

Kopsavilkums

1. Tika izskatīti Rīgas Ziemeļu transporta koridora aktuālie jautājumi:

1.1. Ziemeļu koridora 1.posma (Brīvības ielas dublieris) Starta projekta pilnveidotā koncepcija

Starta projekta trases **ģeogrāfiskais novietojums** pilnībā iekļaujas 2009.gada augustā apstiprinātā Ziemeļu koridora 1.posma skiču projekta noteiktajās robežās, ietverot visus iepriekš plānotos krustojumus ar esošo ielu tīklu Kanāla ielā, Jaunciema gatvē, Mārkalnes ielā un Viskaļu ielā.

Sadarbībā ar Ziemeļu koridora projekta ekspertiem un iesaistītajām Rīgas domes struktūrvienībām ir izstrādāta juridiski un ekonomiski pamatota Ziemeļu koridora Starta projekta koncepcija un ieviešanas laika plāns.

Pie nosacījuma, ka visas projektā iesaistītās puses pilnībā un savlaicīgi veic Starta projekta sagatavošanas un īstenošanas plānā iekļautās aktivitātes un pieņem atbilstošos lēmumus, no plānošanas viedokļa ir iespējama Starta projekta īstenošana esošajā ES fondu plānošanas periodā (2007.–2013.).

Starta projekta mērķi – uzlabot Rīgas transporta infrastruktūras sistēmu, nodrošinot pilsētas, reģiona un valsts izaugsmes iespējas ilgtermiņā.

- **satiksmes intensitāte uz Brīvības gatves samazināsies par 34%**, kā rezultātā ievērojami samazināsies satiksmes sastrēgumos uz Brīvības gatves pavadītais laiks un tiks nodrošināti labvēlīgāki apstākļi Rīgas pilsētas iedzīvotājiem;
- samazināsies pārbraucienos pavadītais laiks maršrutā starp Bukultiem un Rīgas centru un ostu, kā arī starp TEN-T tīkla autoceļiem (A2 un A4 pie satiksmes mezgla pie Baltežera) un Rīgas ostu un pilsētas centru. Pārbraucienos pavadītais laiks virzienā no austrumiem uz pilsētas centru un no Pierīgas uz pilsētas centru un Rīgas ostu vidēji stundā **rīta sastrēgumu periodā samazināsies par 30 – 50%**.
- **Īstenojot Starta projektu, ekonomiskie ieguvumi**, kas aprēķināti monetarizējot braucienu laika ietaupījumus, transporta līdzekļa ekspluatācijas izmaksu ietaupījumus, ceļu satiksmes negadījumu izmaksu ietaupījumus un emisiju izmaksu ietaupījumus 30 gadu periodā, **vairāk kā 5 reizes pārsniedz Starta projekta īstenošanas**.
- **Starta projektam**, ja tas tiek ieviests atsevišķi, **ir pozitīva ieguldījumam atbilstošā vērtība**.

Izstrādātā Starta projekta satiksmes organizācijas priekšlikums – brauktuve ar divām kustības joslām katrā virzienā + galvenās trases brauktuve ar vienkāršotiem Jaunciema gatves, Mārkalnes ielas, Kanāla ielas krustojumu risinājumiem un Viskaļu ielas krustojumu - 57 800 000 LVL (bez PVN) (Starta projekta **būvniecības izmaksas** noteiktas atbilstoši 2010.gadā noslēgtajām būvniecības izmaksu tāmēm Latvijā).

1.2. Pārskats par līdz šim veiktajiem pētījumiem Daugavas Ziemeļu šķērsojuma optimālā tehniskā risinājuma noteikšanai

Ņemot vērā diskusijas par optimālo risinājumu Daugavas Ziemeļu šķērsojumam, uz šo Vadības komitejas sēdi tika sagatavots pārskats par pēdējā laikā izbūvētiem paceļamiem un atveramiem tiltiem Eiropā, kā arī ir kopsavilkums par veiktajiem pētījumiem saistībā ar Daugavas Ziemeļu šķērsojuma potenciālo ietekmi uz kuģošanu un par ekonomiskajiem ieguvumiem no jahtu un kruīza kuģu tūrisma Rīgas pilsētai un Rīgas ostai.

Paceļamo tiltu samērā nelielais augstums un atveramo tiltu laiduma ierobežojums, kā arī regulārais transporta plūsmas pārtraukums pāri šādu konstrukcijas tiltiem, nevar tikt pieņemts kā alternatīvs risinājums Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma 3. variantam, kurā kā Daugavas šķērsojums paredzēts augstais tilts. No tehniskā viedokļa vienīgais alternatīvais risinājums Daugavas šķērsojumam varētu būt iegremdēta tuneļa izbūve, jo urbtais tunelis jau izskatīts un nav pieņemams tā augsto izmaksu dēļ.

Iegremdētais tunelis ir vērtējams kā konkurētspējīga alternatīva arī dažādiem tradicionāliem tiltu risinājumiem, jo tā kopējās izmaksas (saskaņā ar pašreizējo informāciju) ir līdzīgas augstajam tiltam, tajā pašā laikā neradot nekādus ierobežojumus kuģošanai un ūdensmalu attīstībai, kas ir galvenais trūkums zemāka augstuma tiltiem.

