



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

PROFESIONĀĻU DISKUSIJA PAR IETEKMES UZ VIDĪ NOVĒRTĒJUMU RĪGAS ZIEMEĻU TRANSPORTA KORIDORA 2.POSMA DARBA ZIŅOJUMU AUTOMAĢISTRĀLES BŪVNICĪBAI NO DAUGAVGRĪVAS IELAS LĪDZ GUSTAVA ZEMGALA GATVEI

2010.gada 8.janvārī
Rīgas domē, Rātslaukumā 1, 511.telpā
Sanāksme tiek atklāta plkst. 10⁰⁰

PROTOKOLS

Sanāksmē piedalās 49 dalībnieki (reģistrācijas saraksts protokola 1.pielikumā).

Sanāksmi vada:

N.Balgalis, SIA „Grupa 93” valdes priekšsēdētājs.

Sanāksmē piedalās:

S.Ņikiforovs, SIA „NAMS”;
R.Gruberts, A/s „Ceļuprojekts”;
R.Krauklis, Rīgas Būvvalde;
M.Ābeltiņa, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments;
F.Rajevskis, SIA „Mediju tilts”;
D.Doļģe, Satiksmes ministrija;
B.Jirgena, Satiksmes ministrija;
G.Lukstiņa, Latvijas Teritoriālplānotāju asociācija;
E.Bērziņš, Latvijas Teritoriālplānotāju asociācija, Latvijas Arhitektu savienība;
A.Kāla, SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”;
J.Dreimanis, Nīderlandes vēstniecība;
I.Pētersons, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētplānošanas pārvalde;
E.Teunissen, Witteveen+Bos Latvia;
O.Zivtiņš, Witteveen+Bos Latvia;
R.Ķikulis, Witteveen+Bos Latvia;
E.Daniševskis, E.Daniševska birojs;
A.Cinis, Rīgas pilsētas būvvalde;
J.Dambis, Valsts Kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija;
J.M.Leikarts, A/s „Ceļuprojekts”;
V.Markvarts, Latvijas Ģeotehniķu savienība;
A.Skujīna, pensionāre, arhitekte;

J.Štekels, A/s „Ceļuprojekts”;
A.Ļebedevs, A/s „Latvijas tilti”;
N.Lukša, SIA „NK konsultāciju birojs”;
P.Wallwork, AECOM;
S.Pandare, Basler&Hofmann;
H.J.Meyer, Basler&Hofmann;
E.Raubiško, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta projektu vadības un attīstības direkcija;
I.Purmale, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētplānošanas pārvalde;
E.Kalviņa, Valsts A/s „Latvijas Dzelzceļš”
G.Pāvils, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta projektu vadības un attīstības direkcija;
K.Īlinska, „Dienas bizness”;
J.Andriņš, Rīgas domes Satiksmes departaments;
A.Kušķis, Biedrība „Latvijas Teritoriālplānotāju asociācija”;
V.Mājiņš, SIA „Jaunrīgas attīstības uzņēmums”;
D.Norvele, SIA „Pro Via”;
I.Beitāne, SIA „Pro Via”;
G.Iesalnieks, Rīgas domes Attīstības komiteja;
J.Kārklīņš, Rīgas domes Attīstības komiteja;
G.Princis, Rīgas domes Pilsēta attīstības departaments;
E.Smiltnieks, A/s „Ceļuprojekts”;
V.Laukšteins, VAS „Latvijas Valsts ceļi”;
O.Mednis, Konstruktions gruppe Bauen Latvija;
A.Skrastiņš, Konstruktions gruppe Bauen Latvija;
L.Konošonoka, SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”;
S.Dišlere, SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”;
A.Kublačovs, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Projektu vadības un attīstības direkcija;
A.Krēgers, Basler&Hofmann.
J.Straume, konsultants A/s „Ceļuprojekts”

SANĀKSMES MĒRKIS

1. Sanāksme organizēta Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posmai ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas ietvaros ar mērķi iepazīstināt interesentus ar plānoto satiksmes infrastruktūras attīstības projektu – Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posmu un tā risinājumu variantiem.
2. Uzklaut viedokļus par piedāvātajiem risinājumiem.

