

Rail Baltica inženiertehniskie risinājumi Mazā Nometņu iela – Imantas stacija

Rihards Ļeviņš
IDOM/INECO pārstāvis

Publiskā diskusija «Rail Baltica kā projekts Rīgas attīstībai»
17. septembris, Rīga



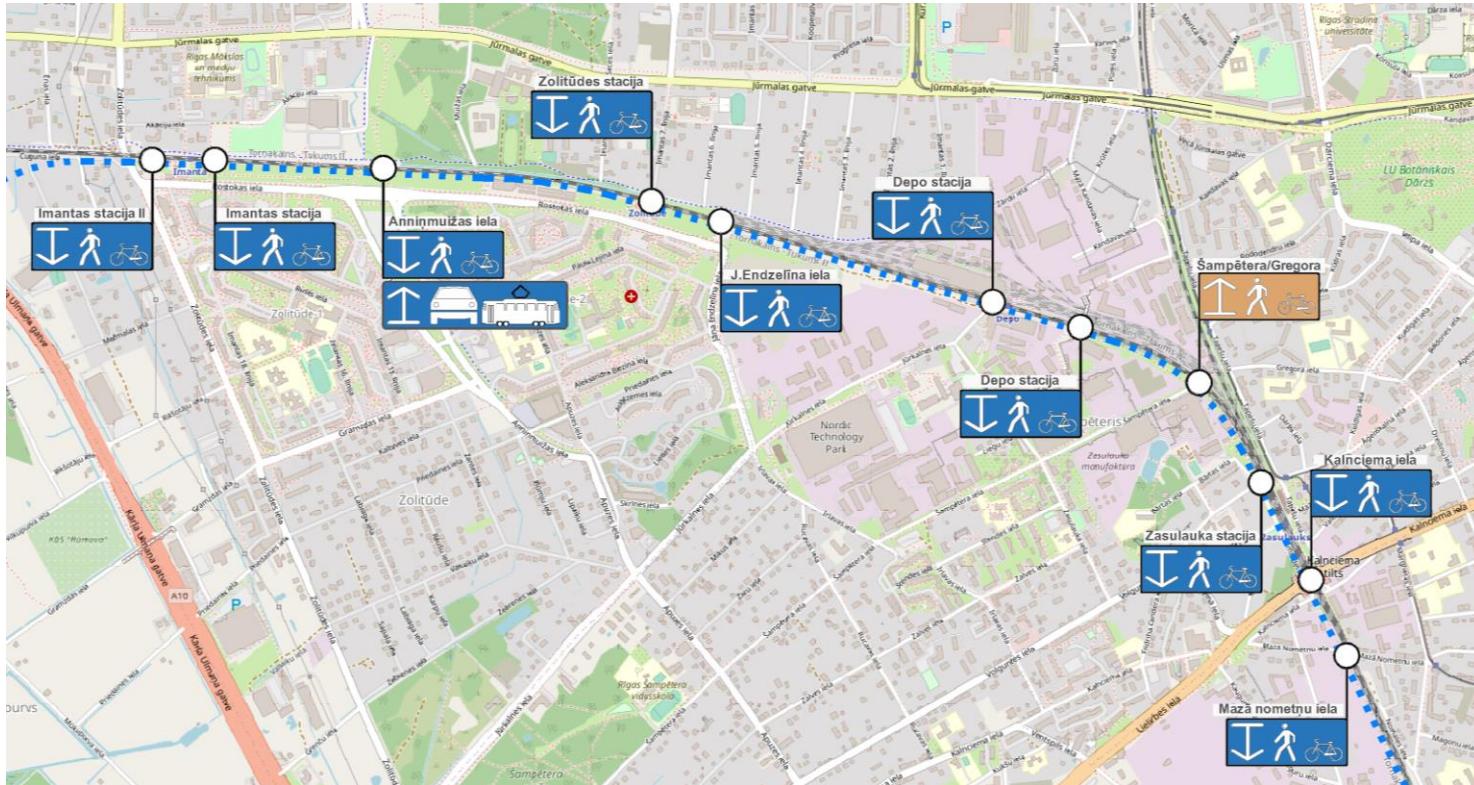
Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union

Informatīvā materiāla raksturojums:

