

DAUGAVAS LABAIS KRASTS POSMĀ NO RĪGAS ROBEŽAS LĪDZ LUBĀNAS IEĻA					
Nr.p.k.	Datums, pasākums	Tēma	Priekšlikums/ jautājums/ komentārs	Pasākumā sniegtā atbilde	Atbildes sniedzējs
1.	03.12.2020. publiskā diskusija	Reģionālā/s stacija/s	<p>Par reģionālās stacijas novietojumu. Šobrīd tiek piedāvāti divi varianti tās atrašanās vietai. Neapšaubāmi vairāk ieguvumu ir variantam, kas paredz staciju novietot uz ziemeļrietumiem no Slāvu ielas pārvada. Priekšrocības tāda, risinājumam ir:</p> <p>1) Daudz tuvāk un dzelzceļa abās pusēs ir blīva dzīvojamā ēku apbūve. 500 m rādiusā ap stacijas peronu vidus asi deklarēti aptuveni 6500 iedzīvotāji. Ja stacija būtu novietota tur, tiem iedzīvotājiem, kas dzīvo Dārziņu pusē, jaunā stacija būtu arī vistuvākā pietura transportam, kas ved uz pilsētas centru. Tāpēc stacija tur varētu iegūt stabilu tādu pasažieru plūsmu, kas vilcieni izmantotu ikdienā. Turpretī "Akropoles variantā" 500 m rādiusā dzīvo mazāk cilvēku, bet tiešā tuvumā (200 m rādiusā) iedzīvotāju nav;</p> <p>2) Jaunais sliežu šķērsojums optimālajā variantā šķērsotu arī 1520 mm sliedes, tādējādi uzlabojot Dārziņu un Krasta masīva savienojamību. Ja pietura atradīsies pie tirdzniecības centra, būs jāveido šķērsojums tikai tam, lai nonāktu uz centra virziena platformas. Pie tam, pareizais risinājums šķērsojumam ir tunelis, lai gājējiem un velosipēdistiem nav jāpārvar tik liela vertikālā starpība, bet pie Akropoles tunela ierīkošana laikam nav iespējama;</p> <p>3) Praktiski nav ieguvumu tirdzniecības centra sasniedzamībā, izbūvējot pieturu tam tuvāk. Atšķirība starp pieturu variantiem ir ~ 300 m, bet jāņem vērā, ka "Akropoles" platība ir tik liela, ka tās izstaiģašana vidējam apmeklētājam prasa noiet vairākas reizes lielāku attālumu. Jādoms arī, ka lielveikala apmeklētāji no ST perspektīvas ir gādājuma pasažieri, kuri nedodas uz konkrētu lielveikalu regulāri, un viņiem, atsevišķu reizi izmantojot transportu, papildu gājieni nesagādātu tādas neērtības kā cilvēkiem, kas to pašu transporta līdzekli izmanto ikdienā (TC biroju komplekss atrodas pie paša Slāvu pārvada, tāpēc tur strādājošajiem attāluma starpība būtu mazāka). Tāpēc, izvēloties stacijas novietojumu, primāri būtu jāņem vērā apkārtnes iedzīvotāju izvietojums.</p>	<p>Latvijas gadījumā mēs runājam par 16 jaunām Rail Baltica reģionālām stacijām, kā arī vienu jaunu esošā dzelzceļa staciju pie P. Stradiņa KU slimnīcas, kas tiek plānotas un projektētas Rail Baltica projekta ietvaros.</p> <p>Šī stacija pie Slāvu tiltā, ņemot vērā sarežģītību vietas ziņā, ir uz jautājuma zīmes. Te viennozīmīgi lielu lomu spēlē fiziskā vieta. Tā nav tikai stacija, bet jāatrod vieta piekļuvei. Tāpēc arī ir diskusija ar TC "Akropole" kolēģiem. Viens no scenārijiem ietekmē Akropoles esošo autostāvvietu.</p> <p>Mēs vācam kopbildi ar dažādiem redzējumiem un vienu daļu dod lokālplānojumus un izstrādātāji.</p> <p>Kuras apkaimes šī reģionālā stacija labāk apkalpotu, kur to būtu vērtīgāk izvietot. Attiecībā uz šo staciju – jautājums par tehnisko pusi un fizisko iespējamību.</p> <p>Ja šī reģionālā stacija tiktu izvietota Slāvu tiltam dienvidu pusē, arī pašvaldība redz, ka vajadzētu savienojumu arī no Mazās Rencēnu un Jāņavārtu ielas puses, ne tikai no Salaspils ielas. Tādus nosacījumus pašvaldība gatavos šīs stacijas prasībās.</p> <p>Ap TC "Akropole" dzīvo 24500 iedzīvotāji, no Slāvu pārvada uz centra pusi - 18300 (2019.g.datī par iedz. 1km rādiusā)</p> <p>Attālums no esošās Jāņavārtu stacijas līdz Akropoles stacijas versijai ir 850 m un līdz stacijas versijai centra pusē no Slāvu tiltā - 1300m. Tie ir pieņemami attālumi starp dzelzceļu stacijām pilsētas robežās. Ierosinu nopietni apsvērt iespēju izbūvēt jaunu LDz staciju kopā ar RB reģionālo staciju.</p>	<p>Girts Bramans, RB RAIL AS</p> <p>Vilnis Saleniekis, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments</p> <p>Līga Ozoliņa, SIA Grupa 93"</p> <p>Elmārs Daniševskis, E. Daniševska birojs"</p>
2.	03.12.2020. publiskā diskusija	Reģionālā/s stacija/s	<p>Par reģionālās stacijas funkcijām. No malas raugoties, ir grūti saprast, kāpēc stacijas kompleksā nav iekļautas 1520 mm platformas. Posms starp Vagonu parku un Jāņavārtu pieturām ir viens no garākajiem Rīgā, un no 1520 mm dzelzceļa viedokļa jaunā stacija būtu aptuveni kilometru no tuvākās, kas ir laba distance. Lai pieturu ierīkoto, pietiktu nedaudz patīdīt Rail Baltica un vienu 1520 mm sliežu ceļu tuvāk Salaspils ielai, pārcelt dažas pārmijas un izveidot vienu jaunu platformu. Ņemot vērā būves mērogu, tie šķiet esam salīdzinoši nelieli darbi, savukārt ieguvumi būtu lieli tuvumā dzīvojošajiem iedzīvotājiem (loti bieža vilcieni satiksme ar centru), kā arī pašam RB projektam - jo tā varētu būt pārsešanās stacija no 1435 uz 1520 mm dzelzceļu vilcieniem. Pasažieri, kas to tā izmantotu, varētu ietaupīt līdz 15 min ceļā. Tāpat būtu vērtīgi jau šajā laikā domāt par to, vai ir iespējams un kā izveidot vertikālu pārsešanos no pilsētas / reģionālā autotransporta uz vilcieniem, stacijā integrējot Slāvu ielas infrastruktūru. Šim mežglam būtu šķietami milzīgs potenciāls, lai Daugavas krasta Pierīgi, Ķengaragu un centru savienotu ar Plāniekiem, Purvciem, Bīšumuižu un Ziepniekkalni.</p>	<p>Rail Baltica projekta ietvaros Jāņavārtu stacija netiek skarta. Tās novietojums tiek saglabāts, kur ir. Cik zināms, LDZ neplāno pārcelt Jāņavārtu staciju.</p> <p>Ja pareizi saprotu jautājumu, ieteikums ir jaunās stacijas izveide 1520 mm LDZ, kas būtu vēl viena papildu stacija. Tas būtu skatāms jautājums, bet tur būtu jāsaista LDZ un Satiksmes ministrija. Šis jautājums ir ārpus mūsu projekta ietvariem.</p>	<p>Girts Bramans, RB RAIL AS</p> <p>Rihards Ievīns, IDOM /INECO</p>
3.	03.12.2020. publiskā diskusija	Reģionālā/s stacija/s	<p>Cik no solītajām 16 reģionālajām stacijām plānotas Rīgas teritorijā?</p>	<p>Projekta ietvaros par projekta līdzekļiem reģionālo staciju plānošanai un projektēšanai Rīgā plānotas reģionālās stacijas – Imanta, Torņakalns, Slāvu tilts, Zaslauks (savienojums ar Bolderājas līniju), papildus Aģenskalnā pie P. Stradiņa slimnīcas (1520) un Ildosta "Rīga".</p>	<p>Girts Bramans, RB RAIL AS</p>
4.	03.12.2020. publiskā diskusija	Reģionālā/s stacija/s	<p>Par stacijas novietojumu. Viennozīmīgi pieturvietu pie T/C "Akropole". Pēc tirdzniecības centra atvēršanas milzīga, neizsīkstosa cilvēku plūsma. Papildus arī gājējiem draudzīgāku savienojumu ar Ozolu/autobusa pieturu apli. Pamazām šī teritorija kļūst par Ķengaragu un Rīgas vienu no centriem!</p>		