SANĀKSMES ATSGULOJUMS

(sagatavots pēc diktoфона ieraksta)

N.Balgālis – Šodien būšu šīs sanāksmes moderators Esam šeit sanākuši, lai apspriestu Ziemeļu transporta koridora 2.posma variantus. Sanāksme sākumā būs trīs prezentācijas – Rīgas domes pārstāvis pastāstīs par projektu kopumā, Basler&Hofmann pārstāvis informēs

par izstrādātajiem risinājumiem un ietekmes uz vidi procedūras veicējs SIA „ELLE” pārstāvis pastāstīs par iegūtajiem rezultātiem. Pēc prezentācijām plānota klātesošo saruna un diskusija.

A.Kublačovs sniedz prezentāciju par Ziemeļu transporta koridora projektu kopumā un tā 2. posma iespējamajiem risinājumiem.

A.Krēgers: sniedz pārskatu par Ziemeļu transporta koridora 2. posma tehniskajiem risinājumiem – demonstrē filmu, kurā vizualizēti visi trīs varianti un prezentācijā detalizēti stāsta par katru no variantiem.

L.Konošonoka ziņo par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru, darba ziņojuma saturu, galvenajām būtiskajām ietekmēm būvniecības un ekspluatācijas laikā.

N.Balgalis atklāj diskusiju un lūdz klātesošos izteikt savu viedokli par piedāvātajiem risinājumiem (piedāvāti 3 trases risinājumi).

DISKUSIJA

O.Zivtiņš - Man ir jautājums Basler&Hofmann. Šodien tika piedāvāti 3 trases varianti. Vai tika izskatīti vēl citi risinājumi? Kāpēc netiek piedāvāts tāds tehniskais risinājums kā iegremdētais tunelis?

H.J.Meyer – Basler&Hofmann kopā izskatīja 7 variantus. Tika apskatīts arī iegremdēta tuneļa variants zem Daugavas. Tāpat pie 2.varianta (tilts+estakāde) tika apskatīts variants, kad kapi tiek apieti ar no virsas būvētu tuneli. Rezumējot var teikt, ka esam apskatījuši pilnu tuneļa variantu (tunelis zem Daugavas + tunelis zem kapiem), kas ekonomiski ir visdārgākais, esam izskatījuši tilta un estakādes variantu, kurš ir visnelabvēlīgākais apkārtējai videi un esam izskatījuši kombinēto variantu – tilts + tunelis zem kapiem. Kā Daugavas šķērsojums tika izskatīts arī iegremdētais tunelis, tomēr speciālisti uzskata, ka šis variants nav ekonomiski izdevīgākais un būvniecības laikā nevarēs nodrošināt kuģu satiksmi.

G.Pāvils – šo papildvariantu izpēte ir pagarinājusi šo projektu aptuveni par 1 gadu. Tehniskajam konsultantam AECOM uzdevām izskatīt vēl vairākus papildvariantus. Tāpat šis konsultants neatkarīgi pētīja iegremdētā tuneļa variantu un secināja, ka tas ir nedaudz dārgāks kā augstais tilts, bet uzturēšanas izmaksas būtu lielākas un būtu ietekme uz lielajiem ostas uzņēmumiem. Tika skatītas arī zemāku tiltu versijas. Tie ir lētāki kā augstais tilts, bet pārtrauc kruīza kuģu tūrisma Rīgā vai pārceļ to tālāk no centra. Paceļams vai izgriežams tilts pie tik platas upes nav tehniski īsti pamatots, kā arī nenodrošina nepārtrauktu satiksmi pār Daugavu.

O.Zivtiņš – mūsu uzņēmums šajā projektā ir iesaistīts apmēram 10 gadus. Uzskatam, ka iegremdētais tunelis būs lētāks un neuzskatām, ka ostas darbība tiks traucēta. Aicinātu klātesošos neaizmirst par šo variantu.

