
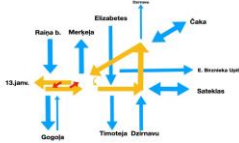





GĀJĒJU UN VELOINFRASTRUKTŪRAS SAVIENOJUMI UN PUBLISKĀS ĀRTELPAŠĀS TĒLSPISKĀ ORGANIZĀCIJA AP RĪGAS CENTRĀLO DZELZCEĻA STACIJU

Nr.p.k.	Datums, pasākums	Tēma	Priekšlikums/ Jautājums/ komentārs	Pasākumā sniegtā atbilde	Atbildes sniedzējs
1.	24.01.2020. publiskā diskusija	Gājēju un velo tilta rampu risinājumi Ģenerālā Radzina krostmalā	Kāds ir Krasta ielas promenādes ar velo nobrauktuvi savienojuma risinājums?	Krasta ielas promenāde iet paralēli Daugavai, blakus Ģenerāļa Radzina krostmalas brauktuvei. Dodas pa nelielu rampu tilta tuvumā uz gājēju līmeni, kas ir nedaudz zemāks par brauktuves līmeni, virzās uz Veirciņu. Mūsu galējā, velosipēdistu plūsmā, kas nāk no Kengaraga puses, šajā vietā veiktu 180 grādu pagriezienu un uzbrauktu augšā uz tilta.	Eiņārs Jaunzems, SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas"
2.	24.01.2020. publiskā diskusija	Gājēju un velo tilta rampu risinājumi Ģenerālā Radzina krostmalā	Ši nobrauktuve plānota starp Maskavas ielu, kur tramvaja sliedes, pašreiz tur ir sala?	Tā ir cita nobrauktuve (nomaina slaidu), nobrauktuve uz Maskavas ielas salu, būs iespējama tad, kad būs pārbūvēts viss krostojums. Savukārt šeit, Ģenerāļa Radzina krostmalas promenādē, ir esošs velo ceļš, kur veicam pieslēgumu ar 2 variantiem: • kāpnes un lifts no promenādes uz tiltu, vai • rampa no promenādes uz tiltu. Bet, tas nemaina faktu, ka, salnā starp Ģenerāļa Radzina krostmalu un Maskavas ielu, kad tiek aizvērta brauktuve, ir iespēja izbūvēt vēl vienu rampu. Un autoostas teritorijā arī ir rampa.	Eiņārs Jaunzems, SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas"
3.	24.01.2020. publiskā diskusija	Gājēju un velo tilta rampu risinājumi Ģenerālā Radzina krostmalā	Vai visas rampas plānots vienlaicīgi projektēt un būvēt?	Divas no tām mēs projektējam un būvējam, to, kas ir autoostas teritorijā, un to, kas ir pieslēgums Ģenerāļa Radzina krostmalas promenādē. Rampu salinas teritorijā nebūvējam, bet perspektīvā paredzam tādas risinājumus, lai to būtu iespējams realizēt, tiklīdz tiek pārbūvēts krostojumi Ģenerāļa Radzina krostmalā un Maskavas ielā.	Eiņārs Jaunzems, SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas"
4.	24.01.2020. publiskā diskusija	Gājēju un velo tilta rampu risinājumi Ģenerālā Radzina krostmalā	Vai tajā brīdī kad uzprojektēsiet, nekas cits neatīks kā aizvērt to brauktuvi?	Tas nav mūsu lēmums.	Eiņārs Jaunzems, SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas"
5.	24.01.2020. publiskā diskusija	Gājēju un velo tilta rampu risinājumi Ģenerālā Radzina krostmalā	Vai neesistēt tāds risinājums, ka primārās nobrauktuves ir autoostā un uz salas? Jums jau divas rampas tik un tā jābūvē.	Lai izbūvētu nobrauktuvi uz salas, ir jāslēdz satiksme Maskavas ielā starp Ģenerāļa Radzina krostmalu un autoostu. Lai izbūvētu Rail Baltica, nav vajadzības šo brauktuvi aizvērt, šim mērķim nevar izmantot projekta naudu, tas ir pilnētas jautājums. Tās abas malējās var, bet vidējo nevar.	Eiņārs Jaunzems, SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas" Viesturs Celmiņš, moderators
6.	24.01.2020. publiskā diskusija	Gājēju un velo tilta rampu risinājumi Ģenerālā Radzina krostmalā	Tad tas nozīmē, ka šis jautājums ir Rīgai? Ja viņi ir gatavi, tad jūs esiet gatavi?	Jā, ar atbilstošu finansējumu esam gatavi.	Eiņārs Jaunzems, SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas"
7.	24.01.2020. publiskā diskusija	Gājēju un velo tilta rampu risinājumi Ģenerālā Radzina krostmalā	Ja aizvērt minēto brauktuvi, kādā veidā kursēs autobusi? Kā piebrauks pie tīrģus?	Ir ideja aizvērt satiksmi starp Ģenerāļa Radzina krostmalu un Maskavas ielu. Tā vietā izveidot Centrālīrgus ielas turpinājumu un šo pieslēgumu izveidot līdz Ģenerāļa Radzina krostmalai. Kanāla otrā pusē veidojas jaunais pieslēgums, kas dod piekļuvi tīrģus, autoostai (rāda slaidu). Skaidro, rāda slaidu ar esošo un plānoto iebraukšanu autoostā no Ģenerāļa Radzina krostmalas, plānotā būs tuvāk Centrālīrgus, bet tālāk autobusu/autoostas apkalpošana notiks pa esošajiem ceļiem paši Pilsētas kanālam. Kas ir būtisks jautājums šai diskusijai – tā ir jāpārvar iela līmeņa starība starp tilta augšu un zemes līmeni (4.5m), ir iekšējās diskusijas par garenšķēršņu velorampām, kur lokāli plānojamu izstrādātāji uzstāj, ka tam jābūt ne lielākam par 6%. Tas nozīmē, lai jebkurš kurš brauc ar velosipēdu vai citu mikromobilītātes rīku varētu bez aizdomas uzbraukt. Šobrīd strīds ir par to vai tas būs stāvāk vai līzenāk. Un tādejā ir diskusijas jautājums kas būtu labāk? Ir valsts standarts LV5190-9, kur 6.2.punkts garenšķēršņu projektēšana paredz procentuālo slīpumu attiecībā pret ceļa garumu, kas ir pamatots un publiski pieejams. Tādēļ sabiedrības balsojums nav nepieciešams.	Eiņārs Daniševskis, SIA "E.Daniševska birojs" Girts Runis, SIA "Landshape" Viesturs Silenieks, Latvijas Ritebraucēju apvienība
