

24.01.2020., Rātslaukums 1, Sēžu zāle, “Rail Baltica kā projekts Rīgas attīstībai”

1.daļa

T.Linkaits, Satiksmes ministra uzruna

O.Burovs, Rīgas mēra uzruna

V.Celmiņš rezumē, izskanējušās atziņas:

- *Rail Baltica* ir nacionālas nozīmes projekts.
- Nav instrukcijas, kā būvēt šāda mēroga projektus. Jāzūbūvē attiecības starp 4-5 institūcijām, vienlaicīgi jā sagatavo risinājumi, jo projekts atrodas Rīgas vēsturiskajā centrā.
- Kā šo visu finansēt? Finansējums jāpiesaista. Kāda ir ceļa karte kā šo finansējumu apgūt, lai projektu pārvērstu no “sliežu projekta”, kas tik un tā šķērsos pilsētvidi, par attīstības projektu gan gājējiem, gan velosipēdistiem, gan publiskajam transportam, gan pilsētas viesu plūsmām, kuri atbrauks uz pilsētu.
- Pilsētvide būtiski mainīsies gan ap centrālo dzelzceļa staciju, gan pilsētas kreisajā krastā.
- Augstas komplicitātes uzdevums – kā notiks sadarbība, kā tiks sadalīta atbildība, piesaistīts finansējums, ievērtējot iedzīvotāju intereses.

I.Purmale, Pilsētas attīstības departaments

Informē par kopējo procesu. Atgādina, ka *Rail Baltica* infrastruktūrai 2016.gadā piešķirts nacionālo interešu objekta statuss, atbilstoši Būvniecības likuma 15.pantam, šāda objekta risinājumi var neatbilst teritorijas plānojumam un arī lokālpilnojumam, kas šobrīd tiek izstrādāts. Tāpēc objekta vajadzības ir prioritāras un tās prevelē pār pašvaldības līmeņa plānošanas dokumentiem. Līdz ar to lokālpilnojuma izstrāde pirms būvprojektēšanas, nezinot konkrētās vajadzības un risinājumus, būtu gan nelietderīga, gan neracionāla un nemērķtiecīga. Tomēr būvprojektēšana šobrīd notiek paralēli plānošanas procesiem, jo skatījumam ir jābūt kompleksam, izstrādes grafiki tiek sinhronizēti. Skaidro kā notiek lokālpilnojuma risinājumu sagatavošana un kā tiks organizēta sabiedrības iesaiste – Rīgas dome, EDZL, RB RAIL un projektētāji sadarbojoties strādā pie būvprojekta un saistīto projektu risinājumiem, ejot cauri trasei posmu pa posmam. Brīdī, kad kāds posms vai mezgls ir gatavs, kā šajā gadījumā par centru, tas tiek nodots diskusijai ar sabiedrību. Kad šis projekta posms būs veikts, tikai tad varēs definēt un noformēt lokālpilnojuma redakciju. Prognozē, ka šī gada beigās iespējama RD lēmuma pieņemšana par lokālpilnojuma 1.redakcijas apspriešanu. Vienlaicīgi tiks skaņots *Rail Baltica* būvprojekts. Lai gan varētu šķist, ka lokālpilnojumam ir pakārtota nozīme, tomēr lokālpilnojums ir instruments, lai sinhronizētu visus saistītos jautājumus un tas ir nepieciešams tieši saistītās teritorijas un projektu risinājumu plānošanai un projektēšanai. Lokālpilnojums arī definēs un noteiks īstenošanas kārtību, kurš ietvers visu saistīto projektu sarakstu, nepieciešamo finansējumu un atbildīgās struktūrvienības, kas projektus veiks. Attiecībā uz projekta risinājumiem nekas nav nokavēts, Pilsētas attīstības departaments, sadarbībā ar projektētājiem no

2019.gada oktobra aktīvi strādā pie risinājumiem ap Rīgas Centrālo dzelzceļa staciju. Materiāli ar risinājumiem tika nosūtīti NVO, apkaimju biedrībām, kuras tieši skar trases teritorija un šodien uzklausim biedrību viedokļus par tiem. Šodien ir sagatavoti izskatīšanai 3 jautājumi diskusijai, kurus vēlamies izrunāt un uz šiem jautājumiem sabiedrības viedoklis ir īpaši svarīgs, lai varētu virzīties tālāk. Šī nebūs pēdējā sanāksme par centru, jo visi jautājumi, kas skar centru netiks šodien izskatīti un šajā sanāksmē aktualizēsies arī papildus jautājumi. Nākamais posms, kas tiks skatīts pēc centra, būs kreisā krasta risinājumi, orientējoši, februārī. Par šo posmu atbildīgais ir RB Rail.

G.Bramans, AS RB Rail, prezentācija. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2020/01/Girts_Bramans_240120.pdf

Informē par *Rail Baltica* projekta attīstību kopumā, par posmiem, kuri ir projektēšanas stadijā un kuros posmos tuvākajā laikā tiks noslēgti līgumi par projektēšanu, par prioritāro darbu secību un aktualizēto laika grafiku situācijai kreisajā krastā. Līdz martam/aprīlim notiek inženiertehniskā izpēte, paralēli notiek tehniski ekonomiskās inženierizpētes. Vispirms tiks diskutēts ar pilsētu par saistītajiem tehniskajiem infrastruktūras risinājumiem, vīziju no projekta puses un tad diskutēs ar sabiedrību. Tehniskie risinājumi pārvadiem tiks izskaidroti sabiedrībai. Laikā no aprīļa līdz augustam tiks izskatīti visi šķērsojumi. Jāstrādā pie vienotas vīzijas, ko ir iespējams īstenot – nepieciešama konceptuālā vienošanās par pieeju gājēju un velo šķērsojumiem, kā arī *Rail Baltica* skarto auto šķērsojumu risinājumiem. Kopējais mērķis – pabeigt projektēšanu līdz 2021.gada augustam. Šobrīd ir nepieciešams inžinieru ieguldījums, lai varētu sākt diskusiju par konkrētiem šķērsojumiem. Tajā pašā laikā nedrīkst aizmirst arī labo krastu no Lāčplēša ielas Jāņavārtu stacijas virzienā – diskusijas par risinājumiem būs maijā līdz septembrim.

N.Balgalis, SIA “Grupa93”, prezentācija. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2020/01/Neils_Balgalis_24012020.pdf

Prezentē lokālpilnojumus risinājumus. Visbūtiskākā pārmaiņa, ko ieviesīs *Rail Baltica* projekts Rīgas centrā – nebūs gājēju tuneļu, tā vietā tiks izveidotas stāvvietas velosipēdiem. Šādu iespēju nodrošina ātrvilciena ienākšana pilsētā, klimata pārmaiņas/CO2 samazināšanas nepieciešamība un mobilitātes paradumu maiņa. Lokālpilnojums ir apkopojis aktuālās pilsētplānošanas pieejas. Lielākais izaicinājums ir gājēju kustības nodrošināšana zemes līmenī, lai veidotu savienotu, pieejamu vidi. Visi risinājumi balstīti ilgspējā un esošo struktūru izmantošanā, izvairoties no milzu jaunas infrastruktūras būvniecības. 13.janvāra ielā – bulvāris, esošā dzelzceļa uzbēruma norakšana, ļauj iegūt būtisku jaunu telpu un būtiskus pilsētas savienojumus. Publiskā ārtelpa šajā centra teritorijā tiek palielināta par 25%, samazinot pašlaik transporta aizņemto telpu. Velo infrastruktūra un mikromobilitātes rīki kā būtiska transporta sadaļa nākotnē – ap staciju tiks izveidotas ~ 5000 velo novietņu gan zem zemes, gan virszemē. Atslēgas mezgls – prioritāte sabiedriskajam transportam un tā savienojumiem, veidojot jaunas sabiedriskā transporta joslas un multimodālo transporta mezglu zem dzelzceļa. Autotransporta plūsma tiek pārdalīta – noņemot tranzīta (kas veido ap 90%) satiksmi no 13.janvāra ielas un Stacijas laukuma apkārtnes – Puškina, Turgeņeva, Dzirnava, Elizabetes ielās organizējot

vienvirziena kustību pārus, rezultātā uzlabojot teritorijas caurbraucamību. Visi piedāvātie risinājumi ir pārbaudīti ar transporta modeli. Modelētā transporta plūsma 2027.gadā parāda kā, tiek atslogota 13.janvāra iela. Ja neatslogo 13.janvāra ielu, tad gājēji “netiek ārā no pazemes”. Tiek veidots Baltijas mēroga pasažieru transporta mezgls. Ir sagatavots saistīto projektu/objektu īstenošanas saraksts – būtiskie uzlabojumi atspoguļoti 1.kārtas 1.apakškārtā. Ir strukturēti objekti pa kārtām, ar provizoriskajām izmaksām un nosacījumiem. Redzams Ģenerāļa Radziņa/13.janvāra ielas krustojums, kas nodrošinās gājēju un velosipēdistu tilta pār Daugavu pievienošanu pilsētas infrastruktūrai – pilsēta ir piekritusi šī krustojuma projektēšanai. Ir sagatavota arī pilnā 1.kārta un pilnā kopējā kārta. Vai 180 miljoni ir daudz, vai maz, centra pārvērtēšanai un pārveidei, vīzijas īstenošanai?

