



RĪGAS PILSĒTAS BŪVVALDE

Amatu iela 4, Rīga, LV-1050, tālrunis 67105800, fakss 67012805
e-pasts: buvvalde@riga.lv, www.rpbv.lv

Rīgas pilsētas būvvaldes ziņojums par publiskās apspriešanas procedūru koku ciršanai

12.06.2020.

Nr. BV-20-245-zi

Informācija par publisko apspriešanu:

- Ierosinātājs: **Rīgas domes Satiksmes departaments.**
- Ieceres adrese, kadastra Nr.: **Rīgā, Gaujas ielas un Miera ielas teritorijā.**
- Publiskās apspriešanas noris laiks: **31.03.2020. – 15.04.2020.**

Publiskā apspriešana rīkota, pamatojoties uz Rīgas domes Apstādījumu saglabāšanas komisijas 09.03.2020. lēmumu Nr.11, 1.2.19. §.

Koku ciršanas mērķis: "Satiksmes pārvads pār dzelzceļu pie Brasas stacijas rekonstrukcija".

Plānoto cērtamo koku apraksts

N. p.k.	Koka sugas koeficients	Koka suga	Koka diametrs cm	Koku skaits	Koka atrašanās vieta	Koka dekoratīvā vērtība
1.	2	Liepa	33 - 54	28	Čiekurkalna apkaime	Izcila
2.	0,8	Ošlapu kļava	35/35/35/35	1		Vērtīga

Publiskās apspriešanas rezultātu apkopojums

1.	Saņemtas aptaujas lapas/iesniegumi/vēstules	<i>Skaitis kopā</i>
	1.1.aptaujas lapas	822
	1.2.iesniegumi	1
2.	Iesniegtie viedokļi par koka/-u ciršanas ieceri :	823
	<u>2.1.iedzīvotāji, kas dzīvo tiešās ieceres apkaimes tuvumā</u>	12
	atbalsta: <ul style="list-style-type: none">• Projekta labākai izpildei projekta autori ir izvērtējuši situāciju un ir atbildīgi par savu izvēli, pie tam koki ir jau stipri sen stādīti. Ir liepas, kas nepadodas kopšanas apgriešanai. Pie tam, paredzētie dižstādi pareizi iekopti stādot, var līdzsvarot apzaļumošanas iespējamās izmaiņas. Neredzot rasējumus, stādīšanas vietas citu viedokli grūti veidot.	1
	daļēji atbalsta	-
	noraida: <ul style="list-style-type: none">• Noraidu iepļānoto 28 koku nociršanu, jo uzskatu, ka Brasas tiltu var renovēt neizcērtot tik daudz kokus;• kā Brasas apkaimes iedzīvotāja kategoriski iebilstu pret 28 liepu ciršanu, jo tādējādi tiks nodarīts neatgriezenisks kaitējums apkaimes zaļajai videi, tiks iznīcināta veca liepu aleja, kura kalpo kā estētiska zaļā rota, bet pilda arī skaņas barjeras un putekļu aizsargfunkciju. Aicinu rast risinājumu, kas	11

	<p><i>ļautu pasargāt kokus no iznīcināšanas;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>šī koku aleja ir teju vienīgais skaistais, kas ir atrodams posmā starp jauno pārbrauktuvi un Tēraudlietuves ielu.</i> 	
	cits viedoklis	-
	2.2.iedzīvotāji no dažādām Rīgas apkaimēm /Latvijas novadiem	811
	<p>atbalsta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Brasas pārvada pārbūve ir ļoti svarīga ne tikai Čiekurkalna un Mežaparka apkaimēm, bet arī tiem, kas šo pārvadu izmanto tranzītā. Vēl jo vairāk atbalstu, ka velo infrastruktūra tiek izbūvēta uz pārvada, kas nozīmē, ka velobraucējiem un gājējiem būs iespēja šķērsot dzelzceļu droši un ātri, negaidot kamēr pabrauks vilciens. Minēto cērtamo koku vietā paredzēts iestādīt jaunus, kas ir atbalstāmi. Brasas pārvada tuvumā, pusē, kur paredzēta koku ciršana neatrodas dzīvojamā apbūve, bet gan rūpnieciska teritorija, līdz ar to netiek pasliktināti apstākļi iedzīvotājiem;</i> • <i>lai beidzot ir normāls, plašs tilts;</i> • <i>atbalstu koku ciršanu, brauktuvei jābūt drošai;</i> • <i>jāturpina veloceļu būvēšana, jānodrošina nepārtraukto veloceļu savienojumi pilsētas robežās;</i> • <i>pilsēta ir cilvēkiem, nevis kokiem. Kokus var iestādīt jaunus, bet cilvēkiem jābūt fiziski aktīviem un jābrauc ar riteņiem;</i> • <i>šādā situācijā ir adekvāti veikt koku izciršanu, iestādot jaunus, lai pilsētā uzlabotu transporta infrastruktūru;</i> • <i>velobraucēji un gājēji var izmantot esošo ceļu zemes līmenī;</i> • <i>es atbalstu teritorijas atjaunošanu un sakārtošanu mūsdienu prasībām. Vēlams ka kokus kuri tiks iestādīti tiks pienācīgi apsekoti un kopti.</i> 	22
	<p>daļēji atbalsta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Ārkārtīgi žēl, ka skaisto, veco liepu aleja jāupurē, bet Brasas tilta rekonstrukcija ir beidzot jārealizē un jānodrošina normāla, galvaspilsētas cienīga satiksme šajā apkaimē. Tāpēc - izsaku savu viedokli - 1) ciršanu atļaut tikai brīdī, kad visa dokumentācija ir sakārtota un Brasas pārvada rekonstrukcija tiek reāli sākta, 2) pieprasīt un nokontrolēt, lai nocirsto koku vietā patiešām tiek iestādīti pienācīga izmēra dižstādi;</i> • <i>atbalstu ciršanu tikai tad, ja nu patiešām nekā nav iespējams savādāk. Bet ja pirmo tiltu varēja uzbūvēt un netraucēja šīs liepas, kāpēc tagad lai traucētu. Katrā ziņā vairāk noraidu nekā atbalstu;</i> • <i>es neatbalstu visu minēto koku izciršanu, jo tas samazinās apzaļumotās teritorijas mūsu rajonā. Lai projekta attīstītājs rod risinājumu būvēt, pēc iespējas mazāk izzāģējot kokus. Kur var iepazīties ar informāciju par iepļānotajiem kokiem stādīšanai, to sugu un lielumu. Ja ir plānots kompensēt izzāģētos kokus ar 2 m lieliem stādiem, tad tas nav samērīgi. Šādi stādījumi ekoloģisko pienesumu veiks tikai pēc gadiem 7-10;</i> • <i>atbalstu ieceri ar piezīmēm: 1) sašaurināt visas transporta joslas līdz 3 m, tramvaja joslas līdz 3 m, tā, lai nebūtu nepieciešams paplašināt esošo uzbērumu; 2) neizcirst esošo koku aleju;</i> • <i>atbalstu tikai tajā gadījumā, ja nekavējoties tiks iestādīti jauni koki vismaz tādā pašā skaitā, vai vecie koki nevis nozāģēti, bet gan izcelti (šāda tehnika tiek piekopta ārzemēs) un iestādīti citā vietā attiecīgi gar izbūvētās velo joslas malu. Rīgā ir nepieciešami koki;</i> • <i>es uzskatu, ka veloceļiņš būtu jāierīko nevis uz tilta, bet tieši starp tām liepām un Gaujas ielu posmā no "Buru Sports" līdz Starta ielai pārvērst par dzīvojamo zonu vai uzstādīt mākslīgos paaugstinājumus, braukšanas ātruma samazināšanai. Alternatīva ir liepu aleju atstāt gājējiem, bet velo ceļiņu novirzīt starp Miķeļa kapiem un tiltu, kur tālāk tas pārietu tanī parka tipa pagalmā bez satiksmes. Un vēl, neskatoties uz to, ka šim tiltam izbūvētu vēl brauktuves, tas nemazinātu satiksmes sastrēgumus, jo apkārtējās ielas nespēs uzņemt automašīnu plūsmu;</i> • <i>ja tas palīdzēs uztaisīt platāku gatvi, uztaisīt 4 braukšanas joslas, tad es piekrītu. Cerams, ka tramvaja sliedes būs bez bruģa bet betonētas (tā ka Imantas tiltam);</i> • <i>uzskatu, ka tilta projektu iespējams veikt, samazinot transportam paredzēto joslu platumu;</i> 	13

