



RĪGAS DOME

RĪGAS PILSĒTAS BŪVVALDE

Amatu ielā 4, Rīgā, LV - 1050, reģ. Nr. 90002719440, tālrunis 67105800, fakss 67012805
e-pasts: buvvalde@riga.lv, www.rpbv.lv

07.04.2010.

**Ziņojums par būvniecības ieceres
„Rīgas brīvostas savienojums ar Via Baltica dienvidu ievadu Rīgā, posmā no Raņķa
dambja, Vienības gatves, Buru ielas līdz Mūkusalas ielai”
publiskās apspriešanas rezultātiem**

Rīgas domes Satiksmes departamenta 30.09.2009. ierosinātā būvniecības iecere paredz Rīgas brīvostas savienojuma ar Via Baltica dienvidu ievadu Rīgā, posmā no Raņķa dambja, Vienības gatves, Buru ielas līdz Mūkusalas ielai, izbūvi.

Būvniecības ieceres projektētājs ir Rīgas domes Satiksmes departamenta pilnvarotā persona - pilsabiedrība “BRD & Pro Via”.

Galvenie ieguvumi no projekta realizācijas:

1. Attīstoties Rīgas brīvostas teritorijai pilsētas ziemeļos (Spilve, Podrags, Bolderāja), tiks nodrošināts ērts un drošs savienojums ar valsts galveno autoceļu A6 un A7 ievadiem Rīgā (attiecīgi – Vienības gatvi un Mūkusalas ielu).
2. Tiks novērsti pārrāvumi esošo pilsētas maģistrālo ielu tīklā un izveidota nepārtraukta pilsētas maģistrāle ziemeļu – dienvidu virzienā.
3. Tiks novērsta nepieciešamība kravas transportam braukt pa vietējas nozīmes ielām (Jelgavas, Akmeņu, Valguma, Trijādības, Uzvaras bulvāri), lai nokļūtu no Vienības gatves līdz Raņķa dambim un otrādi.
4. Raņķa dambja un Akmens tilta virzienā braucošo plūsmu nošķiršana; mazināsies sastrēgumi Mūkusalas ielā pie Akmens tilta.
5. Samazināsies ceļā patērētais laiks un izmaksas.
6. Kravas transports tiks novirzīts no lielu sabiedrisko objektu (LNB, akustiskā koncertzāle, Rīgas domes Administraīvais centrs) tuvumā esošajām vietējām ielām.
7. Samazināsies satiksmes intensitāte Uzvaras bulvārī, posmā no Valguma ielas līdz Raņķa dambim.
8. Paredzēta iespēja perspektīvā Buru ielā izbūvēt tramvaja līniju Bišumuiža – Lucavsala – Podrags.

Būvniecības iecerei ir izstrādāti divi trases varianti: pirmais (pamata) variants un otrais (alternatīvais) variants. Tiek izskatīti divi projektējamās trases novietojama, krustojumu, satiksmes mezglu un organizācijas varianti, kuri veidoti pamatojoties uz tehniski ekonomisko izpēti un Pārdaugavas transporta tīkla modeļa VISSIM modelēšanas rezultātiem.

Būvniecības iecerei nepieciešamā teritorija aptver gan valsts, gan pašvaldības, gan privātīpašumā esošos nekustamos īpašumus.

<u>Trases 1.variants</u> Izstrādāts atbilstoši Rīgas domes Satiksmes departamenta 28.08.2008. projektēšanas uzdevumam „Rīgas brīvostas savienojuma ar VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā (Raņķa dambja, Vienības gatves, Mūkusalas ielas savienojums) būvprojekta izstrāde”.	<u>Trases 2.variants</u> Izstrādāts atbilstoši 23.07.2009. sanāksmes lēmumam - Par būvprojekta „Rīgas brīvostas savienojuma ar VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā (Raņķa dambja, Vienības gatves, Mūkusalas ielas savienojums)” projektētās trases novietnes apstiprināšanu.
<p>Projekta darba robežu noteikt Raņķa dambja un Trijādības ielas krustojumā. Raņķa dambis līdz Uzvaras bulvārim paplašināts līdz trim braukšanas joslām katrā virzienā, kur labā josla paredzēta sabiedriskajam transportam.</p>	<p>Projekta darba robežu noteikt Raņķa dambja un Balsta dambja krustojumā. Raņķa dambis līdz Uzvaras bulvārim paplašināts līdz trim braukšanas joslām katrā virzienā, kur labā josla paredzēta sabiedriskajam transportam. Izbūvēts jauns tilts pār Mārupīti.</p>
<p>Raņķa dambja un Vienības gatves savienojums risināts ar dzelzsbetonu konstrukciju atbalsta sienām un atsevišķiem slēgtiem posmiem – satiksmes pārvadiem. Trases garums zem pārvadiem paredzēts 41+51+45+80 m, pieeju atbalstsienu garums 248+118 m.</p>	<p>Raņķa dambja un Vienības gatves savienojums risināts kā pilnībā slēgta tipa transporta tunelis ar kopējo garumu 607m un tuneļa pieeju atbalstsienu garumu 248+115m.</p>
<p>Buru iela projektēta esošo sarkano līniju robežās, paredzot nojaukt esošo dzīvojamo apbūvi.</p>	<p>Buru iela projektēta daļēji neievērojot esošo ielu sarkano līniju robežas. Tiek saglabāta esošā dzīvojamā apbūve, bet šķērsota daļa RP SIA „Rīgas satiksme” trolejbusu parka. Lai kompensētu trolejbusu parkam ielas izbūves vajadzībām atņemto zemi, nodrošinātu trolejbusu piekļuvi parkam un visu manevru veikšanu parkā, nepieciešams izbūvēt Bieķensalas ielas turpinājumu līdz Vienības gatvei, atpērkot privātu zemi un likvidējot tur esošo rūpniecisko apbūvi.</p>
<p>Vienības gatve paplašināta līdz divām braukšanas joslām katrā virzienā. Projekta robeža noteikta Vienības gatves un Vilkaines ielas krustojums.</p>	<p>Vienības gatve paplašināta līdz divām braukšanas joslām katrā virzienā. Projekta robeža noteikta Vienības gatves un Vilkaines ielas krustojums.</p>
<p>Slokas ielas pieslēgums Uzvaras bulvārim novirzīts par aptuveni 150 m uz Bāriņu ielas pusi. Esošais pieslēgums likvidēts, saglabājot tikai tramvaja sliežu ceļu.</p>	<p>Slokas ielas pieslēgums Uzvaras bulvārim novirzīts par aptuveni 150 m uz Bāriņu ielas pusi. Esošais pieslēgums likvidēts, saglabājot tikai tramvaja sliežu ceļu.</p>
<p>Uzvaras bulvāra un jaunās Slokas ielas pieslēgumā paredzēta tramvaja pieturas izveide uz platformas brauktuves vidū, paplašinot brauktuvi līdz divām braukšanas joslām. Autobusa pieturas paredzēts izbūvēt brauktuves paplašinājumos.</p>	<p>Uzvaras bulvārī rekonstruēts tramvaja sliežu ceļš, paplašināts ielas braucamās daļas platums līdz divām braukšanas joslām katrā virzienā (posmā no Bāriņu ielas līdz Valguma ielai). Tramvaja pietura vietas paredzētas brauktuves vidū uz izceltām platformām. Autobusa pieturas izbūvējamas brauktuves paplašinājumos.</p>

Attīstības priekšlikums tika izskatīts Rīgas pilsētas būvvaldes (turpmāk tekstā – Būvvalde) padomes 15.10.2009. sēdē, kur, pamatojoties uz Būvniecības likuma 12.panta 1.daļas 1., 2. un 3.punktiem, pieņemts lēmums nodrošināt plānotās būvniecības ieceres

publisko apspriešanu. Par Būvvaldes pieņemto lēmumu 29.10.2009. sagatavota vēstule Nr.BV-09-4736-nd.

Publiskās apspriešanas materiāli tika izvērtēti 12.11.2009. Būvvaldes padomes sēdē, kurā nolēma, pēc materiālu papildināšas - atļaut uzsākt publiskās apspriešanas procedūru, par ko 25.11.2009. sagatavota vēstule Nr.BV-09-5250-nd.

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

Paziņojums par būvniecības ieceres publiskās apspriešanas uzsākšanu 27.11.2009. tika publicēts laikrakstā „5 min” (latviešu un krievu val.). Pie Latvijas Dzelzceļa muzeja tika izstādīts informatīvs stends par publiskās apspriešanas norises vietu, laiku, prezentāciju un atsauksmju iesniegšanas kārtību. Informācija par publisko apspriešanu, vizuālie materiāli un aptaujas lapa tika ievietota Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta (turpmāk tekstā – Departaments) interneta mājas lapās www.rdpad.lv sadaļā „Sabiedriskās un publiskās apspriešanas” un www.apkaimes.lv, kā arī Rīgas Centrālās bibliotēkas Torņakalna filiālbibliotēkā, Rīgā, Indriķa ielā 8.

Ar būvniecības ieceres publiskās apspriešanas materiāliem no **27.11.2009. līdz 30.12.2009.** varēja iepazīties Rīgas domē, Rātslaukumā 1, 3.stāva vestibilā, Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijas telpās Rīgā, Eduarda Smiļģa ielā 46, to apliecina izpilddirekcijas 14.01.2010. izziņa Nr.IP-10-83-nd, Rīgas Centrālās bibliotēkas Torņakalna filiālbibliotēkā, Rīgā, Indriķa ielā 8, kā arī www.rdpad.lv, sadaļā „Sabiedriskās un publiskās apspriešanas” un www.apkaimes.lv.

Būvniecības ieceres projekta prezentācija notika 09.12.2009. Rīgas domē, Rātslaukumā 1, Sēžu zālē. Ņemot vērā, ka trases varianti daļēji skar teritoriju, kurai tajā brīdī tika izstrādāts detālplānojums, būvniecības ieceres prezentācija notika vienlaicīgi ar Torņakalna administratīvā centra teritorijas detālplānojuma 1.redakcijas sabiedriskās apspriešanas sanākumi.

Projekta prezentācijā un detālplānojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmē piedalījās 51 dalībnieks, no tiem 22 projekta tuvumā dzīvojošie iedzīvotāji.

Sanāksmes dalībnieki:

- Rīgas domes Satiksmes departamenta (būvniecības ierosinātāja) pārstāvji: I.Rimša, K.Balodis; I.Tomsone.
- SIA „BRD projekts” (projektētāja) pārstāvji: J.Bidzāns, J.Matejs.
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāvji: G.Princis, I.Purmale, I.Sirmā, E.Šveica, I.Pētersons, U.Kolkovskis, S.Kalvīte, K.Brikule, D.Ķirķe.
- Rīgas pilsētas būvvaldes pārstāvis: R.Krauklis.
- SIA ”Metrum” pārstāve: M.Kalvāne, Torņakalna Administratīvā centra detālplānojuma izstrādes projektu vadītāja.
- Rīgas pilsētas arhitekts: J.Dripe.
- Pārdaugavas izpilddirekcijas izpilddirektors: M.Kalve.
- Latvijas Apvienotā Policistu arodbiedrības pārstāvis: R.Valters.
- Rīgas automotoorganizāciju apvienības „RADIOTEHNIKA” pārstāvis:L.Siliņš.
- Latvijas Universitātes pārstāvji: A.Peičs, V.Krastiņš.
- SIA „Būvvalts” pārstāvis: Z.Vilisters.
- Mediju pārstāvji: A.Zvirgzdiņš, portāls A4D; I.Vatoļins, laikraksta „ČAS”; G.Rozenfelds, GREEN MECCA/Sociālie mediji W2.O; Z.Zaslovska, Ziņu aģentūra BNS.
- Nevalstisko organizāciju pārstāvji: I.Romanova, Vides aizsardzības klubs; V.Antmane, Latvijas ekoloģiskās biedrības pārstāve.

- Iedzīvotāji: A.Ašmane, *Vilkaines iela 1*; H.Auziņa, *Mūkusalas iela 53*; O.Auziņš, *Kr.Valdemāra iela 72a*; L.Lele, *Akaču iela 4*; R.Flintere, *Akaču iela 4a*; V.Zabrocka, *Akmeņu iela 22*; A.Ābola, *Akmeņu iela 15*; Z.Šteinerte, *Akaču iela 2*; J. Buchel, *Jelgavas iela 34*; K.Dambrāns, *Akaču iela 4*; L.Muraškina, *Akaču iela 4*; T.Rauga, *Jelgavas iela 34*; E.Blekte, *Jelgavas iela 33*; A.Dambrāns, *Akaču iela 4a*; Z.Krupeņņikova, *Tukuma iela 8*; D.Macnevičs, *Uzvaras iela 6*; M.Mazkalns, *Uzvaras bulvāris*; G.Lukstiņa, *rīdzinieci*; K.Jansone, *Pārdaugavas iedzīvotāja*; A.Doļģe, *Uzvaras bulvāris 2/4a*; H.Sveteckis, *Uzvaras bulvāris 2/4a*; O.Kapteinis, *Sējas iela 6a*.

M.Kalvāne no SIA „METRUM” klātesošos iepazīstināja ar Torņakalna detālplānojuma risinājumiem un J.Bidzāns no SIA „BRD Projekts” ar paredzamajiem trases risinājumiem. Atbildes uz klātesošo jautājumiem sniedza pārstāvji no SIA „BRD Projekts”, SIA „METRUM”, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta un Satiksmes departamenta.

Iedzīvotāja Z.Šteinerte atsaucās uz veiksmīgo sadarbību, kas vasarā norisinājās starp Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentu, Satiksmes departamentu, būvniecības ieceres projektētājiem un Torņakalna Administratīvā centra detālplānojuma izstrādātājiem, kā rezultātā tika izveidots 2. (alternatīvais) variants un iedzīvotāju vārdā izteica atbalstu šim trases variantam, kas neparedz nojaukt esošo dzīvojamo apbūvi (11 dzīvojamās mājas) Buru ielā. Z.Šteinerte piedāvāja kombinēt abus trases variantus un vērsa uzmanību, ka iedzīvotāji ir paņēmuši kredītus, mājas iekšēji atjaunojuši, uzlikuši ēkām jumtus, un viņi turpinās cīnīties, lai rastu kompromisu un saglabātu savus īpašumus. Tika izteikts minējums, vai maksājot kompensācijas, jaucot ēkas, taisot projektus un tiesājoties ar iedzīvotājiem, tas nesanāks daudzreiz dārgāk, nekā kompensēt šos dažus m² zemes trolejbusu parkam un izmantot valsts un pašvaldību zemes, kuras ir neapsaimniekotas? Z.Šteinerte aicināja domāt mūsdienīgi, nevis balstīties uz 1961.gadā ievilktajām sarkanajām līnijām un izteica cerību, ka Rīgas domes amatpersonas atbalstīs iedzīvotāju viedokli.

Iedzīvotāja L.Muraškina vērsa uzmanību, ka pirms izveidot jaunu, skaistu un modernu rajonu, ir jāņem vērā, ka tas ir konkrēts rajons, ar konkrētu vēsturi, ar iezīmēm, ar iedzīvotāju mājām, kas vēsturiski veidojušās un iedzīvotāji savus īpašumus ir mantojuši.

Tāpat sanāksmes gaitā izskanēja jautājumi par projekta izmaksām un finansējumu; par cik procentiem projekta realizācijas gadījumā samazināsies zaļās teritorijas un vai tās ir plānots kompensēt; par transporta gaisa pārvadiem un iespējām tos pielietot šī projekta realizācijā; par cik metriem tiks paplašināta Laivu – Buru iela; kāpēc satiksme, kas iet uz trolejbusu parku, netiek novirzīta pa Bieķiensalas ielu. Iedzīvotājs G.Brencāns izteica aicinājumu nākamajās tikšanās reizēs uzaicināt arī „Rīgas satiksme” pārstāvjus, lai dzirdētu viņu viedokli.

Būvniecības ieceres publiskās apspriešanas laikā līdz 30.12.2009. par būvniecības ieceri ir saņemti **120 iesniegumi/ vēstules** (vairāki no tiem parakstīti kolektīvi vai iesniegtas kā tipveida vēstules) un **91** aptaujas lapa.

