

Aicinām nesabojāt Pārdaugavas kultūrvēsturisko vidi un dzīvojamās apkaimes, atgriežoties pie sākotnējā "Rail Baltica" atzara uz Starptautisko lidostu "Rīga" tuneļa varianta, to pagarinot par 200 m, lai tas ietu gan zem Liepājas ielas, gan zem Mārupītes gultnes.

Projekta "Rail Baltica" (turpmāk – RB) ietekmes uz vidi novērtējums (turpmāk – IVN) izstrādāts un publiski apspriests 2016. gadā, tajā RB sliežu tunelis Pārdaugavā, lai šķērsotu "Latvijas dzelzceļa" (turpmāk – LDZ) Jelgavas virziena sliedes, tika paredzēts 2,5 km garš un iznāktu virszemē uzreiz aiz Liepājas ielas.

2019. gada 7. maijā RB projekta ieviesēji "RB Rail AS" birojā organizētajā tikšanās reizē ar nevalstiskajām organizācijām (turpmāk – NVO) prezentēja projektēšanas uzdevumu (turpmāk - PU), kurā iekļauts gan IVN apspriestais tuneļa garums, gan RB konsolidētais tvērums ar 1 km garu tuneli, kurš iznāktu virszemē jau pirms Mārupītes.

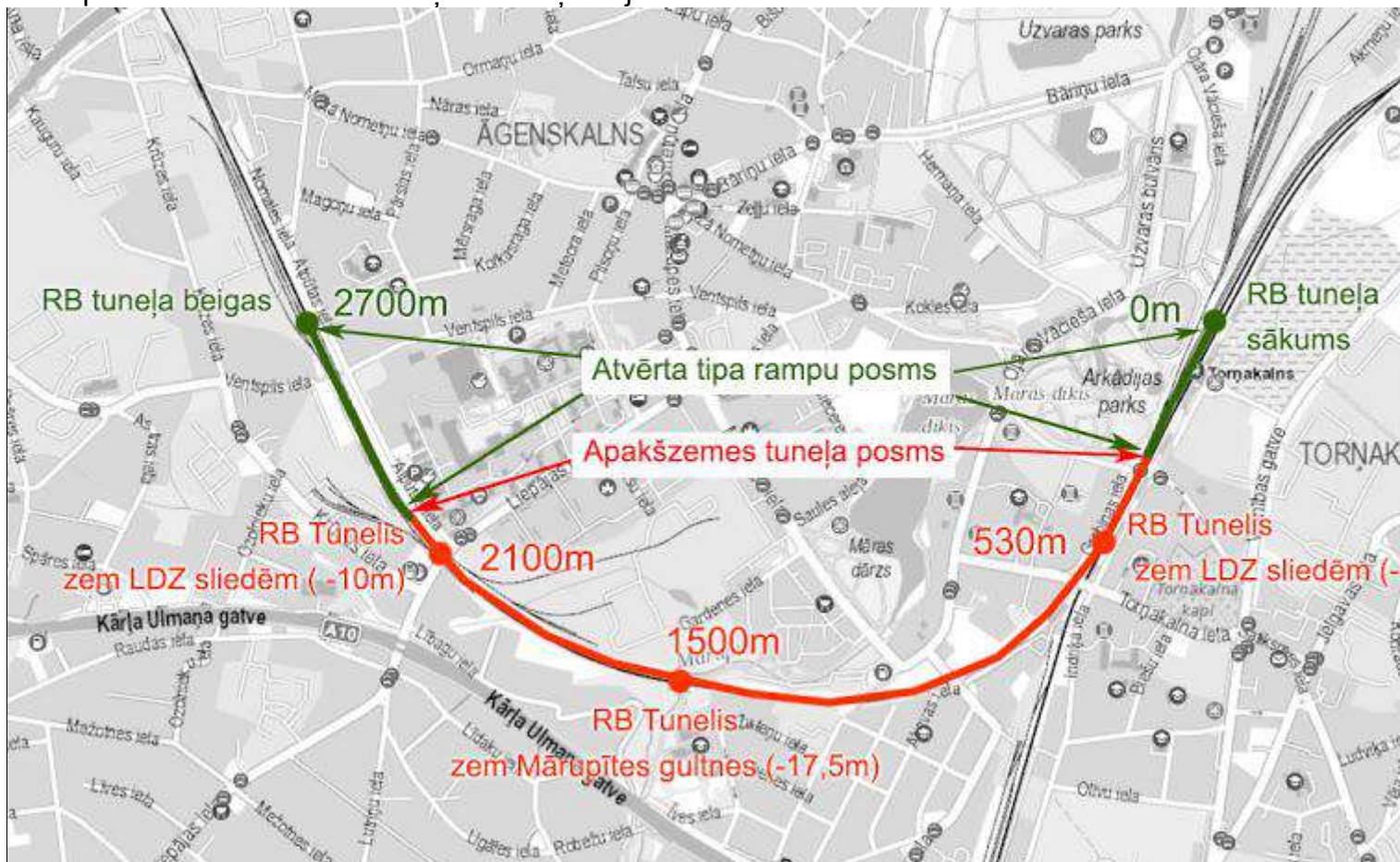
2019. gada 3. jūlijā savā vēstulē RB projekta ieviesējiem Pārdaugavas apkaimju NVO puda savu nostāju par mobilitāti, vides kvalitāti un kultūrvēsturisko mantojumu, kurā aicināja atteikties no ieceres saīsināt sākotnēji noteikto dzelzceļa tuneļa garumu no 2,5 km līdz 1 km, kā to pieļauj "RB Rail AS" rosinātais konsolidācijas tvērums, jo saīsinātā tuneļa izbūve radīs būtiskas problēmas Liepājas ielas šķērsojumā – lai atrisinātu esošo šķērsielu (Krūzes ielas, Atpūtas ielas) pieslēgumus otrā līmeņa šķērsojumam pār dzelzceļu, būs nepieciešami vides pārveidojumi, kas apgrūtinās Pārdaugavas un Pierīgas pašvaldību iedzīvotāju pārvietošanos, negatīvi ietekmēs ielu tīklu un transporta organizāciju plašākā mērogā, kā arī apdraudēs Āgenskalna kultūrvēsturiskās vērtības - Liepājas ielas vēsturisko bruģi un liepu aleju, negatīvi ietekmēs valsts nozīmes arhitektūras pieminekli "Slimnīcas celtņu komplekss" (valsts aizsardzības Nr. 6671) jeb Paula Stradiņa Klīnisko universitātes slimnīcu un vietējas nozīmes arhitektūras pieminekli "Bloķētas dzīvojamās ēkas" (valsts aizsardzības nr. 8097) Liepājas ielā 40.

Tomēr 2020. gada 15. jūnijā RB projekta ieviesēju Satiksmes ministrijā (turpmāk – SM) prezentācijā paustais izvērtējums bija "pielādēts" ar vienpusēju autoru viedokli par labu īsajam "konsolidētajam" īsajam tuneļa variantam (skatīt https://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2020/06/Riga-NGO_15062020.pdf). Un tika prezentēts Liepājas ielas šķērsojums, kura priekšlikums nebija nopietni vērtējams un bija sasteigts, neņemot vērā iedzīvotājus, kas šobrīd šeit dzīvo, viņu īpašumus, dzīvojamās vides kvalitāti un kultūras mantojumu. Tā risinājums paredzēja veidot trīs joslu tuneli, kura izbūve palielinātu Āgenskalna un Pleskodāles dzīvojamā zonā autotransporta tranzīta plūsmu, kā arī apdraudētu Āgenskalna kultūrvēsturiskās vērtības - Liepājas ielas vēsturisko bruģi un liepu aleju, arhitektūras pieminekļus Paula Stradiņa Klīnisko universitātes slimnīcu un "Bloķētas dzīvojamās ēkas" Liepājas ielā 40. Pēc Pārdaugavas apkaimju NVO iebildēm tika organizēta individuāla tikšanās par šo šķērsojumu.

RB projekta ieviesēji individuālajā tikšanās reizē 2020. gada 22. jūlijā Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentā (turpmāk – RDPAD) par Liepājas ielas šķērsojumu puda, ka 2020. gada 15. jūnijā prezentētais risinājums bijis negatavs un sasteigts, turklāt RDPAD to nav apstiprinājis. Ņemot vērā, ka saīsināts tunelis neļaušot nākotnē realizēt Rietumu maģistrāles plānoto trasējumu, tikšot pārskatīta transporta organizācija plašākā teritorijā. Tika pausts, ka tiekot izskatīta arī versija, ka Liepājas iela ir vienvirziena (saglabājot kokus), un pretējais satiksmes virziens būtu Ventspils ielā (paplašinot ielu). Savienojumu starp ielām nodrošinātu Atpūtas iela, kurai tiktu risināts arī savienojums ar Kalnciema ielu un kura varētu samazināt Mārupes un Melnsila ielas noslodzi. Nevienai no ielām neesot plānots piešķirt augstāku kategoriju kā D (D kategorijas iela – iela vai tās posms apdzīvotā vietā, kas galvenokārt nodrošina piekļūšanu atsevišķiem zemesgabaliem. Noteiktās diennakts stundās šī iela var veikt arī savienošanas funkciju).

Šajā pašā tikšanās reizē Pārdaugavas apkaimju NVO lūdza argumentēti izvērtēt tuneļa variantu analīzi, ietverot ne tikai 2016. gadā izstrādātajā un publiski apspriestajā IVN iekļauto variantu, kurā tunelis iznāktu virszemē uzreiz aiz Liepājas ielas, bet arī pagarinātu tā versiju, kur tunelis pārietu arī zem Mārupītes gultnes, tādējādi nemainot hidroloģisko situāciju Bieriņos, un iznāktu virs zemē starp

Ventspils ielas un Mazās Nometņu ielas šķērsojuma.



Ja projektētajā versijā RB tunelis no Torņakalna stacijas var paiet zem LDZ sliedēm (aptuveni 10m) 530 metros, tad atlikušajos 970 m līdz Mārupītei Pārdaugavas NVO neradz problēmas paiet arī zem Mārupītes gultnes (aptuveni 17,5m zem LDZ sliedēm). Tālāk atlikušajos 600 m līdz Liepājas ielas šķērsojumam tunelis atgrieztos tieši zem LDZ sliedēm (aptuveni 10 m) un vēl būtu nepieciešami 600 m, lai tiktu virszemē, kas sanāktu starp Ventspils ielas un Mazās Nometņu ielas šķērsojumu. Kopējais garums tādējādi sastādītu aptuveni 2700m (2483 m vietā).

Tomēr SM pauda, ka izvērtējumu mums nesniegs, jo šādu resursu lēmumu skaidrošanai SM neesot. Projektētājiem nav ticis dots uzdevums izvērtēt pagarinātu tuneļa versiju, kas ietu zem Mārupītes gultnes, jo tam neesot pamatojuma. Pēc ātrām aplēsēm tiek uzskatīts, ka šāds tunelis pagarinātos ne tikai uz Zasuļauka stacijas pusi, bet arī uz Torņakalna pusi, lai arī augstāk redzamā shēma, kurā Pārdaugavas apkaimju NVO ieskicējušas eventuālās tuneļa aprises pierāda pretējo.

Kopš 2020. gada vasaras Pārdaugavas NVO no RB projekta ieviesējiem nav saņēmuši nekādu progresa ziņojumu par Liepājas ielas šķērsojumu. 2020. gada 19. novembrī tikšanās reizē par Anniņmuižas šķērsojumu RB Rail AS vadītājs pauda nostāju, ka PU var tikt precizēts tikai līdz šā gada beigām. Tādēļ uzskatām, ka mūsu iebildes netiek uzklaustītas un mūsu ieteikumi netiek ņemti vērā.

Ņemot vērā augstāk minēto, aicinām mainīt Projektēšanas uzdevumu, atgriežoties pie sākotnējā Rail Baltica atzara uz Starptautisko lidostu "Rīga" tuneļa varianta, to pagarinot par 200 metriem, lai tas ietu gan zem Liepājas ielas, gan zem Mārupītes gultnes, un nesabojāt Pārdaugavas kultūrvēsturisko vidi un dzīvojamās apkaimes.

Anniņmuižas apkaimes un radošās iniciatīvas biedrība “Rīga Annenhof”

reģ.nr.50008287881, jur.adr. Rīga, Anniņmuižas bulvāris 82-76, LV-1069

rigaannenhof@gmail.com

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam

pad@riga.lv

Rīgas domes Satiksmes departamentam

sd@riga.lv

Rīgas domes Pilsētas attīstības komitejai

i.andersone@riga.lv

Rīgas domes Satiksmes un transporta lietu komitejai

olafs.pulks@riga.lv

RB Rail AS

liva.biseniece@railbaltica.org

Satiksmes ministrijai

satiksmes.ministrija@sam.gov.lv

ATKLĀTĀ VĒSTULE

par apkaimju dzīves vides kvalitātes nepasliktināšanu Imantā-Zolitūdē

Rail Baltica trases šķērsojumu izbūves ietvaros

Rīgā, 2020.gada 27.novembrī.

Anniņmuižas apkaimes un radošās iniciatīvas biedrība “Rīga Annenhof” (turpmāk – Biedrība) darbojas Rīgas apkaimju biedrību kustībā, pārstāvot Imantas un Zolitūdes iedzīvotāju intereses. No 2019.gada 5.septembra Biedrība ir iesaistījies RB Rail AS un NVO sadarbības memorandā, kuram Rīgas dome ir pievienojusies no 2021.gada 21.janvāra. Tā ietvaros Biedrība piedalās darba grupu sanāksmēs, kuras tiek organizētas trases risinājumu prezentēšanai.

2020.gada 20.novembrī notika attālinātā darba grupas sanāksme “Saruna ar nevalstiskajām un profesionālajām organizācijām par Rail Baltica projekta integrāciju Imantas un Zolitūdes apkaimēs” (turpmāk – Sanāksme). Tās laikā Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk – PAD) prezentēja Imantas un Zolitūdes apkaimju savienošanas alternatīvu izvērtējumu, un RB Rail AS (turpmāk - RB) iepazīstināja ar apsvērumiem par šķērsojumu alternatīvu ietekmi uz Rail Baltica projektu.

Sanāksmes laikā tika piedāvāti divi varianti Imantas un Zolitūdes savienošanai autotransportam – Zolitūdes ielā un Anniņmuižas ielā. RB pārstāvis minēja, ka abi varianti ir tehniski iespējami, tikai tiek gaidīts attiecīgs PAD darba uzdevums. PAD pārstāvis minēja, ka, pamatojoties uz PAD argumentiem, Zolitūdes ielas autosavienojums ir noraidāms, bet Anniņmuižas ielas autosavienojums ir izbūvējams. Biedrības un apkaimju iedzīvotāju, kā arī inženieru un arhitektu profesionālo organizāciju viedoklis visiem bija “par” Zolitūdes ielas autosavienojumu.

