

Daugavas kreisā krasta transporta infrastruktūras  
risinājumi saistībā ar Rail Baltica projekta ieviešanu.  
Lokālplānojumā izvirzītie nosacījumi šķērsojumiem  
un diskusiju jautājumi.



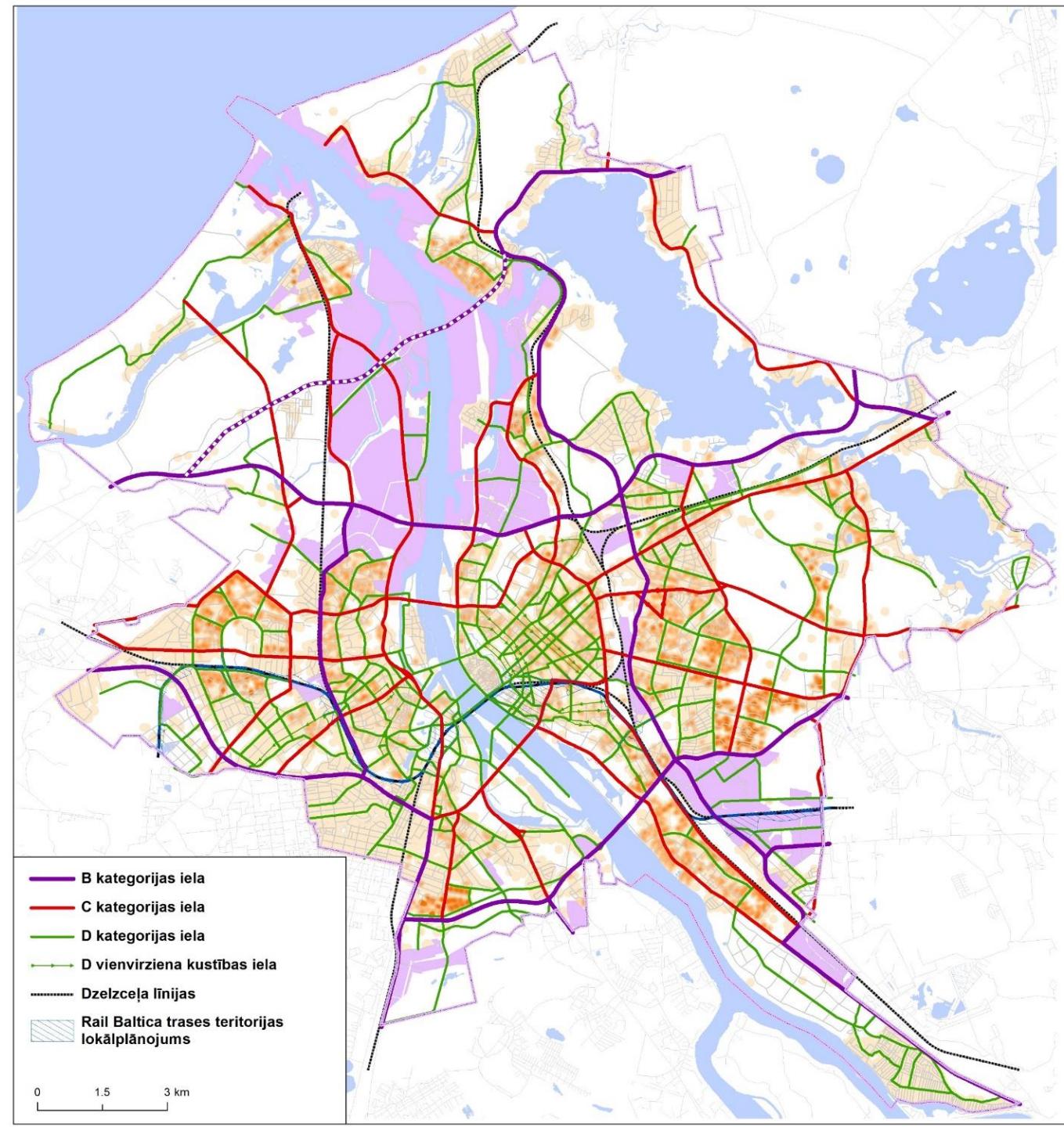
RĪGAS PILSĒTAS  
PAŠVALDĪBA



# Plānotais ielu tīkls

(izstrādes stadijā esošais RTP 2030)

Jaunajā RTP2030 redakcijā  
iekļautā transporta  
infrastruktūras attīstības  
shēma  
*(Transporta tematiskais  
plānojums)*





