

Sākotnējie plānošanas nosacījumi dzelzceļa šķērsojumam starp Rēznas ielu un Pildas ielu ar piekļuvi Vagonu parka teritorijai un Vagonu parka gājēju pārvadam

Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk – Departaments) saskaņā ar Rīgas domes 17.05.2016. lēmumu Nr. 3782 “Par publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas “Rail Baltica” trases teritorijas lokālpilnojumā kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018. gadam un Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma grozījumu izstrādes uzsākšanu” veic lokālpilnojumā izstrādi (turpmāk – Lokālpilnojums), lai nodrošinātu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras Rail Baltica (turpmāk – Rail Baltica) projekta risinājumu optimālu integrāciju Rīgas pilsētā.

Ar šo, pamatojoties uz Lokālpilnojuma aktuālās darba redakcijas risinājumiem, kas izstrādāti sadarbībā ar AS “RB Rail”, Departaments izsniedz sākotnējos plānošanas nosacījumus Rail Baltica nacionālo interešu objekta teritorijai Rīgas pilsētā dzelzceļa šķērsojumam starp Rēznas ielu un Pildas ielu un piekļuvei Vagonu parka teritorijai. Sākotnējie plānošanas nosacījumi ir paredzēti Rail Baltica projekta risinājumu sasaistei ar izstrādes stadijā esošā Lokālpilnojuma risinājumiem nacionālo interešu objekta teritorijā.

Rail Baltica projekta ietvaros sadarbībā ar VAS “Latvijas Dzelzceļš” ir noskaidrots, ka Rīgas teritorijas plānojumā 2006. - 2018. gadam noteiktais Centra loka savienojums pa Lauvas ielas - Pērnavas ielas pārvadu nevar tikt īstenots (tā realizācija būtu nesamērīgi komplicēta un dārga). Līdz ar to jaunajā Rīgas teritorijas plānojumā palielināta Rēznas ielas - Pildas ielas dzelzceļa šķērsojuma nozīme, paaugstinot šo ielu kategoriju no D uz C. Šāds risinājums veicinās arī Slāvu pārvada atslogošanu un mazinās dzelzceļa barjeras efektu (nākamais dzelzceļa šķērsojums autotransportam atrodas centrā Lāčplēša ielā). Ņemot vērā šos apsvērumus, 2021. gada 16. jūnija koordinācijas sanāksmē starp Satiksmes ministriju, Rīgas domi un Rail Baltica projekta ieviesēj institūcijām tika pieņemts lēmums par Rail Baltica projekta un pašvaldības kopēji līdzfinansēta risinājuma attīstīšanu, lai būvētu pilsētas satiksmes tuneli Rēznas un Pildas ielā no Austrumu maģistrāles līdz Lomonosova ielai un Rail Baltica piekļuvei Vagonu parkam. Nosacījumi dzelzceļa šķērsojuma pārbūvei Rēznas un Pildas ielās ir sagatavoti iepriekšminētajam satiksmes tunelī un esošās dzelzceļa pārejas pārbūvei par gājēju tuneli. Atkarībā no detalizētā būves risinājuma, kā arī būvniecības kopējā finansējuma sadalījuma plāna starp Rail Baltica ieviesēj institūcijām un Rīgas domi, Rīgas pilsētas pašvaldība (turpmāk – Pašvaldība) var precizēt plānošanas nosacījumus projektam un atkārtoti izdot tehniskos noteikumus.

I. NOSACĪJUMI RĒZNAS UN PILDAS IELU GĀJĒJU /INŽENIERTĪKLU TUNELIM

1. Šobrīd starp Rēznas ielu un Pildas ielu gājēji izmanto divas pārejas – dzelzceļa gājēju pāreju zemes līmenī un gājēju pārvadu, kas savietots ar siltumtrasi. Rail Baltica pamatlīnijas inženierizpētē tika paredzēta esošo divu dzelzceļa pāreju

pārbūve jaunā gājēju un velosipēdu tunelī, kas apvienots ar siltumtrases šķērsojumu zem dzelzceļa. Būvējot jauno gājēju, velosipēdistu un inženiertīklu tuneli, tas ir izvietojams un projektējams kā atsevišķa būve, respektējot autotransporta tuneļa un tā plānoto risinājumu realizācijas iespējas.