8.	24.01.2020. publiskā diskusija	Gājēju un velo tilta rampu risinājumi Ģenerālā Radzina krostmalā	Rampa, kas paredzēta uz salas ir ar diezgan lielu rādīsu, bet pie upes ar 180 grādu pagriezienu. Vai nav iespējams rampu izveidot ar lielāku rādīsu 180 grādus ir samērā grūti veikt. Vai nav iespējams izločīt virs ūpes?	Atbilstējā vietā krostmalas promenādē, kurā ir jāpiesietas nē, jo maz vietas, jāpiesiež starp gājēju promenādē, Daugavu un Ģenerāļa Radzina krostmalu. Uztaisītais, ir projektējami iespējams, labāks	Eiņārs Jaunzems, SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas"
9.	24.01.2020. publiskā diskusija	Gājēju un velo tilta rampu risinājumi Ģenerālā Radzina krostmalā	Par platumiem uz tilta, rampām - vai telpa ir viena gan ritebraucējiem, gan gājējiem? Tīls, kas savieno abus krastus būs nozīmīgs, sevīki attīstīties Torņakalna biznesa centram, LU teritorijai. Tāpēc ir svarīgi jau tagad ielikt platumu, kas spēj apkalpot cilvēku masas, ātrumu, lai "līnija" ar "ātrie" viens otru neapraud. Šāds jautājums būs jārisina arī rakstiski.	Jā, viena.	E. Jaunzems, SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas"
10.	24.01.2020. publiskā diskusija	Gājēju un velo tilta rampu risinājumi Ģenerālā Radzina krostmalā	Kā tiks gājēju augšā uz tilta no promenādes? būs ērtāks velosipēdistiem, tad gājējiem būs jāveic garāks ceļš.	Vienā variantā izmantojot liftu vai kāpnes, otrā variantā – pa rampu. Vieta ir saura un tādejā ir jāiziet uz kompromisam – ja risinājums	E. Jaunzems, SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas"
11.	24.01.2020. publiskā diskusija	Gājēju un velosipēdistu savienojuma izveide pa Gogola ielā	Kas ir multimodālais mežs zem dzelzceļa sliedēm, ja šeit ir diskusija par atsevišķām pieturām, kur tās pārvietot? Sapratuši, ka viss sabiedriskais transports ies caur multimodālo mežgu un ka viss milzīgais daudzums pieturvietu ap staciju tiks apvienots. Vai es kaut ko pārpratu?	Tas nav fiziski iespējams palikt visu Rīgas sabiedrisko transportu zem dzelzceļa. Ir vietas optimizācijai, bet lokāli plānojamu risinājums – tiek izmantots esošais pieturvietu tīkls ap staciju, savienots ērtāk, sasniedzams. Un daļa no sabiedriskā transporta tiek likta zem dzelzceļa multimodālajā centrā, uzsvāru liekot uz: • sabiedriskā caurbraucošā transporta pieturvietām, Timoteja/Elizabetes iela, • pilsētas mikroautobusu satiksmi, • reģionālo satiksmi, kas atbrauc uz galapunktu. Šis process kopīgi pārņūnāts Rīgas pilsētas arhitekta birojā, piedaloties "Rīgas satiksmei", Autotransporta direkcijai, pārvadātājiem. Šis Gogola ielas pieturvietas tiek skatītas šodien īpaši, jo rada iespēju ērtākai dzelzceļa stacijas - autoostas sasniedzamībai. Nepieciešams tiesiskais regulējums, kas risinājums ar pieturvietu izvietojumu zem dzelzceļa ir iespējams un atbilstoši institūciju par kultūras mantojuma saglabāšanu un aizsardzību atbalsts. Aicina iepriekš izskaidrojošo O.Burova jautājumu par Stacijas laukumu, kā tiks organizēta cilvēku plūsma tajā, kā arī jautājums saistībā ar pārējām pieturvietām skatīt nākamajā publiskajā diskusijā 27.martā.	N. Balgals, SIA "Grupa 93" Viesturs Celmiņš, moderators
12.	24.01.2020. publiskā diskusija	Jaunizveidoto publisko ārteļu izmantošana: Dienvidu laukuma, "Tītānika" teritorijas publiskās ārteļpas labiekārtojums	Ir vairākkārt dzirdēts par Satiksmes ministrijas pieprasījām 80 autostāvvietām dienvidu pusē, vai tā ir patiesība, un, ja jā, tad kā tās plānots integrēt?	Ir atrasti ļoti seni dokumenti, viens no tiem ir Latvijas dzelzceļa izdotie Tehniskie noteikumi, kuri vairs nav spēkā kopš 2019.gada 1.janvāra, tur ir prasība parādīties – nodrošināt stāvvietas. Tātad, šāda prasība vairs nav. Pieņem, ka pieprasītās autostāvvietu skaits būs mazāks, bet konkrētu skaitu šodien nevar nosaukt, atkarīgs no projektētāju plānojuma. Tehniskie risinājumi būvprojekts nevar būt pretrunā ar augstākstāvošiem plānošanas dokumentiem, piemēram, Teritorijas plānojumu. Jautājums – vai Teritorijas plānojums tur paredz izbūvēt autostāvvietas vai nē? Cik zina, tad šobrīd neparedz.	Olīta Bērziņa, Satiksmes ministrija Eiņārs Jaunzems, SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas"
