

Vispārējās piezīmes Rokasgrāmatas III. nodevumam

- 1. Daļās un apakšdaļās pie tekstiem un attēliem ievietotās piezīmes par papildus nepieciešamiem uzlabojumiem**
- 2. Piezīmes un atsauces iezīmētas sarkanā krāsā**
- 3. Visām daļām tik veikta valodas korekcija**
- 4. Katrā daļā raksturīgākajai (tipiskai) ilustrācijai ir grafiskā dizaina paraugs, pārējās ilustrācijas ir veidojamas maketēšanas procesā.**
- 5. Sadaļām 0-A veikta 1. stilistiskā un 1. gramatikas korekcija.**

leadvārdi (tiks uzrunātas iesaistītās personas. Plānots uzrunāt sekojošos - Rīgas mērs Martiņš Staķis, Pilsētas arhitekts Gvido Princis, Jānis Lejnieks, Austrumu izpilddirekcijas pārstāvis, Skanstes attīstītāju biedrība, pārstāvis tiks precizēts, IKT - Sadales tīkls , Jānis Kirkovalds, NVO – RCAB, Toms Krilovs, Prāgas plānošanas institūts, pārstāvis tiks precizēts, Latvijas ainavu arhitektu asociācija, pārstāvis tiks precizēts. Ja no RD AK būs nozīmēta atbildīgā persona par PĀV, tad arī tā tiks uzrunāta)

[Grab your reader’s attention with a great quote from the document or use this space to emphasize a key point. To place this text box anywhere on the page, just drag it.]

[Grab your reader’s attention with a great quote from the document or use this space to emphasize a key point. To place this text box anywhere on the page, just drag it.]

[Grab your reader’s attention with a great quote from the document or use this space to emphasize a key point. To place this text box anywhere on the page, just drag it.]

cccqwfcqwevceqwvcwvwedvdvwevwevewvewvwevwv

[Grab your reader’s attention with a great quote from the document or use this space to emphasize a key point. To place this text box anywhere on the page, just drag it.]

[Grab your reader’s attention with a great quote from the document or use this space to emphasize a key point. To place this text box anywhere on the page, just drag it.]

[Grab your reader’s attention with a great quote from the document or use this space to emphasize a key point. To place this text box anywhere on the page, just drag it.]

cccqwfcqwevceqwvcwvwedvdvwevwevewvewvwevwv

[Grab your reader’s attention with a great quote from the document or use this space to emphasize a key point. To place this text box anywhere on the page, just drag it.]

[Grab your reader’s attention with a great quote from the document or use this space to emphasize a key point. To place this text box anywhere on the page, just drag it.]

[Grab your reader’s attention with a great quote from the document or use this space to emphasize a key point. To place this text box anywhere on the page, just drag it.]

cccqwfcqwevceqwvcwvwedvdvwevwevewvewvwevwv

[Grab your reader’s attention with a great quote from the document or use this space to emphasize a key point. To place this text box anywhere on the page, just drag it.]

[Grab your reader’s attention with a great quote from the document or use this space to emphasize a key point. To place this text box anywhere on the page, just drag it.]

[Grab your reader’s attention with a great quote from the document or use this space to emphasize a key point. To place this text box anywhere on the page, just drag it.]

cccqwfcqwevceqwvcwvwedvdvwevwevewvewvwevwv

[Grab your reader's attention with a great quote from the document or use this space to emphasize a key point. To place this text box anywhere on the page, just drag it.]

[Grab your reader's attention with a great quote from the document or use this space to emphasize a key point. To place this text box anywhere on the page, just drag it.]

[Grab your reader's attention with a great quote from the document or use this space to emphasize a key point. To place this text box anywhere on the page, just drag it.]

cccqwfcqwevceqwvcwvwedvdvwevwevewvewvwvewvwv

[Grab your reader's attention with a great quote from the document or use this space to emphasize a key point. To place this text box anywhere on the page, just drag it.]

[Grab your reader's attention with a great quote from the document or use this space to emphasize a key point. To place this text box anywhere on the page, just drag it.]

[Grab your reader's attention with a great quote from the document or use this space to emphasize a key point. To place this text box anywhere on the page, just drag it.]

cccqwfcqwevceqwvcwvwedvdvwevwevewvewvwvewvwv

0. IEVADS	7
01. VADLĪNIJU MĒRKIS, NOSTĀDNES UN PIELIETOJUMS	7
02. VADLĪNIJU IZMANTOŠANA, IESAISTĪTAS PUSES UN TO LOMA VADLĪNIJU ĪSTENOŠANĀ	11
03. VADLĪNIJU ROKASGRĀMATAS STRUKTŪRA	13
0.4 VADLĪNIJU ROKAS GRĀMATĀ IZMANTOTIE JĒDZIENI	15
A. ĀRTELPAS STRUKTŪRAS	17
A.1 VISPĀRĪGĀ INFORMĀCIJA PAR ĀRTELPAS STRUKTŪRĀM	17
A.2 ĀRTELPAS STRUKTŪRĀS UN TO LOMA PILSĒTAS VESELĪBĀ	19
A.3 RĪGAS VĒSTURISKĀ CENTRA ĀRTELPAS STRUKTŪRAS	26
B. ĀRTELPAS TIPOLOĢIJA	34
B 0. KO SVARĪGI ZINĀT PAR TIPOLOĢIJU?	34
B 1. IELAS.....	38
<i>B1.1. Ielu pilsētbūvnieciskais darbības mērķis</i>	<i>42</i>
B1.1.1. RVC galvenie ceļi	42
B1.1.2. Dzīvojamās ielas	42
B1.1.3. Jauktas izmantošanas ielas.....	43
B1.1.4. Galvenie publiskās ārtelpas ansambļi.....	49
B 2. LAUKUMI	53
B 3. PARKI, DĀRZI UN SKVĒRI	55
B 4. ĒKU ZAĻĀS ĀRTELPAS	57
B 5. KRASTMALAS	59
B 7. ĪPAŠĀ RAKSTURA ĀRTELPAS	61
C. DIZAINS	66
C1. IELU ĀRTELPAS KVALITĀTES TIPOLOĢIJA	66
C2. IELU DIZAINA PRINCIPI	68
C2.1. Gājēju telpa.....	74
C2.2. Koplietošanas telpa.....	84
C2.3. Mierinātas satiksmes telpa	90
C2.4. Intensīvas satiksmes telpa	97
C 2.5. Ielu telpas sastāvdaļas	106
C.2.6 Krustojumi.....	110
C.1.7 Gājēju pārejas.....	116
C.2.8 Autosatiksmes joslas.....	118

C.2.9 Transportlīdzekļu stāvvietas	119
C.2.10 Sabiedriskā transporta infrastruktūra.....	120
C.2.11 Velosatiksmes infrastruktūra	121
C.2.12 Gājēju infrastruktūra.....	123
D. LABIEKĀRTOJUMA ELEMENTI (LE).....	125
D.1 APSTĀDĪJUMI.....	133
D.1.1 Koki.....	139
D.1.2 Koku apdabes un apstādījumu joslas	144
D.1.3 Krūmi, liānas, ziemciešu un graudzāļu biotopi.....	144
D.1.4 Zāliens	146
D.1.5 Augu konteineri	150
D.1.6 Ielu apstādījumi	154
D.1.7 Apstādījumi laukumos	158
D.1.8 Parku apstādījumi.....	158
D.1.9 Pagalmu, priekšdārzu apstādījumi.....	159
D.1.10 Pagaidu risinājumi.....	159
D.2. IESEGUMI UN HORIZONTĀLĀS VIRSMAS	180
D.3. Arhitektūras mazās formas	196
D.3.1 Atpūtas elementi - soliņi	198
D.3.2 Tīrības uzturēšanas elementi	202
D.3.3 Ielu kafejnīcas	206
D.3.4 Strūklakas	210
D.3.5 Dzeramā ūdens krāni	211
D.3.6 Rotāju laukumi.....	213
D.3.8 Elektrības pieslēgumi pilsētā	219
D.4 APGAISMOJUMS	222
D.5 SATIKSMES ORGANIZĀCIJAS INFRASTRUKTŪRA	228
D.6 NAVIGĀCIJAS ELEMENTI	234
D.7 SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIETURAS	239
D.8 VELONOVIENTNES.....	245
D.9 REKLĀMAS UN AFIŠU STENDI	253
D.10 NELIELAS BŪVES	257
NODAĻA PAPILDI NAMA AR IZVĒRSTĀKIEM ESOŠIEM PIEMĒRIEM.....	257
D.10.1 Kioski un paviljoni.	257
D.10.2 Publiskās tualetes.	260

<i>D.10.3 Ielu tirdzniecība</i>	263
<i>D.10.4 Degvielas uzpildes stacijas</i>	266
D.11 VIDES MĀKSLA	268
D.12 LABIEKĀRTOJUMA ELEMENTI ĪPAŠA RAKSTURA Telpās	272
E. LITERATŪRAS SARAKSTS	284

0. IEVADS

01. Vadlīniju mērķis, nostādnes un pielietojums (**tekstam nepieciešama 2. redakcija un 2 korekcija, iespējami teksta saturiskie labojumi/papildinājumi**)

Kāpēc vajadzīgas publiskās ārtelpas vadlīnijas

Sarežģīto un ātri mainīgo pilsētas dzīvi reagulē un organizē daudzi rakstītie un nerakstītie likumi. Rakstīt, saskaņot un izdot likumu vai normatīvu prasa laiku, tāpēc arī to darbības termiņš nav īss, jo apkopo iepriekš uzkrāto pieredzi un veido ietvaru iesaistīto tagadnes rīcībā. Tagadnē pilsētvidē, kuru veidojam un apdzīvojam kopā, strauji mainās sociāli un telpiski, straujāk par rakstītām normām un likumiem. Tādēļ parasti veidojas ievērojama nobīde starp pilsētas iedzīvotāju vajadzībām un to nostiprināšanu attiecīgajā normatīvā. Sabiedrībā parādās jaunās balsis un jaunās vajadzības, fiziskā pilsētvidē nolietojās, tās atjaunošanai parādās jaunie materiāli un tehnoloģijas. Jaunas informācijas un mainīgo vajadzību plūsmas salāgošanai nepieciešami elastīgi, praksē sakņoti un pastāvīgi atjaunojami izdevumi, kuri apkopo jaunās zināšanas, pieredzi un iemaņas. Šādu lomu šodien pilda vadlīnijas un tematiskās rokasgrāmatas. Tās veido tiltu starp pagātni uz nākotni, kas nodrošina dažādo pieredžu dzīvu mijiedarbību.

Arī Vadlīnijas RVC publiskajai ārtelpai nav ceļvedis plānošanas dokumentu ieviešanai, tās nedetalizē tiešā nozīmē būvnoteikumus vai saitošos noteikumus. Tās nav arī standartizēto labiekārtojuma elementu katalogs.

Rīgas pilsētas vēsturiskā centra publiskās ārtelpas vadlīnijas (turpmāk - Vadlīnijas) ir tematiskā rokasgrāmata. Daudzās pasaules pilsētās tādas veiksmīgi izmanto, lai radītu vienotu izpratni par publisko ārtelpu un tajā nepieciešamām darbībām. Visbiežāk vadlīnijas rokasgrāmatu formātā veidotas par dažādiem pilsētas ārtelpas, pārsvarā publiskās ārtelpas, aspektiem: labiekārtojumu, apgaismojumu, mobilitāti, apstādījumiem un citiem. Kāpēc

Publiskās ārtelpas veidošana ir starpdisciplināra joma. Tās tapšanā piedalās daudzu nozaru speciālisti, pašvaldības institūcijas, politiķi un pilsētas iedzīvotāji. Visiem iesaistītajiem ir sava loma, kā arī sava izpratne, zināšanas, uztvere un atšķirīgas vajadzības, pieņemot lēmumus par nepieciešamo rīcību.

Vadlīniju mērķis un nostādnes

Vadlīniju rokasgrāmata ir dokuments, kas ne tikai apkopo praktiski pielietojamos publiskās ārtelpas transformācijas līdzekļus un pieejas, bet arī izvirza tādas Rīgas pilsētas vēsturiskā centra ārtelpas attīstības jautājumus un izaicinājumus, kas līdz šim palikuši pilnībā nerisināti vai tikuši risināti nepilnīgi. Tās mērķis ir nodrošināt Rīgas pilsētas vēsturiskā centra, kā arī visas Rīgas publiskās ārtelpas kvalitāti. Neaizstājot rūpīgu un nepārtrauktu darbu pie normatīvā ietvara veidošanas, rokasgrāmata palīdz veidot vienotu izpratni par publisko ārtelpu, tās kvalitātes kritērijiem un uzlabošanas līdzekļiem. Pilsētas attīstības dokumentos *publiskās ārtelpas kvalitāte* noteikta kā viena no pilsētas attīstības prioritātēm. *Rīgas ilgtspējīgās attīstības stratēģija 2030* (turpmāk

– *RIAS 2030*) nosprauž mērķi attīstīt četras nozīmīgākās pilsētvides Rīgas centrā: ielas, laukumus, parkus un skvērus. Tas nosaka nepieciešamību izstrādāt (?-vai varbūt ir jau izstrādāta?) publiskās ārtelpas ilgtspējīgas apsaimniekošanas programmu. (*ref. RIAS 2030/94 :48*)

Vadlīnijas īpaši attiecas uz telpiskās transformācijas veidu, kuru sauc par urbāno vai pilsētvides dizainu. Tās jāīsteno plānoto projektu realizācijas procesā: sagatavojot projektēšanas uzdevumus, izstrādājot publiskās ārtelpas projektus, ierīkojot labiekārtojumu. Rokasgrāmata formulē veidus, kā maksimāli kvalitatīvi labiekārtot publisko ārtelpu, taču nenosaka katra labiekārtojuma elementa veidolu, piemēram, krāsu risinājumus, noteiktu materiālu pielietojumu kādā elementā, tā izmērus, tehniskos risinājumus un citas detaļas. Tāds dokuments, kuru varētu nosaukt par *Rīgas dizaina kodu* un kurš palīdzētu Rīgas pilsētai īstenot stilistiski vienotus ārtelpas labiekārtojuma risinājumus, vēl gaida savu tapšanu. **Publiskās ārtelpas vadlīnijas un Publiskās ārtelpas dizaina kods** būtu divi vēlamie dokumenti urbānā dizaina kvalitātes nodrošinājumam un pilsētvides atdzīvināšanai.

Vadlīnijas apkopo ārtelpas dizaina stratēģijas un līdzekļus, ar kādiem iespējams panākt ārtelpas, īpaši tās publiski izmantojamās daļas, kvalitāti projektu sagatavošanas, projektēšanas, būvniecības un uzturēšanas procesā. Rokasgrāmatā aplūkoti ārtelpas elementu tipi, to organizācijas principi un labiekārtojuma veidošanas nosacījumi. Piemēram, *RIAS 2030* nosaka mobilitātes principu pilsētas centrā. Tā galvenais nolūks – veicināt Rīgas centrā pārvietošanos kājām, ar velosipēdu, skūteri vai sabiedrisko transportu, tā samazinot vajadzību izmantot privāto autotransportu. (*ref. RIAS 2030/94 :53*) Lai īstenotu šo principu, visām iesaistītajām pusēm nepieciešams vienoties, piemēram, kāds ir labākais veids, lai organizētu mobilitāti ielās, kurās situācijās priekšroka ir gājējiem un kā tas tiek nodrošināts, kā veidojami veloceliņi, pieturas vai krustojumi, kāds labiekārtojums nepieciešams, lai nodrošinātu gājējiem ērtu pārvietošanos un atpūtas iespējas.

Vēl viens piemērs ir *RIAS 2030* izvirzītais uzdevums attīstīt zaļo koridoru un zaļo taku tīklojumu, kas savieno Rīgas dabas ārtelpu ar pilsētas apstādījumiem, veidojot vienu nepārtrauktu pilsētas zaļo struktūru. Attīstības stratēģija nosaka arī nepieciešamību detalizēt dažādus zaļās infrastruktūras pielietojuma veidus: bērnu rotaļlaukumus, gājēju un velobraucēju celiņus, ielu sporta un vingrošanas aktivitātes, suņu pastaigu laukumus u.c. labiekārtojuma elementus. (*ref. RIAS 2030/94 :62*) Zināms, ka Rīgā, īpaši pilsētas centrā, pastāv normatīvi neatrisinātas pretrunas starp IKT (?) aizsargjoslu noteikumu ievērošanu un nepieciešamību attīstīt labiekārtojumu. Vadlīnijas piedāvā risinājumus, kā salāgot apstādījumus un citus labiekārtojuma elementus ar inženierkomunikāciju turētāju prasībām.

Vadlīnijas sniedz vispārīgo principu un nosacījumu izklāstu. Tas nozīmē, ka tos iespējams pielietot noteiktos ārtelpas struktūras elementos (piemēram, ielās, laukumos u.c.), nevis tikai kādā noteiktā vietā. Rokasgrāmatā minētas arī konkrētās Rīgas centra pilsētērtelpas, piemēram, Vecrīga, Ķīpsala un citas. To labiekārtojumam veidoti no vispārīgajiem principiem atvasināti specifiski nosacījumi. Šiem nosacījumiem ir vairāk rekomendāciju, nevis likuma raksturs, un tos jāpielieto radoši, izstrādājot publiskās ārtelpas projektus.

Vadlīnijas aplūko ārtelpas labiekārtojuma dizainu, tāpēc tajās ar nolūku netiek apskatīti stratēģiskie telpiskās plānošanas instrumenti un procesi. Tāpat Vadlīnijās nav iekļauti apbūves veidošanas nosacījumi, neskatoties uz to, ka apbūve ir neatdalāma pilsētērtelpas komponente un tās kvalitāte - arhitektoniskie risinājumi un izmantošana - tieši ietekmē publiskās ārtelpas kvalitāti. Vadlīnijas detalizē publiskās ārtelpas dizaina procesu un rīkus, veidojot līdz šim lielā mērā pietrūkušo sasaisti starp Rīgas ārtelpas plānošanas un tās izmantošanas procesiem. Rokasgrāmata nedublē un neaizstāj, bet papildina citus normatīvos dokumentus, kuri reglamentē ārtelpu, piemēram Teritorijas izmantošanas nosacījumus, būvnoteikumus, RVC un AZ teritorijas plānojumu. Visi minētie dokumenti pielietojami noteiktā pilsētērtelpas mērogā, **piemēram, teritorijas plānojumi izstrādājami mērogā no 1:5000. Vadlīnijas attiecināmas**

uz mērogu, kurā tiek izstrādāti būvprojekti un kurā svarīgas pilsētvides dizaina detaļas – no satiksmes organizācijas, apstādījumiem, labiekārtojuma elementiem līdz lietusūdens savākšanas guliņām.

Lielākā daļa no Vadlīnijās iekļautajiem principiem un nosacījumiem attiecināmi uz jau esošās ārtelpas atjaunošanu, jo jaunu ārtelpu radīšana Rīgas centrā ir telpiski ierobežota. Galvenais izaicinājums ir Centra ielu, laukumu, parku un pagalmu atjaunošana. Taču lielāko daļu no šiem nosacījumiem var veiksmīgi pielietot gan jaunas ārtelpas projektēšanā, gan ārtelpas remonta gadījumos. Nosacījumu universālais raksturs padara Vadlīnijas par nozīmīgu dokumentu Rīgas ārtelpas kvalitātes uzlabošanai ne vien pilsētas centrā, bet arī citās daļās.

Vadlīnijas aplūko ārtelpas pārvaldību, jo fiziskās telpas kvalitāte lielā mērā atkarīga tieši no tās efektīvas pārvaldības. Rokasgrāmatā iekļauti vispārīgi ieteikumi noteiktu ārtelpu tipu veidošanas procesa organizācijai, piemēram, līdzdalīgās projektēšanas principi.

Kā tapusi Vadlīniju rokasgrāmata

Vadlīnijas tapušas Rīgas pilsētas vēsturiskā centra teritorijas plānojuma izstrādes ietvaros un ir pirmais šāda rakstura dokuments Rīgā. To veidošanas process balstīts eksperimentā. Izvirzot mērķi radīt dokumentu, kurš kļūtu par palīginstrumentu Rīgas publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabošanai un pilsētas centra vides iedzīvināšanai, bija jādefinē gan nepilnības esošajā normatīvajā ietvarā, gan pilsētvides veidošanas procesa “mezglu punktus”, gan visu iesaistīto pušu viedokļu, zināšanu un publiskās ārtelpas kvalitātes uztveres atšķirības.

Vadlīniju tapšanas process ir daudzu iesaistīto institūciju un personu sadarbības rezultāts. *Radi Rīgu! 2020* programmas ietvaros, kuru 2020. gada jūnijā un novembrī sadarbībā ar Rīgas Domes Attīstības departamentu (RPAD) organizēja NVO “Urban Institute” un “Rīgas centra attīstības biedrība”, tajā tika iesaistītas Rīgas Domes institūcijas, inženierkomunikāciju turētāji, attīstītāji un nevalstiskās organizācijas.

Vadlīnijas izstrādātas pēc Rīgas Domes Attīstības departamenta iniciatīvas. Tas ir pirmais mēģinājums veidot starpinstitucionālu un starpdisciplināru platformu publiskās ārtelpas izaicinājumu pārvarēšanai. Vadlīniju rokasgrāmatas [tas jau bija] formāts, struktūra un tematiskais iedalījums veidoti, atsaucoties uz Rīgas ārtelpas transformācijas procesā iesaistīto pušu aktuālajām vajadzībām, taču Vadlīnijas nav uzskatāmas par [tas jau bija] pabeigtu un nepapildināmu materiālu. [tas jau bija]. Rokasgrāmatas saturu nākotnē nepieciešams pārvērtēt, papildināt un pielāgot pastāvīgi mainīgajām pilsētvides vajadzībām. Vadlīnijas domātas tūlītējai izmantošanai, kuras laikā tās tiks pārbaudītas un verificētas praksē. RPAD plāno izveidot Vadlīniju lietotājiem atgriezenisko saiti, lai nodrošinātu to satura savlaicīgu papildināšanu un pielāgošanu ikdienas prakses vajadzībām.

Sagatavojot materiālus Vadlīnijām, tika analizēti vairāku pilsētu un organizāciju līdzīga rakstura dokumenti, īpaši ielu ārtelpas vadlīnijas, piemēram, *Global Street Design Guide*, *Boston Complete Streets Design Guidelines*¹ u. c.. *Prague public space design manual* kalpoja par paraugu [deva iedvesmu] gan Rokasgrāmatas saturā, gan struktūras veidošanā. Prāgas Plānošanas institūta pārstāvji Rīgas Vadlīniju izstrādes laikā dalījās pieredzē par Prāgas Vadlīniju tapšanas procesu, tā izmantošanu praksē, Prāgas publiskās ārtelpas pārvaldības un tās organizācijas principiem. Rokasgrāmatā izmantota arī citu Latvijas

¹ Atsauces skatīties sadaļā “Literatūras saraksts”

pilsētu veiksmīgā pieredze publiskās ārtelpas stratēģiskajā plānošanā un projektēšanā. Tāpēc Rīgas pilsētas vēsturiskā centra publiskās ārtelpas vadlīnijas ir pasaules un Latvijas labākās pieredzes apkopojums, kas pielāgots Rīgas pilsētas telpiskajam, normatīvajam, kultūras, sociālajam un ekonomiskajam kontekstam.

Lai gan Vadlīnijas izstrādātas Rīgas pilsētas vēsturiskajam centram un tā aizsardzības zonai, tajās iekļautos vispārīgos nosacījumus un pieejas var izmantot visi, kas ieinteresēti publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabošanā.

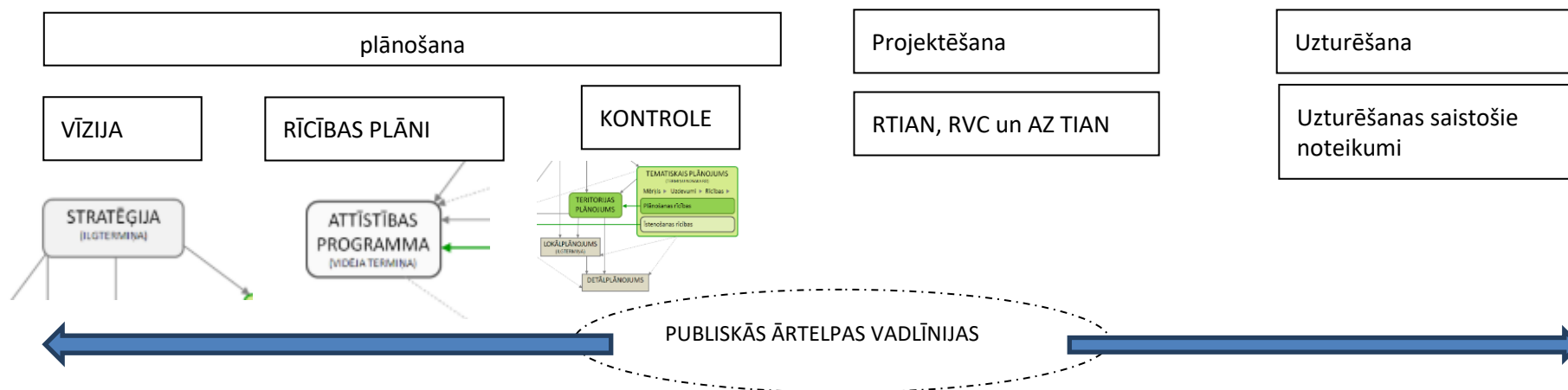
Vadlīniju vieta normatīvo dokumentu ietvarā (sadaļa tiks saturiski koriģēta, detalizēta un papildināta, iespējamās izmaiņas – 60%)

Rīgas pilsētas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas publiskās ārtelpas vadlīnijas ir viens no Rīgas pilsētas telpiskās politikas dokumentiem. Vairāki normatīvie dokumenti regulē telpiskās transformācijas, tajā skaitā arī publiskās ārtelpas plānošanu un veidošanu - *Rīgas pilsētas ilgtspējīgās attīstības stratēģija 2030*, *Rīgas pilsētas teritorijas plānojums 2030* (RTP) un *Rīgas pilsētas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums*. Rokasgrāmata ir otrais specifiski publiskās ārtelpas jautājumiem veltītais dokuments pēc Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tematiskā plānojuma RTP 11 tematisko plānojumu ietvaros.

Atšķirībā no stratēģijas un plānošanas dokumentiem, Vadlīnijas definē ārtelpas dizaina principus un nosacījumus, kurus pielietojot, tiek panākta pilsētvides kvalitāte pilsētvides projektēšanas un būvniecības procesā. Pilsētvides normatīvo dokumentu kopums veido ietvaru plānošanas darbībām, taču sava rakstura un mēroga dēļ neiekļauj būtiskus publiskās ārtelpas kvalitātes aspektus, piemēram, mobilitātes organizācijas kvalitātes prasības vai labiekārtojuma elementu kvalitātes un tehnoloģiju nosacījumus. Rokasgrāmata, aplūkojot gan mobilitātes, gan labiekārtojuma rīkus, nosprauž vadlīnijas visām publiskās ārtelpas veidošanā iesaistītajām pusēm, lai panāktu kvalitatīvu un ilgtspējīgu dzīves vidi.

Citiem ar pilsētvidi saistītiem aspektiem: publiskās ārtelpas politikas nostādņēm, stratēģijai, investīcijām, uzturēšanai, izmantošanai un pārvaldībai – jābūt specifiski definētiem citos dokumentos, tajā skaitā RIAS, RTP, RVC un AZ TP, kā arī Būvnoteikumos kā pilsētvides plānojuma sastāvdaļām (?). Vadlīnijas detalizē Būvnoteikumus publiskās ārtelpas kvalitātes aspektā.

Pilsētvides veidošanas normatīvajam ietvaram ir attīstības stratēģijas un kontroles loma, tā dokumentiem ir noslēgts un saistošs raksturs. Vadlīnijas, atšķirībā no minētajiem dokumentiem, ir atvērts materiāls, kuru paredzēts pastāvīgi verificēt un papildināt publiskās ārtelpas veidošanas praksē [tas jau bija]. Vadlīniju pārmaiņām atvērtais raksturs nodrošina saikni starp augstākā līmeņa stratēģijas un plānošanasdarbībām un to kontroli, pilsētvides projektu īstenošanas procesiem un ārtelpas uzturēšanas pasākumiem.



1. attēls. Vadlīniju loma pilsētas attīstības normatīva ietvarā (shēma tiks saturiski pārveidota)

02. Vadlīniju izmantošana, iesaistītas puses un to loma Vadlīniju īstenošanā

Vadlīniju uzdevums izveidot kopīgi lietojamu zināšanu krātuvi par publiskās ārtelpas būtiskiem instrumentiem un jēdzieniem, kurus var lietot pilsētvides speciālisti – ainavu arhitekti, arhitekti, mobilitātes speciālisti, dārznieki, tehnoloģiju ražotāji u.c., padarīt šīs specifiskās zināšanas pieejamas citu jomu speciālistiem un plašai publikai, veidojot vienotu izpratni par notiekošajiem procesiem, tehnoloģijām, jauniem jēdzieniem u.c. Būdamas pieejamas plašām lietotāju lokam, Vadlīnijām ir dažādi saistības līmeni un atšķirīga lietotāju loma to īstenošanā.

Rīgas pašvaldības institūcijas

Kā Rīgas pašvaldības iniciētais un akceptētais dokuments, Vadlīnijas ir saistošas tās institūcijām - departamentiem, aģentūrām un kapitālsabiedrībām, ka arī īpaša rakstura institūcijām.

Rīgas pašvaldība nes atbildību par Rīgas pilsētvides un tās publiskās ārtelpas kvalitāti un ilgtspējīgu attīstību. Rīgas pašvaldības pārvalde spēlē noteicošo lomu Vadlīniju kā stratēģisko nostādņu, kuri vērsti uz pilsētvides dzīvināšanu, īstenošanā. Vadlīnijas, būdamas neatņemama un integrēta normatīvā ietvara sastāvdaļa, ir publiskās ārtelpas vīzijas un tās stratēģisko investīciju priekšmets. Rīgas pašvaldība atbildīga par publiskās ārtelpas stratēģisko nostādņu

īstenošanu visos tās veidošanas līmeņos – plānošanas, projektēšanas un uzturēšanas, tāpēc Vadlīnijas izmantojamās, izstrādājot projektēšanas nosacījumus pašvaldības un privātiem pilsētvides projektiem. Vadlīnijas ir arī dažādu pašvaldības institūciju, kā arī privātpersonu un citu juridisko personu īstenojamo publiskās ārtelpas projektu (ieskaitot inženiertehnisko infrastruktūru) koordinācijas rīks. Vadlīnijās iekļautus nosacījumus jāizmanto labākam jebkura publiskā projekta kvalitātes un ekonomiskās efektivitātes novērtējumam. Rīgas pilsētas būvvaldes, izpilddirekciju un pašvaldības policijai Vadlīnijas nostādnes kalpo par instrumentu, ar kura palīdzību verificēt un atbalstīt publiskās ārtelpas kvalitāti apkaimju līmenī un būvniecības iecerēs.

Valsts institūcijas

Valsts institūcijām, tādām kā VNĪ, VBKB, jā tās īsteno pilsētvides projektus Rīgas pilsētā un īpaši RVC un tā AZ ārtelpā, Rīgas pašvaldība rekomendē Vadlīnijas kā būvniecības ieceres kvalitātes novērtēšanas un salāgošanas ar pilsētas vajadzībām rīku. Vadlīniju nostādnes nepieciešams padarīt par saistošām Valsts pakļautībā esošām institūcijām un organizācijām, kuras atbild par pilsētvides projektu īstenošanu Rīgas pilsētā. Vadlīnijām jākalpo par pamatu nepieciešamām pilsētvides telpiskās transformācijas regulējošā normatīvā ietvara salāgošanai ar publiskās ārtelpas kvalitātes prasībām.

Pilsētvides eksperti un speciālisti (plānotāji, ainavu arhitekti, arhitekti, ceļu inženieri, profesionālās nevaldības organizācijas u.c.)

Pilsētvides speciālistiem ir noteicoša loma stratēģiskās telpiskās plānošanas, projektēšanas un projektu realizācijas procesos un konsultatīvā loma pilsētvides pārvaldībā, uzturēšanā un izmantošanā, piedaloties kopā ar Rīgas pašvaldību publiskās ārtelpas kvalitātes īstenošanā. Visiem pilsētvides telpiskajā transformācijā iesaistītiem speciālistiem Vadlīnijas ir informatīvs materiāls, kas palīdz izstrādāt projektu saskaņā ar Rīgas pašvaldības kvalitātes prasībām un rast argumentus diskusijās ar iesaistītām un ieinteresētām pusēm par projekta risinājumu kvalitāti.

Publisko īpašumu pārvaldnieki un īrnieki

Publiskās ārtelpas pārvaldniekiem, apsaimniekotājiem un īrniekiem, kuri ir atbildīgi par publiskās ārtelpas izmantošanu un uzturēšanu, Vadlīnijas ir sasītošas un izmantojamas, koordinējot un nodrošinot publiskās ārtelpas kvalitāti.

Privātās personas (attīstītāji, ēku īpašnieki)

Privātās personas, kuras investē publiskās ārtelpas projektos, spēlē nozīmīgu lomu šo projektu plānošanā, projektēšana, pārvaldībā un arī izmantošanā. Vadlīnijas kalpo kā informatīvais materiāls šādu projektu kvalitatīvā un koordinētā īstenošanā. Atkarībā no publiskās ārtelpas nozīmes pilsētas audumā, investoru legālām attīcībām ar pašvaldības vai valsts institūcijām, Vadlīnijas var būt vairāk vai mazāk saistošas. Tās nodrošina investoriem nepieciešamu informāciju, kas palīdz salāgot projektu risinājumus ar Rīgas pilsētas prasībām publiskās ārtelpas kvalitātei. Vadlīnijās iekļautā informācijas var tikt izmantota jau projekta attīstības sākumstadijā - izstrādājot projekta nosacījumus, izvēloties nepieciešamos speciālistus un veicot projekta monitoringu tā realizācijas procesā. Vadlīnijas var palīdzēt izlīdzināt investīcijas tā, lai projektējamā publiskā ārtelpa tiktu veiksmīgi integrētā noteiktā pilsēttelpā.

Pilsoniskā sabiedrība

Pilsoniskās sabiedrības loma kvalitatīvas, ilgtspējīgas un dzīvīgas pilsētvides kopradē spēcīgi augusi pēdējā desmitgadē. Sabiedrība, līdzdarbojoties pilsētvides plānošanas, daļēji pārvaldības un izmantošanas veicināšanas procesos, piedāvā savas zināšanas par pilsētvidi un cilvēku vajadzībām tajā. Vienlaicīgi koprades procesā sabiedrībai nepieciešamas speciālās zināšanas par publiskās ārtelpas veidošanu. Vadlīnijas nodrošina aktīvai sabiedrībai nepieciešamu informāciju, izglīto interesētus par daudzajiem publiskās ārtelpas projektēšanas aspektiem, tādējādi dodot iespēju līdzdarboties augstāk kvalitātes publisko ārtelpu radīšanā.

03. Vadlīniju rokasgrāmatas struktūra (iespējama saturiskā korekcija, līdz 30 %)

Rokas grāmatā organizēta četrās galvenās sadaļās (A, B, C UN D). Visās sadaļās no dažādiem aspektiem runāts par publiskās ārtelpas nozīmi un veidiem, dažādiem instrumentiem, ar kuru palīdzību var panākt publisku ārtelpas kvalitāti, tādējādi radot pievilcīgu, ērtu un veselīgai dzīvošanai piemērotu pilsētvidi. Neskatoties uz to, ka rokasgrāmata ir par Rīgas vēsturiska centra un tā aizsardzības zonas publisko ārtelpu, tajā iekļautie principi un nosacījumi attiecināmi uz visas Rīgas un pilsētu publisko ārtelpu vispār. Grāmata tapusi, pārņemot pieredzi no citām Eiropas pilsētām un pasaules organizācijām, pielāgojot to Rīgas vēsturiskā centra kontekstam un mūsu profesionālās sabiedrības jomas vērtību uztverei. Sadaļās, blakus vispārējai informācijai par publisko ārtelpu, iekļauta arī specifiskā informācija par RVC un AZ publiskās ārtelpas situāciju un izaicinājumiem. Grāmata strukturēta no vispārējā uz konkrēto, aprakstot ārtelpas struktūras un elementus (A un B), to labiekārtošanas principus (C) , šo principu īstenošanas rīkus un rīku izmantošanas nosacījumus, ierīkojot labiekārtošanas elementus (D). Katrās sadaļas sākumā ievietots sadaļas iekšējās struktūras izklāsts.

A. **ĀRTELAPS STRUKTŪRAS** runā par vispārējiem principiem, kuri, būdami izprasti un pielietoti, iespējo kvalitatīvas, ilgtspējīgas un iekļaujošās ārtelpas veidošanu. Gan profesionāļiem, gan pilsētas vadībai gan pilsētniekiem, kuri aktīvi piedalās Rīgas tapšana, vērts zināt publiskās ārtelpas struktūras pamata uzbūvi, veselīgās pilsētas veidošanas principus un darbības mērķus. Ikdienu darbā profesionāļiem pietrūkst laika iepazīties ar aktuālo informāciju par pasaules pēdējo desmitgadu pielietotajiem principiem un jēdzieniem. Iekļaujot rokasgrāmatā īsu informāciju par vissvarīgākajiem no tiem, katram lasītājam tiek dota iespēja sākt tos lietot savā ikdienas darbā. Svarīgi ir, darbojoties pie projektiem un risinot tehniskus uzdevumus, saprast, kāpēc, kādām mērķim kalpo tehniskie rīki.

B. TIPOLOĢIJA apraksta dažādus ārtelpas struktūras elementus, to tipus, lomu un nozīmi pilsētas audumā. Tipoloģija ir nākamais ārtelpas struktūru detalizāciju līmenis. Arī šajā sadaļā iespējams atrast tā saucamo “teoriju” – vispārējus ar ārtelpas tipoloģiju saistītus jēdzienus un to aprakstu. Autori iesaka nepāršķirt šo sadaļu, jo tajā rakstītājs tiek detalizēts C sadaļā. Īpašā uzmanība pievērsta ārtelpas struktūras elementam “Ielas”. Rīgā vispār, un RVC īpaši, ielu publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabošana ir viens no svarīgākajiem nākamā gadu pašvaldības uzdevumiem. Tieši tāpēc, runājot par ielu tipoloģiju, tiek definēti ielu veidošanas principi, mērķi un to īstenošanas galvenie rīki. Šajā sadaļā izveidota jaunā, ielu publiskās ārtelpas kvalitātes tipoloģija, aprakstīti ielu tipi pēc lomas un nozīmes, kā arī pēc lietotāju prioritātes principa, to sasaiste ar esošo ielu kategoriju sistēmu, doti ielu piemēri saskaņā ar kvalitātes tipoloģiju.

C. DIZAINS Šī sadaļa veltīta ielu ārtelpai. Tā organizēta divās apakšnodaļās – C1 un C2. C1 sadaļa atrodama informācija par ielu telpas veidošanas principiem, izmantojot kvalitātes tipoloģijas kritērijus. C2 daļa parādīti mobilitātes rīki, ar kuriem īstenojami kvalitatīvās tipoloģijas principi un norādīti labiekārtojuma “komplekti” katram ielu tipam. C2 sadaļa sniedz informāciju par ielu telpas atsevišķiem elementiem - krustojumiem, ietvēm u.c. un to organizācijas principiem.

D. “Labiekārtojums” pa labiekārtojuma elementu veidiem (apstādījumi, iesegumi, apgaismojums u.c.) apkopoti mūsdienu labiekārtojuma elementi, aprakstīti to ierīkošanas principi. Katrā labiekārtojuma elementa aprakstā atrodamas piezīmes par īpašiem labiekārtojuma nosacījumiem, ja tādi ir, atsevišķā ārtelpas struktūras elementa (piemēram, ielu apstādījumu ierīkošanas nosacījumi attiecībā pret inženierkomunikāciju izvietojumu (atkāpēs no aizsargjoslas likumā) u.c.) Šajā sadaļā iekļauti arī piecu specifisku pilsētelpu (tādu, kā centrāltirgus, Vecrīga u.c.) veidošanas principu apraksti. (*skat. nodaļu D.12*)

0.4 Vadlīniju rokas grāmatā izmantotie jēdzieni (iespējama saturiskā korekcija, apakšdaļa tiks papildināta, dažu jēdzienu skaidrojums precizēts)

Rokasgrāmata uzmantoti daudzi jēdzieni, kuru skaidrojumu iespējams atrast dažādos telpisko transformāciju regulējošos dokumentos. Tādi jēdzieni, kā apstādījumi, parks, skvērs vai augu konteineri, kā arī daudzi citi, uz pilsētvides aspektiem attiecināmi atrodami tādos normatīvajos dokumentos, kā Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi (RD saistošie noteikumi nr. 38), RTP PĀ un ainavu tematiskajos plānojumos, kā arī nacionālā līmeņa normatīvajos aktos. (precizēt) Šos jēdzienus profesionālā sabiedrība izmanto ikdienas praksē. Taču ir vairāki jēdzieni, kuri nav atrodami citos dokumentos, bet tie ir nozīmīgi izpratnes veidošanā par procesiem un rīkiem, kuri nodrošina publiskā ārtelpas kvalitāti.

Vairāki no tiem izskaidroti grāmatas sadaļās, tomēr to apkopojums sniedz nepieciešamu pārskatu un apkopojumu.

Ārtelpa –

Ārtelpas struktūras elements -

Gājēju iela – ielas posms vai iela, kas paredzēta un īpaši labiekārtota galvenokārt gājēju satiksmei ar tās prioritāti gājēju ielas krustojumos ar citām ielām.

Iela – publiskās ārtelpas izbūves teritorija, ko ierobežo sarkanās līnijas un kas galvenokārt paredzēta gājēju un transportlīdzekļu satiksmei un inženiertehniskās apgādes tīklu un būvju izvietojumam. Ielas robežās var būt arī apstādījumi.

Iela ar prioritāti gājējiem – iela, tās posms vai krustojums ar citu ielu, kurā ar publiskās ārtelpas labiekārtojuma un kustības organizācijas līdzekļiem var tikt nodrošināta gājēju satiksmei labvēlīga vide un režīms.

Ilgspeja -

Funkcija - šajā dokumentā tiek lietots, nevis tā tradicionāli juridiskā izpratnē, bet, liekot uzsvāru, uz noteiktās ārtelpas struktūras “primāro” un visu tās lietotāju kustības organizācijas veidu, kuru nosaka ārtelpas ģeotelpiskā forma.

Labiekārtojuma elementi – elementi vides funkcionālās un telpiskās kvalitātes pilnveidošanai: celiņi, takas, mākslīgi veidotas ūdenstilpes, pieminekļi, skulptūras, vides mākslas objekti, strūklakas, nožogojumi, lapenes, pergolas, augu konteineri, atbalsta sienas, soli, atkritumu tvertnes, apgaismes ķermeņi u.c. dizaina elementi, bērnu rotaļu ierīces, aktīvās atpūtas iekārtas (nelieliem sporta spēļu laukumiem, skeitparkiem u.tml.).

Krustojumu laukumi - apbūves veidotās noslēgtās ārtelpas ielu telpā ar laukuma raksturu, kas akumulē gājēju plūsmas un intensīvi un daudzveidīgi izmantojami.

Lēnā satiksme – satiksmes dalībnieki, kuri pārvietojas ar mazāku par motorizēto līdzekļu ātrumu: gājēji, riteņbraucēji, mikromobilitātes rīku lietotāji.

Mobilitāte – satiksme, kura piedalās visi satiksmes dalībnieki.

Publiskā ārtelpa – sabiedrībai brīvi vai daļēji pieejamā ārtelpa, ko veido ārtelpas struktūras elementi - ceļi, ielas, bulvāri, laukumi, publisku ēku pagalmi, pasāžas, krastmalas, promenādes, parki, dārzi, skvēri, meži, publiskie ūdeņi un citas ārtelpas, kas nodotas publiskai lietošanai neatkarīgi no tās īpašuma piederības.

Publiskās ārtelpas tīklojums - ielu, laukumu, parku, zili-zaļu ārtelpu, gājēju un velosipēdu savienojumu infrastruktūra. Tie ir savienojumi, kurus cilvēki izmanto ikdienas dzīvē, lai piekļūt saviem mērķa punktiem. Publisko ārtelpu tīklojums pilsētu daļas, pilsētas, ciematus un citas cilvēku apdzīvotās vietas vienotā tīklojumā.

Sociālā ilgtspēja - attiecas uz iekļaušanu, sociālās nevienlīdzības mazināšanu un tādu fizisku vietu un sociālo apstākļu radīšanu, kas piemēroti cilvēkiem.

Apvienoto nāciju izglītības, zinātnes un kultūras organizācijas ģenerālā konference 36. sesijā pieņemtie ieteikumu par vēsturisko pilsētas ainavu ar terminu skaidrojumu (UNESCO 1976. gada ieteikumā)

Vēsturiska teritorija - “Vēsturiskās teritorijas un arhitektūras (tostarp iezemiešu) zonas” ir visas ēku, būvju un ārtelpu, tostarp senvietu un paleontoloģisko objektu, grupas, kuras veido cilvēku apmetnes urbanizētā vidē vai lauku vidē un kuru vienotība un vērtība ir atzīta no arheoloģiskā, arhitektūras, aizvēsturiskā, vēsturiskā, estētiskā vai sociokulturālā viedokļa. Šīs “teritorijas” ir ļoti dažādas, un cita starpā tās ir šādas: aizvēsturiski objekti, vēsturiskas pilsētas, seni pilsētu kvartāli, ciemi un ciemati, kā arī viendabīgu pieminekļu grupas, ar nosacījumu, ka šīs grupas parasti tiek rūpīgi saglabātas nemainīgas.

Pilsētu kultūras mantojums (termins atrodams *SUIT*, Eiropas Savienība)

Pilsētu kultūras mantojumam ir trīs galvenās kategorijas:

- pieminekļu mantojums, kam ir unikāla kultūras vērtība;
- mantojuma elementi, kuru kultūras vērtība nav unikāla, bet tā ir relatīva;
- jaunas pilsētu kultūras mantojuma daļas, kuras var ņemt vērā, piemēram:
 - pilsētbūvniecība;
 - ārtelpa: ielas, publiskās ārtelpas;
 - pilsētas infrastruktūra, nozīmīgi tīkli un aprīkojums.
- **Pilsētbūvnieciskās darbības mērķis** -

Zaļā infrastruktūra (ZI) - stratēģiski plānoti augstas dzīvošanas kvalitātes zaļo ārtelpu tīklojuma apstādījumi un labiekārtojuma elementi.

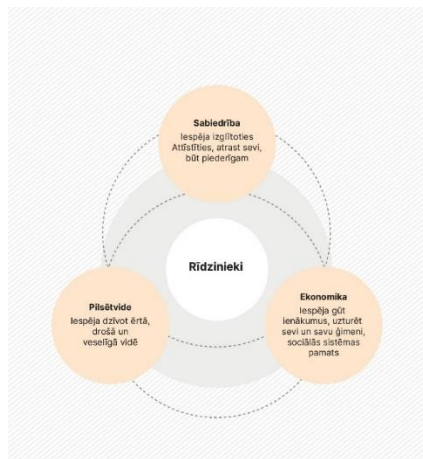
A. ĀRTELPAS STRUKTŪRAS (nepieciešama 1. redakcija, iespējami saturiskās korekcijas, ilustrācijas paraugus sk. grafiskā dizaina nodevumā)

Sadaļas saturs

Vispārīgā informācija par ārtelpas struktūrām: pilsētas attīstības balsti; pilsētas attīstības balsti politikas kontekstā; pilsētvides dimensiju un principu mijiedarbība. Ārtelpas struktūrās un to loma pilsētas veselībā: pilsētas veselības komplekts, zaļā struktūra un zaļā infrastruktūra; Eiropas Zaļās infrastruktūras stratēģija; zilā struktūra; pelēkā struktūra; pazemes struktūra. Rīgas vēsturiskā centra ārtelpas struktūras: Rīgas vēsturiskā centra vērtības: RVC vīzija un Izaicinājumi; RVC un AZ skaitļos; RVC Zaļā struktūra; RVC zilā struktūra; RVC pelēkā struktūra; RVC pazemes struktūra;

A.1 Vispārīgā informācija par ārtelpas struktūrām

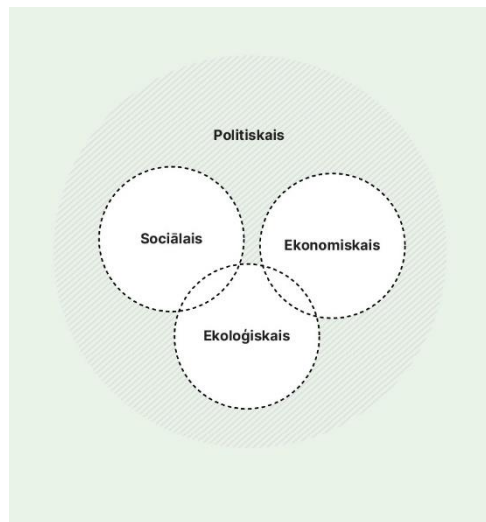
Rīga – iespēju pilsēta. Tas nozīmē, ka pašvaldība rada šeit dzīvojošajiem, strādājošajiem, tiem, kas mācās un studē, tiem, kas atbraukuši atpūsties vai darīšanās, daudzveidīgas iespējas īstenot nepārtrauktu izaugsmi, radot un piepildot savas idejas un sapņus, kas nav pretrunā ar sabiedrības interesēm, un indivīdi izmanto šīs sniegtās iespējas un aktīvi līdzdarbojas to pilnveidošanā un attīstībā. Rīgas pilsētas pašvaldības virsuzdevums ir pilsētas iedzīvotāju dzīves kvalitātes uzlabošana. Demokrātiskā sabiedrībā dzīves kvalitātes izaugsme pamatojas uz iespējām, kuras izmantojot cilvēks paša spēkiem cenšas sasniegt sev vēlamu dzīves kvalitātes līmeni. Rīgas pilsētas pašvaldība, veidojot harmonisku, ērtu un drošu vidi dzīvošanai, strādāšanai un atpūtai, palīdzot cilvēkiem izglīties un integrēties sabiedrībā un veicinot gan tradicionālās, gan radošās uzņēmējdarbības attīstību un jaunu darba vietu radīšanu, piedāvā rīdziniekam dažādas iespējas piepildīt savas vēlmes un realizēt sevi, ciktāl tas nav pretrunā ar sabiedrības interesēm. Rīgas pilsētas attīstības balsti ir sabiedrība, ekonomika, pilsētvide, kam pa vidu, krustpunktā, ir pilsētas iedzīvotājs – rīdzinieks (*A1. attēls*). Rīgas turpmākās attīstības pamatā ir līdzsvarota šo trīs balstu mijiedarbība, kas ir galvenais pilsētas sekmīgas attīstības un tātad arī rīdzinieku augsta dzīves kvalitātes līmeņa priekšnoteikums. (RIAS2030:15)



A1. attēls. Pilsētas attīstības balsti (RIAS2030:15)

Pilsētas attīstības balsti politikas kontekstā

Četri balsti ir vienlaicīgi cilvēku sabiedrības dzīves aspekti, kurus mūsdienu civilizācijā satur politiskā dimensija savās divās izpausmēs – katras jomas politiku veidošana un politisko lēmumu pieņemšanas dimensija. Telpisko transformāciju procesā iesaistītājiem jāapzinās, ka abas politiskās dimensijas aspekti caurvij procesu visos tā posmos un ir visu procesu “fons”. Praktiski tas nozīmē, ka gan iedzīvotājiem gan politiku izstrādātājiem gan politisko lēmumu pieņēmējiem jābūt iesaistītiem pilsētas veidošanā visos tās posmos, no plānošanas līdz īstenošanai, piemēram, katrā stratēģiskā projektā jābūt par šo projektu atbildīgajam politiķim, kurš nodrošina saikni starp projekta īstenotājiem un politisko varu.



A2. attēls. Pilsētas attīstības balsti politikas kontekstā

Pilsētvides dimensiju un principu mijiedarbība

Pilsētvide kā fiziska un mentāla telpa, kuru veido pilsētas apbūves, dabas vides, transporta un cita veida infrastruktūras, kā arī daudzveidīgu sociālo procesu kopums tās funkcionālajā un vizuālajā izpausmē veido dzīves vidi, darba un darījumu vidi, izglītības un atpūtas vidi. Tieši ar pilsētvides plānošanu pašvaldība pamatā nodrošina ilgtspējīgas attīstības principa ievērošanu jeb līdzsvaru starp ekonomiskajiem, sociālajiem un dabas vides aspektiem. (RIS2030:15)

Dzīves dimensijas, to darbības principi un ieguvumi, ka jau atzīmēts, nenotiek bez konkrētām rīcībām noteiktajās jomās.

Katrai dimensijai ir noteiktās izpausmes, kuras īstenojās noteiktajos principos. Četrām dimensijām pakārtoti arī galvenie uzdevumi, kuros izpildot, sabiedrība gūst attiecīgos ieguvumus. 9. attēlā shematiski apkopoti katrās dimensijas uzdevumi, kuras jāiekļauj gan plānošanas, gan plānu īstenošanas projektos. Piemēram, pārveidojot ielas publisko ārtelpu, nepieciešams ņemt vērā ekoloģisko dimensiju, ievērojot noteiktās pilsētas ainavas vērtības, tādās kā

kultūrvēsturisko mantojumu tā materialitātē (tas īpaši attiecās uz vēsturiskā centra pilsēttelpām) , jādoma, kā nodrošināt bioloģisko daudzveidību, saglabājot vai atjaunojot ekosistēmas, jānodrošina risinājumu dzīvotspēju un jāīsteno līdzsvarotas mobilitātes principus. Domājot par sociālo dimensiju, projektos iestrādājami risinājumi, kuri stiprina drošību, pozitīvi ietekmē veselību (piemēram, apstādījumu veidošanas principi, projektēšanas un būvniecības procesus jāorganizē pēc koprades principa, lai nodrošinātu interešu vienlīdzību).



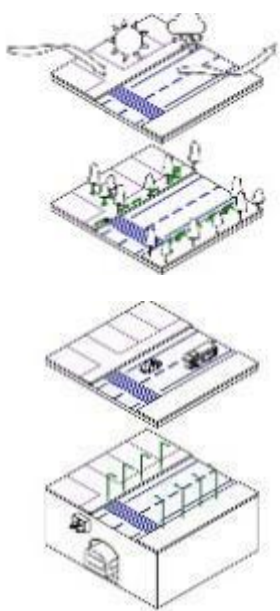
A3. attēls. Pilsētvides dimensiju un principu mijiedarbība

A.2 Ārtelpas struktūrās un to loma pilsētas veselībā

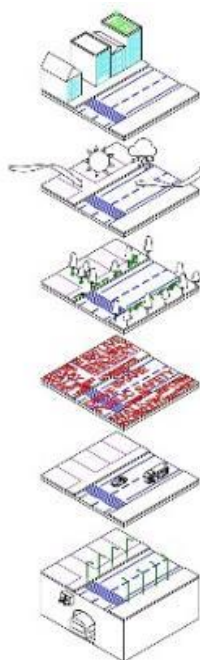
Telpiskās transformācijas saistītas gan ar fiziskās telpas izmaiņām gan ar sociālās vides pārveidošanu. Kad mēs darbojamies ar ārtelpu, apzināti vai neapzināti, sistemātiski vai haotiski, mēs savas darbības pakārtojam un organizējam gan telpiskajās, gan sociālajā slāņos vai struktūrās. Sociālais slānis, kurš stratēģiskā līmenī parādās kā sociālā dimensija, tiek strukturēts projektēšanas posmā, kad tiek domāts par risinājumiem noteiktām sociālām grupām. Tāpēc šajā posmā netiek runāts par sociālo struktūru. Īstenojot publiskās ārtelpas transformācijas projektus, ikdienā saskaramies ar sešām pilsētvides struktūrām: apbūves, zaļo, zilo, sociālo, mobilitātes vai pelēko un pazemes vai inženierkomunikāciju tīklojumu. Piecus slāņus ērtai lietošanas saucim par telpiskām

struktūrām. Šajā rokasgrāmatā tiek apskatītas četras, cieši saistītas ar publisko ārtelpu: zaļā, zilā, pelēka un pazemes. Apbūves un sociālās struktūras, kuras lielā mērā veido, ietekmē, kā arī ir ārtelpas struktūru kvalitātes priekšnosacījums un mērķis, netiek apskatītas Vadlīnijās, kuru priekšmets ir publiskās ārtelpas dizains.

Ārtelpas struktūras slāņi



Pilsētvides struktūras slāņi



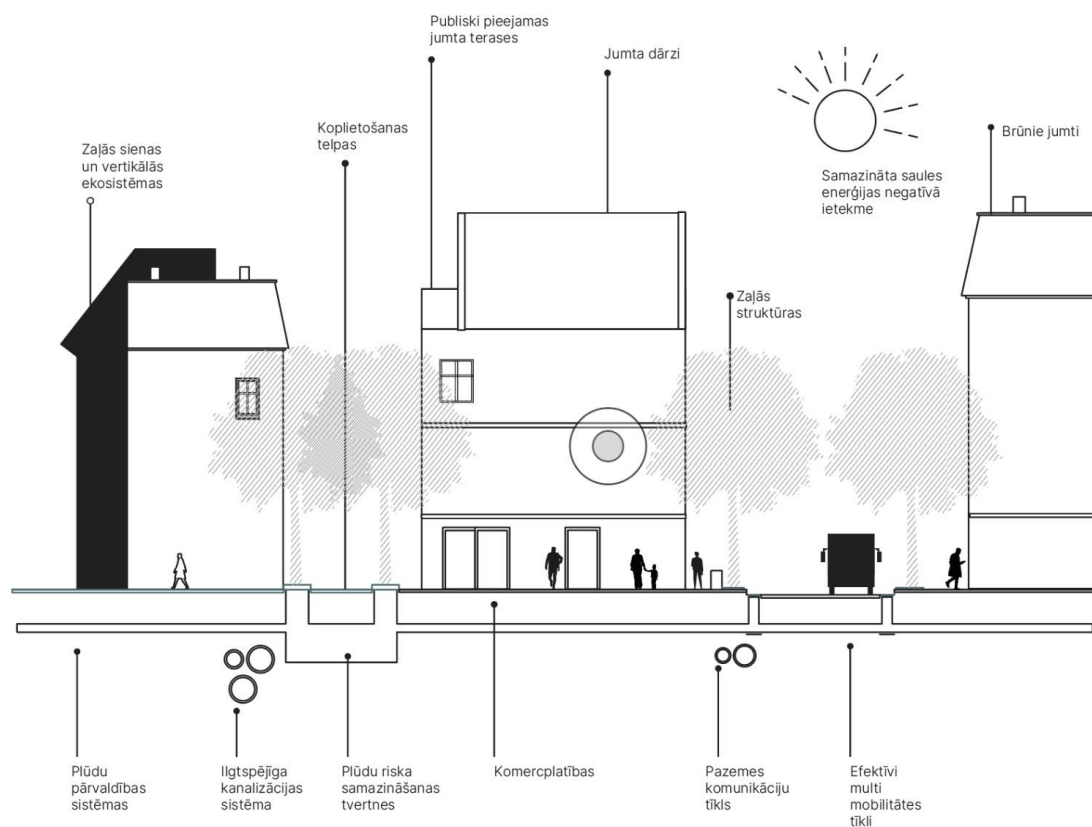
daudzveidīgā pilsētvide



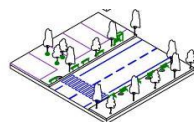
A4. attēls. Pilsētvides struktūras

Pilsētas veselības komplekts

Tieši pilsētvidē visspēcīgāk un pilnīgāk īstenojas dzīves dimensiju, to darbības principu, ka arī rīcību noteiktajās jomās un ieguvumu mijiedarbība. Šī mijiedarbība, ja norit harmoniski un līdzsvaroti, nodrošina cilvēku apdzīvoto vietu un īpaši pilsētu, fizisko un mentālo veselību. Pilsētas veselības komplekts integrē un detalizē visas pilsētvides dimensijas (balstus) ārtelpās struktūrās. Piemēram, plānojot un projektējot, vides dimensija īstenojās zaļi zilā struktūrā, kad projekti paredz bioloģiski un tipoloģiski daudzveidīgu zaļo struktūru, integrējot to apbūves struktūrā kā zaļos jumtus, saules un vēja enerģijas tehnoloģiskajos risinājumos uz brūnajiem jumtiem, ilgtspējīgu lietusūdens apsaimniekošanu, novadot tos no jumtiem ilgtspējīgā kanalizācijas sistēmā un lietus dārzos. Attēlā A5 redzams Pilsētas veselības kompleksa galvenās komponentes.



