



RĪGAS DOME

PILSĒTAS ATTĪSTĪBAS DEPARTAMENTS

REG. NR. 90000056484
AMATU IELĀ 4, RĪGĀ LV-1050, TĀLRUNIS 67012947, FAKSS 67012949
WWW.RDPAD.LV, E-PASTS: PAD@RIGA.LV

ADMINISTRATĪVĀ CENTRA TORŅAKALNA TERITORIJAS DETĀLPLĀNOJUMA 1.REDAKCIJAS SABIEDRISKĀS APSPRIEŠANAS IETVAROS DISKUSIJAS PAR SATIKSMES UN INŽENIERKOMUNIKĀCIJU INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBU

2009.gada 04.decembrī
Rīgas domē, Rātslaukumā 1, 511.telpā
Sanāksme tiek atklāta plkst. 10⁰⁰

PROTOKOLS

Sanāksmē piedalās 48 dalībnieki (reģistrācijas saraksts protokola 1.pielikumā).

Sanāksmi vada:

I.Sirmā, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Detālplānošanas nodaļas vadītāja.

Sanāksmē piedalās:

▪ Rīgas domes pārstāvis:

S.Dolgopolovs, Rīgas domes Pilsētas attīstības komitejas priekšsēdētājs.

▪ Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāvji:

I.Purmale, Pilsētplānošanas pārvaldes vadītāja p.i.;

E.Šveica, Pilsētplānošanas pārvaldes Detālplānošanas nodaļas galvenā teritoriālplānotāja;

L.Rozenfelde, Vēsturiskā centra projektu nodaļas galvenā teritoriālplānotāja – projektu vadītāja;

I.Pētersons, Vēsturiskā centra projektu nodaļas galvenais teritoriālplānotājs – projektu vadītājs;

G.Jankovska-Galzone, Pilsētvides plānošanas nodaļas vides pārvaldības galvenā projektu vadītāja;

K.Brikule, Pilsētplānošanas pārvaldes Detālplānošanas nodaļas galvenā speciāliste sabiedrības līdzdalības jomā;

I.Francis, Ekonomikas pārvaldes vadītājs;

U.Kolkovskis, Ekonomikas pārvaldes Investīciju un attīstības projektu nodaļas vadītājs.

▪ SIA "Metrum"

M.Kalvāne

▪ SIA „BRD projekts”

J.Bidzāns

▪ SIA „NAMS”

S.Nikiforovs

- SIA „E.Daniševska birojs”
E.Daniševskis
- A4D
A.Zvirgzdiņš
- Grupa 93
A.Beikule
- Latvijas Universitāte:
J.Pūce,
V.Krastiņš,
I.Judrups
- Rīgas pilsētas būvvalde
L.Sarma, Daugavas kreisā krasta arhitektu nodaļas vadītāja.
- Satiksmes ministrija
J.Austrups
- Rīgas domes Satiksmes departaments:
I.Rimša,
K.Balodis
- A/S „Latvijas dzelzceļš”:
A.Poča,
I.Veismanis,
A.Deksnis,
V.Iriškovs,
S.Goldfarbs.
- AS „Rīgas Starptautiskā autoosta”
J.Igaunis
- SIA „Rīgas Satiksme”:
I.Vindberga,
R.Auziņš.
- SIA „Rīgas ūdens”
A.Vecvērdiņš
- SIA „Rīgas siltums”
K.Jurkjāne
- SIA „Veģu auto”
V.Vanhanens.
- SIA „Kvadra Pak”
K.Šēnhofs
- SIA „Būvalts”
Z.Vilisters
- Kurzemes rajona represēto biedrība
L.Podze
- SIA „IMINK”
L.Bērziņa
- Bizness & Baltija
I.Lopata
- Vides aizsardzības klubs
E.Kalniņa
- Latvenergo IT un T
J.Šalakitiskis

▪ **Akaču ielas 2, 4, 4a un Akmeņu ielas 38a iedzīvotāji:**

**Z.Šteinerte,
A.Dambrāns,
K.Dambrāns,
V.Sprugaine,
I.Vikmane,
V.Šteinerts.**

SANĀKSMES MĒRKIS

1. Sanāksme organizēta *Administratīvā centra Torņakalna teritorijas detālplānojuma I.redakcijas* sabiedriskās apspriešanas ietvaros. Sanāksmes mērķis iepazīstināt interesentus ar plānoto satiksmes un inženierkomunikāciju infrastruktūras attīstību, risinājumu variantiem .
2. Uzklaut viedokļus par transporta un infrastruktūras risinājumiem detālplānojuma teritorijā.