	<ul style="list-style-type: none"> • <i>esmu pret koku izciršanu. Vai tie paši veloceliņi ir jāveido katrai ielai, kas ved uz centru? Varbūt savediet kārtībā tos veloceliņus, kas beidzas nekurienes vidū.</i> 	
	<p>noraida:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Ikdienā izmantoju minēto rajonu sporta aktivitātēm un koki (tieši lieli koki, kādus paredzēts nocirst) padara šo ar autotransportu noslogoto vietu ciešamu un izmantojamu arī pilsētas iedzīvotājiem – gājējiem;</i> • <i>uzskatu, ka plānoto koku - 28 liepu alejas - izciršana tik ievērojamā apjomā nav pieļaujama un neatbilst mūsdienīgai projekta izstrādei;</i> • <i>Rīgā jau tā ir kritiski slikts gaiss. Koki, īpaši lielie, uzlabo gaisu, samazina putekļus un troksni. Tā ir vēsturisku, skaistu liepu aleja, kuru neaizstās nekādi dižstādi;</i> • <i>neatbalstu diametrā lielu koku izciršanu un aizvietošanu ar dižstādiem. Neatkarīgi no sezonas, šādiem kokiem nepieciešama rūpīga kopšana, lai tie neaizietu bojā. Kr. Barona ielā pat puķu podi tika atstāti novārtā, kur nu vēl cerību rast, ka lielus kokus kāds apkops. Neredzu projekta plānā nekādu norādi, vai esošie koki ir bojāti. Dzīvē tā ir skaista aleja. Remontdarbus veicot, kokus nepieciešams rūpīgi iepakot un uzmanīgi strādāt. Kas nav neiespējami;</i> • <i>koku ciršana nav saprotama, jo pārvadu rekonstruē ielas sarkanajās līnijās. Ja tas sadārdzina būvdarbus, ieguvums sabiedrībai no svaiga gaisa, ēnas un estētikas ir lielāks. Turklāt aleja kalpo kā papildu barjera starp skvēru un bērnu laukumu Miera ielas pusē. Jāstrādā gudrāk;</i> • <i>uzskatu, ka koku alejas ciršana nav nepieciešama un pārvada paplašināšana būtu jāveic saglabājot kokus. Veloinfrastruktūras izveide pārvadā ir apsveicama ideja, bet tik pat labi velo kustību var organizēt pa Gaujas ielu. Dižstādi, pat ja 5 gadu veci, neaizstāj 100 gadīgus kokus. Tas būs nopietns zaudējums apkaimes videi;</i> • <i>esošais ielas posms jau tā ir drūms - no vienas puses tilts un kapi, no otras puses industriālās ēkas, elivātori, dzelzceļš. Nocērtot kokus, kuri tagad rada vismaz kaut cik normālu noskaņu, vieta pārvērtīsies par kaut kādu industriālo parku. Neredzu arī tam jēgu jo: 1) uz doto momentu esošajā posmā norit aktīva satiksme un bez īpašām problēmām, drīzāk varētu runāt par ielas malā esošo autostāvvietu likvidēšanu (pārnesanu ēku iekšējā teritorijā, kas dotu papildus vietu izbūvei, ja tāda nepieciešama; 2) uz doto momentu esošais veloceliņš ir pietiekami plašs (pats regulāri to izmantoju). Atliek atjaunot asfalta segumu un izbūvēt tā turpinājumu pāri jaunajai pārbrauktuvei - tam vieta pietiek, pie pārbrauktuves to mierīgi var sašaurināt, tas neradīs papildus diskomfortu; 3) mēs tomēr esam attīstīta (jaunattīstības) valsts un vajadzētu varēt rast inženiertehniskos risinājumus, kas ir roku rokā ar dabu, nevis izcirst kokus, to vietā uzlikt bruģi vai asfaltu (kurš pēc gada parasti jāmaina) un "ķekša pēc" iestādīt kociņus (skatīt Kr. Barona ielas piemēru), kuri knapi pārsniedz 2 m augstumu pēc vairāku gadu augšanas, ja vispār pārdzīvo mūs ziemas tradīciju - iesālīt ielas. Un vispār kāpēc ir runa par transporta novirzīšanu pa ielu nevis tiltu - esošā situācija labi parāda, kā pasliktinās satiksmes caurlaide, jo Brasas stacijā regulāri pārvietojas vilcieni, kuri tagad veido 15-20 min sastrēgumus pie katras pārbrauktuves aizvēršanās. Salabojiet tiltu un atgriezieties pie iepriekšējā modeļa;</i> • <i>tiek izcirsti 28 koki!!! 28!!! Arguments, ka vietā tiks iestādīti vēl neatspēko to, ka kokiem jāaug desmitgades, lai sasniegtu to vecumu. Mūsdienās var atrast citu risinājumu, kas saudzēs kokus;</i> • <i>Čiekurkalna attīstības biedrība (reģ. Nr. 40008240183) kategoriski ieilst pret 28 liepu ciršanu, jo tādējādi tiks nodarīts neatgriezenisks kaitējums apkaimes zaļajai videi, tiks iznīcināta gadu desmitiem sena liepu aleja, kura ne vien kalpo kā estētiska zaļā rota, bet pilda arī skaņas barjeras un putekļu aizsargfunkciju. Čiekurkalna attīstības biedrība informē, ka apkaimē nelabvēlīga lēmuma gadījumā, biedrība izmantos visus tās rīcībā esošos tiesiskos līdzekļus, lai nepieļautu liepu alejas iznīcināšanu, t.sk., vēršanos tiesā. Aicinām nekavējoties sazināties ar biedrību, lai risinātu jautājumu par koku aizsardzību. Ticam, ka ir iespējams risinājums, kas ļautu pasargāt kokus no iznīcināšanas;</i> 	776

- pilnībā noraidu šādu ieceri. No pievienotajām vizualizācijām nav saprotams, kāpēc konkrētie koki traucē veloceļa izbūvei uz pārvada, kā arī nav saprotams, kāpēc vispār uz pārvada jābūvē veloceļš, ja tas jau šobrīd veiksmīgi funkcionē zemes līmenī (un pēc vizualizācijām redzams, ka to arī paredzēts saglabāt). Jebkurā gadījumā konkrētie koki ir pārāk vērtīgi kā estētiski, tā arī kā dabisks "vairogs" tuvējai apkārtni pret pārvada radīto trokšņu un citu piesārņojumu. Noteikti ir rodams cits risinājums. Vislabāk un ekonomiski pamatoti ir saglabāt esošo veloceļu zemes līmenī, tādējādi nodalot velo un auto satiksmes plūsmas;
- kategoriski iebilstu pret koku ciršanu, jo tiks nodarīts kaitējums apkaimes zaļajai videi, tiks iznīcināta koku aleja, kurai ir gan estētiska, gan praktiska funkcija - pildīt skaņas barjeru un putekļu aizsargfunkciju. Nepieciešams ieviest risinājumu, kur būvniecības ceļā netiek izcirsti esošie koki;
- šī koku aleja kapu apkaimē, gar veloceļu, un kopumā Čiekurkalna teritorijā ir šai teritorijai īpaši simboliska un raksturīga iezīme. Ielas platums uz Gaujas ielas ir gana plats, lai veiktu būvdarbus un rekonstrukciju, neiznīcinot Čiekurkalna - Mežaparka posmā raksturīgo vēsturisko aleju. Ja nepieciešams paplašināt teritoriju būvdarbu vajadzībām, tad labāk upurēt ir tos jaunus, mazos kociņus, kas sastādīti otrpus Gaujas ielai. Būvdarbu vajadzībām noteikti var atrast citu laukumu, piemēram, uz laiku slēdzot Aizsaules ielas posmu vai sašaurinot Gaujas ielu līdz vienai joslai katrā virzienā, jo tur tā pat uz būvdarbu laiku nav nepieciešamas 2 joslas (dzelzceļa pārbrauktuve tā pat ir viena josla katrā virzienā). Liepu aleja ir viens no iemesliem, kamdēļ ir tik patīkami ar velo doties no centra uz Mežaparku un atpakaļ;
- koki ir ļoti būtiska pilsētvides sastāvdaļa, kas to padara iedzīvotājiem patīkamāku un dzīvošanai vērtu vidi. Koki palīdz pret gaisa piesārņojumiem un uzlabo gaisa kvalitāti, tāpēc vēl būtiskāk saglabāt kokus pie lielām transporta infrastruktūrām. Arī koki nodala šādu infrastruktūru no gājēju celiņiem utt. Lūdzu, padarīsim Rīgu zaļāku un jaukāku iedzīvotājiem! Noteikti var atrast risinājumus kokus necērtot;
- koku ciršana šajā adresē ne tikai degradēs tās estētisko un kultūrvēsturisko vērtību, bet arī pasliktinās gaisa kvalitāti tuvumā esošajos birojos. Koku efektīvais gaisa attīrīšanas areāls ir vien pāris metri no koka ass. Tāpat tas ir slikts piemērs kopējā pilsētas plānošanā un attīstībā, kur tiek izvēlēts vienkāršākais, bet nepārdomātākais risinājums;
- tāda caurmēra koki ir jāargā un jāprojektē satiksmes pārvads ņemot vērā šos jau lielos kokus, nevis tā vienkārši pieņemot, ka tos var aizvietot, ka tas ir sākums, ko var tik vienkārši nocirst un viss atrisināts. Tas ir kā pieņemt, ka varam taču sev rokai nocirst kādu pirkstu un piešūt citu vietā, lai ērtāk satvert planšeti;
- rajonā, kas izceļas ar savu industriālo nozīmi, šie koki veiksmīgi nodala tiltu no akmeņkaļu darbnīcas. Tādējādi stādījumi darbojas kā buferis gan skatam kas paveras no tilta, gan arī troksnim no šī pārvada uz darbnīcu un citu iestāžu pusi, kā arī, neapšaubāmi, rada patīkamāku vidi tilta pakājē kājāmgājējiem un riteņbraucējiem. Koki stādīti vairāk ka 85 gadus atpakaļ, un šai vietai pilnīgi noteikt piešķir estētiku gan kultūrvēsturisko vērtību;
- koki nav un nevar būt traucēklis tilta rekonstrukcijai. Rīdniekiem ir tiesības dzīvot zaļākā vidē. Tanī pat laikā kokiem var piedēvēt vēsturisku nozīmi;
- pievienojos Čiekurkalna attīstības biedrības argumentiem - projekts ir jāpārskata, neskarot liepu aleju. Aizdomas projektā rada kaut vai nianse, cik metru plata ir paredzēta gājēju pāreja, šī brīža plānos tā projektēta kā ļoti plata un nedroša. Tas liek domāt, ka viss projekts varētu būt brāķis un ir jāmeklē mūsdienīgi izbūves risinājumi;
- kategoriski iebilstu par 28 liepu ciršanu, jo tas radīs kaitējumu - tiks pazaudēts estētiski skaista zaļa aleja, gan pasliktināsies gaisa kvalitāte, kuru mūsdienās visi cenšas samazināt. Manuprāt, zaļums pilsētā ir ļoti svarīgs, tāpēc kokus ir nepieciešams saglabāt, tādējādi mainīt projektu;
- pilnīgi noraidu! Šie koki ir vēsturiskais mantojums! Ļoti veci un skaisti! Šī aleja ir viena no garākajām Rīgā;
- kategoriski iebilstu pret ieceri izpostīt Čiekurkalna vēsturisko liepu aleju! Vairāk kā 85 gadus sena liepu aleja ir aizsargājama kultūrvēsturiska

