



RĪGAS DOME  
PILSĒTAS ATTĪSTĪBAS DEPARTAMENTS

## RĪGAS PILSĒTAS BŪVVALDE

REG. NR. 9000056484  
AMATU IELĀ 4, RĪGĀ LV-1050, TĀLRUNIS 67105800, 67012803, FAKSS 67012805,  
WWW.RDPAD.LV E-PASTS: BUVVALDE@RIGA.LV

01.09.2010.

### **Ziņojums par būvniecības ieceres tunelis zem dzelzceļa Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas savienošanai jaunbūves publiskās apspriešanas rezultātiem**

Rīgas domes Satiksmes departamenta ierosinātā būvniecības iecere paredz tuneļa zem dzelzceļa Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas savienošanai jaunbūvi. Projektēšanas darbus SIA „Pro Via” izstrādājis atbilstoši 10.04.2008. līgumam Nr.DS-08-40-lī, kas noslēgts ar Rīgas domes Satiksmes departamentu, un tā Pielikumam Nr.4 „Projektēšanas uzdevums”, ievērojot visu ieinteresēto organizāciju izsniegtos tehniskos noteikumus. Rīgas domes Satiksmes departaments ar 22.04.2008. pilnvaru Nr.DS-08-28-pv pilnvarojis SIA „Pro Via” kārtot visu nepieciešamo dokumentāciju, iesniegt un parakstīt dokumentus, kas nepieciešami būvprojekta tuneļa zem dzelzceļa Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas savienošanai projektēšanas uzsākšanas tehnisko noteikumu saņemšanai, būvprojekta izstrādāšanai, saskaņošanai un akceptēšanai.

Projekts aptver rajonu no Jēkabpils ielas un Daugavpils ielas krustojuma pa Daugavpils ielu un Žaņa Lipkes ielu līdz dzelzceļa uzbērumam Maskavas forštates pusē un pa Ģertrūdes ielu no Satekles ielas līdz Ādmiņu ielai, kā arī Satekles ielu no Kurbada ielas un tālāk Valmieras ielu līdz Stabu ielai. Projektējamā objekta zonā 5 dzelzceļa līnijas šķērso pilsētas teritoriju, sadalot to daļās un apgrūtinot autotransporta un gājēju plūsmas starp rajoniem. Transporta saišu trūkums zem, vai virs dzelzceļa uzbēruma starp Latgales priekšpilsētu un pilsētas centrālo rajonu palielina automobiļu noskrējieni, kā arī noslogo jau tā pārbļīvēto Centrālās dzelzceļa stacijas apkārtni. Tunelis zem dzelzceļa un zem Satekles ielas Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas savienošanai radīs iespēju pārdalīt satiksmes plūsmas starp Latgales priekšpilsētu un pilsētas centrālo rajonu, ievērojami atslogojot Lāčplēša ielu un Centrālās dzelzceļa stacijas apkārtni. Pašlaik, lai nokļūtu no Kalna ielas un Daugavpils ielas krustojuma līdz Ģertrūdes ielas un Satekles ielas krustojumam, maršruta garums ir 1.75 km, izbūvējot Ģertrūdes ielas tuneli maršruta garums saīsinās par 1.18 km.

Projekta ietvaros paredzēta trolejbusa 1.maršruta pagarināšana caur tuneli līdz Ludzas ielai, izveidojot saikni ar 15.maršruta trolejbusu satiksmi, jaunu inženierkomunikāciju līniju un to pieslēgumu ēkām izbūve. Lai nodrošinātu tuneļa būvniecību un piekļuvi apkārtējai apbūvei, kā arī saglabātu funkcionējošu ielu tīklu, tiek paredzēta privātīpašumā un pašvaldības īpašumā esošu nekustamo īpašumu atsavināšana.

Visu būvdarbu veikšana plānota pa kārtām, lai pēc iespējas minimāli traucētu blakus esošo māju iedzīvotāju sadzīves apstākļus.

### Galvenie projekta rādītāji:

Kopējais projektēto ielu posmu garums,	1160 m
tai skaitā: tunelis	91 m
Ģertrūdes ielas posms	362 m
Daugavpils ielas posms	297 m
Satekles ielas posms	410 m
Projektētais piebraucamo ceļu garums ēkām	350 m
Atļautais braukšanas ātrums	50 km/h
Brauktuvju skaits	1
Joslu skaits brauktuvēs	2 (1 katrā virzienā)
Brauktuves platums:	
tunelī	11.5 m
Ģertrūdes ielas posmā	8.0 m
Daugavpils ielas posmā	8.0 m
Satekles ielas posmā	10.5 m
Braukšanas joslu platums:	
tunelī	5.0 m
Ģertrūdes ielas posmā	4.0 m
Daugavpils ielas posmā	4.0 m
Satekles ielas posmā	2x3.5 m 3.0 m
Ietvju platums	1.5 – 5.0 m
Brauktuves seguma veids	asfaltbetons, bruģakmens
Ietvju seguma veids	bruģakmens
Ar luksoforu regulējami krustojumi	2 gab.
Lietus ūdens kanalizācija	slēgtā tipa
Ielu apgaismojums	paredzēts
Sabiedriskā transporta pieturvietas	5 gab.
Gājēju tuneļa rekonstrukcija	paredzēta
Nocērtamie koki	29 gab.
Projekta realizācijai atpērkamo īpašumu platības	1698 m <sup>2</sup>

Atbilstoši Rīgas domes 20.12.2005. saistošajiem noteikumiem Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (ar grozījumiem Rīgas domes 18.08.2009. saistošo noteikumu Nr.5 „Grozījumi Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošajos noteikumos Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”” redakcijā) un Rīgas domes 07.02.2006. saistošajiem noteikumiem Nr.38 „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” trases teritorija atrodas Ielu teritorijā (I) un daļēji Tehniskās apbūves teritorijā (T).

Daļa savienojuma trases teritorijas atrodas Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonā un valsts aizsargājamā UNESCO Pasaules kultūras un dabas mantojuma objekta Rīgas vēsturiskais centrs (aizsardzības Nr.852) aizsardzības teritorijā, daļa valsts nozīmes pilsētībūvniecības pieminekļa Rīgas pilsētas vēsturiskais centrs (aizsardzības Nr.7442) un daļa apbūves aizsardzības zonā „Maskavas priekšpilsēta”.

Minētais savienojums savieno D kategorijas ielas – Ģertrūdes ielu ar Daugavpils ielu.

Rīgas domes Satiksmes departamenta 19.03.2007. iesniegumu par plānošanas uzdevuma izsniegšanu Ģertrūdes ielu un Daugavpils ielu savienjošā tuneļa zem dzelzceļa attīstības priekšlikumam, Rīgas pilsētas būvvalde (turpmāk tekstā – Būvvalde) 29.03.2007. izskatīja Būvvaldes padomes sēdē, kurā tika pieņemts lēmums paredzētai būvei piemērot publisko apspriešanu, jo saskaņā ar Būvniecības likuma 12.panta pirmās daļas 1.punktu, tuneļa būvniecības un tā ietekmes zonā var tikt pasliktināti iedzīvotāju sadzīves apstākļi un apgrūtināta nekustamo īpašumu ekspluatācija, kā arī, saskaņā ar Būvniecības likuma 12.panta pirmās daļas 3.punktu, tiks ietekmēta vide šajā teritorijā, par ko 13.04.2007. sagatavota Būvvaldes vēstule Nr.2-DA-07-1229-dv. Pamatojoties uz Rīgas domes Satiksmes departamenta 20.04.2007. iesniegumu Nr.DS-07-432-dv Būvvalde 06.06.2007. sagatavoja vēstuli Nr.2-DA-07-1796-dv, kurā paskaidro pamatojoties uz kādu normatīvu aktu tiek pieprasīts veikt atkārtotu paredzētās būves – Ģertrūdes un Daugavpils ielu savienjošā tuneļa publisko apspriešanu.

Pamatojoties uz SIA „Pro Via” 03.10.2008. iesniegumu Nr.N-164-08 Būvvalde 14.11.2008. izsniedza plānošanas un arhitektūras uzdevumu – transporta būves inženierplānošanas nosacījumus Nr.2-DA-08-8737-nd tuneļa zem dzelzceļa Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas savienošanai projektēšanai. Minētais būvniecības ieceres plānošanas un arhitektūras uzdevums atkārtoti tika izskatīts 11.12.2008. Būvvaldes padomes sēdē, kurā nolēma koriģēt tā nosaukumu uz „Prasības tuneļa zem dzelzceļa Ģertrūdes un Daugavpils ielu savienošanai būvniecības ieceres publiskai apspriešanai nepieciešamo apskates materiālu un informācijas sagatavošanai”, par ko 22.12.2008. izsniegts administratīvais akts Nr.2-DA-08-9574-nd.

Publiskās apspriešanas uzsākšanai sagatavotie materiāli tika izvērtēti 25.02.2010. un atkārtoti 03.06.2010. Būvvaldes padomes sēdē, kurā nolēma atļaut uzsākt publiskās apspriešanas procedūru.

Būvniecības ieceres publiskā apspriešana tika organizēta saskaņā ar Ministru kabineta 22.05.2007. noteikumu Nr.331 „Paredzētās būves publiskās apspriešanas kārtība” noteikto kārtību.

Paziņojums par būvniecības ieceres publiskās apspriešanas uzsākšanu 30.06.2010. tika publicēts laikrakstā „Diena” un izvietots Rīgas centrālās bibliotēkas filiālbibliotēkās. Informācija tika ievietota Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta (turpmāk tekstā – Departaments) interneta mājas lapā [www.rdpad.lv](http://www.rdpad.lv) un [www.apkaimes.lv](http://www.apkaimes.lv). Plānotās būvniecības ieceres teritorijā – Ģertrūdes ielā un Daugavpils ielā, abās pusēs dzelzceļa šķērsojumam, tika izstādīti divi informatīvi stendi (būvtāfeles) par publiskās apspriešanas norises vietu, laiku, prezentāciju un atsauksmju iesniegšanas kārtību.

**Būvniecības ieceres publiskā apspriešana notika no 30.06.2010. līdz 30.07.2010.** Rīgas Austrumu izpilddirekcijas telpās Rīgā, Daugavpils ielā 31, to apliecina Rīgas Austrumu izpilddirekcijas 11.08.2010. izziņa Nr.4.2/IA-10-10500-iz.

**Būvniecības ieceres projekta prezentācija notika 12.07.2010.** Rīgas Austrumu izpilddirekcijas telpās Rīgā, Daugavpils ielā 31. Prezentācijā piedalījās Rīgas domes Satiksmes departamenta Transporta būvju uzturēšanas un būvniecības pārvaldes Projektēšanas dokumentācijas nodaļas vadītājs K.Balodis, būvniecības ierosinātāja pilnvarotās personas SIA „PRO VIA” pārstāvji - būvprojekta vadītāja I.Beitāne, ceļu inženieris A.Reke, tehniķis M.Pētersons, Rīgas pilsētas būvvaldes Inženieru nodaļas vadītāja vietnieks, transporta būvju galvenais speciālists R.Krauklis, Departamenta Pilsētplānošanas pārvaldes Detālplānošanas nodaļas galvenā speciāliste sabiedrības līdzdalības jomā D.Ķirķe, SIA „Tiltprojekts” pārstāvji – T.Ignatenko, D.Zenavs un 38 Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas iedzīvotāji un juridiskās personas.

K.Balodis un I.Beitāne klātesošos informēja par plānoto būvniecības ieceri un projekta tehniskajām detaļām, kā arī funkcionālajiem risinājumiem.

Klātesošos interesēja jautājumi par tuneļa izbūves ietekmi uz transporta kustības organizāciju, kā tiks risināta pieklūšana nekustamajiem īpašumiem, kas būs atbildīgs un segs zaudējumus gadījumā, ja būvniecības laikā tiks radīti bojājumi ēkām. Kopumā tikšanās notika lietišķā gaisotnē, tika uzklausīti un protokolēti visi, klātesošo izteiktie, viedokļi un ierosinājumi būvniecības iecerei.

Par būvniecības ieceri „Tunelis zem dzelzceļa Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas savienošanai” publiskās apspriešanas laikā no 30.06.2010. līdz 30.07.2010. **kopumā ir izteikušies 60 iedzīvotāji.** Tika saņemtas 54 aptaujas lapas (56 paraksti) un 2 iesniegumi (4 paraksti). **Būvniecības ieceri atbalsta 15 respondenti, noraida - 44, 1 – izteicis gan atbalstu, gan noraidījumu.**

Būvniecības ieceri atbalstošās aptaujas lapas saņemtas no SIA ML-SERVISS, no Ģertrūdes ielas 133, Bruņinieku ielas 45, Daugavpils ielas 47, Āgenskalna ielas 22A, Krišjāņa Barona ielas 90, Madonas ielas 27, Ludzas ielas 5, Jāņa Endzelīna ielas 7, Ieriķu ielas 60, Laboratorijas ielas 3, Bruņinieku ielas, Vagonu ielas un Kalupes ielas iedzīvotājiem.

Būvniecības ieceri noraidošās aptaujas lapas saņemtas no biedrības „Ģertrūdes 100”, „SIA VIP AUTO”, SIA „Sabiedrība VVV”, SIA „Lāsa – 100”, SIA „INTA – A”, SIA „VEGA AURA”, SIA „DIVI MN” un Ģertrūdes ielas 100, Ģertrūdes ielas 110, Daugavpils ielas 49, Prūšu ielas 3, Daugavpils ielas 27, Daugavpils ielas 47, Daugavpils ielas 54, Daugavpils ielas 55, Ģertrūdes ielas 63, Ģertrūdes ielas 133, Akadēmiķa Mstislava Keldiša ielas 28, Kleistu ielas 21, Martas Rinkas ielas 9, Krišjāņa Valdemāra ielas 70, Lokomotīves ielas 64, Ilūkstes ielas 32, Ausekļa ielas 6a, Maskavas ielas 207, Zalves ielas 52, Tomsona ielas 30, Marsa gatves 4, Ģertrūdes ielas, kā arī citās Latvijas pilsētās dzīvojošajiem iedzīvotājiem (3). Ģertrūdes ielas 133 iedzīvotājs izteicis gan atbalstu, gan noraidījumu būvniecības iecerei. Divi iesniegumi saņemti no Ģertrūdes ielas 110 kopīpašniekiem.

No saņemtajām atsauksmēm 10 aptaujas lapas iesniegtas portālā [www.riga.lv](http://www.riga.lv) sadaļā elektroniskie pakalpojumi.

Noraidošajās aptaujas lapās, galvenokārt minēti sekojoši iebildumi būvniecības iecerei:

- plānotā celtniecība neatrisinās, bet būtiski apgrūtinās transporta kustību;
- būtiski pieaugs Ģertrūdes ielas noslodze, kas jau pašlaik pārsniedz projekta izstrādātāju apgalvotos rādītājus. Vēl viena regulējama krustojuma izveide Ģertrūdes/ Valmieras ielas krustojumā palēninās transporta kustību Valmieras ielā;
- tuneļa būvniecība nav samērīga ne ar būvniecības izmaksām, ne Rīgas centra un apkārtējo dzīvojamo māju iedzīvotāju interesēm;
- tunelis ierobežos to firmu darbību, kuras izvietotas šajā rajonā. Tāpat sarežģīs personīgā autotransporta kustību, īpašnieki un operatīvais transports nevarēs piekļūt pie mājām. Tas neatslogos pilsētas centru un pasliktinās ekoloģisko situāciju, un kultūrvēsturisko rajona pievilcību;
- klusais rajons tiks pārvērsts par maģistrālo ielu. Paaugstināsies izplūdes gāzu līmenis, būs ievērojams troksnis un palielināsies autotransporta plūsma;
- tiks izcirsti koki;
- būvniecība cilvēkus ietekmēs negatīvi, būs troksnis, vibrācijas, putekļi. Tiks izjaukta infrastruktūra. Netiek ņemts vērā dzīvojamo māju vecums un

tehniskais stāvoklis. Rakšanas darbi un papildus vibrācijas var neatgriezeniski nodarīt postu vecajām ēkām;

- ja pilsētai ir brīvi līdzekļi, tos vajadzētu novirzīt citiem mērķiem, piemēram, Dienvidu tilta būves pabeigšanai, Valsts bibliotēkas bēdīgā stāvokļa uzlabošanai;
- jāmeklē cits risinājums, piemēram, Park & Ride sistēma;
- kompensēt radušos zaudējumus visiem nojaucamo objektu īpašniekiem. Par kompensācijas veidu vienoties ar katru īpašnieku atsevišķi. Jāveic namu tehniskā ekspertīze, lai noteiktu, kā namus nostiprināt.

Atsauksmēs, kurās būvniecības iecere atbalstīta, minēti sekojoši argumenti:

- realizējot projektu rajons vairāk attīstīsies, tiks uzlabota infrastruktūra;
- uzlabosies satiksmes iespējas starp centrālo pilsētas daļu un Maskavas forštati;
- būvniecības rezultātā sakārtosies vide un mazināsies noziedzība šajā rajonā, jo palielināsies satiksmes intensitāte un vieta vairs nebūs tik "nomaļa".

Detalizēts iedzīvotāju un organizāciju izteikto iebildumu un ierosinājumu apkopojums, būvniecības ierosinātāja pilnvarotās personas SIA „Pro Via” 12.08.2010. iesniegumā Nr.DA-10-1268-sd sniegtās atbildes apskatāmi tabulā Nr.1 „Iedzīvotāju un organizāciju iebildumi un to izvērtējums”. Tabulā Nr.2 „Iedzīvotāju un organizāciju ierosinājumi teritorijas attīstībai un to izvērtējums” apkopoti iedzīvotāju un organizāciju sniegtie ierosinājumi teritorijas attīstībai, būvniecības ierosinātāja un Būvvaldes viedoklis. Tabulā Nr.3 „Par būvniecības ieceri saņemtie atzinumi” atspoguļoti institūciju un ekspertu atzinumi, kas saņemti par plānoto būvniecības ieceri.