13.	24.01.2020. publiskā diskusija	Jaunizveidoto publisko ārteļu izmantošana: Dienvidu laukuma, "Tītānika" teritorijas publiskās ārteļpas labiekārtojums	ko tas nozīmē, vai tur būs stāvvietas vai nē? Un ja nē, mēs nezinām šodien –vai mēs uzzināsim nākošajā reizē?	Ja nākotnē tiks saglabāts esošais autostāvvietu skaits pie Latvijas dzelzceļa un Satiksmes ministrijas, kāds tas ir patreiz, Dienvidu laukuma nav iespējas izveidot. Jautājums ir, kāda ir esošā izmantošana un kā viņa mainīsies nākotnē pie Rail Baltica izbūves. Ja vēlamies kvalitatīvu savienojumu ar Maskavas ielas pusi, kurai iet cauri cilvēki, mašīnām šeit nav jābūt. Ir divi risinājumi: • koplietošanas mašīnas un mobilitātes paradumu maiņa Satiksmes ministrijai, • transportu novietot sev piederotā zemes gabalā saskaņā ar Rīgas pilsētas apbūves noteikumiem. Mūsu ierosinājums, arī ICOM izpētē tāds tika piedāvāts, autostāvvietas zem dzelzceļa – ierobežots skaits automašīnu ar elektrisko uzlādi, koplietošanai, personām ar īpašām vajadzībām, ģimenēm ar bērniem, iespējams, ka arī Satiksmes ministrijas koplietošanas mašīnas var stāvēt. Viedoklis. Ja šobrīd laukumā koki aizņem 10% un mēs gribam padarīt vidi pievilcīgu un palielināt koku daudzumu līdz 30%, tad uz kā rēķina koku apjoms palielināsies. Koki nepieciešama vieta sakņu sistēmai, lai tie būtu spēcīgi. Ja tiek saglabātas autostāvvietas, tad nevar būt runa par Dienvidu laukumu, stacijas būs tāda, kāda tā ir šodien. Tādā vietā cilvēkiem nav vēlmes uzturēties. 10% vai 30% ir milīga atšķirība. E	N. Balgals, SIA "Grupa 93" Eiņārs Jaunzems, SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas"
14.	24.01.2020. publiskā diskusija	Jaunizveidoto publisko ārteļu izmantošana: Dienvidu laukuma, "Tītānika" teritorijas publiskās ārteļpas labiekārtojums	Kur varēs novietot mašīnu pie tīrģus (gadījumā, ja jāveid mājās kartupeļu maiss, ar velo to nevarēs izdarīt)?	Tieši tāpat kā tagad. Nedaudz būs mainīta satiksmes organizācija. Tīrģus autostāvvietas paredzētāji Centrālīrgus ielas rekonstrukcijas projektā tiek saglabātas. Projektētāju/būvnieku atbildība, izbūvēt "Tītānika" vietā publisko ārteļu. Mūsu kopējais uzdevums ir iedot skaidru prasību no pilsētas kādai tai telpai ir jābūt. Līdzekļi, lai šo realizētu ir, jautājums, cik daudz par to tērēs design-build procesā.	Neils Balgals, SIA "Grupa 93"

15.	24.01.2020. publiskā diskusija	Jaunizveidoto publisko ārtelpu izmantošana: Dienvidu laukuma, "Titānika" teritorijas publiskās ārtelpas labiekārtojums	Par divām "būdam", Rīgas standarta, ko ierīko reklāmdēvēji pilsētā "bez maksas", kas ir sabiedriskā transporta pieturvietas. Loti grūbtos, ka stacijas apkārtnē un visur citur Rīgā, kur tiek intensīvi izmantotas sabiedriskā transporta pieturvietas, kur būtu jāveido pilsētas ainava, tās būtu paviljona veidā, lai cilvēkiem pietiktu vietas un tās iekļautos ainavā.		
16.	24.01.2020. publiskā diskusija	Jaunizveidoto publisko ārtelpu izmantošana: Dienvidu laukuma, "Titānika" teritorijas publiskās ārtelpas labiekārtojums	Atbalsta velojoslu 13.janvāra ielā, būs blakus arī Turģeva ielā, ja tie virzieni ir pietiekami ātri atrisināti, tad neviens negribēs "stūķēties" cauri cilvēkiem		
17.	24.01.2020. publiskā diskusija	Jaunizveidoto publisko ārtelpu izmantošana: Dienvidu laukuma, "Titānika" teritorijas publiskās ārtelpas labiekārtojums	Vai uzsāktas sarunas par T/c "Titānika" ēkas atsavināšanu? Kas ir īpašnieks?	T/c "Titānika" īpašnieks ir SIA "SpēksR". Sarunas par īpašuma atpiršanu uzsāktas jau sen un tuvojas noslēgumam.	E. Jauņzems, SIA "Eiropas Dzelceļa līnijas"
18.	24.01.2020. publiskā diskusija	Priekšlikumi transporta risinājumiem	Prezentācija: https://www.rdpad.lv/wpcontent/uploads/2020/01/Armandi_Bumanis_24012020.pdf		
19.	24.01.2020. publiskā diskusija	Priekšlikums transporta risinājumiem	No šī projekta var dabūt vēl vairāk, arī no Rīgas. Jānotur fokuss – multimodalitāte, moderna dzīves vide, ūdens un publiskās telpas. Iepriekš jau izskanēja ļoti daudz labu ideju par publiskām telpām. Uztrauc multimodalitāte - tramvajs neiet gar staciju, jāzodamā, kā to tur dabūt.		