Kopumā publiskās apspriešanas laikā rakstiski izteikušies 542 dažādās Rīgas apkaimēs un citās Latvijas pilsētās dzīvojoši iedzīvotāji un 4 organizācijas/ uzņēmumi. Analizējot saņemtās aptaujas lapas, iesniegumus un parakstus, konstatēts, ka par būvniecības ieceri ir izteikušies:

- 181 iedzīvotājs, kas dzīvo būvniecības ieceres tuvumā (Āgenskalna un Torņakalna apkaimēs);
- 237 no iedzīvotāji no dažādām Rīgas pilsētas apkaimēm;
- 124 citās Latvijas pilsētās dzīvojoši iedzīvotāji;

- 4 organizācijas/ uzņēmumi (Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcija, Latvijas Republikas Tiesībsargs, arhitektu birojs SIA „NAMS” un Vides aizsardzības klubs).

Apkopojot iesniegtās aptaujas lapas un kolektīvajam iesniegumam pievienotos parakstus, tika konstatēts, ka no 542 iedzīvotājiem un četrām organizācijām:

- būvniecības ieceres **pirmo (pamata) variantu** (lai saglabātu kultūrvēsturiskas nozīmes ēku Uzvaras bulvārī 4/2) **atbalsta divi** Torņakalna apkaimē dzīvojoši iedzīvotāji, noraidot izstrādāto otro (alternatīvo) variantu;
- **otrā (alternatīvā) varianta realizāciju** (lai saglabātu 11 esošās dzīvojamās mājas) **atbalsta 213** dažādās Rīgas apkaimēs un citās Latvijas pilsētās dzīvojoši iedzīvotāji, no kuriem 31 ir no Āgenskalna un Torņakalna apkaimēm.
- **abus variantus kombinēt** (lai saglabātu 11 esošās dzīvojamās mājas) iesaka **315** dažādās Rīgas apkaimēs un citās Latvijas pilsētās dzīvojoši iedzīvotāji, no kuriem **136** ir no Āgenskalna un Torņakalna apkaimēm.
- **nevienu no izstrādātajiem variantiem** neatbalsta **divi** Torņakalna apkaimē dzīvojoši un **10** citās Rīgas apkaimēs dzīvojoši iedzīvotāji. Ietekumi – izstrādāt 3.variantu (jaunu) vai pilnveidot 2.variantu.
- būvniecības ieceres **2.(alternatīvā) varianta realizāciju** atbalsta Rīgas **Pārdaugavas izpilddirekcija** un Latvijas Republikas **Tiesībsargs**.

Publiskās apspriešanas laikā saņemtie iesniegumi un aptaujas lapas:

- 1) No **Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijas** (Izpilddirekcija), kas atbalsta trases 2.(alternatīvā) varianta izveidi, norādot, ka esošās sarkanās līnijas nav konstatnts lielums, ko nevarētu mainīt. Izpilddirekcija neatbalsta abos trases variantos paredzēto Slokas ielas pieslēgumu Uzvaras bulvārim, novirzot to par 150 metriem uz Bāriņu ielas pusi, jo tad Slokas iela būtiski iesniedzas labiekārtotā Uzvaras parka teritorijā, līdz ar to samazinot jau tā nepietiekošo Rīgas pilsētas zaļo zonu. Kopumā Izpilddirekcija atbalsta apvienoto trases variantu, kur būtu ievēroti augstāk minētie ierosinājumi.
- 1) No **Latvijas Republikas Tiesībsarga**, kas sniedzis atzinumu un aicina Rīgas pilsētas pašvaldības institūcijas, lemjot par būvniecības ieceri, ņemt vērā šajā atzinumā ietvertos argumentus un sekmēt privātpersonas tiesību ievērošanu ielu izbūves procesā un atbalstīt trases 2. (alternatīvo) variantu, kas neparedz nojaukt esošo dzīvojamo apbūvi.
- 2) **Arhitektu biroja SIA „Nams”** sniedzis priekšlikumus sabiedriskā transporta kustības uzlabošanai Torņakalnā un Pārdaugavā kopumā.
- 3) No **Vides aizsardzības kluba** (iesniegums saņemts pēc apspriešanas termiņa), kas norāda uz projekta nelietderību un dārdzību. E.Kļaviņa norāda, ka brīdī, kad ir aktuāli arī citu lielu transporta projektu sabiedriskās apspriešanas Rīgā, nepieciešams sasaukt kopīgu Rīgas iedzīvotāju sanākumi, lai skaidri un saprotami skaidrotu iedzīvotājiem, kāda būs kopīgā transporta attīstība Rīgā. Vides aizsardzības klubs aicina pēc iespējas Torņakalnā saglabāt zaļās zonas, veidot jaunus apstādījumus, lai saglabātu gaisa kvalitāti un noteikt kravas transporta satiksmes ierobežojumus nakts laikā.

- 4) Iedzīvotāja **H.Auziņa** neatbalsta neviena trases varianta izbūvi, norādot, ka abi varianti izstrādāti ļoti nepilnīgi un aicina izveidot trases 3.variantu, sniedzot savus priekšlikumus.
- 5) Iedzīvotāji **A.Dolģe un H.Sverteckis** iebilst pret trases 2.varianta realizāciju, jo tiks nojaukta kultūrvēsturiskas nozīmes ēka **Uzvaras bulvārī 2/4a**, kas ir labi saglabājusies un tiks atsavināta īpašniekiem zeme, kas nav sarkanajās līnijās. Realizējot šo projektu, dzīvokļu īpašniekiem tiks radīti būtiski materiāli zaudējumi. Iedzīvotāji norāda uz nekustamā īpašuma priekšrocībām un faktu, ka būtu grūti nodrošināt ar līdzvērtīgu dzīvojamo platību. Ja projekta 2. (alternatīvais) variants tiks apstiprināts, projekta realizētājiem jāņem vērā iepriekš minētais, nosakot kompensāciju par dzīvojamo platību un perspektīvo zemes gabalu.

Iedzīvotāju kolektīvie iesniegumi:

- 1) iesniegums no Torņakalna apkaimes (Jelgavas, Buru, Akaču, Laivu ielas) iedzīvotājiem (**121 paraksts**). Iedzīvotāji neatbalsta trases risinājumu, kāds tas ir 1.(pamata) variantā, norādot, ka šajā variantā būvniecības rezultātā iecerēts atsavināt daudz privātipašumu un nojaukt neadekvāti daudz māju. Tajā pašā laikā daudz pozitīvāk vērtē 2. (alternatīvā) varianta realizāciju vai piedāvā kombinēt abus variantus. Iedzīvotāji norāda, ka, īstenojot šo būvniecības projektu atbilstoši vienam vai otram variantam, būtu jāizvērtē visu Rīgas iedzīvotāju ieguvumi vai zaudējumi. Iedzīvotāji aicina mainīt sarkano līniju izvietojumu Rīgas teritorijas plānojumā 2006. - 2018.gadam.
- 2) **101 tipveida vēstules** no dažādās Rīgas apkaimēs un citās Latvijas pilsētās dzīvojošiem iedzīvotājiem. Iedzīvotāji aicina kombinēt abu trašu variantus, lai nebūtu jānojauc 11 dzīvojamās mājas, kurās dzīvo pietiekami daudz ģimeņu, pat vairākās paaudzēs. Jāņem vērā, ka Satversmē ir noteiktas tiesības uz mājokli un privāto īpašumu, kas gadu gaitā ir kopts un atjaunots.
(Saņemtās atsauksmes no Rīgas pilsētas apkaimēs dzīvojošiem iedzīvotājiem: Ķengarags – 13, Ziepiņkalns – 11, Teika – 7, Imanta – 5, Āgenskalns – 5, Purvciems – 4, Pļavnieki – 4, Maskavas forštate – 3, Torņakalns – 3, Mežciems – 2, Centrs – 2, Vecmīlgrāvis – 2, Pleskodāle – 2; pa vienai no Dzirciema, Sužiem, Zolitūdes, Daugavgrīvas, Čiekurkalna, Rumbulas, Dreiliņiem, Avotu ielas, Brasas, Zaslauka. No citām Latvijas pilsētām – 28.)
- 3) **Divi pēc satura identiski iesniegumi ar 213 parakstiem** no dažādās Rīgas apkaimēs un citās Latvijas pilsētās dzīvojošiem iedzīvotājiem. Iedzīvotāji neatbalsta 1.(pamata) trases varianta realizāciju, norādot, ka tā tiek pārkāptas Satversmē noteiktās tiesības uz mājokļa neaizskaramību, kā arī tiesības uz īpašumu. Iedzīvotāji atbalsta 2. (alternatīvā) trases varianta realizāciju, kas neparedz 11 dzīvojamo māju nojaukšanu.
(Saņemtās atsauksmes no Rīgas pilsētas apkaimēs dzīvojošiem iedzīvotājiem: Āgenskalns – 21, Ziepiņkalns – 16, Imanta – 12, Centrs – 11, Torņakalns – 10, Ķengarags – 10, Ilģuciems – 10, Mežaparks – 9, Purvciems – 9, Teika – 7, Dzirciems – 6, Dārziems – 4, Grīziņkalns – 4, Jugla – 4, Dreiliņi – 3, Pļavnieki – 3, Bierīni – 3, Maskavas forštate – 2, Sarkandaugava – 2; pa vienai no Zolitūdes, Brekšiem, Brasas, Bolderājas, Bišumuižas, Avotu ielas, Sužiem, Rumbulas, Vecmīlgrāvja,

Mežciema; 1 iesniedzējs nav norādījis saprotamu adresi. No citām Latvijas pilsētām – 56.).

- 4) **10 iesniegumi** no dažādās Rīgas apkaimēs dzīvojošiem iedzīvotājiem. Iedzīvotāji norāda, ka abi projekti esošajā redakcijā nebūtu atbalstāmi un aicina pilnveidot 2.(alternatīvo) variantu. Iedzīvotāji aicina saglabāt zaļās teritorijas Pārdaugavā.

(Saņemtās atsauksmes no Rīgas pilsētas apkaimēs dzīvojošiem iedzīvotājiem: Dārziems, Purvciems, Ziepniekkalns, Grīziņkalns, Rumbula, Dzirciems, Maskavas forštate, 2 iedzīvotāji no citām Latvijas pilsētām, 1 nav norādījis adresi.)

Sanemtās aptaujas lapas:

Saņemtas 91 aptaujas lapa (no tām 71 aizpildītas elektroniski portālā www.riga.lv, sadaļā e-pakalpojumi). Ņemot vērā, ka vairāki cilvēki aizpildījuši divas aptaujas lapas vai divas reizes parakstījušies, kopumā aptaujas lapas ir aizpildījuši (vai parakstījušies) **94 no dažādās Rīgas apkaimēs un citās Latvijas pilsētās dzīvojošiem iedzīvotājiem.**

Konkrētāk:

- **42 aizpildītas aptaujas lapas par trases 1. (pamata) variantu** (trijām no tām pievienoti 39 paraksti), **kopā izteikušies 81** dažādās Rīgas apkaimēs un citās Latvijas pilsētās dzīvojoši iedzīvotāji.

*(Saņemtās atsauksmes no Rīgas pilsētas apkaimēs dzīvojošiem iedzīvotājiem: Centrs – 10, **Torņakalns** – 4, Pļavnieki – 4, Ziepniekkalns – 4, **Āgenskalns** - 3, Dārziems – 3, Grīziņkalns – 3, Jugla - 3 Avotu – 2, Maskavas forštate – 2, Mežparks – 2, Mežciems – 2, Pleskodāle – 2, Teika – 2; pa vienai no Brasas, Bišumuižas, Čiekurkalna, Dzirciema, Imantas, Purvciema, Sarkandaugavas, Šampētera, Ulbrokas, Vecmīlgrāvja, Zasuļauka. No citām Latvijas pilsētām – 19.)*

- **49 aizpildītas aptaujas lapas par trases 2. (alternatīvo) variantu** (trijām no tām pievienoti 42 paraksti, no kuriem 38 ir tie paši respondenti, kas parakstījušies uz anketām par trases 1.(pamata) variantu un 35 aptaujas lapas ir aizpildījuši tie paši respondenti, kas aizpildījuši aptaujas lapas par 1.(pamata) variantu. Kopā izteikušies 83 dažādās Rīgas pilsētas apkaimēs un citās Latvijas pilsētās dzīvojoši iedzīvotāji.

*(No Rīgas pilsētas apkaimēm: Centrs – 9, **Torņakalns** – 7, Ziepniekkalns – 5, Mežciems – 4, Grīziņkalns – 4, Teika – 4, Dārziems – 3, Pļavnieki – 3, Jugla – 3, **Āgenskalns** - 2, Avotu iela – 2; Mežparks – 2, Maskavas forštate – 2, Sarkandaugava – 2 pa vienai no Berģiem, Bierīņiem, Bišumuižas, Brasas, Čiekurkalna, Imantas, Pleskodāles, Rumbulas, Skanstes, Ulbrokas, Vecmīlgrāvja, Zasuļauka. No Citām Latvijas pilsētām – 21.)*

Iedzīvotāji noraida trases 1.(pamata) varianta un atbalsta vai daļēji atbalsta 2.(alternatīvā) trases varianta izveidi, kas neparedz tik daudz dzīvojamo māju nojaukšanu. Iedzīvotāji aicina atlikt ieceri pilnībā vai uz laiku, kad uzlabosies ekonomiskā situācija pilsētā, valstī un pasaulē kopumā, kā arī izvēlēties citus trases novietojuma variantus, kombinējot 1.variantā un 2.variantā paredzētos risinājumus. Visoptimālāk - izvēlēties 2. (alternatīvā) variantā piedāvāto risinājumu Buru ielas posmam no krustojuma ar Vienības gatvi/Raņķa dambi līdz Laivu ielas krustojumam ar Mūkusalas ielu (projektēt ārpus sarkano līniju robežas, saglabājot esošo dzīvojamo apbūvi un šķērsojot daļu trolejbusa parka teritorijas) un izbūvējot Bieķensalas ielas

turpinājumu līdz Vienības gatvei. Savukārt no 1.varianta izmantot Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumu, kurā nav paredzēts pilnībā slēgta tipa transporta tunelis, bet gan trase ar atbalstsienām un atsevišķiem slēgtiem posmiem.

- Iedzīvotājs **O.Rode** atbalsta trases 2.(alternatīvā) varianta izbūvi un sniedz priekšlikumus sabiedriskā transporta organizācijas izmaiņām trases 2.variantam.
- Iedzīvotājs **Ē.Rozenfelds** norāda, ka nav atbalstāms neviens no risinājumiem, jo būvniecības ieceres realizācija radikāli mainīs vidi Laivu ielas un Buru ielas krustojumā, kur atrodas viņam piederošais namīpašums pēc adreses **Laivu ielā 1**. Lai arī ēkai nav piešķirts kultūrvēsturisks statuss, tās arhitektūra veidota nacionālā romantisma stilā. Šī Pārdaugavas koka celtnē ir unikāla gan ar savām divām fasādēm, no kurām viena ir vērsta pret Laivu, bet otra pret Buru ielu, gan arī ar plašo un interesanto kāpņu telpu. Ē.Rozenfelds ierosina trasi projektēt un izbūvēt, sākot no Mūkusalas apļa, tālāk pa Bieķensalas ielu, turpinot to starp bijušās ziepju fabrikas un trolejbusa parka teritorijām, tālāk šķērsojot Vienības gatvi, šķērsojot dzelzceļu pie Torņakalna stacijas, un tad pa tukšajām teritorijām garām stadionam to pievienot Uzvaras bulvārim. Tādējādi trase šķērsos tikai un vienīgi rūpnieciskās teritorijas, kuras turklāt ir neapsaimniekotas un pilnībā aizlaistas. Tiltu būvēšana no Lucavsālas uz Mūkusalu ir neracionāla, ņemot vērā Lucavsālas tālās un neskaidrās perspektīvas.

Detalizēts saņemto atsauksmju, ierosinājumu un argumentācijas atspoguļojums, kā arī būvniecības ierosinātāja - Rīgas domes Satiksmes departamenta (24.02.2010. vēstule Nr.DS-10-196-dv) un Būvvaldes viedoklis apkopots tabulā Nr.1 „Iedzīvotāju un organizāciju iebildumi, priekšlikumi un to izvērtējums”.

