

**Būvniecības ieceres sākotnējās tehniskās
dokumentācijas izstrāde projekta
„Rīgas Centra un Brasas apkaimes publiskās ārtelpas
attīstība un pieejamības veicināšana”
Ietvaros**



Gala nodevums

Precizēts 4.09.2023.

Informācija par pasūtītāju un izpildītāju

Projekts

„Rīgas Centra un Brasas apkaimes publiskās ārtelpas attīstība un pieejamības veicināšana”

Pasūtītājs:

Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments

Kontaktpersona – projektu vadītāja Ivonna Orlova, ivonna.orlova@riga.lv, 67105430

Izpildītājs:

SIA “BM-projekts” reģistrācijas Nr. 40103196966

Kontaktpersona - Didzis Dāle, e-pasts: didzis@bm-projekts.lv, mob. tālr. 26191009

SIA “Ainavas izpētes un plānošanas institūts” reģistrācijas Nr. 43603086650

Kontaktpersona - Daiga Skujāne, e-pasts ainavas.instituts@gmail.com, mob.tālr. 26522344

Satura rādītājs

Ievads.....	4
1. Esošās situācijas, saistīto dokumentu un projektu izpēte un izvērtējums	7
1.1. Saistīto attīstības plānošanas dokumentu, normatīvo aktu un to prasību un risinājumu īstenošanas iespēju izpēte.....	7
1.2. Maršruta teritorijai pieslēdzotie attīstības projekti, saistošie pētījumi, koncepcijas un vadlīnijas	15
1.3. Teritorijas telpiskās struktūras un pilsētvides objektu saikņu izvērtējums. Gājēju un velosipēdistu plūsmas virzieni un galvenie piesaistes objekti	23
1.4. Maršruta posmu publiskās ārtelpas un ainavas vēsturiskās attīstības un kultūrvēsturisko vērtību izvērtējums.....	35
1.5. Sociālekonomisko faktoru analīze	36
1.6. Tehnisko aspektu analīze	38
1.7. Institucionālo un juridisko aspektu analīze	42
1.8. Vides aspektu analīze.....	43
2. Ģenerālplāna skices un risinājumu detalizēts apraksts.....	45
2.1. Projekta robežas un to pamatojums.....	45
2.2. Perspektīvo maršrutu risinājumu pamatojums un ielas ārtelpas zonējums	46
2.2.1. Rīki ielas ārtelpas attīstībai	49
2.2.2. Nosacījumi izvēlēto risinājumu iekļaušanai pilsētvides struktūrā – scenāriju izvērtējums	62
2.3. Ģenerālplāna skices un vizualizācijas.....	67
3. Plāns Projekta ieviešanai	79
3.1. Būvniecības ieceru risinājumu ieviešanas modelis un būvniecības ieceru risinājumu ieviešanas laika grafiks	82
3.2. Sākotnējais ceļu drošības audits	83
3.3. Ekonomikas daļa	83

Ievads

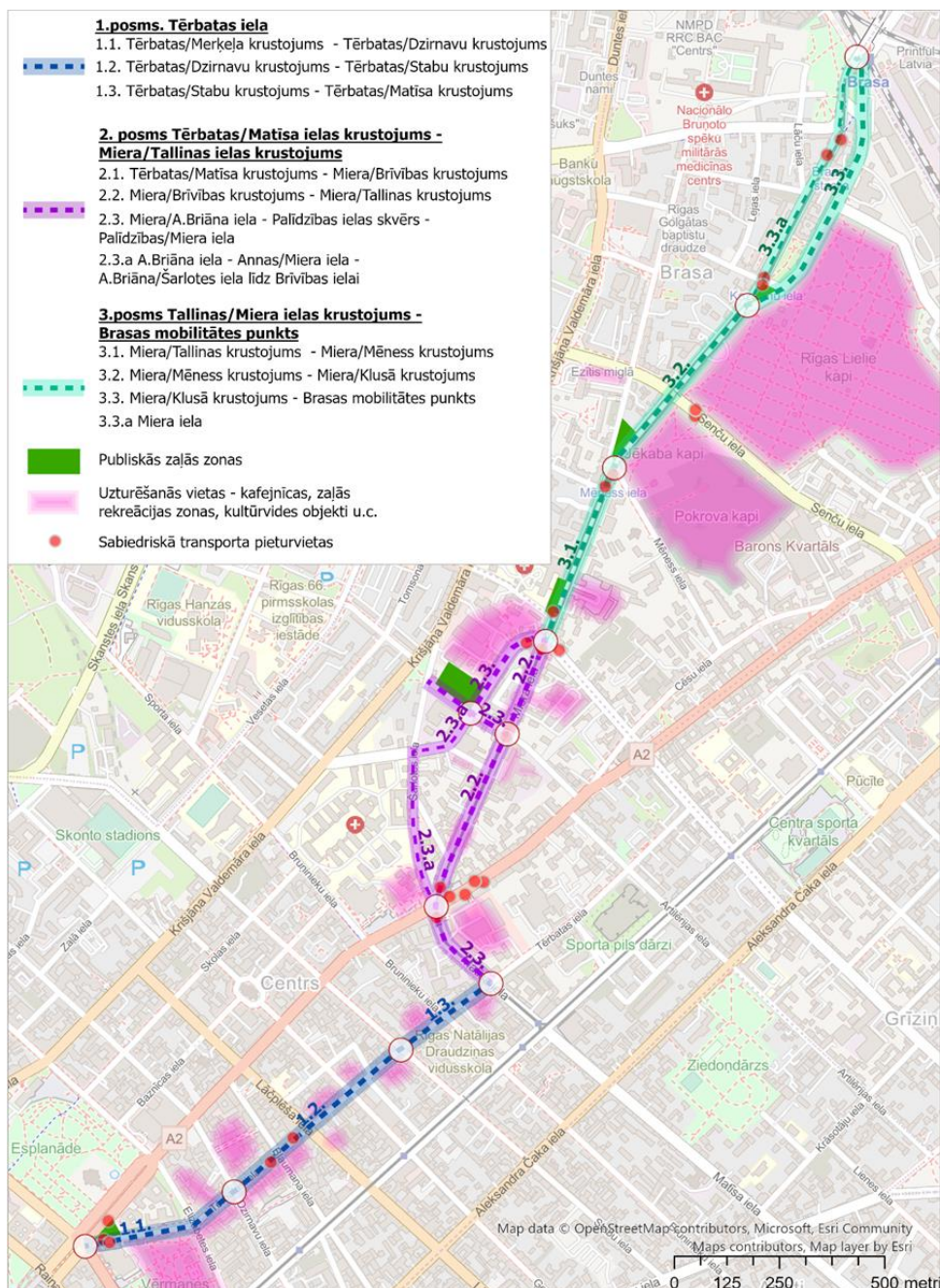
Projekta "Rīgas valstspilsētas pašvaldības Centra un Brasas apkaimes publiskās ārtelpas attīstības un pieejamības veicināšana" (*turpmāk – Projekts*) ietvaros paredzēts attīstīt gājējiem ērtu, drošu un patīkamu pilsētvidi maršruta posmā "Rīgas centrs - Brasa", sniedzot iespēju pārvietoties labiekārtotā un īpaši aprīkotā, nozīmīgus galamērķus un saistītus pilsētvides objektus savienojošā maršrutā daudzveidīgām lietotāju grupām, tādējādi veicinot iedzīvotāju pārvietošanās paradumu maiņu.

Projekta mērķis ir cieši saistīts ar Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam (*turpmāk – Stratēģija*) izvirzīto nostādņu īstenošanu. Viens no stratēģijā noteiktajiem ilgtermiņa attīstības mērķiem ir "Ērta, droša un iedzīvotājiem patīkama pilsētvide"(IM3). Savukārt, Rīgas attīstības programma 2022.-2027.gadam jau nosaka prioritāri risināmos jautājumus sasaistē ar šī ilgtermiņa mērķa sasniegšanu – ērta un videi draudzīga pārvietošanās pilsētā; dzīves kvalitāti veicinoša pilsētvide; laba vides kvalitāte un noturīga pilsētas ekosistēma klimata pārmaiņu mazināšanai; veselīga, sociāli iekļaujoša un atbalstoša pilsēta; daudzveidīga un autentiska kultūrvide.

Projektā iekļautais maršruts, kas savieno Rīgas centru ar Brasas mobilitātes punktu, ir būtisks ērtas, drošas un kvalitatīvas pilsētvides attīstībā, jo aptver plašu jautājumu loku. Maršruts ir nozīmīgs savienojums starp pilsētas vēsturisko centru un Brasas mobilitātes punktu, bet vienlaicīgi, atrodoties blīvi apbūvētajā pilsētas centrālajā daļā, tajā ir būtiski mazināt autotransporta radīto emisiju un trokšņu līmeni, uzlabojot gaisa un vides kvalitāti vietējiem iedzīvotājiem un pilsētas viesiem. Šī iniciatīva sasaistās ar Rīgas ilgtermiņa mērķi virzīties uz klimatneitrālas pilsētas statusu, attīstot zemas emisijas zonas, īstenojot Stratēģijā un Rīgas attīstības programmā noteikto transporta infrastruktūras perspektīvo hierarhijas sistēmu "Gājējs – velobraucējs - sabiedriskais transports – privātais transports – kravu transports". Līdz ar to maršruts var kalpot kā nozīmīgs piemērs šādas hierarhijas sistēmas ieviešanai. Tāpat maršruts daļēji iekļaujas Rīgas Vēsturiskā centra aizsardzības zonā, kur nozīmīgu lomu ieņem kultūras mantojuma saglabāšana. Maršruts piekļaujas arī nozīmīgiem pilsētvides objektiem un zaļajām struktūrām, kas izvirza noteiktas prasības šos objektus savienojošai infrastruktūrai, labiekārtojumam un apstādījumiem, integrējot tos vienotā sistēmā.

Lai nodrošinātu Projekta risinājumu augstu gatavības pakāpi, tiek izstrādāta **Projekta sākotnējās būvniecības ieceres tehniskā dokumentācija** (*turpmāk – Priekšizpēte*). Priekšizpētes uzdevums ir definēt priekšnosacījumus un noteikt prioritāri īstenojamās aktivitātes, kuras nepieciešams iekļaut būvniecības ieceres tehniskās dokumentācijas izstrādes posmā, t.sk. nosakot efektīvāko Maršruta posmu ieviešanas scenāriju (iespējamo sadalījumu kārtās), kā arī indikatīvās Projektēšanas un būvniecības darbu izmaksas. Atbilstoši projektēšanas uzdevumam Priekšizpēte tiek izstrādāta sekojošiem Rīgas Centra un Brasas maršruta indikatīviem posmiem (*turpmāk – Maršruta posmi*) (*attēls*):

- **1.posms** (Tērbatas/Merķeļa ielas krustojums – Tērbatas/Matīsa ielas krustojums);
- **2.posms** (Tērbatas/Matīsa ielas krustojums – Miera/Tallinas ielas krustojums);
- **3.posms** (Miera/Tallinas ielas krustojums – Brasas mobilitātes punkts).



Attēls. Rīgas Centra un Brasas apkaimes maršruta posmu sadalījums Priekšizpētes dokumentācijas izstrādei

Izstrādātajā Priekšizpētes dokumenta paskaidrojošā rakstā ir iekļauta esošās situācijas analīze, veicot teritorijas apsekojumu dabā, apkopojot galvenās atziņas un nosacījumus saistībā ar Maršruta posmu attīstību no iepriekšējos gados veiktajiem pētījumiem, attīstības plānošanas dokumentiem un normatīvajiem aktiem. Identificēti galvenie risināmie jautājumi un sniegti priekšlikumi to risināšanai, dokumentam pievienojot plānotās situācijas ģenerālplānu skices, provizoriskus apjomu un izmaksu aprēķinus, kā arī plānu un nosacījumus projekta īstenošanai.

Priekšizpētes risinājumu un dokumentācijas izstrādes laikā tika nodrošināta komunikācija ar iesaistītajām pusēm, gan ar Rīgas Domes institūcijām un saistītajiem uzņēmumiem, gan arī ar dažādu nevalstisko organizāciju pārstāvjiem, vietējiem iedzīvotājiem un Rīgas

pilsētvides attīstības entuziastiem pastaigas formāta diskusijā, klātienē pārrunājot iespējamus risinājumus un dažādu iesaistīto pušu vajadzības un redzējumu Priekšizpētē risināmo teritoriju attīstībai.

Atbilstoši Priekšizpētes izstrādes procesā (esošās situācijas izpēte, diskusijas ar iesaistītajām pusēm par risinājumu variantiem) izvirzītajam projektēšanas uzdevumam **projekta realizāciju paredzēts dalīt 3 kārtās:**

- **1.KĀRTA** – Miera un Klusās ielas posms no Upes ielas līdz Tallinas ielai (3.1., 3.2., 3.3., 3.3.a posmi);
- **2. KĀRTA** – Miera ielas posms no Tallinas ielas līdz Brīvības ielai, Matīsa ielas posms no Tērbatas ielas līdz Brīvības ielai, Astrīda Briāna ielas posms no Tallinas ielas līdz Šarlotes ielai, un Šarlotes iela no Astrīda Briāna ielas līdz Brīvības ielai (2.1., 2.2., 2.3., 2.3.a posmi) ;
- **3. KĀRTA** – Tērbatas iela no Brīvības ielas līdz Matīsa ielai (1.1., 1.2., 1.3. posmi).

1. Esošās situācijas, saistīto dokumentu un projektu izpēte un izvērtējums

1.1. Saistīto attīstības plānošanas dokumentu, normatīvo aktu un to prasību un risinājumu īstenošanas iespēju izpēte

Lai noteiktu Maršruta iespējamās attīstības ierobežojumus un risinājumus, analizēti dažāda līmeņa un tematisko jomu attīstības plānošanas dokumenti un galvenie būvniecības nozares normatīvie akti. Saistīto attīstības plānošanas dokumentu un to prasību un risinājumu īstenošanas iespēju izpētē analizēti dokumenti, tos grupējot pēc to ietekmes veida, norādot to saistību ar Rīgas Centra un Brasas apkaimes publiskās ārtelpas attīstību. Zemāk 1.1.1.tabulā pievienots apskatīto dokumentu un to sasaistes ar pētāmo teritoriju kopsavilkums.

1.1.1.tabula

Ar Maršruta posmu teritoriju attīstību saistītie nosacījumi un atziņas attīstības plānošanas dokumentos un būvniecības nozares normatīvajos aktos

Nr. p.k.	Dokuments	Ar Maršruta posmu teritoriju attīstību saistītie nosacījumi un atziņas.
Starptautiska līmeņa politikas plānošanas dokumenti un tiem hierarhiski pakārtotie nacionāla un vietējā līmeņa dokumenti		
1.	Likums par Eiropas Ainavu konvenciju (2007) ¹ <i>European Landscape Convention</i>	Ainavas , kā nozīmīgas cilvēku dzīves telpas, kas atspoguļo to daudzveidīgo kultūras un dabas mantojumu un veido vietas identitāti, iekļaušanu nacionālā, reģionālā un vietējā līmeņa attīstības plānošanas dokumentos un nozaru normatīvajos aktos, kas tiešā vai netiešā veidā attiecas un var ietekmēt ainavu aizsardzību, pārvaldību vai plānošanu. Ieinteresēto pušu sadarbības ietvaros noteiktie ainavu kvalitātes mērķi (izmantošanas mērķis un tā īstenošanai atbilstoša ainava – kādu mēs vēlamies ainavu sev apkārt?). Sabiedrības līdzdalības ainavas aizsardzībā, pārvaldībā un plānošanā rīku un pieeju ieviešana. Iekļaujoša un izglītota sabiedrība. Tiesības ikvienam uz kvalitatīvu ainavu un dzīves telpu.
2.	Latvijas Ainavu politikas pamatnostādnes 2013.-2019.gadam (2013) ²	
3.	Rīgas ainavu kvalitātes mērķu noteikšana (2013) ³	
4.	ES Bioloģiskās daudzveidības stratēģija 2030 (2020) ⁴ <i>EU 2030 Biodiversity Strategy</i>	Apturēt sugu un biotopu stāvokļa pasliktināšanos un panākt to stāvokļa ievērojamu un izmērāmu uzlabošanos. Nodrošināt ekosistēmu un to pakalpojumu uzturēšanu un uzlabošanu, veidojot zaļo infrastruktūru un atjaunojot degradētās ekosistēmas. Panākt esošo un jaunu invazīvo sugu izplatības mazināšanos. Palielināt ieguldījumu pasaules bioloģiskās daudzveidības zuduma apturēšanā , jo tā ir svarīga ne tikai pati par sevi; tā sagādā sabiedrībai arī virkni ekosistēmu pakalpojumu ar ievērojamu ekonomisko un sociālo vērtību , piemēram, tīru ūdeni,

¹ Par Eiropas Ainavu konvenciju: LR likums (2007) Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/156001-par-eiropas-ainavu-konvenciju>

² MK rīkojums Nr.361 Par Ainavu politikas pamatnostādņēm 2013.-2019.gadam (2013) Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/258803-par-ainavu-politikas-pamatnostadnem-2013-2019-gadam>

³ Rīgas ainavu kvalitātes mērķu noteikšana (2013) Pieejams: <https://sus.lv/petijumi/rigas-ainavu-kvalitates-merku-noteiksana>

⁴ ES Bioloģiskās daudzveidības stratēģija 2030 (2020). Pieejams: https://environment.ec.europa.eu/strategy/biodiversity-strategy-2030_lv

Nr. p.k.	Dokuments	Ar Maršruta posmu teritoriju attīstību saistītie nosacījumi un atziņas.
		apputeksnēšanu un aizsardzību pret plūdiem, pārtiku utt. Kvalitatīva zaļā tīklojuma izveide , integrējot dabas un kultūras mantojuma teritorijas, tūrisma infrastruktūru. Stratēģijas sasaiste ar ES Zaļo kursu.
5.	ES Zaļās infrastruktūras stratēģija (2013)⁵ <i>The EU Strategy on Green Infrastructure</i>	Izstrādāta ES Bioloģiskās daudzveidības stratēģijas ieviešanai. Zaļā infrastruktūra definēta kā stratēģiski plānots pilnīgi vai daļēji dabisku teritoriju tīkls kombinācijā ar citiem vides objektiem , kas ir izveidots un tiek pārvaldīts, lai sniegtu plašu ekosistēmu pakalpojumu klāstu. Kā vieni no galvenajiem principiem tie izvirzīti savienojumu un multifunkcionālas vides izveide. Zaļā infrastruktūra kā klimata pārmaiņām adaptīvs plānošanas rīks.
6.	Ilgospējīga Eiropa līdz 2030. gadam (2019)⁶	Lielāks akcents uz ilgtspējīgas attīstības mērķu noteikšanu un pakāpenisku īstenošanu, balstoties jau uz iepriekšējā stratēģijā izvirzītajiem pamatprincipiem, kas vērsti uz vides kvalitātes un ekonomisko, ekoloģisko, sociālo un kultūras resursu saglabāšanu nākamām paaudzēm.
7.	Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam (2010)⁷	Latvija 2030 ietver tādas sadaļas kā kultūras, vietas identitātes un piederības vietai stiprināšanu, dabas vērtību saglabāšanu un videi draudzīgu, ilgtspējīgu dzīvesveidu, sabiedrības līdzdalību un izglītošanu, inovācijas , enerģētisko neatkarību u.c.
8.	Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027.gadam (2020)⁸	Savukārt L NAP ilgtspējīgā stratēģijā akcentētos pamatprincipus skata sinerģijā caur vīziju, kas vērsta uz kvalitatīvas un drošas dzīves vides izveidi , stipru, izglītotu un atbildīgu sabiedrību, ekonomisko attīstību, un mērķiem, kas vērsti uz attīstību, vienlīdzīgām iespējām, sociālo uzticēšanos un produktivitāti un ienākumiem.
9.	ES Zaļais kurss (2019)⁹ <i>A European Green Deal</i>	ES Zaļais kurss galvenās iniciatīvas ietver zaļo enerģētiku, virzību uz klimatneitralitāti , veselīgu, izglītotu un pārtikušu sabiedrību, inovācijas un jauni risinājumi ražošanas attīstībā u.c.
10.	Eiropas Klimata akts (2020)¹⁰	
11.	ES Klimatadaptācijas stratēģija (2021)¹¹	Kā viena no iniciatīvām ir atzīmējama Jaunais Eiropas Bauhaus (New European Bauhaus) kas izceļ kultūras un mākslas iedvesmotu radošu un bagātinošu vidi; saskaņā ar dabu un tās procesiem pastāvošu ilgtspējīgu vidi; dažādas kultūras, dzimumus un sabiedrības grupas iekļaujošu vidi.
12.	Stratēģija Latvijas klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050.gadam (2020)¹²	
Rīgas politikas plānošanas dokumenti		
13.	Rīgas ilgtspējīgas attīstības	Būtiskākais stratēģijā noteiktais, ar Maršruta attīstību saistītais,

⁵ The EU Strategy on Green Infrastructure (2013). Pieejams:

https://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/strategy/index_en.htm

⁶ Ilgtspējīga Eiropa līdz 2030.gadam (2019) Pieejams:

https://commission.europa.eu/publications/sustainable-europe-2030_lv

⁷ Latvija 2030 (2010) Pieejams: <https://www.varam.gov.lv/lv/latvijas-ilgtspējigas-attistibas-strategiju-lidz-2030gadam-latvija2030>

⁸ Par Latvijas Nacionālo attīstības plānu 2021-2027 (2020) Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/315879-par-latvijas-nacionalo-attistibas-planu-20212027-gadam-nap2027>

⁹ Eiropas Zaļais kurss (2019) Pieejams: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_lv

¹⁰ Eiropas Klimata akts (2020) Pieejams: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lv/ip_20_335

¹¹ ES Klimatadaptācijas stratēģija (2021) Pieejams:

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lv/ip_21_663

¹² Stratēģija Latvijas klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050.gadam (2020) Pieejams:

<https://www.varam.gov.lv/lv/jaunums/strategija-latvijas-klimatneitralitates-sasniegšanai-lidz-2050gadam>

Nr. p.k.	Dokuments	Ar Maršruta posmu teritoriju attīstību saistītie nosacījumi un atziņas.
14.	stratēģija līdz 2030.gadam (2014) ¹³ Rīgas attīstības programma 2022.-2027.gadam (2022) ¹⁴	ilgttermiņa mērķis - IM3 Ērta, droša un iedzīvotājiem patīkama pilsētvide , kura sasniegšanai piemērojama satiksmes infrastruktūras attīstība, ievērojot prioritāro secību: gājējs – velobraucējs – sabiedriskais transports – autotransports – kravu transports. Ekoloģiskā vides kvalitāte un adaptācija klimata pārmaiņām , videi draudzīgi risinājumi. Veselīga un izglītota sabiedrība. Konkurētspējīga un inovatīva pilsētvide. Dabas un kultūrvides vērtības kā vietas identitātes veidotājelements
15.	Rīgas pilsētas enerģētikas un klimata rīcības plāns 2022.-2030. gadam (2021) ¹⁵	ES Zaļā kursa ietvara turpinājums, ietverot pasākumus CO2 emisiju mazināšanā, tai skaitā atbilstošu apgaisojuma elementu izvēli pilsētas ielām, privātā transporta izmantošanas mazināšanu pilsētā, palielinot gājēju un veloinfrastruktūru , attīstot sabiedrisko transportu un mobilitātes punktus. Tāpat dokumentā iekļauti jautājumi par pielāgošanos klimata pārmaiņām un to seku mazināšanu. Zaļo koridoru veidošana lietus ūdeņu ilgtspējīgai apsaimniekošanai un pilsētas siltuma salu mazināšanai.
Rīgas teritorijas attīstības plānošanas dokumenti		
16.	Rīgas teritorijas plānojums (2021) ¹⁶	Efektīva esošo resursu, tai skaitā teritoriju, izmantošana. Daudzveidīgas, kvalitatīvas dabas teritorijas, zaļie koridori un pieejamas ūdensmalas. Multifunkcionāla, aktīva un uz līdzdalību vērsta publiskā ārtelpa dažādām interešu grupām, attīstīta uzņēmējdarbība, respektējot iedzīvotāju intereses, dabas un kultūras mantojumu. Pilsētnieku radošuma veicinoša izcila kultūrvide. Apkaimju centru attīstība kopienas stiprināšanai Gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam draudzīga. Sasaisti veicinoši risinājumi dažādām pilsētas apkaimēm.
17.	Ainavu tematiskais plānojums (2017) ¹⁷	Dabas vērtības un kultūras mantojums kā vietas identitāti un atpazīstamību veidojoši aspekti.
18.	Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju tematiskais plānojums (2017) ¹⁸	
19.	Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tematiskais plānojums (2017) ¹⁹	Zaļais tīklojums un publiskās ārtelpas savienojumi . Apstādījumu teritoriju grupām norādīti izmantošanas mērķi un funkcijas, sniegtas vadlīnijas labiekārtojumam, tai skaitā arī ielu telpai. Priekšizpētē risināmais Tērbatas ielas posms tematiskajā plānojumā nav atzīmēts kā publiskās ārtelpas pamatstruktūras savienojums, savukārt - risināmie Matīsa, Miera un Klusās ielas posmi ir atzīmēti kā publiskās ārtelpas pamatstruktūras savienojumi.
20.	Rīgas mobilitātes vīzija	Sabiedriskā transporta pieejamības uzlabošana, uz cilvēkiem orientēta mobilitāte, pievilcīga pilsētvide. Gājēju prioritāte pilsētas

¹³ Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam (2014) Pieejams: <https://www.rdpad.lv/strategija/>

¹⁴ Rīgas attīstības programma 2022.-2027.gadam (2022) <https://www.rdpad.lv/strategija/attistibas-programma-2022-2027/>

¹⁵ Rīgas pilsētas enerģētikas un klimata rīcības plāns 2022.-2030. gadam (2021) Pieejams: <https://rea.riga.lv/upload/media/default/0001/01/1c18bc893ee7c2dadcd0a5499cd6eb25dd2ca0ea9.pdf>

¹⁶ Rīgas teritorijas plānojums (2021) Pieejams: <https://www.rdpad.lv/rtp/rigas-teritorijas-planojums/>

¹⁷ Ainavu tematiskais plānojums (2017) Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments. Pieejams: <https://www.rdpad.lv/rtp/tematiskie-planojumi-2/apstiprinatie/>

¹⁸ Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju tematiskais plānojums (2017) Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments. Pieejams: <https://www.rdpad.lv/rtp/tematiskie-planojumi-2/apstiprinatie/>

¹⁹ Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tematiskais plānojums (2017) Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments. Pieejams: <https://www.rdpad.lv/rtp/tematiskie-planojumi-2/apstiprinatie/>

Nr. p.k.	Dokuments	Ar Maršruta posmu teritoriju attīstību saistītie nosacījumi un atziņas.
21.	2050. gadam (2020)²⁰ Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma 2019. - 2025. gadam (2019)²¹	centrā , ielu izbūvē iekļaujama veloinfrastruktūra, veidojami pārvietošanās tīkli un sasaistes ar dažādām Rīgas apkaimēm, tai skaitā teritorijām ārpus pilsētas.
22.	Transporta attīstības tematiskais plānojums (2017)²²	
23.	Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija līdz 2030.gadam (2022)²³	Stratēģiski nodefinēti velosatiksmes virzieni Rīgā. Priekšizpētē risināmais Tērbatas ielas posms nav atzīmēts kā potenciāli izbūvēta iela ar veloinfrastruktūru, savukārt, risināmie Matīsa, Miera un Klusās ielas posmi ir atzīmēti kā maģistrālie veloinfrastruktūras savienojumi. Aristida Briāna ielas posms – kā vietējas nozīmes velo savienojums.
Normatīvie akti		
24.	Būvniecības likums (2013)²⁴	Likuma mērķis ir kvalitatīvas dzīves vides radīšana, nosakot efektīvu būvniecības procesa regulējumu, lai nodrošinātu ilgtspējīgu valsts ekonomisko un sociālo attīstību, kultūrvēsturisko un vides vērtību saglabāšanu, kā arī energoresursu racionālu izmantošanu.
25.	MK noteikumi Nr. 500 „Vispārīgie būvnoteikumi” (2014)²⁵	Vispārīgie būvnoteikumi nosaka būvju iedalījumu grupās, situācijas, kad nepieciešama inženierizpēte, ekspertīze, autoruzraudzība, būvuzraudzība utt., kā arī būvspeciālistu atbildību u.c. ar būvniecības organizēšanu un pārvaldību saistītus jautājumus.
26.	MK noteikumi Nr. 529 „Ēku būvnoteikumi” (2014)²⁶	Prasības un galvenie noteikumi būvprojekta izstrādei, citi ar būvniecības ekspertīzi un procesu saistoši jautājumi.
27.	Latvijas būvnormatīvs LBN 005-15 „Inženierizpētes noteikumi būvniecībā” (2015)²⁷	Būvnormatīvs nosaka prasības kādas jāievēro, veicot inženierizpēti, jaunbūvējamu, pārbūvējamu un atjaunojamu būvju projektēšanā, kā arī būvdarbu un ekspluatācijas laikā
28.	MK noteikumi Nr.240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”	Kopumā noteikumi nosaka vispārīgās prasības vietējā līmeņa teritorijas attīstības plānošanai, teritorijas izmantošanai un apbūvei; teritorijas izmantošanas veidu klasifikāciju. Iekļauti vairāku terminu skaidrojumi: publiskā ārtelpa, apstādījumi, ārtelpas elementi, gājēju

²⁰ Rīgas mobilitātes vīzija 2050. gadam (2020) <https://www.rdpad.lv/rigas-mobilitates-vizija/>

²¹ Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma 2019. - 2025. Gadam (2019) Pieejams: https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2019/04/2_MRP_2019_2025_Gala_versija.pdf

²² Transporta attīstības tematiskais plānojums (2017) Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments. Pieejams: <https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2017/10/transporta/Transporta%20att%C4%ABst%C4%ABbas%20Tm%20Paskaidrojuma%20raksts.pdf>

²³ Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija līdz 2030.gadam (2022) pieejams: <https://www.rdsd.lv/velosatiksmes-riga/attistiba>

²⁴ Būvniecības likums : LR likums (2013) Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/258572-buvniecibas-likums>

²⁵ MK noteikumi Nr. 500 „Vispārīgie būvnoteikumi” (2014) Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/269069-visparigie-buvnoteikumi>

²⁶ MK noteikumi Nr. 529 „Ēku būvnoteikumi” (2014) Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/269164-eku-buvnoteikumi>

²⁷ Par Latvijas būvnormatīvu LBN 005-15 „Inženierizpētes noteikumi būvniecībā” (2015) Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/275007-noteikumi-par-latvijas-buvnormativu-lbn-005-15-inzenierizpetes-noteikumi-buvnieciba>

Nr. p.k.	Dokuments	Ar Maršruta posmu teritoriju attīstību saistītie nosacījumi un atziņas.
	(2013) ²⁸	iela, krastmala, kvartāls, laukums, publiskiem mērķiem paredzēta teritorija, transporta infrastruktūra, vides pieejamība Noteikumi ietver prasības visu teritoriju plānošanai un izmantošanai, kur viens no akcentiem ir tieši vides pieejamības nodrošināšana un gājēju un velosipēdistu drošība. Projektējot gājēju ielas pilsētu vēsturiskajos centros, ietves var paredzēt vienā līmenī ar brauktuvi, iezīmējot robežu ar atšķirīgas faktūras un krāsojuma ieseguma materiāliem, ciktāl tas nav pretrunā ar kultūras pieminekļu aizsardzības prasībām. Jaunus gājēju tuneļus ierīko gadījumos, ja nav iespējami citi risinājumi, jāparedz vides pieejamības risinājumi. Tāpat noteikti principi publiskās ārtelpas plānošanai un labiekārtojuma izveidei tajā.
29.	RD saistošie noteikumi Nr.204 Rīgas pilsētas apstādījumu uzturēšanas un aizsardzības saistošie noteikumi (2013)²⁹	Galvenokārt, koku aizsardzības un ciršanas jautājumi. Attiecināmi, ja tiks paredzēta esošo koku izciršana vai nomaīņa uz jauniem, pamatojums esošo saglabāšanai.
30.	RD saistošie noteikumi Nr.154 Rīgas pilsētas vietējas nozīmes aizsargājamo koku uzturēšanas un aizsardzības saistošie noteikumi (2015)³⁰	
	Rīgas Vēsturiskā centra teritorijas attīstības plānošanas dokumenti un normatīvie akti	
31.	Likums „Par kultūras pieminekļu aizsardzību” (1992)³¹	Pārvaldes jautājumi, uz projektu attiecas kā kultūras mantojuma aizsardzības aspekts
32.	MK noteikumi Nr.720 „Kultūras pieminekļu uzskaites, aizsardzības, izmantošanas un restaurācijas noteikumi” (2021)³²	
32.	Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un aizsardzības likums (2003)³³	RVC vērtības, galvenie to uzturēšanas un saglabāšanas principi, atļautās un neatļautās galvenās darbības ar kultūras mantojuma objektiem, nosacījumi un kārtība iespējamo izmaiņu veikšanai,

²⁸ MK noteikumi Nr.240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” (2013) Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/256866-visparigie-teritorijas-planosanas-izmantosanas-un-apbuves-noteikumi>

²⁹ RD saistošie noteikumi Nr.204 Rīgas pilsētas apstādījumu uzturēšanas un aizsardzības saistošie noteikumi (2013) Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/255291-rigas-pilsetas-apstadijumu-uzturesanas-un-aizsardzibas-saistosie-noteikumi>

³⁰ RD saistošie noteikumi Nr.154 Rīgas pilsētas vietējas nozīmes aizsargājamo koku uzturēšanas un aizsardzības saistošie noteikumi (2015) Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/276163-rigas-pilsetas-vietejas-nozimes-aizsargajamo-koku-uzturesanas-un-aizsardzibas-saistosie-noteikumi>

³¹ Likums „Par kultūras pieminekļu aizsardzību” (1992) Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/72551-par-kulturas-piemineklu-aizsardzibu>

³² MK noteikumi Nr.720 „Kultūras pieminekļu uzskaites, aizsardzības, izmantošanas un restaurācijas noteikumi” (2021) Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/327240-kulturas-piemineklu-uzskaites-aizsardzibas-izmantosanas-un-restauracijas-noteikumi>

³³ Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un aizsardzības likums (2003) Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/76001-rigas-vesturiska-centra-saglabasanas-un-aizsardzibas-likums>

Nr. p.k.	Dokuments	Ar Maršruta posmu teritoriju attīstību saistītie nosacījumi un atziņas.
33.	MK noteikumi Nr.127 „Rīgas vēsturiskā centra saglabāšana un aizsardzības noteikumi” (2004) ³⁴	pārvaldības jautājumi. Attieksies uz projektu, ja būs paredzamas būtiskas izmaiņas
34.	Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums (2006) ³⁵	Dokumentā iekļauti gājēju ielu un ielu ar gājēju prioritāti izveides un labiekārtojuma nosacījumi, piemēram, paredzot gājēju ielas veidot bez ietvēm, ietves platuma maiņa pieļaujama ielās ar gājēju prioritāti, pārējās - autentiskie šķēsgriezumi. Vēsturiskā akmens bruģa saglabāšana. Lielu koku saglabāšana. Norādīti dižkoki un ainaviski vērtīgie koki, esošās un potenciālās zaļās teritorijas, nozīmīgas ēku fasādes.
35.	Rīgas domes saistošie noteikumi Nr.38 „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi (2006, 2013, ar grozījumiem 2014, 2017) ³⁶	Priekšizpētē risināmais Tērbatas ielas posms dokumentos ir atzīmēta kā iela ar prioritāti gājējiem, kas ietver iespēju paplašināt ietves, pie nosacījuma, ka tas nerada būtiskas pārmaiņas ielas arhitektoniskajā ainavā; mazināt autostāvvietu skaitu; tāpat arī aizliedz autostāvvietu novietošanu uz ietvēm, tādējādi kopumā nodrošinot drošu un ērtu pārvietošanos gājējiem. Savukārt priekšizpētē risināmie Matīsa, Miera un Klusās ielas posmi dokumentos nav noteikti kā gājēju ielas vai ielas ar gājēju prioritāti, tad šajās ielās saglabājams vēsturiskais šķērsprofils, ja tāds ir saglabājies.
Citi normatīvie akti iespējamai finansējuma piesaistei projekta īstenošanai		
36.	Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027.gadam 5.1.1. specifiskā atbalsta mērķa “Vietējās teritorijas integrētās sociālās, ekonomiskās un vides attīstības un kultūras mantojuma, tūrisma un drošības veicināšana pilsētu funkcionālajās teritorijās” 5.1.1.3. pasākuma “Publiskās ārtelpas attīstība” īstenošanas noteikumu projekts t.sk. vērtēšanas kritēriji ³⁷	Pasākuma mērķis ir publiskās ārtelpas attīstīšana pilsētu funkcionālajās teritorijās, uzlabojot dzīves vides kvalitāti un palielinot sabiedrības drošību . Pasākuma ietvaros tiek atbalstīti pašvaldību attīstības programmās paredzētie projekti, kurus īsteno pilsētu funkcionālajās teritorijās. Vienam projektam maksimālais pieejamais ERAF finansējums ir 800 tūkst. eiro, līdzfinansējums vismaz 15%. Vienas pašvaldības ietvaros iesniedz ne vairāk kā divus projektu iesniegumus. Pasākumu īsteno ne ilgāk kā līdz 2026. gada 31. decembrim, sasniedzot programmas iznākuma rādītāju – jaunizveidotas vai atjaunotas atvērtās zonas (publiskās teritorijas) pilsētvidē - 117 666 m ² . Atbalstāmās darbības , kas būtu attiecināmas uz priekšizpētē risināmām teritorijām: - teritorijas labiekārtošana un ar to saistītie pasākumi; - elektroenerģijas, ūdenssaimniecības un siltumapgādes pieslēgumu ierīkošana; - publicitātes pasākumi par projekta īstenošanu;

³⁴ MK noteikumi Nr.127 „Rīgas vēsturiskā centra saglabāšana un aizsardzības noteikumi” (2004) Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/85432-rigas-vesturiska-centra-saglabasanas-un-aizsardzibas-noteikumi>

³⁵ Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums (2006) Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments. Pieejams: <https://www.rdpad.lv/rtp/rvc/rvc-planojums/>

³⁶ Rīgas domes saistošie noteikumi Nr.38 „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (ar 2014., 2017.gada grozījumiem). Pieejams: https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2019/07/RVC_AZ_TIAN_SN.38_072019.pdf

³⁷ Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 5.1.1. specifiskā atbalsta mērķa "Vietējās teritorijas integrētās sociālās, ekonomiskās un vides attīstības un kultūras mantojuma, tūrisma un drošības veicināšana pilsētu funkcionālajās teritorijās" 5.1.1.3. pasākuma "Publiskās ārtelpas attīstība"

Nr. p.k.	Dokuments	Ar Maršruta posmu teritoriju attīstību saistītie nosacījumi un atziņas.
		- projekta vadības nodrošināšana. Projekta tiešās attiecināmās izmaksas: - projekta iesnieguma dokumentācijas sagatavošana, būvuzraudzības, autoruzraudzības, būvprojekta tehniskā projekta vai skīču projekta izmaksas, vides pieejamības ekspertu un ainavu arhitektu konsultāciju izmaksas. Ne vairāk kā 10% no kopējām izmaksām; - elektrotīklu un vājstrāvu tīklu izbūve, pārbūve; elektrouzlādes punktu ierīkošana digitālo ierīču uzlādei un mikromobilitātes atbalstam; - ūdenscaurlaidīga seguma izbūve publiski pieejamās teritorijās. Ne vairāk kā 50% no kopējām izmaksām; - gājēju infrastruktūras attīstīšana, ievērojot universālā dizaina principus, velosipēdu ceļu attīstīšana; - lietusūdeņu savākšanas un novadīšanas sistēmu attīstīšana, izmantojot dabā balstītus risinājumus; - videi draudzīga apgaismojuma izbūve, viedo tehnoloģiju iegāde un uzstādīšana, ievērojot, ka 100 procenti no gadā saražotās enerģijas tiek izmantoti pašpatēriņam; - dzeramā ūdens brīvkrānu ierīkošana; - publisko tualetu izbūve un pārbūve; - žogu izbūve, tai skaitā dzīvžogi, "zaļās" sienas un citi dabā balstīti risinājumi; - teritorijas apzaļumošana; - soliņu un galdu iegāde un uzstādīšana, velosipēdu novietņu ierīkošana; - atkritumu šķirošanas tvertņu iegāde un uzstādīšana, tai skaitā pazemē iebūvētas tvertnes, kas ir daļa no publiskās ārtelpas infrastruktūras; - vizuālās mākslas un dizaina objektu iegāde un uzstādīšana. Līdz 10% no kopējām izmaksām, ja tie ir arī funkcionāli izmantojami; - izmaksas, kas saistītas ar būves nodošanu ekspluatācijā; - projekta informācijas un publicitātes pasākumu izmaksas; - projekta vadības personāla atlīdzības izmaksas. Pasākuma īstenošanas nosacījumi: - ieguldījumus infrastruktūrā var veikt finansējuma saņēmēja īpašumā; projekta sadarbības partnera īpašumā; publiskas personas īpašumā vai valdījumā esošā īpašumā, ja valdījuma tiesības ir iegūtas uz termiņu, kas nav īsāks par pieciem gadiem no dienas, kad veikts projekta noslēguma maksājums finansējuma saņēmējam; - ievēro Jaunā Eiropas Bauhaus principus: estētika, ilgtspēja, iekļautība, nodrošinot risinājumu iekļaušanos apkārtējā ainavā, dabā balstīto risinājumu un universālā dizaina principu ievērošanu; - nodrošina, lai pasākuma ietvaros plānotais atbalsts nepārklātos ar citiem valsts un ārvalstu finanšu atbalsta instrumentiem; - netiek atbalstītas darbības, kurām sniegtais atbalsts ir kvalificējams kā komercdarbības atbalsts, izņemot komercdarbības atbalstu ūdenssaimniecības un (vai) siltumapgādes sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam.

