvenā trase tika virzīta uz Lubānas un A.Deglava ielas ceļu mezglu un tālāk jau pilsētas robežās - pa Lubānas kā B kategorijas grupas ielu virzienā uz Dienvidu tiltu. Kravas transports tika novirzīts Granīta ielas koridorā savienojot to ar Krustpils ielu (Austrumu maģistrāli).

Uz TRANS TmP izstrādes brīdi ir izstrādāts RB skiču projekts. Jaunās dzelzceļa līnijas ienākšana Rīgā noteiks nepieciešamību rekonstruēt esošo ielu tīklu. Kā viena no tādām vietām būs Krustpils iela. Izstrādājot Krustpils ielas rekonstrukcijas projektu (divlīmeņu šķērsojums ar RB trasi), tā ir jāvirza pa jauno koridoru līdz E22 ievadam Rīgā (Granīta ielai). Risinājumi ir jāprecizē vienlaicīgi ar RB un E22 ievada Rīgā turpmākajiem projektēšanas darbiem.

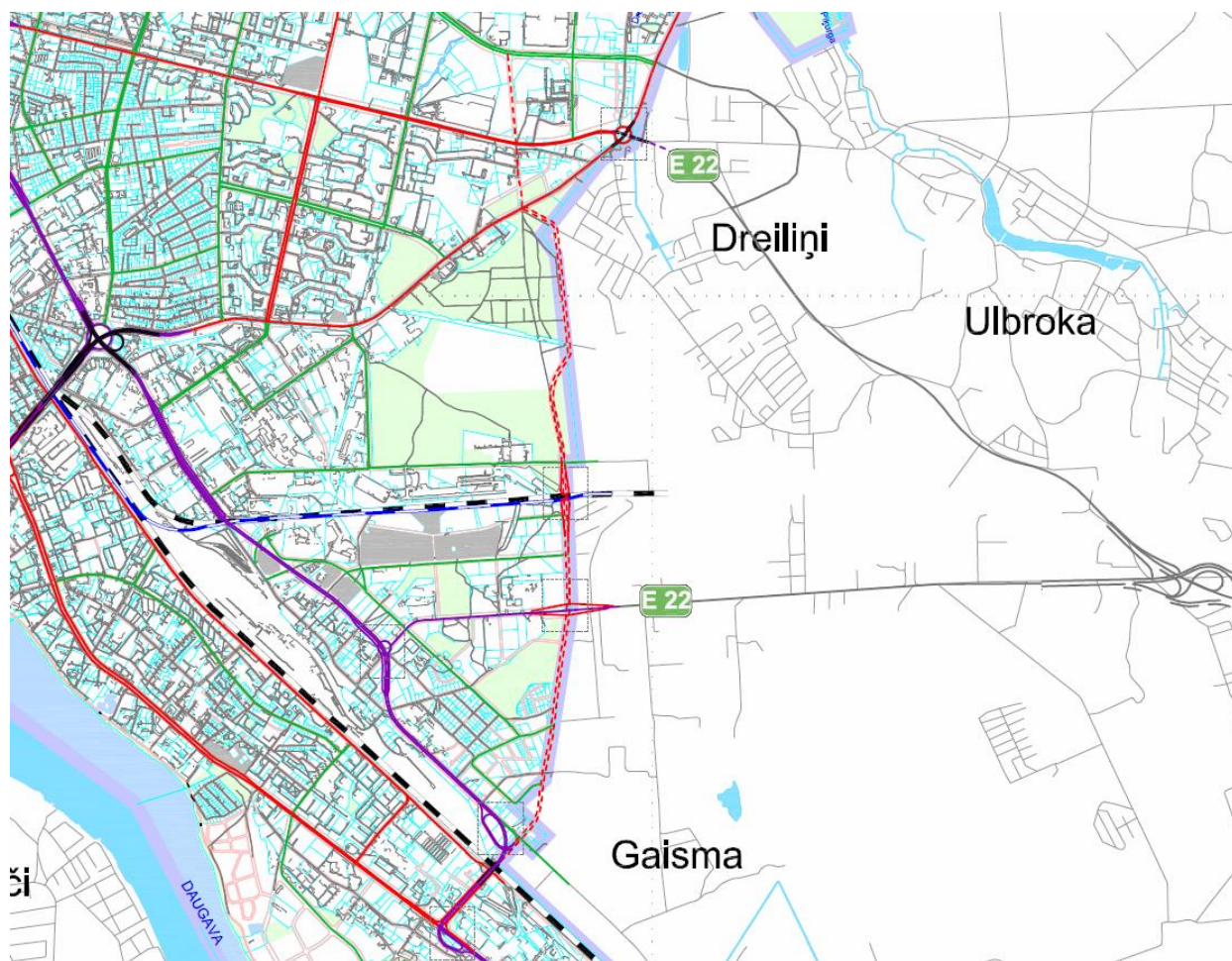
Uz doto brīdi ir izstrādāts Dzelzavas ielas 1. kārtas tehniskais projekts posmā no Ulbrokas ielas līdz Juglas ielai. Vienlaicīgi Stopiņu novada plānojumā ir noteikts Dzelzavas ielas savienojums ar a/c P4 un Stopiņu novada ielu tīklu (34.attēls).