Pēdējos gados (laika posmā no 2000.gada līdz 2008.gadam) vidējie ikgadējie jahtu pasažieru/apkalpes tēriņi Rīgā un pietātnēs svārstās robežās no LVL 63 000 līdz LVL 160 000 apmērā. Izklāides burāšanas tirgu tieši ietekmē vairāki faktori: vispārējs dzīves līmeņa pieaugums, iekšzemes kopprodukta pieaugums, kā arī augoša tūrisma industrija, tādejādi var prognozēt, ka, ņemot vērā globālās ekonomikas recesiju, jahtu tūristu skaits tuvākajos gados Rīgā samazināsies, tomēr attīstības potenciāls Rīgai ir liels.

Pēdējo gadu laikā vidējie kruīzu pasažieru/apkalpes locekļu tēriņi gadā Rīgas pilsētā un Rīgas ostā ir bijuši 2 – 4 milj. Ls. Ņemot vērā kruīza kuģu un to pasažieru skaita samazināšanos, attiecīgi samazinās arī Rīgas pilsētas un Rīgas ostas ekonomiskie ieguvumi no kruīza kuģu pasažieru un apkalpes locekļu tēriņiem. Nākotnē tiek plānots, ka kruīzu kuģu skaits un attiecīgi arī pasažieru skaits Rīgā ievērojami pieaugs (līdz pat 2 reizēm vairāk nekā 2007. un 2008.gadā), tādejādi palielinot arī ekonomisko ieguvumu apjomus.

Izvērtējot visu iepriekšminēto, Ziemeļu koridora projekta Vadības komiteja uzdeva RD Pilsētas attīstības departamenta Projektu vadības un attīstības direkcijai izstrādāt skīču projektu Daugavas Ziemeļu šķērsojuma iegremdētā tuneļa versijai, tai skaitā īpašu uzmanību pievēršot šāda risinājuma potenciālajai ietekmei uz ostas darbību.

Jāatzīmē, ka šī gada jūlijā Rīgas dome pieņēma lēmumu līdz 2010.gada beigām izstrādāt skīču projektu variantam, kad Daugavas Ziemeļu šķērsojums tiek nodrošināts ar augsto tiltu.

1.3. Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāna izstrādes aktualitātes

Rīgas un Pierīgas mobilitātes plānam pašreiz ir izstrādāts Gala ziņojuma projekts, kurš gan vēl ir jāprecizē atbilstoši darba grupas izteiktajiem komentāriem un priekšlikumiem. Ziemeļu koridors šajā plānā ir iekļauts kā viens no pašiem galvenajiem projektiem mobilitātes uzlabošanai Rīgā un Pierīgā. Ņemot vērā šī projekta apjomu, vēl gan ir daudz jāstrādā pie optimālā projekta īstenošanas un finansēšanas modeļa izstrādes, taču vidēja termiņa

perspektīvā (2011.-2017.gads) **Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāna Rīcības programmā**, kas nosaka prioritātos projektus, **viennozīmīgs atbalsts tiek pausts Ziemeļu koridora 1.posma (Brīvības ielas dublieris) īstenošanai.**

1.4. Jaunais TEN-T projekta pieteikums Rīgas ostas pievedceļu (Kundziņsalas pieslēgums un Bolderājas pieslēgums) projektēšanai ar ES finansējumu no TEN-T budžeta.

Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments, sadarbībā ar Rīgas Brīvostas pārvaldi ir sagatavojis un iesniedzis pieteikumu 2010.gada konkursam par ES finansējuma saņemšanu TEN-T (*Trans – European Transport Network*) atbalsta programmas ietvaros projekta iniciatīvai „Rīgas pilsētas un Rīgas ostas integrēšana TEN-T tīklā: Tranzīta ceļu pagarināšana līdz Rīgas ostai – Bolderājas un Kundziņsalas autoceļu pieslēgumu projektu izstrāde”.

- Indikatīva atbilde par finansējuma piešķiršanu – 2010.gada decembris;
- EK lēmums par finansējuma piešķiršanu – 2011.gada janvāris/februāris.

Bolderājas pieslēguma mērķis: Nodrošināt ērtu autosatiksmi starp Bolderājas, Daugavgrīvas un Buļļu apkaimēm (kopā 25 tūkst. iedzīvotāju) un pārējo Rīgu. Bolderājas pievedceļš kļūst par galveno šo apkaimju ceļu tad, ja Daugavgrīvas iela kļūst par ostas iekšējo ceļu.

Kundziņsalas pieslēguma mērķis:

- nodrošināt Kundziņsalas un Sarkandaugavas ostas rajonu ērtu sasniedzamību no maģistrālajiem autoceļiem. Plānotā satiksme uz šiem ostas rajoniem – līdz 138 tūkstoši kravas mašīnu gadā;
- izveidot jaunu maģistrālo ielu starp Rīgas centru un pilsētas ziemeļu daļu.

2. Ziemeļu transporta koridora projekta Vadības komitejas sēdē pieņemti šādi lēmumi:

2.1. Atbalstīt sagatavotā Rīgas domes lēmumprojekta „Par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 1.posma izbūvei nepieciešamajiem nekustamajiem īpašumiem” virzību pašvaldībā atbilstoši budžeta sagatavošanas kārtībai.

2.2. Uzdot RD Pilsētas attīstības departamenta Projektu vadības un attīstības direkcijai turpināt darbu pie Ziemeļu koridora 1.posma Starta projekta sagatavošanas un uzsākt konsultācijas ar Latvijas un ES atbildīgajām institūcijām par iespējām Starta projekta realizācijai piesaistīt ES finansējumu esošā ES programmēšanas perioda ietvaros.

2.3. Uzdot RD Pilsētas attīstības departamenta Projektu vadības un attīstības direkcijai veikt nepieciešamās darbības, lai izstrādātu skiču projektu Daugavas Ziemeļu šķērsojuma iegremdētā tuneļa versijai.