Īstenošanas noteikumi (2023) Ministru kabineta noteikumi Nr. 291. Pieejams:

<https://likumi.lv/ta/id/342449-eiropas-savienibas-kohezijas-politikas-programmas-2021-2027-gadam-5-1-1-specifiska-atbalsta-merka-vietejas-teritorijas>

Nr. p.k.	Dokuments	Ar Maršruta posmu teritoriju attīstību saistītie nosacījumi un atziņas.
		- projektā tiek paredzēts zaļais publiskais iepirkums vismaz vienai būvdarbu vai preču vai pakalpojumu grupai papildu tām preču un pakalpojumu grupām, kurām obligāti piemērojams zaļais publiskais iepirkums.

Kopsavilkums un secinājumi

Starptautiskā, nacionālā līmeņa un Rīgas politikas plānošanas dokumenti ietver mūsdienās aktuālos jautājumus, kuri kopumā veidos Rīgas centra un Brasas apkaimes publiskās ārtelpas attīstības risinājumu ietvaru. Tie ir – ilgtspējība un adaptācija klimata pārmaiņām; zaļā tīklojuma izveide un bioloģiskās daudzveidības veicināšana sasaistē ar drošu un kvalitatīvu dzīves, darba un atpūtas telpu; dabas un kultūras mantojuma vērtību izcelšana; multifunkcionāla, aktīva, uzņēmējdarbību veicinoša un adaptīva izmaiņām publiskā ārtelpa dažādām sabiedrības grupām; iekļaujoša, izglītojoša, pieejama un droša publiskā ārtelpa. Savukārt Rīgas teritorijas attīstības plānošanas dokumenti un normatīvie akti jau detāli iezīmē Rīgas, tajā skaitā RVC un tā aizsardzības zonas attīstības virzienus, funkcionālās un zaļās sasaistes ar pārējām pilsētas daļām, nosacījumus publiskās ārtelpas labiekārtojumam-materiālu izvēli segumiem, nosacījumus apgaismojumam un citiem labiekārtojuma elementiem, apstādījumiem.

Saistībā ar Priekšizpētē apskatāmiem Maršruta posmiem būtiskākie attīstības plānošanas dokumenti un normatīvie akti, kas ietekmē to risinājumus ir:

- **Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030** un ar tās īstenošanu saistītā **Rīgas attīstības programma 2022-2027**, kurās viens no izvirzītajiem ilgtermiņa attīstības mērķiem ir IM3 “Ērta, droša un iedzīvotājiem patīkama pilsētvide”, kā arī nodefinēta satiksmes infrastruktūras attīstības prioritārā secība: gājējs – velobraucējs – sabiedriskais transports – autotransports – kravu transports, uzsverot gājējiem drošas un pieejamas vides izveidi;
- **Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums** (2006) ; Rīgas domes saistošie noteikumi Nr.38 „**Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi**” (2006, 2013, ar grozījumiem 2014. un 2017.gadā), kuros Tērbatas ielas risināmais posms ir atzīmēts kā iela ar prioritāti gājējiem, līdz ar to sniedzot lielākas iespējas paplašināt ietves un mazināt autostāvvietu skaitu;
- **Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija līdz 2030.gadam** (2023), kurā norādīti stratēģiski nozīmīgi veloinfrastruktūras savienojumi, akcentējot Priekšizpētē risināmos Matīsa, Miera un Klusās ielas posmus kā nozīmīgas veloinfrastruktūras sasaistes centra teritorijai ar Brasas mobilitātes punktu. Aristida Briāna iela paredzēta kā vietējas nozīme veloinfrastruktūras savienojums. Savukārt, Tērbatas iela netiek atzīmēta kā velomaģistrāle, saglabājot to kā ielu ar prioritāti gājējiem;
- **Rīgas apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tematiskais plānojums** (2017), kurā Priekšizpētē risināmie Matīsa, Miera un Klusās ielas posmi ir atzīmēti kā

publiskās ārtelpas pamatstruktūras savienojumi, kas ir būtiska sasaiste pilsētas vēsturiskā centra teritorijai ar Brasas mobilitātes punktu, kur būtu nepieciešams nodrošināt drošu un pieejamu vidi gājējiem un velosipēdistiem.

1.2. Maršruta teritorijai pieslēdzotie attīstības projekti, saistošie pētījumi, koncepcijas un vadlīnijas

Lai precizētu Priekšizpētē risināmā Maršruta robežas, izslēdzot pārklāšanos ar citos projektos attīstāmajām teritorijām, kā arī veidotu ciešāku telpisko, kompozicionālo un vizuālo sasaisti ar šo plānoto un jau īstenoto projektu risinājumiem, tika apkopoti un analizēti Rīgas Centra un Brasas apkaimes publiskajai ārtelpai saistošie projekti, pētījumi, koncepcijas un vadlīnijas, iedalot tos pēc ietekmes sekojošās grupās:

- pētījumi, koncepcijas un vadlīnijas, kas sagatavotas periodā no 2010.-2021.gadam, un kuras **iezīmē galvenos pamatprincipus un attīstības virzienus** saistībā ar Maršruta posmu iespējamiem risinājumiem (1.2.1.tabula);
- kopš 2018.gada izstrādātie, nākotnē plānotie, uzsāktie vai jau īstenotie būvprojekti, aktuālās ieceres un kopējie risinājumi Rīgas publiskajai ārtelpai, kas **tieši ietekmē Priekšizpētē analizētās teritorijas robežu un risinājumus** (1.2.2.tabula).

1.2.1.tabula

Pētījumi, koncepcijas un vadlīnijas, kas iezīmē galvenos pamatprincipus un attīstības virzienus saistībā ar Maršruta posmu iespējamiem risinājumiem

Pētījumu, koncepcijas vai ieceres nosaukums, gads	Dokumentā ietvertās atziņas, kas ņemamas vērā attīstot Rīgas Centra un Brasas apkaimes publisko ārtelpu
Rīgas Vēsturiskā centra teritorijas attīstības vadlīnijas un pētījumi	
Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas publiskās ārtelpas attīstības vadlīniju vispārīgās daļas un vadlīniju grafiskā dizaina izstrāde (2020) ³⁸	Vadlīnijās iekļauti piemēri no prakses, teorētiskais pamatojums, publiskās ārtelpas veidošanas principi sasaistē ar RVC un tā AZ ielām un zaļajām struktūrām kā piemēriem.
Pētījums "Vadlīniju izstrāde apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tīklojuma nodrošināšanai Rīgā (2014)" ³⁹	Skaidri nodefinēta metodika pētījuma, tai skaitā teritoriju apsekošanai un risinājumu izveidei. Plašs pētījums par RVC vēsturisko attīstību un galvenajiem vietas atpazīstamības elementiem. Piemēri no ārvalstīm.
Eksperta - ainavu arhitekta konsultāciju pakalpojumi Rīgas vēsturiskā centra publiskās ārtelpas attīstības plānošanas	Kopējie principi publiskās ārtelpas veidošanai, plašs iespējamo rīku, materiālu apskats, ielu tipoloģija un tai atbilstošie risinājumi – ielu parametri, funkcija.

³⁸ Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas publiskās ārtelpas attīstības vadlīniju vispārīgās daļas un vadlīniju grafiskā dizaina izstrāde (2020) SIA "ALPS ainavu darbnīca" Pieejams: <https://sus.lv/petijumi/rigas-vesturiska-centra-un-ta-aizsardzibas-zonas-publiskas-artelpas-attistibas-vadliniju>

³⁹ Pētījums "Vadlīniju izstrāde apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tīklojuma nodrošināšanai Rīgā (2014) SIA "ALPS ainavu darbnīca" Pieejams: https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/i_sejums_petijums_vadliniju_izstrade_apstadijumu_strukturas_un_publisko_artelpu_tiklojuma_nodrosinasanai_riga.pdf

Pētījumu, koncepcijas vai ieceres nosaukums, gads	Dokumentā ietvertās atziņas, kas ņemamas vērā attīstot Rīgas Centra un Brasas apkaimes publisko ārtelpu
specifisko jautājumu risināšanai (2015) ⁴⁰	
Eksperta - transporta plānošanas speciālista konsultāciju pakalpojumi Rīgas vēsturiskā centra publiskās ārtelpas attīstības plānošanas specifisko jautājumu risināšanai (2015) ⁴¹	Doti esošie un rekomendējoši rekonstruējamie ielu profili. Materiāls izmantojams esošās situācijas un inventarizācijas datu papildināšanai, plānoto risinājumu salīdzināšanai un izvērtēšanai
Jana Gēla pētījums Public Spaces & Public Life in Riga City Centre (2001) ⁴²	Materiāls izmantojams teorētiskais pamatojumam un atsaucēm, jo veidots ciešā sasaistē ar RVC teritorijas izpēti, risināmo jautājumu identifikāciju un attīstības iespējām.
Gājēju un velosatiksmes plūsmu novērtējums Rīgas vēsturiskajā centrā (2013) ⁴³	Veikta analīze par ielu publiskās ārtelpas apmeklētību, gājēju un velosipēdistu plūsmu intensitāti, šķēršļiem konkrēto ielu posmu skatījumā, norādot uz nepietiekamu ietvju platumu. Analizētas publiskās ārtelpas galvenās lietotāju grupas un to paradumi ielu publiskās ārtelpas izmantošanā. Norādīti ietvju efektīvie platumi, kas nodrošinātu drošu un ērtu gājēju pārvietošanos, norādot to minimālo platumu -1.50m, papildus paredzot ietves daļu fasādes zonai pie ēkas un drošības zonai no ielas, kas kopumā veido ietves platumu 2.5-3.5m. Pētījums veikts pirms 10 gadiem, kuru laikā situācija ir mainījies – ir veikti būtiski ielu uzlabojumi, kā arī attīstījusies mikromobilitāte (eklektiskie skrejriteņi, velosipēdi), kas konkrētajā pētījumā nav skatīti, jo nebija vēl aktuāla.
Pētījumi par siltuma salām, klimata pārmaiņām, troksni (RDMVD trokšņu kartes) un piesārņojumu ⁴⁴	Vispārīga informācija un dati, kas izmantojami piedāvāto risinājumu pamatojuma izstrādei. Apkopotā informācija iekļauta 1.8.apakšnodaļā <i>Vides aspekti</i> .
Citas kopējās vadlīnijas, koncepcijas un rekomendācijas	
Priekšlikumi Rīgas centrālās daļas publiskās ārtelpas struktūras attīstības pamatnosacījumiem (2014) ⁴⁵	Ļoti plašs pētījums ar attīstības plānošanas dokumentu un normatīvo aktu izvērtējumu, ārvalstu piemēriem, aptaujām un ekspertu diskusijām. Apkopotas galvenās atziņas, tomēr vairākas no tām nav iekļautas apstādījumu un publiskās ārtelpas tematiskajā plānojumā, piemēram, Tērbatas kā gājēju ielas izveide.

⁴⁰ Eksperta - ainavu arhitekta konsultāciju pakalpojumi Rīgas vēsturiskā centra publiskās ārtelpas attīstības plānošanas specifisko jautājumu risināšanai (2015) Materiāls pieejams RD PAD

⁴¹ Eksperta - transporta plānošanas speciālista konsultāciju pakalpojumi Rīgas vēsturiskā centra publiskās ārtelpas attīstības plānošanas specifisko jautājumu risināšanai (2015) Materiāls pieejams RD PAD

⁴² Jana Gēla pētījums Public Spaces & Public Life in Riga City Centre (2001) Pieejams:

https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/part_1.compressed.pdf

⁴³ Gājēju un velosatiksmes plūsmu novērtējums Rīgas vēsturiskajā centrā (2013) Pieejams:

https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/gajeju_velosatiksmes_plusmas_novertejums_solvers_2013.pdf

⁴⁴ Vides dati Rīgā. Pieejams: <https://mvd.riga.lv/nozares/vides-parvalde/>

⁴⁵ Priekšlikumi Rīgas centrālās daļas publiskās ārtelpas struktūras attīstības pamatnosacījumiem (2014)

Grupa 93. Pieejams: <https://sus.lv/petijumi/priekslukumi-rigas-centralas-dalas-publiskas-artelpas-strukturas-attistibas-0>

Pētījumu, koncepcijas vai ieceres nosaukums, gads	Dokumentā ietvertās atziņas, kas ņemamas vērā attīstot Rīgas Centra un Brasas apkaimes publisko ārtelpu
Pētījums «Ainavu plāna izstrāde» (2015) ⁴⁶	Iekļauti galvenie nosacījumi un iekļaujamie risinājumi Rīgas pilsētas dažādām ainavām
Biedrības Apeirons sagatavotie priekšlikumi vides pieejamības risinājumiem (2022), RDAB sagatavotais pētījums par vides pieejamības risinājumiem Rīgas arhitektūrā (2013, 2014, 2018, 2021) ⁴⁷	Atspoguļotas galvenās problēmsituācijas gan pie ēku ieeju risinājumiem, gan ietvēm un labiekārtojuma elementiem. RDAB pētījumā atspoguļoti labās prakses piemēri, kurus var izmantot pamatojumam un atsaucēm.
Koku stādīšanas vadlīnijas urbānajā vidē (2022) ⁴⁸	Tehniskie parametri koka iestādīšanai pilsētvidē.
Aptaujas, videomateriāli, metu konkursi un citas iniciatīvas	
Novērojumi pētījumam par pilsētas vasaras ielas projektu Tērbatas ielā (2020); Vasaras ielas eksperiments Tērbatas ielā. Tērbatas ielas iedzīvotāju, uzņēmēju, apmeklētāju un tiešsaistes aptauja (2020)	Materiāls dažādo Tērbatas ielu posmu izmantošanas intensitātes un piedāvātā labiekārtojuma piedāvājuma izstrādei. Galvenokārt, Tērbatas ielas atvēršanu gājējiem aptaujātie pieļautu kā vasaras aktivitāti.
Rīgas Centra attīstības biedrība ⁴⁹ , Pilsēta cilvēkiem iniciatīvas, aptaujas	Ekspertu aptauja par Rīgas centra attīstību iezīmē galvenos attīstības virzienus un redzējumu. Rezultāti publicēti sociālajā vietnē Facebook. Iedzīvotāju viedokļi par Vidzemes tirgus attīstību, akcentējot to kā iespējamo tikšanās punktu, tajā skaitā jauniešu aktivitāšu vietu.

Kopsavilkums un galvenie secinājumi par pētījumiem, koncepcijām un vadlīnijām, kas iezīmē galvenos pamatprincipus un attīstības virzienus saistībā ar Maršruta posmu iespējamiem risinājumiem:

- materiālos, galvenokārt, analizēta kopējā pilsētas problemātika saistībā ar ielu telpu un satiksmes infrastruktūras attīstību, kas akcentē nepieciešamību risināt šos jautājumus secīgi un dažādos mērogos – sākot no pilsētas kopējās stratēģijas ielu infrastruktūras attīstībā, tad konkrētu apkaimju vai maršrutu kontekstā, un beidzot ar atsevišķām ielu telpām. Līdz ar to, arī saistībā ar Priekšizpētē risināmo Maršrutu, tas skatīts gan kontekstā ar kopējām pilsētas stratēģijām un maģistrālajām sasaistēm (1.1.apakšnodaļā), gan arī ar katras vietas individuālo raksturu (1.3.apakšnodaļā), ņemot vērā vietas kultūrvēsturisko vidi vai arī jaunās attīstības ieceres, kā, piemēram, Tabakas fabrikas kvartāla vai Brasas mobilitātes punkta

⁴⁶ Pētījums «Ainavu plāna izstrāde» (2015) SIA Metrum. Materiāls pieejams RD PAD

⁴⁷ Pētījumi par vides pieejamības risinājumiem Rīgas arhitektūrā (2013, 2014, 2018, 2021) Pieejams: <https://arhitekts.riga.lv/index.php/projekti-petijumi/petijumi-2013-g/346-aktuali-vides-pieejamibas-risinajumi-rigas-arhitektura>

⁴⁸ Koku stādīšanas vadlīnijas urbānajā vidē (2022) G. Leiburģs. Pieejams: <https://mvd.riga.lv/uploads/videgaiss/Koku%20st%C4%81d%C4%AB%C5%A1anas%20manu%C4%81lis%20R D 2022 4.pdf>

⁴⁹ Rīgas Centra attīstības biedrības lapa sociālajos tīklos. Pieejams: <https://www.facebook.com/centrabiedriba/>

attīstību;

- materiālos iekļauta nozīmīga teorētiskā, normatīvā un piemēru bāze no Latvijas un ārzemēm, kas parāda galvenās tendences un pamatprincipus ielu telpas risinājumiem jau vietas kontekstā. Priekšizpētē šie pamatprincipi ir izvērtēti kā pamats iespējamiem risinājumiem, tomēr reālistiski tos analizējot konkrēto ielu posmu esošo telpisko parametru kontekstā (braucamās daļas, ietvju, fasādes zonas, apstādījumu zonas platumi), kas ne vienmēr ļauj attīstīt teorijā norādīto vēlamo modeli, un ir nepieciešami citi risinājumi;
- atsevišķos pētījumos ir iekļautas arī ekspertu un dažādu ieinteresēto pušu aptaujas, kas sniedz ieskatu par šo grupu redzējumu, iecerēm un vajadzībām saistībā ar Maršruta posmu attīstību. Pētījumu ietvaros veikto aptauju rezultāti ne vienmēr ir iestrādāti arī saistošos plānošanas dokumentos, piemēram, tematiskajos plānos, jo ieceres tālāk tiek analizētas kontekstā ar citiem pilsētas attīstības procesiem, kas ne vienmēr ļauj pilnībā īstenot ieceri. Tomēr Priekšizpētē aptaujās iegūtie rezultāti ļauj izskatīt pielāgotus un adaptīvus risinājumus ielas telpas kontekstā (piemēram, iespēju sākotnēji īstenot gājēju ielas ieceri Tērbatas ielā kā īslaicīgu un kādā atsevišķā posmā, bet izskatot iespēju to īstenot arī ilgākā laika periodā, ja tas atbilst kopējām pilsētas attīstības iecerēm).

1.2.2.tabula

Kopš 2018.gada izstrādātie, nākotnē plānotie, uzsāktie vai jau īstenotie būvprojekti, aktuālās ieceres un kopējie risinājumi Rīgas publiskajai ārtelpai, kas tieši ietekmē Priekšizpētē analizētās teritorijas robežu un risinājumus

**shematisks saistīto projektu novietojums attēlots 1.2.1.attēlā aiz tabulas*

Nr. p.k.	Projekta, ieceres, vadlīniju nosaukums	Projekta mērķis un ietvertie risinājumi
Izstrādātie, nākotnē plānotie, uzsāktie vai jau īstenotie būvprojekti		
1.	Satiksmes pārvada pār dzelzceļu pie Brasas dzelzceļa stacijas rekonstrukcija (2020)	<u>Projekta mērķis:</u> Pārvada rekonstrukcija, ņemot vērā pārvada tehnisko stāvokli un konstrukciju bojājumus. <u>Risinājumi:</u> Paredzamais pārvada ceļa un ietves segums – asfaltbetons <u>Statuss:</u> Projekts tiek īstenots.
2.	Pilsētas sabiedriskā transporta un infrastruktūras savienojums ar dzelzceļa staciju Brasa (2022)	<u>Projekta mērķis:</u> Priekšizpētes projekts mobilitātes punktu attīstībai Rīgā, tajā skaitā Brasas mobilitātes punkts. <u>Risinājumi:</u> Dotas vizualizācijas mobilitātes punktu risinājumiem, konceptuāls plānojums ar ceļu un laukumu infrastruktūru, tajā skaitā veloceliņu, un apstādījumu konceptuāli risinājumi, kas ir saistošas turpmākajām projektēšanas stadijām – detalizējot mezglus un apstādījumu risinājumus būvniecības ieceres dokumentācijā. <u>Statuss:</u> Priekšizpētes projekts
3.	Luksoforu objekts Miera ielas un Klusās ielas krustojumā (2018)	<u>Projekta mērķis:</u> Veidot drošu pāreju pār Kluso ielu, nodrošinot sasaisti starp Lielajiem kapiem un sabiedriskā transporta pieturu <u>Risinājumi:</u> Luksofora objekta uzstādīšana Klusajā ielā. Tramvaja sliežu ceļa izbūve no saliekamajām dzelzsbetona plāksnēm. <u>Statuss:</u> Tiek īstenots

Nr. p.k.	Projekta, ieceres, vadlīniju nosaukums	Projekta mērķis un ietvertie risinājumi
4.	Seguma atjaunošana Bruņinieku ielā posmā no Valmieras ielas līdz Krišjāņa Valdemāra ielai, Rīgā (2019)	<u>Projekta mērķis:</u> Seguma atjaunošana, nodrošinot vides pieejamību, labiekārtojuma elementus, izveidojot no gājēju ceļa atdalītas velojoslas. <u>Risinājumi:</u> Velojoslu, krustojumu, atpūtas vietu risinājumi. Izmantotie materiāli – asfalts, daudzkrāsains, kalts granīta bruģis, pelēks betona bruģis. Kā atdalošie, drošības elementi – gumijas atdures. Risinātas velonovietnes, soliņi, atkritumu urnas, <u>Statuss:</u> Īstenots
5.	Seguma atjaunošana Ģertrūdes ielā posmā no Aleksandra Čaka ielas līdz Skolas ielai” (2021)	<u>Projekta mērķis:</u> Atjaunot brauktuves un ietves segums, saglabājot ielas kultūrvēsturisko veidolu, kā arī veikt satiksmes drošības uzlabošanas pasākumus, paredzot izceltas gājēju šķērsošanas vietas krustojuma zonā, šķērsojot Ģertrūdes ielu. <u>Risinājumi:</u> Gājēju pārejas tiek veidotas ietves līmenī, veidojot brauktuves daļā pacēlumu. Ietves zona veidota bez šķēršļiem. Ielas akmens bruģa segums saglabāts, to pārliekot, ietvju segumā izmantots betona bruģis. Pie ēkām drošības josla no kalta granīta bruģakmens. Paredzēti labiekārtojuma elementi – soliņi, velostatīvi un atkritumu urnas. Netiek veidota atsevišķa velojosla <u>Statuss:</u> Īstenots
6.	Velo joslu ierīkošana un ielu krustojumu labiekārtošana Dzirnau ielā posmā no Tērbalas līdz Skolas ielai (2018)	<u>Projekta mērķis:</u> Nemainot esošo brauktuves novietojumu, izveidot velojoslu. <u>Risinājumi:</u> Velojoslu izbūve ar asfaltbetona segumu. Esošā akmens bruģa pārbruģošana. Ietvēm paredzams betona bruģakmens segums. Krustojums ar Tērbatas ielu plānots no kaltā bruģa. Paredzētas velonovietnes. <u>Statuss:</u> Projekta ieceres dokumentācijas izmaiņu veikšana
7.	Dailes teātra teritorijas labiekārtojums (2021)	<u>Projekta mērķis:</u> Saglabāt, aizsargāt un attīstīt pašvaldību attīstības programmās balstītu nozīmīgu kultūras mantojumu, attīstīt esošās funkcijas un piedāvāt jaunradītus pakalpojumus kultūras mantojuma objektos, nodrošinot investīciju ilgtspēju un ietekmi uz nozīmīgu kultūras mantojuma objektu sociālekonomiskā potenciāla attīstību un integrāciju vietējās ekonomikas struktūrā. <u>Risinājumi:</u> Projektā paredzēts Dailes teātra ārtelpas labiekārtojums, kas daļēji skar ietves segumu posmā gar Šarlotes ielu, kas tiks veidots no betona bruģa. Gaismas ķermeņu nomaina. <u>Statuss:</u> Īstenots
Aktuālās ieceres un kopējie risinājumi Rīgas publiskajai ārtelpai		
8.	Aktivitāšu trases laukums Brasas skvērā (2023)	<u>Projekta mērķis:</u> Aktivitāšu trases laukuma (vecuma grupa no 7 līdz 14 gadi) būvniecība Rīgā, Brasas apkaimē. <u>Risinājumi:</u> Aktivitāšu trases laukums paredzēts kā turpinājums teritorijā esošam spēļu un vingrošanas laukumam. Plānotie materiāli – apaļkoks, tērauda ķēdes, auduma virves. <u>Statuss:</u> Tiek īstenots
9.	Labiekārtojuma elementu uzstādīšanas projekts RVC teritorijā (2023)	<u>Projekta mērķis:</u> Labiekārtojuma elementu uzstādīšanas projekts ir izstrādāts kā daļa no ielu seguma periodiskas atjaunošanas darbiem Rīgas Vēsturiskā centra teritorijā. <u>Risinājumi:</u> Ielās, kur tika atjaunots segums, izveidotas īpašās zonas ar atšķirīgu segumu, kurš paredzēts dažādu elementu uzstādīšanai. Piedāvāts tipveida risinājums RVC labiekārtojuma elementiem, lai atvieglotu bojāto elementu nomaiņu, iepirkumu organizāciju.

Nr. p.k.	Projekta, ieceres, vadlīniju nosaukums	Projekta mērķis un ietvertie risinājumi
		<u>Statuss:</u> Tiek īstenots
10.	Brīvkrāņu izvietošana publiskajā ārtelpā (2023)	<u>Projekta mērķis:</u> Dzeramā ūdens pieejamība publiskajā ārtelpā <u>Risinājumi:</u> Pēc iedzīvotāju aptaujām identificētas adreses, kurās būtu nepieciešami dzeramā ūdens brīvkrāni. Aptaujā norādīts, ka tādi vēlami visos parkos un skvēros. Brasas apkārtnē iedzīvotāji ir atzīmējuši nepieciešamību pēc brīvkrāniem Brasas skvērā, kurā plānojas bērnu rotaļu laukums, un publiskajā ārtelpā pie Lielajiem kapiem. <u>Statuss:</u> Iecere
11.	Pieturvietu dizaina risinājumu vadlīnijas (2021)⁵⁰	<u>Projekta mērķis:</u> Visiem pieturvietas labiekārtojuma elementiem izstrādāts vienots dizains, kas atspoguļo Rīgas pilsētas identitāti. <u>Risinājumi:</u> Elementu dizains - lakonisks, mūsdienīgs un iederīgs Rīgas pilsētvidē, papildinot to pozitīvā veidā, popularizējot sabiedriskā transporta lietošanu un padarot to ērtāku un patīkamāku pilsētas iedzīvotājiem un viesiem. Tiek piemēroti pieturvietām, piedāvājot arī iespējamās «zaļos» papildaprīkojumus – zaļos jumtus, uzlādes vietas, atkritumu šķirošanu. Izmantojami plānotajām pieturvietām <u>Statuss:</u> Iecere
12.	Āra kafejnīcu, tirdzniecības vietu un parkletu tipveida risinājumi (2020)⁵¹	<u>Projekta mērķis:</u> Labiekārtojuma elementiem izstrādāts vienots dizains. <u>Risinājumi:</u> Norādīts elementu dizains, parametri, toņi, novietojuma principi ielas ainavtelpā. Izmantojami, pielāgojot konkrētai vietai. <u>Statuss:</u> Tiek īstenots atbilstoši juridisko personu iniciatīvai
13.	Dabā balstītu un viedo risinājumu portfeļa izstrāde un demonstrēšana pilsētu klimata noturības uzlabošanai Latvijā un Igaunijā” (LIFE LATESTadapt) (2023)	<u>Projekta mērķis:</u> palielināt Igaunijas un Latvijas pilsētu teritoriju noturību pret ekstremāliem laikapstākļiem, koncentrējoties uz 4 specifiskiem mērķiem: dabā balstīti risinājumi, digitālās pārmaiņas, plānošanas kvalitāte, iesaistītas kopienas un kvalificēti speciālisti. Sadarbības projekts, kas vērstas uz zaļajiem risinājumiem, sabiedrības iesaisti un izglītošanu. <u>Risinājumi:</u> Tērbatas ielā: 2 zaļās sienas, zaļais jumts, 2 lietusdārzi, zaļie parkleti u.c. mazāki elementi; Rīgas Zaļināšanas plāna izstrāde; Iedzīvotāju izglītošana un skolnieku iesaiste. «Zaļākajā» Tērbatas ielas posmā vai sasaistē ar pieguļošajiem pagalmiem iespēja veidot zaļās kabatas ar izglītojošiem elementiem <u>Statuss:</u> Uzsākts.
14.	Vidzemes tirgus teritorijas attīstības projekts (2023)⁵²	<u>Projekta mērķis:</u> attīstīt Vidzemes tirgus kvartālu kā sabiedrībai pievilcīgu publisko ārtelpu, tādējādi uzlabojot pilsētvides kvalitāti un pieejamību, kā arī pilnveidojot vietas identitāti un veicinot attīstības potenciālu. <u>Risinājumi:</u> tirgus iedzīvināšana, Vidzemes tirgus kā kultūras un mākslas vide, risinājumi energoefektivitātes uzlabošanai, publiskās ārtelpas uzlabošanai, uzņēmējdarbības veicināšanai. <u>Statuss:</u> Iecere
15.	Tramvaja pieturvietu pārbūve	<u>Projekta mērķis:</u> uzlabota vides pieejamība, kā arī kopumā

⁵⁰ Pieturvietu dizaina risinājumu vadlīnijas (2021) Pieejams: <https://www.rdpad.lv/pieturvietu-dizaina-risinajumu-vadlinijas/>

⁵¹ Āra kafejnīcu, tirdzniecības vietu un parkletu tipveida risinājumi (2020) Pieejams: <https://www.riga.lv/lv/ielu-tirdznieciba>

⁵² Vidzemes (Matīsa) tirgus kvartāla attīstības koncepcijas izstrāde (2023) Pieejams: <https://www.rdpad.lv/portfolio/vidzemes-matisa-tirgus-kvartala-attistibas-koncepcijas-izstrade/>

Nr. p.k.	Projekta, ieceres, vadlīniju nosaukums	Projekta mērķis un ietvertie risinājumi
	un sliežu ceļu posmu atjaunošana 11.tramvaja maršrutā no Kr.Barona ielas līdz Mežaparkam (2023)	veicināts pasažieru skaita pieaugums videi draudzīgā sabiedriskajā transportā. <u>Risinājumi:</u> Sliežu ceļu pārbūve, pieturu pielāgošana vides pieejamības nodrošināšanai. <u>Statuss:</u> Būvprojekts.
16.	Tramvaja pieturvietu un sliežu ceļu pārbūve un atjaunošana Miera ielas posmā no Ēveles ielas līdz Kazarmu ielai (2023)	<u>Projekta mērķis:</u> uzlabota vides pieejamība, kā arī kopumā veicināts pasažieru skaita pieaugums videi draudzīgā sabiedriskajā transportā. <u>Risinājumi:</u> Sliežu ceļu pārbūve, pieturu pielāgošana vides pieejamības nodrošināšanai. <u>Statuss:</u> Būvprojekts.
17.	Kultūras un radošo industriju atbalsta centra "TabFab" izveide 2.kārta (2023)⁵³	<u>Projekta mērķis:</u> Kultūras un radošo industriju atbalsta centra "TabFab" izveides mērķis ir bijušajā Tabakas fabrikas kvartālā, Miera ielas apkaimē veidot modernu un aicinošu pilsētvidi, kā arī radīt radošajām industrijām vietu, kur mācīties, strādāt, attīstīt un realizēt savas idejas <u>Risinājumi:</u> plānots pārbūvēt ēkas un pielāgot telpas Latvijas Kultūras akadēmijas vajadzībām, kā arī izveidot telpas radošo industriju inkubatoram, Kino/Foto muzejam, tādējādi veicinot sadarbību starp zinātni un praksi, radošajām industrijām, veidojot TabFab kā Brasas apkaimes aktivitāšu centru un tūrisma punktu. <u>Statuss:</u> Iecere
18.	Lielie kapi. Attīstības koncepcija (2022)⁵⁴	<u>Koncepcijas mērķis:</u> Apzināties Lielo kapu vērtību un nozīmi kā unikālam veidojumam: kapsēta-parks-muzejs un piemiņas vieta, izrādot cieņu, sakārtojot, pievēršot uzmanību un izzinot vērtības. <u>Risinājumi:</u> Koncepcija iekļauj vadlīnijas, kas jāņem vērā tālāk izstrādājot Lielo kapu vai to daļu skici un tehnisko projektu. Iezīmēta Lielo kapu izmantošana: atpūtai, respektējot kapus; pastaigām; velobraukšanai pa celiņiem, nepārslogojot tos; izglītošanai, veidojot informatīvus standus, organizējot ekskursijas; nelielu, klusu pasākumu organizēšana (klasiskās mūzikas koncerti, performances, dzeju un lugu uzvedumi); gaismas performances; izstādes un citi pasākumi. Kapi veic arī tranzītfunkciju apkaimes iedzīvotājiem un viesiem. Sniegti norādījumi par esošo vērtību saglabāšanu un uzturēšanu, labiekārtojumu, sabiedrības informēšanu un vietas auras uzturēšanu. Miera un Klusās ielu kontekstā minēta tikai sētas fragmentu atjaunošana. Norādījumi stāvvietām, labierīcībām un ūdens ņemšanas vietām nav iekļauti. <u>Statuss:</u> Apstiprināta
19.	Brasas vārti. Līdzdalības budžeta projekta pieteikums (2022)⁵⁵	<u>Projekta mērķis:</u> Hospitāļu un Miera ielas stūrī esošā skvēra apgaismošana un labiekārtošana, padarot to par pievilcīgu un ērtu tikšanās un atpūtas vietu dažādu paaudžu cilvēkiem. <u>Risinājumi:</u> Biedrības Brasa sniegtais iedzīvotāju priekšlikums skvēra labiekārtojumam, kas paredz apgaismojuma izveidi, soliņu, šaha galdu izvietošanu, bērnu rotaļu zonu, skvērs - kā apkaimes aktivitāšu un tikšanās punkts dažādām paaudzēm.

