

**DAUGAVAS KREISAIS KRASTS
POSMĀ MAZĀ NOMETŅU IELA - ZOLITŪDES IELA**

Nr.p.k.	datums, pasākums	Tēma	Priekšlikums/ jautājums/ komentārs	Pasākumā sniegtā atbilde	Atbildes sniedzējs
1.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	OP-407 Imantas dzelzceļa stacija, slēgtā Zolitūdes iela	Imanta. Piebraukšanai ar automašīnām pie reģionālās stacijas no Imantas puses Zolitūdes ielas slēgtajā posmā nepieciešamas stāvvietas, apgrībošanās laukums posmā līdz veloceļam.		
2.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	OP-407 Imantas dzelzceļa stacija, slēgtā Zolitūdes iela	Dzelzceļa infrastruktūras novietojums pie Imantas dzelzceļa stacijas.		
3.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	OP-407 Imantas dzelzceļa stacija, slēgtā Zolitūdes iela	Kas notiks ar koku aleju? Lielajiem kokiem, no kuriem daļa ir dižkoki. Lūgums saglabāt dižkokus. Koki ir perfekti, dabīgi aizsargvalnis. Vai tos var atstāt?		
4.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	OP-407 Imantas dzelzceļa stacija, slēgtā Zolitūdes iela	Kādas būs esošo Latvijas Dzelzceļš sliežu šķērsošanas iespējas?		
5.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	OP-407 Imantas dzelzceļa stacija, slēgtā Zolitūdes iela	Kāds būs tuneļa slīpums?		
6.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	OP-407 Imantas dzelzceļa stacija, slēgtā Zolitūdes iela	Šajā dzelzceļa posmā vietējiem iedzīvotājiem ir svarīgas trīs vēsturiskās šķērsošanas vietas: Zolitūdes iela, pie Mini Zoo, pie Volvo halles.		
7.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	OP-407 Imantas dzelzceļa stacija, slēgtā Zolitūdes iela	Vietējie iedzīvotāji biežāk izmanto vilcienu, ne Rīgas sabiedrisko transportu.		
8.	03.09.2020. darba grupa	Imantas stacijas šķērsojumi (Šķērsojums OP 407 un UP 413, Gājēju šķērsojums pie Zolitūdes ielas apvienots ar piekļuvi Imantas stacijai)	Nepieciešami abi divi šķērsojumi. Zolitūdes iela OP 407 svarīgāk.		
9.	03.09.2020. darba grupa	Imantas stacijas šķērsojumi (Šķērsojums OP 407 un UP 413, Gājēju šķērsojums pie Zolitūdes ielas apvienots ar piekļuvi Imantas stacijai)	Priekšlikums par Muižas ielas savienojumu kā pārvadu, jo tuneļa risinājums dēļ ietekmes uz kokiem nebūtu vēlamais.		
10.	03.09.2020. darba grupa	Imantas stacijas šķērsojumi (Šķērsojums OP 407 un UP 413, Gājēju šķērsojums pie Zolitūdes ielas apvienots ar piekļuvi Imantas stacijai)	Priekšlikums veidot Kiss&Ride piebrauktuve pie Imantas stacijas		
11.	03.09.2020. darba grupa	Imantas stacijas šķērsojumi (Šķērsojums OP 407 un UP 413, Gājēju šķērsojums pie Zolitūdes ielas apvienots ar piekļuvi Imantas stacijai)	OP 413 rampas izejas savienojums virzienā uz pašvaldības īpašumā esošo teritoriju/ viedoklis, ka rampas uz abām pusēm.		
12.	03.09.2020. darba grupa	Imantas stacijas šķērsojumi (Šķērsojums OP 407 un UP 413, Gājēju šķērsojums pie Zolitūdes ielas apvienots ar piekļuvi Imantas stacijai)	Pagrieziena rampa/ tunelis jānodrošina pārskatāmība		
13.	03.09.2020. darba grupa	Imantas stacijas šķērsojumi (Šķērsojums OP 407 un UP 413, Gājēju šķērsojums pie Zolitūdes ielas apvienots ar piekļuvi Imantas stacijai)	Gājēju infrastruktūra, tehniskie radītāji (platums/augstums). Garenkritums 6% robežā.		
14.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	UP-413 Gājēju piekļuve Imantas stacijai austrumu pusē	Nepieciešama arī šī piekļuve stacijas peronam, attiecīgi Imantas stacijai saglabāt divas piekļuves iespējas UP-413 un OP-407. Pamatojums - bez UP-413 pasažieriem, kuri vēlas nokļūt stacijā no austrumu puses, jāmēro pārāk liels attālums, lai nokļūtu uz perona. Pamatojums – UP-413 atrodas starp blīvi apdzīvotiem daudzstāvu masīviem, bet OP-407 – malā. OP-407 vairāk aizstāj slēgtu Zolitūdes ielu. Papildus, Imantas stacija vērtējama kā nozīmīga, jo plānota kā Rail Baltica reģionālā stacija.		
15.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	UP-413 Gājēju piekļuve Imantas stacijai austrumu pusē	Jautājums RD par Mini Zoo teritoriju. Tur iet vēsturiska taka. Tagad vairs nevar šķērsot šo teritoriju. Iedzīvotāju kustības virziens no dzelzceļa stacijas uz Imantas daudzstāvu dzīvojamām mājām gāja pa izbūvētu ceļu cauri pašvaldības zemei (Jūrmalas gatve 78D, kad. 01000930344), kas iznomāta, nožogots un ārpus Mini Zoo darba laika slēgts. Cilvēkiem nākas apiet gar žogu pa dubļu taku.		
16.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	UP-413 Gājēju piekļuve Imantas stacijai austrumu pusē	Akāciju parks.		
17.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	UP-413 Imanta	Šķērsojums vajadzīgs. Iedzīvotāju kustības virziens uz Imantu cauri pašvaldības zemei (Jūrmalas gatve 78D, kad. 01000930344), kur iznomāts ..., slēgts, nožogots ceļš. Cilvēkiem nākas iet gar žogu pa dubļu taku.		
18.	03.09.2020. darba grupa	Anniņmuižas ielas šķērsojums (OP 340 Autotransporta pārvads un gājēju tunelis)	Problemātika: -Tas, pret ko iebilst apkaimes iedzīvotāji – ka vispār Anniņmuižas bulvāra ielas trasē tiek veidots pārvads. Vispārīgi par novietni. Iedzīvotāji to neredz šajā vietā. Kāpēc jāslēdz Zolitūdes pārbrauktuve? Kāpēc nevar šo vietu saglabāt savienojumam? Tas nozīmē, ka visa transporta slodze pārnēsās uz Anniņmuižas trasi. -Dēļ jaunā pārvada kopējā sabiedriskā transporta sistēma kļūst ļoti sarežģīta. Tramvajs nepievestu ne pie vienas no stacijām, iebrauc iekšā rajonā. Apkalpo rajonu, bet neapkalpo stacijas, kas pēc būtības ir liels minuss plānotajai tramvaja sistēmai. -Ja pacēlums uz Kārļa Ulmaņa gatvi sāktos ātrāk, tas nebūtu jāveido tik dziļš. -Vēl neesam runājuši par tuneļu šķērsgrīzumiem - cik tie ir augsti. Tie daudz kur ir jāveido pēc iespējas zemāki, lai nodrošinātu, ka rampas uz tuneļiem ir pēc iespējas īsākas. Apkaimes iedzīvotājiem rodas jautājums, kāpēc mēs veidojam tik dziļus tuneļus, ja smagās mašīnas tur netiks laistas? Ugunsdzēsējiem tik augstas nē vajag? -Svarīgas ir piekļuves Imantas un Zolitūdes stacijām. Svarīgi ir savienojumi gan no sabiedriskā transporta, gan piekļuve no "K&R", gan piekļuve ar velo. -Jāpievērš uzmanība rampu tehniskajiem risinājumiem, lai cilvēkiem ir ērti. -Nav normāli, ka mēs skatāmies uz 2016. gada apstiprinātajiem risinājumiem. Lielākā daļa no šeit klātesošajiem nav piedalījušies šādā apspriešanā. -Sabalansēt intereses starp daudziem tūkstošiem apkaimes iedzīvotājiem un dažām privātmājām, kas tiek skartas. -Versija, ka abi dzelzceļi ir uz estakādes, ir visvairāk vidi degradējoši. -Sākotnējā izpēte paredzēja šādu risinājumu, ka tiek slēgta Zolitūdes iela. Tur ir iziets pilns IVN, tur ir bijušas sabiedriskās apspriešanas daudz plašākā skaitā, oficiālās procedūras. Tas noslēdzās 2016. gadā ar šādu risinājumu. Zolitūdes iela tiek slēgta, Anniņmuiža ir alternatīva. -Kurā publikajā apspriešanā plaša publika ir teikusi – slēdzam Zolitūdes ielu? -Šobrīd uz nenosakāmu laiku kā vienīgais starp divām daudz desmitu tūkstošu apkaimes paliek rekreatīvais bulvāru loks. Ir ļoti liela atšķirība, vai ir n šķērsojumi vai ir vienīgais rekreatīvais bulvāru loks. Kurzemes prospekts, kas ir īsts apkaimes apkārtceļš, tiek devalvēts, vairs nav vajadzīgs? -Pilsētvidē tiek sagriežta tikai arī ar dzelzceļu, bet arī ar jebkuru pārvadu. Tāpēc uzaicinu – dažos mēnešos koriģēt projektu, koriģēt visu, neskatoties uz to, ka izsludināts iepirkums. Ja mēs redzam, ka tas ir izredzīgs risinājums. Imantas staciju ceļam augšā. -Nekādas rampas vispār nav vajadzīgas, paceļ dzelzceļu un vide paliek.		
19.	03.09.2020. darba grupa	Anniņmuižas ielas šķērsojums (OP 340 Autotransporta pārvads un gājēju tunelis)	Dzelzceļu pacelt uz estakādes.		
20.	03.09.2020. darba grupa	Anniņmuižas ielas šķērsojums (OP 340 Autotransporta pārvads un gājēju tunelis)	Sabiedriskais transports ir nepieciešams.		
21.	03.09.2020. darba grupa	Anniņmuižas ielas šķērsojums (OP 340 Autotransporta pārvads un gājēju tunelis)	Iespaidi uz apkaimes vidi -Troksnis; -Vizuālā ietekme; -Uztrauc tuneļa ietekme uz hidroloģiju; -Ietekme uz zaļo zonu, esošo bērnu rotaļu laukumu		
22.	03.09.2020. darba grupa	Anniņmuižas ielas šķērsojums (OP 340 Autotransporta pārvads un gājēju tunelis)	GĀJĒJU/VELO ŠĶĒRSOJUMS. Slukts standarts 19.5 m, tiek apšaubīta nepieciešamība veidot tik platu.		

23.	03.09.2020. darba grupa	Anniņmuižas ielas šķērsojums (OP 340 Autotransporta pārvads un gājēju tunelis)	GĀJĒJU/VELO ŠĶĒRSOJUMS.Lai gājēju tunelis neiziet ārpus sarkanajām līnijām Jānodrošina velo savienojums.		
24.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	OP-340 Anniņmuiža.	Iedzīvotāji uzskata, ka nevajag tramvaju, bet sakārtot autobusu satiksmi. Uz kuriem ies tramvajs? Izvērtēt tā nepieciešamību, ņemot vērā, ka ir esošais dzelzceļš, plānotā Rail Baltica trase un pietiekošs autobusu maršruta pārklājums. "Rīgas satiksme" pamatojums. Iedzīvotājiem šķiet, ka tramvaja līnija izveide nav nepieciešama, bet jāsakārto autobusu satiksme.		
25.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	OP-340 Anniņmuiža.	Anniņmuižas ielas un bulvāra malējās joslas tiek izmantotas daudzstāvu māju automašīnu novietošanai. Aizliegt ielās ilgstoši novietot mašīnas, sodīt. Pie Volvo halles neliek, bet Akāciju ielā. Pagalmi un ielas ir pilnas ar automašīnām.		
26.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	OP-340 Anniņmuiža.	Pret šķērsojumu, jo bažas, ka piesaistīs autotransportu dzīvojamajiem rajoniem.		
27.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	OP-340 Anniņmuiža.	Pret šķērsojumu pārvadā, jo iedzīvotāji izmanto mežu pie dzelzceļa (kad.01000930027) atpūtai dabā. Ir iesniegts apkaimju projekts par Vec-Anniņmuižas parku, par piknika vietām, taku, tualetēm (septembrī balsojums).		
28.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	OP-340 Anniņmuiža.	Pārvads radīs sastrēgumus no Anniņmuižas bulvāra uz Jūrmalas gatvi (vajag apli).		
29.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	OP-340 Anniņmuiža.	Nekustamā īpašuma cenas Imantā un Zolitūdē šobrīd ir augstas, jo šeit ir zaļā zona, kura tiks zaudēta dēļ Rail Baltica projekta. Iedzīvotāji ir gatavi pārdot savus dzīvokļus.		
