

Rīgas ielu tipoloģijas rokasgrāmata



Autori:

Pilsētas attīstības departamenta
Rīgas pilsētas arhitekta dienests

sadarbībā ar:

- "RUUME arhitekti",
- "IE.LA inženieri",
- Ārtelpas un mobilitātes departamentu.

Izmantotas arī "ALPS ainavu darbnīca" veidotās
publiskās ārtelpas vadlīnijas.

Grafikas dizains un ilustrācijas:

- Inga Ieviņa sadarbībā ar Gati Trikuli,
- "Reflect".

Saturs

Kas ir Rīgas ielu tipoloģijas rokasgrāmata?	6		
Līdzsvarota pieeja ielu projektēšanai	8		
A Ielu veidošanas principi	10		
Ielu dažādās lomas	12		
Ielu lietotāji — mobilitātes piramīda	14		
Labas ielas pazīmes	16		
B Ielas telpas ģeometrija	18		
Ielas telpas dalījums	20		
Satiksmes dalībnieki un to izmēri	22		
Ietve. Brīvītelpa	24		
Ietve. Drošības joslas	25		
Ietve. Detaļas	26		
Labiekārtojuma josla	28		
Apstādījumu josla	30		
Velosatiksmes telpa	32		
Velosatiksmes drošības josla	34		
Autosatiksmes telpa	36		
		Sabiedriskā transporta satiksmes telpa	37
		Sabiedriskā transporta pieturas	38
		Autosatiksmes mierināšanas paņēmieni	40
		Velosipēdu un mikromobilitātes rīku novietnes	42
		Autostāvvietas. Paralēls un slīps izvietojums	46
		Autostāvvietas. Perpendikulārs izvietojums un koku stādījumi	47
		C Ielu tipu dizains	48
		Satiksmes intensitātes un urbānās aktivitātes līmeņa noteikšana	50
		Ielu tipu matrica	52
		Ielu tipu piemēri	53
		Ielu tipu matrica — izvērsta	54
		Izņēmumi	56
		Mierīgas satiksmes iela ar zemu urbāno aktivitāti	58
		Mierīgas satiksmes iela ar vidēju urbāno aktivitāti	64
		Mierīgas satiksmes iela ar augstu urbāno aktivitāti	68
		Mērenas satiksmes iela ar zemu urbāno aktivitāti	72
		Mērenas satiksmes iela ar vidēju urbāno aktivitāti	76
		Mērenas satiksmes iela ar augstu urbāno aktivitāti	80
		Intensīvas satiksmes iela ar zemu urbāno aktivitāti	84
		Intensīvas satiksmes iela ar vidēju urbāno aktivitāti	88
		Intensīvas satiksmes iela ar augstu urbāno aktivitāti	92

D	Ielu seguma materiāli	96
----------	------------------------------	-----------

Rīgas ielās izmantojamie ielu seguma materiāli	98
--	----

E	Informācijas avoti	102
----------	---------------------------	------------

Latvijas valsts standarti ceļu projektēšanas jomā	104
---	-----

Likumi un noteikumi	104
---------------------	-----

Rīgas plānošanas dokumenti un pētījumi	104
--	-----

Ārvalstu pilsētvides dizaina vadlīnijas	105
---	-----

Grāmatas	105
----------	-----

Organizācijas un resursi	105
--------------------------	-----

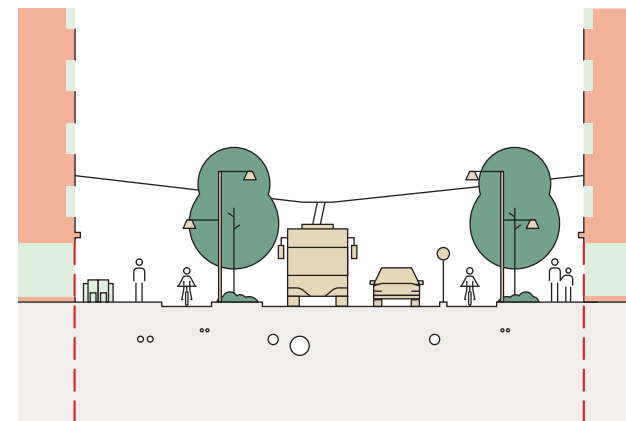
Kas ir Rīgas ielu tipoloģijas rokasgrāmata?

Ielu tipoloģijas rokasgrāmata ir praktisks rīks, kura galvenais uzdevums ir iedibināt vienotu kvalitātes standartu Rīgas ielu veidošanā, tādējādi stimulējot ilgtspējīga modālā sadalījuma veidošanos un pilsētas stratēģisko mērķu sasniegšanu. Izdevumā vizuāli viegli uztveramā veidā apkopoti principi un paņēmieni funkcionāli līdzsvarotas un mūsdienīgas ielu telpas veidošanai.

Rokasgrāmatā iekļautie risinājumi ir balstīti Latvijas valsts standartos ceļu projektēšanas un būvniecības jomā, satiksmes un būvniecības nozaru tiesību aktos, Rīgas teritorijas plānojumā un Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojumā, kā arī pasaulē aprobētā labajā praksē. Kā paraugi izmantotas citu pilsētu, piemēram, Oslo, Londonas un Prāgas rokasgrāmatas ielu projektēšanai, kā arī tādas atzītas publikācijas kā "Global Street Design Guide" (GDCl & NACTO, 2016) un "Cities for People" (Gehl. J., 2010). Pasaules pieredze pielāgota Rīgas kontekstam, ņemot vērā mūsu pilsētas vēsturi, transporta sistēmu, apbūves struktūru, likumdošanas ietvaru un ceļu satiksmes īpatnības.

Sagaidāms, ka laika gaitā turpinās mainīties izpratne par to, kā pilsētu ielas darbojas, attīstīsies arī būvniecības

tehnoloģijas un normatīvais regulējums. Tādēļ Rīgas ielu tipoloģijas rokasgrāmata iecerēta kā "dzīvs" dokuments — regulāri pārskatīta un pilnveidota, lai tajā iekļautie risinājumi atspoguļotu praksē gūtās atziņas, likumdošanas izmaiņas un tehnoloģiskas inovācijas. Ar laiku rokasgrāmata tiks papildināta ar jaunām nodaļām, piemēram, sniedzot detalizētus risinājumus ietvju veidošanai un vides pieejamības risinājumu integrēšanai.



Kas ir iela?

Šīs rokasgrāmatas izpratnē iela ir lineāra telpa starp ēkām pilsētā, kas iekļauj ne tikai dažādiem transportlīdzekļiem paredzētas brauktuves, bet arī ietves gājējiem, apstādījumus, ārtelpas mēbeles un apgaismojumu, kā arī pazemes inženierkomunikācijas. Ielas telpa nebeidzas līdž ar sarkanajām līnijām vai zemesgabalu robežām — tās veidošanā piedalās arī ēku fasādes un to iekštelpās esošās funkcijas.

Kam rokasgrāmata domāta?

Rīgas ielu tipoloģijas rokasgrāmatas mērķauditorija ir visi, kas iesaistīti ielu veidošanā jebkurā šī procesa stadijā: analīzē, plānošanā, projektēšanā, būvniecībā un apsaimniekošanā. Rokasgrāmata būs noderīga ielu projektu pasūtītājiem — pašvaldības darbiniekiem un teritoriju attīstītājiem, kuri definē darba uzdevumus un uzrauga to izpildi. Tā kļūs par ikdienas palīgu ielu telpas projektētājiem: ceļu inženieriem, ainavu arhitektiem, arhitektiem un pilsētplānotājiem. Plašākai sabiedrībai rokasgrāmata kalpos kā informatīvs un izglītojošs materiāls.

Kā rokasgrāmatu izmantot?

Ielu tipoloģijas rokasgrāmata identificē Rīgā izplatītākos ielu tipus, sakārto tos hierarhiskā sistēmā un piedāvā tiem tipveida risinājumus atkarībā no ielu izmēriem, satiksmes intensitātes un urbānās aktivitātes. Vienlaikus Rīgā ir arī daudz unikālu ielu, kas nav piederīgas nevienam no šiem tipiem, piemēram, ielas Vecrīgā vai Daugavas krastmalās. Šādas ielas rokasgrāmatā definētas kā izņēmumi. To projektēšanā var izmantot rokasgrāmatā aprakstītās metodes, taču tām jāveic dziļāka esošās situācijas izpēte

un, iespējams, jāizstrādā vairāki alternatīvi attīstības varianti vai neordināri risinājumi.

Rokasgrāmatas nodaļā "A" apkopoti visaptveroši principi, kas izriet no Rīgas ilgtermiņa attīstības plānošanas dokumentiem un pasaulē atzītas pilsētplānošanas labās prakses. Tie apraksta Rīgā sasniedzamo pilsētvides kvalitātes līmeni un atgādina par ielu lomu tās veidošanā.

Nodaļā "B" izklāstīti dažādiem satiksmes dalībniekiem nepieciešamās telpas parametri, kā arī ielas telpas daļu minimālie un optimālie izmēri.

"C" nodaļā definēti Rīgas ielu tipi, kas pēc noteiktām pazīmēm — satiksmes intensitātes un urbānās aktivitātes līmeņa — sakārtoti ielu matricā. Šī sistēma ir rokasgrāmatas struktūras pamats. Katram ielas tipam doti vairāki dažāda platuma šķērsprofilu risinājumu piemēri, norādot to veidojošo daļu ieteicamo savstarpējo izvietošanu un izmērus.

Visbeidzot, nodaļa "D" sniedz priekšlikumus ielu ieseguma materiāliem dažādās pilsētas daļās, bet "E" apkopo ielu projektēšanā noderīgus informācijas avotus.

Jāpatur prātā, ka rokasgrāmata apkopo vispārīgus nosacījumus un ieteikumus ielu projektēšanai. Tā neapskata katras Rīgas ielas novietojumu pilsētā, ģeometriju, esošos virszemes un pazemes elementus un satiksmes īpatnības. Katras ielas specifiskie apstākļi ir jāizvērtē, veidojot uzdevumu tās projektēšanai, un rūpīgi jāanalizē projektēšanas gaitā, meklējot piemērotāko risinājumu. Ne visus rokasgrāmatā attēlotos risinājumus būs iespējams pilnā apjomā īstenot pilsētas esošajās ielās, kurās pastāv dažādi būtiski ierobežojumi.

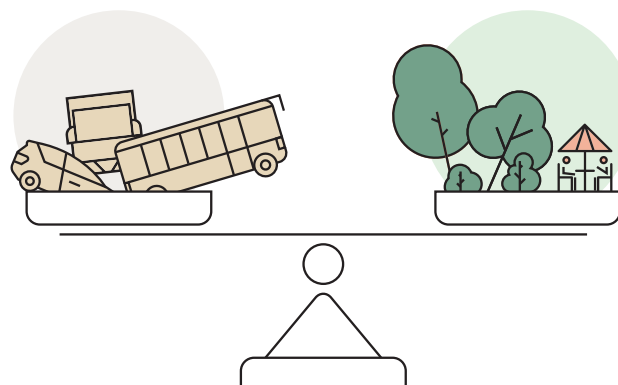
Lai gan ielas ieskaujošo ēku arhitektūrai ir būtiska ietekme uz ielas telpu, rokasgrāmata nesniedz ieteikumus apbūves veidošanai. Šī izdevuma fokuss ir līdzsvarota, ērta un droša ielu telpas funkcionālo zonu veidošana.

Rokasgrāmata ir paredzēta Rīgai, taču daļa tajā iekļauto principu un paņēmieni ir universāli un tādēļ piemēroti izmantošanai arī citās Latvijas pilsētās. Taču vienmēr jāiedziļinās vides kontekstā un jāizvērtē, kādi risinājumi katrai vietai ir piemērotākie.

Līdzsvarota pieeja ielu projektēšanai

Vēsturiski ielu parametrus diktējuši gan higiēnas, gan militāras aizsardzības, gan estētiski apsvērumi, bet kopš 1920. gadiem, kad pasaulē aizvien plašāk pieejami kļuva motorizēti braucamrīki un izplatījās modernisma idejas, ielu veidošanas fokusā iezīmējās autosatiksmē. Personīgo automobiļu kustībai pakārtota urbānā attīstība kulmināciju sasniedza pēc Otrā pasaules kara, līdz nepazīšanai pārveidojot vēsturiskas apkaimes un izbūvējot gluži jaunas pilsētu daļas.

Vien dažās desmitgadēs pierādījās, ka automašīnas un lielceļi ne tikai sagādā pārvietošanās brīvību, bet arī būtiski kaitē citiem pilsētas dzīves aspektiem un apkārtējai videi, tādēļ jau 20. gadsimta beigās pilsētplānošanā atgriezās un pakāpeniski nostiprinājās pārlicība, ka ne mazāk nozīmīga par satiksmes organizāciju ielās ir publiskās ārtelpas veidošana. Laika gaitā ir mainījusies arī izpratne par prioritāšu sadalījumu satiksmes dalībnieku vidū, un mūsdienās mobilitātes hierarhijas augšpusē ir gājēji un riteņbraucēji kā vismazāk aizsargātie un vidi vismazāk piesārņojošie ielu lietotāji. Hierarhija "gājējs – velobraucējs – sabiedriskais transports – privātais transports – kravu transports" nostiprināta arī Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam.



Skatpunkta maiņa ielu veidošanā, par vienlīdz svarīgiem izvirzot satiksmes un publiskās ārtelpas aspektus un pārkārtojot satiksmes dalībnieku hierarhiju, sniedz būtiskus ieguvumus: daudzveidīgāku mobilitāti, lielāku drošību visiem satiksmes dalībniekiem, augstāku vides kvalitāti, aktīvāku vietējo uzņēmējdarbību, spēcīgāku vietas identitāti, veselīgāku sabiedrību un vispārēju iedzīvotāju labbūtības paaugstināšanos.

Tādēļ Rīgas ielu tipoloģijas rokasgrāmata piedāvā izmantot līdzsvarotu pieeju ielu projektēšanai un lēmumus pieņemt, izvērtējot divus galvenos parametrus: satiksmes intensitāti un urbāno aktivitāti. Satiksmes intensitātes pakāpe atkarīga no ielas lomas pilsētas transporta sistēmā un tās satiksmes caurlaidības, savukārt urbānās aktivitātes līmeni ietekmē ielā esošās apbūves funkcionalitāte, tipoloģija un piesaistītā gājēju plūsma. Balstoties šajos divos faktoros, izveidota Rīgas ielu tipoloģija — ielu dalījums dažādos tipos. Ielu tipu matricas uzbūve izskaidrota rokasgrāmatas nodaļā "C".

Šī pieeja nenožīmē visu ielu vienādošanu, nepaģēr pilnīgu atteikšanos no privātā transporta vai visu rīdzinieku pārsēšanos uz divriteņiem. Tieši otrādi — tipoloģija ņem vērā ielu atšķirīgās lomas un palīdz veidot skaidru ielu hierarhiju pilsētā, panākot taisnīgāku līdzsvaru starp dažādu ielu lietotāju vajadzībām.

Ielu veidošana ar paplašinātu izvērtējamo un veidojamo parametru klāstu nozīmē arī daudzveidīgāka speciālistu loka iesaisti. Līdzās ceļu un inženiertīklu projektētājiem jāstājas publiskās ārtelpas veidošanas speciālistiem — ainavu arhitektiem un pilsētvides dizaineriem. Labāku ielu izveide iespējama tikai starpdisciplinārā sadarbībā,

apvienojot dažādu profesiju kompetences. Rokasgrāmata palīdzēs dažādu ielu veidošanā iesaistītu disciplīnu pārstāvjiem labāk saprast citam citu. Vienmēr būtiski ir sadarbību uzsākt agrīnā projekta stadijā, jo publiskās ārtelpas un satiksmes aspekti ielās ir nesaraujami saistīti.

Sadarbība un interešu līdzsvarošana ir izšķiroša arī plašākā kontekstā — starp visām ielu veidošanā iesaistītajām pusēm. Rīgas ielu teritorijas lielākoties ir pašvaldības īpašumā un aptver dažādu pašvaldības struktūrvienību atbildības. Ārtelpas un mobilitātes departamentam ir vadoša loma ielu projektēšanā, būvniecībā un uzturēšanā. Pilsētas attīstības departaments īsteno mobilitātes plānošanu, uzrauga būvniecības ieceru atbilstību apbūves noteikumiem un izvirza prasības pilsētvides kvalitātei. Inženierkomunikāciju turētāji rūpējas par pilsētas apgādes elementiem ielu pazemes telpā, kamēr uzņēmums "Rīgas satiksme" veido un uztur sabiedriskā transporta infrastruktūru. Dažkārt ielas plāno, projektē un būvē arī privātā sektora uzņēmēji — dzīvojamās, darījumu vai citas apbūves attīstītāji. Pēdējā desmitgadē lēmumu pieņemšanā par Rīgas ielām aktīvi iesaistās arī dažādas nevalstiskās organizācijas, un vienmēr būtisks ir bijis namīpašnieku, uzņēmēju un iedzīvotāju pienesums ielas telpā.

Mēs visi lietojam pilsētas ielas un zinām, ka tās spēj pilnvērtīgi funkcionēt tikai tad, ja visi satiksmes dalībnieki ciena cits citu un ievēro ceļu satiksmes noteikumus. Arī ielu veidošanas procesā jācenšas cieņpilni ieklausīties citu pušu apsvērumos, visiem paturot prātā mūsu kopīgo mērķi — ērta, droša un pievilcīga Rīga.

IELU VEIDOŠANAS PRINCIPI

lelu dažādās lomas	12
lelu lietotāji — mobilitātes piramīda	14
Labas ielas pazīmes	16

Ielu dažādās lomas

Lai gan iela visbiežāk tiek definēta kā transportlīdzekļu satiksmei paredzēta telpa, tai ir nozīmīga loma arī citās dzīves jomās: tirdzniecībā, sabiedrības veselībā, vides ilgtspējā un kultūrā. Visu ielu nozīme nav vienāda — tā atkarīga no ielas novietojuma pilsētas ielu tīklojumā un zaļajā struktūrā, funkcionalitātes ap ielu esošajā apbūvē un citiem aspektiem. Pat vienas ielas dažādiem posmiem var būt ļoti atšķirīgi raksturi. Domājot par ielas pilnveidošanu, būtiski paturēt prātā šeit minētos kontekstus un izvērtēt, kurā no tiem ielas loma ir noteicoša, stiprināma vai ierobežojama.



Mobilitāte

Ielu tīkls ir viena no būtiskākajām mobilitātes sistēmas sastāvdaļām pilsētā, nodrošinot cilvēku un kravu pārvietošanos pa sauszemi. Efektīvai mobilitātei nepietiek tikai ar ielu skaita vai brauktuves izmēru palielināšanu — tām jābūt cieši integrētām ar citiem transporta infrastruktūras veidiem, pilsētā jāpastāv skaidrai ielu hierarhijai un pārdomātai satiksmes plūsmu vadībai. Lielāka kapacitāte piemīt multimodālām ielām, kurās izveidots līdzsvarots telpas sadalījums starp dažādiem satiksmes veidiem.

Ekonomiska aktivitāte

Spēja ātri pārvietoties ceļ ekonomisko produktivitāti, kamēr sēdēšana sastrēgumos samazina vērtīgu darba un atpūtas laiku. Pilsētas centrā un apkaimju centros īpaši nozīmīgas ir ielas ar aktīvu komercdarbību ēku pirmajos stāvos — tās nodrošina preču un pakalpojumu apriti, palīdz paaugstināt apkārtnē nekustamo īpašumu vērtību, veido dzīvīgāku pilsētvidi. Iepirkšanās ielu veidošanos var stimulēt, veidojot augstvērtīgu ārtelpu, kurā patīkami uzturēties gājējiem.

Kultūrvēsturiska vērtība

Ielu plānojums un tās ieskaujošā arhitektūra ļauj nolasīt pilsētas veidošanās vēsturi, kamēr ielu segumu materiāli, tajās esošie apstādījumi un labiekārtojuma elementi piešķir videi raksturu. Ielām Rīgas vēsturiskajā centrā, tā aizsardzības zonā un vēsturiskajās priekšpilsētās piemīt īpaši augsta kultūrvēsturiska vērtība, ko jātiecas saglabāt, arī pielāgojot vidi mūsdienu vajadzībām. Atsevišķām ielām Rīgā ir arī simboliska nozīme – tādas ir, piemēram, Brīvības bulvāris un 11. novembra krastmala. Šādas ielas jāveido īpaši rūpīgi, jo tās ir būtiskas Rīgas un visas Latvijas identitātei.

Vides ilgtspēja

Ielas pilsētā aizņem ievērojamu platību, veidojot savu mikroklimatu un atstājot iespaidu uz visu pilsētvidi. Motorizēto transportlīdzekļu satiksme rada vides piesārņojumu un troksni, kamēr cietie segumi samazina lietussūdens absorbciju, paaugstina virsmu un gaisa temperatūru. Šos negatīvos efektus var mazināt ar koku un krūmu stādījumiem, gaišākiem un caurlaidīgākiem segumiem un videi draudzīgākiem transportlīdzekļiem. Ielas kalpo arī kā zaļi savienojumi starp pilsētas parkiem un nodrošina pārvietošanos ne tikai cilvēkiem, bet arī citām dzīvām būtnēm.

Sabiedrības veselība

Ielās esošā satiksme spēj iespaidot cilvēku veselību gan pozitīvi, gan negatīvi. Aktīva mobilitāte jeb iešana ar kājām un braukšana ar divriteni palīdz nodrošināt cilvēkam ikdienā nepieciešamo fizisko slodzi un tādējādi uzturēt labāku veselības stāvokli un pagarināt dzīvildzi. Savukārt cilvēku dzīvību un veselību ielās apdraud satiksmes negadījumi, transportlīdzekļu radītais gaisa piesārņojums un troksnis, kā arī mazkustīgums, kas rodas, pārvietojoties tikai ar personīgo auto. Ar ielu dizaina paņēmieniem iespējams efektīvi samazināt negadījumu riskus un veicināt veselīgākus pārvietošanās paradumus sabiedrībā.



Sociāla mijiedarbība

Ikvienam ir svarīgi redzēt un satikt citus cilvēkus, un visdabiskāk tas notiek ielās. Īpaši nozīmīga sociālā loma ir ielām pilsētas centrā un apkaimju centros, kur ir vislielākās gājēju plūsmas un pieejami pakalpojumi, iepirkšanās, izklaide un kultūra. Savukārt mazākās ielās dzīvojamā apbūvē kopā sanāk kaimiņi un rotaļājas bērni. Socializēšanos veicina gājējiem piemērota vide un mierīga transportlīdzekļu satiksme.

Pilsētas apgāde

Ielas veido ne tikai virszemes, bet arī pazemes un gaisa telpa. Pazemes daļa visbiežāk tiek izmantota pilsētai nepieciešamo inženierkomunikāciju izvietošanai: ūdensapgādei, elektroapgādei, sadzīves un lietussūdens kanalizācijai un daudzām citām vajadzībām. Gaisa telpā savukārt izvietojas sabiedriskā transporta kontakttīkli un apgaismes elementi. Lai gan esošās pazemes un gaisa struktūras bieži apgrūtina visu vajadzīgo ielas virszemes daļu izvietošanu, mūsdienu būvniecības paņēmieni ļauj panākt arvien ciešāku to līdzaspastāvēšanu, it īpaši jaunizbūvējamās ielās.

Ielu lietotāji — mobilitātes piramīda

Ielas telpā gājējiem ir augstākā prioritāte. Tas nozīmē, ka gājēja vajadzības jebkurā situācijā ir noteicošas. Ielu dizains jāveido tā, lai visu paaudžu un spēju gājējiem būtu ērti, droši un patīkami pārvietoties — jānodrošina ietvju nepārtrauktība un vides pieejamība, jāpalielina gājēju pāreju daudzums, jāveido vietas atpūtai un socializācijai.

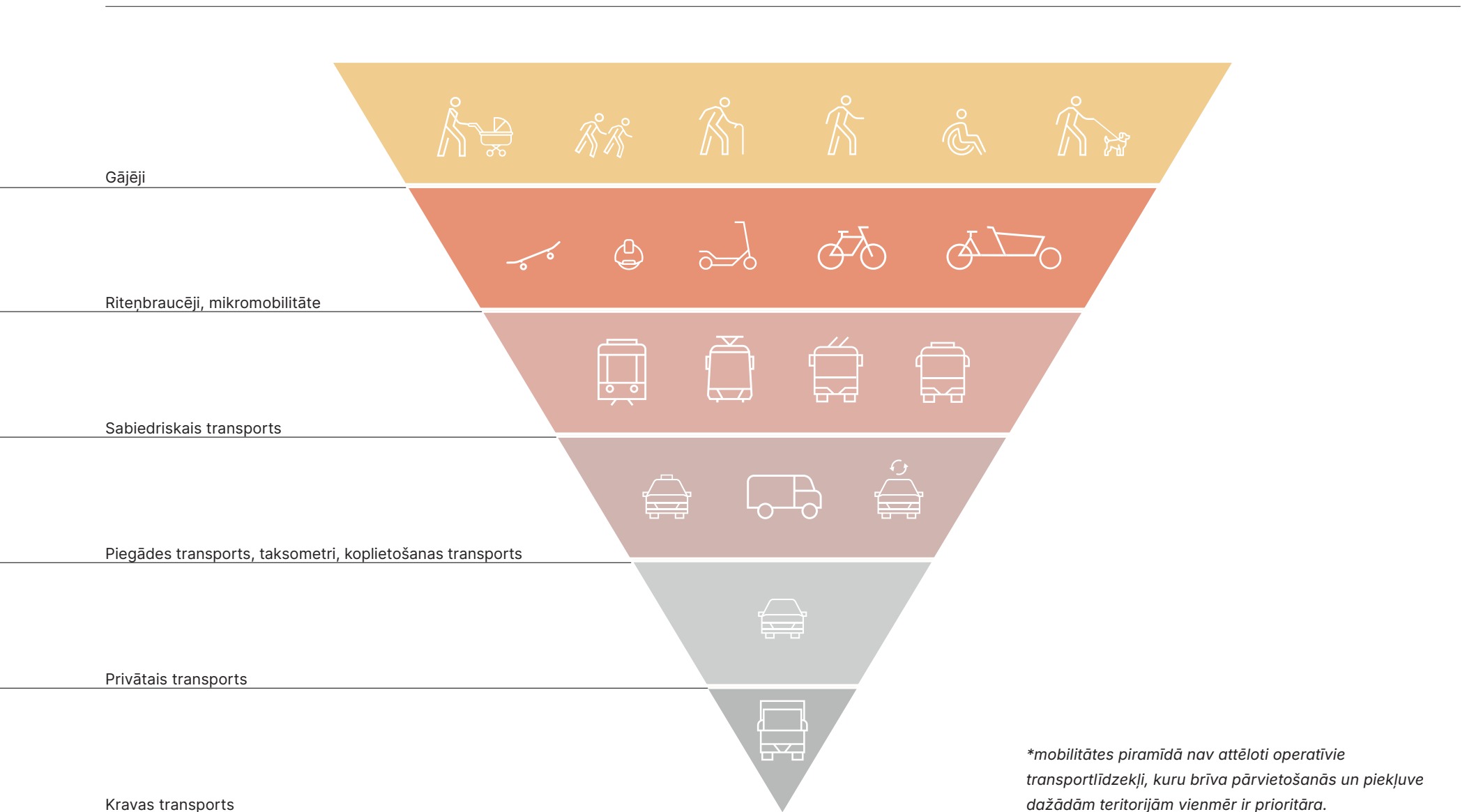
Velosatiksmē un mikromobilitātē ir videi draudzīgi pārvietošanās veidi, kas palīdz atslēgt pilsētas autotransporta plūsmas. Ielas telpā tiem jāparedz atdalīta, droša vieta, lai tie neapdraudētu gājējus un lai autotransports neapdraudētu tos. Jāveido nepārtraukts, ar citiem transporta veidiem integrēts veloinfrastruktūras tīklojums, jāpalielina novietņu daudzums.

Sabiedriskais transports ir pilsētas mobilitātes sistēmas mugurkauls, jo tam piemīt visaugstākā pasažieru pārvietošanas kapacitāte. Rīgā jāuzlabo sabiedriskā transporta intermodalitāte un iespējas pārvietoties atsevišķi no privātā autotransporta plūsmas, jāveido pievilcīgas un visiem pieejamas pieturvietas un viegli uztverama informācijas sistēma.

Piegādes transporta un taksometru satiksme ir īpaši būtiska uzņēmējdarbībai pilsētā, kamēr koplietošanas pakalpojumi ļauj efektīvāk izmantot transportlīdzekļu izmantošanu. Šiem satiksmes veidiem piešķiramas atsevišķas priekšrocības, piemēram, braukšana pa sabiedriskā transporta joslām un īpašas apstāšanās vietas, taču izmantojami arī ierobežojumi, piemēram, piekļuve un stāvēšana tikai noteiktā laika periodā.

Privātā autotransporta izmantošanas apjoms pārsniedz Rīgas ielu kapacitāti un apgrūtina dzīvīgas pilsētvides veidošanos. Ar ielu dizaina paņēmieniem jāstimulē drošāki braukšanas paradumi un jāpalielina citiem ielu lietotājiem un funkcijām nepieciešamās telpas īpatsvars. Jāveicina citu, mobilitātes hierarhijā augstāk esošu pārvietošanās veidu izmantošana.

Lielizmēra kravas transporta satiksme nav apvienojama ar citiem satiksmes dalībniekiem ērtām, drošām un pievilcīgām ielām. Jāveido atsevišķa, kravas transportam piemērota ceļu infrastruktūra un maršruti, lai tam nodrošinātu efektīvu pārvietošanos un novērstu tā negatīvo ietekmi uz pilsētvidi un mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem.



Labas ielas pazīmes

Kā atšķirt labu ielu no sliktas un novērtēt, vai tajā vajadzīgi uzlabojumi? Šajā atvērumā apkopotas biežāk izmantotās labas ielas pazīmes. Tās noderēs kā pieturpunkti, analizējot esošas ielas, projektējot to pārbūvi un plānojot jaunas ielas.

Ērta un droša

Katrai ielas funkcijai atvēlēta tai atbilstoša vieta, atdalot dažādas satiksmes plūsmas citu no citas. Visiem satiksmes dalībniekiem nodrošināta pietiekama redzamība. Iela ir labi apgaismota atbilstoši tās dažādo lietotāju vajadzībām un telpas mērogam. Ielas dizains stimulē pieklājīgu braukšanas kultūru.



Multimodāla

Ielas dizains piedāvā iespējas satiksmē piedalīties dažādiem dalībniekiem un mudina tos, kuriem ikdienā nav nepieciešamības braukt ar automašīnu, izvēlēties citus pārvietošanās veidus.

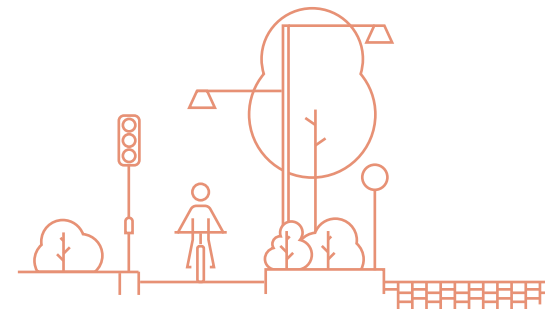


Pieejama ikvienam

Ielas šķēršļi un segumi nodrošina vieglu un drošu pārvietošanos cilvēkiem ar kustību ierobežojumiem, senioriem un bērniem. Regulējamajos krustojumos ielas šķērsošanai atvēlētais laiks ir pietiekams gājējiem ar dažādām pārvietošanās spējām. Izveidotas taktilās vadlīnijas un skaņas signāli cilvēkiem ar redzes invaliditāti.

Intuitīvi saprotama

Dažādiem satiksmes dalībniekiem paredzētās ielas daļas ir skaidri atpazīstamas, pateicoties to atšķirīgajam dizainam un novietojumam ielas telpā. Satiksmes organizācijas līdzekļi ir labi pārredzami un uztverami. Visā pilsētā tiek izmantota vienota ielu dizaina sistēma.



Vizuāli pievilcīga

Iela ir izbūvēta no kvalitatīviem, ar apkārtējo apbūvi saskanīgiem materiāliem, kas veido vienotu ansambli ar apstādījumiem un labiekārtojumu. Ielā nav izvietots pārmērīgs satiksmes organizācijas līdzekļu daudzums. Ielā var atrasties arī publiskās mākslas objekti un reklāmas elementi.

Nav pārlieku skaļa

Satiksmes radītais troksnis samazināts, izmantojot transportlīdzekļu braukšanas ātrumam atbilstošus seguma veidus (un otrādi) un veidojot apstādījumu joslas. Pilsētas maģistrālēm var izmantot īpašus prettrokšņa elementus.



Ar tīru gaisu

Ierobežota vidi piesārņojošu transporta līdzekļu satiksme, samazināts braukšanas ātrums, un ar satiksmes plūsmas vadību kontrolēts sastrēgumu risks. Prioritāte piešķirta sabiedriskajam transportam, divriteņu un mikromobilitātes rīku satiksmei un gājējiem. Ielā ir daudz apstādījumu, kas uzņem piesārņojuma daļiņas un vairo skābekli.



Lietojama jebkuros laikapstākļos

Izmantoti materiāli un tehnoloģijas, kas efektīvi novada un absorbē lietusūdeni, atstaro saules siltumu, samazina slīdamību. Koku lapotne nodrošina noēnojumu, palīdz regulēt gaisa temperatūru un mitrumu. Gājējiem pieejams patvērums no nokrišņiem un vēja sabiedriskā transporta pieturās un citviet.

Dzīvīga

Izveidotas labiekārtotas vietas, kur gājējiem atpūsties un satikties, divriteņu un mikromobilitātes rīku novietnes. Veikaliem, restorāniem un kafejnīcām pietiek vietas āra galdiņu izvietošanai. Ielā ir sabiedriskā transporta pieturas un vietas, kur īslaicīgi apstāties piegādes transportam un taksometriem. Autostāvvietas izvietotas pamīšus ar apstādījumiem un netraucē gājējiem. Dzīvojamā apbūvē ielas telpā var droši spēlēties bērni.



Noderīgi resursi:

- "Healthy Streets": healthystreets.com
- "Global Designing Cities Initiative": globaldesigningcities.org

IELAS TELPAS ĢEOMETRIJA

ielas telpas dalījums	20
Satiksmes dalībnieki un to izmēri	22
Ietve. Brīvītelpa	24
Ietve. Drošības joslas	25
Ietve. Detaļas	26
Labiekārtojuma josla	28
Apstādījumu josla	30
Velosatiksmes telpa	32

Velosatiksmes drošības josla	34
Autosatiksmes telpa	36
Sabiedriskā transporta satiksmes telpa	37
Sabiedriskā transporta pieturas	38
Autosatiksmes mierināšanas paņēmieni	40
Velosipēdu un mikromobilitātes rīku novietnes	42
Autostāvvietas. Paralēls un slīps izvietojums	46
Autostāvvietas. Perpendikulārs izvietojums un koku stādījumi	47

Ielas telpas dalījums

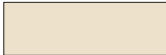
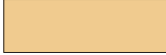
Ielas telpa veidojas no tās dažādajiem lietotājiem un funkcijām nepieciešamajām platībām, kas savirknējas noteiktā secībā. Gan šo zonu izmēru robežas, gan izvietojanas kārtība lielā mērā ir iepriekš definētas, taču katrā no tām pastāv arī variācijas iespējas.

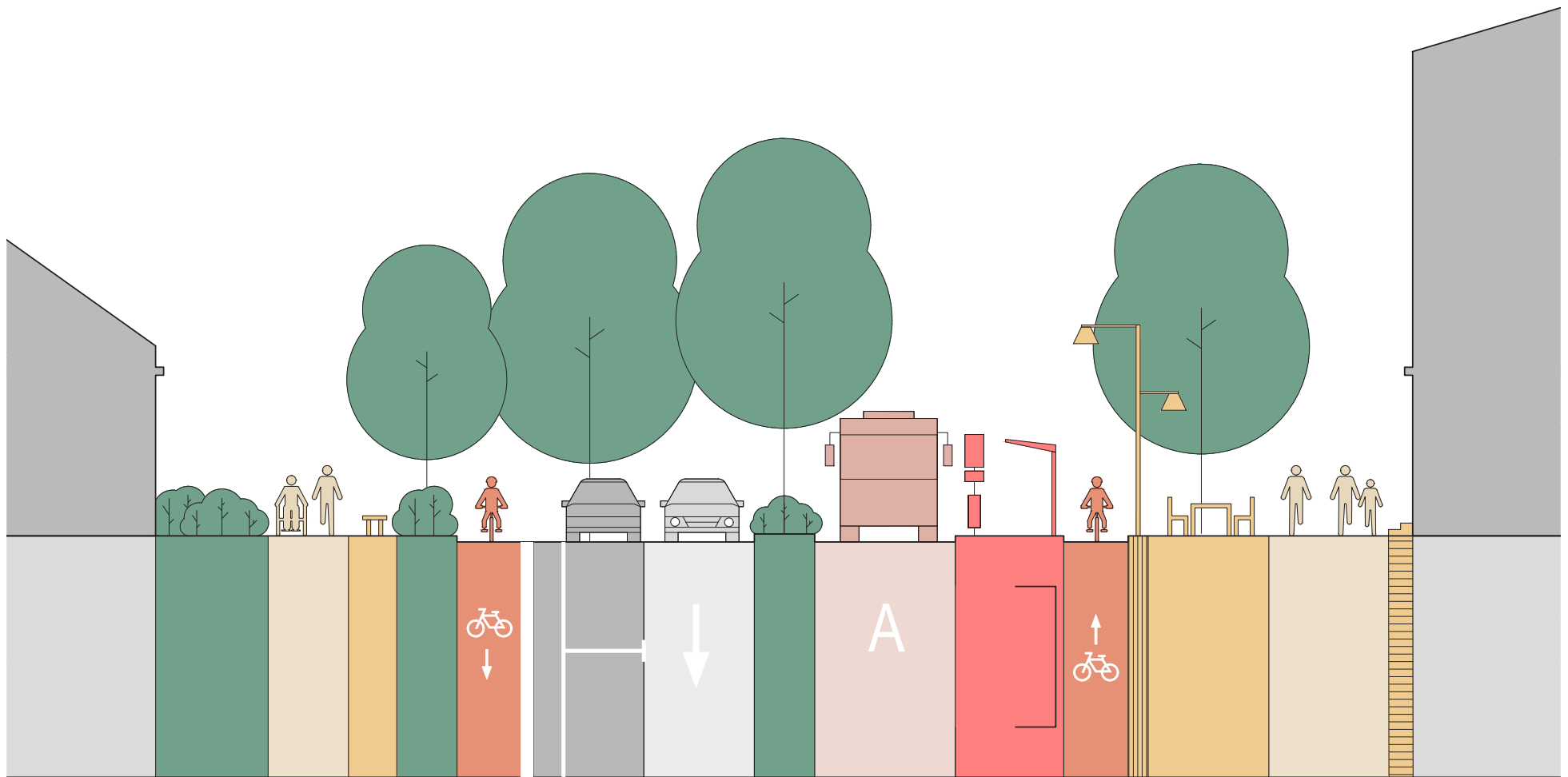
Šī nodaļa apskata dažādas ielu telpas daļas un to izmantojumu, sniedzot informāciju par to minimālajiem, ieteicamajiem un dažos gadījumos maksimālajiem izmēriem, kā arī ilustrējot izvēles iespējas dažādās ielu situācijās.

Nodaļā "B" iedibinātā krāsu un apzīmējumu sistēma izmantota arī tālākajās rokasgrāmatas daļās, lai atvieglotu orientēšanos zīmējumos un to uztveri.

Nodaļā izmantotie saīsinājumi:

- RTIAN — Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi,
- LVS — Latvijas valsts standarti,
- MK not. Nr. 240 — Ministru kabineta noteikumi Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi".