IEDZĪVOTĀJU un ORGANIZĀCIJU IEBILDUMI, PRIEKŠLIKUMI UN TO IZVĒRTĒJUMS

Nr.p k.	Iesniedzējs	Publiskās apspriešanas laikā saņemtie iesniegumi/ priekšlikumi	Rīgas domes Satiksmes departamenta izvērtējums (24.02.2010. vēstule Nr.DS-10-196-dv)	Rīgas pilsētas būvvaldes izvērtējums Atbildes sagatavoja Būvvaldes Būvniecības pārvaldes nodaļas vadītāja vietnieks, transporta būvju galvenais speciālists – R.Krauklis
	101 tipveida vēstule no dažādās Rīgas apkaimēs un citās Latvijas pilsētās dzīvojošiem iedzīvotājiem.	<p>Esam iepazinušies ar publiskajai apspriešanai nodotajiem ielu būvniecības ieceres abiem variantiem. Projekta paskaidrojuma rakstā teikts, ka projekta autori projektēto ceļa trasi ir sadalījuši 4 atsevišķos posmos, kuriem tiek piedāvāti 2 varianti katram posmam, lai katru no tiem izvērtētu un pieņemtu lēmumu.</p> <p><u>Piekrītam viedoklim, ka jākombinē:</u></p> <p><u>No 1.varianta</u> - pamata varianta posms, kurā ietilpst Raņķa dambja un Vienības gatves savienojums risināts ar dzelzsbetona konstrukciju atbalstsienu un atsevišķiem slēgtiem posmiem - satiksmes pārvadiem. („īsa pārvads/tunelis”).</p> <p><u>No 2.varianta</u> - alternatīvā varianta posms, kurā Buru iela projektēta daļēji neievērojot esošo ielu sarkano līniju robežas. Tiek saglabāta esošā dzīvojamo māju apbūve, bet šķērsota daļa no RP SIA „Rīgas satiksme” trolejbusa parka (Buru ielas posms, posmā no krustojuma ar Vienības gatvi/Raņķa dambi līdz Laivu ielas krustojumam ar Mūkusalas ielu).</p> <p><u>Pamatojums un ieguvumi:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Šis salikums ir tehniski un ekonomiski lietderīgākais variants pilsētas attīstībai. 2. Tas iekļaujas potenciāli piesaistāmajam (iezīmētajam) Eiropas savienības finansējuma apjomam. 3. Realizējot minēto posmu kombināciju tiks izbūvēts Bieķensalas ielas turpinājums līdz Vienības gatvei, kas būs ieguvums, jo nodrošinās: <ul style="list-style-type: none"> – trolejbusiem papildus un ērtu piekļuvi parkam; – funkcionēšanai nepieciešamo ielas posmu jaunajai autoostai, kura iepļānota Torņakalna detālplānojumā; – pilsētas iedzīvotājiem un apmeklētājiem, kuriem 	<p>Izstrādātie trases varianti atbilst Rīgas pilsētas attīstības plānā 2006. – 2018.gadam apstiprinātajam pilsētas maģistrālo ielu (C kategorijas) tīklam.</p> <p>Nojaucamās ēkas Buru ielas un Laivu ielas trasē atrodas spēkā esošo sarkano līniju robežās, kuras nav mainītas pēdējos divos Rīgas pilsētas attīstības plānos – 1995.-2005.gadam un 2006.-2018.gadam.</p> <p>Rīgas domes Satiksmes departamentam nav iebildumu Buru ielas un Laivu ielas trases pārceļšanai atbilstoši 2.varianta risinājumiem, saglabājot daudzdzīvokļu māju apbūvi.</p> <p>Raņķa dambja un Vienības gatves savienojuma veids (īsa pārvads vai garais tunelis) tiks izvēlēti atbilstoši Administratīvā centra Torņakalnā teritorijas detālplānojuma risinājumiem.</p>	<p>Izstrādātie trases varianti atbilst Rīgas pilsētas attīstības plānā 2006. – 2018.gadam apstiprinātajam pilsētas maģistrālo ielu (C kategorijas) tīklam.</p> <p>Nojaucamās ēkas Buru ielas un Laivu ielas trasē atrodas UNESCO Pasaules mantojuma sarakstā iekļautā Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežās. Atbilstoši augstākminētajam Rīgas pilsētas būvvalde atbalsta viedokli par šo ēku saglabāšanu.</p> <p>Atbilstoši Administratīvā centra Torņakalnā teritorijas detālplānojuma risinājumiem tiks izvērtēts piemērotākais Raņķa dambja un Vienības gatves savienojuma veids.</p>

		<p>būs brīva iespēja pārvietoties un sasniegt Torņakalnā izvietotos sabiedriskos objektus - staciju, autoostu, Rīgas domi, Universitāti u.c.</p> <p>4. Nebūtu jānojauc 11 daudzdzīvokļu privātmājas, kurās dzīvo pietiekami daudz ģimeņu, pat vairākās paaudzēs. Jāņem vērā, ka Satversmē ir noteiktas tiesības uz mājokli un privāto īpašumu, kas gadu gaitā ir kopts un atjaunots.</p>		
<p>2 pēc satura identiski iesniegumi ar 213 parakstiem no dažādās Rīgas apkaimēs un citās Latvijas pilsētās dzīvojošiem iedzīvotājiem.</p>	<p>Tā kā publiskajai apspriešanai ir nodota būvniecības ieceres: "Rīgas brīvostas savienojums ar VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā, posmā no Raņķa dambja, Vienības gatves, Buru ielas līdz Mūkusalas ielai" divi varianti, piekrītam viedoklim:</p> <p>Neatbalstīt būvniecības ieceres 1.variantā - Pamata variantā projektēto ceļa posmu no Vienības gatves uz Mūkusalas ielu, kurā paredzēts nojaukt daudz dzīvojamās mājas. Tā tiek pārkāptas Satversmē noteiktās tiesības uz mājokļa neaizskaramību, kā arī tiesības uz īpašumu. Paredzētais tiesību uz mājokli un privāto īpašumu aizskārums nav samērīgs un nevar būt izņēmuma gadījums, tik īsa ielas posma izbūvei, paredzot tik plašu īpašumu atsavināšanu.</p> <p>Atbalstu 2.variantā - alternatīvajā variantā iekļauto Buru ielas izbūvi (no Mūkusalas ielas līdz Vienības gatvei), kura projektēta daļēji neievērojot esošo sarkano līniju robežas tā saglabājot vienpadsmit daudzdzīvokļu privātmājas. Šajā variantā vairāk tiek izmantota valsts un pašvaldības zeme, tādējādi saglabājot ne tikai esošo apbūvi, bet arī Vecrīgas buferzonu, kas iekļauta UNESCO mantojumā.</p> <p>Atbalstot alternatīvo ielas posma izbūves variantu (2), ir iespēja izbūvēt perspektīvo un ļoti nepieciešamo Bieķensalas ielas turpinājumu, kas būs ieguvums gan blakus esošajam trolejbusu parkam, gan blakus plānotajai autoostai, gan iedzīvotājiem, gan uzlabos pilsētas satiksmi kopumā.</p>	<p>Izstrādātie trases varianti atbilst Rīgas pilsētas attīstības plānā 2006. – 2018.gadam apstiprinātajam pilsētas maģistrālo ielu (C kategorija) tīklam.</p> <p>Nojaucamās ēkas Buru ielas un Laivu ielas trasē atrodas spēkā esošo sarkano līniju robežās, kuras nav mainītas pēdējos divos Rīgas pilsētas attīstības plānos – 1995.-2005.gadam un 2006.-2018.gadam.</p> <p>Rīgas domes Satiksmes departamentam nav iebildumu Buru ielas un Laivu ielas trases pārcelšanai atbilstoši 2.varianta risinājumiem, saglabājot daudzdzīvokļu māju apbūvi.</p>	<p>Izstrādātie trases varianti atbilst Rīgas pilsētas attīstības plānā 2006. – 2018.gadam apstiprinātajam pilsētas maģistrālo ielu (C kategorijas) tīklam.</p> <p>Nojaucamās ēkas Buru ielas un Laivu ielas trasē atrodas UNESCO Pasaules mantojuma sarakstā iekļautā Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežās. Atbilstoši augstākminētajam Rīgas pilsētas būvvalde atbalsta viedokli par šo ēku saglabāšanu.</p> <p>Atbilstoši Administratīvā centra Torņakalnā teritorijas detālplānojuma risinājumiem tiks izvērtēts piemērotākais Raņķa dambja un Vienības gatves savienojuma veids.</p>	
<p>Iesniegums no Jelgavas, Buru, Laivu, Akaču ielas iedzīvotājiem (121 paraksts).</p>	<p>Vēlamies paust savu attieksmi un informēt par apstākļiem. Mūsu galvenā uzmanība šajā projektā pievērsta posmam no Mūkusalas ielas līdz Vienības gatvei, jo esam tuvākās apkārtnes iedzīvotāji un projekts skars mūs ļoti tieši. Publiskās apspriešanas ietvaros vēlamies norādīt, ka neatbalstām būvniecības ieceri, kāda tā paredzēta atbilstoši 1. (pamata) variantā norādītajam projektam. Šajā variantā būvniecības rezultātā iecerēts atsavināt daudz</p>	<p>Izstrādātie trases varianti atbilst Rīgas pilsētas attīstības plānā 2006. – 2018.gadam apstiprinātajam pilsētas maģistrālo ielu (C kategorija) tīklam.</p> <p>Nojaucamās ēkas Buru ielas un Laivu ielas trasē atrodas spēkā esošo sarkano līniju robežās, kuras nav mainītas pēdējos divos Rīgas pilsētas attīstības plānos – 1995.-2005.gadam un 2006.-</p>	<p>Izstrādātie trases varianti atbilst Rīgas pilsētas attīstības plānā 2006. – 2018.gadam apstiprinātajam pilsētas maģistrālo ielu (C kategorija) tīklam.</p> <p>Nojaucamās ēkas Buru ielas un Laivu ielas trasē atrodas UNESCO Pasaules mantojuma sarakstā iekļautā Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas</p>	

	<p>privātīpašumu un nojaukt neadekvāti daudz māju.</p> <p>Jau iepriekš norādījām, ka sarkanās līnijas, kuras tiek ņemtas par pamatu projekta izstrādei, ir pārņemtas no padomju laika plāniem. Tas ir absurdi ne vien tāpēc, ka padomju laikā nepastāvēja tiesības uz privātīpašumu, bet tās tika plānotas arī pilnīgi citiem mērķiem. Absolūti neloģiski ir būvēt šo ielu savienojumu izmantojot 50 gadus atpakaļ nospraustas sarkanās līnijas. Nākotnes satiksmes problēmas nevar un nedrīkst risināt, par pamatu ņemot pusgadsimtu vecus plānus.</p> <p>Vēlami uzsvērt, ka, projektējot jaunas ielas izbūvi precīzi esošo sarkano līniju robežās, tiek paredzēta 11 daudzdzīvokļu dzīvojamo māju nojaukšanas, tā aizskarot Satversmes 96.pantā noteiktās tiesības uz mājokļa neaizskaramību, kā arī Satversmes 105.pantā noteiktās tiesības uz īpašumu. Arī Eiropas Cilvēka tiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas Pirmā protokola 1.panta pirmā daļa noteic, ka jebkurai fiziskai un juridiskai personai ir tiesības uz īpašumu. Lai arī Satversme nosaka, ka ir pieļaujama īpašuma piespiedu atsavināšana sabiedrības vajadzībām, tas pieļaujams tikai izņēmuma gadījumos. Turklāt, lai īpašuma ierobežošana būtu tiesiska, ierobežojumiem jābūt noteiktiem ar likumu, tiem jābūt ar leģitīmu mērķi un samērīgiem. Mūsaprāt, paredzētais tiesību uz mājokli un privāto īpašumu aizskārums nav samērīgs un nevar būt izņēmuma gadījums, tik īsa ielas posma izbūvei paredzot tik plašu īpašumu atsavināšanu. Vēl vairāk – mainot sarkano līniju novietojumu jau tikai aptuveni par 30 metriem (kā norādīts alternatīvajā variantā) privātais īpašums netiek aizskarts tik milzīgā apjomā. Ja paredzēto ielas turpinājumu projektētu 30 metrus nost no iepļānotās trajektorijas, pašvaldība varētu izmantot tieši sev piederošo īpašumu – 2.trolejbusa parka teritoriju. Tā kā iedzīvotāju pārstāvji vairākkārtīgi ir tikušies ar trolejbusu parka pārstāvjiem un tā renovācijas projekta projektētājiem, tad zinām sarežģījumus, ko radītu šāds ielas novietojums. Zinām arī to, ka trolejbusu parka ēkai piegulošā teritorija tiks pārprojektēta un ka šī projektēšana vēl nav uzsākta. Esam arī saņēmuši apliecinājumus, ka teritoriju iespējams salīdzinoši vienkārši pārplānot, mainot trolejbusu kustības virzienu (pulksteņrādītāja virzienā;</p>	<p>2018.gadam.</p> <p>Rīgas domes Satiksmes departamentam nav iebildumu Buru ielas un Laivu ielas trases pārcelšanai atbilstoši 2.variānta risinājumiem, saglabājot daudzdzīvokļu māju apbūvi.</p> <p>Papildus informējam, ka projektējamās Buru ielas trases posmā ir paredzama ievērojama satiksmes intensitātes palielināšanās, jo plānotais maģistrālās ielas posms savienos VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā ar Rīgas brīvostas teritorijām un tiks nodrošināta pilsētas satiksmes kustība, tādejādi pieaugs transporta radīto trokšņu ietekme uz pieguļošām teritorijām.</p> <p>Atbildes par priekšlikumiem:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.Būvniecības ieceres realizācija tiks uzsākta, ja tiks piešķirts nepieciešamais finansējums. 2.Raņķa dambja, Vienības gatves un Mūkusalas ielas savienojums kravu transporta un pilsētas satiksmes nodrošināšanai ir nepieciešams tuvākajā laikā. <p>Atbilstoši Rīgas pilsētas attīstības plānam 2006.-2018.gadam un projektēšanas uzdevumam projektējams satiksmes mezgls ir pagaidu risinājums kravu transporta satiksmes nodrošināšanai līdz Rietumu maģistrāles un Ziemeļu šķērsojuma izbūvei.</p> <p>Jāņem vērā, ka pēc kravu transporta braukšanas ierobežojumu ieviešanas Raņķa dambja, Vienības gatves un Mūkusalas ielas savienojums turpinās apkalpot maģistrālas satiksmes plūsmas Daugavas kreisajā krastā, savienojot Dienvidu tilta trasi ar Ziemeļu šķērsojumu.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Raņķa dambja un Vienības gatves savienojuma veids (īssais pārvads vai garais tunelis) tiks izvēlēti atbilstoši Administratīvā centra Torņakalnā teritorijas detālplānojuma risinājumiem. <p>Atbilstoši projektēšanas uzdevuma nosacījumiem, skiču projekta ietvaros tiks izstrādāti priekšlikumi būvniecības kārtām, atbilstoši iespējamajiem finanšu līdzekļiem.</p>	<p>robežās. Atbilstoši augstākminētajam Rīgas pilsētas būvvalde atbalsta viedokli par šo ēku saglabāšanu.</p> <p>Jāņem vērā arī apstāksis, ka nākotnē Buru ielā paredzama ievērojama satiksmes intensitātes palielināšanās, tā kā šis posms savienos VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā ar Rīgas brīvostas teritorijām un tiks nodrošināta pilsētas satiksmes kustība. Tas, protams, ietekmēs arī trokšņu līmeni apkārtējās teritorijās.</p> <p>Atbildot uz priekšlikumiem</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.Projekta realizācija tiks uzsākta tikai gadījumā, ja tiks piešķirts tai nepieciešamais finansējums. 2. Šīs satiksmes mezgls ir tikai pagaidu risinājums kravu transporta satiksmes nodrošināšanai kamēr netiks realizēta Rietumu maģistrāle un Ziemeļu šķērsojuma izbūve. Tomēr arī pēc šo transportbūvju realizēšanas Raņķa dambja, Vienības gatves un Mūkusalas ielas savienojums turpinās apkalpot maģistrālas satiksmes plūsmas Daugavas kreisajā krastā. 3. Atbilstoši Administratīvā centra Torņakalnā teritorijas detālplānojuma risinājumiem tiks izvērtēts piemērotākais Raņķa dambja un Vienības gatves savienojuma veids. <p>Jāmin arī, ka sarkano līniju izmaiņas ir iespējams izstrādāt skiču projekta izstrādes laikā.</p>
--	---	--	---

