

**DAUGAVAS KREISASIS KRASTS
POSMĀ JELGAVAS IELA - LIEPĀJAS IELA**

Nr.p.k.	Datums, pasākums	Tēma	Priekšlikums/ jautājums/ komentārs	Pasākumā sniegtā atbilde	Atbildes sniedzējs
1.	15.06.2020. publiskā diskusija	Vides un ar vides piesārņojumu saistītie jautājumi	Biedrības rosina saglabāt zaļās nogāzes gar dzelzceļa slieidēm posmā starp Torņakalna dzelzceļa staciju un Ojāra Vācieša ielu.	Detalizēts nogāžu nostiprināšanas veids tiks izstrādāts nākamajos projekta izstrādes soļos, pēc iespējas saglabājot zaļās nogāzes.	IDOM Consulting, Engineering, Architecture un Ingeniería y Economía del Transporte (INECO) (turpmāk – Rail Baltica projektētājs)
2.	15.06.2020. publiskā diskusija	Vides un ar vides piesārņojumu saistītie jautājumi	Biedrības rosina pievērst uzmanību prettrokšņu ekrānu vizuālajam risinājumam.	Prettrokšņu pasākumu regulējama ievērošana Rail Baltica projekta ietvaros ir nenoliedzama prasība. Pateicoties Rail Baltica projektam būs iespējams risināt jau esošās dzelzceļa sistēmas radītās trokšņu problēmas, tai skaitā, garām Paula Stradiņa klīniskās universitātes slimnīcai, Rīgas Angļu ģimnāzijai un Latvijas Universitātei. Tas būs iespējams vietās, kur Rail Baltica sliedes būs virszemē, tādējādi ar trokšņu mazināšanas pasākumiem aptverot gan esošo, gan Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūru. Cauri Rīgai, izmantojot Rail Baltica, tiek paredzēta vienīgi pasažieru satiksme. Papildus atzīmējams, ka Rail Baltica arhitektūras, labiekārtojuma un vizuālās identitātes vadlīnijas ir daļa no Rail Baltica būvprojektēšanas vadlīnijām. Šīs vadlīnijas nosaka arī prettrokšņu sienu vizuālo risinājumu, atkarībā no to atrašanās vietas. Informācija ir publiski pieejama: https://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2020/04/RBDG-MAN-031F.pdf (Skatīt dokumentā 46. lpp.)	Rail Baltica projektētājs un RB Rail AS
3.	15.06.2020. publiskā diskusija	Vides un ar vides piesārņojumu saistītie jautājumi	2016. gadā izstrādātajā Rail Baltica būvniecības ietekmes uz vidi novērtējumā tika vērtēta tikai garā tunela redakcija. Pēc jaunās prezentācijas rodas jautājums, vai tiks izstrādāts jauns ietekmes uz vidi novērtējums? Pretējā gadījumā, biedrība pauž bažas par projekta tiesisko pamatu.	Ietekmes uz vidi novērtējuma procesa, kas Latvijā noslēdzās 2016. gadā, rezultātā Vides pārraudzības valsts birojs (VPVB) izsniedza atzinumu par Rail Baltica būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu, kurā izvirzījis nosacījumus Rail Baltica dzelzceļa līnijas projektēšanai, būvniecībai un ekspluatācijai. Uz VPVB atzinuma pamata Ministru kabinets 2016.gada augustā ir izdevis divus rīkojumus – par Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu un nacionālo interešu objekta statusa piešķiršanu. VPVB atzinumā, cita starpā, norādīts, ka risinājumi var tikt precizēti turpmākās projektēšanas gaitā un tas pašlaik attiecas arī uz dzelzceļa tunela risinājuma precizēšanu. Informācija par izmaiņām sākotnējos risinājumos tiks sniegta atbildīgajām vides institūcijām, kas pieņems lēmumu par papildus ietekmes uz vidi procedūru nepieciešamību.	RB Rail AS
4.	15.06.2020. publiskā diskusija	Vides un ar vides piesārņojumu saistītie jautājumi	2016. gadā izstrādātajā Rail Baltica būvniecības ietekmes uz vidi novērtējumā tika vērtēta tikai garā tunela redakcija. Pēc jaunās prezentācijas rodas jautājums, vai tiks izstrādāts jauns ietekmes uz vidi novērtējums? Pretējā gadījumā, biedrība pauž bažas par projekta tiesisko pamatu.	Ietekmes uz vidi novērtējuma procesa, kas Latvijā noslēdzās 2016. gadā, rezultātā Vides pārraudzības valsts birojs (VPVB) izsniedza atzinumu par Rail Baltica būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu, kurā izvirzījis nosacījumus Rail Baltica dzelzceļa līnijas projektēšanai, būvniecībai un ekspluatācijai. Uz VPVB atzinuma pamata Ministru kabinets 2016.gada augustā ir izdevis divus rīkojumus – par Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu un nacionālo interešu objekta statusa piešķiršanu. VPVB atzinumā, cita starpā, norādīts, ka risinājumi var tikt precizēti turpmākās projektēšanas gaitā un tas pašlaik attiecas arī uz dzelzceļa tunela risinājuma precizēšanu. Informācija par izmaiņām sākotnējos risinājumos tiks sniegta atbildīgajām vides institūcijām, kas pieņems lēmumu par papildus ietekmes uz vidi procedūru nepieciešamību.	RB Rail AS
5.	15.06.2020. publiskā diskusija	Vides un ar vides piesārņojumu saistītie jautājumi	Biedrības vērs uzmanību, ka iedzīvotājiem nav tikusi dota iespēja izvērtēt citas būvniecības metodes – nevis atvērtā tipa, bet slēgtā tipa metode, kas, piemēram, paredz, ka būvniecības laikā mazāk tiktu ietekmēti gruntsūdeņi.	Komentārā ietvertais apgalvojums par mazāku ietekmi uz gruntsūdeņiem nav korekts. Sākotnējās izpētes laikā noteiktā tunela būvniecības metode izvēlēta ar mērķi mazināt/novērst dažādus tehniskos riskus, t.sk., ietekmi uz apkārtnējo apbūvi. Būvniecības darbu organizēšanas process tiks detalizēti turpmākajā projektēšanas posmā.	Rail Baltica projektētājs un RB Rail AS
6.	15.06.2020. publiskā diskusija	Vides un ar vides piesārņojumu saistītie jautājumi	Vai plānota trokšņu siena gar Rīgas Angļu ģimnāziju un Liepājas ielu?	Jā. Skatīt atbildi arī 1.2. punktā.	Rail Baltica projektētājs un RB Rail AS
7.	15.06.2020. publiskā diskusija	Vides un ar vides piesārņojumu saistītie jautājumi	Prezentācijas slaidā, plāna izgriezumā, var saprast, ka Mārupītē paredzēta dzelzceļa uzbēruma nogāze, vai tas nozīmē, ka Mārupītē tiks uzpludināta?	Sākotnēji izstrādātā garā tunela risinājums paredzēja Mārupītes upi novirzīt zem tunela konstrukcijas, izveidojot sifona konstrukciju. Šī risinājuma viens no galvenajiem riskiem ir teritorijas applūšana upes augštecē. Tādēļ, piedāvātais saīsinātā tunela risinājums paredz Mārupītē šķērsot ar dzelzceļa tiltu, analogi esošajam Latvijas Dzelzceļa tiltam, neietekmējot upes tecējumu.	Rail Baltica projektētājs
8.	15.06.2020. publiskā diskusija	Vides un ar vides piesārņojumu saistītie jautājumi	Vai ir veikts hidromorfoloģiskais pētījums, un kādi ir tā secinājumi?	Šai projekta stadijā šāda izpēte vēl nav veikta.	Rail Baltica projektētājs
9.	15.06.2020. publiskā diskusija	Vides un ar vides piesārņojumu saistītie jautājumi	Kā tiek plānota biotopu saglabāšana Mārupītē?	Pašlaik piedāvātais risinājums izstrādāts, lai ievērojami samazinātu ietekmi uz vidi, salīdzinot ar garā tunela risinājumu. Detalizēti risinājumi esošās vides saglabāšanai tiks izstrādāti tālākajā darba procesā.	Rail Baltica projektētājs

10.	15.06.2020. publiskā diskusija	Vides un ar vides piesārņojumu saistītie jautājumi	Kas notiks ar nozāģētiem kokiem? Vai tiks iestādi jauni tādā pašā daudzumā?	Precīzs koku ciršanas apjoms tiks noteikts nākamajā projektēšanas posmā. Lēmumu par kompensējošiem pasākumiem pieņems atbildīgie Rīgas domes dienesti. Rail Baltica arī, piemēram, lidostas "Rīga" posmā ir aicinājis pašvaldību aprēķinātos un no projekta līdzekļiem sedzamos zaudējumus līdzekļus ieguldīt apzaimošanā un labiekārtošanā.	Rail Baltica projektētājs un RB Rail AS
11.	15.06.2020. publiskā diskusija	Vides un ar vides piesārņojumu saistītie jautājumi	Vai Bierīņiem nedraud applūšana remontdarbu laikā un pēc to pabeigšanas?	Jā, veidojot garo tuneli, šādi riski pastāv. Jo garāks tiek izbūvēts tunelis, jo garāks ir "dambis" pazemes ūdeņiem. Šis arī ir viens no iemesliem, kādēļ izvērtējumā priekšroka tiek dota īsā tuneļa variantam. Sākotnēji izstrādātā garā tuneļa risinājums paredzēja Mārupītes upi novirzīt zem tuneļa konstrukcijas, izveidojot sifona konstrukciju. Šī risinājuma viens no galvenajiem riskiem ir teritorijas applūšana upes augštecē. Rosinātais saīsinātā tuneļa risinājums paredz Mārupīti šķērsot ar dzelzceļa tiltu, analogi esošajam Latvijas Dzelzceļa tīklam, neietekmējot upes tecējumu.	Rail Baltica projektētājs un RB Rail AS
12.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Biedrības uzskata, ka pandēmijas ietekmē Starptautiskās lidostas "Rīga" attīstības temps nebūs pietiekams, lai kompensētu šī Rail Baltica atzara uz lidostu sabiedrībai un pilsētvidei radītos zaudējumus. Biedrība aicina izvērtēt iespēju par ātrgaitas tramvaja izbūvi uz "Lidosta Rīga", kas ietverta Rīgas pilsētas attīstības stratēģijā.	Atbilstoši Eiropas Transporta tīklu regulējumam, starptautiskā lidosta „Rīga” ir noteikta kā viena no galvenajām Eiropas transporta pamata tīkla lidostām, kas atbilstoši vienotās Eiropas transporta politikas mērķiem ir integrējama Eiropas dzelzceļa tīklā. Starptautiskā lidosta „Rīga” ir vienīgā lidosta Baltijas valstīs, kas iekļauta Eiropas līmeņa nozīmes lidostu sarakstā. Savukārt, Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam iekļautā perspektīvā tramvaja attīstība uz Mārupi (t.sk. starptautisko lidostu "Rīga") ir Rīgas metropoles areālā kompleksi risināms mobilitātes jautājums, sadarbojoties iesaistītajām pašvaldībām šī perspektīvā maršruta funkcionalitātes un realizācijas analizē.	RB Rail AS
13.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Biedrības norāda, ka Liepājas ielas šķērsojuma priekšlikums tiek uzskatīts par nepilnīgu. Šķērsojums neņem vērā iedzīvotājus, kas dzīvo teritorijā, viņu īpašumus, dzīvojamās vides kvalitāti un tās kultūras mantojumu.	Pašlaik piedāvātais risinājums ir konceptuāls. Tā mērķis ir identificēt iespējamus riskus [tai skaitā nosauktos], lai tos pēc iespējas novērstu nākamajā projekta detalizācijas posmā. Sanāksmē ar sadarbības memorandu dalībniekiem prezentētais risinājums turpmākos darba posmos tiks pilnveidots un skaņots ar iesaistītajām pusēm.	Rail Baltica projektētājs
14.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Iebildums, ka Torņakalna apkaimes savienojumus nav iespējams izvērtēt bez Torņakalna stacijas risinājuma.	Attiecībā uz pārceltās Torņakalna stacijas teritoriju paredzēta atsevišķa diskusija š.g. rudenī, salāgojot ar progresu lokālpilnplānojuma izstrādē.	RB Rail AS
15.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	- Satiksmes organizācija Rail Baltica trases apbūves gaitā - Kā tiks organizēta 7., 10., 25., 55. autobusu kustība? - Vai Altonavas ielas pārvads un Liepājas ielas pārvads tiks slēgti vienlaicīgi? - Kā tiks organizēta 10. tramvaja kustība Friča Brīvzemnieka ielas pārvada būvniecības laikā?	Par satiksmes, tai skaitā, sabiedriskā transporta precīziem risinājumiem būvdarbu laikā tiks lemts nākamajās detalizācijas kārtās, norādot, kur un kurš sabiedriskais transports tiks pārvirzīts, kā tiks organizēta satiksme būvdarbu laikā. Ja būs nepieciešams slēgt pārvadus, tad tas tiks darīts secīgi, ievērtējot ietekmi uz apkārtējo ielu tīklu.	Rail Baltica projektētājs
16.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Ierosinājums aizliegt kravas transporta kustību caur Bierīņiem remontdarbu laikā. Nodrošināt Lielās ielas (Mārupe) un Lielirbes iela (Rīga) krustojumu pie tirdzniecības centra "Spice", tādā veidā atslēdzot Bierīņu apkaimi.	Priekšlikumi pieņemti zināšanai un tiks izvērtēti, izstrādājot būvdarbu organizēšanas projektu, kurā, t.sk., paredzami kravas transporta kustības maršruti, lai iespēju robežās mazinātu negatīvu ietekmi uz apkārtējiem iedzīvotājiem. Atbilstoši spēkā esošajam Rīgas teritorijas plānojumam 2006. – 2018.gadam, Lielās ielas un Lielirbes ielas krustojums paredzēts kā pilnas shēmas vairāklīmeņu ceļu mezgls. Savukārt, detalplānojumā, kas izstrādāts Mārupes teritorijā ir izstrādāts 1.kārtas risinājums, kas risināms pie minētā detalplānojuma īstenošanas, vienlaicīgi līdzdarbojoties Mārupes un Rīgas pašvaldībām	Rail Baltica projektētājs Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
17.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Liepājas ielas dzelzceļa pārbrauktuvē uz Atpūtas ielu izveidot kreiso pagriezienu, lai atslēgtu Āgenskalna centru.	Pašlaik piedāvātais Liepājas ielas tuneļa risinājums paredz nodrošināt šo manevru.	Rail Baltica projektētājs
18.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Vai ir salāgoti risinājumi ar perspektīvu par Liepājas ielas un Kārļa Ulmaņa gatves vairāklīmeņu šķērsojumu, ja tāds vispār ir skicēts?	Pašreizējā detalizācijā piedāvātais Liepājas ielas tuneļa risinājums nav savietojams ar perspektīvo vairāklīmeņu ceļu mezgla savienojumu Kārļa Ulmaņa gatvei ar perspektīvo Rietumu maģistrāles trasi nenošķirina šo funkcionalitāti. Ieviestās izmaiņas ietekmēs kreisā krasta satiksmes organizācijas shēmu, it sevišķi perspektīvos kravas transporta maršrutus. Pie šiem jautājumiem tiek strādāts un tie tiks risināti tālākā lokālpilnplānojuma izstrādes procesā.	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
19.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Ierosinājums atjaunot Robežu ielas pārbrauktuvi remontdarbu laikā.	Ierosinājums pieņemts zināšanai un, ja izstrādājot darbu organizācijas projektu, tas būs nepieciešams, šāds risinājums tiks izskatīts.	Rail Baltica projektētājs
20.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Liepājas ielas tunelī ir iespējams izbūvēt šaurāku, samazinot joslu skaitu, tādējādi pagriezienus izveidot zemes līmenī.	Joslu skaita tunelī un tuneļa platuma nosacījumus nosaka Rīgas pilsēta. Gan Rail Baltica projekts, gan Rīgas pilsētas nosacījumi paredz saglabāt un nodrošināt līdzvērtīgu satiksmes kustības organizāciju tunelī tam, kādi manevri ir iespējami pašreiz zemes līmenī. Jāņem vērā, ka joslu skaita samazināšana tunelī un padarot to šaurāku, nenodrošina iespēju izmainīt attālumu līdz tuvējām ielām vai, piemēram, samazināt tuneļa izbūves dziļumu, kas, savukārt, nosaka, cik lielā attālumā ir iespējams "pacelties" atpakaļ zemes līmenī.	Rail Baltica projektētājs un Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments

21.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Apvienība izsaka priekšlikumu savienot Raņķa dambi ar Mūkusalas ielu. Nebūvējot Raņķa dambja tuneli, izbūvēt risinājumu no Jelgavas ielas tuneļa līdz Torņakalna stacijai, kur sliedes samainītos ar vietām.	Pašvaldība plāno izbūvēt Raņķa dambja savienojumu ar Vienības gatvi, Mūkusalas ielu plānojot kā promenādi. Gar dzelzceļu ir plānots savienot Mūkusalas ielu ar velo un gājēju ceļu ar Jelgavas ielu un tālāk - ar plānoto dzelzceļa staciju Torņakalnā. Priekšlikums skar VAS "Latvijas Dzelzceļš" muzeja teritoriju un privātos nekustamos īpašumus. Priekšlikums radītu papildus transporta plūsmas pie Latvijas Nacionālās bibliotēkas Akmeņu ielā. Papildus atbildi par risinājuma nesavienojamību, t.sk., ar Latvijas Dzelzceļa prasībām skatīt 2.12. punktā.	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments Rail Baltica projektētājs
22.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Apvienība aicina samazināt satiksmi pretī Latvijas Nacionālajai bibliotēkai, atstājot to kā vienvirziena līnīnātu ielu.	Pašvaldība plāno izbūvēt Raņķa dambja savienojumu ar Vienības gatvi, Mūkusalas ielu plānojot kā promenādi. Gar dzelzceļu ir plānots savienot Mūkusalas ielu ar velo un gājēju ceļu ar Jelgavas ielu un tālāk - ar plānoto dzelzceļa staciju Torņakalnā. Priekšlikums skar VAS "Latvijas Dzelzceļš" muzeja teritoriju un privātos nekustamos īpašumus. Priekšlikums radītu papildus transporta plūsmas pie Latvijas Nacionālās bibliotēkas Akmeņu ielā. Papildus atbildi par risinājuma nesavienojamību, t.sk., ar Latvijas Dzelzceļa prasībām skatīt 25. tabulas ailītē.	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
23.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Apvienība izsaka priekšlikumu izveidot dzelzceļu mijas tiltu pēc Barcelonas pilsētas parauga, kur Jelgavas virziena sliedes tiek novietotas nedaudz uz leju, bet tām pāri Rail Baltica sliedes, pārnesot ES platuma sliedes pa vidu platsliežu sliedēm.	Priekšlikums nav savietojams ar esošās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja funkcionalitātes prasībām, kas tiek skarta, ja Latvijas Dzelzceļa sliedēm būtu jāšķērso Rail Baltica sliedes pa apakšu. Torņakalna apkārtnē izstrādātie risinājumi Rail Baltica sliežu ceļam, šķērsojot LDz sliežu ceļus no austrumu puses uz rietumu pusi, ir atkarīgi arī no esošajiem tiltiem. (Friča Brīvēnieka un Torņakalna) kā arī daudzajiem savienojumiem starp esošajiem Latvijas Dzelzceļa sliežu ceļiem. Pārbūvējamo viaduktu augstumu nevar ievērojami mainīt, jo tas ietekmē tiem pienākošo ielu un tramvaja savienojumus. Savukārt, 1520mm sliežu platuma ceļu vertikālajam gabarītam zem tiem nav brīvas papildu vietas un Latvijas Dzelzceļa sliežu līmeņi nav iespējams pacelt. Sākotnējās izpētes (2014.-2016.) laikā vērtētās alternatīvas bija: 1. RB līnijas novietošana zem pašreizējā 1520mm sliežu ceļa līmeņa; 2. RB līnijas novietošana pašreizējā 1520mm sliežu ceļu līmeņi, pārceļot visus četrus LDz sliežu ceļus, tādējādi ietekmējot gan pašus sliežu ceļus, gan to savienojumus. Tāpēc tika izvēlēts risinājums RB sliežu ceļus ievietot tunelī zem Latvijas Dzelzceļa Jelgavas līnijas sliežu ceļiem, nodrošinot mazāko iespējamo ietekmi uz apkārtnējo transporta infrastruktūru, apbūvi un nodrošinot arī balansētas izmaksas.	Rail Baltica projektētājs
24.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Apvienība izsaka priekšlikumu veikt tramvaja sliežu pārvešanu, tādējādi vienkāršojot 3 tiltu projektu, saīsinot tramvaja līniju no 2.2km līdz 1.7km, pievienojot to tuvāk Torņakalna stacijai un Latvijas Universitātes kompleksam (izaudētiot nierturu Arkādijas parks).	Tiek saglabāta esošā 10. tramvaja līnija un, izbūvējot Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumu, tiek saglabāta iespēja veidot jaunu (un taisnāku) maģistrālu perspektīvu tramvaja līniju Ziepniekkalna virzienā.	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
25.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Apvienība izsaka priekšlikumu izbūvēt neseģu dzelzceļa posmu starp Torņakalna – Friča Brīvēnieka tilta koridoru. Transporta piekļuves jautājums risināms kā šauras vienvirziena ielas, atbilstoši vēsturiskajam kontekstam, veidojot riņķveida kustību ar rajonu, vidū zaļā teritorijā, tādējādi samazinot trokšņu piesārņojumu rajonā, palielinot drošību.	Projektēšanas darbi Rail Baltica ietvaros norisinās 2014.-2016.gada konceptuālo risinājumu ietvarā, izmaiņas paredzot vienīgi gadījumos, ja to prasa Rail Baltica kā pārrobežu infrastruktūras tehniskās un darbības prasības, vai, lai mainātu Rail Baltica ilgtspējīgai darbībai identificētos un tehniski mazināmos riskus.	RB Rail AS
26.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Apvienība izsaka priekšlikumu sakārtot Liepājas ielas / Kārļa Ulmaņa gatves krustojumu, ņemot Kārļa Ulmaņa gatves kreiso pagriezienu pēc Zviedru modeļa.	Priekšlikums nav skaidrs.	
27.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Cik daudz ir iespējams mainīt Rīgas pilsētas ielu sarkanās līnijas?	Transporta shēmas izmaiņas būs nepieciešamas un tiks veiktas. Jārēķinās, ka Rail Baltica ieviešis ļoti būtiskas izmaiņas Rīgas transporta shēmās, sākot ar Rietumu maģistrāles novietojumu un iespējamām tās alternatīvām.	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
28.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Vai ir izvērtēts, kā Torņakalna ielas pārvada platums ietekmē nobrauktuvi uz Grobiņas ielu?	Torņakalna pārvada platums neietekmē Grobiņas ielu. Altonavas pārvada paplašināšanas gadījumā piekļuve īpašumiem Grobiņas ielā tiks saglabāta. Kā viens no risinājumiem tiek vērtēta iespēja savienot Grobiņas un Abavas ielas, paplašinot esošo tuneli zem pārvada, lai nodrošinātu piekļuvi īpašumiem, kas attīstāms turpmākā projektēšanas gaitā gadījumā, ja būs nepieciešams slēgt to pievienojumu Tēriņu ielas un Altonovas ielas krustojumam.	Rail Baltica projektētājs
29.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Kā tiks organizēta Jelgavas virziena dzelzceļa satiksme tuneļa būvniecības laikā?	Darbi tiks veikti iespēju robežās nepārtraucot esošā dzelzceļa satiksmi, t.sk., virzienā uz Jelgavu. Nepieciešamo darbu veikšanai tiks izmantoti īslaicīgi satiksmes pārraukumi, t.s. "logi". Precīzs darbu organizēšanas plāns tiks izstrādāts turpmākā projektēšanas gaitā.	Rail Baltica projektētājs
30.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Jaunās Latvijas dzelzceļa stacijas peroni ir plānoti ievērojami īsāki kā pašreizējie. Kālab tā?	Šobrīd paredzēti 120 metri, kas nodrošina standarta prasības un šodienas pasažieru apkalpošanas vajadzībām. Precīzētie parametri tiks noteikti tehnisko noteikumu laikā.	Rail Baltica projektētājs
31.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Kā ir plānota Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta operatīvā transporta kustība, kad būs aizvērta Liepājas ielas pārbrauktuve.	Jau pašlaik operatīvais transports pārbrauktuvi nedrīkst šķērsot, ja tā ir slēgta [brauc vilciens], tādēļ Liepājas ielas autotransporta šķērsojuma pārbūve ļaus uzlabot esošo situāciju. Būvniecības laikā operatīvā transporta satiksmi plānots nodrošināt, izveidojot pagaidu pārbrauktuves, tomēr pie precīza risinājuma tiks strādāts nākamā projektēšanas posmā, t.sk. konsultācijās ar Paula Stradiņa klīniskās universitātes slimnīcu.	Rail Baltica projektētājs
32.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Vai Liepājas ielas rajonā ir plānota pagaidu pārbrauktuve, uz būvniecības laiku, kamēr esošā nebūs vēl izbūvēta?	Šis jautājums tiks vērtēts detalizēti, izstrādājot būvdarbu organizācijas projektu nākamajās projekta stadijās, vienlaikus sākotnējā vērtējumā – jā.	Rail Baltica projektētājs

