



Pašvaldības aģentūra
RĪGAS PILSĒTAS ARHITEKTA BIROJS

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

RĪGAS PILSĒTAS ARHITEKTA KOLĒĢIJAS
SĒDES PROTOKOLS

2015. gada 9. decembrī

Nr.8 (91)

Sēde tiek atklāta: plkst. 14:05

Sēdi vada: direktors, Rīgas pilsētas arhitekts G. Princis

Sēdi protokolē: E. Lūse

Sēdē piedalās kolēģijas locekļi:

J. Andiņš, E. Bērziņš, V. Brūzis, T. Kokins, J. Krastiņš, E. Neilands, A. Pauniņš,
I. Purmale, I. Rukšāne, M. Straume, V. Šlars, V. Valgums

Sēdē nepiedalās kolēģijas locekļi:

V. Briedis, J. Dambis, J. Dripe, G. Grikmane, H. Gūtmane, A. Kronbergs, I. Leikums

Sēdē piedalās:

A. Abramovs, Rīgas Centrāltirgus

M. Brikmane, A/S Rīgas Starptautiskā Autoosta

R. Bula, RPAB

A. Djakonova, LTV 7

V. Gromule, A/S Rīgas Starptautiskā Autoosta

A. Kākulis, AECOM

V. Krūmiņliepa, LATRIT

J. Lejnieks, Rīgas Austrumu izpilddirekcija

I. Metnieks, RPAB

I. Motivāns, LETA

O. Ozols

R. Razums, SIA Linstow

M. Riekstiņš, Satiksmes ministrija

I. Rimša, RDSD

V. Silenieks, LATRIT

K. Vingris, Satiksmes ministrija

A. Zvirgzdiņš, A4D

Darba kārtībā:

1. Rail Baltica stacijas mezgls;
2. pārskats par 2015. gadā paveikto Rīgas pilsētas arhitekta kolēģijā (darba kārtības Nr. 2. punkts tiek pārcelts uz nākamo RPAB kolēģijas sēdi).

M. Riekstiņš, A. Kākulis un K. Vingris prezentē Rail Baltica stacijas mezgla attīstības vīziju (prezentāciju skatīt [šeit](#))

Diskusijā piedalās: A. Abramovs, V. Brūzis, J. Andiņš, E. Bērziņš, V. Gromule, A. Kākulis, T. Kokins, I. Purmale, M. Riekstiņš, I. Rimša, J. Krastiņš, I. Rukšāne, V.Šlars, K. Vingris, V. Valgums

V. Gromule: Apspriežoties ar kolēģiem Igaunijā un Lietuvā, esam secinājuši, ka tik agresīva iejaukšanās konkurējošā transporta veida infrastruktūrā, kā šajā gadījumā, nav paredzēta nevienā no šīm valstīm. Autoostas pārstāvji ir daudz diskutējuši ar projekta autoriem un šobrīd visvairāk sliecamies uz projekta modeli, kas sniedz Autoostai iespēju izmantot teritoriju zem uzbēruma un cerams, ka pie šī modeļa varēsim arī palikt. Protams, Rail Baltica attīstītājiem jārēķinās ar izaicinājumiem, ko radīs nepieciešamība nodrošināt autobusu un dzelzceļa satiksmes nepārtrauktību. Piemēram, Lietuvā autoostas darbības nepārtrauktības nodrošināšanai iespējams izmantot arī apkārt esošās ielas, bet šeit tās ir gana noslogotas, un šāda iespēja nepastāv. Tāpat autoostas teritorijā būtu jānodrošina taksometru un privātā transporta apstāšanās vieta pasažieru uzņemšanai un izlaišanai.

Vēlams ņemt vērā, ka Vecrīga ir pievilcīga tūristiem, bet šobrīd tūrisma autobusiem principā nav vietas, kur apstāties. Līdz ar to, ja varētu šādu iespēju nodrošināt,

pavērtos jaunas sadarbības iespējas. Pilnībā likvidēt transporta mezglu esošajā Autoostas teritorijā, pārceļot to uz stacijas mezglu, būtu neprāts. Sevišķi tādēļ, ka esošajai vietai ir ļoti ērti piekļūt no Maskavas un Krasta ielas puses.

A. Abramovs: Šodien prezentētā attīstības modeļa alternatīva C, arī Rīgas Centrāltirgus kontekstā ir vispievilcīgākā. Kanāla malas attīstība ietilpst mūsu plānos. Bet ņemot vērā, ka tas ir nozīmīgs preču piegādes ceļš, mums nav bijis mērķa radīt šajā vietā gājēju ceļu. Protams, nebūtu slikti izstrādāt modeli, kas ļautu kvalitatīvi integrēt gan gājēju ceļu, gan preču piegādes ceļa funkcijas vienlaikus.