34.attēls. Stopiņu novada plānojuma zonējums ar perspektīvajiem ceļu savienojumiem

Priekšlikums grafiskai daļai

Izvērtējot augstāk minēto un esošo ielu rekonstrukcijas iespējas un jau izstrādātos projektus, priekšlikums izvērtēt sekojošo shēmu (35.attēls):



35.attēls. Ar E22 ievada Rīgā saistīto maģistrālo ielu shēma

B kategorijas ielu tīkls (kravas transporta un tranzīta satiksmes vajadzībām)

E 22 ievadam Rīgā kā B kategorijas grupas savienojumu noteikt Granīta ielu, Krustpils ielas (pa jauno vietu ar šķērsojumu pār dzelzceļu) savienojumu līdz Dienvidu tiltam un tālāk Austrumu maģistrāli virzienā uz Ziemeļiem.

C kategorijas ielu tīkls (vieglā autotransporta vajadzības ar samazinātu kravas transporta īpatsvaru)

E 22 ievadam Rīgā kā C kategorijas grupas savienojumu noteikt perspektīvo ievadu Lubānas – A.Deglava ielas ceļu mezglu ar galveno virzienu A.Deglava ielas virzienā. Ja satiksmes plūsmu analīze un modelēšanas rezultāti apstiprina vairāklīmeņu ceļu mezgla nepieciešamību. Kā iespējamais risinājums ceļu mezgla attīstībai ir pakāpeniska trīs līmeņu ceļu mezgla izveide ar Lubānas - Juglas ielas virziena šķērsojumu, otrā līmenī virs rotācijas apļa, bet perspektīvā virziena no E 22 A.Deglava ielas virzienā - tuneļa līmenī zem rotācijas apļa. Risinājumu nepieciešams precizēt veicot detalizētu tehniski ekonomisko pamatojumu.

Juglas ielas un Lubānas ielas savienojumu attīstīt kā C kategorijas grupas ielu ar noteicošo savienojuma funkciju paredzot ierobežotā skaitā ar luksoforiem regulējamus augstas caurlaides spējas krustojumus. Vienlaicīgi neizslēdzot iespēju nākotnē paredzēt vairāklīmeņu ceļu mezglus (piemēram A.Deglava un Lubānas ielu ceļu mezgls), ja to prasa perspektīvās satiksmes intensitātes.