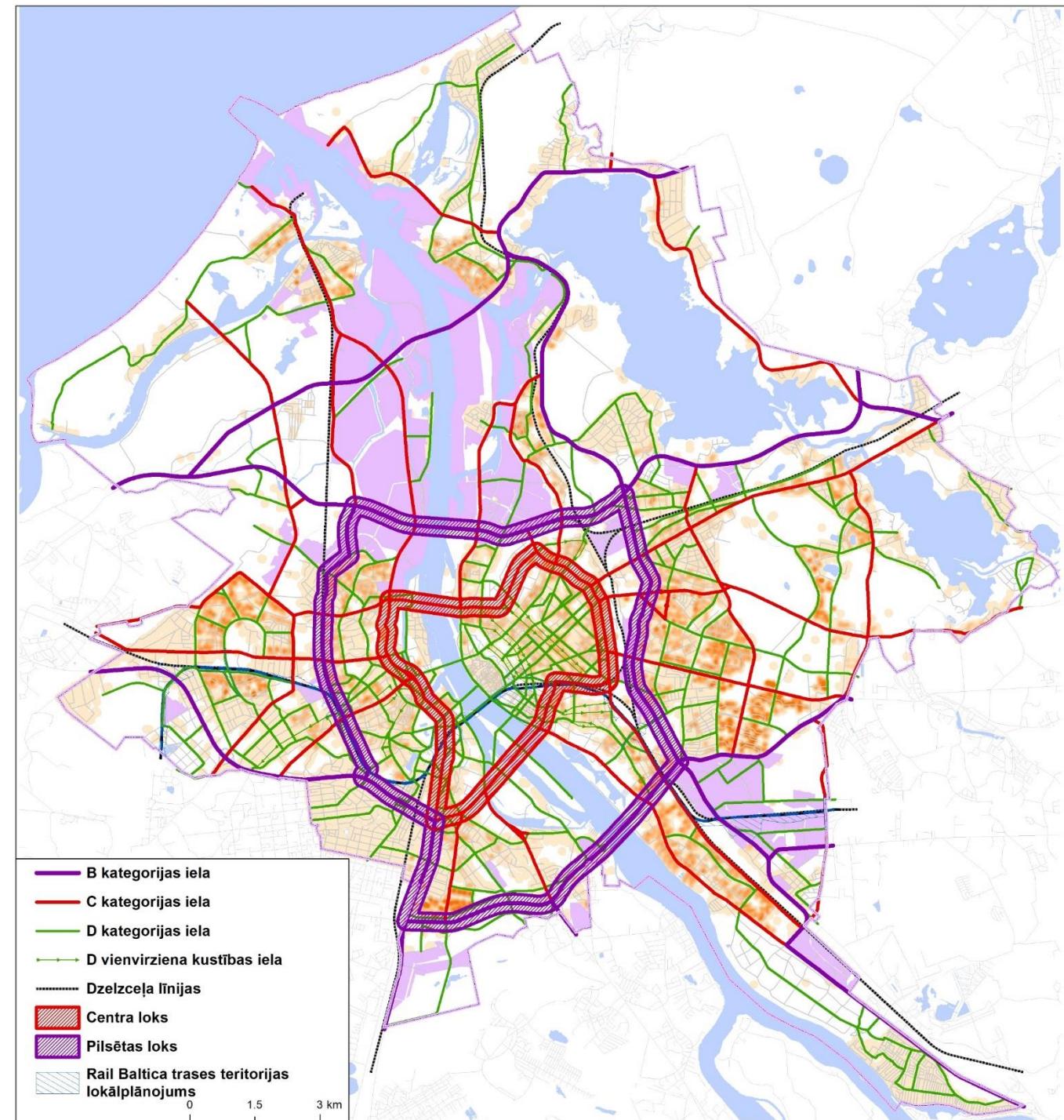
# Plānotais ielu tīkls (RTP 2030 redakcija)

Jaunajā RTP2030 redakcijā iekļautā transporta infrastruktūras attīstības shēma (*Transporta tematiskais plānojums*), kurā atbilstoši ilgtspējīgas attīstības stratēgijai līdz 2030.gadam ir noteikta pilsētas autotransporta loku struktūra, kuru veido:

- Centra loks ar C kategorijas ielām
- un Pilsētas loks ar B kategorijas ielām

Kreisajā krastā Rail Baltica šķērso:

- Centra loka sastāvdaļa – Raņķa dambja un Vienības gatves tunelis;
- Pilsētas loka sastāvdaļa – Liepājas, Atpūtas, Tapešu ielas (Rietumu maģistrāle)