V.Celmiņš rezumē:

- Projekts ir komplicēts, sarežģīts un redzams, ka tas nevar būt tikai sliežu projekts bez integrācijas pilsētvidē. Pilsētvidi cilvēki ap Rīgas Centrālo dzelzceļa staciju, autoostu un 13.janvāra ielu izmantos biežāk, nekā pašu vilcienu, tāpēc ļoti svarīgi kā mēs harmonizējam un sinhronizējam jautājumus ap centrālo dzelzceļa staciju.

E.Jaunzems, SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”, prezentācija. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2020/01/Einars_Jaunzems_24012020.pdf

EDZL ir uzņēmums Latvijā, kuram uzticēta *Rail Baltica* projekta ieviešana, stacijas pārbūve un citi darbi par kuriem tiks stāstīts tālāk. Ir noslēgts līgums par stacijas projektēšanu/pārbūvi, un decembra beigās noslēdzām līgumu ar inženierkonsultantu, kurš uzraudzīs gan darbus, gan projektēšanu. Projektēšanas darbi norisināsies visu šo gadu, noslēgsies nākamā gada vidū. Šī gada oktobrī var sākt gaidīt pirmo būvdarbu sākumu centrālās stacijas apkārtnē – sagatavošanas darbi, pārcels inženierkomunikācijas un izveidos vietas būvlaukumiem. Tas būs ne tikai savienojums starp Rīgu un Berlīni, bet arī ar 15 reģionālajām stacijām Latvijā. Stacija būs ērtāka, platformas būs ērti lietojamas visām sabiedrības grupām, tiks radītas uzgaidāmās telpas, tuneļi zem stacijas tiks paplašināti.

Šobrīd ar Rīgas institūcijām tiek strādāts pie risinājumiem kā tie iekļausies pilsētvidē.

Tiek rādīt tehniskie risinājumi, kas ir darba materiāli un var mainīties. Centrālā stacijas ēkas 1.stāva plāns – tiks būtiski paplašināti/pārbūvēti visi tuneļi, tuneļi tiek apvienoti, komercietelpas tiks izvietotas ēkas 1.stāvā, atradīsies tehniskās telpas, uzbēruma vietā izveidots jaunais multimodālais transporta mezgls. Skaidro kādā veidā ēkai būs piekļūšana uz platformām. Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas izveide par ērti lietojamu objektu– lifti, eskalatori, uzgaidāmā telpa, sadalītas lietotāju plūsmas – pasažieriem, cilvēkiem, kas iepērkas vai iet cauri stacijai. Uzgaidāmā telpa būs 3.stāvā virs sliežu ceļiem, kas savienota ar platformām pa kāpnēm un eskalatoriem. Tiks izbūvēta Timoteja/Elizabetes iela zem dzelzceļa un no tās savienojumi uz platformām ar kāpnēm un eskalatoriem. Projekts sākas pie Lāčplēša, un beidzas pie Jelgavas ielas un lielākoties tas iekļaujas dzelzceļa nodalījuma joslā, bet vietām tas skar publisko teritoriju, kas tiks pārbūvēta un labiekārtota. Stacijas ēkas dienvidu pusē tiks izveidots apzaļumojums, labiekārtojums, gājēju velosipēdistu celiņi, apstāšanās vietas automašīnām, stacijas lietotāju pievešanai. Līdzīgi tiek risināta t/c

“Titānika” (paredzēts demontēt) vietā apzaļumota rekreācijas zona pie Pilsētas kanāla ūdens malas. Tiek noraksts dzelzceļa uzbērums gar 13.janvāra ielu pie Starptautiskās autoostas, brīvtempā starp Vecrīgu un autoostu tiek izveidots gājēju un velosipēdistu ceļš, apzaļumojums un labiekārtojums. Paralēli lieli attīstības darbi notiek arī autoostā.

P.Bajārs, SIA “OUTOFBOX” par autoostas teritorijas attīstības iespējām, norokot uzbērumu.

Ideja izvietot autoostu noraktā uzbēruma vietā, zem sliežu ceļiem, kas radās autoostas konkursā jau 2014.gadā. Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas konkursā, bija aicinājums respektēt abu konkursa uzvarētāju idejas. Līdz šim dialogs ar *Rail Baltica* projekta ieviesēju nav bijis pilnvērtīgs, bet pēdējā laikā ir radusies interese. Izstrādātā vīzija - ja autoostu novieto zem estakādes, ir iespēja samazināt platformas un nodot kanāla malu publiskai lietošanai. Zem 1.estakādes, kas tuvāk kanālam, varētu izvietot autobusus, zem 2.estakādes vieglus paviljonus, kas ir uzgaidāmās telpas pie platformām. Tādejādi tiek saglabāta iespēja no 13.janvāra ielas nokļūt autoostas teritorijā, uz tirgu un tālāk. Vizuālā caurredzamība abos virzienos. Nav skaidrības par zemestakādes telpas iespējamo izmantošanu no likumiskā viedokļa.

V.Celmiņš, jautā – *kas nepieciešams, lai būtu autoosta?*

P.Bajārs atbild, pirmkārt, lēmums, ka zemestakādes telpu var izmantot lietderīgi, ne tikai bruģim. Otrkārt, jārisina deleģējums, ka tur var atrasties autoostas funkcijas, ko šobrīd likumdošana nepieļauj.

E.Jaunzems, turpina par veloceļu pieslēgumiem, jauna dzelzceļa tilta pār Daugavu būvniecību, kur paralēli atradīsies josla gājējiem un velobraucējiem, kas jāsavieno ar pilsētas infrastruktūru. Savienojumi paredzēti 5 vietās – pie autoostas (rampa paralēli dzelzceļa sliežu ceļiem, turpinājumā savienojas ar velo un gājēju ceļu gar 13.janvāra ielu; un kāpnis pie Maskavas ielas), Ģenerāļa Radziņa krastmalā (ir divi risinājumi – 1.variants kāpnis un lifts; 2.variants septiņveida rampa), Zaķusalā, pie Mūkusalas un Jelgavas ielas. Nākotnē iespējama vēl vienas rampas izbūve (tās izbūve nav iekļauta *Rail Baltica* projektā) starp Ģenerāļa Radziņa krastmalu un Maskavas ielu, veicot Maskavas ielas pārbūvi – autotransporta slēgšana no Centrāltirgus ielas līdz 13.janvāra ielai, saglabājot piekļūšanu autoostai un tramvaja satiksmi un veidojot veloceļu Maskavas ielā.

O.Burovs, jautā, *es neredzu Jūsu prezentācijās Rīgas Centrālo stacijas laukumu. Kā varēs tikt Rīgas Centrālās stacijas laukumā?*

E.Jaunzems, atbild, nav iekļauts būvdarbu robežās, būvdarbu rezultātā situācija tur nemainās.

O.Burovs, veidojam nozīmīgu projektu, bet Stacijas laukumā nekas nemainās. Jautā, *kā atbildībā paliks Stacijas laukuma labiekārtošana, jo tā nav pašvaldības zeme? Kā tiks virzīta cilvēku plūsma tajā?* Uzskata, ka to vajadzētu paredzēt iekļaut projektā.

2.daļa

V.Celmiņš informē par plānoto darba kārtību:

Ir sagatavoti 3 diskusiju jautājumi, par kuriem nepieciešami komentāri no zāles:

- gājēju un velo tilta rampu risinājumi Ģenerāļa Radziņa krastmalā, slīpumi, vides pieejamība,
- velo un gājēju savienojums Gogoļa ielai,
- publiskās ārtelpas labiekārtojums – teritorija zem uzbēruma, ap “Titāniku”, Dienvidu laukums.