I. Rimša: Runājot, par auto apstāšanās vietām stacijas mezglā, racionālākais risinājums būtu ievērot *kiss&ride* principu, nevis veidot autostāvvietas ilglaicīgai auto novietošanai. Jārēķinās, ka šajā teritorijā gājēju un transporta plūsmas intensitāte palielināsies, līdz ar to būtu jācenšas prognozēt, kā tas notiks un, kāda būs infrastruktūras caurlaidība.

I. Purmale: Pilsētplānošanas aspektā ir pozitīvi, ka, pateicoties Rail Baltica projektam, ir sakustējušies jautājumi, kas jau sen prasījuši uzmanību. Konceptuāli Rīgas pilsētas attīstības plānā ideja par kompakto sabiedriskā transporta mezglu jau ir iestrādāta. Atbilstoši pašreizējam plānam reģionālā transporta mezgliem ir rezervētas vietas Torņakalnā un Pētersalā. Pilsētas Attīstības departamentam būtiski būs satiksmes modelēšanas rezultāti, kas varētu sniegt atbildi arī uz jautājumu, vai pašreiz reģionālajam transportam rezervētās vietas būs nepieciešamas, vai arī būs iespējams to visu apvienot stacijas mezgla apkārtnē. Principā, veidojot kompakto lineāru transporta mezglu zem dzelzceļa uzbēruma, iepriekš minētās teritorijas reģionālajam transportam varētu vairs nebūt nepieciešamas. Transporta modelēšanas rezultāti noteikti būs svarīgi arī lokālpilnojumam izstrādāšanas kontekstā.

Pilsētas attīstības plānā 13. janvāra ielas tramvaja satiksmi ir plānots pārcelt dzelzceļa uzbēruma pusē, ko savukārt neredzam šeit apspriestajā shēmā. Tāpat jāvērs uzmanība arī uz plānu izveidot divvirzienu tramvaju sistēmu Elizabetes un Dzirnau ielās, ko Rail Baltica projekta piedāvātā shēma paredz nedaudz izmainīt. Šajās vietās būtu vēlams izstrādāt detalizētu transporta plūsmas modeli, ņemot vērā, ka gan pilsētas attīstības plānā, gan Rail Baltica projekta ietvaros Dzirnau ielā paredzēta arī velojosla. Būtu arī jāizvērtē velojoslas izveidošana Gogoļa ielā.

Attiecībā uz Autoostu būtu vēlams nodrošināt vēl tiešāku savienojumu starp autoostu un staciju, lai tas nešķērsotu rekreācijas un publiskās ārtelpas zonas, kā tas ir šobrīd. Pozitīvi vērtējama ir iecere attīstīt kanāla malas zonu pie Autoostas. Šeit jāstrādā pie risinājumiem, kā pakāpienveidīgi paplašināt šo zonu. Tāpat arī jāņem vērā normatīvo aktu prasības, kas attiecas uz ūdens spoguļa aizsegšanu.

Būtu vēlams tālākā nākotnē paredzēt iespēju uzbēruma norakšanai kvartālā starp Elizabetes un Dzirnavu ielām, un tādējādi iegūt papildus izmantojamo telpu pilsētas iedzīvotāju vajadzībām.

J. Andiņš: Protams, no funkcionālā viedokļa piedāvātā alternatīva C ir labākais risinājums. Bet kamēr nav atzinuma no transporta plūsmu modelētājiem, būtu jāievēro piesardzība attiecībā uz gala lēmumu pieņemšanu.

Runājot par piedāvāto 13. janvāra attīstības vīziju, ieviešot gājēju bulvāri un vairākas gājēju pārejas, būtu jādomā, kā novirzīt transporta plūsmas, jo jau šobrīd 13. janvāra iela ir gana intensīvi noslogota.

Ilgtermiņa autostāvvietām vismaz nelielā skaitā stacijas mezglā būtu jābūt, tāpat jānodrošina ērta pieeja gan auto, gan velo transportam. Jāņem vērā, ka Turgeņeva ielā šobrīd tiek projektēts velo celiņš, līdz ar to samazināsies izbraukšanas joslu skaits.

Kopumā Rail Baltica attīstītājiem ir rūpīgi jāvērtē gan pašreizējā situācija, gan nākotnes perspektīvas.

T. Kokins: Kompakta transporta mezgla izveidošanas iecere noteikti ir atbalstāma.

Runājot par stacijas mezgla risinājumu, trūkst pamatojuma trešā līmeņa veidošanai virs sliedēm. Šobrīd vienīgais arguments ir divu dažādu dzelzceļa transporta lietotāju skaidra nodalīšana. Tomēr racionālāk būtu censties to atrisināt vienā līmenī, lai neradītu liekas neērtības dzelzceļa transporta lietotājiem.

Bulvāra ideja 13. janvāra ielā ir atbalstāma kā nākotnes projekts kompleksi ar stacijas mezglu.