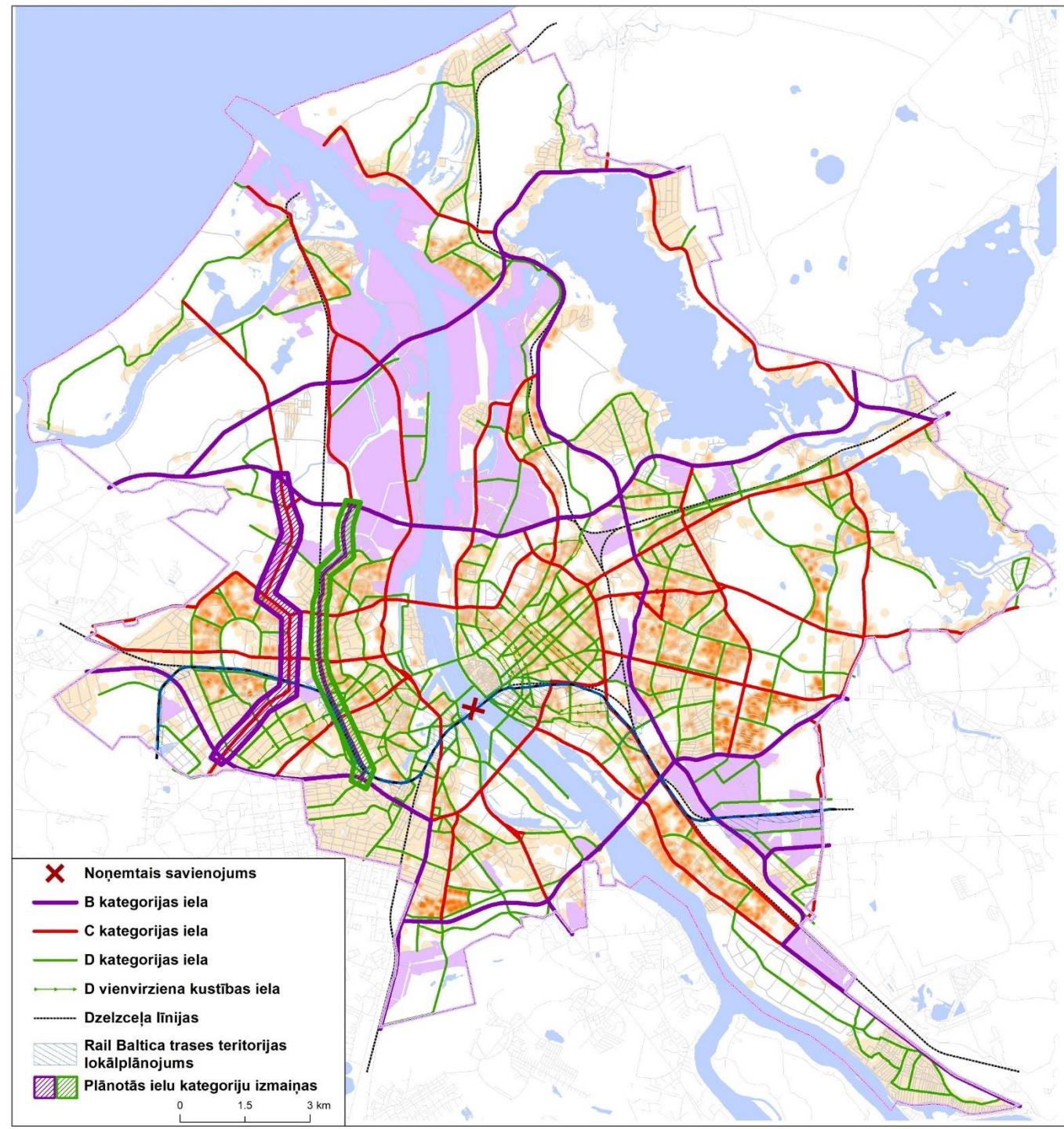
# Plānotās ielu tīkla izmaiņas kreisajā krastā saistībā ar RB projektu

## Rietumu maģistrāles alternatīvas

Nemot vērā, ka Rail Baltica pārbūvē Liepājas ielas dzelzceļa pārbrauktuvi un iepriekš plānotais B kategorijas Pilsētas loku veidojošo ielu Ulmaņa gatves un Atpūtas, Nomaļes, Tapešu ielu vairāklīmenē mezgls paliek ārkārtīgi komplikēts, šobrīd tiek izskatīta iespēja Rietumu maģistrāles trasējumu novietot Jūrkalnes ielas / Kurzemes prospekta un Kleistu ielas trasējumā, mainot minēto ielu kategoriju no C uz B.

