

<i>Pasūtītājs:</i>	Rīgas plānošanas reģions Reģ. Nr.: 90002222018 Adrese: Zīgrīda Annas Meierovica bulvāris 18, Rīga, LV-1050
<i>Pasūtījuma Nr.:</i>	21-19 – Izpildītāja
<i>Nosaukums:</i>	Priekšizpēte reģionāla mēroga velo infrastruktūras tīkla attīstībai un mobilitātes punktu integrācijai Rīgas metropoles areālā (SUMBA+)
<i>Adrese:</i>	Rīga
<i>Stadija:</i>	GALA ZIŅOJUMS Reģionāla mēroga velo infrastruktūras tīkla attīstība un mobilitātes punktu integrācija Rīgas metropoles areālā
<i>Sējuma Nr. / skaits:</i>	1 / 1

Valdes loceklis:

/Viesturs Laurs/

Būvinženieris:

/Aigars Ulmanis/

Inženieris:

/Normunds Popmanis/

SATURS

1	PROJEKTA VISPĀRĒJS APRAKSTS	4
2	ESOŠO PLĀNOŠANAS DOKUMENTU NOVĒRTĒJUMS.	4
3	REĢIONĀLA MĒROGA VELOSIPĒDU INFRASTRUKTŪRAS NOVĒRTĒJUMS.	5
3.1	<i>Velosipēdu ceļa trase Rīga – Carnikava</i>	6
3.1.1	Posms Rīgas pilsētā	7
3.1.2	Posms Rīgas pilsētas robeža - Garciems	11
3.1.3	Posms Garciems – Carnikava	11
3.2	<i>Velosipēdu ceļa trase Rīga – Ādaži - Saulkrasti</i>	13
3.2.1	Posms Rīgas pilsētā	13
3.2.2	Posms Rīgas pilsētas robeža – Baltezers	13
3.2.3	Posms Baltezers – Ādaži	15
3.2.4	Posms Ādaži – Carnikava	17
3.2.5	Posms Carnikava – Lilaste	18
3.2.6	Posms Lilaste – Saulkrasti	20
3.3	<i>Velosipēdu ceļa trase Rīga – Sigulda</i>	22
3.3.1	Posms Rīgas pilsētā	22
3.3.2	Posms Rīgas pilsētas robeža – Garkalne	26
3.3.3	Posms Garkalne – Vangaži	28
3.3.4	Posms Vangaži – Autoceļu A2 un A3 krustojums	29
3.3.5	Posms Autoceļu A2 un A3 krustojums – Siguldas robeža	30
3.3.6	Posms Siguldas pilsētā	32
3.4	<i>Velosipēdu ceļa trase Rīga – Ulbroka – Saurieši</i>	33
3.4.1	Posms Rīgas pilsētā	34
3.4.2	Posms Rīgas pilsētas robeža - Ulbroka	36
3.4.3	Posms Ulbroka – Saurieši	37
3.5	<i>Velosipēdu ceļa trase Rīga – Ogre – Lielvārde</i>	39
3.5.1	Posms Rīgas pilsētā	39
3.5.2	Posms Rīgas pilsētas robeža – Salaspils	41
3.5.3	Posms Salaspils – Ikšķile	43
3.5.4	Posms Ikšķile - Ogre	44
3.5.5	Posms Ogre – Ciemupe	45
3.5.6	Posms Ciemupe – Ķegums	47
3.5.7	Posms Ķegums – Lielvārde	48
3.6	<i>Velosipēdu ceļa trase Rīga – Ķekava</i>	51
3.6.1	Posms Rīgas pilsēta (Ziepniekkalna iela) (4,4km)	51
3.6.2	Rīgas pilsētas robeža - Ķekava (9,4km)	52
3.6.3	Ķekavas centrs (Lakstīgalas iela - Dienvidu iela) (1,65km)	53
3.6.4	Odukalna iela - Baldone (1,65km)	56
3.7	<i>Velosipēdu ceļa trase Rīga – Baloži</i>	60
3.7.1	Posms Rīgas pilsēta (Ziepniekkalna veloceļš) (5,6km)	60
3.8	<i>Velosipēdu ceļa trase Rīga – Jelgava</i>	63
3.8.1	Posms Rīgas pilsētā (5,3km)	63
3.9	<i>Velosipēdu ceļa trase Rīga – Jaunmārupe</i>	70
3.9.1	Posms Rīgas pilsēta (5,3km)	70
3.9.2	Mārupe (5,3km)	71
3.10	<i>Velosipēdu ceļa trase Rīga – Piņķi</i>	75
3.10.1	Rīgas pilsēta (5,01 km)	75
3.10.2	Rīgas pilsētas robeža – Mārupes novads (2,9 km)	75
3.10.3	Mārupes novads (7,9 km)	77
3.11	<i>Velosipēdu ceļa trase Rīga – Jūrmala</i>	81
3.11.1	Posms Rīgas pilsētā (7,9 km)	81
3.11.2	Velo infrastruktūra gar dzelzceļa līniju (6,0 km)	85
3.11.3	Posms Jūrmalas pilsētā (8,4 km)	86
3.11.4	Strēlnieku un Asaru prospekts (5,96 km)	88
3.11.5	Posms gar autoceļš P128 (Ventspils šoseju) (1,9 km)	90
4	REĢIONĀLA MĒROGA VELO SATIKSMES INFRASTRUKTŪRAS PERSPEKTĪVIE RISINĀJUMI	90
4.1	<i>Normatīvo aktu prasību novērtējums</i>	90
4.1.1	Velosipēdu ceļa trase Rīga - Carnikava	90
4.1.2	Velosipēdu ceļa trase Rīga – Ādaži - Saulkrasti	90

4.1.3	Velosipēdu ceļa trase Rīga - Sigulda	90
4.1.4	Velosipēdu ceļa trase Rīga - Ulbroka	91
4.1.5	Velosipēdu ceļa trase Rīga - Ogre	91
4.1.6	Velosipēdu ceļa trase Rīga - Ķekava	91
4.1.7	Velosipēdu ceļa trase Rīga - Baloži	91
4.1.8	Velosipēdu ceļa trase Rīga - Jelgava	92
4.1.9	Velosipēdu ceļa trase Rīga – Jaunmārupe	92
4.1.10	Velosipēdu ceļa trase Rīga - Babīte - Piņķi	92
4.1.11	Velosipēdu ceļa trase Rīga - Jūrmala	92
4.2	<i>Veloinfrasruktūras projektu īstenošanas riski</i>	92
4.3	<i>Projektu ietekmes teritorija un sabiedrības ieguvumi ilgtermiņā</i>	93
4.4	<i>Transporta būves uzturēšanas un tehniskās apkopes izmaksas.....</i>	93
4.5	<i>Ceļa klātnes šķērsprofili.....</i>	95
4.5.1	Velosipēdu ceļa trase Rīga – Carnikava	99
4.5.2	Velosipēdu ceļa trase Rīga – Ādaži – Saulkrasti	100
4.5.3	Velosipēdu ceļa trase Rīga – Sigulda	100
4.5.4	Velosipēdu ceļa trase Rīga – Ulbroka - Saurieši	101
4.5.5	Velosipēdu ceļa trase Rīga – Ogre – Lielvārde.....	101
4.5.6	Velosipēdu ceļa trase Rīga – Ķekava – Baldone.....	101
4.5.7	Velosipēdu ceļa trase Rīga – Baloži	102
4.5.8	Velosipēdu ceļa trase Rīga – Olaine – Jelgava	102
4.5.9	Velosipēdu ceļa trase Rīga – Mārupe – Jaunmārupe.....	102
4.5.10	Velosipēdu ceļa trase Rīga – Babīte – Piņķi	103
4.5.11	Velosipēdu ceļa trase Rīga – Jūrmala.....	103
5	MOBILITĀTES PUNKTU FUNKCIJAS SASAISTĒ AR VELOSIPĒDU CEĻIEM.....	103
6	KOPSAVILKUMS	104
7	KARTOGRĀFISKAIS MATERIĀLS	105
7.1	<i>Reģionāla mēroga velo satiksmes infrastruktūras attīstības vīzija</i>	105
PIELIKUMS (GRAFISKĀ DAĻA)		106

1 Projekta vispārējs apraksts

Atbilstoši izpētes galvenajam uzdevumam Rīgas metropoles areālā ir veikta veloinfrastruktūras izpēte un kartēšana, atainojot gan esošo situāciju, gan plānoto dažādos laika periodos (īstermiņa, vidēja un ilgtermiņa). Sasniegtais rezultāts atvieglos Rīgas reģiona pašvaldībām nepieciešamo veloinfrastruktūras priekšizpēšu darbu un ieguldījumus; būs atbalsts pašvaldību darbam ar veloinfrastruktūras un mobilitātes plānošanu, kalpos kā pamats tālākajām investīcijām infrastruktūrā. Mērķtiecīgi īstenojot šo projektu un to turpinot jau ar veloinfrastruktūras īstenošanas un papildināšanas darbiem, uzlabosies iedzīvotāju mobilitātes iespējas un Latvija tuvosies klimatneitralitātes mērķim 2050. gadā.

Izpētē ņemti vērā Rīgas velokonceptijas kartogrāfiskie materiāli, Velosatiksmes attīstības plānā noteiktie nacionālas nozīmes maršrutu kartogrāfiskie materiāli, kā arī Atvесеļošanās un noturības mehānisma (ANM) ietvaros sagatavotie veloinfrastruktūras attīstības projekti. Ir apzinātas un ņemtas vērā Rīgas un Pierīgas pašvaldību iespējas un perspektīvie veloinfrastruktūras projekti. Izpēte ir ievērtēti VSIA "Latvijas valsts ceļi" plānotie un būvniecībā esošie veloinfrastruktūras projekti.

2 Esošo plānošanas dokumentu novērtējums.

Veicot izpēti, tika ņemti vērā šādi plānošanas dokumenti:

- Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā (2020);
- Ikdienas mobilitātes attīstības plāns 2021.-2027. gadam
- Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija;
- Rīcības plāns. Rīgas metropoles areāla attīstībai (2020);
- Eiropas savienības atvесеļošanās un noturības mehānisma plāns (2021 – 2026);
- Latvijas nacionālās attīstības plāns 2021.–2027. gadam.

Teritorijas plānojumi:

- Rīgas teritorijas plānojums 2006. - 2018. gadam ar grozījumiem (2009);
- Ādažu novada teritorijas plānojums; (2018);
- Carnikavas novada teritorijas plānojums 2018. – 2028;(2019);
- Saulkrastu novada teritorijas plānojuma 2012.-2024.gadam grozījumi;
- Siguldas novada teritorijas plānojums; 2012.-2024.GADAM (2012);
- Garkalnes novada teritorijas plānojums 2013.–2024.gadam;
- Inčukalna novada teritorijas plānojums; 2013. – 2024.;
- Stopiņu novada teritorijas plānojums;
- Salaspils novada teritorijas plānojums;
- Ikšķiles novada teritorijas plānojums;
- Ogres novada teritorijas plānojums;
- Lielvārdes novada teritorijas plānojums;
- Ķekavas novada teritorijas plānojums;

- Baložu novada teritorijas plānojums;
- Olaines novada teritorijas plānojums;
- Jelgavas novada teritorijas plānojums;
- Mārupes novada teritorijas plānojums;
- Babītes novada teritorijas plānojums;
- Jūrmalas novada teritorijas plānojums.

Velokonceptijas:

- Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015.-2030.gadam (2015), atjaunots 2022;
- Tematiskais plānojums. Jūrmalas velosatiksmes attīstības koncepcija (2016);
- Ādažu novada velokonceptija (2016);

Citi:

- Rail Baltica publiski pieejamā informācija <https://info.railbaltica.org/lv/>;
- Pieejamie projekti. Publisko iepirkumu portāls <https://www.eis.gov.lv/EKEIS/Supplier>;
- informatīvs ziņojums par Latvijas Valsts autoceļu attīstības stratēģiju līdz 2040.gadam;
- interneta vietne karte.mantojums.lv
- interneta vietne ozols.gov.lv

3 Reģionāla mēroga velosipēdu infrastruktūras novērtējums.

Pēc sīkākas analīzes Rīgas metropoles areālā ieskicētie 9 velosatiksmes attīstības virzieni (Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskās vīzija, Rīgas plānošanas reģions, Grupa 93, Rīga, 2019) ir papildināti vēl ar 2 virzieniem.

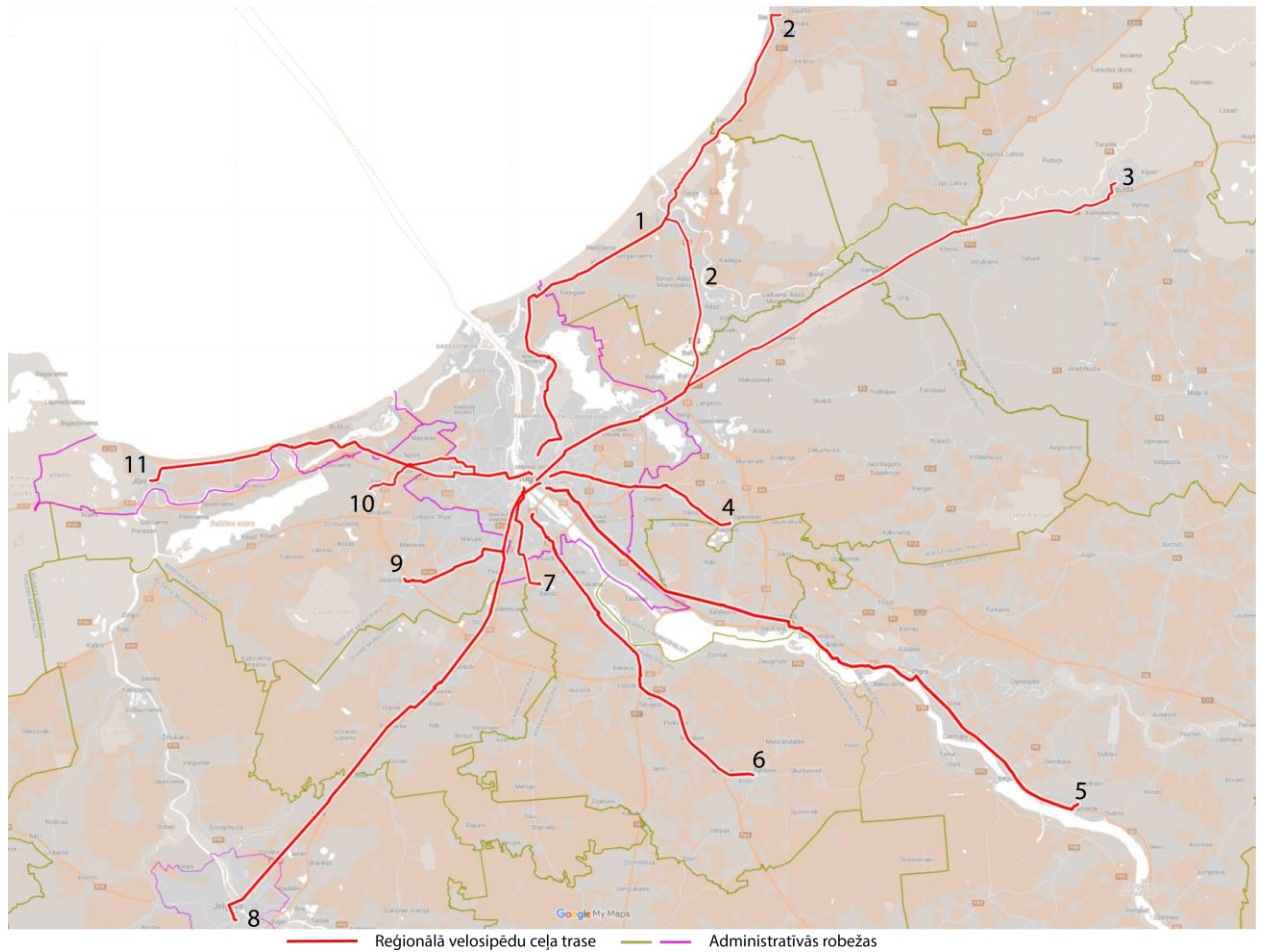
Līdz ar to izpētē ir apsektas un kopumā novērtētas 11 velosipēdu ceļu trases, kā arī to atzari:

- 1) Rīga – Carnikava
- 2) Rīga – Ādaži - Saulkrasti
- 3) Rīga – Sigulda
- 4) Rīga – Ulbroka
- 5) Rīga – Ogre - Lielvārde
- 6) Rīga – Ķekava – Baldone
- 7) Rīga - Baloži
- 8) Rīga – Olaine - Jelgava
- 9) Rīga – Mārupe - Jaunmārupe
- 10) Rīga – Babīte - Piņķi
- 11) Rīga – Jūrmala

Papildus potenciālo reģionālo velosipēdu ceļu virzieniem ir veikta arī izpēte šo trašu alternatīvām.

Reģionāla mēroga velosipēdu infrastruktūras novērtējumā aprakstīta esošā situācija, apskatot jau izbūvēto infrastruktūru un novērtējot tās trūkumus. Aprakstā sniegts skaidrojums perspektīvo trašu novietojuma izvēlei. Atbilstoši VSIA "Latvijas valsts ceļi" un VAS "Latvijas dzelzceļš" infrastruktūras

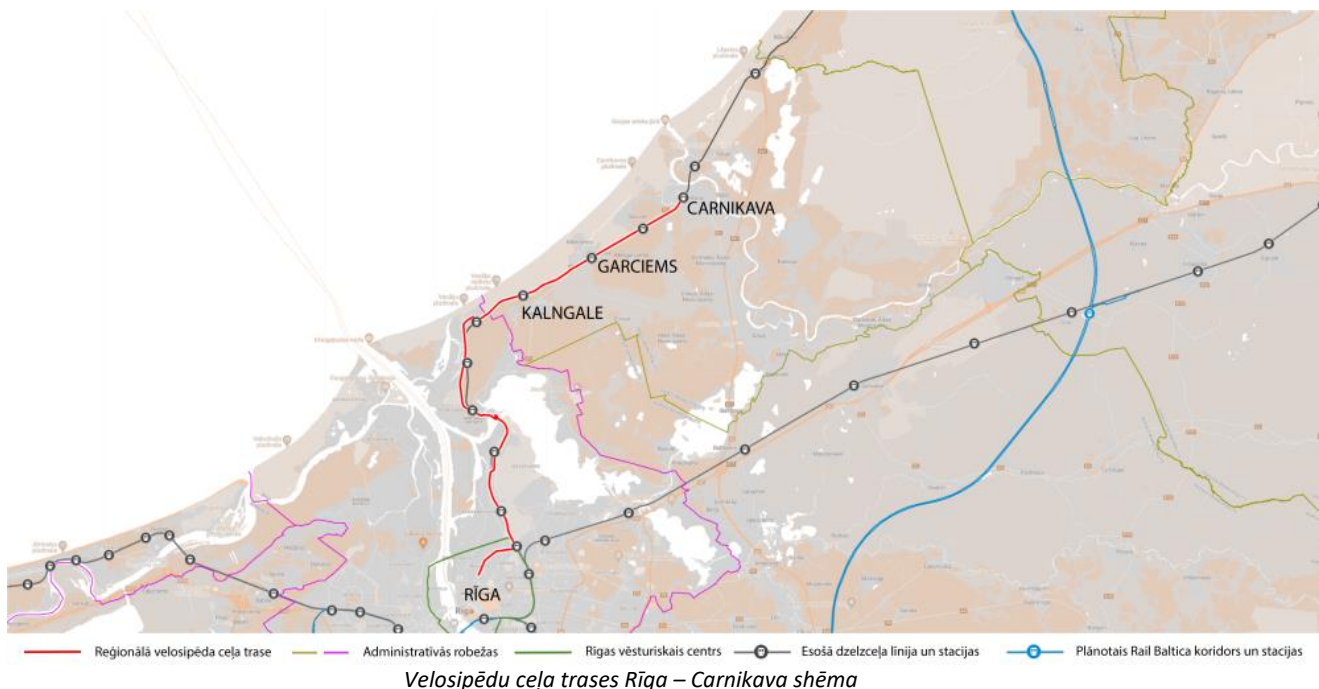
nodalījuma joslu platumiem, kā arī zemes vienību robežām un piederībām veikts optimāls katras trases virziena novietojums.



Perspektīvās velosipēdu ceļa trases Rīgas metropoles areālā

3.1 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Carnikava

Trases kopējais garums ir aptuveni 31 km.



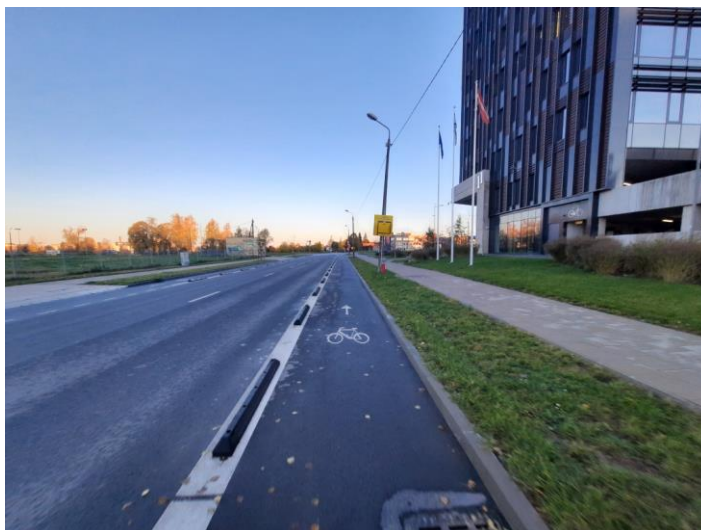
3.1.1 Posms Rīgas pilsētā

Kopējais Rīgas pilsētas posma garums – 20 km.

Par velosipēdu ceļa trases sākumpunktu pieņemta Vecrīgas apkaime.

Sākot no Aspazijas bulvāra ceļa trase ved pa esošo velosatiksmi paredzēto infrastruktūru. Šķērsojot Bastejkalna parku esošais kopīgais gājēju un velosipēdu ceļš nonāk līdz Reimersa ielai, kur divvirzienu velosipēdu ceļš ir atdalīts no gājēju plūsmām. Šajā posmā divvirzienu velosipēdu ceļa platums ir apmēram 2.5 m. Tālāk trase ved caur Esplanādes parku, kur velosatiksmi organizēta pa kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu. Esošais betona flīžu segums parkā vietām ir sliktā stāvoklī.

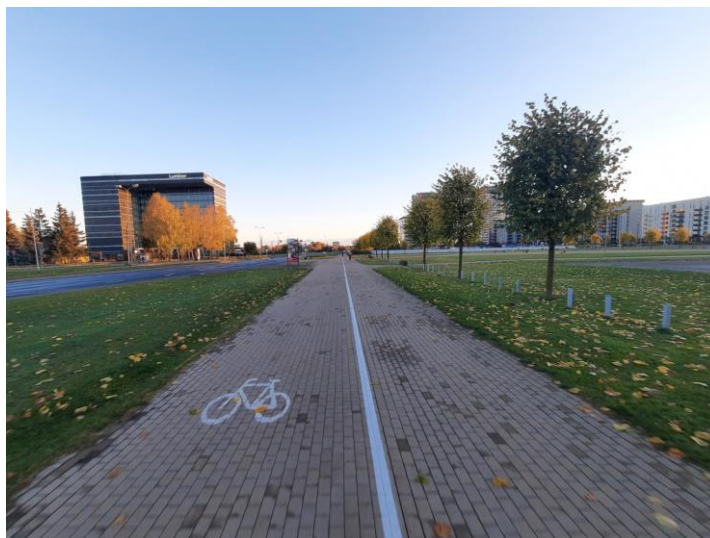
Tālāk trase ved pa Skolas ielas brauktuves kreiso pusi, kur divvirzienu velosipēdu ceļš ir atdalīts no gājēju plūsmām. Kopējais veloinfrastruktūras pa Skolas ielu garums ir apmēram 750 m. Velosipēdu ceļa platums aptuveni 2.5 m. Skolas ielas galā velosipēdu ceļa trase pagriežas pa kreisi un virzās pa Bruņinieku un Sporta ielām. Šajās ielās veloinfrastruktūra veidota kā vienvirziena velojoslas katrā ielas pusē. Velojoslu platums aptuveni 1.8 m.



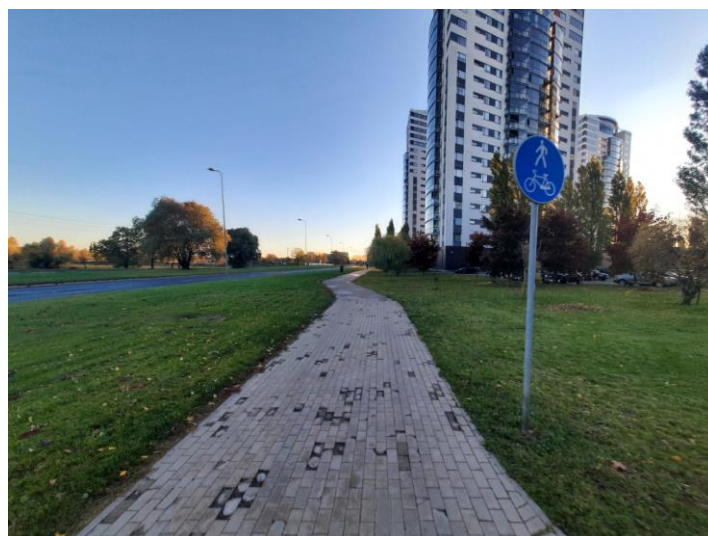
Velojoslas Sporta ielā

Sporta un Skanstes ielu krustojumā trase pagriežas pa labi un turpinās esošo Rīgas velomaršrutu "Centrs – Mežaparks" gar Skanstes ielas labo pusi. Pirmajos 90 metros tā ir veidota kā kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš, bet tālāk pārtop par gājēju un velosipēdu ceļu (atdalīts ar horizontālo apzīmējumu). Velosatiksmei paredzētās joslas platums ir apmēram 2.5 m.

Velosipēdu ceļam šķērsojot Jāņa Dikmaņa ielu, tas atkal pārtop par kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu. Tāds tas paliek 1.2 km garumā līdz pat Skanstes ielas krustojumam ar Kr. Valdemāra ielu. Kopīgā gājēju un velosipēdu ceļa platums apm. 3 m. Segums veidots gan no asfaltbetona, gan betona bruģa.



Gājēju un velosipēdu ceļš Skanstes ielā



Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Skanstes ielā

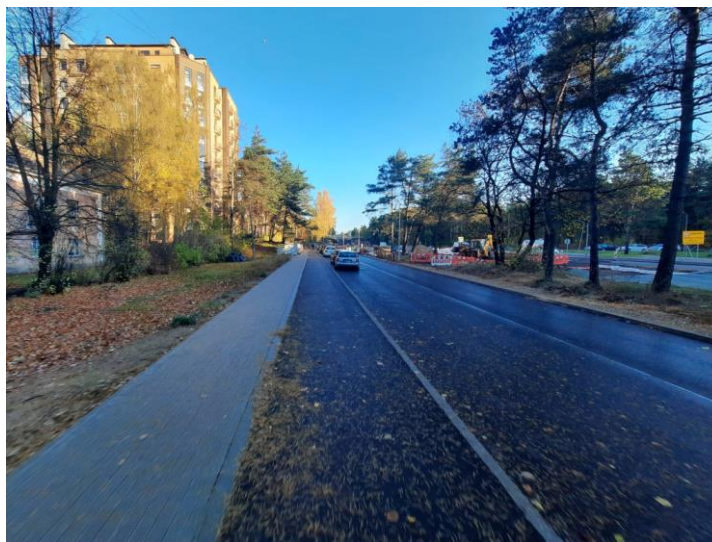


Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Skanstes ielā

Šķērsojot Kr. Valdemāra ielu velosipēdu ceļa trase tālāk virzās pa Upes ielas labo pusi kā kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš. Ceļa platums ir mainīgs. Apmāju augstumu atšķirība, ceļa zīmju un citu šķēršļu esamība, kā arī lokāli sašaurinājumu un automašīnu stāvvietu tuvums kopumā rada nedrošu pārvietošanos pa šo infrastruktūru gan gājējiem gan velosipēdistiem.

Velosipēdu ceļam veicot 200 m gar Kluso ielu, pie Brasas pārvada paredzēts turpinājums gar dzelzceļa līnijas "Rīga – Skulte" kreiso pusi, kas veidotu īsāko un ātrāko savienojumu ar jau izbūves procesā esošo Tvaika ielas pārvada velo un gājēju infrastruktūru. Posma garums – 4 km.

Sākot no Tvaika ielas pārvada trasei jāpieslēdzas pie esošās 2021. gadā izbūvētās gājēju un velo infrastruktūras, kas ved gar Viestura prospekta kreiso pusi. Šo 900 m garo posmu līdz Lēdurgas ielai var veikt pa gājēju un velosipēdu ceļu. Velosatiksmi paredzētās telpas platums - 2.5 m.