⁵³ Kultūras un radošo industriju atbalsta centra "TabFab" izveide (2023) Pieejams:

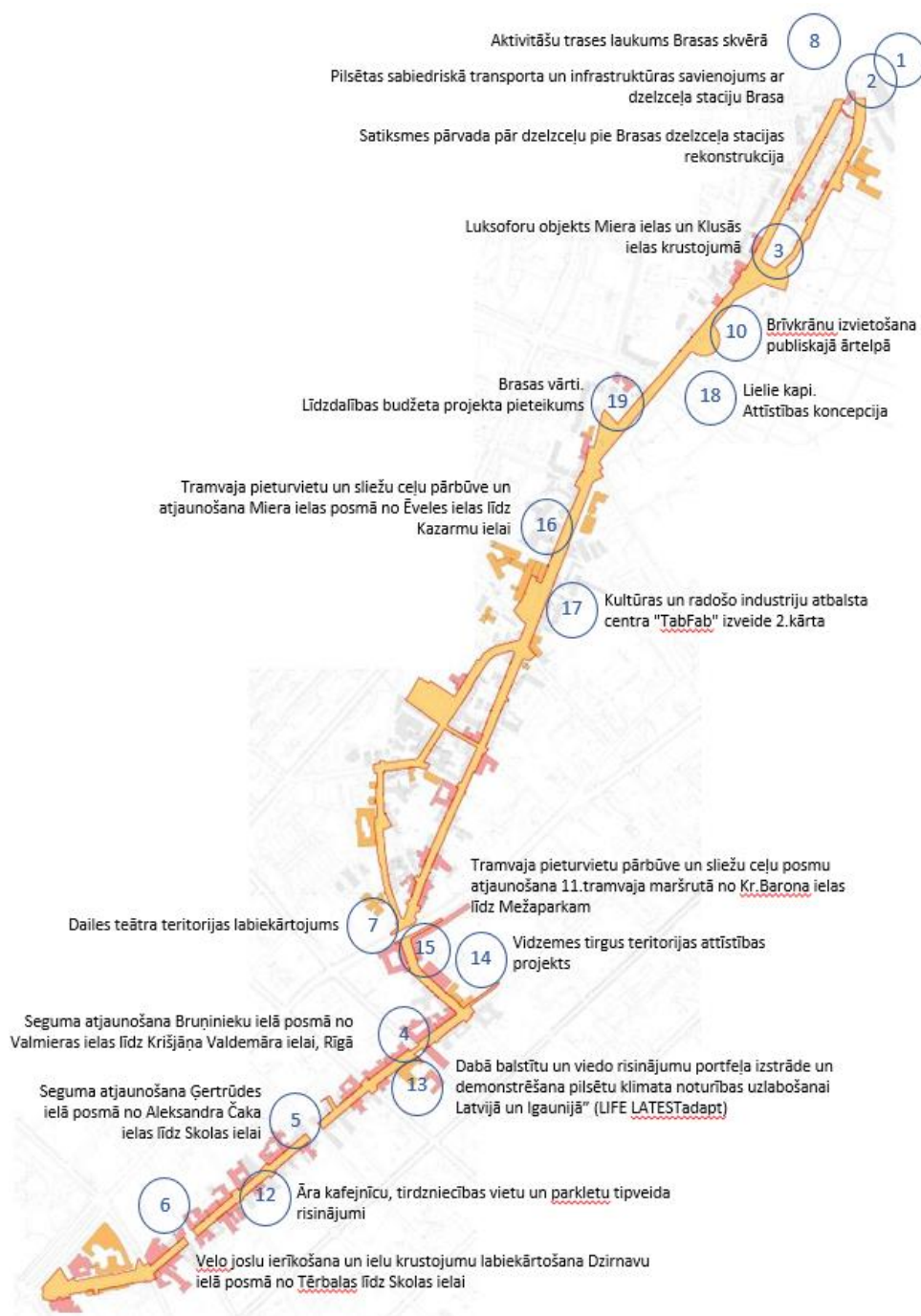
<https://www.vni.lv/projekti/kulturas-un-radoso-industriju-atbalsta-centra-tabfab-izveide>

⁵⁴ Lielie kapi. Attīstības koncepcija (2022) Dokuments pieejams Rīgas pašvaldības aģentūrā "Rīgas pieminekļu aģentūra"

⁵⁵ Brasas vārti. Līdzdalības budžeta projekta pieteikums (2022) Pieejams:

<https://balso.riga.lv/projekti/brasas-varti>

Nr. p.k.	Projekta, ieceres, vadlīniju nosaukums	Projekta mērķis un ietvertie risinājumi
		<u>Statuss:</u> Nav atbalstīts



1.2.1.attēls Saistītie projekti, kas tiešā veidā ietekmē Priekšizpētes projekta robežas un risinājumus

Kopsavilkums un secinājumi par kopš 2018.gada izstrādātajiem, uzsāktajiem vai jau īstenotajiem būvprojektiem, aktuālajām iecerēm un kopējiem risinājumiem Rīgas publiskajai ārtelpai, kas tieši ietekmē Priekšizpētē analizētās teritorijas robežu un risinājumus:

- īstenoti vairāki Tērbatas ielai perpendikulāri pieslēdzošo ielu labiekārtojuma projekti, ietverot arī velojoslu izveidi, kas nākotnē veidos labas sasaistes ar

citiem pilsētas velomaršrutiem, tādējādi ļaujot Tērbatas ielai attīstīties kā ielai ar gājēju prioritāti;

- mobilitātes projekta ietvaros risināta Brasas stacija, kas nākotnē varētu iezīmēt Maršruta sākuma / noslēguma punktu. Brasas mobilitātes punkta izveide aktualizē drošas, funkcionālas un kvalitatīvas sasaistes nepieciešamību maršrutā Brasa – Centrs, ievērojot pilsētas stratēģijā izvirzīto prioritāro secību – gājējs – velobraucējs – sabiedriskais transports – privātais transports – kravas transports, kas ļautu arī mazināt emisijas, ko rada autotransports .
- tiek īstenoti vairāki projekti, kas vērsti uz sabiedrības līdzdalību un izglītošanu, kas nākotnē veidos šo maršrutu atšķirīgu, ar savu vietas identitāti (radošie kvartāli, LIFE adapt projekta zaļie risinājumi, Vidzemes tirgus utt.).
- ņemot vērā, ka Maršrutam pieslēdzas vairāki un daudzveidīga rakstura projekti, tad nozīmīga būs labiekārtojuma elementu vienotas dizaina līnijas ieviešana pilsētā, kas spētu vizuāli, idejiski un atbilstošā kvalitātē savietot dažādos projektos īstenotā labiekārtojuma risinājumus, saglabājot katra projekta unikālo, bet vienlaicīgi nefragmentējot kopējo pilsētas tēlu un uztveri, atsevišķi risinot arī RVC un tā AZ labiekārtojuma elementu vienoto dizainu.

1.3. Teritorijas telpiskās struktūras un pilsētvides objektu saikņu izvērtējums. Gājēju un velosipēdistu plūsmas virzieni un galvenie piesaistes objekti

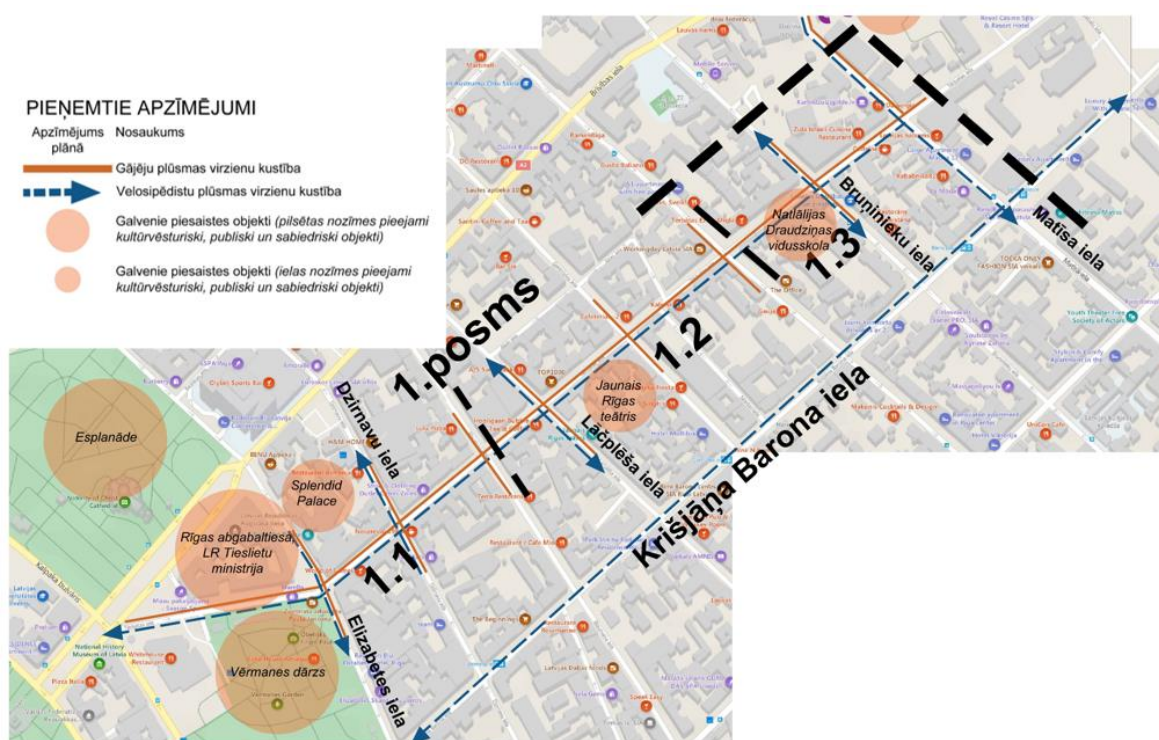
Lai precīzāk un atbilstošāk konkrētā Maršruta posma telpiskajiem parametriem izstrādātu iespējamās attīstības risinājumus, būtiska ir ielu telpiskās struktūras un funkcionalitātes analīze, esošo vērtību apzināšana, kā arī risināmo jautājumu izpēte. Maršruta posmu telpiskās struktūras izpēte veikta gan pēc inženiertopogrāfiskā plāna, gan veicot teritoriju apsekojumu dabā 2022.gada decembrī un 2023.gada janvārī. Pēc maršruta posmu apsekojuma izstrādātā **Ainavas elementu un struktūru inventarizācijas daļa** pievienota Priekšizpētes dokumentam. Informācija par teritorijas kultūrvēsturiskajām un dabas vērtībām, kā arī par funkcionālām sasaistēm (tajā skaitā gājēju un velosipēdistu plūsmām saistībā ar konkrētiem ielu posmiem), procesiem un aktivitātēm teritorijā, kā arī ielu posmu problemātiskajiem un risināmajiem jautājumiem apkopota no Priekšizpētes izstrādātāju novērojumiem, kā arī no Rīgas attīstības plānošanas dokumentos iekļautajām esošās situācijas izpētes sadaļām, iepriekšējiem pētījumiem un citiem avotiem (analizētie dokumenti un pētījumi apkopoti *1.1. un 1.2. apakšnodalās*). Ņemot vērā projekta mērķi, kas vērsts uz gājējiem drošas un kvalitatīvas ārtelpas un infrastruktūras izveidi, tad īpaša uzmanība pievērsta ietvju platumam un izmantošanai dažādām funkcijām. Jau iepriekšējos pētījumos (piemēram, Gājēju un velosatiksmes plūsmu novērtējums Rīgas vēsturiskajā centrā (2013)) norādīts, ka Maršruta atsevišķos Tērbatas ielas, kā arī Matīsa ielas posmos ir

nepietiekama telpa gājēju un velosipēdistu plūsmas nodrošināšanai⁵⁶. Svarīga ir arī ielas telpas izmantošana. Piemēram, Tērbatas ielas kontekstā jau vairākus gadus notiek diskusija par šīs ielas posma attīstību kā gājēju ielu, testējot to arī vasaras ielu projektā, pēc kura apkopoti arī dažādu iesaistīto pušu un ekspertu viedokļi par šo aktivitāti. Aptaujas rezultāti uzrādīja atbalstu šādai iecerei, tomēr, galvenokārt atzīmējot to, kā īslaicīga rakstura aktivitāti (vasaras sezonā, brīvdienās vai īpašos svētkos)^{57: 58}.

1.posma - Tērbatas ielas posms no Merķeļa līdz Matīsa ielai - telpiskās struktūras un pilsētvides objektu saikņu izvērtējums

Pilsētvides saikņu izvērtējums

1.posmu veido Tērbatas iela posmā no Merķeļa līdz Matīsa ielai. Tērbatas ielas posms visā Maršrutā ir arī visvairāk piesātināts ar publiska rakstura objektiem (1.3.1.attēls).



1.3.1.attēls. Gājēju un velosipēdistu kustības esošo virzienu un galveno piesaistes objektu plāns Tērbatas ielas posmā no Merķeļa līdz Matīsa ielai, priekšizpētē izmantotais Maršruta posmu iedalījums

Galvenie pilsētas nozīmes piesaistes objekti galvenokārt izvietojas teritorijas galvenajā ieejas mezglā, un tie ir - Vērmānes dārzs, Latvijas Republikas augstākā tiesa, tuvumā esošā Esplanāde un Brīvības piemineklis, sasaiste ar Vecrīgu. Tāpat posmā ir nozīmīgs publiska rakstura objekts – Jaunais Rīgas teātris, kuru apmeklē cilvēki no visas Latvijas. Posmā atrodas arī Natālijas Draudziņas vidusskola. Gar ielas abām malām izvietojas blīvas izkaižu

⁵⁶ Gājēju un velosatiksmes plūsmu novērtējums Rīgas vēsturiskajā centrā (2013) Pieejams:

https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/gajeju_velosatiksmes_plusmas_novertejums_solvers_2013.pdf

⁵⁷ Novērojumi pētījumam par pilsētas vasaras ielas projektu Tērbatas ielā (2020); Pieejams:

https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/rd_gala_atksaite.pdf

⁵⁸ Vasaras ielas eksperiments Tērbatas ielā. Tērbatas ielas iedzīvotāju, uzņēmēju, apmeklētāju un tiešsaistes aptauja (2020) Pieejams: https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/aptauja_terbatas.pdf

un ēdināšanas vietas.

Gājēju un velosipēdistu plūsmas galvenie virzieni cieši ir sasaistīti ar blakus esošo ielu izbūves pieejamo infrastruktūru, piemēram, Krišjāņa Barona gājēju un velo infrastruktūru. Galvenās savienojošās šķērsielas ir Dzirnavu, Lāčplēša un Bruņinieku ielas.

Telpiskās struktūras raksturojums un nepieciešamie risinājumi

Tērbatas ielas posmu no Merķeļa līdz Matīsa ielai raksturo atšķirīga ielas arhitektoniskā ainava, kas parādās dažādu kvartālu (ielas posmu) robežās. Līdz ar to šo Tērbatas ielas posmu iespējams sadalīt trīs dažāda rakstura telpiskās struktūras ielu telpās, kuru raksturu ietekmē gan ielas platums konkrētajā ielas posmā, gan ielai pieguļošo ēku funkcijas (kafejnīcas, veikali, dzīvojamā apbūve utt.), gan arī koku esamība. Visā Tērbatas ielas posmā brauktuves daļu klāj vēsturiskais akmens bruģis, kura ieklāšanas kvalitāte ir atšķirīga dažādos ielas posmos. Kopumā dēļ nelīdzenās brauktuves daļas Tērbatas ielā ir apgrūtināta velosatiksmē, tāpēc velosipēdisti, lai pārvietotos, bieži izmanto ietves, kas rada nedrošu vidi gājējiem.

Tērbatas ielas telpisko struktūru **posmā no Merķeļa līdz Elizabetes ielai** (daļa no 1.1.posma 1.3.1.attēlā) veido plaša, asfaltbetona brauktuve ar autostāvvietām Vērmānes dārza pusē, kā arī atsevišķām autostāvvietām ielas pretējā pusē. Posma telpisko struktūru veido divas publiskās ārtelpas – Baumaņa skvērs pie Brīvības ielas un ietves paplašinājums pie Tērbatas un Elizabetes ielas krustojuma. Ielas zaļo struktūru veido koku rindas abās ielas pusēs, apstādījumu josla pie Tieslietu ministrijas ēkas, atsevišķi augu konteineri. Labiekārtojuma elementi, galvenokārt, izvietoti Baumaņa skvērā un ietves paplašinājumā pie Elizabetes ielas. Ielas raksturu un noskaņu ietekmē puķu tirdziņš un Vērmānes dārza tuvums. Galvenie, risināmie jautājumi šajā posmā telpiskās struktūras kontekstā ir sasaistes veidošana ar ielas telpai pieguļošajām publiskajām ārtelpām, vides pieejamības nodrošināšana, ko šobrīd ietekmē dažādas kvalitātes ietvju segums.



1.3.2.attēls. Tērbatas ielas telpisko struktūru veidojošie elementi posmā no Merķeļa līdz Elizabetes ielai

Nākamais **Tērbatas ielas** posms, kas veido atšķirīgu telpisko struktūru, ir **posms no Elizabetes līdz Stabu ielai** (daļa no 1.1.posma un 1.2.posma 1.3.1.attēlā). Šajā posmā galvenās telpiskās struktūras veido ielas vēsturiskais akmens bruģējums, dažāda ieseguma, platuma un kvalitātes ietvju zona. Ielas ainavtelpas uztverī dažādo veikalu, kafejnīcu un citu pakalpojumu sniedzēju skatlogu noformējums, atsevišķi ārtelpas elementi. Ir sastopami

tikai atsevišķi koki, uz pelēko ietvju fona izceļas parkleti un velosipēdu novietnes, kas uzstādītas vairākās vietās posma ietvaros. Tērbatas ielas posmā no Elizabetes līdz Stabu ielai piekļaujas jau īstenotais Ģertrūdes ielas projekts, kurā risināts arī viena līmeņa, pacelts krustojums ar Tērbatas ielu, bet nav risināta velosatiksmē. Tāpat šajā posmā pieslēdzas perpendikulārās ielas ar jau ierīkotām vai plānotām velojoslām (Elizabetes iela, Lāčplēša iela, Dzirnavu iela). Akmens bruģis veido senlaicīgu noskaņu.



1.3.3.attēls. Tērbatas ielas telpisko struktūru veidojošie elementi posmā no Elizabetes līdz Stabu ielai.



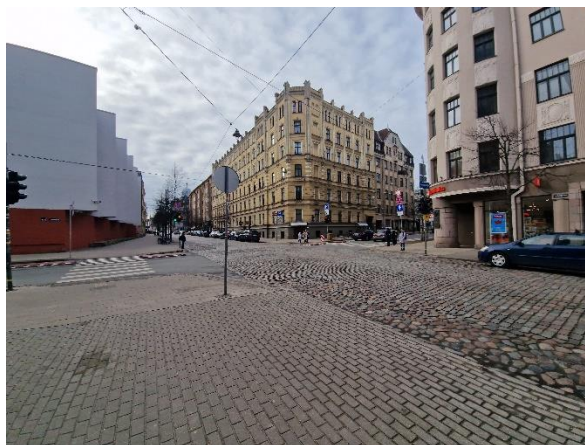
1.3.4.attēls. Tērbatas ielas telpisko struktūru veidojošie elementi posmā no Elizabetes līdz Stabu ielai.
Pacelts, vienlīmeņa krustojums ar Ģertrūdes ielu

Galvenie, risināmie jautājumi šajā posmā ir drošas pārvietošanās nodrošināšana gājējiem pa ietvēm, jo šobrīd pa ietvēm pārvietojas arī velosipēdi un elektriskie skrejriteņi, kas var apdraudēt gājēju drošību. Tāpat atsevišķās vietās ietves sašaurina uz tām izvietotie kafejnīcu aprīkojuma un labiekārtojuma elementi. Ir arī nepietiekama apstādījumu un labiekārtojuma struktūra, apgrūtināta krustojumu šķērsošana, ko ietekmē nelīdzena akmens bruģis, arī vietām sliktas kvalitātes ietvju segums, citi vides pieejamības jautājumi.

Priekšizpētē analizētais, noslēdzošais **Tērbatas ielas posms ir no Stabu ielas līdz Matīsa ielai** (1.3.posms 1.3.1.attēlā), kura telpisko struktūru posmā savukārt ietekmē esošo, lielo koku klātbūtne, kas maina ielas raksturu no “pelēcīgā uz zaļu”.



1.3.5.attēls. Tērbatas ielas telpisko struktūru veidojošie elementi posmā no Stabu līdz Matīšai ielai.



1.3.6.attēls. Tērbatas ielas telpisko struktūru veidojošie elementi posmā no Stabu līdz Matīšai ielai.
Krustojums ar labiekārtoto Bruņinieku ielu

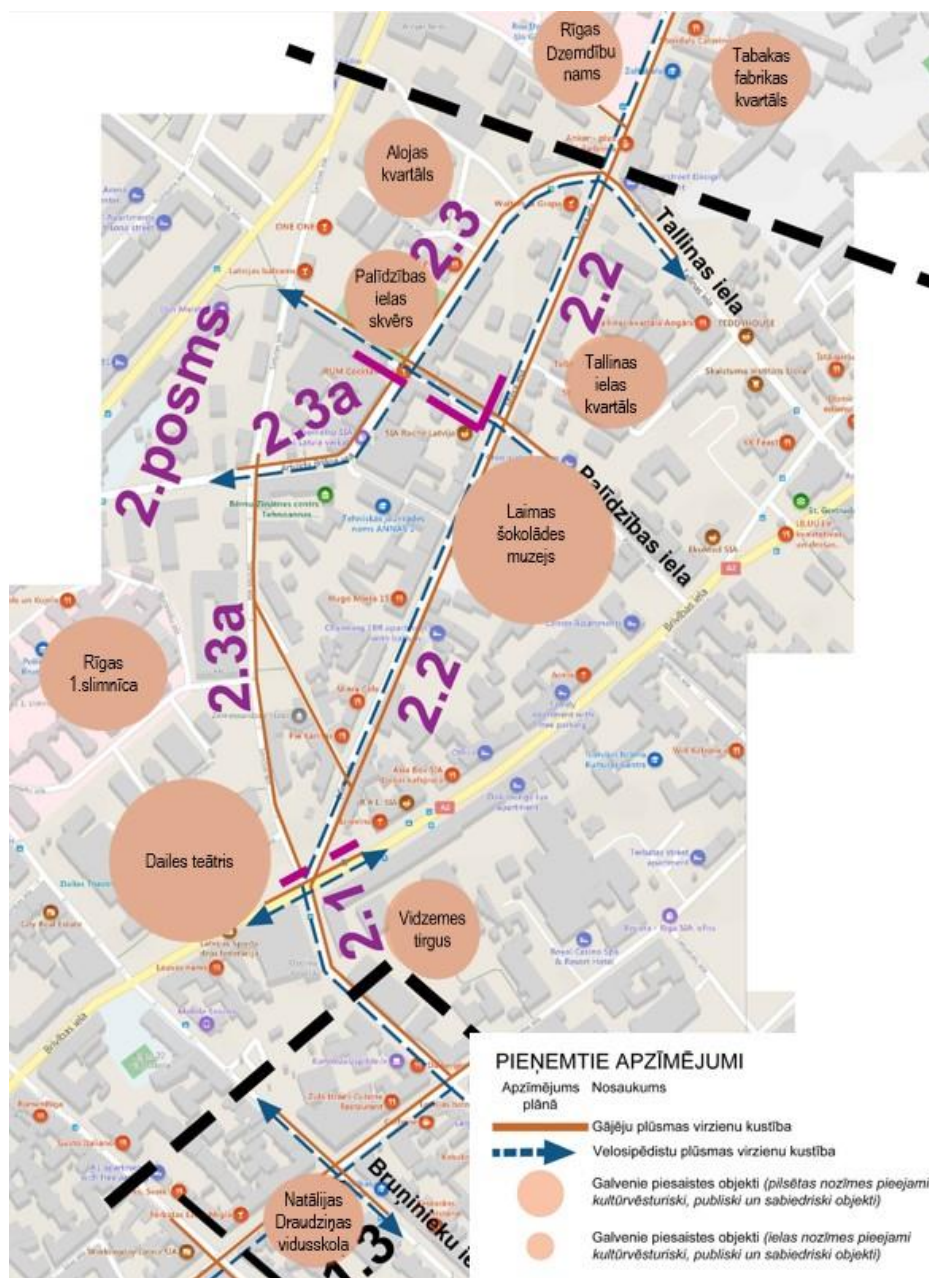
Vērojams arī viengabalaināks segumu risinājums. Posmā Tērbatas ielai pieslēdzas Bruņinieku ielas risinājums ar velojoslām abās ielas pusēs, tomēr pats krustojums ar Tērbatas ielu nav risināts un būtu iekļaujams Tērbatas ielas attīstības projektā. Kā risināmie jautājumi šajā posmā ir esošo koku saglabāšanas un integrēšanas iespēja jaunajos risinājumos, krustojumu pielāgošana drošai, ērtai to šķērsošanai, tajā skaitā ietverot arī vides pieejamības risinājumus. Tāpat šajā posmā ir aktuāla gājējiem ērtas un drošas vides attīstība, mazinot velosatiksmes un elektrisko skrejriteņu iespējamo ietekmi uz gājēju drošību.

2.posma - Tērbatas / Matīšas ielas krustojums – Miera / Tallinas ielas krustojums - telpiskās struktūras un pilsētvides objektu saikņu izvērtējums

Pilsētvides saikņu izvērtējums

2.posmu veido maršruta posms no Tērbatas un Matīšas ielu krustojuma līdz Miera un Tallinas ielas krustojumam (1.3.7.attēls). Galvenie publiska rakstura nozīmes piesaistes objekti Maršruta 2.posmā ir Dailes teātris un Šokolādes muzejs, kurus apmeklē cilvēki no visas Latvijas. Tomēr būtiski piesaistes objekti ar augstu attīstības potenciālu ir Matīšas tirgus, Tallinas ielas kvartāls, Alojas kvartāls, Tabakas fabrikas kvartāls. Gar ielas abām malām izvietojas dzīvojamā apbūve ar pirmajā stāvā izvietotām sabiedriskajām iestādēm.

Rīgas 1.slimnīca un Rīgas Dzemdību nams arī atzīmējami kā nozīmīgi piesaistes objekti dēļ to lielās noslodzes un apmeklētāju plūsmas ikdienā. Kā piesaistes objekts un nozīmīgs zaļās infrastruktūras mezgls punkts ir Palīdzības ielas skvērs ar tam pieguļošo K.K.fon Stricka villu, kas kopā ar tuvumā esošo Alojas kvartālu veido nozīmīgu kultūras un aktivitāšu centru. Gājēju un velosipēdistu posma plūsmas virzieni ir skatāmi kopskatā ar šķērsielu savienojošo gājēju un veloinfrastruktūru, un tās ir, Tallinas iela, Palīdzības iela un Brīvības iela. Maršruta 2.posms ir būtisks centra savienojums ar Brasas mobilitātes punktu, kas norādīts arī vairākos Rīgas stratēģiskos plānošanas dokumentos.



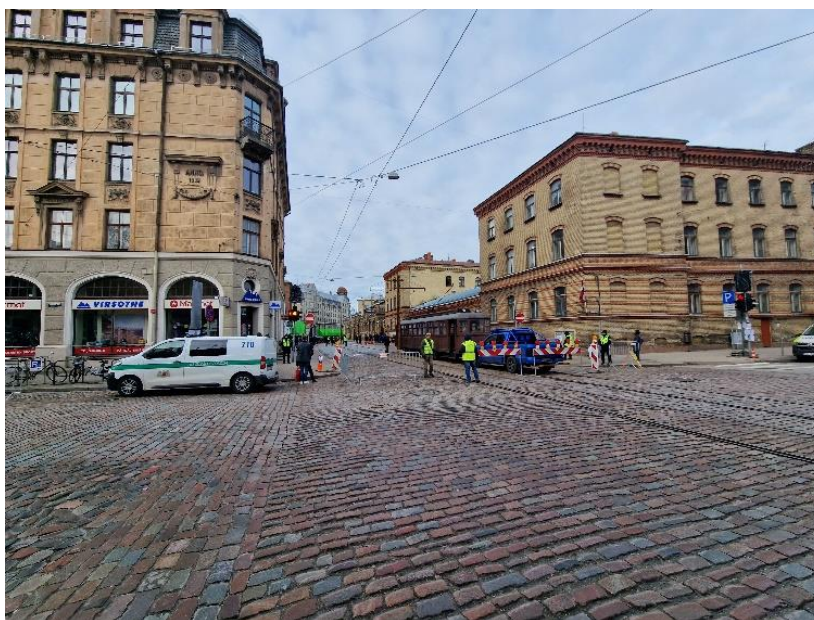
1.3.7.attēls. Gājēju un velosipēdistu kustības esošo virzienu un galveno piesaistes objektu plāns Maršrutā - Tērbatas un Matīsa ielas krustojums līdz Miera un Tallinas ielas krustojumam, priekšizpētē izmantotais Maršruta posmu iedalījums

Telpiskās struktūras raksturojums un nepieciešamie risinājumi

Kopumā šo posmu raksturo vizuāli nodalāmi ēku kvartāli, kas iezīmējas gan ar savu arhitektūru un telpisko apjomu, gan ar nākotnē attīstāmajām aktivitātēm (Valsts

Ugunsdzēsības un glābšanas dienesta depo, Vidzemes (Matīsa) tirgus, Alojas kvartāls, Tallinas ielas kvartāls, Palīdzības ielas skvērs ar pieguļošo K.K.fon Stricka villu, Laimas šokolādes rūpnīca, Dailes teātris un tā publiskā ārtelpa). Arī zaļā struktūra iezīmējas, galvenokārt, lielākos masīvos, vai nu kā atsevišķu koku grupa gar ielām, vai arī kā lielākas zaļās struktūras (piemēram, Palīdzības ielas skvērs). Tramvaja sliedes segumā veido vizuāli un fiziski ierobežojošu elementu, kas izceļas segumā un vizuāli sadala ielas telpu, gan arī ir šķērslis ērtai un drošai ielas šķērsošanai.

Matīsa ielas telpisko struktūru **posmā no Tērbatas ielas līdz Brīvības ielai** (2.1.posms 1.3.7.attēlā) veido plaša, atvērta ielas telpa, kurā dominē ielu ietverošā vēsturiskā apbūve, ieejas Vidzemes (Matīsa) tirgus teritorijā un vēsturiskais akmens bruģa segums. Lai arī vizuāli ielas telpa šķiet plaša un atvērta, tomēr tramvaja sliežu izvietojums neļauj to pilnvērtīgi attīstīt, piemēram iekļaut koku stādījumus un zaļās zonas. Līdz ar to risināmie jautājumi telpiskās struktūras kontekstā ir zaļo struktūru un labiekārtojuma elementu trūkums, kas būtu attīstāms kopā ar Vidzemes tirgus ieejas zonām tā atpazīstamības veicināšanai.



1.3.8.attēls. Matīsa ielas telpisko struktūru veidojošie elementi posmā no Tērbatas līdz Brīvības ielai.

Miera ielas telpisko struktūru **posmā no Brīvības ielas līdz Tallinas ielai** (2.2.posms 1.3.7.attēlā) nosaka tramvaju sliedes un nelīdzena akmens bruģis, kā arī dažādas kvalitātes un platuma ietves, kas kopā veido fiziski grūti pieejamu ielas telpu. Kā telpiskie akcenti Miera ielas ainavā ir atsevišķas ēkas un lielu koku rindu posmi.

Kā risināmie jautājumi telpiskās struktūras kontekstā ir ietvju zonas atbrīvošana no velo un elektrisko skrejriteņu satiksmes, jo atsevišķās vietās ietves ir ļoti šauras (ko ietekmē ieejas zonas ar kāpnēm, ēku izvirzījumi utt.) un dalīta to izmantošana nerada drošu un ērtu vidi gājējiem. Tāpat arī brīvās zonas no transporta sakārtošana un labiekārtojuma elementu papildināšana.



1.3.9.attēls. Miera ielas telpisko struktūru veidojošie elementi posmā no Brīvības līdz Tallinas ielai.

Aristida Briāna, Palīdzības un Šarlotes ielu (2.3. un 2.3.a posmi *1.3.7.attēlā*) telpisko struktūru nosaka kvartālu apbūve, asfaltbetona segums un ielai pieguļošas, lielas zaļās struktūras (Palīdzības ielas skvērs, Rīgas 1.slimnīcas teritorija u.c.). Kā risināmie jautājumi ir esošo ietvju izmantošana velo un elektrisko skrejriteņu satiksmei, kas var ietekmēt gājēju drošību uz ietves, risināms ir arī ielu telpas labiekārtojums, kas būtu jāpapildina.



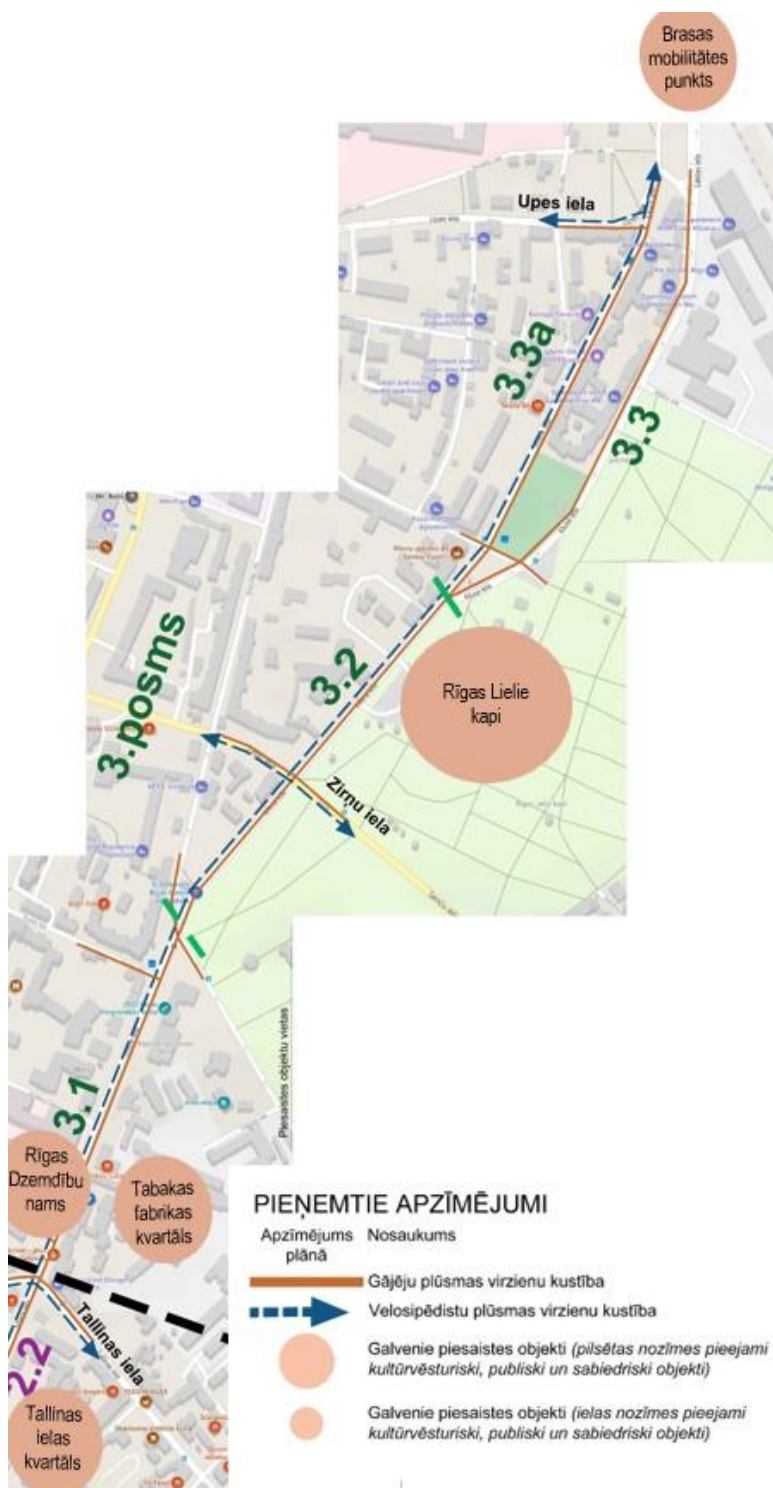
1.3.10.attēls. Aristida Briāna ielas telpisko struktūru veidojošie elementi pie Alojās ielas kvartāla.

3. posma - Tallinas / Miera ielas krustojums – Brasas mobilitātes punkts - telpiskās struktūras un pilsētvides objektu saikņu izvērtējums

Pilsētvides saikņu izvērtējums un nepieciešamie risinājumi

3.posmu veido maršruta posms no Tallinas un Miera ielas krustojuma līdz Brasas

mobilitātes punktam (1.3.11.attēls). Galvenie piesaistes objekti 3.posmā ir Rīgas Dzemdību nams, Tabakas fabrikas kvartāls, Lielie kapi un Brasas mobilitātes punkts. Gar ielas vienu no malām izvietojas dzīvojamā apbūve ar pirmā stāva sabiedriskajām iestādēm. Gājēju un velosipēdistu plūsmas galvenie šķērsvirzieni ir Zirņu un Upes iela, kas sasaista blakus esošo kvartālu izbūves pieejamo infrastruktūru. Maršruta 3.posms ir būtisks centra savienojums ar Brasas mobilitātes punktu, kas norādīts arī vairākos Rīgas stratēģiskos plānošanas dokumentos.



1.3.11.attēls. Gājēju un velosipēdistu kustības esošo virzienu un galveno piesaistes objektu plāns Maršrutā - Miera un Tallinas ielas krustojums līdz Brasas mobilitātes punktam, priekšizpētē izmantotais Maršruta posmu iedalījums

Telpiskās struktūras raksturojums un nepieciešamie risinājumi

Kopumā šī posma telpisko struktūru veido lieli ēku kvartāli (tajā skaitā Tabakas fabrikas kvartāls), kurus papildina lielas zaļās struktūras un atsevišķas nelielas teritorijas (Pokrova un Lielie kapi, Brasas skvērs, Dzemdību nama publiskā ārtelpa, atsevišķas nelielas teritorijas pie Hospitāļu un Miera ielas krustojuma, Klusās un Miera ielu krustojumiem). Tramvaja sliedes segumā veido vizuāli un fiziski ierobežojošu elementu, kas izceļas segumā un vizuāli sadala ielas ainavu, gan arī ir šķērslis ērtai un drošai ielas šķērsošanai.

Miera ielas posms no Aristida Briāna līdz Mēness ielai (3.1.posms 1.3.11.attēlā) iezīmējas ar izteismīgu lielu koku aleju, liela apjoma ēkām un tramvaja sliedēm, kas pieslēdzas abās ielas pusēs, un kopā ar automašīnu novietni blakus tām, būtiski ietekmē kopējo ielas telpisko struktūru, sadalot to.



1.3.12.attēls. Miera ielas telpisko struktūru veidojošie elementi posmā no Aristida Briāna līdz Mēness ielai.

Atsevišķās vietās gājēju ietves proporcionāli ielas daļai un lielajiem kokiem ir šauras, nespējot nodrošināt vides pieejamību visā maršruta posma garumā. Kā risināmie jautājumi telpiskās struktūras kontekstā ir tramvaja sliežu, autostāvvietu un ietvju risinājumi.

Posmā - **Miera ielas / Mēness ielas krustojums, Klusā iela līdz Brasas mobilitātes punktam** (3.2. un 3.3.posmi 1.3.11.attēlā) - ielas ainavas telpisko struktūru, galvenokārt nosaka Pokrova un Lielo kapu kā nozīmīgu zaļo struktūru tuvums. Šajā posmā gājējiem ir iespēja izvēlēties maršrutu arī pa ielai blakus pieguļošajām zaļajām teritorijām.



1.3.13.attēls. Miera ielas un Klusās ielas telpisko struktūru veidojošie elementi posmā no Mēness ielas līdz Brasas mobilitātes punktam.

Kā risināmie jautājumi telpiskās struktūras kontekstā ir atsevišķās vietās ierobežotās iespējas integrēt veloinfrastruktūru esošajā gājēju un transporta maršrutā. Īpaši problemātiskas ir vietas, kur tramvaja sliedes novietotas ceļa abās pusēs, līdz ar to faktiski neatstājot vietu veloinfrastruktūrai. Šajās vietās tramvaja sliedes apgrūtina arī ielas šķērsošanu pa gājēju pārejām. Tāpat risināmie jautājumi ir drošas un sakārtotas vides izveide pie Lielajiem kapiem, paredzot labierīcības, ūdens ņemšanas vietu, velonovietnes. Izstrādājot projekta detalizāciju Valsts nozīmes arhitektūras pieminekļa "Dārzu un parku arhitektūras ansamblis "Lielie kapi" ar memoriālajām celtnēm" tiešā tuvumā, tas jāveic saskaņā un sadarbībā ar Kultūras pieminekļa izstrādāto atjaunošanas un attīstības konceptu.