A5. attēls. Pilsētas veselības komplekts



Zaļā struktūra un zaļā infrastruktūra

Šajā rokas grāmatā ar zaļo struktūru saprot pilsētas zaļo ārtelpu tīklojumu, bet ar zaļo infrastruktūru šī tīklojuma komponentes – ārtelpas struktūras elementi (ielas, laukumi, parki u.c.), to labiekārtojums un organizācijas principi. Abi jēdzieni radušies 20. gadsimta 80. gados. Zaļās struktūras plānošanā vienmēr paredz daudzu ieinteresēto personu iesaisti un sadarbību. Lēmumu pieņemšana par zaļās struktūras saistīta ar ilgtermiņa stratēģiju un tās īstenošanas rīcībām. Rīcības tiek plānotas un īstenotas konkrētajās vietās un ir saistīti ar šo vietu kontekstu, vērtībām un kvalitātēm. Rīcības īstenojamās projektu līmenī, šādā gadījumā tiek runāts par zaļo infrastruktūru, kura tiek plānota un īstenota, procesā iesaistot daudzas ieinteresētas grupas.²

Tādējādi ilgspējīgā pilsētelpas plānošanā mēdz lietot abus jēdzienus: zaļā struktūra (ZS) – dabas un cilvēku veidoto ārtelpu tīklojums un zaļā infrastruktūra (ZI) - stratēģiski plānoti augstas dzīvošanas kvalitātes zaļo ārtelpu tīklojuma apstādījumi un labiekārtojuma elementi.

Zaļā struktūra ir ilgspējīgas pilsētu attīstības pamats. Zaļās struktūras jēdziens izmanto plānošanā kopš astoņdesmitajiem gadiem. Tā ir koncepcija, kas iemieso skatījumu uz pašreizējo pilsētas ainavu un ideju par vēlamo nākotni. Zaļā struktūra savieno pilsētu un valsti. Telpiskā skatījumā zaļā struktūra ir vairāk nekā zaļo vietu kopums, tā ir zaļo telpu tīklojums, kas savieno atklātas telpas, publiskos un privātos dārzus, publiskos parkos, sporta laukumos, dārzu un atpūtas laukumos pilsētā, mežu un upju palienes tīklus apkārtējos laukos. Tādējādi zaļā struktūra izceļ zaļo ceļu nozīmi gājējiem un velosipēdistiem un uzsver ekoloģisko koridoru nozīmi savvaļas dzīvnieku pārvietošanā.

Zaļā struktūra saista pagātni ar nākotni. No laika viedokļa zaļā struktūra saista ainavu vēsturi un ilgtermiņa plānošanas politiku pilsētas telpisko struktūru veidošanā. Piemēram, 19. gadsimta industriālo teritoriju reģenerācija un revitalizācija mūsdienās kļuva par vienu no pamata rīkiem zaļās struktūras atjaunošanā un integrācijā pilsētvidē, padarot dabas un kultūras mantojumu par pilsētu jauno zaļo identitāti. Zaļā struktūra izmantojamā daudzveidīgi. Zaļās ārtelpas pie ūdens, piemēram, var veikt daudzas lomas, piemēram: maršrutus gājējiem un velosipēdisti, palienes ūdens apsaimniekošanai, ekoloģiski koridori savvaļas dzīvniekiem un pievilcīgas malas dzīvojamo māju apbūvei.

Zaļā infrastruktūra tiek izstrādāta un pārvaldīta, lai sniegtu plašu ekosistēmu pakalpojumu klāstu un radītu dzīvošanai piemērotu vidi pilsētās un laukos. Zaļo (*sauszemes*) un zilo (*saldūdens, piekrastes un jūras*) telpu tīkls var uzlabot vides apstākļus un tādējādi arī iedzīvotāju veselību un dzīves kvalitāti. Zaļā infrastruktūra plānošanā veiksmīgi pārbaudīts rīks, kur, izmantojot pilsētu infrastruktūras *dabiskošanas* risinājumus, lielā mērā tiek aizstāta '*pelēkā*'- bieži vien dārgāk attīstāmā un dārgāk uzturamā infrastruktūra.

Eiropas Zaļās infrastruktūras stratēģija

² <https://www.google.com/search?q=urban+green+structures&oeq=urban+green+structures&aqs=chrome..69i57.11332j0j8&sourceid=chrome&ie=UTF-8>
http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0010/342289/Urban-Green-Spaces_EN_WHO_web3.pdf?ua=1

Eiropas Komisija ir izstrādājusi stratēģiju par videi nekaitīgu zaļo infrastruktūru. Šīs stratēģijas mērķis ir nodrošināt, lai zaļās infrastruktūras aizsardzība, atjaunošana, radīšana un uzlabošana kļūst par telpiskās plānošanas un teritoriālās attīstības neatņemamu sastāvdaļu, piedāvājot labāku alternatīvu vai papildinot standarta ‘pelēko’ infrastruktūru³. Pilsētvides zaļās infrastruktūras plānošana (*Urban Green infrastructure (UGI) planning*) ir stratēģiskās plānošanas pieeja, kuras mērķis ir attīstīt zaļās un zilās struktūras tīklojumu apdzīvotās vietās, izstrādāta un pārvaldīta, lai nodrošinātu ekosistēmu pakalpojumu plašu klāstu un citas priekšrocības visos telpiskajos mērogos⁴. Pilsētvides zaļā infrastruktūra plašā diapazonā spēj risināt aktuālos izaicinājumus pilsētvides kvalitātes uzlabošanā, tādus kā *Bioloģiskās daudzveidības saglabāšana; Pielāgošanās klimata pārmaiņām; Zaļās ekonomikas atbalstīšana; Sociālās kohēzijas uzlabošana*.

Piemēram, zaļo infrastruktūru - veģetācijas un augšņu dabiskās ūdens aiztures un absorbcijas spējas – var izmantot, lai mazinātu lietus notekūdeņu apjomu, kas nonāk kanalizācijas sistēmās un no tām ezeros, upēs un strautos. Zaļās infrastruktūras priekšrocības šajā gadījumā varētu būt arī intensīvāka oglekļa piesaiste, labāka gaisa kvalitāte, pilsētu siltuma salu efekta mazināšana, papildu telpa savvaļas dzīvotnēm un atpūtai. Zaļās zonas palīdz veidot arī kultūrvēsturisko ainavu, piešķirot identitāti vietām, kā arī apkārtnēi pilsētu un piepilsētu teritorijās, kur cilvēki dzīvo un strādā. Pētījumi liecina, ka salīdzinājumā ar pelēko infrastruktūru zaļās infrastruktūras risinājumi izmaksā mazāk un sniedz plašu papildu ieguvumu klāstu vietējai ekonomikai, sociālajai struktūrai un videi plašākā izpratnē.

Lai šo potenciālu izmantotu, pašvaldībām jāveic rūpīgs un visaptverošs plānošanas darbs. Lauku, piepilsētas vai pilsētvidē uzmanības fokuss zaļās infrastruktūras potenciāla izmantošanā ir atšķirīgs, tomēr vienlīdz nozīmīgs zaļās struktūras tīklojumam. Katrā ārtelpa zaļajai infrastruktūrai var būt daudzas lomas un tā sniedz daudzveidīgas priekšrocības.



³ *Building a Green Infrastructure for Europe*. European Union, 2013. Pieejams: http://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/docs/green_infrastructure_broc.pdf

⁴ *URBAN GREEN INFRASTRUCTURE PLANNING - A GUIDE FOR PRACTITIONERS* (EU FP7 project, 2017), Pieejams: https://www.researchgate.net/publication/319967102_URBAN_GREEN_INFRASTRUCTURE_PLANNING_-_A_GUIDE_FOR_PRACTITIONERS

PILSĒTVIDES ZAĻĀS INFRASTRUKTŪRAS PLĀNOŠANA BALSTĪTA UZ ČETRIEM PAMATA PRINCIPIEM:

ZAĻĀ UN PELĒKĀ INTEGRĀCIJA - APVIENOJOT ZAĻO UN PELĒKO INFRASTRUKTŪRU

Pilsētvides Zaļās infrastruktūras plānošana paredz pilsētas zaļo teritoriju ar pārējās infrastruktūras integrēšanu un koordināciju

SAVIENOJAMĪBA – ZAĻO TERITORIJU TĪKLOJUMA IZVEIDE

Pilsētvides Zaļās infrastruktūras plānošana savienojamībai ietver savienojumu izveidošanu un atjaunošanu, lai nodrošinātu un aizsargātu tos procesus, funkcijas un priekšrocības, kurus zaļās teritorijas nespēj nodrošināt kā vienas atsevišķas

DAUDZFUNKCIONALITĀTE- VAIRĀKU FUNKCIJU UN PAKALPOJUMU SNIEGŠANA UN SAKĀRTOŠANA

Pilsētvides Zaļās infrastruktūras plānošana paredz ar dažādu funkciju apvienošanu palielināt pilsētas zaļo teritoriju kapacitāti, lai sniegtu daudzpusīgus ieguvumus – veidotu sinerģijas, mazinot konfliktus un patēriņu.

SOCIĀLĀ IEKĻAUSĀNA - SADARBĪBAS UN LĪDZDALĪBAS PLĀNOŠANA

Pilsētvides Zaļās infrastruktūras plānošana paredz sadarbību, sociāli iekļaujošus procesus. Tas nozīmē, ka plānošanas procesi ir atvērti visiem un apvieno iesaistīto pušu zināšanas un vajadzības.

ATBALSTA PRINCIPI⁵

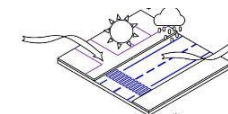
Minētie četri pamatprincipi veido pamata bāzi zaļās infrastruktūras plānošanai, ir noteikti jāņem vērā arī nozīmīgi atbalsta principi:

DAŽĀDI MĒROGI: ZI plānošanas nolūks ir sasaitīt dažādus līmeņus, sākot ar metropoli reģioniem līdz atsevišķām vietām.

DAŽĀDI OBJEKTI: Visu tipu zaļās un zilās telpas, atkarībā no īpašumtiesībām un izcelsmes, uzskatāmas par daļu no zaļās infrastruktūras tīklojuma.

STARP UN TRANSDISCIPLINARITĀTE: ZI plānošanas nolūks ir disciplīnu savienošana, kā arī zinātnes, politikas un prakses savienošana. Tā integrē dažādu jomu zināšanas un vajadzības, tādu kā ainavu ekoloģija, pilsētvides un reģionālā plānošana, ainavu arhitektūra, un ir teicami attīstīta partnerībā starp vietējās varas pārstāvjiem un citām ieinteresētajām pusēm

Zilā struktūra



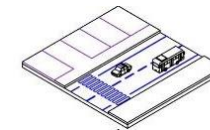
Zilo struktūru veido ārtelpa pie ūdeņiem. Zila struktūra ir vienota ar zaļo struktūru, tās nav atdalāmas viena no otras. Līdzīgi kā zaļa struktūra, tā ir katrās apdzīvotas vietas visu ūdens elementu tīklojums. Plānojot rīcības šajā tīklojumā, visbiežāk tiek runāts par zaļi-zilo infrastruktūru, daudzos zaļās infrastruktūras plānos tiek iekļautas arī ar ūdens saistītas ārtelpas. RTP TmP “Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskais plānojums” definē kas ir ūdens saistīta zaļā ārtelpa. Tā ir labiekārtota publiskā ārtelpa ar palielinātu apstādījumu īpatsvaru ūdeņu teritorijā vai tiešā tās tuvumā (dabiskās ūdens malas un krastmalas), kas nodrošina ūdensmalas publisku pieejamību un rekreācijas aktivitātes tajā. Ūdensteces un ūdenstilpes veido pilsētas “zilo” struktūru. Tā ir viena no nozīmīgākajām vienojošām struktūrām kopējā pilsētas apstādījumu un dabas teritoriju telpiskajā struktūrā.⁶

⁵ URBAN GREEN INFRASTRUCTURE PLANNING - A GUIDE FOR PRACTITIONERS (EU FP7 project, 2017), Pieejams:

https://www.researchgate.net/publication/319967102_URBAN_GREEN_INFRASTRUCTURE_PLANNING_-_A_GUIDE_FOR_PRACTITIONERS

⁶ RIAS 8:1

Pelēkā struktūra



Pelēko struktūru veido visas apbūvētas un iesegtas platības. Tomēr vairāk ar šo krāsu metaforiski apzīmē Ielu tīkla segumus, kuri veido ūdens necaurlaidīgu virsmu, kas samazina pilsētas ekoloģisko veselību. Tāpēc visā pasaulē pašlaik veido zaļās un pelēkas struktūras integrācijas stratēģijas un programmas. Tradicionālā *‘pelēkā’* infrastruktūra kopumā ir veiksmīgi aizstājama ar izmaksu efektīvu veselīgu ekosistēmu tīklu, kas vienlaikus rada būtiskus priekšnosacījumus savstarpēji papildinošām priekšrocībām gan videi, gan sabiedrībai, kā daļai no mijiedarbībā esošā kompleksa.

Vidi, kas ir mūsu dzīves telpa, pamata vajadzību, attīstības resursu un kultūras avots, varam pilnveidot, vai gluži pretēji, izsmelt un nolietot līdz apstākļiem, kādi nelabvēlīgi ietekmē mūsu fizisko un garīgo veselību, attīstības iespējas. Tādēļ Eiropas Savienība Eiropā, kā visblīvāk apdzīvotajā kontinentā, mērķtiecīgi veicina zaļās infrastruktūras risinājumu izmantošanu.

Pazemes struktūra

Cilvēku vajadzības pēc ūdens, elektrības, siltuma un sakariem pilsētā nodrošina daudzu tehnisko elementu kopums. Līdzīgi citām struktūrām, tas ir sarežģīts inženierbūvju tīklojums, kurš mūsdienās tiek pārsvarā tiek izvietot pazemē. Tāpēc rokasgrāmatā tiek runāts par pazemes struktūru, ar to saprotot visu inženierkomunikāciju tīklojumu, bet plānojot noteiktas darbības pazeme struktūrā, tiek runāts par inženierkomunikāciju infrastruktūru.

A.3 Rīgas vēsturiskā centra ārtelpas struktūras

Rīgas vēsturiskā centra vērtības

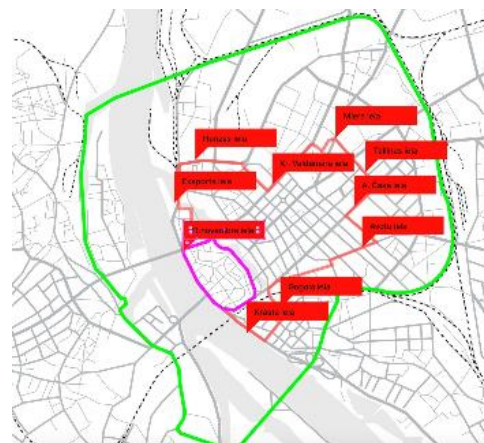
Valsts nozīmes pilsēt būvniecības piemineklis „Rīgas pilsētas vēsturiskais centrs” ir platības ziņā un ietvērto objektu ziņā vislielākais pilsēt būvniecības piemineklis Rīgā, kultūras pieminekļu sarakstā iekļauts ar KM 29.10.1998. rīkojumu Nr. 128. Daļa no Rīgas pilsētas vēsturiskā centra 1997. gada 4. decembrī ir iekļauta UNESCO Pasaules kultūras un dabas mantojuma sarakstā kā pasaules mantojuma vieta Nr. 852 „Rīgas vēsturiskais centrs” (turpmāk tekstā – RVC). RVC teritorija ir 435 hektāri jeb 1.4% no pilsētas teritorijas, savukārt tā aizsardzības zonas platība ir 1574 hektāri. Kopumā RVC un AZ teritorijā atrodas aptuveni 7000 ēku, no tām mazāk nekā puse – UNESCO noteiktajā RVC teritorijā.

Iekļaujot RVC Pasaules kultūras mantojuma sarakstā, UNESCO Pasaules kultūras un dabas mantojuma komiteja ir akceptējusi RVC vērtības – samērā labi saglabājušos viduslaiku un vēlāko laiku skaidru pilsētas plānojuma struktūru, viduslaiku apbūvi, jūgendstila arhitektūras daudzumu, koncentrāciju un māksliniecisko kvalitāti, ko papildina izcila vēsturiskā centra panorāma, kā arī 19. gadsimta koka arhitektūra. RVC ir pasaulē ievērojamākā jūgendstila celtnu koncentrācijas vieta: Vecrīgā atrodas ap 50, bet pārējā centra teritorijā – vairāk nekā 300 arhitektoniski augstvērtīgu jūgendstila celtnu. Saglabājusies dažādu stilu vērtīga koka apbūve dod plašu priekšstatu par būvniecības pakāpenisko attīstību Rīgā. 11 Šis UNESCO fiksētās vērtības, izņemot viduslaiku apbūvi, atrodamas arī citās pilsētas daļās ārpus RVC un AZ, taču ne tik koncentrētā apjomā. 11 UNESCO Pasaules mantojuma komitejas 37. sesijas ietvaros pieņemtais pasaules mantojuma vietas „RĪGAS VĒSTURISKAIS CENTRS” retrospektīvais īpašas nozīmes universālās vērtības pamatojums Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju tematiskais plānojums 13 Valsts nozīmes pilsēt būvniecības piemineklis „Rīgas pilsētas vēsturiskais centrs” iekļauts valsts aizsargājamo pieminekļu sarakstā ar KM 29.12.1998. rīkojumu Nr.128, savukārt RVC un tā AZ teritorijas robežas noteiktas Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un aizsardzības likumā, kas pieņemts 2003. gada 29. maijā. Nosacījumi UNESCO noteiktās pasaules mantojuma vietas un pilsēt būvniecības pieminekļa teritorijas attīstībai ietverti RVC un tā AZ teritorijas plānojumā, tāpēc šajā tematiskajā plānojumā šī teritorija netiek skatīta tādā detalizācijas pakāpē kā citas kultūrvēsturiskā mantojuma teritorijas Rīgā. (*TmP KVT (proj.) : 11,12*)



A6. attēls. RVC un AZ platība

(shēmas tiks pārveidotas un koriģētas)



A7. attēls. RVC un AZ robežas

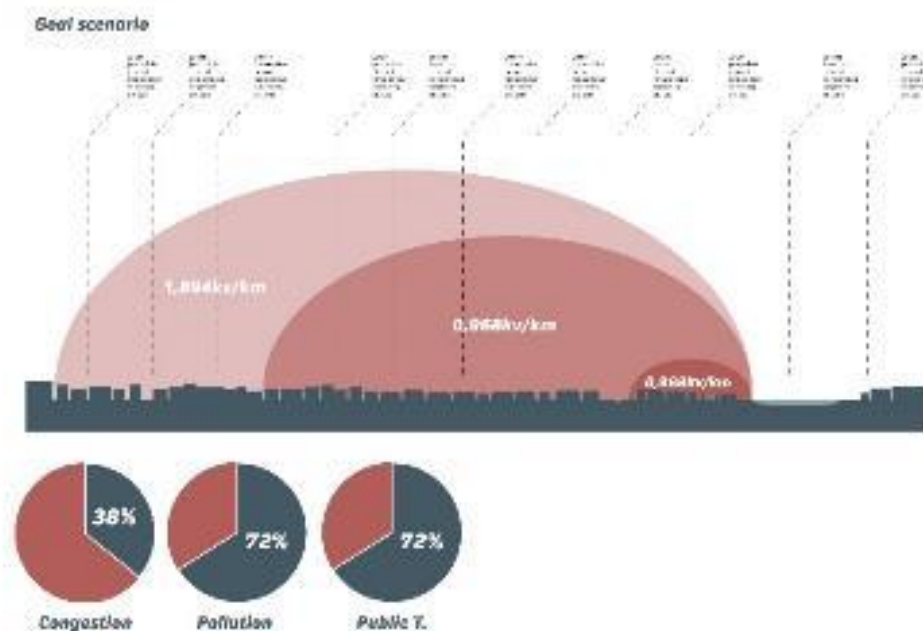
RVC AZ TP nosaka vēsturiskā centra vērtības. Kvalitatīvu dzīves vidi veido vairākas sastāvdaļas, no kurām daļa nodrošina sabiedrības eksistenci, daļa – komfortu, bet autentiska kultūrvēsturiskā vide – dzīves vides vērtību un kvalitāti. RVC un tā AZ kultūrvēsturiskās vides kopējās vērtības būtiskāko apjomu veido visu pilsētvides fizisko sastāvdaļu saglabāties autentiskums, ietverot vēlākos uzslāņojumus, kam nav destruktīvas vai degradējošas ietekmes uz kultūrvēsturisko vidi. RVC kvalitātes ir pilsētas vēsturiskā plānojuma un telpiskā struktūra ar vēlākos laikos veiktiem kvalitatīviem pārveidojumiem, ko pamatā veido arī Vēsturiski izveidojies pilsētas teritoriju dalījums (Vecrīga, Citadele, Bulvāru loks, RVC centra kodola daļa u.c.); ielu un laukumu tīkls; publiskās ārtelpas un apstādījumu sistēmas; vēsturiskās ūdensteces un ūdenstilpes – Daugava, mazā Daugava, Bierīngrāvis, Roņu dīķis, Zunds, Āzene, Āgenskalna līcis, Ķileveina grāvis, ostas akvatorijas, Pilsētas kanāls un to krastmalas.

Pilsētvides lielmēroga ainaviskās kvalitātes veido Vecrīgas vēsturiskās apbūves un atsevišķu ielu un laukumu apbūves silueti, ko veido ēku galvenās dzegas, slīpo jumtu plaknes, arhitektoniskais dekors un elementi. Publiskās un privātās ārtelpas labiekārtojuma autentiskie vēsturiskie elementi, tādi kā ielu un laukumu dažādie bruģa segumi, ietvju klinkera segumi, vēsturiskie pagalmu zemes virsmas segumi, parku grants celiņi u.c.; kvartālu iekšējās telpas tradicionālā veidošana ar apstādījumiem; virszemes inženierbūves; vēsturiskie labiekārtojuma elementi, publiskās ārtelpas un iekškvartālu iekšpagalmu telpas arhitektoniskie, funkcionālie un dizaina objekti. *(RVC AZ TP pask. raksts, :26-27)* Pašvaldība, izvērtējot attīstības priekšlikumus un būvprojektus, RVC un tā AZ teritorijā, apņemas ar šo plānojumu respektēt saglabājamās un aizsargājamās autentiskās kultūrvēsturiskās vides vērtības un pieprasīs tādus attīstības, kā arī vides dizaina, reklāmas un būvprojektu risinājumus, kas neradīs nelabvēlīgu ietekmi uz šīm vērtībām. *(Ibid :28)*

RVC un AZ skaitļos

Pēc Rīgas plānošanas dokumentu datiem RVC un AZ apbūves un ārtelpas attiecības ir apmērām 40% pret 60% attiecīgi. Ārtelpā zilā struktūra sastāda 17,9 % (Virszemes ūdeņu teritorijas - Daugava, Mazā, Daugava, Andrejosta, Eksportosta, Pilsētas kanāls, Zunda, Āzene, Ķileveina grāvis, Bīkengrāvis, Roņu dīķis, Āgenskalna līcis). Pelēkā struktūra (ielas un laukumi ar piekļuves cēliem) sastāda 40,9%. Zaļās struktūras komponente - apstādījumu teritorijas aizņem 11 % . No visas RVC un AZ ārtelpas platības publiskā ārtelpa sastāda 15%. Ņemot vērā, ka apbūves teritorijās ir arī ārtelpa, apbūves un ārtelpas attiecības var būt 70-75 % pret 25-30%. Definējot ielas kā daudzveidīgi izmantojamo publisko ārtelpu, arī šis skaitlis izskatās savādāk: šodien RVC un AZ publiskā ārtelpa, kurā iekļaujami laukumi, ielas, dārzi un parki, ūdens tilpnes un ūdens malas, veido nozīmīgu - gandrīz 70% - centra ārtelpas daļu.

RVC attīstības vīzija paredz tā lomas un nozīmes stiprināšanu ne vien Latvijas, bet arī Baltijas valstu un Eiropas mērogā. (Papildināt ar shēmas 5 aprakstu)



A9. attēls. RVC AZ pilsētelpas struktūras nākotnē (shēma tiks aizpildīta ar attiecīgiem datiem)

Neskatoties uz Stratēģijā un Plānā definētām nostādnēm, RVC AZ publikās ārtelpas kvalitātes uzlabošana saskārās ar vairākiem izaicinājumiem. Tās skar gan plānošanas, gan ārtelpas fiziskā auduma gan pārvaldības aspektus.

RVC Zaļā struktūra

Īpašs un nozīmīgs publiskās ārtelpas aspekts ir RVC “zaļā rota” – parku, dārzu, skvēru un laukumu, ielu un pagalmu apstādījumu kopums, kas ir viena no lielākajām RVC un tā AZ estētiskajām, kultūrvēsturiskajām, ekoloģiskajām un sociālajām vērtībām. Tā saglabājama un izmantojama kā Rīgas tēlam raksturīgā zaļā un ainaviski pievilcīgā publiskā un privātā ārtelpa.

Rīgas vēsturiskā centra zaļo struktūru veido dažādu ārtelpas struktūru elementu apstādījumu tīklojums. Tie ir dabīgie un veidotie stādījumi pie ūdeņiem – Daugavas un Rīgas kanālu apstādījumi, vēsturiski veidoti parki un dārzi, zaļo laukumu apstādījumi, publisko ēku apstādījumi, tajā skaitā ēku zaļie jumti, vertikālie un balkonu stādījumi, skvēri, priekšdārzi un priekšpagalmu apstādījumi, centra ielu apstādījumi un pagalmu apstādījumi. Centrā patlaban nav iespējama jaunu parku veidošana, bet šāda veida publisko ārtelpu tīklu paredzēts attīstīt. Centra tīklojums nav pilnīgs. Daudzās vietās tas ir pārtraukts, pārsvarā ar zemās kvalitātes ielu apstādījumiem vai ielām bez tiem. Ielas, priekšdārzi un neapbūvētie zemesgabali ir liels centra zaļās infrastruktūras pilnveidošanas potenciāls. Pašlaik centrā zaļais pārklājums ir **xxx%**, nākotnē, uzlabojot zaļo infrastruktūru, iespējams to palielināt par 50%. Rīgas Vēsturiskā centra parku, dārzu un skvēru ārtelpu attīstībai aktuālākie jautājumi saistīti ar sociālās un bioloģiskās daudzveidības līdzsvarošanu, kas ietver:

- sociālo, kultūras un ekoloģisko vērtību nodrošināšanu: ainavas veidošana (vizuālā ainava), augšņu aizsardzība (pret eroziju); ūdeņu aizsardzība (kvantitāte un kvalitāte), gaisa attīrīšana (piesārņojuma mazināšana vietējā vai ainavas līmenī), mikroklimata uzlabošana;
- pilsētvides rekreācijas telpu fizisko kvalitāšu (segumu, labiekārtojuma elementu, apgaismojuma, pazemes komunikāciju, apstādījumu) uzlabošana;
- bioloģiskās daudzveidības nodrošināšanu: struktūras, kompozīcijas un funkciju saglabāšana vai izmaiņš ģenētiskajā (iekšsugas), sugu (taksonu), ekosistēmu un ainavu līmenī; dabas pieminekļu saglabāšana (ģeoloģiskie, ģeomorfoloģiskie objekti).



A10. attēls un A11. attēls. RVC un AZ zaļā struktūra šodien un nākotnē

RVC Zilā struktūra

RVC zilo struktūru veido vēsturiskās ūdensteces – Daugavas ūdensmalas un krastmalas, pilsētas kanāla krastmalas un mākslīgie ūdens objekti – strūklakas. Būtiskā zilās struktūras sastāvdaļa ir pašlaik neredzama lietussūdeņu kanalizācijas sistēma.

Ūdens satiksme un tilti. Nozīmīga krastmalas attīstībā ir ne tikai ērta piekļūšana upei, bet arī tās šķērsošana. Nozīmīga loma būs arī Akmens tiltam, kas varētu kļūt par gājēju un sabiedriskā transporta tiltu, varbūt papildus pildot arī tiltam netradicionālas funkcijas – tirdzniecību un apkalpi.

- satiksme (ūdens satiksme: Vecrīga – attālāki Daugavai pieguloši Rīgas rajoni).

Pilsētas kanāla krastmalas parku teritorijās izmantojamas atbilstoši Kanālmalas parka funkcionālajam zonējumam, īpaši akcentējot publiskās pieejamības nodrošināšanu teritorijās starp Kronvalda bulvāri un Eksporta ielu. Paredzēta iespēja jaunu gājēju tiltu izbūvei.

Ūdensmalas. Vēsturiskā centra aizsardzības zonas teritorijā atsevišķās vietās Andrejsalas, Ķīpsalas, Bieķensalas, Lucavsāls, Zaķu salas, AB dambja, Mazās Daugavas, Roņu dīķa, Zunda, Āzenes, Āgenskalna līča, Ķīleina grāvja, Bieķengrāvja, Andrejostas, Eksportostas ūdensmalas un krastmalas veidojamas kā apstādījumu teritorijas vai kā teritorijas, kurās paredzēts veidot apstādījumus.



A12. attēls un A13. attēls. RVC AZ zilā struktūra šodien un nākotnē

RVC pelēkā struktūrā

RVC un AZ ir 308 ielas, no kurām 82 ir Vecrīgā. Ielas aizņem apmēram 20 % no visās RVC AZ ārtelpas, publiskās un privātas, un apmēram 60% no publiskās ārtelpas. Tas nozīmē, ka no visās RVC AZ 2015,5 hektāru platības tie ir 422,36 hektāri. Jā pieskaitām laukumu, skvēru, arī parku iesegtās platības un ēku pagalmus, sanāks, ka puse no visās ārtelpas ir iekļaujamā pelēkā struktūrā. Pašlaik 60% tās iesegtās ar ūdens necaurlaidīgu asfaltu (brauktuves un daļa ietvju), kas nozīmē 253,58 hektāri. Lai mazinātu tik lielās pelēkās struktūras ietekmi uz pilsētnieku veselību, jādomā par tās līdzsvarošanu ar zaļo un zilo struktūrām. Tas nozīmē, kā zaļajai infrastruktūrai, kas iekļauj arī ūdens ilgtspējīgu apsaimniekošanu, jābūt pārdomātai kārā ielas rekonstrukcijas vai seguma atjaunošanas projektā. Balstoties uz 2018. veiktā ielu apstādījumu novērtējuma (VMD), prioritāri atjaunojamo kategoriju ielas sastāda 30%, no kurām ap 7% ir ielas ar degradētu ārtelpu – 4% RVC un 3% RVC AZ. Neskatoties uz to, ka “labo ielu” % ir ievērojams (70%), jāņem vērā, ka praktiski visās apdobes ir dažādas kvalitātes (RVC ielās pārsvarā sliktas) zāliens, tātad apstādījumi ir ekoloģiski nabadzīgi, un to uzlabošana tomēr ir ieteicama paralēli degradēto ielu atjaunošanai.



A14. attēls. Pelēka struktūra

RVC Pazemes struktūra

RVC inženiertīklu infrastruktūrai ir senāka vēsture nekā pārējās pilsētas daļas inženiertīklu sistēmai. Ūdensvadu sāks izbūvēt 1882. gadā, pilnsistēmas kanalizāciju – 1894. gadā. Tas nozīmē, ka vairākumā gadījumu RVC tīklu sistēma ir ļoti nolietojusies. RVC vēsturiskā apbūve un ielu tīkls pamatā nosaka arī inženiertīklu infrastruktūras izkārtojumu un attīstības pamatnosacījumus, taču jāņem vērā, ka inženiertehniskās ietaises un tīkli ir vissvarīgākie centra tehnoloģisko funkciju, kā arī līdzsvarotas attīstības nodrošinātāji.

Plāna ietvaros tika analizēta caurstaigājamu inženierkomunikāciju tuneļu izbūves iespēja. Iespējamās komunikācijas, kas varētu tikt izvietotas tuneļos, ir ūdensvads, spiedkanalizācija, siltumtrases, elektrokabeļi un vājstrāvu kabeļi, tomēr ārvalstu pieredze liecina, ka tuneļu izbūve vēsturiskajos centros netiek plaši lietota metodes sarežģītības un dārdzības dēļ. Tā kā RVC teritorijā, ņemot vērā esošo intensīvo apbūvi un ielu pārslogotību ar inženierkomunikācijām, kuru darbību un transporta kustību tuneļu būvniecības laikā praktiski nav iespējams pārtraukt, tuneļu izbūve ir ļoti sarežģīta vai pat neiespējama. Izņēmums ir jaunu komunikāciju izvietojanas iespējas Daugavas krastmalas teritorijā.



A15. attēls. Pazemes struktūra

B. ĀRTELPAS TIPOLOĢIJA (nepieciešama 1. redakcija, iespējami saturiskās korekcijas, ilustrācijas paraugus sk. grafiskā dizaina nodevumā)

Sadaļas saturs

Kas ir publiskās ārtelpas tipoloģija: Ārtelpas tipu pazīmes Ārtelpas struktūras elementi ārtelpas tipu un transformācijas rīcību sasaiste; Ielas: Ielu lomas un nozīmes pilsētvidē; Pilsēt būvnieciskā mērķa sasaiste ar rīcībām; Laukumi, parki un dārzi, ēku zaļās ārtelpas, krastmalas. Īpaša rakstura ārtelpas .

B 0. Ko svarīgi zināt par tipoloģiju?

Ārtelpas tipu pazīmes

Lai atbildīgi un ar izpratni veikt publiskās ārtelpas transformāciju, nepieciešams saprast kādas komponentes veido ārtelpu pilsētas audumā. Tas ir tikpat svarīgi, cik izprast iekštelpu kompozīciju un lietošanu. Ārtelpā, tapāt, kā iekštelpā, ir dažādi lietojamie un daudzveidīgi aprīkoti “nodalījumi”- koridori, viesistabas, klusās atpūtas telpas un ziemas dārzi. Katram no tiem savi veidošanas kritēriji un tiem pielāgotas rīcības visos telpiskās transformācijas posmos. Pastāv piecas pazīmes, kuras ir noteicošas darbā ar pilsētas telpu, jo pēc tām iespējams noteikt ārtelpas tipus un pakārtot tiem pilsēt būvnieciskās darbības. (Attēls X) Ārtelpas tipi ir arī ārtelpas struktūras elementi, piemēram, ārtelpas zaļās struktūras elementi ir parki, dārzi, skvēri. Rokasgrāmatā tiek lietots apzīmējums “ārtelpas struktūras elements”, atsaucoties uz RTP TmP “**Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tematiskais plānojums**” (**Apstādījumu..., 2017 :25**)

a) ģeotelpiskā forma



b) piekļuves līmenis



c) izmantošanas daudzveidība



d) dabas un apstādījumu īpatsvars



B1 attēls. Ārtelpu tipu pazīmes (shēma tiks vienkāršota un pārveidota ikonografikas stilā)

a) *Ārtelpu fizisko vienību ģeotelpiskā forma*

Ģeotelpiskā forma ir tas, ko uztveram ar maņām vispirms. Pēc ģeotelpiskas formas tiek izdalīti 4 ārtelpas struktūru veidi. Katrs pilsētas struktūras veids nepastarpināti nosaka tā funkciju, savukārt pastarpināti (atkarībā no nozīmes) tiek noteikta tā izmantošana, ar to saistītās fiziskās telpas īpašības un, pats svarīgākais, rīcības ārtelpas pārveidošanai. (*skat. attēlu B1*) Ārtelpas veidu galvenās funkcijas ir divas: savienot ārtelpas savā starpā un akumulēt lietotāju plūsmas.

Funkcionāli lineārās un lokveida struktūras ir savienotājas un lietotāju plūsmu pārvadītājas, laukuma veida un punktveida struktūrām ir plūsmu uzkrāšanas (akumulēšanas) funkcija.

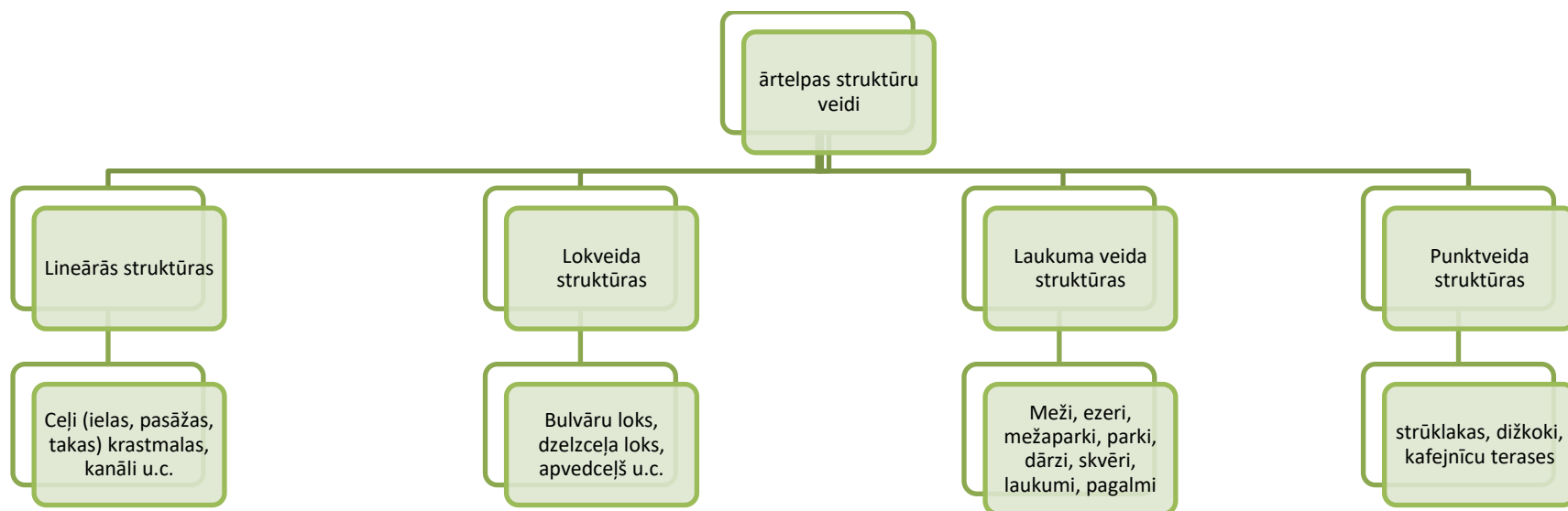
Lineārās struktūras - visu veida ceļi, ūdensmalas, mežmalas u.c. – primāri **savieno** dažādu aktivitāšu centrus dažādās pilsētas nozīmes telpās. Tām raksturīgs salīdzinoši liels lietotāju pārvietošanās ātrums, īsāks uzturēšanas laiks, lielākā dažādo sociālo grupu mijiedarbības intensitāte, lietotāju paaugstināts jūtīgums pret labiekārtojuma kvalitāti, lielākā ietekme uz aģentu psiholoģisko labsajūtu un komforta sajūtu. Šo īpašību dēļ līnijveida struktūras spēlē noteicošu lomu publiskās ārtelpas kvalitātes (sociālās, ekoloģiskās un ekonomiskās) nodrošināšanā. Tām ir nepieciešamas ātrās reaģēšanas attīstības programmas (īsā termiņā – līdz 4 gadiem, nelielā izmēra ārtelpas elementu grupām dažādās pilsētas teritorijās).

Lokveida struktūras – dabas elementu, apstādījumu un infrastruktūras lineārās struktūras paveids - nodrošina aktivitāšu punktu A un B netiešus savienojumus. Tam piemīt lineāro struktūru īpašības, taču lielā mērā arī laukuma veida un punktveida telpu īpašības: tās ne tikai savieno, bet arī akumulē un vai apstādina telpas lietotāju kustību. Šīs struktūras, ja īstenošanas pilsētvidē, sistemātiski nodrošina pilsētas auduma porainību (caurlaidību), lielo infrastruktūras objektu (piemēram, dzelzceļu) vai teritorijas ar viena veida apbūves (piemēram, industriālā apbūve) penetrāciju, veidojot ekoloģiskus un sociālus koridorus. Lokveida struktūru veidošanas politika saistāmā galvenokārt ar projektu īstenošanu.

Laukuma veida struktūras – meži, mežaparki, laukumi, dārzi, stadioni, sporta laukumi, skvēri u.c. – primāri akumulē aktivitātes, palēnina vai apstādina kustības ātrumu, veidojot harmoniskās saskarnes. Tās ir galvenais pilsētas rekreatīvais un ekoloģiskais kapitāls ar augsto sociālo un ekonomisko nozīmi. Tām raksturīgs mierīgs kustības ātrums, ilgāks uzturēšanas laiks, mazākas dažādo sociālo grupu mijiedarbības intensitātes, kas saistīta ar lietotāju komunikācijas, tempa pazemināšanos un stresu samazinošo ietekmi. Tās nav ļoti jūtīgas pret labiekārtojuma kvalitāti, kā līnijveida struktūras (piemēram, nopļauta zāle un košumkrūmi kompensē nekvalitatīvu iesegumu, taču ielās nekvalitatīvais iesegums apdraud kustības drošību). Laukuma veida struktūrām tradicionāli tiek pievērsta vairāk administratīva uzmanība, tām ir veidotas parasti ar “zaļo” tematiku saistītas politikas

Punktveida struktūras – mazie skvēri, strūklakas, bērnu spēļu laukumi, kafejnīcu terases, skatu platformas, pieturvietas u.c. – tāpat kā laukuma veida struktūras - akumulē aktivitātes. Tām piemīt visu laukuma veida struktūru īpašības. Pārsvārā dominē kustību apstādinošā īpašība, savukārt kustības tranzīta novadīšana kā, piemēram, parkos, nav raksturīga. Punktveida struktūras ir svarīgākais komunikācijas harmonizācijas instruments pilsētvidē, jo ir visu pārējo struktūru veidu neatņemama sastāvdaļa. Tās ir ļoti jūtīgas pret labiekārtojuma kvalitāti.

Atšķirībā no laukuma veida struktūrām, Rīgā tām netiek veidotās sistemātiskas politikas vai programmas, tās pastāvīgi tiek atstātas novārtā un to veidošana un uzturēšana pārsvarā ir haotiska un fragmentāra (pēc principa “salabojam, kad izjuks”).



B3. attēls. Ārtelpu struktūru veidi (shēma tiks vienkāršota un pārveidota ikonografikas stilā)

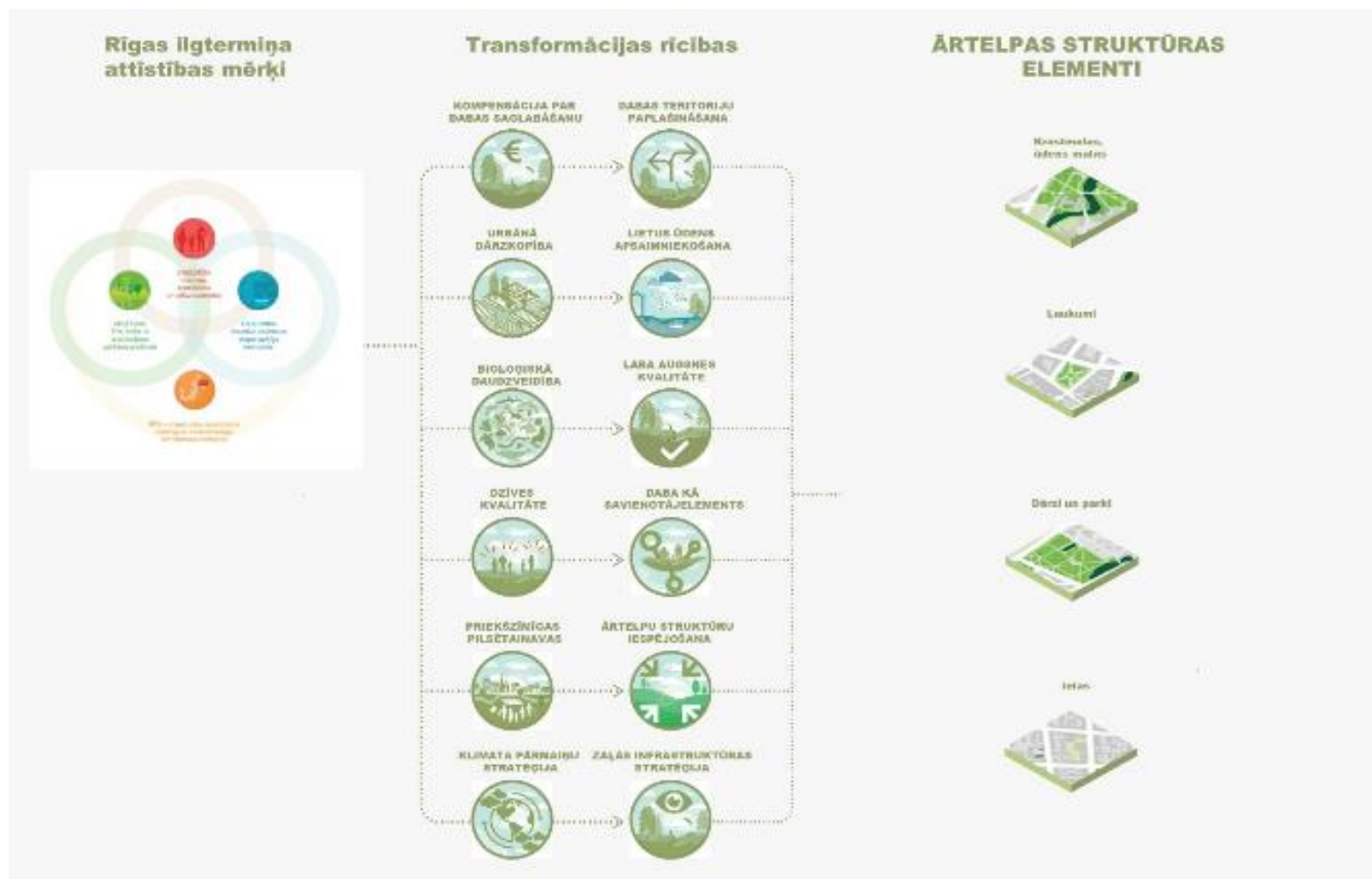
Ārtelpas struktūras elementi

Tradicionāli tiek runāts par četriem ārtelpas struktūras elementiem: ielām, laukumiem, dārziem un parkiem un ūdens malām. Taču pilsētas audums ir daudzveidīgs, arī ārtelpas ir dažādas, ar dažādām vajadzībām un lietošanu. Lai pilsētvides veidošana visos posmos – plānošanas, plānu īstenošanas un ārtelpu uzturēšanas – būtu efektīva un veiksmīga, svarīgi lai katrs no iesaistītām institūcijām, politiķiem un speciālistiem skaidri apzinātos, ka ilgtermiņa attīstības mērķi cieši saistīti un tiem jābūt mērķtiecīgi un sistemātiski vēršoties uz noteikto ārtelpas struktūras elementu, kur katram ir piesaistītas konkrētas telpiskās transformācijas rīcības. Vadlīnijas apskatīti ārtelpas struktūras elementi, kuri sastopami RVC un AZ. Nav apskatīti pilsētmeži, mežaparki un mazdārziņi.

Ārtelpas struktūras elementu un transformācijas rīcību sasaiste

Stratēģiskie pilsētvides attīstības mērķiem ir ciešs sakars ar ārtelpas struktūras elementiem. Mērķi, kurus nosprauž stratēģijās un vīzijās tiek īstenoti ārtelpas struktūras elementos caur konkrētām rīcībām. Piemēram, RIAS 2030 kā vienu no galvenajām prioritātēm izvirza vides kvalitāti. (*RIAS 2030:X*) Vides

kvalitātes cieši saistīta ar bioloģiskās daudzveidības palielināšanu. Rīgas centra zaļā struktūrā ir labi attīstīts zaļo ārtelpu “mugurkauls”- dārzu un parku sistēma, kuri daļēji nodrošina centrā bioloģisko daudzveidību. Taču RVC un AZ nevar runāt par veselīgu zaļo struktūru, jo zemas kvalitātes vienvēidīgi stādījumi ielu apstādījumi daudzās vietās pārtrauc šo tīklojumu. Viens no galvenajiem iemesliem koku bojāejas ielu apstādījumos ir augsnes sablīvēšanās. Lai nodrošinātu veselīgus apstākļus koku augšanai, nepieciešams radīt labus augšanas apstākļus, sagādājot labu, ielu apstākļiem pielāgotu augsnes substrātu. Ikdienas praksē, pildot konkrētus, bieži tehniskus uzdevumus, daudzi nevar saredzēt saikni starp lielajiem mērķiem un konkrētām rīcībām un tehniskiem risinājumiem. Attēlā B4 shematiski attēlotas pamata saiknes starp stratēģiskiem mērķiem un rīcībām noteiktajos ārtelpas tipos.

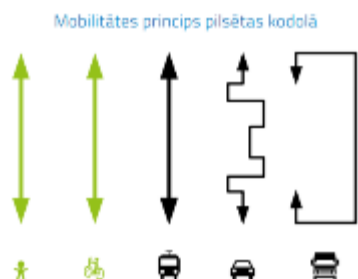


B4. attēls. Ārtpas tipu un transformācijas rīcību sasaiste (shēma tiks pielāgota grāmatas kopējām grafiskajam dizainam)

B 1. Ielas

Kvalitatīvās pilsētvides mugurkauls ir kvalitatīvi veidotā ielu telpa. Pārveidojot vai radot no jaunā pilsētelpu, vispirms jāsaprot kāpēc, ar kādu mērķi tā tiek pārveidota, kādas darbības noteiktā telpā visi procesa iesaistītie redz kā nepieciešamas, lai uzlabotu tās kvalitāti. Tāpēc visiem procesa dalībniekiem

jāvienojas par **pilsētībūvnieciskās darbības mērķi**. Vispārīgā līmenī šie mērķi ir definēti RAIS 2030 katrai ārtelpas struktūrai un detalizēti RTP tematiskajos plānojumos. 2014. gada RIAS 2030 noteica galveno mobilitātes principu pilsētas kodolā. Tas paredz to, ka pilsētas kodola robežās pārvietoties ar kājām vai kombinēt gājēju pārvietošanos ar sabiedrisko transportu, vai braukt ar velosipēdu ir ievērojami ātrāk un ērtāk, nekā pārvietoties ar privāto autotransportu. Rīgas centrālajā daļā pēc iespējas jāierobežo autotransporta novietošana un satiksme, dodot priekšroku velosipēdiem un tramvajiem.”(RIAS 2030:53) Šis mobilitātes princips shemātiski parādīts B5 attēlā.



B5. attēls. (No RIAS 2030) (shēma tiks pielāgota grāmatas kopējām grafiskajam dizainam)

Katrā pilsēttelpas tieši pilsētībūvniecības darbības **mērķis nosaka tos rīkus**, kuri tiek izvēlēti noteikto vietu pārveidošanai, izstrādājot telpiskās transformācijas projektus. Pārveidojot telpu, jāatceras, ka nepastāv situācija, kad telpa tiek radīta no jauna. Visos gadījumos – būvējot cilvēku apdzīvotas vietas – **tiek pārveidota ārtelpa, kurā veido apbūvi un ierīko ceļus apbūves lietotāju pārvietošanai, tas ir esošā kontekstā tiek radīta jaunā vide**. Izbūvētās pilsēttelpas gadījumā, konteksts ir pastāvošā un lietota pilsētībūvnieciskā struktūra, tās pārveidošana – jaunās vides radīšana. Domājot par vides radīšanu, jāatceras, ka nav iespējams izmainīt kontekstu, bet ir iespējams pārveidot vidi. Nosakot pilsētībūvnieciskās darbības mērķi, tiek apskatīta katra telpas loma un nozīme, kuri ir **neatņemama konteksta sastāvdaļa**.

Pastāv divi galvenie rīki, kuri ļauj īstenot galveno ielas kā publiskās ārtelpas veidošanas principu – visu lietotāju vajadzību līdzsvarošanu. Tie ir **ātruma dizains un lietotāju prioritāšu līdzsvarošana**. Ielu telpas kvalitātes uzlabošanas un vides cilvēškošanas svarīgs rīks ir **arī labiekārtojums**, kura elementi – apstādījumi, segumi, apgaismojums, mazās arhitektūras formas, kā arī ielu satiksmes infrastruktūras labiekārtojuma elementi (ceļa zīmes, luksofori u.c.) – kvalitatīvas un ērtas ielu ārtelpas neatņemamā sastāvdaļa. **(B6. attēls.)**

Ātruma dizains jeb ātruma veidošanas dizains ^[1] (ātruma regulēšanas un kontroles instruments).

Ātruma dizains nozīmē, ka tieši labiekārtojums un tā elementi izvēlēti tā, lai mazinātu ātrumu, jo ceļa zīmes vien nenodrošina pietiekamu gājēju drošību.

Piedāvātās transporta joslu maksimālās dimensijas ir attiecināmas uz projektēto maksimālo ātrumu 50km/h un 30km/h.

Ātruma dizainu izmantošanai ir pamatojums, jo piemēram, 50 km/h vai mazāk

- nodrošina lielāku ielas caurlaidību (vairāk auto/dienā)⁷
- rada vienmērīgāku satiksmi un tādā veidā arī mazāku piesārņojumu
- uzlabo ceļu šķērsošanas iespējas gājējiem.
- 50km/h ir kritisks ātrums attiecībā uz velosipēdu integrāciju;

RVC un AZ ielu telpā NAV ielu ar izteiktu monofunkcionālu raksturu – “ātrās” satiksmes dominanti.

Ir pilsētas kategorijas maģistrāles (B kategorijas ielas), kuras veido vai veidos nākotnē pilsētas transporta plūsmu un infrastruktūras pamatu. Tās ir Ziemeļu, Austrumu, Dienvidu un Rietumu maģistrāles, Lubānas un Juglas ielu loks, un perspektīvās Piejūras maģistrāle, un ceļš no Ziepniekkalna ielas apkārt Mārupei līdz lidostai un Jūrkalnes ielai. Tās savienojās ar **RVC galvenajām ielām** un krustojumos ar RVC un AZ veido **“pilsētas centra vārtus”**.

Ielu lomas un nozīmes pilsētvidē

Loma, kuru elements spēlē pilsētas struktūrā, izriet no ielas nozīmes.

Nozīme pilsētvidē, kuru veido citi, ne tikai ātrās satiksmes, aspekti: kultūrvēsturiskais, ekonomiskais, simboliskais un sociālais. Nozīmes ir dotas secībā pēc svarīguma. Piemēram, dzīvojamām ielām sociālā nozīme ir svarīgākā par ekonomisko, bet iepirkšanās ielām tieši otrādi. Nozīme nosaka labiekārtojuma principu un regulējumu (normatīvu) kopumu, kas attiecināms uz dzīves kvalitātes (dzīvīgumu, dzīvot spēju – *liveability*) katrā ielas tipā. Piemēram, tipa „RVC galvenie ceļi” ielām kā primārā minēta kultūrvēsturiskā nozīme, jo šo vietu vēsturiski izveidojusies „vārtu” jeb ieeju pilsētā loma nosaka veselu virkni pilsētbūvniecisko darbību – dažādo mobilitātes plūsmu sabalansēšana, attiecīgu labiekārtojuma dizainu, īpašas navigācijas sistēmas ierīkošana u.c.

Ekonomiskā nozīme tiek uzsvērtā ielās, kur ir saimnieciskas aktivitātes, kas saistītas ar preču un pakalpojumu [ražošanu](#), sadali, apmaiņu un patērēšanu un ir ielas telpas pamata izmantošana. Piemēram, tā ir Vecrīgā, kur “HORECA” (hotel/restaurant/cafe), sabiedrisko pakalpojumu, tirdzniecības pakalpojumu u.c. īpatsvars ir tik augsts, ka lielā mērā nosaka Vecrīgas ielu telpas izmantošanu.

Kultūrvēsturiskā nozīme norāda uz vēsturiski izveidoto kvalitatīvo telpisko elementu – arhitektūras pieminekļu, pietiekami senu (kvalitatīvo) ieseguma materiāli, ielu profilu, apgaismojuma elementu, vides objektu, apstādījumu u.c. – daudzveidību un intensitāti. Kultūrvēsturiskās kvalitātes uzsver telpas estētiskās vērtībās, kuras saglabājušās caur gadsimtiem un kuras mūsdienās veido sabiedrības kultūras rituāli un normas. RVC šī nozīme ir svarīga visos ielu tipos un lielākā vai mazākā mērā ievērojama, atjaunojot jebkuru RVC un tā aizsardzības zonas ielas telpu.

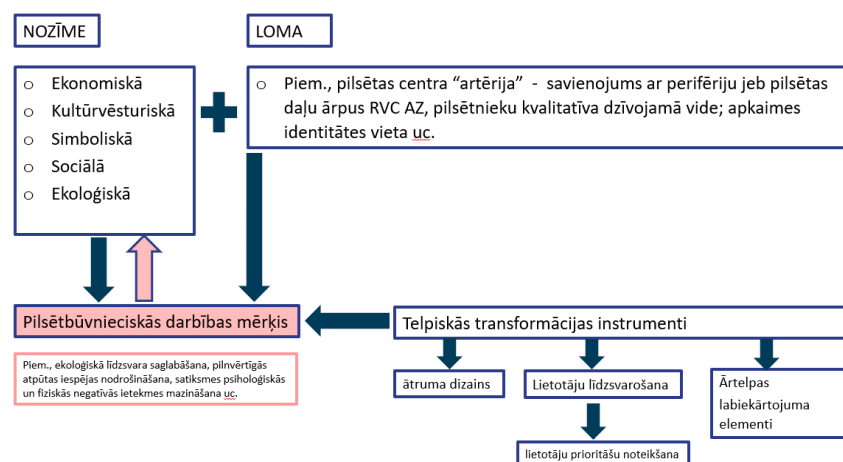
Simboliskā nozīme ņemama vērā vietās, kurās izmanto, nodarbina vai izrāda kādu kvalitāti (telpisku vai sociālu) kā lielai sabiedrības daļai vitāli nepieciešamu ideju. Tādas idejas attīstīšana telpā stiprina dažādu līmeņu sociālās identitātes – nacionālo, pilsētas, tuvienes vai pat kādas noteiktas vietas.

⁷ CROW, the Dutch national information platform for traffic. Prof. Dr, ir. Taeke de Jong in Rīga, 2014. gada oktobris, Pilsētas arhitekta biroja organizētais seminārs: “Possibility thinking in urban design”).

Piemēram, Brīvības bulvārim ir nacionāla mēroga simboliskā nozīme. Šīs nozīmes stiprināšana izpaužas kā, piemēram, prioritāte plānoto pilsēt būvniecisko darbību programmās vai simbolisko elementu saglabāšanā, veicot telpas transformācijas.

Sociālā nozīme jāievēro ielās, kur īpaši svarīga ir dažādo sociālo grupu komunikācijas kvalitāte, to nepieciešamību (interesu) ievērošana. Šī nozīme aktuāla visās ielās, tomēr dažās, piemēram, dzīvojamās ielās, tā ir primāra, jo dzīvošana kā telpas izmantošanas veids nav prioritāra citos tipos un tai ir daudz specifisku nosacījumu (zems autotransporta pārvietošanās ātrums, atpūtas un sporta iespējas, pietiekams apstādījumu īpatsvars, trokšņu laika un skaļuma ierobežojumi u.c.)

Ekoloģiskā nozīme – tiek uzsvērta ielās, kur nepieciešams panākt līdzsvaru starp cilvēku pieaugošajām prasībām un intensīvo izmantošanu no vienas puses, un pilsētvides dabas (floras, faunas, cilvēku veselības) iespējām sadzīvot ar esošo situāciju, saglabājot dzīves kvalitāti. Tāpat kā sociālā, šī nozīme īpaši svarīga dzīvojamās ielās, kā arī ielās ar palielināto ātrās satiksmes intensitāti un ar to saistīto gaisa piesārņojumu un trokšņu līmeni.



B7. attēls. Pilsēt būvnieciskā mērķa sasaiste ar rīcībām (shēma tiks pielāgota grāmatas kopējām grafiskajam dizainam)

B1.1. Ielu pilsētbūvnieciskais darbības mērķis

Lai noteiktu pilsētbūvnieciskās darbības mērķi, visus RVC AZ ielas un ceļus, balstoties uz to lomas un nozīmi, iespējams organizēt četrās kopās:

1. RVC galvenie ceļi
2. Jauktas izmantošanas ielas (Iepirkšanās ielas, Pasāžas un iekškvartālu gājēju ceļi)
3. Dzīvojamās ielas
4. Galvenie publiskās ārtelpas ansambļi (RVC “vārtu” telpas, krustojumu laukumi)

B1.1.1. RVC galvenie ceļi

- **Nozīme:** (a) ekonomiskā, (b) kultūrvēsturiskā, (c) simboliskā
- **Loma:** RVC savienojums ar perifēriju jeb pilsētas daļu aiz RVC AZ, pilsētas centra “artērijas”
- **Raksturs:** daudzveidīga izmantošana un daudzveidīga posmu tipoloģija, augsta mobilitātes intensitāte, autotransporta dominante, ātrums 50 km/st., garie posmi, jaunās un vēsturiskās arhitektūras ansambļi; platas ietves, posmos – pilsētas bulvāru raksturs, dabas elementu (parki, ūdens) klātbūtne
- **Pilsētbūvnieciskās darbības mērķis:** kultūrvēsturiskās, ekonomiskās un simboliskās nozīmes palielināšana, uzlabojot ekoloģisko situāciju, lēnās satiksmes (velo, gājēji u.c.) komfortu, piekļuves un pieejamības kvalitāti.
- **Ielu piemēri:** Pulkveža Brieža iela, Kr.Valdemāra iela/Kalnciema iela, Brīvības iela, A.Čaka/Marijas iela, Satekles iela, Gogoļa iela, Maskavas iela, Uzvaras bulvāris, Valmieras iela, Hanzas iela (daļa), Vienības gatve (daļa), Pērnavas iela (daļa), Lāčplēša iela, Eksporta iela (daļa) u.c.

