

# RĪGAS CENTRĀLĀS DZELZCEĻA STACIJAS SAVIENOJUMS AR LIDOSTU "RĪGA" UN TĀ INTEGRĀCIJA PĀRDAUGAVAS PILSĒTVIDĒ

Mg.arch, Mg.plan Madara Gibze, Dr. geogr. Rūdolfs Cimdiņš

15.02.2024

Cover photo credits: Punch's Almanack



LATVIJAS UNIVERSITĀTE  
ĢEOGRĀFIJAS UN  
ZĒMES ZINĀTŅU  
FAKULTĀTE



VALSTS  
KULTŪRKAPITĀLA FONDS



## Par mani

Kopš 2017	dibinātāja, valdes locekle – SIA "LAAGA ARCHITECTS"
2013 – 2014	galvenā teritorijas plānotāja Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentā
2008 – 2017	arhitekta – SIA "ARHIS ARHITEKTI"
<u>Kopš 2019</u>	<u>Pārdaugavas apkaimju biedrību pārstāve Rail Baltica īstenošanas procesā</u>
Kopš 2018	Dalība Āgenskalna apkaimes biedrībā
Kopš 2013	Latvijas Arhitektu savienības padomes locekle
2012 – 2023	profesionālais maģistra grāds Telpiskās attīstības plānošanā LU ĢZZF
2019	MINI MBA in innovation and leadership – Riga Business school
2009	Studijas Dānijas karaliskās mākslas akadēmijas arhitektūras skolā
2006	Studijas Lundas universitātes Inženierzinātņu fakultātes Arhitektūras skola
2004 – 2011	inženierzinātņu maģistrs arhitektūrā RTU APF



Izsakām pateicību visiem Pētījuma dalībniekiem par dalību šajā Pētījumā. Pateicamies Valsts Kultūrkapitālfondam par finansiālo atbalstu pētījuma izstrādē, Latvijas Universitātes Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu fakultātes Telpiskās attīstības plānošanas programmas vadītājam dr. geogr. Pēterim Šķiņķim par konceptuālu atbalstu Pētījuma izstrādē, pateicamies intervētajiem ekspertiem Ventim Didrihsonam, Elmāram Daniševskim, Viesturam Celmiņam un Sergejam Ņikiforovam kā arī Pārdaugavas apkaimju biedrībām īpaši Āgenskalna apkaimes biedrībai par ieguldīto darbu Pētījuma tēmā. Pārpublicēšanas un citēšanas gadījumā atsauce uz Pētījuma autoriem ir obligāta.

© Madara Gibze, Rūdolfs Cimdiņš



# Saturs

## Ievads

Aktualitāte

Mērķis un uzdevumi

Pētījuma pieeja

Materiāli un metodes

1. Masu tranzīta sistēmu plānošanas un integrācijas principi un piemēri
2. Lidosta atzara plānošanas procesa izvērtējums
3. Priekšlikumi: Lidostas atzara alternatīvas
  - Bāzes variants
  - Labākais iespējamais variants
4. Labākā iespējamā varianta un tā alternatīvu derīgums Pārdaugavai un Latvijai



## Ievads

Aktualitāte

Mērķis un uzdevumi

Pētījuma pieeja

Materiāli un metodes

1. Masu tranzīta sistēmu plānošanas un integrācijas principi un piemēri
2. Lidosta atzara plānošanas procesa izvērtējums
3. Priekšlikumi: Lidostas atzara alternatīvas
  - Bāzes variants
  - Labākais iespējamais variants
4. Labākā iespējamā varianta un tā alternatīvu derīgums Pārdaugavai un Latvijai

# Aktualitāte

Rail Baltica projekta pamattrases izvietojums projekta gaitā principiāli nav mainījies, tomēr Rīgas pieslēgums pamattrasei it īpaši Rail Baltica ātrvilciena trases savienojums starp Rīgas centrālo dzelzceļa staciju un Lidostu „Rīga” (turpmāk - Lidostas atzars) laukumam ejot ir būtiski transformējies, ar katru izmaiņu plānojot atstāt arvien lielāku ietekmi uz Pārdaugavas pilsētvidi.



2011



2015

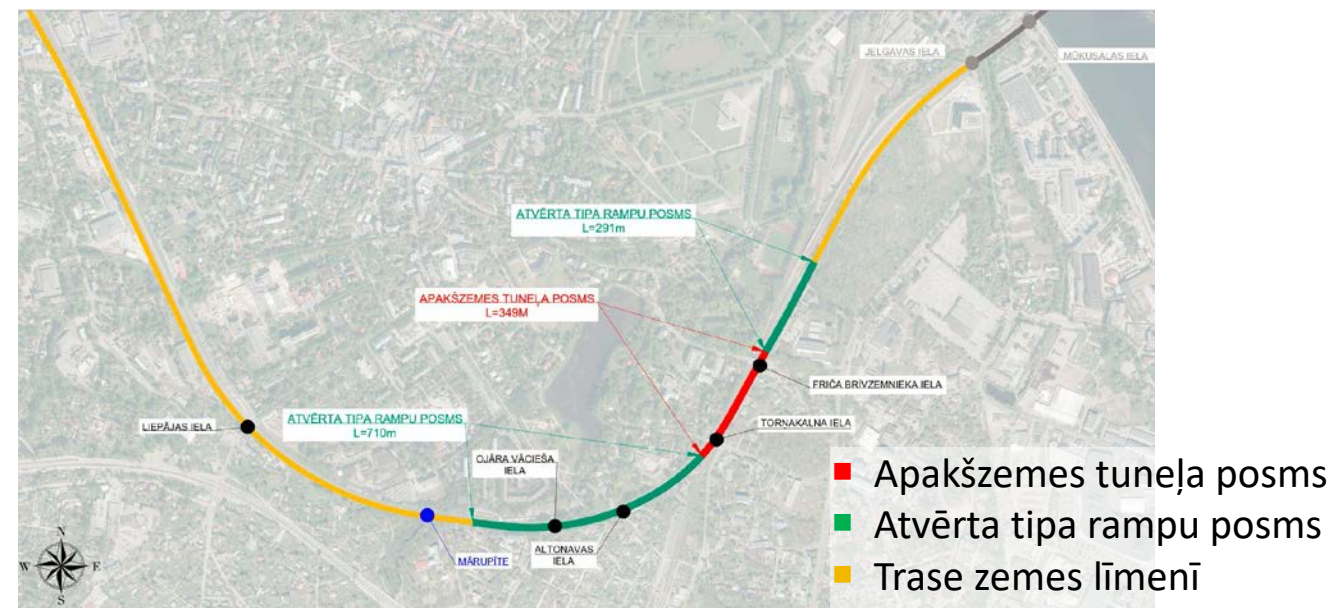
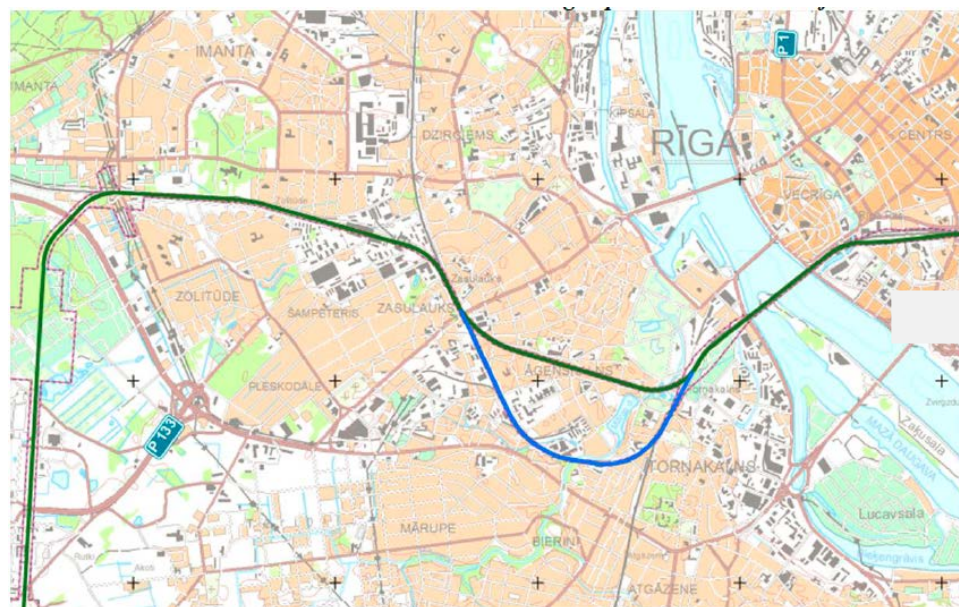


2016

# Aktualitāte

Lidostas atzaram Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā apspriešanā tika apspriests **tunelis gandrīz 4,5km garumā.**

Bet tālāk Detalizētās izpētes un IVN gala ziņojuma un projektēšanas uzdevuma rezultātā **tuneļa garums sarucis līdz 350m.**





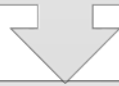
## Pētījuma mērķis

Izvērtēt Rail Baltica Lidostas atzara iestrādnēs un piedāvāt pilsētvidei, sabiedrībai un ekonomikai labāko Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas savienojumu ar Lidostu “Rīga”.