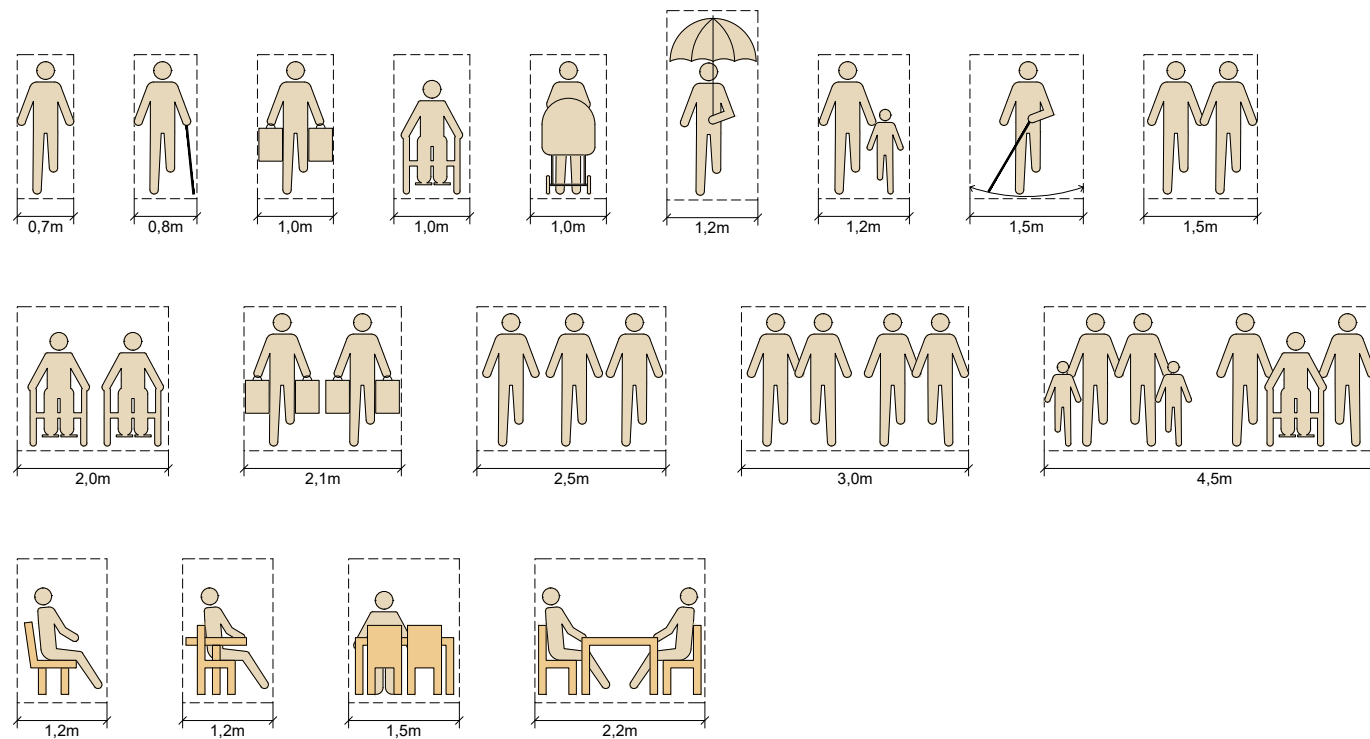
		Ietve. Brīvītelpa
 		Ietve. Labiekārtojuma josla
		Ietve. Drošības josla gar fasādi
		Drošības josla starp dažādām ielas daļām
		Apstādījumu josla
		Velosatiksmes telpa — veloceļš un velojosla
		Brauktuve. Sabiedriskā transporta josla
		Sabiedriskā transporta pietura
		Brauktuve. Autotransporta josla
		Brauktuve. Autostāvvietas



Satiksmes dalībnieki un to izmēri

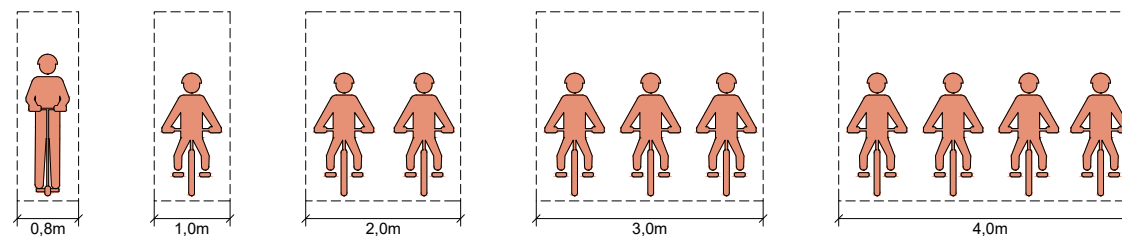
Gājēji

- cilvēka ķermenim nepieciešamā platība ir pamata mērvienība ietves brīvības un labiekārtojuma joslas izmēru noteikšanai.
- 24. un 28. lpp.



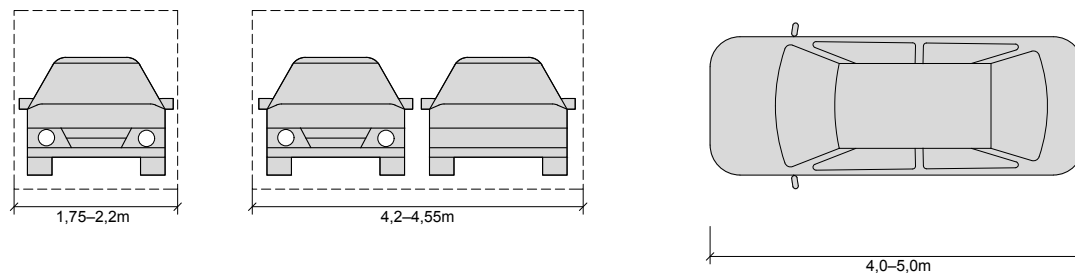
Riteņbraucēji un elektroskrejriteņu lietotāji

- cilvēka un velosipēda vai mikromobilitātes rīka kopīgie izmēri veido nosacījumus veloceļu un velojoslu, kā arī velonovietņu parametru noteikšanai.
- 32. un 42. lpp.



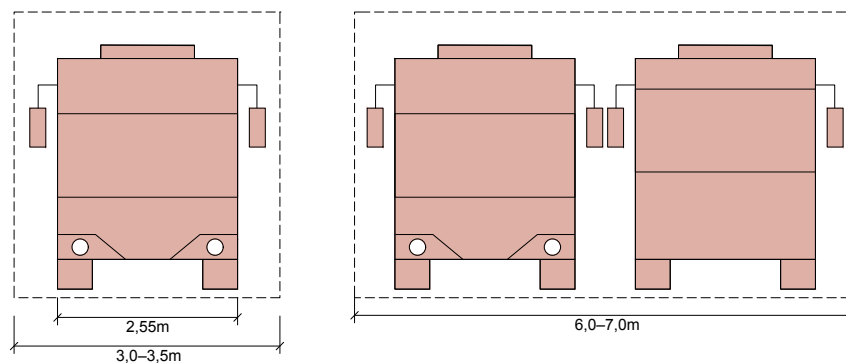
Autotransports

- vieglo automašīnu izmēri un to pārvietošanās ātrums nosaka braukšanas joslu platumu un autostāvvietu izmērus.
- 36. un 46. lpp.



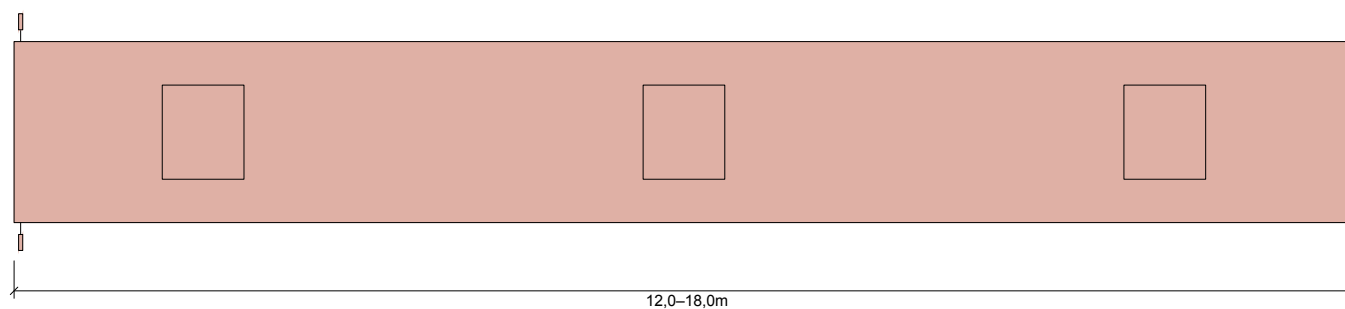
Sabiedriskais transports

- autobusu, trolejbusu un tramvaju izmēri un to pārvietošanās ātrums nosaka braukšanas joslu platumu un sabiedriskā transporta pieturu izmērus.
- 37. un 38. lpp.

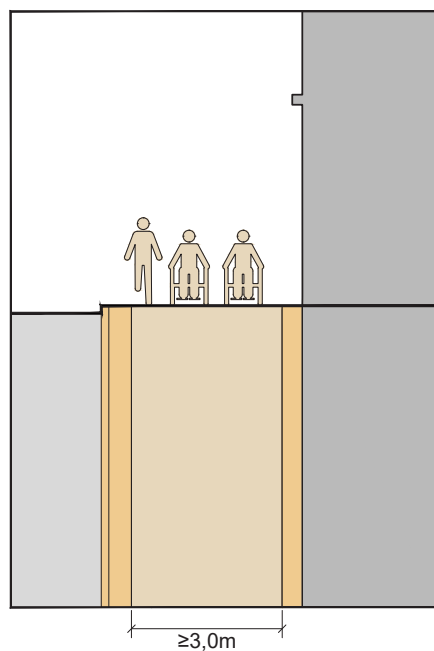


Noderīgi resursi:

- Grāmata: E.&P. Neufert, "Architect's Data", 6th ed., Wiley–Blackwell, 2023.
- Latvijas valsts standarti ceļu projektēšanas jomā: *lvs.lv*

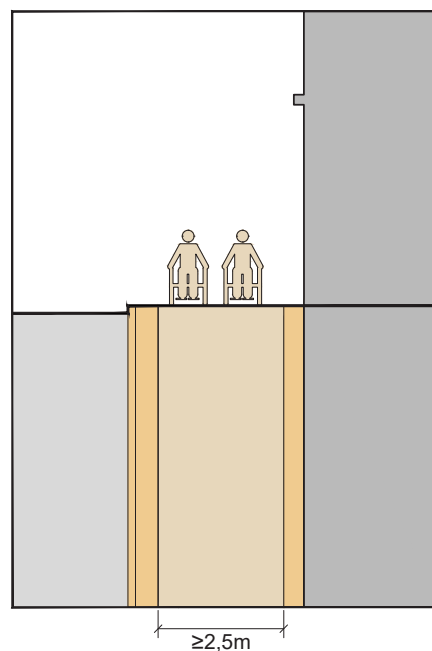


Ietve. Brīvītelpa



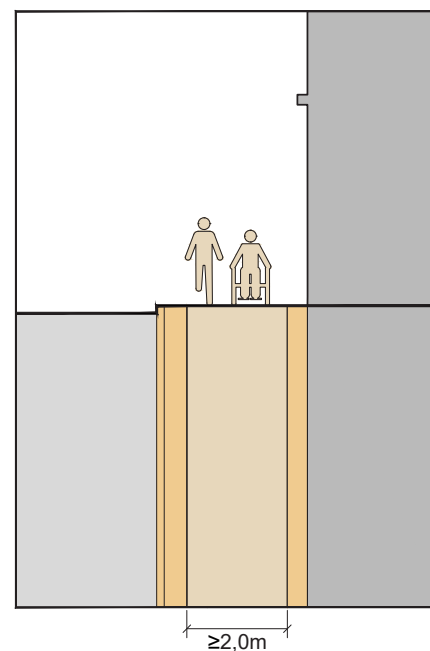
Plata ietve

- risinājums lietojams ielās ar vidēju un augstu urbāno aktivitāti;
- ietves brīvītelpā nedrīkst atrasties ceļazīmes, apgaismes vai kontakttīklu balsti, iekārtas un citi šķēršļi;
- ietves brīvītelpas platumā neieskaita drošības joslas un ietves apmali.



Vidēja platuma ietve

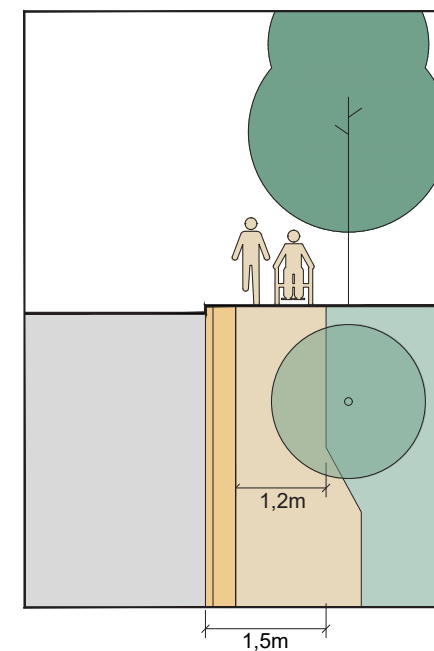
- risinājums lietojams ielās ar vidēju urbāno aktivitāti;
- ietves brīvītelpā nedrīkst atrasties ceļazīmes, apgaismes vai kontakttīklu balsti, iekārtas un citi šķēršļi;
- ietves brīvītelpas platumā neieskaita drošības joslas un ietves apmali.



Šaura ietve

- risinājums lietojams ielās ar zemu urbāno aktivitāti;
- ietves brīvītelpā nedrīkst atrasties ceļazīmes, apgaismes vai kontakttīklu balsti, iekārtas un citi šķēršļi;
- ietves brīvītelpas platumā neieskaita drošības joslas un ietves apmali.

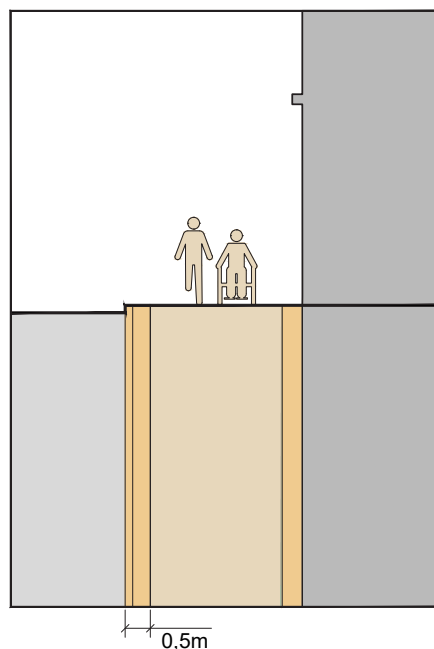
**RTIAN noteiktais minimālais jaunveidojamas ietves brīvītelpas platums ir 1,8m. Šeit norādīts ieteicamais platums — 2m.*



Minimāla platuma ietve

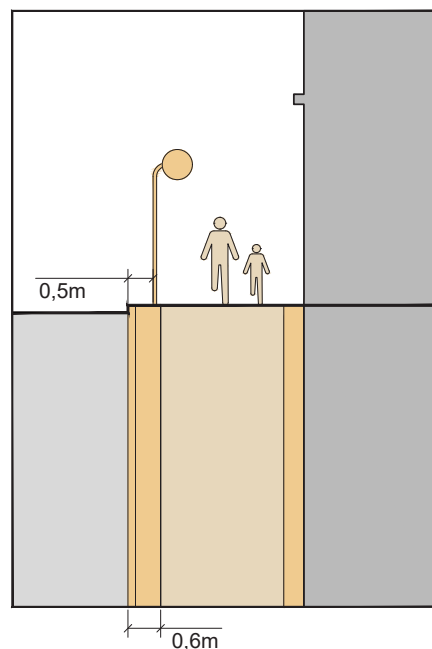
- risinājums lietojams ielās ar zemu urbāno aktivitāti un/vai esošu apgrūtinājumu gadījumā;
 - ietves brīvītelpā nedrīkst atrasties ceļazīmes, apgaismes vai kontakttīklu balsti, iekārtas un citi šķēršļi;
 - ietves brīvītelpas platumā neieskaita drošības joslas un ietves apmali.
- *MK not. Nr. 240 noteiktais minimālais ietves brīvītelpas platums ir 1,2m.*

Ietve. Drošības joslas



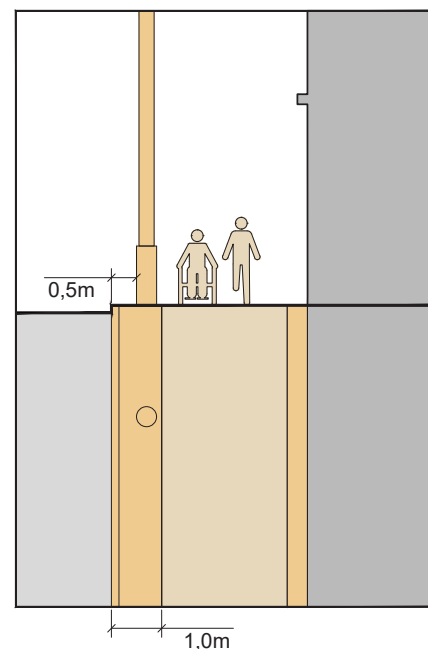
Drošības josla

- drošības josla nodrošina lielāku attālumu starp ietves brīvtelpu un brauktuvi, aizsargājot gājējus;
- drošības joslu neieskaita ietves brīvtenas platumā;
- drošības joslas platumā ietilpst ietves apmale;
- drošības joslai ieteicams lietot raupjāku segumu nekā ietves brīvtenai, veidojot vizuālu un taktilu robežšķirtni.



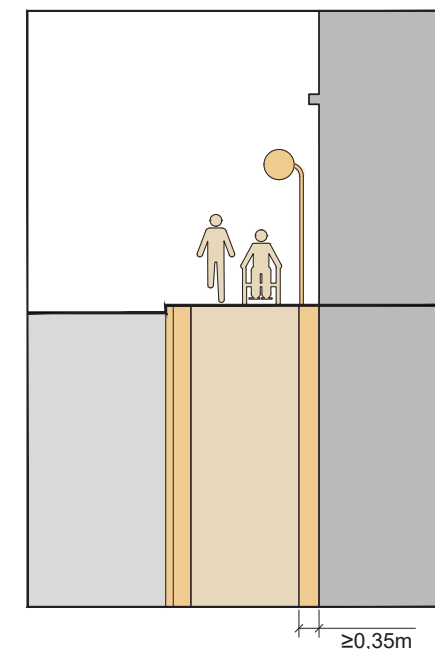
Drošības josla ar ceļazīmēm

- ceļazīmes drošības joslā jāizvieto 0,5m attālumā no brauktuves malas, līdz ar to joslas platums palielinās līdz apmēram 0,6m.



Drošības josla ar balstiem

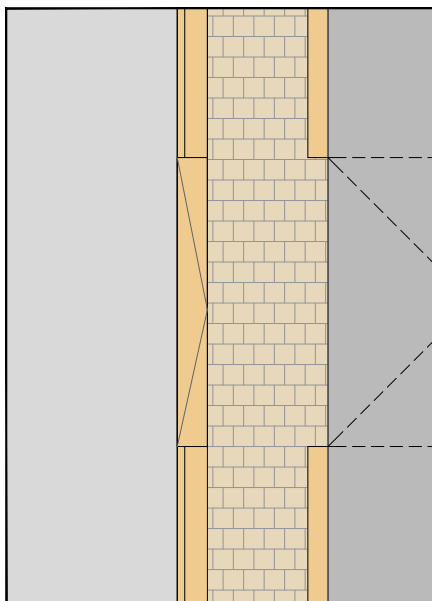
- apgaismes un kontakttīklu balstus drošības joslā jāizvieto 0,5m attālumā no brauktuves malas, līdz ar to joslas platums palielinās līdz apmēram 1m;
- balstu diametrs ietekmē drošības joslas platumu — to ieteicams veidot vienotā platumā vai ar lokāliem drošības joslas paplašinājumiem ap balstiem.



Drošības josla gar fasādi

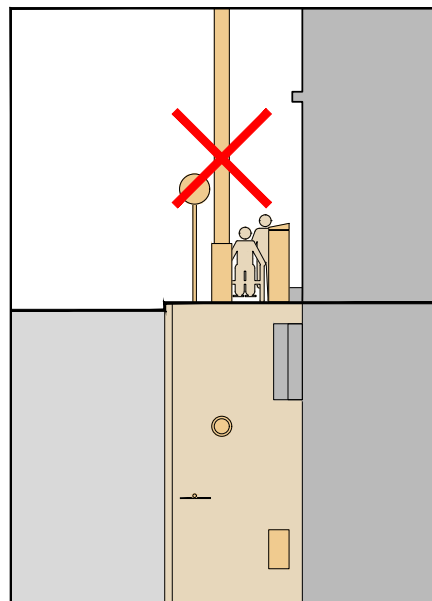
- perimetrālā apbūvē jāveido drošības joslu arī starp ietves brīvtenas un ēku fasādēm, jo tajās mēdz būt dažādi izvirzījumi — pakāpieni, pagraba lūkas un citi šķēršļi;
- fasādes drošības joslas minimālais platums ir 0,35m, un tai nav vēlams pārsniegt 1m platumu;
- ja iela ir šaura, fasādes drošības joslā var izvietot arī ceļazīmes.

Ietve. Detaļas



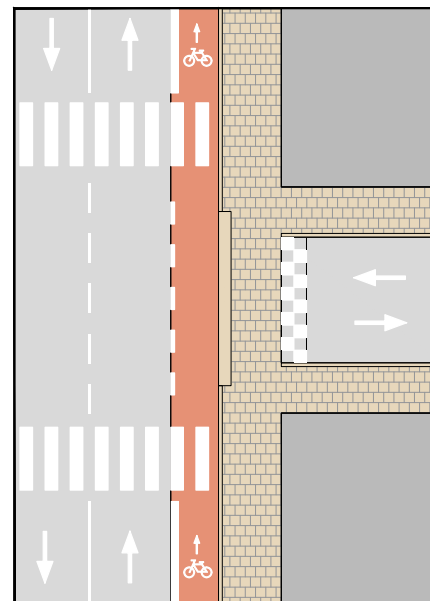
Ietve pie iebrauktuves

- vietās, kur ietvi šķērso autotransporta iebrauktuve teritorijā, ietvi veido bez pārtraukuma un bez seguma maiņas, lai nodrošinātu ērtu un drošu pārvietošanos gājējiem;
- iebrauktuves nav nepieciešams īpaši izcelt ar taktilajām vadlīnijām vai citiem paņēmieniem.



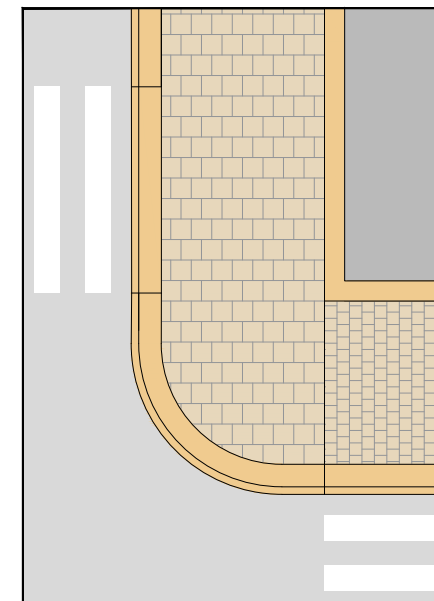
Ietve bez šķēršļiem

- ceļazīmes, apgaismes un kontakttīklu stabi un dažādas iekārtas nedrīkst atrasties ietves brīvā telpā, jo tā paredzēta gājēju netraucētai kustībai;
- šie elementi jāizvieto ietves drošības, labiekārtojuma vai apstādījumu joslā.



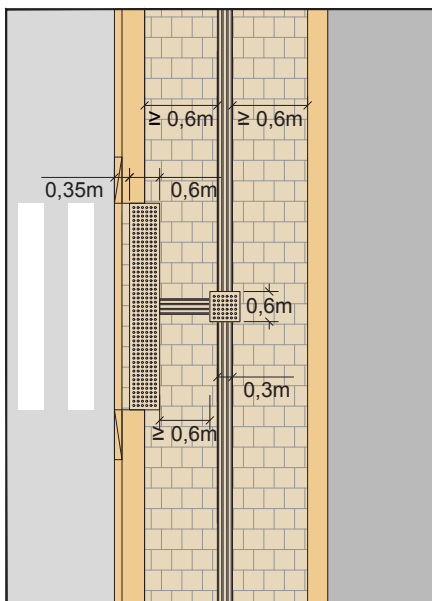
Ietve krustojumā

- krustojumos ar zemas satiksmes intensitātes ielām (E kategorija) ieteicams veidot nepārtrauktas ietves, tādējādi mierinot satiksmi un uzlabojot gājēju drošību.



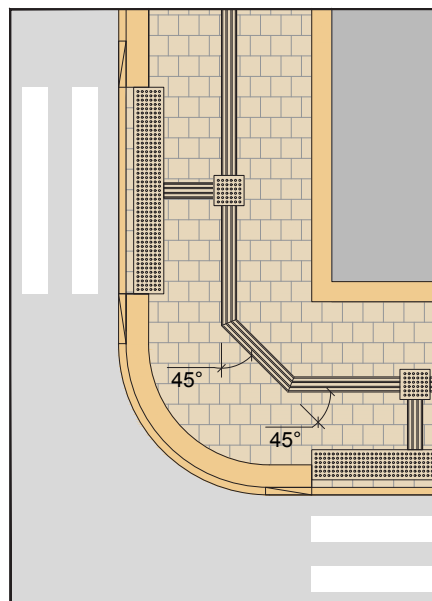
Materiālu savienojumi

- savienojumus starp atšķirīgiem ietvju ieseguma materiāliem veido taisnās līnijās, vadoties pēc apkārtējās apbūves vai citiem ielas telpu definējošiem elementiem;
- savienojuma vietās turpina augstākās kategorijas ielas (vai intensīvāk lietotās, platākās) ietves ieseguma materiālu/rakstu.



Taktilās vadlīnijas

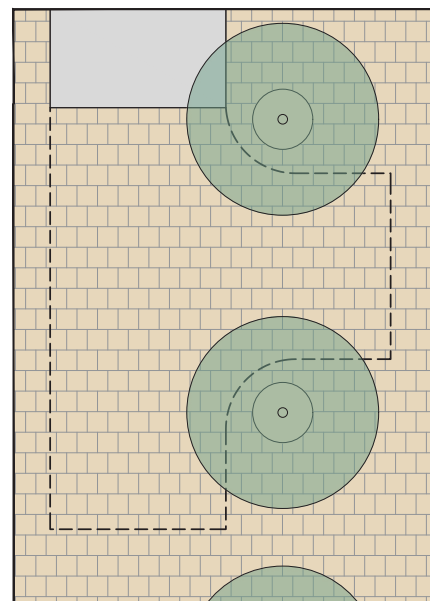
- ietvēs, kuru brīvītelpa ir vismaz 1,5m plata, veido taktilās vadlīnijas vājredzīgiem un neredzīgiem gājējiem;
- katrā vadlīnijas pusē atstāj 0,6m platu brīvītelpu ar gludu segumu;
- taktilo vadlīniju projektē tajā ietves pusē, kurā ir un potenciāli var veidoties mazāk šķēršļu (izvirzījumi, labiekārtojuma elementi, sezonālas āra kafejnīcas u.c.).



Taktilās vadlīnijas

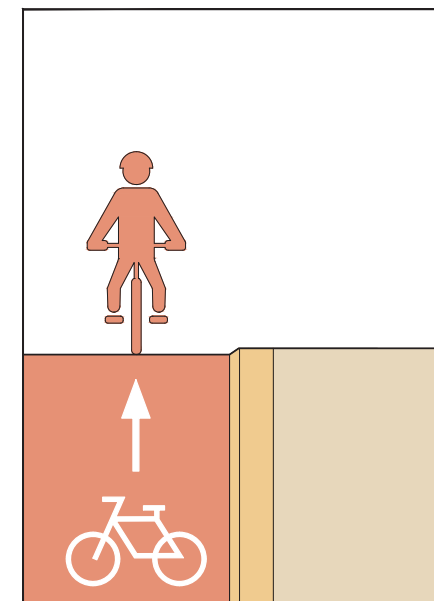
- vadlīniju pagriezienus veido 45° vai platākā leņķī, iespējams izmantot arī noapaļotu trajektoriju;
- vadlīniju krustpunktus iezīmē ar brīdinošu kvadrātu 0,6x0,6cm izmērā (šaurās vietās pieļaujams 0,4x0,4m).

Taktilo vadlīniju materiāli → 100. lpp.



Apgriešanās laukums

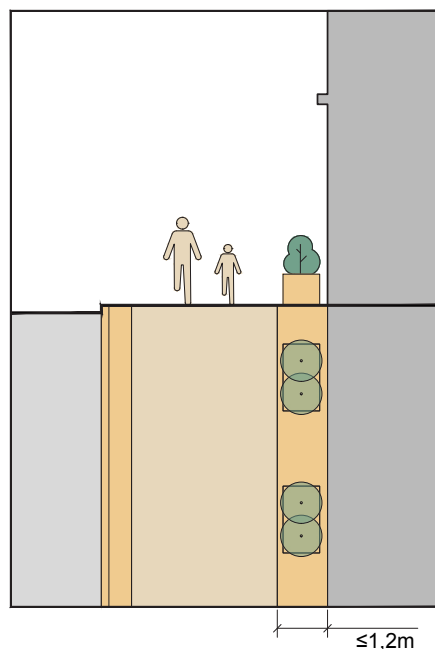
- apgriešanās laukumu veido jaunbūvējama piebraucamā ceļa galā, ja strupceļa garums pārsniedz 50m;
- lai nodrošinātu to, ka apgriešanās laukums netiek izmantots kā transportlīdzekļu novietne, ieteicams tam izmantot segumu, kas vizuāli vairāk asociējas ar ietvi;
- apgriešanās laukuma kontūru var iezīmēt ar atšķirīgu materiālu.



Ietve un veloceļš

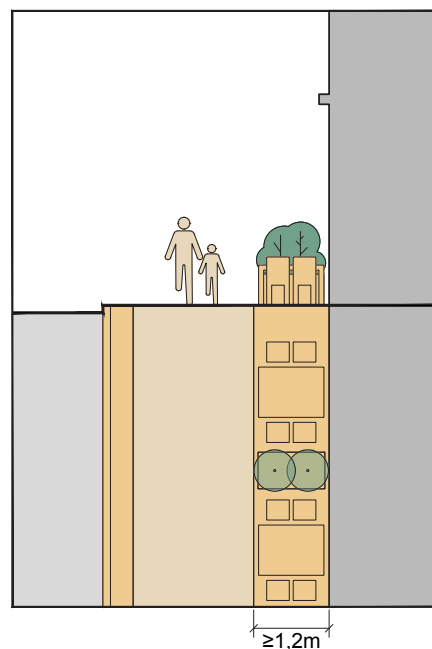
- blakus esošu ietvi un veloceļu atdala, izmantojot nelielu līmeņu atšķirību (2–5cm) un slīpu ietves apmali;
- papildus vēlams izmantot arī atšķirīgus ieseguma materiālus;
- horizontālie apzīmējumi vieni paši nav drošs un efektīvs gājēju un riteņbraucēju trajektoriju atdalīšanas paņēmiens.

Labiekārtojuma josla



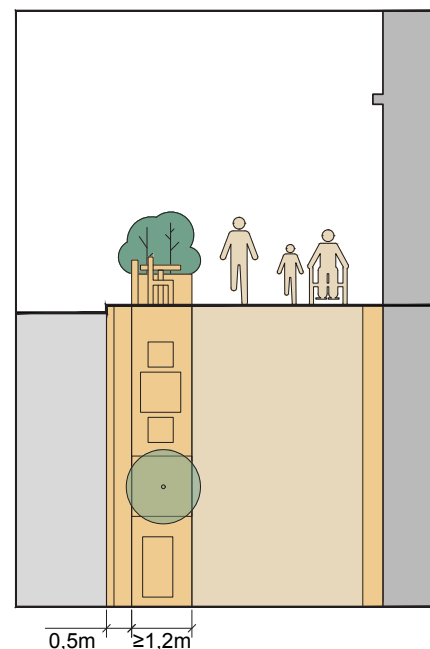
Šaura fasādes labiekārtojuma josla

- fasādes labiekārtojuma joslu primāri izmanto namīpašnieki, uzņēmēji un iedzīvotāji;
- ja fasādes labiekārtojuma josla ir šaurāka par 1,2m, tā piemērota tikai augu konteineru un/vai nelielu vides objektu izvietojšanai;
- risinājums lietojams ielās ar perimetrālu apbūvi.



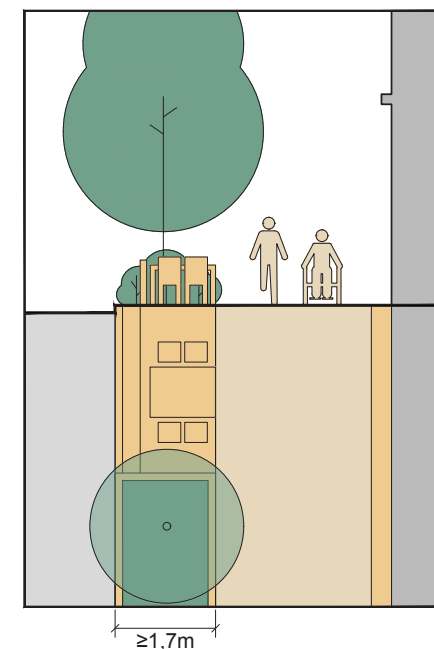
Plata fasādes labiekārtojuma josla

- fasādes labiekārtojuma joslu primāri izmanto namīpašnieki, uzņēmēji un iedzīvotāji;
- ja fasādes labiekārtojuma josla ir vismaz 1,2m plata, tā piemērota soliņu un kafejnīcu āra galdiņu izvietojšanai;
- risinājums lietojams ielās ar perimetrālu apbūvi.



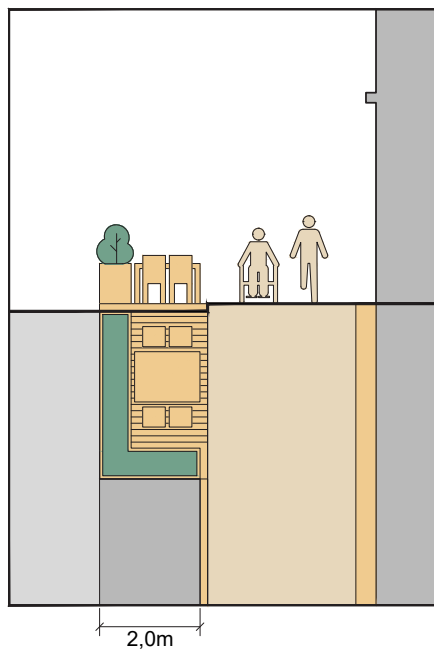
Labiekārtojuma josla

- labiekārtojuma joslu izmanto pilsētas labiekārtojumam un/vai komerciālām aktivitātēm;
- minimālais platums soliņu un citu elementu izvietojšanai ir 1,2m;
- izvietojot labiekārtojuma elementus, brauktuves pusē jāatstāj brīva 0,5m plata drošības josla un jāņem vērā elementu ērtai izmantošanai nepieciešamā telpa (→ 22. lpp.).



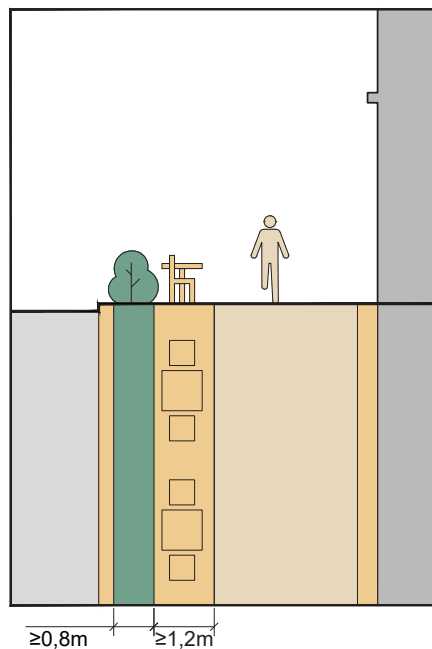
Labiekārtojuma josla ar apstādījumiem

- ja labiekārtojuma josla ir vismaz 1,7m plata, tajā vēlams veidot arī koku stādījumus, apvienojot vairāku koku apdabes un izvietojot tās pamīšus ar labiekārtojuma elementiem;
- koku stādījumus ielā vēlams izvietot ritmiski (6–20m savstarpējos attālumos), papildināt ar krūmiem vai citiem zemsedzes augu stādījumiem.



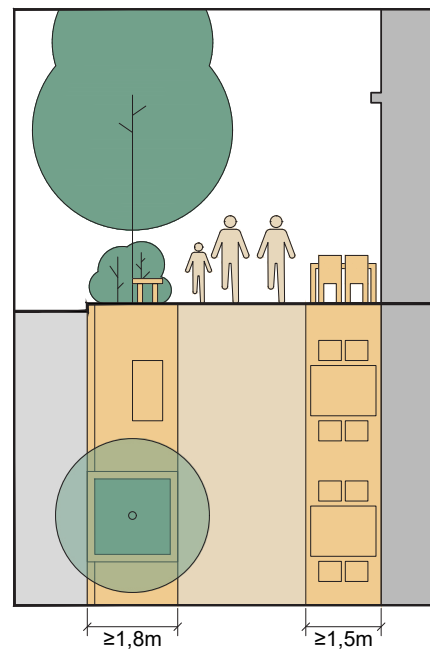
Labiekārtojums autostāvvietu zonā

- pagaidu labiekārtojumu — parkletus — iespējams veidot arī autostāvvietu zonā;
- parkletu grīdai jābūt vienā līmenī ar ietves virsmu, lai nodrošinātu vides pieejamību;
- parkletus var veidot vienas vai vairāku autostāvvietu garumā paralēli, slīpi vai perpendikulāri izvietotās autostāvvietās;
- pa parkleta perimetru vēlams izvietot apstādījumu konteinerus, lai veidotu barjeru starp brauktuvi un labiekārtojumu.



Labiekārtojuma josla ar apstādījumiem

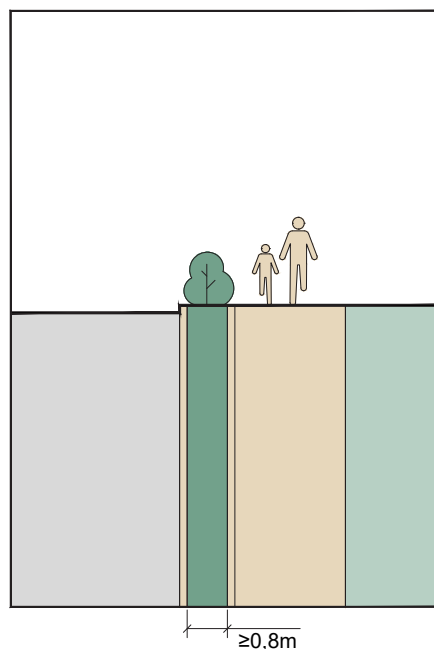
- labiekārtojuma joslu vēlams no brauktuves atdalīt ar apstādījumiem, ja tiem iespējams izveidot vismaz 0,8m platu apdobi;
- apstādījumu ieteicamais augstums ir 0,8–1,4m, lai tie veidotu barjeru starp brauktuvi un labiekārtojumu.



Labiekārtojuma josla un fasādes labiekārtojuma josla

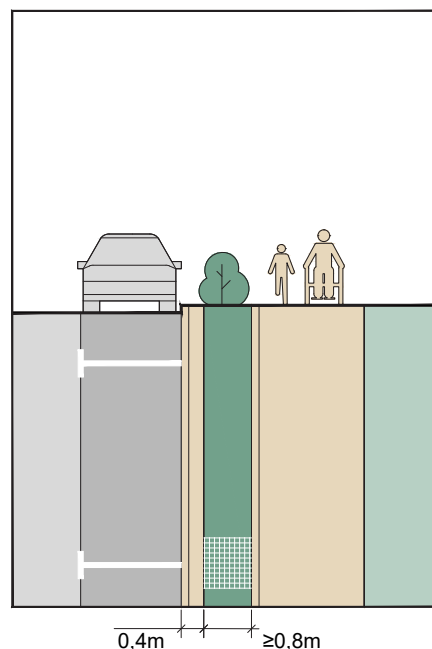
- ielās ar platām ietvēm iespējams paredzēt labiekārtojuma joslu gan ietves malā, gan gar fasādi;
- risinājums lietojams ielās ar vidēju un augstu urbāno aktivitāti.

