
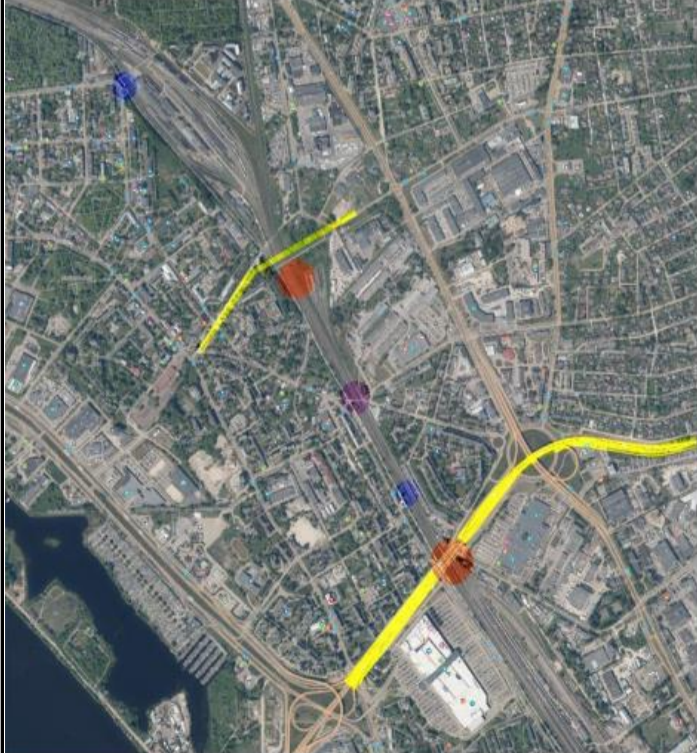



**DAUGAVAS LABAIS KRASTS**  
**SLĀVU PĀRVADS - LAUVAS IELA (DZELZCEĻA STACIJA "Vagonu parks")**

| Nr.p.k. | datums, pasākums    | Tēma                                  | Priekšlikums/ jautājums/ komentārs   | Pasākumā sniegtā atbilde | Atbildes sniedzējs |
|---------|---------------------|---------------------------------------|--|--------------------------|--------------------|
| 1.      | 17.12.2021. e-pasts | lokālpilnošuma izstrāde               | Iepazīstoties ar 02.12.2021. diskusijas materiāliem "Rail Baltica kā projekts Rīgas attīstībai" par posmu Daugavas labajā krastā no Slāvu pārvada līdz Lauvas ielai (dzelzceļa stacija "Vagonu parks"), konstatējam, ka šī procesa ietvaros notiek Rīgas teritorijas plānojuma pilnveidotās redakcijas pielāgošana (RTP) Rail Baltica (RB) projekta risinājumiem, būtiski mainot RTP publiskajai apspriešanai, kas norisinājās šī gada septembrī, iesniegto materiālu.<br>Lai arī Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam ir noteikts, ka "...pilsētas pašvaldības virszdevums ir pilsētas iedzīvotāju dzīves kvalitātes uzlabošana", Rail Baltica trases teritorijas lokālpilnošuma izstrādātājs Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments Darba uzdevumā norāda, ka Lokālpilnošumam vajadzētu "...Definēt priekšnoteikumus ... labākai pilsētas daļu sasaistei un pievilcīgas darba un dzīves vietas attīstībai lokālpilnošuma teritorijā, izmantojot Eiropas nozīmes dzelzceļa infrastruktūras Rail Baltica būvniecības piedāvātās iespējas", līdz ar to galavārdu par pieņemtajiem risinājumiem attiecībā teritoriju ap RB trasi atstājot nevis pilsētas, bet Eiropas Dzelzceļa Līniju ziņā. |                          |                    |
| 2.      | 17.12.2021. e-pasts | plānošanas dokumenti                  | Norādām, ka Rīgas infrastruktūra būtu vērtējama kopumā un būtiskas izmaiņas astsevišķās RTP vietās visticamāk radīs vēl būtiskākas problēmas citviet pilsētā un tai pieguļošās apdzīvotajās vietās. Rodas iespaids, ka atbildīgie plānošanas dienesti vēl arvien nav gatavi RailBaltica mēroga projektu realizācijai tās administratīvajā teritorijā. Ņemot vērā, ka, sekojot RB iesaistīto speciālistu norādēm, bez garām ierunām no pilsētas teritorijas plānojuma izņemti atsevišķi nozīmīgi elementi, būtu tikai pareizi izvērtēt saistīto elementu lietderību arī citviet pilsētā un veikt kompleksu Rīgas teritorijas plānojuma pilnveidotās redakcijas auditu, piesaistot pasaules klases teritorijas plānotājus un ekonomistus, kā arī speciālistus lielpilsētu pārvaldes jautājumos.  |                          |                    |
| 3.      | 17.12.2021. e-pasts | plānošanas dokumenti                  | Ievērtējot augstāk minēto, rosinām Rīgai izstrādāt jaunu pilsētas un tās aglomerācijas struktūrplānu, par pamatu ņemot Rail Baltica "gadsimta projektu", lai to varētu izmantot par bāzi jauna kvalitatīva, laikmetam, iedzīvotāju un uzņēmēju interesēm atbilstoša Rīgas teritorijas plānojuma izstrādei.   |                          |                    |
| 4.      | 17.12.2021. e-pasts | vispārīgi                             | Vienlaicīgi izsakām savu gatavību sadarboties ar iesaistītajām pusēm šāda kopīga mērķa sasniegšanai.   |                          |                    |
| 5.      | 07.12.2021. e-pasts | Stacijas novietojums                  | Noskatījos Rail Baltica prezentāciju par posmu Slāvu tilts - Vagonu parks.<br>Likās neloģiski veidot Dārziema staciju tik tuvu Lubānas ielas velo šķērsojumam, būtībā dublēt to.<br>Mans priekšlikums būtu veidot staciju virs Lubānas ielas šķērsojuma, koplietojot tuneli zem dzelzceļa, kas ir Eiropā standarta risinājums.<br>Tādā veidā tiktu iekonomēti resursi iespējams kādam citam šķērsojumam, vietā, kur tas būtu vairāk nepieciešams.<br>Ieguvums arī būtu, ka tunelis kļūtu aktīvāks un drošāks, kas ir svarīgi šādiem gariem tuneļiem.   |                          |                    |
| 6.      | 07.12.2021. e-pasts | sabiedriskā transporta infrastruktūra | Tāpat Lubānas ielas savienojums ir loģiska vieta sabiedriskā transporta pieturām abās stacijas pusē, kamēr pašreizējais priekšlikums Dārziema stacijai atrodas pretī ļoti mazajai Līvānu ielai.  |                          |                    |

|     |                        |                                    |  |  |  |
|-----|------------------------|------------------------------------|--|--|--|
| 7.  | 17.12.2021.<br>e-pasts | Vispārīgi                          | Priekšvārds. Vēsturiski Ķengarags un Krasta masīvs ir veidojušās kā blīvāk apdzīvotās daļas apkārtnē. Teritorijā ir būtiski transporta koridori - Krasta-Maskavas iela, Dienvidu tilts-Lubānas iela, Krustpils iela-Austrumu maģistrāle. Vēsturiski nekad nav plānots nozīmīgs savienojums Pildas un Rēznes ielas koridorā (tikai vietējas nozīmes). Izdalāmi tikai divi sabiedriskā transporta koridori - tramvajs un trolejbus uz Ķengaragu, autobusa līnija no Ķengaraga Pļavnieku virzienā. Viena no potenciāli svarīgākajām hordām šajā rajonā ir izveidojusies gar Dienvidu tilta uzbrauktuvi, kur tuvumā atrodas tramvajs, gan trolejbus, gan blīvi apdzīvoti kvartāli, gan piesaistes punkti - biroju un iepirkšanās centrs "Akropole" un tirdzniecības centrs "Ozols".  |  |  |
| 8.  | 17.12.2021.<br>e-pasts | Stacijas novietojums "Slāvu tilts" | <p><b>1. Ierosinājumi par reģionālās stacijas novietojumu ("Slāvu tilts")</b></p> <p>1.1. Ņemot vērā iepriekš minēto, ierosinām veidot reģionālo (gan piepilsētas, gan reģionālo vilcienu pieturvietu) Slāvu tilta tiešā tuvumā.</p> <p>Stacijas novietojums šajā vietā:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-ļaus ērti nokļūt tirdzniecības centrā "Akropole" un tirdzniecības centru "Ozols" sabiedriskā transporta pasažieriem, samazinot auto izmantošanu pilsētā;</li> <li>-ļaus veidot multimodālu pārsēšanās punktu (iespēja pārsēties no vilciena uz 7. tramvaju, 15. trolejbusu, uz tilta nākotnē kursējošam autobusam "Ziepniekkalns - Pļavnieki" ar pieturu uz Slāvu tilta un savienojošajiem autobusiem no Ķengaraga pa Maskavas ielu);</li> <li>-ļaus iedzīvotājiem iespējami ērtāk (pa esošiem ielu savienojumiem) ar kājām vai velosipēdu nokļūt uz dzīvesvietām Krasta masīvā un Ķengaragā;</li> <li>-ļaus izmantot esošo "Akropoles" stāvvietu arī K+R un pat P+R vajadzībām, nebūvējot jaunas stāvvietas, palielinās stāvvietas nozīmību koplietošanas auto lietotājiem, kas nereti kombinē braucieni ar sabiedrisko transportu.</li> </ul> |  |  |
