



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 PISLĒTAS ARHITEKTA KOLEĢIJAS
SĒDES PROTOKOLS

2018.gada 16.janvārī

Nr.1(98)

Sēde tiek atklāta: plkst.14.00

Sēdi vada: direktors, Rīgas pilsētas arhitekts G.Princis.

Sēdi protokolē: A.Lūse.

Sēdē piedalās kolēģijas locekļi: G.Grikmane, H.Gūtmane, J.Krastiņš, A.Pauniņš I.Purmale, I.Rukšāne, M.Straume, V.Valgums

Sēdē nepiedalās kolēģijas locekļi: J.Andiņš, E.Bērziņš, V.Briedis, V.Brūzis, J.Dambis, J.Dripe, T.Kokins, A.Kronbergs, I.Leikums, E.Neilands, V.Šlars.

Sēdē piedalās:

R.Auziņš, "Rīgas Satiksme"

G.Āboltiņš-Āboliņš, "RERE Grupa"

P.Bajārs, arhitektu birojs "OUTOFBOX"

L.Bemhens, "Rīgas satiksme"

M.Brikmane, "RSA"

O.Burovs, RD Pilsētas Īpašuma komiteja

V.Faļkovs, "Segodnja"

R.Bula, RPAB

A.Feļtins, RPAB

V.Gromule, "RSA"

J.Igaunis, "RSA"

E.Jaunzems, "EDzL"

V.Jermoloviča, "RSA"

D.Kalvāne, LAS

D.Kreilis, LR 5

A.Kublačovs, "Linstow"

J.Lejnieks, "Latvijas Architektūra"

I.Lukstiņa, "EDzL"

A.Lūse, Latvijas Būvniecība

A.Maderniece, Rīgas Būvvalde

I.Metnieks, RPAB

I.Niedola, LBS

S.Ņikiforovs NAMS;

O.Ozols, "Konvents"

I.Renkevica, RD PAD

M.Rusiņš, O+R+V+E+L

A.Rūdule-Jansone, "EDzL"

E.Šveica, RD PAD

M.Taurenis, "Ceļuprojekts"

K.Vingris, "EDzL"

R.Voronkova, "EDzL"

K.Zandbergs, "Pilsēta cilvēkiem"

Darba kārtībā:

1. "Rail Baltica" Centrālās Dzelzceļa stacijas mezgla pārbūves ieceres, arhitektūras un pilsēt būvniecības risinājumu (posmā no Lāčplēša līdz Jelgavas ielai) projekta virzība pēc metu konkursa.

1.1. SIA Eiropas Dzelzceļa līnijas (EDZL) prezentācija par projekta aktuālajiem arhitektūras risinājumiem, kas iekļauti tehniskajā specifikācijā un projekta daļas virzību, aktuālie pilsēt būvnieciskie jautājumi (PLH Arkitekter un COWI vīzija un risinājumi projekta sasaistei ar Stacijas laukumu, Gogoļa ielu, centrāltirgus un 13.janvāra ielu).

1.2. Arhitektu apvienības O+R+V+E+L prezentācija par Dzelzceļa stacijas apkārtnes pārbūves vīziju un risinājumiem, iespējām un vēlmēm pazemes un virszemes telpā (tās izmantošanu, transporta savienojumiem ar un ap centrālo Dzelzceļa staciju).

2. RSA prezentācija par attīstības plāniem..

Diskusijā piedalās: G.Princis, G.Grikmāne, H.Gūtmane, J.Krastiņš, A.Pauniņš, I.Purmale, I.Rukšāne, M.Straume, V.Valgums, P.Bajārs, V.Gromule, K.Vingris, L.Bemhens, R.Bula, O.Burovs, , E.Jaunzems, I.Lukstiņa, S.Ņikiforovs

G.Princis: Rīgas un Latvijas viens no centrālajiem satiksmes mezgliem Rīgas centrālā dzelzceļa stacija šobrīd piedzīvo vērienīgu pārbūvi. Kolēģijā par šo ideju jau ir spriests, kad par to vēl nebija izsludināts arhitektūras metu konkurss. Toreiz diskutējām par dažādām iespējām. Šobrīd projekts iet uz priekšu, konkurss ir noslēdzies, metu konkurss ir saņēmis, gan kritiku, gan ieteikumus, ko darīt ar šiem relatīvi labākajiem metu konkursa darbiem.

EDZL aktīvi darbojas ar metu konkursa rezultātiem. Ir vēl vairākas organizācijas, kas seko līdzi un būs iesaistītas projekta veiksmīgā norisē. Diskusijas fokuss ir tieši projekta sadaļa, kurai pasūtītājs ir EDZL. Otra sadaļa ir ārpus konkrētā projekta robežām – pilsētvide, pilsēt būvnieciskie risinājumi, kuri prasa attīstību un kuri būtu jāīsteno pārskatāmā laika periodā.

K.Vingris prezentē "Eiropas Dzelzceļa līnijas" darbu progresu "Rail Baltica" projekta

īstenošanas ietvaros: prezentācijā aizskarsim "Rail Baltica" projekta statusu, projekta tehniskās robežas un risinājumus, izskatīsim projekta radīto ietekmi jeb radīto nepieciešamību pēc papildu risinājumiem Rīgā attiecībā uz pilsētvidi un ilgtspējīgas attīstības iespējām. Sinerģijas nepieciešamība – no vienas puses "Rail Baltica" projekta risinājumi, no otras puses risinājumi, kurus pieprasa "RB". Iespējas un ieguvumi, ko rada projekts. Pirmkārt, ir starptautiska moderna dzelzceļa stacija, pat vairāk – starptautiskas nozīmes transporta mezgls, atbilstību šādam ambiciozam sauklim nosaka stacijas ģeogrāfiskais novietojums – lidostas, ostas tuvums, dzelzceļa krustpunkts. "RB" rada vairākus ieguvumus Rīgas pilsētvidē – rada iespēju gājējiem un velosipēdistiem pārvietoties pāri Daugavai, caur norakto uzbērums rodas jaunas iespējas kā savienot Vecrīgu un Maskavas priekšpilsētu. Tas acīmredzami rada nepieciešamību attīstīt Rīgu tālāk par "RB" projekta robežām. Ir nepieciešams nodrošināt multi mobilitāti, ir jāsakārto un jāpielāgo transporta tīkls ap staciju, ir jāpielāgo vis "RB" radītie pieslēgumi gājēju un velosipēdu kustībai, un jāattīsta stacijas apkārtnē kā baudāma publiskā ārtelpa.

Pēdējo reizi šeit biju 2015.gada decembrī un patiešām vēl reiz paldies par iespēju prezentēt. Visu esam izdarījuši kā esam solījuši. Tolaik bija noslēgusies izpēte un mēs bijām gatavi izsludināt metu konkursu. Metu konkursa rezultātā izvēlēts viens priekšlikums, ko realizēt projekta robežās un pārējais ko attīstīt ārpus projekta robežām, labiekārtojot pilsētu. Balstoties uz priekšlikumu, kas balstīts uz daļu metu, EDZL ir izstrādājusi būvniecības ieceri un ar šo būvprojektu minimālā sastāvā vērsusies Valsts Dzelzceļa Tehniskajā inspekcijā, kas mums ir izsniegusi trīs būvatļaujas. Balstoties uz šo ieceri ir izsludināts "D&B" iepirkums, kas jau ir pusceļā un pirmajā kārtā jau izvirzījuši uzņēmumus, kas atbilda kvalifikācijai. Ir saņemti septiņu starptautisku kompāniju piedāvājumi, šobrīd tiek vērtēti pieteikumi, ceram tuvāko mēnešu laikā izvērtēt. Labākajiem kandidātiem tiks dots tehniskais uzdevums, lai iesniegtu savus finanšu un tehniskos piedāvājumus. Cerot, ka līguma parakstīšana varētu būt 2018.gada septembrī un būvprojekta izstrāde varētu sākties vēl šogad. Šobrīd strādājam pie tehnisko noteikumu pieprasīšanas un saņemšanas no visām iestādēm, kuras uzdevusi VDZTI. Galvenokārt tas ir "Latvijas Dzelzceļš", ņemot vērā tos apjomus viņu infrastruktūrā, dažādas Rīgas domes institūcijas, citi starpinstitūciju infrastruktūru objekti, kas tiek skarti projekta realizācijā, kā, piemēram, Lattelecom, Rīgas gaiss, Reģionālā Rīgas Vides pārvalde. Ņemot vērā, ka atrodamies Rīgas Vēsturiskā centra aizsardzības zonā, arī VKPAI ir izdevusi savus tehniskos nosacījumus, kurus esam skanojuši RVCAP un ieguvuši atbalstu. Esam pārliecināti iegājuši projektēšanas fāzē. Projektēšanas tehniskās robežas ir atzīmētas kartē. Šajās robežās ir saņemtas trīs būvatļaujas. Viena būvatļauja ir jauna dzelzceļa tilta izbūvei, otra ir – stacijas ēkas un pasažieru platformu pārbūvei un pieguļošā teritorijas attīstībai, trešās –

esošā dzelzceļa pārbūve tā, lai varētu savietot esošo dzelzceļu ar jauno dzelzceļu. Fiziskās robežas ir sākot no Jelgavas ielas līdz pat Dzirnauvu Ģertrūdes ielai. Tur tiek spēlēts ar vairākiem tehniskiem risinājumiem, vai tas ir uzbērums, vai uzbēruma norakšana.

Tilts tehniski būs aptuveni 1 km garš, kopējot esošo tiltu, bet ne aizsedzot un to arhitektoniski nenomācot. Ieguvums, ka tiltam būs arī gājēju celiņš un velosipēdu celiņš. Tilts saglabās kuģošanas iespējas Daugavā, uzlabos mobilitāti gājējiem un velosipēdistiem. Rīgas centrs tiks savienots ar Daugavas kreiso krastu, kur attīstās dažādi centri. Šīs abas puses upei kļūst pieejamas gājējiem, ļaujot upi šķērsot dažu minūšu laikā.

Stacijas pārbūve ir balstīta uz dāņu arhitektu PLH metu. Svarīgākās funkcionālās lietas – uzbērums, kas norakts no Daugavas gar autoostu līdz Stockamann. Noraktais uzbērums padara ērti savienojamu Vecrīgu un tirgu. No Gogoļa ielas tiek demontēts t./c Titāniks, izveidojot ērtu ielu gājējiem un arī iespēju attīstīt publisko ārtelpu. Stacijas iekštelpās tiek rekonstruēts galvenais C tunelis, apvienots un paplašināts kopā ar diviem citiem tuneļiem – A un B. Tiek nodrošinātas visas stacijai nepieciešamās modernās iespējas, gan eskalatori nokļūšanai uz peroniem, gan nepieciešamā informatīvā apraide, gan vides pieejamība. Tāpat risinājumi paredz izbūvēt trešo stāvu. Tā bija kolēģijas rekomendācija pirms diviem gadiem, attīstīt AECOM piedāvāto risinājumu, kas paredz vispilnīgāko visu stāvu un visu līmeņu izmantošanu. Norokot uzbērumu līdz Elizabetes ielai, rodas ne tikai jauna iela, bet arī rodas jauna telpa sabiedriskā transporta apkalpošanai, pa šo ielu varētu piebraukt autobusi, kas izlaistu pasažierus. Stacijas pārbūve rada arī nepieciešamību pārbūvēt Dienvidu laukumu. Tas gan nav ietverts projekta robežās, bet tur ir acīmredzama nepieciešamība. Vizualizācijas no tiem savienošanas punktiem, ko pieminēju, piemēram, estakāde gar autoostas teritoriju; trešais stāvs, kas ļauj pasažieriem ērtā veidā gaidīt savus vilcienus, no augšas ir redzami. Atceramies, ka šobrīd vispār nav iespējams stacijā ērti uzgaidīt savus vilcienus, ja vien to nedara kaut kādā kafejnīcā.

