



Pašvaldības aģentūra
RĪGAS PILSĒTAS ARHITEKTA BIROJS

Reģistrācijas Nr. 90002099755, Dzirnavu iela 60A-21, Rīga, LV-1050,
tālrunis 67105941, fakss 67105998, e-pasts: rpab@riga.lv

RĪGAS PILSĒTAS ARHITEKTA KOLEĢIJAS
SĒDES PROTOKOLS

23.04.2019.

Nr. 1 (101)

Sēde notiek: Rīgā, Dzirnavu ielā 60a-21, Rīgas pašvaldības aģentūrā “Rīgas pilsētas arhitekta birojs”

Sēde sākas: plkst. 12.30

Sēdi vada: direktors, Rīgas pilsētas arhitekts G. Princis

Sēdi protokolē: E. Lūse

Sēdē piedalās:

Egons Bērziņš, Juris Dambis, Jānis Dripe, Helēna Gūtmane, Ilze Purmale, Ilze Rukšāne, Mārtiņš Straume, Vilnis Šlars (kolēģijas loceklis); Neils Balgalis (SIA “Grupa93”), Mārcis Kūlis (Rīgas dome), Kristīne Casno (SIA “Grupa93”), Iveta Staša-Šaršūne (Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Vēsturiskā centra plānošanas nodaļa), Pēteris Bajārs (“SIA “Outofbox”), Ģirts Runis (SIA “Landshape”), Anna Katlapa (SIA “Landshape”), Ruta Dobičina (Rīgas domes Īpašuma departaments), Benita Prikaša (Rīgas domes Īpašuma departaments), Edmunds Valpēters (Rīgas domes Satiksmes departaments), Beāta Dambīte (Rīgas domes Satiksmes departaments), Viesturs Celmiņš, Elmārs Daniševskis (SIA “E. Daniševska birojs”)

Darba kārtībā: diskusija par publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas “Rail Baltica” trases teritorijas lokālpilnošanas risinājumiem

Gvido Princis: paldies visiem, kas varēja atnākt. Kolēģijas formāta diskusijas ierosinātājs ir lokālpilnošanas izstrādātājs Grupa 93, Neils Balgalis ar kolēģiem. Atšķirībā no citām reizēm, kad runājām par konkrētu redakciju, šoreiz tā ir ideju apmaiņa, plānotāji atnākuši ar idejām, kuras jau zinām un kā arī tām, kuras vēl ne. Bez kolēģijas locekļiem, kurus esmu aicinājis, klāt ir arī kolēģi no RDSD un RDĪD.

Neils Balgalis: šodien – pievērsīsimies Rail Baltica (*turpmāk RB*) posma trīs nozīmīgākajiem punktiem Rīgā. Stacijas terminālim, Tornakalnam un Annīnmuižai. Sāksim ar to, ka 2016.gada

24.augustā tika izdots Ministru kabineta rīkojums Nr.469 par nacionālo interešu objekta teritoriju. Tas bija rezultāts divu gadu ilgam darbam par RB posma tehnisko izpēti un trases noteikšanu Latvijas teritorijā. Tika pieņemts lēmums, ka RB ies cauri pilsētai, savienojot būtiskos mezglus, centru un lidostu. Tika izstrādāta versija par jauna tilta izbūvi pāri Daugavai, Torņakalnā dzelzceļam ejot tunelī zem esošās dzelzceļa līnijas un iznākot ārā Liepājas ielas rajonā, tālāk turpinot ceļu līdz lidostai. Projekta laikā bija diskusijas par to, vai vilcienam Rīgā vispār vajadzētu ienākt. Pabeidzot šo procesu, bija skaidrs, ka Rīgā dzelzceļa līnija būs, ka tā ies cauri pilsētas centram esošā dzelzceļa koridorā 27 km garumā. 2017.gada oktobrī tika sagatavota lokālpilnvarotāja pirmā redakcija, kas balstīta uz detalizētu tehnisko izpēti.

Tehniskās izpētes galvenais uzdevums bija atrast šīs dzelzceļa līnijas novietojumu. Savukārt tālāk jau tika izveidota RB Ilgtspējīgas attīstības konsultatīvā koordinācijas padome. Otrajā šīs padomes sanāksmes sēdē līdz ar virkni citu jautājumu tika atbalstīta ideja par Rīgas centra veidošanu par centrālo Baltijas transporta mezglu un lokālpilnvarotāja teritorijas paplašināšanu. Pagājušā gada maijā Rīgas dome (*turpmāk RD*) lēma par lokālpilnvarotāja teritorijas paplašināšanu, līdz ar to iesaistoties plānošanas procesā, kurā līdz tam bija iesaistīta Satiksmes ministrija. Pašlaik RD un Satiksmes ministrija ir kā lokālpilnvarotāja pasūtītāji. Ir jāsaprot, ka liela daļa no visa lokālpilnvarotāja realizācijas jautājuma ir, kurš, par ko un vai maksās.

Mūsu uzstādījums jau no paša sākuma ir bijis, ka lokālpilnvarotājums ir saistīts ar konkrētu lietu un pasākumu realizāciju, ko iesaistītās puses ir apstiprinājušas. Nevis kā lokālpilnvarotājums, kurš varbūt realizēsies, bet tāds, kam noteikti jārealizējas. Ja šis lokālpilnvarotājums nerealizējas nav nekāda jēga sastādīt papīru un domāt, ka tas realizēsies pats no sevis. Pozitīvs rezultāts būs tikai tadā gadījumā, ja notiks saruna starp iesaistītajām pusēm. Ja šī saruna nenotiek kaut kādu iemeslu dēļ, tad visu iesaistīto pušu kopējs uzdevums ir sanākt pie galda un pieņemt šos lēmumus.

Kristīne Casno: mēs gribam radīt lokālpilnvarotāja risinājumus, par kuriem ir skaidrība, ka tie tieši tādi ieviesīsies. Tas nozīmē, ka mums ir jābūt skaidram izejas punktam. Šajā gadījumā izejas punkts ir tie projekta risinājumi, par kuriem skaidri zinām, ka RB projekta ietvaros tie tiks ieviesti. Izejot no tā, mēs varam skatīties tālāk, kādas iespējas tie sniedz Rīgas pilsētas apkārtējai transporta infrastruktūrai un, vai ir kaut kas ko mēs vēl varam palīdzēt saprast, koriģēt un uzlabot risinājumos, ko gatavo infrastruktūras projektētāji. Jau tehniskās izpētes laikā tika domāts par to, ko tāda infrastruktūra var ienest Rīgas pilsētā. Nevēlamies situāciju, kas izskan publiskajā telpā, ka RB infrastruktūra sadalīs pilsētu divās daļās, pāri nevarēs tikt un tamlīdzīgi.

Gan detalizētajā izpētē, gan tagad uz priekšu strādājot īpaša uzmanība tiek pievērsta visiem šķērsojumiem. Gan esošajiem transporta un gājēju šķērsojumiem, gan tiem, kas vēl ir plānoti Rīgas pilsētā un identificēti kā tie, kam vajadzētu būt. Šobrīd vajadzētu 40 šo šķērsojumu un ir skaidrs, ka ne visus no tiem realizēs par RB līdzekļiem. Daļa no tiem neapšaubāmi ir pilsētas pārziņā, vai nu jau senāk ielānāti, vai varbūt ir veidojami šīs mobilitātes uzlabošanai. Lokālpilnvarotāja rezultātā būtu jāieviešas skaidrībai par katru šķērsojumu – kurš, kurā brīdī, kādā formā un par kādiem līdzekļiem to realizēs. Šobrīd mēs esam salikuši tādus vispārīgus principus. Attiecībā uz gājēju šķērsojumiem esam pieņēmuši šo labās prakses piemēru, ka ik pēc 500 m vajadzētu būt gājēju šķērsojumam. Mēs skatāmies situāciju dabā, tās saucamās

zvēru takas, kur cilvēki vienkārši iet pāri. Protams, ņemam vērā Latvijas Dzelzceļa (*turpmāk LDz*) nosauktās oficiālās gājēju šķērsojuma vietas. Bet visi zina, ka vienlīmeņa gājēju šķērsojuma vietas dzelzceļam ir ārkārtīgi nedrošas. RB infrastruktūras realizācijā nebūs neviena vienlīmeņa gājēju šķērsojuma, par transportu nemaz nerunājot. Visi esošie jebkurā gadījumā tiks pārveidoti par divlīmeņu šķērsojumiem. Jautājums, cik to būs, kurā vietā, un kurš tos realizēs, kādā laika posmā.

Neils Balgalis: tas arī lai mazinātu šo mītu, ka Rail Baltica sadalīs pilsētu. Rail Baltica iet blakus esošajam dzelzceļa koridoram, kurš jau sadala pilsētu. Rail Baltica uzlabo drošības situāciju šķērsojumiem. Un protams diskusija par jauniem šķērsojumiem. Gribētu ieskicēt jautājumu loku, ar ko strādājam: Centrālā stacija un tās apkārtnē, Torņakalns un Anniņmuiža, Zolitūde. Šī ir paplašinātā lokālpilnošanas teritorija – Centrālā stacija, Lāčplēša iela līdz 13. janvāra ielai, tālāk pa Barona ielu. Mēs saskatām, ka šīs teritorijas uzdevums ir nodrošināt Baltijas centrālā transporta mezgla funkcijas, kļūt par Vecrīgas un Maskavas forštates savienojumu un realizēt pašā teritorijā revitalizācijas pasākumus. Tieši šādā veidā mēs domājam par šo, kā risinājumu, kas apvieno visas funkcija s- transports, savienotājs un vietējās teritorijas attīstība ir lokālpilnošanas galvenais mērķis. Domājot par šo teritoriju, arī pagājušajā gadā tika izvirzītas domas par to, ka, veidojot jaunu un kompaktu transporta mezglu būtu nepieciešams izrakt jaunus apjomus zem stacijas un savienojumiem, kas ir ar Timoteja ielu. Bija doma, ka starp Timoteja ielu un Dzirnava ielu varētu izrakt šo apjomu un līdz ar to mēs iegūtu vienu vietu pilsētas centrā multimodālajam transporta mezglam un varētu pārvietot uz šejieni autoostas funkciju un autoosta paliktu kā publiskā ārtelpa. Šim risinājumam bija vajadzīgi 35 miljoni. Pagājušā gada februārī par šo jautājumu tika diskutēts. Jautājums tika noņemts no dienas kārtības. Līdz ar to mums ir viens pieturas punkts - Autoosta paliek esošajā vietā un par to mēs vairs tālāk nediskutējam. Autoosta šobrīd arī strādā ar saviem attīstības plāniem. Līdz tam bija šis jautājums par to, kur būs autoosta un kādā veidā tā izskatīsies. Šobrīd jautājums ir tikai par tās apjomu, funkcijām.