5.	03.12.2020. publiskā diskusija	Reģionālā/s stacija/s	<p>Kas ir reģionālie vilcieni?</p>	<p>Starptautiskie ir Tallina – Rīga. Reģionālie ir Bauska-Olaive vai kāda no reģionālajām stacijām Lietuvā. Šajā projekta stadijā mums ir svarīgi paredzēt dzelzceļa infrastruktūru tādu, lai nākotnē būtu iespējama arī reģionālā satiksme.</p>	<p>Girts Bramans, RB RAIL AS</p>
6.	03.12.2020. publiskā diskusija	Reģionālā/s stacija/s	<p>Ko šobrīd projektē? Vai projektē starptautiska ātrvilciena atzaru cauri Rīgas centram, skarot arī Ildostu vai projektē pilsētas sabiedriskā transporta sistēmu? Taisot dažādas stacijas, šķiet, viss tiek izmantots pilsētas sabiedriskajam transportam.</p>	<p>Rail Baltica pamatā ir starptautisku pārobežu projekts. Ne tikai trīs Baltijas valstis, bet nākotnē arī ar Poliju, Somiju. Prioritāte, t.sk., finansējuma ziņā tiek nodota pārobežu savienojumam.</p> <p>Latvijas gadījumā lēmums pieņemts laist cauri pasažieru līniju (Rail Baltica kravas Rīgai cauri neiet), nodrošinot stratēģisko savienojumu ar Ildostu "Rīga" kā lielāko līdostu trīs Baltijas valstīs. Līdz ar to nākas risināt arī dažādas skartās infrastruktūras jautājumus. No šīm diskusijām esam skāruši arī vairākus sasāpējušus jautājumus, kas ir pagājušo desmit gadu jautājums.</p> <p>Prieks, ka pilsētas vadība un Satiksmes ministrija ir ciešā sadarbībā un visas iesaistītās puses apzināties to risināt kopā.</p> <p>Attiecībā uz reģionālās stacijām – iepriekš tikām kritizēti, ka Rail Baltica vairāk kā 800 kilometru līnijā ir tikai septiņas stacijas, kas joprojām saglabājas - septiņas starptautiskas stacijas.</p> <p>Ņemot vērā projekta lielās investīcijas, būtu mulģīgi neizmantojot iespēju izmantot to pašu infrastruktūru arī reģionālās satiksmes attīstīšanai, kas ir ar atbilstību zālās politikas mērķiem. Ceļotāju pāreju no auto transporta uz dzelzceļu.</p>	<p>Girts Bramans, RB RAIL AS</p>
7.	03.12.2020. publiskā diskusija	Reģionālā/s stacija/s	<p>Kā tika minēts prezentācijā, TC "Akropole" puses pietura cilvēku pieejamības ziņā pārklātu par trešdaļu vairāk iedzīvotāju. Turklāt, ja skatās uz TC "Origo" piemēru, dzelzceļu un iepirkšanos noteikti nevar nošķirt. Vēl viens faktors ir tas, ka TV "Akropole" un varbūt arī Ozola autostāvvietu var izmantot kā Park&amp;Ride. Slāvu pārvada ziemeļu pusē, tuvāk centram, it kā dzīvojamās mājas ir tuvāk, bet cilvēki dabiski vairāk apgrozās TC "Akropole" pusē.</p>		
8.	03.12.2020. publiskā diskusija	Reģionālā/s stacija/s	<p>No vietējā iedzīvotāja viedokļa pietura tuvāk TC "Akropole", manuprāt, nav galīgi izdevīga vietējiem iedzīvotājiem, savukārt lielveikala apmeklētājiem droši vien nav svarīga.</p>		
9.	26.11.2020. darba grupa	Reģionālā/s stacija/s	<p>Kāpēc Slāvu staciju nevarētu taisīt tieši zem tiltā un kā transporta mezglu? Noliekot to vienā vai otrā pusē tiltam, tas vairs nav interesanti. Ja transporta mezgls būtu zem tiltā, viens gals tam būtu pie TC "Akropole", otrs – otrā pusē tiltam. Svarīgākais būtu, ka augšā uz Slāvu tiltā varētu izveidot autobusu pieturas, uz kurām varētu būt izeja un vienu vai otru pusi. Ja mēs šo transporta mezglu novietojam tālu no Slāvu tiltā, tad mēs tiltu vairs nevaram izmantot, mēs tur nevaram nokļūt.</p>	<p>Šis variants ir skatīts. Viens no iemesliem bija balstu pārvadi, kas nelāvu visu staciju savietot zem paša pārvada. Šo mēs noteikti vēl varam precizēt.</p> <p>Par reģionālām stacijām. Papildus divām starptautiskajām stacijām, notiek darbs pie 16 reģionālo staciju un viena 1520 stacijas plānošanas. No šīm reģionālās stacijām Slāvu tilts joprojām uz jautājuma zīmes. Ja mēs par Imantu, Torņakalnu, Zaslauku esam pārliecināti un ejam uz priekšu, tad Slāvu tilts (ņemot vērā sarežģītību) ir uz jautājuma. Kāpēc projekts piedāvāja arī šajā krastā reģionālo staciju, loģiski, ka arī šeit būtu viena reģionālā stacija un šī izskatās piemērotākā vieta. Ir bijušas dažādas diskusijas par to, vai nevar apvienot ar Jāņavārtiem, uzreiz saku – esošo Jāņavārtu staciju projekts neskar, to nepārceljam, ar LDZ nav mainījis nostāju un neplāno pārcelt. No projekta puses mēs nemeķljam, kā uztaisīt reģionālo staciju lielveikalam. Mēs skatāmie plašāk – par iedzīvotājiem, kas ir apkārt. Protams, TC "Akropole" ir pievilcīgs centrs, bet mēs skatāmies uz potenciālo pasažieru tvērumu.</p>	<p>Rihards Ievīns, IDOM /INECO</p> <p>Girts Bramans, RB RAIL AS</p>
10.	26.11.2020. darba grupa	Reģionālā/s stacija/s	<p>Jāsaprot, kas ir tas cilvēku apjoms, kuru mēs vislabāk varam apkalpot ikdienā, ne tikai tos, kas brauc uz TC "Akropole".</p>	<p>Tas ir arī lokālplānošana jautājums – cik cilvēku apkaimēs dzīvo un cik daudz potenciāli skartu? No projekta perspektīvas, kas jāņem vērā – tehniskā iespējamība. Mēs reģionālo staciju nevaram novietot jebkur, sevišķi šeit labajā krastā, kur ar esošo sliežu daudzumu – vai nu ir jārosina ņemt nost kāds esošo sliežu ceļš vai ejam virsū kādai ielai.</p>	<p>Girts Bramans, RB RAIL AS</p>

11.	26.11.2020. darba grupa	Reģionālā/stacija/s	Cik bieži stundas vai dienas laikā cilvēki varēs izmantot Rail Baltica vilcienu?	Nav atbildes. Pašlaik Rail Baltica projekta ietvaros ir veikts šis lielais operacionālais plāns, kas skatīja visas trīs Baltijas valstis kopumā, nosakot šos indikatīvos laika grafikus gan starptautiskiem vilcieniem, gan arī reģionāliem vilcieniem. Mēs zinām, kāds ir laiks ceļā no, piemēram, Slāvu tilta stacijas līdz Iecavas stacijai, bet tie nosacījumi, kā tiek izvēlēti pārvadātāji reģionālajiem pārvadājumiem, kādas ir bilšu cenas, kāds ir kustības grafiks, tas ir valstiskā līmenī nākamie soļi. Šobrīd mums uzdevums ir nodrošināt fizisko infrastruktūru.  Jāņem vērā, ka reģionālā stacija – nozīmē, ka tas ir Baltijas reģiona ietvaros, ka mums ir ērti braukt no Pērnavas uz Rīgu, Daugavas labajā krastā.	Girls Bramans, RB RAIL AS  Liga Ozoliņa, SIA "Grupa 93"