**IEDZĪVOTĀJU UN ORGANIZĀCIJU IEBILDUMI UN TO IZVĒRTĒJUMS**

<b>Nr.p. k.</b>	<b><u>Iebildumi</u></b>	<b><u>Būvniecības ierosinātāja/ projektētāja sniegtā atbilde</u></b>
1.	<p>Šā projekta realizācija principā nevar atslogot pilsētas centru no transporta plūsmas. Pēc mūsu novērojumiem, tas neatslogos Lāčplēša ielu no transporta, kas brauc virzienā no Salu tilta uz pilsētas centru, tādēļ, ka sastrēguma stundās tunelis varēs uzņemt tikai to transportu, kas brauks pa maršrutu Ķengarags - Lāčplēša iela - centrs (Brīvības iela). Šis virziens sastāda tikai 0,5 - 1% no transporta, kas brauc pa Lāčplēša ielu zem tuneļa. Pārējie 99 -99,5% mašīnu (pēc mūsu novērojumiem) veidos sekojošas plūsmas: Salu tilts - Lāčplēša - centrs ( apm.30%). Salu tilts -Lāčplēša iela - Valmieras iela - Deglava iela (apm. 60%) un Ķengarags - Krasta masīvs - Kalna iela - centrs - Valmieras iela (apm.9-9,5%)</p> <p>Iecerētais tunelis nevienu no šīm plūsmām uzņemt nevarēs, jo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- braukt no Salu tilta virzienā uz centru pa Daugavpils ielu ir neērti, ilgi un izbraucot no tuneļa, mašīnas atradīsies Ķertrūdes ielā, kas nav transporta maģistrāle.</li> <li>- tunelim nav izeja uz maģistrālo Valmieras ielu, kas spētu atslogot vislielāko mašīnu plūsmu, kas brauc no Lāčplēša ielas pa Valmieras ielu.</li> <li>- pretējā virzienā, tas ir pa maršrutu Centrs - Ķertrūdes iela-tunelis - Daugavpils iela - mašīnu kustība ir pavisam niecīga. Mūsu novērojumi parāda, ka pa Ķertrūdes ielu Daugavpils ielas virzienā pat visnoslogotākajā laikā brauc ne vairāk, kā 30 mašīnas.</li> </ul>	<p>Izbūvējot tuneli, kas zem dzelzceļa savienos Ķertrūdes ielu ar Daugavpils ielu un novirzot pa šo tuneli nozīmīgu transporta līdzekļu plūsmu starp Rīgas centrālo daļu un Maskavas priekšpilsētu, Krasta ielas rajonu, Ķengaragu neizbēgami tiks izmainīti autovadītāju braukšanas ieradumi. Tādējādi, iespējams, būtisks efekts uz transporta plūsmu intensitāti būs ne tikai Lāčplēša ielā, bet arī Dzirnau ielā un dzelzceļa šķērsojumā pie dzelzceļa stacijas. Automašīnu plūsma daļēji tiks novirzīta no Rīgas centrālās daļas centra uz centra perifēriju, kas ir vērtējama pozitīvi.</p> <p>Tiks radīts ne tikai alternatīvs dzelzceļa šķērsojums, bet arī transporta plūsmas daļījums centra virzienā starp Lāčplēša, Dzirnau un jaunbūvējamo Ķertrūdes / Daugavpils ielu šķērsojumu, līdzīgi kā transporta plūsmas pa Gogoļa, Dzirnau, Lāčplēša ielu Salu tilta virzienā.</p> <p>Atbilstoši „Transporta plūsmas izpētes un prognozes projektam”, ko izstrādājis SIA „Solvers”, tunelis samazina apmēram pa 20% transporta plūsmas intensitāti un ielu noslogojumu Satekles un Dzirnau ielas krustojumā, Visvalža un Satekles ielas krustojumā, Lāčplēša un Satekles ielas krustojumā.</p>
2.	<p>Pasliktināsies rajona ekoloģiskā situācija. Apkārtējo māju iedzīvotāji būs spiesti elpot izplūdes gāzes, būs pakļauti stiprai trokšņu iedarbībai.</p>	<p>Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz gaisa piesārņojumu ar NO<sub>2</sub> līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, nepārsniedzot Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumus</p>

		<p>Nr. 1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti” noteiktos NO<sub>2</sub> robežlielumus cilvēka veselības aizsardzībai atbilstoši to 2. pielikumam.</p> <p>Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz trokšņa līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, kuri nepārsniegs Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija (ar grozījumiem, kas pieņemti līdz 23.02.2010.) noteikumos Nr. 597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldes kārtība” noteiktos trokšņa līmeņa robežlielumus apbūvē atbilstoši to 2. pielikumam ar 1. piezīmi.</p>
3.	<p>Plānotais tunelis nenēsīs nekādu labumu, jo tas neatslogos no transporta. Ekoloģiskās pasliktināšanās dēļ iedzīvotāji būs spiesti pamest savas mājas, bet uzņēmumi mainīt savu atrašanās vietu. Līdz ar to samazināsies nekustamā īpašuma vērtība. Nekāda kompensācija nav paredzēta.</p>	<p>Tunelis ir ieguvums visas pilsētas satiksmes organizācijas uzlabojumu kontekstā. Atbilstoši „Transporta plūsmas izpētes un prognozes projektam”, ko izstrādājis SIA „Solvers”, tunelis samazina apmēram pa 20% transporta plūsmas intensitāti un ielu noslogojumu Satekles un Dzirnau ielas krustojumā, Visvalža un Satekles ielas krustojumā, Lāčplēša un Satekles ielas krustojumā.</p> <p>Gaisa piesārņojums ar NO<sub>2</sub> nepārsniegs Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumos Nr. 1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti” noteiktos NO<sub>2</sub> robežlielumus cilvēka veselības aizsardzībai atbilstoši to 2. pielikumam.</p> <p>Visiem uzņēmumiem Ģertrūdes ielas pusē piekļuve nemainās, paliek iebraukšana visos nekustamajos īpašumos no Ģertrūdes ielas. Daugavpils ielas pusē piekļuve nekustamajiem īpašumiem tiek mainīta. Daugavpils ielas nekustamajiem īpašumiem ar pāra numuriem piekļuve tikai no Žaņa Lipkes ielas puses, bet ar nepāra numuriem caur ceļa servitūtu, kas sāksies Daugavpils ielā Nr. 49, tālāk caur Nr.51, Nr.53.</p> <p>Daugavpils ielas un tai pieguļošajām ielām tiek prognozēts nekustamā īpašuma tirgus vērtības palielinājums. Atzinumu par iecerētās būvniecības iespējamās ietekmes uz iedzīvotāju sadzīves apstākļiem un nekustamā īpašuma vērtību veica SIA „Eiroeksperts”.</p>
4.	<p>Pieaugs kustības intensitāte, būs grūtāk novietot savas automašīnas.</p>	<p>Izstrādājot tālāk tuneļa projektu, būtu nepieciešams pārskatīt līdzšinējo automašīnu novietošanas praksi jeb veidu teritorijā, kuru tieši ietekmē plānotā būvniecība.</p>
5.	<p>Paaugstināsies trokšņu līmenis un vibrācijas blakus esošajās mājās. Paaugstināsies satiksmes troksnis, līdz ar to pasliktināsies dzīves apstākļi.</p>	<p>Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz gaisa piesārņojumu ar NO<sub>2</sub> līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, nepārsniedzot Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumos Nr. 1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti” noteiktos NO<sub>2</sub> robežlielumus cilvēka veselības aizsardzībai atbilstoši to 2. pielikumam.</p> <p>Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz trokšņa līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, kuri</p>

		nepārsniegs Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija (ar grozījumiem, kas pieņemti līdz 23.02.2010.) noteikumos Nr. 597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldes kārtība” noteiktos trokšņa līmeņa robežlielumus apbūvē atbilstoši to 2. pielikumam ar 1. piezīmi.
6.	Būtiski pieaugs Ģertrūdes ielas noslodze, fakti pārsniedz projekta izstrādātāju apgalvotos rādītājus. Vēl viena regulēja krustojuma izveide Ģertrūdes/Valmieras ielas krustojumā jau tā palēninās transporta kustību Valmieras ielā.	Prognozētais pieaugums ir par 20%. Regulējams ir Satekles un Kurbada ielas krustojums. Ir kabata kreisajam pagriezienam uz Kurbada ielu, līdz ar to taisnais virziens uz Valmieras ielu netiek kavēts.
7.	Akadēmiskā vienība "Austrums" kā nekustamā īpašuma Ģertrūdes ielā 123 īpašnieks noraida būvniecības ieceri. Projekta realizācija radīs daudz vairāk negatīvu seku nekā ieguvumu: - tiks izjaukta rajona vēsturiskā vide; - rajona iedzīvotājiem un uzņēmējiem tiks apgrūtināta piekļūšana saviem īpašumiem un automašīnu novietošana; - strauji pieaugošā satiksmes intensitāte negatīvi ietekmēs vides stāvokli (troksnis, gaisa piesārņojums); - iepriekš minēto faktoru dēļ būtiski samazināsies īpašumu vērtība šajā rajonā. Satiksmes uzlabojums mūsaprāt būs nebūtisks un neatsvērs ieguldītos līdzekļus un radītās neērtības.	Rīgas pilsētas arhitekta birojs piekrīt tunelī Rīgas vēsturiskā centra teritorijā. Apgrūtināta piekļuve nebūs nevienam īpašumam, tikai savādāka un dažiem īpašumiem pat plašāka, ērtāka. Iespējamā tālākā projekta izstrādes gaitā jārisina automašīnu stāvlaukumu izveides iespējas kopā ar pasūtītāju. Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz gaisa piesārņojumu ar NO2 līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, nepārsniedzot Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumos Nr. 1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti” noteiktos NO2 robežlielumus cilvēka veselības aizsardzībai atbilstoši to 2. pielikumam. Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz trokšņa līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, kuri nepārsniegs Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija (ar grozījumiem, kas pieņemti līdz 23.02.2010.) noteikumos Nr. 597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldes kārtība” noteiktos trokšņa līmeņa robežlielumus apbūvē atbilstoši to 2. pielikumam ar 1. piezīmi. Nekustamo īpašumu vērtēšanas kompānija SIA „Eiroeksperts” savā atzinumā neprognozē nekustamā īpašuma tirgus vērtības pazemināšanos, bet Daugavpils ielas pusē prognozē tā palielinājumu. Ģertrūdes - Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība visas pilsētas satiksmes infrastruktūras kontekstā, paredzot transporta plūsmu pārorientāciju un piesaisti Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienojumam dos būtisku efektu transporta plūsmu organizācijas uzlabošanā, pakāpeniski mainīsies izpratne par apkārtējo rajonu, uzlabosies komerciālā vide, kā sekundārs faktors tiek prognozēts nekustamā īpašuma tirgus vērtības pieaugums.
8.	Nepiekrītu projekta virzītāju izteiktajam apgalvojumam par Latgales priekšpilsētas īpašu vērtības palielināšanos līdz ar tuneļa izbūvi, jo Daugavpils ielas pārvēršana par tranzīta ielu neveicinās apkārtējās vides uzlabošanos. Kā līdzīgu piemēru varu norādīt Lāčplēša ielu	Nekustamo īpašumu vērtēšanas kompānija SIA „Eiroeksperts” savā atzinumā prognozē pakāpenisku iedzīvotāju izpratnes maiņu par apkārtējo rajonu. Prognozē lēnu, bet nenovēršamu komerciālās vides uzlabošanos, ko veicina transporta plūsmas ietekme. Par gaisa piesārņojumu un troksni lasīt 2. punktu.

	posmā no Valmieras līdz Gogoļa ielai. Šis posms ir pilnīgi "miris" kā gājējiem, tā apkārtējo māju iedzīvotājiem, jo transporta plūsmas, saistītā trokšņa un piesārņojuma dēļ daudz māju ir neapdzīvotas, savukārt pirmajos stāvos veikalu praktiski nav, jo nav iespējams novietot auto. Savukārt attiecīgā rajona iedzīvotāji nav tāds kontingents, kas varētu nodrošināt veikalu eksistēšanas ekonomisko pamatojumu.	Iespējamā projekta tālākā izstrādes gaitā ir kopā ar pasūtītāju jārisina papildus vieglo automašīnu stāvvietu izbūve tuneļa ietekmes zonā.
9.	Tā kā es dzīvoju uz šīs ielas (Daugavpils iela 54), man būs ļoti daudz neērtību: dzīvoklī būs nepārtraukts troksnis, tā kā logus atvērt nebūs iespējams, tad nepietiks svaiga gaisa. Nebūs iespējams piebraukt pie mājas vai pastaigāties parkā ar bērnu. Ielas pārslogošana radīs daudz problēmu.	Piebraukšana Jūsu nekustamajam īpašumam paliek tāda pati kā līdz šim. Par gaisa piesārņojumu un troksni lasīt 2. punktu. Jēkabpils un Daugavpils ielas krustojums tiks aprīkots ar luksofora objektu.
10.	Autotransporta plūsma pilnībā paralizēs gājēju kustību, ne tikai Daugavpils ielā, bet arī šī rajona tuvākajās ielās.	Palielinoties satiksmes plūsmai pa Ģertrūdes un Daugavpils ielām, tuvējās ielās pakāpeniski samazināsies kriminogēnā situācija, arvien lielāks skaits autovadītāju varētu izvēlēties Maskavas foršates ielas automašīnu bezmaksas novietošanai ielu malās. Tas radītu papildus neērtības mikrorajonā dzīvojošajiem iedzīvotājiem, radītu sastrēgumus
11.	Celtniecības laikā būs liels troksnis, putekļi. Celtniecība varētu ieilgt, bet šeit dzīvojošiem iedzīvotājiem būs traucēts miers un ierastā dzīve.	Lai mazinātu putekļu izplatību būvdarbu laikā, tiek veikta ielu un būvlaukumu laistīšana, bet lai mazinātu trokšņu ietekmi, būvdarbi tiek veikti tikai atļautajās diennakts stundās ar iekārtām, kas atbilst 2004. gada 29. aprīļa MK noteikumiem Nr. 468 „Noteikumi par trokšņa emisiju no iekārtā, kuras izmanto ārpus telpām”.
12.	Klusais rajons pārvērtīsies par maģistrālu ielu, tādu kā Valmieras ielu sastrēguma stundās. Tas radīs daudzas pārvietošanās problēmas vietējiem Daugavpils, Ģertrūdes, Valmieras ielu iedzīvotājiem!	Transporta plūsmas intensitāte un ielu noslogojums pieaugs. Tuneļa izbūve uzlabos Latgales priekšpilsētas teritorijas pieejamību no pilsētas centra puses un veicinās teritoriju savstarpēju integrāciju un attīstību, līdz ar to paredzama iedzīvotāju dzīves līmeņa uzlabošanās.
13.	Momentā radīsies problēmas ar auto transporta novietošanu. Jāpadomā arī par lielgabarīta transportu, kurš piegādā preci. Problēmas būs gājējiem un bērniem.	Iespējamā projekta tālākā izstrādes gaitā ir kopā ar pasūtītāju jārisina papildus vieglo automašīnu stāvvietu izbūve tuneļa ietekmes zonā. Lielgabarīta transports ir saistošs Daugavpils ielas Nr. 62/64 nekustamajam īpašumam. Projekta risinājums paredz piekļuvi iepriekš minētajam īpašumam vienīgi no Žaņa Lipkes ielas, kura ir ērta, pietiekami plata. Pārējiem īpašumiem paliek esošās iebrauktuves, esošajos platumos. Daugavpils un Jēkabpils ielas krustojums tiek aprīkots ar luksofora objektu. Tāpat arī Ģertrūdes un Kurbada ielas krustojums ir aprīkots ar luksofora objektu. Neērtība tikai attāluma ziņā, lai šķērsotu Daugavpils un Ģertrūdes ielu tuneļa pieejās, bet ieguvums ir droša ielas šķērsošana.
14.	Celtniecības laikā tiks bloķēta tā jau pārslogotā Valmieras iela, kas	Uz būvniecības laiku būs neērtības gan Valmieras, gan Satekles ielā un citās ielās tuneļa būvniecības ietekmes zonā. Būvniecību veiks atstājot brīvu braukšanai

	nesīs sev līdzī neērtības (gan autovadītājiem, gan sabiedriskā transporta izmantotājiem). Tiks meklēti citi ceļi, kas nesīs sev līdzī lielas neērtības.	vienu braukšanas joslu virzienā no centra uz Valmieras ielu.
15.	Negatīvi ietekmēs infrastruktūru apkārtējās ielās. Tiks pārbūvētas ielas. Papildus troksnis. Vajadzētu pabeigt iesāktos darbus. Apkārtējo ielu iedzīvotāji zaudēs mieru un klusumu, diez vai iegūs pārējie. Tiks sabojāta infrastruktūra. Ir piemēri. Būs vēl.	Tuneļa īstenošanas rezultējošā ietekme uz pilsētvides sakārtotību, pievilcību un drošību Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp miera dārzu un Kluso dārzu būs pozitīva.
16.	Viennozīmīgi ir tas, ka tiks apdraudēta apkārtējo iedzīvotāju labklājība, pirmkārt jau tāpēc, ka noteikti palielināsies trokšņa un izmešu līmenis (kas Rīgai jau tā sagādā problēmas), un vecas apbūves rajonā, tas ir vienkārši nāvējoši iedzīvotājiem. Esmu PRET tuneļa izbūvi! Otrkārt, mēs visi zinām, ka šo ielu rajonu (gan Daugavpils, gan Ģertrūdes ielas) apbūve (lielākā daļa) tuvākā nākotnē kļūs par vēsturisku apbūvi, bet tuneļa celšana un nākotnē lielāka slodze tomēr var ietekmēt apkārtējo māju stabilitāti, un pilnīgi noteikti samazinās ēku, dzīvokļu vērtību. Un trešais ir tas, ka projekts izskatās bezcerīgs tai ziņā, ka tiks noslogotas TĀS pašas vecās ielas, kuras nu nevar paplašināt, un man liekas, šai ziņā šis tunelis ir pilnīgi nevajadzīga avantūra. Vēl jo vairāk, ka tā maksās ne mazu naudu un sekas būs neatgriezeniskas.	Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz gaisa piesārņojumu ar NO2 līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, nepārsniedzot Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumos Nr. 1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti” noteiktos NO2 robežlielumus cilvēka veselības aizsardzībai atbilstoši to 2. pielikumam. Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz trokšņa līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, kuri nepārsniegs Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija (ar grozījumiem, kas pieņemti līdz 23.02.2010.) noteikumos Nr. 597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldes kārtība” noteiktos trokšņa līmeņa robežlielumus apbūvē atbilstoši to 2. pielikumam ar 1. piezīmi. Rīgas pilsētas arhitekta birojs piekrīt tunelim, kas vienlaicīgi savieno pilsētbūvniecības pieminekļa Rīgas vēsturiskā centra teritoriju ar apbūves aizsardzības teritoriju „Maskavas priekšpilsēta”, ko patreiz plānojuma struktūrā atdala dzelzceļš. Tunelis ir vēl viens alternatīvs dzelzceļa šķērsojums, šis nav maģistrālās ielas projekts. Tunelis savienos Ģertrūdes un Daugavpils ielu, kā rezultātā tunelim pieguļošajos krustojumos ir sagaidāms noslodzes samazinājums.
17.	Pagaidām būvniecības ieceri noraidu, jo vispirms, lai neapdraudētu iedzīvotāju dzīvību, obligāti jāveic iedzīvotāju izmitināšana no avārijas stāvoklī esošā namīpašuma Ģertrūdes ielā 133 un pats nams jānostiprina vai jānojauc, lai tas neapdraudētu arī apkārtējo māju iedzīvotājus. Tuneļa būvniecība negatīvi ietekmēs veco māju iedzīvotājus, ēku stāvokli, it īpaši nama Ģertrūdes ielā 133, kuru intereses būvniecības ieceres patreizējā variantā nav ņemtas vērā.	Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājusies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas.
18.	Celtniecībā ieguldītie līdzekļi neatmaksāsies. Tuneļa būvniecība nav samērīga ne ar būvniecības izmaksām, ne Rīgas centra un apkārtējo	Daugavpils ielā, tās apkārtnē zemes gabali, kuri paredzēti apbūvei tiek piedāvāti tirgū par tipiskāko cenu līmeni no Ls 40-70/m². Ģertrūdes ielā, tās apkārtnē zemes

