

Nr. shēmā ar centru	Šķērsojamā iela	Esošā situācija	Plānotā transporta un gājēju kustība šķērsojuma vietā						Risinājums pēc Rail Baltica infrastruktūras izbūves
			Vieglais autotransports	Smagais autotransports	Sabiedriskais autotransports	Tramvajs	Gājēji	Velotransports	
1.1.	Plānotais Sēlijas ielas posms	Pilsētas attīstības plānots paredzēts savienojums, C kategorijas iela. Noteiktas sarkanās līnijas 36 m platumā. Sēlijas iela nav izbūvēta, un nav uzsākta tās projektēšana. Ņemot vērā 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras esamību, šķērsojums paredzēts kā divlīmeņu	X	X			X	X	1435 mm dzelzceļa infrastruktūras ieviešs izbūvēs Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūru kā pārvadu pār 1520 mm sliežu ceļiem vai kā galeriju virs 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras. Risinājums tiks precizēts laikā līdz 06.2020. 1435 mm dzelzceļa infrastruktūras projektēšanas nosacījumos iekļaujama nepieciešamība sagatavot tādus RailBaltica tehniskās infrastruktūras risinājumus, kas nākotnē pieļautu Sēlijas ielas izbūvi zem esošās un plānotās dzelzceļa infrastruktūras.
1.2.	Aknīstes iela	Neoficiāla gājēju un 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras šķērsojuma vieta.					X	X	Ņemot vērā, ka starp Sēlijas ielas šķērsojumu un Krustpils ielas šķērsojumu ir vairāk nekā 2 km, paredzama nepieciešamība izveidot gājēju un velobraucēju šķērsojumu, savienojot mazdārziņu teritoriju ar plānoto attīstības teritoriju otrpus dzelzceļa infrastruktūrai. Par nepieciešamību liecina iestaigātas takas Aknīstes ielas tuvumā. Veicama papildus gājēju plūsmas uzskaitē, šķērsojuma nepieciešamības pamatošanai. Ņemot vērā, ka 1435 mm dzelzceļa infrastruktūra plānota otrajā līmenī, veidojams lēzens gājēju un velobraucēju tunelis (kritums ne vairāk kā 6%). Šķērsojuma nepieciešamību iekļaut 1435 mm dzelzceļa infrastruktūras projektēšanas nosacījumos. Precizējams šķērsojuma novietojums kontekstā ar nekustamajiem īpašumiem, šķērsojuma izveides iespējamība, kontekstā ar Latvijas dzelzceļa īpašumiem un nodalījuma joslu.
1.3.	Krustpils iela	Esoša B kategorijas iela ar vienlīmeņa pārbrauktuvi pār 1520 mm dzelzceļa infrastruktūru. Pilsētas attīstības plānos paredzēta transporta mezgla/šķērsojuma pārbūve, izveidojot tuneļa risinājumu zem 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras. Krustpils ielas pārbūvē paredzēts izbūvēt 4 joslu ceļu. Šķērsojuma risinājumam ir noteiktas sarkanās līnijas, nav izstrādāts projekts.	X	X	X		X	X	1435 mm dzelzceļa infrastruktūras ieviešs izbūvēs 1435 mm infrastruktūras estakādi (<i>atrodas virs esošās Krustpils ielas un Krustpils ielas un Rīga-Ērgļi dzelzceļa līnijas vienlīmeņa pārbrauktuves</i>). Precīzs novietojums tiks noteikts līdz 2020. gadam). Rīgas pilsētas pašvaldība ieceres realizācijai, izbūvējot 1435 mm dzelzceļa infrastruktūru, tiks nodrošināta 40 m brīvtelpa šķērsojuma izbūvei.

Nr. shēmā ar centru	Šķērsojamā iela	Esošā situācija	Plānotā transporta un gājēju kustība šķērsojuma vietā						Risinājums pēc Rail Baltica infrastruktūras izbūves
			Vieglais autotransports	Smagais autotransports	Sabiedriskais autotransports	Tramvajs	Gājēji	Velotransports	
1.4.	Jāņa vārtu stacija	Gājēji nelegāli šķērso 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras zemes līmeni paralēli esošajam, slēgtajam divlīmeņu gājēju un velobraucēju savienojumam pie Jāņa vārtu stacijas. Tuvākās oficiālās šķērsošanas vietas ir Slāvu tilts vai Daugmales stacijas divlīmeņu šķērsojums. Gājēju plūsmu nosaka objekti Krustpils ielā un Ķengaraga dzīvojamais masīvs. Latvijas Dzelzceļa attīstības plānos nav paredzēta divlīmeņu pārejas atjaunošana.					X	X	Ņemot vērā plūsmas, paredzēts gājēju un velobraucēju savienojums. Ņemot vērā esošās un plānotās dzelzceļa infrastruktūras izvietojumu, iespējams veidot gan gājēju un velobraucēju tiltu, gan tuneli. Lokālpārveidojuma risinājumi rekomendē paredzēt lēzeno tuneli. Sarkano līniju izmaiņu risinājums nav nepieciešams. Šķērsojuma nepieciešamību iekļaut 1435 mm dzelzceļa infrastruktūras projektēšanas nosacījumos. Ņemot vērā komunikāciju novietojumu un Latvijas Dzelzceļa attīstības plānus attiecībā uz Aizkraukles līnijas modernizāciju (līdz 2023.g.), projektēšanas ietvaros, līdz 2020. gadam koriģējams šķērsojuma novietojums, izvērtējot iespēju to novietot iepretim Jāņa vārtu ielai. Novietojuma izvērtēšanas laikā ņemamas vērā esošās komunikācijas un to novietojums pēc Rail Baltica infrastruktūras izbūves.
