



Pašvaldības aģentūra
RĪGAS PILSĒTAS ARHITEKTA BIROJS

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

RĪGAS PILSĒTAS ARHITEKTA KOLĒGIJAS
SĒDES PROTOKOLS

Rīga
2015. gada 17. jūnijā

Nr.3 (86)

Sēde tiek atklāta: plkst. 14:00

Sēdi vada: direktors, Rīgas pilsētas arhitekts G. Princis
Sēdi protokolē: E. Lūse

Sēdē piedalās kolēģijas locekļi:

J. Andiņš, E. Bērziņš, J. Dripe, G. Grikmane, H. Gūtmane, T. Kokins, J. Krastiņš, A. Kronbergs, I. Rukšāne, M. Straume

Sēdē nepiedalās kolēģijas locekļi:

V. Briedis, V. Brūzis, J. Dambis, I. Leikums, E. Neilands, A. Pauniņš, I. Purmale, V. Šlars, V. Valgums

Sēdē piedalās:

J. Radzevičs, Rīgas pilsētas pašvaldības izpilddirektors
I. Dubkevičs, Pilsētas attīstības departamenta pārvaldes vadītāja vietnieks
J. Austrups, Pilsētas attīstības departamenta galvenais projektu vadītājs
R. Bula, Rīgas pilsētas arhitekta biroja direktora vietniece
A. Feļtins, Rīgas pilsētas arhitekta biroja projektu vadītājs
J. Bidzāns, SIA "BRD projekts" pārstāvis
J. Blūmiņš, AS "Ceļuprojekts" pārstāvis
M. Liepiņš, AS "Ceļuprojekts" pārstāvis
A. Kozlovska, Nacionālās informācijas aģentūras "Leta" pārstāve

Darba kārtībā:

Diskusija par Rīgas Ziemeļu transporta koridora 1.posma (Rīgas Ziemeļu transporta koridora daļa no valsts autoceļa A2 (Rīgas-Sigulda) pie Bergiem līdz Gustava Zemgala gatvei (Austrumu maģistrāle)) būvkonstrukciju un arhitektūras labiekārtošanas darbu risinājumiem.

J. Bidzāna un I. Dubkeviča prezentācija [šeit](#)

Diskusijā piedalās: G. Princis, T. Kokins, J. Krastiņš, J. Andiņš, I. Rukšāne, G. Grikmane, J. Dripe, A. Feļtins, E. Bērziņš, A. Kronbergs, R. Bula

T. Kokins: Pirmkārt, ir skaidrs, ka ar šo maģistrāli tiek radīta barjera – Ķīsezers faktiski no vienas puses tiek norobežots. Uzskatu, ka mērķis, uz ko tiekties, ir pēc iespējas

samazināt šo barjeru. Mani uztrauc arī Čiekurkalna konteksts, jo šobrīd skaista vēsturiska Rīgas apkaime jau ir norobežota ar dzelzceļu no vienas puses, ar industriālajām teritorijām no otras puses, garām iet Austrumu maģistrāle, un, ja pievienojas arī Ziemeļu koridors, Čiekurkalns kļūst par nosacīti izolētu salu.

Man arī ir kritika, nevis konkrēti šīs maģistrāles projektētājiem, bet principā valdošajai pieejai attiecībā uz to, kā pilsētā, projektējot šāda veida inženierbūves, tiek organizēta gājēju plūsma. Kā piemēru minēšu Daugavgrīvas ielas mezglu, kur gājējiem tiek radīta barjera, kuras apiešanai jāveic 1km un 180 m, kamēr faktiski būtu iespējams šo maršrutu izplānot tā, lai būtu jāveic tikai 380 m. Un gājējam tā ir liela starpība. Šķiet, ka valdošais princips ir gājējus virzīt pēc automašīnu plūsmas principa, rezultātā, piespiežot mest lielākus lokus nekā būtu nepieciešams. Es neapgalvoju, ka visā Ziemeļu koridora projektā ir jāpārplāno gājēju satiksme, bet šim jautājumam noteikti vajadzētu pievērst lielu uzmanību.