	<p>dzīvojamo māju iedzīvotāju interesēm.</p> <p>Būvniecības izmaksas ir nesamērīgi augstas, līdz ar to Rīgas administratīvās teritorijas iedzīvotāju kā nodokļu maksātāju likumiskās intereses netiek ievērotas. Apņemos apgalvot, ka nodokļu maksātāji vēlas, lai to maksātā nauda pašvaldībai tiktu izlietota lietderīgi un samērīgi.</p>	<p>gabali, kuri paredzēti apbūvei tiek piedāvāti tirgū par tipiskāko cenu līmeni no Ls 90-150/m<sup>2</sup>. Atšķirīgo zemes cenu līmeņu robeža – dzelzceļa uzbērums.</p> <p>Līdz šim Maskavas forštates daļa pilsētas iedzīvotāju skatījumā tika asociēta ar nabadzību, paaugstinātu kriminogēno situāciju, lētu, ar daļējam ērtībām nodrošinātu dzīvojamo platību, remontējamām, pamestām ēkām.</p> <p>Rajonā, kas robežojas ar Lāčplēša ielu un dzelzceļa uzbērums (Maskavas forštates daļu), nekustamā īpašuma vērtētāji prognozē, ka transporta plūsmas ietekmē, kas tiks novirzīta pa Daugavpils ielu un tai pieguļošajām ielām, pakāpeniski mainīsies izpratne par apkārtnējo rajonu, lēni, bet nenovēršami uzlabosies komerciālā vide. Kā sekundārs faktors tiek prognozēts nekustamā īpašuma tirgus vērtības palielinājums.</p>
19.	Automašīnu izplūdes gāzes, šauro ielu dēļ ietekmēs iedzīvotājus.	Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz gaisa piesārņojumu ar NO <sub>2</sub> līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, nepārsniedzot Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumos Nr. 1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti” noteiktos NO <sub>2</sub> robežlielumus cilvēka veselības aizsardzībai atbilstoši to 2. pielikumam.
20.	Piebraukt pie ēkām tuneļa tuvumā būs problemātiski.	Ģertrūdes ielā diviem īpašumiem ir apgrūtināta piekļuve, šis jautājums tiek risināts sarunu veidā ar blakus esošo nekustamo īpašumu īpašniekiem par servitūta ceļa izveidi. Daugavpils ielā arī sarunu ceļā risināts tiek jautājums par ceļa servitūtu. Daugavpils ielas pāra numuriem piebraukšana tikai no Žaņa Lipkes ielas puses.
21.	<p>Būvniecības procesā visticamāk tiks bojātas apkārtnējo māju sienas, pamati u.tml.</p> <p>Pasliktinās to iedzīvotāju stāvokli, kas dzīvokļus šajā rajonā iegādājušies uz kredīta, jo dzīvokļu cenas pēc tuneļa izbūves būtiski kritīsies un kredītus izsniegušās bankas to neatstās bez ievēribas un pieprasīs no kredīta ņēmējiem papildu garantijas.</p> <p>Būvniecības procesā tiks izcirsti koki un likvidēti zālieni, kas absolūti nav pieļaujams, jo Rīgas centrā jau tā ir vislielākā izplūdes gāzu koncentrācija un ir nesamērīgi maz zaļo zonu.</p> <p>Palielināsies izplūdes gāzes, kas kā jau minēts iepriekšējā punktā, Rīgas centrā nebūtu pieļaujams lielo izplūdes gāzu koncentrācijas dēļ, kā arī palielināsies vibrācija un troksnis.</p> <p>Projektā nav paredzēti piebraucamie ceļi pie dzīvojamās mājas Ģertrūdes ielā 100.</p>	<p>Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājusies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas.</p> <p>Nekustamā īpašuma vērtēšanas kompānija SIA „Eiroeksperts” savā atzinumā neprognozē nekustamā īpašuma tirgus vērtības krišanos.</p> <p>Ģertrūdes ielas pusē nepieciešams nocirst 31 koku., pretī saņemot labiekārtotu autostāvlaukumu Ģertrūdes ielas galā pie Satekles ielas. Daugavpils ielas pusē koku nociršana nav paredzēta, jo tur to nav.</p> <p>Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz gaisa piesārņojumu ar NO<sub>2</sub> līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, nepārsniedzot Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumos Nr. 1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti” noteiktos NO<sub>2</sub> robežlielumus cilvēka veselības aizsardzībai atbilstoši to 2. pielikumam.</p> <p>Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu,</p>

		<p>radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz trokšņa līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, kuri nepārsniegs Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija (ar grozījumiem, kas pieņemti līdz 23.02.2010.) noteikumos Nr. 597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldes kārtība” noteiktos trokšņa līmeņa robežlielumus apbūvē atbilstoši to 2. pielikumam ar 1. piezīmi.</p> <p>Sagatavojot apakšzemes nesošo virskārtu un izbūvējot tuneļa pamatus, sagaidāma vibrāciju ietekme. Lai mazinātu ietekmi uz apkārtējo vidi un iedzīvotājiem, būvniecībā tiks izmantota augstas kvalitātes būvniecības tehnika un tehniskie risinājumi. Būvdarbi netiks veikti naktī.</p> <p>Piekļuve Ģertrūdes ielas Nr. 100 nekustamajam īpašumam paliek tāda pati kā iepriekš, pa esošo vārtu rūmi.</p>
22.	<p>Satiksmē būs negatīva, vai nepietiek ar Nr.15 trolejbusa problēmām. Tagad gribat tās pārnest uz trolejbusa Nr.1 līniju?</p> <p>Problēmas ar automašīnām: piebraukšana, aizbraukšana, stāvēšana. Radīsies problēmas individuālajam transportam- piebraukšana un izbūvēšana visiem tuneļa būves skartajiem iedzīvotājiem</p> <p>Ja Rīgas domei ir nauda, tad pabeidziet citus projektus.</p>	<p>Pēc tuneļa būvniecības pabeigšanas trolejbusu satiksmes 1. maršruts tiek pagarināts līdz Ludzas ielai, veidojot saikni ar 15. trolejbusa maršrutu, tādējādi radot iedzīvotājiem iespēju ātrāk un ērtāk nokļūt no pilsētas centra daļas uz Latgales priekšpilsētu un otrādi, kā arī atvieglojot nokļūšanu līdz Austrumu izpilddirekcijai.</p> <p>Ģertrūdes ielā diviem īpašumiem ir apgrūtināta piekļuve, šis jautājums tiek risināts sarunu veidā ar blakus esošo nekustamo īpašumu īpašniekiem par servitūta ceļa izveidi. Daugavpils ielā arī sarunu ceļā risināts tiek jautājums par ceļa servitūtu. Daugavpils ielas nekustamajiem īpašumiem ar pāra numuriem piekļuve no Žaņa Lipkes ielas puses.</p>
23.	<p>Mani visvairāk uztrauc koki, kuri jau vēsturiski rotājuši Ģertrūdes ielu. Mūsu mājai ( Ģertrūdes 100) no visām pusēm nāk piesārņojums: Satekles ielas transporta - gāzes vilciens, ķīmiskā tīrītava IRVE, benzīntanks( Kurbada ielā). Koki vismaz nedaudz attīra gaisu. Tiks iznīcinātas 20 zaļojošas, skaistas liepas, kas palikušas no kādreiz zaļojošām ielām.</p>	<p>Ģertrūdes ielas pusē nepieciešams nocirst 31 koku., prefi saņemot tikai labiekārtotu autostāvlaukumu Ģertūdes ielas galā pie Satekles ielas. Daugavpils ielas pusē koku nociršana nav paredzēta, jo tur to nav.</p>
24.	<p>Pilnīgi pietiek ar jau esošajiem tuneļiem. Nav aktuālas nepieciešamības pēc šāda tuneļa. Rīgas pilsēta zaudē vēl vienu relatīvi klusu zaļo salīņu Rīgas centrā.</p>	<p>Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. Tunelis kā piektais dzelzceļa šķērsojums ir paredzēts Rīgas teritorijas plānojumā šeit - Daugavpils un Ģertrūdes ielu savienošanai.</p> <p>Esošajā situācijā vakara slodzes stundās visvairāk noslogoti ir krustojumi un ielas posmi, kas kalpo kā izvadi no Rīgas pilsētas centrālās daļas – Lāčplēša, Dzirnauvu ielas Daugavas kreisā krasta virzienā un Aleksandra Čaka iela Purvciema virzienā, šajos krustojumos ir pārmērīgas aizkavēšanās servisa līmenis. Vairāki krustojumi</p>

		atrodas uz caurlaidspējas nepietiekamības robežas – Lāčplēša – Avotu iela, Ģertrūdes – Satekles iela, Lāčplēša – E. Birnieka iela, Satekles – Kurbada iela.
25.	Pastāvīgs troksnis tapšanas stadijā un arī pēc tam, jau tā kriminogēnā situācija tikai pasliktinās.	Lai mazinātu trokšņu ietekmi, būvdarbi tiks veikti tikai atļautajās diennakts stundās ar iekārtām, kuras atbilst 2004. gada 29. aprīļa MK noteikumiem Nr. 468 „Noteikumi par trokšņa emisiju no iekārtām, kuras izmanto ārpus telpām”. Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz trokšņa līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, kuri nepārsniegs Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija (ar grozījumiem, kas pieņemti līdz 23.02.2010.) noteikumos Nr. 597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldes kārtība” noteiktos trokšņa līmeņa robežlielumus apbūvē atbilstoši to 2. pielikumam ar 1. piezīmi. Ludzas – Daugavpils ielas apkaime tiek uzskatīta par visai kriminogēnu rajonu. Liels iespaids uz iedzīvotāju dzīves apstākļiem un paradumiem šajā aspektā ir priekšstatiem un attieksmei. Ja vide izskatās sakopta, apdzīvota un droša, tad cilvēki to intensīvi lieto un tā tāda arī kļūst. Ja vide cilvēku atbaida, tad viņi no tās vairās un tā kļūst neapdzīvota un nedroša. Tieši projekta lielākās ietekmes teritorijā atrodas divi daļēji labiekārtoti un potenciāli pievilcīgi parki: Miera dārzs un Klusais dārzs. Satiksmes intensitātes palielināšanās ap un starp parkiem kopā ar pašu ielu un parku labiekārtošanu varētu palielināt parku pievilcību, to izmantošanas intensitāti un tādējādi arī pastāvīgu vai vismaz sezonālu pakalpojumu attīstību tajos.
26.	Kārtējā naudas izšķērdība! Par kuru būs jāmaksā, gan ņemot no pabalstiem, gan pārliedzot pensijas gadus uz priekšu.	Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbēruma šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienojošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.
27.	Būvniecība un zemes rakšana apdraudēs māju fasādes, uz tām var rasties plaisas! Kurš maksās par remontu dzīvokļos, ja arī uz griestiem radīsies plaisas? Nebūs kur likt mašīnas, būs aizsprostota iebraukšana sētā. Iedzīvotāju dzīves ritms paliks vairāk stresains.	Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzina zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājusies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas. Būvniecības laikā iespējamas neērtības ar privāto automašīnu novietošanu ārpus māju pagalmiem, bet būvniecības laikā būvniekam ir jānodrošina piekļuve īpašumam, ja nav iespējams kādu laiku, tad jāpaziņo iepriekš un jāparedz vieta, kur novietot automašīnas.
28.	Klusais rajons tiks pārvērst par maģistrālo ielu. Paaugstināsies izplūdes gāzu līmenis, būs ievērojams troksnis un palielināsies	Tunelis ir alternatīvs dzelzceļa šķērsojums, savienos Daugavpils un Ģertrūdes ielu. Netiek projektēta maģistrālā iela. Transporta plūsma Ģertrūdes – Daugavpils ielas

	autotransporta plūsma.	<p>tuneļa šķērsošanai formēsies visas Ģertrūdes un Daugavpils ielas garumā, kā arī ap to esošajās ielās un no transporta līdzekļu plūsmām, kas šķērso Ģertrūdes un Daugavpils ielu.</p> <p>Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz gaisa piesārņojumu ar NO<sub>2</sub> līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, nepārsniedzot Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumos Nr. 1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti” noteiktos NO<sub>2</sub> robežlielumus cilvēka veselības aizsardzībai atbilstoši to 2. pielikumam.</p> <p>Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz trokšņa līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, kuri nepārsniegs Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija (ar grozījumiem, kas pieņemti līdz 23.02.2010.) noteikumos Nr. 597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldes kārtība” noteiktos trokšņa līmeņa robežlielumus apbūvē atbilstoši to 2. pielikumam ar 1. piezīmi.</p>
29.	Tiks piesārņota vide, radīsies problēmas ar autotransporta novietošanu. Tā kā šajā rajonā ir ļoti šauras ielas un mājas ir izvietotas tuvu pie braucamās daļas, radīsies problēmas operatīvajam transportam, kā arī ziemas periodā būs problēmas pārvietoties kupenu dēļ.	<p>Būvobjekta robežās esošo piesārņoto grunti paredzēts izvest no būvobjekta. Pēc būvdarbu veikšanas būvniecības vieta tiks sakopta un atbrīvota neizmantotajām gruntīm un būvniecības materiāliem. Tuneļa būvniecības procesā radušos notekūdeņus, kas radīsies tehnoloģisko procesu laikā, paredzēts novadīt esošajā centralizētās notekūdeņu kanalizācijas sistēmā, un tie neradīs būtisku papildus slodzi esošajām sistēmām. Atbilstoši Vides aizsardzības prasībām nav pieļaujama ūdens (arī attīrīta) novadīšana no būvlaukumiem pašteces ceļā un nesagatavotās gultnēs. Gruntsūdeņu pazemināšanai tiks atsūkņēti gruntsūdeņi, kurus iespējams novadīt esošajā lietus ūdens kanalizācijas sistēmā. Šie ūdeņi papildus piesārņojumu neradīs.</p> <p>Operatīvajam transportam piekļuve netiks pasliktināta.</p> <p>Ziemas laikā sniegs ir jāizved tuneļa ietekmes zonā.</p>
30.	Pazemināsies gaisa tīrība un būvniecības gaitā putekļi un trokšņi. Tiks likvidēta zaļā zona. Pasliktināsies piekļuve mājokļiem. Līdz ar projekta realizāciju samazināsies dzīvojamās mājas Ģertrūdes 100 vērtība. Pasliktināsies kriminālā situācija Ģertrūdes ielas pusē.	<p>Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz gaisa piesārņojumu ar NO<sub>2</sub> līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, nepārsniedzot Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumos Nr. 1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti” noteiktos NO<sub>2</sub> robežlielumus cilvēka veselības aizsardzībai atbilstoši to 2. pielikumam.</p> <p>Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz trokšņa līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, kuri nepārsniegs Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija (ar grozījumiem, kas pieņemti</p>

		<p>līdz 23.02.2010.) noteikumos Nr. 597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldes kārtība” noteiktos trokšņa līmeņa robežlielumus apbūvē atbilstoši to 2. pielikumam ar 1. piezīmi.</p> <p>Lai mazinātu putekļu izplatību būvdarbu laikā, tiks veikta ielu un būvlaukumu laistīšana.</p> <p>Ģertrūdes ielas galā pie Satekles ielas būs labiekārtots autostāvlaukums. Daugavpils ielā tuneļa ietekmes zonā koku nav, toties būs labiekārtots vieglo automašīnu stāvlaukums.</p> <p>Ģertrūdes ielas Nr. 100 nekustamajam īpašumam nav pamata kristies vērtībai, jo iebrauktuve paliek turpat kur ir - no Satekles ielas, ēka tiek pieslēgta pie pilnīgi jaunām visām inženierkomunikācijām (ūdensvads, saimnieciskā kanalizācija, elektrība, gāze).</p> <p>Nav pamatota iemesla uzskatīt, ka kriminogēnā situācija varētu pieaugt Ģertrūdes ielas pusē.</p>
31.	Tiks radīti jauni melnie punkti Rīgas satiksmē.	<p>Galvenais CSNg veids ir sadursme ar priekšā braucošu transportlīdzekli – 22%, kas ir raksturīgi visiem regulētajiem krustojumiem. Tam par iemeslu ir paaugstināts faktiskais ātrums krustojuma pieejās un attiecīgas distances neievērošana. Bez tam, jāņem vērā apstākļi, ka pārsvarā visi smagie ceļu satiksmes negadījumi ar cietušajiem ir notikuši vai nu agrā rīta stundā, vakarā vai naktī, kad satiksmes intensitāte ir maza, līdz ar to satiksme brīvāka un ātrāka.</p> <p>Otrs raksturīgākais CSNg veids ir sadursme ar transportlīdzekļa sāniem – 21%. Būtu jāseko līdzi, lai joslu apzīmējums tiktu pastāvīgi uzturēts pienācīgā līmenī kā vasarā, tā arī ziemā. Trešais raksturīgākais negadījumu veids ir sadursme veicot kreiso pagriezienu – 9%.</p>
32.	Būs grūtības piebraukšanai pēc preces SIA LASA 100. Nebūs piebraukšanas ceļa. Radīsies sastrēgumi.	<p>Nekustamajam īpašumam Daugavpils ielā Nr. 51 ir divas iebrauktuves, viena no ielas puses, otra no nekustamā īpašuma Daugavpils ielā Nr.49, kur jau Jums ir izbūvēti metāla vārti. Tuneļa izbūves rezultātā iebrauktuve no ielas nebūs, paliks tikai no Daugavpils ielas Nr. 49 servitūta ceļa.</p>
33.	Noraidu. Neatrisinās sastrēguma problēmu. Projekts nav pieņemams, jo tuneļa tiešā tuvumā esošajām ēkām nebūs iespējams piebraukt. Vispirms būtu jāatrisina jautājums par to, kā tiks organizēta pieklūšana ēkām, kas atrodas tuneļa celtniecības zonā. Ja tas netiek darīts, tad vairākām ēkām piekļūt ar autotransportu nebūs ērti vai iespējams vispār.	<p>Izvērtējot ieguvumus visas pilsētas satiksmes organizācijas uzlabojumu kontekstā, tuneļa plānotā būvniecība ir vērtējama pozitīvi.</p> <p>Projektētājs kopā ar pasūtītāju paralēli būvniecības ieceres apspriešanai arī risina šos zemju jautājumus.</p>
34.	Netiks atrisinātas transporta problēmas. jo jau tagad daudzās ielās (piem. Valmieras, Ģertrūdes) ir lieli sastrēgumi rīta un vakara stundās. Daudzas ēkas Daugavpils ielā ir ļoti vecas un sliktā stāvoklī. Rodas	<p>Lai neutralizētu transporta plūsmu intensificēšanās radīto negatīvo ietekmi, iespējams, būtu nepieciešama līdzšinējās automašīnu novietošanas prakses pārskatīšana teritorijā, kuru tieši ietekmē plānotā būvniecība. Šajā sakarā būtu aktualizējama automašīnu stāvvietu Park &amp; Ride sistēmas ieviešana. Iespējamie</p>

	jautājums, vai tās maz izturēs visus celtniecības radīto satricinājumus?	risinājumi būtu jāskata visas pilsētas centrālās daļas kontekstā. Šāds uzdevums nav paredzēts šim projektam. Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājusies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas.
35.	Šāda celtniecība būtiski apgrūtinās transporta kustību. Tiks apgrūtināta transporta kustība pa Daugavpils ielu. Būs ierobežota piekļūšana pie Daugavpils ielā esošajām ēkām.	Piekļuve Daugavpils ielas pāra numuru nekustamajiem īpašumiem no Žaņa Lipkes ielas, bet nepāra numuriem pa ceļa servitūtu sākot no Daugavpils ielas Nr.49 nekustamā īpašuma, tālāk Daugavpils ielas Nr.51., 53 nekustamo īpašumu.
36.	Mēs pašreiz dzīvojam dziļas krīzes iespaidā. Līdzekļu trūkums ir liels, lai varētu atrisināt iedzīvotāju vajadzības. Ir nabadzība, bezdarbs, mājokļu trūkums, kriminogēni apstākļi. Valstij trūkst līdzekļu, lai pabeigtu iesāktās būves. Ir tik daudz graustu, kas dara kaunu mūsu valstij. Vispirms ar to ir jātiek galā.	Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. Tunelis kā piektais dzelzceļa šķērsojums ir paredzēts Rīgas teritorijas plānojumā šeit - Daugavpils un Ģertrūdes ielu savienošanai. Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbēruma šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienojošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.
37.	Mūsu Ģertrūdes ielas posmā ir 31 liepa, ir zaļā zona abās ielas pusēs. Būvējot tiks likvidēti koki un zālājs. Ielās palielināsies putekļi un troksnis. Iedzīvotāji nevarēs atvērt logus. Līdz ar to tiks gandrīz veselība.	Ģertrūdes ielas pusē nepieciešams nocirst 31 koku., pretī saņemot labiekārtotu autostāvlaukumu Ģertrūdes ielas galā pie Satekles ielas. Daugavpils ielas pusē koku nociršana nav paredzēta, jo tur to nav. Ņemot vērā pašreizējo rāmo situāciju Ģertrūdes ielā, pēc tuneļa iespējamās izbūves, sagaidāma trokšņa būtiska palielināšanās.
38.	Namu iedzīvotājiem privatizēto dzīvokļu vērtība tiks samazināta, jo iela pārvērtīsies četru joslu lielceļā.	Tunelis savieno Ģertrūdes un Daugavpils ielu. Būs viena brauktuve kā līdz šim ar vienu braukšanas joslu katrā virzienā. Netiek projektēta pilsētas maģistrālā iela, bet alternatīvs šķērsojums zem dzelzceļa.
39.	Projektā nav paredzēta velo satiksmes infrastruktūra. Saskaņā ar Rīgas domes lēmuma Nr.8762 uzdevumu „Projektējot un rekonstruējot ielas un tiltus, tajos jāiekļauj veloceliņi”, ir ārkārtīgi svarīgi, lai, veicot jebkuru pilsētas ielu rekonstrukciju, īpaši jaunu ielu un satiksmes mezglu izbūvē, tiktu veikta veloceliņu, nobrauktuviņu un ietves satiksmes vides uzlabošana. Velotransports ir vienīgais transporta veids, kas ir pieejams pilnīgi visiem iedzīvotājiem transporta līdzekļa	Pēc Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma velo celiņu plānots izvietot pa 13. janvāra ielu, tālāk pa Satekles ielu, tālāk pa Kurbada ielu, tālāk uz Ģertrūdes ielas. Drošai satiksmei velosipēdisti var izmantot esošo gājēju tuneli, kuru ir paredzēts rekonstruēt.