1.5.	Pret Akropoli	1520 mm dzelzceļa infrastruktūra, kuras šķērsošana iespējama izmantojot Slāvu ielas pārvadu.					X	X	Tirdzniecības centri un dzīvojamie masīvi abpus dzelzceļa infrastruktūrai, nosaka nepieciešamību risināt gājēju šķērsojuma izveides iespējamību iepretim TC Akropole. Nepieciešamību nosaka arī Slāvu tilta nepieejamība un attālums no Jāņa vārtu stacijas. Šķērsojuma novietojums un risinājums precizējams, ņemot vērā iespējamās reģionālās stacijas Akropole izveidi un novietojumu. Risinājums tiks noteikts līdz 2020. gadam. Izvērtējot ģeogrāfisko un tehnisko izvietojumu, rekomendēts paredzēt šķērsojumu virs dzelzceļa infrastruktūras, t.i., gājēju un velobraucēju tilts. Šķērsojuma izveidei izskatāma iespēja iesaistīt privātos investorus/tiešos interesentus, t.i., TC Akropole un TC KSenukai. Sarkano līniju izmaiņu priekšlikums Rail Baltica infrastruktūras izveidošanai, ņemot vērā Akropoles būvprojekta priekšlikumu, nepieciešamību pārvietot pieturu. <i>Izvērtējamais Salaspils ielas sarkanās līnijas, to platums, ņemot vērā ielas kategoriju.</i>
1.6.	Slāvu ielas pārvads	1435 mm infrastruktūra kopā ar esošajiem 1520 mm sliežu ceļiem atrodas zem Slāvu/Dienvidu tilta. Šķērsojums tiek saglabāts, netiek ietekmēts/pārbūvēts	X	X	X		X		1435 mm infrastruktūras izbūve neskar esošo pārvadu. Veicot 1435 mm infrastruktūras projektēšanu, līdz 2020. gadam tiks noteikts reģionālās stacijas Akropole novietojums, kas var tikt paredzēts arī zem Slāvu ielas pārvada.

Nr. shēmā ar centru	Šķērsojamā iela	Esošā situācija	Plānotā transporta un gājēju kustība šķērsojuma vietā						Risinājums pēc Rail Baltica infrastruktūras izbūves
			Vieglais autotransports	Smagais autotransports	Sabiedriskais autotransports	Tramvajs	Gājēji	Velotransports	
1.7.	Lubānas iela	Oficiāla, vienlīmeņa 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras šķērsošanas vieta gājējiem.					X	X	1435 mm dzelzceļa infrastruktūras ieviešs izbūvēs gājēju/velo pārvadu pār abu sistēmu sliežu ceļiem. Gājēju un velobraucēju šķērsojums pār dzelzceļa infrastruktūru iespējams veidot gan kā tiltu, gan tuneli. Ņemot vērā esošo situāciju, rekomendējams paredzēt lēzeno tuneli. Izbūvējot šķērsojumu, būvprojekta ietvaros izvērtējama iespēja pārbūvēt esošo ielu, mainot tās ģeometriju un paredzot ieeju/izeju šķērsojumā otru pusi ielai, ņemot vērā gājēju un velobraucēju plūsmu uz/no dzīvojamās apbūves uz/no sabiedriskā transporta pieturvietas. Risinājums precizējams projektēšanas ietvaros. Sarkano līniju izmaiņas nav nepieciešamas.
1.8.	Rēznas iela	Oficiāla, vienlīmeņa 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras šķērsošanas vieta gājējiem. Aptuveni 80 m attālumā atrodas siltumtrase, kurai paralēli izveidots divlīmeņu šķērsojums gājējiem, bet kas netiek izmantots.					X	X	1435 mm dzelzceļa infrastruktūras ieviešs izbūvēs gājēju/velo pārvadu pār abu sistēmu sliežu ceļiem. Šķērsojuma novietojuma risinājums precizējams līdz 2020. gada jūnijam, ņemot vērā komunikāciju pārbūves risinājumus, kā arī plānotā Rēznas iela pārvada risinājuma stadiju. Izvērtējot teritorijas novietojumu, rekomendējamu gājēju un velo tiltu. Sarkano līniju precizējumi nav nepieciešami.
1.9.	Pildas ielas un Rēznas ielas savienojums ar pārvadu	Rīgas pilsētas pašvaldība ir noteikusi sarkanās līnijas jaunam D kategorijas ielas satiksmes pārvadam, kas savienos Rēznas ielu (Maskavas forštati) ar Pildas, tālāk Piedrujas ielu (Dārziņi). Ieceres realizācija nav uzsākta.	X	X	X		X	X	1435 mm dzelzceļa infrastruktūra kopā ar esošajiem sliežu ceļiem atradīsies zem plānotā satiksmes pārvada.
1.10.	Pievadceļš Latvijas Dzelzceļa teritorijām no Rēznas ielas	Paralēli 1520mm dzelzceļa infrastruktūrai, tā dienvidu pusē ir pievadceļš Latvijas Dzelzceļa pārraudzībā esošām teritorijām.	X	X					Izbūvējot 1435 mm dzelzceļa infrastruktūru, tiks rasts risinājums piekļuves nodrošināšanai pie Lavijas Dzelzceļa teritorijām, ņemot vērā, ka ielu ģeometrijai jānodrošina arī kravu transporta kustība. Risinājums izstrādājams kontekstā ar plānoto Rēznas ielas pārvada izbūvi. Precīzs risinājums esošā piekļuves ceļa novietojuma tiks rasts tālākā 1435 mm infrastruktūras projektēšanas/izpētes laikā līdz 2020. gada jūnijam.

Nr. shēmā ar centru	Šķērsojamā iela	Esošā situācija	Plānotā transporta un gājēju kustība šķērsojuma vietā						Risinājums pēc Rail Baltica infrastruktūras izbūves
			Vieglais autotransports	Smagais autotransports	Sabiedriskais autotransports	Tramvajs	Gājēji	Velotransports	
1.11.	Vagonu parks	Esoša divlīmeņa gājēju pāreja pār 1520 mm dzelzceļa infrastruktūru ar noejām uz peroniem stacijas Vagona parks pieejai.					X	X	Esošo divlīmeņa gājēju pāreju 1435 mm dzelzceļa infrastruktūras ieviešs pārbūvēs, to saglabājot esošajās novietojumā un paredzot infrastruktūras atbilstību arī velobraucējiem, kā arī pārbūvējot noeju/uzeju uz dzelzceļa stacijas "Vagonu parks" pārbūvētās platformas atrašanās vietu.