Apstādījumu josla



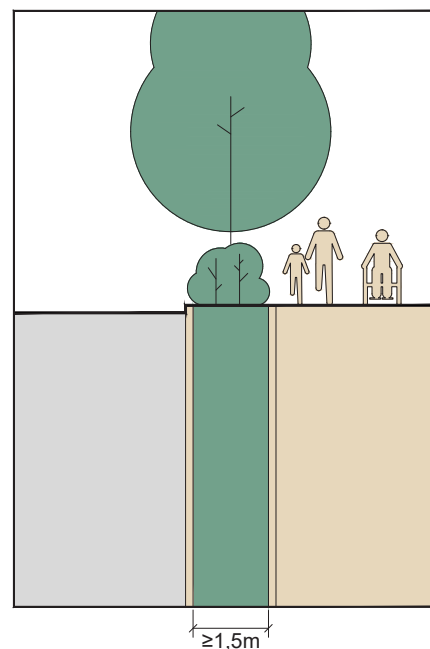
Apstādījumu josla gar brauktuvi

- josla jāveido vismaz 0,8m plata;
- apstādījumu ieteicamais augstums ir 0,8–1,4m, lai tie veidotu barjeru starp brauktuvi un ietvi;
- esošu ierobežojumu gadījumā joslas platumu iespējams samazināt līdz 0,6m.



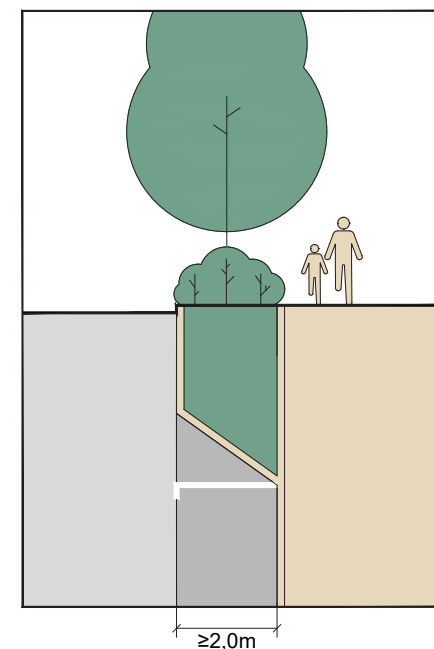
Apstādījumu josla gar stāvvietām

- josla jāveido 0,4m attālumā no brauktuves, lai netraucētu automašīnu durvju atvēršanai;
- josla jāveido vismaz 0,8m plata;
- ik pa 3 autostāvvietām apstādījumu joslā jāveido savienojums ar ietvi;
- apstādījumu ieteicamais augstums ir 0,8–1,4m, lai tie veidotu barjeru starp brauktuvi un ietvi.



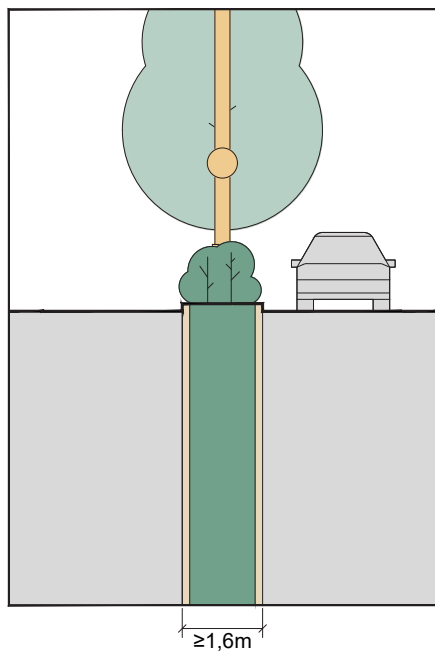
Apstādījumu josla ar kokiem

- josla jāveido vismaz 1,5m plata;
- ieteicamais attālums starp kokiem ir 6–20m. 6m attālums piemērots maziem kokiem, ap 12m — vidēja izmēra kokiem un ap 20m — liela izmēra kokiem;
- minimālais attālums no koka stumbra līdz blakus esošam šķērslim (ceļazīme, balsts, sētiņa u.c.) — 0,6m;
- papildus kokiem jāparedz arī krūmu un citu zemsedzes augu stādījumus.



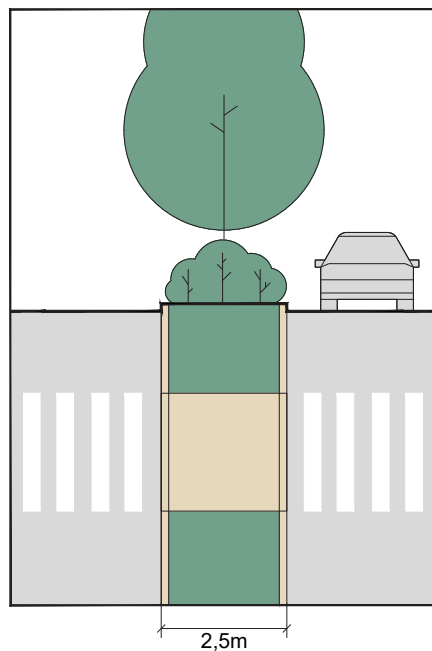
Apstādījumu josla pamīšus ar autostāvvietām

- katra apdobe jāveido vismaz 2×2m liela (mērot īsākās malas, ja forma nav taisnstūris);
- apdobi izvietoti ik pa 2–5 autostāvvietām;
- papildus kokiem jāparedz arī krūmu un citu zemsedzes augu stādījumus.



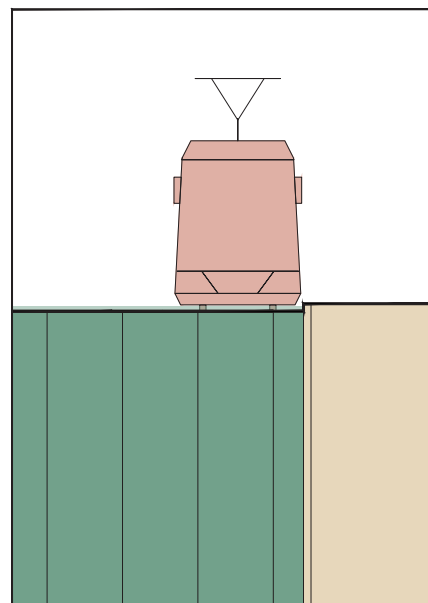
Apstādījumu josla starp brauktuvēm

- sadalošo joslu starp brauktuvēm vēlams veidot ar krūmu un citu zemsedzes augu stādījumiem, ja tiem pieejams vismaz 0,8m platums;
- ja sadalošajā joslā izvieto ceļazīmes un apgaismes un/vai kontakttīklu balstus, tās minimālais platums ir 1,6m;
- ja sadalošā josla ar apstādījumiem ir vismaz 1,5m plata, tajā iespējams paredzēt arī kokus.



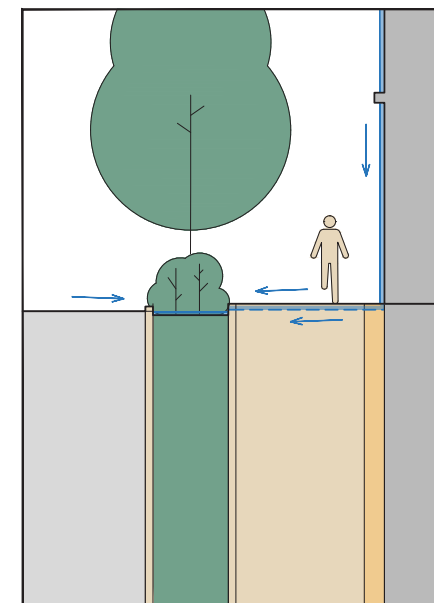
Apstādījumu josla starp brauktuvēm ar drošības salīņu

- gājēju drošības salīņas minimālais platums ir 2,5m;
- apstādījumu augstums gājēju pārejas tuvumā jāveido tā, lai nodrošinātu labu redzamību visiem satiksmes dalībniekiem.



Zemsedze tramvaja sliežu ceļā

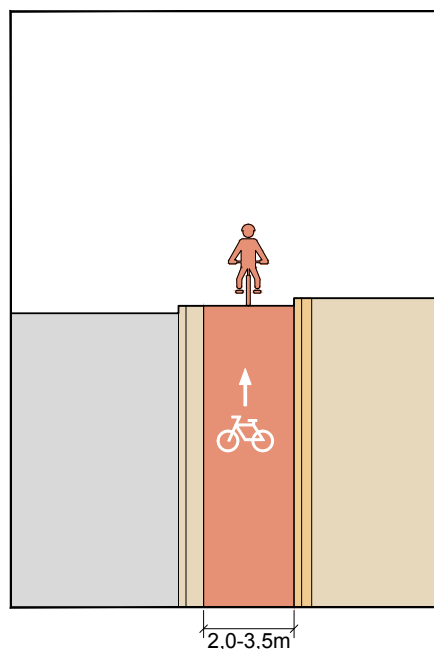
- no brauktuves atdalītā tramvaja sliežu ceļā, ko neizmanto citi sabiedriskā transporta veidi, vēlams paredzēt Latvijas klimatiskajiem apstākļiem piemērotu zemsedzi, piemēram laimiņus (*sedum spp.*).



Lietusūdens novadīšana apstādījumu joslā

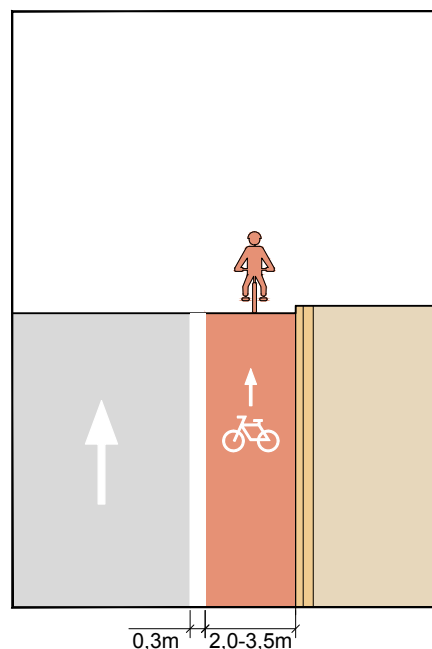
- vēlams apstādījumu joslu izvietot zemāk par brauktuvi un ietvi segumu līmeņiem un tai paredzēt pārtrauktas apmales, lai apdobē novadītu lietusūdeni.

Velosatiksmes telpa



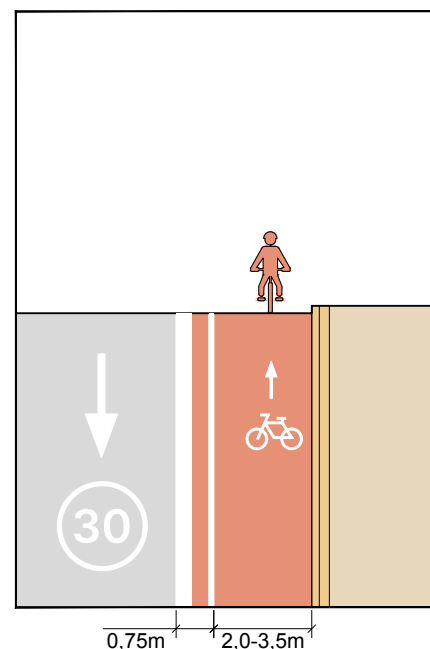
Vienvirziena veloceļš

- veloceļš jāatdala no autotransporta brauktuves un ietves ar seguma līmeņu atšķirību vai paaugstinātu drošības joslu;
 - vienvirziena veloceļa platumu izvēlas atkarībā no velosatiksmes intensitātes.
- *LVS noteiktais vienvirziena veloceļa platumš ir 1,6m. Šeit norādīts ieteicamais platumš — 2m, kas nepieciešams drošai apsteigšanai.*



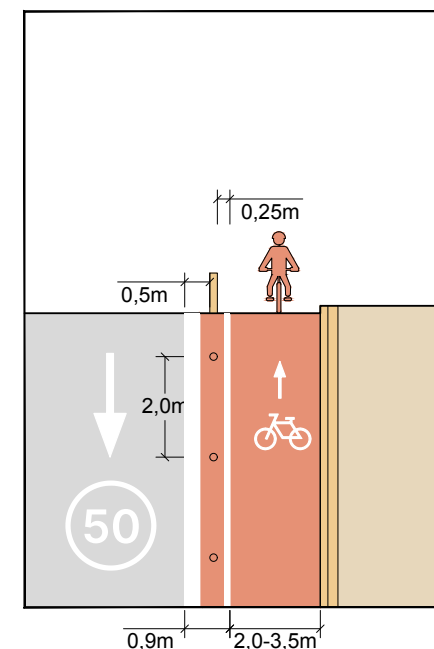
Vienvirziena velojosla autosatiksmes virzienā

- velojosla jāatdala no autotransporta brauktuves ar horizontāliem apzīmējumiem un/vai norobežojošiem elementiem;
- vienvirziena velojoslas platumu izvēlas atkarībā no velosatiksmes intensitātes;
- risinājumu izmanto E un D kategorijas ielās, neveicot ielas pārbūvi.



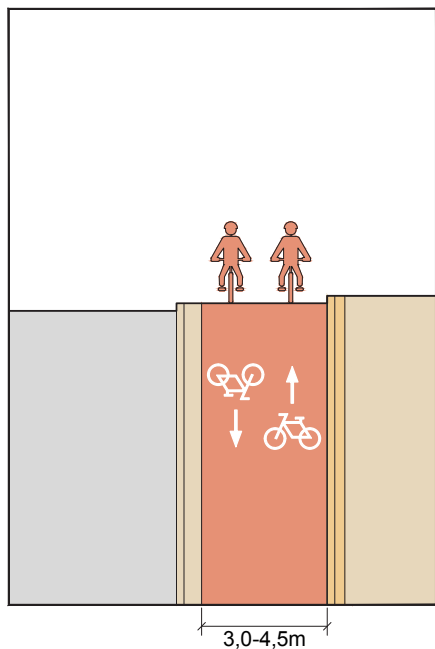
Vienvirziena velojosla autosatiksmes pretējā virzienā

- izmanto vienvirziena ielās, kur atļautais braukšanas ātrums ir līdz 30km/h;
- drošības josla starp autotransporta brauktuvi un velojoslu jāveido 0,75m platumā;
- risinājumu izmanto E un D kategorijas ielās, neveicot ielas pārbūvi.



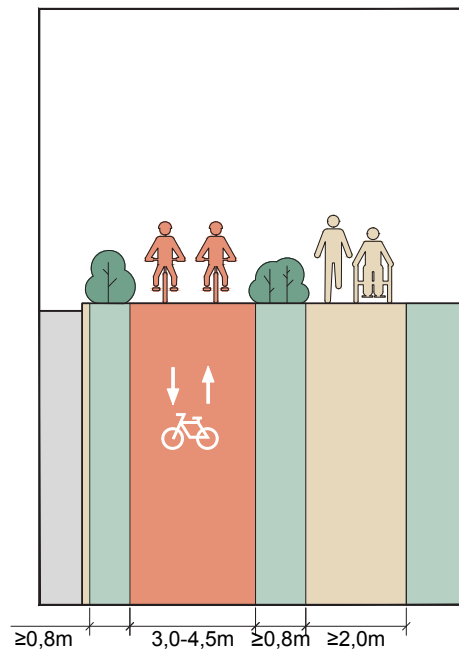
Vienvirziena velojosla autosatiksmes pretējā virzienā

- izmanto vienvirziena ielās, kur atļautais braukšanas ātrums ir līdz 50km/h;
- drošības josla starp autotransporta brauktuvi un velojoslu jāveido 0,9m platumā, un tajā var izvietot norobežojošus elementus;
- risinājumu izmanto E un D kategorijas ielās, neveicot ielas pārbūvi.



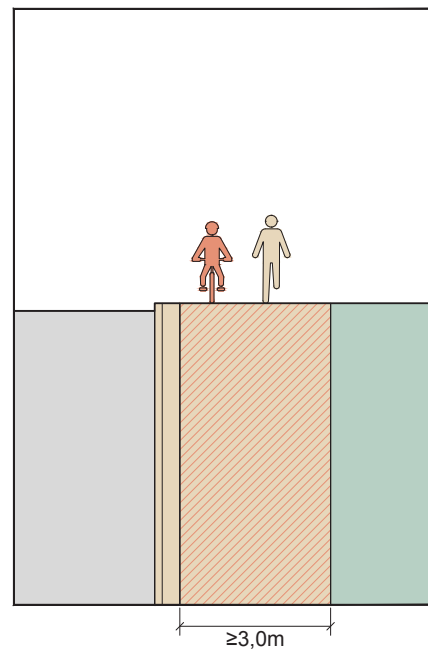
Divvirzienu veloceļš

- veloceļš jāatdala no autotransporta brauktuves un ietves ar seguma līmeņu atšķirību vai paaugstinātu drošības joslu;
- divvirzienu veloceļa platumu izvēlas atkarībā no velosatiksmes intensitātes.



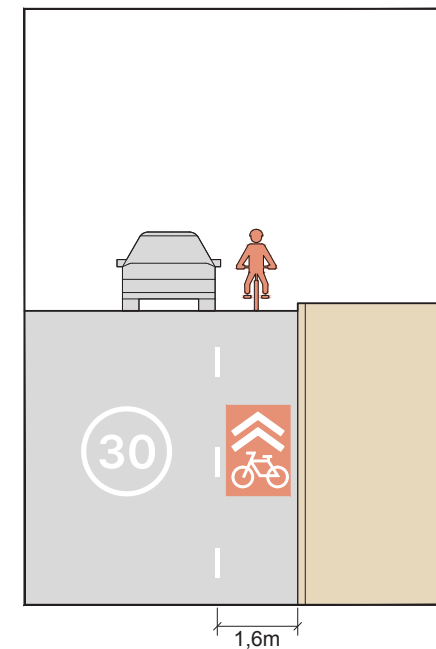
Ietve un divvirzienu veloceļš

- divvirzienu veloceļa platumu izvēlas atkarībā no velosatiksmes intensitātes;
- ietvi un veloceļu ieteicams atdalīt ar apstādījumu joslu vismaz 0,8m platumā;
- vēlams paredzēt apstādījumu joslu arī starp autotransporta brauktuvi un veloceļu.



Apvienota ietve un veloceļš

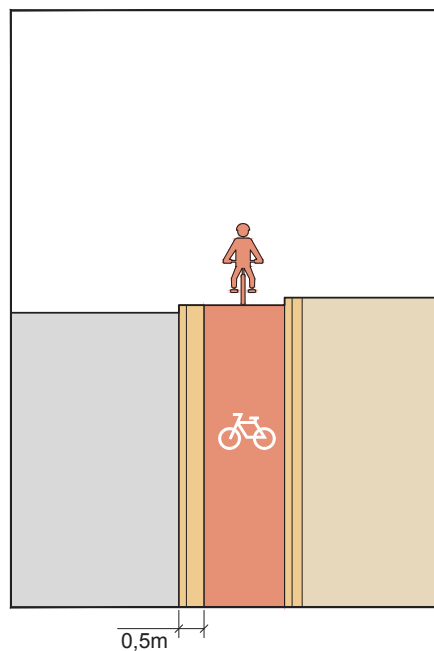
- risinājums lietojams ārpus blīvi apdzīvotām teritorijām, ja prognozējamā jauktā gājēju un riteņbraucēju intensitāte maksimumstundā ir ≤ 70 (no kuriem riteņbraucēji $\geq 1/3$ no kopējā skaita);
- apvienotas ietves un veloceļa minimālais platumš ir 3m.



Rekomendējošā velojosla

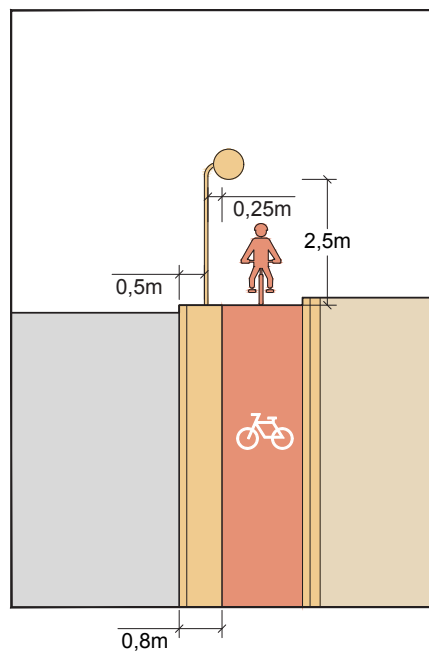
- rekomendējošā velojosla ir daļa no autotransporta brauktuves, bet ar papildus horizontālajiem apzīmējumiem;
- risinājums lietojams šaurās ielās, kuru platums nepieļauj atdalītu velojoslu vai veloceļu ierīkošanu;
- risinājums lietojams tikai ielās ar mierīgu satiksmi, kur atļautais braukšanas ātrums nepārsniedz 30km/h.

Velosatiksmes drošības josla



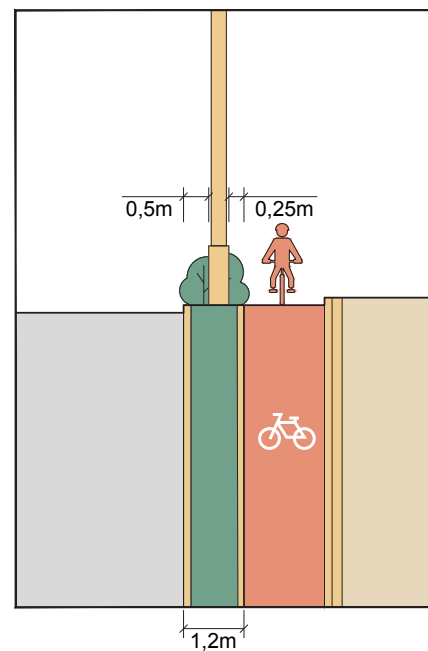
Drošības josla starp brauktuvi un veloceļu

- veloceļš jāatdala no autotransporta brauktuves ar seguma līmeņu atšķirību vai paaugstinātu drošības joslu;
- minimālais drošības joslas platums starp brauktuvi un atdalītu veloceļu ir 0,5m.



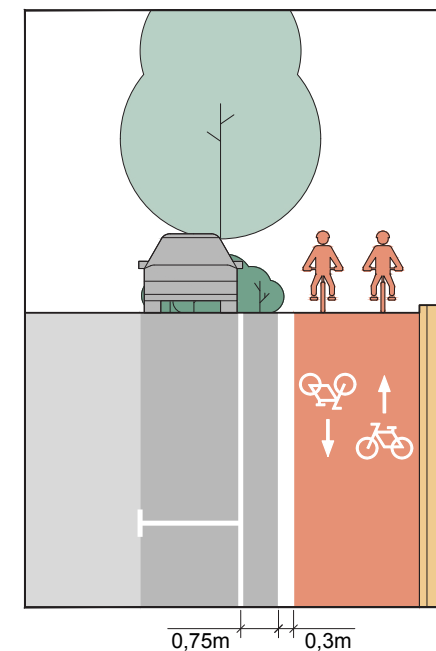
Drošības josla starp brauktuvi un veloceļu ar ceļazīmēm

- drošības joslā starp autotransporta brauktuvi un veloceļu var izvietot ceļazīmes, ievērojot 0,5m attālumu no brauktuves līdz vertikālam šķērslim un 0,25m attālumu no veloceļa līdz vertikālam šķērslim.



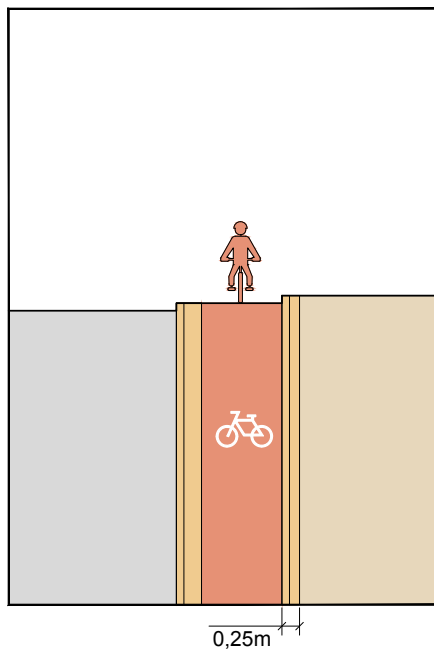
Drošības josla starp brauktuvi un veloceļu ar balstiem un/vai apstādījumiem

- drošības joslā starp autotransporta brauktuvi un veloceļu var izvietot apgaismes un kontakttīklu balstus, ievērojot 0,5m attālumu no brauktuves un 0,25m attālumu no veloceļa līdz vertikālam šķērslim;
- drošības joslā vēlams izvietot apstādījumus, ja tā ir vismaz 0,8m plata.



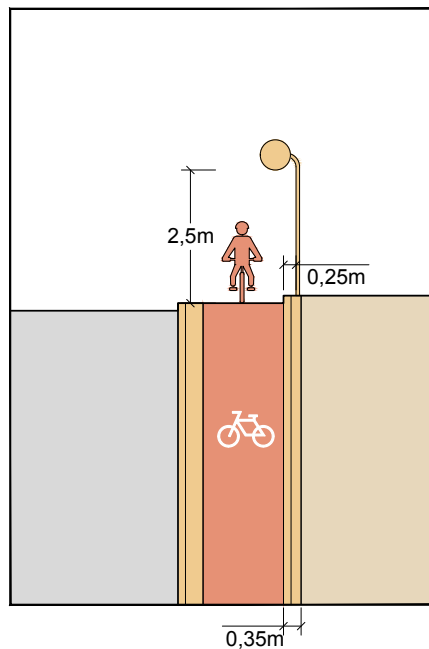
Autonovietne gar velojoslu

- ja blakus velojoslai veido paralēlas autostāvvietas, tām jābūt nodalītām no velojoslas ar drošības joslu, kas ir pietiekama automašīnu durvju atvēršanai — 0,75m;
- risinājumu izmanto E un D kategorijas ielās, neveicot ielas pārbūvi;
- starp stāvvietām un veloceļu vēlams izvietot atdures vai citus atdalošos elementus.



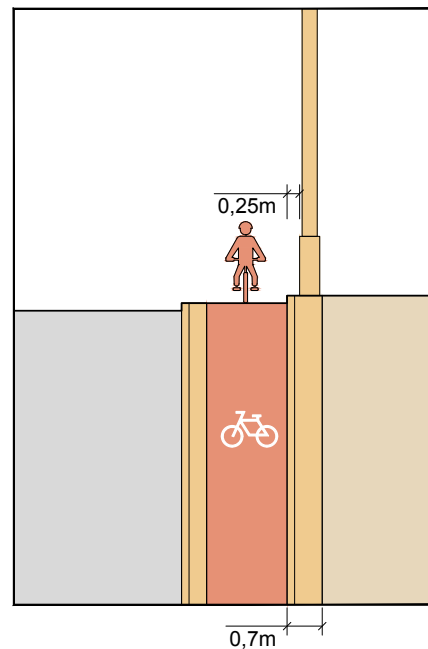
Drošības josla starp veloceļu un ietvi

- veloceļš jāatdala no ietves ar seguma līmeņu atšķirību un/vai drošības joslu, kuras minimālais platums ir 0,25m;
- drošības joslu neieskaita ietves un veloceļa brīvības platumā;
- drošības joslas platumā ietilpst ietves apmale;
- drošības joslai ieteicams lietot raupjāku segumu nekā ietves brīvībai, veidojot vizuālu un taktilu robežšķirtni.



Drošības josla starp veloceļu un ietvi ar ceļazīmēm

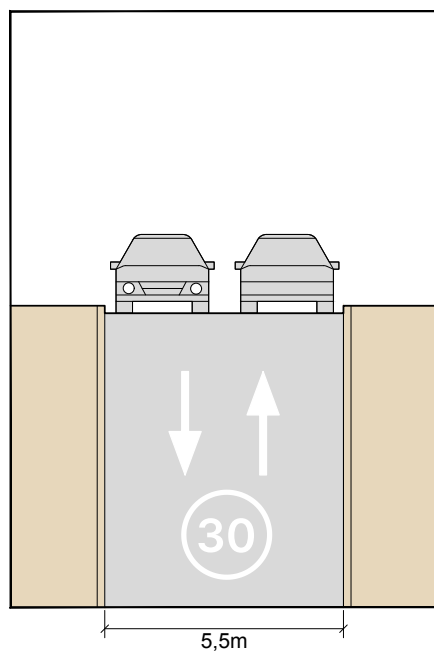
- drošības joslā var izvietot ceļazīmes, ievērojot 0,25m attālumu no veloceļa līdz vertikālam šķērslim.



Drošības josla starp veloceļu un ietvi ar balstiem

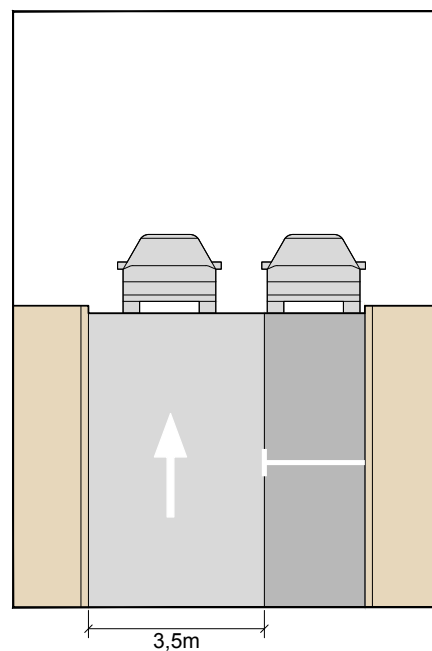
- drošības joslā var izvietot apgaismes un kontakttīklu balstus, ievērojot 0,25m attālumu no veloceļa līdz vertikālam šķērslim.

Autosatiksmes telpa



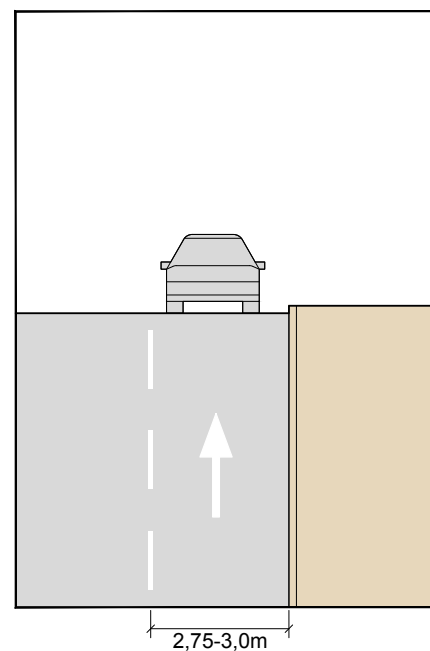
Divvirzienu brauktuve

- minimālais divvirzienu autotransporta brauktuves platums ir 5,5m;
- šāda platuma brauktuvē atļautais braukšanas ātrums nepārsniedz 30km/h;
- vēlams paredzēt arī satiksmes mierināšanas elementus.



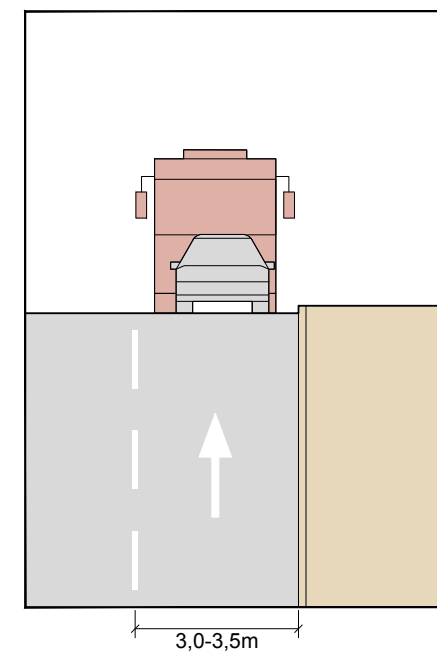
Vienvirziena brauktuve

- minimālais vienvirziena autotransporta brauktuves platums ir 3,5m — tas nodrošina pietiekami lielus pagriezienu rādiusus un operatīvā transporta piekļuvi;
- ja atļautais braukšanas ātrums ir 30km/h, vēlams paredzēt arī satiksmes mierināšanas elementus.



Vieglā autotransporta josla

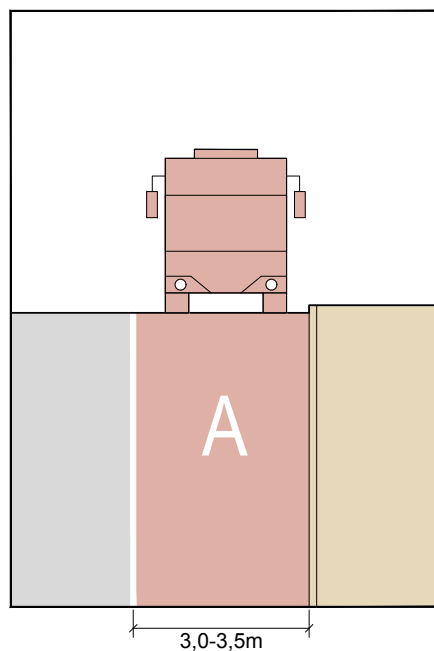
- ielās, kas paredzētas primāri vieglajam autotransportam, braukšanas joslas platums ir 3m;
- ja atļautais braukšanas ātrums ir līdz 30km/h, minimālais braukšanas joslas platums ir 2,75m.



Smagā autotransporta josla

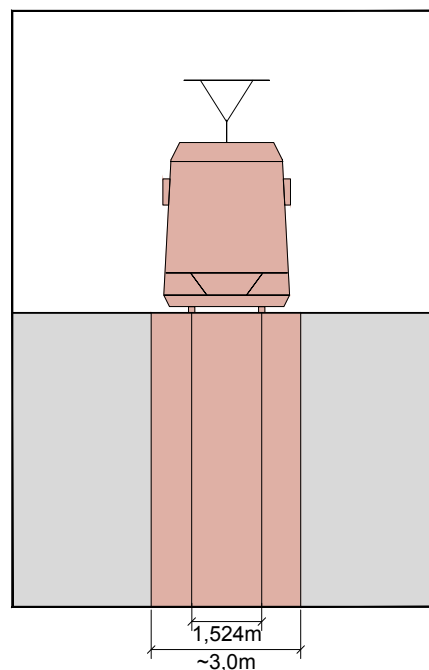
- ielās, kas paredzētas arī kravas un/ vai sabiedriskā transporta satiksmei, braukšanas joslas platums ir 3–3,5m.

Sabiedriskā transporta satiksmes telpa



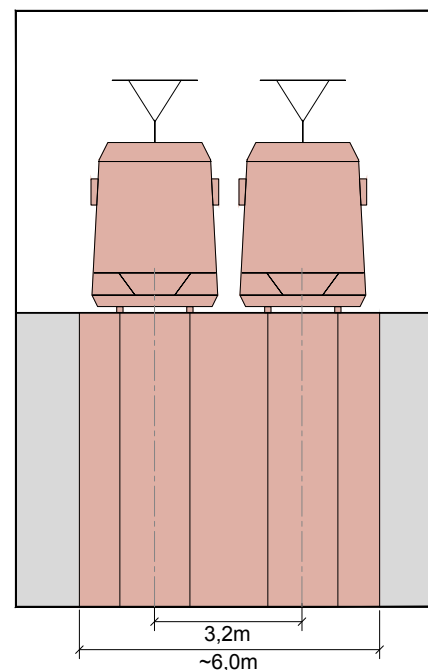
Sabiedriskā transporta josla

- sabiedriskā transporta joslā atļauts pārvietoties tikai pasažieru sabiedriskajam autotransportam, taksometriem un elektroautomašīnām;
- joslas platumu nosaka, izvērtējot satiksmes intensitāti, atļauto braukšanas ātrumu un ielas platumu;
- risinājums lietojams ielās ar intensīvu satiksmi, lai nodrošinātu prioritāti sabiedriskajam transportam.



Tramvaja sliežu ceļš

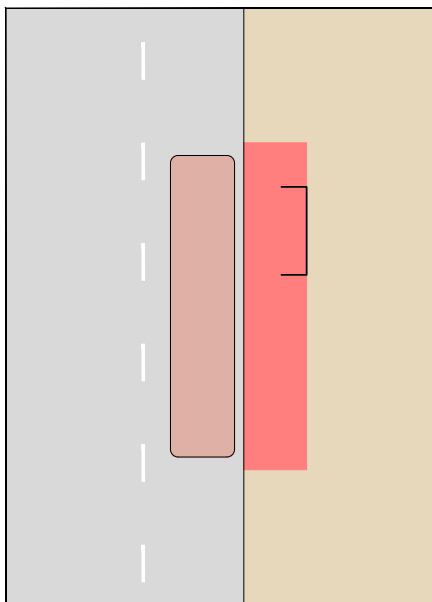
- tramvaju sliežu ceļš var būt gan atdalīts no autotransporta brauktuves, gan integrēts tajā;
- tramvaja sliežu ceļš var kalpot arī kā cita sabiedriskā transporta (autobusu, trolejbusu) josla;
- sliežu ceļa platumu nosaka, izvērtējot tā lietošanas veidu, ielas platumu un citus apstākļus.



Divvirzienu tramvaja sliežu ceļš

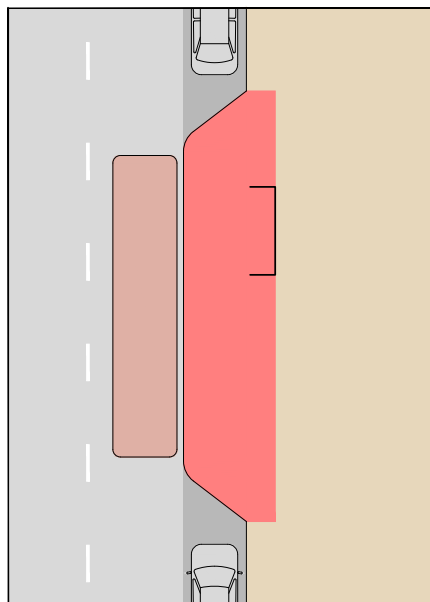
- tramvaju sliežu ceļš var būt gan atdalīts no autotransporta brauktuves, gan integrēts tajā;
- tramvaja sliežu ceļš var kalpot arī kā cita sabiedriskā transporta (autobusu, trolejbusu) josla;
- sliežu ceļa platumu nosaka, izvērtējot tā lietošanas veidu, ielas platumu un citus apstākļus.

Sabiedriskā transporta pieturas



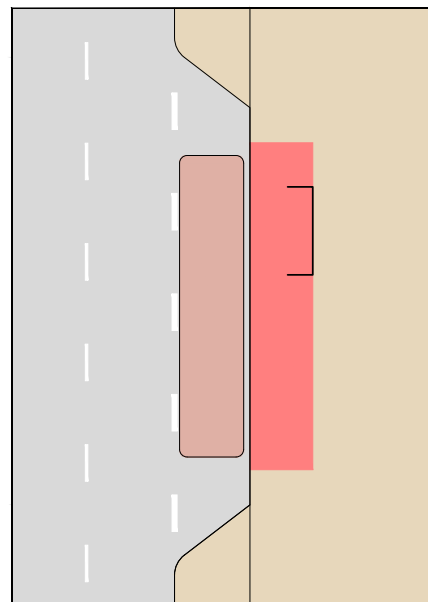
Pietura bez paplašinājuma

- sabiedriskais transports apstājas braukšanas joslā;
- risinājums lietojams šaurās ielās, kurās nav iespējas veidot pieturas ar paplašinājumu vai izvirzījumu, kā arī ielās ar sabiedriskā transporta joslām.