	<p>iegādes cenas dēļ, kā arī tas ir vienīgais transporta veids, ko drīkstētu izmantot no ekoloģijas viedokļa, tādēļ tam viennozīmīgi ir jābūt prioritāram. Ir nepiedodami velo satiksmi Rīgā vērtēt kā nenozīmīgu, turpināt ignorēt pieaugošo riteņbraucēju skaitu un nozīmi. Projekts faktiski neietver nekādu velo satiksmes infrastruktūru, līdz ar to tas ir pilnīgi bezjēdzīgs no satiksmes viedokļa. Pēc projekta realizācijas, tuvākā vieta, kur varēs šķērsot dzelzceļu, joprojām būs Lāčplēša iela, jo projektētie gājēju un autosatiksmes tuneli nebūs piemēroti riteņbraukšanai. Ietves kļūs šaurākas, kas sekmēs gājēju neiecietību pret riteņbraucējiem. Daudzi riteņbraucēji izmantos tuneli, kas varētu būt bīstami. Projekts vispār neparedz velo satiksmes eksistenci, kas tomēr nenozīmē, ka tāda nebūs. Vērtējot projektu kopumā, varu secināt diemžēl tikai par projekta neatbilstību Rīgas attīstības plāna 2006. - 2018. gadam uzdevumiem, pasūtītāju un izstrādātāju nekompetenci.</p>	
40.	<p>Projektā nav paredzēta 51. un 52. satiksmes autobusu pietura „Ģertrūdes iela” virzienā no centra, kas jau ilgstoši tiek pieprasīta un apspriesta starp vietējiem iedzīvotājiem. Tāpat pilnīgi tiek ignorēta bīstamā gājēju pāreja pāri Valmieras ielai uz vietējo iedzīvotāju iecienīto SIA „Rīgas Piensaimnieks” veikalu. Pēc projekta realizācijas nokļūšana līdz veikalam būs daudz bīstamāka, jo gājēju pāreja tiek likvidēta, taču cilvēki turpinās šķērsot ielu ierastajā vietā. Izpētot projektu, rodas iespaids, ka apkārtējo māju iedzīvotāju intereses tiek pilnībā ignorētas.</p> <p>Pēc projekta realizācijas, apkārtējo tuneļa tuvumā esošo māju iedzīvotāji piedzīvos tikai lielāku troksni un gaisa piesārņojumu, kā arī intensīvāku satiksmi, kas ir bīstami, jo nebūs pietiekoši daudz ielas šķērsošanas iespēju, tādēļ cilvēki šķērsos ielu ierastās vietās un ierastā veidā. Kā vienīgo pozitīvo piemēru diemžēl varu minēt tikai regulējamās gājēju pārejas pāri Kurbada un Ģertrūdes ielām, kur iepriekš bija apgrūtināši, dažkārt bīstami šķērsot brauktuvi.</p>	<p>Projektu virzot tālāk, iespējams konkrēti uzdot šo jautājumu „Rīgas satiksmei”, ja viņi izdos tehniskos noteikumus projektētāji pieturu ieprojektēs.</p> <p>Valmieras ielā, pretī „Rīgas piensaimniekam”, no drošības viedokļa nav atļautas neregulējamās gājēju pārejas, jo ir vairāk par 2 braukšanas joslām.</p> <p>Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz gaisa piesārņojumu ar NO2 līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, nepārsniedzot Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumos Nr. 1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti” noteiktos NO2 robežlielumus cilvēka veselības aizsardzībai atbilstoši to 2. pielikumam.</p> <p>Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz trokšņa līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, kuri nepārsniegs Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija (ar grozījumiem, kas pieņemti līdz 23.02.2010.) noteikumos Nr. 597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldes kārtība” noteiktos trokšņa līmeņa robežlielumus apbūvē atbilstoši to 2. pielikumam ar 1. piezīmi.</p>
41.	<p>Šis projekts pēc manām domām ir bez perspektīvām. Neviens no uzdevumiem netiek izpildīts. Celšanas darbu laikā tiks ierobežota</p>	<p>Jēkabpils iela ir divvirziena iela. Vienvirziena iela ir Kalna – Lazdonas iela, kurā ir rekomendēts uzstādīt luksofora objektu.</p>

	iebraukšana Kurbada ielā. Vienvirziena kustība pa Avotu ielu ierobežos iespēju nokļūt pie tuneļa. Tuneļa izeja ir uz Jēkabpils ielas(arī vienvirziena), kur vienmēr ir sastrēgumi. Nav pārdomāta neviena no šīm pozīcijām.	
42.	Pilnībā nebūs iespējas piebraukt pie dzīvojamām mājām ne tikai pašu transportam, bet arī ātrās palīdzības un ugunsdzēsēju dienesta mašīnām. Māju iedzīvotājiem, kuri dzīvo blakus, tiek liegta iespēja atvērt logus, iet uz tuvākajiem veikaliem (tā kā tie būs vai slēgti, vai tukši-nebūs iespējas pievest produktus). Paliks neatrisināts jautājums par esošām firmām, kuras atrodas Ģertrūdes un Daugavpils ielā (ķīmiskās tīrītavas u.c.)	Visiem nekustamajiem īpašumiem būs iebrauktuves, nodrošināta operatīvā transporta piekļuve. Tiek risināts zemju jautājums par ceļa servitūtu ar nekustamo īpašumu īpašniekiem. Daugavpils ielas pāra numuru ēkām iebraukšana būs no Žaņa Lipkes ielas puses.
43.	Projekts radīs problēmas (tā vietā, lai atslogotu pilsētas centru, tas tiks vairāk noslogots), tuvākās mājas tiks pakļautas satricinājumiem, ko radīs transporta plūsma (jāņem vērā, kā tās ir avārijas stāvoklī). Daugavpils ielas rajons patreiz tikai sāk attīstīties (tiek rekonstruētas ēkas, parādās jauni ofisi, ir iespēja tālākai attīstībai).	Paredzot intensīvas transporta plūsmas, jāparedz transporta plūsmas radīto vibrāciju negatīvā ietekme uz apkārt esošo apbūvi un iedzīvotāju attieksme pret to. Projekta virzības laikā nepieciešams izstrādāt veicamo pasākumu kompleksu pret augstāk minēto risku mazināšanu.
44.	Tunelis ierobežos to firmu darbību, kuras izvietotas šajā rajonā. Tāpat tas sarežģīs personīgā autotransporta kustību, nevarēs piekļūt pie mājām. Tas neatslogos pilsētas centru un pasliktinās ekoloģisko situāciju, un kultūrvēsturisko rajona pievilcību.	Piekļuve visiem nekustamajiem īpašumiem tiks nodrošināta. Personīgā autotransporta novietošana tuvu mājām apgrūtināta. Projekta virzības laikā kopā ar pasūtītāju būtu jārisina papildus vieglo automašīnu stāvlaukumu izbūve. Automašīnu plūsma daļēji tiks novirzīta no Rīgas centrālās daļas centra uz centra perifēriju. Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība visas pilsētas satiksmes infrastruktūras kontekstā, paredzot transporta plūsmu pārorientāciju un piesaisti Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienojumam dos būtisku efektu transporta plūsmu organizācijas uzlabošanai. Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz gaisa piesārņojumu ar NO2 līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, nepārsniedzot Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumos Nr. 1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti” noteiktos NO2 robežlielumus cilvēka veselības aizsardzībai atbilstoši to 2. pielikumam. Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz trokšņa līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, kuri nepārsniegs Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija (ar grozījumiem, kas pieņemti līdz 23.02.2010.) noteikumos Nr. 597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldes kārtība” noteiktos trokšņa līmeņa robežlielumus apbūvē atbilstoši to 2.

		<p>pielikumam ar 1. piezīmi.</p> <p>Rīgas pilsētas arhitekta birojs piekrīt tunelim, kas vienlaicīgi savieno pilsēt būvniecības pieminekļa Rīgas vēsturiskā centra teritoriju ar apbūves aizsardzības teritoriju „Maskavas priekšpilsēta”, ko patreiz plānojuma struktūrā atdala dzelzceļš.</p>
45.	<p>Transporta plūsmu un ofisus nepieciešams pārvietot no centra, bet ne "iedzīt" tuneli pašā sastrēgumu punktā.</p>	<p>Transporta plūsma Ģertrūdes – Daugavpils ielas tuneļa šķērsošanai formēsies visas Ģertrūdes un Daugavpils ielas garumā, kā arī ap to esošajās ielās un no transporta līdzekļu plūsmām, kas šķērso Ģertrūdes un Daugavpils ielu. Tādējādi, iespējams, būtisks efekts uz transporta plūsmu intensitāti būs ne tikai Lāčplēša ielā, bet arī Dzirnau ielā un dzelzceļa šķērsojumā pie centrālās dzelzceļa stacijas. Automašīnu plūsma daļēji tiks novirzīta no Rīgas centrālās daļas centra uz centra perifēriju.</p>
46.	<p>Uzskatu, ka tunelis atslogos nokļūšanu centrā no Latgales priekšpilsētas, kā arī veicinās uzņēmējdarbības attīstību Latgales priekšpilsētā. Pamazām sakārtosies arī šī rajona vide.</p>	<p>Nekustamo īpašumu vērtēšanas kompānija SIA „Eiroeksperts” savā atzinumā neprognozē nekustamā īpašuma tirgus vērtības pazemināšanos, bet Daugavpils ielas pusē prognozē tā palielinājumu.</p> <p>Ģertrūdes - Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība visas pilsētas satiksmes infrastruktūras kontekstā, paredzot transporta plūsmu pārorientāciju un piesaisti Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienojumam dos būtisku efektu transporta plūsmu organizācijas uzlabošanā, pakāpeniski mainīsies izpratne par apkārtnējo rajonu, uzlabosies komerciālā vide, kā sekundārs faktors tiek prognozēts nekustamā īpašuma tirgus vērtības pieaugums.</p>
47.	<p>Šāda celtniecība nesīs tikai apgrūtinājumu transporta kustībai. Ietekme būs negatīva, jo šauru ielu dēļ radīsies lieli transporta sastrēgumi (Daugavpils iela, Avotu, Akas; Čaka, Kurbada, Valmieras, Ludzas un Jēkabpils).</p>	<p>Lai neitralizētu transporta plūsmu intensificēšanās radīto negatīvo ietekmi, iespējams, būtu nepieciešama līdzšinējās automašīnu novietošanas prakses pārskatīšana teritorijā, kuru tieši ietekmē plānotā būvniecība. Šajā sakarā būtu aktualizējama automašīnu stāvvietu Park &amp; Ride sistēmas ieviešana. Iespējamie risinājumi būtu jāskata visas pilsētas centrālās daļas kontekstā. Šāds uzdevums nav paredzēts šim projektam.</p>
48.	<p>Neatrisinās transporta problēmas, bet radīs tikai sastrēgumus. Kritīsies nekustamā īpašuma lietošanas vērtība, nevarēs apstāties uz ielas un piekļūt objektiem no Daugavpils ielas puses, šaura Jēkabpils iela ar sliktu segumu</p>	<p>Lai neitralizētu transporta plūsmu intensificēšanās radīto negatīvo ietekmi, iespējams, būtu nepieciešama līdzšinējās automašīnu novietošanas prakses pārskatīšana teritorijā, kuru tieši ietekmē plānotā būvniecība. Šajā sakarā būtu aktualizējama automašīnu stāvvietu Park &amp; Ride sistēmas ieviešana. Iespējamie risinājumi būtu jāskata visas pilsētas centrālās daļas kontekstā. Šāds uzdevums nav paredzēts šim projektam.</p> <p>Nekustamo īpašumu vērtēšanas kompānija SIA „Eiroeksperts” savā atzinumā neprognozē nekustamā īpašuma tirgus vērtības pazemināšanos, bet Daugavpils ielas pusē prognozē tā palielinājumu.</p> <p>Ģertrūdes - Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība visas pilsētas satiksmes infrastruktūras kontekstā, paredzot transporta plūsmu pārorientāciju un piesaisti Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienojumam dos būtisku efektu transporta</p>

		<p>plūsmu organizācijas uzlabošanā, pakāpeniski mainīsies izpratne par apkārtējo rajonu, uzlabosies komerciālā vide, kā sekundārs faktors tiek prognozēts nekustamā īpašuma tirgus vērtības pieaugums.</p> <p>Piekļuve Daugavpils ielas pāra numuru nekustamajiem īpašumiem no Žaņa Lipkes ielas, bet nepāra numuriem pa ceļa servitūtu sākot no Daugavpils ielas Nr.49 nekustamā īpašuma, tālāk pa Daugavpils ielas Nr.51., 53 nekustamo īpašumu.</p> <p>Jēkabpils ielas segums ir nekaltais bruģis, kas ir skaļš, bet sliktā stāvoklī tas nav.</p>
49.	Jāveic ēku apsekošana pirms realizācijas. Jāveic ieguldījumi pakešlogu uzstādīšanai, vismaz fasādes pusē, jāveic mājas paneļu šuvju hermetizācija un ēkas skaņas un siltumizolācijas darbi.	Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājusies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas.
50.	Ierobežos vai pilnīgi pārtrauks biznesu un piekļūšanu objektiem	Visiem nekustamajiem īpašumiem būs iebrauktuves, nodrošināta operatīvā transporta piekļuve. Tiek risināts zemju jautājums par ceļa servitūtu ar nekustamo īpašumu īpašniekiem. Daugavpils ielas pāra numuru ēkām iebraukšana būs no Žaņa Lipkes ielas puses.
51.	Iecerētā būvniecība nenodrošina ērtāku gājēju satiksmi starp Ģertrūdes ielas gala un Daugavpils ielas sākuma iedzīvotājiem. Tā apgrūtinā piekļūšanu Ģertrūdes ielas gala īpašumiem gan gājējiem, gan auto satiksmei. Iecerētās būvniecības procesā iespējami bojājumi tuvējām ēkām. Iecerētās būvniecības rezultātā pasliktināsies vides kvalitāte apkārtējo māju iedzīvotājiem.	Gājēju tunelim ir paredzēta rekonstrukcija. Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājusies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas. Indivīds, izvēloties dzīvesvietu un pieņemot lēmumu par konkrētas dzīvojamās platības apdzīvošanu vai izmantošanu, labākās alternatīvas izvēlei, savstarpēji salīdzina vairāku ietekmējošo faktoru grupas, izvēloties to kombināciju, kura indivīdu apmierina. Jebkurš iedzīvotājs sagaida dzīves kvalitātes raksturojošo rādītāju kvalitātes palielinājumu un saasināti uztver dzīves kvalitātes kritumu, jebkurā to raksturojošā jomā.
52.	Iecerētās būvniecības procesā iespējami bojājumi tuvējām ēkām. Iecerētās būvniecības rezultātā pasliktināsies vides kvalitāte apkārtējo māju iedzīvotājiem.	Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājusies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas. Indivīds, izvēloties dzīvesvietu un pieņemot lēmumu par konkrētas dzīvojamās