20.	24.01.2020. publiskā diskusija	Priekšlikums transporta risinājumiem	Piedāvā ideju – Gogoļa ielā atdot sabiedriskajam transportam, arī izvietot tramvaju, un pārņemt autotransportam tikai vienā virzienā – tās kā Raiņa bulvārī. Tramvaju izvietot gar Pilsētas kanālu, būtu iespēja sakārtot tīrģus krastmalā. Pietura pie Stokmana, ja galamērķis ir Centrālā stacija? Nav labi, jābūt tuvāk stacijai		
21.	24.01.2020. publiskā diskusija	Priekšlikums transporta risinājumiem	Nepatīk, ka krastmalā paliek 6.joslas autotransportam. Ierosina būvēt apli – multimodāls punkts cilvēkiem, nedaudz pacelts, zem apla izbūvē pieeju gājējiem gar pašu kanāla krastmalu, kas ļautu, neejojot esošajai tunelī, nokļūt Daugavas krastmalā, un arī Vecrīgas pusē.	Attiecībā pret tik radikālu satiksmes organizāciju, ar apliem, tas, transporta apjoma dēļ Ģenerāļa Radziņa krastmalā, būs problemātiski.	N. Balgalis, SIA "Grupa 93" E. Daniševskis, SIA "E. Daniševska birojs"
22.	24.01.2020. publiskā diskusija	Priekšlikums transporta risinājumiem	Krastmala tiek skatīta pārāk sauri – būtu jāskatā līdz pat Akmens tiltam. Šis aplis palīdzētu veidot spēcīgu robežu tiem, kas brauc pa maģistrālajiem ceļiem no Salu tilta puses, Ārriģas, veidotu nodaļtu pilsētas vidi no šejām. Kā saprotu, tad lokālplānojumā piekļuve Daugavas krastmalai pār Ģenerāļa Radziņa krastmalu ir pa esošo tuneli.		
23.	24.01.2020. publiskā diskusija	Priekšlikums transporta risinājumiem	Ļoti svarīgi Marijas, Satekles un Elizabetes ielā (līdz trīsstāvis) veidot vienvirziena kustības apli, kas nodrošinātu, ka no 6.joslām paliek 2 vai maksimums 3 joslas. A.Caka iela kļūtu par saurām 2.joslām. Kreiso pagriezienu 13.janvāra ielā uz Merkeļa ielu jāveikt tikai sabiedriskajam transportam, arī kreiso pagriezienu no A.Caka uz Satekles ielu, kas ļautu Purvciema trolejbusam apstāties stacijas pusē, ne otrā ielas pusē.		
24.	24.01.2020. publiskā diskusija	Priekšlikums transporta risinājumiem	No krastmalas uz 13.janvāra ielu atļaut braukt tikai sabiedriskajam un operatīvajam transportam.		
25.	24.01.2020. publiskā diskusija	Priekšlikums transporta risinājumiem	Aicina apkārtnēs dzīvojamās zonas nodaļt, kur lielāka prioritāte cilvēkiem.	Piekrīt dzīvojamu zonu nodaļumam, kas sakrīt ar Lokālplānojuma redzējumu.	Neils Balgalis, SIA "Grupa 93"
26.	24.01.2020. publiskā diskusija	Priekšlikums transporta risinājumiem	Vai tiešām atbilstoši pilsētas stratēģijai mēs necenāsimies pilsētas centrā ievadīt vairāk automašīnu, un vai tiešām ir nepieciešamas 6.joslas? Varbūt Radziņa krastmalā 4.joslas, kontekstā ar Akmens tiltu, ja šo tiltu kaut daļēji, atdotu cilvēkiem, izveidojot tur, piemēram, mobilitātes joslu. Tad jau Akmens tilts nespēs ūvest cauri esošo transporta plūsmu. Pašreiz 70-80% transporta no 11.novembra krastmalas nogriežņa uz Akmens tiltu, vai tilts ir tā vieta kur vēlamies visas šīs automašīnas redzēt? Obligāti nepieciešams labs savienojums gar kanāla malu, jo šī brīža risinājumi tādu nepiedāvā.		
27.	24.01.2020. publiskā diskusija	Priekšlikumi veloinfrastruktūras, satiksmes un publiskās ārtelpas uzlabošanai	Prezentācija: https://www.rdpad.lv/wpcontent/uploads/2020/01/Oto_Ozols_24012020.pdf		
28.	24.01.2020. publiskā diskusija	Veloinfrastruktūra	13.janvāra ielā tiek plānota vērienīga pārbūve, bet velo ceļš vienā ielas pusē. Piedāvā papildināt, lai velojoslas būtu abos virzienos abās ielas pusēs.		
29.	24.01.2020. publiskā diskusija	Veloinfrastruktūra	Piedāvā Elizabetes ielā (2014.gadā piedāvāts risinājums Satiksmes departamentā, tika noraidīts) veidot velojoslu abos virzienos.		
30.	24.01.2020. publiskā diskusija	Veloinfrastruktūra	Dzirnauva ielā lokālplānojumā vienvirziena velojosla likvidēta, izveidots divvirziena veloceļš. Tas ir risinājums, kāds netiek lietots citās ielās – Turģeva ielā ir vienvirziena joslas abos virzienos, tāpat Bruninieku ielā. Aicina veidot konsekventu velo risinājumu Rīgas centrā. Vajag uzlabot velojoslu, to izceļt atšķirīgā līmenī no braucēju joslas.		
31.	24.01.2020. publiskā diskusija	Veloinfrastruktūra	Gogoļa iela – lokālplānojumā plānota vērienīga ielas pārbūve, bet bez velo infrastruktūras. Velobraucēji būs spiesti braukt pa 2.joslu, jo tiek izveidotas sabiedriskā transporta joslas. Lokālplānojumā nav nodrošināta iespēja nokļūt pie ielās ietilpības velonovietnēm pa velo infrastruktūru.		