2. Rēznas ielas – Pildas ielas gājēju un velosipēdistu tuneļa risinājumi ir jāizstrādā tā, lai nodrošinātu iespējas plānotā autotransporta tuneļa būvniecībai, nepārbūvējot gājēju, velosipēdistu un inženiertīklu tuneli. Nepieciešamības gadījumā ir pieļaujams koriģēt ielu sarkanās līnijas, lai nodrošinātu optimālu gājēju, velosipēdu un inženierkomunikāciju tuneļa izvietojumu.

3. Gājēju un velosipēdistu tuneļa izvietojums var tikt precizēts atbilstoši pieņemtajiem risinājumiem attiecībā uz autotransporta tuneļa risinājumu un Vagonu parka piekļuves risinājumu, iepriekš saskaņojot ar Pašvaldību.

4. Rēznas ielas – Pildas ielas gājēju un velosipēdistu tunelis veidojams kā lokāls dzelzceļa šķērsojums gājējiem un velosatiksmi, lai savienotu Krasta ielas dzīvojamu masīvu un Dārziema apkaimi.

5. Gājēju un velosipēdu tuneļa izejas jāsavieno ar esošo Pildas ielas un Rēznas ielas gājēju satiksmes infrastruktūru, nodrošinot vides pieejamībām un satiksmes drošības prasībām atbilstošus risinājumus, nepieciešamības gadījumā veicot vajadzīgo savienojumu izveidi.

6. Projektējot tuneļa izejas un risinājumus gājēju un velosipēdu kustības drošuma garantēšanai pie pievienojumiem ielu tīklam, jāņem vērā prasības autotransporta tuneļa izbūves nodrošināšanai starp Pildas un Rēznas ielām.

7. Tā kā gājēju un velosipēdu tuneli plānots izvietot kopējā būvē ar inženiertīkliem, risinājumos jāparāda, kādi pasākumi ir paredzēti, lai nodrošinātu aizsardzību pret riskiem, un kustības organizācija gadījumos, kad tunelis tiek slēgts gājējiem avāriju un bojājumu novēršanas laikā.

8. Tuneļa šķērsgrīzumā jāuzrāda inženiertīklu aizsargjoslu un apgrūtinājumu teritorijas, tostarp, ja inženiertīkli un satiksmes telpa ir ievietota viena virs otras.

9. Atbilstoši Rīgas Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tematiskajam plānojumam Rēznas un Pildas ielas un šķērsojums pāri dzelzceļam ir noteikts kā publiskās ārtelpas pamatstruktūras savienojums. Tā risinājumi veidojami atbilstoši noteiktajām rekomendācijām publiskās ārtelpas pamatstruktūras savienojumiem, kas ietvertas Transporta attīstības tematiskajā plānojumā.

10. Projektējot rampu un pievienojumu Rēznas ielai caur Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tematiskajā plānojumā plānoto skvēru, paredzēt gājēju un velobraucēju kustībai un atpūtai piemērotu labiekārtojumu.

11. Tuneļa rietumu pusē paralēli dzelzceļam atrodas plānotās Salaspils ielas trase. Salaspils ielu perspektīvā plānots attīstīt kā vietēju gājēju un velosipēdu satiksmes savienojumu un piekļuves funkcijas ielu autosatiksmi. Mainot ielas kategoriju no C kategorijas uz E kategoriju, Salaspils iela šajā mezglā turpmāk tiek plānota kā E kategorijas iela ar divām autosatiksmes joslām 3,0 m platumā un gājēju ietvi 3,0 m platumā apbūves pusē. Velosipēdu satiksme tiek plānota kopā ar autosatiksmi ielas braucamajā daļā.