SANĀKSMES ATSPOGULOJUMS

(sagatavots pēc diktoфона ieraksta)

I.Sirmā – Šodien Jūs esat aicināti ar mērķi iepazīties ar detālplānojuma redakciju nozīmīgai jaunā Rīgas centra teritorijai Torņakalnā. Darbs pie detālplānojuma aizsākās jau 2007.gadā, paralēli detālplānojumam Pilsētas attīstības departaments organizēja atklātu starptautisku arhitektūras konkursu: „Jaunā Rīgas centra Torņakalnā, Rīgas domes un valsts administratīvā kompleksa pilsētībūvnieciskā vīzija” ar mērķi rast idejas šīs teritorijas turpmākai telpiskai un funkcionālai attīstībai. Konkursa rezultātā uzvarēja britu kompānija „Fletcher Priest Architects”. Viņu piedāvātais projekts ir ar spēcīgu pilsētvides raksturu un kompaktu risinājumu. Detālplānojuma uzdevums ir detalizēt teritorijas turpmākās izmantošanas attīstības iespējas ņemot vērā būvprogrammu. Detālplānojuma ietvaros ir veikta rūpīga kultūrvēsturiskā izpēte un transporta analīze un prognoze. Kā rezultātā būvprogrammā ir ieviestas atbilstošas korekcijas. Šīs dienas diskusijas objekts ir transporta un infrastruktūras risinājumi detālplānojuma teritorijā. Šai sakarā es gribētu tālāk dot vārdu detālplānojuma izstrādātājam SIA „Metrum”, projektu vadītājai M.Kalvānei, prezentācijai.

M.Kalvāne – Labrīt visi klātesošie, man prieks Jūs redzēt tik kuplā skaitā, es domāju, ka šīs dienas tēma ir ļoti nozīmīga šim projektam un es ceru arī uz interesantām diskusijām.

Prezentācija

I.Sirmā – Paldies! Par transporta risinājumiem detalizētāk mums pastāstīs SIA „BRD” vadītājs J.Bidzāns.

J.Bidzāns – Labdien! Es īsumā mēģināšu neatkārtoties par tām lietām ko detalizēti izstāstīja jau Māra, bet tā galvenā lieta ir tā, ka paralēli notiek divi atšķirīgi projekti, šis detālplānojums un vienlaicīgi ir arī Rīgas Brīvostas savienojums ar Via Baltica dienvidu ievadu Rīgā Raņķa dambi un Vienības gatves, Mūkusalas ielas savienojumu būvprojekts, un, diemžēl, vai par laimi, ir sanācis tā, ka abi notiek vienlaicīgi, tas varbūt mums

projektētājiem rada kaut kādas zināmas grūtības, bet tai pašā laikā es domāju, ka rezultāts noteikti būs sasniegts labāks. Šī otra projekta pasūtītājs ir Rīgas domes Satiksmes departaments un projektētājs pilnsabiedrība „BRD”. Šis projekts tiek izstrādāts atbilstoši 2008.gada, augusta Rīgas domes Satiksmes departamenta projektēšanas uzdevumam un projekta galvenais mērķis ir noteikt maģistrālo ielu perimetrālo raksturu, kas ir Pārdaugavas teritorijā. Izstrādājot šos transporta risinājumus gan detālplānojuma robežās kopā ar SIA „Metrum”, gan arī strādājot pie šī maģistrālā savienojuma mēs ņēmām vērā to ka šajā teritorijā notiks apbūve.

Prezentācija.

I.Sirmā – Paldies, es tikai gribēju noprecizēt, ka tikko Jūs redzējāt būvprojekta Rīgas Brīvostas savienojums ar Via Baltika dienvidu ievadu Rīgā, posmā no Raņķa dambja, Vienības gatves, Buru ielas līdz Mūkusalas ielai un šis projekts, patiesībā iziet ārpus detālplānojuma robežām, bet šīsdienas diskusiju objekts ir tieši detālplānojuma transporta un infrastruktūras risinājumi un tāpēc es ļoti lūgtu koncentrēties konkrēti uz detālplānojuma teritoriju, jo šobrīd ir izsludināta detālplānojuma sabiedriskā apspriešana paralēli ar jau minētā būvprojekta publisko apspriešanu un savu viedokli par šo būvprojektu Jūs varēsiet paust 9.decembra sanāksmē. Varbūt ir kaut kādi jautājumi par redzētajām prezentācijām?

I.Purmale – mēs visi redzējām, ka detālplānojuma risinājumos ir faktiski viens noteicošais veids kā tiks savienots Raņķa dambis un Vienības gatve, tas ir garais tunelis, tāpat bija arī variants, kur mēs redzējām, ka tramvajs iet apkārt trolejbusu depo pa Bieķensalas ielas turpinājumu. Vai būvniecības iecere vispār izskata tramvaja novietojumu šādā veidā, ka viņš varētu iet pa Bieķensalas ielas turpinājumu un otrs kāpēc pamatvariants ir izvēlēts tāds, kas principā nav tāds kā šobrīd paredz detālplānojums. Jo salīdzinot šos abus variantus, liela starpība finansiālā ziņā nav.