Miera un Klusās ielas krustojumā ceļa seguma pārbūves darbu gaitā tika atklāts labi saglabājies vēsturiskais bruģis skujiņas rakstā. Lai saglabātu kultūrvēsturiskās vērtības, Klusās ielas seguma atjaunošanas darbiem nepieciešams sagatavot pilnu ielas rekonstrukcijas projektu, paredzot bruģa saglabāšanu un atgriešanu tā sākotnējā vietā, par pamatu ņemot lāzerskenēšanas datus. Atsegtā bruģa daļa sniedz iespēju veidot vienotu Klusās ielas veidolu, atjaunojot vēsturisko bruģi visā Klusās ielas garumā, uz ko ir norādījusi Nacionālā kultūras mantojuma pārvalde savā vēstulē RD PAD (12.05.2023., Nr. 14.1-03/3297).

Miera ielas posma no Klusās ielas līdz Brasas tiltam (3.3.a posms 1.3.11.attēlā) telpisko struktūru veido plaša, atvērta ielas telpas, kuru veido ēku apjomi un ielas segums. Kā risināmie jautājumi telpiskās struktūras kontekstā šajā posmā ir zaļo struktūru un labiekārtojuma elementu trūkums, kā arī tramvaja sliežu šķērsošanas risinājumi. Ņemot vērā Brasas mobilitātes punktu kā maršruta galapunktu / sākumu, tad būtiski ir tā apkārtnē paredzēt norādes, kas palīdzētu orientēties šajā pilsētas daļā. Tāpat ir jāveido sasaiste ar Brasas mobilitātes punkta projekta ietvaros plānoto veloinfrastruktūru un nākotnē attīstāmo Brasas un Sarkandaugavas apkaimes veloceļu gar dzelzceļu



1.3.14.attēls. Miera ielas telpisko struktūru veidojošie elementi posmā no Klusās ielas līdz Brasas tiltam.

Kopumā visa Maršruta attīstībai var atzīmēt sekojošus esošos pozitīvos aspektus:

- Maršrutu veido vairāki posmi, kas ir atšķirīgi savā telpiskajā struktūrā, elementos un

uztverē. Tādējādi iespējams attīstīt daudzveidīgu publisko ārtelpu.

- Maršrutam pieslēdzas vairākas lielākas zaļās struktūras (Baumaņa skvērs, Vērmānes dārzs, Palīdzības ielas skvērs, Lielie kapi, Pakrova kapi, Brasas skvērs, Dailes teātra publiskā ārtelpa), kas ļauj veidot atpūtas vietas un atsevišķās vietās maršrutu papildinošus pastaigu maršrutus.
- Maršrutam pieslēdzas atsevišķas nelielas teritorijas (publiskā ārtelpa pie Dzemdību nama, atsevišķas nelielas teritorijas pie Hospitāļu un Miera ielas krustojuma, Klusās un Miera ielu krustojumiem), kuras iespējams izmantot kā kabatas parkus (*pocket gardens*), kas papildinājumā ar Tērbatas ielas labiekārtojuma elementiem (atpūtas vietām ar parkletiem, soliņiem) veicinātu dažādu publisko ārtelpu 5-10 minūšu sasniedzamību⁵⁹, pārvietojoties ar kājām vai velosipēdu.
- Aktīva vietējā kopiena - Rīgas Centra biedrība.

Kopējie Maršrutā risināmie jautājumi

- Ērtas un drošas pārvietošanās un vides pieejamības dažādām sabiedrības grupām (iedzīvotāju ikdienas maršruti – darbs, izglītības iestādes, pašvaldības iestādes, veikali utt.; tūristi vai pilsētas viesi) nodrošināšana vienotā maršrutā. Gājējiem ērtu savienojumu nodrošināšana ar galvenajām pakalpojumu vietām. Šobrīd tā ir nodrošināta fragmentāri, ko, galvenokārt, ietekmē sliktais ietvju stāvoklis, nepietiekama pārvietošanās zona gājējiem, ceļa un informācijas zīmju traucējošs novietojums pārvietošanās zonā, kā arī sarežģīti šķērsojami ielu krustojumi cilvēkiem ar kustību traucējumiem un vājredzīgiem cilvēkiem.
- Brīvo zonu paplašināšanas iespējas ielu telpā, lai nodrošinātu dažādu funkciju nepārklāšanos, piemēram, velojoslās izveide, atstājot ietves tikai gājējiem; sabiedriskā transporta pieturvietu nodalīšanai no gājēju un veloplūsmas; vai arī brīvo zonu izmantošanas iespējas tirdzniecības, kultūras un atpūtas funkcijām, atsevišķās vietās arī īslaicīgiem pasākumiem.
- Vietās ar vēsturisko akmens bruģi ir traucēta vides pieejamība, jo nelīdzenā virsma traucē pārvietoties cilvēkiem ar kustību traucējumiem, ar ratiņiem, vājredzīgiem cilvēkiem. Tomēr vēsturiskais akmens bruģis tiks maksimāli saglabāts, lai veidotu RVC atbilstošo noskaņu, paredzot alternatīvu, bet līdzvērtīgu segumu tikai vietās, kur plānotas pārvietošanās zonas cilvēkiem ar kustību traucējumiem, kā arī atsevišķi veidotajās velojoslās.
- Labāka orientēšanās maršrutā un uz piesaistes objektiem, nodrošinot informācijas standus un norādes.
- Labiekārtojuma elementu (velosipēdu novietnes, soliņi, dzeramā ūdens krāni, u.c.) skaita palielināšana.
- Pilsētas klimata uzlabošanas iespējas, mazinot siltumsalu, lietusgāzu izraisītu plūdu, piesārņojuma (troksnis, gaisa piesārņojums) veidošanos, izmantojot atbilstošus risinājumus, piemēram, iespēju robežās paredzot “zaļos” risinājumus.
-

⁵⁹ Rīgas mobilitātes vīzija 2050. gadam (2020) <https://www.rdpad.lv/rigas-mobilitates-vizija/>

1.4. Maršruta posmu publiskās ārtelpas un ainavas vēsturiskās attīstības un kultūrvēsturisko vērtību izvērtējums

Maršrutu risinājumu izstrāde balstīta uz Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojumā ⁶⁰, Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos (1.4.1.attēls) un Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju tematiskajā plānojumā ⁶¹ iekļauto informāciju par dabas un kultūrvēsturiskajām vērtībām Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonā (Tērbatas ielas posmā un Miera ielas posmā līdz Tallinas ielai) un ārpus tā (Miera ielas un Klusās ielas posmi), kā arī uz veiktā apsekojuma dabā un elementu inventarizācijas datiem, kas pieejami kā pievienotais materiāls. RVC Kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanas un attīstības plānā (2019) (1.4.1.attēls) iespējams nolasīt vērtīgākos kultūras mantojuma objektus, ēku fasādes (kultūrvēsturiski nozīmīga apbūves fronte), kā arī vērtīgu, lielu koku atrašanos ielu ainavtelpā.



1.4.1.attēls. Kultūrvēsturiskās vērtības Maršruta posmu ainavtelpās⁶²

Apstādījumu vēsturiskās nozīmes izpētē, kā nozīmīgākās dabas vērtības, kas būtu jā saglabā un jā iekļauj projekta risinājumos, minamas – esošās liepu alejas Miera ielā, Pokrova un

⁶⁰ Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums (2006) Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments. Pieejams: <https://www.rdpad.lv/rtp/rvc/rvc-planojums/>

⁶¹ Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju tematiskais plānojums (2017) Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments. Pieejams: <https://www.rdpad.lv/rtp/tematiskie-planojumi-2/apstiprinatie/>

⁶² Rīgas domes saistošie noteikumi Nr.38 „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (ar 2017.gada grozījumiem). Pieejams: <https://www.rdpad.lv/par-rvc/speka-esosie-planojumi-rvc-un-ta-aizsardzibas-zona/speka-esosais-teritorijas-planojums-rvc-un-ta-aizsardzibas-zona/>

Lielie kapi. Tāpat arī vēsturisko kapu teritorijā jaunu objektu vai infrastruktūras plānošanā ir jāņem šīs vietas vēsturiskā nozīme un saglabājušies pieminekļi un citi elementi (piemēram, teritoriju atdaloši granīta stabi). Galvenā problemātika, kas saistās ar lielo, vērtīgo koku saglabāšanu un apstākļi, kādos tie šobrīd aug – brīvā teritorija ap stumbru un saknēm ir neliela, bieži vien arī augsne šajā zonā ir sablīvējusies un koks nespēj saņemt dabiskā veidā barības vielas un ūdeni. Savukārt kultūras mantojuma kontekstā būtiski ir ņemt vērā vēsturisko ēku fasādes jaunu apstādījumu izveidē, lai tie nebūtu pārāk tuvu ēku sienām. Atsevišķās vēsturiskajās bildēs uz Miera ielas braucamās daļas seguma īpaši izceļas tramvaja slīdes, ko varam arī vērot mūsdienu situācijā.



1.4.2.attēls. Akmens bruģa segums un tramvaja slīdes Miera ielā. Brīvības un Miera ielas stūris (R.Johansons, 1939)⁶³; Lielinieku demonstrācija Tērbatas ielā. Liepu aleja.⁶⁴

Vērtība ir arī vēsturiskais akmens bruģakmens segums, kas maksimāli būtu jāsaglabā, ko nosaka arī „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”⁶⁵.

Maršruta ietvaros ar vēsturisko akmens bruģi ir klāta Tērbatas iela posmā no Elizabetes ielas līdz Matīsa ielai, Matīsa ielas posms gar Vidzemes (Matīsa tirgu), daļa Miera un Klusās iela. Šeit galvenais izaicinājums ir vides pieejamības risinājumu integrācijai vēsturiskā bruģa teritorijās, jo īpaši tramvaja sliežu joslās, kur tās šķērso krustojumu ar gājēju pāreju.

1.5. Sociālekonomisko faktoru analīze

Lai analizētu Priekšizpētē risināmo ielu esošo un perspektīvo izmantošanu un attīstības iespējas, apskatīti to ietekmējošie socioekonomiskie faktori, izmantojot:

- RVC un tā AZ teritorijas plānojumu⁶⁶, brīvi pieejamo kartogrāfisko datu⁶⁷ analīzi un novērojumiem teritorijas apsekojuma dabā laikā;

⁶³ Vēsturiskās fotogrāfijas Miera un Brīvības ielas (1939). Autors: Roberts Johansons. Zudusī Latvija interneta vietne Pieejams: <https://zudusilatvija.lv/objects/object/28251/>

⁶⁴ Vēsturiskās fotogrāfijas. Tērbatas iela (1919).Pieejams: <https://zudusilatvija.lv/objects/object/23548/>

⁶⁵ Rīgas domes saistošie noteikumi Nr.38 „Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (ar 2017.gada grozījumiem). Pieejams: <https://www.rdpad.lv/par-rvc/speka-esosie-planojumi-rvc-un-ta-aizsardzibas-zona/speka-esosais-teritorijas-planojums-rvc-un-ta-aizsardzibas-zona/>

⁶⁶ Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums (2006) Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments. Pieejams: <https://www.rdpad.lv/rtp/rvc/rvc-planojums/>

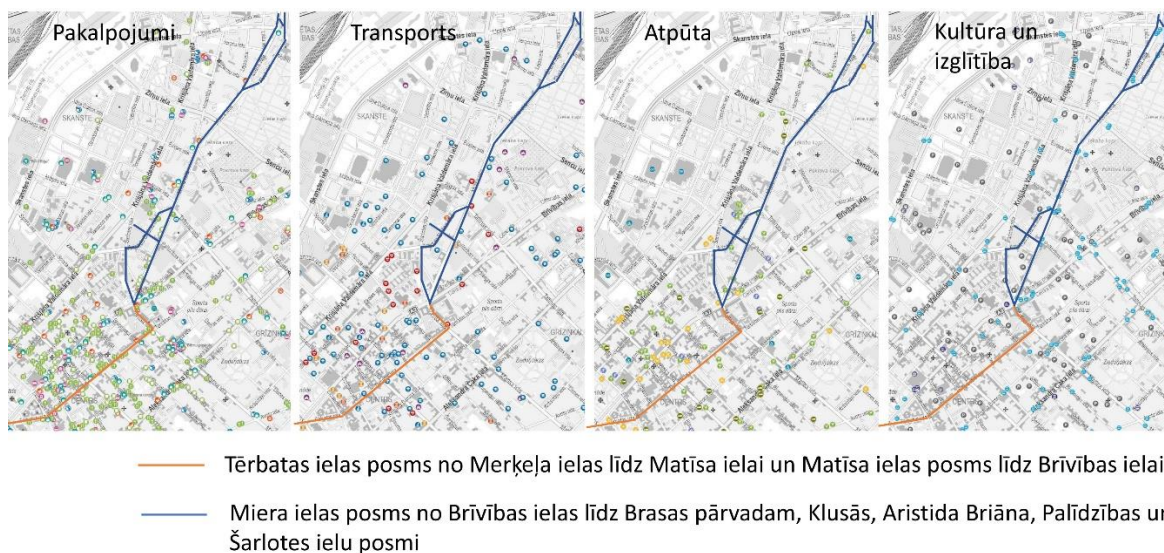
⁶⁷ Baltic maps. Pieejams: <https://balticmaps.eu/>

- pētījumus par teritorijas izmantošanas veidiem dažādās interešu un sociālajām grupām, kopējām vietējo iedzīvotāju vēlmēm;
- iepriekš veikto aptauju rezultātu datiem.

Rīgas Centra un Brasas apkaimes Maršruta socioekonomiski aktīvākais posms ir tieši Tērbatas iela līdz Matīsa ielai un Matīsa ielas posms līdz Brīvības ielai. Pēc publiski pieejamiem datiem (1.5.1.attēls), iespējams redzēt, ka lielākā daļa apbūves šajā posmā tiek izmantota publiska rakstura vai atpūtas, izglītības, kultūras funkcijām. Līdz ar to šajā posmā ir nozīmīgi atrast risinājumu brīvu zonu veidošanai ielas ainavtelpā kā platformu iespējamo aktivitāšu īstenošanai (āra kafejnīcas, tikšanās un socializēšanās vietas utmlīdz.). Šis posms ir arī būtisks ikdienas maršrutiem, jo teritorijā ir vairākas skolas, nozīmīgas sabiedriskās iestādes, iepirkšanās centri u.c.

Savukārt Miera ielas posms no Brīvības ielas līdz Brasas pārvadam, Klusās, Aristida Briāna, Palīdzības un Šarlotes ielu posmu publiskās ārtelpas izmantošana, galvenokārt, saistīta ar vietējo iedzīvotāju ikdienas dzīves telpu, jo šajā posmā dominē daudzstāvu dzīvojamā apbūve, kur atsevišķās vietās pirmajā stāvā notiek tirdzniecība vai tiek sniegti citi pakalpojumi. Posma ārtelpa varētu būt arī lieliska vieta, kur satikties. Līdz ar to šajā posmā lielāks uzsvars jāliek drošas un sasniedzamas vides izveidei, attīstot kvalitatīvus velo un pastaigu ceļus, izglītojošas un iesaistošas atpūtas vietas.

Īpaši akcentējams maršruta posms daļā, kas iekļauj Tabakas Fabrikas radošo kvartālu, Alojas kvartālu, Tallinas ielas kvartālu, Dailes teātri, Laimas Šokolādes muzeju. Šajā posmā, attīstot konkrētās teritorijas, ar laiku varētu attīstīties dažādu pakalpojumu klāsts, kā arī kultūras un izklaides objekti, tādējādi būtiska ir šo teritoriju sasaiste ar vecpilsētas teritoriju, stratēģiskiem mobilitātes punktiem un citiem kultūras un izklaides objektiem, kas sasniedzami īsā laika posmā, pārvietojoties ar kājām, velosipēdu vai sabiedrisko transportu



1.5.1.attēls. Rīgas Centra un Brasas apkaimes Maršruts un tajā nodrošinātās atpūtas, transporta, kultūras un izglītības funkcijas, un citi pakalpojumi⁶⁸.

⁶⁸ Baltic maps. Pieejams: <https://balticmaps.eu/>

Lai noteiktu iedzīvotāju un vietējo uzņēmēju vēlmes un vajadzības, analizētas vairākas īstenotās aptaujas. Sākot ar iedzīvotāju aptauju par dzīvi Centra un Brasas apkaimēs^{69 70}, gan arī 2020.gada pētījumus (novērojumus un apaujas) par Tērbatas kā vasaras gājēju ielas pieredzi un iespējām^{71; 72}. Vasaras ielas eksperimenta laikā, kad Tērbatas iela gandrīz pilnībā tika slēgta autosatiksmei, veicot apmeklētāju aktivitāšu novērošanu, rezultāti uzrādīja pieaugošu aktivitāti pārdošanas un apkalpošanas jomā, kas pieaugušas 428 reizes, būtisks pieaugums eksperimenta laikā fiksēts arī iepirkšanās aktivitātēm, kā arī dzeršanas vai ēšanas aktivitātēm. Eksperimenta laikā visā Tērbatas ielā kopumā privāto uzņēmēju zonu apmeklējums audzis 4,3 reizes, salīdzinot ar ikdienu. Šie novērojumi liecina par to, ka Tērbatas ielai ir potenciāls attīstīt ielas ainavtelpu kā multifunkcionālu publisku ārtelpu, kas veicinātu ekonomisko aktivitāti šajā apkaimē. To iespējams attīstīt, ja ir pietiekami plaša brīvā zona no autotransporta. Vasaras ielas eksperimenta laikā tika noteikts, ka Tērbatas ielas ainavtelpa aktīvi tika izmantota posmā līdz Ģertrūdes ielai, vēlākos posmos ielas kā publiskās ārtelpas izmantošanas aktivitāte mazinājās. Arī eksperimenta apmeklētāju aptaujās bija līdzīgas norādes, kas vasaras ielas izveidei vispiemērotākais ir tieši Tērbatas ielas posms no Elizabetes ielas līdz Stabu ielai. Kopumā, analizējot gan novērojumus, gan aptaujas rezultātus, jāsecina, ka Tērbatas ielas kāds no posmiem varētu kļūt par īslaicīgu platformu dažāda veida aktivitātē, ļaujot piesaistīt gan tūristus, gan arī iesaistīt vietējos iedzīvotājus.

Savukārt, analizējot Centra apkaimes iedzīvotāju viedokli par vietas vērtībām un savu izvēli dzīvot konkrētajā apkaimē⁷³, iezīmējas apstādījumu loma pievilcīgas dzīves vides izveidē. Savukārt kā negatīvie aspekti tiek minēta satiksmes intensitāte, trokšņi un autostāvvietu trūkums. Šos jautājumus iespējams risināt, mierinot satiksmi, palielinot zaļās struktūras vai gājēju zonas, nodrošinot iedzīvotājiem un viesiem videi draudzīgus pārvietošanās veidus – velosliņi, pastaigu maršruti utt. Analizējot arī Centra apkaimes iedzīvotāju pārvietošanās veidus, kā arī sasniedzamo galamērķu atrašanās vietu, jāsecina, ka apkaimes iedzīvotāji plaši izmanto gan sabiedrisko transportu, gan velosipēdus un motorizētus pārvietošanās līdzekļus, kas, galvenokārt, saistīts arī ar to, ka ikdienas aktivitāšu galamērķi (izņemot darba vietu), galvenokārt atrodas pilsētas centrā. Brasas apkaimes iedzīvotāju aptaujā arī iezīmējas nepieciešamība pēc dažādu aktivitāšu publisko ārtelpu. Būtisku komunikācijas lomu par iedzīvotāju vēlmēm veic Rīgas Centra attīstības biedrība.

1.6. Tehnisko aspektu analīze

⁶⁹ IEDZĪVOTĀJU APTAUJA PAR DZĪVI APKAIMĒ. 17. BRASA (2013). Pieejams: https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/17_apkaime_brasa_ataskaite.pdf

⁷⁰ IEDZĪVOTĀJU APTAUJA PAR DZĪVI APKAIMĒ. 5. CENTRS (2013). Pieejams: https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/17_apkaime_brasa_ataskaite.pdf

⁷¹ Vasaras ielas eksperiments Tērbatas ielā. Tērbatas ielas iedzīvotāju, uzņēmēju, apmeklētāju un tiešsaistes aptauju rezultāti (2020). Pieejams: https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/aptauja_terbatas.pdf

⁷² Novērojumi pētījumam par pilsētas vasaras ielas projektu Tērbatas ielā (2020). Pieejams: <https://sus.lv/petijumi/noverojumu-petijums-par-pilsetas-vasaras-ielas-projektu-terbatas-ielā>

⁷³ IEDZĪVOTĀJU APTAUJA PAR DZĪVI APKAIMĒ. 5. CENTRS (2013). Pieejams: https://sus.lv/sites/default/files/media/faili/17_apkaime_brasa_ataskaite.pdf

Tehnisko aspektu analīze veikta atbilstoši projektēšanas uzdevumā norādītajam Maršruta posmu sadalījumam:

1. izpētes posms (Tērbatas/Merķeļa ielas krustojums – Tērbatas/Matīsa ielas krustojums);
2. izpētes posms (Tērbatas/Matīsa ielas krustojums – Miera/Tallinas ielas krustojums);
3. izpētes posms (Miera/Tallinas ielas krustojums – Brasas mobilitātes punkts).

Tērbatas iela pirmajos divos izpētes posmos no Merķeļa ielas līdz Matīsa ielai dublē Brīvības ielu un, galvenokārt nodrošina piekļuves un uzturēšanās funkciju. Satiksme lielākajos ielu krustojumos ir regulēta ar luksoforiem, kas papildu aprīkoti arī ar gājēju luksoforiem.

Ielas posmā no **Merķeļa ielas līdz Elizabetes ielai** esošā ielas brauktuve ir no asfaltbetona seguma, un tās platums ir 13,50m. Brauktuves malās ir izveidotas gan paralēlās, gan slīpās auto stāvvietas 45° leņķī pret brauktuves malu. Ielas posmā gājēju ietve labajā pusē piekļaujas Vērmanes dārzam, kas piesaista pilsētas iedzīvotāju uzmanību, jo nodrošina taisnāko ceļu uz Kr. Barona ielu cauri parka teritorijai. Ietves kopējais platums ir 5,30m, taču ņemot vērā, ka ietves zonā izvietoti apgaismes stabi, apstādījumi, tramvaja kontakttīklu balsti, tad ietves efektīvais platums ir ~3,00m. Gājēju ietves segums ir gan no betona bruģa, gan asfaltbetona, kas laika gaitā ir ar dažādiem bojājumiem - ielas malās Merķeļa ielas krustojumā ir esošas sabiedriskā transporta pieturas vietas bez pietāšanās paplašinājuma. Sabiedriskā transporta platformas ir daļa no gājēju ietves zonas, kurā pasažieri veic transportlīdzekļu uzgaidīšanu un tās ir aprīkotas ar pieturu paviljoniem. Ielas apgaismojums ir izbūvēts uz kontakttīklu balstiem. Daļēji ir nodrošināta vides pieejamība, atsevišķās vietās ielas brauktuves apmale gājēju un velobraucēju kustības zonā nav izbūvēta vienā līmenī ar brauktuves segumu.

Ielas posmā no **Elizabetes ielas līdz Dzirnavu ielai** ir ar dabīgā akmens bruģa segumu ~10,50m platumā. Gājēju ietves ir izvietotas abās pusēs ielas brauktuvei, segums ir gan no asfaltbetona, gan betona bruģa seguma. Ietvju platums ir 3,20-4,00m. Ietvju zonās ir izbūvētas kafejnīcu āra terases, stabi, velonovietnes, kā arī citi infrastruktūras elementi, kas būtiski samazina ietves efektīvo platumu. Ielas posmā trolejbusa kontakttīkli ir stiprināti pie ēkas fasādēm un tajos ir iekārti arī ielas apgaismojuma gaismekļi. Gan ielas brauktuves, gan ietvju segumam var konstatēt nolietojuma pazīmes un ir izveidojušies dažādas pakāpes bojājumi.

Tērbatas iela posmā no **Dzirnavu ielas līdz Ģertrūdes ielai** ir ar dabīgā akmens bruģa segumu 10,10m platumā. Ielas malās atsevišķās vietās ir atļauts apstāties un stāvēt vieglajiem auto, kā arī motocikliem un velosipēdiem. No Merķeļa ielas līdz Ģertrūdes ielai pa Tērbatas ielu kursē trolejbuss, taču ne visas pieturvietas ir aprīkotas ar sabiedriskā transporta paviljoniem, piemēram, pieturās “Lāčplēša iela”, “Blaumaņa iela” pieturas ir aprīkotas tikai ar soliņu, bez nojumes un atkritumu urnas.

Ielu krustojumu zonās ir izbūvēti ietvju pazeminājumi līdz ielas brauktuvei, tomēr segumu savienojumu zonā tie ir nelīdzeni. Arī pazeminājumu – pandusu platumi krustojumu zonās ir atšķirīgos platumos 1,50m-3,00m. Gandrīz visi ielai piegulošo ēku ieejas mezgļi ir ar lielāku vai mazāku līmeņu starpību. Visi šie faktori nenodrošina atbilstošu vides pieejamību visiem ielas lietotājiem, ko būtu nepieciešams iespēju robežās atrisināt ielas pārbūves projektos.

No **Ģertrūdes ielas līdz Matīsa ielai** esošajā situācijā nav sabiedriskā transporta kustības un tā nav arī plānota, tomēr ielas platums vēsturiski ir saglabājies nemainīgs – 10,00m. Gan ielas, gan ietvju segums ir ar dažādiem bojājumiem – iesēdumiem, plaisām, bedrēm. Efektīvais ietves platums apskatītajā posmā ir mainīgs no 2,80-3,70m. Atsevišķās vietās, kafejnīcu āra terašu zonās, ietves brīvība tiek mākslīgi sašaurināta un kustības platums

nepārsniedz 1,00m. Martas ielas un Akas ielu krustojumu pieslēgumi ir ļoti plaši un tos būtu iespējams samazināt, pieslēgumu veidojot tikai brauktuves platumā, kas nepieciešams transporta kustībai.

Tērbatas ielas un Bruņinieku ielu krustojumā ielas tiešā tuvumā atrodas Natālijas Draudziņas vidusskola. Ietves segums Bruņinieku ielas krustojumā ir atjaunots ielas pārbūves laikā. Ir uzlabota vides pieejamība, izveidojot pandusus un izbūvējot betona reljefa, taktilo bruģi, tomēr ielas šķērsojumā ir dabīgā akmens bruģis, kas nav komfortabls, lai, šķērsojot ielu, pa to pārvietotos ratiņkrēslā vai ar velosipēdu. Vides pieejamības prasības pilnībā nav ievērotas ielas posmā no Bruņinieku ielas līdz Matīsa ielai – ietve tiek pazemināta līdz ielas brauktuves līmenim, tādējādi apgrūtinot pārvietošanos gājējiem.

2. izpētes posmā no **Matīsa ielas un Tērbatas ielu krustojuma līdz Miera un Tallinas ielu krustojumam** ielas brauktuve ir platumā no 10,50m līdz 12,00m. Ielas brauktuves zonā ir izvietota divvirziena tramvaja sliežu klātne. Ietves platums ir mainīgs no 1,10m-3,20m. Gar dažu ēku ieeju mezgliem nav nodrošināts vides pieejamībai nepieciešamais platums. Arī ietvju segums laika gaitā ir nolietojies un ar vairākiem būtiskiem defektiem, kas pagrūtina pārvietošanos cilvēkiem ar īpašām vajadzībām.

Matīsa ielas un Tērbatas ielu krustojumā atrodas ugunsdzēsēju depo un Valsts policijas ēka, kam ir jānodrošina atbilstoša piekļuve jebkurā laikā. Ielas brauktuve ir vienā līmenī ar ietvi, lai būtu iespējams ērti piekļūt ugunsdzēsēju depo garāžām. Netālu no Matīsa ielas un Brīvības ielu krustojuma atrodas Vidzemes (Matīsa) tirgus, kas pastiprināti piesaista pilsētas iedzīvotājus, tomēr ne Brīvības ielā, ne Matīsa ielā nav izbūvēta kvalitatīva gājēju un velosipēdiem paredzētā infrastruktūra. Lai arī pa Matīsa un Miera ielu intensīvi kursē tramvajs un ir regulāra pasažieru plūsma, sabiedriskā transporta pieturvietas ir aprīkotas tikai ar soliņu. Tramvaja kontakttīkli, galvenokārt, ir stiprināti pie ēku fasādēm un tajos ir iekārti arī ielu gaismekļi.

Ielas posmā no Matīsa un Tērbatas ielu krustojuma līdz Tallinas un Miera ielu krustojumam ir tikai viena regulējama gājēju pāreja – Matīsa, Miera un Brīvības ielu krustojumā, kā arī 2. izpētes posma beigās Tallinas un Miera ielu krustojumā. Pārējos ielu krustojumos ir esošas pāriešanas vietas, kuros ir izveidoti pandusi, tomēr tie nav atbilstošā platumā un slīpumā, lai pa tiem būtu ērti pārvietoties. Gājēju un velosipēdistu kustība intensīvi notiek arī Miera un Palīdzības ielu krustojumā. Palīdzības iela veido savienojumu ar Brīvības ielu un Palīdzības un Miera ielu krustojumā ir šokolādes muzejs, kas piesaista papildu gājēju un velosipēdistu kustību.

Kā alternatīvs maršruts Miera ielai posmā no Brīvības ielas līdz Tallinas ielai ir apskatāms ielas posms – **Šarlotes iela – Aristida Briāna iela – Tallinas iela**. Šarlotes ielā ir vienvirziena transporta kustība pilsētas centra virzienā un ielas malā atrodas vieglo auto stāvvietas. Iela ir ar mazāku satiksmes intensitāti un plašāku gājēju infrastruktūru. Gājēju ietvju platums abās ielas pusēs nav mazāks kā 2,00m. Šarlotes ielas brauktuves platums ir liels no 8,50m – 10,50m.

Šarlotes un Aristida Briāna ielu krustojumā ne visos krustojuma mezglos ir nodrošināta vides pieejamība – ietves segums nav vienā līmenī ar brauktuvi un pandusu platums nav atbilstošs.

Aristida Briāna ielai posmā no Šarlotes ielas līdz Palīdzības ielai ir divvirzienu brauktuve un ierīkotas vieglo auto stāvvietas. Ietvju segums laika gaitā ir nolietojies, ļoti nelīdzens un ar iesēdumiem. Palīdzības ielas un Aristida Briāna ielu krustojumā ir ierīkota neregulēta gājēju pāreja ar speciālo apgaismojumu, bet pieeju pandusi nav ierīkoti atbilstoši vides pieejamības prasībām.

Ielas posmā no Palīdzības ielas līdz Tallinas ielai ielas brauktuve ir 8,80m – 9,50m platumā, arī gājēju ietves ielas abās pusēs ir ar salīdzinoši lielu platumu 2,50m – 4,00m. Ielas posmā

ir vairāki publiski objekti, kas piesaista pilsētas iedzīvotājus un viesus – K.K. fon Stricka villa, parks, kā arī Alojās kvartāls. Šis maršruts kalpotu vairāk cilvēku īslaicīgas uzturēšanās vajadzībām.

Izpētes 3. posms paredzēts **no Tallinas un Miera ielu krustojuma līdz jauni veidojamajam Brasas mobilitātes punktam**. Izpētes posmā ir tramvaju līnija, abos braukšanas virzienos un tā ir izvietota uz atsevišķās klātnes blakus ielas braucamajai daļai. Miera ielas brauktuve posmā no Tallinas ielas līdz Upes ielai ir ar asfaltbetona segumu. No Klusās ielas atzarojuma līdz Upes ielai Miera iela ir vienvirziena iela centra virzienā. Brauktuves labajā malā (virzienā uz centru) ir atļauts apstāties un stāvēt, bet brauktuvei kreisajā pusē ir divvirzienu tramvaja sliežu ceļš 6,20m-7,00m platumā.

Kā alternatīvs maršruts Miera ielai, lai nonāktu Brasas mobilitātes punktā ir **Klusā iela**. Ielā ir vienvirziena kustība virzienā no Rīgas centra. Ielas tiešā tuvumā ir Lielie kapi, kas ir ierīkots kā parks un to pilsētas iedzīvotāji labprāt izmanto pastaigām un aktīvai atpūtai. Ielas brauktuves platums ir liels – 7,50m – 15,00m. Abās ielas pusēs ir esošas gājēju ietves 2,50m – 3,50m platumā. Klusās ielas galā, ielas brauktuves zonā, ir ierīkota gājēju un velo infrastruktūra ar pagaidu satiksmes organizācijas līdzekļiem.

Miera un Tallinas ielu krustojumā ir esoša regulējama gājēju pāreja, kurai ir izbūvēti pandusi, kā arī reljefa taktilais bruģis Alojās un Miera ielu krustojumā atrodas Rīgas dzemdību nams, kas piesaista gājēju plūsmu, tomēr atsevišķās vietās gājēju ietves platums ir 1,50m un mazāks, jo ietves zonā ir esoši koki un apstādījumi. Miera, Mēness un Hospitāļu ielu krustojumā ir luksoforu objekts, tomēr visi ielas atzari nav aprīkoti atbilstoši gājēju pāreju izveides standartam – nav uzklāti horizontālie apzīmējumi, kā arī nav ierīkoti pandusi. Miera ielas un Senču ielas krustojums ir aprīkots ar regulējamām gājēju pārejām, tomēr tas ir ļoti plašs, tādējādi gājēju luksoforu signāls var būt nepietiekams, lai cilvēks ar īpašām vajadzībām šķērsotu ielu paredzētajā gājēju plūsmas laikā, jo tramvaja sliežu klātnē ir atšķirīgs segums – betona bruģis. Miera ielas posmā no Mēness ielas līdz Kazarmu ielai labajā pusē atrodas iecienītas pastaigu vietas pilsētas iedzīvotājiem – Pokrova un Lielie kapi. Ietves platums šajā ielas posmā esošo apstādījumu un koku dēļ ir 1,70m.

Klusās ielas atzarojumā no Miera ielas ir uzstādīts transporta luksofors, kas ierobežo transporta kustību tramvaja pārvietošanās laikā, taču nav izbūvēts drošs gājēju un velosipēdistu pārvietošanās risinājums. Tramvaja sliedes krustojumā šķērso gan gājēju ietvi, gan ielas brauktuvi, kas nav viegli uztverams risinājums visiem satiksmes dalībniekiem. Miera ielas un Kazarmu ielu krustojumā ir ierīkota neregulējama gājēju ar pagaidu satiksmes organizācijas līdzekļiem. Ceļa zīmes ir uzstādītas gājēju ietves zonā, kas nav veiksmīgs risinājums. Nav izbūvēts speciālais apgaismojums. Horizontālie apzīmējumi nav uzklāti visā pārejas garumā, kā arī gājēju pārejas segums pāri tramvaja sliedēm ir ļoti nelīdzens. Neregulējama gājēju pāreja ir arī Upes un Miera ielu krustojumā, arī šeit gājēju pārejas apzīmējums nav uzklāt pilnā gājēju pārejas garumā, kā arī nav izbūvēts speciālais gājēju pāreju apgaismojums.

Sabiedriskā transporta pieturvietas nav atbilstoši aprīkotas, nav uzstādīti pieturas paviljoni un atkritumu urnas. Pieturās “Brasas stacija” un “Kazarmu iela” nav uzstādīti arī soliņi, kā arī atkritumu urnas.

Veicot ielu plānošanu, jāpievērš uzmanība vairākiem **riska faktoriem**, kas var ietekmēt kopējo ielas uzlabošanas procesu. Kā pirmo var minēt faktoru, ka atbilstoši topogrāfiskās izpētes datiem, ielai nav risināta lietuss ūdens atvade. Lietuss ūdens uztveršanas elementi ir pieslēgti sadzīves kanalizācijas liela diametra kolektoram. Detalizētāk iepazīstoties ar esošo komunikāciju izvietojumu redzams, ka atbilstoši Latvijas būvnormatīviem nav iespējams izveidot atsevišķu lietuss ūdens maģistrālo kolektora vadu, nepārbūvējot citas jau esošas inženierkomunikācijas, jo nav iespējams ievērot savstarpējos komunikāciju attālumus.

Kā otrais riska faktors būtu minamas ielas brauktuves platuma korekcijas. Atbilstoši Latvijas būvnormatīviem, ielas apmales akmenim ir jāatrodas noteiktā attālumā līdz esošām un jaunām inženierkomunikācijām. Analizējot esošo situāciju, var secināt, ka ielas brauktuves platumu nebūs iespējams mainīt, ja netiek veikta komunikāciju pārbūve vai rasts kāds cita veida kompromiss.

Ielu pārbūves rezultātā jārisina arī vides pieejamības nodrošināšana gan ielu krustojumos, gan iespēju robežās jāpārbūvē ēku ieejas mezgli, kur tas ir iespējams, atbilstoši vertikālajam plānojumam, vai ir tehniski un ekonomiski pamatojams risinājums.

1.7. Institucionālo un juridisko aspektu analīze

Institucionālo un juridisko aspektu analīze veikta no teritorijas pārvaldības viedokļa un projekta ieviešanas iespējamo risku puses.

Tiesības un atbildību par pašvaldības īpašumā esošo publisko ārtelpu labiekārtošanu un apsaimniekošanu nosaka Pašvaldību likums (2022)⁷⁴, kas ietver pašvaldības funkcijas saistībā ar šādu teritoriju labiekārtošanu un apsaimniekošanu, kultūras vides tradicionālo vērtību saglabāšanu, iedzīvotāju veselīga dzīves veida un sporta aktivitāšu veicināšanu, saskaņā ar attiecīgās pašvaldības teritorijas plānojumu noteikt zemes izmantošanas un apbūves kārtību. Papildus Rīgā – pašvaldība pastāvīgi veic valsts un pašvaldības dalītas atbildības galvaspilsētas funkcijas - piedalās valsts un starptautiskas nozīmes vēstures objektu, nacionālās nozīmes kultūrvēsturisko objektu, kā arī kultūras infrastruktūras uzturēšanā un attīstīšanā, kas galvenokārt skar RVC teritoriju; piedalās valsts nozīmes sakaru sistēmu un transporta infrastruktūras uzturēšanā un attīstīšanā, kas saistīts ar RailBaltic vai cita veida nozīmīgām sakaru un transporta sistēmām.

Savukārt Teritorijas attīstības plānošanas likums⁷⁵ sniedz iespēju pašvaldībām noteikt nosacījumus fiziskām un juridiskām personām, kas izstrādājušas detālplānojumus, piemēram, publiskās ārtelpas nodrošināšanā. Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likums⁷⁶ sniedz iespēju pašvaldībai atsavināt zemi piespiedu kārtā, tomēr vairāki normatīvie akti, tai skaitā Satversme⁷⁷, norāda uz īpašnieka tiesībām uz savu privāto īpašumu.