12. Tuneļa būvniecības ietvaros izbūvējams plānotās Salaspils ielas posms pār tuneli, kā arī gājēju un velosipēdu satiksmes savienojumi līdz tam.

II. NOSACĪJUMI AUTOTRANSPORTA TUNELIM, PIEKĻUVEI VAGONU PARKAM UN RĒZNAS UN PILDAS IELU PĀRBŪVEI

Autotransporta tuneļa būvē ir paredzēts integrēt Rail Baltica projektā iecerēto autotransporta savienojumu ar Vagonu parka teritoriju. Perspektīvā Pašvaldība plāno veikt Rēznas ielas tālāku izbūvi no Lomonosova ielas līdz Krasta ielai.

1. Piekļuve Vagonu parkam nodrošināma autosatiksmei, gājēju satiksmei un velosipēdu satiksmei.

2. Rēznas ielas – Pildas ielas autotransporta šķērsojums būvējams kā tunelis, kurā izvietotas līdz četrām joslām autotransporta satiksmei, papildu ieskrējiena un bremzēšanas josla Vagonu parka pieslēgumam un kopīgs gājēju un velosipēdistu ceļš Vagonu parka pieslēgumam.

3. Gājēju un velosipēdu satiksmes piekļuve Vagonu parkam jāorganizē pa autotransporta tuneļa ziemeļu pusē visā garumā izvietotu kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu, nodrošinot piekļuvi gan no Lomonosova ielas, gan no Piedrujas ielas.

4. Rēznas ielas – Pildas ielas autotransporta tunelim jāatbilst šādām prasībām:

4.1. četras braukšanas joslas, katra 3,25 – 3,50 m plata, un nepieciešamās drošības telpas. Joslu skaitu iespējams precizēt atbilstoši satiksmes plūsmas modelēšanas rezultātiem un Ietekmes uz vidi novērtējumam, iepriekš saskaņojot ar Pašvaldību;

4.2. papildu bremzēšanas un ieskrējiena josla piekļuves organizēšanai Vagonu parka teritorijai, ievērojot kravas transportam nepieciešamo satiksmes telpu, pagrieziena rādītājus, redzamības trīsstūrus;

4.3. ziemeļu pusē visā tuneļa garumā – kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš piekļuvei Vagonu parka teritorijai vismaz 2,5 m platumā, un nepieciešamās drošības telpas;

4.4. tuneļa vertikālais gabarīts autosatiksmes daļā – vismaz 5,0 m. Gājēju un velosipēdu satiksmes daļu ir iespējams veidot atšķirīgā līmenī, paredzot vismaz 3,0 m vertikālo gabarītu.

5. Pašvaldība neiebilst, ja piekļuve Vagonu parkam tiek veidota kā neatkarīga būve, ja šāds risinājums nekonfliktē ar šajos nosacījumos minētajām prasībām. Šajā gadījumā jā saglabā iespēja Rēznas ielas – Pildas ielas autotransporta tuneļa neatkarīgai, nekonfliktējošai realizācijai pilnā tā apjomā, ar četrām braukšanas joslām, neparedzot no tā pieslēgumu Vagonu parkam. Jāievēro šādi prasības tuneļa parametriem:

5.1. četras braukšanas joslas, katra 3,25 – 3,50 m plata, un nepieciešamās drošības telpas;

5.2. ziemeļu pusē visā tuneļa garumā – dalīts gājēju un velosipēdu ceļš ar gājēju kustības telpu vismaz 2,5 m un velosipēdu kustības telpu 3,0 m, papildus paredzot drošības telpas;

5.3. tuneļa vertikālais gabarīts autosatiksmes daļā – vismaz 5,0 m. Gājēju un velosipēdu satiksmes daļa atšķirīgā līmenī, paredzot vismaz 3,0 m vertikālo gabarītu;