J.Bidzāns – es īsumā mēģināšu atbildēt. Attiecībā uz tramvaju, ja būvniecības iecere paredz to, ka tramvajs varētu iet pa Bieķensalas turpinājumu pa Jelgavas ielu un tālāk pa Buru – Laivu ielu savienojumu, paredz tādā veidā, ka sarkanās līnijas kas ir uzliktas uz apspriešanu ir tik platas, lai tramvaju varētu šajā ielas šķērsprofilā ievietot. Galvenā problēma, ir tā, ka šis savienojums ir perspektīva 35 gadi, bet tramvajs ir perspektīva, kura pagaidām ir grūti aptverama. Attiecībā uz pamatvariantu un alternatīvo variantu, ja no satiksmes viedokļa lielas starpības starp viņiem nav, toties ļoti liela un būtiska starpība šajās izmaksās, jo paredzot šo pirmo pamatvariantu viņa izbūve, pēc aptuveniem aprēķiniem, kurus mēs esam veikuši variantu izstrādes gaitā, tehniski ekonomiski ir pamatota, tas ir, šī aptuvenā būvniecība, kas varētu sastādīt pie šī pamatvarianta ir robežās no 50 līdz 60 miljoniem viņa tehniski ekonomiski ir pamatota. Tas ir veicot tehniski ekonomiskos aprēķinus tā, lai varētu piesaistīt naudu no Eiropas. Savukārt, ja mēs ejam pa šo te maksimālo variantu apsedzot viņu uzreiz, tā lai varētu veidot apbūvi, izmaksas varētu pārsniegt tehnisko ekonomisko pamatojumu apjomu. Tad ir jāskatās no kādām lietām kur var atteikties, vai nebūvēt, lai to varētu tehniski ekonomiski pamatot un piesaistīt Eiropas naudas.

S.Dolgopolovs – es gribēju precizēt, pamata un alternatīvais variants, kādas ir priekšrocības un trūkumi vienam vai otram?

J.Bidzāns - Protams galvenā priekšrocība alternatīvajam variantam ir tā, ka viņš maksimāli sagatavo šo teritoriju tam, lai viņa perspektīvā varētu attīstīties bez nekādiem īpašiem sarežģījumiem, kā teritorija, transports būs pazemē, teritorija būs sagatavota tam un protams neskar arī nojaukšanu Buru – Laivu ielas rajonā. Bet mīnuss nenojaukšanai ir ieešana Trolejbusu parkā, kas sevī ietver šī parka reorganizāciju. Pamatvariants ir paceļams naudās uzreiz, tādā izpratnē kā viņš ir tagad, ir dota iespēja perspektīvā viņu apbūvēt, bet mīnuss ir perspektīvā apbūvēšana, noteikti, radīs nepārtraukti kaut kādus satiksmes ierobežojumus pamattrasē, jo lai viņu apbūvētu noteikti ir jāslēdz kāds no braukšanas virzieniem, kad vajadzēs veidot nesošās konstrukcijas. Mēs iegūstam uzreiz lētāku produktu ar kuru nākotnē mēs varētu mazliet pamocīties.

S.Dolgopolovs – es papildināšu, runājot par iejaukšanos Trolejbusu parka teritorijā, tas nozīmē, ka jāmaina arī transporta riņķis.

J.Bidzāns – jā, uz otru pusi ir jāmaina, ir jāpārceļ zināma tehnoloģiskā shēma, kas ir pašā Trolejbusu parkā un papildus, ja mēs pamatvariantā paeļot garām Rīgas Satiksmes parkam, tad mēs šo te Bieķensalas turpinājumu varētu veikt pirmajā kārtā, varbūt arī nebūvēt, bet būvēt viņu nākošajā stadijā.

S.Dolgopolovs – tas ir risināms jautājums?

J.Bidzāns – jā, risināms ir viss, bet papildus izmaksas.

S.Dolgopolovs šinī gadījumā, trolejbusu parka rekonstrukcijas projekts jāturpina.

Z.Šteinerte – Drīkst nokomentēt? Trolejbusu parks pašreiz izstrādā rekonstrukciju savam parkam un pašreiz nav vēl pārprojektēts trolejbusu kustības virziens teritorijā iekšienē, tātad, jebkurā gadījumā viņi to darīs, viņi nomainīs pilnīgi visus vadus un komunikācijas, kas pašreiz atrodas, tās ir morāli novecojušas. Neatkarīgi no tā, kurš projekts tiks realizēts, tas viņiem neko nesadārdzina.

I.Sirmā – man ir viens jautājums, mēs pieskārāmieš diviem alternatīviem variantiem runājot tieši par tuneļa vai atvērtas tranšejas risinājumiem detālplānojumā, vai ir veikts tehniski ekonomiskais aprēķins vai ietaupījumi īstermiņā veidojot atvērtu tranšēju atsvērs tos nepieciešamos ieguldījumus, kas būs vajadzīgi, lai šo atvērtu tranšēju pārsegtu kaut kad tālākā nākotnē?

I.Purmāle - Kā tas praktiski ir plānots, projekts dalās kārtās un vai šī būs pirmā kārtā?

J.Bidzāns – jā, jā, šī ir pirmā kārtā.

I.Purmāle – un tālāk pilsēta turpinātu arī otru kārtu, kas ir šīs trases pārsegšana, kā tas praktiski ir plānots, kādā secībā ar investoru, kas teiksim plāno apbūvi virs tuneļa. Vai tas būs pa posmiem?