30.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	OP-340 Anniņmuiža.	Vai pa jauno Anniņmuižas pārvadu un Rostokas ielu brauks kravu transports?		
31.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	OP-340 Anniņmuiža.	Labāk izvēlēties tuneli ar autobusu.		
32.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	Neoficiālais dzelzceļa šķērsojums pie Muižas ielas.	Šajā vietā,slīdes šķērso ļoti daudz, tas ir savienojums divām zaļajām zonām, kas katra ir savā sliežu pusē: Pilsētas skvērs Rostokas ielā un pa Muižas ielu uz Anniņmuižas parku. Zolitūde ir tikai mājas, visi šo vietu nelegāli šķērso, lai nokļūtu uz zaļo zonu atpūsties.		
33.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	Neoficiālais dzelzceļa šķērsojums pie Muižas ielas.	Kāds būs Rail Baltica bremsēšanas ceļa skaļums? Uztrauc trokšņa palielināšanās.		
34.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	Neoficiālais dzelzceļa šķērsojums pie Muižas ielas.	Uztrauc prettrokšņa sienu vizuālais izskats un tas, ka tās norobežos apkaimi. Šādas sienas parasti tiek nelegāli apzīmētas ar grafiti, izskatās neglīti un maina apkaimes seju.		
35.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	Neoficiālais dzelzceļa šķērsojums pie Muižas ielas.	Izbūvēt Muižas ielu.		
36.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	Neoficiālais dzelzceļa šķērsojums pie Muižas ielas.	Iedzīvotāju priekšlikums savienot publiskās teritorijas Imantā Annas, Akāciju parkus un Zolitūdi pa Muižas ielas neoficiālo dzelzceļa pāreju. Muižas ielas šķērsojumā ir 5 gājēji / stundā, jāiet caur automāju "Zolitūde" Rostokas iela 59 jeb nav piekļuves līdz šai neoficiālajai gājēju pārejai. Zolitūde nāk uz Imantu, jo Zolitūde nav publiskās ārtelpas.		
37.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	Neoficiālais dzelzceļa šķērsojums pie Muižas ielas.	Priekšlikums savienot divas publiskās teritorijas Imantā Annas parku un Zolitūde ... pa Muižas ielas neoficiālo dzelzceļa pāreju. Muižas ielā 5 gājēji / stundā, jāiet caur automāju "Zolitūde" Rostokas iela 59. Nav publiskās ārtelpas Zolitūde, tāpēc Zolitūde nāk uz Imantu. (kur zaļie savienojumi?, kur PĀ teritorijas Zolitūdes pusē?)		
38.	03.09.2020. darba grupa	Anniņmuižas ielas šķērsojums (OP 340 Autotransporta pārvads un gājēju tunelis)	Muižas ielas šķērsojums - nepieciešams pārvads, jo dižkoki.		
39.	03.09.2020. darba grupa	Zolitūdes stacijas šķērsojums (UP 412 Gājēju šķērsojums Zolitūdes stacijā, Rostokas iela un Imantas 7.līnija)	Rampu galu ir jāorientē.		
40.	03.09.2020. darba grupa	Zolitūdes stacijas šķērsojums (UP 412 Gājēju šķērsojums Zolitūdes stacijā, Rostokas iela un Imantas 7.līnija)	Kāpnes un rampas uz abām pusēm uz J. Endzelīna ielu.		
41.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	Zolitūdes dzelzceļa stacija un Imantas 7.līnija, OP 412	Šo šķērsošanas vietu visvairāk izmanto skolēni. Imantas apkaimes skolēni dodas uz Zolitūde ģimnāziju, Zolitūdes apkaimes skolēni dodas uz Imantas skolām. Ļoti dzīvs šķērsojums.		
42.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	Zolitūdes dzelzceļa stacija un Imantas 7.līnija, OP 412	Pašvaldībai jārisina apgriešanās un stāvvietu laukums pie Zolitūdes stacijas Imantas 7.līnijas galā.		
43.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	Zolitūdes dzelzceļa stacija un Imantas 7.līnija, OP 412	Padomāt par nelielo izbraidīto teritoriju pie Imantas 7. līnijas gala, kas tiek izmantota kā apgriešanās laukums un stāvlaukums – dubļaina, nesakārtota.		
44.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums starp Jāņa Endzelīna ielu un Jūrmalas veloceļu (OP 406 Gājēju šķērsojums)	Vai varēs pa Imantas 7. līniju piebraukt, ja aizņem rampa?		
45.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	OP-406 (J.Endzelīna iela)	Atbalsts veidot veloinfrastruktūru gar dzelzceļu no iepriekšējā Zolitūdes stacijas OP-406 šķērsojuma līdz Jūrkaines ielai jeb Depo UP-414 kā loģisku turpinājumu esošajai Rostokas ielai; šo neizbūvēto Rostokas ielas posmu jau šobrīd izmanto velobraucēji.		
46.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	OP-406 (J.Endzelīna iela)	OP-406 mazāk svarīgs, bet uzturam, kamēr pabeidz RB depo pētījumu, kas sliecas uz Aconī un Jaunmārupi 1435, un arī 1520 pārvietot, ja izdodas savietot (skatīts arī Vagonparks). Apkalpo maz pasažierus, faktiski Depo darbiniekus – 180 pasažieri dienā (salīdzinājumam – 2003 pasažieri dienā Zaslaukā un 1788 pas/d Zolitūde)		
47.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	UP-414 (Depo stacija)	UP-414 (Depo stacija) ir nepieciešama vairāk saistībā ar Depo staciju.		
48.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	UP-414 (Depo stacija)	UP-414. vēsturisko ēku saglabā?		
49.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums starp Jāņa Endzelīna ielu un Jūrmalas veloceļu (OP 406 Gājēju šķērsojums)	Velo pa Rostokas ielu – jā!		
50.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	OP-405 Siltuma trases šķērsojums pie Depo stacijas	Priekšlikums šo šķērsojumu neīstenot, tā vietā īstenojot Šampētera ielas turpinājumu pāri dzelzceļa slīdēm. Pamatojums – iedzīvotāju skaits, kuri šķērsotu Siltuma trases šķērsojumu ir neliels salīdzinājumā ar Šampētera ielas iespējamo šķērsojumu.		
51.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	OP-405 Siltuma trases šķērsojums pie Depo stacijas	"Trubas" – iecienīta jauniešu vieta. Šķērsojumu nevajag, bet vajadzētu saglabāt publiski pieejamu vietu "civēku vērotavu", "sliežu vērotavu".		
52.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	OP-405 Siltuma trases šķērsojums pie Depo stacijas	Ari velo un gājēju ceļš no Trubām līdz Šampētera iela – pietiekami plats, izmanto. Tas RB tiek likvidēts.		
53.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums uz DEPO stacijas peroniem (UP 414 un OP 405 Gājēju šķērsojums pie Aizputes ielas (t.s., "TRUBAS")	Iedzīvotāji uzskata, ka nav aktuāls, ka šis Šampētera/ Gregora ielas savienojums ir daudz svarīgāks.		
54.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums uz DEPO stacijas peroniem (UP 414 un OP 405 Gājēju šķērsojums pie Aizputes ielas (t.s., "TRUBAS")	Svarīgāks ir Gregora ielas pārvads Rūpnieciskais rajons, šeit nav aktuāls.		
55.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums uz DEPO stacijas peroniem (UP 414 un OP 405 Gājēju šķērsojums pie Aizputes ielas (t.s., "TRUBAS")	Tas nav savienojums tikai stacijai. Konkrēti par Nr.405 savienojumu, kas ir pie pašreizējās siltumtrases. Vai to, kas ir pašā dzelzceļa stacijā Nr.414.		
56.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums uz DEPO stacijas peroniem (UP 414 un OP 405 Gājēju šķērsojums pie Aizputes ielas (t.s., "TRUBAS")	Nebija skaidrs lēmums, kurš no tiem ir vajadzīgs, bet stacijai viens šķērsojums – savienojums ir nepieciešams. Vairāk 414., lai arī tas ir tehniski ļoti sarežģīts, bet tajā vietā ir nepieciešams. Viens no pamatojumiem bija pati piekļuve stacijai, jo tur nepietur tikai dažādi vilcieni dienā, bet tur pietur pietiekami daudz – katrs otrs vilciens. Tas varētu būt kā apkaimes savienojums, kā Jūrmalas veloceļa turpinājums no Rostokas ielas pāri uz aiz DEPO teritorijas turpinājums, kur ir sarkanās līnijas.		
57.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums uz DEPO stacijas peroniem (UP 414 un OP 405 Gājēju šķērsojums pie Aizputes ielas (t.s., "TRUBAS")	Šampētera šķērsojums nav aizvietojams šiem šķērsojumiem.		

58.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums uz DEPO stacijas peroniem (UP 414 un OP 405 Gājēju šķērsojums pie Aizputes ielas (t.s., "TRUBAS")	Tunelis – satraukums par to, ka tunelis tiek izvietots kopā ar siltumtrasi. Bija komentārs, ka "Rīgas siltums" iesaka tā darīt, un ja nav tie avāriju riski, tad nebija pretrunu. Bet – siltumtrase, lielāks siltums, veidojas kriminogēna vide, ziemā noteikti populāra vieta, kur pulcēties un sildīties.		
59.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums uz DEPO stacijas peroniem (UP 414 un OP 405 Gājēju šķērsojums pie Aizputes ielas (t.s., "TRUBAS")	Siltumtrase nevajag. Pie DEPO jābūt.		
60.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums uz DEPO stacijas peroniem (UP 414 un OP 405 Gājēju šķērsojums pie Aizputes ielas (t.s., "TRUBAS")	Šampēteris nerisina 405/414 DEPO vairākas stacijas.		
61.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums uz DEPO stacijas peroniem (UP 414 un OP 405 Gājēju šķērsojums pie Aizputes ielas (t.s., "TRUBAS")	Gājēju infrastruktūra. Virszemes. Ja tuneli, tad kas ar avārijām?		
62.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums uz DEPO stacijas peroniem (UP 414 un OP 405 Gājēju šķērsojums pie Aizputes ielas (t.s., "TRUBAS")	Gājēju infrastruktūra. Pie DEPO pietur visi vilcieni.		
63.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums uz DEPO stacijas peroniem (UP 414 un OP 405 Gājēju šķērsojums pie Aizputes ielas (t.s., "TRUBAS")	Piekritam 2. grupai, ka pietiek ar vienu šķērsojumu – par labu DEPO stacijai. Mums liekas, ka tas nav mūsu kompetencē. Nepieciešama saruna ar "Pasažieru vilciens", lai saprastu, kāda nākotnē paredzēta intensitāte.		
64.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums uz DEPO stacijas peroniem (UP 414 un OP 405 Gājēju šķērsojums pie Aizputes ielas (t.s., "TRUBAS")	Tuneli jāveido pēc labākās prakses.		
65.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums uz DEPO stacijas peroniem (UP 414 un OP 405 Gājēju šķērsojums pie Aizputes ielas (t.s., "TRUBAS")	Vismaz viens šķērsojums šeit nepieciešams - no Šampētera uz skolu. Tuneli šeit nē.		
66.	03.09.2020. darba grupa	Šampētera ielu un Gregora ielu savienojošs šķērsojums (pašlaik nav projektēšanas darba uzdevumā)	Akcentējams būtu pārvads dēļ tā, ka tas ir ļoti garš posms. Parametri ir akceptējami – 3 metri velosatiksmei, 2 metri gājējiem. Rampas vajag, nepietiek tikai ar kāpnēm. Nemot vērā, ka tā būtu kā vietzīme, nepieciešami atsevišķi paplašinājumi, kabatas, kur varētu izvietot soliņus. 5% slīpums, jo vides pieejamība visiem lietotājiem.		
67.	03.09.2020. darba grupa	Šampētera ielu un Gregora ielu savienojošs šķērsojums (pašlaik nav projektēšanas darba uzdevumā)	Pārvads. Tunelis – nē. Tilts – vietzīme.		
68.	03.09.2020. darba grupa	Šampētera ielu un Gregora ielu savienojošs šķērsojums (pašlaik nav projektēšanas darba uzdevumā)	Priekšlikumi šķērsojuma risinājumiem/vērā ņemamiem aspektiem Pārvads uz Gregora ielu. Uzeja gar dzelzceļu. 2+3 der + gājēju solīni kabatās. Jāparedz rampas. Jābūvē tā, lai der visiem.		
69.	03.09.2020. darba grupa	Šampētera ielu un Gregora ielu savienojošs šķērsojums (pašlaik nav projektēšanas darba uzdevumā)	Ļoti svarīgi, mēs to redzam kā vietzīmi. Šī ir vieniģa vieta, kur ir komentārs par tehnisko specifikāciju. Gribētu, lai ir platāks, lai ir vieta mazāk arhitektūras formām – soliņiem vai kabatplatformām. Mēs neuzstājam uz pandusiem, jo šeit Tapešu ielā ir vēsturiskā koka apbūve. Mēs pagaidām nevar iztēloties, kā šī milzīgā rampu sistēma varētu nekonfliktēt ar vēsturisko apbūvi. Ja to var atrisināt, tad var nodrošināt pieeju visiem iedzīvotājiem. Šis ir zemākas intensitātes šķērsojums, salīdzinot ar visiem pārējiem.		