12.	26.11.2020. darba grupa	Reģionālā/stacija/s	Reģionālās stacijas abās pusēs pārvadam būtu nepieciešami pacēļāji. Tunelis ir labāks, jo redzams, ka iekļienā uz pacēļājiem nevar pajauties.	Piekluve peroniem līdzīgi kā kreisajā krastā, tiek risināta vienā veidā. Kāpnes un lifts. Rampa uz perona vai pārvada – nav paredzēta. Tādā ziņā tunelis un pārvads neatšķiras. Atšķiras augstuma starpība, kas ir jāpārvar, lai nokļūtu līdz peronam.  Kāpēc pie Jānavārtu stacijas ir tuneļa risinājums un pārvads nav iespējams? Esošais LDZ ir un paliek zemes līmenī, to mēs nemainām. Lai Rail Baltica šķērsotu LDZ pie Jānavārtiem, mēs to būvējam pārvadā. Ja gājējus arī virzītu virs dzelzceļa pārvada, augstums ir nesamērīgs. Otrs variants ir vēl celt Rail Baltica, bet tas nav variants, jo mums nav tādas iespējas – šādas izmaiņas veikt, tas mainītu būves izmērus un nav racionāli.	Rihards Leviņš, IDOM/INECO
13.	26.11.2020. darba grupa	Reģionālā/stacija/s	Reģionālās stacijas novietojums tuvāk TC "Akropole" varētu būt izdevīgāk no tā viedokļa, ka aiz TC ir esošā tramvaja līnija – "No sliedēm uz sliedēm", izejot cauri TC.		
14.	03.12.2020. publiskā diskusija	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvidē	Pāreja no Salaspils ielas uz Rencēnu ielu (Salaspils iela - Akropole - Ozols - Plavnieki) gājējiem ir ritenbraucējiem ir arhaiska. Vai nebūtu vieta mūsdienīgākiem risinājumiem, kā tunelis ar dienasgaismas lūkam, sliedīs vagoniņš / lenta zem sliedēm?	Labi saprotu problemātiku. Kā gājējam šķērsot dzelzceļa slietu ceļu šajā vietā ir apgrūtināts. Atbilde uz jautājumu būš reģionālās stacijas novietojums. Reģionālā stacija piedāvā gājēju, velo šķērsojumu, kas nodrošinās iespēju šķērsot slietu ceļus. Ja stacijas novietojums būs pretī T/C "Akropole", tad jāskatās par šķērsojuma tehniskajām iespējām, kas šobrīd nav vēl līdz galam izpētīts jautājums.	Rihards Leviņš, IDOM/INECO
15.	03.12.2020. publiskā diskusija	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvidē	Kā tiks risināta Lubānas ielas pāreja?	Pašlaik piedāvātais risinājums ir tunelis. Pārvada iespējamību mēs izslēdzam dēļ augstsprieguma tīkliem. Par precīzākiem tuneļa risinājumiem esam gatavi uzklaust viedokli.	Rihards Leviņš, IDOM/INECO
16.	03.12.2020. publiskā diskusija	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvidē	Labākais no visu pāreju risinājumiem šķiet, Lubānas ielā (16. lpp.) citi laudim stipri nedroši (izmantotāju kontingents draudīgs. Valējai pārejai būtu jābūt metāla ar sietveida grīdu (sniegs krit cauri, maz apledojuama). Ja tunelis, tas varētu būt ka lidostas bagāžas lente ar vagoniņiem 3 cilvēki un velosipēds, piemēram, kuri kursētu 10-15 min periodiskumā, vai arī tie būtu darbināmi ar roku vai kāju spēku ( mūsdienīgi?) Ja ne tunelis, vai nav iespējamas, cik iespējams, lēzenas gājēju tilta arkas/estakādes tieši no TC "Akropole" laukuma uz Ozols laukumu; Stac. 12. lpp. variants, šķiet, piemērotāks, bez footbridge, vienkārši ar regulējamu pareju uz TV "Akropole" laukumu.	Droša atmosfēra, ieejot, redzot izeju - tas ir viens no pamatzināšanai, detalizējot risinājumus. Pašlaik atradīsim virzienu rampu izejām, jo arī tās pašlaik nav tik vienkārši izvietot taisnā posmā, jo ir jāskatās, uz kurām no ielām mēs to vedam ārā, cik ir brīvā telpa un esošā situācija – inženiertiklu izvietojumi, kas var ieviest savas korekcijas.  Par šo arī bija diskusija pēc pagājušās darba grupas. Bija priekšlikums ielikt tuneļa risinājumu ar logiem uz gaismu. Jautājums, kā mēs šo atrisināsim. Šī vajadzība ir piefiksēta un tas attiecas uz visiem šķērsojumiem tuneļu variantā. Mēs pārrunājam par logiem. Ja mēs runājam par šķērsojumu pie esošās Jānavārtu stacijas, problēma ar šādiem logiem varētu būt tā, ka vairs šī tuneļa ir blīvs slietu tīkls un šī logu ideja varētu būt grūti izpildāma. Ideja ir piefiksēta, redzēs, kā mēs to atrisināsim.	Girls Bramans, RB RAIL AS
17.	03.12.2020. publiskā diskusija	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvidē	Cik augstu virs zemes plānota Rail Baltica estakāde?	Virš esošajiem slietu ceļiem jaunās Rail Baltica sliedes paredzēts 9-10 metri, ieskaitot visas konstrukcijas.	Rihards Leviņš, IDOM/INECO
18.	03.12.2020. publiskā diskusija	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvidē	Zinot, kāds tunelis ir zem dzelzceļa Daugavpils ielas galā, kas ved uz Satekles ielu, tad tunelī jābūt nodrošinātam gan ar gaismu, gan kamerām, gan bez aklām kabatām, jo diemžēl kontingents ne vienmēr ir patikams, lai staigātu un brauktu pa tādām vietām.	Atsauce uz Viestura Krūmiņlepas prezentāciju par prasībām tunelī. Uz nākotni raugāties cerīgāk, nekā tas ir šobrīd.	Viesturs Celmiņš, moderators
19.	03.12.2020. publiskā diskusija	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvidē	Rail Baltica lokālpārplānojuma ietvaros jāparedz RĪGAS ielu tīkla atjaunošana vietējās satiksmes, t.i., auto + velo + gājēji vajadzībām, ievērojami palielinot dzelzceļa šķērsojumu skaitu, novirzot tam attiecīgi RB un RD līdzekļus.	Šeit vēl ir jāprecizē Rail Baltica trases novietojums, jo S. Nikiforova pievienotajā attēlā šī līnija daļēji sakrīt ar Rail Baltica projektu. Mēs esam no Lubānas ielas līdz Krustpils ielai un tad uz Ērgļu līnijas pusi. Mēs nējam uz Daugmales puses.	Liga Ozoliņa, SIA "Grupa 93"
20.	03.12.2020. publiskā diskusija	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvidē	Precizējums. Runa ir par šķērsojumiem visā Rail Baltica lokālpārplānojuma trases garumā un par vietējiem savienojumiem. Tunelīšus vajadzētu aizstāt ar 1+1 joslu auto transportam pavisam īsiem tunelīšiem vietējai satiksmei + gājējiem + velo. Tas neaizņem daudz vietas un naudas. Šim mērķim varētu novirzīt tos līdzekļus, kas paredzēti multimodālā satiksmes mezgla izveidei Rīgas centrā un nauda vēl paliktu pāri. Es domāju, ka tur ir ļoti liels potenciāls ievērojami uzlabot plūsmas un palielināt apkaimeju ieinteresētību projekta virzībā.	Atgādinu, ka Rail Baltica projekta ietvaros mēs finanšu līdzekļus varam attiecināt uz tiem šķērsojumiem, kas ir oficiāli. Satiksmes ministrija ir piekritusi, ka projektā iekļaujam vēl papildu šķērsojumus. Piemēram, Jānavārtu pārvads, kas ir neizmantotajam cilvēki regulāri iet pāri kādā citā neatjautā vietā. To mēs projekta ietvaros varam sakārtot, apvienojot ar siltumtrases pārceļšanu. Arī Pārdaugavā mēs runājam par diviem papildu šķērsojumiem, kas pašlaik ir aktīvi lietoti un ko plānots sakārtot: viens ir Gregora/ Šampētera iela, kas šobrīd tiek aktīvi lietots un ir nelegāls, otrs ir pie LU studentu pilsētiņas. Izvietot šajos tuneļos arī auto – tas nav attiecināms uz Rail Baltica projektu. Protams, ja nāk kāda cita puse ar finansējumu, šos projektus ir iespējams apvienot.  Runājot par šodienas posmu, no pilsētas papildu šķērsojums ir Aknītes ielā gājējiem un velobraucējiem, kas meklējams ārpus Rail Baltica projekta finansējuma. Auto satiksme arī ārpus Rail Baltica finansējuma ietvara - Krustpils ielas šķērsojums, kas ir B kategorijas iela un Sēlijas ielas šķērsojums, kam arī finansējums meklējams ārpus Rail Baltica projekta. Tālākajam posms, kas virzās no Lubānas ielas līdz Lāčplēša ielai, šobrīd lokālpārplānojuma darba grupās skatām šo jautājumu, par ko informēsim nākamajā gadā. Kā G. Bramans minēja, Daugavas kreisajā krastā ir papildu divi šķērsojumi. Tiek izskatīts variants par papildu šķērsojumu Muižas ielā.	Girls Bramans, RB RAIL AS
