

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 lokālplānojuma kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018. gadam un Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma grozījumu izstrādes uzsākšanu” veic lokālplānojuma izstrādi (turpmāk – Lokālplānojums), lai nodrošinātu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras Rail Baltica (turpmāk – Rail Baltica) projekta risinājumu optimālu integrāciju Rīgas pilsētā.

Lokālplānojuma aktuālās darba redakcijas risinājumos ir izstrādāti sākotnējie plānošanas nosacījumi Rail Baltica projekta risinājumu sasaistei ar izstrādes stadijā esošā lokālplānojuma 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 Pasaules 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. VISPĀRĪGIE NOSACĪJUMI GĀJĒJU UN VELOCEĻIEM

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

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

- 1.2. veloceļus paredzēt bez pārrāvumiem gājēju plūsmu krustpunktos un bez apmalēm krustojumos un iebrauktuvēs; gājēju un veloceļu krustošanās vietās apmales paredzēt 0 cm līmenī;
- 1.3. paredzēt velosatiksmes drošības telpas, sānu sadalošās joslas gar brauktuvēm un nodalošās joslas gar gājēju telpu;
- 1.4. veloceļu un ietvju atdalīšanai izmantot slīpu apmali, izceltu par 0,04 m;
- 1.5. paredzēt pasākumus drošībai un redzamības nodrošināšanai vietās, kur krustojas gājēju un velosipēdistu plūsmas;
- 1.6. Paredzēt vienotus vides pieejamības risinājumus, kas atbilst normatīvo aktu prasībām un labās prakses piemēriem.
- 1.7. Paredzēt apgaismojumu veloinfrastruktūrai un visai telpai zem dzelzceļa pārvadiem, kas atbilst normatīvo aktu prasībām un labās prakses piemēriem.
- 1.8. Paredzēt norāžu sistēmas izveidi starp dzelzceļa šķērsojumiem un to piekļuves punktiem ielu tīklam, tuvākajām sabiedriskā transporta pieturvietām.

III. VISPĀRĪGIE NOSACĪJUMI LABIEKĀRTOJUMAM UN APSTĀDĪJUMIEM

1. Vides un teritoriju labiekārtojuma elementus: sadalošās barjeras, tehnisko iekārtu nožogojumus, barjeras starp dzelzceļa sliežu ceļiem un nožogojumus (norādot gājēju kustības ceļus starp Rail Baltica dzelzceļa un Latvijas dzelzceļa peroniem), prettrokšņu sienas, teritorijas un peronu apgaismes ķermeņus u.c. elementus projektēt saskaņā ar augstas dizaina kvalitātes prasībām. Teritorijas labiekārtojumā ievērot universālā dizaina principus.
2. Teritorijām ar paaugstinātu piesārņojumu un trokšņu līmeni paredzēt ielu apstādījumus (kokus un krūmus), nostiprinošos stādījumus nogāzēs, prettrokšņu sienu apstādījumus. Būvniecības procesā maksimāli saglabāt esošos kokus, dabīgo reljefu, augsnes virskārtu (segu). Nav pieļaujama būvniecība saglabājama koka vainaga projekcijas zonā, izņemot, ja būvprojektā paredzētie risinājumi nodrošina koka saglabāšanu un augšanu.
3. Atbalstsienām, kuras neatrodas zem estakādēm, paredzēt apzaļumošanu, izmantojot vertikālos u.c. apstādījumus. Vietās, kur nav iespējams apzaļumot atbalstsienas, paredzēt sienu virsmu veidojumu ar atraktīviem pilsētvides dizaina paņēmieniem. Uzbērumu nogāzes paredzēt labiekārtot ar piemērotiem koku un krūmu stādījumiem.
4. Lai mazinātu dzelzceļa negatīvo ietekmi uz vidi (troksnis, gaisa piesārņojums), paredzēt stādījumu saglabāšanu vai to atjaunošanu pēc būvdarbiem.