1.12.	Lauvas iela / Mazā Matīsa iela	Rīgas pilsētas attīstības plānos noteikts jauns autotransporta pārvads pār Vagonparku, kuram teritorijas plānā noteiktas sarkanās līnijas C kategorijas ielas izbūvei	X	X	X		X	X	1435mm dzelzceļa infrastruktūra kopā ar esošajiem sliežu ceļiem atradīsies zem plānotā satiksmes pārvada. Rīgas pilsētas pašvaldība ir noteikusi sarkanās līnijas satiksmes pārvadam. Ieceres realizācija nav uzsākta. Lokālplānojuma risinājums satiksmes pārvadam izstrādāts ņemot vērā RD SD pieejamo informāciju par pārvada tehniskajiem risinājumiem, t.i., paredzot 4 joslu maģistrāli, kā turpinājumu savienojumam kontekstā ar Salu tiltu un Rīgas centra mazo loku. Sarkanā līniju korekcijas minimālas, tomēr pārskatāmas, kontekstā ar pievadceļa risinājumu VAS Latvijas Dzelzceļš teritorijām. <i>Izvērtējama nepieciešamība un pamatojums paredzēt plānotā autotransporta savienojumu kā 4 joslu maģistrāli, ņemot vērā Rīgas pilsētas plānoto autotransporta plūsmas samazinājumu pilsētas centrā.</i>
1.13.	Daugavpils iela / Ģertrūdes iela	Esošs divlīmeņu gājēju šķērsojums zem 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras. Šķērsojums neatbilst vides pieejamības prasībām.	X		X		X	X	1435 mm infrastruktūras ieviešs paredzējis rekonstruēt esošo gājēju tuneli. Nosacījumos iekļaujama prasība atjauno gājēju tuneli, padarot to lēzenāku, pagarinot uzeju/noeju Daugavpils ielas pusē. Rīgas pašvaldībā ir izstrādāts būvprojekts, kas paredz savienot Daugavpils ielu ar Ģertrūdes ielu, tuneli zem dzelzceļa izbūvējot divas autotransporta joslas un ietves abās pusēs. Projekta realizācija ir atlikta dažādu juridisko un īpašumtiesību jautājumu dēļ. Rīgas pilsētas teritorijas plānojumā minētais divlīmeņu autotransporta savienojums ir paredzēts (D kategorijas iela) Lokālplānojumā ir piedāvāts realizēt ieceri un savienot Maskavas forštatī ar Avotu apkaimi ar vieglo automašīnu, gājēju un velo savienojumu – esošo gājēju tuneli rekonstruēt par tuneli zem sliežu ceļiem, kurā tiek izvietotas divas autotransporta joslas, ietves gājējiem un velosipēdistiem, kā arī pārveidojams Satekles, Ģertrūdes un Valmieras krustojums. Situācijā, ja autotransporta tuneli nav iespējams realizēt, paredzētajā trasējumā izveidot ērtu/lēzenu savienojumu velobraucējiem un gājējiem. Risinājuma izvēle atkarīga gan no projektēšanas iespējām, gan finansējuma iespējām. Gala risinājums rodams tālākā projekta attīstības gaitā, iespējams, jautājums, kas virzāms uz Rail Baltica projekta Rīga pārinstitutionālas koordinācijas padomi

Nr. shēmā ar centru	Šķērsojamā iela	Esošā situācija	Plānotā transporta un gājēju kustība šķērsojuma vietā						Risinājums pēc Rail Baltica infrastruktūras izbūves
			Vieglais autotransports	Smagais autotransports	Sabiedriskais autotransports	Tramvajs	Gājēji	Velotransports	
2.1.	Lāčplēša iela	Pāri Lāčplēša ielai (C kategorijas iela) šobrīd atrodas dzelzsbetona dzelzceļa pārvads uz dzelzsbetona balstiem. Uz pārvada izvietoti pieci sliežu ceļi.	X	X	X		X	X	Esošo Lāčplēša ielas pārvadu, uz kura izvietoti pieci 1520 mm sliežu ceļi Rail Baltica projekta ietvaros, nav paredzēts pārbūvēt. Tiks saglabāts esošais satiksmes organizācijas risinājums (4 joslas, 2 ietves). Rail Baltica sliežu ceļiem paredzēts izbūvēt jaunu pārvadu pār Lāčplēša ielu, paralēli esošajam. 1435 mm infrastruktūras projektētājam jānovērtē esošā dzelzceļa pārvada pār Lāčplēša ielu tehniskais stāvoklis un atbilstoši jāizvēlas risinājumi Būvprojekta izstrādes gaitā. Atbilstoši Satiksmes departamenta nosacījumiem, 1435 mm infrastruktūras ieviešējam, paralēli izbūvējams gājēju un veloinfrastruktūras šķērsojums pār Lāčplēša ielu.
2.2.	Dzirnavu iela	1520 mm dzelzceļa infrastruktūra šķērso Dzirnavu ielu (D kategorijas iela) pārvadā. No Dzirnavu ielas tuneļa ir uzejas uz Centrālās dzelzceļa stacijas peroniem.	X		X		X	X	Rail Baltica projekta ieviešējs pilnā apjomā pārbūvē Dzirnavu ielas pārvadu, pārkārtojot 1520 mm sliežu ceļus un izbūvējot 1435 mm dzelzceļa infrastruktūru. Zem pārvada jāizvieto visas gājēju, sabiedriskā transporta un stacijas vajadzībām nepieciešamās komunikācijas, apgaismojums un labiekārtojums.
2.3.	Timoteja iela / Elizabetes iela	1520 mm dzelzceļa infrastruktūras uzbērums.	X		X		X	X	Jaunas vienvirziena ielas izbūve zem sliežu ceļiem (2 joslas, 2 ietves). Rail Baltica projekta ieviešējs izbūvē jaunu Timoteja – Elizabetes ielu savienojumu – tuneli zem dzelzceļa sliežu ceļiem. Rīgas pašvaldība uzskata, ka Timoteja ielu nepieciešams izbūvēt atbilstoši D kategorijas ielas parametriem, nosakot ielas telpas sadalījumu, t.sk. ievērtējot zonu velobraucējiem. Rail Baltica projekta ietvaros netiek paredzēts veidot savienojumu ar Kļavu ielu, sabiedriskā transporta plūsmas nodrošināšanai, jo netiek paredzēts paplašināt ielas telpai nepieciešamo teritoriju, norokot esošā uzbēruma daļu un izbūvējot atbalsta sienu.