33.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Kāda ir būvnieka / RB atbildība par apbūves Indriķa ielā drošību tunēļa būvniecības laikā un turpmākajā ekspluatācijā?	Projektētāja darbs šobrīd ir apdrošināts vairāk kā 20 milj. EUR apmērā un arī būvdarbu veicēju profesionālās darbības atbildība tiks apdrošināti. Atzīmējams, ka Rail Baltica Kopuzņēmums pats neveiks būvdarbus.	RB Rail AS
34.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Kādēļ nav pieejama informācija par to, kā tiks risināts Raņķa dambja savienojums ar Mūkusalas un Jelgavas ielām?	Darbs pie Torņakalna transporta mezgla turpinās lokālplānojuma risinājumu izstrādes ietvaros. Ņemot vērā šī punkta nozīmību, par to paredzēta atsevišķa diskusija rudenī.	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
35.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Vai, pārbūvējot Liepājas ielu, ir plānots pārnest sabiedriskā transporta maršrutus/pieturas?	Detailizēts risinājums sekos nākamajās projekta stadijās, nodrošinot esošo sabiedriskā transporta maršrutu darbību un, iespējams, attīstību, atbilstoši "Rīgas Satiksme" prasībām. Vienlaikus, jā, atbilstoši pašreizējai vizijai – esošo sabiedriskā transporta pieturu pārceļšana ir ļoti iespējama.	Rail Baltica projektētājs
36.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Bez Altonavas ielas pārvada Torņakalna iedzīvotājiem palielinās laiks ar kājām uz Āgenskalna centru.	Altonavas tilta neatgriezeniska nojaukšana kā variants netiek izskatīta.	Rail Baltica projektētājs
37.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Friča Brīvzemnieka ielā nav iespējams ievietot 2 virzienu auto kustību, vai ir veikta izpēte par atsavināmiem nekustamiem īpašumiem?	Nav plānots paplašināt Friča Brīvzemnieka ielas profilu, lai ieviestu pretējo braukšanas virzienu, tāpēc šim nolūkam nekustamo īpašumu atsavināšana nav paredzēta.	Rail Baltica projektētājs
38.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Vai Torņakalna ielas tilta transporta caurlaidība ir saskaņota ar pieguļošo ielu sarkanajām līnijām.	Torņakalna iela ir plānota kā D kategorijas iela, Rail Baltica lokālplānojumā ir izvirzāmā prasība tiltam paredz divas autosatiksmes joslas abos virzienos, nodalītu veloinfrastruktūru abās tilta pusēs un gājēju ietves abās pārvada pusēs. Ielas sarkano līniju koridors nodrošina augstākminēto prasību savietošanu.	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
39.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Ojāra Vācieša ielas velo tilts būs daļa no maģistrālā Mārupes-Rīgas velo ceļa. Ieteikums - 3m plats divvirzienu velo ceļš un 2-3m plata gājēju ietve.	Ieteikums pieņemts zināšanai. Piedāvātais risinājums ir viens no izstrādes procesā izskatītajiem. Galīgais risinājums tiks izstrādāts nākamajos projekta soļos.	Rail Baltica projektētājs
40.	15.06.2020. publiskā diskusija	Satiksmes regulācijas un optimizācijas jautājumi	Kad plānots izbūvēt Torņakalna RB reģionālo staciju? Kāpēc netiek projektēta reģionālā stacija Torņakalnā, bet tikai "paredzēta vieta"? Kurš projektēs un finansēs izbūvi?	Pašlaik projekta ietvaros norisinās pamata trases un starptautisko pasažieru staciju projektēšana. Attiecībā uz reģionālo satiksmi projektēšanas ietvaros tiek paredzēti tādi tehniskie risinājumi, lai identificētajās vietās reģionālās pieturas būtu iespējamas. Par reģionālo pieturu detalizētu projektēšanu lēmumu plānots pieņemt š.g. rudenī pēc sarunām ar ES atbildīgajām iestādēm, kas uzrauga Eiropas Savienošanas instrumenta finansējuma izmantojumu.	RB Rail AS
41.	15.06.2020. publiskā diskusija	Velosipēdistu un gājēju plūsmas organizācijas jautājumi	Biedrības atzīmē, ka nav izvērtēta iespēja tuneli izbūvēt zem Mārupītes gultnes, nepasliktinot tās hidroloģisko stāvokli un saglabājot zaļā velociņa savienojumu.	Šāds variants nav detalizēti vērtēts, ņemot vērā sākotnējā izvērtējuma secinājumus par šāda risinājuma radītajiem papildus riskiem un izmaksām. Sliežu ceļu padziļināšana, vienlaikus ar nepieciešamību izpildīt Rail Baltica Vienotajās būvprojektēšanas vadlīnijās noteiktās tehniskās prasības dzelzceļa infrastruktūrai (pārrobežu infrastruktūras un ES dzelzceļu savstarpējās savietojamības tehnisko prasību nodrošināšana), nozīmētu, ka tunelis, (arī ieejas/izejas) kļūtu garāks un ietilpīgāks, nelabvēlīgi ietekmējot apkārtējās teritorijas un projektu.	Rail Baltica projektētājs un RB Rail AS
42.	15.06.2020. publiskā diskusija	Velosipēdistu un gājēju plūsmas organizācijas jautājumi	Biedrības rosina izpētīt, cik bieži nepieciešams veidot trases šķērsojumus kājāmgājējiem un riteņbraucējiem.	Rail Baltica lokālplānojuma izstrādes ietvaros visā trases garumā tika analizētas šķērsojumu vietas un to nepieciešamais biežums. Atbilstoši analīzei, ārvalstu pieredzei un labajai praksei par vēlamo minimālo attālumu starp šķērsojumu vietām blīvi apdzīvotajās zonās pieņemts 500 m. Tas ir pieņemams attālums novirzei no taisna virziena ejot ar kājām, lai sasniegtu objektus otrā pusē dzelzceļa līnijai. Rail Baltica lokālplānojumā, analizējot šķērsojumu vietas, ievērojama lomu spēlē esošais un plānotais ielu tīkls un apkaimju savienojumi. Tajā pašā laikā Rīgas pilsētas ielu plānojums, dzelzceļa infrastruktūras izvietojums, kapu teritorijas u. c. zonas ietekmē šķērsojumu izvietojumu, līdz ar to ir gadījumi, kad tie ir tuvāk par 500 m un kad šķērsojumi ir tālāk viens no otra.	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
43.	15.06.2020. publiskā diskusija	Velosipēdistu un gājēju plūsmas organizācijas jautājumi	Biedrības ierosina vietās, kur jāveido zemes līmenī esošas dzelzceļa trases šķērsojums gājējiem un velo, izbūvēt pazemes šķērsojumus.	Priekšlikums pieņemts zināšanai un tiek vērtēts no dažādiem apstākļiem konkrētajā šķērsojumā (ietekmētās zemes un īpašumi, komunikācijas u.c.). Ojāra Vācieša ielā šķērsojums zem dzelzceļa nav iespējams, jo nav salāgojams ar Rail Baltica tunēļa tehniskajiem risinājumiem.	Rail Baltica projektētājs
44.	15.06.2020. publiskā diskusija	Velosipēdistu un gājēju plūsmas organizācijas jautājumi	Biedrības rosina turpināt uz dzelzceļa tilta plānoto gājēju un velo ceļu līdz pat esošajam Jūrmalas velo ceļam.	Pilsēta strādā pie velo infrastruktūras plāna Pārdaugavai. No projekta puses velo šķērsojumi, kur tie ir pamatoti un kur tie savienojas ar velo infrastruktūras plānu plašākā mērogā, tiks nodrošināti no projekta īstenotāja puses. Projektēšanas laikā katra šķērsojuma risinājums tiek izstrādāts, izvērtējot konkrētās vietas apstākļus. Vienlaicīgi ir jāsaprot, kā šis velo ceļš integrējas arī pārējā pilsētas vidē, jo katrs apbūves metrs ir laika ziņā, kā arī finansiāli un inženiertehniski ietilpīgs. Šobrīd tiek pilnveidota velotransporta shēma kreisajā krastā, meklējot labākos risinājumus to iekļaušanai Rīgas pilsētas ielu tīklā. Par šo shēmu tiks organizēta atsevišķa tikšanās ar sadarbības memorandu dalībniekiem un publiskā diskusija rudenī.	RB Rail AS Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments

45.	15.06.2020. publiskā diskusija	Velosipēdistu un gājēju plūsmas organizācijas jautājumi	Precizēt gājēju tuneļa profilu Torņakalna stacijā.	Tuneļa risinājums tiks precizēts un saskaņots ar Rīgas pilsētu nākamajās projekta izstrādes stadijās.	Rail Baltica projektētājs
46.	15.06.2020. publiskā diskusija	Velosipēdistu un gājēju plūsmas organizācijas jautājumi	Ojāra Vācieša ielas gājēju/velo piedāvātais pārvads izskatās pietiekami optimāls, bet vai būs pieejams arī apgaismojums?	Šī ir nākamo projekta soļu jautājums, t.sk., atbilstoši Rīgas pilsētas prasībām.	Rail Baltica projektētājs
47.	15.06.2020. publiskā diskusija	Velosipēdistu un gājēju plūsmas organizācijas jautājumi	Ojāra Vācieša ielā atzīstams lineārais velo savienojuma variants, jo velosipēdistam tomēr ērtāk tomēr ir mīties taisni, nekā izmantojot apļveida kustībā, tādēļ nepieciešams pamatojums, kādēļ 'lineārais' variants šajā šķērsojumā netiek izskatīts.	Iespēju robežās pārvads veidots ar taisnu trajektoriju: Ziemeļu pusē dzelzceļa līnijai, kur iespējams izmantot pašvaldības īpašumā esošos zemesgabalus, veidota pēc iespējas taisnāka rampa. Dienvidu pusē vietas trūkuma dēļ izvēlēta spirāles tipa rampa. Izskatīts variants arī par taisnu rampu (skat. prezentāciju), taču tā ierobežotu piekļuvi īpašumiem Ojāra Vācieša ielā.	Rail Baltica projektētājs
48.	15.06.2020. publiskā diskusija	Velosipēdistu un gājēju plūsmas organizācijas jautājumi	Vai ir paredzēts saglabāt esošo iespēju tikt pāri Mārupītei (virzoties centra virzienā pa kreisi)?	Iespēja šķērsot Mārupītes upi tiks saglabāta.	Rail Baltica projektētājs
49.	15.06.2020. publiskā diskusija	Velosipēdistu un gājēju plūsmas organizācijas jautājumi	Provizoriski, kāds segums paredzēts veloceliņam un cik garos posmos pirms un aiz šķērsojuma plānojas tā pārbūve?	Velocelja pārbūves parametri un segums tiks detalizēti nākamajās projekta kārtās saskaņā ar Rīgas pilsētas nosacījumiem.	Rail Baltica projektētājs
50.	15.06.2020. publiskā diskusija	Velosipēdistu un gājēju plūsmas organizācijas jautājumi	Provizoriski - vai tunelī plānoti uzlabojumi gājēju/velosipēdistu plūsmu šķērsojumos ar esošajām ielām jeb saglabāties esošie principi, bez papildus satiksmes organizācijas līdzekļiem.	Liepājas ielas tuneļa risinājums tiks izstrādāts, salāgojot to ar Rīgas pilsētas velo infrastruktūras attīstības plāniem un projekta nosacījumiem. Detalizētāki risinājumi tiks izstrādāti nākamajās projekta kārtās.	Rail Baltica projektētājs
51.	15.06.2020. publiskā diskusija	Velosipēdistu un gājēju plūsmas organizācijas jautājumi	Būvniecības laikā Mārupītes zālais velo ceļš ir jāpārbūvē tā, ka tiek nodrošināta vismaz 5 metru plata brauktuve gājēju un riteņbraucēju plūsmai, kā arī jāsaglabā Mārupītes dabiskais upes plūdums.	Velocelja pārbūves parametri tiks detalizēti nākamajās projekta kārtās saskaņā ar Rīgas pilsētas nosacījumiem.	Rail Baltica projektētājs
52.	15.06.2020. publiskā diskusija	Velosipēdistu un gājēju plūsmas organizācijas jautājumi	Apvienība norāda, ka būtiska ir iespēja nodrošināt nokļūšanu Rīgas pilsētas centrā projekta būvniecības laikā, kā arī pēc tās. Ja nevar nodrošināt pilnvērtīgu auto satiksmi, tad pa šauru, lētāku telpu nepieciešams nodrošināt gājēju, velosipēdistu, skrejriteņu pārvietošanos.	Jau šobrīd notiek darbs pie kreisā krasta veloshēmas izstrādes un velokonceptijas precizēšanas. Veloshēmu plānots diskutēt un apspriest rudenī.	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
53.	15.06.2020. publiskā diskusija	Velosipēdistu un gājēju plūsmas organizācijas jautājumi	Apvienība izsaka priekšlikumu izveidot gājēju/riteņbraucēju koridoru ar jaunu gājēju tuneli zem sliedēm – zināšanu jūdze (tādējādi uzlabojot gājēju/riteņbraucēju stāvokli Jelgavas ielas tunelī).	Skatāms velotransporta shēmas un Latvijas Universitātes gājēju tuneļa (pretīm Rakstu mājai) kontekstā, ko plānots diskutēt un apspriest rudenī.	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
54.	15.06.2020. publiskā diskusija	Velosipēdistu un gājēju plūsmas organizācijas jautājumi	Apvienība izsaka priekšlikumu izveidot riteņbraucēju koridoru ar jaunu gājēju tuneli zem sliedēm un izeju uz peroniem, saglabājot Torņakalna staciju neskartu.	Veiktās inženierizspētes un sākotnējo tehnisko risinājumu izvērtējums apstiprina, ka Torņakalna staciju nav iespējams saglabāt esošajā vietā, ņemot vērā dzelzceļa trases un garenprofila risinājumus, kā arī tuneļa ieejas rampas novietojumu.	Rail Baltica projektētājs
55.	15.06.2020. publiskā diskusija	Velosipēdistu un gājēju plūsmas organizācijas jautājumi	Apvienība izsaka priekšlikumu izveidot riteņbraucēju lielceļu gar sliedēm (Torņakalns – Zolitūde – Imanta) ar savienojumu pie Mārupītes ar Mārupes – Centra virzienu, būvniecības laikā izmantojams kā piedveceļš būvniekiem.	Minētais priekšlikums par iespējamu būvniecības piekļuvju izmantošanu citiem mērķiem pēc izbūves pieņemts zināšanai. Būvniecības darba organizēšanas jautājumi tiks risināti turpmākās projektēšanas stadijās. Viens no arī citos Rail Baltica posmos izmantotiem risinājumiem, kas tiks vērtēts arī Rīgas posmā, būvniecību organizēt t.sk. izmantojot esošo dzelzceļa infrastruktūru (materiālu piegāde/aizvešana).	Rail Baltica projektētājs un RB Rail AS
56.	15.06.2020. publiskā diskusija	Velosipēdistu un gājēju plūsmas organizācijas jautājumi	Kāpēc Liepājas ielas tunelī brauktuve 2x1.75m nelietderīgi izmantota kā atdalošā josla, nevis tur izvietojot velobraucējus?	Tiks precizēts turpmākajā projektēšanas gaitā, lai droši un atbilstoši standartiem varētu izvietot visu satiksmes dalībnieku izvietošanu tunelī.	Rail Baltica projektētājs