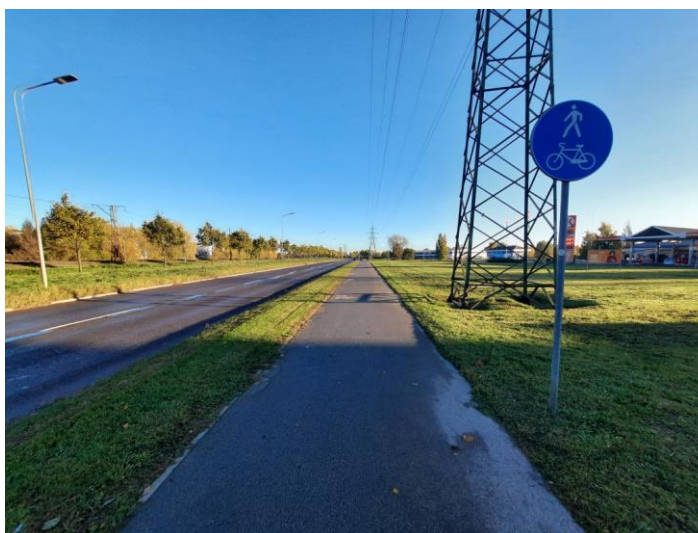
2021. gadā izbūvētais gājēju un velosipēdu ceļš Viestura prospektā

Sākot no Lēdurgas ielas trase šķērso Viestura prospektu un turpmāk 400 m posmā virzās pa brauktuves labo pusi, pievienojoties "Mežaparks – Vecmīlgrāvis" velomaršrutam. Šobrīd Viestura prospekta šķērsošanai var izmantot esošo gājēju tuneli, kas būtu jāpārbūvē, lai tas izpildītu arī velosipēdistu vajadzības. Kā alternatīvs šķērsošanas veids var kalpot gājēju pāreja Ostas ielas luksofora objektā.



Gājēju tunelis zem Viestura prospekta pie Lēdurgas ielas

Velomaršruta “Mežaparks – Vecmīlgrāvis” infrastruktūra 3.2 km garumā veidota kā kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš. Esošā trase virzās gar Mīlgrāvja ielu, Jaunciema gatvi un Vecāķu prospektu. Infrastruktūras aptuvenais platums – 2.5 m, segums - asfaltbetons. Krustojumā pie Emmas ielas infrastruktūra pārtop kā gājēju un velosipēdu ceļš, kas atdalīts ar horizontālo apzīmējumu palīdzību.



Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Mīlgrāvja ielā

Trases posmā no Emmas ielas līdz Atlantijas ielai velosatiksmes organizēta pa gājēju un velosipēdu ceļu, kas atdalīts ar horizontālo apzīmējumu palīdzību. Divvirzienu velosatiksmes telpas platums aptuveni 2 m. Šī posma garums – 2.5 km.

Tālākajā Vecāķu prospekta trases posmā no Atlantijas ielas līdz Saulgriežu ielai velosatiksmei nav izdalīta speciāla infrastruktūra. Maršruts šobrīd veicams vai nu pa ietvi vai brauktuvi. Perspektīvē šajā posmā gar brauktuves kreiso malu jāparedz no gājējiem atdalīts velosipēdu ceļš. Vecāķu prospekta sarkano līniju platums galvenokārt atbilst šādas infrastruktūras ieviešanai.

Sākot no Mangaļu prospekta trase iet pa dzīvojamo zonu. Kopējais šī posma garums – 3.5 km.



Vecāķu prospekta un Pludmales ielas krustojums

No Vecāķu prospekta nogriežoties uz Pludmales ielu, trase 300 m garumā turpinās līdz ielas beigām, kur savienojas ar dzelzceļa staciju "Vecāķi". Atlikušais posms līdz Rīgas pilsētas robežai ved gar dzelzceļa līnijas "Rīga – Skulte" kreiso pusi.

3.1.2 Posms Rīgas pilsētas robeža - Garciems

No Rīgas pilsētas robežas līdz Garciema centram (Stacijai "Garciems") perspektīvā velosipēdu ceļa trases novietojums ir dzelzceļa līnijas "Rīga – Skulte" kreisajā pusē. Šī posma kopējais garums ir aptuveni 5.9 km. Pa ceļam velosipēdu trasei iespējams pieslēgties Kalngales dzelzceļa stacijai, kas atrodas 2.1 km attālumā no Rīgas pilsētas robežas. Šobrīd gar dzelzceļa līniju posmā līdz pat krustojumam ar autoceļu P1 ir novērojamas izbraukātas un izstaigātas stigas, kas liecina, ka jau šobrīd šādu savienojumu izmanto iedzīvotāji. Dzelzceļa nodalījuma joslas brīvais platums ir vidēji 11 m, kas ļauj šeit izbūvēt veloinfrastruktūru.

Sākot no autoceļa A1 līdz Garciema dzelzceļa stacijai trases perspektīvais novietojums ir starp dzelzceļa līniju un minēto autoceļu. Nepieciešams šķērsojums ar autoceļu P1 risinājums, kura tips jānosaka pēc satiksmes intensitātēm. Tuvāko 3 gadu perspektīvā tas varētu kalpot kā vienlīmeņa šķērsojums. Kā izskatāms alternatīvais trases novietojums ir gar autoceļa P1 kreiso pusi, veidojot šķērsojumu ar dzelzceļa līniju stacijas "Garciems" zonā.

Garciemā reģionālo velosipēdu trasi var veiksmīgi saslēgt ar Garciema dzelzceļa staciju. Ņemot vērā, ka Garciema lielākā apbūves teritorijas daļa ir tieši uz rietumiem no dzelzceļa līnijas, perspektīvās trases novietojums ļaus iedzīvotājiem ērti sasniegt velosipēdu ceļu, nešķērsojot sliedes.

3.1.3 Posms Garciems – Carnikava

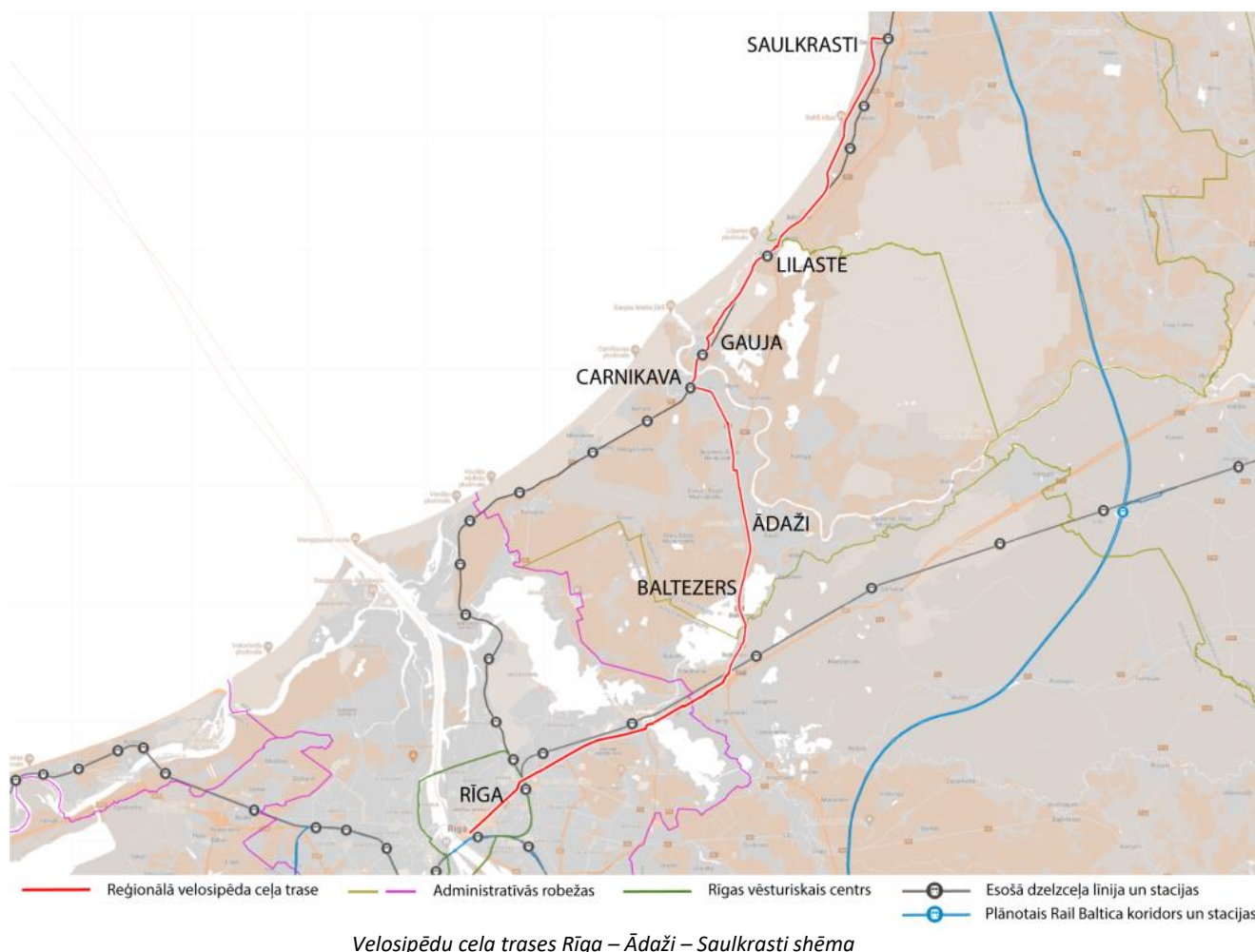
Šī posma kopējais garums ir 5.2 km, ko attiecīgi veido posms no Garciema līdz Garupei (2.5 km) un posms Garupe – Carnikava (2.7 km). Perspektīvā velosipēdu ceļa trases novietojums ir dzelzceļa līnijas "Rīga – Skulte" kreisajā pusē. No Garupes līdz Garciemam velosipēdu ceļa trase izbūvējama aptuveni 40 m platā zemes joslā starp dzelzceļa līniju un autoceļu P1. Savukārt sākot no Garupes līdz pat trases beigām autoceļš P1 no dzelzceļa līnijas ir lielākā attālumā un trasi iespējams turpināt gar dzelzceļu, kur jau šobrīd ir izbraukātas un izstaigātas stigas. Šāds trases novietojums Carnikavā ļauj saslēgties ar dzelzceļa staciju "Carnikava" ar pēdējos 400 m posmu līdz stacijai veikt pa Stacijas ielu.



Dzelzeļa līnija pie Garupes stacijas

3.2 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Ādaži - Saulkrasti

Kopējais velosipēdu ceļa trases garums – 48 km.



3.2.1 Posms Rīgas pilsētā

Trases maršruta sākuma posms Rīgas pilsētā sakrīt ar jau šajā izpētē apskatīto velosipēdu ceļa trasi Rīga – Sigulda (skat. 3.3.1 punktu).

3.2.2 Posms Rīgas pilsētas robeža – Baltezers

Trases posms no Rīgas pilsētas robežas līdz valsts galvenajam autoceļam A1 (2.1 km) ved pa trases Rīga – Sigulda maršrutu (skat. 3.3.2 punktu).

Apmēram 400 m garumā trase iet gar autoceļa A1 kreiso pusi kā kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš. Nedaudz pirms Zvirgzdu ielas tas pieslēdzas lokālai ielai - Senču prospektam, kas ir novietota paralēli autoceļam A1. Esošajā situācijā satiksmes telpa ir jādala ar automašīnām. Iela ir asfaltēta un mierināta ar ātrumaļņiem. Perspektīvē balstoties uz satiksmes intensitāti ielā izvērtēt nepieciešamību pēc atdalītas veloinfrastruktūras.

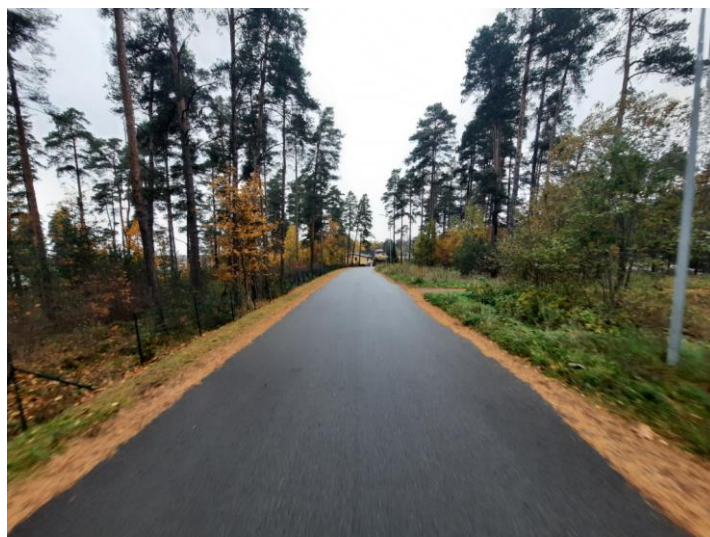


Apmēram 700 m garumā trasei turpinoties pa Senču prospektu 100 m pirms Liepkalnu ielas tā pārtop kā kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš. Ceļa platums - 1.5 līdz 2 m. Ņemot vērā blakus esošo apbūvi (ar iespēju parādīties gājējiem), kā arī velo reģionālā maršruta nozīmi, jārod iespēja velosipēdu plūsmas atdalīt no gājējiem.

Līdz ar Liepkalnu ielas krustojumu tālāk trase atkal turpinās pa vietējas nozīmes ielu – Pļavas iela. Veicot apmēram 250 m maršrutu trase nonāk uz kopīga gājēju un velosipēdu ceļa, kas turpinās 200 m garumā līdz Mētru ielai.



Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš gar autoceļu A1 Baltezerā



Mētru iela Baltezerā

Esošajā situācijā velosipēdu ceļa trase pa asfaltēto Mētru ielu turpinās apmēram 600 garumā līdz pat ielas beigām, kas sakrīt ar Ādažu novada robežu. Visos posmos, kur velosipēdu trase virzīta pa vietējām ielām, ir jāizvērtē autosatiksmes režīms un intensitāte, lai velosatiksmē būtu droša.

3.2.3 Posms Baltezers – Ādaži

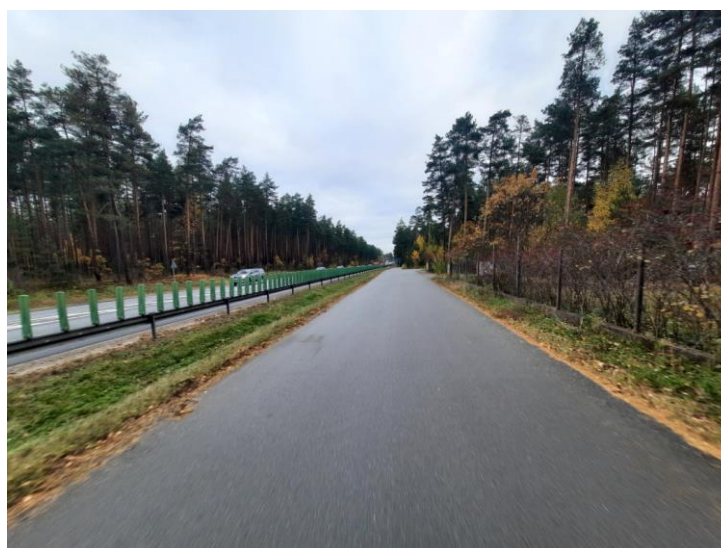
Ādažu novadā velosipēdu ceļa trase šķērso autoceļu A1 un turpmāk virzās gar tā labo pusi. Ņemot vērā esošo šauru ielas telpu, ko ietekmē apbūve abās brauktuves pusēs, šobrīd nav daudz iespēju plašai velo telpai. 2.2 km garumā trase turpinās pa betona bruģa ietvi, kuras aptuvenais platums ir 1.5 m.

Ja nākotnē tiktu izbūvēts ātrgaitas autoceļš gar “Rail Baltica” dzelzceļa līniju posmā no valsts galvenā autoceļa A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) netālu no Vangažiem līdz aptuveni Skultej, tad varētu nevirzīt autotransporta tranzīta plūsmu caur blīvi apdzīvoto Baltezeru. Tā rezultātā brauktuvi caur Baltezeru būtu iespējams sašaurināt un rastos iespēja izbūvēt atbilstoša platuma atdalītu gājēju un veloinfrastruktūru.



Ietve gar autoceļu A1 Baltezerā

Ietvei beidzoties trase 500 m garā posmā ved pa asfaltētu brauktuvi, kas izvietota paralēli autoceļam A1.



Asfaltēts ceļš paralēli autoceļam A1 pie Baltezera ciema robežas

Beidzoties asfaltētajai brauktuvei trase tiek turpināta pa kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu gar autoceļa A1 labo pusi. Tuvojoties Ādažiem trase turpinās gar Rīgas gatves labo pusi. Ceļa platums – 2 līdz 2.5 m, segums – asfaltbetons. Vietām asfaltbetona segums ir saplaisājis. Nelielā trases posmā pie Draudzības ielas iesegums veidots no betona bruģa. Kopējais šīs posma garums līdz Gaujas ielai sastāda 2.4 km. Ādažu teritorijā perspektīvo velosipēdu trasi būtu jānodala no gājēju plūsmām.



Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Rīgas gatvē Ādažos



Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Rīgas gatvē Ādažos

3.2.4 Posms Ādaži – Carnikava

Velosipēdu ceļam turpinot trasējumu gar Rīgas gatvi 2.2 km garā posmā no Gaujas ielas līdz Muižas ielai velo infrastruktūra veidota kā kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš. Trases platums no 2 līdz 2.5 m.

Muižas ielas, Rīgas gatves un autoceļa A1 krustojumā velosipēdu ceļa trases novietojums mainās. Šķērsojot autoceļu A1, tas tālāk tiek virzīts gar šī ceļa kreiso pusi līdz valsts reģionālajam autoceļam P1 Rīga – Carnikava – Ādaži. Šajā 700 m garajā posmā šobrīd nav izbūvēta velo vai gājēju infrastruktūra. Perspektīvo šķērsojumu, ņemot vērā lielo autoceļa A1 satiksmes intensitāti, jāizbūvē kā divlīmeņu šķērsojumu. Apmēram 20 platajā joslā starp autoceļu A1 un Ataru ceļu perspektīvo trasi iesakāms novietot tuvāk Ataru ceļam.

Velosipēdu ceļa trasi posmā no autoceļa A1 līdz Carnikavas centram paredzēts virzīt gar autoceļa P1 labo pusi. Esošajā situācijā 3.2 km garumā līdz Ludmilas Azarovas ielai nav pieejama velosipēdistiem vai gājējiem paredzēta infrastruktūra. Esošo ceļa nomaļu mazais platums neļauj droši pārvietoties gar brauktuves malu. Ceļa nodalījuma joslas brīvais platums ir ap 8 līdz 9 m, kas ļauj tur izbūvēt reģionālā velosipēdu ceļa posmu.

Trases posmā no Ludmilas Azarovas ielas līdz Stacijas ielai gar autoceļa P1 labo pusi ir izbūvēta gājēju ietve. Tās platums aptuveni 1.5 m. Sākot no Liepu ielas ietve parādās arī ielas kreisajā pusē. Kopējais

posma garums – 1 km. Trasi paredzēts turpināt pa autoceļa P1 labās puses nodalījuma joslu. Vietās, kur ir esošās ietves, tās perspektīvē jānodala no velosatiksmes plūsmām.

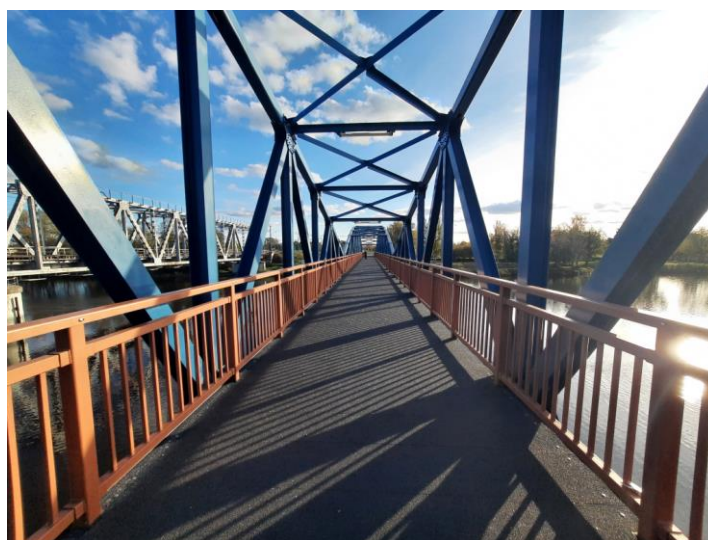


Autoceļa P1 un Birznieku ielas krustojums

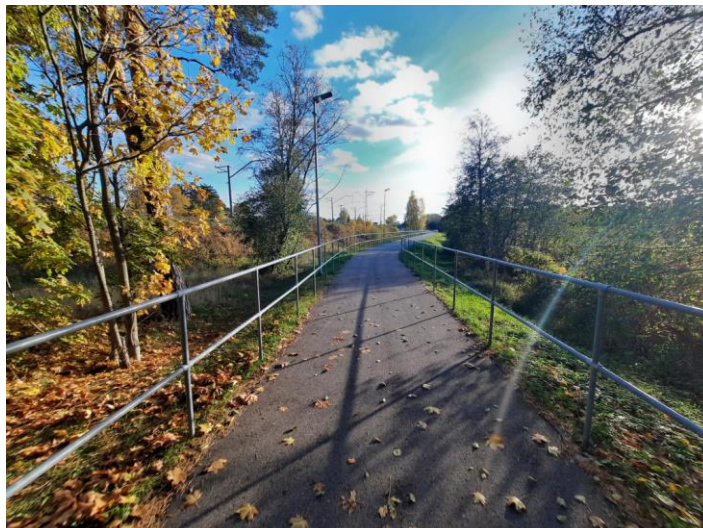
3.2.5 Posms Carnikava – Lilaste

Carnikavā pie Stacijas ielas velosipēdu ceļa trase saslēdzas kopā ar reģionālo velosipēdu ceļu Rīga – Carnikava. Tālāk trase pagriežas ziemeļu virzienā un gar Stacijas ielas labo pusi nonāk līdz gājēju tiltam pār Gauju. Šī posma garums - 500 m. Posms sākumā veicams pa ietvi vai brauktuvi, vēlāk - pa kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu (platums 2.5 – 3 m). Posms ir apgaismots. Perspektīvē velosipēdu plūsmas jānodala no gājējiem.

Tālāk šķērsojot Gauju pa tiltu, trase nonāk līdz Smilškalnu ielai Gaujas ciemā. Šī kopīgā velosipēdu un gājēju ceļa posma garums – 900 m. Trases platums 2.5 – 3 m.



Gājēju un velosipēdistu tilts pār Gauju



Trase posmā no Gaujas tilta līdz Smilškalnu ielai

Sākot no Smilškalnu ielas un beidzot ciemā Lilaste trase virzīta atbilstoši ANM (Atvaseļošanas un noturības mehānisms) 2026 projektam “Jaunas velo infrastruktūras būvniecība no Smilškalnu/Buru ielas krustojuma līdz Lilastes iela/A1”.

Šajā 4.8 km garajā posmā trasējums vilkts gar dzelzceļa līnijas “Rīga – Skulte” kreiso pusi, vietām attālinoties no tās un ejot caur meža masīvu (dabas parks “Piejūra”). Tuvojoties Lilastes centram pēdējos 1.5 km trasējums ielānots gar Lilastes ielu. Trasei perspektīvē jāveido pieslēgums Lilastes dzelzceļa stacijai.



Ietve gar autoceļu A1 Lilastē

Lilastes centrā, zonā ap Lilastes upes šķērsojumu pastāv divas alternatīvas trases versijas. To iespējams turpināt gar dzelzceļa kreiso pusi tādējādi izvairoties no dzelzceļa līnijas un autoceļa A1 sarežģītās šķērsošanas. Otrā versijā tā šķērso minētas trases, kā rezultātā velosipēdu ceļš apkalpotu vairāk iedzīvotājus, kuri dzīvo zonā ap Lilastes ezeru, kā arī tiktu daļēji izmantota esošā gājēju un velosipēdu infrastruktūra. Šī posma aptuvenais garums – 800 m.

Ādažu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.–2037. gadam paredz gājēju un velosipēdistu tuneļa izbūvi Lilastē.



Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Lilastē

3.2.6 Posms Lilaste – Saulkrasti

Tālāk apskatītais velosipēdu trases posms ved gar dzelzceļa līniju un autoceļu V101 līdz Saulkrastu pilsētas robežai. Posma garums – 5.2 km. Apmēram 2 km no šī posma iespējams virzīt pa meža ceļu, kas iet paralēli autoceļam V101.



Autoceļš V101 pirms Saulkrastiem

Sākot ar Saulkrastu pilsētas robežu perspektīvā velosipēdu trase iet gar Rīgas un Ainažu ielu kreiso pusi. Esošajā situācijā gar Saulkrastu centrālās ielas abām pusēm ir izbūvēta ietve, kas no brauktuves atdalīta ar zaļo zonu. Sākot no Ainažu ielas 11F ietve izvietota tikai Ainažu ielas kreisajā pusē. Ietvju platums 1.5 – 2.5 m. Sākot no DUS “Viada” iela ir apgaismota. Velosipēdu ceļa trase paredzēta līdz Neibādes ielai. Šī posma garums – 4.8 km. Visā pilsētas posmā velosipēdu ceļam ir jābūt atdalītam no gājēju plūsmām un autosatiksmes, lai nodrošinātu drošu pārvietošanos visiem satiksmes dalībniekiem

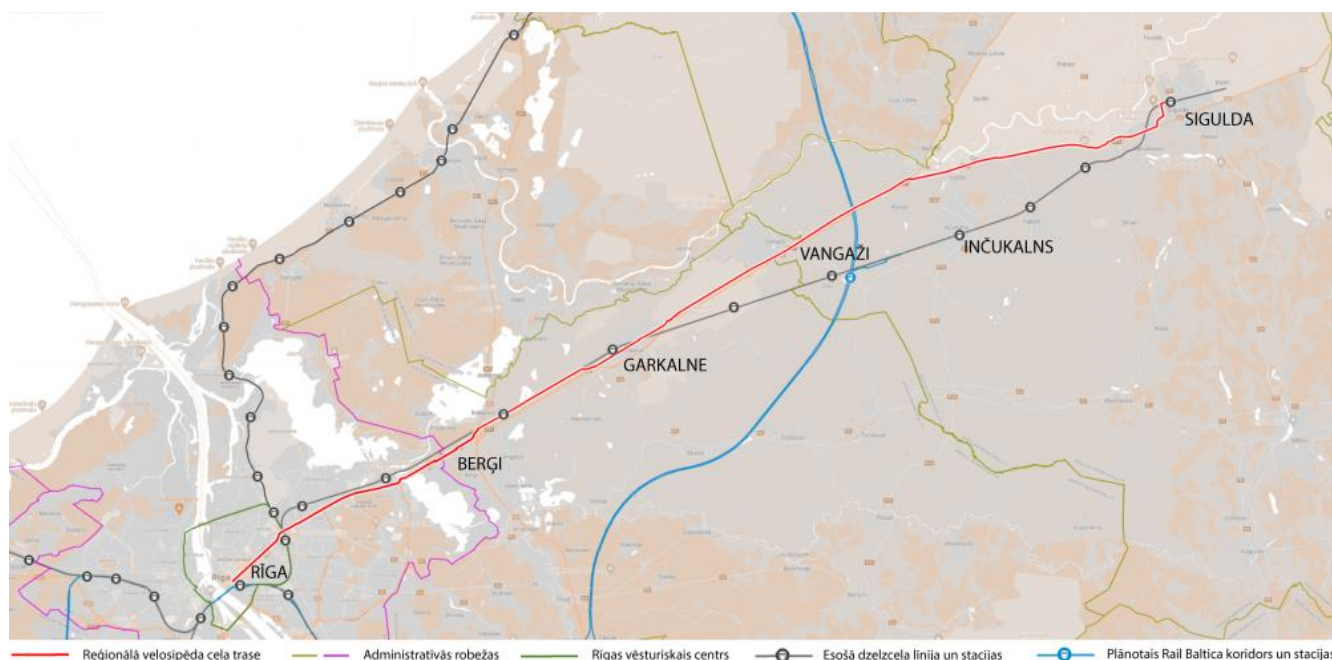
Perspektīvo reģionālo veloceļu trasi paredzēts pabeigt pie Saulkrastu dzelzceļa stacijas un autoostas, kas arī kalpotu kā mobilitātes punkts. Pēdējā posma pa Neibādes ielu garums - 700 m. Jau šobrīd Neibādes iela ir veidota kā dzīvojamā zona, un tās platums ļauj velosipēdistiem ērti sasniegt galapunktu. Ielas telpā ir vizuāli izdalīta satiksmes telpa dažādiem tās dalībniekiem. Ielā ir ierīkots apgaismojums.



Ietve gar Rīgas ielu Saulkrastos

3.3 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Sigulda

Kopējais velosipēdu ceļa trases garums ir aptuveni 52 km.