32.	24.01.2020. publiskā diskusija	Veloinfrastruktūra	Dzelceļa dienvidu pusē lokālplānojumā nav veidota nodaļta velo infrastruktūra. Būs konflikts starp gājējiem un velo, jo nav atsevišķas velojoslas, bet gājēju būs daudz. Kā nodrošinās ātru pieeju velo stāvparkiem? Kāpēc pie Satiksmes ministrijas autotransporta ir izstrādāta plānā, bet velo nē?		
33.	24.01.2020. publiskā diskusija	Veloinfrastruktūra, transporta risinājumi	Maksavas iela, sen jau tika runāts, ka tas varētu būt ilgstošs transporta koridors, drošs velobraucējiem, ātrs tramvajam, bet lokālplānojuma risinājums tiek veidots neveiksmīgi līdzīgi kā Kr.Barona ielā. Tādējādi, tas nav maģistrālais veloceļš, piemēram, lai bērns varētu braukt uz skolu – neuzskata, ka tā ir velo infrastruktūra.		
34.	24.01.2020. publiskā diskusija	Veloinfrastruktūra, transporta risinājumi	Puškina ielā tiek novirzīta satiksme, veidojas nedroša vide, iela satiksme, un nav velo infrastruktūras.		
35.	24.01.2020. publiskā diskusija	Publiskā ārtelpa	Kāpēc jau šodien, Vajņu ielā, kas ir savienojums Vecrīgai ar autoostu, Centrālīgu – netiek veikts apzālējums, ierīkoti soliņi? Lai to izdarītu, nav vajadzīgs lokālplānojums.		
36.	24.01.2020. publiskā diskusija	Publiskā ārtelpa	Ir jābūt skaidram plānam, ko varam izdarīt šodien, šogad, nākošgad. Gājēju pāreju Prāgas ielas galā arī var ierīkot jau tagad, tāpat Gogoļa ielā ir esoši luksfori. Neatlikt darbus uz nepārskatāmu nākotni.		
37.	24.01.2020. publiskā diskusija	Publiskā ārtelpa	Aicina kopā padomāt, ko varētu īstenoš, ar esošiem līdzekļiem īstenojot no piedāvātajiem risinājumiem. Vajņu ielas kontekstā, saista ar staciju un ostu.	Piekrīt par tūlīt veicamajiem uzlabojumiem, piemēram, Raiņa bulvārī, uzlabot gājēju kustības ātrumu. Par velo risinājumiem kopumā, to attīstība notiks pakāpeniski. Par katru no priekšlikumiem var diskutēt atsevišķi, bet ņemot vērā, ka katrā vietā ir gājējiem nozīmīgi savienojumi, kur gājējiem ir priekšrocība par velospēdu (piedāvā izbāzties caur Centrālīgu ar velospēdu). Īsais savienojums gājējiem no stacijas līdz autoostai – tur ir jābūt gājēju priekšrocībai. Katra no velonovietnēm, ir sasniedzama no vienas, vai otras puses. Velonovietnes pakārtotas esošajiem tuneļiem, nevaram likt citā vietā. Uz turieni brauc no konkrētās puses un rītni atstāj. Tika piedāvāti priekšlikumi par kurten var diskutēt, bet ir priekšlikumi, kuri prasa rūpīgāku iepazīšanos. Jāizvērtē cik daudz būtu jābūt velo infrastruktūrai būtiski pārveidotajā vidē. Pakāpeniska ieviešana. Neredz iespēju veidot izdaļtu velojoslu 13.janvāra ielā abās pusēs, ir divvirziena josla vienā pusē. 13.janvāra ielā teritorijā no tramvaja līdz braukutei tiktu veidota gājējiem, atpūtai kopīgā daļtā telpa.	Neils Balgalis, SIA "Grupa 93"

38.	24.01.2020. publiskā diskusija	Publiskā ārtaelpa	Aicina kopā padomāt, ko varētu ierīcināt, ar esošiem līdzekļiem īstenot no piedāvātajiem risinājumiem. Valju ielas kontekstā, saistīta ar staciju un ostu.	Lokālpilnvarotie definē vispārīgos principus, virzienus, funkcijas, izvietojumu telpā, ielu tīklā, publiskajā ārtaelpā, un tad ejam uz atsevišķo, konkrēto – vienvirzienu, divvirzienu, pacelšām utt. joslām, tās ir detaļas. • Velo infrastruktūra Vecrīgai ies apkārt pa ārējo perimetru, cauri meīs. Šodien gar Bastejkalnu ir velo infrastruktūra, nevis Vecrīgas pusē. To pošu piedāvājumiem lokālpilnvarotie Apasijas bulvārī, savienojot 13.janvāra ielu ar Kr Barona ielu, arī 13.janvāra ielā tā tiek novietota dzelzceļa pusē, ārpusē no Vecrīgas. Tā ir viena konsekvence, un ārpusē tā ir savienosies ar tiltu pār Daugavu. Tas ir pamatojums, kāpēc nevajag 2 nodalītas velo infrastruktūras abās ielas pusēs. Iespējams, būs ielas, kur bez nevārās, Krasta ielā, Skanstes ielā, bet ne 13.janvāra ielā, kuru vēlamies pārveidot par ielu, ne par magistrali. • Turgeneva ielā ir projekts, reālās divvirzienu velojostas, viens virziens katrā ielas pusē, tāpēc nav vajadzīgs bīkulis ielā to nodrošināt dubutu velo infrastruktūru (Pulkšņa ielā). Tur tiešām dominē autotransports, bet jāņem vērā humanitāte