5. Veidojot stādījumus, ievērot sociālās drošības principu gājēju un velosipēdu tuneļa lietotājiem (piemēram, ievērot pārredzamību pie tuneļa rampu pievienojumiem ielām).
6. Stādījumu atjaunošanai pēc būvdarbiem jāizmanto dižstādi (dižstāds – vismaz 3-4 reizes kokaudzētavā pārstādīts koka stāds ar vienu taisnu stumbru, bez bojājumiem, stumbra apkārtmērs 1 m augstumā 18–20 cm, ar labi attīstītu sakņu sistēmu, simetrisku vainagu ar vienu izteiktu galotni un labi attīstītiem, vienmērīgi izretinātiem skeletzariem), izvēloties klimatiskajiem, augšanas un vides apstākļiem atbilstošu koku sugu, respektējot apkārtējās ainavas raksturu, satiksmes organizāciju un esošo un projektējamo inženiertīklu izvietojumu.
7. Dižstādiem, kas stādīti atsevišķās apdobēs, paredzēt sakņu un stumbru aizsargus (sakņu un stumbru aizsargiem paredzēt stiprinājumus un tādu kravnesību, lai preču piegādes transports un vieglās automašīnas, uzbraucot uz ietves, tos nedeformētu, tie nezaudētu savu formu un pildītu paredzēto funkciju).
8. Koku tuvumā esošās inženierkomunikācijas ievietot komunikāciju aizsargčaulā.
9. Ielu apstādījumiem jāparedz un jānodrošina tehnoloģijas apstādījumu laistīšanai (laistīšanas caurules), lai nodrošinātu ielu stādījumu ilgmūžību un noturīgu pilsētvides vizuālo kvalitāti.

IV. VISPĀRĪGIE NOSACĪJUMI GĀJĒJU UN VELOSIPĒDU TUNEĻIEM UN TUNEĻU RAMPĀM

1. Gājēju un velosipēdu tuneļi un tuneļu rampas veido kā publiskās ārtelpas pamatstruktūras savienojumus. Lai mazinātu dzelzceļa kā barjeras efektu pilsētvidē, tunelī jānodrošina vides pieejamības un pārvietošanās drošības prasības gājējiem un velosipēdistiem:
 - 1.1. iespējami minimāls tuneļa segtais apjoms, gaismas aku veidošana;
 - 1.2. iespējami minimāls atbalstsienu apjoms:
 - 1.2.1. primāri jāveido zemes ierakumi un nogāzes, ko gar gājēju un velosipēdu satiksmes telpu iespējams nostiprināt ar līdz 0,6 m augstu atbalstsienu;
 - 1.2.2. vietās, kur izmantojamas augstākas atbalstsienas, tās jāparedz tikai vienā pusē un jāveido slīpas;
 - 1.2.3. atbalstsienām jāizmanto pievilcīgi materiāli vai apdare (piemēram, gabioni, ķieģeļi, flīzes, u. tml.), tostarp jāveic pasākumi, lai ierobežotu vandālisma riskus.
2. Iespējami neierobežota caurskatāmība un pārskatāmība, tostarp izvairīšanās no asiem, nepārredzamiem stūriem un no skatu aizsedzošām konstrukcijām, nogāzēm un krūmiem.

3. Pievilcīga, gaiša, uzskatāma tuneļa ieeja un spilgts mākslīgais apgaismojums tuneļa segtajās daļās.
4. Pievilcīga apdare / māksliniecisku elementu klātbūtne.
5. Ietvēm un veloceļiem jāparedz papildu drošības telpa gar liftu šahtām, tuneļu sienām un tamlīdzīgiem šķēršļiem.
6. Tuneļa minimālais augstums – 3,0 m.
7. Tuneļa izejas rampas jāveido ar ne lielāku slīpumu kā 5%. Ierobežotos apstākļos, saskaņojot ar Departamentu, iespējams paredzēt slīpumu līdz 6%, ja tiek paredzēts lifts vides pieejamības prasību nodrošināšanai.
8. Lai būvprojekta risinājumus iekļautu kopējā pilsētas gājēju kustības infrastruktūras tīklā un nodrošinātu ērtu gājēju piekļuvi tuneļiem, no tuneļa ieejas un tuneļa rampām pēc nepieciešamības veidot papildinošus tiešos gājēju savienojumus ar apkārtējo gājēju satiksmes infrastruktūru, tostarp sabiedriskā transporta pieturvietām, gājēju pārejām un citiem gājēju piesaistes objektiem. Šie papildinošie tiešie gājēju savienojumi var tikt veidoti ar kāpnēm.
9. Veloceļu tunelī un uz tā rampām jāveido, ņemot vērā inerces ietekmi:
 - 9.1. veloceļa līknes tunelī un uz tā rampām jāparedz ar vismaz 20 m iekšējo rādiusu, ko saspiestos apstākļos iespējams samazināt līdz 15 m;
 - 9.2. tuvojoties virszemei, līkņu rādiusu iespējams pakāpeniski samazināt līdz 5 m;
 - 9.3. veloceļa līknēs jāparedz veloceļa brauktuves paplašinājumu par 0,5 m;
 - 9.4. veloceļam jāparedz vismaz 40 m redzamības distanci;
 - 9.5. tuneļa rampās jānovērš vai jāsamazina velo un gājēju plūsmu krustošanos.

