



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

2016. gada 25. maijā

Nr.3 (94)

Sēde tiek atklāta: 14:06

Sēdi vada: direktors, Rīgas pilsētas arhitekts G. Princis

Sēdi protokolē: E. Lūse

Sēdē piedalās kolēģijas locekļi:

V. Brūzis, J. Krastiņš, A. Kronbergs, I. Leikums, E. Neilands, I. Purmale, V. Šlars,
V. Valgums

Sēdē nepiedalās kolēģijas locekļi:

Kolēģijas locekļi: J. Andiņš, E. Bērziņš, V. Briedis, J. Dambis, J. Dripe, G. Grikmane,
H. Gūtmane, T. Kokins, A. Pauniņš, I. Rukšāne, M. Straume,

Sēdē piedalās:

R. Bula, *RPAB*

A. Dzirkalis, *EDZL*

J. Igaunis, *AS "Rīgas starptautiskā autoosta"*

D. Kalvāne, *LAS*

A. Kublačovs, *"Linstow Center Management"*

L. Leitāne – Šmīdberga, *LAS*

I. Niedole, *LBS*

I. Staša – Šaršūne, *RD PAD*

M. Taurenis, *AS "Ceļuprojekts"*

A. Veinbergs, *LIBP*

K. Vingris, *EDZL*

I. Vircavs, *Rīgas pilsētas būvvalde*

Darba kārtībā:

1. Diskusija par Rail Baltic Rīgas pasažieru stacijas metu konkursa nolikumu un arhitektūras programmas projektu. K. Vingra prezentācija ir atrodamā [šeit](#).

Diskusijā piedalās: V. Brūzis, J. Krastiņš, I. Leikums, E. Neildands, I. Purmale, V. Šlars, V. Valgums, R. Bula, J. Igaunis, A. Kublačovs, L. Leitāne – Šmīdberga, I. Niedole, M. Taurenis, A. Veinbergs, I. Vircavs

I. Purmale: Redzētajos un apspriestajos materiālos, lielās līnijās iezīmējamā programma, kas ja ir tikusi apspriesta un akceptēta. Nepieciešami precīzāki formulējumi attiecībā uz detalizāciju.

Runājot par nākotnes vīziju, kurā 13. janvāra iela iezīmējamā kā bulvāris – tas visticamāk tik drīz vēl nenotiks, jo nebūs izpildījušies vajadzīgie priekšnosacījumi. Lai 13. janvāra iela varētu pārtapt par bulvāri, sākotnēji nepieciešams izbūvēt trīs maģistrāles – Ziemeļu koridoru, Dienvidu tilta trasi pilnā apjomā un Austrumu maģistrāli –, kas noņemtu transporta slodzi no pilsētas centra. Līdz ar to konkursā transporta infrastruktūras jautājumi ir jārisina nākotnes perspektīvā, bet tajā pašā laikā rēķinoties ar pašreizējo situāciju.

Ļoti liels ieguvums pilsētai radīsies, ja izdosies apgūt un pilnvērtīgi izmantot dzelzceļa uzbēruma telpu, tajā skaitā kvartālu starp Timoteja un Dzirnau ielām. Viens no rekomendējamajiem konkursa nosacījumiem būtu analizēt pilsētas transporta satikšanos un integrāciju šajā punktā. Šobrīd ne metu konkursa teritorijā, ne izpētes projekta zonā, ir iekļauts rūpniecības preču tirgus, kur šobrīd notiek paralēli procesi. Multimodālā satiksmes mezgla attīstīšanas ietvaros uz rūpniecības preču tirgus zonu ir plānots pārcelt mikroautobusu bāzi. Transporta infrastruktūras attīstība konkursa ietvaros ir jāanalizē un jādomā, kā nodrošināt ērtu sasaisti un sabiedriskā transporta savstarpējo integrāciju, ņemot vērā, ka sabiedriskā transporta slodzi iecerēts koncentrēt vienā mezglā. Ņemot vērā, ka vismaz uz multimodālā satiksmes mezgla izbūves laiku daļa autoostas funkciju tiks novirzītas uz satelīteritoriju Torņakalnā, transporta veidu sasaistes risinājumi būs sevišķi nozīmīgi. Arī jaunas tramvaja līnijas tik drīz netiks izbūvētas, bet risinājumā būtu jāparedz, ka tramvaja līnijas tiek pārceltas 13. janvāra ielas otrā pusē, pienākot pie stacijas. Viens no uzdevumiem attiecībā uz šo multimodālo satiksmes mezglu ir nodrošināt maksimāli plašu virzienu izvēli pasažieriem.