Velosipēdu ceļa trases Rīga – Sigulda shēma

3.3.1 Posms Rīgas pilsētā

Šī posma kopējais garums ir 12.2 km. Rīgas pilsētā par velosipēdu ceļa trases sākumpunktu pieņemta Vecrīgas apkaime. Apskatāmais maršruts ved pa Kr. Barona ielu un Brīvības ielu (Brīvības gatvi). Kā alternatīva Kr. Barona ielai reģionālā mēroga velosipēdu ceļa izbūvei nākotnē izskatāma Brīvības iela.

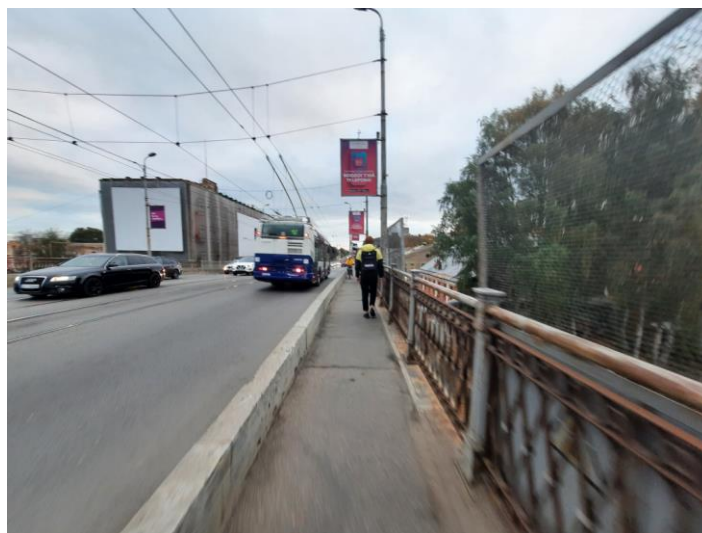
Vērtējot infrastruktūru pēc īsākā maršruta principa un pamatojoties jau uz esošu izbūvētu velosipēdiem paredzētu infrastruktūru vai plānojumos iekļautu maršrutu, Rīgas centra daļā izpētē par velosipēdu ceļa trasi prioritāri izvēlēta – Kr. Barona iela un Brīvības iela.

- Kr. Barona ielas posmā no Aspazijas bulvāra līdz Pērnavas ielai esošajā situācijā katrā brauktuves pusē ir izbūvētas rekomendējošas velojoslas. Brauktuves vidū izvietota divvirzienu tramvaju sliežu līnija. Ņemot vērā, ka velosipēdistiem ir jādala satiksmes telpa arī ar automašīnām, šīs velojoslas nevar uztvert par pilnvērtīgu un drošu veloinfrastruktūru. Velojoslu aptuvenais platums – 1.6 m. Šī posma garums 2.8 km. Šajā posmā perspektīvajam velosipēdu ceļam jābūt kā pilnvērtīgai divu virzienu veloinfrastruktūrai, kas no mehāniskiem transportlīdzekļiem atdalīta ar sānu drošības joslu.
- Kr. Barona ielā posmā no Pērnavas ielas līdz Brīvības ielai brauktuves labajā pusē izbūvēts divvirzienu velosipēdu ceļš ar kopējo platumu aptuveni 2 m. Gājēji no velosatiksmes atdalīti ar līmeņu starpību un kā atdalošā līnija izvēlēta laukakmeņu bruģis. Apmēram 60 m garš posms pirms Brīvības ielas organizēts kā kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš. Šajā vietā trase pieslēdzas esošajam Rīgas velosipēdu ceļam “Centrs – Berģi”. Šajā posmā perspektīvajam velosipēdu ceļam jābūt kā pilnvērtīgai divu virzienu veloinfrastruktūrai, kas no mehāniskiem transportlīdzekļiem atdalīta ar sānu drošības joslu.



Velosipēdu ceļš Kr. Barona ielā

- Brīvības ielas posmā no Kr. Barona ielas līdz Gaisa tiltam velosatiksmes organizēta pa gājēju un velosipēdu ceļu ielas labajā pusē. Satiksmes dalībnieki viens no otra atdalīti ar horizontālā apzīmējuma līnijām. Divvirzienu velosatiksmes paredzētās telpas platums aptuveni 2.3 m. Velosatiksmes paredzētās telpas platums šajā posmā ir palielināms atbilstoši paredzamajai velosipēdu intensitātei.
- Līdz ar Gaisa tilta sākumu veloinfrastruktūra tiek izbeigta, un velosipēdistiem tilts ir jāšķērso kopā ar gājējiem, kam šeit ir priekšroka. Ietves platums uz tilta ir mainīgs. Vietām satiksmes telpu būtiski aizņem laternas ar kontakttīklu balstiem. Ietves platums ir mainīgs – no 2 m līdz 1.25 m. Velosatiksmes paredzētās telpas platums šajā posmā ir palielināms atbilstoši paredzamajai velosipēdu intensitātei, nodrošinot gan gājējiem gan velosipēdistiem atsevišķu satiksmes telpu.



Ietve uz Gaisa tilta

- Brīvības gatves posmā no Bērzaunes ielas līdz Gustava Zemgala gatvei velosatiksmes pārmaiņus organizēta gan pa gājēju un velosipēdu ceļu gan pa kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu, kur priekšroka vispirms ir gājējiem. Vietās, kur plūsmas ir atdalītas, tas organizēts ar horizontālo apzīmējumu palīdzību. Posma garums - 500 m. Bieža un nepamatota satiksmes organizācijas maiņa var novest pie konfliktu situācijām, tādēļ šajā posmā rekomendēts ievērot principu, ka reģionālā velosipēdu ceļa trasei ir jābūt kā nodalītai infrastruktūrai no intensīvām gājēju plūsmām.

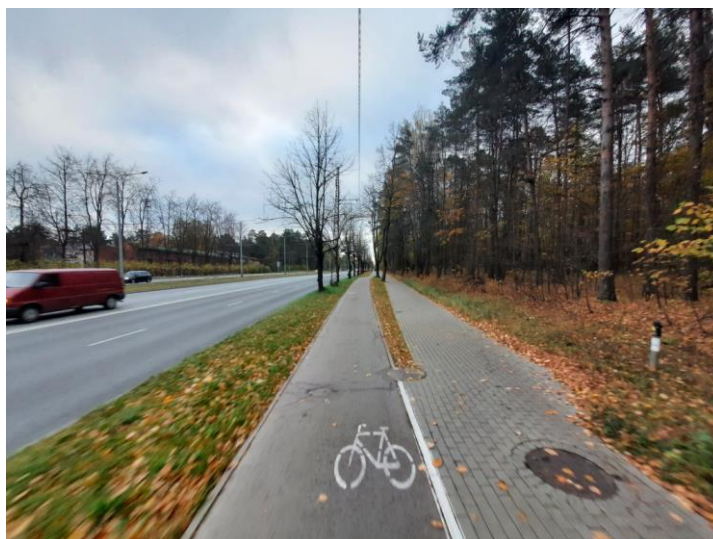
- Brīvības gatves posmā no Gustava Zemgala gatves līdz Šmerļa ielai velosipēdu ceļš ir galvenokārt atdalīts no gājēju plūsmām ar zaļo zonu. Lokālās vietās plūsmas norobežotas ar horizontālo apzīmējumu palīdzību. Vietām, kur veloinfrastruktūra šķērso iebrauktuves, velosipēdu ceļš izcelts ar sarkanu krāsu, lai autovadītājiem uzsvērtu tā klātesamību. Posma garums – 3 km.



Velosipēdu ceļš Brīvības ielas posmā starp Struktoru un Bajāru ielām

06.01.2022 Rīgas domes satiksmes departaments izsludinājis konkursu "Vanšu tilta būvprojekta minimālā sastāvā izstrāde un Gaisa tilta būvprojekta minimālā sastāvā izstrāde".

- Brīvības gatves posmā no Šmerļa ielas līdz Silciema ielai veloinfrastruktūra veidota kā gājēju un velosipēdu ceļš, plūsmas savā starp nodalot ar horizontālo apzīmējumu. Lokālās vietās plūsmas atdalītas ar zaļo zonu. Velosipēdu ceļa platums aptuveni 2 līdz 2.3 m.



Velosipēdu ceļš Brīvības ielā pie Šmerļa meža

- Brīvības gatves posmā no Silciema ielas līdz Juglas ielai velosatiksmi organizēta pa kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu. Aptuvenais ceļa platums – 3 m. Velosatiksmi paredzētās telpas platums šajā posmā ir palielināms atbilstoši paredzamajai velosipēdu intensitātei.



Velosipēdu ceļš Brīvības gatves posmā no Silciema ielas līdz Juglas ielai

- Brīvības gatves posmā no Juglas ielas līdz Rīgas pilsētas robežai velosatiksmē ik pa posmiem organizēta gan pa kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu, gan atdalīti no gājējiem ar horizontālo apzīmējumu. Pa apakšu šķērsojot Juglas ielas un Brīvības gatves krustojumu atsevišķās vietās rampu zonu pagriezienos ceļš ir nepārskatāms un var rasties bīstamas situācijas ekspluatācijā. Apmēram 300 m garā trases posmā, kur Brīvības gatvei pieslēdzas Berģu iela un Jaunciema gatve, velosatiksmēi kā arī gājējiem paredzēta infrastruktūra nav izbūvēta. Tā rezultātā ir zālienā izstaigātas takas un bīstamie krustojumi tiek šķērsoti vietās, kur pagadās. Zonā pie Rīgas pilsētas robežas Brīvības gatves labajā pusē ir nesen izbūvēts kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš.



Brīvības gatve pie pagrieziena uz Jaunciemu

Zonā pie Rīgas pilsētas robežas Brīvības gatves labajā pusē ir nesen izbūvēts kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš. Tā platums ir 2.5 m.



Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Brīvības gatvē netālu no pilsētas robežas

Perspektīvē Brīvības gatves posmā no Juglas ielas līdz Rīgas pilsētas robežai veloinfrastruktūra ir jāparedz ar intensitātēm atbilstošu platumu un nemainīgu raksturu, nodalot to no gājēju plūsmām. Juglas ielas un Brīvības gatves šķērsojumā ir jāuzlabo redzamība un drošība asajos pagriezienos rampās. Trases daļā pie Berģu ielas ir jānodrošina droši pieslēguma mezglu šķērsojumi.

3.3.2 Posms Rīgas pilsētas robeža – Garkalne

Šī posma kopējais garums ir 9.6 km. Velosipēdu ceļa trases sākuma posms ved pa Brīvības gatves (Valsts galvenais autoceļš A2 Rīga-Sigulda-Igaunijas robeža (Veclaicene) labo pusi. Apmēram 200 m posmā trase ir kā kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš, kas izbūvēts 2021. gadā (platums 2.5 m). Sasniedzot gājēju un velosipēdu pārvadu, tiek šķērsotas valsts galvenā autoceļu A2 brauktuves.



Gājēju un velosipēdu pārvads pār autoceļu A2 Berģos

Trase turpinās pa autoceļa A2 kreiso pusi līdz krustojumam ar valsts galveno autoceļu A1 Rīga (Baltezers)-Igaunijas robeža (Ainaži). Sekojot autoceļa A1 nobraukšanas rampai, pie dzelzceļa līnijas trase pa apakšu šķērso autoceļu A1. Tālāk esošā infrastruktūra seko autoceļa A1 uzbraukšanas rampai līdz nonāk atpakaļ autoceļa A2 brauktuves malā. Minētajā posmā velosatiksmes infrastruktūra organizēta pa kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu, kura aptuvenais platums ir 2 līdz 2.5 m.



Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš zem autoceļa A1 pārvada pār dzelzceļu

Trases posmā no Rīgas pilsētas robežas līdz dzelzceļa līnijai Rīga-Lugaži rekomendēts velosipēdu ceļa infrastruktūru nodalīt no gājēju plūsmām.



Kopīga gājēju un velosipēdu ceļa beigas Ropažu novadā

Esošais kopīgais gājēju un velosipēdu ceļš izbeidzas pie Ropažu novada pašvaldībai piederoša asfaltēta ceļa.

Perspektīvajā situācijā reģionālā velosipēdu ceļa trases turpinājums ir paredzēts nevis gar autoceļa A2 trasi, bet gan gar dzelzceļa līnijas Rīga-Lugaži labo pusi. Jau šobrīd gar dzelzceļa nodalījuma joslu ir iestaigātas un izbroukātas takas, kas liecina, ka šajā vietā ir nepieciešama infrastruktūra. Perspektīvais velosipēdu ceļa trases posms no autoceļa A1 līdz Garkalnes ciema sākumam ir 5.7 km. Dzelzceļa nodalījuma joslas platums no sliežu ceļa klātnes līdz gruntsgabala robežai ir vidēji 24 m, kas ir pietiekams platums velosipēdu ceļa infrastruktūras izbūvei, ievērojot drošības attālumus. Trases novietojuma izvēle dzelzceļa līnijas labajā pusē argumentējama ar izvairīšanos no divkāršas dzelzceļa šķērsošanas, kā arī ar dzelzceļa līnijas kreisā pusē esošās SIA „Rīgas Ūdens” ūdensgūtņu aizsargājamās teritorijas (ezera “Sudrabezers”) tuvumu.

Sākot ar Garkalnes ciema robežu trase ved pa Venču ielu, kas pēc apmēram 650 m pieslēdzas ciema centrālajai ielai – Vidzemes šosejai (Valsts vietējais autoceļš V46 Ādaži-Garkalne). Ņemot vērā, ka Venču ielā nav novērojama intensīva mehānisko transportlīdzekļu klātbūtne, velosatiksmi iespējams virzīt pa esošo brauktuvi. Vidzemes šoseja garenvirzienā šķērso visu ciemu. Šosejas platums ap 7 m,

gar ielas labo pusi apdzīvotākajā ciema daļā izvietota apmēram 1.5 m plata ietve, kas no ielas atdalīta ar zaļo zonu. Ietve ir apgaismota. Perspektīvo velosipēdu ceļu iespējams ierīkot pašvaldības zemes joslā, rekonstruējot ietvi, kas iet paralēli Vidzemes šosejai. Pašvaldībai piederošās zemes joslas platums ir vidēji 7 līdz 8 m.



Ietve gar Vidzemes šoseju Garkalnē

Netālu no ciema robežas velosipēdu ceļa trase šķērso dzelzceļa līniju un tālāk 1.7 km garumā virzās pa Lielo zaļo ielu līdz autoceļam A2.



Dzelzceļa līnijas šķērsojuma vieta pie Garkalnes robežas

Līdzīgi kā Venču ielā velosatiksmi var virzīt pa Lielās zaļās ielas brauktuvi, jo šeit nav novērojama intensīva mehānisko transportlīdzekļu klātbūtne.

3.3.3 Posms Garkalne – Vangaži

Posma kopējais garums ir nepilni 9.8 km. Trase visā posmā ved gar autoceļa A2 kreiso pusi, ko ieskauj Garkalnes mežu masīvi. Valsts galvenā autoceļa nodalījuma joslas daļas platums no brauktuves malas līdz nodalījuma robežai ir vidēji 8 m. Tik šaurā zemes joslā nav iespējams izbūvēt drošu veloinfrastruktūru. Līdz ar to, lai attīstītu reģionālā velosipēda ceļa trasi gar autoceļu, šim mērķim ir jāatvēr papildus meža zemes.



Valsts galvenais autoceļš A2 posmā starp Garkalni un Vangažiem

Pie Vangažu pilsētas robežas trasei ir iespējama alternatīva – mest loku caur pilsētas centru, izmantojot Gaujas ielu. Gaujas ielā ir jau izveidoti kopīgi gājēju un velosipēdi ceļi abās brauktuves pusēs. Iela ir apgaismota. Šajā alternatīvā būtu jāveic izmaiņas - velosatiksmes atdalīšana no gājēju plūsmām, nodrošinot plānotajām intensitātēm atbilstošu velosipēdu ceļa platumu.



Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Gaujas ielā Vangažos

Bet kā ātrākais un taisnākais trases maršruts ir turpināt to gar autoceļu A2, kas ir šīs izpētes primārais risinājums. Vangažu pilsētas daļā gar autoceļu A2 ir ierīkots apgaismojums. Joslas platums perspektīvā velosipēdu ceļa ierīkošanai Vangažos valsts galvenā autoceļa zemes nodalījuma joslā ir no 6 līdz 18 m. Līdz ar to lokālās vietās ir jāatsvina papildus zeme drošas infrastruktūras izveidei.

3.3.4 Posms Vangaži – Autoceļu A2 un A3 krustojums

Trases kopējais garums ir nepilni 7 km. Trase visā posmā ved gar autoceļa A2 kreiso pusi, ko ieskauj mežu masīvi. Posmā nav izbūvēta gājēju vai veloinfrastruktūra. Pieejamās zemes joslas platums perspektīvā velosipēdu ceļa ierīkošanai autoceļa zemes nodalījuma joslā ir no 6 līdz 18 m. Līdz ar to lokālās vietās ir jāatsvina papildus zeme drošas infrastruktūras izveidei.

Tuvojoties krustojumam ar valsts galveno autoceļu A3 Inčukalns-Valmiera-Igaunijas robeža (Valka) trases zonā parādās privātmāju apbūve un apkalpes objektu apbūve. Lokālās vietās, kur autoceļa nodalījuma josla robežojas ar fiziskas personas zemes vienībām "Ogas" un "Saulrieti", šobrīd nav iespējams izveidot veloinfrastruktūru, jo šeit brīvās zemes joslas platums ir vien 1.5 m. Tehnisko

projektu izpētes stadijās šajās zonās jārod risinājums - vai nu apejot posmu vai atsavinot nepieciešamās zemes platības.

Pie "Sēnītes" ēkas trasei jāšķērso autoceļš A3 un perspektīvē jāvirzās tālāk gar autoceļa A2 kreiso pusi. Autoceļa A3 šķērsošanai ir izbūvēts gājēju tunelis, kas atjaunots 2020. gadā. Esošajā situācijā velosipēdistiem ir vai nu jānes velosipēds rokā, lai izmantotu tuneli vai jāšķērso autoceļš A3 neatļautā veidā, piemēram, pie pieturvietas "Sēnīte".

Perspektīvē ir jāparedz esošā tuneļa pārbūve, tunelim izbūvējot uzbraukšanas/nobraukšanas rampas, kas ļautu velobraucējiem nenokāpjot no velosipēda šķērsot autoceļu A3. Velosipēdu ceļa trasei jāveido pieslēgums Inčukalna ciemam (2100 iedz.), kas visīsākajā ceļā ir veicams gar autoceļu P10. Tāpat arī jārod risinājumi esošās veloinfrastruktūras Loja – Murjāņi pieslēgšanai reģionālajam velosipēdu ceļam pie "Sēnītes".

Projektējot reģionālā velosipēdu ceļa trasi jāņem vērā un jāsalāgo risinājumi ar projekta Rail Baltica ietvaros paredzēto jauno dzelzceļa līnijas pārvadu pār autoceļu A2 apmēram vidus posmā starp Vangažiem un "Sēnīti".



Gājēju tunelis pie "Sēnītes"

3.3.5 Posms Autoceļu A2 un A3 krustojums – Siguldas robeža

Apskatāmā velo trases kopējais garums ir aptuveni 9.6 km. Trases sākums pieņemts no "Sēnītes" tuneļa autoceļa A2 kreisajā pusē un tā novietojums līdz pat Siguldas pilsētas robežai paredzēts nemainīgs. Apmēram 2.7 km garumā trase ved gar ciemu Gauja, kas izvietots netālu no Gaujas upes un robežojas ar Gaujas nacionālā parka teritoriju.

Pieejamās zemes joslas platums perspektīvā velosipēdu ceļa ierīkošanai autoceļa zemes nodalījuma joslā ir vidēji 8 līdz 10 m. Lokālās vietās tas, kur tas samazinās līdz pat 3 – 7 m, ir jāatsavina papildus zeme drošas infrastruktūras izveidei.



Autoceļš A2 posmā no "Sēnītes" līdz Siguldai

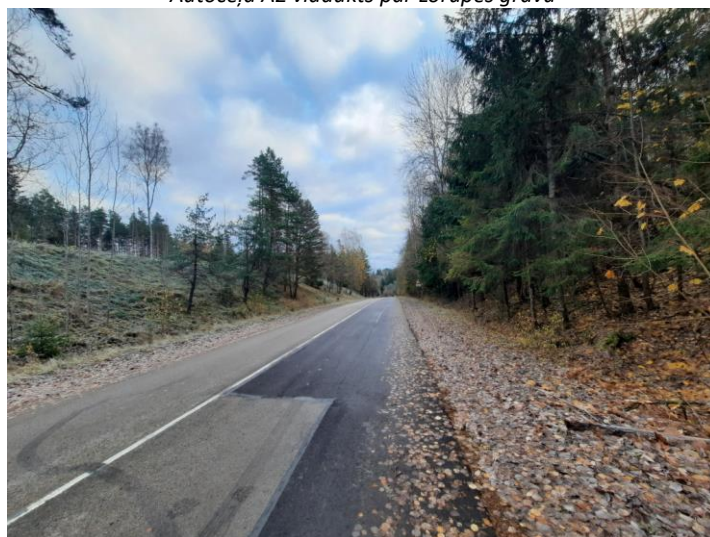


Krasta iela Gaujas ciemā

Kā alternatīvie maršruti trasei gar autoceļu A2 var kalpot Gaujas ciema centrālās asfaltētās ielas. Trases turpinājumā pie Lorupes gravas, ņemot vērā sarežģītās un finansiāli dārgās Lorupes tilta rekonstrukcijas iespējas, kā primārais trases novietojums tiek piedāvāts valsts vietējais autoceļš V96 Pievedceļš Lorupes gravai, kas ir ar asfalta segumu. Šī posma garums ir 1.7 km. Attiecīgi šajā posmā trase sasniedz Siguldas pilsētas robežu. Ņemot vērā, ka uz autoceļa V96 nav novērojama intensīva mehānisko transportlīdzekļu klātbūtne, velosatiksmi iespējams virzīt izmantojot esošo brauktuvi.



Autoceļa A2 viadukts pār Lorupes gravu



Autoceļš V96

3.3.6 Posms Siguldas pilsētā

Šī posma kopējais garums ir 4.2 km. Siguldas pilsētā velosipēdu ceļa trase no Lorupes pievedceļa pieslēdzas Kalna ielai. Šajā mezglā piedāvātā velosipēdu ceļa turpinājumam kā primārais risinājums tiek piedāvāts gar autoceļa A2 kreiso pusi. Autoceļa A2 posmā pie pārvada pār dzelzceļa līniju Rīga – Lugaži 2022. gadā paredzēta rekonstrukcija kā rezultātā tiks izbūvēts kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš 900 m garumā, no kuriem 75 m paredzēti pārvadā. Tā paredzētais platums – 2.5 m.



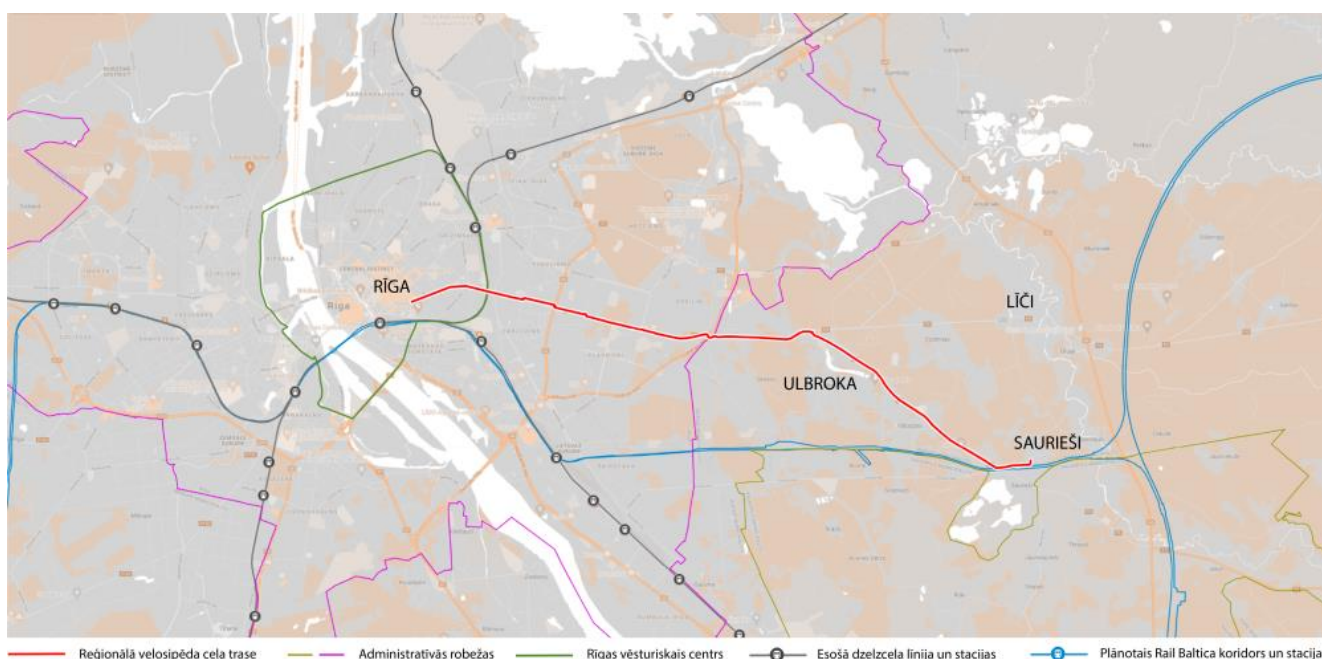
Autoceļa A2 pārvads pār dzelzeļa līniju "Rīga – Lugaži"

Autoceļa A2 krustojumā ar Pulkveža Brieža ielu trasi paredzēts virzīt uz Siguldas centru. Velosipēdu ceļa trasi paredzēts virzīt pa Pulkveža Brieža ielu, Rīgas ielu un Ausekļa ielu līdz tā sasniedz Siguldas Stacijas laukuma un autoostas teritoriju. Kopējais minētā posma garums – 1.7 km. Esošajā situācijā Pulkveža Brieža ielā un Rīgas ielā brauktuves abās pusēs ir izbūvēta velosipēdiem paredzēta infrastruktūra – velojoslas, kuru platums ir vidēji 1.5 m. Pulkveža Brieža, Rīgas un Ausekļa ielas ir apgaismotas.

Kā alternatīvs maršruts Siguldas centra sasniegšanai var kalpot Kalna iela un Šveices iela, kas trases beidzamajā posmā pieslēdzas Ausekļa ielai.

3.4 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Ulbroka – Saurieši

Kopējais velosipēdu ceļa trases garums ir aptuveni 17 km.



Velosipēdu ceļa trases Rīga – Ulbroka – Saurieši shēma

3.4.1 Posms Rīgas pilsētā

Velosipēdu ceļa trases sākums paredzēts Avotu ielā. Esošajā situācijā Avotu ielā no Lāčplēša ielas līdz Lienes ielai ar velosipēdu pārvietoties var pa brauktuvi pretēji vienvirziena auto kustībai. Šī trases posma garums - 1.2 km.



Avotu iela posmā Lāčplēša iela – Lienes iela

Tālāk trasi 600 m garumā paredzēts turpināt pa Deglava ielu, kur nav izbūvēta velosipēdiem paredzēta infrastruktūra. Deglava ielas pārvadu iespējams šķērsot pa kreiso pusi izmantojot atdalītu gājēju un velosipēdu ceļu. Velosipēdu ceļa platumš – 2 m. Posma garums – 600 m.



Deglava ielas pārvada esošā veloinfrastruktūra

Posmā no Deglava ielas pārvada līdz Ilūkstes ielai (2.1 km) gar brauktuvi nav esoša velosipēdiem paredzēta infrastruktūra. Šeit drošākā iespēja ir pārvietoties pa ietvēm, lai gan to tehniskais stāvoklis vietām ir neapmierinošs.



Ietve A. Deglava ielas posmā no Deglava pārvada līdz Ilūkstes ielai

Trases turpinājumā no Ilūkstes ielas līdz Andreja Saharova ielai ir esošs kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš. Tā novietojums ir ielas labajā pusē. Aptuvenais platums - 2.5 m. Vietām asfaltbetona segums ir saplaisājis un sadrupis. Šķērsojumos ar perpendikulārām ielām veidojas lokāli telpas sašaurinājumi, ko rada nepietiekami iedziļinātas ielas apmales. Posma garums aptuveni 700 m.



Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš A. Deglava ielā pirms A Saharova ielas

2.2 km garajā posmā no Andreja Saharova ielas līdz Lubānas ielas aplim esošā velosipēdu infrastruktūra izbūvēta kā gājēju un velosipēdu ceļš, kas savā starpā atdalīts ar zaļo zonu, gan arī lokālās vietās kā kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš.

Lai nodrošinātu drošu un vienmērīgu velosatiksmi, veloinfrastruktūra visā posmā no Deglava ielas tilta līdz Lubānas ielas aplim ir jāizbūvē kā velosipēdu ceļš, kas atdalīts no gājējiem paredzētās infrastruktūras. Iebrauktuvju zonas ir jāparedz vienā līmenī ar velosipēdu ceļu, nodrošinot velosipēdu kustību pāri iebrauktuvēm kā prioritāti.



Ar zaļo zonu atdalīts gājēju un velosipēdu ceļš

Lubānas ielas aplī pašlaik velosatiksmē organizēta pa kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu. Tā platums aptuveni 2 m.