J.Bidzāns – attiecībā uz tehnisko lietu, es varu atbildēt kā notiks pārsegšana un citas lietas attiecībā uz to par kādām naudām investors, pilsēta vai kas, tas laikam nav mans jautājums. Attiecībā uz tehniskām, šī ir tā pirmā kārtā ko Jūs redzat, kas tehniski-ekonomiski pamatojas, šī atklātā bedre, detālplānojuma robežās, kur ir šķērsojums ar Uzvaras parku,

Zemgales tiltu kopā ar gājējiem un dzelzceļu. Tāds tas profils izskatās sākotnēji un lai dabūtu tādu profilu kā šeit izbūves secība noteikti būs tāda, ka ir jāver ciet viens no šiem virzieniem, šis platums ir tik liels, lai varētu virzīt šīs pusotras katrā virzienā, ja būvētu šīs te nesošās konstrukcijas pārsegumus veidot vienai daļai, tad aiztaisa ciet, veidot pārsegumus otrai daļai un tad jau arī varētu veidot šo te, balstot viņu ārpus tuneļa un kait kādu zināmu slodzi uzņemtu arī šis vidējais nesošais balsts. Tehniski tas ir risināms un tālākā nākotnē arī šis te pirmais variants vai pamatvariants atbilstu tam variantam, kas ir detālplānojumā kā gala variants. Par kādām naudām vai pilsētas, vai investoru tas jau ir tā mirkļa jautājums.

I.Purmale – jā protams, bet es pieņemu, ka attīstoties šai teritorijai nebūs tā, ka visā trases, tuneļa garumā tagad plānotas kaut kādas ēkas pa daļām, vai reāli pa daļām ir iespējams un tur varēs nodrošināt uz visas Eiropas direktīvas un prasības attiecībā uz tuneli?

J.Bidzāns – jebkurā gadījumā, ja skiču projektam tiks pieņemts šis variants, kā tālāk realizējams tad noteikti balstoties uz šīm te Eiropas direktīvām tiks izstrādāts šis te ieviešanas, norādījumu vai secība, kurā mirklī cik garā posmā nepieciešama šī te ventilācija vai kādas citas papildus drošības iekārtas.

I.Purmale - Bet tīri tehniski tas darbs notiek tā, ka vispirms tiek pārsegts tunelis un tad tikai būvēta ēka, jeb tas ir vienlaicīgi?

J.Bidzāns – principā vienlaicīgi. Protams, tehniskā shēma būs ļoti sarežģīta un tālākā nākotnē šīs izmaksas varbūt arī pārsniegs pat tās izmaksas, ja būvē uzreiz.

I.Purmale – tieši tas bija mūsu jautājums.

J.Bidzāns – bet tā problēma ir uzreiz tik dārgu būvi pilnā programmā kā mēs viņu redzam pēc šīs shēmas, tad tās izmaksas ir tik lielas, ka gan visi inženiertīkli viss pārējais, tehniski ekonomiski uzreiz ir grūti pamatot. Tie ieguvumi transportam nav tik lieli, lai tikai ar transporta pamatojumu to realizētu.

A.Poča – šī projekta izbūvē, nākotnes zaudējumi izskatās ļoti lieli.

I.Sirmā – varbūt ir vēl kādi jautājumi?

K.Šenhofs – man ir jautājums, mūsu īpašums robežojas tieši ar Administratīvo centru, es gribēju palūgt konkrētāku izklāstu par Vilkaines ielu, jo mums vienam zemes īpašumam, konkrēti Vienības gatve 11a, ir pēc Zemesgrāmatas piebraukšana no Vilkaines ielas. Pašlaik, mēs šo piebraukšanu neizmantojam, bet perspektīvā mēs viņu noteikti izmantosim. Un, ja Vienības gatve tiek plānota kā divvirzienu auto maģistrāle, ar sadalošo vidus joslu, kā tiks organizēta satiksme, piebraukšana? Un otrs, komentārs par iepriekšējo, es nedaudz esmu iepazinies ar mūsu īpašuma būvniecības niansēm un komentārs par šo tuneļa pirmo variantu un otro attīstības variantu un arī nākotnes ieguvumiem un zaudējumiem, tas ko es ieteiktu arī izvērtēt – zemes ģeotehnisko stāvokli, jo, lai veiktu šo otrā etapa būvniecību, kas paredzēta ar pārsegumiem, tur būs vajadzīga diezgan nopietni zemes darbi, pāļi un visas tādas lietas. Tas ir tāds komentārs, ka viennozīmīgi nebūs tik vienkārši Jums uzreiz veidot pārsegumus un uz laiku apturēt satiksmi, tas būs daudz nopietnāk, šie tehniskās

sagatavošanās darbi, to vajag nopietni ievērtēt, tas mans draudzīgs komentārs. Atgriezoties atpakaļ pie Vilkaines ielas, tur ģeotehniskais stāvoklis zemei ir ļoti slikts.

J.Bidzāns – īsumā par ģeotehnisko stāvokli, mēs varam apgalvot, ka praktiski krustām šķērsām pārrūbts un apskatīts, tā, ka informācija mums ir ļoti pilnīga. Attiecībā uz Vilkaines ielu ir tā, ka Vienības gatve nav paredzēta ar sadalošo salu pa vidu, viennozīmīgi. Sadalošā sala sākas šajā zonā, kur sanāk šīs divas transporta plūsmas, kas nāk no A7 Buru-Laivu ielas un Vienības gatves, šis posms ir ar sadalošo. Pirmajā kārtā atbilstoši gan detālplānojumam transporta risinājumiem, gan šī projekta risinājumiem ir tā, ka Vilkaines ielas krustojumā varētu būt regulējama luksofora objekts ar kreiso pagriezienu bez nekādām problēmām. Perspektīvā, tad kad ir izbūvēts šis te Bieķensalas turpinājums, teiksim Zemgales tilta savienojums, tad šis galvenais luksofora objekts pāriet uz šo krustojumu, un šeit būtu kreisais pagrieziens no Vienības gatves braucot no Ulmaņa gatves.