B8. Attēls. ārtelpu struktūru veidi

B1.1.2 Dzīvojamās ielas

- **Nozīme:** (a) sociālā, (b) ekonomiskā, (c) kultūrvēsturiskā
- **Loma:** Kvalitatīvas dzīvojamās vides veidošana; identitātes veidošana;

Raksturs: daudzdzīvokļu dzīvojamo māju pārsvars, lielmēroga komerciālo un sabiedrisko pakalpojumu samazināta intensitāte, māju pagalmi, apstādījumu palielināts īpatsvars. Māju pagalmi ir ielas telpas „turpinājums”, būdami ar to cieši saistīti: pagalmiem ir izteikts privātās telpas raksturs, bet ielām, pretēji to juridiskam statusam, semi-publiskas ārtelpas raksturs; 1 līdz 2 joslu ielas, vidējas līdz platas ietves (3-6 m), nav intensīvas sabiedriskā transporta kustības; auto transporta kustība pārsvarā zemas vai vidējās intensitātes, tomēr dažas ielas tiek izmantotas tranzīta satiksmei (piemēram, Cēsu iela), būtiski paaugstinot transporta kustības intensitāti

- **Pilsētībūvnieciskās darbības mērķis:** drošas un kvalitatīvas dzīvošanas telpas radīšana, pielietojot ekoloģiski atbildīga un sociāli iekļaujoša dizaina principus; ekonomiskās darbības ierobežojumu/stimulu plānošanas pieeja, kas veicinātu šādai dzīvošanas videi piemērotas un papildinošas izmantošanas un darbības, bet ierobežotu vai izslēgtu traucējošas, piemēram, kafejnīcas, naktsklubus ar ilgu darbības laiku, troksni, aktīvi apmeklējamas izklaides vietas, veikalus u.tml.; pilsētnieku identitātes stiprināšana un solidaritātes veidošana, veicinot koprades procesus ielu publiskās ārtelpas transformācijas un uzturēšanas laikā.
- **Ielu piemēri:** Tallinas iela, Aristīda Briāna iela, Cēsu iela, Mēness iela, Tomsona iela, Zaubes iela, Nītaures iela, Vesetas iela, Sporta iela, Melngaiļa iela, Visvalža iela, Indrānu iela u.c.

ILUSTRĀCIJAS (tiks pievienotas ilustrācijas -fotoattēli)

B1.1.3. Jauktas izmantošanas ielas

Jauktās izmantošanas ielas ir tās, kur sastopas daudz lietotāju, kur kūsā pilsētas dzīvība. Šādu ielu loma un nozīme līdzīga pilsētas laukumiem, kuri bieži atrodas šo ielu tīklojumā. Tās ir pilsētas mugurkauls, tajos notiek daudzu un dažādu sociālo grupu mijiedarbība, sastopas daudzās intereses, vajadzības, uztveres un attieksmes. Tāpēc jauktās izmantošanas ielu pamata nozīme ir sociāla, no tās izriet visas citas. Domājot par šādu ielu transformāciju, svarīgi saprast, kas ir katras ielas lietotāji, cik labi jūtas visas grupas, noteikt, kurās ir diskriminētas un kāpēc. Tikai balstoties uz daudzu sociālo un telpisko faktoru analīzēm, sadarbībā ar noteiktām sociālām grupām, ir iespējams noteikt katras ielas pilsētībūvniecisko mērķi un tam pakārtot nepieciešamās ielas telpas transformācijas – seguma maiņu, satiksmes pārorganizāciju, apstādījumu izveidošanu vai labiekārtojuma ierīkošanu. Jauktās izmantošanas ielas mēdz būt dažādas, bet tās visas apvieno viena īpašība – lietotāju daudzveidība un līdz ar to nepieciešamība līdzsvarot to intereses un vajadzības. Ņemot vērā Eiropas pilsētu, arī Rīgas, pagājušā gadsimta uz auto satiksmi vērsto pilsētas plānošanu, šodienas uzdevums visiem, kuri strādā pie ielu publiskās ārtelpas, ir atjaunot

Nozīme: (a) sociālā, (b) ekonomiskā, (c) kultūrvēsturiskā (d) simboliskā

Loma: pilsētas centra „karkass”; nodrošina pilsētvides dzīvīgumu, veido pakalpojumu un sociālo daudzveidību, akumulē vai novadīšana uz citu tipu ielām pilsētnieku un pilsētas viesu plūsmu;

Raksturs: jaukta izmantošana; vidēja līdz liela ātrās satiksmes intensitāte; lielā sociālā daudzveidība;

Pilsētībūvnieciskās darbības mērķis: dažādu interešu līdzsvarošana, pielietojot PPP sadarbības un koprades principus.

Ielu piemēri: Stabu iela, Bruņinieku iela, Skolas iela, Dzirnau iela, Blaumaņa iela, Baznīcas iela, Tērbatas iela, Kr. Barona iela u.c.

gājēju un velobraucēju līdzsvaru.

Nosacīti var iedalīt trīs jaukto izmantošanas ielu apakštipus: iepirkšanas ielas/pasāžas un iekškvartālu gājēju celi /gājēju ielas.

Iepirkšanās ielas

Iepirkšanas jeb tirdzniecības ielas ir īpašs ielu apakštips, to loma vistuvāk tirgus laukuma lomai un nozīmei. No tirgus laukuma to atšķir vienīgi lineārā telpiskā struktūra. To pamata izmantošana ir iepirkšanās, pārdošana, viesmīlības pakalpojumi. Tieši šīs izmantošanas pārsvars nosaka īpaša komforta

Jāatzīmē, ka iepirkšanas ielu veidošana, īpaši gadījumos, kad par tādu tiek pārveidota visa iela vai ielas lielākā daļa un pārveidošana paredz padarīt ielu par gājēju, slēdzot satiksmi, ir organizējams un vadāms process. Šāda procesu nepieciešams veidot pēc sadarbības principa, veidojot projekta partnerības modeli. Kādas ielas pārveidošana par iepirkšanas gājēju ielu uzskatāma par pilsētvides revitalizāciju un to jāīsteno pēc revitalizācijas principiem.

nepieciešamību pakalpojumu lietotājiem – pircējiem viesiem, restorānu un kafejnīcu apmeklētājiem un citiem. Tas nozīmē, ka iepirkšanas ielās pastiprinātā

Nozīme: (a) ekonomiskā, (b) sociālā, (c) kultūrvēsturiskā, (d) simboliskā

Loma: veido pakalpojumu un sociālo daudzveidību un uztur pilsētas centra ekonomisko un sociālo veselību.

Pilsētībūvnieciskās darbības mērķis: pakalpojumu daudzveidības palielināšana, veidojot īpašus iepirkšanās ielu atvieglotus (potenciāliem uzņēmējiem) izmantošanas noteikumus un mērķim pakārtotus augstvērtīgus labiekārtojuma risinājumus.

Ielu piemēri: Marijas iela, Kr. Barona iela, Tērbatas iela, Citadeles – Torņa – Vaļņu, Avotu iela, Dzirnavu iela, Blaumaņa iela, Ģertrūdes iela, Matīsa iela, Avotu iela u.c.

uzmanība jāpievērš gājēju pārvietošanas ērtībai. Šajā apakštipā var tikt iekļauti galveno ceļu atsevišķi posmi vai ielu gājēju telpas. Par iepirkšanas ielu var, mērķtiecīgi piestrādājot, pārvērst kādu no RVC ielām, uzlabojot to ēku fasāžu un labiekārtojuma kvalitāti, atbilstoši organizējot satiksmi un nodrošinot pakalpojumu daudzveidību. Iepirkšanas iela var tikt veidota gan kā iela ar ierobežoto ātro satiksmi, gan kā gājēju iela, kur autosatiksmē ir slēgta. Primārā nozīme ir ekonomiskās vides dzīvināšana. Tai arī pakļauts pilsētībūvnieciskās darbības mērķis.

Pasāžas un iekškvartālu gājēju ceļi

Pasāžas un iekškvartālu gājēju ceļi ir svarīgs lineāro struktūru tīklojums, kas nodrošina pilsētas, īpaši to centra ar blīvo apbūvi un transporta artērijām, mikrocirkulāciju un caurlaidību. To veido ēku veidoti morfoloģiski daudzveidīgi iekšpagalmi, mazas (šauras un salīdzinoši īsas) ielas, kas savieno citu tipu ielas, sabiedrisko ēku zaļie pagalmi, kuri aizņem iekškvartāla lielāko daļu. Tie var būt ar ierobežoto vai pilnībā aizliegto auto satiksmi. Atšķirībā no citām ielām, kuri atrodas publiskā valdījumā, tiem ir sarežģīta īpašuma piederības struktūra un tās pārsvara atrodas ārpus sarkanajām līnijām. To veidošanā un pārveidošanā nav iespējamā bez daudzu ieinteresēto personu iesaistes. Tāpēc, līdzīgi iepirkšanas gājēju ielām, ļoti svarīgi veidot projekta partnerības modeli paša procesa sākumā. Šī apakštipa galvenā nozīme ir sociāla – pasāžas kā asinsvadi cilvēkā ķermenī nodrošina nepieciešamo sasaisti starp lielākām pilsētvides struktūrām, ļaujot gājējiem nokļūt pie daudzajiem mērķiem samērā tuvā attālumā.

ILUSTRĀCIJAS (tiks pievienotas ilustrācijas -fotoattēli)

Gājēju ielas

Gājēju iela kā apakštips atšķiras no citiem ar to, ka tas nav pastāvīgs tips, uz kuru vērsts pilsēt būvnieciskās darbības mērķis, tas ir – ierīkot gājēju ielu kādā no pilsētas daļām nedrīkst būt pašmērķis. Var teikt, ka gājēju iela ir komplekss un spēcīgs noteiktā pilsēt būvnieciskās darbības mērķa sasniegšanas instruments. Gājēju iela – ātrai satiksmei slēgtā iela - mēdz būt gan iepirkšanas iela vai tādas ielas posms. Pasāžas un gājēju ceļi bieži ir gājēju ielas. Par gājēju ielu var pārveidot tās mazās ieliņas, kuras savieno lielās ielas ar intensīvu daudzveidīgu izmantošanu. Tā var būt struktūras ziņā sarežģītu ārtelpas struktūras elementu, piemēram, publiskās ārtelpas ansambļu, komponente. Gājēju iela, būdama īstenota, vienmēr maina ielu lomu, tuvinot to pilsētas laukumam, kur cilvēki pulcējas un ne tikai izskrien cauri. Neatkarīgi no tā, kāda no ielas tipiem tiek īstenota gājēju iela, tā vienmēr ietekmē tas sociālo

Nozīme: sociālā, ekonomiskā, kultūrvēsturiskā un simboliskā

Loma: savieno dažādas pilsēttelpas; pārvar barjeras pilsētas audumā, nodrošina tā caurlaidību (*penetration*).

Pilsēt būvnieciskās darbības mērķis: pakalpojumu pieejamība tuvāk mājoklim, bez barjeru pilsētas veidošana; sociālās diskriminācijas mazināšana; slēgtu kopienu izplatīšanas ietekmes ierobežošana.

Pasāžu piemēri: Birnieka-Upīša pasāža, Valdemāra pasāža, Rīgas 1. Slimnīcas dārzs, Spargēļu iela (starp Čaka un Krāsotāju), Berga Bazārs

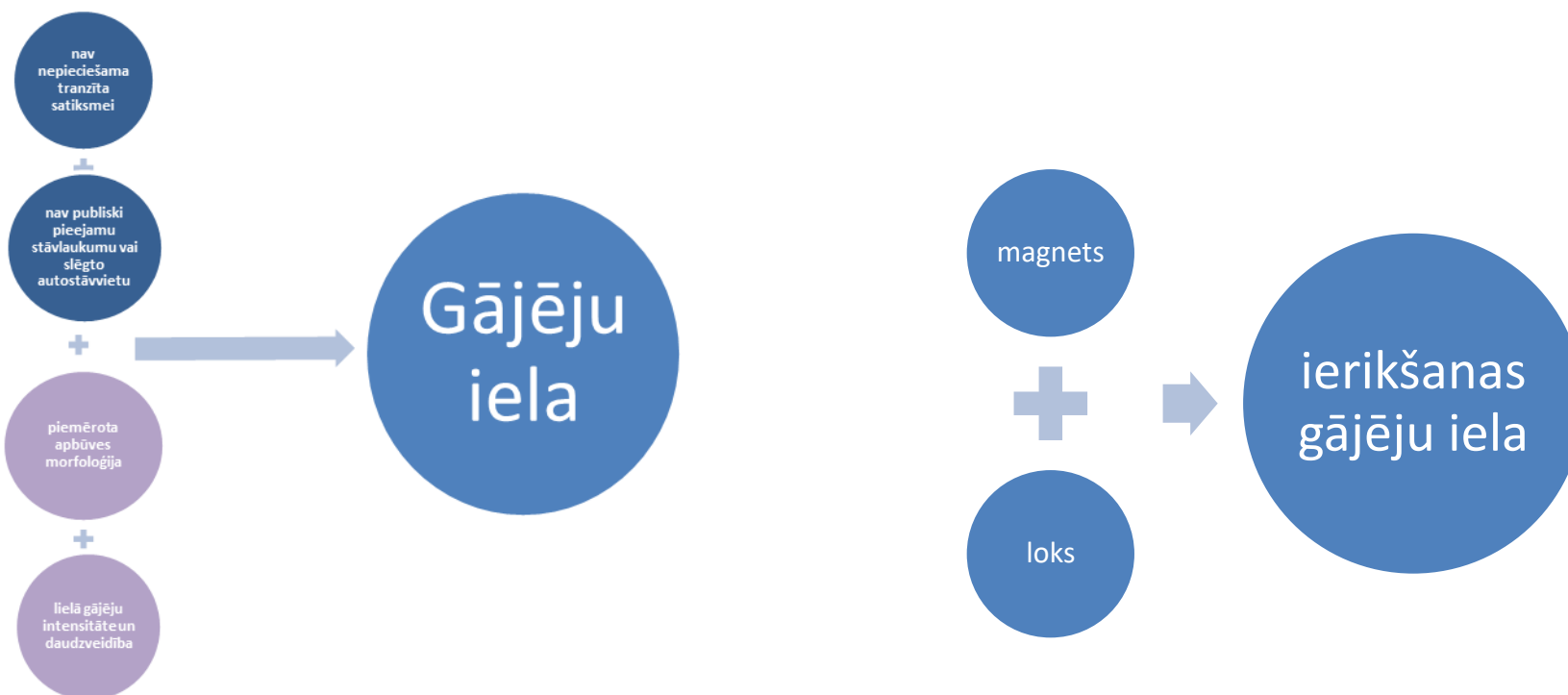
nozīmi.

Noteikt, kura iela var pārtapt par gājēju ielu, iespējams, kā minēts augstāk, saprotot tās nozīmi, lomu, ko pilsēta un pilsētnieki no tā iegūst, kā tas ietekmēs pilsēttelpas dzīvi. Līdz ar lomas un nozīmes izpratnes, ir arī vairāki telpiskie kritēriji, kuri var palīdzēt projekta dalībniekiem pieņemt izsvērtu lēmumu. Ielas transformāciju par gājēju ielu var izskatīt, ja izpildās vismaz četri telpiskie kritēriji, kuri nodrošinās sekmīgu ielas izmantošanu gājējiem. Šie kritēriji nav likums un to piemērošana vienmēr atkarīga no konteksta.

1. Tas, ka iela nav nepieciešama tranzīta satiksmei nozīmē, ka pilsētas ātrās satiksmes sistēmā iela nespēlē būtisko lomu kā savienojošais elements un, slēdzot to autosatiksmēi, pilsētas mobilitāte būtiski necietīs;
2. nav publiski pieejamu stāvlaukumu vai slēgtu autostāvvietu, kuriem jānodrošina piekļuve, tādā veidā mazinot vai pilnībā traucējot gājēju komfortam un apdraudot gājēju drošību.
3. piemērota apbūves morfoloģija (piemēram, ēku forma, augstums, attālums, pakalpojumiem piemēroto telpu esība) u.c. iespējo daudzveidīgu izmantošanu, potenciāli nodrošina gājēju ērtību (piemēram, ēkas veido plašu, labi izsauļoto telpu), piedāvā iespējas dažādā mēroga pakalpojumiem (piemēram, pirmos stāvos iespējams izvietot lielus un mazākus veikalus, restorānus un kafejnīcas, darbnīcas u.c.), mājokļu īpatsvars līdzsvarots ar pakalpojumiem piemērotām platībām).

4. Lielā gājēju intensitāte un daudzveidība ir papildus faktors, kurš ir pazīmē tam, ka ielas pārveidošanai par gājēju ielu nav nepieciešams būtiski mainīt telpiskos apstākļus un ielas lomu pilsētas audumā. Jā uz ielas daudz dažādu cilvēku, tad uz tās ir pievilkšanas punkti, kuri aicina cilvēkus pulcēties vai tā savieno pilsētvides magnētus, vai ir šo lomu kombinācija. Nav iespējams, arī nav vajadzīgs noteikt kvantitatīvus gājēju intensitātes vai daudzveidības parametrus, jo katrā pilsētvidei savs raksturs un vajadzības.

Gadījumā, ja pilsēt būvnieciskās darbības mērķis ir iepirkšanas gājēju ielas izveide, jāņem vērā vēl divus būtisku faktorus: pievilkšanas punktu (pilsētvides magnēti) esamība vai iespēja veidot nākotnē un iespēja organizēt lokveida kustību. Pilsētvides magnēti ir pakalpojumu vietas, kuras pievelk daudz apmeklētāju, piemēram, iepirkšanas centri, daudzveidīgu pakalpojumu kvartāli, parki, teātri, stadioni un citas vietas, kuras ir interesantas dažādiem cilvēkiem. Loks ir pilsēt būvnieciskā iespēja īstenot iepirkšanas ielas iesaisti tās tuvumā esošās ielu kustībā. Tāpēc nepieciešams (a) iepirkšanas ielas “dublieris” – paralēlā iela ar līdzīgām īpašībām, (b) pasāžas vai gājēju ceļu, kuri savieno abas ielas 5-10 gājiena attālumā, esamība vai iespēja tās ierīkot.



(shēma tiks pielāgota grāmatas kopējām grafiskajam dizainam)

Īstenojot gājēju ielas ieceri, pastāv divi projekta organizācijas scenāriji ar dažādu sarežģītības pakāpi: (a) labiekārtojuma atjaunošana, (b) pilsētvides kvalitātes uzlabošana un (c) pilsētvides revitalizācija. Abiem ir nepieciešami atšķirīgi laika, finansiālie un cilvēkresursi.



LABIEKĀRTOJUMA ATJAUNOŠANA

esošā gājēju iela

vienokāršota
saskaņošana

1 gads

esošā institūcija



KVALITĀTES UZLABOŠANA

iela - ārtelpu saikne

labiekārtojuma atjaunošanas
un satiksmes organizācijas
pārveides saskaņošana

1-2 gadi

esošā institūcija



REVITALIZĀCIJA

iepirkšanas gājēju iela

partnerības veidošana
satiksmes organizācijas
pārveide

jaunā labiekārtojuma
veidošana

3-5 gadi

Projekta kuratoru grupa

(shēma tiks pielāgota grāmatas kopējām grafiskajam dizainam)

ILUSTRĀCIJAS (tiks pievienotas ilustrācijas -fotoattēli)

B1.1.4 Galvenie publiskās ārtelpas ansambļi

Šī ielu tipa būtība izteiktā vārdā “ansamblis”. Tie ir telpiski, sociāli un izmantošanas ziņā daudzveidīgi un sarežģīti ielu ārtelpā. Tās ir RVC liela mēroga ielas telpas ar lielu morfoloģisko un izmantošanas daudzveidību, parasti ar izteiktu reprezentatīvo raksturu. Tām var būt lielu laukumu morfoloģija (telpu veido ēkas – arhitektūras ikonas, intensīva autotransporta klātbūtne, intensīva daudzveidīga izmantošana, paaugstināta konfliktu mezglu intensitāte, augstā mobilitātes intensitāte, 2x2, 2xlx2, autotransporta dominante, ātrums – 50 km/h., platas ietves, posmos – pilsētas bulvāru raksturs, dabas elementu (parki, ūdens) klātbūtne. Tie ir lineāri veidojumi ar vienotu tēlu, tajos var būt vairāki ielu posmi, krustojumi, laukumi u.c. Būdami redzamākas un zināmākas ārtelpas pilsētā, īpaši vēsturiskā centrā, tie īpaši nozīmīgi simboliski, taču vienlaicīgi arī ir ekonomiskās dzīves stiprinātāji un kultūrvēsturiskās identitātes nesēji. Publiskās ārtelpas ansāmļiem iespējams izdalīt divus apakštipus: RVC krustojumu laukumi un RVC “vārtu” telpas.

Nozīme: (a) sociālā (b) ekonomiskā (c) simboliskā (d) kultūrvēsturiskā

Loma: Ārtelpas ar izteiktu vietas identitāti (bieži veido RVC tuvienes centrus)

Pilsēt būvnieciskās darbības mērķis: dažādo sociālo grupu interešu (lēnās satiksmes un autotransporta) līdzsvarošana; lēnās satiksmes potenciālā palielināšana; pilsētvides fiziskās kvalitātes (segumu, labiekārtojuma elementu, apgaismojuma, pazemes komunikāciju, apstādījumu, lietusūdens savākšanas sistēmas) uzlabošana; izmantošanas daudzveidības nodrošināšana, stiprinot vietas nozīmi, identitāti, izmantošanas kvalitāti, konfliktu mezglu risināšana, uzlabojot visu satiksmes dalībnieku komfortu, piemēram, panākt pēc iespējas plūdenu un mierīgu motorizētās satiksmes režīmu, pēc iespējas precīzi organizējot trajektorijas, lai izslēgtu haotiskus manevrus. Piemēri: Vecās un Jaunās Ģertrūdes baznīcu ārtelpas, Āgenskalna tirgus laukums.

Krustojumu laukumi

Krustojumu laukumi ir apbūves veidotās noslēgtās ārtelpas ielu telpā. Tie ir daudzveidīgi izmantojami un, pārorganizējot ātro satiksmi, var kalpot kā vēsturiskā centra laukumi, nodrošinot pulcēšanas iespējas un atdzīvinot ekonomiskās aktivitātes. Pārsvārā tie ir transporta infrastruktūras ārtelpa ar daudzveidīgi izmantojamas ārtelpas raksturu, kuru veido apbūve ielu krustojanas vietās un kura labiekārtota, balstoties uz lēnas un ātras satiksmes līdzsvarošanas principa, nodrošinot lēnās satiksmes dalībnieku pārvietošanās kvalitāti. Krustojumu laukumi iekļauj reprezentatīvo publisko ēku un kulta artefaktu ārtelpas (baznīcas, teātri, bankas, pieminekļi u.c.), ārpus RVC - apkaimju centru ārtelpas un aktivitāšu vietas, kuras akumulē lielas lietotāju plūsmas un veido apkaimes identitāti, RVC un AZ tie ir izteikti tuvieņu centru mārkleri un arī Rīgas centra “vārtu” telpas. Raksturo centrālā pozīcija tuvienē, liela daudzveidīgu aktivitāšu koncentrācija, centra vietas identitāte. Pašlaik RVC nav neviena attiecīgi labiekārtota krustojuma laukuma, bet ir vietas, kurās to iespējams un vēlams tuvākā laikā izdarīt. Apzīmējumu ‘krustojuma laukums’ var uzskatīt par īslaicīgu, izmantojot to krustojuma pārveidošanā par laukumu

- **Nozīme:** (a) simboliskā (b) ekonomiskā (c) kultūrvēsturiskā,
- **Loma:** pilsētas liela mēroga vienoto struktūru identitātes vietas, pilsētvides enkuri.
- **Pilsētbūvnieciskās darbības mērķis:** konfliktu mezglu risināšana, uzlabojot visu satiksmes dalībnieku komfortu, piemēram, panākt pēc iespējas plūdeni un mierīgu motorizētās satiksmes režīmu, pēc iespējas precīzi organizējot trajektorijas, lai izslēgtu haotiskus manevrus un tā radītu drošību gājēju plūsmām, kas šķērso laukuma telpu un satiksmes joslas, vides estētiskās kvalitātes saglabāšana un pilnveidošana.
- **Ielu piemēri:** Gogoļa/Satekles/Marijas, Kr.Barona/Aspazijas bulvāra krustojums, Kaļķu/Aspazijas/Meierovica, Maskavas/Turgeņeva krustojums u.c.

ar vēlāk piešķiramo un nosaukumā nostiprināto laukuma statusu.

ILUSTRĀCIJAS (tiks pievienotas ilustrācijas -fotoattēli)

RVC “vārtu” telpas

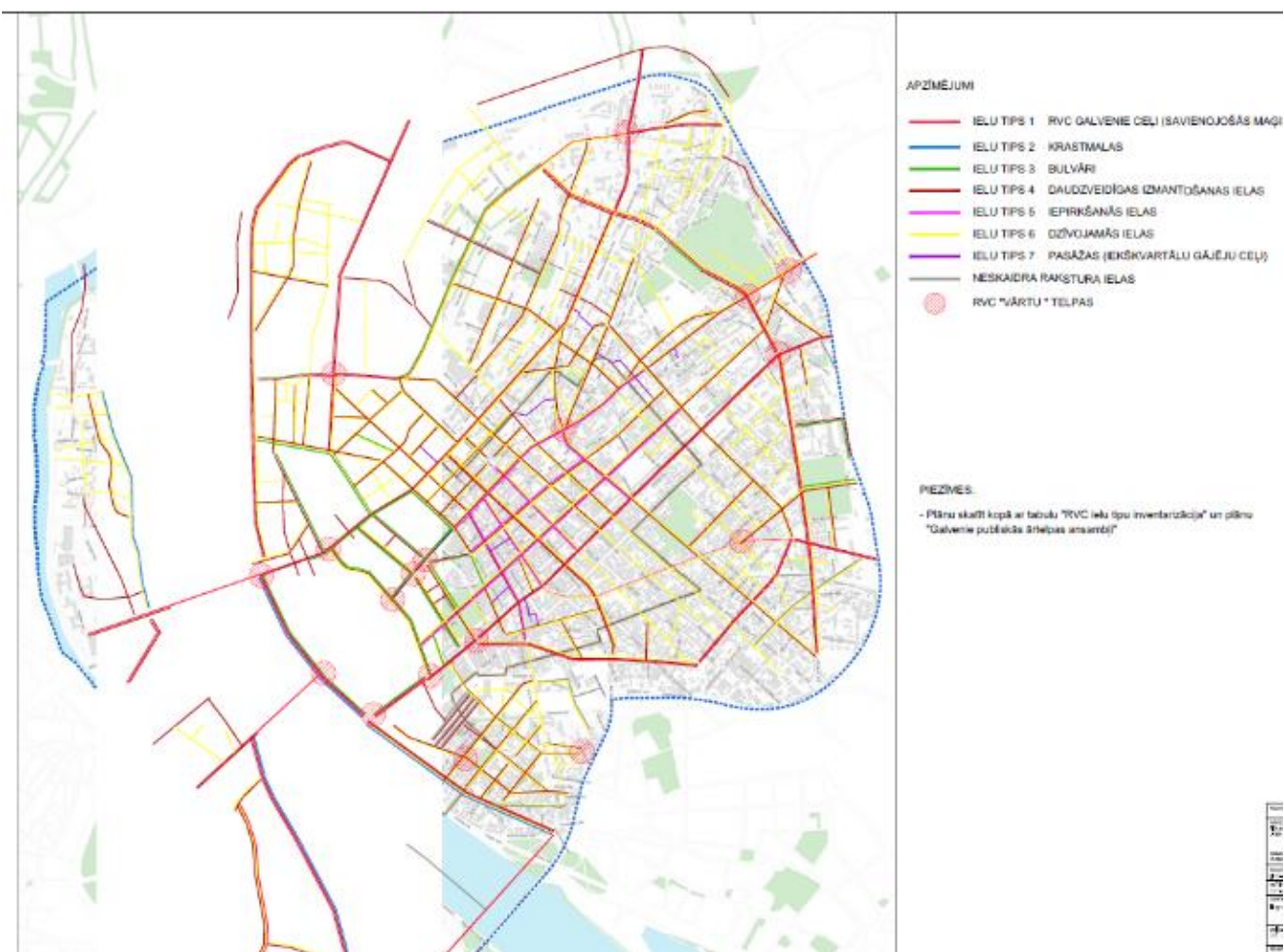
RVC “vārti” – īpašais un svarīgākais vēsturiskā centra identitātes veidošanas instruments. Vēsturiski viduslaiku pilsētām bija fiziski vārti pilsētas mūros. Tie ir saglabājušies RVC toponīmijā līdz šodienai. Taču arī mūsdienu pilsēttelpas vārtu jeb noteiktā pilsētvides telpā ienākšanas vietas pastāv, bet to veido citi elementi. 19. gadsimta vidū slēgtās pilsētas tips nomainās uz atvērtās pilsētas tipu. Pilsētas aizsargmūrus un slēdzamos vārtus nomaina ielu telpā veidoti krustojumu ēku ansambļi, gājējiem drošās kustības vietas – krustojumi ar regulējamām gājēju pārejām. Tomēr, pilsētas ielu tīklām attīstoties kā uz ātro satiksmi vērstam, vārtu telpas, neskatoties ka tās lieto ļoti daudz gājēju, dod priekšroku ātrajai satiksmei. Praktiski visas RVC un AZ teritorijā klasificējamās “vārtu” telpas ir krustojuma laukumi. Vārti ir ļoti svarīgi no kultūrvēsturiskā aspekta, tie ir RVC simboliskās vietas, tās identitātes līdzī veidotāji.

Nozīme: (a) simboliskā (b) kultūrvēsturiskā (c) ekonomiskā

Loma: RVC dažādā mēroga telpiskie „vārti”, kuri iezīmē pārejas starp dažādā vēsturiskā konteksta pilsēttelpām - Vecrīga un RVC ārpus Vecrīgas, vai ģeogrāfiski atšķirīgām telpiskām struktūrām (ūdensmala / apbūvētā telpa), pilsētas tēla veidošana, daudzveidīgu lietotāju grupu piesaistīšana, kustības plūsmu organizēšana starp pilsētbūvnieciskām struktūrām. Visas “vārtu” telpas ir krustojumu laukumi.

Pilsētbūvnieciskās darbības mērķis: stiprināt RVC tēlu un identitāti, veidojot iekļaujošu, augsti kvalitatīvu pilsēttelpu.

Piemēri: Brīvības un Aspazijas bulvāra krustojums u.c. *(B9. attēls.)*



B10. attēls. RVC vārtu telpas (shēma tiks pielāgota grāmatas kopējām grafiskajam dizainam)

ILUSTRĀCIJAS (tiks pievienotas ilustrācijas -fotoattēli)

B 2. Laukumi

Šī sadaļa iekļauj laukumveida ārtelpas struktūru, vēsturisko laukumu, publiskās un jauktās apbūves priekšlaikumu, veidošanas principus, RVC laukumus un to pamata dizaina principus.

Laukumu tipoloģijas veidošanas principi

“Laukums ir Eiropas pilsētas būtība, kas iemieso kopienas mantojumu un simbolizē tās identitāti. Veicinot kooperatīvo, uzņēmējdarbības, kultūras un demokrātiski organizēto pilsētas civilizāciju, kas bija vienīgais Eiropas izgudrojums, daudzfunkcionālais tirgus laukums ir patiess Eiropas Kopienas vienotības simbols. Ja netiks izprastas šīs svarīgās Eiropas laukuma sociālās funkcijas un netiks atrasti mehānismi, kas aizsargātu Eiropas laukuma tradicionālo daudzfunkcionālo raksturu, tiks zaudēts spēcīgs sabiedrības socializācijas, akulturācijas un demokratizācijas konteksts.”⁸

Laukumi ir pilsētas mugurkauls. Tie ir ne vien telpiski, bet arī sociālās, ekonomiskās un kultūras dzīves akumulācijas vietas. Laukumi un skvēri, tāpat kā parki, veido Rīgas Zaļo koridoru (RIAS 2030) „pērliņu” struktūru, būdami pamatelementi ārtelpā ar augsto izmantošanas daudzveidību. Laukumi kalpo par cilvēku satikšanās, pulcēšanās vietu, vietu dažādu pasākumu un priekšnesumu rīkošanai, svētku svinēšanai un vienkārši atpūtai. Bagātīgai un dažādai publiskai dzīvei ir nepieciešams plašums. Laukumi šo iespēju rada, un tie veido drošāku un mierīgāku pilsētvidi.

Laukums ir telpiski ierobežota labiekārtota publiskā ārtelpa ar vai bez apstādījumiem, kurai raksturīga augsta daudzveidīgas izmantošanas intensitāte un kuru izmanto nacionālas un/vai vietējās pašvaldības nozīmes pasākumu norisei, iedzīvotāju atpūtai un pilsētas telpiskās struktūras dažādošanai. Izšķir dažādus laukumu veidus atkarībā no to kultūrvēsturiskā konteksta, telpiskās formas un sasaistes ar apkārtesošām ēkām. **(RVC AZ TP)**

Rīgā laukumi vēsturiski tika veidoti līdz 20. gadsimta sākumam, kur šo tradīciju pārtrauca sociālekonomiskās un politiskās kataklizmas, bet vēlāk – uz ātro satiksmi orientētā pilsētplānošana. Tāpēc vārds “laukums” vietu nosaukumā pārsvarā atrodams Rīgas vēsturiskā centrā.

RVC laukumi

RVC AZ ir desmit esošie laukumi:

Alberta laukums;

Doma laukums;

Herdera laukums;

Latviešu strēlnieku laukums;

Līvu laukums;

⁸ Suzanne H. Crowhurst Lennard. December 2004. <https://www.livablecities.org/articles/genius-european-square>

Neatkarības (Jēkaba) laukums

Pils laukums;

Rātslaukums;

Stacijas laukums;

Vecpilsētas laukums.

Kā laukumi nākotnē veidojami vēl deviņas ārtelpas

Basteja laukums (pašreizējā Smilšu ielas trīsstūrveida sākuma daļa pie Basteja bulvāra);

- Brīvības laukums (pašreizējā Brīvības bulvāra daļa starp Aspazijas un Raiņa bulvāri);
- Dailes teātra laukums (teātra priekšlaukums un laukuma apstādījumi pie Šarlotes ielas);
- Ģertrūdes laukums (Jaunās Ģertrūdes baznīcas priekšlaukums un daļa no Cēsu ielas brauktuves);
- Ģilžu laukums (Lielās un Mazās ģildes priekšlaukums);
- Pētera laukums (teritorija ap Sv. Pētera baznīcu starp Kungu un Skārņu ielu);
- Teātra laukums (Teātra ielas paplatinātā daļa starp Vaļņu ielu un Aspazijas bulvāri);
- Laukums Daugavas krastmalā (11. novembra krastmalā starp Daugavas un Bīskapa gāti).
- Siena tirgus laukums (Krasta un Maskavas ielas stūrī).

Balstoties uz šiem kritērijiem, RVC AZ laukumus var sagrupēt trijās grupās:

Vecrīgas vēsturiskie laukumi / Sabiedrisko ēku laukumi / Forumi / Laukumveida krustojumi

Vecrīgas vēsturiskie laukumi

Vecrīgas vēsturiskie laukumi ir viduslaikos veidotās ārtelpas, kuri kalpoja kā tirgus laukumi. Tie ir zīmīgi pilsētvides kultūrvēsturiskās ainavas elementi, kas Vecrīgas publisko ārtelpu padara krāšņu, bagātīgu un ar īpašu viduslaiku pilsētas raksturu. Tas ir Herdera un Neatkarības (Jēkaba) laukumi un vēsturiskie laukumi, kuri šodien zaudēja šo vārdu savā nosaukumā un iekļauti ielu nosaukumos, bet kuri telpiski ir laukumveida ārtelpas. Vecpilsētas, Ģilžu, Basteja, Teātra un Alberta laukumi gaida pārveidošanu

Sabiedrisko ēku laukumi

Sabiedrisko ēku laukumi ir ārtelpas pie vai ap sabiedriskām ēkām – pārvaldes ēkas, baznīcas, teātri, viesnīcas, tirgi. Šādi laukumi reprezentē valsts varu, veido pulcēšanas vietas pie nozīmīgām kultūras ēkām. Daži no šādiem laukumiem ietver šo vārdu savā nosaukumā, piemēram Doma laukums, Rātslaukums, Pils laukums, Stacijas laukums. Citiem – Vecās un Jaunās Ģertrūdes, Pētera baznīcas, Dailes teātra, Siena tirgus, Basteja ielas - ārtelpām nākotnē par laukumiem jāpārtop.

Forumi

Forumi ir lielākā mēroga laukumu veida ārtelpas, kurus veido vairākas ēkas vai dabas struktūras un ielas. Šādas ārtelpas ir pulcēšanās vietas plašākiem svētku un citiem pasākumiem un atpūtai. Tie ir esošie Latviešu strēlnieku un Līvu laukumi un nākotnē veidojamie Brīvības un Daugavas laukumi.

Dizaina principi (minimālā programma): Stilistiski vienoti ieseguma risinājumi, dažādi ieseguma materiāli. Inženierkomunikācijas: elektrības pieslēgumi, telekomunikācijas un interneta pakalpojumi, apgaismojums, dzeramā ūdens strūklakas, pumpji. Atkritumu urnas pie aktivitāšu vietām un sēdvietām. Lietusūdens virszemes uzkrāšanas sistēmas un kanāli, strūklakas. Uz segumu profiliem attiecināmi zaļo ielu un laukumveida krustojumu, īpaši reprezentatīvo ārtelpu nosacījumi. Atpūtas vietas, informatīvās norādes, ārtelpas mākslas darbi un vides objekti, stilistiski vienots apgaismojums, velokustības un velonovietņu ierīkošanai attiecināmi zaļo ielu un laukumveida krustojumu nosacījumi, apstādījumu struktūras veidošana saskaņā ar projektiem. Augu sortimentā priekšroka (pēc iespējas, saskaņojot ar stilistisko risinājumu) ir ziemcietēm un kokaugiem, kā arī Latvijas klimatiskiem apstākļiem piemērota augu sortimenta izmantošana. *(skat. nodaļu C2)*

ILUSTRĀCIJAS (tiks pievienotas ilustrācijas -fotoattēli)

B 3. Parki, dārzi un skvēri

Parki, dārzi un skvēri ir sociāli, ekoloģiski vai kultūrvēsturiski nozīmīgas dabas un apstādījumu teritorijas, ko veido dabas elementu, būvju un arhitektūras mazo formu daudzveidīga un īpaši veidota struktūra. RVC teritorijā parku un dārzu piemēri nav sastopami Vecrīgā, atskaitot Rīgas Doma baznīcas dārzu, kur zaļo teritoriju izcelsme pamatā saistāma ar karadarbības rezultātā zaudētu apbūvi, tomēr aiz bulvāru loka, kas ieskauj Vecrīgu, lineāras struktūras kanālmalas parks ir kā sociāli, ekoloģiski, tā arī kultūrvēsturiski nozīmīga dabas un apstādījumu teritorija ar spilgti reprezentatīvu statusu, kas ir tieši pietuvināta teritorija Vecpilsētai un nav no tās nodalāma. Vecrīgā nozīmīgs ir Rīgas Doma baznīcas dārzs, savukārt ārpus Vecrīgas tie ir vairāki parki un skvēri, piemēram, Kronvalda parks, Esplanāde, Vērmānes dārzs, Ziedoņdārzs, Grīziņkalna parks, Miera dārzs un citi.

Parks ir sabiedriskas nozīmes apstādījumu objekts, kam ir īpaši izveidota infrastruktūra un nepieciešama regulāra kopšana un atjaunošana, saglabājot vai uzlabojot teritorijas estētisko, ainavisko un kultūrvēsturisko vērtību.

Skvērs ir labiekārtota teritorija ar apstādījumiem, ar platību līdz 1 ha, kura paredzēta gājēju kustībai, īslaicīgai atpūtai un pilsētvides ekoloģiskās un ainaviskās kvalitātes paaugstināšanai.

Skvēri ir nelielas, telpiski ierobežotas, labiekārtotas publiskās ārtelpas ar augstu daudzveidīgas izmantošanas intensitāti, ko veido apstādījumi un arhitektūras mazās formas iedzīvotāju un pilsētas viesu īslaicīgas atpūtas nodrošināšanai vai pilsētas telpiskās struktūras dažādošanai. Par skvēriem Vecrīgā pieņemts dēvēt teritoriju pie Pēterbaznīcas, Līvu laukumu, bet ārpus Vecrīgas – Operas skvērs, Baumaņa skvērs, ārtelpa pie Dailes teātra, Nacionālā teātra un citi.

Skvēri ir svarīga Stratēģijā noteikto Zaļo koridoru struktūras daļa (punktveida elementi). To galvenās funkcijas ir rekreācijas un pilsētas tēla veidošanas funkcija, salīdzinoši mazāka – ekoloģiskā funkcija.

Plānošanas mērķi: 1) rekreācijas telpas vienmērīga pārklājuma un pieejamības uzlabošana (esošo skvēru saglabāšana un jaunu veidošana); 2) sociālo un kultūras vērtību nodrošināšana; 3) ainavas veidošana (vizuālā ainava); 4) ekoloģiskās funkcijas nodrošināšana; 5) pilsētvides fiziskās kvalitātes rekreācijas telpās (segumu, labiekārtojuma elementu, apgaismojuma, pazemes komunikāciju, apstādījumu) uzlabošana.

RVC dārzi, parki un skvēri

RVC un AZ teritorijā parku un dārzu piemēri nav sastopami Vecrīgā, atskaitot Rīgas Doma baznīcas dārzu, kur zaļo teritoriju izcelsme pamatā saistāma ar karadarbības rezultātā zaudētu apbūvi, Vecrīgā nozīmīgs ir Rīgas Doma baznīcas dārzs, savukārt ārpus Vecrīgas tie ir vairāki parki un skvēri, piemēram, Kronvalda parks, Esplanāde, Vērmānes dārzs, Ziedoņdārzs, Grīziņkalna parks, Miera dārzs un citi.

Centrā ir 4 **parki** – Esplanāde, Kanālmalas parks (sastāv no 3 daļām), Kronvalda parks un Vērmānes dārzs. Visi parki ir publiski pieejami.

- veidojot labiekārtotu un publiski pieejamu Kanālmalas apstādījumu turpinājumu abpus Pilsētas kanālam starp Kronvalda parku un Eksporta ielu, savienojot parku un Andrejostas krastmalu ar gājēju un, vēlams, riteņbraucēju ceļiem (Kanālmalas apstādījumi (jaunveidojamie));
- veidojot vairākas parkam līdzīgas apstādījumu teritorijas Daugavas krastmalā. Pirmajā attīstības kārtā radot jaunus apstādījumus kopumā sešās vietās pirmajā kārtā; otrajā kārtā – starp Akmens un Dzelzceļa tiltu. Šīs teritorijas atļauts paplašināt, pakāpeniski atgūstot patlaban ielu brauktuvi aizņemtās vietas atkarībā no transporta risinājuma attīstības Daugavas krastmalā. Krastmalas tuneļa un pazemes autostāvvietu izbūves gadījumā ir pieļaujama vispusīgi izvērtēta pašreizējo apstādījumu aizvietošana ar jauniem, konkrētiem apstākļiem īpaši projektētiem apstādījumiem.

Daži neapbūvēti zemes gabali ar apstādījumiem Ārīgas centra daļā tiek izmantoti un iedzīvotāju apziņā nostiprinājušies kā skvēri, bet vēsturiski nav bijuši šim nolūkam plānoti. Laikā, kad zeme bija nacionalizēta, labiekārtoti vairāki bez apbūves esoši zemes gabali, sevišķi ielu stūros, ko atguvuši to bijušie īpašnieki. Lai sakārtotu perimetrālās apbūves kvartālu telpisko struktūru, atsevišķās privātā īpašumā esošās teritorijās ar apstādījumiem ir pieļaujama apbūves veidošana – atjaunošana (piemēram, Krišjāņa Barona un Matīsa, Krišjāņa Barona un Bruņinieku, Tērbatas un Lāčplēša, Krišjāņa Valdemāra un Nītaures ielas stūros), iespēju robežās saglabājot tur augošos kokus, it sevišķi Plānā atzīmētos *ainaviski vērtīgos kokus* un *aizsargājamos svešzemju kokus vai dižkokus* un pieaugušos kokus.

RVC aizsardzības zonas teritorijā tiek noteiktas esošo 3 **parku** zemes gabalu robežas – Viesturdārzs, Ziedoņdārzs un Grīziņkalna parks – un tiek paredzēti 4 jaunveidojamie parki – starp Grostonas, Ēveles un Vesetas ielu; Lielie kapi Miera ielā kā memoriāls parks; bijušās Preču stacijas teritorijā kā kompozicionālais centrs darījumu ēku kvartālā un Zaķusalas ziemeļu daļā.

Patlaban **vēsturiskajā centrā** ir 7 **skvēri** – Baumaņa skvērs, Krišjāņa Barona, Pērses un Blaumaņa ielas skvērs, Hanzas un Strēlnieku ielas skvērs, Krišjāņa Valdemāra un A. Briāna ielas skvērs, Krišjāņa Valdemāra un Šarlotes ielas skvērs, Palīdzības un A. Briāna ielas skvērs – un 3 laukumi, kas pilda skvēra funkcijas, – Akadēmijas laukums, Jēkaba laukums un Vašingtona laukums. Citos laukumos augu stādījumu teritorijas nav dominējošas un netiekatsevišķi izdalītas, bet noteiktas kā laukumu apstādījumi – tā ir laukumu teritoriju palīgizmantošana.

Patlaban **RVC aizsardzības zonas teritorijā** ir 3 **skvēri**: skvērs pie Sv. Pāvila baznīcas – starp J. Asara un A. Deglava ielu; starp Pērnavas, Augusta Deglava un Tallinas ielu; Miera un Hospitāļu ielas stūrī; starp Gogoļa un starp Dzīrnavu un Gogoļa ielu. Plānā paredzēta vairāku **jaunu skvēru** izveidošana. Nozīmīgākie jaunveidojamie skvēri paredzēti iekškvartālu teritorijās abpus Brīvības ielai starp Artilērijas, Palīdzības un Tallinas ielu – viens bērnu spēļu laukumiem un vecāku ļaužu atpūtai, otrs jauniešu aktīvai atpūtai. Šie skvēri daļēji pildīs parka funkcijas, dodot arī ilglaicīgas atpūtas iespējas. Jauni skvēri veidojami arī Šarlotes un Maiznīcas ielas stūrī, Rīdzenes un Kalēju ielas stūrī, Muitas ielas un Kronvalda bulvāra stūrī. RVC AZ teritorijā jaunveidojams skvērs pie Nacionālās bibliotēkas – starp Uzvaras bulvāri, Kuģu ielu, Zemgales tilta trasi un Mūkusalas ielu; Āzenes, Ķīpsalas un Krišjāņa Valdemāra ielu.

ILUSTRĀCIJAS (tiks pievienotas ilustrācijas -fotoattēli)

B 4. Ēku zaļās ārtelpas

Sabiedrisko un privāto ēku apstādījumiem ir būtiskā loma RVC pilsēttelpā. **Sabiedrisko ēku** zaļās, paaugstināta apstādījumu īpatsvara ārtelpas RVC un AZ ietvaros galvenokārt veido kulta iestādes (baznīcu pagalmi, kapsētas), veselības aprūpes iestādes (slimnīcas, veco ļaužu pansionāti, bērnu nami), izglītības iestādes (skolas, bērnudārzi), kultūras iestādes (teātri, muzeji). Šīs ir pilna vai ierobežota laika pieejamas publiskās ārtelpas, tāpēc īpaši svarīgi būtu izstrādāt nostādnes, kas ļauj šīm ārtelpām tikt publiski izmantojamām laikā, kad tās neveic pamatfunkcijas, piemēram, skolu, bērnudārzu, slimnīcu ārtelpas veidot publiski pieejamas ne tikai tiešajiem lietotājiem, bet apkaimju iedzīvotājiem.

Kulta iestāžu zaļās ārtelpas

Baznīcu pagalmu, kapsētu un tamlīdzīgu zaļo (ar paaugstinātu apstādījumu īpatsvaru) ārtelpu labiekārtojums atbilst specifiskam teritorijas izmantošanas veidam, un labiekārtojuma pamatelements ir apstādījumi vai dabas pamatne, bet attīstībai aktuālākie jautājumi saistīti ar:

- apsaimniekošanas atbildības noteikšanu;
- sociālo un kultūras vērtību nodrošināšanu: ainavas veidošana (vizuālā ainava), augšņu aizsardzība (pret eroziju); ūdeņu aizsardzība (kvantitāte un kvalitāte);
- dažādo sociālo grupu interešu (pieejamības laiks, pieejamības kvalitāte) līdzsvarošanu;
- pilsētvides fizisko kvalitāšu (segumu, labiekārtojuma elementu, apgaismojuma, sanitārās infrastruktūras, apstādījumu) nodrošināšanu;
- bioloģiskās daudzveidības nodrošināšanu: struktūras, kompozīcijas un funkciju saglabāšana vai izmaiņš atbilstoši izmantošanai.

RVC teritorijā labi atpazīstami piemēri ir Vecrīgā Sv. Marijas Magdalēnas baznīca, Mazā Ģilde, bet ārpus Vecrīgas - Pokarova kapi, Lielie kapi, Sv. Pāvila ev.lut. baznīca, Rīgas Kongresu nams, Latvijas Nacionālais mākslas muzejs, Jaunais Rīgas teātris un citas sabiedrisko ēku ārtelpas, iekļaujot arī publiski pieejamus zaļos pagalmus.

Veselības un sociālās aprūpes iestāžu ārtelpas

Slimnīcu, veco ļaužu pansionātu, bērnu namu ārtelpa (ar paaugstinātu apstādījumu īpatsvaru) labiekārtojums primāri piemērojams specifiskam teritorijas izmantošanas veidam, atbilstošo sociālo grupu (piemēram, cilvēkiem ar veselības traucējumiem) funkcionālās, drošības un estētiskās kvalitātes prasībām. Papildus tam, attīstībai aktuālākie jautājumi saistīti ar privāto un publisko interešu līdzsvarošanu, sociālās un bioloģiskās daudzveidības nodrošināšanu:

- *pilsētvides fizisko kvalitāšu* (segumu, labiekārtojuma elementu, apgaismojuma, sanitārās infrastruktūras, apstādījumu) *nodrošināšanu*;
- *dažādo sociālo grupu interešu* (pieejamības laiks, pieejamības kvalitāte) *līdzsvarošanu*;
- *satiksmes* (lēnas un ātras – gājēju, velo un autosatiksmes) *un bioloģiskās daudzveidības līdzsvarošanu*;
- *apsaimniekošanas atbildības noteikšanu*;
- *sociālo un kultūras vērtību nodrošināšanu*.

Lielākā un nozīmīgākā šī tipa ārtelpa RVC ir Rīgas 1. slimnīcas teritorija. Rīgas Dzemdību Nama apstādījumi.

Izglītības un zinātnes iestāžu ārtelpas

Augstāko izglītības iestāžu, koledžu, īpaši skolu ārtelpu (ar paaugstinātu apstādījumu īpatsvaru) labiekārtojums primāri piemērojams specifiskam teritorijas izmantošanas veidam, atbilstošo sociālo grupu (piemēram, izglītības iestādes audzēkņu, pasniedzēju, viesapmeklētāju) funkcionālās, drošības un estētiskās kvalitātes prasībām. Šo ārtelpu attīstības aktuālākie jautājumi saistīti ar:

- *rekreatīvās izmantošanas potenciāla paaugstināšanu*;
- *pilsētvides fizisko kvalitāšu* (segumu, labiekārtojuma elementu, apgaismojuma, sanitārās infrastruktūras, apstādījumu) *nodrošināšanu*;
- *dažādo sociālo grupu interešu* (pieejamības laiks, pieejamības kvalitāte) *līdzsvarošanu*;
- *apsaimniekošanas atbildības noteikšanu*;
- *sociālo un kultūras vērtību nodrošināšanu*.

Rīgas 3. vidusskola, Latvijas Mākslas akadēmija, Rīgas 1. medicīnas koledža, Rīgas 21. un 15. vidusskolas,....

Sabiedriski pieejami pagalmi

Pagalmu veidotā ārtelpa ir ēkām piegulošās teritorijas ar dažādiem labiekārtojuma un apstādījumu elementiem - vide, kur mijiedarbībā sadzīvo visām iedzīvotāju grupām interesējošās vajadzības, tādējādi arī papildinot un vairojot iedzīvotāju ērtības un komfortu. Pagalmu ārtelpu attīstībai aktuālākie jautājumi saistīti ar:

- dažādo sociālo grupu interešu (pieejamības laiks, pieejamības kvalitāte) līdzsvarošanu;
- satiksmes (lēnas un ātras – gājēju, velo un autosatiksmes) un bioloģiskās daudzveidības līdzsvarošanu;
- apsaimniekošanas atbildības noteikšanu;
- pilsētvides fizisko kvalitāšu (segumu, labiekārtojuma elementu, apgaismojuma, sanitārās infrastruktūras, apstādījumu) nodrošināšanu;
- sociālo un kultūras vērtību nodrošināšanu: ainavas veidošana (vizuālā ainava), augšņu aizsardzība (pret eroziju); ūdeņu aizsardzība (kvantitāte un kvalitāte);
- bioloģiskās daudzveidības nodrošināšanu - struktūras, kompozīcijas un funkciju saglabāšana vai izmaiņš atbilstoši izmantošanai.

Privāto ēku zaļās ārtelpas veido mikrovidi centra iedzīvotājiem un nodrošina publisko apstādījumu iesaisti zaļā tīklojumā.

ILUSTRĀCIJAS (tiks pievienotas ilustrācijas -fotoattēli)

B 5. Krastmalas

Ūdensmala – publiska vai privāta teritorija ūdensobjekta krastā un tā tuvumā.

Krastmala – teritorija ūdensobjektu krastā un tā tuvumā, kurā nodrošināta publiska piekļuve un publiskas funkcijas.

Krastmalas - labiekārtota publiskā ārtelpa ar palielinātu apstādījumu īpatsvaru ūdens telpu teritorijā vai tiešā tās tuvumā (dabiskās ūdensmalas, krastu nogāzes un krastmalas), kas nodrošina ūdensmalu jeb krastmalu publisku pieejamību un rekreācijas aktivitātes tajā.

Ūdensmalu loma ir - pilsētas ekoloģiskā līdzsvara nodrošināšana, Rīgas tēla veidošana, augstvērtīgo atpūtas iespēju nodrošināšana, simboliskās dimensijas aktualizēšana (piem., valsts vai pilsētas svētku norise), ūdens ceļu integrēšana atpūtas, transporta un komercaktivitāšu infrastruktūrā.

Plānošanas mērķi:

- 1) gājējiem pievilcīgas telpas veidošana, sasaiste starp objektiem un teritorijām ūdeņu tuvumā;
- 2) rekreācijas iespēju attīstība (mierīgā un aktīvā atpūta);
- 3) dabas vērtību un vides kvalitātes nodrošināšana (ūdeņu piesārņojuma novēršana, antropogēnās slodzes negatīvo seko mazināšana u.c.);
- 4) estētiski augstvērtīgas ainavas un pilsētvides veidošana (apstādījumi, vides dizains).

Daugavas krastmalai starp vēsturiskā centra apbūvi un upes ūdensmalu (11. novembra krastmala, Krasta iela, teritorija starp Eksporta ielu un Daugavu) ir liels, neizmantots publiskās ārtelpas potenciāls ar daudzveidīgām aktivitāšu iespējām gan krastmalas teritorijā, gan uz

ūdēns. Daugavas krastmalas attīstības mērķis – Daugavas krastmalai posmā starp Vanšu un Dzelzceļa tiltu jāklūst par Vecrīgas gājēju zonas turpinājumu, kas sasaista pilsētas vēsturisko centru ar Daugavas krastu.

Daugavas krastmala posmā starp Akmens un Vanšu tiltu būtu veidojama kā galvenā valsts un galvaspilsētas publisko notikumu un svētku vieta, t. i., ar laukuma funkcijām, it īpaši šā posma vidusdaļā. Ikdienā tā funkcionētu kā gājēju un velosipēdistu kustības un publiskās rekreācijas lineārs centrs gar Daugavu.

Lai palielinātu ūdensmalas platību, kā arī iegūtu platību, kas pietuvināta ūdens virsmai, ierīkojamas stacionāras platformas un moli, kur varētu izvietot nelielas kafejnīcas, kioskus, pietātnes jahtām, laivām, kuģīšiem un biļešu kasēm. Jebkurā gadījumā atbrīvotajā krastmalas virszemes telpā un krastmalas apbūves frontē svarīgākais ir panākt cilvēkus piesaistošu šo teritoriju izmantošanu. 11. novembra krastmalā zemes līmenī atstājama tramvaja līnija, izvietojot to gar apbūvi un maršrutu papildinot arī posmā no Akmens tilta virzienā uz Citadeli. Apstādījumiem jāpaliek kā neatņemamai krastmalas sastāvdaļai. Ievērojamie, ar tuneļa izbūvi saistītie zemes darbi prasīs arī krastmalas apstādījumu būtisku rekonstrukciju. Inženiertehniskās apkalpes tīklu pārkārtošana konceptuāli realizējama tuneļos un satiksmes tuneļu brīvajās vietās un konstrukcijās.

Lai līdz 11. novembra krastmalas izveidošanai par publiski pieejamu ārtelpu, jau tagad to daļēji atgūtu gājēju lietošanai, krastmalā varētu realizēt transporta kustības ierobežojumus laikā, piemēram, slēdzot transporta kustību posmā starp Vanšu un Akmens tiltu izejamās dienās.

Iespējamās aktivitātes varētu būt:

- pasīvā atpūta (pastaiga, sēdēšana, ekskursijas ar kuģīšiem);
- aktīvā atpūta (strītbols, skrituļslidošana, laivu noma);
- kultūras pasākumi (estrādes, teātra un cirka priekšnesumi);
- tirdzniecība (suvenīri, atspirdzinoši dzērieni, saldējums);
- apkalpe (āra kafejnīcas);

ILUSTRĀCIJAS (tiks pievienotas ilustrācijas -fotoattēli)

B 7. Īpašā rakstura ārtelpas (apakšdaļa tiks papildināta, nepieciešama teksta 1. redakcija, iespējamās saturiskās korekcijas, attēlu grupām nepieciešama copy right pārbaude)

Ķīpsala

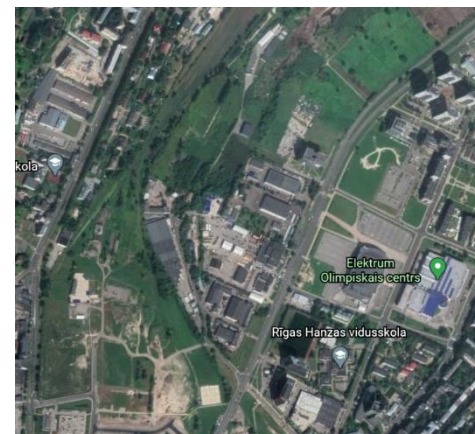
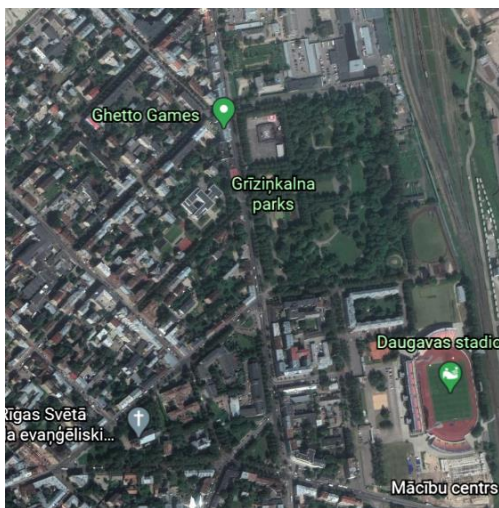
Mūsdienās Ķīpsala ir unikāla teritorija, tāpat arī pilsēt būvniecības piemineklis “Ķīpsalas vēsturiskā apbūve” (valsts aizsardzības Nr. 8327). Ķīpsalas ainavu, 17. gadsimtā, varēja raksturot pāris desmitu zvejnieku ēku, kāpostu lauki un dažas noliktavas. Ar laiku tās nomainīja nelieli divstāvu koka nami un neliels daudzums lepnu savrupmāju. 19. gadsimtā Ķīpsalas ainavu veidoja ne tikai dzīvojamā, pārsvarā mazstāvu apbūve, , bet ēkas, kas paredzētas rūpniecībai un kokzāģēšanai.

Industriālais mantojums - fabrikas, mūsdienās ir viena no Ķīpsalas ainavas raksturīgajiem elementiem. Zaigas Gailis biroja fabrikas kompleksa pārbūve par dzīvojamo ēku kompleksu bija pirmais tāda veida piemērs Latvijā. Modernas ēkas – atjaunots industriālais mantojums, koka apbūve un jaunā mazstāvu apbūve Daugavas krastā tiešā ūdens tuvumā ir viens no iemesliem, kādēļ Ķīpsala kļuvusi par vienu no pievilcīgākajām vietām, kur dzīvot Rīgā. Apbūves mērķtiecīgā atjaunošana ietekmēja vietas sociālo profilu, pārvēršot Ķīpsalu no strādnieku rajona par vienu no prestižākajām un dārgākajām pilsētā.