	<p>vērtība. Brasas tilta paplašināšana: 1) principā nav nepieciešama; 2) galējas vajadzības gadījumā tiltu var paplašināt uz otru pusi;</p> <ul style="list-style-type: none"> • ja nepieciešama papildus platība tilta rekonstrukcijai, lūdzu izmantojiet tilta otru pusi, kur koku nav. Lūdzu, neizcērtiet liepu aleju; • neatbalstu koku ciršanu, jo tie ir veselīgi, spēcīgi koki, kas tur aug gadu desmitiem un sniedz ļoti labu noēnojumu, pasargā no saules, un, protams, palīdz cīnīties ar gaisa piesārņojumu; • ja 1933. gadā stādīti koki un 1950. gadā bija iespējams izbūvēt tiltu un kokus neizcirst, tad arī šodien to var. Nekad nav tā, ka nav variantu; • plānotā alejas ciršana nav racionāla, jo ielai plānota brauktuve ar nepamatoti platu brauktuvi (vidēji 3,80 m platas braukšanas joslas). Ielai iespējams samazināt plānoto braukšanas joslu platumu līdz minimālajam pieļaujamajam (3,25 m), tādējādi iegūstot vismaz 2 metrus telpas un pasargātu kokus no izciršanas. Šāds risinājums ļautu ne tikai saglabāt koku aleju, bet arī samazinātu projekta un tālākās uzturēšanas izmaksas, kas ir svarīgi no pilsētas saimnieciskuma puses un no nodokļu maksātāju skatpunkta. Turklāt ir pierādīts, ka platas braukšanas joslas veicina avāriju situācijas. Drošs joslu platums ir 3,00 līdz 3,50 metrus plats, un 3,80 metri šajā situācijā jau ir bīstams; • nav jāizcērt vesela aleja ar kokiem, lai atjaunotu brauktuvi. 4.9m plata brauktuve šķiet nepamatoti plata. Koku kritiskajā zonā var izmantot dažādus ģeorežģus vai citas kokus sargājošas sistēmas. Neizprotu kādā veidā esošās liepas traucē, ja to vietā un vēl tuvāk tiltam tiek paredzēts stādīt jaunus dižstādus pēc tam. Vai tas ir tikai, lai traktors būvniecības laikā var ērtāk veidot uzbērums? Kā projektētājs redzu slinku pieeju projektam un nevēlēšanos iedziļināties koku saglabāšanas jautājumos; • noraidu. Pie Brasas tilta esošā koku aleja ir galvenais, kas gājējiem un riteņbraucējiem nokļūšanu no Brasas uz Meža kapiem/Mežaparku padara patīkamāku, zaļāku. Tā aizsargā no satiksmes uz tilta un, maskējot masīvās betona konstrukcijas, padara vidi cilvēcīgāku. Tāpat neuzskatu, ka jaunu koku iestādīšana kompensētu šobrīd jau tur augošo koku nociršanu; • pirmkārt, pieaugušie koki jau šobrīd nodrošina barjeru starp gājējiem/riteņbraucējiem un pārējo satiksmi, kamēr jauniem kokiem izaugt līdz pienācīgam augstumam un kuplumam prasītu gadu desmitus. Otrkārt, runa nav tikai par kokiem ir/nav kategorijās, bet arī par to, kā senie apstādījumi - tai skaitā 20. gs. stādīta aleja - bagātina mūsu pilsētu. Seniem, koptiem apstādījumiem ir milzu vērtība, kas izzūd ar to iznīcināšanu un kuru neviens dižstāds sev līdzīgu nenes. Tāpēc aicinu RB projektēt Brasas pārvada rekonstrukciju ar pieņēmumu, ka liepu aleja ir jāsaglabā, nevis izstrādāt projektu un pēc tam "secināt", ka, neko darīt, liepas jācērt nost; • konkrētā aleja ir velociņš Centrs-Mežaparks ietvaros, pa kuru pārvietojos ikdienā regulāri. Aleja sniedz vēsumu gan karstās vasaras dienās, gan arī padara pilsētvidi ainavisku visos gadalaikos. Pa šo velociņņu regulāri skrien pilsēmieki, kā arī brauc ar velosipēdiem ģimenes - ir svarīgi šeit saglabāt pievilcīgu vidi pilsētniekiem, kā nokļūt, piemēram, Mežaparkā no pilsētas centra. Ir svarīgi saglabāt uz gājējiem un velobraucējiem orientētu pilsētvidi, ne tikai automašīnām pakārtotu. Nav nepieciešamība pēc pārvada paplašināšanas, ko kā pierāda šobrīd daudzreiz šaurākā iela ar pārbrauktuvi blakus pārvadam; • vispārīgi norādīts koku ciršanas iemesls, nepamatojot konkrēti šo koku ciršanas nepieciešamību. Nav norādīts pamatojums par to, kāpēc projektā paredzēts nocirst esošus, veselīgos kokus, lai pēc tam tajā pašā joslā stādītu jaunus. Nepieciešams skaidrojošs apraksts par to, kā projektētā varianta gala rezultātā iegūtā vide ar 26 jauniem koku dižstādiem, ir kvalitatīvāks variants par variantu, kur tiktu saglabāti esošie koki. Tiek paredzēts nocirst 29 kokus, bet vietā iestādīt tikai 26 - nav norādīts pamatojums, kā tiek kompensēti 3 koku starpība. Kā koku ciršanas iemesls minēta pārvada izbūve "atbilstoši mūsdienu prasībām" - jebkuram pilsētā paredzētam projektam būtu jābūt ar mērķi uzlabot esošo vidi; nav skaidrs, kā pieaugušu koku izciršana, un to aizstāšana ar mazāku skaitu jaunu koku, uzlabos esošo vidi; • Brasas rajons vienmēr ir bijis viens no zaļākajiem. Tas ir ceļā no centra uz 	
--	---	--

Mežaparku - vietu, kur rīdziniekiem būt pie dabas nebraucot ar auto. Vasarās šim ceļam ir jābūt ar koku noēnojumu, lai patīkami būtu gan iet ar kājām, gan braukt ar velosipēdu;

- *šis ir absolūti nepieņemami. Nepārdomāts, nekvalitatīvs un vidi degradējošs projekts. 85 gadus veca aleja ir vērtība, kas domes atbildīgajiem departamentiem ir īpaši jāaprūpē, nevis jānocērt bez vajadzības. Un slikts projekts nav vajadzība, tā ir kļūda, kas jālabo. Pilsētā ir tik slikta gaisa kvalitāte jau šobrīd, un pastiprināts satiksmes blīvums šo gaisa kvalitāti tikai pazeminās, un šādos apstākļos izcirst spēka pilnus kokus, kas veic gaisa attīrīšanas funkciju, ir vērtējama kā neizglītotu nihilistu bezkaunība. Tas, ka kaut kas ir ielikts projektā, nenozīmē, ka to nevar pamainīt - īpaši, ja veselais saprāts un sabiedrības intereses (!!!) ir izmaiņu pusē. Kokiem jāpalielina. Autocentriskajai lielummānijai ar 3,8 m platām joslām mūsdienīgā pilsētvidē nav vietas, lai kā Satiksmes departamentam gribētos;*
- *esmu dzīvojis šajā rajonā un bieži braucis caur šo koku aleju un uzskatu to par vienu no skaistākajiem plekšiem Rīgā. Šādu vērtību nīcināt ir nepieņemami. Šajā rajonā labāk ieviest mierīgākas satiksmes principus - samazināt atļauto ātrumu, sašaurināt brauktuvi platumus pret šobrīd plānotajiem. Gabalu iepriekš plānojas Ziemeļu koridors, tepat aiziet arī Austrumu maģistrāle, šis maģistrāles jau kalpos par plata, ātra ceļa pamatplūsmas virzītājiem, lokāla mēroga ielām vajadzētu sašaurināties un nomierināties;*
- *aplūkojot pieejamo informāciju, redzams, cik izšķērdīgu un sliktu projektu izstrādājis Satiksmes departaments. Uz tilta paredzētas ļoti platas (3,8 m) braukšanas joslas. Šāds joslu platums ir ne vien neizdevīgs, jo tilta platumu palielina par 2,2 metriem, kas naudas izteiksmē ir vairāki simti tūkstoši izšķērdētu eiro, bet arī bīstams, jo veicina pārāk ātru braukšanu, kas attiecīgi noved pie vairāk sadursmēm un cietuši cilvēkiem. Ja uz tilta tiktu iepļānotas standarta 3 metru platas joslas, tad tiktu ietaupīti ne vien vairāki simti tūkstoši eiro, tiktu uzlabota drošība un būtu iespējams pasargāt arī tik vērtīgo liepu aleju;*
- *neatbalstu liepu alejas nociršanu, jo ir alternatīva iespēja veidot šaurākas brauktuves uz Brasas tilta, tādējādi neradot nepieciešamību cirst kokus, kuri tur ir auguši gadiem. Ja uz tilta pietrūkst vietas velo infrastruktūras veidošana, jāņem vērā, ka jau šobrīd ērtāk ar velo ir šķērsot dzelzceļa slīdes ielas līmenī, nekā braukt augšā pārvadā;*
- *koku izciršana nav pieļaujama. Ir jāmeklē cits risinājums. Pārvalu var būvēt vispār bez velo un gājēju joslām. Gājēji un velobraucēji var turpināt pārvietoties pāri jau izveidotajai dzelzceļa pārbrauktuvei, kur vilcienu satiksme nav tik bieža. Pats ar velosipēdu katru rītu un vakaru pārvietojos šajā maršrutā. Koki atdalītu pārvada satiksmes troksni, izplūdes gāzes no gājēju un velo pārvietošanās maršruta. Kā vispār mūsdienās 2020. gadā Eiropas pilsētā var nedomāt par šo, man nav saprotams;*
- *Rīga nav šoseja, mums vajadzīgi vairāk koki, šajā projektā joslu platums ir pārlielu liels, nav nekādas nepieciešamības cirst kokus, lūdzu atrodiet cilvēku, kurš māk veikt plānojumus un jēdzīgus projektus. Eiropā neviens mūsdienās nekadās pēc šādām metodēm. Rīgas centrā un pie centra ir pārāk liela satiksme, riteņbraucējiem jācieš, trūkst koku, vasarā ļoti putekļains;*
- *uz ielām ir jābūt kokiem, lai mazinātu temperatūras svārstības vasarā un radītu patīkamāku vidi pilsētā. Lai gan izskatās, ka apkārt tāpat ir daudz koki, liela daļa no tiem ir privātās teritorijās un paļauties, ka tie tur paliks nav prātīgi, tādēļ ir nepieciešams saglabāt kokus ielu malās, ne tikai šajā vietā, lai pilsētvidē būtu patīkamāka dzīvošanai;*
- *vēsturiskā liepu aleja ir jāsauglabā, jo koki šo vietu izdaiļo un palīdz uzturēt tīru gaisu. Tiltas paplašināšanas projekts ir brāķis, kas izšķērdēs nodokļu maksātāju naudu nevajadzīgi platās braukšanas joslās. Projekts ir jāpārstrādā, paredzot liepu alejas saglabāšanu un minimālu joslu platumu, kā prioritāti izvirzot sabiedriskā transporta, gājēju un velotransporta kustību, nevis privātā autotransporta kustību. Atbilstoši Rīgas stratēģijām;*
- *neatbalstu koku ciršanas ieceri, kā arī šādu tilta projektu, tas racionāli nepamato nepieciešamību izcirst kokus. Daudzkārt ērtāka riteņu pārbrauktuve ir nevis pāri tiltam, bet gan zem tā. Izvietojot korektus*