Tāpat jāpievērš uzmanība arī velo infrastruktūrai, kas jau visā valstī tiek risināta ačgārnī. Piemēram, pašreizējie rotācijas aplū risinājumi neatbilst labākajai šodienas praksei. Es saprotu, ka tie ir veidoti atbilstoši tam, kā rekomendē spēkā esošie normatīvie akti; tomēr jāatzīst, ka mūsu normatīvi diemžēl ir novecojuši. Labā ziņa ir tā, ka jūlijā plānots pabeigt jauno velo-standartu, un tajā iespējams būs iestrādāti jaunie rotācijas aplū risinājumi, kas atbilst labākajai praksei. Patiesībā arī projektētājiem būtu jāizdara spiediens uz varas iestādēm, lai normatīvie akti, kas neatbilst labākās prakses principiem, tiktu mainīti. Konkrēts labās prakses piemērs ir Ādažos izstrādātais projekts.

Attiecībā uz infrastruktūras risinājumiem es ceru, ka mēs esam pārvarējuši laiku, kad velo un gājēju ceļi tiek projektēti vienā plaknē. Lai radītu ideālu velo ceļiņu, principā pietiek ar 5cm augstu slīpo bortakmeni starp gājēju un velo joslu. Ļoti ceru, ka netiks veidoti apvienoti velosipēdistu un gājēju ceļi. Skatoties uz šo maģistrāli perspektīvā, ja tiek veidots savienojums ar Ādažiem, būtu vēlams atzīmēt, ka gar Baltezera kanālu būtu iespējams izbūvēt ideālu ceļu.

Tas, kas man šajā projektā pietrūkst, ir rūpīgi izvērtēta ietekme uz vietējo sociālo vidi. Kā viena rajona iedzīvotāji nokļūs pie ezera, kā viņi nokļūs autobusa pieturās? Šie jautājumi būtu jārisina detalizēti. Lielā mērogā viss izskatās ļoti skaisti, bet ir jānolaižas līdz ielas līmenim, kurā diemžēl šobrīd izskatās, ka viss ticis zīmēts kā parasti. Jāņem vērā, ka šī ir vienreizēja iespēja radīt jaunu infrastruktūru, līdz ar to būtu jātiecas uz perfekciju.

J. Krastiņš: Nav skaidrs, kādēļ, piemēram, Brīvības ielas mezgla abās pusēs ir ieprojektēti mazi rotācijas aplīši, kas būtībā ir T-veida krustojumi. Ir sajūta, ka šajā projektā tiek plānoti mazi uzbērumi un tunelīši. Latvijā ar šādiem risinājumiem zemes līmenī ceļi tiek pārveidoti grūti saprotamos labirintos. Rodas jautājums, kā šajā situācijā autovadītājs spēs vienkārši orientēties? Jārēķinās, ka ne visi autovadītāji paspēj izlasīt visas vajadzīgās norādes. Šāda tipa transporta būvēs trīs līmeņu krustojumi ir ievērojami vieglāk uztverams un komfortablāks risinājums. Vai arī divu līmeņu krustojums ar rotācijas apli trešajā līmenī. Šādi risinājumi arī no estētiskā viedokļa ir krietni pievilcīgāki. Es ieteiktu pārprojektēt krustojumus, lai tie tiešām būtu mūsdienīgi, skaidri saprotami un estētiski.

Pietiekami garas estakādes noteikti nav dārgāks risinājums par milzīgu uzbērumu veidošanu. Turklāt ar estakādēm tiek iegūta vidi papildinoša arhitektoniska būve, kas neapšaubāmi arī iedzīvotājiem ir patīkamāka.

J. Andriņš: Satiksmes departamentā šo projektu jau izskatījuši savā sanāksmē. Līdz ar to pirmie šķēpi ir laužti, un pirmie risinājumi ir pieņemti un akceptēti.

