

Atbildes uz Anniņmuižas biedrība "Riga Annenhof" jautājumiem

1. Kāds ir pašreizējais projekts auto šķērsojumam Anniņmuižas bulvārim ar Anniņmuižas ielu - vai paredzēts tunelis, kas būtiski nepasliktinātu apstākļus zaļajā zonā pie "Volvo" halles, kas šobrīd svarīga apkaimju iedzīvotājiem, vai paredzēts tilts? Kā izskatītos krustojumi ar Rostokas ielu un Jūrmalas gatvi, kāda ir potenciālā trase (1.1.)? Vai pasūtītājs būs "Rail Baltica" vai Rīgas dome (1.2.)? Kad un cik ilgi paredzēti būvdarbi (1.3.)? Kādas izmaiņas ir plānotas Anniņmuižas bulvārī Imantas pusē un Anniņmuižas ielā Zolitūdes pusē pēc dzelzceļu šķērsojošā tilta/tuneļa izbūves (1.4.)? Kā ir plānots organizēt satiksmi Anniņmuižas bulvāra un Jūrmalas gatves krustojumā pie VC Elite pēc dzelzceļu šķērsojošā tilta/tuneļa izbūves (1.5.)?

Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk - Pilsēta): Pašvaldība ir sniegusi sākotnējos projektēšanas nosacījumus, kuros, pamatojoties uz 2018. gadā pašvaldības pasūtītā būvprojekta "Satiksmes pārvads starp Imantu un Zolitūdi" izstrādes materiāliem, noteikta prasība paredzēt gājēju un velo satiksmei tuneli, bet auto plūsmām - satiksmes pārvadu. Minētā sliežu ceļu šķērsojuma projekts patlaban ir izstrādes stadijā un gala risinājumi vēl nav sagatavoti.

Projektētāji: (1.0.) Pašlaik paredzētais auto šķērsojuma risinājums atbilstoši Pilsētas izvirzītajiem nosacījumiem (skat. Pilsētas atbildi) ir tilts, savukārt gājējiem un riteņbraucējiem šķērsojums plānots zem dzelzceļa uzbēruma. (1.1.) Pašlaik projekts ir principiālo risinājumu izstrādes posmā un precīzs risinājums tiks izstrādāts nākamajā projekta stadijā (1.3.-1.5).

RB Rail AS: Anniņmuižas autotransporta pārvada finansējums tiks nodrošināts Rail Baltica projekta ietvaros un jaunā pārvada izbūve tiks veikta pirms tiks slēgts esošais vienlīmeņa autotransporta šķērsojums Zolitūdes ielā.

2. Kur un cik daudz atradīsies gājēju un velo šķērsojumi Imantā/Zolitūdē (2.0.)? Vai paredzēts saglabāt vismaz esošos - Zolitūdes d/p, Zolitūdes stacija, Anniņmuižas bulvāris - Volvo halle, Imantas stacija, Zolitūdes iela (2.1.)? Vai plānoti tilti vai tikai tuneļi (un kāda tipa tuneļi - lēzenie, vai ar kāpnēm, kas nepieejami velobraucējiem, invalīdiem, problemātiski senioriem) (2.2.)? Ir jāredz konkrētāks šķērsojumu skaits un vietas, lai saprastu, vai tas ir adekvāti pret apkaimes iedzīvotāju skaitu un gājēju pārvietošanās plūsmas intensitāti (vai kāds ir izmērījis, saskaitījis to?) (2.3.).

Pilsēta: Pašvaldība nosacījumos izvirzījusi prasību izvēlēties tādu šķērsojuma veidu, kurš nodrošina mazāko iespējamo augstuma starpības pārvarēšanu. Ņemot vērā topogrāfiskās īpatnības, lielākoties tas nozīmē, ka šķērsojuma veidam jābūt tunelim. Visos šķērsojamās jādodrošina vides pieejamības prasības.

Projektētāji: (2.0.) Šķērsojumu skaits un novietojums [skatāms rasējumos] ir, cik iespējams un nav pretrunā ar RB Rail AS projektēšanas uzdevumu - veidots atbilstoši Rīgas pilsētas lokālplānojuma nosacījumiem. (2.2.) Visas būves - gan tuneļi, gan tilti, tiks projektēti atbilstoši vides pieejamības prasībām un pieejami visiem satiksmes dalībniekiem.