Skats uz Lubānas ielas rotācijas apli

3.4.2 Posms Rīgas pilsētas robeža - Ulbroka

Šajā trases posmā velosipēdu ceļa trase paredzēta gar valsts reģionālo autoceļu P4 Rīga – Ērgļi labo pusi un valsts reģionālo autoceļu P5 Ulbroka – Ogre kreiso pusi. Kopējais posma garums – 2.8 km.

Sākot no Lubānas ielas rotācijas apļa velosatiksmē 1.5 km garumā organizēta pa gājēju un velosipēdu ceļu, kurš izbūvēts 2021. g. Tā izbūvēta autoceļa P4 labajā pusē. Velosatiksmē paredzētās telpas platums – 2 m. Visā minētajā posmā velosipēdu ceļš ir apgaismots.



Gājēju un velosipēdu ceļš posmā Rīgas pilsētas robeža – Dreiliņi

Atlikušajā posmā līdz Acones ielai Ulbrokā velosatiksmē esošajā situācijā organizēta pa kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu. Koplietošanas telpas platums apmēram 2 līdz 2.5 m.



Esošā infrastruktūra pie autobusu pieturas "Radiocentrs"

3.4.3 Posms Ulbroka – Saurieši

Kopējais posma garums – 5.5 km. Velosipēdu ceļa trasei turpinoties gar autoceļu P5 posmā no Acones ielas līdz Ulbrokas vidusskolai, velosatiksmē organizēta pa kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu. Infrastruktūras platums - 2 līdz 2.5 m.

Tālākajā trases posmā gar autoceļu P5 (no Ulbrokas vidusskolas līdz Burtnieku ielai) nav esošas gājējiem vai velosipēdiem paredzētas infrastruktūras. Šeit paredzēts velosipēdu ceļa trases novietojums autoceļa kreisajā pusē, kur autoceļa nodalījuma joslas brīvais platums ir no 8 līdz 10 m. ANM 2026 ietvaros minētajā posmā ir izstrādāts būvprojekts "Jaunas veloinfrastruktūras būvniecība posmā Ulbrokas vidusskola – Saurieši". Posma garums – 2.3 km.

Atlikušais trases posms līdz Sauriešu centram ved gar Burtnieku ielu. Burtnieku ielas brauktuve ir asfaltēta, kā arī tur ir ierīkots apgaismojums. Posma garums - 800 m. Perspektīvai velosipēdu ceļa trasei novietojumu var izskatīt gan pa ielas kreiso (piederība – pašvaldība), gan pa labo pusi (piederība - pašvaldība, valsts). Šajā trases posmā ir jāņem vērā ar projekta Rail Baltica saistītās infrastruktūras risinājumi, kas paredz dzelzceļa līnijas atzaru uz Rīgu gar esošo dzelzceļa līniju un Burtnieku ielu.



Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Ulbrokā



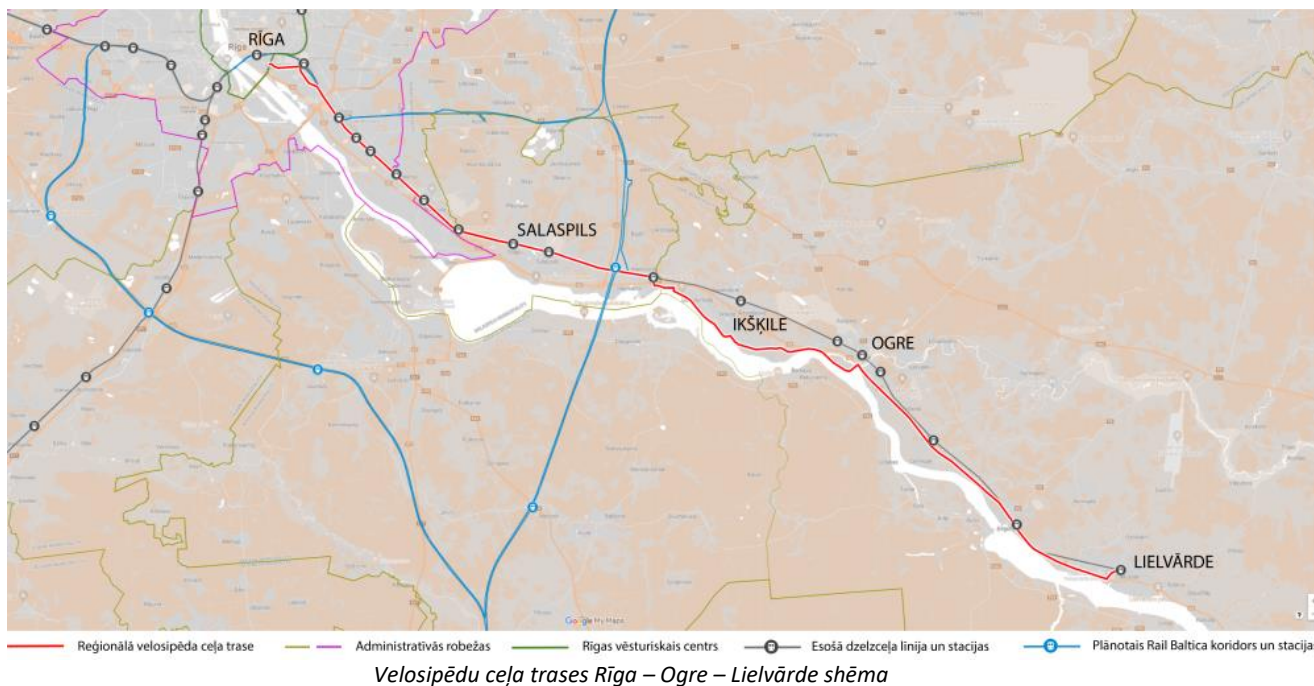
Autoceļš P5 posmā Ulbroka - Saurieši



Burtnieku iela Sauriešos

3.5 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Ogre – Lielvārde

Kopējais velosipēdu ceļa trases garums ir aptuveni 52 km.



3.5.1 Posms Rīgas pilsētā

Perspektīvās trases sākumpunkts pieņemts Gogoļa un Dzirnau ielu krustojumā. Velosipēdu ceļa trasi 200 m garumā paredzēts virzīt pa Gogoļa ielu virzienā uz Firsa Sadovņikova ielu. Trasei šķērsojot Lāčplēša ielu, tālāk to paredzēts virzīt līdz Ludzas ielai (500 m). Ne Gogoļa ielā, ne Firsa Sadovņikova ielā šobrīd nav izbūvēta velosipēdiem paredzēta infrastruktūra. Gar brauktuvi ir izbūvētas ietves ar platumu 1.5 līdz 3 m.



Ietve Firsa Sadovņikova ielā

Tālākajā posmā trasi paredzēts virzīt pa Ludzas ielu (posms Firsa Sadovņikova iela - Lauvas iela), kur jau šobrīd ir izbūvēta velosipēdiem paredzēta infrastruktūra – vienvirziena velojoslā. Velojoslā platumu ir aptuveni 1.5 m un posma aptuvenais garums – 1 km.



Velojosla Ludzas ielā

Tālāk velosipēdu ceļa trase aptuveni 2 km garumā virzīta pa Lauvas, Lomonosova, Lubānas un Salaspils ielām līdz Slāvu ielas pārvadam. Visā šajā posmā ir jau izbūvēta velosipēdiem paredzēta infrastruktūra – velojoslas abās ielas pusēs. To aptuvenais platums 1.5 – 1.8 m. Nākotnē šis trases posms jāizbūvē atbilstoši reģionālā velosipēdu ceļa prasībām – nodalītu divvirzienu veloinfrastruktūru no autosatiksmes un gājēju plūsmām. Kā alternatīva maršrutam pa Ludzas ielu var kalpot Lazdonas iela un Kalna iela. Tas gan par 200 m pagarina trasi, bet ļauj veidot tiešu savienojumu ar plānoto gājēju un velo pārvadu pār dzelzceļa līnijām pie Vagonu parka.



Velojoslas Lubānas ielā

Turpinājumā trase 4 km garumā virzās gar Salaspils ielu un Lokomotīves ielu līdz Višķu ielai. Šajā garajā posmā nav izbūvēta velosipēdistiem paredzēta infrastruktūra. Ietvju platums ir mainīgs – no 1.5 līdz 3.5 m. Arī seguma veids ir dažāds – betona bruģis, asfaltbetons. Vietām gar ielu kreiso pusi (dzelzceļa staciju tuvumā) ietves nav izbūvētas kā rezultātā zālienā ir izstaigātas takas. Attīstot velosipēdu ceļa trasi jāņem vērā dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica projekta risinājumi.



Ietve Salaspils ielā pie T/C "Akropole"



Sadrupusi ietve Lokomotīves ielā

Lokomotīves ielas trases posmā no Višķu ielas līdz Krustpils ielai 800 m garumā nav izbūvēta velosipēdiem vai gājējiem paredzēta infrastruktūra. Šajā posmā esošais brauktuves asfaltbetons ir nolietojies. Apmēram 100 m garā posmā pirms Krustpils ielas asfaltbetona segums izbeidzas. Perspektīvo reģionālo velosipēdu ceļa trasi paredzēts veidot gar iepriekš minēto ielu labo pusi, kur arī ir koncentrēta blīvākā apbūve un attiecīgi arī ir liels iedzīvotāju blīvums. Veloinfrastruktūra veidojama kā no autosatiksmes un gājēju plūsmām atdalīts divvirzienu velosipēdu ceļš.

Šķērsojot dzelzceļa līniju "Rīga – Daugavpils" tālāko velosipēda ceļa trasi paredzēts virzīt gar dzelzceļa līnijas "Rīga-Daugavpils" kreiso pusi. Trases novietojuma izvēle pamatota ar to, ka dzelzceļa līnijas labajā pusē ir izvietoti galvenokārt ar rūpniecību saistīti uzņēmumi un ar tiem saistītā infrastruktūra - sliežu ceļi, kā arī atsevišķas juridisku un fizisku personu zemes vienību robežas cieši piekļaujas dzelzceļa līnijai. Savukārt dzelzceļa līnijas kreisajā pusē galvenokārt atrodas fizisku personu zemes gabali ar privātmāju apbūvi un krietni platāka brīvi pieejamā dzelzceļa zemes nodalījuma josla.

Posms no Krustpils ielas līdz Rīgas pilsētas robežai ir 1.7 km garš. Brīvā zemes platība veloinfrastruktūras izbūvei dzelzceļa nodalījuma joslā ir vidēji ap 20 m.

3.5.2 Posms Rīgas pilsētas robeža – Salaspils

Šī posma kopējais garums – 7.2 km. Velosipēdu ceļa trases novietojums paliek nemainīgs – gar dzelzceļa līnijas "Rīga-Daugavpils" uzbēruma kreiso pusi. Reljefs visā posmā ir salīdzinoši līdzens,

vietām mazliet purvains. Trases novietojumam ir vairākas priekšrocības salīdzinot ar izskatītājiem alternatīvajiem variantiem, piemēram, trasi gar Maskavas ielu un autoceļu A6 vai trasi gar Daugavas malu. Novietojums gar dzelzeļu ļauj maršrutu veikt pa visīsāko trajektoriju, kas ietaupa laiku ceļā, kā arī netiek veidoti krustojumi ar citām ielām, pievedceļiem. Papildus tam ir arī lielāks trases lietošanas komforts, jo velobraucējiem netraucē autoceļa A6 satiksmes radītā skaņa vai, piemēram, velobraucēji netiek pakļauti iespējamiem vējainiem laikapstākļiem kā tas būtu trases gar Daugavu gadījumā.

Netiek arī izslēgta alternatīva velo trases esamība gar Daugavas krastu, kas kalpotu kā ikdienas vai rekreatīvs maršruts nesteidzīgiem velobraucējiem.

Šajā trases posmā veidojas pievienojumi dzelzeļa stacijām "Rumbula", "Dārziņi" un "Dole", kā arī stacijai "Salaspils", ko nākotnē paredzēts veidot kā mobilitātes punktu. Brīvā zemes platība veloinfrastruktūras izbūvei dzelzeļa nodalījuma joslā ir no 12 līdz 20 m, kas ir pietiekami divvirzienu velosipēdu ceļa izbūvei.



Dzelzeļa līnija pie stacijas "Rumbula"



Dzelzceļa līnija pie stacijas "Dole"



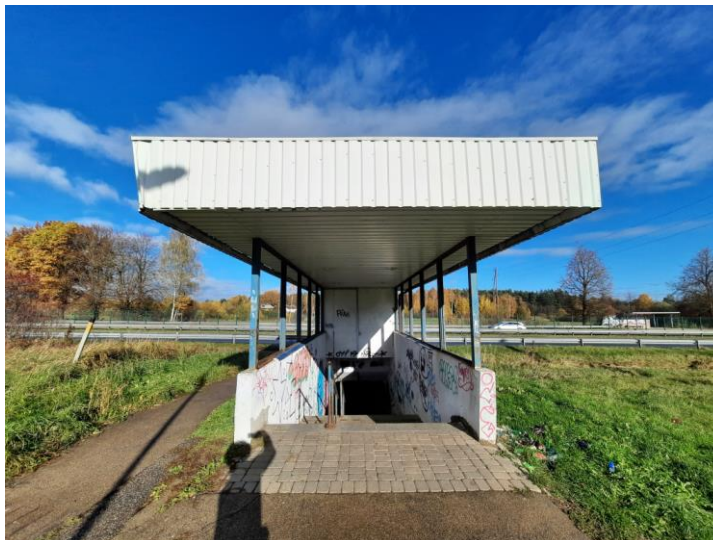
Dzelzceļa stacija "Salaspils"

3.5.3 Posms Salaspils – Ikšķile

Posmā no Salaspils mobilitātes punkta līdz stacijai "Saulkalne" trases novietojums paliek nemainīgs - dzelzceļa līnijas "Rīga-Daugavpils" kreisajā pusē. Posma garums – 5.2 km. Brīvā zemes platība veloinfrastruktūras izbūvei dzelzceļa nodalījuma joslā ir vidēji ap 18 m.

Trases posmā starp Salaspili un Saulkalni pie valsts galvenā autoceļa A4 pārvada pār dzelzceļa līniju "Rīga – Daugavpils" plānota jaunās dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* kravu pārkraušanas termināļa teritorija. Projektējot reģionālā velosipēda ceļa trasi jāņem vērā šīs teritorijas attīstības risinājumi.

Saulkalnē perspektīvā trase maina savu virzienu, šķērsojot dzelzceļa līniju un autoceļu A6. Autoceļa A6 šķērsošanai izmantojams esošais gājēju tunelis, ko perspektīvē būtu jāpielāgo velosatiksmes vajadzībām. Trasei turpinoties Saulkalnes centra un Daugavas upes virzienā tā pievienojas Daugavmalas ielai. Posma garums no stacijas "Saulkalne" līdz Daugavmalas ielai ir 500 m.



Gājēju tunelis pie autoceļa A6 Saulkalnē

Tālāk trase pa Daugavmalas, Līvciema un Ievu ielām turpinās Ikšķiles promenādes virzienā. Pēdējie 200 m pirms pieslēguma promenādei tiek veikti pa fizisku personu servitūta ceļu. Daugavmalas un Līvciema ielas ir ar asfaltbetona segumu, savukārt servitūta ceļš ir ar grants segumu. Var izskatīt iespēju apiet servitūta ceļu un virzīt trasi pa pašvaldībai piederošo zemes vienību (kad. nr. 80310170132), kas atrodas 100 m tālāk austrumu virzienā un savieno valstij piederošu zemi ar pašvaldībai piederošo Daugavmalas ielu. Kopējais posma garums – 1.1 km.

Atlikušais posms līdz Ikšķiles centra daļai veicams pa esošo promenādi, kas ir izbūvēts kā kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš. Ceļa platums – 2.5 -3 m. Ņemot vērā prognozējamās gājēju un velosipēdistu intensitātes uz promenādes, būtu jāvērtē velo plūsmu atdalīšana no gājēju plūsmām. Pieņemot Peldu ielu kā centrālo pieslēgumu velosipēdu ceļa trasei, kopējais pa promenādi veicamais posms ir 2.6 km.



Promenāde Ikšķilē

3.5.4 Posms Ikšķile - Ogre

No Peldu ielas Ikšķilē perspektīvā reģionālā velo trase pa Ikšķiles promenādi virzās līdz Rīgas ielai, kur arī promenāde izbeidzas. Posma garums aptuveni 1 km.

Rīgas ielas posmā no promenādes beigām līdz Pils ielai velosipēdu trase ved pa gājēju un velosipēdu ceļu, kas savstarpēji vizuāli nodalīts ar dažāda bruģa krāsām..

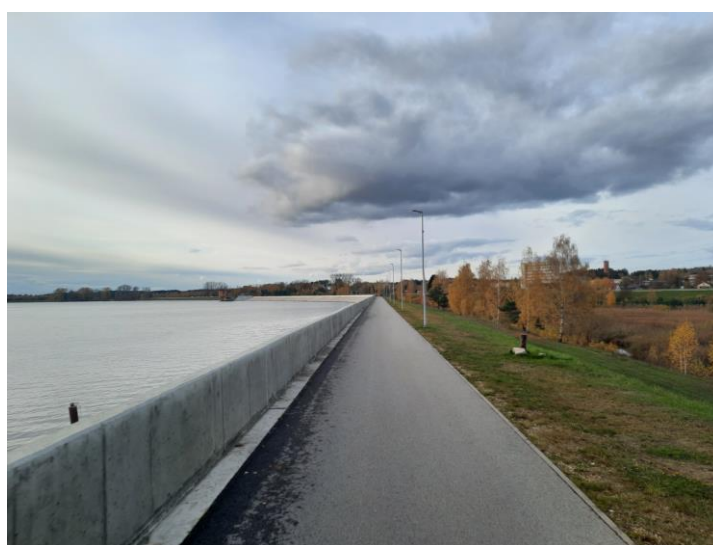
Ceļa novietojums – sākumā Rīgas ielas kreisā puse, vēlāk – labā puse. Lai tas kalpotu kā drošs reģionālais velosipēdu ceļš, velosipēdiem paredzētās talpas platums ir jāpalielina. Posma garums – 400 m.

Trase turpinājumā ved pa Rīgas ielu un pašvaldības ceļu līdz Ogres promenādei. Brauktuves segums – asfaltbetons un grants, platums – apm. 6 m. Esošajā situācijā gar brauktuvēm nav izbūvēta gājēju vai veloinfrastruktūra. Kopējais posma garums – 4 km. Skatoties pēc satiksmes plūsmu intensitātēm minētajā posmā, var izskatīt iespēju visiem satiksmes dalībniekiem izmantot vienu brauktuvi. Grantētajā ielas posmā nākotnē jāparedz cietā tipa segums.



Rīgas iela Ikšķilē

Atlikušais trases posms līdz Ogres centram atkal veicams pa promenādi, kas 2.5 km garumā līdz Kalna prospektam ved gar pašu Daugavas krastu. Esošajā situācijā veloinfrastruktūra veidota kā kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš, kura platums ir 3 līdz 3.5 m. Ņemot vērā prognozējamās gājēju un velosipēdistu intensitātes uz promenādes, būtu jāvērtē velo plūsmu atdalīšana no gājēju plūsmām. Perspektīvē pa Kalna prospektu un Skolas ielu reģionālajai velosipēdu trasei var pieslēgt Ogres mobilitātes punktu, kas atrastos vien 600 m attālumā no trases.



Daugavas promenāde Ogrē

3.5.5 Posms Ogrē – Ciemupe

Velosipēdu ceļa trase līdz Ciemupei turpinās autoceļa A6 labajā pusē. Esošajā situācijā gar brauktuves labo pusi ir izbūvēts kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš ar aptuveno platumu 2.5 m, segums -

asfaltbetons. Tas no galvenā autoceļa ir nodalīts ar aptuveni 4 – 7 m platu zaļo zonu. Atsevišķi posmi ir veicami pa lokālām brauktuvēm, kas kalpo par pievedceļiem privātmājām. Perspektīvā velosatiksmes plūsmas jānodala no gājēju plūsmām, kā arī ir jāizvērtē māju pievedceļu izmantošana velosipēdu trases vajadzībām, ņemot vērā drošības aspektus. Iespējams ieviest veloielas principu, kur autobraucējs satiksmes telpā ir uztverams kā viesis.

Kopējais trases garums no Kalna prospekta Ogrē līdz Liepu gatvei Ciempupē ir 4.7 km.



Kopīga gājēju un velosipēdu ceļa beigas pirms Urgas ielas Ogrē



Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš gar autoceļu A6 Ogrē

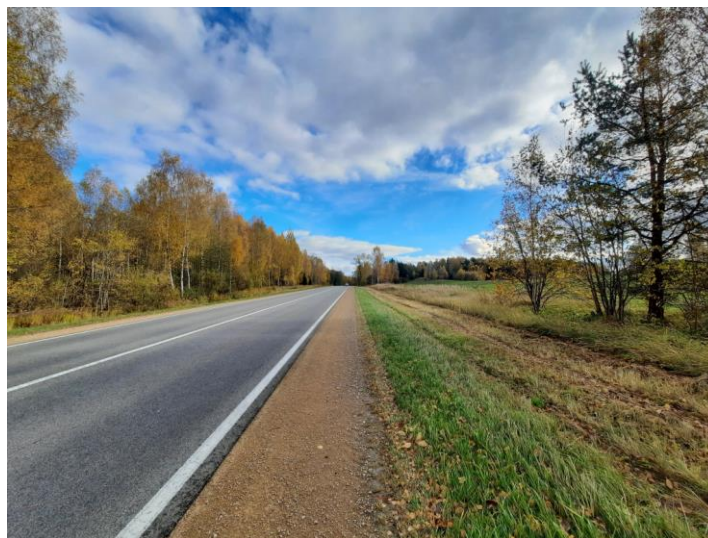


Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš gar autoceļu A6 Ciemupē

3.5.6 Posms Ciemupe – Ķegums

Posmā Ciemupe (Liepu gatve) – Ķegums (dzelzceļa stacija) perspektīvā velosipēdu trase turpinās pa autoceļu A6 labo pusi. Apmēram 300 m posmā no Liepu gatves līdz Daugavas ielai 1 esošā veloinfrastruktūra veidota kā kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš. Tālāk 5.2 km garš posms ir bez gājējiem vai velosipēdistiem izbūvētas infrastruktūras. Brīvā zemes platība veloinfrastruktūras izbūvei autoceļa nodalījuma joslā ir vidēji ap 9 m.

Sākot no Celtnieku ielas (autoceļa A6 krustojuma ar autoceļu P8) līdz Ķeguma prospektam Ķegumā 400 m garā posmā gar autoceļu A6 ir izbūvēta apmēram 2 m plata ietve. Nākotnē šajā posmā izbūvētā infrastruktūra ir jāpaplašina, lai būtu iespējams izdalīt velosipēdu un gājēju plūsmas pilsētā.

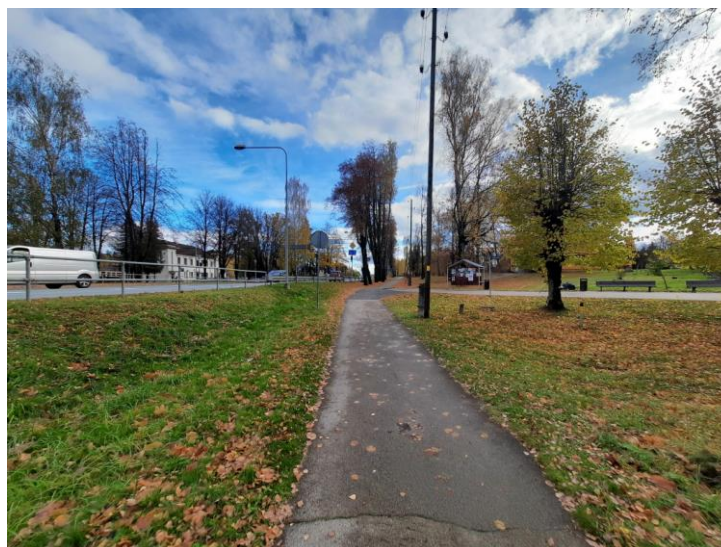


Autoceļš A6 posmā Ciemupe - Ķegums



Ietve gar autoceļu A6 Ķegumā

400 m garā posmā no Ķeguma prospekta līdz dzelzceļa stacijai “Ķegums”, kas šajā izpētē pieņemts par pilsētas centru, ir izbūvēts kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš ar asfaltbetona segumu. Kopējais šī posma garums ir apmēram 6.3 km. Ņemot vērā reģionālā velosipēdu ceļa nozīmi, gājēju un velosipēdu plūsmas posmā ir jānodala, paredzot perspektīvajām intensitātēm atbilstošus trases platumus.

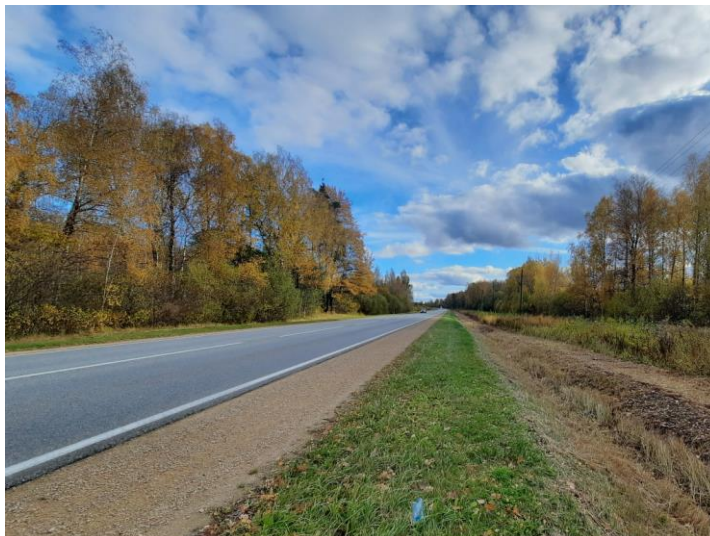


Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Ķegumā

3.5.7 Posms Ķegums – Lielvārde

Ķeguma pilsēta posmā no dzelzceļa stacijas “Ķegums” līdz Kuģu ielai (pilsētas robeža) plānotā trase ved gan pa kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu gan ietves posmu 400 garumā. Perspektīvē gājēju un velosipēdu plūsmas posmā ir savstarpēji jānodala.

Tālākajā 3.2 km garajā maršrutā no Kuģu ielas Ķegumā līdz Laivu ielai Lielvārdē nav izbūvēta infrastruktūra velosipēdistiem un gājējiem. Trase turpinās pa autoceļa A6 labo pusi. Brīvā zemes platība veloinfrastruktūras izbūvei autoceļa nodalījuma joslā ir no 10 līdz 20 m, kas ļauj maksimāli droši to atvirzīt no automašīnu plūsmām.



Autoceļš A6 posmā Ķegums – Lielvārde

Lielvārdes pilsētā 1.7 km garā posmā no Laivu ielas līdz Rembates ielai ir izbūvēts kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš ar platumu apmēram 2 m. Perspektīvē gājēju un velosipēdu plūsmas posmā ir savstarpēji jānodala.

Atlikušais trases pievienojums dzelzceļa stacijai “Lielvārde” veicams pa Rembates ielu un Ausekļa ielu. Esošajā situācijā gar Rembates ielas abām pusēm izbūvētas asfaltbetona ietves, kas no brauktuves atdalītas ar zaļo zonu. To platums – 1 līdz 1.5 m. Gar Ausekļa ielas brauktuves labo pusi līdz dzelzceļa stacijai izbūvēta betona bruģa ietve ar platumu apmēram 1.5 m. Perspektīvē velosatiksmes plūsmas Rembates ielā jānodala no gājēju plūsmām. Atbilstoši satiksmes intensitātēm jāizvērtē Ausekļa ielā ieviest veloielas principu, kur autobraucējs satiksmes telpā ir uztverams kā viesis, tādējādi izvairoties no atsevišķas veloinfrastruktūras būvniecības.