70.	03.09.2020. darba grupa	Šampētera ielu un Gregora ielu savienojošs šķērsojums (pašlaik nav projektēšanas darba uzdevumā)	<i>Argumenti par/pret šķērsojuma nepieciešamību:</i> PAR: -Šobrīd liela plūsma (bērni, riteņi); -Jau sen nepieciešams, super svarīgi; -Pāreju pa augšu; -"Trubu" vietzīmes atkārtojums		
71.	03.09.2020. darba grupa	Šampētera ielu un Gregora ielu savienojošs šķērsojums (pašlaik nav projektēšanas darba uzdevumā)	<i>Priekšlikumi šķērsojuma risinājumiem/vērā ņemamiem aspektiem:</i> -Apvienot funkcionalitāti un vietzīmi; -Platāku; -Ar skatu platformu vai solu, nelielas mazās arhitektūras formas; -Nodalītu velojoslu -Lielāka plūsma uz Gregora ielu; -Plūsmas ir uz visām pusēm un uz tramvaja pieturu, tad trepes; -Šampētera dīķi – zaļā teritorija starp Šampētera ielu, Smārdes ielu, Smārdes ielas virzienā nepieciešamas trepes; -Velo lietas tuvāko Zaslauku, nebrauks pārvadā; -Lēzenas, reprezentatīvas kāpnes ar sliedi saulrieta baudīšanai; -Zemas intensitātes, ātruma -Koka apbūve; -Biedrība tika dibināta, lai ņemtu Tapešu ielas sarkanās līnijas; -Tramvaju nevajag laist tālāk par Zaslauku ("bomžu" tramvajs).		
72.	03.09.2020. darba grupa	Zaslauka stacijas šķērsojums (OP 404, Savienojums starp Zaslauka un Šampētera apkaimēm. Izvēle starp risinājumu F.Candera ielā vai Volgutes ielā)	Secinājumi: Vajadzīgi abi savienojumi. Visām stacijām abos perona galos ir vajadzīgas piekļuves. Gan Volgutes ielā, gan Candera ielā ir vajadzīgi šie savienojumi. Candera ielā piedāvātais risinājums neder – loks ar laužiem 90 grādu leņķiem neder, tunelīm jābūt pēc iespējas taisnākam un atvērtākam. Pie Candera viedoklis – tas varbūt ir virszemes savienojums, kaut vai ar cirkulārām rampām, bet tomēr taisnāks. Parametri abiem šķērsojumiem tādi, kādi ir piedāvāti. Stacijās ielas ir 3 metriskas – akcepts, jo piekļuve peroniem. Iedzīvotājiem tika piedāvātas alternatīvas, bet viedoklis, ka ir abas divas pārejas aktuālas.		
73.	03.09.2020. darba grupa	Zaslauka stacijas šķērsojums (OP 404, Savienojums starp Zaslauka un Šampētera apkaimēm. Izvēle starp risinājumu F.Candera ielā vai Volgutes ielā)	Šķērsojumu skaits un novietojums 1.Šķērsojums – Volgutes ielā. 2.Šķērsojumi katrai stacijai.		
74.	03.09.2020. darba grupa	Zaslauka stacijas šķērsojums (OP 404, Savienojums starp Zaslauka un Šampētera apkaimēm. Izvēle starp risinājumu F.Candera ielā vai Volgutes ielā)	<i>Lūdzu novērtēt šķērsojuma piedāvājumu F.Candera ielā:</i> -Slikt. Jābūt taisnām rampām. -Vulgutes ielā. -Kāpēc peroni beidzas tik ātri? Jābūt līdz Candera ielai.		
75.	03.09.2020. darba grupa	Zaslauka stacijas šķērsojums (OP 404, Savienojums starp Zaslauka un Šampētera apkaimēm. Izvēle starp risinājumu F.Candera ielā vai Volgutes ielā)	<i>Lūdzu novērtēt šķērsojuma piedāvājumu Volgutes ielā:</i> -Labāks, pēc iespējas īsāki tuneli. -Smārdes iela svarīga apkaimē. -Savienojumi abās pusēs. -Stacija 3+3.		

76.	03.09.2020. darba grupa	Zasulauka stacijas šķērsojums (OP 404, Savienojums starp Zasulauka un Šampētera apkaimēm. Izvēle starp risinājumu F.Candera ielā vai Volguntes ielā)	Neuzstājam uz to, ka ir nepieciešami abi šķērsojumi, mūsbrīdā, pietiek ar vienu. Par labu Volguntes ielas šķērsojumam, jo: tuneļa trasējums ir taisns, kas no navigācijas viedokļa ir daudz patīkamāks lietotājiem, otra lieta, kas mums liekas svarīga – netiek konfliktēts ar ainaviskajām kvalitātēm pret Candera ielā 1 esošo kultūras vēstures pieminekli. Esošajā piedāvājumā mums šķiet, ka mūsu prasības netiek izpildītas, tāpēc mēs novirzījāmies par labu Volguntes ielai. Tad, kad būs redzama trajektorija, kā tiek pārplānota Smārdes iela, varbūt to var atrisināt. Galvenie principi, lai būtu pēc iespējas taisnāks un tiktu respektēta Candera iela 1. Gan šim šķērsojumam, gan Šampētera ielas šķērsojumam mēs gribētu, lai tunelis vai pāreja tiktu veidota T veidā, kur papildus noēja uz Zasulauka diķa teritoriju – tā ir apkaimē lielākā zaļā zona (galamērķis), kas ir Šampēteri un Zasulaukā – mēs gribētu, lai Zasulauka apkaimes iedzīvotāji pēc iespējas vieglāk varētu nokļūt šeit. To mēs redzam kā attīstības teritoriju. Lai no Zasulauka stacijas būtu papildus izeja.		
77.	03.09.2020. darba grupa	Zasulauka stacijas šķērsojums (OP 404, Savienojums starp Zasulauka un Šampētera apkaimēm. Izvēle starp risinājumu F.Candera ielā vai Volguntes ielā)	<i>Šķērsojumu skaits un novietojums:</i> -Vienbalsīgs atbalsts Volguntes ielas šķērsojumam un taisnā virzienā -Atbalsts alternatīvai, Apzinoties, ka centrālās ielas ir Kuldiģas iela un Candera iela. Kamēr nav Smārdes ielas risinājums un redzama ietekme.		
78.	03.09.2020. darba grupa	Zasulauka stacijas šķērsojums (OP 404, Savienojums starp Zasulauka un Šampētera apkaimēm. Izvēle starp risinājumu F.Candera ielā vai Volguntes ielā)	<i>Lūdzu novērtēt šķērsojuma piedāvājumu F.Candera ielā:</i> Nē dēļ Candera (tagad privātai) muzeja, kam rampas sabojās ielu telpu.		
79.	03.09.2020. darba grupa	Zasulauka stacijas šķērsojums (OP 404, Savienojums starp Zasulauka un Šampētera apkaimēm. Izvēle starp risinājumu F.Candera ielā vai Volguntes ielā)	<i>Lūdzu novērtēt šķērsojuma piedāvājumu Volguntes ielā:</i> -Ja Volguntes ielā, tad izeja (otra rampa uz Smārdes ielu).		
80.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	Šķērsojums OP 404 Zasulauka stacija	No piedāvātajām gājēju šķērsošanas alternatīvām F.Candera ielā un Volguntes ielā pausts atbalsts F.Candera ielas šķērsojumam. Pamatojums – Volguntes iela atrodas pārāk tuvu nākamajam šķērsojumam Kalnciema ielā, un mazāk tiek izmantota kā Candera iela.		
81.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	Šķērsojums OP 404 Zasulauka stacija	Vai Candera neietekmē esošo Zasulauka dzelzceļa stacijas ēku?		
82.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	Šķērsojums OP 404 Zasulauka stacija	Smārdes ielas pārceļšana, ēku saglabāšana, koku un bruģa saglabāšana.		
83.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	Šķērsojums OP 404 Zasulauka stacija	No skaņas sienas būs trokšņa atslēgšana - Tapešu ielā.		
84.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	Zasulauka stacija	12.trojbuses galapunktu / maršrutu pagarināt līdz Zasulauka dzelzceļa stacijai. Zasulauka mobilitātes punkts.		
85.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums Kalnciema ielā (OP 403; Nodrošina gājēju un velo kustību, kā arī savienojumu ar centru paralēli Kalnciema pārvadam)	Jā, šeit vajadzīgs. Virziens skaidrs. Ir maģistrāls savienojums. Tālāk pa Kalnciema ielu centra virzienā. Šajā kartē attēlots, ka velo varētu kustēties pa paralēlajām ielām. Uzskats - nē. Ir jāradā alternatīva Daugavas šķērsošanai ziemeļu pusē. Hanzas vai Ziemeļu pārvads, lai velo varētu ietilpt Kalnciema ielas trasē. Komentārs pie ilgtermiņa plāniem. Par šķērsojumu: atklāts, pēc iespējas īsāks. Vairāk sliecas par pazemes šķērsojumu, bet satraukums par to, vai tas būs drošs, pārskatām un labs. Piekluve īpašumiem būtu jānodrošina vairāk ar atsevišķiem tiltiņiem un pārtrauktām tuneļa daļām, nevis garš, nepārtraukts tunelis.		
86.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums Kalnciema ielā (OP 403; Nodrošina gājēju un velo kustību, kā arī savienojumu ar centru paralēli Kalnciema pārvadam)	<i>Šķērsojuma novietojums :</i> Viens pa leju, tad otrs pa augšu.		
87.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums Kalnciema ielā (OP 403; Nodrošina gājēju un velo kustību, kā arī savienojumu ar centru paralēli Kalnciema pārvadam)	<i>Savienojums ar pilsētas infrastruktūru.</i> -Kalnciema iela. C kategoriju apkārt. Tad uz Kalnciema ielu var velo ceļus. (Hanzas šķērsojums).		
88.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums Kalnciema ielā (OP 403; Nodrošina gājēju un velo kustību, kā arī savienojumu ar centru paralēli Kalnciema pārvadam)	<i>Šķērsojuma tehniskie parametri:</i> <i>Gājēju infrastruktūra:</i> Ekrāns tuneli. Ja tunelis būs garš un slēgts, to nelietos. Nogāzes atbalstsienām. Paliek, kā lokālplānojumā		
89.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums Kalnciema ielā (OP 403; Nodrošina gājēju un velo kustību, kā arī savienojumu ar centru paralēli Kalnciema pārvadam)	<i>Šķērsojuma tehniskie parametri:</i> <i>Velo infrastruktūra:</i> Tiltiņi uz īpašumiem. Labiekārtojums.		
90.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums Kalnciema ielā (OP 403; Nodrošina gājēju un velo kustību, kā arī savienojumu ar centru paralēli Kalnciema pārvadam)	Ar 2. grupu mums +/- saskan viedokļi. Maģistrāls šķērsojums. Vēlams tunelis. Piekluve īpašumiem.		
91.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums Kalnciema ielā (OP 403; Nodrošina gājēju un velo kustību, kā arī savienojumu ar centru paralēli Kalnciema pārvadam)	<i>Šķērsojuma novietojums:</i> -Svarīgs, jo maģistrāls savienojums ar centru; -Pieeja pie īpašumiem; -Svarīgi, ka tunelis.		
92.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums Kalnciema ielā (OP 403; Nodrošina gājēju un velo kustību, kā arī savienojumu ar centru paralēli Kalnciema pārvadam)	<i>Savienojums ar pilsētas infrastruktūru:</i> Kapseļu ielas alternatīva labāka.		