		<p>šobrīd kustība notiek pret pulksteņa rādītāja virzienu).</p> <p>Mēs pieprasām mainīt sarkano līniju izvietošanu Rīgas teritorijas plānojumā 2006. -2018.gadam, kā arī Raņķa dambja un Vienības gatves, Mūkusalas ielas savienojuma projektā. Aicinām plānoto Buru ielas pagarinājumu virzīt pa jau esošo ielas trajektoriju, virzot ielas pagarinājumu pa 2.trolejbusu parka teritoriju Tādā veidā var izvairīties no privātīpašuma aizskāruma.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) <u>Īstenojot 1.variantā paredzēto būvprojektu, tiks lielā mērā negatīvi ietekmētas apkārtējo māju iedzīvotāju tiesības, likumiskās intereses un dzīves kvalitāte kopumā</u>: tiks atsavināts īpašums, kas apdraud iedzīvotāju Satversmēs noteiktās tiesības uz mājokli un privāto īpašumu. Līdz ar to māju īpašnieki un pastāvīgie iedzīvotāji, kas šeit ir dzīvojuši trīs un vairāk paaudzēs, zaudēs savas mājas un ierasto vidi; 2) īpašnieki, kuri izīrē telpas, zaudēs iespēju saņemt peļņu, ar kuru rēķinājušies. Savukārt īrniekiem būs jāmeklē jaunas telpas; 3) zemes īpašniekiem un iedzīvotājiem ielas būvniecības un ekspluatēšanas rezultātā būs jārēķinās ar trokšņiem, putekļiem un vides piesārņojumu, kas sagādās neērtības un pazeminās dzīves kvalitāti. 4) Turklāt daļa iedzīvotāju zaudēs dārzu teritoriju, līdz ar to iespējas kvalitatīvi atpūsties un to kopt. <p>Daudz pozitīvāk varam vērtēt publiskajā apspriešanā iekļauto 2.variantu, jo šajā variantā posmā no Mūkusalas ielas līdz Vienības gatvei ir mainīta ceļa trajektorija, apejot privātīpašumus un saglabājot 11 dzīvojamās mājas. Turklāt projektētāji un pilsētplānošanas speciālisti ir apstiprinājuši, ka šajā variantā optimālāk tiktu organizēta satiksme.</p> <p>Tomēr abos gadījumos jāņem vērā, ka daļa teritorijas ir Vecrīgas buferzona, kas iekļauta UNESCO pasaules kultūras un dabas mantojumā. Īstenojot šo būvniecības projektu, tiktu apdraudētas kultūrvēsturiskās vērtības, kā arī pasaules mantojuma statuss.</p> <p><u>Īstenojot šo būvniecības projektu atbilstoši vienam vai otram variantam, būtu jāizvērtē visu Rīgas iedzīvotāju</u></p>		
--	--	---	--	--

	<p>ieguvumi vai zaudējumi. No vienas puses ir atbalstām pilsētas teritorijas attīstība, satiksmes plānošana un attīstība. Esam par attīstītu un sakārtotu Rīgu. Tomēr jāņem vērā, ka šajā ekonomiskajā situācijā, kad ir ļoti ierobežoti pilsētas resursi, nav iespējams paredzēt un plānot šādu lielo projektu nepieciešamību un arī nākotnes attīstību. Jau šobrīd ir sarežģījumi piesaistīt līdzekļus Dienvidu tilta izbūves pabeigšanai, un jauni infrastruktūras objekti (arī t.s. Ziemeļu koridors) prasa milzīgus līdzekļus arī no rīdzinieku kabatas. Tāpat iespējamo piesaistāmo Eiropas naudu būtu jāizmanto esošās infrastruktūras atjaunošanai un uzlabošanai, nevis jaunu vērienīgu projektu uzsākšanai, kuru īstenošanas iespējas nav paredzamas, ņemot vērā ekonomisko situāciju.</p> <p>Tāpat, izvērtējot šāda būvniecības projekta nepieciešamību, būtu jāizvērtē iespējas nepieciešamajiem mērķiem piemērot citas transporta trases, piemēram, savienojot VIA Baltica ar brīvostu, izmantojot Rīgas apvedceļu vai plānoto Ziemeļu koridoru, tā maksimāli novirzot smago autotransportu prom no pilsētas centra.</p> <p>Vēlamies sniegt šādus priekšlikumus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Izvērtēt projekta nepieciešamību un īstenošanas iespējas, ņemot vērā finansējuma neesamību un atlikt ieceri pilnībā vai uz laiku, kad uzlabosies ekonomiskā situācija pilsētā, valstī un pasaulē kopumā. 2) Izvērtēt iespēju izvēlēties citus trases novietojuma variantus (virzot kravas transporta plūsmu no VIA Baltica uz brīvostu pa Rīgas apvedceļu un/vai Ziemeļu koridoru). 3) Izvērtējot abus piedāvātos variantus, apvienot un kombinēt risinājumus no abiem variantiem, izvēloties visām pusēm pieņemamākos risinājumus. <p>Visoptimālāk – izvēlēties 2.(alternatīvā) variantā piedāvāto risinājumu Buru ielas posmam no krustojuma ar Vienības gatvi līdz Laivu ielas krustojumam ar Mūkusalas ielu – projektēt ārpus sarkano līniju robežās, saglabājot esošo dzīvojamo apbūvi un šķērsojot daļu trolejbusa parka teritorijas, un izbūvējot Bieķensalas ielas turpinājumu līdz Vienības gatvei. Un ierobežota projekta finansējuma dēļ minēto posmu varētu kombinēt ar posmu no 1. (pamata) varianta, izmantojot Raņķa dambja un</p>	
--	--	--

		<p>Vienības gatves savienojumu, kurā nav paredzēts pilnībā slēgta tipa transporta tunelis, bet gan trase ar atbalstsienām un atsevišķiem slēgtiem posmiem. Iespējama šāda kombinācija finansiālu resursu dēļ būtu ekonomiski izdevīgākais risinājums.</p> <p>Tāpat <u>piedāvājam izskatīt iespēju sadalīt projektu vairākos posmos</u>, galvenos un būtiskākos posmus paredzēt izbūvēt tehniski ekonomiskajā pieļaujamajā finansējumā, savukārt citiem posmiem piesaistīt papildus finansējumu.</p> <p>Aicinām ņemt vērā mūsu priekšlikumus, jo, tiekoties ar visām iesaistītajām pusēm (Rīgas domes speciālistiem, projektētājiem, iedzīvotājiem), esam veidojuši dialogu, meklējuši risinājumus, analizējuši un diskutējuši par dažādām iespējām, un nonākuši pie atziņas, ka šo projektu ir iespējams īstenot, rodot visām iesaistītajām pusēm pieņemamu kompromisu.</p>		
	Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcija	<p>Izskatot piedāvātos abus trases variantus, <u>izdevīgākais būtu 2.variants</u> (alternatīvais variants).</p> <p>Realizējot 2.trases variantu, tiek saglabātas 11 daudzdzīvokļu dzīvojamās mājas, kuras paredzēts nojaukt 1.trases variantā. Šajā gadījumā netiek ievērotas Buru ielas sarkanās līnijas, bet tas nav nekāds konstants lielums, kuru nepieciešamības gadījumā nevarētu mainīt.</p> <p>Arī 2.trolejbusu parka teritorijas samazinājums nav tik būtisks, lai ietekmētu tā darbu, bez tam ņemot vērā Torņakalna teritorijas attīstību kā sabiedriski - administratīvo centru tālākā nākotnē 2.trolejbusu parks būtu jāpārceļ uz citu vietu pilsētā, vēlams nomalē.</p> <p><u>Izpilddirekcija neatbalsta arī abos trases variantos paredzēto Slokas ielas pieslēgumu Uzvaras bulvārim, novirzot to par 150 metriem uz Bāriņu ielas pusi, jo tad Slokas iela būtiski iesniedzas labiekārtotā Uzvaras parka teritorijā, līdz ar to samazinot jau tā nepietiekošo Rīgas pilsētas zaļo zonu.</u></p> <p><u>Kopumā atbalstām apvienoto trases variantu, kurā būtu ievēroti augstāk minētie ierosinājumi.</u></p>	<p>Slokas ielas krustojuma pārvietošana ir nepieciešama atbilstoši Administratīvā centra Torņakalnā teritorijas detālplānojuma risinājumiem un satiksmes drošības prasībām.</p> <p>Informējam, ka turpmākā būvprojekta izstrādē paredzēta vecās Slokas ielas demontāža, teritorijas apzaļumošana un gājēju ietvju atjaunošana.</p>	<p>Ņemot vērā piezīmi par Slokas ielas krustojuma pārvietošanu, informējam, ka šis risinājums paredzēts jau Administratīvā centra Torņakalnā teritorijas detālplānojuma ietvaros, kā arī nepieciešams, lai nodrošinātu satiksmes drošības prasības. Savukārt vecā Slokas ielas teritorija tiks apzaļumota kā arī atjaunota gājēju ietve.</p>
	10 tipveida iesniegumi 10 paraksti no dažādās Rīgas apkaimēs dzīvojošiem iedzīvotājiem:	<p><u>Abi projekti esošajās redakcijās kopumā nebūtu atbalstāmi:</u></p> <p>1) neiebilstot pret ieceri attīstīt Torņakalnā jauno Rīgas administratīvo centru un Universitātes „pilsētiņu” „VIA Baltica” ievads šai teritorijā nebūtu atbalstāms, jo galvenais kādēļ tas tiek veidots ir iecere atslogot pilsētas centru no ostas transporta. Taču pārceļot</p>	<p>Izstrādātie trases varianti atbilst Rīgas pilsētas attīstības plānā 2006. – 2018.gadam apstiprinātajam pilsētas maģistrālo ielu (C kategorija) tīklam.</p> <p>Nojaucamās ēkas Buru ielas un Laivu ielas trasē atrodas spēkā esošo sarkano līniju robežās, kuras nav mainītas pēdējos divos Rīgas pilsētas</p>	<p>Nojaucamās ēkas Buru ielas un Laivu ielas trasē atrodas UNESCO Pasaules mantojuma sarakstā iekļautā Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežās. Atbilstoši augstākminētajam Rīgas pilsētas būvvalde atbalsta viedokli par šo ēku saglabāšanu.</p>

	<p>Dārziems, Purvciems, Ziepniekkalns, Grīziņkalns, Rumbula, Dzirciems, Maskavas forštate, 2 iedzīvotāji no citām Latvijas pilsētām, 1 nav norādījis adresi.</p>	<p>transportu uz Daugavas kreiso krastu tas savukārt tiktu novirzīts uz iecerēto jauno administratīvo centru, izveidojot Rīgas centrā kārtējo „murgu”;</p> <p>2) nevar lemt par ceļa posmu, investēt miljonus, ja tas visticamāk būs pagaidu ceļu risinājums, lai attīrītu LBN no kravas transporta līdzekļiem, bet infrastruktūru tas neuzlabos, varbūt pat pavairo sastrēgumus. Nevar izstrādāt projektu, kas balstās uz 1960.gadu sarkano līniju teritorijām. Kādēļ uzreiz neplānot ilgtermiņa risinājumus pilsētas infrastruktūrā, izbūvējot apvedceļus vai sakārtojot citas nolaistās ielas?</p> <p>3) šim pagaidu transporta ievadam apspriešanai piedāvātajā pirmajā variantā paredzēts nojaukt aptuveni 13 daudzdzīvokļu ēkas, otrajā variantā ? 10 daudzdzīvokļu ēkas. Neprāts!</p> <p>4) Tiks zaudētas Pārdaugavai būtiskas zaļās teritorijas, neparedzot nekādu zaļo teritoriju ierīkošanu citā vietā. Kopš 80.gadiem Rīgā nav izveidots neviens jauns parks. Torņakalna dārziņu teritorijas vietā paredzētās jaunās Universitātes „pilsētiņas” un Rīgas adm. centra plānā nav paredzēts saglabāt nekādu būtisku zaļo terit. Kā parku. Turklāt pagaidu transporta ievada ierīkošanai paredzēta Slokas ielas nobīde cauri Uzvaras parkam (120 m) uz Bāriņu ielas pusi.</p> <p>Ieteikumi - veidot Rīgas satiksmes infrastruktūru tā, lai tā būtu nozīmīga gan ierēdņiem, gan Rīgas iedzīvotājiem, viesiem.</p> <p>Nesabojāsim Torņakalnu, pilnveidosim 2.alternatīvo variantu. Netaisīsim auto maģistrāles Rīgas centrā, saglabāsim zaļās teritorijas, arī nejauksim mājas, tādējādi izpostot daudzu ģimeņu dzīves. Mēģināsim rast kompromisus. Ceru, ka iedzīvotāju intereses tiek ņemtas vērā pieņemot lēmumus.</p>	<p>attīstības plānos – 1995.-2005.gadam un 2006.-2018.gadam.</p> <p>Rīgas domes Satiksmes departamentam nav iebildumu Buru ielas un Laivu ielas trases pārceļšanai atbilstoši 2.varianta risinājumiem, saglabājot daudzdzīvokļu māju apbūvi.</p> <p>Slokas ielas krustojuma pārvietošana ir nepieciešama atbilstoši Administratīvā centra Torņakalnā teritorijas detālplānojuma risinājumiem un satiksmes drošības prasībām.</p> <p>Informējam, ka turpmākā būvprojekta izstrādē paredzēta vecās Slokas ielas demontāža, teritorijas apzaļumošana un gājēju ietvju atjaunošana.</p>	<p>Atsaucoties uz piezīmi par Slokas ielas nobīdi cauri Uzvaras parkam informējam, ka šis risinājums paredzēts jau Administratīvā centra Torņakalnā teritorijas detālplānojuma ietvaros, kā arī nepieciešams, lai nodrošinātu satiksmes drošības prasības. Savukārt vecā Slokas ielas teritorija tiks apzaļumota kā arī atjaunota gājēju ietve.</p>
	<p>Arhitektu birojs SIA „NAMS”</p>	<p>Vēsturiski Torņakalns ir bijis saistīts ar lielajiem Rīgas transporta infrastruktūras projektiem, kas allaž ir pavēruši jaunas iespējas metropoles attīstībai - atliek vien pieminēt Rīgas - Jelgavas dzelzceļa izbūvi ar galastaciju Torņakalnā, Dzelzs tilta būvniecību vienlaikus ar pilnīgu sliežu ceļu rekonstrukciju posmā no Torņakalna līdz Ģertrūdes ielai un nule kā aizsākto RJAC veidošanu. Pēdējā projekta ietvaros ir iecerēts Torņakalnā izveidot multimodālu transporta mezglu un veikt vērienīgus ielu pārbūves darbus transporta plūsmas uzlabošanai. Šī procesa ietvaros uzsākta ACT</p>	<p>Minētie priekšlikumi aptver daudz plašāku teritoriju par dotā projektēšanas uzdevuma apskatāmo teritoriju. Priekšlikumu dzīvotspēju nepieciešams izvērtēt visas pilsētas transporta sistēmas kontekstā.</p> <p>Papildus informējam, ka projekta risinājumi principiāli neietekmē iespēju attīstīt Rīgas ielu dzelzceļa sistēmu. Sniegtie priekšlikumi būtu izvērtējami Administratīvā centra Torņakalnā teritorijas detālplānojuma izstrādes ietvaros.</p>	<p>Rīgas pilsētas būvvalde sagatavos inženierplānošanas nosacījumus, kuros sniegs detalizētas piezīmes par projektēto ielu un infrastruktūras prasībām. Minētie priekšlikumi paredzēti plašākai teritorijai nekā norādīts projektēšanas uzdevumā un attiecas arī uz Administratīvā centra Torņakalnā teritorijas detālplānojuma izstrādi.</p>

		<p>teritorijai detālplānojuma 1.redakcijas sabiedriskā apspriešana un vienlaicīgi ar to Rīgas brīvostas savienojuma ar VIA VALTICA dienvidu ievadu Rīgā, posmā no Raņķa dambja, Vienības gatves, Buru ielas līdz Mūkusalas ielai publiskā apspriešana.</p> <p>Uzskatām, ka piedāvātajiem risinājumiem noteikti jāparedz iespēja veikt kvalitatīvus Rīgas sabiedriskā transporta uzlabošanas pasākumus visas Rīgas un Pierīgas sabiedriskā elektriskā transporta sistēmas attīstības ietvaros. Šī brīža sabiedriskā elektriskā transporta sistēma balstās uz 19.gs. 2.puse izbūvētajiem dzelzceļa lokiem, savukārt tramvaja sistēma pamatos tika radīta 20.gs. sākumā, laika ziņā sasaucoties ar iepriekš minētajiem lielajiem projektiem. Diemžēl potenciālās attīstības teritorijas Rīgā un Pierīgā lielāko tiesu atrodas ārpus šīm jau funkcionējošām sabiedriskā transporta sistēmām. Uzskatām, ka Jaunattīstāmās teritorijas būtu iespējams apkalpot izveidojot Rīgas ielu dzelzceļa sistēmu, integrējot to ar jau esošajām elektriskā sabiedriskā transporta tīkliem. Ielu dzelzceļš būtu virszemes sabiedriskā elektriskā sliežu sistēma analoga vācu StrassenBahn. Visus maršrutus būtu iespējams izveidot jauno pilsētas maģistrāļu sarkanajās līnijās, dzelzceļa zonā vai uz pašvaldības/ valsts zemēm. Šobrīd saredzam iespēju izveidot vismaz sešas ielu dzelzceļa līnijas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. labā krasta loks; 2.kreisā krasta loks; 3.Andrejsala - Kuzņecovs; 4. Bolderāja - Centrālā dzelzceļa stacija; 5. Ķīpasala - Valdlauči (Ķekava); 6.Lidosta - Centrālā dzelzceļa stacija. <p>Pēdējās divas līnijas šķērsotu Torņakalnu jaunveidojamā multimodālā centra vietā, līdz ar to veidojot teicamu sasaisti ar pārējiem starpvalstu, starppilsētu, reģionālajiem, piepilsētas un pilsētas sabiedriskā transporta veidiem.</p> <p>Bez šaubām ielu dzelzceļa projekta attīstībai vēl ir nepieciešams ieguldīt pietiekoši daudz darba, tomēr, šķiet, būtu pareizi saredzēt šo pilsētas sabiedriskā transporta attīstības perspektīvi, paredzot vietu perspektīvajām ielu dzelzceļa trasēm gan AC Torņakalna teritorijai DP 1.redakcijā, gan arī Rīgas brīvostas savienojuma ar VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā, posmā no Raņķa dambja, Vienības gatves, Buru ielas līdz Mūkusalas ielai projekta</p>		
--	--	--	--	--