Prezentācija. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2020/01/PAD_24012020.pdf

1.jautājums - Gājēju un velo tilta rampu risinājumi Ģenerāļa Radziņa krastmalā

E.Jaunzems, veidojot tilta pār Daugavu savienojuma pieslēgumu pie pilsētas infrastruktūras Ģenerāļa Radziņa krastmalā, ir izstrādātas 2 izvēles – 1.variants ar kāpnēm un liftu, un 2.variants – ar serpentīnveida rampu, bez lifta un kāpnēm.

Ģ.Runis, SIA “Landscape”, pārstāv lokālpilnvarojuma risinājumus attiecībā uz publiskās ārtelpas jautājumiem.

Lokālpilnvarojuma izstrādātāju piedāvātais risinājums šajā mezglā – plānoto intensīvo velosatiksmi pāri Daugavai virzīt pa ērtu trompetveida rampu, kas izvietota starp Ģenerāļa Radziņa krastmalu un Maskavas ielu, ar 6% garenkritumu, lai pārvarētu 4,5m augstumu. Tādējādi veloplūsma bez konflikta situācijām tiktu novadīta uz nodalītas veloinfrastruktūras, kas tālāk turpinātos 13.janvāra ielā, un tiktu savienota ar plānoto Maskavas ielas veloinfrastruktūru un savienojumu ar Vecrīgu. Vietā starp Ģenerāļa Radziņa krastmalu un autoostu tiktu izveidota publiskā ārtelpa. Tas iespējams tikai pēc būtiskas Maskavas ielas krustojuma pārbūves un satiksmes pārkārtošanas – autotransporta slēgšana no Centrāltirgus ielas līdz 13.janvāra ielai, saglabājot piekļūšanu autoostai un tramvaja satiksmi, kas ir papildus izmaksas, bet tiks iegūts loģisks savienojums uz Daugavas šķērsojumu, un papildus publisko ārtelpu līdz pat kanālam, ieguvums būs visiem.

Jautājums no zāles – *kāds ir Krasta ielas promenādes ar velo nobrauktuvi savienojuma risinājums?*

E.Jaunzems – Krasta ielas promenāde iet paralēli Daugavai, blakus Ģenerāļa Radziņa krastmalas brauktuvei. Dodas pa nelielu rampu tilta tuvumā uz gājēju līmeni, kas ir nedaudz zemāks par brauktuves līmeni, virzās uz Vecrīgu. Mūsu gadījumā, velosipēdistu plūsma, kas nāktu no Ķengaraga puses, šajā vietā veiktu 180 grādu pagriezienu un uzbrauktu augšā uz tilta.

Jautājums – *šī nobrauktuve plānota starp Maskavas ielu, kur tramvaja sliedes, pašreiz tur ir sala?*

E.Jaunzemes – skaidro, ka tā ir cita nobrauktuve (nomaina slaidu), nobrauktuve uz Maskavas ielas salīņu, būs iespējama tad, kad būs pārbūvēts viss krustojums. Savukārt šeit, Ģenerāļa Radziņa krastmalas promenādē, ir esošs velo celiņš, kur veicam pieslēgumu ar 2 variantiem:

- kāpnēs un lifts no promenādes uz tiltu, vai
- rampa no promenādes uz tiltu.

Bet, tas nemaina faktu, ka, salīnā starp Ģenerāļa Radziņa krastmalu un Maskavas ielu, kad tiek aizvērta brauktuve, ir iespēja uzbūvēt vēl vienu rampu. Un autoostas teritorijā arī ir rampa.

Jautājums – *vai visas rampas plānots vienlaicīgi projektēt un būvēt?*

E.Jaunzems – divas no tām mēs projektējam un būvējam, to, kas ir autoostas teritorijā, un to, kas ir pieslēgums Ģenerāļa Radziņa krastmalas promenādē. Rampu salīņas teritorijā nebūvējam, bet perspektīvā paredzam tādas risinājumus, lai to būtu iespējams realizēt, tiklīdz tiek pārbūvēts krustojumi Ģenerāļa Radziņa krastmalā un Maskavas ielā.

Jautājums – *vai tajā brīdī kad uzprojektēsiet, nekas cits neatliks kā aizvērt to brauktuvi?*

E.Jaunzems – *tas nav mūsu lēmums.*

Jautājums – *vai neeksistē tāds risinājums, ka primārās nobrauktuves ir autoostā un uz salas? Jums jau divas rampas tik un tā jābūvē.*

E.Jaunzems – atkārto, ka, lai uzbūvētu nobrauktuvi uz salas, ir jāslēdz satiksme Maskavas ielā starp Ģenerāļa Radziņa krastmalu un autoostu. Lai uzbūvētu *Rail Baltica*, nav vajadzības šo brauktuvi aizvērt, šim mērķim nevar izmantot projekta naudu, tas ir pilsētas jautājums.

Celmiņš komentē – *tās abas malējās var, bet vidējo nevar.*

Jautājums, *tad tas nozīmē, ka šis jautājums ir Rīgai? Ja viņi ir gatavi, tad jūs esiet gatavi?*

E.Jaunzems – *jā ar atbilstošu finansējumu esam gatavi.*

E.Kalniņa *jautā – ja aizver minēto brauktuvi, kādā veidā kursēs autobusi? Kā piebrauks pie tirgus?*

E.Daniševskis atbild – *tāpat, ir ideja aizvērt saslēgumu starp Ģenerāļa Radziņa krastmalu un Maskavas ielu. Tā vietā izveidot Centrāltirgus ielas turpinājumu un šo pieslēgumu izvadīt līdz Ģenerāļa Radziņa krastmalai. Kanāla otrā pusē veidojas jaunais pieslēgums, kas dod piekļuvi tirgum, autoostai (rāda slaidu).*

Ģ.Runis skaidro, rāda slaidu ar esošo un plānoto iebraukšanu autoostā no Ģenerāļa Radziņa krastmalas, plānotā būs tuvāk Centrāltirgum, bet tālāk autobusu/autoostas apkalpošana notiks pa esošajiem ceļiem pāri Pilsētas kanālam. Kas ir būtisks jautājums šai diskusijai – tā kā ir jāpārvar liela līmeņa starpība starp tilta augšu un zemes līmeni (4,5m),

ir iekšējās diskusijas par garenslīpumu velorampām, kur lokālpilnvarotāju izstrādātāji uzstāj, ka tam jābūt ne lielākam par 6%. Tas nozīmē, lai jebkurš kurš brauc ar velosipēdu vai citu mikromobilitātes rīku varētu bez aizdusas uzbraukt. Šobrīd strīds ir par to vai tas būs stāvāk vai lēzenāk. Un tādēļ ir diskusijas jautājums kas būtu labāk?

V.Sileniēks atgādina ir valsts standarts LVS190-9, kur 6.2.punkts garenprofila projektēšana paredz procentuālo slīpumu attiecībā pret ceļa garumu, kas ir pamatots un publiski pieejams. Tādēļ sabiedrības balsojums nav nepieciešams.

Jānis, jautā - rampa, kas paredzēta uz salas ir ar diezgan lielu rādiusu, bet pie upes ar 180 grādu pagriezienu. Vai nav iespējams rampu izveidot ar lielāku rādiusu? 180 grādus ir samērā grūti veikt. Vai nav iespējams izlocīt virs upes?

E.Jaunzems atbild – atvēlētajā vietā krastmalas promenādē, kurā ir jāiespiežas nē, jo maz vietas, jāiespiež starp gājēju promenādi, Daugavu un Ģenerāļa Radziņa krastmalu. Uzzīmētais, ir projektētāju iespējamais, labākais risinājums. Gara konsole vai jauns balsts upē ir tehniski un tiesiski sarežģīti izbūvējams.

M.Jonovs jautā par platumiem uz tilta, rampām, vai telpa ir viena gan riteņbraucējiem, gan gājējiem?

E.Jaunzems atbild – jā, viena.

M.Jonovs, uzsver ka tilts, kas savieno abus krastus būs nozīmīgs, sevišķi attīstoties Torņakalna biznesa centram, LU teritorijai. Tāpēc ir svarīgi jau tagad ielikt platumu, kas spēj apkalpot cilvēku masas, ātrumu, lai "lēnie" ar "ātrie" viens otru neapdraud. Šāds jautājums būs, iespējams arī rakstiski.