Šobrīd ir tapis Rīgas lokālpilnvarojums, kurā iekļauta arī šī dzelzceļa un tā apkārtnes teritorija. Šis patiesībā varētu būt gadījums, kad groži attiecībā uz lokālpilnvarojuma prasībām būtu jāpalaiž vaļīgāk. Ir paredzams, ka tik apjomīgs un sabiedriskās nozīmes infrastruktūras objekts nespēs pilnībā iekļauties lokālpilnvarojuma radītajos rāmjos, kaut vai sarkano līniju dēļ. Līdz ar to šī projekta attīstībā varētu būt iespējamās pielāgšanas un labākā risinājuma paredzētās izmaiņas varētu arī iestrādāt lokālpilnvarojumā.

J. Igaunis: Autoosta funkcijas uz dzelzceļa būvniecības laiku, protams, nāksies daļēji pārcelt, bet kopumā autoosta vēlas, lai gala rezultātā visas funkcijas tiktu atgrieztas esošajā vietā. Būvniecības laikā droši vien reģionālo autobusu satiksmes funkciju nāksies pārcelt uz Torņakalnu, savukārt starptautisko un tūrisma autobusu satiksmes funkciju plānots pildīt jau esošajā teritorijā. Projekta attīstības sākotnējās stadijās izskanēja ideja, pārcelt autoostas funkcijas zem dzelzceļa stacijas, tomēr tika secināts, ka autoostai tur nav vietas, un racionālāk šo telpu būtu izmantot mikroautobusu un pilsētas sabiedriskā transporta funkciju nodrošināšanai.

Ļoti būtiski ir arī drošības jautājumi, sevišķi attiecībā uz uzbēruma norakšanu un estakādes izbūvi. Metu konkursa piedāvātajos noteikumos šobrīd nav gana akcentēti drošības jautājumi, lai gan pasaulē tie iegūst arvien lielāku aktualitāti. Tam vajadzētu pievērst uzmanību, izstrādājot konkursa noteikumu gala redakciju.

A. Kublačovs: Pagaidām ir apsveicama projekta attīstītāju pretimnākšana attiecībā uz ieinteresēto pušu interesēm.

Šobrīd ir iespēja izveidot ne vien paplašinātu tranzīta zonu, bet arī galamērķi ar tirdzniecības, ēdināšanas un citām funkcijām. Trešā stāva izvietošana virs dzelzceļa platformām šķiet visai nevajadzīga ideja, kas tikai lieki sadārdzinātu projektu. Sevišķi ņemot vērā, ka teju neviena komercfunkcija šajā trešajā līmenī nebūtu dzīvotspējīga, izņemot varbūt vienīgi restorānu. Šis trešais stāvs var būt kā opcija arhitektiem, bet šobrīd šai idejai nav redzams racionāls pamatojums.

J. Krastiņš: Materiāls, kurā aprakstītas iespējamās konkursa prasības, atstāj simpātisku iespaidu – izskatās, ka varētu tik labotas 150 gadus senas pilsētībūvniecībā pieļautās kļūdas. Attiecībā uz konkursa iespējamajām prasībām, tai skaitā attiecībā uz jaunā dzelzceļa tilta vīziju, krasi iebildumi nerodas.

Runājot par trešā stāva iespējamību virs dzelzceļa platformām – ja tas ir ekonomisku vai citu iemeslu dēļ nepieciešams, tad iebildumiem par to nevajadzētu rasties, un uz Vecrīgas kultūrvēsturiskā mantojuma kontekstā tas arī neveidotu negatīvu ietekmi.