Savukārt Atpūtas, Nomaļes, Tapešu ielām no plānotās B kategorijas un četrām autotransporta joslām un papildus vietējās kustības joslām mainīt uz D kategoriju ar divām autotransporta joslām un atdalītu gājēju un velotransporta infrastruktūru. Jaunā D kategorijas iela kalpos kā alternatīvs savienojums Dienvidu – Ziemeļu virzienā, kas palīdzēs atslogot Āgenskalna ielas, jo īpaši Mārupes ielu un Melnsila ielu.

Plānoto Zemgales tiltu neplāno.





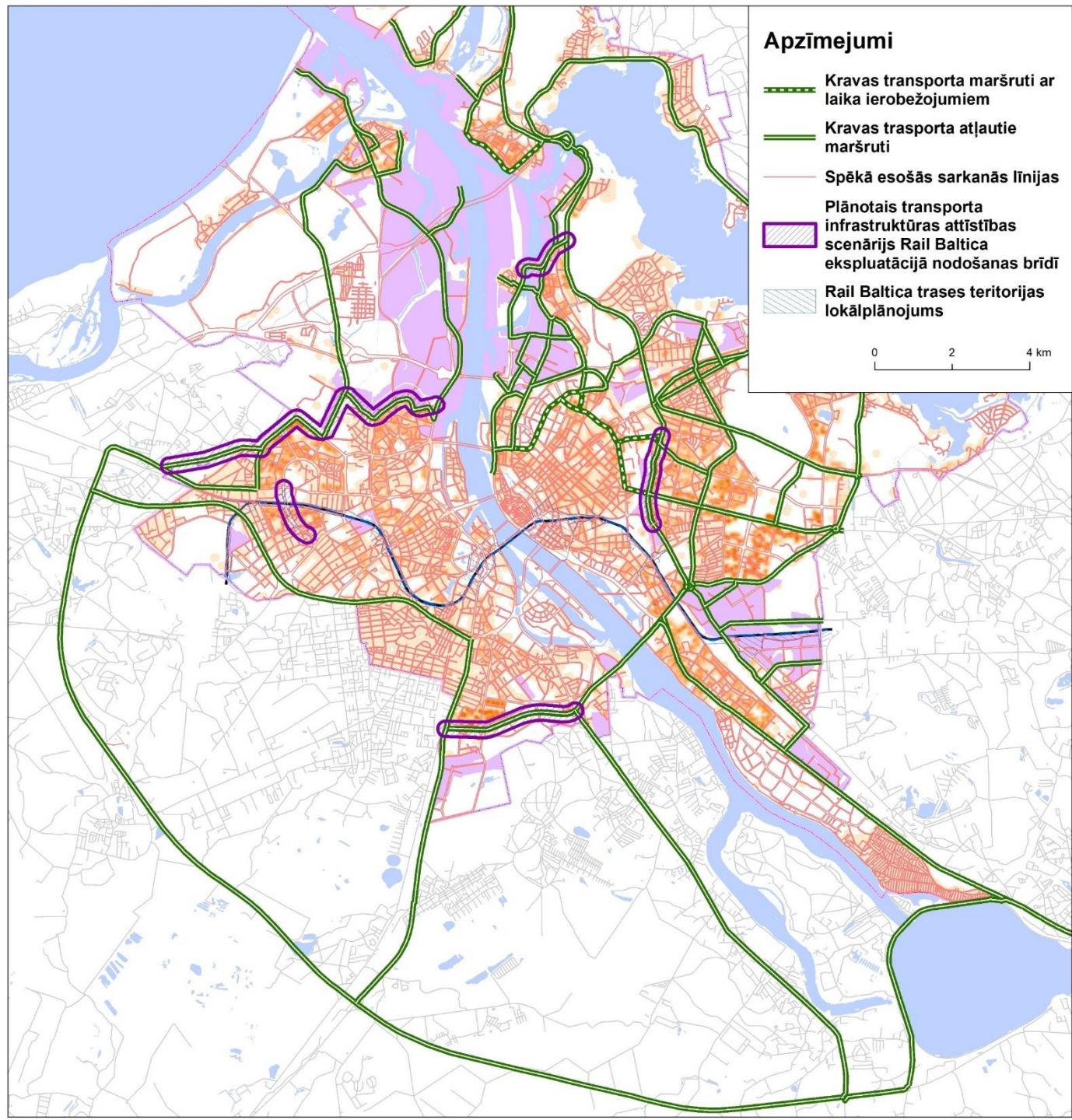
# Transporta infrastruktūras attīstības scenārijs uz Rail Baltica ekspluatācijā nodošanas brīdi un kravas transporta maršruti