K.Šenhofs - un no Vilkaines ielas uz Vienības gatvi, kādi pagriezieni būs atļauti?

J.Bidzāns – perspektīvā, kad luksofora objekts būs šeit, ar labo iekšā, ar labo ārā, bet vienlaicīgi, es domāju, būs vietējās ielas, kuras varēs izmantot un braukt uz visiem virzieniem.

K.Šenhofs – viennozīmīgi, tas ko mēs arī lūgtu, konkrēti uz mūsu adresi sīkāku komentāru par Vilkaines ielas perspektīvo pieslēgumu atsūtīt.

J.Šaļakitskis – kādēļ šis variants, kur netiek aiztikta apbūve, tiek apvienots ar to garo tuneļa variantu, tā kā nav skaidrs. Izmaksas lielākas, dārgs kāpēc nevar par dažiem metriem nobīdīt un tad projektēt tālāk izvietojumā.

J.Bidzāns – viņš ir apvienots pēc vispārējās pieejas, ka šis ir tas variants, kurš apkārtējai videi, iespējamai teritorijas attīstībai un arī esošai situācijai ir labvēlīgāks. Tai pašā laikā beidzoties, kā detālplānojuma sabiedriskajai apspriešanai, gan arī būvniecības ieceres apspriešanai ir iespējams atsevišķas projekta daļas, kas man ir gan Buru – Laivu – Vienības gatve, detālplānojuma teritorija, viņas var tikt sakombinētas, nav nekādu problēmu, ja atbalsta variantus, bet pirmajā kārtā šis lētākais risinājums, arī ar šo lētāko risinājumu var būt risinājums ar Buru – Laivu ielas novietošanu.

J.Šaļakitskis – kas tad ir lētāk, pabīdīt ceļu mazdrusciņ, dažus desmit metrus pa kreisi skatoties plānā, jeb nojaukt vienpadsmit mājas un atsavināt *entos* zemes teritorijas. Jūs stāstījāt, ka šis variants nenojaucot mājas, ka tas ir entās reizes dārgāks, nevajag jaukt divas dažādas lietas.

I.Sirmā – labi, paldies, es jau pašā sākumā lūdzu nekoncentrēties uz teritorijām, kas ir ārpus detālplānojuma, mēs šodien, tiešām gribētu iegūt kaut kādu viedokli par detālplānojuma risinājumiem, būvniecības ieceres publiskās apspriešanas sanāksme mums būs nākamnedēļ trešdien, tad Jūs visi arī esat laipni aicināti. Koncentrēsimies uz šo teritoriju, kas mums redzama priekšā.

J.Igaunis - Rīgas starptautiskā autoosta plāno šajā teritorijā izbūvēt rezerves autoostu un šis plāns ir apspriests gan no transporta viedokļa ar transporta kompānijām, kuras ir atradušas šo piedāvāto teritoriju, tur var diezgan normāli apbraukt autobusi, mūs interesē

ne tik daudz privātais transports, kurš var ienākt jebkurā vietā, mūs interesē autobusi, kuru satiksme tomēr ir ierobežota gan ar izmēriem, gan intensitāti. Mūsu piedāvājums ir apvienot ar staciju, kura pašlaik ir šinī vietā, neliela ēka, šo autoostas ēku būvējot tā būtu pirms sliedēm, pagarinot peronus un apvienojot autoostas un stacijas ēkas vienā, funkcijas mums ir diezgan līdzīgas gan biļešu tirdzniecība, gan pasažieru apkalpošana un mūsu jautājums paliek par šīs piebrauktuves izveidošanu, cik ātrā laikā viņa varētu tapt, jo autoostas ēkas izbūve mums ir aktuāla un šīs teritorijas izbūve ir pirmās nepieciešamības darbs, jo esošā atrašanās vieta Prāgas ielā 1 ir diezgan lielā avārijas stāvoklī un prasa platformas pārbūves. Mēs vēlreiz gribētu apliecināt, to ka šī teritorija ir mūsu intereses zonā un jautājums ir par to cik ātrā veidā būs šis transports, transporta mezgli, nevis uz šo Vilkaines ielu, kas ir vietējas nozīmes iela un tur autobusu kustība varētu būt kā avārijas izbraukšana.