5.4. Vagonu parka piekļuve nedrīkst konfliktēt ar projektēto gājēju un velosipēdu tuneli.

6. Autotransporta tuneļa būvniecības ietvaros jāpārbūvē Rēznas ielas un Pildas ielas posmi atbilstoši C kategorijas ielu prasībām līdz Lomonosova ielai un Piedrujas ielai, ieskaitot krustojumu pārbūvi:

6.1 ielas ziemeļu pusē no Lomonosova ielas un no Piedrujas ielas veidojams kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš, ārpus tuneļa to paredzot vismaz 3,00 m platumā;

6.2 ielai veidojamas četras braukšanas joslas 3,25–3,50 m platumā. Joslu skaitu iespējams precizēt atbilstoši tuneļa risinājumiem;

6.3. krustojumos pagriezienu veikšanai iespēju robežās veidojamas atsevišķas pagriezienu joslas vismaz 3,00 m platumā;

6.4. ielas dienvidu pusē veidojams dalīts gājēju un velosipēdu ceļš, ārpus tuneļa paredzot gājēju ietvi vismaz 3,00 m platumā un velosipēdu ceļu vismaz 3,00 m platumā;

6.5. sabiedriskā transporta pieturvietu izbūve kabatās 3,00 m platumā.

7. Ielu starp Lomonosova un Piedrujas ielu krustojumiem un tuneli zem dzelzceļa jāizvieto sarkano līniju koridorā, iespēju robežās atvirzoties no mājām Rēznas ielā 5 un Rēznas ielā 7.

8. Plānotais maksimālais atļautais braukšanas ātrums Rēznas ielā, Pildas ielā un tunelī – 50 km/h.

9. Rēznas ielas – Pildas ielas tuneļa risinājumos jānodrošina iespēja atklāt sabiedriskā transporta satiksmi ar autobusiem un jānodrošina pasažieriem ērts un viegli sasniedzams pieturvietu izvietojums.

10. Tuneļa rietumu pusē paralēli dzelzceļam atrodas plānotās Salaspils ielas trase. Salaspils ielu perspektīvā plānots attīstīt kā vietēju gājēju un velosipēdu satiksmes savienojumu un piekļuves funkcijas ielu autosatiksmi. Mainot ielas kategoriju no C kategorijas uz E kategoriju, Salaspils iela šajā mezglā turpmāk tiek plānota kā E kategorijas iela ar divām autosatiksmes joslām 3,0 m platumā un gājēju ietvi 3,0 m platumā apbūves pusē. Velosipēdu satiksme tiek plānota kopā ar autosatiksmi uz ielas braucamās daļas.

11. Tuneļa būvniecības ietvaros izbūvējams plānotās Salaspils ielas posms pār tuneli, kā arī gājēju un velosipēdu satiksmes savienojumi līdz tam.

12. Piekļūšanu pie Rēznas ielas īpašumiem jārisina, kur nepieciešams, izbūvējot Rēznas ielai paralēlu piekļuves ceļu un izbūvējot plānotās Salaspils ielas posmu projekta teritorijas robežās.

13. Tuneļa austrumu pusē risināms savienojums ar Vestienas ielu, tostarp jāņem vērā SIA “Rīgas satiksme” autobusu piekļuves ceļi 7. autobusu parkam, esošie autobusu maršruti un perspektīvā sabiedriskā transporta tīkla attīstība, kā arī aktuālie Austrumu maģistrāles risinājumi.

14. Dzelzceļa sliežu un saistīto dzelzceļa infrastruktūru vēlams izvietot pēc iespējas kompaktāk, lai maksimāli saīsinātu ielas tuneļa posmu.