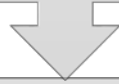


# Pētījuma pieeja

1. Masu tranzīta sistēmu pētījumu un prakses pārskats



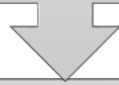
2. Lidostas atzara plānošanas procesa izvērtējums



3. Priekšlikumi: Lidostas atzara alternatīvas un to integrācija Pārdaugavā



4. Priekšlikumu aprobācija ekspertu intervijās



5. Secinājumi, atziņas un ieteikumi



## Ievads

Aktualitāte

Mērķis un uzdevumi

Pētījuma pieeja

Materiāli un metodes

- 1. Masu tranzīta sistēmu plānošanas un integrācijas principi un piemēri**
2. Lidosta atzara plānošanas procesa izvērtējums
3. Priekšlikumi: Lidostas atzara alternatīvas
  - Bāzes variants
  - Labākais iespējamais variants
4. Labākā iespējamā varianta un tā alternatīvu derīgums Pārdaugavai un Latvijai

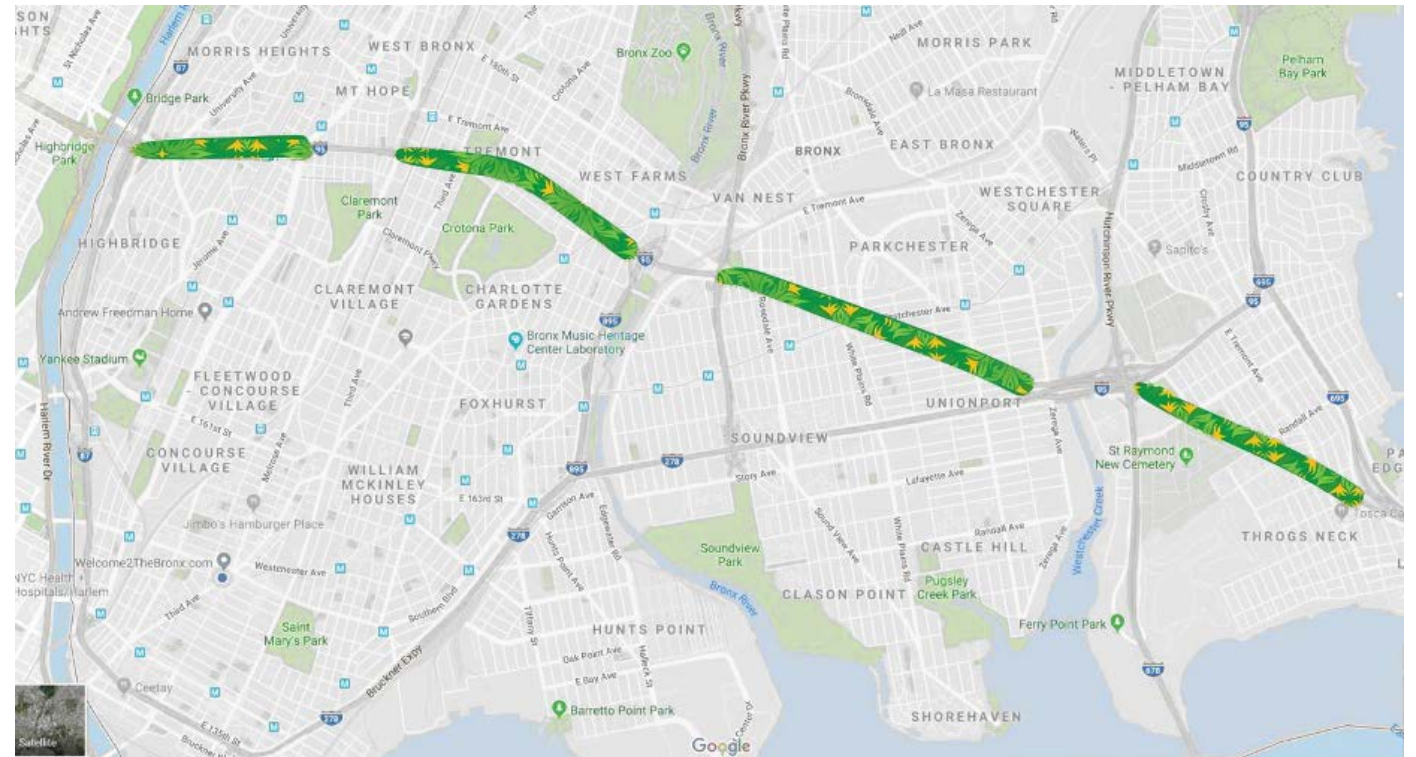
# 1. Masu tranzīta sistēmu plānošanas un integrācijas principi un piemēri

Masu tranzīta sistēmu plānošanas un integrācijas principu **mērķis ir saglabāt esošo pilsētas audumu, sistēmu no tās atdalot vai integrējot**. Pilnīga atdalīšana pilsētvidē nodrošina augstāku sistēmas darbības ātrumu, bet parasti noved pie virszemes paceltiem estakāžu vai pazemes risinājumiem.

Pastāv būtisks **konflikts** starp ātrgaitas dzelzeļa mērķi braukt ātri un pilsētvidi, kur tas nepārtraukti tiek bremzēts.



Lejas Manhetenas automaģistrāles ceļš (Michele 1959)



Vizualizācija Cross Bronx Expressway pārsegšanai (Nadal 2021)

# 1. Masu tranzīta sistēmu plānošanas un integrācijas principi un piemēri

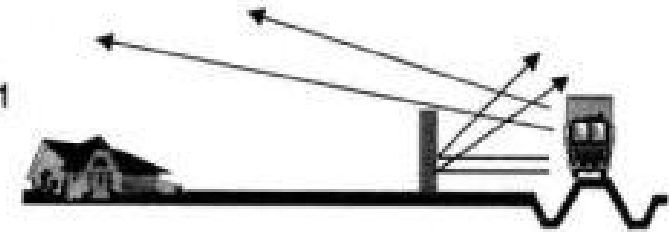
Masu tranzīta sistēmu būtiskākie integrācijas elementi pilsētvidē ir:

- šķērsojumi, kuri ātrgaitas dzelzceļa gadījumā nevar būt vienā līmenī ar to, un
- prettrokšņu sistēmas, kas no masu tranzīta sistēmu radītā trokšņa aizsargā tuvumā esošās vides kvalitāti

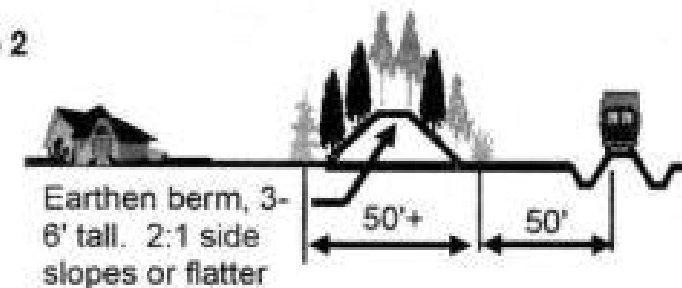


Gājēju un velosipēdistu tuneļa piemērs (RDPAD 2022a)

example 1



example 2

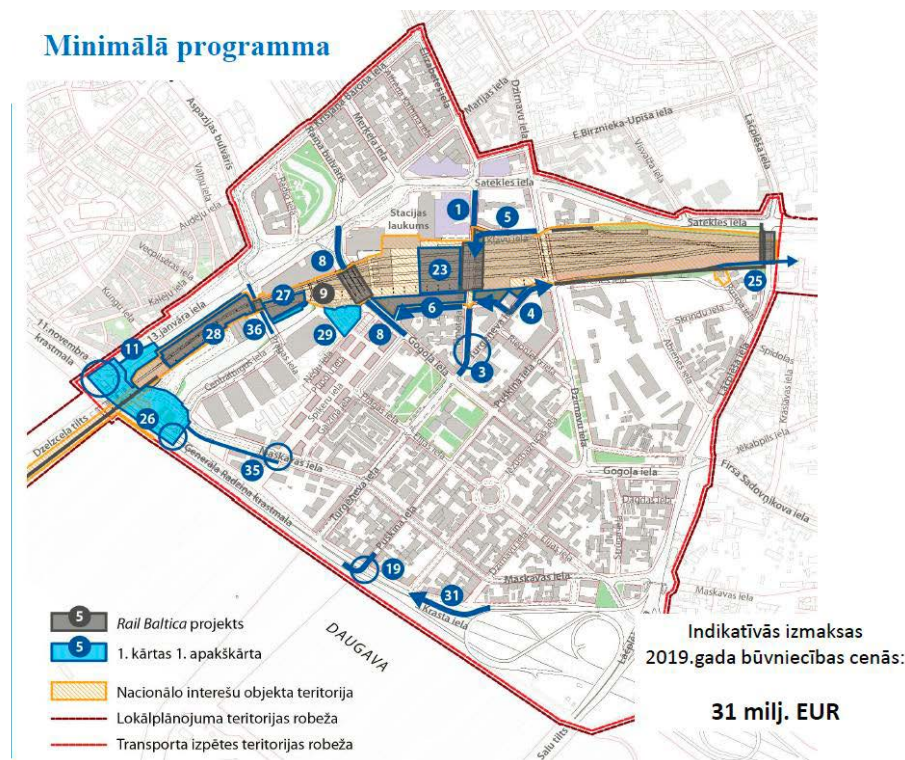


Dažādu veidu barjeru ietekme uz trokšņa samazināšanu (LWC 2019)

# 1. Masu tranzīta sistēmu plānošanas un integrācijas principi un piemēri

Vēsturiskās Rīga – Jelgava līnijas integrācija Torņakalnā, kurā izbūvēto sliežu ceļi pilsētvidē tika veidoti ieraktnē tādējādi pilnībā vai vismaz daļēji integrējoties vēsturiskajā pilsētvidē.