Nr. shēmā ar centru	Šķērsojamā iela	Esošā situācija	Plānotā transporta un gājēju kustība šķērsojuma vietā						Risinājums pēc Rail Baltica infrastruktūras izbūves
			Vieglais autotransports	Smagais autotransports	Sabiedriskais autotransports	Tramvajs	Gājēji	Velotransports	
2.4.	Gogoļa iela	1520 mm dzelzceļa infrastruktūras pārvads par Gogoļa ielu. Pārveda platums ir aptuveni 70 m. Zem Gogoļa ielas pārveda ir 2 joslas 3 joslu platumā katrā virzienā, intensīva sabiedriskā transporta kustība.	X		X		X	X	Esošo Gogoļa ielas dzelzceļa pārvalu nav paredzēts rekonstruēt, bet plānots paplašināt dienvidu virzienā, nodrošinot 1435 mm dzelzceļa infrastruktūras izbūves iespējas, ņemot vērā faktu, ka Gogoļa ielas dzelzceļa pārvals ir valsts aizsardzībā esošs vietējas nozīmes arhitektūras piemineklis ar valsts aizsardzības Nr.7806. Posmā no Gogoļa ielas līdz Prāgas ielai izbūvē estakādi 1435 mm sliežu ceļiem, zem kuras paredzēta labiekārtojama brīvtempa, kas var tikt izmantota pilsētas infrastruktūras vajadzībām. Lokālpārveides risinājumi paredz zem pārveda izvietot sabiedriskā transporta pieturvietas, optimizējot esošo brauktuvi, t.i., paredzot vienu joslu katrā virzienā autotransportam un vienu katrā virzienā sabiedriskajam transportam.
2.5.	Prāgas iela	Prāgas ielu 1520 mm sliežu ceļi šķērso pa tērauda betona pārvalu uz dzelzsbetona balstiem. Prāgas ielā ir tramvaja kustība un ierobežota autotransporta kustība.			X	X	X	X	Rail Baltica projekta ieviešējs veic Prāgas ielas pārveda pārbūvi, estakādes izbūve gan 1520 mm, gan 1435 mm dzelzceļa līnijai. Lokālpārveides risinājumi nosaka, ka Prāgas ielas telpa pārveidojama visā tās garumā, izveidojot to kā gājēju ielu un pagarinot tās saikni līdz pat Nēģu ielai un tālāk līdz Spīķeru ielai. Pārveides rezultātā izveidojama vienota, skaidra un vizuāli uztverama sasaiste starp Centrāltirgu (Spīķeru ielu) un Vecrīgu (Valņu ielu).
2.6.	Kungu iela/Kārļa vārti	1520 mm dzelzceļa infrastruktūras uzbērums.						X	Rail Baltica projekta ietvaros tiek likvidēts uzbērums, gan 1435 mm, gan 1520 mm dzelzceļa infrastruktūru izvietojot estakādē. Aiz Kungu ielas/Kārļa vārtiem uzbērums līdz Maskavas ielai tiek saglabāts. Izveidojams jauns gājēju savienojums iepretī Kungu ielai pāri 13. janvāra ielai, kas turpinās zem dzelzceļa estakādes uz Centrāltirgu/Spīķeriem. Risinājums skatāms kontekstā ar autoostas teritorijas funkcionālo pārkārtojumu.
2.7.	Maskavas iela	1520 mm dzelzceļa infrastruktūras pārvads. Ielas telpā notiek autotransporta un tramvaja kustība.					X	X	1435 mm dzelzceļa infrastruktūras pārveda izbūve, saglabājot esošās augstuma atzīmes. Rail Baltica projekta ietvaros tiek nodrošināta Maskavas ielas funkcionāla nemainība, izbūvējot 1435 mm pārvalu pār Maskavas ielu paralēli esošajam 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras pārvaldam. Lokālpārveides risinājumi paredz, ka līdz ar Rail Baltica projekta realizāciju, veicama gājēju un veloinfrastruktūras savienojuma izbūve no tilta pār Daugavu, savienojot ar veloinfrasruktūru 13. janvāra ielā un starp Ģenerāļa Radziņa krastmalu. Lokālpārveides risinājumi paredz veikt izmaiņas Maskavas ielas transporta organizācijā, autotransportu, novirzot uz Ģenerāļa Radziņa krastmalu. Maskavas ielā izveidojama veloinfrastruktūra, izveidojot savienojumu starp noēju no jaunā tilta, 13. janvāra ielu un Maskavas ielu.

Nr. shēmā ar centru	Šķērsojamā iela	Esošā situācija	Plānotā transporta un gājēju kustība šķērsojuma vietā						Risinājums pēc Rail Baltica infrastruktūras izbūves
			Vieglais autotransports	Smagais autotransports	Sabiedriskais autotransports	Tramvajs	Gājēji	Velotransports	
2.8.	Ģenerāļa Radziņa krastmala.	1520 mm dzelzceļa infrastruktūras pārvads. Zem pārvada ir 3 joslas katrā virzienā, ar sadalošo joslu pa vidu.	X	X	X	X	X	X	1435 mm dzelzceļa infrastruktūras pārvada izbūve, saglabājot esošās augstuma atzīmes. Rail Baltica projekta ietvaros tiek nodrošināta Maskavas ielas funkcionāla nemainība. Lokālplānojuma risinājumi paredz veikt izmaiņas Maskavas ielas transporta organizācijā, autotransportu, novirzot uz Ģenerāļa Radziņa krastmalu. Transporta organizācijas pārkārtojuma risinājumi paredzami arī 13. janvāra ielas, Ģenerāļa Radziņa krastmalas un Maskavas ielas krustojumā.
2.9.	Daugavas šķērsojums	1520 mm dzelzceļa infrastruktūras tilts pār Daugavu.					X	X	Rail Baltica projekta ievaros paredzēta jauna dzelzceļa tilta izbūve 1435 mm dzelzceļa infrastruktūrai paralēli esošajam 1520 mm dzelzceļa līnijas tiltam. Līdz ar dzelzceļa infrastruktūrai nepieciešamo, paredzēts 3.7 m plats šķērsojums (brīvītelpa) gājējiem un velosipēdistiem, nodrošinot savienojumu starp 13. janvāra ielu un Jelgavas ielu (LU Akadēmisko centru)
2.10.	Mūkusalas iela	1520 mm dzelzceļa infrastruktūras pārvads. Zem pārvada 2 joslas katrā virzienā, kas ir nodalītas ar zaļo zonu un gājēju ietvēm abos virzienos.	X	X	X		X	X	Posmā no Mūkusalas ielas līdz Jelgavas ielai Rail Baltica projekta ieviesējs izbūvē estakādi 1435 mm sliežu ceļiem. Estakādei paralēli izbūvē drošu gājēju un velosipēdistu lietošanai piemērotu joslu, turpinot savienojumu no 13. janvāra/Maskavas ielas. Rail Baltica projekta ietvaros paredzēts velo un gājēju savienojums/rampa ar Rīgas pilsētas virzīto Mūkusalas promenādes attīstību. Projekta ietvaros rodams risinājums velo un/vai gājēju noejas izveidei arī otrpus Mūkusalas ielai.