Rīgas domes saistošie noteikumi Nr.204 "Rīgas pilsētas apstādījumu uzturēšanas un aizsardzības saistošie noteikumi" (2013)⁷⁸ nosaka apstādījumu uzturēšanas un aizsardzības kārtību. Visi apstādījumi Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā uz valsts, pašvaldības un privātīpašumā esošās zemes ir aizsargājami pilsētas apstādījumi. Visiem kokiem pilsētā ir

⁷⁴ Pašvaldību likums: LR likums (2022) Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/336956-pasvaldibu-likums>

⁷⁵ Teritorijas attīstības plānošanas likums (2011) Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/238807-teritorijas-attistibas-planosanas-likums>

⁷⁶ Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likums (2010) Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/220517-sabiedribas-vajadzibam-nepieciešama-nekustama-ipasuma-atsavinanas-likums>

⁷⁷ LR Satversme (1922) Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/57980-latvijas-republikas-satversme>

⁷⁸ Rīgas domes saistošie noteikumi Nr.204 "Rīgas pilsētas apstādījumu uzturēšanas un aizsardzības saistošie noteikumi" (2013) Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/255291-rigas-pilsetas-apstadijumu-uzturesanas-un-aizsardzibas-saistosie-noteikumi>

sabiedriska vērtība.

Kā **risks projekta risinājumu ieviešanai juridisko aspektu kontekstā** ir atzīmējams plānoto, attīstāmo un labiekārtojamo teritoriju īpašumtiesību statuss. Lai arī Centra un Brasas apkaimju publiskās ārtelpas priekšizpētes projekta risinājumi tiek izstrādāti uz pašvaldības īpašumā esošajām teritorijām, tomēr projekta īstenošanas laikā var rasties nepieciešamība pēc teritorijām, kas pieder juridiskām vai fiziskām personām, lai nodrošinātu vides pieejamības nosacījumus un pietiekamas brīvās zonas to īstenošanai.

Pārplānojot ielu platumu, samazinot autostāvvietu skaitu vai paredzot vēl kādas aktivitātes, kas var ietekmēt Centra un Brasas apkaimes apmeklētāju, iedzīvotāju un uzņēmēju līdzšinējos teritorijas izmantošanu, var rasties risks iesaistīto pušu produktīvas komunikācijas kontekstā.

1.8. Vides aspektu analīze

Vides aspektu analīze veikta no teritorijas vides ekoloģiskās kvalitātes viedokļa, analizējot pieejamos datus un pētījumus par vides trokšņiem⁷⁹, gaisa piesārņojumu un siltuma salām un punktiem, kā arī no lietus ūdeņu apsaimniekošanas viedokļa.

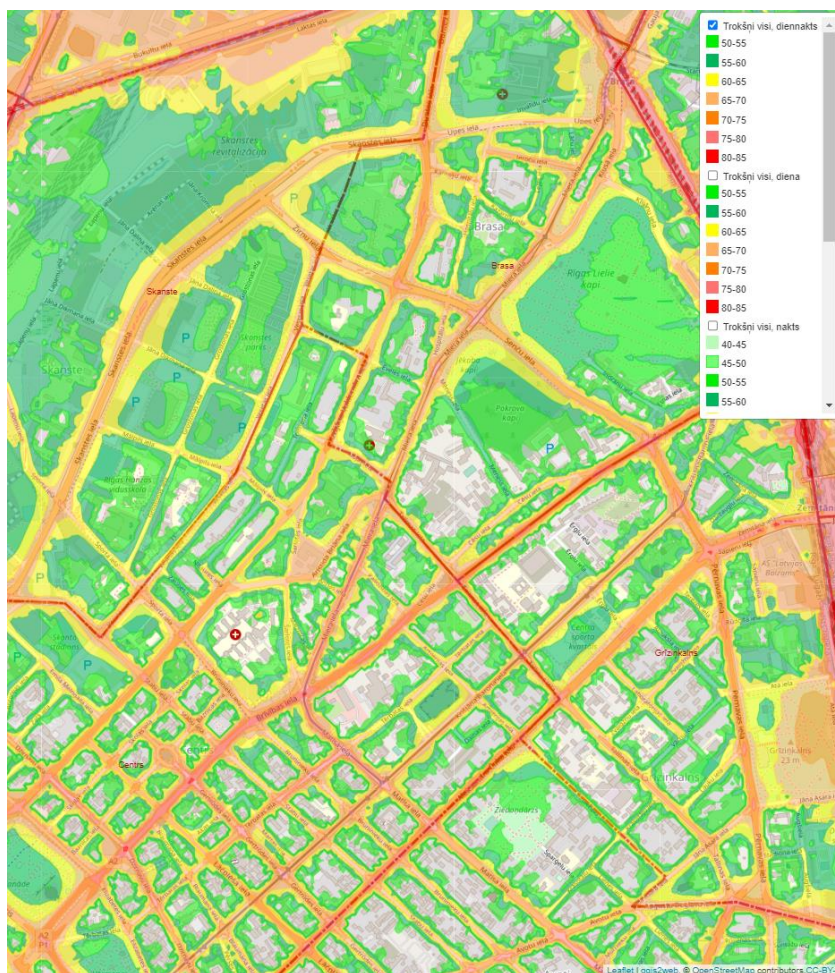
Troksnis. Atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem Nr.16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”⁸⁰, kas nosaka trokšņu līmeņa robežlielumus dažādu funkciju teritorijām, tad publiskās apbūves un jauktas apbūves teritorijās trokšņu robežlielums ir 55 – 65dB. Atbilstoši publiski pieejamajiem datiem⁶⁹, var noteikt, ka trokšņu koncentrācija ir tieši ielu koridoros, kurus ietver daudzstāvu blīva apbūve, sasniedzot visos Maršruta posmos trokšņu līmeni uz ielām un to tiešā tuvumā dienas laikā 70-80dB. Tikai kvartālu pagalmos trokšņu līmenis ir zems un nav vērā ņemams. Trokšņu intensitāte palielinās Brasas tilta tuvumā, kur parādās arī intensīvāka auto satiksme (1.8.2.attēls). Tomēr vidējie diennakts rādītāji ir ap 60-70dB, kas ir tuvu vēlamajam robežlielumam.

Nemot vērā trokšņu analīzes datus, ir iespējams noteikt galvenos riskus – augsta trokšņu līmeņa saglabāšanos ilgstošā laika periodā. Viens no galvenajiem trokšņu avotiem ir autosatiksme. Mazinot tās apjomu un intensitāti (piemēram, mazinot privātā un kravas transporta satiksmi Miera ielā), tiks samazināts arī kopējais trokšņu līmenis.

Tāpat nozīmīgi ir saglabāt esošos lielos kokus, kā arī iespēju robežās veidot jaunus un daudzveidīgus apstādījumus, kas kalpotu kā skaņu slāpējoši elementi, kas spēj mazināt trokšņu intensitāti.

⁷⁹ Aktuālā informācija un pārskati par vides troksni Rīgā. Pieejams: <https://mvd.riga.lv/nozares/vides-parvalde/vides-troksnis/>

⁸⁰ Ministru kabineta noteikumi Nr.16 Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība (2014). Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/263882-troksna-novertesanas-un-parvaldibas-kartiba>



1.8.2.attēls. Trokšņu karte Rīgas Centra un Brasas apkaimes teritorijai⁸¹

Gaisa piesārņojums. Laika periodā no 2015. līdz 2019.gadam Rīgas pilsētā reģistrēti vairāku piesārņojošo vielu gaisa kvalitātes normatīvu vai augšējo piesārņojuma novērtēšanas sliekšņu pārsniegumi, kā rezultātā ir sagatavota Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2021.-2025.gadam⁸². Tajā ir ietverti pasākumi piecu piesārņojošo vielu emisiju samazināšanai. Programmā detalizēti ir izvērtēti tie pasākumi, kas potenciāli var ietekmēt gaisa kvalitāti, piemēram, autotransporta satiksmes “mierināšanas” un mazināšanas pasākumi pilsētas centrā un dzīvojamās zonās; sabiedriskā transporta attīstība; sasaiste ar plānoto stāvparku sistēmu, pilsētas sabiedriskā transporta sasaisti ar dzelzceļa un reģionālo autobusu maršruti un grafikiem⁸³. Atsevišķos Maršruta posmos mazinot satiksmes intensitāti, tiks mazināts arī gaisa piesārņojums. Satiksmes mierināšanai atbalsts būs paaugstināto, viena līmeņa krustojumu izveide, kas vienlaicīgi arī nodrošina vides pieejamību. Riski saistībā ar ielu sašaurināšanas iespējām raksturoti 1.6. *Tehnisko aspektu sadaļā*.

Siltuma salas. Lai gan Rīgas teritorijā aptuveni trešdaļu platības aizņem zaļās vai ūdeņu

⁸¹ Aktuālās Rīgas trokšņu kartes. Pieejams: <https://mvd.riga.lv/nozares/vides-parvalde/vides-troksnis/>

⁸² Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2021.-2025.gadam (2021) Pieejams: <https://environment.lv/lv/aktualitates/sabiedriskas-apsriesanas/rigas-pilsetas-gaisa-kvalitates-uzlabosanas-ricibas-programmas-2021-2025-gadam-projekts.html>

⁸³ Rīgas pilsētas enerģētikas un klimata rīcības plāns 2022.-2030. gadam (2021) Pieejams: <https://rea.riga.lv/upload/media/default/0001/01/1c18bc893ee7c2dadcd0a5499cd6eb25dd2ca0ea9.pdf>

teritorijas, lielākā daļa to ir izvietotas lielos masīvos pilsētas perifērijā, bet pilsētas centrā blīvi apbūvētajos rajonos veģetācija nav pietiekamā apjomā, lai mazinātu siltuma salas efektu un ēku un ielu pārkaršanu vasaras periodos. Virzienā uz vēsturisko centru dominē apbūve un to ietver ielu tīkls ar cieta, ūdens necaur laidīgo segumu, tāpat ir neliels lielu koku skaits. Tas viss veicina siltuma salu veidošanos karstā laikā. Lai to mazinātu, ir jāpalielina apstādījumu daudzums, iespējams jāparedz arī ūdens elementi. Savukārt uz Brasas stacijas pusi palielinās zaļo struktūru platības, kas palīdz vasarās mazināt karstuma ietekmi.^{84;85} Priekšizpētes projekta risinājumos iekļauti arī tādi risinājumi, kā apstādījumu veidošana tajā ielas pusē, kura ir visvairāk izsauļota un uzkarst, savukārt autostāvvietas izvietotas ēnas pusē. Viens no siltuma salu veidošanās veicinātājiem ir emisijas no autotransporta. Attīstot videi draudzīgus pārvietošanās veidus un mazinot satiksmes intensitāti, samazināsies arī emisiju daudzums no autotransporta, kas labvēlīgi ietekmēs vides kvalitāti. Kā riski siltuma salu mazināšanai ir nepietiekamas brīvās platības, kuras neierobežo apakšzemes komunikāciju tīkls, lielu koku stādīšanai, kas veiktu gaisa dzesēšanas un mikroklimata uzlabošanas funkcijas.

2. Ģenerālplāna skices un risinājumu detalizēts apraksts

2.1. Projekta robežas un to pamatojums

Projekta robeža iekļauj ielas ārtelpu un atsevišķas pieguļošās teritorijas (Palīdzības ielas skvērs, stāvvietas gar Miera ielu utt.), kur iespējams uzlabot vides pieejamību un zaļo infrastruktūru. Projektā nav iekļauti ielas posmi, kur dēļ tramvaja sliežu izvietojuma abās ielas pusēs ir ierobežoti risinājumi transporta joslas samazināšanai, velo zonas integrēšanai vai apstādījumu risinājumiem. Projekta robeža koriģētā pamatojoties uz sekojošiem faktoriem:

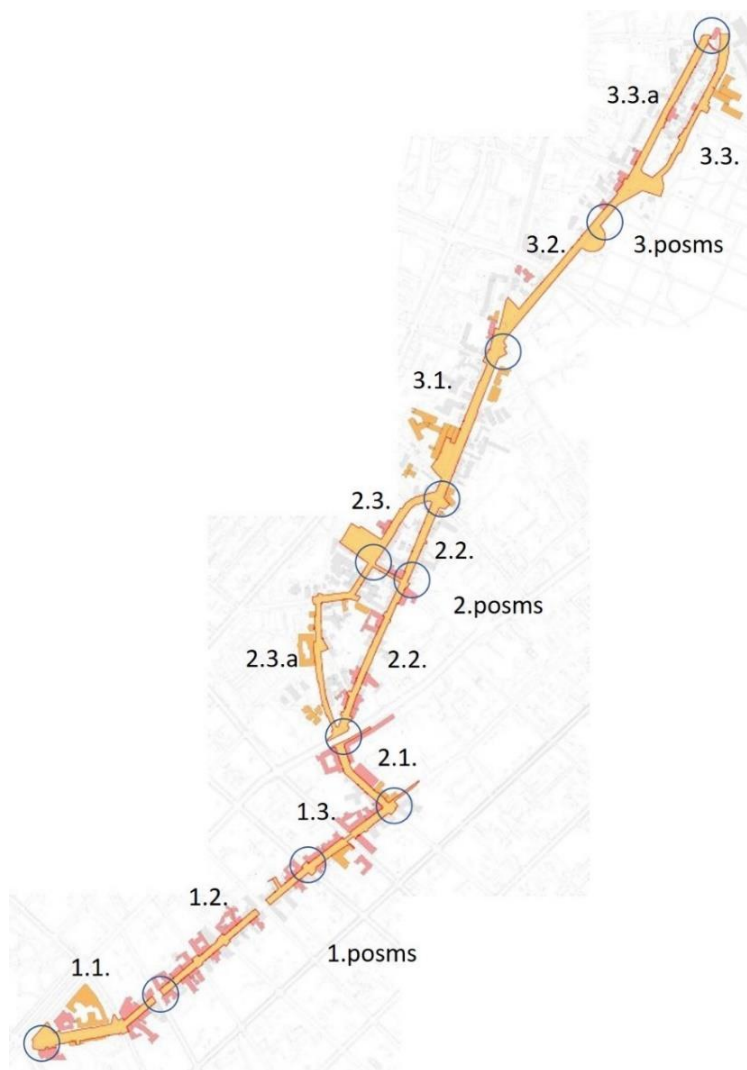
- Zemes kadastra robežas, pašvaldības īpašums.
- Saistītie projekti (*gan realizētie, gan tie, kuriem ir sagatavoti būvprojekti*), kuros jau veikta ceļa un ārtelpas infrastruktūras pārbūve (projekti ir iekļauti analīzes daļā un saistītie fragmenti uznesti uz ģenerāla plāna skicēm (*projektiem, kam bija pieejami dwg faili no izstrādātājiem un pasūtītājiem*)).

⁸⁴ Pētījums Klimata pārmaiņas Latvijā un Rīgā (2016). Pieejams:

https://arhitekts.riga.lv/index.php?option=com_content&view=article&id=664&catid=134&Itemid=390

⁸⁵ Rīgas pilsētas enerģētikas un klimata rīcības plāns 2022.-2030. gadam (2021) Pieejams:

<https://rea.riga.lv/upload/media/default/0001/01/1c18bc893ee7c2dad0a5499cd6eb25dd2ca0ea9.pdf>



2.1.1.attēls. Projekta robeža (pievienots rasējums)

2.2. Perspektīvo maršrutu risinājumu pamatojums un ielas ārtelpas zonējums

Pilsētvides zaļās infrastruktūras pamatelementi ir kodoli (*lielās zaļās teritorijas*), kas ap sevi veido mezglus, un koridori – kas pamatā ir ielas ar nelielām zaļām teritorijām. Tā kā ilgtspējīgas pilsētvides zaļās infrastruktūras pamatā ir visas pilsētvides funkcionēšana kā vienotam organismam, tad koridoru nozīme ir izšķiroša. Līdz ar to, ilgtspējīgas ielas ārtelpu dizains izvirzās kā viens no būtiskajiem pilsētvides attīstības jautājumiem. Plānošanas procesā ir svarīgi likt uzsvaru uz drošu, cilvēka mērogam atbilstošu vidi, kas veicina cilvēku aktīvāku uzturēšanos ārtelpā un socializēšanos, pilsētas vai apdzīvotas vietas piedāvāto aktivitāšu un pakalpojumu izmantošanu. Tas viss kopā veicina arī ekonomisko labklājību un izaugsmi, sociāli kvalitatīvas, atbildīgas un uz kopīgu komunikāciju un rīcību balstītas kopienas veidošanos, kas Rīgas pilsētai ir aktuāli un būtiski. Šīs atziņas ir kļuvušas par nozīmīgiem stūrakmeņiem mūsdienīgas pilsēttelpas plānošanā, ko ir akcentējuši vadošie pasaules pilsētplānotāji, kas strādājuši pie tādu pilsētu plānošanas, kas mūsdienās tiek vērtētas kā ilgtspējīgu pilsētu labās prakses piemēri (*Kopenhāgena, Stokholma, Malme*

u.c.).⁸⁶

Pilsētas ielas ir svarīga publiskās ārtelpas daļa, kas pilda sasaites funkciju un 'zaļo koridoru' funkciju. Līdz ar to ielai kā publiskai ārtelpai ir izvirzīti vairāki uzdevumi:

- Nodrošināt prioritāri gājēju un sabiedriskā transporta – vides pieejamības nodrošināšanai;
- Nodrošināt zaļās infrastruktūras attīstību
- Apsaimniekošanas un ātras reaģēšanas transporta piekļuve būvēm un ārtelpai
- Ielas nodrošina iedzīvotāju ikdienas maršrutus, atvieglojot pārvietošanos
- Ielām jānodrošina daudzpusīgas funkcijas – ekoloģisko, organizatorisko, rekreācijas, sociālo funkcija un veselību vecinošo funkciju⁸⁷

Ielu dizaina pamatprincipi:

- Ielas dizainā svarīga loma ir drošības jautājumiem
- Iela ir pilsētvides kvalitatīva publiskā ārtelpa, kas pilda gan pārvietošanās, gan reprezentatīvo funkciju
- Ārtelpas, kas ir labvēlīgas maza un vidēja lokālā biznesa attīstībai – ārtelpas multifunkcionālā iespēja un infrastruktūra
- Ielas ir aktivitāšu telpa, kas garantē multifunkcionālu ielas ārtelpas izmantošanu, sasaistot to ar uzņēmumiem, iedzīvotājiem un to kopīgām interesēm
- Ielas jāveido kā mazas 'ekosistēmas', kas ir daļa no pilsētvides zaļā tīklojuma, veicinot gan bioloģisko daudzveidību pilsētā, gan mazinot klimata pārmaiņu radītos nelabvēlīgos apstākļus
- Holisma princips - elementu kopumam ir lielāka vērtība nekā atsevišķu elementu summai – ir svarīgs vienotā dizaina pieejā⁸⁸

⁸⁶ N. Nitavska, D. Skujane, & M. Markova, "The Study of the Landscape of Populated areas for needs of the Development of the Concept of Greenery," IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, Vol. 960, No. 3, p. 032109, 2020.

⁸⁷ Low Impact Development: Opportunities for the PlanET Region
https://issuu.com/utkoad/docs/2013_0807_-_lid_opportunities_for_t

⁸⁸ K. K. Peschardt, J. Schipperijn, U. K. Stigsdotter, "Use of Small Public Urban Green Spaces (SPUGS)," Urban Forestry & Urban Greening, Vol. 11, pp. 235–244, 2012.

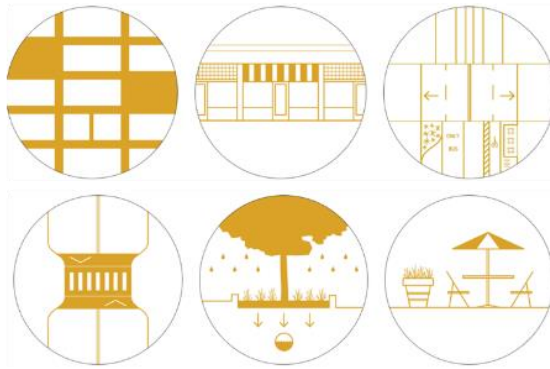
Pamatnostādnes/ koncepts

Ielu dizaina pamatprincipi

Publiskā ārtelpa

Laba ielas telpa
ir laba biznesa
attīstībai

Ielas var tikt
pārveidotas



Dizainam
jānodrošina
drošība

Ielas ir
ekosistēmas

Nepieciešama
aktīva darbība

2.2.1.attēls. Ielu dizaina pamatprincipi (autoru veidots pēc *Urban design manual*)⁸⁹

Ielas ārtelpas zonējums

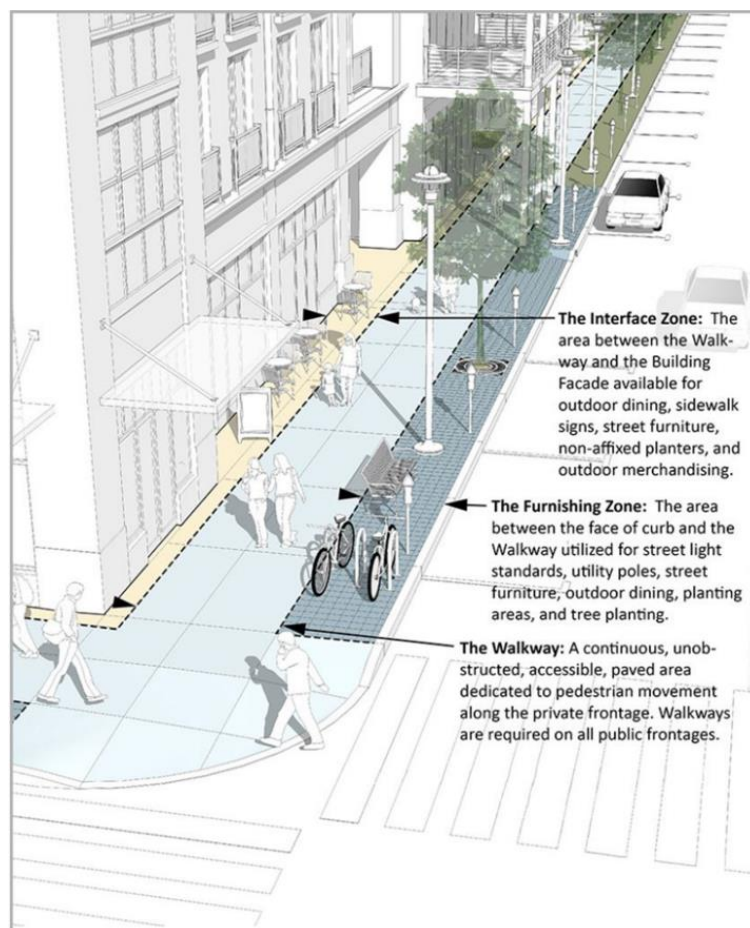
Ēku piekļuves funkcionālā zona – durvju vēršanas zona, pakāpieni, pagrabu logi, izkārtnes, podi ar augu kompozīcijām utt. – minimāli 0,5 – 0,7 m;

Pārvietošanas zona – līdzens segums, ērts, pietiekami plats – optimālais platums ir 3 m, iespēju robežās, balstoties uz plūsmas intensitāti jānodrošina platāko gājēju zonu;

Ielas aprīkojuma un apstādījumu zona – ārā mēbeles, parkleti, veloturētāji, informācijas un komunikācijas stabi, reklāmas utt. – minimālais platums ir 1,5 m, bet optimālais 2,5 – 3 m.

Jāpiebilst, ka auto novietošanas (parkošanās) zonas ir ielas telpas sastāvdaļa, bet pieskaitāmas pie braucamās daļas.

⁸⁹Urban design manual https://www.sandiego.gov/sites/default/files/4_urban_design_np_november.pdf



2.2.2.attēls. Ielas ārtelpas zonas (Urban design manual) ⁹⁰

Ielas ārtelpa skaidri definē savu zonējumu, kas reizē ir saistīts ar vides pieejamības un drošības jautājumiem, līdz ar to skaidra zonējuma ievērošana ir būtiskā ielas ārtelpas plānošanai. Analizējot Tērbatas un Miera ielās esošo situāciju, jāatzīst, ka esošā ielu telpiskā struktūra nespēj realizēt optimāli kvalitatīvas ārtelpu prasības, tāpēc jāizskata alternatīvas transporta slodzes samazināšanai - vienvirziena un gājēju ielas posmi, kā arī autostāvvietu mazināšana. ^{91;92}

2.2.1. Rīki ielas ārtelpas attīstībai Apstādījumu struktūra

Apstādījumi ir pilsētvides neatņemama sastāvdaļa. Apzinoties izaicinājumus paredzēt jaunus apstādījumus esošā ielas ārtelpā, vienlaikus jāapzinās prioritāra loma esošiem apstādījumiem, izvērtējot iespējas uzlabot to augšanas apstākļus. Projekta priekšlikumos ir izskatītas un plānotas iespējas paplašināt un dažādot zaļās zonas ap jau esošajiem apstādījumiem, dodot priekšroku pēc iespējam viengabalainākiem un lielākas platības apstādījumu struktūrām, kas spēj labāk izdzīvot pilsētvidē. Jāizvairās no šaurām (1-1,5 m)

⁹⁰Urban design manual https://www.sandiego.gov/sites/default/files/4_urban_design_np_november.pdf

⁹¹ E. E. Sisman, "Pedestrian zones," Advances in Landscape Architecture, IntechOpen. 2013.

https://www.sandag.org/uploads/publicationid/publicationid_713_3269.pdf

⁹² R. M. Rehan, "Sustainable streetscape as an effective tool in sustainable urban design," HBRC Journal, Vol. 9, pp. 173–186, 2013.

apstādījumu zonām, kas iespīestas starp seguma joslām – faktiski šādas šauras joslās ir pakļautas pārkaršanai un dēļ segumu malu betonēšanām, un seguma pamata auglīgās augsnes apjoms ir stipri mazāks par paredzēto apstādījumu zonu. Saskaņā ar pētījumu Rīgas pilsētas Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tematiskā plānojuma izstrādei, ir jāplāno vairāku līmeņu apstādījumu struktūra, paredzot ne tikai kokus, bet arī krūmus, ziemcietes, zemsedzes augus un vertikālo apzaļumošanu.⁹³

Būtisks aspekts ir koku vainagu proporcijas salāgošana ar arhitektoniskās ielas vērtības – būtiski neaizsegt kultūrvēsturiski vērtīgās fasādes, bet plānot kompakto vainagu kokaugus. Ne mazāk svarīgi ir regulāri kopt vainagus esošiem kokiem, paredzēt plānotajiem kokiem kompakto vainagus, atbilstoši ielas telpiskai struktūrai un katra koka vajadzībām un augšanas apstākļiem. Svarīga loma ielu dizainā ir apstādījumiem. Domājot par ilgtspējīgu urbānas vides attīstību, ielu apstādījumi ir būtisks ārtelpas zaļās struktūras elements, jo tie:

- veic „zaļo koridoru” funkciju kopējās pilsētvides apstādījumu koncepcijas kontekstā;
- aiztur dūmgāzes un putekļus, slāpē troksni, ko rada transports;
- rada patīkamu un drošu vidi gājējiem, velosipēdistiem un autobraucējiem, kā arī noēnojumu saulainās dienās un karstumā;
- atdala gājēju joslu no dzīvojamām mājām un transporta kustības;
- pilnveido urbāno ainavu ar cilvēka mēroga apstādījumu elementiem^{94;95}
- iespēja plānot integrētas lietusūdens sistēmas.



2.2.1.1.attēls. Ielas apstādījumu joslas kā daudzveidīgs ainavas elements (Design responses to New York City's tangled infrastructure; Jaktgatan/ Lövängsgatan | Stockholm, Sweden | AJ Landskap)^{96;97}

⁹³ Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tematiskā plānojuma izstrāde

<https://sus.lv/petijumi/apstadijumu-struktur-un-publisko-artelpu-tematiska-planojuma-izstrade>

⁹⁴ M. Surma, "Green infrastructure Planning as a part of Sustainable Urban Development—case studies of Copenhagen and Wroclaw," Proceedings of the Latvia University of Agriculture Landscape Architecture and Art, 3(3), pp. 22-32, 2013.

⁹⁵ V. Giannico, G. Spano, M. Elia, M. D'Este, G. Sanesi, R. Laforteza, "Green spaces, quality of life, and citizen perception in European cities," Environmental Research, Vol. 196, 110922, 2021.

⁹⁶ Design responses to New York City's tangled infrastructure; Jaktgatan/ Lövängsgatan | Stockholm, Sweden | AJ Landskap <https://worldlandscapearchitect.com/jaktgatan-lovangsgatan-stockholm-sweden-aj-landskap/>

⁹⁷ Jaktgatan and Lövängsgatan <https://landezine-award.com/jaktgatan-and-lovangsgatan/>

Apstādījumu plānošana ir veicama saskaņā ar ielas labiekārtojuma elementu plānošanu, paredzot arī kompleksus risinājumus, integrējot soliņus ar apstādījumiem, veidojot atpūtas nišas un norobežojumus no ielas.

Zaļās kabatas/ kabatas dārzi (Green Pockets/ Pocket Gardens)

Pilnvērtīgu skvēru vai parku veidošanai bieži nav pietiekoši daudz vietas pilsētvidē, līdz ar to “zaļo kabatu” konceptu var izmantot, plānojot ielas un iesaistot brīvas teritorijas. Kā viens no risinājumiem situācijās, kad nav pietiekamas platības lielu parku izveidei, ir veidot vairākus mazus ‘kabatas dārzus’ (*Pocket gardens*). Kabatas dārzs kā pilsētas zaļās infrastruktūras elements ir nozīmīgs arī situācijās, kad dažādu iemeslu dēļ nav iespējams izveidot kvalitatīvus un nepārtrauktus ielu apstādījumus. Šajās situācijās vairāki kabatas dārzi, kas izveidoti brīvajās platībās gar ielu starp ēkām vai pirms tām, spēj nodrošināt zaļās infrastruktūras nepārtrauktību.



2.2.1.2.attēls. “Zaļo kabatu” princips pilsētvidē – piemēri (Frederiksberg; La Place Franco-Mauresque et ses jardins de Rocaille) ⁹⁸

Tieši galvenās ielas bieži vien kalpo kā nozīmīgi ikdienas maršruti. Ja kabatas dārzs ir daļa no ielu apstādījumiem, tad papildus tie veic nozīmīgu lomu trokšņu slāpēšanā, piesārņojuma mazināšanā un lietusskāņu akumulēšanā, kā arī veicina drošu pārvietošanos gājējiem un velosipēdistiem. Pilsētas centrālās ielas bieži vien ir arī pilsētas vizītkarte un vietas atpazīstamības veidotājas. Tāpēc kabatas dārzi gar centrālo ielu var kļūt par nozīmīgiem atbalsta elementiem vietas atpazīstamības veidošanā. No ielām paveras nozīmīgi skati uz pilsētu, kabatas dārzi ļauj uzkavēties un izbaudīt skatus ilgāk. ⁹⁹¹⁰⁰

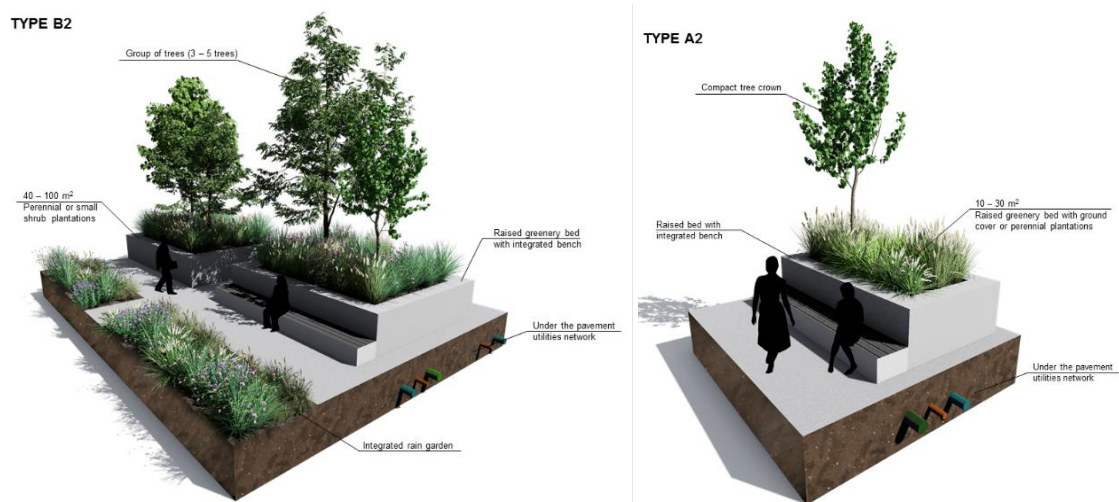
⁹⁸ Frederiksberg; La Place Franco-Mauresque et ses jardins de Rocaille <http://www.compagniedupaysage.com/projects/requalification-des-espaces-publics-du-quartier-des-inventeurs/>

⁹⁹ H. Nordh, K. Østby, “Pocket parks for people – A study of park design and use,” *Urban Forestry & Urban Greening*, Vol. 12, pp. 12– 17, 2013.

¹⁰⁰ W. Klemm, B. G. Heusinkveld, S. Lenzholzer, B. van Hov, “Street greenery and its physical and psychological impact on thermal comfort,” *Landscape and Urban Planning*, Vol. 138, pp. 87–98, 2015.



2.2.1.3.attēls. Zaļo kabatu modeļi komunikāciju brīvās teritorijās (autoru veidots)



2.2.1.4.attēls. Zaļo kabatu modeļi teritorijās ar apakšzemes komunikāciju tīklu (autoru veidots)¹⁰¹

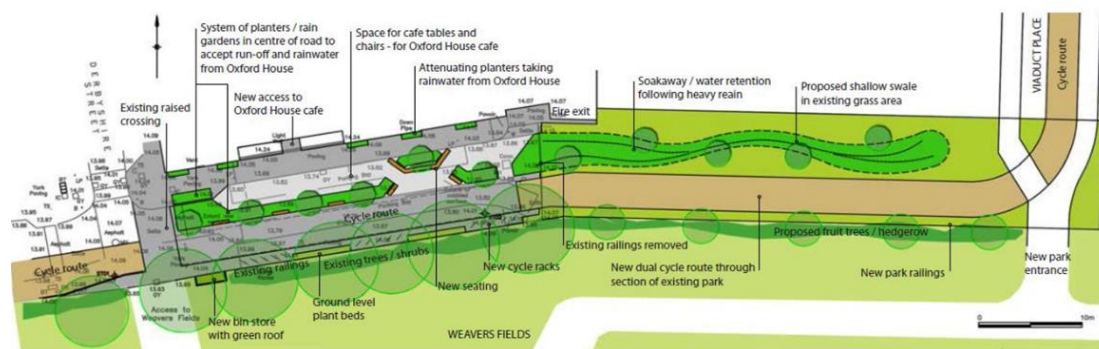
Zaļās kabatas ir būtisks apstādījumu struktūras elements pilsētā, jo ir viens no mezglu punktiem un cieši saslēdzas ar sasaistes elementiem - ielām. Iedziļinoties katras pilsētas problemātikā un plānojot kopējo apstādījumu infrastruktūru, ir būtiski izvērtēt reāli pieejamās vietas apstādījumiem gar centrālajām, maģistrālajām pilsētas ielām. Vēsturiski attīstoties, pilsētām mainās ikdienas vajadzības, to telpiskā struktūra, vēl joprojām saglabājot arī vēsturisko kontekstu.

Vairākas pilsētas savā ikdienas plānošanas procesā jau ieviesušas arvien jaunu zaļo kabatu attīstību, palielinot pilsētvides spēju pielāgoties klimata pārmaiņām un mazinot pilsētu negatīvo ietekmi uz iedzīvotāju fizisko un mentālo veselību.

¹⁰¹ Natalija Nitavska, Daiga Skujane, Madara Markova, Aiga Spage (2021) Enhancing ecological, functional, social and aesthetic quality of street green space by planning green pockets / IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. Vol. 1203, Number 3: article number 032019, URL: <https://doi.org/10.1088/1757-899X/1203/3/032019>



2.2.1.5.attēls. Jaktgatan and Lövangsgatan, Stokholma, Zviedrija (Landezin)¹⁰²



2.2.1.6.attēls. Londonas piemērs ar zaļo kabatu un integrēto ILUA¹⁰³

Ilgspējīgas lietus ūdeņu apsaimniekošana

Ielas apstādījumi var kalpot arī ilgtspējīgai lietusūdens apsaimniekošanai. Ilgtspējīgas lietus ūdeņu apsaimniekošanas (ILŪA) sistēmas ir tā sauktās „zaļās” metodes un specifiski inženiertehniski dizaina risinājumi. ILŪA ir metožu un dažādu kompleksu tehniku kopums, kas atdarina lietus ūdeņu noteci dabiskajās ekosistēmās. Šādu sistēmu pielietošana praksē piedzīvo arvien lielāku un pamatotu popularitāti gan klimata mainības un tās izraisīto ekstrēmu lietusgāžu, gan dažādo priekšrocību un ieguvumu dēļ. ILŪA sistēmas kontrolē un

¹⁰²Jaktgatan and Lövangsgatan <https://landezine-award.com/jaktgatan-and-lovangsgatan/>

¹⁰³ London Borough of Tower Hamlets, Derbyshire Street <https://www.susdrain.org/case-studies/case-studies/derbyshire-street-pocket-park-london.html>

novērš plūdu riskus, uzlabo un attīra ūdeni, uzlabo publiskās ārtelpas kvalitāti, kā arī nodrošina bioloģiskās daudzveidības veicināšanas funkciju.¹⁰⁴

Pilsētvidē nokrišņi tiek akumulēti no ielām, ietvēm, jumtiem un citām virsmām, tāpēc šo ūdeņu tīrība un kvalitāte ir viens no jautājumiem, kuru iespējams risināt ar atbilstošu apstādījumu palīdzību, izmantojot augus, kas akumulē nevēlamās vielas, tādējādi attīrot ūdeni vai augsni.

Ieviešot ILUĀ risinājumus, ir iespējams efektīvi apvienot gan publiskā, gan privātā sektora pārvaldību, lai izveidotu vienotu lietus ūdeņu apsaimniekošanas sistēmu, kas harmoniski celtu pilsētvides ainaviskās, ekoloģiskās, estētiskās un rekreatīvās vērtības.¹⁰⁵



2.2.1.7.attēls. Lietusūdens risinājumi gar ielām Francijā (Communauté d'Agglomération Paris-Saclay (91) – Requalification des parcs d'activités communautaires | Paris Sud Aménagement; Mendès France mall)^{106;107}

No ILUĀ risinājumiem ielu profilā nav iespējams integrēt tādus risinājumus, kas aizņem samērā lielu platību, te der tikai lokāla mēroga mazie risinājumi kā ievalkas un grāvji. Jāsaprot, ka nākotnē nepieciešams attīstīt ILUĀ kā vienotu sistēmu visai pilsētvidei, izprotot kopējus risinājumus, kur lokālo risinājumu uzdevums ir notvert lietusūdeņus un vismaz daļēji filtrēt.

