

## **Sākotnējie plānošanas nosacījumi Rail Baltica dzelzceļa šķērsojumu izbūvei pie Anniņmuižas ielas un Anniņmuižas bulvāra**

Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk – Departaments) 11.08.2021. ir izsniedzis sākotnējos plānošanas nosacījumus Rail Baltica nacionālo interešu objekta teritorijai Rīgas pilsētā Rail Baltica dzelzceļa šķērsojumu izbūvei pie Anniņmuižas ielas un Anniņmuižas bulvāra, slēdzot Zolitūdes ielas dzelzceļa pārbrauktuvi.

Sākotnējie plānošanas nosacījumi ir paredzēti Rail Baltica projekta risinājumu sasaistei ar izstrādes stadijā esošā publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas “Rail Baltica” trases teritorijas lokālplānojuma (turpmāk – Lokālplānojums) risinājumiem nacionālo interešu objekta teritorijā un pašvaldības institūciju tehnisko noteikumu sagatavošanai.

Izsniedzot Rail Baltica projekta tehniskos noteikumus, Rīgas pilsētas pašvaldība (turpmāk – Pašvaldība) var izdot precizētus nosacījumus projektam.

### **Vispārīgie nosacījumi.**

1. Dzelzceļu izbūves risinājumos jānorāda projektētās abu dzelzceļa sistēmu zemes nodalījuma joslas robežas un aizsargjoslas, kā arī piekļuves pie apkārtējām zemes vienībām.
2. Pēc projektētās dzelzceļa zemes nodalījuma joslas robežas un aizsargjoslu iesniegšanas un vienošanās par nekustamo īpašumu piekritību sākotnējie plānošanas nosacījumi tiks precizēti.
3. Apkaimju iedzīvotāju, pilsētvides aktīvistu, vides pieejamības aktīvistu un nevalstisko organizāciju iesaistīšana būvprojekta izstrādē ir vēlama pēc risinājumu izstrādes atbilstoši sākotnējiem plānošanas nosacījumiem un prezentēšanas Pašvaldībai.

### **I. Sākotnējie plānošanas nosacījumi Rail Baltica dzelzceļa šķērsojuma izbūvei autosatiksmei pie Anniņmuižas ielas un Anniņmuižas bulvāra, slēdzot Zolitūdes ielas dzelzceļa pārbrauktuvi.**

1. Projektā nodrošināt nepieciešamās drošības telpas starp dažādajām satiksmes telpu daļām.
2. Gājēju un velosipēdu kustību nodrošināt atbilstoši vides pieejamības prasībām un sociālās drošības sajūtas nodrošināšanas principiem.
3. Pirms Zolitūdes ielas dzelzceļa pārbrauktuves slēgšanas jāizbūvē alternatīvs divlīmeņu dzelzceļa šķērsojums autosatiksmei un gājējiem starp Anniņmuižas ielu un Anniņmuižas bulvāri. Šķērsojumu ir jārisina tunelī.
4. Anniņmuižas iela un Anniņmuižas bulvāris ar jaunizbūvējamo tuneli zem dzelzceļa tiek plānota kā D kategorijas iela.
5. Tunelis veidojams ar vienu laidumu, bez sadalošām konstrukcijām, ievērojot šādas minimālās prasības:
  - 5.1. Divas autosatiksmes joslas un gājēju un velosipēdistu apvienotā telpa. Kopējais šķērsriezuma platums vismaz 16 m (skatīt 1.pielikumu).
  - 5.2. Jānodrošina nepieciešamās drošības telpas starp dažādajām satiksmes telpām.
  - 5.3. Tuneļa vertikālais gabarīts ir jānodrošina vismaz 5,0 m.
6. Jāizskata risinājumu, kur tuneļa trase tiek pavirzīta uz Vecanniņmuižas parka teritorijas pusi, lai skartu mazāk kokus, kas atrodas starp apbūvi un projektējamo tuneļa trasi dzelzceļa ziemeļu pusē. Vienlaikus jāievērtē, ka parka daļā (zemes vienība