Kristīne Casno: gribēju precizēt, ka ir skaidri redzama šī projekta teritorija, jo sabiedriskajā telpā šīs robežas ļoti bieži mainās, ko tad Rail Baltica projekta pirmajā kārtā ņem zem sevis nosacīti, ko neņem. Šajā gadījumā mēs skaidri redzam, kāda ir projekta teritorija. Un viss ārpus projekta teritorijas esošais nav projekta attiecināmās izmaksas.

Neils Balgalis: tāpat mūs interesē visas šīs savienojumu vietas. Visnozīmīgākais, kas ar to ir saistīts un visi iespējamie labumi, ko ar to iespējams gūt. Tāpat bija arī piedāvājums izveidot velosavienojumu, kas būtu gājēju un velosipēdistu tilta savienojums cauri Rīgas centram, kas savienotos līdz Lāčplēša ielai, bet tas tika noraidīts padomē kā nerealizējams tehnisku un finansiālu apsvērumu dēļ.

Ja runājam par uzbēruma norakšanu, tad faktiski tas notiek šajā vietā [prezentācija, slaidis “Centrālā stacija un dzelzceļa...”], šeit pie Stockmann aizmugures un tiek nojaukts Titāniks un tiek norakts uzbērums līdz Prāgas ielai [oranžā krāsā pirmais no labās kartē].

Rezultātā nākotnē mēs rodam iespēju, šeit atrodas estakāde, šeit blakus funkcionē autoosta un kaut kā tās lietas sadzīvo.

Mums ir trīs nozīmīgi uzstādījumi: - Gājējiem teritorijā ap centrālo staciju ir priekšroka un tiek samazināta auto plūsma 13.janvāra ielā. Visi gājēju tuneļi tiek pārvērsti virszemes pārejās, par ko jau ir runāts iepriekšējos pētījumos. Autotransporta daudzums tiek samazināts. Katrā virzienā paliek viena josla privātajam un otra sabiedriskajam transportam. Satiksme tiek organizēta pa Dzirnāvu ielu, Elizabetes ielu. Būtiski tas, ka priekšroka kājām gājējiem. Mūsu piedāvājums ir balstīts uz pēc iespējas minimāliem līdzekļiem panākt maksimālu rezultātu. Mēs nemeklējam risinājumus, kas prasa milzīgus līdzekļus. Mūsu piedāvājumu iespējams realizēt pat ar vienkāršu joslu aiztaisīšanu, visu organizēt ar pagaidu līdzekļiem.

Elmārs Daniševskis: tāpat 13.janvāra iela samazina šķērsriezumu brauktuves formātā, bet iegūst iespēju izvietot veloceliņu. Gājēji pa to aleju īsti nepārvietojas, jo var sasniegt tikai divus tuneļus katru savā galā vai krustojumu, kas pilns ar mašīnām, dūmgāzēm utt.

Šajos piedāvājumos balstāmies uz aptaujām, pētījumiem. Stacijas laukums šobrīd nevar nodrošināt pieprasījumu, kas tur jau ir. Stacijas laukums šobrīd ir 11 joslu šķērsriezums, 7 vienā virzienā un 4 otrā. Tas ir platākais šķērsriezums Latvijā un nespēj nodrošināt to pieprasījumu, kas tur ir. Stacijas laukuma galvenā funkcija nav nodrošināt transporta plūsmu. Ja mēs no tā izejam, tad tas dod kādus pieņēmumus, ka ir iespējams darīt kaut ko citādāk, ir iespējams samazināt autotransporta klātbūtni, lai mēs nedaudz pārlicinātos par šo, tika veikta aptauja un transporta uzskaitē un pētījums. Tika konstatēts, ka no autotransporta, kas šeit iebrauc 85% neko nevajag stacijas laukumā. 85% brauc cauri – viņiem nevajag ne autoostu, ne tirgu, ne Staciju, Origo, ne Stockman. Viņi brauc cauri, bet cauri braukt var visādos citādos veidos, nav obligāti braukt cauri Stacijas laukumam. Tas droši vien būtu drosmīgi teikt, ka cērtam nost visus 85% un ejam meklēt citu vietu, bet tas, ka šo plūsmu samazināt mēs drīkstam, to vajag darīt, ja mēs pretendējam uz Eiropas līmeņa centru, tad mums ir jābūt pietiekami drosmīgiem. Respektīvi satiksmes organizācijas risinājums ir detalizējams, precizējams utt. Vajadzētu nodrošināt caurlaides spēju aptuveni pusei no tā vieglā autotransporta, kas tur šodien brauc cauri un visam sabiedriskajam transportam.

Risinājums, ko mums piedāvāja Rail Baltica, ka svarīgi ir šeit atvērt kreiso pagriezieni iekšā Puškina ielā (uz Krasta pusi) un Rail Baltica būs tas, kas iedos šo iespēju. Reizē ar viņu mēs varam atvērt šo loku apkārt centram. Vai tas nodrošinās visas noņemtās vieglās 50 procenti mašīnas no 13. janvāra ielas? -Varbūt arī 100% nē, bet varbūt to arī nevajag. Lielākā daļa no viņiem dodas prom uz Purvciem, uz Pļavniekiem pa Dienvidu tiltu, kurš dīvainā kārtā pēc Akropoles atvēršanas strādā labāk. Beidzot palaida visus luksoforus, satiksmes organizāciju, un tiešām strādā labāk.

Mēs varam būt droši, ka visām tām mašīnām, ko mēs nepalaidīsim cauri, mēs noņemsim šo iespēju ērti izbraukt cauri un viņas atradīs citu ceļu.

Vēl labāk, ja mēs vēršam sabiedrību uz ieradumu maiņu. Automašīnas centrā nav nekas foršs. Ko iedos Rail Baltica – Torņakalna savienojumu ar pilsētas centru. Vēl citas potenciāli labas lietas attīstīsies. Mums jāmeklē risinājums, kā savienot velo-tīklu un humanizēt publiskās ārtelpas vidi.

Šeit ir priekšlikums - vienkāršot šo krustojumu (prezentācijā, Krustojums pie tirgus/autoostas?), likvidēt Maskavas ielas pieslēgumu, paņemt šo tramvaja līniju nost un izcelt viņu ārā uz Krasta ielu (Radziņu ielu?) un vienkāršot šo krustojumu. Ir vienkāršs T-veida

krustojums, kur visa satiksme, tai skaitā kreisie pagriezieni, nevis divreiz braukšana tam cauri ar apgriešanos, ar vēlreiz stāvēšanu pie luksofora. Šo apgriešanās vietu mēs zaudējam, iegūstot mazāk manevrus, mazāku transporta plūsmu šajā posmā. Viņš ir aizbraucis šeit, vai vēl labāk aizbraucis citur. Viņš ir izbraucis ārā pa Turgeņeva ielu vai vēl kaut kur citur.

Viss skatījums ir vērsts uz lielākas prioritātes atdošanu gājējiem un velosipēdistiem. Tā ir vides, kurā gribas dzīvot un atrasties. Protams, mēs nevienā brīdī negribam apdalīt sabiedrisko transportu, viņam tiek saglabātas visas prioritātes, kas jau ir, sabiedriskā transporta josla, kas jau ir krastmalā. saglabājas. Šeit mainās iebrauktuve un mēs pagriežam pie Centrāltirgus ielu un tas droši vien arī ir luksofora objekts. Tātad šeit atveras ceļš gājējiem un velosipēdistiem.

Te ir viena interesanta lieta – iet runa par perspektīvajām tramvaju līnijām un mums attīstības plānos stāv iekšā tramvajs Pļavnieki, Birznieka Upīša, Avotu iela – tālāk. Ir arī tramvajs iekšā Elizabetes, Turgeņeva ielā. Mans redzējums ir, ka šie tramvaji tomēr nav vajadzīgi. Pilsētas centrā tramvajs var būt lielisks tūrisma objekts, bet kā pārvietošanās līdzeklis tas noteikti nav ātrāks par pārējo satiksmi. Mēs zinām Baronu ielu, ko mēs lieliskā veidā esam nodevuši velosipēdistiem un vidi sakārtojuši. Autobraucēji nemaz nepauž neapmierinātību, viņi brauc kamēr viņiem vēl atļauj. Bet tramvaji ir zaudējuši 2 minūtes uz katru braucienu. Vidējais ātrums tramvajiem ir samazinājies.