RB Rail AS: Attiecībā uz šķērsojumiem - sākotnējais saraksts, t.sk. precīzas vietas, tika identificētas sākotnējās izpētes ietvaros, kas Latvijā noslēdzās 2016.gadā. Uzsākot projektēšanas darbus un paralēli izstrādājot lokālpilānojumu, ir identificēti atsevišķi šķērsojumi, kur sākotnējo risinājumu iespējams nepieciešams pārskatīt. Lēmumu par izmaiņu ieviešanu pieņem Satiksmes ministrija. Gadījumā, ja izmaiņas nav attiecināmas Rail Baltica projekta ietvaros, piesaistāms papildus finansējums un ir iespējams šādus papildus šķērsojumus iekļaut esošā projektētāja darbu līgumā, nodrošinot, ka viens projektētājs projektē visus dzelzceļa šķērsojumus.

3. Kāda būs trase, kurā cirtīs kokus un cik daudz koki tiks cirsti? Vai koki tiks arī stādīti? Tuvumā dzelzceļam atrodas arī vietējas un valsts nozīmes dižkoki. Kā aizsargsienas būvniecība ietekmēs dižkokus, kas aug tiešā dzelzceļa/veloceļa tuvumā, gar Anniņmuižas pļavu.

RB Rail AS: Pašlaik nav paredzēts, ka projekta risinājumi minētajā posmā ietekmētu dižkokus. Precīza ietekme uz esošajiem stādījumiem un jaunu stādījumu apjoms tiks noteikts nākamajā projekta stadijā. Projekta attīstītājs sekos visām pilsētas noteiktajām prasībām attiecībā uz koku izciršanu un teritorijas apzaļumošanu pēc būvdarbu pabeigšanas, t.sk. arī proaktīvi piedāvājot iespējamus risinājumus, kas balstīti uz labas starptautiskas pieredzes.

4. Kādi ir projekta termiņi un provizoriskais pieejamais finansējums tieši attiecībā uz Imantu/Zolitūdi?

RB Rail AS: Rail Baltica projekts visās Baltijas valstīs tiek ieviests pa posmiem. Atbilstoši pašreizējam plānam Rīgas teritorijā pirmos pamata trases (izņemot Rīgas Centrālās stacijas un Rail Baltica stacijas lidostā "Rīga" posmus, kur būvniecību plānots uzsākt 2020./2021.gadā) būvniecības priekšdarbus plānots uzsākt ne ātrāk kā 2022.gada beigās. Precīzs nepieciešamais finansējums minētā posma izbūvei būs zināms pēc būvprojekta izstrādes.

5. Kādas ir veiktās izpētes, kas attiecināmas uz apkaimi, vai ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums?

Projektētāji: Ietekmes uz vidi novērtējums visai Rail Baltica trasei tika veikts iepriekšējā projekta izpētes stadijā. Pašlaik nav plānots mainīt dzelzceļa trases novietojumu, tāpēc šajā posmā nav nepieciešams veikt papildu ietekmi uz vidi izvērtējamu.

6. Kādā stadijā atrodas lokālpilānojuma izstrāde?

Pilsēta: Lokālpilānojuma izstrāde notiek paralēli Rail Baltica būvprojekta izstrādei. Tā kā šobrīd būvprojekts ir tikai inženierizpētes stadijā arī lokālpilānojuma redakcija ir tikai sākotnējā izstrādes stadijā – ir sagatavoti pirmie nosacījumi dzelzceļa šķērsojumiem un vispārīgas transporta shēmas, kas ir diskutējamas un saskaņojamas ar visām iesaistītajām pusēm. Lokālpilānojuma 1. redakcija var tikt pabeigta tikai pēc būvprojekta pamatrisinājumu izstrādes stadijas, lai nodrošinātu pilnvērtīgu un atbilstošu RB dzelzceļa infrastruktūras integrāciju pilsētas infrastruktūrā.