Kopsavilkums par visiem ieguvumiem, kurus rada RB projekts. Tāpat ir jauns tilts, kas pilda ne tikai starptautisko vilcienu dzelzceļa funkciju, bet nodrošina arī satiksmi starp Centrālo staciju un lidostu, savieno krastus gājējiem un velobraucējiem ar vismaz piecām nobrauktuvēm, saskaitot kopā abus krastus, tai skaitā arī Zaķusalā. Noraktais uzbērums starp Daugavu un Stockmann rada ne tikai vizuālu efektu, bet arī funkcionāli ļauj gājējiem no Vecrīgas sasniegt tirgu, no tirgus rada savienojumu jau ar šī brīža stacijas teritoriju, un šī telpa zem estakādes rada līdz šim nebijušas iespējas pilsētvides attīstībai. Pati pārbūvētā stacija kļūst par multimodālu satiksmes mezglu, kas atbilst visiem nepieciešamajiem Eiropas standartiem. Tiek radīti jauni savienojumi pilsētā caur Elizabetes ielu, līdz ar to rodas iespēja izveidot autobusa pieturu blakus stacijai. Ir iespēja skatīties uz Rīgas ilgtspējīgo attīstību ārpus vai blakus RB projektam izmantojot projekta radītās iespējas vairākos līmeņos, gan laikā, gan telpā. Notiek vienlaicīgi vairāki projekti – RB un paralēli jau Torņakalna multimodālā centra attīstība. Ļoti cieši ar RB saistīts ir uzsāktā Origo paplašināšana. Saistītie tuvākie projekti ir saistīti ielu pielāgošana, piemēram, nepieciešamība izveidot gājēju pāreju no Vecrīgas uz tirgus pusi Kungu ielas rajonā. Tāpat būtiski projekti ir publiskās ārtelpas labiekārtošana, ko projekts ietelmē, bet netiek projektā pilnībā atrisināts. Un pārējie projekti, ka arī ir ārpus mūsu finansējuma robežām, bet kam būtu milzīga vērtība. Piemēram, *šatla* pietura Torņakalnā, kas nodrošinātu, ka *šatls*, kas iet no stacija uz lidostu, var piestāt arī Torņakalnā un apkalpot kreisā krasta pasažieru apjomu. Lai šos uzdevumus risinātu ir dibināta ilgtspējīgas attīstības padome, ko vada satiksmes ministrs kopā ar Rīgas domes priekšsēdētāju, šajā padomē darbojas ne tikai valsts un pašvaldību pārstāvji, bet arī NVO pārstāvji, kā arī jomu eksperti, līdz ar to mums ir pārliecība, ka šis ir labs formāts, lai risinātu jautājumus, kas ir ārpus projekta robežām gan no finanšu, gan teritorijas viedokļa. Padomes uzdevums ir izvērtēt un sniegt priekšlikumus atbildīgām institūcijām, lai realizētu visas nepieciešamās papildu iespējas Rīgā, ko rada RB projekts, veicinātu valsts, pašvaldību, sociālo institūciju sadarbību. Pavisam jārisina trīs jautājumu grupas. Pirmkārt, ar staciju saistītās infrastruktūras attīstība, Torņakalna multimodālā centra infrastruktūras attīstība, treškārt, viss pārējais skatoties uz iepriekšējo grafiku un jautājumi, kas varētu būt šo institūciju kompetencē. Noslēdzot prezentāciju, dažas vizualizācijas no dāņu arhitektu meta. Ārpus RB risinājumiem būtiskākie priekšlikumi, kuri varētu tikt ņemti no dāņu arhitektiem ir Vecrīgas un tirgus savienojums, Centrālās stacijas un Autoostas savienojums, ko iespējamu padara t/c Titāniks demontēšana, rezultātā parādās iespējas ne tikai mobilitātes uzlabošanai, bet arī rekreācijas zonas attīstīšanai. Dāņu arhitektiem ir kompakts redzējums Stacijas Ziemeļu laukuma risinājumam, kur būtu nepieciešams izvietot velosipēdu piestātnes, kā arī pasažieru izlaišanas, uzņemšanas vietu, kas šobrīd stacijas apkaimē vispār nav iespējams. Vēl šajā posmā varētu attīstīt papildu autobusa piestātņi. Šīs visas funkcijas varētu nodrošināt uz tās telpas rēķina, kur šobrīd atrodas laimētava “Fēnikss”. Savukārt Dienvidu pusē parādās tādas opcijas kā velosipēdu piestātne, Gogoļa ielas risinājums pienāk līmenī, nevis ar tuneli, un ar sabiedriskā

transporta plūsmas uzlabošanu saistīti risinājumi. Ja runājam par sabiedriskā transporta uzlabošanas priekšlikumiem, tad tie lielā mērā atspoguļo AECOM 2015. gadā izstrādātos priekšlikumus, kas paredz pilnvērtīgi izmantot jauno funkciju zem peroniem, kas ir sabiedriskā transporta pietātni. Un lai tur būtu iespējams nokļūt, jāreorganizē sabiedriskā transporta plūsma. Un tas ir būtiskākais no projekta kopumā un arhitektu redzējuma ārpus RB projekta robežām.

M.Straume: vai autoostas atrašanās vieta netiek mainīta?

K.Vingris: projekta risinājumi autoostu neskar. Dzelzceļa izbūvei autoostas teritorijā ir nepieciešama pavisam neliela zemes strēmele, kas skar uzbērumus un pavisam nedaudz autoostas pietātnes jumtiņu atrašanās vietu. Tas, ko es pieminēju par autobusu pietātnes funkciju stacijā zem peroniem, ir kā paralēla iespēja autobusiem pietāt un izlaist pasažierus pie stacijas.

G.Grikmane: šis projekts, ko prezentējāt, risina tikai ar dzelzceļa infrastruktūras attīstību saistītos jautājumus. Par autoostu, kurai jau piedāvājumā ir kaut kāds labiekārtojums, sasaiste ar vecpilsētu. Bet būsīm reāli, ja vizualizējam savā acu priekšā autoostu tādu, kāda tā ir šobrīd, tā neiet kopā ar bildi, kas bija uz ekrāna. Radās arī jautājums par Merķeļa ielas savienojumu ar Maskavas forštati, sabiedriskais transports pa to turpina iet, ir pietura, vienlaikus tur ir arī kaut kāds laukums vai priekšlaukums, ieeja uz RB. Arī īsti kopā dabā neiet. Kas īsti ir jūsu projekta robežas, kas ir īsti tas, ko jūs esat gatavi realizēt? Un kas no tā visa būtu jārealizē kādam citam? Vai ir zināms tas cits, kurš tad paralēli jums realizētu? Visi šie jautājumi saistīti ar to reālo pilsētas sasaisti. Vai ir kāds ieguvums no šī projekta realizācijas, vai nē?

K.Vingris: mūsu projekta robežās tiek izdarīti visi nepieciešamie pielāgojumi. Tilta gājēju un veloceliņi tiek saslēgti ar eksistējošiem gājēju un veloceliņu tīkliem. Tālāk jaunā brīvtempa pati par sevi dod iespēju iedzīvotājiem pārvietoties, un tad jau pilsētai būtu jāorganizē gājēju pāreja pāri 13.janvāra ielai pretim Kungu ielai. Autoosta paliek tur, kur ir, un tai noraktā uzbēruma dēļ rodas jaunas iespējas organizēt pasažieru piekļuvi. Metu konkursa autoriem bija divi uzdevumi. Viens uzdevums bija piedāvāt risinājumu projekta robežās, kuru tad attīstām, balstoties uz izstrādātu būvprojektu, un viņiem bija pienākums arī prezentēt arī, kā tas viss kopā ietekmēs pilsētas apkārtni. Tālāk iesaistītās puses jau var šo redzējumu attīstīt. Ilgtspējīgas attīstības padome ir apņēmusies šos risinājumus realizēt. Papildus institūcijām šobrīd tiek izstrādāts arī lokālplānojums, kur tiks fiksēti visi nepieciešamie risinājumi. Balstoties uz to, jau var plānot dažādos termiņos un apjomos finanses. Skaidrs, ja mēs uzbūvējam estakādi, tad gājēju pāreju nav nepieciešams organizēt ātrāk par 2022.gadu, kad tiks pabeigti būvdarbi.

G.Princis: jautājums ir par telpu zem estakādes. Projektētāji plāno to kā autoostas iespējamai lietošanai?

K.Vingris: tā tiek definēta kā iespējamā brīvtempa, kuru iespējams izmantot gan gājēju mobilitātei, gan ar sabiedriskā transporta apkalpošanu saistītām funkcijām. Bet, ņemto vērā, ka šobrīd nav pilnībā atrisināti šo jauno brīvtempu pārvaldības jautājumi, tad nosacījumi, uz kādiem kāds ko tur var darīt, vēl nav zināmi. Bet tehniska iespēja noteikti būs, gan šeit, gan tur tālāk.

J.Krastiņš: jautājumi ir divi. Viens par to, kas jau bija, tiek pasludināts, ka autoostā nekas nemainās, bet pat nebija nojaušams, kā tiek attēlots šajā priekšlikumā. Tai vietā uzzīmēts apzaļumots parks. Otrs jautājums, vai konkursa nosacījumos bija paredzēts tādu uzbērumu gabaliņus saglabāt? Respektīvi, zemes masu, kas ir starp Stockmann un kanālu, starp Gogoļa ielu un esošo sliežu ceļu, paralēli Gogoļa ielai, vai tur paredzēts saglabāt zemes kluci? Un tālāk no pašreizējās stacijas ēkas līdz Dzirnau ielai. Te ir tādi posmiņi ar zemes čupiņām. Vai tas tā arī bija paredzēts?

K.Vingris: atbildot par autoostas attīstību, kā reiz autoostai būs iespēja izstāstīt, kā viņi redz savu attīstību. Šajā projektā autoostas teritorija netiek skarta, līdz ar to mums nav paredzēts to risināt. Par uzbērumiem. Ņemot vērā, ka uzbērumu norakšana ir ļoti dārgs un laikietilpīgs pasākums, tad tiek vērtētas tehniski un ekonomiski pamatotākās vietas, tika secināts, ka nepieciešams norakt uzbērumu tur, kur tas sniedz vislielāko ieguvumu. Pretī Stockmann norakt uzbērumu nebūtu liels ieguvums, jo tam jau pretim ir veikals. Un nekāda mobilitātē netiek veidota.

J.Krastiņš: šī projekta priekšlikums. Vai tas bija jau vispārējs nosacījums konkursā, kas tika definēts?

I.Lukstiņa: arhitekti tika aicināti izvērtēt attiecībā uz uzbērumiem ekonomiski pamatotu katra uzbēruma posma norakšanu. Un tas rezultāts ir, ka tiek norakti tie uzbēruma posmi, kas ir ekonomiski pamatoti.

H.Gūtmane: vai esat runājuši ar autoostu? Un otrs jautājums par Zinātņu akadēmijas laukuma labiekārtojumu.

K.Vingris: ir bijusi koku novērtēšana, un mēs turpinām sadarboties. Jo autoosta ir viens no tehnisko noteikumu izdevējiem mūsu projekta izstrādei. Savukārt, līdz Zinātņu akadēmijai mūsu projekts

nesniedzas. Vienīgi ja mainīsies sabiedriskā transporta plūsma, tad varētu aizliegt pie Zinātņu akadēmijas auto stāvvietas, lai netraucētu sabiedriskajam transportam.

V.Valgums: divi mazi jautājumi. Medijos izskanējis, ka pasūtīts RB biznesa plāns? Vai tas ir visam posmam?

K.Vingris: biznesa plāns ir visai Baltijai, kā arī opcijām, kas aplūko savienojumu ar Somiju, Poliju un tālāk ar Vāciju. Tur tiek globāli skatīti jautājumi saistībā arī ar kravu plūsmām, u.c. Savukārt, tas kas šobrīd mums ir uz galda, ir ļoti ierobežota ģeogrāfiska teritorija vienam konkrētam apakš-projektam. Jo tās ir projekta robežas, par ko notika metu konkurss, un tālāk jau ir saņemtas trīs būvatļaujas un izsludināts būvdarbu iepirkums. Ļoti specifiska, konkrēta projekta robeža. Tajā biznesa plānā ir nepieciešams izvērtēt visus zaudējumus un ieguvumus, ko rada realizācija.

V.Valgums: šis projekts ar savām izmaksām ir iekšā lielajā biznesa plānā? Un, ja tas kaut kādā veidā izrādīsies negatīvs?

K.Vingris: papriekš notiek izdevumu-ieguvumu analīze, tajā vērtēja kapitālieguldījumus un ieņēmumus no visiem RB elementiem trasē kopumā, tika rēķināts, ko maksā operatori, gan kravu apkalpotāji, tarifā, ko saņem no katra punkta.

V.Valgums: vai tas biznesa plāns nekādā veidā nevar iespaidot šo projektu?

K.Vingris: nē. Tie dati, kas bija uz kapitālieguldījumiem jau tika izmantoti ieguvumu-izdevumu analīzē.

V.Valgums: otrs jautājums, kāda ir kapacitāte šim mezglam? Ar ko varētu salīdzināt? Varbūt līdzīgs kādam Eiropas projektam?

E.Jaunzems: viss atkarīgs no tā, cik ir cilvēku un kāds ir kustības piedāvājums. Ar esošo ritošo sastāvu apgrozījumu Rīgas pasažieru stacija apkalpo 29 000 pasažieru dienā. Kāds būs RB piedāvājums, nevar tik lineāri rēķināt, jo RB *šatlam* savienojums kaut kādā mērā Imantā un Torņakalnā pārklājas ar esošo vilcienu savienojumu. To nevar tiešā veidā summēt, taču arī Pasažieru vilcienam ir attīstības plāni. Tāpēc tiešā veidā saskaitīt RB ar esošo un iegūt ticamu rezultātu nevar. Tendence ir tāda, ka pasažieru kustība pieaugs.