		<p>platības apdzīvošanu vai izmantošanu, labākās alternatīvas izvēlei, savstarpēji salīdzina vairāku ietekmējošo faktoru grupas, izvēloties to kombināciju, kura indivīdu apmierina. Jebkurš iedzīvotājs sagaida dzīves kvalitātes raksturojošo rādītāju kvalitātes palielinājumu un saasināti uztver dzīves kvalitātes kritumu, jebkurā to raksturojošā jomā.</p>
53.	<p>Nav pierādīta būvniecības ieceres sociāli-ekonomiskā atdeve Rīgas pilsētai pret ieguldītājiem nodokļu maksātāju līdzekļiem.</p>	<p>Lokāla ietekme – mikrorajonu savienošana.</p> <p>Izbūvējot tuneli un veicot transporta satiksmes plūsmu reorganizāciju tikai tuneļa tiešā tuvumā, iegūtais efekts no tuneļa izmantošanas būs lokāls, tas nodrošinās lokālas nozīmes savienojumu starp pilsētas mikrorajoniem, bet būtisku efektu nenesīs.</p> <p>Lokālas nozīmes dzelzceļa šķērsojuma gadījumā netiek prognozēta būtiska ietekme uz iedzīvotāju sadzīves apstākļiem un nekustamā īpašuma tirgus vērtībām.</p> <p>Vispārēja ietekme – visas pilsētas satiksmes plūsmas organizācija.</p> <p>Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienojošā tuneļa būvniecība visas pilsētas satiksmes infrastruktūras kontekstā, paredzot transporta plūsmu pārorientāciju un piesaisti Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienojumam dos būtisku efektu transporta plūsmu organizācijas uzlabošanai.</p> <p>Transporta plūsmas ietekmē, kas tiks novirzīta pa Daugavpils ielu un tai pieguļošajām ielām, pakāpeniski mainīsies izpratne par apkārtējo rajonu, lēni, bet nenovēršami uzlabosies komerciālā vide.</p>
54.	<p>Ļoti pasliktināsies rajona ekoloģiskā situācija. Apkārtējo māju iedzīvotāji būs spiesti elpot izplūdes gāzes, kas uzkrāsies tunelī un pēc tam koncentrētā veidā izplūdis kā no caurules uz tuvumā esošajām mājām. Ģertrūdes ielā tiks izcirsti visi koki tuneļa tuvumā diezgan lielā rajonā, kā rezultātā nenotiks gaisa pašattīršanās.</p> <p>Apkārtējo māju iedzīvotāji būs pakļauti stiprai trokšņu iedarbībai. Tunelī ir īpašība koncentrēt un pastiprināt trokšņus, pēc tam novirzīt tos tuneļa izejas tuvumā esošo māju virzienā.</p> <p>Braucošo mašīnu vibrācija tunelī pastiprināsies un izplatīsies apkārtējo māju virzienā. Vairums šo māju ir ap 100 gadu vecas. To pamati un sienu konstrukcijas šādu vibrāciju neizturēs un īsā laikā sagrūs.</p> <p>Vislielākās neērtības iedzīvotājiem un Daugavpils ielā esošajiem uzņēmumiem radīs piebraucamo ceļu trūkums no māju fasādes puses. Projektā piedāvātais variants ietves gar mājām Daugavpils ielā un</p>	<p>Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz gaisa piesārņojumu ar NO<sub>2</sub> līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, nepārsniedzot Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumos Nr. 1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti” noteiktos NO<sub>2</sub> robežlielumus cilvēka veselības aizsardzībai atbilstoši to 2. pielikumam.</p> <p>Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz trokšņa līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, kuri nepārsniegs Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija (ar grozījumiem, kas pieņemti līdz 23.02.2010.) noteikumos Nr. 597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldes kārtība” noteiktos trokšņa līmeņa robežlielumus apbūvē atbilstoši to 2. pielikumam ar 1. piezīmi.</p> <p>Ģertrūdes ielas pusē nepieciešams nocirst 31 koku., pretī saņemot labiekārtotu autostāvlaukumu Ģertrūdes ielas galā pie Satekles ielas. Daugavpils ielas pusē koku nociršana nav paredzēta, jo tur to nav.</p> <p>Šī projekta teritorijā Satekles ielas posmā no Kurbada ielas ielas līdz Valmieras ielai (un tālāk tajā) sagaidāmi būtiski trokšņa pieaugumi. Tam vēl jāpievieno</p>

	servitūta apbraucamais ceļš caur māju iekšējiem pagalmiem no praktiskās puses ir pilnīgi nepieņemams.	dzelzceļa troksnis. Ņemot vērā pašreizējo rāmo situāciju Ģertrūdes un Daugavpils ielā, Jēkabpils ielā projekta īstenošanas rezultātā radikāli mainīsies situācija, kas ir būtiska izmaiņa. Daugavpils ielas Nr.51 esošajam uzņēmumam tiek nodrošināta piekļuve no Daugavpils ielas Nr.49 nekustamā īpašuma, pārējiem tālāk pa iekšpagalmiem. Daugavpils ielas pāra numuru nekustamajiem īpašumiem piekļuve tikai no Žaņa Lipkes ielas puses.
55.	Rīdziniekiem, transporta līdzekļu īpašniekiem, plānotais tunelis nenesīs nekādu labumu, jo pilsētas centru no autotransporta, tas neatslogos. Apkārtojamiem iedzīvotājiem tas radīs tikai papildus problēmas. Tas pasliktinās stāvokli rajonā gan iedzīvotājiem, gan plānojamā celtniecības rajonā izvietotajiem uzņēmumiem. Ekoloģiskā stāvokļa pasliktināšanās dēļ daudzi iedzīvotāji būs spiesti pamest savas mājas, bet uzņēmumi mainīt savu atrašanās vietu, jo to klientiem būs sarežģīti piekļūt vajadzīgajiem uzņēmumiem. Līdz ar to strauji samazināsies nekustamo īpašumu vērtība tuneļa celtniecības rajonā. Nekāda kompensācija projektā nav paredzēta. Samazināsies iedzīvotāju skaits un „Maskavas forštate” kā vēsturisks objekts zaudēs savu pievilcību. Rajonam kā kultūrvēsturiskam centram tiks radīti neatgriezeniski zaudējumi.	Lokāla ietekme – mikrorajonu savienošana. Izbūvējot tuneli un veicot transporta satiksmes plūsmu reorganizāciju tikai tuneļa tiešā tuvumā, iegūtais efekts no tuneļa izmantošanas būs lokāls, tas nodrošinās lokālas nozīmes savienojumu starp pilsētas mikrorajoniem, bet būtisku efektu nenesīs. Lokālas nozīmes dzelzceļa šķērsojuma gadījumā netiek prognozēta būtiska ietekme uz iedzīvotāju sadzīves apstākļiem un nekustamā īpašuma tirgus vērtībām. Vispārēja ietekme – visas pilsētas satiksmes plūsmas organizācija. Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība visas pilsētas satiksmes infrastruktūras kontekstā, paredzot transporta plūsmu pārorientāciju un piesaisti Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienojumam dos būtisku efektu transporta plūsmu organizācijas uzlabošanai. Transporta plūsmas ietekmē, kas tiks novirzīta pa Daugavpils ielu un tai pieguļošajām ielām, pakāpeniski mainīsies izpratne par apkārtojo rajonu, lēni, bet nenovēršami uzlabosies komerciālā vide. Rīgas pilsētas arhitekta birojs piekrīt tunelim, kas vienlaicīgi savieno pilsētībūvniecības pieminekļa Rīgas vēsturiskā centra teritoriju ar apbūves aizsardzības teritoriju „Maskavas priekšpilsēta”, ko patreiz plānojuma struktūrā atdala dzelzceļš.
56.	Kaut arī man patīk iecere atslogot Rīgas centru, tomēr tuneļa celtniecība šo jautājumu neatrisinās. Liela naudas summa tiks izlietota noziedzīgi nelikumīgi. Šo naudu varētu izlietot daudz lietderīgākiem mērķiem.	Tunelis ir vēl viens alternatīvs dzelzceļa šķērsojums, šis nav maģistrālās ielas projekts. Tunelis savienos Ģertrūdes un Daugavpils ielu, kā rezultātā tunelim pieguļošajos krustojumos ir sagaidāms noslodzes samazinājums.
57.	Tā kā es dzīvoju Ģertrūdes ielā 110, es tieku apdraudēta gan veselības, gan dzīvojamās platības dēļ. Māja vairs nav jauna, tā ir tādā vietā kur liela satiksme: sabiedriskais transports, dzelzceļš, arī koku izciršanu nepieļauj. Vispirms jau lielais troksnis kas radīsies. Vai mūsu māja to izturēs? jau tagad rodas plaisas griestos un sienās. Ja būs lielākas vibrācijas,	Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājusies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas. Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz trokšņa līmeni Rīgas

	var rasties lielākas problēmas. Kas uzņemsies par to atbildību? Es uzskatu būvniecības ieceri par nepareizu, jo tas skars lielu daļu cilvēku, iecere nav pārdomāta.	pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, kuri nepārsniegs Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija (ar grozījumiem, kas pieņemti līdz 23.02.2010.) noteikumos Nr. 597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldes kārtība” noteiktos trokšņa līmeņa robežlielumus apbūvē atbilstoši to 2. pielikumam ar 1. piezīmi.
58.	Iecere neatrisinās samilzušās transporta problēmas, radīs iespēju celtniecības firmām dažādos veidos nozagt nodokļu maksātāju naudu.	Tiek radīts alternatīvs dzelzceļa šķērsojums, arī transporta plūsmas dalījums centra virzienā starp Lāčplēša, Dzirnau un jaunbūvējamo Ģertrūdes / Daugavpils ielu šķērsojumu, līdzīgi kā transporta plūsmas pa Gogoļa, Dzirnau, Lāčplēša ielām Salu tilta virzienā. Ģertrūdes / Daugavpils ielu savienojošā tuneļa būvniecība visas pilsētas satiksmes infrastruktūras kontekstā, paredzot transporta plūsmu pārorientāciju un piesaisti Ģertrūdes / Daugavpils ielas savienojumam dos būtisku efektu transporta plūsmu organizācijas uzlabošanai.
59.	Apdraudēs apkārtējo māju iedzīvotāju un privātīpašnieku īpašumi. Apkārtējo uzņēmēju darbība tiks ierobežota vai nostādīta uz bankrota robežas.	Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājusies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas.
60.	Tunelis, kuram nav jāsavieno maģistrālās Ģertrūdes un Daugavpils ielas, noslogos transporta kustību, nevis to atrisinās. Rudenī neizbēgsim no sastrēgumiem uz Ģertrūdes ielas, tā kā iela ir šaura un mašīnu manevrēšanas gadījumā satiksme apstāsies.	Tunelis ir vēl viens alternatīvs dzelzceļa šķērsojums, šis nav maģistrālās ielas projekts. Tunelis savienos Ģertrūdes un Daugavpils ielu, kā rezultātā tunelim pieguļošajos krustojumos ir sagaidāms noslodzes samazinājums.
61.	Notiks veco ēku deformācija. Apgrūtināta piebraukšana pie mājām, tai skaitā, atkritumu mašīnai "Hoetika", ātrās palīdzības mašīnai utt. Kur likt personīgo autotransportu? Stāvlaukumu tuvumā nav. Kā īstenot saimniecisko darbību, ja nebūs iespējas piebraukt.	Ģertrūdes ielā ir 3.50 m plata vienvirziena brauktuve ar platu gājēju ietvi, izņemot pie Ģertrūdes ielas Nr. 127. Ar automašīnu novietošanu saistītos jautājumus iespējams daļēji pārnest uz automašīnu īpašnieku, kas ir apkārtējie iedzīvotāji, pleciem. Tomēr jāapzinās, ka namiem nav tik lielu pagalmu, lai novietotu visas automašīnas tajos. Ņemot vērā apstākļus, ka visā Rīgas centrālajā daļā ir aktuāla automašīnu novietošanas problēma, iespējamie risinājumi būtu jāskata visas pilsētas centrālās daļas kontekstā.
62.	Kārtējo reizi būs ieguldīti milzīgi līdzekļi, arī pašvaldības, bet tas neatrisinās transporta problēmu. Labāk līdzekļus ieguldīt bērnu laukumu celtniecībā un parkos ierīkot soliņus, apzaļumot rajonu. Cilvēkiem būs patīkama tāda uzmanība. Izbraucamās ielas ir kritiskā stāvoklī. kas traucē kustību.	Tunelis ir vēl viens alternatīvs dzelzceļa šķērsojums, šis nav maģistrālās ielas projekts. Tunelis savienos Ģertrūdes un Daugavpils ielu, kā rezultātā tunelim pieguļošajos krustojumos ir sagaidāms noslodzes samazinājums.
63.	Tā kā dzīvoju Ģertrūdes ielas 110 namā, šī būvniecības iecere tieši ietekmēs manu dzīves telpu, turklāt negatīvi. Koku izciršanu un zaļās	Ģertrūdes ielas pusē nepieciešams nocirst 31 koku., pretī saņemot tikai labiekārtotu autostāvlaukumu Ģertrūdes ielas galā pie Satekles ielas. Daugavpils

	<p>zonas iznīcināšanu vispār uzskatu par nepieņemamu. Šī ideja pašos pamatos nav pārdomāta, tunelis izpostīs Ģertrūdes un Daugavpils ielas kvalitāti.</p> <p>Būvniecība cilvēkus ietekmēs negatīvi - troksnis, putekļi. Tikš izjaukta infrastruktūra. Netiek ņemts vērā dzīvojamo māju vecums un tehniskais stāvoklis. Tas, ka jebkuri rakšanas darbi un papildus vibrācijas var neatgriezeniski nodarīt postu jau tā vecām ēkām, kuras ikdienā tiek pakļautas vibrācijām no dzelzceļa un blakus esošajām ielām.</p> <p>Rīgas iedzīvotājus būvniecības iecere neietekmēs, jo būtībā visvairāk tas skars tieši tos cilvēkus, kas dzīvo šai rajonā, kā arī tos, kas ikdienā izmanto Satekles un Valmieras ielas, lai ar sabiedrisko transportu nokļūtu galamērķī. Papildus satiksmes ierobežojumi tikai vēl vairāk pasliktinās transporta kustību.</p>	<p>ielas pusē koku nociršana nav paredzēta, jo tur to nav.</p> <p>Lai mazinātu putekļu izplatību būvdarbu laikā, tiks veikta ielu un būvlaukumu laistīšana, bet lai mazinātu trokšņu ietekmi, būvdarbi tiks veikti tikai atļautajās diennakts stundās ar iekārtām, kuras atbilst 2004. gada 29. aprīļa MK noteikumiem nr.468 „Noteikumi par trokšņa emisiju no iekārtām, kuras izmanto ārpus telpām”.</p> <p>Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājusies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas.</p>
64.	<p>Gan jā, gan nē! Jā, jo būtu ērti satiksmes dalībniekiem. Nē, jo apdraud cilvēku dzīvības ēkā Ģertrūdes ielā 133, jo ēka skaitās avārijas stāvoklī un būvniecības laikā pastāv risks, ka sabruks, jo pamati mājai švaki un veci. Ja tomēr izlems celt tuneli, Tad Rīgas domei vajadzētu parūpēties par mājas iedzīvotājiem. Ēka Ģertrūdes ielā 133 ir avārijas stāvoklī ar švakiem pamatiem un pastāv liels risks, ka ēka sabruks un cietīs mājas iedzīvotāji, tai skaitā es Samanta Antonova ar savu ģimeni.</p>	<p>Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājusies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas. Jāizvērtē iespējamie riski un jāpieņem lēmums, kas ir izdevīgāk nojaukt vai pastiprināt ēku pamatus.</p>
65.	<p>Pagaidām būvniecības ieceri noraidu, jo vispirms, lai neapdraudētu iedzīvotāju dzīvību obligāti jāveic iedzīvotāju izmitināšana no avārijas stāvoklī esošā nama - Ģertrūdes ielā 133. Pats nams jānostiprina vai jānojauc, lai tas neapdraudētu apkārtējo māju iedzīvotājus.</p> <p>Tuneļa būvniecība negatīvi ietekmēs veco māju iedzīvotāju stāvokli, „īpaši nama Ģertrūdes ielā 133 iedzīvotājus, kuru intereses būvniecības ieceres pašreizējā variantā nav ņemtas vērā.</p> <p>Jebkurš transporta plūsmu uzlabojums sekmēs gan tuneļa apkaimes, gan visas pilsētas attīstību un stāvokli.</p>	<p>Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbēruma šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienojošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.</p> <p>Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājusies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas. Jāizvērtē iespējamie riski un jāpieņem lēmums, kas ir izdevīgāk nojaukt vai pastiprināt ēku pamatus.</p>

66.	<p>Projektā pašreiz nav paredzēts, kā tiks nodrošināta piekļuve (piebraukšana) pie apkārtējiem namiem, piemēram, Ģertrūdes ielas 100. Gaidāmā satiksmes plūsmas palielināšanās radīs lielāku troksni, vibrāciju un piesārņojumu, kura negatīvā ietekme apkārtējo Ģertrūdes ielas namu iedzīvotājiem būs vēl jo izteiktāka, it īpaši tāpēc, ka tiks nocirsti uz ielas augošie koki (kā sabiedriskajā apspriešanās skaidroja - izcirtīs tos kokus, kuri traucēs) un likvidēti pašlaik gar ielas malām izvietoti zālāji. Līdz ar to ievērojami pazemināsies Ģertrūdes ielas 100.nama un citu apkārtējo namu dzīves līmenis. Turklāt, ir bažas par to, ka būvniecības procesa laikā, var tikt bojātas tuvumā esošo namu sienas, proti, no stipras vibrācijas, piemēram, urbšanas darbu laikā var ieplaisāt namu ārsienas utml.</p>	<p>Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājusies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas. Jāizvērtē iespējamie riski un jāpieņem lēmums, kas ir izdevīgāk nojaukt vai pastiprināt ēku pamatus. Piekļuve Ģertrūdes ielas Nr.100 ēkai kā iepriekš.</p>
67.	<p>Sabiedriskajā apspriešanās tika teikts, ka ir veikta satiksmes plūsmas analīze, tomēr konkrēti fakti par to, cik liels reālais ieguvums satiksmes plūsmas uzlabošanā būs šim tunelim un vai tas ir samērīgs ar tuneļa būvniecības augstajām izmaksām un tuvumā esošo namu iedzīvotāju interesēm netika izskaidrots.</p>	<p>Transporta plūsmas izpētes un prognozes projekts tika izstrādāts SIA „SOLVERS”, lai novērtētu perspektīvā tuneļa ietekmi uz satiksmes plūsmu un pamatojoties uz to, izstrādātu rekomendācijas satiksmes organizācijas uzlabošanai izpētes teritorijā. Transporta plūsmas satiksmes servisa līmeņa novērtēšanai tika izmantots standarts ICU2003 „Intersection Capacity Utilization: 2003”. Projekta gaitā ir pētīta esošā satiksmes organizācija un ir novērtēti satiksmes organizācijas uzlabošanas iespējamie pasākumi, kas ir tieši saistīti ar Ģertrūdes tuneļa būvniecību. Izpētes projekts ir izstrādāts, lai novērtētu esošo transporta plūsmu teritorijā starp Kr.Barona, Ģertrūdes, Lāčplēša, Sadovņikova, Dzirnava un Satekles ielām, prognozētu to attīstību 2013. gadam, veiktu perspektīvā tuneļa izvērtējumu uz satiksmes plūsmu un pamatojoties uz to, izstrādātu rekomendācijas satiksmes organizācijas uzlabošanai izpētes teritorijā. Tunelis savienos Ģertrūdes un Daugavpils ielu, kā rezultātā tunelim piegulošos krustojumos sagaidāms noslodzes samazinājums. Dati par transporta plūsmas intensitāti izpētes teritorijā tika savākti 2009. gada aprīlī, darbdienās, vakara maksimumstundās ar vislielāko kustību. Vairāki krustojumi atrodas uz caurlaidspējas nepietiekamības robežas (servisa līmenis D, pēdējais pieņemamais) Lāčplēša iela – Avotu iela, Ģertrūdes iela – Satekles iela, Lāčplēša iela –E. Birznieka – Upīša iela, Satekles iela – Kurbada iela. D servisa līmenis – krustojumā parasti nav nekādu sastrēgumu. Transporta līdzekļu vairākumu jāapkalpo pirmajā ciklā. 110 sekunžu cikla garums vai mazāks nodrošina efektīvu transporta apkalpošanu. Nenožīmīgas transporta svārstības, ceļu satiksmes negadījumi un joslu sašaurinājums var kļūt par iemeslu nopietniem</p>