E.Raubiško – Witteveen+Bos Latvia piedāvātā iegremdētā tuneļa izmaksas ir mainījušās jau vairākas reizes. Ja Jūs uzstājat uz sava varianta ekonomisko izdevīgumu, lūdzu izstrādāriet vienkāršotu skici projektu ar visiem pieslēgumiem, tad būs redzamas reālās izmaksas un, ja tās patiešām būs ekonomiski izdevīgākas mēs jūsu piedāvājumu izskatīsim.

N.Balgalis – Tās zināmā mērā ir ekspertu savstarpējās cīņas, jo gan Witteveen+Bos Latvia, gan Basler&Hofmann, gan AECOM ir pasaules mēroga kompānijas.

E.Kalviņa – Kas notiks ar dzelzceļu Bukultu ielā 1. un 3. varianta realizācijas gadījumā?

H.J.Meyer – Dzelzceļa atzars netiks traucēts. Trase ir novirzīta blakus, normatīviem atbilstošās robežās.

J.Dambis – Jautājums par vizuālās ietekmes analīzi. Vai tāda ir veikta?

L.Konošonoka – IVN ziņojumā ir nodaļa – ietekme uz ainavu.

N.Balgalis – Paskaidrošu, kas domāts ar vizuālās ietekmes analīzi – vai ir pieejams kāds materiāls, kur no dažādiem rakursiem ir redzams, kā tilts izskatīsies Rīgas ainavā.

L.Konošonoka – Šāds materiāls nav. Tas droši vien taps tehniskā projekta izstrādes stadijā.

G.Pāvils – Ir veikta esošās situācijas fotografēšana. Ja tiks izvēlēts tilta variants, tad izstrādās detalizētu vizualizāciju.

J.Dambis – Parasti tas tiek veikts pašā sākumā, nevis tad, kad jāsāk izstrādāt projekts.

N.Balgalis – Ja es pareizi sapratu viedokli, tad tā ir viena no visbūtiskākajām lietām, kas ir svarīga lēmuma pieņemšanai.

J.Dambis – Lai izvēlētos variantus, tad tādām materiālam jābūt.

G.Lukstiņa – Man pietrūkst analīzes par ietekmi uz pilsētu, pilsētas pievilcību, ietekmi uz drošību.

L.Konošonoka – Ziņojumā ir nodaļa – iespējamā ietekme uz sabiedrību. Esam apskatījuši tos punktus, kas prasīti Vides Valsts pārraudzības biroja izstrādātajā programmā.

E.Bērziņš – Nekas netika pateikts par sabiedrisko transportu.

H.J.Meyer – Ziemeļu koridors tiek būvēts kā automaģistrāle. Sabiedriskais transports var virzīties pa blakus esošām brauktuvēm vai trasi, bet nedrīkst būt apstāšanās. Tramvajs ir saglabāts tur, kur viņš ir bijis. Tunelī tramvajs nav atļauts. Ja to vēlas, tad jābūvē speciāls tunelis atbilstoši Eiropas normatīviem. Pašlaik „Latvijas Dzelzceļš” veic izpēti, kurā vietā dzelzceļš varētu šķērsot Daugavu (pa tuneli vai pa tiltu).

N.Balgalis – Kad izpēte varētu būt gatava?

E.Kalviņa – šī gada vidū.

A.Kublačovs – Sabiedriskā transporta un autostāvvietu jautājums nav tiešs šī projekta uzdevums, bet izriet no Rīgas teritoriālplānojuma īstenošanas.

I.Pavlovska – Kur palika doma par zemo tiltu? Manuprāt augstais tilts ir ļoti nopietna būve un rada apgrūtinājumus pilsētai.

A.Kublačovs – Rīgas Brīvosta ir izdevusi tehniskos noteikumus, kur nosaka projektējamo augstumu 60m. Ka arī stratēģiskais uzstādījums no Rīgas domes vadības puses nosaka šādu izvēli. Kaut gan zemā tilta variants ir pētīts.

A.Ļebedevs – Vairākas reizes trase šķērsos dzelzceļu. Vai nebūs problēmas vilcieniem ar kravu, kuri ies uz ostu. Kā šis jautājums tiks risināts trases celtniecības laikā?