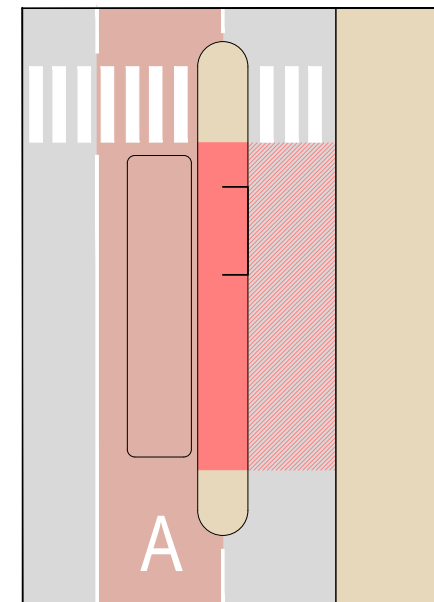
Pietura ar izvirzījumu

- sabiedriskais transports apstājas pie izvirzītas pasažieru platformas;
- risinājums lietojams ielās ar autostāvvietām brauktuves malās, kā arī ielās ar sabiedriskā transporta joslām.



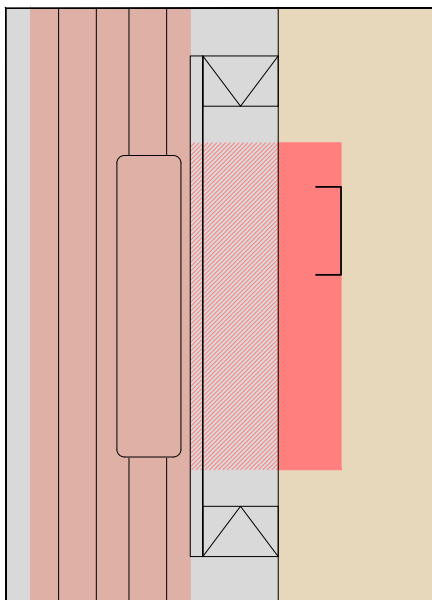
Pietura ar paplašinājumu — "kabatu"

- sabiedriskais transports apstājas brauktuves paplašinājumā;
- risinājums lietojams ielās ar mērenu un intensīvu satiksmi un pietiekamu platumu, kā arī sabiedriskā transporta galapunktos un pārsēšanās mezglos.



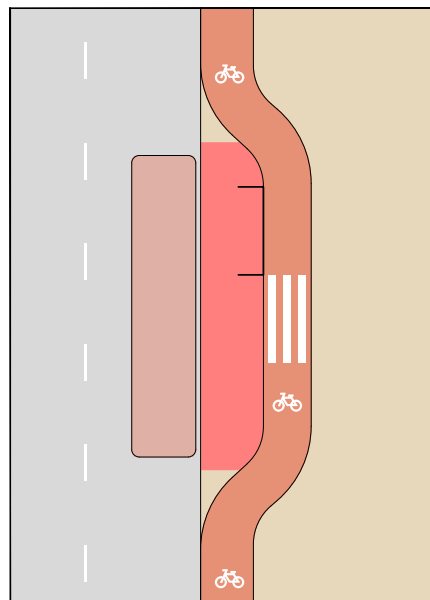
Pietura ar pasažieru platformu brauktuves vidū

- pasažieru platformai jābūt droši savienotai ar ietvi, izmantojot gājēju pāreju;
- risinājums lietojams ielās, kurās sabiedriskā transporta braukšanas joslas atrodas brauktuves vidū (visbiežāk — ar tramvaja sliežu ceļu).



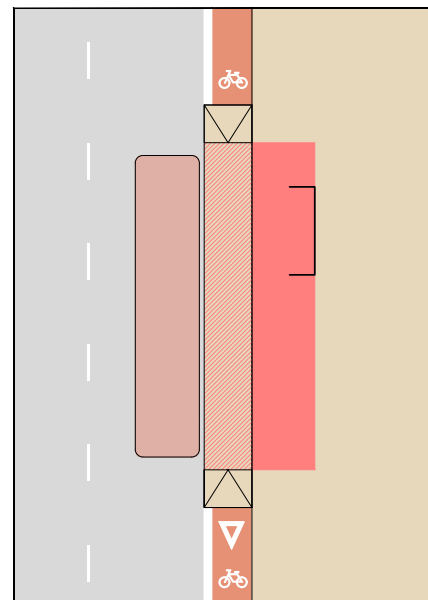
Pietura ar iekāpšanu no brauktuves

- pasažieru iekāpšana notiek uz paaugstinātas brauktuves;
- risinājums lietojams šaurās ielās ar tramvaja sliežu ceļu brauktuves vidū;
- autovadītājiem jādod priekšroka pasažieriem, kuri iekāpj vai izkāpj no sabiedriskā transporta.



Veloceļš aiz pasažieru platformas

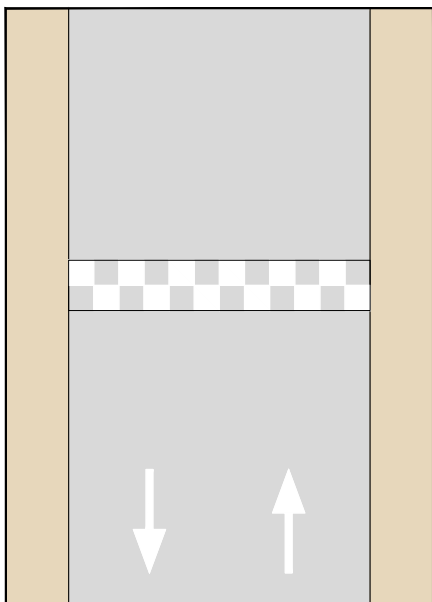
- pasažieru platformai jābūt droši savienotai ar ietvi, izmantojot gājēju pāreju;
- risinājums lietojams ielās ar veloceļu un platu ietvi.



Velojosla uz pasažieru platformas

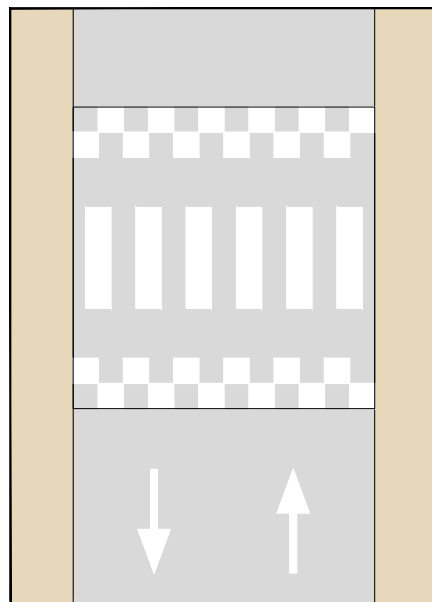
- pasažieru iekāpšana un izkāpšana notiek uz paaugstinātas velojoslas;
- velojosla pieturas zonā jāveido vienā augstumā ar ietvi;
- velobraucējiem jādod priekšroka pasažieriem, kuri iekāpj vai izkāpj no sabiedriskā transporta.

Autosatiksmes mīrināšanas paņēmieni



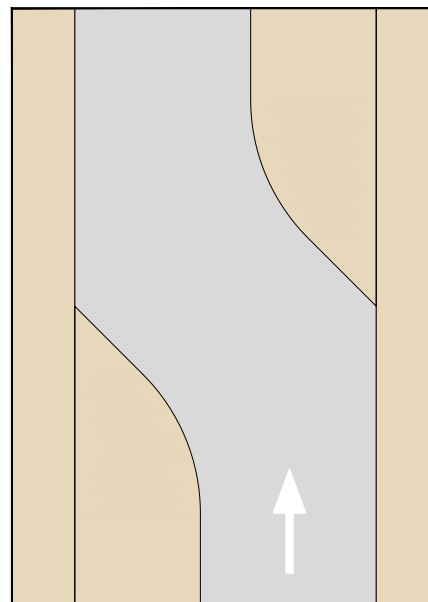
Ātrumvalnis

- paaugstinājums, kas veicina braukšanas ātruma samazināšanu pirms tā.



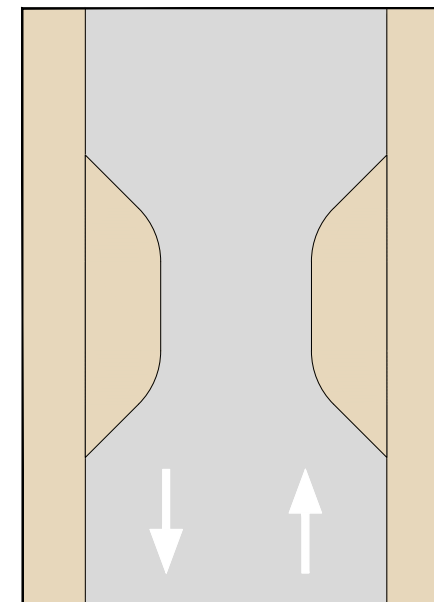
Paaugstināta gājēju pāreja

- paaugstinājums, uz kura izbūvēta gājēju pāreja, lai veicinātu braukšanas ātruma samazināšanu pirms tā, pievērstu uzmanību gājēju pārejai un padarītu ērtāku brauktuves šķērsošanu gājējiem;
- var izmantot kombinācijā ar seguma materiāla maiņu.



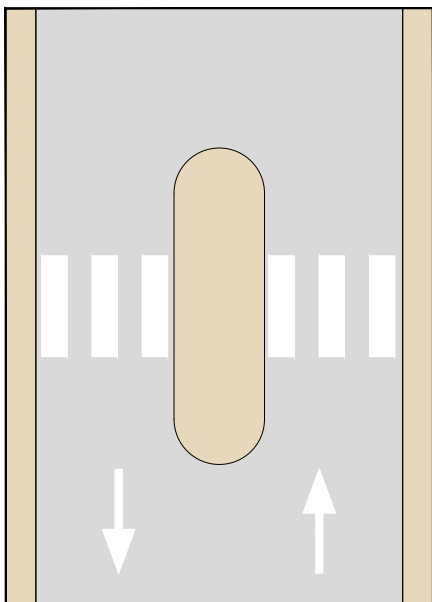
Braukšanas trajektorijas maiņa

- pamīšus izvietoti brauktuves sašaurinājumi, kas maina braukšanas trajektoriju un tādējādi veicina braukšanas ātruma samazināšanu;
- brauktuves sašaurināšanai iespējams izmantot autostāvvietas, apstādījumus vai labiekārtojumu.



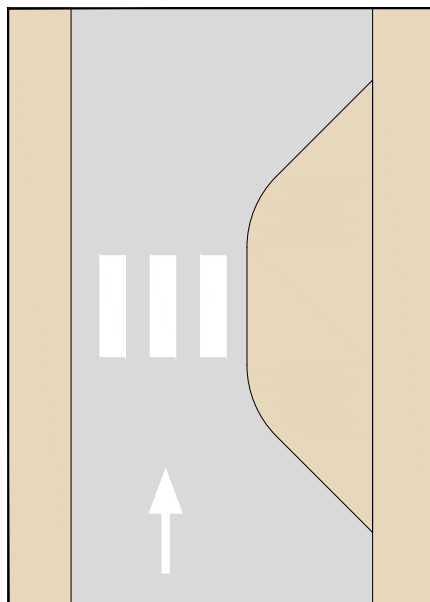
Brauktuves sašaurinājums

- sašaurinājums ielā ar divvirzienu transporta kustību līdz vienvirziena brauktuves platumam, kas veicina braukšanas ātruma samazināšanu pirms tā;
- brauktuves sašaurināšanai iespējams izmantot apstādījumus vai labiekārtojumu.



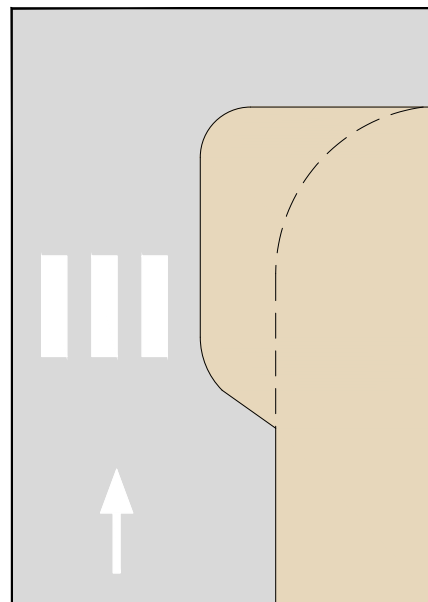
Drošības saliņa gājēju pārejas vidū

- saliņa izceļ gājēju pāreju un samazina brauktuves šķērsojamo daļu, tā palielinot gājēju drošību;
- saliņas var sašaurināt braukšanas joslas un mainīt braukšanas trajektorijas.



Brauktuves sašaurinājums pie gājēju pārejas

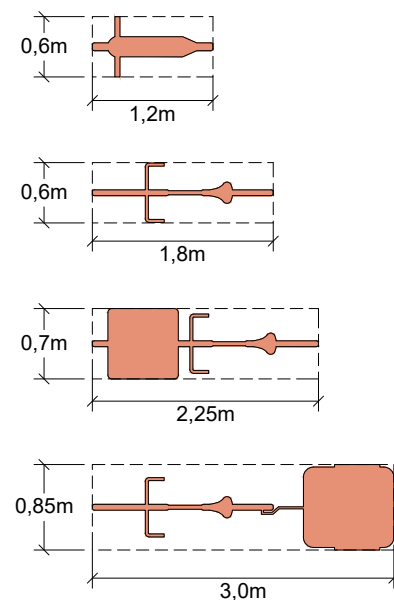
- sašaurinājums izceļ gājēju pāreju un samazina brauktuves šķērsojamo daļu, tā palielinot gājēju drošību;
- saliņa var arī mainīt braukšanas trajektoriju;
- risinājums īpaši piemērots ielām ar autostāvvietām brauktuves malā.



Brauktuves sašaurinājums pie krustojuma

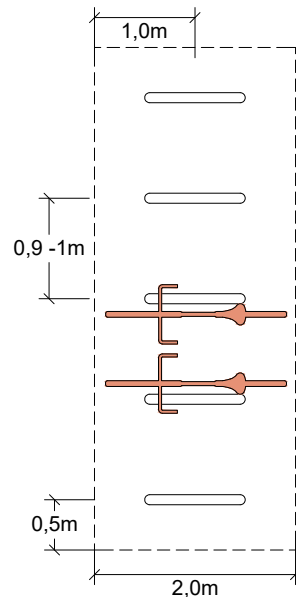
- sašaurināta brauktuve un samazināts pagrieziena rādiuss veicina braukšanas ātruma samazināšanu krustojumā;
- sašaurinājums izceļ gājēju pāreju un samazina brauktuves šķērsojamo daļu, tā palielinot gājēju drošību;
- risinājums īpaši piemērots ielām ar autostāvvietām brauktuves malā.

Velosipēdu un mikromobilitātes rīku novietnes



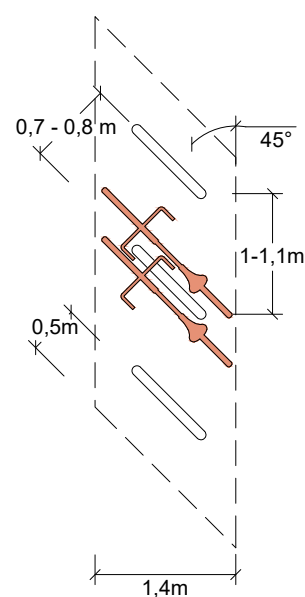
Velotransporta izmēri

- elektroskrejriteņa gabarīti 0,6×1,2m,
- divriteņa gabarīti 0,6×1,8m,
- kravas divriteņa gabarīti 0,7×2,25m,
- divriteņa ar piekabi gabarīti 0,85×3m.



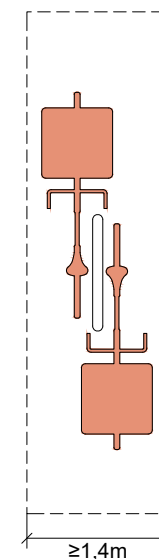
Paralēli novietoti velostatīvi

- ieteicams izmantot vienkāršus apgrieztas U formas statīvus;
- ieteicamais attālums starp paralēli izvietotiem statīviem ir 0,9–1m;
- izvietojot velonovietnes, jāņem vērā ne tikai statīvu izmēri, bet arī divriteņu garums — līdz 2m.



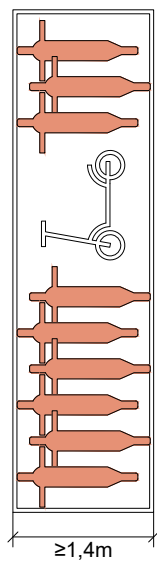
Slīpi novietoti velostatīvi

- slīps izvietojums ļauj samazināt velonovietnes dziļumu līdz 1,4m — tas ir piemērots šaurām vietām;
- ieteicams izmantot vienkāršus apgrieztas U formas statīvus;
- ieteicamais attālums starp slīpi izvietotiem statīviem, mērot taisnā līnijā, ir 1-1,1m;
- izvietojot velonovietnes, jāņem vērā ne tikai statīvu izmēri, bet arī divriteņu garums — līdz 2m.



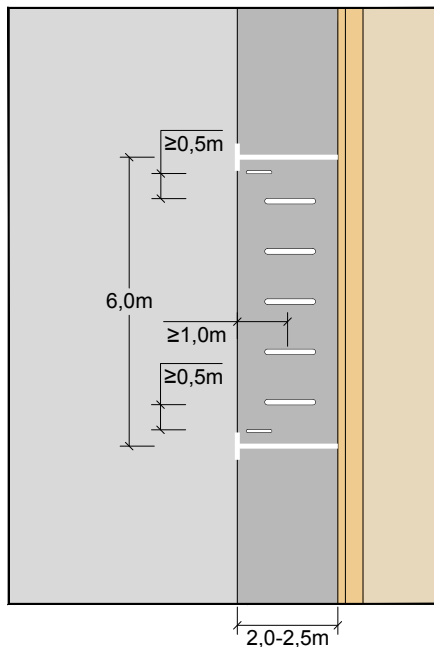
Kravas divriteņu novietne

- kravas divriteņu novietošanai paredz no šķēršļiem brīvu laukumu, ko var papildināt ar pazeminātu apgrieztas U formas statīvu (0,3m augstu, ap 1,5m garu);
- kravas divriteņu novietnes izvieto sabiedriskā transporta mezglu tuvumā, pie publiskām ēkām un publiskās ārtelpas (parkiem, skvēriem, laukumiem).



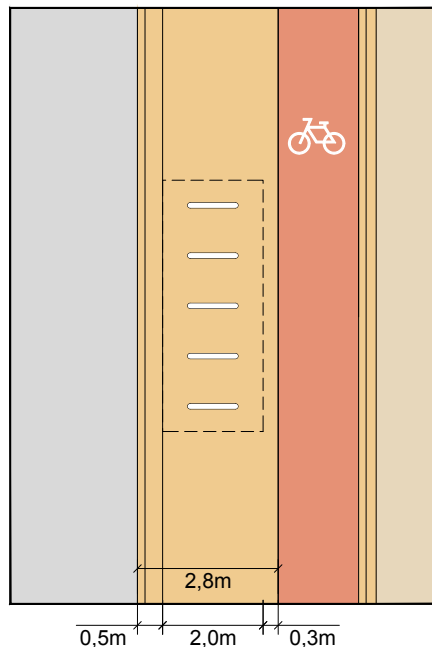
Elektroskrejriteņu novietnes

- elektroskrejriteņu novietošanai paredz ar horizontālajiem apzīmējumiem marķētu, no šķēršļiem brīvu laukumu 1,4m platumā;
- elektroskrejriteņu novietnes izvietojuma ietves labiekārtojuma joslā vai uz brauktuves.



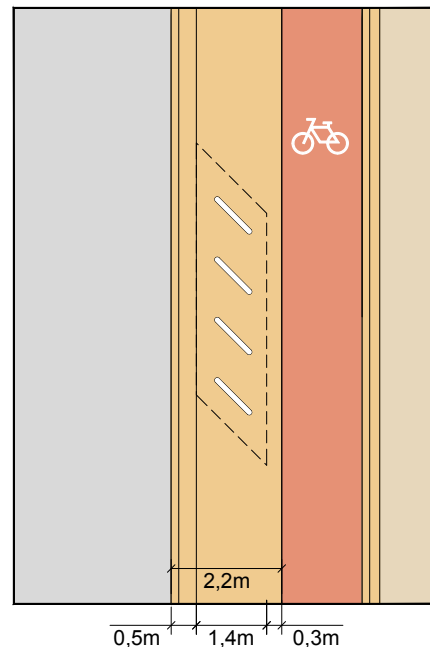
Velostatīvi uz brauktuves autostāvvietu zonā

- velonovietnes galos jāparedz norobežojoši elementi ar vertikālajiem ceļa apzīmējumiem, ievērojot vismaz 0,5m attālumu līdz velostatīviem.



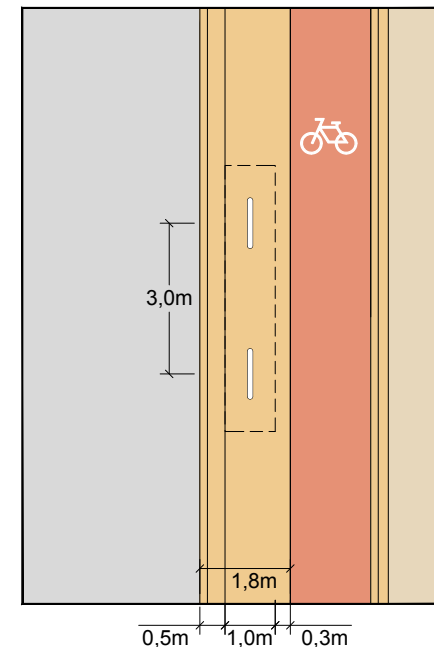
Velostatīvi labiekārtojuma joslā starp brauktuvi un veloceļu, perpendikulāri

- starp velostatīvu zonu un brauktuvi jāparedz drošības josla 0,5m platumā, bet starp velostatīvu zonu un veloceļu — 0,3m platumā.



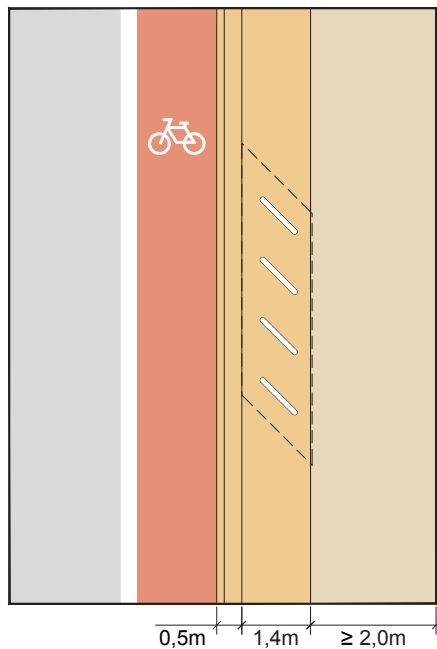
Velostatīvi labiekārtojuma joslā starp brauktuvi un veloceļu, slīpi

- starp velostatīvu zonu un brauktuvi jāparedz drošības josla 0,5m platumā, bet starp velostatīvu zonu un veloceļu — 0,3m platumā.



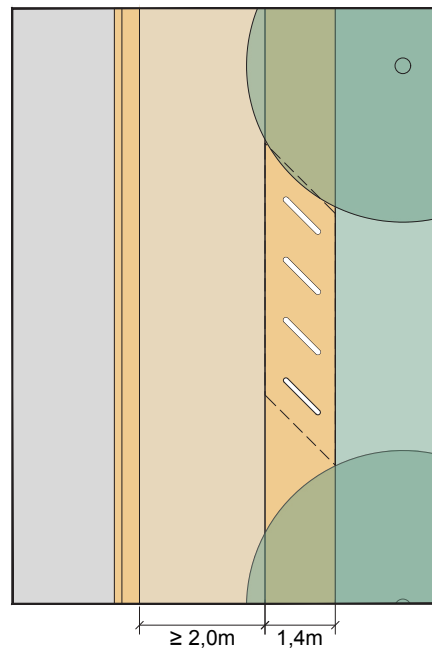
Velostatīvi labiekārtojuma joslā starp brauktuvi un veloceļu, paralēli

- starp velostatīvu zonu un brauktuvi jāparedz drošības josla 0,5m platumā, bet starp velostatīvu zonu un veloceļu — 0,3m platumā;
- risinājums izmantojams tikai šaurās vietās, kur nav liela pieprasījuma pēc velonovietnēm, — tam ir maza ietilpība.



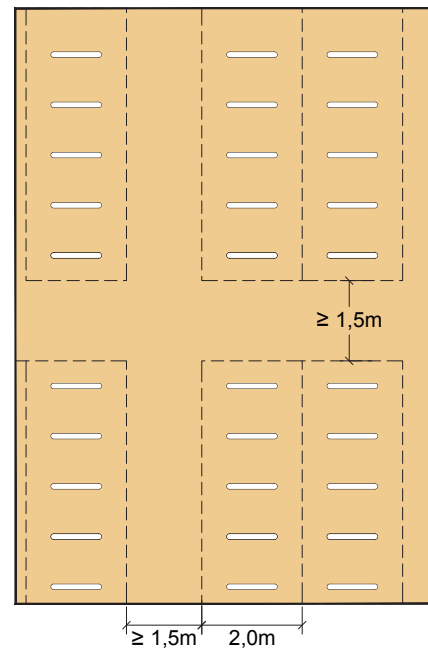
Velostatīvi labiekārtojuma joslā uz ietves, slīpi, brauktuves pusē

- velonovietnēm, kas atrodas uz ietvēm, ieteicams slīps novietojums, lai aizņemtu mazāk vietas;
- velostatīvus ieteicams stiprināt zem ietves seguma; ja tas nav iespējams — ar sliedi pie seguma.



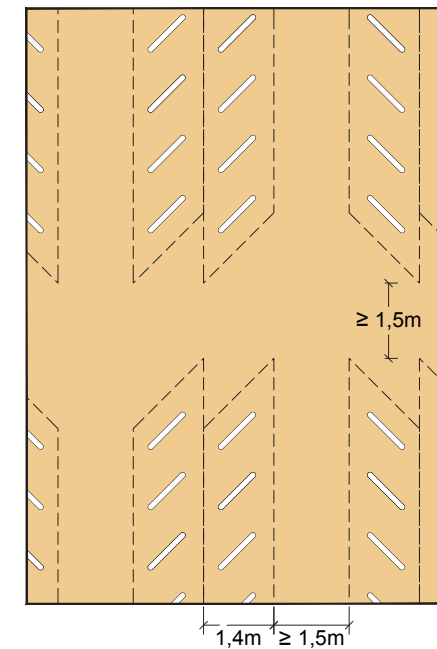
Velostatīvi labiekārtojuma joslā uz ietves, slīpi, fasādes pusē

- risinājums izmantojams tikai pie parkiem, skvēriem un laukumiem, bet ne pie ēku fasādēm;
- ieteicams slīps novietojums, lai aizņemtu mazāk vietas;
- velostatīvus ieteicams stiprināt zem ietves seguma; ja tas nav iespējams — ar sliedi pie seguma.



Velostāvlaukums ar taisni izvietotiem statīviem

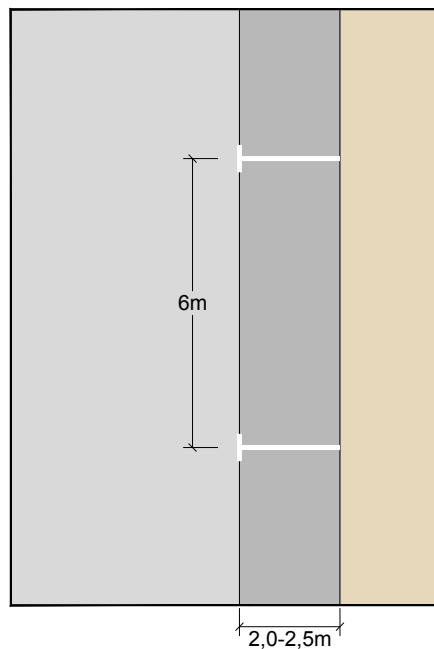
- risinājums izmantojams vietās, kur jānodrošina liela divriteņu ietilpība, piemēram, pie skolām, universitātēm, sabiedriskā transporta mezgliem u.c.;
- velostatīvus ieteicams stiprināt zem seguma; stiprinājumi pie seguma velostāvlaukumos nav vēlami.



Velostāvlaukums ar slīpi izvietotiem statīviem

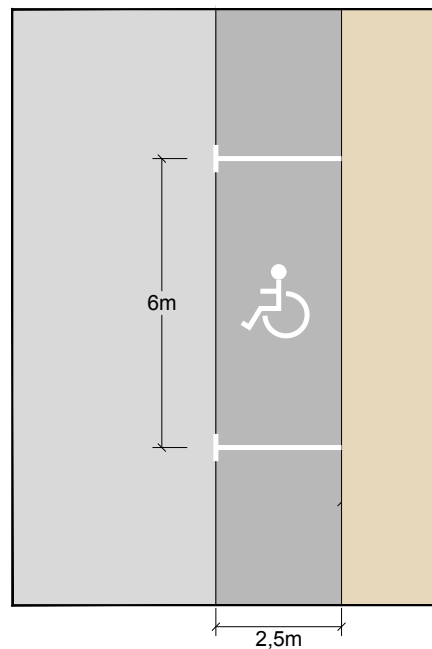
- risinājums izmantojams vietās, kur jānodrošina liela divriteņu ietilpība, piemēram, pie skolām, universitātēm, sabiedriskā transporta mezgliem u.c.;
- velostatīvus ieteicams stiprināt zem seguma; stiprinājumi pie seguma velostāvlaukumos nav vēlami.

Autostāvvietas. Paralēls un slīps izvietojums



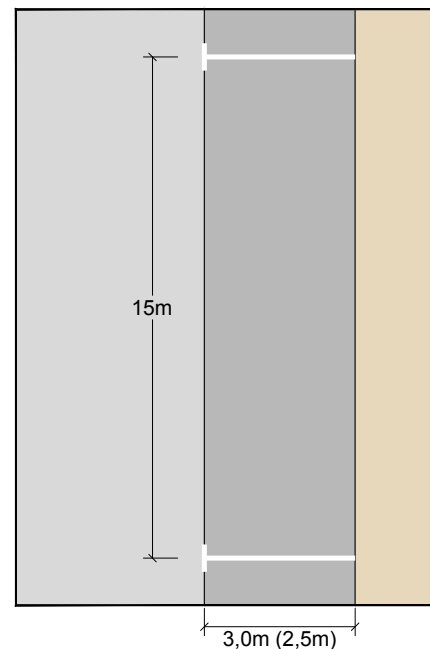
Autostāvvietas paralēli brauktuvei

- ieteicamais autostāvvietu izvietojums ielu malās Rīgā;
- vēlams kombinēt ar apstādījumu un labiekārtojuma joslu grupās pa 2-3 stāvvietām.



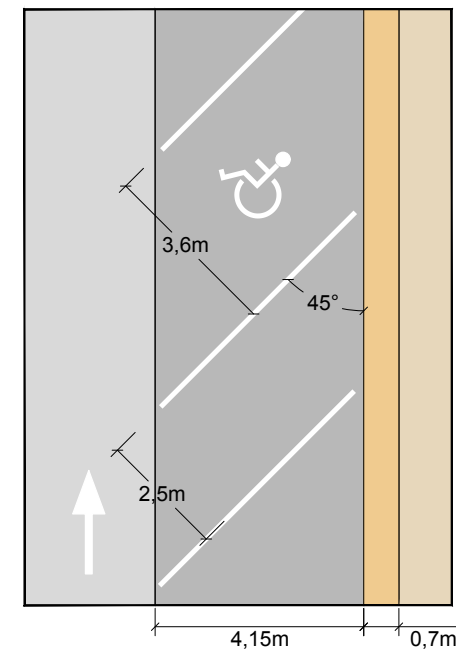
Autostāvvietas cilvēkiem ar invaliditāti paralēli brauktuvei

- autostāvvietas cilvēkiem ar invaliditāti minimālais platums ir 2,5m, blakus esošās ietves minimālais platums — 2m,
- autostāvvietas cilvēkiem ar invaliditāti jāizvieto publisku ēku ieeju tiešā tuvumā, pie sabiedriskā transporta mezgliem, publiskās ārtelpas un citviet.



Autostāvvietas piegādes transportlīdzekļiem

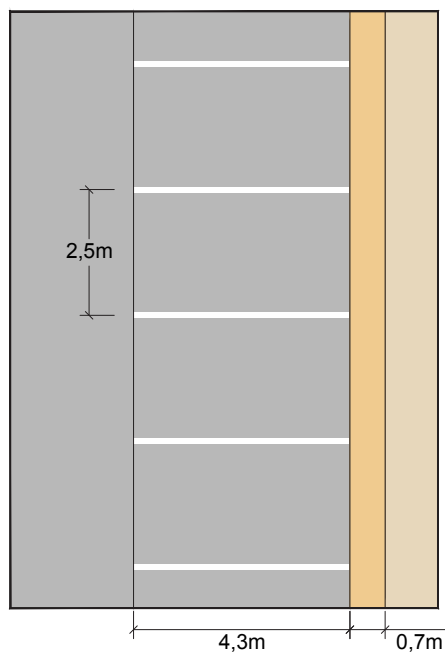
- piegādes transportlīdzekļa autostāvvietas platums ir 3m, ko ierobežotos apstākļos pieļaujams samazināt līdz 2,5m;
- risinājums lietojams ielās ar vidēju un augstu urbāno aktivitāti.



Autostāvvietas slīpā novietojumā pret brauktuvi

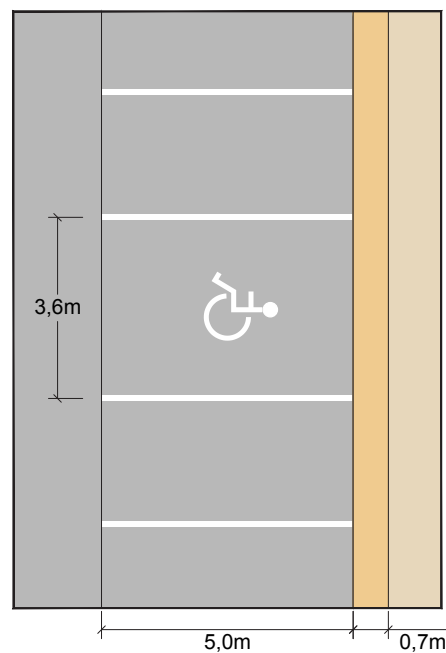
- slīpi izvietotām autostāvvietām paredz pārkāres joslu 0,7m platumā vai atdures;
- autostāvvietas cilvēkiem ar invaliditāti minimālais platums ir 3,6m, blakus esošās ietves minimālais platums — 2m;
- autostāvvietas cilvēkiem ar invaliditāti jāizvieto publisku ēku ieeju tiešā tuvumā, pie sabiedriskā transporta mezgliem, publiskās ārtelpas un citviet.

Autostāvvietas. Perpendikulārs izvietojums un koku stādījumi



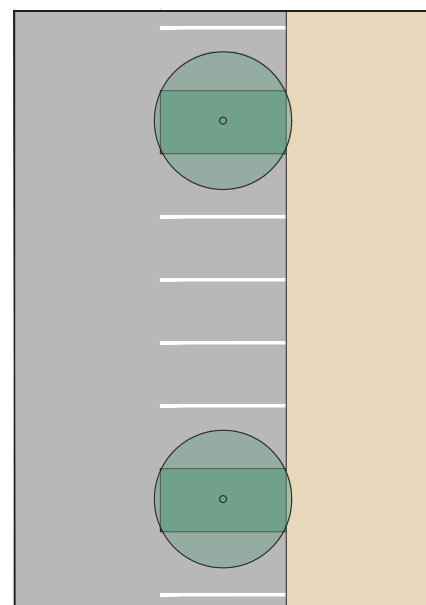
Autostāvvietas perpendikulāri brauktuvei

- slīpi izvietotām autostāvvietām paredz pārkares joslu 0,7m platumā vai atdures;
- risinājums lietojams ielās ar mierīgu un mērenu satiksmi, kā arī stāvlaukumos.



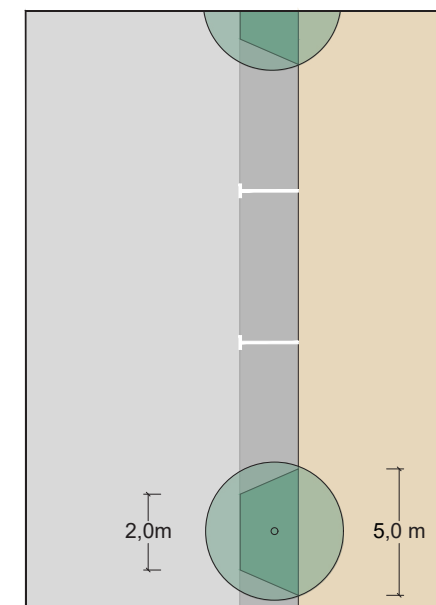
Autostāvvietas cilvēkiem ar invaliditāti perpendikulāri brauktuvei

- autostāvvietas cilvēkiem ar invaliditāti minimālais platums ir 3,6m, garums — 5m, blakus esošās ietves minimālais platums — 2m;
- autostāvvietas cilvēkiem ar invaliditāti jāizvieto publisku ēku ieeju tiešā tuvumā, pie sabiedriskā transporta mezgliem, publiskās ārtelpas un citviet.



Autostāvvietas pamīšus ar koku stādījumiem

- perpendikulāras un slīpas stāvvietas vēlams izvietot grupās pa 5, pamīšus ar apstādījumiem;
 - minimālais koku apdabes izmērs — 2×2m (ieskaitot apmales), vēlams veidot vienas stāvvietas izmērā.
- *RTIAN prasība — autonovietnei ar 50 vai vairāk stāvvietām jāparedz vismaz 1 koks uz katrām 5 stāvvietām.*



Autostāvvietas pamīšus ar koku stādījumiem

- paralēli brauktuvei esošas stāvvietas vēlams izvietot pamīšus ar apstādījumiem grupās pa 2–5;
- minimālais koku apdabes izmērs — 2×2m (ieskaitot apmales); vēlams veidot vienas stāvvietas izmērā.

IELU TIPU DIZAINS

Satiksmes intensitātes un urbānās aktivitātes līmeņa noteikšana	50
Ielu tipu matrica	52
Ielu tipu piemēri	53
Ielu tipu matrica — izvērsta	54
Izņēmumi	56

Mierīgas satiksmes ielas ar zemu urbāno aktivitāti	58
Mierīgas satiksmes ielas ar vidēju urbāno aktivitāti	64
Mierīgas satiksmes ielas ar augstu urbāno aktivitāti	68
Mērenas satiksmes ielas ar zemu urbāno aktivitāti	72
Mērenas satiksmes ielas ar vidēju urbāno aktivitāti	76
Mērenas satiksmes ielas ar augstu urbāno aktivitāti	80
Intensīvas satiksmes ielas ar zemu urbāno aktivitāti	84
Intensīvas satiksmes ielas ar vidēju urbāno aktivitāti	88
Intensīvas satiksmes ielas ar augstu urbāno aktivitāti	92

Satiksmes intensitātes un urbānās aktivitātes līmeņa noteikšana

Ielu tipu matricas uzbūves pamatā ir divi faktori: satiksme un urbānā aktivitāte. Katrs no šiem lielumiem sadalīts trīs līmeņos atbilstoši to īpatsvaram un ietekmei uz ielas telpu. Rezultāts ir ielu tipu matrica ar deviņiem dažādiem ielu tipiem, kuri var tikt sīkāk iedalīti pēc ielu sarkano līniju platuma.

Tā kā gan satiksmes intensitāte, gan urbānās aktivitātes līmenis var variēt vienas ielas garumā, tās dažādi posmi var būt piederīgi dažādiem ielu tipiem.

Satiksme

Satiksmes parametrs balstīts Rīgā jau definētajās un ceļu projektēšanā izmantotajās ielu kategorijās un raksturo transportlīdzekļu satiksmes intensitāti.

Ielas ar mierīgu satiksmi

- E kategorijas ielas,
- zema satiksmes intensitāte (mazāk par 5000 transportlīdzekļiem dienā),
- dominē vieglais autotransports,
- samazināts braukšanas ātrums (20–30 km/h).