Rail Baltica projekta ietvaros Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas areālā paredzētie Rail Baltica trases integrācijas risinājumi pilsētvidē paredz stacijas apkārtnes sakārtošanu no tās līdz Daugavmalai.



Rīgas guberņas pilsētas ar priekšpilsētu plāns (Wieckmann 1867) Lokālplānojuma ieviešanas minimālā programma (Grupa 93, 2020)

# 1. Masu tranzīta sistēmu plānošanas un integrācijas principi un piemēri

Spānijā vietējā mērogā ātrvilciena izbūve daudzos gadījumos tiek izmantota kā attaisnojums citu svarīgu pārbūves projektu īstenošanai un pilsētvides pārveidošanai, izmantojot iepriekš dzelzceļa vajadzībām atvēlētās vietas atbrīvošanu.

Dzelzceļa sistēmas pārstrukturēšana arī rada iespēju uzlabot dzelzceļa telpu integrāciju pilsētas plānojumā, mazinot tradicionālo barjeru efektu, kāds ir bijis dažām dzelzceļa līnijām, kad tās ir aptvērušas pilsētas izaugsmi. Šī iemesla dēļ daudzās pilsētās šī, iespējams, ir lielākā pilsētvides pārveides iespēja, kāda jebkad ir bijusi.



Ātrgaitas dzelzceļa tīkls Spānijā, 2015 (Miralles i García 2018)

# 1. Masu tranzīta sistēmu plānošanas un integrācijas principi un piemēri

Analizējot ĀDz integrāciju dažādās Spānijas pilsētās tiek identificētas piecas dažādas dzelzceļa modeļa un pilsētvides struktūras integrācijas un mijiedarbības tipoloģijas:

1. Jauns dzelzceļa modelis jaunai pilsētas struktūrai (piemēram, Sjudadrealā, nākotnē Burgosa, Figeresa un Pamplona);
2. Dzelzceļa modeļa transformācija, kas nostiprina esošo pilsētas struktūru (piem. Saragosa, Seviļa, nākotnē Valjadolida);
3. Neliela dzelzceļa modeļa pārstrukturēšana, kas uzlabo pilsētas struktūru (piem. Kordova, Žirona, nākotnē Leona, Orense, Santandera un Almerija, kā arī centrālās stacijas dažās lielākās pilsētās, piemēram, Valensija un Alikante);
4. Minimālas izmaiņas esošajā dzelzceļa modelī, kas vērstas uz stacijas tuvumā esošās teritorijas atjaunošanu (piem. Ļeida, nākotnē Logronjo, Mursija, Santjago de Kompostela un Hihona);
5. Jaunā dzelzceļa modeļa loģika tiek uzspiesta pilsētas modelim (piem. Guadalajara-Jebes, Puente Genil-Herrera, Antekuera-Santa Ana, Segovija)

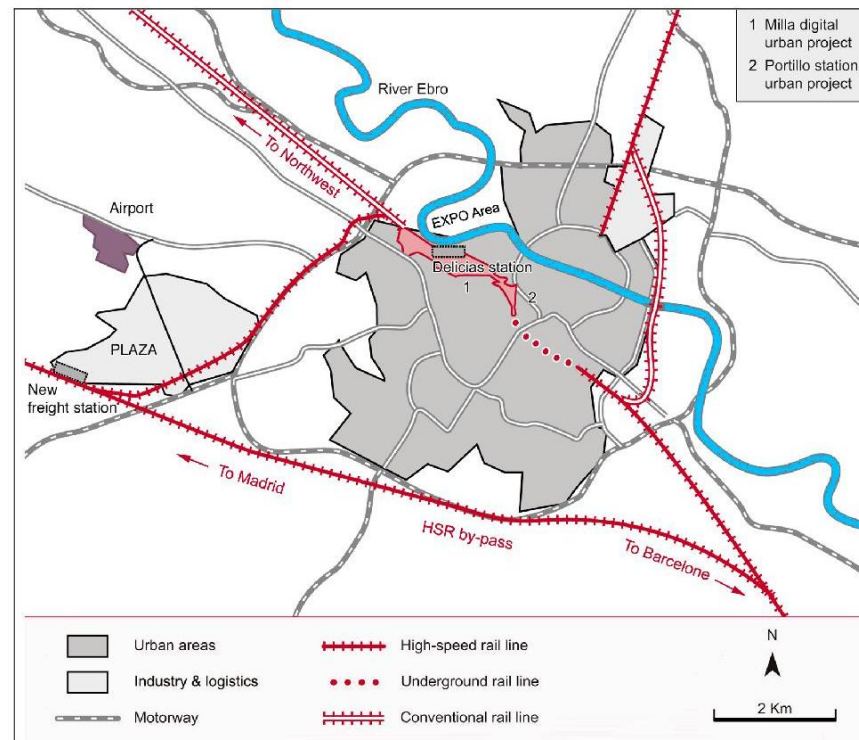
Pilsēta	Iedzīvotāju skaits	Platība, m <sup>2</sup>	Iedzīvotāji/ m <sup>2</sup>
Rīga	605 802	304	2394
Saragosa	673 010	1 063	622
Seviļa	681 998	140	4933
Valensija	792 492	135	5869
Valjadolida	299 265	198	1512

Spānijas pilsētas, kurās integrēts ĀDz ar Rīgai tuvāko iedzīvotāju skaitu un blīvumu

# 1. Masu tranzīta sistēmu plānošanas un integrācijas principi un piemēri

Spānijas lielākajās pilsētās raksturīgā ātrgaitas dzelzceļa un pilsētvides struktūras mijiedarbība ir tāda, kurā pilsētvide un tās iedzīvotāji tiek izvirzīti priekšplānā, kam dzelzceļš tiek pakārtots nevis otrādi.

Diemžēl pašreizējie Rail Baltica plāni Pārdaugavā paredz dzelzceļa modeļa loģikas uzspiešanu pilsētas modelim to šķeļot, tādējādi pilsētvidi un tās iedzīvotājus novirzot otrajā plānā aiz ātrgaitas dzelzceļa mērķiem.



Jaunā dzelzceļa sistēma Saragosā pēc ĀDz izbūves (Sanfeliu, Ganges 2016)





## Ievads

Aktualitāte

Mērķis un uzdevumi

Pētījuma pieeja

Materiāli un metodes

1. Masu tranzīta sistēmu plānošanas un integrācijas principi un piemēri

**2. Lidosta atzara plānošanas procesa izvērtējums**

3. Priekšlikumi: Lidostas atzara alternatīvas

Bāzes variants

Labākais iespējamais variants

4. Labākā iespējamā varianta un tā alternatīvu derīgums Pārdaugavai un Latvijai

## 2. Lidosta atzara plānošanas procesa izvērtējums

RB projekta ātrgaitas dzelzceļa trases garums Latvijas teritorijā būtiski pagarinājies.



(COWI 2007)



(AECOM 2011)



Detalizētā izpēte, varianti

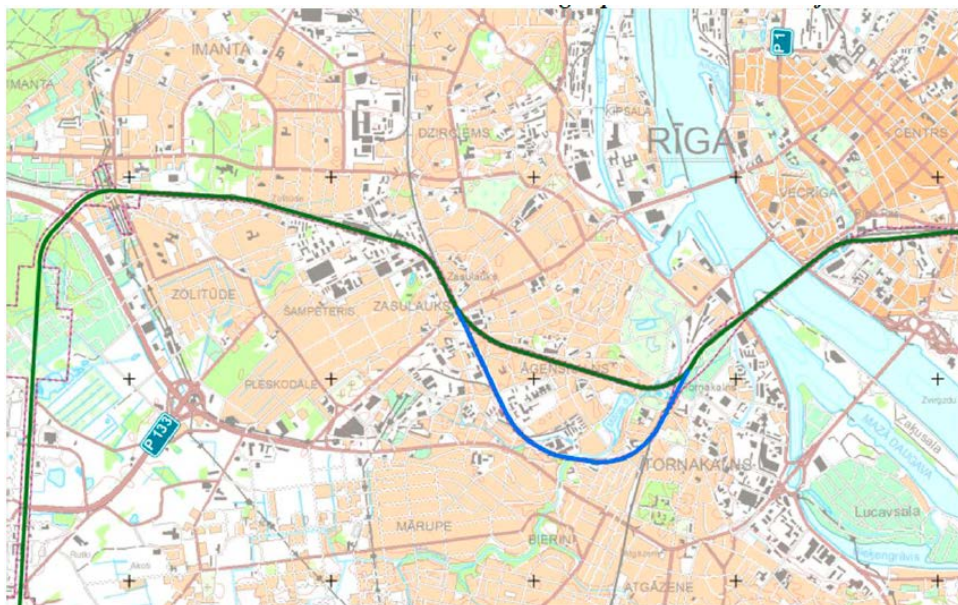


izvēlētais 7.variants: Z3D3  
1435 + lidosta (ELLE 2015)

## 2. Lidosta atzara plānošanas procesa izvērtējums

Detalizētās izpētes un IVN gaitā sākotnēji **plānotais tunelis Lidostas atzarā gandrīz 4,5km garumā** no Torņakalna līdz Zasuļauka stacijai, projektēšanas uzdevuma konsolidētajā tvērumā **saruka līdz nepilnam 350m garumam**.

Virszemes masu tranzītu sistēmu risinājumiem ir nelabvēlīgāka ietekme uz apkārtējām teritorijām. Tādējādi var secināt, ka **projektēšanas uzdevums tika dots** nevis labākajam iespējamajam variantam, bet risinājumam, **kā lētāk izbūvēt visdārgāko infrastruktūru**, t.i. - ātrgaitas dzelzceļu (pretstatā tam, lai meklētu alternatīvas infrastruktūrai, piem. piepilsētas vilcienu).