Mērķis – ierobežot kravas tranzītu caur  
dzīvojamām apkaimēm.

Kravas transporta maršruti kreisajā krastā

- **Babītes ievads**, Kurzemes prospekts,  
Kleistu iela, Buļļu iela, Dzirciema iela,  
Lidoņu iela, Daugavgrīvas iela
- **Dienvidu tilta 4.kārtā**

Papildus pirms Zolitūdes ielas  
pārbrauktuves slēgšanas autotransportam,  
tiks izbūvēts Anniņmuižas šķērsojums, kas  
nav plānots kā kravas transporta maršruts

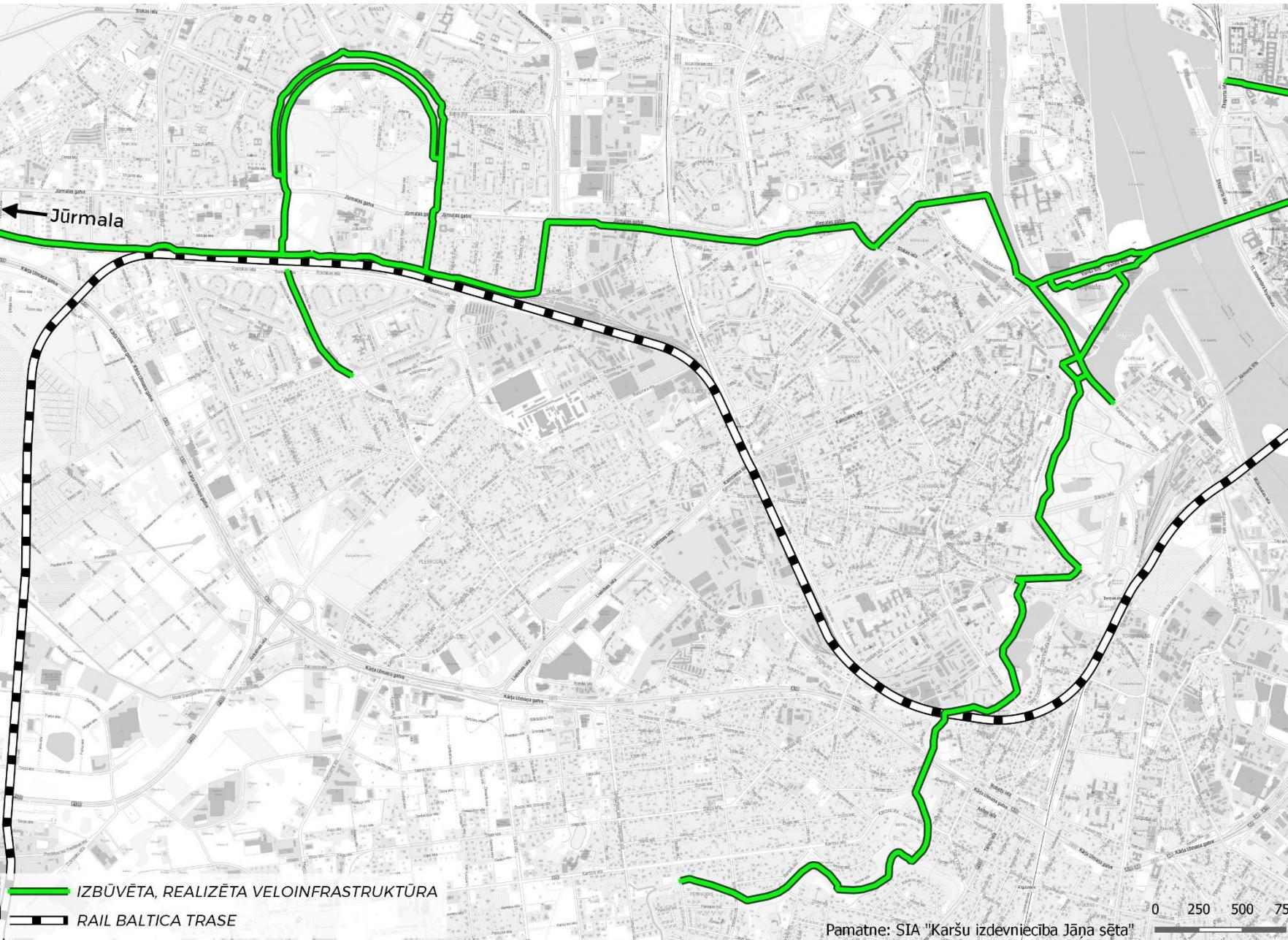




# Esošie velo savienojumi

Šobrīd kreisajā krastā izbūvētā veloinfrastruktūra ir:

- Rīgas – Jūrmalas veloceļš
- Kā arī velobraukšanai tiek izmantots Mārupītes zaļais jeb rekreatīvais ceļš uz Bieriņiem





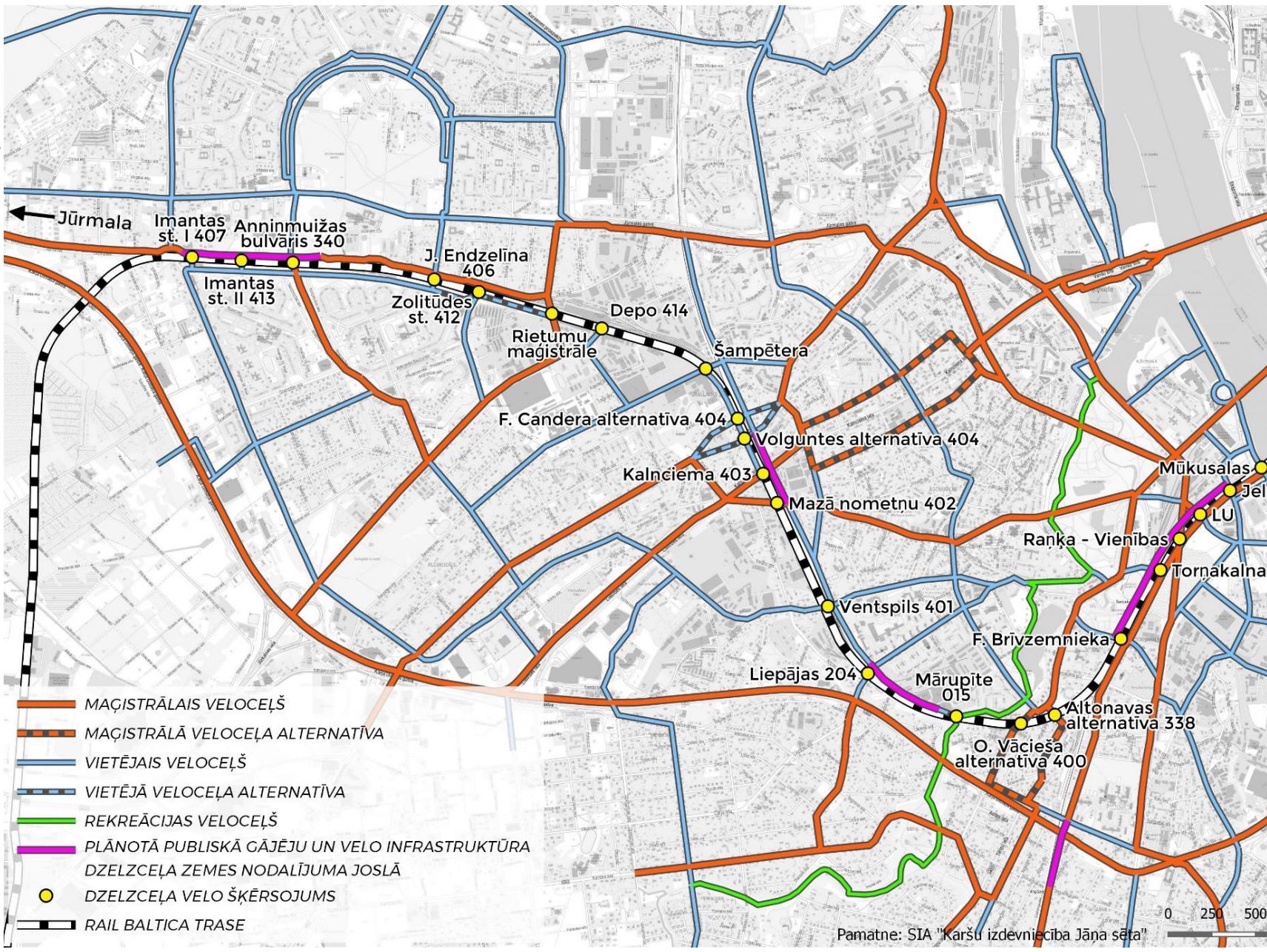
# Plānotā veloinfrastruktūra

Saistībā ar Rail Baltica projektu tiek pilnveidota veloinfrastruktūras shēma, paredzot veloinfrastruktūru pie plānotajiem Rail Baltica trases šķērsojumiem un savienojot to tālāk kopējā pilsētas tīklā.