Tā kā šis objekts pēc uzbūvēšanas pāries Satiksmes departamenta pārziņā, tad mūs visvairāk uztrauc tieši ilgtermiņa uzturēšanas jautājumi. Būtu jāpievērš uzmanība tam, lai šīs būves uzturēšanas izmaksas būtu pieņemamas. Tāpēc, izvēloties gan barjeru, gan

apgaismojuma un citus risinājumus, būtu jāapspriežas ar uzturētājiem. Piemēram, stādījumi sadalošajā joslā ir risinājums, kas Satiksmes departamentam īsti nepatīk.

Pirmkārt, stādījumu kopšana būtu sarežģīta, otrkārt, rodas jautājums, vai šādos intensīvas satiksmes apstākļos stādījumi sadalošajā joslā spēs augt. Turklāt, ja viena no šādu stādījumu funkcijām ir novērst pretī braucošo automašīnu apžilbināšanu, tad jāņem vērā, ka aukstajos gadalaikos šo funkciju nebūs iespējams pildīt. Teorētiski gan sadalošās barjeras, gan skaņu barjeras būtu iespējams apaudzēt ar vītenaugiem, bet šobrīd Satiksmes departaments vītenaugus neapsaimnieko, līdz ar to, ja tiek izvēlēts šāds risinājums, to būtu jāapspriež ar departamentu. Piebildīšu arī, ka gājēju satiksmes niansēm ir jāpievērš uzmanība, un šiem risinājumiem ir jābūt mērķtiecīgākiem.

I. Rukšāne: Es vēlētos norādīt, ka šī ir lieliska iespēja demonstrēt, ka mēs domājam ilgtspējīgi. Apstādījumi šo ilgtspējības ideju tikai papildinātu. Šajā aspektā projekts ir jāanalizē gan lielā mērogā, gan detalizēti, posmu pa posmam. Apstādījumiem ir ne tikai pret-apžilbināšanas funkcija, bet arī estētiskā un gaisa attīrīšanas funkcija. Ir skaidrs, ka daba veldzē, un pilsētā tas ir ļoti svarīgi. Pasaulē apstādījumi sadalošajās joslās funkcionē ļoti labi. Zaļo vītenaugu siena būtu labs un viegli kopjams risinājums. Pieredzes trūkums šādu stādījumu apsekošanā nedrīkstētu būt izšķirošais faktors. Es ieteiktu pieaicināt ainavu arhitektu, kas projektu izanalizētu posmu pa posmam un rekomendētu optimālus apstādījumu risinājumus katrā posmā, attiecīgi, sabalansējot arī uzturēšanas izmaksas.

G. Grikmane: Šajā projektā mani pārsteidza risinājums pie iebraukšanas Rīgā, kur atrodas lielais uzraksts. Šī vieta ir zināmā mērā Rīgas vārti – pilsētas vizītkarte. Un šobrīd es projektā šajā vietā neredzu nekādu dizainu un vides estētiku. Ir izskanējuši dažādi piedāvājumi skaņu barjeru un apgaismojuma risinājumiem, bet tam visam vajadzētu iekļauties vienotā konceptā, kas sāktos jau ar Rīgas vārtiem. Visu vides objektu dizainam un apzaļumošanas risinājumiem vajadzētu izrietēt no vienota koncepta par to, ko ar šo maģistrāli mēs vēlamies pavēstīt. Šobrīd es projektā šādu konceptuālu vienotību neredzu. Tātad, jādoma par kopējo vizuālo tēlu, ko radīs šī maģistrāle.

J. Dripe: Piekrītu jau iepriekš izvirzītajai idejai, ka trīs līmeņu krustojumi būtu optimāls risinājums, kas nebojātu vizuālo tēlu. Uzskatu, ka ir vēlams piesaistīt vides dizaina speciālistu, ja nepieciešams no ārvalstīm. Es nedomāju, ka mums būtu jāmēģina imitēt pasaules līmeņa risinājumus, bet uz to vajadzētu tiekties. Turklāt šis ir brīdis, kad ir iespēja to darīt. No šīs sanāksmes izriet rekomendācija iedziļināties detaļās gan attiecībā uz kopējo dizainu, gan gājēju un velosipēdistu plūsmām.