93.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums Kalnciema ielā (OP 403; Nodrošina gājēju un velo kustību, kā arī savienojumu ar centru paralēli Kalnciema pārvadam)	<i>Šķērsojuma tehniskie parametri:</i> <i>Gājēju infrastruktūra:</i> -Appaisojums, dienas gaismas atvērte posmi -pēc iespējas taisnā virzienā		

94.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums Mazā Nometņu ielā (OP 402; Nodrošina savienojumu Āgenskalna un Torņkalna virzienā)	<p><i>Šķērsojuma novietojums.</i> Jā, šeit tas ir vajadzīgs. Redzam, ka tuneli. Ir maģistrāls savienojums. Velosatiksmē un gājēji nodalīti, kā tas ir piedāvāts no lokālplānojumu puses. Princips tāds- ja viens šķērsojums pa leju, tad otru vajadzētu pa augšu. Tieši no tā, ka vienam iedzīvotājam ir droši iet pa tuneli, otrs izvēlētos vairāk pa augšu. Tas ir saistībā ar to, ka blakus ir Kalnciema ielas šķērsojums un Nometņu ielas šķērsojums.</p> <p>Visi pilsētas plāni par perspektīvajām ielām. Uz Tapešu ielu skatīties tā, ka to var pēc tam pārbūt atklātai tuneļa daļai, nevis pašlaik paredzēt tuneļa pagarinājumu segtu, kuru jau tagad izbūvē, bet ielas pa virsu tiks būvētas pēc 30 gadiem. Tuneļi nav patīkami, sevišķi, ja tie ir gari. Tuneļiem jābūt pēc iespējas īsākiem. Gaišās..... slēgta daļa tikai zem ceļa. Aiz likuma neredz.</p>		
95.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums Mazā Nometņu ielā (OP 402; Nodrošina savienojumu Āgenskalna un Torņkalna virzienā)	<p><i>Savienojums ar pilsētas infrastruktūru.</i> Tapešu iela jābūvē pēc tam.</p>		
96.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums Mazā Nometņu ielā (OP 402; Nodrošina savienojumu Āgenskalna un Torņkalna virzienā)	<p><i>Šķērsojuma tehniskie parametri:</i> Gājēju infrastruktūra: -Der 2.0 m -Zājumi, labiekārtojums. -Nodalīta</p>		
97.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums Mazā Nometņu ielā (OP 402; Nodrošina savienojumu Āgenskalna un Torņkalna virzienā)	<p><i>Šķērsojuma tehniskie parametri:</i> <i>Velo infrastruktūra:</i> -3.0 m -Nodalīta</p>		
98.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums Mazā Nometņu ielā (OP 402; Nodrošina savienojumu Āgenskalna un Torņkalna virzienā)	<p>Ar 2. grupu +/- saskan viedokļi. Maģistrāls šķērsojums. Vēlams tunelis. Piekļuve ipašumiem.</p>		
99.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums Mazā Nometņu ielā (OP 402; Nodrošina savienojumu Āgenskalna un Torņkalna virzienā)	<p><i>Šķērsojuma novietojums.</i> -Taisnas rampas labi; -Plata iela, var visu atrisināt; -Ātra, augstas intensitātes šķērsojums</p>		
100.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums Mazā Nometņu ielā (OP 402; Nodrošina savienojumu Āgenskalna un Torņkalna virzienā)	<p><i>Šķērsojuma tehniskie parametri:</i> <i>Gājēju infrastruktūra:</i> -Dalīta</p>		
101.	03.09.2020. darba grupa	Šķērsojums Mazā Nometņu ielā (OP 402; Nodrošina savienojumu Āgenskalna un Torņkalna virzienā)	<p><i>Šķērsojuma tehniskie parametri:</i> <i>Velo infrastruktūra:</i> Nodalīta.</p>		
102.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	Šampētera iela	Šampētera šķērsojumu vajag!		
103.	05.08.2020. teritorijas apsekošana	Šampētera iela	Izskanēja atbalsts kā šķērsojuma risinājumu izvēlēties pārvadu, nevis tuneli. Pamatojums – ņemot vērā, ka jāšķērso trīs dzelzceļa līnijas, tuneļa risinājums ļoti garš un attiecīgi vērtējams kā nedrošs. No pārvada atklājas ainavisks skats uz Depo dzelzceļa staciju uz sliežu ceļiem, kas sadalās Bolderājas un Jūrmalas līnijā.		
104.	03.09.2020. darba grupa	Vispārīgi par šķērsojumiem	Tuneļi jāveido pēc labākās prakses.		
105.	03.09.2020. darba grupa	Vispārīgi par šķērsojumiem	Izejām no tuneļiem jābūt pēc iespējas atvērtākām, plašākām. Nevar būt taisnās atbalststienās nodalītas. Tas, protams, aizņem vairāk platības, bet par to ir jādomā.		
106.	03.09.2020. darba grupa	Vispārīgi par šķērsojumiem	Tuneļiem jābūt maksimāli īsiem. Lai nodrošinātu drošību.		
107.	03.09.2020. darba grupa	Vispārīgi par šķērsojumiem	Vides pieejamība - tuneli šķērsojot jāvar jebkuram iedzīvotājam. Diskusija par slīpumu - 6% vai 5%.		
108.	03.09.2020. darba grupa	Vispārīgi par šķērsojumiem	Prasības par apstāšanās vietām uz rampas, kas ir paredzētas ratiņkrēsliem, bet skaidrs, ka intensīvai velosatiksmēi ir citāds ieskaits par to.		
109.	03.09.2020. darba grupa	Vispārīgi par šķērsojumiem	Augstuma un platuma parametri sakrīt ar to, kas ieteikts lokālplānojumā.		
110.	01.10.2020., tikšanās ar biedrību "Rīga AnnenhoF"	Šķērsojuma veids	Nepieciešami gājēju, velo pārvadi pār sliekšņiem – cilvēki no tuneļiem izvairās. Rīgā nav zināms neviens tunelis, kas izskatās draudzīgs.		
111.	24.09.2020. publikā diskusija	Šķērsojuma veids	Tuneļi cilvēkiem ir psiholoģiski nepatīkami.		
112.	01.10.2020., tikšanās ar biedrību "Rīga AnnenhoF"	Šķērsojuma veids	Nepieciešamas alternatīvas tuneļiem, lai tiem, kam ir klaustrofobija, var izmantot tiltus.		
113.	01.10.2020., tikšanās ar biedrību "Rīga AnnenhoF"	Šķērsojuma veids	Nepieciešami gājēju, velo pārvadi pār sliekšņiem – cilvēki no tuneļiem izvairās. Rīgā nav zināms neviens tunelis, kas izskatās draudzīgs.		
114.	01.10.2020., tikšanās ar biedrību "Rīga AnnenhoF"	Šķērsojuma veids Imantā, Zolitūdē	Piedāvājumi, ja estakādes projekts nevar tikt realizēts: Gājēju tuneļiem blakus ir jābūt arī gājēju pārvadiem. Veciem cilvēkiem, bērniem nepatīk tuneļi. Viens no pārvadiem varētu būt Imantas stacijas savienošais pārvads ar rampām, kas iziet no stacijas.		
115.	01.10.2020., tikšanās ar biedrību "Rīga AnnenhoF"	Veloceļš Imantā, Zolitūdē	Piedāvājumi, ja estakādes projekts nevar tikt realizēts: Iebilstam, ka jaunais maģistrālais velosipēdistu ceļš vestu cauri plavai un pļava tiktu noasfaltēta.		
116.		0			

117.	01.10.2020., tikšanās ar biedrību "Riga Annenhof"	Problemātika Rail Baltica projekta integrācijai Imantas un Zolitūdes apkaimes	1)Konteksts: -Imanta un Zolitūde kopumā pēc platības ir lielākais rajons Rīgā, tur atrodas vecā Anniņmuiža, lielākais dižkoku (ar tik lielu koncentrāciju) mežs Latvijā, zajā teritorija. Šī ir vērtība, vietas tips, kas iedzīvotājiem dod pieredzes sajūtu rajonam. -Biedrība atbalsta Rail Baltica projekta ieviešanu, apzinoties ierobežotos resursus un laiku. -Biedrība aicina domāt pēc principa - dzelzceļš šķērso pilsētu, nevis pilsētu - dzelzceļu! 2)Problemātika: -2015. gada sabiedriskā apspriešana ir komunikācijas kļūda. Estakādes atmešana visā Pārdaugavā. Nevar likt vienlīdzības zīmi starp vēsturiskām divu stāvu ēkām un moderniem rajoniem. -Sobriid Rail Baltica projekts degradē apkaimi vēl vairāk. Nevar izvēlēties starp Jaunumiem. Projekta pievienotā vērtība ir Nulle vs Zaudējumi. -Prettrokšņu sienu estētika – gan apkaimes iedzīvotājiem gan tiem, kas brauks vilcienos, tas būs sienas koridors, kurā brauc divu dažādu operatoru vilcieni. Nav aprēķinu par trokšņiem, drošību, evakuācijas iespējām. Grafiti. -Netiek stimulēti esošie dzelzceļa lietotāji. Cilvēki Zolitūdē ikdienā lieto vilcieni - jāņem vērā viņu vēlmes un vajadzības. -Šķērsojumu skaita disproporcija. ~60 000 iedzīvotājiem tiek plānoti tikai 5 šķērsojumi gājējiem un velosipēdistiem un viens auto šķērsojums. Imanta un Zolitūde ir divas nešķiramas apkaimes. Zolitūdē labāk darbojas izglītības funkcija, Imantā ir visa pārējā sabiedriskā dzīve, ēkas. Nav pietiekami daudz pakalpojumu abās apkaimēs, līdz ar to sliežu šķērsošanas intensitāte ir ļoti liela. -Gājējiem, velosipēdistiem nepieciešami abi šķērsojumu veidi - tuneļi/ pārvadi, kas jebkurā gadījumā būs būtiskas neērtības gājējiem, mikromobilitātei; -Staciju infrastruktūra būs daudz nepieejamāka iedzīvotājiem. Cilvēkiem būs jālien tunelī, lai nokļūtu uz tuvāko peronu, kaut pieraduši pāriet dzelzceļam pāri. Tas aizbaidīs cilvēkus. -Kā tiks nodrošināta drošība tunelīs? -Būvju izmaksu pamatojuma neesamība gan būvējot, gan uzturot. -Palaista garām iespēja izveidot "Park&Ride" Pierīgas iedzīvotājiem. -Problēma ar sabiedriskā transporta maršrutiem. Uzceļot Anniņmuižas pārvadu, būtu papildus līkumi, lai nokļūtu Imantas stacijā. Tās ir papildus vizmas 5-6 minūtes autobusiem. Šajā apkaimēs ir ļoti daudz skolēnu un senioru, kas pārvietojas. Gājēju šķērsojumā -Anniņmuižas ielā vasarā dienas vidū ir 100 gājēji un 50 velosipēdisti stundā. Ja uzbūvēs pārvadu, liela daļa gribētu iet pa Muižas ielu.		
118.	01.10.2020., tikšanās ar biedrību "Riga Annenhof"	Problemātika Rail Baltica projekta integrācijai Imantas un Zolitūdes apkaimes	Līdz ar Rail Baltica ieviešanu nepasliktināt apkaimes un iedzīvotāju esošo situāciju. Apkaimes iedzīvotājiem kritīsies nekustamā īpašumu vērtība. Kurš to kompensēs? Iedzīvotāji ir izvēles priekšā, vai palikt dzīvot šajā apkaimē.		
119.		0			
120.	01.10.2020., tikšanās ar biedrību "Riga Annenhof"	Anniņmuižas šķērsojums	Anniņmuižas pārvada projekts nav izstrādāts. Iedzīvotājiem nav zināms, kādi būs piededceļi, cik garš būs pārvads, kā izskatīsies apkārtnē. Nav ticības, ka plānotais tilts iedzīvotājiem nepieciešams apspriest ar iedzīvotājiem. Četrus joslu pārvads pasliktinās iedzīvotāju dzīves vidi un kvalitāti.		
121.	01.10.2020., tikšanās ar biedrību "Riga Annenhof"	Anniņmuižas šķērsojums	Ja būs Anniņmuižas pārvads, tas būtu jāveido skaists, lai tas raksturo vidi, objekts ar vērtību. Lai cilvēki brauc skatīties, kā tas izskatās, lai brauc fotografēties. Nepieciešama diskusija ar sabiedrību.E87		
122.	01.10.2020., tikšanās ar biedrību "Riga Annenhof"	Anniņmuižas šķērsojums un Zolitūdes iela	Piedāvājums būvēt divus auto šķērsojumus, nevis vienu. Anniņmuižas ielā varētu paredzēt tuneli - tādu pašu, kā Zolitūdes ielā, lai nebūtu jāmaina profili. Velosipēdistiem varētu būt platāka josta.		
123.	01.10.2020., tikšanās ar biedrību "Riga Annenhof"	Anniņmuižas šķērsojums un Zolitūdes iela	Nepieciešami divi tuneļi transportam: Anniņmuižā un Zolitūdes ielā.		
124.	01.10.2020., tikšanās ar biedrību "Riga Annenhof"	Anniņmuižas šķērsojums	Pilsētai pārvērtēt infrastruktūras objektu prioritātes, lai Imantas/ Zolitūdes šķērsojums drīzāk tiktu realizēts, atbilstoši apkaimes iedzīvotāju interesēm – bez tilta. Zolitūdē pēc tilta izbūves lielākā ass ar kustību ies cauri rajonam. Palielināsies troksnis un kustība. Novirzīt satiksmi apkaimē pa ārpusi. Vai ir transporta vīzija, kā plānots, lai šis pārvads nepalielina transporta intensitāti rajonu centros? Lai mikrorajonu centri ir mierīgi, cilvēkiem draudzīgi. Centrālās Zolitūdes zonu izveidot par 30 km/ h zonu un uztaisīt divus apļus, kas atvieglotu kustību.		