Vajadzētu paredzēt, ka pilsētas sabiedriskā transporta pieturu izkārtojums un piekļuve tam ir viens no konkursa priekšmetiem. Nav pamatoti vēlēties pārcelt tramvaja līniju pāri ielai paralēli dzelzceļam; šīs ieceres realizēšana tikai radītu liekus sarežģījumus gan pilsētas iedzīvotājiem, gan infrastruktūras attīstītājiem. Šobrīd tramvaja līnijas novietojums gar Vecrīgu ir optimāls un kalpo pilsētniekiem. Faktiski sabiedriskā transporta shēmas nākotnes vīzijai arī vajadzētu būt dalībnieku priekšlikumam, jo jebkuri dzelzceļa apkārtnes attīstības modeļi un shēmas, kas varētu tikt izmantoti kā konkursa rāmji, šobrīd ir tikai pieņēmumi, bez stingra pamatojuma.

Bažas sagādā konkursa dalībniekiem izvirzāmās kvalifikācijas prasības. Galvenajam metu konkursa mērķim jābūt ideju iegūšanai. Šobrīd izskatās, ka konkursa dalībnieku kvalifikācijas prasības reducēs šo mērķi uz personālijām. Uzsvaram konkursa darbu vērtēšana būtu jābūt uz arhitektoniskajiem un pilsētplānošanas aspektiem. Žūrijas komisijas sastāvā noteikti jābūt vairāk pārstāvētiem arhitektiem (šobrīd paredzēts, ka tikai 2 no 9 žūrijas locekļiem ir profesionāli arhitekti); turklāt nav akceptējams fakts, ka neviens no arhitektiem

plānotajā žūrijas komisijā nav no Latvijas. Lai adekvāti būtu iespējams novērtēt, kas Rīgai ir nepieciešams un kā pilsēta attīstīsies, žūrijas sastāvā būtu jābūt vismaz 5 vai 6 Latvijā praktizējošiem arhitektiem, kas pazīst Rīgu. Konkurss paredzētais termiņš (4 mēneši) šķiet utopisks un noteikti būtu vērts pacīnīties, lai to būtu iespējams pagarināt.

V. Valgums: Šobrīd konkursa vērtēšanas kritēriji neatbilst dalībnieku kvalifikācijas kritērijiem. Piemēram vērtēšanas kritērijos nav neviena punkta, kas attiektos uz tiltu un dzelzceļa pareizību.

Noteikti radīsies konflikts starp apbūves noteikumiem un rezultātu. Formāli tiem visiem būtu jābūt iestrādātiem konkursa nolikumā, sevišķi paliekot pie esošajiem kvalifikācijas kritērijiem, jo ārzemju kolēģi, kas tiem atbildīs, diezgan maz orientēsies mūsu apbūves noteikumos. No pasūtītāja skatupunkta konkursa rīkošana šķiet kā šķērslis un apgrūtinājums. Pagaidām piedāvātā nolikuma forma negarantē uzvarētājam turpmāko darbu. Līdz ar to pareizāk varētu būt rīkot īsu ideju konkursu arhitektūras konkursa vietā, kā rezultātā varētu izstrādāt vadlīnijas, ko vēlāk integrēt tālākajā procesā.

Ja mēs runājam par iespēju veidot projekta būves informācijas modeli (BIM), tad jāuzsver, ka BIM nav tikai 3D modelis, bet tas sākas jau ar līguma attiecībām. BIM kā integrētā projektēšanas sistēma prasa citu līguma formu, piemēram, "Design – Build" līguma forma savā ziņā tam ir piemērota. Savukārt FIDC līgumos par BIM netiek runāts vispār. BIM nozīmē citu atbildību sadalīšanas un dalībnieku iesaistes veidu.

L. Leitāne-Šmīdberga: Pagaidām Latvijas Arhitektu savienība vēl nav saņēmusi oficiālu aicinājumu iesaistīties metu konkursa atzinumā, vai biedru, profesionālu sertificētu arhitektu, nozīmēšanā darbam žūrijas komisijā.