H.J.Meyer – Tas ir tehnoloģijas jautājums. Šis nebūs pirmais pārvads, kurš tiek būvēts pāri dzelzceļam. Tiks izstrādāts darbu organizācijas projekts un kravu vilcienu kustība uz ostu būs nodrošināta.

S.Ņikiforovs – Pats būtiskākais ir saprast, kas būs šīs trases lietotāji. Papētot situāciju secinājām, ka trase visticamāk netiks intensīvi lietota starptautiskajiem pārvadājumiem. Šajā sanāksmē šāds pieņēmums arī neizskanēja. Tika runāts tikai par to, cik ļoti šāda trase atvieglos Rīgu un Pierīgu no satiksmes sastrēgumiem. Tāpēc būtu jāsaprot, kā šī trase darbosies Rīgas galveno ielu hierarhijā, kā ietekmēs attīstāmās teritorijas. Vai šī trase sašķels pilsētu vai vienos? Izskatās, ka Mežaparka iedzīvotāji, lai nokļūtu pilsētā, būs spiesti kļūt par šīs trases dalībniekiem. Tā varētu būt problēma. Jāprecizē arī pieslēgumu skaits trasei. Ja trase darbojas pilsētas interesēs, tad pieslēgumus vajadzētu vairāk. Rodas jautājums, vai tās cerības, ko saistām ar šo trasi, vai tās nav pārspīlētas, jo, piemēram, saistīt savā starpā Skanstes ielu ar Andrejsalu varētu daudz vienkāršākām metodēm. Vēl viena problēma, ka jaunveidojamā trase vietā, kur tā krustojas ar Austrumu maģistrāli, tiek uzlikta virsū uz esošā ielu tīkla, kurš pašreiz ir vienīgais savienojums ar pilsētas daļām. Tāpēc šo krustojumu vajadzētu veidot trīs līmeņos. Varbūt šajā rajonā jāveido sekla

tunelis. Kāds ir tālākās trases risinājums – tunelis vai augstais tilts – tas ir politisks lēmums un naudas jautājums. Vairāk jāpievērš uzmanība tam, kas notiks ar sabiedrisko transportu. Būtu jāatbalsta ideja, kas ir ielikta Pilsētas attīstības plānā par lielo elektrificēto sliežu transporta loku.

Kopumā varam secināt, ka neapšaubāmi trase kā tāda ir vajadzīga, ar jaunveidojamo trasi nedrīkstam iznīcināt jau esošās saiknes starp dažādām pilsētas daļām, jānodrošina piekļūšana trasei (pieslēgumi), trase nedrīkst pasliktināt pilsētvidi, nedrīkst izslēgt pilsētas dzelzceļa loka ideju. Visu rezumējot – optimālākā ir 2.varianta trase, jo tai iespējams pieslēgt lielāku pilsētas daļu.

N.Balgalis – Paldies S.Ņikiforovam. Vai kāds vēlas papildināt?

A.Kublačovs – Pie variantiem tiek strādāts, bet svarīgs faktors ir izmaksas. Vienmēr ir jāizšķiras, ko mēs varam atļauties.

G.Pāvils – Eksperti pētīja seklā tuneļa variantu zem Upes ielas un konstatēja, ka esošo komunikāciju dēļ tas ir dārgāks variants nekā tunelis zem kapiem.

S.Ņikiforovs – Ja tiek veidots tunelis zem kapiem, tad būtiski tiek mainīts trases novietojums.

N.Balgalis – Vai Ziemeļu koridors būs caurbraucamā vieta, par kuru pārvietosies masas no vienas vietas uz otru.

E.Raubiško – Nē, tā nebūs.

A.Kublačovs – Pieslēgumu skaits trasei ir jāsabalansē ar satiksmes drošības prasībām.

E.Bērziņš – Pēc izvietojuma šis nemaz nav Ziemeļu koridors, bet vidus koridors.

G.Lukstiņa – Rīga pārvēršas par kājāmgājēju pilsētu. Kā tiks organizēta kājāmgājēju satiksme?

H.J.Meyer – 1.variants: kājāmgājēji šķērso tuneli zemes līmenī.