125.	01.10.2020., tikšanās ar biedrību "Riga Annenhof"	Anniņmuižas šķērsojums	Priekšlikums tunelim – pēc iespējas visu mazāku, visu ērtāku, domājot, lai satiksme šeit netiktu palielināta. Savienojumus taisīt pēc iespējas vienkāršākus, lai neradītu sastrēgumus.		
126.		0			
127.	e-pasts pirms 24.09.2020. publiskās diskusijas	Anniņmuižas šķērsojums	Imantas un Zolitūdes apkaimes biedrība "Riga Annen Hof" informē, ka iebilst pret šī brīža Rail Baltica lokālplānojuma risinājumiem Imantas un Zolitūdes posmā. 2020.gada 3.septembrī notika Rail Baltica un Rīgas domes departamentu tikšanās ar nevalstisko organizāciju sadarbības memoranda dalībniekiem. Darba grupā "Imantas stacija līdz Depo stacija" notika projektēšanas risinājumu apspriešana. Tomēr iegūto prezentāciju materiāli rada bažas par virzīto risinājumu pamatotību. Biedrība "Riga Annen Hof" norāda, ka "Rail Baltica" ietvaros paredzētā Jūrmalas dzelzceļa pārvada izbūve Anniņmuižas bulvāra un Anniņmuižas ielas savienošanai nenodrošinās mūsdienīgai pilsētvidei piemērotu transporta plūsmas organizēšanu, jo šāda pārvada izbūves rezultātā transports tiks novirzīts no Imantas un Zolitūdes periferijā esošā Kurzemes prospekta un Zolitūdes ielas uz abu mikrorajonu centrālo daļu, palielinot gaisa un trokšņu piesārņojumu, nodarot kaitējumu Anniņmuižas zālajai zonai (tajā skaitā vairāk nekā 50 dižkokiem) un pasliktinot dzīvesvidi kopumā. Jāņem arī vērā, ka Anniņmuižas pārvadu faktiski nav iespējams savienot ar Rostokas ielu, izveidojot transportam piemērotas nobrauktuves, bet abos pārvada piededceļu gala posmos pie Bebru ielas Imantā un Apuzes ielas Zolitūdē veidosies sastrēgumi, jo abas ielas nav piemērotas tādiem paaugstinātās intensitātes transporta plūsmām, kāda šobrīd pamatā ir novirzīta pa Kurzemes prospektu un Zolitūdes ielu.		
128.	24.09.2020. publiskā diskusija	Anniņmuižas šķērsojums	Kāpēc tika nodots uzdevums Anniņmuižas transporta šķērsojumu veidot kā tiltu nevis tuneli?	Tika minēts jau, ka 2015. gadā Satiksmes departaments bija pasūtījis šo izpēti, kurā tika salīdzināti abi divi varianti un priekšroka tika dota tilta pārvadam. Izvēli ietekmēja finansējums, jo pārvada risinājums ir aptuveni divas reizes lētāks nekā tuneļa risinājums. Gan uzturēšanas, gan būvniecības izmaksas. Kā minēja Pilsētas attīstības departamenta kolēģi, bija izstrādāta izpēte un tajā laikā šim pārvadam pasūtītājs bija Rīgas domes Satiksmes departaments un veicot šo izpēti tika konstatēts tas, ka pārvada izmaksas tika lēstas aptuveni ap 7 līdz 8 miljoniem, bet tunelis tuvu 13 miljoniem, tādēļ tolaik šī tika izvēle tika par labu pārvadam, jo tas bija divreiz lētāks.	Vilnis Salenieks, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments Mārtiņš Slimbahs, Rīgas domes Satiksmes departaments
129.	24.09.2020. publiskā diskusija	Anniņmuižas šķērsojums	Iepriekšējā sanāksmē tika ierosināts veidot virszemes pārvadu starp Anniņmuižu un Zolitūdes staciju, lai neapdraudētu tur esošās zemes, parka teritoriju un dižkokus. Kurā brīdī ir kādas publiskās apspriešanas ir bijušas Anniņmuižas pārvadam, jo "Grupa 93" nosūtīja prasību pēc aktuāla dokumenta, kas pierāda šādu sanāksmju esamību. Mēs atradām tikai 2015. gada protokolu, kur nebija šis pārvads.	Man arī nebūs konkrēts protokols, bet es varu pateikt to, ka gan izpētes laikā, gan ietekmes uz vidi novērtējuma laikā, mēs sākotnēji visi skatījāmies uz Zolitūdes ielu. Apskatot transporta šķērsojumu Anniņmuižā, mēs runājām par šo attālumu starp Anniņmuižas bulvāri, kur tuvākais Muižas ielas šķērsojums ir 250 vai pat mazāk metriem, jau tiek izskatīts. Tas ir līkums, kas neiekļaujas mūsu kritērijos, pieņemot, ka tie nav vairāk par 500 metriem, kas ir loks, kas jāmet cilvēkiem, lai viņi tiktu pāri dzelzceļam. Šis būtu viens arguments, bet mēs vēl neesam tikuši līdz būvprojekta pamata risinājumiem un tānī brīdī, kad mēs redzēsim, ka Muižas iela ir svarīga, lai savienotu šo virzienu, tad mēs par to domāsim vēlreiz. Atgriežoties pie 2016. gada risinājumiem, tai skaitā, pie sadarbības ar pilsētu un nevalstisko sektoru, mēs esam identificējuši nepieciešamību papildus šķērsojumam, bet nevis Muižas ielā, bet Šampētera un Gregora ielas savienojumā. Kā jau tas tika minēts, tas šobrīd nav projektētāju darba uzdevumā, tajā pašā laikā, gan apgaitas laikā, gan ikdienā, redzot augsto satiksmes intensitāti uz šī neoficiālā šķērsojuma, tad tas ir tas, ko mēs arī no projekta rekomendēsim Satiksmes ministrijai, izvērtēt iespēju iekļaut šo papildus tvērumu, bet Muižas ielu – mēs vadāmies arī pēc pilsētas un lokālplānojuma izstrādātāju rekomendācijām un šobrīd nav diskusijas par Muižas ielas iekļaušanu.IVN Rail Baltica pamatstrāses sākotnējās izpētes ietvaros un sekojošo IVN izpētes ietvaros tika pieņemts, ka Āgenskalna tunelis, ko savulaik tika pieņemts finansēt no pilsētas līdzekļiem un uz Rail Baltica sākotnējās izpētes laiku tas bija jau ejošs būvprojekts. IVN Rail Baltica tika izstrādāts ar izpratni, ka Anniņmuižas pārvads būtu jau vietā pirms trīs gadiem. Laiks un situācija ir mainījusies, tāpat arī finansējums. Anniņmuižas šķērsojuma izbūvi ar Satiksmes ministrijas akceptu ir uzņēmis Rail Baltica. Anniņmuižas apspriešanu Rail Baltica IVN ietvaros jūs neatrodāt, jo izpratne uz to brīdī bija, ka Anniņmuižā jau ir izbūvēta. Vai ir bijusi un kad ir bijusi publiskā apspriešana par Anniņmuižas pārvada izbūvi atbilde tiks sniegta e-pastā. Es gribu norādīt, ka arī V. Salenieka prezentācijā bija iekļauts slaidis, kurā bija apkopoti visi līdzšinējie Rīgas pilsētas plānošanas dokumenti, kuri izstrādes ietvaros notiek iedzīvotāju iesaiste, tai skaitā, sabiedriskā apspriešana un kā jau tika arī stāstīts – visi šie Rīgas teritorijas plānošanas dokumenti, arī 2018.gadā apstiprinātais Transporta attīstības tematiskais plānojums, kuram arī bija sabiedrības iesaistes process, paredz Zolitūdes ielas vienlīmeņa pārbrauktuves slēgšanu un Anniņmuižas vairāklīmeņa šķērsojuma izveidi. Tas ir stāsts par to, ka šis šķērsojums ir jau ielikts pilsētas plānošanas dokumentos pirms Rail Baltica. Visi Rīgas plānošanas dokumenti ir publiski pieejami.	Līga Ozoliņa, SIA "Grupa 93" Girts Bramans, RB RAIL AS
130.	e-pasts pirms 24.09.2020. publiskās diskusijas	Anniņmuižas šķērsojums	Kādi ir provizoriskie trokšņa pieaugumi no pārvada, kādā attālumā no pārvada nosēdīsies riepu un bremžu disku radītie puteļi, kā plānots risināts sabiedrisko transportu rajonā, kā paredzēts nodrošināt to ka Imantas iekšējā daļā nepalielināsies auto plūsma?		
131.	24.09.2020. publiskā diskusija	Anniņmuižas šķērsojums	Būtisks aspekts saistībā ar virszemes pārvadu pie parka, ar kuru ir jārēķinās, ir puteļi, skaņa un mašīnu izplūdes gāzes. Rīgas iedzīvotāji zina, ka atverot logu uz palodzes izveidojas putekļu virskārtiņa. Jo augstāk tiek pacelts transports, jo vairāk putekļu.		
132.	24.09.2020. publiskā diskusija	Anniņmuižas šķērsojums	Plānots, ka pārvads sāksies 30 metrus no Zolitūdes vienīgā skvēra, kur pašvaldība pašlaik ir ierīkojusi bērnu laukumu. Pārvads ies garām Anniņmuižas plavai, kur vairs nekad nebūs tik kluss kā ir tagad. Plūsma ies garām arī Anniņmuižas mežam, kur pašlaik ir veloceļš un pa to dodas pastaigāties cilvēki. Tā ir rekreatīva teritorija, kas tiks zaudēta. Tas ir arī par troksni.		
133.	24.09.2020. publiskā diskusija	Anniņmuižas šķērsojums	Kāda ir vides piesārņojuma ietekme un aptuveni aprēķini par to, ja tiek izbūvēts tilts?		
134.	24.09.2020. publiskā diskusija	Anniņmuižas šķērsojums	Par Anniņmuižas pārvadu. Kas rada mazāko ietekmi uz vidi un apkārtni iedzīvotājiem, ja tiek izbūvēts tilts vai tunelis Anniņmuižas krustojumā? Kādas ir izbūves un uzturēšanas izmaksas šiem piedāvājumiem, jo tās nebūs vienreizējas izmaksas un objekts būs jāuztur. Zinot esošo situāciju ar tiltiem, mums jāapzinās izmaksas topošajam objektam. Gribu rosināt vēlreiz pārskatīt izmaksas, cik maksā un kādas ir iespējas izbūvēt tuneli, jo tuneļi vairāk raksturo modernu pilsētu.	Komentārs par izmaksām – 2015. gadā aptuvenās izmaksas tika lēstas uz divbrauktuvi pārvadu, tad šobrīd, kad ir četrus joslu pārvads, izmaksas būtu lielākas. Bet par uzturēšanas izmaksām – mēs noteikti varam tās precīzēt un aptuveni saprast, ap ko tas grozās, lai varētu pielikt vēl vienu papildus alifiti kā šo pasākumu salīdzināt. Satiksmes departaments to izdarīs un iespēju robežās arī apkopos.	Mārtiņš Slimbahs, Rīgas domes Satiksmes departaments

154.	01.10.2020. tikšanās ar biedrību "Riga Annenhorf"	Zolitūdes iela	Piedāvājumi, ja estakādes projekts nevar tikt realizēts: Atsavinot īpašumus, Zolitūdes ielā ir iespējams izveidot 1+1 tuneli, iela saglabātu esošo profilu, klāt nāktu gājēji un velosipēdisti. Infrastruktūra var būt nodalīta, var nebūt nodalīta. Tunelim ir iespēja būt slīpumā 1:20 (uzbrauktuvēm, nobrauktuvēm), pietiek ar 100 metriem no slīdēm. Ir iespējams izveidot jaunu krustojumu ar Rostokas ielu, lai sabiedriskais transports nestāv sastrēgumos. Ir iespējams savienot ar jauno Čuguna ielu. Pašvaldībai būtu jāgrib sakārtot krustojumus Kurzemes prospektam, Jūrmalas gatvei.		
155.	01.10.2020. tikšanās ar biedrību "Riga Annenhorf"	Zolitūdes iela	Piedāvājumi, ja estakādes projekts nevar tikt realizēts: Anniņmuižas tunelis ir jāpadara kā sekundārais savienojums. Primāram būtu jābūt Zolitūdes ielā. Sabiedriskajam transportam ir ērtāk kursēt pa Zolitūdes ielu, jo tas aizved līdz Imantas stacijai. Ja būtu tikai viens savienojums, līdz Imantas stacijai nokļūst ar līkumiem, kas nevenam nav izdevīgi.		