- b/a, kadastra apzīmējums 0100 093 0027) atrodas aizsargājami koki. Jāizvērtē pazemes būvju ietekme uz kokiem, tai skaitā aizsargājamiem kokiem. Par risinājumiem, kas ietekmē aizsargājamus kokus, jāinformē Dabas aizsardzības pārvalde.
7. Ņemot vērā, ka tiek slēgta esošā Zolitūdes ielas dzelzceļa pārbrauktuve un slēgtās pārbrauktuves autotransporta plūsmas tiek novirzītas uz Anniņmuižas bulvāri, tuneli zem dzelzceļa un Anniņmuižas ielu, jāparedz ielu pārbūve vismaz līdz tuvākajiem D kategorijas ielu krustojumiem un šo krustojumu pārbūve, nodrošinot visas manevru iespējas un plānoto autotransporta plūsmu apkalpošanu (Jūrmalas gatves un Anniņmuižas bulvāra krustojuma pārbūve, Anniņmuižas ielas un Gramzdas ielas krustojuma pārbūve). Risinājumus jāizstrādā pēc transporta plūsmas modelēšanas. Braukšanas joslas platumu paredzēt vismaz 3,5 metru katrā virzienā. Pārbūvējamo teritoriju precizēt atbilstoši transporta plūsmas analīzes rezultātiem.
  8. Akāciju ielas (E kategorija) pievienojuma risinājums pie projektējamā Anniņmuižas bulvāra veidojams vadoties no tuneļa parametriem, nodrošinot drošus manevrus, redzamību un piekļuvi piegulošajiem īpašumiem. Izpildot satiksmes drošības prasības, nodrošināt šķērsošanas iespējas gājējiem no Akāciju ielas uz Vecanniņmuižas parku. Krustojumu rekomendējams izbūvēt regulējamu ar iespēju veikt kreiso manevru no Akāciju ielas.
  9. Atbilstoši Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tematiskajam plānojumam veloceļa Rīga-Imanta-Jūrmala koridors ir noteikts kā publiskās ārtelpas pamatstruktūras savienojums. Projektējot veloceļa Rīga-Imanta-Jūrmala posma (turpmāk – Zārdu iela) pārbūvi, jāpielieto plānotais profils. Zārdu iela plānota kā gājēju un riteņbraucēju iela, paredzot velosipēdu ceļu 4,0 m platumā un gājēju ietvi 3,0 m platumā. Saspiestos apstākļos iespējami lokāli sašaurinājumi līdz, attiecīgi – 3,5 m un 2,5 m.
  10. Projektējot Rostokas ielas posma pārbūvi, jāpielieto plānotais profils. Rostokas iela plānota kā D kategorijas iela ar:
    - 10.1. Vienu braukšanas joslu katrā virzienā 3,5 m platumā;
    - 10.2. Gājēju ietvi abās ielas pusēs esošajā 3,0 m platumā;
    - 10.3. Vietējās nozīmes divvirzienu veloceļu 3,5 m platumā ceļa ziemeļu pusē.
  11. Projektēšanas gaitā jāizvērtē iespēju likvidēt esošo piekļuvi Volvo Sporta centram no Anniņmuižas bulvāra puses, sadarbībā ar Pašvaldību risinot piekļuvi zemes vienībai Jūrmalas gatvē 78D (kadastra apzīmējums 0100 093 0344) no Akāciju ielas puses.
  12. Jāprojektē gājēju izejas no tuneļa uz Zārdu ielu vismaz vienā virzienā, uz Vecanniņmuižas parku un uz Rostokas ielu abos virzienos, kā arī uz Volvo Sporta centru, ja galīgajā projekta risinājumā tiek saglabāta esošā gājēju piekļuve Volvo Sporta centram.
  13. Esošo sabiedriskā transporta pieturvietu izvietojumu Rostokas ielā “Zolitūdes iela”, “Rostokas iela 16”, “Anniņmuižas iela”, “Zolitūdes D/P” (centra virzienā) un “Rostokas iela”, “Rostokas iela 16”, “Anniņmuižas iela” un “Zolitūdes D/P” (virzienā no centra) nepieciešamības gadījumā iespējams koriģēt, nepasliktinot to pieejamību pasažieriem un nesamazinot iekāpšanas platformas platību un garumu. Risinot pieturvietu izvietojumu, nepasliktināt esošo pieejamību.
  14. Paredzēt pieturvietas jaunajā Anniņmuižas ielas – Anniņmuižas bulvāra savienojumā no Jūrmalas gatves krustojuma līdz Gramzdas ielas krustojumam un tā mezglā ar Rostokas ielu. Risinājumu iepriekš saskaņot ar Rīgas domes Satiksmes departamentu un RP SIA “Rīgas satiksme”.