| 9.  | 17.12.2021.<br>e-pasts | Stacijas novietojums "Slāvu tilts" | 1.2. Papildu līdz ar stacijas novietojumu zem/tuvumā tiltam nepieciešams atjaunot vai risināt eskalatorus, liftus un kāpnis nokļūšanai uz Slāvu tilta, kā arī veidot sabiedriskā transporta joslas Slāvu tilta mežglā, kur sabiedriskā transporta kavējumi mēdz pārsniegt 50 minūtes (uzbrauktuves no Ķengaraga uz Slāvu tiltu dēļ).   |  |  |
| 10. | 17.12.2021.<br>e-pasts | Stacijas novietojums "Slāvu tilts" | 1.3. Sabiedriskā transporta joslām būtu jākalpo gan pilsētas, gan starppilsētu autobusiem. Jāņem vērā, ka lielākoties sabiedrisko transportu nav iespējams novirzīt nost no Slāvu tilta, jo savienojums ir nozīmīgs visas pilsētas mērogā.   |  |  |
| 11. | 17.12.2021.<br>e-pasts | Stacijas novietojums "Slāvu tilts" | 1.4. Papildus ierosinām izveidot arī sabiedriskā transporta pieturvietu uz Slāvu tilta, kur tas ir iespējams, savienojoties ar staciju ar eskalatoriem/kāpnēm un liftu, nodrošinot iespēju pieturēt gan pilsētas, gan starppilsētu sabiedriskajam transportam (par sabiedriskā transporta joslām skatīt attēlu 2). Ierosinājums sabiedriskā transporta joslām uz Slāvu tilta.  |  |  |
|     |                        |                                    |    |  |  |
| 12. | 17.12.2021.<br>e-pasts | Stacijas novietojums "Slāvu tilts" | 1.5. Papildus reģionālajai stacijai pie Slāvu tilta iesakām izbūvēt gājēju un velosipēdistu tuneli gar tiltu, apkalpojot arī stacijas peronus (ar platumu vismaz 2.5 m gājējiem (3.5 m stacijas zonā) un 3 m velo), lai nodrošinātu ērtu savienojumu gājējiem un velobraucējiem starp Ķengaragu un Dārzciemu, tai skaitā starp TC "Akropole" un TC "Ozols", uzlabojot arī vides pieejamību - neliekot gājējiem un velosipēdistiem doties pa Slāvu tilta ietvēm, kuras beidzas ar kāpnēm.   |  |  |

|     |                        |                                    |   |  |  |
|-----|------------------------|------------------------------------|---|--|--|
| 13. | 17.12.2021.<br>e-pasts | Stacijas "Vagona parks" pārcelšana | <p><b>2. Ierosinājumi par Vagona parka stacijas pārcelšanu.</b></p> <p>2.1. Ierosinām pārskatīt Vagonu parka pieturvietas novietojumu un slēgt kā pasažieru pieturas punktu (piepilsētas vilcieniem), ņemot vērā pieturvietas atrašanās vietu. Vagonu parka pieturvietā šobrīd atrodas tuvumā Matīsa un Ivana kapiem, Rīgas Centrālcietumam, papildus apkalpojot arī samērā nelielu iedzīvotāju skaitu kvartālos starp Ludzas un Kalna ielu. Kā tuvākie nozīmīgie piesaistes punkti ir augstskolu "puduris" aiz Lauvas un Ludzas ielas krustojuma 700 m attālumā no dzelzceļa stacijas. Līdz ar to pasažieru skaits, kas potenciāli izmantotu šo staciju, ir neliels.</p>   |  |  |
| 14. | 17.12.2021.<br>e-pasts | Stacijas "Vagona parks" pārcelšana | <p>2.2. Iespējama alternatīva pieturvietai (jauna pieturvietā) piepilsētas vilcieniem varētu būt 20 -100 m uz dienvidiem no Rēznas/Pildas ielas plānotā savienojuma, kas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-veiksmīgāk apkalpotu iedzīvotājus, kas dzīvo samērā blīvi apdzīvotajā apvidū apbus Rēznas ielai Maskavas forštatē;</li> <li>-veidotu pārsēšanās iespējas ar potenciālo jauno sabiedriskā transporta koridoru Rēznas/Pildas ielā;</li> <li>-tāpat turpinātu apkalpot "augstskolu puduri" Lauvas/Lomonosova ielā, līdz kuram attālums kopumā būtu aptuveni līdzīgs kā no Vagonu parka, bet atrastos tiešā tuvumā Latvijas universitātes studentu kopmītnēm.</li> </ul>  |  |  |
| 15. | 17.12.2021.<br>e-pasts | Stacijas "Vagona parks" pārcelšana | <p>2.3. Alternatīva pieturvietā.</p> <p>Ja nepārvaramu tehnisku risinājumu dēļ nav iespējams izveidot ne pieturvietu dzelzceļam aiz Rēznas/Pildas ielas savienojuma, ne pie Slāvu tilta, ir iespējams izvērt veidot piepilsētas vilcienu pieturvietu pie Lubānas ielas savienojuma, kas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-nodrošinātu ērtu pārsēšanos uz 15. trolejbusu;</li> <li>-uzlabotu mobilitāti Krasta masīva iedzīvotājiem, "Lido" atpūtas centra apmeklētājiem, iedzīvotājiem Dārzcimē starp Lubānas ielu, dzelzceļu;</li> <li>- ļautu veidot pārsēšanos no "feeder bus" no Pļavnieku puses (veidojot galapunktu Lubānas ielā no Dārzcima ielas puses).</li> </ul> <p>Tomēr jāņem vērā, ka šādai pieturvietai nevarētu būt reģionālas stacijas raksturs, jo netiek veidotas pietiekami labas iespējas pārsēties perpendikulāros maršrutos, kā arī pieturas veidošana šajā vietā faktiski izslēdz vajadzību pēc pieturas Rēznas/Pildas ielas tuvumā, līdz ar to nav uzskatāma par kompromisu vai optimālu variantu.</p> <p>Skatīt attēlu Nr.3.</p> |  |  |
| 16. | 17.12.2021.<br>e-pasts | Stacijas "Vagona parks" pārcelšana | <p>2.3. Attēls Nr.3. Apkopojums par staciju novietojumu posmā Vagonu parks - Slāvu tilts.</p>   |  |  |

|     |                        |  |   |  |  |
|-----|------------------------|--|---|--|--|
| 17. | 17.12.2021.<br>e-pasts | Rēznas/Pildas ielas transporta savienojums | <p><b>3. Rēznas/Pildas ielas transporta savienojums</b></p> <p>3.1. Ņemot vērā esošo maģistrālo ielu tīklu un ielu tīklu Dārziema apkaimē, Pildas iela var kalpot tikai kā sekundārs gājēju un velo, kā arī sekundārs vietējas satiksmes un jauna sabiedriskā transporta maršruta savienojums (tomēr tam nav veiksmīgs novietojums, lai tas kalpotu kā sabiedriskā transporta savienojums, ņemot vērā ilgāku ceļu, kas jāpatērē, lai aizbrauktu no Ķengaraga uz Pļavniekiem).</p> <p>Kā autosatiksmes maģistrālais savienojums Rēznas/Pildas iela varētu kalpot tikai starp Centru un Pļavniekiem. Tomēr doto ieguvumu neatsver jaunas maģistrālās ielas izveidošana šobrīd salīdzinoši mierīgas satiksmes apvidū, kas pie tam ir salīdzinoši blīvi apdzīvots (Maskavas foršates pusē). Papildus ņemot vērā Rīgai pieejamos naudas līdzekļus, visticamāk, 4 joslu maģistrālās ielas savienojums prasītu lielus ieguldījumus un nodrošinātu tikai papildus autosatiksmes pieaugumu tuvākajās apkaimēs. Tāpat tīktu ievērojami palielināta noslodze tuvākajās dzīvojamās ielās, kur līdz šim satiksme ir bijusi tikai vietējas nozīmes.</p> |  |  |
| 18. | 17.12.2021.<br>e-pasts | Rēznas/Pildas ielas transporta savienojums | <p>3.2. Jauno savienojumu ierosinām veidot kā kopīgu tuneli gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam, paredzot ne vairāk kā 2 joslas brauktuvē (7 m platumā) un abās pusēs paredzot telpu gājējiem un velosipēdistiem abos virzienos (vismaz 2 m platumā gājējiem un 3 m platumā velo).</p>  |  |  |