Rīgas posma trašu novietojuma varianti (SIA ELLE 2015)



Saišinātā tuneļa novietojums un tehniskie rādītāji (RB Rail 2019)

## 2. Lidosta atzara plānošanas procesa izvērtējums

Līdz šī pētījuma izstrādes brīdim Rail Baltica Lidostas atzara būvprojekta izstrādātāju prezentētie šķērsojumu risinājumi neatbilda labajai praksei un RDPAD 2022.gada vasarā izsniegtajiem sākotnējiem nosacījumiem.



Zaslauka stacija. Rail Baltica inženiertehniskie risinājumi

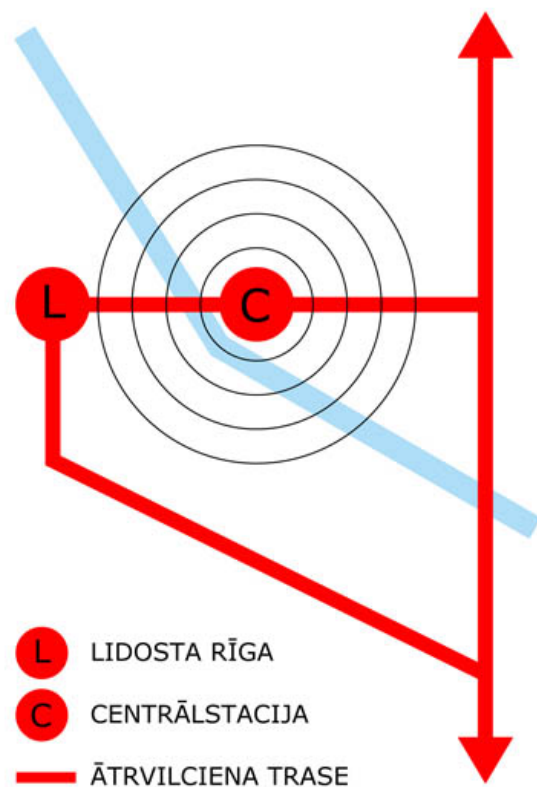


Mazā Nometņu iela - Imantas stacija (IDOM/INECO 2020a)

## 2. Lidosta atzara plānošanas procesa izvērtējums

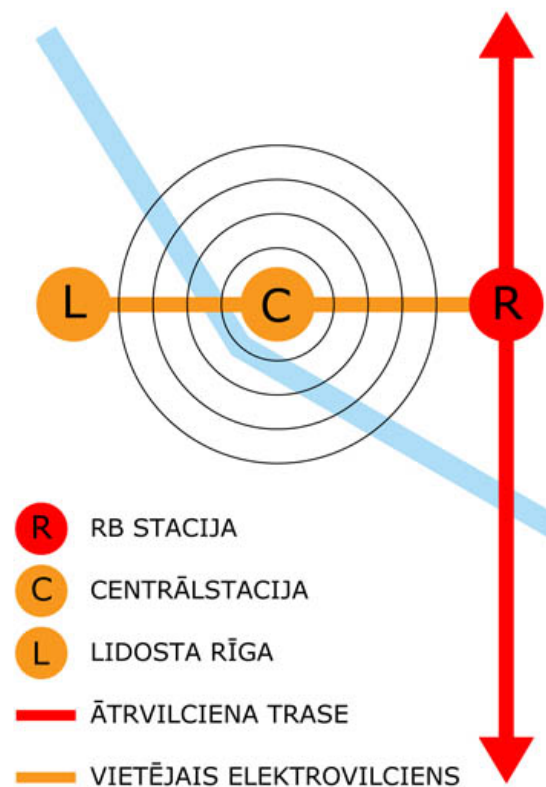
Rail Baltica projekta izpēšu gaitā NVO, sabiedrība un profesionāli vairākkārtēji vērsuši uzmanību, ka Lidostas atzara nestie ieguvumi Centrālās stacijas areālā neatsver zaudējumus Pārdaugavā un aicinājuši sniegt argumentētu atzara izvērtējumu.

VARIANTS A



Piedāvātais RB trases savienojums ar lidostu

VARIANTS B



Ideja balstīta uz AECOM Priekšizpēti (Zvirgdiņš 2015a)

## 2. Lidosta atzara plānošanas procesa izvērtējums

Projekta ieviesēji **nemeklēja labāko iespējamo risinājumu Lidostas atzaram**, bet risinājumu, **kā lētāk izbūvēt visdārgāko infrastruktūru**, t.i. - ātrgaitas dzelzceļu. (pretstatā tam, lai meklētu alternatīvas infrastruktūrai, piem. piepilsētas vilcienu). Tas nav tālredzīgs lēmums un **ilgtermiņā var graut Pārdaugavas attīstību**.

Lidostas atzara izstrādes procesa vadībai trūkst **tiesiskās palāvības, kas redzama sākotnējo solījumu** (tuneļa garums, vēsturisko Torņakalna tiltu saglabāšana) **neatbilstībā** ar šī brīža **risinājumiem** – pilnībā plānota virszemes trase ar 350 m tuneļa.

Tāpat Lidostas atzara izstrādei ir **nepārredzams koordinācijas process**, jo sabiedrība un nevalstiskās organizācijas tiek iesaistītas formāli, ne pēc būtības.



## Ievads

Aktualitāte

Mērķis un uzdevumi

Pētījuma pieeja

Materiāli un metodes

1. Masu tranzīta sistēmu plānošanas un integrācijas principi un piemēri

2. Lidosta atzara plānošanas procesa izvērtējums

**3. Priekšlikumi: Lidostas atzara alternatīvas**

Bāzes variants

Labākais iespējamais variants

4. Labākā iespējamā varianta un tā alternatīvu derīgums Pārdaugavai un Latvijai

### 3. Priekšlikumi: Lidostas atzara alternatīvas – bāzes variants

Bāzes variants radīts uz virszemes trases koncepcijas, kas patlaban ir virzīta no projekta ieviesēju puses.

Ņemot vērā, ka līdz šim RB projekta publiski pieejamajos materiālos



nav ievērtēti RDPAD sākotnējie nosacījumi trases integrācijas risinājumiem pilsētvidē, tie ir shematiski ieskicēti **bāzes variantā**.

Izpildot RDPAD plānošanas nosacījumus un būvnormatīvus:

- iespējami minimālais tuneļa segtais apjoms,
- minimālais atbalsta sienu apjoms,
- minimālais augstums,
- rampas maksimālais slīpums,
- atpūtas laukumi

#### Sākotnējie plānošanas nosacījumi Rail Baltica projekta risinājumu integrācijai pilsētvidē Rīgā

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

Lokālpilnošana aktuālās darba redakcijas risinājumus ir izstrādāti sākotnējie plānošanas nosacījumi Rail Baltica projekta risinājumu sasaistei ar izstrādes stadijā esošā lokālpilnošana risinājumiem nacionālo interešu objekta teritorijā atkarībā no detalizētā Rail Baltica projekta risinājuma Rīgas valstspilsētas pašvaldība (turpmāk – Pašvaldība) var precizēt plānošanas nosacījumus projektam un atkārtoti izdot tehniskos noteikumus.

Rail Baltica projekts Rīgas centrālajā daļā (posmā no Jelgavas ielas līdz Lāčplēša ielai skar valsts nozīmes pilsētībūvniecības pieminekļa Rīgas pilsētas vēsturiskais centrs teritoriju, (valsts aizsardzības Nr. 7442), UNESCO Pasaulē kultūras un dabas mantojuma vietu Nr. 852 Rīgas vēsturiskais centrs un tās aizsardzības zonu. Šajā daļā Rail Baltica projekta risinājumu izstrādē ir jāņem vērā virkne papildus nosacījumu.

#### I. VISPĀRĪGĀS PRASĪBAS

1. Dažādo transporta būvju un to daļu konstrukciju risinājumos nodrošināt kvalitatīvu, vienotu un saskaņotu pilsētvides dizaina pieeju atsevišķo elementu, piemēram, kāpņu, pandusu, margu, atbalstsienu, barjeru, drošības un pretterorisma aizsardzības u.c. risinājumos un ilgtspējīgi funkcionējošu materiālu izvēlē.
2. Būvprojektu risinājumus iekļaut kopējā pilsētas transporta un ielu tīklā. Tie nedrīkst apgrūtināt esošos ielu infrastruktūras pārbūves darbus tuvējās teritorijās, pasliktināt esošo situāciju un satiksmes drošību. Risinājumos, atbilstoši pieejamai informācijai, ir jāņem vērā perspektīvā infrastruktūras attīstība.
3. Saskaņot risinājumus ar plānotajiem staciju ēku un tām blakus esošo teritoriju pārbūves projektiem.
4. Būvprojektos izstrādāt labiekārtojuma un apstādījumu plānus.