21.	03.12.2020. publiskā diskusija	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvidē	Šādām dzelzceļiem ir jāšķērso pilsēta. Bet mēs šeit spriežam, kā pilsēta un pilsētas iedzīvotāji tiks pāri no vienas uz otru pusi dzelzceļam. Vai projektētājs iztēlojas šos tuneļus dabā? Tur būš policijas posteņi tuneļos? Drošība un komforts ir iespējams tikai tad. Tunelis paliek tunelis. Konkrētie piedāvājumi ir tumši tuneļi bez gaismas galā, kas cilvēkiem sagādā neērtības. Kā jūs to atrisināsiet? Jūs konsekvēnti atsauciaties – sliedes tikai zemes līmenī.	Saprotu Jūsu skepsi, bet man ir jāatgādina, kurā projekta stadijā mēs esam. Nākamajā gadā, izvērtējot komentārus un priekšlikumus, kas ir saņemti šajos sabiedrības iesaistes formātos, varēsīm runāt detalizēti. Šajā stadijā nebija paredzēts runāt par detalizētiem projekta risinājumiem, jo tādu vēl nav. Projektētājs saņem zaļo gaismu strādāt pie konceptuāliem risinājumiem un pēc tam strādās pie detaļām. Nākamajā gadā tiksimies, lai runātu, kuri jautājumi jāuzlabo pie šiem detalizētajiem risinājumiem.	Girls Bramans, RB RAIL AS
22.	03.12.2020. publiskā diskusija	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvidē	Rīgas ielu tīkla atjaunošana vietējās satiksmes, t.i. auto + velo + gājēji vajadzībām, jāparedz visas Rail Baltica Rīgas posma trases garumā.		
23.	03.12.2020. publiskā diskusija	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvidē	Rīgas pilsētai kopā ar LDZ tomēr vajadzētu pārskatīt RD pilsētas attīstības departamenta izsniegto darba uzdevumu šķērsojumu skaitam ar Rail Baltica projektā	Jautājums ir par šķērsojumu īstenošanas iespējām. Mums ir jāskata arī visas pārējās pilsētas vajadzības un prioritātes. Nav šobrīd runa tikai par Rail Baltica integrēšanu pilsētas vidē. Plānotāji var iekļaut šos papildu šķērsojumus, ko mēs arī lokālpārplānojuma izstrādes ietvaros darām, bet vienlaigā paliek aktuāls jautājums par šo šķērsojumu īstenošanu. Kā mēs dzirdējam, projekta ietvaros tiks īstenoti tikai oficiālie gājēju, velo šķērsojumi. Pārējās vietas paliek Rīgas pašvaldības atbildībā, tuvākā vai tālākā perspektīvā šie šķērsojumi būs jāisteno.	Inese Sirmā, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
24.	03.12.2020. publiskā diskusija	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvidē	Vai katram no šiem šķērsojumiem tiks taisīti lokālpārplānojumi?	Tas nav viennozīmīgi atbildam jautājums, jo tas nav pašmērķis – strādāt lokālpārplānojumus.	Inese Sirmā, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments

25.	03.12.2020. publiskā diskusija	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvīdē	Rīgas pilsētā inerce ir milzīga. Dienvidu tilts tika izstrādāts atbilstoši 1960. gada pilsētas attīstības plānam ar 40-50 gadu vecām sarkanajām līnijām. Tas, ko mēs redzam, ja šis šķērsojuma vietas netiks paredzētas tagad, visticamāk, ne bērnu, ne mazbērnu dzīves laikā iespēja šādu šķērsojumu izveidošanai nebūs. Rīgas dome teiks, ka ir jāizstrādā jauns lokālplānojums, kuram nav naudas. Šodien redzam, ka darba uzdevums lokālplānojumam tika saņemts, kad Rail Baltica dzelzceļš vispār neeksistēja Rīgas plānošanas dokumentos. Tas parādījās līdz ar jaunās Rīgas domes sasaukuma ieviešanu. Es domāju, ka tehniski ir iespējams, pamatojoties uz šo jauno situāciju, mainīt darba uzdevuma robežas, skaidri definējot, kas darāms RB RAIL, Rīgas domei, kas darāms SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" un Latvijas Dzelzceļam. Tas būtu jāieskicē plānošanas dokumentos. Mums plānošanas dokumentos ir sarakstīts nesaprotams kosmos. Ja mēs ieliksim vēl rindas kārtībā šķērsojumus ar dzelzceļu, skaidrs, ka tuvāko 100 gadu laikā nekā nenotiks. RD Pilsētas attīstības departamenta turpina strādāt pēc iepriekšējās domes izsniegtā mandāta un nav nekāda vēlēšanās to mainīt. Ir istais brīdis grozīt šo darba uzdevumu.	Mēs gaidām priekšlikumus par šiem papildus dzelzceļa šķērsojumiem. Tāpēc ir šis lokālplānojuma izstrādes process un sabiedrības un profesionāļu iesaiste. Esam atvērti Jūsu priekšlikumiem, par papildu šķērsojuma vietām, kur tas ir nepieciešams.	Inese Sirmā, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments
26.	03.12.2020. publiskā diskusija	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvīdē	Kad viss būs uzbūvēts, iedzīvotāji paši atradīs vietas pa kurām šķērsot dzelzceļu. Pārī slieidēm, zem skaistajiem pārvadiem un nevienam neizkontrolēs, kur izveidosies kārtējie neoficiālie ceļi.	Es aicinu saprast, ka šī būs infrastruktūra, kas domāta ātrākiem pārvadājumiem. Varbūt nebūs 250 km/h pa pilsētu, tomēr tas būs ar daudz lielāku ātrumu, kā šobrīd. Mēģināt šķērsot dzelzceļu neatļautās vietās, būs dzīvības jautājums. Tāpēc šīs trases būs attiecīgi aizsargātas.  Nav jāgaida, kad Rail Baltica uzliks nožogojošas drošības sienas. Mans aicinājums ir jau tagad ievērot oficiālās vietas un šķērsot tās tur. Šķērsot slieides jebkurā vietā, kas nav oficiāla vieta, ir pārkāpums. Mēs redzam, ka cilvēki Rīgā iet bojā. Man ir žēl, ka ir šāds komentārs.  Tāpat kā citos projektos, būs laiks pierast. Aicinu jau šobrīd domāt par drošību. Mums ir	Tālis Linkaits, satiksmes ministrs  Girts Bramans, RB RAIL AS
27.	e-pasts 11.12.2020.	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvīdē	Kā apkaimes ilgdzīvotājs viegli neatteiktos no virszemes šķērsojumu atkārtotas izvērtēšanas, jo vienīgais arguments (Lubānas ielā) "elektrolīnija" nav diezgan stingrs. Pasaules tendence pilsētvīdēs un ne tikai tās aspektu dēļ, ir tās likt zemes kabeļos. Pamanāms, ka, nesasniedzot Maskavas ielu, tā pašreiz pāriet kabeļi. No visām pusēm caurredzamam šķērsojumam būtiski plusi ir cilvēku drošums un uzturēšanas izmaksas, ja tam tiek pāri arī ar velo/ratiņkrēsli.		