Un būvēt par daudziem miljoniem vairākas jaunas transporta līnijas, kas nemaz nedod iespēju pārvietoties ātrāk, bet aizņem telpu, nav jēgas. Manā skatījumā šie divi loki ir noņemami un atstājams radiālais no Pļavniekiem uz centru, varbūt, kas varētu šeit ienākt stacijas laukumā. Mēs iegūtu stacijas laukuma ārējā malā, kur šobrīd atrodas Fēnikss, vienu lielisku tramvaja pieturu Pļavnieku iedzīvotājiem. Par tramvajiem mēs konstatējam, ka ir vajadzīgas divas līnijas, mēs mēģinājām atstāt tikai šo vienu līniju caur Centrāltirgus ielu un 13. janvāra ielu atbrīvojot pavisam no tramvaja. Diemžēl to nevar darīt, jo šeit (13.janv.iela) nāk visi Pārdaugavas tramvaji, šeit (Centrāltirgus) nāk visi Ķengaraga tramvaji. Pārdaugavā tramvajam ir jāattīstās, ir jāsavieno Zolitūde ar Imantu, Ziepniekkalna jāpieslēdz. Tas varbūt būs pēc daudziem gadiem, bet visiem šiem mikrorajoniem būtu jāpieslēdzas tramvaju līnijām, un viņu vienīga ienākšana šobrīd ir pa Akmens tiltu, un šeit ar vienu zaru tādai attīstībai nepietiek.

Gvido Princis: kas mainās ap pašu staciju? Kādi sabiedriskie transporti, pieturas?

Elmārs Daniševskis: šeit Elizabetes ielas malā zem dzelzceļa izveidojas telpa, viņa tur būs. Tā būs telpa, kas būs izmantojama sabiedriskajam transportam. Mans redzējums ir, ka tas ir mikroautobusu galapunkts, kas tur pārvietojas, jo ir zināms, ka tas nepaliks tur, kur tas ir šobrīd, jo ir jau apstiprināts ēkas projekts tur. Vēl bija ideja par Saimniecības preču tirgu.

Helēna Gūtmane: kā ar ideju par Saimniecības preču tirgu?

Neils Balgalis: projekts ir apstiprināts, tur netiek realizēts.

Elmārs Daniševskis: šis ir centrālākais pārsēšanās punkts Rīgā. Papildinās ar savienojumu ar lidostu.

Gvido Princis: kas vēl mainās?

Elmārs Daniševskis: Gogoļa iela. Ir iecere, ka Gogoļa ielā zem tuneļa nevajag 3 joslas, kā ir šodien, bet var saglabāt 2 joslas un izveidot pieturvietas platformu iekšpus balstiem. Tur iznāk 3 m platas platformas

Neils Balgalis: sabiedriskā transporta pieturvietas, kas pašlaik ir virs tuneļa, mēs to iebīdām tunelī.

Elmārs Daniševskis: tad tunelī ir principā gājēju pāreja zem sliedēm.

Helēna Gūtmane: būs noteikts laiks starp ēkas būvniecību un mikroautobusu apstāšanās vietu un nākamo izbūves vietu?

Elmārs Daniševskis: pašlaik nezinu, kur mikroautobusi taisās novietoties. Laiks tagad stiepjas, kad pabeigs Rail Balticu, kad uzbūvēs to māju, kad pilsēta pievērsīsies labiekārtojumiem.

Neils Balgalis: gribētu piebilst, ka mēs esam gatavi arī parādīt detaļās ārtelpas risinājumus. Laukumu pārskatīt.

Gvido Princis: kopsavilkums par centrālo staciju: prioritāte ir gājēji 13. janvāra ielā, samazināt autotransporta caurlaidību 13. janvāra ielā uz 50% no tā, kas ir šodien. Sabiedriskā transporta idejas ir optimizēt esošo, pietura Fēnikss, tas, ko es saprotu, ka Rīgas mikroautobusu satiksme iet zem stacijas un pietura Gogoļa iela aizņem tilpumu zem tuneļa.

Neils Balgalis: būtiski piebilst, ka divi gājēju savienojumi cauri Spīķeriem. Nodrošināt pāreju vienā līmenī. Un Prāgas ielas turpinājums līdz baznīcai Elijas ielā. Pirmais nodrošināt šo savienojumu ar Vecrīgu, cauri tirgum, izejot turpinoties. Un šis savienojums no Stacijas uz krastmalu.

Gvido Princis: Gājēju prioritāte.. Idejas ir skaidras.

Kristīne Casno: piebilde – te ir Kungu iela, kur var veidot mazo loku jeb pilsētas apskates loku.

Neils Balgalis: lielākais izaicinājums ir Kungu iela. Sākotnēji bija doma, ka autoostas nav un šeit veidojas savienojums. Šis ir būtisks savienojums un pašlaik, paliekot uzbērumam, mēs esam izņēmuši no šejienes tramvaju, paliek nodrošināt veidu, kā šis savienojums strādā. Autobuss ir ok, tas ir aktīvs. Būtiski, lai šis savienojums (pie autoostas krustojums ar Maskavas ielu) strādā. Mūsu priekšlikums ir atteikties no idejas par Zemgales tiltu un noņemt šīs sarkanās līnijas krasta kontekstā.

Gvido Princis: ko traucē sarkanās līnijas?

Elmārs Daniševskis: sarkanās līnijas pašas neko netraucē... šo mezglu (Maskavas iela, autoosta, dzelzceļa tilts) mēs neatrisināsim sakarīgā veidā, ja tur nāk arī tilts pāri un tas pats ir no otra gala. Ideoloģiski, ja mēs runājam par transporta piekļuves prioritāti, tad mums piekļuve no Jelgavas virziena tieši pie stacijas klāt nav nepieciešama.

Gvido Princis: tā tad tramvajs pa Elizabetes, Dzirnavu – nē. Šis te tilts – nē.

Neils Balgalis: ideja par (krustojums pretī Zaķusalai, labais apakšējais stūris krāsainajā kartē, Slaidis pirms Torņakalna DP)

TORŅAKALNS

Neils Balgalis: Brīnišķīgās Torņakalna iespējas. Pašlaik spēkā esošais Torņakalna lokālpānoījums balstās uz jaunā akadēmiskā centra novietojumu un LU un apkārtējā saistību. Šo Mūkusalas Raņķa dambja savienojuma projektu, kas pēdējo gadu laikā ir nedaudz koriģēts. Pārnests uz šo vietu. Novirzīt auto plūsmu. Un tā kā to saistītās attīstības – 2 ēkas pašlaik, kopumā, kas šeit – teritorija. Aktīvais aktieris šeit ir LU akadēmiskais centrs, ir RD izveidotais multimodālais transporta mezgls, kas ieskicēts Satiksmes ministrijā. Gājēju tilts pāri Bieķensalas grāvī uz biznesa centru – šāds projekts pašlaik jau ir iesniegts. Arī RB būvniecības risinājumi. Pašlaik pateikšu kāpēc – Jelgavas ielas tuneļa paplašinājums. Kas liekas būtiski – mūsaprāt ir pienācis laiks atteikties no Raņķa dambja ielas savienojuma veidošanas kā automaģistrāles pagarinājuma, kas noved arī pie Jelgavas ielas pārbūves un 3 joslas katrā virzienā, kura aptuvenā izbūve aizņem 5 ha un faktiski to gabalu sadala. Bet izvēlēties vieglāku risinājumu zemes līmenī, kuru savulaik jau iezīmējuši, jau pētījumā Daniševskis noteica vietas kā tādas, gan mūsu analizē šis savienojums ir vienkāršs starp Dzelzceļa muzeju un sasaistās ar Jelgavas ielu, kuras paplašinājums ir būtisks – par to runāts institūcijās. Faktiski palīdzētu arī pilsētas viedoklis, ka tas ir svarīgi. Jau tuvāko gadu laikā – ja Rīgas domes projekts tiek apstiprināts un tiek rekonstruēts Jelgavas ielā gājēju savienojums, to var izbūvēt. Un jautājums, kāpēc risināt šo jautājumu. Dzelzceļa muzeja darbību tas ietekmē minimāli. Tas būtu pirmais būtiskais punkts, ir jādiskutē. Mūsaprāt ir jautājums kā šo vietu Daugavas kreisā krasta attīstību atrisināt.

Nākošais stāsts par Stacijas vietu. Kuras izaicinājums ir – kas ir jāizdara, lai būtu šī kopējā stacija. Ir jāpārtaisa sliežu ceļi, kuru iespējamās izmaksas ir 30 miljoni. Kopēja stacija šajā vietā dod mums savienojumu starp abām pusēm. Līdz tramvaja pieturai ir 300 metri. Par Kreiso krastu runājot no jebkura biroja līdz lidostai. No šīs 8 min. Lai 20 min. Mobilitāte. Mums ir jānodrošina infrastruktūru, lai 20 minūtēs mēs varētu ar kājām, velosipēdu, sabiedrisko transportu nokļūt līdz stacijai.

Kopumā parādās – ja 8 min vai 6 min. cilvēki var nokļūt, mēs izdarām, ko tādu, kas Torņakalnā nav bijis. Pašlaik Torņakalna Stacija nestrādā. Šī stacija nav tikai LU –bet ir visa kreisā krasta pamats, visas saistītās attīstības pamats, uz kura pamata būvēt saistību gan ar vietējo dzelzceļa staciju, gan ar lidostu. Tātad kopēja stacija un savienojums būs mūsu prioritāte. Nākošais trešais savienojums – gājēju savienojums esošās Torņakalna stacijas apkaimē. Varam domāt – vēl kādu – bet ja ir trīs šādi, tad jau ir labi.

Helēna Gūtmane: teici, ka tā stacija nestrādā, manuprāt tā ir gana aktīva un kas notiks ar esošajiem savienojumiem, ja ir šatla piekļuve.