2.11.	Jelgavas iela	1520 mm dzelzceļa infrastruktūras pārvads. Zem pārvada 2 joslas katrā virzienā autotransportam. Pārvada platums ir nepietiekams, lai nodrošinātu drošu gājēju un velobraucēju kustību caur to.	X		X		X	X	Rail Baltica projekta ieviesējs izbūvē estakādi 1435 mm sliežu ceļiem pāri Jelgavas ielai. No estakādes uz Jelgavas ielu izbūvē gājēju un velo rampu no jaunā dzelzceļa tilta. Lokālplānojuma risinājumi nosaka nepieciešamību paplašināt esošo 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras pārvadu no 10.5 m līdz 25.5m (2+2 joslas)/32.5 m (2+2joslas +tramvajs), nodrošinot gājēju un veloinfrastruktūras izveides iespējamību.
3.1.	Gājēju/velo šķērsojums iepretim Rakstu mājai	1520 mm dzelzceļa infrastruktūras uzbērums.					X	X	Risinājums var mainīties, ņemot vērā plānotos jaunos Rail Baltica tuneļa tehniskos risinājumus, kas būs zināmi līdz 2020. g. vasarai. Rīgas pilsētas un Latvijas Universitātes iniciēts šķērsojuma risinājums kontekstā ar apkārtnējo teritoriju attīstības potenciālu. Šķērsojuma nepieciešamība skatāma kontekstā ar Jelgavas ielas tuneļa paplašināšanu un apvienotās Rail Baltica un 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras stacijas novietojumu un gājēju savienojumiem kontekstā ar to. Savienojuma precīzs novietojums skatāms kontekstā ar izvēlēto Raņķa dambja savienojuma risinājumu.

Nr. shēmā ar centru	Šķērsojamā iela	Esošā situācija	Plānotā transporta un gājēju kustība šķērsojuma vietā						Risinājums pēc Rail Baltica infrastruktūras izbūves
			Vieglais autotransports	Smagais autotransports	Sabiedriskais autotransports	Tramvajs	Gājēji	Velotransports	
3.2.	Raņķa dambja savienojums	1520 mm dzelzceļa infrastruktūras uzbērums.	X	X	X	X	X	X	Risinājums var mainīties, ņemot vērā plānotos jaunos Rail Baltica tuneļa tehniskos risinājumus, kas būs zināmi līdz 2020. gada vasarai. Rail Baltica projekta ietvaros paredzams tehniski iespējams risinājums nākotnē izveidot savienojumu. Rīgas pilsētas virzīts šķērsojuma risinājums, nodrošinot Vienības gatves un Raņķa dambja savienojumu. Lokālpārplānojuma risinājumi piedāvā izskatīt alternatīvu savienojuma risinājumu, paplašinot Jelgavas ielas tuneli un savienojumu veidot caur Jelgavas ielu, neparedzot jauna tuneļa izbūvi zem 1435 mm un 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras.
3.3.	Torņakalna stacija	Pie esošās 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras Torņakalna stacijas nav gājēju šķērsojuma.							Risinājums var mainīties, ņemot vērā plānotos jaunos Rail Baltica tuneļa tehniskos risinājumus, kas būs zināmi līdz 2020. gada vasarai. Izbūvējot 1435 mm dzelzceļa infrastruktūru, tiks pārvirzīta esošā 1520 mm dzelzceļa infrastruktūra 300 m uz Daugavas pusi no esošā novietojuma. Izbūvējot jauno staciju, Rail Baltica projekta ietvaros tiks izveidots gājēju savienojums ar Āgenskalna apkaimi, izveidojot gājēju infrastruktūru līdz O. Vācieša ielai. Izveidojot jauno 1520 mm stacijas infrastruktūru, risinājumi nodrošinās iespēju nākotnē izveidot arī 1435 mm dzelzceļa infrastruktūras staciju reģionālajai vilcieni satiksmei.
3.4.	Friča Brīvzemnieka ielas pārvads	Autotransporta pārvads virs 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras. Friča Brīvzemnieka ielas pārvadā ir 2 autotransporta joslas, tramvajs, 2 ietves). Pārveda platums nenodrošina ērtu gājēju un velotransporta kustību.	X		X	X	X	X	Risinājums var mainīties, ņemot vērā plānotos jaunos Rail Baltica tuneļa tehniskos risinājumus, kas būs zināmi līdz 2020. gada vasarai. Rail Baltica dzelzceļš šķērsos Friča Brīvzemnieka ielu, esot blakus esošajiem 1520 mm sliežu ceļiem un zem Friča Brīvzemnieka ielas pārveda. Projekta ietvaros paredzēta esošā pārveda demontāža, atjaunošana atbilstoši prasībām. Veicot pārveda atjaunošanu, paredzama infrastruktūra gājējiem un velobraucējiem.
3.5.	Torņakalna ielas pārvads	Autotransporta pārvads virs 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras. Torņakalna ielas pārvadā ir 2 joslas un 2 ietves). Pārveda platums nenodrošina ērtu gājēju un velotransporta kustību. Torņakalna ielas pārvads ir viens no 2 industriālā mantojuma objektiem ar valsts aizsardzības Nr.8069 – Dzelzceļa viadukts.	X		X		X	X	Risinājums var mainīties, ņemot vērā plānotos jaunos Rail Baltica tuneļa tehniskos risinājumus, kas būs zināmi līdz 2020. gada vasarai. Rail Baltica dzelzceļš Torņakalna ielu šķērsos tunelī zem esošajiem 1520 mm sliežu ceļiem un zem Torņakalna ielas pārveda. 1435 mm dzelzceļa infrastruktūras izbūves ietvaros paredzēta esošā pārveda demontāža, atjaunošana atbilstoši prasībām. Situācijā, ja vēsturisko pārvedu tiek nolemts neatjaunot tehnisku iemeslu dēļ, pārveds izveidojams nodrošinot ne tikai autotransporta plūsmu vajadzības, bet arī gājēju un velobraucēju vajadzības.