#### II. VISPĀRĪGĀS NOSACĪJUMI GĀJĒJU UN VELOCEĻIEM

1. Gājēju un veločeļu risinājumus veidot stilistiski vienotus un atbilstošus šādiem nosacījumiem:

- 1.1. veločeļus ieklāt ar asfalta segumu, bet gājēju pārvietošanās zonu paredzēt ar atšķirīgu bruģa, plākšņu vai tamlīdzīgu segumu;

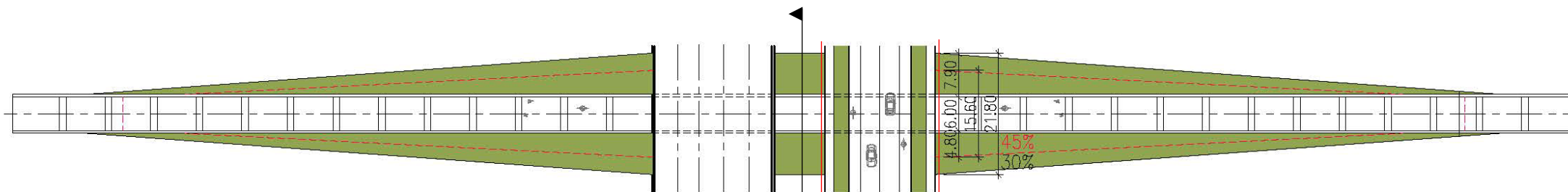


### 3. Priekšlikumi: Lidostas atzara alternatīvas – bāzes variants

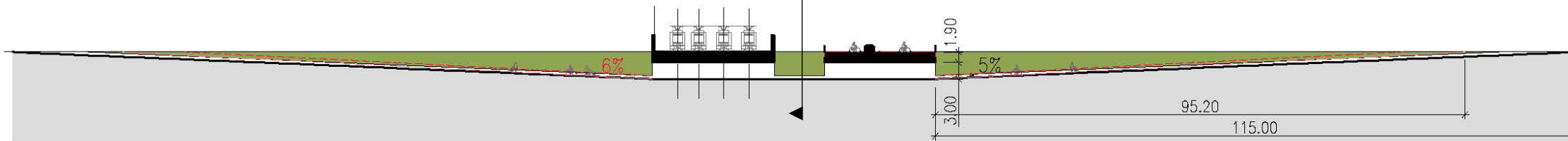
Perpendikulāri dzelzceļam izbūvētu šķērsojuma rampu garums būtu 115m un platums, ko aizņemtu to izbūve ar visām nogāzēm, būtu gandrīz 22m dziļākajā vietā un 6m pie pieslēguma zemes līmenim.

Ierobežotos apstākļos pieļaujamais šķērsojuma rampu garums samazinātos līdz 95m un platums līdz 15m

Dzelzceļa trases šķērsojuma plāns M | 1:1000



Dzelzceļa trases šķērsojuma garengriezums M | 1:1000

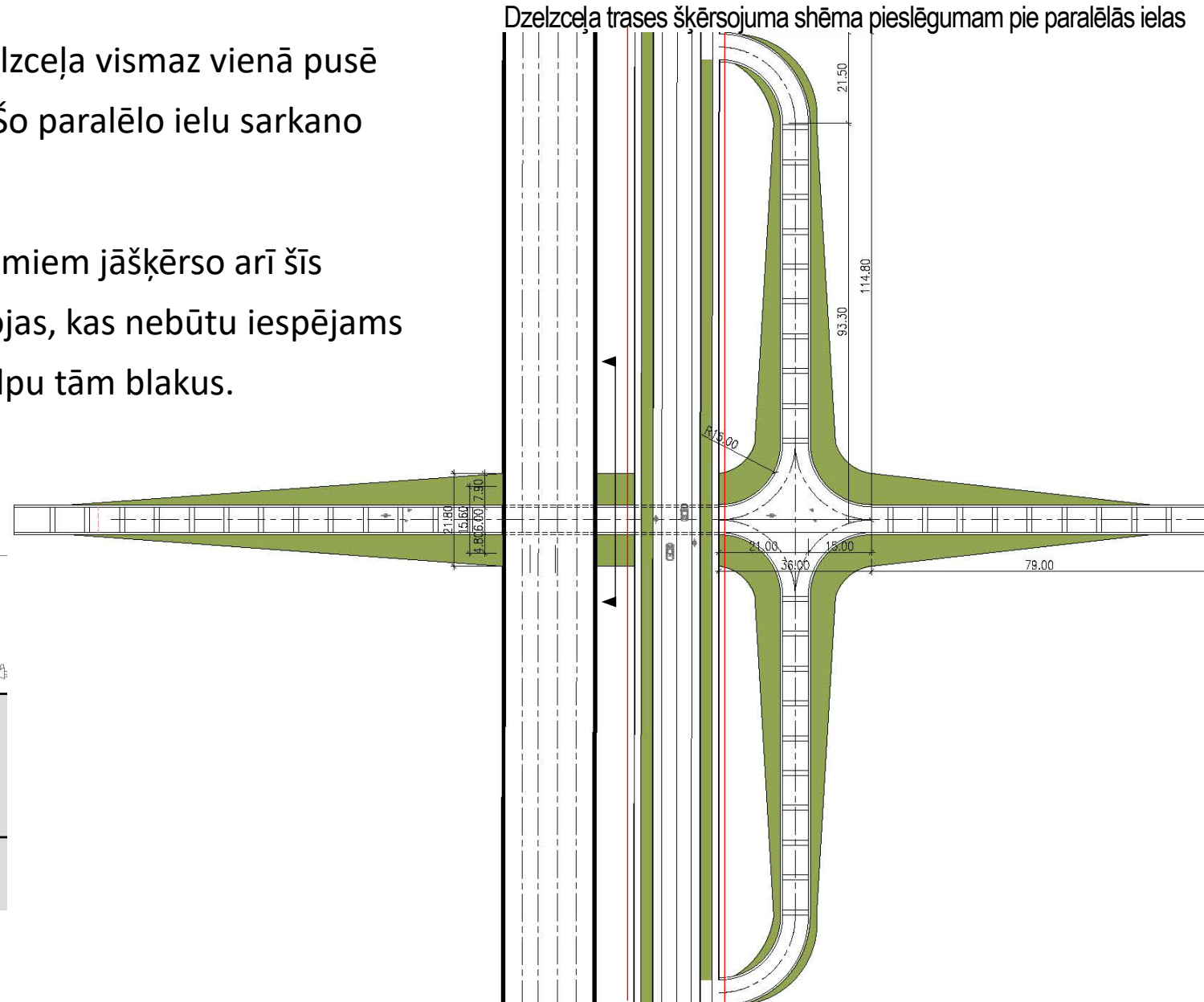


### 3. Priekšlikumi: Lidostas atzara alternatīvas – bāzes variants

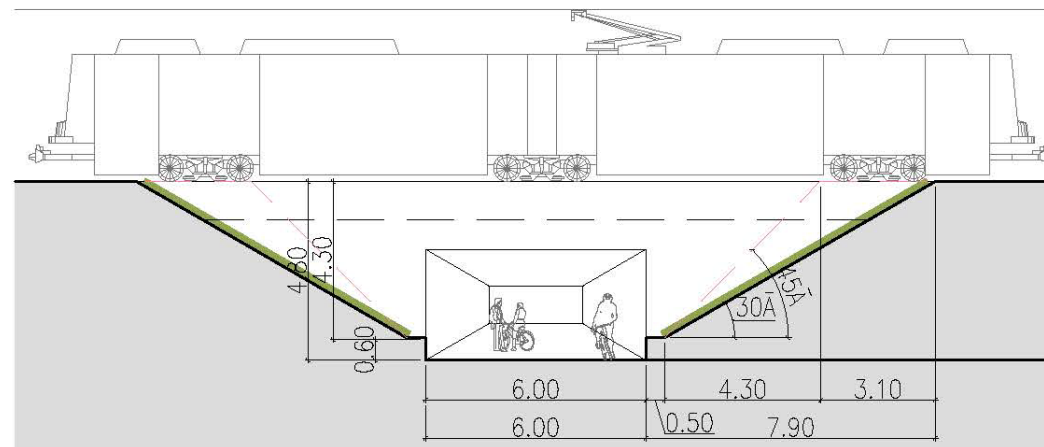
Pārdaugavā praktiski visas trases garumā dzelzceļa vismaz vienā pusē paralēli dzelzceļam ir esoša vai plānota iela. Šo paralēlo ielu sarkano līniju platums ir robežās no 8m līdz 35m.

Dzelzceļa trases perpendikulārajiem šķērsojumiem jāšķērso arī šīs paralēlās ielas un ērtā veidā ar tām jāsavienojas, kas nebūtu iespējams paralēlo ielu sarkanajās līnijās, bet prasītu telpu tām blakus.