V. VISPĀRĪGIE NOSACĪJUMI GĀJĒJU UN VELOSIPĒDU TUNEĻIEM AR PIEKĻUVI DZELZCEĻA PERONIEM

1. Gājēju un velosipēdu dzelzceļa šķērsojumu ar piekļuvi dzelzceļa peroniem jāprojektē tunelī, tā platumu nodrošinot atbilstoši prognozētajai gājēju un velosipēdu tranzīta satiksmes plūsmai un prognozētajai abu sistēmu dzelzceļa pasažieru plūsmai, kā arī stacijas funkciju un aprīkojuma izvietojumam. Tuneļa daļā zem peroniem jāparedz tranzīta un stacijas zonas, ievērojot šādus nosacījumus:
 - 1.1. tranzīta zonā jāparedz gājēju brīvtelpa vismaz 3,0 m platumā un nodalīta divu virzienu velosatiksmes brīvtelpa vismaz 3,0 m platumā;
 - 1.2. jāparedz papildu drošības telpa gar liftu šahtām un tamlīdzīgiem šķēršļiem;
 - 1.3. tunelī nav pieļaujama gājēju plūsmu krustošanās ar velosatiksmes plūsmu;

- 1.4. no tranzīta zonas atsevišķās stacijas zonas parametri veidojami atbilstoši Rail Baltica reģionālo staciju veidošanas vadlīnijām vai VAS "Latvijas dzelzceļš" nosacījumiem, bet ne šaurāka kā 4,0 m;
- 1.5. gājēju (bet ne velo) tranzīta kustības organizēšanai var izskatīt variantu, kurā tā ir apvienota ar stacijas zonu, gājējiem nodrošinot vismaz 4,0 m platu brīvtempu. Velosatiksmē šādā gadījumā ir saglabājama tranzīta zonā, bez konfliktiem ar gājēju satiksmi no liftiem.
2. Ņemot vērā šādu tuneļu funkciju dzelzceļa staciju piekļuvei, tuneļa ieejas veidojamas kā stacijas priekšlaukums, līdzīgi kā Rail Baltica reģionālo staciju arhitektūras un dizaina vadlīnijās.
3. Tuneļa ieeja ir aprīkojama ar stacijas nosaukumu.
4. Tuneļa rampām izmantot šādus parametrus:
 - 4.1. gājēju satiksmes brīvtempa vismaz 2,0 m platumā, ja pie tuneļa izejas tiek paredzētas kāpnes vismaz 3,0 m platumā;
 - 4.2. gājēju satiksmes brīvtempa vismaz 3,0 m platumā, ja pie tuneļa izejas netiek paredzētas kāpnes vismaz 3,0 m platumā;
 - 4.3. no gājēju kustības nodalīta divu virzienu velosatiksmes brīvtempa vismaz 3,0 m platumā.

VI. PAPILDUS NOSACĪJUMI RAIL BALTICA PROJEKTA RISINĀJUMIEM RĪGAS CENTRĀLAJĀ DAĻĀ (POSMĀ NO JELGAVAS IELAS LĪDZ LĀČPLĒŠA IELAI)