Nr. shēmā ar centru	Šķērsojamā iela	Esošā situācija	Plānotā transporta un gājēju kustība šķērsojuma vietā						Risinājums pēc Rail Baltica infrastruktūras izbūves
			Vieglais autotransports	Smagais autotransports	Sabiedriskais autotransports	Tramvajs	Gājēji	Velotransports	
3.6.	Altonavas iela	Autotransporta pārvads virs 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras. Altonavas ielas pārvadā ir 2 joslas un 2 ietves. Pārvada platums nenodrošina ērtu gājēju un velotransporta kustību. Altonavas ielas pārvads ir viens no 2 industriālā mantojuma objektiem ar valsts aizsardzības Nr.8069 – Dzelzceļa viadukts.	X		X		X	X	Risinājums var mainīties, ņemot vērā plānotos jaunus Rail Baltica tuneļa tehniskos risinājumus, kas būs zināmi līdz 2020. g. vasarai. Rail Baltica dzelzceļš Altonavas ielu šķērsos tunelī zem esošajiem 1520 mm sliežu ceļiem un zem Altonavas ielas pārvada. 1435mm dzelzceļa infrastruktūras izbūves ietvaros paredzēta esošā pārvada demontāža, atjaunošana atbilstoši prasībām. Situācijā, ja vēsturisko pārvadu tiek nolemts neatjaunot tehnisku iemeslu dēļ, pārvads izveidojams nodrošinot ne tikai autotransporta plūsmu vajadzības, bet arī gājēju un velobraucēju vajadzības.
3.7.	Pie O. Vācieša ielas	Oficiālā vienlīmeņa 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras šķērsošanas vieta gājējiem.					X	X	Risinājums var mainīties, ņemot vērā plānotos jaunus Rail Baltica tuneļa tehniskos risinājumus, kas būs zināmi līdz 2020. g. vasarai. 1435 mm dzelzceļa infrastruktūra atrodas tunelī zem 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras. Tiek saglabāta vienlīmeņa gājēju pāreja pār esošo 1520 mm dzelzceļu pie O. Vācieša ielas, jo Rail Baltica sliežu ceļi ir izvietoti tunelī un satiksmes organizāciju nemaina. Situācijā, ja 1435 mm dzelzceļa infrastruktūra vairs nav tunelī, izveidojams divlīmeņu gājēju un velobraucēju savienojums pār dzelzceļa infrastruktūru.
3.8.	Gar Mārupīti	Esošs divlīmeņa šķērsojums zem 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras šķērsošanas vieta gājējiem, paralēli Mārupītei.					X	X	Risinājums var mainīties, ņemot vērā plānotos jaunus Rail Baltica tuneļa tehniskos risinājumus, kas būs zināmi līdz 2020. gada vasarai. 1435 mm dzelzceļa infrastruktūra atrodas tunelī zem 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras. Tiek saglabāta divlīmeņa gājēju pāreja zem 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras. Gājēju šķērsojuma vieta atjaunojams un uzlabojama paredzot infrastruktūru arī velobraucējiem. Gājēju un velobraucēju savienojums attīstāms, izveidojot savienojumu paralēli .
4.1.	Liepājas iela	Vienlīmeņa autotransporta un 1520 mm dzelzceļa līnijas šķērsojums.	X		X		X	X	Risinājums var mainīties, ņemot vērā plānotos jaunus Rail Baltica tuneļa tehniskos risinājumus, kas būs zināmi līdz 2020. g. vasarai. Izbūvējot Rail Baltica tuneļa posmu, kur sākas rampa dzelzceļa izejai virszemē, Liepājas iela tiek rekonstruēta, saglabājot esošo satiksmes organizāciju. 1435 mm dzelzceļa infrastruktūra atradīsies tunelī zem 1520 mm sliežu ceļiem. Rīgas pilsētas pašvaldībā ir skatīta iecere izvietot Liepājas ielu pārvadā pār esošajiem 1520 mm dzelzceļu. Ieceres realizācija nav uzsākta. Izstrādājot šķērsojuma risinājumu, jāņem vērā Rietumu maģistrāles plānotais risinājums, kā arī Atpūtas ielas rekonstrukcijas projekts.

Nr. shēmā ar centru	Šķērsojamā iela	Esošā situācija	Plānotā transporta un gājēju kustība šķērsojuma vietā						Risinājums pēc Rail Baltica infrastruktūras izbūves
			Vieglais autotransports	Smagais autotransports	Sabiedriskais autotransports	Tramvajs	Gājēji	Velotransports	
4.2.	Pie Ventspils ielas	Esošs oficiāls vienlīmeņa gājēju šķērsojums pār 1520 mm dzelzceļa infrastruktūru.					X	X	Esošās vienlīmeņa gājēju pārejas vietā izstrādājams risinājums dzelzceļa infrastruktūras šķērsošanai otrajā līmenī, nodrošinot arī šķērsošanas iespējamību velosipēdistiem. Iespējams izbūvēt gan tuneli, gan tiltu, izvēli rodot būvprojektēšanas ietvaros. <i>Risināms jautājums par autotransporta plūsmu Atpūtas ielā un Ventspils ielā, kontekstā ar plānoto gājēju divlīmeņu šķērsojumu. Izvērtējama iespēja Liepājas ielas autošķērsojumu veidot iepretim Ventspils ielai.</i>
4.3.	Pie Mazā Nometņu ielas	Esošs oficiāls vienlīmeņa gājēju šķērsojums pār 1520 mm dzelzceļa infrastruktūru.					X	X	Izvērtējama iespēja/nepieciešamība izbūvēt divlīmeņa gājēju šķērsojumu, ņemot vērā, ka divlīmeņa gājēju šķērsojumu plānots izveidot paralēli Lielirbes ielas pārvadam, savienojot Kalnciema ielu. Iespējams izbūvēt gan tuneli, gan tiltu, izvēli rodot būvprojektēšanas ietvaros. Lokālpilnvarotības risinājumi rekomendē tilta izbūvi.