	<p>norādījumus uz ceļa, tādējādi tā arī būs drošāka riteņbraucējiem, kuriem nebūs nepieciešamība šķērsot brauktuvi, bet būs iespēja turpināt ceļu pa Kluso ielu Mežaparka virzienā. Savukārt braucot virzienā no Mežaparka, esošā riteņu infrastruktūra ir jāuzlabo un jāpadara drošāka riteņbraucējiem, joprojām izmantojot pārbrauktuvi nevis tiltu, jo lai uz tā nonāktu riteņbraucējiem būs jāšķērsos tramvaja sliedes, un intensīvs satiksmes mezgls (aplis);</p> <ul style="list-style-type: none"> • tilta brauktuves daļas var plānot šaurākas. Ja jāpaplatina ceļš, kāpēc, lai to nevarētu darīt uz otru pusi, kur nav koki tik tuvu? Turklāt, kāpēc projektā velo celiņš ir tikai vienā ceļa pusē plānots? Kāpēc automātiski pieņem, ka automašīnām ir jākustas netraucēti abos virzienos, bet visiem, kas pārvietojas uz citiem riteņiem - velo, skūteri, skrituļslidas, ratiņkrēsli, māmiņas ar ratiem - tikai vienā; • pilsētvidei nepieciešami koki attīrīšanai, kā arī bioloģiskās vides veidošanai (kukaiņu, putnu un citu radību mājvietai); • no sākuma cirtīsim, bet pēc tam atkal stādīsim? Kādas izmaiņas ir nepieciešamas esošajā projektā, lai saglabātu kokus; • 1) Plānotais dižstādu skaits nav līdzvērtīgs plānotajam nozāģējamo koku skaitam; 2) Nav informācijas, vai ir pietiekami pamatots iemesls Rīgai zaudēt koku liepu aleju, 3) Vai nav iespējams rast kompromisu ceļam ar kokiem, piemēram, veikt ceļa paplatinājumu kapu pusē, kur kapu apmeklētājiem izveidot papildus joslu (ja nepieciešams), vai uzstādīt stāvēšanas ierobežojumus sastrēgumu stundās. Lūkojoties plānā, kapu pusē: a) Mazāk koki, kas būtu jānozāģē; b) Nav jānozāģē rindu stādījums. Vai dižstādu stādīšanas vieta ir bez komunikāciju apgrūtinājumiem, kas var sadārdzināt kvalitatīvas stādbedres izgatavošanai? Izvēloties otru ceļa pusi - jāzāģē mazāk koku, kā rezultātā rīdzinieki iegūtu vairāk un daļu dižstādu budžetu veltīt 28 liepu sakopšanai un iestādīt varbūt tikai 10 jaunus kokus. Es personīgi pārvietojoties izmantoju tikai privāto auto, bet šī iecere nešķiet godīga pret zaļi domājošiem līdzpilvēkiem; • Rīgas pilsētā gaisa kvalitāte pasliktinās ar katru dienu. Gaisa kvalitātes problēma ir #1 problēma pasaulē. Tāpat ņemot vērā to, ka Rīgas pilsētas teritorijā tiek izcirsti vairāk koki kā iestādīti, aicinu apstādināt plānoto izcirstānu. Alejai ir jāpaliek tādai, kāda tā ir; • sabiedrībai pieejamā ar projektu saistītā informācija liecina, ka projekts ir nekvalitatīvs un tajā netiek ņemtas vērā sabiedrības intereses. Pilsētniekiem ir vajadzīga nevis par lielu naudu ierīkota ātrumtrase ar gandrīz 4 m platām joslām, bet iela, kurā automašīnas pārvietojas drošā ātrumā - un koki, kas ļauj cilvēkiem elpot un, starp citu, palīdz nesaslimt ar koronavīrusiem. Liepas šajā vietā ir svarīgākas par atsevišķu indivīdu ērtību nodrošināšanu, izbūvējot viņiem nesamērīgi platas autojostas; • šajā infrastruktūras objektā ir pietiekoši vietas, lai atstātu tik vērtīgos kokus un izveidotu visu nepieciešamo infrastruktūru. Nav ne mazākā iemesla teikt, ka velo infrastruktūras vajadzībām ir jācērt simtgadīgi koki, kas apzināti stādīti tieši, lai veidotu zaļo koridoru pilsētā. Cik gan absurdi ir it kā aizstāvēt velo, bet nerūpēties par koku saglabāšanu pilsētā. Auto paredzētais joslu platums var viegli tikt samazināts; • ņemiet piemērus no Rietumu pilsētām un atceraties, ka tā ir pilsēta, nevis šoseja meža vidū. Platākas joslas tikai provocē pārkāpumus un pārgalvīgāku braukšanu mazinot vadītāju uzmanību. Koki ir vērtīgāki par tiem pāris metriem autovadītāju ērtībai. Tas nav vajadzīgs. Ietaupīsies arī izmaksas. Atceraties aizmirstās un ignorētās transporta un attīstības prioritātes. Un tos 26 paredzētos kokus, iestādiet, lūdzu, citur, vietu vienmēr atradīsiet. Rīgai ir jābūt zaļākai; • koku izcirstāna slikta plānojuma dēļ nav atbalstāma ideja. Rīga jau pietiekoši zaudē kokus katru gadu, lai tos turpinātu izcirst tādā pašā skaitā, neiestādot jaunus, dzīvesspēcīgus kokus, rezultātā pilsēta paliek neciešami karsta vasaras laikā, kur nav pat atpūsties koka ēnā un paliek par betona tuksnesi. Ir pierādīts, ka zaļākas pilsētas daļas labvēlīgi ietekmē cilvēku emocionālo stāvokli un labsajūtu; • jāievēro CSDD standarti par braucamo daļu un gājēju ietvēm. Jāciēna daba, jādomā par cilvēku veselību. Koki, tās ir mūsu plaušas; 	
--	---	--

- dzīvoju šajā apkārtnē vairāk kā 20 gadus. Normālos apstākļos (Sarkandaugavas pārbrauktuve darbojas) satiksmes plūsma ir mierīga un sastrēgumi uz tilta neveidojas pat tā saucamajās "sastrēgumu stundās". Lēmums saglabāt divas tramvaju joslas, tā vietā lai veidotu vienu, tāpat kā tilta paplašināšana, šķiet nepamatota. Brauktuvi paplašināšana šķiet pārmērīga, sabiedriskais autobuss, avārijas transports utt. var pārvietoties daļēji vai pilnībā pārvietoties pa tramvaja joslu. Gājēji daudz labprātāk pārvietojas pāri sliežu pārvadam pie Brasas vilcienu stacijas, kur tos ieskauj koki un krūmi, tādēļ iespējams gājēju ietve uz tilta abās pusēs nemaz nav nepieciešama;
- ja uz tilta tiktu ieplānotas starptautiski pieņemtas standarta 3 - 3.1 m platas joslas, tad nebūtu vajadzības arī izzāgēt ceļam blakus atrodošos kokus. Ņemot par piemēru ASV un Vācijas ceļu joslu platumus, varam secināt, ka pārvadā paredzētās 3.8 m platās joslas ir nesamērīgi platas priekš apdzīvotās vietās. ASV starpstatu ceļa joslas platums - 3.7 m. Vācijas Bundesstraße-s ceļa joslas platums - 3.5 m un papildus 0.25 m joslas labajā malā. Vācijas Autobahn-a ceļa joslas platums - 3.75 m. Bez tam vēršu Jūsu uzmanību, ka visi satiksmes joslu platumi norādīti ceļiem ārpus apdzīvotām vietām nevis apdzīvotās vietās. Kopumā tiek uzskatīts, ka platākas joslas saistās ar avāriju skaita pazemināšanos, bet, savukārt, tieši urbānos apstākļos gan šauras ielu satiksmes joslas (mazāk par 2.8 m), gan pārlietu platas satiksmes joslas (vairāk par 3.1 m) saistās ar avāriju skaita palielināšanos;
- veloceliņa izbūve pāri tiltam ir neloģiska, ja velobraucieni var veikt zem tilta pa Gaujas ielu. Gadu desmitiem augušās liepas ir mūsu rajona lepnums. Tās ir saudzējamas dēļ diženā auguma, ziedēšanas un lapu krāšņuma dēļ. Liepziestu aromāts un rudens zelta lapojums sniedz emocionālu baudījumu. Iznīcināt tādu vērtību ir necilvēcība;
- jo ir iespējams realizēt projektu bez koku izciršanas, ieplānojot šaurākas joslas braukšanai. Jo Rīgas Dome izcērt daudz vairāk kokus, nekā iestāda vietā. Jo pilsētā ir svarīgi saglabāt katru veselu pieaugušu, tā kā jaunus stādīt vecajās vietās bieži vairs neļauj apakšzemes komunikāciju īpašnieki, jauniestādītākie koki ne vienmēr ieaug, bieži vien tādēļ, ka par tiem atbilstoši nerūpējas;
- minētais projekts paredz koku izciršanu vietā, kur šobrīd jau ir sakārtota velo infrastruktūra un atbilstoša platuma iela. Savukārt minētais Brasas tilta paplašināšanas plāns uzskatāms par nelietderīgu, jo noteiktais braukšanas joslu platums pārsniedz nepieciešamo. Braukšanas joslu paplašināšana arī nedos efektu satiksmes intensitātes palielināšanai, jo neuzlabos Upes ielas caurlaidību. Kopumā, iecere uzskatāma par neveiksmīgu un degradējošu;
- praktiskāk un drošāk ir izmantot gājēju/velo ceļu zem tilta, tāpēc braukšanas daļas platumus tiks lieki izšķērdēti uz koku rēķina. Turklāt satiksme jau tā šajā posmā ir gana intensīva, lai izcirstu tik ilgi augušos un ainavu bagātinājošos kokus. Pārvietojos šajā maršrutā bieži un varu teikt, ka, visticamāk arī visi pārējie, kas to dara ir pieraduši dzelzceļu pārbraukt pa apakšu nevis pielāgotos jaunajai infrastruktūrai. Tālab sašaurinot tilta platumu, būtu iespēja saglabāt kokus un izdabāt arī autobraucējiem, kuri neapdraudēs velo, piemēram. Ar nelieliem uzlabojumiem būtu gana esošajam veloceliņam Čiekurkalna/Mežaparka virzienā no Pokrova kapiem;
- absolūti noraidu, tas ir noziegums nocirst šos kokus. Šobrīd ļoti labi var pārbraukt pār sliedēm arī neizmantojot tiltu. Jūs sava progresā vārdā esat absolūti prātu zaudējuši. Covid 19 tāpat izmainīs pilnīgi visu pasaules ekonomisko gaitu. Bet koki ir nezūdama vērtība;
- šos kokus 1935. gadā stādīja Latvijas Republikas ļaudis. Tie pārdzīvoja Padomju laikus. Kad tilts tika būvēts 1959. gadā šie koki tika saglabāti. Nododu savu attieksmi pret jūsu ieceri ar cerību, ka veselais saprāts uzvarēs;
- neatbalstu objekta "Satiksmes pārvada pār dzelzceļu pie Brasas stacijas rekonstrukcija" Rīgā, Gaujas un Miera ielu teritorijā realizācijas ietvaros paredzēto koku ciršanu. Liepu aleja, kas veidota 1933. gadā, ir LMS Radošā kvartāla "Kombināts Māksla" (Gaujas iela 1, 3, 5, 9) pieguļoša teritorija, kas ir vēsturiski, funkcionāli un estētiski būtiska radošā kvartāla sastāvdaļa.