Ielas ar mērenu satiksmi

- E un D kategorijas ielas,
- vidēja satiksmes intensitāte,
- vieglā autotransporta satiksme, iespējama arī sabiedriskā transporta satiksme,
- vidējs braukšanas ātrums (30–50 km/h).

Ielas ar intensīvu satiksmi

- D un C kategorijas ielas,
- augsta satiksmes intensitāte,
- vairākas braukšanas joslas katrā virzienā,
- vieglā autotransporta, sabiedriskā transporta, iespējama arī smagā autotransporta satiksme,
- vidējs un liels braukšanas ātrums 50–70km/h.

Urbānā aktivitāte

Urbānās aktivitātes līmenis ir Latvijas pilsētplānošanā mazāk pazīstams, taču ārvalstīs plaši izmantots parametrs, kas raksturo publisku un komerciālu funkciju klātbūtni ielu telpā un to piesaistītās gājēju plūsmas. Tas sniedz priekšstatu ne tikai par esošo pilsētvides situāciju, bet arī tās attīstības potenciālu.

Urbānās aktivitātes noteikšana balstīta 1990. gados Stokholmā izstrādātā metodoloģijā, ko tālāk attīstījis starptautiski pazīstamais dāņu pilsētplānošanas birojs "Gehl Architects". Rīgas ielu tipoloģijas rokasgrāmatā iekļautā urbānās aktivitātes noteikšanas skala pielāgota tieši Rīgas apbūves specifikai.

Urbānās aktivitātes līmeni nosaka, analizējot apbūvē esošās un iespējamās funkcijas, apbūves tipoloģiju, ielai pieguļošo zemesgabalu un attiecīgi ēku fasāžu garumu, kā arī aprēķinot ieejas durvju skaitu uz 100m ielas. Rīgas apbūvē ieejas durvju skaitā vērā ņemamas arī iebrauktuves pagalmos, ja tās izmanto gājēji. Tā kā apbūve dažādās

ielas pusēs var atšķirties, un ielas šķēršprofils var būt asimetrisks, durvju skaitu aprēķina katrai ielas pusei atsevišķi, nosakot arī vidējo rādītāju, ja tas ir jēgpilni.

Zema urbānā aktivitāte

- ēku pirmajos stāvos publisku un komerciālu funkciju nav vai to ir maz,
- apbūve ir lielākoties monofunkcionāla un brīvstāvoša,
- maz ieejas durvju un skatlogu (0–4 durvis uz 100m fasādes),
- lieli zemesgabali un garas fasādes daudzstāvu apbūvē vai mazi zemesgabali un nelielas ēkas mazstāvu apbūvē.

Vidēja urbānā aktivitāte

- daudz, bet ne visu ēku pirmajos stāvos ir publiskas un komerciālas funkcijas,
- ielā var atrasties atsevišķas publiskas vai komerciālas celtnes ar vidēji lielu apmeklējumu, piemēram, skola, baznīca, poliklīnika vai lielveikals,
- apbūve ir daudzfunkcionāla un brīvstāvoša vai perimetrāla,
- vidēji daudz ieejas durvju un skatlogu (5–7 durvis uz 100m fasādes).

Augsta urbānā aktivitāte

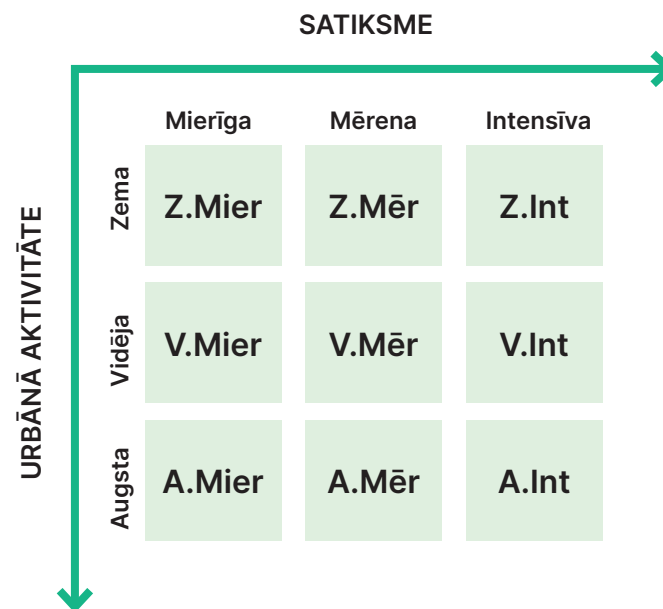
- visu vai gandrīz visu ēku pirmajos stāvos ir komerciālas un publiskas funkcijas, kas var atrasties arī ielas telpā (terases, parkleti),
- ielā var atrasties nozīmīgas publiskas vai komerciālas ēkas ar lielu apmeklējumu, piemēram, universitāte, muzejs,

tirdzniecības centrs,

- apbūve ir daudzfunkcionāla un perimetrāla,
- daudz ieejas durvju un skatlogu (vairāk nekā 7 durvis uz 100m fasādes).

Ielu tipu sadalījums un apzīmējumi

Ielu tipi veidojas no divu faktoru — satiksmes un urbānās aktivitātes — kombinācijās. Lai vienkāršotu orientēšanos rokasgrāmatā, tipu nosaukumiem piešķirti arī saīsinājumi — burtu un ciparu salikumi.

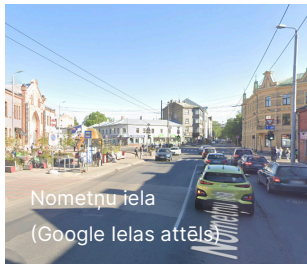


Ielu tipu matrica

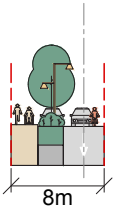
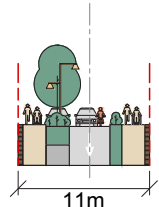
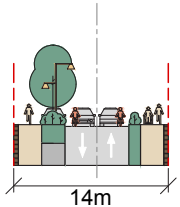
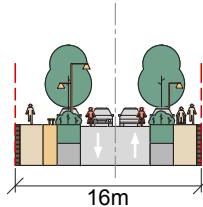
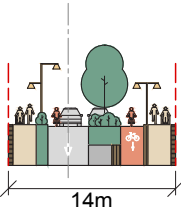
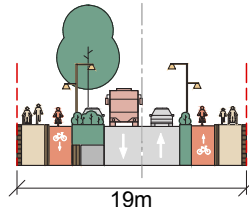
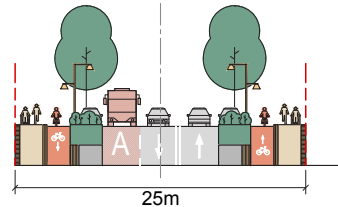
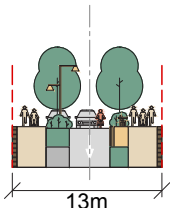
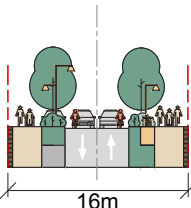
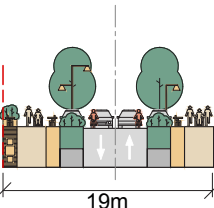
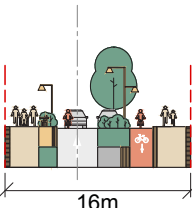
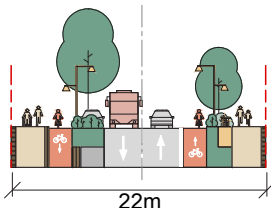
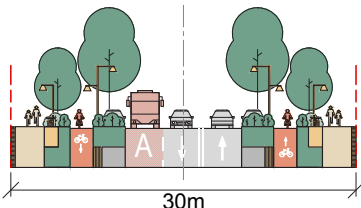
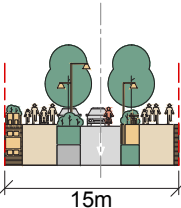
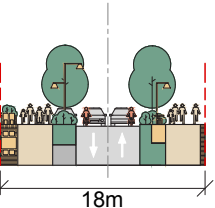
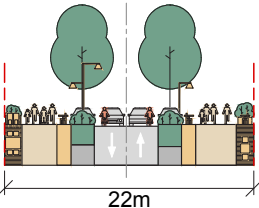
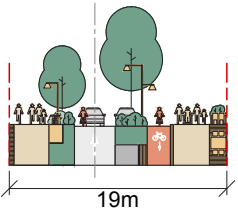
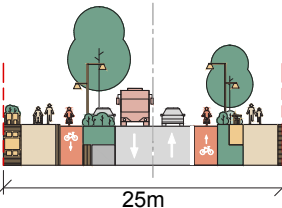
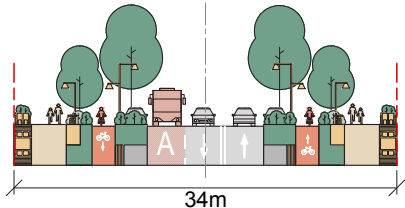
		SATIKSME		
		Mierīga satiksme — (E kategorijas ielas)	Mērena satiksme — (E un D kategorijas ielas)	Intensīva satiksme — (D un C kategorijas ielas)
URBĀNĀ AKTIVITĀTE	Zema urbānā aktivitāte — ēku pirmajos stāvos publisku un komerciālu funkciju nav vai to ir maz.	Mierīgas satiksmes ielas monofunkcionālā apbūvē. 20–30km/h	Mērenas satiksmes ielas, tajā skaitā ar sabiedrisko transportu, monofunkcionālā apbūvē. 50km/h	Intensīvas satiksmes ielas, sabiedriskā transporta artērijas monofunkcionālā apbūvē. 50–70km/h
	Vidēja urbānā aktivitāte — daudzu, bet ne visu ēku pirmajos stāvos ir publiskas un komerciālas funkcijas.	Mierīgas satiksmes ielas daudzfunkcionālā apbūvē. 20–30km/h	Mērenas satiksmes ielas, tajā skaitā ar sabiedrisko transportu, daudzfunkcionālā apbūvē. 30–50km/h	Intensīvas satiksmes ielas, sabiedriskā transporta artērijas daudzfunkcionālā apbūvē. 50km/h
	Augsta urbānā aktivitāte — visu vai gandrīz visu ēku pirmajos stāvos ir komerciālas un publiskas funkcijas.	Mierīgas satiksmes ielas izteikti daudzfunkcionālā apbūvē. 20–30km/h	Mērenas satiksmes ielas, tajā skaitā ar sabiedrisko transportu, izteikti daudzfunkcionālā apbūvē. 30km/h	Intensīvas satiksmes ielas, sabiedriskā transporta artērijas izteikti daudzfunkcionālā apbūvē. 30–50km/h

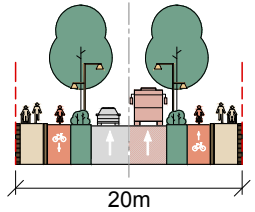
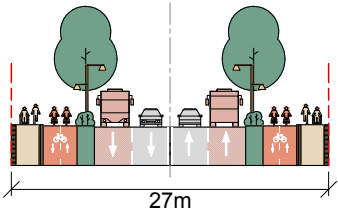
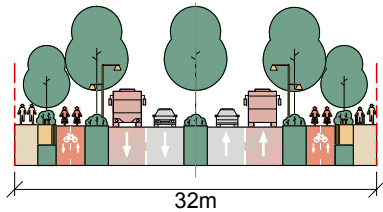
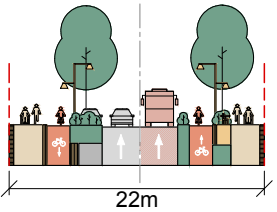
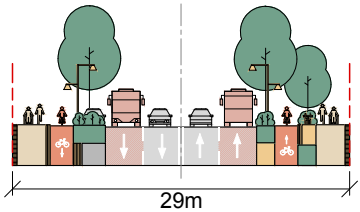
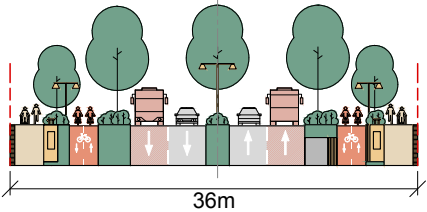
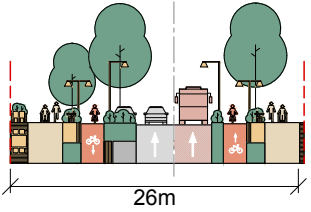
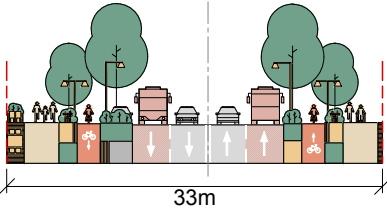
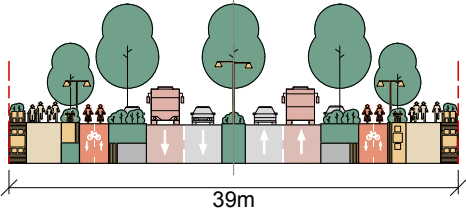
Ielu tipu piemēri

URBĀNĀ AKTIVITĀTE

	SATIKSME		
	Mierīga satiksme — (E kategorijas ielas)	Mērena satiksme — (E un D kategorijas ielas)	Intensīva satiksme — (D un C kategorijas ielas)
Zema urbānā aktivitāte — ēku pirmajos stāvos publisku un komerciālu funkciju nav vai to ir maz.	 Purvciema iela (Google ielas attēls)	 Mēlnsila iela (Google ielas attēls)	 Lubānas iela (Google ielas attēls)
Vidēja urbānā aktivitāte — daudzu, bet ne visu ēku pirmajos stāvos ir publiskas un komerciālas funkcijas.	 Krāsotāju iela (Google ielas attēls)	 Gertrūdes iela (Google ielas attēls)	 Kaļinciema iela (Google ielas attēls)
Augsta urbānā aktivitāte — visu vai gandrīz visu ēku pirmajos stāvos ir komerciālas un publiskas funkcijas.	 Antonijas iela (Google ielas attēls)	 Nometņu iela (Google ielas attēls)	 Satekles iela (Google ielas attēls)

Ielu tipu matrica — izvērsta

Mierīgas satiksmes iela (E kategorija)				Mērenas satiksmes iela (E un D kategorija)		
						
						
						

Intensīvas satiksmes iela (D un C kategorija)			
			Zema urbānā aktivitāte
			Vidēja urbānā aktivitāte
			Augsta urbānā aktivitāte

Izņēmumi

B kategorijas ielas

Rīgas ielu tipoloģijas rokasgrāmata apskata E, D un C kategorijas ielas, kurās satiksmes intensitāte līdzsvarojama ar urbāno aktivitāti. B kategorijas ielas ir pilsētas maģistrāles, kurās urbānās aktivitātes vai nu nav vai tai ir gluži cits, autotransporta piekļuvē balstīts raksturs.

Piemēri:

Kārļa Ulmaņa gatve, Ziepniekkalna iela, Slāvu iela u.c.



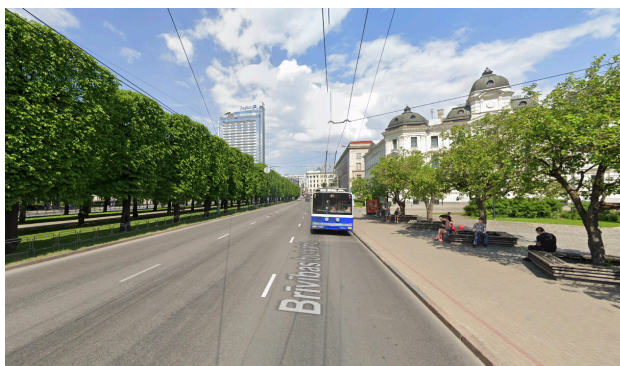
Kārļa Ulmaņa gatve
(Google ielas attēls)

Pilsētībūvnieciski ansambļi

Atsevišķās Rīgas ielās atrodas vēsturiski nozīmīgi apstādījumi vai objekti vai tās ietilpst kādā augstvērtīgā pilsētībūvnieciskā ansablī. Šādas ielas mēdz būt ar kultūrālu nozīmi, īpašu raksturu un ierobežotām pārbūves iespējām. Lai rastu labākos risinājumus to uzlabošanai, ieteicams rīkot metu konkursus.

Piemēri:

Brīvības bulvāris, Brīvības ielas liepu aleja, bulvāru loks, Meža kapu ansamblis u.c.



Brīvības bulvāra liepu aleja
(Google ielas attēls)

Krastmalas

Ielām, kas pieslēdzas Daugavas krastam un citām ūdensmalām, vajadzīgi īpaši risinājumi. Šādās ielās galvenā uzmanība jāpievērš ainavas un mikroklimata veidošanai, kā arī krastmalas publiskai pieejamībai un aktivizēšanai, tai skaitā ūdenstransporta pietātņu sasaistei ar sauszemes infrastruktūru.

Piemēri:

11. novembra krastmala, Mūkusalas iela, Ģenerāļa Radziņa krastmala, Balasta dambis u.c.



11. novembra krastmala
(Google ielas attēls)

Tilti un estakādes

Tilti un estakādes nodrošina pilsētas daļu savienojamību, bet neveido tipisku ielas telpu. Jāmeklē inženiertehniski atjautīgi risinājumi, lai uz esošiem tiltiem un estakādēm nodrošinātu gājēju, velobraucēju un mikromobilitātes rīku lietotāju drošību un ērtības. Tilti pār Daugavu ir Rīgas vizītkarte, tādēļ īpaša uzmanība jāpievērš to dizainam un apgaismojumam.

Piemēri:

Vanšu tilts, Akmens tilts, Augusta Deglava ielas pārvads, Gaisa tilts u.c.



Akmens tilts
(Google ielas attēls)

Ielas ar tramvaja sliedēm

Ielu ar tramvaja sliedēm Rīgā nav daudz, bet katra no tām var tikt risināta atšķirīgi. Sliežu ceļi ielās atrodas gan uz brauktuves, gan atdalīti no tās, gan ielu vidusdaļā, gan malās. Pārbūves projektos jātiecas nodrošināt ātru un netraucētu tramvaja kustību.

Piemēri:

Krišjāņa Barona iela, Kronvalda bulvāris, Slokas iela, Maskavas iela u.c.



Slokas iela
(Google ielas attēls)

Vecrīga

Vecrīgas ielām ir Rīgas mērogā unikāls raksturs, mērogs un nozīme, un šajā pilsētas daļā ielām jāizstrādā īpaši pārbūves paņēmieni. Tajās jā saglabā vēsturiskās proporcijas un materialitāte, par prioritāti izvirzot gājēju ērtības un vides pieejamības nodrošināšanu.

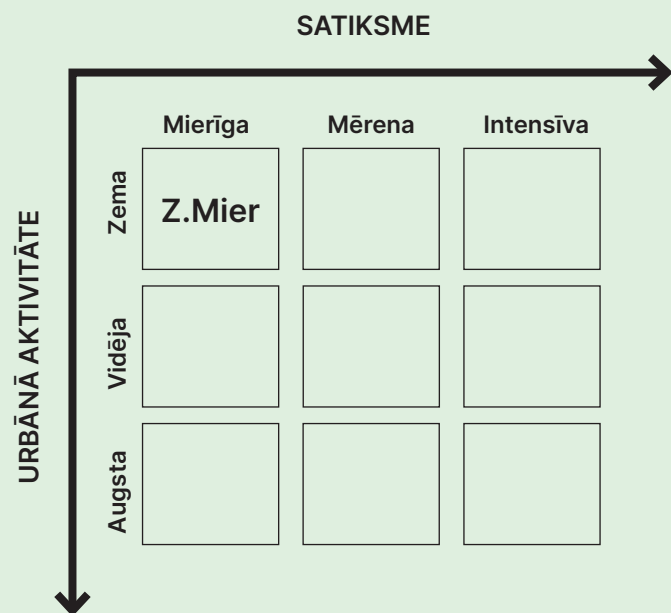
Piemēri:

Vaļņu iela, Šķūņu iela, Smilšu iela, Tirgoņu iela u.c.



Tirgoņu iela
(Google ielas attēls)

Mierīgas satiksmes ielas ar zemu urbāno aktivitāti



Mierīga satiksme:

- E kategorijas ielas,
- zema satiksmes intensitāte (mazāk par 5000 transportlīdzekļiem dienā),
- dominē vieglais autotransports,
- samazināts braukšanas ātrums (20–30 km/h).

Zema urbānā aktivitāte:

- ēku pirmajos stāvos publisku un komerciālu funkciju nav vai to ir maz,
- apbūve ir lielākoties monofunkcionāla un brīvstāvoša,
- maz ieejas durvju un skatlogu (0–4 durvis uz 100m fasādes),
- lieli zemesgabali un garas fasādes daudzstāvu apbūvē vai mazi zemesgabali un nelielas ēkas mazstāvu apbūvē.

Mierīgas satiksmes iela ar zemu urbāno aktivitāti, 8m

Tipa kods: Z.Mier 8
Sarkano līniju platums: 8–11m
Ieteicamais braukšanas ātrums: 20 km/h



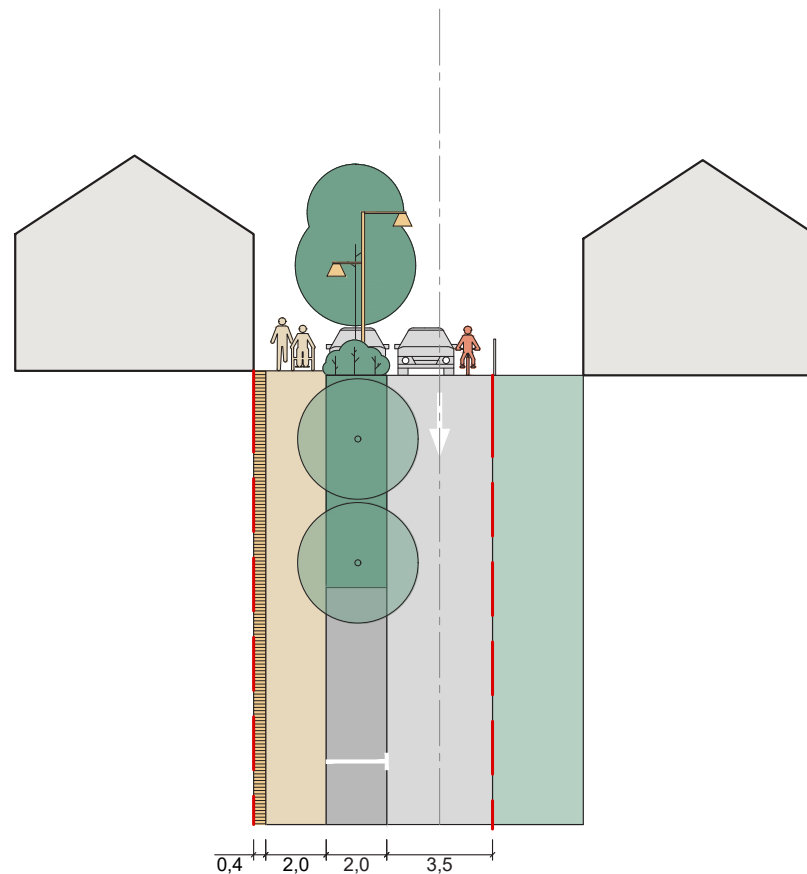
- ietves brīvības platums vismaz 2m;
- ietve vismaz vienā ielas pusē;



- apstādījumu josla pamīšus ar autostāvvietām vienā ielas pusē;



- vienvirziena autosatiksmes;
- kopīga brauktuve autotransportam un riteņbraucējiem;
- jāizmanto satiksmes mierināšanas risinājumi.



Mierīgas satiksmes iela ar zemu urbāno aktivitāti, 11m

Tipa kods: Z.Mier 11
Sarkano līniju platums: 11–14m
Ieteicamais braukšanas ātrums: 20–30 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 2m;



- apstādījumu josla starp ietvi un brauktuvi;
- apstādījumu josla pamīšus ar autostāvvietām;



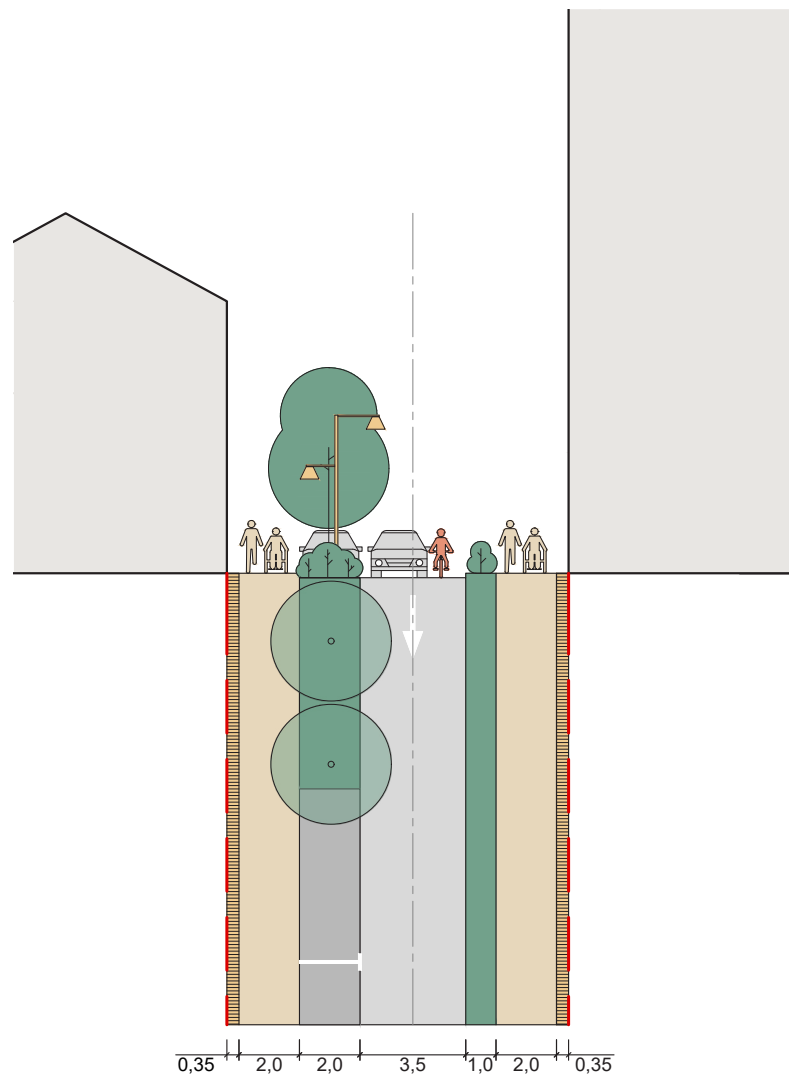
- vienvirziena autosatiksmes;
- kopīga brauktuve autotransportam un riteņbraucējiem;
- jāizmanto satiksmes mīrināšanas risinājumi.



Ja iespējams:



- labiekārtojuma josla vismaz vienā ielas pusē.



Mierīgas satiksmes iela ar zemu urbāno aktivitāti, 14m

Tipa kods: Z.Mier 14
Sarkano līniju platums: 14–16m
Ieteicamais braukšanas ātrums: 20–30 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 2m;
- ietves abās ielas pusēs;



- apstādījumu josla starp ietvi un brauktuvi;
- apstādījumu josla pamīšus ar autostāvvietām;



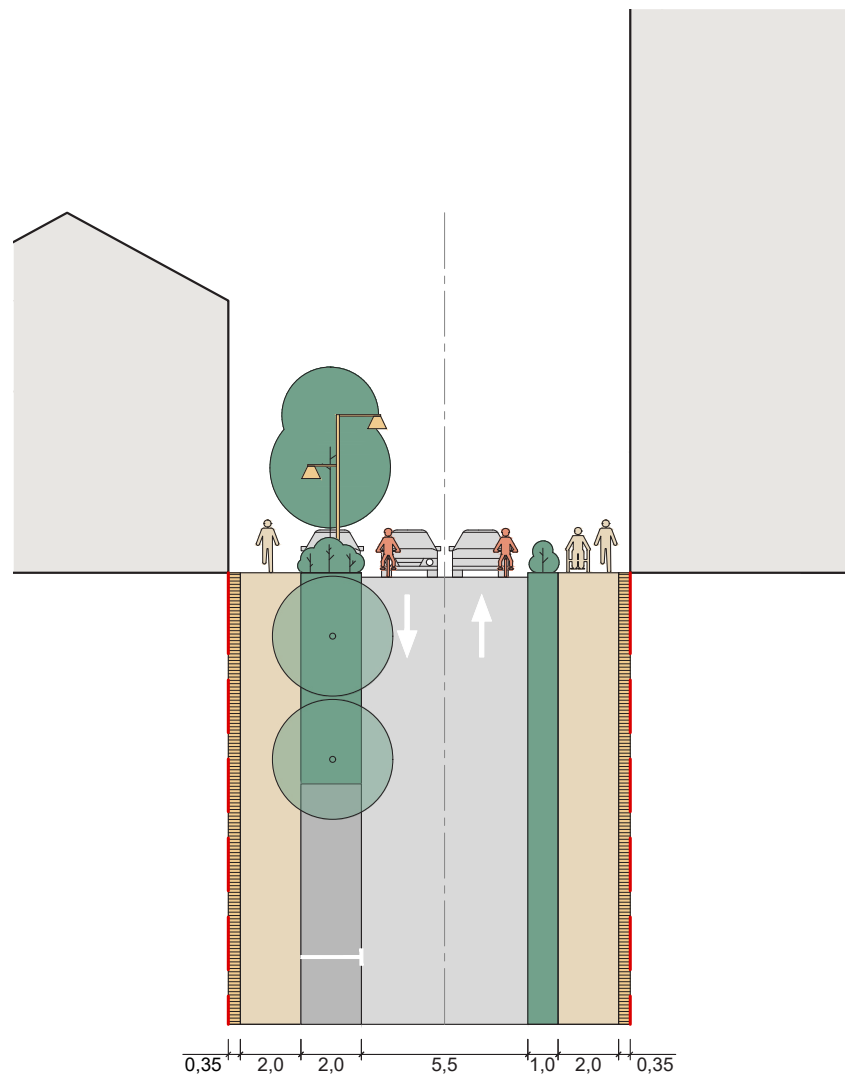
- divvirzienu satiksme;
- kopīga brauktuve autotransportam un riteņbraucējiem;
- jāizmanto satiksmes mierināšanas risinājumi.



Ja iespējams:



- labiekārtojuma josla vismaz vienā ielas pusē.



Mierīgas satiksmes iela ar zemu urbāno aktivitāti, 16m

Tipa kods: Z.Mier 16
Sarkano līniju platums: 16m+
Ieteicamais braukšanas ātrums: 20–30 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 2m;



- apstādījumu josla starp ietvi un brauktuvi;
- apstādījumu joslas pamišus ar autostāvvietām;



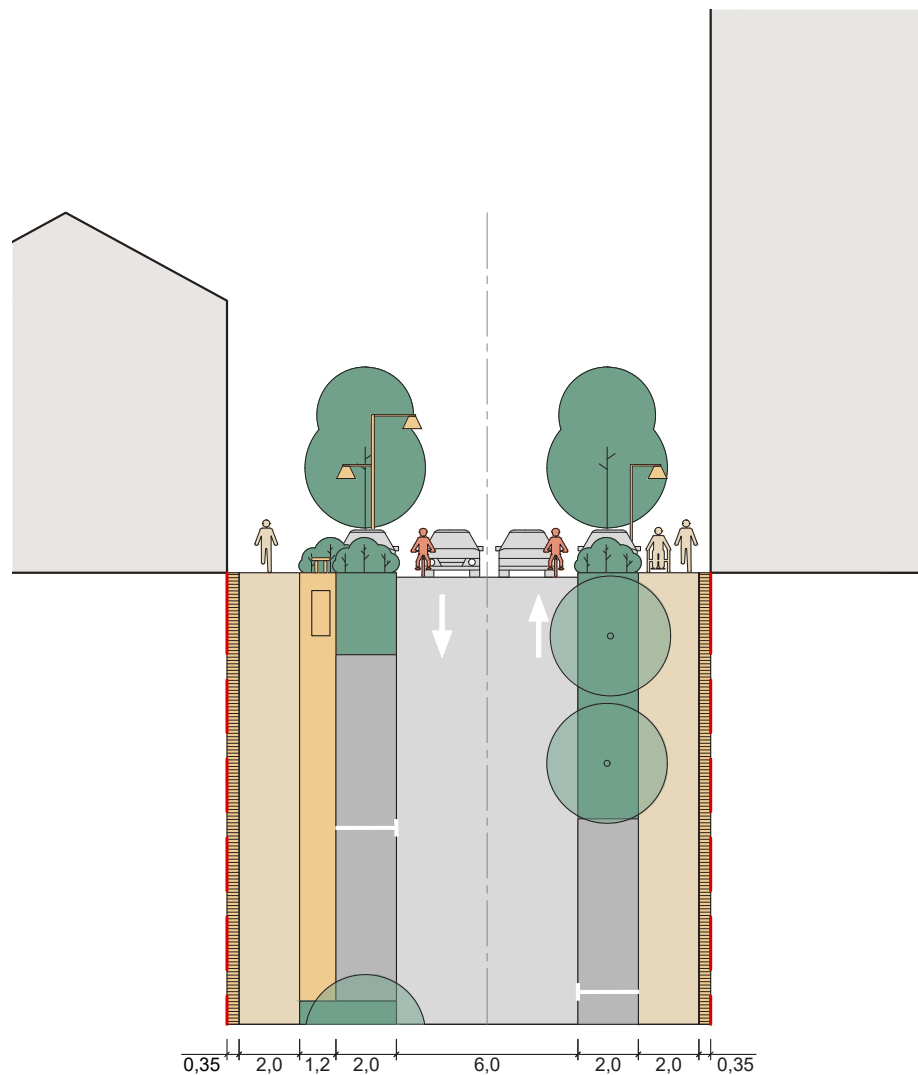
- divvirzienu autosatiksmes;
- kopīga brauktuve autotransportam un riteņbraucējiem;
- jāizmanto satiksmes mīrināšanas risinājumi.



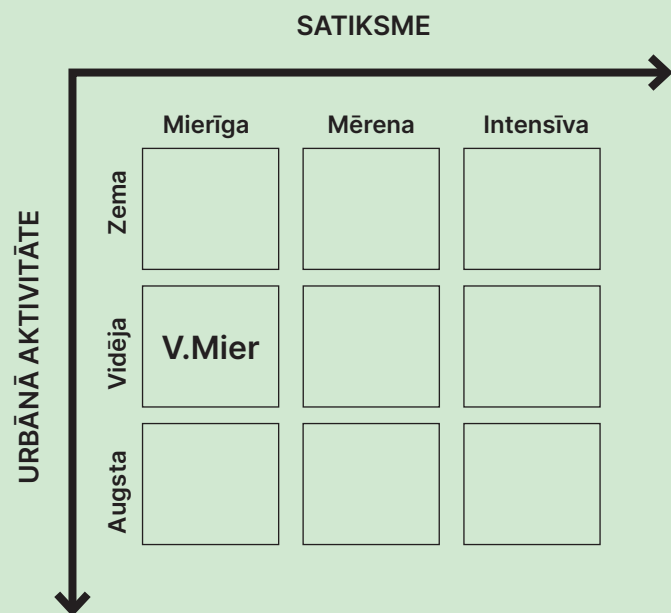
Ja iespējams:



- labiekārtojuma josla vismaz vienā ielas pusē.



Mierīgas satiksmes ielas ar vidēju urbāno aktivitāti



Mierīga satiksme:

- E kategorijas ielas,
- zema satiksmes intensitāte (mazāk par 5000 transportlīdzekļiem dienā),
- dominē vieglais autotransports,
- samazināts braukšanas ātrums (20–30 km/h).

Vidēja urbānā aktivitāte:

- daudzu, bet ne visu ēku pirmajos stāvos ir publiskas un komerciālas funkcijas,
- ielā var atrasties atsevišķas publiskas vai komerciālas celtnes ar vidēji lielu apmeklējumu, piemēram, skola, baznīca, poliklīnika vai lielveikals,
- apbūve ir ar daudzfunkcionāla un brīvstāvoša vai perimetrāla,
- vidēji daudz ieejas durvju un skatlogu (5–7 durvis uz 100m fasādes).

Mierīgas satiksmes iela ar vidēju urbāno aktivitāti, 13m

Tipa kods: V.Mier 13
Sarkano līniju platums: 13–16m
Ieteicamais braukšanas ātrums: 20–30 km/h



- ietves brīvterpas platums vismaz 2,5m;



- apstādījumu josla starp ietvi un brauktuvi;
- apstādījumu un labiekārtojuma joslas pamīšus ar autostāvvietām;



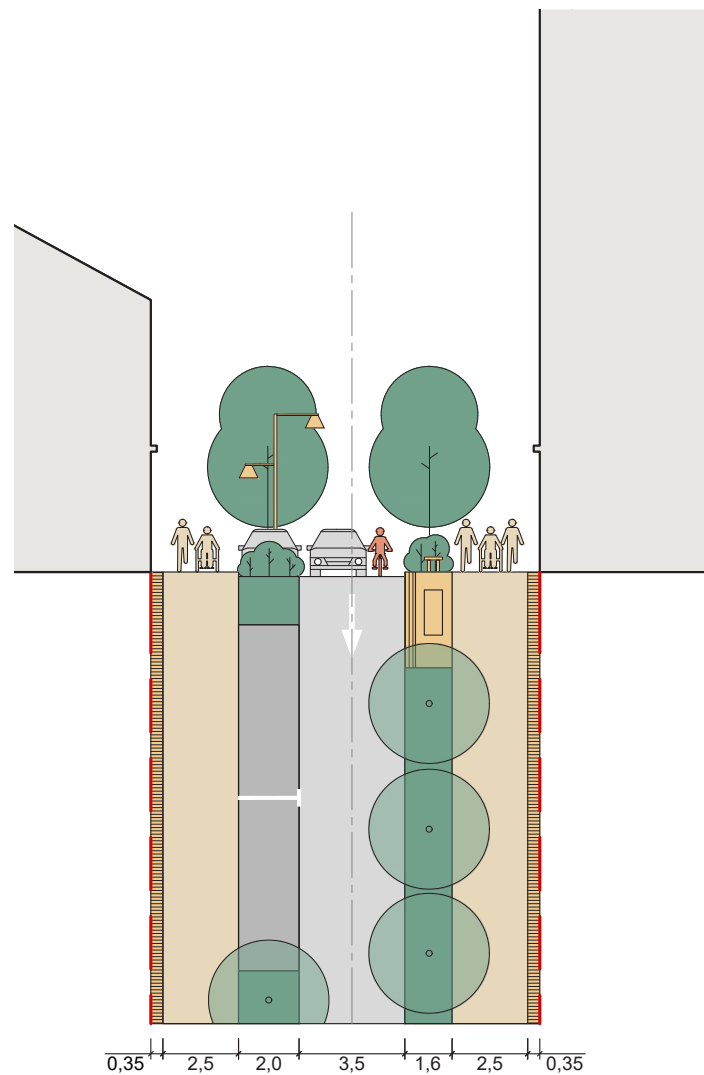
- vienvirziena autosatiksmes;
- kopīga brauktuve autotransportam un riteņbraucējiem;
- jāizmanto satiksmes mierināšanas risinājumi.



Ja iespējams:



- vietas komerciālām aktivitātēm gar fasādēm vai labiekārtojuma/apstādījumu joslā.