Jāuzsver, ka metu konkursa jēga ir iegūt labāko rezultātu, kā to paredz publisko iepirkumu likums, kas nosaka arī to, ka tiek garantētas konkursa dalībnieku autortiesības. Šobrīd konkursa nolikuma uzmetums paver iespējas pasūtītājam iegūt šo autora darbu un veikt tajā izmaiņas, kas nav saskaņā ar autortiesību likumu. Līdz ar to pasūtītājam būtu precīzāk jādefinē, ko ir plānots ar konkursā iegūto metu darīt tālāk – vai tiks turpināta sadarbība ar tā autoru, vai tas tiks atpirkts no autora. Šobrīd nav precīzi atrisināta procedūra pēc konkursa uzvarētāja noteikšanas. Ja mēs paskatītos, cik daudz 500 m un garāki tilti un cik daudz stacijas ar tik lielu finansējumu (5 milj. EUR) ir projektētas un būvētas Eiropā pēdējos gados, būtu skaidri redzams, ka potenciālo pretendentu nav sevišķi daudz. Ar tik striktām kvalifikācijas prasībām tiek samazināta iespēja konkursā piedalīties Latvijas arhitektiem.

Par konkursa žūrijas sastāvu runājot, jānorāda, ka arī LAS konkursu labās prakses rekomendācijas nosaka, ka 50 % + 1 žūrijas locekļu ir arhitekti. Viennozīmīgi žūrijā ir jābūt arhitektiem no Latvijas. Konkursa termiņš, 4 mēneši, ir daudz par īsu, ja vien iepriekš jau nav zināmi dalībnieki.

R. Bula: Ņemot vērā, ka šobrīd nav iespējams paredzēt 13. janvāra ielas šķērsojumus nākotnē, publiskās ārtelpas kvalitātes nodrošināšanas nolūkus, būtu jāparedz, ka zem estakādes tiek atstāti vizuālie koridori pret ielām, kas no Vecrīgas

iziet uz 13. janvāra ielu. Meta nolikumā būtu jāiestrādā, ka šajās zonās zem estakādes nedrīkst atrasties vizuālas barjeras (piemēram, kioski utt.).

Pirms pārbūves Stacijas laukums bija atvērtāks pret pilsētu, bet tagad ir daļēji no tās norobežots. Iespējams būtu jāveido telpiskā sasaiste no galvenā laukuma zem estakādes uz Maskavas forštates pusi, lai tā sasaiste nebūtu tikai pa tuneli ēkas iekšienē.

Stacijas pieguļošajā teritorijā ir pazemes pāreju struktūra, kas būtu rekonstruējama, ņemot vērā, ka šobrīd tajās ir vaļējas trepes, kas ziemas laikā kļūst teju neizmantojamas.

A. Veinbergs: Projekta attīstībā noteikti jādomā par ilgtspējības kritēriju ievērošanu. Ilgtspējība sākas jau projektēšanas stadijā, kad jāparedz ilgtspējības aspektu darbība un ievērošana gan būvniecības procesā, gan objekta ekspluatācijā.

Ļoti noderētu BIM modeļa veidošana šim projektam, kurā tiktu analizēta un paredzēta projekta virzība laikā. BIM nozīmētu, pārdomātu projekta virzību. Faktiski konkursa nolikumam vajadzētu virzīt projektu ilgtspējības un BIM virzienā. Ja šis projekts, taps ievērojot ilgtspējības kritērijus, tas būtu labs signāls sabiedrībai un ekonomikas attīstībai, kā arī objekts kalpotu kā kvalitātes zīme Rīgas pilsētai.

V. Šlars: Konkursa termiņš noteikti ir pārāk īss. Šķiet, ka ar visu procesa politiku un procesa prasībām, konkurss un arī pārējā projekta gaita ir ierāmēta nereālos termiņos. Kā arī būtu jānorāda, ka Rīgas pilsētas būvvaldei noteikti būtu jābūt pārstāvētai konkursa žūrijas komisijā.

E. Neilands: Šobrīd eksistē cerība, ka ar šo projektu tiks radīta 21. gs. Rīgas arhitektūras pērle. Tomēr pastāv lielas bažas, ka šī iespēja procesa gaitā lēnām slīkst. Tādēļ gribētos, lai pasūtītājs domā par to, kā aiz visiem termiņiem un procesuālajām darbībām, nezaudēt iespēju radīt kvalitatīvu arhitektūru un ainavu.