G.Grikmane: mans jautājums sasauca ar Valguma kunga pirmo jautājumu. Tāda sajūta, ka ir ačgārna secība kaut kādām lietām. Jūs sakāt, lokālpilāns vēl tikai top, bet jums jau ir būvatļauja šāda vidi ļoti ietekmējoša objekta būvniecībai. Tas faktiski pasaka, ka nekādas izmaiņas jūs iecerē nedrīkst būt. Nemot vērā Viktora jautājumu par finansiālo izvērtējumu, piemēram, par uzbērumiem, ja secība būtu tāda, ka lokālpilānojumam pēc metu konkursa, kas deva kaut kādas idejas, saskaņots ar visām ieinteresētām institūcijām, tai skaitā Autoostu, tai skaitā Rīgas pilsētu, tad seko finansiālais izvērtējums un, vai jūs, liekot roku uz sirds, varat teikt, ka nekas no šī nebūtu mainījies. Tagad iznāk tā – mēs uzprojektējām, un laižam, gan jau pēc tam visi pārējie pielāgosies.

K.Vingris: atbilde ir konkrēta. Darbs ar visām institūcijām ir bijis ļoti ciešs. Arī Rīgas dome var apliecināt, ka ir strādāts, visi risinājumi saskaņoti gan ar Rīgas domes visiem departamentiem, gan saskaņots ar privātajiem – Autoostu vai t/c Origo īpašniekiem. Lokālpilānojumam tajās robežās, kas saskaras ar projektu kopumā ir tikai jāfiskē visu šo norunu rezultāts. Un tālāk jāiet ārpus šī projekta robežām un jāattīsta tie risinājumi, kuri rodas papildus. Ir daži jautājumi, kurus joprojām iespējams risināt. Paralēli ir radīto brīvtempu funkcionalitāte.

G.Princis: riski tiek menedžēti ar starpinstitucionālo sadarbību.

G.Grikmane: plānošanas loģika prasa izvērtēt ne tikai vienu, vai divu, vai trīs kaimiņu biznesa attiecības, bet attiecīgi visas pilsētas ieguvumus.

I.Rukšāne: man ir divi jautājumi. Vai Ilgtspējīgas Attīstības padomei ir kaut kādas laika rāmis, kādā tā darbojas. Un vai varat vairāk precizēt, kas notiek kreisajā krastā?

K.Vingris: Ilgtspējīgas Attīstības padomes darba kārtību veido, reaģējot uz nepieciešamību. Mēs jau redzējām tos jautājumus, kas steidzīgi ir jārisina, un tie tad ir Ilgtspējīgas Attīstības padomei uz galda. Atrisinot šos jautājumus pirmos, tad ķeras pie nākamajiem. Ir paredzēts tuvākajā laikā risināt Torņakalna sasaisti ar RB projektu. Šodien runājam par konkrētajām projekta robežām no Jelgavas ielas līdz Dzirnau ielai. Bet Ilgtspējīgas Attīstības padome risinās visus jautājumus, kas saistīti ar RB realizāciju Rīgā. Risināmo jautājumu loks ir diezgan plašs. Laika rāmis ir projekta realizēšana. Projekta realizācija Latvijā ir 2022.gads, viss projekts kopumā – 2025.gads. Tad varētu rasties, kā jau runājām, vairāki saistītie projekti, kas nav attiecināmi tieši uz RB, bet gan uz tā ietekmes zonu. Finansējums ir jāmeklē Torņakalna *šatla* pieturai.

Kreiso krastu nevienā no bildēm nevar īsti redzēt. Ja runājam tajos aspektos, kurus skar šis projekts, šī projekta robeža ir pie Jelgavas ielas, ar tādu domu, ka Jelgavas ielas gājēji un riteņbraucēji tiek uz tilta. Un tad jau var uzkāpt, nokāpt pie Mūkusalas ielas un tālāk jau labajā krastā. Savukārt pārējie risinājumi,

kas skar kreiso krastu jau ir cita apakš-projekta kompetencē, kas tiks izsludināts konkursā jau šogad. Arī tur būs konkurss divās kārtās, kur pirmajā ir kandidātu atlases, pēc tam pretendents izvirza būvprojekta izstrādei. Tur būs nepieciešams izstrādāta būvprojekta savienojumam ar lidostu, viens no sarežģītākajiem risinājumiem būs tunelis, kas sāksies pie šodienas Torņakalna stacijas un beigsies pie Imantas stacijas, un tad šķērsos pa augšu Ulmaņa gatvi un ieies lidostā. Un lidostas stacijas projekts šobrīd jau ir iepirkuma stadijā un tuvojas noslēgumam. Ceram tuvākajā laikā noslēgt līgumu par būvprojekta izstrādi. Tie projekti viens otru secīgi papildina, lai 2022.gada datums būtu iespējams. Daudzi citi projekti ir RB ietekmēti vai radīti, un viens no tādiem ir Torņakalna *satla* pietura.

I.Rukšāne: kas notiek ar uzbērums?

K.Vingris: no Jelgavas ielas līdz Daugavai paliek uzbērums, ar atbalsta sienu un rezultātā gājējiem šis savienojums kļūs pieejams, šodien tur nav iespēju. Posmā, kur ir Zaķusala arī ir uzbrauktuve vai noeja, tālāk posmā krastmalā arī ir uzbrauktuve vai noeja. Zaķusalā nav, kur iet uz otru pusi, tāpēc uzbrauktuve tikai vienā pusē. Jo mēs nekādā veidā neietekmējam esošo dzelzceļu, mums nav tiesību jaukt nost tās sliedes. Ņemot vērā, ka Centrālā stacijā mums ir nepieciešams pārbūvēt dzelzceļa infrastruktūru, mums rodas iespējas to veikt, bet citās vietās tādas nepieciešamības nav. Ejot tālāk, posmā pie Maskavas ielas paliek neliels uzbērums posms, kas balsta to sliežu ceļu. Bet pamatā no Maskavas ielas līdz Prāgas ielai viss ir vaļā. Prāgas ielas – Gogoļa iela – tajā posmā uzbērums paliek. Brīvtempa lielā apjomā tiek iegūta demontējot autostāvvietu un esošo t/c. No Gogoļa ielas līdz Timoteja ielai arī tiek demontēts uzbērums. Tālāk no Timoteja ielas uzbērums saglabāsies.

I.Rukšāne: ja varētu precizēt – saprotu, ka Mūkusalā ir tikai trepes.

I.Lukstiņa: ņemot vērā eksistējošo situāciju un tehniskās iespējas, arhitekti piedāvājuši, ka Jelgavas ielā – uzbrauktuve, Mūkusalas ielā – kāpnes, pēc tam kāpnes ir Krasta ielā. Šeit lokālplānojuma procesā šis jautājums jau ir runāts. Un te ir sadarbība ar Rīgu, ja mēs kopīgi rodam iespēju izvietot uzbrauktuvi, tad projekts ir gatavs izvietot uzbrauktuvi.

I.Rukšāne: ja tas uzbērums netiek nojaukts, tad patiešām šobrīd tur viss ir ļoti šaurs.

I.Lukstiņa: te ir jautājums par nākotnes iespējām. Rīga izvirza prasības, kāds platums būtu vēlams. Ar infrastruktūru nodrošina sev vēlamo platumu un nākotnē, kad tiek paplašināta Jelgavas iela, jārisina jautājums par eksistējošo uzbērums.

R.Bula: vai cauri Rīgai turpina iet bīstamās kravas?

K.Vingris: tā kā šodien – tad jāsaka, jā, bet joprojām tiek izskatīts jautājums par apvedceļa izveidi, tas ir arī ministrijas jautājums.

R.Bula: vai normatīvie akti pieļauj apjomu izbūvi virs sliežu ceļiem?

E.Jaunzems: jā pieļauj. Nepieļauj slēgtu telpu, mēs nebūvējam gluži slēgtu telpu.

A.Pauniņš: tas ir ļoti apsveicami, ka esat izveidojuši ilgtspējīgas Attīstības padomi šī projekta ietvaros. Un es kā Latvijas Ilgtspējīgas Būvniecības padomes biedrs tiešām gribēju pajautāt, vai jūs zināt, ka Latvijā ir sabiedriska organizācija, kas uztur reģistru un sertificē ilgtspējīgas ēkas, kas balstītas uz angļu ilgtspējīgas būvniecības sistēmu BREEAM? Visā pasaulē ir ļoti daudz šīs sistēmas, dažas ir zināmas visiem. Mēs arī šo sistēmu nosertificējam Latvijā. Un tagad ir pieejama plašā lietošanā, ir nosertificēti speciālisti. Man šķiet, ka tiešām lai novērtētu šī multimodālā transporta mezgla ilgtspējību, būtu ļoti labi, ja jūs grieztos šajā asociācijā un dotu iespēju šo projektu izvērtēt. Un tas pat parādītu, vai dzelzceļa uzbērums ir jājauc pilnībā vai daļēji un kā ir jāpārbūvē varbūt autoosta no ilgtspējīgas attīstības viedokļa.

K.Vingris: ņemot vērā, ka šobrīd top darba uzdevums tieši projektēšanai un būvdarbiem, tad šie jautājumi noteikti ir iekšā. Un mūsu kolēģi zina par BREEAM, jo mūsu kaimiņi, kas ir Origo attīstītāji, arī par to runā.

Metu konkursā bija uzdevums autoriem sniegt ilgtspējīgus risinājumus. Savukārt kādā veidā tas risināsies būvdarbu veicējiem, tieši darba uzdevumi – tas top, pagaidām vēl nevaru daudz komentēt, bet jebkurā gadījumā tie jautājumi tiek skatīti pašreiz. Un paldies par norādi uz vēl vienu iespēju konsultēties. To izmantosim.

G.Princis: Kopsavelkot, kas no šī skatu punkta būtu tas izšķirošais, par ko lemt šajā formātā, kas ir nozares profesionāļu formāts – ko jūs sagaidāt no šīs diskusijas?

K.Vingris: principā pieder pie tiem jautājumiem, kuri jārisina paralēli vai uzreiz pēc mums. Ar to domāju jauno brīvtempu un jaunradīto teritoriju funkcionalitāti. Tur kur tagad ir uzbērums, būs vienkārši brīva zeme. Mēs radām jaunas brīvtempas, bet neradām specifisko funkcionalitāti. Ir atvērts jautājums, kam tur būtu jābūt. Visu satiksmes un infrastruktūras pielāgošana, piemēram, 13. janvāra gājēju pārejas izveide vai Gogoļa iela, stacijas laukums – tie būtu jautājumi, kas būtu jāatrisina, lai nebūtu tā, ka uzbūvējam staciju, viss darbojas, tikai nevar piekļūt. Vai arī stacijas laukumā joprojām stāv Fēnikss.

J.Krastiņš: jūs minējāt ekonomisko pamatojumu tiem posmiem, kuros brīvi norok uzbērumu. Kāds ir ekonomiskais pamatojums brīvībai, kas ir starp autoostu un Daugavu? Paralēli Stockman, jūs teicāt, ka nav nekāda ekonomiskā pamatojuma. "Titāniku" vispār nojauc, visu to lielo mehānismu, kas darbojas ne jau bez peļņas. Ar zaudējumiem diez vai darbojas. Nojaucam un blakus atstājam kaudzi, jo nav ekonomiskā pamatojuma. Blakus 13.janvāra ielā ir ekonomiskais pamatojums?

K.Vingris: atbilde ir meklējama ne tikai ekonomiskos, bet arī tehniskos risinājumos, otrkārt, jāskatās kopumā. Nepieciešamību nojaukt "Titāniku" nosaka tehniskais risinājums, jo vienkārši nav vietas, lai fiziski izvietotu sliežu ceļus. Savukārt par nepieciešamību demontēt uzbērumu maksimālā apjomā no Daugavas līdz Prāgas ielai, tas pirmkārt jau bija nosacījums no Rīgas pilsētas, no RVCP, jo tas radītu vizuālu pienesumu pilsētai, jo no Vecrīgas varētu redzēt tirgu, un tas ļautu attīstīties šai pilsētas daļai. Tur ekonomiskais pienesums nav acīmredzams, bet vērsti nākotnē noteikti radīs iespējas attīstībai un papildus rada mobilitātes iespējas un iespējas attīstīt jaunu pasažieru apkalpošanas funkcionalitāti teritorijās, kuras šobrīd nav bijušas, piemēram, paplašinātā 13 janvāra ielā.

G.Princis: kā atceramies, metu konkurss noslēdzās ar 2 otrās vietas ieguvējiem. Un faktiski žūrijas spriedums vienu izmantot stacijas ēkas un arī infrastuktūras pārbūvei, otru - žūrijas ieteikums, skatoties uz stacijas apkārtni, turpināt meklēt iespējas sadarboties ar otru arhitektu grupu, kuru šodien pārstāv Pēteris, un prezentēt tos jautājumus, ar kuriem Kaspars noslēdza savu uzstāšanos - par to, kā objekts ar tām pārmaiņām, ko redzējām, integrētos pilsētvidē.

P.Bajārs prezentē "O+R+V+E+L" meta piedāvājumu Rīgas Centrālās Dzelzceļa stacijas pārbūvei un dzelzceļa tilta izbūvei.