15. Veicot transporta plūsmas analīzi (turpmāk – TPA) un izstrādājot projekta risinājumus, jākonsultējas ar RP SIA “Rīgas satiksme” par plānotajām izmaiņām autobusu Nr.4z, Nr.46, Nr.56 un Nr.363 maršrutos un pieturu izvietojumā, tostarp nodrošinot sabiedriskā transporta tīkla attīstības iespējas. Ja nepieciešama pieturu pārvešana, jānodrošina, ka atbilstoši Transporta attīstības tematiskā plānojuma rekomendācijām, pieturas tiek izvietotas ne tālāk kā 500m attālumā no dzīvojamās apbūves teritorijas. Pieturvietas jāizvieto, nodrošinot pasažieriem iespējami ērtu nokļūšanu līdz dzelzceļa stacijām, dzīvojamajai apbūvei, tirdzniecības un pakalpojumu objektiem un sabiedriskajām ēkām, īpašu vērību pievēršot ērtām pārsēšanās iespējām starp dažādu virzienu pieturām ielu krustojumos.
16. Dzelzceļa sliežu un saistīto dzelzceļa infrastruktūru vēlams izvietot pēc iespējas kompaktāk, lai maksimāli saīsinātu ielas tuneļa posmu.
17. Atbilstoši Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tematiskajam plānojumam Anniņmuižas bulvāris un Anniņmuižas iela ir noteikta kā publiskās ārtelpas pamatstruktūras savienojums. Anniņmuižas bulvāra un Anniņmuižas ielas risinājumi veidojami atbilstoši Transporta attīstības tematiskā plānojumā noteiktajām rekomendācijām publiskās ārtelpas pamatstruktūras savienojumiem. Tostarp Anniņmuižas tunelī jānodrošina šādas vides pieejamības prasības un sociālās drošības sajūtas nodrošināšanas principus:
  - 17.1. Iespējami minimāls tuneļa segtais apjoms, gaismas aku veidošana.
  - 17.2. Iespējami minimāls atbalstsienas apjoms:
    - 17.2.1. Primāri veidot zemes ierakumus un nogāzes, ko gar gājēju ietvi iespējams nostiprināt ar līdz 0,6 m augstu atbalstsieni;
    - 17.2.2. Vietās, kur izmantojamas augstākas atbalstsienas, tās paredzēt tikai vienā pusē un veidot slīpas;
    - 17.2.3. Pievilcīga apdare (piemēram, gabioni, ķieģeļi, flīzes, u. tml.) un/vai māksliniecisku elementu klātbūtne, tostarp veikt pasākumus, lai ierobežotu atbalstsienas vandālisma riskus.
  - 17.3. Pievilcīga, gaiša, uzskatāma ieeja un spilgts mākslīgais apgaismojums segtajās tuneļa daļās.
  - 17.4. Tuneļa iekšējām sienām un griestiem trokšņa izkliedējoša vai slāpējoša apdare, lai samazinātu tuneļa telpas reverberāciju, novēršot autosatiksmes trokšņa pastiprināšanos un cilvēkiem nepatīkamu dunoņu.
18. Jāņem vērā, ka Akāciju ielas rajons atrodas nosusināmā teritorijā, un šeit ir izvietots pašvaldības meliorācijas sistēmas koplietošanas meliorācijas novadgrāvis, kuram jāievēro ekspluatācijas aizsargjosla 10 m no augšējās krants. Anniņmuižas ielā un Anniņmuižas bulvārī ir izvietots lietus kanalizācijas kolektors.
19. Dzelzceļa un pārbūvēto ielu būvprojekta risinājumiem jānodrošina, ka netiek pārsniegti Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumos Nr. 16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” noteiktie vides trokšņa robežvērtību normatīvi. Jāpiedāvā risinājumi, kas nodrošinātu, lai gar dzelzceļu un ap izmainītās autosatiksmes plūsmas ielām vides trokšņa robežvērtību normatīvu netiktu pārsniegti vairāk par 2,5 dB(A) pie mājokļu un pie citu trokšņa jutīgu ēku, piemēram, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes un kultūras iestāžu ēku fasādēm.
20. Dzelzceļa un izmainītā ielu tīkla vides trokšņa ietekmes mazināšanai jāizvērtē risinājumi, kas var ietvert gan stādījumu veidošanu, gan pret satiksmes plūsmu vērsto trokšņa jutīgo telpu ārējo konstrukciju skaņas izolācijas īpašību uzlabošanu atbilstoši Latvijas būvnormatīvam LBN 016-15 “Būvakustika”. Stādījumu veidošanu jāizskata