| 19. | 17.12.2021.<br>e-pasts | Rēznas/Pildas ielas transporta savienojums | <p>3.3. Pirms tuneļa uzstādāma 302. ceļazīme, kas aizliegtu kustību tranzītā, atļaujot to tikai vietējiem iedzīvotājiem un sabiedriskajam transportam, neveidojot jaunu potenciālo sastrēgumu vietu pilsētā (iespējami arī citi profili). Skatīt piemēru attēlā 4. Iespējamais Rēznas/Pildas ielas tuneļa izskats.</p>    |  |  |
| 20. | 17.12.2021.<br>e-pasts | Rēznas/Pildas ielas transporta savienojums | <p>3.4. Papildus iesakām neparedzēt piekļuvi Vagonu parkam no jaunveidojamā tuneļa, tā vietā paredzot pārbrauktuvi tikai tehniskajiem darbiniekiem (apmēram 30 -50 darbinieki ar auto dienā) no Pildas ielas puses (nešķērsojot "Rail Baltica" sliedes), kas būtu vieglāk izmantojama arī smagajam transportam. Jāņem vērā, ka savienojums ar sabiedrisko transportu Vagonu parkam jau šobrīd ir pietiekams. Tas ļautu gan ietaupīt izmaksas, gan ļaut gājējiem un velosipēdistiem tunelī pārvietoties pa abām tuneļa pusēm.</p>  |  |  |
| 21. | 17.12.2021.<br>e-pasts | Ieteikumi gājēju un velo savienojumiem     | <p><b>4. Pārskats/ieteikumi par gājēju un velo savienojumiem konkrētajā posmā.</b></p> <p>4.1. Vagonu parka šķērsojums gājēju/velo pārvadā - nepieciešams veidot iespējami ērtu savienojumu arī ar Kalna ielu. Izvērtējot stacijas nepieciešamību šajā vietā, korigēt piekļuvi peroniem (izvērtēt tās nepieciešamību).</p>  |  |  |
| 22. | 17.12.2021.<br>e-pasts | Ieteikumi gājēju un velo savienojumiem     | <p>4.2. Rēznas/Pildas ielas tunelis - kopīgs velo, gājējiem un operatīvajam/sabiedriskajam/vietējam transportam ar atdalītu telpu un iespēju gājējiem un velo nokļūt arī Vestienas ielā no/uz tuneļa.</p>   |  |  |
| 23. | 17.12.2021.<br>e-pasts | Ieteikumi gājēju un velo savienojumiem     | <p>4.3. Gājēju un maģistrālais velotunelis Lubānas ielas sarkanajās līnijās - nepieciešams veidot iespējami taisnāku velorampu Dārziema pusē, veidojot gan Lubānas ielas, gan Rēzeknes ielas telpā. Esošo Lubānas un Rēzeknes ielu krustojumu var slēgt autotransportam. Līkumaini tuneļi rada nepārskatāmību un bīstamas situācijas gan velosipēdistiem, gan gājējiem.</p>   |  |  |
| 24. | 17.12.2021.<br>e-pasts | Ieteikumi gājēju un velo savienojumiem     | <p>4.4. Tunelis gājējiem, velosipēdistiem (un operatīvajam transportam) un potenciālās stacijas vajadzībām gar Slāvu tiltu, ņemot vērā iedzīvotāju blīvumu, tirdzniecības centrus kā piesaistes objektus, sabiedriskā transporta infrastruktūru un vides pieejamību).</p>   |  |  |

|     |                        |   |  |  |  |
|-----|------------------------|---|--|--|--|
| 25. | 17.12.2021.<br>e-pasts | Ieteikumi gājēju un velo savienojumiem    | 4.5. Jāņavārti - maksimāli īss un taisns gājēju un velo tunelis, kas apkalpo arī staciju.  |  |  |
| 26. | 17.12.2021.<br>e-pasts | Ieteikumi gājēju un velo savienojumiem    | 4.6. Daudzīe jaunie gājēju un velo savienojumi zem dzelzceļa ļaus uzlabot kopējo mobilitāti, kura jāpapildina, attīstot un dažādojot esošos sabiedriskā transporta savienojumus.   |  |  |
| 27. | 18.12.2021.<br>e-pasts | Vispārīgi, plānošanas dokumentu saskaistē | Ar bažām sekojam līdzi Rail Baltica projekta risinājumu saskaistē ar izstrādes stadijā esošā publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas Rail Baltica trases teritorijas lokālpilnojumā risinājumiem un Rīgas teritorijas plānojumā pilnveidotajai redakcijai. 2021. gada 2. decembrī notikušajā publiskajā diskusijā "Rail Baltica kā projekts Rīgas attīstībai" par posmu Daugavas labajā krastā no Slāvu pārvada līdz Lauvas ielai (dzelzceļa stacija "Vagonu parks") prezentētais materiāls nerada pārliecību, ka Rīgas pilsētas attīstības plānošana notiktu saskaņoti un integrēti, ievērojot ilgtspējīgas, viedas pilsētplānošanas, tai skaitā transporta (mobilitātes) plānošanas principus.<br>Iespējams, ka Rail Baltica projekta spiediena rezultātā no pilsētas plānošanas dokumentiem ir pazuduši vairāki nozīmīgi transporta infrastruktūras elementi, kā piemēram, Ģertrūdes ielas un Pērnavas - Lauvas ielas transporta šķērsojumi, un tiek veidoti lietotājiem neērti un nedroši gājēju un velo infrastruktūras elementi, kas savukārt izraisa pamatotas bažas par šī soļa iespējamo negatīvo ietekmi gan uz pilsētas iekšējo mobilitāti un atsevišķo pilsētas apkaimju savstarpējo sasniedzamību, gan iedzīvotāju drošību un ērtībām. |  |  |
| 28. | 18.12.2021.<br>e-pasts | Vispārīgi                                 | Rosinām atteikties no Publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas "Rail Baltica" trases teritorijas lokālpilnojumā izstrādes termiņu saskaņošanas ar "Rail Baltica" trases būvprojekta izstrādi un tādējādi mehāniskas revīdēšanas ar administratīvām metodēm un aicina tik nozīmīgu pilsētas attīstības plānošanas dokumentu un projektu izstrādē cieši sadarboties ar Latvijas Arhitektu savienību un citām profesionālām organizācijām, piesaistot pilsētplānotājus, arhitektus, transporta plānotājus un citus ekspertus jau ierosināšanas stadijā.   |  |  |
| 29. | 18.12.2021.<br>e-pasts | Vispārīgi                                 | Izsakām bažas, ka vieglums, ar kādu Rail Baltica projekta ietekmē tiek pieņemti lēmumi Publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas "Rail Baltica" trases teritorijas lokālpilnojumā izstrādē var radīt precedentu, un arī daudzas citas vietas Rīgas pilsētā var tikt neatgriezeniski pārveidotas.<br>Rīgai un tās aglomerācijai ir jāizstrādā integrēts telpiskās struktūras plāns, kas ietveru mobilitātes risinājumus atbilstoši ilgtspējīgas urbānās mobilitātes plānošanas (Sustainable Urban Mobility Planning- SUMP) principiem. Jebkuram attīstības plānošanas dokumentam un projektam, tai skaitā starptautiska mēroga, ir jābūt pakārtotam Rīgas pilsētas iedzīvotāju interesēm, kas tieši izriet no Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam noteiktā : "...pilsētas pašvaldības virsuzdevums ir pilsētas iedzīvotāju dzīves kvalitātes uzlabošana".<br>Uzskatot augstas kvalitātes pilsētvides veidošanu par savu profesionālo pienākumu un misiju, Latvijas Arhitektu savienība izsaka gatavību sadarboties un iesaistīties Rīgas pilsētai nozīmīgu attīstības plānošanas dokumentu un projektu sagatavošanā.   |  |  |

|     |                                      |                     |   |   |   |
|-----|--------------------------------------|---------------------|---|---|---|