	<p>H.Auziņa (Mūkusalas iela 53)</p>	<p>priekšlikumā.</p> <p><u>Nepiekrītu nevienam no variantiem.</u> Noraidošu attieksmi rada tas, ka būvniecības ieceres abi varianti izstrādāti ļoti nepilnīgi. Teritorija starp dzelzceļu un Vienības gatvi (mazdārziņu kolonija) ir bijušais purvs un upes gultne (Mārupīte). Projekta apspriešanās šī minētā problēma netiek analizēta un pārrunāta. Būvniecības laikā šī inētā sarežģītā situācija var vairākkārtīgi sadārdzināt objekta izmaksas. Trases izbūves variantiem nav publicētas reālas iespējamās izmaksas, lai tās varētu salīdzināt un apsvērt iespējas nepieciešamās summas segt no RD budžeta turpmākajos gados.</p> <p>Plānotie ielu trašu varianti paredz ļoti lielu privāto māju nojaukšanas skaitu - pat 11 mājas.</p> <p><u>Sakarā ar teikto, ierosinu veidot jaunu ielu trases variantu Nr.3, izmantojot izstrādātos variantus Nr.1 un Nr.2. Līdz ar to trases 3.variants varētu būt sekojošs: Raņķa dambis - Vienības gatvei (no trases 1.varianta) - Jelgavas ielai (no trases 2.varianta) un Jelgavas iela - Mūkusalas ielai (no trases 2.varianta).</u></p> <p>Bieķensalas rekonstrukcija ar tās turpinājuma izbūvi no Jelgavas ielas līdz Vienības gatvei jārisina kā atsevišķs objekts. Minētās ielas rekonstrukcija ir ļoti svarīga, jo tā atrisinās daudzas problēmas: trolejbusiem ērtu piekļuvi parkam, jaunās autoostas funkcionēšanu, iedzīvotājiem ērtu Torņakalnā izvietoto sabiedrisko objektu sasniegšanu - staciju, autoostu, Rīgas domi, Universitāti u.t.t.</p> <p>Vienlaicīgi jāizsaka ļoti liela nožēla, ka, neskatoties uz RD struktūrvienību detalizēto esošās situācijas izpēti dabā un projektu izstrādi visiem pilsētas objektiem, tās neaptvēra, ka, rekonstrējot Mūkusalas un Bieķensalas ielu krustojumu 2008.gadā nenovirzīja trolejbusus, kuri iet uz parku, pa Bieķensalas ielu, bet tie joprojām jau vairāk kā 30 gadus turpina ar mokām braukt pa pārslogoto šauro Laivu ielu.</p> <p>Lai nodrošinātu normālus dzīvošanas apstākļus esošajās mājās... ..pasaziņu ērtības, <u>ierosinu sabiedriskā transporta pieturu Mūkusalas ielā pie Laivu ielas (virzienā uz Salu tiltu), izvietot ielas kabatā pretī zemes gabalam Buru ielā Nr.4 (starp zemes gabaliem Mūkusalas ielā Nr.56 un Nr.b/n).</u></p> <p>Skatīt pielikumā: zemes gabalu situācijas plāns Mūkusalas un Laivu ielu stūrī - 1 lp.</p>	<p>Informējam, ka mazdārziņu teritorijā tika veikta ģeotehniskā izpēte, kuras ietvaros veikti vairāk kā 40 ģeotehniskās izpētes urbumi. Atbilstoši veiktās ģeotehniskās izpētes rezultātiem, tika izstrādāti trases skiču projekta tehniskie risinājumi.</p> <p>Projekta priekšlikumi izstrādāti atbilstoši skiču projekta stadijai. Turpmākajā projektēšanas gaitā, atbilstoši nolemtajam trases ģenerālvariantam trases risinājumi tiks precizēti.</p> <p>Atbilstoši Rīgas pilsētas attīstības plānam 2006.-2018.gadam Buru ielas un Laivu ielas trasē paredzēts savienojums ar Lucavsalu un perspektīvo tiltu pār Daugavu.</p> <p>Turģeņeva ielas un Puškina ielas koridors Bieķensalas ielas krustojumā ar Mūkusalas ielu izmantojams vienīgi vietējās satiksmes vajadzībām.</p> <p>Mūkusalas ielas un Vienības gatves savienojuma trase pa Bieķensalas ielu nav izmantojama, jo Mūkusalas ielas un Bieķensalas ielas krustojuma caurlaides spējas ir ierobežotas sakarā ar krustojuma izvietojumu Mūkusalas rotācijas apļa tuvumā.</p>	<p>Teritorijā starp dzelzceļu un Vienības gatvi (mazdārziņu kolonijā) tika veikta ģeotehniskā izpēte - vairāk nekā 40 ģeotehniskās izpētes urbumi. Tikai pamatojoties uz izpētes rezultātiem tika attīstīti trases skiču projekta tehniskie risinājumi, tādējādi jebkādas bažas par situācijas ģeotehniskās sarežģītību šajā teritorijā ir nepamatotas.</p> <p>Informējam arī, ka trases risinājumi tiks precizēti pamatojoties uz pieņemto trases ģenerālvariantu.</p> <p>Savukārt, pamatojoties uz Rīgas pilsētas attīstības plānu 2006.-2018.gadam Buru ielas un Laivu ielas trasē paredzēts savienojums ar Lucavsalu un paredzēto tiltu pār Daugavu. Tomēr Turģeņeva ielas un Puškina ielas koridors Bieķensalas ielas krustojumā ar Mūkusalas ielu izmantojams tikai vietējai satiksmei.</p> <p>Ņemot vērā to, ka Mūkusalas ielas un Bieķensalas ielas krustojuma caurlaides spējas ir ierobežotas sakarā ar krustojuma izvietojumu Mūkusalas rotācijas apļa tuvumā - nav izmantojama Mūkusalas ielas un Vienības gatves savienojuma trase.</p>
--	--	---	---	--

	<p>LR TIESĪBSARGS</p>	<p>Tiesībsarga birojā ir vērsušās vairākas personas, paužot bažas par Buru ielā esošās dzīvojamās apbūves piespiedu nojaukšanu. Ievērojot minēto, vērsu Rīgas pilsētas pašvaldības institūciju uzmanību uz šādiem apstākļiem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Valstij vai pašvaldībai, plānojot sabiedriskas nozīmes būves, ir jāizvērtē ne tikai sabiedrības ieguvums no attiecīgās būves, bet arī indivīdu tiesību iespējamā aizskārums; apjoms; - Buru ielas dzīvojamās apbūves nojaukšana, kā tas paredzēts būvniecības ieceres pirmajā variantā, aizskar LR Satversmes 105.pantu aizsargātās tiesības uz īpašumu. Minētais LR Satversmes pants noteic, ka ikvienam ir tiesības uz īpašumu. Īpašuma piespiedu atsavināšana sabiedrības vajadzībām pieļaujama tikai izņēmuma gadījumos uz atsevišķa likuma pamata pret taisnīgu atlīdzību. Līdzīgu tiesību uz īpašumu garantiju paredz Eiropas Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas Pirmā protokola 1.pants. - No minētajām normām izriet, ka privātpersonām piederoša nekustamā īpašuma izmantošana sabiedriskas nozīmes būvju būvniecībai ir pieļaujama tikai izņēmuma gadījumā. Proti, valstij vai pašvaldībai sabiedriski nozīmīga būve jāprojektē tā, lai tiktu pēc iespējas mazāk aizskartas privātpersonu īpašumtiesības. Tas izriet arī no samērīguma principa – valstij vai pašvaldībai ierobežojot īpašumtiesības, ir jāizvērtē, vai līdzeklis, kas izvēlēts mērķa sasniegšanai (īpašuma nojaukšana, lai varētu izbūvēt ielu, ir saudzīgākais un vai nepastāv citi personas tiesības mazāk ierobežojoši līdzekļi. Kā atzinusi Satversmes tiesa, ierobežojums ir samērīgs vienīgi tad, ja nav nekādu citu līdzekļu, kuri būtu tikpat iedarbīgi un kurus izvēloties pamattiesības tiktu ierobežotas mazāk jūtami. - Gadījumā, ja alternatīvs līdzeklis pastāv, ir jāvērtē ne tikai tā ekonomiskais pamatojums un sabiedrības ieguvums no viena vai otra risinājuma izvēles, bet arī privātpersonu tiesību ierobežojuma apmērs un ilgtspējīgai attīstībai piemērots risinājums. - Projektējot sabiedriski nozīmīgas būves, ir jāņem vērā, ka 11 daudzdzīvokļu dzīvojamo māju nojaukšana ir krietni lielāks ierobežojums nekā, piemēram, 2 vai 3 ēku nojaukšana. Ir jāizvērtē arī ēku funkcionālā 	<p>Nojaucamās ēkas Buru ielas un Laivu ielas trasē atrodas spēkā esošo sarkano līniju robežās, kuras nav mainītas pēdējos divos Rīgas pilsētas attīstības plānos – 1995.-2005.gadam un 2006.-2018.gadam.</p> <p>Rīgas domes Satiksmes departamentam nav iebildumu Buru ielas un Laivu ielas trases pārcelšanai atbilstoši 2. alternatīvā varianta risinājumiem, saglabājot daudzdzīvokļu māju apbūvi.</p>	<p>Nojaucamās ēkas Buru ielas un Laivu ielas trasē atrodas ne tikai spēkā esošo sarkano līniju robežās, kuras nav mainītas pēdējos divos Rīgas pilsētas attīstības plānos – 1995.-2005.gadam un 2006.-2018.gadam, bet arī UNESCO Pasaules mantojuma sarakstā iekļautā Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežās. Atbilstoši augstākminētajam Rīgas pilsētas būvvalde atbalsta viedokli par šo ēku saglabāšanu un neiebilst pret Buru ielas un Laivu ielas trases pārcelšanai atbilstoši 2. alternatīvā varianta risinājumiem.</p>
--	------------------------------	--	---	--

		<p>nozīme. Daudzdzīvokļu dzīvojamo māju nojaukšana aizskar ne tikai tiesības uz īpašumu, bet arī tiesības uz mājokli, tādā veidā paplašinot privātpersonu aizskarto tiesību apjomu.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Iela ir pastāvīga būve. Saskaņā ar ilgtspējīgas attīstības principu teritorijas plānošanā un sabiedrisko nozīmīgu būvju projektēšanā ir jāņem vērā ne tikai ekonomiskās intereses, bet arī sociālās un vides intereses, kas vērstas ne tikai uz šā brīža dzīves līmeņa kvalitatīvu nodrošināšanu, bet arī uz nākamo paaudžu kvalitatīvu dzīves līmeni, kas nodrošināms, jau šobrīd efektīvi pieejamos resursus. - Atbilstoši izstrādātajam Torņakalna administratīvā centra detālplānojumam, plānots izbūvēt jaunu D kategorijas ielu kā iespējamo Bieķensalas ielas pagarinājumu, kas pieslēdzas pie Vienības gatves pretī esošajam SIA „Rīgas satiksme” 2.trolejbusu depo. Perspektīvā ir plānots izbūvēt Bieķensalas ielas turpinājumu no Vienības gatves līdz Jelgavas ielai. Tādējādi ilgtermiņā kā efektīvāks risinājums ielu attīstībai plānots Bieķensalas ielas turpinājums. Līdz ar to arī no ilgtspējīgas attīstības principa viedokļa Buru ielas izbūve atbilstoši pirmajam variantam nevar tikt uzskatīta par perspektīvu. - Pamatojoties uz Tiesībsarga likuma 12.panta 4.punktu, aicinu Rīgas pilsētas pašvaldības institūcijas, lemjot par būvniecības ieceri, ņemt vērā šajā atzinumā ietvertos argumentus un sekmēt privātpersonas tiesību ievērošanu ielu izbūves procesā. 		
	<p>Vides aizsardzības klubs (iesniegums saņemts pēc sabiedriskās apspriešanas termiņa)</p>	<p>Vides aizsardzības klubs uzskata par nepieļaujamu izlietot līdzekļus (sabiedriskajā apspriešanā un diskusijās minētos 50-60 milj. latu) transporta savienojuma būvniecībai, kas paredzēts kā pagaidu variants, ko vēlāk iecerēts aizvietot ar tā saucamo „rietumu ievadu”. Lūdzam skaidrot, kāpēc nepieciešams šāds pagaidu variants. Ņemot vērā, ka:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rīgas centrā jau šobrīd ir pārsniegts gaisa piesārņojuma normatīvi un Pārdaugavā, līdz ar paredzēto intensīvo apbūvi un reālās zaļās zonas samazināšanos, arī varētu pieaugt gaisa piesārņojums. - Gaisa piesārņojums ir viens no galvenajiem veselības problēmu cēloņiem Eiropas Savienībā. - Dabiskā ventilācija pilsētās samazinās zaļo zonu 	<p>Izstrādātie trases varianti atbilst Rīgas pilsētas attīstības plānā 2006.-2018.gadam apstiprinātajam pilsētas maģistrālo ielu (C kategorija) tīklam.</p> <p>Raņķa dambja, Vienības gatves un Mūkusalas ielas savienojums kravu transporta un pilsētas satiksmes nodrošināšanai ir nepieciešams tuvākajā laikā.</p> <p>Atbilstoši Rīgas pilsētas attīstības plānam 2006.-2018.gadam un projektēšanas uzdevumam projektējamais satiksmes mezgls ir pagaidu risinājums kravu transporta satiksmes nodrošināšanai līdz Rietumu maģistrāles un Ziemeļu šķērsojuma izbūvei.</p>	<p>Izstrādātie trases varianti atbilst Rīgas pilsētas attīstības plānā 2006.-2018.gadam apstiprinātajam pilsētas maģistrālo ielu (C kategorija) tīklam.</p> <p>Lai arī šis satiksmes mezgls ir tikai pagaidu risinājums kravu transporta satiksmes nodrošināšanai, kamēr netiks realizēta Rietumu maģistrāle un Ziemeļu šķērsojuma izbūve, tomēr būtisks un Rīgas pilsētai nepieciešams. Arī pēc augstākminēto transportbūvju realizēšanas Raņķa dambja, Vienības gatves un Mūkusalas ielas savienojums turpinās</p>