4.4.	Pie Kalnciema ielas	Esošs oficiāls vienlīmeņa gājēju šķērsojums pār 1520 mm dzelzceļa infrastruktūru.					X	X	Vienlīmeņa pārejas saglabāšanas nav iespējama, tāpēc izskatāms risinājums par divlīmeņa izvietojumu. ņemot vērā pārejas novietojumu, tās izveide skatāma ciešā kontaktā ar Lielirbes ielas pārvada iespējamo rekonstrukciju. Ja tiek veikta pārvada rekonstrukcija, velo un gājēju infrastruktūru var paredzēt līdz ar to, veicot Kalnciema ielas šķērsojuma likvidāciju. Iespējams izbūvēt gan tuneli, gan tiltu, izvēli rodot būvprojektēšanas ietvaros <i>Veicama gājēju plūsmas uzskaitē kontekstā gājēju šķērsojumiem pie Mazās Nometņu ielas, Kalnciema ielas un Zasulauka stacijas apkārtnē.</i>
4.5.	Lielirbes iela	Lielirbes ielas autotransporta pārvads ar divām autotransporta joslām katrā virzienā un gājēju ietvi. No pārvada ir 4 kāpnes abpus 1520 mm dzelzceļa infrastruktūrai – uz Kalnciema ielu un Smārdes ielu, Kalnciema ielu un Tapešu ielu.	X	X	X		X		Risinājums var mainīties, ņemot vērā plānotos jaunos Rail Baltica tuneļa tehniskos risinājumus, kas būs zināmi līdz 2020. gada vasarai. Saglabāts esošais Lielirbes ielas pārvads (4 joslas, 2 ietves); satiksmes organizācijas risinājums nemainās. 1435 mm sliežu ceļi tiks izbūvēti zem Lielirbes ielas pārvada, neparedzot tā pārbūvi. Veicot pārvada rekonstrukciju, velo un gājēju infrastruktūra paredzama līdz ar to, veicot Kalnciema ielas šķērsojuma likvidāciju. <i>Saglabājama Krūzes ielas savienojuma esamība.</i>
4.6.	Zasulauka stacija	Pie Zasulauka stacijas ir divas oficiālas 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras šķērsošanas vietas – iepretim Canderā ielai un Kuldīgas ielai, iepretim Volgundes ielai un Mazās Kuldīgas ielai					X	X	Esošās vienlīmeņa dzelzceļa pārejas ir pārveidojamas, kontekstā ar Zasulauka stacijas pārbūves risinājumiem, iespējams, izveidojot vienu kopīgu dzelzceļa infrastruktūras šķērsojumu, nodrošinot arī piekļuves risinājumus peroniem. Risinājums tiks precizēts līdz 2020. gada vasarai.

Nr. shēmā ar centru	Šķērsojamā iela	Esošā situācija	Plānotā transporta un gājēju kustība šķērsojuma vietā						Risinājums pēc Rail Baltica infrastruktūras izbūves
			Vieglais autotransports	Smagais autotransports	Sabiedriskais autotransports	Tramvajs	Gājēji	Velotransports	
4.7.	Šampētera iela	Neoficiāla gājēju 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras šķērsojuma vieta.					X	X	Izstrādāts sarkano līniju izmaiņu priekšlikums. LP piedāvā ierīkot divlīmeņa gājēju un velo pāreju, kas savieno ar Gregora ielu. Iespējams izbūvēt gan tuneli gan tiltu, izvēli rodot būvprojektēšanas ietvaros <i>levērtējami detālplānojuma risinājumi Šampētera ielā 1, kontekstā ar esošajām gājēju plūsmām gar dzelzceļa infrastruktūru.</i> Ņemot vērā, ka šobrīd minētajā vietā nav oficiāla gājēju šķērsojuma vieta, Rail Baltica projekta ietvaros finansējums nav paredzēts
4.8./4.9.	Pie Zasulauka depo (iepriekš Jūrkalnes ielai)	Stacija Depo (Zasulauka depo)- 54 vilcieni dienā. Nav gājēju/velo infrastruktūras 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras šķērsošanai.					X	X	1435 mm dzelzceļa infrastruktūras ieviešējam jānodrošina piekļuve Zasulauka depo stacijas peroniem. Līdz ar piekļuves nodrošināšanu peroniem un vagonu remonta centram Zasulauks, izvērtējama iespēja nodrošināt sasaisti starp Šampētera un Zasulauka apkaimēm, piemēram, izmantojot esošās siltumtrases novietojumu/šķērsojumu.
4.10.	Jūrkalnes iela	Pašvaldības plānots autotransporta savienojums	X	X	X		X	X	Plānojot Jūrkalnes ielas pārvada izbūvi, tā ietvaros paredzama visa nepieciešamā transporta infrastruktūra, tostarp, gājējiem un velobraucējiem. Šķērsojuma izbūve nav saistīta ar 1435 mm dzelzceļa infrastruktūras izbūvi.
4.11.	Endzelīna ielas un veloceļa savienojums pirms Zolitūdes stacijas	Esoša oficiāla vienlīmeņa gājēju pāreja pār 1520 mm dzelzceļa infrastruktūru.					X	X	1435 mm dzelzceļa infrastruktūras izbūves ietvaros veicama esošā vienlīmeņa gājēju šķērsojuma pārbūve, izveidojot to virs vai zem dzelzceļa infrastruktūras, nodrošinot arī piekļuvi Zolitūdes stacijas peroniem. Risinājumi skatāmi kontekstā ar Zolitūdes stacijas pārbūvi .
4.12.	Pie Rostokas ielas un Imantas 7.līnijas Zolitūdes stacijā	Esoša oficiāla vienlīmeņa gājēju pāreja pār 1520 mm dzelzceļa infrastruktūru.					X	X	1435 mm dzelzceļa infrastruktūras izbūves ietvaros veicama esošā vienlīmeņa gājēju šķērsojuma pārbūve, izveidojot to virs vai zem dzelzceļa infrastruktūras, nodrošinot arī piekļuvi Zolitūdes stacijas peroniem. Risinājumi skatāmi kontekstā ar Zolitūdes stacijas pārbūvi/ <i>Pārskatāmi risinājumi kontekstā ar Zolitūdes un Imantas stacijas apvienošanas iespējām.</i>
4.13.	Gājēju šķērsojums no Anniņmuižas ielas uz Anniņmuižas bulvāri	Esoša oficiāla vienlīmeņa gājēju šķērsojuma vieta pār 1520 mm dzelzceļa infrastruktūru.					X	X	Esošās vienlīmeņa gājēju pārejas vietā aiz Zolitūdes stacijas starp Rostokas ielas daudzdzīvokļu masīvu Zolitūdē un Imantu (uz LU Pedagoģijas fakultātes ēku) tiek rekomendēts izbūvēt divlīmeņa gājēju un velosipēdistu tuneli vai pārvadu. Šķērsojuma izbūve skatāma kontekstā ar plānoto autotransporta savienojumu pār vai zem dzelzceļa infrastruktūras, savienojot Anniņmuižas bulvāri un Anniņmuižas ielu. Sarkano līniju korekcijas nav nepieciešamas <i>Pārskatāmi risinājumi kontekstā ar Zolitūdes un Imantas stacijas apvienošanas iespējām.</i>

Nr. shēmā ar centru	Šķērsojamā iela	Esošā situācija	Plānotā transporta un gājēju kustība šķērsojuma vietā						Risinājums pēc Rail Baltica infrastruktūras izbūves
			Vieglais autotransports	Smagais autotransports	Sabiedriskais autotransports	Tramvajs	Gājēji	Velotransports	
4.14.	Autotransporta savienojums, savienojot Anniņmuižas bulvāri un Anniņmuižas ielu	Rīgas pilsētas attīstības plānos paredzēts autotransporta savienojums zem vai virs dzelzceļa infrastruktūras, savienojot Anniņmuižas bulvāri un Anniņmuižas ielu.	X	X	X	X	X	X	Rīgas pilsētas plānots un aktuāls satiksmes infrastruktūras projekts "Satiksmes pārvads starp Imantu un Zolitūdi". Šķērsojuma izbūves nepieciešamību aktualizē 1435 mm dzelzceļa infrastruktūras izbūves risinājumi, jo Rail Baltica risinājumi slēdz Zolitūdes ielas vienlīmeņa dzelzceļa pārbrauktuvi. <i>Risināms jautājums par autotransporta savienojuma un 1435 mm dzelzceļa infrastruktūras izbūves savietošanu laikā un atbildībā, ņemot vērā, ka Zolitūdes ielas pārbrauktuve ir SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" pārziņā, savukārt posms, kuru šķērso Anniņmuižas bulvāra un Anniņmuižas ielas savienojums ir AS "RB Rail" pārziņā.</i>
4.15.	Imantas stacija	Esošas oficiālas un neoficiālas 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras šķērsošanas vietas Imantas stacijas un tās apkārtnes teritorijās.					X	X	Izbūvējot 1435 mm dzelzceļa infrastruktūru, nodrošināma piekļuve Imantas stacijas peroniem, kā arī nodrošināt savienojuma izveidi starp Imantas un Zolitūdes apkaimēm.