57.	15.06.2020. publiskā diskusija	Velosipēdistu un gājēju plūsmas organizācijas jautājumi	Ja neslēdz tranzītu, uz jaunajiem 2 pārvadiem Torņakalna un Altonavas ielās vajag NODALĪTUS velo ceļus. "Nē" velo uz ietvēm.	Risinājumi tiks precizēti turpmākajā projektēšanas gaitā pēc detalizētu tehnisko noteikumu saņemšanas no Rīgas pilsētas atbildīgajām institūcijām, turklāt vienotā velo plāna un visu teritorijā esošo šķērsojumu kontekstā.	Rail Baltica projektētājs
58.	15.06.2020. publiskā diskusija	Ar dzelzceļa tuneļa risinājumu un izbūvi saistītie jautājumi	Biedrības norāda uz riskiem, ka īsā tuneļa izveides gadījumā cietīs vietējas nozīmes arhitektūras piemineklis, "Bloķētas dzīvojamās ēkas" Liepājas ielā 40.	Īsā tuneļa risinājums Liepājas ielas šķērsojumam neparedz ierobežot piekļuvi ēkai Liepājas ielā 40.	Rail Baltica projektētājs
59.	15.06.2020. publiskā diskusija	Ar dzelzceļa tuneļa risinājumu un izbūvi saistītie jautājumi	Apvienība vērs uzmanību, ka, ja tiek lemts par īsā tuneļa izbūvi, ir nepieciešams atkārtots būvniecības ietekmes uz vidi pētījums.	Ietekmes uz vidi novērtējuma procesa, kas Latvijā noslēdzās 2016.gadā, rezultātā Vides pārraudzības valsts birojs (VPVB) izsniedza atzinumu par Rail Baltica būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu, kurā izvirzījis nosacījumus Rail Baltica dzelzceļa līnijas projektēšanai, būvniecībai un ekspluatācijai. Uz VPVB atzinuma pamata Ministru kabinets 2016.gada augustā ir izdevis divus rīkojumus – par Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu un nacionālo interešu objekta statusa piešķiršanu. VPVB atzinumā, cita starpā, norādīts, ka risinājumi var tikt precizēti turpmākās projektēšanas gaitā un tas pašlaik attiecas arī uz dzelzceļa tuneļa risinājuma precizēšanu. Informācija par izmaiņām sākotnējos risinājumos tiks sniegta atbildīgajām vides institūcijām, kas pieņems lēmumu par papildus ietekmes uz vidi procedūru nepieciešamību.	RB Rail AS
60.	15.06.2020. publiskā diskusija	Ar dzelzceļa tuneļa risinājumu un izbūvi saistītie jautājumi	Apvienība izsaka priekšlikumu paaugstināt Liepājas ielas tuneli vienā augstumā ar dzelzceļa līniju, tādējādi būtiski samazinot trases garumu un samazinot ietekmi uz tuvumā esošajiem blakus objektiem.	Nemainot esošo dzelzceļa līniju augstumu, nav iespējams ievērojami samazināt tuneļa dziļumu. Jebkurā gadījumā, detalizēts projekta risinājums tiks izstrādāts nākamās projekta izstrādes soļos.	Rail Baltica projektētājs
61.	15.06.2020. publiskā diskusija	Ar dzelzceļa tuneļa risinājumu un izbūvi saistītie jautājumi	Ja tiek pazemināts garā tuneļa risinājums, lai tas pārietu zem Mārupītes, vai tīktu ietekmēts ceļš Torņakalna virzienā un vai būtu nepieciešams mainīt rampas novietojumu, lai spētu pakļūt zem Jelgavas vilciena sliežu līnijas? ☒	Nē, dzelzceļa tuneļa rampas novietojums, lai pakļūtu zem Jelgavas līnijas, nemainīts, taču nepieciešams uzsvērt citus apstākļus, kas ierobežo tuneļa padziļināšanu: - tuneļa pagarinājums rietumu virzienā, kas būtiski ietekmē P.Stradiņa slimnīcu un tai piegulošo apbūvi; - ietekme uz Mārupītes upi būvdarbu laikā, kad nepieciešams tās gultni izmainīt un novirzīt ap būvdarbu zonu; - sarežģītie grunts apstākļi tuneļa padziļināšanai; - ietekme uz gruntsūdeņu līmeni visā tuneļa garumā, kas var būtiski un negatīvi ietekmēt piegulošās teritorijas.	Rail Baltica projektētājs
62.	15.06.2020. publiskā diskusija	Ar dzelzceļa tuneļa risinājumu un izbūvi saistītie jautājumi	Kā tiks būvēts tunelis? Vai ceļot tuneli, tiks ierobežota pārvietošanās pa ielu vietā, kur zem tā tiks būvēts tunelis?	Projekta nākamajos soļos tiks izstrādāts detalizētāks darbu organizēšanas projekta risinājums.	Rail Baltica projektētājs
63.	15.06.2020. publiskā diskusija	Ar vēsturisko mantojumu saistītie jautājumi	2019. gada 3. jūlijā Kreisā krasta apkaimes biedrības puda nostāju, ka viņu vērtības ir mobilitāte, kultūrvēsturiskais mantojums un vides kvalitāte. Biedrība aicināja atteikties no iecerēs saīsināt tuneli, jo tā izbūve radīs būtiskas problēmas Liepājas ielas šķērsošanā kā arī apdraudēs Āgenskalna kultūrvēsturiskās vērtības – gan Paula Stradiņa klīniskās universitātes slimnīcas piemineklis, gan bloķētās mājas Liepājas ielā 40, gan Liepājas ielas kultūrvēsturisko bruģa segumu un liepu aleju. saglabāt vietējas nozīmes arhitektūras piemineklis "Dzelzceļa viadukti (2)".	No projekta puses esam ieinteresēti un gatavi sniegt ieguldījumu kultūrvēsturisko liecību saglabāšanā. Inženiertehnisko izpēšu rezultātā ir identificēts, ka abi vēsturiskie Torņakalna viadukti tehniski nav salāgojami ar tuneļa risinājumu, tādējādi saglabājot 2016. gada secinājumus par abu viaduktu pārbūves nepieciešamību. Tādēļ tiks uzsākts darbs ar Nacionālā kultūras mantojuma pārvaldi, sniedzot visu nepieciešamo tehnisko informāciju, lai varētu uzsākt nākamo būtisko soli izvērtēt ko un kā saglabāt.	RB Rail AS
64.	15.06.2020. publiskā diskusija	Ar vēsturisko mantojumu saistītie jautājumi	Ierosinājums, veidojot Rail Baltica trasi, izskatīt iespēju saglabāt vēsturiskos viaduktus Torņakalna un Altonavas ielā, kā arī iespējas saglabāt tiltus pilnā vai fragmentu veidā kā kultūrvēsturiskas liecības.	Skatīt atbildi 5.1. punktā. No projekta puses esam ieinteresēti un gatavi sniegt ieguldījumu kultūrvēsturisko liecību saglabāšanā. Inženiertehnisko izpēšu rezultātā ir identificēts, ka abi vēsturiskie Torņakalna viadukti tehniski nav salāgojami ar tuneļa risinājumu, tādējādi saglabājot 2016. gada secinājumus par abu viaduktu pārbūves nepieciešamību. Tādēļ tiks uzsākts darbs ar Nacionālā kultūras mantojuma pārvaldi, sniedzot visu nepieciešamo tehnisko informāciju, lai varētu uzsākt nākamo būtisko soli izvērtēt ko un kā saglabāt.	RB Rail AS

65.	15.06.2020. publiskā diskusija	Ar vēsturisko mantojumu saistītie jautājumi	Izskatīt iespējas saglabāt vēsturisko Torņakalna stacijas ēku un izmantot to pasaules kara represēto iedzīvotāju memoriālam.	Papildus iepriekš sniegtajai atbildei, atzīmējams, ka Rail Baltica projekta ietvaros 2017. un 2018. gadā tika veikta pēdējās desmitgadēs vērienīgākā kultūrvēsturisko vērtību apzināšana (vairāk par izpēti: http://edzl.lv/lv/kulturas-vertibu-izpete/par-izpeti). Izpētes ietvaros Rail Baltica projekts rosināja arī speciālistu un saistīto sabiedrības grupu (piem., represēto biedrības) diskusiju par piemiņas vietas Torņakalnā risinājumu. Šīs diskusijas rezultātā tika identificēts risinājums, kas paredz esošās stacijas ēkas pārcelšanu un integrāciju memoriāla kompleksā, ēkā izvietojot muzeju. Rail Baltica projekts atbalsta šādu risinājumu, vienlaikus lēmums par šāda muzeja izveidi un attīstību ir ārpus Rail Baltica projekta mandāta.	RB Rail AS
66.	15.06.2020. publiskā diskusija	Ar vēsturisko mantojumu saistītie jautājumi	Kā tiek plānota kultūrvēsturiskā mantojuma – Liepājas ielas bruģa – saglabāšana?	Bruģa saglabāšanas risinājumu iespējas tiks detalizētāk pētītas nākamajos projekta soļos, vienlaikus bruģa jautājums ir piefiksēts jau kopš darbu uzsākšanas 2019.gadā.	Rail Baltica projektētājs
67.	15.06.2020. publiskā diskusija	Ar vēsturisko mantojumu saistītie jautājumi	Apvienība izsaka priekšlikumu saglabāt Altonovas ielas tiltu esošajā vēsturiskajā stāvoklī, nedaudz izmainot sliežu ģeometriju un padziļinot dzelzceļa koridoru.	Šāds risinājums ir izpētīts, bet ir atzīts par neiespējamu.	Rail Baltica projektētājs
68.	15.06.2020. publiskā diskusija	Rail Baltica projekta un lokālpilnvarojuma virzība, un citi jautājumi	Apvienība izsaka priekšlikumu izveidot jaunu jauktas apbūves rajonu, saglabājot sliežu klātni un veidojot High line veida parku tajā (koki uz vagonetēm, celiņi starp sliedēm).	Jebkura veida izmantošana, kas skar dzelzceļa zemes nodalījuma joslu un tajā esošo infrastruktūru, kas vienlaikus būtu izmantojama arī pilsētas iedzīvotāju publiskajai infrastruktūrai, ir saistīti ar tās apsaimniekošanas jautājumiem un valsts un pašvaldību īpašumu tiesību jautājumiem, kas tiks skatīti pēc vienošanās par būvprojekta pamatrisinājumiem. Pašlaik Rail Baltica nav pamata šāda risinājuma vērtēšanai – tāds nav iekļauts ne sākotnējos tehniskos risinājumos, neizriet no Rail Baltica tehniskajām un darbības prasībām, kā arī nav saņemts no likumdošanā noteiktajām skartajām pusēm, to tehnisko nosacījumu formā.	Rail Baltica projektētājs
69.	15.06.2020. publiskā diskusija	Rail Baltica projekta un lokālpilnvarojuma virzība, un citi jautājumi	Kur var redzēt trases projektu, lai saprastu, kurus īpašumus skar un cik daudz šī trase ierobežos manu īpašumu?	Projektēšana ir sākuma fāzē – alternatīvu risinājumu izvēles posmā. Projektēšanas darbs turpināsies un precīzs īpašumu skārums tiks vēl noteikts. 2016. gadā apstiprinātā indikatīvā trase pieejama Eiropas Dzelzceļa līnijas, kas Latvijā atbild par nekustamo īpašumu atsavināšanu Rail Baltica vajadzībām, mājas lapā un ir izveidots arī Informācijas centrs, kur īpašnieki var vērsties ar jautājumiem par aktuālo situāciju konkrētā īpašuma gadījumā. Vairāk informācijas: 1. http://edzl.lv/lv/projekta-norise/kartes (skat. sadaļu Google Map karte) 2. http://edzl.lv/lv/atsavinassana	RB Rail AS
70.	15.06.2020. publiskā diskusija	Rail Baltica projekta un lokālpilnvarojuma virzība, un citi jautājumi	Kad būs pieejama risinājumu analīze / izpēte pie Torņakalna stacijas?	Esošā Torņakalna stacija ar citām vēsturiskajām vērtībām tiks pārvietota memoriāla teritorijā. Jaunā Torņakalna stacija un vilciena apstāšanās tiks pārvietota 300m Rīgas centra virzienā. Par Torņakalna pārceltās stacijas teritoriju paredzēta atsevišķa diskusija.	RB Rail AS
71.	15.06.2020. publiskā diskusija	Rail Baltica projekta un lokālpilnvarojuma virzība, un citi jautājumi	Kad tiks prezentēti lokālpilnvarojuma risinājumi, kuri risinātu Rail Baltica risinājumu sasaisti ar pilsētvidi?	Satiksmes ministrija un Rīgas pašvaldība ir vienojusies par Rail Baltica projekta un lokālpilnvarojuma izstrādes laika plānu sinhronizēšanu. Atbilstoši tam, ka Rail Baltica pamatrisinājumi ir sagaidāmi 2020.gada 2.pusē, to savietošana ar lokālpilnvarojuma risinājumiem sagaidāma 2021.gada 1.pusē, kad būs izstrādāts būvprojekts minimālā sastāvā un zināmi atbildīgo institūciju tehniskie noteikumi un nosacījumi.	Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
72.	15.06.2020. publiskā diskusija	Rail Baltica projekta un lokālpilnvarojuma virzība, un citi jautājumi	Vai pārceļamās Torņakalna stacijas sasaiste ar pilsētas ielu tīklu abās pusēs dzelzceļam ietilpst RB projekta izmaksās?	Jaunajai Torņakalna stacijai pilsētas ielas tīkls tiks nodrošināts kā tas ir pašreizējai Torņakalna stacijai (nepasliktinot situāciju). Papildus tiks izveidots drošs divlīmeņu gājēju šķērsojums tunelī, nokļūšanai uz platformām un dzelzceļa šķēršošana.	RB Rail AS
73.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums FRIČA BRĪVZEMNIEKA IEĻA	FRIČA BRĪVZEMNIEKA IEĻA: Secinājums: Friča Brīvzemnieka ielas pārvads ir plats, bet nav noslogots.		
74.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums FRIČA BRĪVZEMNIEKA IEĻA	FRIČA BRĪVZEMNIEKA IEĻA: Ņemot vērā, ka tilts ir platākais no visiem esošajiem pārvadiem, meklēt risinājums, kā šo ielu padarīt dzīvāku, saglabājot sabiedrisko transportu un tramvaju.		
75.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums FRIČA BRĪVZEMNIEKA IEĻA	FRIČA BRĪVZEMNIEKA IEĻA: Friča Brīvzemnieka un Torņakalna ielas tiltus neskatīties kā divus atsevišķus tiltus, bet kā vienu tiltu. Viens iet vienā virzienā, otrs - otrā virzienā, nepaplatinot koridorus un ļaujot saglabāt mierīgākas transporta plūsmas Torņakalnā.		

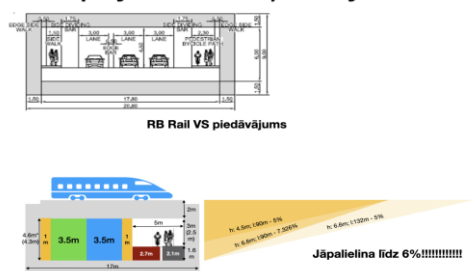
76.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums FRIČA BRĪVZEMNIEKA IEĻA	FRIČA BRĪVZEMNIEKA IEĻA: Papētīt, kas būtu, ja šos abus tiltus taisītu ar vienvirziena autotransporta kustību. Izpētīt katram labākos virzienus.		
77.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums FRIČA BRĪVZEMNIEKA IEĻA	FRIČA BRĪVZEMNIEKA IEĻA: Nodrošināt uz abiem tīļiem sabiedriskā transporta joslas, lai nav tā, ka autobusi stāv sastrēgumā kopā ar privāto transportu.		
78.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums FRIČA BRĪVZEMNIEKA IEĻA	FRIČA BRĪVZEMNIEKA IEĻA: Uz Friča Brīvēemnieka ielas tilta uztaisīt Venēcijas tipa platformas tramvajam.		
79.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums FRIČA BRĪVZEMNIEKA IEĻA	FRIČA BRĪVZEMNIEKA IEĻA: Friča Brīvēemnieka ielā organizēt tikai tramvaju, velo, gājēju. Pārējās auto plūsmas novirzīt citur. Šis ir lokālai piekļuvei auto transportam, primāri - sabiedriskajam transportam un velo.		
80.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums FRIČA BRĪVZEMNIEKA IEĻA	FRIČA BRĪVZEMNIEKA IEĻA: Pa Friča Brīvēemnieka ielas tiltu nepieciešams velo transports.		
81.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums FRIČA BRĪVZEMNIEKA IEĻA	FRIČA BRĪVZEMNIEKA IEĻA: Friča Brīvēemnieka iela visvairāk atbilst gājējiem, sabiedriskajam transportam, velo transportam.		
82.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums FRIČA BRĪVZEMNIEKA IEĻA	FRIČA BRĪVZEMNIEKA IEĻA: Ja Friča Brīvēemnieka pārvadu uztaisa platu, tas ir kā pudeles kakls - būs daudz māju jānojauc. Tur tālāk ir kapi, kuriem būtu jābrauc pāri, ja ielu taisītu platāku.		
83.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Torņakalna iela	TORŅAKALNA IEĻA: Ideja: atjaunot Robežu ielas pārbrauktuvi, ņemot vērā apkārtējo ielu infrastruktūras noslogojumu. Šis varētu būt risinājums, kā atvieglot transporta plūsmas un intensitātes tuvējā apkārtnē.		
84.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Torņakalna iela	TORŅAKALNA IEĻA: Svarīgi saglabāt ainaviskumu, jo Torņakalna tilts ir izskatīgs, šarmants, mums ierasts. Ja arī tiek veikta šī pārvada pārbūve, saglabāt tās pašas estētiskās vērtības, pie kā mēs esam pieraduši.		
85.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Torņakalna iela	TORŅAKALNA IEĻA: Uzlabot telpu visiem dalībniekiem, kas to izmantos.		
86.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Torņakalna iela	TORŅAKALNA IEĻA: Skaidrību, ko ar tiltu darīs. Tiltus taisīt estētiskus un vizuāli pievilcīgus.		
87.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Torņakalna iela	TORŅAKALNA IEĻA: Torņakalna un Friča Brīvēemnieka ielas tiltus mēs neskatāmies kā divus atsevišķus tiltus, bet kā vienu tiltu. Viens iet vienā virzienā, otrs otrā virzienā. Nepaplatinot koridorus un ļaujot saglabāt mierīgākas transporta plūsmas Torņakalnā.		
88.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Torņakalna iela	TORŅAKALNA IEĻA: Papētīt, kas būtu, ja šos abus tiltus (Torņakalna un Friča Brīvēemnieka ielu) taisītu ar vienvirziena autotransporta kustību. Izpētīt labākos virzienus.		
89.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Torņakalna iela	TORŅAKALNA IEĻA: Nodrošināt uz abiem tīļiem sabiedriskā transporta joslas, lai nav tā, ka autobusi stāv sastrēgumā kopā ar privāto transportu.		
90.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Torņakalna iela	TORŅAKALNA IEĻA: Torņakalna ielas šķērsojumā nodrošināt vides pieejamību un velo infrastruktūru.		

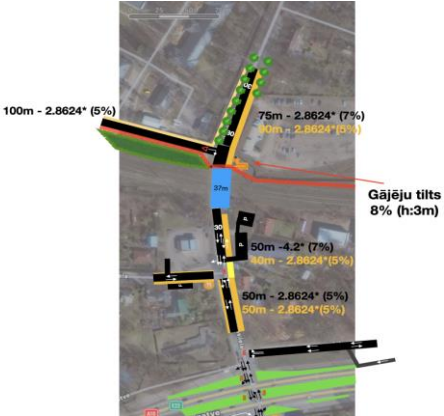
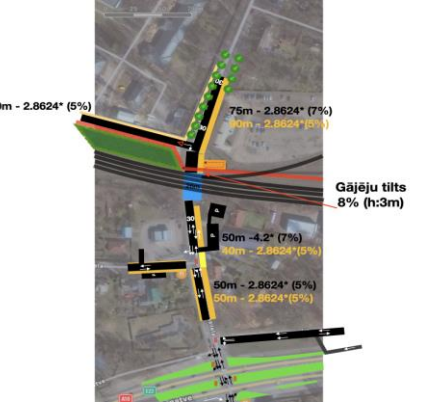
91.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Torņakalna iela	TORŅAKALNA IELA: Tā kā tas ir kultūrvēsturisks piemineklis, izskatīt iespēju to pilnībā vai daļēji saglabāt.		
92.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Torņakalna iela	TORŅAKALNA IELA: Pa Torņakalna ielas tiltu nepieciešams velo transports.		
93.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Torņakalna iela	TORŅAKALNA IELA: Ja Torņakalna tilta pārvadu nevar saglabāt, to nepieciešams pārvietot uz Latvijas Dzelzceļa muzeju, iespējams, uz Arkādija parku.		
94.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Torņakalna iela	TORŅAKALNA IELA: Lai vieglāk piekļūtu pie īpašumiem Torņakalna tilta pārvada tuvumā, mēs ierosinām to organizēt pa mazu ieliņu pretī Boļeslava Sloškāna ielai. Vienai daļai iedzīvotāju nebūtu jābrauc no Torņakalna ielas pie saviem īpašumiem, bet varētu piebraukt no mazās ieliņas.		
95.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Altonavas iela	ALTONAVAS IELA: Esošā situācija uz tilta ir nepatīkama, bīstama.		
96.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Altonavas iela	ALTONAVAS IELA: Tie paši nosacījumi, kas Torņakalna ielas pārvadam.		
97.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Altonavas iela	ALTONAVAS IELA: Svarīgi saglabāt ainaviskumu. Ja arī tiek veikta šī pārvada pārbūve, saglabāt tās pašas estētiskās vērtības, pie kā mēs esam pieraduši.		
98.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Altonavas iela	ALTONAVAS IELA: Uzlabot telpu visiem dalībniekiem, kas to izmantos.		
99.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Altonavas iela	ALTONAVAS IELA: Izstaigāt dzīvē šo tiltu, lai saprastu, vai šeit laist velo transportu.		
100.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Altonavas iela	ALTONAVAS IELA: Nepieciešama skaidrība, ko ar tiltu darīs. Tiltus taisīt estētiskus un vizuāli pievilcīgus.		
101.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Altonavas iela	ALTONAVAS IELA: Ja iespējams, Altonavas ielas laidumu hidrauliski pacelt un, pārbūvējot pamatu, atlikt atpakaļ, saglabājot vēsturiskās vērtības. Ja nav iespējams, to paplašināt, lai nodrošinātu Bierīņus ar vēl vienu papildu savienojumu.		
102.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Altonavas iela	ALTONAVAS IELA: Altonavas ielas šķērsojumā nodrošināt līdzīgas prasības, kā Torņakalna ielas šķērsojumā: vides pieejamību un velo infrastruktūru.		
103.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Altonavas iela	ALTONAVAS IELA: Izskatīt iespēju to pilnībā vai daļēji saglabāt.		
104.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Altonavas iela	ALTONAVAS IELA: Pa Altonavas ielu velo nav nepieciešams. Ja taisa veloceliņu pēc labākajiem standartiem, tad nāksies atsavināt ļoti daudz īpašumus.		
105.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Altonavas iela	ALTONAVAS IELA: Altonavas tilts jāatdod satiksmes virzībai, privātam transportam.		
106.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Ojāra Vācieša iela	OJĀRA VĀCIEŠA IELA: Vērtēt, ko darīt ar velo infrastruktūru? Virzīt pa Ojāra Vācieša ielu vai Altonavas ielu? Jāskatās pēc intensitātes.		
107.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Ojāra Vācieša iela	OJĀRA VĀCIEŠA IELA: Ojāra Vācieša ielas velo savienojums ir ļoti vitāls, jo tas ir viens no svarīgākajiem velo savienojumiem, kas ved uz Rīgas Angļu ģimnāziju.		
108.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Ojāra Vācieša iela	OJĀRA VĀCIEŠA IELA: Ojāra Vācieša ielas šķērsojumā ir rampa, bet nav ik pa 6 metriem nodrošināta lēzena vieta atpūtai - tas ir noteikts normatīvos. Jautājums par rampas garumu, kur izvietot atpūtas saliņas.		