Ir izdalītas trīs veloinfrastruktūras kategorijas:

- maģistrālie veloceļi, kuros paredzama no pārējiem satiksmes dalībniekiem nodalīta veloinfrastruktūra
- vietējie veloceļi, kuros tiek rekomendēta nodalīta veloinfrastruktūra, tomēr ierobežotu apstākļu dēļ ir iespējama apvienotā gājēju un velo infrastruktūra;
- rekreācijas veloceļi, kuri šķērso dabas teritorijas un kuros velosipēdistiem un gājējiem paredzama apvienota infrastruktūra.

Sadarbībā ar Latvijas Dzelzceļu tiek pētīta iespēja izvietot publiskās lietošanas veloinfrastruktūru dzelzceļa nodalījuma joslā



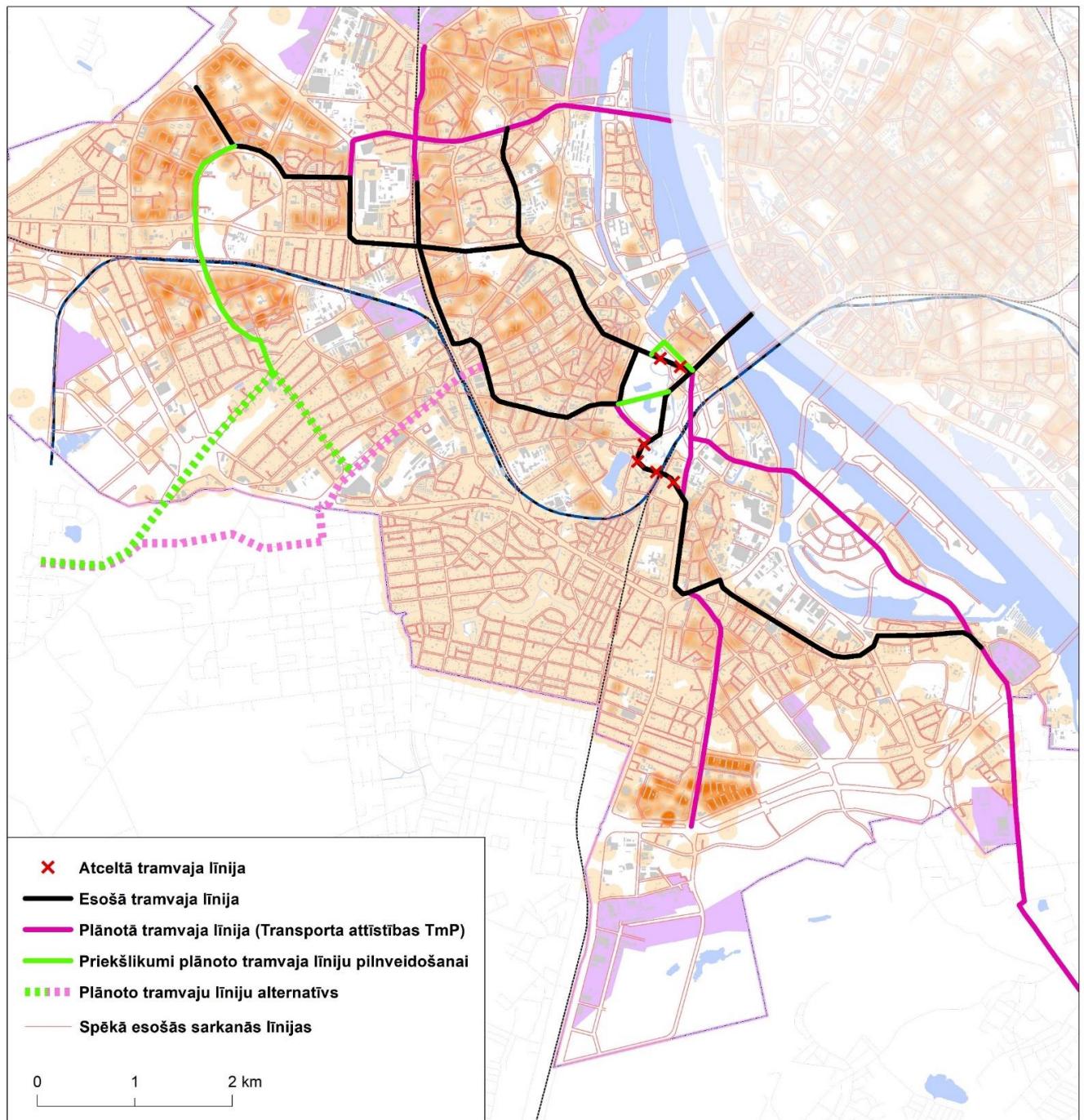


# Esošie un plānotie tramvaja maršruti

**Uz Rail Baltica pabeigšanas laiku  
apskatāmajā teritorijā tramvaja  
tīklā izmaiņas nav.**

Saistībā ar pārskatīto ielu tīklu un  
Rail Baltica plānotajām reģionālās  
vilcienu satiksmes stacijām  
**ilgtermiņā** papildināts perspektīvais  
tramvaja tīkls:

- Imantas un Zolitūdes apkaimju savienojums ar lidostu (pa Anniņmuižas šķērsojumu), kas papildinās Rail Baltica izbūvēto dzelzceļa savienojumu starp centru un lidostu;
- Tramvaja atjaunošana Bāriņu ielā;
- Tramvaja pārbūve no Slokas uz Raņķa dambi





# Rail Baltica projekta un Lokālplānojuma izstrādes savstarpējā sasaiste

2020

oktobris -novembris

Inženierizpēte

Būvprojekta  
pamatrisinājumi

Būvprojekts

Rail Baltica projekts

Lokālplānojuma 1.redakcijas izstrāde

Publiskā  
apspriešana

Redakcijas pilnveidošana  
vai apstiprināšana

Lokālplānojums

Darba grupas, teritorijas apsekošana,  
individuālas tikšanās, publiskās  
diskusijas u.c.