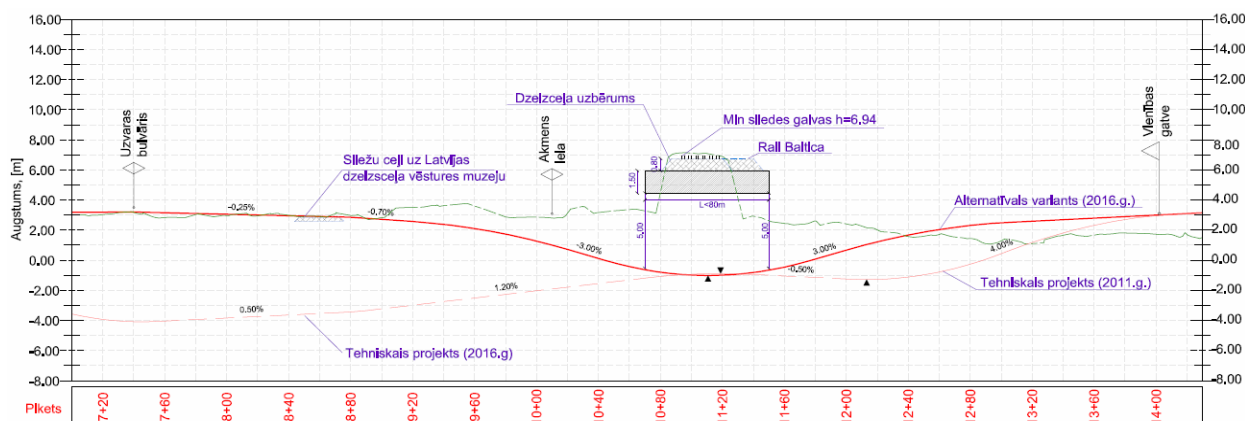
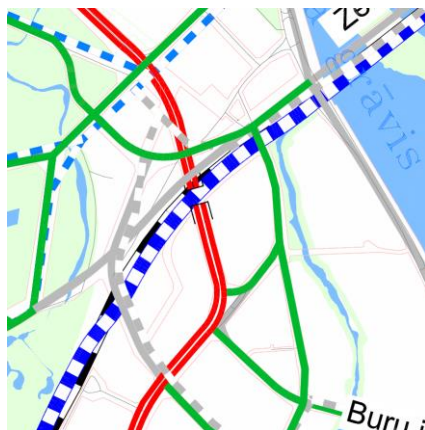
Līdzīgi kā Rietumu maģistrāles gadījumā, tā arī Juglas - Lubānas ielu savienojumā tā loma var mazināties izbūvējot Rīgas apvedceļu kā divu brauktuvcju ceļu ar brīvu satiksmes plūsmu.

D kategorijas ielu tīkls (vieglā autotransporta vajadzības ar minimālu kravas transporta īpatsvaru)

E 22 ievadam Rīgā kā D kategorijas grupas savienojumu noteikt Dzelzavas ielu un Stopiņu novada plānojumā noteikto perspektīvo savienojumu ar a/c P4 un E 22.

4.3. Raņķa dambja Vienības gatves savienojums

Šim savienojumam ir būtiska nozīme pilsētas Pārdaugavas puses attīstībai. Līdz šim izstrādātais tehniskais projekts paredzēja Baltijā lielākā tuneļa izbūvi (600m) (36.attēls). Domājams, ka šādas būves realizācijai finanšu līdzekļus tuvākajā laikā būs grūti piesaistīt. Torņakalna rajonā tuvākajā laikā ir paredzēts attīstīt vairākus transporta infrastruktūras objektus kā RB, autoosta, stāvparkas, veidojot multimodālu satiksmes mezglu, līdz ar to svarīgi atrisināt arī šo savienojumu. Priekšlikums ir izvērtēt tuneļa nepieciešamību tikai zem dzelzceļa sliežu ceļiem, pārējos krustojumos satiksmi regulējot ar luksoforiem. Šādu izvērtējumu vajadzētu veikt vienlaicīgi ar Rietumu maģistrāles izbūves tehniskā risinājuma izpēti.



36.attēls. Vienības gatves un Raņķa dambja iespējamā savienojuma shēma

4.4. Dienvidu tilta pagarinājums „lidostas apvedceļš”

Izvērtējot Dienvidu tilta 4.kārtas trases novietojumu, kas novirzīts iespējamā lidostas pievedceļa trasējumā, SIA “VIA Design Group” un TmP izstrādātāju ieteikums Dienvidu tilta 4. kārtas posmu no Ziepiņkalna ielas līdz Vienības gatvei saglabāt esošajā Rīgas teritorijas plānojumā noteiktajā novietnē, jo aptuveni 55% braucieni ir starprajonu un saistīti ar Ziepiņkalnu un tam piegulošajiem rajoniem. Dienvidu tilta 4.kārta arī ar esošo novietojumu nepieciešamības gadījumā funkcionēs kā daļa no „lidostas apvedceļa”.