vide. • Gogola ielā ir visaktīvākā sabiedriskā transporta pieturvietu (Latvijā), tieši tur ir visvairāk cilvēku un viņi tur ir palei. Tādējādi šeit organizēt velosipēdistiem prioritāru joslū nav telpas un arī funkcionāli nevajag. • Dienvidu zonā no stacijas līdz pat autoostai (tālāk caur autoostu ir iespējams attīstīt to tālāk gar kanālmalu) lokālpilnvarotie tiek piedāvāts dažāts telpas princips, kur prioritāte ir tikai gājējiem. Kā ir nav iela, tā ir pieredzēta. Pie velostacijas ielā šturūmā nav jāpiebrauc. Caur dārziņiem jāpārējo ar velosipēdu lēnām varēs iebraukt pie velostacijas. • Par velojostu risinājumiem Dzirnavu, Elizabetes ielās, konkrēti risinājumi vai vienvirzienu, vai divvirzienu, tas jau ir projektēšanas jautājums. Piemēram, Dzirnavu ielā – mēs nepiedāvājam risinājumus, kas prasa papildus ieguldījumus un vēlēti pārveidot ielu (pārveikt veikta pirms ~ 2 gadiem). Nav saprātīgi tajā atkārtoti ieguldīt vairākus miljonus, lai visu ielu pārveidotu par 3m sāpūs ar visām komunikācijām, lai varētu nokļūt velocelā. Velojostas lokālpilnvarotie ir tur, kur šobrīd ir telpa. • Priekšlikums par Maskavas ielu – ir par ko diskutēt. Varam piedāvāt saukt to par velo ielu, taisām to par velo ielu, kur auto transports ir viss. Ir diskusija. Bet tur ir jābrūc tramvajam. Ko teiks "Rīgas satiksme"?	Elmārs Daniševskis, SIA E. Daniševska birojs
39.	24.01.2020. publiskā diskusija	Veloinfrastruktūra	Ielā problēma veidojas tajā, ka lokālpilnvarotie piedāvātie velo risinājumi "tekrīt" milzīga velo infrastruktūras vakuumā. Ir bažas, ka visi velobraucēji lietus vienīgo izbūvēto velo infrastruktūru un radīsies problēmas. Akmens tiltu vajadzētu nodot cilvēku lietošanā. Velo šķērsojumus vajag cauri Vecrīgai un gar Vecrīgu. Lokālpilnvarotie, kur izņemtas gājēju pārejas, pārdomāt, kāpēc tikai gājēju? Kāpēc no Vecrīgas puses nevajadzētu velo savienojums? Ja neviedo velojostu 13.janvāra ielā Vecrīgas pusē, tad tam vajadzētu būt pa kādu no Vecrīgas paralēlām ielām, kas savienotos ar staciju, gan no Kungu ielas, gan Prāgas ielas, no Gogola ielas virzieniem.	Ir piedāvātas daudz labas idejas ar ko turpmāk strādāsim. Vīzija – Rīgas Centrālā dzelzceļa stacija pēc pārbūves būs Baltijas mobilitātes centrs. Uz Rīgas centra staciju dodas daudz reģionālie autobusi. Ir saprasts, lai arī tiek plānots, ka Latvijā dzelzceļš būs "mugurkauls" nākamajai mobilitātei, ka arī 2027.gadā, no reģioniem un Pierīgas, ar mērķi nokļūt Rīgas Centrālajā dzelzceļa stacijā katru dienu ieradīsies 1500 autobusu (lielus un mazus). Tie vēlēties apstāties stacijā, stacijas tuvumā kādā no tiem mobilitātes punktiem. Ir jāatrod kompromiss saistībā ar Dienvidu un Ziemeļu lokaumu u.c., ar usvaru uz mobilitāti. Stacijas laukums vēl nav piedāvājuma līmeni diskutējams, tas ir tuvāko mēnešu jautājums.	Guido Princis, Pilsētas arhitekta birojs
40.	24.01.2020. publiskā diskusija	Sabiedriskā transporta shēma	Kad ir plānots sabiedriskā transporta maršrutu pārskatīšanu? Šobrīd ielākā daļa sabiedriskā transporta maršrutu beidzas centrā, tas nozīmē, ka parasti jāizmanto 2 transporti, lai nokļūtu galamērķī, ienemot 1 tramvaju (Jugla-Imanta). Šī situācija rada slūžu MMTM. Vai ir iespējams pārvietot Abrenes ielas autobusu depu uz citu vietu, kas arī atvieglo teritoriju?	Abrenes ielas depu ir ļoti iela vērtība un veiksmes stāsts, ka ir teritorija tuvu centrā un nerada lielus nobraukumus. Nebūs arī šādu ierakstu, ka cilvēki jāpēdī nevēlēties braukt uz centru, ielākā daļa galamērķī redz centrā. Cer uz radiālu maršrutu ieviešanu, kad pilsētā nākotnā būs pilnvērtīgi pārvietojamās modeļi, varēs veikt maršrutu pārskatīšanu ilgtermiņā. Lokālpilnvarotie risinājumi nav pretunā ar nākotnes redzējumu, ir redzamas vietas, kur jāpieveid cilvēki, t.i., tīģus, autoostas, Gogola iela.	Reinis Ausiņš, SIA "Rīgas satiksme"
41.	24.01.2020. publiskā diskusija	Veloinfrastruktūra	Vēlas visos tunelēs velo infrastruktūru. Par Dienvidu lokaumu – tur obligāti velo infrastruktūru nevajag, bet tiklīdz lebraucam tunelī tā obligāti vajag atsevišķu velo infrastruktūru.		