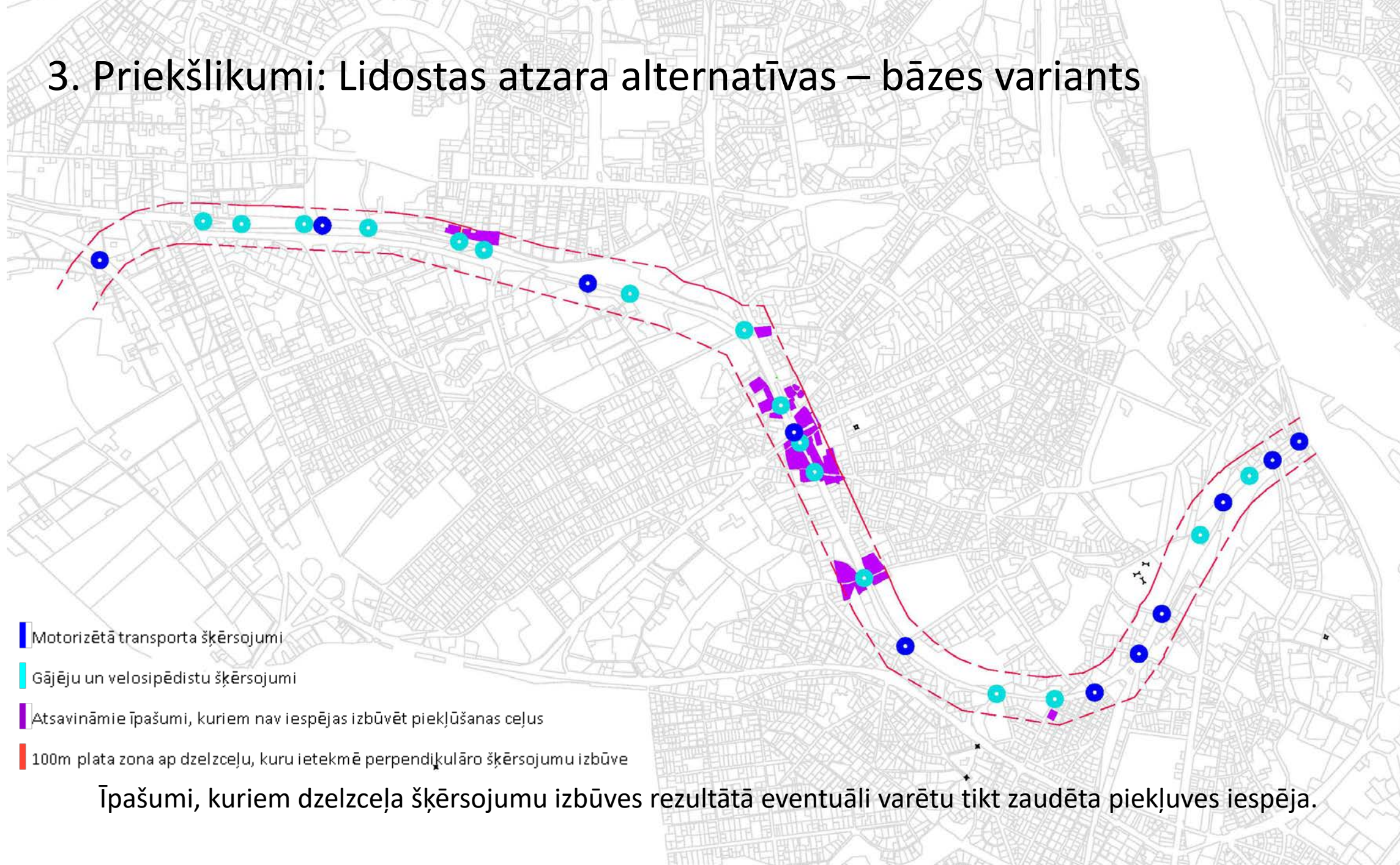
Dzelzceļa trases šķērsojuma shēma pieslēgumam pie paralēlās ielas



Dzelzceļa trases šķērsojuma šķēsgriezuma shēma



### 3. Priekšlikumi: Lidostas atzara alternatīvas – bāzes variants



Īpašumi, kuriem dzelzceļa šķērsojumu izbūves rezultātā eventuāli varētu tikt zaudēta piekļuves iespēja.



## Ievads

Aktualitāte

Mērķis un uzdevumi

Pētījuma pieeja

Materiāli un metodes

1. Masu tranzīta sistēmu plānošanas un integrācijas principi un piemēri

2. Lidosta atzara plānošanas procesa izvērtējums

**3. Priekšlikumi: Lidostas atzara alternatīvas**

Bāzes variants

**Labākais iespējamais variants**

4. Labākā iespējamā varianta un tā alternatīvu derīgums Pārdaugavai un Latvijai

### 3. Priekšlikumi: Lidostas atzara labākais iespējamais variants



Virszemes trase ar pazemes šķērsojumiem vai trase tunelī ir **dārgi un sarežģīti**, priekšlikumu **labākais iespējamais variants ļauj no tā izvairīties.**

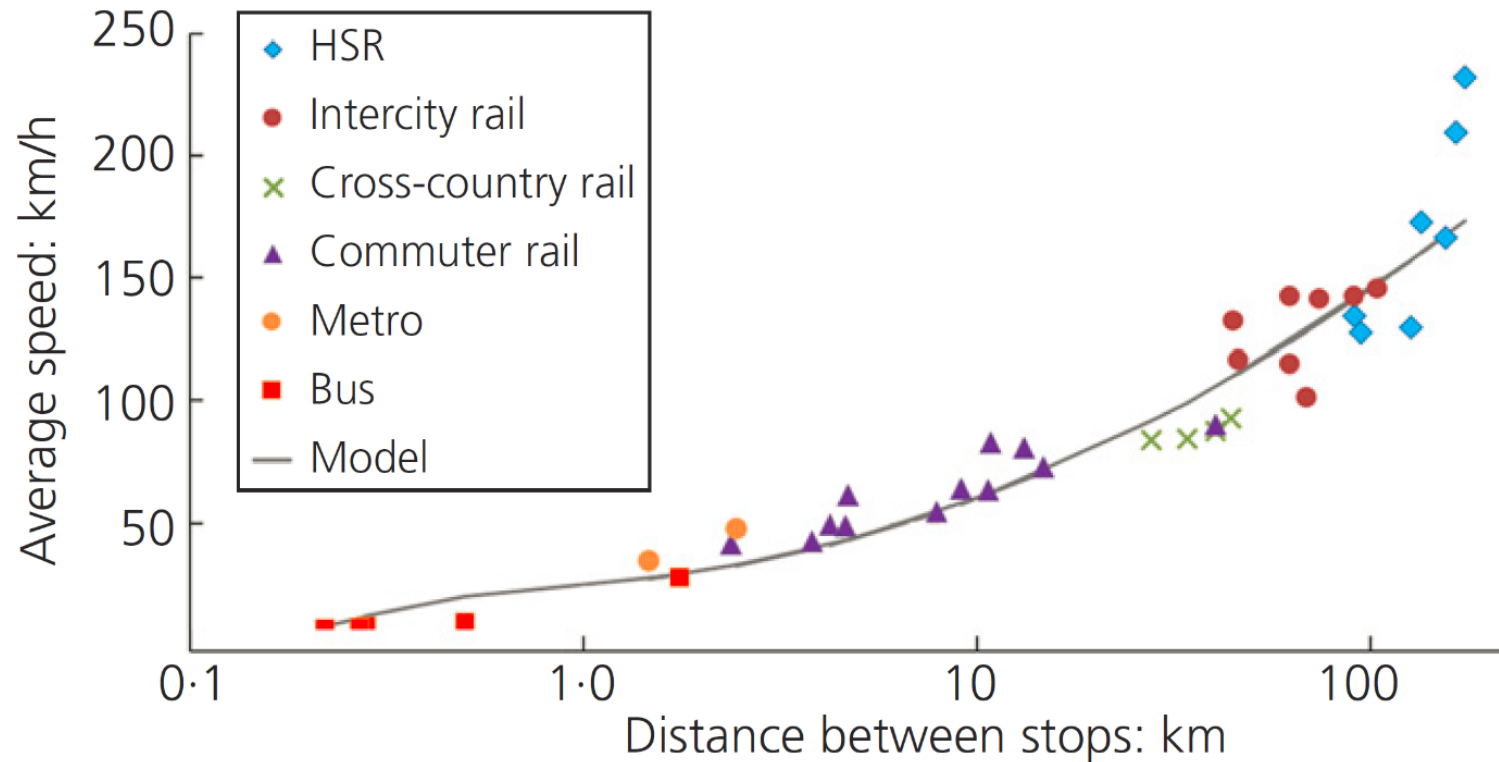
Apzīmējumi

- Rail Baltica 1435 mm pamatvariants
- Rail Baltica savienojums ar Rīgas pasažieru un Lidostu
- Lidostas atzars - piepilsētas vilciens 1520/1435 mm
- Esošais 1520 mm tīkls
- ..... Dzelzceļa trase

Labākais iespējamais variants

### 3. Priekšlikumi: Lidostas atzara labākais iespējamais variants

Dažādiem sabiedriskā transporta veidiem ir dažādi sasniedzamie ātrumi. No sasniedzamā ātruma ir atkarīgs sabiedriskā transporta pieturvietu attālums jeb tā efektīvie lietošanas limiti. Transporta veida izvēlei galvenie faktori ir sasniedzamība, veicamais attālums un ātrums. ĀDz ātrums ir sākot no 250 km/h (200km/h parastā dzelzceļa modernizācijas gadījumā), un pieturvietas parasti ir ap 100 km attālumā viena no otras.



Vidējais ātrums transporta veidiem pret attālumu starp pieturām (Taylor 2019)

### 3. Priekšlikumi: Lidostas atzara labākais iespējamais variants

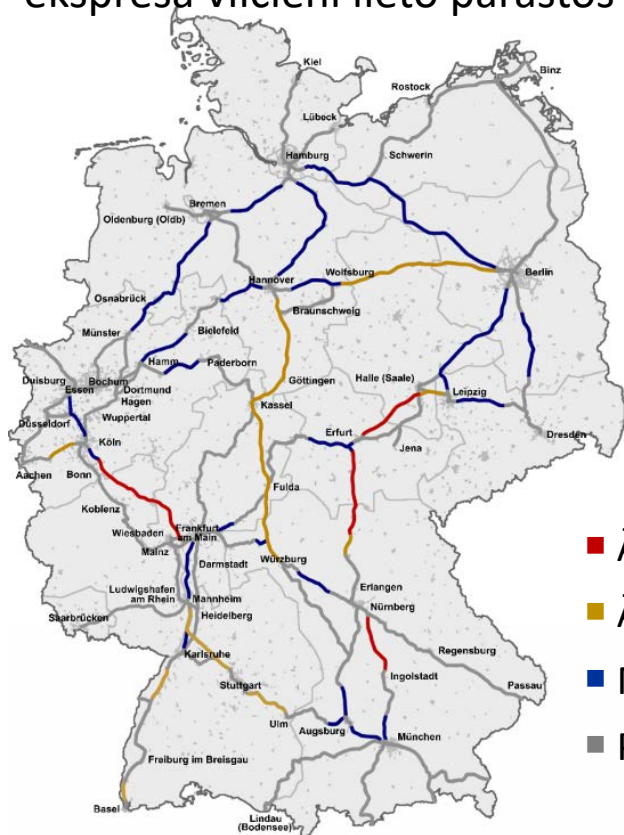
ĀDz neefektivitāti mazās distancēs pierāda Francijas pieredze. Jo pirmais ĀDz savienojums pilsētas centram ar lidostu tika izbūvēts Parīzē 1994.gadā ar Šarla de Golla (*Charles de Gaulle*) lidostu (35 km) un Lionā ar Sant Ekziperī (*Saint-Exupéry*) lidostu (22 km). Nevienā no tām šo attālumu šobrīd ar ātrvilcienu veikt nevar, no kā var secināt, ka izvietojot ĀDz pieturvietas tuvu – tās nefunkcionēs, vismaz ne kā viena maršruta pieturvietas.