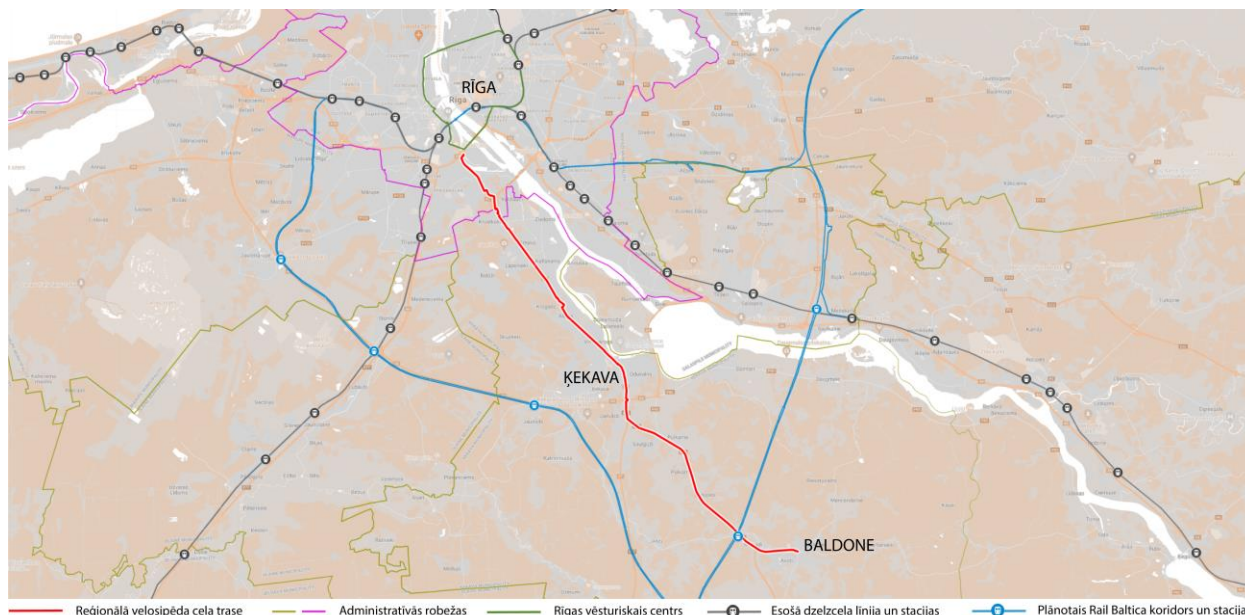
Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Lielvārdē



Skats uz dzelzceļa staciju "Lielvārde"

3.6 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Ķekava

Kopējais trases garums ir aptuveni 29,4 km. Reģionālā velosipēdu ceļa trase sakrīt ar nacionālās nozīmes velosatiksmes savienojumu Rīga – Bauska.



Velosipēdu ceļa trases Rīga – Ķekava shēma

3.6.1 Posms Rīgas pilsēta (Ziepniekkalna iela) (4,4km)

Velosipēdu ceļa trases sākums pieņemts Lucavsala ielā pie Salu tilta esošā kopīga gājēju un velosipēdistu ceļa beigām. ANM 2026 Rīgas pilsētā paredz izbūvēt velosipēda ceļu pa Mūkusalas, Ziepniekkalna, Ceraukstes, Lapotnes un Ūpju ielām. Rīgas domes attīstības departaments veicis izpēti par trases novietojumu un konsultanti piekrīt izvēlētajai trasei pa Ziepniekkalna ielu.

Trases posmā pie Rīgas un Ķekavas robežas šobrīd tiek plānoti/projektēti vairāki lieli projekti:

- ANM 2026 izpēte Rīgas pilsētā;
- ANM 2026 (No Rīgas pilsētas robežas (Ziepniekkalna iela/A7), 3,2 km;
- Dienvidu tilta 4. kārtā;
- Gājēju un velosipēdistu divlīmeņa šķērsojums pie t/c A7;
- E67/A7 Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle) posma 7,9.– 25,0. km (Ķekavas apvedceļa) projektēšanu, būvniecību, finansēšanu un uzturēšanu;
- “Gājēju ceļa un veloceliņa izbūve gar autoceļu A7 Ķekavas pagastā, Ķekavas novadā”.

Izpētes laikā nebija pieejas Ķekavas apvedceļa privātās partnerības projekta dokumentācijai, lai izvērtētu velosipēdu infrastruktūras risinājumus. Taču notiek kopīgas sapulces ar visām iesaistītajām pusēm, lai visi projekti tiktu salāgoti.



Ietve Mūkusalas ielā

Rīgas posma trase tiek virzīta pa Mūkusalas ielu un Ziepniekkalna ielu. Esošās ietve jāpārbūvē par atdalītu gājēju velosipēdistu ceļu. Trase tiek novirzīta pa Ceraukstes, Lapotnes un Ūpju ielu, lai šķērsotu Jāņa Čakstes ielu. Tālākais posms līdz Bauskas ielai tiek pieņemts gar Valsts galveno autoceļu A7 līdz Bauskas ielai, nodrošinot piekļuvi Baložu iedzīvotājiem. Kā alternatīva reģionālajam velosipēdu ceļam tika izskatīta Bauskas ielas savienojums ar Dienvidu tiltu caur Valdlaučiem.



Ietve Mūkusalas ielā

3.6.2 Rīgas pilsētas robeža - Ķekava (9,4km)

Ceļa trase tiek virzīta paralēli valsts galvenajam autoceļam A7 līdz Ķekavai (Lakstīgalas iela).

Šajā posmā ir paredzēti projekti ar dažādiem statusiem. Ir izstrādāts projekts kopīgam gājēju velosipēda ceļam 2.50 metru platumā paralēli autoceļam A7, kas sadalīts 7 kārtās. 4. kārtas posms 400 metru garumā izbūvēts 2021. gadā. Pārējie posmi gaida savu būvniecības kārtu. Atsevišķā posmā no Bauskas ielas līdz Pļavniekkalna ielai paredzēts uzsākt projektēšanu. Tāpat ir paredzēti arī ANM projekti gar autoceļu A7 (no Sporta ielas līdz Pļavniekkalna ielai, posma garums 0,8 km). Izpētē tika vērtētas trases alternatīvas pa Rāmavas un Katlakalna ielām caur Rāmavu un Katlakalnu, bet ņemot vērā tiešumu un nepieciešamās pārbūves, attiecīgā trase gar autoceļu A7 ir optimālais risinājums reģionālai velosipēda trasei. Trase lielākoties virzās gar mazstāvu un savrupmāju apbūves teritorijām. Esošā un perspektīvā trase ir brauktuves kreisajā pusē. Jaizveido drošas šķērsojuma vietas pār autoceļu, lai nodrošinātu piekļuvi ciemiem (Krogšils, Lāpenieki u.c.) brauktuves labajā pusē.



Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš gar Valsts galveno autoceļu A7

3.6.3 Ķekavas centrs (Lakstīgalas iela - Dienvidu iela) (1,65km)

Trase Ķekavas centrā tiek turpināta gar Valsts galveno autoceļu A7, bet esošā infrastruktūra ir neatbilstoša Latvijas valsts standartu prasībām. Konsultantu ieteikums būtu izstrādāt velo koncepciju Ķekavas novadā. Esošā infrastruktūra ir jāpārbūvē. Esošajā situācijā tiltam pār Ķekavas upi nav nodrošināta piekļuve gājējiem vai velosipēdistiem. Ietves uz tilta ir šauras un velosatiksmi atvēlētā telpa maza. Ķekavas ielu tīklam nav daudz alternatīvu kā virzīt velosipēdu ceļa trasi. Trases virziens nedefinēts gar autoceļu A7, jo tas ir tiešākais savienojums ar blakus ciemiem.



Esoša ietve gar t/c Lība



Atdalīts gājēju velosipēdistu ceļš



Gājēju ietve pār upi Ķekava



Tilts pār Ķekava upi bez pienākošas gājēju un velosipēdistu infrastruktūras



Gājēju un velosipēdu ceļš pie Skolas ielas



Vides pieejamībai neatbilstoša infrastruktūra Ķekavas centrā

Ņemot vērā esošo šauru ielas telpu un nodalījumu joslu, šobrīd nav daudz iespēju plašai velo telpai. Alternatīva ir ielas pārbūve un satiksmes mīrināšana Ķekavas centrā pēc Ķekavas apvedceļa izbūves. Jāņem vērā, ka apvedceļš nenoņems satiksmes intensitāti no autobraucējiem, kas dodas Rīgas virzienā pa autoceļu P89 no Baldones, Vecumniekiem un Skaistkalnes. Alternatīva ir apiet šauru posmu, izmantojot apkārtceļu pa Dienvidu, Īguma un Skolas ielu, tādējādi, nodrošinot sasaisti ar plānoto Ķekavas mobilitātes punktu. Rail Baltica projekta ietvaros ir plānota reģionālā dzelzceļa stacija “Ķekava”, kas atrodas 5 km uz austrumiem no Ķekavas centra un nerada ietekmi uz reģionālo velosipēdu ceļa trasi Rīga – Ķekava – Baldone.



Ietve gar autoceļu A7 ierobežota platuma nodalījuma joslā Ķekavā



Esoša ietve gar autoceļu A7

3.6.4 Odukalna iela - Baldone (1,65km)

No Odukalna līdz pagriezienam uz Baldoni nav izbūvētas gājēju un velosipēdu infrastruktūras. Esošajā situācijā satiksmes telpa ir jādala ar automašīnām, braucot pa asfaltētu nomali. Trase ved gar jaukta ražošanas un darījumu apbūves teritorijām. Augstā vieglo un kravas transportlīdzekļu intensitāte apgrūtina brauktuves šķērsošanu virzienā uz Baldoni.



Autoceļa A7 brauktuve pie Ķekavas robežas

Pēc VAS Latvijas Valsts ceļi pasūtījuma ir izstrādāts būvprojekts minimālā sastāvā “Satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi valsts galvenajam autoceļam A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posmā no Ķekavas līdz autoceļam P89, km 18,1 – 20,6”. Risinājumi paredz 2.50 m platu kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu gar autoceļu A7 no Odukalna ielas līdz autoceļam P89 ceļam ar kopgarumu 2 km. Attiecīgais posms iekļauts ANM projektu sarakstā. Jāņem vērā, ka nākotnē paredzēta valsts galvenā autoceļa A5 pārbūve.



Valsts reģionālais autoceļš P89

Trases posms no autoceļa P89 ceļa un autoceļa A7 krustojuma līdz Baldones novada robežai – ciemam Pulkarne ir iekļauts ANM projektu sarakstā, kopgarums 4,5 km. Tālākais 6,4 km garais posms līdz Baldonei izbūvējams pa citiem līdzekļiem. Velosipēdu ceļa trasi nākotnē šķērsos dzelzceļa līnijas Rail Baltica trase. Tiks veidots autoceļa P89 divlīmeņu šķērsojums un izbūvēta reģionālā dzelzceļa stacija “Baldone”, kas atradīsies 3,5 km no Baldones centra. Attiecīgi ir sagaidāms, ka reģionā velosatiksmes un gājēju intensitātes pieaugs. Nākotnē autoceļa kreisajā pusē izbūvējams kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš. Esošajā situācijā uz tilta gar brauktuves kreiso pusi jau izveidota gājēju infrastruktūra.



Tilts pār Ķekavas upi Baldonē

Esošā infrastruktūra Baldonē neatbilst reģionāla velosipēdu ceļa prasībām un ir pārbūvējama līdz velosipēda ceļa trases beigām pie Baldones vidusskolas Rīgas un Iecavas ielas krustojumā. Tālākā nākotnē Baldonē jāattīsta velo satiksmes tīkls, kas nodrošinātu piekļuvi reģionālajam velosipēdu ceļam. Baldones centra teritorijā perspektīvo velosipēdu trasi būtu jānodala no gājēju plūsmām.



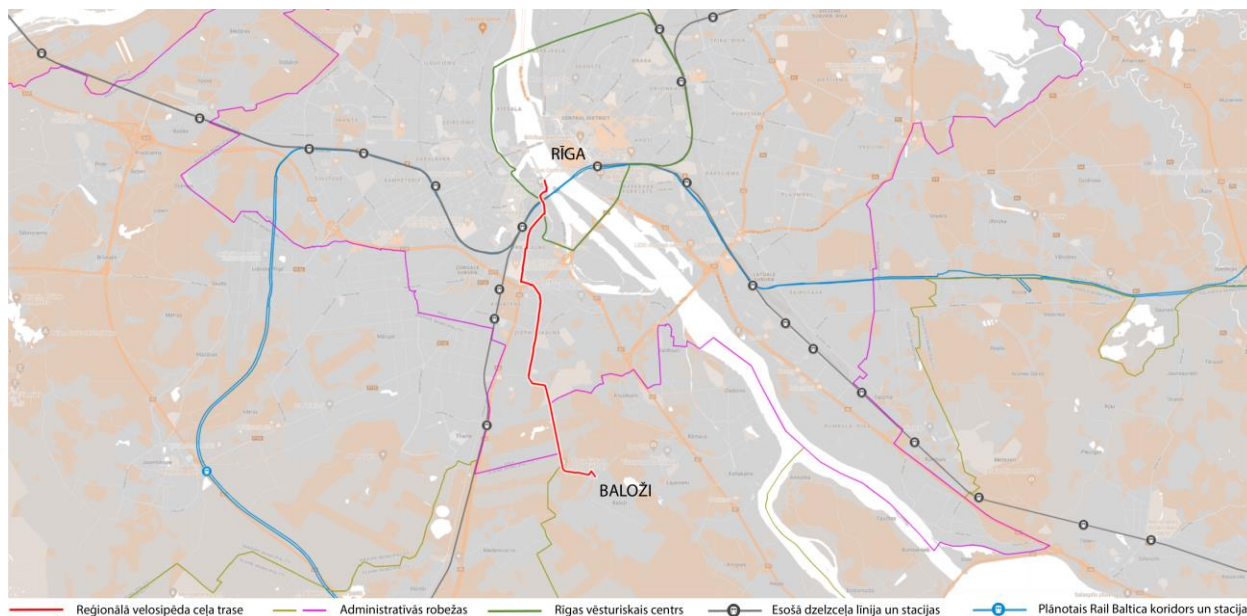
Ietve Rīgas ielā Baldonē



letve Rīgas ielā Baldones centrā

3.7 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Baloži

Kopējais trases garums ir aptuveni 10 km.

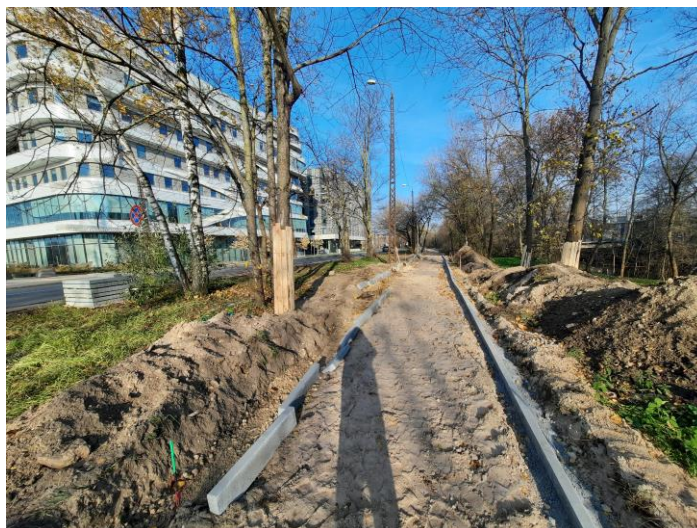


Velosipēdu ceļa trases Rīga – Baloži shēma

3.7.1 Posms Rīgas pilsēta (Ziepniekkalna veloceļš) (5,6km)

Velosipēdu ceļa trases sākums pieņemts kā velosipēdu ceļa maršruta “Centrs -Torņkalns – Ziepniekkalns” trases sākums pie Akmens tilta. Perspektīvē paredzams Rail Baltica gājēju un velosipēdu tilts paralēli Dzelzceļa tiltam, kas ģenerēs papildus velo intensitāti virzienā uz Ziepniekkalnu. Izvēlēta reģionālā velosipēda ceļa trase tiek virzīta pa 2021. gadā būvniecības stadijā esošu Ziepniekkalna velosipēdu ceļu līdz Ozolciema ielai. Aptuvenais garums 5.6 km. Infrastruktūras veids – gājēju un velosipēdu ceļš, bet atsevišķās vietās infrastruktūra plānota kā kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš. Gājējiem paredzētā telpa - 2.0 m, divvirzienu velokustībai – 3,0 m.

Perspektīvā nākotnē, veicot seguma atjaunošanu vai pārbūvi, jāpārskata velo infrastruktūras risinājumi pie krustojumiem un iebrauktuvēm, jo velosipēdu ceļš un gājēju ietves tiek pārtrauktas ar pazeminātu apmali pie iebrauktuvēm.



Jelgavas iela. Ziepniekkalna veloceļa būvniecība

Tālāk trasi aptuveni pēc 1 km jāpieslēdz Ķekavas novada robežai, lai to tālāk virzītu pa kūdras uzbērumu. Šajā posmā līdz Dienvidu tilta 4. kārtas izbūvei jānodrošina savienojuma iespējas bez lieliem finanšu ieguldījumiem. Aktualizējot Dienvidu tilta 4. kārtu jāpārskata rotācijas apļa un pārvada risinājumi, lai savienojums ar Baložiem būtu velosipēdistiem un gājējiem draudzīgs.



Ekrānšāviņš no youtube.com video "Dienvidu tilta 4. kārtas – J.Čakstes gatve – vizualizācija"

Tālāk trase virzīta pa SIA "Rīgas meži" dabas un apstādījuma teritoriju gar Rīgas un Ķekavas novada robežu (Baložu kūdras bānīti) līdz Bērzu ielai Baložos. Teritorijai gar administratīvajam robežām ir aizsargjosla ap meliorācijas būvēm un ierīcēm. Trase ir tiešākais savienojums ar Baložiem, kur dzīvo apmēram 6500 iedzīvotāji. Par galamērķi pieņemot Rīgas centrālo staciju, alternatīvās trases ir izmantojot Jelgavas (15.92 km, d.f. 2,05) vai Ķekavas, 11.07 km, d.f. 1,42) trases. Pēc CROW standarta (detour factor) tiešais Rīga – Baloži putna lidojuma garums ir 7,75 km.



Skats uz SIA "Rīgas meži teritoriju". Avots: Kadastrs.lv

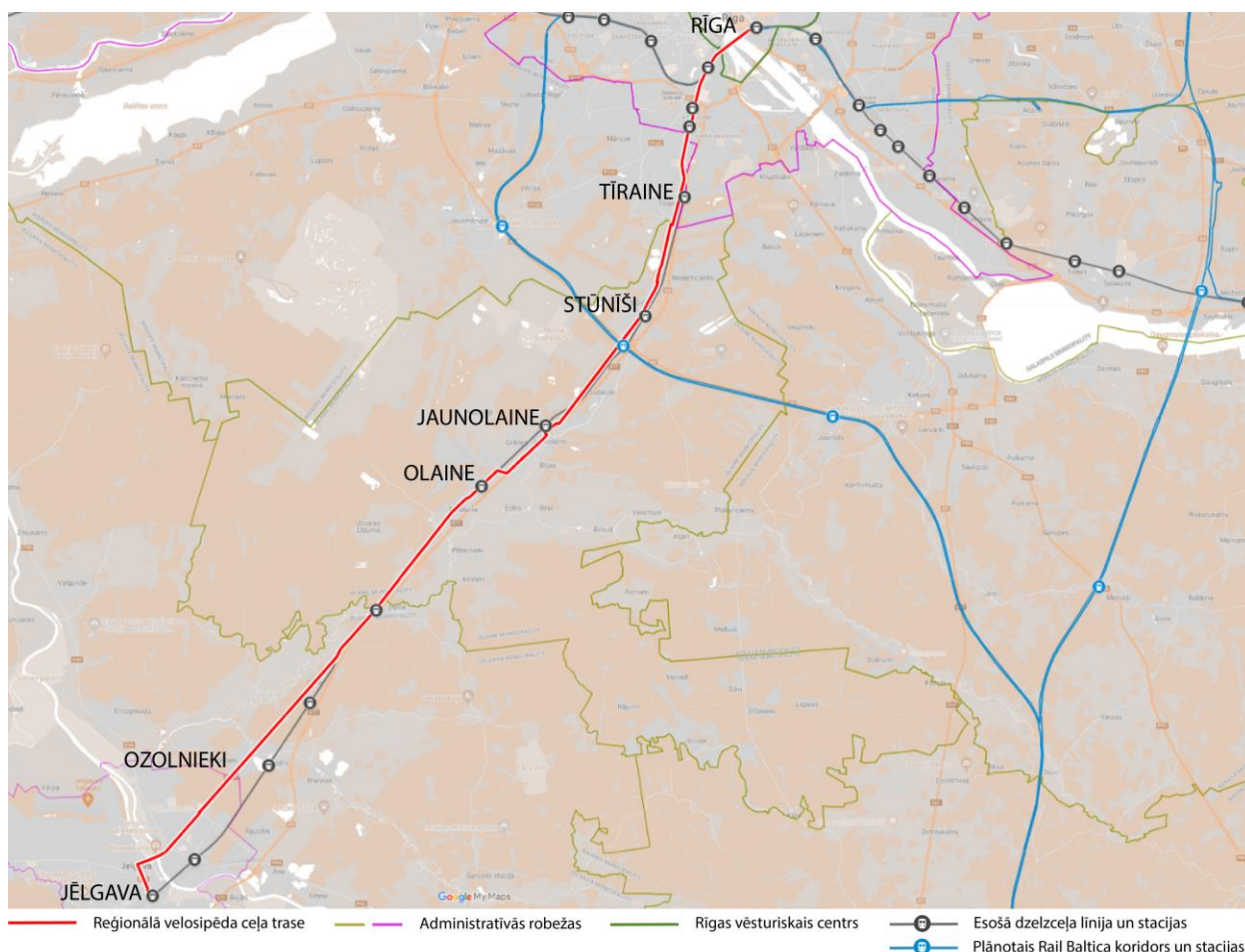
Trase posmā no Bērzu ielas līdz Rīgas ielai virzīta, izmantojot Jaunatnes un Skolas ielas.



Bērzu iela Baložos

3.8 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Jelgava

Kopējais trases garums ir aptuveni 44 km.



Velosipēdu ceļa trases Rīga – Jelgava shēma

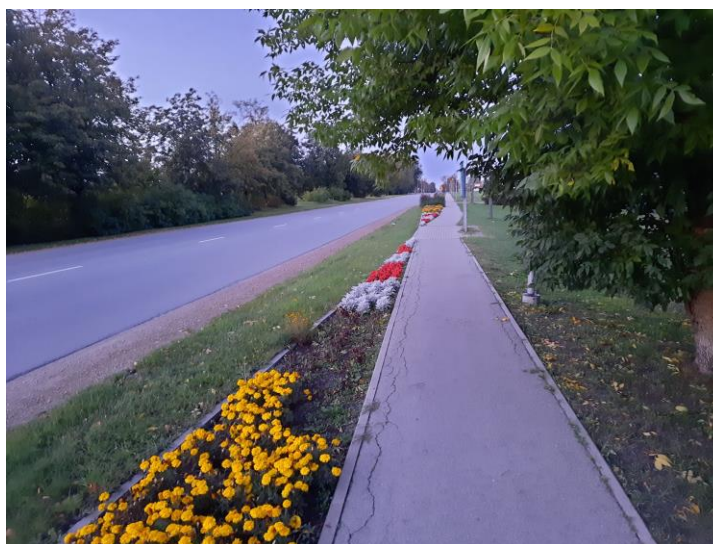
3.8.1 Posms Rīgas pilsētā (5,3km)

Par velosipēdu ceļa trases sākumu pieņemta Rīgas centrālā dzelzceļa stacija. Perspektīvē paredzams Rail Baltica gājēju un velosipēdu tilts paralēli Dzelzceļa tiltam. Rail Baltica integrēšanas projektu ietvaros Rīgai ir plānots izveidot velosatiksmi līdz augstskolai “Turība” gar dzelzceļa līnijas “Rīga – Jelgava” kreiso pusi. Jaunā velosipēdu ceļa trase turpinātos līdz Graudu ielai, šķērsotu dzelzceļu un turpinātos pa Dzelzceļa ielas dzīvojamu zonu. Atlikušais posms līdz Rīgas pilsētas robežai ved no Graudu ielas līdz Sīpeles ielai pie Mārupes novada robežas. Visos posmos, kur velosipēdu trase virzīta pa vietējām ielām, ir jāizvērtē autosatiksmes režīms un intensitāte, lai velosatiksmē būtu droša.



Dzelzceļa nodalījuma josla

Tālāk trasi turpina pa Dzelzceļa ielu līdz Tīrainei (Vecās Jelgavas šosejas V13 un Rudzrogas krustojumam), kur sākas apdzīvota vieta un labajā pusē esoša ietve, kas nākotne jāpārbūvē. Vietām asfaltbetona segums ir saplaisājis un ar bīstamām bedrēm.



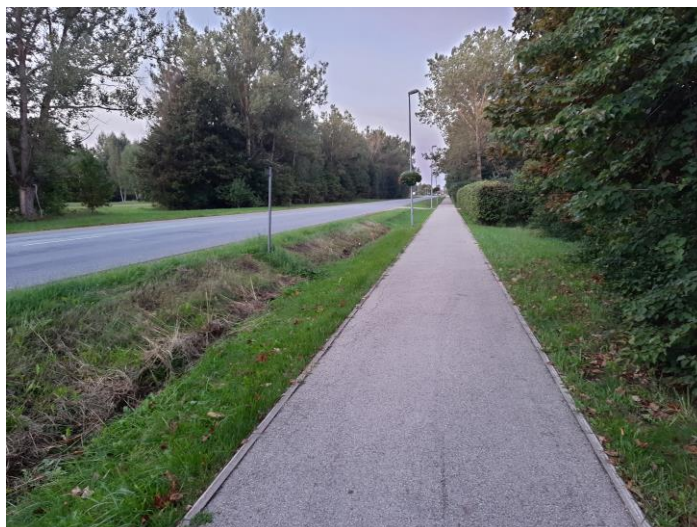
ietve Tīrainē

Ietve turpinās līdz ciema Tīraie robežai. Tālākā posmā nav izbūvēta gājēju un velosipēdu infrastruktūra. Olaines pašvaldība plāno izveidot savienojumu starp Stūnīšiem un Tīraieni. Attiecīgajā posmā arī jāveido pieslēgums Medemciemam.



Autoceļš V13 starp Tīraini un Stūnīšiem

Ciēmā Stūnīši nākotnē jāpārbūvē ietve.



Ietve Stūnīšos

No Stūnīšiem virzienā uz Jaunolaini izsludināts projektēšanas konkurss “Apvienotā gājēju un velosipēdistu ceļa ,posmā no Bērzpils līdz Miglas ielai Stūnīšu ciēmā, autoceļa V13 nodalījuma joslā, Olaines novadā izbūvē”. Tālākais jāņem vērā Rail Baltica projekta reģionālās stacijas un dzelzceļa trases risinājumi un jāplāno infrastruktūra līdz Jaunolainei un Stūnīšiem, virzot trasi pa Jaunolaines ielām un nešķērsojot autoceļu A8.



Autoceļa A5 pārvads

Posmā tiek šķērsota Jelgavas dzelzceļa līnija. Pirms dzelzceļa šķērsošanas vietas 2019. gadā izbūvēts 2.0 m plats kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš. Pēc dzelzceļa šķērsošanas trase turpinās pa autoceļu V13 līdz Jaunolainei.



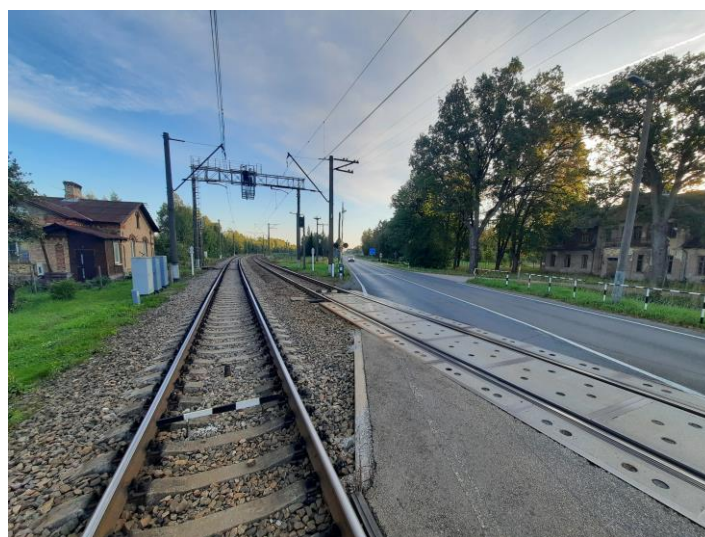
Rīgas un Ķekavas novada robeža

Tālākajā posmā velosipēdu ceļa trase nešķērso autoceļu A8, bet gan turpinās pa Jaunolaines paralēlajām dzīvojamo zonu ielām (Priežu iela vai Pionieru ielu) un krustojumā ar Īso ielu trase pieslēdzas esošam kopīgam gājēju un velosipēdu ceļam, kas ved gar autoceļa A8 nodalījuma joslu līdz pagriezienam uz Olaini. Velosatiksmei paredzētās telpas platums šajā posmā ir palielināms atbilstoši paredzamajai velosipēdu intensitātei, nodrošinot gan gājējiem gan velosipēdistiem atsevišķu satiksmes telpu.



KGVC paralēli A8 no Jaunolaines līdz Olainei

Ņemot vērā, ka posmā pēc Rīgas iela krustojuma autoceļa A8 nodalījuma joslā izbūvēt kvalitatīvu infrastruktūru bez zemju un ēku atsavināšanas nav iespējams, tad trase virzās pa Rīgas ielu līdz dzelzceļam un stacijai “Olaine”. Izmantojot dzelzceļa līnijas “Rīga – Jelgava” nodalījuma joslu, perspektīvā velosipēdu ceļa trase aptuveni 7 kilometru garumā tiek virzīta cauri Olainei, Pārolainei, Lazdiņām līdz dzelzceļa sliežu ceļa krustojumam pie valsts reģionālā autoceļa P100. Dzelzceļa nodalījuma joslas brīvais platums ir vidēji 11 m, kas ļauj šeit izbūvēt veloinfrastuktūru. Alternatīva ir virzīt velosipēdu ceļa trasi gar valsts galveno autoceļu A8, bet tad nāktos šķērsot dzelzceļa līniju divas reizes un risināt zemju lietas, lai veidotu piekļuvi velosipēdu ceļam. Pētījumā par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā (2020) Olaines novada dome plāno savienojumu Ozolnieki – Olaine.