kompleksi ar publiskās ārtelpas risinājumiem un primāri jānodrošina stādījumi ar dižstādiem.

21. Papildus jāņem vērā sākotnējie plānošanas nosacījumi gājēju un velosipēdu dzelzceļa pārejas pārbūvei starp Anniņmuižas ielu un Anniņmuižas bulvāri. Minētie nosacījumi paredz iespēju izvērtēt gājēju un velosipēdu šķērsojuma novietojumu attiecībā pret autotransporta tuneli. Attiecīgi izvēlētajam risinājumam jānodrošina gājēju izeju plānošana uz visām abos nosacījumos minētajām ielām.

### **Nosacījumi autosatiksmes plūsmu izpētei.**

1. Transporta plūsmu analīzes ietekmes robeža ir nosakāma viena kilometra rādiusā no būvprojektā īstenojamā ielas posma, no Jūrmalas gatves un Anniņmuižas bulvāra krustojuma līdz Anniņmuižas ielas un Gramzdas ielas krustojumam. TPA ietvaros jāapskata sekojoši krustojumi (turpmāk – Krustojumi):
  - 1.1. Anniņmuižas bulvāra un Jūrmalas gatves krustojums;
  - 1.2. Anniņmuižas ielas un Gramzdas ielas krustojums;
  - 1.3. Anniņmuižas ielas tuneļa mezgls ar Rostokas ielu;
  - 1.4. Anniņmuižas ielas un Akāciju ielas krustojums;
  - 1.5. Apuzes ielas un Anniņmuižas ielas krustojums;
  - 1.6. Apuzes ielas un Jūrkalnes ielas krustojums;
  - 1.7. Jūrmalas gatves, Imantas 7. līnijas un Anniņmuižas bulvāra krustojums;
  - 1.8. Zentenes ielas un Anniņmuižas bulvāra krustojums;
  - 1.9. Kurzemes prospekta, un Zolitūdes ielas krustojums;
  - 1.10. Zolitūdes ielas un Rostokas ielas krustojums;
  - 1.11. Zolitūdes ielas un Gramzdas ielas krustojums;
  - 1.12. Rostokas ielas un Jāņa Endzelīna ielas krustojums;
  - 1.13. Anniņmuižas bulvāra un Kleistu ielas krustojums;
  - 1.14. Anniņmuižas bulvāra un Dammes ielas krustojums;
  - 1.15. Pēc nepieciešamības – citi krustojumi.
2. Katrā no Krustojumiem, katram plūsmas virzienam:
  - 2.1. Aprēķināt esošo satiksmes komforta līmeni;
  - 2.2. Norādīt plūsmu lielumu absolūtās vienībās esošajā situācijā;
  - 2.3. Satiksmes komforta līmeni kāds veidojas pēc būvprojektā paredzēto aktivitāšu īstenošanas uz projekta ekspluatācijā nodošanas brīdi;
  - 2.4. Norādīt plūsmu lielumu absolūtās vienībās pēc būvprojektā paredzēto aktivitāšu īstenošanas uz projekta ekspluatācijā nodošanas brīdi.
3. Būvprojekta risinājumus jāpamato, pielietojot transporta plūsmu simulācijas modelēšanu, ņemot vērā lēmumu, ka tiek slēgta Zolitūdes ielas dzelzceļa pārbrauktuve un autotransporta un sabiedriskā transporta plūsma jāpārvirza uz Anniņmuižas ielas – Anniņmuižas bulvāra tuneli zem dzelzceļa.
4. Transporta plūsmas simulācijas modelēšanu un būvprojekta risinājumus veidot ar mērķi samazināt tranzītsatiksmi Imantā Anniņmuižas bulvārī. Primāri virzīt tranzītsatiksmi uz Kurzemes prospektu.
5. Jāsagatavo divi transporta plūsmu modelēšanas scenāriji:
  - 5.1. Esošā situācija.
  - 5.2. Plānotā situācija uz būvprojektā paredzēto aktivitāšu nodošanas brīdi. Sagatavojot scenāriju, jāņem vērā:
    - 5.2.1. Prognozētās automobilizācijas līmeņa izmaiņas uz 1000 iedzīvotājiem;