109.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Ojāra Vācieša iela	OJĀRA VĀCIEŠA IELA: Izskatīt variantu par pandusu gar Latvijas Ģeo informācijas aģentūru. Piekļuve organizējama no Vecsausles ielas ar pacelāju un kāpnēm.		
110.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Ojāra Vācieša iela	OJĀRA VĀCIEŠA IELA: Saglabāt apstādījumus vai atjaunot tos likvidēto vietā.		
111.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Ojāra Vācieša iela	OJĀRA VĀCIEŠA IELA: Ojāra Vācieša iela vairāk domāta gājējiem, sabiedriskajam transportam. Jāatrisina piekļuves īpašumiem, kas iet gar dzelzceļu – Indriķa ielā.		
112.	16.07.2020. darba grupa	Šķērsojums Ojāra Vācieša iela	OJĀRA VĀCIEŠA IELA: Nepieciešams šo šķērsojumu saglabāt drošu, ar piekļuvēm, jo tur ir Rīgas Angļu ģimnāzija. Tur iet visi bērni, tur visi brauc. Svarīga drošība.		
113.	16.07.2020. darba grupa	MĀRUPĪTES "ZAĻAIS" VELOCEĻŠ	MĀRUPĪTES "ZAĻAIS" VELOCEĻŠ: Svarīgi saglabāt vides vērtības, ekosistēmu, upes pašreizējo tecējumu, ūdens līmeni.		
114.	16.07.2020. darba grupa	MĀRUPĪTES "ZAĻAIS" VELOCEĻŠ	MĀRUPĪTES "ZAĻAIS" VELOCEĻŠ: Esam par tiltu pār Mārupīti, pēc iespējas to neietekmējot, kas ļauj saglabāt gan ekosistēmu, uzlabot esošo, zaļo Mārupītes veloceļu (to paplašinot un uzlabojot redzamību), to visu pakārtojot unikālajām vides vērtībām, kas ir upes augštecē un turam augstā vērtē.		
115.	16.07.2020. darba grupa	MĀRUPĪTES "ZAĻAIS" VELOCEĻŠ	MĀRUPĪTES "ZAĻAIS" VELOCEĻŠ: Nodrošināt pieejamību augstākajā līmenī.		
116.	16.07.2020. darba grupa	MĀRUPĪTES "ZAĻAIS" VELOCEĻŠ	MĀRUPĪTES "ZAĻAIS" VELOCEĻŠ: Svarīgi, lai tā daļa, kas ir zem Mārupītes, būtu vēl platāka - no 5 uz 7-8 metriem.		
117.	16.07.2020. darba grupa	MĀRUPĪTES "ZAĻAIS" VELOCEĻŠ	MĀRUPĪTES "ZAĻAIS" VELOCEĻŠ: Lai neredzīgiem cilvēkiem būtu ērtāka un drošāka pārvietošanās, nodrošināt margu, kas būtu atskaites punkts, ejot gar Mārupīti.		
118.	16.07.2020. darba grupa	MĀRUPĪTES "ZAĻAIS" VELOCEĻŠ	MĀRUPĪTES "ZAĻAIS" VELOCEĻŠ: Mārupītes tiltiņš apakšā ir jāuztāsa, šobrīd tas ir klucītis. Lai ir lēzenens, izmantojams un pēc kaut kā izskatās. Lai, braucot ar velosipēdu, var redzēt, kas brauc pretī. Tāpēc ir svarīgs platums, lai var redzēt, kas zem tilta notiek.		
119.	16.07.2020. darba grupa	MĀRUPĪTES "ZAĻAIS" VELOCEĻŠ	MĀRUPĪTES "ZAĻAIS" VELOCEĻŠ: Pagrieziens jāveido lielāks par 90 grādiem (nevis mazāks, kā rakstīts materiālos), vēlams 135 grādi, jo nav redzamības.		
120.	16.07.2020. darba grupa	MĀRUPĪTES "ZAĻAIS" VELOCEĻŠ	MĀRUPĪTES "ZAĻAIS" VELOCEĻŠ: Ieeja zem tilta balsta būtu jāveido ar atvērumu 45 grādos, lai padarītu plašāku un saglabātu upes hidroloģisko stāvokli, tecējumu un ainavu.		
121.	16.07.2020. darba grupa	Par šķērsojumiem - vispārīgi	VISPĀRĪGI: Vides pieejamība, apgaismojums, dizains visos gadījumos ir ļoti svarīgs.		
122.	16.07.2020. darba grupa	Par šķērsojumiem - vispārīgi	VISPĀRĪGI: Ļoti svarīgi saglabāt esošos kokus, tos pārstādot. Vai viena koka vietā stādīt vismaz trīs vietā.		
123.	16.07.2020. darba grupa	Par šķērsojumiem - vispārīgi	VISPĀRĪGI: Nepieciešamas zaļās zonas starp tiltiem, lai neizskatās kā industriālais parks.		
124.	16.07.2020. darba grupa	Par šķērsojumiem - vispārīgi	VISPĀRĪGI: Lūgums laicīgi domāt, kā Mārupes plūsmu novirzīt uz Rīgu.		

125.	16.07.2020. darba grupa	Par šķērsojumiem - vispārīgi	<p>VISPĀRĪGI: Informācijas trūkums par vides pieejamību visos šķērsojumos. Šobrīd ir vispārīga frāze, no kurām nevar izsecināt, kādus tehniskus risinājumus un piedāvājumus projektētājiem būs jāsniedz. Jāprecizē.</p>		
126.	16.07.2020. darba grupa	Par šķērsojumiem - vispārīgi	<p>VISPĀRĪGI: Nepieciešama atsevišķa saruna, kā Rail Baltica nodrošinās vides pieejamības prasības cilvēkiem ar invaliditāti. Tas attiecas uz visiem šķērsojumiem.</p>		
127.	16.07.2020. darba grupa	Par šķērsojumiem - vispārīgi	<p>VISPĀRĪGI: Sabiedriskā transporta pieturvietā nav vienā līmeņi ar ietvi. Vismaz zīmējumā.</p>		
128.	16.07.2020. darba grupa	Par šķērsojumiem - vispārīgi	<p>VISPĀRĪGI: Par velo infrastruktūru. Neskaidra informācija par nokļūšanu no un uz tiltiem un savienojumiem ar apkārtējo ielu tīklu. Ierosinājums velo ceļu paralēli slieđēm savienot attiecīgi ar Imantas veloceļa galu pie Zolitūdes līdz pat dzelzceļa tiltam, kur Jelgavas ielā šobrīd nonāk leņģeļi. Vēlams abās dzelzceļa pusēs velo ceļu savienot. Tie nav šķērsojumi, bet savstarpēja šķērsojumu sasaistīšana.</p>		
129.	16.07.2020. darba grupa	Par šķērsojumiem - vispārīgi	<p>VISPĀRĪGI: Starp Tornakalna tiltu un Friča Brīvēnieku tiltu saglabāt zaļo zonu, tur ir skaista grava un lieli koki, kurus būvniecības laikā izcirtīs. Mēs gribētu, lai atpakaļ iestāda nevis mazus kokus, bet normālus kokus.</p>		
130.	22.07.2020. individuālā tikšanās	Trases novietojums Pārdaugavā	<p>Tikšanās tiek rīkota, atsaucoties ar Āgenskalna apkaimes biedrības aicinājumu, pārrunāt Rail Baltica tuneļa garumu posmā no Tornakalna līdz Zaslauka stacijai. Biedrības iesūtītie jautājumi, kuri pārrunājami tikšanās laikā: 1) Būvniecībai nepieciešams skaidrojums, kādēļ sākotnēji kā sliežu transporta savienojuma variants ar Starptautisko lidostu "Rīga" netika izvērtēts ātrgaitas tramvajs, kas minēts Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam 135. punktā?</p>	<p>Pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā ir divi varianti – 1) vilciens, 2) tramvajs. Es strādāju pie Rail Baltica projekta.</p> <p>Tramvajs nekur nepazūd. Ja mēs skatāmies uz lidostu, mums ir divas alternatīvas – viena ir pa Lielirbes ielu, bet tur ir jāšķērso dzelzceļš pie Kalnciema tilta, un tas ir sarežģīts un problemātisks risinājums, bet mēs to joprojām saglabājam. Otrs - caur Jūrkalnes ielu pa jauno Anninmuižas bulvāri, kas pieslēdzas esošā tramvaja (1.) galapunktam un tālāk aiziet uz lidostu. Mums joprojām ir šīs divas alternatīvas, bet šis tramvaja līnijas nedublē Rail Baltica. Rail Baltica savieno stacijas shuttle, savukārt tramvajs apkalpo arī apkaimes, tam ir cita funkcija.</p> <p>Tas ir jautājums par to, vai Rīgai bija iespējas ietekmēt šī lēmuma pieņemšanu? Tas nebija pilsētas lēmums.</p> <p>Bija sākotnējais priekšlikums – sadalīt visu Eiropas TNT tīklu divās kārtās: pamattīkls un visaptverošais tīkls. Un bija atsevišķa diskusija par dažādiem tā sauktajiem Urban Nodes. To apstiprina valdība, nacionālais parlaments un nodod pārstāvjiem izpildei. Attiecībā uz Latviju es saņēmu instrukcijas, panākt to, ka savienojums lidosta "Rīga", ņemot vērā tās plānoto izaugsmi un aviācijas centru, salīdzinot ar Lietuvu, Igauniju, ka tas ir jānodrošina un jāiekļauj starp nedaudzām stratēģiskākajām lidostām Eiropas Savienībā. Vienīgā Baltijas reģionā, kurai ir jāparedz savienojums ar dzelzceļu. Tas izdevās, un mēs redzam potenciālo lidostas attīstības plānos, joprojām ir šis bonuss par to, ka ir savienojums ar ātrgaitas vilcienu, ar savienojumu gan no Lietuvas un Igaunijas, gan reģionāli Latvijas ietvaros.</p> <p>G. Bramans: Nacionālā līmeņi jau sākotnēji tika izdiskutēti, kā ies šī trase. Bija dažādi varianti. Mums jāatceras, ka cauri Rīgai iet pamattrase, caur Salaspili iet kravu autoceļš. Lietuvieši ir neapmierināti, kāpēc viņiem, braucot uz Tallīnu, būtu jābrauc cauri Rīgai? Tur ir arī Kauņas lidostas intereses, jaunās lidostas pie Kauņas intereses, poļu jaunās lidostas intereses. Tas, manuprāt, ir bonuss. Svarīgi, kā mēs ieguldām šo infrastruktūru pilsētvidē.</p>	<p>Girts Bramans, RB RAIL AS</p> <p>Vilnis Salenieks, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments</p> <p>Inese Sirmā, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments</p> <p>Girts Bramans, RBRail AS</p>

131.	22.07.2020. individuālā tikšanās	Tuneļa varianta izvēle	<p>2) Lūdzam sniegt argumentētu tuneļa variantu analīzi/izvērtējumu ar visiem nepieciešamajiem šķērsojumiem (sociāli, ekonomisko un ietekmes uz vidi), iekļaujot arī tuneļa versiju, kurš ietu zem Mārupītes gultnes un iznāktu virszemē pirms Zasulauka stacijas. Analīzē lūdzam iekļaut iedzīvotāju mobilitātes un dzīvojamās vides izmaiņas, kopējās izmaksas, ekonomiskos ieguvumus, autotransporta plūsmu analīzi, dabas daudzveidību, gaisa piesārņojuma izmaiņas utml. Tāpat lūdzam iekļaut arī ietekmi uz arhitektūras pieminekļiem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Silmnieces celtnu komplekss, Pilsoņu ielā 13; - Iekārtas dzīvojamās ēkas, Liepājas ielā 40; - Būvniecības metožu izvērtējumu, norādot vai ar urbtā tuneļa metodi nav iespējams saglabāt kādu no arhitektūras pieminekļiem: Dzelzceļa viadukti, Toņakalna un Altonavas ielā. 	<p>RB RAIL appemas sagatavot sabiedrībai skaidrojumu, kāpēc kā būvniecības metode ir izvēlēts atvērta tipa tunelis.</p> <p>Rīgas pašvaldība ierosina uz sarunu pieaicināt IVN izstrādātājus SIA "ELLE", lai sniegtu sabiedrībai skaidrojumu.</p>	<p>Girts Bramans, RB RAIL AS</p> <p>Inese Sirmā, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments</p>
132.	22.07.2020. individuālā tikšanās	Trases integrācija pilsētvidē	<p>3) Vai projektā tiks iekļauti dzelzceļa trases integrācijas risinājumi pilsētvidē: dzelzceļa trases abās pusēs velo infrastruktūras savienojumi ar Jūrmala-Rīga veloceļu un plānoto veloceļu gar dzelzceļa tiltu pār Daugavu?</p>	<p>Lokālpilnvarotnieka izstrādes ietvaros mēs šo veloshēmu aktualizējam, mums ir diezgan būtiskas izmaiņas no aktuālās spēkā esošā Transporta tematiskā plānojuma. Izejot no Rail Baltica risinājumiem, mēs pārskatām maršrutus, lai būtu sasaiste ar šķērsojumiem, kas ir plānots Rail Baltica, lai preti būtu velotīkls, kas loģiski turpinātos. Šo jautājumu mēs noteikti skatīsimies nākošajā sabiedrības iesaistes pasākumā. Tas ir kā viens no diskutabliem jautājumiem. Mums savs piedāvājums ir sagatavots. Ir veloinfrastruktūra, kas ir gan dzelzceļa nodalījuma joslā, gan ielu sarkanajās līnijās. Tas ir Rail Baltica lokālpilnvarotnieka jautājums.</p> <p>Tas ir arī likumdošanas jautājums. Ir daudzas lietas, ko neļauj. Lai mēs Latvijas Dzelzceļa nodalījuma joslā kaut ko izvietotu, ir jābūt regulējumam. Ir vietas, kur mēs pārskatām regulējumu. Vispirms mēs skatāmies juridiski, tad tehniski</p>	<p>Vilnis Salenieks, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments</p> <p>Girts Bramans, RB RAIL AS</p>
133.	22.07.2020. individuālā tikšanās	Trases integrācija pilsētvidē	<p>Vai projektā tiks iekļauti dzelzceļa trases integrācijas risinājumi pilsētvidē: iespējami ērti šķērsojumi, neskatoties dzelzceļa nodalījuma joslas izmēru un zemju piederību; Sagaidām garantiju no projekta ieviešējiem, ka visai RB integrēšanai nepieciešamajai infrastruktūrai būs finansējums.</p>	<p>Nauda ir dzelzceļa infrastruktūras izbūvei. Visam tam, kas ir nepieciešams dzelzceļa infrastruktūras izbūvei, nevis saistīto teritoriju attīstībai. Uzlabošana, papildināšana – jāmeklē pilnīgi cits finansējuma avots. Projekts var tikt īstenots, jo tas tiek īstenots par naudu, kas ir piešķirta šim projektam. Projekta integrācija pilsētā ir jau saistītais jautājums.</p> <p>No projekta puses – tās nav tikai slīdes, bet arī šķērsojumi, pārejas. Mums Pārdaugavā ir 20 šķērsojumi – 15 gājēju, 5 auto. Saprātu, ka kādam varbūt liekas, ka par maz vai kādam – par daudz. Mums ir attiecināmība, ja tie ir oficiāli. Attiecībā uz šķērsojumiem Rail Baltica projekts netaisa minimālo programmu tāpēc, ka, piemēram, mums nav skaidrības par pilsētas attīstības plāniem. Tāpēc mēs kopīgi ar pilsētu atrodam šo optimālo variantu – piemēram, mēs izbūvēsim Altonavas ielas pārvadu, kas būs salāgots un ideālajā variantā tiks izbūvēts vienlaicīgi ar kādu plašāku projektu. Un tas nebūs jāpārbūvē, lai kad tas būtu. Tādi ir vairāki projekti, kam mēs nodrošinām turpmākās attīstības iespēju.</p> <p>Katrs konkrētais gadījums tiks skatīts individuāli. Es nevaru apsolīt. Piemēram, Ojāra Vācieša ielas gadījums - bija 15 dažādi varianti, kas tika vērtēti, t.sk., ar ietekmēm uz īpašumiem. Rail Baltica projekta ietvaros mums nav mandāta no Satiksmes ministrijas un valsts - skart papildu īpašumus, atsavināt, jo īpaši dzīvojamos. Katrs ir īpašs gadījums, kas beigās nonāks līdz valdībai. Šādi gadījumi ir, bet, attiecībā uz šķērsojumiem, mēs no savas puses neplānojam rosināt puskvartālu izbūvēt ar draudzīgām rampām vai lēzenu nobrauktuvi paredzēt tā, ka norobežo ielu.</p>	<p>Inese Andersone, Satiksmes ministrija</p> <p>Girts Bramans, RD BRAIL AS</p>

134.	22.07.2020. individuālā tikšanās	Liepājas iela	Biedrības uzskata, ka Liepājas ielas šķērsojums, nav normāli atrisināts - tā ir blīvi apdzīvota dzīvojamā zona. Biedrības nepiekrīt bezkonflikta šķērsojumam (kur mašīnas var nekontrolēti iebraukt Āgenskalnā, bez barjeras, bez dzelzceļa pārvēršanas) Liepājas ielā.	RB RAIL apņemas Liepājas ielas risinājumus pārskatīt, apzinoties Liepājas ielas bruģa vēsturisko vērtību, liepu aleju (tehniskie risinājumi tiek skatīti kontekstā), kā arī ņemot vērā izteikto vēlmi - neveidot Liepājas ielu par bezkonflikta šķērsojumu. Pašvaldība meklē risinājumus, lai Liepājas ielā saglabātu liepu aleju, un vēsturisko bruģi un ir gatava strādāt vēl pie variantiem. Tikai tad, kad visas iespējas būs izsmeltas, apskatīti vairāki varianti, tad varēs runāt ar sabiedrību un kopīgi atrast visoptimālāko risinājumu ar vismaigāko ietekmi uz situāciju - dabu, kultūrvēsturi, īpašumiem.	Girts Bramans, RB RAIL AS Inese Sirmā, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
135.	22.07.2020. individuālā tikšanās	Liepājas iela	Liepājas ielas iedzīvotāji norāda uz problēmu - piekļuve stāvlaukumam starp Liepājas ielu un dzelzceļu - tiek risināta caur pagalmiem starp daudzdzīvokļu māju iekšpagalmiem adresēs Liepājas ielā 40, korpusi, 3., 4., 7., 8. Stāvlaukums pieguļ tuneļa tranšējai. Autostāvvietai ir pieeja arī no Gardenes ielas un arī Zemaīšu ielas ir ieeja.	Esam gatavi uz klausīt idejas un pie tā strādāt.	Girts Bramans, RB RAIL AS
136.	22.07.2020. individuālā tikšanās	Liepājas iela	Liepājas ielas iedzīvotāji ir nobažījušies par redzētajiem risinājumiem un steidz pārdot īpašumu ielas malā. Biedrības aicina Liepājas ielas 40 iedzīvotājus un īpašniekus iepazīstināt ar darba variantiem, lai mazinātu spriedzi un spekulācijas.	Pašvaldība šobrīd aicina nodot informāciju Liepājas ielas 40 iedzīvotājiem tieši par procesu: ka starp šodienu un gala versiju būs vēl daudzas tikšanās. Ja runa ir par skartajiem īpašumiem, tās būs vēl atsevišķas sarunas, jo skartie īpašumi nav pat publiska diskusija. Tā ir likumā noteikta kārtība ar vienošanos un visu izrietošo procedūru. No procesa viedokļa vēl ir garš ceļš ejams, kur risinājumu izstrādē iedzīvotāji tiks iesaistīti.	Inese Sirmā, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
137.	24.09.2020. publiskā diskusija	Liepājas iela	Esmu par to, ka Liepājas ielā būs tunelis.		
138.	e-pasts	Liepājas ielas šķērsojums	<h2 style="text-align: center;">Liepājās ielas šķērsojums #1</h2>  <p style="text-align: center;">RB Rail VS piedāvājums</p> <p style="text-align: center;">Jāpalielina līdz 6%!!!!!!</p> <p><small>*Ja nepieciešama papildu informācija, lūdzam, uz šī e-pastu adresi nosūtīt ziņojumu ar 4.000 zīmētiem zīmētiem, kā arī ieviešot šīs procedūras ieviešanu šīs gada beigās.</small></p>		