		<p>sastrēgumiem. Krustojumam ir 10% rezerves caurlaides spējas.</p> <p>Transporta plūsmas izpētes projekta gaitā izskatīti sekojoši datu scenāriji situācijas attīstībai:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.Situācija 2013. gadā bez perspektīvā tuneļa,</li> <li>2.Situācija 2013. gadā ar perspektīvo tuneli un bez ielu tīkla uzlabojumiem,</li> <li>3.Situācija 2013. gadā ar perspektīvo tuneli.</li> </ol> <p>Pētījuma rezultātā dotas rekomendācijas ar ielu tīkla satiksmes uzlabojumiem. Ja netiek izbūvēts tunelis, tad pamatojoties uz šo pētījumu 2013. gadā vairāki krustojumi būs uz caurlaidspējas nepietiekamības robežas (servisa līmenis F) Lāčplēša iela – Avotu iela, Ģertrūdes iela – Satekles iela, Satekles iela – Kurbada iela. F servisa līmenis – krustojums ir pārslogots un sastrēguma periods sastāda 15 – 60 minūtes dienā. Visu laiku tiek novērota rinda zaļā signāla beigās. Cikla garumam ir jābūt par 120 sekundēm garākam, lai apkalpotu visus transportlīdzekļus. Nenožīmīgas transporta plūsmu svārstības, ceļu satiksmes negadījumi un joslu sašaurinājumi palielina sastrēgumus.</p> <p>G servisa līmenis – krustojums ir pārslogots par 10% - 20% un sastrēguma periods sastāda 60 – 120 minūtes dienā. Krustojumā parasti ir garas rindas. Cikla garumam ir jābūt par 120 sekundēm garākam, lai apkalpotu visus transportlīdzekļus. Vadītāji var izvēlēties vai izmantot alternatīvus ceļus, ja tādi eksistē, vai arī mazāk lietot auto sastrēgumstundas.</p> <p>Izbūvējot tuneli un veicot ielu tīkla uzlabojumus (kreiso, labo kabatu izbūve, luksofora objektu uzstādīšana) iegūst augstāku servisa līmeni un mazāku krustojuma noslogojumu.</p>
68.	Ļoti precīzi jāinformē apkārtējo namu īpašnieki par to, kas uzņemsies atbildību par tuneļa būvniecības radītajiem iespējamiem apkārtējo namu bojājumiem (piemēram, sienu/pamatu plaisāšana utml).	<p>Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājusies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas. Jāizvērtē iespējamie riski un jāpieņem lēmums, kas ir izdevīgāk nojaukt vai pastiprināt ēku pamatus.</p>
69.	Projektā nepieciešams paredzēt piebraucamos ceļus pie apkārtējiem namiem, jo īpaši mūs interesē piebraukšana (piekļūšana) pie dzīvojamās mājas Ģertrūdes ielā 100.	Piekļuve Ģertrūdes ielas Nr.100 ēkai kā iepriekš p no Ģertrūdes ielas.
70.	Prasām ļoti konkrētu informāciju par to, cik no pašreiz ielā esošajiem kokiem Ģertrūdes ielas pusē tiks saglabāti.	Ģertrūdes ielas pusē nepieciešams nocirst 31 koku, pretī saņemot tikai labiekārtotu autostāvlaukumu Ģertrūdes ielas galā pie Satekles ielas.
71.	Būvniecības ieceri noraidu, jo pašreizējā krīzes situācijā neredzu krasu	Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir visaptverošs

	nepieciešamību pēc šādas būves. Ar Ķengaragu, jeb teritoriju aiz dzelzceļa, mūs savieno Maskavas iela pie tirgus Gogoļa iela, Dzirnava iela, Lāčplēša iela, Matīsa - Vietalvas iela, Dārziema iela. Stāvoklis Ģertrūdes ielā pasliktināsies.	dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modeļi. Tunelis kā piektais dzelzceļa šķērsojums ir paredzēts Rīgas teritorijas plānojumā šeit - Daugavpils un Ģertrūdes ielu savienošanai. Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbūruma šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienojumā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.
72.	Dzīvoju namā Ģertrūdes ielā 100. Realizējot tuneļa būvi tiks pasliktināts šī nama statuss, jo piekļūšana transportam tiks apgrūtināta. Spriežot pēc visa, tuvējās sabiedriskā transporta pieturvietas tiks pārceltas vai likvidētas. Nama sienas, kas nav remontētas 40 gadu laikā ne reizi, jau esošā transporta kustības radītās vibrācijas dēļ ir saplaisājušas it īpaši dzelzceļa pusē).	Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas, jāizvērtē iespējamie riski un jāpieņem lēmums, kas ir izdevīgāk nojaukt vai pastiprināt ēku pamatus.
73.	Rīgas centrs ir piecstāvu akmens pilsēta, kur katrs labums ir saudzējams. Tuneļa būve, ieskaitot no akmens ielas līdz Satekles ielai tiks iznīcinātas 25 liepas, kas nemaz nerunājot par brīnišķīgo estētisko baudījumu (skats virs liepām uz tālumā esošo Ģertrūdes baznīcu un gadsimta sākumā celto ēku jumtiem un fasādēm) attīra gaisu, ko piesārņo ķīmiskā tīrītava, dzelzceļš un transporta blīvā kustība Satekles ielā, kā arī tuvējais benzīntanks.	Rīgas pilsētas arhitekta birojs piekrīt tunelim, kas vienlaicīgi savieno pilsētubūvniecības pieminekļa Rīgas vēsturiskā centra teritoriju ar apbūves aizsardzības teritoriju „Maskavas priekšpilsēta”, ko patreiz plānojuma struktūrā atdala dzelzceļš. Ģertrūdes ielas pusē nepieciešams nocirst 31 koku., pretī saņemot labiekārtotu autostāvlaukumu Ģertrūdes ielas galā pie Satekles ielas. Daugavpils ielas pusē nav cērtamo koku.
74.	Ģertrūdes ielas 110 mājas īpašnieki pieprasa oficiālu būvekspertīzes tehnisko atzinumu, ka iecerētā tuneļa būve neietekmēs Ģertrūdes ielas 110 mājas stāvokli un drošību. Kas atbildēs par ēkai nodarītajiem tehniskajiem bojājumiem, gadījumā ja tādi rastos.	Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas. Jāizvērtē iespējamie riski un jāpieņem lēmums, kas ir izdevīgāk nojaukt vai pastiprināt ēku pamatus.

Tabula Nr.2

**IEDZĪVOTĀJU UN ORGANIZĀCIJU IEROSINĀJUMI TERITORIJAS ATTĪSTĪBAI – BŪVNICĪBAS  
IEROSINĀTĀJA UN BŪVVALDES VIEDOKLIS**

<b>Nr.p.k.</b>	<b><u>Izteiktie priekšlikumi</u></b>	<b><u>Būvniecības ierosinātāja/ projektētāja sniegtā atbilde</u></b>
1.	Ja tuneļa celtniecība tomēr sāksies, tad, lai novērstu zaudējumus, ir tikai viens ceļš: nojaukt visas ēkas, kuru fasādes ir Daugavpils ielas abās pusēs. To vietā uzbūvēt trošuārus un ceļus, radot papildus trokšņus un vibrāciju palikušo māju iedzīvotājiem.	Darba uzdevums neparedz ēku nojaukšanu, darbu robeža ir ielu sarkanās līnijas.
2.	Ja tuneli būvēs, tad obligāti ir jāparedz trolejbusu līniju tunelī ar kontaktīkla būvniecību, lai trolejbusu satiksme varētu notikt bez dīzeļģeneratoriem. Tuneļa augstums ir 5 metri, saskaņā ar trolejbusu TEN p.4.1.7. iekārtot vadus 4,4 metri augstumā, ir jāiestrādā projektā trolejbusu kontaktlīnijas no Ģertrūdes ielas līdz Lazdonas ielai. Īpaši jāņem vērā, ka trolejbusi pa Daugavpils ielu kursēja vismaz līdz 1968.gadam	Projektēts tiek atbilstoši Rīgas satiksmes izdotajiem noteikumiem – tunelī trolejbusi izmantos dīzeļģeneratoru.
3.	Manuprāt, Rīgas domei noteikti ir citas iespējas investīciju veikšanai, kurām būtu lielāka atdeve.	Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbēruma šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienjošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.
4.	Realizējot ieceri nav iespējams neizskart apkārtnes iedzīvotāju tiesības un intereses.	Indivīds, izvēloties dzīvesvietu un pieņemot lēmumu par konkrētas dzīvojamās platības apdzīvošanu vai izmantošanu, labākās alternatīvas izvēlei, savstarpēji salīdzina vairāku ietekmējošo faktoru grupas, izvēloties to kombināciju, kura indivīdu apmierina. Jebkurš iedzīvotājs sagaida dzīves kvalitātes raksturojošo

		rādītāju kvalitātes palielinājumu un saasināti uztver dzīves kvalitātes kritumu, jebkurā to raksturojošā jomā.
5.	Uzskatu, ka šis projekts līdz galam nav izpētīts. Vajadzētu domāt par citiem variantiem, kuri nenestu sev līdz tik daudz negatīvās ietekmes uz vietējo iedzīvotāju dzīvi.	<p>Būvniecības ieceres lokāla ietekme – mikrorajonu savienošana.</p> <p>Izbūvējot tuneli un veicot transporta satiksmes plūsmu reorganizāciju tikai tuneļa tiešā tuvumā, iegūtais efekts no tuneļa izmantošanas būs lokāls, tas nodrošinās lokālas nozīmes savienojumu starp pilsētas mikrorajoniem, bet būtisku efektu nenesīs.</p> <p>Lokālas nozīmes dzelzceļa šķērsojuma gadījumā netiek prognozēta būtiska ietekme uz iedzīvotāju sadzīves apstākļiem un nekustamā īpašuma tirgus vērtībām.</p> <p>Vispārēja ietekme – visas pilsētas satiksmes plūsmas organizācija.</p> <p>Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienojošā tuneļa būvniecība visas pilsētas satiksmes infrastruktūras kontekstā, paredzot transporta plūsmu pārorientāciju un piesaisti Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienojumam dos būtisku efektu transporta plūsmu organizācijas uzlabošanai.</p> <p>Transporta plūsmas ietekmē, kas tiks novirzīta pa Daugavpils ielu un tai pieguļošajām ielām, pakāpeniski mainīsies izpratne par apkārtējo rajonu, lēni, bet nenovēršami uzlabosies komerciālā vide.</p>
6.	Es, godīgi sakot, nesaprotu kādēļ jāceļ šis viaduksts, ja Ģertrūdes iela tā jau pati par sevi ir tukša.	Tiek radīts alternatīvs dzelzceļa šķērsojums tuneļa veidā, arī transporta plūsmas dalījums centra virzienā starp Lāčplēša, Dzirnau un jaunbūvējamo Ģertrūdes / Daugavpils ielu šķērsojumu, līdzīgi kā transporta plūsmas pa Gogoļa, dzirnavu, Lāčplēša ielām Salu tilta virzienā. Ģertrūdes / Daugavpils ielu savienojošā tuneļa būvniecība visas pilsētas satiksmes infrastruktūras kontekstā, paredzot transporta plūsmu pārorientāciju un piesaisti Ģertrūdes / Daugavpils ielas savienojumam dos būtisku efektu transporta plūsmu organizācijas uzlabošanai.
7.	Par būvniecību varētu domāt tad, ja tiktu pabeigti iepriekšējie projekti. Sakārtot iepriekšējās būvniecības vietas. Ļoti labs piemērs dienviņu tilts. Nepabeigts, bet būvēsim ziemeļu tuneli, Daugavpils ielas tuneli, Austrumu maģistrāli. Būvēsim vai iesāksim?	Pašlaik notiek būvniecības ieceres publiskās apspriešanas iedzīvotāju viedokļu, jautājumu apkopojums, tālāk Rīgas domei jāpieņem lēmums par projekta virzību tālāk projektēt un tikai pēc projekta izstrādes un akcepta saņemšanas būvvaldē varēs notikt būvniecība.
8.	Tāda veida celtniecībai obligāti jāparedz nodrošinājums apkārtējo māju iedzīvotājiem un īpašniekiem, ka to nekustamais īpašums necietīs no darbu veikšanas - vibrācijām, grunts izmaiņām utml., tā kā šajā apkārtnē ir ļoti daudz mājas, kurām ir 100 un vairāk gadu (Daugavpils ielā 47 utt). Lūdzu sniegt atbildi - kā tiks nodrošināta ēku īpašnieku aizsardzība pret būvdarbu rezultātā esošajiem zaudējumiem.	Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājusies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas.

9.	Iespējams, varētu noregulēt luksoforus tā, lai sastrēguma stundās kustība paliktu dinamiskāka tajos krustojumos, kas jau ir. Vai arī iespējams celt estakādi pāri dzelzceļam Lāčlēša un Satekles ielu krustojumā virzībā uz Ģertrūdes ielu, bet kā jau minēju, ielas paliks tās pašas, izplānotas vēl droši vien Ulmaņa laikā?	Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbērums šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.
10.	Jānovērš avārijas stāvoklī esošā nama Ģertrūdes ielā 133 iedzīvotāju apdraudējums, iedzīvotājus savlaicīgi, pirms būvniecības realizācijas sākuma, izmitinot. Jāveic nama tehniskā ekspertīze, lai noteiktu, kā namu nostiprināt vai arī tas ir jānojauc.	Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājusies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas. Jāizvērtē iespējamie riski un jāpieņem lēmums, kas ir izdevīgāk nojaukt vai pastiprināt ēku pamatus.
11.	Satiksmes risinājumus var atrast citā veidā.	Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. Tunelis kā piektais dzelzceļa šķērsojums ir paredzēts Rīgas teritorijas plānojumā šeit - Daugavpils un Ģertrūdes ielu savienošanai. Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbērums šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.
12.	Galvenokārt, lūgums vēlreiz rūpīgi un ar kārtīga saimnieka attieksmi izvērtēt un izsvērt, vai tiešām šis tunelis ir nepieciešams - vai tā izmaksas ir samērīgas un vai tas tiešām atbilst apkārtējo namu un visu Ģertrūdes ielas iedzīvotāju interesēm. Ja tomēr būvniecība notiek, nepieciešams: - projektā paredzēt un pēcāk būvniecības procesā izbūvēt piebraucamos ceļus pie dzīvojamās mājas Ģertrūdes ielā 100. - izstrādāt un noteikt zaudējumu atlīdzības kārtību bojājumiem, kas radīsies būvniecības procesā apkārtējo namu sienās, pamatos u.tml., kā arī paredzēt kompensācijas sistēmu to	Visiem nekustamajiem īpašumiem būs iebrauktuves, nodrošināta operatīvā transporta piekļuve. Tiek risināts zemju jautājums par ceļa servitūtu ar nekustamo īpašumu īpašniekiem. Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājusies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas. Jāizvērtē iespējamie riski un jāpieņem lēmums, kas ir izdevīgāk nojaukt vai pastiprināt ēku pamatus. Saglabāt esošos kokus Ģertrūdes ielā diemžēl nav iespējams. Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs

	<p>apkārtējo namu dzīvokļu īpašniekiem, kas iegādājuši šos dzīvokļus kredītā un tas ir vienīgais īpašums, un kuru dzīvokļu vērtība tuneļa būvniecības procesa būtiski samazināsies, kā rezultātā bankas prasības papildus nodrošinājumus.</p> <p>- saglabāt un pat, ja iespējams, palielināt koku un zālienu daudzumu, tādējādi kaut nedaudz samazinot izplūdes gāzu koncentrāciju šajā rajonā.</p> <p>- paredzēt un izbūvēt trokšņu slāpēšanas mehānismu, lai apkārtējo namu iedzīvotāji savos dzīvokļos pēc iespējas mazāk dzirdētu automašīnu radītos trokšņus.</p>	<p>lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz trokšņa līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, kuri nepārsniegs Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija (ar grozījumiem, kas pieņemti līdz 23.02.2010.) noteikumos Nr. 597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldes kārtība” noteiktos trokšņa līmeņa robežlielumus apbūvē atbilstoši to 2. pielikumam ar 1. piezīmi.</p>
13.	<p>Lūdzam nebojāt ielu. Vai tiešām visas ielas jāpārvērš par viaduktiem, gan Lāčplēša - Satekles, gan Dzirnava - Satekles ielas, gan netālu esošais Deglava tilts?</p> <p>Lūdzu pabeidziet iesāktos objektus: Dienvidu tilta nobrauktuves, gan glābiet Valsts bibliotēku.</p>	<p>Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. Tunelis kā piektais dzelzceļa šķērsojums ir paredzēts Rīgas teritorijas plānojumā šeit - Daugavpils un Ģertrūdes ielu savienošanai.</p> <p>Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbūruma šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.</p>
14.	<p>Izbūvēt, noasfaltēt visu māju pieejas mājai, atklātos pagalmus. Sakopt vidi, izveidot jaunu infrastruktūru: gāzesvadi, elektrība, ūdensvadi, notekas, kanalizācija</p> <p>Izveidot autostāvvietas paredzot vietu arī iedzīvotāju pārvietošanās iespējām.</p>	<p>Visiem nekustamajiem īpašumiem būs iebrauktuves, nodrošināta operatīvā transporta piekļuve.</p> <p>Tuneļa būvniecības zonā un arī ārpus tā tiek paredzēti jauni visi inženiertīkli ar pievadiem pie visām ēkām – gāze, ūdensvads, saimnieciskā un lietus ūdens kanalizācija, elektrība, vājstrāvas.</p> <p>Ar automašīnu novietošanu saistītos jautājumus iespējams daļēji pārnest uz automašīnu īpašnieku, kas ir apkārtējie iedzīvotāji, pleciem. Tomēr jāapzinās, ka namiem nav tik lielu pagalmu, lai novietotu visas automašīnas tajos. Ņemot vērā apstākļus, ka visā Rīgas centrālajā daļā ir aktuāla automašīnu novietošanas problēma, iespējamie risinājumi būtu jāskata visas pilsētas centrālās daļas kontekstā.</p>
15.	<p>Kā autovadītājs neredzu tuneļa būvniecības nozīmīgumu un problēmas risināšanu. Tuvākajā laikā mašīnu daudzums var samazināties! Un vēl, es domāju (zinot arī citu cilvēku viedokli), ka jāpabeidz iesāktie būvdarbi un līdz šim nepabeigtie.</p>	<p>Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. Tunelis kā piektais dzelzceļa šķērsojums ir paredzēts Rīgas teritorijas plānojumā šeit - Daugavpils un Ģertrūdes ielu savienošanai.</p>

	Labāk uz Braslas un Vestienas ielām uztaisīt veloceliņus, gājēju ceļus un apkopt apkārtējo teritoriju, kura atrodas drausmīgā stāvoklī!	Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbēruma šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.
16.	Meklēt citu problēmas risinājumu. Iespējams ar centra pārvietošanu.	Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. Tunelis kā piektais dzelzceļa šķērsojums ir paredzēts Rīgas teritorijas plānojumā šeit - Daugavpils un Ģertrūdes ielu savienošanai. Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbēruma šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.
17.	AR dotā projekta realizāciju netiks panākta satiksmes optimizācija un efektivitāte	Būvniecības ieceres lokāla ietekme – mikrorajonu savienošana. Izbūvējot tuneli un veicot transporta satiksmes plūsmu reorganizāciju tikai tuneļa tiešā tuvumā, iegūtais efekts no tuneļa izmantošanas būs lokāls, tas nodrošinās lokālas nozīmes savienojumu starp pilsētas mikrorajoniem, bet būtisku efektu nenesīs. Lokālas nozīmes dzelzceļa šķērsojuma gadījumā netiek prognozēta būtiska ietekme uz iedzīvotāju sadzīves apstākļiem un nekustamā īpašuma tirgus vērtībām. Vispārēja ietekme – visas pilsētas satiksmes plūsmas organizācija. Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība visas pilsētas satiksmes infrastruktūras kontekstā, paredzot transporta plūsmu pārorientāciju un piesaisti Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienojumam dos būtisku efektu transporta plūsmu organizācijas uzlabošanai. Transporta plūsmas ietekmē, kas tiks novirzīta pa Daugavpils ielu un tai pieguļošajām ielām, pakāpeniski mainīsies izpratne par apkārtējo rajonu, lēni, bet nenovēršami uzlabosies komerciālā vide.
18.	Meklēt citus variantus.	Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. Tunelis kā piektais dzelzceļa šķērsojums ir paredzēts Rīgas teritorijas plānojumā šeit - Daugavpils un Ģertrūdes ielu savienošanai. Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbēruma šķērsošanas