M.Kalvāne – no detālpārplānojuma viedokļa mēs esam ievērtējuši šo te autoostas priekšlikumu un Bieķensalas ielas posma izbūvi no Vienības gatves līdz dzelzceļam. Atbilstoši detālpārplānojuma risinājumiem tā paredzēta nosacīti kā pirmā kārta,

S.Nikiforovs – *tiek demonstrēta filmiņa par dzelzceļa izbūves vīziju, S.Nikiforovs komentē.*

Pamatdoma ir, ka Torņakalnu līdz šim ir skārušas lielās pārmaiņas, lieli projekti, viņi nākt ar zināmu laika periodu, tāpēc es gribēju uzaicināt, ja šodien tiek veidots Torņakalna detālpārplānojums, tiek veidota perspektīva lielajiem infrastruktūras objektiem, tad acīm redzot būtu racionāli paredzēt zināmu perspektīvu, grūti pateikt, uz simts, uz piecdesmit gadiem. Apskatot iespējas Rīgā, mēs konstatējam, ka atgriežoties pie vieglā ielu dzelzceļa, ir doma, ka izmantojot vai ielu vai dzelzceļa telpu, jāprojektē no ielas sarkanās līnijas, pārsvarā, 99% mēs ejam pa valstij un pašvaldībām piederošām zemēm, pēc mūsu ieskata varētu izveidot vismaz sešas šādas līnijas, un par ko mēs agrāk esam runājuši, ir divas, tas ir loks labajā pusē, ko faktiski varētu izmantot šī brīža dzelzceļa telpu, kas ir gandrīz noslēgts loks un plus vēl ir pašvaldības zemes no Eksporta ielas gala līdz Dzelzceļa tiltam. Par tehniskām iespējām, ja kādu interesē mēs droši varam, runāt atsevišķi. Tāds pats analogisks loks ir otrajā krastā un tas trūkstošais posms no Daugavgrīvas ielas un šī te loka šķērsojuma līdz arī Dzelzceļa tiltam. Faktiski viņš būtu realizējams ejot vai nu gar Zundu vai arī izmantojot Raņķa dambja malu, kur ir pašvaldības zemes, parks. Tad varētu vēl būt sekojošas līnijas, no Eksporta ielas gala, Rīgas pasažieru ostas varētu iet līdz *Kuzņecovam* izmantojot krastmalas telpu un Krasta ielas sarkanās līnijas zaļo joslu. Šo te prezentāciju sīkāk var apskatīties publiskajā telpā www.rigasinvesticijascentrs.lv, tāpēc nepieskaršos tam sīkāk. Tādas pašas līnijas, kā es parādīju varētu iet no centrālās dzelzceļa stacijas uz lidostu, tad varētu būt līnija, kas iet no centrālās dzelzceļa stacijas, izmantojot to kreisā krasta loku uz Bolderāju un viena līnija varētu iet no Rīgas Tehniskās universitātes līdz Valdlaučiem, ko varētu pagarināt arī līdz Ķekavai, realizējot ķekaviešu sapni par elektrisko sabiedrisko transportu. Faktiski mēs jau esam līnijām iedevuši krāsas un mums tā sanāca, ka lidostas savienojumam ir zaļā krāsa, purpurā – Ķīpsalas – Valdlauču savienojumam, ar domu, ka šajā vietā atrodas šis multimodālais centrs, plus jaunā stacija, pluss autoosta, plus Rīgas jaunais administratīvais centrs, plus universitāte un vēl daudz kas cits. Uz tā arī balstās mūsu priekšlikums. Un priekšlikums ir nevis pieklabināt šo divu līniju izbūvi detālpārplānojuma realizācijai vai Daugavgrīvas ielas izbūvei, bet ievērtēt tās iespējas, kas varētu pavērties nākotnē. Ir šī te pirmā līnija, zaļā līnija Rīgas centrālā dzelzceļa stacija un lidosta, viņa varētu būt variants, viens ko mēs izmantojam Dzelzs tiltu tur arī ir varianti kā to var izdarīt, otrs, nākotnē varbūt varētu izbūvēt Zemgales tiltu vienu joslu varētu atvēlēt vismaz vienam sliežu pārim un tādā gadījumā, tālāk viņš ietu pa dzelzceļa nosacīti to pusi

kur ir Arkādijas parks un tas nozīmē, ka viņš iet pa dzelzceļa atzīmi, tad tā līnija iet pa augšu un izmantot visus tos labumus ko piedāvā gan Kalvānes kundze, gan Bidzāna kungs attiecībā uz augstuma atzīmēm. Viņi arī veiksmīgi varētu atrasties šinī te telpā, savukārt, otra līnija, mēs piedāvājam, varētu izmantot to telpu, kurā atrodas tunelis, tātad iet pa Raņķa dambja malu tad viņa ieiet tunelī un tad izmantotu Buru ielas sarkanās līnijas pārceltos uz Lucavsalu un atgrieztos atpakaļ uz cietzemes Valdlauču rajonā. Šinī vietā varētu atrasties arī abas stacijas, kuras arī abas telpiski būtu saistītas ar jauno staciju, viņas atrastos viena virs otras, klasiskais divu šādu staciju savienojums. Kāpēc tieši šis ielu dzelzceļš, jo pieturas līdz ar to būtu ievērojami tālāk viena no otras un faktiski viņas savienotu jaunbūvējamās pilsētas teritorijas neizmantojot esošo ielu telpu līdz ar to neradot papildus slodzi uz šo te esošo pilsētas telpu. Ja mēs pievēršamies maniem konkrētiem priekšlikumiem, jau konkretizējot, mēs piedāvājam vienalga kurā izpildījumā, man jau liekas, ka tuneļa variants būtu loģiskāks. Varētu paredzēt šķērsprofilā vēl vienu posmu, vienkārši rezervējot viņu un veicot būvniecības darbus arī izbūvēt šo te posmu, lai būtu nākotnē iespējams tur ievietot šo ielas dzelzceļu. Telpiski tas varētu izskatīties apmēram šādi, te mēs ielikām arī kaut kādus apjomus, lai mēs saprastu par ko mēs runājam. Patiesībā, tas arī viss ar ko es gribēju Jūs šodien apgrūtināt, paldies Jums!