2.variants: estakādi (Ganību dambis – Gaujas iela) iespējams šķērsot pa apakšu. Slikta situācija gājējiem ir Gaujas ielas rajonā, tur Ziemeļu koridors ir nulles līmenī un paredzēts viens gājēju tilts.

3. variants: pie Ganību dambja gājēji var pārvietoties pa tilta apakšu, pie Duntē ielas, kur ir tunelis, trasi var šķērsot zemes līmenī, arī pie Gaujas ielas ir tunelis, kuru gājēji trasi šķērso zemes līmenī.

S.Ņikiforovs – Runājot par gājējiem Gaujas ielas rajonā, 11. tramvajs ir pilsētvides elements ar relatīvi īsām pieturvietām. Ja šis tramvajs tiks novietots blakus ātrgaitas maģistrālei, tas nepildīs savas funkcijas. Novietojot ātrgaitas maģistrāli vienā līmenī ar tramvaju, mēs tramvaja funkciju iznīcinām, tad vajadzētu to pārvietot citur vai jāmeklē alternatīva.

A.Skujina – Mans viedoklis, ka piedāvātais variants Rīgai nav vajadzīgs. Trasei jābūt sasaistītai ar vietējām ielām vai, lai trase ieiet tunelī un netraucē.

E.Daniševskis – Atbalstu 2.varianta trasējumu, jo tas dod vienīgo pieslēguma punktu dzelzceļa loka iekšpusē.

Skiču projekts ir tā stadijā, kad jānoskaidro pieslēgumu vietas, jābūt ainavas analīzei. Diemžēl nav pietiekami izstrādāta transporta modelēšana. Pie variantu izvēles jāņem vērā konkrēto mezglu risinājumi, tāpat jāņem vērā sabiedriskā transporta risinājumi.

A.Kublačovs – Projekta sastāvdaļa ir satiksmes analīze, ko ir veicis tehniskais konsultants AECOM, Basler&Hofmann. Prezentācijā šie dati netika rādīti.

N.Balgalis – Katrs mezgls ir izmodelēts?

E.Raubiško – Kopā ar projektētājiem ir izskatīti šādi mezgli – Daugavgrīvas iela un Ziemeļu koridora trase, mezgls ar projektējamo Eksporta ielu, mezgls ar Duntē ielu, mezgls ar Austrumu maģistrāli.

E.Daniševskis – Nav modelēts 2. variantā mezglis Skanstes un Zirņu iela. Modelēšanā nav ņemta vērā piegulošo rajonu attīstība.

E.Raubiško – Šobrīd attīstība nenotiek.

N.Balgalis – Tas ir šobrīd.

S.Nikiforovs – Piegulošo rajonu attīstība jāparedz.

A.Kublačovs – Trasējums 2.variantam varbūt ir labākais, bet jāpārskata tehniskie risinājumi.

E.Daniševskis – Jautājums par posmu sadalījumu. Vai plānots realizēt visu uzreiz vai ir sadalījums pa posmiem?

G.Pāvils – Tuneļu gadījumā dalījums pa kārtām nav loģisks un nav iespējams. Tas pats attiecas uz tiltu un uz kapu tuneli.

E.Daniševskis – Var dalīt posmos starp plānotajiem pieslēgumiem.

E.Raubiško – Kad tiks izstrādāts tehniskais projekts, projektētājs kopā ar būvnieku izstrādās iespējamo projekta realizāciju.

G.Pāvils – Mēs lūdzām tehniskajam ekspertam izstrādāt transporta plūsmas pētījumu, gadījumā, ja projekts tiek realizēts pa kārtām. Tika konstatēts, ka investīcijas, kuras ieguldītas vienā atsevišķā posmā, nedod atdevi.

A.Kušķis – Ir bijuši daudz labi ieteikumi. Jautājums, vai šos ieteikumus vēl ir iespējams iestrādāt projektā? Tāpat ir jautājums par finansējuma modeli, jo izskanēja vairākas versijas – Eiropas fondu piesaiste, PPP modelis. Kāds finansējuma modelis īsti tiks pielietots? Vēl viens jautājums – kas ir 2.varianta negatīvākās puses un kā tās novērst?