15. Tā kā autosatiksmes tuneļa izbūves rezultātā ievērojami pieaugs autosatiksmes plūsma pa Rēznas un Pildas ielām, jānodrošina tā rezultātā izmainītās autosatiksmes plūsmas ietvertā rajona trokšņa modelēšana (trokšņa kartēšana). Vietās, kurās pie mājokļiem un citām trokšņa jutīgām ēkām, piemēram, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes un kultūras iestāžu ēkām tiek konstatēti trokšņa rādītāju pārsniegumi lielāki par 2,5 dB(A), paredzēt trokšņa samazināšanas pasākumus pie šo ēku fasādēm, vai arī, ja tas pie fasādēm nav iespējams, paredzēt pret satiksmes plūsmu vērsto trokšņa jutīgo telpu ārējo konstrukciju skaņas izolācijas īpašību uzlabošanu atbilstoši Latvijas būvnormatīvam LBN 016-15 "Būvakustika", lai nodrošinātu trokšņa līmeņu telpās atbilstību to attiecīgajām robežvērtībām.

16. 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.

17. Nosacījumi transporta plūsmu izpētei tiks precizēti.

III. NOSACĪJUMI VAGONU PARKA GĀJĒJU PĀRVADAM

1. Pārvals jāprojektē kā lokāls dzelzceļa šķērsojums gājējiem un velosipēdistiem un kā piekļuves infrastruktūra Vagonu parka stacijai. Pārvalda izbūvē jāievēro šādi parametri:

1.1. jānodrošina gājēju kustības brīvība vismaz 2,0 m un velosipēdu kustības brīvība vismaz 3,0 m, papildus paredzot drošības telpas;

1.2. pārvalda rampas jāveido ar maksimālo slīpumu 5%. Ja rampu slīpums ir lielāks, jānodrošina lifta izbūve abās dzelzceļa pusēs.

2. Gājēju un velosipēdu pārvalda rampas jāizvieto:

2.1. Dārziema apkaimes pusē ar pievienojumu Mazās Matīsa ielas ietvei Vagonu parka stacijas rajonā;

2.2. Maskavas forštates pusē ar pievienojumu Lauvas ielas ietvei, tostarp ņemot vērā plānotās E kategorijas ielas pievienojumu Lauvas ielai. Pašvaldība nākotnē izbūvēs vietēju E kategorijas ielu sarkanajās līnijās gar dzelzceļu ar maksimālo platumu 10 metri, lai nodrošinātu piekļuvi Lomonosova ielas īpašumiem.

3. No gājēju un velosipēdu pārvalda jāparedz kāpnes:

3.1. dzelzceļa ziemeļu pusē uz Mazo Matīsa ielu, dienvidu virzienā;

3.2. dzelzceļa dienvidu pusē uz Kalna ielu;

3.3. uz Vagonu parka dzelzceļa teritoriju.

4. Kāpņu platumu nodrošināt 3,0 m.

5. Izvietojot pārvada rampas un kāpnes, jā saglabā piekļūšana pie blakus esošajiem nekustamajiem īpašumiem:

5.1. risinājumi nedrīkst liegt piekļuvi esošām iebrauktuvēm, ēku ieejām vai piebraucamajiem ceļiem;

5.2. ja risinājumi skar esošās iebrauktuves, ēku ieejas vai piebraucamos ceļus, jā piedāvā risinājumi piekļuves saglabāšanai.

6. Rīgas Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tematiskajā plānojumā Lauvas iela, Kalna iela un Mazā Matīsa iela un gājēju šķērsojums pār dzelzceļu ir definēti kā publiskās ārtelpas pamatstruktūras savienojumi. Pārvada izbūvē ir jāievēro rekomendācijas publiskās ārtelpas pamatstruktūras savienojumiem, kas ietvertas Transporta attīstības tematiskā plānojumā, kā arī šajā tematiskajā plānojumā minētās vides pieejamības prasības gājējiem un velosipēdistiem un drošuma prasības. Pārvada arhitektūrai jābūt kvalitatīvai un vidē iederīgai.

7. Vagonu parka stacijas būvniecībā jāņem vērā VAS "Latvijas Dzelzceļš" vadlīnijas dzelzceļa pieturu ēkām un blakus esošajām teritorijām.