Grāvji, ievalkas un teknes atkarībā no to fiziskajiem apmēriem ir paredzētas lietus ūdeņu savākšanai un virszemes novadīšanai, ūdens filtrācijai, kā arī tā uzglabāšanai. Ūdens plūsmas ātrums grāvjos, ievalkās un teknēs ir zemāks nekā konvencionālajos kolektoros, un parasti ir 0,1 līdz 0,5 m/s, tostarp jāmin, ka jācenšas izvairīties no plūsmas ātrumiem, kas ir lielāki par 1m/s erozijas draudu dēļ. Grāvju un ievalku fiziskais dizains vērtējams kā ļoti līdzīgs – tos atšķir vienīgi dziļums un šķērsprofila forma. Grāvis ir trapezoīdas formas izrakta

¹⁰⁴ „Lietusūdens pārvaldības procesu un resursu nodrošinājuma analīze Rīgas pilsētas pašvaldībā un priekšlikumi integrētas lietusūdens pārvaldības ieviešanai”. 2016.

<http://www.integratedstormwater.eu/content/integrated-storm-water-management>

¹⁰⁵ Vadlīnijas ilgtspējīgai lietus kanalizācijas pārvaldībai. Autori: D.Ieviņa, J.Kondratenko. SIA “Grupa 93”, 2014. 69 lpp.

¹⁰⁶ Communauté d'Agglomération Paris-Saclay (91) – Requalification des parcs d'activités communautaires | Paris Sud Aménagement <http://www.paris-sud-amenagement.fr/projet/requalification-des-parcs-dactivites-communautaires-deuopessonne/>

¹⁰⁷ Mendès France mall <https://land-act.fr/en/projets/mail-mendes-france/>

tranšeja, kuras dziļums ir vismaz 0,5m. Seklākus risinājumus ar ovālu formu un lēzenākām nogāzēm savukārt dēvē par ievalkām. Teknes ir vēl mazākas lietussūņu novadīšanas konstrukcijas ar kvadrātisku vai taisnstūrveida formu, kas parasti tiek veidotas no dažādiem būvmateriāliem: cementa, asfalta, blokiem, akmeņiem u.t.t. Teknes ir īpaši izplatītas blīvā pilsētvidē un citās intensīvi apbūvētās teritorijās.



2.2.1.8.attēls. Ielu ILŪA risinājumi (Boulevard by Marianne Levinsen Landskab)¹⁰⁸

Grāvji, ievalkas un teknes ierasti veido taisnās un ģeometriski korektās taisnās / līnijās, tomēr, ja atļauj telpa un līdzekļi, tad ieteicams veidot mākslīgus meandrus, kas atdarinātu dabīgu tecējumu. Jāmin, ka arī apstādījumi un dažādi akmeņu krāvumi papildina publiskās ārtelpas dimensiju, piedevām samazina ūdens plūsmas ātrumu un veicina infiltrāciju. Grāvju un ievalku nogāzēm plānots izmantot stādījumus, kas veiks fitoremediācijas funkciju. Ir dažādi augi, kas ir spējīgi veikt attīrīšanas funkcijas, uzlabojot gan augsnes, gan gruntsūdeņu un pat nogulumu ekoloģisko kvalitāti un tīrību.^{109;110}

Ūdens caurlaidīgie segumi

Lai samazinātu lietussūdens noteci un lietussūdens kanalizācijas noslodzi, ka arī uzlabotu pilsētvides mikroklimatu ūdens caurlaidīgie segumi pilsētvidē ir izmantojami mazāk intensīvas zonās – piemēram, ielas ārtelpas aprīkojuma zonā, atpūtas zonās. Aktīvas kustības un piekļuves zonās, kā arī krustojumos, tos izmantot nevar, jo te jānodrošina maksimāla vides pieejamība un viegla kopšana. Mūsdienās ūdens caurlaidīgie segumi ir ne tikai birstošie grants segumi un to paveidi, bet arī vairāki kompozītmateriāli, kas pielāgoti mūsu klimatiskajiem apstākļiem.

¹⁰⁸ Boulevard by Marianne Levinsen Landskab <https://landezine.com/lila-2020-ballerup-boulevard-by-marianne-levinsen-landskab/>

¹⁰⁹ Ilgtspējīga lietussūdeņu apsaimniekošanas rokasgrāmata. 2013. ES projekts Drain for life. Resurss pieejams: www.drainforlife.eu

¹¹⁰ Integrated Storm Water Management. System guidelines. The iWater project. 2016 <http://www.integratedstormwater.eu/content/integratedstorm-water-management>

Piemērām - ceļu segumi HanseGrand. Ceļa segumi izgatavoti no dabīgiem materiāliem un novērš / samazina putekļu veidošanos, ir izturīgi pret nobīdēm un ir viegli iestrādājami un profilējami. Materiāla smalkgraudainā struktūra nodrošina nepieciešamo ūdens/mitruma kontroli un ļauj augsnei „elpot”.



2.2.1.9.attēls. Ceļu segumi HanseGrand ¹¹¹

Akmens šķembu ceļu segumi Elastopave, arī izmantojami kā ūdens caurlaidīgie segumi pilsētvidē. Ūdenscaurlaidība – 40% porainība.



2.2.1.10.attēls. Akmens šķembu ceļu segumi Elastopave¹¹²

Nākot jaunam tehnoloģijām ūdens caurlaidīgiem segumiem ir vairākas izmantošanas iespējas pilsētvidē, nodrošinot kvalitāti un nesamazinot vides pieejamību.

Universāla dizaina pamatprincipi

Vides pieejamības nodrošināšanai svarīga loma ir seguma veidam un kvalitātei, kā arī ietvju platumiem, slīpumiem, vadlīniju sistēmai – ne tikai ietvēs, bet arī sabiedriskā transporta pieturvietās.

No “Apeirona” ieteikumiem:

¹¹¹ Ceļu segumi Hansegrand <https://hansegrand.com/lv/>

¹¹² Elastopave segumi <https://elasto.lv/lv/index/akmens-segumi/ce%C4%BCu-segumi-elastopave/>

- Būvējot ietves un gājēju pārejas, jāpievērš uzmanība to segumam. Segumam pa kuru paredzēts pārvietoties gājējiem ir jābūt gludam cietam, segumu nevar veidot no raupja akmens vai kāda cita materiālā ar asu, raupju virsmu. Uz ietvēm nedrīkst atrasties stabi vai kādi citi šķēršļi.
- Ceļa pārejas starpposms nedrīkst būt šaurāks par 1200mm, tas nepieciešams, lai cilvēks ratiņkrēslā varētu uz tā atrasties (lai pietiktu vietas) un to neapdraudētu garām braucošās mašīnas. Šim starpposmam jābūt iekrāsotam citā, pamanāmā, krāsā un veidotam no grubuļaina materiāla (maziem, šķembainiem akmentiņiem), lai cilvēki, kam ir redzes problēmas, ar kāju palīdzību varētu sajūt, ka sekos šķērslis. Šādam materiālam jābūt ar pārejas sākumā un beigās.
- Nelielam laukumam pirms un pēc gājējas pārejas arī ir jābūt iekrāsotam citā, pamanāmā, krāsā un veidotam no grubuļaina materiāla (maziem, šķembainiem akmentiņiem), lai cilvēki, kam ir redzes problēmas, ar kāju palīdzību varētu sajūt, ka sekos šķērslis. Šādam materiālam jābūt arī gājēju pārejas starpposmos.
- Uzbrauktuvē ar brauktuvi jāsaņem nulles līmenī, nav pieļaujams, ka uzbrauktuves sākuma vai beigās ir „pakāpiens”. Uzbrauktuve jāveido visā gājēju pārejas platumā ar slīpumu, kas nav lielāks par 8% jeb 4.5°.
- Ietvēm un gājēju pārejām jābūt piemērotām arī cilvēkiem ar redzes traucējumiem jābūt skaņas luksoforiem un vadlīniju sistēmai. Luksoforu skaņas virzienam jābūt tādām, lai nebūtu iespēja kļūdīties un pāriet ielu pie sarkanās gaismas.¹¹³

Papildus ielas telpām plānots izmantot gludas vai skalotas virsmas akmens, akmens masas vai betona armētas plāksnes, bez fāzēm, kas ir ērtas pārvietošanai, nav slidenas, bet plākšņu izmērs piemērojams ārtelpas mērogam.

Universāla dizaina principi un rīki ir izmantojami visa ielas ārtelpā, lai gan bērniem, gan vecākiem ar bērnu ratiem, gan cilvēkiem ar īpašām vajadzībām būtu piekļuve jebkurai vietai, kā arī ērta atpūta un pārvietošanas ikdienā.

Vienotā dizaina principi

Rīgas ārtelpas dizains ir aktīvs, un radošs process ar daudziem mainīgiem lielumiem – gan vides pieejamības prasības, gan ražotāju kvalitāte, gan projektētāju ambīcijas, gan zemākas cenas iepirkums – viss kopā veido samērā raibu bildi un rezultātā ļoti daudzveidīgs un nevienmērīgas kvalitātes labiekārtojums. Kopumā tas rada nesakārtotas ārtelpas vides tēlu. Šobrīd Rīgas pilsēta strādā pie Labiekārtojuma elementu kataloga, kas iekļauj visa līmeņa ārtelpas labiekārtojuma elementus, kas sadalīti dažādos tipus un katram labiekārtojuma veidam sagatavotas tehniskās specifikācijas – tehniskie parametri, dizains, konstrukcija, utt. Līdz ar to arī Tērbatas un miera ielas ārtelpas elementu vienotais dizains balstāms uz Rīgas labiekārtojuma elementu katalogu.¹¹⁴

¹¹³ Vides pieejamība http://www.videspieejamiba.lv/lat/pieejama_vide_attelos/

¹¹⁴ Par vienotu labiekārtojuma elementu katalogu <https://www.lsm.lv/raksts/kultura/dizains-un-arhitektura/riga-iegus-vienotus-vaibstus--top-rokasgramata-pilsetvides-ara-iekartojumam.a450700/>

Priekšizpētes projektā ir sniegtas rekomendācijas apstādījumu kvalitātes, ierīkošanas un kopšanas un vizuālā rakstura nosacījumi ar detalizētu labiekārtojuma elementu dizainu, labiekārtojuma elementu krāsu paletes un izmantojamo materiālu sarakstu, kas veidoti, kā atsevišķs pielikums.

Velo un mikromobilitātes zonas

Balstoties uz Rīgas velostatiksmes attīstības konceptu, būtiski ievērot un attīstīt kopējo tīklojumu. Velostatiksme var būt efektīvas, ilgtspējīgas un uz veselīgu dzīvesveidu orientētas transporta sistēmas būtiska sastāvdaļa. Lai to izveidotu pēc iespējas labāku, projektēšanas laikā ir jāievēro galvenie pamatprincipi:

- Drošība – te ir dažādu satiksmes dalībnieku krustošanās zonu konfliktu mazināšana, redzamība krustojumu zonā, ātrumu salāgošana. Būtiski paredzēt velosipēdiem nodalītu (*ar sadalošo joslu, drošības barjeru, apmali utt.*) brauktuvi vai brauktuvi uz atsevišķas klātnes. Velosipēdistiem paredzēto brauktuvi veidot attālināti no ēkas, žoga vai cita līdzīga šķēršļa, arī paralēlas stāvvietas zonas (*durvju vēršanas zona*). Svarīgi saglabāt vienlīmeņa velobrauktuvi bez liekiem pandusiem un nobrauktuvēm. Drošības nolūkos intensīvās ielās plānojamas arī drošības salas, svarīga arī apgaismojuma nodrošināšana. Vienotu risinājumu ievērošana līdzīgās situācijās atvieglo velostatiksmes dalībnieku pārvietošanos.
- Tīkla nepārtrauktība – krustojumu skaidrība un kustības virziena saprotamība, novērst ceļā patērējamā laika traucēkļus veloinfrastruktūras tīklā, nodrošināt iespējami viendabīgu braukšanas režīmu, iespēja viegli manevrēt mainot kustības virzienu, neuzbraucot vai nešķērsojot citas ceļa daļas, plānot skaidru, viegli uztveramu un saprotamu satiksmes organizāciju.
- Tiešums - tīkla tiešums saistīts ar attālumu vai laiku, kas nepieciešams, lai nokļūtu no sākumpunkta līdz galamērķim. Nepieciešams veidot pēc iespējas tiešākus (īsākus) brauciena sākumpunktu un galamērķu savienojums, optimizējot luksoforu signālus, iespēju robežās plānot velo joslas abās ielas pusēs.
- Pievilcīgums – ārtelpas sakārtošana, nodrošinot ērtu infrastruktūru, atpūtas un tehniskas velosipēdu apkopes vietas, velostatīvus vai velonojumes, plānot apstādījumus, kas ne tikai veido vizuāli pievilcīgu vidi, bet karstajās dienās sniedz noēnojumu.
- Komforts – to veido kvalitatīvs segums, viegli pārskatāmas ceļa zīmes, pēc iespējas mazāk šķēršļu un traucēkļu.^{115;116}

¹¹⁵ LVS 190-9:2015 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velostatiksme" Spēkā no 19.11.2015.

¹¹⁶ Urban Bikeway Design Guide <https://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/>



2.2.1.11.attēls. Velojosla autotransporta līmenī, ar apstādījumiem atdalītu gājēju zonu (Urban Bikeway Design Guide)



2.2.1.12.attēls. Aprīkojums komforta palielinājumam (Cycle Chic)¹¹⁷

RVC zonā ir jāsaglabā vēsturiskais akmens bruģakmens, līdz ar to, velo pārvietošanas pa braucamo daļu būtu iespējama, veidojot rekomendējošās velo joslas (1 m platumā)¹¹⁸, veidojot to no līdzvērtīga akmens bruģa, kas vizuāli, telpiski un kvalitatīvi neatšķiras no esošā bruģa, bet ar gludo virsmu. Lai mazinātu nelīdzenumus jālieto segumu šuvotājus. Līdzīgi risinājumi ir izmantoti Kopenhāģenas vecpilsētā, Dānijā (rekomendējošā velo josla) un Igaunijā Tartu vecpilsētā (velo un gājēju parēja).

¹¹⁷ Cycle Chic http://www.copenhagencyclechic.com/2012_05_20_archive.html

¹¹⁸ LVS Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmē



2.2.1.13.attēls. Rekomendejošā velojoslas, izmantojot akmens bruģa joslas Kopenhagēnā (Frederiksholms Kanal)¹¹⁹



2.2.1.14.attēls. Gājēju un velo krustošanas zona, izmantojot akmens bruģi Tartu pilsētā, Igaunijā (autora foto, 2023.gads)

Velo un citas mikromobilitātes infrastruktūras iekļaušanas ielas plānošanā ir saistīta ar vairākiem plānošanas dokumentiem, bet ir arī atkarīga no pieprasījuma un ielas intensitātes.

Moderno tehnoloģiju iekļaušana ielas ārtelpā

Viena no iespējām - integrēt viedās tehnoloģijas vides objektos un labiekārtojuma elementos, vēršot uzmanību uz enerģiju taupošiem un ražojošiem elementiem, kā arī daudzfunkcionālo un plašāk pieejamo publisko ārtelpu. Visbiežāk izmantojamās tehnoloģijas ir:

- Ātrās mobilo ierīču uzlādes punkti.
- Elektromobiļu, skūteru un citu transportlīdzekļu uzlādes un tehniskas apkopes punkti.
- Mobilitātes vienību nomas un uzlādes punkti.

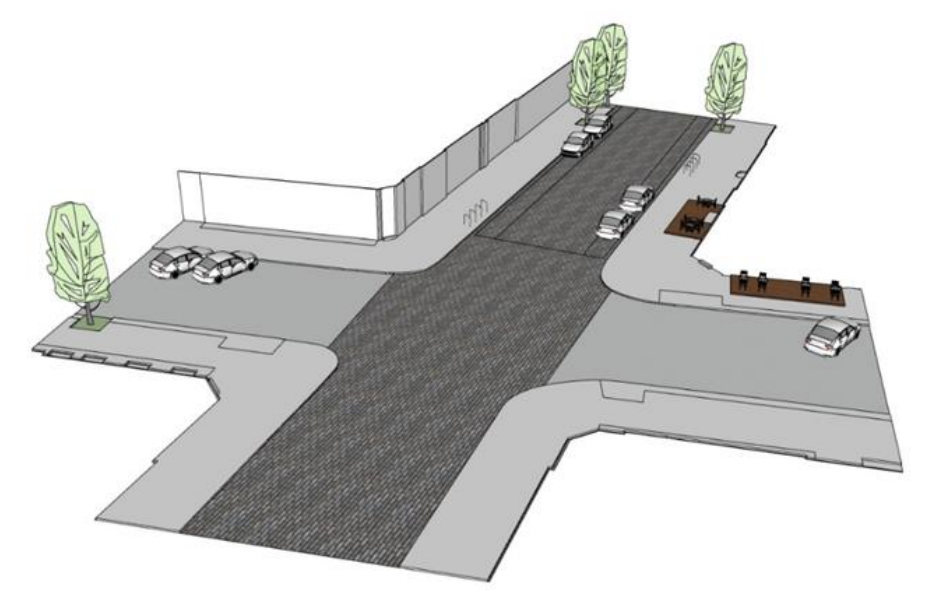
¹¹⁹ Frederiksholms Kanal <https://www.google.com/maps>

- Dzeramā ūdens krāni gan cilvēkiem, gan mājdzīvniekiem.
- Digitāla informācija – interaktīvie informācijas stendi.
- Zaļie jumti - autobusu pieturām un velo nojumēm.
- Enerģiju taupošie un ražojošie apgaismes elementi.

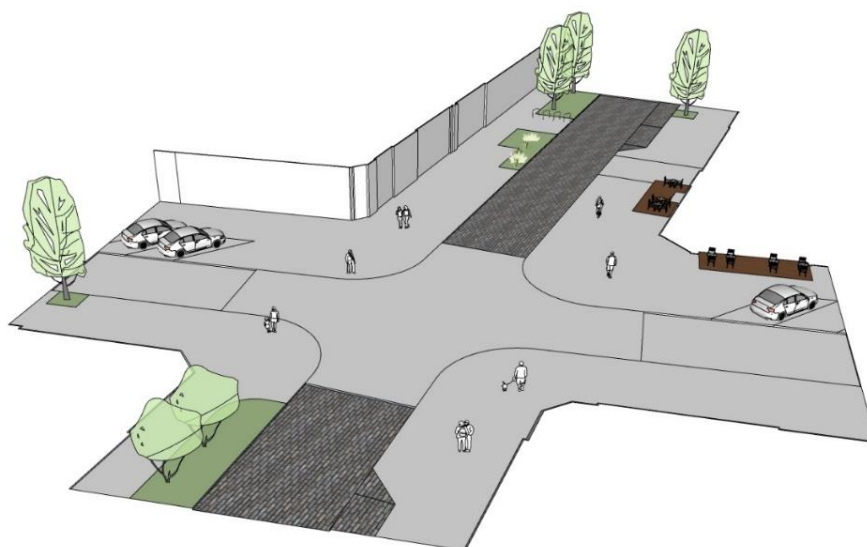
Ielas ārtelpas labiekārtojumā izmantojami moderni soliņi un sēdēšanas platformās ar integrētiem viediem risinājumiem – iespēju uzlādēt telefonus un planšetes, pieslēgties wifi, saules paneļi un enerģiju taupošie risinājumi.

Drošie un ērtie krustojumi

Tērbatas un Miera ielas ārtelpas vides pieejamības risinājumiem jāpārskata brauktuvju sašaurināšanas iespējas krustojumos, paplašinot gājēju un velo zonas, radot papildu iespēju ielas labiekārtojuma aprīkojumam un apstādījumiem. Zemāk ir esošās situācijas piemērs un risinājums Tērbatas ielas un Stabu ielas krustojumam (plānots pēc reāliem izmēriem).



2.2.1.15. attēls. Esošās situācijas 3 D modelis (autoru veidots)



2.2.1.16. attēls. Plānotās situācijas 3D modelis – ar integrētiem gājēju un velosipēdistu telpas risinājumiem (autoru veidots)

Papildus vides pieejamības nodrošināšanai izskatīt iespēju veidot vienlīmeņa (bezšķēršļu) krustojumu šķērsošanas vietas gājējiem, saglabājot ērtu, bet vienlaicīgi drošu brauktuvi šķērsošanu. Risinājumus saskaņot ar Rīgas ielas tipoloģijas rokasgrāmatu (izstrādes procesā).

2.2.2. Nosacījumi izvēlēto risinājumu iekļaušanai pilsētvides struktūrā – scenāriju izvērtējums

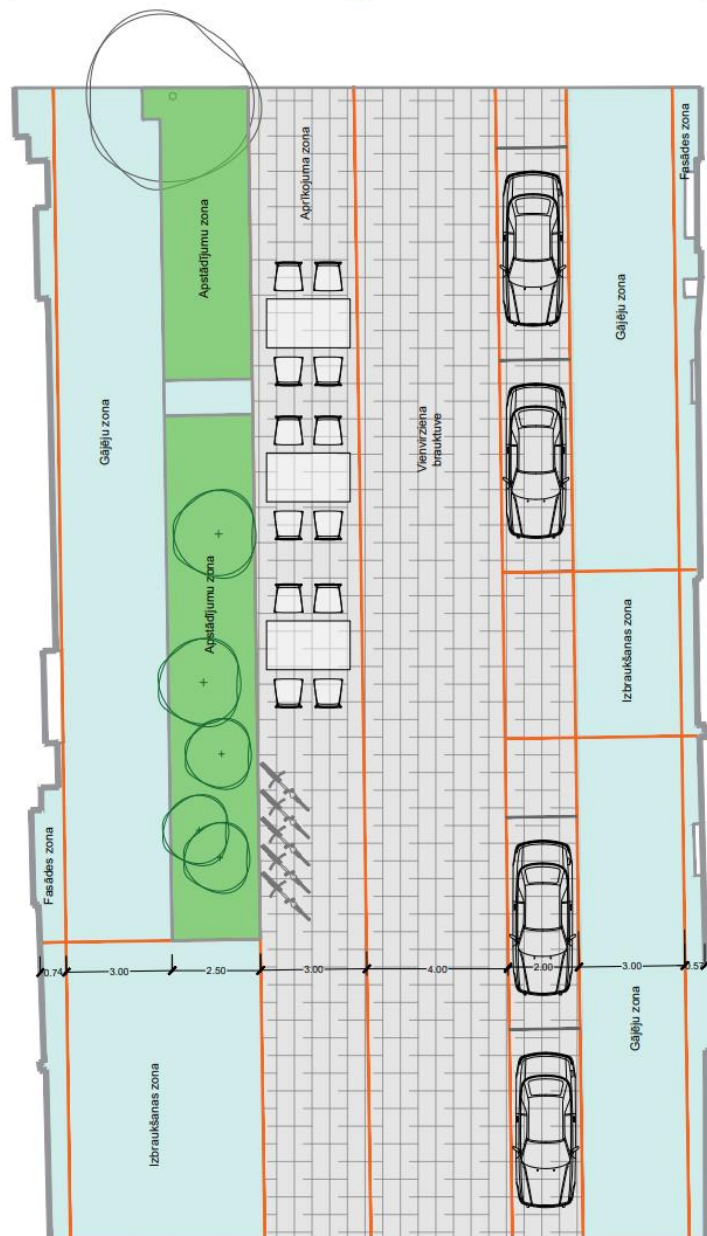
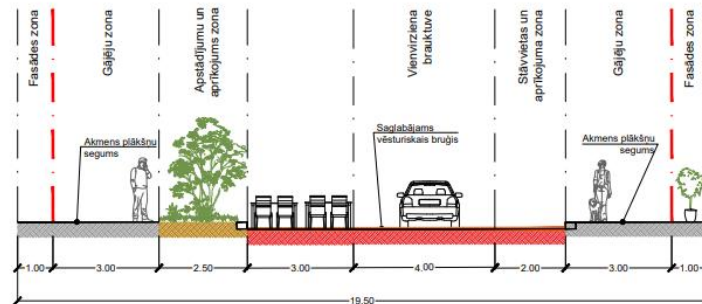
Priekšizpētes projekta gaitā ir definēti vairāki iespējamie attīstības scenāriji Tērbatas ielai, kas ir izdiskutēti gan darba grupās, gan ar ieinteresētajām pusēm. Šobrīd ir grūti viennozīmīgi izvirzīt tikai vienu attīstības scenāriju, kas gan atbilstu esošiem plānošanas dokumentiem, gan reālajai situācijai un apmierinātu gan pilsētas iedzīvotāju vajadzības, gan atbilstu RVC centra telpiskā struktūrai un vēsturiskām veidolam. Šeit jāmin vairāki aspekti, kas ietekmē scenārija izvēli:

- Atbilstība esošiem plānošanas dokumentiem (RVC plānojums, Veloinfrastruktūras attīstības koncepcija u.c.)
- Ielas esošā kustības intensitātes nodrošinājums
- Ielas vēsturiskā telpiskā struktūras saglabāšanas iespējas
- RVC mantojuma saglabāšanas nosacījumu izpilde (vēsturiskais akmens bruģakmens)
- Arvien aktīvāk attīstās mikromobilitātes iespējas un lietošanas intensitātes nodrošinājums
- Drošības apsvērumi (apvienojot gājēju un mikromobilitātes kustības rodas nedrošās situācijas)
- Sabiedriskā transporta maršrutu attīstības iespējas
- Uzņēmēju interešu nodrošinājums (aktivitāte un iespējas, interese izmantot Tērbatas ielas ārtelpu, kā potenciālo biznesa attīstības zonu)
- Sasaiste ar blakus ielu infrastruktūras nodrošinājumu, izmantojot ielu mikromobilitātei (esošā un plānotā situācija)

Scenāriji

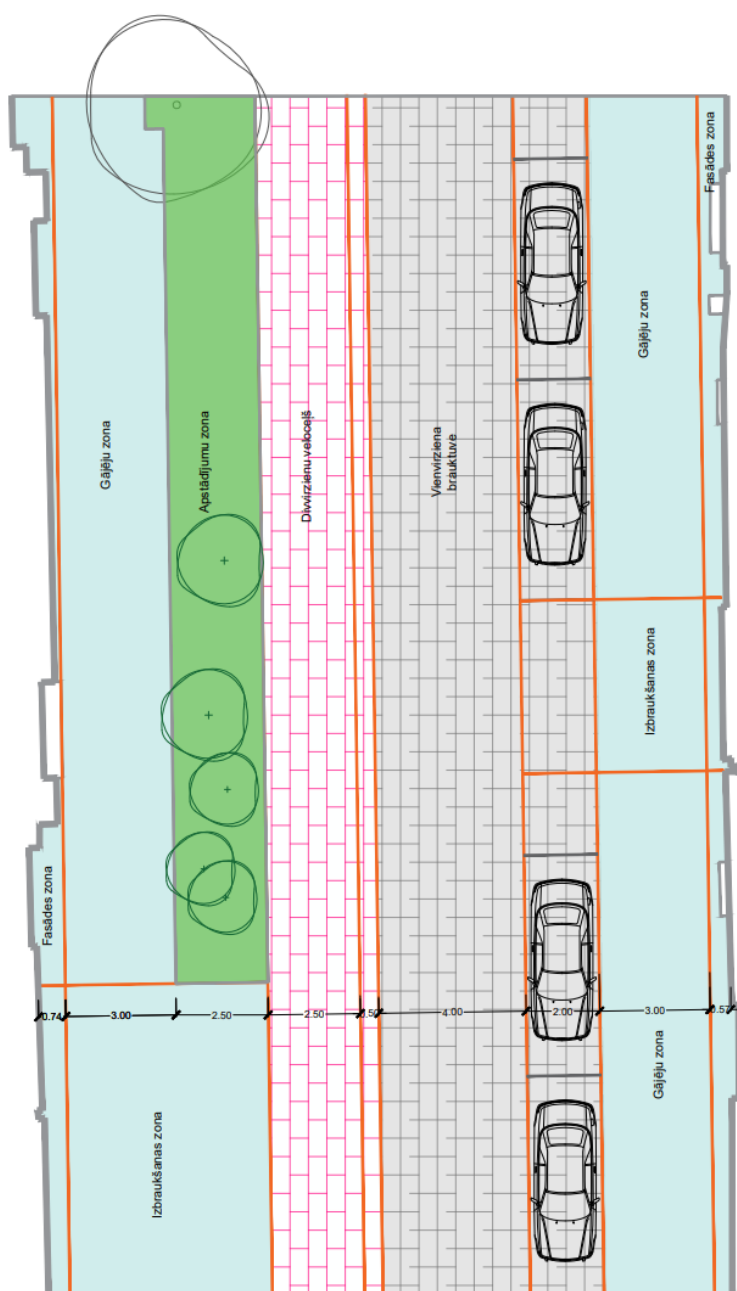
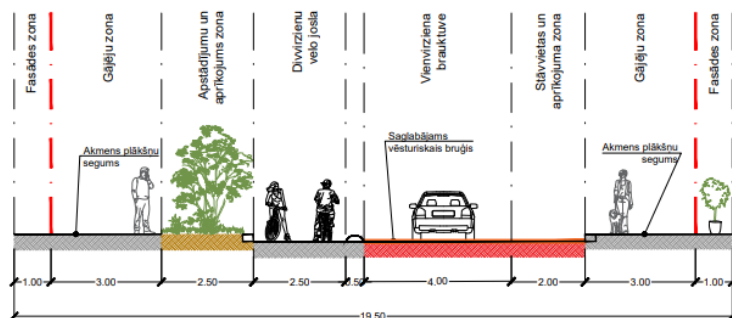
1.scenārijs – Vienvirziena iela ar saglabātu vēsturiskā bruģakmens segumu pilnā platumā, izmantojot daļu ielas īslaicīgam aprīkojumam. Veloinfrastruktūra nav attīstāma saskaņā ar veloinfrastruktūras koncepciju. Prioritāte gājēju infrastruktūra.

Tērbatas griezuma scenārijs ar vienvirziena ielu un aprīkojuma joslu uz vēsturiskā bruģa



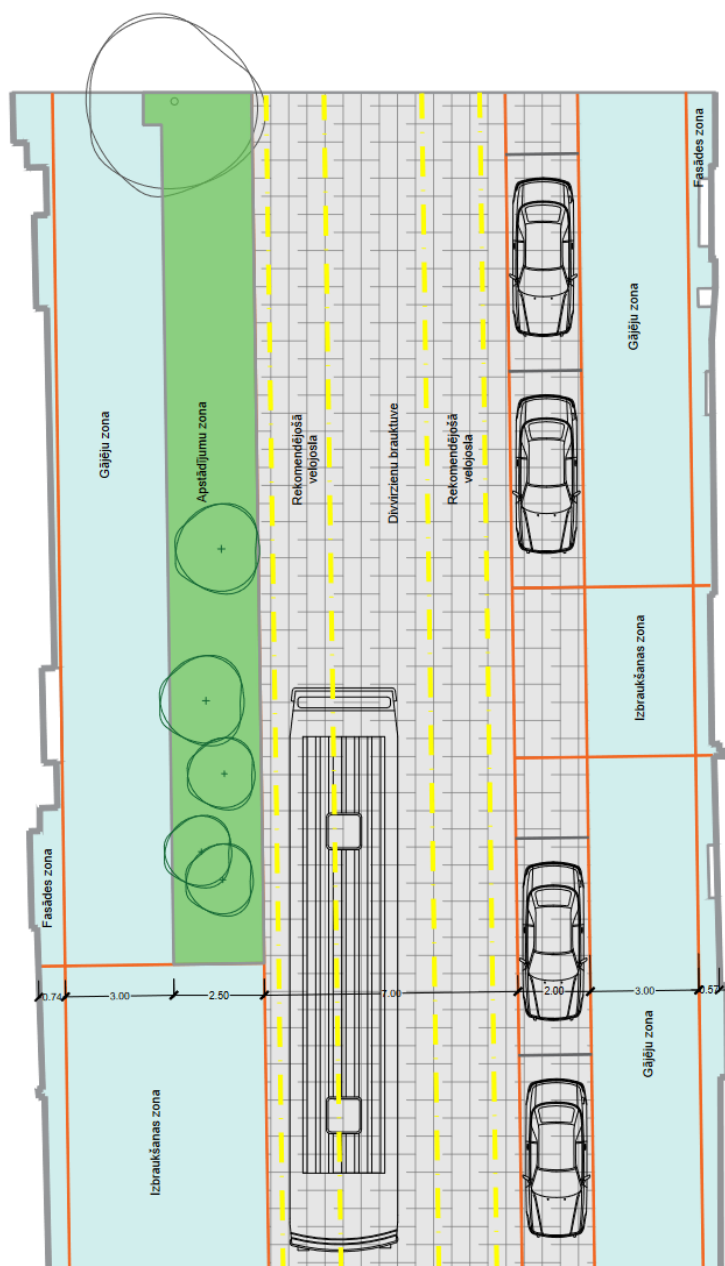
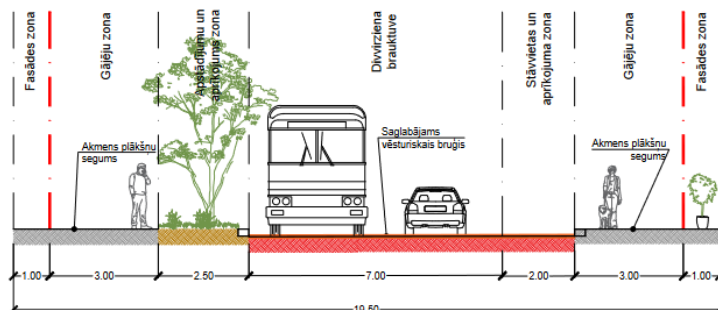
2.scenārijs – Vienvirziena iela ar saglabātu vēsturiskā bruģakmens segumu vienvirziena kustībai, atsevišķi izdalot divvirzienu velo joslu. Gājēju zona ir paplašināta.

Tērbatas griezuma scenārijs ar divvirziena velo joslu un vienvirziena brauktuvi



3.scenārijs – Divvirzienu iela ar saglabātu vēsturiskā bruģakmens segumu pilnā platumā, izmantojot rekomendējošās velo joslas un regulējot transporta kustības ātrumu (20 km/h). Gājēju zona ir paplašināta.

Tērbatas griezuma scenārijs ar divvirzienu ielu un rekomendējošām velojoslām



Attīstības scenāriju izvērtējums

Kritērijs/ scenārijs	1.scenārijs	2.scenārijs	3.scenārijs
Atbilstība esošiem plānošanas dokumentiem	A	DA	A
Ielas esošās kustības intensitātes nodrošinājums	N	A	A
Ielas vēsturiskās telpiskās struktūras saglabāšanas iespējas	DA	DA	A
RVC mantojuma saglabāšanas nosacījumu izpilde	A	DA	A
Arvien aktīvāk attīstītās mikromobilitātes iespējas un lietošanas intensitātes nodrošinājums	N	A	DA
Drošības apsvērumu nodrošinājums	DA	A	DA
Sabiedriskā transporta maršrutu attīstības iespējas	DA	DA	A
Uzņēmēju interešu nodrošinājums	A	DA	DA
Sasaiste ar blakus ielu infrastruktūras nodrošinājumu	DA	A	A

*Apzīmējumi – A-atbilst, DA – daļēji atbilst, N - neatbilst

Secinājumi un ieteikumi: izvērtējot attīstības scenārijus pēc vairākiem kritērijiem, visvairāk piemērots, ir 3. scenārijs, kas arī sagatavots ģenerālajā plāna formātā ar griezumiem un 3 D modeļiem un aprakstīts detāli nākamā apakšnodaļā. Strādājot pie Tērbatas ielas attīstības un teritorijas plānojumā noteiktā "ielas ar prioritāti gājējiem" mērķa sasniegšanas, būtiski atrisināt transporta kustības organizāciju plašākā teritorijā (saistītas ielas un maršruti) ar mērķi ierobežot caurbraucošās satiksmes plūsmas un mazināt ielas nozīmi pagriezienu veikšanai, tostarp izmantojot transporta plūsmu modelēšanu. Ielas attīstībā noteicoši faktori tāpat būs arī sabiedriskā transporta saglabāšanas vai novirzīšanas jautājums, kā arī mikromobilitātes infrastruktūras nodrošinājums apkārtējās ielās. Vienlaikus, gan iepriekšējie pētījumi, gan stratēģiskie dokumenti, Tērbatas ielu definē kā ielu ar augstu gājēju prioritāti, kas ir būtiski pie nākamām ielas attīstības posmiem/ projektiem. Visi scenāriji nodrošina iespēju Tērbatas ielu izmantot īslaicīgi, kā gājēju ielu, slēdzot to uz pasākumiem, bet vislabāk tam pielāgojams 1. un 3. scenārijs.

2.3. Ģenerālplāna skices un vizualizācijas

Priekšizpētes risinājums iekļauj – Ģenerālplānu (*sadalīts pa posmiem atbilstoši uzdevumam*), 3D modeļus un griezumus, kas kā **Grafiskā daļa** pievienoti Priekšizpētes dokumentam.

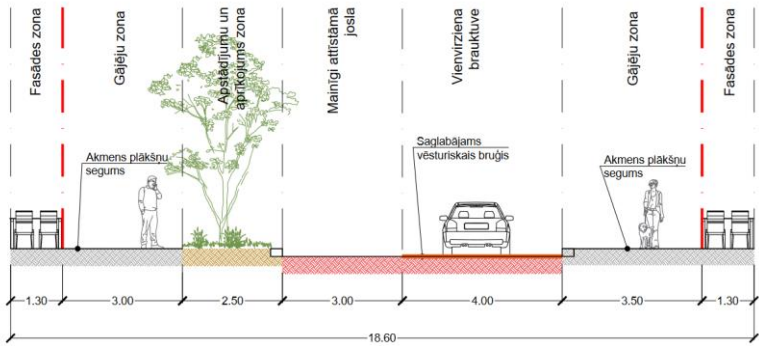
Priekšizpētes procesā izskatīti vairāki varianti, kas analizēti 2.2.3.nodālā (*Nosacījumi izvēlēto risinājumu iekļaušanai pilsētvides struktūrā – variantu izvērtējums*). Risinājums ir kompromiss, kas balstās uz:

- projekta uzdevumu;
- plānošanas dokumentos RCV attīstības koncepciju un citiem plānošanas dokumentiem (*iekļauts 1.1.apakšnodaļā*);
- ielu ārtelpas esošo situāciju un parametriem (*priekšizpētes ietvaros ir veikta teritorijas pilna inventarizācija – pievienota pielikumos*), kā arī ielas funkcionalitāti un kustības intensitāti (*gājēju, velo un transporta kustība*);
- RVC ielu kultūrvēsturisko telpisko struktūru, ko jārespektē, pārveidojot ielas profilu un ārtelpas aizpildījumu;
- saistīto projektu sagatavotiem risinājumiem (*apkopojums iekļauts 1.2.apakšnodaļā*);
- iesaistīto pušu (*pašvaldības institūcijas un NVO*) sniegto viedokli un papildu informāciju;
- ekspertu viedokli un pieredzi ārtelpas plānošanā (*priekšizpētē iesaistītie ainavu arhitekti un ceļu inženieri*).

