

# RD Pilsētas attīstības departamenta sagatavotie nosacījumi atsevišķiem Daugavas kreisā krasta dzelzceļa šķērsojumiem

## Anniņmuižas bulvāra satiksmes pārvadam un tā piegulošai teritorijai

### 1. Gājēji/velo:

- 1.1. Apvienotajā gājēju/velosipēdistu tunelī, gājēju ietvi nodrošināt vismaz 2.25m platu un velosipēdistu ceļu vismaz 2.75m platu.
- 1.2. Apvienoto gājēju/velosipēdistu tuneli paredzēt drošu, gaišu, maksimāli īsu.
- 1.3. Apvienoto gājēju/velosipēdistu tuneli pēc iespējas paredzēt vienā trasējumā ar Anniņmuižas bulvāra esošo gājēju/velo infrastruktūru.
- 1.4. Apvienotajam gājēju/velosipēdistu tunelim paredzēt savienojumu ar Pureņu/Zārdu ielu (esošo Jūrmalas veloceļu). Jāparedz divi izvadi, viens uz Pureņu ielu, otrs uz Zārdu ielas pusi.
- 1.5. Papildus nodrošināt sekojošus gājēju/velo plūsmu savienojumus:
  - 1.5.1. Savstarpēji savienot Anniņmuižas bulvāra abas *Rail Baltica* šķērsotās trases puses.
  - 1.5.2. Jūrmalas gatvi ar Anniņmuižas bulvāri.
  - 1.5.3. Rostokas ielu ar Anniņmuižas bulvāri.
  - 1.5.4. Akāciju ielu ar Anniņmuižas bulvāri.
- 1.6. Satiksmes pārvadam netiek paredzēta gājēju/velo infrastruktūra.
- 1.7. Būvprojekta risinājumu izstrādē vēlama nevalstisko velokustības sabiedrības iesaistīšana.

### 2. Sabiedriskais transports:

- 1.1. Nodrošināt satiksmes pārvada nestspēju un ģeometriskos parametrus tramvaja sliežu ceļu izbūvei, paredzot pirmajā kārtā četras joslas autotransportam, no kurām divas otrajā kārtā tiktu koplietotas ar tramvaja kustību.
- 1.2. Visā projektētā Anniņmuižas bulvāra garumā nodrošināt iespēju nākotnē izbūvēt tramvaja sliežu ceļus.
- 1.3. Atbilstoši Transporta attīstības tematiskā plānojuma rekomendācijām, izvietojot sabiedriskā transporta pieturvietas, nodrošināt pieejamību 500m attālumā no dzīvojamās apbūves teritorijas. Pieturvietas izvietot nodrošinot pasažieriem gan iespējami ērtu nokļūšanu līdz esošajām dzelzceļa stacijām, gan līdz esošajiem dzīvojamajiem rajoniem un sabiedriskajām ēkām.

### 3. Autotransports:

- 2.1. Ņemot vērā, ka tiek slēgta esošā Zolitūdes ielas dzelzceļa pārbrauktuve un slēgtās pārbrauktuves plūsmas tiek novirzītas uz Anniņmuižas bulvāra un dzelzceļa šķērsojumu, paredzēt Jūrmalas gatves un Anniņmuižas bulvāra krustojuma pārbūvi, nodrošinot plānoto autotransporta plūsmu apkalpošanu.
- 2.2. Satiksmes pārvadu projektēt paredzot iespēju nākotnē izbūvēt Pureņu/Zārdu ielu autotransportam.
- 2.3. Rekomendēts plānoto apgriešanās vietu zem satiksmes pārvada (ziemeļu pusē) savietot ar Pureņu ielu, nodrošinot nākotnē ērtāku savienojumu starp apgriešanās vietu un Pureņu ielu, kā arī, līdz ar to, potenciāli samazinot gājēju tuneļa garumu.
- 2.4. Pārbūvēt Akāciju ielas un Anniņmuižas bulvāra krustojumu, jo esošais krustojums neatbilst plānotajam vairākliemeņu savienojuma risinājumam.

2.5. Nodrošināt pieslēgumu teritorijai pie Volvo centra.

2.6. Nodrošināt visas manevru iespējas starp Anniņmuižas bulvāri un Rostokas ielu, kā arī starp Anniņmuižas bulvāri un Jūrmalas gatvi.