1. Papildus būvniecību vispārīgi reglamentējošiem normatīvajiem aktiem ievērot prasības, kas noteiktas Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un aizsardzības likumā, likumā "Par kultūras pieminekļu aizsardzību", Ministru kabineta 08.03.2004. noteikumos Nr. 127 "Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un aizsardzības noteikumi" (turpmāk – Noteikumi Nr. 127), Ministru kabineta 26.08.2003. noteikumos Nr. 474 "Noteikumi par kultūras pieminekļu uzskaiti, aizsardzību, izmantošanu, restaurāciju un vidi degradējoša objekta statusa piešķiršanu", Rīgas domes 07.02.2006. saistošajos noteikumos Nr. 38 "Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi" (turpmāk – RVC AZ TIAN), kā arī citos normatīvajos aktos, kas attiecas uz attīstības ieceru īstenošanu šajā teritorijā.
2. Būvprojektu risinājumus balstīt uz atklātā starptautiskā metu konkursa "Rail Baltica Rīgas dzelzceļa tilta un Rīgas multimodālā sabiedriskā transporta mezgla kompleksas apbūves iecere" rezultātā iegūtā labākā darba risinājumiem, kā arī uz konkursa žūrijas komisijas rekomendācijām saistībā ar Centrālās Pasažieru stacijas ēkas, pasažieru peronu un apkārtējās teritorijas pārbūvi, panākot būtiskus uzlabojumus publiskajā ārtelpā, tostarp stacijas laukuma un to ietverošo ēku

arhitektoniskajā kvalitātē. Projektā jāņem vērā risinājumu izskatīšanas rezultāti Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības padomē.

3. Būvprojektu risinājumus veidot kontekstā ar publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas "Rail Baltica" trases teritorijas lokālplānojuma risinājumiem, ietverot sasaisti ar apkārtējām teritorijām. Centrālās stacijas ēkas, pasažieru platformu un blakus esošās ārtelpas pārbūves projekta risinājumiem jābūt funkcionāli un tehnoloģiski savietojamiem ar apkārtējo teritoriju un pilsētas infrastruktūras pārveidojumu risinājumiem.
4. Ievērot prasības pazemes kultūras mantojuma aizsardzībai. Saskaņā ar RVC AZ TIAN 712. punktu jaunbūvju un pārbūvju projektiem, kas paredz zemes darbu veikšanu vietās, kur iespējama neskarta kultūrslāņa atrašanās, nepieciešams saņemt Nacionālā kultūras mantojuma pārvaldes prasības būvprojektēšanai, kurās nosaka nepieciešamo arheoloģisko izpēti (arheoloģisko uzraudzību vai arheoloģiskos izrakumus).
5. Transporta organizācijas risinājumus Centrālās stacijas apkārtnē izstrādāt, pamatojoties uz projekta ietvaros vai lokālplānojuma sastāvā veiktās transporta modelēšanas rezultātiem, ņemot vērā izstrādes laikā aktuālos lēmumus par multimodālā transporta mezgla funkcijām un citiem satiksmes organizācijas jautājumiem.
6. Teritorijām ar paaugstinātu piesārņojumu un trokšņu līmeni paredzēt apstādījumus (kokus), nostiprinošos stādījumus un labiekārtojumu nogāzēs, un citus prettrokšņu pasākumus, kas vienlaikus ir iederīgi vēsturiskajā (vēsturiskās apbūves) pilsētvidē. Ievērot RVC AZ TIAN 2.27. apakšnodaļas, tostarp, RVC AZ TIAN 218. punkta prasības (218.p.: apbūvējot zemesgabalu maksimāli saglabāt esošos kokus, dabīgo reljefu, augsnes virskārtu (segu). Nav pieļaujama būvniecība saglabājama koka vainaga projekcijas zonā, izņemot, ja būvprojektā paredzētie risinājumi nodrošina koka saglabāšanu un augšanu).
7. Ievērot RVC AZ TIAN 338. punkta prasības: tehnisko ierīču, mehānismu un izvadu (vēdināšanas, kondicionēšanas u.t.ml.) atrašanos ārpus ēku jumtu vai sienu plaknēm paredzēt būvprojektā, pēc iespējas mazinot šo ierīču negatīvo ietekmi uz ēku siluetu un arhitektonisko veidolu skatos no publiskās ārtelpas.

VII. NOSACĪJUMS SABIEDRĪBAS IESAISTEI

Apkaimju iedzīvotāju, pilsētvides aktīvistu, vides pieejamības aktīvistu un nevalstisko organizāciju iesaistīšana ir vēlama būvprojekta risinājumu izstrādē pēc risinājumu izstrādes atbilstoši sākotnējiem plānošanas nosacījumiem un prezentēšanas Rīgas pilsētas pašvaldībai.