Dzelzceļa pārbrauktuve. Reģionālais autoceļš P100

Perspektīvā trase turpinās pa valsts reģionālā autoceļa P100 autoceļa nodalījuma joslu gar meža teritorijām aptuveni 4,5 km garumā līdz esošai ietvei Ozolniekos. Ietve turpinās 700 metrus līdz gājēju un velosipēdu ceļam pie Ozolnieku novada dome. Minētais velosipēdu ceļš turpinās līdz Jelgavas robežai un tālāk gar meža teritorijām līdz Loka maģistrālei Jelgavā. Nākotnē nepieciešama tā pārbūve, bruģakmens segumu aizstājot ar asfaltbetonu. Veloinfrastuktūru vēlams veidot ar augstuma starpību attiecībā pret ietvi, kā arī sakārtojot konfliktējošās veloinfrastuktūras ceļa zīmes.



letve gar autoceļu P100 Ozolniekos pie Krasta ielas



Gājēju un velosipēdu ceļš Ozolniekos



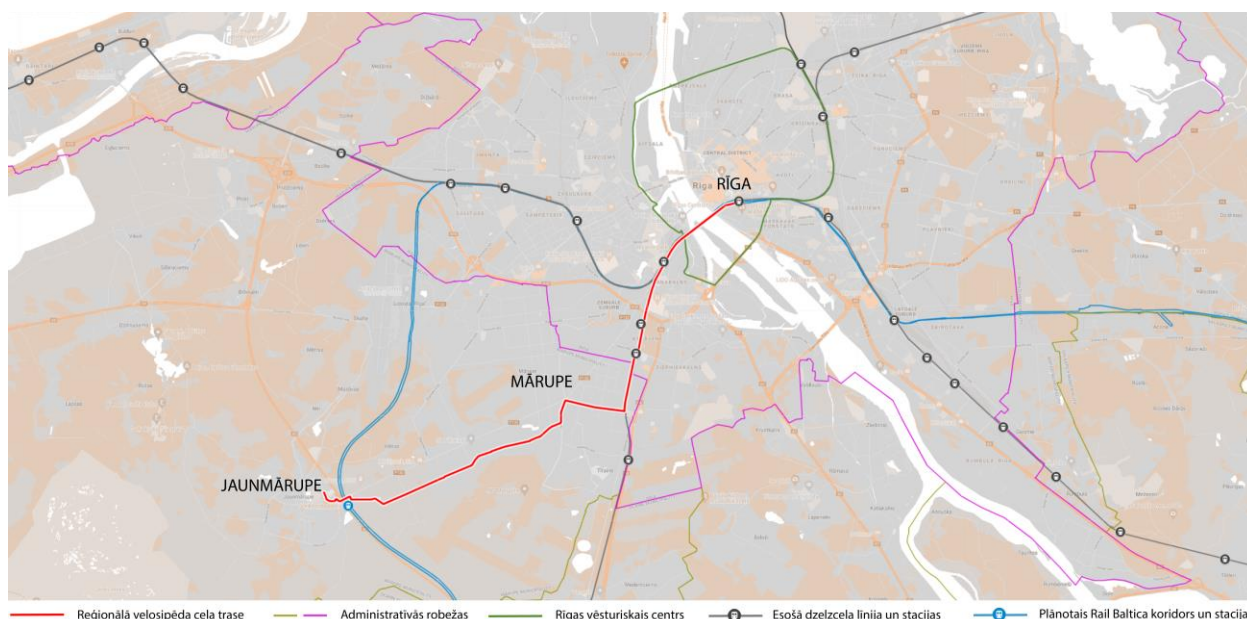
Gājēju un velosipēdu ceļš gar Loka maģistrāli Jelgavā

Trase Jelgavas pilsētā iet pa esošo 3,5 metrus plato kopīgo gājēju un velosipēdu ceļu, kas izvietots Rīgas ielas abās pusēs. Esošās infrastruktūras tips nav piemērots apdzīvotai vietai, tāpēc to rekomendēts izbūvēt kā atdalītu gājēju un velosipēdu infrastruktūru.

Trase šķērso Lielupes tiltu un turpinās taisni līdz Pasta ielai. Alternatīvas trases variants ir vest to pa Jāņa Čakstes bulvāri, izmantojot esošo gājēju un velosipēdu ceļu, un turpinot pa Raiņa un Akadēmijas ielām līdz Jelgavas stacijai. Izpētes rezultātā secināts, ka reģionāla velosipēda ceļam tomēr atbilstošākā ir Pasta iela, kurai piemīt centrālas ielas raksturs.

3.9 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Jaunmārupe

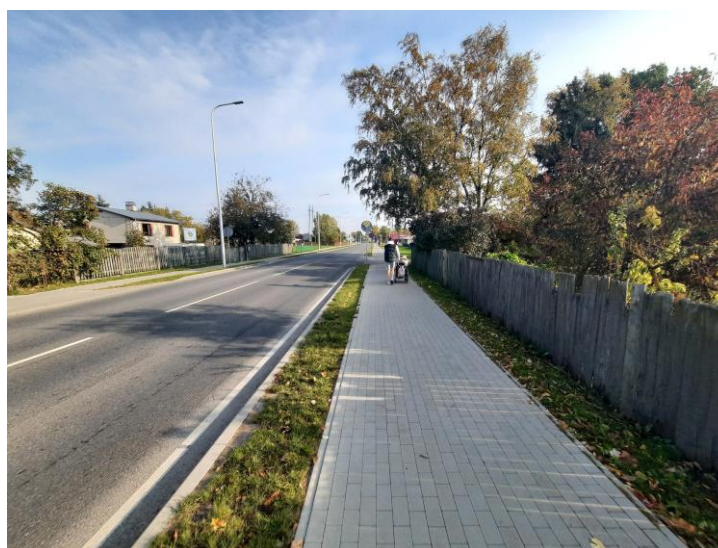
Kopējais trases garums ir aptuveni 14,3 km.



Velosipēdu ceļa trases Rīga – Jaunmārupe shēma

3.9.1 Posms Rīgas pilsēta (5,3km)

Velosipēdu ceļa trases Rīga – Jaunmārupe sākums sakrīt ar velosipēdu ceļa trases Rīga - Jelgava trases sākumu un dublējas līdz Ventas ielai Mārupē. Kā alternatīva tika izskatīta Tēriņu iela Rīgā un Daugavas iela Mārupē. 2018. gadā tika pārbūvēta Daugavas iela posmā no Sīpeles ielas līdz Lielajai ielai. Projekta risinājumi nav paredzējuši nekādu velo infrastruktūru centrālajā Mārupes ielā. Tēriņu ielā ir šaura nodalījuma josla, kas liedz izveidot kvalitatīvu un tiešu savienojumu no Rīgas uz Mārupes centru. Ventas ielā ir savrupmāju apbūve un satiksmes organizācijas režīms ir dzīvojamā zona. Rekreatīvais velo maršruts gar Mārupītes upi netiek izskatīts kā reģionālā velosipēdu ceļa virziens. Tas tiek atstāts kā velomaršruts rekreatīviem nolūkiem, veidojot savienojumu ar Mārupi pa Dauguļu, Rožleju un Laimdotas ielām.



Daugavas iela ietve Mārupē.

3.9.2 Mārupe (5,3km)

Velosipēdu ceļa trase Rīga – Jaunmārupe trase turpinās pa Ventas ielu (dzīvojamā zona) līdz Mārupītes gatvei, kur ielas kreisajā pusē ir 2.5 m plata ietve, kas atdalīta no brauktuves ar grāvi.



ietve gar Mārupītes gatvi

Turpinājumā velosipēdu ceļa trase nogriežas uz Rožu ielu. Rožu ielas sākumā ir 1.0 m plata ietve. Ātruma ierobežojums 30 km/h.



ietve Rožu ielā

Rožu ielā pēc krustojuma ar Kalēju ielu sākas 3.0 m plats kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš. Kā alternatīva Rožu ielai var kalpot autoceļa P132 nodalījuma josla. Rožu ielā ir savrupmāju apbūves teritorijas. Gar autoceļu P132 ir lielākoties darījumu, vieglās rūpniecības un apkopes objektu apbūves teritorijas.



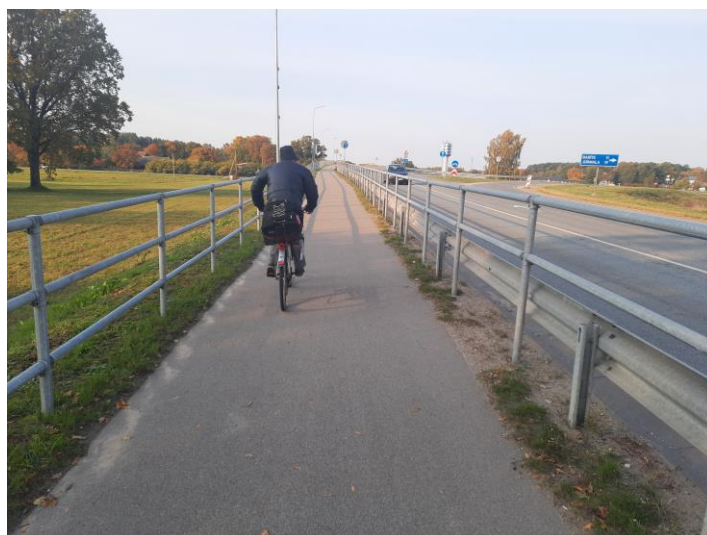
Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Rožu ielā

Rožu ielā pie pirmsskolas izglītības iestādes “Mārzemīte” kopīgais gājēju un velosipēdu ceļš maina savu novietojumu uz ielas otru pusi.



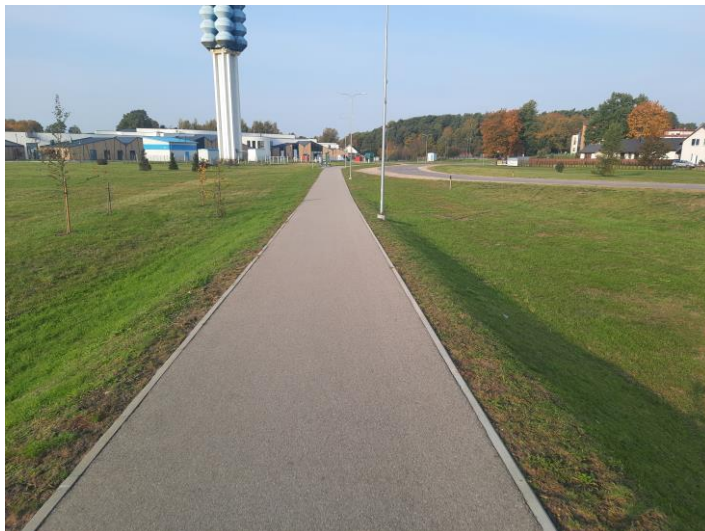
Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Rožu ielā

Turpinājumā trase pieslēdzas reģionālajam autoceļam P132. Uz pārvada pār autoceļu A5 ierīkots 3.0 m plats kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš.



Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš uz autoceļa P132 pārvada pār autoceļu A5

Sākot no pārvada gar Meža ielu līdz Jaunmārupes centram ir izbūvēta 2.0 m plata ietve. Šajā posmā paredzēts Rail Baltica šķērsojums un reģionālā dzelzceļa stacija “Jaunmārupe”, kas palielinās velosatiksmes un gājēju intensitāti uz attiecīgā velosipēdu ceļa trases.



Ietve Meža ielā

Jaunmārupes centrā nav izbūvētas velo infrastruktūras. ANM projektu ietvaros paredzēts pārbūvēt Meža, Mazcenas un Ozolu ielas, nodrošinot velo savienojumus uz reģionālo velosipēdu ceļu.



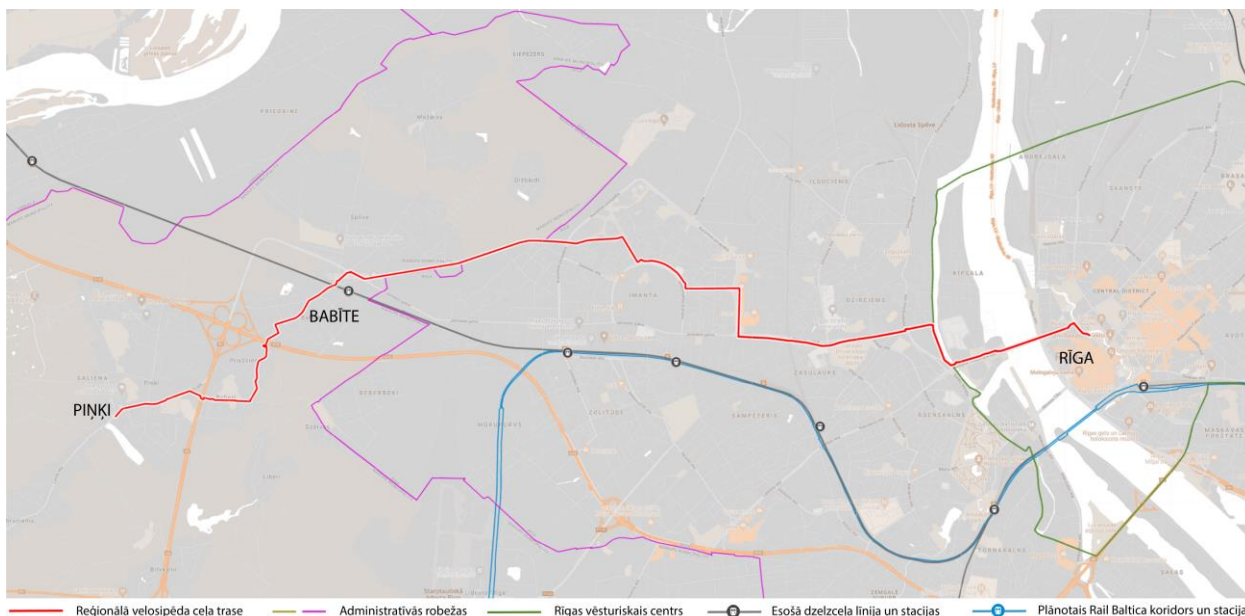
Meža ielas ietve pie Jaunmārupes pamatskolas



letve Mazcenu alejā

3.10 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Piņķi

Kopējais maršruta garums ir aptuveni 14,9 km.



Velosipēdu ceļa trases Rīga – Piņķi shēma

Velosipēdu ceļā trase dublējas ar Rīga- Jūrmalas velosipēdu ceļa trasi līdz Kurzemes prospektam. Posmu Cents – Kurzemes prospekts skatīt 3.11 nodaļā. Velosipēdu ceļa trase tiek virzīta caur Imantas apkaimi uz valsts vietējo autoceļu V20 un Mārupes novada ciemu Spilve. Piņķu iedzīvotāji var izmantot tiešāku savienojumu pa reģionālo velosipēda ceļa trasi “Rīga – Jūrmala”, nebraucot līkumu caur Imantu. Trases alternatīva pa Lielirbes ielu, Kārļa Ulmaņa gatvi un valsts galveno autoceļu A10 netiek padziļināti pētīta.

Trases sākums pieņemts Rīgas centrs, bet beigas - Piņķu ūdenskrātuve. Trases sākums virzās pa Rīgas velo maršrutu “Vecrīga – Imanta”. Visos posmos, kur velosipēdu trase virzīta pa vietējām ielām, ir jāizvērtē autosatiksmes režīms un intensitāte, lai velosatiksmē būtu droša.

3.10.1 Rīgas pilsēta (5,01 km)

Trases posms no Rīgas pilsētas centra līdz Kurzemes prospektam ved pa trases Rīga – Jūrmala trasējumu (skat. 3.11.2 punktu).

3.10.2 Rīgas pilsētas robeža – Mārupes novads (2,9 km)

Velosipēdu trase no Jūrmalas gatves nogriežas uz Kurzemes prospektu un virzās līdz Bebru ielai. Tālāk tā virzīta pa Bebra ielu līdz Anniņmuižas esošajam atdalītajam gājēju un velosipēdu ceļam. Kurzemes prospektā ir platās ietves un nodalījuma josla, lai izbūvēt kvalitatīvu velo infrastruktūru, ko nevar teikt par Bebru ielu, kur esošās ietves ir šauras un ir nepieciešama pilna ielas pārbūve. Anniņmuižas bulvārī velo infrastruktūra ir jāpārbūvē, to fiziski nodalot no gājēju plūsmām, kā arī ir jārod iespēja nodrošināt divvirzienu kustību. Tālāk trase pagriežas uz Dammes ielas platajām ietvēm un Slokas ielas dzīvojamā zonu. Attiecīgais posms no Jūrmalas gatves un Kurzemes prospekta krustojuma līdz Slokas un Kurzemes prospekta krustojumam ir iekļauts ANM projektā. Attiecīgi Rīgas domes Satiksmes departamentam atliek izbūvēt velo savienojumu Slokas ielā līdz 2020. gadā Latvijas Valsts ceļi izbūvētajam kopīgam gājēju un velosipēdu ceļam gar autoceļu V20.



ietve Kurzemes prospektā



ietve Bebru ielā



Gājēju un velosipēdu ceļš Annīņmuižas bulvārī



Dammes iela



Dzīvojamā zona ar ietvi Slokas ielā



Slokas ielas savienojums ar autoceļu V20

3.10.3 Mārupes novads (7,9 km)

Trase turpinās pa 2020. gadā izbūvēto kopīgo gājēju un velosipēdu ceļu gar autoceļu V20. Ceļa platums 2.5 m. Trase ved cauri meža teritorijām un ciemata Spilve savrupmāju apbūves teritoriju.

Trase turpinās līdz valsts galvenajam autoceļam A5. Velosipēdu ceļa trases novietojumā ir jārod risinājums, lai minēto ceļu šķērsotu pēc iespējas ātrāk un nokļūtu uz Bērzu ielu. Tas ļautu izvairīties no lieka attāluma veikšanas līdz gājēju pārejai pie Mēness ielas. Lai nokļūtu uz Mēness ielu ir jāšķērso privātīpašuma teritorija vai arī jābrauc līkums atpakaļ gar autoceļu A5 līdz Bērzu ielai.



Tiešākais savienojums ar Mēness ielu

Trase turpinās līdz Jūrmalas dzelzceļa līnijai. Nokļūstot uz Lieplapu alejas, tiek šķērsots velosipēdu ceļa maršruts "Rīga – Centrs" un dzelzceļa sliedes. ANM projektu ietvaros ir plānots izbūvēt velo infrastruktūru no Lieplapu alejas līdz divlīmeņu šķērsojumam pāri valsts galvenajam autoceļam A10. Šķērsojums izbūvēts 2016. gadā un ir 3.5 metrus plats. Savrupmāju apbūves teritorija.

Turpinājumā trase virzās cauri Priežciemam pa ANM 2026 projektu posmā Ziedu iela - Pumpura iela - Augļu iela - Annas Sakses iela 1,97 kilometru garumā. Konkrēto ielu satiksmes organizācijas režīms ir dzīvojamā zona ar atsevišķiem vienvirziena ielas posmiem. Ielas ir asfaltētas un mierinātas ar ātruma ierīcēm, jo ved pa savrupmāju apbūves teritoriju. Perspektīvē, balstoties uz satiksmes intensitāti, ielā izvērtēt nepieciešamību pēc atdalītas veloinfrastruktūras.

Pēc Annas Sakses ielas trase 600 metru garumā virzās caur juridiskas personas īpašumu Ausekļa ielā, kas atrodas mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijā.



Divlīmeņu šķērsojums pār autoceļu A10



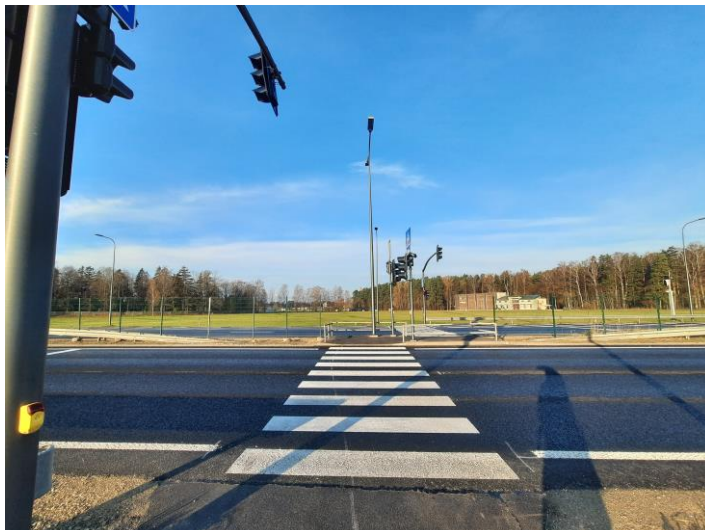
Dzīvojamā zona Pumpuru ielā



Ietve Ausekļa ielā

Trase šķērso valsts galveno autoceļu A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils—Babīte). Esošajā situācijā ir ierīkota gājēju pāreja ar pogu. Palielinoties autosatiksmes un velosipēdu intensitātei, tiek rekomendēts izbūvēt tuneli zem autoceļa. Gājēji ir iestaigājuši takas fiziskas personas privātīpašumā, publiskās apbūves teritorijā, lai pa visīsāko maršrutu nokļūtu Piņķu centrā. Projektējot veloinfrastruktūru ir jāņem vērā Piņķu kapu dabas resursu aizsargjoslas (aizsardzības zonas) teritorija ap valsts vai vietējās nozīmes kultūras pieminekli. Lai apietu teritoriju, ir jāveic salīdzinoši garš apvedceļš. Jārod optimāls risinājums gājējiem un velosipēdistiem nokļūt pilsētas centrā pa atbilstošu infrastruktūru.

Tālāk trase turpinās līdz Piņķu ūdenskrātuvei. Pašlaik Piņķu centrā ir šauras ietves bez velo infrastruktūras, tāpēc ir rekomendēts Piņķu ciemam izveidot velo koncepciju, kas paredzētu risinājumus apdzīvoto vietu daļu pieslēgšanai pie reģionālā velosipēdu ceļa.



Gājēju pāreja pār autoceļu A5



Iestaigāta taka virzienā uz Piņķiem



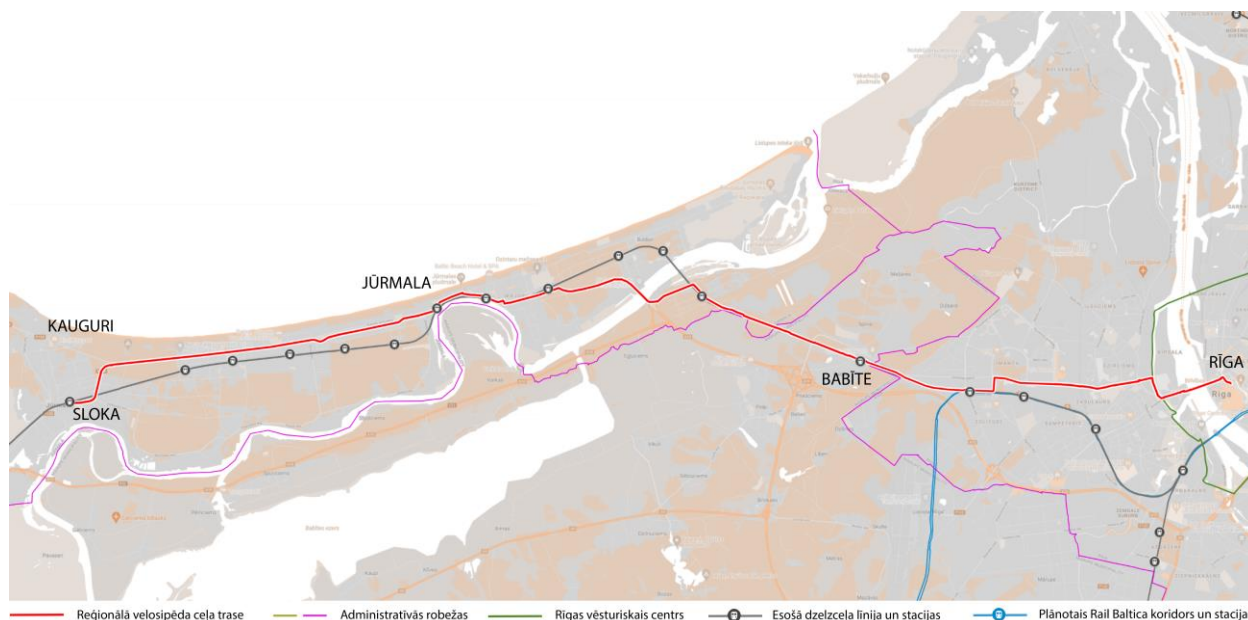
Rīgas iela Piņķos

3.11 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Jūrmala

Kopējais trases garums ir aptuveni 30 km.

Trase virzās pa Rīgas velo maršrutu “Vecrīga – Imanta” ar nelielām korekcijām.

Izvērtējot optimālo trases novietojumu tika ņemts vērā “Tematiskais plānojums. Jūrmalas velosatiksmes attīstības koncepcija”.



Velosipēdu ceļa trases Rīga – Jūrmala shēma

3.11.1 Posms Rīgas pilsētā (7,9 km)

Rīgas pilsētā par maršruta sākumpunktu pieņemta Vecrīgas apkaime, Bastejkalns.

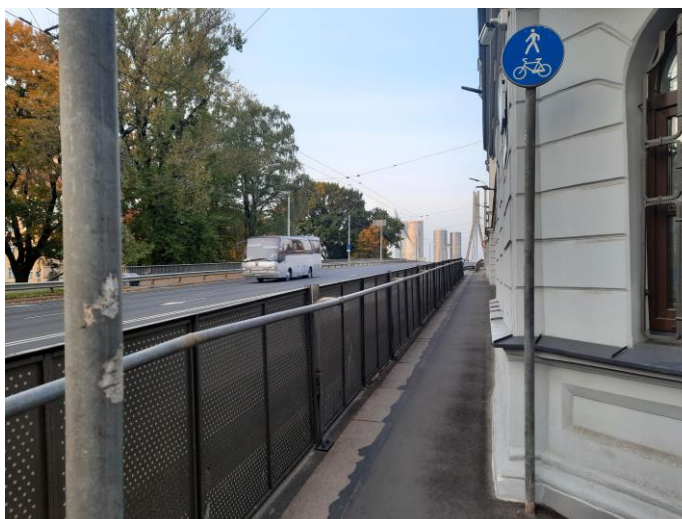
Apskatāmais maršruts ved pa Zigfrīda Annas Meirovica bulvāri pa gājēju un velosipēdu ceļu līdz Kr. Valdemāra ielai, kur nepieciešams izbūvēt velo infrastruktūru līdz Vanšu tiltam.

06.01.2022. Rīgas domes Satiksmes departaments ir izsludinājis konkursu "Vanšu tilta būvprojekta minimālā sastāvā izstrāde un Gaisa tilta būvprojekta minimālā sastāvā izstrāde", kura viens no mērķiem ir palielināt gājēju un velobraucēju skaitu, izbūvējot atbilstošu, savietotu un ērtu infrastruktūru.

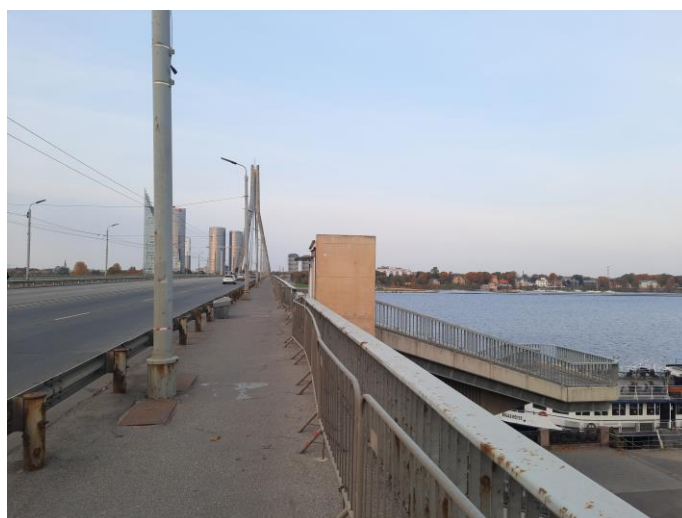


Gājēju un velosipēdu ceļš Zigfrīda Annas Meirovica bulvārī

Kr. Valdemāra ielā pirms Vanšu tilta esošajā situācijā veidojas “pudeles kakls”, jo esošās ietves ir šauras, turklāt ir jāveic līkums pa Noliktavas ielas ietvēm, lai uzbrauktu uz Vanšu tilta. Vanšu tilta pārbūves projekta laikā tiks risināta piekļuve Vanšu tiltam.