Sanāksmē prezentētie (un sanāksmes laikā izteiktie) secinājumi attiecībā uz **šķērsojumu Zolitūdes ielā:**

	PAD komentārs	Biedrības komentārs
Šķērsojuma būves ietekme uz blakus esošo apbūvi sarkanajās līnijās vai pie tām	Nepieciešama īpašumu atsavināšana un ēku nojaukšana	Zolitūdes ielas tuneļa risinājums paredz atsavināt īpašumus un nojaukt ēkas Zolitūdes ielā 32 kad.vērt. 20 959 EUR (atrodas uz pašvaldības zemes) un Zolitūdes 30A kad.vērt zemei 10 722 EUR, ēkai 5843 EUR. Īpašums Zolitūdes ielā 32 atrodas sarkanajās līnijās, bet Zolitūdes 30A neatrodas sarkano līniju robežās. Pārējie īpašumi
		netiek skarti. Piekļuve atsevišķiem īpašumiem

		risināma no citām ielām.
Piegulošo krustojumu izbūves ietekme uz blakus esošo apbūvi sarkanajās līnijās vai pie tām	Nav minēts	Lai uzlabotu Jūrmalas gatves un Zolitūdes ielas krustojumu, jāatsavina daļa no autoņojumēm Jūrmalas gatvē 101A un zeme, kā arī ēka (būdiņa) Jūrmalas gatvē 103B, kas atrodas uz pašvaldības zemes.
Ietekme uz piegulošo namīpašumu vērtību, vides izmaiņas	Nav minēts	Situācija nepasliktinās , bet arī neuzlabojas.
Ietekme uz tagadējiem sastrēgumiem Zolitūdes ielas dzelzceļa pārbrauktuvē	Tunelis neatrisina sastrēgumus Rostokas ielā un Jūrmalas gatvē	Tunelis atrisina sastrēgumus, kas rodas regulējamas virszemes dzelzceļa šķērsošanas pārbrauktuves dēļ. Sastrēgumus var atrisināt Jūrmalas gatves un Zolitūdes ielas/Kurzemes prospekta krustojuma pārbūve. Tunelis nepieļauj būtisku satiksmes intensitātes pieaugumu, ko parasti veicina joslu skaita palielinājums (tā sauktais „induced demand”).
Ietekme uz sabiedriskā transporta kustību	Netiek uzlabota sabiedriskā transporta kustība	Sabiedriskā transporta prioritāti iespējams panākt, izbūvējot sabiedriskā transporta joslas Zolitūdes ielā no Mežmalas ielas līdz Rostokas ielai un Rostokas ielā no pieturvietas „Rostokas iela 16” līdz Zolitūdes ielai. Lai īstenotu šīs izmaiņas, nepieciešama ielu pārbūve, tās paplašinot par 2 metriem. Sabiedriskā transporta joslu iespējams veidot arī Kurzemes prospektā no Ceriņu ielas līdz Jūrmalas gatvei bez ielas pārbūves. Tunelī sabiedriskā transporta joslas nav paredzamas, tomēr tiktu būtiski uzlabota sabiedriskā transporta kustība līdz nokļūšanai tajā, kā arī 8.,44., 53. autobusa kustība. Papildus pēc tuneļa izbūves iespējams saglabāt visus sabiedriskā transporta maršrutus, saglabājot ērtas nokļūšanas iespējas uz Imantas staciju.
Pieslēgumi no blakus ielām un īpašumiem	Aprūtināta Čuguna ielas pieslēgšanās. Piegulošajiem īpašumiem pasliktinās piekļuve pie pilsētas ielu tīkla.	Ir iespējams izveidot Čuguna ielas pieslēgumu. Ir iespējams izveidot piekļuvi zemesgabaliem Zolitūdes ielā 25, 25A, 27, 27A no Pureņu ielas un Zolitūdes ielai 35, 35A, 37, 39 no jaunbūvējamās Čuguna ielas (vienvirziena brauktuves).
Potenciālā tramvaja līnija	Ilgtermiņā izslēdz iespēju veidot tramvaja līniju uz Zolitūdi	Tramvaja līnija nav „Rail Baltica” projekta ietvaros aplūkojamais jautājums, tāpēc tas nevar būt par iemeslu „Rail Baltica” projekta risinājumu izvēlei. Nav nekādu aprēķinu par šīs idejas aktualitāti un finansiālu pamatojumu, īpaši šodienas kontekstā – finanšu krīze, RD ierobežotais budžets.
Ielas, kurās pieaugs tranzīta kustība	Priedaines, Rostokas, Zolitūdes, Gramzdas iela	Tranzīta kustības pieaugums saistāms ar transportlīdzekļu skaita vispārēju pieaugumu, nevis ar konkrēta risinājuma izbūvi. Izbūvējot jauno Čuguna ielu, daļu tranzīta kustības virzienā uz Imantu no Ulmaņa gatves būs iespējams novirzīt pa to, atslogojot gan Zolitūdes, gan Priedaines ielu, tāpēc nevar viennozīmīgi vērtēt pieaugumu šajās ielās. Palielinātā satiksmes intensitāte izkļiedējas daudzās Imantas un Zolitūdes ielās, neradot būtiskas problēmas vai satiksmes noslodzi konkrētās ielās, krustojumos.

Atbilstība LVS būvniecības standartam	Neatbilst LVS standartam	Tuneļa ieeju/izeju iespējams izbūvēt ar slīpumu 1:20, kas pieļaujams LVS standartā. Tuneļa augstumā iespējams risināt atkāpes no LVS, lai netiktu apgrūtināta un nepamatoti sadārdzināta krustojumu izveide ar Rostokas un Akāciju ielu.
Atbilstība Rīgas teritorijas plānojumam	Neatbilst RTP	Atbilst RTP - tam atbilst gan Zolitūdes ielas šķērsojums (Kurzemes prospekta beigu galā), gan Anniņmuižas ielas šķērsojums, gan Kurzemes prospekta – Jūrkalnes ielas savienojums– visos savienojumos ir rezervētas sarkanās līnijas transporta risinājumu izveidei.

Šādā pašā analīzes griezumā - sanāsmē netika veikti PAD secinājumi attiecībā uz šķērsojumu Anniņmuižas ielā. Tāpēc pievienojam Biedrības komentāru:

	PAD komentārs	Biedrības komentārs
Šķērsojuma būves ietekme uz blakus esošo apbūvi sarkanajās līnijās vai pie tām	Nav minēts	Jānojauc ēka Jūrmalas gatvē 78A un jāatsavina zeme. Jānojauc ēka Jūrmalas gatvē 80A un jāatsavina zeme. Daļēji jāatsavina zeme un jānojauc ēkas īpašumam Jūrmalas gatvē 80. Visi īpašumi atrodas sarkanajās līnijās.
Piegulošo krustojumu izbūves ietekme uz blakus esošo apbūvi sarkanajās līnijās vai pie tām	Nav minēts	Lai uzlabotu Jūrmalas gatves un Anniņmuižas bulvāra krustojumu, jāatsavina zeme 0100 082 0270 (autostāvvietas pie Anniņmuižas bulvāra 86).
Ietekme uz piegulošo namīpašumu vērtību, vides izmaiņas	Nav minēts	Pasliktinās situācija Anniņmuižas bulvāra 80, 82, 84, 86, 88 namu, Anniņmuižas ielas 3, 5, 7 namu iedzīvotājiem – īpašumu vērtības kritums. Pasliktinās Neatliekamās medicīniskās palīdzības stacijas izbraukšana (neiespējams kreisais pagrieziens izbraukšanai no teritorijas), jāveic lieks apkārtceļš. Pasliktinās situācija visiem Anniņmuižas bulvāra daudzdzīvokļu namu iedzīvotājiem, kuru logi vērsti uz potenciālās maģistrāles pusi. Pasliktinās vides pieejamība un mikromobilitāte gājējiem, bērniem, veciem cilvēkiem iešanai uz veselības centru, velosipēdistiem – apgrūtināta pārkļūšana pāri Anniņmuižas bulvārim, Jūrmalas gatvei. Palielinās izplūdes gāzes un trokšņu līmenis iekšējā bulvāra lokā, kuru iedzīvotāji izmanto pastaigām svaigā gaisā. Risinājums paredz vismaz 50-70 koku nociršanu (vairāk nekā Zolitūdes ielas šķērsojuma risinājumam), pasliktinot gaisa kvalitāti. Tuneļa izbūve var nelabvēlīgi ietekmēt hidroloģisko režīmu tuvumā esošajai Vecanniņmuižas parka teritorijai, kurā atrodas vairāk nekā 20 dižkoki. Būtiski palielināsies trokšņa un piesārņojumu intensitāte zaļajā zonā starp abām Anniņmuižas ielas brauktuvēm, Zolitūdes skvērā (zemesgabals 01000932170), pašvaldības zemesgabalā 01000930027 (Vecanniņmuižas parks), kā arī Anniņmuižas mežaparkam piegulošajā teritorijā, kas pašlaik tiek ekstensīvi izmantots kā pastaigu un rekreācijas telpa ģimenēm ar bērniem, veciem cilvēkiem, pastaigām ar mājdzīvniekiem. Anniņmuižas šķērsojums rada neatgriezeniskas sekas uz Zolitūdei un Imantai būtiskām plašām zaļajām teritorijām.

Ietekme uz tagadējiem sastrēgumiem Zolitūdes ielas dzelzceļa pārbrauktuvē	Nav minēts	Sastrēgumi vairs neveidotos Zolitūdes un Rostokas ielā, tomēr būtiski pieaugs satiksmes intensitāte Anniņmuižas ielā un Anniņmuižas bulvārī, jaunās ielas krustojumā ar Jūrmalas gatvi, potenciāli radot šajā vietā vēl lielākus sastrēgumus nekā Rostokas un Zolitūdes ielā, jo pēc “induced demand” principa notiks kopējās transporta plūsmas palielināšanās. No sastrēguma šajā vietā cietīs vairāk cilvēku, jo tas atradīsies atklātākā vietā, ļaujot gaisa piesārņojumam vieglāk izplatīties, kā arī sastrēgums atradīsies tiešā pakalpojumu (veikalu, medicīnas iestādes) tuvumā.
Ietekme uz sabiedriskā transporta kustību	Nav minēts	Jāveic izmaiņas visos sabiedriskā transporta maršrutos. Apgrūtināta piekļūšana Imantas stacijai, kas būs reģionālā stacija, zaudējot potenciālos dzelzceļa pasažierus no Imantas puses.
Pieslēgumi no blakus ielām un īpašumiem	Nav minēts	Jārisina pieslēgumi no Akāciju ielas, no „Volvo” halles. Spriežot pēc risinājumu skicēm, var tikt apgrūtināta piekļuve Anniņmuižas bulvāra 82, 84, 86, 88 daudzstāvu namiem un tirdzniecības telpām (aptuveni 2000 iedzīvotāju), pie kuriem risinājuma skicē paredzēts piebraukt cauri 4 m platajām Dubultu un Pīlādžu ielām ar privātmāju apbūvi, radot apdraudējumu gājējiem, apgrūtinot operatīvā transporta piekļuvi. Tiešs pieslēgums ar Rostokas ielu no Anniņmuižas šķērsojuma nav paredzēts, mākslīgi palielinot satiksmi otrā Anniņmuižas ielas brauktuvē, pasliktinot dzīves kvalitāti arī otrā Anniņmuižas ielas pusē (Anniņmuižas iela 2,4,6) dzīvojošajiem iedzīvotājiem. Papildus tiks likvidētas ap 200-300 autonovietnes ielu malās gan Anniņmuižas ielā, gan Anniņmuižas bulvārī (pašlaik automašīnas šajās ielās tiek novietotas malējā braukšanas joslā).
Potenciālā tramvaja līnija	Nav minēts	Tramvaja līnija nav „Rail Baltica” projekta ietvaros aplūkojamais jautājums, tāpēc tas nevar būt par iemeslu „Rail Baltica” projekta risinājumu izvēlei. Nav nekādu aprēķinu par šīs idejas aktualitāti un finansiālu pamatojumu, īpaši šodienas kontekstā – finanšu krīze, RD ierobežotais budžets.
Ielas, kurās pieaugs tranzīta kustība	Nav minēts	Tranzīta kustība koncentrēsies atsevišķās ielās un pilnībā mainīsies satiksmes plūsmu intensitāte Zolitūdē un Imantā. Zolitūdē satiksmes plūsma koncentrēsies un vairākas reizes pieaugs Anniņmuižas ielā, kā arī palielināsies sastrēgumu un avāriju risks krustojumos ar Anniņmuižas ielu. Imantā satiksmes plūsma vairākas reizes pieaugs Anniņmuižas bulvārī, potenciāli arī Jūrmalas gatvē (īpaši, ja tai tiks izbūvēta otra brauktuve), Zentenes ielā, Dammes ielā, Kleistu un Bebru ielā – visās iepriekšminētajās ielās jau šobrīd ir nepietiekams gājēju šķērsošanas vietu skaits. Tāpat papildus noslodze tiks radīta uz visiem Anniņmuižas bulvāra krustojumiem, no kuriem lielākā daļa ir neregulējami, veicinot avāriju risku un radot papildus riskus gājējiem un velosipēdistiem.
Atbilstība LVS būvniecības standartam	Nav minēts	Anniņmuižas šķērsojumu (pārvalu vai tuneli) iespējams izbūvēt, neatkāpjoties no LVS.
Atbilstība Rīgas teritorijas plānojumam	Nav minēts	Atbilst RTP - tam atbilst gan Zolitūdes ielas šķērsojums (Kurzemes prospekta beigu galā), gan Anniņmuižas ielas šķērsojums, gan Kurzemes prospekta – Jūrkalnes ielas savienojums – visos savienojumos ir rezervētas sarkanās līnijas transporta risinājumu izveidei.

Uzsveram, ka nevienā no Rīgas teritorijas plānošanas dokumentiem kopš 20.gs 70.gadiem (1.pielikums) nekad nav bijis plānots Anniņmuižas šķērsojums kā vienīgais autotransporta savienojums, kas uzņem visu autotransporta plūsmu un ievirza visu satiksmes intensitāti dzīvojamās apkaimes vidū.

Ir bijuši varianti Imantu un Zolitūdi savienot:

- 1) Kurzemes prospekta sākuma galā UN Kurzemes prospekta beigu galā;
- 2) Kurzemes prospekta sākuma galā;

- 3) Kurzemes prospekta sākuma galā UN Anniņmuižas ielā;
- 4) Šobrīd tikai Kurzemes prospekta beigu galā (esošais).

Sarkanās līnijas transporta risinājumu izveidei ir iezīmētas visas trijās minētajās vietās gan spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā 2006–2018, gan izstrādē esošajā Rīgas teritorijas plānojumā 2018–2030.

Šobrīd RB projekta ietvaros virzītais risinājums kā vienīgo autotransporta savienojumu veidot Anniņmuižas ielu – ir pretrunā ar profesionālo pilsētplānošanas loģiku novirzīt satiksmes intensitāti pa apkaimju malām un apkaimes vidū atstāt iedzīvotāju vajadzībām, kā arī tas nav ticis apspriests iedzīvotāju sabiedriskajā apspriešanā, kā to paredz normatīvie akti sabiedrības līdzdalības veidošanā – tas ir būtisks drauds tiesiska procesa ievērošanai.

Atgādinām, ka joprojām netiek ņemts vērā Biedrības 1.oktobrī Rātsnamā prezentētais apkopojums:

- 1) Imanta un Zolitūde ar 68 000 iedzīvotājiem veido 10% no Rīgas iedzīvotājiem, kā arī Imantas un Zolitūdes dzelzceļa stacijas ir 2.un 3.lielākās stacijas Rīgā pēc pasažieru skaita, tāpēc šeit apkaimju pārmaiņu risinājumi nedrīkst būt sasteigti un pavirši;
- 2) Salīdzinot ar autotransporta un gājēju šķērsojumu vietu skaitu un izvietojuma biežumu citās Pārdaugavas trases vietās, lai būtu vismaz tikpat, cik ir citur pašlaik – Imantai-Zolitūdei pienāktos 3-8 autotransporta šķērsojumu vietas, 7-17 gājēju šķērsojumu vietas. Joprojām esam diskriminētā pozīcijā. Šobrīd RB projekta ietvaros tiek virzīts 1 autotransporta šķērsojums, 5-6 gājēju;
- 3) Neatbilstība Eiropas Revīzijas palātas vadlīnijām - 2018.gada īpašajā ziņojumā Nr.19/2018 “Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīkls nav izveidots, tā vietā – neefektīva sadrumstalotība” (www.eca.europa.eu/lv/Pages/DocItem.aspx?did=46398) tika atspoguļoti rezultāti, kas iegūti, izvērtējot risku, kādam pakļauta lietderība vai atbilstība, attiecīgo ienākumu vai izdevumu apjoms, paredzamiem notikumiem, kā arī politiskās un sabiedrības intereses. Ziņojumā uzsvērts, ka svarīgs aspekts ir re-urbanizācija, t.i., jaunas funkcionālās ārtelpas radīšana, izmantojamība, atvēršana. Tāpat Eiropas Revīzijas palātas ziņojumā uzsvērts infrastruktūras lietojamības procentuālais svars salīdzinājumā ar instruktūras būvniecībā ieguldītajām izmaksām. Jo vairāk ir potenciālo un esošo lietotāju, jo lielākas izmaksas tiek uzskatītas par racionālām. Šādu rezultātu var sasniegt tikai tad, ja iedzīvotāji ir apmierināti ar dzīves vidi un transporta risinājumiem, un viņi labprāt kļūs par jaunās infrastruktūras lietotājiem.