Ķīpsalas telpiskā struktūra tika krasi pārveidota sākot ar 1970. gadu, uzceļot Rīgas Tehniskās Universitātes kompleksu, preses namu, “SWEDBANK ēku”, Vanšu tiltu, Starptautisko izstāžu centru “Ķīpsala”. Šo krasi izmaiņu dēļ, Ķīpsalas dienvidu daļas apbūve veido ainavu, kas kontrastē ar Ķīpsalas vēsturiskās apbūves ainavu.

Līdz jaunās apbūves ienākšanai Ķīpsalā, Balastu dambis bija Ķīpsalas galvenā iela, pa kuru kursēja arī autobuss. Šobrīd galvenā iela ir Ķīpsalas iela.

Dambis celts 18. gadsimtā, tagadējais, ikoniskais laukakmeņu nostiprinājums, plūdu risku mazināšanai celts 19. gadsimtā. Balastu dambi raksturo apaļakmeņu bruģis, un tas ir viena no retajām vietām, kur abās pusēs brauktuvei izvietota lietusskanalizācija (lai neizskalotu krastus). Jāatzīmē, ka mūsdienās Ķīpsala ir teritorija ar applūšanas risku.



B12. attēls. Ķīpsala. (google earth) B13. attēls. Skanste. (google earth)

B11. attēls. Grīziņkalns. (google earth)

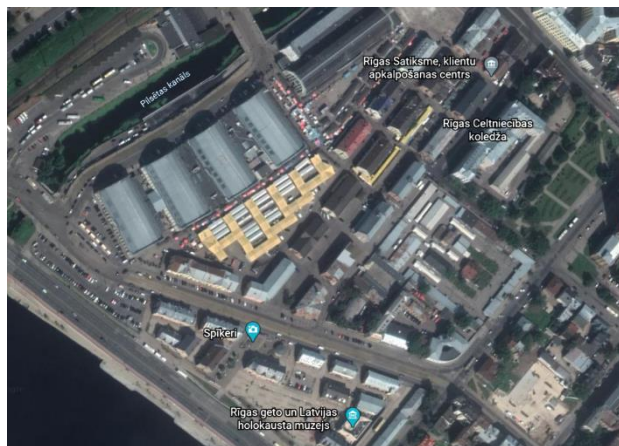
Grīziņkalns

Grīziņkalna apbūves struktūru veido vidēji augstā dzīvojamā apbūve, kur sastopamas jūgendstila ēkas un arī 19. gs. beigu koka dzīvojamo namu apbūve. Grīziņkalna arhitektoniskā vide un telpiskā struktūra līdz mūsdienām nav būtiski mainījusies, tamdēļ Grīziņkalns ir valsts nozīmes kultūrvēsturiskais piemineklis.

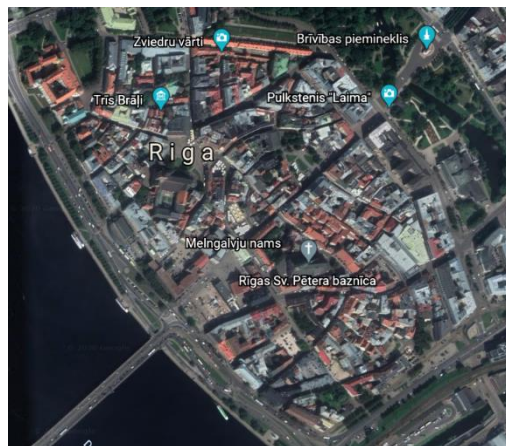
Iebraucot Rīgā no Vidzemes puses, Grīziņkalns rada “zaļas Rīgas” iespaidu, pateicoties 10,4 ha lielajam Grīziņkalna parkam, kas ir gan vēsturiski, gan asociatīvi nozīmīgs objekts. Grīziņkalna zaļo struktūru un rekreācijas iespējas veido ne tikai, parks, bet arī vairāki skvēri un sporta būve: skvērs pie Sv. Pāvila baznīcas, skvērs starp Augusta Deglava un Tallinas ielu, Centra sporta kvartāls un Daugavas stadions.

Apkaimes apbūves attīstība un vispārēja pilsēttelpas rašanās sākās tikai 19. gadsimta beigās. Grīziņkalna kopīgu ainavu ir ietekmējis rūpnīcu tuvums, kura rezultātā izveidojās tipisks strādnieku rajons. Arī šobrīd Grīziņkalna teritorijā ir vērojama rūpniecība, kā A/s “Latvijas Balzāms”; Rīgas protēžu un ortopēdiskā rūpnīca; Staburadze. Grīziņkalna teritorija tika iekļauta degradēto objektu un teritoriju revitalizācijas programmas prioritārās teritorijās. Degradēto teritoriju un objektu atrašanās vieta ir cieši saistīta ar apkaimes sociālo vidi. Lai revitalizētu un uzlabotu apkaimi, 2015. gadā Rīgas pašvaldība veica Grīziņkalna parka rekonstrukciju.

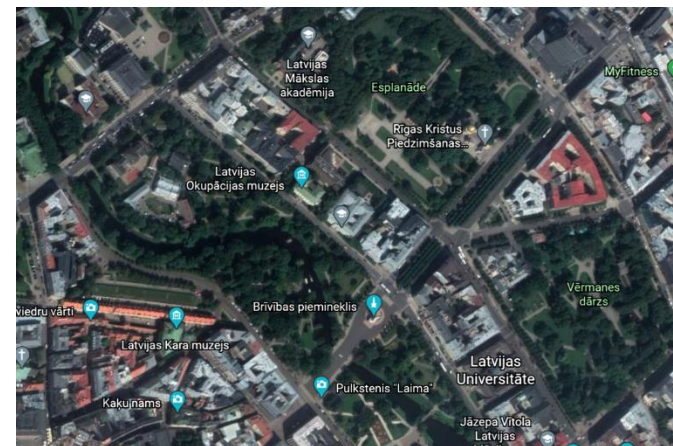
Grīziņkalna apkaimes identitāte tiek atspoguļota arī literatūrā un filmās, pēc J. Grīziņa stāsta “Vārnu ielas republika”. Arī šobrīd Grīziņkalns tiek asociēts ar jauniešu apkaimi, pateicoties Ghetto Games, Grīziņkalnā notiek lielākā ielu kultūras kustība valstī.



B14. attēls. Centrāltirgus. (google



B15. attēls. Vecrīga. (google earth)



B16. attēls. Kanālmalu bulvāru loks. (google

Skanste

Skanstes teritorija vēsturiski ietver plašus plāvu un dārzu rajonus, kas ir viens no galvenajiem šo vietu raksturojošiem elementiem un izceļ to pārējo Rīgas apkaimju kontekstā.

Jau sākot no 19. gadsimta beigām Skanstē ir celtas ar sportu saistītas būves, kas iezīmē vaibstu gan Skanstes apkaimē, gan Rīgā. Skanstes pilsēttelpas īpašā iezīme ir plašā ārtelpa, kura vēsturiski kalpoja par pilsētas ganībām, un apbūve, kas vēsturiski veidojusies bez kopīgā arhitektoniskā veidola. Skanstes ēkās ir novērojams neoklasicisms, jūgendstila atskaņas, kā arī funkcionāla arhitektūra.

Mūsdienu Skanstes apbūve veidojusies kopš 2006. gada un to var iedalīt brīvi stāvošās celtnēs, tādas kā Latvijas ugunsdzēsības muzejs, Arēna Rīga, Olimpiskais Sporta Centrs, Skanstes virsotnes, Rietumu Capital Centre u.c.

Ar Pilsētas ganību apgūšanu 2006. gadā tika izveidots jaunias ielu tīklojums - ielas starp Skanstes un Vesetas ielu - Jāņa Dāliņa, Jāņa Dikmaņa, Grostonas ielas posmu. Skanstes apkaimē atrodas īpašo vajadzību telpas (IVT jeb degradētās teritorijas) - 5 piesārņoti vai potenciāli piesārņoti objekti: Hanzas iela b/n (Stacija Rīga - Preču sāls noliktavas); Ganību dambī 20 (Latvijas dzelzceļš bijušais vagonu depo - Rīga); Teritorija Hanzas ielā 14d/2 (Stacija Rīga-Preču-SIA "Evels"); Hanzas ielā 14/d (Stacija Rīga-Preču-bijusī armijas naftas produktu u.c. ķīmisko vielu pārkraušanas punkts); Ganību dambis 16g (SIA "Aktīvia"). Šī iemesla dēļ Skanstē tiks plaši veikti revitalizācijas pasākumi un turpmāka teritorijas apgūšana. Šobrīd teritorijā apbūvētās un neapbūvētās zemes vienību platības ir līdzīgas - 160 zemes vienības ir neapbūvētas, 135 zemes vienības ir ar apbūvi. Teritorijā dominē saimnieciskā darbība komercapbūves, satiksmes infrastruktūras, sabiedriskās nozīmes objektu un ražošanas jomā.

Centrāltirgus

Centrāltirgus apbūve - tirgus paviljoni - raksturīga iezīmē ne vien tirgus telpā, bet arī Rīgas vēsturiskā centra ainavas noteicošā iezīme. Paviljoni celti Kurzemē, Vainodē, kā cepelīnu angāri. 1983. gadā Centrāltirgus paviljonu komplekss tika papildināts par valsts nozīmes pieminekli, bet 1997. gadā, veidojot ar vecpilsētu vienu veselumu, tika iekļauts UNESCO Pasaules mantojuma sarakstā. Kopš 1995. gada "Rīgas Centrāltirgus" ir 100 % Rīgas domei piederoša akciju sabiedrība.

Tirgus arhitektūrā vērojami jūgendstila elementi, pirmskara neoklasicisma ietekme, kā arī Art-deco interpretācijas.

Rīgas centrāltirgus ir unikāls ne tikai ar angāriem – paviljoniem, bet arī ar senajām noliktavām jeb spīķeriem, kas mūsdienās kalpo kā radošo industriju kvartāls. Tāpat zem paviljoniem ir izvietotas preču glabāšanas noliktavas un pazemes tuneļi. 2013. gadā notika Sarkano spīķeru rajona rekonstrukcija (projekts "Maskavas, Krasta un Tugeneva ielas kvartāla degradētās teritorijas revitalizācija", kur, sakopjot kvartālu ielu segumus, veica arī gājēju tuneļa rekonstrukciju uz Daugavas krastmalu, pārbūvēja krastmalu un izbūvēja riteņbraucēju celiņu no Dzelzceļa tilta līdz Salu tiltam. Tāpat 2019. gadā durvis vēra Gastronomijas paviljons. Gar Centrāltirgus ielu kursē tramvaji uz Pārdaugavu, Ķengaragu un Sarkandaugavu.

Vecrīga

Iekšrīga un Ārrīga veido *Stratēģijā* (RIAS 2030) iezīmēto pilsētas kodolu. Starp tām ir izveidojusies harmoniska sasaiste – zaļā koptelpa (bulvāru loka apstādījumi), līdzīgs kultūrvēsturiski nozīmīgo ēku un ārtelpu blīvums. *Stratēģijā* telpiskā dalījuma pamatā ir laikmetu telpiskas līdzības princips. Kodola telpām ir atšķirīga pilsētbūvnieciskā struktūra, kuru Ārrīgā nosaka perimetralais ielu tīklojums, Vecrīgā – viduslaiku neregulārais ielu tīklojums.

Vecrīgas apbūve ir unikālā savā daudzveidībā, to veido dažādu arhitektonisko mūra stilu ēkas – gotikas, baroka, klasicisma, renesanses, elektisma, kā arī viduslaiku arhitektūra.

Vecrīgas ārējais perimetrs veido pilsētvides lielmēroga ainaviski unikālu zaļi -zilu struktūru – bulvāru loku.

Vecrīgas telpiskā struktūra kopš 1856. gada bulvāru loka izveides, nav piedzīvojusi straujas izmaiņas. Kopš 1967. gada Vecrīga ir valsts aizsargājamā zona, kopš 1983. gada pilsētbūvniecības pieminekļi, kopš 1997. gada UNESCO pasaules mantojums un kopš 2007. gada Eiropas mantojums. Vecrīga ir Vecrīgas arheoloģiskais komplekss (Nr. 2070., valsts nozīmes). Rīgas pils ir lielākā un labāk saglabātā viduslaiku pils Ziemeļeiropā, bet Rīgas Doma baznīca ir lielākā baznīca Ziemeļeiropā. Vecrīga ir pilsētas vēsturiskā kodola teritorija, kur apstādījumi - atsevišķi laukumi, skvēri, priekšdārzi, pagalmi - veido “zaļās salas” ļoti blīvā apbūvē. Estētiskā ziņā liela nozīme ir atsevišķiem kokiem atklātajos laukumos un daļēji slēgtajos pagalmos. Rīgas vēsturiskajā centrā ir 7 skvēri un 3 laukumi, kas pilda skvēra funkcijas, - Akadēmijas laukums, Jēkaba laukums un Vašingtona laukums. Citos laukumos augu stādījumu teritorijas nav dominējošas un netiek atsevišķi iedalītas, bet noteiktas kā laukumu apstādījumi - tā ir laukumu teritoriju palīgizmantošana. Laukumi, kas ir zīmīgi pilsētvides kultūrvēsturiskā ainavas elementi, kas publisko ārtelpu padara krāšņu un bagātīgu: Herdera, Vecpilsētas, Gilžu, Basteja, Teātra un Alberta laukums.

Viens no vecākajiem ielu segumu veidiem Rīgā ir granīta akmeņu bruģis. Rīgas vēsturiskajā centrā mūsdienās ir raksturīgi vairāki akmeņu bruģa ielu veidi (gan dabīgi, gan mākslīgi). Vecrīgā pārsvarā ir saglabāts vai rekonstruējot atjaunots dabīgais bruģa segums. Atkalto vai apaļakmeņu bruģi ieklātas arī tramvaju sliežu ceļu joslas. Kopš Vecrīga tika atzīta, kā UNESCO mantojums, tas radīja noteiktas saistības. Daudzviet Vecrīgā asfalta segumu nomainīja pret akmeņu bruģi. Pašlaik izveidotais ielu tīkls sevišķi vēsturiskajā apbūvē, nav piemērots 21. gadsimta prasībām.

Tāpēc Vecrīga prasa atšķirīgus ārtelpas nepārtrauktības veidošanas paņēmienus un arī atšķirīgu iejaukšanas intensitāti fiziskajā ārtelpā. Piemēram, šeit nav nepieciešama esošās telpiskās struktūras pārveide, tā ir izveidojusies un ir stabila. Tomēr tai ir nepieciešama fiziskās ārtelpas kvalitātes uzlabošana - kvalitatīvā ielu un laukumu seguma izveide, moderno labiekārtojuma elementu uzstādīšana, apstādījumu sistēmas atjaunošana. Lielas strukturālās izmaiņas skar vienīgi Daugavas krastmalu - tās humanizāciju un barjeras rakstura mazināšanu

Kanālmalu bulvāru loks

Rīgas bulvāru loka apbūve veidojusies kopš 19. gadsimta vidus, drīz vien pēc pilsētas nocietinājumu vaļņu nojaukšanas 1857. gadā. Bastejkalns tika uzbērts no noraktajiem pilsētas aizsargvaļņiem. Straujo apbūvi bulvāru lokā sekmēja augošais pilsētas iedzīvotāju skaits un pieprasījums pēc dzīvesvietām. Bulvāru loka būvniecības laikā, tika sašaurināts arī ūdens grāvis, tas tika atstāts, lai pilsētnieki varētu ērtāk pievest materiālus māju celtniecībai. Šī brīža kanāla trases izvietojums sakrīt arī ar nocietinājuma grāvja trasi. Pirmā ēka tika uzcelta 1860. gadā, Basteja Bulvārī. 1865. gadā tika uzcelta arī nacionālās operas ēka. Bulvāru lokos dzīvojamie nami ir īpaši grezni un dekoratīvi, savukārt tālāk no Vecrīgas robežām vienkāršāki, jo tika celti strādnieku ģimenēm.

Bulvāru loks arī ir visnozīmīgākā RVC AZ apstādījumu struktūra, ko veido Kanālmalas apstādījumi, Kronvalda parks, Vērmānes dārzs, Esplanāde un Citadele kopā ar bulvāru un ielu apstādījumiem un ēku priekšdārziem. Bulvāru lokam ir liela kultūrvēsturiska un ekoloģija un ainaviska nozīme, kā arī nenovērtējama loma “zaļās” Rīgas tēla veidošanā. Šī pilsētbūvnieciskā vērtība ir viena no zaļajām ķīļveida struktūrām. Šī zaļā struktūra nošķir Vecrīgu no 19. gadsimta “režģa struktūras”. Brīvības bulvāra brauktuves joslas un gājēju promenāde ar četrām koku rindām ir saglabājusies kopš bulvāra loka rašanās.

Daugavas krastmala

Daugavas krastmala ir vienā no vēsturiski, sociāli, pilsētbūvnieciski, ekoloģiski, simboliski un ekonomiski nozīmīgākajām RVZ un AZ pilsēttelpām. Daugavas krastmala 14. gadsimtā kļuva par pilsētas galveno ostu. Vairāku gadsimtu laikā krasta nocietinājumi tika vairākas reizes atjaunoti, pārbūvēti. Veco krastmalu vietā būvētas jaunas, veidojot neapbūvēto laukumu, kas mūsdienās zināma, kā 11. Novembra krastmala.

Apstādījumu zona un promenāde jau sākusi veidoties 1930. gados, kad ar jauno Centrāltirgus atklāšanu no tās aizvāca Daugavmalas tirgu un osta sāka virzīties tālāk no centra puses. Līdz ar krastmalas atjaunošanu pēc otrā pasaules kara tā ieguva rekreācijas funkciju,

Daugavas krastmalai starp vēsturiskā centra un apbūvi un upes ūdensmalu (11. novembra krastmala, Krasta iela, teritorija starp Eksporta ielu un Daugavu) ir liels, neizmantots publiskās ārtelpas potenciāls ar daudzveidīgām aktivitāšu iespējām gan krastmalas teritorijā, gan uz ūdens. Daugavas krastmala pilsētas apstādījumu un upes kā dabas teritorijas vienojošā struktūra.



B17. attēls. Daugavas krastmala. (google earth)

C. DIZAINS

C1. IELU ĀRTELPAS KVALITĀTES TIPOLOĢIJA (sadaļai nepieciešama teksta 1. redakcija, iespējamās satura un struktūras korekcijas apjomā līdz 30%, visas ilustrācijas tiks pārveidotas saskaņā ar rokasgrāmatas vienoto grafisko dizainu)

Ielu tipoloģijas veidošanas principi

Vadlīnijas, aprakstot ielu tipoloģiju, seko RVC AZ TP nostādņām, uzsverot **ielu publiskās ārtelpas kvalitātes attīstības mērķi** – panākt gājējiem brīvu, ērtu un drošu pārvietošanās iespēju estētiski un ainaviski augstvērtīgā pilsētvidē. (RVC AZ TP:63)(jāpārveido) Tāpēc iela, atšķirībā no citiem normatīviem dokumentiem, kur tā tiek definēta kā “transportlīdzekļu satiksmei paredzēta inženierbūve, kuras robežas ir noteiktas ar sarkanajām līnijām” (RTP, TIAN :6) šeit saprotama kā **publiskā ārtelpa, tās struktūras elements.**(skat. B 1 sadaļu) Tas nozīmē, ka plānojot jebkuras ielas transformācijas, nepieciešams to uztvert un arī plānot kā **telpu**, kura notiek pilsētas dzīve un kuru izmanto daudzas cilvēku grupas. Ārtelpas elementi pilsētas audumā ir savienoti ar ielu tīklu, tāpēc lielākā to daļa ir cieši saistīta ar ielu telpu.

Ielas loma pilsētā – nodrošināt pilsētas asinsriti, savienot ne tikai fiziskās telpas, bet arī cilvēkus. Ielas sociālā nozīme pilsētā, vienlīdzīgi ar mobilitātes organizācijas principiem, nosaka tajā plānotās pārmaiņas. Tieši ielas sociālajai lomai pakārtoti tās fiziskā auduma pārveidošanas instrumenti: ielu profili, labiekārtojuma elementi, apstādījumi, ceļu zīmes u.c.

Katram, kurš piedalās ielu telpas pārveidošanas procesā, jārisina galvenais uzdevums – visu lietotāju interešu līdzsvarošana, kas nozīmē lietotāju prioritāšu noteikšana, balstoties uz ielas lomu un nozīmi pilsētā. Lietotāji tiek apskatīti no kustības ātruma viedokļa, izmantojot divus jēdzienus – ātrā un lēnā satiksme. (skat. B.1 sadaļu)

Vadlīniju rokasgrāmatā tiek izšķirtas divas ielu telpas transformācijas tipoloģijas, kuras veido atšķirīgas pieejas ielu telpas pārveidošanai. Tās ir **satiksmes tipoloģija (ST) un kvalitātes tipoloģija (KT).**

Satiksmes tipoloģijas pamatā ir kvantitatīvie kritēriji, pēc kuriem tiek organizēta ātrā jeb auto satiksme un kurai tiek pakārtota ielu plānošana un būvniecība. ST ir zināmā ielu kategorizācija (A,B,C,D,E), kura pašlaik ir vienīgais sistemātiski pielietotais normatīvais ietvars ielu veidošanai. ST aptver tās situācijas, kur motorizētai (ātrai) satiksmei ir noteicoša loma, taču vienpusīgi skar vai neskar vispār citus mobilitātes aspektus no lēnas satiksmes dalībnieku interešu skatpunkta. Tā lielākoties neaplūko ielu telpu kā publisko ārtelpu, kas labiekārtota ne tikai pārvietošanai, bet arī atpūtai un citām aktivitātēm, piemēram, ielu tirdzniecība, pilcēšanas, svētku norise, dzīvošana u.tml.) ielu telpā. Ietverot vides kvalitātes kritērijus.

Ielu kvalitātes tipoloģijas (KT) pamata kritērijs ir pilsētvides kvalitāte, ņemot vērā ielas kā daudzveidīgi izmantojamās publiskās ārtelpas ekoloģiskus, estētiskus un sociālus aspektus. ST regulē ielu telpisko transformāciju, KT, integrējot atrās satiksmes vajadzības, nosaka šīs transformācijas virzienus, pilsētvidnieciskās darbības mērķus un pilsētvides kvalitātes kritērijus. KT ņem vērā ātrās satiksmes nepieciešamības saistībā ar citu mobilitātes dalībnieku interesēm un pilsētvides kvalitāti.

Šajā dokumentā ielu kvalitātes tipoloģija izstrādāta, salāgojot abas iepriekš minētās pieejas, līdz ar to veidojot ietvaru elastīgam RVC un tā AZ ielu telpu normatīvajam regulējumam un pilsētvides publiskās ārtelpas pārveidošanai.

Ielu kvalitātes tipoloģijas principi (pamatnostādnes)

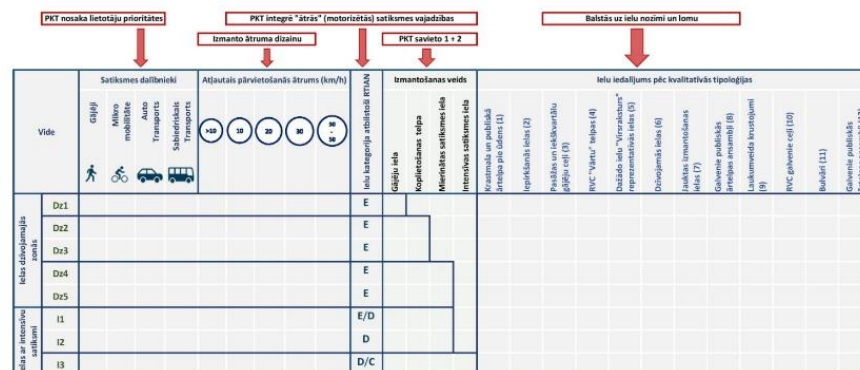
PKT neizslēdz, bet integrē “ātrās” (motorizētās) satiksmes vajadzības, samērojot tās ar “lēnās” (nemotorizētās) satiksmes vajadzībām. Tā ir vērsta uz visu lietotāju interešu līdzsvarošanu, nodrošinot vides kvalitāti.

PKT vērsta uz pilsēt būvnieciskās darbības mērķa sasniegšanu (skat. nodaļu B.1)

PKT paredz

- ērtu un pārdomātu infrastruktūru gājējiem (gājēju maršrutu nepārtrauktība, ērtu gājēju ietvju pietiekamība, gājēju pāreju drošība, biežums un pievilcība);
- Pārliecinošu un drošu infrastruktūra velotransportam;
- prioritāti nodrošinošu infrastruktūru sabiedriskam transportam;
- atbilstoši konkrētai vietai un tās attīstības tendencēm veidotās infrastruktūrās uzturēšanas nodrošināšanu (stāvvietu “kabatas”, velo novietnes, atpūtas elementi, vietas sezonāla rakstura aktivitātēm u.tml.);
- nepārspīlētu satiksmes telpu automašīnām;
- vides ekoloģisko kvalitāti un psiholoģisko komfortu stiprinošos apstādījumus un dizaina elementus.

Pilsētvides kvalitātes tipoloģija nosaka **ielu dizaina principus (pamatnostādnes)** , kuri balstās uz nepieciešamību nodrošināt drošu un ērtu cilvēku kustību izmantojot dažādus pārvietošanās veidus. Ielu telpa pilda tranzīta funkciju, piekļuves funkciju un uzturēšanās funkciju. Lai efektīvi savietotu šīs funkcijas ielām jābūt multimodālām. Multimodāls satiksmes sadalījums nodrošina iespēju pārvietoties pēc iespējas vairāk cilvēkiem saglabājot pārējās nozīmīgās ielas funkcijas.

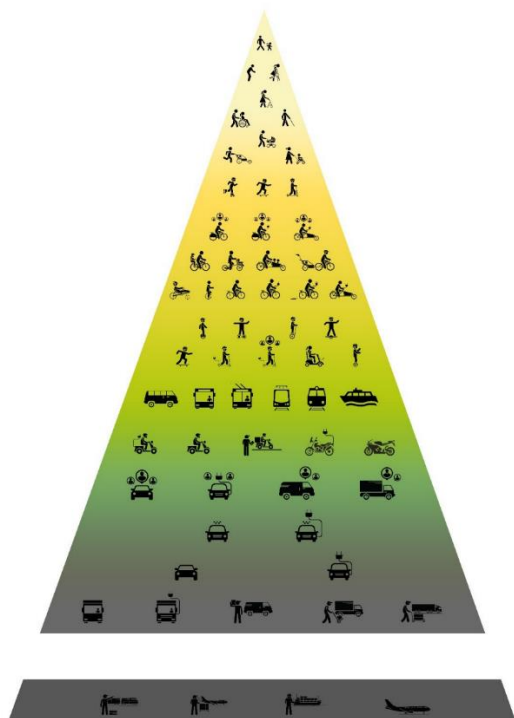


C0. attēls (shēma tiks vienkāršota un pārveidota ikonografikas stilā)

C2. IELU DIZAINA PRINCIPI

Ielu ārtelpas lietotāji (tiks papildināts)

Mūsdienās ielu kā transporta koridoru izmanto plašs dažādu lietotāju klāsts – gājēji, skrējēji, velobraucēji, cilvēki ar īpašām vajadzībām, elektriskās mikromobilitātes lietotāji, sabiedriskā transporta lietotāji, autotransporta lietotāji un koplietošanas transporta lietotāji. Blīvi apdzīvotā teritorijā, kāda ir Rīgas vēsturiskais centrs, plānojot ielas, jāvadās pēc prioritātes principa, kas attēlots shematiski Mobilitātes piramīdā (skatīt 1. att. “Mikromobilitātes piramīda”).



1. attēls. Mikromobilitātes piramīda.

Avots: Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta izpēte “Mikromobilitātes ārvalstu pieredzes analīze un labās prakses pārnese attiecīga pašvaldības normatīvā regulējuma izstrādē”

(attēls tiks pārveidots ikonografikas stilā)

Ielu iedalījums ir balstīts uz izmantošanas veidu, izdalot – vidi, satiksmes dalībniekus, atļauto pārvietošanās ātrumu, ielu kategorijas atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem (RTIAN) un izmantošanas veidu. (skatīt C2. att. “Ielu tipoloģijas vispārīgs raksturojums”)

Nr. p.k.	Vide	Satiksmes dalībnieki						Atļautais pārvietošanās ātrums (km/h)					Ielu kategorija atbilstoši RTIAN	Izmantošanas veids				
		Gājēji	Mikromobilitāte		Auto transports		Sabiedriskais transports		<10	10	20	30		30-50	Gājēju iela	Koplietošanas telpa	Mierinātas satiksmes iela	Intensīvas satiksmes iela
			kopā ar gājējiem	atdalīti no gājējiem	kopā ar mikromob.	atdalīti no mikromob.	kopā ar mikromob.	atdalīti no mikromob.										
1.	Ielas dzīvojamajās zonās	Dz1	•						•					E	•			
2.		Dz2	•	•						•				E	•			
3.		Dz3	•		•					•				E	•			
4.		Dz4	•	•		•					•			E		•		
5.		Dz5	•	•				•			•			E		•		
6.	Ielas ar intensīvu satiksmi	I1	•		•	•		•				•		E/D			•	
7.		I2	•		•		•						•	D				•
8.		I3	•		•		•		•				•	D/C				•

2. attēls. Ielu kvalitātes tipoloģijas vispārīgs raksturojums. Avots: Autora sastādīta tabula (shēma tiks vienkāršota un pārveidota ikonografikas stilā)

Ielu raksturošanai vide apvieno visus kritērijus (satiksmes dalībnieki, atļautais pārvietošanās ātrums (km/h), ielu kategorija atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem (RTIAN), izmantošanas veids) un smalkāk izdala katram veidam (Dz1, Dz2, Dz3, D4, Dz5, I1, I2, I3) atbilstošus parametrus (skatīt C3. att. «Vides raksturojums»).

Nr. p.k.	Izmantošanas veids	Ielas dzīvojamajās zonās					Ielas ar intensīvu satiksmi		
		Dz1	Dz2	Dz3	Dz4	Dz5	I1	I2	I3
1.	Satiksmes dalībnieki	Gājēji	Gājēji, mikromobilitāte kopā ar gājējiem	Gājēji, mikromobilitāte atdalīti no gājējiem	Gājēji, mikromobilitāte kopā ar gājējiem, autotransports kopā ar mikromobilitāti	Gājēji, mikromobilitāte kopā ar gājējiem, sabiedriskais transports kopā ar mikromobilitāti	Gājēji, mikromobilitāte atdalīti no gājējiem, autotransports un sabiedriskais transports kopā ar mikromobilitāti	Gājēji, Mikromobilitāte, autotransports atdalīti no gājējiem	Gājēji, Mikromobilitāte, autotransports, sabiedriskais transports atdalīti no gājējiem
2.	Atļautais pārvietošanās ātrums (km/h)	<10	10	10	20	20	30	30-50	30-50
3.	Ielu kategorija atbilstoši RTIAN	E	E	E	E	E	E/D	D	D/C
4.	Izmantošanas veids	Gājēju telpa	Gājēju telpa	Gājēju telpa	Koplietošanas telpa	Koplietošanas telpa	Mierinātas satiksmes telpa	Intensīvas satiksmes telpa	Intensīvas satiksmes telpa

C3. attēls. Vides raksturojums. Avots: Autora sastādīta tabula

Satiksmes dalībnieki iedalās gājējos, mikromobilitātē, autotransportā un sabiedriskajā transportā (skatīt C4. att. «Satiksmes dalībnieku raksturojums»).



Gājēji



Mikromobilitāte



Auto transports



Sabiedriskais transports

C4. attēls. Satiksmes dalībnieku raksturojums. Avots: Autora veidots attēls

Atļautais pārvietošanās ātrums paredz kustību līdz 10 km/h, 10 km/h, 20 km/h, 30 km/h, 30 līdz 50 km/h. Atļautais pārvietošanās ātrums ielās dzīvojamajās zonās paredz atļauto pārvietošanās ātrumu līdz 20km/h, ielās ar intensīvu satiksmi 30km/h līdz 50km/h.

Ielu kategorija atbilstoši RTIAN paredz E kategorijas ielas dzīvojamās zonās, E/D, D un D/C kategorijas ielās ar intensīvu satiksmi (skatīt C5. att. «Ielu kategoriju raksturojums»). E kategorijas ielas nodrošina uzturēšanās un piekļūšanas funkcijas, nosakot noteicošās kvalitātes prasības uzturēšanās funkciju nodrošināšanai. D kategorijas ielas nodrošina piekļūšanu atsevišķiem zemesgabaliem, noteiktās diennakts stundās var nodrošināt savienošanas funkcijas. C kategorijas ielas nodrošina savienošanas, piekļūšanas un uzturēšanās funkcijas, nosakot noteicošās kvalitātes prasības savienošanas funkciju nodrošināšanai (*Avots: Rīgas domes Saistošie noteikumi «Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi»*).

Nr. p.k.	Ielu kategorija atbilstoši RTIAN	Galvenās funkcijas	Noteicošās kvalitātes prasības	Ielas dzīvojamajās zonās					Ielas ar intensīvu satiksmi		
				Dz1	Dz2	Dz3	Dz4	Dz5	I1	I2	I3
1.	E	Uzturēšanās, piekļūšana	Uzturēšanās funkciju nodrošināšana	•	•	•	•	•	•		
2.	D	Piekļūšanas (atsevišķiem zemesgabaliem)	Savienošanas funkciju nodrošināšana (noteiktās diennakts stundās)						•	•	•
3.	C	Savienošanas, piekļūšanas, uzturēšanās	Savienošanas funkciju nodrošināšana								•

C5. attēls. Ielu kategoriju raksturojums. Avots: Autora sastādīta tabula

Izmantošanas veids iedalās – gājēju telpa, koplietošanas telpa, mierinātas satiksmes telpa, intensīvas satiksmes telpa, atbilstoši satiksmes dalībniekiem, videi un paredzamajai infrastruktūrai (skatīt C6. attēls «Izmantošanas veida raksturojums»).

Nr. p.k.	Ielu kategorija atbilstoši RTIAN	Satiksmes dalībnieki	Vide
1.	Gājēju telpa	Gājēji	Dz1
		Gājēji, mikromobilitāte kopā ar gājējiem	Dz2
		Gājēji, mikromobilitāte atdalīti no gājējiem	Dz3
2.	Koplietošanas telpa	Gājēji, mikromobilitāte kopā ar gājējiem, autotransports kopā ar mikromobilitāti	Dz4
		Gājēji, mikromobilitāte kopā ar gājējiem, sabiedriskais transports kopā ar mikromobilitāti	Dz5
3.	Mierinātas satiksmes telpa	Gājēji, mikromobilitāte atdalīti no gājējiem, autotransports un sabiedriskais transports kopā ar mikromobilitāti	I1
4.	Intensīvas satiksmes telpa	Gājēji, Mikromobilitāte, autotransports atdalīti no gājējiem	I2
		Gājēji, Mikromobilitāte, autotransports, sabiedriskais transports atdalīti no gājējiem	I3

C6. attēls. Izmantošanas veida raksturojums. Avots: Autora sastādīta tabula

Ielu telpu raksturošanai var izdalīt divas galvenās grupas – ielas dzīvojamajās zonās un ielas ar intensīvu satiksmi.

Ielas ar dzīvojamās zonas raksturu iedalās piecās apakšgrupās atbilstoši lietotāju sastāvam (skatīt C7. att. «Ielu dzīvojamās zonās iedalījums apakšgrupās»):

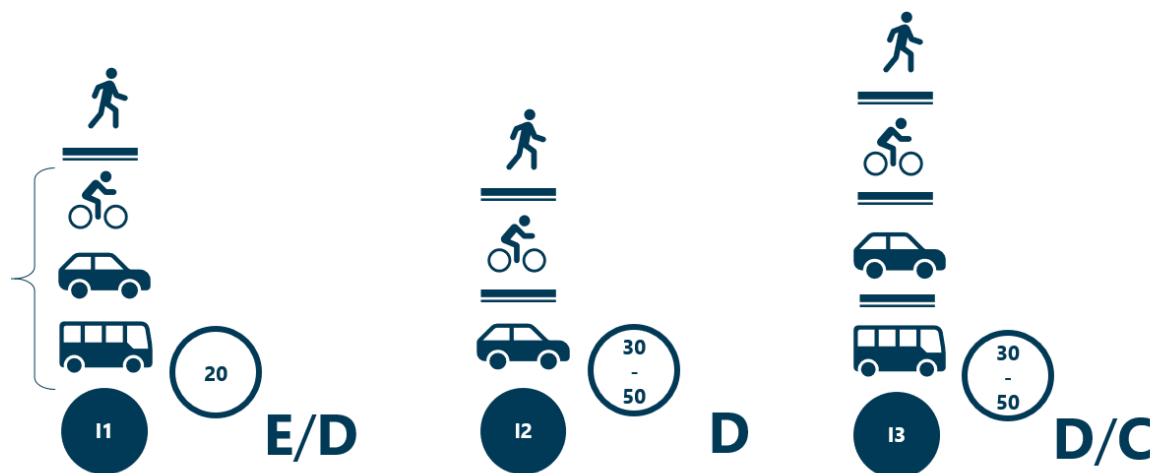
- ielas dzīvojamajā zonā gājējiem (Dz1);
- ielas dzīvojamajā zonā gājējiem kopā ar mikromobilitāti (Dz2);
- ielas dzīvojamajā zonā gājējiem atdalītas no mikromobilitātes (Dz3);
- ielas dzīvojamajā zonā gājējiem kopā ar mikromobilitāti un autosatiksmi (Dz4);
- ielas dzīvojamajā zonā kopā ar mikromobilitāti un sabiedrisko transportu (Dz5).



C7. attēls. Ielu dzīvojamās zonās iedalījums apakšgrupās. Avots: Autora veidots attēls

Ielas ar intensīvu satiksmi iedalās trīs apakšgrupās (skatīt C8. att. «Ielu ar intensīvu satiksmi iedalījums apakšgrupās»):

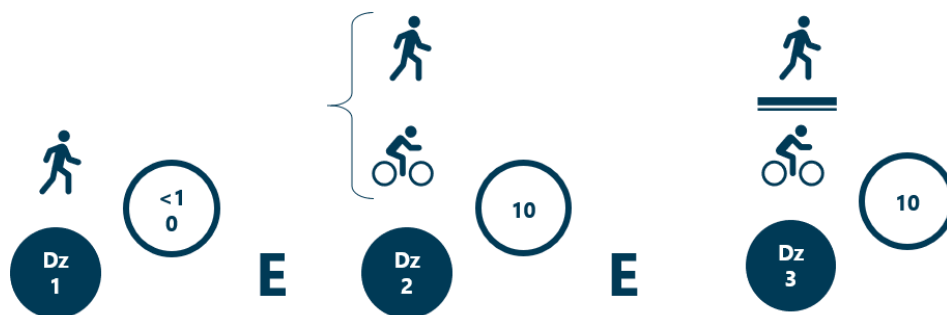
- ielas ar intensīvu satiksmi gājējiem atdalītas no mikromobilitātes kopā ar autotransportu un sabiedrisko transportu (I1);
- ielas ar intensīvu satiksmi gājējiem atdalītas no mikromobilitātes, atdalīta autotransporta (I2);
- ielas ar intensīvu satiksmi gājējiem atdalītas no mikromobilitātes, atdalīta autotransporta un sabiedriskā transporta (I2).



C8. attēls. Ielu ar intensīvu satiksmi iedalījums apakšgrupās. Avots: Autora veidots attēls

C2.1. Gājēju telpa

Gājēju telpa ir publiskās ārtelpas pamatsastāvdaļa tās iedzīvināšanai ar galveno uzsvaru uz gājējiem bez autotransporta vai sabiedriskā transporta ar izņēmumiem mikromobilitātei. Gājēju telpa atrodas ielās dzīvojamajās zonās, kur galvenie satiksmes dalībnieki ir gājēji un netiek paredzēta mikromobilitāte vai pārvietošanās autotransportam un sabiedriskajam transportam ar izņēmumiem dzīvojamajās zonās Dz2 un Dz3 (skatīt C9. att. «Gājēju telpas vispārīgs raksturojums»). Atļautais pārvietošanās ātrums šajā telpā ir līdz 10 km/h. Gājēju telpa pēc RTIAN ielu iedalījuma kategorijās atbilst E kategorijas ielai, kas nodrošina uzturēšanās un piekļūšanas funkcijas, nosakot noteicošās kvalitātes prasības uzturēšanās funkciju nodrošināšanai.



C9. attēls. Gājēju telpas vispārīgs raksturojums. Avots: Autora veidots attēls

Gājēju telpu vislabāk raksturot pēc tās lietotājiem – gājēji, mikromobilitāte, autotransports un sabiedriskais transports un vides kurā tā atrodas:

- ielas dzīvojamajā zonā gājējiem (Dz1);
- ielas dzīvojamajā zonā gājējiem kopā ar mikromobilitāti (Dz2);
- ielas dzīvojamajā zonā gājējiem atdalītas no mikromobilitātes (Dz3);

Gājēju telpa ielās dzīvojamajās zonās Dz1 ir veidota tā, lai nodrošinātu ērtu gājēju pārvietošanos un uzturēšanos visas ielas platumā starp ēku fasādēm, savukārt mikromobilitāte, autotransports un sabiedriskais transports šajā telpā ir sekundārs, kur mikromobilitāte un kustība sabiedriskajam transportam ir aizliegta pilnībā, bet autotransportam kustības aizliegums ir ar izņēmumu operatīvajam transportam un servisu transportam (skatīt C10. att. “Gājēju telpas dzīvojamajā zonā Dz1 lietotāju raksturojums”).

Apzīmējums				
Lietotāji	Gājēji	Mikromobilitāte	Autotransports	Sabiedriskais transports
Raksturojums	<i>Telpa veidota nodrošinot ērtu gājēju pārvietošanos, uzturēšanos visā ielas platumā starp ēku fasādēm</i>	<i>Aizliegta kustība</i>	<i>Aizliegta kustība, izņemot operatīvo transportu un servisu transportu</i>	<i>Aizliegta kustība</i>

C10. attēls. Gājēju telpas dzīvojamajā zonā Dz1 lietotāju raksturojums. Avots: Autora veidots attēls

Gājēju telpa ielās dzīvojamajās zonās Dz2 ir veidota tā, lai nodrošinātu ērtu gājēju pārvietošanos kopā ar mikromobilitāti, netiek paredzēta pārvietošanās autotransportam un sabiedriskajam transportam ar izņēmumu operatīvajam transportam un servisu transportam (skatīt C11. att. «Gājēju telpas dzīvojamajā zonā Dz2 lietotāju raksturojums »).

Gājēju telpa ielās dzīvojamajās zonās Dz3 ir veidota tā, lai nodrošinātu ērtu gājēju pārvietošanos atdalīti no mikromobilitātes, netiek paredzēta pārvietošanās autotransportam un sabiedriskajam transportam ar izņēmumu operatīvajam transportam un servisu transportam (skatīt C12. att. «Gājēju telpas dzīvojamajā zonā Dz3 lietotāju raksturojums »).

Apzīmējums				
Lietotāji	Gājēji	Mikromobilitāte	Autotransports	Sabiedriskais transports
Raksturojums	<i>Telpa veidota nodrošinot ērtu gājēju pārvietošanos, uzturēšanos visā ielas platumā starp ēku fasādēm</i>	<i>Telpa veidota nodrošinot ērtu pārvietošanos ar mikromobilitātes līdzekļiem</i>	<i>Aizliegta kustība, izņemot operatīvo transportu un servisu transportu</i>	<i>Aizliegta kustība</i>

C11. attēls. Gājēju telpas dzīvojamajā zonā Dz2 lietotāju raksturojums. Avots: Autora veidots attēls

Apzīmējums				
Lietotāji	Gājēji	Mikromobilitāte	Autotransports	Sabiedriskais transports
Raksturojums	<i>Telpa veidota nodrošinot ērtu gājēju pārvietošanos, uzturēšanos visā ielas platumā starp ēku fasādēm</i>	<i>Telpa veidota nodrošinot ērtu pārvietošanos ar mikromobilitātes līdzekļiem, pildot maģistrālu mikromobilitātes savienojumu, atdalīta no gājēju zonas</i>	<i>Aizliegta kustība, izņemot operatīvo transportu un servisu transportu</i>	<i>Aizliegta kustība</i>

C12. attēls. Gājēju telpas dzīvojamajā zonā Dz3 lietotāju raksturojums. Avots: Autora veidots attēls

Mikromobilitātes, autotransporta un sabiedriskā transporta sasniedzamība jānodrošina vismaz 300 m attālumā no gājēju telpas. Servisu pakalpojumu organizēšanai šajā telpā prioritāti jādod kravas velosipēdiem. Gājēju telpā jāparedz minimālās prasības autotransportam, nodrošinot piekļuvi operatīvajam transportam un servisu transportam visā telpas garumā un nokļūšanu līdz gājēju telpai. Atbilstoši MK noteikumiem Nr. 333 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 201-15 "Būvju ugunsdrošība"", teknikai paredzētais piebrauktuvi, iebrauktuvi un caurbrauktuvi minimālais platums ir 3,5m un minimālais augstums 4,25m. Ugunsdzēsības teknikai atbrīvojamo zonu, ja iespējams, jāveido 5,5 m platumā, tādā veidā nodrošinot iespēju izvērst ugunsdzēsības transporta autokāpņu balstus. Servisu transportu piekļuvi iespēju robežās jāorganizē nenoslogotākajā diennakts laikā. Pie publiskām ēkām gājēju telpā jāparedz operatīvā transporta apstāšanās vietas atbilstoši RTIAN. Stāvēšanas vietas telpa jāparedz 2m x 5m.

Gājēju telpā satiksmes organizācijas režīmu var noteikt dažādos veidos – ar fiziskiem šķēršļiem vai ceļazīmēm. Gājēju telpā dzīvojamajā zonā Dz1 satiksmi var regulēt aizliedzot transportlīdzekļu kustību, izmantojot ceļazīmes nr. 303 "Mehāniskajiem transportlīdzekļiem braukt aizliegts" kopā ar ceļazīmi nr. 305 "Velosipēdiem braukt aizliegts" vai ceļazīmi nr. 301. "Braukt aizliegts". Satiksmi var regulēt gājēju telpu apzīmējot ar ceļazīmi nr. 415 "Gājēju ceļš" un nr. 416 "Gājēju ceļa beigas" (skatīt C13. att. "Gājēju telpas dzīvojamajā zonā Dz1 raksturojošās ceļa zīmes. "). Gājēju telpā dzīvojamajā zonā Dz2 un Dz3 satiksmi var regulēt aizliedzot transportlīdzekļu kustību, izmantojot ceļazīmes nr.303 "Mehāniskajiem transportlīdzekļiem braukt aizliegts" vai ceļazīmi nr. 301 "Braukt aizliegts ar papildzīmi" (skatīt C14. att. "Gājēju telpas dzīvojamajā zonā Dz2 un Dz3 raksturojošās ceļa zīmes. ").

Ceļazīmes nr.	Ceļazīmes attēls	Ceļa zīmes nosaukums
303. 305.		Mehāniskajiem transportlīdzekļiem braukt aizliegts Velosipēdiem braukt aizliegts
301.		Braukt aizliegts
415.		Gājēju ceļš
416.		Gājēju ceļa beigas

C13. attēls. Gājēju telpas dzīvojamajā zonā Dz1 raksturojošās ceļa zīmes. Avots: Autora veidots attēls pēc MK noteikumi Nr.279 «Ceļu satiksmes noteikumi»

Ceļazīmes nr.	Ceļazīmes attēls	Ceļa zīmes nosaukums
303.		Mehāniskajiem transportlīdzekļiem braukt aizliegts
301.		Braukt aizliegts ar papildzīmi

C14. attēls. Gājēju telpas dzīvojamajā zonā Dz2 un Dz3 raksturojošās ceļa zīme.. Avots: Autora veidots attēls pēc MK noteikumi Nr.279 «Ceļu satiksmes noteikumi»

Mikromobilitātes pārvietošanās zonu no gājēju pārvietošanās zonas var atdalīt ar dažādiem seguma veidiem vai dažādos vertikālos līmeņos (skatīt C15. att. “Gājēju telpas gājējiem atdalītas no mikromobilitātes dažādos vertikālos līmeņos piemērs Amsterdamas Centrālā dzelzceļa stacija, Nīderlandē”).



C15. attēls. Koplietošanas telpas gājējiem atdalītas no mikromobilitātes dažādos vertikālos līmeņos piemērs Amsterdamas Centrālā dzelzceļa stacija, Nīderlandē. Avots: IE.LA inženieri uzņemts fotoattēls

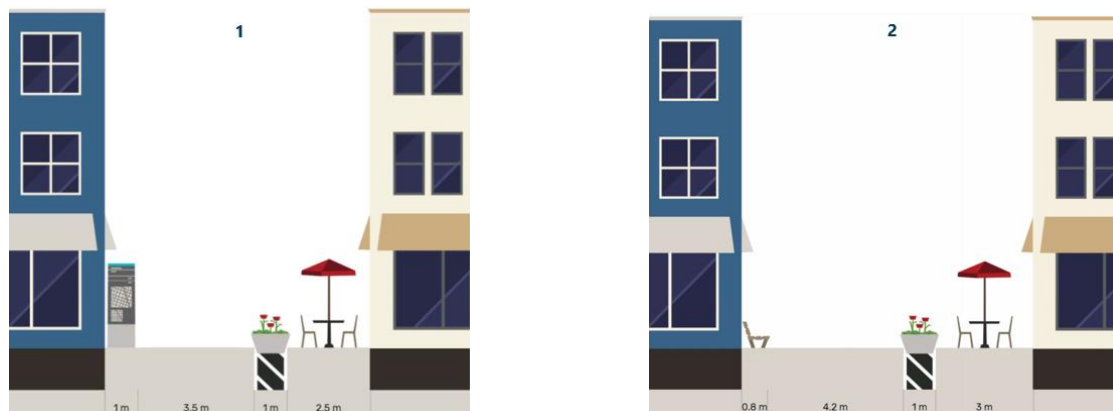
Gājēju telpas šķēršņi var atšķirties pēc dažādiem komponentiem nepieciešamo funkciju nodrošināšanai gājēju telpā un pēc dzīvojamās zonas veida. Dzīvojamajā zonā Dz1 Mūku ielai, Svāru ielai, Jāņa ielai un citām ielām ar līdzīgiem parametriem Rīgā būtu piemērojami gājēju telpas šķēršņi piemēri ar minimālo attālumu līdz ēku fasādēm 5m (skatīt C16. att. “Gājēju telpas šķēršņi piemēri ar minimālo attālumu līdz ēku fasādēm 5m”).

Torņa ielai, Jeruzalemes ielai un citām ielām ar līdzīgiem parametriem Rīgā būtu piemērojami gājēju telpas šķēršņi piemēri ar minimālo attālumu līdz ēku fasādēm 8m (skatīt C17. att. “Gājēju telpas šķēršņi piemēri ar minimālo attālumu līdz ēku fasādēm 8m”).



C16. attēls. Gājēju telpas šķērsprofilu piemēri ar minimālo attālumu līdz ēku fasādēm 5m. Avots: Autora veidots attēls streetmix.net

1 – Gājēju telpas šķērsprofila piemērs 5m platai ielai ar 3.5m platu pārvietošanās zonu un 1.5m platu zonu labiekārtojuma elementiem; 2 – Gājēju telpas šķērsprofila piemērs 5m platai ielai ar 3.5m platu pārvietošanās zonu un 1.5m platu zonu apstādījumiem; 3 – Gājēju telpas šķērsprofila piemērs 5m platai ielai ar 3.5m platu pārvietošanās zonu un 1m un 0.5m platām zonām apstādījumiem; 4 – Gājēju telpas šķērsprofila piemērs 5m platai ielai ar divām 2m platām pārvietošanās zonām un 1m platu zonu labiekārtojuma elementiem



C17. attēls. Gājēju telpas šķērsprofilu piemēri ar minimālo attālumu līdz ēku fasādēm 8m. Avots: Autora veidots attēls streetmix.net

1 – Gājēju telpas šķērsprofila piemērs 8m platai ielai ar 3.5m platu pārvietošanās zonu, 1m un 2.5m platām zonām labiekārtojuma elementiem un 1m platu zonu apstādījumiem; 2 – Gājēju telpas šķērsprofila piemērs 8m platai ielai ar 4.2m platu pārvietošanās zonu, 0.8m un 3m platām zonām labiekārtojuma elementiem un 1m platu zonu apstādījumiem

Izvērtējot Torņa ielas esošo situāciju (skatīt 18. att. "Torņa ielas fotoattēls") un ņemot to kā vienu no piemēriem gājēju telpas šķērsgrafu piemērošanai, esošā situācija Torņa ielā būtu jāpapildina ar gludu ieseguma joslu vismaz 1m platumā, kas nodrošinātu vides pieejamību. Ielā jau atrodas apstādījumu zona un labiekārtojuma elementu zona, kas nav pretrunā ar ērtas pārvietošanās zonas parametriem attiecīgajā vietā (skatīt C19. att. "Šķērsgrafu piemērošanas piemērs Torņa ielā").



C18. attēls. Torņa ielas fotoattēls. Avots:
www.citariga.lv/lat/vecriga/ielas/p-z/

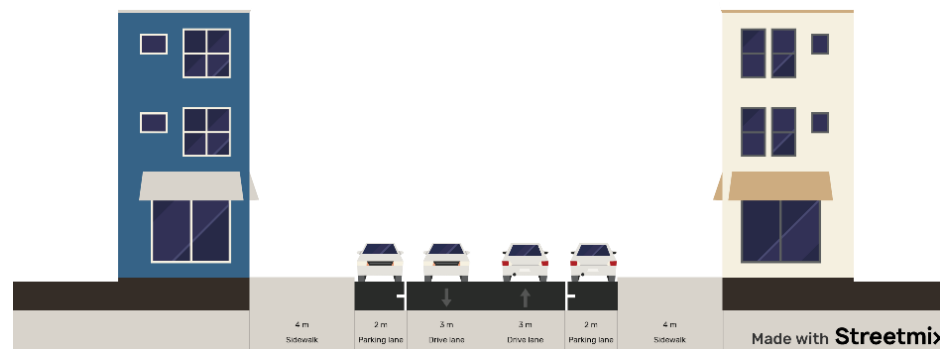


C19. attēls. Šķērsgrafu piemērošanas
piemērs. Avots: Autora veidots attēls
streetmix.net

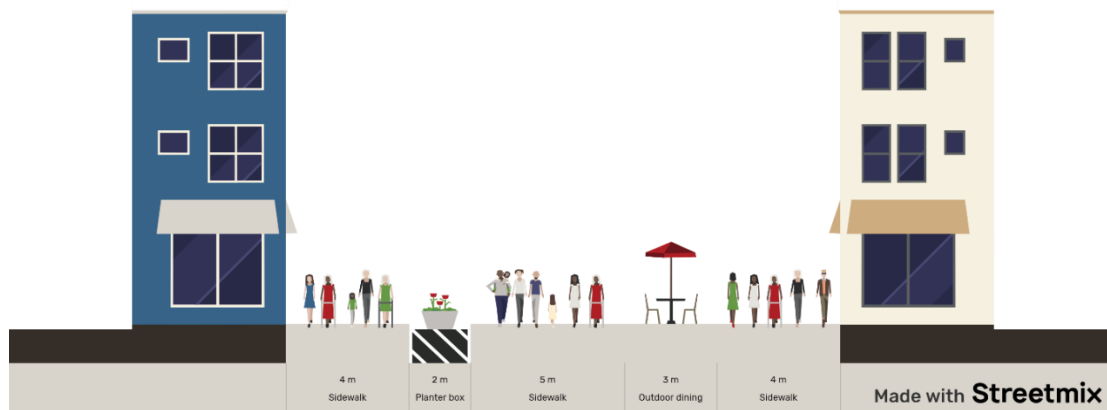
Izvērtējot Tērbatas ielas esošo situāciju (skatīt C20. att. "Tērbatas ielas fotoattēls") un esošo šķērsgrafu (skatīt C21. att. "Esošais šķērsgrafu Tērbatas ielā") un ņemot to kā vienu no piemēriem gājēju telpas šķērsgrafu piemērošanai, esošā situācija Tērbatas ielā būtu būtiski jāmaina, atbilstoši funkcijām, kuras iecerēts ielas telpā nodrošināt (skatīt C22. att. "Šķērsgrafu piemērošanas piemērs Tērbatas ielā").



C20. attēls. Tērbatas ielas fotoattēls.
Avots: Google Street View Map



C21. attēls. Esošais šķērsprofils. Avots:
Autora veidots attēls streetmix.net



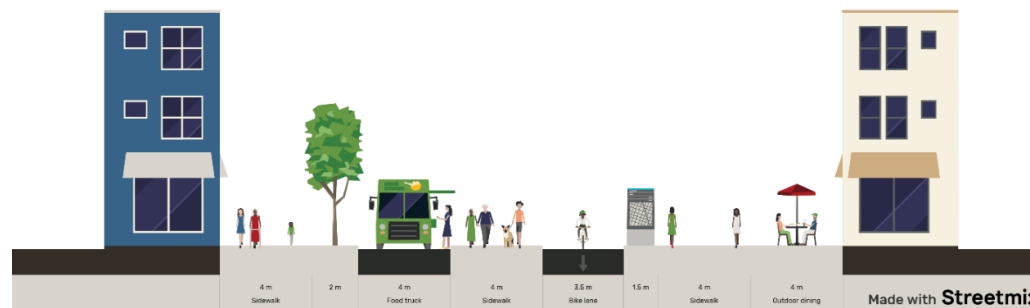
C22. attēls. Šķērsprofila piemērošanas piemērs. Avots: Autora veidots attēls streetmix.net

Gājēju telpas dzīvojamajā zonā Dz2 gājējiem kopā ar mikromobilitāti un Dz3 gājējiem atdalīti no mikromobilitātes šķērsprofili var atšķirties pēc dažādiem komponentiem nepieciešamo funkciju nodrošināšanai gājēju telpā.

Dzīvojamās zonas Dz3 šķēršprofila piemērošanas piemērs Rīgas Centrāltirgū (skatīt C23. att. “Rīgas Centrāltirgus fotoattēls”) paredzētu trīs 4m platas zonas gājēju pārvietošanās nodrošināšanai, atdalītu 3.5m platu zonu mikromobilitātes nodrošināšanai, 1.5m un 4m platu zonu labiekārtojuma elementiem un 4m platu zonu tirdzniecības vietām (skatīt C24. att. “Šķēršprofila piemērošanas piemērs Rīgas Centrāltirgū”).



*C23. attēls. Rīgas Centrāltirgus fotoattēls.
Avots: Google Street View Map*



*C24. attēls. Šķēršprofila piemērošanas
piemērs. Avots: Autora veidots attēls*

Gājēju telpas īstermiņā risinājumu ieviešanā gājēju telpu var veidot mainot satiksmes organizācijas tehniskos līdzekļus un izvietojot labiekārtojuma elementus atbilstoši lietotāju vajadzībām, bet nemainot segumus. Ilgtermiņa risinājumu ieviešanā gājēju telpu var veidot paredzot telpas pārbūvi, kā rezultātā tiktu pārskatīts vertikālais plānojums un segumi, tos pielāgojot vides pieejamības prasībām un piemērotajam ielas raksturam.

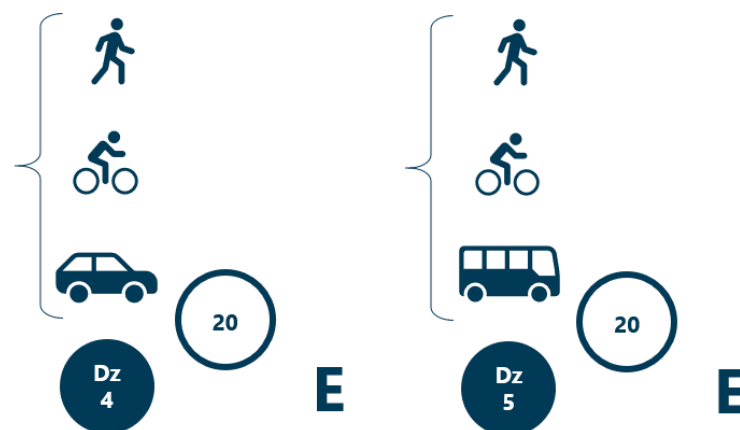
Uzturēšanas nodrošināšanai būtu jāparedz uzturēšanai ziemā izmantot granīta sīkšķembas kā pretslīdes materiālu. Jānodrošina specifiska pieeja apstādījumu uzturēšanai (skatīt C25. att. “Risinājumu ieviešana un apsaimniekošana gājēju telpā”).