42.	24.01.2020. publiskā diskusija		prezentācija. https://www.rdpad.lv/wpcontent/uploads/2020/01/Madara_Glbze_24012020.pdf		
43.	24.01.2020. publiskā diskusija	Satiksmes infrastruktūra	Satiksmes pārskatījumu vienā pilsētā daļā ietekmēs satiksmei pārejā pilsētā. Vai tiek veikta satiksmes modeļošana plašākā teritorijā? Vai ir apzinātas vietas, kur jāveic satiksmes infrastruktūras pārveidojumi, kas ir ārpus lokālpilnvarotie teritorijas, bet kas nepieciešams, lai satiksme funkcionētu? Vai tiek domāts kā šos pārveidojumus realizēt vienlaicīgi ar Rail Baltica būvniecību?	Par modeļošānu – pamatprasmes projektētājiem ir uzdotas sekot IVN un atzinumu iekļautajiem nosacījumiem. Modelē piekļuves ietaimējumus. Diskusija ar pilsētu, kur tiek vērtēti autotransporta šķērsojumi, pilsēta aicinājusi veikt modeļošānu. Rail Baltica ievirās nemedējis visu pilsētu.	Girts Bramans, RB RAIL AS
44.	24.01.2020. publiskā diskusija	Rail Baltica integrācija pilsētvidē	Rail Baltica trases atzars uz Ildistu. Kā to integrēs pilsētvidē? Vai Satiksmes ministrija atbalstīs Eiropas savienības līdzfinansējuma piešķiršanu, vienlaicīgi ar trases projektēšanu, t.i. tagad?	Par finansējumu – šis jautājums ir arī Satiksmes ministrijai un pilsētai. Satiksmes ministrija varētu vairāk šo komentēt un arī saistībā ar 2. un 5.jautājumiem.	Girts Bramans, RB RAIL AS
45.	24.01.2020. publiskā diskusija	Tunelis, šķērsojumi	Nezināms tuneļa garums kreisajā krastā, kas ietekmēs šķērsojumus. Kad iesālists NVO?	Par tunelī – termiņi ir aprīlis, inženieri strādā pie iespējamo variantu risinājumiem. Aprīlī uzskārs sarunas ar dienestiem un sabiedrību, kad būs tehniskais risinājums.	Girts Bramans, RB RAIL AS
46.	24.01.2020. publiskā diskusija	Anniņmuīžas šķērsojums	Tranzīta satiksme ārpus mikrorajoniem. Ja Anniņmuīžas tunelis ir vienīgais šķērsojums starp Anniņmuīžas un Jūrmalas apkaimēm, tad tiks sabojāta vēsturiski pilnībā krusā cilvēku telpa Anniņmuīžas bulvāris/ielas iekšējā joslā. Jānovirza smagais un tranzīta transports ārpus mikrorajona, piemēram, pa Kurzemēs prospektu, turpinājums uz Jūrmalas ielu. Vai par to tiek domāts?	Anniņmuīža – tiek skats Zolitūdes ielas šķērsojums, līdz ar to, ir jāparedz alternatīvas novietojums. Kopš 2014./2015./2016.gada sākotnējā izpētē vienmēr ir bijusi alternatīva Anniņmuīža. Ir runāts ar pilsētu, ir varianti un tie tiks vērtēti turpmākās mēnešos. Projektētājs strādā pie Anniņmuīžas risinājuma. Pārējās šķērsojumi ir Tornakalna pārvadi (3 autotransporta). Gadījumā, ja būs taisls tunelis, tad tiks risināta Liepājas iela. Tāpēc arī prezentācijā tika minēts gan Raņa dambis, gan Nietumu magistralē.	Girts Bramans, RB RAIL AS
47.	24.01.2020. publiskā diskusija	Zemju atsavināšana	Zemes vienlaicīga atsavināšana, vai tā tiks atsavināta arī saistīto projektu teritorijās – tās integrācijai pilsētā, šķērsojumiem, velo, gājēju infrastruktūras savienošanai starp tiem?	Zemju atsavināšanas funkciju esam deleģējuši veikt "Eiropas dzelzceļa līnijām". Mēs nodarbojamies ar zemju atsavināšanu tikai Rail Baltica trases teritorijā. Teorētiski atsavināšana saistīto projektu teritorijās būtu iespējama, tikai jautājums, kas sedz šo procesu? Attiecīnāmās izmaksas attiecas tikai uz trases teritoriju.	Olīta Bērziņa, Satiksmes ministrija
				Saistītie projekti, kurus mēs zinām, ka ir jāilēsteno, kā piemēram, Anniņmuīžas pārvadi, ir iekļauti Rail Baltica būvprojekta, uzskatām par daļu no Rail Baltica trases teritorijas. Vienlaikus, ar pārējo trases zemju atsavināšanu, to darām arī vīpēm. Par tiem projektiem par kuriem nav informācijas, ka tie nepieciešami, kā tika iepriekš norādīts, nevar tikt uzskāta atsavināšana. Zeme tiek atsavināta tam, kas tiek ietverts būvprojekta, pat tad, ja tas nav risinājums, kas ir vajadzīgs Rail Baltica realizācijai. Tiek atsavināta ielu infrastruktūra tajā vietās, kur tā atrodas uz privātpersona vai juridiskās personas piederošās zemes. "Tīrānka" teritorijā arī ir piemērs – šobrīd pieder juridiskai personai, mēs veicam zemes atsavināšanu, lai īstenotu saistīto projektu, apkārtnes labiekārtošanu.	Einārs Iauņezems, SIA Eiropas Dzelzceļa līnijas"
48.	24.01.2020. publiskā diskusija	Rail Baltica Rīgā	Aicina domāt plašāk. Rail Baltica ir Eiropas, nevis Rīgas projekts, nākamais līmenis – Baltijas projekts, tad – Latvijas, un tikai tad Rīgas. Jādombā vienlaicīgi šajos līmeņos. Nākamā plānošanas perioda Eiropas prioritātes ir klimata pārmaiņas, konkurences politika, drošība – šī vīzija virzās visam cauri, arī Rīgas pilsētas stratēģijā. Finansējums arī seko šai vīzijai. Ja stratēģija centrā ir gājēji, ritenbraucēji, sabiedriskais transports, tad diskusija kā braukt mašīnai ir pilnīgi iekā. Un par stratēģiju 100% nobalstā Rīgas domes deputāti, atliek realizēt, vai nu mainīt stratēģiju. Nevar būt diskusija ka 3m velocelān vieta nevar atrasties bet 3m kaut kam citam var atrasties, netic, ka būs 3 rampas krasmalā, visrēālāk būs divas. 1. rampa pie autoostas, kur var nobraukt arī transports, otrai jābūt pa vidu uz salnas, nevis krasma promēnādē, jo tā sabojā promenādi gan gājējiem, gan ritenbraucējiem. Estakāde Daugavas malā Rīgas ainavu neuzlabos.		