		<p>izzušanas dēļ.</p> <p>Vides aizsardzības klubs aicina:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Paredzēt maksimālu esošo ielu apstādījumu saglabāšanu un jaunu veidošanu, lai maksimāli nodrošinātu gaisa kvalitātes saglabāšanu vai vismaz normu ievērošanu. - Nopietni izvērtēt nepieciešamību nobīdīt Slokas ielu cauri Uzvaras parkam (120m) uz Bāriņu ielas pusi, tādējādi samazinot zaļo teritoriju. - Nopietni izvērtēt iespēju vismaz daļēji kompensēt Torņakalnu mazdārziņu teritorijas, kas šobrīd dabā reāli ir zaļā teritorija un dod būtisku ieguldījumu Torņakalna gaisa kvalitātes nodrošināšanā, samazināto daļu tuvākajā apkārtnē, lai tādējādi vismaz daļēji kompensētu gaisa kvalitātes samazināšanos Torņakalna apkārtnē. - Projekta tiešās ietekmes zonā dzīvojošajiem iedzīvotājiem, kuru tiesības uz vidi (noteiktu Latvijas Republikas Ministru Kabineta noteikumos gaisa kvalitātes normatīviem) pārkāps pārsniedzot noteiktos normatīvus cietajām daļiņām PM un slāpekļa dioksīdiem NOx) paredzēt izmaksāt kompensācijas jauna mājokļa iegādei Rīgā, vietās, kur šādi pārkāpumi netiek pieļauti. - Uz maģistrālēm pie mājām noteikt nakts satiksmes (23:00-06:00) ierobežojumus kravas transportam. <p>Pašlaik, kad ir aktuāli arī citu lielu transporta projektu sabiedriskās apspriešanas Rīgā, uzskatam, ka nepieciešams sasaukt kopīgu Rīgas iedzīvotāju sanākumi, lai skaidri un saprotami skaidrotu iedzīvotājiem kāda būs kopīgā transporta attīstība Rīgā.</p>	<p>Jāņem vērā, ka pēc kravu transporta braukšanas ierobežojumu ieviešanas Raņķa dambja, Vienības gatves un Mūkusalas ielas savienojums turpinās apkalpot maģistrālas satiksmes plūsmas Daugavas kreisajā krastā, savienojot Dienvidu tilta trasi ar Ziemeļu šķērsojumu.</p> <p>Saskaņā ar projektēšanas uzdevuma prasībām, būvprojektā tiks izstrādāts nepieciešamo vides aizsardzības pasākumu plāns.</p> <p>Slokas ielas krustojuma pārvietošana ir nepieciešama atbilstoši Administratīvā centra Torņakalnā teritorijas detālplānojuma risinājumiem un satiksmes drošības prasībām.</p> <p>Informējam, ka turpmākā būvprojekta izstrādē paredzēta vecās Slokas ielas demontāža, teritorijas apzaļumošana un gājēju ietvju atjaunošana.</p> <p>Satiksmes ierobežojumu noteikšana kravu transportam tiks izskatīta Rīgas domes Satiksmes departamentā.</p>	<p>apkalpot maģistrālas satiksmes plūsmas Daugavas kreisajā krastā. Projekta izstrādes gaitā tiks pilnībā nodrošināti arī nepieciešamie vides aizsardzības pasākumi.</p> <p>Atsaucoties uz piezīmi par Slokas ielas nobīdi cauri Uzvaras parkam informējam, ka šis risinājums paredzēts jau Administratīvā centra Torņakalnā teritorijas detālplānojuma ietvaros, kā arī nepieciešams, lai nodrošinātu satiksmes drošības prasības. Savukārt vecā Slokas ielas teritorija tiks apzaļumota kā arī atjaunota gājēju ietve. Šādi labiekārtošanas un apzaļumošanas pasākumi paredzēti arī Torņakalna teritorijas detālplānojumā, bet esošā mazdārziņu teritorija nav piemērojama pilsētas centra apbūvei un ir publiski nepieejama iedzīvotāju rekreācijas vajadzībām, kā arī abslūti nav labiekārtota. Savukārt par kravu transporta satiksmes ierobežojumiem lemj Rīgas domes Satiksmes departaments.</p>
--	--	--	---	---

Publiskās apspriešanas laikā ir saņemtās aptaujas lapas par trases 1. (pamata) variantu

<p>38 aptaujas lapas + 3 aptaujas lapas (ar 49 parakstiem).</p>	<p>1. <u>Noraida trases 1.(pamata) variantu</u>, jo būvniecības rezultātā iecerēts atsavināt daudz privātīpašumu un nojaukt neadekvāti daudz privātmāju posmā Buru iela - Vienības gatve. 8 māju nojaukšana šāda īsa posma izbūvei nav adekvāta.</p> <p>2. <u>Būvniecības ieceres ietekme uz apkārtējo māju</u></p>	<p>Nojaukamās ēkas Buru ielas un Laivu ielas trasē atrodas spēkā esošo sarkano līniju robežās, kuras nav mainītas pēdējos divos Rīgas pilsētas attīstības plānos – 1995.-2005.gadam un 2006.-2018.gadam.</p> <p>Rīgas domes Satiksmes departamentam nav</p>	<p>Nojaukamās ēkas Buru ielas un Laivu ielas trasē atrodas UNESCO Pasaules mantojuma sarakstā iekļautā Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežās. Atbilstoši augstākminētajam Rīgas pilsētas būvvalde atbalsta viedokli</p>
--	---	---	--

		<p><u>iedzīvotājiem vērtējama kā negatīva:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Tiks atsavināts privātais īpašums, kas apdraud iedzīvotāju Satversmē noteiktās tiesības uz mājokli un privāto īpašumu. – Māju īpašnieki un pastāvīgie iedzīvotāji, kas šeit ir dzīvojuši trīs un vairāk paaudzēs zaudēs savas mājas un ierasto vidi. – Īpašnieki, kuri izīrē telpas zaudēs iespēju saņemt peļņu ar kuru ir rēķinājušies. Īrniekiem būs jāmeklē jaunas telpas. – Īpašniekiem, kuriem tiks daļēji atsavināti zemes gabali, jaunais ceļš atradīsies pārāk tuvu mājām. – Tā būvniecības un ekspluatēšanas rezultātā māju iedzīvotāji tiks pakļauti trokšņu, putekļu ietekmei, kā arī vides piesārņojumam, kas sagādās neērtības un pazeminās dzīves kvalitāti iedzīvotājiem. – Daļa iedzīvotāju zaudēs dārzu teritoriju, līdz ar to zaudēs arī iespējas kvalitatīvi atpūsties un iekopt dārzu. Līdz ar dārzu zaudēšanu, Rīgas pilsēta zaudēs zaļās teritorijas, kuru vietā netiks iekoptas jaunas. <p><u>3. Būvniecības ieceres realizācijas ietekme uz Rīgas administratīvās teritorijas iedzīvotājiem, to tiesībām un/ vai likumiskām interesēm vērtējama kā negatīva:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Tā kā šim projektam jāpiesaista lieli finanšu līdzekļi, cietīs Rīgas iedzīvotāji un iedzīvotāji, kuru nodokļi ienāk šajā pašvaldībā. – Līdzekļi tiks novirzīti kārtējā lielā projekta īstenošanai, nevis sociālās drošības pasākumiem pilsētā. Jau šobrīd lielus finanšu līdzekļus prasa Dienvidu tilta izbūve, tiek plānota Ziemeļu koridora izbūve. – Iespējamo piesaistāmo ES projektu naudu būtu jāizmanto esošās infrastruktūras atjaunošanai un uzlabošanai nevis jaunu vērienīgu projektu uzsākšanai, kuru īstenošanas iespējas nav paredzamas, ņemot vērā ekonomisko situāciju. – Tiks iznīcinātas zaļās teritorijas (dārziņu teritorija) tās vietā radot jaunu maģistrālu ielu pilsētas centrā, kas vēl vairāk pastiprinās vides piesārņošanu. <p><u>4. Priekšlikumi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Atlikt ieceri pilnībā vai uz laiku, kad uzlabosies ekonomiskā situācija pilsētā, valstī un pasaulē kopumā. 	<p>iebildumu Buru ielas un Laivu ielas trases pārcelšanai atbilstoši 2.varianta risinājumiem, saglabājot daudzdzīvokļu māju apbūvi.</p> <p>Raņķa dambja, Vienības gatves un Mūkusalas ielas savienojums kravu transporta un pilsētas satiksmes nodrošināšanai ir nepieciešams tuvākajā laikā.</p> <p>Atbilstoši Rīgas pilsētas attīstības plānam 2006.-2018.gadam un projektēšanas uzdevumam projektējama satiksmes mezgls ir pagaidu risinājums kravu transporta satiksmei līdz Rietumu maģistrāles un Ziemeļu šķērsojuma izbūvei.</p> <p>Jāņem vērā, ka pēc kravu transporta braukšanas ierobežojumu ieviešanas Raņķa dambja, Vienības gatves un Mūkusalas ielas savienojums turpinās apkalpot maģistrālas satiksmes plūsmas Daugavas kreisajā krastā, savienojot Dienvidu tilta trasi ar Ziemeļu šķērsojumu.</p> <p>Raņķa dambja un Vienības gatves savienojuma veids (īss pārvads vai garais tunelis) tiks izvēlēti atbilstoši Administratīvā centra Torņakalnā teritorijas detālplānojuma risinājumiem.</p> <p>Būvniecības ieceres realizācija tiks uzsākta, ja tiks piešķirts nepieciešamais finansējums.</p>	<p>par šo ēku saglabāšanu.</p> <p>Jāņem vērā arī apstāksis, ka nākotnē Buru ielā paredzama ievērojama satiksmes intensitātes palielināšanās, tā kā šis posms savienos VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā ar Rīgas brīvdostas teritorijām un tiks nodrošināta pilsētas satiksmes kustība.</p> <p>Tas, protams, ietekmēs arī trokšņu līmeni apkārtējās teritorijās.</p> <p>Laī arī šīs satiksmes mezgls ir tikai pagaidu risinājums kravu transporta satiksmes nodrošināšanai, kamēr netiks realizēta Rietumu maģistrāle un Ziemeļu šķērsojuma izbūve, tomēr būtisks un Rīgas pilsētai nepieciešams. Arī pēc augstākminēto transportbūvju realizēšanas Raņķa dambja, Vienības gatves un Mūkusalas ielas savienojums turpinās apkalpot maģistrālas satiksmes plūsmas Daugavas kreisajā krastā.</p> <p>Atbilstoši Administratīvā centra Torņakalnā teritorijas detālplānojuma risinājumiem tiks izvērtēts piemērotākais Raņķa dambja un Vienības gatves savienojuma veids.</p> <p>Jāmin, ka projekta realizācija tiks uzsākta tikai gadījumā, ja tiks piešķirts tai nepieciešamais finansējums.</p>
--	--	--	---	---

		<ul style="list-style-type: none"> – Izvērtējot iespēju izvēlēties citus trases novietojuma variantus (virzot kravas transporta plūsmu no VIA Baltica uz brīvdostu par Rīgas apvedceļu un/vai Ziemeļu koridoru). Izvēlēties citus trases novietojuma variantus, kombinējot 1.variantā un 2.variantā paredzētos risinājumus. – Visoptimālāk - izvēlēties 2. „alternatīvā” variantā piedāvāto risinājumu Buru ielas posmam no krustojuma ar Vienības gatvi/Raņķa dambi līdz Laivu ielas krustojumam ar Mūkusalas ielu (projektēt ārpus sarkano līniju robežas, saglabājot esošo dzīvojamo apbūvi un šķērsojot daļu trolejbusa parka teritorijas) un izbūvējot Bieķensalas ielas turpinājumu līdz Vienības gatvei. Savukārt no 1.varianta izmantot Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumu, kurā nav paredzēts pilnībā slēgta tipa transporta tunelis, bet gan trase ar atbalstsienu un atsevišķiem slēgtiem posmiem. Tādējādi tiks saglabātas iedzīvotāju mājas un nebūs nepieciešamība atsavināt privātpašumu, savukārt izvēloties daļēji slēgtu pārvada risinājumu, tiktu izvēlēts lētāks un ekonomiskāks transporta risinājums. 		
	<p>Ē.Rozenfelds, Laivu ielas 1 īpašnieks</p> <p>(izsakās par 1. un 2.variantu)</p>	<p>Projektējamais Rīgas brīvdostas savienojums ar Via Baltica dienvidu ievadu Rīgā radikāli mainīs vidi Laivu ielas un Buru ielas krustojumā, kur atrodas man piederošais namīpašums pēc adreses Laivu ielā 1.</p> <p>Lai arī projekta izstrādātāji un Rīgas pašvaldība projekta izstrādes gaitā nav novērtējuši ēku Laivu ielā 1 nedz kā kultūrvēsturiski vērtīgu, nedz arī pat tikai kā ēku ar nelielu kultūrvēsturisku vērtību, vēlos Jūs informēt, ka šī ēka ir būvēta 1912.gadā pēc latviešu arhitekta Jāņa Alkšņa projekta. Ēkas arhitektūra veidota nacionālā romantisma stilā. Šī Pārdaugavas koka celtnie ir unikāla gan ar savām divām fasādēm, no kurām viena ir vērsta pret Laivu, bet otra pret Buru ielu, gan arī ar plašu un interesantu kāpņu telpu. Kopš ēka ir atdota mana ģimenes īpašumā, tā ir pilnībā atjaunota un labiekārtota. Fasādes atjaunošanas procesā ir saglabāts ēkas dēļu apšuvuma stils un izkātojums, kā arī dekorējums. Ēka krāsota ar milto krāsu. Vecie logu rāmji aizvietoti ar identiska izskata jauniem koka logiem. Ēka tiek rūpīgi uzturēta un šobrīd ir teicamā tehniskā stāvoklī. Uzskatu, ka Rīgas pilsētai un sabiedrībai</p>	<p>Izstrādātie trases varianti atbilst Rīgas pilsētas attīstības plānā 2006. – 2018.gadam apstiprinātajam pilsētas maģistrālo ielu (C kategorijas) tīklam.</p> <p>Atbilstoši Rīgas pilsētas attīstības plānam 2006.-2018.gadam Buru ielas un Laivu ielas trasei paredzēts savienojums ar Lucavsalu un perspektīvo tiltu pār Daugavu.</p> <p>Turģeņeva ielas un Puškina ielas koridors Bieķensalas ielas krustojumā ar Mūkusalas ielu izmantojams vienīgi vietējās satiksmes vajadzībām.</p> <p>Mūkusalas ielas un Vienības gatves savienojuma trase pa Bieķensalas ielu nav izmantojama, jo Mūkusalas ielas un Bieķensalas ielas krustojuma caurlaides spējas ir ierobežotas sakarā ar krustojuma izvietojumu Mūkusalas rotācijas apļa tuvumā.</p> <p>Projekta priekšlikumi izstrādāti atbilstoši skiču projekta stadijai. Turpmākajā projektēšanas</p>	<p>Izstrādātie trases varianti atbilst Rīgas pilsētas attīstības plānā 2006. – 2018.gadam apstiprinātajam pilsētas maģistrālo ielu (C kategorijas) tīklam.</p> <p>Pamatojoties uz Rīgas pilsētas attīstības plānu 2006.-2018.gadam Buru ielas un Laivu ielas trasē paredzēts savienojums ar Lucavsalu un paredzēto tiltu pār Daugavu.</p> <p>Tomēr Turģeņeva ielas un Puškina ielas koridors Bieķensalas ielas krustojumā ar Mūkusalas ielu izmantojams tikai vietējai satiksmei.</p> <p>Ņemot vērā to, ka Mūkusalas ielas un Bieķensalas ielas krustojuma caurlaides spējas ir ierobežotas sakarā ar krustojuma izvietojumu Mūkusalas rotācijas apļa tuvumā - nav izmantojama Mūkusalas ielas un Vienības gatves savienojuma trase.</p> <p>Ņemot vērā to, kurš no trases variantiem</p>