Pilsēta, milj. iedz. pilsētā/reģionā	Lidosta, milj. pasažieru/ 2019.gadā	Attālums, km	Transporta veids	Maršruta laiks līdz centrālajai stacijai, min	Vidējais kursēšanas biežums, min	Pieturas starp Centrālo staciju un Lidostu, gab.
Parīze, 2.1/13	Šarla de Golla, 70	35	Piepilsētas vilciens ekspresis	30	15	3
			Piepilsētas vilciens	50		6 – 7
Liona, 1.2/4.6	Sant Ekziperī, 12	22	Ātrgaitas tramvajs	29	15 – 30	2
Amsterdama, 0.9/ 2.5	Šiphola, 72	17	Ātrgaitas vilciens pa piepilsētas vilciena sliežu ceļiem	13 – 17	3 – 60	-
Oslo, 0.7/1.6	Gardermona, 28.5	64	Ātrgaitas vilciens	23	10 – 30	1
Stokholma 1.0/2.4	Arlanda, 25.6	42	Ātrgaitas vilciens	18	15	-
Rīga, 0.6/0.9	Rīga, 7.8	10	Autobuss	30 – 35	10 – 30	19
			Ātrgaitas vilciens – ekspresis*	11*	30*	-*
Reikjavika, 0.1/0.2	Keflavika, 7.2	49	Ātrgaitas vilciens*	18*	*	*

Ar ĀDz trasi savienoto Eiropas pilsētu centrālo staciju un lidostu šobrīd funkcionējošo un plānoto\* maršrutu salīdzinājums

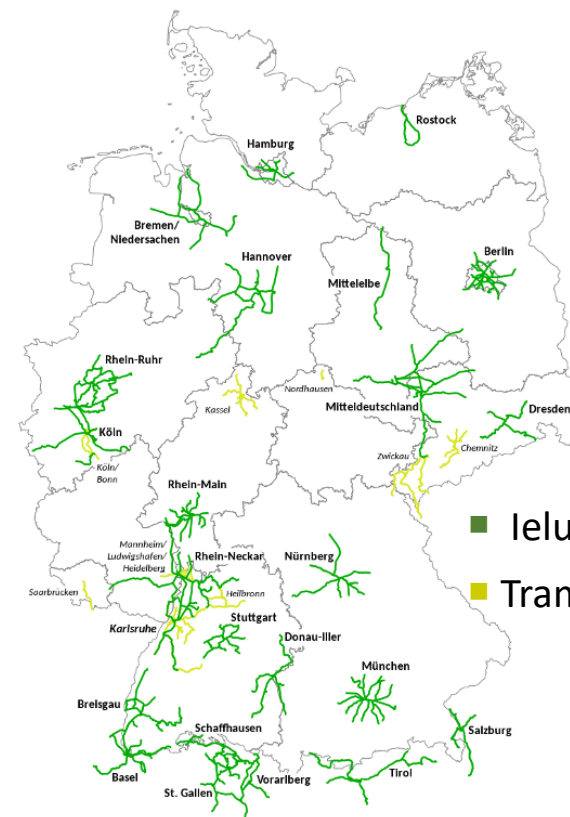
### 3. Priekšlikumi: Lidostas atzara labākais iespējamais variants

Rail Baltica kontekstā būtu vērts ņemt piemēru no Vācijas, kura jau vairāk kā 30 gadus pakāpeniski attīsta savu starppilsētu eksprešu dzelzceļa tīklu (no angļu val. InterCityExpress – ICE), veidojot kombinētu tīklu ar ātrgaitas, modernizētu un parasto sliežu ceļiem, kur principā nevienā pilsētā jaunus ātrgaitas sliežu ceļus neizbūvē, ekspreša vilcieni lieto parastos vai modernizētus sliežu ceļus



- Ātrgaitas līnijas līdz 300 km/h
- Ātrgaitas līnijas līdz 250 km/h un vairāk
- Modernizētas līnijas līdz 200–230 km/h
- Parastās līnijas, bieži modernizētas līdz 160 km/h

Vācijas starppilsētu vilcienu eksprešu karte



- Ielu dzelzceļa (S-bahn) tīkli Vācijā
- Tramvaju – vilcienu tīkli Vācijā

Vācijas ielu dzelzceļa un tramvaju – vilcienu tīklu karte



### 3. Priekšlikumi: Lidostas atzara labākais iespējamais variants

Eiropas Revīzijas Palāta izceļ Vācijas un Itālijas labo praksi, kur:

- projekti, tiek pārvērtēti pirms katra jauna plānošanas posma, lai pārliecinātos, ka to elementi joprojām ir vērsti uz aktuālajām vajadzībām. Šis projektu pārskatīšanas process skaidri parāda, kā plānošanas laikā veiktās izvēles ļauj gūt būtiskus ietaupījumus, tikai nelielā mērā ietekmējot darbības rezultātus;
- analizējot jau izbūvētās ĀDz trases secina, ka ātrgaitas dzelzceļa līnijas nav vajadzīgas visur, kur tās ir izbūvētas un alternatīvais risinājums esošo parasto līniju modernizācijai bieži netiek pienācīgi apsvērta, lai gan, izmantojot šo iespēju, ietaupījumi var būt ievērojami.
- Tāpat tiek norādīts, ka izmaksu un ieguvumu analīzes parasti netiek izmantotas kā instruments, lai atbalstītu rentablu lēmumu pieņemšanu, bet lēmums būvēt ātrgaitas līnijas bieži vien ir balstīts uz politiskiem apsvērumiem.



### 3. Priekšlikumi: Lidostas atzara labākais iespējamais variants

Vidējās ĀDz izbūves izmaksas/km apkopotas vairākos pētījumos veidojot 25 milj. Eur/km, neņemot vērā dārgākos tuneļu projektus, kā arī pilsētvidē esošās trases, kuru izmaksas var būt līdz pat 5 reizes dārgākas (125milj Eur/km).



### 3. Priekšlikumi: Lidostas atzara labākais iespējamais variants

Tādējādi RB Lidostas atzara gadījumā **labākā iespējamā alternatīva** būtu piepilsētas dzelzceļa līnijas pagarināšana no Imantas līdz Lidostai. Tā varētu samazināt RB projekta izmaksas par vismaz 190 miljoniem Eur līdz pat 1,190 miljardiem Eur, pilsētvidi pasargājot no ĀDz negatīvās sociālās un vides ietekmes.

Projektētā konfigurācija	Projektētais ātrums	Izmaksas	Brauciena laiks	Ietaupījumi
Jauna ātrgaitas līnija	249 km/h	250 – 1250 miljoni EUR	11 min	-
Pagarināta piepilsētas līnija	160 km/h	60 miljoni EUR	16 min	<b>190 – 1190 miljoni EUR</b>

Jaunbūvējamas ātrgaitas un pagarinātas piepilsētas dzelzceļa līniju izmaksu salīdzinājums

### 3. Priekšlikumi: Lidostas atzara labākais iespējamais variants

Piepilsētas dzelzceļa līnijas pagarināšana no Imantas līdz Lidostai ļautu šo posmu veikt 16 minūtēs

Projektētā konfigurācija	Centrālā stacija	Torņakalns	Zasulauks	Imanta	Lidosta (Babīte')	Kopā maršruts
Jauna ātrgaitas līnija	10 min					10 min
Pagarināta piepilsētas līnija	0 min	5 min	4 min	5 min	2 min	16 min
Ietaupītais laiks						6 min
Izdevumi Eur/ ietaupītais laiks min						190 – 1190/ 6
						<b>32- 198 milj/min</b>

Ātrgaitas un pagarinātas piepilsētas dzelzceļa līniju maršrutu ilguma salīdzinājums un ietaupītais laiks pret izmaksām