5.2.2. Pilsētas infrastruktūras izmaiņas atbilstoši izstrādes stadijā esošās Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programmas īstermiņā un vidējā termiņā noteiktajām aktivitātēm (informāciju pieprasīt no Departamenta Mobilitātes pārvaldes).

5.2.3. RP SIA “Rīgas satiksme” plānotās izmaiņas autobusu Nr.4z, Nr.46, Nr.56, un Nr.363 maršrutos un Lokālplānojumā izstrādāto priekšlikumu pārvietot autobusa Nr. 4z un Nr.46 galapunktu Rostokas ielā uz teritoriju blakus Zolitūdes dzelzceļa stacijai.

6. Izstrādājot TPA, ņem vērā TPA teritorijas robežās spēkā esošajos plānošanas dokumentos paredzētos risinājumus.
7. Gadījumos, kad TPA teritorijā vienlaikus tiek izstrādāti vairāki TPA projekti, rīko TPA projektu izstrādātāju darba grupas, ar mērķi panākt iespējamo risinājumu savstarpēju saskaņošanu.
8. Saskaņā ar “Highway Capacity Manual 2000” (turpmāk – HCM), īstenojot būvprojektā paredzētos risinājumus, jaunveidojamiem ielu vai piebraucamo ceļu krustojumiem nodrošina vismaz C satiksmes komforta līmeni, kā arī nodrošina Krustojumu satiksmes komforta līmeni vismaz D līmenī.
9. Gadījumos, kad Krustojumos, pirms būvprojektā paredzētās darbības īstenošanas jau ir sasniegts:
  - 9.1. E satiksmes komforta līmenis, ar būvprojekta risinājumiem nodrošina, ka esošais aizkavējuma laiks katrā no Krustojumiem pēc būvprojekta īstenošanas nepieaug vairāk par 10% un nesasniedz F satiksmes komforta līmeni;
  - 9.2. F satiksmes komforta līmenis, ar būvprojekta risinājumiem katrā no Krustojumiem nodrošina vismaz E satiksmes komforta līmeni;
  - 9.3. F satiksmes komforta līmenis, tad, ja būvprojektā paredzētās darbības šajos Krustojumos nepalielina aizkavējuma laiku, būvprojekta risinājumos var neparedzēt šo Krustojumu satiksmes komforta līmeņu uzlabojumu.
10. Būvprojektā veidojamo satiksmes organizāciju pamato ar satiksmes komforta līmeņa novērtējumu Krustojumos rīta vai vakara maksimālās noslodzes stundā (vērtējot stundu ar lielāko aizkavējumu).
11. Satiksmes komforta līmeņu raksturojums regulējamos krustojumos atbilstoši HCM ir šāds:
  - 11.1. Satiksmes komforta līmenis saskaņā ar HCM ar luksoforiem aprīkotiem krustojumiem

Satiksmes komforta līmenis	Aizkavējuma laiks (s/tr.l.)*
A	< 10
B	> 10 – 20
C	> 20 – 35
D	> 35 – 55
E	> 55 – 80
F	> 80

## 11.2. Satiksmes komforta līmenis saskaņā ar HCM neregulējamiem krustojumiem

Satiksmes komforta līmenis	Vidējais aizkavējuma laiks (s/tr.l.)*
A	< 10
B	> 10 – 15
C	> 15 – 25
D	> 25 – 35
E	> 35 – 50
F	> 50

\* s/tr.l. – aizkavējuma laiks sekundēs transportlīdzeklim

## II. Sākotnējie plānošanas nosacījumi gājēju un velosipēdu dzelzceļa pārejas pārbūvei starp Anniņmuižas ielu un Anniņmuižas bulvāri.

1. Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūrai, šķērsojot esošo oficiālo vienlīmeņa dzelzceļa gājēju pāreju pār 1520 mm dzelzceļa infrastruktūru starp Anniņmuižas ielu un Anniņmuižas bulvāri, to jāpārbūvē tunelī, ievērojot šādas prasības:

### Gājēju un velosipēdu tuneļa novietojums.

Tuneļa novietojumam primāri jāizvērtē vieta autotransporta tuneļa rietumu pusē, jeb vietā, kur tunelis savienos dzīvojamās apbūves teritorijas abpus dzelzceļam.

### Vēlamie velo virzieni.

Tunelis tiek plānots kā lokāls dzelzceļa šķērsojums gājējiem un maģistrālais veloceļš ar savienojumiem uz Anniņmuižas ielu, Rostokas ielu abos virzienos, Zārdu ielu (esošo veloceļu Rīga-Imanta-Jūrmala) abos virzienos un savienojumu ar Jūrmalas gatvi un Akāciju ielu, Vecanniņmuižas parku (skatīt 2.pielikumu).

### Tuneļa minimālie izmēri.

1. Gājēju ietvi jāveido vismaz 3.00 m platu, velosipēdistu ceļu – vismaz 3.00 m platu. Papildus jāparedz drošības telpas – gar veloceļu, tuneļa sienām, atbalstsienām u. tml. būves elementiem.
2. Tuneļa augstums – 3,0 m.
3. Rampu slīpums ne lielāks kā 5%.
4. Papildus rampām veidojami arī tiešāki gājēju savienojumi ar kāpnēm.
5. Projektējot veloceļa Rīga-Imanta-Jūrmala posma (turpmāk – Zārdu iela) pārbūvi, jāpielieto plānotais profils. Zārdu iela plānota kā gājēju un riteņbraucēju iela, paredzot velosipēdu ceļu 4,0 m platumā un gājēju ietvi 3,0 m platumā. Saspiestos apstākļos iespējami lokāli sašaurinājumi līdz attiecīgi 3,5 m un 2,5 m.

### Vides pieejamības prasības un sociālās drošības sajūtas nodrošināšanas principi.

Atbilstoši Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tematiskajam plānojumam veloceļš Rīga-Imanta-Jūrmala un Anniņmuižas ielas – Anniņmuižas bulvāris ir noteikti kā publiskās ārtelpas pamatstruktūras savienojumi. To risinājumi veidojami atbilstoši Transporta attīstības tematiskā plānojumā noteiktajām rekomendācijām publiskās ārtelpas pamatstruktūras savienojumiem, tostarp jānodrošina:

1. Iespējami minimāls tuneļa segtais apjoms, gaismas aku veidošana.
  2. Iespējami minimāls atbalstsienu apjoms:
    - 2.1. Primāri jāveido zemes ierakumus un nogāzes, ko gar gājēju un velosipēdu satiksmes telpu iespējams nostiprināt ar līdz 0,6 m augstu atbalstsienu.
    - 2.2. Vietās, kur izmantojamas augstākas atbalstsienas, tās jāparedz tikai vienā pusē un jāveido slīpas.
    - 2.3. Atbalstsienām jāizmanto pievilcīgus materiālus vai apdari (piemēram, gabioni, ķieģeļi, flīzes, u. tml.), tostarp jāveic pasākumi, lai ierobežotu atbalstsienu vandālisma riskus.
  3. Iespējami neierobežota caurskatāmība un pārskatāmība, tostarp izvairīšanās no asiem, nepārredzamiem stūriem un no skatu aizsedzošām konstrukcijām, nogāzēm un krūmiem.
  4. Pievilcīga, gaiša, uzskatāma ieeja un spilgts mākslīgais apgaismojums tuneļa segtajās daļās.
  5. Pievilcīga apdare / māksliniecisku elementu klātbūtne.
  6. Veloceļu tunelī un uz tā rampām jāveido, ņemot vērā inerces ietekmi uz velosatiksmi:
    - 6.1. Veloceļa līknes tunelī un uz tā rampām jāparedz ar vismaz 20 m iekšējo rādiusu, ko saspīestos apstākļos iespējams samazināt līdz 15 m.
    - 6.2. Tuvojoties virszemei, līkņu rādiusu iespējams pakāpeniski samazināt līdz 5 m.
    - 6.3. Veloceļa līknēs jāparedz veloceļa brauktuves paplašinājumu par 0,5 m.
    - 6.4. Veloceļam jāparedz vismaz 40 m redzamības distanci.
    - 6.5. Tuneļa rampās jāminimizē velo un gājēju plūsmu krustošanos.
2. Papildus jāņem vērā sākotnējie plānošanas nosacījumi satiksmes tunelim, ko Rail Baltica projektā ir jāizbūvē pirms Zolitūdes ielas dzelzceļa pārbrauktuves slēgšanas.