P.Bajārs: pārstāvu arhitektu apvienību O+R+V+E+L. Bijām otrās vietas ieguvēji. Mēs visu laiku runājam multimodāls, bet diemžēl tas, uz ko iet esošie risinājumi, multimodalitāti nobīda malā. Tam būtu jābūt daudzu transporta līdzekļu apvienojumam vienā kompleksā. Šī prezentācija ir lasīta gan Zviedrijā, gan Ukrainā, gan citur. Jau iepriekš esam salīdzinājuši šo projektu ar kādreiz vērienīgo Rīgas vaļņu norakšanu. Te ir 1856.gada Felsko plāns un tajā sakarā gribētu pieminēt tālredzību, jo te ir iezīmēta dzelzceļa stacija, bet dzelzceļš Rīga ieradās 5 gadus vēlāk - 1861.gadā. Tas, ko Felsko neparedzēja, bija dzelzceļa popularitāte, jo šī jau ir otrā stacijas versija. Pirmā versija bija tikai vidējais apjoms un tā drīz vien kļuva par mazu un nācās paplašināt. Un arī šis Eiropai raksturīgais pārsegtais perons ļoti ātri bija par mazu. Un tā kā sākotnēji bijām orientēti uz austrumiem, Vitebskas līnija, tad stacija bija izdevīgā vietā, no kuras uzreiz iznākot varēja noorientēties, kur tad esam nonākuši. Šobrīd esam zaudējuši vizuālo saikni stacijai ar pilsētu. No otras puses piezagās Tukuma dzelzceļš, pāri Daugavai. Ilgu laiku bija otra - Tukuma dzelzceļa - stacija. Un vēlējās abus virzienus savienot un te tika pieļauta pirmā fundamentālā pilsētbūvnieciskā kļūme, netika uzbūvēta estakāde, bet tika uzbūvēts valnis. Un pēc vēsturiskajām bildēm redzams, kā valnis sadala pilsētu – vienā pusē paliek Vecpilsēta, otrā Maskavas priekšpilsēta. Ilgtsoši pastāvēja divas stacijas Rīgas Lejas jeb Rīgas 1 un Rīga 2 jeb Rīga Augšas, līdz Ulmaņa grandiozajiem plāniem, kad XX gs 30.gados bija pirmais stacijas pārbūves projekts – kā jau redzams imperiālisma iezīmes. Un visas šīs daļas XX gs 60.gadu projektā ir pārņemtas no 30.gadu projekta. Joprojām saglabāta ideja par skatu uz Vecpilsētu. 60.gadu laikā visu pagriezta pa 90 grādiem un izejam nekur, izejam leņķī pret pilsētas audumu. Orientēties ir diezgan grūti, daudz apjukusi cilvēki, kuri nesaprot, kur tad no tās stacijas ir jāiet. 1964. gadā Autoostai tika projektēta skaista modernisma ēka. Bet tagad esam kur esam, 90.gadu uzslāņojumi. Mūsu pieeja projektēšanai - nekad nevajag izdomāt neko jaunu, vajag apkopot labāko, kas ir bijis. 2001.gadā Jans Gēls ar studentiem inspicēja Rīgu, tika iezīmēts – šī ir barjera, stacija ir nepieejama, gājējiem nedraudzīga. 17 gadus vēlāk ierodas Rīgā un patiesībā aina nav mainījusies. Ir tuneļi, kurus 2014.gadā Autoostas pārbūves konkursā bija piedāvājums varbūt visu šo sistēmu pagarināt. Un joprojām mēs no tiem tuneļiem neesam izlīduši. 2007.gadā Toma Kokina diplomdarbs, kur iezīmējas visas tās lietas, lai savienotu zaļo bulvāru loku, ir jāpārvar visas barjeras. 2009.gadā Treimanis, Kļava zīmē jau grandiozāk, veido savienojumu starp Autoostu un staciju, ar tirgus paviljoniem. Piedāvājums veidot jaunus šķērskoridorus. S.Ņikiforovs savulaik ir piedāvājis pilsētas dzelzceļa loka izveidi, apzinājām ļoti daudz piemērus pasaulē, kur light rail un heavy rail izmanto vienu un to pašu struktūru. Ap dzelzceļa apli apkārt pilsētai varētu atrisināt visas sabiedriskā transporta sistēmas problēmas, un nevajadzētu tagad www.manabalss.lv vākt parakstus par Rīgas metro izveidi. To visu varētu atrisināt esošās infrastruktūras ietvaros. Jā, tieši tāds arī bija mūsu piedāvājums 2014.gada Autoostas konkursā – mēs piedāvājām Autoostai šatlu, kas piestāj stacijā, pēc tam lidostā. Tika piedāvāts šis savienojums. Bija tikai konkursa teritorija, kas skāra tikai vienīgi Autoostu, bet mēs paši sev uztaisījām izpētes teritoriju un 13.janvāra ielā, kas ir viens vienīgs satiksmes konfliktu punkts, kur tramvajs no atrašanās vienā ielas malā pēkšņi

nokļūst ielas vidū un sarežģītā T veida krustojumā. Esošais autobusu tīkls Autoostu ignorē. Tramvaji virzās visos virzienos - te vienas te otras puses pieturās. Pat vietējie cilvēki, nepaskatoties uz numuru, var aizbraukt nepreizi. Un tāpēc jau toreiz piedāvājām to, kas iezīmēts 1995.gada Attīstības plānā – vienotais loks apkārt Vecrīgai un tramvaji salikti sakarīgā plānā, nejaucot puses. Te mēs runājām par multimodalitāti, Autoostas priekšā tiek piedāvāts tramvaja mezgls, kas ļauj atbrīvot 13.janvāra ielu, atdzīvinot pilnībā mirušo 13.janvāra ielas Vecrīgas ielas frontes pusi. Tramvaji atrisinātu šo te krustojumu, kā rezultātā atbrīvotu esošo infrastruktūru. Te ir 30 m plats tilts, ko šobrīd izmanto tramvaji un stāv taksometri. Mēs iegūstam pilnīgi zaļu krastmalu gar Daugavu. Par to tikām toreiz noraidīti, jo piedāvājām Autoostu zem dzelzceļa uzbēruma, ļoti moderna autostā un līdz ar to šajā šaurajā zemes strēmēlē var iedabūt Autoostu, gan arī atbrīvot krastmalu. Toreiz mūs visi nosauca par plānprātiņiem. Bet pēc pusgada AECOM prezentēja savu vīziju, kur bija visas šīs lietas – Autoosta zem uzbēruma. Venēcijas biennālē bija RB projekts un konkurss. Tālāk ejot – tas jau bija 3 gadus vēlāk - RB konkurss, kur bija 56 ha plašā izpētes teritorija, konkursa nolikumā bija diezgan uzsvērts uz šiem teritorijas risinājumiem nolikumā. Es domāju, tas ir diezgan loģiski. Jo tā ir centra pārveide. Kā tas viss beidzās, jūs visi variet lasīt Latvijas presē. Šis ir žūrijas secinājums, ka nepieciešams ne tikai ēkas, bet arī pilsētvides pārveide un otrs – lēmums piesaistīt visas arhitektu komandas un ņemt vērā pilsētvides risinājumus. Dažiem no pilsētvides risinājumiem es vēlētos pieskarties. Es gribētu akcentēt 5 lietas, kas ir pārdomu vērtas. Pirmais, esošā autobusu sistēma. Aptuveni 70 procentu autobusu šķērso Stacijas laukumu tikai tamdēļ, lai Abrenes ielā apgrieztos un dotos atpakaļ. Pats interesantākais, ka autobusi, kas izbrauc no Abrenes ielas tāpat šķērso Stacijas laukumu un tajā brīdī tur sēž tikai 2-3 cilvēki un tā ir tikai autobusu braukāšana šurpu turpu. Tas, ko mēs piedāvājām, ir šie te ziemeļu pusi apkalpojošie autobusi apstājas stacijas vienā pusē un dienvidu pusi – otrā pusē, kas ir arī loģiski no centrālā tuneļa, ir saprotams, uz kuriem jāiet un kur tu nonāc. Un tieši tāpat komplicētā tramvaja sistēma tiek novienkāršota līdz lokam ap Vecrīgu, kurš nākotnē varētu izskatīties šādi, pieķerot klāt apbižoto Pasažieru termināli. Tāpat ar vieglo transportu, kas 90 procentu gadījumu Stacijas laukumu šķērso tranzītā, tiek saglabāta tikai piebraukšana, pasažieru uzņemšana, izlaišana. Otra lieta, ko vēlētos uzsvērt ir šī te zaļā struktūra, gar Vecrīgu ir neizmantojama, Stacijas laukumā vispār nekā nav un arī tālāk uz otru pusi ir diezgan bēdīgi. Ko mēs piedāvājām? Jaunu parku Abrenes ielā, kas ir otra lielākā stāvvietā Rīgā. Trešā lieta, piedāvājam sakārtot 13.janvāra ielu, kas šobrīd ir neizmantots bulvāris, neizmantots uzbērums, Autoosta un nepieejama krastmala. VKPAI ļoti protestē pret kaut kādiem jauniem apjomiem te pie uzbēruma, bet tas ir atsevišķas diskusijas vērts, lai uzskatām, ka ir vērtīgi atbīdīt 11.novembra krastmalu. Tas jau bija piedāvājums pagājušā gs, ka te ir nepieciešama kultūras celtnē. Un šis risinājums nedaudz atšķiras no Autoostas konkursa, jo te mēs startējām citas komandas sastāvā. Bet te tāpat ir veidota zaļā josla gar 13.janvāra ielu un organizētas gājēju pārejas un viss kļūst cilvēkiem draudzīgs. Ceturtā lieta, kuru vēlētos akcentēt, kāpēc bija vēsturiskie skati, jo ļoti svarīga ir vizuālā saikne, kad esi izgājis no Stacijas. Pati pirmā stacija bija ar skatu uz Vecrīgu, XX gs 60.gadi – skatāmies nekur, nākotnē ir iespēja ar skatu uz Vecrīgu, ar piekļūšanu transportam, piekļūšanu tirgum, piekļūšanu apdalītajam Abrenes rajonam. Mums ir vizualizācija, mūsu piedāvājums – jauna stacija, jauns stacijas tēls. Kā to relaizēt, jo šī te ass ir saglabājusies. Es vēlreiz gribētu uzsvērt – multimodalitāte, autobusi šeit, dienvidu autobusi šeit, tramvajs šis pats loks, tramvaja pieturas redzamības zonā. Ierodies ar autobusu vai vilcienu, bet tur redzi pilnīgi visus transporta līdzekļus. Jā tas bija konkursā iesniegtais priekšlikums. Atbrīvojām laukumu. Priekšlaukumu var savākt. Piektais – stacijā pilnīgi noteikti nav tīrība ar tuneļiem. Atbrīvot komercijas uzslāņojumus, bet vietā ir tirdzniecības platības starp diviem tīriem tuneļiem, viens no tiem apkalpo dzelzceļu, otrs apkalpo starptautisko Autoostu. Multimodāls jāpārvieta šeit.

G.Princis: esat gatavi aizstācvēt un īstenot savas idejas?

P.Bajārs: esam pauduši gatavību. Jo šī ir unikāla iespēja sakārtot pilsētas centru. Mazliet bail, ka tā iespēja slīd ārā no rokām.

J.Krastiņš: Pēteris dažas lietas nepateica par Felsko. Tur, kur Felsko ielplānoja staciju, tur to patiesībā neuzbūvēja, to uzbūvēja drusku tuvāk Vecrīgai. Felsko zīmēja arī dzelzceļa pārvadu pār Daugavu savā projektā. Tas bija ģenplānā un pārvads gāja pa Timoteja ielu, daudz tālāk, pa tagadējo Turgeņeva ielas trasi. Tā kā staciju piebūvēja tuvāk Rīgai, tad bija ērtāk taisīt pārvadu tuvāk. Uzmaniģi paskatoties plānā var redzēt, ka nebija iezīmēta Raiņa bulvārim pretim, bet Merķeļa ielai pretim. Kad to uzzīmēja, tad Felsko vienā rakstā publicēja savu viedokli, ka pilnīgi aplami ir taisīt uzbērumu, ka to visu vajadzēja taisīt uz estakādes, to pateica jau 1880.gadā. Tā kļūda sākās tikai ar to, ka stacijas ēku tikai nedaudz tuvāk pavirzīja Vecrīgai. Staciju uzbūvēja 1860.gadā, tiltu uzbūvēja 10 gadus vēlāk. Un tas iznāca

vienkārši pretim. Un aizmirsās, ka pārvads netika zīmēts, tur, kur tagad atrodas, bet Turgeņeva ielai pretim.

G.Grikmane: tā kā projekta realizācija notiek pilnā sparā, vai jums ir iespēja iesaistīties un risināt šos jautājumus. Jo šī patiešām ir visaptverošas vīzija par pilsētvides attīstību.

P.Bajārs: tur jau tā lieta, ka ir vēlme strādāt, bet nav īsti interesējušies. Lokāplānojuma izstrādātāji vienīgais, ko no mums palūguši, ir abu konkursu ģenplāni, ko esam izstrādājuši. Ko ar to dara, nav zināms.