Neils Balgalis: kopējā stacija būtu esošais plus jaunais dzelzceļš ar šatla piekļuvi. Stacija nestrādā, jo līdz tai nav ērti nokļūt, tajās nav ierīkota infrastruktūra. Man ir statistika – man ir par visu Rīgu salīdzinošā statistika. 20% iedzīvotāju Rīgā dzīvo 800 m attālumā no dzelzceļa stacijas. Palielinot to divreiz mēs iegūstam 50%. Savukārt Torņakalnā – te no kreisās puses pat īsti klāt netiek no šīs puses. Torņakalna stacijas pēc savas uzbūves ir

Kristīne Casno: tas ka tā esošā tiks pārvietota principā jau ir zināms. Jebkurā gadījumā viņu pārceļ uz augšu, jautājums, cik tālu uz augšu .

Helēna Gūtmane: vai redzat kādas negatīvas ietekmes:

Kristīne Casno: nē, tur vienkārši nāks klāt, vairāk pasažieri.

Gvido Princis: reģionālā transporta mezgls ambīcija – 10-12 minūšu sasniedzamība.

Neils Balgalis: Jelgavas ielas, pārvada paplašināšana un savienojuma izbūve

Gvido Princis: Jelgavas aplis, pārvads un savienojums, revitalizācija, kā attīstība. Kur palika savienojums starp vienu dzelzceļa krastu un otru krastu gājējiem?

Kristīne Casno: atkarībā no tā, kur būs jaunā dzelzceļa stacija

Gvido Princis: Tu jau pieminēji Viesturs ar Elmāru un Venti darbojās pie tā, ko Neils teica – varbūt papildināt, argumenti – varbūt idejas kas nepateiktas.

Viesturs Celmiņš: Mēs skatījāmies nevis to, ko mēs varam izdarīt, bet kādu mēs redzam vīziju. Šī absolūti unikāla iespēja teritorijā, kurā pašreiz ir 700 cilvēku apdzīvotība kilometra attālumā no Vecrīgas, te ir lauki pilnīgi. Te ir lauki, jo tie nav sasniedzami un ir ieauguši pilnīgi. Akadēmiskais centrs principā ir visas Torņakalna attīstības dzinulis, tādas kapacitātes un mēroga projekti mums jau kādu laiku nav bijuši un nebūs. Ko tas var pienest apkaimē – tas var pienest plūsmas tik tālu, cik teritorija ir sasniedzama. Kas notiek otrpus dzelzceļam. Mēs to staciju varam saukt par multimodālu tikai tad, ja tā faktiski apkalpo cilvēkus. Ja neapkalpo nevienu otrpus dzelzceļam, tad neatmaksāsies. Tāpēc jautājums par to, vai Raņķa dambis un Vienības gatve tiek savienoti tajā tunelī – mūsaprāt, nē. Mūsaprāt arī teritorija otrpus dzelzceļam, kas ir līdzšinējā Dzelzceļa muzeja teritorija jādod privātam investoram, publiskai apbūvei, sabiedriskām funkcijām, lai abpus dzelzceļa sākas dzīvība. Mēs runājam par 15 000 – 20 000 cilvēku apkaimē, kas saskan ar detālplānojumā paredzēto attīstību.

Augstas intensitātes teritorija plus 55 [vagonu] sastāvi dienā, kas savieno gan Jelgavu, gan Jūrmalu tālāk. Tas attaisnos sākotnējās investīcijas un ļaus attīsties teritorijai abās dzelzceļa pusēs. Sazobe, kur akadēmiskais centrs strādā kopā ar biznesa uzņēmumiem, tas jau ir pilsētu

attīstības ABC. Akadēmiskie centri bez startupiem un lieliem uzņēmumiem šodien ir neiedomājami. Šī attīstības tipoloģija notiek visās pilsētās Eiropā. Tā ir unikāla iespēja mums piešķirt papildu griezes momentu Mūkusalas ielai, attaisnot izdevumus, kas ir veikti LU akadēmiskajā centrā. Mums ir ļoti nopietni jādomā, kur paliks gājēji un velosipēdisti, kas šķērsos gājēju ceļu, kā viņi nokļūs tālāk pa Slokas ielu vai uz Āgenskalnu, vai neveidosies Jelgavas ielā liels sastrēgums, par mašīnām nerunājot. Un nepieciešams esošajās sarkanajās līnijās vēl viens šķērsojums. Mūsaprāt, ja tie būs un abas puses dzelzceļam sāks elpot, par šo šķērsojumu domājot, tad arī attīstība otrpus dzelzceļam sāksies, nevis būs vīzija. Ja mēs iedodam privātam investoram šo teritoriju attīstīt, tad nāk līdzekļi arī multimodālā mezgla attīstībai. Mums jāierauga, ja tikai lietas saucot vārdos, nekā nenotiks, ja tās nepildīs funkcijas.

Gvido Princis: tad tie pirmie attīstības soļi būtu, savienojums, gājēju savienojums, stacija pareizā vietā.

Viesturs Celmiņš: Stacijai jābūt pēc iespējas tuvāk Akadēmiskam centram, jo tā ir esošā faktiskā plūsma. Mans ieteikums, nevis kur viņa varētu būt, bet kur mums viņu vajadzētu. .

Kristīne Casno: jāatrod līdzsvars starp, kur mums vajag un kur viņa var būt.

Viesturs Celmiņš: šī ir unikāla iespēja. Jo tuvāk viņa būs, jo vairāk tiks izmantota. Ja tā būs tālāk, pat, ja viņa būs skaista un izbūvēta, cilvēki viņu neizmantos, tāpat kā tagad cilvēki uz viņu neiet. Tur ir 67 cilvēki dienā.

Ja skatāmies 7 gadu perspektīvā stacijas tuvums dos lielu griezes momentu visai teritorijai abās dzelzceļa pusēs. Ja būs abās pusēs – tad abas teritorijas attīstās. Tā teritorija ir tuvu lidostai ar lielu attīstības potenciālu..

Gvido Princis: tēzes galdā ir. Tādā kategorijā nē –ja. Man šķiet, ka katrā no šiem 3 vietām – Centrālā stacija, Torņakalns, Anniņmuiža – Baltijas kontekstā risina - ietekmē 3 lietas – multimodālā transporta mezgla lieta, kas nozīmē, ka kļūst pieejamāka vieta, arī maršrutiem, būs jāpielāgojas, tas attiecas uz visām trim, attiecas savienojums Vecrīga, Maskavas foršate, Centrālā stacija – jaunais Torņakalns, Anniņmuižas gadījumā – Imanta Zolitūde. Secinājumi ir aktuāli, mobilitāte, katra no šīm vietām ir ar potenciālu revitalizēties. Svarīgi Āgenskalns, Anniņmuiža, Torņakalns. Šie būtu tie elementi, par kuriem runājāt. Varat paust savu viedokli.

ANNIŅMUIŽA

Neils Balgalis: par Anniņmuižu (Zolitūdes iela un Anniņmuižas bulvāris)

Līdz ar pārvada izbūvi šajā vietā arī veidojas viena pieturas vieta esošajam un topošajam dzelzceļam. Šatla pietura un arī kopēja dzelzceļa pietura.

Kristīne Casno: respektīvi līdzīgi kā Torņakalnā. Ir bijis tāds piedāvājums un doma, kas vēl šobrīd nav nevienam uz galda, bet Zolitūdes un Imantas stacijas apvienot, un izveidot vienu jaunu staciju Anniņmuiža

Helēna Gūtmane jautājums par to, ka šatls neiet pa taisno uz lidostu, bet apstājas divas reizes.

Gvido Princis: bija runa ar RB, ka plāno 2 reģionālās pieturas Rīgā – Anniņmuiža un Torņakalns. Šatls pa ceļam centrs-lidosta varētu apstāties

Kristīne Casno: iepriekš bija piedāvājums arī par Zaslauku.

Gvido Princis: No Jūsu viedokļa un šīs pieejamības viedokļa Anniņmuiža būtu vajadzīga optimāla.

2014 gadā diskutējām ar Pasažieru vilcienu, mēs runājām - un šīs shēmas un domas tanī laikā bija. Nebija aktuāls toreiz vēl RB un šatls, bet parastais vilciens līdz lidostai. Mēs runājām konceptuāli no satiksmes organizācijas viedokļa, no drošības un uzņēmējdarbības attīstības viedokļa, tomēr optimizēt šo jauno mezglu. Sabiedriskais transports vai nu pa virsu vai pa apakšu. No tāda pilsētībūvnieciska risinājuma, transports iet pa apakšu ar pieturām, savukārt dzelzceļš pa virspusi. Tāda ideja jau no tā laika. Tā ir aktuāla arī šodienas diskusijas kontekstā. Shēma rāda tās gājēju takas, kur cilvēki reāli iet. Tur ir negadījumi dažādās pusēs.

Ilze Rukšāne: tas nozīmē, ka tiek likvidētas arī priekš Jūrmalas dzelzceļa Imantas un Zolitūdes stacijas

Kristīne Casno: šeit ir jautājums, ja tāds redzējums ir un pilsēta saskata, ka tas ir iespējams, tad šis ir jāliek uz galda un līdzīgi kā Torņakalnam teikt, veidojiet vienu kopīgu, lai ir 15-20 minūšu sasniedzamība.

Helēna Gūtmane: ir divas alternatīvas? Viena jebkurā gadījumā atstāt divas pārbūvētas stacijas bez šatla pieturas un otra ir iespēja, ka savieno vienā un izveido gan iekšzemes vilcienam, gan RB.

Neils Balgalis: jā

Gvido Princis: vai uz šīs te iespējas pamata modelējāt 12 minūšu pieejamību

Neils Balgalis: ja mēs uzliekam mikromobilitāti (slaidis ar aplīšiem, zils, sarkans, zils). Arī šeit mēs domājam par to, vai stacija ir ērti, ātri sasniedzama.

Gvido Princis: tās bija plānotāju idejas.