	<p><i>Uzskatu, ka projektu iespējams veidot bez liepu alejas izciršanas;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>koku ciršana ir ātrākais un nebūt tas lētākais veids, kā realizēt projektu. Uzskatu, ka ir iespējams projektu izstrādāt tā, ka koki un to saknes nav jānocoērt;</i> • <i>uzskatu, ka koki jāsauglabā, tāpēc, ka tiem ir ekoloģiska, ainaviska vērtība. Veloceliņam vietas pietiek jau tagad. Tā kā katru dienu gandrīz tur staigāju, neesmu manījusi, ka būtu tik daudz velosipēdistu, kas tur brauc. Velosipēdisti pa to pusi pat nebrauc, bet vairāk izmanto pretējo ielas pusi;</i> • <i>infrastruktūras uzlabojumus jāveic respektējot esošo vidi, tas ir, nesamazinaot zaļo zonu;</i> • <i>es piekristu koku ciršanai, ja tam būtu pamatojums. Tas, ka auto joslas nez kādēļ tiek plānotas platākas, nekā citās Eiropas pilsētās, ne tikai nav pamatojums, bet drīzāk rada aizdomas par to, ka dome par pilsētniekiem nerūpējas. Platas auto joslas tikai mudina braukt ātrāk un tādējādi mazinās drošība. Bez tam tās visvairāk izmantos ārpus pilsētas dzīvojošie. Pati pilsēta kļūs tikai dzīvei netīkamāka;</i> • <i>tā ir liepu aleja - ar divām koku rindām. Ja kreiso alejas pusi nocērt 28 liepu garumā, tur veidojot tilta uzbērumu, tad vieta solītiem jauniem liepu stādiem veco koku vietā nepaliek. Pagājušogad iestādījām dažas liepas Čiekurkalna iekšpusē – 100 gadīgajā liepu alejā. No 11 nepieciešamajām, ko ielikām projektā, Ziemeļu izpilddirekcija saskaņoja tikai 4! Arī tā ir indikācija, cik viegli/grūti ir iestādīt jaunus kokus ielu malās. Problēma ir apakšzemes komunikācijas. Tādēļ maksimāli jāļauj augt esošajiem kokiem, kuri tur bijuši vēl pirms komunikāciju izbūves... jo jaunu koku sakņu sistēma vēl augs un attīstīsies, kamēr vecie koki jau ir "savā vietā";</i> • <i>jāsauglabā vēsturiskā koku aleja, lai saglabātu ārtelpas gaisa kvalitāti, vasarā pasargātu no karstuma un rūpētos par iedzīvotāju labsajūtu pilsētā. Satiksmes pārvada paplašināšana uz velojoslas rēķina nav nepieciešama, jo jau esošā velojosla, kas virzās cauri esošai liepu alejai, ir daudz labāks risinājums nekā jaunais pārvada risinājums, jo riteņbraucējs vairs nevarēs netraucēti izbraukt caur koku aleju, bet būs jābrauc pārvadā kopā ar autotransportu, un tas būs bīstamāk, kā arī prasīs vairāk spēka;</i> • <i>seni koku ciršana bez absolūtas nepieciešamības ir nepieņemama. Plānotais satiksmes risinājums ir nepārliciecināms, nemūsdienīgs un nepārdomāts. Plānotājiem nekavējoties jādod uzdevums, izplānot ceļus tā, ka visas liepas tiktu saglabātas, vēsturiskā un skaistā aleja saglabāta;</i> • <i>ne veloceliņš, ne gājēju ietve uz pārvada nav nepieciešami! Esmu velobraucēja, Čiekurkalnā dzīvoju jau gadiem, Brasas tiltu neizmantoju - pat pirms tika uzlabota dzelzceļa pārbrauktuve, velobraucēji un gājēji veiksmīgi pārvietojās pa ielu gar tilta malu. Šobrīd, kad pārbrauktuve ir tik lieliski uzlabota, tilta paplašināšanai ar argumentu, ka uz tā tiks ierīkoti veloceliņi un gājēju ietves, nav nekādas jēgas. Liepu aleja ir vides bagātība visās nozīmēs, to nedrīkst aiztikt. Ja tiltu patiešām vajag paplašināt kādu citu, (man nezināmu vai nesaprotamu) iemeslu dēļ, tad ir jābūt citam risinājumam! Lūdzu, neaiztieciēt esošos kokus;</i> • <i>velosipēdistu ceļiņu var pārprojektēt, lai nebūtu jācērt koki. Rīgas Domei ir jābeidz risināt savas projektēšanas problēmas uz koku rēķina;</i> • <i>koku ciršanas nepieciešamība ir ļoti apšaubāma. Koki ir kultūrvēsturiska vērtība un pilda ne tikai estētisku funkciju, bet mazina CO2 līmeni pilsētā. Katru gadu cilvēce novada atmosfērā miljoniem tonnu oglekļa dioksīda. Esošās ekosistēmas šobrīd ir spējīgas absorbēt tika daļu no oglekļa. Ir divi veidi, kā samazināt CO2 koncentrāciju Zemes atmosfērā: samazinot izmešu daudzumu vai piesaistot un uzkrājot CO2. Mežiem un koksnes produktiem ir unikāla spēja nodrošināt abus šos emisiju samazināšanas veidus. Līdz ar to nav pieļaujams pilsētā izcirst kokus. Vienlaikus tiek slāpēts transporta rādītais troksnis. Projektā piedāvāto joslu platums ir neadekvāti liels un joslas visiem satiksmes dalībniekiem izveidojamas esoša pārvada platumā;</i> • <i>koku izciršana attiecīgajās vietās grauj infrastruktūru, pasliktinās gaisa kvalitāti, tāli skatoties var būt arī negatīva ietekme uz cilvēku labklājību un mentālo veselību (pieaugs toksīnu ieelpošana) jau tā bez ierobežojumiem esošajā Rīgā, kuras centrs kalpo par caurbrauktuvi un galīgi nav definējams par gājējiem draudzīgu. Ir nepamatota, jo koki nav sasnieguši tādu vecumu,</i> 	
--	---	--

- kurā nepieciešams tos cirst un tā vietā likt jaunus;*
- *tik liela koku skaita likvidēšana ir absolūti nesamērīga pret tik mazas intensitātes tiltu (kā to pierāda pašlaik slēgtais tilts - transporta kustība lieliski iztiek pat bez tā). Tilta paplašināšana ir iespējama arī saglabājot vēsturisko koku aleju. Jauni koki tā vērtību mūsu paaudzes laikā neatsvērs. Plānojot šādus darbus, nedrīkst domāt īstermiņā, pret iedzīvotāju gribu izvēloties lētāko un ierēdņiem vieglāko variantu;*
 - *koku izciršana Rīgas ielās pēdējo gadu laikā un lielā mērogā negatīvi ietekmē pilsētvidi gan estētiskā ziņā (personīgais viedoklis), gan gaisa kvalitātes un ielu temperatūras saglabāšanas ziņā. Nesaprotama ir tieksme "izbūvēt jaunu satiksmes pārvadu pār dzelzceļu atbilstoši mūsdienu prasībām, tai skaitā paredzot velo infrastruktūru uz pārvada". 1) Esošais pārvada izmērs adekvāti pilda infrastruktūras funkciju, nepadārot vidi par putekļainu, trokšņainu šoseju. 2) Kāpēc bija jāsāk esošā pārvada remonts un jāiegulda tajā līdzekļi, ja galējiem tika plānots būvēt jaunu? 3) Velo infrastruktūra pāri pārvadam ir pat ne uz pusi ne tik ērta kā veloceļš pāri pārbrauktuvei. Mīties pāri tiltam ir grūtāk, nekā pārbraukt pāri pārbrauktuvei. Drošības jautājums ir ārpus kritikas, šajā gadījumā. Vilcienu satiksme ir pietiekoši uzskatāma, lai cilvēkiem ir iespēja izvērtēt apstākļus pirms pieņemt lēmumu braukt pāri pārbrauktuvei. Kā arī, velo satiksmei pārbrauktuve neveido nozīmīgus traucējumus, kā tā veidotu auto-satiksmi. 4) Netiek dots citējums no sertificēta arborista sakarā ar "kokam ir zema vitalitāte un stabilitātes problēmas", kā arī minēts koks vienskaitlī, nevis daudzskaitlī, norādot uz to, ka koku ciršanas iemesls ir sasteigts, kā arī pārējā plānošana un domu gaita vai to trūkums šī projekta izveidē;*
 - *neredzu nevienu vērā ņemamu pamatojumu lai to veiktu - veikt pārvada izbūvi iespējams neizcērtot kokus, samazinot plāno brauktuviņu platumu atbilstošu mūsdienai Eiropā vispārpieņemtajai praksei (brauktuves platumu samazināšana). Nevis veicot platu brauktuviņu izbūvi pamatojoties uz pusgadsimtu veciem PSRS laikos izstrādātiem normatīviem un standartiem. Ļoti silti iesaku jums ņemt vērā Skandināvu pieredzi, nevis orientēties uz PSRA standartiem;*
 - *absolūti iebilstu pret estētiski (ainaviski) gan pilsētvidi, gan Brāļu kapu tuvāko apkārtni (kultūrvēsturiski) papildinošu elementu likvidēšanu un apkārtnes ekoloģiskā līdzsvara izjaukšanu. Svarīgs ir ne vien koku kopskaits (tuvumā kapos ir daudz koku), bet arī to ietekme uz visiem, kas pārvietojas pa ielu, kuras malās koki atrodas. Absolūts rīdzinieka nē;*
 - *koku ciršana pilsētas teritorijā ir pieļaujama tikai retos izņēmuma gadījumos. Uzskatu, ka Rīgā katastrofāli trūkst koku. Pilsēta kļūst aizvien nepatīkamāka tās iedzīvotājiem un viesiem, jo izcirto koku apjomus nekompensē niecīgs jauno, mazo koku apjoms, ko vietām iestāda. Lai koki izaugtu līdz tādām izmēram, ka šajā projektā ciršanai paredzētie koki, ir nepieciešamas desmitgades. Cilvēki grib baudīt dzīvi pilsētā šodien. Uzskatu, ka pilsētplānotājiem šādu dārgumu kā jau reāli izaudzis koks vajadzētu maksimāli saudzēt, pieliekot pūles un prātu, lai izdomātu veidus, kā veikt satiksmes uzlabojumus bez koku ciršanas. Citādi to uzskatu par bezdarbību, nolaidību un klaju ignoranci pret iedzīvotāju dzīves kvalitāti;*
 - *koku alejas izciršana ir nepieļaujama. Miera ielas posmā no Kazarmu ielas līdz Gaujas ielai, tieši alejas posms ir vienīgais, pa kuru patīkami pārvietoties, jo ir ēna un zem koku vainagiem ir patīkams mikroklimate. Pārējais posms ir tiešā saulē, starp ēkām, nav neviena koka, kas darītu patīkamu vidi. Ja uzpūš vējš, tad tiek sacelsts liels putekļu/smīlšu mākonis. Lai arī apkārt ir ļoti daudz koki un zaļās teritorijas, tieši šo Miera ielas posmu nekas nepadara patīkamu. Ja nebūs alejas, būs vēl trakāk. Kā arī pēc izstrādātā priekšlikuma - gan velo, gan gājēju celiņš iet pāri tiltam, zinot sevi un tipiska cilvēka ieradumus- tie vienmēr ies pa taisno- pa tilta apakšu. tieši tāpēc viņi var netaisīt tik platu tiltu, bet gājējus un velo palaist pa apakšu un aleja nebūs jācērt;*
 - *kamēr nepieņem noteikumus, ka katra nocirstā koka vietā jāiestāda 3 jauni, tikmēr koku ciršanu neatbalstīs principā. Pilsētā vērojama tendence cirst un postīt, jaunu koku stādīšana pārsvarā ir privātā sektora iniciatīva;*
 - *velosipēdu joslu var atjaunot turpat, kur tagad - tilta apakšā (Laktas ielā).*