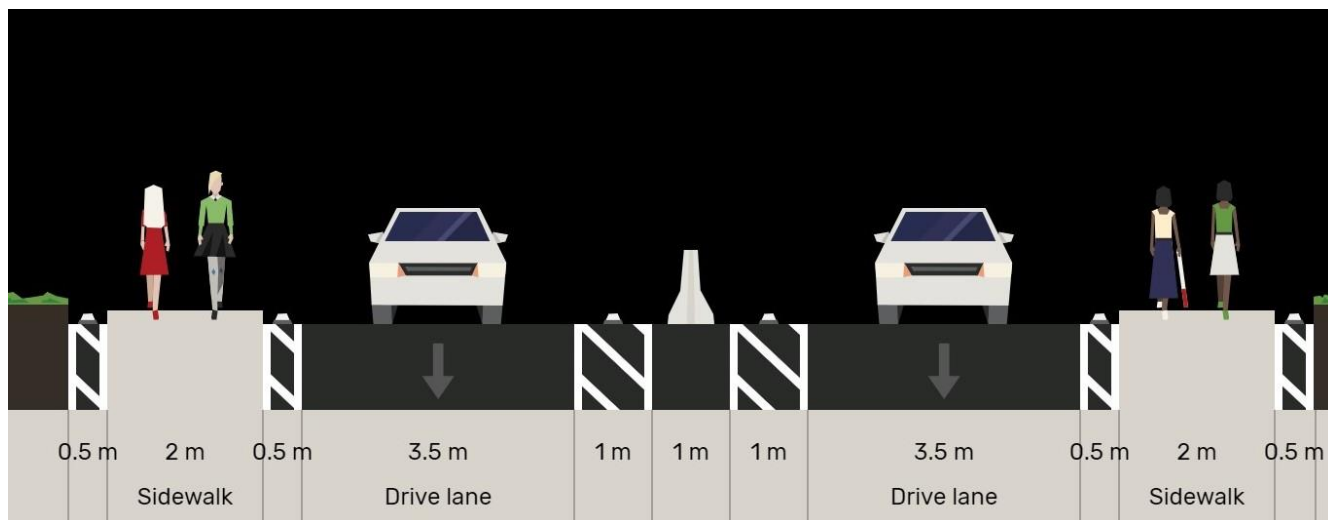
### **Izmantojamie plānošanas dokumenti.**

1. Izstrādes stadijā esošā jaunā Rīgas teritorijas plānojuma redakcijas materiāli pieejami: [https://geolatvija.lv/geo/tapis#document\\_12016](https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_12016).
2. Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tematiskais plānojums pieejams: [https://geolatvija.lv/geo/tapis#document\\_9955](https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_9955).
3. Transporta attīstības tematiskais plānojums pieejams: [https://geolatvija.lv/geo/tapis#document\\_10077](https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_10077).



## Pielikumi

1. pielikums. Annīņmuižas autosatiksmes tuneļa šķēršprofils.



2. pielikums. Gājēju un velosipēdu tuneļa orientējošs novietojums un pieejas.