156.	24.09.2020. publiskā diskusija	Zolitūdes iela	Ieteikums saglabāt Zolitūdes ielas divas joslas un veikt sabiedriskā transporta prioritātes iepriekšējos krustojumos, tādējādi jau šobrīd atrisinot sabiedriskā transporta kavēšanas problēmas. Sastrēgumi nerodas no taisniem ceļa posmiem, tie rodas no krustojumiem. Prioritātes tiek veidotas ar krustojumiem un ar luksfora signālu palīdzību. Nemainot Zolitūdes ielas profilu, tā var kalpot kā šo te abu rajonu savienojuma posms. Ir svarīgi, ka iela ir šaura, jo tieši tajā brīdī, kad mēs kaut ko paplašinām vai pievienojam joslas, automašīnas uzrodas.	Par Zolitūdes ielas esošā sabiedriskā transporta organizēšanu varu piekrist, jo tur ir iespējams veikt uzlabojumus jau šobrīd, bet, ņemot vērā to, ka Rail Baltica nākotnē tur nav iespējams vienā līmenī krustoties ar Sīm ielām, tad risinājums tur jebkurā gadījumā būs vairākos līmeņos – Anniņmuižas bulvāris vai citviet. Savukārt par risinājumiem ar četrām joslām, kas ir pārvada abos galos – divas joslas ir sabiedriskajam transportam, divas automašīnām – tad būtībā tas ir vēl risināms jautājums un iespējams, tur ir dažādi varianti kā mēs varam apvienot. Piemēram, Anniņmuižas bulvāri šobrīd ir četras joslas, Anniņmuižas ielas galā ir divas joslas, bet tur savukārt pa vidu ir izvērsums ar stāvlaukumu, kas būtībā arī ir četras joslas. Tas tiks risināts gan ar modelēšanas panākumiem, gan arī darba grupās, skatoties šos jautājumus, tādēļ tas vēl ir risināms jautājums. Seklā tuneļa risinājums - kā jau minēju, mēs šo satiksmes pārvadu balstam uz 2015. gada izpēti, kuru Satiksmes departaments bija pasūtījis un tur tika salīdzināti abi divi risinājumi.	Vilnis Salenieks, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
157.	24.09.2020. publiskā diskusija	Zolitūdes iela	Iesakot Zolitūdes ielai veidot uzbērums un veidot Zolitūdes ielu kā seklo tuneli. Tas nozīmē, ka dzelzceļš tiek pacelts, bet automašīnas palaižas zemāk.	Seklais tunelis nozīmētu abu dzelzceļa sliežu paceļšanu. Pieņemtais pamatbāzes risinājums paliek esošajā līmenī. Kā tiek izvietots dzelzceļš vietā, kur šobrīd jau pašlaik atrodas esošais dzelzceļš. Ir vietas, kur Rail Baltica dēj ir jākustina esošā sliežu infrastruktūra. Tas ir Centrālajā stacijā, Tornakalnā, bet, sākot no Depo stacijas nav plānots aizkustīt esošo infrastruktūru. Katra sliežu kustināšana ir arī papildus izmaksas, jo mēs šeit runājam arī par finansējumu. Kā es minēju, 2015. gadā, uzsākot diskusiju par Rail Baltica tehniskajiem risinājumiem, pēc materiāliem mēs redzam šos dažādos scenārijus, kas jau tolaik tika diskutēti – gan šķērsojums +1 līmenī - pa augšu, gan tunelī, gan caur Āgenskalnu, bet, kad tika atņemta Āgenskalna ideja, tad bija variants no Jelgavas ielas līdz Zasulauka stacijai un potenciāli līdz pat Zolitūdes ielai. Šajā sākotnējās izpētes stadijā, tam sekojošā IVN procedūrā, kur arī ir bijusi sabiedrības iesaiste, ko mēs redzam pēc protokoliem, kur ir Vides pārraudzības valsts birojs, kas izdeva atzinumu. Uz šī atzinuma pamata un sākotnējiem risinājumiem valdība 2016. gada augustā pieņēma lēmumu par paredzētās darbības akceptu. Tā ir bāze. Runājot arī ar Vides pārraudzības valsts biroja kolēģiem par Vangažu, Salaspils Mīsas posmu, viņi ļoti labi atceras Rail Baltica 2015. gada IVN novērtējumu, kur viņi saņēma sešus sešus risinājumus ar dažādiem iedzīvotāju viedokļiem. Es pieņemu, ka viņi vairāk bija ar bažu, nekā atbalstoši. Šis lēmums tika pieņemts un tagad mēs ejam uz praktisko ieviešanu. Ja mēs tagad sāksim mētāties 2020. gadā ar katru gadu pārskatot tos lēmumus, kurus esam pieņēmuši tajos stratēģiskās plānošanas stadijās, tad mēs netiksim uz priekšu. Mēs atgriezīamies pie Rail Baltica kā stratēģiska Eiropas līmeņa projekta un tas nenozīmē, ka nerunājam vai nerisinām daudzus jautājumus šā globālā mandāta ietvaros. Šeit varu atgriezties pie šķērsojumiem – gan gājēju, gan automašīnu, tai skaitā, Rīgas teritorijā, kur tagad ir īstais brīdis, kur risināt šos jautājumus. Lai nodrošinātu, ka tunelī ir droši, lietotājam draudzīgi, nav riskanti un turklāt, lai tie sasaitās ar apkārtnējo teritoriju, tādēļ ir svarīgs šis te paralēlais process ar lokālplāna izstrādi.	Girts Bramans, RB Rail AS
158.	24.09.2020. publiskā diskusija	Zolitūdes iela	Esmu par to, ka Zolitūdes ielā būs tunelis. Tuneliem ir jābūt pēc iespējas šaurākiem, ar pēc iespējas mazāk autoinjām, ar labiem velo savienojumiem un pēc iespējas īsākiem. Vai kāds ir izpētījis šādus īsus, šaurus tunelus konkrētās vietās? Plānojot arī šos risinājumus, ir nepieciešams ietekmes uz vidi novērtējums. Mūsdienās ir izpētīts, ka putekļi un smalkās daļiņas ir atstāj ļoti lielu ietekmi uz cilvēka veselību. Lūdzu, parādiēt mums alternatīvas.	Paralēli lokālplānojuma izstrādei tiks veikta stratēģiskās uz vidi novērtējuma analīze un tīri lokālplānojuma risinājumiem šāds te novērtējums tiks veikts. Saskaņā ar likumu par IVN, ja tiek plānots četru joslu pārvads, tad ir obligāts sākotnējās ietekmes uz vidi novērtējums, kāds netiek pieprasīts pēc normatīviem divu joslu pārvadam.	Inese Sīrmā, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
159.	05.08.2020. teritorijas ansekošana	Zolitūdes iela	Zolitūdes ielas slēgtajā posmā starp veloceļu un Jūrmalas gatvi – stāvlaukums, apgrīšanās laukums automašīnām, kas piebrauc no Imantas puses. Viena līmeņa pāreja ar veloceļu (gājēju pāreja)		
160.	01.10.2020. tikšanās ar biedrību "Riga Annenhorf"	Zolitūdes stacija	Saglabāt Zolitūdes staciju, tā kalpo savām īpašajām funkcijām.		
161.	24.09.2020. publiskā diskusija	Zolitūdes stacija	Kas notiks ar Zolitūdes staciju, kāpēc tiks saglabāta tikai Imantas stacija, līdz kurai ir diezgan tālu jāiet?		
162.	e-pasts pirms 24.09.2020. publiskās diskusijas	Zolitūdes ielas šķērsojums un Imantas stacija	Lūdzu izvērtēt un dot atzinumu par šādu piedāvājumu, izveidojot uzbērums (2x650m), pārvietojot Imantas staciju abu rajonu centrā, kur tai būtu ideāla kājejamības sasniedzamība un pieejami stāvlaukumi (P&R), Zolitūdes ielai saglabājot esošo joslu skaitu, bet uzlabojot krustojumus ar pievedošajiem ceļiem.		
163.	01.10.2020. tikšanās ar biedrību "Riga Annenhorf"	Zolitūdes satcija, šķērsojums	Piedāvājumi, ja estakādes projekts nevar tikt realizēts: Zolitūdes stacijā un J. Endzelīna ielā varētu palikt tunelis. Jautājums, vai abās vietās tunelī, vai kādā vietā pārvadi. Tur noteikti ir jākorģē, lai šķērsojumi iziet uz abām pusēm, nevis rampa iziet uz vienu pusi un kāpnēs uz to pašu pusi.		
164.	01.10.2020. tikšanās ar biedrību "Riga Annenhorf"	Imantas stacija	Pārvietot Imantas staciju, jo šobrīd Imantas stacija ir Imantas un Zolitūdes stūrī. Tā nav pašā centrā.		
165.	e-pasts pirms 24.09.2020. publiskās diskusijas	Publiskā ārtelpa Zolitūdē	Piedāvāju pie reizes izveidot (sadarībā ar Rīgu) Anniņmuižas gatvi, iespējams atverot norakto ūdens tecējumu un izveidojot labiekārtojot Zolitūdes centru. Ņemot vērā Zolitūdes stigmā, šis ir ļoti nepieciešams pasākums, veidot jaunas ārtelpas un uzlabot dzīves kvalitāti mikrorajonā.		
166.	01.10.2020. tikšanās ar biedrību "Riga Annenhorf"	Publiskā ārtelpa Zolitūdē	Atrakt upīti, veidojot jaunas parka teritorijas. Zolitūdei šādas teritorijas ir ļoti maz.		
167.	e-pasts pirms 24.09.2020. publiskās diskusijas	Sliežu novietojums uz estakādes	Biedrība "Riga Annenhorf" aicina izskatīt iespēju sākt dzelzceļa sliežu paaugstināšanu no Zolitūdes stacijas, t.i., pirms Anniņmuižas šķērsojuma vietas (OP-340), lai šajā Anniņmuižas šķērsojuma vietā dzelzceļa pārvads sasniegtu minimālo augstumu 4,5 m, kuru izmantot Anniņmuižas šķērsojumam autotransportam zemes līmenī. Optimāli būtu sākt dzelzceļa sliežu paaugstināšanu jau no Depo stacijas. Paaugstinot dzelzceļu, sabiedrība iegūst jaunu publiski izmantojamo telpu un zemes līmeni iegūst Anniņmuižas šķērsojumu autotransportam, Zolitūdes ielas šķērsojumu autotransportam, zemes līmeņa šķērsojumus gājējiem un velosipēdiem visā posmā zem dzelzceļa estakādes.		
168.	e-pasts pirms 24.09.2020. publiskās diskusijas	Sliežu novietojums uz estakādes	Eksistē aplēses, ka paaugstināt dzelzceļa veidošana uz pāliem/stabiem finansiāli ir racionāls risinājums, salīdzinot ar visu perpendikulāro šķērsojumu būvniecības- būvju (viadukts, tunelī, rampas), RB sliežu ceļa uz uzbērums un sienu būvniecības, būvju uzturēšanas izmaksu u. tml. kopējām izmaksām. Tāpēc lūdzam projektētājus un Rail Baltica projekta virzītājus iestādes veikt šī risinājuma provizorisks aprēķinus, lai varētu novērtēt alternatīvu izmaksas un pamatotību ES fondu vadības ietvaros. Eksperta (Jānis Krastiņš, Dr.habil.arch., LZA akadēmiķis, RTU Arhitektūras fakultātes profesors, Arhitektūras vēstures un teorijas katedras vadītājs) viedoklis: "Par transporta infrastruktūras risinājumiem Daugavas kreisajā krastā saistībā ar Rail Baltica projekta ieviešanu. Projektā piedāvāti risinājumi, kuru īstenošanas efekts būs tieši pretējs pasludinātajam mērķim ierobežot transporta plūsmu caur dzīvojamām apkaimēm. Galvenais dzelzceļa šķērsojums, ar kuru paredzēts savienot Anniņmuižas bulvāri Imantā ar Anniņmuižas ielu Zolitūdē, radīs transporta plūsmu ievērojamo pieaugumu dzīvojamā apkaimju centrālajā daļā. Turklāt šajā šķērsojumā nav paredzēti nekādi risinājumi transporta krustojumiem ar Jūrmalas gatvi un Rostokas ielu. Tas šajās vietās neizbēgami radīs pastāvīgus sastrēgumus un vides piesārņojumu. Elementāra plānošanas loģika diktē mūsdienīgu dzelzceļa šķērsojumu Zolitūdes ielā, izveidojot atbilstošus transporta krustojumus ar Jūrmalas gatvi un Rostokas ielu. Tā vietā paredzēts šo šķērsojumu slēgt, līdz ar to ne tikai vietējo, bet arī tranzīta transportu gan Imantā, gan Zolitūdē no apkaimju perifērijas (atbilstoši Kurzemes prospekta un Zolitūdes ielas) ievirzot dzīvojamā apkaimju centrālajā daļā. Šajā risinājumā papildu neērtību sagādās arī publiskā transporta slēgšana. Projektētais Zolitūdes ielas noslēgums ar apgrīšanās laukumu atgādina kara laika vai pagaidu risinājumu avārijas apstākļos. Īpaši neērti ir gājējiem paredzētie dzelzceļa šķērsojumi. Daudzi no tiem veidoti tieši pretēji funkcionāli loģikai: kustību pa ļoti garajiem, šurpu – turpu veicamajiem pandusiem jāuzsāk šķērsojumam pretējā virzienā. Virszemes variantu risinājumi izskatās pēc neestētiskām, lētām un vidi degradējošām pagaidu konstrukcijām. Visi projektā piedāvātie risinājumi balstīti uz lētiem papēmieniem un primitīviem principiem. Paredzēts mainīt vairāku ielu plānotās kategorijas, sašaurinot transporta ceļu platumu un līdz ar to radot papildu sastrēgumus. Tā vietā, lai dārga un apjomīga transporta būve būtu pienesums pilsētas funkcionālajai un estētiskajai kvalitātei un nodrošinātu transporta infrastruktūras attīstību un uzlabošanu, paredzētie risinājumi, tieši pretēji, neatgriezīs izkropļos pilsētas audumu, ierobežos attīstību un sagādās virkni neērtību iedzīvotājiem.		