I.Sirmā – man būtu ļoti interesanti dzirdēt „Latvijas Dzelzceļa” komentāru par tikko redzēto prezentāciju.

A.Poča – es varētu Jūs informēt, ka šobrīd notiek izpēte, kurai ir divi uzdevumi, viens ir par dzelzceļa savienojumu uz lidostu, jeb lidostas integrāciju dzelzceļa tīklā un otrs ir par iespējamiem dzelzceļa apvedceļiem un ostas, Brīvdostas teritorijām un īpaši kreisā krasta jautājums par ostas teritorijām un termināļiem, neieejot pilsētas centrā un eventuāli jauna Daugavas šķērsojuma, tas būtu vairāk uz Daugavas augšteci, tā, ka mēs izskatām variantus. Viens varētu būt pie Doles salas ap spēkstacijas dambi un otrs ir vēl tālāk uz Salaspils pusi. Acīmredzot, tas variants ko mēs varētu izskatīt, lai varētu būt tieši kaut kur netālu no Salaspils, kur ir paredzēts arī autoceļš, transporta koridors, apvienojot viņus kaut kā. Jāsaka, mums arī dažas idejas ir par to kā varētu izvietot tieši sliežu, smago dzelzceļu, ja tā drīkst izteikties un kā tos varētu apvienot, ne tikai pasažieru pārvadājumu funkciju, bet arī kravu pārvadājumu funkciju, kas dzelzceļam ir ļoti būtiska. Un tas ko mēs arī esam lūguši, mūsu konsultants, konsultējoties ar S.Ņikiforova kungu, lai mēs varētu izvēlēties arī šo alternatīvo variantu, tiešām izvērtēt eventuālās izmaksas, transportplūsmas. Nav jau mums pirmais dzirdējums par šo mazo, tā saucamo loku, mēs ar S.Ņikiforova kungu esam diskutējuši jau vairākas reizes, par šiem mazajiem lokiem un gāja runa vai tas varētu būt tiešām šis klasiskais dzelzceļš kā mēs šobrīd to saprotam, jeb eksistē kaut kādi sliežu ceļi, vai kaut kas jauns ar citu sliežu ceļu izveidi, kas varbūt ir šaurāka, tas varbūt ir tas pats tramvaja platums, ir milzīgas tehniskās variācijas kā to vērtēt, skatīsimies. Katrā gadījumā, tas ir ļoti interesants piedāvājums, arī pilsētai ļoti perspektīvs, jautājums tikai kā to ar finansu resursiem salikt kopā.

I.Sirmā – paldies! Varbūt pa šo laiku ir radušies vēl kādi papildus viedokļi, komentāri, mēs negaidījām, ka būs tik liela atsaucība, tikai visi nez kāpēc klusē. Visi visam piekrīt, vai galīgi nepiekrīt, tā īsti nav skaidrs.

E.Daniševskis – es pievērsu uzmanību, materiālos papētīju šķērsprofilus un radās dažas pārdomas, vien lieta ir klasifikācija, kas šobrīd attīstības plāna grozījumos ir pieņemta ABCD kategorijas, ja mēs apskatām Pilsētas attīstības plānā, šeit mēs runājam par ielu ar

maģistrālo transportu, gan vietējo transportu un nav šīs saderības. Varbūt būtu vērts šeit iekļauties pilsētas sistēmā pieņemtajā. Praktiski man likās, ka šķērsprofilos dažas funkcijas īsti nav parādītas, viņas ir tā kā nosauktas, proti, pieturvietas, pieturvietu nojumes izvietojums, papildjoslas krustojumu tuvumā, šķērsprofilos viņas neparādās, un man tādas zināmas bažas, ka kaut kur varētu pietrūkt ielas telpas šo funkciju izvietojumam. Būtu vērts tam pievērst uzmanību. Vēl viena lieta, kas man iekrita acīs, ir veiksmīgi izstrādāta labiekārtojuma daļa materiālos, kur ir interesanti piedāvājumi veloceļu izvietojumam, bet šķērsprofilos ir tikai viena veida veloceļi, līdzās ar ietvēm, Eiropas prakse virza uz to, ka prioritāte tiek dota velo joslām pilsētas centros, velo joslas veidojot brauktuves malās attālinot viņas no ietvēm un tuvinot transportam, jo transports un velosipēdi pilsētas centrā ir saderīgāki nekā velosipēds ar gājēju. Varbūt ka šai labiekārtojuma daļā šis piedāvājums ir, bet šķērsprofilos, kā saistošajos noteikumos ir palaists garām.