Risinājumu veids	Īstermiņa risinājumi	Ilgtermiņa risinājumi	Uzturēšana
Risinājumi	<i>Telpu var veidot mainot satiksmes organizācijas tehniskos līdzekļus un izvietojot labiekārtojuma elementus atbilstoši lietotāju vajadzībām. Segumi netiek mainīti</i>	<i>Telpas pārbūves rezultātā tiek pārskatīts vertikālais plānojums un segumi, tos pielāgojot vides pieejamības prasībām un piemērotajam ielas raksturam</i>	<i>Ziemas uzturēšanā tiek izmantotas granīta sīkšķembas kā pretslīdes materiāls. Specifiska pieeja apstādījumu uzturēšanai</i>

C25. attēls. Risinājumu ieviešana un apsaimniekošana gājēju telpā. Avots: Autora sastādīta tabula

C2.2. Koplietošanas telpa

Koplietošanas telpa paredz iespēju pārvietoties visiem satiksmes dalībniekiem, bet norādot prioritāti gājējiem. Visiem satiksmes dalībniekiem telpa veidota vienā līmenī, motorizētais transports ierobežots ar pārvietošanās ātrumu un iespējamo transportlīdzekļu plūsmu. Sabiedriskajam transportam un autotransportam rekomendēts norādīt skaidru kustības trajektoriju. Koplietošanas telpa atrodas ielās dzīvojamajās zonās, kur dzīvojamajā zonā Dz4 satiksmes dalībnieki ir gājēji un mikromobilitāte tiek nodrošināta kopā ar gājējiem un autotransportu, netiek paredzēta pārvietošanās sabiedriskajam transportam, bet dzīvojamajā zonā Dz5 satiksmes dalībnieki ir gājēji un mikromobilitāte tiek nodrošināta kopā ar gājējiem un sabiedrisko transportu, netiek paredzēta pārvietošanās autotransportam. Atļautais pārvietošanās ātrums šajā telpā ir 20 km/h. Koplietošanas telpa pēc RTIAN ielu iedalījuma kategorijās atbilst E kategorijas ielai, kas nodrošina uzturēšanās un piekļūšanas funkcijas, nosakot noteicošās kvalitātes prasības uzturēšanās funkciju nodrošināšanai (skatīt C26. att. «Koplietošanas telpas vispārīgs raksturojums»).



C26. attēls. Koplietošanas telpas vispārīgs raksturojums. Avots: Autora veidots attēls

Koplietošanas telpu vislabāk raksturot pēc tās lietotājiem – gājēji, mikromobilitāte, autotransports un sabiedriskais transports un vides kurā tā atrodas:

- ielas dzīvojamajā zonā gājējiem kopā ar mikromobilitāti un autosatiksmi (Dz4);
- ielas dzīvojamajā zonā kopā ar mikromobilitāti un sabiedrisko transportu (Dz5).

Koplietošanas telpa ielās dzīvojamajās zonās Dz4 ir veidota tā, lai nodrošinātu gājēju un mikromobilitātes priekšroku pret autotransportu, autotransportam nodrošinot piekļuvi īpašumiem un automašīnu stāvvietām, kustība sabiedriskajam transportam ir ierobežota un sabiedriskā transporta maršruti šajā telpā netiek plānoti (skatīt C27. att. “Koplietošanas telpas dzīvojamajā zonā Dz4 lietotāju raksturojums”).

Apzīmējums				
Lietotāji	Gājēji	Mikromobilitāte	Autotransports	Sabiedriskais transports
Raksturojums	<i>Telpa veidota nodrošinot gājēju priekšroku pret autotransportu</i>	<i>Telpa veidota nodrošinot mikromobilitātes līdzekļu priekšroku pret autotransportu</i>	<i>Telpa veidota nodrošinot piekļuvi īpašumiem, automašīnu stāvvietām</i>	<i>Ierobežota kustība, sabiedriskais transporta maršruts netiek plānots</i>

C27. attēls. Koplietošanas telpas dzīvojamajā zonā Dz4 lietotāju raksturojums. Avots: Autora veidots attēls

Koplietošanas telpa ielās dzīvojamajās zonās Dz5 ir veidota tā, lai nodrošinātu gājēju un mikromobilitātes priekšroku pret sabiedrisko transportu (skatīt C28. att. “Koplietošanas telpas dzīvojamajā zonā Dz5 lietotāju raksturojums”). Autotransports šajā telpā ir sekundārs ar kustības aizlieguma izņēmumu operatīvajam transportam un servisu transportam.

Apzīmējums				
Lietotāji	Gājēji	Mikromobilitāte	Sabiedriskais transports	Autotransports
Raksturojums	<i>Telpa veidota nodrošinot gājēju priekšroku pret sabiedrisko transportu</i>	<i>Telpa veidota nodrošinot mikromobilitātes līdzekļu priekšroku pret sabiedrisko transportu</i>	<i>Telpa veidota nodrošinot iespēju sabiedriskā transporta maršrutam, ievērojot gājēju un mikromobilitātes klātbūtni</i>	<i>Aizliegta kustība, izņemot operatīvo transportu un servisu transportu</i>

C28. attēls. Koplietošanas telpas dzīvojamajā zonā Dz5 lietotāju raksturojums. Avots: Autora veidots attēls

Koplietošanas telpā jāparedz minimālās prasības autotransportam, nodrošinot piekļuvi operatīvajam transportam un servisu transportam visā telpas garumā un nokļūšanu līdz gājēju telpai. Atbilstoši MK noteikumiem Nr. 333 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 201-15 "Būvju ugunsdrošība"", tehnikai paredzētais piebrauktuvju, iebruktuvju un caurbrauktuvju minimālais platums ir 3,5m un minimālais augstums 4,25m. Ugunsdzēsības tehnikai atbrīvojamo zonu, ja iespējams, jāveido 5,5 m platumā, tādā veidā nodrošinot iespēju izvērst ugunsdzēsības transporta autokāpņu balstus. Servisu transportu piekļuvi iespēju robežās jāorganizē nenoslogotākajā diennakts laikā. Pie publiskām ēkām gājēju telpā jāparedz operatīvā transporta apstāšanās vietas atbilstoši RTIAN. Stāvēšanas vietas telpa jāparedz 2m x 5m.

Prasības, kas būtu jāparedz autotransporta pārvietošanās zonai, kas tiek dalīta ar gājējiem un mikromobilitāti ir 3.5m, kas nodrošina kustību vienā virzienā, bet var nodrošināt arī kustību divos virzienos pie nelielas satiksmes intensitātes, lai to varētu izdarīt ir jānodrošina autotransporta izmainīšanās vietas pārredzamā attālumā. Veidojot autotransporta kustību divos virzienos atvēlētā telpa autotransportam nedrīkst pārsniegt 5.5m, gājējiem un mikromobilitātei tā var būt plašāka, bet tad ir jānodrošina autotransporta trajektorijas uztveramība, kas nepārsniedz 5.5m platumu. Ja koplietošanas telpa tiek veidota kā laukums, tad jānodrošina autotransporta trajektorijas uztveramība, kas nepārsniedz 5.5m platumu un izmantojot labiekārtojuma elementus, dažādus seguma veidus, lauztu kustības trajektoriju veidot vidi, kas skaidri norāda gājēju un mikromobilitātes priekšroku pret autotransportu.

Minimālās prasības, kas būtu jāparedz sabiedriskā transporta pārvietošanās zonai, kas tiek dalīta ar gājējiem un mikromobilitāti ir 3.5m, nodrošinot kustību vienā virzienā un 6m, nodrošinot sabiedriskā transporta kustību divos virzienos.

Koplietošanas telpā dzīvojamajā zonā Dz4 gājējiem kopā ar mikromobilitāti un autotransportu satiksmes organizācijas režīmu var noteikt dažādos veidos – ar fiziskiem šķēršļiem vai ceļazīmēm. Koplietošanas telpā satiksmi var regulēt uzstādot ceļazīmes nr. 533. “Dzīvojamā zona” un ceļazīmi nr. 534. “Dzīvojamās zonas beigas” vai aizliedzot tranzīta satiksmi izmantojot ceļazīmi nr. 302 “Braukt aizliegts”, ierobežot maksimālo ātrumu līdz 20 km/h, kas ir noteikts šajā koplietošanas telpā, ar ceļa zīmi nr. 323. “Maksimāla ātruma ierobežojums 20 km/h”, veidojot maksimālā ātruma ierobežojuma zonu ar ceļazīmēm nr. 525. “Maksimālā ātruma ierobežojuma zona 20 km/h” un ceļazīmi nr. 526. “Maksimālā ātruma ierobežojuma zonas beigas 20 km/h”. (skatīt C29. att. “Koplietošanas telpas gājējiem kopā ar mikromobilitāti raksturojošās ceļa zīmes”).

Ceļazīmes nr.	Ceļazīmes attēls	Ceļa zīmes nosaukums
533.		Dzīvojamā zona
534.		Dzīvojamās zonas beigas
302.		Braukt aizliegts
323.		Maksimālā ātruma ierobežojums 20 km/h
525.		Maksimālā ātruma ierobežojuma zona 20 km/h
526.		Maksimālā ātruma ierobežojuma zonas beigas 20 km/h

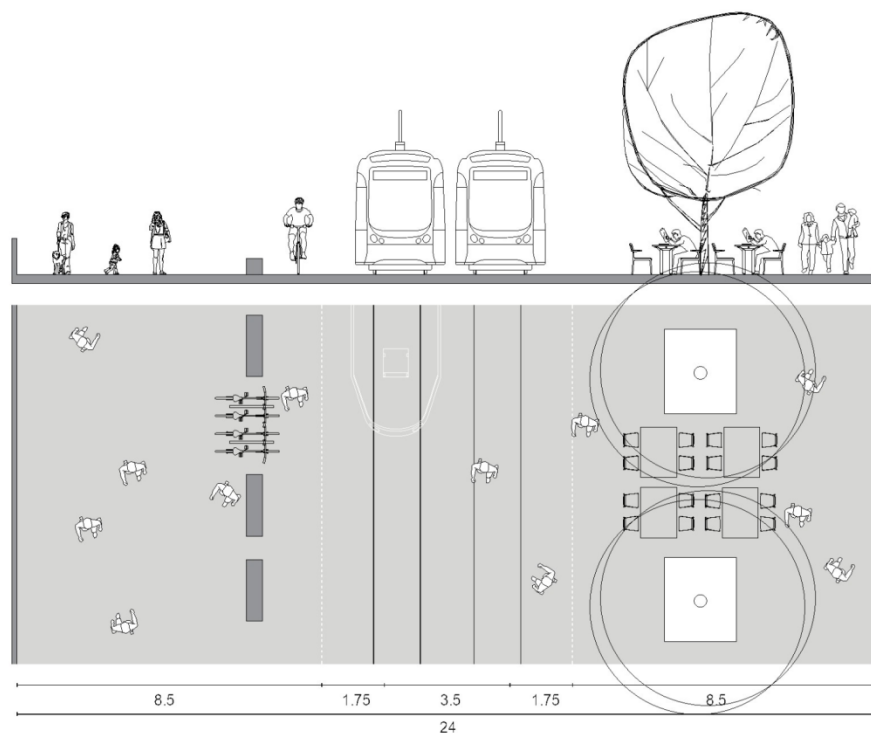
C29. attēls. Koplietošanas telpas gājējiem kopā ar mikromobilitāti raksturojošās ceļa zīmes. Avots: Autora veidots attēls pēc MK noteikumi Nr.279 «Ceļu»

Ceļazīmes nr.	Ceļazīmes attēls	Ceļa zīmes nosaukums
303.		Mehāniskajiem transportlīdzekļiem braukt aizliegts
301.		Braukt aizliegts ar papildzīmi
323.		Maksimālā ātruma ierobežojums 20 km/h
525.		Maksimālā ātruma ierobežojuma zona 20 km/h
526.		Maksimālā ātruma ierobežojuma zonas beigas 20 km/h

C30. attēls. Koplietošanas telpas gājējiem kopā ar mikromobilitāti un sabiedrisko transportu raksturojošās ceļa zīmes. Avots: Autora veidots attēls

Koplietošanas telpā dzīvojamajā zonā Dz5 gājējiem kopā ar mikromobilitāti un sabiedrisko transportu satiksmes organizācijas režīmu var noteikt dažādos veidos – ar fiziskiem šķēršļiem vai ceļazīmēm. Koplietošanas telpā satiksmi var regulēt aizliedzot mehānisko transportlīdzekļu kustību un uzstādot ceļazīmes nr. 303. “Mehāniskajiem transportlīdzekļiem braukt aizliegts” vai aizliedzot iebraukt, izņemot velobraucējiem ar ceļazīmi nr. 301. “Braukt aizliegts ar papildzīmi”, papildus maksimālā ātruma ierobežojumus ar ceļazīmi nr.323. “Maksimālā ātruma ierobežojums 20 km/h” vai ceļazīmēm “Maksimālā ātruma ierobežojuma zona 20 km/h” un ceļazīmi nr. 526. “Maksimālā ātruma ierobežojuma zonas beigas 20 km/h” (skatīt C30. att. “Koplietošanas telpas gājējiem kopā ar mikromobilitāti un sabiedrisko transportu raksturojošās ceļa zīmes”).

Koplietošanas telpas šķēršņa piemērs 24m platai ielai (skatīt 31. att. “Koplietošanas telpas gājējiem kopā ar mikromobilitāti un sabiedrisko transportu piemērs”).



C31. attēls. Koplietošanas telpas gājējiem kopā ar mikromobilitāti un sabiedrisko transportu piemērs. Avots: Autors veidots attēls

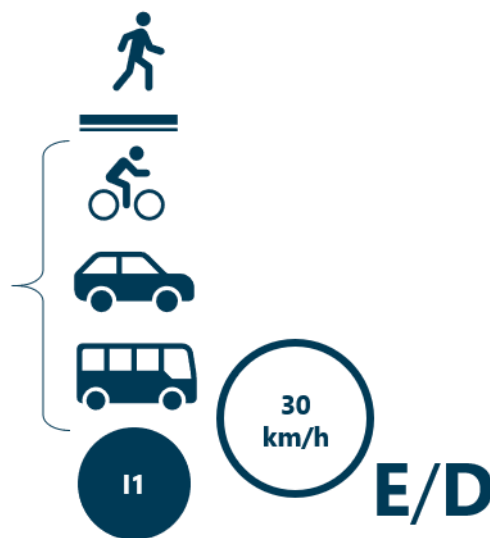
Uzturēšanas nodrošināšanai būtu jāparedz uzturēšanai ziemā izmantot granīta sīkšķembas kā pretslīdes materiālu. Jānodrošina specifiska pieeja apstādījumu uzturēšanai (skatīt C32. att. "Risinājumu ieviešana un apsaimniekošana koplietošanas telpā").

Risinājumu veids	Īstermiņa risinājumi	Ilgtermiņa risinājumi	Uzturēšana
Risinājumi	<i>Telpu var veidot mainot satiksmes organizācijas tehniskos līdzekļus un izvietojot labiekārtojuma elementus atbilstoši lietotāju vajadzībām. Segumi netiek mainīti</i>	<i>Telpas pārbūves rezultātā tiek pārskatīts vertikālais plānojums un segumi, tos pielāgojot vides pieejamības prasībām un piemērotajam ielas raksturam</i>	<i>Ziemas uzturēšanā tiek izmantotas granīta sīkšķembas kā pretslīdes materiāls. Specifiska pieeja apstādījumu uzturēšanai</i>

C32. attēls. Risinājumu ieviešana un apsaimniekošana koplietošanas telpā. Avots: Autora sastādīta tabula

C2.3. Mierinātas satiksmes telpa

Mierinātas satiksmes telpa ielās ar intensīvu satiksmi ir veidota tā, lai nodrošinātu gājējiem atsevišķi nodalītu zonu, bet mikromobilitātes kustība tiktu iekļauta kopējā autotransporta un sabiedriskā transporta kustības plūsmā, autotransportam primāri nodrošinot piekļuvi, bet neparedzot veidot šajā telpā tranzīta kustību. Mierinātas satiksmes telpa ielās ar intensīvu satiksmi, kur satiksmes dalībnieki ir gājēji un mikromobilitāte tiek nodrošināta atdalīti no gājējiem kopā ar autotransportu un sabiedrisko transportu (skatīt C33. att. «Mierinātas satiksmes telpas vispārīgs raksturojums»). Atļautais pārvietošanās ātrums šajā telpā ir 30 km/h. Mierinātas satiksmes telpa pēc RTIAN ielu iedalījuma kategorijās atbilst E un D kategorijas ielām, kas nodrošina uzturēšanās un piekļūšanas funkcijas, nosakot noteicošās kvalitātes prasības uzturēšanās funkciju nodrošināšanai E kategorijas ielām un nodrošina piekļūšanu atsevišķiem zemesgabaliem, bet noteiktās diennakts stundās var nodrošināt savienošanas funkcijas D kategorijas ielām.



C33. attēls. Mierinātas satiksmes telpas vispārīgs raksturojums. Avots: Autora veidots attēls

Mierinātas satiksmes telpu vislabāk raksturot pēc tās lietotājiem – gājēji atdalīti no mikromobilitātes, kur mikromobilitāte ir apvienota ar autotransportu un sabiedrisko transportu (skatīt C34. att. “Mierinātas satiksmes telpas raksturojums”) un vides kurā tā atrodas:

- ielas ar intensīvu satiksmi gājējiem atdalītas no mikromobilitātes kopā ar autotransportu un sabiedrisko transportu (I1).

Apzīmējums				
Lietotāji	Gājēji	Mikromobilitāte	Autotransports	Sabiedriskais transports
Raksturojums	<i>Gājējiem nodalīta atsevišķa zona</i>	<i>Telpa veidota nodrošinot mikromobilitātes kustību kopējā plūsmā ar auto transportu</i>	<i>Telpa veidota primāri nodrošinot piekļuvi īpašumiem, bet neizmantojot ielu tranzītā</i>	<i>Telpa veidota nodrošinot iespēju sabiedriskā transporta kustībai</i>

C34. attēls. Mierinātas satiksmes telpas raksturojums. Avots: Autora veidots attēls

Mierinātas satiksmes telpā jāparedz minimālās prasības autotransportam, nodrošinot piekļuvi operatīvajam transportam un servisu transportam visā telpas garumā un nokļūšanu līdz gājēju telpai. Atbilstoši MK noteikumiem Nr. 333 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 201-15 "Būvju ugunsdrošība"", tehnikai paredzētais piebrauktuvi, iebrauktuvi un caurbrauktuvi minimālais platums ir 3,5m un minimālais augstums 4,25m. Ugunsdzēsības tehnikai atbrīvojamo zonu, ja iespējams, jāveido 5,5 m platumā, tādā veidā nodrošinot iespēju izvērst ugunsdzēsības transporta autokāpņu balstus. Servisu transportu piekļuvi iespēju robežās jāorganizē nenoslogotākajā diennakts laikā. Pie publiskām ēkām gājēju telpā jāparedz operatīvā transporta apstāšanās vietas atbilstoši RTIAN. Stāvēšanas vietas telpā jāparedz 2m x 5m.

Autotransporta joslas var veidot no 2.7m – 3m platumā, kur galvenie lietotāji ir gājēji atdalīti no mikromobilitātes un atdalītu autotransporta kustību, atdalītu sabiedriskā transporta kustību). Joslu platumu nosaka aprēķina auto, projektētais pārvietošanās ātrums un paredzētie elementi gar brauktuves malu (stāvvietas, labiekārtojums). Mierinātas satiksmes telpā izvēlētajam brauktuves joslu platumam jānodrošina ērta un droša mikromobilitātes pārvietošanās, tas jāņem vērā izvietojot autotransporta stāvvietas, izvērtējot drošības zonas un redzamības brīvlaukus.

Autotransporta stāvvietas nepieciešams paredzēt dažādu lietotāju vajadzību nodrošināšanai – maksas autostāvvietas, piegādes autostāvvietas, autostāvvietas cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, koplietošanas autotransporta stāvvietas, kā arī mototransporta un mikromobilitātes stāvvietas, kur galvenie lietotāji ir gājēji atdalīti no mikromobilitātes un atdalītu autotransporta kustību, atdalītu sabiedriskā transporta kustību.

Mierinātas satiksmes telpā satiksmes organizācijas režīmu var noteikt ar ceļazīmēm, kas nosaka maksimālā ātruma ierobežojumus 30km/h – ceļazīme nr. 323. “Maksimālā ātruma ierobežojums 30 km/h” vai ceļazīmes nr. 525. “Maksimālā ātruma ierobežojuma zonas 30 km/h” un nr. 526. “Maksimālā ātruma ierobežojuma zonas beigas 30 km/h”. (skatīt C35. att. “Mierinātas satiksmes telpas raksturojošās ceļa zīmes”).

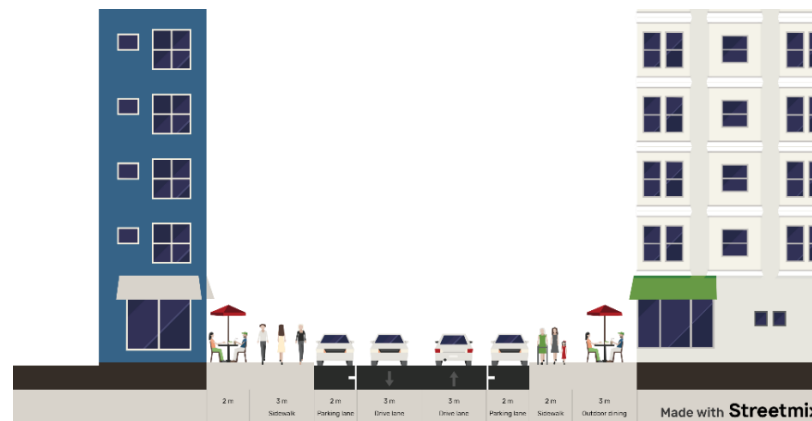
Ceļazīmes nr.	Ceļazīmes attēls	Ceļa zīmes nosaukums
323.		Maksimālā ātruma ierobežojums 30 km/h
525.		Maksimālā ātruma ierobežojuma zona 30 km/h
526.		Maksimālā ātruma ierobežojuma zonas beigas 30 km/h

C35. attēls. Mierinātas satiksmes telpas raksturojošās ceļa zīmes. Avots: Autora veidots attēls pēc MK noteikumi Nr.279 «Ceļu satiksmes noteikumi»

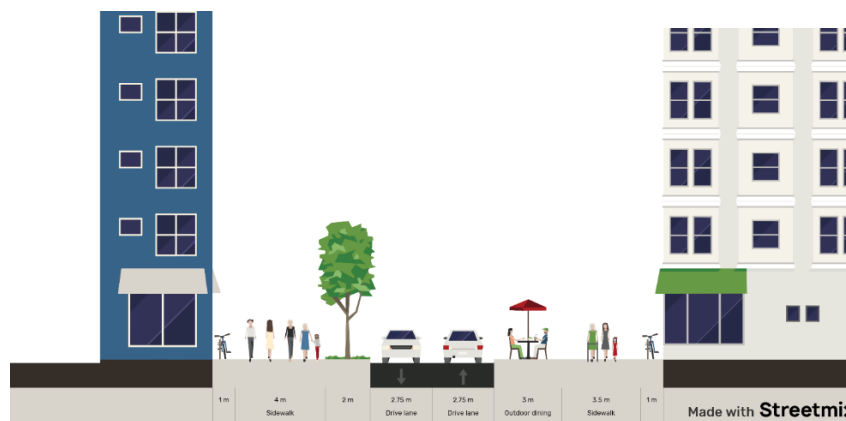
Izvērtējot mierinātas satiksmes telpas ieviešanas iespējas Rīgas ielās, kā viens no piemēriem ir Blaumaņa iela (skatīt C36. att. “Blaumaņa ielas fotoattēls”), kurā varētu veidot plašāku gājējiem paredzēto zonu (skatīt C37. att. “Esošais šķērsprofils Blaumaņa ielā”), samazinot stāvvietu skaitu un veidojot tās kabatās pēc noteiktiem posmiem, paredzot mikromobilitātei, autotransportam un sabiedriskajam transportam kustību divos virzienos pa 2.75m platām brauktuvēm (skatīt C38. att. “Šķērsprofila piemērošanas piemērs Blaumaņa ielā”).



C 36. attēls. Blaumaņa ielas fotoattēls. Avots:
<https://www.google.com/maps>



C37. attēls. Esošais šķērsprofils. Avots: Autora veidots attēls
 streetmix.net



C38. attēls. Šķērsprofila piemērošanas
 piemērs.

C 38. attēls. Šķērsprofila piemērošanas
 piemērs. Avots: Autora veidots attēls
 streetmix.net

Mierinātas satiksmes telpa veidojama ielās, kurās pilnībā nepieciešams izslēgt autotransporta tranzīta kustību, ielās, kurās nav aktīva tranzīta kustība un var atļaut caurbraukt autotransportam un ielās, kurās nepieciešams prioritizēt mikromobilitāti. Autotransporta tranzīta kustību var regulēt noslēdzot ielu posmu pievienojumus vai ar ceļazīmēm mainot autotransporta kustības virzienu krustojumos. Lai prioritizēt mikromobilitāti, brauktuves telpa jāveido noteiktā platumā un joslu sadalījumā. Viens no veidiem kā to panākt ir veidot veloielu (skatīt C39. att. “Veloielas piemērs Briselē, Beļģijā” un C40. att. “Veloielas piemērs Pils ielā Siguldā, Latvijā”), kurā gājēji ir nodalīti no mikromobilitātes, autotransporta un sabiedriskā transporta, bet uz brauktuves priekšroka dota velosatiksmi.



*C39. attēls. Veloielas piemērs Briselē, Beļģijā.
Avots: IE.LA inženieri uzņemts fotoattēls*



*C40. attēls. Veloielas piemērs Pils ielā Siguldā, Latvijā.
Avots: IE.LA inženieri uzņemts fotoattēls*

Kā viens no piemēriem šķēršļu profilu piemērošanai nāgas pilsētās ielās ir Antonijas iela (skatīt C41. att. “Antonijas ielas fotoattēls”), kurā varētu samazināt stāvvietu skaitu (skatīt C42. att. “Esošais šķēršļu profils Antonijas ielā”), veidojot tās kabatās pēc noteiktiem posmiem un atbrīvojot telpu labiekārtojuma elementiem un apstādījumiem, ar atlikušās brauktuves platumu un dizainu, veicinot prioritāti mikromobilitātei (skatīt C43. att. “Šķēršļu profila piemērošanas piemērs Antonijas ielā”).



C41. attēls. Blaumaņa ielas fotoattēls. Avots:
<https://www.google.com/maps>



C42. attēls. Esošais šķērsprofils. Avots: Autora veidots attēls
 streetmix.net



C43. attēls. Šķērsprofila piemērošanas. Avots: Autora
 veidots attēls streetmix.net

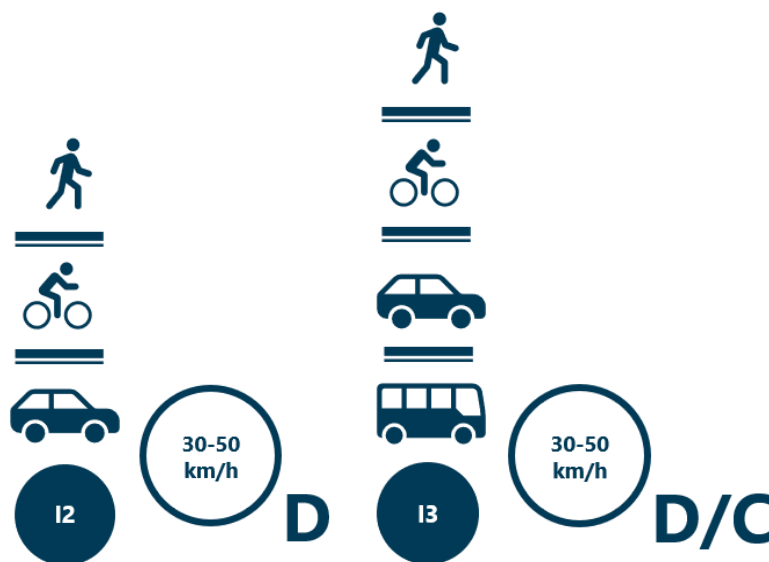
Mierinātas satiksmes telpas īstermiņa risinājumu ieviešana ir iespējama veidojot mierinātas satiksmes telpu izmantojot vertikālus pieskrūvējamus vai uzstādāmus elementus, kas nodrošinātu autosatiksmes ātruma samazināšanu. Ilgtermiņa risinājumi iespējami ielu vai ielu posmu pārbūves rezultātā, sašaurinot brauktuvi parametru vai izmainot ielu pieslēgumus, nomainot gan vertikālos, gan horizontālos plāna elementus. Apsaimniekojot mierinātas satiksmes telpu ir jāpievērš uzmanība regulārai elementu atjaunošanai (skatīt C44. att. "Risinājumu ieviešana un apsaimniekošana mierinātas satiksmes telpai").

Risinājumu veids	Īstermiņa risinājumi	Ilgtermiņa risinājumi	Uzturēšana
Risinājumi	<i>Telpu veido izmantojot vertikālus pieskrūvējamus vai uzstādāmus elementus, samazinot autosatiksmes ātrumu</i>	<i>Ielu vai ielu posmu pārbūves rezultātā tiek sašaurināti brauktuvi parametri vai izmainīti ielu pieslēgumi. Tiek mainīti gan vertikāli, gan horizontālie plāna elementi</i>	<i>Jāpievērš uzmanība regulārai elementu atjaunošanai</i>

C44. attēls. Risinājumu ieviešana un apsaimniekošana mierinātas satiksmes telpai. Avots: Autora sastādīta tabula

C2.4. Intensīvas satiksmes telpa

Intensīvas satiksmes telpa ielās ar intensīvu satiksmi, kur visi satiksmes dalībnieki viens no otra ir nodalīti – gājēji, mikromobilitāte, autotransports, netiek paredzēta pārvietošanās sabiedriskajam transportam (I2) un gājēji, mikromobilitāte, autotransports un sabiedriskais transports (I3). Atļautais pārvietošanās ātrums šajā telpā ir 30km/h - 50km/h. Intensīvas satiksmes telpa intensīvas satiksmes ielā I2 pēc RTIAN ielu iedalījuma kategorijās atbilst D kategorijas ielai, kas nodrošina piekļūšanu atsevišķiem zemesgabaliem, bet noteiktās diennakts stundās var nodrošināt savienošanas funkcijas. Intensīvas satiksmes telpa intensīvas satiksmes ielā I3 atbilst D un C kategorijas ielām, kas nodrošina piekļūšanu atsevišķiem zemesgabaliem, bet noteiktās diennakts stundās var nodrošināt savienošanas funkcijas D kategorijas ielās un nodrošina savienošanas, piekļūšanas un uzturēšanās funkcijas, nosakot noteicošās kvalitātes prasības savienošanas funkciju nodrošināšanai (skatīt C45. att. «Intensīvas satiksmes telpas vispārīgs raksturojums»).



C45. attēls. Intensīvas satiksmes telpas vispārīgs raksturojums. Avots: Autora veidots attēls

Intensīvas satiksmes telpu vislabāk raksturot pēc tās lietotājiem un vides kurā tā atrodas:

- ielas ar intensīvu satiksmi gājējiem atdalītas no mikromobilitātes, atdalīta autotransporta (I2);
- ielas ar intensīvu satiksmi gājējiem atdalītas no mikromobilitātes, atdalīta autotransporta un sabiedriskā transporta (I3).

Intensīvas satiksmes telpa ielās ar intensīvu satiksmi I2, kur galvenie lietotāji ir gājēji, mikromobilitāte un autotransports (skatīt C46. att. “Intensīvas satiksmes telpa ielās ar intensīvu satiksmi I2 lietotāju raksturojums”), ir veidota tā, lai nodrošinātu gājējiem, mikromobilitātei un autotransportam atsevišķi nodalītas zonas. Autotransporta kustība tiek paredzēta piekļūšanai pie īpašumiem un tranzīta kustības nodrošināšanai apkāmes līmenī. Sabiedriskais transports šajā telpā nodrošina lokālus savienojumus un pārvietošanās sabiedriskajam transportam ir paredzēta kopā ar autotransportu, nav paredzēts veidot intensīvu maģistrālo sabiedriskā transporta maršrutu.

Apzīmējums				
Lietotāji	Gājēji	Mikromobilitāte	Autotransports	Sabiedriskais transports
Raksturojums	Gājējiem nodalīta atsevišķa zona	Mikromobilitātei nodalīta atsevišķa zona	Tiek nodrošināta autotransporta piekļuve īpašumiem, kā arī tranzīta kustībai apkāmes līmenī	Sabiedriskais transports pārvietojas kopā ar pārējo autotransportu. Nav intensīvs maģistrālais sabiedriskā transporta maršruts

C46. attēls. Intensīvas satiksmes telpa ielās ar intensīvu satiksmi I2 lietotāju raksturojums. Avots: Autora veidots attēls

Intensīvas satiksmes telpa ielās ar intensīvu satiksmi I3, kur galvenie lietotāji ir gājēji atdalīti no mikromobilitātes un atdalītu autotransporta kustību, atdalītu sabiedriskā transporta kustību (skatīt C47. att. “Intensīvas satiksmes telpa ielās ar intensīvu satiksmi I3 lietotāju raksturojums”), ir veidota tā, lai nodrošinātu gājējiem nodalītu atsevišķu zonu un mikromobilitātei nodalītu atsevišķu zonu. Autotransporta kustība tiek paredzēta piekļūšanai pie īpašumiem un tranzīta kustības nodrošināšanai pilsētas centram un savienojumiem ar pārējām pilsētas daļām. Sabiedriskais transportu šajā telpā ir atsevišķā joslā, nodrošinot maģistrālos sabiedriskā transporta maršrutus.

Apzīmējums				
Lietotāji	Gājēji	Mikromobilitāte	Autotransports	Sabiedriskais transports
Raksturojums	<i>Gājējiem nodalīta atsevišķa zona</i>	<i>Mikromobilitātei nodalīta atsevišķa zona</i>	<i>Tiek nodrošināta autotransporta piekļuve īpašumiem, kā arī tranzīta kustībai pilsētas centram ar pārējām pilsētas daļām</i>	<i>Sabiedriskajam transportam veidota atsevišķa zona, nodrošinot maģistrālos sabiedriskā transporta maršrutus</i>

C47. attēls. Intensīvas satiksmes telpa ielās ar intensīvu satiksmi 13 lietotāju raksturojums. Avots: Autora veidots attēls

Gājēju, mikromobilitātes un autotransporta pārvietošanās zonas platums var mainīties, mainoties dažādiem komponentiem nepieciešamo funkciju nodrošināšanai un tam kā ir organizētas gājēju, mikromobilitātes un autotransporta zonas, piemēram, mikromobilitātes zona var tikt organizēta vienā vai abos virzienos paralēli autotransporta kustībai, nodalot to no autotransporta ar vertikālo līmeņu starpību, paceltu salīņu, apstādījumu joslu vai marķējumiem uz seguma. Mikromobilitātes joslu platumi jānosaka atbilstoši prognozētajai lietotāju intensitātei.

Intensīvas satiksmes telpā jāparedz minimālās prasības autotransportam, nodrošinot piekļuvi operatīvajam transportam un servisu transportam visā telpas garumā un nokļūšanu līdz gājēju telpai. Atbilstoši MK noteikumiem Nr. 333 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 201-15 "Būvju ugunsdrošība"", tehnikai paredzētais piebrauktuve, iebrauktuve un caurbrauktuve minimālais platums ir 3,5m un minimālais augstums 4,25m. Ugunsdzēsības tehnikai atbrīvojamo zonu, ja iespējams, jāveido 5,5 m platumā, tādā veidā nodrošinot iespēju izvērst ugunsdzēsības transporta autokāpņu balstus. Servisu transportu piekļuvi iespēju robežās jāorganizē nenoslogotākajā diennakts laikā. Pie publiskām ēkām gājēju telpā jāparedz operatīvā transporta apstāšanās vietas atbilstoši RTIAN. Stāvēšanas vietas telpa jāparedz 2m x 5m.

Autotransporta joslas var veidot no 3m – 3.3m platumā. Joslu platumu nosaka aprēķina auto, projektētais pārvietošanās ātrums un paredzētie elementi gar brauktuves malu (stāvvietas, labiekārtojums, sabiedriskā transporta pieturvietas (I3)). Ielu telpā, var atsevišķi izdalīt joslu, kurā izvietot dažādus elementus – autostāvvietas, motostāvvietas, mikromobilitātes stāvvietas, sabiedriskā transporta pieturvietas, apgaismojumu un labiekārtojumu. Rīgas vēsturiskajā centrā dažādos ielu posmos šīs joslas veidojamas atbilstoši ielas un apbūves raksturam, rekomendējams stāvvietas ielas posmā izvietot visiem lietotājiem – piegādes transporta stāvvietas, koplietošanas autotransporta un mikromobilitātes stāvvietas. Autotransporta stāvvietas nepieciešams paredzēt dažādu lietotāju vajadzību nodrošināšanai – maksas autostāvvietas, piegādes autostāvvietas, autostāvvietas cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, koplietošanas autotransporta stāvvietas, kā arī mototransporta un mikromobilitātes stāvvietas.

Sabiedriskā transporta pārvietošanās joslu var organizēt nodalot to no autotransporta joslas ar marķējumu segumā vai fiziskām atdurēm. Platformām jābūt paaugstinātām atbilstoši zemās grīdas sabiedriskajam transportam, lai nodrošinātu vides pieejamību. Sabiedriskā transporta joslu platumu jānosaka atbilstoši sabiedriskā transporta satiksmes intensitātei un paredzamajam kustības ātrumam. Mazāk intensīvus sabiedriskā transporta maršrutus var veidot 3m – 3.3m platās joslās. Intensīvus sabiedriskā transporta maršrutus nepieciešams pēc iespējas robežās fiziski nodalīt un joslas var paredzēt no 3.3m – 3.5m.

Intensīvas satiksmes telpā ar nodalītu gājēju, mikromobilitātes un autotransporta kustību satiksmes organizācijas režīmu var noteikt ar ceļazīmēm, kas nosaka maksimālā ātruma ierobežojumus 30km/h – ceļazīme nr. 323. “Maksimālā ātruma ierobežojums 30 km/h” vai ceļazīmes nr. 525. “Maksimālā ātruma ierobežojuma zona 50 km/h” un nr. 526. “Maksimālā ātruma ierobežojuma zonas beigas 30 km/h” vai 50km/h – ceļazīme nr. 323. “Maksimālā ātruma ierobežojums 50 km/h” vai ceļazīmes nr. 525. “Maksimālā ātruma ierobežojuma zona 50 km/h” un nr. 526. “Maksimālā ātruma ierobežojuma zonas beigas 30 km/h” . (skatīt C48. att. “Intensīvas satiksmes telpas ar nodalītu gājēju, mikromobilitātes un autotransporta kustību raksturojošās ceļa zīmes”).

Ceļazīmes nr.	Ceļazīmes attēls	Ceļa zīmes nosaukums
323.		Maksimālā ātruma ierobežojums 30 km/h
323.		Maksimālā ātruma ierobežojums 50 km/h
525.		Maksimālā ātruma ierobežojuma zona 30 km/h
526.		Maksimālā ātruma ierobežojuma zonas beigas 30 km/h
525.		Maksimālā ātruma ierobežojuma zona 50 km/h
526.		Maksimālā ātruma ierobežojuma zonas beigas 50 km/h

C48. attēls. Intensīvas satiksmes telpas raksturojošās ceļa zīmes. Avots: Autora veidots attēls pēc MK noteikumi Nr.279 «Ceļu satiksmes noteikumi»

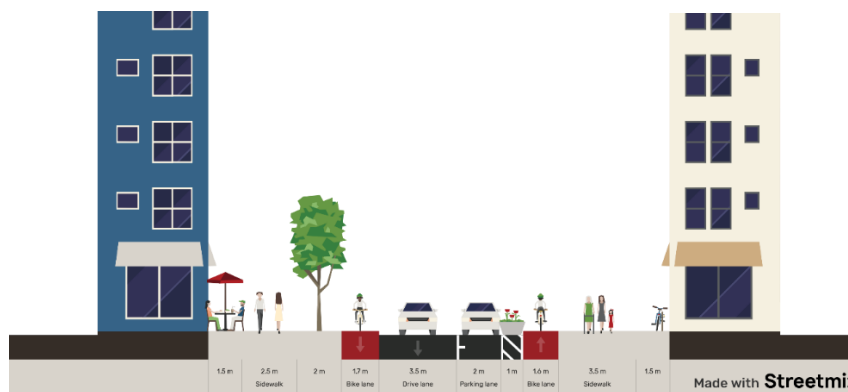
Izvērtējot intensīvas satiksmes telpas ar nodalītu gājēju, mikromobilitātes, autotransporta kustību (I2) šķēršprofilu piemērošanas iespējas Rīgas ielās, kā viens no piemēriem ir Elizabetes iela (skatīt C49. att. “Elizabetes ielas fotoattēls”), kurā varētu veidot esošā autotransporta slīpo stāvvietu vietā (skatīt C50. att. “Esošais šķēršprofils Elizabetes ielā”) no gājējiem vai autotransporta atdalītas ar apstādījumiem mikromobilitātes joslas un autotransporta stāvvietas organizēt paralēli brauktuvei (skatīt C51. att. “Šķēršprofila piemērošanas piemērs Elizabetes ielā”).



C49. attēls. Elizabetes ielas fotoattēls. Avots:
<https://www.google.com/maps>



C50. attēls. Esošais šķērsprofils. Avots: Autora veidots attēls
 streetmix.net

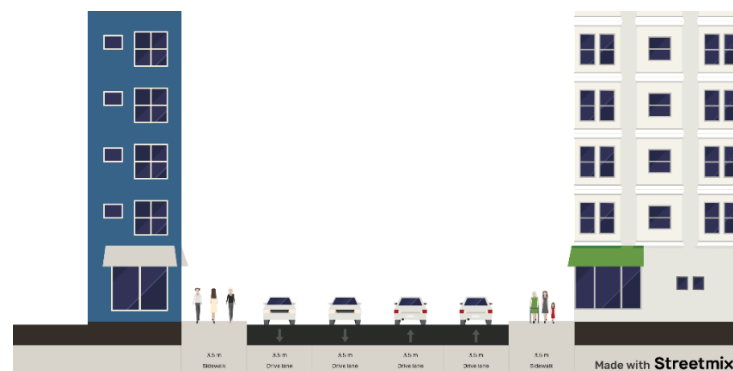


C51. attēls. Šķērsprofila piemērošanas piemērs. Avots: Autora
 veidots attēls streetmix.net

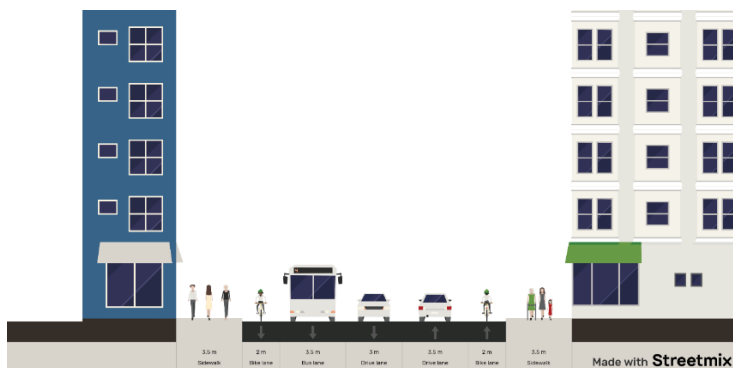
Intensīvas satiksmes telpas ar nodalītu gājēju, mikromobilitātes, autotransporta, sabiedriskā transporta kustību šķērsprofilu piemērošanai Rīgas pilsētas ielās ir ņemta Brīvības iela (skatīt C52. att. “Brīvības ielas fotoattēls”), kurā esošo autotransporta kustību divās joslās abos virzienos (skatīt C53. att. “Esošais šķērsprofils Brīvības ielā”), varētu mainīt uz vienu joslu abos virzienos autotransportam, papildus paredzot joslu vienā virzienā sabiedriskajam transportam un mikromobilitātei abos virzienos, bet nemainot gājēju telpas parametrus (skatīt C54. att. “Šķērsprofila piemērošanas piemērs Brīvības ielā”).



C52. attēls. Brīvības ielas fotoattēls. Avots:
<https://www.google.com/maps>



C53. attēls. Esošais šķērsprofils Brīvības ielā.
Avots: Autora veidots attēls streetmix.net



C54. attēls. Šķērsprofila
piemērošanas piemērs Brīvības
ielā. Avots: Autora veidots attēls
streetmix.net

Intensīvas satiksmes telpā ar nodalītu gājēju, mikromobilitātes un autotransporta kustību (I2) īstermiņa risinājumu ieviešana ir iespējama izmantojot vertikālus pieskrūvējamus vai uzstādāmus elementus, kas nodrošinātu autosatiksmes ātruma samazināšanu. Ilgtermiņa risinājumi iespējami ielu pārbūves rezultātā, atdalot velosipēdu satiksmi no autotransporta, paplašinot gājēju pārvietošanās zonu un pilnveidojot autostāvvietu zonu ar stāvvietām visiem transporta līdzekļiem un labiekārtojumu. Plānojot šādu telpu, jāņem vērā, ka palielināsies labiekārtojuma elementu un stāvvietas infrastruktūras elementu uzturēšanas apjoms (skatīt C55. att. “Risinājumu ieviešana un apsaimniekošana intensīvas satiksmes telpā (I2)”).

Risinājumu veids	Īstermiņa risinājumi	Ilgtermiņa risinājumi	Uzturēšana
Risinājumi	<i>Telpu veido izmantojot vertikālus pieskrūvējamus vai uzstādāmus elementus, samazinot autosatiksmes ātrumu</i>	<i>Pārbūvējot ielas tiek atdalīta velosipēdu satiksme un autotransports. Paplašināta gājēju pārvietošanās zona, pilnveidota autostāvvietu zona ar stāvvietām visiem transporta līdzekļiem un labiekārtojumu</i>	<i>Palielinās labiekārtojuma elementu un stāvvietu infrastruktūras elementu uzturēšanas apjoms</i>

C55. attēls. Risinājumu ieviešana un apsaimniekošana intensīvas satiksmes telpā (I2). Avots: Autora sastādīta tabula

Intensīvas satiksmes telpas ar nodalītu gājēju, mikromobilitātes, autotransporta, sabiedriskā transporta kustību (I3) īstermiņa risinājumu ieviešana ir iespējama veidojot sabiedriskā transporta joslas, velosipēdu satiksmes joslas un pārorganizējot satiksmes tehniskos līdzekļus. Ilgtermiņa risinājumi iespējami pārbūvējot ielas atdalīt velosipēdu satiksmi, sabiedriskā transporta un autotransporta satiksmi, kurā prioritāte tiktu nodrošināta sabiedriskajam transportam un velosipēdu satiksmei, pilnveidojot gājēju pārvietošanās zonu, autostāvvietu zonu ar stāvvietām visiem transporta līdzekļiem un paredzot labiekārtojumu. Apsaimniekojot intensīvas satiksmes telpu ir jāpievērš uzmanība labiekārtojuma elementu un stāvvietu infrastruktūras elementu uzturēšanas apjomam (skatīt C56. att. “Risinājumu ieviešana un apsaimniekošana intensīvas satiksmes telpā (I3)”).

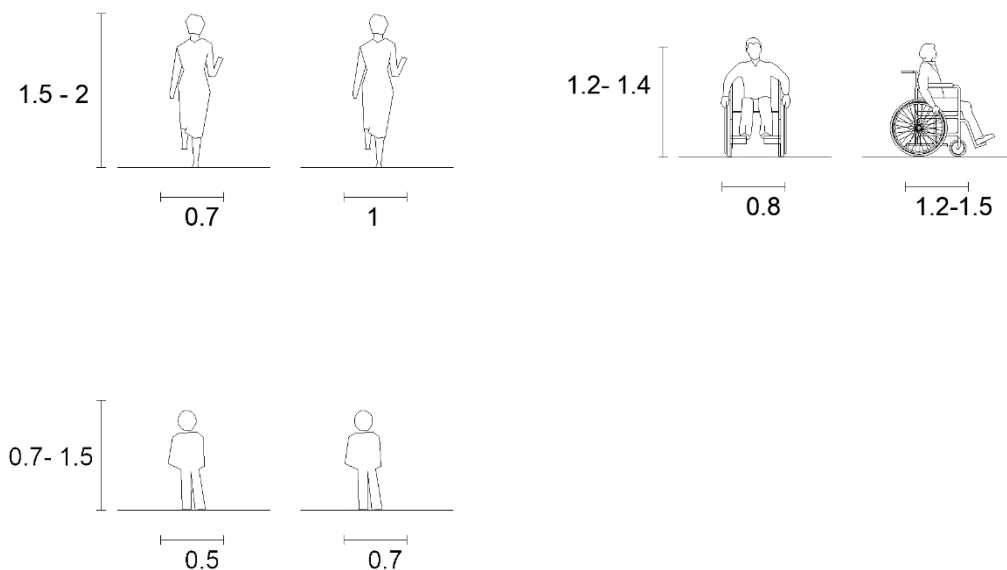
Risinājumu veids	Īstermiņa risinājumi	Ilgtermiņa risinājumi	Uzturēšana
Risinājumi	<i>Telpā veidojamas sabiedriskā transporta joslas, velosipēdu satiksmes joslas, pārorganizējot satiksmes tehniskos līdzekļus</i>	<i>Pārbūvējot ielas tiek atdalīta velosipēdu satiksme, sabiedriskais transports un autotransports. Prioritāte nodrošinot sabiedriskajam transportam un velosipēdu satiksmei. Pilnveidota gājēju pārvietošanās zona, autostāvvietu zona ar stāvvietām visiem transporta līdzekļiem un labiekārtojumu</i>	<i>Palielinās labiekārtojuma elementu un stāvvietu infrastruktūras elementu uzturēšanas apjoms</i>

C56. attēls. Risinājumu ieviešana un apsaimniekošana intensīvas satiksmes telpā (I3). Avots: Autora sastādīta tabula

C 2.5. Ielu telpas sastāvdaļas

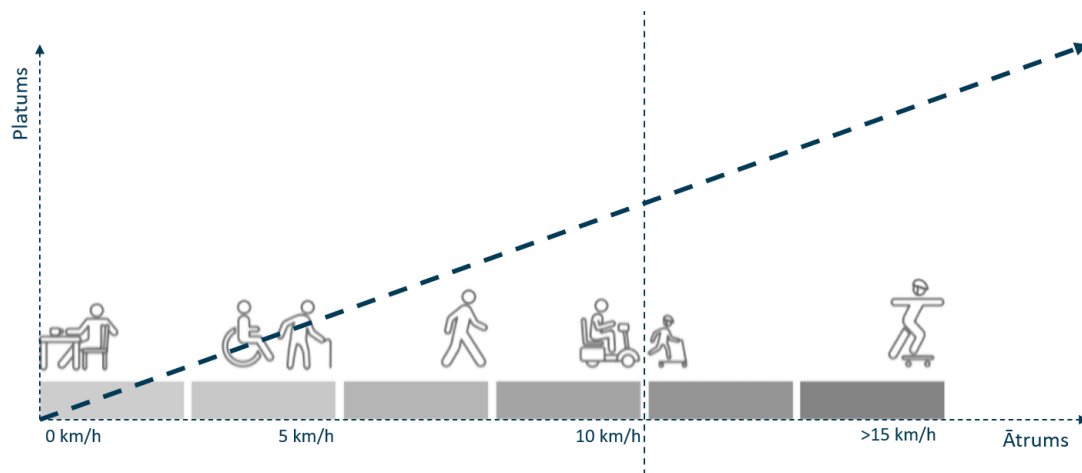
Ielu telpas lietotāji

Minimālās prasības, kas būtu jāparedz gājēju pārvietošanās zonai kustībai abos virzienos ir 2m. Tiek pieņemts, ka gājējam nepieciešamā telpa ir 0.7m x 1m, augstuma parametri tiek pieņemti līdz 2m pieaugušajiem, bērniem – 0.5m x 0.7m, augstuma parametri tiek pieņemti līdz 1.5m, cilvēkiem ratiņkrēslos diam. 1.8m, augstuma parametri tiek pieņemti līdz 1.4m (skatīt C57. att. "Gājēju telpa").



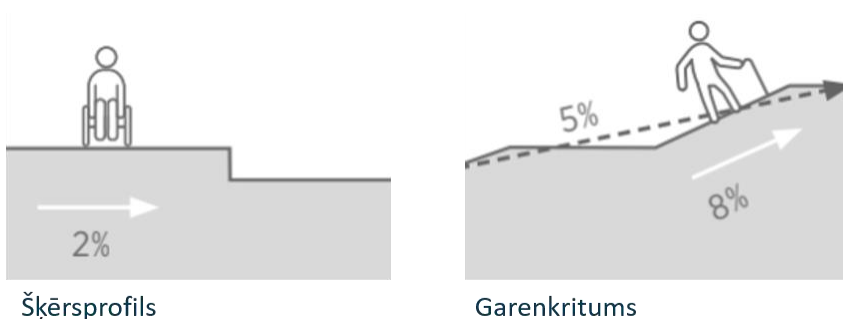
C57. attēls. Gājēju telpa. Avots: Autora veidots attēls

Gājēju pārvietošanās zonas minimālais platums var tikt palielināts palielinoties gājēju kustības ātrumam, kas šajā telpā ir noteikts līdz 10km/h (skatīt C58. att. "Gājēju pārvietošanās ātrums attiecībā pret pārvietošanās zonas platumu").



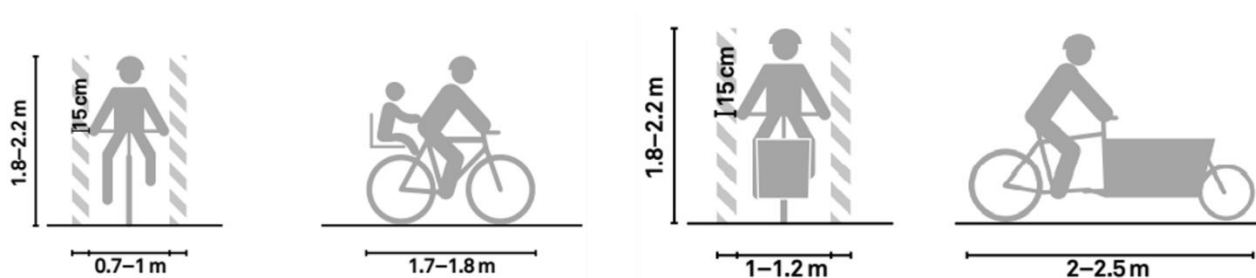
C58. attēls. Gājēju pārvietošanās ātrums attiecībā pret pārvietošanās zonas platumu. Avots: Autora veidots attēls pēc Auckland Council «Urban Street and Road Design Guide»

Gājēju pārvietošanās zonā maksimāli pieļaujamais šķērskritums ir 2% un garenkritums 5%, lai nodrošinātu pēc iespējas patstāvīgāku pārvietošanos cilvēkiem ar kustību traucējumiem vai ratiņkrēslos, pie 8% krituma ir nepieciešama asistenta vai elektrizētu iekārtu palīdzība.



C59. attēls. Gājēju pārvietošanās ātrums attiecībā pret pārvietošanās zonas platumu. Avots: Auckland Council «Urban Street and Road Design Guide»

Mikromobilitātes lietotāji izmanto ļoti dažādus transporta līdzekļus, līdz ar to ielās tie aizņem dažādu telpu. Sākot no skrejriteņiem līdz kravas velosipēdiem un velorikšām. Minimālās prasības, kas būtu jāparedz mikromobilitātes pārvietošanās zonai kustībai abos virzienos ir 2m. Tiek pieņemts, ka mikromobilitātei, vienam lietotājam, kas ir velobraucējs, nepieciešamā telpa ir 0.7m-1m x 1.7m-1.8m, velobraucējiem ar kravas velosipēdiem nepieciešamā telpa ir 1m-1.2m x 2m-2.5m, augstuma parametri tiek pieņemti līdz 2.2m (skatīt C60. att. "Mikromobilitātes pārvietošanās zonas minimālās prasības").



C60. attēls. Mikromobilitātes pārvietošanās zonas minimālās prasības. Avots: Global Designing Cities Initiative «Global Street Design Guide»

Turpmākā darba gaitā pārskatāmi parametri, tos papildinot ar citiem mikromobilitātes transporta līdzekļiem.

Prasības, kas būtu jāparedz autotransporta pārvietošanās zonai, kas tiek dalīta ar gājējiem un mikromobilitāti ir 3.5m, kas nodrošina kustību vienā virzienā, bet var nodrošināt arī kustību divos virzienos pie nelielas satiksmes intensitātes, lai to varētu izdarīt ir jānodrošina autotransporta izmaiņšanās vietas pārrēķinā attālumā. Veidojot autotransporta kustību divos virzienos atvēlēta telpa autotransportam nedrīkst pārsniegt 5.5m, gājējiem un mikromobilitātei tā var būt plašāka, bet tad ir jānodrošina autotransporta trajektorijas uztveramība, kas nepārsniedz 5.5m platumu. Ja koplietošanas telpa tiek veidota kā laukums, tad jānodrošina autotransporta trajektorijas uztveramība, kas nepārsniedz 5.5m platumu un izmantojot labiekārtojuma elementus, dažādus seguma veidus, lauztu kustības trajektoriju veidot vidi, kas skaidri norāda gājēju un mikromobilitātes priekšroku pret autotransportu.

Tiek pieņemts, ka autotransportam nepieciešamā telpa ir 1.8m x 4.5m-5m, augstuma parametri tiek pieņemti līdz 1.7m. Mototransportam nepieciešamā telpa ir 0.8m-1m x 1.75m-2m, augstuma parametri tiek pieņemti līdz 1.8m (skatīt C61. att. "Autotransporta un mototransporta pārvietošanās zonu minimālās prasības").



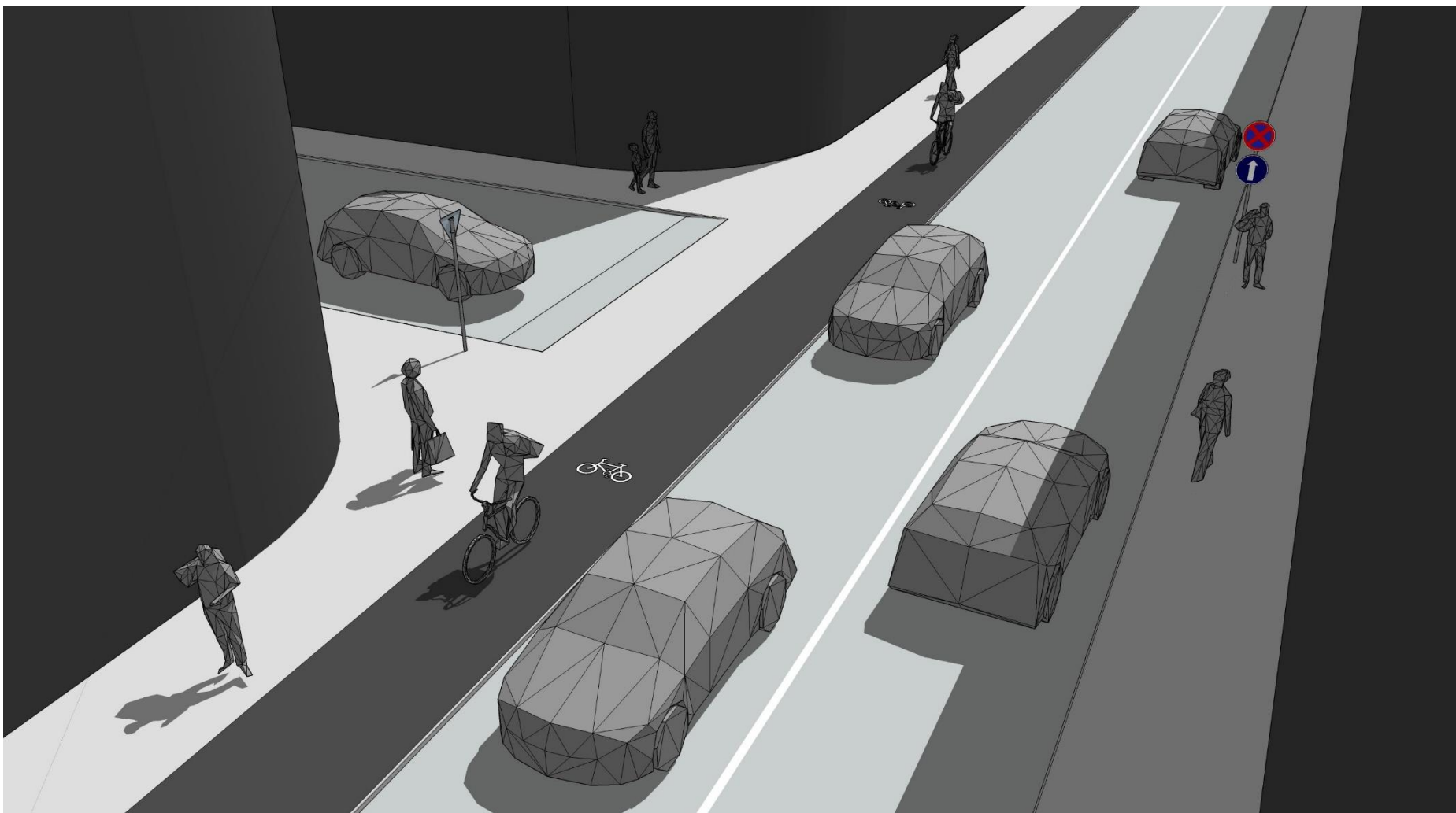
C61. attēls. Autotransporta un mototransporta pārvietošanās zonu minimālās prasības. Avots: Prague Institute of Planning and Development Urban Design Section Public Space Office «UrbanPrague Public Space Design Manual»

C.2.6 Krustojumi

Rīgas vēsturiskajā centrā krustojumi veidojas starp dažādu kategoriju ielām, krustojumi tiek regulēti ar luksoforiem un ceļazīmēm. Pārbūvējot krustojumus svarīgi ielas plāna elementus, vertikālos elementus, segumus un satiksmes tehniskos organizēšanas līdzekļus pielietot tā, lai lietotājiem krustojums būtu uztverams viennozīmīgi un to varētu droši un saprotami šķērsot visi satiksmes dalībnieki.