Papildus, lai atslogotu Rīgas pilsētas Tēriņu ielas, Cēres ielas un Graudu ielas maršrutus, vienlaicīgi ar Dienvidu tilta trases savienojumu no Ziepiņkalna ielas līdz Vienības gatvei būtu lietderīgi a/c A8 krustojumā ar Tīraines ielu un Jelgavas ceļu izveidot ar luksoforiem regulējamu krustojumu.

4.5. Jūrkalnes iela, Kurzemes iela, Kleistu iela

Izvērtējot Rīgas pilsētas plānoto ceļu tīklu un Valsts autoceļu attīstības plānus Jūrkalnes ielas savienojums ir nosakāms kā C kategorijas grupas iela, jo tā ir turpinājums valsts pirmās šķiras autoceļam. Ielas galvenā funkcija ir savienošā.

4.6. Tvaika, Duntē ielu savienojums ar Austrumu maģistrāli.

Ņemot vērā, ka Eksporta ielas savienojuma cauri Kundziņsalai ar Austrumu maģistrāli lietderība ir attaisnojama tikai kombinācijā ar RZTK, tad Tvaika ielai un Duntē ielai, līdz RZTK 2.posma un Eksporta ielas pagarinājuma cauri Kundziņsalai īstenošanai, ir saglabājama C kategorijas ielu funkcija. Izvērtējot Tvaika un Duntē ielu normālprofilu no perspektīvo satiksmes organizācijas risinājumu un plānotās intensitātes ir nepieciešams paredzēt NP 16 vai NP 20,5

4.7. Ieriķu, Dzelzavas vienvirziena ielas

Jautājums risināms kontekstā ar Austrumu maģistrāli. Perspektīvo tramvaja līniju Purvciems/Pļavnieki/Dreiliņi novirzīt pa Ieriķu ielu, kur ir blīvāka apbūve.

4.8. Podrags

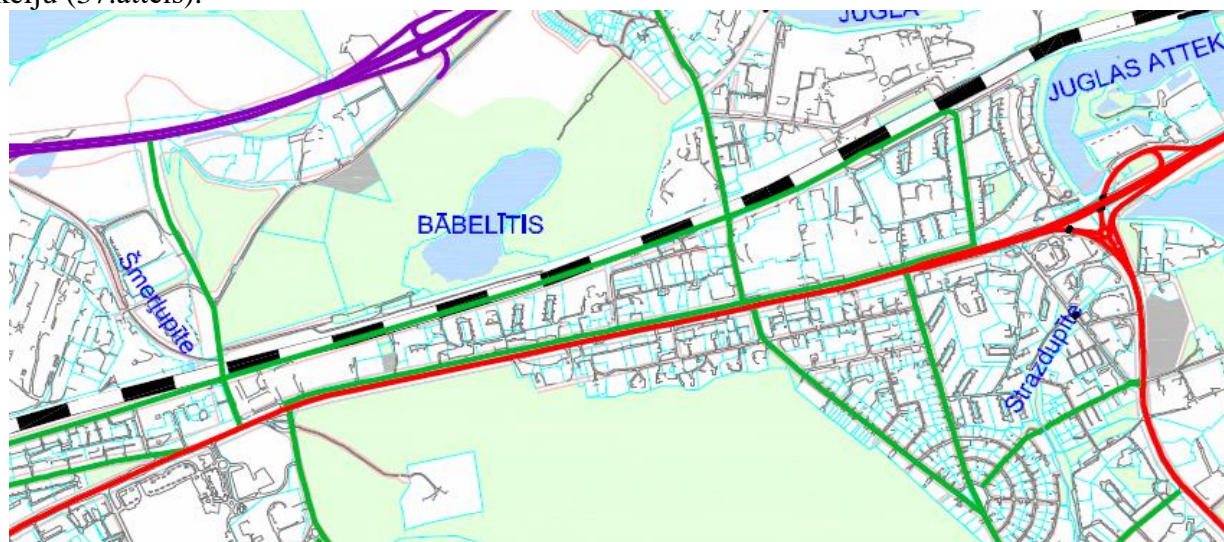
Podraga ielas sarkano līniju korekciju plāns izstrādāts lokālpilnplānojuma ietvaros un paredz sarkano līniju korekciju. Attiecībā uz Daugavgrīvas ielas novietojumu nepieciešama sarkano līniju korekcija, lai saglabātu ielas trasējumu līdzšinējā novietojumā (izmaiņas attiecībā pret RZTK risinājumiem).