Kopīga gājēju un velosipēdu ceļa sākums pirms Vanšu tilta



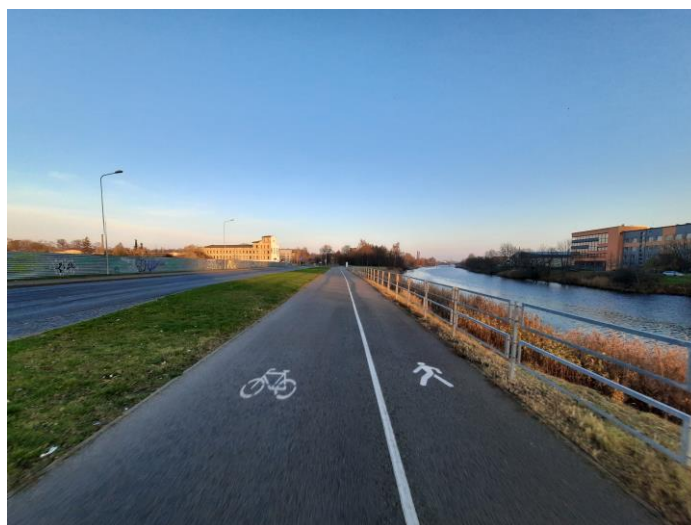
Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš uz Vanšu tilta

Posmā no Krišjāņa Valdemāra ielas (Vanšu tilta beigas) līdz Ķīpsalas ielai ir izbūvēts gājēju un velosipēdu ceļš. Pie pieturvietas “Ķīpsala” veidojas konfliktpunkti ar gājēju plūsmām.



Gājēju un velosipēdu ceļš posmā Vanšu tilts - Ķīpsalas iela

Posmā no Ķīpsalas ielas līdz Nameja Krastmalai trase ved pa kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu. Problēmvieta ir pie krustojuma ar Zundas krastmalu (šaura ietve). Nākotnes alternatīva būtu braukt pa Ķīpsalas ielas velojoslām, Paula Valdena ielu un perspektīvo tiltu pār Zunda kanālu. Šķērsojot Zunda kanālu trase turpinās pa gājēju un velosipēdu ceļu Nameja krastmalā un Durbes ielā.



Gājēju un velosipēdu ceļš Nameja krastmalā

ANM 2026 projekta ietvaros paredzēts izbūvēt jaunu ielu, savienojot Durbes ielu ar Jūrmalas gatvi, tādejādi neizmantojot šaurās ietves Kuldīgas un Slokas ielās.



Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Slokas ielā

Jūrmalas gatves velosipēdu ceļš 350 m garumā sākot no Botāniskā dārza līdz Dzirciema ielai turpinās kā kopīgu gājēju un velosipēdu ceļš.



Velosipēdu ceļš sākums Jūrmalas gatvē

Pēc krustojuma ar Dzirciema ielu esošais velo maršruts ved pa Kandavas ielu un Veco Jūrmalas gatvi. Uzstādītās ceļa zīmes neatbilst velosipēdistu prasībām atbilstoši infrastruktūrai. Reģionālā velosipēda trase tiek virzīta pa ANM 2026 paredzēto Jūrmalas gatves pārvadu līdz Anniņmuižas bulvārim. Pa Akācijas ielu gājēju un velosipēdu ceļš pieslēdzas esošajam Rīga - Jūrmala veloceļam, kas ved gar dzelzceļa nodalījuma joslu. Attiecīgajā posmā paredzama Rail Baltica projekta ietekme, kas uzlabos blakus apkaimju savienojamību ar velosipēdu trasi. Rail Baltica projekta ietvaros paredzams tunelis, kas savieno Anniņmuižas bulvāri, nodrošinot Zolitūdes apkaimes iedzīvotājiem drošu piekļuvi reģionālajam velosipēdu ceļam. Trases alternatīva ir virzīt to pa Jūrmalas gatvi līdz Mārupes novada robežai.



Esošais gājēju un velosipēdu ceļš gar dzelzceļu

Posmā no Anniņmuižas bulvāra līdz Mārupes novada robežai velosipēdu ceļa trase izbūvēta kā gājēju un velosipēdu ceļš, kur novērojam intensīva gājēju plūsma, kas virzās gar dzelzceļa staciju "Imanta". Šajā posmā ir rekomendēts gājēju plūsmas nodalīt no velo plūsmām ar līmeņu starpību un atšķirīgiem segumiem.

3.11.2 Velo infrastruktūra gar dzelzceļa līniju (6,0 km)

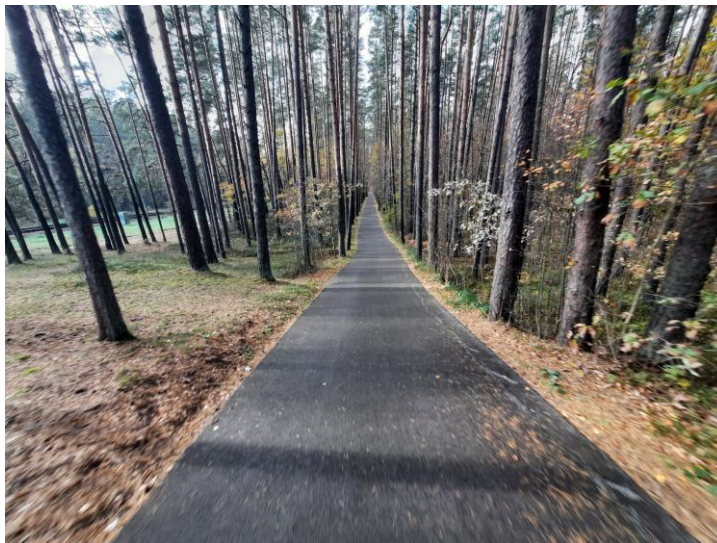
Mārupes novadā nav objektīvu alternatīvu maršrutu, ko vērtēt, tāpēc trase tiek virzīta pa esošo velosipēdu ceļu Rīga - Jūrmala dzelzceļa nodalījuma joslā.

Jūrmalas velosipēdu ceļš (Beberbeķu iela - Bērzu iela) ir apzīmēts ar 413. ceļa zīmi, kas atbilstoši LVS aizliedz tur pārvietoties gājējiem. Līdz ar to attiecīgajā posmā gājējiem nav nodrošināta pārvietošanās telpa un tiem rodas konfliktsituācijas ar velobraucējiem.



Jūrmalas velosipēdu ceļš

Jūrmalas veloceļš posmā no Bērzu ielas līdz Jūrmalas pilsētas robežai ir organizēts kā kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš.



Jūrmalas velosipēdu ceļš

Jūrmalas veloceļš posmā no Jūrmalas pilsētas robežas līdz Babītes ielai ir veidots kā velosipēdu ceļš. 2021. gadā tiek veikta tā atsevišķu posmu rekonstrukcija.



Jūrmalas velosipēdu ceļš

3.11.3 Posms Jūrmalas pilsētā (8,4 km)

Beidzoties esošajam Jūrmalas velosipēdu ceļam ir jāšķērso dzelzceļa līnija Rīga – Tukums II. Šķērsojot sliedes sākas sliktas kvalitātes kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš. Novērots, ka velosipēdisti labprātāk attiecīgo ielas posmu veic pa ielas brauktuvi, neizmantojot velo infrastruktūru.



Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš gar Babītes ielu

Trase turpinās pa tiltu pāri Lielupei.



Tilts pār Lielupi

Posmā Pērkona iela/Rīgas iela līdz Brīvības prospektam ir esoša veloinfrastuktūra. Perspektīvā esošais gājēju un velosipēdu ceļš pārbūvējams par standarta platumiem atbilstošu. Attiecīgais posms ir iezīmēts Jūrmalas velo koncepcijā kā primārais velosipēdu ceļš.



Gājēju un velosipēdu ceļš Rīgas ielā

Jūrmalas velo koncepcijā velosipēdu ceļš turpinās pāri dzelzceļa sliedēm pie Dzintariem. Izpētes trase tiek virzīta gar dzelzceļa nodalījuma joslu pa esošu kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu Brīvības prospektā (posmā no Rīgas ielas līdz Smilšu ielai). Nākotnē jāplāno dzelzceļa šķērsojums, pa Smilšu ielu nokļūstot uz Jūrmalas galvenās ielas, nodrošinot tiešāku savienojumu nekā izmantojot garāka maršruta alternatīvu - braucot pa Turaidas un Jūras ielām. Velo infrastruktūrā Jūras ielā ir neērta velosipēdu lietotājiem, jo pie katras iebrauktuves esošajā situācijā veidojas līmeņu starpība. Tādēļ ir nepieciešama Jūras ielas infrastruktūras pārbūve.



Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Brīvības prospektā

Pēc dzelzceļā trases šķērsošanas trase no Smilšu ielas tiek pieslēgta Lienas/Jomas ielai. 2021. gadā uzsākta projekta “Dubultu prospekta un Zigfrīda Meirovica prospekta no Baznīcas ielas līdz Pils ielas laukumam pārbūve, Jūrmalā” būvniecība. Tiek būvēta 3.0 m plata velo infrastruktūra tikai vienā ielas pusē, atvēlot velosipēdu satiksmei 1.5 – 2.0 m platu zonu. Lai tā atbilstu reģionālajam velosipēdu ceļam, velosipēdiem paredzētā infrastruktūra ir jāpaplašina.



Gājēju un velosipēdu ceļš Zigfrīda Meirovica prospektā

3.11.4 Strēlnieku un Asaru prospekts (5,96 km)

Problemātisks posms ir no Dubultu stacijas līdz izbūvētajam velosipēdu ceļam Strēlnieku prospektā. Velosipēdu ceļa trase tiek virzīta pa Strēlnieku prospektu līdz Mellužu prospektam. Alternatīva ir virzīt trasi pa Dubultu prospektu, pārbūvējot ietves par velosipēdu ceļam atbilstošu infrastruktūru.



Divvirzienu velosipēdu ceļš Strēlnieka prospektā

Tālāk trase tiek virzīta pa Mellužu un Asaru prospektiem. Alternatīva ir trasi virzīt pa dzīvojamo zonu Kāpu ielā. Mellužu un Asaru prospektos ir nepieciešama ielu pārbūve, lai izveidotu atbilstošu veloinfrastruktūru.



Ietve Mellužu prospektā



Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš Asaru prospektā

3.11.5 Posms gar autoceļš P128 (Ventpils šoseju) (1,9 km)

Sākot no Asaru prospekta un Skautu ielas krustojuma līdz Kauguru apkaimei veloinfrastruktūra ir izbūvēta kā kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš. Perspektīvais reģionālais velosipēdu ceļš tiek nosprausts virzienā uz Sloku, ko vēlāk var attīstīt līdz Tukumam, izmantojot dzelzceļa nodalījuma joslu.

4 Reģionāla mēroga velo satiksmes infrastruktūras perspektīvie risinājumi

4.1 Normatīvo aktu prasību novērtējums.

Perspektīvās reģionālo velosipēdu ceļu trases identificētas pēc iespējas izvairoties no aizsargājamiem vides objektiem, pieminekļiem. Perspektīvo velosipēda ceļa trases būs jāattīsta galvenokārt sadarbībā ar VSIA "Latvijas valsts ceļi" un VAS "Latvijas dzelzceļš" un pašvaldībām, jo trašu novietojums izvēlēts attiecīgo infrastruktūru zemes nodalījuma joslās vai ielu sarkanajās līnijās. Tas automātiski ļauj izvairīties no aizsargājamo platību skaršanas, kā arī veido kompakti saistītu infrastruktūru.

Izpētē vērtēts plānotās veloinfrastruktūras novietojums attiecībā pret aizsargājamo teritoriju tīklu Natura 2000, kas sevī iekļauj nacionālos parkus, biosfēras rezervātus, dabas parkus, aizsargājamo ainavu apvidus, dabas liegumus, dabas rezervātus, dabas pieminekļus, aizsargājamas jūras teritorijas.

4.1.1 Velosipēdu ceļa trase Rīga - Carnikava

Īpaši aizsargājami biotopi: Mežaparkā. Mežainas piejūras kāpas, 2180; Vecāķu prospekts. Mežainas piejūras kāpas, 2180. Gar dzelzceļa nodalījuma joslu. ĪADT – Piejūra; Mežainas piejūras kāpas, 2180; Purvaini meži, 91D0* Veci vai dabiski boreāli meži, 9010*;

Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas pieejamā informācija:

Aldera parks. Ziemeļblāzmas kultūras nama apbūves ansamblis ar parku. Baznīcas kalns.

4.1.2 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Ādaži - Saulkrasti

Gar Valsts vietējo autoceļu V101. ĪA Biotopi. Mežainas piejūras kāpas, 2180, Staignāju meži, 9080* Purvaini meži, 91D0*, ĪADT – Piejūra;

Gar Brīvības gatves nodalījuma joslu. ĪA Biotopi. Mežainas piejūras kāpas, 2180;

Gar Valsts galvenā autoceļa A1 nodalījuma joslu. ĪA Biotopi. Mežainas piejūras kāpas, 2180; Baltezerā. Smiltāju zālāji, 6120*;

Rīgas gatve. ĪADT. Aizsargājамie koki. Ozols

Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas pieejamā informācija:

Komunistiskā masu terora upuru piemiņas vieta un kapi (Baltezers). Baltezers baznīca.

4.1.3 Velosipēdu ceļa trase Rīga - Sigulda

Dzelzceļa nodalījuma josla. ĪADT. Aizsargājамie koki. Priedes,

ĪA Biotopi. Eitrofi ezeri ar iegrimušo ūdensaugu un peldaugu augāju, 3150, Mežainas piejūras kāpas, 2180; Ieplakas purvos, 7150;

Sugu dzīvotnes (punkti) IP

Gar valsts galvenā autoceļa A2 nodalījuma joslu. ĪA biotopi

Mežainas piejūras kāpas, 2180;

Piejūras zemienes smiltāju līdzenumu sausi virsāji, 2320;

Veci vai dabiski boreāli meži, 9010*;

Sugām bagātas ganības un ganītas pļavas, 6270*

Purvaini meži, 91D0*

Sugu dzīvotnes (punkti) IP

Garkalnes meži,

Dabas lieguma zonas.

Gaujas nacionālais parks,

Ainavu aizsardzības zonas

4.1.4 Velosipēdu ceļa trase Rīga - Ulbroka

Augusta Deglava iela. ĪADT – aizsargājami koki (Sarkstošais vītols);

Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas pieejamā informācija:

Ulbrokas kapi.

4.1.5 Velosipēdu ceļa trase Rīga - Ogre

Dzelzceļa nodalījuma joslā:

Sugu dzīvotnes (punkti) IP;

Mežainas piejūras kāpas, 2180;

Veci vai dabiski boreāli meži, 9010*

Gar Valsts galveno autoceļu A6 nodalījuma joslu ĪA biotopi;

Vilkakūlas zālāji, 6230*;

Sugām bagātas ganības un ganītas pļavas, 6270*

Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas pieejamā informācija:

Kābeļu kapi (Saulkalne). Ankeršmitu senkapi. Zemturu viduslaiku kapsēta gar Rīgas ielu. Ķeguma HES ar strādnieku ciemata apbūvi.

4.1.6 Velosipēdu ceļa trase Rīga - Ķekava

Gulbju iela. Nodalījuma joslā Īpaši Aizsargājams biotops (Mežainas piejūras kāpas, 2180);

Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas pieejamā informācija:

Doles Ķekavas draudzes sv. Annas baznīca. Pļavniekkalna skolas senkapi. Rāmavas muižas parks;

4.1.7 Velosipēdu ceļa trase Rīga - Baloži

Vienības gatve. nodalījuma joslā ĪADT (Zirgkastaņa);

80700030103, 01001070337, 01001072313.

Degradēti augstie purvi, kuros iespējama vai noris dabiskā atjaunošanās, 7120

4.1.8 Velosipēdu ceļa trase Rīga - Jelgava

Gar nodalījuma joslu gar Stūnīšu ezeru.

Degradēti augstie purvi, kuros iespējama vai noris dabiskā atjaunošanās, 7120

Gar P100 nodalījuma joslu. Sugām bagātas ganības un ganītas pļavas, 6270*

Gar P100 nodalījuma joslu. Veci vai dabiski boreāli meži, 9010*

Gar Rīgas ielas nodalījuma joslu. Veci vai dabiski boreāli meži, 9010*

Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas pieejamā informācija:

Komunistiskā terora upuru piemiņas vieta. Torņkalna baznīca. Tilti Fr.Brīvzemnieka un Torņkalna ielā. Dalbes kapi. Jelgavas pils ar parku. Jelgavas pilsētas vēsturiskais centrs;

4.1.9 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Jaunmārupe

Īā teritorijas velosipēdu ceļa trases tuvumā nav.

4.1.10 Velosipēdu ceļa trase Rīga - Babīte - Piņķi

Gar Slokas ielas nodalījuma joslu Mežainas piejūras kāpas, 2180

individuāli noteikta vides un dabas resursu aizsargjoslas (aizsardzības zonas) teritorija ap valsts vai vietējās nozīmes kultūras pieminekli

Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas pieejamā informācija:

Piņķu kapi.

4.1.11 Velosipēdu ceļa trase Rīga - Jūrmala

Gar Jūrmalas gatves nodalījuma joslu. Mežainas piejūras kāpas, 2180

Gar dzelzceļa nodalījuma joslu.

Veci vai dabiski boreāli meži, 9010*

Staignāju meži, 9080*

Mežainas piejūras kāpas, 2180

Gar Rīgas un Pērkona ielas nodalījuma joslu. Mežainas piejūras kāpas, 2180;

Strēlnieku prospektā. ĪADT. Aizsargājams koks – priede, dabas pieminekļi – Parastā priede;

Gar Asaru prospekta un Ventspils šosejas nodalījuma joslu. Mežainas piejūras kāpas, 2180

Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas pieejamā informācija:

Ķīpsalas vēsturiskā apbūve. Volfšmita muižiņas apbūve. Dzintaru-Bulduru vasarnīcu kvartāli. Majoru-Dzintaru vasarnīcu kvartāli. Dubultu- Majoru-Dzintaru-Bulduru-Lielupes vasarnīcu rajoni. Vaivaru-Asaru-Mellužu-Pumpuru-Jaundubultu vasarnīcu rajons.

4.2 Veloinfrasruktūras projektu īstenošanas riski

Kā galvenie veloinfrasruktūras projektu īstenošanas riski ir:

- autoceļu un dzelzceļa nodalījumu joslu platumi, kas izpaužas kā brīvās perspektīvajai veloinfrasruktūrai paredzētās joslas mainība vai lokāli sašaurinājumi;

- atsevišķu juridisku vai fizisku personu zemes vienības, kas daļēji vai pilnībā skar perspektīvās velosipēdu ceļa trases posmus;
- sadarbība starp pašvaldībām, VSIA “Latvijas valsts ceļi”, VAS “Latvijas dzelzceļš”;
- projekta ieviešēju dažāds redzējums par vienu vai otru risinājumu, piemēram, par velosipēdu ceļa platumu;
- veloinfrastruktūras sadrumstalotība, tikai atsevišķu trases posmu realizācija neveidojot nepārtrauktu tīklu; sarežģītāku velo tuneļu vai pārvadu izbūves dārdzība;
- VSIA “Latvijas valsts ceļi” un VAS “Latvijas dzelzceļš” lēmumi par konkrēto risinājumu ieviešanu to zemes nodalījuma joslā;
- veloinfrastruktūras drošības attālumai attiecībā pret ātrgaitas autoceļu brauktuves klātni;
- dabas aizsardzība – perspektīvo velo trašu atrašanās dabas parku aizsardzības joslās, atsevišķu aizsargājamu koku, dzīvotņu un biotopu skaršana.
- perspektīvo velo trašu atrašanās kultūras pieminekļu aizsardzības zonās.

4.3 Projektu ietekmes teritorija un sabiedrības ieguvumi ilgtermiņā

Izpētē ir noteikta katra perspektīvā velosipēdu ceļa ietekmes teritorija, aptuvenais lietotāju skaits un areāls.

Mūsdienās ir svarīgi veidot vidi, vadoties pēc ilgtspējīgas attīstības, veselīga dzīvesveida un efektīvas mobilitātes principiem, veicinot resursu taupīgu izmantošanu tautsaimniecībā. Viens no instrumentiem šī mērķa sasniegšanai ir velosatiksmes attīstīšana.

Šodien tās vairs nav modes tendences pilsētplānošanā vai kādas konkrētas interešu grupas iegribas, tā ir nepieciešamība pēc sakārtotas, drošas un cilvēkam draudzīgas vides. Velosatiksmes attīstīšanas mērķis nav pievērst cilvēkus ritenbraukšanai, bet gan izmantot resursus atbilstoši nepieciešamībai. Maksimāli mobilizēt iespējamās pārvietošanās veidus, pielāgojot katrai situācijai atbilstošākos pārvietošanās līdzekļus, tādejādi optimizējot laiku un ietaupot resursus. Velosatiksmes attīstīšana ir iespēju un jaunu platformu radīšana pilsētas procesu mūsdienīgai attīstībai.

Ieguvumi no velosatiksmes attīstīšanas ir gan globāli - pilsētvides kvalitātes uzlabošana, izmešu samazināšana, resursu taupīšana, mobilitāte, enerģētiska neatkarība, gan lokāli - velosatiksmes veicina dažādus socializēšanās procesus, jaunu sociālo grupu veidošanos, ir platforma tematiskiem pasākumiem, kas veicina veselīgu dzīvesveidu un piesaista dažāda vecuma cilvēkus līdzdarboties sociālās aktivitātēs ārpus mājas.

Eiropā un pasaulē ik dienu tiek rīkoti dažāda mēroga pasākumi saistīti ar velokultūru, kas veicina tūristu pieplūdumu, iedzīvotāju aktīvu iesaistīšanos sociālos procesos un velosatiksmes lietotāju pieaugumu.

4.4 Transporta būves uzturēšanas un tehniskās apkopes izmaksas

Veloinfrastruktūras uzturēšanas un tehniskās apkopes izmaksu aprēķins balstīts uz VSIA “Latvijas Valsts ceļi” 2019. gadā izdoto materiālu “Metodiskie norādījumi autoceļu projektu izmaksu – ieguvumu analīzes sagatavošanai”.

Nr.	Normāl- profils	Seguma kopējais platums, m	Seguma veids	Gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte (transportlīdzekļi/24h)											
				Ikdienas uzturēšana						Seguma atjaunošana					
				< 200	201- 500	501- 1000	1001- 3000	3001- 10000	10001- 20000	> 20000	< 200	200 - 2000	2000 - 3000	3000 - 5000	> 5000
1	NP 35,5	29,0	a/b						47 300	50 900					25 300
2	NP 33	27,0	a/b						45 400	49 100					23 600
3	NP 29,5	23,0	a/b				40 000	41 800	43 700	47 300					14 000
4	NP 26	20,0	a/b				38 800	40 000	41 800	43 700					12 200
5	NP 20,5	15,5	a/b				34 600	36 400	38 200	40 000			9 200	9 400	13 500
6	NP 16	13,0	a/b				25 000	27 300	30 900	34 600			7 700	7 900	11 400
7	NP 15,5	11,5	a/b				22 100	25 500	29 000	32 600			6 800	7 000	10 000
8	NP 14A	11,0	a/b				20 000	23 600	27 300	30 800			6 500	6 700	9 600
9	NP 14	9,0	a/b				16 400	20 000	23 600	27 200			5 300	5 500	7 900
10	NP10,5	7,5	a/b		10 900	12 700	14 500	16 400	18 200			4 400	4 500	4 600	6 600
11	NP 9,5	6,5	a/b		7 300	8 000	9 100	10 200				3 500	3 800	4 000	5 700
12	NP 7,5	6,0	a/b		6 500	7 300	8 400	9 500				3 300	3 400	3 600	
13	NP 5,5	3,5	a/b	2 600	3 700						2 100	2 200	2 200	2 400	
14	NP 4,5	3,5	a/b	2 600	3 700						2 000	2 100	2 200	2 400	
15	NP 3,5	3,0	a/b	1 800	2 600						1 700	1 800	1 900	2 100	
16	NP 10,5	10,5	grants	6 600	7 400	8 100					11 400	14 600	17 800		
17	NP 9,5	9,5	grants	5 500	6 600	7 400					10 300	13 200	16 100		

1. Tabula "Velosipēdu ceļa uzturēšanas un atjaunošanas izmaksu apkopojums (EUR/km bez PVN)"

Lai iegūtu aptuvenas uzturēšanas izmaksas automašīnu intensitāte tiek pielīdzināta velosipēdu intensitātei. Tiek pieņemts, ka velosipēdu ceļa vidējais platums ir 3 m, kas atbilst šķērsprofilam NP 3,5. Aprēķinā tiek pieņemts, ka gada vidējā diennakts velosipēdistu intensitāte ir 201-500 (V/24h). No tā izriet, ka ikdienas uzturēšanas izmaksas būtu 2600 eur/km, taču, pamatojoties uz to, ka velosipēdu ceļam nav nepieciešami vairāki autoceļam raksturīgie darbi, aprēķinā tiek izmantota vidējā aritmētiskā vērtība starp <200 V/24h (1800 eur/km) un 201-500V/24h (2600 eur/km), kas ir 2200 eur/km. Seguma atjaunošanas izmaksu aprēķinam pieņemta mazākā tabulā atspoguļotā intensitāte <200 V/24h, kuras izmaksas ir 1700 eur/km. Šādas vērtības izvēlētas, jo uz velosipēdu ceļa transporta slodzes ir minimālas un seguma atjaunošana velosipēdu ceļam var būt nepieciešama pārsvarā lokālu defektu gadījumā, ko izraisa, piemēram, sasalšanas un atkuššanas procesi vai lietus izskalojumi. Lai gan pirmajos 2 - 3 ceļa segas kalpošanas gados seguma defektu labošana būs minimāla, tomēr segumam novecojoties katra gada seguma atjaunošanas izmaksas pieaug līdz pienāk laiks pilnai seguma virskārtas vai pat nesošās kārtas atjaunošanai.

Kopējās 1 kilometra 3 m plata velosipēdu ceļa uzturēšanas un atjaunošanas aptuvenās izmaksas gadā sastāda 3900 eur bez pvn.

2. tabulā veikts aprēķins, lai uzskatāmi parādītu aptuvenās katra velosipēdu ceļa virziena uzturēšanas izmaksas.

Velosipēdu ceļu uzturēšanas izmaksu apkopojums							
N. p. k.	Trases virziens	Seguma kopējais platums (m)	Normālprofils	Trases garums (km)	Ikdienas uzturēšana (eur/km)	Seguma atjaunošana (eur/km)	Kopējās izmaksas uz 1 gadu (eur)
Daugavas labā krasta reģionālie velosipēdu ceļi							
1	Rīga - Sigulda	3	NP 3,5	52.3	2200	1700	203970
2	Rīga - Carnikava			31.1			121290
3	Rīga - Ādaži - Saulkrasti			48.1			187590
4	Rīga - Ulbroka - Saulrieši			17.2			67080
5	Rīga - Ogre - Lielvārde			51.8			202020
Daugavas kreisā krasta reģionālie velosipēdu ceļi							
6	Rīga - Ķekava - Baldone	3	NP 3,5	29.4	2200	1700	114660
7	Rīga - Baloži			10			39000
8	Rīga - Jelgava			43.4			169260
9	Rīga - Jaunmārupe			14.2			55380
10	Rīga - Piņķi			14.9			58110
11	Rīga - Jūrmala			30.1			117390
						Pavisam kopā uzturēšanas izmaksas uz 1 gadu (eur)	1335750
						30 gadu izmaksas (eur)	40072500

2. Tabula "Autoceļu ikdienas uzturēšanas un autoceļu seguma atjaunošanas izmaksas 2019.gada cenās (EUR/km bez PVN)

No tabulas var secināt, ka visu iepiņlānoto reģionālo velosipēdu ceļu uzturēšana un segumu atjaunošana uz 1 gadu bez PVN izmaksātu 1,3 miljonus eiro, taču 30 gadu griezumā izmaksas, iekļaujot seguma rekonstrukciju, sasniegtu aptuveni 40 miljonus eiro.

Jāatzīmē, ka izmaksas ir aptuvenas un var samazināties vai palielināties atkarībā no katras pašvaldības būvju uzturēšanas plāna un paredzētā finansējuma katrā velosipēdu ceļa posmā un virzienā.

4.5 Ceļa klātnes šķērsprofili

Šķērsprofila izvēles metodika

Lai izveidotu atbilstošo šķērsprofilu jāņem vērā prognozētā velosipēdu un gājēju intensitāte, kā arī jāizvērtē infrastruktūras nozīmīgums konkrētajā tīklā. LVS 190-9 "Velosatiksmē" norādītas prognozētās velosipēdu intensitātes, pie kurām jāizvēlas attiecīgais šķērsprofils (3. tabula), taču, pamatojoties uz velosipēdu ceļu raksturlielumu izpēti, šīs vērtības neatbilst reālajai situācijai pie noteiktajām velosatiksmes intensitātēm. Piemēram, uz Rīga – Jūrmala velosipēdu ceļa (platums 2.5 – 3m) situācijā, kad pa to pārvietojas 500 vai vairāk velosipēdu stundā, ir novērojamas daudzas konfliktsituācijas. Lielās intensitātes un šaurā šķērsprofila attiecība neļauj veikt ērtus apdzīšanas manevrus, braukt diviem velosipēdiem blakus, neļauj ieturēt drošības attālumus, kas velosipēdu ceļu padara nedrošu un nepievilcīgu.