V.Gromules prezentācija par Autoostas plānoto attīstību, V.Gromule: jāsaka, ka atšķirībā no arhitektiem, es pārstāvu konkrētus mērķus un privāto naudu. Rīgas Autoostas sāktone ir 13.janvāra ielā, ja mēs skatāmies vēsturiski. Nu jau ir gandrīz 80 gadi, kopš Rīgā šāds objekts ir. Redzam visas tās šaurās vietas. Kā šobrīd izskatās. Mēs šobrīd apkalpojam gandrīz 400 reisu dienā, 18 procenti ir starptautiskie reisi un ap 2 miljonu pasažieru nopērk biļetes, izdara kaut kādu konkrētu darbību pie mums. Bet esam uzskaitījuši caurplūsmu pie mums, tie ir aptuveni 6 milj cilvēku. Mūsu apgrozījums gadā ir 2,6 milj euro. Šis ir tas starptautisko reisu tīkls, ko mēs apkalpojam. Lai saprastu, cik lielā mērā mēs tomēr esam nozīmīgs pārsēšanās punkts. Šī teritorija, kas iezīmēta, ir mūsu īpašumā ar ēkām uz teritorijas. Un te ir iezīmētā teritorijas, kas sastīta ar RB un nepieciešama, lai izbūvētu šo te trasi. Kad gāja runa - AECOM runāja par savu piedāvājumu, tad par labāko risinājumu uzskatīja, ja Autoostu stums Daugavas virzienā un pārējā teritorijas tiek izmantota kaut kādām citām multifunkcionālām vajadzībām. Mums ir arī citas versijas. Mēs nopietni strādājām, mums ir protokli ar ministriju utt. Alternatīva, kura vislabāk mums patika. Mēs palielinām teritoriju tieši to daļu, kas netiek apgrūtināta ar autoransportu, tā atbilst arī esošajiem būvniecības noteikumiem – tā saucamā apbūvējamā daļa, kuru var izmantot. Ko mums vajadzētu? Mums būtu vajadzīga lielāka pieeja autoostai, esošajai ēkai. Ja tiek noraksts no šīs puses uzbērums, tad kaut kādā mērā var sapludināt koplietošanai izmantot šo te teritoriju. Lai palielinātu pasažieru plūsmu, mums būtu nepieciešams šo daļu attīstīt kā papildus pieeju. Autoostai ir nepieciešama avārijas izbraukšana. Zem uzbēruma ne tika gājēju plūsmu vajadzētu organizēt, bet arī papildus transporta plūsmu. Mums interesētu daļa no šī uzbēruma, lai te varētu izlikt informācijas tablo, sabiedriskās tualetes, servisus, kuri nepieciešami gan pasažieriem, gan pilsētniekiem. Tā kā tiek novāktas telpas, kuras šobrīd tiek izmantotas tehniskām vajadzībām, mums nepieciešama telpa, kurā šo te funkciju varētu ielikt. Tādā veidā mēs būtu atvērtāki, neveidotos nekādas barjeras. Mums pietiktu ar to, ka ir cilvēku plūsma un tad jārunā, kāds ir autobusu apkalpošanas apjoms. Pēc pašreizējiem aprēķiniem tas varētu būt 100 reisi dienā. Tas ir tā no funkcionālā viedokļa. Kā tas izskatās no mūsu teritorijas? Šī ir teritorija, kuru var attīstīt kā multifunkcionālu, ne tikai Autoostu. Šī ir daļa, kas aiziet RB, bet labi būtu, ja kaut kādu daļu varētu izmantot. Attiecīgi samazinātā daļa būtu transporta vajadzībām. Ja tiktu samazināts, te paliktu starptautiskie reisi, tūrisma autobusi, kas brauc apskatīt Vecrīgu un tirgu. Varbūt tūristu autobusus ievest kaut kādā pagrabā. Izkāpjot no autobusa cilvēks var arī iet šeit, te droši vien būs sabiedriskā transporta pietura un taksometra pieejamība. Jo tas atrisinātu tās problēmas, kas pašreiz ir ar pieejamību sabiedriskam transportam. Ja runājam par tramvaja tīkla attīstību, tas katrā ziņā mūsu varētu tikai priecēt. Šis ir darba variants, kā tas varētu izskatīties būvniecības laikā. Mēs prognozējam cik lielu autobusu apjomu mēs varētu apkalpot būvniecības laikā. Tas ir variants, kāds uzbērums izskatīsies, mums ir piedāvājums EDzL. Gribētu atgriezties pie 2014.gada projekta un ja runājam par iepriekš prezentēto piedāvājumu tad, ja ne pilnā apmērā, bet daļēji ir realizējams mūsu teritorijā. Uz ko mēs būtu gatavi. Skats no Prāgas ielas. Cik lielā mērā atļautu savienot ielu pārsegumu. Te dēļ uzbēruma parādītos segta teritoprija, kas nodrošinātu cilvēku plūsmu uz staciju, tirgu, utt. Krastmalas risinājums. Te bija piedāvājums visu uzbērumu izmantot autotransporta apkalpošanai. Šajā gadījumā mūs interesētu šī sadaļa, lai neveidotu atkal kaut kādu pieejas barjeru mūsu teritorijai. Ideja no Kungu ielas būtu vajadzīga lielāk atvērtība, lai uz Daugavas pusi varētu aiziet no šejienes. Mēs gribētu lūgt atļauju, ka varam attīstīt šo otro scenāriju un Rīgas lokāplānojumā paredzēt piekļuvi Rīgas Autoostai no uzbēruma atbrīvotajā teritorijā. Un no uzbēruma atbrīvoto malu starp Krasta un Prāgas ielām izmantot pilsētas sabiedriskā transporta, taksometru pieturām. Šobrīd nav īsti kur paņemt taksi tiem cilvēkiem, kas apmeklē tirgu. Un šis ir skats, kas man patīk. Nezinu kā ar apjomiem, bet šī atvērtība autoostai no 13 janvāra ielas puses. Mūs inetersē tas, lai kaut ko varētu darīt. Mēs negribam ilgi gaidīt, lai mēs varētu paralēli strādāt.

G.Princis: kopsavelkot – tas, ko dēvējat par otro scenāriju, vai tas ir tas, ar ko startējat lokāplānojumā?

V.Gromule: jā, tas ir mūsu stratēģijā apstiprināts. Arī akcionāru akceptēts risinājums, kā labākais.

G.Princis: bet tas otrais scenārijs faktiski nozīmē, ka izmantojat daļu no tās telpas, kas atbrīvojas, norokot uzbērumus.

J.Krastiņš: jūsu īpašumā ir šī zeme. Kas notiek, ja to apmaina ar citu īpašumu vai zemi? Ja nodrošina visu to pašu funkcionēšanu turpat netālu, bet tikai citā vietā?

O.Burovs: nav alternatīvas. Nav citas zemes gabala pašvaldībai, ko varētu piedāvāt Autoostai. Valstij arī nav blakus. Nav ko piedāvāt. No tā, kas savulaik tika rezevēts Torņakalnā, nepaliek nekas, jo to visu paņem LU.

J.Krastiņš: ja nedaudz pamaina teritoriju, jums nepatika, ka autobusi iebrauc nevis atklātā vidē, bet nedaudz slēgtākā teritorijā.

V.Gromule: es uzskatu starptautiskos autobusus noteikti tur nav jāliek iekšā. Starptautiskie autobusi vai nu brauc tranzītā, vai tie pasažieri brauc uz Rīgu. Viņi nepārkāps tajā vilcienā. Pēc funkcijas tas ir nepareizi kaut ko tur likt stacijas tuvumā. Cita lieta, ja runājam par iekšzemes autobusiem, bet tur jāgriežas pie Autotransporta direkcijas. Viņi ir atbildīgi par šo te attīstību. Un finansēšanu.

G.Princis: tas, ko jūs sakāt, man sasaucas ar AECOM vīziju, ka brauc uz Rīgu, tad autobusi paliek tur pie jums, bet tie, kas brauc, lai iekāptu vilcienā, tad iet mērķtiecīgāk – tie no Daugavpils, vai Valmieras, brauc stacijā iekšā un izlaiž savus cilvēkus.

J.Krastiņš: tas jautājums ir jāatrisina par saistību starp autoostu un dzelzceļa staciju.

G.Grikmane: Krastiņa kungs pateica tieši to, ko es vēlējos jautāt. Pētera priekšlikums iezīmēja, ka var izveidot patiešām multimodālu transporta mezglu, jo tas, kas ir šobrīd, tiek piedāvāts – tiek taisīta stacija, mums ir autoosta, mums ir dzelzceļš, bet tas nav multimodālais transporta mezgls.

Multimodālais transporta mezgls ir tas, ko rādīja Pēteris, ka patiešām tas viss ir minūtes attālumā. Šīs 5 – 10 minūtes garām Stockmann vairs nav multimodālais transporta mezgls. Vai ir skatīta iespēja, ka vietējie transporta galapunkti ir kaut kādā vienā vietā? Cik tad ir ārzemju autobusu galapunkti maršruti – bija karte, kur parādījās daudzi starptautiskie galapunkti – cik starptautiskie reisi ienāk dienā?

V.Gromule: ap 80 reizi no dažādām valstīm, arī no kaimiņvalstīm to skaitā. Visa Eiropa, Krievija.

G.Grikmane: vai tā autoostas teritorija ir plānota uz 80 vai citu skaitu?

V.Gromule: mūsu teritorija ir plānota uz 400, bet esam arī 700 reisu dienā apkalpojuši. Tas nozīmē, ja mūsu teritorija tiek samazināta, mēs nevaram solīt, ka apkalposim kaut vai tos 400 reisu. Esam runājuši ministrijā, ka tā daļa autobusu, kas nāk no Zemgales un Kurzemes, varētu tikt apkalpoti Torņakalna multimodālajā mezglā, kas savienotu ar Rīgas centru ar tiem šatliem vai sabiedrisko transportu, kas nu nākotnē būs. Taču statistika rāda, ka 70 procenti no pasažieriem, ko apkalpojam, noteikti ir jānonāk pilsētas centrā. Viņu mērķis ir pilsētas centrs. Uz vilcienu pārsēžas 1 procents mūsu klientu. Mēs esam runājuši ar starptautiskiem pārvadātājiem, viņi saka, ka vēlas saglabāt vietu centrā. Bet otrs jautājums – nu labi var piedāvāt to apakšuzbērumu, bet jautājums, kas to būvēs. Vai to būvēs RD vai SM? Jo tas ir jautājums par to, ka uzņēmuma akcionāri privatizē nekustamo īpašumu.

G.Grikmane: ja nu runājam par Kungu ielas sasaisti ar Centrāltirgu, šie abi projekti iezīmē līniju, kur cilvēks var pāriet pāri, tas nav satiksmes pārvads, tas ir cilvēku gājēja ceļš. Šai brīdī cauri iziet ekskursiju grupai no Vecrīgas līdz dzelzceļam pāri Autoostas teritorijai – nebūsim naivi, tas nav iespējams.

V.Gromule: tāpēc piedāvājām blakus mūsu ēkai to savienojumu.

G.Princis: es gribu pajautāt Vingrim, kā tā uzbēruma brīvības izmantošana – vai tā ir skatīta, vai ir jūsu dienas kārtībā, vai tas ir tehniski iespējams.

K.Vingris: tehniski ir iespējams. Tas plāns ir pilnībā realizējams mūsu risinājumos. Kamēr stacija ir spējīga uzlabot transportu tās apkārtnē, tad arī reģionālo satiksmi novirzīt pa attiecīgām ielām uz to jaunradīto apjomu, kas būs zem estakādes. Jāizvērtē Vecrīgas un tirgus savienojums, lai nebūtu tā, ka tie gājēji no Vecrīgas atdurās pret autobusiem.

I.Rukšāne: jūs attīstat to scenāriju divi – vai varat vēl reiz atvērt to. Ja skatāmies šo scenāriju, tad kaut kāda daļa zemes tiek atsavināta, un līdz ar to vēl vairāk pietuvinoties ūdensmalai. Publiskā pieejamībai ūdensmalai nav.

V.Gromule: mēs gribētu. Ja tur tiek veidota nojume, mēs to estakādes apakšu varētu izmantot kā pasažieru uzgaidīšanas telpu. Mēs tur ieliktu informatīvos tablo, biļešu tirdzniecības aparātu. Tas nozīmē ka teritorija nesamazinās un tur jau nevienam nebūtu liegts staigāt.

I.Rukšāne: tāda manā izpratnē tomēr pieejamība ūdensmalai tomēr nav.

G.Princis: vai jums ir skaidrība par laika rāmi, vai kāds kaut ko pateiks, un tad varēsiet savu darbību attīstīt. Restartēt to vīziju.

V.Gromule: mūsu plāns ir jārestartē un tad atkal jāprezentē akcionāriem.

G.Princis: tā tad jums ir vajadzīga konceptuāla atbilde to apakšas estakādi izmantot savai funkcionālajai darbībai.

K.Vingris: šis ir viens no Ilgtspējīgas attīstības padomes jautājumiem. Es domāju, tas ir tuvāko mēnešu jautājums. Lai šī atbilde būtu.