		<p>vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienjošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.</p>
19.	Jādomā par tādu projektu, kas uzlabotu, nevis pasliktinātu esošo situāciju.	<p>Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbērums šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienjošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.</p>
20.	Varētu izmantot blakus esošās ielas un tiltus.	<p>Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbērums šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienjošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.</p> <p>Tunelis ir vēl viens alternatīvs dzelzceļa šķērsojums, šis nav maģistrālās ielas projekts. Tunelis savienos Ģertrūdes un Daugavpils ielu, kā rezultātā tunelim pieguļošajos krustojumos ir sagaidāms noslodzes samazinājums.</p>
21.	Manuprāt neuzlabos transporta kustību. Būs apgrūtināta piebraukšana pie vairākām ēkām, piemēram, Daugavpils 51. Radīsies lieli sastrēgumi.	<p>Daugavpils ielas īpašumiem ir apgrūtināta piekļuve, šis jautājums tiek risināts sarunu veidā ar blakus esošo nekustamo īpašumu īpašniekiem par servitūta ceļa izveidi.</p> <p>Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbērums šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienjošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.</p> <p>Projekta lokāla ietekme – mikrorajonu savienošana.</p> <p>Izbūvējot tuneli un veicot transporta satiksmes plūsmu reorganizāciju tikai tuneļa tiešā tuvumā, iegūtais efekts no tuneļa izmantošanas būs lokāls, tas nodrošinās lokālas nozīmes savienojumu starp pilsētas mikrorajoniem, bet būtisku efektu nenesīs.</p> <p>Lokālas nozīmes dzelzceļa šķērsojuma gadījumā netiek prognozēta būtiska ietekme uz iedzīvotāju sadzīves apstākļiem un nekustamā īpašuma tirgus vērtībām.</p> <p>Vispārēja ietekme – visas pilsētas satiksmes plūsmas organizācija.</p> <p>Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienjošā tuneļa būvniecība visas pilsētas satiksmes infrastruktūras kontekstā, paredzot transporta plūsmu pārorientāciju un piesaisti Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienojumam dos būtisku efektu transporta plūsmu organizācijas uzlabošanai.</p> <p>Transporta plūsmas ietekmē, kas tiks novirzīta pa Daugavpils ielu un tai pieguļošajām ielām, pakāpeniski mainīsies izpratne par apkārtējo rajonu, lēni, bet nenovēršami uzlabosies komerciālā vide.</p>

22.	Jāmeklē cits risinājums, varētu būt Park&Ride sistēma mūsu rajonā.	<p>Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. Tunelis kā piektais dzelzceļa šķērsojums ir paredzēts Rīgas teritorijas plānojumā šeit - Daugavpils un Ģertrūdes ielu savienošanai.</p> <p>Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbēruma šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.</p> <p>Lai neitralizētu transporta plūsmu intensificēšanās radīto negatīvo ietekmi, iespējams, būtu nepieciešama līdzšinējās automašīnu novietošanas prakses pārskatīšana teritorijā, kuru tieši ietekmē plānotā būvniecība. Šajā sakarā būtu aktualizējama automašīnu stāvvietu Park &amp; Ride sistēmas ieviešana. Iespējamie risinājumi būtu jāskata visas pilsētas centrālās daļas kontekstā. Šāds uzdevums nav paredzēts šim projektam.</p>
23.	Tunelis nav jābūvē, jo tas neatrisinās iedzīvotāju problēmas. Tiks sagandēta skaista , zaļa iela, tas pasliktinās dzīves kvalitāti.	<p>Ģertrūdes ielas pusē nepieciešams nocirst 31 koku., pretī saņemot tikai labiekārtotu autostāvlaukumu Ģertrūdes ielas galā pie Satekles ielas. Daugavpils ielas pusē koku nociršana nav paredzēta, jo tur to nav.</p> <p>Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. Tunelis kā piektais dzelzceļa šķērsojums ir paredzēts Rīgas teritorijas plānojumā šeit - Daugavpils un Ģertrūdes ielu savienošanai.</p> <p>Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbēruma šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.</p>
24.	Meklēt savādākus risinājumus, piemēram, pārvadu pār dzelzceļa līniju.	Pārvids aizņems vairāk platības, būs jānojauc ēkas, lai varētu uzbūvēt pieejas u.t.t.
25.	Apspriežamais projekts neatrisinās transporta noslogojuma risināšanas problēmu. Šādu "iesaldētu" projektu jau pietiek! Tas būs bezperspektīvs līdzekļu ieguldījums. Abas tuneļa puses "ieies strupceļā"!!! Jautājuma risināšana jāmeklē pilsētas centra	Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. Tunelis kā piektais dzelzceļa šķērsojums ir paredzēts Rīgas teritorijas plānojumā šeit - Daugavpils un Ģertrūdes

	apvedceļu ierīkošanā, bet nevis izmantojot Ģertrūdes un Daugavpils ielas.	ielu savienošanai. Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbēruma šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienojošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.
26.	Projektu būtu nepieciešams realizēt tā, lai būtu ietvertas visu satiksmes dalībnieku intereses, jo projekts paredz tikai auto/mototransporta un gājēju satiksmi, pilnībā nerēķinoties ar reālo satiksmes vidi, kurā arvien palielinās velotransporta nozīme un tā prioritārā nozīme, kas ir izvirzīta Rīgas attīstības plānā. Tas, ka projektā nav paredzēti veloceliņi, nenozīmē, ka riteņbraucēju nebūs, bet gan tikai to, ka nepiemērotā infrastruktūra apdraudēs visus satiksmes dalībniekus. Projektam ir jābūt izstrādātam tā, lai pēc tā realizācijas tas būtu drošs pilnīgi visiem satiksmes dalībniekiem, turklāt tam nav nepieciešamas ievērojamas projekta izmaiņas. Tāda projekta, kas būtībā neparedz visu satiksmes dalībnieku drošību, pilnībā ignorējot noteiktu satiksmes dalībnieku grupu, realizācija tiks uzskatīta par projekta pasūtītāju, izstrādātāju, izpildītāju un atbalstītāju prettiesisku rīcību.	Pēc Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma velo celiņu plānots izvietot pa 13. janvāra ielu, tālāk pa Satekles ielu, tālāk pa Kurbada ielu, tālāk uz Ģertrūdes ielas. Drošai satiksmei velosipēdisti var izmantot esošo gājēju tuneli, kuru ir paredzēts rekonstruēt.
27.	Nekādā gadījumā tuneli necelt!	Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. Tunelis kā piektais dzelzceļa šķērsojums ir paredzēts Rīgas teritorijas plānojumā šeit - Daugavpils un Ģertrūdes ielu savienošanai. Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbēruma šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienojošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.
28.	Tā kā Daugavpils ielā ir atļauta auto novietošana abās pusēs, realizējot projektu tā droši vien vairs nebūs iespējama. Noteikti jādomā par autostāvvietu izveidošanu šajā apkārtnē.	Lai neitralizētu transporta plūsmu intensificēšanās radīto negatīvo ietekmi, iespējams, būtu nepieciešama līdzšinējās automašīnu novietošanas prakses pārskatīšana teritorijā, kuru tieši ietekmē plānotā būvniecība. Šajā sakarā būtu

		aktualizējama automašīnu stāvvietu Park & Ride sistēmas ieviešana. Iespējamie risinājumi būtu jāskata visas pilsētas centrālās daļas kontekstā. Šāds uzdevums nav paredzēts šim projektam.
29.	Būvniecības rezultātā sakārtosies vide un cerams mazināsies noziedzība šajā rajonā, jo palielināsies satiksmes intensitāte un vieta vairs nebūs tik "nomaļa".	Transporta plūsmas ietekmē, kas tiks novirzīta pa Daugavpils ielu un tai pieguļošajām ielām, pakāpeniski mainīsies izpratne par apkārtējo rajonu, lēni, bet nenovēršami uzlabosies komerciālā vide.
30.	Uzskatu, ka tunelis atslogos nokļūšanu centrā no Latgales priekšpilsētas, kā arī veicinās uzņēmējdarbības attīstību Latgales priekšpilsētā. Pamazām sakārtosies arī šī rajona vide. Būvniecības rezultātā sakārtosies vide un cerams mazināsies noziedzība šajā rajonā, jo palielināsies satiksmes intensitāte un vieta vairs nebūs tik "nomaļa".	Ludzas – Daugavpils ielas apkaime tiek uzskatīta par visai kriminogēnu rajonu. Liels iespaids uz iedzīvotāju dzīves apstākļiem un paradumiem šajā aspektā ir priekšstatiem un attieksmei. Ja vide izskatās sakopta, apdzīvota un droša, tad cilvēki to intensīvi lieto un tā tāda arī kļūst. Ja vide cilvēku atbaida, tad viņi no tās vairās un tā kļūst neapdzīvota un nedroša. Tieši projekta lielākās ietekmes teritorijā atrodas divi daļēji labiekārtoti un potenciāli pievilcīgi parki: Miera dārzs un Klusais dārzs. Satiksmes intensitātes palielināšanās ap un starp parkiem kopā ar pašu ielu un parku labiekārtošanu varētu palielināt parku pievilcību, to izmantošanas intensitāti un tādējādi arī pastāvīgu vai vismaz sezonālu pakalpojumu attīstību tajos.
31.	Tā kā Daugavpils ielā ir atļauta auto novietošana abās pusēs, realizējot projektu tā droši vien vairs nebūs iespējama. Noteikti jādomā par autostāvvietu izveidošanu šajā apkārtnē.	Lai neitralizētu transporta plūsmu intensificēšanās radīto negatīvo ietekmi, iespējams, būtu nepieciešama līdzšinējās automašīnu novietošanas prakses pārskatīšana teritorijā, kuru tieši ietekmē plānotā būvniecība. Šajā sakarā būtu aktualizējama automašīnu stāvvietu Park & Ride sistēmas ieviešana. Iespējamie risinājumi būtu jāskata visas pilsētas centrālās daļas kontekstā. Šāds uzdevums nav paredzēts šim projektam.
32.	Neveidot regulējamu krustojumu ar Satekles un Kurbada ielas krustojumu. Darbadienas beigās lieli sastrēgumi uz Satekles/Valmieras ielas neizbēgami palielināsies, par cik lielākā daļa automašīnu virzās uz mikrorajonu pusi (Purvciems, Plavnieki...). Principā atbalstu, bet ar komentāru par Kurbada ielas un Satekles ielas krustojuma regulēšanu.	Projekta gaitā ir pēta esošā satiksmes organizācija un ir novērtēti satiksmes organizācijas uzlabošanas iespējamie pasākumi, kas ir tieši saistīti ar Ģertrūdes tuneļa būvniecību. Izpētes projekts ir izstrādāts, lai novērtētu esošo transporta plūsmu teritorijā starp Kr. Barona, Ģertrūdes, Lāčplēša, Sadovņikova, Dzirnava un Satekles ielām, prognozētu to attīstību 2013. gadam, veiktu perspektīvā tuneļa izvērtējumu uz satiksmes plūsmu un pamatojoties uz to, izstrādātu rekomendācijas satiksmes organizācijas uzlabošanai izpētes teritorijā. Lai uzlabotu satiksmes organizāciju, Satekles – Kurbada iekas krustojums ir jāaprīko ar luksofora objektu.
33.	Nebūvēt tuneli, jo nekā pozitīva tur nav. Būs tikai lieki izdevumi, kas neuzlabos stāvokli. Priekšlikums: 50% no tuneļa naudas ieguldīt esošās infrastruktūrās un ēku sakārtošanā	Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. Tunelis kā piektais dzelzceļa šķērsojums ir paredzēts Rīgas teritorijas plānojumā šeit - Daugavpils un Ģertrūdes ielu savienošanai. Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbēruma šķērsošanas

		vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienojošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.
34.	<p>Pašvaldībai jāpiedāvā apkārtējo ēku namīpašniekiem un iedzīvotājiem būvniecības risku novēršanas un iespējamo bojājumu kompensācijas plāns, kas jāsaskaņo ar īpašniekiem un iedzīvotājiem. Šāda plāna pirmais solis ir būvniecības ieceres ietekmēto ēku esošā inženiertehniskā stāvokļa fiksācija.</p> <p>Nepieciešams izstrādāt detālplānojumu kvartālam starp Ādmiņu, Stabu, Valmieras un Ģertrūdes ielām, lai veicinātu tā dzīvojamās un komerciālās vides revitalizāciju. Pašlaik viens no faktoriem, kas apgrūtina šī kvartāla pilnvērtīgu izmantošanu un attīstību ir tas, ka kvartāls ir liels, bet tā iekšiene grūti sasniedzama. Risinājums būtu iekškvartāla ceļu tīkls, kas savienotu Stabu un Ģertrūdes ielas starp Ādmiņu un Valmieras ielām.</p>	<p>Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājusies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas. Jāizvērtē iespējamie riski un jāpieņem lēmums, kas ir izdevīgāk nojaukt vai pastiprināt ēku pamatus.</p> <p>Būvniecības ieceres uzdevums nebija risināt jautājumus, kas iziet ārpus ielu sarkanajām līnijām, ārpus tuneļa būvniecības ietekmes zonas.</p>
35.	<p>Pēc manām domām samazināsies kriminālā situācija šī rajonā.</p> <p>Kopumā attīstīsies rajona vispārējā attīstība. Projekta realizācijas rezultātā pašreizējā kriminālā situācija pasliktināsies, kas ir ļoti pozitīvi.</p> <p>Tā kā šī projekta rezultātā tiks palielināta intensitāte Žaņa Lipkes ielā 6, lūgums uzklāt asfaltu Žaņa Lipkes ielā un Jēkabpils ielas galā, jo braukšana pa bruģi ir ļoti apgrūtināša.</p>	Ja Rīgas būvvalde izvirzīs prasību mainīt ielu segumu, tad iespējamā projekta virzības gaitā tas tiks ieprojektēts.
36.	<p>Ja tuneļa celtniecība, pretēji veselajam saprātam, tomēr sāksies, tad, lai novērstu tā celtniecības zonā atrodošos iedzīvotāju, uzņēmumu un īpašnieku zaudējumus un mocības ir tikai viens ceļš: nojaukt visas ēkas, kuru fasādes iziet uz Daugavpils ielas abām pusēm sākot no Jēkabpils ielas līdz dzelzceļam. To vietā izbūvēt trotuārus un ceļus, radīt papildus trokšņu un vibrāciju aizsargjoslu palikušo māju iedzīvotājiem (piemēram, tā kā tas ir realizēts Ģertrūdes ielas pusē).</p> <p>Kompensēt radušos zaudējumus visiem nojaukamo objektu</p>	Darba uzdevums neparedz ēku nojaukšanu, darbu robeža ir ielu sarkanās līnijas.

	īpašniekiem. Par kompensācijas veidu vienoties ar katru īpašnieku atsevišķi.	
37.	Necelt šo tuneli. Meklēt citus veidus, lai atslogotu Rīgas centru. Izpirkt visus vai piedāvāt citus īpašumus tuneļa celtniecības zonā.	Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. Tunelis kā piektais dzelzceļa šķērsojums ir paredzēts Rīgas teritorijas plānojumā šeit - Daugavpils un Ģertrūdes ielu savienošanai. Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbēruma šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss. Darba uzdevums neparedz ēku nojaukšanu, darbu robeža ir ielu sarkanās līnijas.
38.	Ļoti vajadzīgs projekts, tiks būtiski uzlabota transporta organizācija un izkliede centrā, īpaši Lāčplēša ielā, arī Satekles un Valmieras ielā. Tas nav viennozīmīgi novērtējams. Ietekmēs un visticamāk negatīvi, jo būtiski pieaugs transporta ietekmes, kā arī piekļūšana īpašniekiem būs sarežģītāka, taču pilsētas kopējie ieguvumi ir būtiski. Ieguvumi ir vairāki-maršrutu plānošanai lielākas iespējas, transporta slodžu izklaide. 1. lai kaut kā kompensētu apkārtējiem iedzīvotājiem radītās neērtības, būtu labi veikt publiskās ārtelpas uzlabojumus, piemēram, ietvju kvalitāte, velo celiņi, apgaismojums, drošība uz ielām vakarā, apstādījumi ielās. 2. jāpārbauda vai ietvei pie gājēju tuneļa ieejas kāpnēm Satekles ielā ir pietiekams platums. lai tur var izbraukt ar invalīdu ratiņiem. ja nav tad rekonstrukcijā jāparedz to novērst.	Gājēju tunelim tiek paredzēta rekonstrukcija.
39.	Atteikties no būvniecības! Tunelim šeit nav vietas!	Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. Tunelis kā piektais dzelzceļa šķērsojums ir paredzēts Rīgas teritorijas plānojumā šeit - Daugavpils un Ģertrūdes ielās. Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbēruma šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte

		palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.
40.	Būvniecības ieceres realizācija kopumā ietekme būs laba, jo mazāka satiksme gar mājām, bet vienīgi tiks bojāta zaļā zona, bet Rīgas centrā tā jau nav gaisa.	Projekta īstenošana, kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu, radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz gaisa piesārņojumu ar NO2 līmeni Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, nepārsniedzot Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumos Nr. 1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti” noteiktos NO2 robežlielumus cilvēka veselības aizsardzībai atbilstoši to 2. pielikumam.
41.	Ja tiks veikta tuneļa būvniecība Ģertrūdes ielā tad, lūdzams izmitināt mājas iedzīvotājus, lai neapdraudētu viņu dzīvības.	Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas. Jāizvērtē iespējamie riski un jāpieņem lēmums, kas ir izdevīgāk nojaukt vai pastiprināt ēku pamatus. Būvniecības ieceres uzdevums nebija risināt jautājumus, kas iziet ārpus ielu sarkanajām līnijām, ārpus tuneļa būvniecības ietekmes zonas.
42.	Objektu necelt, neprojektēt. Padomāt rūpīgāk. Pietiekami problēmu citās vietās.	Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. Tunelis kā piektais dzelzceļa šķērsojums ir paredzēts Rīgas teritorijas plānojumā šeit - Daugavpils un Ģertrūdes ielu savienošanai. Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbēruma šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.
43.	Taisīt visus darbus ātrāk, jo nebūs sastrēgumi Valmieras ielā.	
44.	Kaut uz mirkli padomājiet par cilvēkiem, bet ne par ambīcijām un peļņas kāri!	Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. Tunelis kā piektais dzelzceļa šķērsojums ir paredzēts Rīgas teritorijas plānojumā šeit - Daugavpils un Ģertrūdes ielu savienošanai. Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta

		esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbēruma šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.
45.	Tunelis traucēs uzņēmumu darbībai un radīs šī rajona iedzīvotājiem problēmas. Un vēl, kas ir ne mazāk svarīgi, pasliktinās rajona ekonomisko un vēsturisko vērtību. Uzreiz radīsies pārvietošanās problēmas. Pavisam nesen parkā ierīkoja bērnu laukumu. Ļaujiet bērniem uz turieni tikt!	Nekustamo īpašumu vērtēšanas kompānija SIA „Eiroeksperts” savā atzinumā neprognozē nekustamā īpašuma tirgus vērtības pazemināšanos, bet Daugavpils ielas pusē prognozē tā palielinājumu. Ģertrūdes - Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība visas pilsētas satiksmes infrastruktūras kontekstā, paredzot transporta plūsmu pārorientāciju un piesaisti Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienojumam dos būtisku efektu transporta plūsmu organizācijas uzlabošanā, pakāpeniski mainīsies izpratne par apkārtējo rajonu, uzlabosies komerciālā vide, kā sekundārs faktors tiek prognozēts nekustamā īpašuma tirgus vērtības pieaugums.
46.	Tuneli nebūvēt. Vajag meklēt šīs problēmas risinājumu citur.	Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. Tunelis kā piektais dzelzceļa šķērsojums ir paredzēts Rīgas teritorijas plānojumā šeit - Daugavpils un Ģertrūdes ielu savienošanai. Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbēruma šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.
47.	Jāatsakās no šīs ieceres.	Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. Tunelis kā piektais dzelzceļa šķērsojums ir paredzēts Rīgas teritorijas plānojumā šeit - Daugavpils un Ģertrūdes ielu savienošanai. Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbēruma šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss.
48.	Iesaku parūpēties par ēkas Ģertrūdes ielā 133 iedzīvotājiem, jo ja tiks būvēts tunelis zem dzelzceļa, tad pastāv liels risks, ka ēkas pamati neizturēs lielo slodzi un cietīs mājas iedzīvotāji,	Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atļūdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājusies atbildība un ir jāatlīdzina