Publiskā  
apspriešana

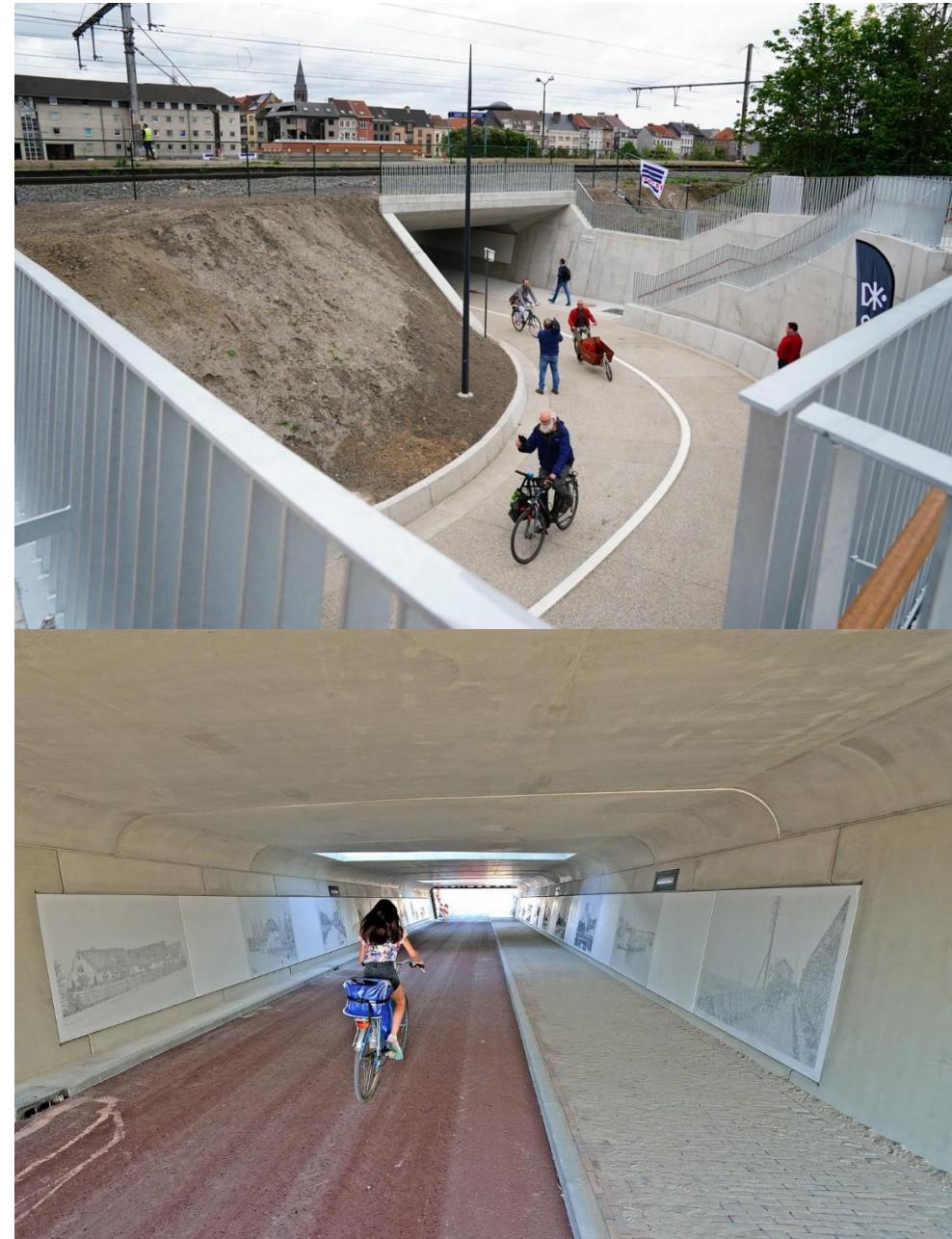
Konsultācijas

Sabiedrības  
līdzdalības plāns



# Pamatprincipi lokālplānojumā izvirzītajām prasībām gājēju un velobraucēju šķērsojumiem\*

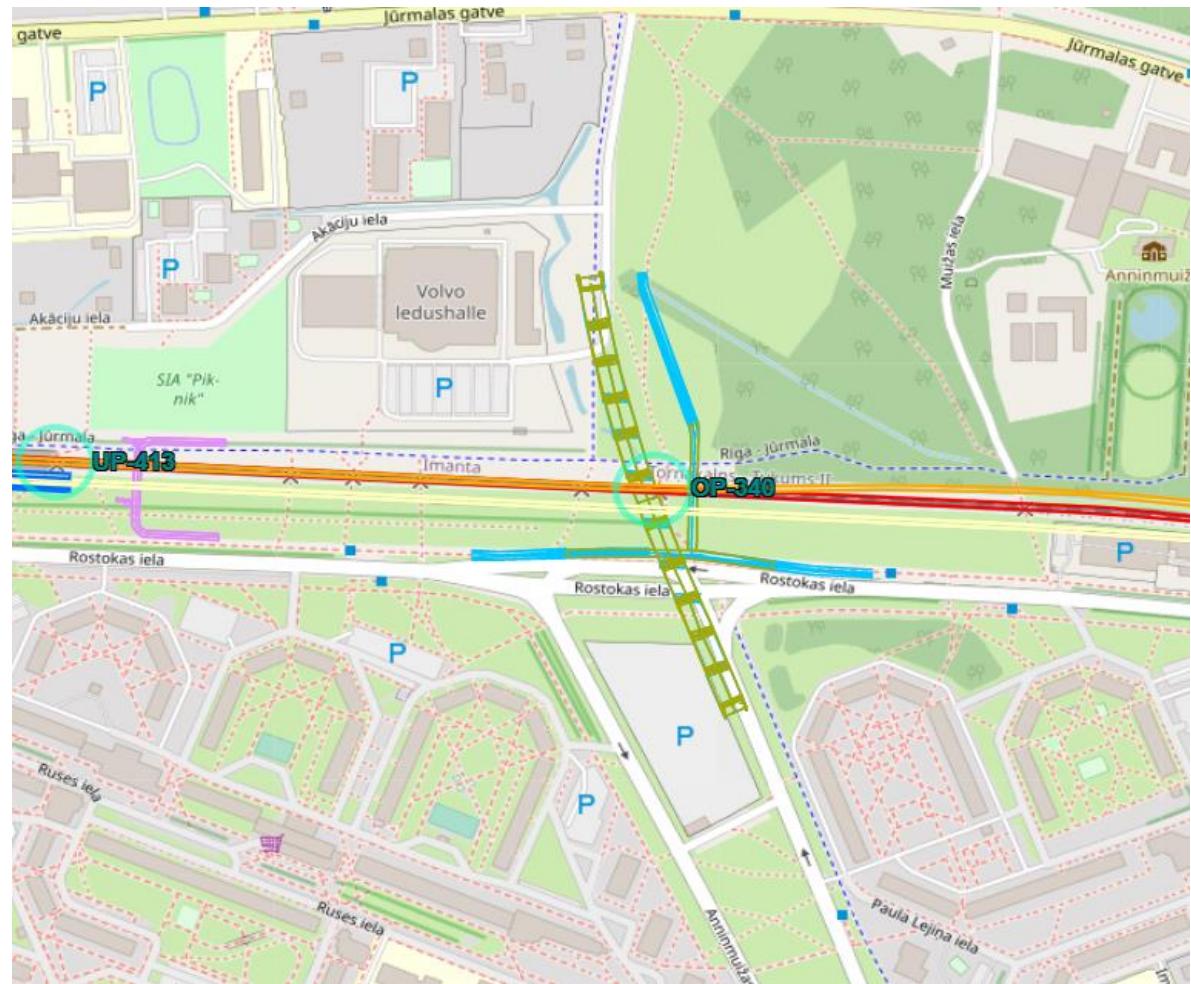
- Izvēlēties tādu šķērsojuma veidu, kurš nodrošina mazāko iespējamo augstuma starpības pārvarēšanu. Lielākoties tas nozīmē, ka šķērsojuma veidam jābūt tunelim.
- Savstarpējie attālumi ne vairāk par 0.5-1.0 km.
- Gājēju tuneļus paredzēt drošus, gaišus un maksimāli īsus.
- Nodalītas gājēju un velobraucēju plūsmas.
- Pie plānotajām reģionālajām dzelzceļa stacijām, palielināta gājēju brīvtelpa.
- Nepārsniegt maksimālo garenkritumu 6%.
- Šķērsojamos nodrošināt vides pieejamības prasības.





# Pamatprincipi lokālplānojumā izvirzītajām prasībām autotransporta šķērsojumiem\*

- Mainot esošo satiksmes organizāciju, veikt **transporta plūsmu modelēšanu**.
- Šķērsprofilu parametri atbilstoši ielas kategorijai.
- Nodrošināt **sabiedriskā transporta** pārvietošanās iespējas.
- Paredzēt pasākumus transporta radītā **trokšņa ierobežošanai**.
- **Nodalītas** autotransporta, gājēju un velobraucēju **plūsmas**.