E.Kalniņa jautā, kā tiks gājēji augšā uz tiltiņa no promenādes?

E.Jaunzems atbild, ka vienā variantā izmantojot liftu vai kāpnes, otrā variantā – pa rampu. Vieta ir šaura un tādēļ ir jāiziet uz kompromisiem – ja risinājums būs ērtāks velosipēdistiem, tad gājējiem būs jāveic garāks ceļš.

V.Celmiņš aicina pāriet pie otrā diskusijas jautājuma, **Gājēju un velosipēdistu savienojuma izveide pāri Gogoļa ielai.**

Ģ.Runis rāda slaidu un skaidro. Lokālpilnvarotāju izvirzītie nosacījumi – slēdzot tuneļa funkciju gājēju šķērsojumiem, gājēju pārejas izvieta virszemē - viena regulējama gājēju pāreja tiktu veidota tuvāk jaunajam pārvadam, kur sliedes, otra pāreja – Satiksmes ministrijas priekšā, savienojums ar Spīķeru ielu. Pašreiz 1/3 gājēju šķērso šo vietu nelegāli. Tas notiktu uz sašaurinātas brauktuves telpas rēķina. Ļoti noslogotās sabiedriskā transporta pieturas daļēji tiktu pārvietotas zem pārvada un starp pārejām. Veidojas dienvidu puses savienojums (ērts, saulains, ātrs) ar autoostu, kanālmalu, Prāgas ielu.

V.Celmiņš rezumē – brauktuve tiek sašaurināta, lai iegūtu 2 pārejas, viena pie Satiksmes ministrijas uz Spīķeru ielu, otra pie pārvada. Tādēļ nepieciešama pieturvietas pārcelšana un iespējams, dališana, daļa zem uzbēruma (jāpārņem normatīvo aktu saskaņošana, ka to var

darīt; kā arī kultūras pieminekļa pārveidošanas nepieciešamība). Ērts, ātrs, drošs savienojums starp staciju un autoostu.

M.Gibze, *jautājums – kas ir multimodālais mezgls zem dzelzceļa sliedēm, ja šeit ir diskusija par atsevišķām pieturām, kur tās pārvietot? Sapratusi, ka viss sabiedriskais transports ies caur multimodālo mezglu un ka viss milzīgais daudzums pieturvietu ap staciju tiks apvienots. Vai es kaut ko pārpratu?*

N.Balgalis atbild, ka tas nav fiziski iespējams palikt visu Rīgas sabiedrisko transportu zem dzelzceļa. Ir vietas optimizācijai, bet lokālpilnplānojuma risinājums – tiek izmantots esošais pieturvietu tīkls ap staciju, savienots ērtāk, sasniedzams. Un daļa no sabiedriskā transporta tiek likta zem dzelzceļa multimodālajā centrā, uzsvāru liekot uz:

- sabiedriskā caurbraucošā transporta pieturvietām, Timoteja/Elizabetes iela,
- pilsētas mikroautobusu satiksmi,
- reģionālo satiksmi, kas atbrauc uz galapunktu.

Šis process kopīgi pārrunāts Rīgas pilsētas arhitekta birojā, piedaloties “Rīgas satiksmei”, Autotransporta direkcijai, pārvadātājiem.

V.Celmiņš atgādina, ka šīs Gogoļa ielas pieturvietas tiek skatītas šodien īpaši, jo rada iespēju ērtākai dzelzceļa stacijas - autoostas sasniedzamībai. Nepieciešams tiesiskais regulējums, ka risinājums ar pieturvietu izvietojumu zem dzelzceļa ir iespējams un atbildīgo institūciju par kultūras mantojuma saglabāšanu un aizsardzību atbalsts. Aicina iepriekš izskanējušo O.Burova jautājumu par Stacijas laukumu, kā tiks organizēta cilvēku plūsma tajā, kā arī jautājumus saistībā ar pārējām pieturvietām skatīt nākamajā publiskajā diskusijā 27.martā.

Aicina pāriet pie 3. diskusijas jautājuma – **Jaunizveidoto publisko ārtelpu izmantošana: Dienvidu laukuma, “Titānika” teritorijas publiskās ārtelpas labiekārtojuma.**

E.Jaunzems rāda slaidus un skaidro. Šis laukums būvniecības laikā tiks skarts, jo ir nepieciešams tur izveidot būvlaukumu, bet pēc būvdarbu veikšanas tas tiks labiekārtots. Vēlējāmie pārrunāt, ko šajā publiskajā laukumā vislabāk paredzēt. *Rail Baltica* projekta risinājums paredz gājēju/velo celiņu, kas iet cauri visai teritorijai (brūnā josla). Ja tiks sašaurināta Gogoļa ielas brauktuve – tiks izveidots virszemes šķērsojums. Apkārt apzaļumota, labiekārtota teritorija ar velonovietnēm, apgaismojumu utt. Šis ir konceptuālais redzējums teritorijas funkcionālajam piepildījumam, to konkrētais izvietojums var mainīties.

Ģ.Runis turpina, savukārt lokālpilnplānojumā izvirzītie nosacījumi Dienvidu laukumā, publiskā ārtelpa veidojās DR pusē, saulainākajā daļā. Patreiz tur ir fiziska barjera – priekšā ir uzbērums, nav kur nokļūt tālāk un daudz autostāvvietu. Šī vieta mainīsies – uzbērums tiks nojaukts, nebūs autostāvvietas. Nākotnē būs dzīvīga vieta cilvēkiem, ceļā no/uz peroniem, pieturām uz blakus esošām pilsētas daļām. Gar MMTM zonu būs gājēju tranzītkustība, kā arī gar uzejām uz peroniem, līdz ar to, svarīgi radīt labu plūsmu caurlaidību brīvtelpā. Arī plānotajā K&R zonā pie Satiksmes ministrijas jānodrošina gājēju

tranzītplūsma. Pa vidu starp šīm divām zonām, lai izvairītos no konfliktsituācijām starp gājējiem, kuri intensīvi lietos šo teritoriju, un velosipēdistiem, neatbalsta veidot velo joslu. Līdz ar to, veloinfrastruktūra tiek pārtraukta Timoteja ielas galā, turpinās dalītās telpas princips. Iespējams pieslēgt Timoteja ielas veloinfrastruktūrai, tad tālāk pa 13.janvāra ielu aizvadīt plūsmu uz tiltu. Uzlabot uzgaidāmo zonu, kur jābūt velo stāvparkiem, soliņiem, apzaļumojumam. Tranzītā velosatiksmi šeit nevajadzētu laist. Patreiz ir 10%, bet vajadzētu 30% koku.

V.Celmiņš rezumē – šeit netiek veidots veloceļš? Drīkst stumt pie rokas. Kas ir vajadzīgs jums, lai varētu validēt šo piedāvāto risinājumu?

Jānis Aufmanis, Rīgas centra attīstības biedrība, *ir vairākkārt dzirdēts par Satiksmes ministrijas pieprasītajām 80 autostāvvietām dienvidu pusē, vai tā ir patiesība, un, ja jā, tad kā tās plānots integrēt?*

Olita Bērziņa, Satiksmes ministrijas *Rail Baltica* projektu nodaļas vadītāja, atbild, ka ir atrasti ļoti seni dokumenti, viens no tiem ir Latvijas dzelzceļa izdotie Tehniskie noteikumi, kuri vairs nav spēkā kopš 2019.gada 1.janvāra, tur šī prasība parādījās – nodrošināt stāvvietas. Tātad, šāda prasība vairs nav. Pieņem, ka pieprasītais autostāvvietu skaits būs mazāks, bet konkrētu skaitli šodien nevar nosaukt, atkarīgs no projektētāju plānojuma.

E.Jaunzems skaidro, ka tehniskie risinājumi būvprojektos nevar būt pretrunā ar augstākstāvošiem plānošanas dokumentiem, piemēram, Teritorijas plānojumu. Jautājums – vai Teritorijas plānojums tur paredz izbūvēt autostāvvietas vai nē? Cik zina, tad šobrīd neparedz.