28.	e-pasts 11.12.2020.	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvīdē	Vai pēc sliežu ceļu modernizācijas / automatizācijas ar pārejām konfliktējošās vietās, tiem jābūt tik platā zonā?		
29.	e-pasts 11.12.2020.	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvīdē	Vai iespējams, ka zem gaisa pārejām nestāv, bagātīgi dūmojot, dizellokomotīves?		
30.	e-pasts 11.12.2020.	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvīdē	Varianti: sākums varētu būt Salaspils ielas ietves mala, bet beigas uz Lubānas ielas ietves labā pusē, skatoties no Salaspils ielas. Tur būtu gulošais policists, uz tā "zebras" pāreja uz ielas pretējo pusi. Gājēju/velo šķērsojumu būtu jānovieto ar aprēķinu vietai auto pārvadam uz Lubānas ielu, ja nākotnē jārežervē vai jāpalīdz Slavu tiltam, jeb ātrai nokļūšanai Rēzeknes-Piedrujas ielās. Nokļūšanai uz / no Rēzeknes ielu jāizveido neliels trūkstošs ietves gabals. Perspektīvāk nākotnes auto pārvadu orientēt uz Rēzeknes ielu piekļaujot tai no labās puses un gājēju šķērsojumu beigt tās ietves labajā malā, skatoties no Salaspils ielas.		
31.	e-pasts 11.12.2020.	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvīdē	Līdzīgu, tuvāk tiltam varētu veidot Slāvu pārvadu TC "Akropole" pusē ar nepieciešamām kāpnēm uz staciju un sabiedriskā transporta pieturvietu.		
32.	e-pasts 11.12.2020.	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvīdē	Ja, kā tika teikts "projekts nākamām paaudzēm", pilsētvīdē draudzīgas vīzijas var lūkot Tornakalna ielu elementos (arī mūsu mazākās pilsētās), lai pirmajās Google izmestajās adresēs* <a href="https://www.shutterstock.com/image-photo/pedestrian-bridge-over-railway-track-zamosc-1776355190">https://www.shutterstock.com/image-photo/pedestrian-bridge-over-railway-track-zamosc-1776355190</a>  <a href="https://www.shutterstock.com/image-vector/set-15-minimal-bridge-line-icons-749428390">https://www.shutterstock.com/image-vector/set-15-minimal-bridge-line-icons-749428390</a>  <a href="https://www.google.lv/search?sxrf=ALeKk02Cjy5Zzp_1Xs50ToNUxY1pMw80w%3A1607245520447&amp;ei=0J7MX_vMGsGFrw5v6ii4Dw&amp;q=bridges+for+pedestrians+over+ra ilroad&amp;oeq=bridges+for+pedestrians+over+railroad&amp;gs_lcp=CgZwc3ktYWIQAz0ECCM QIzoHCCMCSAIQJ1CY1IwqWfgm8wBaaBwAHgAgAYgBzwmSAQXQMI4ymEAoA EBqgEHZ3dzLXdpesABAQ&amp;scient=psy-ab&amp;ved=0ahUKEWj79L-">https://www.google.lv/search?sxrf=ALeKk02Cjy5Zzp_1Xs50ToNUxY1pMw80w%3A1607245520447&amp;ei=0J7MX_vMGsGFrw5v6ii4Dw&amp;q=bridges+for+pedestrians+over+ra ilroad&amp;oeq=bridges+for+pedestrians+over+railroad&amp;gs_lcp=CgZwc3ktYWIQAz0ECCM QIzoHCCMCSAIQJ1CY1IwqWfgm8wBaaBwAHgAgAYgBzwmSAQXQMI4ymEAoA EBqgEHZ3dzLXdpesABAQ&amp;scient=psy-ab&amp;ved=0ahUKEWj79L-</a>		
33.	e-pasts 11.12.2020.	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvīdē	Vis, protams, speciālistu, kuri rīkojas ar L, W, H mēriem, iespējamām balstu vietām, slīpumam, normatīvu prasībām un daudz ko citu, rokās. Ja izdotos šādas pārejas, varētu kā tipveida būtēt un noformēt RB maršrutā visā Rīgā, lai viens nākošo paaudžu soms varētu teikt "WOW, esmu jau nobraucis lejā līdz Riia, jākāpj laukā!"		
34.	e-pasts 11.12.2020.	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvīdē	Jānavārtu tunelī būtu jābūt labi gaismotam ar visām iespējamām apsardzes ierīcēm, piem., atpakaļskata spoguļiem, videonovērošanu, dzelzceļa apsardzes izsaukšanas pogām ... Svarīgi! "Brīviem, un īsā pavadā suniem bez uzpurna nav ļauts!" Gaisa pārejām - "Spiciem papēžiem nav ļauts!"		