	<p><i>Riteņbraucēji neizmanto tiltus, ja ir iespēja braukt gar tiltu apakšā. Tā kā tilts atrodas pilsētas centrālajā daļā, tam nav būtiskas nozīmes satiksmes caurlaidības palielināšanā, jo uz tilta paātrinātā plūsma "atdursies" nākamajā krustojumā;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>es noraidu koku ciršanas ieceri, pamatojoties uz kultūrvēsturisko mantojumu un dabas saudzēšanu. Čiekurkalnā ir liels skaits ražošanas uzņēmumu, kuru teritorijās nav plaši apstādījumi. Kā arī ņemot vērā pilsētas gaisa piesārņojuma līmeni, būtu ļoti kritiski jāizvērtē jau esošo koku izciršana. Lai nu kā, bet koki dod neatsveramu ieguldījumu gaisa kvalitātē. Manuprāt, koku izciršanai būtu jābūt galējam risinājumam, kad visi citi tiešām ir apzināti un racionāli izpētīti un pamatoti noraidīti! Čiekurkalna biedrība ir piedāvājusi risinājumus, joslu platumiem, lūdzu tos kritiski izpētīt un mēģināt rast risinājumu, cienot mūsu dabu, kas pastāv jau vairāk nekā 100 gadus. Neviens ceļš un neviena ēka nav tā vērtā, lai iznīcinātu dabu šādā apjomā. It īpaši šajos ārkārtas apstākļos, ir jāpievērš uzmanība dabai un kā mēs pret to izturamies. Nepamatoti iznīcinot dabu, mēs iznīcinām paši sevi.</i> 	
	cits viedoklis	-
3.	Izteiktie viedokļi par koku ciršanas ieceres realizācijas ietekmi uz apkārtējo māju vides ainavisko un ekoloģisko vērtību	823
	3.1.iedzīvotāji, kas dzīvo tiešās ieceres apkaimes tuvumā	12
	pozitīvi ietekmēs	-
	<p>negatīvi ietekmēs:</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Tas negatīvi ietekmēs vides ainavisko, ekoloģisko vērtību;</i> <i>liepu alejas ciršanas ieceres realizācija negatīvi ietekmēs apkaimes kultūrvēsturisko, ainavisko un ekoloģisko vērtību. Vecās liepas pilda būtisku lomu vides piesārņojuma mazināšanā, uztverot tādu oglekļa dioksīda un putekļu cieta daļiņu apjomu, kādu vēl ilgi nespēs neviens kompensācijai paredzētais dižstāds. Kā zināms, gaisa kvalitāte Rīgā jau ilgstoši ir slihta un piesārņojums pārsniedz pieļaujamās normas, tāpēc minēto liepu nociršana situāciju ar gaisa kvalitāti pilsētā un apkaimē pasliktinās vēl vairāk;</i> <i>no centra puses koku rindas ir kā pirmā zīme, ka ceļš ved uz Brāļu kapiem un Mežaparku, nevis uz drūmu patilti.</i> 	10
	<p>neietekmēs:</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Viss rit un mainās. Laiks arī Brasas tiltam atjaunoties, pielāgojoties esošai transporta plūsmas situācijai. Pieļauju, ka liepu rinda var apgrūtināt būvniecības procesu, tāpēc ir pieņemts lēmums par dižstādu stādīšanu. Galu galā arī koki nav mūžīgi. Pie tam Gaujas ielas koki nav pieredzējuši kārtīgu kopšanu;</i> <i>pa lielam jau nekā. Bet ja tur aug 85 gadus veci koki, kāpēc šie koki jāuznīcina? Lai aug tālāk.</i> 	2
	cits viedoklis	-
	3.2.iedzīvotāji no dažādām Rīgas apkaimēm /Latvijas novadiem	811
	<p>pozitīvi ietekmēs:</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Velosipēdu izmantošana pozitīvi ietekmēs gan ekoloģiju, gan cilvēku veselību. Jauno koku iestādīšana nodrošinās ekoloģisko līdzsvaru;</i> <i>ietekmēs pozitīvi, atjaunos Brasas teritoriju un ieviesīs tur mūsdienīgus videi draudzīgākus transporta un vides risinājumus.</i> 	20
	<p>negatīvi ietekmēs:</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Palielināsies satiksmes troksnis, putekļi u.c. nelabvēlīga ietekme;</i> <i>ainaviski tik skaistas alejas nociršana neapšaubāmi ietekmēs apkaimes izskatu, tāpēc dižstādu iestādīšana ir obligāta prasība;</i> <i>tikai koki glābj Brasas un Čiekurkalna apkārtnes, citādi te būtu ļoti daudz degradētu un vidi piesārņojošu objektu;</i> <i>Gaujas ielas pasargāšana no Brasas pārvada kņadas ir jānodrošina, koku lapotni var apgriezt, bet nezāgēt lielus un majestātiskus kokus;</i> <i>koki šajā vietā ir ne tikai ainavas sastāvdaļa, bet arī kalpo gan kā putekļu aizture, gan arī samazina pilsētas siltuma salas efektu;</i> <i>no ekoloģijas viedokļa raugoties - jo vairāk koku (īpaši šo sugu), jo labāka gaisa kvalitāte/ēnojums svelmainajās vasaras dienās. Noteikti koku</i> 	780

- atstāšanai ir vairāk plusu nekā to nociršanai, raugoties no šī aspekta;
- cilvēki padomājiet paši - 28 koki, kas aug desmitgades! Var taču domāt mūsdienīgi un rast citu risinājumu;
 - liepu alejas ciršanas ieceres realizācija Čiekurkalna apkaimes kultūrvēsturisko, ainavisko un ekoloģisko vērtību ietekmēs viennozīmīgi negatīvi. Apkaimē nevar atļauties pazaudēt vēsturisko Gaujas ielas alejas posmu vairāk kā 100 m garumā - tas nav pieņemami! Vecās liepas pilda būtisku lomu vides piesārņojuma mazināšanā, uztverot tādu CO2 un putekļu cieta daļiņu apjomu, kādu vēl ilgi nespēs neviens kompensācijai paredzētais dižstāds. Kā zināms, gaisa kvalitāte Rīgā jau ilgstoši ir slikta un piesārņojums pārsniedz pieļaujamās normas, tāpēc minēto liepu nociršana situāciju ar gaisa kvalitāti pilsētā un apkaimē pasliktinās vēl vairāk;
 - nevar būt šaubu, ka ieceres realizācija visas šīs trīs vērtības ietekmēs negatīvi - šī aleja tās vecuma dēļ ir neatņemama konkrētās vietas kultūrvēstures sastāvdaļa, un tai ir izcila ainaviska vērtība, kā arī tā pilda ekoloģiska "vairoga" funkciju tuvējai apkaimē pret pārvada radīto trokšņu un citu piesārņojumu. Turklāt jāņem arī vērā, ka konkrētie koki ir kopti, nav atzīti par slimiem vai bīstamiem, līdz ar ko tiem atlicis vēl ilgs mūžs. To zudumu uz gadu desmitiem nespēs kompensēt neviens dižstāds;
 - Brasas tilta apkaimē ikviena koka ciršana būtiski ietekmē iedzīvotāju dzīves kvalitāti. Dzīvojot Indrānu ielā, jūtam no Brīvības un Senču ielas kaitīgo, neīro gaisu. Katru dienu ar viengadīgo dēļu ejam pastaigā pa Gaujas un Miera ielu. Ja tiks cirsti koki, gaisa kvalitāte vēl ievērojamāk pasliktināsies. Jauna koku stādīšana nevarēs tūlītēji un efektīvi novērst negatīvo efektu, ko radīs esošā koku izciršana;
 - Ja koki tiks nozāģēti, šī vieta būtiski cietīs kā kultūrvēsturiska un ikoniska vieta galvaspilsētā. Šī aleja ir daļa no kapu rajona un savā ziņā ar šo vietu sākas jau Mežaparka vēsturiskais gars. Gan braucot ar tramvaju, velosipēdu vai ejot, vai nonākot alejā uzreiz pārņem sajūta, ka esi no karstās betona pilsētas nonācis vēsturiskajā un senajā pilsētas zonā. Liepu nozāģēšana un vēlāk varbūt aizstāšana ar mazām jaunām pīckām sabojās šo vietu uz 30 gadiem. Pārvērtīs vietu par tādu kā Purvciemū;
 - negatīvi, jo visi taču, kas tur lieto šo skaisto jauno tiltu jutīs un sapratīs, ka projektētāju neprasmes dēļ vai kādas iegribas dēļ bija jāziedo koki. Protams, ar laiku aizmirsīsies, cilvēku atmiņā ir īsa, bet senās fotogrāfijas to atgādinaš tāpat kā jau daudzas citas kādreiz skaistas Rīgas vietas, kas nesaudzīgi sabojātas it kā ērtību dēļ;
 - esmu par zaļāku Rīgu. Mums ir jāsaudzē un jāsauglabā paaudžu mantojums. Ainaviskā vidē tiks izbojāt kokus nocērtot;
 - kultūrvēsturisko vidi ietekmēs graujoši. Tiek iznīcināta liepu aleja 28 liepu garumā, kreiso tās pusi nozāģējot. Par ietekmi uz ekoloģisko vērtību nemaz nerunājot, to viegli ir aprēķināt naudā - cik Rīgā vērts ir pieaudzis lapu koks? 10 000 EUR, vismaz šāda pieredze bija liela koka pārstādīšanas izmaksas tirdzniecības parka "Alfa" projektā;
 - koki palīdz samazināt Co2 un putekļu daļiņu apjomu, kas pilsētvidē ir ļoti svarīga. Koki kalpo kā ainavisks un sens objekts, jo daudzviet Čiekurkalna apkaimē ir vecu koku alejas;
 - koki šobrīd veido noēnojumu vasarā, neļaujot zemei pārkarst. Liepas veido "zaļo barjeru" starp satiksmi uz tilta un darbnīcām Gaujas ielas pakājē;
 - koki ir ap 70-80 gadus seni un pārdzīvojuši pat oriģinālā pārvada izbūvi, tādēļ dīvaini, ja nebūtu iespējams tos saglabāt ar mūsdienu inženiertehnoloģijām. Protams, ainaviskā un ekoloģiskā ietekme būs visnegatīvākā, jo, neskatoties uz to, ka apkārt aug daudz koku, Rīgā ir jāsaugā ikkatrs koks, jo to paliēk tikai mazāk un mazāk, it īpaši, ņemot vērā, cik bēdīgā stāvoklī ir koki Gaujas ielā pie kapiem starp veloceļu un ielu;
 - manuprāt, ja tiktu sniegta detalizēta informācija par koku sugām un lielumiem, tad situācija būtu saprotamāka un iedzīvotājiem vieglāk uztverama. Pārmaiņas un uzlabojumi šajā rajonā ap Brasas tiltu ir nepieciešami, bet nedomāju, ka koki ir tāds traucēklis, ka tie ir visi jāizzāģē;
 - šī aleja ir daļa no vienotas alejas, kas stiepjas visu ceļu no Brasas līdz pat Mežaparkam. Nav pieļaujama tās degradācija šādā apjomā un izpildījumā ar tik vāju pamatojumu;