Attiecībā uz Makšķernieku ciematu risinājumam vajadzētu būt pārdomātam tā, lai šī teritorija netiktu noizolēta no apkārtējās pasaules.

A. Feļtins: Es vēlētos norādīt, ka salīdzinājumā ar skiču projekta stadiju, šī projekta attīstībā ir vērojams ļoti liels progress. Piemēram, sākotnēji Šmerļupīte plānos bija iezīmēta tikai tehniski, bet šobrīd jau tiek paredzēta iespēja tās krastu labiekārtot. Pilsētas mērogā šādi aspekti ir ļoti būtiski.

Domājot par telpas izmantošanu zem estakādēm, manuprāt, viens no iespējamajiem risinājumiem ir šīs telpas izmantošana lietus ūdens apsaimniekošanas nolūkos. Rezultātā šī tukšā telpa būtu pamatoti norobežota un tiktu izmantota funkcionāli.

E. Bērziņš: Latvijā lietus ūdens apsaimniekošanai ir ļoti liels potenciāls, bet diemžēl līdz šim transporta būvju pieredzē tas netiek realizēts. Pārsvārā lietus ūdens tiek vienkārši novadīts upē vai kanālā caur kādu lielu atvērumu. Par šo aspektu derētu padomāt. Jāņem vērā, ka Rīgas pilsētas vārti, Jaunciema gatve, ir trīs ezeru tikšanās vieta, kurai seko divu upju grīvas. Tajā pašā laikā apkaimē dzīvo vairāk nekā 30 000 iedzīvotāju, kuri esošās infrastruktūras dēļ nezina, cik tuvu ir Ķīsezers. Šajā teritorijā vajadzētu maksimāli izmantot dabīgā reljefa sniegtās iespējas, nevis veidot jaunus uzbērumus. Šīs teritorijas reljefs piedāvā potenciālu Rīgā pavērt fantastisku ainavu, nevis to pazaudēt. Vajadzētu nodrošināt

šī objekta maksimālu caurspīdīgumu, lai mēs pret to neatdurtos kā pret sienu. Noteikti palīdzētu ainavu analīze un korekta vizuālā materiāla izstrāde.

A. Kronbergs: Šo maģistrāli veidojot, barjeras, protams, tiks radītas, jo no tā nevar izvairīties. Bet tieši tādēļ viens no svarīgākajiem uzdevumiem ir domāt par šī objekta integrāciju vidē, un kā to izdarīt. Uzbērumu veidošana pilsētā ir ļoti nepatīkama.

Ezeri pilsētā ir liela vērtība, kuriem šobrīd piemīt snaudošs potenciāls. Domājot par pilsētas attīstību kvalitatīvā plaknē, ezeru pieejamība būs viens no kvalitātes rādītājiem. Pilsētas attīstības kontekstā ir jādomā par to, kā paaugstināt dzīves kvalitāti, un ezeri ir dabas resurss, ko nedrīkst nošķirt no apkārtnes.

Par apzaļumošanu runājot, mūsdienās ir ļoti daudz veidu, kā apzaļumot barjeras un estakādes. Svarīgākais ir laicīgi ieplānot līdzekļus apzaļumošanas risinājumu apsaimniekošanai ilgtermiņā.

R. Bula: „Maģistrāle, protams, ir funkcionāla un telpiska barjera. Lai mazinātu telpiskas barjeras iespaidu būtu jāizvērtē iespēja apstādījumus veidot nevis pēc vienmērīga un vienveidīga, bet gan ainaviska principa, reaģējot uz blakusesošās vides raksturu. Piemēram, ejot gar un cauri zaļajiem centriem, teritorijām ar lielu apzaļumojuma blīvumu un zaļajiem koridoriem, apstādījumi varētu kļūt intensīvāki, tiem izmantojot arī maģistrāles uzbēruma daļu.”