Mierīgas satiksmes iela ar vidēju urbāno aktivitāti, 16m

Tipa kods: V.Mier 16
Sarkano līniju platums: 16–19m
Ieteicamais braukšanas ātrums: 20–30 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 2,5m;



- apstādījumu josla starp ietvi un brauktuvi;
- apstādījumu un labiekārtojuma joslas pamīšus ar autostāvvietām;



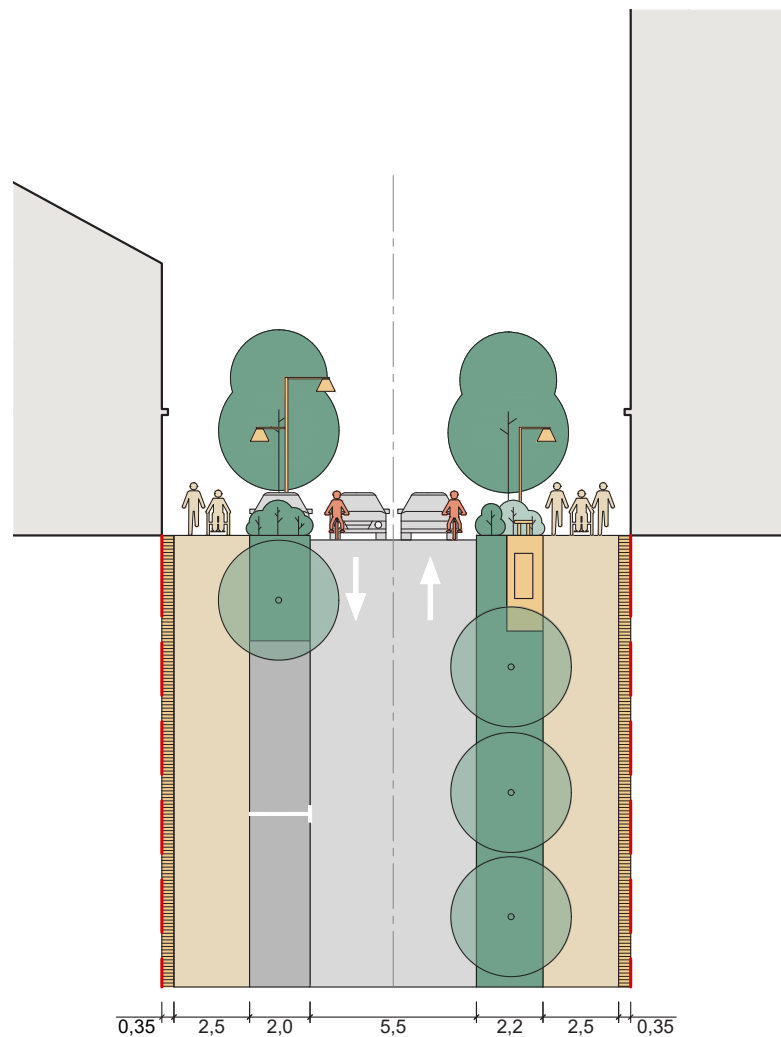
- divvirzienu autosatiksmes;
- kopīga brauktuve autotransportam un riteņbraucējiem;
- jāizmanto satiksmes mierināšanas risinājumi.



Ja iespējams:



- vietas komerciālām aktivitātēm gar fasādēm vai labiekārtojuma/apstādījumu joslā.



Mierīgas satiksmes iela ar vidēju urbāno aktivitāti, 19m

Tipa kods: V.Mier 19
Sarkano līniju platums: 19m+
Ieteicamais braukšanas ātrums: 20–30 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 2,5m;



- apstādījumu josla starp ietvi un brauktuvi;
- apstādījumu joslas pamiņšus ar autostāvvietām;
- labiekārtojuma joslas;



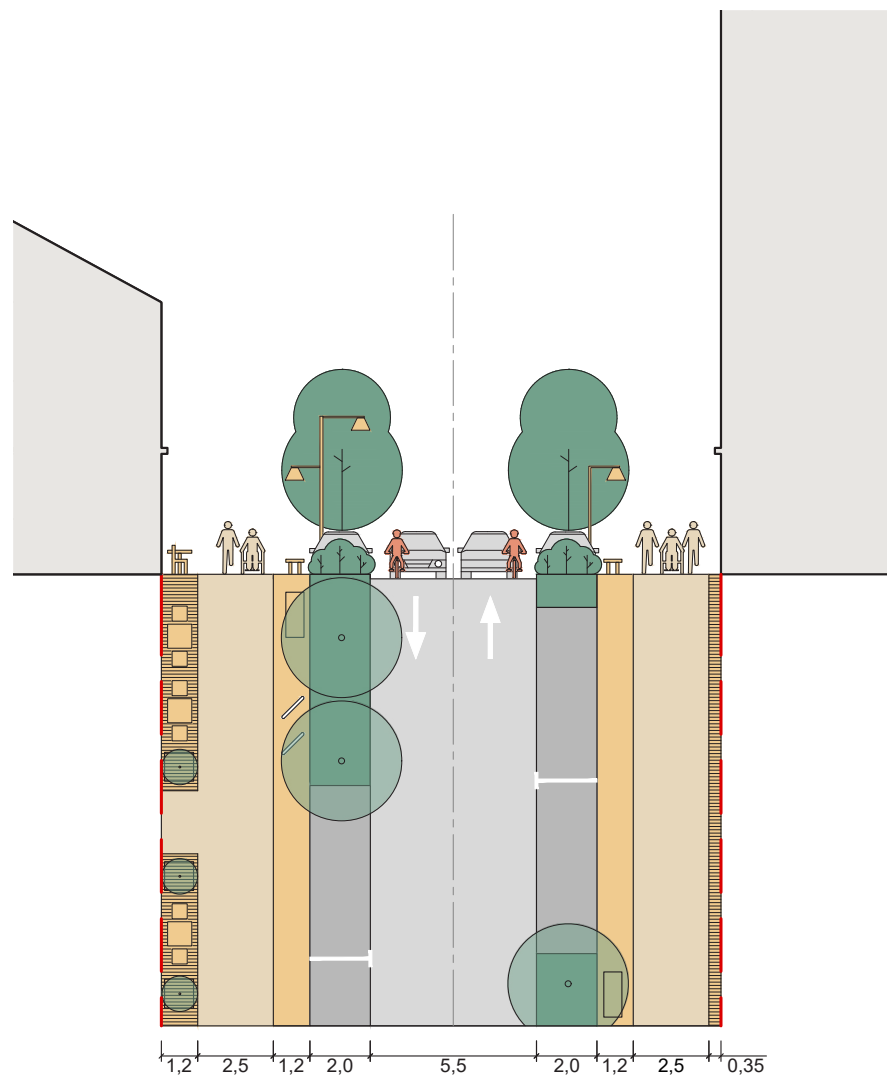
- divvirzienu autosatiksmes;
- kopīga brauktuve autotransportam un riteņbraucējiem;
- jāizmanto satiksmes mierināšanas risinājumi.



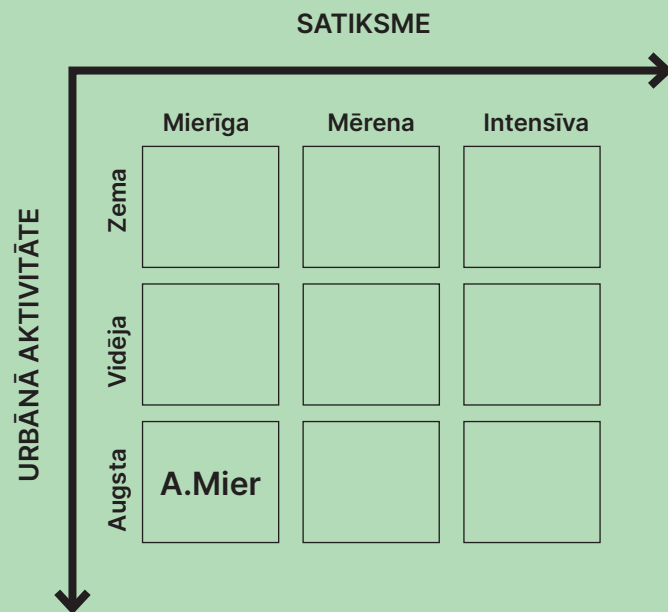
Ja iespējams:



- vietas komerciālām aktivitātēm gar fasādēm vai labiekārtojuma/apstādījumu joslā.



Mierīgas satiksmes ielas ar augstu urbāno aktivitāti



Mierīga satiksme:

- E kategorijas ielas,
- zema satiksmes intensitāte (mazāk par 5000 transportlīdzekļiem dienā),
- dominē vieglais autotransports,
- samazināts braukšanas ātrums (20–30 km/h).

Augsta urbānā aktivitāte:

- visu vai gandrīz visu ēku pirmajos stāvos ir komerciālas un publiskas funkcijas, kas var atrasties arī ielas telpā (terases, parkleti),
- ielā var atrasties nozīmīgas publiskas vai komerciālas ēkas ar lielu apmeklējumu, piemēram, universitāte, muzejs, tirdzniecības centrs,
- apbūve ir daudzfunkcionāla unimetrāla,
- daudz ieejas durvju un skatlogu (vairāk nekā 7 durvis uz 100m fasādes).

Mierīgas satiksmes iela ar augstu urbāno aktivitāti, 15m

Tipa kods: A.Mier 15
Sarkano līniju platums: 15–18m
Ieteicamais braukšanas ātrums: 20–30 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 3m;



- apstādījumu un labiekārtojuma joslas starp ietvi un brauktuvi;
- vietas komerciālām aktivitātēm gar fasādēm vai labiekārtojuma/apstādījumu joslā;



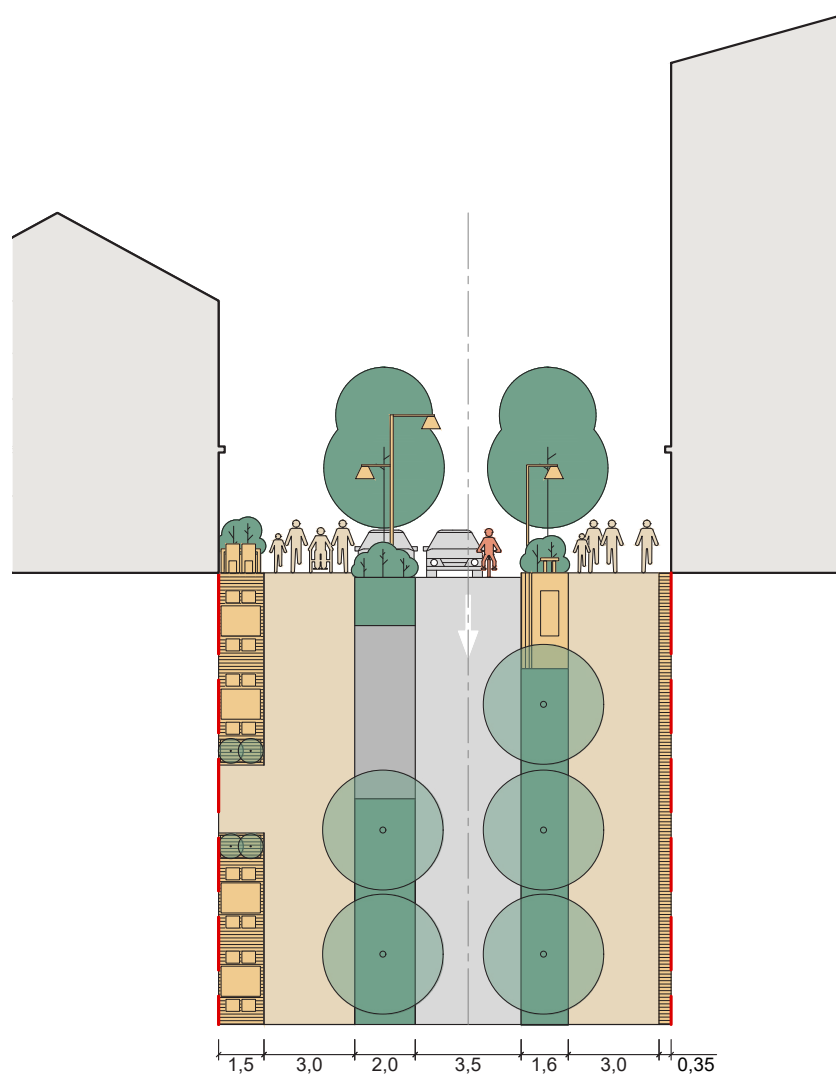
- vienvirziena autosatiksmes;
- kopīga brauktuve autotransportam un riteņbraucējiem;
- jāizmanto satiksmes mierināšanas risinājumi.



Ja iespējams:



- piegādes un īslaicīgas lietošanas autostāvvietas pamišus ar apstādījumiem.



Mierīgas satiksmes iela ar augstu urbāno aktivitāti, 18m

Tipa kods: A.Mier 18
Sarkano līniju platums: 18–22m
Ieteicamais braukšanas ātrums: 20–30 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 3m;



- apstādījumu un labiekārtojuma joslas starp ietvi un brauktuvi;
- vietas komerciālām aktivitātēm gar fasādēm vai labiekārtojuma/apstādījumu joslā;

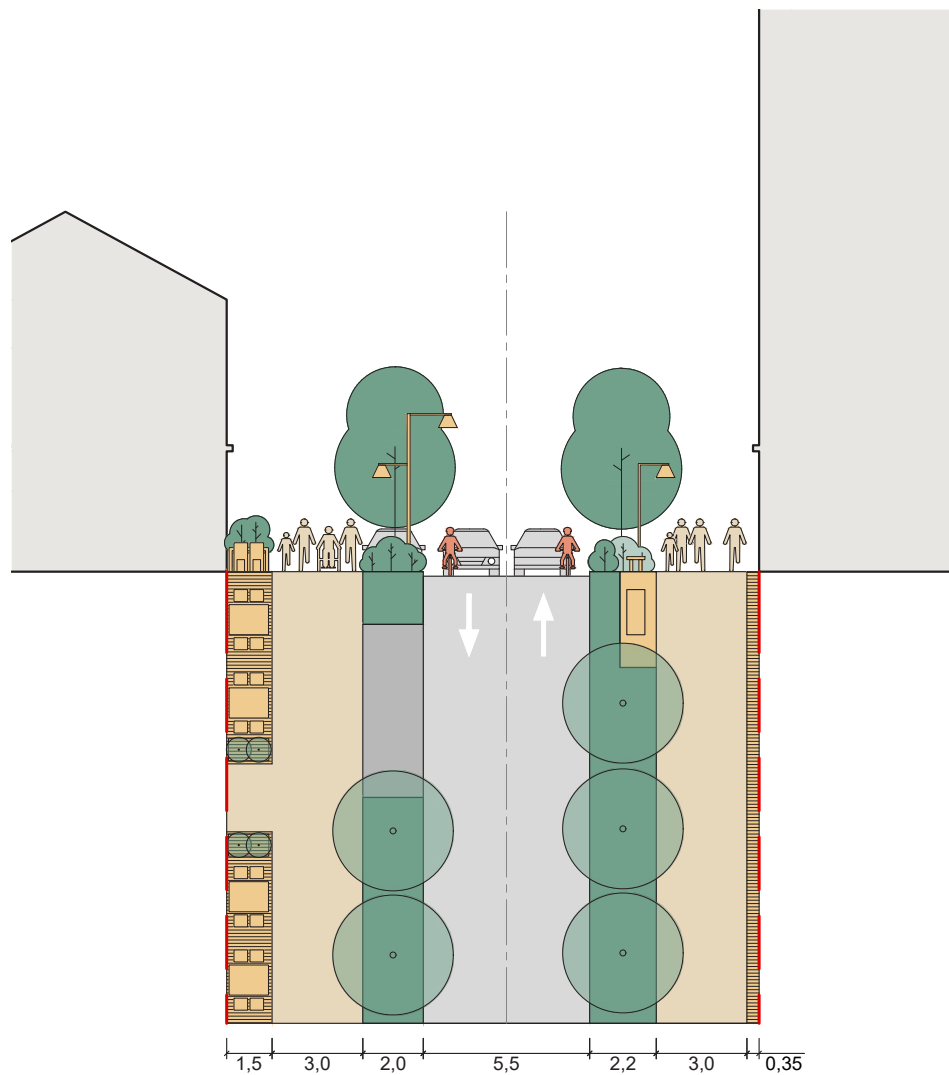


- divvirzienu autosatiksmes;
- kopīga brauktuve autotransportam un riteņbraucējiem;
- jāizmanto satiksmes mierināšanas risinājumi.

Ja iespējams:



- piegādes un īslaicīgas lietošanas autostāvvietas pamišus ar apstādījumiem.



Mierīgas satiksmes iela ar augstu urbāno aktivitāti, 22m

Tipa kods: A.Mier 22
Sarkano līniju platums: 22m+
Ieteicamais braukšanas ātrums: 20–30 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 3m;



- apstādījumu un labiekārtojuma joslas starp ietvi un brauktuvi;
- vietas komerciālām aktivitātēm gar fasādēm vai labiekārtojuma/apstādījumu joslā;



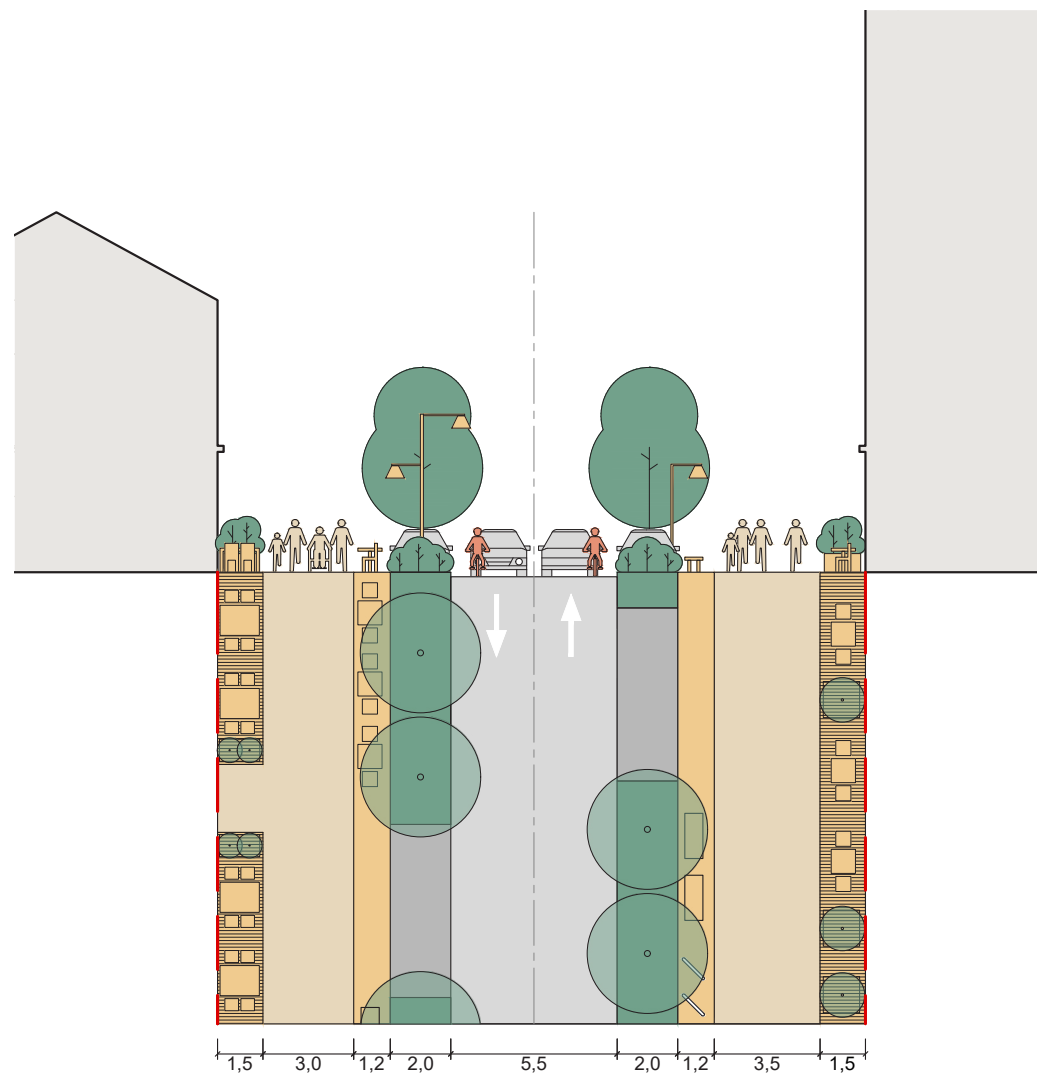
- divvirzienu autosatiksmes;
- kopīga brauktuve autotransportam un riteņbraucējiem;
- jāizmanto satiksmes mierināšanas risinājumi.



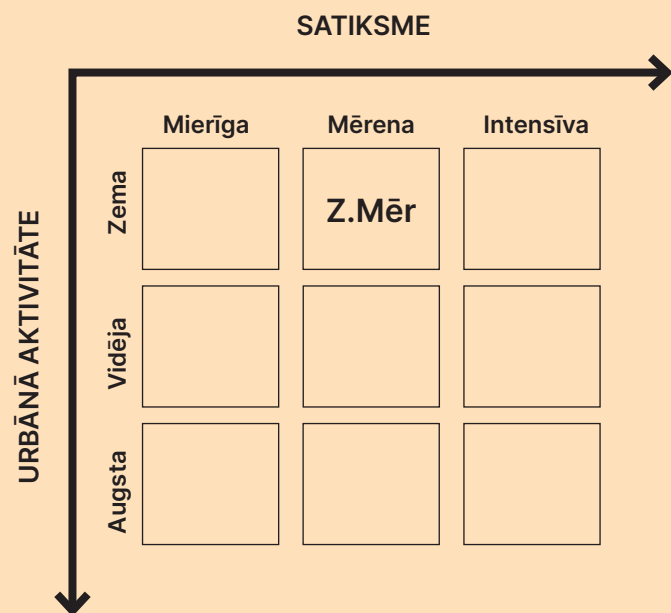
Ja iespējams:



- piegādes un īslaicīgas lietošanas autostāvvietas pamišus ar apstādījumiem.



Mērenas satiksmes ielas ar zemu urbāno aktivitāti



Mērena satiksme:

- E un D kategorijas ielas,
- vidēja satiksmes intensitāte,
- vieglā autotransporta satiksme, iespējama arī sabiedriskā transporta satiksme,
- vidējs braukšanas ātrums (30–50 km/h).

Zema urbānā aktivitāte:

- ēku pirmajos stāvos publisku un komerciālu funkciju nav vai to ir maz,
- apbūve ir lielākoties monofunkcionāla un brīvstāvoša,
- maz ieejas durvju un skatlogu (0–4 durvis uz 100m fasādes),
- lieli zemesgabali un garas fasādes daudzstāvu apbūvē vai mazi zemesgabali un nelielas ēkas mazstāvu apbūvē.

Mērenas satiksmes iela ar zemu urbāno aktivitāti, 14m

Tipa kods: Z.Mēr 14
Sarkano līniju platums: 14–19m
Ieteicamais braukšanas ātrums: 30–50 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 2m;



- apstādījumu joslas atdala dažādas satiksmes plūsmas;
- apstādījumu joslas pamīšus ar autostāvvietām;



- atdalīts vienvirziena veloceļš vai velojosla satiksmei pretējā virzienā;



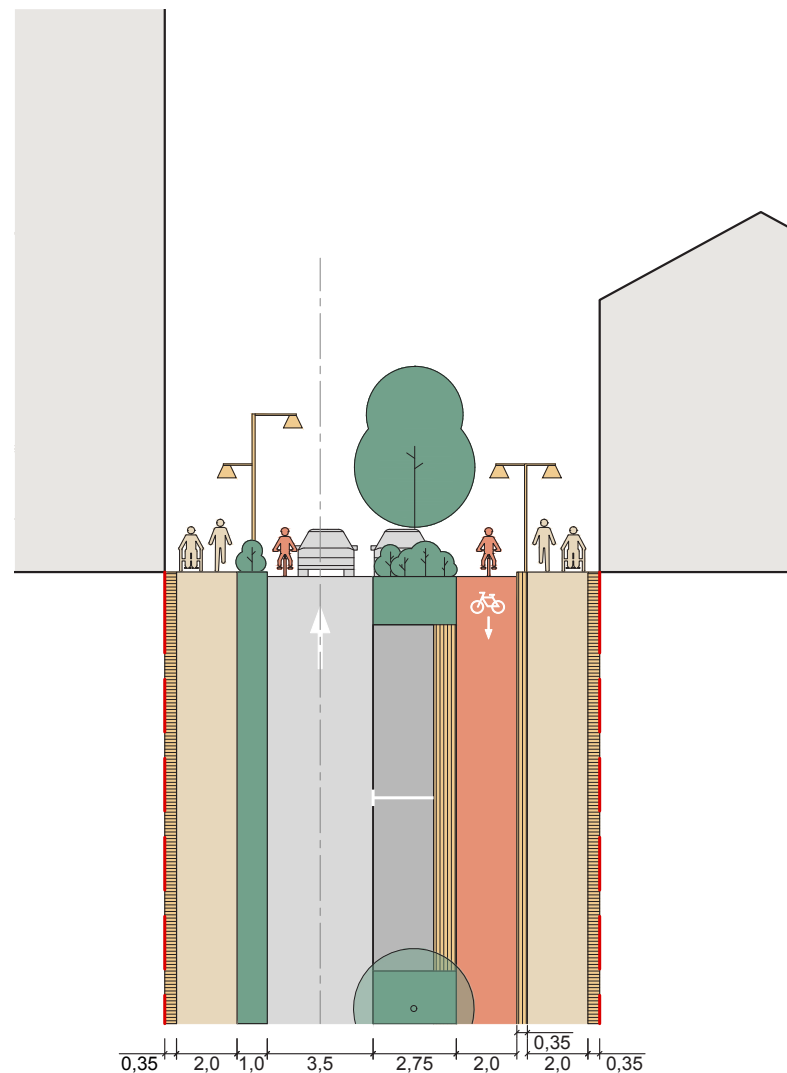
- vienvirziena autosatiksmes;
- kopīga brauktuve autotransportam un riteņbraucējiem;
- jāizmanto satiksmes mīrināšanas risinājumi.



Ja iespējams:



- labiekārtojuma josla kombinēti ar apstādījumu joslu vai platākās ietves daļās.



Mērenas satiksmes iela ar zemu urbāno aktivitāti, 19m

Tipa kods: Z.Mēr 19
Sarkano līniju platums: 19–25m
Ieteicamais braukšanas ātrums: 30–50 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 2m;



- apstādījumu joslas atdala dažādas satiksmes plūsmas;
- apstādījumu joslas pamīšus ar autostāvvietām;



- atdalīti vienvirziena veloceļi vai velojoslas abās ielas pusēs;



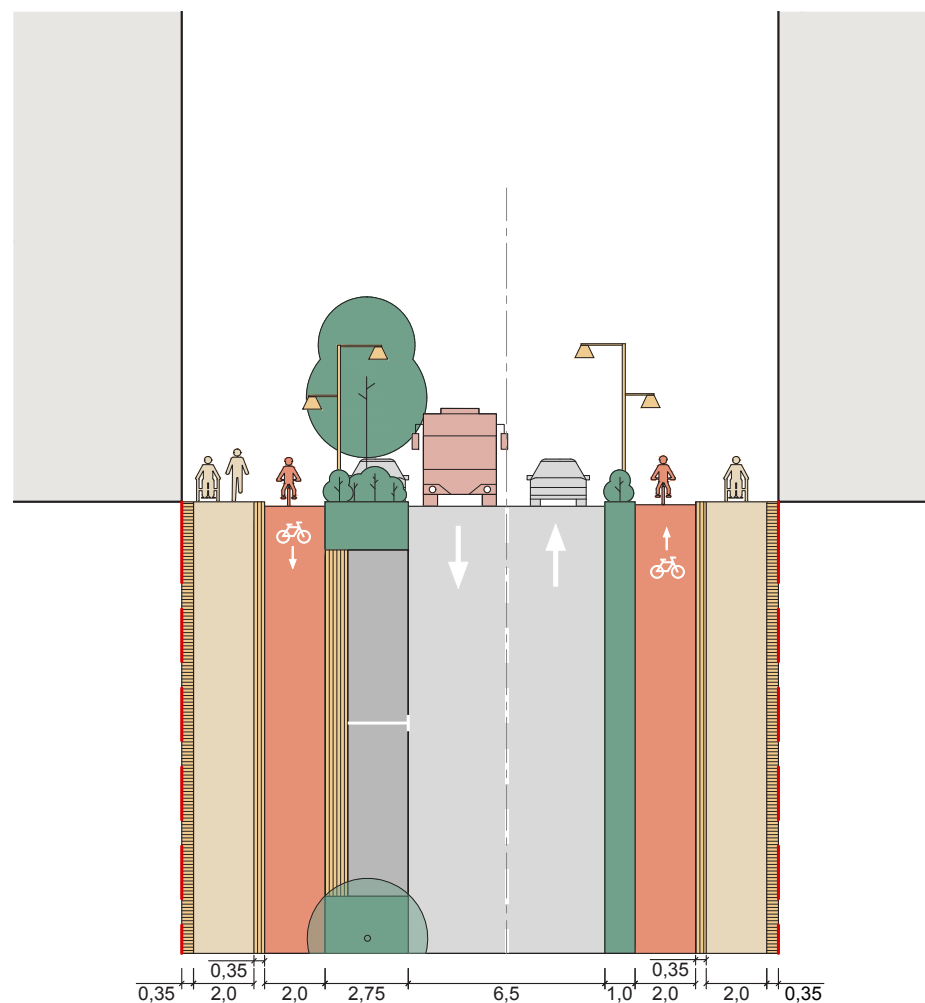
- divvirzienu autosatiksmes;
- kopīga brauktuve autotransportam un sabiedriskajam transportam;
- vēlams izmantot satiksmes mierināšanas risinājumus.



Ja iespējams:



- labiekārtojuma josla kombinēti ar apstādījumu joslu vai platākās ietves daļās.



Mērenas satiksmes iela ar zemu urbāno aktivitāti, 25m

Tipa kods: Z.Mēr 25
Sarkano līniju platums: 25m+
Ieteicamais braukšanas ātrums: 30–50 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 2m;



- apstādījumu joslas atdala dažādas satiksmes plūsmas;
- apstādījumu joslas pamīšus ar autostāvvietām;



- atdalīti vienvirziena veloceļi vai velojoslas abās ielas pusēs;



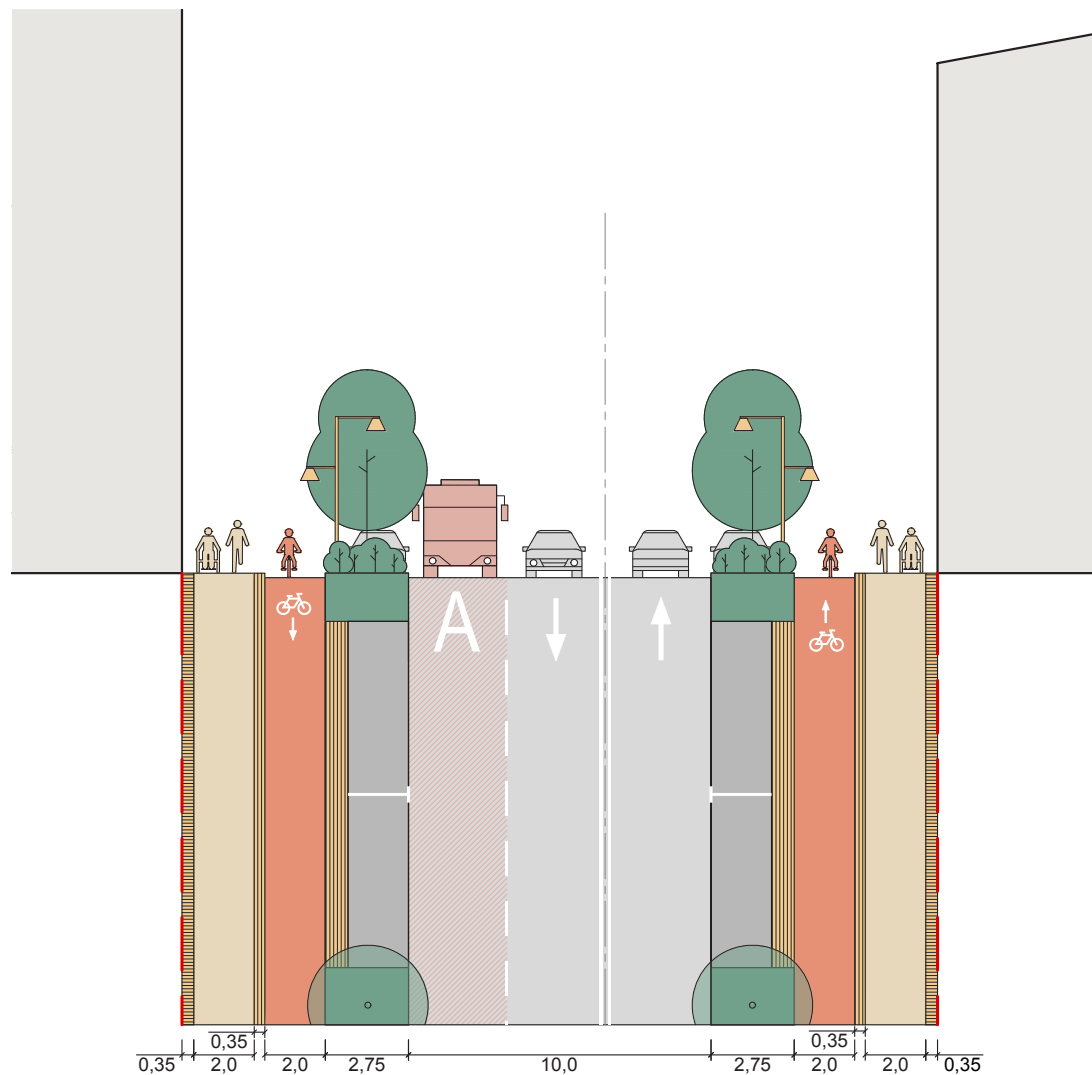
- divvirzienu autosatiksmes;
- vēlams veidot sabiedriskā transporta joslas.



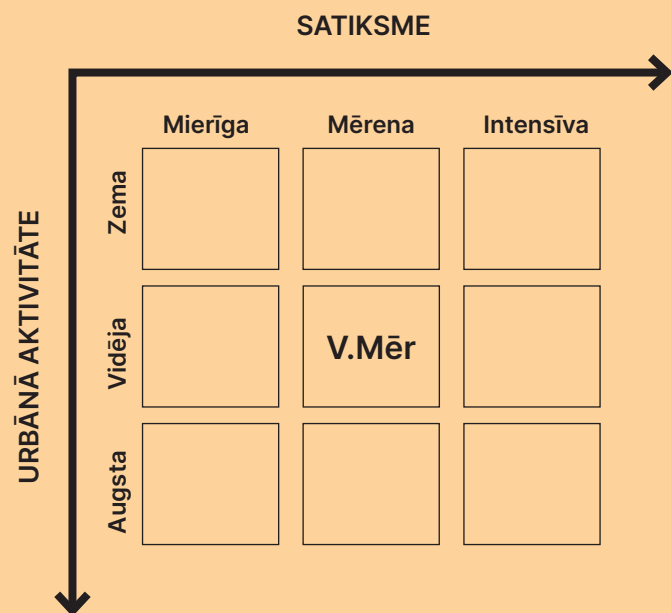
Ja iespējams:



- labiekārtojuma josla kombinēti ar apstādījumu joslu vai platākās ietves daļās.



Mērenas satiksmes ielas ar vidēju urbāno aktivitāti



Mērena satiksme:

- E un D kategorijas ielas,
- vidēja satiksmes intensitāte,
- vieglā autotransporta satiksme, iespējama arī sabiedriskā transporta satiksme,
- vidējs braukšanas ātrums (30–50 km/h).

Vidēja urbānā aktivitāte:

- daudzu, bet ne visu ēku pirmajos stāvos ir publiskas un komerciālas funkcijas,
- ielā var atrasties atsevišķas publiskas vai komerciālas celtnes ar vidēji lielu apmeklējumu, piemēram, skola, baznīca, poliklīnika vai lielveikals,
- apbūve ir ar daudzfunkcionāla un brīvstāvoša vai perimetrāla,
- vidēji daudz ieejas durvju un skatlogu (5–7 durvis uz 100m fasādes).

Mērenas satiksmes iela ar vidēju urbāno aktivitāti, 16m

Tipa kods: V.Mēr 16
Sarkano līniju platums: 16-22m
Ieteicamais braukšanas ātrums: 30-50 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 2,5m;



- apstādījumu joslas atdala dažādas satiksmes plūsmas;
- kombinētas apstādījumu un labiekārtojuma joslas;
- apstādījumu un labiekārtojuma joslas pamīšus ar autostāvvietām;



- atdalīts vienvirziena veloceļš vai velojosla satiksmei pretējā virzienā;



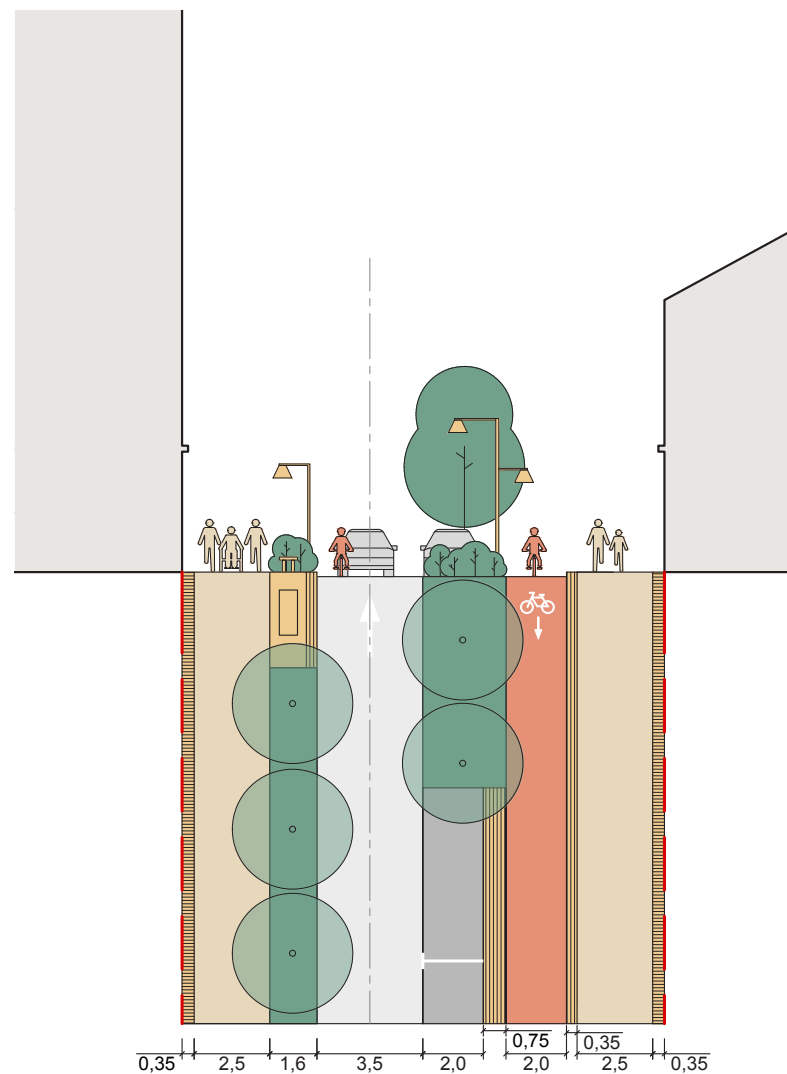
- vienvirziena autosatiksmes;
- kopīga brauktuve autotransportam un riteņbraucējiem;
- jāizmanto satiksmes mīrināšanas risinājumi.



Ja iespējams:



- vietas komerciālām aktivitātēm gar fasādēm vai labiekārtojuma/apstādījumu joslā.