7. Kādā stadijā atrodas būvprojekta izstrāde, kad tas būs gatavs, kā ar to varēs iepazīties?

RB Rail AS: Posma Upeslejas - Rīga - Misa, kas ietver arī Rail Baltica pamata trases posmu Rīgas teritorijā, projektēšanas līgums tika noslēgts 2019. gada 5.jūlijā. Atbilstoši spēkā esošam līgumam,

projektēšanai paredzēts 24 mēnešu periods, vienlaikus nav izslēgta termiņu precizēšana, ņemot vērā, piem., COVID apstākļus un darba uzdevuma atsevišķus precizējumus.

8. Kas notiks ar Zolitūdes un Imantas stacijām - vai tās tiks apvienotas vai tiks saglabātas pašreizējās iedzīvotājiem ērtās vietās? Vai un kur ir paredzēta reģionālā stacija "Imanta"? Kādi vilcieni tur pieturēs - lidostas shuttle vilcieni vai citi? Vajadzētu apstiprinājumu, vai vecās Imantas un Zolitūdes stacijas vietas saglabājas priekš LDZ pieturām vai nē.

Pilsēta: Nosacījumos netiek izvirzīta prasība paredzēt dzelzceļa staciju apvienošanu.

RB Rail AS: Projektētājam pašlaik dotais uzdevums ir projektēt staciju "Imanta", kas paredzēta gan 1435 mm, gan 1520 mm dzelzceļa pieturām. Savukārt stacija "Zolitūde" paredzēta esošo 1520 mm sliežu pieturai. Par reģionālo vilcienu kustību pa Rail Baltica sliedēm vēl notiek diskusija ar Satiksmes ministriju, kā arī iesaistītajām pašvaldībām.

9. Vai var pievienot vēl vienu dzelzceļa šķērsošanas vietu gājējiem + velo Muižas ielas galā. Jo tas perspektīvā savienotu Zolitūde-2 jauno pašvaldības parku-skvēru (iezīmēts attīstības plānos) Rostokas ielā ar Anniņmuižas Mežaparku (pa Muižas ielu kā gājēju ielu ar apgaismojumu un segumu).

Pilsēta. Šķērsojums nav paredzēts. Gājējiem un velobraucējiem jāizmanto 260 m attālumā plānotais Anniņmuižas gājēju tunelis, līdz kuram var nokļūt pa Rīgas-Jūrmalas veloceļu un pa Rostokas ielas ietvi. Lokālpilānojumā paredzēts iekļaut Rīgas - Jūrmalas veloceļa infrastruktūras paplašināšanu sarkanajās līnijās, kas šobrīd ir 15 m.

RB Rail AS: RB Rail AS projektē šķērsojumus uz esošo oficiālo šķērsojumu bāzes. Ja izstrādājot lokālpilānojumā, tiek identificēti jauni nepieciešami šķērsojumi, sākotnējo risinājumu ir iespējams pārskatīt. Par šāda šķērsojuma nepieciešamības izvērtēšanu atbild Pilsēta, bet lēmumu par papildus šķērsojumu projektēšanu - Satiksmes ministrija, ņemot vērā ne tikai ietekmi uz budžetu, bet arī ietekmi uz Rail Baltica pamata trases būvprojekta izstrādes termiņiem. Par radušos papildus izmaksu segšanu šādos gadījumos vienojas Satiksmes ministrija un rosinātāja puse, šajā gadījumā – Rīgas pašvaldība.

10. Anniņmuižas pārvada tālākais gals. Ir nepieciešams redzēt ielu attīstības plānu no Anniņmuižas ielas/Gramzdas ielas līdz Anniņmuižas bulvārim/Zentenes ielai. Šobrīd iedzīvotājiem Anniņmuižas bulvāris nr.54 līdz nr.88 (visvairāk Anniņmuižas bulvāris 82 un 84), kā arī iedzīvotājiem tuvu pie Zolitūdes RIMI Gramzdas ielā, un kas dzīvo pretī autostāvvietai starp Zolitūdi1/Zolitūdi2 (visvairāk Anniņmuižas iela 5) - vispār nekas nav skaidrs par sava nākotnes skatu pa logu izmaiņām. Par cik tas ietekmēs ne tikai skatu pa logu, bet arī satiksmes skaļumu, transporta intensitāti pie logiem, bulvāra loka zaļās zonas pievilcību, tad iedzīvotājiem ir tiesības uz savlaicīgu informāciju, lai var izlemt par dzīvesvietas maiņas perspektīvu.