139.	e-pasts	Liepājas ielas šķērsojums			
140.	e-pasts	Liepājas ielas šķērsojums			
141.	29.10.2020. publiskā diskusija	Latvijas Universitātes attīstība	Vai Latvijas Universitāte ir informēta par vairāku studentu dzīvošanai paredzētu projektu attīstību Jelgavas ielā? Vai un kā tas ietekmē LU plānu pašiem attīstīt studentiem mājvietu?	Jā, mēs zinām par vairākiem projektiem. Pāri Jelgavas ielā ir attīstītāji, kas ir nākuši pie LU pirms vairākiem gadiem. Šiem projektiem ir jābūt dinamiskiem tādā virzienā, ka mums ir jāpielāgojas tirgus situācijai. Mēs nevaram kropļot tirgu un uzbūvēt milzīgu ēku, ja pāri ielai jau ir ēkas ar līdzīgām funkcijām. Tas, ko redzam, tirgus nespēj nodrošināt tādas kvalitātes, cenu līmeņa un atrašanās vietas, kādas nepieciešams studentiem.	Reinis Rotkalis, Latvijas Universitāte
142.	29.10.2020. publiskā diskusija	Latvijas Universitātes attīstība	Latvijas Universitātei ieteikums/lūgums reprezentēt Latvijas augstākās izglītības iestādes kvalitātes prasības, sākumā organizējot arhitektūras metu konkursus, nevis organizējot "Design&built" iepirkumus, kur arhitektūra un tādējādi vides kvalitāte nav pirmajā vietā! "Design&built" nav problēma, ja ir detalizēts mets/MBP, bet ja tas ir bez meta, tā ir liela problēma!	Es varu apliecināt, ka nākamnedēļ tiekamies ar Latvijas Arhitektu savienību, lai nākamgad šis konkurss notiktu un mēs iekļautu visas ēkas - viziju, kopējo tēlu, fasādes. Nākamais etaps – katras ēkas metu konkurss, kurš tiks iekļauts, iespējams, "Design&built". "Design&built" nav problēma, īpaši, ja ir laika rāmis.	Jānis Ploks, Latvijas Universitāte
143.	29.10.2020. publiskā diskusija	Latvijas Universitātes attīstība	Vai metu konkurss būs ēkai, vai visai teritorijai?	Visi būs atkarīgi no finansējuma. Pēc sarunas ar Latvijas Arhitektu savienību, pirmais etaps, ko sākuma mēs varam - viziju tikai teritorijai ar pieskārieniem ēkām. Nedomāju, ka mums būs finansējums, lai uzreiz organizētu konkursu visām septiņām ēkām. Mēs pie finansējuma strādājam, bet tas būs pakāpeniski.	Jānis Ploks, Latvijas Universitāte

144.	29.10.2020. publiskā diskusija	Latvijas Universitātes attīstība	Informācija LU - no novembra ar Būvvaldi tiks palaists Jalais koridors, kas trešās grupas ēkām paātrinās saskaņošanas procesu. Aicinām LU izmantot šo unikālo iespēju!	Paldies, nemsim to vērā.	Jānis Ploks, Latvijas Universitāte
145.	29.10.2020. publiskā diskusija	Latvijas Universitātes attīstība	Vai varētu būt doma LU Capmuss teritorijā iesaistīt ainavu arhitektus un LU telpiskās attīstības plānotājus?	Mēs noteikti apsvērsim šādu ideju. Paldies. Mēs varētu sākt iesaistīt jau priekšizpētes stadijā, kad sastādīsim projektēšanas uzdevumu konkursam. Arī studenti ir ļaipni aicināti piedalīties konkursā. Esam priecīgu par jebkuru aktīvu līdzdalību.	Jānis Ploks, Latvijas Universitāte
146.	29.10.2020. publiskā diskusija	Latvijas Universitātes attīstība	Projekta uzdevuma sastādīšanā vajadzētu iesaistīt ainavu arhitektus un plānotājus.		
147.	29.10.2020. publiskā diskusija	Latvijas Universitātes attīstība	Ir jādodomā par kvalitatīvu ārtelpu studijām un studentu rekreācijai.	Tas būs viens no uzdevumiem pirmajam etapam konkursam par Akadēmiskā centra viziju.	Jānis Ploks, Latvijas Universitāte
148.	29.10.2020. publiskā diskusija	Latvijas Universitātes attīstība	Kas notiks ar autostāvvietām Akadēmiskā centra teritorijā?	Šobrīd to regulē esošie būvnormatīvi, kas nosaka, cik katra veida ēkai jābūt stāvvietām. Skaidrs, ka mēs nevaram nodot ēkas ekspluatācijā, ja nav izpildīti kaut šie minimālie nosacījumi. Otrs jautājums – ko mēs domājam par šīs teritorijas attīstību. Tas ir ļoti tuvu centram un mums ir plānoti veloceļi. Lai šī telpa nebūtu jau tā pieblīveta ar autostāvvietām un garāžām, mēs kaut kādu risinājumu varēsim rast ar multimedālo centru un pāri ielai arī būs autostāvvietas, mēs domājam par velo infrastruktūru, par sabiedriskā transporta infrastruktūru. Autostāvvietām ir jābūt, bet jautājums – cik un cik liels uzsvars uz tām? Par esošo situāciju. Trijām ēkām – divām esošajām un Rakstu mājai, autostāvvietas ir nodrošinātas zemes līmenī. Ja mēs skatāmies uz Čempionu māju, mums ir jāskatās plānot daudzstāvu stāvvietas.	Reinis Rotkalis, Latvijas Universitāte Jānis Ploks, Latvijas Universitāte
149.	29.10.2020. publiskā diskusija	Latvijas Universitātes attīstība	Atbilstoši Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta ostādnēm, Jelgavas ielas tuneli varētu atdot gājējiem un sabiedriskajam transportam, tādējādi palielinot tuneļa cilvēkcapacitāti vairākas reizes, jo šis ir svarīgs savienojums ar Zināšanu jūdzi un primāri Latvijas Nacionālo bibliotēku. Autostāvvietu problēmu jārisina ar kvalitatīvu sabiedrisko transportu, nodrošinot tikai viesu stāvvietas. RPAD jāsakārto šie būvnormatīvi! Studenti nav jāsēdina auto!		
150.	29.10.2020. publiskā diskusija	Latvijas Universitātes attīstība	Kāpēc projekta attīstītāji liek uzsvāru tikai uz Latvijas Universitātes interesēm? Stacijas pārvietošana, tramvaja maršruta plānotās izmaiņas vedina domāt, ka vienīgā interese ir jaunais universitātes Campuss un multimodālais mezgls. Šie objekti ir diezgan izolēti no pārējiem Torņakalna "Interesu punktiem".	Es domāju, ka tā nav. Arī šīs diskusijas, jebkurš iedzīvotājs, apkaimes dalībnieks aicināts jautājumus adresēt un aktualizēt. Jāpiebilst, ka Latvijas Universitāte ir ļoti liels spēlētājs, ņemot vērā šīs teritorijas mērogu. Nevajag pretnostatīt iedzīvotāju pret Latvijas Universitāti. Ja šajā sarunā nepiedalās Latvijas Nacionālās bibliotēkas pārstāvji vai Mūkusalas biznesa centra pārstāvji, tas nenozīmē, ka mēs tos neievērtējam. Šis ir brīdis, kad gribam dzirdēt visu intereses.	Viesturs Celmiņš, moderators
151.	29.10.2020. publiskā diskusija	Sabiedriskā transporta pieejamība Torņakalna apkaimē	Par tramvaja līniju - ja doma ir labāk savienot centru un Latvijas Universitāti ar Ziepniekalna lielam iedzīvotāju lokam, vai varētu izveidot jaunu tramvaja līniju gar LU, pa Vienības gatves esošajām slīdēm līdz Kārļa Ulmaņa gatvei, un tad uz Ziepniekalna daudzstāvu mikrorajonu (nejaucot esošo līniju).	Ja mēs saglabājam šo tramvaja līniju, kas paredzēta jaunajā posmā – pa Vienības gatvi no Uzvaras bulvāra līdz Friča Brīvzemnieka ielai, tad tramvaja līnija pa Friča Brīvzemnieka ielu varētu tikt demontēta un nepieciešamības gadījumā var izmantota mikro autobusus, ja ir nepieciešama piekļuve tālākiem objektiem. Ja jaunā un esošā tramvaja līnija tiek savienota, tad Ziepniekalna iedzīvotāji tiek gan uz centru, gan uz citām apkaimēm. Nepieciešamības gadījumā var veikt pārsēšanos uz citiem transporta veidiem.	Raivo Pauls, SIA "E. Daniševska birojs"
152.	29.10.2020. publiskā diskusija	Sabiedriskā transporta pieejamība Torņakalna apkaimē	Kā Torņakalniēši tiks uz poliklīniku Kokles ielā, ja tramvaja virziens tiek mainīts, un tas vairs nebrauks pa Ojāra Vācieša ielu?	"Rīgas satiksme" ir gatava Ziepniekalna pieslēgumam, pieteikums par tramvaja līniju ir iesniegts RRF. Tramvaja līnija iecerēta pa Valdeka ielu pilnā garumā, kas šķērso Kārļa Ulmaņa gatvi Valdeka/ Telts ielā un tālāk virzās pa Vienības gatves esošo tramvaja trasi. Par tikšanu pāri dzelzceļam otrā pusē, kas būtu pēc jaunā scenārija, ja tiek atbalstīts Raņķa dambja tunelis. Tramvajs tiešām attālinās no esošās trases šajā posmā. Ja šis scenārijs tiešām piepildās, un parādās Raņķa dambja šķērsojums, tas neatstās tik lielas izmaiņas uz kopējo sabiedriskā transporta tīklojumu, jo šī RRF projekta ietvarā tiek plānots uzlabot daudzas lietas kopējā Uzvaras parka apkārtnē un uzlabot savienojumus. Iedzīvotājus būtiskas izmaiņas neskars. Ja vērtē piekļuvi poliklīnikai kaut vai no esošās situācijas, ir 44. autobuss, kas no Vienības gatves pa Torņakalna tiltiņu nodrošina savienojumu ar poliklīnikas tuvāko pieturvietu.	Reinis Auziņš, "Rīgas satiksme"

153.	29.10.2020. publiskā diskusija	Sabiedriskā transporta pieejamība Torņakalna apkaimē	Par Torņakalniņu nokļūšanu uz poliklīniku Kokles ielā - cilvēkiem ir jābrauc ar diviem transportiem un lieki jāpārsēžas. Tas nav ērti.	Vēlos papildināt, ka Torņakalnā šobrīd notiek sarunas ar Latvijas Universitāti, kādā veidā sadarbojoties perspektīvā varētu tikt nodrošināti ambulatorās veselības pakalpojumi kontekstā ar LU kompleksu, kur ir iezīmējusies Veselības māja un tās ietvaros, iespējams, varētu tikt veidota vai nu poliklīnika vai veselības centrs. Ja mēs runājam par perspektīvi kontekstā ar jauno tramvaja līniju, kas savienos apkaimes, mums ir vienlaikus jāieņem perspektīvā apbūve un pakalpojumi, kādi tiek plānoti un to izvietojums Torņakalna apkaimē.	Inese Sirmā, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
154.	29.10.2020. publiskā diskusija	Sabiedriskā transporta pieejamība Torņakalna apkaimē	Kāpēc nevar izveidot divus tramvaja maršruts?		
155.	29.10.2020. publiskā diskusija	Sabiedriskā transporta pieejamība Torņakalna apkaimē	Kā cilvēki tiks uz Arkādija parku no tālākām Torņakalna vietām bez 10. tramvaja savienojuma?		
156.	29.10.2020. publiskā diskusija	Sabiedriskā transporta pieejamība Torņakalna apkaimē	Pensionāriem tagad būs piespiedu staigāšana kilometriem, lai nokļūtu pie mērķa	Tur jau šobrīd bez pārsēšanās no Vienības gatves brauc 44. autobuss, bet no Centra 25. autobuss. Saskaņā ar Rīgas satiksmes pārstāvja minēto, šī mezgla izveide līdz ar sevi nestu plašāku sabiedriskā transporta tīkla pārstrukturizāciju, nevis vienkārši tramvaja "atņemšanu".	Viesturs Krūmiņliepa, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
157.	29.10.2020. publiskā diskusija	Sabiedriskā transporta pieejamība Torņakalna apkaimē	Informācijai: Ar iedzīvotāju viedokļiem par varbūtējo 10. maršruta tramvaja līnijas "iztaisnošanu" var iepazīties FB "ātrajā" aptaujā grupā "Torņakalns / Torensberg".		
158.	29.10.2020. publiskā diskusija	Sabiedriskā transporta pieejamība Torņakalna apkaimē	Vai Friča Brīvēznieka/Torņakalna ielas tiltu apvienošana/šaurināšana netiek izskatīta? Veidojot uz abiem tiltiem sabiedriskā transporta joslas (1+1A+velo/gājēji).	Ja mēs likvidējam Friča Brīvēznieka ielā tramvaja līniju un paredzam to viedai draudzīgāku – pārvietošanos ar velosipēdiem un gājējiem, jādodomā par cilvēku citādāku kustību, no punkta A uz punkta B. Attālums ir neliels un varbūt nav jāizmanto sabiedriskais transports, lai pārvietotos 1 līdz 2 pieturu attālumam.	Raivo Pauls, SIA "E. Daniševska birojs"
159.	14.10.2020. darba grupa	Sabiedriskā transporta pieejamība Torņakalna apkaimē	Kas notiek ar esošā 10. tramvaja maršruta līniju?	Šādā detalizācijā diskusija nav bijusi. Ja Raņķa dambis ir izbūvēts, no projekta līdzekļiem mēs varētu finansēt tramvaja pārceļšanu. Mēs noņemam tramvaju no Friča Brīvēznieka ielas, un mums tas ir jāuzliek atpakaļ. Vai mēs uzliekam turpat, vai ieliekam Raņķa dambi. Pilsēta šobrīd atbalstītu ideju, ka 10. tramvaja līnija tiek iztaisnota un vienlaikus tiek veidots savienojums ar Ziepniekkalna virzienu. Līdz ar to Friča Brīvēznieka pārvads varētu kalpot vienīgi velo un gājējiem un tik, cik tas būtu nepieciešams, autotransportam piekļūšanai blakus esošiem īpašumiem. Mēs Friča Brīvēznieka pārvadu atslodot no auto transporta, ja būtu iespējams realizēt pilno kārtu.	Girts Bramans, RB RAIL AS Inese Sirmā, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
160.	14.10.2020. darba grupa	Sabiedriskā transporta pieejamība Torņakalna apkaimē	Vai ir skaidri saprotams, kas notiks ar tiltiem pirms Torņakalna stacijas būvniecības un tās laikā? Kādas būs satiksmes izmaiņas?	Ja apskatām šī posma būvniecību un tā ietekmi uz tālākajiem tiltiem, manuprāt, mūsu robeža ievērojami neietekmē. Par tālākajiem posmiem gan šī ietekme ir Mēs skatām pilsētas plānus par Raņķa dambi. Mūs interesē kontekstā par tramvaja izvietojumu. Pašlaik, ņemot vērā, ka Raņķa dambja šķērsojuma nav, attiecībā uz 10. tramvaju, strādājam pie tā, lai to izvietotu uz Friča Brīvēznieka pārbūvētā šķērsojuma viadukta. Ja ir Raņķa dambis jau dzīvē, tas mainītu situāciju. Raņķa dambī būtu sabiedriskā transporta, t.sk., tramvaja sadaja.	Rihards Ieviņš, IDOM INECO Girts Bramans, RB RAIL AS
161.	29.10.2020. publiskā diskusija	Sabiedriskais transports - apkaimju savienojums	Svarīgi būtu rast veidu, kā ar sabiedrisko tramvaju savienot Torņakalnu ar Ķīpsalu, ne tik daudz meklēt īsākus savienojumus ar centru.		
162.	29.10.2020. publiskā diskusija	Raņķa dambja savienojums	Kā zais koridors iet kopā ar četrus joslu maģistrāli, turklāt gar BKUS un pa vēsturisko (bruģēto) Torņakalna daļu? Ņemot vērā, ka šo daļu uzskatām par centra turpinājumu, vai nākotnē tas nepakļūst zem zemo emisiju zonas, tādejādi plānotā satiksmes intensitāte šeit jāmazina?	Termins "zais koridors" teritorijas plānojumā tiek lietots, apzīmējot publisko ārtelpu. Ar to tiek pamatota gājēju un velo ceļa infrastruktūras nepieciešamība Torņakalnā.	Līga Ozoliņa, SIA "Grupa 93"