Biedrība pozitīvi novērtē 20.novembra Sanāksmē piedāvāto Muižas ielas šķērsojuma gājēju pārvada izbūvi un gājēju piekļuves uzlabošanu, savienojot Imantas staciju blakus „PikNik” parkam ar izeju uz Akāciju ielu – esam gatavi turpmākām sarunām un šo risinājumu precizēšanai un pilnveidošanai.

Attiecībā uz konceptuālo izvēli par autotransporta savienojumu Imantas un Zolitūdes apkaimēm, Biedrība aicina **projektēšanai virzīt Zolitūdes autotransporta tuneli UN Anniņmuižas ielas mikromobilitātes (gājēju, velosipēdu, operatīvo transportlīdzekļu) tuneli.**

Sīkāk par Biedrības piedāvājumu 4.pielikumā.

Lūdzam grozīt projektēšanas darba uzdevumu un mainīt lokālplānojuma teritoriju, veicot izmaiņas atbilstošajos Rīgas domes lēmumos:

2016.gada 17.maijā Rīgas domē pieņemts lēmums Nr.3782 “Par publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas Rail Baltica trases teritorijas lokālplānojuma kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018.gadam un Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma grozījumu izstrādes uzsākšanu”.

2018.gada 23.maijā Rīgas domē pieņemts lēmums Nr.1230 “Par grozījumiem Rīgas domes 17.05.2016. lēmumā Nr.3782 “Par publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas “Rail Baltica” trases teritorijas lokālplānojuma kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018.gadam un Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma grozījumu izstrādes uzsākšanu”.

Pielikumā:

1. Rīgas teritorijas plānošanas materiāli.
2. Aprēķini par satiksmes modeļiem Imantā.
3. Aprēķini par satiksmes modeļiem Zolitūdē.
4. Biedrības piedāvātais risinājums.

Šo vēstuli atbalsta arī organizācijas:

Biedrība “Latvijas Reģionālās arhitektūras akadēmija”

Biedrība “Imantas draugi”

Biedrība “Rīgas pilsētas Imantas apkaimes attīstības biedrība”

Biedrība “Vides aizsardzības klubs”

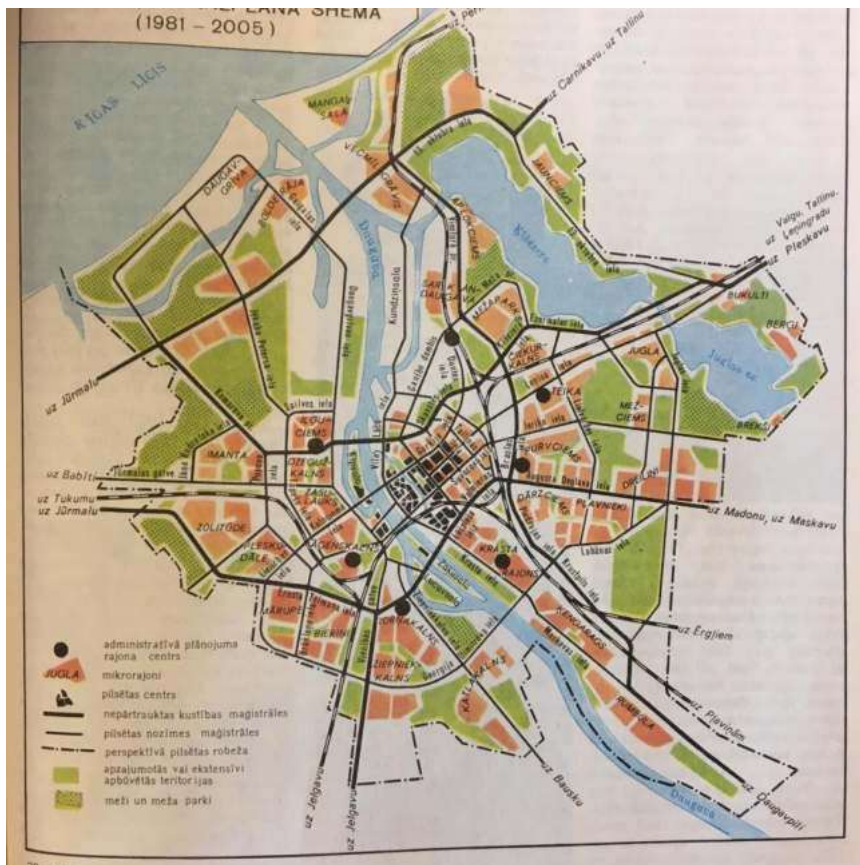
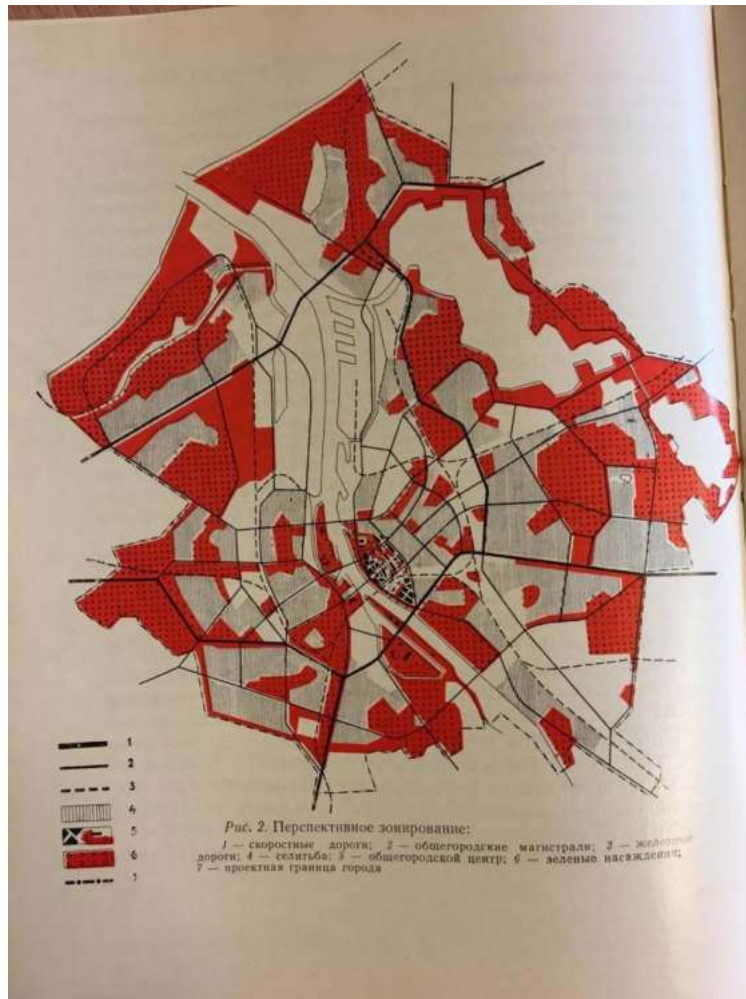
Ar cieņu,

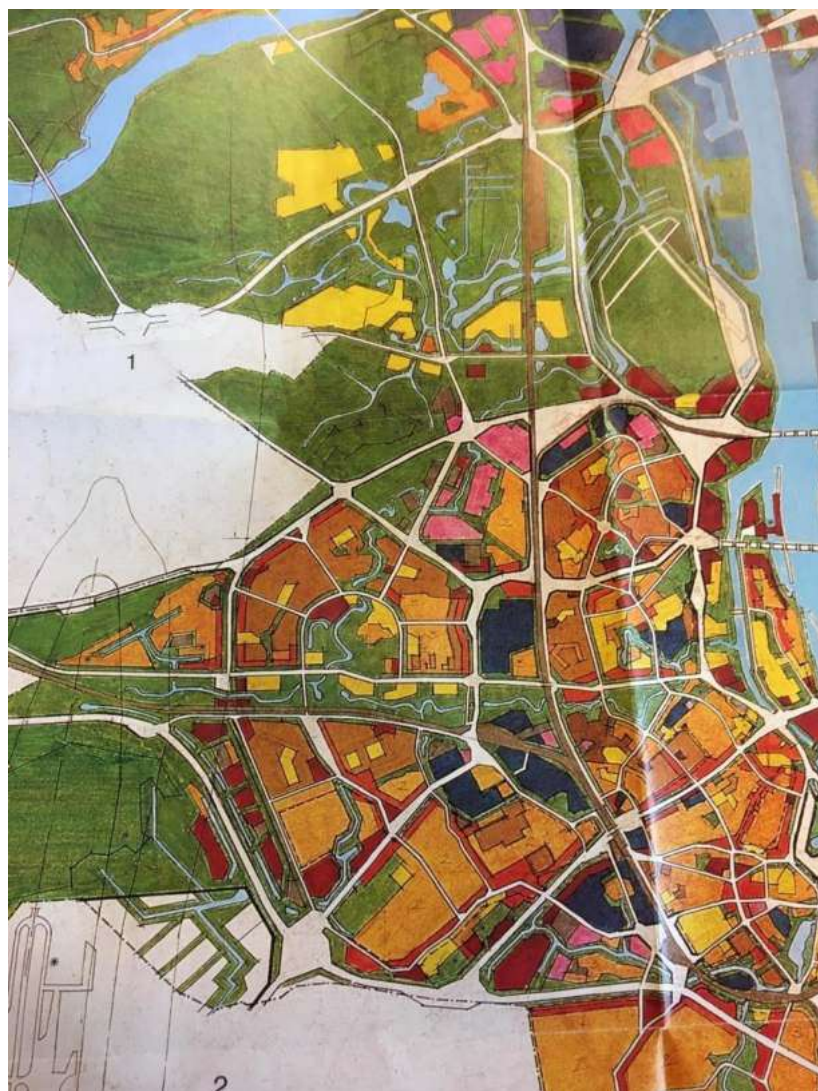
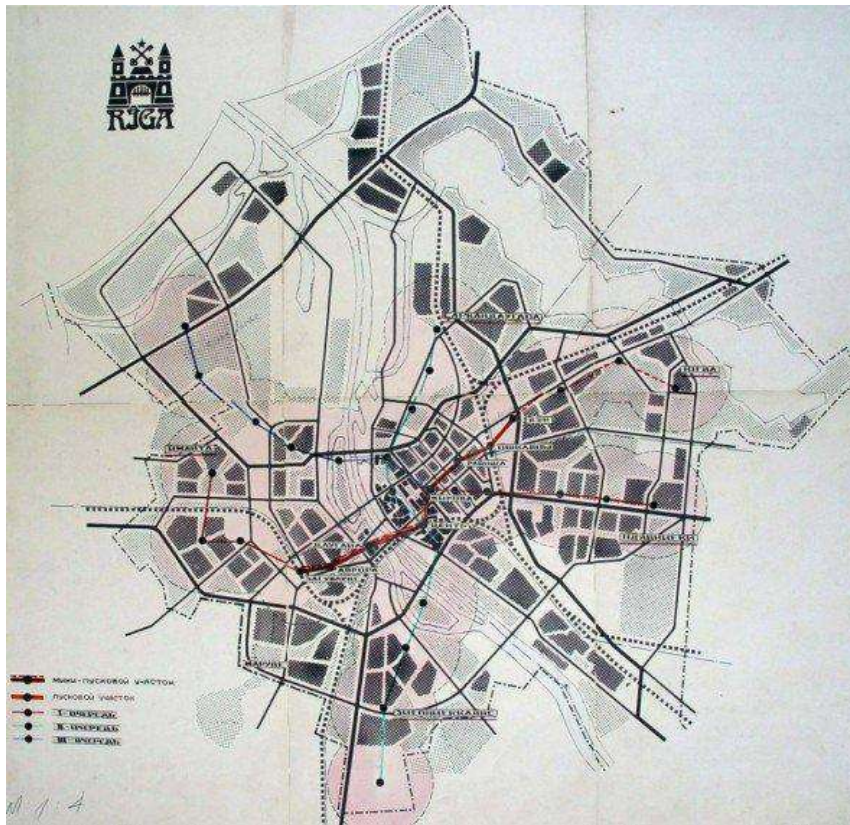
Rigonda Bērziņa

Biedrības “Rīga Annenhof” valdes locekle






Dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu.

1.pielikums Rīgas teritorijas plānošanas vēsturiskie varianti.







-  LIELCEĻI
-  LIELCEĻI AR IZPĒTES VARIANTIEM
-  MAģISTRĀLES
-  MAģISTRĀLES AR PARKA RAKSTURU
-  DZELZCEĻŠ

0 5 10 km

Shema 11.2. LIELCEĻU UN MAģISTRĀĻU TIKĻS

Auto plūsmas ietekmes novērtējums Imantā

1. Esošās tranzīta plūsmas novērtējums

Kā minēts Zolitūdes pārskatā, Zolitūdes pārbrauktuve ir viena no nedaudzajām vietām, kur Pārdaugavā var šķērsot dzelzceļu ar vieglo auto, tātad visa tranzīta plūsma Imantā būs orientēta uz pārbrauktuvi.

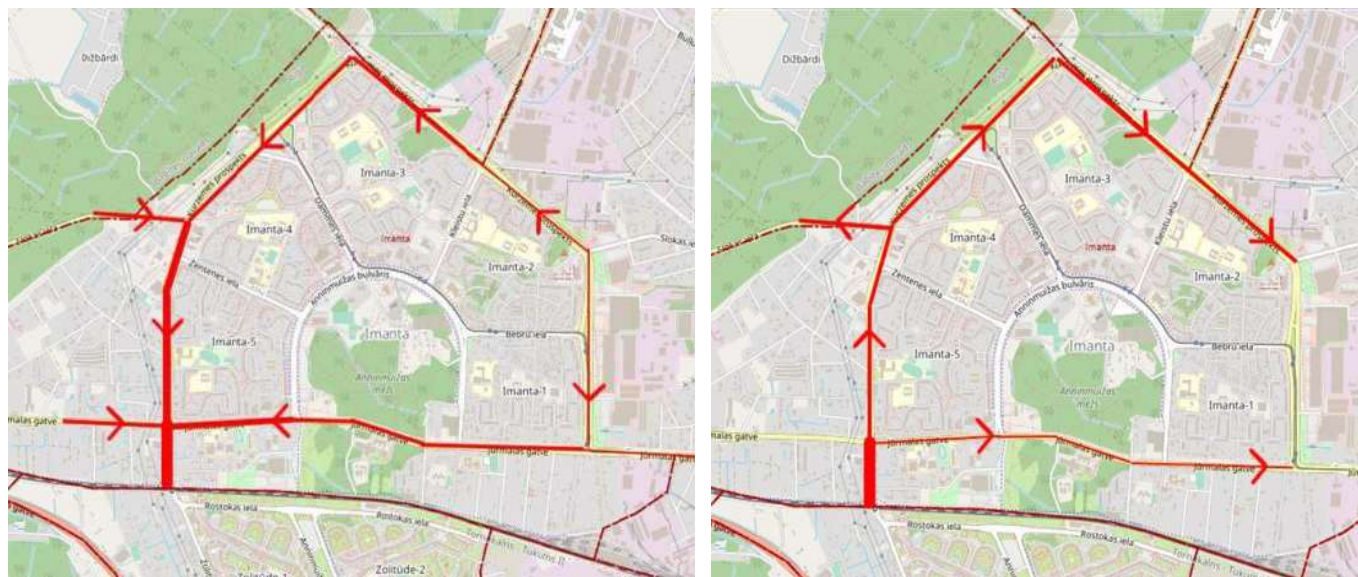
Tranzīta plūsmas sadalījums

Ziemeļu-dienvidu virziens

Ziemeļu-dienvidu virzienā lielākā daļa automobiļu brauc pa rajona ārējo loku, kuru veido Kurzemes prospekts un mazākā mērā arī Jūrmalas gatve. Galvenais sastrēgums veidojas, tuvojoties Zolitūdes ielai no abām maģistrālēm. Jāatzīmē, ka šis ir tranzīta plūsmas atspoguļojums, papildus tam nedaudz atšķirīgu plūsmu veido arī Imantas un Zolitūdes iedzīvotāji.