169.	24.09.2020. publiskā diskusija	Sliežu novietojums uz estakādes	Par Rail Baltica trases risinājumu, sākot no Zolitūdes ielas lidostas virzienā. No Zolitūdes ielas sākas uzbērums, pāri Kārļa Ulmaņa gatvei ir viadukts jeb estakāde. Kāda konstrukcija ir plānota tālāk dzelzceļa trases posmā līdz lidostai?	Pēc Zolitūdes pārbrauktuves ir uzbērums, tad seko estakāde pāri Kārļa Ulmaņa gatvei līdz Jūrmalas sosejai, tad turpinās uzbērums, un estakāde nosācīti atsākas lidostas teritorijā. Lai nodrošinātu lidostas funkcionālīti, izmantotu šīs teritorijas lidostas vajadzībām un savienotos ar lidostas attīstības projektiem vienā līmenī.	Girts Bramans, RB Rail AS

170.	24.09.2020. publiskā diskusija	Sliežu novietojums uz estakādes	Mēs šodien mēģinām izvēlēties mazāko no piedāvātajiem Jaunumiem. Piedāvātais risinājums ir liela neērtība esošajiem iedzīvotājiem gan vienā, gan otrā pusē dzelzceļam. Tas, kas tiek projektēts Pārdaugavā, ir Rīgas bēšana. Izbūvēt, ko mēs šodien te redzam – uzbūrumi, ierakumi, žogi – visi šie trīs ir absolūti svešķermeņi pilsētvīdē, kuri degradē pilsētvīdi. Estakāde nav kaut kas ievērojami dārgs un nepaceļams. Saskaņā ar visus izmaksas kopā un es pieļauju, ka tas vienlīdz ir risinājums starp Mazo Nometņu ielu, kur viens neērts gājēju tunelis izveidots un šķīta, ka tam vajadzētu arī transportu risināt. Bet to posmu no Zaslauka depo līdz Kārļa Ulmaņa gatvei uzliekam uz estakādes, tad visi problemātiskie jautājumi pazūd. Risinājums, kas visus apmierina, nerodas tā vai tā. Paceljam dzelzceļu augšā, atbrīvojam pilsētvīdi. Protams, Kurzemes prospekta otrā galā vajag izeju uz Jūrkalnes ielu. Tas ir loģisks savienojums, kas savienotu visu Imantu ar Zolitūdi. Es gribētu vēlreiz uzacīnāt attāpīties, jo viss tas darbs – uzskatīsim to par ļoti vērtīgu. Mēs redzam, ka ir pieņemts lēmums, ir mēģināts to risināt, bet skaidrs, ka pilsēta tiek kropļota. Starp Rostokas ielu un dzelzceļu ir ļoti plata neapbūvēta josla, kurā nekā nav. Tajā smuki izaista estakādi – vai nu viena estakāde diviem virzieniem Jūrkalnes dzelzceļam, otra estakāde Rail Baltica. Zaslauks līdz Zolitūdei uz estakādēm abām trasēm.	Tas drīzāk ir mans personīgs viedoklis par šo estakādi. Jūs mināt šo konkrēto posmu un vai Jūs neapsverat iespēju mudināt estakādi veidot visā pilsētas teritorijā šo dzelzceļu to ceļot augšā? Kādēļ šis rajons ir citādāks par citu dzīvojamo apbūves rajoniem un vai tad viņiem arī nepienāks šāds pats risinājums. Un ja mēs ceļam augšā Rail Baltica šai posmā pacelot līdz Latvijas dzelzceļu, depo, pārmijas, Bolderājas līnijas posmu, kur mēs novēlām šo robežu – vai mēs gribam visā pilsētā visu dzelzceļu uz estakādes un samainīt ar vietām dzelzceļu ar mašīnām – mašīnas un gājēji mums paliek zemes līmenī un visu dzelzceļu mēs paceljam augšā? Un jautājums ir tajā, tad kādas ir šīs izmaksas. Jo runājot par vienu posmu ir vienas izmaksas, bet visā pilsētā, tās jau ir citas izmaksas. Un noteikti tas nav sākotnējos dokumentus ievērtēts, tas ir arī atsaucoties uz satiksmes ministra sākotnēji teikto – šim projektam ir budžets un mēs cenšamies iekļauties šajā budžetā.	Rihards Ieviņš, IDOM/INECO
171.	24.09.2020. publiskā diskusija	Sliežu novietojums uz estakādes	Ja mēs darām kā pasaulē jau to dara pie šāda transporta izbūvēm, tad nekad neliek zemes līmeni. Mēs redzam no Berlīnes līdz Tokijai un visa Ķīna ir pilna ar šiem risinājumiem. Itālijā neviens autoceļš neiet pa plāvmā uz uzbūruma, viss iet pa mazām estakādītēm un pa apakšu var braukt zemnieks ar traktoru. Tur pat transports nav. Tā ir tehnoloģija, kas ir pasaulē apgūta un nav dārga. Loģiski, ka arī Tornakalnā – posms no stacijas un kas iet tālāk, tur ir ieleja un tur ir nedaudz cits reljefs. Tajā tas varētu palikt kā ir. Arī ap Zaslauku staciju tie rajoni abās pusēs ir tādi, ka starp viņiem tiešā komunikācija nav tik ļoti aktuāla transportam. Bet šajā zonā, kur ir Annīmuīžas vēsturiskais parks, kurš degradējas, bet tāda teritorija pilsētā nevar attīstīties, kura viena pusē ir norobežota ar žogu. Un šajā gadījumā paveras visas Imantas līnijas pret Zolitūdi, brīva Zolitūdes iedzīvotāju piekļūšana gan vēsturiskajam Annīmuīžas parkam, gan mežam. Un mēs runājam par šiem jautājumiem, kaut arī viņi mums jau ir uz paplātes pasniegti, bet nē – starp būvēšim žogu un zem tiem tunelēm.	Šeit patiešām ir jāskatās plašāk un mēs redzam, ka sešos mēnešos šajā gadā uz sliedēm ir gājuši bojā pieci cilvēki, desmit avārijas. Tāpēc Rail Baltica projekta ietvaros šo problemātiku ir iespējams risināt. Jā, nākamajās projektēšanas stadijās mums būs jāstrādā pie tā, lai šķērsojumi ir draudzīgi. Šeit arī ir jautājums par valsts un pašvaldības uzdevumiem saistītām ar Rail Baltica gadījumā ar Baltijas, Eiropas partneriem – mūsu mandāts šim projektam ir šī te divu gadu laikā veikt sākotnējā izpēti saistīta ar IVN procedūru, kur pēc materiāliem zinām, ka ir diskutēts un arī sabiedrība ir bijusi iesaistīta. Ja mēs skatāmies uz 2015. gada sākotnējo apspriešanu, uz 2015. gada nogales diskusijām par IVN, tad ir bijuši vairāki simti pārstāvji, arī V. Gavara kungs un E. Kalniņš kundze vismaz pēc protokolliem. Aicinu skatīties reāli – ar Rail Baltica palīdzību ir iespējams būtiski uzlabot kreiso krastu kopumā. Jā, tas prasīs atsevišķus zaudējumus, bet tajā pašā laikā mēs iegūsim drošību, labākus šķērsojumus un kopā ar lokālpilānu un velo transportu – Pārdaugava mainīsies. Projekts strādās pie tā, lai tehniskie risinājumi būtu draudzīgākie. Zinām pašreizējo situāciju, kas varētu būt pilsētas ikdienas potenciālos piecdesmit gadus un nekas nemainītos. Mēs ejam uz priekšu, attīstāmies un saprātīga finansējuma ietvaros, kur 85% finansē Eiropas savienība un tas ir ļoti dāns. Projektam ir iespēja sāktot šo stratēģisko lēmumu ietvaros arī daudzas praktiskās lietas, kas nav risinātas gadu desmitiem. Vai tas ir tāda 350 kilometru stundā tādas infrastruktūras ietvaros, nu lēmums diemžēl ir citādāks, bet arī šī konceptuālā lēmuma ietvaros varam daudz ko uzlabot. Ar tādu reālu – ko mēs varam un ko nevaram. Mēs neejam uz magnētiskajiem vilcieniem, diemžēl vai par laimi, bet mēs darbojamies tā mandāta ietvaros un to iespēju ietvaros, ko mēs varam un es esmu pilnīgi pārliecināts, ka šis gala rezultāts būs daudz labāks un draudzīgāks gan gājējam, gan velo, gan personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā tas ir šobrīd.	Girts Bramans, RB Rail AS
172.	24.09.2020. publiskā diskusija	Sliežu novietojums uz estakādes	Estakāde - dzelzceļa izbūve zemes līmenī. Estakādes izbūve starp Imantas un Zolitūdes staciju?	Kopš mūsu teritorijas apsekošanas 5.augustā mēs esam identificējuši jautājumu par dzelzceļa infrastruktūras izvietojumu uz estakādes posmā no depo līdz Zolitūdei. Šeit ir vairākas konceptuālas problēmas ar šāda jautājuma turpmāku izskatīšanu, tāpat sākotnējā izpētē, šeit mēs atgriežamies pie tā, ka Rail Baltica projekts ir apjomīgs dažādās ziņās, tai skaitā, seko noteiktām procedūram, noteiktām projekta ieviešanas kārtām. Pirmā kārtā, šī plānošana, kur tika izstrādāti un izvērtēti neskaitāmi risinājumi, šeit mēs runājam ne tikai par Rīgu, bet visu Latviju, pēc materiāliem mēs redzam un arī Annīmuīžas biedrība atsauca uz 2015.gada materiāliem, kur tika minēts +1 līmenis attiecībā uz Rail Baltica infrastruktūru šajā posmā. Man ir jāatgādina, ka šajā pašā protokolā un apspriedē Rail Baltica tunelis gāja cauri Āgenskalnam. Ja tā ir tā projekta stadija, kur bija dažādi varianti trasējumam un dzelzceļa risinājumiem. Ejot uz priekšu - arī IVN (ietekme uz vidi novērtējums) ietvaros kopā ar sākotnējo izpēti nonāca pie tā, ka šajā posmā Rail Baltica atrodas zemes līmenī un par to ir izdots arī atzinums no Vides pārraudzības valsts biroja. Pat bez šī juridiskā un procesuāla ietvara, kas ir mandāts arī projektētājiem strādāt detaļās – ir atzīmējams, ka mēs nevaram izaist uzrāvienu vai amerikāņu kalniņu, jo, lai izpildītu tehniskās prasības, mēs runājam par pārrobežu līniju, jo šī ir pārrobežu līnijas viens no elementiem, ja šīs ietekmes būtu daudz apjomīgākas. Tad tas būtu visā posmā izvietot sliedes uz estakādes, kas nenoliedzami ir arī ekonomiski neproporcionāli esošai situācijai, turklāt Rail Baltica izvietojuma uz estakādes nerisinātu pilnībā to situāciju, jo mēs zinām, ka tad ir jāceļ augšā arī Latvijas Dzelzceļa infrastruktūra, kur mēs ietekmējam arī Jūrkalnes virzienu. Tādēļ estakāde šajā projekta attīstības stadijā netiek izskatīts.	Girts Bramans, RB Rail AS
173.		Sliežu novietojums uz estakādes			
174.	24.09.2020. publiskā diskusija	Sliežu novietojums uz estakādes	Kāda ir ietekme, ja estakādē tiek likti divi dzelzceļi - esošais LDz un Rail Baltica?		