Kopsavilkums

G. Princis: Pamatots ir apgalvojums, ka Ziemeļu transporta koridora projekts kopš tā pirmsākumiem ir krietni progresējis un šobrīd atrodas jau tā nākamajā attīstības stadijā. Kolēģijas sēdes laikā tika atzīmēts vērojams progress attieksmē pret ūdenstilpnēm un piekrastēm, kā arī apsvērtas dažādas risinājumu pieejas. Viens no ieteikumiem, kas izkristalizējās kolēģijas sēdes laikā – mums ir jāpazinās visas projekta attīstības sniegtās iespējas. Projekts jāizskata, ne vien vērtējot to realizācijas gadu perspektīvā, bet arī raugoties tālākā nākotnē. Jau šobrīd zināms, ka Ķīšezera krasta apbūves plānā paredzēta gan mazstāvu, gan daudzstāvu apbūve. Tiklīdz tiks atļauta būvniecība un teritorija kļūs ērti pieejama, radīsies arī tālākās attīstības vīzijas. Tādēļ jau šajā posmā ir jādomā gan par sabiedriskā transporta kustības maršrutiem, gan šķērsojumiem. Jādomā par iemītniekiem, kas nākotnē tur dzīvos un kuriem būs svarīgi šķērsot satiksmes maģistrāles radītās barjeras.

Jādomā par šo iemītnieku kustību pa gājēju un velo ceļiem. Fundamentālie maršruti ved Teikas, Čiekurkalna, Juglas un Berģu virzienos. Ir jādomā par to, lai gājēji un velosipēdisti varētu pietiekami ērti, saprotami un optimāli šķērsot satiksmes maģistrāles, dodoties šajos virzienos.

Šis aspekts savukārt sasaistās ar nākamo. Proti, nav šaubu par maģistrālo ielu maršrutiem, bet vietējo ielu tīkls būtu optimizējams, uzsvāru liekot uz vietējo kontekstu. Iespējams ir nepieciešams veikt papildus socioloģiskās aptaujas ar fokusa grupām, lai identificētu būtiskākos virzienus un vērā ņemamos aspektus.

No attīstības viedokļa objekts pavērs jaunas iespējas Juglas un Bukultu teritorijās un tās kardināli attīstīs. Šajās teritorijās darbs ir gan īpašniekiem, gan uzņēmējiem, domājot par attīstīšanas iespējām, un nākotnē īstenojamajiem pasākumiem.

Kolēģijas sēdes laikā tika apspriestas vairākas vīzijas un risinājumi attiecībā uz objekta apzaļumošanas koncepciju vides un dabas kontekstā, kā arī atsevišķi attiecībā uz inženierbūvju arhitektūras dizainu. Vajadzētu uz to raudzīties plašāk, kā uz vienotu kompleksu, kas ietver visu infrastruktūras aprīkojumu, sākot ar skaņas barjerām, ceļa zīmēm, apgaismojumu, soliņiem, utt. Ideālā gadījumā tas būtu vienots komplekss – funkcionāls uzturēšanas aspektā un vienots vides estētikas aspektā un dizainā. Īpašs akcents, protams, ir Rīgas vērti, kuri projektā vēl būtu jāpārdomā. Iespējams nākamajā

projekta attīstības solī nepieciešams izstrādāt jaunas vizualizācijas, iekļaujot šajā kolēģijas sēdē apspriestās un piedāvātās iespējas. Bažas pašreiz rada arī Berģu kalna ainava. Šis mezgls noteikti prasa īpašu pieeju, un tas būtu jāizvērtē atsevišķi, lai nonāktu pie risinājuma, kas ir respektabls gan inženiertehniski, gan satiksmes aspektā, gan estētiski. Šie ir tie galvenie Ziemeļu transporta koridora projekta kontekstā analizējamie aspekti.

Sēde tiek slēgta plkst. 16:25