Dienvidu-ziemeļu virziens

Pretrējā virzienā lielākais sastrēgums veidojas pašā pārbrauktuvē un uzreiz pēc tās Zolitūdes ielas posmā, pēc kura plūsmas sadalās pa ārējo loku, veidojoties dažiem nelieliem sastrēgumiem pārsvarā Kurzemes prospekta krustojumos noslogotajos laikos.



1. attēls. Auto plūsmu sadalījums Imantā

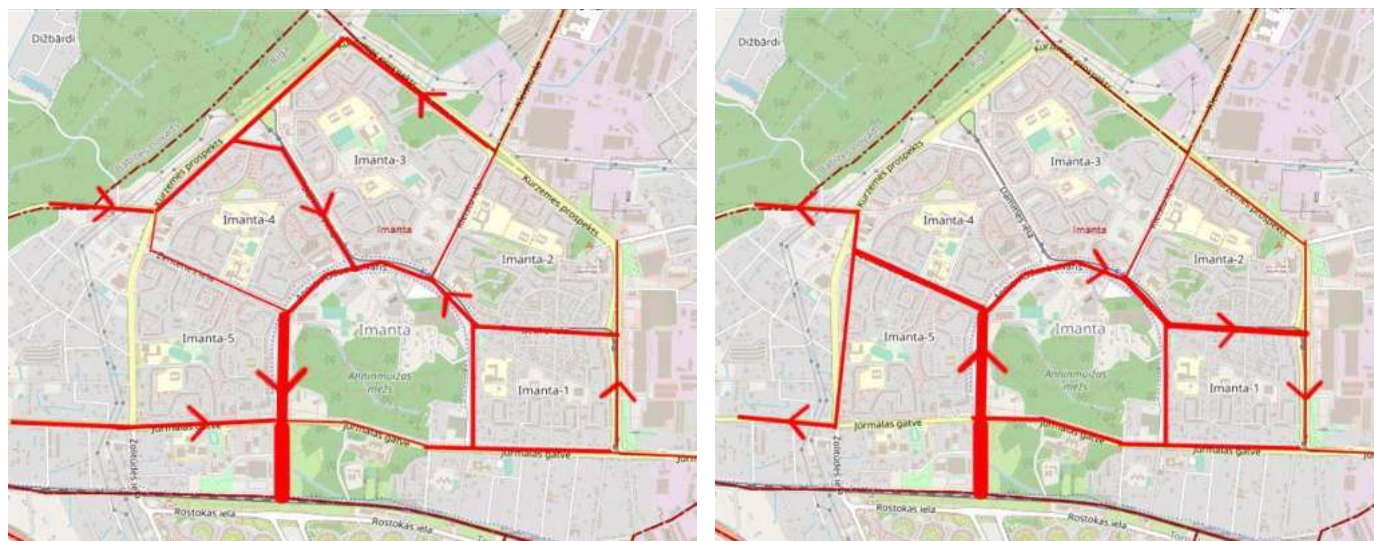
Kopumā var secināt, ka pa ārējo Imantas daļu (pārsvarā Kurzemes prospekts, un Jūrmalas gatve) notiek aktīva automobiļu plūsma. Būtiskākie sastrēgumi veidojas krustojumā ar Zolitūdes ielu. Pašlaik sastrēgumi šeit vērojami gan vienlīmeņa dzelzceļa šķērsojuma, gan krustojuma esošās kapacitātes dēļ, kuru gan iespējams mainīt, pārveidojot luksoforu par viedo luksoforu vai pilnībā rekonstruējot krustojumu, tādējādi uzlabojot satiksmes plūsmas ātrumu, vienlaikus nemainot satiksmes intensitāti un galvenās plūsmas Imantas apkaimes ielās.

2. Anniņmuižas tunēļa (pārvada) scenārijs

Gadījumā, ja tiks slēgts Zolitūdes ielas šķērsojums, tā vietā izveidojot Anniņmuižas tuneli, būtiski mainīsies tranzīta plūsma Imantā. Nav iemesla uzskatīt, ka automobiļu plūsma caur Imantu samazināsies, bet tā palielināsies, jo Imantas stacija iegūs reģionālas stacijas statusu, kā arī transportlīdzekļu plūsma pieaugs pēc „induced demand” principa – radīsies efekts, ka jaunais Imantas-Zolitūdes dzelzceļa šķērsojums atrisina sastrēgumu problēmas, tāpēc šo ceļu izvēlēsies vairāk autobraucēju, kas iepriekš izvēlējās citus ceļus, potenciāli radot vēl lielākus sastrēgumus nekā pirms tam, tikai citā vietā.

Aktīvas gājēju/velosipēdistu plūsmas dēļ Anniņmuižas bulvāra un Jūrmalas gatves krustojumā sastrēgumi palielināsies vēl vairāk. Šobrīd katru dienu šo krustojumu šķērso tūkstošiem gājēju – bērni uz skolām, vecāki ar bērniem uz bernudārziem, uz veikaliem, uz sabiedriskā transporta pieturām (divām atrodies krustojuma tuvumā – “Anniņmuižas parks”), poliklīniku (atrodas krustojuma tuvumā); Anniņmuižas parka apmeklētāji, velobraucēji veloceliņā uz Jūrmalu, Zolitūdi un no šīm vietām.

Ņemot vērā, ka auto satiksmes intensitāte palielināsies gan kopējo automobiļu skaita pieauguma dēļ, gan pēc „induced demand” principa, nebūs iespējams izvairīties no sastrēgumiem Imantas centrā.



2. attēls. Anniņmuižas šķērsojuma auto plūsmas

Ietekme uz gaisa kvalitāti un troksni

Vērtējot ietekmi uz gaisa kvalitāti un trokšņa līmeni, ir sagaidāms gaisa kvalitātes un trokšņa līmeņa samazinājums Zolitūdes ielā un Jūrmalas gatves posmā no Zolitūdes ielas līdz Dubultu ielai, kā arī Kurzemes prospektā no Zolitūdes līdz Zentenes ielai.

Tajā pat laikā ļoti būtiski pasliktināsies gaisa kvalitāte un trokšņa līmeni pie Vecanniņmuižas parka, visā Anniņmuižas bulvāra garumā, gar kuru atrodas blīvi apbūvēta teritorija ar daudzstāvu mājām visnoslogotā intervāla garumā.

Mainoties tranzīta plūsmām, izmaiņas ir gaidāmas ar Anniņmuižas bulvāri savienotajās ielās:

- blīva daudzstāvu māju apbūve, skola, privātmājas. Daudz gājēju ielu nelegāli šķērso Vīksnes un M. Krūmu ielas tuvumā, jo tur nav gājēju pārejas. Jau šobrīd satiksme ielā mēdz būt intensīva. Būtiski lielāki sastrēgumi var veidoties Zentenes un Anniņmuižas bulvāra krustojumā.

- abās ielas pusēs blīva daudzstāvu (pārsvarā deviņstāvu) apbūve, liela gājēju plūsma uz tramvaja pieturvietām. Dammes ielā šobrīd atrodas tikai 2 neregulējamās gājēju pārejas, satiksme nav pārāk intensīva, bet būtiski pieaugs, apdraudot gājēju nokļūšanu no vienas ielas puses otrā, radot iespējamās konfliktsituācijas arī ar tramvaju (nokļūstot no vienas ielas brauktuves uz otru).

- abās pusēs daudzstāvu apbūve, gar ielu atrodas arī skola. Gājējiem nav droši iespējams šķērsot ielu krustojumos ar Anniņmuižas bulvāri un Kurzemes prospektu. Satiksmes intensitāte pieaugs būtiski. Konfliktsituācijas radīs neregulējamais un bīstamais Anniņmuižas bulvāra un Kleistu ielas krustojums.

- pārsvarā privātmāju apbūve, nokļūšana uz sabiedriskā tramvaja pieturvietām. Satiksme Bebru ielā jau šobrīd ir intensīva.

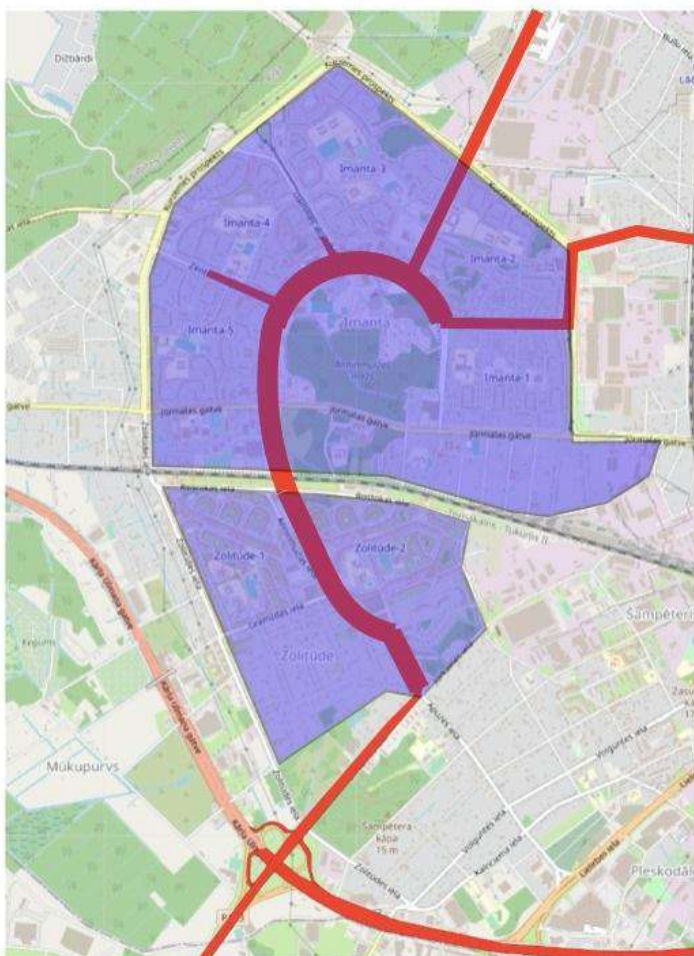
Autoplūsma tiks pārceļta Imantas centra daļā, kurā turklāt ir daudz reizes vairāk velobraucēju, gājēju (salīdzinot ar Kurzemes prospektu un Jūrmalas gatvi), pasliktinot gājēju dzīves kvalitāti, veselību, radot vairāk konfliktsituāciju Anniņmuižas bulvāra krustojumos ar Dammes, Kleistu, Bebru ielu (neregulējami krustojumi) gan autovadītājiem savstarpēji, gan gājējiem/velosipēdistiem un autovadītājiem, Kleistu ielas krustojumā iespējams vairāk konfliktsituāciju arī ar tramvaju.

3. Zolitūdes ielas tuneļa scenārijs

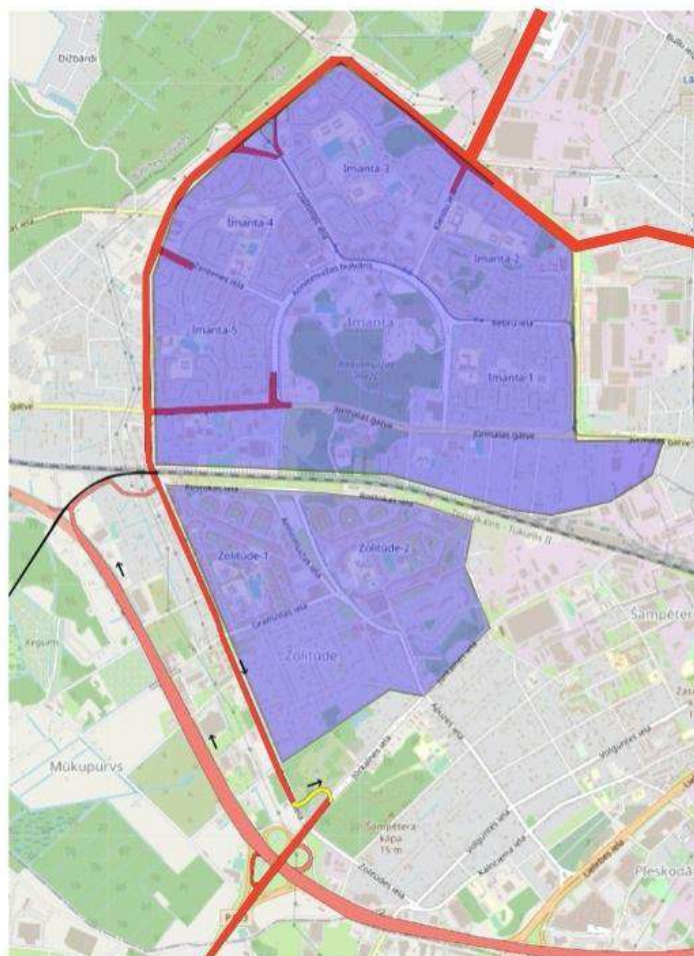
Zolitūdes ielas tuneļa scenārija gadījumā ir iespējams organizēt satiksmi tādā veidā, ka ne tikai netiks ietekmēta apkaimes iekšēja teritorija, bet arī tiks uzlabots arī plūsmas ātrums Zolitūdes ielā un Kurzemes prospekta/Jūrmalas gatves krustojumā, ja tajā izbūvē viedo luksoforu vai veic krustojuma pārbūvi, paaugstinot tā kapacitāti atbilstoši plūsmām.

Ietekme uz gaisa kvalitāti un troksni

Vērtējot ietekmi uz gaisa kvalitāti un trokšņa līmeni, piesārņojuma līmenis apkaimē būtiski nemainīsies, Zolitūdes ielā un Kurzemes prospekta/Jūrmalas gatves krustojumā tas saglabāsies visai augsts, potenciāli samazinoties, veicot krustojuma rekonstrukciju. Anniņmuižas bulvārī tas nepieaugs, neietekmējot zaļo zonu un rekreatīvo apkaimes centrālo daļu.



ANNIŅMUIŽAS IELAS ŠĶĒRSOJUMS



ZOLITŪDES IELAS ŠĶĒRSOJUMS

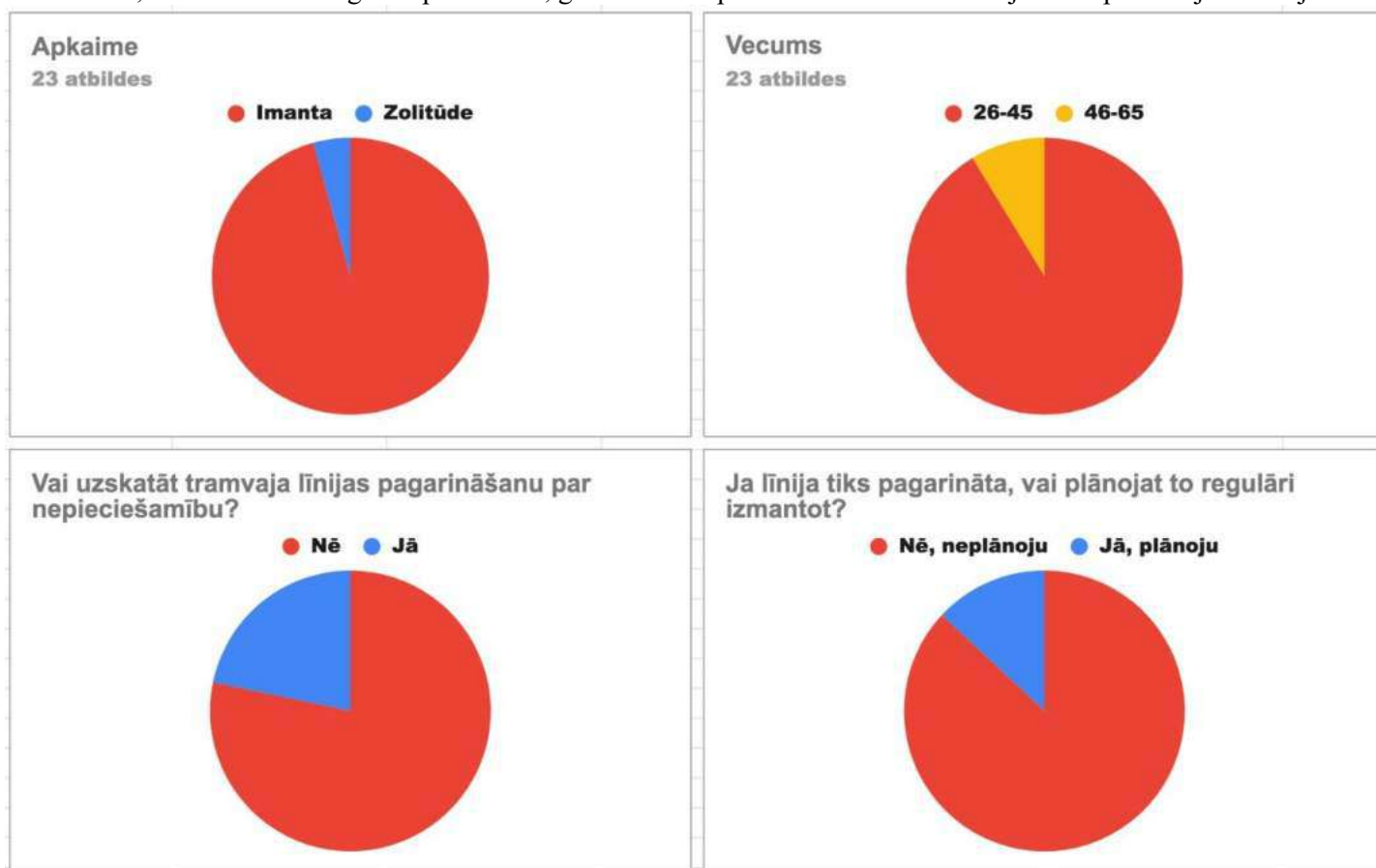
3.attēls. Anniņmuižas šķērsojuma un Zolitūdes šķērsojuma auto plūsmas

2. Alternatīvu salīdzinājums no dzīves vides kvalitātes viedokļa

Zemāk tabulā ir atspoguļots ietekmes salīdzinājums pašreizējam variantam un diviem scenārijiem – Anniņmuižas tunelim un Zolitūdes ielas tunelim. Ietekme ir iekrāsota – no izteikti negatīvas (sarkanā) līdz izteikti pozitīvai (zaļā).