- Rail Baltica līnijas projektēšana Rīgā ir sasniegusi **inženierizpētes posmu**, kura galvenais uzdevums ir vienoties ar iesaistītajām pusēm par plānoto šķērsojumu novietojumu un konceptuālo risinājumu veidu. Katra dzelzceļa šķērsojuma **detalizēts projekts tiks izstrādāts tālākā projekta attīstības fāzē**, kad tiks saņemti saistošie tehniskie noteikumi.
 - Šajā prezentācijā attēloti Rīgas pilsētas atbalstītie dzelzceļa šķērsojumu **konceptuālie risinājumi** posmā no Mazās Nometņu ielas līdz Zolitūdes ielai, kas ir sagatavoti atbilstoši pašvaldības noteiktajām prasībām un ekspertu diskusijām. Anniņmuižas šķērsojumi ir iekļauti Rīgas pilsētas prezentācijā.
 - Lai izvērtētu vietējo iedzīvotāju vajadzības un intereses, tika sarīkota **minētā posma apsekošana** un risinājumu izvērtēšana **darba grupā**.
- Iedzīvotāju iesaistes rezultātā turpmākam darbam tiek virzīti šādi stratēģiskie jautājumi:**
- Paredzēt divus šķērsojumus Imantas stacijā;
 - Depo stacijas šķērsojuma nepieciešamību vērtēt kontekstā ar Depo turpmāko nākotni;
 - Izveidot jaunu dzelzceļa šķērsojumu pārvadā, kas savieno Šampētera/Gregora ielas;
 - Izvēlēties piemērotāko no diviem iespējamajiem šķērsojumiem Zasulauka stacijā, kas saskaņots ar Smārdes ielas jauno risinājumu;
 - Dzelzceļa šķērsojumus primāri paredzēt tuneli, turpmākajā projektēšanas posmā detalizējot risinājumus, kas nodrošina vides pieejamību, ērtību un drošību.

N.B. Šajā materiālā iekļautie risinājumi var mainīties, nemot vērā visu saistīto pušu izsniegtos tehniskos noteikumus.

Dzelzceļa šķērsojumi posmā Mazā Nometņu iela – Zolitūdes iela



MAZĀ NOMETŅU iela

Raksturojums:

- Tunelis
- Gājēju un velosipēdu ceļa platums - 5.00m
- Tiešas pieejas rampas
- Kreisā rampa: 7% garenslīpums
- Labā rampa: 6% garenslīpums
- Rampas izvietotas uz valsts/pašvaldību zemes
- Neapgrūtina piekļuvi esošajām ielām

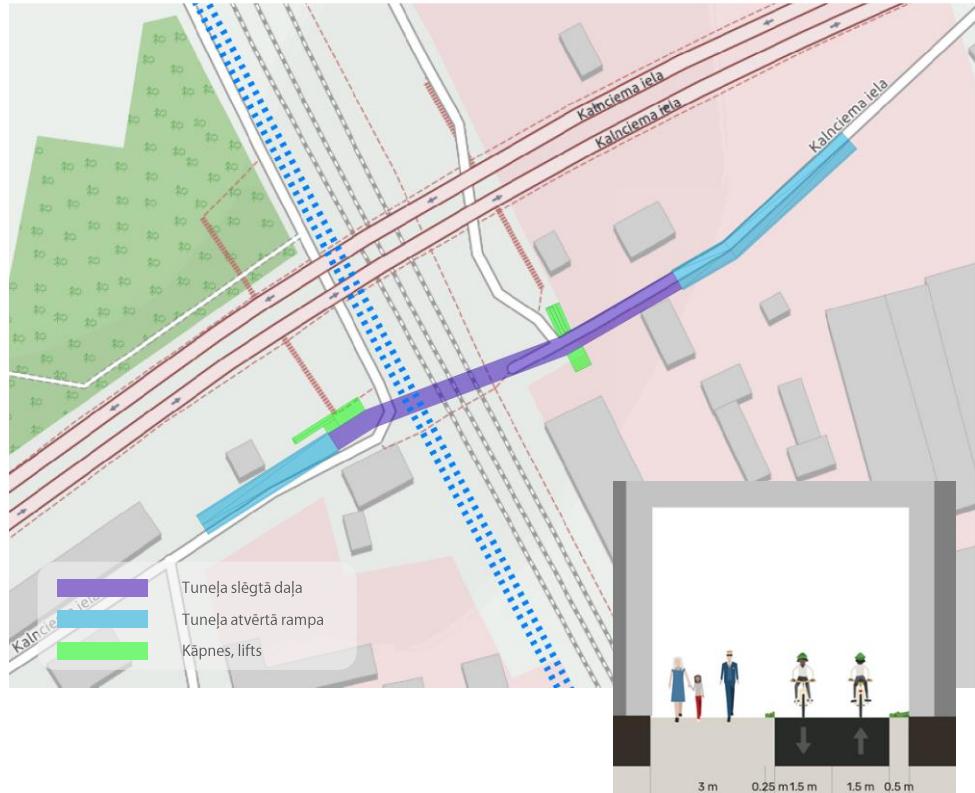


Raksturojums:

- Tunelis
- Gājēju un velosipēdu ceļa platums - 6.00m
- Tiešas pieejas rampas
- Kreisā rampa: 7% garenslīpums
- Labā rampa: 6% garenslīpums
- Rampas izvietotas uz valsts/pašvaldības zemes
- Neapgrūtina piekļuvi esošajām ielām
- Skartās Kalnciema ielas pārvada kāpnes netiek atjaunotas

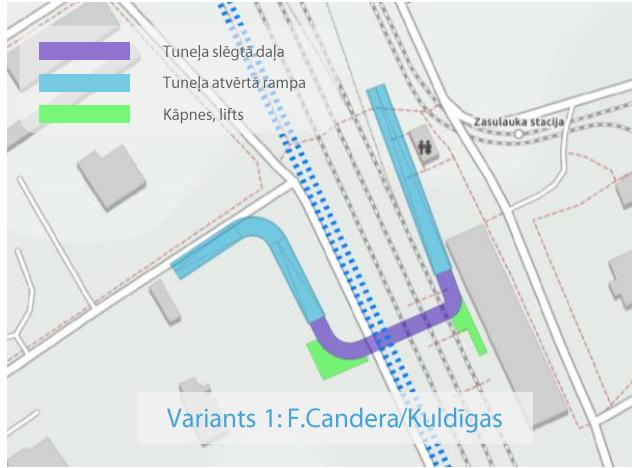
Turpmākā projektēšanas laikā īpaša uzmanība pievēršama:

- Rampa risinājumos izvērtēt perspektīvā plānoto Tapešu ielas attīstību un jauno Smārdes ielas risinājumu
- Piekļuve īpašumiem un ielām



ZASULAUKA stacija

Aktuālie varianti - Rīgas pilsēta nav pieņemusi lēmumu par atbalstīto konceptuālo risinājumu



Gājēju un velo ceļa platums - 5.00m

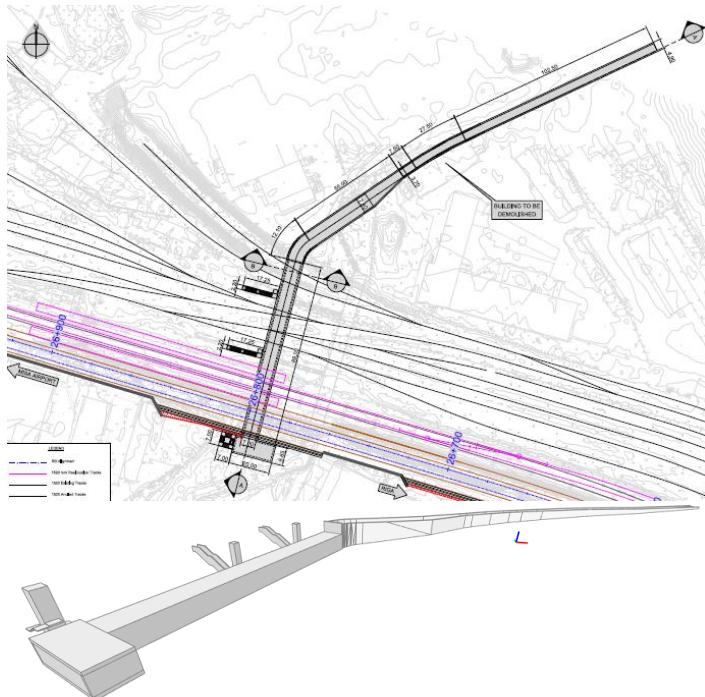
- Novietojums nav izlemts. Divas alternatīvas:
 - Savienojums starp Volgunteles and Mazā Kuldīgas ielu
 - Savienojums starp Fridriha Candera and Kuldīgas ielu
- Dzelzceļa šķērsojuma risinājums tiks savietots ar Smārdes ielas risinājumu
- Savienojums ar stacijas peroniem
- Rampu garenslipums: 6%

Turpmākā projektešanas laikā īpaša uzmanība pievēršama:

- Salāgošana ar Smārdes ielas risinājumu
- Sākotnējā priekšroka Volgunteles ielas risinājumam (Candera ielas 1 respektēšana)
- Tunela izeju integrācija apkārtējā teritorijā/savienojumi ar pilsētas infrastruktūru/savienojums ar Zasulauka diķi

DEPO stacija

Pārvada risinājums nav vērtēts, jo siltumvadiem atbilstoši Rail Baltica Būvprojektēšanas vadlīnijām ir pieļaujams tikai pazemes šķērsojums.