175.	24.09.2020. publiskā diskusija	Sliežu novietojums uz estakādes	Vai kāds var komentēt, kāda ir ietekme uz vidi, ja liek dzelzceļu uz estakādes?	Projektam ir Rail Baltica sākotnējās izpētes laikā un manis jau vairākkārtīgi pieminētajā sākotnējās IVN procedūras ietvaros, ir pilnībā izvērtēta ietekme šiem risinājumiem. Attiecībā uz izvietojumu uz estakādes, un te ir jautājums, vai ietekme uz vidi ir tikai biotopi, ar kuriem mēs iedarbojamies varbūt citos Latvijas posmos. Te ir troksnis, vides un arī vibrāciju piesārņojums. Un te, šajā piedāvājumā, ir runa ne tikai par Rail Baltica, kas ir elektrificētie, kas cauri Rīgai neiet ar kravu līniju, bet arī esošo dzelzceļu izvietojumu.	Girts Bramans, RB Rail AS
176.	24.09.2020. publiskā diskusija	Sliežu novietojums uz estakādes	Cik zināms sarunās ar transportbūvju ekspertiem, tad maza mēroga estakāde posmā no Zolitūdes stacijas līdz Kārļa Ulmaņa gatvei kopā ar LDz pacelšanu līdz Vibotņu ielai, kas būtu aiz Zolitūdes ielas, ir iespējams tikai par 100 miljoniem dārgāk. Bet cik naudas pilsēta zaudēs, kad tai būs nepieciešams veidot jaunus šķērsojumus, jo nepietiks tikai ar Annīmuīžas šķērsojumu un tuneliem. Cik daudz zaudēs iedzīvotāji, kuriem kritīsies dzīves kvalitāte, īpašumu vērtība un arī par zālajām zonām – nekad šajās apkaimēs neuzradīsies jaunas zaļās teritorijas, bet esošās gar jauno satiksmes plūsmu tiks degradētas. Uzskatu, ka tas noteikti neatbilst Eiropas Savienības zālajiem un ilgtspējības mērķiem. Zolitūde zaudēs praktiski visas zaļās teritorijas.		
177.	24.09.2020. publiskā diskusija	Sliežu novietojums uz estakādes	Nepietiekami tiek domāts par ilgtspēju šim projektam. Rail Baltica būtiski ierobežo saikni starp Imantu un Zolitūdi, kas ir vienīgā vieta visā Rail Baltica posmā, kur mazāk nekā kilometra attālumā no sliedēm dzīvo 35 000 iedzīvotāji, cik nav ne centrā, ne Āgenskalnā, ne Tornakalnā blakus dzelzceļam, kopā nemot. Abas apkaimes tiks sašķeltas ar Berlīnes mūri, kas visticamāk, tiks apzīmēti ar grafiiti. Mēs pašlaik ietaupām naudu un par to tiek daudz runāts, bet nevienā brīdī netiek minētas konkrētas izmaksas alternatīvām.		
178.	01.10.2020. tikšanās ar biedrību "Rīga Annenhof"	Sliežu novietojums uz estakādes	Priekšlikums. Estakāde "Rail Baltica" sliedēm no Depo stacijas līdz Kārļa Ulmaņa gatvei un Latvijas Dzelzceļa sliedēm no Depo stacijas līdz Lazdu ielai.	Attiecībā uz stratēģiskiem lēmumiem, kas tika pieņemti 2016. gadā, vairāki jautājumi tika noslēgti - par trases novietojumu. Rail Baltica kopuzņēmums, kura atbildībā ir pamata trases projektēšana, saņēma sākotnējo mandātu, instrukciju, ietvaru, kurā darboties un iet uz priekšu ar ieviešanu. Ir lietas, ko redzam - nepieciešams pilnveidot sākotnējos risinājumus, bet lielā mandāta ietvaros. Tajā pašā laikā mēs skatāmies plašāk, mums ir arī Satiksmes ministrijas konceptuāls atbalsts par to, ka tur, kur ir iespējams Rīgas teritorijā, ar Rail Baltica mēs risinām esošās (1520 mm) dzelzceļa infrastruktūras radīto troksni. Šis bija viens no argumentiem, kāpēc sākotnējās izpētes laikā netika atbalstīta estakāde – troksnis un vibrāciju piesārņojums, t.sk., putekļi.	Girts Bramans, RB Rail AS
179.	01.10.2020. tikšanās ar biedrību "Rīga Annenhof"	Sliežu novietojums uz estakādes	Priekšlikums. Estakāde "Rail Baltica" sliedēm no Zolitūdes stacijas līdz Ulmaņa gatvei, Latvijas Dzelzceļa sliedēm līdz Lazdu ielai.	Attiecībā uz stratēģiskiem lēmumiem, kas tika pieņemti 2016. gadā, vairāki jautājumi tika noslēgti - par trases novietojumu. Rail Baltica kopuzņēmums, kura atbildībā ir pamata trases projektēšana, saņēma sākotnējo mandātu, instrukciju, ietvaru, kurā darboties un iet uz priekšu ar ieviešanu. Ir lietas, ko redzam - nepieciešams pilnveidot sākotnējos risinājumus, bet lielā mandāta ietvaros. Tajā pašā laikā mēs skatāmies plašāk, mums ir arī Satiksmes ministrijas konceptuāls atbalsts par to, ka tur, kur ir iespējams Rīgas teritorijā, ar Rail Baltica mēs risinām esošās (1520 mm) dzelzceļa infrastruktūras radīto troksni. Šis bija viens no argumentiem, kāpēc sākotnējās izpētes laikā netika atbalstīta estakāde – troksnis un vibrāciju piesārņojums, t.sk., putekļi.	Girts Bramans, RB Rail AS
180.	24.09.2020. publiskā diskusija	Rail Baltica sašite ar pilsētas plānošanas dokumentiem	Pārskatot gan lokālpilānojumus, gan lielo plānojumus, atsakoties no 80. gados dogmās ierakstītajiem lokiem, kuri pēc būtības traucē ērtu un efektīvu esošo savienojumu izveidošanu. Vērtējot dažus savienojumus pašus par sevi un neskatoties uz trasi kopsakarībās, mēs pazaudējam kopējo bildi un kultūrvēsturiskās vērtības, kas ir, piemēram, Tornakalna stacija, Altonavas ielas tilts, Liepājas ielas bruņējums ar blakus esošajiem kokiem, Annīmuīžas parks. Ir svarīgi skatīties šos objektus nevis nošķirti, bet skatīties lielākā, plašākā bildē.	Par pilsētas stratēģisko transporta shēmu. Nemot vērā to, cik Rīgai un visai Latvijai, Baltijai ir nozīmīgs Rail Baltica projekts, es uzskatu, ka mums pret transporta shēmu ir jāattiecās pietiekami atbildīgi. Un šeit nevar būt nekādi eksperimenti. Mēs to nevaram atļauties. Jo mums ir ilgtspējīgas attīstības stratēģijā šī koncepcija nostiprināta. Koncepcija ir balstīta uz loku sistēmu – pilsētas loks un centra loks. Tas, ko mēs varam atļauties lokālpilānojumā izstrādes ietvaros, ir zināma elastība. Mēs zinām, kādas ir shēmas alternatīvas, un tās šobrīd tiek izvērtētas. No dažām alternatīvām mēs jau esam atteikušies. Piemēram, Rietumu maģistrāles par Tapešu/Atpūtas ielu. Līdz ar to, kas attiecas un šo te stratēģiskā līmeņa shēmu, tad diskutējiet vietas nav, jo mēs nevaram šajā brīdī izmainīt Rīgas pilsētas transporta attīstības shēmu, jo tā ir nostiprināta ilgtspējīgas attīstības stratēģijā. Par dizainu – mēs pilnīgi noteikti saprotam, apzināties un plānojam šim transporta un pilsētvīdes dizainam pievērst lielu uzmanību, saprotot, cik svarīga ir kvalitāte ilgtspējīgas mobilitātes veidošanā. Tas ir stāsts par sabiedrības, "Pilsēta cilvēkiem" un citu organizāciju iesaisti būvprojektēšanas procesā, kas vēl "turpmāk sekos".	Inese Sirmā, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
181.	24.09.2020. publiskā diskusija	Rail Baltica sašite ar pilsētas plānošanas dokumentiem	Vēlos precizēt. Saprotot Rīgas transporta shēmu, vai tehniski ir kādas izmaiņas saistībā ar to, ka diezgan drīz vajadzētu pieņemt Rīgas teritorijas plānojumus, kam bija jāstājas spēkā jau 2018.gadā, vai šis, ko mēs tagad apspriežam, ir jau integrēts un sagatavots Rīgas teritorijas plānojums?	Rīgas teritorijas plānojuma jaunā redakcija ir iesniegta Rīgas domē, bet šajā redakcijā, protams, ka nemot vērā, ka tā iesniegta pagājušā gada oktobrī, tajā nav ievērtētas tās izmaiņas, kādas šobrīd jau ir identificētas Rail Baltica lokālpilānojumā izstrādes ietvaros. Nemot vērā arī to, ka jauno Rīgas teritorijas plānojumu pēc procedūras nevar šobrīd virzīt apstiprināšanai, jo nepieciešama vismaz vēl viena publiskā apspriešana. Tādēļ šīs izmaiņas jaunajā teritorijas plānojuma redakcijā tiks ieviestas un kā jau es minēju par Daugavas labo krastu – mēs vēl neesam līdz galam izrunājuši, jo mēs jau esam apzinājušies, ka Daugavas labajā krastā būs nepieciešamas izmaiņas lielajā transporta shēmā, tā kā tas viss vēl ir priekšā un vēl jāizdara.	Inese Sirmā, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
182.	e-pasts pirms 24.09.2020. publiskās diskusijas	Rail Baltica sašite ar pilsētas plānošanas dokumentiem	Biedrība "Rīga Annenhof" arī secina, ka visi Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta izstrādātie Rīgas transporta plāna priekšlikumi, kuru realizācija teorētiski ir plānota līdz 2030. gadam, neietver optimālus un izmaksu ziņā attaisnojamus risinājumus Imantas un Zolitūdes savienošanai. Šo priekšlikumu realizācijai Rīgas pašvaldībai būtu jāveic nesamērīgas investīcijas, atpērkot daudzus īpašumus un veicot tehniski sarežģītu jaunu maģistrālu ielu izbūvi.		
183.	24.09.2020. publiskā diskusija	Rail Baltica sašite ar pilsētas plānošanas dokumentiem	Par lokiem – no tiem nav pilnībā jāatbrīvojas. Piemēram, Tapešu ielas pieslēgums kā tāds ir saglabāts. Tiek samazināts joslu skaits no četrām uz divām, tāpat viņš kā tāds eksistē. Nav jāatsakās no lokiem pilnībā, bet aktīvāk jāmeklē alternatīvas versijas. Zolitūdes iela ļoti iekļaujas un aizvieto veselu loka daļu. Vajag domāt plašāk. Mēs varam palīdzēt lokus attīstīt, ja sapratisim to nepieciešamības pamatojumu. Kolīdz mēs kaut ko nesaprotam, mēs automātiski sakām nē. Par Ziemeļu maģistrāles loku – būtu liela pretestība gan no Zaslauka, gan no Āgenskalna iedzīvotāju puses par autotransporta plūsmu pieaugumu, ņemot vērā tur esošo kultūrvēsturisko vidi.		

184.	24.09.2020. publiskā diskusija	Transporta plūsmu modelēšana Imantā, Zolitūde	Vai ir vērtēta un modelēta satiksmes plūsma starp Imantu un Zolitūdi pēc Rail Baltica infrastruktūras izbūves?	Šobrīd mums ir transporta simulācijas modelis izstrādes noslēguma posmā. Mums šis modelis vēl nav uz rokas, bet tā atbilde ir, ka plūsma vēl nav modelēta, jo esošais modelis ir novecojis un kad saņemsim jauno risinājumu, šis jautājums var tikt vērtēts un skatīts. Šobrīd departamentā nav tādu rīku, lai to izdarītu.	Vīlnis Salenieks, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
185.	24.09.2020. publiskā diskusija	Projekta ietekme uz vidi	Vai un kā tiks veikta trokšņu vibrāciju izpēte blakus apdzīvojamām ēkām?	Trokšņu vibrāciju ietekme no vides piesārņojuma aspekta tiks vērtēta un tā būs nākamo projekta stadiju detalizāciju jautājums. Tiks veikta modelēšana, balstoties uz esošo Latvijas dzelzceļa intensitāti, kas tiek vaicāta Latvijas Dzelzceļam, ņemot vērā arī plānoto Rail Baltica intensitāti. Uz šiem datiem tiks izveidots skaņu emisijas modelis un noteikti nepieciešami mēri, lai ierobežotu skaņas izplatību dzīvojamu māju virzienā, lai cilvēkiem nodrošinātu normatīvos nepieciešamās prasības. Bet tas būs nākamajos soļos – nākamajā gadā, kad mums ir detalizēta būvprojekta risinājumi.	Rihards Leviņš, IDOM/INECO
186.	24.09.2020. publiskā diskusija	Projekta ietekme uz vidi	Vai ir aprēķināts vides piesārņojuma apjoms, kurš tiks nodarīts pēc projekta realizācijas?		
187.	24.09.2020. publiskā diskusija	Projekta ietekme uz vidi	Vai netiks izcirsti meži un bojāta ekosistēma būvniecības laikā?		
188.	24.09.2020. publiskā diskusija	Projekta ietekme uz vidi	Vai Rail Baltica grandiozais projekts neapdraud Rīgas vēsturisko centru?		
189.	e-pasts pirms 24.09.2020. publiskās diskusijas	Sabiedriskā transporta kustība Imantā	Netiek atbildēts uz jautājumu, kā kursēs sabiedriskais transports jaunajā shēmā un kā Imantas iedzīvotājiem varēs nodrošināt Kiss&Ride pieeju Rail Baltica Imantas pieturas punktam.		