	Šobrīd (Zolitūdes ielas pārbrauktuve)	Anniņmuižas tunelis (slēdzot Zolitūdes ielas šķērsojumu)	Zolitūdes ielas tunelis
Gaisa piesārņojums	Būtisks gaisa piesārņojums satiksmes plūsmas un sastrēgumu dēļ Zolitūdes ielā	Automobiļu plūsma un sastrēgumi tiks pārvietoti uz Anniņmuižas bulvāri un krustojumu ar Jūrmalas gatvi Imantas centrālajā daļā	Satiksmes sastrēgumus Zolitūdes ielā un Kurzemes prospekta/Jūrmalas gatves krustojumā iespējams samazināt, nedaudz uzlabojot gaisa kvalitāti
Trokšņu piesārņojums	Šobrīd lielas satiksmes intensitātes dēļ veidojas būtisks trokšņa piesārņojums Imantas perifērijā - Zolitūdes ielā, Kurzemes prospektā	Samazinot trokšņu piesārņojumu uz Zolitūdes ielas, tiks veidots veidots tiks pat būtisks trokšņu piesārņojums Imantas centrā, ietekmējot vēl lielāko iedzīvotāju skaitu	Tiktu nedaudz samazināts trokšņu piesārņojums uz Zolitūdes ielas, nepārceļot to uz daudz plašākām blīvi apdzīvotajām teritorijām Anniņmuižas bulvāra tuvumā
Gājēju komforts, drošība	Intensīva satiksmes plūsma perifērajās ielās – Zolitūdes ielā, Kurzemes prospektā, kur ielu šķērsojošo cilvēku skaits ir salīdzinoši neliels.	Ļoti intensīvā satiksme tiks pārcelta uz Imantas centrālo loku, kuru ik dienu šķērso tūkstošiem gājēju un velobraucēju	Uzlabosies drošība Zolitūdes ielā, neviena cita iela netiks negatīvi ietekmēta
Ietekme uz zaļo vidi	Pašreizējā pārbrauktuve neatstāj papildus negatīvu ietekmi uz Imantas zaļo vidi	Liels piesārņojums Anniņmuižas bulvāra zaļajai zonai Būtiski saruks Anniņmuižas parka rekreācijas vajadzībām izmantojama zaļā platība	Neatstās papildus negatīvu ietekmi
Rekreācijas pastaigas (māmiņām, senioriem)	Imantas centrālā daļa ir galvenā rekreācijas pastaigām izmantojamā telpa gan pastāvīgiem iedzīvotājiem, gan viesiem	Imantas centrālā daļa nebūs izmantojama rekreācijas pastaigām, būtiski saruks rekreācijas pastaigām izmantojamā telpa	Neatstās papildus negatīvu ietekmi
Mikro mobilitāte Imantā-Zolitūdē	Šobrīd mikromobilitātes satiksme starp Imantu un Zolitūdi ir ērta, kaut arī nav sakārtota un uz sliekšņiem ir gājuši bojā cilvēki	Jaunā iela, kā arī nobrauktuves un uzbrauktuves uz tā būtiski pasliktinās pārbrauktuves šķērsošanas ērtumu – būs jāšķērso intensīvās tranzīta plūsmas ceļi	Ļauj prioretizēt Anniņmuižas šķērsojumu gājējiem un mikromobilitātei, ietekme uz šķērsošanas ērtumu varētu būt minimāla, bet dzelzceļa šķērsošanas drošība uzlabosies
Ietekme uz īpašumu vērtību	Šobrīd gaisa piesārņojuma dēļ pastāv negatīvā ietekme uz pie ceļa pieguļošajiem īpašumiem Zolitūdes ielā un daļēji arī Kurzemes prospektā	Kopējā iedzīvotāju īpašuma vērtība samazināsies.. Veidosies tiešā negatīvā ietekme pie Anniņmuižas bulvāra esošajām mājām, kā arī netiešā negatīvā ietekme uz visu Imantas mikrorajonu, kas šobrīd tiek uzskatīts par vienu no zaļākiem un ģimenēm draudzīgākajiem Rīgā	Satiksmes intensitātei būtiski nemainoties, uzlabojoties satiksmes plūsmām Kurzemes prospekta/Jūrmalas gatves krustojumā pēc rekonstrukcijas, īpašumu vērtība Zolitūdes ielā/Kurzemes prospektā var nedaudz pieaugt vai būtiski nemainīsies. Citu īpašumu vērtība Imantā netiks mainīta.

Tabulā atspoguļotie rezultāti rāda, ka Anniņmuižas tunelis izteikti pasliktinās dzīves vidi un kvalitāti Imantā. Savukārt, Zolitūdes tunelis gan nepasliktinās, gan var atstāt pozitīvo ietekmi salīdzinājumā ar pašreizējo situāciju.



Augstāk redzami aptaujas dati par tramvaja līniju starp Imantu un Zolitūdi. Tika saņemta 21 atbilde (20 no respondentiem dzīvo Imantā). Tikai 24% aptaujāto uzskatīja, ka tramvaja līniju no Imantas nepieciešams pagarināt līdz Zolitūdei un tikai 14% aptaujāto plānotu izmantot jauno tramvaja līnijas posmu. Pilnīgam priekšstatam būtu nepieciešams aptaujāt vairāk apkaimju iedzīvotāju.

3. Secinājumi

1. Zolitūdes ielas pārbrauktuves slēgšana, izveidojot Anniņmuižas tuneli, pasliktina satiksmes situāciju Imantā (jo visa tranzīta plūsma tiks pārvirzīta rajona centrā). Salīdzinot ar pašreizējo situāciju, pasliktināsies situācija ar gaisa kvalitāti, trokšņa piesārņojumu, gājēju komfortu un drošību, zaļo vidi, rekreācijas iespējām, mikromobilitāti, kā arī iedzīvotāju īpašumu vērtība plašā apmērā varētu samazināties.
2. Anniņmuižas šķērsojuma izveide ar visām no tā izrietošajām sekām atspoguļoties dzīves pievilcības un kvalitātes faktorā, kas var kļūt par iemeslu Imantas iedzīvotāju (īpaši ģimeņu ar bērniem) pastiprinātai aizplūšanai uz Pierīgas pašvaldībām. Papildus Anniņmuižas šķērsojums neveicina mērķa – Rīgas kā klimatneitrālas pilsētas izpildi.
3. Zolitūdes ielas tunelis ļautu izmantot „Rail Baltica” projektu kā iespēju situācijas uzlabošanai Imantā, nepasliktinot situāciju ar gaisa kvalitāti, potenciāli samazinot trokšņa līmeni, nepasliktinot gājēju drošību un īpašuma vērtību. Tā ir arī iespēja uzlabot un veicināt mikromobilitāti un gājēju satiksmi starp Imantu un Zolitūdi.

Pētījums

Dzelzceļa šķērsošanas alternatīvu ietekme uz dzīves vides kvalitāti Zolitūdē

Anotācija:

Sakarā ar *Rail Baltica* projektu realizāciju, ir plānots veikt būtiskas pārmaiņas satiksmes organizācijā Rīgā, jo automobiļiem dzelzceļu nebūs iespējams šķērsot sliežu līmenī. Viens no posmiem, kur būs nepieciešams veikt būtiskas pārmaiņas ir teritorija starp Imantu un Zolitūdi. Šajā pētījumā ir analizētas divas alternatīvas pašreizējai nulles līmeņa pārbrauktuvei Zolitūdes ielā – Anniņmuižas šķērsojums (tunelis/pārvads) un Zolitūdes ielas tunelis. Pētījumā ir analizēta katras no divām alternatīvām ietekme uz iedzīvotāju dzīves kvalitāti Zolitūdē, to salīdzinot ar pašreizējo situāciju. Pētījumā ir secināts, ka Anniņmuižas šķērsojums būtiski pasliktinās dzīves vidi Zolitūdē, savukārt Zolitūdes ielas tuneļa realizācija ir iespēja dzīves vides kvalitātes uzlabošanai.

1. Esošās tranzīta plūsmas novērtējums

Kopējais šķērsojumu skaits

Esošā tranzīta plūsma Zolitūdē caur Zolitūdes pārbrauktuvi veidojas, jo tā ir viena no nedaudzajām vietām, kur Pārdaugavā var šķērsot dzelzceļu ar vieglo auto. Lielāka daļa no šķērsojumiem veidojas, savienojot divas makro teritorijas – nosauksim tās par ziemeļu un dienvidu makro reģioniem.

Ziemeļu makro reģionu mūsu analīzes kontekstā veido Imanta, Bolderāja, Daugavgrīva un Ilģuciems, Dzirciems, mazākā mērā arī citas apkaimes un teritorijas. Dienvidu makroreģions ir krietni plašāks un pamatā ir saistīts ar Kārļa Ulmaņa gatves un Salu tilta autoartēriju (t.sk. Pleskodāle, Mārupe, Ziepniekkalns, Rumbula, Ķengarags, Dārziems, Pļavnieki, Dreiliņi, Ulbroka utt).

Kopējais iedzīvotāju skaits Ziemeļu makro reģionā pārsniedz **100 tūkst. iedzīvotāju** (Imantā – 47 tūkst., Bolderājā – 13 tūkst., Daugavgrīvā – 9 tūkst., Ilģuciemā – 24 tūkst., Dzirciems – 11 tūkst.). Kopējais iedzīvotāju skaits nosacīti tā saucamajā Dienvidu reģionā pārsniedz **300 tūkst. iedzīvotāju**.

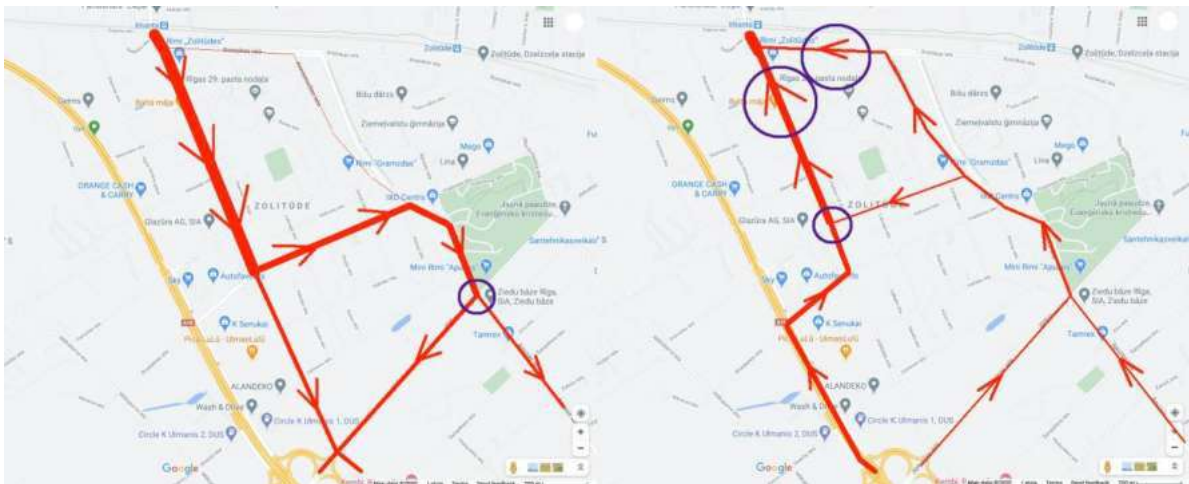
Vērtējot pašreizējo automašīnu plūsmu pāri pārbrauktuvei, tika fiksēts pārbrauktuvi šķērsojošo mašīnu skaits. Jāatzīmē, ka aprēķini ir veikti COVID ārkārtas situācijas laikā 2020. gada novembrī, manuāli fiksējot auto plūsmu intensitāti dažādos laika posmos.

Novērojumu ļauj secināt, ka vienas darbadienas diennaktī pārbrauktuvi vienā virzienā šķērsojošo mašīnu skaits ir aptuveni **14-16 tūkst.** katrā virzienā. Diennakts laikā plūsma nav vienmērīga. Intensīvākajos rīta un vakara periodos satiksmes intensitāte ir apmēram **30 auto minūtē vienā virzienā**.

Tranzīta plūsmas sadalījums

Ziemeļu-dienvidu (Z-D) virziens

Vērtējot, kā sadalās tranzīta automobiļu plūsma Zolitūdē (ziemeļu-dienvidu virziens), lielākā daļa sākumā brauc pa Zolitūdes ielu, tomēr tad plūsmas sadalās. Sastrēgumi Zolitūdes un Gramzdas ielā gandrīz nekad neveidojas. Tomēr sastrēgumi mēdz veidoties regulējamajā Jūrkalnes un Apuzes ielas krustojumā. Jāatzīmē, ka šis ir tranzīta plūsmas atspoguļojums, kuru papildina arī Zolitūdes iedzīvotāju autoplūsma – proporcionāli daudz lielāka daļa brauc Vanšu un Akmens tilta virzienā.



1. attēls. Auto plūsmu sadalījums Zolitūdē

Dienvidu-ziemeļu (D-Z) virziens

Pretējā virzienā veidojas lieli sastrēgumi pie pārbrauktuves gan no Zolitūdes ielas puses, gan Rostokas ielas puses (kaut arī pēc lielākoties tā ir tā pati plūsma D-Z auto tranzīta plūsma). Papildus tam palēlināta kustība mēdz būt arī Zolitūdes un Gramzdas ielas krustojumā, kas ir salīdzinoši bīstams gan gājējiem, gan autobraucējiem.

Kopumā ir jāsecina, ka pa ārējo Zolitūdes daļu (pamatā Zolitūdes iela, mazākā mērā Gramzdas iela) ir intensīva automobiļu plūsma. Turklāt veidojas būtiski sastrēgumi gan Zolitūdes ielā, gan Rostokas ielā.

2. Anniņmuižas šķērsojuma (tunela) scenārijs

Gadījumā, ja tiks slēgts Zolitūdes ielas šķērsojums, tā vietā izveidojot Anniņmuižas tuneli, būtiski mainīsies tranzīta plūsma Zolitūdē.