	<ul style="list-style-type: none"> • <i>ieceres realizācija ļoti negatīvi ietekmēs vidi, jo no apzaļumotas pilsētvides, kas piesedz tālāk esošās industriālās ēkas, tiks pārvērsts industriālā bezpersoniskā valnī;</i> • <i>globāli laikapstākļu novērojumi norāda uz tendenci pēdējā gadsimta laikā uz gaisa temperatūras pieaugumu, un tiek prognozēts, ka gaisa temperatūra pasaulē turpmākajos gados tikai pieaugs. Arī Rīgā klimats kļūs karstāks. Pētījumos pierādīts, ka koki pilsētā palīdz regulēt klimatu - karstās vasarās tie veic dabīgu noēnošanas funkciju, kā arī koki kalpo gaisa kvalitātes uzlabošanā. Tāpēc īpaši svarīgi būtu pašlaik koncentrēties uz to, lai pilsētā koku un apstādījumu skaits tiktu palielināts un saglabāts, nevis samazināts. Priekšroku vajadzētu dot jau esošiem, pieaugušiem kokiem. Neskatoties uz to, ka pieteikumā pie koku ciršanas iemesla ir norādīts, ka projekts ir : “atbilstošs mūsdienu prasībām”, pats projekts nekādā veidā neviēs pārliecību, ka tā izstrāde veikta, ievērtējot aktuālākās mūsdienu tendences un globālo attīstību;</i> • <i>esošā ainava ļoti cietīs, ņemot vērā, ka ceļā līdz Mežaparkam, ir tieši liepu alejas, kas vasarās rada “zaļo koridoru” uz Mežaparku;</i> • <i>koki ir vērtība! 3,8 m platas braukšanas joslas nav ne vērtība, ne nepieciešamība, ne mūsdienīga labā prakse, ne vajadzība. Ievērojami samazināsies gaisa kvalitāte, pilnībā tiks iznīcināta ainaviskā, kultūrvēsturiskā un ekoloģiskā vērtība. Runa nav par pāris briķšņu izciršanu, bet gan skaistām, vecām, zaļojošām liepām;</i> • <i>“modernizējot” satiksmes plūsmu tiks panākts, ka tā kļūs ātrāka, ar lielāku caurlaidspēju, kas negatīvi ietekmēs apkārtējo vidi. Meža kapu rajons un tiem piegulošā liepu aleja ir lielisks vietējs kājāmgājēju objekts, kurš cietīs, padarot blakus esošo satiksmi skaļāku un intensīvāku;</i> • <i>koku ciršana, ja vien nav tā, ka nav citu alternatīvu, Rīgas pilsētas robežās nav pieļaujama ne no ekoloģiskā, ne ainaviskā viedokļa;</i> • <i>vairāku dekāžu vecu koku alejas izciršanai nav nekāda attaisnojuma. Kokiem ir būtiska ietekme uz ainavu, ekoloģisko vērtību un pilsētas vidi! Blakus intensīvai satiksmei šādu koku ietekme ir neatsverama. Ar kokiem blakus šīs pārvads būtu cilvēkiem daudz draudzīgāks, pretēji piemēram VEF pārvadam, kur ir puteklains, skaļš, karsts (vasarā);</i> • <i>ekoloģiskā vērtība ir lielāka, ja ir vairāk koku;</i> • <i>jau nobriedušu, pieaugušu, senu koku nociršana negatīvi ietekmē kā vides kultūrvēsturisko tā ainavisko un ekoloģisko telpu! Tie ir koki, kuri ir jau iedzīvojušies un izdzīvo pilsētvidē, savukārt jebkuru jaunu koku stādu stādīšana ir riskanta, nav garantija, ka tie izdzīvos, jo mazāka ir cerība, ka tie tiks atjaunoti, ja neiedzīvosies;</i> • <i>koku klātbūtne ne vien vizuāli padarīs tiltu glītāku, bet arī turpinās bloķēt transporta radītās skaņas un pasargās ceļa segumus no pārlieku sakaršanas;</i> • <i>koku apzināta ciršana negatīvi ietekmē pilsētvidi un tās ekoloģisko stāvokli;</i> • <i>1) Nozāgēt paredzamās liepas nav ne tuvu to dzīves ilguma mūža beigām;</i> <i>2) Alejas nozāgēšanas gadījumā tiks zaudēta “zaļā siena”, kas slāpē satiksmes trokšņus un absorbē kaitīgos izmešus. Turklāt paplašināts ceļš = vairāk transporta;</i> <i>3) Velo un gājēju ceļi vienā līmenī un ar kokiem nenodalīti no autotransporta brauktuves;</i> • <i>zudīs vēl viens pilsētvidi veidojošs elements, saulainā dienā nebūs kur patverties no saules, tiks noplicināts jau tā rūkošais pilsētas zaļais fonds. Aicinu novērst šo izciršanu;</i> • <i>liepu alejas Latvijā ir kultūrvēsturiska vērtība un tiek koptas un sargātas, nevis pakārtotas apšaubāmām ekonomiskām interesēm un likvidētas. Liepu izciršana, lai uzdāvinātu autovadītājiem iespēju ietaupīt dažas sekundes, ir tumsonīga iecere, par kuru projekta izstrādātājiem vajadzētu kaunēties;</i> • <i>senu koku alejas ir milzu vērtība visos Rīgas rajonos, to aizsardzība ir absolūta prioritāte gan no gaisa kvalitātes, gan ainavu perspektīvas;</i> • <i>savulaik precīzi iestādīto 28 liepu alejas iznīcināšana ļoti negatīvi ietekmētu ainavisko vērtību, atklājot skatam neglītās rūpnīcu mājas, gan arī ekoloģiski, jo tiktu samazināts apzaļumojuma daudzums pilsētā;</i> • <i>kā vides kultūrvēsturisko, ainavisko un ekoloģisko vērtību var pozitīvi ietekmēt plaši un plati ceļi pilsētas faktiski centrā? Nekā. Autovadītāju</i> 	
--	---	--

- komfortu viennozīmīgi;*
- *vides kultūrvēsturiskā, ainaviskā un ekoloģiskā vērtību tiks neatgriezeniski zaudēta. Jāsaudzē skaistums. Par kādu ekoloģiju var būt runa, ja iznīcina tādu varenu aleju, kas priecē gan iedzīvotājus gan viesus, jebkurā gada laikā;*
 - *minētā aleja ir uzskatāma par nozīmīgu vēsturisku vērtību, tāpat arī par ekoloģisku nozīmīgu objektu, vietā, kur ir koncentrējušies daudzi industriāli objekti. Plānotā aizvietošana ar citiem kokiem, uz vairākiem gadu desmitiem samazinās apzaļumošanas platību minētajā apkaimē, turklāt iepriekšējā pieredze ar Rīgas domes īstenotajām apzaļumošanas programmām liek domāt, ka tie ir tikai solījumi. Savukārt koku stādi tiks pamesti bez kopšanas;*
 - *koku nociršana absolūti degradēs Brasas apkārtni. Tik skaista liepu aleja nevar izaugt desmit, divdesmit gados. Šie koki ir skaisti un cēli. Ir tik patīkami iet garām tiem un tos vērot. Es bieži eju pa šo brīnišķīgo aleju. Atbildīgie cilvēki attopieties, šie koki pieder visiem rīdziniekiem un jums nav ne mazākās morālās tiesības tos nocirst;*
 - *vēsturiski tās liepas tur stāv jau sen un jebkurai koku alejai ir savs šarms. Ainaviski, koki ir lieli. Iespējams ka tiem nepieciešami arborista pakalpojumi, bet iestādot jaunus kociņus, nav teikts, ka tie spēs iedzīvoties pilsētvidē. Beigu beigās, var sanākt “gribējām kā labāk, sanāca kā vienmēr”;*
 - *Latvija izceļas daudzu valstu vidū ar savu zaļo zeltu jeb kokiem. Ja pie katras jaunās ieceres nocirtīs pa kādam koku pudurim vai alejai, vienalga vai tas būtu Botāniskais dārzs, vai Marsa parks, vai aleja pie Brasas tilta, latvieši ar katru izcirsto koku kļūs arvien nabadzīgāki, jo tautas dvēseli nosaka attieksme pret senču mantojumu, nevis tiltu un māju daudzums;*
 - *kultūrvēsturiskā vērtība. Latvijas Mākslinieku savienības radošais kvartāls “Kombināts MĀKSLA”, kurš atrodas Gaujas ielā 1, 3, 5, 9, Brasā, Rīgā, ir vēsturiski (no 1903. gada) veidojies Rīgas radošais kvartāls, kur tapušas latviešu mākslinieku skulptūras un dekoratīvie elementi, sākot no 20. gadsimta pirmās puses, kad savus darbus šeit radīja Latvijas vēsturē nozīmīgi tēlnieki Augusts Folcs un Kārlis Zāle, līdz mūsdienām. Alejas izveide veidota paralēli Brāļu kapu memoriāla izveidei Kārļa Zāles vadībā Gaujas ielā 1 un būtu skatāma kultūrvēsturiski kā daļa no zonas, kur veidots Rīgas vizuālais tēls un tā dekoratīvie elementi (A. Folca, K. Zāles, u.c. daiļrade). Liepu aleja atsvaidzina un humanizē industriālo pilsētas zonu. Ainaviskā vērtība. Liepu aleja gājējiem, māksliniekiem, riteņbraucējiem, neskaitāmajiem radošā kvartāla kultūras pasākumu apmeklētājiem veido estētiski emocionālu nodalījumu no intensīvās satiksmes, kā arī no blakus esošajiem kapiem. Skaidri nodala gājēju un riteņbraucēju joslu, vasarā aizsargā no saules. Ekoloģija. Trokšņu, putekļu aizture - liepu koki aizsargā māksliniekus - tēlniekus, gleznotājus, mūziķus, utt. no satiksmes trokšņiem, izplūdes gāzēm, savukārt, satiksmes kustības dalībniekus - no granīta putekļiem un apstrādes trokšņiem;*
 - *iznīcinot vēsturisko aleju, ainaviskā vērtība, protams, cietīs. Necieņa pret Rīgas vēsturi nedarīs godu jaunajam tiltam un radīs nevēlamu precedentu, bēdīgu vēstījumu nākamajām paaudzēm par pašreizējās pilsētas vadības vērtībām, kā arī mazinās jau tā ne īpaši augsto iedzīvotāju uzticēšanos valsts pārvaldes iestādēm;*
 - *uzskatu, ka vēsturiskās liepu alejas izcirstana nodarīs jūtamu ekoloģisku kaitējumu ilgtermiņā. Koku trūkums pilsētā noved pie putekļu krāšanās ielās, kas savukārt rosina elpceļu saslimšanas un citas slimības. Koki rada lietu, kas ir svarīgs faktors pilsētvidē;*
 - *iepazīstoties ar liepu alejas vēsturi un kulturālo vērtību, redzams, ka koki stādīti ar domu pildīt simbolisku norādi uz Lielajiem brāļu kapiem, tāpēc tagad tos izcirst būtu neprātīgi. Izcērtot kokus, arī ainava tiktu krietni sabojāta - tikai pelēks asfalts un pelēks tilts, bez dzīvības. Neviena jaunaudze vēl gadu desmitiem nesniegs tādu skābekļa apjomu, ēnu, skaņas un putekļu barjeru un vizuālo efektu kā šī brīža gandrīz simts gadu vecie koki;*
 - *Rīgā ir iesākusies masveida koku izzāģēšana, tādējādi ļaujot ieskaud mūsu*