Celmiņš jautā, *ko tas nozīmē, vai tur būs stāvvietas vai nē? Un ja mēs nezinām šodien – vai mēs uzzināsim nākošajā reizē?*

N.Balgalis, atbild, ja nākotnē tiktu saglabāts esošais autostāvvietu skaits pie Latvijas dzelzceļa un Satiksmes ministrijas, kāds tas ir patreiz, Dienvidu laukumu nav iespējas izveidot. Jautājums ir, kāda ir esošā izmantošana un kā viņa mainīsies nākotnē pēc *Rail Baltica* izbūves. Ja vēlamies kvalitatīvu savienojumu ar Maskavas ielas pusi, kurai iet cauri cilvēki, mašīnām šeit nav jābūt. Ir divi risinājumi:

- koplietošanas mašīnas un mobilitātes paradumu maiņa Satiksmes ministrijai,
- transportu novietot sev piederošā zemes gabalā saskaņā ar Rīgas pilsētas apbūves noteikumiem.

Mūsu ierosinājums, arī ICOM izpētē tāds tika piedāvāts, autostāvvietas zem dzelzceļa – ierobežots skaits automašīnu ar elektro uzlādi, koplietošanai, personām ar īpašām vajadzībām, ģimenēm ar bērniem, iespējams, ka arī Satiksmes ministrijas koplietošanas mašīnas var stāvēt.

Edgars Neilands, “Lābie koki”, strādā pie Dienvidu laukuma projektēšanas. Izsaka viedokli, ja šobrīd laukumā koki aizņem 10% un mēs gribam padarīt vidi pievilcīgu un palielināt koku daudzumu līdz 30%, tad uz kā rēķina koku apjoms palielināsies. Kokiem

nepieciešama vieta sakņu sistēmai, lai tie būtu spēcīgi. Ja tiek saglabātas autostāvvietas, tad nevar būt runa par Dienvidu laukumu, situācija būs tāda, kāda tā ir šodien. Tādā vietā cilvēkiem nav vēlmes uzturēties. 10% vai 30% ir milzīga atšķirība.

Ģ.Runis, Prezentē lokālplānojuma izstrādātāju piedāvāto t/c “Titānika” zonas publiskās ārtelpas labiekārtojumu. No esošās situācijas būtiski mainījies ir – sliežu ceļš uz estakādes, tā dēļ t/c “Titānika” ēka tiek demontēta. Tā vietā, analizējot plūsmas, gājēju tranzīta kustības koridors gar pašu estakādi, ievērojot dalītās telpas principu velo un gājēji (nodalīta velo infrastruktūra tiek paredzēta 13.janvāra ielas pusē). Tā ir D-DR izsauļojuma zona Pilsētas kanāla malas krastā, unikāla un ļoti vērtīga publiskās ārtelpas komponente. Tādēļ 2 gājēju tranzīta koridori – viens gar estakādi, otrs, sekundārs – gar kanāla malu. Zem estakādes tiktu rasta vieta velo stāvparkam (zem pārseguma ērta telpa, vienā līmenī izvietojami ap 700 velo). Pa vidu veidojas līdzīgs skvērs kā Dienvidu laukumā, labiekārtots ar daudz apstādījumiem (ar lielāku % apstādījumu īpatsvaru). Prāgas ielā tiktu izveidots arī dalītās telpas princips bez privātā autotransporta, tramvaja pietura Prāgas ielā saglabājas. Šis ir mezgls savienojumam Vaļņu iela – Centrāltirgus, Elijas iela, Maskavas foršate – Vecrīga, savienojuma krustpunkts. No šīs vietas būs redzama arī jaunā stacija.

P.Bajārs, rāda skices, nojume autoostas priekšā, tramvajs apstājas pie autoostas, pagaidām tikai vienā virzienā, jo “Rīgas satiksme” ieilst, bet ļoti vēlams būtu, lai abas tramvaja pieturas būtu autoostas tuvumā, jo primāri, cilvēkiem ir jāpaspēj uz autobusu, nevis uz tirgu. Jo tirgus ir rekreācija pastaiga. Jāpauž, lai visi projekti “sarunātos” savā starpā.

Valdis Gavars, Torņakalna attīstības biedrība, *kur varēs novietot mašīnu pie tirgus (gadījumā, ja jāved mājās kartupeļu maiss, ar velo to nevarēs izdarīt)?*

N.Balgālis atbild, ka tieši tāpat kā tagad. Nedaudz būs mainīta satiksmes organizācija. Tirgus autostāvvietas paredzētajā Centrāltirgus ielas rekonstrukcijas projektā tiek saglabātas. Projektētāju/būvnieku atbildība, izbūvēt “Titānika” vietā publisko ārtelpu. Mūsu kopējais uzdevums ir iedot skaidru prasību no pilsētas kādai tai telpai ir jābūt. Līdzekļi, lai šo realizētu ir, jautājums, cik daudz par to tērēs design-build procesā.

M.Jonovs jautā par divām “būdām”, Rīgas standarta, ko ierīko reklāmdevēji pilsētā “bez maksas”, kas ir sabiedriskā transporta pieturvietas. *Ļoti gribētos, ka stacijas apkārtnē un visur citur Rīgā, kur tiek intensīvi izmantotas sabiedriskā transporta pieturvietas, kur būtu jāveido pilsētas ainava, tās būtu paviljona viedā, lai cilvēkiem pietiktu vietas un tās iekļautos ainavā.*

Atbalsta velojoslu 13.janvāra ielā, būs blakus arī Turgeņeva ielā, ja tie virzieni ir pietiekami ātri atrisināti, tad neviens negribēs “stūķēties” cauri cilvēkiem.

Alija Turlaja jautā, vai uzsāktas sarunas par t/c “Titānika” ēkas atsavināšanu? Kas ir īpašnieks?

E.Jaunzems atbild, t/c “Titānika” īpašnieks ir SIA “SpēksR”. Sarunas par īpašuma atpirkšanu uzsāktas jau sen un tuvojas noslēgumam.

V.Celmiņš aicina pāriet pie nākamās daļas – NVO jautājumi, priekšlikumi, diskusijas.

A.Būmanis, apvienība “Pilsēta cilvēkiem” prezentācija. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2020/01/Armands_Bumanis_24012020.pdf

Uzskata, ka no šī projekta var dabūt vēl vairāk, arī no Rīgas. Jānotur fokuss – multimobilitāte, moderna dzīves vide, ūdens un publiskās telpas. Iepriekš jau izskanēja ļoti daudz labu ideju par publiskām telpām. Uztrauc multimodalitāte - tramvajs neiet gar staciju, jāizdomā, kā to tur dabūt. Piedāvā ideju – Gogoļa ielu atdot sabiedriskajam transportam, arī izvietot tramvaju, un pārējam autotransportam tikai vienā virzienā – tāds kā Raiņa bulvārī. Tramvaju izvietojot gar Pilsētas kanālu, būtu iespēja sakārtot tirgus krastmalu. Pietura pie Stokmana, ja galamērķis ir Centrālā stacija? Nav labi, jābūt tuvāk stacijai. Nepatīk, ka krastmalā paliek 6 joslas autotransportam. Ierosina būvēt apli – multimodāls punkts cilvēkiem, nedaudz pacelts, zem apļa izbūvē pieeju gājējiem gar pašu kanāla krastmalu, kas ļautu, neejot esošajā tunelī, nokļūt Daugavas krastmalā, un arī Vecrīgas pusē. Krastmala tiek skatīta pārāk šauri – būtu jāskata līdz pat Akmens tiltam. Šis aplis palīdzētu veidot spēcīgu robežu tiem, kas brauc pa maģistrālajiem ceļiem no Salu tilta puses, Ārriņas, veidotu nodalītu pilsētas vidi no šosejām. Kā saprotu, tad lokālpilnījumā piekļuve Daugavas krastmalai pār Ģenerāļa Radziņa krastmalu ir pa esošo tuneli.

Ļoti svarīgi Marijas, Satekles un Elizabetes ielā (lillā trīsstūris) veidot vienvirziena kustības apli, kas nodrošinātu, ka no 6 joslām paliek 2 vai maksimums 3 joslas. A.Čaka iela kļūtu par šaurām 2 joslām. Kreiso pagriezīnu 13.janvāra ielā uz Merķeļa ielu ļaut veikt tikai sabiedriskajam transportam, arī kreiso pagriezīnu no A.Čaka uz Satekles ielu, kas ļautu Purvciema trolejbusam apstāties stacijas pusē, ne otrā ielas pusē. No krastmalas uz 13.janvāra ielu atļaut braukt tikai sabiedriskajam un operatīvajam transportam. Aicina apkārtnēs dzīvojamās zonas nodalīt, kur lielāka prioritāte cilvēkiem.