Savukārt Nīderlandē izdotajā CROW standartā velosipēdu ceļa platuma rādītāji (4. tabula) jau pie salīdzinoši zemām velosipēdu intensitātēm ir ļoti lieli. Tas ir saistīts gan ar senām velobraukšanas tradīcijām, gan arī krietni lielāku iedzīvotāju skaitu reģionu pilsētās un iedzīvotāju blīvumu kopumā.

Divvirzienu velosipēdu ceļš balstoties uz LVS	
V/h (maksimumstundā)	Velosipēdu ceļa kopējais platums (m)
≤400	2.00

400-500	2.50
500-600	3.00
>600	4.00

3. tabula

Divvirzienu velo ceļš balstoties uz CROW standartu	
V/h (maksimumstundā)	Velo ceļa kopējais platums (m)
0-50	2.50
50-150	2.50-3.00
150-350	3.50-4.00
>350	4.50

4. tabula

Šī iemesla dēļ par pamatu divvirzienu velosatiksmes šķēršprofilu izvēlē tiek rasts kompromiss starp abiem apskatītajiem standartiem un ņemtas starpvērtības starp CROW un LVS norādēm (5. tabula).

Satiksmes intensitāte	Šķēršprofila platums
0 - 100 velo/h	2.5 m
100 - 200 velo/h	3.0 m
200 - 500 velo/h	3.5 m
>500 velo/h	4 m

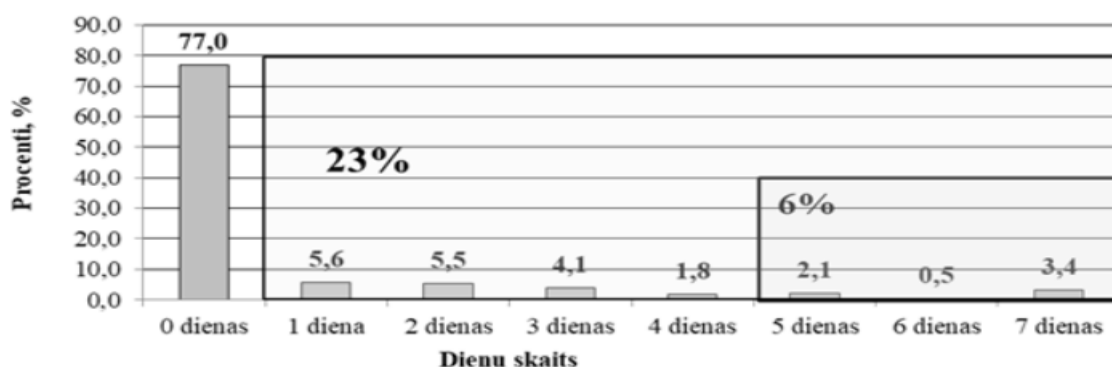
5. tabula

Izejas dati

Par izejas datiem šķēršprofila izvēles aprēķinā tiek ņemti velosipēdu ceļam pieguļošo apdzīvoto teritoriju iedzīvotāju skaits. Tieši reģionālajam velosipēdu ceļa trasei pieguļošo teritoriju iedzīvotāji būs tie, kuri visvairāk izmantos šo velosipēdu ceļu gan ikdienas darbu braucieniem, gan rekreācijai.

Pieņemtie lielumi

Lai veiktu aprēķinu jāizvērtē velosipēdistu skaits konkrētā posmā. Lai to izdarītu tiek pieņemts, ka no apdzīvotas vietas, rajona, kuru šķērso vai skar reģionālais velosipēdu ceļš, 5 km rādiusā iedzīvotāji izmantos reģionālo velosipēdu ceļu. Lai aprēķinātu velosatiksmes intensitāti tiek pieņemts, ka 5% no apdzīvotās vietas vai rajona izmantos šo velosipēdu ceļu katru dienu. Par pamatu šādam pieņēmumam tiek ņemts "Iedzīvotāju veselības apsekojuma rezultāti Latvijā 2016", kur norādīts, ka 6% no Latvijas iedzīvotāju ar velosipēdu vairāk kā 10 minūtes brauc vismaz 5 dienas nedēļā.



Velosipēda lietošanas paradumu sadalījums

Aprēķinos tiek izmantota maksimumstundas intensitāte, kas ir par 20% lielāka par vidējo velosipēdu intensitāti.

Aprēķins piemērs

Lai detalizētāk parādītu aprēķinu, par piemēru ņemts reģionālais velosipēdu ceļš Rīga - Sigulda posms Rīgas pilsētā:

N.P.K.	Trases posms	Apakšposms	Trases garums, km	Velosipēdu ceļa profila izvēles kritēriji							Aprēķinātais velo skaits/h	Velosipēdu ceļa aprēķinātais profils		
				Iedzīvotāju skaits trases posmā	Saistītās apdzīvotās vietas (5%) velobraucēji	Rīgas ietekme (5%) velobraucēji	Nacionālas nozīmes velosipēdu ceļš	Valstspilsētu savienojums	Sporta/tūrisma posms	Euro velo				
1	Rīgas pilsēta	Kr. Barona iela (Aspazijas bulvāris - Pērnavas iela)	2,8				X	X				RVC zonas profili		
		Kr. Barona iela (Pērnavas iela - Kr. Barona 140)	0,3				X	X						
		Kr. Barona iela (Kr. Barona 140 - Brīvības iela)	0,05					X	X					
		Brīvības iela (Kr. Barona - Gaisa tilts)	0,05					X	X					
		Gaisa tilts	0,4					X	X					
		Brīvības iela (Bērzaunes iela - Gustava Zemgala gatve)	0,5	214000			10700	X	X			1070	4.0 m	
		Brīvības gatve (Gustava Zemgala gatve - Šmerļa iela)	3	158000			7900	X	X			790		
		Brīvības gatve (Šmerļa iela - Silciema iela)	1,8	132000			6600	X	X			660		
		Brīvības gatve (Silciema iela - Juglas iela)	0,3	132000			6600	X	X			660		
		Brīvības gatve (Juglas iela - Bergū iela)	2,4	95800			4790	X	X			479	3.5 m	
		Brīvības gatve (Bergū iela - Jaunciema gatve)	0,3	41600			2080	X	X			208		
		Brīvības gatve (Jaunciema gatve - pilsētas robeža)	0,3	41600			2080	X	X			208		
				Kopā:	12,2									

6. tabula

4. tabulā redzams, ka Rīgas pilsētā reģionālā velosipēdu ceļa intensitāti radīs Rīgas apkaimju iedzīvotāji, no kuriem pieņemts, ka 5% pārvietosies ar velosipēdu katru dienu. Tālāk no šiem 5% velobraucēju tiek

sarēķināta maksimumstundas intensitāte, no kuras tālāk tiek noteikts atbilstošais šķērsprofils pēc 3. tabulas.

Savukārt 5. tabulā redzams nākamais apakšposms no Rīgas robežas līdz Garkalnei, kurā papildus Rīgas apkaimju radītajai velosatiksmes intensitātei nāk klāt arī reģionālajam velosipēdu ceļam pieguļošo apdzīvoto vietu velosatiksmes intensitāte.

N.P.K.	Trases posms	Apakšposms	Trases garums, km	Velosipēdu ceļa profila izvēles kritēriji							Aprēķina velo skaits/h	Velosipēdu ceļa aprēķinātais profils
				Iedzīvotāju skaits trases posmā	Saistītās apdzīvotās vietas (5%) velobraucēji	Rīgas ietekme (5%) velobraucēji	Nacionālas nozīmes velosipēdu ceļš	Valstpilsētu savienojums	Sporta/tūrisma posms	Euro velo		
2	Rīgas pilsētas robeža - Garkalne	Autoceļš A2 (Rīgas pilsētas robeža - autoceļš A1)	2,1	1800	90	1365	X	X	X		145,5	3 m
		Gar dzelzceļa līnijas Rīga - Lugaži labo pusi (autoceļš A2 - Garkalnes robeža)	5,7	2800	140	1365	X	X	X		150,5	
		Venču iela (Garkalnes robeža - Vidzemes šoseja)	0,7	2800	140	1365	X	X	X		150,5	
		Gar Vidzemes šoseju (Venču iela - Stacijas iela)	1,1	2000	100	1365	X	X	X		146,5	
		Kopā:	9,6									

5. tabula

Ceļa klātnes šķērsprofilu platums nav vērtēts Rīgas vēsturiskā centra (RVC) aizsardzības zonā. RVC zonā esošajai un plānotajai veloinfrastrukturai jānodrošina kvalitatīvi pieslēgumi velosipēdu ceļu trasēs izvadēm no Rīgas pilsētas.

Zemāk apskatīti katra no 11 velosipēdu ceļu trasēm pēc metodikas aprēķinātie ceļa klātnes šķērsprofili un aptuvenie būvniecības izmaksu aprēķini visiem no jauna izbūvējamiem posmiem. Aprēķiniem par izejas datiem pieņemti autoru izstrādāto velosipēdu ceļu projektu vidējie izbūves izcenojumi (*piemēram, jauna 1 km gara un 3 m plata velosipēdu ceļa izbūves izmaksas sastāda 260000 eur bez pvn*). Aprēķinos nav ņemta vērā RVC zonā nepieciešamā veloinfrastruktūra, kā arī jau esošās veloinfrastruktūras rekonstrukcijas izmaksas, lai to pielāgotu aprēķina profiliem.

4.5.1 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Carnikava

- Velosipēdu ceļa trasei posmā no Brasas stacijas līdz būvniecības stadijā esošajam satiksmes pārvadam pār sliežu ceļiem dzelzceļa līnijām Rīga–Skulte izvēlēts 4.0 m plats šķērsprofils. 2021. gadā 900 m garā posmā izbūvēts no gājējiem atdalīts velosipēdu ceļš 2.5 m platumā. Tā platums neatbilst reģionālā velosipēdu ceļam perspektīvajam platumam. Tomēr, ņemot vērā, ka šo maršrutu līdz Ostas prospektam var veikt arī pa alternatīvu esošu trasi caur Mežparku, velobraucēju plūsmas izdalīsies un, iespējams, tuvāko 5 – 10 gadu laikā profils ir saglabājams esošais. Kopumā 4.0 m plata šķērsprofila posms izbūvējams 4.0 km garumā.
- Trases posmā no iepriekš minētā jaunā pārvada šķērsprofila platums atbilstoši aprēķina metodikai tiek samazināts līdz 3.5 m platumam. Tāds tas saglabājas trases posmā gar Viestura prospektu, Mīlgrāvja ielu, Jaunciema gatvi un Vecāķu prospektu līdz pat Emmas ielai, kas ir viena no Vecmīlgrāvja apkaimes centrālajām ielām. 3.5 m plata šķērsprofila posms izbūvējams 4.5 km garumā.
- Sākot no Emmas ielas Vecmīlgrāvja apkaimē, turpinot caur Vecāķu apkaimi līdz pat Kalngales ciemam Ādažu novadā perspektīvais velosipēdu ceļa profils pieņemts 3.0 m. Šajā 8.4 km garajā posmā pieprasījumu pēc veloinfrastruktūras veido gan Rīgas tuvāko apkaimju iedzīvotāji, gan Kalngales un Garciema iedzīvotāji.
- No Kalngales stacijas līdz Carnikavai paredzēts 2.5 m plats ceļa profils. Ceļa trases garums – 9 km.

Izvēlētiem šķērsprofilam nākotnē skatoties pēc pieprasījuma ir iespējama paplašināšana, ņemot vērā tādu faktorus kā:

- trase sakrīt ar nacionālas nozīmes velosipēdu maršruta trasi;
- trases ģeogrāfiskais novietojums tuvu jūrai un dabas parkiem piesaista sporta un tūrisma velobraucējus;
- trase daļēji sakrīt ar Eurovelo tīkla Latvijas posmiem Nr. 10 un Nr. 13.

Aptuvenais paredzamais finansējuma apjoms trases izbūvei – 5018000 EUR bez PVN.

4.5.2 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Ādaži – Saulkrasti

- Brīvības iela un Brīvības gatve (posmā Gaisa tilts – Juglas iela) - šķērsprofila platums 4 m. Posma garums – 5.6 km.
- Brīvības gatve (posmā Juglas iela – Rīgas pilsētas robeža) – šķērsprofila platums 3.5 m. Posma garums – 3.0 km.
- Posmā no Rīgas pilsētas robežas līdz dzelzceļa līnijai “Rīga – Lugaži” šķērsprofila platums ir 3.0 m. Posma garums – 2.1 km.
- Trases posmā no dzelzceļa līnijas “Rīga – Lugaži” līdz trases beigām Saulkrastu pilsētā aprēķinātais šķērsprofils ir 2.5 m.

Izvēlētiem šķērsprofilam posmā Carnikava - Saulkrasti nākotnē skatoties pēc pieprasījuma ir iespējama paplašināšana, ņemot vērā tādu faktorus kā:

- trase sakrīt ar nacionālas nozīmes velosipēdu maršruta trasi;
- trases ģeogrāfiskais novietojums tuvu jūrai un dabas parkiem piesaista sporta un tūrisma velobraucējus;
- trase daļēji sakrīt ar Eurovelo tīkla Latvijas posmiem Nr. 10 un Nr. 13.

Aptuvenais paredzamais finansējuma apjoms trases izbūvei – 6760000 EUR bez PVN.

4.5.3 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Sigulda

- Brīvības iela un Brīvības gatve (posmā Gaisa tilts – Juglas iela) - šķērsprofila platums 4 m. Posma garums – 5.6 km.
- Brīvības gatve (posmā Juglas iela – Rīgas pilsētas robeža) – šķērsprofila platums 3.5 m. Posma garums – 3.0 km.
- Posmā no Rīgas pilsētas robežas līdz Garkalnei šķērsprofila platums ir 3.0 m. Posma garums – 9.6 km.
- Posmā no Garkalnes līdz trases beigām Siguldā šķērsprofila platums ir 2.5 m. Posma garums – 30.5 km.

Izvēlētiem šķērsprofilam posmā Rīgas pilsētas robeža – “Sēnīte” nākotnē skatoties pēc pieprasījuma ir iespējama paplašināšana, ņemot vērā tādu faktorus kā:

- trase sakrīt ar nacionālas nozīmes velosipēdu maršruta trasi;

- trases virziens ved uz populāriem tūrisma galamērķiem (Sigulda un tās apkaime) un dabas parkiem (Gaujas nacionālais parks), kas piesaista sporta un tūrisma velobraucējus;
- valstpilsētu savienojums (daļa no Rīga – Valmiera posma).

Aptuvenais paredzamais finansējuma apjoms trases izbūvei – 9620000 EUR bez PVN.

4.5.4 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Ulbroka - Saurieši

- Augusta Deglava ielas posmā no Deglava ielas pārvada līdz Lubānas ielas aplim šķērsprofila platums paredzēts 4.0 m. Posma garums – 5.2 km.
- Posmā no Lubānas ielas apļa līdz Acones ielai Ulbrokā šķērsprofila platums paredzēts 3.5 m. Posma garums – 2.8 km.
- Posmā no Acones ielas Ulbrokā līdz Sauriešu ciema centram šķērsprofils pieņemts 2.5 m. Posma garums – 5.5 km.

Aptuvenais paredzamais finansējuma apjoms trases izbūvei – 1352000 EUR bez PVN.

4.5.5 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Ogre – Lielvārde

- Posmā no Firsas Sadovņikova ielas Rīgā līdz Rīgas pilsētas robežai aprēķina šķērsprofila platums ir 4.0 m. Posma garums – 10 km.
- Posmā no Rīgas pilsētas robežas līdz dzelzceļa stacijai “Dārziņi” šķērsprofila platums ir 3.5 m. Posma garums – 2.6 km.
- Posmā no dzelzceļa stacijas “Dārziņi” līdz dzelzceļa stacijai “Salaspils” šķērsprofila platums ir 3.0 m. Posma garums – 4.6 km.
- Posmā no dzelzceļa stacijas “Salaspils” līdz Pils ielai Ikšķilē šķērsprofila platums ir 2.5 m. Posma garums – 10.8 km.
- Posmā no Pils ielas Ikšķilē līdz Ciemupei šķērsprofila platums ir 3.0 m. Posma garums – 11.2 km.
- Posmā no Ciempes līdz trases beigām Lielvārdē šķērsprofila platums ir 2.5 m. Posma garums – 12.4 km.

Izvēlētiem šķērsprofiliem posmā Rīgas pilsētas robeža – Ogres pilsēta nākotnē skatoties pēc pieprasījuma ir iespējama paplašināšana, ņemot vērā tādus faktorus kā:

- trase sakrīt ar nacionālas nozīmes velosipēdu maršruta trasi;
- trase ved uz populāriem tūrisma galamērķiem (piem. Rīgas HES, Ogre, Daugavas piekraste) un dabas parkiem (Ogres Zilie kalni), kas piesaista sporta un tūrisma velobraucējus;
- valstpilsētu savienojums (Rīga – Ogre).

Aptuvenais paredzamais finansējuma apjoms trases izbūvei – 8996000 EUR bez PVN.

4.5.6 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Ķekava – Baldone

- Posmā Mūkusalas iela – Rīgas pilsētas robeža aprēķina šķērsprofila platums ir 4.0 m. Posma garums – 4.4 km.

- Posmā no Rīgas pilsētas robežas līdz Pļavniekkalna ielai aprēķina šķērsprofila platums ir 3.0 m. Posma garums – 4.3 km.
- Posmā no Pļavniekkalna ielas līdz Baldones pilsētas centram aprēķina šķērsprofila platums ir 2.5 m. Posma garums – 20.7 km.

Aptuvenais paredzamais finansējuma apjoms trases izbūvei – 7332000 EUR bez PVN.

4.5.7 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Baloži

- Posmā Jelgavas iela – Rīgas pilsētas robeža aprēķina šķērsprofila platums ir 4.0 m. Posma garums – 5.7 km.
- Posmā gar Rīgas pilsētas robežu un caur Rīgas mežu kūdras purvu līdz Dārzu ielai Baložu pilsētā aprēķina šķērsprofila platums ir pieņemts 3.5 m. Posma garums – 1.9 km.
- Posmā Baložu pilsētā no Dārza ielas līdz Rīgas ielai aprēķina šķērsprofila platums ir 3.0 m. Posma garums – 0.7 km.

Aptuvenais paredzamais finansējuma apjoms trases izbūvei – 2600000 EUR bez PVN.

4.5.8 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Olaine – Jelgava

- Posmā Mūkusalas iela – Mārupes novada robeža aprēķina šķērsprofila platums ir 4.0 m. Posma garums – 3.7 km.
- Posmā Mārupes novada robeža – Lapiņu dambis aprēķina šķērsprofila platums ir 3.5 m. Posma garums – 3.6 km.
- Posmā Lapiņu dambis – Miglas iela aprēķina šķērsprofila platums ir 3.0 m. Posma garums – 4.1 km.
- Posmā no Miglas ielas Stūnīšos līdz Skolas ielai Ozolniekos aprēķina šķērsprofila platums ir 2.5 m. Posma garums – 22.8 km.
- Posmā no Skolas ielas Ozolniekos līdz Jelgavas pilsētas robežai aprēķina šķērsprofila platums ir 3.0 m. Posma garums – 1.1 km.
- Posmā no Jelgavas pilsētas robežas līdz dzelzceļa stacijai “Jelgava” aprēķina šķērsprofila platums ir 3.5 m. Posma garums – 6.5 km.

Izvēlētiem šķērsprofiliem posmā Rīgas pilsētas robeža – Jelgavas pilsēta nākotnē skatoties pēc pieprasījuma ir iespējama paplašināšana, ņemot vērā tādu faktoros kā:

- trase sakrīt ar nacionālas nozīmes velosipēdu maršruta trasi;
- trase ved uz populāriem tūrisma galamērķiem, kā arī piesaista sporta velobraucējus;
- valstpilsētu savienojums (Rīga – Jelgava).

Aptuvenais paredzamais finansējuma apjoms trases izbūvei – 8190000 EUR bez PVN.

4.5.9 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Mārupe – Jaunmārupe

- Posmā no Mūkusalas ielas Rīgā līdz Mārupes novada robežai šķērsprofila platums ir 4.0 m. Posma garums – 3.7 km.

- Posmā no Mārupes novada robežas līdz Kalēju ielai Mārupē šķērsprofila platums ir 3.5 m. Posma garums – 2.4 km.
- 5.7 km garā Rožu ielas posmā Mārupē šķērsprofila platums ir 3.0 m.
- Posmā no autoceļa A5 un P132 krustojuma līdz Jaunmārupes centram šķērsprofila platums ir 2.5 m. Posma garums – 1 km.

Aptuvenais paredzamais finansējuma apjoms trases izbūvei – 1846000 EUR bez PVN.

4.5.10 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Babīte – Piņķi

- Rīgas pilsētas posmā no Nameja krastmalas līdz Kurzemes prospektam šķērsprofila platums ir 4.0 m. Posma garums – 6.3 km.
- Posmā no Kurzemes prospekta līdz Mēness ielai Mārupes novadā šķērsprofila platums ir 3.5 m. Posma garums – 3.1 km.
- Posmā no Mēness ielas līdz Piņķu ūdenskrātuvei šķērsprofila platums ir 2.5 m. Posma garums – 4.1 km.

Aptuvenais paredzamais finansējuma apjoms trases izbūvei – 2392000 EUR bez PVN.

4.5.11 Velosipēdu ceļa trase Rīga – Jūrmala

- Posmā no Nameja krastmalas Rīgā līdz Babītes stacijai šķērsprofila platums ir 4.0 m. Posma garums – 6.0 km.
- Posmā no Babītes stacijas līdz tiltam pār Lielupi šķērsprofila platums ir 3.0 m. Posma garums – 8.0 km.
- Posmā no tilta pār Lielupi līdz Upes ielai Jūrmalā šķērsprofila platums ir 2.5 m. Posma garums – 8.4 km.
- Posmā no Upes ielas Jūrmalā līdz trases beigām pie Ventspils šosejas šķērsprofila platums ir 3.0 m. Posma garums – 8.4 km.

Izvēlētiem šķērsprofiliem posmā nākotnē skatoties pēc pieprasījuma ir iespējama paplašināšana, ņemot vērā tādus faktorus kā:

- trase sakrīt ar nacionālas nozīmes velosipēdu maršruta trasi;
- trases ģeogrāfiskais virziens uz jūras pludmalēm, dabas parkiem, tūrisma objektiem Jūrmalā piesaista sporta un tūrisma velobraucējus;
- trase sakrīt ar Eurovelo tīkla Latvijas posmiem Nr. 10 un Nr. 13.

Aptuvenais paredzamais finansējuma apjoms trases izbūvei – 3354000 EUR bez PVN.

5 Mobilitātes punktu funkcijas sasaistē ar velosipēdu ceļiem.

Reģionālo velosipēdu ceļu trases izpētē vērtētas ņemot vērā projekta SUMBA ietvaros izstrādāto Mobilitātes punktu izvietojanas un izveidošanas plānu. Salīdzinot alternatīvas, kā viens no kritērijiem tika izvēlēts efektīvs tiešs savienojums ar reģionālajiem mobilitātes punktiem, tādā veidā veicinot velosatiksmes un dzelzceļa pasažieru satiksmes integrāciju.

Reģionālo velosipēdu ceļu posmu garumi ir salīdzinoši lieli, līdz ar to pieejas dzelzceļa stacijās attīstītajiem mobilitātes punktiem rada iespējas kombinēt ikdienas braucienu maršrutus izmantojot vilcienu satiksmi, ja jāpārvar garāki ceļu posmi.

Līdz ar to reģionālajos mobilitātes punktos jāattīsta velosipēdu novietošanas iespējas. Jākombinē gan īstermiņa atklātas stāvvietas, gan segtas un slēgtas stāvvietas, kur velosipēdus droši atstāt sliktos laika apstākļos un ilgāku laika posmu.

6 Kopsavilkums

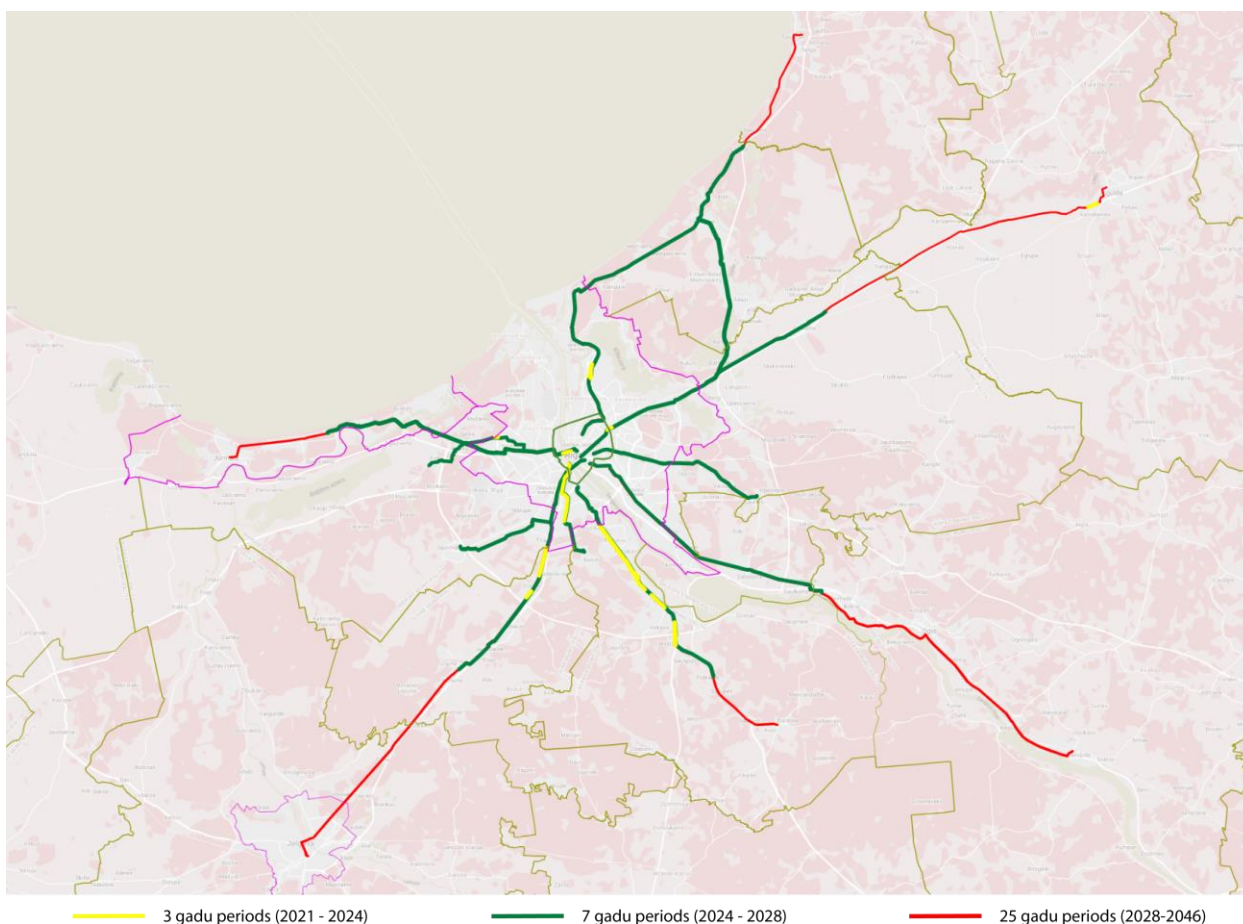
- izpētes gaitā ņemti vērā un analizēti būvprojekti, plānotie velosipēdu ceļu attīstības projekti, dzelzceļa attīstība pasažieru kustībai, kā arī Rail Baltica trases un Reģionālo dzelzceļa staciju attīstības plāni.
- izpētē ir kartētas 11 reģionālo velosipēdu ceļu trases, kā arī iezīmētas trašu posmu alternatīvas un savienojumi ar saistītajiem mobilitātes punktiem;
- atbilstoši iedzīvotāju skaitam apdzīvotās vietās un apdzīvotības blīvumam pēc metodikas ir noteikti velosipēdu ceļu šķērsprofilu platumi;
- pēc atbilstošas metodikas ir noteiktas aptuvenās velosipēdu ceļu izbūves un uzturēšanas izmaksas;
- veikti projektu īstenošanas riski;

7 Kartogrāfiskais materiāls

7.1 Reģionāla mēroga velo satiksmes infrastruktūras attīstības vīzija

Reģionālo velosipēdu ceļu trašu attīstību ietekmē jau uzsāktie būvprojekti, jau esošie velosipēdu ceļu attīstības plāni, maģistrālo autoceļu attīstības ieceres un dzelzceļa attīstības ieceres.

Līdz ar to atbilstoši izpētē veiktajam novērtējumam noteikti iespējamie velosipēdu ceļu, attīstības periodi, rezultātā sasniedzot izpētē noteiktos šķērsprofilu parametrus.



PIELIKUMS (GRAFISKĀ DAĻA)