	<p>kopumā šāda koka arhitektūras parauga saglabāšana ir vienlīdz svarīga kā slaveno Kalnciema ielas, Ķīpsalas, Mūrnieku ielas un citu koka namu turpmāka pastāvēšana. Tāpēc aicinu projekta izstrādāšanas un apstiprināšanas gaitā ņemt vērā nosacījumus, kas nepieciešami arhitektoniski vērtīgas vēsturiskās apbūves saglabāšanai. Šobrīd Laivu iela ir šaura, divu joslu šķērsiela ar mazu satiksmes intensitāti. Ielas brauktuve atrodas tikai 1,5 m attālumā no dzīvojamā nama Laivu ielā 1 fasādes. Ēka ir pakļauta pastāvīgai ielas dubļu, kaisāmā sāls, putekļu un vibrācijas ietekmei, kas atstāj postošu ietekmi uz ēkas tehnisko stāvokli. Kopš ēkas uzcelšanas, ielas līmenis ir pacelts par aptuveni pus metru, kā rezultātā ēkas pirmā stāva grīdas līmenis ir zem ielas brauktuves līmeņa. Satiksmes plūsmas intensitātes palielināšana radītu vēl nelabvēlīgākus apstākļus manam īpašumam.</p> <p>Priekšlikums: Ierosinu trasi projektēt un izbūvēt sākot no Mūkusalas apļa, tālāk pa Bieķensalas ielu, turpinot to starp bijušās ziepju fabrikas un trolejbusa parka teritorijām, tālāk šķērsojot Vienības gatvi, šķērsojot dzelzceļu pie Torņakalna stacijas, un tad pa tukšajām teritorijām garām stadionam to pievienot Uzvaras bulvārim. Tādējādi trase šķērsos tikai un vienīgi rūpnieciskās teritorijas, kuras turklāt ir neapsaimniekotas un pilnībā aizlaistas. Domāju, ka kaut kādu tiltu būvēšana no Lucavsāls uz Mūkusalu ir neracionāla, ņemot vērā Lucavsāls tālās un neskaidrās perspektīvas.</p> <p>Uzsvars jāliek uz pilsētas vēsturiskās apbūves saglabāšanu. Transporta maģistrāles jānovirza nost no dzīvojamās apbūves teritorijām. Kur ir palicis lieliskais projekts par jauna dzīvojamo ēku kvartāla būvniecību Mūkusalā bijušās dzelzbetona konstrukciju rūpnīcas vietā? Vai potenciālā kvartāla iedzīvotāji būs sajūsmā, ja gar viņu logiem trauksies kravas transports no VIA Baltica uz ostu? Jau tagad Mūkusalas lieliskā Daugavas krastmala ir atņemta pilsētas iedzīvotājiem, tā izveidota par trokšņainu un netīru maģistrāli. Atpūtai piemērotais krasts ir zaudēts. Nav labiekārtojuma, apstādījumu. Automašīnas traucas ar 70 km/h, bet gājēju pāreja ir tikai viena. Tāpēc pilsētas vadība vēlas turpināt Padomju laikos pieļautās kļūdas un perspektīvā skaistos dzīvojamās kvartālos cenšas iebūvēt transporta koridorus?</p> <p>Projekts nedz pirmajā, nedz arī otrajā variantā nav</p>	<p>gaitā, atbilstoši nolemtajiem trases ģenerālvariantam trases risinājumi tiks precizēti.</p>	<p>tiks pieņemts arī risinājumi tiks precizēti un pielāgoti.</p>
--	--	--	--

atbalstāms.			
Publiskās apspriešanas laikā saņemtās aptaujas lapas par 2. (alternatīvo) trases variantu			
<p>49 aizpildītas aptaujas lapas par trases 2. (alternatīvo) variantu</p> <p>(trijām no tām pievienoti 42 paraksti, no kuriem 38 ir tie paši respondenti, kas parakstījuši uz anketām par trases 1.(pamata) variantu un 35 aptaujas lapas ir aizpildījuši tie paši respondenti, kas aizpildījuši apataujas lapas par 1.(pamata) variantu.</p>	<p>1. Būvniecības iecere ir daļēji atbalstāma, jo projekts paredz izbūvēt ceļu, nenojaucot tik daudz privātmāju un neatsavinot tik daudz privātīpašumu kā paredzēts 1. “pamatvariantā” posmā Buru iela - Vienības gatve.</p> <p>2. Būvniecības ieceres ietekme uz apkārtējo māju iedzīvotājiem, to tiesībām un/ vai likumiskajām interesēm: <u>Daļēji šis variants ietekmēs pozitīvi</u>, jo tiks aizsargātas iedzīvotāju likumiskās tiesības uz mājokli un īpašnieku tiesības uz privātīpašumu. Tomēr īpašniekiem, kuriem tiks daļēji atsavināti zemes gabali, jaunais ceļš atradīsies tuvu mājām. Tā būvniecības un ekspluatēšanas rezultātā māju iedzīvotāji tiks pakļauti trokšņu, putekļu ietekmei, kā arī vides piesārņojumam, kas sagādās neērtības un pazeminās dzīves kvalitāti iedzīvotājiem.</p> <p>3. Ietekme uz Rīgas administratīvajā teritorijas iedzīvotājiem, to tiesībām un/ vai likumiskajām interesēm:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tā kā šim projektam jāpiesaista lieli finanšu līdzekļi, cietīs Rīgas iedzīvotāji, un iedzīvotāji, kuru nodokļi ienāk šajā pašvaldībā. - Līdzekļi tiks novirzīti kārtējā lielā projekta īstenošanai, nevis sociālās drošības pasākumiem pilsētā. Jau šobrīd lielus finanšu līdzekļus prasa Dienvidu tilta izbūve, tiek plānota Ziemeļu koridora izbūve. Iespējamo piesaistāmo Eiropas Savienības projektu naudu būtu jāizmanto esošās infrastruktūras atjaunošanai un uzlabošanai, nevis jaunu vērienīgu projektu uzsākšanai, kuru īstenošanas iespējas nav paredzamas, ņemot vērā ekonomisko situāciju. - Tiks iznīcinātas zaļās teritorijas (dārziņu teritorija), tās vietā radot jaunu maģistrālu ielu pilsētas centrā, kas vēl vairāk pastiprinās vides piesārņošanu. <p>Priekšlikumi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Atlikt ieceri pilnībā vai uz laiku, kad uzlabosies ekonomiskā situācija pilsētā, valstī un pasaulē kopumā. - Izvērtēt iespēju izvēlēties citus trases novietojuma variantus (virzot kravu transporta plūsmu no VIA 	<p>Raņķa dambja, Vienības gatves un Mūkusalas ielas savienojums kravu transporta un pilsētas transporta satiksmes nodrošināšanai ir nepieciešams tuvākajā laikā.</p> <p>Atbilstoši Rīgas pilsētas attīstības plānam 2006.-2018.gadam un projektēšanas uzdevumam projektējama satiksmes mezgls ir pagaidu risinājums kravu transporta satiksmes nodrošināšanai līdz Rietumu maģistrāles un Ziemeļu šķērsojuma izbūvei.</p> <p>Jāņem vērā, ka pēc kravu transporta braukšanas ierobežojumu ieviešanas Raņķa dambja, Vienības gatves un Mūkusalas ielas savienojums turpinās apkalpot maģistrālas satiksmes plūsmas Daugavas kreisajā krastā, savienojot Dienvidu tilta trasi ar Ziemeļu šķērsojumu.</p> <p>Rīgas domes Satiksmes departamentam nav iebildumu Buru ielas un Laivu ielas trases pārcelšanai atbilstoši 2.varianta risinājumiem, saglabājot esošo apbūvi.</p> <p>Būvniecības ieceres realizācija tiks uzsākta, ja tiks piešķirts nepieciešamais finansējums.</p>	<p>Nojaucamās ēkas Buru ielas un Laivu ielas trasē atrodas UNESCO Pasaules mantojuma sarakstā iekļautā Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežās. Atbilstoši augstākminētajam Rīgas pilsētas būvvalde atbalsta viedokli par šo ēku saglabāšanu.</p> <p>Jāņem vērā arī apstāksis, ka nākotnē Buru ielā paredzama ievērojama satiksmes intensitātes palielināšanās, tā kā šis posms savienos VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā ar Rīgas brīvdostas teritorijām un tiks nodrošināta pilsētas satiksmes kustība.</p> <p>Tas, protams, ietekmēs arī trokšņu līmeni apkārtējās teritorijās.</p> <p>Lai arī šis satiksmes mezgls ir tikai pagaidu risinājums kravu transporta satiksmes nodrošināšanai, kamēr netiks realizēta Rietumu maģistrāle un Ziemeļu šķērsojuma izbūve, tomēr saskaņā ar Rīgas pilsētas attīstības plānu 2006.-2018.gadam un projektēšanas uzdevumu tas ir būtisks un Rīgas pilsētai nepieciešams. Arī pēc augstākminēto transportbūvju realizēšanas Raņķa dambja, Vienības gatves un Mūkusalas ielas savienojums turpinās apkalpot maģistrālas satiksmes plūsmas Daugavas kreisajā krastā. Rīgas pilsētas būvvalde atbalsta 2.varianta risinājumus, saglabājot esošo apbūvi, jo šī teritorija ietilpst UNESCO Pasaules mantojuma sarakstā iekļautā Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežās. Atbilstoši augstākminētajam Rīgas pilsētas būvvalde atbalsta viedokli par šo ēku saglabāšanu.</p> <p>Jāmin, ka pilsētas sociālās drošības pasākumu finansēšanu šī projekta realizācija neietekmēs. Tāpat informējam, ka projekta</p>

		<p>Baltica uz brīvostu pa Rīgas apvedceļu un/vai Ziemeļu koridoru).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lai arī 2.variantā risinājums ir veiksmīgās, attiecībā uz iedzīvotājiem Buru, Jelgavas un Akaču ielās, lai būvniecība būtu ekonomiski pamatota, nepieciešams kombinēt abus variantus. - Visoptimālāk- izvēlēties 2. “alternatīvā” variantā piedāvāto risinājumu Buru ielas posmam no krustojuma ar Vienības gatvi/Raņķa dambi līdz Laivu ielas krustojumam ar Mūkusalas ielu (projektēt ārpus sarkano līniju robežas, saglabājot esošo dzīvojamo apbūvi un šķērsojot daļu trolejbusa parka teritorijas) un izbūvējot Bieķensalas ielas turpinājumu līdz Vienības gatvei. Savukārt no 1. varianta izmantot Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumu, kurā nav paredzēts pilnībā slēgta tipa transporta tunelis, bet gan trase ar atbalstsienām un atsevišķiem slēgtiem posmiem. Tādējādi tiks saglabātas iedzīvotāju mājas un nebūs nepieciešamība atsavināt privātīpašumu, savukārt izvēloties daļēji slēgtu pārvada risinājumu, tiktu izvēlēts lētāks un ekonomiskās transporta risinājums. 		<p>realizācija tiks uzsākta tikai tad, ja tai tiks piešķirts nepieciešamais finansējums.</p>
	<p>1 iesniegums un 1 aptaujas lapa no Uzvaras bulvārī 2/4a iedzīvotājiem/ dzīvokļu īpašniekiem</p>	<p><u>Iebilst pret trases 2.varianta realizāciju, jo tiks nojaukta kultūrvēsturiskas nozīmes ēka Uzvaras bulvārī 2/4a,</u> kas ir labi saglabājusies un tiks atsavināta īpašniekiem zeme, kas nav sarkanajās līnijās.</p> <p>Realizējot šo projektu, mums kā dzīvokļu īpašniekiem tiks radīti būtiski materiāli zaudējumi. Šim nekustamajam īpašumam ir vairākas man svarīgas priekšrocības:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tas atrodas rajonā ar ļoti labu infrastruktūru; - ļoti labs sabiedriskais transports; - lēti komunālie pakalpojumi, jo māju apsaimnieko paši dzīvokļu īpašnieki; - slēgts pagalms un bezmaksas automašīnas stāvvietā tajā; - tā vērtība nākotnē pieaugs, jo nekustamais īpašums iekļausies Jaunajā Rīgas centrā un uz zemes gabala plānota 3-5 stāvu apbūve. <p>Uzskatu, ka būtu grūti nodrošināt līdzvērtīgu dzīvojamo platību uz zemes gabalu. Ja projekta 2.variants tiks apstiprināts, projekta realizētājiem jāņem vērā iepriekš minētais, nosakot kompensāciju par dzīvojamo platību un perspektīvo zemes gabalu.</p>	<p>Ēkas daļas Uzvaras bulvārī 2/4a atrodas pašreiz spēkā esošajās sarkanajās līnijās. 2.variantā paredzētā ēku nojaukšana perspektīvā saistīta ar tramvaja sliežu ceļu izvešanu ārpus Uzvaras bulvāra braucamās daļas sasaistot ar perspektīvo Torņakalna teritorijas attīstību.</p> <p>Projekta 1.realizācijas kārtā vienota tramvaja posmu rekonstrukcija netiks paredzēta.</p>	<p>Ņemot vērā, ka ēkas Uzvaras bulvārī 2/4a atrodas UNESCO Pasaulē mantojuma sarakstā iekļautā Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežās, atbalstam iedzīvotāju viedokli par šo ēku saglabāšanu.</p>

<p>O.Rode, dzīvo Upesgrīvas ielā 24</p>	<p><u>Atbalsta trases 2.variantu.</u> <u>Priekšlikums sabiedriskā transporta (ST) organizācijas izmainām 2.variantam:</u></p> <p>1.Tiek pārlikta tramvaja sliedes un izveidotas ST joslas abos virzienos Uzvaras bulvāra ziemeļrietumu pusē starp Kuģu ielas un Slokas ielas. Tramvajam centra virzienā pietura tiek pārlikta aiz krustojuma. Tramvaju maršruti netiek pārlikti gar Raņķa bulvāra, tramvaju maršrutu uz Ķīpsalu var likt gar A.Grīna bulvāri.</p> <p>2.Uzvaras bulvāra un Slokas ielas krustojumā tiek izveidots trīsstūrīgs ST mezgls. ST kustības organizācija:</p> <p>a)Centrs – Torņakalna/ Bāriņu iela: turpina pa Uzvaras bulvāri ar kopējo pieturu visiem ST veidiem Uzvaras bulvāra malā (pieturvieta B).</p> <p>b)Centrs – Slokas iela: tramvaji blakus joslā apiet Uzvaras bulvāra pieturvietu B un iegriežas pa labi uz pieturvietu C.</p> <p>c) Uzvaras bulvāris – centrs: „met cilpu”, lai tiktu uz pietura vietām centra virzienā, tajā pašā laikā apejot pieturvietu C blakus joslā.</p> <p>Visiem tramvaju maršrutiem tiek izveidota kopēja pietura un autobusiem un trolejbusiem sava pietura blakus joslā (pieturvietas A).</p> <p>d) Raņķa dambis – centrs: ST pievienojas autobusiem un trolejbusiem ārējā pieturvietā A.</p> <p>e) Centrs – Raņķa dambis: ST ir pašam sava pietura pēc nogriešanās no Uzvara bulvāra (pieturvieta D).</p> <p>3.Starp Slokas ielas jaunās trases un sabiedriskā transporta pieturu kompleksa tiek izveidota Parx& Ride stāvvietā. (skatīt pielikumu).</p>	<p>Jūsu sniegtie priekšlikumi projekta turpmākajā gaitā tiks izvērtēti kopā ar pilsētas sabiedriskā transporta speciālistiem un iespēju robežās tiks ietverti projekta galīgajā redakcijā.</p>	<p>Visi minētie priekšlikumi tiks izskatīti sadarbojoties ar Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta speciālistiem. Gadījumā, ja speciālisti atzīs priekšlikumus par pamatotiem, tie tiks ņemti vērā izstrādājot projekta galīgo redakciju.</p>
--	---	--	---