A.Kublačovs – Ja mēs tagad kardināli vēlamies nomainīt trasi, tad tas nav iespējams, jo šī projekta stadija tiek līdzfinansēta no Eiropas Savienības. Bet deputātiem vienmēr paliek iespēja noraidīt visus variantus un piešķirt jaunu finansējumu citu variantu izpētei. Ja mēs saglabājam horizontālo trasējumu, tad tehnoloģiskās nianse joprojām ir iespējams mainīt un precizēt. Šobrīd doma ir nonākt līdz ģenerālvariantam un tad iestrādāt visus papildnosacījumus.

J.M.Leikarts – Man nav skaidrs, kāpēc noraidīts zemais tilts, jo ostu iespējams pārcelt. Tāpat nav izskatīts paceļamā tilta variants.

A.Kublačovs – Zemais tilts būtu lētāks, bet augstais tilts ir stratēģiska izšķiršanās.

E.Raubiško – Izgriežams vai paceļams tilts ar šādu laidumu ir tehniski ļoti sarežģīts. Ekonomiski šādi varianti nav izdevīgi.

V.Markvarts – Ar ko ir pamatoti IVN ziņojumā norādītie mīnusi 1.variantam?

S.Dišlere – Kas attiecas uz gruntsūdeņiem un ietekmi uz artēziskajiem ūdeņiem, tad modelēšanu veica RTU Vides modelēšanas laboratorija un secināja, ka ņemot vērā būvniecības dziļumu ir iespējamas atsevišķas ietekmes uz daļu, kur tunelis skar artēziskos ūdeņus. Tika veikta modelēšana dziļajām būvbedrēm. Tieši no gruntsūdeņu un artēzisko ūdeņu ietekmes viedokļa, visnegatīvākais ir 1.variants, bet šī ietekme attiecas tieši uz būvniecības laiku. Eksploatācijas laikā šīs ietekmes vairs nav.

J.Straume – Es rekomendētu nerunāt šeit par koridoru, jo koridors tiek traktēts kā ļoti lielu kravu un pasažieru transporta plūsmu novirzīšana, izmantojot visdažādākos transporta līdzekļus. Mans priekšlikums ir runāt par pieņemtu ceļu struktūru, kurai jābūt kvalitatīvā līmenī. Gribētu uzsvērt, ka tieši mēs esam ieinteresēti šajā projektā, Eiropai neko nevajag. Ir muļķīgi paņemt Eiropas Savienības līdzfinansējumu, veikt pētījumus un beigās pateikt, ka sāksim visu no jauna. Rekomendētu tā nedarīt, jo tā ir mīņāšanās uz vietas.

Jau sen tika atzīts, ka nepieciešams radīt iespēju apbraukt Rīgu, kā arī jārada iespēja iebraukt Rīgā. Projekts vajadzīgs Rīgas pilsētai. Projektu attīstot jādomā par pieslēgumu paplašināšanu, taču jāņem vērā, ka jaunu apjomu pieslēgšana mazina infrastruktūras efektivitāti. Mans priekšlikums – konkretizējam, ar kādiem jēdzieniem operējam,

apzināties, ka projekts vajadzīgs mums nevis Eiropai, izšķiramies par trases izvietojumu un Daugavas šķērsojuma veidu.

N.Balgalis – Atbildam tagad uz A.Kuška jautājumu par finansējuma veidu.

A.Kublačovs – Nevēlētos jautājumu par finansējumu šobrīd izvērst, jo tas ir nākamā gada uzdevums, sagatavot pareizāko finansēšanas shēmu. Tas ir mūsu finanšu konsultanta uzdevums.

N.Balgalis - Vai vēl ir kādi jautājumi? Ja nē, tad paziņoju sanākumi par slēgtu.

Sanāksme noslēdzas plkst. 12:13

Sanākumi vadīja:

Neils Balgalis

SIA „Grupa 93” valdes priekšsēdētājs

Sanākumi protokolēja:

Aiga Putnaērgle

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta

Projektu vadības un attīstības direkcijas

vadītāja palīdze - lietvede

67105654