Būtiski apzināties, ka katra no apskatāmajām 3 vietām – Centrālā stacija, Torņakalns, Anniņmuiža (Imanta/ Zolitūde) – Baltijas un apkaimes kontekstā paver iespējas un arī ietekmē vairākus aspektus, piemēram mobilitāte, kas nozīmē, ka no vienas puses apkaimes kļūs potenciāli pieejamākas, turpretī dzelzceļa noslodze būtiski palielināsies, arī vietējiem un reģionāliem sabiedriskā transporta maršrutiem būs jāpielāgojas. Kā arī – mums “jāiztēlojas” jaunās tendences mikromobilitātē apzinoties, ka katra no šīm apkaimēm/ vietām ir ar savu potenciālu revitalizēties/ attīstīties. Tas faktiski nozīmē, ka jau plānojuma līmenī jārod tālākas

nākotnes vajadzībām adekvāti apbūves struktūras telpiskie un funkcionālie risinājumi – jaunas robežas un saiknes. Tas attiecināms uz visām trim apkaimēm, piemēram Vecrīga un Maskavas foršate, Centrālā stacija – jaunais Torņkalns, Anniņmuižas gadījumā – Imanta un Zolitūde, u.tml. Aicinu klātesošos paust nostāju un argumentus turpmākajam plānošanas un projektēšanas procesam:

Jānis Dripe: mēs jau 5 gadus lietojam tuneli plānos par Raņķa dambja Vienības gatves savienojumu. Akmens tilts jau ir gājējiem un sabiedriskajam transportam no pagājušā gada nogales. Radiālais Kungu ielas savienojums nāk pāri, iet uz Tirgu – savienojas, bet īsti nē. Timoteja Dzirnavu ielas uzbērums – nē.

Otru pusi arī iezīmēji – Atstājam otru pusi dzelzceļam – atdodam teritoriju privātam attīstītājam un viss notiks. Nav tik vienkārši – atdodam un būs. RB lielā cerība pārvēršas zaudēto ilūziju ķēdē drusku. Bet dabiski kaut kas jau būs. Tajā ziņā būtu labi, ja mēs arvien atgrieztos pie tā sabiedriskā labuma. Man patīk, Elmār, ka tu piezīmēji – vienā līmenī šķērsosim tuneļus – jā tas ir labs variants, nebāžam cilvēkus zem zemes.

Bet tad ieliekam, ka Kungu ielas savienojums ar centrāltirgu ir vitāli svarīgi. Ka velosipēdu radiālās saites no 13 janvāra ielas un savienojumi cauri dzelzceļam pareizajās vietās tiešām ir. Varbūt tas tiešām strādātu. Vismaz minimālā programma labas domas līmenī būtu aizsargājama kaut kādā mērā. Skaidrs, ka daudzas labas lietas zaudējam. Es te nerunāšu par skaisto ilūziju, ka vecais tilts ir gājējiem un velosipēdistiem, kas patiesībā bija ģeniāla ideja. Praktiski mēs ik pa brīdim no kaut kā atsakāmies. Varbūt varam aizsargāt nepārkāpjamās sarkanās līnijas – robežas, jo no daudzām lietām esam spiesti atteikties.

Kungu ielas šķērsojums. Tā velosaikne – tur nenotiek. Tā ko Viesturs iezīmēja Pārdaugavā – pareizās vietās dzelzceļu šķērsot. Ja tiešām nav šis tuneļa savienojums.

Varbūt šis racionālais Raņķa dambja savienojums ar paplašinātu vietu Jelgavas ielas aplīgājēju saikne. Iezīmējam mezglu punktus, kurus mēs nevaram pazaudēt. Tas būtu jēdzīgākais no šodienas sanāksmes.

Par Anniņmuižu – man liekas, jebkuras esošas pieturas likvidācija ir šoks cilvēkiem. Tur cilvēki ir paaudzēm iestaigājuši tos ceļus. Tas nav tik vienkārši, droši vien lokāliem maršrutiem tie paliek un tam ātrajam paliek tā viena vieta. Bet tas arī nav vienkārši salauzt to. Man patika tā shēma ar 20 minūšu sasniedzamību. Protams, tas ir potenciāli ieguvums.

Gvido Princis: vai tādu konceptu par 20 min sasniedzamību nevajadzētu attiecināt uz katru no šīm vietām? Skatīties to ietekmes zonu, pētīt, analizēt un optimizēt risinājumus. Citādāk jau nesajūtīs to labumu. Vai tā 20 min sasniedzamība ir kaut kas saprotams, vai varbūt vajag 10-15. No kurienes nāk šāds lielums?

Neils Balgalis: tā 20 minūte patiesībā ir ambīcija, ņemot vērā, ka 8 minūtes tu brauc ar vilcienu, 12 minūtēs tu vari nokļūt līdz dzelzceļa stacijai. Normālā gadījumā 800 m ar kājām ejot līdz stacijai, pieņemtais, ko tu esi gatavs iet ar kājām. Bet mēs šo attālumu varam palielināt, ja tu pārvietojies ar ko citu, ja tas ir ērti. Es pašlaik runāju par RB staciju iespējamo izmantojamību, bet visām stacijām Rīgā ir jābūt šādām. Tas iedod kaut kādu tendenci.

Interesanti, ka stacijas tiek izdalītas no LDz kā atsevišķa suga. Tas ir būtiskākais jautājums Rīgā. Ja mēs gribam dzelzceļu kā mugurkaulu, stacijām ir jābūt sasniedzamām.

Gvido Princis: jums ir ambīcija 30 minūtēs no mājvietas līdz lidostai.

Gvido Princis: šis vedina uz to, ja mēs tā vietām skatīsimies kaut kādu mērķi, lai tur nokļūtu, tas stiprinās to.

Ilze Rukšāne: atgriezamies vēlreiz pie tās centrālās stacijas. Man līdzīgi, kā Jānim jautājums bija par Kungu ielas savienojumu, jo es zinu, ka autoosta arī sasparojas un plāno kaut ko tur projektēt vai neprojektēt. Svarīgi saprast, kādā veidā mēs savienojam vecpilsētu. Otrs pilnīgi neatbildēts jautājums – kur paliek velosipēdisti. Es īsti līdz galm nesapratu.

Kristīne Casno: šobrīd ir izstrādāti 2 alternatīvi risinājumi. Vienu no tiem šobrīd veido EDzL savā pusē, vai tas ir tehniski iespējams. Doma ir novadīt gar leju gar autoostu un tad zem tās izraktās estakādes mēģināt izbraukt cauri līkumā. Ja tas tīri tehniski nebūs iespējams augstuma parametru dēļ, tad otrs piedāvājums ir, ka šeit tiks nolaisti lejā velosipēdi un ņemot vērā, ka esam izņēmumi autotransportu, un pirmajā kārtā droši vien varētu saglabāties arī tramvajs, tad šeit ļoti labi spētu sadzīvot un izveidoties šāda veida velosavienojums, kas tālāk aiziet pa 13.janv. ielu uz staciju un tālāk savienosies ar citiem maģistrāliem ceļiem.

Tas no, kā bija jāatsakās bija doma taisnā virzienā šaut gar šo pusi, blakus dzelzceļam veloceļu. Šobrīd mēs esam atraduši nosacītu alternatīvu otrā pusē šim dzelzceļa uzbērumam, kas arī var strādāt, īpaši, ja mēs sakām, ka esošos tuneļus mēs gājējiem slēdzam ciet, tur ir lieliska vieta, kur izveidot velo?

Neils Balgalis: praktiski mēs ar šo izšaujam pie stacijas velo, kur pašlaik praktiski to nav.

Ilze Rukšāne: nākamais diskusijas jautājums, kādi varētu būt šie potenciālie profili. Piemēram šis īslaicīgs risinājums, ko tu minēji diskusijas sākumā, ka ir kaut kas, ko mēs vienkārši varam salikt šķēršļus, pārkrāsot līnijas. Kas būtu tā nākotnes vīzija un vai mums ir kādi laika rāmji, kas būtu tā pirmā realizācija, otrā realizācija.

Attiecīgi ir jautājums par to centrālo stacijas laukumu tieši no publiskās ārtelpas, publiskās ārtelpas kvalitātēm, pieejamību utml. Ja pārejam atpakaļ uz Torņakalnu, tur viennozīmīgi es arī piekrītu, ka ir ļoti svarīgi un es arī teiktu, ka ir svarīgi skatīties. Paldies, ka beidzot piedāvājat to Raņķa dambi, tas milzīgais transporta, kas te visu laiku figurēja. Es ceru, ka tas beidzot tiks noņemts no dienas kārtības un es domāju, ka patiešām tās prasības un vajadzības nav tādas, lai to veidotu. Stacijas novietne, manā skatījumā, ja tā tiek pārliekta, tad tam ir jābūt tuvāk šim akadēmiskajam centram, tuvāk tai vieta, kur jūs esat likuši to gājēju savienojumu, jo citādi viņa pa vidu tur tā īsti nestrādā. Prieks, ka ir paplašināts jau esošais, par ko jau vairākkārt ir runāts, ka jautājumi tiešām ir palikuši daudz mazāk.

Gvido Princis: neko tādu, kam tu pilnīgi nepiekrītu tu šodien nedzirdēji? Neko tādu, kas jānoņem no dienas kārtības?

Ilze Rukšāne: par Anniņmuižas bulvāri, manā mentālajā kartē Imanta ir praktiski izslēgta, es vienkārši iedomājos iedzīvotāju reakciju, ja pēkšņi noņem staciju Imanta, Zolitūde pavisam tās tiek likvidētas. Es nezinu. Man nav īsti viedoklis, bet es iedomājos, ka tur tomēr ir pietiekami daudz iedzīvotāju, kas tās izmanto. Varbūt, ka tās tomēr paliek kā pieturas. Viņām nav vajadzīga milzīga stacijas infrastruktūra. Ja mēs skatāmies uz to kā pilsētas transportu un varam sākt darboties ar etaloniem vai vēl kaut kā, nav vajadzīga stacija pat, ir vienkārši vajadzīga pietura, kurā vilciens apstājas un izkāpj un iekāpj un varbūt var palikt kā Jūrmalas savienojums lokālajam.