VIEDOKĻU SADAĻA

L.Bemhems: jāsāk ar to, ko jau teica kolēģe, ka ir mums projekts, ir robežas, bet tālāk mēs ne īsti gribēt, ne dzirdēt, tad pārējo kaut kā piekārtosies. Sabiedriskais transports pie tā ir pieradis, mēs piekārtosjamies visur. Par dažādām sasaistēm, pieslēgumiem, īpaši par plūsmu šķērsošanas gadījumiem sabiedriskais transports tiek aizmirsts vai nu apzināti vai dažādu finansiālu apsvērumu dēļ. Un tad notiek visa tā piekārtosšanās un tad nonākam pie tā, par ko jau šeit visu minēju – vajag izdarīt to un to, un viss būt kārtībā. Diemžēl, dzīvē tā nenotiek un arī šajā gadījumā nebūs tik skaisti. Te notiek norobežošanās šī projekta ietvaros. Lieta, kas vienmēr klibo ir dažādās satiksmes dalībnieku plūsmas, kuras mēdz šķērsot viena otra virzienu. Tas ir sabiedriskais transports, gājēji, kas ir 13.janvāra ielas gadījumā. Jo no turienes sabiedrisko transportu nekādi neaizvāksim. Ja runa ir par tramvaju – kad apstiprinās izmaiņas, tad tramvaji ies gar tirgu abos virzienos, veidojot šo pusloku. Ir skaisti akcentēt – palaidīsim gar tirgu un tad izveidosies loks. Neizvadosies, jo nav tās otras puses. Un tad ir jautājums par to, kas ir prioritārs. Vienmēr tie ir kapitālieguldījumi un pasažieru plūsma. Cik tas ir attaisnoti. Par Autoostu, tur jau esam parunājuši. Trīs pārvaldījuma veidi – starpatutiskie, reģionālie un vietējie, pasažieriem ir dažādas intereses un mērķi. No pilsētas sabiedriskā transporta aspekta būtu lietderīgi sadalīt. Tā vidējā kategorija būtu manuprāt ievietojama tajā multimodālajā sadaļā, jo tas, kas notiek ar Pierīgu, tas atkal stāsts, tad vēl Pasažieru vilciens – vēl cits stāsts. Visi tiek savesti uz centru un tomēr nav visiem galamērķis centrs, it īpaši Pierīgai. Visi tiek atvesti līdz centram un tad mēs domājam, ko ar viņiem darīt. Varētu šī projekta ietvaros risināt ar no pasažieru stacijas attālinātām pasažieru izkāpšanas platformām. Jo tas ir rakstuīgi rīta pikam, bet vakara piks ir izstieptāks, līdz ar to tā nav liela problēma. **G.Princis:** tā ideja ko prezentē par autobusu apstāšanos stacijas laukumā un Gogoļa ielas pusē – vai šis ir koncepts, par ko var domāt?

L.Bemhems: par to noteikti var domāt. Jo ir tādas fundamentālas lietas, kas pašreiz vēl Rīgā nav nedefinētas, pie tā esam Rīgas dome kopā ar mums, ir – esam sākuši strādāt, tas ir visai sabiedriskā transporta, veloceliņu plūsmai, tur ir pakārtoti gājēji – tam visam jābūt – uzbūvētam uz pārvietošanās nepieciešamības pētījuma. Uz mērķi. Šī nepieciešamība pārvietoties nav pētīta, nav datu. Mēs esam iesākuši strādāt pie tā. Uz šīs bāzes tad arī varētu izveidot katrā virzienā vairākus virzienus pārvietošanai, kas neietver vieglo transportu.

Tālāk, uz ko mums jānonāk, no tā izriet pieturvietas ap centru, pie centra. Lieli sabiedriski objekti, pieturas ir pārsēšanās punkti, bet tikko attālināmies, ir jābūt kritērijam par pieejamību, piekļuvi, kas izteikta minūtēs vai metros. Tad varētu samazināt šo vēlmi vienmēr pieturvietu izvietot pie katra krustojuma.

Ja runājam par to ziemeļi, dienvidi, jā noteikti jā. Bet atkal viena lieta, ka Rīgā nevar veidot visus mrašrutus tikai radiālus, diagonālus, ka katrs pasažieris varēs no sava punkta līdz iedomātam punktam nokļūt nepārsēžoties. Divas pārsēšanās, tas ir pilnīgi normāli tāda lieluma pilsētai kā Rīga. Kur jāparādās ar apļveida maršrutiem. Tad ir dienvidu rietumu – arī tur būs jāpārsēžas. Sabiedriskā transporta joslas – tās nemaksā daudz, bet tas rada apgrūtinājumu.

G.Princis: cik minūtēs kādam no tramvaja vajadzētu nokļūt uz RB perona.

Balss no publikas: 5-8 minūtēs.

L.Bemhems: es neuzņemtos eksperta lomu vērtējot, kas ir labi vai pareizi, bet gribētu norādīt, ka ir daudz dažādi blakus faktori, kas nosaka to, vai mēs braucam uz Abrenes ielu vai nebraucam.

Likumdošana, normatīvie akti, kas pieprasa, lai ir atpūtas laiki. Nolikt šos lielos transporta līdzekļus stacijas laukumā būtu pilnīgs neprāts. Ir jāatrod vieta, kur to novietot.

G.Princis: galvenais, ko es sapratu, ka idejas, virziens ir pareizs. Detalizāciju nosaka citi apstākļi. Bet varbūt ir kas zināms līdz 2022.gadam, kas tiks īstenots. Vilciens varbūt vēl neatbrauks, bet 2026.gadā gan.

L.Bemhems: Rīgā sabiedriskā transporta mugurkauls ir tramvajs. Atsevišķa josla, regulāra un ātra satiksme. Vidējais ātrums ir lielākais sabiedriskā transporta kontekstā. Tas ir Skanstes tramvajs. Bet tas iet tikai par Senču ielu. Tad izveidojas nosacītais loks. Šī lokveida kustība varēs tikt nodrošināta, ar iespēju aizbraukt pa jebkuru no šķērsojuma zariem. Tas ir projekts 2022.gads. Par tirgu jau pateicu, rekonstrukciju esam beiguši, varam braukt abos virzienos. Par to vai varam aizvākt no 13.janvāra ielas tramvaju pavisam. Jā mēs to varam aizvākt, varam ikdienā neizmantojot, bet sliedēm kā tādām jāpaliek, jo, ja gadījumā notiek avārijas vai pārrāvumi un nav šī savienojuma, tad nevar izmantot vienu krastu un otru krastu atsevišķi, tad stāv visos virzienos.

G.Princis: lūgšu AECOM pārstāvim nokomentēt to visu satiksmes lietu – kā tas viss izklausās. Jo visa meta pamatā bija jūsu pētījums. Daudzas no idejām par kurām jau runājam kā par faktiski īstenojamām, tās izriet no jūsu pētījuma. Vai tas ir pareizā virzienā, vai turās tajos rāmjos kā bijāt ieskicējuši?

Juris Krastiņš: paldies par uzaicinājumu, esam kopā ar kolēģi Sergeju Ņikiforovu, kas iesaistīts projektā par Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas un tās apkārtnes izpēti. Tā nebija pirmā AECOM izpēte, kuru veicām attiecībā uz RB, bet par konkrēto izpēti dažos vārdos. Galvenais, lai tiktu nodrošināta visu transporta veidu funkcionalitāte, lai jaunais dzelzceļš – RB, kas ies cauri Rīgai nevis apgrūtinātu, bet uzlabotu sasaisti ar visiem pārējiem transporta veidiem. Izpētē apskatījām dažādus variantus. Bija jautājums par Autoostu, gan arī visi pārējie satiksmes organizācijas. Un arhitektoniskie. Galvenais – ja tiek nodrošināta funkcionalitāte, tad tas ir galvenais. Kas varētu būt izaicinājums, redzam to vīziju, kā tas beigsies. Pa vidu, kas notiksies, būs liels izaicinājums, kā plānot, kā organizēt, sabiedriskā transporta kustību, kā organizēt darbu. Kad sāksies būvniecības darbi, būs svarīgi pareizi organizēt to secību. Tas radīs kaut kādus apgrūtinājumus, ierobežojumus. Tas būs liels izaicinājums. Es domāju, ka no savas puses neuzstāsim uz kādu no minētajiem variantiem. Tāpēc, jā te bija daudz dažādu interesantu ideju par tām pašām transporta plūsmām ne tikai ap staciju, bet arī centrā un kreisajā krastā, nebiju par to dzirdējis.

S.Ņikiforovs: es varētu pieminēt, ka izpētes teritorija bija ievērojami lielāka nekā RB dzelzceļa stacijas realizācijas areāls. Atgādināšu, tas, ko realizē RB ietvaros, ir finansējums, ir anonsēts, tas bija konkurss sastāvdaļa. Šī projekta sastāvā ir 3 daļas – tilts, estakāde, pati stacija, pārējās komponentes ir šim gadījumam nesaistošas. Un izpētes gaitā tika konstatētas un piedāvāti risinājumi dzelzceļa stacijas realizācijai gan tādā gadījumā, ja šī te vide vairāk vai mazāk attīstīta. Stacija darbotos arī tad, ja šis te ārējo faktoru līmenis būtu zemāks un protams, ievērtē arī nākotnes attīstības perspektīvas, paplašinot gan sabiedriskā transporta iespējas, gan revitalizējot Autoostu, gan apkārtējo teritoriju. Un tas jāuztver, ka šīnī gadījumā tas ir pārējo spēlētāju ieguldījums, lai pilnasinīgi izmantotu visu to potenciālu, ko piedāvā šis te konkurss. Piedāvājums, kas ir konkursā, tas ir pilnasinīgs tik daudz, cik skar konkrēto teritoriju. Būtu ļoti jauki, ja varētu realizēt vairāk. Bet apsverot iespēju, lai nebūtu tāda situācija, par ko runāja Gromules kundze, kas minēja, ka būvējam vienmēr lielas vīzijas, bet pēc tam aizbildināmies ar naudas trūkumu. Visticamāk, ja tas, kas atrodas riņķ, pilsēta būtu spējīga realizēt no saviem budžet līdzekļiem, būtu tikai skaisti.

G.Princis: lūgtu kolēģijas locekļus komentēt situāciju 2 blokos.

J.Krastiņš: vērtējums šķiet tāds, ka nu vienreiz ir unikāla iespēja taisīt to RB, tad tās vēsturiskās kļūdas vajadzētu beidzot kaut kā novērst. Sakārtot un iegūt tādu vīdi, kas patiešām būtu cienīga galvaspilsētai. Ja skatās uz dāņu arhitektu piedāvājumu, tā ir kārtējā tāda mazu, mazu ielāpiņu likšana. Skumji paliek uz to skatoties. Apbūvēt apkārt čupiņām kaut ko kaut kā... Rīga no tā neiegūs neko. Un kompleksu transporta risinājumu tur vispār nav. Ir ļoti vizuāli pievilcīga, atraktīva tā lielā veljveidīgā būve virs sliedēm. Vai ir vajadzīgs vēl viens stāvs, kur cilvēkiem vēl uzbraukt augšā? Ir tādas lidostas, kur cilvēkiem jāuzbrauc augšā un pēc tam atkal lejā. Tas parasti atrisināts ar eskalatoriem, bet dzelzceļa stacijās parasti tādus risinājumus nelieto. Un īsti pamamtoti arī nav. Kāpēc uzbraukt augšā, lai pēc tam kāptu lejā? Absurds risinājums. Arhitektoniskais princips telpas risināšanā, nelieciet cilvēkam uzkāpt vienā virzienā, lai pēc tam būt jānokāpj citā. Vai man jāuzkāpt augšā tikai tamdēļ, lai priecātos par sliežu ceļiem? Es jau tajos jautājumos biju iekodējis būtībā atbildes. Nav ekonomiska pamatojuma likvidēt to zemes masu paralēli Stockmanim. Stockman protams ir traģiska pilsētībūvnieciska kļūda. Nu tajā brīdī nojauc to vienu t/c, Stockman stāvvietas ir tik cik ir. Stockman bija prasība, ka jānodrošina cauri tunelī, uzbērumam gājēju tuneli. Nevienam tuneli neuzbūvēja, bet uzbūvēja tiltu paralēli kanālam. Tiltus parasti būvē šķērsām upei nevis gareniski upei. Tur ir virkne klasisku aplamību, kas saistās ar Stockman. Tas ir tikai kā tikt lētāk pie lielākiem ienākumiem. Un šis projekts atgādina to pašu. Reālu uzlabojumu pilsētas labizskatībai vai vairāk funkcionalitātei ir grūti definēt. Turpretim Pētera prezentācijā mēs redzējām absolūti kompleksu skatījumu, ko pilsētai vajadzētu tā kā tādu mērķi izvirzīt. Un uz to arī kopīgiem spēkiem virzīties. Protams ir diskutējams, vai visus autobusus ir nepieciešams dabūt zem stacijas vai stacijas laukumā. Pasaulē ir ļoti daudz tādu risinājumu. Piemēram, Helsinkos, no stacijas šķir viena metropietura un tur visi autobusi divos pazemes līmeņos. Gan starptautiskie, gan vietējie. Nav nekāda vaina, ka no autobusiņiem pēc dažiem kvartāliem izbrauc ārā. Tam es negribētu piekrist, ka tagad brauc ar vilcienu iekšā, ir skaista Vecrīgas panorāma, bet pēkšņi priekšā Stockman. Stockman reāli nevar nojaukt, tas ar laiku būs pieminekļis kā vācu laika bunkuri, kurus pēc kara nevarēja nojaukt, ir tādi dzelzsbetoni, nevar iznīcināt. Un vēl pielipināt zemes čupu pie tādiem izdevumiem – pie miljardu projekta pateikt, ka estakādei ir tik naudiņas, un tam ir tik naudiņas un pilsētai vispār nav naudiņas. Tad nav vispār ko ķerties klāt. Gribētu redzēt sakārtotu pilsētvidi,