Pilsēta: Anniņmuižas bulvāra vairāklīmeņu šķērsojums pilsētas plānos paredzēts kā D kategorijas apkaimes savienošs šķērsojums, kas aizvieto Zolitūdes ielas savienojumu un vienlaikus uzlabos Imantas un Zolitūdes apkaimju savienojumu, jo plānots pa vidu dzīvojamiem masīviem.

Uz pārvada plānota autosatiksmes četrās joslās. Līdz brīdim, kamēr tiks izbūvēta perspektīvā tramvaja līnija (ilgtermiņā), autosatiksmi plānots organizēt četrās joslās, malējās izmantojot sabiedriskajam transportam. Gājējiem un velo braucējiem plānots tunelis zem dzelzceļa. Ņemot vērā, ka sakarā ar Rail Baltica projekta tehniskajām prasībām tiek slēgta Zolitūdes ielas pārbrauktuve, pilsēta meklē papildu risinājumus kravas un vieglā autotransporta tranzīta plūsmu novirzīšanai caur Babīti pa valsts vietējas nozīmes autoceļu V20 un tālāk pa pilsētas iekšējo ielu tīklu līdz Daugavgrīvas ielai. Anniņmuižas šķērsojumā kravas transporta kustība nav plānota.

Salīdzinot Anniņmuižas satiksmes tuneļa un satiksmes pārvada alternatīvas, secināms, ka abu būvju garumi neatšķiras, gājēju un velosipēdistu kustība abās alternatīvās tiek organizēta pa atsevišķu gājēju un velo tuneli, aizsardzība pret troksni un gaisa piesārņojumu abos variantos ir risināma būvprojektā paredzot aizsardzības pasākumus. Vienīgās atšķirības ir vizuālā ietekme pārvada alternatīvā, jo pārvads nonāk zemes līmenī pie Anniņmuižas ielas 3 un būs redzams Anniņmuižas ielas 3 mājas iedzīvotājiem, kuriem logi atrodas pret pārvadu. Būtiski trūkumi satiksmes tuneļa alternatīvai ir augstāka sarežģītība (tuneļa un jauna lietus ūdens kanalizācijas kolektora būvniecība, siltumtrases, gāzesvadu un citu inženierkomunikāciju pārbūve), par trešdaļu augstākas būvniecības izmaksas, kā arī augstākas ekspluatācijas izmaksas (piemēram, diennakts apgaismojums, drošības monitorings, ventilācijas sistēma, sūkņu stacija).

11. Vai kāds ir pētījis iedzīvotāju skaitu pret nepieciešamajām dzelzceļa šķērsošanas vietu daudzumiem - vai tie būs pietiekami masveida evakuācijas (civīlās aizsardzības) gadījumā.

Pilsēta: Šķērsošanas vietu skaits tiek veidots atbilstoši oficiālajām dzelzceļa pārejām un pārbrauktuvēm, pēc iespējas ņemot vērā nelegālās šķērsošanas vietas, ja veidojas tālāk par 0,5-1 km starp šķērsošanas vietām, un apkaimju iedzīvotāju skaitu.

12. Kā tiek plānota satiksmes plūsmas pārvirzīšana no Kurzemes prospekta uz Anniņmuižas bulvāri pēc dzelzceļu šķērsojošā tilta/tuneļa izbūves (šobrīd satiksme par Kurzemes prospektu ir ievērojami intensīvāka, jo no Kurzemes prospekta notiek izbraukšana uz Babīti (Slokas ielā) un Zolitūdi, šķērsojot Imantā vienīgo pārbrauktuvi pār Jūrmalas dzelzceļu)?