Helēna Gūtmane: arī atturēšos no viedokļa izteikšanas par cik tik daudz kompetentu cilvēku pie šī ir strādājuši. Ir dota izsmeļoša informācija. Man drīzāk ir jautājums.

Paņemot domu no Jāņa par zaudētajām ilūzijām, man šķiet ka nevajag tik pesimistiski. Lai iegūtu kaut ko jaunu jebkurā gadījumā ir kaut kas jāpārveido un jāzaudē. Skaidrs, ka nosauktas lietas, ko uzlikt uz papīra, ko nedrīkstam pazaudēt nekādā gadījumā. Ko vēl mēs varam izdarīt šodien, lai palīdzētu efektīvāk un ar mazāk zaudējumiem šīs ieceres nest uz priekšu.

Neils Balgalis: pilsētas pozīcija Raņķa dambja jautājumā. Ja mums paliek tikai Jelgavas ielas paplašināšana gājēju ērtības labad, tas ir labi. Tā ir kaut kādā veidā atteikšanās no iepriekšējiem plāniem un skatījumiem, bet tas ir labi. Situācijas mainās un tas ir normāli, ka plāni mainās līdzīgi.

Kamēr Raņķa dambja savienojumu plānojam situācija mainījās pasaulē un pilsētā, sapratne.

Helēna Gūtmane: ja jums ir ļoti spēcīgi argumenti, ko jūs uzliekat un mēs varam pievienoties šiem argumentiem.

Gvido Princis: Argumentus dzirdējam gan no plānotājiem, gan no Helmaņa kunga.

Mārtiņš Straume: es atceros pagājušo skatīšanos. Daudz kas ir izdarīts kopš tā. Pagājušo reiz pacēlās jautājums, ka iespējas ir radītas, bet kā pilsētai pieslēgties. Ne par vienu mezglu nebija pilsētas risinājuma informācijas. Tās vietas, kur jūs kaut ko paredzat, vai tur pieslēdzas pilsēta.

Kristīne Casno: tikai un vienīgi pilsēta slēdzas klāt. Šie risinājumi ir izstrādāti, ņemot vērā to, ko pilsēta ir plānojusi līdz šim, skatāmies, kā RB infrastruktūra to ietekmē vai neietekmē un mēs šobrīd radām nosacīti jaunus vai pārformējam esošus projektus, kur viņi ir

Mārtiņš Straume: Iespējas jūs piedāvājat ļoti daudz. Vai arī pilsēta ņems tās pretī?

Kristīne Casno: tāpēc šobrīd ir daudz šo šķērsojumu nokomplektēts, bet ir skaidrs, ka ne visus tos realizē RB projekta ietvaros. Bez šaubām tur ir jāliek klāt pilsētas investīcijas, kaut kur var arī būt privātā investora līdzekļi. Bet tas ir šī lokālplānojuma uzdevums par katru šo šķērsojuma vietu pateikt, kas, kurā laikā un par kādiem līdzekļiem to finansēs. Tas ir šī lokālplānojuma uzdevums.

Mārtiņš Straume: jūsu darbu vērtēju pozitīvi, jo iespējas ir radītas. Tālāk būtu labi zināt detaļās.

Gvido Princis: neko sliktu nedzirdēji?

Mārtiņš Straume: nē.

Juris Dambis: mēs arī esam bijuši lietas kursā par visu attīstību un ir bijušas vairākas sanāksmes. Manuprāt ir ļoti svarīgi, ja runājam par plānošanas procesu, mēs esam pieraduši, ka sākumā ir solījumi, eiforija un tiek uzzīmēta bilde. Bet, kad tuvojamies tuvāk realizācijai, tad tie plānojuma dokumenti kļūst nevis par risinājumiem, kas būs, bet par pieļāvumu risinājumiem, kā ir iespējams risināms, un daudz kas no labām iecerēm netiek realizēts. Svarīgi ir norādīt vairākus risinājumus, kuri nedrīkst būt nerealizēti, bez kuriem šī sistēma kopumā nedarbosies. Viena laba ideja var tik sabojāta tikai ar to, ka tā netiek realizēta līdz galam. Man liekas mums ir diezgan daudz piemēru LV tādiem risinājumiem.

Diemžēl manuprāt notiek atkāpšanās no kardinālākiem, lielākiem risinājumiem, kas varētu centru būtiski uzlabot un iet runa par uzbērumu, par sakarīgāku sistēmas sakārtošanu ap šo dzelzceļa mezglu.

Manuprāt tuvojoties, realizācijas posmam ir jāieziņē, kas ir obligāti jārealizē. Nākamais jautājums, ko mums vajag apzināties – teorētiski jau mums bija iespējams arī dzelzceļu nelaists caur Rīgas centru. Un protams, ka laižot caur centru ir liels ieguvums pilsētai un pilsētai to vajadzētu apzināties un uzņemties kādus sakārtojamus jautājumus. Jo pilsēta ir ieinteresēta visā šajā pasākumu sistēmā. Un, ja pilsēta veidos tādu pozīciju, ka dzelzceļš to taista, tad lai arī atrod risinājumus, tad tas viss nedarbosies. Mums Rīgā nav daudz iedzīvotāju un nav problēmu, ka iedzīvotāju skaits pieaugtu un nebūtu cilvēkiem kur palikt un arī mašīnas nav daudz. Tā kā tās problēmas nav tik lielas un ir tikai svarīgi, kā mēs tās attiecības risinām.

Jānis Dripe: gribētu uzsvērt, ka svarīgi definēt, kas ir tie risinājumi, kas obligāti jārealizē. Citādi piedāvājums ir labs.

Gvido Princis: bet ja tiek piedāvāts ierobežot privāto satiksmi ar kādiem risinājumiem, tad tomēr meklēt risinājumus un atrast tai 20 min pieejamībai transporta mezgliem, tas var mazināt to spiedienu no privātā puses, parādīt jaunus veidus, kā to labāk darīt. Tas arī būtu tas risinājums – no vienas puses kaut ko ierobežot, no otras piedāvāt pretī.

Juris Dambis: ne tik daudz vajag runāt, ka viss kas uz 4 riteņiem ir slikts, bet svarīgi paskatīties, cik liels ir tas transports, cik tas ir draudzīgs un kā tas kustās utt. Pasaulē ir daudz labu piemēru arī ar enerģijas izmantošanu un es domāju, ka nākotnē būs vēl. Mums nevajag skriet pārāk ātri uz priekšu un noraidīt to, ka būs pavisam citāds risinājums.

Gvido Princis: neko sliktu nedzirdēji no tā?

Juris Dambis: protams uzmanīgi būs jāseko līdzī visām tām telpiskajām izmaiņām, kas būs Rīgas vēsturiskajā centrā un vizuālā ietekme.

Neils Balgalis: bet tas ir nākamais solis...

Egons Bērziņš: es nevaru nepievienoties tai noskaņai, kas ir kopš žūrijas laika. Man šķiet, ka mēs darām ļoti labu darbu un mēs daudz ko varam iegūt. Es gribētu palielināt šo pilsētas līdzdalības iespēju un tomēr pieturēties pie tā, kas tika iepriekš vērtēts. Kungu iela pilnīgi noteikti būtu jāatrisina. Kreisais krasts, mani satrauc Kīleveina grāvja grīva, tas ir tāds pats sinaptisks kanāls, kā Rīgas kanāls starp Bastejkalnu un Francijas vēstniecību. Šeit būt krietni vien jāpiestrādā, lai šeit iegūtu, nevis zaudētu. Pievienojos, ka stacija jāpārvieta cik iespējams tuvāk akadēmiskajam centram.

Gribētos, lai vieta ap akadēmisko centru attīstās, balstoties uz zināšanām atbilstoši šai videi. Netaisām tur lielos tuneļus, nevelkam uz Daugavgrīvas ielu pēc iespējas vairāk transportu, bet saglabājam tās mazās kvalitātes, kas tiešām tur piesaista cilvēkus un atveram pieejamu dzīvojamo teritoriju, kas tur var ātri iegūt pievilcību.

Vizualizācijas varēja būt labākas uz šo brīdi jau. Tas bija tas komentārs attiecībā uz šo iekšējo transportu.

Attiecībā uz Anniņmuižu šīs stacijas vairāk saistās ar pilsētas iekšējo lomu, iespējas attīstīt iekšējo elektrotransportu. Šatls un Rail Baltica ir tālāks stāsts.

Šis dzelzceļa tīkls savieno universitāšu kampusus, arī tādu atsevišķu bildi var uzzīmēt.

Viesturs Celmiņš: tā bija sākotnējā vīzija, kad vispār sākām

Egons Bērziņš: tā ir tā bāze Eiropas kontekstā

Vilnis Šlars: man liekas, jebkurā gadījumā, ja šis projekts nobremzējas vai apstājas, tad pirmajās daļās ir izdarīts diezgan daudz, lai atrisinātu problēmas, kas pilsētai jau ir. Tas savienojums ar uzbērumu un, ja 85% tur brauc cauri, tad viņus pārvadīt pa citurieni un savienot velosipēdus un visu pārējo var arī tāpat.

Par to otru Daugavas pusi es piekrītu Ilzei, ka ir pamats uztraukties, ka varētu zaudēt tās stacijas.