Ir saskatāmas pretrunas attiecībā uz velo satiksmes piedāvātajām shēmām 13. janvāra ielā, kur tās pārklājas ar sabiedriskā transporta satiksmi. Domājot par velotransportu 13. janvāra ielā, jārēķinās ar sabiedriskā transporta pieturvietām un ielas parametriem. 13. janvāra ielā iestrādātie velo risinājumi ir pavirši un velotransporta risināšana kopējā brauktuves satiksmē nav pieļaujama. Ņemot vērā

maršruta nozīmību un satiksmes intensitāti, kā vienīgais iespējamais risinājums pieļaujams velotransporta fiziska nodalīšana no pārējās satiksmes plūsmas. To, vai tas tiek darīts vienā ielas pusē vai abās, risināt nākamajās projektēšanas stadijās.

J. Krastiņš: Būtiski iebildumi pret pašreizējo stacijas un pieguļošās teritorijas attīstības vīziju nav. Šī ir teritorija, kur vēsturē ir jau pieļauta vesela virkne kļūdu. Piedāvātā risinājuma īstenošana dotu iespēju tās vismaz daļēji izlabot.

Trešā līmeņa izveide stacijas mezglā būtu pamatojama tikai tad, ja apakšējā līmenī tiktu izvietota autoosta. Pretējā gadījumā nav pamatoti likt lietotājam vispirms kāpt uz augšu, lai uzreiz pēc tam atkal kāptu lejā, radot liekas neērtības.

Apsveicami, ka tramvaja līniju 13. janvāra ielā paredzēts atstāt esošajā vietā. Pilsētas plānošanas dokumentos paredzētā tramvaja līnijas pārvietošana ielas pretējā, dzelzceļa pusē ir absolūti nepamatota. Tā radītu nevajadzīgas neērtības gājējiem un pavisam noteikti – vēl lielākus transporta sastrēgumus.

Projektā jāparedz arī uzbēruma likvidēšana līdz Dzirnau ielai, gar Gogoļa ielu un starp tirdzniecības namiem „Stockmann” un „Titāniks”. Gājējiem ērts savienojums starp abām šīm celtnēm bija jāizbūvē jau „Stockmanim”, kurš tā vietā ar neveiklu būvi piesārņoja kanālu zem dzelzceļa uzbēruma.

V. Valgums: Risinājuma C alternatīva ir atbilstošākais variants. Ļoti pozitīvi vērtējams multimodalisma princips. Ideālā gadījumā, protams, gājēju plūsma atrisinātos vienā līmenī, bet nenoliedzami ir situācijas, kuras var atrisināt tikai vairākos līmeņos. Par to šeit vēl ir jādomā.

Attiecībā uz pašu vīziju, C alternatīva ir atbilstoša. Teritorijas izpētē būtu vēlams akcentēt juridisko un tiesisko pusi. Dabīgi, ka projekta realizācijas ietvaros nāksies pārkāpt tradīcijas un noteiktas robežas, bet atzīmei par juridisko aspektu noteikti jābūt jau no paša sākuma. Būtu labi, ja pasūtītājs varētu piedāvāt projekta īstenošanas optimālo metodi. Ar balstīšanos uz mūsu pieņemtajiem principiem un normatīvajiem aktiem vien nepietiks. Nepieciešams izmantot Eiropas praksi kompleksu pilsētībūvniecības projektu īstenošanā, jo šeit pēc katra posma ir jāpieņem konkrēts lēmums. Katrā stadijā būtu vēlams arī neatkarīga eksperta klātbūtne. Pēc katra projekta posma ir jāpieņem lēmumi, būtiski vadīties pēc metodes, kas nodrošinātu, ka šie lēmumi būs racionāli un pareizi.

E. Bērziņš: Vēlētos redzēt detalizētāku transporta shēmu 13. janvāra ielas un Krasta ielas mezglā. Šī ir problemātiska vieta, kurai vajadzīgs optimāls risinājums. Tāpat būtu vēlams, lai izstrādātie risinājumi ļautu akcentēt faktu, ka mums pilsētā ir pieejamas ūdens malas.

I. Rukšāne: Aicinu uzsākt komunikāciju ar lietotājiem plašākā mērogā. Izvērsti stāstīt par projektu un risinājumiem. Šādai komunikācijai ļoti pateicīga telpa ir stacijas ēka. Svarīga ir projekta sasaiste ar Daugavmalu/ Krasta ielu - jāskata kopumā šī telpa arī nākotnes perspektīvā, kā arī to, ka pievienojos par C variantu.

V. Šlars: Pievienojos kolēģiem, atbalstot risinājuma C alternatīvu. Uzskatu, ka dzelzceļa uzbēruma maksimāla samazināšana ir pozitīvi vērtējama, jo pilsētā tas veido lieku robežu.