N.Balgalis piekrīt dzīvojamo zonu nodalījumam, kas sakrīt ar Lokālpilnījuma redzējumu. Attiecībā pret tik radikālu satiksmes organizāciju, ar apliem, tas, transporta apjoma dēļ Ģenerāļa Radziņa krastmalā, būs problemātiski.

E.Daniševskis Ģenerāļa Radziņa krastmalā šobrīd izbrauc ap 45 tūkstoši mašīnu. Lokālpilnījumā paredzēts pārkārtot satiksmi, noņemot to 13.janvāra ielā un virzot uz Turgeņeva ielu un tās nonāks krastmalā un būs ap 50-60 tūkstoši mašīnu diennaktī. Salīdzina ar Lubānas ielas apli, kas šodien apkalpo ap 45 tūkstošiem auto, jautājums, vai mēs gribam šeit ielikt tāda gabarīta apli? Jo mazāks aplis neapkalpos plānoto automašīnu plūsmu. No automašīnām mēs pavisam vaļā netiksim – cilvēkiem dažādu vajadzību dēļ nepieciešams automašīnas lietot – lokālpilnījumā tās paredzēts novirzīt uz krastmalu, atbrīvojot pilsētu. Kopējais automašīnu skaits pilsētā nemainās.

A.Būmanis, komentē, vai tiešām atbilstoši pilsētas stratēģijai mēs necenšamies pilsētas centrā ievadīt vairāk automašīnu, un vai tiešām ir nepieciešamas 6 joslas? Varbūt Radziņa krastmalā 4 joslas, kontekstā ar Akmens tiltu, ja šo tiltu kaut daļēji, atdotu cilvēkiem, izveidojot tur, piemēram, mobilitātes joslu. Tad jau Akmens tilts nespēs izvest cauri esošo transporta plūsmu. Pašreiz 70-80% transporta no 11.novembra krastmalas nogriežas uz

Akmens tilta, vai tilts ir tā vieta kur vēlamies visas šīs automašīnas redzēt? Obligāti nepieciešams labs savienojums gar kanāla malu, jo šī brīža risinājumi tādu nepiedāvā.

O.Ozols, apvienība “Pilsēta cilvēkiem” prezentācija. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2020/01/Oto_Ozols_24012020.pdf

Komentāri par lokālpilnplānojuma piedāvājumiem risinājumiem:

- 13.janvāra ielā tiek plānota vērienīga pārbūve, bet velo ceļš vienā ielas pusē. Piedāvā papildināt, lai velojoslas būtu abos virzienos abās ielas pusēs.
- Piedāvā Elizabetes ielā (2014.gadā piedāvāts risinājums Satiksmes departamentā, tika noraidīts) veidot velojoslu abos virzienos.
- Dzirnāvu ielā lokālpilnplānojumā vienvirziena velojosla likvidēta, izveidots divvirzienu veloceļš. Tas ir risinājums, kāds netiek lietots citās ielās – Turgeņeva ielā ir vienvirziena joslas abos virzienos, tāpat Bruņinieku ielā. Aicina veidot konsekventu velo risinājumu Rīgas centrā. Vajag uzlabot velojoslu, to izcelt atšķirīgā līmenī no brauktuves.
- Gogoļa iela – lokālpilnplānojumā plānota vērienīga ielas pārbūve, bet bez velo infrastruktūras. Velobraucēji būs spiesti braukt pa 2.joslu, jo tiek izveidotas sabiedriskā transporta joslas. Lokālpilnplānojumā nav nodrošināta iespēja nokļūt pie lielās ietilpības velonovietnēm pa velo infrastruktūru.
- Dzelzceļa dienvidu pusē lokālpilnplānojumā nav veidota nodalīta velo infrastruktūra. Būs konflikts starp gājējiem un velo, jo nav atsevišķas velojoslas, bet gājēju būs daudz. Kā nodrošinās ātru pieeju velo stāvparkiem? Kāpēc pie Satiksmes ministrijas auto ir iezīmēta plūsma, bet velo nē?
- Maskavas iela, sen jau tika runāts, ka tas varētu būt ilgtspējīgs transporta koridors, drošs velobraucējiem, ērts tramvajam, bet lokālpilnplānojuma risinājums tiek veidots neveiksmīgs līdzīgi kā Kr.Barona ielā. Tādējādi, tas nav maģistrālais veloceļš, piemēram, lai bērns varētu braukt uz skolu – neuzskata, ka tā ir velo infrastruktūra.
- Puškina ielā tiek novirzīta satiksme, veidojas nedroša vide, liela satiksme, un nav velo infrastruktūras.
- Kāpēc jau šodien, Valņu ielā, kas ir savienojums Vecrīgai ar autoostu, Centrāltirgu – netiek veikts apzaļumojums, ierīkoti soliņi? Lai to izdarītu, nav vajadzīgs lokālpilnplānojums. Ir jābūt skaidram plānam, ko varam izdarīt šodien, šogad, nākošgad. Gājēju pāreju Prāgas ielas galā arī var ierīkot jau tagad, tāpat Gogoļa ielā ir esoši luksofori. Neatlikt darbus uz nepārskatāmu nākotni.

H.Gūtmane *aicina kopā padomāt, ko varētu īstermiņā, ar esošiem līdzekļiem īstenot no piedāvājumiem risinājumiem. Valņu ielas kontekstā, sasaiste ar staciju un ostu.*

N.Balgālis piekrīt par tūlīt veicamajiem uzlabojumiem, piemēram, Raiņa bulvārī, uzlabot gājēju kustības šķērsojumu.

Par velo risinājumiem kopumā, to attīstība notiks pakāpeniski. Par katru no priekšlikumiem var diskutēt atsevišķi, bet ņemot vērā, ka katrā vietā ir gājējiem

nozīmīgi savienojumi, kur gājējiem ir priekšroka pār velosipēdu (piedāvā izbāzties caur Centrāltirgu ar velosipēdu). Īsais savienojums gājējiem no stacijas līdz autoostai – tur ir jābūt gājēju priekšrocībai. Katra no velonovietnēm, ir sasniedzama no vienas, vai otras puses. Velonovietnes pakārtotas esošajiem tuneļiem, nevaram likt citā vietā. Uz turieni brauc no konkrētās puses un riteni atstāj. Tika piedāvāti priekšlikumi par kuriem var diskutēt, bet ir priekšlikumi, kuri prasa rūpīgāku iepazīšanos. Jāizvērtē cik daudz būtu jābūt velo infrastruktūrai būtiski pārveidotajā vidē. Pakāpeniska ieviešana. Neredz iespēju veidot izdalītu velojoslu 13.janvāra ielā abās pusēs, ir divvirzienu josla vienā pusē. 13.janvāra ielā teritorijā no tramvaja līdz brauktuvei tiktu veidota gājējiem, atpūtai kopīgā dalītā telpa.

E.Daniševskis skaidro, lokālpārveidojums definē vispārīgos principus, virzienus, funkcijas, izvietojumu telpā, ielu tīklā, publiskajā ārtelpā, un tad ejam uz atsevišķo, konkrēto – vienvirziens, divvirziens, paceltām utt. joslām, tās ir detaļas.