Kristīne Casno: kas ir būtiski, ka tās stacijas ir RB Rail plānā, bet vēl nav nevienā nacionālā, vēl ir jānostiprina lokālplānojumā un arī finansējums

Vilnis Šlars: Es redzu, ka RB ir bijis labs iemesls sakārtot to blīvo nekārtību, kas ir Vecrīgas apkārtnē. Uzbēruma pēc iespējas samazināšana ir labi, žēl ka autoostu nevar nekur bīdīt. Būtu labi, ja tuneli un lielo plūsmu Pārdaugavā reducē uz Jelgavas ielas pievienošanu, ka var ietaupīt naudu.

Viesturs Celmiņš: man bija tikai komentārs par to vizuāli. Mums ir ideja par to transporta modālo attīstību. Mums tas modālais ir nevis kā suvenīrs, bet ir faktiski sazobēts kopā ar

autobusu un tramvaju. Pagaidām neredzu to otru pusi Daugavai. Ja mēs esam ieguvuši ņemot nost uzbērumu labajā krastā, tad kreisajā tas paliek. Paturam prātā, ka dzelzceļš šķeļ pilsētu, ja viņu nevar ērti šķērsot tad teritorija ir nolemta nevis attīstībai, bet tādai pauzei. Šī ir laba iespēja pateikt, ka to ir nepieciešams šķērsot, jo šobrīd faktiski teritorijas attīstību nodrošina akadēmiskais centrs, kuram ir jābūt sasniedzamam vairākos posmos. Mēs liekam milzīgu naudu iekšā, lai savienotu Vecrīgu un Maskavas foršstati, bet vajag lai tā attīstība pārnestos arī uz otru krastu. Tas nenotiks dabiski. Tas ir mezgls – autobusi, vilcieni, velosipēdisti un gājēji. Vienotā 1520/1432 mmm stacija)

Kristīne Casno: jā ir izstrādāti tādi, bet sākumā jāsaprot kādi ir Raņķa dambja iespējamie risinājumi, tad skatāmies tālāk, neapšaubāmi. Doma ir arī par kārtām, sākumā varbūt iesākam ar tiem 300 m ar kājām, ja ir naudas vairāk pievelkam transportu tuvāk, pievelkam, cik vien tuvu varam un kādā veidā.

Viesturs Celmiņš: ja mēs sakām, ka tur ir autobuss un transports, tad tā otra puse kļūst interesantāka. Un, ja tā ir interesantāka, tad kāds tajā vēlas ieguldīt un, ja kāds vēlas ieguldīt, tās ir labas ziņas pilsētai un labas ziņas multimodālajam mezglam. Ja viņa pašreiz ir neapdzīvota tāda, kāda viņa ir, kāpēc lai tur neietu pāri Raņķa dambis. Tas ir purvs. Bet, ja mēs sakām, ka tur būs attīstība un tāpēc viņai nevajag pāri Raņķa dambja savienojumu. Jo tā ir teritorija, kas ir kilometru no Vecrīgas. Tas ir premium real estate. Tādas teritorijas Rīgā nav tik daudz tik tuvu Vecrīgai un ūdeņiem. Tā ir vērtīga teritorija, tāpēc tā ir jāsniedz kopā ar publisko transportu, ar gājējiem.

Mārcis Kūlis: protams, ka jūs esat speciālisti un es varu pārstāvēt tikai iedzīvotājus. Bet es daudz pārvietojos ar kājām, mašīnas man nav, tāpēc es esmu tā sabiedrības daļa, kam vairāk interesē jautājumi par sabiedriskā transporta savienojamību ar šiem jaunajiem izaicinājumiem, ko rādījāt. Kā tad mainīsies sabiedriskā transporta pieturvietu tīkls Centrālās stacijas apkaimē, jo šobrīd tas ir ļoti izkaisīts. Vai šo var sakārtot? Sabiedrība šobrīd arī novecojas un pārvietoties lielus attālumus varbūt kļūst grūtāk. Vai pie reizes var padomāt par to, ka šīs pieturvietas nav izkaisītas 500 m rādiusā ap visu staciju.

Varbūt padomāt par Rīgas transporta shēmu kopumā. Šobrīd visa Rīgas transporta shēma iet caur centru, kas ir diezgan nevajadzīga, jo ļoti daudz cilvēku dzīvo pa perimetru. Un plašākā mērogā par Pierīgu. Kā Pierīga tiks klāt, ja jūs maksimāli ierobežojat auto transportu? Kas būs tie transporta veidi, ar kuriem Pierīga piebrauks pie šīs starptautiskās dzelzceļa stacijas.

Par Torņakalnu man ir konceptuāli jautājums par esošo ielu caurlaidību kā tādu. Torņakalns ir ar salīdzinoši mazām, šaurām ieliņām. Ja tur būs multimodālais centrs plus vēl 30 tūkst cilvēku, kas saistīti ar LU akadēmiskā centra attīstību plus vēl citas plūsmas, var gadīties, ka Torņakalna ielu infrastruktūra neizturēs slodzi, lai kā mēs gribēsim, ka cilvēki brauc ar velo un iet ar kājām. Mēs nevarēsim aizliegt cilvēkiem izmantot auto transportu tādā mērogā, it īpaši, ja domājam par ērtībām. Tie būtu tie galvenie jautājumi.

Gvido Princis: vispārīgi ap katru no tiem mezglēm kā varētu optimizēt sabiedriskā transporta pieturvietas, gan ap centrālo staciju, gan ap Torņakalnu, gan arī droši vien eventuāli ap Anniņmuižu.

Mārcis Kūlis: vienīgais, ko sapratu, ka ap Centrālo staciju transports paliks. Viņam būs prioritāte, bet pieturvietas būs tik un tā izkaisītas pa visu apkaimi.

Gvido Princis: un piekļūšana no reģioniem no Pierīgas. Ir kādi komentāri?

Neils Balgalis: Pierīga, stacijas pārbūve dod mums iespēju nokļūt pie vilciena un pie lidmašīnas caur vilcienu. Tātad tuvējā dzelzceļa stacija – Mārupe aizbrauc uz Turību, aizbrauc līdz Torņakalam un tālāk. Tie, kas ap Turību brauc no Turības.

Kristīne Casno: šobrīd tikai padsmiit procentu cilvēku brauc ar automašīnu uz dzelzceļa staciju vai autoostu.

Neils Balgalis: tātad tur, kur ir dzelzceļš – ar dzelzceļu, tie kam nav dzelzceļa, mēs domājam par divām “kiss and ride” vietām, kuru pašlaik pie stacijas vispār nav. Tur nemaz nevar piebraukt apstāties un izlaist, visi pārkāpj noteikumus. Pašlaik pie autoostas gandrīz nevar cilvēkus izlaist ārā. Mūsu mērķis nav iznīdēt automašīnas, bet sabalansēt gājējus, velo, auto, sabiedrisko transportu

Mārcis Kūlis: doma ir tāda, ka RB ir savienojums Rīgai ar Viļņu, Tallinu, Berlīni. Tas ir augstas pirktspējas cilvēks. Šādi ātrvilcieni nemaksās 10 eur. Reāli šādi cilvēki prasīs augstu standartu, viņš gribēs no savas savrupmājas komfortabli nokļūt līdz šai platformai, kur viņš iekāps RB. Es neticu, ka viņš ies ar kājām, koferiem.

Neils Balgalis: tas kiss and ride nozīmē, ka viņš piebrauks ar taksometru, mašīnu. Kiss and ride ir vieta, kur jūs iebraucat ar savu automašīnu, izlaižat ārā un braucat. Tie, kas brauc ilgtermiņā, tie no mājām paņem taxi vai kaut kā tā.

Helēna Gūtmane: es sapratu, ka jautājums par to, ka pie katras vietas, ko iezīmējat, tiek domāts par daudzveidību un modalitāti.

Neils Balgalis: protams

Mārcis Kūlis: manuprāt, autoplūsma palielināsies nevis samazināsies.

Helēna Gūtmane: pavisam noteikti viņi par to domā. Šīs ir viena mēroga detalizācija un kā Neils un viņa kolēģi teica, būs nākamais detalizācijas līmenis.

Mārcis Kūlis: arī par sabiedrisko transportu?

Gvido Princis: būtisks jautājums par reģionālo piekļuvi centram, par ko jādoma.

Beāta Dambīte: par detaļām būtu daudz ko piebilst. Redzējums kopumā ir atbalstāms un pareizs. Uz to, ko gribam vērst uzmanību, ka ir ļoti skaisti, ka prioritāte ir gājējs, velo, bet nevajag aizmirst, ka sabiedriskais transports brauc uz tiem 4 riteņiem un tā prioritāte ir jāmēģina saglabāt šajā zonā, kur sabiedriskā transporta ir visvairāk. Šodien netika pieminēts par starppilsētu, nevis starptautiskajiem, autobusiem, mikroautobusiem, kuriem šobrīd nav vietas centrālajā stacijā. Protams, mēs kā jebkurā vietā atduramies pret izmaksām. Es šobrīd neredzēju nevienu lētu risinājumu, tie visi maksās dārgi, līdz ar to prasīs lielus ieguldījumus no pilsētas, jo kā esam sapratuši RB neņems tās kā attiecināmās izmaksas. Līdz ar to tās idejas un vīzijas ir ļoti jaukas un skaistas, bet tas nepalīdz šobrīd iet uz to rezultātu, lai viss arī beigās tā izskatītos, jo visa Rīga nekonzentrējas tikai ap dzelzceļu un neviens nav solījis, ka būs kāds papildu finansējums tieši ielu infrastruktūrai. Un vēl viena svarīga lieta ir par Torņakalnu. Ja tagad neuztaisīs tos šķērsojumus, tad viņus neuztaisīs nekad, jo tas tehniski visticamāk vairs pēc tam nebūs iespējams šajā uzbērumā ierakties. Līdz ar to vai nu viņi šobrīd ir vai vismaz tiek paredzēti kaut kādā daļējā mērā, vai arī mums ir jāsamierinās, ka tādu tuvākajā laikā nebūs. Par Anniņmuižu runājot, tur bez tā savienojuma iztikt nevar, Zolitūdes pārbrauktuvi slēgt nav iespējams kamēr nav pārvada un pilsētai šobrīd nav projekta un arī konkrēta plāna par to, ka tas varētu parādīties, tā kā tas arī šobrīd ir un paliek RB problēma.