I.Sirmā – paldies!

U.Kalkovskis – apakšzemes komunikācijām vai šie aprēķini veikti paredzot maksimālo apbūvi, lai kad viss maksimāli apbūvēts būtu skaidrs no kurienes ko var paņemt.

M.Kalvāne - Protams, ka maksimālām apbūves intensitātēm. No kurienes ko var paņemt noteiks paši komunikāciju turētāji. Jautājums vai viņiem kādi esošie tīkli ir jārekonstruē vai nav, tas ir tieši šo apsaimniekotāju. Tas ir jautājums konkrētā brīdī, kad sāks kaut ko būvēt.

I.Sirmā – tādā gadījumā, ja vairāk nav nekādu viedokļu, es negribētu Jūs ilgāk aizkavēt vēl tikai nelielu rezumē par visu šodien runāto. Man likās ļoti būtiski, ka Rīgas starptautiskā autoosta apliecināja, ka konkrētā teritorija ir viņu interešu zonā. Ir tikai jautājums cik drīzā laikā tiks izbūvēta nepieciešamā infrastruktūra, lai autoosta varētu attīstīties šajā teritorijā. Es gribētu atzīmēt pozitīvi, ka Latvijas dzelzceļš lielos vilcienos ir piekritis, akceptējis piedāvātos detālplānojuma risinājumus, mēs vēl precizēsīm atsevišķus jautājumus par dzelzceļa šķērsošanas iespējām, vertikālām augstuma atzīmēm. Mūsaprāt, būtu svarīgi apzināties vai tas ietaupījums īstermiņā realizējot šo te atvērto transporta būvi atsvērs nepieciešamos ieguldījumus tālākā perspektīvā, lai pārsegtu to, jo ir skaidrs, ka teritorijas turpmākā attīstība nav iespējama, ja tā ir sašķelta vairākās daļās un tās pārsegšana būs pilnīgi nepieciešama. Tad atbildot, jeb reaģējot uz S.Ņikiforova priekšlikumu, mēs varētu iekļaut protokolā piezīmi par to, ka būtu racionāli paredzēt perspektīvā transporta attīstību ilgtermiņā un konkrēti, iekļaujot varbūt kaut kādus alternatīvus sabiedriskā transporta risinājumus, kā piemēram šo te ielu dzelzceļu. Tas varētu pavērt iespējas transporta attīstībai nākotnē. Tad, tas ko E.Daniševska kungs minēja, mums vajadzētu detālplānojumā vēlreiz pārskatīt un precizēt ielu klasifikāciju, sabiedriskā transporta pieturvietas, papildjoslas krustojumu tuvumā un arī šķērsprofilus. Tas īsumā viss, paldies par uzmanību un mēs Jūs gaidīsim nākošajā trešdienā sabiedriskajā un publiskajā apspriešanā par šo pašu tēmu!

KOPSAVILKUMS

- Rīgas starptautiskā autoosta apliecināja, ka konkrētā teritorija ir viņu interešu zonā. Paliek jautājums cik drīzā laikā tiks izbūvēta nepieciešamā infrastruktūra, lai autoosta varētu attīstīties šajā teritorijā.
- Pozitīvi, ka A/S „Latvijas dzelzceļš” kopumā akceptē piedāvātos detālplānojuma risinājumus. Jāprecizē jautājums par dzelzceļa šķērsošanas iespējām un vertikālām augstuma atzīmēm šķērsojumu vietās.
- Svarīgi apzināties vai ietaupījums īstermiņā, realizējot atvērto transporta būvi, atsvērs nepieciešamos ieguldījumus, lai to tālākā perspektīvā pārsegtu. Ir skaidrs, ka teritorijas turpmākā attīstība nav iespējama, ja tā ir sašķelta vairākās daļās, tās pārsegšana būs pilnīgi nepieciešama.
- Atsaucoties uz S.Ņikiforova priekšlikumu, būtu racionāli plānot un paredzēt transporta attīstību ilgtermiņā, konkrēti, iekļaujot risinājumos alternatīvas sabiedriskā transporta risinājumu iespējas, piemēram, ielu dzelzceļu.
- Ņemt vērā E.Daniševska iebildes un vēlreiz detālplānojuma materiālos pārskatīt un precizēt ielu klasifikāciju, sabiedriskā transporta pieturvietas, papildjoslas krustojumu tuvumā, šķērsprofilus u.c.

Sanāksme noslēdzas plkst. 11³⁵

Protokola pielikumā:

1. Sanāksmes dalībnieku reģistrācijas lapu kopija uz 3 lp.
3. M.Kalvānes (SIA „Metrum”) prezentācija uz 12 lp.
4. J.Bidzāna (SIA „BRD”) prezentācija uz 5 lp.

Sanāksmi vadīja:

Inese Sirmā

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta
Pilsētplānošanas pārvaldes
Detālplānošanas nodaļas vadītāja,
pārvaldes vadītāja vietnieka p.i.

Sanāksmi protokolēja:

Kristīne Brikule

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta
Pilsētplānošanas pārvaldes Detālplānošanas nodaļas galvenā
speciāliste sabiedrības līdzdalības jomā
67012850