Ielu krustojumos, kur iela ar galvenā ceļa nozīmi šķērso mazākas nozīmes ielu, kā arī iebrauktuves blakus teritorijās jāveido tā, lai nodrošinātu galvenā ceļa priekšrocību un uztveramību. Ietves un velosipēdu ceļi jāveido nepārtraukti segumu un vertikālā plānojuma ietvaros. Autotransportam veicot manevrus no un uz galvenā ceļa, šķērsojot ietvi un velosipēdu ceļu tiek skaidri nodefinētas priekšrocības, tādā veidā ievērojami uzlabojot satiksmes drošību.

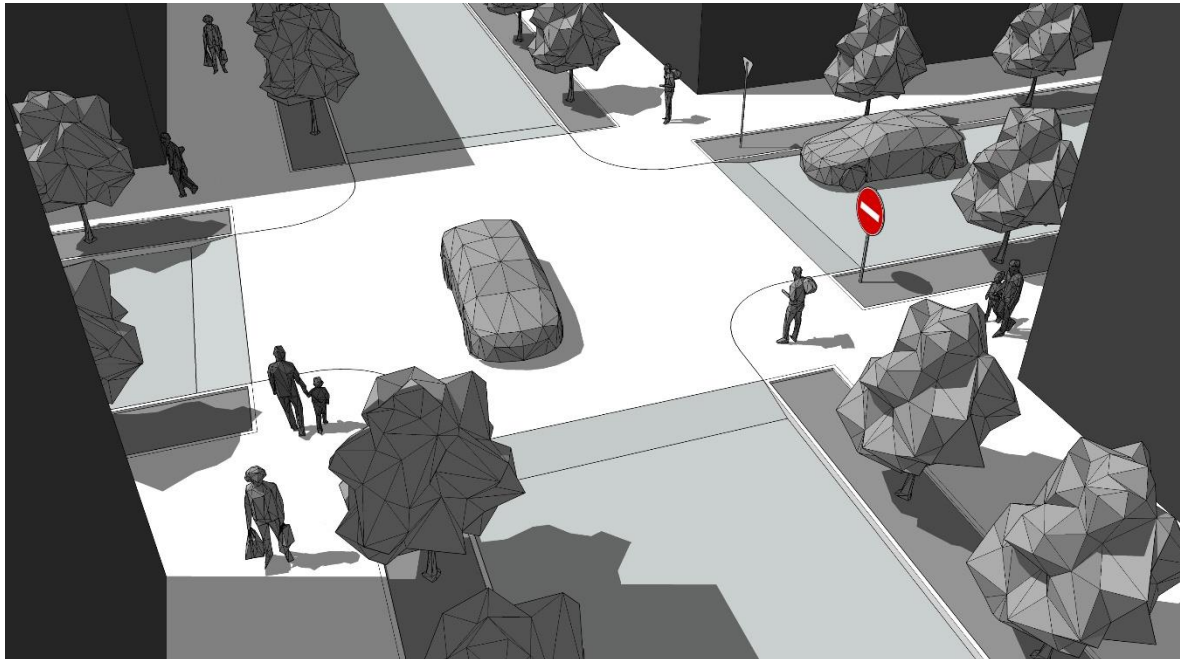
Rīgas vēsturiskajā centrā šādi krustojumi varētu veidoties, piemēram, Andreja Pumpura ielas krustojumā Kr. Valdemāra ielu, Pērses ielas krustojumā ar Marijas ielu (skatīt C62. att. "Krustojums ar nepārtrauktu ietvi un velosipēdu ceļu").



C62. attēls. Krustojums ar nepārtrauktu ietvi un velosipēdu ceļu.

Krustojuma vizualizācijai pievienojam sliktā piemēra attēls ar nenodalītu veloinfrastruktūru un vides pieejamībai neatbilstošiem ietvju pieslēgumiem.

Vienādas nozīmes krustojumos mierīgas satiksmes telpā, kur atļautais braukšanas ātrums ir 30km/h, lai nodrošinātu autotransporta kustības ātrumu atbilstoši noteiktajam, nepieciešams veidot paceltu krustojumu. Krustojuma zonā brauktuvi paceļot ietves līmenī tiek vizuāli prioritizēta gājēju un mikromobilitātes kustība un uzlabota vides pieejamība. Šādu krustojumu varētu veidot, piemēram, Laboratorijas ielas krustojumā ar Zvaigžņu ielu un Jāņa Asara ielas krustojumā ar Lienes ielu (skatīt C63. att. "Pacelts krustojums"). Paceltie krustojumi veidojami pie skolām un citām publiska rakstura ēkām, lai uzlabotu satiksmes drošību un mierinātu autotransporta kustību.



C63. attēls. Pacelts krustojums

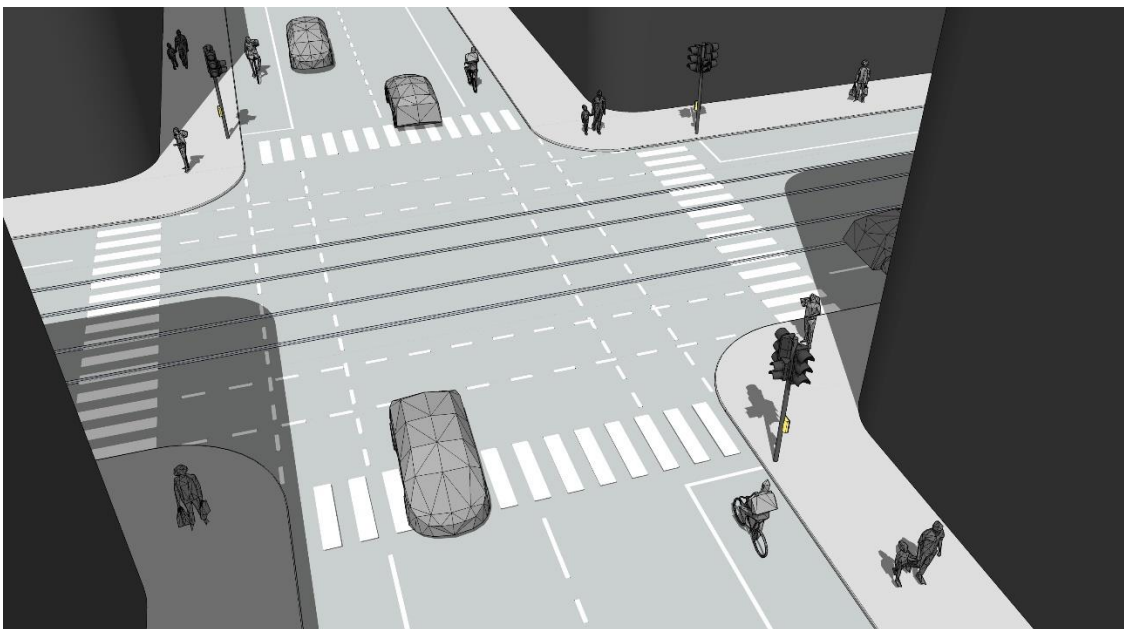
Ielās, kurās ir nodalīta velosatiksmes infrastruktūra rekomendējams to organizēt atdalītu arī krustojumos. Ja ielās velosatiksmē ir organizēta pa vienvirziena velosipēdu ceļiem, tad krustojumos tos atvērza no brauktuves, pagriezienos veidojot drošības salas. Šāds risinājums nodrošina drošus redzamības brīvlaukus autotransporta manevriem, nodrošina iespēju velobraucējiem veikt drošu labo manevru bez konflikt punktiem ar autotransportu un nedefinēt skaidrus krustšanās punktus ar gājēju satiksmi (skatīt C64. att. "Krustojums ar nodalītu velosatiksmi"). Šādi krustojumi var tikt veidoti, piemēram, Turgeņeva ielas krustojumā ar Maskavas ielu un Dzirnavu ielas krustojumā ar Turgeņeva ielu.



C64. attēls. Krustojums ar nodalītu velosatiksmi.

Krutsojuma vizualizācijai pievienojam sliktā piemēra attēls ar nenodalītu veloinfrastruktūru un vides pieejamībai neatbilstošiem ietvju pieslēgumiem.

Regulējamos krustojumos ar velojoslām, kuros velojoslās ir organizētas gar autotransporta joslām un šķērso velojoslās šķērsojošā ielā, jāveido skaidras trajektorijas ar ielu horizontālajiem apzīmējumiem, lai nodrošinātu veicamo manevru uztveramību. Rīgas vēsturiskajā centrā ielas ar velojoslām gar autotransporta joslām var veidot, piemēram, Brīvības ielas krustojumā ar Lāčplēša ielu un Barona ielas krustojumā ar Lāčplēša ielu.



C65. attēls. Krustojums ar velojoslām.

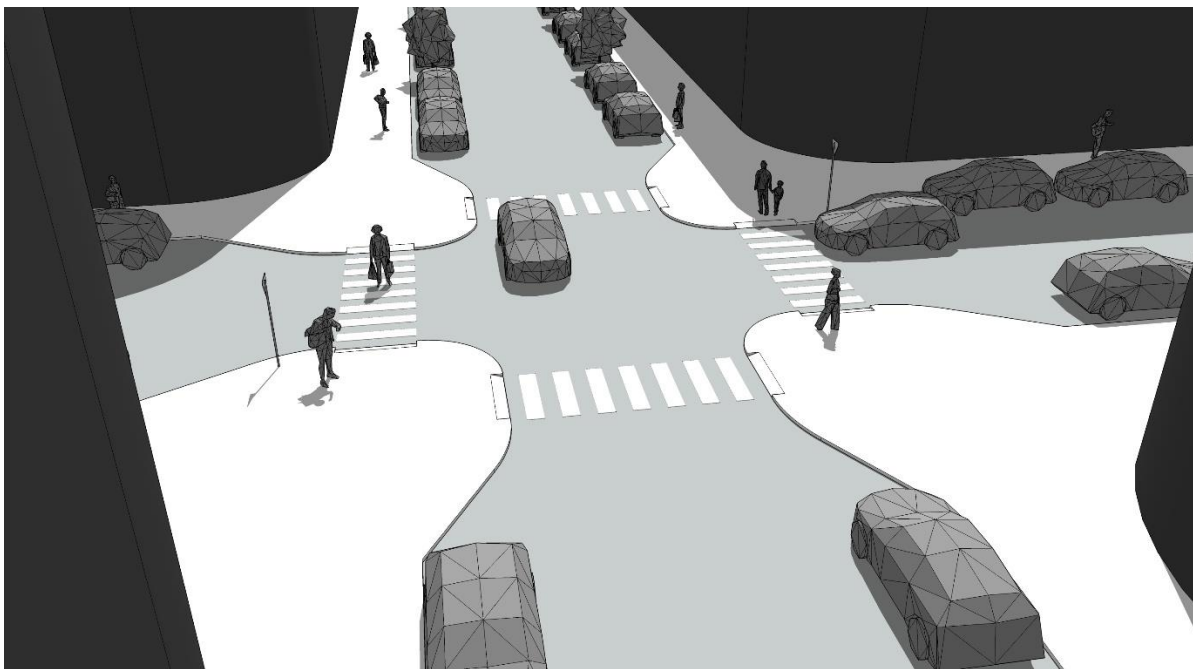
Krustojuma vizualizācijai pievienojam sliktā piemēra attēls bez velojoslām. Čaka iela ar velojoslām un Čaka iela bez velojoslām.

Rotācijas aplis ar samazinātu centrālās salas diametru ir veidojams ielu krustojumos šauros telpas apstākļos. Centrālā sala veidojama tā, lai transportlīdzekļiem, kas pārvietojas taisnā virzienā pa ielu, būtu jāveic manevrs pa labi. Šādu krustojumu var veidot, lai samazinātu konfliktpunktu skaitu četru zaru krustojumā (skatīt C66. att. "Samazināta izmēra rotācijas aplis"). Šāda tipa krustojumi veidojami, piemēram, Dzirnavu ielas krustojumā ar Strēlnieku ielu.



C66. attēls. Samazināta izmēra rotācijas aplis.

Rīgas vēsturiskajā centrā stāvvietu joslu turpinājums krustojumā veidots kā brauktuve, bet lai uzlabotu satiksmes drošību, samazinot gājēju ceļu šķērsojot brauktuvi var veidot brauktuves sašaurinājumus (skatīt C67. att. "Sašaurināts krustojums"). Sašaurināts krustojums Rīgas vēsturiskajā centrā veidojams, piemēram, Baznīcas krustojumā ar Dzirnavu ielu.



C67. attēls. Sašaurināts krustojums.

Mierinātas satiksmes telpā ielās, kurās nepieciešams izslēgt autotransporta tranzīta kustību, veidojami krustojumi, kuros fiziski pārtraukts savienojums starp ielām (skatīt . att. “Krustojumi ar pārtrauktiem, nodalītiem virzieniem”). Šāda tipa krustojums veidojams, piemēram, Blaumaņa ielas krustojumā ar Barona ielu.

C.1.7 Gājēju pārejas.

Drošas un pietiekami biežas gājēju pārejas ir risinājums, kā nodrošināt gājējiem lietojamu Rīgas vēsturiskā centra ielu telpu. Gājēju pārejas jāveido atbilstoši gājēju plūsmām un krustojumu novietojumam, tā lai tās nodrošinātu taisnāko un īsāko ceļu pāri brauktuvē. Gājējiem ļoti svarīga ir gan šķērsojuma ģeometrija, gan vertikālie parametri. Gājēju pārejās jānodrošina vides pieejamības prasībām atbilstoši garenkritumi un šķērskritumi. Lai veicinātu satiksmes dalībniekus vairāk pārvietoties ar kājām, ļoti nozīmīgs ir gājēju pāreju dizains un tehniskie risinājumi.



C68. attēls. gājēju pāreju izvietojums krustojumos.

Gājēju pārejas jāveido mierinātas satiksmes telpās un intensīvas satiksmes telpās, kur gājēju telpa tiek atdalīta no pārējiem satiksmes dalībniekiem un atļautais autosatiksmes ātrums ir no 30 -50 km/h. Dzīvojamās zonās, kas ietver gājēju telpas un koplietošanas telpas, gājēju pārejas nelieto.

Blīvi apbūvētās teritorijās krustojumos gājēju pārejas rekomendējams izveidot visos krustojumu zaros. Gājēju pāreju trūkums ievērojami ietekmē iešanas ērtumu, noietā ceļa garumu un satiksmes drošību.

Gājēju pārejas veidojamas arī starp kvartāliem, ielu taisnos posmos. Rīgas vēsturiskajā centrā gājējiem iespēju droši šķērsot ielu būtu jānodrošina ik pa 90 m vai mazākā attālumā. Tas ir risināms ar gājēju pārejām, kā arī citiem satiksmes mierināšanas risinājumiem.

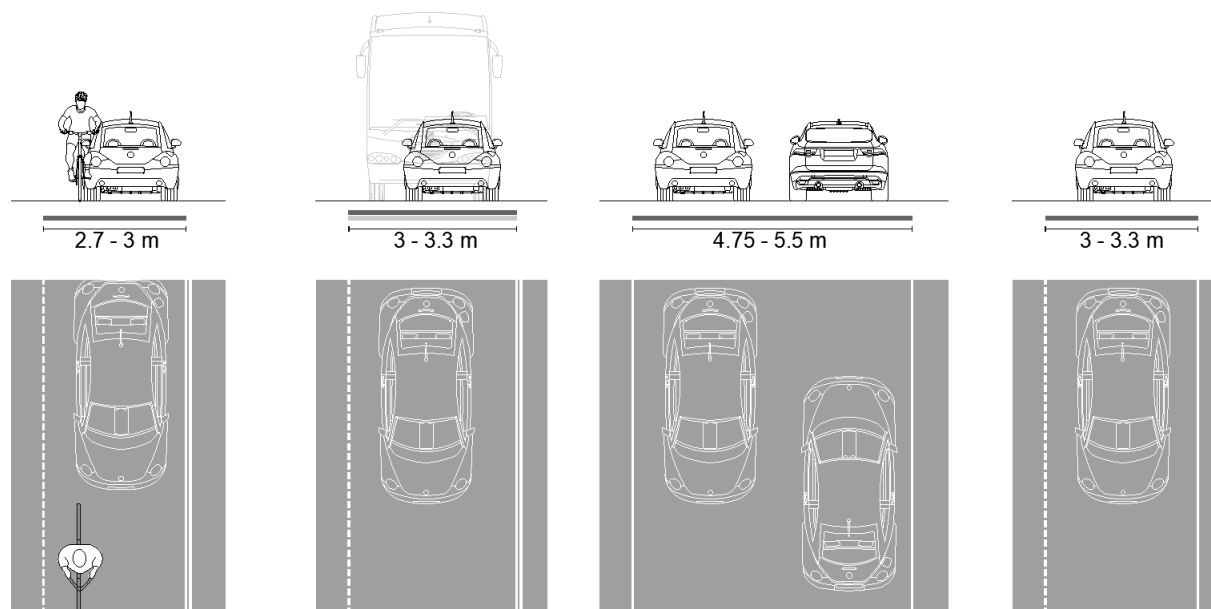
Gājēju pāreju tehniskie risinājumi atkarīgi no šķērsojamās vietas platuma, gājēju pārejas novietojuma un paredzamās gājēju intensitātes. Rīgas vēsturiskajā centrā gājēju pārejas var būt aprīkotas ar ceļazīmēm vai regulētas ar luksoforu signalizāciju. Divlīmeņu gājēju pārejas Rīgas vēsturiskajā centrā nav veidojamas, jo tas ievērojami pagarina gājēju ceļu, uz pasliktina vides pieejamību. Tas ir pretrunār ar mobilitātes prioritāšu principiem blīvi apdzīvotās teritorijās. Ar luksoforu signalizāciju regulētām gājēju pārejām jāveido pēc iespējas mazāks gaidīšanas laiks gājējiem pie sarkanā signāla, kā arī jānodrošina pietiekams laiks lai šķērsotu brauktuvi pie zaļā signāla.

Ielu taisnajos posmos rekomendējams veidot paceltas gājēju pārejas, tādā veidā radot arī satiksmi mierinošu elementu. Mierinātas satiksmes rekomendējams veidot paceltus krustojumus.

Lai uzlabotu satiksmes drošību jāveido drošības salīgas uz gājēju pārejām starp autosatiksmes joslām. Tās dod iespēju gājējam apstāties un pārliecināties par drošību. Šādi risinājumi īpaši rekomendējami ielās ar intensīvu autosatiksmi.

C.2.8 Autosatiksmes joslas

Autosatiksmes joslu platumus nosaka paredzētais kustības ātrums un elementi gar brauktuves malu (labiekārtojums, sabiedriskā transporta pieturvietas, stabi, stāvvietas)(skatīt C69. att. "Autosatiksmes joslu parametri"). Autosatiksmes joslām jāvar nodrošināt aprēķina transportlīdzekļu pārvietošanos. Plānojot kokrēto ielu posmus, jādefinē paredzētais transporta sastāvs un paredzētais atļautais braukšanas ātrums. Pērāk platās autotransporta joslas pasliktina satiksmes drošību (autotransporta ātrums ir lielāks, gājēju šķērsošanas ceļš garāks).

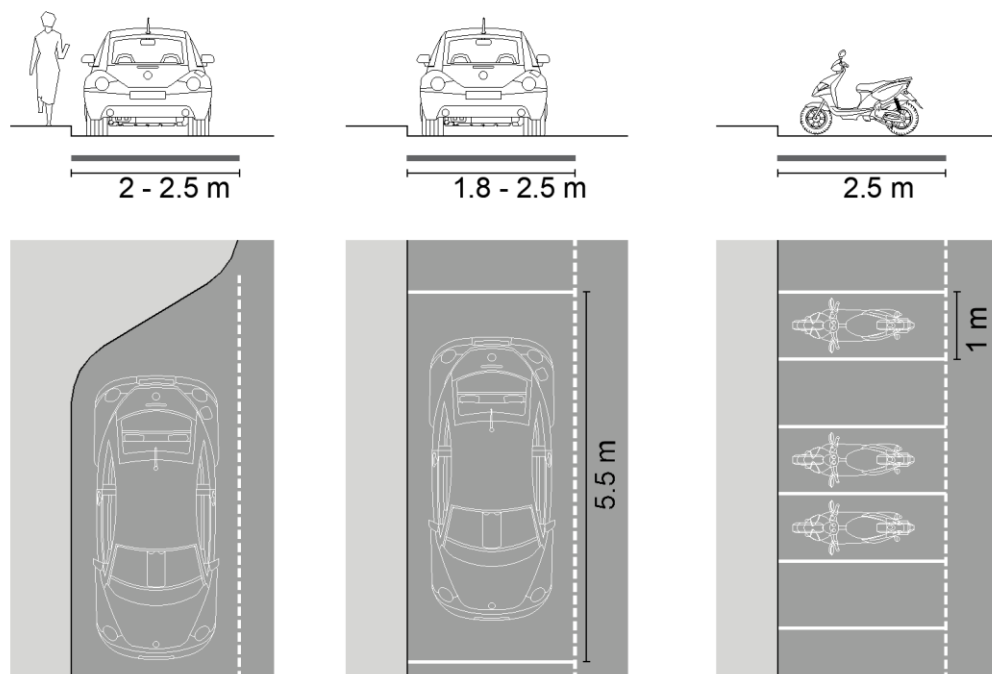


C69. attēls. Autosatiksmes joslu parametri.

Joslu platumi precizējami atbilstoši detalizētāka aprēķinam par autotransporta braukšanai nepieciešamo telpu pēc ielā paredzētā ātruma režīma, kā arī drošības rezervēm. Joslas platumu nosaka arī gar malu izvietotie elementi un attālums līdz tiem.

C.2.9 Transportlīdzekļu stāvvietas

Transportlīdzekļu stāvvietas ir pamatelements teritoriju piekļuves nodrošināšanai. Stāvvietām ielu telpā jānodrošina dažādu transportlīdzekļu vajadzības, bet tām jābūt izvietotām saskaņā ar pārējām ielu telpas funkcijām un satiksmes drošības principiem. Rīgas vēsturiskajā centrā ielu telpā piekļūšanai jānodrošina īslaicīgas apstāšanās stāvvietas privātam autotransportam, mototransportam, piegādes transportam, koplietošanas autotransportam, mikromobiltātes transportam, cilvēku ar īpašām vajadzībām transportam. Autostāvvietu platums nosakāms atbilstoši šķēršprofila parametriem, plānotajam kustības ātrumam (skatīt C70. att. "Stāvvietu telpas organizēšanas piemērs").

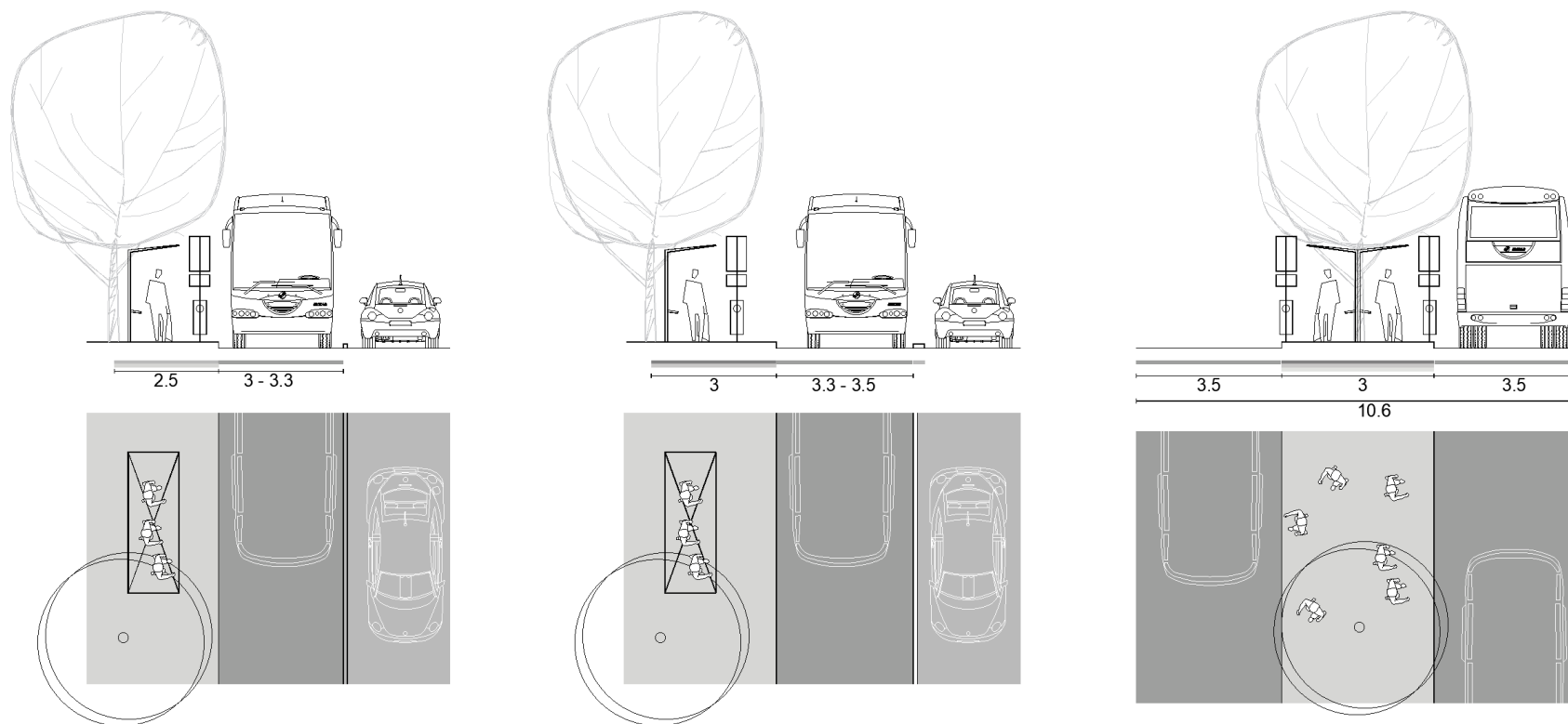


C70. attēls "Stāvvietu telpas organizēšanas piemērs."

Ir izstrādājami stāvvietu izvietojuma piemēri Rīgas Vēsturiskā Centra ielu posmiem viena kvartāla apjomos, attēlojot principus pēc kādiem plānā izvēlēties stāvvietu sadalījumu.

C.2.10 Sabiedriskā transporta infrastruktūra

Sabiedriskā transporta pārvietošanās joslu var organizēt nodalot to no autotransporta joslas ar marķējumu segumā vai fiziskām atdurēm (skatīt C71. att. “Sabiedriskā transporta pārvietošanās telpas organizēšanas piemērs”). Platformām jābūt paaugstinātām atbilstoši zemās grīdas sabiedriskajam transportam, lai nodrošinātu vides pieejamību. Sabiedriskā transporta joslu platumu jānosaka atbilstoši sabiedriskā transporta satiksmes intensitātei un paredzamajam kustības ātrumam. Mazāk intensīvus sabiedriskā transporta maršrutus var veidot 3m – 3.3m platās joslās. Intensīvos sabiedriskā transporta maršrutus nepieciešams pēc iespēju robežās fiziski nodalīt un joslas var paredzēt no 3.3m – 3.5m.



C71. attēls "Sabiedriskā transporta joslu un pieturvietu parametri.

C.2.11 Velosatiksmes infrastruktūra

Velosatiksmes infrastruktūru izmanto gan privātu velosipēdu lietotāji, koplietošanas velosipēdu lietotāji, kā arī citu koplietošanas un privāto mikromobilitātes transportlīdzekļu lietotāji.

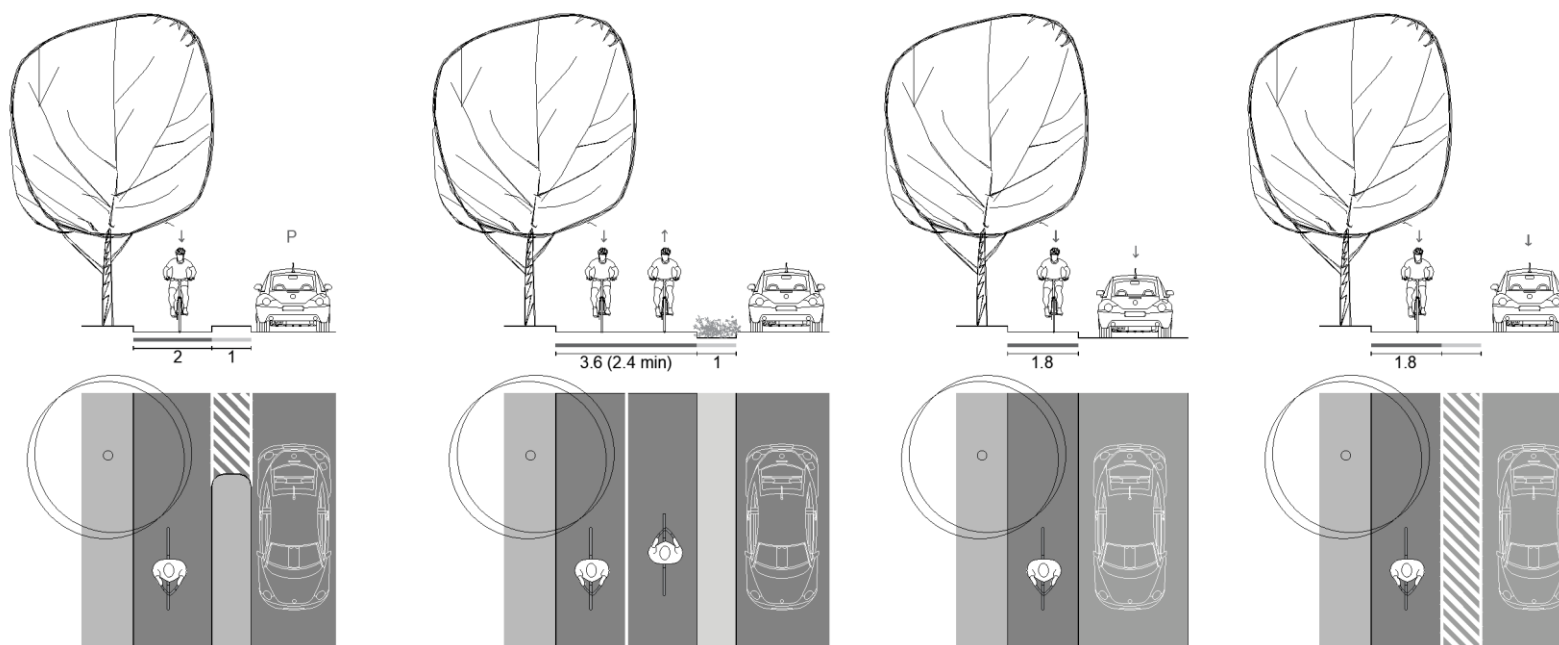
Nodalītu velosatiksmes infrastruktūru Rīgas vēsturiskajā centrā nepieciešams veidot intensīvas satiksmes telpā. Mierinātas satiksmes telpās velosatiksmē apvienojama ar autosatiksmi, vai nosakāma velosatiksmes priekšrocība veidojot veloielas. Mierinātas satiksmes telpā velosatiksmēi vienvirziena ielās var atļaut kustību divos virzienos, lai nodrošinātu efektīvāku velotransporta izmantošanu.

Nodalīt velosatiksmi no pārējiem satiksmes dalībniekiem var ar velojoslu, nodalītu velojoslu, vienvirziena velosipēdu ceļu vai divvirziena velosipēdu ceļu risinājumiem. Risinājuma pielietojums atkarīgs no ielas šķērsgaršas, apbūves, velosatiksmes maršruta nozīmes un paredzamajām plūsmām.

Velojoslas un nodalītas velojoslas ir īstermiņa risinājums, kas ļauj ar nelieliem ieguldījumiem infrastruktūrā izveidot telpu velosatikmei. Velotransporta kustība pa velojoslu paredzēta vienā virzienā un joslas izvietojamas abās brauktuves pusēs. Tās var veidot gan divvirzienu ielās, gan vienvirziena ielās.

Vienvirziena velosipēdu ceļi un divvirziena velosipēdu ceļi ir fiziski nodalīti no autosatiksmes telpas ar ielas apmali, drošības zonu vai labiekārtojuma zonu. Tas ir ilgtermiņa risinājums pārbūvējot ielas.

Plānojot velosatiksmes infrastruktūru kokrētos ielu posmos jāvērtē piekļuves nepieciešamību. Blīvas apbūves teritorijās intensīvas satiksmes telpās rekomendējams velosatiksmi paredzēt abās ielas pusēs.

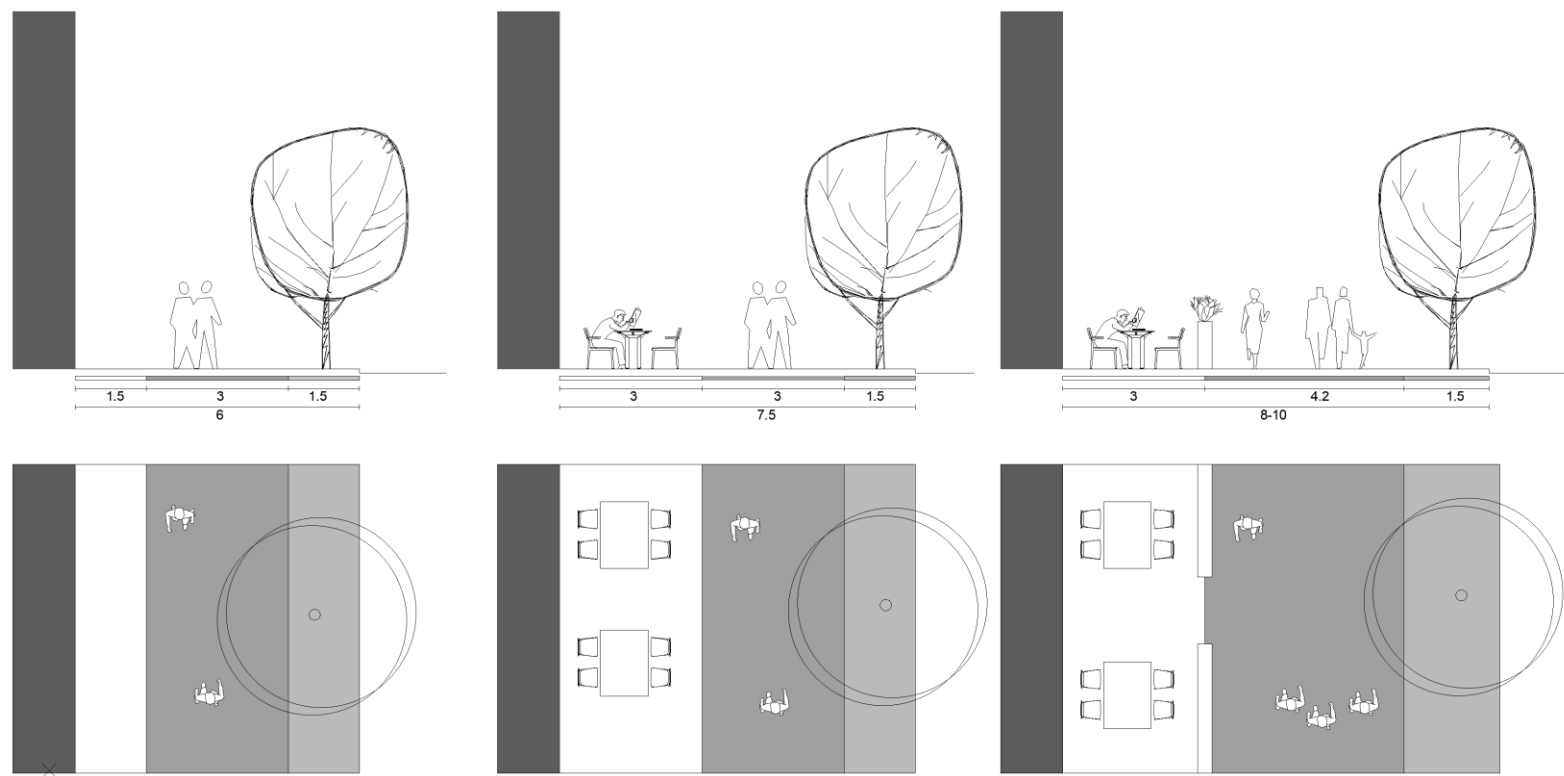


C72. attēls "Velosatiksmes infrastruktūras parametri."

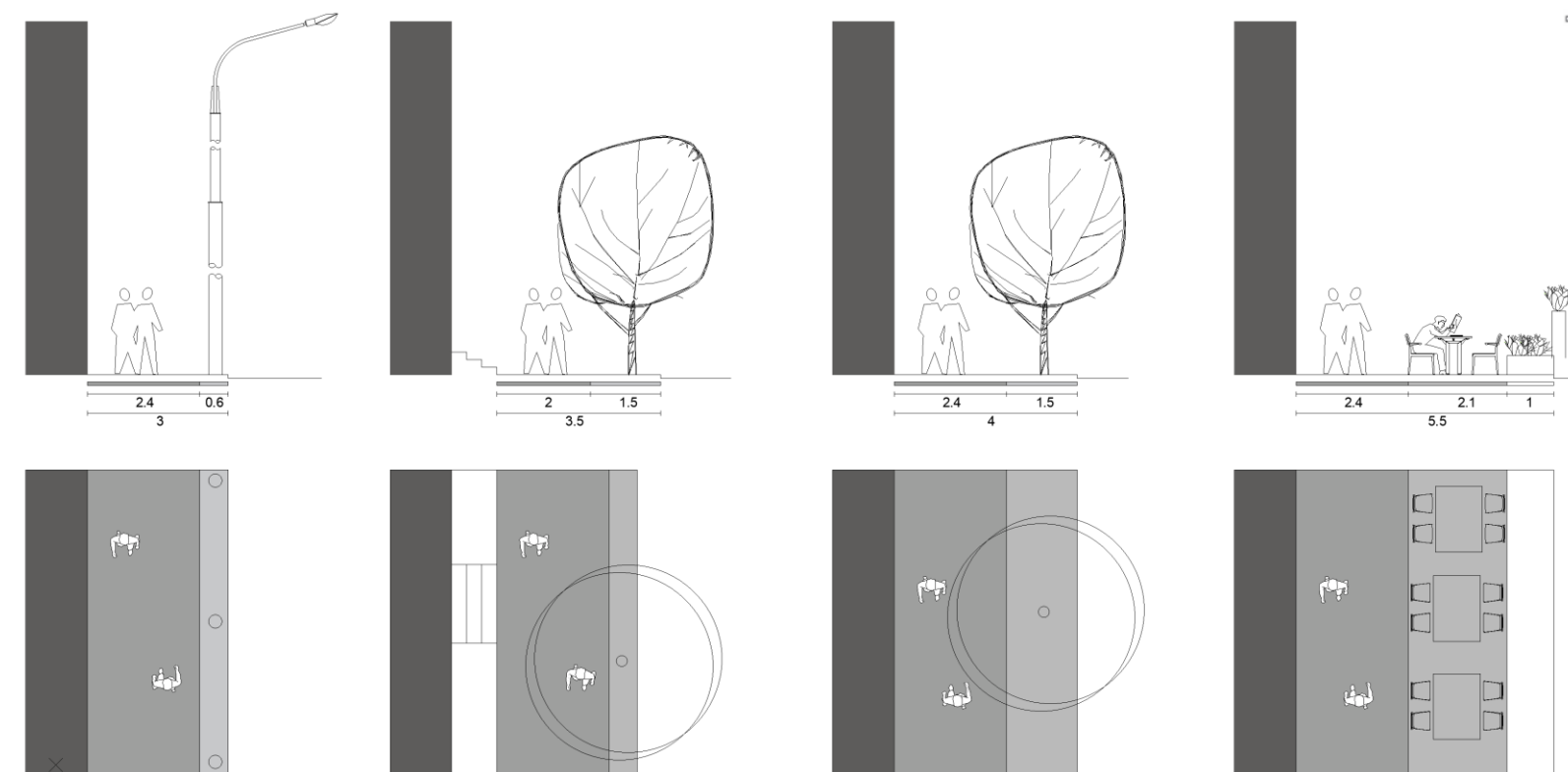
Turpmāk jāprecizē izvēlētajiem principiem precīzi parametri atbilstoši LVS standartam un citu valstu projektēšanas standartiem.

C.2.12 Gājēju infrastruktūra

Gājēju infrastruktūras platums var mainīties, mainoties dažādiem komponentiem nepieciešamo funkciju nodrošināšanai gājēju telpā un palielinoties prognozējamajam lietotāju skaitam, piemēram, izvietojot dažādus labiekārtojuma elementus, āra kafejnīcas un citus komponentus plānoto funkciju nodrošināšanai (skatīt C74. att. "Gājēju pārvietošanās zonas organizēšanas piemērs ielās līdz 6m" un C73. att. "Gājēju pārvietošanās zonas organizēšanas piemērs ielās virs 6m").



C73. attēls "Gājēju pārvietošanās zonas organizēšanas piemērs ielās virs 6m".



C74. attēls "Gājēju pārvietošanās zonas organizēšanas piemērs ielās līdz 6m".

Gājēju pārvietošanās principi jāpapildina ar digrammu, kurā ietves platums atkarīgs no gājēju un cilvēku ar bērnu ratiņiem intensitātes un ērtības.

Atsevišķi jāizdala satiksmes mīrināšanas sadaļa. Kurā tālākā darba gaitā jāapraksta īstermiņa risinājumu principi satiksmes mīrināšanai atbilstoši iepriekš aprakstītām telpām.

D. Labiekārtojuma elementi (LE)

Citāts no Fensisa Bekona par arhitektūru un dārziem.

Ārtelpas labiekārtojums, kopā ar diviem mobilitātes līdzsvarošanas rīkiem – ātruma dizainu un lietotāju prioritātes noteikšanu (*skat. sadaļu B1.*), iespējo materiālā vidē sabiedrībai nepieciešamus veselīgas pilsētas principus - sociālo vienlīdzību, ekoloģisko līdzsvaru, fizisko un psiholoģisko komfortu. Kvalitatīvs, noteiktās pilsētvides raksturam atbilstošs labiekārtojums, rada pievilcīgu vidi un ietekmē pilsētas ekonomikas izaugsmi.

Šajā sadaļā apskatīti publiskās ārtelpas labiekārtojuma elementi, kas spēlē lielu lomu kvalitatīvas pilsētvides veidošanā. Labiekārtojuma elementi, saskanīgi un pārdomāti plānoti, rada ārtelpā patīkamu atmosfēru, komfortu un drošību. Iepriekšējās rokasgrāmatas sadaļās tika aplūkotas dažādu pilsētvides struktūru nozīme un loma kvalitatīvas un veselīgas pilsētas tapšanā, kā arī šo struktūru elementu organizācijas principi. Sadaļa iepazīstina ar konkrētiem labiekārtojuma elementiem, to veidiem un rīkiem, ar kuriem iespējams panākt ārtelpas kvalitāti. Sadaļā nav detalizēti aprakstīti katra elementa dizains un tehniskās īpašības, bet izklāstīti ārtelpas labiekārtojuma izvietojuma galvenie principi. Tāpēc rokasgrāmata nav uzskatāma par Rīgas pilsētas labiekārtojuma elementu katalogu, kurš vēl gaida tapšanu.

Rīgas vēsturiskā centra labiekārtojuma elementu katalogs.

Rīgas vēsturiskā centrā un tā aizsardzības zonā (**sk. 01.1**) ārtelpas labiekārtojumam jāveido Rīgas centra identitāti un tēlu, kas balstās pilsētas kultūrvēsturiskajās vērtībās un šīs Rīgas daļas īpašā sociālā un simboliskā nozīmē. Pašlaik Rīgas centra labiekārtojums veidots no zemas kvalitātes un stilistikas dažādiem elementiem, tiem nav vienota dizaina koda. Tik nozīmīgiem labiekārtojuma elementiem kā apstādījumi, iesegumi, atpūtas un sanitārais aprīkojums, vai apgaismojums nav vadlīniju, kurās noteikti to veidi, ierīkošanas un uzturēšanas prasības, izmantojamo standarta elementu komplekti, ka arī vietas, kur iespējams īstenot inovatīvus un modernus, ar vēsturisko vidi saskanīgus risinājumus. Nepieciešams identificēt Rīgas centram raksturīgus elementus, izveidot standartizējamo elementu klāstu un noteikt Rīgas centra specifiskām vietām, tādām, kā Vecrīga, Ķīpsala, Centrāltirgus un citās (**sk. B0.**) ārtelpai piemērotus labiekārtojuma elementu “dizaina kodu”. Tāpēc Rīgas pilsētai nepieciešams iniciēt Rīgas vēsturiskā centra labiekārtojuma elementu kataloga izveidi, lai ļautu pilsētā strādājošiem speciālistiem, projektu vadītājiem, projektētājiem, attīstītājiem un arī ieinteresētai sabiedrībai izvēlēties piemērotus produktus pilsētvides projektu tapšanas laikā. Katalogs palīdzētu vietējiem ražotājiem izstrādāt un piedāvāt pilsētai jaunus kvalitatīvus un mūsdienīgus produktus un nodrošināt to sistemātisku un savlaicīgu nomaiņu uzturēšanas un remonta gaitā.

Šīs rokasgrāmatas sadaļas mērķis, apkopojot labiekārtojuma galvenos principus, radīt kopējo zināšanu un nosacījumu platformu līdz brīdim, kamēr tiks izstrādāts Rīgas vēsturiskā centra labiekārtojuma elementu katalogs.

Rīgas vēsturiskā centra labiekārtojums laika griezumā. (apakšsadaļa izveidota, atsaucoties uz paņemtajiem komentāriem un tiks papildināta ar tekstu un attēliem)

Rīgas vēsturiskā centra īpašo raksturu veido ne tikai laiku gaitā veidojusies telpiskā struktūra – ielas, laukumi, parki, krastmalas un pagalmi, bet arī arhitektūra plāšā nozīmē un materialitātē. Mēs esam pieraduši kultūrvēsturiskās vērtības attiecināt uz ēku fasādēm, to augstumu un kompozīciju. Taču arī publiskās ārtelpas labiekārtojuma elementi veido Rīgas centra īpašo atmosfēru, tāpēc svarīgi saprast, kādi labiekārtojuma elementi saglabājušies līdz mūsdienām, kādus principus un tehnoloģijas agrāk pielietoja būvmeistari un kā līdzsvarot mūsdienu publiskās ārtelpas izmantošanas vajadzības ar kultūrvēsturisko kontekstu.

Publiskās ārtelpas labiekārtojums ir mainīgs un visvairāk pārveidojams laikam rītot. Ielās tiek mainīti iesegumi, izaug un nomirst koki, nolietojās un tiek aizstāti ar jauniem soliņi, LED reklāmu spilgtums aizstāj barokālo apaļo afišu stabu aplimēšanas komunikatīvo naivumu. Jaunās tehnoloģijas liek mainīt gaismekļu izskatu, elektrības apgaismojumam nomainot gāzes laternas, bet ūdens apgādes tehnoloģiskie un pārvaldības aspekti ietekmē publisko dekoratīvo ūdeņu, tādu kā strūklakas, ūdens ņemšanas un dzeršanas vietas, esamību publiskā ārtelpā. Taču daudzās RVC vietās iespējams atrast aizgājušā laikmeta materiālās liecības, kas veido to īpašo, nostalgisko “Vēsturiskās Rīgas” tēlu. Tēlu, kuru pazīst pasaulē, kurš rada emocionālo piederības sajūtu rīdziniekiem un kuru brauc lūkoties Rīgas viesi.

Rīga gadiem rītot saglabājusi publiskā ārtelpā daudz pagātnes materiālo liecību, no kuriem lielāka daļa ir apstādījumi, iesegumi, apgaismojums un strūklakas. Atrodami arī nelielās inženierbūves, ūdens ņemšanas un dzeršanas vietas, soliņi un atkritumu tvertnes. Lielā kultūr-vesturiskā “bagātība” atrodamā pazemē – no cara laikiem palikušās inženiertehniskās komunikācijas.

Apstādījumi

Iesegumi

Apgaismojums

Strūklakas

Ūdens pumpji

Inženiertehniskās būves

D daļas struktūra

Katram labiekārtojuma elementam veltītā sadaļa organizēta trijās kopās: labiekārtojuma elementa apraksts, tā ierīkošanas nosacījumi un elementa izmantošanas labas prakses piemēri. **Attēlā D2 LE tabula** labiekārtojuma elementi apkopoti grupās un kopās, lai rokasgrāmatas lasītājam veidotos priekšstats par elementu kopu dažādību katrā grupā. Nosacījumi veidoti no vispārīga uz specifisko, piemēram, no sākuma ievietoti uz visiem apstādījumiem attiecināmie nosacījumi, pēc tam – specifiski katram ārtelpas elementam, piemēram, ielām, parkiem, krastmalām.

Labiekārtojuma elementu daļa strukturēta pēc noteikta labiekārtojuma elementa grupām (iesegumi, apstādījumi, atpūtas vietas u.c.) Tēmas, kas skar vairākus labiekārtojuma elementus (piemēram, universālais dizains, viedie risinājumi), iekļautas zem katra elementa nosacījumiem. **Piemēram, XXXX (aprakstīt piemēru)**

Katrā apakšdaļa organizēta tā, lai attiecinātu nosacījumus uz labiekārtojuma elementu grupas noteikto kopu (piemēram, sadaļa “apstādījumi” nosacījumi sagrupēti atsevišķi kokiem, krūmiem zālienam) vai ārtelpas elementu (piemēram, universālais dizains ielu segumos). Dažādo apakšdaļu nosacījumi izstrādāti dažādādās detalizācijas pakāpēs. To nosaka esošā normatīvā regulējuma esamība vai trūkums. Piemēram, apakšdaļā “Apgaismojums” ietverti tikai vispārīgi nosacījumi un piemēri, jo Rīga nav apgaismojuma koncepcijas un vairāku ar apgaismojumu saistīti risinājumu iekļaušana Vadlīniju rokasgrāmatā nav iespējama bez to apspriešanas profesionālā sabiedrībā.

D1. attēls. “D sadaļas struktūra” (tiks izstrādāts rokasgrāmatas maketēšanas procesā)

Vides pieejamība vai universālais dizains

Vides pieejamība tiek īstenota, pielietojot universālā dizaina principus. Universālais dizains (UD) ir pieeja dizainam, kas palielina iespējas uzlabot dzīves kvalitāti plašam cilvēku lokam. Tas ir dizaina process, kas ļauj un dod iespēju daudzveidīgai sabiedrībai uzlabojot cilvēku sniegumu, veselību un labsajūtu, kā arī sociālo līdzdalību. Tas rada produktus, sistēmas un vidi, kuru var izmantot pēc iespējas vairāk cilvēku neatkarīgi no vecuma, spējām vai situācijas. Citi universālā dizaina termini, kas tiek izmantoti visā pasaulē, ir dizains visiem, iekļaujošs dizains un dizains bez šķēršļiem. UD terminoloģija un nozīme dažādās valstīs atšķiras un bieži atspoguļo katras valsts sabiedrības vērtības. Kultūras atšķirības ietekmē kustības pieņemšanu dažādās valstīs. Tomēr kopējais sociālās iekļaušanas mērķim jācaurvij valstu likumus, politiku un praksi. (sk. E:37)

Iekļaujošs dizains publiskajā ārtelpā nav tās kvalitātes papildus prasība, bet publiskās ārtelpas dizaina stūrakmens. Saskaņā ar pilsētu ilgtspējīgās attīstības mērķiem⁹, līdz 2030 pilsētām jānodrošina droša, iekļaujoša un pieejama vide publiskajā ārtelpā un publiski izmantojamās zaļajās ārtelpās, īpašu uzmanību veltot sievietēm, bērniem, senioriem un cilvēkiem ar kustību traucējumiem. Šis mērķis ir pamata nosacījums, ikdienā strādājot pie ārtelpas elementu plānošanas un labiekārtojuma elementu risinājumiem būvprojektos.

⁹ ANO Ilgtspējīgās attīstības mērķis 11. Ilgtspējīgas pilsētas un kopienas. 11.7.

Jau 1997. gadā arhitektu, produktu dizaineru, inženieru un vides dizaina pētnieku darba grupa Ziemeļkarolīnas štata universitātē definēja 7 vispārējos UD principus:

- Vienlīdzīga izmantošana
- Elastība lietošanā
- Vienkārša un intuitīva izmantošana
- Uztverama informācija
- Kļūdu tolerance
- Zema fiziskā piepūle
- Lielums un telpa pieejai un lietošanai

Balstoties uz šiem principiem, daudzas pasaules pilsētas, īpaši pēdējā desmitgadē, izveidoja vadlīnijas universālām dizainam pilsētvidē, kuras integrētas normatīvajā ietvarā un tiek īstenotas ikdienas publiskās ārtelpas pārveidošanas projektos. Tādas pilsētas, ka Berlīne, Antverpene, Prāga, Maskava, Amsterdama, Eindhovenē un citas sistemātiski pielieto UD principus publiskā ārtelpā

Latvijā patreiz ir vairāki dažāda līmeņa normatīvie dokumenti, kuri regulē vides pieejamību. Labklājības ministrijas uzdevumā Latvijas Cilvēku ar īpašām vajadzībām sadarbības organizācija SUSTENTO izstrādāja Vadlīnijas vides pieejamībai publiskām būvēm un telpām un publiskajai ārtelpai, kuri nosaka universālā dizaina pamatprincipus būvēs un ārtelpā.

Tādas Latvijas pilsētas kā Liepāja un Kuldīga izstrādājuši labas prakses rekomendācijas vides pieejamības nodrošināšanai cilvēkiem ar redzes traucējumiem. Liepājā pirmā vides pieejamības nodrošināšanas koncepcija izstrādāta 2009. gadā, bet 2015. gadā Baltijas Arhitektūras centrs sadarbībā ar neredzīgo integrācijas biedrību *Es redzu* ar Kuldīgas novada domes atbalstu izstrādāja koncepciju “*Vide bez barjerām Kuldīgas vēsturiskajā centrā*”, kuru pilsēta veiksmīgi realizēja.

Rīgā universālā dzinaina vairāki nosacījumi iekļauti RTP un RVC TP un principi tiek realizēti praksē, sadarbojoties ar nevaldības organizācijām Apeirons, Es redzu. Taču neskatoties uz realizēto projektu skaitu, to kvalitāte cieš no kopējā redzējuma, tehnoloģiju un inovatīvo materiālu trūkuma. Šī rokasgrāmata tiek izstrādāta laikā, kad Rīga un īpaši tās vēsturiskais centrs tikai gaida uz universālā dizaina vadlīnijām, kuras ir vienas no prioritāri izstrādājmām.

Vadlīniju rokas grāmatā ietverti universālā dizaina risinājumi attiecībā uz ielu publisko ārtelpu. Nav iekļauti aspekti, saistāmi ar būvi (kāpnes, margas, lifti u.c.). Uzsvars likts uz univesalā dizaina principiem horizontālajās virsmās, jo tieši iesegumi ir viens no universālā dizaina īstenošanas rīkiem publiskajā ārtelpā.

Uniiversālā dizaina risinājumi horizontālajām virsmām atrodami sadaļā “D2. Ielu iesegumi un horizontālās virsmas”. Sadaļās, kurās apskatīti citi labiekārtojuma elementi, arī iekļauti dažādi konkrētu labiekārtojuma elementu risinājumi un elementu izvietojšanas principi, kas risina vides pieejamības jautājumus. Piemēram, XXXXXXXXXXXXXXXX (atrast vienu/divus piemērus un aprakstīt)

Viedie risinājumi.

Mainīgās sociālās struktūras un iedzīvotāju paradumi ļauj pavadīt ārtelpā ne tikai brīvo laiku, atpūšoties un sportojot, bet arī atklāj ārtelpu kā potenciālu vietu darbam un citkārt iekštelpās darītām aktivitātēm. Urbānās vides mainība Viedās pilsētas virzienā nozīmē dažādu tehnoloģiju un pakalpojumu ienākšanu pilsētvidē, jaunu funkciju un elementu parādīšanos. Ilgtspēja kā mērķis tiek realizēta izmantojot šos jaunus elementus. Datu vākšana, interaktīvi elementi, tehnoloģiju atbalsts – tie visi ir jauni spēlētāji, kas ienāk publiskajā ārtelpā, un kuri jāintegrē esošajā ārtelpas un labiekārtojuma elementu saimē.

Dažādām funkcijām atsevišķos laika posmos ir nepieciešams nodrošināt elektrības pieslēgumu publiskajā ārtelpā. Svētkos, kultūras pasākumos, ielu tirdzniecībai, tradicionālajiem gadatirgiem u.c. WiFi pārklājums visā pilsētā jau ir kļuvis par normu. Videonovērošanas kameras un dažādi braucēju un gājēju uzskaites un vides apstākļu monitoringa sensori attīstās pilsētas mēroga tīklos.

Šie tehnoloģiskie papildinājumi ir gan iespēja, gan vienlaikus risks, kas izpaužas kā daudzu jaunu elementu nekontrolēta parādīšanās publiskajā ārtelpā, tā radot vēl lielāku haosu un vizuālo piesārņojumu.

Par neatņemamu labiekārtojuma sastāvdaļu kļuvuši šādi tehnoloģiskie risinājumi:

- Elektrības pieslēgums ārtelpā – sadalnes, iekārtu, stendu pieslēgšanai, labiekārtojuma elementu pieslēgumi u.c.
- Viedierīču uzlādes punkti
- mobilitātes punkti
- Roku dezinfekcijas stacijas
- WiFi punkti
- Datu vākšanas sensori (gaisa kvalitātes monitorings, auto, gājēju kustības...)

Sadaļās, kurās apskatīti citi labiekārtojuma elementi, arī iekļauti dažādi konkrētu labiekārtojuma elementu risinājumi un elementu izvietojuma principi, kas risina vides pieejamības jautājumus. Piemēram, XXXXXXXXXXXXXXXX (atrast vienu/divus piemērus un aprakstīt)

Labiekārtojuma elementu grupas

	Apstādījumi Koki Koku apdobs un apstādījumu joslas Krūmi, liānas, ziemciešu un graudzāļu biotopi zāliens augu konteineri Ielu apstādījumi Apstādījumi laukumos Parku apstādījumi Pagalmu, priekšdārzu apstādījumi Pagaidu risinājumi	Iesegumi un horizontālās virsmas Ielu iesegumi Ielu profili Ielu iesegumu projektēšana un remonts Iesegumi laukumos	Arhitektūras mazās formas Atpūtas elementi - Soliņi, Tīrības uzturēšanas elementi Ielu kafejnīcas strūlakas dzeramā ūdens krāni Rotaļu laukumi Elektrouzlādes stacijas Elektrības pieslēgumi pilsētā Citi infrastruktūras elementi
Apgaismojums ielu/funkcionālais apgaismojums arhitektoniskais/dekoratīvais apgaismojums svētku apgaismojums	Satiksmes organizācijas infrastruktūra luksofori ceļazīmes bolardi, stabiņi norobežojošās margas žogi	Navigācijas elementi Norādes, stabi informācijas paneļi (t.sk. digitālie), kartes ielu un adrešu plāksnītes ielu pulksteņi	Pieturvietas sabiedriskā transporta pieturas ūdens transporta pietātnes
Velonovietnes Velonovietnes velo servisa punkti mikromobilitātes stāvvietas	Reklāmas un afišu stendi Afišu stabi Afišu stendi Reklāmas stendi Digitālie ekrāni	Nelielas būves Kioski, paviljoni WC Ielu tirdzniecība - Tirdziņu nojumes Tirdzniecības stendi Degvielas uzpildes stacijas	Vides māksla Pieminekļi Mākslas objekti, instalācijas Piemīņas zīmes Grafiti, ielu māksla

D2. attēls. Labiekārtojuma elementu grupas (Tabula tiks pārveidota un papildināta ar ikonografiku)

Publiskās ārtelpas apsaimniekošana un uzturēšana (sadala tiks pārskatīta un papildināta)

Plānojot un ierīkojot publisko ārtelpu, bieži vien maz tiek domāts par to, kurš un kādā veidā tās uzturēs un apsaimniekos. Taču tieši labiekārtojuma elementu, tajā skaitā arī apstādījumu, pienācīga, nepārtraukta un pārdomāta uzturēšana nodrošina vides pievilcību un drošību laika gaitā. Apsaimniekošanas un uzturēšanas pārvaldības sistēmai jākalpo kvalitatīvas, ekonomiski un sociāli līdzsvarotas, ilgtspējīgas pilsētvides dzīvei.