	tiks apdraudētas viņu dzīvības.	zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas. Jāizvērtē iespējamie riski un jāpieņem lēmums, kas ir izdevīgāk nojaukt vai pastiprināt ēku pamatus.
49.	Jānovērš avārijas stāvoklī esošā nama Ģertrūdes ielā 133 iedzīvotājus savlaicīgi, pirms būvniecības realizācijas sākuma, izmitinot. Jāveic nama tehniskā ekspertīze, lai noteiktu kā namu nostiprināt, vai arī tas ir jānojauc.	Būvuzņēmēja civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā ir apdrošināšana, kas atlīdzinās zaudējumu, kas ir nodarīts kādai citai personai situācijā, kad saskaņā ar LR spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir iestājies atbildība un ir jāatlīdzina zaudējums. <b>Obligātā CTA apdrošināšana būvniecībā</b> - ja būvniecībai nepieciešama būvatļauja, tās saņemšanai būvvaldē iesniedzama CTA polise. Pirms būvniecības jāapseko tuneļa būvniecības ietekmes zonā esošās ēkas. Jāizvērtē iespējamie riski un jāpieņem lēmums, kas ir izdevīgāk nojaukt vai pastiprināt ēku pamatus.
50.	Mans un arī apkārtējo viedoklis ir tāds, ja pilsētai ir brīvi līdzekļi tos vajadzētu novirzīt Dienvidu tilta būves pabeigšanai. Valsts bibliotēkas bēdīgā stāvokļa uzlabošanai. Vēl, ja šobrīd pārvietošanās 1.trolejbusā ir puslīdz droša, tad pievienojot Ģertrūdes un Daugavpils ielai (kur agrāk tika nomitināti no ieslodzījuma vietām atbrīvotie). kriminogēnā situācija krasi pasliktināsies (sk.situāciju 15.trolejbusā un vispār "Maskačkā".)	Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ar grozījumiem ir visaptverošs dokuments, kurā uzstādīta pilsētas attīstības vīzija, definētas pilsētas intereses un noteiktas attīstības prioritātes un mērķi, teritorijas plānošanas pamatnostādnes, kā arī stratēģijas īstenošanas pārraudzības modelis. Tunelis kā piektais dzelzceļa šķērsojums ir paredzēts Rīgas teritorijas plānojumā šeit - Daugavpils un Ģertrūdes ielu savienošanai. Ja netiek realizēta paredzētā būvniecība un ar to saistītie pasākumi, tiek saglabāta esošā situācija, esošā satiksmes organizācija. Esošā dzelzceļa uzbēruma šķērsošanas vietu kapacitāte pakāpeniski tiek izsmelta, jo satiksmes intensitāte palielinās, līdz ar to tālākā nākotnē tāpat tiks aktualizēta Ģertrūdes – Daugavpils ielas savienošā tuneļa būvniecība un ar to saistīto pasākumu komplekss. Liels iespaids uz iedzīvotāju dzīves apstākļiem un paradumiem šajā aspektā ir priekšstatiem un attieksmei. Ja vide izskatās sakopta, apdzīvota un droša, tad cilvēki to intensīvi lieto un tā tāda arī kļūst. Ja vide cilvēku atbaida, tad viņi no tās vairās un tā kļūst neapdzīvota un nedroša. Tieši projekta lielākās ietekmes teritorijā atrodas divi daļēji labiekārtoti un potenciāli pievilcīgi parki: Miera dārzs un Klusais dārzs. Satiksmes intensitātes palielināšanās ap un starp parkiem kopā ar pašu ielu un parku labiekārtošanu varētu palielināt parku pievilcību, to izmantošanas intensitāti un tādējādi arī pastāvīgu vai vismaz sezonālu pakalpojumu attīstību tajos.
<b>Būvvaldes izvērtējums.</b>		
Būvvalde iepazinusies ar materiālu apkopojumu, iedzīvotāju iebildumiem un būvniecības ierosinātāja un projektētāju atbildēm, secina, ka: <ul style="list-style-type: none"> <li>šobrīd ir pamats iedzīvotāju satraukumiem par būvniecības procesā iespējamajiem riskiem t.i.: <ul style="list-style-type: none"> <li>- palielināti trokšņu līmeņi, putekļi, izplūdes gāzes, vibrācijas;</li> </ul> </li> </ul>		

- pieguļošo ēku nelielais attālums (-2m) no būvbedres ar tās dziļumu līdz 9m;
- „avārijas” stāvoklī esošās ēkas Ķertrūdes ielā 133 liktenis;
- jautājumi par ietekmes zonā esošo ēku apsekošanu, namu tehnisko ekspertīzi.
- Pieklūšana zemes gabaliem līdz ar tuneļa izbūvi vietām būs apgrūtināta un ietekmēs iedzīvotāju ierastos sadzīves apstākļus, kā arī būs ietekmēta apkārtējo uzņēmēju darbība (paredzēts mainīt piekļuves virzienus, brauktuves novietnes, līdz ar tuneļa pieejām samazināsies transporta pagrieziena radiusi un nāksies samazināt aplēses automobiļu gabarītus, tai skaitā arī operatīvā transporta.
- Lai nodrošinātu pieklūšanu visiem objektam pieguļošajiem zemes gabaliem, paredzēti jaunu ceļu servitūtu izveide un tie pārsvarā izvietoti uz privātīpašumiem. Tas arī būs zināms risks objekta realizācijai.
- Bez koku ciršanas objekta realizācija nav iespējama.

**PAR BŪVNICĪBAS IECERI SANEMTIE ATZINUMI**

Nr.	Institūcija/Eksperts	Atzinums	Slēdziens
1.	SIA „Eiroeksperts”	09.04.2010. Atzinums par Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas savienošā tuneļa zem dzelzceļa uzbēruma būvniecības ietekmi uz iedzīvotāju sadzīves apstākļiem un nekustamo īpašumu tirgus vērtību Nr.2010/253/347	<p>Gala secinājums ieceres Ģertrūdes – Daugavpils ielu savienošā tuneļa zem dzelzceļa uzbēruma būvniecībai, izvērtējot ieguvumus visas pilsētas kontekstā (satiksmes organizācijas uzlabojumus), Rīgas pilsētas skatījumā <u>vērtējama pozitīvi.</u></p> <p>Ieteikumi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lai neitralizētu transporta plūsmu intensificēšanās radīto negatīvo ietekmi, iespējams, būtu nepieciešama līdzšinējās automašīnu novietošanas prakses pārskatīšana teritorijā, kuru tieši ietekmē plānotā būvniecība. Šajā sakarā būtu aktualizējama automašīnu stāvvietu Park &amp; Ride sistēmas ieviešana. Iespējamie risinājumi būtu jāskata visas pilsētas centrālās daļas kontekstā.</li> <li>• Nepieciešams norādīt, pa kādām ielām un ielu posmiem tiks novirzīta Ģertrūdes – Daugavpils savienošo tuneli šķērsojošās automašīnas virzienā no un uz Maskavas forštati, Krasta rajonu, Ķengaragu.</li> <li>• Paredzot intensīvas transporta plūsmas, jāparedz transporta plūsmas radītās vibrāciju negatīvās ietekme uz apkārt esošo apbūvi un iedzīvotāju attieksme pret to. Projekta virzības laikā nepieciešams formulēt attieksmi pret augstāk minēto riska mazināšanu un izstrādāt veicamo pasākumu kompleksu.</li> </ul>
2.	V.Felsbergs, vides zinātņu maģistrs	Vides pārskata ziņojums un atzinums. Marts, 2010.	<p>Konstatēts:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ka, projekta īstenošana kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu <u>var radīt lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz gaisa piesārņojuma ar NO<sub>2</sub> līmeni</u> Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, nepārsniedzot MK 3.11.2009. noteikumos Nr.1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti” noteiktos NO<sub>2</sub> robežlielumus cilvēka veselības aizsardzībai atbilstoši to 2.pielikumam;</li> <li>• ka, projekta īstenošana kā netiešas sekas sakarā ar satiksmes plūsmas pieaugumu <u>radīs lokālus vides kvalitātes pasliktinājumus attiecībā uz trokšņa līmeni</u> Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu, kuri var nepārsniegt MK 13.07.2004. (ar grozījumiem, kas pieņemti līdz 23.02.2010.) noteikumos Nr.597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” noteiktos trokšņa līmeņa robežlielumus apbūvē atbilstoši to 2.pielikumam ar 1.piezīmi.</li> <li>• <u>ka projekta īstenošanas rezultējošā ietekme uz pilsētvides sakārtoību,</u></li> </ul>

			<u>pieviltību un drošību Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas ielās ap un starp Miera dārzu un Kluso dārzu var būt pozitīva.</u>
3.	E.Daniševska birojs, SIA „Solvers”	Transporta plūsmu izpētes un prognozes projekts. Janvāris, 2010	Izpētes gala ziņojums.
4.	LR Veselības ministrija Veselības inspekcija Rīgas reģiona higiēnas novērtēšanas un monitoringa nodaļa	01.04.2010. atzinums Nr.4.10-27/3788/2811	Izvērtējot iecerētās būves iespējamo ietekmi uz apbūves teritoriju, objektam pieguļošo teritoriju un iedzīvotāju dzīves apstākļiem, <u>principiāli neiebilstam tuneļa Rīgā, zem dzelzceļa Ģertrūdes un Daugavpils ielu savienošanai.</u>
5.	Rīgas domes Rīgas pilsētas arhitekta birojs	24.03.2010. vēstule Nr.RPAB-10-15-nd	Izvērtējot publiskai apspriešanai sagatavotos materiālus, jāatzīmē, ka <u>būtiski ir sabiedrībai svarīgie publiskās ārtelpas kvalitātes jautājumi, kas risināmi atbilstoši kultūrvēsturiskās pilsētvides raksturam un struktūrai:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• abu [auto un gājēju] tuneļu apdarē pielietojami augstvērtīgi apdares materiāli un veidojamas kvalitatīvā dizainā balstītas mazās arhitektūras formas un labiekārtojuma elementus [atbalsta sienas, kāpņu margas, auto tuneļa nožogojuma elementi u. c.];</li> <li>• esošā gājēju tuneļa rekonstrukcijas ietvaros jāizvērtē iespēja tā paplašināšanai [paplatināšanai];</li> <li>• jāparedz gājēju ceļa savienojums gar dzelzceļu starp Kalupes un Žaņa Lipkes ielām;</li> <li>• detalizēti izstrādāti gājēju zonas labiekārtojuma risinājumi [t.sk. abās pusēs gar sliežu joslu];</li> <li>• jāizstrādā apstādījumu un apzaļumošanas priekšlikums [ t. sk. abās pusēs gar sliežu joslu], it īpaši ņemot vērā esošo koku stādījumu gar Ģertrūdes ielu acīmredzamo likvidāciju saistībā ar papildus joslām abpus iedziļinātai daļai Ģertrūdes ielas posmā.</li> </ul> <p>Novērtējot veikto transporta speciālistu darbu līdzšinējā projektēšanas procesā un ņemot vērā augstākminēto, uzskatam par nepieciešamu projekta tālākā izstrādes procesā [arhitektūras risinājumi, detaļu dizains, labiekārtojums] piesaistīt arhitektu.</p>
6.	LR Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības	16.07.2008. Īpašie noteikumi – kultūras pieminekļu aizsardzības prasības būvprojektēšanai Nr.01.2/2457	Ņemot vērā Rīgas transporta sistēmas un satiksmes infrastruktūras uzlabojumu aktualitātes, <b>inspekcija neiebilst pret tuneļa izbūvi</b> dzelzceļa uzbērumā zem sliežu ceļu trases Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielu trašu satekpunktā vai, ja pilsētas transporta sistēmas uzlabošanas risinājumi bez tuneļa izbūves zem Satekles ielas nav lietderīgi, vai nav tehniski iespējami, zem Satekles ielas un dzelzceļa un ar nobrauktuvēm tunelī Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas tuvākajos posmos, ievērojot Inspekcija izvirzītos nosacījumus (skat. pielikumā).
7.	Latvijas Republikas Vides ministrija Valsts vides dienests Lielrīgas reģionālā vides pārvalde	27.06.2008. Nr.5-5/3508	Atbilstoši likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 2.pielikuma „Darbības, kurām nepieciešams sākotnējais izvērtējums” 10.punkta 2.apakšpunktam paredzētajai darbībai nepieciešams veikt paredzētās darbības sākotnējo

			ietekmes uz vidi izvērtējumu.
8.	Rīgas dome Apstādījumu saglabāšanas komisija	03.07.2008. sēdes protokols Nr.13 § 2.7.	Nolēma: Principiāli piekrist priekšlikumam tuneļa zem dzelzceļa Rīgā, Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas savienošanai projektēšanai. Saskaņā ar 01.07.2008. apsekošanas aktu uzskaitīti ciršanai paredzētie koki.
9.	VAS Latvijas dzelzceļš	16.03.2010. vēstule Nr.DT- 7/41;  17.07.2008. Nr.DTA-1/200	Konceptuāli neiebilst pret pusaizvērtas tehnoloģijas pielietošanu, izbūvējot tuneļtipa veida dzelzceļa pļvadu zem Rīgas pasažieru stacijas sliežu ceļiem Ģertrūdes un Daugavpils ielu savienošanai.  Tehniskie noteikumi projektēšanai.
10.	SIA „Rīgas satiksme”	15.05.2009. nosacījumi Nr.KOR-IZEJ-JP/2009/892  28.07.2008. vēstule Nr.KOR_IZEJ_JP/2008/1626 prasības tehniskā projekta izstrādei	Piekrītam 2.varianta turpmākai projektēšanai un realizācijai, ar trolejbusa apgriešanās loka izbūvi Ģertrūdes un Kurbada ielu krustojumā. Izvirzītas prasības projektēšanai.  Tehniskā projekta izstrādes prasības.
11.	SIA „Rīgas ūdens”	21.08.2008. tehniskie noteikumi Nr.R1- 5.2.14/4921	Tehniskie noteikumi projektēšanai.
12.	Rīgas domes Satiksmes departaments	08.09.2008. vēstule Nr.DS- 08-2114-nd	Tehniskie noteikumi projektēšanai.
13.	VAS Latvijas valsts ceļi Satiksmes organizācijas pārvalde	20.08.2008. projektēšanas nosacījumi Nr.5.1/2982	Projektēšanas nosacījumi.
14.	Rīgas pašvaldības aģentūra „Rīgas Gaisma”	10.07.2008. tehniskie noteikumi Nr.73/08	Tehniskie noteikumi projektēšanai.
15.	AS „Sadales tīkls”	08.07.2008. tehniskie noteikumi Nr.30R5A0- 02.05/1119	Tehniskie noteikumi tehniskā projekta izstrādei.
16.	AS „Latvijas gāze”	08.07.2008. tehniskie noteikumi Nr.03-1-22/1643	Tehniskie noteikumi.
17.	Valsts aģentūras „Sabiedrības veselības aģentūra” Rīgas filiāle	30.06.2008. higiēnas uzdevums projektēšanai Nr.26.5-11/1635	Higiēnas uzdevums projektēšanai.
18.	Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests Rīgas pilsētas pārvalde	30.06.2008. tehniskie noteikumi Nr.22/8-182-17	Tehniskie noteikumi būvprojektēšanai.
19.	AS „Rīgas siltums”	25.06.2008. tehniskie noteikumi Nr.852	Tehniskie noteikumi.
20.	SIA „Rīgas radiotranslācija”	24.06.2008. tehniskie noteikumi Nr.1964	Tehniskie noteikumi.
21.	AS „Latvenergo”	19.06.2008. tehniskie noteikumi Nr.01VL00- 17/3671	Tehniskie noteikumi.
22.	AS „Augstsprieguma tīkls”	19.06.2008. vēstule Nr.502100-07-949	Projektēšanas nosacījumi.
23.	SIA „Citrus Solutions”	19.06.2008. tehniskie noteikumi Nr.CS.7-22/724	Tehniskie noteikumi.
24.	SIA „Latvijas mobilais telefons”	18.06.2008. tehniskie noteikumi Nr.C/59	Tehniskie noteikumi.
25.	VAS „Valsts informācijas tīkla	17.06.2008. nosacījumi Nr.1- 08/625	Projektēšanas nosacījumi.

	aģentūra”		
26.	SIA „Optron”	13.06.2008. tehniskie noteikumi Nr.792/2008	Tehniskie noteikumi būvprojekta izstrādei.

Tuneļa zem dzelzceļa Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas savienošanai būvniecības ieceres publiskās apspriešanas laikā **saņemtas 15 atbalstošas un 44 noraidošas atsauksmes**. Lai gan projekta risinājumi plānoti ievērojot Rīgas teritorijas plānojumu 2006.-2018. gadam un Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus, būvniecības publiskās apspriešanas rezultātu apkopojums parāda, ka galvenokārt, Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas iedzīvotāji un nekustamo īpašumu īpašnieki neviennozīmīgi vērtē būvniecības ieceres lietderību un samērīgumu ar plānotajiem transporta kustības uzlabojumiem, iespējamo negatīvo ietekmi uz vides un iedzīvotāju dzīves kvalitāti, kā arī pastāvošajiem draudiem esošo ēku saglabāšanai un drošībai.

**Publiskās apspriešanas rezultāti tika izvērtēti 26.08.2010. Būvvaldes padomes sēdē**, kurā nolemts: atbalstīt būvniecības ieceri „Tunelis zem dzelzceļa Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas savienošanai” un rekomendēt virzīt izskatīšanai Rīgas domes Pilsētas attīstības komitejā un lēmuma pieņemšanai Rīgas domē, ievērojot šādus nosacījumus:

- projektēšanas sākuma stadijā veikt iespējamās negatīvās ietekmes analīzi un izvērtējumu par projektējamā objekta ietekmi uz esošo apbūvi, nosakot konkrētas ietekmes robežas;
- noteiktās negatīvās ietekmes zonas robežās esošo ēku aizsardzībai, projekta sastāvā iekļaut pasākumu kompleksu un tehniskos risinājumus būvniecības un ekspluatācijas laikā (skaņas, putekļi, izplūdes gāzes, vibrāciju slāpēšanas pasākumi u.c.);
- būvniecības laikā negatīvās ietekmes zonā izvietotajām ēkām veikt pastāvīgu monitoringu;
- vēršam uzmanību, ka nepieciešami konkrēti risinājumi par tunelim pieguļošajā teritorijā Ģertrūdes ielā 133 „avārijas” stāvoklī esošo ēku;
- dzīvojamām ēkām, kurām projekta realizācijas rezultātā ievērojami pasliktināsies vides kvalitāte (iekšējo pagalmu vietā plānoti ceļu servitūti u.c.), jāizvērtē ēku funkcijas maiņas iespējamību.

Pielikumā:

1. Situācijas plāns uz 2 lp.
2. Būvniecības ieceres „Tunelis zem dzelzceļa Ģertrūdes ielās un Daugavpils ielas savienošanai” publiskās apspriešanas materiāli uz 3 lp.

Vadītājs

A.Cinis

Brikule 67012850  
Rīgas domes  
Pilsētas attīstības departamenta  
Pilsētplānošanas pārvaldes Detālpilnošanas nodaļas  
galvenā speciāliste sabiedrības līdzdalības jomā,  
par publisko apspriešanu  
atbildīgā sekretāre