Kopējā automobiļu plūsma

Nav iemesla uzskatīt, ka automobiļu plūsma caur Zolitūdi samazināsies zem 14-16 tūkst. auto katrā virzienā. Papildus ir jāņem vērā arī tas, ka auto plūsma palielināsies, jo Imantas stacija kļūs par reģionālo staciju. Pašreiz sastrēgumi pie Zolitūdes ielas pārbrauktuves kalpo kā plūsmu samazinošais faktors. Tāpēc ir iespējami 2 scenāriji ar šādām konsekvencēm:

Sastrēgumi sākotnēji būs mazāki nekā Zolitūdes ielas šķērsojumā, kas pievilinās vairāk autobraucēju, potenciāli radot vēl lielākus sastrēgumus

Sastrēgumi Anniņmuižas ielā jau sākotnēji būs līdzīgi kā Rostokas un Zolitūdes ielā šobrīd, līdz ar to auto plūsma paliks pašreizējā līmenī

Ir pamats uzskatīt, ka veidosies būtiski sastrēgumi, kaut arī sastrēgumos pavadītais laiks varētu nedaudz samazināties D-Z virzienā, bet palielināties Z-D virzienā. Iemesls tam ir aktīva Anniņmuižas ielas gājēju šķērsošanas intensitāte. Šī faktora dēļ sastrēgumi Zolitūdes pusē veidosies ne tikai D-Z virzienā (kā tas ir šobrīd), bet arī Z-D virzienā. Šobrīd katru dienu šo ielu šķērso **vairāki tūkstoši gājēju** – bērni uz skolām, vecāki ar bērniem uz bērnudārziem, uz veikaliem, uz sabiedriskā transporta pieturām, iedzīvotājiem veicot rekreācijas pastaigas. Šobrīd Anniņmuižas ielu gājēji šķērso 7 vietās.



2. attēls. Anniņmuižas šķērsojuma auto plūsmas

Ņemot vērā, ka auto satiksmes intensitāte maksimumstundās sasniegs vai pārsniegs 30 auto minūtē, **nebūs iespējams izvairīties no sastrēgumiem** Zolitūdes mikrorajona centrā.

Ietekme uz gaisa kvalitāti un troksni

Vērtējot ietekmi uz gaisa kvalitāti un trokšņa līmeni, būtu nepieciešams sadalīt analīzi 2 daļās. No vienas puses ir sagaidāms gaisa kvalitātes un trokšņa līmeņa samazinājums Zolitūdes ielā pie pašreizējās pārbrauktuves (3. attēls, 1.zona). Attiecībā uz Rostokas ielu secinājums nav viennozīmīgs, jo var veidoties papildus auto plūsma, jo Imantas stacija kļūs par reģionālo staciju.



3. attēls. Gaisa kvalitātes un trokšņa līmeņa izmaiņas Anniņmuižas tuneļa gadījumā (2. zona ir plašāka par 1. zonu, jo tur ir plašāka atvērta telpa, kas nozīmē tālāku piesārņojuma diapazonu)

Tajā pat laikā ļoti būtiski pasliktināsies gaisa kvalitāte un trokšņa līmenis Anniņmuižas ielas zonā. Automobiļu skaits Anniņmuižas ielā palielināsies vismaz 10 reizes un katra automobiļa laiks Anniņmuižas ielas (3.attēls 2.zona) šķērsošanai palielināsies vizmaz 5 reizes. Rezultātā automobiļu minūšu skaits Anniņmuižas ielā palielināsies **vismaz 50 reizes**.

Tas ļauj prognozēt, ka gan gaisa kvalitāte, gan trokšņa līmenis 2. zonā būtiski pasliktināsies.

Ietekme uz dzīves pievilcību

Aptaujājot jaunās ģimenes Zolitūdē, secināms, ka 100% no tām ir kritiski noskaņotas pret Rīgas domes plānu veidot automobiļu tranzīta plūsmu apkaimes vidū. Savukārt, 80% no šīm jaunajām ģimenēm apsvērs iespēju pārcelties uz citu bērniem pievilcīgāku dzīves vietu. Kā potenciālā pārcelšanas vieta visbiežāk tiek minētas Pierīgas pašvaldības. Viens aptaujas dalībniekiem savu viedokli par pārcelšanos no Zolitūdes argumentēja šādi – “Rīga izveidos ērtu satiksmi, būs ērti un ātri uz darbu Rīgā braukt no Pierīgas ar auto”.

3. Zolitūdes ielas tuneļa scenārijs. Iespējamie risinājumi tālākai plūsmas mazināšanai Zolitūdes centrālajā daļā.

Kopējā automobiļu plūsma

Kaut arī kopējā auto plūsma varētu palielināties, potenciāli samazinoties sastrēgumiem (īpaši, ja tiktu pārbūvēts Kurzemes prospekta/Jūrmalas gatves krustojums), tomēr ir iespējams šo plūsmu novirzīt citādi.

Lai tas notiktu, ir nepieciešams izveidot papildus izbūvotivi no Zolitūdes ielas uz Jūrkalnes lielu. Tas ļautu novirzīt lielu daļu no Gramzdas ielas tranzīta plūsmas. Visa tranzīta plūsma Z-D virzienā varētu būt pa Zolitūdes ielu līdz Jūrkalnes ielas tiltam. (4.attēls)

Tomēr lielākais ieguvums būtu dēļ iespējamām pārmaiņām D-Z plūsmā. Patlaban absolūti lielāka daļa no piesārņojuma Zolitūdes ielā veidojas D-Z virzienā. Savienojot projektējamo Čuguna ielu abos galos gan ar Ulmaņa gatvi, gan Zolitūdes/Rostokas ielu, pirms Zolitūdes ielas tuneļa, lielākā daļa tranzīta plūsmas no Ulmaņa gatves vairs nevirzītos caur Zolitūdi.



4. attēls. Auto plūsma Zolitūdes ielas tuneļa gadījumā

Tomēr, ja šādi risinājumi netiek realizēti, Zolitūdes ielas tunelis var tik un tā būtiski samazināt sastrēgumus D-Z virzienā, ja tiks mainīta satiksmes organizācijas Jūrmalas gatves un Kurzemes prospekta krustojumā (piemēram, viedais luksofors vai pilnīga krustojuma pārbūve, izveidojot rotācijas apli, papildus joslas krustojumos vai tamlīdzīgi.. Tāpēc šāds scenārijs atsevišķi netiek analizēts.

Ietekme uz gaisa kvalitāti un troksni

Vērtējot ietekmi uz gaisa kvalitāti un trokšņa līmeni, jāsecina, ka ne tikai netiks palielināts piesārņojuma līmenis Anniņmuižas ielā (5. attēls, 2. zonā), bet arī iespējams panākt būtisku piesārņojuma līmeņa samazinājumu Zolitūdes ielā un Gramzdas ielā.



5. attēls. Gaisa kvalitātes un trokšņa līmeņa izmaiņas Zolitūdes tuneļa gadījumā (2. zona ir plašāka par 1. zonu, jo tur ir plašāka atvērta telpa, kas nozīmē tālāku piesārņojuma diapazonu)

Joprojām grūti paredzēt ietekmi uz Rostokas ielu pie Imantas stacijas, jo Imantas stacija kļūs par reģionālas nozīmes staciju.

Prognozējot, ka nozīmīga tranzīta auto plūsma Zolitūdes ielā būs Z-D virzienā un tur neveidosies sastrēgumi, bet D-Z virzienā auto plūsma tiks būtiski samazināta un tiks likvidēts sastrēgums, plānotais automobiļu ielā pavadīto minūšu skaita samazinājums par 90%, proporcionāli samazinot gaisa piesārņojuma līmeni un par aptuveni 40% samazinot trokšņa līmeni.

Zolitūdes tuneļa scenārija gadījumā ir iespējams organizēt satiksmi tādā veidā, ka ne tikai netiks ietekmēta apkaimes iekšējā teritorija, bet arī pastāv iespēja būtiski uzlabot situācija Zolitūdes ielā.

4. Alternatīvu salīdzinājums no dzīves vides kvalitātes viedokļa

Zemāk tabulā ir atspoguļots ietekmes salīdzinājums pašreizējam variantam un diviem scenārijiem – Anniņmuižas tunelim un Zolitūdes ielas tunelim. Ietekme ir iekrāsota – no izteikti negatīvas (sarkanā) līdz izteikti pozitīvai (zaļā).

	Šobrīd (Zolitūdes ielas pārbrauktuve)	Anniņmuižas tunelis (slēdzot Zolitūdes ielas šķērsojumu)	Zolitūdes ielas tunelis
Gaisa piesārņojums	Būtisks gaisa piesārņojums satiksmes plūsmas un sastrēgumu dēļ Zolitūdes un Rostokas ielā	Automobiļu plūsma un sastrēgumi tiks pārvietoti uz Anniņmuižas ielu Zolitūdes centrā	Automobiļu plūsma Zolitūdes ielā tiktu samazināta gandrīz uz pusi, tiktu likvidēti/minimizēti satiksmes sastrēgumi
Trokšņu piesārņojums	Šobrīd lielas satiksmes intensitātes dēļ veidojas būtisks trokšņu piesārņojums uz Zolitūdes perifērijas – Zolitūdes ielas	Samazinot trokšņu piesārņojumu Zolitūdes ielā, tiks veidots tikpat būtisks vai vēl lielāks trokšņu piesārņojums Zolitūdes centrā, ietekmējot lielāku iedzīvotāju skaitu	Tiktu būtiski samazināts trokšņu piesārņojums Zolitūdes un Gramzdas ielā, nepārceļot to uz citām blīvi apdzīvotām ielām
Gājēju komforts, drošība	Intensīva satiksme perifērajās ielām, kur ielu šķērsojošo skaits ir neliels. Tomēr dažu krustojumu regulējums ir katastrofāls (piem., Zolitūdes un Gramzdas krustojums)	Ļoti intensīvā satiksme tiks pārcelta uz Zolitūdes centrālo ielu, kuru ik dienu šķērso tūkstošiem – bērni uz skolām un bērnudārziem, gājēji uz veikaliem, uz sabiedrisko transport, māmiņas ar bērniem	Uzlabosies drošība Zolitūdes ielā, neviena cita iela netiks negatīvi ietekmēta

Ietekme uz zaļo vidi	Kaut arī kopumā Zolitūdē zaļā telpa ir ļoti ierobežota, pašreizējā pārbrauktuve neatstāj papildus negatīvu ietekmi	Nelielā zaļā telpa starp Anniņmuižas ielas joslām kļūs par intensīvas šosejas nomali Būtiski saruks Anniņmuižas parka rekreācijas vajadzībām izmantojama zaļā platība	Neatstās negatīvu ietekmi
Rekreācijas pastaigas (māmiņām, senioriem)	Zolitūdes centrālā daļa ir galvenā rekreācijas pastaigām izmantojamā telpa, šobrīd tā ir salīdzinoši klusa un plaša	Zolitūdes centrālā daļa nebūs izmantojama rekreācijas pastaigām, būtiski saruks rekreācijas pastaigām izmantojamā telpa	Neatstās negatīvu ietekmi
Mikro mobilitāte Imantā-Zolitūdē	Šobrīd mikromobilitātes satiksme starp Imantu un Zolitūdi ir ērta, kaut arī nav sakārtota un uz sliekšņiem ir gājuši bojā cilvēki	Ceļš, kā arī nobrauktuves un uzbrauktuves uz tā būtiski pasliktinās pārbrauktuves šķērsošanas ērtumu – būs jāšķērso intensīvās tranzīta plūsmas ceļu	Ļauj prioretizēt Anniņmuižas šķērsojumu gājējiem un mikromobilitātei, ietekme uz šķērsošanas ērtumu varētu būt minimāla, bet dzelzceļa šķērsošanas drošība uzlabosies
Ietekme uz īpašumu vērtību	Šobrīd piesārņojuma dēļ negatīva ietekme ir uz īpašumiem Zolitūdes ielā	Kopējā iedzīvotāju īpašuma vērtība samazināsies par 10-20 milj. EUR. Veidosies tiešā negatīvā ietekme uz ēkām Anniņmuižas ielā, kā arī netiešā negatīvā ietekme uz visu Zolitūdes mikrorajonu, kas šobrīd tiek uzskatīts par klusu un mierīgu	Samazinoties satiksmes intensitātes un piesārņojuma līmenim, Zolitūdes ielas īpašumu vērtība var nedaudz pieaugt

Tabulā atspoguļotie rezultāti rāda, ka Anniņmuižas šķērsojums izteikti pasliktinās dzīves vidi un kvalitāti Zolitūdē. Savukārt, Zolitūdes ielas tunelis pašreizējo situāciju nepasliktina, un var tieši uzlabot.

5. Secinājumi

1. Zolitūdes ielas pārbrauktuves slēgšana, izveidojot Anniņmuižas tuneli neuzlabo situāciju Zolitūdē, jo visa tranzīta plūsma vienkārši tiks pārvirzīta uz citu ielu. Gluži otrādi, tā pasliktina situāciju, ievirzot milzīgu auto skaitu Zolitūdē centrā. Vērtējot pret pašreizējo situāciju, pasliktināsies situācija ar gaisa kvalitāti, trokšņa piesārņojumu, gājēju komfortu un drošību, zaļo vidi, rekreācijas iespējām, mikromobilitāti, kā arī iedzīvotāju īpašuma vērtība varētu samazināties par 10-20 milj. EUR.
2. Anniņmuižas šķērsojuma izveide ar visām no tā izrietošajām sekām atspoguļoties dzīves pievilcības un kvalitātes faktorā, kas var kļūt par iemeslu Imantas iedzīvotāju (īpaši ģimeņu ar bērniem) pastiprinātai aizplūšanai uz Pierīgas pašvaldībām. Papildus Anniņmuižas šķērsojums neveicina mērķa – Rīgas kā klimatneitrālas pilsētas izpildi.
3. Zolitūdes ielas tunelis ļautu izmantot „Rail Baltica” projektu kā iespēju situācijas uzlabošanai Imantā, nepasliktinot situāciju ar gaisa kvalitāti, potenciāli samazinot trokšņa līmeni, nepasliktinot gājēju drošību un īpašuma vērtību. Tā ir arī iespēja uzlabot un veicināt mikromobilitāti un gājēju satiksmi starp Imantu un Zolitūdi.
4. Ja Zolitūdes tuneļa gadījumā netiks realizēti risinājumi ērtākajiem savienojumiem ar Ulmaņa gatvi, šis savienojums atstātu mazāku negatīvu ietekmi salīdzinājumā ar Anniņmuižas šķērsojumu.

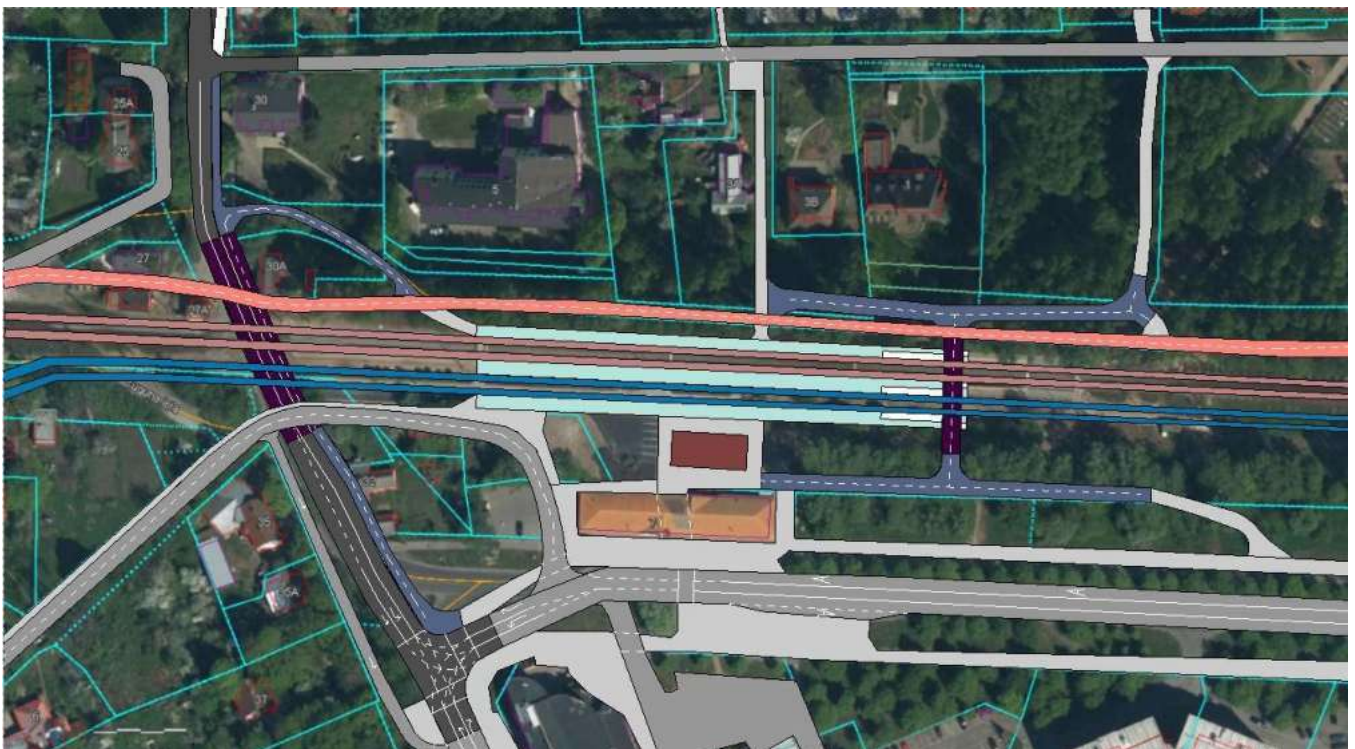
Biedrības piedāvātais risinājums šķērsojumiem „Rail Baltica” trasē no Zolitūdes ielas līdz Jāņa Endzelīna ielai.