4.9. D kategorijas grupas ielu tīkla papildinājumi

Atbilstoši definīcijai **D kategoriju grupa** aptver apbūvētas ielas vai to posmus (arī tādus, kurus var apbūvēt, bet pašlaik vēl neapbūvē) apdzīvotās vietās, kuras galvenokārt kalpo piekļūšanai zemesgabaliem. **Noteiktās dienas stundās šie ceļi ievērojamā apjomā var pārņemt arī savienošanas funkciju.**

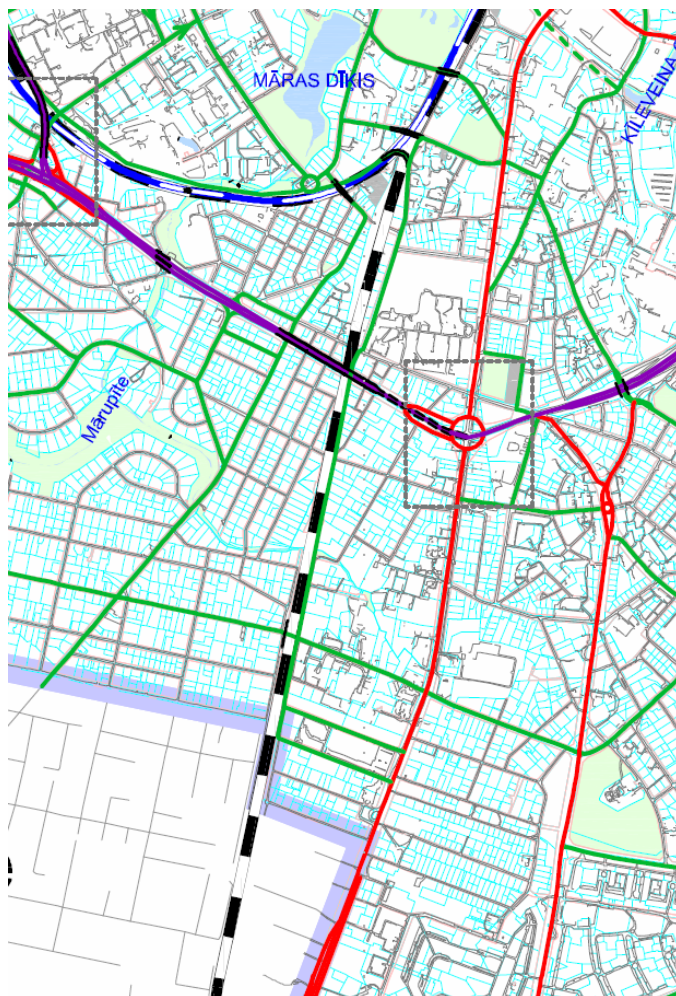
Izskatot esošo ielu sarkano līniju robežas un iespējamo ielu attīstību, ir atsevišķi pilsētas ielu posmi, kurus attīstot un pievienojot esošiem vai perspektīviem ceļu mezgliem ir iespējams nodrošināt iespēju D kategorijas ielām daļēji pildīt arī savienojošo funkciju, tādējādi uzlabojot kopējo transporta shēmu pilsētā.

Kā piemērs ir Baltezers ielas, Auduma ielas, Bērzs ielas un Starta ielas koridors. Uz doto brīdi satiksmes apstākļiem piemēroti ir tikai atsevišķi posmi, bet izbūvējot visu trasi, tas varētu kalpot kā alternatīvs maršruts Brīvības ielai un atsevišķās dienas stundās ievērojamā apjomā pārņemt savienojošo funkciju (37.attēls).



37.attēls. Brīvības ielas dublējoša D kategorijas ielas shēma

Līdzīgi iespējams attīstīt Dīķa ielas, Dzelzceļa ielas, Indriķa ielas savienojumu. Tas dotu iespēju atslogot Vienības gatvi jau patreizējā situācijā. Perspektīvā izveidojot savienojumu ar Mārupes ielu vai Liepājas ielu (jauns trasējums gar dzelzceļu) tas būtiski uzlabotu iekšējos savienojumus starp apkaimēm neizmantojot maģistrālo ielu tīklu (38.attēls). Šāds perspektīvais risinājums jāizstrādā kopā ar Rietumu maģistrāles iespējamā risinājuma precizēšanu, nosakot tehniski ekonomiski pamatotāko risinājumu abiem maršrutiem.