4.16.	Zolitūdes iela	Vienlīmeņa autotransporta un 1520 mm dzelzceļa līnijas šķērsojums.					X	X	Zolitūdes ielas dzelzceļa pārbrauktuve tiek slēgta pēc satiksmes pārvada izbūves starp Anniņmuižas ielu un Anniņmuižas bulvāri. Ja netiek realizēts Anniņmuižas šķērsojums, jārod risinājums Zolitūdes ielas pārvada vai tuneļa izveidei. Projekta realizācija Rīgas pašvaldībai ir aktuāla. Izbūvējams gājēju un velobraucēju šķērsojums pār dzelzceļa infrastruktūru. <i>Risinājums precizējams atbilstoši aktuālajam 1435 mm dzelzceļa infrastruktūras projekta. Rināms jautājums par autotransporta savienojuma un 1435 mm dzelzceļa infrastruktūras izbūves savietošanu laikā un atbildībā, ņemot vērā, ka Zolitūdes ielas pārbrauktuve ir SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" pārziņā, savukārt posms, kuru šķērso Anniņmuižas bulvāra un Anniņmuižas ielas savienojums ir AS "RB Rail" pārziņā.</i>
5.1.	Čuguna iela	Čuguna ielas posms no Zolitūdes ielas līdz Platones ielai							Iela tiek slēgta posmā no Zolitūdes ielas līdz Platones ielai. Piekļuves nodrošināšanai pie īpašumiem, paralēli 1435 mm dzelzceļa infrastruktūrai tiks izbūvēts jauns ielas posms dzelzceļa uzbēruma Dienvidu malā, posmā no Zolitūdes ielas līdz Gaviezes ielai, tālāk savienojoties ar Čuguna ielu.
5.2.	Salgaļes iela	Čuguna ielas un Salgaļes ielas autotransporta savienojums							Salgaļes ielas pieslēgumi Čuguna ielai tiek likvidēti. Rail Baltica projekta ietvaros plānota paralēlas ielas izbūve no Zolitūdes ielas līdz Ulmaņa gatvei, savienojot ar Čuguna ielu.
5.3.	Platones iela	Autotransporta iela, kas savienojas ar Čuguna ielu							Platones ielas šķērsojums tiek likvidēts. Rail Baltica projekta ietvaros Rail Baltica projekta ietvaros plānota paralēlas ielas izbūve no Zolitūdes ielas līdz Ulmaņa gatvei, savienojot ar Čuguna ielu.

Nr. shēmā ar centru	Šķērsojamā iela	Esošā situācija	Plānotā transporta un gājēju kustība šķērsojuma vietā						Risinājums pēc Rail Baltica infrastruktūras izbūves
			Vieglais autotransports	Smagais autotransports	Sabiedriskais autotransports	Tramvajs	Gājēji	Velotransports	
5.4.	Gaviezes iela	Esoša autotransporta iela, kas savieno Ulmaņa gatvi un Čuguna ielu.	X				X	X	Zem 1435 mm dzelzceļa infrastruktūras tiks izbūvēts autotransporta šķērsojums, savienojoties ar Gaviezes ielu.
5.5.	K. Ulmaņa gatves šķērsojums	Saglabāta iela. Rail Baltica šķērso K. Ulmaņa gatvi dzelzceļa estakādē.							1435 mm dzelzceļa infrastruktūra neskar esošo K. Ulmaņa gatves autotransporta organizāciju, šķērsojot to estakādē. 1435 mm infrastruktūra tiek izbūvēta sarkano līniju koridorā, kas bija noteikta perspektīvajam K. Ulmaņa gatves šķērsojumam autotransportam. Rodams jauns risinājums šķērsojuma izveidei, piemēram, savienojot Gramzdas ielu, tālāk veidojot savienojumu ar Anniņmuižas pārvadu.
5.6.	Gaviezes ielas turpinājums	Gaviezes ielas trases un pieslēguma K. Ulmaņa gatvei korekcija ar mērķi izbūvēt Rail Baltica dzelzceļa estakādi pār K. Ulmaņa gatvi	X				X	X	Rail Baltica projekta ietvaros plānots nodrošināt Gaviezes ielas un Ciema ielas vienotu pievienojumu K. Ulmaņa gatvei, 1435 mm infrastruktūru paredzot estakādē un izbūvējot savienojumu zem tās.
5.7.	Vilkupurva iela	Noteiktas sarkanās līnijas. Iela nav izbūvēta.	X				X	X	Rail Baltica projekta ietvaros šķērsojums nav paredzēts.
5.8.	Mūkupurva iela	Noteiktas sarkanās līnijas. Iela nav izbūvēta.	X				X	X	Rail Baltica projekta ietvaros šķērsojums nav paredzēts.
5.9.	Iela bez nosaukuma	Noteiktas sarkanās līnijas. Iela nav izbūvēta.	X				X	X	Rail Baltica projekta ietvaros šķērsojums nav paredzēts.