35.	26.11.2020. darba grupa	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvīdē	Vai jānavārtos kā šķērsojuma veidu iespējams izvietot tiltu, jo tuneļi mēdz ne pārāk pievilcīgi, pārāk gari.	Gājēju/velo tilts šeit nav iespējams, jo tur ir Rail Baltica dzelzceļa pārvads.	Viesturs Laurs, SIA "IE.LA inženieri"
36.	26.11.2020. darba grupa	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvīdē	Par Rēzeknes, Lubānas ielas šķērsojuma profilu – man tās "čūskas" nepatīk, normāli būtu, ka plānotajam maģistrālajam velo ceļam būtu taisna nobrauktuve un uzbrauktuve. Lai ar velosipēdu var nobraukt un otrā pusē ar inerci uzbraukt. "Čūskas" nevajadzētu taisīt. Es domāju, ka tur vieta atļauj, otra puse varētu būt virsū uz Rēzeknes ielas un tas, kas uz centra pusi, varētu pāriet tālāk uz Lubānas ielu.	Ierosinājums ņemams vērā. Rampu novietojums tiek vēl analizēts un precizēts. Jāņem vērā gan esošais, gan perspektīvais ielu novietojums, kas nedaudz maina tieši rampu izvietojuma iespējas, gan tuneļa potenciālo garumu vienā un otrā gadījumā. Pašreizējais risinājums nodrošinātu ērtāk piebraukt no abām ielām. Tas ir vēl detalizēti skatāms jautājums, kad projektējami nonāks pie rampu garuma.  Jebkuram šķērsojumam – gan pārvadam, gan tunelī – mērķis pašu šķērsojumu atrast pēc iespējas tuvāk 90 grādu leņķim. Tas ir saistīts gan ar dzelzceļa normatīviem, gan konstrukcijām. Mūsu uzdevums – pašu šķērsojuma zem vai virs slieidēm – veidot perpendikulāri sliežu ceļiem. Posmu, kad esam zem slieidēm, to mēs varam skatīties un koriģēt.	Viesturs Laurs, SIA "IE.LA inženieri"  Rihards Leviņš, IDOM/ INECO
37.	26.11.2020. darba grupa	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvīdē	Granīta iela teritorijas plānošanas dokumentos ir iezīmēta kā prioritārās attīstības teritorijas industriālajai attīstībai. Tur joprojām ir pašvaldības zemes. Uzņēmēju sāpe ir visi piebraucamie ceļi - ražošanas nodrošināšanai un cilvēki nokļūšanai uz darbvietu.  Būtu nepieciešams apskatīties, cik daudz cilvēku šajā vietā (Granīta, Krustpils ielas) strādā. Šie savienojumi būtu svarīgi, lai cilvēkiem būtu ērtāk nokļūt uz darbu vai nu ar sabiedrisko transportu vai auto. Tas, ka tur nav iedzīvotāju, nenozīmē, ka tur nav cilvēku.	Skatieties uz šķērsojumu, kas ir Aknīstes ielā, ko vērtē lokālplānojumus, tas tieši ved uz Granīta ielas industriālo daļu. Skatot attālumos, no Pļavniekiem tas saīsinātu ceļu par ~3 km, ja to veiktu, piemēram, ar velosipēdu. Tas arī radītu perspektīvo šķērsojumu intensitāti.  Šie papildus šķērsojumi, par kuriem stāstīja lokālplānojuma izstrādātājs, Aknīstes iela un perspektīvā iela, kas ir uz Rīgas un Stopiņu novada robežas, šie šķērsojumi nav ietverti Rail Baltica projektā. Pilsētā ir jāreģistrē ar to, ka šie šķērsojumi ir jārealizē pašai pilsētai. Jā, plānošanas dokumentos šī šķirtošanas teritorija potenciāli ir definēta kā perspektīva uzņēmējdarbības teritorija, bet šobrīd tā infrastruktūra ir neatbilstoša nedz esošajai, nedz perspektīvajai uzņēmējdarbības attīstībai.	Viesturs Laurs, SIA "IE.LA inženieri"  Inese Sirmā, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments

38.	26.11.2020. darba grupa	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvidē	Cik ilgā laikā Rīgas domei ir jāizlemj par papildu nepieciešamajiem šķērsojumiem?	Primāri mums jāsaprot projekta īstenošanas laika rāmīs. Lokālplānojumā šie šķērsojumi var tikt iezīmēti un realizācija var notikt ilgākā laika termiņā un pakāpeniski. Es domāju, ka šeit pašai pilsētai jādefinē prioritātes, kur mēs ieguldām infrastruktūras attīstībā. Ja Rail Baltica saistītā infrastruktūra ir nodēfīnēta kā prioritāte, tad, iespējams, ka šis Šķirotavas rajons varētu būt tāds, uz ko jāskatās vidējā termiņā, kas sakristu ar Rail Baltica izbūvi. Saprotu, ka runa ir par 2027. gadu.  Rail Baltica projekta finansējuma attiecināmība attiecas uz esošajiem oficiālajiem šķērsojumiem. Papildus tam, kas ir Rīgā, kreisajā krastā, mēs papējam Jāņavartu staciju. Par pilsētas attīstības projektiem, par tiem skaidrība, t. sk., tehniskie parametri mums ir jāzina šodien, it sevišķi par tiem, kas iet pa apakšu. Mūsu projektētājiem, strādājot pie dzelzceļa projekta pārvadā, jāsaprot, vai tur drīkst likt stabu vai nedrīkst likt. Mēs strādāsim pie tā, lai iespējotu šos pilsētas projektus nākotnē. Tas arī tas, pie kā mēs ar Pilsētas attīstības departamentu strādājam.	Inese Sirmā, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments  Girts Bramans, RB RAIL AS
39.	26.11.2020. darba grupa	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvidē	Par šķērsojumu profiliem – 5 metri ir Rīgā neredzēts platumš. Tas ir adekvāti. Par šķērsojumu detaļām – par to varētu atsevišķi pastrādāt konkrēti ar biedrībām, lai mēs varam izpētīt un sniegt priekšlikumus.		
40.	e-pasts 11.12.2020.	Šķērsojumi, to integrācija pilsētvidē	Ja ar Rail Baltica grupas labas gribas atbalstu izdotos kaut kas nākamajai 100-gadei, atrastos arī vieta apkaimes sākumā zīmei KENGARAGS. ar papildus plāksnīti STOP tālākai apkaimes degradācijai! RPAD te vēl atgriezīsies!		
41.	03.12.2020. publiskā diskusija	Prettrokšņu pasākumi, dzīves kvalitāte apkaimēs	Dzīvojamās mājas - Lokomotīves ielā, posmā no Salaspils ielas līdz Ikskiles ielai (sevišķi ēkas nr. 60, 62, 64) jau šobrīd ir pakļautas vides troksnim un gaisa piesārņojumam, jo to tiešā tuvumā atrodas gan Lokomotīves iela pa kuru Rīgā iebrauc un izbrauc Prieģas iedzīvotāji, gan - dzelzceļa sliedes pa kurām regulāri notiek ne tikai pasažieru, bet arī kravu pārvadājumi. Vienlaicīgi esam pakļauti pārbrauktuves brīdinājuma signāla troksnim pie Šķirotavas stacijas. Lūdz, Jūs RAIL BALTIC projekta ietvaros - jau būvniecības laikā un vēlāk, pēc projekta īstenošanas - izbūvēt gar sliedēm prettrokšņu sienu. Projekts tiks īstenots, mēs paliksim te dzīvot. Domājiet gan par gaisa piesārņojumu, gan troksni, kā to mazināt.	Šis nav konkrētā posma un arī Rail Baltica līnijas jautājums. Es zinu, ka Latvijas Dzelzceļam ir investīciju plāns attiecībā uz trokšņu mazināšanu gar dzelzceļa līnijām. Nemot vērā LDZ finansiālo stāvokli, tas varbūt nav tuvāko gadu jautājums, bet investīciju programmā tas ir ielikts. Aicinu sekot līdzi, kad LDZ publiskos informāciju par projektu vides uzlabošanai ap esošo dzelzceļa līniju.  Problēma nav palīdzība LDZ, bet finansiālā situācija un projektu sagatavošana. Tas prasa laiku.  Tajās vietās, kur Rail Baltica tiek izbūvēts un kur mēs skaram LDZ infrastruktūru, tas plāns ir šos prettrokšņu pasākumus, mēs tos paredzam, nosedzot arī LDZ infrastruktūru. Es zinu, ka Pārdaugavā tas viennozīmīgi notiks. Jautājums ir par šo posmu, kur ir ļoti apjomīgs šis LDZ sližu tīkls. To detalizētāk mēs skatīsimies nākotnē. No projekta puses mūsu pieeja - tur, kur mēs varam, cik tas ir attiecināms Rail Baltica projekta ietvaros, mēs paredzam arī LDZ prettrokšņu pasākumus.	Tālis Linkaits, satiksmes ministrs  Girts Bramans, RB RAIL AS