I. Leikums: LBS ir iepazīstināts ar šo projektu un tuvākajā laikā sagatavos un nodos projekta attīstītājam rekomendācijas. Viena no galvenajām rekomendācijām būtu iniciēt likumu par Centrālās stacijas pārbūvi. Šajā brīdī projekta termiņš (2022. gads) nav samērīgs ar projekta sarežģītību un iesaistīto pušu daudzumu.

Savukārt ar pašu metu konkursu šajā gadījumā būtu vērts mēģināt "nošaut divus zaķus ar vienu šāvienu" un uzreiz iegūt arī būvprojektu minimālā sastāvā. Konkursa nolikums un programma prasa lielāku detalizāciju. Rekomendējam arī sniegt pretendentiem vairāk informācijas par būvdarbu realizāciju un prognozējamajām izmaksām. Būtu nepieciešams sniegt vairāk informācijas un iedziļināties arī ugunsdrošības un vispārējās drošības jautājumiem. Būtu jāpiesaista transporta plānotāji un ceļu projektētāji, jo situācija jāanalizē nevien meta paredzētajās teritorijas robežās, bet arī tuvākās apkāmes kontekstā.

Par budžetu runājot, visiem būtu jāsaprot, ka ilgtspējības kritēriju ievērošana nozīmē lielākas izmaksas sākotnējā projekta attīstības stadijā. Līdz ar to vērtējot piedāvājumus, jāanalizē ilgtspējības risinājumi un to pamatotība.

I. Niedole: Ļoti nozīmīgi ir runāt par sabiedrisko transportu, ņemot vērā, ka 80% dzelzceļa pasažieru pārsēžas uz pilsētas sabiedrisko transportu. Jādomā par sabiedriskā transporta pieturu pieejamību un sasaisti. Metu konkursā tas viss ir

jāņem vērā un jāatrisina pasažieru mobilitāte. Šobrīd nav paredzēts tramvaja savienojums Rietumu – Austrumu virzienā, kas būtu vajadzīgs. Ļoti atbildīgi jāpieiet 13. janvāra ielas jautājumam, ņemot vērā ielas pašreizējo noslogotību. Faktiski, lai atrisinātu, transporta infrastruktūru šajā vietā, jāņem vērā transporta infrastruktūras attīstība visā pilsētā. Vajag iziet no esošās situācijas un pakāpeniski virzīt multimodālā centra attīstību kopā ar pilsētas infrastruktūras attīstību.

M. Taurenis: iespējams pasūtītājam būtu jāieņem pozīcija, ka šis nav tradicionāls metu konkurss, bet tā mērķis ir iegūt gan arhitektonisko risinājumu, gan būvprojektu minimālā sastāvā. Šādā gadījumā būtu jāpiesaista inženieri un citi tehniskie speciālisti, kas spētu izvērtēt iespēju tehniski realizēt piedāvātos metus.

V. Brūzis: Šī projekta pilnīga atbilstība lokālplānojuma prasībām iespējams nav tik būtiska. Ja novirzes no prasībām ir stingri pamatotas, tad tālākajā plānošanas procesā, rekomendāciju un apspriežu rezultātā lokālplānojuma prasības var arī tikt grozītas un pielāgotas.

Šī projekta rezultātā būtu jātop mūsdienīgai, Eiropas galvaspilsētas līmeņa dzelzeļa stacijai. Līdz ar to gribētos redzēt pārsegumu visai stacijai, nevis katram peronam savu nojumi. Būtu vēlams izveidot arī gājēju koridoru sākot no Dzirnau ielas vismaz līdz autoostai un iespējams turpinājumā līdz Torņakalnam.

Ieteicams pieaicināt LAS kā juridisku vērtētāju konkursa nolikumam un programmai, un vienoties par kopīgu viedokli.

I. Vircavs: Šis objekts nākotnē kļūs par pilsētas rakstura iezīmi. Varbūt nevajag aizrauties ar pārlietu ambicioziem risinājumiem, bet jāmēģina projektu realizēt tā, lai pilsēta ar šo objektu varētu lepoties.