| 30. | 02.11.2021.<br>publiskā<br>diskusija | staciju novietojums | Vai ir apsvērta stacija pie Rēznas ielas, izmantojot jauno tuneli.  | <p>Pēc plānošanas dokumentiem -Transporta attīstības tematiskajā plānojumā – vieta jaunai, plānotai stacijai ir vietā, kur šobrīd Rail Baltica novietota stacija. Ja stacija tiktu izvietota tuvāk Rēznas – Pildas ielas šķērsojumam, tas attālinātos no daudzdzīvokļu apbūves un no lielajiem tirdzniecības centriem, taču potenciāli varētu būt labākas pārsēšanās iespējas uz pilsētas sabiedrisko transportu. Mēs arī esošajā plānotajā vietā vērtēsim sabiedriskā transporta piekļuves iespējas.</p> <p>Vērtējot pašlaik piedāvāto risinājumu, tas ir salīdzinoši mazs attālums līdz Centrālajai dzelzceļa stacijai, tas ir mīnuss šim piedāvātajam stacijas novietojumam.</p> <p>No projekta puses šī stacija joprojām ir uz jautājuma zīmes. Mums ir jāņem vērā, ka inženiertehniski tur ir ļoti daudz sliežu. Ja mēs izvēlamies izvietot šo staciju, jāskatās vai var visu labi salikt. Ir bijusi diskusija par Latvijas Dzelzceļa “Jāņavārti” stacijas pārcelšanu un apvienošanu. Šis scenārijs ir skatīts, bet nav virzīts uz priekšu, jo, tehniski vērtējot, nav vietas, kur to izvietot. Svarīgi, lai šis savienojums un tranzītplūsma neapdraud lietotājiem draudzīgu reģionālās stacijas funkciju. Tuvāk Centrālajai dzelzceļa stacijai šāds scenārijs pat nav vērtēts.</p> | <p>Viesturs Krūmiņliepa,<br/>Rīgas domes<br/>Pilsētas attīstības<br/>departaments</p> <p>Rihards Ieviņš,<br/>IDOM/ INECO</p> <p>Ģirts Bramans,<br/>RB RAIL AS</p> |
| 31. | 02.11.2021.<br>publiskā<br>diskusija | staciju novietojums | Kāpēc Vagona parka teritorija netiek apkalpota no Pļavnieku parka puses?  |   |   |
| 32. | 02.11.2021.<br>publiskā<br>diskusija | staciju novietojums | Pašlaik top esošā “Vagonu parks” stacija, kas diemžēl neatrodas tādā vietā, kur būtu daudz cilvēku. Ja tiek plānots jaunais Rēznas ielas savienojums ar sabiedrisko transportu, kāpēc tur vai tam tuvumā netiek paredzēta stacija, lai veidotos normāls sabiedriskā transporta mezgls.<br>7. tramvajs nemaz nav tik tuvu tai vietai. Bet dzelzceļš būtu tuvāk un varētu labāk pārsēties uz Purvciemu, Pļavniekiem.  | Šādi līdzīgi jautājumi ir bijuši arī citās pilsētās un Rīgas vietās. Pieturas punktu jebkur nenoliksi, ir jāņem vērā inženiertehniskās iespējas.  | Ģirts Bramans,<br>RB RAIL AS  |
| 33. | 02.11.2021.<br>publiskā<br>diskusija | staciju novietojums | Jautājums par Dārziema/ Slāvu tilta staciju. Pašlaik tā vieta ir pa vidu kvartālam, pie garāžām, līdz tuvākai ielai tāpat ir jāiet. Dārziema pusē cilvēki aizies, bet Krasta masīva pusē nav pat ielas pretī.<br>Vai nebūtu loģiski ilgtermiņā staciju paredzēt kaut cik tuvāk Slāvu tiltam, lai varētu savienojumu izveidot, piemēram, pieturu uz tilta, lai varētu aizbraukt uz Pļavniekiem. Varētu savienoties ar ielām, lai cilvēki pa ielām var atnākt uz savām mājām, nevis caur pagalmiem. Tas savienotos ar arī T/C “Akropole”, kur daudzi brauc ar automašīnām un visiem tur nepietiks vietas. | <p>Ir skatīti arī citi stacijas novietojumi, kas ir ar saviem trūkumiem. Tuvāk Slāvu tiltam tehniski ir iespējams, bet visam ir sava risinājumu cena.</p> <p>Jāskatās saskare ar Latvijas Dzelzceļa infrastruktūru vai Salaspils ielu, T/C “Akropole” – mums apgrūtina novietot staciju tuvāk Slāvu tiltam, kā tas ir pašlaik pie Lubānas ielas.</p> <p>Savienojot ar Salaspils ielas plānoto veloceļu un sabiedriskā transporta infrastruktūru, domāju, ka stacijas novietojums varētu iekļauties arī pilsētas plānotajā infrastruktūrā.</p>   | Rihards Ieviņš,<br>IDOM/INECO   |
| 34. | 02.11.2021.<br>publiskā<br>diskusija | Šķērsojumi          | Lubānas ielas tunelim jābūt pa Lubānas un Rēzeknes ielas trasi, bez līkumiem.   | <p>No mūsu puses skaidrojums par tuneļa konfigurāciju – pilsēta pašlaik diskusiju rezultātā attīsta transporta plānojumu, kurā skaidrāk iezīmējas velo maršruta novietojums pa ielām. Kolīdz būs skaidrāks, uz kuras no ielām tas novietojas, mēs varam to rampu virzīt. Pašlaik tas risinājums ar līkumiem ir tāpēc, lai pēc iespējas ātrāk mēs iznāktu virszemē un atstātu abas divas iespējas. Šis ir komentārs par sākotnējo risinājumu, kas tiks tālāk attīstīts.</p> <p>Tāpēc L. Ozoliņa lūdza komentārus no iedzīvotājiem, kurš no virzieniem būtu aktuālāks, tos komentārus mēs ņemtu vērā tālākajā darbā.</p>  | Rihards Ieviņš,<br>IDOM/ INECO  |

|     |                                      |                      |  |  |  |
|-----|--------------------------------------|----------------------|--|--|--|
| 35. | 02.11.2021.<br>publiskā<br>diskusija | Šķērsojumi           | Pildas iela starp Dārziema un Ilūkstes ielu ir dzīvojamajā zonā, nav pat ietvju. Vai ir plānots paredzēt Pildas/Rēznas ielā gājēju un velo infrastruktūru? | Tas būtu jāskata RD Satiksmes departamentam vai kontekstā ar detalizētu tuneļa izstrādi. Mums nav doma dzīt maģistrālo satiksmi caur pēdējo dzīvojamās zonas posmu.<br><br>No projekta puses – šis būtu ideāls piemērs, kur mēs ar vienu rakšanu izdarām to, kas vajadzīgs Rail Baltica un pilsētas projektam. Bažas ir par termiņiem, mēs esam 2021. gada decembrī. Šo vīziju mēs paturam prātā, mēs par to aktīvi diskutējam ar pilsētu par šo papildu tvēruma iekļaušanu pamatstrāses darba uzdevumā. Strādājam pie tā, bet nav 100% vienošanās. Ja mēs nonākam pie tvēruma maiņas, tad iesim detaļās. Tāpēc svarīgi, kā jūs redzat, kas ikdienā šo teritoriju lieto un kam būtu jāpievērš īpaša uzmanība. Tad Rēznas/ Pildas šķērsojuma projektēšanu mēs sākam no nulles.  | Viesturs Krūmiņliepa, RDPAD<br><br>Ģirts Bramans, RBRAIL AS        |
| 36. | 02.11.2021.<br>publiskā<br>diskusija | Ielu profili         | Rēznas/Pildas ielai tāda pati nozīme kā Krasta ielai (C kategorija)? Izklausās traki.<br>Cik joslas plānots Rēznas/Pildas ielā?                            | Mēs šajā vietā neredzam tādu ielu kā Krasta iela. C kategorija šajā gadījumā domāta pēc savienojuma nozīmīguma, nevis tur būs pādsmit joslas. Doma ir veidot četras joslas un plus iebraukšana Vagonu parkā. Maģistrāle, bet tomēr veidot to maksimāli humānu.<br>Atbildot, kādēļ velo ceļi nav abās pusēs? Mums būs detalizēti jāskatās Vagonu parka pieslēgums, jo tas tiek veidots tunelī. Jāsaprot, vai tajā pusē, kur būs pieslēgums, var būt gājēju/ velo pāreja. Šobrīd tas vēl nav zināms.   | Viesturs Krūmiņliepa, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments |
| 37. | 02.11.2021.<br>publiskā<br>diskusija | Ielu profili         | Salaspils ielā vajag veloceļus abās ielas pusēs, kā ir tagad.  |  |  |
| 38. | 02.11.2021.<br>publiskā<br>diskusija | Šķērsojumi           | Vai uz Kalna ielu būs vismaz kāpnes? Izskatās, ka nē.  |  |  |
| 39. | 02.11.2021.<br>publiskā<br>diskusija | RB projekta izstrāde | No prezentācijām uzzinājām, ka "nākotnes" vilciena dēļ vairs nav iespējami jau sen paredzētie transporta risinājumi.                                       | Es nevaru piekrist, ka Rail Baltica dēļ mēs izslēdzam sen plānotus projektus. Jautājums - vai mēs zinām, ka šie sen plānotie projekti ir pareizie un kas tie ir. Šeit es atgriežos pie kreisā krasta, pie Jūrkalnes ielas, pie Raņķa dambja – kas tie ir, kādi parametri, kas projektam ir jāizdara, lai "neizslēgtu durvis" to īstenošanai.<br>Rēznas-Pildas ielas savienojums bija vienīgais Rīgā, kur mēs nevarējām iet uz priekšu ar savu mazo programmu, pievienot apkopes parkam, neizslēdzot iespēju. Mēs esam nonākuši pie diskusijas par to, ka vienam projektētājam būtu jādara kompleksa lielā programma, apvienojot pilsētas ieceres.<br>Otrs variants būtu, ka projekts attīsta tikai savu sadaļu, bet mēs zinātu jau šodien - lai ko mēs izbūvētu Rail Baltica projekta ietvaros, lai attīstītu pilsētas savienojumu, tas būtu jāpārbūvē.<br>Šis ir viens specifisks gadījums, kur bija izvēle – darām tagad vai pēc tam pārbūvējam. | Ģirts Bramans, RB RAIL AS  |

|     |                                      |                         |  |  |   |
|-----|--------------------------------------|-------------------------|--|--|---|
| 40. | 02.11.2021.<br>publiskā<br>diskusija | RB projekta<br>izstrāde | Vai Rail Baltica projektā ir parādījušies jauni, no līdz šim demonstrētajiem atšķirīgi pilsētībūvnieciskie un tehniskie risinājumi, kas atbilstu pasaules mūsdienu pieredzei?  | <p>Modernie risinājumi jebkurā gadījumā ir jāsalāgo ar esošo situāciju un to uzdevumu, kas mums kā projektētājiem ir dots, kas balstās jau vēsturiski izstrādātajā un apstiprinātajā dokumentācijā.</p> <p>Rail Baltica dzelzceļa trasi ir jāizvieto pēc iespējas pielāgojoties esošajai situācijai, jo mums ir noteikts rāmis un robeža, kurā mēs varam esošo situāciju mainīt. Ja mēs izvietotos citos līmeņos un citos parametros no Latvijas Dzelzceļa, tas, iespējams, neko daudz nedotu. Ja mēs gribētu ievērojami mainīt to vietu, kurā mēs nākam iekšā, tad būtu ievērojami jāveic izmaiņas jau esošajā situācija un tas nebūtu šī projekta attiecināmībā. Ievērojami nemainot to, kas mums jau ir, mēs nevaram veidot mūsu risinājumus citādāk, kā mēs tos pašlaik piedāvājam.</p> <p>Varu apgalvot, ka projektētāju komanda pēc labākās sirdsapziņas strādās kopā ar visām iesaistītajām pusēm, ievērojot pēc iespējas visu intereses, lai radītu labākos pieejamos projekta risinājumus, atbilstoši gan pasaules pieredzei, gan esošajai situācijai – ar skatu nākotnē. Mēs redzam, ka tie risinājumi ir paliekoši.</p> <p>Ministra kungs var apstiprināt, ka valsts kā pasūtītājs arī no spēņu konsultantiem sagaida šo starptautisko labo, izcilo praksi – parādīt kā šie – jo īpaši šķērsojumi, lai cik gari būtu, lai tie būtu izcili un atbilstoši mūsdienu lietotāju vajadzībām, visām lietotāju grupām.</p> <p>Tas mirklis pienāks un risinājumus nodosim apspriešanai arī šim formātam.</p> | Rihards Ieviņš,<br>IDOM/INECO<br><br><br><br><br><br><br><br><br><br>Ģirts Bramans,<br>RB RAIL AS |
| 41. | 02.11.2021.<br>publiskā<br>diskusija | RB projekta<br>izstrāde | <p>Paliek ārkārtīgi skumji, klausoties šo visu. Mēs esam runājuši vairāk kā divus gadus. Dzelzceļam ir jāšķērso pilsēta, nevis pilsētniekiem jāšķērso dzelzceļš. Pēc visa tā, ko mēs redzējām, mēs neko jaunu nesaskatījām. Atbilde bija prezentācijā. Ja jūs turpināt projektēt gājēju un velo tuneļus ar līdz par četriem pagriezieniem, tad, ko jūs piedāvājat pilsētniekiem? Rīga tiek sagraizīta, divi autotransporta šķērsojumi, kas līdzšinējos plānojumos bija paredzēti, tos Rīgas plānotāji mums parādīja. Ņemot vērā Rail Baltica termiņus, tas, protams, tiek atlikts, vairs netiek risināts.</p> <p>Ja jūs demonstrējat prezentācijā attēlu ar parakstu – ilustratīvs, taču tajā redzams, ka vilciens virs automašīnām pa gaisu lido, gaismas spīd, viss ir skaists un vizuāli integrēts, bet konceptuālie risinājumi tiks izstrādāti nākamajās stadijās, tas nav nopietni. Man kā rīdziniekam ir dziļas skumjas un kauns par to, kas šeit notiek. Tas ir projekts nevis simtgadei, bet pēc simts gadiem mums būs dziļi jākaunas par to, ko šodien esam sastrādājuši. Ņemiet to, lūdzu, vērā.</p> | <p>Es kā rīdzinieks esmu roku rokā ar Jums vēlmē redzēt šos detalizētos risinājumus pēc iespējas ātrāk. Tajā pašā laikā ir kaut kādi soļi, kas mums ir jāizdara līdz tam. Es atgādināšu, ka mēs runājam par Rail Baltica infrastruktūras izvietojumu blakus esošajam dzelzceļam, kas tur ir bijis vairāk kā simts gadus, un tur ir teritorija, kas ir veidojusies ap dzelzceļu. Mēs runājam arī par drošību, kas mums ir jāsakārto.</p> <p>Es domāju, ka mēs šeit varam tikai nonākt pie vienošanās ideālā variantā tad, kad redzēsīm gala risinājumus.</p> <p>Projekts nodrošinās, ka, izstrādājot šos gala detalizētos risinājumus, sabiedrība tiks iesaistīta, t.sk., Jūs.</p>  | Ģirts Bramans,<br>RB RAIL AS  |



|     |                                      |                         |  |  |   |
|-----|--------------------------------------|-------------------------|--|--|---|
| 42. | 02.11.2021.<br>publiskā<br>diskusija | RB projekta<br>izstrāde | Runa nav par trīs, četriem līkumiem nederīgā tunelī. Jautājums ir principiāls. Ja mēs šodien uzzinājām, ka Ģertrūdes un Lauvas ielas šķērsojums nav iespējami Rail Baltica sakarā, tad diemžēl tas viss ir tādā līmenī. Tas pat nav arhaisks risinājums, jo tas būtu apvainot tos cilvēkus, kuri mūs diemžēl ir aplaimojuši ar tiem neveikliem risinājumiem. Ja centrā šo 150 gadus veco kļūdu tikai daļēji likvidēs, tad pārējā teritorijā mēs ieviešam daudz smagāku kļūdu daudzām nākamajām paaudzēm, sabojājot pilsētu un vai tas ieguvums atsver šos nenormālos zaudējumus. | <p>Rail Baltica projekts šajā ziņā ir dzelzceļa līnijas būvniecības projekts. Mēs labprāt uz klausām Rīgas pilsētas prasības, kuras tā izvirza šīs dzelzceļa līnijas ieviešanai un novietošanai pilsētas telpā.