49.	24.01.2020. publiskā diskusija	Publiskā ārtaelpa	Par Valju ielu – tūristiem galamērķis ir Rīgas Centrālirģius, kādā veidā no Vecrīgas tur var nokļūt? Tas, ka Apasijas bulvāris ir lezīmēts – ļoti labi, bet acina veidot Valju ielu kā nepārtrauktu gājēju ielu, lai nodrošinātu kā nekliedz. Pa ceļam jāatstāj autostāvs.		
50.	24.01.2020. publiskā diskusija	Drošība	Kā nokļūt uz Rīgas Centrālās stacijas peroniem, ugunsgrēka gadījumā, kad nevar lietot eskalatorus, liftus? Aicina padomāt par dzīvī vienā līmenī.		
51.	24.01.2020. publiskā diskusija	Veloinfrastruktūra	Dienvidu lokauma velo infrastruktūra ir samocīta. Uz vielicenu staidzas visi, jāizmirst, ka kāds kādu lēnām palaidis. Var tāsīto velocelū tuvāk Satiksmes ministrijai.		
52.	24.01.2020. publiskā diskusija	Veloinfrastruktūra	Tunelī ar velo novietēm – ļoti labi, ja tunelī var iebraukt iekšā, nevis nonest pa kāpnēm.		
53.	24.01.2020. publiskā diskusija	Funkcionalitāte	P. Bajāra prezentētāis – autoosta, zem rampas solīni, dzelzceļa līnija pān, vai tur nekritis sēdošajiem uz galvas lietus utml.		
54.	24.01.2020. publiskā diskusija	Atbildības par projektu	Kurš no Rīgas ir galvenais par projektu? Pilsētas attīstības departaments – jāiztīcas vairāk, diskusijās jāiztīca gala lēmējvārds. Arī pēdējo gadu laikā PAD radītās vīzijas sabiedrība ir pozitīvi pieņēmusi, ir pierādījuši, ka veiksmīgi plāno.		
55.	e-pasts	transports/žalnājumu vīzija Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas apkārtnē	Tā kā dzelzceļa stacija ir cilvēkorientēts objekts, ierosinu: stīpi samazināt joslū skaitu pie dzelzceļa stacijas (pretī lokaumam atstājot tikai 5 joslas 2 virzienā uz akmens tiltu (vienu A) un 3 virzienā uz Satekles ielu (2A, viena A josla uz Merkeļa ielu, viena uz Satekles ielu)). Kā arī stīpi mazināt joslū skaitu esošajā apkārtnē, piem., mazinot joslū skaitu Aleksandra Čaka ielā.		
56.	e-pasts	transports/žalnājumu vīzija Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas apkārtnē	Vēl vēlētos uzsvērt sabiedriskā transporta nozīmību apkārtnē, nepieciešams nodrošināt visos virzienos prioritāti tam, izdalot sabiedriskā transporta joslas.		
57.	e-pasts	transports/žalnājumu vīzija Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas apkārtnē	Nodrošināt cilvēku vizuālo saskati ar pilsētu virzienos uz Vecrīgu (un tramvaja pieturu), Raņa bulvāra virzienā un Merkeļa ielas virzienā, tādējādi nodrošināt vizuālu kājgājāmības koridorus.		
58.	e-pasts	transports/žalnājumu vīzija Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas apkārtnē	Sadalīt autobusu pieturas atbilstoši virzieniem, maksimāli autobusu pieturas novietojot stacijas pusē (lai uzlabotu piesaņemšanu gājējiem) un abās tunelā pusēs, ja sabiedriskais transports šķērso tunelī. Pieturu jāņem jāvēlcē kopā ar visa lokauma novērtējās izvēdi. Pārņemot un sadalot sab. transportu tīktu mazināta slodze esošajā Gogola ielas pieturvietā, turklāt manā piedāvājumā visas galveno virzienu autobusu pieturas atradīsies ielājā laukam, tādējādi izmantojot esošo ielā lokaumu.		

59.	e-pasts	transports/zaļinājumu vizija Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas apkārtnē	Loti svarīgi ir korekti un ērti atrisināt nokļūvi no stacijas līdz vecpilsētai, šķērsojot cik vien iespējams maz joslas/krustojumus, tādejādi atvieglojot nokļūvi arī uz tramvaju. Manā gadījumā sanāk šķērsot 2 krustojumus un 5 joslas.		
60.	e-pasts	transports/zaļinājumu vizija Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas apkārtnē			
61.	e-pasts	transports/zaļinājumu vizija Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas apkārtnē			
62.	e-pasts	transports/zaļinājumu vizija Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas apkārtnē	Papildināju savu viziju, atrisinot problēmpunktu pie stacijas, sašaurinot pāreju uz vecpilsētu līdz 4 joslām, uzlabojot pieeju "potenciālajai" tramvaja līnijai caur avotu ielu. Plus pieliktu, kā varētu strādāt luksofori.		
63.	e-pasts	transports/zaļinājumu vizija Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas apkārtnē			
64.	e-pasts	transports/zaļinājumu vizija Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas apkārtnē			
65.	e-pasts	transports/zaļinājumu vizija Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas apkārtnē			
66.	e-pasts	transports/zaļinājumu vizija Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas apkārtnē	