cienījamā arhitektoniskā un telpiskā veidolā, tad to arī vajadzētu darīt. Skatoties otro prezentāciju, atgādināšu vēsturiski, ka pirms kara visi tramvaji veidoja loku. Tas nebija garš, bija pa 13.janvāra ielu, pa Kr. Valdemāra ielu, visi tramvaji gāja uz to loku un bija ārkārtīgi loģiski, bija viegli pārsēties. Paldies Bemhema kungam, tagad pēdējos gados pakāpeniski cilvēkiem ir iespēja. Pirms tam nebija Rīgas tramvajos iespēja pārsēties no viena otrā. Jo tramvaju maršruti nesakrita. Visur bija jāzina, aiz kura stūra iet un tas Rīgā bija ārkārtīgi nesakārtots. Bet pēc šāda loka – jā 13.janvāra ielā tramvaju var izņemt ārā un mums ir viens kopējs loks un visi tramvaji pa to iet. Un ir vietas, kur var pārsēties. Un tiek atrisināts. Princips jau nav radīt loku kā tādu, bet ir jābūt cilvēkiem iespēja pārkāpt no viena uz otru. Stacijas laukums šodien jau nav nekāds laukums, tas ir dīvains pilsētvides tukšums, kur pa vidu atrodas spēju zāle. Kaut kādai telpai jābūt stacijas priekšā un tas, ka viņā jābūt publiskā transporta pietuvietām. Šobrīd nav. Kā izej no stacijas, ir jāzina, kurā vietā, kurš tramvajs atrodas. Dabūt jebko tuvāk stacijai tāds risinājums ir pareizs un uz to vajadzētu noteikti virzīties.

A.Pauniņš: tā kā tika definēts, ka mērķis ir uzbūvēt ilgtspējīgu multimodālu satiksmes centru un šī ilgtspējīgai būvniecībai jānotiek pēc pasaules prakses top principiem. Un pasaules praksē jau gadus 30 ir zināmi ilgtspējīgas būvniecības sertifikācijas sistēmas. Tās ir vairākas. Bet tas ir tiešām nepieciešami, lai pie šī projekta būvniecības stadijas tiktu ielikta viena sertifikācijas sistēma. Vienalga kāda. Es balsotu par BREEAM, jo tā ir vienīgā, kas ir sertificēta Latvijā. Bet tā varētu būt arī jebkura cita. Vācijā ir viena sistēmā, ir sistēma ASV, un tas pilnībā iespējams. Un tad mums atkritīs daudz un dažādi strīdi, kā ir labāk un pareizāk darīt. Bet runājot par konkrētajiem risinājumiem, gribētu piekrist Krastiņa kungam, manuprāt ir jāskatās daudz plašāk un vairāk pilsētas interesēs. Pilsētas interesēs ir izveidot multimodālo centru ar ļoti labu un perfektu piekļuvi no jebkuras Vecrīgas vietas. Ja tas būtu sasaitīts ar Vecrīgu, tas būtu labākais. Tāpēc es balsoju par 13.janvāra ielas vietā izveidotu bulvāri, par ko jau runāju gadus iepriekš, un arī šodien. Un arī par dzelzceļa staciju vienā līmenī. Jo visā pasaulē ir dzelzceļa stacijas grandiozi multimodāli centri – Viktorijas stacija Londonā – tie ir vienā līmenī. Ja šeit būtu divi līmeņi, tas jau būtu labi, bet ne jau trīs, ne jau četri. Pieejamība stacijai pirmā vietā un multimodāli.

V.Valgums: ja vērtējam visu attīstību kopumā, ne tikai staciju, bet pieguļošās teritorijas, tad pamatā visam ir transports. Negribu uzdoties par ekspertu. Te ir galvenokārt novērtēt tos riskus, ir jāvērtē minimālie riski. Lai attīstot šo projektu mēs neliktu šķēršļus jeb nesarežģītu to, ko vajadzētu attīstīt tālāk. Tas ir pamata uzstādījums. Tas ir riska menedžmenta uzdevums. Visus maksimālos aspektus ņemot vērā. Daudz kas mums notiek bez analīzes, bez pētījuma. Protams ir kaut kādi pētījumi, es nezinu, domāju, ka te ir vārds Ilzei. Nevaru iedomāties pagaidām nevienu piemēru, kā ekspluatējas un izskatās pasaulē estakāde. Parasti tās ir aizbūvētas. Ja tā telpa nav piepildīta ar kaut kādu transportu, saturu, pretējā gadījumā diezgan grūti.

J.Krastiņš: arī felfsko, kad runāja par estakādi, runāja par to, ka telpu zem tās var lietderīgi izmantot. Tas ir pārbaudāms variants, tas nav pašmērķis, jo galu galā, kur tad tur iesi. 13.janvāra iela un kanāls tā vai tā ir priekšā. Nu labi, varbūt uztaisīsim dažus tiltiņus. Protams, ka zem estakādes ir jāatrodas autobusu stāvvietām. Tas būtu ļoti organiski cilvēkiem un autobusiem, lai cilvēki brīvi staigā, jo tā jau nav slēgta teritorija. Pasaulē skaties, ka apakšas tiek pieblīvētas. Pilnīgi brīvas. Tajā pašā posmā, kur Stockman, protams, ka paliek zem slīdēm t/c. Bet Autoosta, kur autobusi iebrauc kaut kādā garāžā, Šveicē ir lieliskas mazas pilsētiņas ir jāzina pa kurām durvīm iziet ārā, lai nonāktu pilsētā.

M.Straume: man ir prieks, ka atrasts kopsaucējs par Autoostu. Mērķtiecīga kopēja darbība. Bet slikti, ka nav iesaistīta trešā puse - pilsēta. BREEAM arī ir kritēriji – ja izlaiž vienu no kritērijiem, sistēma nestrādā. Nebūtu labi, ja RB būtu kā bibliotēka, kur projekta attīstītāji un pilsēta nevarēja atrast kopsaucēju. Šeit arī vajadzētu jau pašā sākumā atrast kopsaucēju un risināt pilsētas attīstību kontekstā ar visu. Ja centrā varētu ar mazām pārvietošanām atrast gan vilcienu, gan autobusu, respektīvi, viss, lai būtu kompakti. Tas būtu vajadzīgs pilsētas centrā. Pozitīvi vērtēju projektu.

I.Rukšāne: mums pretim ir ēka un publiskā ārtlepa iztrūkst. Tā iztrūkst gan labajā, gan kreisajā krastā. Man personīgi trūka tā pilsētas vīzija. Redzēt pilsētas pārstāvju tā politisko gribu un vīziju, kuras būtu kaut kādi pamati un prioritātes. Ir jau gatavs minimālais būvprojekts, kas ir diezgan daudz un jau ar konkrētiem nosacījumiem. Tas nozīmē, ka aizejam nākamajā tehniskajā stadijā un pilsētai būtu jāzina, kas ir tie nākamie soļi, jo tieši publiskā ārtlepa ir tā, kas veido to sasaisti ar pilsētu. Tas veido savienojumu ar Vecrīgu, veido savienojumu ar Maskavas priekšpilsētu un visu pārējo, ar jauno studiju centru. Tas ir tas, kas pietrūkst un būtu bijis vēlams, ka ir prezentācija no pilsētas puses par to, kuri ir nākamie soļi un mēs skaidri zinām, ka esam izvirzījuši prioritātes par mūsu publiskās telpas attīstību. Tādi projekti kā RB nenāk vienreiz 5 gados, bet reizi 100 gados. Nedomāju, ka tāda mēroga projektu vēl piedzīvosim. Mans aicinājums Ilgtspējīgas Attīstības padomei būtu nākt šeit vai arī sabiedrībai prezentēt par to, kas ir paveikts, kas ir problēmsituācijas, kas būtu tas komplekss, lai pilsēta un tās iedzīvotāji, tai

skaitā arī profesionāļu sabiedrība, būtu informēta par to, kas notiek. Un tas mums šobrīd ļoti pietrūkst un tāpēc ir vairāk jautājumu kā atbilžu. Par gājējiem draudzīgu un pieejamu vidi jau esam diezgan runājuši, es viennozīmīgi arī vēl tehniskā projekta stadijā prasītu izvērtēt un izskatīt multimodālo principu, jo varbūt tā tomēr ir iespēja Autoostas funkciju daļēji palikt un savienot kopā. Kā atrisināt zemju un citus īpašuma tiesību jautājumus, arī ir viens no kompleksi, bet skatīties, kā to kompleksi risināt un kāds ir pilsētas ieguvums. Tātad vēlreiz iziet cauri un izvērtēt rūpīgi un piesēsties pie galda kopā ar O+R+V+E+L. Tiek strādāts pie lokāplānojuma, tas jau nozīmē, ka ir nākamais solis priekšā. Un paaicināt nevis iesūtīt prezentācijas, bet izskaidrot. Un ceļamaizei – neaizmirst to kreiso krastu. Un ievērtēt visas sabiedrības intereses. Nav ne publiskās ārtelpas, ne zaļās struktūras.

K.Vingris: par koku skaitu lai spriež būvprojekta autori, bet vietas kokiem noteikti atradīsies.

J.Krastiņš: par estakādes izmantošanu. Visa Itālija ir pilna ar estakādēm ne tikai dzelzceļa, bet arī autoceļiem. Pilsētās, laukos, viss ir pilns. Un ainaviski tīri labi izskatās.

R.Bula: Ir problēma. Mēs detalizēti runājam par stacijai pieguļošajām teritorijām, bet nerunājam par galveno- par pašu staciju un laukumu. Dāņu projekts nerisina pilsēttelpas problēmas, kas radušās stacijas kompleksu pārbūvējot pagājušā gadsimta 60. gados un šī gadsimta sākumā. Tās risinātas apvienības O+R+V+E+L meta priekšlikumā, paredzot atjaunot stacijas apjomu sākotnējo novietojuma principu pilsētvidē – pret Vecrīgu. Būtu lietderīgi apbūves un laukuma transformāciju risināt jau šajā projektēšanas kārtā, vēl jo vairāk, ka pēc “Linstov” [kam zeme iznomāta ilgtermiņā] pārstāvja informācijas, firma gatava iesaistīties šī jautājuma risināšanā.