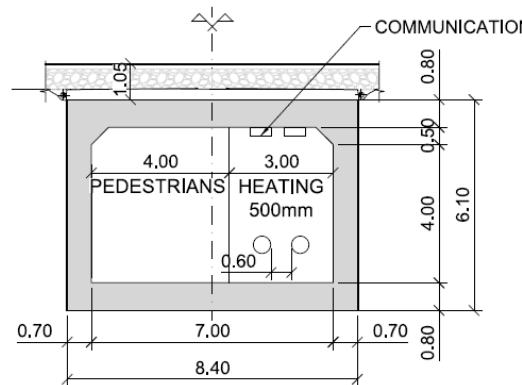


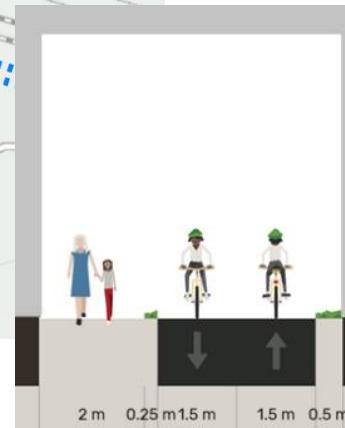
Rail Baltica

Raksturojums:

- Aizstāj esošo siltumvadu šķērsojumu Aizputes ielā
- Apvienots pielietojums: gājēju šķērsojums un siltumvadu šķērsojums
- Tunelis
- 7,00m plats
- Uzturēšanas transportam piekļuve paredzēta tikai no Ziemeļu puses rampas

Lokāplānojuma izstrādes laikā radies jautājums par šī šķērsojuma nepieciešamību. Iespējamā alternatīva Šampētera/Gregora ielas savienojums (aktīvi lietots, neoficiāls, pašlaik nav projektētāja darba uzdevumā). Tieka sagaidīts Rīgas pilsētas lēmums pēc konsultācijas ar LDZ un PV.





Raksturojums:

- Tunelis
- Gājēju un velosipēdu ceļa platums - 5.00m
- Tiešas pieejas rampas
- Rampas izvietotas uz valsts/pašvaldības zemes
- Nodrošina piekļuvi esošajām ielām

- Turpmākā projektēšanas
īpaša uzmanība pievēršama:
laikā
- Tunnela izeju integrācijai apkārtējā teritorijā/savienojumiem ar pilsētas infrastruktūru
 - Rampu izvietojum jāsavieto ar Rostokas ielas autobusu pieturu



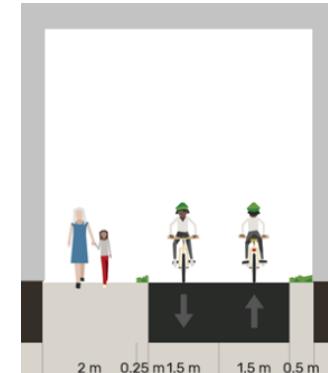
Rail Baltica

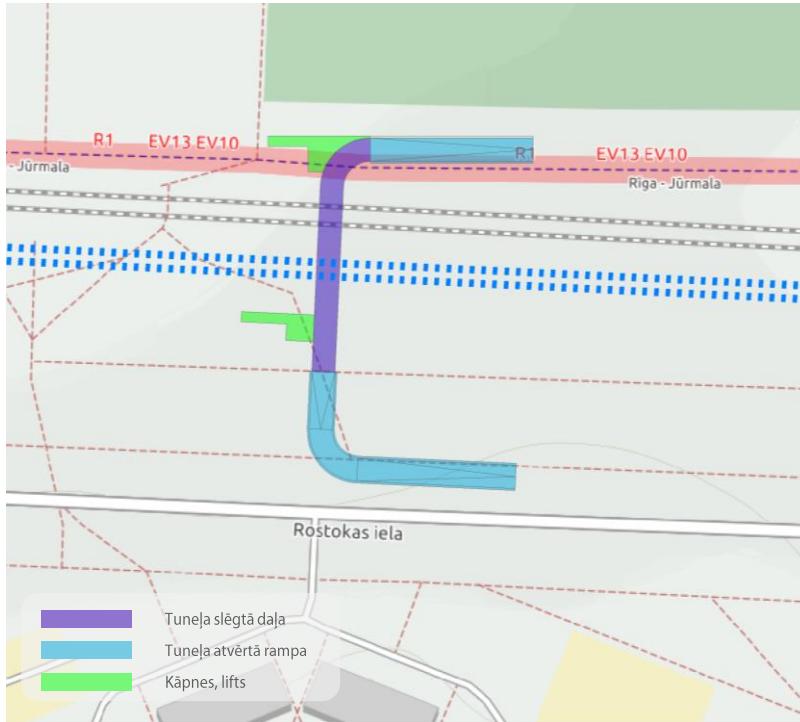
Raksturojums:

- Tunelis
- Gājēju un velo ceļa platums - 5.00m p
- Rampu garenslīpums: 6%
- Tiešas piekļuves rampas
- Rampas izvietotas uz valsts/pašvaldības zemes
- Nodrošina piekļuvi esošajām ielām
- Esošo staciju nepieciešams pārvietot
- Pieeja Latvijas Dzelceļa platformām

Turpmākā projektēšanas
laikā īpaša uzmanība
pievēršama:

- Tunela izēju integrācija
apkārtējā teritorijā/savien
ojumi ar
pilsētas infrastruktūru





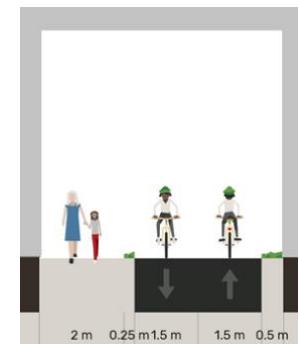
Rail Baltica

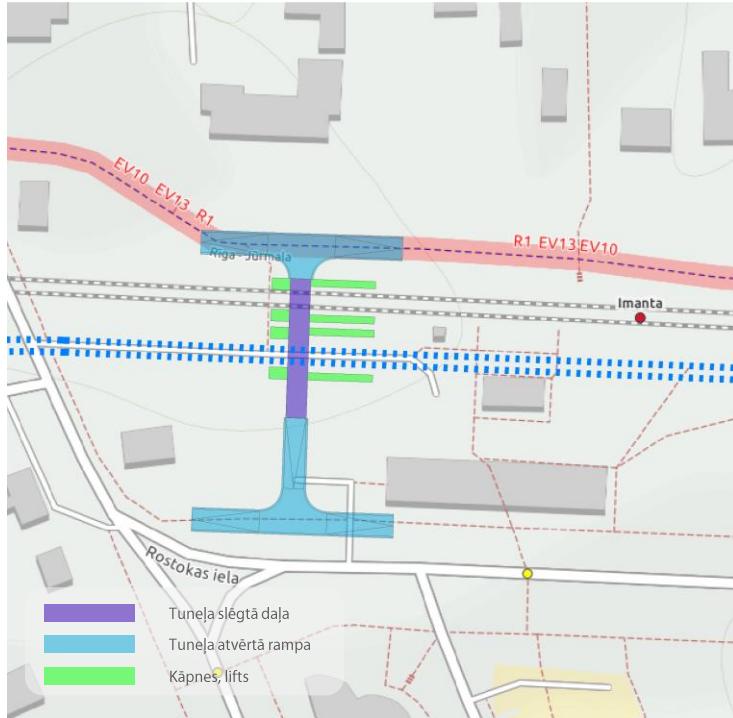
Raksturojums:

- Tunelis
- Gājēju un velo ceļa platums - 5.00m
- Rampu garenslīpums: 6%
- Tiešas pieejas
- Rampas novietotas uz valsts/pašvaldības zemes
- Nodrošināta piekļuve esošajām ielām
- Pieeja Latvijas Dzelzceļa un Rail Baltica peroniem līdz šim nav plānota

Turpmākā projektēšanas laikā
īpaša uzmanība pievēršama:

- Tuneļa izeju integrācija apkārtējā teritorijā/savienojumi ar pilsētas infrastruktūru
- Vērtēt iespēju paredzēt savienojumu ar peroniem





Raksturojums:

- Tunelis
- Gājēju un velo ceļa platums - 7.00m
- Rampas garenslīpums: 6%
- Tiešas pieejas rampas
- Rampas izvietotas uz valsts zemes
- Nodrošināta piekļuve esošajām ielām
- Ziemeļu rampa savienota ar veloceļu
- Dienvidu rampa savienota ar Rostokas ielu

Turpmākā projektēšanas laikā īpaša uzmanība pievēršama:

- Tuneļa izeju integrācija apkārtējā teritorijā/savienojumi ar pilsētas infrastruktūru