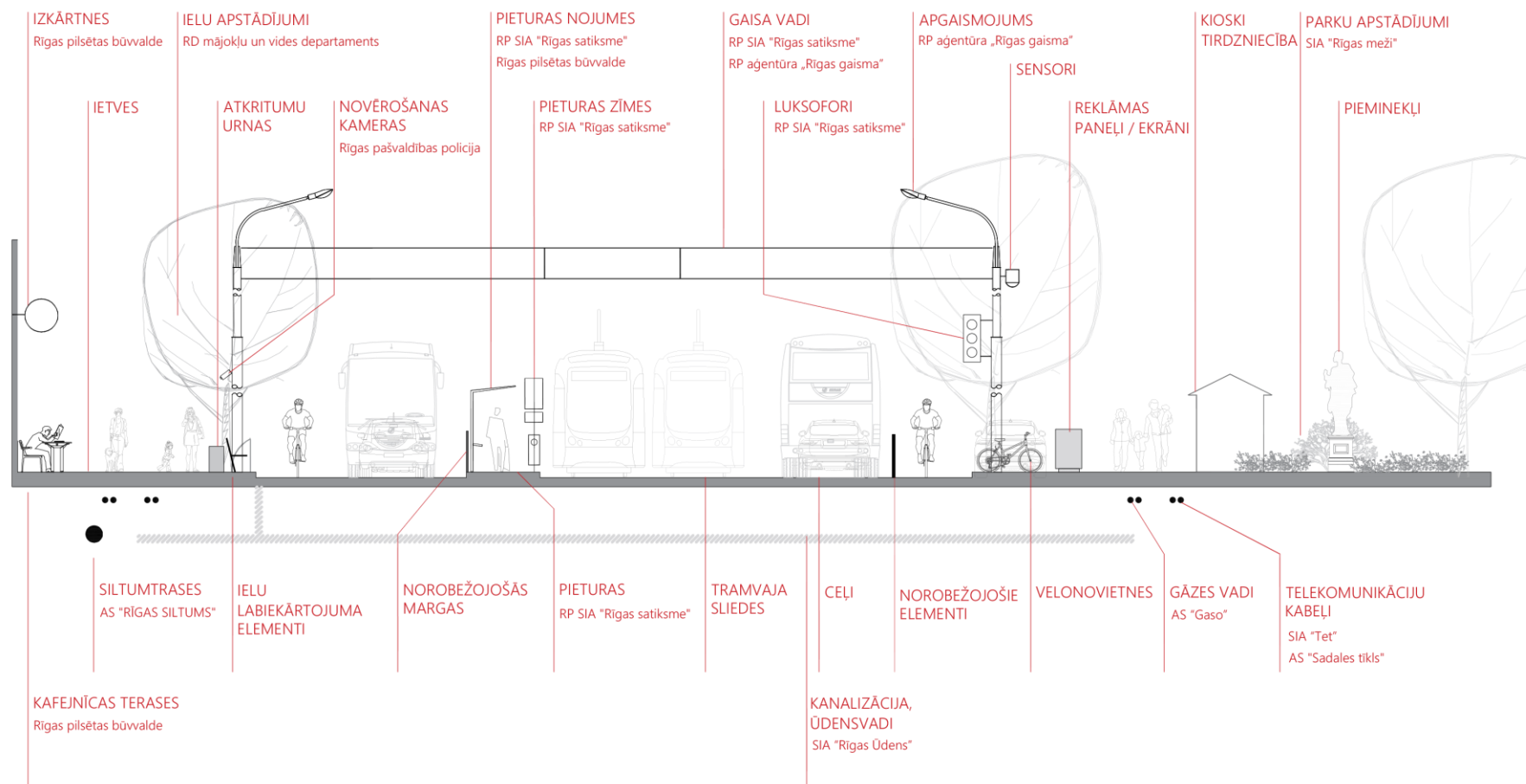
Rīgas vēsturiskam centram nav īpaši veidota apasaimniekošanas pārvaldība. Tā ir iekļauta Rīgas pārvaldības sistēmā, kurai šodien trūkst veinotas pieejas publiskās ārtelpas uzturēšanai. Vienotas pieejas trūkums ietekmē normatīvā ietvara kvalitāti (pilsētvides uzturēšanas vairāki saistošie noteikumi), un, visredzamāk, ārtelpas fiziskā auduma kvalitāti.

Vēsturiski pēctecīgā aprūpe nodrošināta Rīgas dārziem un parkiem, kuru šodien veic pašvaldības kapitālsabiedrības "Rīgas meži" nodaļa "Rīgas dārzi un parki". Kopš 19. gadsimta vidus, kad 1879. gadā tika nodibināta Centralizēta Rīgas pilsētas sabiedrisko apstādījumu municipālā pārvaldes sistēma - pilsētas dārzu pārvalde. Rīgas dārzus un parkus pārraugošā iestāde 135 gadu pastāvēšanas laikā piedzīvojusi neskaitāmas pārveides un reorganizācijas, taču Rīgas parku uzturēšana un kopšana nezaudēja savu kvalitāti un meistarību.

Mazāk veicās Rīgas centra ielām. Pilsētas dārzu pārvaldes, kas atbildēja par tajā laikā salīdzinoši nedaudzajiem ielu un laukumu apstādījumiem, delīgējums gadsimtu reorganizāciju laikā tika sadrumstalots. Šo procesu ietekmēja sociāli-ekonomiskās pārmaiņas un sociālās katastrofas, kuras piedzīvoja Latvija un Rīga pēdējos divos gadsimtos. Vēl viens iemesls – kādreiz inovatīvas pieejas publiskajai ārtelpai kā pārsvarā zaļai infraskturūrai, pakāpeniskā izzūšana. Ja 19. gadsimta beigās -20. gadsimta sākumā visas publiskās ārtelpas – tajā skaitā laukumi un ielas, tika plānotas vienīgi kā zaļā struktūra un tika ierīkoti ar bagātīgiem apstādījumiem, 20. un īpaši 21. gadsimta sākums pārveidoja ielas (arī laukuma) uztveri kā tehniskās inženierbūves. Centralizēta sabiedrisko apstādījumu pārvaldes sistēma tika sadrumstalota, ielu, laukumu, pagalmu un daudzo neapbūvēto ārtelpu, kuras izveidojās sociālo katastrofu rezultātā, pārvaldība tika pārdelegēta vairākām institūcijām un privātpersonām, nerēķinoties ar ārtelpas vienoto publisko izmantošanu.

Šodien Rīgā publiskās ārtelpas labiekārtojumu, neskaitot inženierkomunikācijas, apsaimnieko un uztur **11 dažādas (nepieciešamā papildus precizēšana)** publiskās un privātās institūcijas, kas negatīvi ietekmē šādu ārtelpas struktūras elementu apsaimniekošanu, kā ielas un īpaši ielu apstādījumi, maģistrālo ielu sadalošās joslas, laukumi, skvēri, publiskie pagalmi, dzelzceļam pieguļošām ārtelpas, neapbūvētas privāto īpašumu ārtelpas.

Attēlā D3 apkopotas un vizuāli parādītas esošās institūciju atbildības par publiskās ārtelpas labiekārtojuma elementu apsaimniekošanu. Nākotnē nepieciešama šo atbildību salāgošana ar mūsdienu publiskās ārtelpas vajadzībām.



D3. attēls. Publiskās ārtelpas labiekārtojuma pārvaldības struktūra (attēlā redzama informācija tiks pārbaudīta, papildināta un, iespējams, pārstrukturēta)

D.1 Apstādījumi



Sadaļas saturs

Apraksts: Centra ielu apstādījumu zemās kvalitātes iemesli; Darbības, kas veicina bioloģiskās daudzveidības palielināšanu; Darbības, kas veicina bioloģiskās daudzveidības palielināšanu; Apstādījumu procesa koprades principi; apstādījumu veidi;

Apraksts

Rīgas vēsturiskā centra apstādījumiem īpaša loma visas pilsētas zaļā struktūrā. Tie simboliski - veido pilsētas tēlu un dod priekšstatu gan pilsētas iedzīvotājiem, gan viesiem, gan uzņēmējiem par Rīgas pilsētas pamata vērtībām un tas vides veidošanas uzstādījumiem. Centra apstādījumu struktūrai ir kultūrvēsturiskā vērtība, tās savā lielā daļā tapušas pilsētai veidojoties gadsimtu laikā (sk. B sadaļu).

Centra apstādījumi ir zaļās Rīgas vizītkarte. Tie ir svarīga visas pilsētas biotopa komponente. Tie nodrošina visas pilsētas zaļās struktūras nepārtrauktību un savienojamību, saglabājot ekoloģisko līdzsvaru. Centra apstādījumi regulē ekstremālās temperatūras, kuras rada apbūvētās un iesegtas platības, radot paēnu, regulējot gaisa cirkulāciju un mitrumu (pieaudzis veselīgs koks spējīgs iztvaicēt līdz 200 l mitruma dienā (ref) , samazina smalko putekļu (PM10 līdz 40%(ref) un Co2 koncentrāciju gaisā, līdzsvaro negatīvo ātrās satiksmes ietekmi gan uz cilvēkiem gan uz ēkām.

Apstādījumiem Rīgas centrā ir arī lielā sociālā nozīmē. Rīgas centrā lapotnes pārsega pārklājums stipri retināts un fragmentārs salīdzinājumā ar citiem Rīgas rajoniem un īpaši ar Pierīgas pilsētas telpu. To veido centra parki un dārzi, kā arī koki pagalmos un nelielā mērā arī apstādījumi ielās. Centra parkos, dārzos, ielas, krastmalas izmanto daudz un dažādu cilvēku, apstādījumi, ja prasmīgi uzturēti, gadā par cilvēku emocionālu komfortu, stiprina sezonu maiņu sajūtu, uzlabo un veido pilsētvides estētisko kvalitāti. Rīgas centrā nav pilsētmežu, tāpēc lielāko zaļo platību, dārzu un parku kvalitatīvā uzturēšana un veidošana īpaši svarīga.

Rīgas centrā ir blīvi apbūve un ielu tīklojums. Daudzu māju pagalmi pārtapuši par stāvvietām, bet tomēr nozīmīgo centra zaļās infrastruktūras daļu veido māju, kuri ir privātā īpašumā, pagalmu apstādījumi. Tie ne vien nodrošina semi publiskās ārtelpas kvalitāti, bet arī ir neaizstājams centra zaļās struktūras elements, kurš nodrošina visa zaļa tīklojuma nepārtrauktību. Pilsētai svarīgi stratēģiski pieiet sadarbībai ar īpašniekiem, lai saglabātu, uzlabotu un dažādotu pagalmu apstādījumus.

Tāpat kā ielu kafejnīcu izveides jautājumos, arī apstādījumu izveidei nepieciešama kompetenta un profesionāla starpinstitucionāla sadarbība, kas neaprobežotos tikai ar normatīvu ievērošanu, kuros nav ņemti vērā mūsdienīgi koku stādīšanas risinājumi urbānā vidē. Pienācis laiks, izmantojot modernās tehnoloģijas izskatīt iespēju stādīt kokus pie vai uz apakšzemes komunikācijām, lai arī pašlaik to nepieļauj aktuālais normatīvais regulējums. Ja koku stādīšana Rīgas vēsturiskajā centrā iespējama tikai saskaņā ar pastāvošajām normām, tad lielā daļā ielu to nav iespējams veikt, kā rezultātā zūd publiskās ārtelpas kvalitāte.

Apstādījumu struktūrā ļoti liela nozīme ir kokiem. Tie iespaido pilsētas klimatu 10 reizes vairāk nekā zālieni, jo to lapotnes platība salīdzinot ar koka aizņemto platību, t.sk., zāliena platību pārsniedz apmēram 10 reizes. Nodrošināt plānotajam kokam 2m attālumu no pazemes inženierkomunikācijām daudzos gadījumos neatļauj ielas platums un komunikāciju īpatsvars, taču ir pieejami daudz mūsdienīgi, tieši šādiem gadījumiem radīti, specifiski materiāli sakņu kamolu ierobežošanai un komunikāciju pasargāšanai urbānā vidē, kas jārisina katra konkrētā projekta ietvaros, ieinteresētā sadarbībā komunicējot un rodot risinājumus visās projekta sadaļās, visu projektā iesaistīto un institucionāli atbildīgo starpā.

Lielā satiksmes intensitāte, uz ātro satiksmi orientēts ielu dizains, kā arī blīvs ielu un inženierkomunikāciju tīklojums rada nelabvēlīgus ielu apstādījumu veidošanas un augšanas apstākļus. Rīgas centra ielu apstādījumu struktūra veidotā pirms vairākiem gadu desmitiem un nav sistemātiski atjaunotā. Tomēr lielākajā daļā Rīgas centra ielu, apstādījumu kvalitāte ir ļoti zema. Tieši tas, akumulējot autosatiksmes plūsmas un intensīvu gājēju kustību, pārtrauc dārzu, parku un pagalmu lapotnes pārsegu un veido barjeras un pārrāvumus Centra zaļajā infrastruktūrā. Ielas apstādījumu kvalitāte ir spilgtā kontrastā ar parku, dārzu un pagalmu apstādījumu kvalitāti. Pēdējie, vēsturiski veidoti, tiek pienācīgi uzturēti un kopti, turpretim ielu apstādījumi praktiski netiek atjaunoti, un to uzturēšana ir minimāla. Dažu “zaļo” ielu, tādu kā Kr. Valdemāra iela, Cēsu iela, Miera iela un citu, stādījumi tika veidoti pagājušā gadsimta otrajā pusē.

Jaunie apstādījumi Centra ielās netiek (ar retiem izņēmumiem, kā, piemēram, Kr. Barona ielā) sistemātiski veidoti. Tomēr tieši ielu apstādījumi Rīgas centrā ir tie zaļie koridori, kuriem jāsavieno Pierīgas un rajonu zaļās telpas savā starpā, nodrošinot pilsētas vides ekoloģisko vērtību un bioloģisko daudzveidību.

Ielu apstādījumi Rīgas centrā, kā arī ielās ārpus tā, ir vienveidīgi gan augu sortimenta, gan arhitektoniskā ziņā. Pilsētas, kas sistemātiski un daudzveidīgi veido apstādījumus, tādējādi palielinot bioloģisko daudzveidību, sauc par biofilijas pilsētas (*biophilic cities*). Biofilijas pilsētas apstādījumu sistēmas veidošanas mērķis ir saglabājot esošās kvalitātes, panākt estētiskās, funkcionālās un ekoloģiskās kvalitātes uzlabošanu, palielinot apstādījumu bioloģisko daudzveidību. Lai Rīgas centrā tas notiktu samērā ātri, nepieciešams sistemātiski pieiet tā apstādījumu sistēmas atjaunošanai, vienlaicīgi īstenojot darbības, kas veicina Rīgas centra zaļās infrastruktūras atveseļošanu.

Centra ielu apstādījumu zemās kvalitātes iemesli

Samērā šaura ielu telpa savienota ar lielo abu – ātrās un lēnās – satiksmes intensitāti

Blīvs pazemes inženierkomunikāciju pārklājums un pazemes telpas trūkums

Pretrunīgi un fragmentēti normatīvi, kas regulē apstādījumu veidošanu

Neefektīva pārvaldība: sektorāli sadrumstalota ielu apstādījumu atjaunošana, uzturēšana un kopšana

Nesistemātiskā zaļās infrastruktūras plānošana un plānu ieviešana

Centra apstādījumu struktūras trūkumus var apkopot šādi:

0. Bioloģiskās daudzveidības trūkums (gandrīz 100% trešās pakāpes kokaugi (koki), nav izveidoti pirmās un otrās pakāpes stādījumi (ziemcietes mēraudzāles un krūmi).
1. Kokaugu sortimenta vienveidība (apmēram 80% liepas, 20% citas sugas)
2. Stādījumu augsnes degradācija. Nenosegtas apdobes augsne tiek nomīdīta, sablīvēta, lielākā daļā pakļauta erozijai, atsedzot saknes. Tas pasliktina koku augšanas apstākļus, saīsina koku ilgmūžību, samazina vides ekoloģisko kvalitāti.

Tāpēc ielu apstādījumu atveseļošanai Rīgas centrā ir jābūt pašvaldības prioritātei. Ņemot vērā, ka apstādījumi ir dzīvie labiekārtojuma elements, kurš dinamiski attīstās laikā un telpā, tam nepieciešams izveidot labu uzturēšanas un kopšanas sistēmu. Tā ir tikpat svarīga, kā pareiza apstādījumu ierīkošanas tehnika. Šādai sistēmai jānodrošina:

1. Uzturēšanas un kopšanas plānu
2. Detalizētu un pēctecīgu dendroloģisko inventarizāciju un novērtējumu;
3. Dabīgo procesu atbalstu, ierīkojot stādījumus, kuriem nepieciešama mazāka kopšana un kuriem zemākās ierīkošanas izmaksas.;
4. Nepieciešamu ūdens daudzumu, īstenojot decentralizētu lietusūdens savākšanas sistēmu un nodrošinot īpaši nozīmīgiem zaļās infrastruktūras elementiem mākslīgās irigācijas sistēmas. Nokrišņu ūdeņiem un ūdenstilpņu ūdeņu izmantošanai apstādījumu laistīšanā jādod priekšroka.

Darbības, kas veicina bioloģiskās daudzveidības palielināšanu

1. Izmantot apstādījumiem visas no citiem elementiem brīvās vietas labiekārtojuma joslā un fasādes joslā
2. Izmantot dažādus apstādījumu veidus: kokaugu stādīšana gruntī, vertikālo apstādījumu veidošana, kokaugu stādīšana paceltajās apdobēs, pārvietojamo augu konteineru izmantošana, labiekārtojuma elementu un apstādījumu kombinētas formas.
3. Ierīkot pagaidu stādījumus, izmantojot viengadīgus un/vai savvaļas augus;
4. Ierīkot ekstensīvus jumta dārzus uz ēkām ielu telpā – uz ēkām ar plakano jumtu, uz pieturvietu paviljonu jumtiem, ēku pārkarēm, tirdzniecības kioskiem un citiem;
5. Ierīkot lietus dārzus esošajās garajās apdobēs un plānot tos, rekonstruējot ielas segumus;
6. Ierīkot pastāvīgus vai pagaidu stādījumus stāvvietās.

Kokiem ir nozīmē cilvēku psiholoģiskā labsajūtā, daudzi cilvēki veido emocionālās saiknes ar pilsētas apstādījumiem un to pārveidošana ietekmē viņu piederības sajūtu. Tāpēc, ka centra apstādījumiem lielā sociālā nozīme, to ierīkošana jāiesaista dažādas sociālās grupas un jāveido pašvaldības un sabiedrības sadarbības modeļi.

Apstādījumu procesa koprades principi

- Iedzīvotāju iesaiste pagalmu apstādījumu ierīkošana un kopšanā
- Iedzīvotāju un organizāciju iesaistē ielu apstādījumu veidošanā
- Iedzīvotāju iesaiste parku un dārzu projektēšanā
- Sabiedrības interaktīvā informēšana par apstādījumu veidošanas pasākumiem projektēšanas laikā

Apstādījumi vispār un īpaši koki ir pilsētas zaļā arhitektūra. Tie kompozicionāli un arhitektoniski veido telpu, palīdz integrēt ēkas pilsētas ainavā. Tāpēc nepieciešams rūpīgi izstrādāt zaļās infrastruktūras atjaunošanas stratēģiju, plānojot katra ārtelpas struktūras elementa apstādījumu atjaunošanu.

Apstādījumu veidi

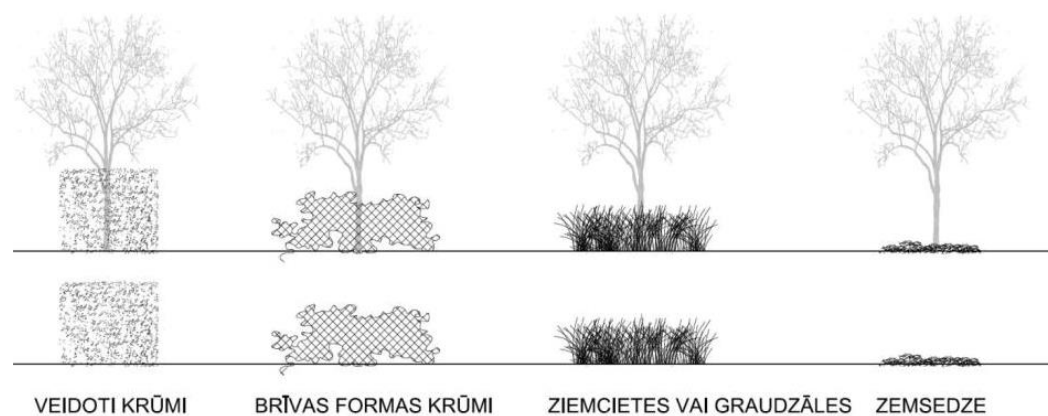
Pilsētvidē pastāv vairāki apstādījumu veidi. Tos var iedalīt divās lielās grupās: pastāvīgi stādījumi un īslaicīgi, uz noteikto laiku veidojami stādījumi. Pastāvīgus stādījumus veido gruntī stādīti koki, krūmi, tajā skaitā dzīvžogi, zemsedze (ziemcietes un graudzāles), ēku zaļie jumti un fasāžu vertikālie stādījumi, īslaicīgus apstādījumus veido stādījumi pārvietojamos dažādā izmērā augu konteineros, dekoratīvus viengadīgo augu stādījumus gruntī, piemērām, visu rīdzenieku iemīļotās krāšņās puķu dobēs pie Operas vai Brīvības pieminekļa. Katram apstādījumu veidam ir sava lomā pievilcīgās un veselīgas pilsētvides veidošanā. Pašvaldībai, veidojot Centra apstādījumu struktūru, nepieciešams ņemt vērā visu veidu stādījumus, radot estētisko, ekoloģisko un ekonomisko līdzsvaru.

Nosacījumi

Vispārējie nosacījumi

- ✓ Lai Rīgas vēsturiskā centra dažādot zaļo infrastruktūru, palielināt apstādījumu bioloģisko daudzveidību un estētisko kvalitāti, nepieciešams ievērot vairākpakāpju stādījumu principu, kas ir noteikts Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tematiskā plānojumā. Apstādījumu tematiskā plānojumā arī tiek definētas divpakāpju un trīspakāpju stādījumi. (*Apstādījumu ...*, 2015:16)

1. pakāpe – koki, lielizmēra krūmi;
2. pakāpe – brīvas vai cirptas formas krūmi vai augstās ziemcietes un graudzāles.
3. pakāpe – zemsedzes augi un/vai ziemcietes, zemās graudzāles, zāliens.



D4. attēls. Vairākpakāpju stādījumi

- ✓ Apstādījumu ar dabīgiem biotopiem plānošana un projektēšana jāintegrē gan estētiskus, kompozicionālus, gan vides un tehniskus aspektus. Intensīvi apbūvēta un daudzveidīgi izmantota pilsētvidē šādiem apstādījumiem rūpīgi jāpieskaņo segumu materiālus, segto platību formas un jāintegrē tajos mākslas darbus. Jā tādā veidā dabīgie biotopi tiek akcentēti pilsētvidē, tas pazemina vandalisma risku.
- ✓ Veidojot apstādījumus ar dabīgiem biotopiem, nepieciešams izstrādāt tematiski vienotu koncepciju un tās izstrādes laikā jāveido pārdomāta un efektīva komunikācija ar lietotājiem, kas ir gan informatīvā gan izglītojošā, jau projektēšanas laikā.
- ✓ Ja dabīgie apstādījumi veidoti nelielās platībās, piemēram, ielu labiekārtojuma joslās vai kā pilsētas laukuma kompozicionālie akcenti, tiem nepieciešams paredzēt stilistiski pieskaņotus aizsargelementus, kuri varētu tiks veidoti kā vides mākslas darbi, vai norobežot tos ar ārtelpas mēbelēm. Šāda aizsardzība īpaši nepieciešama, ja šādus apstādījumus nav paredzēt intensīvi uzraudzīt. Ja ierīkoti reprezentatīvas ārtelpās, tiem jāveido mākslinieciski vērtīgs dizains.
- ✓ Visās vietās, kuras nav paredzētas rekreatīvās vai citas intensīvas izmantošanas, jādod priekšroka apstādījumiem ar dabīgiem biotopiem ar iespējami mazākām uzturēšanas izmaksām.

D7. attēls. Apstādījumi ar dabīgiem biotopiem ar zemām uzturēšanas izmaksām

D8. attēls. Estētiski nepievilcīgs zālājs ar augstām uzturēšanas izmaksām

- ✓ Veidojot apstādījumus Rīgas centra, nepieciešams vairāk izmantot dabīgo biotopu potenciālu. Tos iespējams izmantot ne tikai parkos, bet arī specifiskiem nolūkiem, piemēram, ielu atdalošās (vidus) joslās, lietusdārzos, aizstājot ar tiem zālienu apstādījumu joslā, īpaši vietās, kur inženierkomunikāciju dēļ nav iespējams iestādīt kokus. Šādā veidā apstādījumi palielina bioloģisko daudzveidību, tiem samazinātas ierīkošanas un kopšanas izmaksas. Tomēr kopšana tiem ir nepieciešama. Tāpēc pašvaldībai saistošos noteikumos Nr. 146 "Rīgas pilsētas teritorijas kopšanas un būvju uzturēšana saistošie noteikumi" nepieciešams speciāli atrunāt dabīgo biotopu kopšanas nosacījumus.

D.1.1 Koki

- ✓ Koks ir dzīvs organisms, tas veidojās laikā gaitā. Tas nosaka pilsētvides koku veidošanas stratēģijas nepieciešamību, kura paredz gan skaidrus plānošanas, kopšanas un uzturēšanas nosacījumus un iekļauj dizaina vadlīnijas.
- ✓ Koki, līdzīgi arhitektūrai, definē telpu. Svarīgi, projektējot ārtelpas, domāt par koku formām, piemēroto augstumu, kompozīciju, stādīšanu grupās, rindās, alejās vai solitierus. Blīvi apbūvēta pilsēttelpā koks bieži ir dzīvinošs elements, kurš piešķir vietai īpašu atmosfēru.
- ✓ Pēc lieluma un vecuma, koki var tikt iedalīti trijās klasēs: lielie (virs 15 m), vidējie (no 10-15 m) un mazie (līdz 10 m). Kuras klases koki tiks iestādīti noteiktās vietās, atkarīgs no vietas mēroga, ārtelpas dizaina mērķa un ārtelpas struktūras elementa tipa (parks, iela, pagalmi utt.) (Tabula X)
- ✓ Minimālais attālums no koka stumbra līdz sakņu šķelšim – 0.6 m maziem, un 0.8 – lielajiem kokiem.

LIELUMA KLAŠE

Lieluma klase	Koka augums (m)	Gaidāmais pieauguša koka vainaga diametrs (m)
1. klase	> 15	> 10
2. klase	10 - 15	Līdz 7
3. klase	Līdz 10m	Līdz 5

D9. Tabula. Koku lieluma klases

- ✓ Stādot kokus, nepieciešams nodrošināt pietiekamu ūdens daudzumu un vietu ūdens infiltrācijai. Minimālais infiltrācijas laukums vienam kokam ir 6 m², minimāla telpa sakņu attīstības 16m² ar dziļumu 0.8 m. Koku rindu gadījumā katram kokam nepieciešamu telpu iespējams panākt, veidojot savienotās apdobs.
- ✓ Neplānoti koku grupu stādījumi pieļaujami dabīgas ārtelpas. Nepārdomāti iestādītām koku grupām ir mazināta vides vērtība un estētiskā kvalitāte.
- ✓ Koku rindas un alejas ir lineārās struktūras, kuras uzskatāmās par vidi veidojošiem arhitektoniskiem elementiem un parasti atrodas gar ēku fasādēm, ielām vai žogiem. Projektējot, svarīgi noteikt vienādu attālumu starp kokiem un saglabāt lineāro struktūru.
- ✓ Atjaunojot koku rindas un alejas, jāņem vērā esošo koku vainagu forma un suga. Kultūrvēsturiskā vidē izkritušos alejas kokus nepieciešams aizstāt ar dižstādiem (Tabulu D9)

1. Tabula Stādu tipi pēc stumbra apkārtmēra ¹³

Stāda lielums	Stumbra apkārtmērs (cm)	Piezīmes
Standarts	10 - 12	Jūtīgs pret mehāniskiem bojājumiem. Nepieciešama stumbra aizsardzība. Minimāla tūlītēja ietekme uz vidi
Mazs	12 - 14	Mazāk jutīgs pret mehāniskiem bojājumiem. Mazākais ieteicamais izmērs publiskajai ārtelpai. Minimāla tūlītēja ietekme uz vidi
Vidēji liels	14 - 16	Laba pretestība pret mehāniskiem bojājumiem. Laba tūlītēja ietekme uz vidi. Stādot un kopjot, jāpiesaista speciālists ar dizāna stādīšanas pieredzi
Liels	16 - 35	Laba pretestība pret mehāniskiem bojājumiem. Ieteicama tūlītēja ietekme uz vidi. Stādot un kopjot, jāpiesaista speciālists ar dizāna stādīšanas pieredzi
Dižstādis	36+	Laba pretestība pret mehāniskiem bojājumiem. Lieliskā tūlītēja ietekme uz vidi. Stādot un kopjot, jāpiesaista speciālists ar dizāna stādīšanas pieredzi. Plānojot, jāpiesaista ainavu arhitekts

D10. Tabula. Stādu tipi pēc stumbra apkārtmēra

- ✓ Koku rindas un alejas jāiekļauj pilsētvides koku veidošanas stratēģijā, paredzot to novērtējuma sistēmu, kopšanas un uzturēšanas nosacījumus.
- ✓ Saglabājot un papildinot esošās koku rindas, to kopšanas nosacījumos jāiekļauj ne tikai vainagu tīrīšanu, formēšanu vai augsnes uzlabošanas pasākumus, bet arī koku izņemšanu un aizstāšanu ar dižstādiem. Pieaugušos kokus izņem veselības stāvokļa dēļ, sabiedriskā transporta pieturvietās un vietās, kur transporta infrastruktūras projekti paredz esošā ielu profila maiņu. Pēdējā gadījumā izņemta pieaugušā koka vērtība tiek atlīdzināta, projekta teritorijā paredzot stādīt dižstādus, kuri pārstādīti ne mazāk par 5 reizēm un kuru stumbra apkārtmērs nav mazāks par 30- 35 centimetriem (sk. tabulu D10)

D11. attēls. Iestādīts atbilstoša izmēra dižstāds

D12. attēls. Iestādīts neatbilstoša izmēra stāds

Stāda parametri	Pārstādīšana (reizes)	Sumbra apkārtmērs (cm)	Vainags (cm)	Augstums (cm)
Standarta stāds, sakņu karmols sieta pinumā	3x		150-200	200-350
Mazs, sakņu karmols sieta pinumā	4x	10-18	150-200	350-500
Vidēj liels, sakņu karmols sieta pinumā	3x	10-12, 12-14, 14-16, 16-18	150-200	350-400, 400-500
Liels, papildus telpa, sakņu karmols sieta pinumā	4x	18-20, 20-25	150-200	350-400, 400-500
Dižstāds, papildus telpa, sakņu karmols sieta pinumā	4x	20-25, 25-30	150-200	400-500
Dižstāds, papildus telpa, sakņu karmols sieta pinumā	5x	20-25, 25-30, 30-40	200-300	500-700

⁹ <http://lap.uhi.org/objectids-store/200909/1/lightway%20Trees%20Spec.pdf>

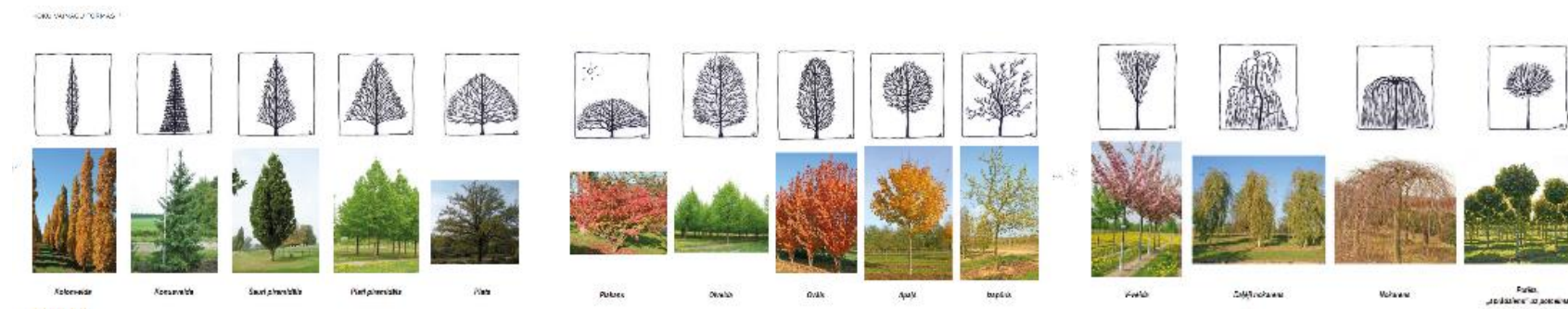
D13. Tabula. Pārstādīto stādu parametri

- ✓ Stādot jaunus kokus ceļa infrastruktūras pārbūves projekta ietvaros, tiem nepieciešams paredzēt modernas sakņu novadīšanas sistēmas (piemēram, Greenmax Silva Cell Systems vai līdzīgas. (Sk. **Piemēri, attēlu grupa xxx.**), aizpildītas ar tehnoloģiski piemērotu augsnes substrātu.
- ✓ Vietās, kur no koku rindas tiek izņemts viens vai divi koki, iespējama to aizstāšana ar jauniem stādiem, un/vai citas sugas kokaugi. Ja komunikāciju dēļ nav iespējama koku atstādīšana, koka vietā jāatstāda ziemciešu grupas, krūmveida kokaugus vai abu kombinācijas. Tādā veidā netiek samazināta apstādījumu vērtība un tiek palielināta apstādījumu bioloģiskā daudzveidība.
- ✓ Gadījumā, kad no koku rindas palikuši no 30% līdz 40% kokaugu, ieteicams mainīt kokus vienas telpas (ielas posmā vai kvartāla) ietvaros. Katrā gadījumā stādījumu atjaunošanas pasākumus jānosaka, vadoties no telpas rakstura, kokaugu veselības stāvokļa, bioloģiskās daudzveidības palielināšanas nepieciešamības, ka arī estētiskiem apsvērumiem.
- ✓ Projektējot koku rindas un alejas, nepieciešams noteikt, kāds rindas vai alejas tips piemērots projektējamai ārtelpai. Pastāv slēgto un atvērta tipa rindas, ar brīviem un polardētiem vainagiem (Attēls D14)



D14. attēls. Koku rindu tipi

✓ Atkarībā no pieejamas telpas mēroga, jāizvēlas kokus ar dažādām vainaga formām un lielumiem. (Attēls D15)



D15. attēls. Koku vainagu tipi

- ✓ Rīgas vēsturiskā centra ārtelpā un īpaši tās reprezentatīvās vietās jāstāda koku dižstādus. Stādi pēc lieluma iedalāmi 4 klasēs: standarta, mazie, vidēji lieli un dižstādi. Nav pieļaujams Rīgas vēsturiskā centra ārtelpā standarta un mazo stādu izmantošana. (sk. Tabulu D16)

2. Tabula Pārstādīto stādu standarta parametri

Stāda parametri	Pārstādīšana (reizes)	Sumbra apkārtmērs (cm)	Vainags (cm)	Augstums (cm)
Standarta stāds, sakņu kamols sieta pīnūmā	3x		150-200	200-350
Mazs, sakņu kamols sieta pīnūmā	4x	10-15	150-200	350-500
Vidēj liels, sakņu kamols sieta pīnūmā	3x	10-12, 12-14, 14-16, 16-18	150-200	350-400, 400-500
Liels, papildus telpa, sakņu kamols sieta pīnūmā	4x	18-20, 20-25	150-200	350-400, 400-500
Dižstāds, papildus telpa, sakņu kamols sieta pīnūmā	4x	20-25, 25-30	150-200	400-500
Dižstāds, papildus telpa, sakņu kamols sieta pīnūmā	5x	20-25, 25-30, 30-40	200-300	500-700

² http://lapuht.org/objects_store/200909/1/Highway%20Trees%20Spec.pdf

D16. tabula. Pārstādīto stādu parametri

Nosacījumi projektēšanas un būvdarbu procesā

- ✓ Publiskā ārtelpā stādāmiem kokiem jābūt augstās kvalitātes, kuru pārbauda sertificēts arborists.
- ✓ Izstrādājot pilsētvides projektus, to apstādījumu daļai jānodrošina dendroloģiskās, pēc nepieciešamības fitocenoloģiskās un biotopu izpētes projekta koncepcijas stadijā.
- ✓ Izstrādājot pilsētvides projektus visiem ārtelpas struktūras elementiem (parkiem, ielām dzīvojamo vai biroju ēku ārtelpām u.c.), pašvaldības institūcijām jāveido projektu nosacījumi, pieaicinot ainavu arhitektu
- ✓ Remonta vai pārbūves laikā koku stumbriem jābūt pasargātiem no iespējamiem bijājumiem, liekot tiem stumbru aizsargus. Sakņu zonai jābūt norobežotai ar būvdarbu aizsargelementiem. Ja darbi notiek sakņu zonā, jāpieaicina arboristu, kurš nosaka sakņu, stumbru un vainaga aizsardzības pasākumus.
- ✓ Rakšanas darbus nedrīkst veikt tuvāk par 2.5 m no stumbra. Ja sakņu zonā tiek veikts inženierkomunikāciju remonts, rakšanas darbos nedrīkst izmantot ekskavatoru, priekšroka ir gaisa lāpstas izmantošanai.
- ✓ Ierīkošanas būvdarbus pilsētvides projektos apstādījumu ierīkošanu jāveic ainavu būvniecības speciālistiem. Pašvaldībai būvniecības iepirkumos jāiestrādā prasības, kuras nodrošina šādu speciālistu piesaisti.

- ✓ Inženierkomunikāciju remonta darbu laikā to turētājiem darbam ar apstādījumiem jāpiesaista ainavu būvniecības speciālistus vai labiekārtošanas uzņēmumus.

D.1.2 Koku apdopes un apstādījumu joslas

- ✓ Koku apdopes ir galvenais apstādījumu elements, apstādījumu kvalitātes un veselības priekšnosacījums. Ja tās netiek pienācīgi ierīkotas un uzturētas, tiek mazināta ārtelpas estētiskā pievilcība, pasliktinās pilsētvides ekoloģija un koku augšanas apstākļi.
- ✓ Koku apdopes ir pamatresurss ātrai un ekonomiski pamatotai zaļās infrastruktūras atveseļošanai, bioloģiskās daudzveidības palielināšanai un ielu ārtelpas estētiskās vērtības celšanai. Var teikt, ka koku apdopes, tāpat kā iesegumi, ir pilsētas pārvaldības efektivitātes radītājs, kā arī pilsētas vadības cieņas pret pilsētniekiem atspoguļojums. Nekoptas koku apdopes ne vien bojā ielas izskatu, bet arī palielina putekļu daudzumu pilsētā. Īpaši no tā cieš gājēji, jo putekļi no automašīnu riepām un sīkputekļi no izpūtējiem, pirms pacelšanas gaisā līdz koku lapotnei, nosēžas uz ietvēm, ēku pirmo stāvu sienām un gājēju plaušās. Tāpēc viens no galvenajiem izaicinājumiem zaļās infrastruktūras atjaunošanai ir veidot otrās pakāpes stādījumus (krūmi un ziemcietes) esošajās koku apdobēs. (Attēls X lpp : X)

D17. attēls. Pareizi ierīkota apdobe ar krūmu un ziemciešu stādījumiem

D18. attēls. nepareizi ierīkota nekopta apdobe.

D.1.3 Krūmi, liānas, ziemciešu un graudzāļu biotopi

- ✓ Rīgas vēsturiskā centrā nepieciešams palielināt krūmu izmantošanu. Tie palīdz iezīmēt telpu, veido kompozicionālus akcentus, palielināt bioloģisko daudzveidību. Krūmi stādāmi visur, kur iespējams iestādīt kokus, tie var veidot grupas parkos, tikt kombinēti ar kokiem un ziemciešu stādījumiem.
- ✓ Krūmu stādījumus jāveido, ņemot vērā sociālās kontroles un drošības aspektus. Katrā publiskās ārtelpas elementa jānovērtē tā izmantošanas veidus, izvairoties no slēgtu telpu veidošanas.

D19. attēls. veiksmīgi ierīkoti krūmaugu stādījumi pilsētvīdē

D20. attēls. neveiksmīgi ierīkoti krūmaugu stādījumi pilsētvīdē, kuri veido slēgtu nedrošu telpu

- ✓ Krūmus ieteicams izmantot priekšdārzos, dzīvžogos, ielu apstādījumu joslās un ceļu atdalošās vidusjoslās.

- ✓ Krūmu, ziemciešu un graudzāļu stādījumi veidojami visās vietās, kur ir bioloģiski aktīvā augsne, tas nozīmē visās neiesegtās un neapbūvētās platībās. Šādiem stādījumiem lielākā ekoloģiskā un estētiskā vērtība un tiem jādod priekšroka zālienu izmantošanai.
- ✓ Jāizmanto krūmu formu un veidošanas daudzveidību – veidoti krūmi, zemsedzes kokaugi, brīvi augošo krūmu formas, ziedošus krūmus.



D21. attēlu grupa. Trīspakāpju stādījumi ielu publiskā ārtelpā. Kr. Barona iela, Rīga. (no SIA "ALPS ainavu darbnīca" arhīva)

- ✓ Ziemciešu, graudzāļu un dabīgo biotopu augi veiksmīgi izmantojami pilsētvidē, tajā skaitā arī Rīgas vēsturiskā centrā. Tos var izmantot dažādās situācijās: kā galveno stādāmo materiālu parkos un dārzos, kombinējot ar zālienu un kokiem; ielu apstādījumu joslās; kā kompozicionālo elementu laukumos un skvēros, ūdensmalu stādījumos; kā revitalizācijas rīku būvlaukumos un citās nedefinētās ārtelpās.
- ✓ Rīgas centrā ir daudz nekopto neapbūvēto zemesgabalu, kuri pazemina pilsētvides kvalitāti, rada pamestības sajūtu. Krūmu, ziemciešu, graudzāļu un dabīgo biotopu augus jāizmanto kā īslaicīgus apstādījumus nesabūvētās un neiesegtās platībās, sadarbojoties ar zemesgabalu īpašniekiem. Lai veicinātu šādu sadarbību, nepieciešams izstrādāt neapbūvēto zemesgabalu ārtelpu īslaicīgas izmantošanas stratēģiju.

D22. attēls. veiksmīgi ierīkoti
apstādījumi neapbūvēta zemesgabalā

D23. attēls. Nekopts neapbūvēts
zemesgabals, kas degrade pilsētvidi

- ✓ Projektējot ziemciešu, graudzāļu un dabīgo biotopu stādījumus, jāņem vērā to estētiskās un mākslinieciskās (krūmu struktūra, sugu kombinācija pēc ziedēšanas laikiem, krāsām, materiālu un augu mijiedarbību, smaržu) vides, izglītojošos, ekoloģiskos kritērijus, kā arī semantisko (vietējo un tradicionāli izmantojamo augu sortiments) un biotehniskus (augu atbilstība noteiktiem augšanas apstākļiem) aspektus.



Gaujas iela, Ādaži. (no SIA «Ie.La Inženieri» arhīva)



(no SIA "ALPS ainavu darbnīca" arhīva)



D24. attēlu grupa. Ziemciešu, graudzāļu un dabīgo biotopu augi ielu apstādījumos

- ✓ Blīvi apbūvēta pilsētvidē kāda ir Rīgas centrs, jāveido vertikālos apstādījumus, kuriem liels potenciāls arhitektoniski neveiksmīgo risinājumu vai ēku nepievilcīgo daļu estētikas uzlabošanai, slīpo zemes virsmu, kur zāliena ierīkošana un kopšana ir dārga, apstādījumiem, šaurās vietās, kur nav iespējams iestādīt citus augus, vietās, kur ir blīvs inženiertīklu pārklājums, konstrukciju žogus.
- ✓ Liānas un vītenaugi aug ātri, īsā laikā veido nozīmīgo lapotnes daudzumu, tādēļ tos var veiksmīgi izmantot ātri veidojot zaļās publiskās ārtelpas. Veidojot vertikālos apstādījumus uz ēku fasādēm vai brandmūriem, nepieciešams izmantot tiem speciāli paredzētās stiprinājuma konstrukcijas.

D.1.4 Zāliens

- ✓ Zāliens šajā rokasgrāmatā ir ekosistēma, kur dominē graudzāles, kuras aug organiskām vielām bagātā augšņu virsslānī. Zāliens ir nozīmīgā daļa parkos, ielās, bulvāros, to izmanto rekreācijai – sēdēšanai, spēlēm, sportam vai piknikiem. Zālienam svarīga loma pilsētas higiēnas un vides kvalitātes nodrošināšanai, tas ir mazina putekļu veidošanos, nodrošina ūdeņu infiltrāciju un regulē gaisa temperatūru. Zāliens ir arī arhitektonisks ārtelpas veidošanas rīks, kas savieno dažādas ārtelpas elementus vai nodala un akcentē noteiktās vietas.

- ✓ Ierīkojot zālienu, nepieciešams izvēlēties piemēroto zāliena tipu noteiktām vietām. Pastāv 4 zāliena veidi : ornamentālais zāliens (plānā kārtā, smalka faktūra, zema noturība pret nomīdīšanu, nepieciešama bieža pļaušana), parka zāliens (noturīgās un blīvākās faktūras graudzāļu sugas, zema noturība pret nomīdīšanu, pļaušana vidēji reta), futbola un golfa laukumu zāliens (blīva faktūra, augstā noturība pret nomīdīšanu, intensīvā kopšana), zāliena pļava (vairāku graudzāļu sugu maisījums, ekstensīva daudzveidīgā izmantošana, atkarībā no telpas rakstura).
- ✓ Zāliens ir visbiežāk izmantojams zemsedzes veids Rīgas centra apstādījumos un praktiski vienīgais ielu apstādījumos. Bieži tas nav pienācīgi kopts, tiek nomīdīts vai izdeg sausajās vasarās. Rīgas vēsturiskā centrā nepieciešams veidot zālienam alternatīvus zemsedzes veidus (sk. krūmi, liānas...)
- ✓ Projektējot zālienu publiskās ārtelpās, jāievēro lai tas saskanētu ar telpas kompozīciju un zāliena ierīkošanas mērķi (rekreācija, sports u.c.). Nav pieļaujams veidot šaurās, grūti kopjamās zāliena strēmeles. Zāliena platums nedrīkst būt mazāk par 1m.



D25. attēls. Pareizi ierīkota šaura apstādījumu josla



D26. attēls. Grūti kopjams un estētiski nepievilcīga šaura zāliena josla

- ✓ Nav ieteicams zāliens zem ielu mēbelēm un tehniskās infrastruktūras elementiem (soli, atkritumu urnas, ceļa zīmes, apgaismes stabi u.c.) Tas sarežģī kopšanu un palielina tās izmaksas. Vietās, kur ir liels tehniskās infrastruktūras blīvums, jāizmanto citi ieseguma veidi.

D27. attēls. veiksmīgi ierīkotas ielu mēbeles uz cietā ieseguma

D28. attēls. Nepareizi ierīkotas ielu mēbeles zālienā

- ✓ Zāliens nav ieteicams vietās, kuras šķērso gājēji (ielu garajās apdobēs, sabiedriskā transporta pieturu zonās, laukumu daļās ar intensīvu gājēju satiksmi u.c.)

D29. attēls. veiksmīgi ierīkoti apstādījumi zonā ar intensīvu gājēju satiksmi

D30. attēls. Bojāts zāliens, jo ierīkots zonā ar intensīvu gājēju satiksmi

- ✓ Intensīvi izmantojams zāliens jāpļauj 8-30 reizes gadā, pēc 1/3 likumā: nedrīkst pļaut vairāk par 1/3 no graudzāles augstuma virs zemes, lai nemazinātu tā dzīvotspēju. Zāliena augstums nedrīkst būt augstāks par 10 cm.
- ✓ Sausās vasarās un blīvi apbūvēta (iesegta) ārtelpa zālienam jānodrošina papildus laistīšana. Zāliena kopšanas izmaksas jāplāno, balstoties uz laika prognozēm. Sausuma periodos jārēķinās ar papildus kopšanas izmaksām. Vietās, kur nav iespējams nodrošināt pienācīgu zāliena kopšanu, jāizvēlas citus zemsedzes veidus, tādus kā darbīgie biotopi, zemsedzes krūmi un citi.
- ✓ Ekstensīvi kopjamais zāliens pļaujams 0-3 reizes gadā, taču tas nav ierīkojams intensīvi izmantojamās vietās un vietās, kur nepieciešams ornamentālais zāliens vai/un brīvi augoša zemsedze.
- ✓ Vietās, kur zāliens nav pienācīgi uzturēts un ir sliktā kvalitāte (neveido vienmērīgu pārklājumu, izdeg vasarā, tiek nomīdīts), piemēram, lielajos parkos, zem koku grupām, ceļu sadalošās vidusjoslās u.c., zāliens aizstājams ar dabīgo biotopu zemsedzi. Tas ne vien būtiski samazina uzturēšanas un kopšanas izmaksas, bet arī palielina estētisko kvalitāti un bioloģisko daudzveidību.
- ✓ Gadījumos, kad pieņemts lēmums ierīkot zālienu, nepieciešams ņemt vērā to augšanas apstākļus. Piemēram, zem koku grupām, kuru vainagi veido ēnu, slīpās virsmas, vietas, kurās nav iespējams/grūti piekļūt ar tehniku u.c. nav ieteicams ierīkot zālienu.



D31. attēlu grupa. Bioloģiski daudzveidīgi stādījumi Uzvaras parka (No SIA Rīgas meži arhīva) (pozitīvais piemērs)

D32. attēls. nekvalitatīvs zāliens ierīkots tā
augšanas apstākļiem nepiemērotā vietā

Zāliena projektēšanas un būvniecības nosacījumi

- ✓ Projektējot intensīvu vai ekstensīvu zālienu ārtelpā, projektā jāparedz aptuvenās uzturēšanas un kopšanas izmaksas.
- ✓ Ierīkojot zālienu, obligāti jāpieaicina zāliena ierīkošanas speciālists vai labiekārtojuma uzņēmums. Zāliena ierīkošanu nedrīkst veikt būvuzņēmējs, kuram nav piesaistīts zāliena ierīkošanas speciālists. Veicot iepirkumus, pašvaldības institūcijām iepirkuma dokumentos jāiekļauj prasība piesaistīt zāliena ierīkošanas speciālistu.
- ✓ Uzreiz pēc ierīkošanas, zāliena platības jānorobežo, lai pasargātu no nomīdīšanas.

D33. attēls. Norobežots nesen ierīkots
zāliens

D34. attēls. izmīdīts un nenorobežots nesen
ierīkots zāliens

- ✓ Būvdarbu pieņemšanas laikā Projekta pasūtītājam jānodrošina speciālista, kurš novērtē zāliena ierīkošanas kvalitāti, piesaisti. Būvdarbus nav pieļaujams pieņemt un saskaņot, ja šāda ekspertīze nav veikta. Šāda prasība jāieestrādā būvatļaujas nosacījumos.
- ✓ Sludinot iepirkumu būvdarbiem ārtelpā, tajā nepieciešams iekļaut zāliena ierīkošanas tehniskās prasības: augsnes sastāva prasības, zāliena tipa atbilstība ārtelpas kontekstam, vietas fiziskām īpašībām (ēnains, sauss, saulains) nomīdīšanas un erozijas iespējas izvērtējums, zāliena tipa izvēli u.c.
- ✓ Graudzāļu sastāvs maisījumā jānovērtē saskaņā ar to piemērotību augšanas apstākļiem un projekta mērķim.
- ✓ Projektējot zālienu ārtelpā, īpaši ielu rekonstrukcijas projektos, nav pieļaujams minimālo prasību iekļaušanu projektēšanas nosacījumos. Ceļu un ielu pārbūves projektu specifikācijā un darbu organizācijas plānā jāiekļauj zāliena platības, ierīkošanas izmaksas, ierīkošanas laika sadalījumu (zālienam nevar piemērot ceļ seguma ieklāšanas nosacījumus), un plānotās pļaušanas, laistīšanas, piesēšanas, aerācijas, mēslošanas izmaksas. Pašvaldības institūcijām, ja projekts tiek īstenots pašvaldībai piederošā ārtelpā, jāiekļauj šīs izmaksas ierīkotās ārtelpas kopšanas un uzturēšanas plānā. Būvuzņēmējam jāreķinās ar noteiktām zāliena kopšanas izmaksām projekta garantijas laikā.
- ✓ Jā kopšanas laikā no zāliena tiek noņemta biomasa (nopļauts zāliens), tā jākompensē ar mēslojumu. Ja biomasu atstāj zālienā, jāizmanto speciālā zāliena mulčēšanas tehnika, kura sasmalcina zāli un vienmērīgi izvieta tā visā platībā.

- ✓ Zālienu projektēšanas, uzturēšanas un kopšanas nosacījumiem jābūt iekļautiem zāliena uzturēšanas noteikumos, kuriem, savukārt, jābūt daļai no Rīgas publiskās ārtelpas uzturēšanas un kopšanas noteikumiem.
- ✓ Rīgas pašvaldībai jāpārskata saistošos noteikumus nr. 204 "Rīgas pilsētas apstādījumu uzturēšanas un aizsardzības saistošie noteikumi", spēku zaudējušos noteikumus nr. 38 "Rīgas pilsētas teritorijas labiekārtošanas, apstādījumu uzturēšanas un aizsardzības noteikumi", kā arī pielāgojot mūsdienīgās ārtelpas uzturēšanas un kopšanas prasībām, iekļaujot tajos visus apstādījumu veidus, iekļaujot atsevišķi RVC un AZ sadaļu, kopšanas un uzturēšanas sistēmas pārvaldīšanas sadaļu, sabiedrības līdzdalības un nosacījumus uzturēšanas un kopšanas procesā un attiecinot tos un visu Rīgas publisko ārtelpu, tās struktūras elementiem un labiekārtojuma elementu tipiem. Šī rokasgrāmata var kalpot par noteiktumu struktūras vadlīnijām.

D.1.5 Augu konteineri

- ✓ Augi konteineri ir īslaicīgas izmantošanas apstādījumu vieds. Tiem varbūt dekoratīva nozīme, pilsētvides estētiskās kvalitātes uzlabošanas nozīme, gaisa piesārņojuma un trokšņu samazināšanas nozīme. Tas ir viens no populārākajiem un efektīvākajiem instrumentiem, kurš ļauj izveidot zaļo vidi tur, kur virszemes un pazemes telpu nepietiekamība neļauj kokaugu stādīšanu gruntī. Tas arī ir papildus elements ielā ar apstādījumiem, kas ļauj padarīt to ziedošāku un krāšņāku ne tikai labiekārtojuma joslā, bet arī joslā gar ēku fasādēm.
- ✓ Projektējot mobilus apstādījumus augu konteineros, nepieciešams nopietni izvērtēt koku stādīšanu augu konteineros, jo konteineru koki spēj pildīt tikai vidēja līmeņa apstādījumu lomu, reti kad augstumā izaugs virs 3m un nenodrošinās ielai zaļu raksturu. Piemēram, Skolas ielā RVC apstādījumu plāns paredz kokus konteineros, taču vēsturiski šī iela ir bijusi lielu zirgkastaņu aleja visā tās garumā no Bruņinieku ielas līdz pat parkam. Koki konteineros nekad nespēs kompensēt to zudušo ielas tēlu un kvalitāti.
- ✓ Koki augu konteineros nav ekonomiski efektīvs risinājums, jo to uzturēšana un kopšana gan laika, gan naudas, gan darba ziņā ir ietilpīgāka, nekā gruntī stādītā koka. Vairākus gadus ilga mēģinājums veidot konteineru koku apstādījumus Baznīcas ielā (pie Bruņinieku ielas) un pieredze rāda, ka koki nosalst vidēji katru otro gadu, kas nozīmē, ka regulāri tos nomainot, tie nepaspēj izaugt tik kupli un lieli, lai radītu ievērojamu un jūtamu zaļu lapotnes pārsegu.
- ✓ Kokus augu konteinerā vai aizstāt liels krūms, dažas sugas (piemēram, grimoņi) ir mazāk jūtīgas pret nosalšanu un ātraudzīgas, kā arī krūmu nomaīņa nav tik dārga, ka koka. Bet galvenais arguments lielo krūmu izmantošanai konteineros ir tas, ka tie spēj pietiekami ātri radīt lapotnes apjomu.
- ✓ Augu konteineri pieejami visdažādākajos materiālos un to izvēli katrā telpā nosaka pirmkārt estētiskie apsvērumi, kā arī mērķis, ar kuru augu konteineri tiek uzstādīti.
- ✓ Konteineru dizainu ieteicams necensties veidot vēsturiskas replikas un imitēt ko senu, bet gan izmantot neitrālu dizainu. Augu un koku konteineri pieejami visdažādākajos materiālos un nebūtu pamata apgalvot, ka dažādu polimērmateriālu vai fibrostikla konteineri no estētiskā viedokļa, piemēram, vecpilsētu ārtelpām ir nepiemēroti, jo zemāk pievienotajā attēlu grupā ir redzams, ka tā nav, (skat. 12. attēlu grupu). Katra situācija ir īpaša un izvērtējama projekta izstrādes gaitā no estētiskā un ekonomiskā u.c. viedokļiem.

D35. attēls. Veiksmīgs apstādījumu konteineru dizains

D36. attēls. Neveiksmīga apstādījumu konteineru vēsturiska dizaina imitācija.

- ✓ Augu konteineru tipus ieteicams izvērtēt katra konkrētā projekta ietvaros.
- ✓ Rekomendējams visur, kur vien pastāv kaut mazākā iespēja stādīt kokus zemes līmenī, pielietojot jaunākos pieejamos koku sakņu ierobežošanas materiālus u.c. sadzīvošanas iespējas ar pazemes inženierkomunikācijām, neizmantojot konteinerus kā koku stādīšanas tilpnes. Stādot kokus konteineros, pielietot arī sedzējaukus konteinerā esošās augsnes virskārtas aizpildīšanai.

D37. attēls. Kokaugu stādījumi konteinerā ar zemesdzes pastādījumiem

D38. attēls. Kokaugu stādījumi konteinerā bez zemesdzes pastādījumiem

- ✓ Pārdomāti izvērtēt konteineru pārvietošanas iespējas nepieciešamības gadījumā, tāpat kā konteineru svaru un pārklājuma materiālu no drošības viedokļa un vandālisma iespējām. Konteineriem obligāta liekā ūdens drenāžas iespēja. Konteineri ārtelpā mēdz būt kā sezonāli, tā patstāvīgi, tāpēc vēlams izvērtēt no materialitāti, ņemot vērā klimatu un gadalaikus, ko tie pavadīs ārtelpā un kokaugiem ieteicams izvēlēties betona, polimērbetona, metāla vai dažādu polimērmateriālu konteinerus.
- ✓ Dekoratīviem nolūkiem (ielās ar apstādījumiem) tiek izmantoti mazāki, parasti līdz 0,5 cm augsti konteineri (mēdz būt šauras un garas formas konteineri, taču to tilpums netiek pilnībā aizpildīts ar augsni.) Tos uzstāda gar ēku fasādēm, bolardu un drošības stabiņu vietā, lai nošķirtu ietvi no brauktuves, labiekārtoju joslās un krustojumos Augu kompozīcijas tiek veidotas krāšņas no viengadīgiem ziedošiem augiem un ziemcietēm, vai to kombinācijām.
- ✓ Ja mērķis ir izveidot ielā zaļu lapotni, jāizvēlas gan lielāka tilpuma augu konteineru (vidēji izmēri 0,7mx1,1m), gan augu, kas spēj īsākā laikā izveidot lielāku vainagu, gan ir izturīgs pret nosalšanu un/ vai ūdens trūkumu. Krūmiem ir kompakta sakņu sistēma un kupli vainagi, tāpēc iestādot arī vienu augu konteinerā, var gan panākt zaļo efektu, gan nodrošināt augam labvēlīgākus augšanas apstākļus. Tādā gadījumā jāparedz konteineru oderējums ar siltumu izolējošiem materiāliem.
- ✓ Augu konteineri ielās ar intensīvo satiksmi un blīvo inženierkomunikāciju tīklojumu ir galvenais apstādījumu elements, tas jāiekļauj katrā šādas ielas pārbūves labiekārtojuma projektā un tie nav uzskatāmi par dekoratīviem stādījumiem.
- ✓ Pārvietojami augu konteineri ir populāri iedzīvotāju vidū, tāpēc to novietošana, uzturēšana un kopšana iespējams iesaistīt iedzīvotājus, veidojot līdzdalīgās sadarbības formas.
- ✓ Rīgas centrā augu konteineriem kā norobežojošiem elementiem jānodrošina priekšroka pret tehnisko norobežojošo elementu (stabiņu, margu u.c.) izmantošanu.

- ✓ Projektējot augu konteinerus, jāparedz to materiālu noturību pret vandalismu, laika apstākļiem un tehnisko bojājumu (piemēram, SCN). Ieteicams izmantot ilgmūžīgus, Latvijas klimatam piemērotus materiālus.