I.Purmale: mēs šeit runājam par Baltijas centrālo multimodālo mezglu, mēs esam dilemmas priekšā, jo jūs jau dzirdējāt, kur ir RB projekta robežas un visi tie saistītie projekti paliek tā kā pilsētas ziņā. Tā kā tas ir Baltijas nozīmes, mēs mēģinām uz to arī to uzsvāru likt tajās sanāksmēs, tai skaitā arī Ilgtspējīgas Attīstības padomē, lai pie finansējuma meklēšanas dalību ņem arī valsts. Mēs jau saprotam, ka RB projektā līdzekļi būs tik, cik būs un savstrapēji komunicējot mēģinām panākt, lai viņi pēc iespējas vairāk arī sava projekta ietvaros izdara. Bet tās iespējas ir ierobežotas, varbūt par kaut kādām niansēm mēs vēl varētu runāt. Bet vienalga mēs nevaram cerēt, ka RB mums visu atrisinās. Mūsu kā pašvaldības situācija kā vienmēr ir tāda, ka mūsu vēlmes nesakrīt ar iespējām. Un tas finansiālais jautājums ir ļoti smags. Tāpēc Ilgtspējīgas Attīstības padomē mēģināsim likt akcentus uz kopējā finansējuma meklēšanu tieši caur valsts struktūrām. Un pirmais jautājums, kas arī būs nākamajā padomē, ir nostiprināt nozīmi nacionālās plānošanas dokumentos, lai pakārtotu tam, kas arī būs pamats finansējuma pieprasīšanai no dažādiem fondiem, un arī valsts varētu atbalstīt. Attiecībā uz stacijas laukuma veidošanu, tur arī vistiešākā veidā ir iesaistīta valsts, jo zeme zem stacijas laukuma pieder valstij. Tur pilsēta nemaz pat labi gribot neko daudz nevar izdarīt. Jo slavenā laimētava ir vienīgā trāpījusies sarkanajās līnijās, lai gan viņiem gabaliņš zem šī objekta ir privāti. Tas nozīmē, ka pašvaldībai būs jānodarbojas ar šī objekta atsavināšanu. Un īstenot to, kas ir lokāplānojumā, par sabiedriskā transporta pieturvietas kompleksu risinājumu – vai tas būs tik plaši vai kā citādāk. Un arī pasažieru uzņemšanas un izlaišanas funkcija varētu būt no laukuma puses. To, kas atrodas ielu sarkanajās līnijās, tad arī atbilstoši varētu plānot atbilstoši šīm iecerēm. Bet pārējais laukums paliek valsts pusē, bet mums jāsaprot funkcijas. Šī laukuma pazeme ir iznomāta “Linstow”, tur ir stāvvietas. Tā ir tāda trīspusēja sadarbība, lai šo laukumu varētu attīstīt. Lai pie kura jautājuma neķerots, viss ir sarežģīti, plānošana būtība ir vienošanās, kur svarīgi salāgot sabiedrības intereses un tos ieguvumus ar viena vai pārī individuālu zaudējumiem. Tas attiecināms arī uz Autoostas jautājumiem, šis objekts nosaka lielā mērā to daļu, par ko mēs šodien varbūt mazāk runājam – par uzbēruma norakšanu starp Timoteja ielu un Dzirnau ielu. Ja mēs runājam par pēc būtības liela multimodālo centru, kura funkcija ir atvieglot multimobilitāti pilsētā, mums vajadzētu koncentrēt visu sabiedriskā transporta veidus tieši pie stacijas. Var jau risināt ar nelieliem attālumiem, kur atrodas Autoosta, kur atrodas Abrenes ielas stāvlaukums, bet tomēr mēģināt risināt, lai visi šie veidi koncentrētos. Tādiem mērķiem vislabākās protams ir telpas, kas veidotos zem dzelzceļa uzbērumiem. Pilsētai ir dilemma, ko mēs finansiāli tik īsā laikā kā iet RB projekts, ir jābūt finanšu avotam, kas varētu šīs izmaksas segt, lai noraktu šo daļu. Kā ar to rīkoties, mums tas pamatojums droši vien būtu. Uzskaitītu visu, ko mums vajadzētu koncentrēt šajā vietā. Varbūt šodien runājam tikai par Autoostu, vilcienu pats par sevi, par pilsētas sabiedrisko transportu mēs mazāk runājam. Par taksometriem, par nomas autostāvvietām, par velo stāvvietām, par elektromobiļu stāvvietām ar uzlādes iespējām, lai mēs patiešām varētu arī runāt par pilnvērtīgu multimodālu centru. Šī teritorijas daļa būtu ļoti nepieciešama. Tajā daļā, ko paredz nojaukt RB, tas ir līdz Timoteja ielai, visas šīs funkcijas savietot nevar. Jā Autoosta paliek tur kur tā ir, tad mums varbūt zūd pamatojums par otra uzbēruma daļas nojaukšanu, tad mums atbrīvojas liela vieta tur, kur RB norok. No šī lēmuma ir atkarīgi turpmākie risinājumi, ko mums vajadzētu. Paplašinājumu tieši pie stacijas visu funkciju nodrošināšanai. Mēs arī no plānošanas viedokļa

saprotam, ka īpašuma tiesības jāievēro un tā problemātika ir pietiekoši liela. Tā interese pēc būtības ir būt pēc iespējas tuvāk Vecrīgai. Daļēji mēs arī redzētu, ka viņi tur var palikt. Lai būtu ciešāka sasaiste ar ēku, par cik savienojums ar Kungu ielu mēģinātu atbrīvot to pusi. Ļoti rūpīgi jāizplāno plūsmu krustošanās, kā var savietot abas funkcijas kājām gājējus un auto satiksmi. Lai patiešām labi, normāli darbojas. Attiecīgi par lokālpilnošanu, daudzkārt šodien tika pieminēts. Lokālpilnošana bija uzsākta jau diezgan sen, bet nekur tālu neesam tikuši, jo tā atšķirība, ka šoreiz ejam drusku ačgārnī, ko arī atzīmēja, ka plānošanas dokumenti ievērtē jau projekta risinājumus, bet varbūt aizkavējusies lokālpilnošanas izstrāde. Mēs gaidījām šī projekta risinājumus, kurus varētu iestrādāt lokālpilnojumā, jo pasūtītājs ir SM, bet mēs esam kā administrētājs šīnī gadījumā. Bet jāsaprot, ka lokālpilnošanas robeža ir diezgan šaura, jo skar pašu trasi un nedaudz apkārt stacijai. Lai mēs risinātu visus šos jautājumus, par kuriem šodien runājām, mums jau sen bija doma, ka īstenībā šī teritorija ir jāpaplašina. Īpaši jau runājot par stacijai pieguļošu teritoriju. Lokālpilnojumā kā izpētes teritorija šobrīd tā ir līdz Lāčplēša ielai, līdz pat Krasta ielai un Satekles ielai. Šos visus publiskās ārtelpas jautājumus, kas ietver ne tikai apzaļumojumu, gājēju ceļus, velokustību, bet arī visu transporta risinājumus un nepieciešamos infrastruktūras pārkārtojumus. Tad šāda teritorija būtu nepieciešama tieši saistošiem risinājumiem visā infrastruktūras jomā specifiski. Caur šo esam sagatavojuši pieprasījumu Infrastruktūras fondam, jo, ja gribam kaut ko paplašināt, tad mums kā pašvaldībai ir jānāk ar līdzfinansējumu. Tie līdzekļi tiek pieprasīti un tad arī mēs gatavosim paplašināto robežu projektēšanu šim te lokālpilnojumam. Tā kā nekur nav aizvirzījies ātrāk, tad mēs neko neesam nokavējuši. Mēs būsim apjautuši saistītos projektus un varēsīm formulēt drba uzdevumu. Un tanī brīdī aicināsim konkursu uzvarētājus, ka skatījās plašāk un risināja pilsētvides attīstības jautājumus. Tā kā RB projekts iet uz priekšu un plānošana seko tam, tad lokālpilnojumā varētu nostiprināt visu šo risināšanas kārtību. Lokālpilnā tas nav obligāts pasākums, obligāts tas ir detālpilnā. Pilnošana ar saistošiem noteikumiem tiek apstiprināta, līdz ar to, lai visām pusēm, ne tikai pašvaldībai būtu saistošs, tad šis ir vienīgais ceļš, kā varētu mēģināt – arī pirmais pilotprojekts, ja visu izdosies salikt prioritārā secībā. Šai teritorijā jāliek transporta plūsma, gan organizācija, lai šo darbu varētu izdarīt, lai prioritātes varētu salikt. Šaubos vai mums izdosies salikt ar termiņiem klāt, kad katra aktivitāte ir veicama, tas lielā mērā atkarīgs no finansējuma. Būs vai nebūs pašvaldības rīcībā, cik daudz mums valsts nāks palīgā. Bet tas ir jautājums, kas uzlikts Ilgtspējīgās Attīstības padomē un politiskā gribā un izšķiršanās ir svarīgas šajā lietā.

G.Princis: kopsavilkums - tā tad lokālpilnošanas galvenais uzdevums ir transporta plūsmu scenrāriju projekts. Un tad balstoties uz to var tikt pieņemti visi citi lēmumi, sašaurināti bulvāri, izveidots laukums, u.c. Kāds lokālpilnojumam ir laika grafiks, kad tam ir jābūt gatavam, lai tas iekļaujas kaut kādā 2022. gada vai 2026.gada darbu vīzijā?

I.Purmale: tā kā esam secinājuši, ka RB projekts var virzīties netraucēti, jo viņi ir uzsākuši arī atsavināšanas procedūras un mēs esam atraduši veidu, kā šis process var notikt neatkarīgi no lokālpilnošanas, tad tik liela steiga nav.

I.Lukstiņa: faktiski šī gada beigās ir svarīgas no tehniskajiem risinājumiem, lai varētu "EDzL" pabeigt savu procesu.

I.Purmale: svarīgi, ka risinājumus mēs varētu apstiprināt arī jaunajā teritorijas pilnojumā. Pieņemtu, kas īstenošanas kārtība un vienošanās var ielgt. Nebūs vienkārši sadalīt, kas ko dara.

R.Bula: vai lokālpilnojumā tiks iekļauts stacijas laukums?

I.Purmale: tas jau šobrīd ir iekšā.

G.Princis: tad lokālpilnošanas pamatā būs O+R+V+E+L grupas piedāvājums attīstībai – risinājumu sagatavošanai?

I.Purmale: jāizvērtē risinājumi.

Kopsavilkums

G.Princis: Kolēģijas dalībnieki secina, ka "Rail Baltica" projekta ietvaros īstenotā Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas (RCDZ), uzbūvēšanas un jaunā dzelzceļa tilta pārbūves projekta prezentētie risinājumi (metu konkursa priekšlikums) kopumā respektē līdz šim kolēģijā paustos ekspertu apsvērumus un argumentus. Tajā pašā laikā konstatējam, ka lokālpilnošanas izstrādi nepieciešams pātrināt lai objekta projektēšanā un būvniecībā iekļautos piedāvātās satiksmes plūsmu un savienojumu izmaiņas un, jaunu teritoriju izmantošana RCDZ apkārtnē (Skat. O+R+V+E+L vīziju kontekstā ar AECOM 2015.gada izpētes secinājumiem). To apzinoties, par projekta īstenošanu atbildīgais EDZL aktīvi sadarbojas ar plānotājiem, lai . Diskutējot par projekta ilgtspējību, kolēģija aicina tās vērtēšanai izmantot kādu no starptautiski atzītām kvalitātes vērtēšanas sistēmām (piemēram BREEM, kura pieejama arī Latvijā).

Attiecībā uz EDZL projekta apkārtnes pārveidojumiem, kolēģija atzinīgi novērtē arhitektu apvienības O+R+V+E+L vīziju (metu konkursa priekšlikums), par RCDZ apkārtnes ilgtermiņa attīstību, tajā skaitā arī stacijas laukuma un ēku kompleksa pārbūvi (piedāvājot akceptējamu risinājumu vēsturiskā stacijas ēkas novietojuma interpretācijai pilsētvidē – pret Vecrīgu) un apkārtnes satiksmes plūsmu pārkārtošanu, kā arī jaunizveidoto telpu/ teritoriju izmantošanu attīstībai un, akceptē šo darbu kā RCDZ apkārtnes teritorijas ilgtermiņa attīstības vīziju. Ar šo arī rosinām Rīgas pašvaldībai un Satiksmes ministrijai rast iespēju sadarboties ar O+R+V+E+L autoriem RCDZ apkārtnes detalizēta tematiskā attīstības plāna izstrādē, t.i. pārplānot satiksmes plūsmas, apzaļumojumus un publisko ārtelpu pilsētnieku un viesu mobilitātes veicināšanai tajā skaitā, dot plānotājiem uzdevumu plānot 13.janvāra ielu kā bulvāri, RCDZ un Stacijas laukumu kā multimodālo satiksmes mezglu ar transporta pieturvietām un velo novietnēm pie RCDZ ziemeļu un dienvidu puses ieejām, kā arī gājēju un velo pārejas RCDZ apkārtne risināt zemes līmenī.

Savukārt, sakarā ar izmaiņām AS “Rīgas starptautiskā autoosta” (RSO) darbībā, kuras izriet un ir cieši saistītas ar starptautiskā “Rail Baltica” projekta un multimodālā transporta mezgla RCDZ īstenošanu (t.i. projekta vajadzībām daļēji atsavināt RSO teritoriju un uz dzelzceļa mobilitāti orientētos autobusus koncentrēt RCDZ mezglā), kolēģijā tika konceptuāli atbalstīta RSO vīzija par uzņēmuma darbības maiņu uz starptautiskā un vietējā tūrisma un regulārās satiksmes maršrutu apkalpošanu (uz apm.100 maršruti dienā), kuru galamērķis ir Rīgas centrs (piemēram Vecrīga, Centrāltirgus). Konceptuāli atbalstam ideju par jaunveidojamās telpas zem dzelzceļa estakādes daļēju izmantošanu RSO darbībai, galvenokārt nodrošinot pieejamību no 13.janvāra ielas puses un tā funkcionalitāti, tādējādi rodot priekšnosacījumu teritoriju gar Pilsētas kanālu izmantot rekreācijai. Tādējādi aicinām EDZL un Pilsētas attīstības departamentu, jau uzbēruma pārbūves projekta ietvaros un lokālplānojumā paredzēt tādu RSO funkcionālo un telpisko risinājumu (arī apspriest alternatīvas ar iesaistītajām un ieinteresētajām pusēm) kurš atbilst publiskās infrastruktūras un telpas sniegto iespēju lietderīgai izmantošanai un, paredz plašāku joslu gar Pilsētas kanālu izmantot rekreācijai.

Sēde tiek slēgta: plkst. 17.40

Sēdes vadītājs: G.Princis _____

Sēdi protokolē: A.Lūse _____

Kolēģijas locekļi:

G.Grikmane _____

H.Gūtmane _____

J.Krastiņš _____

A.Pauniņš _____

I.Purmale _____

I.Rukšāne _____

M.Straume _____

V.Valgums _____