4. Būvprojekta risinājumus pamatot, pielietojot transporta plūsmu simulācijas modelēšanu, ņemot vērā nosacījumu, ka tiek slēgta Zolitūdes ielas pārbrauktuve. Transporta plūsmu simulācijas modelī jāievēro izstrādes stadijā esošā Rīgas teritorijas plānojuma 15.pielikumā "Prasības transporta plūsmu izpētei" izvirzītos nosacījumus satiksmes komforta līmeņu nodrošināšanai.

Papildus pievienoti Rīgas ūdens nosacījumi, kas RDPAD tika iesūtīti 31.10.2019.:

Tika apkopota informācija par minētā pārvada projekta robežās esošajiem ūdensvada un kanalizācijas tīkliem to garumiem un izbūves gadiem.

SIA "Rīgas ūdens" nostāja par Anniņmuižas bulvāra un *Rail Baltica* satiksmes organizāciju ir sekojoša, ja projekta risinājumos tiek skartas kādas no uzskaitītajām komunikācijām un projekta robežās neparādās atšķirīgas teritorijas, kā tas norādīts RD SD izstrādātajā risinājumā, tad jāparedz visu komunikāciju, kuras vecākas par 10 gadiem pārlikšana vai pārvietošana ārpus projekta robežām.

## Friča Brīvēznieka ielas satiksmes pārvadam

### 1.scenārijs.

**Rail Baltica** projekta ietvaros tiek īstenota Raņķa dambja un Vienības gatves savienošana pa tuneli, nodrošinot nepieciešamo autojoslu skaitu, no autosatiksmes atdalītus divus tramvaja sliežu ceļus, dalītu gājēju un velobraucēju satiksmi.

1. Satiksmes pārvadā netiek atjaunota tramvaja un autosatiksmes.
2. Satiksmes pārvadam jānodrošina nestspēja, kas pieļauj ugunsdzēsēju un uzturēšanas dienestu transporta līdzekļu pārvietošanos.
3. Satiksmes pārvada satiksmes brīvtelpas kopējais platums 7.00m.
4. Jānodrošina dalītā velobraucēju un gājēju satiksme:
  - 4.1. Velojoslas satiksmes brīvtelpas platums 3.00m. (Priekšlikums velo satiksmi organizēt Arkādijas parka pusē).
  - 4.2. Gājēju satiksmes brīvtelpas platums 4.00m.
5. Uz Friča Brīvēznieka ielas, pirms satiksmes pārvada abās tā pusēs nodrošināt apgrīšanās iespējas vieglajam autotransportam.
6. Nodrošināt satiksmes pārvada un Vilkaines ielas gājēju un velosatiksmes savienojumu, izbūvējot rampu, kuras maksimālais garenkritums 6% un satiksmes brīvtelpas platums 4.25m.
7. Visām būvēm nodrošināt vides pieejamības prasības.
8. Gājēju pārejas risinājums atbilstoši Latvijas valsts standartu prasībām.
9. Ievērtēt nepieciešamās drošības telpas.

### 2.scenārijs.

**Rail Baltica** projekta ietvaros Raņķa dambja un Vienības gatves savienošana pa tuneli netiek īstenota.

1. Visā *Rail Baltica* trases būvniecības laikā F. Brīvēznieka ielā jānodrošina nepārtraukta tramvaja kustība vai jāsedz izmaksas, kas saistītas ar alternatīvu sabiedriskā transporta maršrutu un ritošā transporta vienību ieviešanu un uzturēšanu.
2. Jānodrošina satiksmes pārvada satiksmes telpas kopējais platums 23.50m. (Skatoties virzienā uz O. Vācieša ielu no satiksmes pārvada kreisās puses uz labo).
  - 2.1. Dalīta velobraucēju un gājēju telpa:
    - 2.1.1. Gājēju satiksmes brīvtelpa 2.00m.
    - 2.1.2. Velobraucēju brīvtelpa 2.75m.
  - 2.2. Autotransporta vienvirziena josla 3.50m (saglabājot esošo autotransporta plūsmu virzienu).
  - 2.3. Divi tramvaja sliežu ceļi ar kopējo koridora platumu 7m.
  - 2.4. Likvidēt labajā satiksmes pārvada pusē esošo autotransportam paredzēto brauktuvi un aizstāt to ar:
    - 2.4.1. Ar paviljonu aprīkotu sabiedriskā transporta pieturvietu – platums 3m.
    - 2.4.2. Atdalītu gājēju/ velobraucēju telpu ar platumu 5.25m.