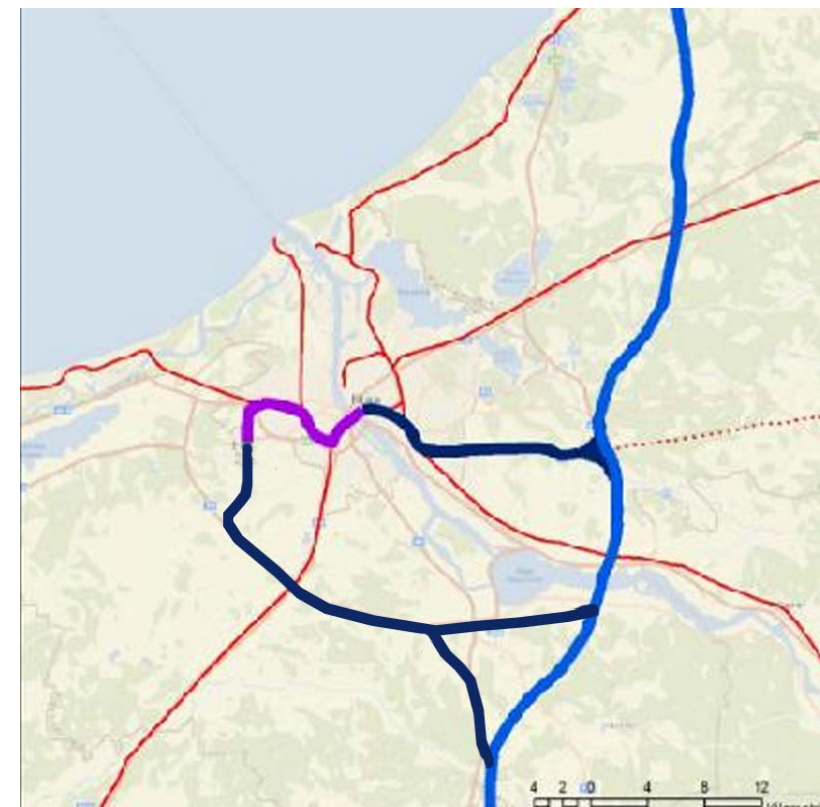
\* esošā vilcienu maršrutu laiks saskaņā ar vilcienu kustības sarakstu (PV 2023).

*Babīte'* – esošās atsaucēs stacijas analogā attālumā no iepriekšējās stacijas, kā plānotajā RB trasē.

### 3. Priekšlikumi: Lidostas atzara labākais iespējamais variants

Tādēļ rosinām atgriezties pie iepriekš rekomendētās piepilsētas dzelzceļa pagarināšanas līdz Lidostai, jo šajā posmā to salīdzinot ar plānoto ātrgaitas dzelzceļa risinājumu, tas nestu tādus būtiskus ieguvumus kā:

- būtiski mazākas izmaksas risinājuma ieviešanā un īsāks realizācijas termiņš;
- lai arī ceļā pavadītais laiks būtu nedaudz ilgāks, tas joprojām būtu tikai 16 minūtes, kas Eiropas mērogā ir ļoti konkurētspējīgs un ātrs savienojums;
- samazināta negatīvā ietekme uz vēsturisko Pārdaugavas apkaimju iedzīvotāju sociālekonomiskajām aktivitātēm, mobilitāti, kultūrvēsturisko mantojumu un vidi;



#### Apzīmējumi

- Rail Baltica 1435 mm pamatvariants
- Rail Baltica savienojums ar Rīgas pasažieru un Lidostu
- Lidostas atzars - piepilsētas vilciens 1520/1435 mm
- Esošais 1520 mm tīkls
- ..... Dzelzceļa trase

## Ievads

Aktualitāte

Mērķis un uzdevumi

Pētījuma pieeja

Materiāli un metodes

1. Masu tranzīta sistēmu plānošanas un integrācijas principi un piemēri

2. Lidosta atzara plānošanas procesa izvērtējums

3. Priekšlikumi: Lidostas atzara alternatīvas

Bāzes variants

Labākais iespējamais variants

4. Labākā iespējamā varianta un tā alternatīvu derīgums Pārdaugavai un Latvijai



## 4. Labākā iespējamā varianta un tā alternatīvu derīgums Pārdaugavai un Latvijai

Labāko iespējamo variantu principiāli aprobē arī intervētie eksperti:

- satiksmes infrastruktūras plānotājs **Elmārs Daniševskis** ar plašu pieredzi transporta plānošanā,
- sociālantropologs **Viesturs Celmiņš** ar cilvēkcentrētu pieeju,
- arhitekts **Ventis Didrihsons** ar stratēģisku pilsētvides plānošanas skatījumu.

Tā ir saskaņā ar vietējiem, reģiona, valsts un pat ES nozīmes plānošanas dokumentiem un to atbalsta arī NVO un profesionāļi, kas pauduši viedokli par RB izstrādes procesu un risinājumiem.

## 4. Labākā iespējamā varianta un tā alternatīvu derīgums Pārdaugavai un Latvijai

Labākā iespējamā varianta veidotie ietaupījumi arī ļautu RB trasi pabeigt pēc iespējas drīzāk.

### «Rail Baltica» izmaksas strauji aug, ar naudas piesaisti neveicas

**RE!** De Facto

Dalīties:    

23. aprīlis, 20:41 | [Ziņu analīze](#) | Autori: [Inga Šņore](#) (LTV "De facto"), "De facto" (LTV analītiskais raidījums)

Ne vairs divi, bet vismaz seši vai pat septiņi miljardi eiro varētu būt "Rail Baltica" Latvijas posma kopējās izmaksas. Rīgas Centrālās stacijas un tilta pār Daugavu būvniecības izmaksas vien jau pārsniedz pusmiljardu. Tomēr ar esošā naudas plūsmu, ko pamatā veido Eiropas fonds, nepietiek pat jau uzsāktajiem būvdarbiem. Plus vēl pieļautu kļūdu dēļ nupat kā pazaudēta iespēja tikt pie papildu simt miljoniem "Rail Baltica" būvniecībai, vēsta Latvijas Televīzijas raidījums "De facto".

### Ministrs: «Rail Baltica» īstenotāji projekta finansēšanai piedāvājuši palielināt valsts parādu

**RE!** Šodienas jautājums

Dalīties:    

12. septembris, 21:13 | [Latvija](#) | Autori: [LSM.lv Ziņu redakcija](#)

Eiropas platuma dzelzceļa līnijas "Rail Baltica" realizētāji bija nākuši ar rosinājumu projekta pabeigšanai aizņemties, tādējādi palielinot valsts ārējo parādu, intervijā LTV raidījumā "Šodienas jautājums" pastāstīja finanšu ministrs Arvils Ašeradens ("Jaunā Vienotība").





#### 4. Labākā iespējamā varianta un tā alternatīvu derīgums Pārdaugavai un Latvijai

Šis savienojums arī varētu būt pirmais solis dzelzceļa kā mugurkaula iekļaušanai Rīgas sabiedriskā transporta sistēmā, tādējādi nesot vislielāko pievienoto vērtību Rīgas un Pierīgas mobilitātei.

## 4. Labākā iespējamā varianta un tā alternatīvu derīgums Pārdaugavai un Latvijai

Ar pētījuma rezultātiem 2023. gada rudenī iepazīstināti interesenti

Datums	Norises vieta	Dalībnieki
23.08.2023	Online	Rīgas domes pilsētas attīstības departamenta speciālisti
24.09.2023	Klātienes/Online tikšanās Āgenskalna tirgus Jauniešu stacijā	Pārdaugavas apkaimju biedrību pārstāvjiem un citiem interesentiem
01.10.2023.	Klātienes/Online tikšanās Latvijas universitātes botāniskajā dārzā	Pārdaugavas apkaimju biedrību pārstāvji
13.10.2023.	Klātienes/Online tikšanās Latvijas arhitektu savienībā	Latvijas Arhitektu savienības biedri un citiem interesenti
17.10.2023.	Klātienes tikšanās Latvijas arhitektu savienības padomes sēdē	Latvijas arhitektu savienības padome
24.10.2023.	Klātienes tikšanās BERERIX birojā	Satiksmes ministrijas, RB Rail AS, SIA Eiropas Dzelzceļa līnijas, VAS Latvijas dzelzceļš, VAS Starptautiskā lidosta Rīga, Deutsche Bahn AG, Rīgas domes un Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta, Pārdaugavas apkaimju biedrību un Latvijas arhitektu savienības pārstāvji

#### 4. Labākā iespējamā varianta un tā alternatīvu derīgums Pārdaugavai un Latvijai



Finansējuma nepietiekamība un iespējams arī Pētījuma rezultāti 2023.gada izskaņā lika pie viena no sarežģītākajiem RB trases posma Latvijā – Lidostas atzara - pieslēgties Latvijas dzelzceļnieku biedrībai un rast jaunus risinājumus



#### 4. Labākā iespējamā varianta un tā alternatīvu derīgums Pārdaugavai un Latvijai

Tas beidzot liek sadarboties un rast kopīgus risinājumus:

2024.03.07. SM Kaspars Briškens: beidzot pie viena galda sēž Rail Baltica ieviesēji, Latvijas dzelzceļš un Latvijas dzelzceļnieku biedrība un vienojušies neveidot dārgo tuneli Torņakalnā, un likt 1520mm sliedēm blakus 1435mm sliedes, RB infrastruktūra nebūs pilnībā izolēta no LDz.



#### 4. Labākā iespējamā varianta un tā alternatīvu derīgums Pārdaugavai un Latvijai

Pagaidām projekta ieviesēji finansējuma nepietiekamību neredz par šķērsli Lidostas atzaru un Rīgas loku izbūvēt:

Šobrīd saskaņošanā ir SM Informatīvais ziņojums «Par Rail Baltica projekta tvērumu un īstenošanas plāniem, nodrošinot projekta funkcionalitāti un starpvalstu dzelzceļa līniju savienojumu», kura protokollēmumprojektā punkts 2. nosaka:

Apstiprināt Rail Baltica projekta pirmās kārtas ieviešanas tvērumu, kas ietver savienojumu ar abām Rīgas starptautiskajām pasažieru stacijām.

Paldies!