PAR BŪVNICĪBAS IECERI SANEMTIE ATZINUMI

Nr.	Institūcija/ eksperts	Atzinums	Slēdziens
1.	SIA „Estonian, Latvian and Lithuanian Environment”	<p>„Rīgas brīvostas savienojuma ar VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā (Raņķa dambja, Vienības gatves, Mūkusalas ielas savienojuma) ietekme uz vidu un iedzīvotāju dzīves apstākļiem”</p> <p>(2009.gada novembris)</p>	<p>Secinājumi: izvērtējot iespējamās trases risinājumus, šajā projektēšanas stadijā, šajā projektēšanas stadijā nav konstatēti izslēdzoši faktori no vides un iedzīvotāju dzīves apstākļu aizsardzības viedokļa, kas nepieļautu kāda varianta realizāciju.</p> <p>Turpmākajā projektēšanā jānodrošina vairāku aspektu detalizēts izvērtējums un projekta risinājumu atbilstība piemērojamo normatīvo aktu prasībām:</p> <ul style="list-style-type: none"> - jāveic gaisa piesārņojuma modelēšana, izvērtējot tuneļa piespiedu ventilācijas ietekmi uz gaisa kvalitāti, jo ventiļācijas tiešā tuvumā veidosies lokālas piesārņojuma zonas ar augstām piesārņojošo vielām koncentrācijām; - jāizstrādā prettrokšņu pasākumu plāns, veicot vides trokšņa modelēšanu, lai izvēlētos efektīvākos un lētākos risinājumus trokšņa ietekmes mazināšanai; - jānodrošina savāktos lietotus un nokrišņu ūdeņu attīrīšana no suspendētajām vielām un naftas produktiem. Projektējamo iekārtu jaudai un attīrīšanas efektivitātei jābūt pietiekamai, lai būtiski nepalielinātu piesārņojuma slodzi atklātajās ūdens tilpnēs; - jāparedz pārvietojamās grunts izvietojuma iespējas un jānosaka rīcība ar piesārņoto grunti. Noteiktajai apsaimniekošanas kārtībai jāietver pasākumi, kas novērš iespējamu atkārtotu vides piesārņojumu, kas saistīts ar piesārņotas grunts uzglabāšanu, un jānodrošina atbilstoša attīrīšana; - brauktuvju paplašināšana jāplāno, lai pēc iespējas tiktu saglabāti vecākie koki un tiktu ievēroti Rīgas domes saistošie noteikumi Nr.94 „Rīgas pilsētas aizsargājamo koku aizsardzības un uzturēšanas noteikumi” (10.03.2005.); - jāparedz jaunu apstādījumu veidošana, lai nodrošinātu perspektīvās ceļa trases iekļaušanos apkārtnes ainavu telpās, neradot nozīmīgas ainavu vizuālās izmaiņas.
2.	Rīgas domes Satiksmes departaments	<p>22.01.2010. atzinums Nr. DS-10-14-atz Par būvniecības ieceri uz transporta plūsmu</p>	<p>Būvprojekta „Rīgas brīvostas savienojums ar Via Baltica dienvidu ievadu Rīgā (Raņķa dambja un Vienības gatves, Mūkusalas ielas savienojums)” 1.starpziņojumā skicēto projektā tika izstrādāti un iesniegti izvērtēšanai, projektētās ceļa trases trīs varianti un to satiksmes plūsmu analīzes dati.</p> <p>Satiksmes plūsmu analīzes rezultātā tika veikta trīs piedāvāto trases variantu satiksmes plūsmu iespējamo scenāriju modelēšana, atbilstoši esošajiem satiksmes intensitātes datiem un dažādiem perspektīvo ielu tīkla attīstības modeļu scenārijiem.</p> <p>Visos trīs projekta variantos, tika konstatēti satiksmes plūsmu uzlabojuma rādītāji, piemēram, satiksmes sastrēgumu rindu samazināšanās, patērētais laiks ceļa posmā, ceļa veikšanai patērētais degvielas daudzums, transporta līdzekļu radītais izplūdes gāzu piesārņojums un ceļa veikšanai patērētie materiālie līdzekļi.</p> <p>Veicot piedāvātajiem variantiem tehniski ekonomisko izpēti, tika konstatēts, ka būtiskākos ieguvumus no šī objekta realizācijas ir iespējams iegūt, paredzot ceļa trasi atbilstoši būvniecības ieceres publiskajā apspriešanās izskatītajiem risinājumiem.</p> <p>Satiksmes departaments sniedz atzinumu, ka <u>izstrādātie skicēto projekta ceļa trases risinājumi sniegs būtiskus uzlabojumus esošajā ielu tīklā un atslēgos esošās pilsētas ielas, vēsturisko</u></p>

			<u>centru un Nacionālās bibliotēkas apkārtni no tranzīta kravas transporta.</u>
3.	Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvalde	02.03.2010. vēstule Nr.DUV-10-915-nd	<p>Lai projekta realizācijas gaitā mazinātu nelabvēlīgo ietekmi uz vidi, Mājokļu un vides departamenta Vides pārvalde piedāvā šādus <u>risinājumus</u>:</p> <p>1. Izstrādājot tehnisko projektu, nepieciešams veikt izkliežu aprēķinus un modelēšanas rezultātā noskaidrot izmaiņas gaisa kvalitātē, kuras radīs Raņķa dambja, Vienības gatves un Mūkusalas ielas savienojuma izbūve. No piesārņojošām vielām, kuras apkārtējā gaisā nonāk no transportlīdzekļu kustības, nepieciešams novērtēt slāpekļa dioksīda, benzola un daļiņu PM₁₀ koncentrāciju atbilstību šo vielu robežlielumiem. Robežlielumu pārsniegšanas gadījumā projektā paredzēt risinājumus piesārņojuma samazināšanai un pamatot to efektivitāti ar modelēšanas rezultātiem.</p> <p>2. Pie plānotā Rīgas brīvostas savienojuma ar <i>Via Baltica</i> dienvidu ievadu autoceļa apkārtņē izvietotajiem dzīvojamajiem namiem (piemēram, Buru un Jelgavas ielā, Raņķa dambī) jāveic prettrokšņa pasākumi, kurus jāmodelē, jānovērtē un jāizvēlas tehniskās projektēšanas stadijā pēc galīgā autoceļa trases varianta apstiprināšanas.</p> <p>3. Ja būvniecība skar piesārņotas vai potenciāli piesārņotas vietas, veikt izpētes pasākumus, kā arī nepieciešamības gadījumā nodrošināt sanācijas darbus atbilstoši 2005.gada 20.decembra Rīgas domes saistošajiem noteikumiem Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (ar 2009.gada 18.augusta grozījumiem Nr.5) 2.3.nodaļas 15. un 16.punkta prasībām.</p>
4.	M.Trukšāns (Latvijas īpašumu vērtēšanas asociācijas sertifikāts nekustamo īpašumu vērtēšanā Nr.96)	17.11.2009. <i>vērtējums par projektējamā objekta iespējamo ietekmi uz nekustamo īpašumu tirgus vērtību, kas atrodas tiešā plānotā objekta tuvumā</i>	<p>Apskatāmā rajonā apbūvi pārsvarā veido ražošanas un noliktavu tipa ēkas, kā arī infrastruktūras objektu apbūve. Teritorijas daļā tuvāk Laivu un Mūkusalas ielu krustojumam pārsvarā ir darījumu/ pakalpojumu objektu apbūve, ar nelielu mazstāvu dzīvojamās apbūves īpatsvaru.</p> <p>Gan ražošanas un noliktavu tipa objektiem, gan arī darījumu tipa objektiem ir nepieciešama labi organizēta piebraukšana. Kā arī ne mazāk svarīgs fakts ir jāmin šo objektu eksponēšanās iespējas pret garām ejošajām ielām, kā arī satiksmes intensitātes apjomi. Respektīvi, jo labāka ekspozīcija un, jo lielāka satiksmes intensitāte, jo objekts ir pievilcīgs nekustamo īpašumu tirgū, līdz ar to tā likviditāte ir augstāka. Tādējādi arī pieaug tā vērtība.</p> <p>Nemot vērā, ka labi pret piebraucamajiem ceļiem eksponējas tikai tie objekti, kas ir izvietoti pie Vienības gatvi, Jelgavas ielu un Mūkusalas ielām, kā arī piekļuvei pie kvartālu iekšienē esošiem ražošanas/ noliktavu un darījumu/ pakalpojumu objektiem šobrīd nav nodrošināta uzņēmējdarbībai labvēlīga vide, <u>projektējamā ceļa izbūve viennozīmīgi paaugstinās tirgus vērtību ražošanas/ noliktavu un darījumu pakalpojumu objektiem.</u></p> <p>Apskatāmās <u>teritorijas nelielu daļu aizņem mazstāvu dzīvojamā apbūves teritorijas.</u> Arī dzīvojamo teritoriju vien no galvenajiem tirgus vērtību ietekmējošiem faktoriem no nekustamā īpašuma tirgus viedokļa ir atrašanās vieta un piebraukšanas iespējas. Tomēr, apskatot mazstāvu dzīvojamās apbūves objektu segmentu, ir <u>jāsecina, ka objekta atrašanās tiešā tuvumā ielai ar augstu transporta kustības intensitāti, negatīvi ietekmē tā tirgus vērtību paaugstināta trokšņu līmeņa un gaisa piesārņojuma dēļ.</u></p>

5.	LR Veselības Ministrijas Veselības inspekcija Rīgas reģiona higiēnas novērtēšanas un monitoringa nodaļa	05.03.2010. nosacījumi Nr.4.10.-3/1983/102	<p>Izvērtējot iecerētās būvniecības ietekmi uz vidi un iedzīvotāju dzīves apstākļiem, konstatēts, ka:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Iecerētās būvniecības ietekme uz gaisa kvalitāti saistīta ar satiksmes intensitātes izmaiņām esošajās ielās un jaunas automaģistrāles izbūve pasliktinās gaisa kvalitāti tiešā jaunās trases tuvumā, bet kopējais piesārņojošo vielu emisiju daudzums var samazināties. 20-25% piesārņojošo vielu emisiju veidosies tuneļa posmā un atmosfērā nonāks caur tuneļa izejām vai ventilācijas sistēmu; 2) Nozīmīgākie trokšņa avoti projektējamā autoceļa apkārtnē ir transporta kustība pa esošo ielu tīklu, kā arī dzelzceļa posms Rīga – Torņakalns, kas šķērso projektējamā autoceļa trasi (Rīgas aglomerācijas stratēģiskā trokšņa karte); augstākais vides trokšņa līmenis – Raņķa dambī un tā krustojumā ar Uzvaras bulvāri (dienas un vakara trokšņu līmenis – 80-85 dB, naktī – 70-75dB), bet trokšņa robežlielumu pārsniegumi nakts un vakara periods – Buru ielas un Jelgavas ielas krustojumā (par 25-30dB pārsniedz normatīvajos aktos noteikto); lielākajā teritorijas daļā ap projektējamā autoceļa trasi trokšņa lielumu pārsniegumi sasniedz 10-15dB. 3) Perspektīvās trases un tās tuvumā reģistrētas vairākas piesārņotas un potenciāli piesārņotas vietas; naftas produktu piesārņojums gruntīs un gruntsūdenī ir konstatēts atsevišķās vietās gar dzelzceļu, gar Kīleveina grāvi u.c. 4) Paredzētās trases tuvumā atrodas šādas Rīgas dabas un apstājumu teritorijas: Daugava ar krastmalas apstādījumu joslu, Daugavas Āgenskalna līcis ar krastmalas apstādījumu joslu, Mārupīte ar krastmalas apstādījumu joslu, Uzvaras parks, Arkādijas parks, Torņakalna ģimenes dārziņu teritorija, Torņakalana kapi, Kīleveina grāvis, apstādījumu josla gar Raņķa dambi, Vienības gatvi, Jelgavas ielu un dzelzceļu. 5) Satiksmes infrastruktūras objektu būvniecības rezultātā prognozēts, ka netiks būtiski negatīvi ietekmēti minētajām dabas un apstādījumu teritorijām. <p>Kīleveina grāvis, kas savāc no apkārtējām teritorijām plūstošos virszemes ūdeņus un lietus notekūdeņus ir stipri piesārņots. Rīgas teritorijās plānojumā paredzēta Mārupītes un Kīleveina grāvja renovācija: gultņu tīrīšana un krastu sakopšana, aizliedzot jebkādu apbūvi šo ūdensteču objektu aizsargjoslās līdz renovācijas darbu pabeigšanai.</p> <p>Sniegti nosacījumi, projekta detalizētai izstrādei.</p>
	SIA „BRD projekts”	Publiskās apspriešanas materiāls, vispārīgā informācija (2009)	<p><u>Atbilstoši izstrādātajiem ceļa trases variantiem tika konstatēti sekojoši secinājumi:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Izstrādātie trases varianti izpilda galveno funkciju, tie savieno Vienības gatvi un Raņķa dambi, nodrošinot transporta satiksmi minētajā teritorijā. 2) Trases Pamata varianta risinājumi ir projektēti iespējami saglabājot esošo sarkano līniju izvietojumu un nodrošina ielas būvniecību ar daudz mazākiem sarežģījumiem zemju īpašumu atgūšanā, bet Buru ielas posmā šim Pamata variantam ir nepieciešams demontēt esošās dzīvojamā ēkas. 3) Trases Alternatīvā varianta risinājumi ir projektēti iespējami saglabājot esošo apbūvi, kas savukārt rada nepieciešamību koriģēt ielas sarkano līniju izvietojumu. Zemes īpašumu iegūšanas ielas būvniecībai ārpus sarkano līniju robežām ir daudz darbietilpīgāks, laikietilpīgāks, juridiski sarežģītāks un finansiāli dārgāks risinājums.

			<p>4) Trases pamata varianta realizācija ir būtiski lētāka naudas ieguldījuma ziņā, mazāki darbu apjomi un rekonstruējamo ielu posms, bet Alternatīvā varianta risinājumi ir ar augstāku satiksmes kvalitātes līmeni, būtiski lielāku rekonstruējamo ielu apjomu, būvkonstrukciju un tiltu apjomu, kā arī atbilstošāki pilsētas maģistrālās ielas nosacījumiem.</p> <p>5) Būtisku daļu izmaksu veido dzelzceļa uzbērums šķērsošana, nepārtraucot vilcienu satiksmi un veicot tuneļa būvniecību atbilstoši LDZ prasībām, nepārtraukt un netraucēt vilcienu kustības satiksmi.</p> <p>6) Objekta realizācijas būtiskus darba apjomus sastāda vājākas gruntis un to apjoms tuneļa būvniecības posmā, kā arī, būtiski augstais grunts ūdens līmenis visā teritorijā. Visas vājas nestspējas gruntis ir nepieciešams demontēt vai veikt pasākumus, kuri nodrošina grunts nestspēju un nedeformēšanos slodžu ietekmē.</p> <p>7) Posmā starp Vienības gatvi un Uzvaras bulvāri ir nepieciešams atjaunot un pārplānot esošo meliorācijas sistēmu (pielietojams kā pagaidu risinājums līdz teritorijas attīstībai un paaugstināšanai) ar atvērtiem grāvjiem un caurtekām, ar noteci uz Kīleveina grāvja ūdens baseinu. Šāds ir paredzams līdz Torņakalna teritorijas attīstībai, kur paredzēts veikt teritorijas paaugstināšanu, labiekārtošanu un izbūvēt slēgtas ūdens novades sistēmas, izmantojot jau izprojektētās caurtekas zem Jelgavas ielas un Kīleveina grāvi.</p> <p>8) Atbilstoši precizētām satiksmes plūsmām un iespējamajām ielas ģeometrijas un šķērsprofila izmaiņām, būtu lietderīgi 2009.gadā izstrādātā Kr.Valdemāra un Daugavgrīvas ielas krustojuma satiksmes mezgla būvprojekta darbu robežas noteikt Raņķa dambja un Balasta dambja krustojumā, jo saglabājot tilpa pār Mārupīti gabarītus izveidojas šaurāks brauktuves posms, nekā pārējā iela. Alternatīvā varianta risinājums paredz šo Raņķa dambja posmu paplašināt, līdz ar ti tīktu iegūta pilsētas maģistrālā iela posmā no Vienības gatves, Mūkusalas ielas, līdz pat krustojumam ar Kuldīgas ielu, kas kopā veidotu ~5 km garu maģistrālās ielas posmu.</p>
--	--	--	---

Būvniecības ieceres „Rīgas brīvostas savienojums ar Via Baltica dienvidu ievadu Rīgā posmā no Raņķa dambja, Vienības gatves, Buru ielas līdz Mūkusalas ielai” publiskās apspriešanas laikā rakstiski ir izteikušies 542 dažādās Rīgas apkaimēs un citās Latvijas pilsētās dzīvojoši iedzīvotāji un 4 organizācijas/ uzņēmumi.

Publiskās apspriešanas rezultāti parāda, ka lielākā daļa (528) – gan tie, kas dzīvo plānojamās trases tiešā tuvumā (167), gan attālākās Rīgas pilsētas apkaimēs, kā arī citās Latvijas pilsētās, dzīvojošie iedzīvotāji atbalsta 2.(alternatīvā) trases varianta izbūvi, kas neparedz nojaukt 11 dzīvojamo māju apbūvi. Atbalstu 2.(alternatīvā) trases varianta realizācijai ir izteikusi arī Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcija un Latvijas Republikas Tiesībsargs. Jāatzīmē, ka trases 1.(pamata) variantu atbalsta tikai divi rīdzinieki. Nevienu no izstrādātajiem trases variantiem neatbalsta 12 iedzīvotāji.

Ņemot vērā publiskās apspriešanas rezultātus un Rīgas domes Satiksmes departamenta izvērtējumu par saņemtajiem iebildumiem un priekšlikumiem, kā arī Torņakalna Administratīvā centra detālplānojumā ietvertos risinājumus, atbalstāms ir trases 2.(alternatīvais) variants.

Publiskās apspriešanas rezultāti ir izvērtēti 01.04.2010. Būvvaldes padomes sēdē, kurā nolemts virzīt sagatavoto Rīgas domes lēmuma projektu izskatīšanai Rīgas domes Pilsētas attīstības komitejā, atbalstot 2.(alternatīvā) trases varianta izbūvi.

Pielikumā:

1. Situācijas plāns uz 1 lp.
2. 1.trases varianta ģenerālplāns uz 1 lp.
3. 2.trases varianta ģenerālplāns uz 1 lp.

Vadītājs
Vadītāja p.i.

A.Cinis
I.Vircavs

Kalvīte 67105457
Rīgas domes
Pilsētas attīstības departamenta Pilsētplānošanas pārvaldes
Detālpļānošanas nodaļas
galvenā projektu vadītāja sabiedrības līdzdalības jomā