	<p><i>pilsētu asfaltā un betonā, taču tas nav pieļaujams, it īpaši tik masveidīgi. Koki ražo skābekli, koki ir mājvieta putniem un citiem dzīvniekiem organismiem, koki absorbē daudzus kaitīgus vielas, kuras ir pilsētas piesārņotājā gaisā. Kā zināms, Rīgā ir ļoti bēdīgs stāvoklis ar gaisa kvalitāti, arī Eiropas regulas nosaka, ka gaisa kvalitātei ir jāuzlabojas, attiecīgi izcērtot tik lielā masveidā kokus, mēs strauji attālināmies no tūrāka pilsētas gaisa. Gaujas ielas liepu aleja pilda arī ainavisku funkciju un ir neatņemama sastāvdaļa no 3 apkaimēm: Brasas, Čiekurkalna un Mežaparka. Liepu aleja sākas Brasas apkaimē, Miera/Tallinas un Aristīda Briāna ielu krustojumā, tālāk vijas līdz pat Mežaparka lielajai estrādei. Publiski ir izskanējusi informācija, ka Rīgas pilsētai ir problēmas ar līdzekļu piešķiršanu jaunu koku stādīšanai, tādēļ solījumi par jaunu koku iestādīšanu nav uztverami, kā tuvākajā laikā paveicamiem darbiem. Lai iestādītu koku dižstādus, tiem būs nepieciešami milzu līdzekļi no pilsētas budžeta: - dižstādu iegāde; - stādu transports; - stādīšanas izmaksas; - projektu izstrāde, lai stādus varētu iestādīt, kā arī visi nepieciešamie skaņojumi ar esošās liepu alejas Gaujas ielas posma, inženierkomunikāciju turētājiem. Savukārt šis ir apjomīgs laiks, kas attālina apkaimes ainavisko un ekoloģisko vides sakārtotību. Pat ja finansējums dižstādiem atrodas, tie tāpat nespēj kompensēt vairākus gadu desmitus augušus kokus;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>izcērtot kokus, pasliktinās gaisa kvalitāte, un tiek nopelns iepriekšējo paaudžu darbs, kas stādīja koku aleju;</i> • <i>liepu rindas un alejas ceļā uz kapiem bija ar simbolisku nozīmi. Miera ielā aizgāja bojā vīksnas. Nekas līdzvērtīgs vietā nav radīts, pat ne jaunajos rajonos vai projektos. Koku izciršana šajā vietā palielinās putekļu plūsmas un karsēs asfaltu, kas visticamāk nepatiks arī velobraucējiem;</i> • <i>šī aleja ir vērtīga zaļā kokaudze pilsētvidē un ainaviski iederīga. Atbilst pilsētvides mērogam, iekļaujas vienotā ainavā ar pāri ielai esošo apbūvi, apzaļumo industriālo pilsētvidi, rada skaņas barjeru no tilta nākošam skaņas piesārņojumam;</i> • <i>koki, šai gadījumā koku aleja ir skaistuma objekts. Bet ne tikai. Koki ir gaisa attīrītāji. Rīga jau tā ir piesārņota pilsēta. Izcērtot kokus, gaisa kvalitāte vēl vairāk samazināsies un tiks apdraudēti Rīgas iedzīvotāji, jo piesārņojuma rezultātā var rasties jaunas slimības. Varbūt Rīgai beidzot būtu jāsāk kļūst modernai pilsētai, kas ne tikai domā par ēkām, ceļiem, bet arī par rekreācijas resursiem - kokiem, kas attīra gaisu. Paskatāties, kā Parīzē ielas apstādītas ar kokiem. Izcērtot šos kokus tiek pārkāptas iedzīvotāju tiesības uz dzīvošanu labvēlīgā vidē - vidē, kas dod svaigu gaisu, un maz nesaskaras ar piesārņojumu;</i> • <i>šai liepu alejai ir visas trīs jautājumā minētās vērtības un, nocērtot liepas (lai arī iestādīt pēc tam dižstādus) aleja nekad vairs nebūs tāda kāda tā ir. Tās vērtība būs krietni mazinājusies visos trīs aspektos;</i> • <i>alejas koki ir kultūrvēsturiska vērtība. Tie ir daļa no vēsturiskās liepu alejas, kas ved uz Brāļu kapiem. Rīgas Brāļu kapi (RBK) ir izcilākais un nozīmīgākais Latvijas memoriālais ansamblis. Liepu aleja ir Latvijas ainavai, lauku sētai un folklorai raksturīgs elements. Šo koku izciršana radīs iznīcinās kultūrvēsturisku un ainavisko vērtību, kā arī negatīvi ietekmēs vidi apkārtnē;</i> • <i>koku alejām ir īpaša ainaviskā vērtība, tāpēc tās ir jāargā un jāpilnveido, iestādot trūkstošos kokus, kas gadu gaitā gājuši bojā. Tiltā paplašināšana ir jāveido, respektējot šo vēsturisko aleju un pieņemot tās esamību kā nemaināmu faktu;</i> • <i>kā jau iepriekš minēts, tad tieši kokiem piemīt iepriekš uzskaitītās vērtības. Nocērtot šos kokus, tas tiks zaudēts uz 50 gadiem, līdz izaugtu jauniestādītie koki. Vienlaikus nav redzami ieguvumi, kas atsvērtu šos zaudējumus;</i> • <i>jo tuvāk centram, jo trakāk. Gaisa kvalitāte ir neapmierinoša, putekļu līmenis augsts. Man kā cilvēkam ar alerģiju ir ļoti grūti uzturēties Rīgas centrā. Domes izveidotā Barona iela jau pierāda to, ka nevajag bāzt visas savas ieceres vienā projektā. Tās ielas ir par šauru! Lieki teikt, ka lielā rosība ielās rada putekļus, jo ielas netiek mazgātas, tad vismaz koku lapu kronis varētu kaut cik to situāciju uzlabot - aizturot netīrumus, radot ēnu un ainavisku ielu. Šajā projektā es redzu to pašu;</i> 	
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> • <i>liepu aleja no Brasas stacijas virzienā uz Brāļu kapiem nav stādīta nejauši, bet ar nolūku veidot noteiktu vides, ainavisko un telpisko risinājumu. Koku aleja ir svarīga apkaimi raksturojoša iezīme, tā kalpo kā satiksmes plūsmas radīto trokšņu slāpētājs un samazina putekļu izplatīšanos. Argumentācija, ka pārvada pretējā pusē jau ir kapi un daudz koku, vai arī, ka nocirsto koku vietā tiks iestādīti jauni, neiztur kritiku, jo ciršanai iezīmētajiem kokiem (alejai) ir konkrēta jēga konkrētajā vietā. Arī ziemeļvalstīs pat mazāk apdzīvotās urbānajās teritorijās, kur arī ir daudz koku, tiek rasti risinājumi jau augošo un pieaugušo koku saglabāšanai, attīstību veidojot, ņemot vērā šo koku klātesamību - jaunais plānojums tiek veidots, respektējot to, kas gadu desmitiem jau ir bijis klātesošs pilsētvidē, kad apdzīvotības un satiksmes blīvums ir bijis būtiski mazāks. Vienu piemēru ar ilustratīviem fotoattēliem esmu minējis savā twitter kontā (saite: https://twitter.com/reinis_aboltins/status/1246058422656778241), kur redzams, ka Ālandu salu galvaspilsētā Mariehamnā, kur par dabas klātesamību pilsētvidē nav iemesla sūdzēties, plānojot pilsētas centrā būvējamā Ālandu parlamenta un pašpārvaldes ēku un apkārtni, pieaugušie koki saglabāti, nevis nocirsti. Šāda izvēle - saglabāt koku rindu - ir bijusi apzināta un mērķtiecīga. Ticu, ka Rīgas pilsētplānotāji spēj rīkoties tikpat saudzīgi, atbildīgi un progresīvi;</i> • <i>rajona prestižs, tai skaitā apkārtņē esošā nekustamā īpašuma vērtību vistiešākā mērā ietekmē koku un zaļās zonas daudzums rajonā. Pat viena koka izciršana nodara skādi ainavai. Nemaz nerunājot par vairāku koku un pat aleju ciršanām;</i> • <i>Čiekurkalns ir ceļa posms uz Mežaparku. Šo posmu caur senajām liepu alejām ik dienu mēro gan gājēji, gan riteņbraucēji, gan skrējēji, u.c. sporta veidu cienītāji. Koku izciršana pilnīgi noteikti atstās negatīvu ietekmi, jo tiks iznīcināts kultūrvēsturiskais mantojums, tiks sabojāts gan Čiekurkalna iedzīvotāju, gan blakus esošo mikrorajonu iedzīvotāju iecienītais un krāšņais ikdienas ceļš. Šīs liepas atdala intensīvo satiksmi pār Brasas tiltu no pārējā rajona. Uzskatu, ka neviens jaunais stāds gadiem ilgi nespēs veikt šo bufera funkciju. Kā arī pamatojoties uz Čiekurkalnā jau notikušo akciju, lai atjaunotu pazudušās liepas uz Gaujas ielas, tika uzskatāmi parādīts, cik grūti realitātē ir atjaunot to, kas reiz neapdomīgi ir nocirsts. Pamatojoties uz pieredzi, nebija iespējams vairs iestādīt atpakaļ visus 11 kokus, bet tikai 4! Tāpēc, lūdzu, kritiski izvērtēt šo koku ciršanas nepieciešamību, jo, kā jau teicu, ja saudzēsīm dabu, tā saudzēs arī mūs.</i> 	
	<p>neietekmēs:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Cērtamo koku vietā paredzēts iestādīt jaunus kokus, kā arī blakus tiek saglabāta esošo koku rinda. Turklāt Brasas pārvada tuvumā atrodas kapsēta, kur ir liels daudzums koku un šī apkaime ir viena no zaļākajām pilsētā;</i> • <i>apkārtņē ļoti daudz koku, neko tas neietekmēs;</i> • <i>ja stādīs jaunus kokus, tad diezgan stipri neietekmēs.</i> 	11
	cits viedoklis	-

Vadītāja p.i.

J. Belkovskis

Smutova 67012976