Šobrīd stacijas ēkā tirdzniecības funkcijām paredzētajās platībās pietrūkst norādes dzelzeļa pasažieriem. Līdz ar to būtu ļoti svarīgi projekta nākotnes modelī šo jautājumu atrisināt, lai arī tirdzniecības platībās atrastos vilcienu un autobusu atiešanas sarakstu tablo un citas informatīvas norādes, kas ļautu cilvēkiem šajā kompleksā adekvāti orientēties.

Par žūrijas komisijas sastāvu runājot, Rīgas pilsētas būvvaldei noteikti būtu jābūt pārstāvētai.

Kopsavilkums

G. Princis:

Vairāki kolēģijas locekļi pauda bažas par salīdzinoši īso metu sagatavošanas termiņu (šobrīd plānots 4 mēneši) tik vērienīgam projektam, kā arī par plānoto žūrijas sastāvu, vērtēšanas kritērijiem un to īpatsvaru un nolikuma kvalitāti. Šobrīd izskatās, ka vēl ir daudz tehnisku, tiesisku un procesuālu jautājumu, kas projekta attīstītājiem būs jāatrisina, lai projekts ar izpratni tiktu uztverts no profesionālās sabiedrības un, realizēts veiksmīgi un atbilstoši iepriekš uzstādītajām ambīcijām, laika un budžeta ietvaros, tāpēc jau šobrīd būtu jānovērš pastāvošie kvalitātes kontroles, meta ideju pārmantojamības un tā īstenošanas riski.

Viens no kolēģijas ieteikumiem ir censties atrast laiku metu konkursa rīkošanai divās kārtās, sakarā ar pastāvošo nenoteiktību un variācijām attiecībā uz meta un pretendenta kvalifikācijas prasībām. Pastāv šaubas par to, vai žūrija spēs vienoties par labāko piedāvājumu vienā kārtā pastāvot daudziem savstarpēji saistītām meta un pretendenta kvalifikācijas prasībām. Tiek norādīts, ka papildus laika ieguldīšana metu konkursā varētu būtiski mazināt projekta kvalitātes un termiņa riskus nākamajos posmos.

Projekta attīstītāji uzsver, ka *Rail Baltic* metu konkursa attiecināmās robežas ir tieši dzelzceļa teritorija un stacijas infrastruktūra, kamēr liela nozīme ir arī šai teritorijai pieguļošās infrastruktūras pārveide un publiskās ārtelpas pielāgošana. Plānots, ka attiecībā uz dzelzceļu un stacijas teritoriju, metu konkursā iegūtais risinājums būs tieši tas, kas tiks nodots projektētājiem un būvniekiem. Tomēr joprojām redzam pārāk lielu viedokļu dažādību (nenoteiktību) attiecībā uz reāliem risinājumiem dzelzceļa apkārtnes uzlabošanā. Nav viennozīmīgi saprotams uzdevums un, kādus risinājumus no pretendentiem pasūtītājs sagaida stacijas apkārtņē, piemēram attiecībā uz metu konkursa risinājumiem ārpus dzelzceļa infrastruktūras robežām, tas ir ielas (13.janvāra iela un 11.novembra krastmala) un ielu apstādījumi, velojoslas, gājēju savienojumi, sabiedriskā transporta savienojumi un cita infrastruktūra dzelzceļa mezgla pieejamības un vides kvalitātes pilnveidošanai.

Papildus tika akcentēts arī jautājums par to, kā plānots īstenot projekta caurspīdīguma principu visā tā īstenošanas gaitā, vai plānots pielietot Būves Informācijas Modelēšanas (BIM) sistēmas?

Kopumā kolēģijas sēdē projekta attīstītājam tika ieteikts izvērtēt plānotā METu konkursa termiņu, žūrijas sastāva un nolikuma radītos riskus, veicināt caurspīdīgumu un tiekties uz rezultātu, kas ilgtermiņā nāks par labu gan projekta pasūtītājam, gan pilsētai.

Sēde tiek slēgta plkst. 16:30

Sēdes vadītājs: G. Princis _____

Sēdi protokolēja: E. Lūse _____

Kolēģijas locekļi:

V. Brūzis _____

J. Krastiņš _____

A. Kronbergs _____

I. Leikums _____

E. Neilands _____

I. Purmale _____

V. Šlars _____

V. Valgums _____