</p> <p>Tas nav ne valsts, ne Rail Baltica projekta uzstādījums – nebūvēt šķērsojumu Ģertrūdes ielā, nebūvēt šķērsojumu Lauvas ielā, es arī par to šodien pirmo reizi uzzināju, ka tur kaut kas nav iespējams. Man arī kā transporta plānotājam radās jautājums, kā nākotnē izskatīsies Matīsa ielas pārbrauktuve, vai tā mūžīgi paliks kā pārbrauktuve arī tālākā nākotnē. Visi šie uzstādījumi pamatā nāk no Rīgas pilsētas.</p> <p>Rīgas pilsētai ir jābūt tik tālredzīgai, lai spētu noformulēt gan mūsdienīgas prasības, gan, protams, arī tādas, kuras ir iespējams īstenot ar pieejamo finansējumu.</p> <p>Es šodien teicu, ka mēs kavējam apmēram padsmi mēnešus šajā posmā arī lielā mērā tāpēc, ka Rīgas pilsēta objektīvu apstākļu dēļ ilgi nav varējusi noformulēt, ko viņi vēlas vai arī šīs prasības ir mainītas, arī sabiedrības diskusiju ietekmē tās ir mainītas. Tas lielā mērā ir nevis šīs pilsētas vadības problēma, bet iepriekšējās, kad netika pievērsta uzmanība šim projektam jau savlaicīgi, izdomājot risinājumus visā pilsētas teritorijā.</p> <p>Tagad mēs diskutējam par katru metru, kādā veidā labāk to saplānot, skatoties no cita rakursa, nekā iepriekšējā pilsētas vadība to darīja. Es joprojām ceru, ka mums izdosies atrast civilizētus, mūsdienīgus un ilgtspējīgus risinājumus Rail Baltica līnijai, lai mums pēc tam par to nav kauns.</p>   | Tālis Linkaits, LR<br>Satiksmes<br>ministrija |
| 42. |                                      |                         |  | <p>Viens, ka projekts kavējas, otrs ir finansiālais rāmis šim projektam. Mēs diplomātiskā valodā sākam runāt par to, ka mums ir jāveic šī projekta tvēruma iesaldēšana. Cik daudz plašumā mēs varam iet ar dažādām prasībām un dažādiem jaunievedumiem šī projekta īstenošanā. Mēs varam rezervēt kaut kādas lietas, kaut ko izdarīt tikai tik daudz, lai nākotnē tiešām netraucētu, kā ir paredzēts teritorijas plānošanas dokumentos. Lai netraucētu nākotnē īstenot tās ieceres, kas Rīgas pilsētai ir Transporta tematiskajā plānojumā. Bet nevajadzētu cerēt, ka ar Rail Baltica projektu tiks īstenotas visas ieceres, kas šajā plānojumā ir un bijušas gadu desmitiem.</p> <p>Es kaut kādā mērā piekritu tam, ka diez vai visi tie transporta risinājumi, kas ir Rīgas Transporta plānojumā, ir mūsdienīgi un atbilstoši mūsdienu transporta plānošanas tendencēm. Es kā rīdzinieks atkal ar lielu izbrīnu redzu pa šo autocentrisko tuneli Rēznas-Pildas ielas krustojumā -vismaz 2+2 joslas. Man jautājums ne kā ministram, bet rīdziniekam, kur šī plūsma nonāks vienā un otrā pusē. Vai – kādā veidā tiks ietekmēts, piemēram, 3. tramvaja depo, kā gar to tiks novirzīts 2+2 joslas virzienā uz Krasta ielu. Kur paliks visa šī satiksme vienā virzienā un arī otrā virzienā, ko jau arī teica, ka aiz Dārziema ielas sākas parastā apbūve, kur Rīgas plānojuma nekad nav bijusi paredzēta nekāda maģistrālā iela, kas pēc tam uzsūktu šo satiksmi. Ja Rīgas pilsēta to pasūtīs, Rail Baltica projekts to īstenošos tajos apjomos, kādu atļauj attiecināmās izmaksas uz šo konkrēto pasūtījuma objektu, bet tālākā atbildība būs Rīgas pilsētas atbildība.</p> | Tālis Linkaits, LR<br>Satiksmes<br>ministrija |

|     |                                   |                      |   |   |  |
|-----|-----------------------------------|----------------------|---|---|--|
| 42. |                                   |                      |   | <p>Par Slāvu tilta staciju. Tā ir viena no reģionālajām stacijām Rail Baltica projektā un tāpat kā visas citas stacijas, šo staciju, ir paredzēts to uzbūvēt. SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas" ir pasūtījušas, būs projektētājs, kas nodarbosies tieši ar reģionālo staciju, t.sk., ar šīs stacijas detalizētu projektēšanu. Mums ir Eiropas Savienības fondu līdzekļi, kas ir paredzēti periodam līdz 2027. gadam tieši multimodālo pārsēšanās mezglu atbalstīšanai. Papildu līdzekļi, kurus mēs varam piešķirt gan Rīgas pilsētai, gan Rail Baltica projekta īstenotājam, lai šo un citas Rail Baltica stacijas ieliktu apkārtējā vidē un tiešām panāktu, lai šī stacija būtu kā multimodāls pārsēšanās mezgls. Arī šajā sakarā man vēl ir jautājums, vai šī stacija atrodas pareizajā vietā tieši no multimodalitātes aspekta. Ja mēs pieņemam, ka to nevar pie T/C "AKROPOLE" izvietot, vai tādā gadījumā nav vēl drusku jāpavirza uz Lubānas ielas pusi. Es bērnībā, dzīvojot Ķengaragā, atceros, ka tur kādreiz bija 5. trolejbusa galapunkts no vienas puses tieši pie Lubānas ielas gājēju pārejas, no otras puses ir Lubānas iela, kas ir kā pārtraukums un, iespējams, ka arī otrā pusē ir iespēja veidot kādu pārsēšanās vai piebraukšanas mezglu sabiedriskajam transportam vai velo vai auto infrastruktūru – velo novietojumu utml. Šeit vēl ir daudz jautājumu, uz kuriem jāatbild, lai šī stacija būtu multimodāli laba, funkcionējoša, iekļautos Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta un velotransporta sistēmā. Ļoti labi, ka mums tagad ir laiks līdz 17. decembrim izteikt visiem priekšlikumus. Es ceru, ka šie priekšlikumi tiks iesūtīti un risinājumi tiks pārdomāti.</p> | Tālis Linkaits, LR<br>Satiksmes ministrija                   |
| 43. | 02.11.2021.<br>publiskā diskusija | RB projekta izstrāde | <p>Runa nav par trīs, četriem līkumiem nederīgā tunelī. Jautājums ir principiāls. Ja mēs šodien uzzinājam, ka Ģertrūdes un Lauvas ielas šķērsojums nav iespējami Rail Baltica sakarā, tad diemžēl tas viss ir tādā līmenī. Tas pat nav arhaisks risinājums, jo tas būtu apvainot tos cilvēkus, kuri mūs diemžēl ir aplaimojuši ar tiem neveikliem risinājumiem. Ja centrā šo 150 gadus veco kļūdu tikai daļēji likvidēs, tad pārējā teritorijā mēs ieviešam daudz smagāku kļūdu daudzām nākamajām paaudzēm, sabojājot pilsētu un vai tas ieguvums atsver šos nenormālos zaudējumus.</p> | <p>Mūsu, plānotāju, galvenais uzdevums ir mazināt šo barjeras efektu, jo dzelzceļš būs, un šī jaunā infrastruktūra būs, lai Rīga būtu konkurētspējīga un ierakstītos šajā Baltijas un Eiropas transporta sistēmā. Uzdevums, ko mēs no visas sirds darām, mēģinām šo infrastruktūru integrēt esošajā ar skatu uz perspektīvo transporta sistēmu. Protams, ne visi šie objekti tiks realizēti vienlaicīgi ar Rail Baltica projektu. Ļoti svarīgi, ka mēs jūtamies sadzirdēti no projekta ieviešanas puses. Ar projektu netiek izslēgta šī savienojamība vai šķērsošanas izbūves iespējas nākotnē.</p> <p>Manā ieskatā mēs nevaram ātrāk šos darbus padzīt uz priekšu, kā mēs to šobrīd darām, jo situācija ir komplicēta un Rīga ir sarežģīta pilsēta.</p>  | Inese Sirmā,<br>Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments |
| 44. | 02.11.2021.<br>publiskā diskusija | RB projekta izstrāde | <p>Rail Baltica ir pārsteidzis arhaisko Rīgu nesagatavotu. Pilsētas attīstības plāns ir kļuvis par EDZL projekta piedēkli. Priekšlikums: Rail Baltica projekta risinājumus veidot tā, lai dotu iespēju pilsētai pārskatāmā nākotnē realizēt Rīgai vitāli svarīgos lokālos auto savienojumus, t.sk., un ne tikai Valmieras un Lauvas ielās netraucējot 1435 mm sliežu platuma ceļu attīstību un ekspluatāciju.</p>   |   |  |
| 45. | 02.11.2021.<br>publiskā diskusija | RB projekta izstrāde | <p>Savukārt Rīgai es ieteiktu uzsākt uz nākotni vērsta laikmetīgu pilsētas attīstības plāna izstrādi, t.sk., pārdomāt - vai tiešām pašā Rīgas centrā nepieciešams saglabāt Vagonu parka saimniecību?</p>  |   |  |

|     |                                      |                         |  |  |   |
|-----|--------------------------------------|-------------------------|--|--|---|
| 46. | 02.11.2021.<br>publiskā<br>diskusija | RB projekta<br>izstrāde | <p>Rail Baltica rīkojas ļoti pragmatiski un rīkotos jebkurā pasaules vietā, kura ir vai nav uzstādījusi spēles noteikumus. Nožēlojami, ka Rīgas pilsēta tam absolūti nav gatava. Tas, kas mani šodien pārsteidza, ka patiesībā Rīgas pilsēta izmanto paņēmienu, ko aprakstīja Džordžs Orvels savā grāmatā "1984". Tur darbojas Patiesības ministrija un ravē laukā to, kas ir nevajadzīgs. Es par šo esmu šokā. Ja viņi ar vieglu roku var izravēt laukā, protams, ļoti arhaiskus infrastruktūras risinājums, jāsaprot, ka tā ir tikai daļa no saimniecības, tad visticamāk pamatotas bažas ir par to, vai visa pārējā pilsētas saimniecība ir pamatota.</p> <p>Es ieteiktu pilsētas attīstības plānu, kurš jau ir apspriests, neņemt vērā un uzsākt jauna pilsētas attīstības plānojuma izstrādi, kam par pamatu, visticamāk, kalpotu Rail Baltica trase.</p> <p>Rail Baltica es ieteiktu organizēt apaļo galdu un piedāvāt tur risinājumus, kur nākotnē būtu iespējams iestrādāt to, ko neatliekami pārskatāmā nākotnē realizētu Rīgas pilsēta par saviem līdzekļiem. Mēs ļoti labi saprotam, ja ieliek pamatīgu konstrukciju vai inženierapgādes tīklus, pēc tam to visu grūti izravēt. Bet, ja ieliek to metru tālāk vai pamatus ierok metru dziļāk, tad pilsēta nākotnē mierīgi varētu realizēt tos mājasdarbus, ko pilsēta nav spējīga izdarīt.</p> <p>Jāsāk ir ar principu pēc būtības.</p> <p>Priekšlikums: sākam ar Rail Baltica, ieliekam to pilsētas centrā, pārvērtējam visu saimniecību, kas ir mums apkārt un tad pieaudzējam klāt nepieciešamo, kas ir vajadzīga nākotnes pilsētai.</p> | <p>Par pieminēto Transporta tematisko plānojumu. Mums arī par to bija vislielākās diskusijas teritorijas plānojuma apspriešanā. Mēs savā pusē saprotam, ka pēc tam, kad būs veikta zemo emisiju zona, būs arī saprotams Rail Baltica novietojums. Var piekrist, būs no tā jāvadās, būs arī jāpārskata šis Transporta tematiskais plānojums un es ceru, ka T. Linkaits kā rīdzinieks vai ministrs joprojām būs eksperts un joprojām nāks talkā. Neesmu transporta plānošanas eksperts, bet es uzticos saviem kolēģiem Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentā. Es varu teikt atklāti, ka es jau dzirdēju par šīm dažādām idejām un risinājumiem vismaz pirms kādiem sešiem mēnešiem. Negribu piekrist, ka tas ir kaut kas ātri izdomāts, izravēts un mēs gribam meklēt vienkāršākos risinājumus. Kolēģi tiešām ir strādājuši, vērtējuši, bet tāpēc mums ir šī diskusija, lai pēc divām nedēļām arī visi rīdzinieki sniedz savus priekšlikumus. Kad man sniedza pamatojumu, man tapa skaidrs, kāpēc ir vajadzīgs vēl viens šķērsojums – lai arī mūsu vēsturiskais centrs tiktu normālāk apbruakts, nevis tikai caur vienu Slāvu tiltu. Meklējam sinerģiju, lai neievilkto ilgāk, kas jau ir iekavēts.</p> | Inese Andersone,<br>Rīgas dome                                    |
| 47. | 02.11.2021.<br>publiskā<br>diskusija | zaļā infrastruktūra     | Kādi plānoti ieguldījumi un risinājumi integrētā publiskā ārtelpā?   |  |   |
| 48. | 02.11.2021.<br>publiskā<br>diskusija | zaļā infrastruktūra     | Vai, un ja jā, tad kā tiek nodrošināta zaļās infrastruktūras pilnveidošana/saglabāšana/pielāgošana mobilitātes risinājumu kontekstā?   | <p>Šeit ir jāatceras, kurā projekta stadijā mēs esam. Mēs neesam pilnīgi nulles stadijā, bet mēs esam vēl tālu, lai varētu diskutēt par to, kā tas izskatās un kā izskatās tā apkārtnē apkārt. Bet mēs par to diskutēsim. Tas attiecas gan uz to, kādi izskatās tuneļi, cik apgaismoti, kādas zīmes, kas nepieciešams cilvēkiem ar kustību traucējumiem. Šobrīd mēs novienojamies, ka šeit ir šķērsojums, izeja pa labi, pa kreisi, lifts ir, nav un tad mēs sākam detalizēt. Un tad mēs nonākam pie tā, kas notiek apkārt.</p> <p>Sākotnējie risinājumi, pie kuriem komanda strādāja, diskutējot ar Latvijas Dzelzceļu un pašvaldību, vairāk ir par pašu būvju izmēriem, to iespējamo novietojumu. Kolīdz tas tiek precizēts, tad mēs varam spriest par to ietekmi uz esošo zaļo zonu apjomu, un kādas ir iespējas tālāk attīstīt. Arī pašvaldības plānošanas nosacījumos ir ietverti pilsētas nosacījumi par šo zonu saglabāšanu, attīstību un izveidi. Sadarbībā ar pilsētu tie risinājumi tiks detalizēti.</p>   | Ģirts Bramans,<br>RB RAIL AS<br><br>Rihards Ieviņš/<br>IDOM INECO |

|     |                                      |                            |   |   |  |
|-----|--------------------------------------|----------------------------|---|---|--|
| 49. | 02.11.2021.<br>publiskā<br>diskusija | zaļā infrastruktūra        | <p>Jautājums ir par sistēmisku konceptuālu ainavas veidošanu paralēli tam, ko jūs darāt. Nekur netika prezentētas ainavas veidošanas ieceres paralēli mobilitātes risinājumiem. Nav zināms, vai tāds uzdevums tika dots. Ja tika dots, netika parādīts, bet ir izstrādē, tad ļoti labi, pasakiet, ka tas ir izstrādē. Mēs gaidīsim, kad tas tiks prezentēts.</p> <p>Labprāt satiktos, lai priekšlikumus attiecībā uz ainavu pārrunātu detalizētākā līmenī.</p>            | <p>No lokālpilnoņuma izstrādes viedokļa šādas prasības mums ir jāapskata, par to nav šaubu, jo mēs runājam par teritoriju pie dzelzceļa un daudz plašāku teritoriju. Šobrīd risinājumi ir izstrādāti vairāk centrālajā daļā, ārpus centra mēs runājam par šo inženierpētes stadijas risinājumiem, tādēļ mums pat nav īsti skaidras platības, ar kādām rēķināties. Šobrīd mums ir tikai konceptuāli priekšlikumi. Šobrīd mēs strādājam tieši pie šķērsojumu risinājumiem kopsolī ar nacionālo interešu objektu.</p> <p>Runājot par ainavu, es gribētu precīzāk dzirdēt no Helēnas Gūtmanes kā ainavu arhitektes, ko viņa tieši saprot ar ainavu, jo, mūsaprāt, šajā plānošanas stadijā piedāvātie šķērsojuma risinājumi ietver arī atbilstoši tai gatavības un detalizācijas pakāpei šos ainavas risinājumus. Protams, tālāk runa jau ir par detalizētiem būvprojekta risinājumiem, ainavu koku stādījumiem un apstādījumiem. Jāsaprot, ka šī ir pirmsstadija pirms būvprojekta. Mēs diskutējam par staciju un šķērsojumu novietojumiem un gabarītiem. Tā ainavas gatavības pakāpe arī ir atbilstoša šai plānošanas stadijai un gatavības pakāpei. Bet, ja jums ir kādi labi ieteikumi, mēs noteikti esam gatavi tos uz klausīt.</p> | <p>Līga Ozoliņa, SIA<br/>"Grupa 93"</p> <p>Inese Sirmā,<br/>Rīgas domes<br/>Pilsētas attīstības<br/>departaments</p> |