- Velo infrastruktūra Vecrīgai ies apkārt pa ārējo perimetru, cauri neies. Šodien gar Bastejkalnu ir velo infrastruktūra, nevis Vecrīgas pusē. To pašu piedāvājam lokālpārveidojumā Aspazijas bulvārī, savienojot 13.janvāra ielu ar Kr.Barona ielu, arī 13.janvāra ielā tā tiek novietota dzelzceļa pusē, ārpusē no Vecrīgas. Tā ir viena konsekvence, un ārpusē tā arī savienosies ar tiltu pār Daugavu. Tas ir pamatojums, kāpēc nevajag 2 nodalītas velo infrastruktūras abās ielas pusēs. Iespējams, būs ielas, kur bez tā nevarēs, Krasta ielā, Skanstes ielā, bet ne 13.janvāra ielā, kuru vēlamies pārvērst par ielu, ne par maģistrāli.
- Turgeņeva ielā ir projekts, realizēsies divvirzienu velojoslas, viens virziens katrā ielas pusē, tāpēc nav vajadzības blakus ielā to nodrošināt dubultu velo infrastruktūru (Puškina ielā). Tur tiešām dominēs autotransports, bet jāmēģina humanizēt vide.
- Gogoļa ielā ir visaktīvākā sabiedriskā transporta pieturvietā Latvijā, tieši tur ir visvairāk cilvēku un viņi tur arī paliek. Tādējādi šeit organizēt velosipēdistiem prioritāru joslu nav telpas un arī funkcionāli nevajag.
- Dienvidu zonā no stacijas līdz pat autoostai (tālāk caur autoostu ir iespējams attīstīt to tālāk gar kanālmalu) lokālpārveidojumā tiek piedāvāts dalītās telpas princips, kur prioritāte ir tikai gājējiem. K&R nav iela, tā ir piebraukšana. Pie velostāvparka lielā ātrumā nav jāpiebrauc. Caur dalītās telpas zonu ar velosipēdu lēnām varēs piebraukt pie velostāvparkiem.
- Par velojoslu risinājumiem Dzirnava, Elizabetes ielās, konkrētie risinājumi vai vienvirziena, vai divvirzienu, tas jau ir projektēšanas jautājums. Piemēram, Dzirnava ielā – mēs nepiedāvājam risinājumus, kas prasa papildus ieguldījumus un vēlreiz pārbūvēt ielu (pārbūve veikta pirms ~ 2 gadiem). Nav saprātīgi tajā atkārtoti ieguldīt vairākus miljonus, lai visu ielu pārceļtu par 5m sāņus ar visām komunikācijām, lai varētu nolikt veloceļu. Velojoslas lokālpārveidojumā ir tur, kur šobrīd ir telpa.

- Priekšlikums par Maskavas ielu – ir par ko diskutēt. Varam piedāvāt saukt to par velo ielu, taisām to par velo ielu, kur auto transports ir viesis. Ir diskusija. Bet tur ir jābrauc tramvajam. Ko teiks “Rīgas satiksme”?

M.Jonovs arī uzskata, ka liela problēma veidojas tajā, ka lokālpilnvarotajiem piedāvātie velo risinājumi “iekrīt” milzīgā velo infrastruktūras vakuumā. Ir bažas, ka visi velobraucēji lietos vienīgo izbūvēto velo infrastruktūru un radīsies problēmas. Akmens tiltu vajadzētu nodot cilvēku lietošanā. Velo šķērsojumus vajag cauri Vecrīgai un gar Vecrīgu. Lokālpilnvarotajiem, kur iezīmētas gājēju pārejas, pārdomāt, kāpēc tikai gājēju? Kāpēc no Vecrīgas puses neveidojas velo savienojumi? Ja nevedo veloceļu 13.janvāra ielā Vecrīgas pusē, tad tam vajadzētu būt pa kādu no Vecrīgas paralēlām ielām, kas savienotos ar staciju, gan no Kungu ielas, gan Prāgas ielas, no Gogoļa ielas virzieniem.

G.Princis – ir piedāvātas daudz labas idejas ar ko turpmāk strādāsim. Vīzija – Rīgas Centrālā dzelzceļa stacija pēc pārbūves būs Baltijas mobilitātes centrs. Uz Rīgas centra staciju dodas daudz reģionālo autobusu. Ir saprasts, lai arī tiek plānots, ka Latvijā dzelzceļš būs “mugurkauls” nākotnes mobilitātei, ka arī 2027.gadā, no reģioniem un Pierīgas, ar mērķi nokļūt Rīgas Centrālajā dzelzceļa stacijā katru dienu ieradīsies 1500 autobusu (lielie un mazie). Tie vēlēsies apstāties stacijā, stacijas tuvumā kādā no tiem mobilitātes punktiem. Ir jāatrod kompromiss saistībā ar Dienvidu un Ziemeļu laukumu u.c., ar uzsvāru uz mobilitāti. Stacijas laukums vēl nav piedāvājuma līmenī diskutējams, tas ir tuvāko mēnešu jautājums.

J.Kotello kad ir plānota sabiedriskā transporta maršrutu pārskatīšana? Šobrīd lielākā daļa sabiedriskā transporta maršrutu beidzas centrā, tas nozīmē, ka parasti jāizmanto 2 transporti, lai nokļūtu galamērķī, izņemot 1.tramvaju (Jugla-Imanta). Šī situācija rada slogu MMTM. Vai ir iespējams pārvietot Abrenes ielas autobusu depo uz citu vietu, kas arī atvieglotu teritoriju?

R.Auziņš, SIA “Rīgas satiksme” – Abrenes ielas depo ir ļoti liela vērtība un veiksmes stāsts, ka ir teritorija tuvu centram un nerada liekus nobraukumus. Nebūs arī tādu izmaiņu, ka cilvēki pēkšņi nevēlēsies braukt uz centru, lielākā daļa galamērķi redz centrā. Cer uz radiālu maršrutu ieviešanu, kad pilsētai nākošgad būs pilnvērtīgāki pārvietošanās modelēšanas rezultāti, varēs veikt maršrutu pārskatīšanu ilgtermiņā. Lokālpilnvarotajiem nav pretrunā ar nākotnes redzējumu, ir redzamas vietas, kur jāpieved cilvēki, t.i., tirgus, autoosta, Gogoļa iela.

A.Būmanis vēlas visos tuneļos velo infrastruktūru. Par Dienvidu laukumu – tur obligāti velo infrastruktūru nevajag, bet tīklīdz iebraucam tunelī tā obligāti vajag atsevišķu velo infrastruktūru.

M.Gibze, Āgenskalna apkaimes biedrība, prezentācija. https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2020/01/Madara_Gibze_24012020.pdf

Ir apkopotai vairāku kreisā krasta biedrību aktuālie jautājumi un nostāja par Rail Baltica projektu:

- Satiksmes pārkārtojumi vienā pilsētas daļā ietekmēs satiksmi pārējā pilsētā. Vai tiek veikta satiksmes modelēšana plašākā teritorijā? Vai ir apzinātas vietas, kur jāveic satiksmes infrastruktūras pārveidojumi, kas ir ārpus lokālplānojuma teritorijas, bet kas nepieciešams, lai satiksme funkcionētu? Vai tiek domāts kā šos pārveidojumus realizēt vienlaicīgi ar *Rail Baltica* būvniecību?
- *Rail Baltica* trases atzars uz lidostu. Kā to integrēs pilsētvidē? Vai Satiksmes ministrija atbalstīs Eiropas savienības līdzfinansējuma piešķiršanu, vienlaicīgi ar trases projektēšanu, t.i. tagad?
- Nezināms tuneļa garums kreisajā krastā, kas ietekmēs šķērsojumus. Kad iesaistīs NVO?
- Tranzīta satiksme ārpus mikrorajoniem. Ja Anniņmuižas tunelis ir vienīgais šķērsojums starp Anniņmuižas un Zolitūdes apkaimēm, tad tiks sabojāta vēsturiski plānotā klusā dzīves telpa Anniņmuižas bulvāra/ielas iekšējā lokā. Jānovirza smagais un tranzīt transports ārpus mikrorajona, piemēram, pa Kurzemes prospektu, turpinājums uz Jūrkalnes ielu. Vai par to tiek domāts?
- Zemes vienlaicīga atsavināšana, vai tā tiks atsavināta arī saistīto projektu teritorijās – tās integrācijai pilsētā, šķērsojumiem, velo, gājēju infrastruktūras savienošanai starp tiem?

Ģ.Bramans atbild:

- Par tuneli – termiņš ir aprīlis, inženieri strādā pie iespējamo variantu risinājumiem. Aprīlī uzsāks sarunas ar dienestiem un sabiedrību, kad būs tehniskais risinājums.
- Par finansējumu – šis jautājums ir arī Satiksmes ministrijai un pilsētai. Satiksmes ministrija varētu vairāk šo komentēt un arī saistībā ar 2. un 5.jautājumu.
- Par modelēšanu – pamattrases projektētājiem ir uzdots sekot IVN un atzinumā iekļautajiem nosacījumiem. Modelē piekļuves īpašumiem. Diskusija ar pilsētu, kur tiek vērtēti autotransporta šķērsojumi, pilsēta aicinājusi veikt modelēšanu. *Rail Baltica* ietvaros nemodelēs visu pilsētu.
- Anniņmuiža – tiek skats Zolitūdes ielas šķērsojums, līdz ar to, ir jāparedz alternatīvs novietojums. Kopš 2014./2015./2016.gada sākotnējām izpētēm vienmēr ir bijusi alternatīva Anniņmuiža. Ir runāts ar pilsētu, ir varianti un tie tiks vērtēti turpmākajos mēnešos. Projektētājs strādā pie Anniņmuižas risinājuma. Pārējie šķērsojumi ir Torņakalna pārvadi (3 autotransporta). Gadījumā, ja būs īsais tunelis, tad tiks risināta Liepājas iela. Tāpēc arī prezentācijā tika minēts gan Raņķa dambis, gan Rietumu maģistrāle.