42.	03.12.2020. publiskā diskusija	Prettrokšņu pasākumi, dzīves kvalitāte apkaimēs	Nav izvērtēti trokšņu mazināšanas pasākumi kā tas paredzēts "Rīcības plānam ADZ Jāņavarti - Daugmale;"	Šis nav konkrētā posma un arī Rail Baltica līnijas jautājums. Es zinu, ka Latvijas Dzelzceļam ir investīciju plāns attiecībā uz trokšņu mazināšanu gar dzelzceļa līnijām. Nemot vērā LDZ finansiālo stāvokli, tas varbūt nav tuvāko gadu jautājums, bet investīciju programmā tas ir ielikts. Aicinu sekot līdzi, kad LDZ publiskos informāciju par projektu vides uzlabošanai ap esošo dzelzceļa līniju.  Problēma nav palīdzība LDZ, bet finansiālā situācija un projektu sagatavošana. Tas prasa laiku.  Tajās vietās, kur Rail Baltica tiek izbūvēts un kur mēs skaram LDZ infrastruktūru, tas plāns ir šos prettrokšņu pasākumus, mēs tos paredzam, nosedzot arī LDZ infrastruktūru. Es zinu, ka Pārdaugavā tas viennozīmīgi notiks. Jautājums ir par šo posmu, kur ir ļoti apjomīgs šis LDZ sližu tīkls. To detalizētāk mēs skatīsimies nākotnē. No projekta puses mūsu pieeja - tur, kur mēs varam, cik tas ir attiecināms Rail Baltica projekta ietvaros, mēs paredzam arī LDZ prettrokšņu pasākumus.	Tālis Linkaits, satiksmes ministrs  Girts Bramans, RB RAIL AS
43.	03.12.2020. publiskā diskusija	Prettrokšņu pasākumi, dzīves kvalitāte apkaimēs	Pirms vairākiem gadiem LATVIJAS DZELZCEĻS apņēma posmā no Daugmales - Šķirotavas stacijai izbūvēt prettrokšņu sienu projekta - "TROKSNIS AIZ SIENAS" ietvaros. Siena izbūvēta netika, apkaimes iedzīvotāji joprojām ir pakļauti kravas vilcieniem, dizellokomotīvu trokšņiem un vibrācijai piesārņojumam. Vēlējās mudināt Rīgas domi, Veselības inspekciju un LDZ pirms Rail Baltic projekta - tomēr izdarīt šo mājas darbu.  Komentārs/atbilde Linkaita k-gam: prettrokšņu jautājumi nav atstājami tikai LDZ pārziņā. Tas nekur nav novedis. Lūdzu, Satiksmes ministriju, Rīgas domi un Veselības inspekciju - mudināt LDZ izpildīt savas saistības!	Šis nav konkrētā posma un arī Rail Baltica līnijas jautājums. Es zinu, ka Latvijas Dzelzceļam ir investīciju plāns attiecībā uz trokšņu mazināšanu gar dzelzceļa līnijām. Nemot vērā LDZ finansiālo stāvokli, tas varbūt nav tuvāko gadu jautājums, bet investīciju programmā tas ir ielikts. Aicinu sekot līdzi, kad LDZ publiskos informāciju par projektu vides uzlabošanai ap esošo dzelzceļa līniju.  Problēma nav palīdzība LDZ, bet finansiālā situācija un projektu sagatavošana. Tas prasa laiku.  Tajās vietās, kur Rail Baltica tiek izbūvēts un kur mēs skaram LDZ infrastruktūru, tas plāns ir šos prettrokšņu pasākumus, mēs tos paredzam, nosedzot arī LDZ infrastruktūru. Es zinu, ka Pārdaugavā tas viennozīmīgi notiks. Jautājums ir par šo posmu, kur ir ļoti apjomīgs šis LDZ sližu tīkls. To detalizētāk mēs skatīsimies nākotnē. No projekta puses mūsu pieeja - tur, kur mēs varam, cik tas ir attiecināms Rail Baltica projekta ietvaros, mēs paredzam arī LDZ prettrokšņu pasākumus.	Tālis Linkaits, satiksmes ministrs  Girts Bramans, RB RAIL AS
44.	03.12.2020. publiskā diskusija	Prettrokšņu pasākumi, dzīves kvalitāte apkaimēs	Cilvēkiem, kas dzīvo pie TC "Akropole", Salaspils ielas, Rencēnu ielas apkārtnē, vai viņiem nebūs lielāks troksnis?	Šis nav konkrētā posma un arī Rail Baltica līnijas jautājums. Es zinu, ka Latvijas Dzelzceļam ir investīciju plāns attiecībā uz trokšņu mazināšanu gar dzelzceļa līnijām. Nemot vērā LDZ finansiālo stāvokli, tas varbūt nav tuvāko gadu jautājums, bet investīciju programmā tas ir ielikts. Aicinu sekot līdzi, kad LDZ publiskos informāciju par projektu vides uzlabošanai ap esošo dzelzceļa līniju.  Problēma nav palīdzība LDZ, bet finansiālā situācija un projektu sagatavošana. Tas prasa laiku.  Tajās vietās, kur Rail Baltica tiek izbūvēts un kur mēs skaram LDZ infrastruktūru, tas plāns ir šos prettrokšņu pasākumus, mēs tos paredzam, nosedzot arī LDZ infrastruktūru. Es zinu, ka Pārdaugavā tas viennozīmīgi notiks. Jautājums ir par šo posmu, kur ir ļoti apjomīgs šis LDZ sližu tīkls. To detalizētāk mēs skatīsimies nākotnē. No projekta puses mūsu pieeja - tur, kur mēs varam, cik tas ir attiecināms Rail Baltica projekta ietvaros, mēs paredzam arī LDZ prettrokšņu pasākumus.	Tālis Linkaits, satiksmes ministrs  Girts Bramans, RB RAIL AS
45.	03.12.2020. publiskā diskusija	Prettrokšņu pasākumi, dzīves kvalitāte apkaimēs	Par TC "AKROPOLE" apkārtni. Ierīkojot šo t/c, Salaspils ielas malā tika izirsta kastanu aleja, arī dabīgā trokšņu barjēra - koki, ielas dzelzceļa malā tur ir stipri paretināti. Tādējādi - dzīves vide, sevišķi rudens-ziemas periodā kļuvis pelēka un tagad vairāk atgādina industriālo zonu (kravas cisternas paaugstinājumā uz sliedēm utml.). Vērojama intensīvāka satiksme (un gaisa piesārņojums) apkārtnes iedzīvotājiem. Lūgums visām iesaistītajām pusēm RAIL BALTIC īstenošanas gaitā pievērst uzmanību ne tikai jaunbūvē, bet arī gaisa piesārņojuma monitorēšanai un teritorijas labiekārtošanai (apzaļumošanai). Piebilde: kastanus izcirta tirdzniecības centru (t/c), ne pieturietuvi būvējot. Un paplašinot ielu, koki cieta. Tagad tur vide nav ļoti pievilcīga.	Zajā joslā starp LDZ un Salaspils ielu ir vienīgā vieta, kur ir iespējams izvietot jauno dzelzceļa infrastruktūru. Jaunajai infrastruktūrai tiks paredzēti prettrokšņu pasākumi, to detalizēti risinājumi ir projekta nākamā stadijā jautājums. Trokšņu ietekme tiks ņemta vērā un novērsta, lai jaunā dzelzceļa infrastruktūra neradītu papildu kaitējumu apkārtnē mājām, iedzīvotājiem. Par zaļajām zonām – jāturpina strādāt ar pilsētu, T/C "Akropole" un atrast vietu, kur, iespējams, var veidot kompensējošus stādījumus, bet tas ir tālākās diskusijas jautājums. Skaidrs, ka mēs šobrīd aizņemam vienīgo fizisko vietu, kur iespējams izvietot jauno dzelzceļa līniju.	Rihards Ievišs, IDOM/INECO

46.	e-pasts 11.12.2020.	Prettrokšņu pasākumi, dzīves kvalitāte apkaimēs	"Rīcības plāna trokšņa mazināšanai dzelzceļa līnijām ..... laika periodam no 2021. līdz 2023. gadam" (izstr. SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" 2019. g. febr. Rīgā) pasākumu apspriešanās notika viegli pamanāma atvairšanās bez pamatojuma ar: - "nav laiks" - Ja domāts nav istā reize, istākas būt nevar, tā plānots arī * 16 lpp.; ja dara, izdara, lai nebūtu drīz jālauž, tā plāno Rīga; - "nav laiks, nav projekta" - tā paša izstrādātāja proj. publiski tika apspriests jau 2009. g. otrā pusē. Tam jābūt RD un /vai LDZ. RB šajā posmā pasākumi attiektos uz nedaudz mājām Salaspils ielā no Jāņavārtu stacijas līdz Akropolis laukumam. Iespējami pasākumi dažādās ADZ bija vairāki - trokšņu siena, ātri augošu Serbijas egļu stādīšana, ēku fasāžu stiklojuma maiņa ... vairogji pie ēkām ... * dok. dod 1. prioritāti - "neredzu" - jāpamaina fokuss, tad izvērtēšanai kļūs redzams attiecīgajā ADZ (* 18.lpp.) paredzētais un ... redzami iedzīvotāji, kuriem tur dzīvot.		