- Šķērsojamos nodrošināt **vides pieejamības** prasības.



\* Katrā individuālā gadījumā, projektētā sniedzot pamatotu argumentāciju, iespējamas atkāpes no prasībām



# Līdzšinējā sabiedrības iesaistes procesā identificētie jautājumi lokālplānojumam

1. K&R pie Imantas dzelzceļa stacijas.
2. Šķērsojums Muižas ielas galā.
3. Autotransporta šķērsojuma ietekme uz apkaimes dzīvojamās vides kvalitāti un privātīpašumiem.
4. Vietējas nozīmes ielu tīkla atslogošana no tranzīta autotransporta.
5. Maģistrālo veloceļu izvietojums.
6. Tuneļu (Mazajā Nometņu ielā, Kalnciema ielā, Volgunteš ielā, Fridriha Candera ielā) risinājums pie perspektīvās Tapešu ielas.
7. Šķērsojumu ietekme uz kultūrvēsturisko apbūvi un ainavu, tai skaitā, ēku Fridriha Candera ielā 1.
8. Virszemes šķērsojumu funkcionālā loma pilsētvidē un to dizains (vietzīmes, mazās arhitektūras formas, labiekārtojums).
9. Savienojumi ar apkaimju nozīmes rekreācijas teritorijām un izglītības, sporta un kultūrvēsturiskajiem objektiem (Anniņmuižas parks, zaļās teritorijas, skolas, muzejs, teritorija ap Šampētera dīķi u.c.).

Paldies par uzmanību!



RĪGAS PILSĒTAS  
PAŠVALDĪBA