A. Pauniņš: Nenoliedzami šajā centrālajā pilsētas transporta mezglā palielināsies cilvēku plūsma. Līdz ar to ir jāakcentē šo cilvēku ērtības, ko vispirms veido vide ap viņiem. Noteikti apsveicama ideja par 13. janvāra ielas un stacijas apkaimes apzaļumošanu. Ir jāizmanto fakts, ka šis mezgls atrodas tik tuvu Daugavai un būtu labi to apzaļumot, padarīt cilvēkam patīkamāku. Cilvēks ir pirmajā vietā un tikai pēc tam – transports. Visiem lēmumiem ir jābūt orientētiem cilvēkiem un videi draudzīgā virzienā.

V. Brūzis: Optimālā variantā tiktu likvidēts uzbērums līdz Dzirnavu ielai; jau tika minēts, ka cilvēku plūsma stacijas mezglā tikai palielināsies un vienā brīdī esošā telpa var tikt pārpildīta. Līdz ar to būtu derīgi atbrīvot telpu, kas varētu kalpot arī kā rezerves platība nākotnes attīstībā. Dzirnavu ielas pieslēgšanās arī paver plašākas iespējas kā līdz šim.

Runājot par pašas stacijas modeļiem, vērtīgs būtu kompromisa modelis, kur risinājumā ir mazāk līmeņu, savukārt ir telpisks risinājums virs sliedēm. Būtu vērtīgi domāt par kvalitatīvu un estētisku telpisku risinājumu virs sliedēm, ko varētu arī paturpināt līdz Prāgas ielai, kas "Stockmann" un "Titānika" fasādēm, kas kalpotu kā signāls, ka šeit sākas centrāla telpa/elements. Jo šobrīd iebraukšana centrālajā stacijā ved vienkārši gar 2 utilitārām (Stockmann un Titānika) fasādēm. Ideālā gadījumā šim posmam varētu izbraukt caur modelētu/dizainētu telpu.

Protams, jāpiekrīt Valguma kungam, par ekspertu piesaistīšanas nepieciešamību.

Skaidrs, ka būvprojekts minimālā sastāvā, ir likumdošanas prasība, no kuras nevar izvairīties. Šajā gadījumā līdz šim paveiktais un šodien prezentētais jau tuvinās tam, ko varētu uzskatīt par būvprojektu minimālā sastāvā. Likumdošana pieļauj, piemēram, vēlāk izstrādājumu dēļ veikt izmaiņas fasādēs, bet nedrīkst mainīt funkciju un apjomu. Tāpat ņemot vērā, ka objekts atrodas Rīgas vēsturiskā centra teritorijā, skaidrs, ka būs jāriko arhitektūras ideju konkurss.

Kopsavilkums

G. Princis: Diskutējot par piedāvātajiem risinājumiem, jāņem vērā tādi faktori kā pasažieru ērtības, risinājumu ietekme un savietojamība ar esošo infrastruktūru un uzņēmējdarbību, kā arī perspektīvā pilsētas attīstība nākotnē – Torņakalns un Skanste. Būtiska loma projektā tiek piešķirta multimodālisma principam, proti pilsētas sabiedriskā transporta lietotāju nodrošināšana ar maksimāli ērtu pārsēšanos iespēju starp vietējiem, reģionāliem un starptautiskiem transporta modeļiem, koncentrējot dažādu transporta veidu pieturvietas stacijas mezgla tiešā tuvumā, kā arī nodrošinot ērtu pārvietošanos starp dažādiem transporta veidiem.

Kopumā projekta attīstības gaita tika novērtēta pozitīvi. Gan klātesošie institūciju pārstāvji, gan kolēģijas locekļi par optimālo no trīs potenciālajiem Rail Baltica stacijas mezgla variantiem atzina alternatīvu C, kas nodrošina potenciāli augstāko pilsētas iedzīvotāju un transporta mezgla lietotāju apkalpes līmeni, kā arī piedāvā pilsētībūvnieciski pamatotus risinājumus objekta un apkārtnes publiskās telpas un arhitektūras kvalitātes veicināšanai.

Projekta attīstītāji tiek aicināti uzturēt komunikāciju un atgriezenisko saiti ar sabiedrību projekta attīstības gaitā. Kolēģija lūdza arī projekta attīstītājus rūpīgi modelēt auto un sabiedriskā transporta kapacitāti.

Sēde tiek slēgta plkst. 17:00

Sēdes vadītājs: G. Princis _____

Sēdi protokolēja: E. Lūse _____

Kolēģijas locekļi:

J. Andiņš _____

E. Bērziņš _____

V. Brūzis _____

V. Brūzis _____

J. Krastiņš _____

E. Neilands _____

A. Pauniņš _____

E. Neilands _____

I. Purmale _____

M. Straume _____

V. Šlars _____

V. Valgums _____