163.	29.10.2020. publiskā diskusija	Raņķa dambja savienojums	Kā Eiropas zaļā kursa politika iet kopolsi ar Raņķa dambja tuneļa izveidi, kura izbūve gribot negribot radīs inducēto transporta pieaugumu?	Šīs četras plānotās joslas tunelī izklausās dramatiski, bet jāsaprot, ka šīs ir pilsētas Centra loks un pētīt šo teritoriju apkaimi, mēs redzam, ka šīs plūsmu intensitātes šobrīd izklēdējas pa visām šīm ielām un tiek noslogotas. Tā nekad nav bijis plānots, bet vēsturiski šī situācija ir tāda izveidojusies. Mūsu mērķis ir visas šīs plūsmas apvienot vienā, kā tas vienmēr ir bijis plānots. Par plūsmu pieaugumu, kas varētu rasties dēļ šīm četrām joslām – pilsētai ir citas iespējas/ instrumenti, kā samazināt transporta plūsmu klātbūtni pilsētas centrā: gan kravas autotransporta pārmaiņas ko plānojam, gan RRF fondā šobrīd ir virkne ar pasākumiem, kas ietekmētu auto transporta plūsmu intensitātes (mobilitātes punkti, sabiedriskā transporta attīstība, velo infrastruktūras attīstība, kas būtu vērsta uz autosatiksmes mazināšanu). Par plūsmu pieaugumu, kas varētu rasties dēļ šīm četrām joslām – pilsētai ir citas iespējas/ instrumenti, kā samazināt transporta plūsmu klātbūtni pilsētas centrā: gan kravas autotransporta pārmaiņas ko plānojam, gan RRF fondā šobrīd ir virkne ar pasākumiem, kas ietekmētu auto transporta plūsmu intensitātes (mobilitātes punkti, sabiedriskā transporta attīstība, velo infrastruktūras attīstība, kas būtu vērsta uz autosatiksmes mazināšanu). Vienlaikus ir jāsaprot, ka autosatiksmē nekur nepazudīs un šīs ziemeļu – dienvidu virziens pilsētā ir diezgan liela problēma, un šīs ir veids, kā mēs to risinām.	Vilnis Salenieks, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
164.	29.10.2020. publiskā diskusija	Raņķa dambja savienojums	Kā Raņķa dambja savienojums ar četrām joslām, kuru finansētu no Eiropas atveseļošanās fonda, iet kopā ar 14. oktobrī Eiropas Savienības lielo pilsētu mēru atbalsta vēstuli starptautiskā sadarbības tīkla EUROCIETIES iniciatīvai par klimata neitralu mērķu sasniegšanu, ko parakstījis arī Rīgas domes priekšsēdētājs Mārtiņš Staķis? Būtu laiks labot pieļauto kļūdu un labot vairāk par kilometru kājāmājējiem nepārvaramo Raņķa dambi/Daugavgrīvas ielu (dēļ neizbūvētā TC "Akropole"), nevis to turpināt Vienības gatves virzienā! Šīs visas ielas ir Rīgas centrā.	Mēs jau vairākas reizes esam pauzuši domu, kas ir iestrādāta Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā. Pilsētas kodols un paplašinātais kodols ir jāatslogo no kravas auto tranzīta. Veids, kā to izdarīt – radīt pilsētā skaidru ielu hierarhiju tādā veidā, ka tiek nodrošināti - pilsētas loks un Centra loks vai vismaz pusloki, kas uzņem plūsmas. Pārējās teritorijās, kas tiek atslodotas, tiek radīti ierobežojošie pasākumi: piemēram, 30 km/h zonas, samazināts auto novietņu normatīvs. Mēs jau šodien informējam, ka pilsēta ir sagatavojusi pieteikumu RRF fondam, kura pamatā ir tieši risinājumi, kas ir balstīti zemo emisiju zonas ieviešanai: gan fragmentāro pilsētas un centra loka novēršanai projekti, gan visas aktivitātes, kas ir saistītas, lai mainītu iedzīvotāju paradumus pārvietoties ar privāto autotransportu: uzlabojam un sekmējam sabiedrisko transportu, pie pilsētas robežas (arī ārpus pilsētas) veidojam dažāda līmeņa mobilitātes punktus. Tas viss ir ļoti kompleksi un ļoti resursu ietilpīgi. Tikai tādā veidā - gan ierobežojot, gan arī kompensējot, mēs varam panākt mērķi – par klimata neitralu pilsētu. Tas ir ilgtermiņa mērķis, un mēs apzināmies, ka tas prasa milzīgus resursus un laiku. Lai pie Raņķa dambja nebūtu tāda situācija, kā pie Vanšu tilta, plānojot šo teritoriju, mums šie šķērsojumi ir ļoti nepieciešami. Tāpēc ir svarīgs šis otrs šķērsojums pie LU, lai mēs varētu sabalansēt visu daļinieku intereses. ☹	Inese Sirmā, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments Līga Ozoliņa, SIA "Grupa 93"
165.	29.10.2020. publiskā diskusija	Raņķa dambja savienojums	Kādā veidā tiks savienota Bārņu iela ar Akmeņu ielu?	Runājot par Akmeņu un Bārņu ielām, šis savienojums tiks veidots perpendikulāri projektētajam Vienības gatves turpinājumam, savienojumam ar Uzvaras bulvāri. Šajā savienojumā nākotnē var izvietot tramvaja sliedes, kas savienosies ar pārējo projektēto daļu. Savienojumā, posmā no Uzvaras Bulvāra līdz Vienības gatves turpinājumam, paredzētas divas joslas katrā virzienā, pa vidu tramvaja sliedes abos virzienos un ielas abās pusēs ievietotas ietves gājējiem un velocelīni ar platumu vismaz 4 metri (platumus var tikt precizēts). Par profila pamatu ir ņemts Bārņu ielas posms cauri Uzvaras parkam.	Raivo Pauls, SIA, "E. Daniševska birojs"
166.	29.10.2020. publiskā diskusija	Raņķa dambja savienojums	Kad paredzēts uzsākt dzelzceļa šķērsojuma būvniecību Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumam? (pirms, pēc vai vienlaikus ar RB būvniecību)	Šobrīd mēs skaidru atbildi nevaram sniegt, jo viss ir atkarīgs no piešķirtā finansējuma, kad tas tiks piešķirts. Pagaidām viens uz to nevar atbildēt. No pilsētas puses ir izstrādāts transporta attīstības plāns, kuru ir iespējams īstenot pa kārtām. Viss atkarīgs no tā, kādā secībā un apjomā pieejams finansējums.	Inese Sirmā, RDAPAD
167.	29.10.2020. publiskā diskusija	Raņķa dambja savienojums	Kā pārcels tramvaju uz Raņķa dambi, ja tur tiek plānots panorāmas rats.	Tramvaja līnija tiek plānota kā turpinājums Trijādības ielai. Perpendikulāri Raņķa dambim, kas savienojas tālāk ar Slokas ielu. Teorētiski skatoties, ar savienojumu mēs panorāmas ratu nesakaram un vieta panorāmas ratam tiek saglabāta.	Raivo Pauls, SIA "E. Daniševska birojs"
168.	29.10.2020. publiskā diskusija	Raņķa dambja savienojums	Jautājums par iespēju pārveidot Jelgavas un Akmeņu ielas rajonu par gājēju un ritenbraucēju zonu. Tādā veidā tur esošās dzīvojamās ēkas kļūtu par tādu kā Latvijas universitātes Campus daļu, savienojot jauno ar veco. Vienības gatvi ar Mūkusalas ielu varētu savienot ar tiltu pāri grāvi. Doma ir par Jelgavas ielu posmā pēc krustojuma ar Vienības gatvi.	Liels paldies! Šīs ir tieši tas, kas ir mūsu koncepcijā pamats, lai mēs Mūkusalas promenādi, Jelgavas ielu komplektā ar Kīleina grāvja šķērsojumu, Dēļu ielas tiltiņu – visu šo Daugavai piegulošo teritoriju līdz Raņķa dambja, Vienības gatves šķērsojumam varētu padarīt par tādu teritoriju, kur gājējs, velobraucējs ir pirmajā vietā un mazinot auto transporta noslodzi, kāda tā ir šobrīd. Tas ir visa Tornakalna un teritorijas plānojuma koncepcijas pamatā. Raņķa dambja izbūve komplektā ar visu pārējo būtiski atslodīs arī Klīversalu, kura šobrīd kalpo kā tranzīta savienojums ziemeļu-dienvidu virzienā. Paldies par šo. Tas aplicina, ka vismaz viens cilvēks ir uztvēris mūsu ideju.	Inese Sirmā, RDAPAD

169.	14.10.2020. darba grupa	Raņķa dambja savienojums	Raņķa dambim nē un veidojam reālistisku plānu, kā savienot Raņķa dambi un Mūkusalas krastmalu, samazinot joslu skaitu, bet nodrošinot savienojumu, lai smagajām mašīnām nebūtu jābrauc tur, kur tās šobrīd brauc. Arī pārējam transportam nebūtu jābrauc gan Latvijas Nacionālās bibliotēkas priekšpusi.		
170.	14.10.2020. darba grupa	Raņķa dambja savienojums	Kādas varētu būt provizoriskās Raņķa dambja tuneļa izmaksas? Cik izmaksās šis tunelis brīdī, kad Rail Baltica būs uzbūvēts?	Precīzu izmaksu nav, jo nav arī precīza projekta. Tas, kas ir rēķināts: visas ielas 18 mlj.; pats tunelis, konstrukcija, ceļu daļa, apgaismojums, lietus kanalizācija, visas trīs sekcijas bez tramvaja sliedēm ~20 mlj. Šajos 20 mlj. nav ieskaitītas potenciālās izmaksas sadārdzinājums saistībā ar vilciena pārorganizēšanu, pārceļšanu būvniecības laikā. Jo mazāk vilcienu staigā pa augšu, jo mazākas papildus izmaksas. Ja mēs to būvējam pēc Rail Baltica izbūves, problēmas ir lielākas. Tramvaju līnijas slietņu ceļa izbūve no Friča Brīvzemnieka ielas līdz Uzvaras bulvārim, izmaksā vēl 14 mlj. eiro.	Elmārs Daniševskis, SIA "E. Daniševska birojs"
171.	14.10.2020. darba grupa	Raņķa dambja savienojums	Par cik jaunais Raņķa dambja tuneļa garums saīsinās pret veco? Atceros, ka bija Valsts kontroles ziņojums, ka Raņķa dambja izmaksas ir 150 mlj. Šī brīža izmaksas priecē. Kur rodas tas ietaupījums?	Kādreiz ir izskanējis par 60-80 mlj. izmaksām. Tuneļa garums nedaudz samazinās, pamainījām ģeometriju, šķērsojam ne tik slīpi, kā bija, saglabājot to pašu sarkano līniju koridoru. Un šī izmaksas ir tikai starp tiem diviem regulējamajiem krustojumiem, bez tramvaja līnijas izmaksām. Tās ir konstrukcijas un ceļu segumi. Tur nav tramvajs, luksofori. 60-80 mlj. – Raņķa dambja savienojuma izmaksas no pat Trijādības ielas līdz pat Torņakalna ielai. Visā būvprojekta izmaksas ar visām saistītām izmaksām, kas nāk klāt. Tas tuneļa risinājums, kāds bija iepriekšējais, tas bija garais tunelis, ietverot Uzvaras bulvāri un Raņķa dambi - divlīmeņa krustojumu.	Elmārs Daniševskis, SIA "E. Daniševska birojs" Inese Sirmā, RDPAD
172.	29.10.2020.	Torņakalna stacija	Vai būs divas stacijas: Rail Baltica stacija un parastā LDZ stacija?	Papildus starptautiskajām stacijām Rail Baltica līnijām, uzsākas darbs arī pie reģionālās satiksmes un reģionālās satiksmes infrastruktūras plānošanas. Latvijas gadījumā runa ir par ~17 reģionālajām stacijām, no kurām viena ir arī Torņakalnā. Tā kā pārvietoj LDZ esošo staciju tehniski vienīgajā iespējamā vietā, tad ir iespēja izveidot apvienotu staciju. Mēs veidojam apvienotu Rail Baltica un esošā dzelzceļa apvienotu pieturas punktu Torņakalnā. Stacijas peronu novietojums ir ļoti saistīts ar šo salīdzinoši sarežģīto vertikālo profilu, kas ir Rail Baltica līnijai, un kur no Daugavas šķērsojuma augstuma (sākot ar mūsu darba robežu) mums jāpaspēj ienirt zem Daugavas dzelzceļa līnijas un vēl pa vidu atrotot pietiekoši garu, lēzenu posmu, kur ar minimāliem pieļaujamiem kritumiem varam izvietot platformas. Tā kā mēs nevaram jaunās Rail Baltica reģionālās platformas novietot tur, kur atrodas esošā Torņakalna stacija, loģiski ir šīs abas stacijas savienot vienīgajā fiziski iespējamā vietā, kur tās var atrasties vienā līmenī un blakus, lai gājēji varētu ērti pārvietoties starp staciju peroniem un tām piekļūt, neveicot nevajadzīgu attālumu starp šīm abām infrastruktūrām. Skaidrs, ka saglabāsies LDZ infrastruktūra ar savu staciju tīklu un pārvietošanās iespējām. Šajās savienojuma vietās, kur abas infrastruktūras sanāk kopā, ir iespēja pārsēties no vienas uz otru. Loģiski, lai ar kājām veicamais attālums no vienas uz otru ir pēc iespējas tuvāks, tās tiek savietotas. Ideja, kādēļ šīs platformas ir jāsavieto pēc iespējas tuvu: izkāpjot ārā uz viena perona, ieraugām galamērķi, izejam caur tuneli vai pārējam pārvadu un aizejam uz blakus esošo peronu iesēžamies nākamajā vilcienā.	Girts Bramans, RB RAIL AS Rihards Ieviņš, IDOM/INECO
173.	29.10.2020. publiskā diskusija	Torņakalna stacija	Vai maza reģionālā Torņakalna stacija atbildīs vajadzībām – Jaunā Rīgas Pārdaugavas stacija? No šodienas perspektīvas izskatās, ka teritorija aug. Vai ir ievērtēta sabiedriskā transporta sasniedzamība, ņemot vērā lietotāju – darbinieku, studentu skaitu, gan pašas stacijas funkcionalitāti.	Plānot centram piemērotus šķērsojumus Torņakalnā, šobrīd vēl nav pamata. Varbūt, ka, reģionālo staciju projektējot, trupmāk apzināsimies, ka ir jāievērtē 100 gadus ilgam projektam uz priekšu kādas lielākas iespējas, be šobrīd mums nav pamata. Varbūt mēs vēl neredzam, iespējams, būs jāpārskata platumi. Šobrīd esam balstījušies uz 6 metru platiem šķērsojumiem, bet varbūt būs jāpārplāno.	Līga Ozoliņa, SIA "Grupa 93"

174.	29.10.2020. publiskā diskusija	Tronakalna stacija	Par kādu reģionālo staciju tiek runāts trijstūrī pie Torņakalna?	<p>Šie ir tieši tie jautājumi, kuros sabiedrības viedoklis ir ļoti svarīgs.</p> <p>Ja mēs redzam divas alternatīvas. Balstoties uz šo viedokli, mēs no projekta puses, neskatoties uz to, ka tas būvniecības laika un finansējuma ziņā ir dārgāk, Rīgas un Pārdaugavas gadījumā, kur tas tehniski ir iespējams, tiek virzīti uz priekšu šķērsojumi tunelju veidā.</p> <p>Tāpat bija jautājums par veco DEPO un to virzienu. Šis ir viens no elementiem diskusijā par otru šķērsojumu, kas pašlaik nav projektētāju tvērumā, bet ir pie LU.</p> <p>No pagājušās darba grupas mēs esam piefiksējuši par iespējamu savienojumu ar stacijas peroniem. Šie argumenti tiek vērtēti, meklējot veidus, kā šo papildu šķērsojumu dabūt šajā projektēšanas tvērumā.</p> <p>No pagājušās darba grupas mēs esam piefiksējuši par iespējamu savienojumu ar stacijas peroniem. Šie argumenti tiek vērtēti, meklējot veidus, kā šo papildu šķērsojumu dabūt šajā projektēšanas tvērumā.</p> <p>Par reģionālo staciju. Ir svarīgi vienmēr atcerēties - dzelzceļniekiem ir divi elementi: ir dzelzceļa stacijas punkts sliežu izpratnē un ir stacijas ēka. Tie ir divi dažādi jautājumi. Pašlaik projektētājam darba uzdevumā ir dzelzceļu sadaļa un viss, kas saistīts ar dzelzceļa infrastruktūru, un tad ir jautājums par stacijas ēku un visu, kas ir apkārtējās teritorijās. Par stacijas ēku diskusijas pamazām sākas. Pie galda pagaidām trūkst viens būtisks partneris - tas ir Latvijas Dzelzceļš. Šeit ir nepieciešama arī plašāka diskusija. Svarīgi, lai visas puses ir iepazinušās ar visām šīm prezentācijām un attīstības plāniem, par kuriem šodien dzirdējam, lai nav pārsteigumu.</p> <p>Par Torņakalna staciju, ēku un to, kas ir ap ēku un piekļuvi, pie šīs diskusijas mums vēl ir stipri jāstrādā.</p>	Girts Bramans, RB RAIL AS
175.	14.10.2020.	Tronakalna stacija	Kur būs novietota stacijas ēka, ja tā nebūs tunelī?	<p>Jautājums, vai vispār ir kaut viena ēka. Esmu pārliecināts, ka tā ir viena apvienota ēka – LDZ un Rail Baltica.</p> <p>Šobrīd mēs balstāmies tikai uz saviem pieņēmumiem un prognozēm. Mēs dzirdējām, kāds ir prognozētais studentu un apmeklētāju skaits. Šeit šī teritorija tiek prognozēta ar ievērojamu apmeklētāju un pasažieru skaita plūsmu pieaugumu. Rēķinoties ar to, nepieciešams kopīgi ar LDZ sastādīt jaunās stacijas ēkas programmu. Kad mums būs skaidras funkcijas, mēs varēsim precizēt ēkas stāvu platību, kopējo apjomu un tad varam šos apjomus iesēdināt teritorijā. Šobrīd pēc mūsu piedāvātā risinājuma, mums tiek vislabākais ēkas novietojums – trīsstūrī, starp dzelzceļu, starp Laivu un Buru ielas pagarinājumu, kas ir piekļuve un komplektā ar perspektīvo multimodālo transporta mezglu.</p>	Girts Bramans, RB RAIL AS Inese Sirmā, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
176.	14.10.2020.	Tronakalna stacija	Kas notiek ar stacijas ēku, to pārvietojot? Vai tiks izbūvēts stacijas ēkas pagrabs un pilns komunikācijas komplekts?	<p>Tas ir risināms turpmākajā stadijā, t.sk., sadarbībā ar pilsētu, Nacionālo kultūras mantojuma pārvaldi. Šī ideja, kas jau ir vairākus gadus – par potenciālu Torņakalna muzeja izveidi un Torņakalna stacijas esošā ēka varētu būt daļa no šī jaunā muzeja. Viennozīmīgi varu pateikt, ka Rail Baltica projekta ietvaros mēs neveidosim muzeju. Tajā pašā laikā mums būtu vērtīgi, ka Torņakalna attīstības biedrība virzītu uz priekšu ideju par Torņakalna muzeja izveides koncepciju. Pusgada laikā mums būtu jāsaprot, kādi ir nosacījumi ēkas pārceļšanai. Mums vajadzētu izvēlēties no situācijas, kad tehniskie noteikumi pasaka – nolieciet mājiņu - šeit. Es neredzu nopietnus šķēršļus, lai mēs no dažādām pusēm nevarētu salikt kopbildi – kurš par ko ir atbildīgs, un kā šī esošā ēka integrējas jaunajā vietā.</p>	Girts Bramans, RB RAIL AS
177.	14.10.2020.	Tronakalna stacija	Vai un kad būs pieejama vizualizācija par stacijas ēku?	<p>Mēs ne obligāti runājam par stacijas ēku kā māju. Pašlaik, izstrādājot lokālplānojumu, ir diskusijas arī ar Latvijas Dzelzceļu par prasībām, kādas būtu pārceļamajai stacijai? Diskusijas turpinās. Viens no variantiem, kas tiek vērtēts un netiek izslēgts, šo stacijas funkcionalitāti izvietot gājēju tunelī. Pašlaik mums nav pietiekams progress, lai pateiktu, vai tā ir atsevišķa ēka kā māja, vai mēs runājam par stacijas funkcionalitāti. Mēs vācam datus pašlaik.</p>	Girts Bramans, RB RAIL AS
178.	14.10.2020.	Tronakalna stacija	Ja nebūs stacijas ēkas, jāreķinās, ka apkārtne būs miskaste un smirdīgi kakti.		
179.	14.10.2020.	Tronakalna stacija	Ja Centrālā dzelzceļa stacija ir slēgta, kur novirzīs pasažierus? Līdz šim jau ir piedzīvotas situācijas, ka Centrālā dzelzceļa stacija ir slēgta, piemēram, terorisma draudu dēļ. Torņakalna stacija ir viena no pirmajām pirmā pasažieru stacijām, kur organizēt pasažieru plūsmu..	<p>Mēs atgriežamies pie Rīgas dzelzceļa mezgla izpētes, kur Dzelzceļa muzeja pusē tiek rosināts izvietot šos vilcienu stāvlaikumus. Tas ir viens no elementiem, kas tiek skatīts.</p>	Girts Bramans, RB RAIL AS
180.	29.10.2020.	Šķērsojumi pie Torņakalna stacijas	Pārvadu var būvēt tad, ja tas ir stacijas teritorijā un ir garantēts lifts, kas strādās. Un tomēr, ne Rīgā, bet mazākas intensitātes vietās.		
181.	29.10.2020.	Šķērsojumi pie Torņakalna stacijas	Pārvadus var veidot tikai tad, ja blakus ir tunelis, tikai kā papildinošu ne neatkarīgu infrastruktūru. Izņēmums ir risinājums, kuru taisa Zaslaukā, jo neatrodas intensīvu (stacija/pietura) objektu apkārtne.		
182.	29.10.2020.	Šķērsojumi pie Torņakalna stacijas	No vides pieejamības viedokļa lielai daļai cilvēku, kas pārvietojas ratināties, pārvads būtu nepārvarams: 200 + m rampu reti kurš varēs šķērsot.		