47.	03.12.2020. publiskā diskusija	Trases novietojums	Rail Baltica trases novietojums. Vai uz Šķīrotavas pusi arī paplašināsies Rail Baltica ceļš? Ja paplašināsies ceļš un būs nepieciešams pamest savas mājas, vai tiks ierādītas jaunas dzīvesvietas?	Šajā posmā dzīvojamās mājas netiek skartas.	Ģirts Bramans, RB RAIL AS
48.	03.12.2020. publiskā diskusija	Dzelzceļa integrācija pilsētā	Nav jābūvē dzelzceļu, kas cilvēkiem sagādā neērtības. Dzelzceļš nedrīkst būt ienaidnieks cilvēkiem.		
49.	03.12.2020. publiskā diskusija	Kravas dzelzceļš	Visracionālākais risinājums būtu iznest kravas dzelzceļu ārpus Rīgas.	Tas nav Rail Baltica projekta jautājums. Tas ir ilgtermiņa nākotnes redzējuma jautājums. Mēs vairākkārt esam tikušies un runājuši, ka kaut kad tālākā nākotnē ir loģiski, ka lielākās kravas plūsmas neiet cauri Rīgas centram un uz Daugavas kreiso krastu tās nonāk pa apvedceļu. Tas noteikti nav tuvāko 20 gadu jautājums, nemot vērā, ka mums ir jāpabeidz Rail Baltica dzelzceļa līnija un tad jāskatās, kādi ir nākamie lielle investīciju objekti.	Tālis Linkaits, satiksmes ministrs
50.	03.12.2020. publiskā diskusija	Par būvniecības procesu	Aktuāls jautājums par to, vai un kā funkcionēs Jāņavārtu pieturu vecā gājēju tilta demontāžas un jaunās estakādes ierīkošanas laikā. Man nav precīzu datu par pasažieru skaitu, bet tā ir svarīga un daudz izmantota pietura, kur apstājas arī visi reģionālie vilcieni; savā ziņā tā ir Rīgas dienvidu daļas galvenā stacija, un ir svarīgi, lai tā nepārtrauktu savu darbību.	Tas ir arī uzstādījums no LDZ – gan nepārtraukt LDZ ikdienas darbību, gan noteikt stacijas funkcijas. Pašlaik precīzu risinājumu nav, ko rādīt, bet tās ir tālākās būvprojektēšanas stadijas, konkrētāk, darbu organizēšanas projekta jautājums, kas tiks detalizēti izstrādāts, saskaņots ar visām iesaistītajām pusēm – lai ikdienā būtu pēc iespējas mazāk traucējumu ikdienas jautājumiem.  Komentārs par tālāko darbu pie Jāņavārtu stacijas šķērsojuma, kur jāapvieno gan inženiertīklu izvietojums, gan gājēju un velo. No pilsētas puses bija labs ieteikums - censties inženiertīklus izvietot vienā pusē. Pašlaik izvietojums ir abās pusēs, jo tie ir dažādi inženiertīkli. Gan "Rīgas Siltums", gan "Rīgas Ūdens". Tur noteikti jārunā ar atbildīgajām institūcijām, lai ļauj izvietot šos tīklus vienā trasē vertikāli vienu virs otra.	Rihards Ieviņš, IDOM/ INECO
51.	03.12.2020. publiskā diskusija		Vai Rīgas loka posmā kursēs vairāk vilcienu, nekā no Tallinas līdz Viļņai?	Projekta ietvaros visu trīs Baltijas valstu kontekstā ir izstrādāts vienotais vilcienu kustības plāns, kas paredz dažādu vilcienu kustību uz Rail Baltica infrastruktūras. Gan starptautiskie vilcieni, gan reģionālie vienas valsts ietvaros, gan pārrobežu reģionālie vilcieni. Tur jāpieņem lēmumi valstiskā un starpvalstu līmenī.	Ģirts Bramans, RB RAIL AS
52.	03.12.2020. publiskā diskusija		Vai tajā posmā, piemēram, no Krustpils ielas, Jāņavārtiem, šajā Rīgas posmā brauks vairāk vilcienu sastāvi vai tikai tie, kas iet no cauri Rīgai no ārpuses – Igaunijas, Lietuvas.	Nē. Tie ir divi ritošā sastāva komplekti: starptautiskie vilcieni, kas ir ātrgaitas vilcieni un reģionālie vilcieni, kas nekursē ar starptautisko vilcienu ātrumu. Reģionālo vilcienu maksimālais ātrums 200 km un arī ritošais sastāvs ir cita veida.	Ģirts Bramans, RB RAIL AS
53.	03.12.2020. publiskā diskusija	Vilcienu operatori	Vai šobrīd ir skaidrs, kas būs šo vilcienu operatori?	Rail Baltica kopuzņēmumus, kas projektē trasi, atbild par dzelzceļa infrastruktūras izveidošanu. Par dzelzceļa infrastruktūras operēšanu, ir nākamais solis, kas mūs sagaida. Rail Baltica speciālisti nenodarbosies ar pārvadājumu organizēšanu. Starptautiskie pārvadājumi ir brīvajā tirgū Eiropas Savienībā – jebkurš, kur gribēs, varēs braukt pa šo līniju. Reģionālie pārvadājumi ir Latvijas valsts atbildība, un Latvijas valsts gan sludinās iepirkumus par šo pārvadājumu organizēšanu, gan skatīsies, kādi būs ieteikumi. Skaidrs, ka būs reģionāli pārvadājumi, ar ko saprotam – pieturas no Bauskas līdz Salacgrīvai visā līnijas garumā, kas paredzēti tieši Latvijas cilvēkiem, Latvijas cilvēku ērtībām domāti pārvadājumi, ne tikai starptautiskiem braucieniem. Pieņemam, ka būs vietējie rakstura un piepilsētas pārvadājumi maršrutos līdz Lidostai, līdz Jaunmārupi vienā virzienā, līdz Upeslejām otrā virzienā.  Pašlaik esam iesākuši sadarbību ar Rīgas pilsētu, kā mēs vispār Rīgā, Pierīgas aglomerācijā organizējam sabiedriskā transporta pārvadājumus, kā veidot kā vienotu sistēmu. Bet tas nav šī projekta uzdevums, tas ir citas sarunu grupas jautājums.	Tālis Linkaits, satiksmes ministrs