3. Nodrošināt satiksmes pārvada un Vilkaines ielas gājēju un velosatiksmes savienojumu, izbūvējot rampu, kuras maksimālais garenkritums 6% un satiksmes brīvtelpas platums 4.25m.
4. Visām būvēm nodrošināt vides pieejamības prasības.
5. Gājēju pārejas risinājums atbilstoši Latvijas valsts standartu prasībām.
6. Ievērtēt nepieciešamās drošības telpas.

## Liepājas ielas mezglam

### **Rail Baltica** īsā tuneļa variants:

1. Gājēju un velobraucēju satiksme:
  - 1.1. Nodrošināt gājēju/velobraucēju plūsmu Liepājas ielas un *Rail Baltica* trases šķērsošanas mezglā (turpmāk – Mezgls) un ietekmētajās ielās.
  - 1.2. *Rail Baltica* šķērsojuma būvē paredzēt atdalītu gājēju un velobraucēju infrastruktūru.
  - 1.3. Izstrādāt risinājumus gājēju un velobraucēju infrastruktūrai atbilstoši vides pieejamības prasībām, nodrošinot iespējami īsāku, taisnāku, ērtāku un drošāku ceļu *Rail Baltica* šķērsošanai.
2. Sabiedriskais transports:
  - 2.1. Saglabāt esošo sabiedriskā transporta satiksmes organizāciju Mezglā un Mezgla ietekmētajās ielās.
3. Autotransports:
  - 3.1. Liepājas ielas un Kārļa Ulmaņa gatves krustojumā saglabāt esošo satiksmes organizāciju transporta plūsmām no Bieriņiem, Kārļa Ulmaņa gatves, Krūzes ielas, Atpūtas ielas un Liepājas ielas.
  - 3.2. Gan spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā 2006. – 2018. gadam, gan apstiprināšanas stadijā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā līdz 2030. gadam Kārļa Ulmaņa gatves un Mezgla krustojumā ir noteikts divu B kategorijas ielu savienojums, kurā sākas Rietumu maģistrāles trase. *Rail Baltica* Mezgla tehniskie risinājumi perspektīvo Rietumu maģistrāles mezglu Kārļa Ulmaņa gatves un Liepājas ielas krustojumā padara nesamērīgi sarežģītu un finansiāli ietilpīgu, līdz ar to *Rail Baltica* projekta izstrādes ietvaros jāizstrādā perspektīvās Rietumu maģistrāles alternatīvais novietojuma tehniskais risinājums. Saskaņā ar Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030.gadam, B kategorijas ielas – Rietumu maģistrāles alternatīvais novietojums noteikts Jūrkalnes ielas un Kurzemes prospekta trasējumā. Tehniskais risinājums sagatavojams teritorijai abpus *Rail Baltica* no Jūrmalas gatves līdz Apūzes ielai.
  - 3.3. Mezgla risinājumus pamatot, pielietojot transporta plūsmu simulācijas modelēšanu. Transporta plūsmu simulācijas modelī jāievēro izstrādes stadijā esošā Rīgas teritorijas plānojuma 15. pielikumā “Prasības transporta plūsmu izpētei” izvirzītos nosacījumus satiksmes komforta līmeņu nodrošināšanai un ar modeli pārbaudāmās teritorijas robežas noteikšanai.
4. Piekļuve īpašumiem:
  - 4.1. Izstrādājot Mezgla risinājumus, nodrošināt piekļuvi īpašumiem Mezgla ietekmētajās ielās, īpaši pievēršot uzmanību rindu māju kompleksam Liepājas ielā 40, Paula Stradiņa klīniskās universitātes slimnīcas teritorijai, kā arī apbūvei Krūzes ielā.
5. Kultūras mantojums:
  - 5.1. Mezgla risinājumus izstrādāt tā, lai minimizētu ietekmi uz saglabājamām kultūrvēsturiskajām vērtībām - Liepājas ielas telpu un raksturīgo ainavu, kas ietver mozaikveida kaltā bruģa segumu un Holandes liepu aleju; vietējas nozīmes arhitektūras pieminekli “Bloķētas dzīvojamās mājas” (Nr. 8097) Liepājas ielā 40, vietējas nozīmes arhitektūras pieminekli Sv. Alberta katoļu baznīcu (Nr. 8096) Liepājas ielā 38, valsts nozīmes arhitektūras pieminekli “Slimnīcas celtņu komplekss” (Nr. 6671) Pilsoņu ielā 13.