Pilsēta: Pašvaldība Rail Baltica projektētājiem izvirzījusi prasību veikt satiksmes plūsmu modelēšanu, kas pamatotu Anniņmuižas šķērsojuma izvēlētos risinājumus. Pašvaldība jau ir veikusi un turpinās uzlabojumus Kurzemes prospektā un maršrutā uz ostu, lai uzlabotu kravas transporta kustību un meklē iespējas satiksmes uzlabošanai virzienā uz Babītes novadu līdz apvedceļam.

13. Vai tiek analizēts auto-pārbrauktuves izbūves variants Jūrkalnes ielas sākumā? Vai ir plānots risinājums satiksmes plūsmas pār Bolderājas dzelzceļa pārvadu Jūrmalas gatvē atvieglošanai (skolas sezonā tur regulāri veidojas sastrēgumi pamatā nepietiekamā pārvada platuma dēļ), ņemot vērā iespējamo satiksmes intensitātes pieaugumu no Zolitūdes pēc dzelzceļu šķērsojošā tilta/tuneļa izbūves Anniņmuižas bulvārī (tas varētu piesaistīt papildu automašīnas no Zolitūdes, kuras līdz šim izvairījās no Imantas pārbrauktuves šķērsošanas)? Vai šajā pašā kontekstā beidzot nebūtu iespējams atrisināt problēmu ar Jūrmalas gatves (Kandavas ielas) un Slokas ielas krustojumu vietā, kur sadalās 1. un 5. tramvaja maršruts, izbūvējot ceļu, kas Jūrmalas gatvi savienotu ar Daugavgrīvas ielu?

Pilsēta: Piedāvātie risinājumi nav lokālplānojuma teritorijā. Jūrkalnes ielas šķērsojuma izbūve nav RB projekta sastāvā. Ņemot vērā, ka Liepājas ielā RB projekta risinājumi padara neiespējamu pilsētas plānoto Rietumu maģistrāles (Atpūtas iela, Nomales iela, Tapešu iela) pieslēgumu Ulmaņa gatvei, iespējama vienošanās ar RB par skices izstrādi Jūrkalnes ielas un Kurzemes prospekta savienošanai. Pašvaldībā šajā vietā plāno Rietumu maģistrāli.

Esošo dzelzceļa pārbrauktuvi pārbūve vairākos līmeņos ir iespējama, pateicoties Rail Baltica projektam, kas nodrošina divu līmeņu dzelzceļu šķērsošanu gan pār Eiropas (1435mm) platuma, gan pār 1520mm platuma dzelzceļa sliekšņiem. Par Bolderājas līnijas dzelzceļa pārbrauktuves Jūrmalas gatvē pārbūvi divos līmeņos nepieciešams vienoties ar VAS "Latvijas dzelzceļš". Nav viennozīmīgi, ka Anniņmuižas pārvada izbūve palielinās satiksmes intensitāti, jo pamatā to izmantos tie, kas līdz šim lietoja Zolitūdes ielu.

Jūrmalas gatves savienojums ar Daugavgrīvas ielu ir plānots Transporta attīstības tematiskajā plānā. Savienojuma izbūve nav tiešā veidā saistīta ar RB projektu. Transporta infrastruktūras attīstības scenārijs uz RB ieviešanas brīdi sakrīt ar vidēja termiņa Rīgas pilsētas Attīstības programmas Rīcības plāna ieviešanas termiņu, līdz ar to tas skatāms kontekstā ar minēto plānu.

14. Kā RB izbūve ietekmēs Imantas - Priedaines pašu veloceļu?

Pilsēta: Veloceļam tiek plānoti pievienojumi visās dzelzceļa šķērsojuma vietās, tajā skaitā būvējot rampas tā, lai nodalītu velobraucēju plūsmu veloceļā no plūsmas uz tuneli zem dzelzceļa.

Netiek prasīta Zolitūdes ielas velotuneļa atjaunošana, bet veloceļa izbūve zemes līmenī.

Projektētāji: Projekta risinājumi tiks izstrādāti, lai pēc iespējas mazāk ietekmētu Jūrmalas veloceļa darbību gan būvdarbu laikā, gan pēc projekta pārbūves. Kopējās velo infrastruktūras uzlabošanai šim veloceļam tiks pieslēgti visi Imantas / Zolitūdes teritorijā paredzētie šķērsojumi.