38.attēls. Vienības gatvi dublējoša D kategorijas ielas shēma

4.10. Kopsavilkums

Izvērtējot pieejamos datus un plānošanas dokumentus kā galvenās satiksmes problēmas Rīgas pilsētā definējamas:

1. Ar vieglo transportu pārslogoti ielu tīklu posmi, kā rezultātā veidojas lokāli sastrēgumi.
2. Paaugstināts pilsētvides piesārņojums (gaisa kvalitāte, trokšņu līmenis, pievilcīgas un labvēlīgas pilsētvides trūkums nemotorizētā transporta kontekstā).
3. Tranzīta kravas transporta satiksmes (uz ostām) klātbūtne pilsētas centrā.
4. Pilsētas kodols nav prioritārs nemotorizētajam transportam.

Cēloņi problēmām:

1. Maģistrālo pilsētas ielu (B un C kategorijas grupu) fragmentārais raksturs. Nav noslēgti pilsētas loki Dienvidu tilta un Austrumu maģistrāles trasēs Daugavas labajā krastā. Nav noslēgts transporta satiksmes virziens Dienvidu - Ziemeļu virzienā Daugavas kreisajā krastā (Vienības gatves- Daugavgrīvas ielas trase, Rietumu maģistrāle vai cita alternatīva).
2. Transporta šķērsojuma uz ziemeļiem no Vanšu tilta trūkums. Esošo šķērsojumu pieeju ierobežotā caurlaides spēja.
3. Iedzīvotāju migrācija uz Pierīgu.
4. ST zemā prioritāte transporta plūsmā. Maz attīstītas ST joslas.
5. Ar privāto transportu veikto braucienu skaits maksimumstundās ar mērķi mājas-darbs-mājas.
6. Attīstītas veloinfrastruktūras trūkums.

7. Stāvparku sistēmas kopā ar ST izstrūkums.

Risinājumi un uzdevumi turpmākajam plānošanas periodam.

1. Kopš RTP 2006.-2018. gadam sistemātiski tiek strādāts pie maģistrālo ielu sakārtošanas. Jāizvirza mērķis realizēt tādas tehniski ekonomiski pamatotas 1.kārtas risinājumus, kurus būtu iespējams realizēt ar mazākiem finanšu līdzekļiem tādejādi noslēdzot svarīgāko pilsētas loku maršrutus. Atbalstot šādu stratēģiju būtu nepieciešams izvērtēt arī agrāk saskaņoto vai uz doto brīdi projektēšanas stadijā esošo projektu risinājumus.
2. Attīstīt transporta satiksmes modelēšanu makro un mikro līmenī, pamatojoties uz kuru būtu drošāk pieņemt atsevišķu objektu izbūves secību un nepieciešamo satiksmes organizācijas risinājumu.
3. Tiek atjaunots un modernizēts ST autoparks; tiek ieviesti jauninājumi (laika biļete), kas dod iespēju pilnveidot un uzlabot ST apkalpes līmeni.
4. Uzsākt stāvparku sistēmas ieviešanu atbilstoši izpētē "Rīgas domes autonomietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāns" paredzētajiem risinājumiem.
5. Turpināt attīstīt velotīklu.
6. Pilsētas centrā nepieciešams samazināt ar privāto transportu veikto braucienu skaitu maksimumstundās (kompleksi risinājumi).
7. Izstrādāt pilsētas ielu projektēšanas un plānošanas standartu C, D un E kategoriju ielā (ieteicams LVS līmenī).
8. Izvērtēt priekšlikumus zonām ar samazinātu autostāvvietu normatīva nodrošinājumu ņemot vērā gaisa piesārņojuma zonējuma kartes, esošo ielu tīklu un apdzīvojuma struktūru, pie nosacījuma, ka tiek īstenota stāvparku un autostāvvietu sistēma, ilgtspējīgi attīstīta ST sistēma.
9. Lai nodrošinātu esošās transporta sistēmas funkcionēšanu, veicot attīstības ieceru ieviešanu, jāveic uzlabojumi transporta plūsmu skartajā teritorijā vai jāsamazina ieceres rezultātā ģenerēto/pievilkto transporta līdzekļu braucienu skaits nonākot pie apmierinošiem satiksmes komforta līmeņu rādītājiem.