6. Ūdensteces:

6.1. Mezgla risinājumus veidot, ņemot vērā ūdensobjektu, kas šķērso Liepājas ielu posmā starp dzelzceļu un Kārļa Ulmaņa gatvi, lai nepasliktinātu hidroģeoloģisko režīmu apkārtējās teritorijās.

***Rail Baltica* garā tuneļa variants:**

Ņemot vērā, ka *Rail Baltica* Mezgla zonā paredzēts tunelī un tas maina nākotnē paredzēto transporta organizāciju, *Rail Baltica* projekta izstrādes ietvaros sagatavot Rietumu maģistrāles un Mezgla savienojuma tehnisko risinājumu, ņemot vērā *Rail Baltica* garā tuneļa novietojumu.

**Papildus nosacījumi gājēju un velobraucēju plūsmu organizācijai ārpus Mezgla teritorijas**

Saglabāt esošās 1520mm dzelzceļa infrastruktūras šķērsošanas vietas:

1. Vairāklīmeņu šķērsojums, kas savieno Bieriņu un Āgenskalna apkaimes gar Mārupīti.
2. Vienlīmeņa šķērsošanas vieta pie Ojāra Vācieša ielas.

Minētajiem šķērsojumiem nodrošināt plāna līkņu, garenlīpuma, pagrieziena rādiusu un augstuma gabarītu parametrus atbilstoši Latvijas valsts standartu un vides pieejamības prasībām, kā arī nodrošinot iespējami īsāku, taisnāku, ērtāku un drošāku ceļu *Rail Baltica* šķērsošanai.

**Papildus pievienoti Rīgas ūdens nosacījumi, kas RDPAD tika iesūtīti 14.11.2019.:**

Ja virs ūdensvada un kanalizācijas tīkliem, kuri vecāki par 10 gadiem, notiks būvniecības darbi, tad jāparedz to pārbūve vai pārcelšana. Precizējot projekta robežas apjomi var mainīties.

## Ojāra Vācieša ielā pie Mārupes ielas

1. Šķērsojums īstenojams izmantojot tuneli. Satiksmes pārvada (tilta) šķērsojuma veids pielietojams tikai gadījumā, ja pārvietojoties pa tiltu satiksmes dalībniekiem starp esošo reljefu un tiltu jāpārvar mazāka augstuma starpība nekā izmantojot tuneli.
2. Šķērsojumā jānodrošina dalīta gājēju un velobraucēju satiksme.
3. Šķērsojuma būvei jānodrošina minimālais satiksmes brīvtelpas platums 5m.
4. Ja šķērsojuma būve ir tunelis, minimālais satiksmes brīvtelpas augstums 3.30m.
5. Piekļuve šķērsojuma būvei jānodrošina ar piekļuves rampām.
6. Šķērsojuma būves un piekļuves rampu maksimālais garenkritums pieļaujams 6%.
7. Šķērsojuma būve jāsavieno ar esošu pilsētas transporta infrastruktūru Ojāra Vācieša ielā abās šķērsojamā dzelzceļa sliežu ceļa pusēs.
8. Šķērsojuma būvei un savienojumiem ar esošo infrastruktūru jāatbilst vides pieejamības prasībām. Lifta nepieciešamība abās šķērsojamā dzelzceļa sliežu ceļa pusēs izvērtējama atbilstoši "Vides pieejamības vadlīnijas publiskām būvēm un telpām un publiskajai ārtelpai", kā arī saskaņojot ar Invalīdu un viņu draugu apvienību "Apeirons".