| 50. | 02.11.2021.<br>publiskā<br>diskusija | lokālpilnoņuma<br>izstrāde | <p>Kad notiks centra daļas lokālpilnoņuma izskatīšana, ja tur jau ir sākusies būvniecība. Kāpēc netiek ievērota lietu kārtība, ja vēl nav bijusi detalizēta Lāčplēša ielas un Valmieras ielas izmaiņu prezentēšana.</p> <p>Par konkrēto vietu nav bijusi neviena publiskā apspriešana, saprotam, ka nav viss vienkārši, bet būtu labi vismaz ļoti šauru lokālpilnoņuma redakciju apspriest, vismaz 100 m no tuneļa uz katru pusi, ne visu komplekso centra plānoņumu.</p> | <p>Lokālpilnoņuma pasūtītājs ir gan LR Satiksmes ministrija, gan pašvaldība. Runa primāri ir par lokālpilnoņumu nacionālo interešu objekta teritorijā, protams, ir arī paplašinātās teritorijas – centrā, Torņakalnā, kas iziet ārpus šī nacionālo interešu objekta teritorijas robežām. Pašvaldība ir iniciējusi sarunu ar LR Satiksmes ministriju, kā mums nodrošināt lokālpilnoņuma darba uzdevumā izvirzīto prasību par nacionālo interešu objekta risinājumu saskaņošanu un lokālpilnoņuma risinājumu saskaņošanu. Mērķis ir radīt tādus risinājumus, kas ir inženiertehniski pamatoti, un kas ir balstīti arī pilsētas plānošanas dokumentos un balstīti uz pilsētas integrēto skatījumu. Secinājums sarunās ir tāds, ka šī ir bezprecedenta situācija, ja mēs runājam tieši par nacionālo interešu objekta teritoriju un šāda uzdevuma izpildei mums nav precīza normatīvā ietvara un regulējuma. Līdz ar to šīs sarunas ar Satiksmes ministriju un projekta ieviesējiem turpināsies un mēs meklēsim to labāko risinājumu, bet tas, ka būvniecības un plānošanas procesi notiek un arī turpmāk notiks paralēli, tas ir viennozīmīgi skaidrs.</p>   | <p>Inese Sirmā,<br/>Rīgas domes<br/>Pilsētas attīstības<br/>departaments</p>   |
| 50. |                                      |                            |   | <p>Bet mums ir jāatrod pēc iespējas precīzāks normatīvais ietvars. Iespējams, veicot arī kaut kādas izmaiņas šī brīža normatīvo aktu regulējumā. Tas, ko, manuprāt, mēs varam apliecināt, ka gan pašvaldība, gan projekta ieviesēji līdz šim ir diezgan aktīvi un mērķtiecīgi sabiedrību iesaistījuši un informējuši. Tiklīdz kāda stadija vai kāds projektēšanas posms ir pabeigts, tā mēs par to sabiedrību informējam. Arī šodien diskusija ir par to posmu, ko neizdiskutējam pagājušajā gadā, tāpēc pašvaldība šobrīd vilcinās un nav izdevusi tehniskos noteikumus un sākotnējos plānošanas nosacījumus, jo mēs vēlējāmies publiski izdiskutēt ar sabiedrību pašvaldības lokālpilnoņuma ietvarā sagatavotos nosacījumus.</p>  | <p>Inese Sirmā,<br/>Rīgas domes<br/>Pilsētas attīstības<br/>departaments</p>   |

|     |                                      |                            |   |  |  |
|-----|--------------------------------------|----------------------------|---|--|--|
| 50. |                                      |                            |   | <p>Šodien diskusijas mērķis ir vairāk informēt un skaidrot par pašvaldības izvirzītajiem, sagatavotajiem nosacījumiem un mēs gribētu turpmāko divu nedēļu laikā aicināt jebkuru, kam ir kāds viedoklis vai jautājums, vērsties pie mums vai pie projekta ieviesējiem, lai mēs pēc tam to varētu izvērtēt turpmākajā plānošanas un projektēšanas gaitā.</p> <p>Kad būs lokālpilnošuma publiskā apspriešana, es šobrīd nevarēšu sniegt konkrētu atbildi un termiņu, jo atbildi uz šo jautājumu mēs kopā ar Satiksmes ministriju meklētjam un cerams, ka tuvākajā laikā atradīsim.</p>  | Inese Sirmā,<br>Rīgas domes<br>Pilsētas attīstības<br>departaments |
| 51. | 02.11.2021.<br>publiskā<br>diskusija | lokālpilnošuma<br>izstrāde | <p>Kad notiks centra daļas lokālpilnošuma izskatīšana, ja tur jau ir sākusies būvniecība. Kāpēc netiek ievērota lietu kārtība, ja vēl nav bijusi detalizēta Lāčplēša ielas un Valmieras ielas izmaiņu prezentēšana.</p> <p>Par konkrēto vietu nav bijusi neviena publiskā apspriešana, saprotam, ka nav viss vienkārši, bet būtu labi vismaz ļoti šauru lokālpilnošuma redakciju apspriest, vismaz 100 m no tuneļa uz katru pusi, ne visu komplekso centra plānojumu.</p> | <p>Kā I. Sirmās kundze minēja, šeit nav standarta situācija. Projekta ietvaros mēs redzam arī līdzīgas situācijas Igaunijā, kur mēs pietuvojamiem pilsētvidei, bet patiesībā mums otra piemēra nav. Latvijas gadījumā objekts tiek attīstīts nacionālo interešu objekta teritorijā, kas nāk komplektā ar zināmām atkāpēm vai atļauju atkāpties no standarta procedūras. Mūsu kopējās interesēs, arī projekta, ir lai šie risinājumi ir izrunāti un pārdomāti. Šī ir vēl viena joma, kur mēs redzam arī likumdošanas neatbilstību tai specifikai un nepieciešamībai ātri pamainīt risinājumus un piesakņoties izmaiņai – vai tas būtu tehnisks vai kāds.</p> <p>Varu apstiprināt, ka Rail Baltica nacionālo interešu teritorija ir balstīta un cieši saista arī ar vides procedūrām un ietekmes uz vidi pilnajām procedūrām, kas tika veiktas līdz 2016. gadam, kad valdība apstiprināja nacionālo interešu objektu teritoriju. Papildu šiem formātiem, ja atbildīgās institūcijas, t.sk., vides institūcijas, redzēs, ka šīs atkāpes vai izmaiņas pret 2016. gadu un tiem risinājumiem toreiz, ir būtiskas, tad mēs atgriezīsimies pie šīm papildus vides procedūrām. Ir vairākas, kur mēs tās jau zinām un veiksīm. Tās ir vēl vienas acis, kas vēro, kas notiek projektā, kādas ir izmaiņas un nepieciešamības gadījumā arī pieslēdzas, lai uzliktu par pienākumu arī projektam veikt papildus oficiālās procedūras.</p> <p>Bet līdz šim no projekta puses mēs ļoti novērtējam šo formātu un jūsu padomus un redzējumus. Taisnība, ka ir lietas, kas ir maināmas, ir lietas, kuras mēs atstājam dzelzceļa inženieriem.</p> | Ģirts Bramans,<br>RB RAIL AS                                       |