Mērenas satiksmes iela ar vidēju urbāno aktivitāti, 22m

Tipa kods: V.Mēr 22
Sarkano līniju platums: 22–30m
Ieteicamais braukšanas ātrums: 30–50 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 2,5m;



- apstādījumu joslas atdala dažādas satiksmes plūsmas;
- kombinētas apstādījumu un labiekārtojuma joslas;
- apstādījumu un labiekārtojuma joslas pamīšus ar autostāvvietām;



- atdalīti vienvirziena veloceļi vai velojoslas abās ielas pusēs;



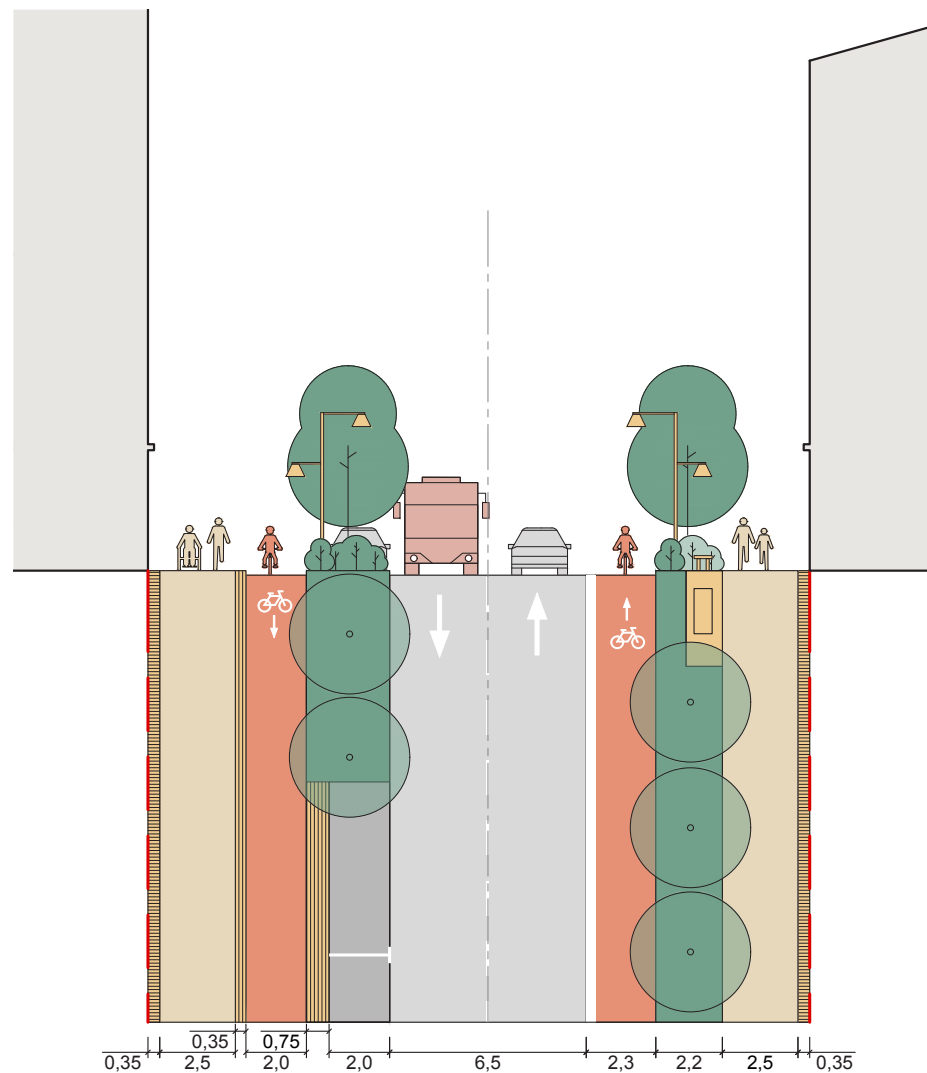
- divvirzienu autosatiksmes;
- kopīga brauktuve autotransportam un sabiedriskajam transportam;
- vēlams izmantot satiksmes mīrināšanas risinājumus.



Ja iespējams:



- vietas komerciālām aktivitātēm gar fasādēm vai labiekārtojuma/apstādījumu joslā.



Mērenas satiksmes iela ar vidēju urbāno aktivitāti, 30m

Tipa kods: V.Mēr 30
 Sarkano līniju platums: 30m+
 Ieteicamais braukšanas ātrums: 30–50 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 2,5m;



- apstādījumu joslas atdala dažādas satiksmes plūsmas;
- kombinētas apstādījumu un labiekārtojuma joslas;
- apstādījumu un labiekārtojuma joslas pamīšus ar autostāvvietām;



- atdalīti vienvirziena veloceļi vai velojoslas abās ielas pusēs;



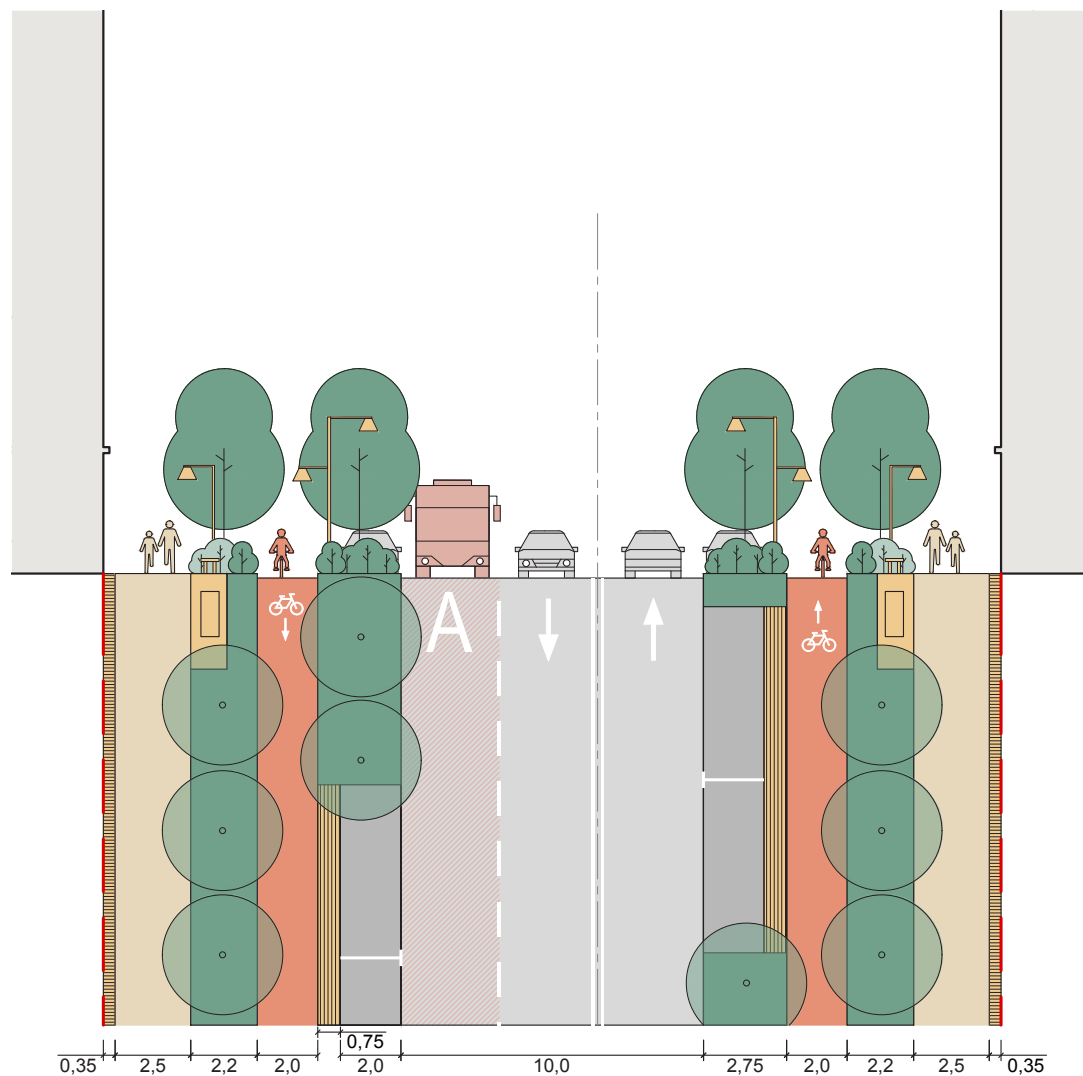
- divvirzienu autosatiksmes;
- vēlams veidot sabiedriskā transporta joslas.



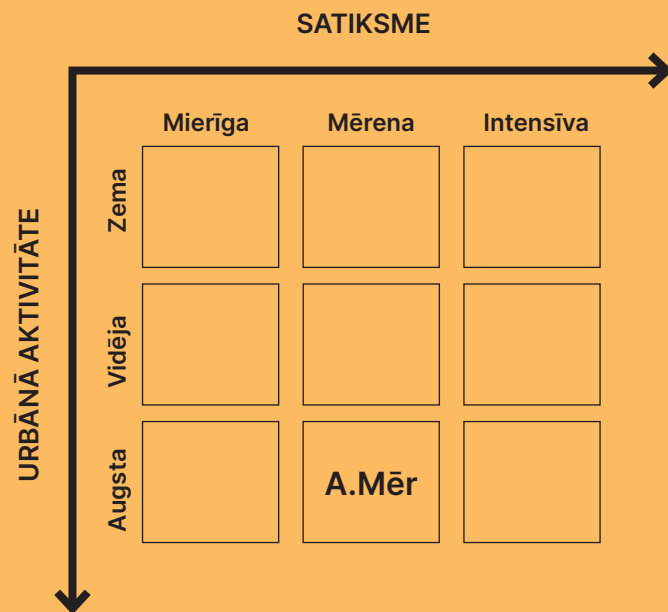
Ja iespējams:



- vietas komerciālām aktivitātēm gar fasādēm vai labiekārtojuma/apstādījumu joslā.



Mērenas satiksmes ielas ar augstu urbāno aktivitāti



Mērena satiksme:

- E un D kategorijas ielas,
- vidēja satiksmes intensitāte,
- vieglā autotransporta satiksme, iespējama arī sabiedriskā transporta satiksme,
- vidējs braukšanas ātrums (30–50 km/h).

Augsta urbānā aktivitāte:

- visu vai gandrīz visu ēku pirmajos stāvos ir komerciālas un publiskas funkcijas, kas var atrasties arī ielas telpā (terases, parkleti),
- ielā var atrasties nozīmīgas publiskas vai komerciālas ēkas ar lielu apmeklējumu, piemēram, universitāte, muzejs, tirdzniecības centrs,
- apbūve ir daudzfunkcionāla unimetrāla,
- daudz ieejas durvju un skatlogu (vairāk nekā 7 durvis uz 100m fasādes).

Mērenas satiksmes iela ar augstu urbāno aktivitāti, 19m

Tipa kods: A.Mēr 19
Sarkano līniju platums: 19–25m
Ieteicamais braukšanas ātrums: 30–50 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 3m;



- apstādījumu joslas atdala dažādas satiksmes plūsmas;
- kombinētas apstādījumu un labiekārtojuma joslas;
- vietas komerciālām aktivitātēm gar fasādēm vai labiekārtojuma/apstādījumu joslā;



- atdalīts vienvirziena veloceļš vai velojosla satiksmei pretējā virzienā;



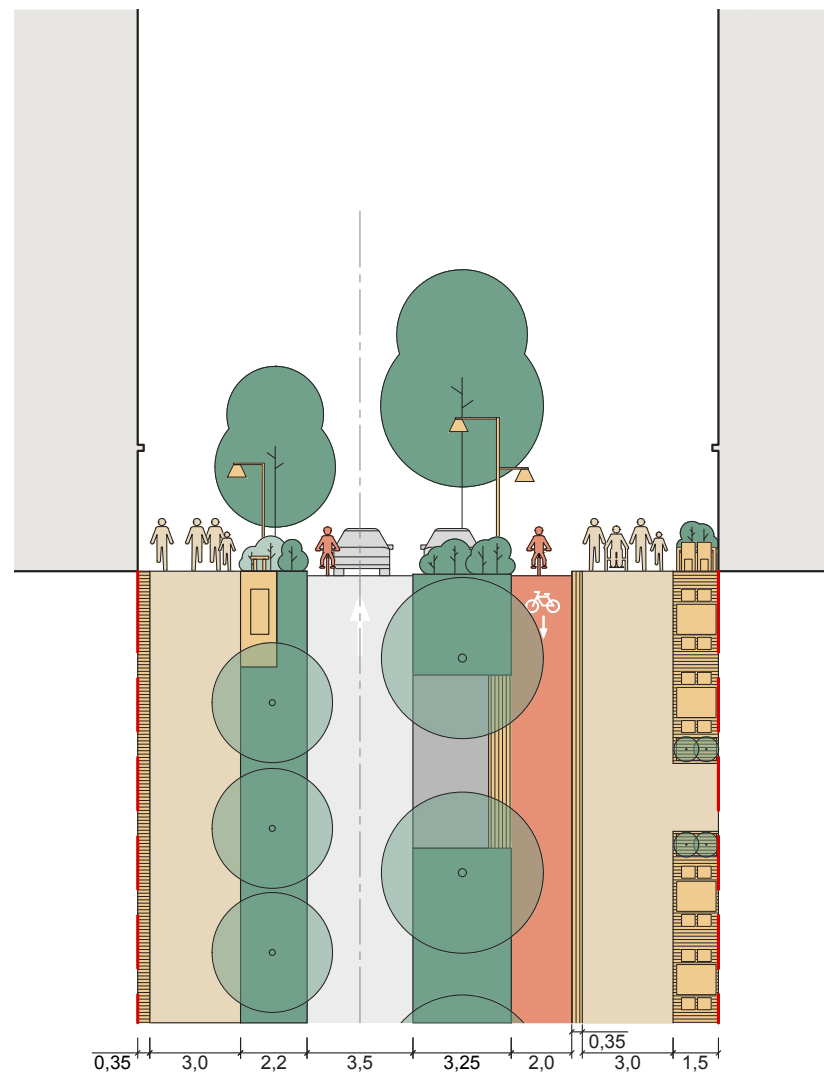
- vienvirziena autosatiksmes;
- kopīga brauktuve autotransportam un riteņbraucējiem;
- jāizmanto satiksmes mīrināšanas risinājumi.



Ja iespējams:



- piegādes un īslaicīgas lietošanas autostāvvietas pamīšus ar apstādījumiem.



Mērenas satiksmes iela ar augstu urbāno aktivitāti, 25m

Tipa kods: A.Mēr 25
Sarkano līniju platums: 25–34m
Ieteicamais braukšanas ātrums: 30–50 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 3m;



- apstādījumu joslas atdala dažādas satiksmes plūsmas;
- kombinētas apstādījumu un labiekārtojuma joslas;
- vietas komerciālām aktivitātēm gar fasādēm vai labiekārtojuma/apstādījumu joslā;



- atdalīti vienvirziena veloceļi vai velojoslas abās ielas pusēs;



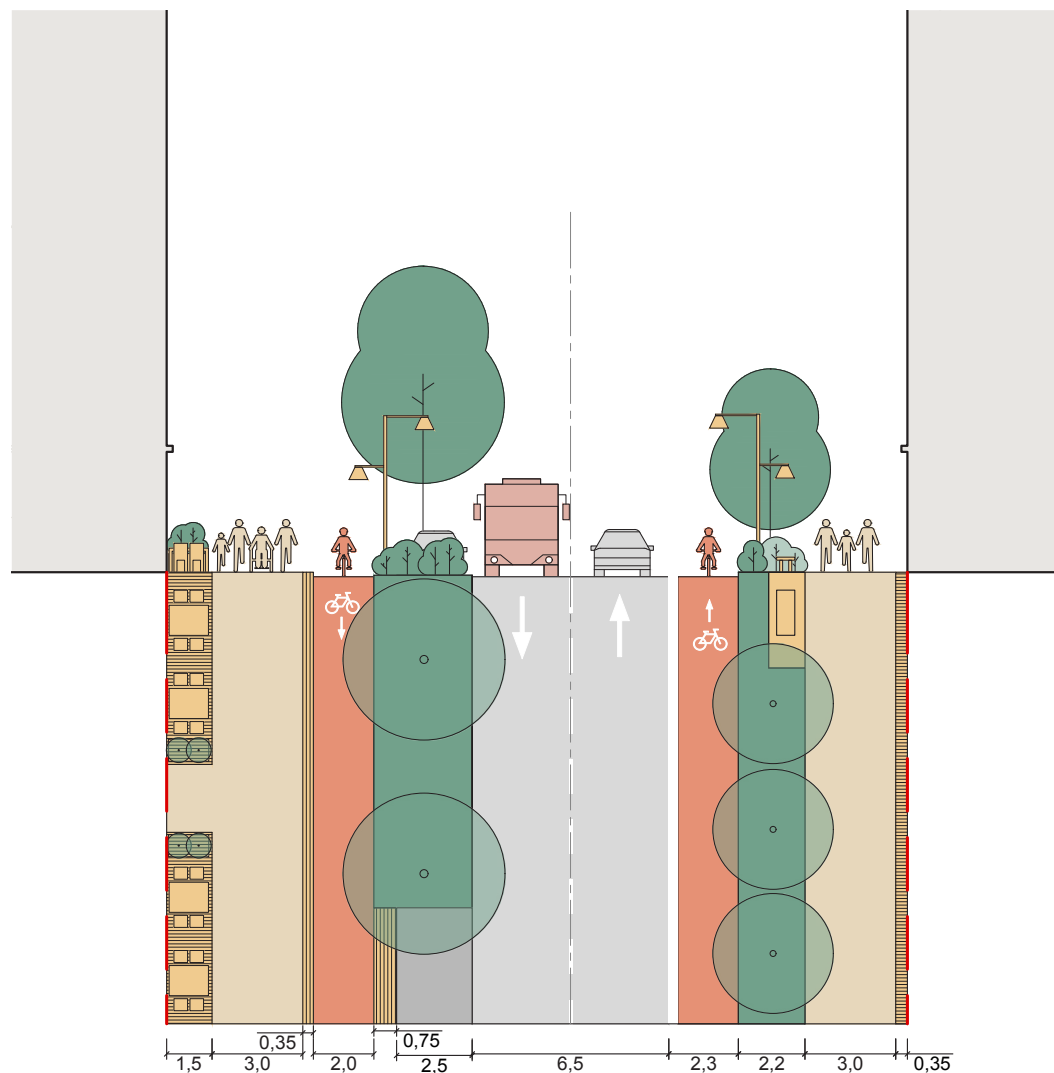
- divvirzienu autosatiksmes;
- kopīga brauktuve autotransportam un sabiedriskajam transportam;
- vēlams izmantot satiksmes mīrināšanas risinājumus.



Ja iespējams:



- piegādes un īslaicīgas lietošanas autostāvvietas pamīšus ar apstādījumiem.



Mērenas satiksmes iela ar augstu urbāno aktivitāti, 34m

Tipa kods: A.Mēr 34
 Sarkano līniju platums: 34m+
 Ieteicamais braukšanas ātrums: 30–50 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 3m;



- apstādījumu joslas atdala dažādas satiksmes plūsmas;
- kombinētas apstādījumu un labiekārtojuma joslas;
- vietas komerciālām aktivitātēm gar fasādēm vai labiekārtojuma/apstādījumu joslā;



- atdalīti vienvirziena veloceļi vai velojoslas abās ielas pusēs;



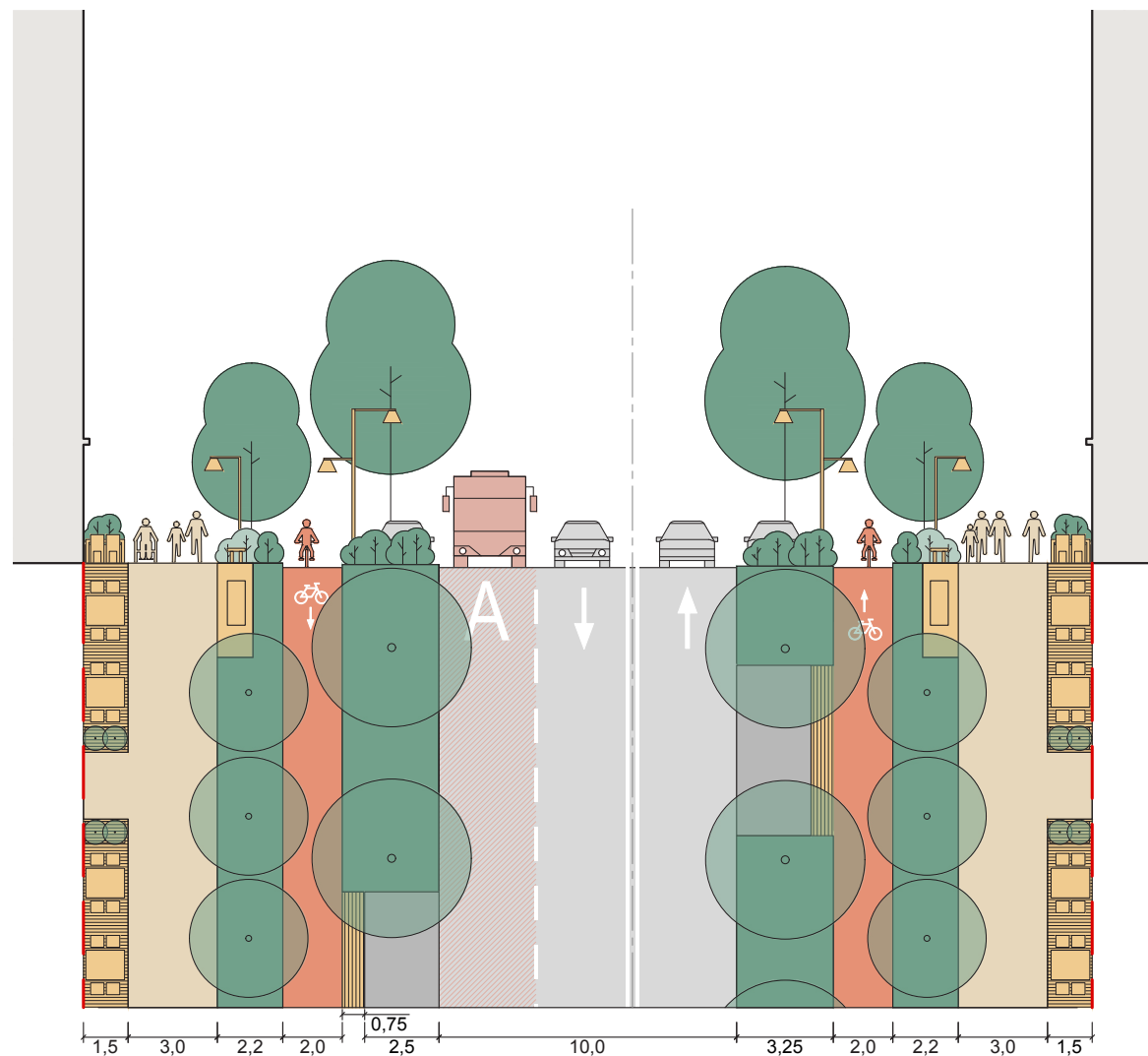
- divvirzienu autosatiksmes;
- vēlams veidot sabiedriskā transporta joslas.



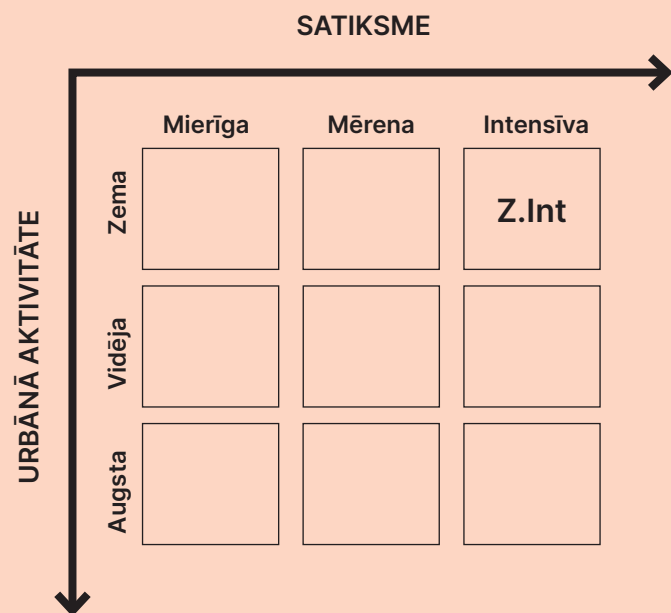
Ja iespējams:



- piegādes un īslaicīgas lietošanas autostāvvietas pamīšus ar apstādījumiem.



Intensīvas satiksmes ielas ar zemu urbāno aktivitāti



Intensīva satiksme:

- D un C kategorijas ielas,
- augsta satiksmes intensitāte,
- vairākas braukšanas joslas katrā virzienā,
- vieglā autotransporta, sabiedriskā transporta, iespējama arī smagā autotransporta satiksme,
- vidējs un liels braukšanas ātrums 50–70km/h.

Zema urbānā aktivitāte:

- ēku pirmajos stāvos publisku un komerciālu funkciju nav vai to ir maz,
- apbūve ir lielākoties monofunkcionāla un brīvstāvoša,
- maz ieejas durvju un skatlogu (0–4 durvis uz 100m fasādes),
- lieli zemesgabali un garas fasādes daudzstāvu apbūvē vai mazi zemesgabali un nelielas ēkas mazstāvu apbūvē.

Intensīvas satiksmes iela ar zemu urbāno aktivitāti, 20m

Tipa kods: Z.Int 20
Sarkano līniju platums: 20–27m
Ieteicamais braukšanas ātrums: 30–50 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 2m;



- apstādījumu joslas atdala dažādas satiksmes plūsmas;



- atdalīti vienvirziena veloceļi vai velojoslas abās ielas pusēs;



- vienvirziena autosatiksmes;
- veido sabiedriskā transporta joslu.



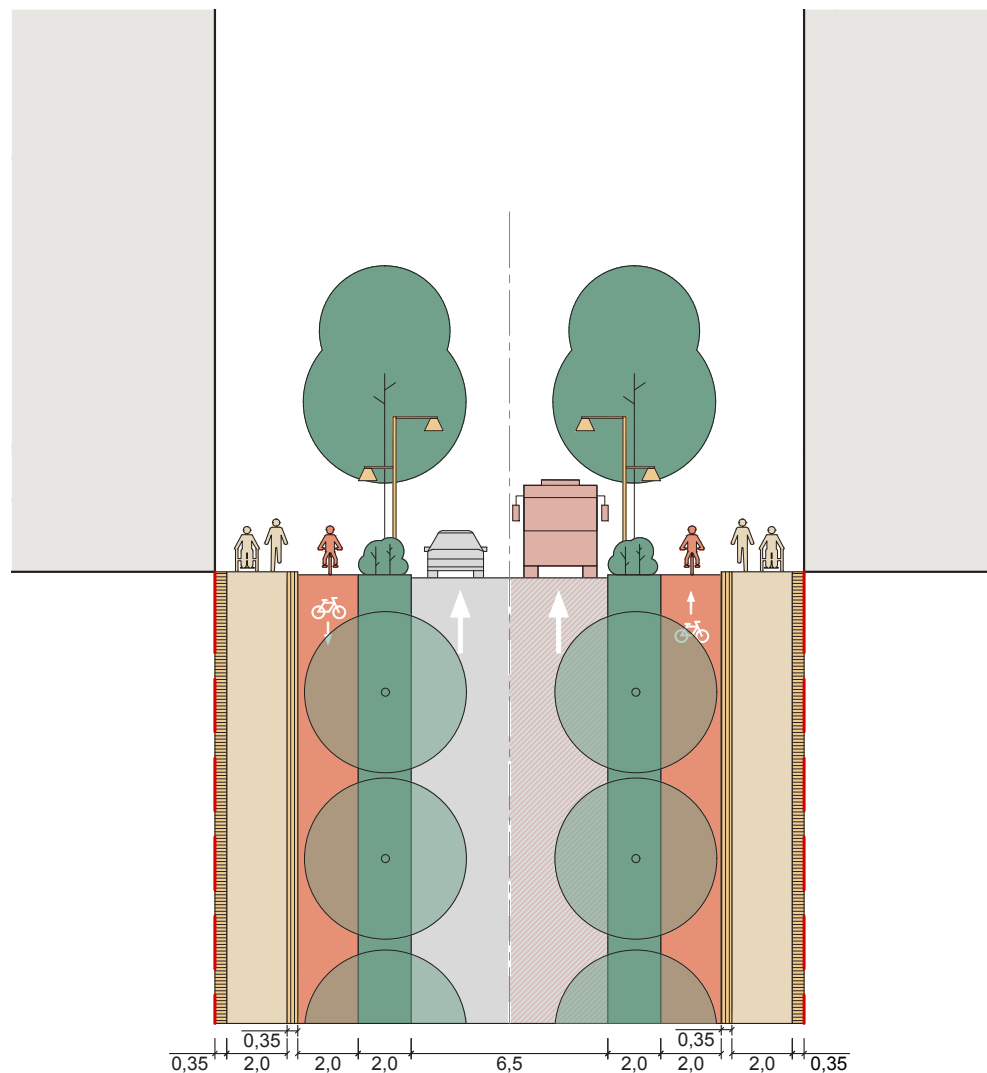
Ja iespējams:



- labiekārtojuma josla kombinēti ar apstādījumu joslu vai platākās ietves daļās;



- autostāvvietas pamīšus ar apstādījumiem.



Intensīvas satiksmes iela ar zemu urbāno aktivitāti, 27m

Tipa kods: Z.Int 27
Sarkano līniju platums: 27–32m
Ieteicamais braukšanas ātrums: 50 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 2m;



- apstādījumu joslas atdala dažādas satiksmes plūsmas;



- atdalīti divvirzienu veloceļi abās ielas pusēs;



- divvirzienu autosatiksmes;
- veido sabiedriskā transporta joslas.



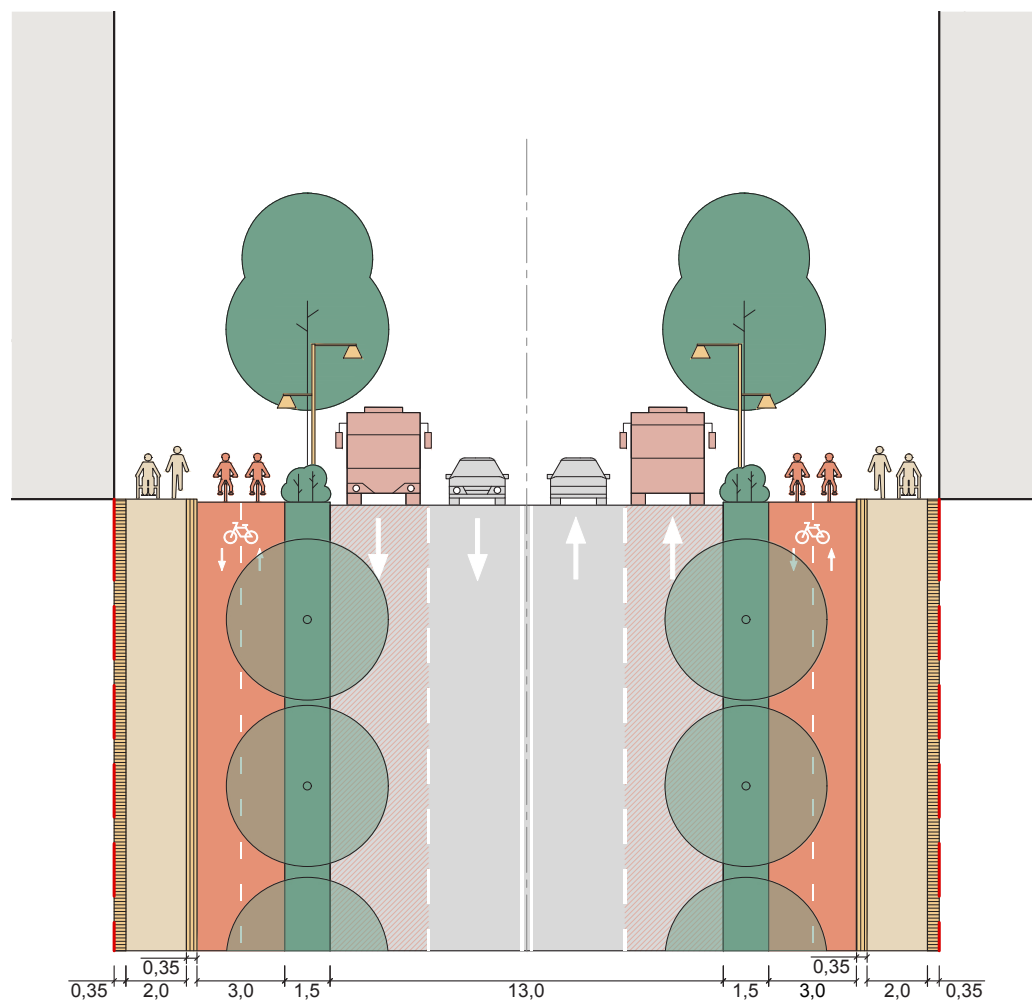
Ja iespējams:



- labiekārtojuma josla kombinēti ar apstādījumu joslu vai platākās ietves daļās;



- autostāvvietas pamīšus ar apstādījumiem.



Intensīvas satiksmes iela ar zemu urbāno aktivitāti, 32m

Tipa kods: Z.Int 32
Sarkano līniju platums: 32m+
Ieteicamais braukšanas ātrums: 50 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 2m;



- apstādījumu joslas atdala dažādas satiksmes plūsmas;



- atdalīti divvirzienu veloceļi abās ielas pusēs;



- divvirzienu autosatiksmes;
- veido sabiedriskā transporta joslas.



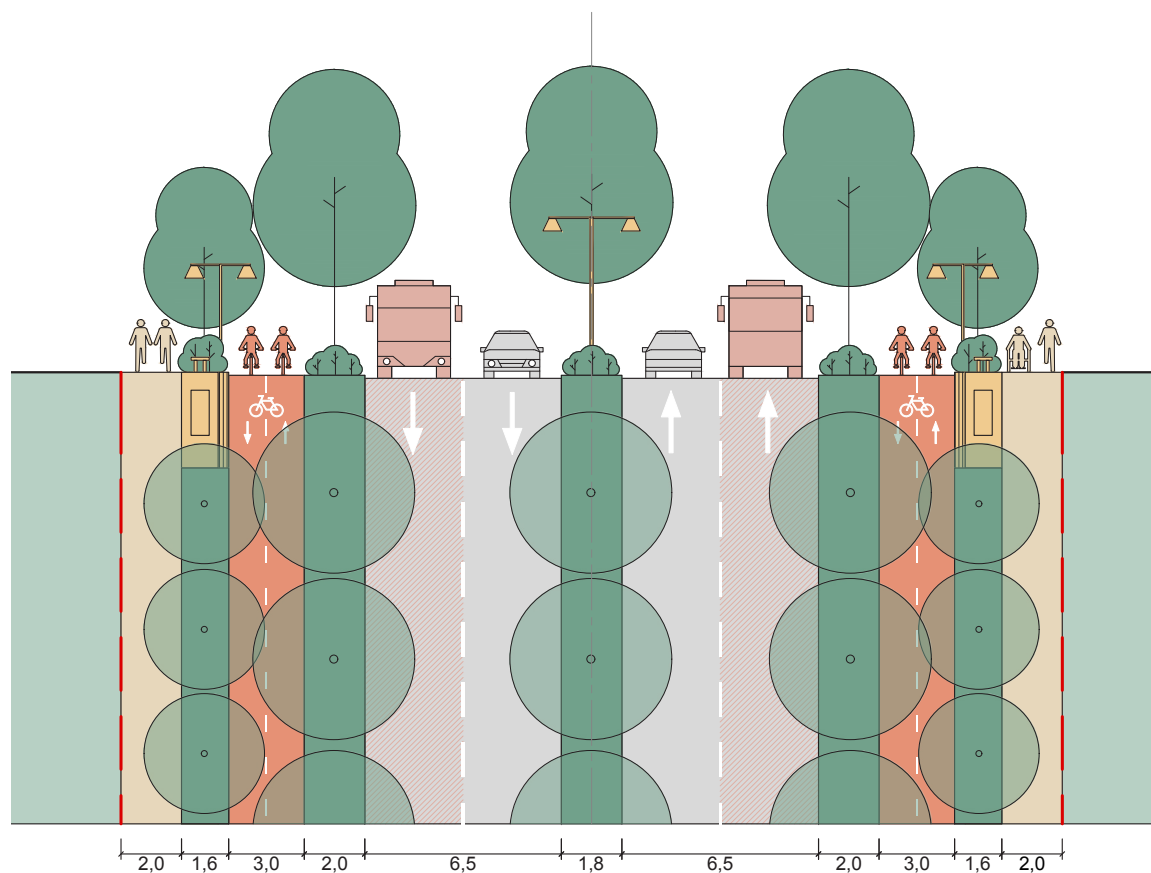
Ja iespējams:



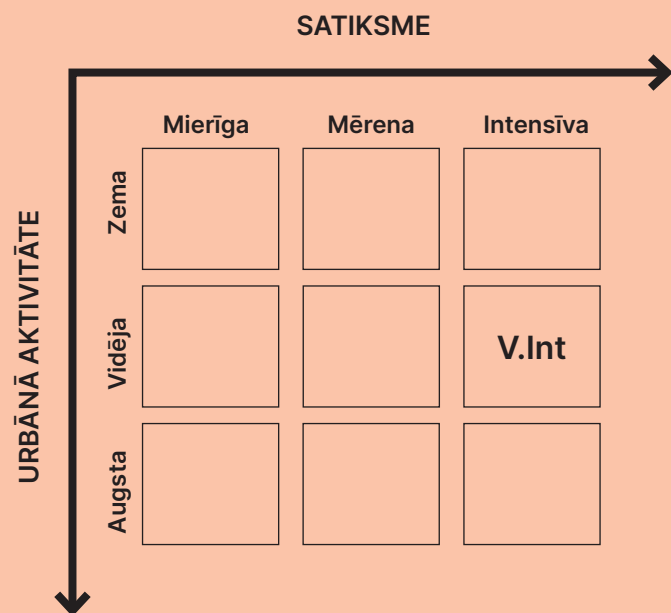
- labiekārtojuma josla kombinēti ar apstādījumu joslu vai platākās ietves daļās;



- autostāvvietas pamīšus ar apstādījumiem.



Intensīvas satiksmes ielas ar vidēju urbāno aktivitāti



Intensīva satiksme:

- D un C kategorijas ielas,
- augsta satiksmes intensitāte,
- vairākas braukšanas joslas katrā virzienā,
- vieglā autotransporta, sabiedriskā transporta, iespējama arī smagā autotransporta satiksme,
- vidējs un liels braukšanas ātrums 50–70km/h.

Vidēja urbānā aktivitāte:

- daudzu, bet ne visu ēku pirmajos stāvos ir publiskas un komerciālas funkcijas,
- ielā var atrasties atsevišķas publiskas vai komerciālas celtnes ar vidēji lielu apmeklējumu, piemēram, skola, baznīca, poliklīnika vai lielveikals,
- apbūve ir ar daudzfunkcionāla un brīvstāvoša vai perimetrāla,
- vidēji daudz ieejas durvju un skatlogu (5–7 durvis uz 100m fasādes).

Intensīvas satiksmes iela ar vidēju urbāno aktivitāti, 22m

Tipa kods: V.Int 22
Sarkano līniju platums: 22–29m
Ieteicamais braukšanas ātrums: 30–50 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 2,5m;



- apstādījumu joslas atdala dažādas satiksmes plūsmas;
- kombinētas apstādījumu un labiekārtojuma joslas;



- atdalīti vienvirziena veloceļi vai velojoslas abās ielas pusēs;



- vienvirziena autosatiksmes;
- veido sabiedriskā transporta joslu.