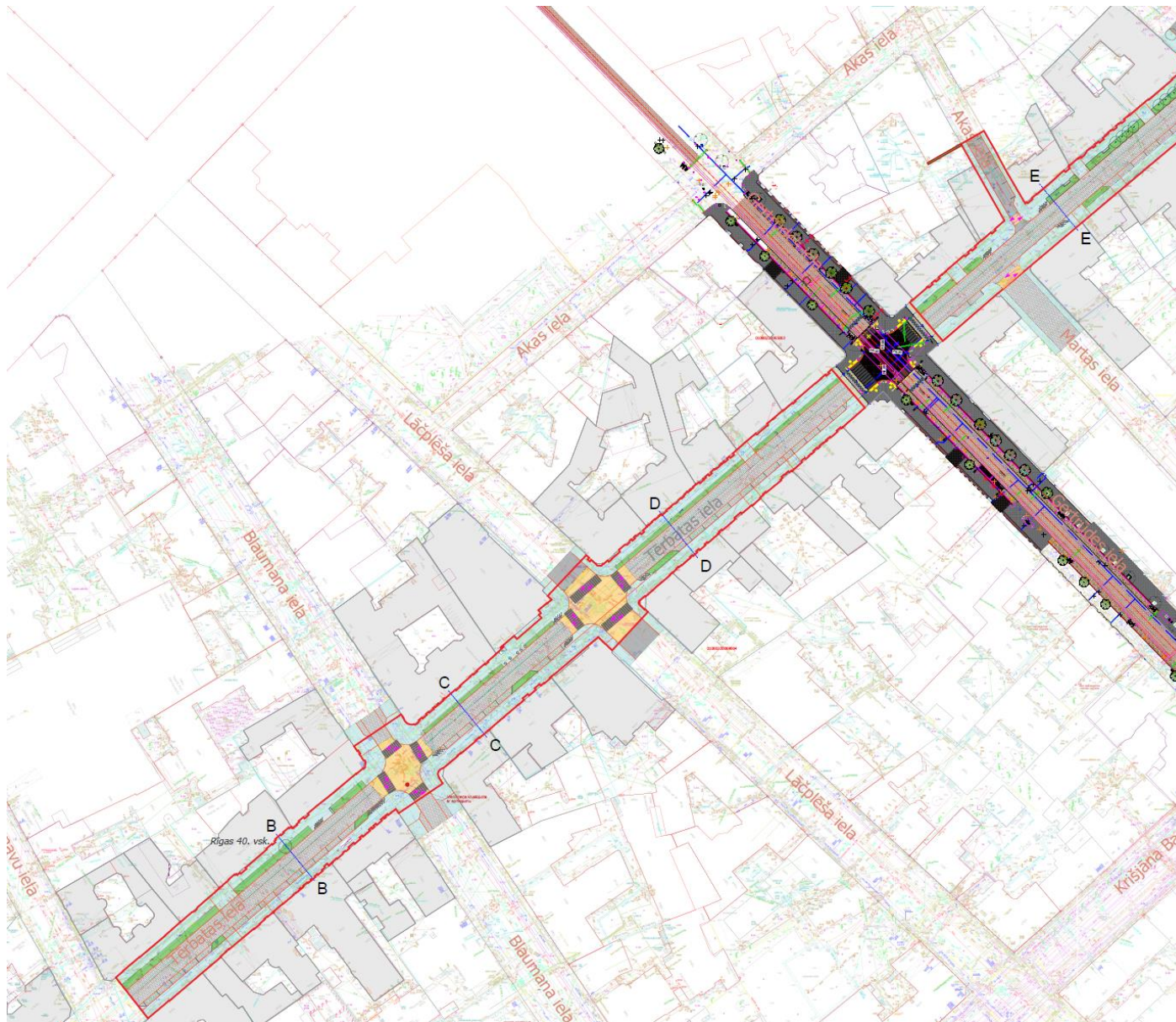
Priekšlikuma daļā ir sniegti risinājumu piemēri dažādiem tipiskiem posmiem – sagatavots ģenerālplāns pa posmiem (*pfd. un AutoCad iesniegti atsevišķi*) veidoti 3D modeļi un griezumi (*pēc faktiskiem izmēriem*).

Maršruta posmu attīstības risinājums pa posmiem (iekļaujot Ģenerālplāna fragmentus, risinājumu paskaidrojumus, griezumus un 3D modeļus)

1.posms

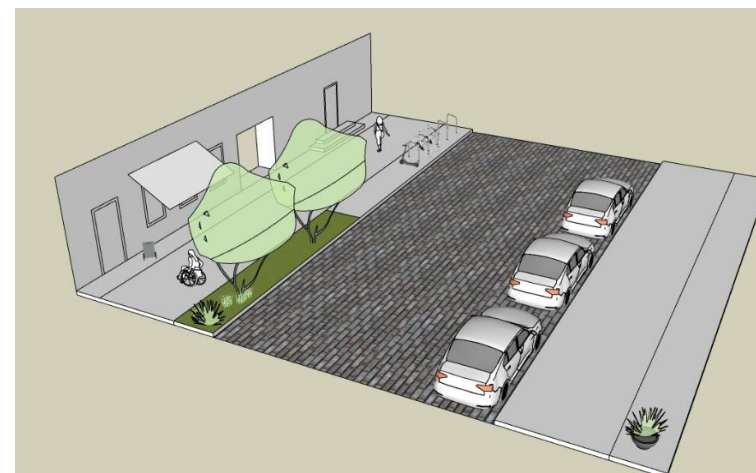
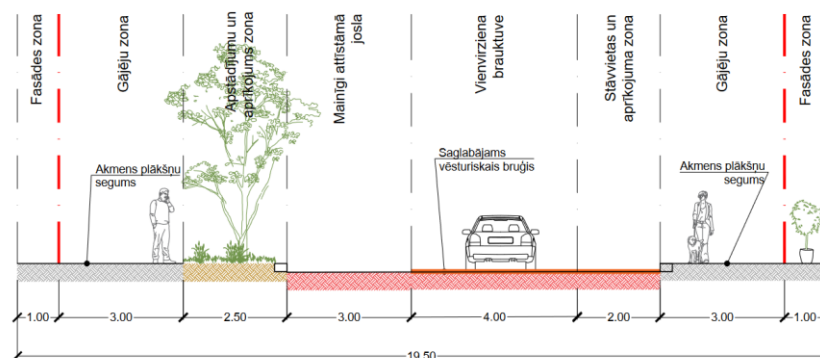
1.posms Tērbatas/Merķeļa ielas krustojums – Tērbatas/Matīsa ielas krustojums	
Posma daļa/ shēma (ģenerālais plāns ir pievienots atsevišķi)	Ietvertie risinājumi
1.1. Tērbatas/ Merķeļa krustojums – Tērbatas/ Dzirnau krustojums 	- Paplašināta gājēju ietve, nodrošinot vidēji – 3-3,5 m platu gājēju pārvietošanās telpu, veidot to pēc ielas telpas zonējuma principa – piekļuves zonas pie fasādēm, brīvītelpa (brīva pārvietošanās zona) un ielas aprīkojuma un apstādījumu zona. Samazināts brauktuves platums, saglabājot vēsturisko akmens bruģi – 7-7,5 m platumā (ir jāaskaņo ar Tieslietu ministriju); - Tērbatas ielu plānots pacelt vienā līmenī gar Baumaņa skvēru, veidojot plašāku un vienotu ārtelpu; - Vasaras ielas vai brīvdienas ielas vajadzībām ir iespējams paredzēt bolardu ierīkošanu kā ilgtermiņa risinājumu satiksmes ierobežošanai šādu pasākumu kontekstā; - Velo pārvietošanas zona – rekomendējama velo josla uz braucamās daļas, ar transporta ātruma ierobežojumu (20 km/h), nodrošinot līdzenu segumu, kas vizuāli un kvalitatīvi līdzvērtīgs vēsturiskajam akmens bruģim; - Dzirnau ielas krustojums risināts saistītā projektā; - Plānoti bezšķēršļu krustojumi vides pieejamības nodrošināšanai, veidojot gājēju zonu vienā līmenī, bez augstuma starpībām, bet skaidri iezīmējot braucamo daļu; - Autostāvietas nodrošinātas gar Vērmānes dārzu, Tieslietu ministriju un Baumaņa skvēru (rekomendējams stāvvietas zonu veidot no vēsturiskā akmens bruģa); - Baumaņa ielas skvēram - apstādījumu rekonstrukcija un papildināšana; - Elizabetes ielas krustojuma paplašinājums veidojams pēc “zaļās kabatas” principa; - Tieslietu ministrijas ielas pusē paplašināta apstādījumu zona ap esošiem kokiem; visam ielas posmam plānota atsevišķa apstādījumu josla vismaz 2 m platumā ielas ZR pusē, kas ir vairāk izsauļota, mazinot ‘karstuma salas’ efektu; - Papildināta esošā apstādījumu struktūra un veidoti jauni apstādījumi. Palielināts labiekārtojuma elementu daudzums – krustojumu paplašinājumos uzstādīti informācijas stendi un dzeramā ūdens krāni; veloturētāji nodrošināti gan krustojumos, gan visā posmā, vērtējot piesaistes punktus; visā posmā izvietoti soliņi un atkritumu konteineri; paplašinātās gājēju ietves ar iespēju izvietot terases; - Gar Vērmānes dārzu gājēju ielas paplašinājums ap esošiem kokiem plānots ar integrētiem soliņiem, kas sasaucas ar Baumaņa skvēra risinājumu – soliņi ap kokiem; - Posmā ir 3 sabiedriskā transporta pieturas, kas plānotas pēc jauniem Rīgas ārtelpas dizaina principiem ar integrētiem labiekārtojuma elementiem un informāciju
Attēls. Ģenerālā plāna shēma posmam 1.1. Griezums A-A (Tērbatas ielas posms no Elizabetes ielas līdz Dzirnau ielai) 	
Attēls. Griezums A-A un 3D modelis posmam gar Tieslietu ministriju	

1.2. Tērbatas/ Dzirnau krustojums – Tērbatas/ Stabu krustojums



Attēls. Ģenerālā plāna shēma posmam 1.2.

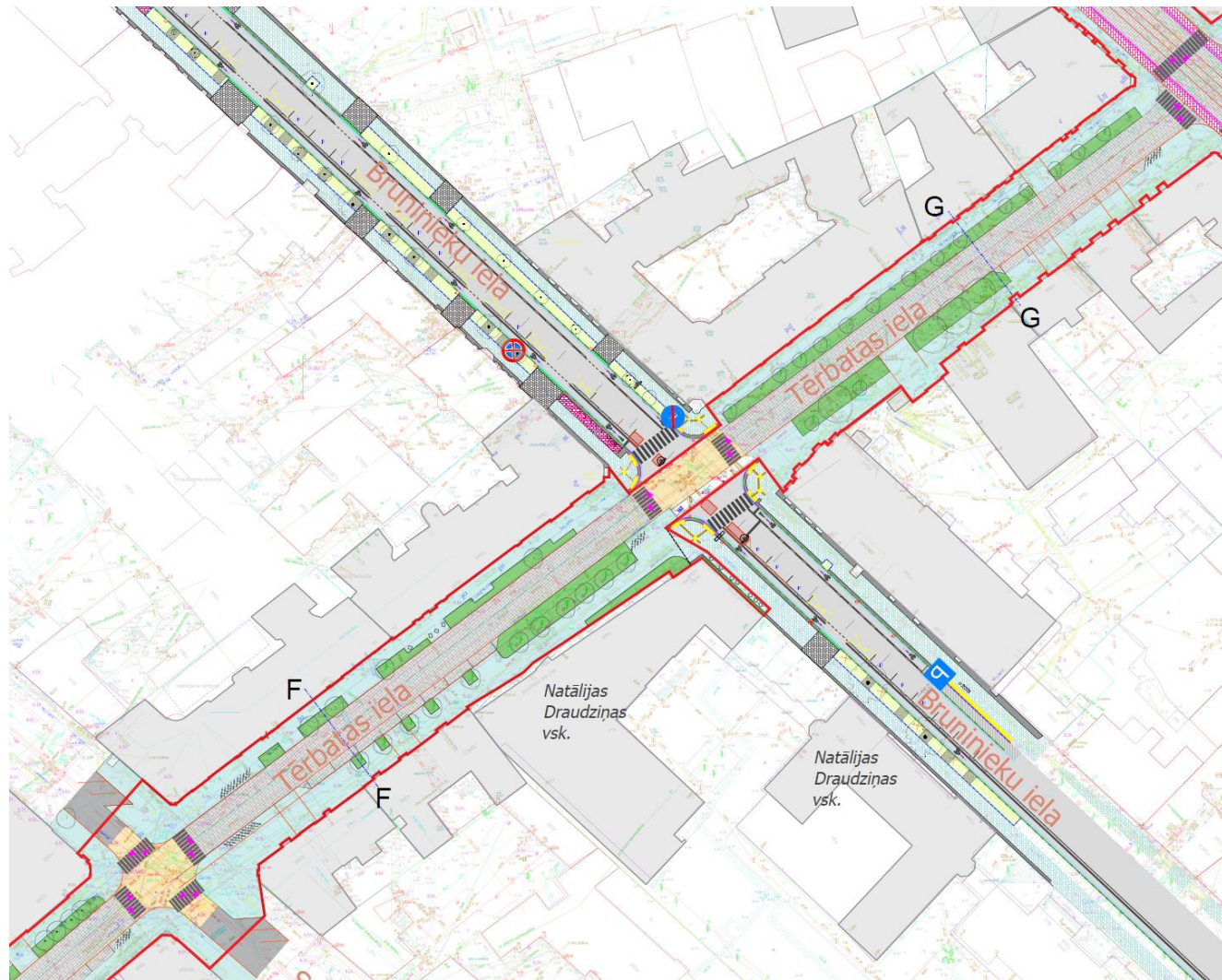
Griezums B-B (Tērbatas ielas posms no Dzirnau ielas līdz Blaumaņa ielai)



Attēls. Griezums B-B un 3D modelis posmam (pārējie griezumai pievienoti ģenerālajam plānam)

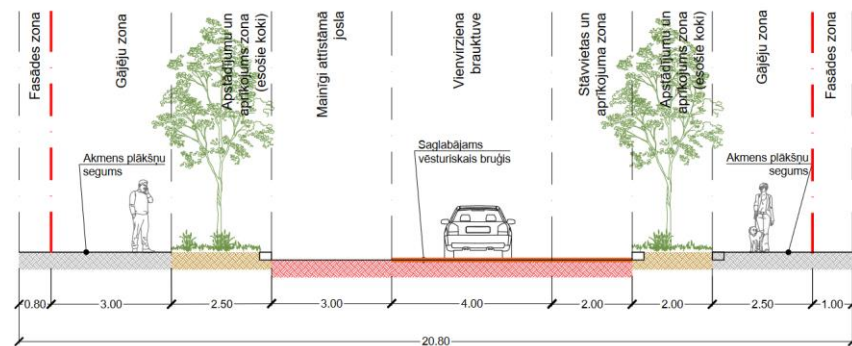
- Paplašināta gājēju ietve, nodrošinot vidēji – 3-3,5 m platu gājēju pārvietošanās telpu, veidot to pēc ielas telpas zonējuma principa – piekļuves zonas pie fasādēm, brīvība (brīva pārvietošanās zona) un ielas aprikojuma un apstādījumu zona;
- Velo pārvietošanas zona – rekomendējama velo josla uz braucamās daļas, ar transporta ātruma ierobežojumu (20 km/h), nodrošinot līdzenu segumu, kas vizuāli un kvalitatīvi līdzvērtīgs vēsturiskajam akmens bruģim;
- Plānoti bezšķēršļu krustojumi vides pieejamības nodrošināšanai, veidojot gājēju zonu vienā līmenī, bez augstuma starpībām, bet skaidri iezīmējot braucamo daļu;
- Samazināts brauktuves platums, saglabājot vēsturisko akmens bruģi – 7-7,5 m platumā (neskaitot stāvvietas zonu);
- Ģertrūdes ielas krustojums risināts saistītā projektā;
- Autostāvēšanas nodrošinātas visā ielas posmā ielas DA pusē, kas lielāko dienas daļu ir apēnota (stāvvietas zonu veidot no vēsturiskā akmens bruģa);
- Papildināta esošā apstādījumu struktūra un veidoti jauni apstādījumi – visam ielas posmam plānota atsevišķa apstādījumu josla vismaz 2 m platumā ielas ZR pusē, kas ir vairāk izsauļota, mazinot 'karstuma salas', savukārt Ģertrūdes – Stabu ielas posmā zaļā zona paplašināta līdz 2,5 m ar iespēju veidot integrētus lietusūdens risinājumus, plašākas apstādījumu zonas ar integrētām atpūtas vietām;
- Akas ielas viena no fasādēm ir plānotā, ka zaļa siena, palielinot pilsētvides apstādījumu struktūru, izmantojot vertikālas apzaļumošanas principus;
- Palielināts labiekārtojuma elementu daudzums – krustojumu paplašinājumos uzstādīti informācijas stendi un dzeramā ūdens krāni; veloturētāji nodrošināti gan krustojumos, gan visā posmā, vērtējot piesaistes punktus; visā posmā izvietoti soliņi un atkritumu konteineri; paplašinātās gājēju ietves ar iespēju izvietot terases;
- Posmā ir 1 sabiedriskā transporta pietura, kas plānota pēc jaunajiem Rīgas ārtelpas dizaina principiem ar integrētiem labiekārtojuma elementiem un informāciju

1.3. Tērbatas/ Stabu krustojums – Tērbatas/ Matīsa krustojums



Attēls. Ģenerālā plāna shēma posmam 1. 3.

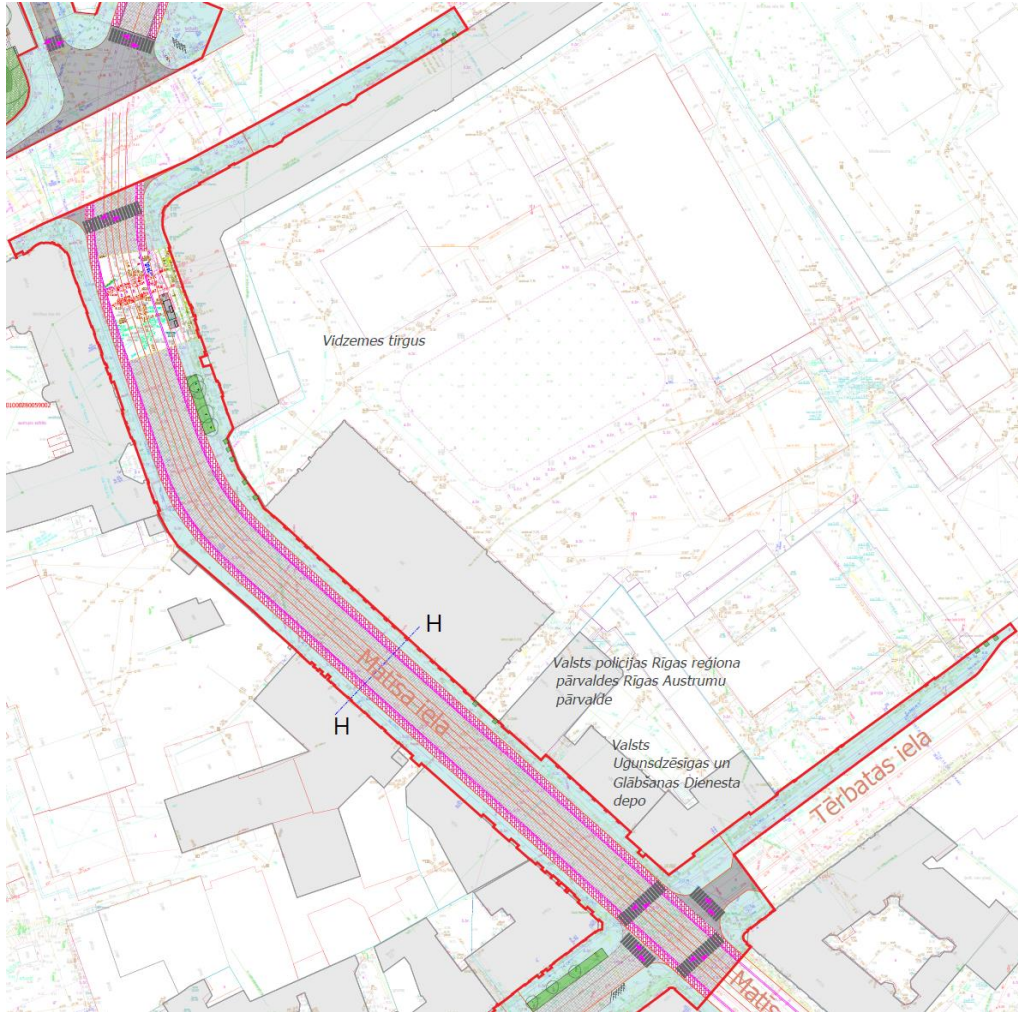
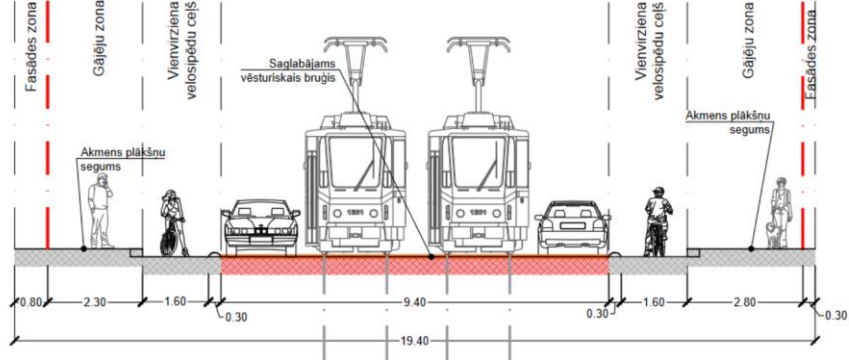
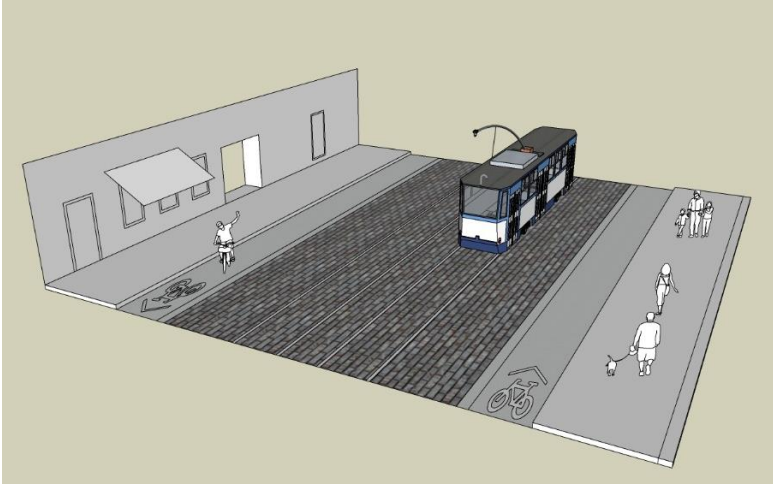
Griezums G-G (Tērbatas ielas posms no Bruņinieku ielas līdz Matīsa ielai)



Attēls. Griezums G-G un 3D modelis posmam (pārējie griezumī pievienoti ģenerālajam plānām)

- Paplašināta gājēju ietve, nodrošinot vidēji – 3-3,5 m platu gājēju pārvietošanās telpu, veidot to pēc ielas telpas zonējuma principa – piekļuves zonas pie fasādēm, brīvītelpa (brīva pārvietošanās zona) un ielas aprīkojuma un apstādījumu zona;
- Velo pārvietošanas zona – rekomendējošā velo josla uz braucamās daļas (nav izvietojama gājēju zonā), ar transporta ātruma ierobežojumu, nodrošinot līdzenu segumu, kas vizuāli un kvalitatīvi līdzvērtīgs vēsturiskajam akmens bruģim;
- Plānoti bezšķēršļu krustojumi vides pieejamības nodrošināšanai, veidojot gājēju zonu vienā līmenī, bez augstuma starpībām, bet skaidri iezīmējot braucamo daļu;
- Samazināts brauktuves platums, saglabājot vēsturisko akmens bruģi – 7-7,5 m platumā (neskaitot stāvvietas zonu);
- Bruņinieku ielas krustojums daļēji risināts saistītā projektā;
- Autostāvietas nodrošinātas visā ielas posmā (stāvvietas zonu veidot no vēsturiskā akmens bruģa, t.sk. apaļakmens);
- Papildināta esošā apstādījumu struktūra un veidoti jauni apstādījumi – visam ielas posmam plānota atsevišķa apstādījumu josla vismaz 2 m platumā ielas ZR pusē, kas ir vairāk izsauļota, mazinot ‘karstuma salas’; savukārt Stabu – Bruņinieku ielas posmā zaļā josla paplašināta, līdz 2,5 m ar iespēju veidot integrētus lietusūdens risinājumus, plašākas apstādījumu zonas ar integrētām atpūtas vietām;
- N.Draudziņas vsk. zaļo risinājumu sasaisti veido ar iespēju paredzēt gar Bruņinieku un Tērbatas ielu integrētus lietusdārzus un zaļo fasādes risinājumu, izmantojot vertikālas apzaļumošanas principus (saskaņā ar saistīto projektu “Dabā balstītu un viedo risinājumu portfeļa izstrāde un demonstrēšana pilsētu klimata noturības uzlabošanai Latvijā un Igaunijā” (LIFE LATESTadapt) (2023)) ;
- Gar skolu ielas posmu veidot pēc ‘zaļo kabatu’ principa, paplašinot zaļās zonas ap esošiem kokiem, uzlabojot to augšanas apstākļus;
- Palielināts labiekārtojuma elementu daudzums – krustojumu paplašinājumos uzstādīti informācijas stendi un dzeramā ūdens krāni; veloturētāji nodrošināti gan krustojumos, gan visā posmā, vērtējot piesaistes punktus; visā posmā izvietoti soliņi un atkritumu konteineri; paplašinātās gājēju ietves ar iespēju izvietot terases

2.posms

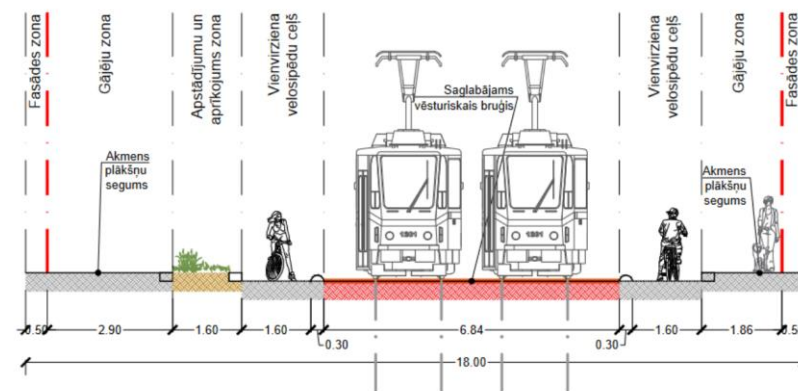
2. posms Tērbatas/Matīsa ielas krustojums - Miera/Tallinas ielas krustojums	
Posma daļa/ shēma (ģenerālais plāns ir pievienots atsevišķi)	Ietvertie risinājumi
2.1. Tērbatas/ Matīsa krustojums – Miera/ Brīvības krustojums  Attēls. Ģenerālā plāna shēma posmam 2.1. Griezums H-H (Matīsa ielas posms no Tērbatas ielas līdz Brīvības ielai)   Attēls. Griezums H-H un 3D modelis posmam	- Plānots atdalītais veloceļš abās ielas pusēs, sadalot kustības virzienus – 1,6 m platumā ar papildus drošības atdalošo malu 0,3 m no sabiedriskā transporta pārvietošanas zonas; - Plānots gājēju telpas risinājums, nodrošinot vidēji – 2,5 m platu gājēju pārvietošanās telpu, veidot to pēc ielas telpas zonējuma principa – piekļuves zonas pie fasādēm, brīvītelpa (brīva pārvietošanās zona) un ielas aprīkojuma un apstādījumu zona; - Samazināts brauktuves platums, saglabājot vēsturisko akmens bruģi – 9,4 m platumā. Automašīnu brauktuvei izmantojama arī tramvaja sliežu seguma zona; - Veidoti jauni apstādījumi – apstādījumu zona (līdz 2,5 m) ar integrētu atpūtas vietu veidota pie Vidzemes tirgus sabiedriskā transporta pieturas, veidot ‘zaļo kabatu’ ar Vidzemes tirgus identitātes simbolisko vides objekta izvietojuma iespēju – sasaiste ar ielas telpu; - Vidzemes tirgus akcentēšanai, ieejas tirgus zonā (no Matīsa, Tērbatas un Brīvības ielām), veidojami ar vides objektiem un apstādījumiem konteineros; - Palielināts labiekārtojuma elementu daudzums – krustojumu paplašinājumos uzstādīti informācijas stendi un dzeramā ūdens krāni; veloturētāji nodrošināti gan krustojumos, gan visā posmā, vērtējot piesaistes punktus; visā posmā izvietoti soliņi un atkritumu konteineri; paplašinātās gājēju ietves ar iespēju izvietot terases; - Posmā ir 1 sabiedriskā transporta pietura (Vidzemes tirgus), kas plānota pēc jauniem Rīgas ārtelpas dizaina principiem ar integrētiem labiekārtojuma elementiem un informāciju; - Operatīva transporta novietošanai ir izmantojama iekšējā teritorija;

2.2. Miera/ Brīvības krustojums – Miera/ Tallinas krustojums

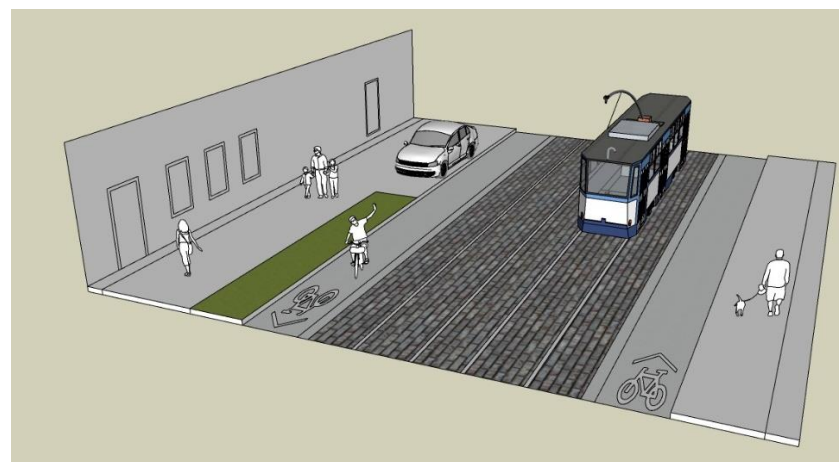
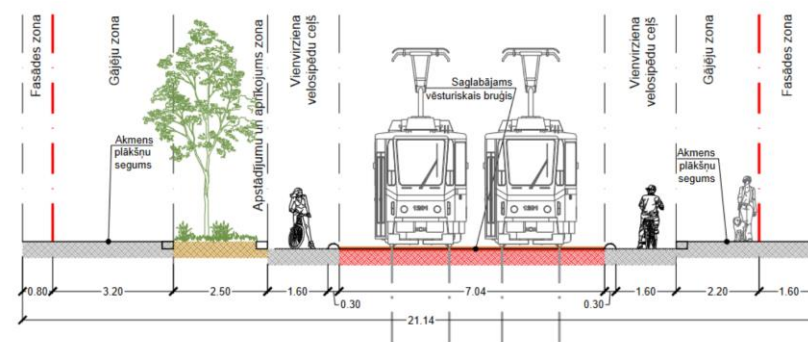


Attēls. Ģenerālā plāna shēma posmam 2.2.

Griezums M-M (Miera ielas posms no Maiznīcas ielas līdz Annas ielai)



Griezums M2-M2 (Miera ielas posms no Palīdzības ielas līdz Tallinas ielai)



Attēls. Griezums M-M, M2-M2 un 3D modeli posmam (pārējie griezumā pievienoti ģenerālajam plānam)

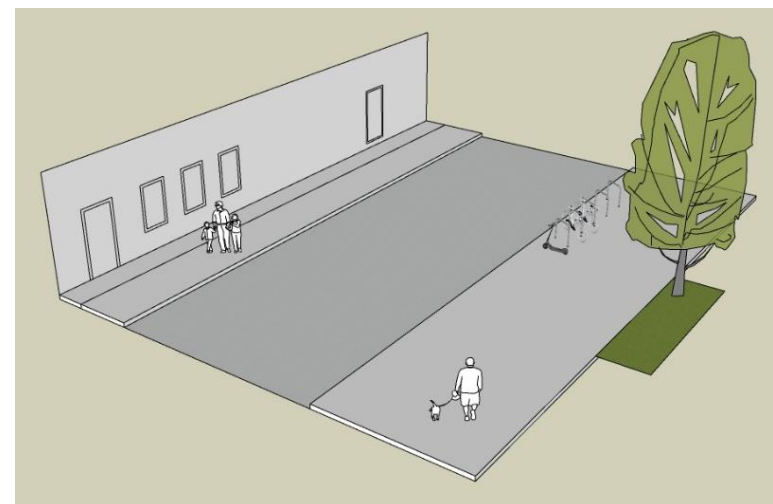
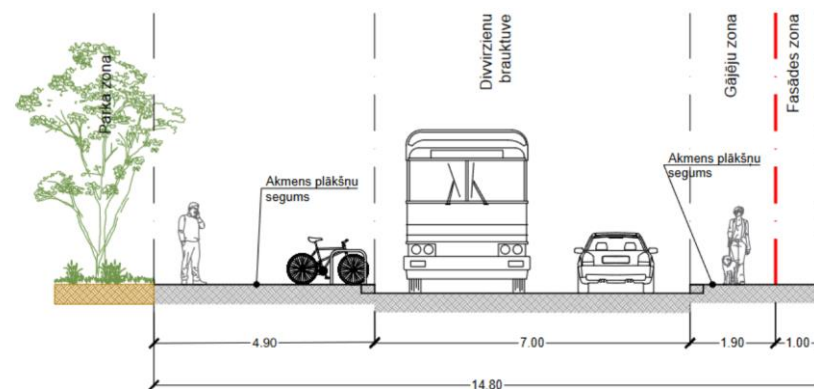
- Miera ielas posms ir slēgts privāta autotransporta tranzīta kustībai, izņemot piekļuves īpašumiem (pārvietošanās pa tramvaja seguma zonu);
- Prioritāra ir gājēju, velo un sabiedriskā transporta (tramvaja) kustība;
- Plānots atdalītais veloceļš abās ielas pusēs, sadalot kustības virzienus – 1,6 m platumā ar papildus drošības atdalošo malu 0,3 m no sabiedriskā transporta pārvietošanas zonas;
- Plānots gājēju telpas risinājums, nodrošinot vidēji – 1,70 - 3 m platu gājēju pārvietošanās telpu, veidot to pēc ielas telpas zonējuma principa – piekļuves zonas pie fasādēm, brīvā telpa (brīva pārvietošanās zona) un ielas aprikojuma un apstādījumu zona;
- Samazināts brauktuves platums, saglabājot tramvaja zonā vēsturisko akmens bruģi – 6,80 m platumā. Visā posmā nepieciešama bruģa seguma kvalitatīva atjaunošana tramvaja sliežu līmenī;
- Īslaicīgas autostāvietas un piegādes zonas nodrošinātas visā ielas posmā, mijoties ar apstādījumu zonām;
- Veidoti jauni apstādījumi un papildināti esošie – prioritāri saglabājami esošie koki; ielas posmam plānoti atsevišķi apstādījumu joslas posmi 2,5 m platumā ielas DR pusē (visvairāk izsauļotā ielas pusē), nodrošinot apēnojumu saulainā un karstā laikā. Plašākas zaļās zonas veidotas Tallinas ielas tuvumā, nodrošinot sasaisti ar iedzīvotāju iniciatīvām un jau izveidotām parkletu zonām;
- Palielināts labiekārtojuma elementu daudzums – krustojumu tuvumā uzstādīti informācijas stendi un dzeramā ūdens krāni; veloturētāji nodrošināti gan krustojumos, gan visā posmā, vērtējot piesaistes punktus; visā posmā izvietoti soliņi un atkritumu konteineri; paplašinātās gājēju ietves ar iespēju izvietot terases, lai radītu uzturēšanās iespējas gan apkārtējiem iedzīvotājiem, gan viesiem;
- Posmā ir 1 sabiedriskā transporta pietura (pie Tallinas ielas), kas plānota pēc jauniem Rīgas ārtelpas dizaina principiem ar integrētiem labiekārtojuma elementiem un informāciju

2.3. Miera/ A.Briāna krustojums – Palīdzības ielas skvērs



Attēls. Ģenerālā plāna shēma posmam 2.3.