O.Bērziņa – Satiksmes ministrija atbalstīs Eiropas savienības līdzfinansējuma piešķiršanu un saistīto projektu uzsākšanu, taču, ne tagad. Jo Eiropas savienības daudzgadu budžetā šajā plānošanas periodā visa nauda jau ir sadalīta. Nākamais ES daudzgadu budžets uzsākas 2021.gadā, pašlaik norisinās sagatavošanas darbi. Tāpēc tika lūgts lokālplānojuma ietvaros sagatavot optimālo un minimālo programmu. Taču, tas nav mūsu lēmums, nevaram garantēt, tas ir Eiropas komisijas lēmums – cik katra dalībvalsts saņem finansējumu.

M.Gibze – Cik % no šī nākamā plānošanas perioda finansējuma tiks novirzīti *Rail Baltica* saistītajiem projektiem?

O.Bērziņa – šis jautājums tiek diskutēts, pašlaik nav skaidri skaitļi. Latviju pārstāv Ārlietu ministrija.

Ģ.Bramans – diskusija ir par ES 2021.-2027.gada budžetu, ko pārstāv gan nozaru ministrijas, gan valstiskā līmenī Finanšu un Ārlietu ministrijas. Nākamajā līmenī pārstāv premjera biroju. Tad ir premjeri. Satiksmes ministrijai ir dialogs ar pilsētu, ir identificēti saistītie projekti un summas. Mums ir jāsaprot, kas ir kreisajā krastā konkrētie saistītie projekti, tie vēl nav zināmi. Tos nezinot, nevaram par tiem kvalitatīvi cīnīties.

V.Celmiņš – šie projekti pēc iespējas ātrāk jāapzina, pretējā gadījumā var palikt bez ES līdzfinansējuma.

O.Bērziņa – zemju atsavināšanas funkciju esam deleģējuši veikt “Eiropas dzelzceļa līnijām”. Mēs nodarbojamies ar zemju atsavināšanu tikai *Rail Baltica* trases teritorijā. Teorētiski atsavināšana saistīto projektu teritorijās būtu iespējama, tikai jautājums, kas sedz šo procesu? Attiecināmās izmaksas attiecas tikai uz trases teritoriju.

E.Jaunzems - saistītie projekti, kurus mēs zinām, ka ir jāīsteno, kā, piemēram, Anniņmuižas pārvads, ir iekļauti *Rail Baltica* būvprojektā, uzskatām par daļu no *Rail Baltica* trases teritorijas. Vienlaikus, ar pārējo trases zemju atsavināšanu, to darām arī viņiem. Par tiem projektiem par kuriem nav informācijas, ka tie nepieciešami, kā tika iepriekš norādīts, nevar tikt uzsākta atsavināšana. Zeme tiek atsavināta tam, kas tiek ietverts būvprojektā, pat tad, ja tas nav risinājums, kas ir vajadzīgs *Rail Baltica* realizācijai. Tiek atsavināta ielu infrastruktūra tajās vietās, kur tā atrodas uz privātpersonai vai juridiskajai personai piederošas zemes. “Titānika” teritorija arī ir piemērs – šobrīd pieder juridiskai personai, mēs veicam zemes atsavināšanu, lai īstenotu saistīto projektu, apkārtnes labiekārtošanu.

V.Silenieks, Latvijas Riteņbraucēju apvienība:

- aicina domāt plašāk. *Rail Baltica* ir Eiropas, nevis Rīgas projekts, nākamais līmenis – Baltijas projekts, tad – Latvijas, un tikai tad Rīgas. Jādomā vienlaicīgi visos šajos līmeņos. Nākamā plānošanas perioda Eiropas prioritātes ir klimata pārmaiņas, konkurences politika, drošība – šī vadlīnija virzās visam cauri, arī Rīgas pilsētas stratēģijā. Finansējums arī seko šai virzībai. Ja stratēģija centrā ir gājējs, riteņbraucējs, sabiedriskais transports, tad diskusija kā braukt mašīnai ir pilnīgi lieka. Un par stratēģiju 100% nobalsoja Rīgas domes deputāti, atliek realizēt, vai nu mainīt stratēģiju. Nevar būt diskusija ka 2m veloceļam vieta nevar atrasties bet 20m kaut kam citam var atrasties, netic, ka būs 3 rampas krastmalā, visreālāk būs divas. 1. rampa pie autoostas, kur var nobraukt arī transports, otrai jābūt pa vidu uz saliņas, nevis krasta promenādē, jo tā sabojā promenādi gan gājējiem, gan riteņbraucējiem. Estakāde Daugavas malā Rīgas ainavu neuzlabos,

- par Vaļņu ielu – tūristiem galamērķis ir Rīgas Centrāltirgus, kādā veidā no Vecrīgas tur var nokļūt? Tas, ka Aspazijas bulvāris ir iezīmēts – ļoti labi, bet aicina veidot Vaļņu ielu kā nepārtrauktu gājēju ielu, lai nodrošinātu šo piekļuvi. Pa ceļam piestājot autoostā,
- kā nokļūt uz Rīgas Centrālās stacijas peroniem, ugunsgrēka gadījumā, kad nevar lietot eskalatorus, liftus? Aicina padomāt par dzīvi vienā līmenī,
- Dienvidu laukuma velo infrastruktūra ir samocīta. Uz vilcienu steidzas visi, jāaizmirst, ka kāds kādu lēnām palaidīs. Var taisīt veloceļu tuvāk Satiksmes ministrijai,
- tuneļi ar velo novietnēm – ļoti labi, ja tunelī var iebraukt iekšā, nevis nonest pa kāpnēm,
- P.Bajāra prezentētais - autoosta, zem rampas soliņi, dzelzceļa līnija pāri, vai tur nekritis sēdošajiem uz galvas lietus utml.,
- kurš no Rīgas ir galvenais par projektu? Pilsētas attīstības departaments – jāuzticas vairāk, diskusijās jāuztic gala lēmējvārds. Arī pēdējo gadu laikā PAD radītās vīzijas sabiedrība ir pozitīvi pieņēmusi, ir pierādījuši, ka veiksmīgi plāno.

I.Purmale – pateicas par novērtēto Pilsētas attīstības departamenta darbību. Nākamā publiskā diskusija plānota 27.martā, kad turpinās runāt par centra jautājumiem, šodien neizrunāto, arī ,piemēram, Stacijas laukumu, MMTM ar labiekārtojumu un saturu. Varēsim pārrunāt šodien izskanējušos priekšlikumus, un, sāksim runāt par kreisā krasta risinājumiem. Indikatīvi aiznākamā sapulce varētu būt 24.aprīlī. Līdz vasaras sākumam tikšanās reizes notiks arvien intensīvāk. Līdz martam plānojam darba grupas, uz atsevišķām aicināsim NVO un apkaimju pārstāvjus. Informācija par to tiks nosūtīta uz pašvaldības memorandā norādītajiem kontaktiem. Ja ir vēl kādi priekšlikumi, gaidām pašvaldības memorandā norādītajā e-pastā PAD kontaktpersonai. Ja šie priekšlikumi būs attiecināmi “Eiropas dzelzceļa līnijām” vai “RB Rail”, padalīsimies ar tiem. Atbildes darba kārtībā tiks izrunātas, vai nu darba grupās, vai lielākā tikšanās reizē kā šodien. Lielo sanāksmju formāts būtu līdzīgs kā šodien, ja ir priekšlikumi uzlabot, gaidām! Par katru sanāksmi tiks sagatavots kopsavilkums par svarīgāko, kas tiks izsūtīts visiem dalībniekiem. Pateicas visiem par šodienas darbu, uz tikšanos nākamajos sabiedrības līdzdalības pasākumos!