Uzdevumi RTP2030:

1. Lai nodrošinātu pilsētas transporta sistēmas funkcionēšanu, veicot attīstības ieceru ieviešanu, jāgatavo kritēriji transporta plūsmu analīžu veikšanai, kā arī kritēriji, pie kuriem jāveic uzlabojumi transporta plūsmu skartajā teritorijā vai jāsamazina ieceres rezultātā ģenerēto/pievilkto transporta līdzekļu braucienu skaits nonākot pie apmierinošiem satiksmes komforta līmeņu rādītājiem.
2. Ņemot vērā, ka RTP2006 esošo prasību transportlīdzekļu novietņu skaitam pielietošana nereti ir apgrūtināta, jo lielā mērā bāzēta uz aplēses datiem, kuri būvprojektēšanas gaitā bieži vien nav pieejami - uz apmeklētāju un strādājošo skaitu. Nepieciešams pārskatīt stāvvietu normatīva pielietojumu un pilnveidot tā kritērijus.
3. Izvērtēt 10.pielikumā norādītos zemesgabalus ārpus ielu sarkano līniju koridoriem ar mērķi funkcionālajā zonējumā rezervēt šos zemesgabalus publiskajām autonomietnēm.
4. Izvērtēt Stāvparku izpētē noteikto zemesgabalu rezervēšanu funkcionālajā zonējumā ar mērķi sagatavot priekšnosacījumus stāvparku sistēmas ieviešanai.
5. Ņemot vērā ievērojamos pilsētā neizbūvēto ielu un piebraucamo ceļu apjomus, izvērtēt cietā seguma lietošanas nosacījumus ielām un piebraucamajiem ceļiem.

5. Izmantotie informācijas avoti

Plānošanas dokumenti

1. Rīgas attīstības programma 2014.-2020.gadam. Apstiprināta ar Rīgas domes 27.05.2014. lēmumu Nr. 1173
2. Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam. Apstiprināta ar Rīgas domes 27.05.2014. lēmumu Nr. 1173
3. Rīgas teritorijas plānojums 2006.–2018.gadam. Apstiprināts ar Rīgas domes 20.12.2005. lēmumu Nr. 749 ar grozījumiem, kas pieņemti līdz 18.06.2013.

Citi attīstības dokumenti

1. Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns. LR Satiksmes ministrija, 2010.g.
2. Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015.-2030.gadam, Rīgas domes Satiksmes departaments, 2015.g.
3. Rīcības plāns Rīgas prioritāro ekonomikas nozaru konkurētspējas paaugstināšanai un Rīgas darba tirgus analīze. Rīga: SIA „NK Konsultāciju birojs”, 2014.g.
4. Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2016.-2020. gadam. Rīga: SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment, 2016.
5. Rīgas pilsētas trokšņa stratēģiskās kartes izstrāde – atjaunošana. Rīga: SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment, 2015.

Pētījumi

1. Rīgas domes autonomvietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvparku sistēmas sadaļas attīstības plāns. Rīga: SIA “E.Daniševska birojs”, 2014.g.
2. Rīgas domes autonomvietņu politikas un attīstības koncepcijas izstrāde. Stāvvietu infrastruktūras sadaļas attīstības plāns. Rīga: SIA “E.Daniševska birojs” 2015.g.
3. Pētījums par transporta plūsmu analīzes metodoloģiju. Rīga: Latvijas transporta attīstības un izglītības asociācija, 2016.g.
4. Transporta plūsmu izpēte kravas transporta novirzīšanai no Rīgas centra. Rīga: AS „Transporta sakaru institūts”, 2014.g.
5. Aptauja par Rīgas iedzīvotāju apmierinātību ar pašvaldības darbību un pilsētā notiekošajiem procesiem. Rīga: SIA "Aptauju centrs" un SIA "Excolo Latvia" 2015.g.
6. Lietišķā un atpūtas velotīkla koncepcija Rīgas pilsētā sasaistē ar iedzīvotāju blīvumu, SIA “VIA Design Group”, 2016.g.