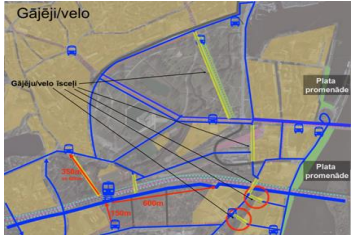
183.	29.10.2020.	Šķērsojumi pie Tornakalna stacijas	Priekšlikums - gājējiem vairāk kā 3 metri.		
184.	29.10.2020.	Šķērsojumi pie Tornakalna stacijas	Vai 3 metri gājējiem stacijas tunelī nav par šauru? Ja būs transporta mezgls, tas būs par maz.	<p>Šis ir pašlaik piedāvātais sākotnējais variants. Šis ir jau otrais variants, kas, atbilstoši sarunām ar pilsētu, jau ir paplašināts. Noteikti, ņemot vērā arī LU attīstību, nākamajās projekta fāzēs pieņemsim atbilstošu šķērsojuma variantu. Šis nav galējais risinājums.</p> <p>No pasūtītāja puses vēlos papildināt. Konceptuālam apstiprinājumam tiek virzīts sešu metru platuma šķērsojums tunela risinājumā. 3 metri gājējiem, 3 metri velo. Šis ir ļoti svarīgs jautājums. Mums ir jāpanāk vienošanās par konceptuāliem risinājumiem, kurus nākamajā stadijā mēs detalizēsim: pie pieejamība, apgaismojuma, gaisa, drošības u.c.. Nākamajā projektēšanas stadijā mums vajadzētu izvirzīt no konceptuālo lēmumu pārskatīšanas. Mums interesē atbilde uz šo jautājumu.</p> <p>Kad analizējam platumus visā trasē, bija skaidrs, ka stacijas vietas ir neskaidrākās, jo nav zināma multimodālā transporta tīkla attīstība, arī stacijas apjoms, un kāds būs apmeklējums.</p> <p>Līdz ar to jautājums par platumu ir aktuāls un no pilsētas puses tika nedefinēti parametri, atbilstoši tajā brīdī pieejamai informācijai kā savienojums starp dzelzceļa pusēm. Svarīgi, ko jau minēja, ir stacijas ģenerētās pasažieru plūsmas, kādas nākotnē varētu apgrozīties, gan arī lielo iesaistīto attīstības ieceru tuvums, par ko mums arī konkrētas plūsmas tajā brīdī nebija.</p>	Rihards Leviņš, IDOM/ INECO Girts Bramans, RB RAIL AS Viesturs Laurs, SIA "IE.LA inženieri"
185.	14.10.2020.	Šķērsojumi pie Tornakalna stacijas	Kādas izmaksas tunelim un rampai pa augšu?	<p>Šobrīd mēs nevaram runāt par precīziem skaitļiem, jo risinājums šobrīd ir principiāls. Risinājums – pa augšu vai pa apakšu – nav skatīts detalizēti, konstrukcijas nav rēķinātas. Tunela šķērsriezums ir mainīgs atbilstoši pilsētas vajadzībām. Tas, ko varam pateikt – ņemot vērā būvdarbu sarežģītību, jo zem esošās dzelzceļa līnijas izbūvēt tuneli ir sarežģīti – tunela būvniecība ir divas reizes dārgāka par tilta būvniecību. Jāņem vērā, ka tunelim, atkarībā no tā, cik tas dziļi iesēdīsies gruntsūdenī, ir lielākas ekspluatācijas izmaksas vēlāk tā kalpošanas laikā, nekā tiltam. To var pateikt šajā inženierpētes stadijā bez sīkākas detalizācijas.</p> <p>Šis ir horizontālais jautājums par tuneļiem. Par vai pret tuneļiem, šķērsojumiem. Pašlaik norisinās izvērtējums ar Satiksmes ministriju. Ņemot vērā mūsu diskusijas, mēs virzām šos šķērsojumus tunelī. Indikatīvās izmaksas vienam Tornakalna šķērsojumam ir aptuveni 3 mlj. Mēs runājam par būtiskām investīcijām, tāpēc ir ļoti svarīgi uzmanīgi vērtēt arī lietderību papildus šķērsojumam, kas pašlaik projektā nav. Ja parādās Raņķa dambja tunelis, kur, tai skaitā ir gājēju, velo šķērsojums, jautājums, vai šo pilno komplektu vajag. Pašlaik ar projektētāju noskaidrojam, cik maksātu papildus darbi, kad šis jaunais, papildus otrais šķērsojums ir iekļauts. Man ir jāatzīmē, ka sākotnējā izpētē 2016. gadā posmā no Friča Brīvzemnieka ielas līdz Jelgavas ielai nebija neviena šķērsojuma – ne pa augšu, ne apakšu.</p> <p>Precizējums. Mēs runājam par trim šķērsojumiem: viens pie Tornakalna stacijas, otrs ir Raņķa dambja šķērsojums, trešais – starp Raņķa dambi un Jelgavas ielu pie Latvijas Universitātes ēkām.</p>	Rihards Leviņš, IDOM/ INECO Girts Bramans, RB RAIL AS Viesturs Celmiņš, moderators
186.	14.10.2020.	Šķērsojumi pie Tornakalna stacijas	Pārvads ir domāts ar jumtu vai atklāts? Ja būtu segts, es atbalstītu risinājumu pa augšu. Klimatiskie apstākļi mums ir tādi, ka trešdaļa no gada var būt sniegs un tas apgrūtina apsaimniekošanu.☹	Atbilstoši vadlīnijām, pārvadi nav plānoti segti.	Rihards Leviņš, IDOM/ INECO
187.	14.10.2020.	Šķērsojumi pie Tornakalna stacijas	3 mlj. maksā tunelis, taču novērtēsim, ka tas kalpos ilgu laiku.	Tas ir nākamās projektēšanas stadijas uzdevums – strādāt pie vides pieejamības ērtuma, gaišuma, apgaismojuma. Kādiem ir jābūt šiem šķērsojumiem.	Girts Bramans, RB RAIL AS
188.	14.10.2020.	Šķērsojumi pie Tornakalna stacijas	No vides pieejamības viedokļa tunelis ir ērtāks risinājums.		

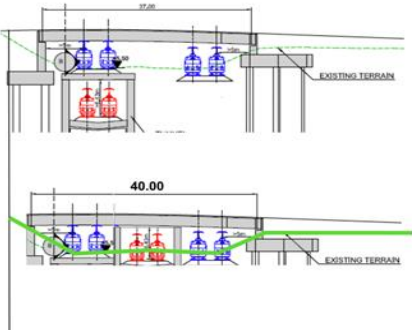
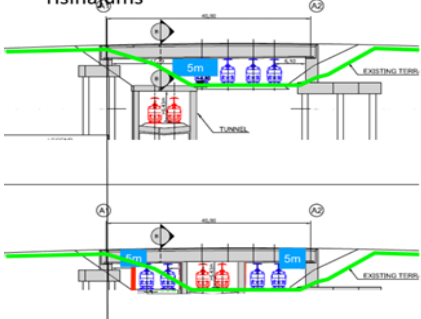
189.	14.10.2020.	Šķērsojumi	<p>Vēlos precizēt par šķērsojumu skaitu.</p> <p>Jūs sakāt, ka starp Friča Brīvēznieka ielu un Jelgavas ielu ir trīs šķērsojumi: vienas ir stacijas robežās, otrs – Raņķa dambja, Vienības gatves savienojums, trešais – Rakstu mājas šķērsojums.</p> <p>Vai es pareizi saprotu, ka šis sarkanās līnijas, kas ir Ojāra Vācieša ielas turpinājums, kas bija plānots lielā mērogā kā savienojums velotransportam un gājējiem, ir apvienots ar stacijas šķērsojumu?</p> <p>Ja tā, tad rodas jautājums - šis šķērsojums ir peronu dienvidu galā.</p> <p>V. Celmīņš jau minēja, ka RISEBA Arhitektūras studenti pagājušā semestrī ir strādājuši pie Torņakalna stacijas projekta, un viena no atziņām bija tāda, ka ar vienu šķērsojumu stacijai nepietiek. Būtu labi arī stacijas ziemeļu galā tikt prom no peroniem. Vai nav izskatīta iespēja, ka peroni tiek pagarināti līdz Rakstu mājas šķērsojumam, kur cilvēki var tikt prom?</p> <p>Vai potenciālajā Raņķa dambja / Vienības gatves savienojumā var tikt lejā? Vai ir savietoti liela mēroga risinājumi ar stacijas risinājumiem?</p> <p>Ja stacija nav tunelī, kur tā atradīsies?</p>	<p>Rāda shēmā, kur varētu būt stacija., LU šķērsojums. Es sapratu M. Gibzi. Varbūt mums jāparedz kaut kāds savienojums līdz LU. Mēs varam par to padomāt.</p> <p>Manuprāt, ļoti svarīgi ir vienoties ar LU par precizāku šī trešā šķērsojuma novietojumu. Skatoties LU prezentāciju, tur bija aicinājums pārskatīt esošo risinājumu, pārbrīdīt šķērsojumu, respektējot LU attīstības vīziju. Vēlme - pavirzīt šķērsojumu peronu virzienā.</p> <p>Šobrīd ir šis viens šķērsojums ar piekļuvēm uz reģionālo staciju un esošā dzelzceļa pārcelto staciju. Mums vēl nav apstiprinājuma no valsts pat par šo otru šķērsojumu pie Rakstu mājas. Un vēl ir Raņķa dambis. Es piekrtu pilsētai – nepieciešams izrunāt ar LU par šo sinhronizāciju.</p> <p>Par tuneļa pabūvniecību tuvāk, lai savienotu ar peroniem. Mēs tikai ļoti priecātos, jo izvietojums būtiski nemaina savienojumu ar apkārtējo infrastruktūru, bet mums būtiski atvieglo tikšanu uz peroniem. Sevišķi, ņemot vērā, ka biļeti ir iespējams nopirkt attālināti. Mēs to ļoti vēlētos.</p> <p>Šis gājēju un veloceļš, kas nāk tilts pāri Daugavai un iet pāri dzelzceļam, sasniedz Torņakalna staciju un gar Torņakalna stacijas peroniem iet vienā līmenī ar šiem peroniem. Tur ir piekļuve ar pieņemamu slīpumu bez kāpnēm. Šis ceļš LU pusē uziet dzelzceļa un peronu līmeni. Otrā pusē tas līgani noiet lejā, turpinās tālāk līdz par Friča Brīvēznieka ielai. Rakstu mājas tuneļa novietojums šobrīd ir pēdējais punkts, kur dzelzceļu gājējs un velosipēdists var šķērsot zemes līmeni.</p> <p>Šeit jāņem vērā, ka Rail Baltica un Latvijas dzelzceļam (LDZ) ir dažādi peronu garumi. LDZ peroni beidzas un Rail Baltica peroni turpinās. Vienā galā piekļuve būtu tikai Rail Baltica tunelī.</p>	<p>Līga Ozoliņa, SIA "Grupa 93"</p> <p>Inese Sirmā, RDPAD</p> <p>Girts Bramans, RB RAIL AS</p> <p>Jekaterina Kotello, LU</p> <p>Elmārs Daniševskis, SIA "E.Daniševska birojs"</p> <p>Viesturs Laurs, SIA "IE.LA inženieri"</p>
190.	14.10.2020.	Velosavienojumi	Dzelzceļa pusē nav velo savienojums starp Latvijas Universitāti un Latvijas Nacionālo bibliotēku.	<p>Dienvidu pusē mēs organizējam šo velo/ gājēju ceļu, jo tur ir izvietots arī tilts, visi lielākie objekti ir dienvidu pusē. Ziemeļu pusē mums šobrīd nav lielu objektu. Tāpēc es šobrīd nerosināju Ziemeļu pusē veidot Raņķa dambja šķērsojumu ar velosipēdu paralēli dzelzceļam. Tas ir apspriežams jautājums. Tas, protams, mazliet ietekmē transporta tuneļa garumu. Tās ir kāpjošas izmaksas.</p>	Elmārs Daniševskis, SIA "E.Daniševska birojs"
191.	14.10.2020.	Velosavienojumi	<p>Ieteikums – ja tiešām bez Raņķa dambja savienojuma nevar iztikt, būtiski būtu LU pusē pie dzelzceļa veidot plašākā zonā: segtu, kā lineāro veloceļu, lai nodrošinātu stacijas sasniedzamību no visa LU kompleksa, nevis kā atsevišķu šķērsli kā bedri starp staciju un Latvijas Universitāti</p> <p>Es nebiju dzirdējusi E. Daniševska piedāvājumu, staigāt pār tuneli kā kupolu, bet izklausās, tas apmēram ir tas, ko es gribu ieteikt. Tunelī var pāriet pāri plašākā zonā, nekā lineāri gar dzelzceļu, jo plūsma nāks no visas LU teritorijas, nevis tikai no tiem, kas skrien gar dzelzceļu. Ja tur būs bedre priekšā, un tunelī sāks celties uzreiz ārā no zemes uzreiz pēc dzelzceļa, mēs iegūsim milzīgu šķērsli starp multimodālo mezglu, staciju un milzīgo LU kompleksu.</p>	<p>Lūdzu precizēt jautājumu. Vai segtais tunelis ir domāts, ka ir nepieciešams pagarināt pašu Raņķa dambja tuneli un neveidot izcilni teritorijā starp staciju un LU? Vai ļaut, kā E. Daniševskis piedāvā, celties ārā līdz Vienības gatvei, veidojot kupolu, kam visi var staigāt pāri?</p>	Rihards Ieviš, IDOM/INECO
192.	14.10.2020.	Tunelis	<p>Par tuneli. Saprotu, ka naudas tam nav. Ir Eiropas atveseļošanās un noturības mehānisms, no kura cer saņemt naudu.</p> <p>Kāpēc nevar 1. kārtu, kas ir reālāka kārtā, risināt tā, ka nav strupceļi? Ir viena ieliņa, ko jūs plānojat kā strupceļu, kura nesavienojas ar Akmens ielu, jo laikam paredzēts tunelis. Bet varbūt var risināt tā, ka, apzinoties, ka varbūt 2. kārtā nebūs, neveidojam strupceļus tik intensīvi izmantojamā vietā.</p>	<p>Šī ir tikai piekļuve stacijai. Strupceļš ir vienīgi auto transportam. Tas ir Ojāra Vācieša ielas pagarinājums pāri Mārupītei, lai ar auto transportu varētu piekļūt Torņakalna stacijai perspektīvā. Velo ceļš un gājēju ceļš turpinās un tālāk pieslēdzas Raņķa dambja savienojumam. To var izbūvēt neatkarīgi no tuneļa izbūves. Visi pārējie ir galvenie ceļi, kas uzņem satiksmi. Šis ir tikai piekļuves ceļš, kas apzināti veidots kā strupceļš, nemeklējot risinājumu, ka pa to varētu kaut kur izbraukt cauri. Mums nav vajadzības gar pašām stacijas durvīm organizēt tranzīta satiksmi. Galvenie satiksmes uzņēmēji pirmajā kārtā ir Raņķa dambja savienojums ar Akmens ielu, tālāk sadaloties uz Mūkusalas ielu vai Jelgavas ielu. Otrā pusē shēma nemainās.</p>	Elmārs Daniševskis, SIA "E. Daniševska birojs"

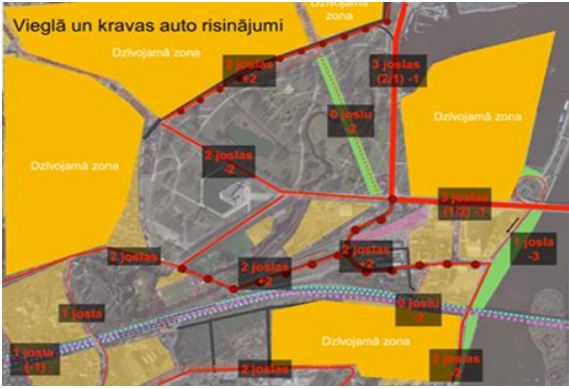

193.	29.10.2020. publiskā diskusija	Kultūrvēsturiskais mantojums	Ko plānots darīt ar Friča Brīvēznieka tiltiņu, ko pašreiz šķērso 10. tramvajs?	<p>Pilsēta, gatavojot nosacījumus Friča Brīvēznieka pārbūvei, ir paredzējusi divus scenārijus:</p> <p>1) Nav Raņķa dambja savienojums, un tad ir jāatjauno pārvads gan autotransportam, gan velobraucējiem un kājāmgājējiem, paredzot platākas teritorijas - gājēju ietves, velo braucēju ceļus;</p> <p>2) Ja Raņķa dambis tiek īstenots, tad ir iespēja, ka tramvajs vairs netiek atjaunots uz Friča Brīvēznieka pārvada, bet tiek virzīts uz Ziepniekkalnu pār jauno Vienības gatves/ Raņķa dambja savienojumu. Autotransports būtu pakārtots, ar iespēju šķērsot, bet ne regulārai satiksmei.</p> <p>Svarīgs precizējums. Rail Baltica pašlaik strādā pie viena scenārija, kur Raņķa dambis netiek izbūvēts. Ir jābūt skaidrībai, vai Raņķa dambis pareizajā laikā būs vietā. Jautājums par RRF fondu.</p> <p>Ja ir skaidrība, varam nonākt pie otrā scenārija.</p> <p>Šobrīd mēs strādājam pie aktuālās situācijas – šķērsojums pa Friča Brīvēznieka ielu.</p>	<p>Vilnis Salenieks, RDPAD</p> <p>Girts Bramans, RB RAIL AS</p>
194.	29.10.2020. publiskā diskusija	Kultūrvēsturiskais mantojums	Kā veicas ar kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanu Torņakalnā, Āgenskalnā?	Šis jautājums joprojām ir darba kārtībā. Turpinās darbs ar Kultūras mantojuma pārvaldi. Tiek vērtēti varianti par iespējamu samazinātu pārbūves tvērumu. Ir pilnīgi skaidrs, ka visi trīs viadukti Torņakalnā tiks pārbūvēti. Norisinās diskusija, paredzu, ka tās būs garas.	Girts Bramans, RB RAIL AS
195.	29.10.2020. publiskā diskusija	Kultūrvēsturiskais mantojums	Cik kvalitatīva (klusā, drošā) būs to iedzīvotāju ikdiena, kas dzīvo tieši blakus Friča Brīvēznieka ielas pārvadam gadījumā, ja tiltiņš tiek nojaukts/pārbūvēts?		
196.	29.10.2020. publiskā diskusija	Kultūrvēsturiskais mantojums	Vēsturiskos Torņakalna tiltus var saglabāt, tos nedaudz pārveidojot.		Girts Bramans, RB RAIL AS
197.	29.10.2020. publiskā diskusija	Kultūrvēsturiskais mantojums	Ja Friča Brīvēznieka šķērsojumu paredz tikai autotransportam, vai ir domāts par trokšņu barjerām?	Par trokšņu sienām – mani ir jāatgādina, kāds ir pašreizējais uzdevums projektētājam: Friča Brīvēznieka viadukta pārbūve, saglabājot tramvaju, vienlaikus uzlabojot situāciju velo infrastruktūrai, paredzot nodalītu velo joslu, kā arī - paredzot vairāk platības gājējiem. Joprojām saglabājas, ka tas netiek atvērts masveida auto kustībai. Tas varētu mainīties, ja tiek attīstīts Raņķa dambja tunelis. Diskusija par to, kas būtu, ja tramvajs netiek saglabāt uz Friča Brīvēznieka pārvada, no mūsu puses tā šobrīd būtu spekulācija.	Girts Bramans, RB RAIL, AS
198.	29.10.2020. publiskā diskusija	Kultūrvēsturiskais mantojums	Vai tiks apsekoti piegulušie īpašumi un monitorēta situācija, kad sāksies tuneļa izbūve ar urbšanas darbiem, kas var ietekmēt seno būvju tehnisko stāvokli?	Pirmā kārtā – urbumi tiek veikti vidēji ik pa 300 metriem un tas ir visā Latvijā un visās trīs Baltijas valstīs. Turpmākajās stadijās vēl biežāk.	Girts Bramans, RB RAIL AS
199.	29.10.2020. publiskā diskusija	Pilsētas plānotie infrastruktūras objekti un to īstenošana	Plānotais loks bez Hanzas tilta savienojuma nestrādās. Vai finansējums jau ir atrasts?	Loks netiek pabeigts ar šī posma izbūvēšanu – starp Raņķa dambi un Vienības gatvi. Bet, kā parāda modelēšanas rezultāti, tam ir sava ietekme un sava devums un risina tās apkaimes problēmas, kas šobrīd ir bez šī savienojuma. Pilsētas loks nav pabeigts vēl vairākās vietās, ne tikai Hanzas šķērsojumā, bet arī pie Valmieras ielas un vēl vairākās vietās. Darbs ir jāturpina.	Vilnis Salenieks, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
200.	29.10.2020. publiskā diskusija	Pilsētas plānotie infrastruktūras objekti un to īstenošana	Vai centra loks (kurš kreisajā krastā iet burtiski gar Daugavu atšķirībā no labā krasta, kur tas iet ārpus RVC pa Pērnavas/Senču ielu) ar plānoto Universitāšu Campuss attīstību nav nonācis pretrunā ar prioritāti gājējiem, velobraucējiem un sabiedriskajam transportam?	Situācija, kāda ir veidojusies, katrā krastā ir atšķirīga. Kreisajā krastā ziemeļu–dienvidu virziena savienojums ir koncentrējies gan Daugavgrīvas ielā, gan Melnsila ielā, gan Slokas ielā. Protams, mēs negribam visās šajās ielās redzēt intensīvu satiksmi, tāpēc loks ir plānots tur, kur ir plānots. Nav daudz alternatīvu. Lielais pilsētas loks, kas šobrīd dēļ Rail Baltica projekta ir pārcēlies no Tapešu un Atpūtas ielas uz Jūrkalnes ielu. Tikai šīs divas vietas, kur šīs ziemeļu virziens, kas ir ļoti pieprasīts, tiek risināts.	Vilnis Salenieks, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments

201.	29.10.2020. publiskā diskusija	Pilsētas plānotie infrastruktūras objekti un to īstenošana	Vai Ziemeļu šķērsojuma izbūve šajā situācijā tiek apskatīta? Vai ieguldījums Ziemeļu šķērsojumā neatsvērta daudzus citus ieguldījumus?	<p>Ziemeļu šķērsojums (3. un 4. posms) šobrīd tiek virzīts uz RRF fondu. Ziemeļu šķērsojums sastāv no četriem posmiem: pirmais - Brīvības ielas dublieris, otrais - pāri Daugavai, trešais un ceturtais posms ir no Daugavgrīvas ielas līdz lielajam pilsētas apvedceļam. Redzam, ka trešais un ceturtais posms varētu palīdzēt kravas autotransporta apvadišanu no pilsētas apdzīvotajām teritorijām, sākot no Āgenskalna un Torņakalna apkaimēm.</p> <p>Īstermiņā, kamēr šis Ziemeļu koridora 3. un 4. posms nav gatavs pa šo Babītes ielas ievadu, to virzīt pa Slokas ielu. Bija sarunas ar LVC, šobrīd esošais ievads pa Babītes ielu ir ļoti noslogots, un tur ir galvenās kreisā krasta auto transporta plūsmas. Šobrīd tur ir sarežģījumi. 3. un 4. posms ļoti palīdzētu atslogot no esošā kravas transporta, kas ir kreisajā krastā.</p> <p>Par Ziemeļu koridora otro posmu, kas šķērso Daugavu, no auto transporta viedokļa un pilsētas centra atslogošanas tranzīta, būtu labs, bet ir ļoti prasīgs no finanšu resursu viedokļa, un mēs neredzam iespēju to īstenot. Pirmajam posmam būvprojekts ir gatavs, bet arī jāskatās ar zemju īpašumiem saistītas problēmas. Tā nav pirmā prioritāte pilsētai.</p> <p>Katram koridoram ir atšķirīga nozīme. Ziemeļu koridors pēc būtības ir TNT tīkla savienojums. Rīgas kontekstā tas nozīmē, ka savieno vai noslēdz Rīgas apvedceļa loku cauri Rīgai.</p> <p>Pilsētas un centra loki savieno pilsētas daļas savā starpā. Ziemeļu koridors šo funkciju nenodrošina.</p> <p>Ņemot vērā šajā sanāsmē izskanējušo informāciju par vērienīgo pilsētas attīstību arī kreisajā krastā, mums ir ļoti nopietni jādomā par transporta infrastruktūras attīstību, t.sk., sabiedriskā transporta uzlabošanu, tādā veidā sekmējot attīstību.</p> <p>LU jau šobrīd nav pietiekams nodrošinājums pēc sabiedriskā transporta pieprasījuma, kas šajā teritorijā ir lielāks, kā tas tiek šobrīd nodrošināts.</p> <p>Nav runa tikai par maģistrāļu vai loku izbūvi autotransportam, bet tikpat svarīgi centra un pilsētas lokos domāt par sabiedriskā transporta klātbūtni.</p>	<p>Vilnis Salenieks, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments</p> <p>Inese Sirmā, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments</p>
202.	29.10.2020. publiskā diskusija	Pilsētas plānotie infrastruktūras objekti un to īstenošana	Varbūt kreisajā krastā (kā mazāk apdzīvotā) pietiek ar vienu loku, tikai ārējo? Labajā krastā tomēr dzīvo daudz vairāk cilvēku un pilsētas teritorija ir daudz lielāka.	<p>Šobrīd kreisajā krastā šī loka nav, tāpēc D un E kategorijas ielas ir noslogotas ar autotransportu, jo nav šīs skaidrās hierarhijas. Visi meklē iespējas apbraukt sastrēgumus un brauc kur nu kurš atrod īsākos ceļus. Šī loka mērķis ir situāciju uzlabot, lai autotransports attīstās savu gaitu un publiskā ārtelpa, kas ir blakus ielās un kuras nav plānotas ar noslogoto satiksmi, attīstās savu ceļu.</p> <p>Mēs to šobrīd mēģinām risināt. Ir paredzēti tikai divi šie dienvidu-ziemeļu virzieni, un šobrīd nav nevienam. Mēs redzam, ka situācija nav laba. Tāpēc ir svarīgi šo ielu hierarhiju ieviest, lai auto transports atrastos tur, kur plānots un paredzēts.</p>	<p>Vilnis Salenieks, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments</p>
203.	29.10.2020. publiskā diskusija	Multimodālais transporta mezgls	Kā cilvēki tiks uz multimodālo transporta mezglu? Tā novietojums.	<p>Multimodālais transporta mezgls, sabiedriskais transports – tas šobrīd nodrošina multimodalitāti, caur šiem objektiem esam domājuši.</p> <p>Tas tiek risināts, bet vēl nav tādā stadijā, lai rādītu publikai. Turpinot par gājēju plūsmām, kas tiek plānotas no LU puses. Iespējams, šie platumi ir jāpārskata, jo mums nebija informācija par tik plašu LU attīstību. Un tas ir jāņem vērā.</p>	<p>Līga Ozoliņa, SIA "Grupa 93"</p> <p>Raivo Pauls, SIA "E.Daniševska birojs"</p>
204.	14.10.2020. publiskā diskusija	Multimodālais transporta mezgls	Kas notiek ar multimodālo transporta mezglu? Kāds ir tā novietojums? Kāds varētu būt profils?	<p>Multimodālais transporta mezgls ir visas Torņakalna teritorijas kompleksa sastāvdaļa, un tā risinājumi ir ļoti saistīti ar Rail Baltica risinājumiem. Risinājums ir atkarīgs no visas pārējās teritorijas organizācijas un risinājumiem. Līdz ar to šis mezgla risinājums tiks virzīts kompleksi, paralēli visiem pārējiem infrastruktūras objektiem. Mēs skatāmies ar cerību uz Eiropas atveseļošanās fondu, ka šo teritoriju mēs varēsim attīstīt ar šī fonda palīdzību.</p>	<p>Inese Sirmā, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments</p>

205.	e-pasts pirms publiskās diskusijas	Multimodālais transporta mezgls	<p>Prezentācijā izskatās, ka Multimodālais Transporta mezgls (MMTM) ir viens no stūrakmeņiem, ragoties nākotnes izmaiņās Torņakalnā posmā no Jelgavas līdz Friča Brīvēnieka ielai. Prezentācijā praktiski nebija nekādas informācijas par šā projekta realizācijas laika grafiku (izņemot to, ka tam būtu jābūt pabeigtam 2027. gadā). Sakiet lūdzu, vai tiek uzskatīts, ka MMTM projekta dzelzceļa šķērsojuma posms tiks būvēts līdz ar RB būvniecību, vai pat ātrāk?</p> <p>Papildus apsvērumi: Ja MMTM būvētu pēc RB izveides, tad visticamāk MMTM sadzirdzināsies. Bez tam RB, atjaunojot Fr.Brīvēnieka pārvadu, droši vien jāzina, vai pat to paredzēta tramvaju kustība.</p>		
206.	e-pasts pirms publiskās diskusijas	Multimodālais transporta mezgls	<p>Kartēs redzams, ka MMTM "apgūs" bijušo mazdārziņu teritoriju. Taču Torņakalnā ir kāda ļoti piesārņota teritorija, kuras attīrīšanas projekta risinājums paredzēja neīro dūņu nostādīšanai izmantot tieši šo mazdārziņu teritoriju (kā pagaidu vietu pirms to izvešanas uz attiecīgiem atkritumu poligoniem). Šis tika uzskatīts par lētāko risinājumu. Ja tiks būvēts MMTM, vai ir skaidrs, kāds būs Kileveina grāvja attīrīšanas projekta risinājums un laika grafiks?</p>		
207.	14.10.2020. darba grupa	Transporta plūsmas	<p>Transporta plūsmas 2026. gadā, ko vēlētos redzēt (karte): Daugava tiek atbrīvota no joslām; velo uz Akmens tilta; rajonu, kur šobrīd iet cauri smagais transports, pārveidot par dzīvojamo rajonu; Raņķa dambi pārveidot no šosejas par ielu; no parka ņem automašīnas (kur ir Slokas iela), atstāt tikai tramvaju un to nepārvietot; Aleksandra Grīna bulvāris, kas šobrīd ir lauku ceļš, tiek izbūvēts; Savienot Raņķa dambi un Akmens ielu, kas iet gar Latvijas Nacionālo bibliotēku; nepieciešams izveidot vienu mazsvarīgu ielu, lai varētu piekļūt tuvāk stacijai; LU kvartālu nepieciešams savienot uz Mūkusalas kvartālu; uz abiem Torņakalna tiltiem nepieciešamas sabiedriskā transporta joslas, lai nodrošinātu prioritāti.</p>		
208.	14.10.2020. darba grupa	Jelgavas ielas tunelis	<p>Jelgavas ielas tunelis. Šajā tunelī ir nepieciešams tramvajs; tramvaju apvienot ar velojoslām un atteikties no privātā transporta vispār, taistīt šo tuneli par supermobilitātes tuneli, tas palielinātu tuneļa cilvēkkapacitāti trīs reizes un Latvijas Universitāti nodrošinātu ar tramvaju pie pašām durvīm, tādējādi LU nebūtu tik liela nepieciešamība pēc auto un LU nebūtu jābūvē tik daudz papildus autostāvvietas.</p> <div data-bbox="421 794 1079 1241"> </div>		

209.	14.10.2020. darba grupa	tramvaja, sabiedriskā transporta risinājumi	<p>Tramvaja, sabiedriskā transporta risinājumi. Tramvaju veidot caur Jelgavas ielas tuneli un to savienot ar esošo Torņakalna staciju. No esošās Torņakalna stacijas izveidot iseci uz tagadējo tramvaja pieturu Arkādijas parkā, nodrošinot 300 metru sasniedzamību un saglabājot tur esošos autobusa maršrūtus. Izveidot sabiedriskā transporta joslu uz Bāreņu ielu, kas ievērojami uzlabotu Āgenskalna sasniedzamību ar tramvaju. Tramvaja loku izvietot Uzvaras parkā, nodrošinot arī tramvaja kustību, gadījumā ja Akmens tilts ir slēgts. Piedāvāju LNV priekšā atstāt tikai vienu joslu, kur būtu tikai sabiedriskais transports, tādējādi savienojot arī LNB ar krastmalu.</p> <p>Priekšrocības: -Tramvaja pagarinājums Bāreņu ielā. -Tramvajs gar LU/Mūkusalu/Torņakalna staciju -Saišina esošo maršrutu par 400m -Nodrošina ātrāku pasažieru nokļūšanu pie Torņakalna stacijas (150m vs 240m tagad (pa bruģi)) -Var atvieglot pārvadu pārbūvi -Likvidēt Slokas ielas daļu parkā (aizvietojot to ar Aleksandra Grīna bulvāri - lauku ceļu pārbūvējam par ielu), atstājot tramvaju -Likvidēt Slokas ielas un Uzvaras bulvāra auto krustojumu, nodrošinot tramvajam prioritāti pagriezienā uz Slokas ielu, samazinot luksaforu skaitu tramvajam. Tādējādi tramvajam nodrošinot išāku un taisnāku ceļu (450m piedāvāto 570m vietā) -Izveidot Pārdaugavas tramvaju loku, kuru var izmantot Akmens tilta nepieejamības gadījumā</p>		
210.	14.10.2020. darba grupa	gājēji, velo	<p>Atbilstoši Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta nostādnēm – jābūt priekšrocības zonām, tas nozīmē, ka gājējiem un velo ir jābūt isecļiem. Zinu, ka viens no isecļiem tiek piedāvāts caur Latvijas Dzelzceļa muzeju; veidot Mūkusalas kvartāla savienojumu ar diviem tiltiem; Jelgavas ielas tuneli veidot tikai gājējiem, velo un sabiedriskajam transportam.</p>		
211.	14.10.2020. darba grupa	Torņakalna alternatīvais risinājums	<p><u>Sanāksmē identificējam 3 problēmas:</u> -)Projekta robežas, RB Rail pēc Jelgavas ielas tuneļa ir +2m virs LDZ -)RBRail drošības zona (starp LDZ un RBRail 8.5m) -)Torņakalna koridora šaurums (min 34m) <u>Piedāvātie risinājumi:</u> -)Sākot no Mūkusalas ielas, 106m posmā 1.5% kritumā, palaist RBRail -3m, līdz LDZ līmenim, vai (ja iespējams) zemāk -)RBRail piedāvājums tunelī paredz buferjoslu 4.5m, šaurākajā posmā būvēt betona sienas (papildus skaņas izolācija un drošība) -) 9+14+9=32<34m (šaurākā Torņakalna vieta) <u>Secinājumi:</u> -)Plānoties ietaupījums būvniecībā aptuveni no 50-60% -)Padara neiespējamu Raņķa dambja autotuneļa izveidi -)Samazinās ietekme uz dabu -)Uzturēšanas izmaksas samazinās līdz pat 80% -)Būtu jāsamazina ātrums (no 100kmh uz 80kmh) -)Netiktu skarta esošā Torņakalna stacija -)Samazinot ātrumu, var pārskatīt līknes un restaurēt Altonavas tiltu!</p> 		

212.	14.10.2020. darba grupa	Torņkalna alternatīvais risinājums	<p>Torņkalna alternatīvais risinājums: Tramvaja pagarinājums Bāreņu ielā -Tramvajs gar LU/Mūkusalu/Torņkalna staciju •Saīšina esošo maršrutu par 400m •Nodrošina ātrāku pasažieru nokļūšanu pie Torņkalna stacijas (150m vs 240m tagad (pa bruģi)) •Var atvieglot pārvadu pārbūvi -Likvidēt Slokas ielas daļu parkā (aizvietojot to ar Aleksandra Grīna bulvāri - lauku ceļu pārbūvējam par ielu), atstājot tramvaju -Likvidēt Slokas ielas un Uzvaras bulvāra auto krustojumu, nodrošinot tramvajam prioritāti pagriezienā uz Slokas ielu, samazinot luksaforu skaitu tramvajam. Tādējādi tramvajam nodrošinot sāku un taisnāku ceļu (450m piedāvāto 570m vietā) -Izveidot Pārdaugavas tramvaju loku, kuru var izmantot Akmens tilta nepieejamības gadījumā. Secinājumi: •Plānoties ietaupījums būvniecībā aptuveni no 50-60% •Padara neiespējamu Raņķa dambja autotuneļa izveidi •Samazinās ietekme uz dabu •Uzturēšanas izmaksas samazinās līdz pat 80% •Būtu jāsamazina ātrums (no 100kmh uz 80kmh) •Netiktu skarta esošā Torņkalna stacija •Samazinot ātrumu, var pārskatīt līknes un restaurēt Altonavas tiltu!</p>		
213.	14.10.2020. darba grupa	Torņkalna ielas alternatīvais risinājums	<p>Risinājumi #2 Torņkalna ielas risinājums</p> 		
214.	14.10.2020. darba grupa	Friča Brīvzemnieka ielas alternatīvais risinājums	<p>Risinājumi #2 Friča Brīvzemnieka ielas risinājums</p> 		

215.	14.10.2020. darba grupa	Vieglā un kravas transporta risinājumi	<p>Lai šo plānu realizētu, mums nav jāizbūvē plašs ielu tīkls, ir jāizbūvē Aleksandra Grīna bulvāris, kurš nav izbūvēts, jāslēdz josla Slokas ielā; jāsamazina joslu skaits un attiecīgi arī uzturēšanas izmaksas Mūkusalas ielā, jāizbūvē Raņķa dambja pagarinājums un viena iela, kas savieno Raņķa dambja pagarinājumu ar Torņakalnu. Joslu skaita samazināšana samazina sastrēgumus. Supermobilitātes joslas – gājēji un velo – palielina kapacitāti, samazinot sastrēgumus. Jo vairāk cilvēku, jo vairāk jāsamazina tranzīta kustība.</p> 		
216.	14.10.2020. darba grupa	Kritumi			
217.	14.10.2020. darba grupa	Sabiedriskais transports Torņakalnā	Nepieciešams tramvaja savienojums gar Latvijas Universitāti, kas atvieglotu arī Rail Baltica pārvadu Torņakalnā.		
218.	14.10.2020. darba grupa	Projekta robežas Torņakalnā	Ja ir iespējams pārsēt - pārskatīt projekta robežas un izvērtēt šo alternatīvo variantu ciešāk, jo finansiālais ietaupījums un ietaupījums dabai tomēr ir nozīmīgs un tas ļautu šo iegūto naudas summu novirzīt, piemēram, Zolitūdes ielas tuneļa izbūvē.		

219.	24.09.2020. publiskā diskusija	Tuneļa risinājums Torņakalnā	Mēs neesam bijuši klāt visos līdzšinējos risinājumos, jo īsais tunelis ir parādījis salīdzinoši nesen un tas vēl varētu būt diskusiju objekts. Man ir priekšlikums, ka tunelis nav nepieciešams un mēs varam iztikt ar īsu pārvadu, tādējādi uzlabojot Torņakalna apbūves teritoriju. Tuneļa izbūve pakļauj riskam Torņakalna vēsturisko apbūvi. Nepieciešama plašāka ideju daudzveidība ar pamatotiem argumentiem par to, kuri risinājumi ir labāki un kādēļ. Šobrīd mēs darba grupās skatāmies šķērsojumus katru atsevišķi, bet es domāju, ka ir vērts tos skatīties vairākus kopā.		
220.	e-pasts pirms 24.09. publiskās diskusijas	Liepājas iela	Lūdzu plānošanas līmenī izņemt "loku" caur Tapešu ielu. Tā kā šāda projekta izveide ir plānota "tālā nākotnē", bet ietekme uz kultūrvēsturiskajām vērtībām ir Te un tagad, ieteiktu to neņemt vērā, un veidojot Liepājas ielas tuneli, pārskatīt pieslēgumu industriālajai zonai blakus tai (likvidējot vai veidojot jaunu pieslēgumu), lai vēl vairāk isinātu Liepājas ielas tuneli. Turklāt, ņemot vērā Liepājas ielas raksturu, paredzēt šo tuneli pēc iespējas zemāku (4.5m ierobežojums 4.3m lai nodrošinātu ugunsdzēsības tehnikas un sabiedriskā transporta kursēšanu) un dozēt pieeju tunelim ar jaunu luksoforu (Liepājas/Krūzes ielas krustojumā), samazinot transportnoslodzi Liepājas ielai.		
221.	e-pasts pirms 24.09. publiskās diskusijas	Tuneļa risinājums Torņakalnā	Lūdzu sniegt aptuvenu finansiālo izdevumu uzmetumu, kāds varētu būt, veidojot sliežu apmaiņu nevis tunelī, apdraudot Torņakalna apbūvi, bet veidojot īsu "tuneli" posmā no Jelgavas ielas tuneļa līdz esošajai Torņakalna stacijai. Jau ilgstoši esmu vērsies RBRAIL ar lūgumu izskatīt šāda šķērsojuma iespējamību (vismaz 4 reizes). Turklāt šāds šķērsojums ļautu pilnībā saglabāt kā ansambli esošo vēsturisko Torņakalna stacijas ēku. Saprota ka šāds savienojums rada riskus LDZ, jo no Jelgavas uz jūrmalas virzienu vilcieni varēs nokļūt tikai caur centrālo staciju, bet tā kā man nav pieejamas statistikas par šāda scenārija biežumu, pieņemu ka tāds izpildās reti un rada mazus riskus (turklāt ja tilti ir slēgti, var izveidot pārmijas pār RBRAIL sliedēm, jo tad tās ar ir neaktīvas). Lūdzu līdz ar šo no sarkanajām līnijām izņemt jebkādu Raņķa dambja tuneļa projektu, jo tā realizācija atkal ir nenoteiktā nākotnē, neatbilst dzīvojamās pilsētvides uzbūves pamatprincipiem, un turklāt šo tuneli var lieliski aizvietot savienojot Raņķa dambi ar Mūkusalas krastmalu ar 2 joslu ielu, atbrīvojot LNB priekšlaukumu no satiksmes un samazinot joslu skaitu Mūkusalas krastmalā no 4 uz 2.		
222.	e-pasts pirms 24.09. publiskās diskusijas	Tramvaja risinājums Torņakalnā	Lūdzu izvērtēt tramvaja pārvešanu uz jaunveidojamu trasi, caur esošo Jelgavas ielas tuneli, gar LU (Mūkusalas komplekss), tieši gar Torņakalna staciju (100m vienā pieejamu invalīdiem), kura nodrošinātu arī netraucētu pārvadu būvniecību Torņakalnā (Friča Brīvēznieka iela/Torņakalna iela), turklāt ļaujot iekonomēt uz šo pārvadu būvniecību, jo tos varētu veidot šaurākus un simetriskus, nepiesaistot papildus satiksmi Torņakalnā un nodrošinot sabiedriskā transporta joslas uz tiem.		
223.	e-pasts pirms 24.09. publiskās diskusijas	Savienojumi	Kurā Rail Baltica sanāsmē šis tika apspriests, kāpēc nav pamatdokumenta sastāvdaļa un kādas būtu aptuvenās izmaksas veidojot dzelzceļa uzbūrumu (450-650m kāpums) un saglabājot esošo savienojumi? Un mans izmaiņu priekšlikums ir izņemt Tapešu ielas savienojumu ārā un Raņķa dambi arī. Ņemot vērā stratēģijas izmaiņu un atbilstoši Gēla biroja proklamētajām vērtībām, neviens no šiem savienojumiem nedod sabiedrības pienasumu tādā līmenī lai attaisnotu centra teritoriju dzīvojamības samazinājumu.		
224.	e-pasts pirms 24.09. publiskās diskusijas	Tuneļa risinājums	Vai pareizi saprotu ka, neveidojot pieslēgumu no Liepājas ielas tuneļa uz Tapešu ielu, tunelis būs īsāks (nodrošinot tikai virzienu ar zīmi dodiet ceļu virzienā no Atpūtas/Tapešu ielas)?		