Griezums Z-Z (Astrīda Briāna ielas posms pie Palīdzības ielas skvēra)



Attēls. Griezums Z-Z un 3D modelis posmam

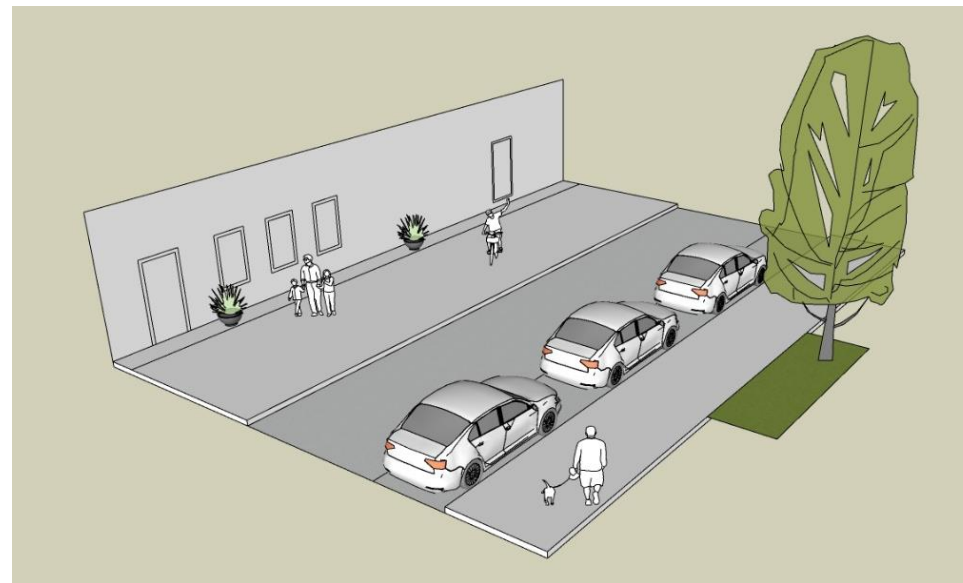
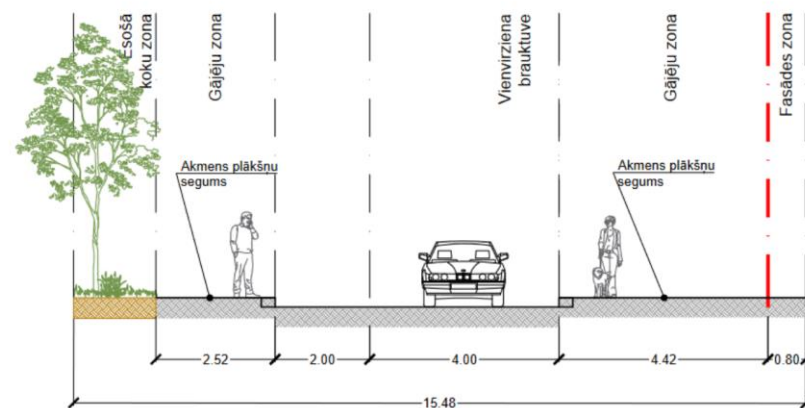
- Paplašināta gājēju ietve, nodrošinot vidēji – 3-3,5 m platu gājēju pārvietošanās telpu, veidot to pēc ielas telpas zonējuma principa – piekļuves zonas pie fasādēm, brīvtempa (brīva pārvietošanās zona) un ielas aprīkojuma un apstādījumu zona;
- Plānoti bezšķēršļu krustojumi vides pieejamības nodrošināšanai, veidojot gājēju zonu vienā līmenī, bez augstuma starpībām, bet skaidri iezīmējot braucamo daļu;
- Saskaņā ar velostratēģiju šis posms ir vietējas nozīmes velo satiksmes savienojums - plānots izmantojot rekomendējošās velo joslas, veidojot velo satiksmes savienojumus ar Miera ielu;
- Samazināts brauktuves platums – 7-7,5 m platumā (*neskaitot stāvvietas zonas*);
- Autostāvietas nodrošinātas Palīdzības ielas posmos;
- Palielināts labiekārtojuma elementu daudzums – krustojumu paplašinājumos uzstādīti informācijas stendi un dzeramā ūdens krāni; veloturētāji nodrošināti gan krustojumos, gan visā posmā, vērtējot piesaistes punktus; visā posmā izvietoti soliņi un atkritumu konteineri; paplašinātās gājēju ietves ar iespēju izvietot terases;
- Plašākas zaļās zonas veidotas Tallinas ielas krustojuma tuvumā, nodrošinot plašāku zaļo teritoriju un ar integrētam atpūtas vietām, rēķinoties ar krustojuma intensīvo izmantošanu un nākotnes sasaiti ar Alojas kvartāla publiski pieejamo objektu attīstības risinājumiem. Prioritāri saglabājami esošie koki, jaunie apstādījumi izvietojami brīvās zonās, akcentējot ielu krustojumus un publiski nozīmīgas vietas;
- Palīdzības ielas skvērs ir viens no svarīgiem apkaimes ārtelpas 'mezglu punktiem', kas nodrošina ne tikai zaļo zonu un tās pieejamību, bet arī daudzveidīgas rekreācijas iespējas - sportiskās aktivitātes un bērnu rotaļu laukumu. Palīdzības ielas skvēram plānota apstādījumu, celiņu, laukumu un labiekārtojuma elementu atjaunošana – soliņu vietas, atkritumu konteineri, veloturētāji, dzeramā ūdens krāns, informācijas stends, bērnu rotaļu laukums, āra treniņi ielu vingrošanai, atjaunots arī skvēra apgaismojums. Veidojama zemu skaņu atstarojošu barjeru skvēra aizsardzībai no satiksmes ietekmes.
- Vizuāli un fiziski attīstāma sasaiste ar Fon Stricka villu (*skvēra kompozīcija iekļauj villas ēkas apjomu, kā daļu no teritorijas vizuālās dominantes*);
- Posmā ir 1 sabiedriskā transporta pietura (*pie Tallinas ielas krustojuma*), kas plānota pēc jauniem Rīgas ārtelpas dizaina principiem ar integrētiem labiekārtojuma elementiem un informāciju

2.3.a A.Briāna iela – Annas/ Miera iela – A.Briāna/ Šarlotes iela līdz Brīvības ielai



Attēls. Ģenerālā plāna shēma posmam 2.3.a

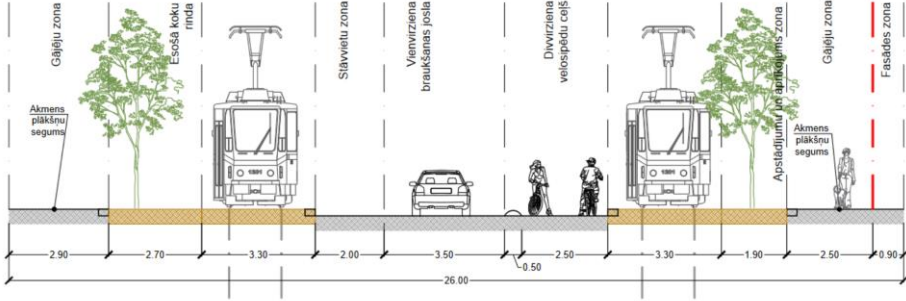
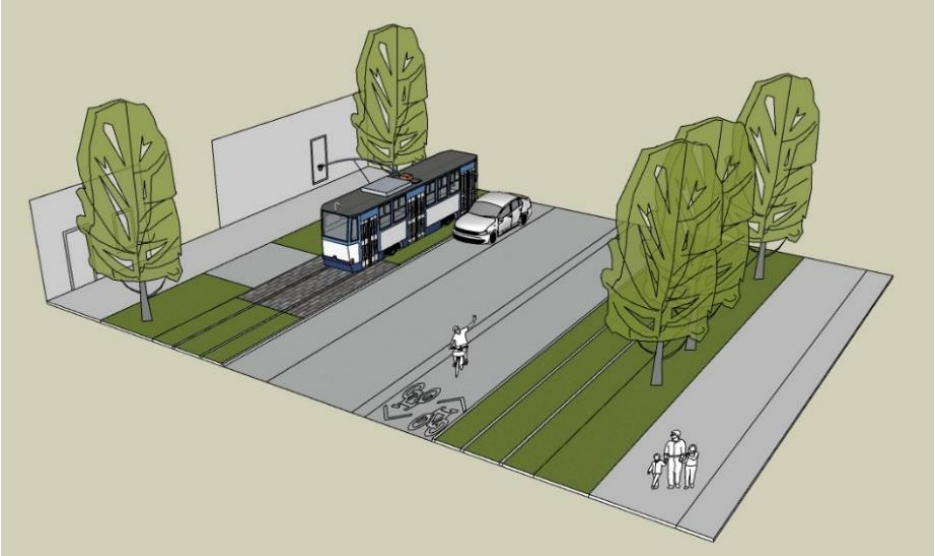
Griezums V-V (Šarlotes ielas posms no Astrīda Briāna ielas līdz Brīvības ielai)



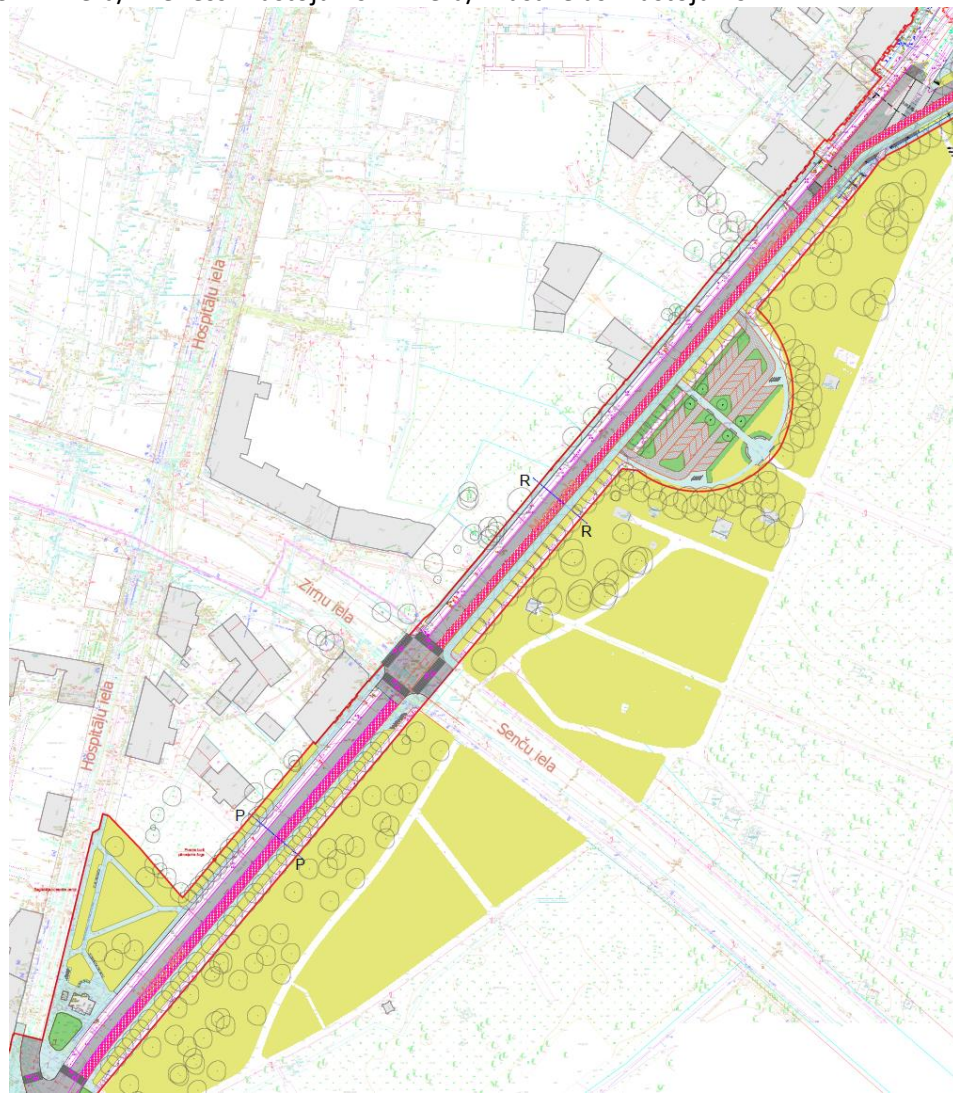
Attēls. Griezums V-V un 3D modelis posmam

- Paplašināta gājēju ietve, nodrošinot vidēji – 3-3,5 m platu gājēju pārvietošanās telpu, veidot to pēc ielas telpas zonējuma principa – piekļuves zonas pie fasādēm, brīvība (brīva pārvietošanās zona) un ielas aprīkojuma un apstādījumu zona;
- Plānoti bezšķēršļu krustojumi vides pieejamības nodrošināšanai, veidojot gājēju zonu vienā līmenī, bez augstuma starpībām, bet skaidri iezīmējot braucamo daļu;
- Saskaņā ar velostratēģiju šis posms ir vietējas nozīmes velo satiksmes savienojums - plānots izmantojot rekomendējošās velo joslas, veidojot velo satiksmes savienojumus ar Miera ielu;
- Samazināts brauktuves platums – 4 m platumā vienvirziena iela (*neskaitot stāvvietas zonas*);
- Autostāvietas nodrošinātas pie poliklīnikas un laboratorijas, kā arī A.Briāna ielas posmā, integrējot arī apstādījumu zonas;
- Palielināts labiekārtojuma elementu daudzums – krustojumu paplašinājumos uzstādīti informācijas stendi un dzeramā ūdens krāni; veloturētāji nodrošināti gan krustojumos, gan visā posmā, vērtējot piesaistes punktus; visā posmā izvietoti soliņi un atkritumu konteineri; paplašinātās gājēju ietves ar iespēju izvietot terases;
- Prioritāri saglabājami esošie koki, jaunie apstādījumi izvietojami brīvās zonās, akcentējot ielu krustojumus un publiski nozīmīgas vietas;
- Sasaite ar Dailies teātra publisko ārtelpu un apstādījumiem;
- Iespēju robežās izskatīt iespēju Šarlotes un Maiznīcas ielas krustojumā esošo īpašumu ar vairākiem pieaugušiem kokiem un gājēju trotuāriem, veidot, kā jauno publisko ārtelpu, kas nodrošinātu gājēju rekreācijas zonu blīvas apbūves kontekstā, ka arī ienestu apstādījumu zonas ceļā infrastruktūrā (*šobrīd nav pašvaldības īpašumā, bet Saskaņā ar RVC teritorijas plānojumu – plānotais skvērs*);

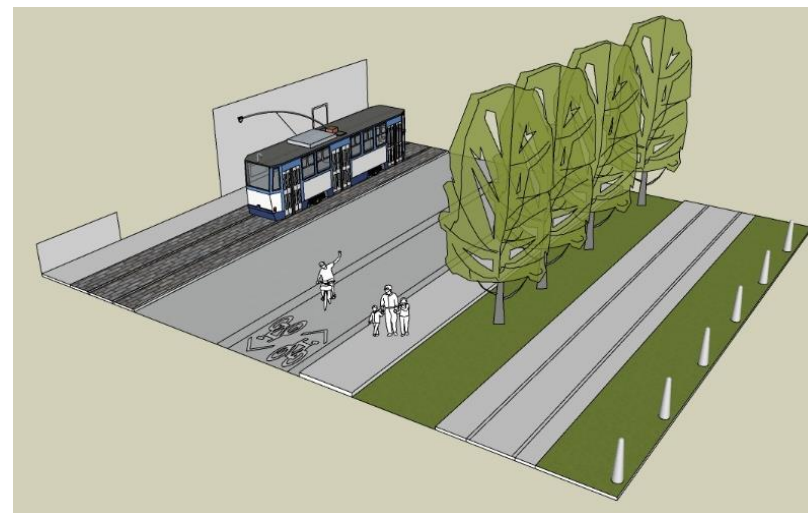
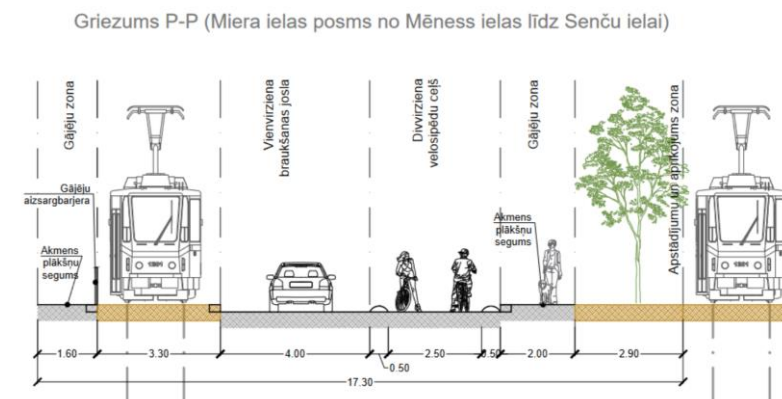
3.posms

3.posms Miera/Tallinas ielas krustojums - Brasas mobilitātes punkts	
Posma daļa/ shēma (ģenerālais plāns ir pievienots atsevišķi)	Ietvertie risinājumi
3.1. Miera/ Tallinas ielas krustojums – Miera/ Mēness ielas krustojums  Attēls. Ģenerālā plāna shēma posmam 3.1.	Griezums U-U (Miera ielas posms gar Rīgas dzemdību namu)   Attēls. Griezums O-O un 3D modeli posmam - Samazināts brauktuves platums, veidojot vienvirziena brauktuvi, pārskatot un samazinot krustojuma zonas platumus un rādījumus. Autostāvietas nodrošinātas pie Dzemdību nama; - Plānots atdalīts veloceļš starp auto un tramvaja zonām, apvienojot kustības virzienus – 2,5 m platumā ar papildus drošības atdalošo malu 0,5 m no transporta pārvietošanas zonas. Tuvāk Tallinas ielai sadaloša josla ir apstādījumu zona 2,5 m platumā; - Atjaunots asfaltbetona segums automašīnu brauktuvei un veidojams ekstensīva zāliena segums, vai zāliena aizvietotāj augu segums (kodīgais laimiņš utml.) vai birstoša materiāla segums tramvaja sliežu zonā (nepalielinot cieta seguma platības), lietusūdens uztverei, nodrošinot šķērsošanas zonās vienlīmeņa gludu segumu gājējiem un velo braucējiem; - Plānoti bezšķēršļu krustojumi vides pieejamības nodrošināšanai, veidojot gājēju zonu vienā līmenī, bez augstuma starpībām, bet skaidri iezīmējot braucamo daļu, paceltas šķērsošanas zonas (Alojas un Ēveles ielas); - Tabakas fabrikas kvartāls un Alojas ielas radošā telpa – ir potenciālie publisko aktivitāšu piesaistes punkti, kur plānots veidot sasaisti ar Miera ielas labiekārtojuma risinājumiem, nodrošinot gan drošu un ērtu tramvaja sliežu šķērsošanu, gan aprīkotas un pieejamas sabiedriskā transporta pieturvietas; - Veidoti jauni apstādījumi un papildināti esošie – prioritāri saglabājami esošie koki, pēc iespējas paplašinot zaļo zonu ap tiem. Jaunie apstādījumi veidoti ielas krustojumos un Dzemdību nama skvērā – būtiski attīstot šo teritoriju par izmantojamu un pieejamu publisko ārtelpu, kas nodrošina, gan Dzemdību nama skvērs ir papildināms ar soliņiem, veloturētājiem, atkritumu tvertnēm, informācijas stendu, dzeramā ūdens krānu, kā arī ir vietu vides mākslai. Kopumā dzemdību nama teritorijai jāveido kopēja attīstības koncepcija, lietderīgi izmantojot visu tā teritoriju, nevis tikai ielas pusē esošo teritoriju; - Palielināts labiekārtojuma elementu daudzums – krustojumu paplašinājumos uzstādīti informācijas stendi un dzeramā ūdens krāni; veloturētāji nodrošināti gan krustojumos, gan visā posmā, vērtējot piesaistes punktus; visā posmā izvietoti soliņi un atkritumu konteineri; - Posmā ir 3 sabiedriskā transporta pieturas, kas plānotas pēc jauniem Rīgas ārtelpas dizaina principiem ar integrētiem labiekārtojuma elementiem un informāciju. Dzemdību nama pieturvietu savienota ar plānoto skvēru, veidojot vienotu ārtelpu. Mēness ielas pieturvietu blakus Š.Dubnova ebreju vsk. veidota ar pieguļošo zaļo teritoriju pēc ‘zaļo kabatu’ principa. Savukārt Ēveles ielas pieturvietu veidota, integrējot nepieciešamo labiekārtojumu gan pieturvietas, gan iedzīvotāju vajadzībām – nodrošinot papildus zaļo zonu pēc arī pēc ‘zaļo kabatu’ principiem.

3.2. Miera/ Mēness krustojums – Miera/ Klusā ielas krustojums



Attēls. Ģenerālā plāna shēma posmam 3.2.



Attēls. Griezums P-P un 3D modeli posmam (pārējie griezumī pievienoti ģenerālajam plānā)

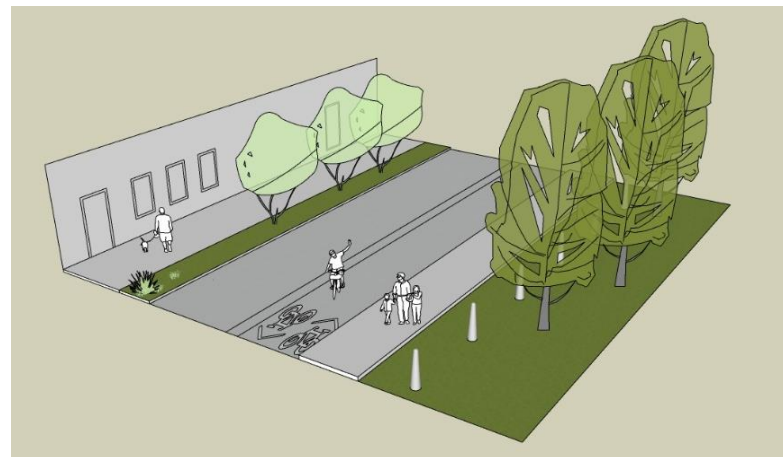
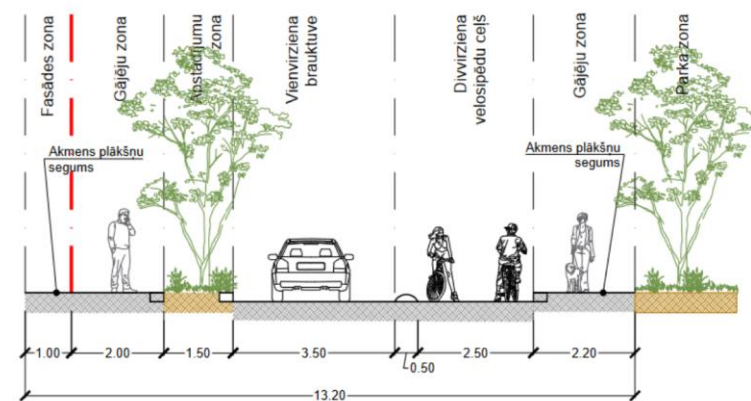
- Samazināts brauktuves platums (līdz 4 m), veidojot vienvirziena brauktuvi, pārskatot un samazinot krustojuma zonas platumus un rādus.
- Plānots atdalīts veloceļš, apvienojot kustības virzienus – 2,5 m platumā ar papildus drošības atdalošo malu 0,5 m abās pusēs;
- Atjaunots asfaltbetona segums automašīnu brauktuvei un veidojams zāliena segums vai birstošā materiāla segums tramvaja sliežu zonā, lietusūdens uztverei, nodrošinot šķērsošanas zonās vienlīmeņa gludu segumu gājējiem un velo braucējiem;
- Plānoti bezšķēršļu krustojumi vides pieejamības nodrošināšanai, veidojot gājēju zonu vienā līmenī, bez augstuma starpībām, bet skaidri iezīmējot braucamo daļu;
- Autostāvietas nodrošinātas Lielo kapu teritorijā, esošās stāvvietas zonā, pārveidojot esošo stāvvietu- ar definēto stāvēšanas un kustības zonu, ar apstādījumu struktūru, ar labiekārtojumu – soliņi, atkritumu tvertnes, veloturētāji, informācijas stends. Papildus stāvvietā veidota publiski pieejama WC ar ūdens ņemšanas vietu;
- Stāvvietas risinājumos integrēti ilgtspējīgie lietusūdens risinājumi;
- Veidoti jauni apstādījumi un papildināti esošie – prioritāri saglabājami esošie koki; ielas posmam plānoti atsevišķi apstādījumu joslas posmi zem esošiem kokiem, papildus palielinot no seguma brīvas platības esošām koku alejām.
- Jaunie apstādījumi veidoti ielas krustojumos un Miera un Hospitāļu ielas skvērā (pēc iedzīvotāju iniciatīvas izstrādātas skices), vadoties pēc ‘zaļo kabatu’ principa – būtiski attīstīt šo teritoriju par izmantojamu un pieejamu publisko ārtelpu, kas nodrošina publiskā ārtelpas kvalitātes iedzīvotājiem un pilsētas viesiem. Skvērs ir papildināms ar soliņiem, veloturētājiem, atkritumu tvertnēm, informācijas stendu, dzeramā ūdens krānu un citiem rekreācijas labiekārtojuma elementiem;
- Palielināts labiekārtojuma elementu daudzums – krustojumu paplašinājumos uzstādīti informācijas stendi un dzeramā ūdens krāni; veloturētāji nodrošināti gan krustojumos, gan visā posmā, vērtējot piesaistes punktus; visā posmā izvietoti soliņi un atkritumu konteineri;

3.3. Miera/ Klusā ielas krustojums – Klusā iela - Brasas mobilitātes punkts



Attēls. Ģenerālā plāna shēma posmam 3.3.

Griezums T-T (Klusās ielas posms no Miera ielas līdz Upes ielai)



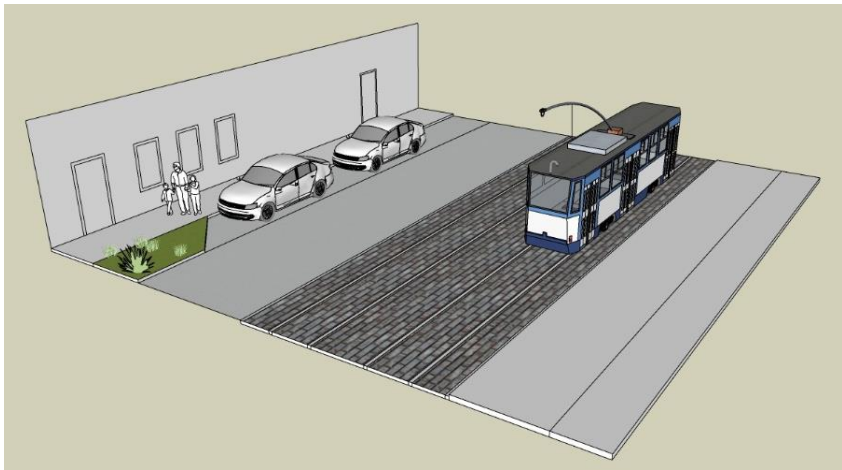
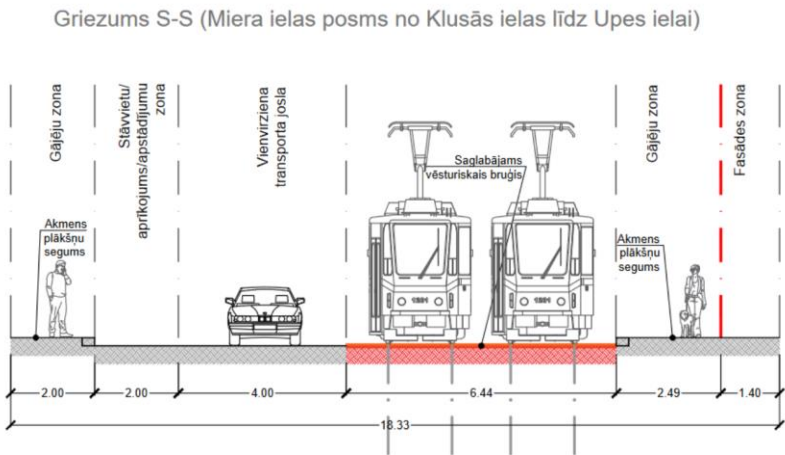
Attēls. Griezums T-T un 3D modeli posmam

- Samazināts brauktuves platums (līdz 3,5 m), veidojot vienvirziena brauktuvi, pārskatot un samazinot krustojuma zonas platumus un rādījumus.
- Plānots atdalītais veloceļš, apvienojot kustības virzienus – 2,5 m platumā ar papildus drošības atdalošo malu 0,5 m abās pusēs;
- Atjaunots asfaltbetona segums automašīnu brauktuvei un veidojams zāliena segums vai birstošā materiāla segums tramvaja sliežu zonā, lietusūdens uztverei, nodrošinot šķērsošanas zonās vienlīmeņa gludu segumu gājējiem un velo braucējiem;
- Plānoti bezšķēršļu krustojumi vides pieejamības nodrošināšanai, veidojot gājēju zonu vienā līmenī, bez augstuma starpībām, bet skaidri iezīmējot braucamo daļu;
- Apsaimniekošanas dienesta autostāvietas un piekļuve nodrošinātas Lielo kapu teritorijā pretim Kazarmu ielai, esošās stāvvietas zonā, veidojot jaunu stāvvietu - ar definēto stāvēšanas un kustības zonu, ar apstādījumu struktūru, ar labiekārtojumu – soliņi, atkritumu tvertnes, veloturētāji, informācijas stends. Papildus stāvvietā veidota publiski pieejama tualete ar ūdens ņemšanas vietu;
- Veidoti jauni apstādījumi un papildināti esošie – prioritāri saglabājami esošie koki; ielas posmam plānoti atsevišķi apstādījumu joslas posmi zem esošiem kokiem, papildus palielinot no seguma brīvas platības esošām koku alejām.
- Jaunie apstādījumi veidoti ielas krustojumos un Kazarmu ielas skvēra, vadoties pēc 'zaļo kabatu' principā – būtiski attīstot šo teritoriju par izmantojamu un pieejamu publisko ārtelpu, kas nodrošina publiskā ārtelpas kvalitātes iedzīvotājiem un pilsētas viesiem. Skvērs ir papildināms ar soliņiem, veloturētājiem, atkritumu tvertnēm, informācijas stendu, dzeramā ūdens krānu.
- Stāvvietas risinājumos integrēti ilgtspējīgi lietusūdens risinājumi;
- Palielināts labiekārtojuma elementu daudzums – krustojumu paplašinājumos uzstādīti informācijas stendi un dzeramā ūdens krāni; veloturētāji nodrošināti gan krustojumos, gan visā posmā, vērtējot piesaistes punktus; visā posmā izvietoti soliņi un atkritumu konteineri;
- Veidojot sasaisti ar Brasas stacijas mobilitātes punktu, plānotas veloceļa infrastruktūras norādes, kurās izvietoti gan sabiedriskā transporta vietās, gan krustojumos - plānotajos informācijas stendos;
- Posmā ir 2 sabiedriskā transporta pieturas, kas plānotas pēc jauniem Rīgas ārtelpas dizaina principiem ar integrētiem labiekārtojuma elementiem un informāciju. Plānots atbrīvot ielas posmu starp Klusās un Miera ielas krustojumu un Kazarmas ielu no privāta transporta, veidojot sabiedriskā transporta pieturvietu zonu, kas sasaistās ar plānoto skvēru;

3.3. a Miera ielas posms



Attēls. Ģenerālā plāna shēma posmam 3.3.a



Attēls. Griezums S-S un 3D modeli posmam

- Plānots paplašināt gājēju ietvi, nodrošinot vidēji – 2 – 3,5 m platu gājēju pārvietošanās telpu, veidot to pēc ielas telpas zonējuma principa – piekļuves zonas pie fasādēm, brīvītelpa (brīva pārvietošanās zona) un ielas aprīkojuma un apstādījumu zona;
- Samazināts brauktuves platums (līdz 4 m), saglabājot vienvirziena brauktuvi, pārskatot un samazinot krustojuma zonas platumus un rādījumus. Atjaunots asfaltbetona segums automašīnu brauktuvei;
- Tramvaja sliežu zonā plānots mainīt betona bruģakmens segumu uz veco akmens bruģi;
- Plānoti bezšķēršļu krustojumi vides pieejamības nodrošināšanai, veidojot gājēju zonu vienā līmenī, bez augstuma starpībām, bet skaidri iezīmējot braucamo daļu;
- Atrisinot īpašumu piederību, papildus sasaiste veidota starp Kluso un Miera ielas gājēju zonām un savienojot gājēju pārejas uz tuvāko zaļo zonu (*Lāču/ Straumes ielas zaļā zona*);
- Autostāvietas nodrošinātas gar ielas DR pusi, mijoties ar apstādījumu zonām;
- Palielināts labiekārtojuma elementu daudzums – krustojumu paplašinājumos uzstādīti informācijas stendi un dzeramā ūdens krāni; veloturētāji nodrošināti gan krustojumos, gan visā posmā, vērtējot piesaistes punktus; visā posmā izvietoti soliņi un atkritumu konteineri;

3. Plāns Projekta ieviešanai

Plāns Projekta ieviešanai

Nr. p.k.	Tehniskās specifikācijas nosacījums	Ieteikums
1.	Iepirkuma procedūras izvēle	Izvērtējot normatīvo aktu regulējumu, Pasūtītājam ieteicams izsludināt atklātu konkursu būvprojekta minimālā sastāvā ar tehnisko specifikāciju izstrādei katram plānotajam posmam. Balstoties uz projekta minimālā sastāvā nodefinēto, Pasūtītājam nepieciešams rīkot atklātu konkursu pēc principa projektē-būvē, ievērojot Publiskā iepirkuma likuma prasības.
2.	Ieteikumi projekta realizācijai	Projektu ieteicams realizēt 3 posmos. Plānotos posmus un detalizētu aprakstu skatīt priekšizpētes skaidrojošajā aprakstā. Izmaksu izlīdzināšanai, ieteikums katru posmu sadalīt mazākos posmos (kārtās, skatīt 3.1.attēlu), tādējādi realizēt projektu pa daļām, attiecīgi sabalansējot projekta izmaksas.  3.1.attēls. Maršruta posmu iespējamais sadalījums izbūves kārtās

Nr. p.k.	Tehniskās specifikācijas nosacījums	Ieteikums
		Projekta 1. posmu ieteicams sadalīt 4 kārtās, izbūves posmus sadalot un salāgojot attiecībā ar saistītiem projektiem, kas ir jau realizēti vai plānoti nākotnē. Projekta 2. posmu iespējams plānot 4 kārtās. Projekta 3. posmu iespējams realizēt 3 kārtās. Projekta posmus iespējams sadalīt vai apvienot, atbilstoši iespējamajām projekta izmaksām un pieejamajam finansējumam. Provizoriskās katras kārtas izbūves izmaksas pievienotas atsevišķi <i>Ekonomiskajā daļā</i>
3.	Nepieciešamie tehniskie noteikumi projekta realizācijai	Projekta izstrādes gaitā nepieciešams saņemt sekojošus tehniskos noteikumus: 1. AS "Sadales tīkls"; 2. AS "Gaso"; 3. RP SIA "Rīgas satiksme"; 4. SIA "Rīgas ūdens"; 5. SIA "TET" 6. VAS "Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs"; 7. RPA "Rīgas gaisma"; 8. RETN Baltic; 9. SIA "Baltcom"; 10. AS "Rīgas siltums"; 11. AS "Latvenergo"; 12. Rīgas domes Ārtelpas un mobilitātes departaments; 13. Rīgas domes Mājokļu un vides departaments; 14. Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments; 15. Citi tehniskie noteikumi, kas tiks iekļauti projekta būvatļaujā.

Tehniskās specifikācijas projektēšanas darbu uzsākšanai

Nosaukums	Darbu apraksts	Projektētājs	Pasūtītājs
Izpētes darbi	Nodrošina augstas detalizācijas topogrāfiskās informācijas (ADTI) uzmērījumu veikšanu, saskaņošanu, uz kuras platformas tiks izstrādāts Būvprojekts. ADTI jāpiesaista arī pie māju fasādēm un citiem nozīmīgiem objektiem, kas atrodas ielu malās un neatrodas ielu sarakstā norādītajā zemes vienībā. Projekta realizācijas gaitā jānodrošina arheoloģiskā uzraudzība, šis nosacījums jāiekļauj būvdarbu līgumā. Izvērtējot situāciju, projekta teritorijā jānodrošina lāzerskenēšana, piemēram, Lielo kapu	X	

Nosaukums	Darbu apraksts	Projektētājs	Pasūtītājs
	tuvumā. Lai laicīgi lemtu par nepieciešamo darbu veikšanu, lāzerskenēšana būtu nepieciešama arī ielas posmos, kur nav veikta komunikāciju izbūve vai pārbūve un nav zināma pazemes segumu vai citu elementu situācija un to izvietojums. Nepieciešamības gadījumā jāparedz veikt arheoloģisko izpēti. Esošajiem apstādījumiem, lai izvērtētu situāciju, nepieciešams saņemt sertificētu arboristu vai dendrologu izvērtējumu uz ko pamatojoties būtu iespējams novērtēt apstādījumu saglabāšanas vai nomaiņas risinājumus.		
Esošā satiksmes intensitāte	Jāveic transporta līdzekļu un gājēju kustības diennakts intensitātes skaitīšana. Jāapzina iepriekšējie intensitātes dati.	X	
Tehniskā apsekošana	Jāveic topošā būvprojekta robežās esošās situācijas apsekošana dabā ar fotofiksācijām, sastādot objekta tehniskās apsekošanas aktu.	X	
Tehniskie noteikumi	Nodrošina tehnisko noteikumu pieprasīšanu.	X	
Priekšizpēte	Risinājumus izvēlas atbilstoši priekšizpētē noteiktajām rekomendācijām, saskaņojot to ar Pasūtītāju	X	
Projekta izbūves varianti	Izstrādā priekšlikumus projekta realizācijai pa posmiem.	X	X
Inženiertīkli	Izstrādā nepieciešamos inženiertīklu pārbūves risinājumus, atbilstoši tehnisko noteikumu nosacījumiem.	X	
Projekta dokumenti	Iesniedz atbilstoši darba uzdevuma un Latvijas Republikas normatīvo aktu un LVS prasībām	X	
Projekta risinājumi	Izstrādā visas nepieciešamās būvprojektēšanas sadaļas, atbilstoši Latvijas Republikas likumdošanai. Būvprojekta izstrādes gaitā ceļu apmales, autostāvvietu izvietojumu, labiekārtojuma elementus izvietot atbilstoši LBN 008 noteiktajās pielaidēs. Atkāpes saskaņojot ar katru	X	

Nosaukums	Darbu apraksts	Projektētājs	Pasūtītājs
	iesaistīto inženierkomunikāciju turētāju. Izstrādes gaitā ņemt vērā visus aktuālos saistītos projektus, savienojot tos ar projektēto situāciju. Iespēju robežās risināt atsevišķas lietas ūdens kanalizācijas sistēmas izbūvi visos pārbūves posmos, tikai pamatotos gadījumos atteikties no atsevišķas sistēmas izbūves, to saskaņojot ar Pasūtītāju un SIA "Rīgas ūdens". Skaidrojošajā aprakstā norādīt informāciju par plānoto būvniecību, darbu organizāciju, tai skaitā par darbu veidu tehnoloģiju un būvizstrādājumiem, kā arī nepieciešamības gadījumā pievieno aprēķinus. Projektā iekļauj satiksmes organizācijas shēmas gan būvdarbu laikam, gan projekta realizācijas gadījumā. Būvprojektam pievieno būvdarbu izmaksu tāmi un darbu apjomu sarakstus, atbilstoši LBN 501-17. Projekta dokumentācija ievietojama bis sistēmā, kur nepieciešams saņemt visus skaņojumus un projekta ieceres dokumentu akceptu.		
CSDD audits	Projekta gaitā tiks izvērtēts Ceļu drošības audita atzinums saskaņā ar MK 972 "Ceļu drošības audita noteikumi"	X	X
Projekta ekspertīze	Nepieciešamības gadījumā Pasūtītājs projektam pieprasa būvprojekta ekspertīzi, ko veic neatkarīgs sertificēts uzņēmums vai būvspeciālists.		X

3.1. Būvniecības ieceru risinājumu ieviešanas modelis un būvniecības ieceru risinājumu ieviešanas laika grafiks

Provizorisks darbu izpildes laika grafiks, sadalot to pa ieviešanas posmiem, pievienots Priekšizpētes dokumentam kā atsevišķa daļa.

3.2. Sākotnējais ceļu drošības audits

Sākotnējais ceļu drošības audits pievienots Priekšizpētes dokumentam kā atsevišķa daļa.

3.3. Ekonomikas daļa

Izmaksu aprēķins (ceļu darbi, labiekārtojums), sadalot to pa ieviešanas posmiem, pievienots Priekšizpētes dokumentam kā **Ekonomikas daļa**.