Dažādu institūciju uzturētie un apkopotie dati

1. Ceļu satiksmes drošības direkcijas apkopotā statistika: <https://www.csdd.lv>
2. Centrālās statistikas pārvaldes dati <http://www.csb.gov.lv/>
3. Latvijas valsts ceļi informācija un dati <https://lvceli.lv/informacija-un-dati>
4. Rīgas domes Satiksmes departamenta dati
5. RP SIA “Rīgas satiksme” dati
6. Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta apkopotā un kartētā informācija
7. Latvijas riteņbraucēju apvienības apkopotā informācija

8. Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments. Rīgas pilsētas ekonomikas profils 2017.g.
<http://www.investeriga.lv/wp-content/uploads/2017/03/pdf-R%C4%ABgas-ekonomikas-profils-2017-LAT.pdf>

Elektroniskie resursi

1. www.1188.lv uzturētā informācija par starppilsētu autobusu maršrutiem
2. www.googlemaps.com, 2016.g.

7. Pielikumi

1.pielikums. Rekomendācijas projektēšanai ielām ar publiskās ārtelpas pamatstruktūras savienojošo funkciju

	Nosacījumi	Ielas kategorija			
		B	C	D	E
1	Vairāklīmeņu ielu šķērsojumi				
2	Gar ielām veido trīspakāpju apstādījumu buferzonu				
3	Ar luksoforiem regulējami krustojumi				
4	4 joslu ielās krustojumos veido drošības salas				NA
5	Veido marķētu sabiedriskā transporta joslu				NA
6	Veido apstādījumu joslas ¹				
7	Apstādījumu salu ierīkošana ielu posmos ²				
8	Nodalītas autotransporta, gājēju un velosipēdistu kustības zonas				
9	Velojoslas (nenodalītas ar barjeru) brauktuves daļā				
10	Autostāvvietu nodrošinājums ielās vai tuvākajā apkārtnē				
11	Velosipēdu stāvvietu nodrošināšana				
12	Autostāvvietu izvietojuma aizliegums priekšpagalmos ³				
13	Augstvērtīgi vides dizaina risinājumi				
14	Distanču samazināšana starp gājēju pārejām				NA
15	Satiksmes nomierināšanas pasākumi – līkloču ceļi, sašaurināta brauktuve, ātrmvaļņi u.c.			4	
16	Daudzveidīgi labiekārtojuma elementi dažādām apmeklētāju grupām				
17	Autotransporta kustības ierobežošana				
18	Kravas transporta kustības ierobežošana				
19	Iespējams izveidot apvienotās satiksmes telpu				
20	Ietve vienā līmenī ar brauktuvi				
21	Sezonas pakalpojumu un tirdzniecības objektu ierīkošana ietves zonā, ja ietves platums nodrošina gājējiem nepieciešamo brīvo pārvietošanās zonu				5
22	Teritorijā starp būvlaidi un sarkano līniju veidojami apstādījumi				

NA – nav attiecināms

1. Ja apstādījumu joslu izveidi pieļauj ielas profils.




2. Ja apstādījumu salu izveidi pieļauj ielas profils.

3. Izvērtējot pilsētbūvniecisko situāciju, izņēmuma gadījumos autostāvvietas iespējams veidot priekšpagalmos, ja tiek nodrošināti trīspakāpju stādījumi un ievērojot kokaugu intensitāti 1 koks uz 5 stāvvietām".

4. Nav iespējams ielās, kur ir ST kustība, izņemot sliežu ST.

5. Gājēju ielās iespējams izvietot visā sarkano līniju robežā, nodrošina gājējiem nepieciešamo brīvo pārvietošanās zonu – min. 1,5 m, atkarībā no gājēju plūsmas intensitātes.

6. Ielas ar publiskās ārtelpas pamatstruktūras savienojošo funkciju skatīt pielikumā Nr.2. Apstādījumu un publiskās ārtelpas pamatstruktūra.

	IETEICAMS
	IESPĒJAMS PIELIETOT
	NAV IETEICAMS