Attēls 4.1. Biedrības piedāvātu risinājumu grafisks apkopojums

Biedrības piedāvātais risinājums ietver 1 autošķērsojumu (tuneli) Zolitūdes ielā, kas apvienots ar gājēju un velosatiksmi, 2 tuneļi Imantas un Zolitūdes stacijā ar nodalītu gājēju/velosipēdistu infrastruktūru, Annīņmuižas šķērsojums mikromobilitātei, gājējiem un operatīvajam transportam, Muižas ielas gājēju pārvads un J. Endzelīna ielas tunelis gājējiem un velosipēdistiem.

A daļa. Risinājumi Zolitūdes ielas šķērsojumam un Imantas stacijas teritorijai.



Attēls 4.2. Alternatīva 1- pārskats par risinājumiem Imantas stacijas apkārtnē



Attēls 4.2. Alternatīva 2- pārskats par risinājumiem Imantas stacijas apkārtnē

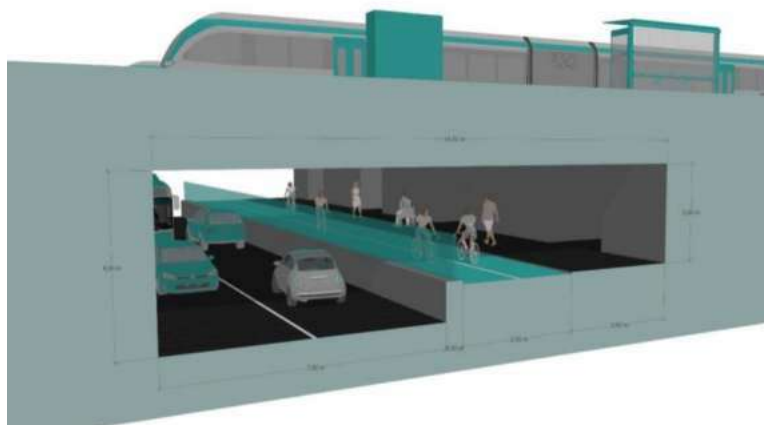


Attēls 4.3. Alternatīva 3- pārskats par risinājumiem Imantas stacijas apkārtnē

Piedāvātā risinājuma skicēs attēlots konceptuāls risinājums Zolitūdes ielas tunelim, stacijas peronu teritorijai, Rostokas ielai un Zolitūdes ielai, gājēju un velo šķērsošanas vietai Imantas stacijā 3 alternatīvās (visās alternatīvās atšķiras pieslēguma iespējas Čuguna ielai. Piedāvātie risinājumi respektē un ir balstīti uz iedzīvotāju plūsmām šajā teritorijā. Lai realizētu piedāvājumu, jāatsavina zemesgabali – Zolitūdes ielā 32, Zolitūdes ielā 30A, nojaucot tajās esošās ēkas. Daļēji jāatsavina īpašumi Zolitūdes ielā 27, Akāciju ielā 3A un Rostokas ielā 7 bez ēku nojaukšanas.

Zolitūdes ielas tunelis – paredzams ar slīpumu 1:20, augstumu 3.5 (vai 4 m), kopējais garums aptuveni 250 m, segtā daļa 70 m (vai mazāk), pārējā daļa – atklātas rampas. Platums autosatiksmei – 7 m (2 joslas katrā virzienā), tuvāk Rostokas ielas krustojumam 10.5 m (papildjosla kreisā pagrieziņa veikšanai), platums gājēju un velosatiksmei – 5 m (velosatiksmei 2.5 m un gājējiem 2.5 m vai tamlīdzīgi) līdz savienošanās vietai ar veloceļu „Rīga-Jūrmala”. Aiz savienojuma vietas paredzama apvienotā gājēju un velosipēdistu telpa 3 m (šādā platumā ir ietves Zolitūdes ielā). Drošības josla pa vidu: 0.5 m. Kopējais tuneļa platums: 10.5-16.0 m.

Izejas uz peroniem no Zolitūdes ielas paredzēt nav nepieciešams, jo ļoti neliela daļa pasažieru no Imantas stacijas tālāk dodas uz Zolitūdes ielu.



Attēls 4.4. Sākotnējā skice Zolitūdes ielas tunelim (avots – RDPAD)

Projektējamā Čuguna iela (savienojums ar Ulmaņa gatvi)

1.alternatīvā veidojama ar pieslēgumu Rostokas ielai. Platums brauktuvei 6.5-7.0 m, ietvei – vismaz 2 m. Šādā alternatīvā iela kalpotu arī tranzītam no Ulmaņa gatves uz Imantu (lai atslodotu Priedaines ielu vismaz vienā virzienā), taču, lai būtiski nepasliktinātu iedzīvotāju dzīves kvalitāti, ieteicams ielā nodrošināt ātruma ierobežojumu 30 km/h. Lai nodrošinātu piekļuvi īpašumiem Zolitūdes ielā 35, 35A, 37, 39, izbūvējama vienvirziena brauktuve, kas savienotu projektējamo Čuguna ielu ar Zolitūdes ielu. Risinājums paredzētu ielas izbūvi tuvu stacijas peroniem, kas varētu radīt papildus troksņa un gaisa piesārņojumu stacijas pasažieriem.

2.ternatīvā projektējamā Čuguna iela veidojama paredzētajā posmā un tālāk pa Salgales ielas sarkanajām līnijām un pašvaldībai piederošo zemesgabalu Zolitūdes ielā 39. Tā pieslēgtos Zolitūdes un Rostokas ielai regulējamā krustojumā (skatīt attēlu 4.2). Šādā variantā iela vairs nebūtu pievilcīga tranzīta kustībai, jo būtu jāveic kreisais pagrieziens nokļūšanai uz Zolitūdes ielu Imantas virzienā. Risinājuma izbūvi apgrūtinā šaurās Salgales ielas sarkanās līnijas (6.4-8 m), kas vispār neatļauj izbūvēt ietves, līdz ar to iela veidojama kā dzīvojamā



Attēls 4.5. Čuguna ielas pieslēguma 2.alternatīva

zona, kā arī neskaidrā situācija ar pašvaldībai piederošo zemesgabalu Zolitūdes ielā 39. Lai nodrošinātu piekļuvi īpašumiem Zolitūdes ielā 35, 35A, 37 izbūvējama neliela (3.5 vai 4 m plata) brauktuve pa projektēto Čuguna ielas trasi un gar Zolitūdes ielu iedzīvotāju īpašumu apkalpošanai.

3.ternatīvā netiktu veidots savienojums Čuguna ielai ar Zolitūdes ielu, bet Čuguna ielas projektējamā trase paliktu kā dzīvojamās zonas (šaura) iela tikai iedzīvotāju piebraukšanai īpašumiem Čuguna, Salgales ielā un Zolitūdes ielā 35, 35A, 37. No Čuguna ielas trases līdz Imantas stacijai veidojams gājēju savienojums. Auto savienojumu ar Zolitūdes ielu nodrošinātu Platones iela, Mežmalas un Rikšotāju iela. Platones ielu šajā alternatīvā



Attēls 4.6. Satiksmes organizācija 3. Čuguna ielas pieslēguma alternatīvas gadījumā

būtu nepieciešams asfaltēt visā garumā un pagarināt līdz Rikšotāju ielai (posms starp Mežmalas un Rikšotāju ielu nav izbūvēts). Tāpat būtu nepieciešams asfaltēt arī Rikšotāju ielu. Šāds risinājums var palielināt noslodzi Mežmalas un Rikšotāju ielā, bet atslogot satiksmi Rostokas un Zolitūdes ielas krustojuma tuvumā.

Rostokas ielas un Zolitūdes ielas krustojums - krustojuma kapacitātes uzlabošanai nepieciešams izbūvēt viedo luksoforu un nogriešanās joslas. Zolitūdes ielas platums no Mežmalas ielas līdz Zolitūdes ielai un Rostokas ielas platums no pieturvietas „Rostokas ielā 16” palielināms līdz 10.5 (10 m), lai būtu iespējams izveidot sabiedriska transporta joslas virzienā uz Zolitūdes ielas tuneli, kas īsi pirms krustojuma Zolitūdes ielai ar Rostokas ielu pārtop par nogriešanās joslām. 2.alternatīvas gadījumā krustojumā pieslēgtos arī projektējamā Čuguna iela.

Gājēju un velosipēdistu savienojumi Imantas stacijā – staciju apkalpojošais tunelis ar platumu 6 (vai 7 m) un atdalītu gājēju un velosipēdistu telpu paredzams pretī ēkai Akāciju ielā 1, lai Imantas pusē abās izejas pusēs optimāli savienotu ar abiem intensīvi lietotajiem gājēju savienojumiem no Imantas stacijas uz Jūrmalas gatvi – viens šāds savienojums atrodas „Senču kroga” teritorijā Akāciju ielā 3A, otrs – cilvēku iemīta taka pašvaldībai piederošajā zemesgabalā 01000821051 (vecais gājēju ceļš šobrīd atrodas privātīpašumā), kā arī savienotu ar veloceļu „Rīga-Jūrmala”. Zolitūdes pusē viena no tuneļa izejām tieši savienotu ar stacijas ēku, „Tipo” tirgu, sabiedriskā transporta pieturvietu un gājēju pāreju pāri Rostokas ielai, otra – ļautu iedzīvotājiem no Rostokas ielas puses ērtāk šķērsot dzelzceļu.

Tunelis ar kāpnēm un liftiem savienojams ar stacijas 3 peroniem.

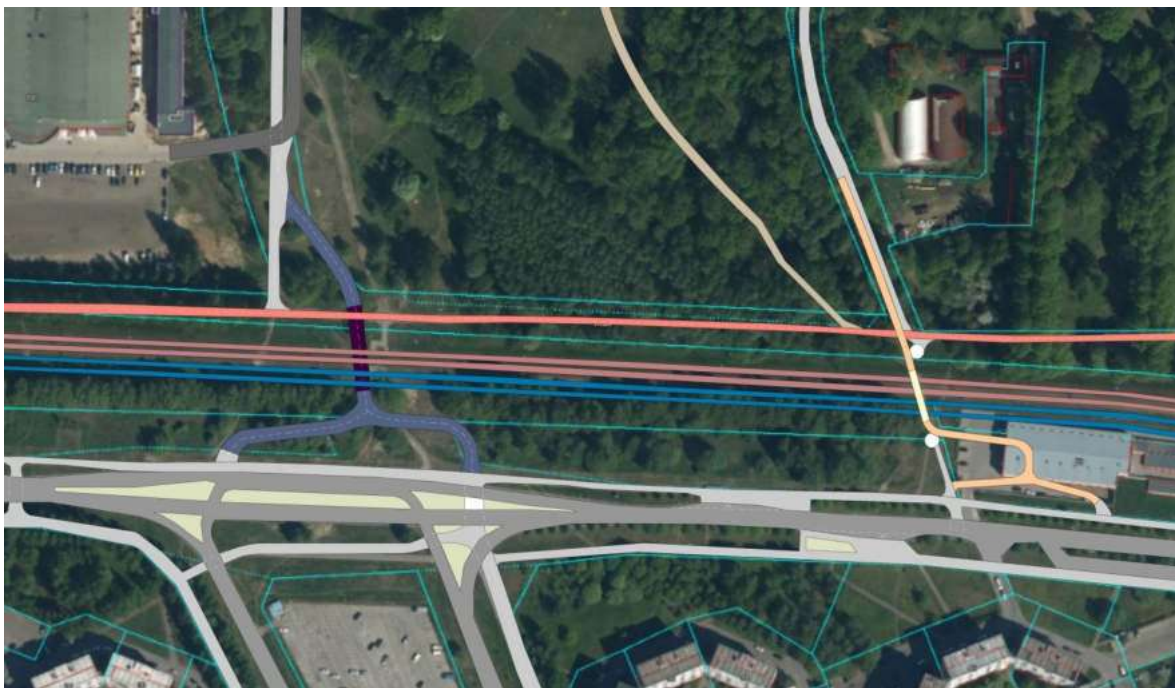
Lai arī šāds gājēju/velosipēdistu tuneļa novietojums paredz papildus zemesgabala atsavināšanu, tomēr tieši šāds risinājums būtiski nepasliktinātu Imantas stacijas pasažieru un Imantas – Zolitūdes iedzīvotāju ikdienas plūsmas. Imantas stacija pēc apkalpoto pasažieru skaita ir 2. noslogotākā Rīgā un 5.noslogotākā Latvijā, kā arī nākotnē tā būs reģionālā stacija, tāpēc nepieciešams paredzēt pasažieriem draudzīgus un ērtus risinājumus.

Piekluve īpašumiem Zolitūdes ielā 25 un 25A nodrošināma, izbūvējot pievadceļu no Pureņu ielas.

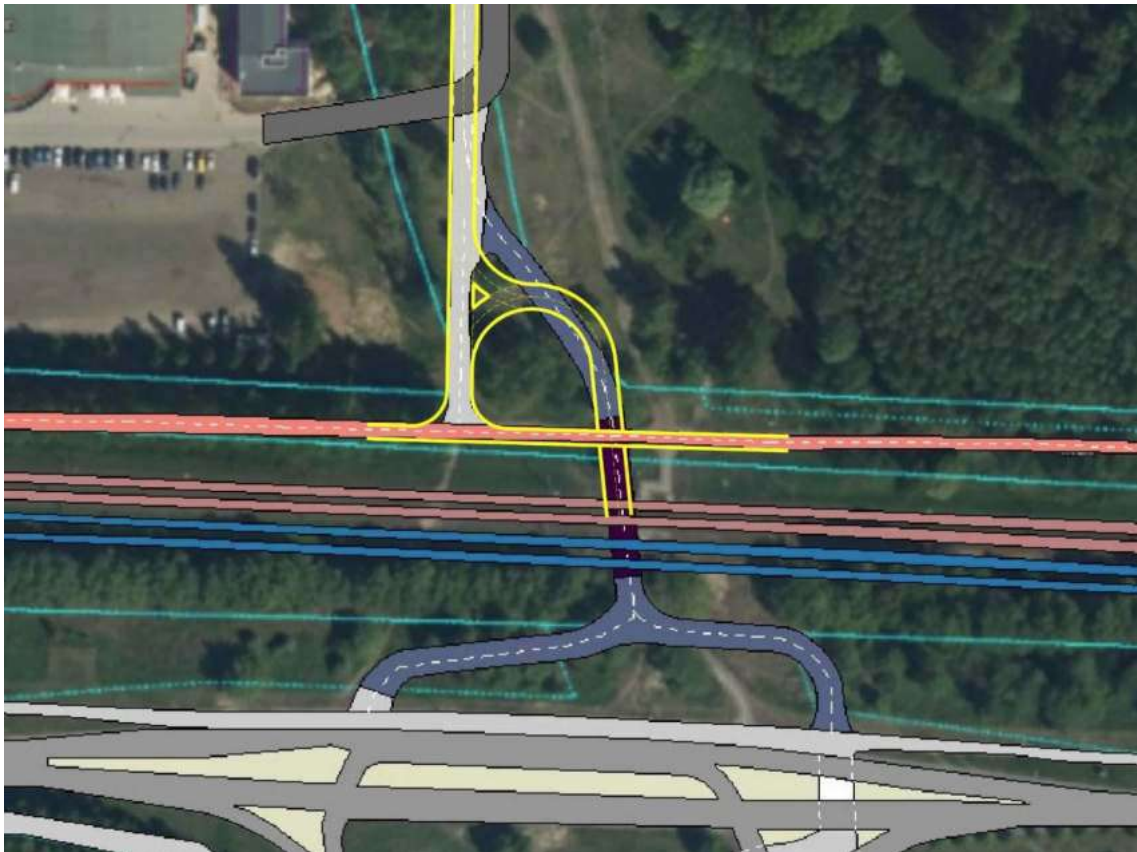
Satiksmes būvniecības laikā Zolitūdes ielā nav iespējama. Viens no risinājumiem – pagaidu pārbrauktuves izbūve pie „Volvo” halles un Muižas ielā uz būvniecības laiku vai arī satiksmes pilnīga slēgšana. Rostokas un Zolitūdes ielas krustojumā satiksmi jācenšas nodrošināt arī būvniecības laikā.