Gvido Princis: es gribēju vēl pajautāt par to starppilsētu autobusu, mikroautobusu – kur tie šobrīd pulcējas un kur varētu pulcēties.

Beāta Dambīte: starppilsētu autobusi netiek ielaisti autoostā, jo autoostai ir par maz kapacitātes. Lielākā daļa ir pie centrāltirgus vai Riepiņu ielā. Šobrīd par to ir ļoti daudz sūdzību, viņi iebrauc, nav konkrētas stāvvietas. Mēs esam nolikuši Riepiņu ielā, bet arī tur ir sūdzības no iedzīvotājiem. Tas pats ar mikroautobusiem – ir vieta Rīgas, bet ne starppilsētu.

Kristīne Casno: viss atkarīgs no teritorijas kapacitātes, tur vienkārši būs jāparēķina

Beāta Dambīte: visām vietās nepietiks

Gvido Princis: jums ir jāparēķina, kas tur iet iekšā, starppilsētu autobusi, mikroautobusi – kas iet un kas neiet iekšā. Tas ir būtisks jautājums.

Beāta Dambīte: katram sava iebraukšana, izbraukšana, viņiem arī katrs nobrauktais km ir papildu izmaksas autotransporta direkcijai.

Jautājums par Raņķa dambi, jo pilsēta jau vienreiz atteicās no sākotnējās idejas un tad saprotu, ka uz būtiskas transporta plūsmas izpētes pamata tika koriģēts šis risinājums. Vai no tā ir iespējams atteikties pilnībā, vai varam paredzēt Jelgavas ielas savienojumu, vai tramvaju līnijas un plūsmas darbojas, tad kāpēc ne.

Edmunds Valpēters: te jautājums par to, ka šī teritorija ir labi, bet jāizdomā, kā, lai sabiedriskais transports ir prioritāte ne tikai mazā posmiņā, bet, kā plašākā mērogā...

Ilze Purmale: paldies visiem par viedokļiem. Mūsu starpā nav viennozīmīgu viedokļu par šiem jautājumiem. Par stacijas apkārtni runājot, es domāju, ka ir labi, ja mēs mēģinām turēties pie iespējami mazāk resursu ietilpīgiem variantiem. Šajā gadījumā par tramvaja līniju runājot. Jācenšas maksimāli izmantot jau esošos posmus, kas jau ir izbūvēti.

Mums protams ir jāērēķinās ar ilgtermiņa risinājumiem.

Prieks, ka ir respektēts radiālais virziens uz Pļavniekiem, kas mums iepriekšējās diskusijās nebija. Bija tikai ap staciju tramvajs. Domāju, ka tas ir solītis uz priekšu, jo tas radiālais risinājums ir ļoti būtisks kopējam tramvaju tīklojumam.

Par sasniedzamību ļoti būtisks jautājums gan par gājēju gan transporta sasniedzamību.

Kungu ielas turpinājums ir jāatrisina pietiekoši veiksmīgi, jo tas konflikts ar šiem te autobusu loģistiku, saglabājot šeit autoostu būs, līdz ar to rūpīgi jāpiedomā, kā lai šīs plūsmas nekrustojas.

Aktuāls jautājums par to, ka daļa autoostas varētu izvietoties zem uzbēruma, jo par to tika diskutēts kaut kad. Jo autoostai jau tagad tur nav vietas un atstājot tajā pašā izmērā ar to pašu funkcionalitāti un kapacitāti, droši vien tas jautājums netiks atrisināts un vēl jo vairāk traucēs šai gājēju plūsmai un savienojumam ar Vecpilsētu, centrāltirgu un Maskavas priekšpilsētu. Līdz ar to ir kaut kāda daļa droši vien jāparedz zem dzelzceļa uzbēruma.

Mēs jau esam vairākkārt diskutējuši par to apjomu, kam vajadzētu ietilpt šajā Baltijas centrālajā multimodālajā mezglā. Ka tur vajadzētu būt pēc iespējas plašākam spektram – ne tikai mikroautobusu un sab.tr. pieturvietām jābūt, bet arī šīm auto novietnēm, nomas auto un visām pārējām lietām. Līdz ar to es domāju, ka šobrīd mums ir īpaši svarīgi arī runāt ar Satiksmes ministriju, jo šobrīd ir izstrādāts jaunais nacionālais attīstības plāns. Arī šinī institucionālās koordinācijas padomes sēdē tika nolemts, ka tā uzbēruma daļas norakšana, kas ir starp Timoteja un Dzirnau ielu paliek uz nākamo finanšu plānošanas periodu. Līdz ar to, ja neparādīsies šīs ieceres nacionālās attīstības plānā, tad mēs līdz ar to arī būsīm zaudējuši cerību tādu ļoti pilnvērtīgu šo multimodālo mezglu veidot.

It kā uz pirkstiem jau izstāstīja, kā šo transporta plūsmu varētu organizēt, lai apbrauktu 13. janv. ielas šo daļu, kur mēs esam iecerējuši pārveidot bulvāri. Bet tai lokālplānojuma shēmā tam arī būtu jānolasās, kāda varētu būt apbraukšana. Mēs neiztiekam bez tālākiem lokiem apbraukšanas iespējai, paturam prātā arī tos mājasdarbus, kas ir jāizdara, lai šī apbraukšanas iespēja tiktu nodrošināta.

Par kreiso krastu, Torņakalns. Dilemma par šo savienojumu – domāju nevienam nav šaubu, ka savienojumam ir jābūt. Vai tam ir jābūt tajā trasējumā, kā šobrīd ir teritorijas jaunā plāna redakcijā iestrādāts vai Jelgavas ielas turpinājums, tas ir vēl jautājums. Bet tas jautājums ir vairāk saistīts ar to, lai mēs arī nezaudētu ilūzijas, kā ar citām lietām, mums ir jābūt ļoti skaidrai atbildei no LDz un Satiksmes ministrijas, ka mēs varam šo savienojumu nodrošināt caur Dzelzceļa muzejam piederošo teritoriju vai nē. Joprojām mēs esam par to jautājumu dažādos līmeņos, veidos ierunājušies, dzirdējuši dažādas atbildes, bet skaidru atbildi neesam saņēmuši. Līdz ar to būtu beidzot jāraksta gan Latvijas Dzelzceļam gan Satiksmes ministrijai vēstule, lai saņemtu skaidru atbildi.

Variants, kas iestrādāts jaunajā plānā izskatās draudīgs, piekrītu, ļoti liels plašs. Tunelis tur nav, tur ir tāds pats dzelzceļa šķērsojums kā Jelgavas ielā tikai vairāk pa diagonāli, varbūt platāks

nedaudz sanāks, bet tunelis kā tunelis tur nav paredzēts. Ja mēs atsakāmies no Zemgales tilta, tad tas mezgla izkārtojums arī nebūs tik liels. Šis ir tāds variants maksimums. Saproto, ka šis posms ir centra loka sastāvdaļa, ka savienojumam ir jābūt. Bet ir izstrādāta arī pirmā kārta, kas absolūti nav draudīga. Šī trase iet pamatā pa pilsētai piederošo zemi un nedaudz arī pa valsts zemi. Līdz ar to tur ar atpirkšanas lietām nebūtu tik liela problēma. Nezinu vai 6 miljonus, ko tur rēķinājāt bija arī īpašuma atpirkšana ierēķināta (nē) un tramvajs arī nebija ierēķināts. Šis jautājums viennozīmīgi šobrīd vēl nav atbildams, ka jā ejam Jelgavas ielas variantu.

Attiecībā uz minēto multimodālo mezglu, kas varētu būt Torņakalnā, tā pilnvērtība varētu strādāt, ja viņš tomēr būtu saslēgts ar tramvaja līniju, jo mums tomēr bija paredzēta arī šajā savienojumā tramvaja līnija, kas iet tieši gar šo multimodālo mezglu Torņakalnā.

Tad ir jādomā, kā mēs to varam savienot, ja izvēlamies Vienības Gatves- Jelgavas ielas trasējumu. Tur arī ir jautājumi, kas vēl ir diskutējami, šobrīd vēl nevaram pilnvērtīgi izsvērt par un pret. Skatāmies uz reālām iespējām un paceļamiem risinājumiem, bet jāvirzās ir ļoti strauji.

Par Anniņmuižu: šeit man nav daudz ko piebilst, jo par šo jau ir runāts diezgan sen, ka šīs pieturvietas varētu apvienot, jo tās ir pietiekoši tuvu attāluma ziņā un arī iespējamā šatla varianta dēļ, kas varētu būt vienots mezgls, kas varētu apkalpot gan lokālo, gan lidostas savienojumu.

Pilsētai un valstij jādomā par kādu institūciju vai resursu, kas pārstāv abas šīs jomas, lai nav tā, ka ir pilsētas transports pret pasažieru vilcienu, ja gribam padarīt vilcienu par pilsētas transportu.

Gvido Princis: Tātad, nekas tāds, kas būtu jāizslēdz no dienaskārtības šobrīd nav konstatēts, nepieciešams labs turpinājums iekļaujotam un tālredzīgam plānošanas un projektēšanas procesam.

Vadītājs
Protokoliste

G. Princis
E. Lūse