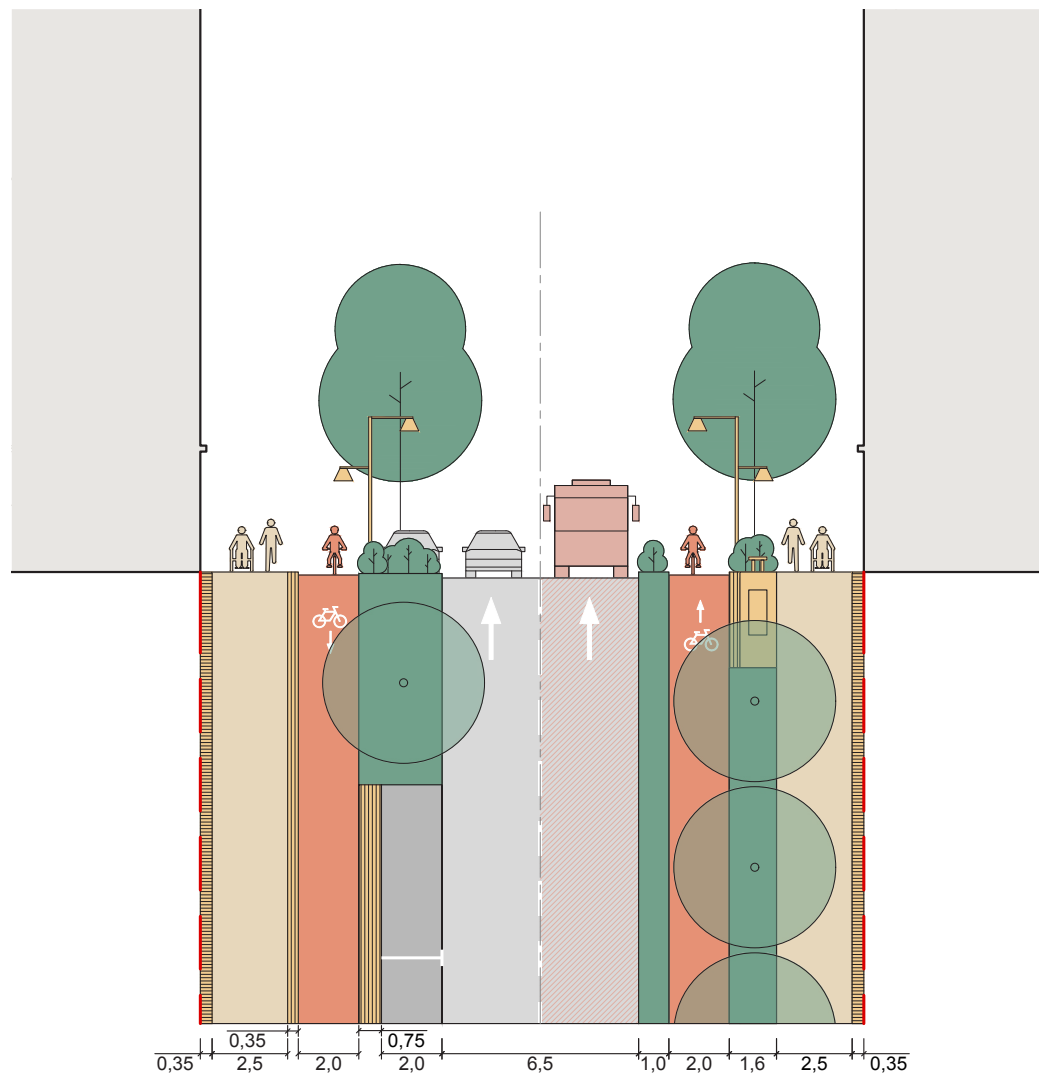
Ja iespējams:



- vietas komerciālām aktivitātēm gar fasādēm vai labiekārtojuma/apstādījumu joslā;



- piegādes un īslaicīgas lietošanas autostāvvietas pamīšus ar apstādījumiem.



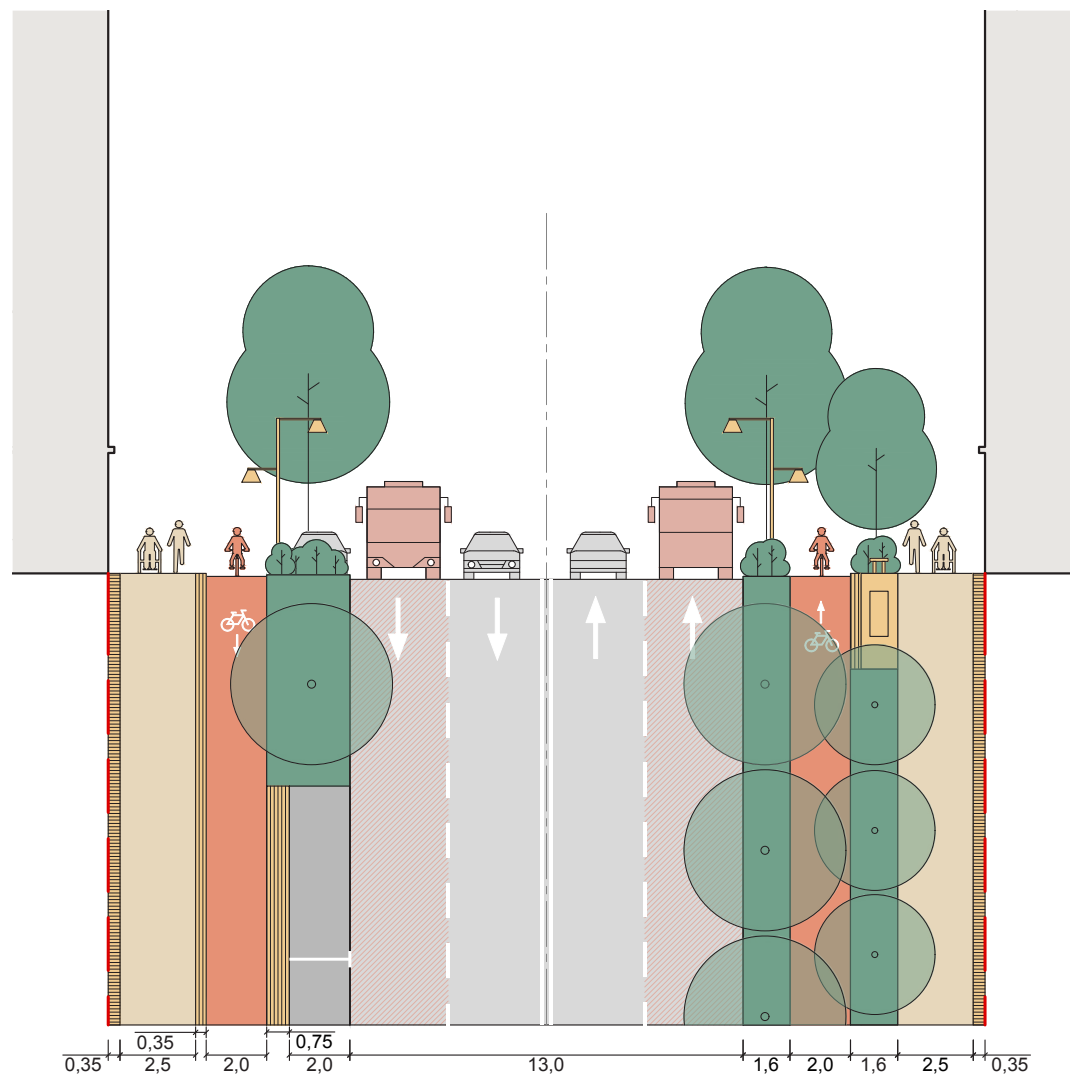
Intensīvas satiksmes iela ar vidēju urbāno aktivitāti, 29m

Tipa kods: V.Int 29
 Sarkano līniju platums: 29–36m
 Ieteicamais braukšanas ātrums: 50 km/h

-  • ietves brīvības platums vismaz 2,5m;
-  • apstādījumu joslas atdala dažādas satiksmes plūsmas;
-  • kombinētas apstādījumu un labiekārtojuma joslas;
-  • atdalīti vienvirziena veloceļi abās ielas pusēs;
-  • divvirzienu autosatiksmē;
-  • veido sabiedriskā transporta joslas.

Ja iespējams:

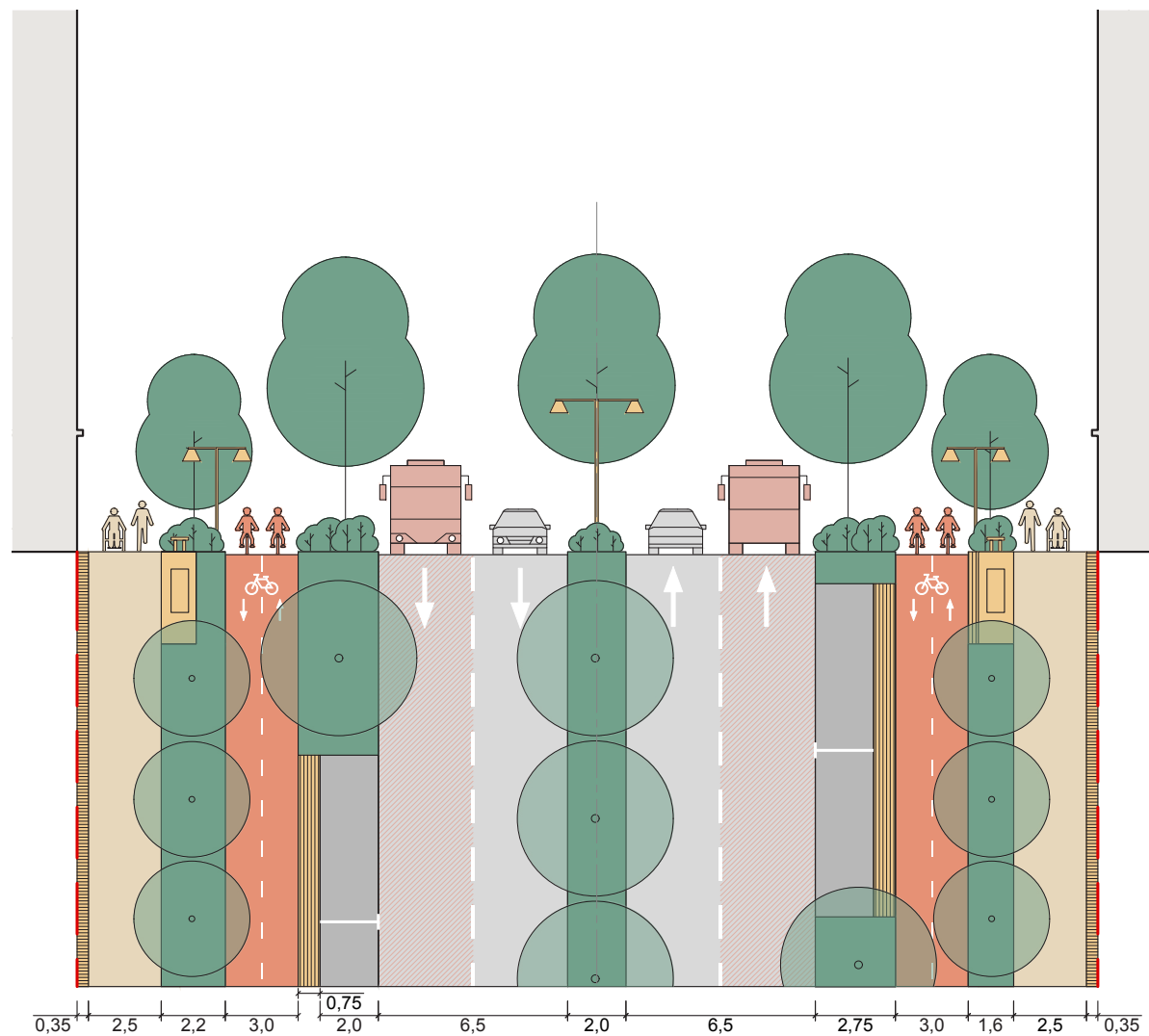
-  • vietas komerciālām aktivitātēm gar fasādēm vai labiekārtojuma/apstādījumu joslā;
-  • piegādes un īslaicīgas lietošanas autostāvvietas pamīšus ar apstādījumiem.



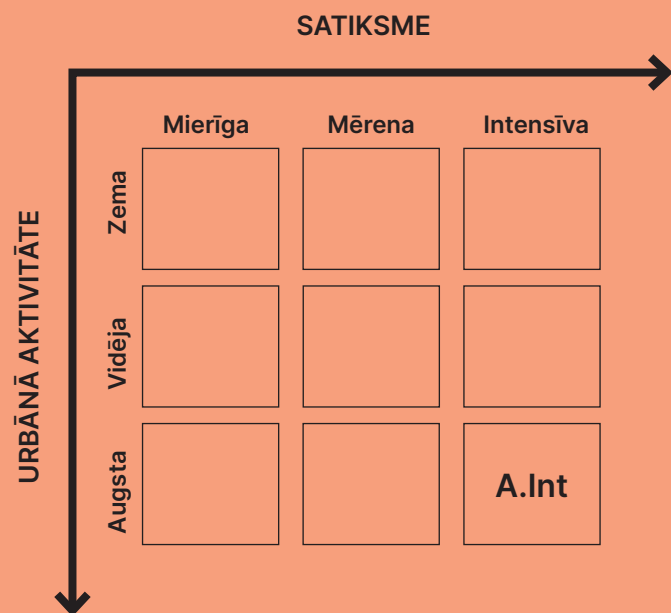
Intensīvas satiksmes iela ar vidēju urbāno aktivitāti, 36m

Tipa kods: V.Int 36
 Sarkano līniju platums: 36m+
 Ieteicamais braukšanas ātrums: 50 km/h

-  • ietves brīvības platums vismaz 2,5m;
-  • apstādījumu joslas atdala dažādas satiksmes plūsmas;
-  • kombinētas apstādījumu un labiekārtojuma joslas;
-  • atdalīti divvirzienu velosceļi abās ielas pusēs;
-  • divvirzienu autosatiksmes;
-  • veido sabiedriskā transporta joslas.
- Ja iespējams:**
-  • vietas komerciālām aktivitātēm gar fasādēm vai labiekārtojuma/apstādījumu joslā;
-  • piegādes un īslaicīgas lietošanas autostāvvietas pamīšus ar apstādījumiem.



Intensīvas satiksmes ielas ar augstu urbāno aktivitāti



Intensīva satiksme:

- D un C kategorijas ielas,
- augsta satiksmes intensitāte,
- vairākas braukšanas joslas katrā virzienā,
- vieglā autotransporta, sabiedriskā transporta, iespējama arī smagā autotransporta satiksme,
- vidējs un liels braukšanas ātrums 50–70km/h.

Augsta urbānā aktivitāte:

- visu vai gandrīz visu ēku pirmajos stāvos ir komerciālas un publiskas funkcijas, kas var atrasties arī ielas telpā (terases, parkleti),
- ielā var atrasties nozīmīgas publiskas vai komerciālas ēkas ar lielu apmeklējumu, piemēram, universitāte, muzejs, tirdzniecības centrs,
- apbūve ir daudzfunkcionāla un perimetrāla,
- daudz ieejas durvju un skatlogu (vairāk nekā 7 durvis uz 100m fasādes).

Intensīvas satiksmes iela ar augstu urbāno aktivitāti, 26m

Tipa kods: A.Int 26
Sarkano līniju platums: 26–33m
Ieteicamais braukšanas ātrums: 30–50 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 2,5m;



- ar apstādījumu joslām atdala dažādas satiksmes plūsmas;
- kombinētas apstādījumu un labiekārtojuma joslas;
- vietas komerciālām aktivitātēm gar fasādēm vai labiekārtojuma/apstādījumu joslā;



- atdalīti vienvirziena veloceļi vai velojoslas abās ielas pusēs;



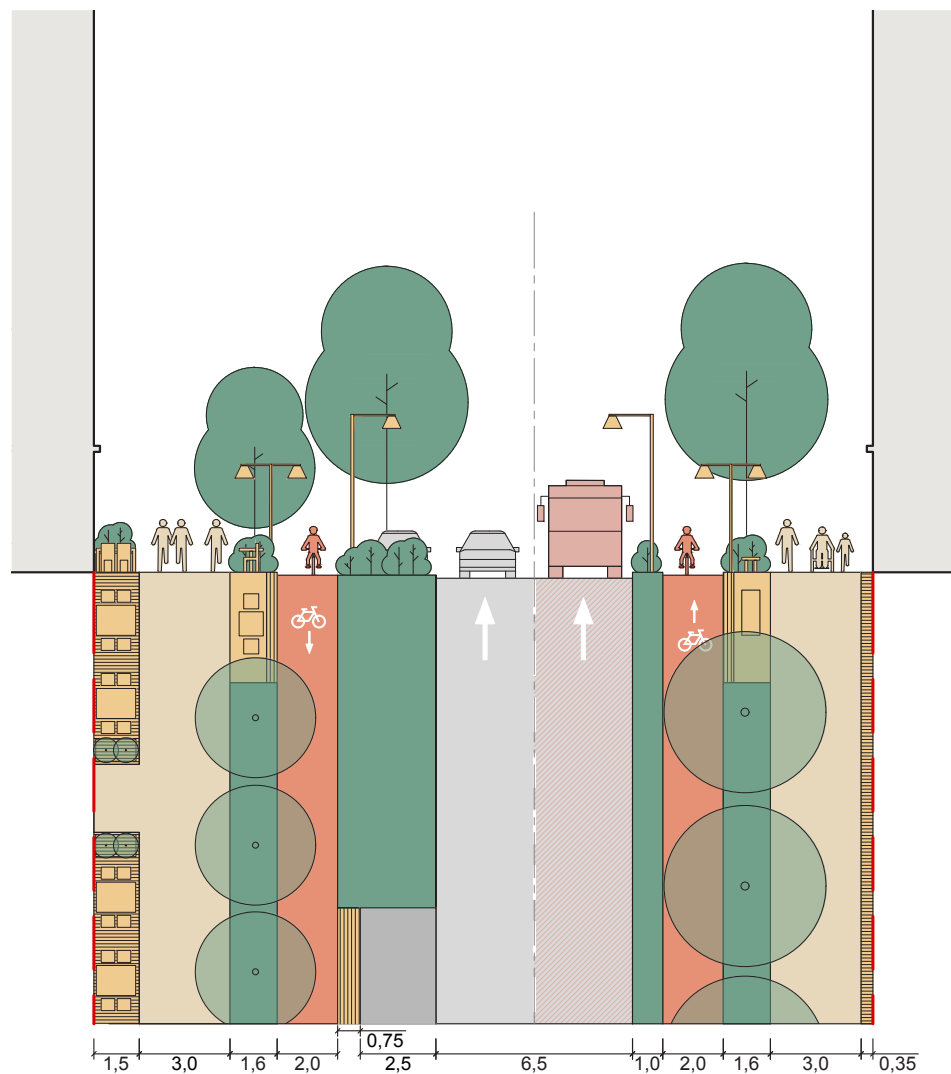
- vienvirziena autosatiksmes;
- veido sabiedriskā transporta joslu.



Ja iespējams:



- piegādes un īslaicīgas lietošanas autostāvvietas pamīšus ar apstādījumiem.



Intensīvas satiksmes iela ar augstu urbāno aktivitāti, 33m

Tipa kods: A.Int 33
Sarkano līniju platums: 33–39m
Ieteicamais braukšanas ātrums: 50 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 3m;



- ar apstādījumu joslām atdala dažādas satiksmes plūsmas;
- kombinētas apstādījumu un labiekārtojuma joslas;
- vietas komerciālām aktivitātēm gar fasādēm vai labiekārtojuma/apstādījumu joslā;



- atdalīti vienvirziena veloceļi abās ielas pusēs;



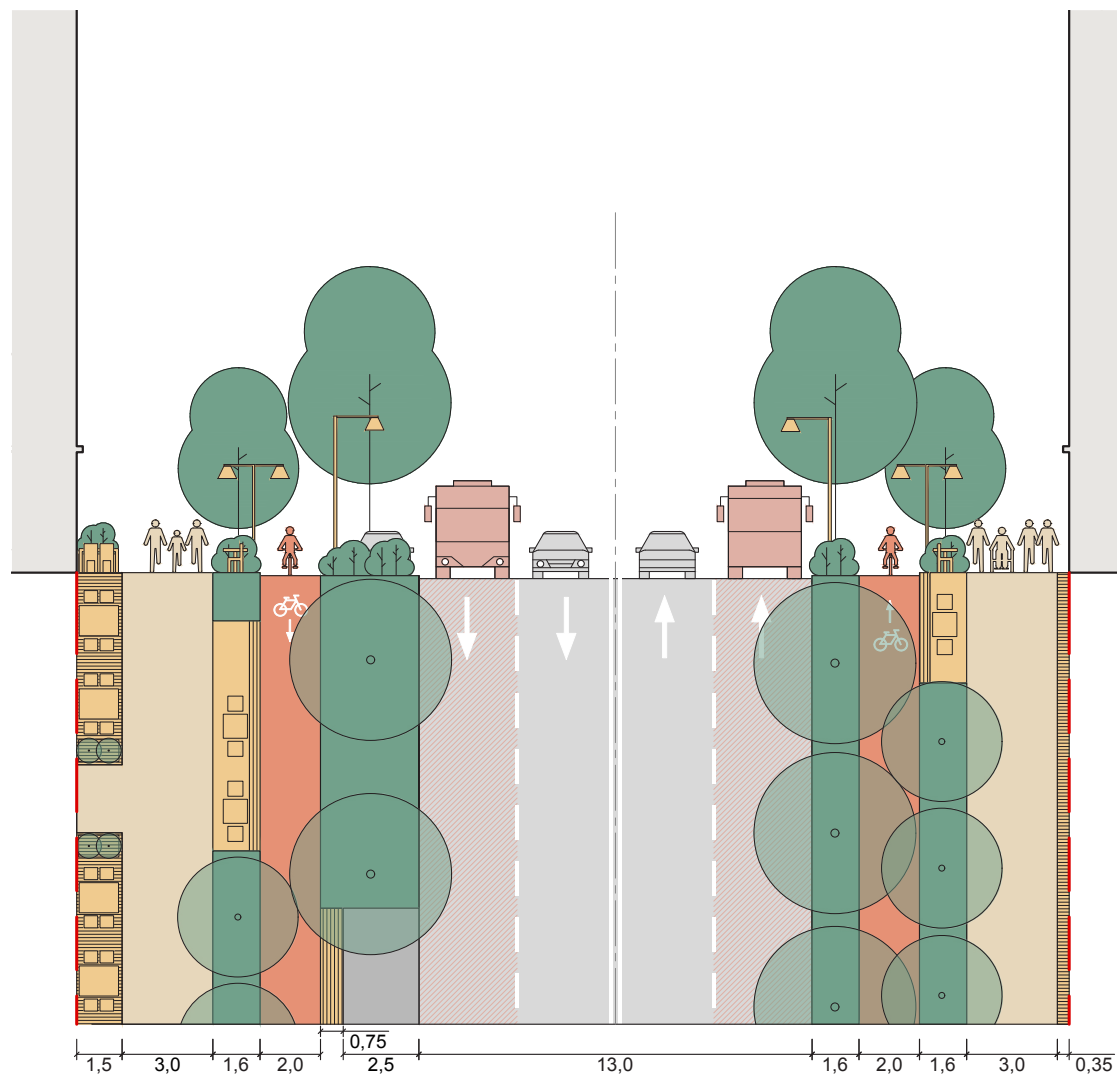
- divvirzienu autosatiksmes;
- veido sabiedriskā transporta joslas.



Ja iespējams:



- piegādes un īslaicīgas lietošanas autostāvvietas pamīšus ar apstādījumiem.



Intensīvas satiksmes iela ar augstu urbāno aktivitāti, 39m

Tipa kods: A.Int 39
Sarkano līniju platums: 39m+
Ieteicamais braukšanas ātrums: 50 km/h



- ietves brīvības platums vismaz 3m;



- ar apstādījumu joslām atdala dažādas satiksmes plūsmas;
- kombinētas apstādījumu un labiekārtojuma joslas;
- vietas komerciālām aktivitātēm gar fasādēm vai labiekārtojuma/apstādījumu joslā;



- atdalīti divvirzienu veloceļi abās ielas pusēs;



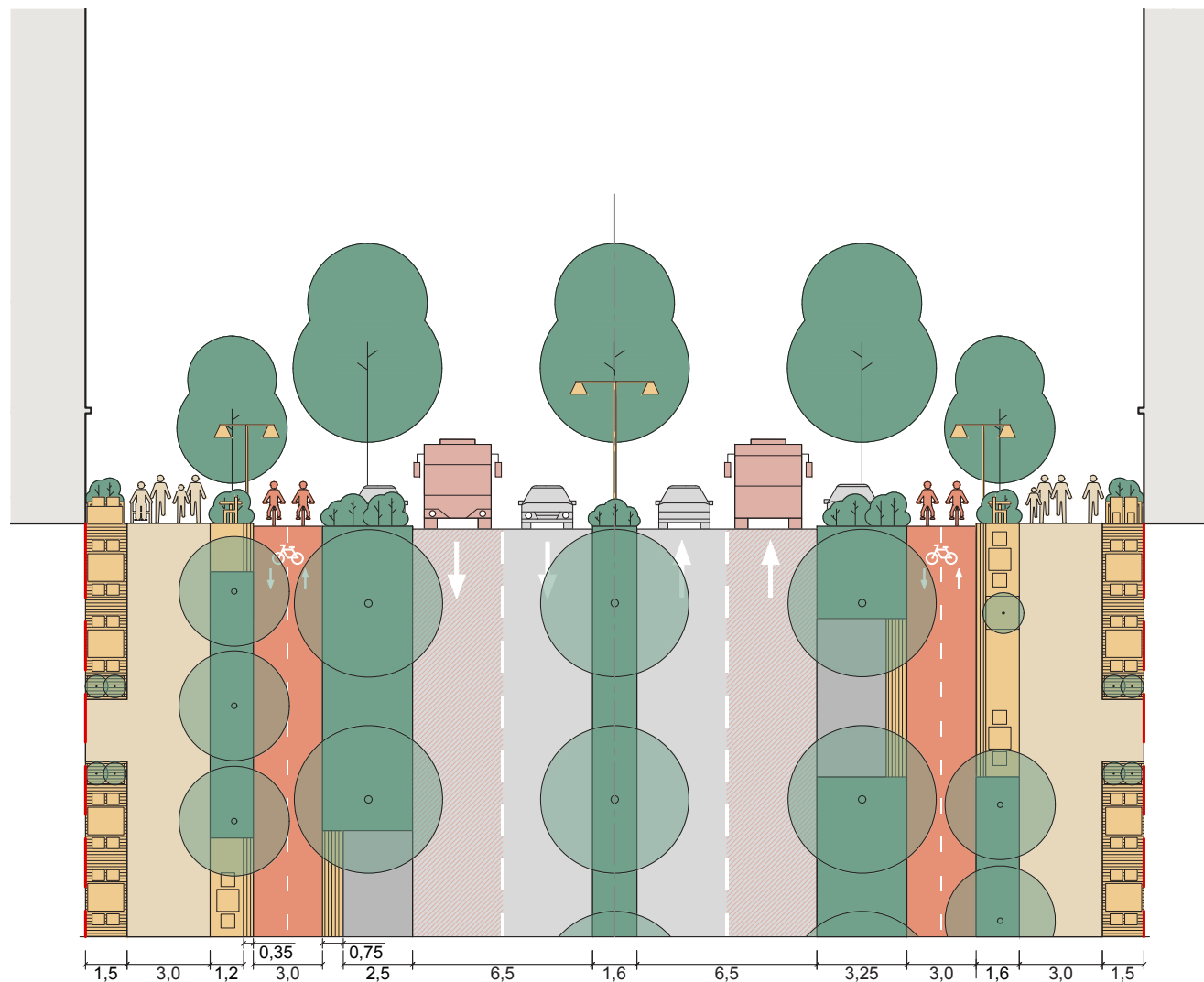
- divvirzienu autosatiksmes;
- veido sabiedriskā transporta joslas.



Ja iespējams:



- piegādes un īslaicīgas lietošanas autostāvvietas pamīšus ar apstādījumiem.



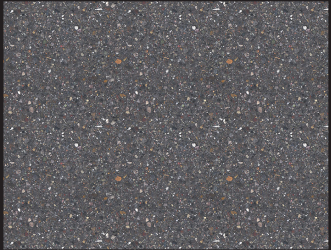
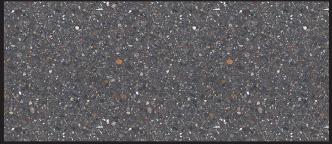
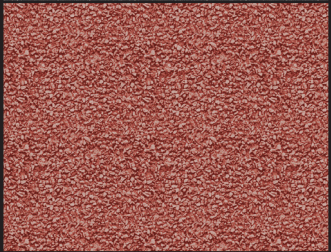
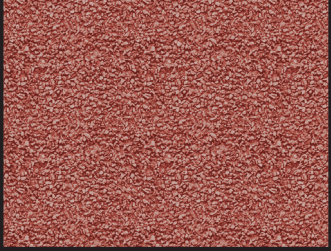
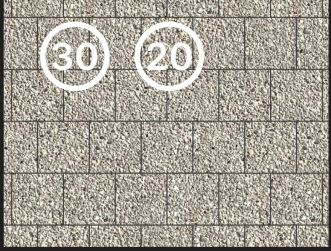
IELU SEGUMA MATERIĀLI

Rīgas ielās izmantojamie
seguma materiāli

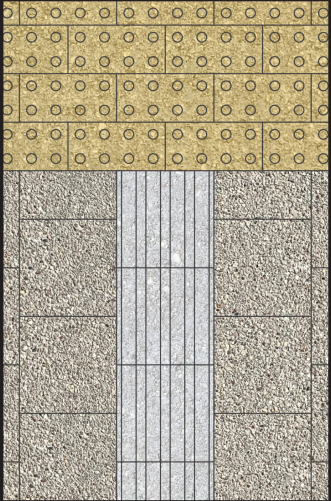
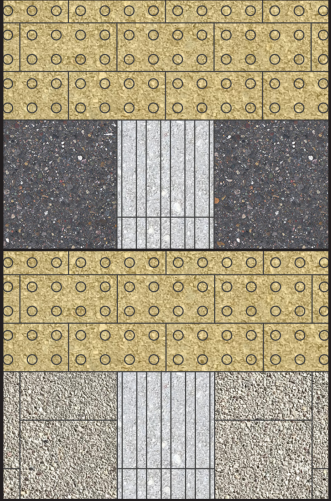
98

Rīgas ielās izmantojamie ielu seguma materiāli

	Ietve	Velojosla / veloceļš	Brauktuve	Autostāvvietas
Rīgas vēsturiskais centrs un tā aizsardzības zona, apbūves aizsardzības teritorijas (izņemot Vecrīgu)	Betona bruģis — pelēks, ar skalotu virsmu, bez fāzes. Izmēri: • 375×375, 300×300 vai 150×300mm — platām un vidēji platām ietvēm (brīvtelpa vismaz 2,5m plata), • 160×160mm — vidēji platām un šaurām ietvēm (brīvtelpa līdz 3m plata).	Asfaltbetons.	Asfaltbetons.	Asfaltbetons.
		Asfaltbetons ar tonētu pārklājumu vietās, kur krustojas riteņbraucēju un autotransporta plūsmas. Tonis — brūni sarkans (RAL 3009).	_____ vai _____	_____ vai _____ Betona bruģis — pelēks, ar skalotu virsmu. Izmēri: — 160×160 vai 150×300mm.
			Vēsturiskais kaltais vai apaļakmeņu granīta bruģis.	Vēsturiskais kaltais vai apaļakmeņu granīta bruģis.
Lielmēroga dzīvojamā apbūve un savrupmāju apbūve (esoša un jaunveidojama)	Asfaltbetons.	Asfaltbetons.	Asfaltbetons.	Asfaltbetons.
	_____ vai _____			
	Betona bruģis — pelēks, ar skalotu virsmu, bez fāzes. Izmēri: • 375×375, 300×300 vai 150×300mm — platām un vidēji platām ietvēm (brīvtelpa vismaz 2,5m plata), • 160×160mm — vidēji platām un šaurām ietvēm (brīvtelpa līdz 3m plata).			
		Asfaltbetons ar tonētu pārklājumu vietās, kur krustojas riteņbraucēju un autotransporta plūsmas. Tonis — brūni sarkans (RAL 3009).	_____ vai _____	_____ vai _____
			Betona bruģis — pelēks, ar skalotu virsmu. Izmēri — 160×160 vai 150×300mm.	Betona bruģis — pelēks, ar skalotu virsmu. Izmēri: — 160×160 vai 150×300mm.

	Ietve	Velojosla / veloceļš	Brauktuve	Autostāvvietas
Rīgas vēsturiskais centrs un tā aizsardzības zona, apbūves aizsardzības teritorijas (izņemot Vecrīgu)				
				
Lielmēroga dzīvojamā apbūve un savrupmāju apbūve (esoša un jaunveidojama)				
				

	Taktilās vadlīnijas	Ietves apmales un drošības joslas	Labiekārtojuma josla	Paceltie krustojumi un gājēju pārejas
Rīgas vēsturiskais centrs un tā aizsardzības zona, apbūves aizsardzības teritorijas (izņemot Vecrīgu)	Betona bruģis — tonēts. • taktilā vadula — svītrotā virsma, balta, 300mm plata, • taktilā drošības josla — punktota virsma, dzeltena, 600mm plata (400mm šaurās vietās). Taktilās vadlīnijas veido visās ietvēs, kuru brīvītelpa platāka par 1,5m.	Granīta ietves apmales — jaukti toņi.	Betona bruģis — pelēks, ar skalotu virsmu, izmērs identisks ietves brīvītelpas segumam. Ja ietve ir plata (brīvītelpa virs 3m), labiekārtojuma joslā var izmantot mazāka izmēra betona bruģi (160×160, 240×60, 360×60mm vai citu) vai vēsturisko kalto granīta bruģi.	Granīta bruģis — jaukti toņi un balts.
		Betona ietves apmales — ielās, kur nav saglabājušās vai bijušas granīta apmales.		_____ vai _____ Betona bruģis — pelēks, ar skalotu virsmu un balts.
		Drošības joslas: granīta bruģis ar šķeltu virsmu — jaukti toņi, dominē tumši pelēkais, 80×80 vai 100×100mm.		_____ vai _____ Asfaltbetons ar baltiem horizontālajiem apzīmējumiem.
Lielmēroga dzīvojamā apbūve un savrupmāju apbūve (esoša un jaunveidojama)	Betona bruģis — tonēts. • taktilā vadula — svītrotā virsma, balta, 300mm plata, • taktilā drošības josla — punktota virsma, dzeltena, 600mm plata (400mm šaurās vietās). Taktilās vadlīnijas veido visās ietvēs, kuru brīvītelpa platāka par 1,5m.	Betona ietves apmales.	Asfaltbetons, ja tas izmantots ietves brīvītelpai.	Asfaltbetons ar baltiem horizontālajiem apzīmējumiem. _____ vai _____ Betona bruģis — pelēks, ar skalotu virsmu un balts.
		Drošības joslas: betona bruģis, kas no ietves brīvītelpas seguma atšķiras ar raupjāku virsmu un gaišāku toni. Nav izmantojams taktilais bruģis ar punktotu virsmu.	Betona bruģis — pelēks, ar skalotu virsmu, izmērs identisks ietves brīvītelpas segumam. Ja ietve ir plata (brīvītelpa virs 3m), labiekārtojuma joslā var izmantot mazāka izmēra betona bruģi (160×160, 240×60, 360×60mm vai citu).	

	Taktilās vadlīnijas	Ietves apmales un drošības joslas	Labiekārtojuma josla	Paceltie krustojumi un gājēju pārejas
Rīgas vēsturiskais centrs un tā aizsardzības zona, apbūves aizsardzības teritorijas (izņemot Vecrīgu)				
Lielmēroga dzīvojamā apbūve un savrupmāju apbūve (esoša un jaunveidojama)				

INFORMĀCIJAS AVOTI

Latvijas valsts standarti ceļu projektēšanas jomā	104
Likumi un noteikumi	104
Rīgas plānošanas dokumenti un pētījumi	104
Ārvalstu pilsētvides dizaina rokasgrāmatas	105
Grāmatas	105
Organizācijas un resursi	105

Informācijas avoti

Latvijas valsts standarti un vadlīnijas

1. LVS 190-2:2007 — Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili
2. LVS 190-3:2012 — Ceļu projektēšanas noteikumi. 3. daļa: Vienlīmeņa ceļu mezgļi
3. LVS 190-7:2002 — Vienlīmeņa autostāvvietu projektēšanas noteikumi
4. LVS 190-8:2012 — Ceļu projektēšanas noteikumi. 8. daļa: Autobusu pieturu projektēšanas noteikumi
5. LVS 190-9:2015 — Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmē
6. LVS 190-10:2007 — Gājēju pāreju projektēšanas noteikumi
7. LVS_77-2 2016 — Ceļa zīmes. 2. daļa: Uztādīšanas noteikumi
8. LVS 85 — Ceļa apzīmējumi
9. LVS 99:2010 — Ceļa ātrumvaļņi
10. Projektēšanas un būvniecības vadlīnijas "Ūdens novade", 2018.
Pieejamas: www.lvceli.lv/wp-content/uploads/2020/12/Udens-novade_v2.0.pdf

Likumi un noteikumi

1. Rīgas teritorijas plānojums. Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi, 2021.
Pieejami: www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2024/07/TIAN_LV.pdf

2. Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi, 2006.

Pieejami: www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2019/07/RVC_AZ_TIAN_SN.38_072019.pdf

3. Ceļu satiksmes likums, 2017.

Pieejams: likumi.lv/ta/id/45467-celu-satiksmes-likums

4. Rīgas domes saistošie noteikumi Nr. RD-23-217-sn "Par Rīgas valstspilsētas pašvaldības īpašumā esošo ceļu pārvaldību", 2023.

Pieejami: likumi.lv/ta/id/343896-par-rigas-valstspilsetas-pasvaldibas-ipasuma-esoso-celu-parvaldibu

Rīgas plānošanas dokumenti un pētījumi

1. Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam, 2014.

Pieejama: www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/STRATEGIJA_WEB.pdf

2. Rīgas attīstības programma 2022.–2027. gadam, 2022.

Pieejama: www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2022/07/AP2027_Programma_Apstiprinata_1284.pdf

3. Rīgas mobilitātes vīzija, 2020.

Pieejama: www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2023/01/13.-LV-Vizija.pdf

4. Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma, 2019.

Pieejama: www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2019/04/2_MRP_2019_2025_Gala_versija.pdf

5. Rīgas valstspilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija līdz 2030. gadam, 2022.

Pieejama: www.rdsd.lv/velosatiksmes-riga/attistiba

6. Rīgas teritorijas plānojums, 2021.

Pieejams: www.rdpad.lv/rtp/speka-esosais/

7. Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums, 2006.

Pieejams: www.rdpad.lv/par-rvc/speka-esosie-planojumi-rvc-un-ta-aizsardzibas-zona/speka-esosais-teritorijas-planojums-rvc-un-ta-aizsardzibas-zona/

8. Pētījums „Vadlīniju izstrāde apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tīklojuma nodrošināšanai Rīgā”, 2014.

Pieejams: www.sus.lv/sites/default/files/media/faili/i_sejums_petijums_vadliniju_izstrade_apstadijumu_strukturas_un_publisko_artelpu_tiklojuma_nodrosinasanai_riga.pdf

Ārvalstu pilsētvides dizaina vadlīnijas

1. "Handboek Rood, Standaard voor het Amsterdamse Straatbeeld (Puccinimethode)", 2024.

Pieejama: www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/puccinimethode/puccinimethode/

2. "Het nieuwe 30 en OV", 2022.

Pieejama: www.goudappel.nl/sites/default/files/2022-06/011554.20220415.R1.01%20Brochure%20Nieuwe%2030%20en%20OV%20-%20digitaal.pdf

3. "Streetscape Guidance", 2022.

Pieejama: content.tfl.gov.uk/streetscape-guidance-2022-revision-2.pdf

4. "The City of Vilnius Street Design Manual", 2021

Pieejama: gatviustandartas.vilnius.lt/wp-content/uploads/2021/12/EN_W030_2021-12-20_Maz%CC%8Casis-standartas_SCREEN.pdf

5. "Sustainable Urban Drainage Systems", 2016.

Pieejama: content.tfl.gov.uk/sustainable-urban-drainage-november-2016.pdf

6. "Prague Public Space Design Manual", 2014

Pieejama: www.iprpraha.cz/assets/files/files/baa0012499e8264b1a66a7854e6c289c.pdf

7. "Street Design Manual for Oslo", 2020

Pieejama: www.oslo.kommune.no/getfile.php/13441080-1646147194/Tjenester%20og%20tilbud/Plan%2C%20bygg%20og%20eiendom/Byggesaksveiledere%2C%20normer%20og%20skjemaer/Gatenormal%20og%20normark/Gate-%20og%20veinormaler/Street-design-manual_ENG.pdf

8. "Cykelparkeringshåndbog", 2007

Pieejama: www.cyklistforbundet.dk/alt-om-cykling/cykkelviden/parkeringshaandbogen/

Grāmatas

1. GDCI & NACTO, 2016. "Global Street Design Guide". Washington: Island Press.

2. Gēls J., 2018. "Pilsētas cilvēkiem". Rīga: Jāņa Rozes apgāds.

Organizācijas un resursi

1. "Healthy Streets" — www.healthystreets.com

2. "Global Designing Cities Initiative" — www.globaldesigningcities.org

3. "Better Streets" — www.betterstreets.org.au