Zolitūdes ielas šķērsojums nedrīkstētu ilgstoši palikt kā vienīgais Imantas – Zolitūdes auto savienojums, tāpēc tuvāko 10-15 gadu plānošanas laikā jāparedz Rietumu maģistrāles izbūve, savienojot Jūrkalnes ielu ar Kurzemes prospektu un atslogojot daļu satiksmes no Zolitūdes ielas šķērsojuma.

B daļa. Risinājumi Anniņmuižas un Muižas ielas šķērsojumiem



Attēls 4.7. Šķērsojumi Anniņmuižas ielas un Muižas ielas galā – konceptuāls risinājums



Attēls 4.8. Šķērsojums Anniņmuižas iela- konceptuāls risinājums

Piedāvātā risinājuma skicē attēlots konceptuāls risinājums Anniņmuižas mikromobilitātes šķērsojumam un Muižas ielas gājēju pārvadam.

Anniņmuižas ielas mikromobilitātes šķērsojums jāveido kā galvenais Imantas – Zolitūdes gājēju un velosipēdistu šķērsojums, ņemot vērā, ka šajā vietā dzelzceļu šķērso aptuveni 2500-3000 cilvēku diennaktī, vairāk nekā jebkurā citā vietā Imantas – Zolitūdes posmā. Paredzamais tuneļa platums – 7 m ar nodalītu 3 m platu telpu velosipēdistiem (papildus tā kalpotu arī kā brauktuve operatīvajam transportam, kas abos galos savienotos ar Anniņmuižas ielas brauktuvēm) un 4 m platu telpu gājējiem. Tuneļa segtā telpa – aptuveni 50 metru, pārējais – atklātas rampas.

Zolitūdes pusē izejas no tuneļa paredzamas tieši uz Anniņmuižas ielas gājēju/veloceļa trasi un gājēju pāreju pār Rostokas ielu, kā arī otrā Rostokas ielas virzienā, kur šobrīd aktīvi iemītās gājēju takas liecina par intensīvu gājēju plūsmu. Imantas pusē izejai jāpieslēdzas pie Anniņmuižas bulvāra trases gājēju/veloceļa, kas tālāk nodrošina arī savienojumu ar veloceļu „Rīga-Jūrmala”.



Attēls 4.9. Paraugs Anniņmuižas mikromobilitātes tuneļa izskatam

Muižas ielas gājēju pārvads paredzams kā vienīgais virszemes dzelzceļa šķērsojums, kas savienotu Imantu un Zolitūdi. Ņemot vērā lielo Imantas, Zolitūdes iedzīvotāju skaitu (vairāk nekā 60 000 cilvēku), nepieciešama arī vismaz viena vieta, kur iespējams dzelzceļu šķērsot zem atklātas debess. Pašlaik šajā vietā dzelzceļu nelegāli šķērso aptuveni 500 cilvēku dienā, tai skaitā arī skolēni (tieši tuvumā atrodas vairākas skolas un bērnudārzi), to skaits varētu palielināties, izbūvējot piemērotu infrastruktūru. Šajā vietā atrodas arī vēsturiskā Apūzes ielas trase (pārbrauktuve likvidēta 20. gadsimta 80. gados). Papildus šajā vietā dzelzceļam ir lēzens līkums, nodrošinot potenciālu ainaviskam skatam uz dzelzceļu no augšas, paredzot arī paplašinātas skatu platformas. Šķērsojums veidojams kompleksi ar Muižas ielas seguma maiņu, gājēju pāreju Muižas ielas un Jūrmalas gatves krustojumā, kas savienotos ar asfaltēto ceļu Anniņmuižas mežaparkā, veidojot jaunu pastaigu ceļu - zaļo koridoru Imantas un Zolitūdes iedzīvotājiem. Zolitūdes pusē veidrojama gājēju pāreja pāri Rostokas ielai, kas vestu uz

pārvaldi un uz sabiedriskā transporta pieturvietu „Anniņmuižas iela”, uz kuru šobrīd absolūti lielākā daļa pasažieru nokļūst šķērsrojot Rostokas ielu bez tam paredzētas infrastruktūras.

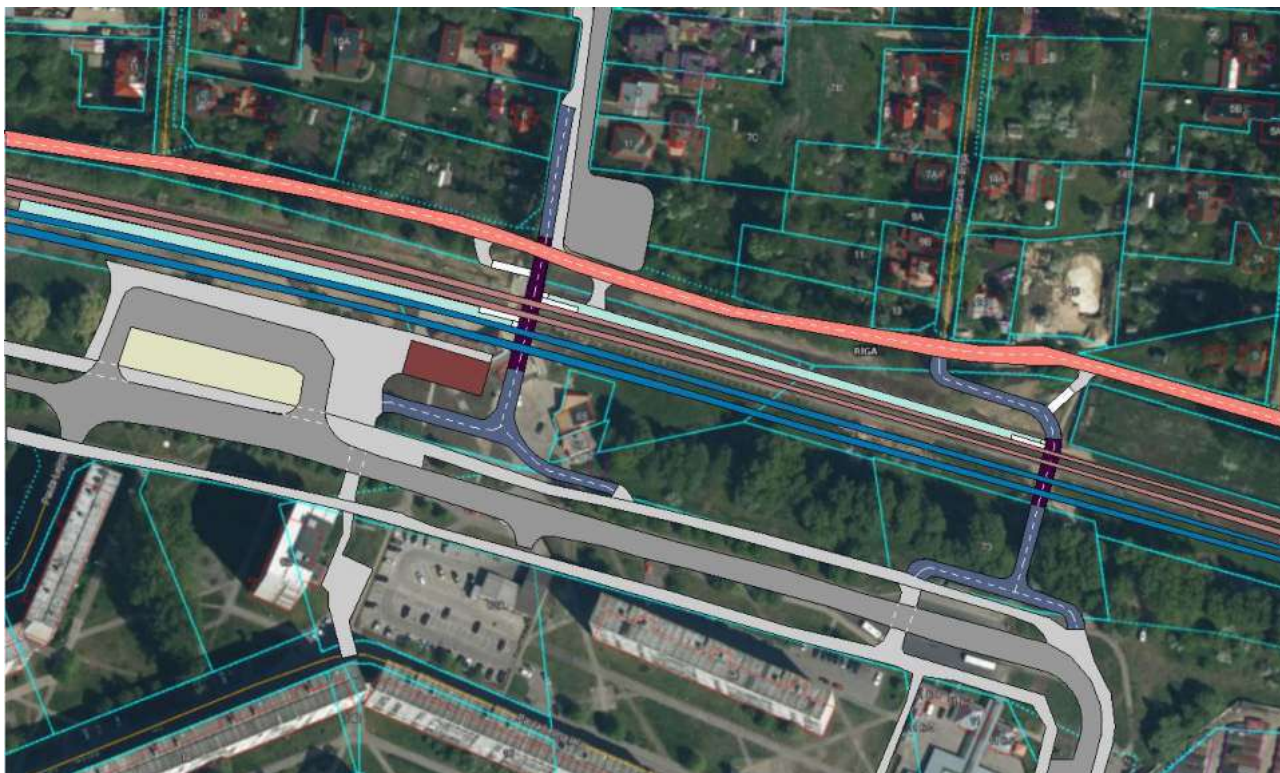
Pārvaldi platums paredzams aptuveni 3.5-4 metri, pa to nav paredzama liela velosipēdistu satiksme, tāpēc veidot nodalītu gājēju un velosipēdistu infrastruktūru nav nepieciešams. Nepieciešams pārvaldim paredzēts spirālveida vai cita veida kāpnes abās pusēs – nokļūšanai uz veloceļu „Rīga-Jūrmala” un taisnākai nokļūšanai uz Rostokas ielu.



Attēls 4.10. Paraugs Muižas ielas gājēju pārvada izskatam

C daļa. Risinājumi Zolitūdes stacijas apkārtnē.

Piedāvātā risinājuma skicē attēlots konceptuāls risinājums satiksmes organizācijai Zolitūdes stacijas tuvumā pēc „Rail Baltica” dzelzceļa risinājumu izbūves.



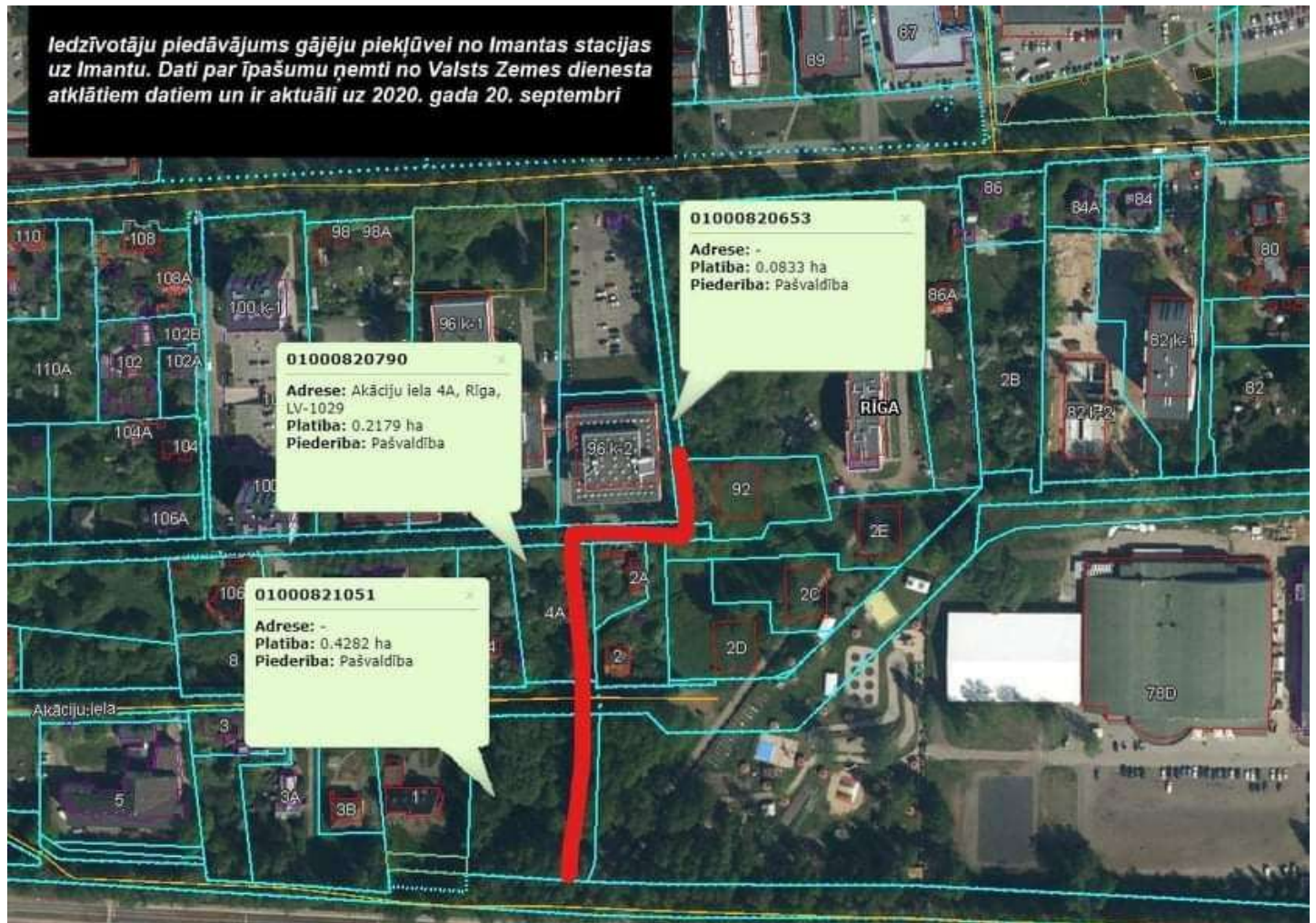
Attēls 4.11. Pārskats par risinājumiem Zolitūdes stacijas apkārtnē

Tunelis Zolitūdes stacijā veidojams stacijas infrastruktūras un gājēju/velosatiksmes vajadzībām. Paredzamais platums 6 (vai 7 m), ar 3 m telpu velosipēdistiem (ko potenciāli var izmantot arī operatīvais transports) un vismaz 3 m telpu gājējiem. Papildus jāparedz kāpnis un lifti uz peroniem. Zolitūdes pusē ieteicams veidot izeju gan uz stacijas priekšlaukumu un projektējamo autobusu galapunktu, gan uz otru Rostokas ielas pusi, nodrošinot iespējami ērtu piekļuvi stacijai. Papildus ieteicams arī veidot kāpnis nokļūšanai uz veloceļu „Rīga-Jūrmala”. Rostokas ielā nepieciešams gājēju pāreju pārcelt aptuveni par 20 metriem.

Imantas 7. līnijas galā apsverama apgriešanās laukuma un īslaicīga stāvparka izveide, atsavinot zemi Imantas 7. līnijā 13.

Tunelis J. Endzelīna ielas galā veidojams ar 2 izejām Zolitūdes pusē – uz Zolitūdes stacijas pusi, izveidojot arī jaunu gājēju pāreju pāri Rostokas ielai un ar izeju uz J. Endzelīna ielu, ko vairāk izmantotu velobraucēji. Imantas pusē, kā arī sākotnējā piedāvājumā piedāvāts, veidrojama rampa ar savienojumu ar veloceļu „Rīga-Jūrmala” pretī Imantas 6. līnijai, bet jāparedz arī kāpnis no tuneļa taisnākai nokļūšanai gājējiem Imantas 5. līnijas virzienā. Papildus tunelis savienojams ar stacijas peronu vilcieniem Jūrmalas virzienā ar kāpnēm un liftu. Tuneļa platums – vismaz 5 m, ar 3 m telpu velosipēdistiem un vismaz 2 m telpu gājējiem.

Gājēju piekļuve Imantas stacijai no Imanta-5 masīva puses – par cik vislielākā gājēju plūsma no Imantas masīva ir no veikalu “Krūza” un “Maxima” puses un Rīgas Mākslas un mediju tehnikuma puses, tad veidojams jauns gājēju ceļš caur pašvaldībai piederošiem zemesgabaliem. Šobrīd gājēju plūsma lieto neoficiālu žoga pārrāvumu Akāciju ielas daudzdzīvokļu projekta privātā teritorijā. Apkārtceļš pa Anniņmuižas bulvāra turpinājumu uz Volvo halles pievedceļa ir nepopulārs dēļ papildus iešanas attāluma.



Attēls 4.12. Jaunveidojamais gājēju ceļš uz Imantas staciju no Imantas masīva puses