D39. attēls. Augstas kvalitātes apstādījuma konteineri

D40. attēls. Zemas kvalitātes apstādījuma konteineri, kas degrade pilsētvidi

- ✓ Augu konteinerus iespējams kombinēt ar atpūtas vietām, rādot pārvietojamās īslaicīgi izmantojamās “zaļās salas”, piemēram ielās ar blīvo inženiertīklu pārklājumu, laukumos, izglītības iestādēs, publiski pieejamos pagalmos vai pie tirdzniecības centriem.
- ✓ Augu konteineru pašvaldībai piederošā publiskā ārtelpa jāiekļauj pašvaldības uzturēšanas un kopšanas plānā un tiem jāparedz attiecīgs uzturēšanas finansējums.



D41. attēls. Īslaicīgie apstādījumi. Vasaras dārzs pie veikala “Stockmann”



D42. attēls. Gaisa dārzi Rīgas vēsturiskā centra pagalmā



D43. attēlu grupa. Augu konteineru veidi

D.1.6 Ielu apstādījumi

- ✓ Rīgas centra ielu apstādījumus jāplāno un jāprojektē tā, lai tie uzlabotu estētisko kvalitāti, tiktu iekļauti Rīgas zaļās struktūras tīklojuma un palielinātu vides bioloģisko daudzveidību.
- ✓ Izvēloties kokus noteiktai ielai, jāreķinās ar ielas platumu starp ēku fasādēm, koku vainagu tipiēm un to lielumu. Zemāk tabulās apkopoti vidējie parametri, taču katrā situācijā jāmeklē līdzsvars starp pilsētelpas raksturu, telpas fiziskajiem parametriem (ielas platums, ietves platums, ēku augstums u.c.), kokaugu īpašībām (vainaga diametrs, vainaga forma (**sk attēlu grupa x**), lapojuma blīvums, vainaga forma u.c., (Tabulu D44) un estētisko kvalitāti

ATTĀLUMS NO KOKA STUMBRA LĪDZ FASĀDEI

LIELUMA KLAŠE	ATTĀLUMS NO STUMBRA LĪDZ FASĀDEI (M)	ATTĀLUMS STARP KOKU STUMBRIEM ATVĒRTĀ RINDĀ (M)	ATTĀLUMS STARP KOKU STUMBRIEM SLĒGTĀ RINDĀ (M)
1. klase	6	> 18	5 - 10
2. klase	4	> 12	5 - 8
3. klase	5	> 9	3 - 5
Formēti koki vai špalēras koki	1 - 3	-	2 - 4

D44. tabula. Attālums no koka stumbra līdz fasādei

- ✓ Ielās koki tiek stādīti rindās un alejās. Ja pieļauj telpas mērogs, priekšroka jādod alejām.
- ✓ Projektējot kokus ielu ārtelpā, jāievēro 3 koku likumus: KOKU LIKUMS1 koks vienā skatā KOKU LIKUMS2 koks uz 1 stāvvietu uz brauktuves IKOKU LIKUMS 3 koks uz 5 stāvvietām stāvlaukumā.
- ✓ Projektējot koku rindas ielu ārtelpā, jāņem vērā citu koku, piemēram, solitieru, esamība, ielu platumu, ielas raksturu un arhitektūras morfoloģiju. Jāievēro sugas dizaina principi, koku lielumu piemērotību ielu platumiem un attālumiem no fasādes. (**sk. C2.x**) Koku rindas nav ieteicams projektēt, automātiski pielietojot rindas principu visā ielā.
- ✓ Projektējot ielu apstādījumus Rīgas vēsturiskā centra, risinājumus jāsalāgo ar Rīgas vēsturiskā centra teritorijas plānojumu (**RVC AZ TP, apstādījumi...**)

- ✓ Izmantojot 3. lieluma klases kokus ar skrajām vainagiem ielu stādījumos, nepieciešams ierobežot pilnu vainaga izplēšanos virs brauktuves, paceļot to līdz stumbra pirmajiem zariem vai min. 4.5 m virs brauktuves un 2,5 m virs ietves. Koka sugai un vainaga īpašībām jābūt tādām, kas pieļauj vainaga formēšanu.
- ✓ Ielu vidusjoslās jāveido trīspakāpju apstādījumi, zālienu aizstājot ar tiem.
Ielu koku apdobs
- ✓ Pastāv mīts, ka kokaugu bojāejas iemesls ir sāls, kas tiek izmantota ziemā kā pretslīdēšanas līdzeklis. Taču sāls ir tikai viens no faktoriem, kuru koki spēj pārvarēt, ja ir labvēlīgi citi apstākļi – augsnes kvalitāte un pietiekama telpa sakņu sistēmas attīstībai. Nenosegta apdobe nozīmē augsnes eroziju, sablīvēšanos nomīdīšanas rezultātā, sakņu atkailināšanu un bojāšanu. Sablīveta augsne liedz gan gaisa, gan ūdens gan barības vielu piekļuvi sakņu sistēmai pietiekamā daudzumā un veicina auga bojāeju. Tāpēc, veicot koku apdobju atjaunošanu, nepieciešams paredzēt risinājumus, kuri:
 - Pasargā augsnes virsslāni no biežas iejaukšanās (piemēram, papildinot vai mainot augsni tās sablīvēšanas vai erozijas gadījumā), tā veicinot koka vitalitātei nepieciešamu mikorizas veidošanas procesu;
 - Pasargā augsni no sablīvēšanas un nomīdīšanas;
 - Pasargā augsnes virsslāni izveidojušās saknes no nomīdīšanas un bojājumiem;
 - Nodrošina sakņu sistēmas aerāciju, nokrišņu ūdens infiltrāciju un dabīgo sakņu sistēmas apūdeņošanu
- ✓ Esošās atsevišķās koka apdobes jaunajiem kokiem iespējams veidot pastādījumus, norobežojot pastādījumu augu augsnes slāni ar ģeotekstilu (sk. sadaļu X :xx))
- ✓ Gadījumā, ja ietves platums atļauj, intensīvi staigājamās ielās koku no nomīdīšanas var pasargāt, uzstādot paaugstinātu koka apdobi (no 0,15 -0,4m). Savienotajās apdobēs (kur starp vairākiem kokiem nav ieklāts iesegums) jāveido otrās pakāpēs stādījumus starp vainagu projekcijām vai atkāpjoties no stumbriem par 1.5-2 m, ja stādījumi tiek veidoti zem esošajiem kokiem.
- ✓ Ja savienotās apdobes atrodas vietās ar intensīvu gājēju satiksmi un tiek regulāri šķērsotas visā garumā, tās ieteicams iesegt ar stiprinātu zālienu vai bruģa un augu kombināciju, ekoloģiski kvalitatīva un vēsturiski izmantojamā apaļa laukakmens, aizpildot šuves ar auglīgu augsni vai tās maisījumu ar zālienu sēklu. (sk. sadaļu 3.2.). Ja koka saknes ļauj, zem ieseguma jāiekļāj slodzi izlīdzinošus materiālus. Mizu vai akmens (šķembu vai oļu) mulča šādos gadījumos nav efektīva un prasa ikgadēju papildināšanu. Atsevišķos gadījumos var izmantot ūdens caurlaidīgo materiālu (piemēram, ELASTOPAVE)

D45. attēls. Savienotās apdobes iesegums, kas netiek bojāts intensīvas gājēju satiksmes rezultātā

D46. attēls. Nepareizi izvēlēts zāliens kā iesegums apdobei. Intensīvas gājēju satiksmes rezultātā izmīdīts un kļuvis estētiski nepievilcīgs

- ✓ Ja savienotās apdobes atrodas vietās ar intensīvu gājēju satiksmi, bet tiek šķērsotas noteiktās vietās (piemēram, no auto stāvvietām), šajās vietās jāievieto sakņu aizsargrežģus.

- ✓ Ja ielā nav liela gājēju un/vai labiekārtojuma joslas šķērsošanas intensitāte (piemēram, Kr. Valdemāra ielā posmā starp Aristīda Briāna un Ēveles ielu), ieteicams koku apdobs savienot, radot tiem lielāku augšanas telpu; Esošās atsevišķās koka apdobēs pieaugušajiem kokiem jānosedz ar sakņu aizsargzēģiem un ūdenscaurlaidīgiem kompozīta materiāliem.



D47. attēlu grupa. Vairākpakāpju apstādījumi ielu ārtelpā. Rīga, Tilburga, Oslo. No ALPS arhīviem

Apstādījumi stāvvietās

- ✓ Tur, kur tiek saglabātas stāvvietas un tās atrodas intensīvi izmantojamā ielas telpā, tās tiek norobežotas ar stādījumiem (krūmiem vai ziemcietēm) grunti vai dekoratīviem stādījumiem pārvietojamos augu konteineros pēc to īpašnieku izvēles. Darbu apmaksa jāveic stāvvietas īpašniekam.
- ✓ Ja attālums starp kokiem ir vairāk par 6 metriem un tie ir atsevišķās apdobēs, iespējams starp kokiem novietot automašīnas.
- ✓ Stāvvietas uz brauktuves jāretina ar augu konteineriem, kuros iestādīti lielformāta krūmi. Augu konteineru izvietošanas ritms – 1 uz 2 stāvvietām.
- ✓ Ja iela tiek rekonstruēta un tajā tiek paredzēti jauni koku stādījumi un stāvvietas, ieteicams stāvvietas izvietot starp kokiem. Ja viens koks plānots uz 2 stāvvietām, stāvvietas garums ir min. 7m (5m automašīnai un min. 1 m līdz koku stumbriem no abām pusēm).

D48. attēls. Veiksmīgi ierīkotas stāvvietas un apstādījumi

D49. attēls. neveiksmīgi ierīkotas stāvvietas bez apstādījumiem

- ✓ Ja nav iespējama koka stādīšana inženierkomunikāciju dēļ, stāvvietas jāatdala ar otrās pakāpes stādījumiem (krūmi, ziemcietes). Stādījumus stāvvietās ieteicams norobežot ar stumbru aizsargrežģiem (koki) vai dekoratīvām margām
Koku stādījumu projektēšana
- ✓ Koku stādījumiem jābūt ielas rekonstrukcijas labiekārtojuma sadaļas sastāvdaļā. Jā tiek plānota ielu saguma atjaunošana vienkāršotās saskaņošanas kārtā, koku stādījumu un gruntī stādāmo apstādījumu vietas jāprojektē seguma atjaunošanas projekta sastāvā, nosakot nepieciešamo tehnoloģiju izmantošanas.
Tas ļaus veikt stādīšanas vietu sagatavot seguma atjaunošanas darbu laikā, iebūvējot kokiem nepieciešamas tehnoloģijas un palīdzēs izvairīties no papildus izmaksām, veicot pilnu ielas labiekārtojumu.
- ✓ Projektējot koku stādījumus ielu seguma atjaunošanas kārtā, jādod priekšroka koku stādīšanai seguma izbūves laikā, taču pieļaujams kokus stādīt labiekārtojuma ierīkošanas laikā. Tādā gadījumā sagatavotās stādīšanas vietas jā sagatavo pārziemošanai, jāaizpilda ar viegli izņemamo materiālu un jānosedz ar pagaidu segumu tā, lai nodrošinātu drošu ielu izmantošanu starp sezona laikā. 2. un 3. pakāpes stādījumus iespējams ierīkot labiekārtojuma īstenošanas kārtā.

Rīgas vēsturiskā centra ielās jādod priekšroka trīspakāpju stādījumu sistēmai labiekārtojuma joslās. Ja labiekārtojuma josla atrodas inženierkomunikācijas un normatīvais regulējums (**ref**) nepieļauj koku un krūmu stādīšanu inženiertīklu aizsargjoslās, vienošanās starp pašvaldības institūcijām un tīklu turētājiem jāpanāk, balstoties uz **tabulā X**. redzamiem attālumiem. Vispārējais princips – jāizvairās no koka stādīšanas virs caurulveida komunikācijām, krūmi ar seklo sakņu sistēmu, zemsedzes augi un ziemciešu stādījumi pieļaujami uz visa veidā komunikācijām.

- ✓ Rīgas pašvaldībai jāiniciē grozījumus MK noteikumos, kuri nosaka koku un inženierkomunikāciju attiecības tā, lai nepastāvētu juridiskie šķēršļi apstādījumu veidošanai Rīgas vēsturiskā centrā.
- ✓ Līdz likumu grozījumiem, projektējot apstādījumus ielu rekonstrukcijas laikā, jā nav iespējams panākt vienošanās, balstoties uz tabulas X, starp pilsētu un inženierkomunikāciju turētājiem jānoslēdz vienošanās par darbību ar apstādījumiem inženierkomunikāciju remonta vai avārijas laikā. Vispārējais princips – IKT turētājiem jānodrošina 2. pakāpes stādījumu - krūmu un ziemciešu - izņemšanu, pierakšanu un atlikšanu atpakaļ stādījuma vietā. Nav pieļaujamā 2. pakāpes stādījumu likvidācija darbu laikā. Ja darbi tiek veikti koku sakņu zonā, pašvaldībai jāgarantē IKT turētājiem koka izņemšanu vai atstādīšanu tā bijājuma gadījumā.

Principis Pieļaujams augu un IK novietojums RVC un RVC AZ, atjaunojot zaļo infrastruktūru

Pazemes inženierkomunikāciju (IK) tips	Attālums līdz augam		
	koks	krūms	zemsedze
Kabeļu tips (IKK)	min 0,5 m	Virs IKK	Virs IKK
Gāzes vads (IKG)	0.75-1	Virs IKG	Virs IKG
Apkures pārvads (IKA)	1,5	Virs IKA	Virs IKA
Ūdens vads (IKŪ)	0.75-1	Virs IKA	Virs IKA

D50 tabula. IKT un apstādījumu attālumi

D.1.7 Apstādījumi laukumos

- ✓ No jaunā veidojamos RVC AZ laukumos (sk. RVC AZ TP, pask. Lpp. vai sadaļa Bx) jāparedz apstādījumus. Apstādījumu tipi (pastāvīgie, īslaicīgie, noteiktās pakāpes stādījumi) atkarīgi no katra laukuma dimensijām, izmantošanas intensitāti, kultūrvēsturiskām īpašībām. Ja laukuma tiek veikta rekonstrukcija, apstādījumu sadaļu jāiekļauj rekonstrukcijas projekta labiekārtošanas daļā.
- ✓ Ja laukums tiek veidots, izmantojot satiksmes organizācijas rīkus, jāizmanto īslaicīgu apstādījumu vai vertikālo apstādīju tipus. Tas ļaus ātri piešķirt pārveidotājai ārtelpai zaļā laukuma atmosfēru.
- ✓ Laukumos jādod priekšroka lielajiem un vidēja izmēra kokiem.
- ✓ Projektējot kokus RVC laukumos, jāreķinās ar vēsturisko apstādījumu struktūru, laukuma telpiskām un arhitektoniskām īpašībām.
- ✓ Ja laukumos tiek ieklāts zāliens, tam jābūt stiprinātām tā, lai izturētu nomīdīšanu un autotransporta īslaicīgu uzbraukšanu, taču jāizvairās no zāliena izmantošanas RVC AZ laukumos, ja vien tie nav daļa no reljefa kompozicionāliem elementiem.
- ✓ Ja laukumos tiek paredzēti koki, to saknes ieteicams iesegt ar aizsargrežģi vai caurlaidīgu kompozīta materiālu, lai nodrošinātu gājēju brīvu kustību.

D.1.8 Parku apstādījumi

- ✓ Rīgas vēsturisko parku un dārzu telpiskās transformācijas jāvēic, izstrādājot to rekonstrukcijas projektus. Projekta risinājumiem jābalstās kultūrvēsturiskās vērtībās. (ref. RVC AZ TP, pask. 69)
- ✓ Nav pieļaujama parka apstādījumu struktūras pārveidošana ārpus rekonstrukcijas projekta. Projekta izstrādē jāpieaicina sertificēts ainavu arhitekts un projekta izstrādes gaitā jāiesaista sabiedrība (ref. RVC AZ TP, pask. 69)

- ✓ RVC un AZ dārziem un parkiem, kā arī kulta un izglītības iestāžu zaļajām ārtelpām (Lielie kapi un 1 slimnīcas dārzs) jāizstrādā attīstības stratēģija un speciālie uzturēšanas un kopšanas nosacījumi.

D.1.9 Pagalmu, priekšdārzu apstādījumi

- ✓ Priekšdārzi šajā rokasgrāmatā ir apstādījumiem paredzēta vēsturiskās perimetrālās apbūves fasādes josla bez cieta seguma. Priekšdārzi vizuāli atrodas iela telpā un ir tās komponente. Tāpēc, projektējot ielas rekonstrukciju, jāiekļauj projektā visas tās komponentes, arī priekšdārzus.
- ✓ Priekšdārzi RVC ir unikāls kultūrvēsturisks elements, kurš iekļauj ielu zaļā koridorā (RIAS 2030, lpp x)
- ✓ Projektējot ielas telpas ar priekšdārziem pārveidošanu, pašvaldībai jāsadarbojas ar ēkas īpašnieku.
- ✓ Vienā ielas telpā priekšdārziem jāizstrādā stilistiski vienots labiekārtojuma un apstādījumu risinājums.
- ✓ Priekšdārzos apstādījumus ieteicams veidot no 2. un 3. pakāpēs stādījumiem. (sk. Vispārējie apstādījumu nosacījumi), jo tieši priekšdārzos var veidot krāšņus un bioloģiski daudzveidīgus stādījumus. Jā projekts paredz koku stādīšanu, koka sugu, formu un lielumu izvēlas saskaņā ar tabulā x dotajiem ieteikumiem (sk. lpp X)

D51. attēls. Veiksmīgi ierīkoti apstādījumi ēkas priekšdārzā

D52. attēls. Ēkas priekšdārzs ar nepareizi koptu bojātu zālienu

- ✓ Priekšdārzu apstādījumi pieļauj to nožogojumu ar zemo vieglo konstrukcijas žogu vai dzīvžogu. Nožogojuma veidu nosaka projektā, veicot vēsturisko izpēti un ņemot vērā pilsēttelpas raksturu.
- ✓ Veidojot jauno apbūvi RVC, ēkas morfoloģijā ieteicams iekļaut, ja ļauj ielas konteksts, priekšdārzu komponenti.
- ✓ Priekšdārzu attīstības mērķi jāsalāgo ar RVC TP (RVC TP, paskaidr :69)
 - ✓ Daudzu, īpaši mazo dzīvojamo ielu ainavu veido privāto īpašumu kuplie koku vainagi. Skatu, kad ēku fasāžu līniju pārtrauc koku vainaga kupena, var saukt par saglabājamu Rīgas centra kultūrvēsturisko vērtību. Privāto īpašumu koku vainagus un krūmus, kuri iznāk ielu telpā, jāuzskata par publiskās ārtelpas komponenti. Tāpēc pilsētai jāveicina sadarbība ar gruntsgabalu īpašniekiem esošo koku saglabāšanā un jaunu līdzīgu skatu veidošana, īpaši skaņojot jaunus būvniecības ieceres. Svarīgi ir pilsētai veicināt īpašumu robežas norobežošanu ar dzīvžogiem.

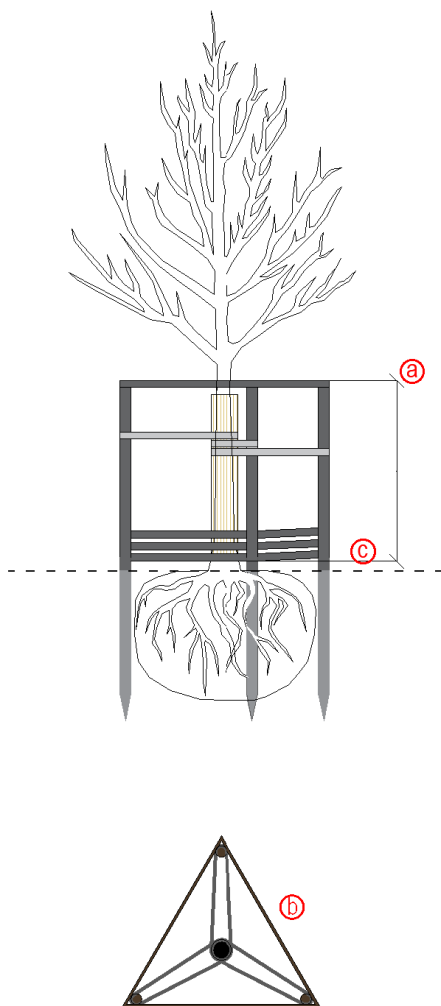
Krastmalu, specifisko pilsēttelpu apstādījumu veidošanā jāseko iepriekšējās sadaļās nosacījumiem.

D.1.10 Pagaidu risinājumi

- ✓ Īslaicīgās izmantošanas apstādījumi veidojami visās situācijās, kad nav iespējams veidot pastāvīgus stādījumus. Tas īpaši attiecas un ielām ar blīvo komunikācijas tīklojumu (sk. Augu konteineri), no jaunā veidojamiem laukumiem (sk. Laukumi), satiksmes pārorganizācijas gadījumos, piem., kad jāveido drošības barjeras, ēku publiskajās ārtelpās ar intensīvo gājēju satiksmi.

- ✓ Visās ielās jāveido pagaidu atpūtas vietas, kombinējot augu konteinerus ar sēdēšanas vietām.

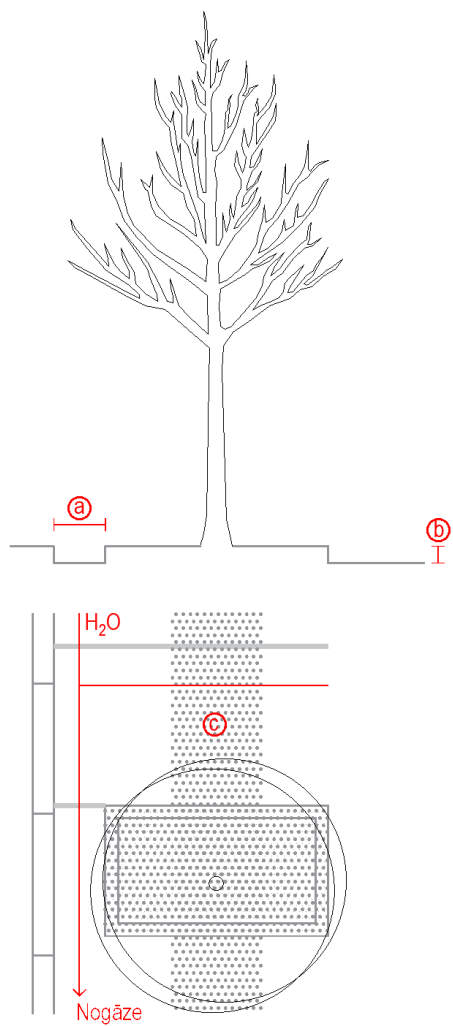
Kokus stādīšanas principiālie risinājumi



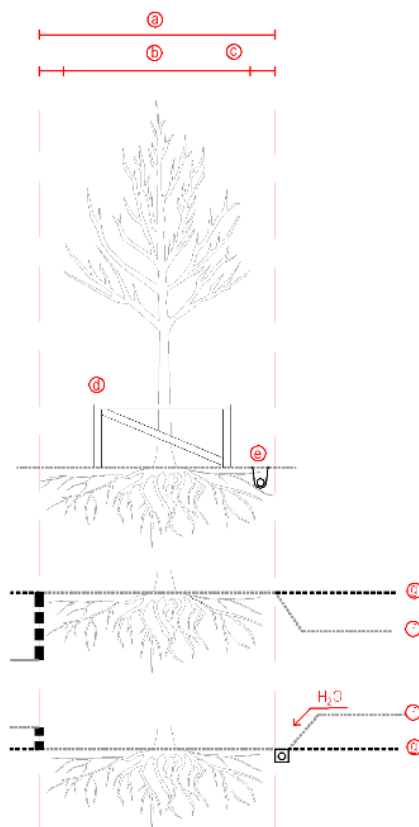
D53. attēls. Koka enkurošana

Koka stādīšanas princips

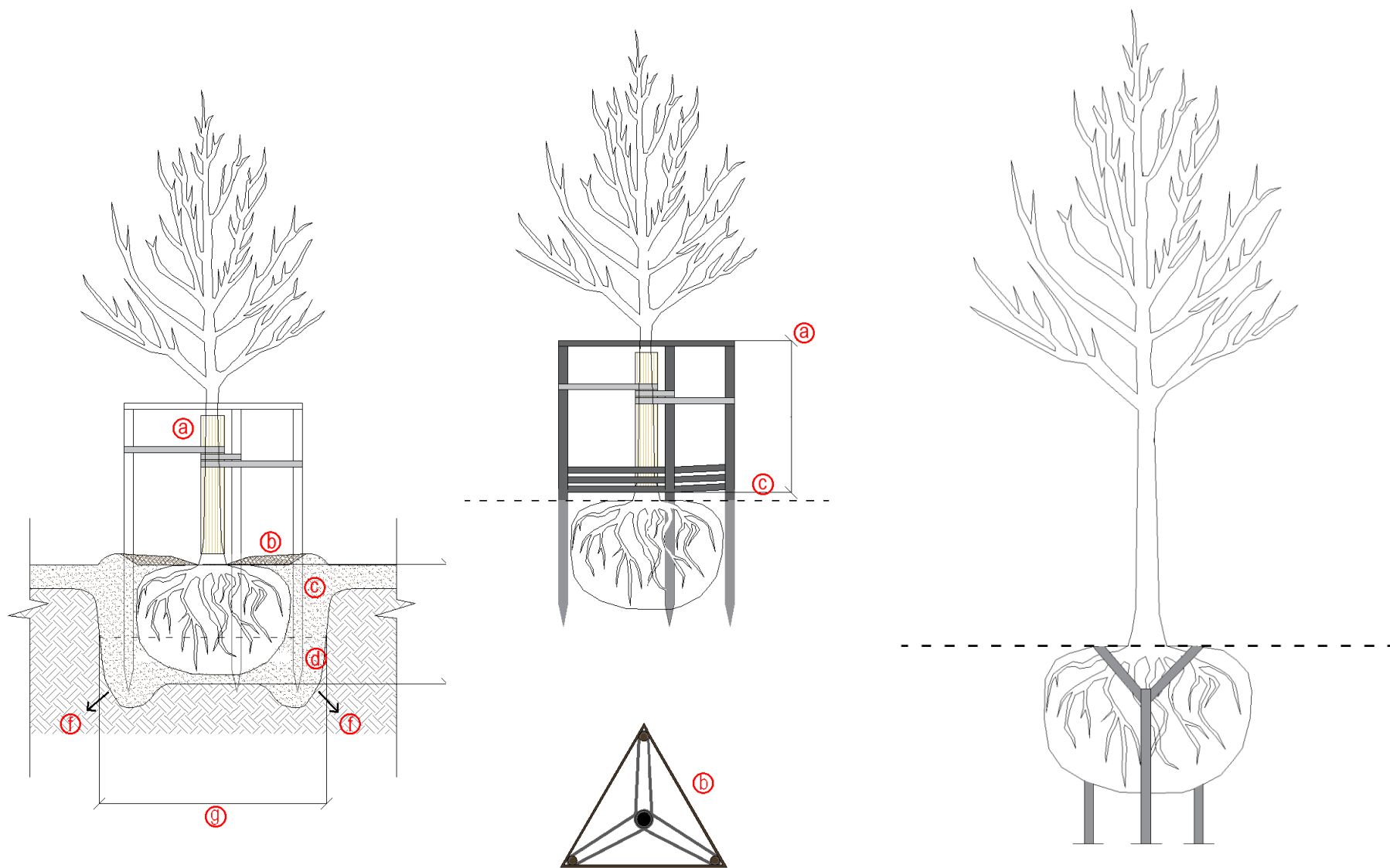
- a** Stumbra aizsardzība, piemēram, izmantojot niedru paklājus
 - b** Mulčas slānis 8-10 cm, nedrīkst apbērt koka stumbru
 - c** augšējais augsnes slānis 30-40 cm
 - d** apakšējais augsnes slānis- nedrīkst saturēt organiskās vielas
 - e** stādbedres dziļumam jābūt atbilstošam sakņu kamola augstumam
 - f** apakšai jābūt caurlaidīgai. Pretējā gadījumā jābūt uzsstādītai drenāžas sistēmai, lai novadītu lieko ūdeni no sakņu kamola
 - g** stādbedres platumam jābūt 1.5 reizes platākam nekā sakņu kamols
- piezīme: stādbedres malām jābūt uzirdinātām



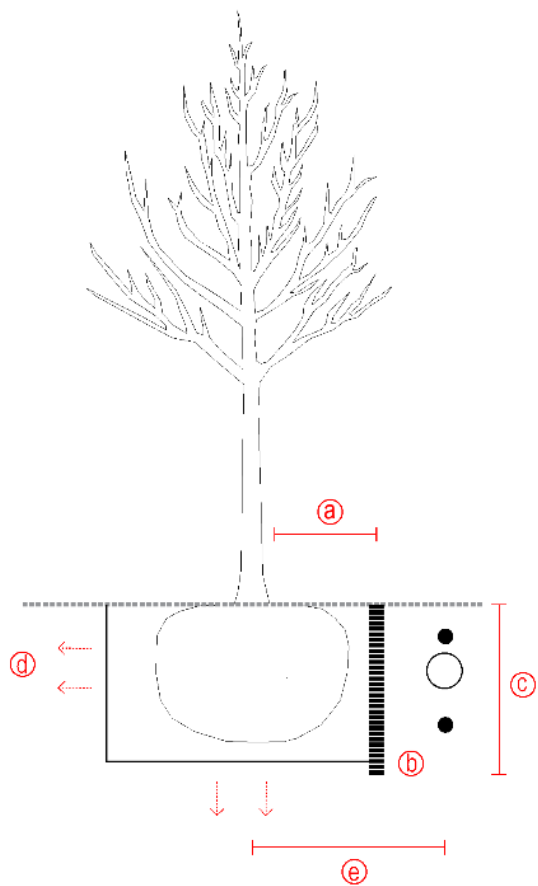
D54. attēls. Koka stādīšana stāvvietā



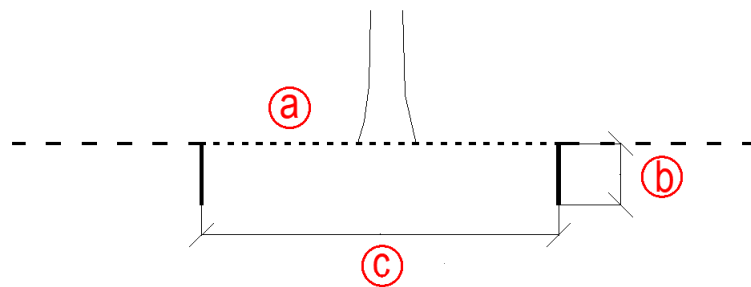
D55. attēls. Koka aizsardzība



D56. attēls. Koku stiprināšanas, apdabes materiāla nodalīšanas un esošo koku stumbru aizsardzības principu griezumi

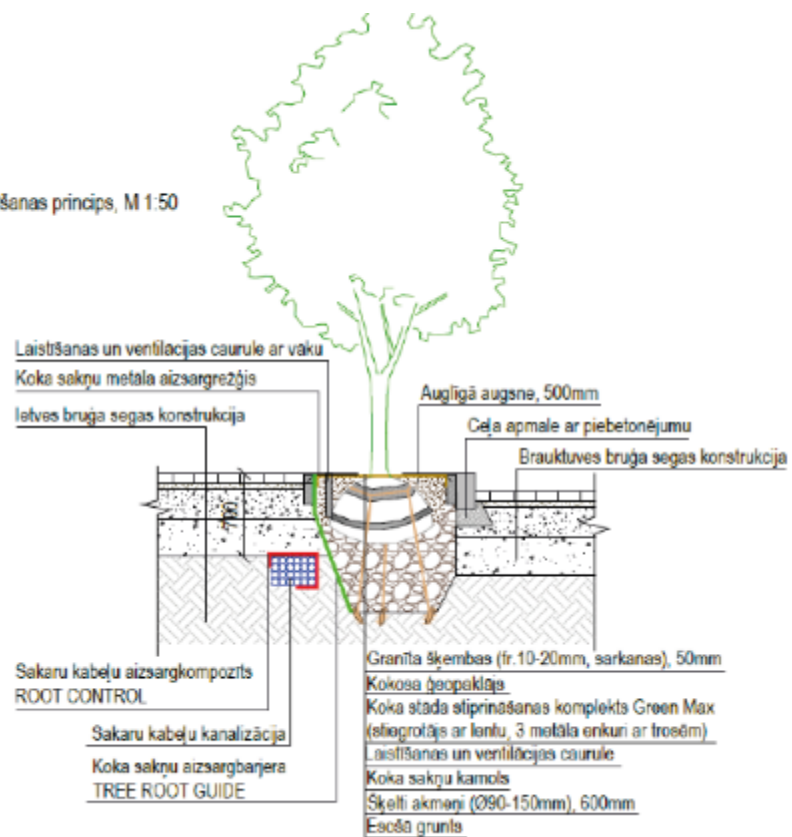


D57. attēls. Sakņu novadīšanas sistēma

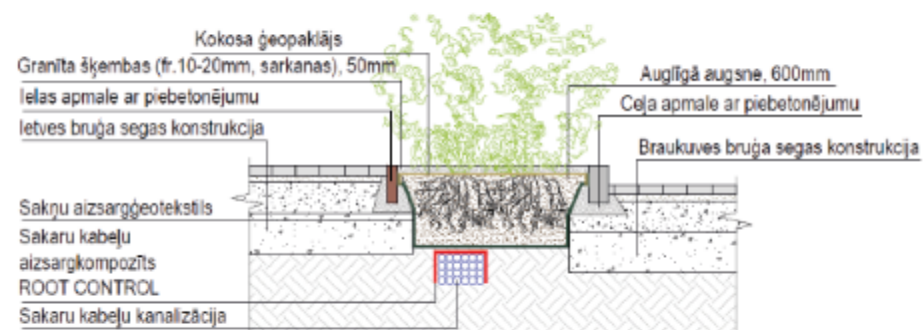


D58. attēls. Mulčas izvietošana

Koku stādīšanas princips, M 1:50



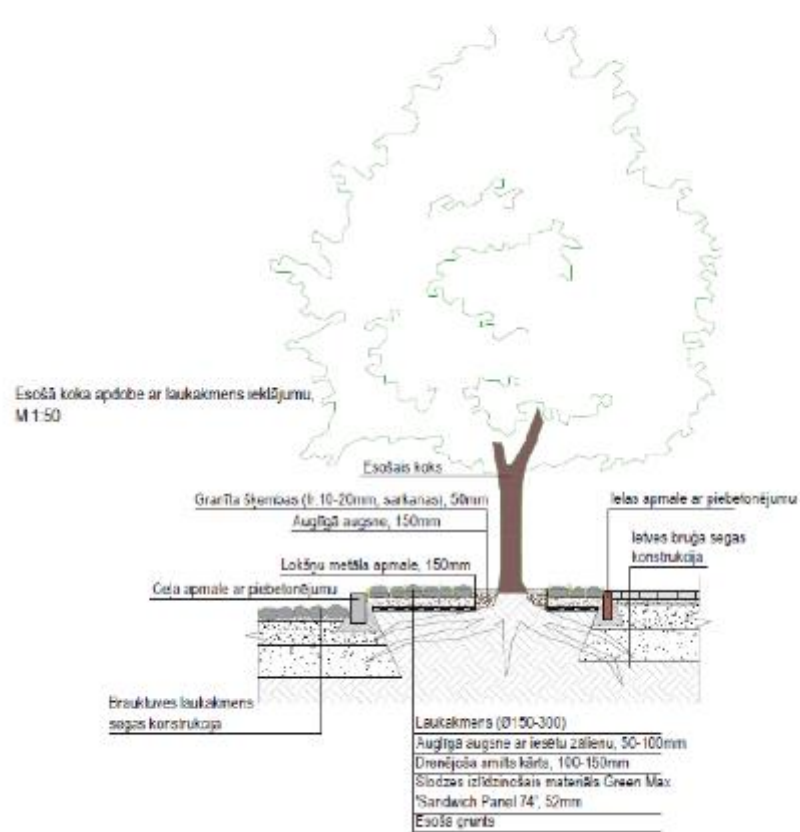
Krūmu stādīšanas princips, M 1:50



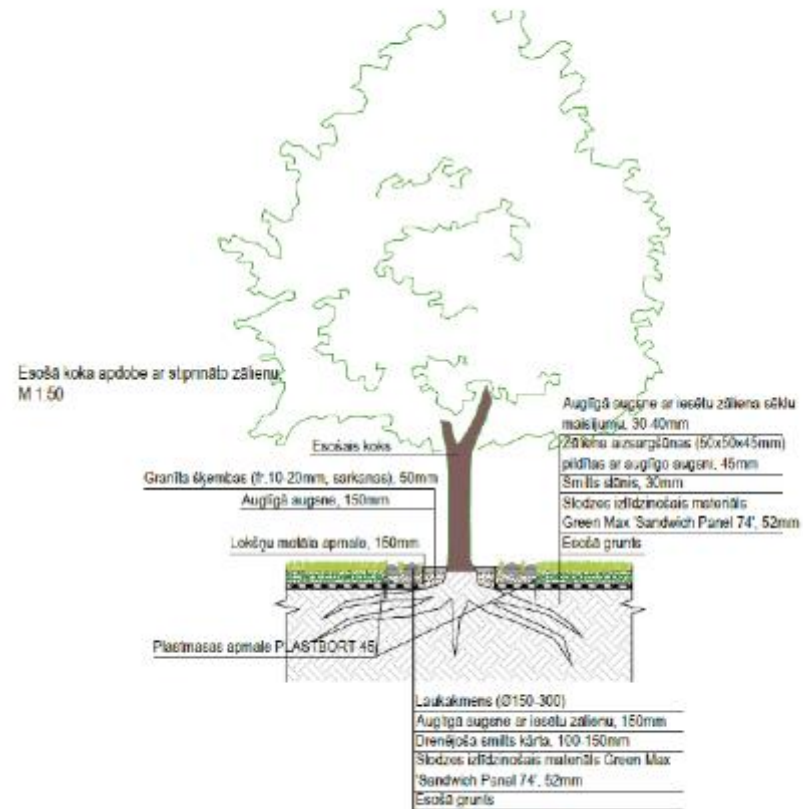
35. attēls.

D59. attēls. Koka un krūmu stādīšanas ielu telpā principiālais griezum

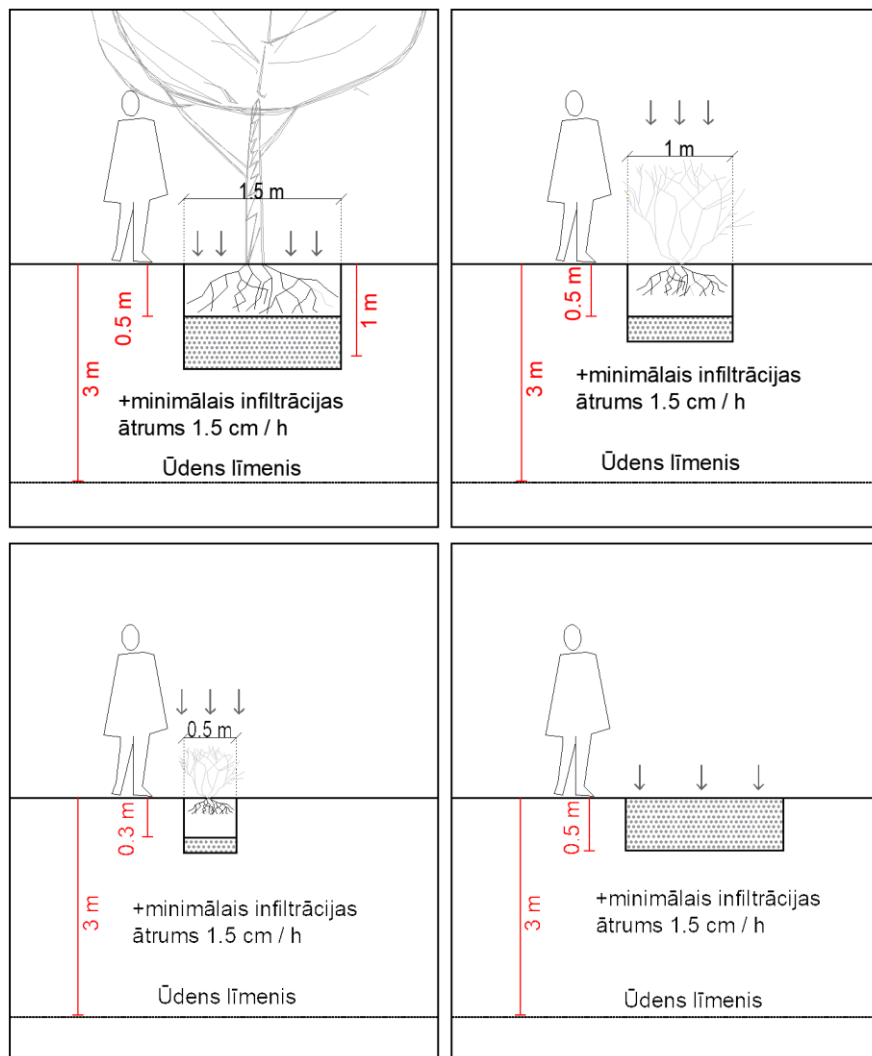
II REKOMENDĀCIJAS RĪGAS ZAĻĀS INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBAI



D60. attēls. Esošā koka apdobe ieklāšana ar bruģakmens iesegumu zālienu



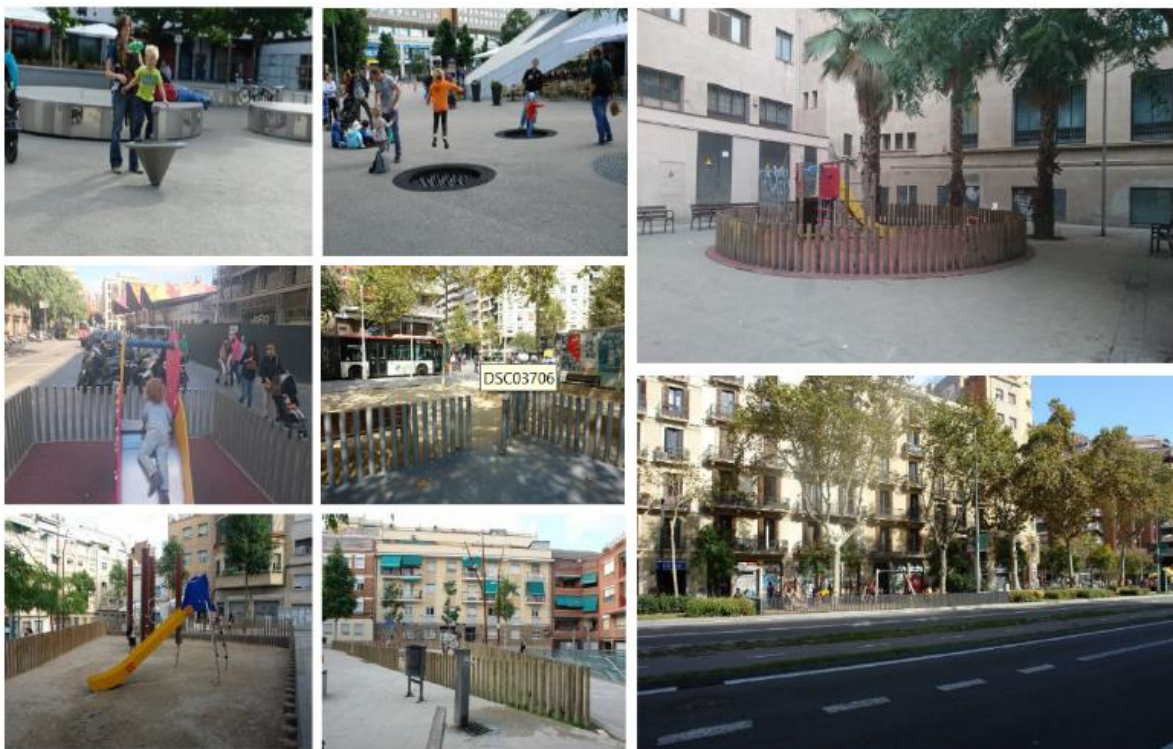
D61. attēls. Esošā koka apdobe ieklāšana ar stiprināto



D62. attēls. Infiltrācijas mērs triju pakāpju stādījumiem

Piemēri

BĒRNU ROTAĻU LAUKUMI IELU TELPĀ



D63. attēls. Rotaļlaukumi ielu telpā

KOKAM LABVĒLĪGU AUGŠANAS APSTĀKĻU APRĪKOJUMA ELEMENTI



AUGSNES SUBSTRĀTA
NODROŠINĀŠANA



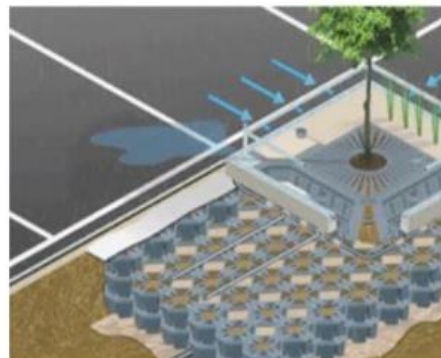
KASETES AUGSNES SUBSTRĀTAM



KOKA SAKNES
NOROBĒŽOJOŠI MATERIĀLI



LAISTĪŠANAS UN AERĀCIJAS
APRĪKOJUMS



DRENĀŽA



SAKŅU KAMOLA ENKUROŠANA
materiāli no www.greenblue.com

D64. attēls.

KOKA SAKŅU SISTĒMAS LAISTĪŠANA UN AERĀCIJA



materiāli no www.greenblue.com

D65. attēls.

KOKA SAKŅU SISTĒMU ORGANIZĒJOŠI RISINĀJUMI

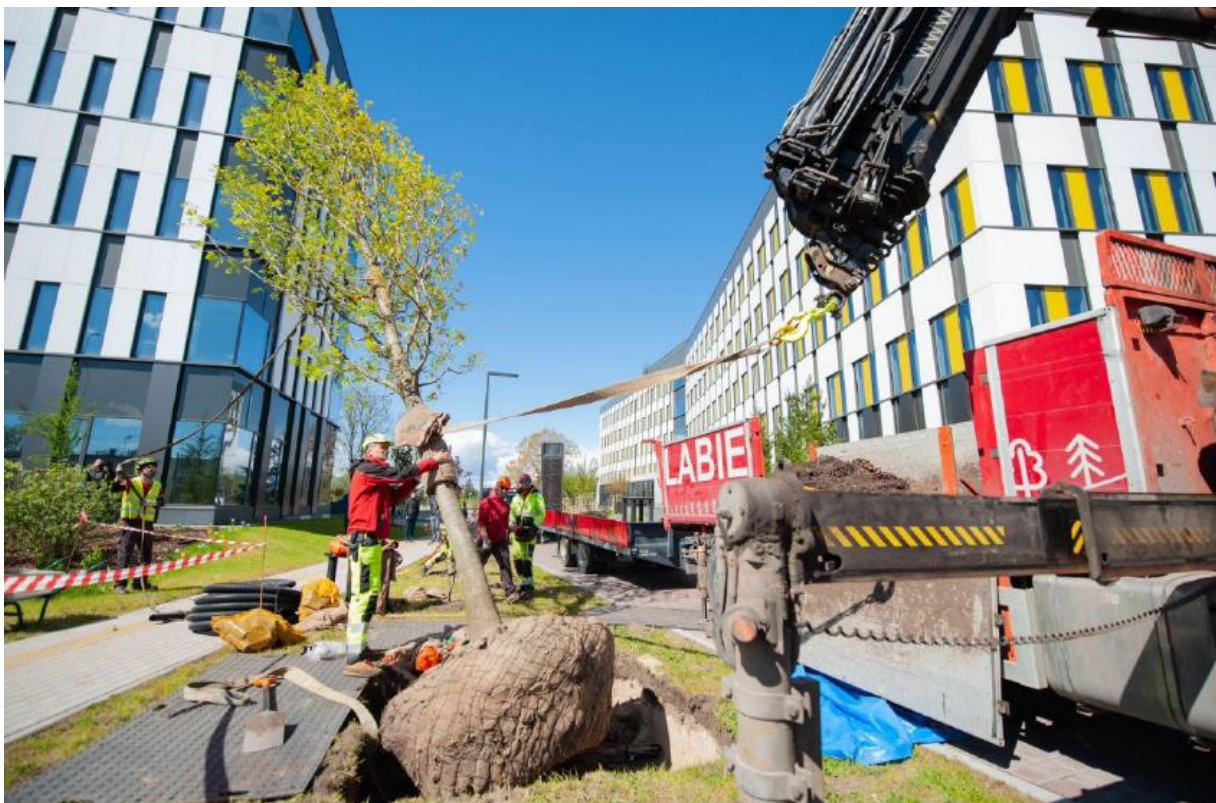


materiāli no www.greenblue.com

D66. attēls.



D67. attēls.



BUSINESS GARDEN MĀRUPĒ
Attīstītājs: VASTINT, projekts un realizācija SIA «Labie Koki»

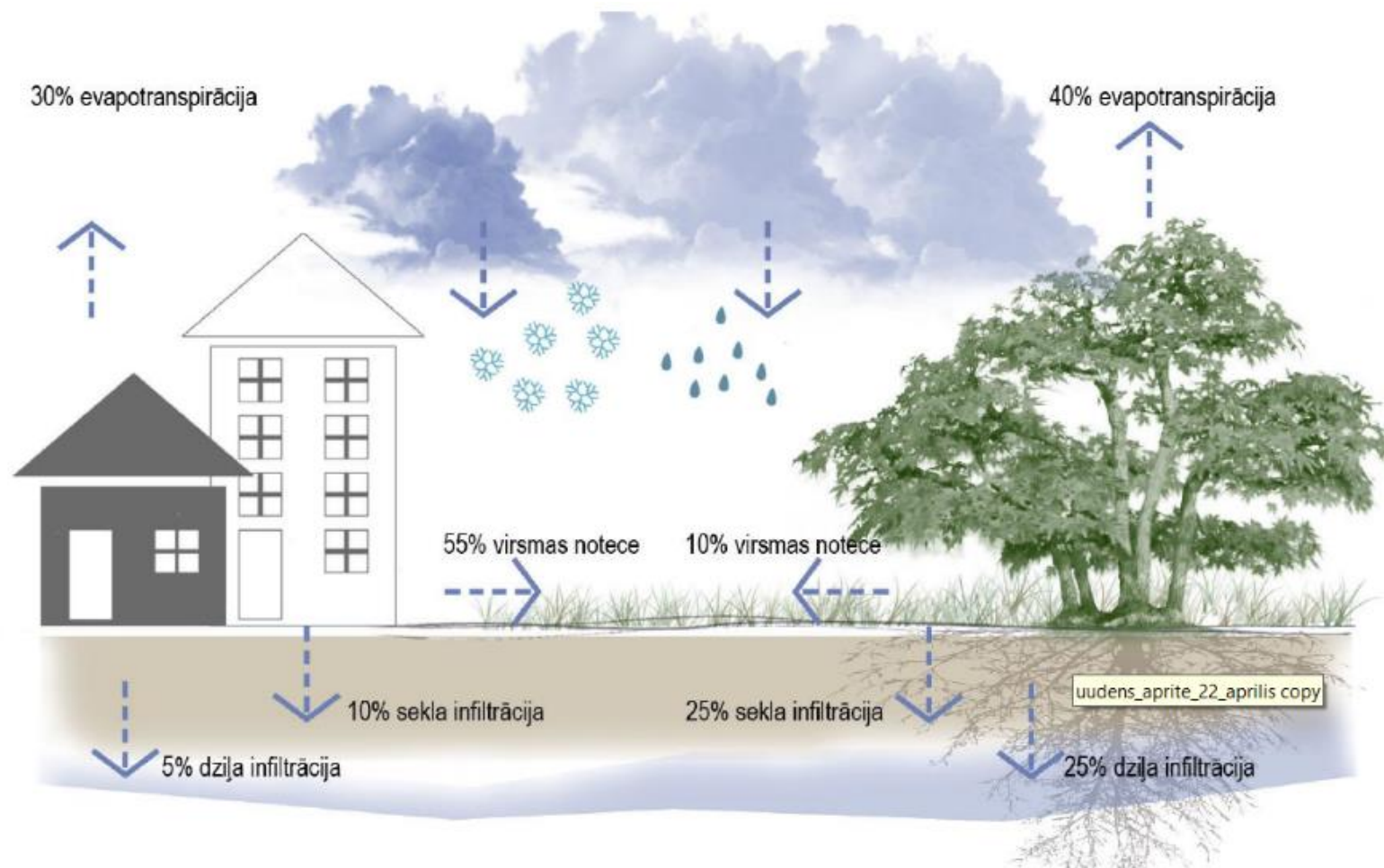
D68. attēls.



Liepu stādīšana Elizabetes ielā



D69. attēls.



D70. attēls.



*Sporta 2 kvartāls
SIA "ALPS ainavu darbnīca" sadarbībā ar SIA "Diānas Zalānes projektu birojs"*



D71. attēls.

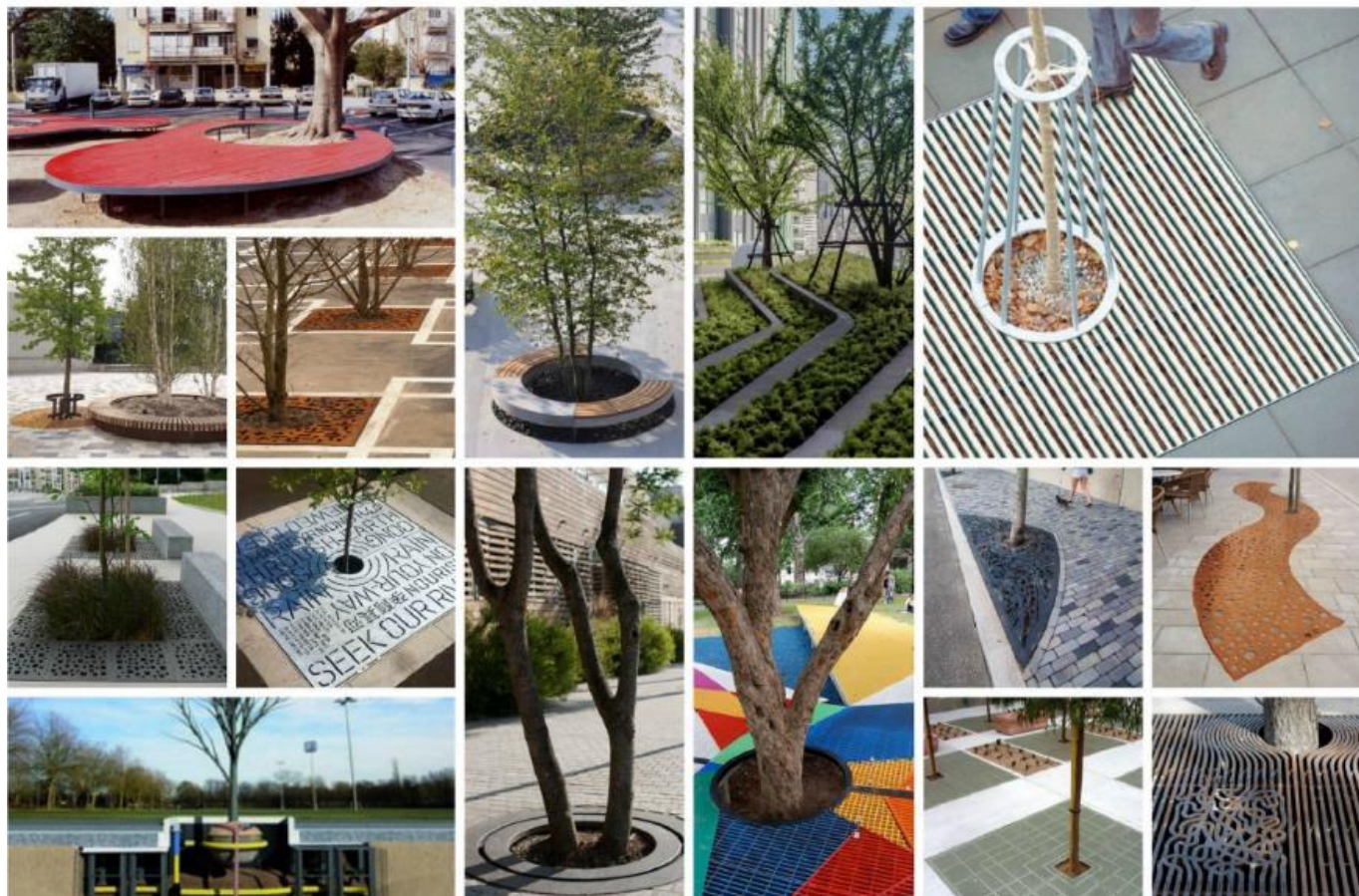


SAIETA NAMS LĀČPLĒŠA IELĀ
SIA "AINAVISTS"



D72. attēls.

Koku aizsargrežģi, sistēmas – publiskā ārtelpa – pasaules piemēri



D73. attēls.



13. Attēlu grupa - Koku apdobes metāla aizsargrežģi



D74. attēlu grupa. Koku apdobes betona aizsargrežģi (no internetā pieejamiem materiāliem)

D2. IESEGUMI UN HORIZONTĀLĀS VIRSMAS

Apraksts

Pilsētas iesegumi - ar cietiem materiāliem iesegtās horizontālās virsmas aizņem nozīmīgu pilsēttelpas platību. Jo blīvāka apbūve, intensīvāka un vairāk daudzveidīga pilsēttelpas izmantošana, jo vairāk ir iesegtās platības. Tām ir vairākas nozīmes : higiēnas un komforta nodrošināšana, pilsēttelpas estētiskā un mākslinieciskā izpausme, navigācijas funkcijas. Iesegumi ir arhitektonisks elements, Tie ir pilsētas horizontālā fasāde. Pārvietojoties, cilvēku skatiens detalizēti uztver ēku pirmos stāvus un visās horizontālās virsmas. Tāpēc iesegumus jāprojektē tik pat rūpīgi kā ēku fasādes. Iesegumu veidošanā jāņem vērā līdzīgus ēku fasāžu faktorus: kompozīcija, materiālu konstruktīvās īpašības, krāsa, materiālu izturība un piemērotība situācijai, funkcionalitāte. Tāpēc veidojot iesegumu ārtelpas projekta rekonstrukcijas ietvaros, nepieciešams rēķināties ar pilsēttelpas daudzajiem lietotājiem, to vajadzībām un uztveri. Pareizi veidot iesegumus ir lielāks izaicinājums, nekā veidot ēkas fasādi. Tam ir vairāki iemesli. Pirmais, cilvēki lieto ēku elementus apzināti, tas ir – jā kāds vēlās iekļūt ēkā, tad šai darbībai automātiski tiek pievērsta uzmanība. Horizontālās virsmas šajā procesā tiek nepamanītas, cilvēki pārvietojas pa tām nepazināti. Tieši tāpēc projektētajam jāpārzina cilvēku gan uztveres mehānismu, gan iesegumu materialitāti. Galvenais iesegumu veidošanas mērķis mūsdienīgā pilsētā – nevis minimālā komforta un pilsētvides higiēnas nodrošināšana, bet visu lietotāju grupu (sk. B1 un C1) neapzinātu vajadzību un interešu līdzsvarošana.

Rīgas vēsturiskā centra iesegumiem ir vēl viena būtiskā un lielā loma – saglabāt Rīgas īpašo, pagājušos gadsimtos radīto atmosfēru. RVC TP nosaka šo kvalitāti par RVC kultūrvēsturiskās vides attīstības pamatnosacījumu. (RVC TP, PR, 10.4.1., lpp 76)

Rīgas vēsturiskā centra (ārpus Vecrīgas) un AZ pielietojamie iesegumi

Vēsturiski XIX gs. beigās un XX gs. sākumā RVC teritorijas apbūvei atbilstošākais ielu segums ir kaltais un apaļakmeņu bruģis. Mūsdienās ielu brauktuviņu segumu materiālu asortimentu RVC teritorijā veido 4 veidi: kaltais akmens bruģis un apaļakmeņu bruģis, asfaltbetons un betona bruģis. Pastāv arī dažādas šo materiālu kombinācijas. Ievērojot UNESCO pieminekļu saglabāšanas principus, Rīgas centrālajā daļā un citās vēsturiskās apbūves aizsardzības zonās būtu ieteicams saglabāt pastāvošos akmens segumu veidus, bet augstas kvalitātes vēsturiskās apbūves teritorijās iespēju robežās atjaunot senākos akmens segumu veidus vēsturiskās pilsētvides atspoguļošanai. Veicot šādus darbus svarīgi precīzi ievērot vēsturisko ielu segumu izbūves tehnoloģijas un, lai darbus veiktu atbilstošas kvalifikācijas bruģieri (A. Treicis).

Paralēli jau ierasti lietotajam betona bruģakmenim, rekomendējams lielāka izmēra armētais betona plāksnes, sevišķi jaunu un mūsdienīgu objektu realizācijas gadījumā, kā arī platu ielu, laukumu un skvēru segumu rekonstrukcijām, kur tas atbilst ārtelpas mērogam. Ieseguma gabarīti izvērtējami kopējā apbūves rakstura un mēroga kontekstā katra projekta ietvaros. Tradicionālais bruģakmenis rekomendējams neitrāls bez fāzēm un distanceriem, dažādas apstrādes virsmām - gludu vai skalotu utt. Skalotām un līdzīgas apstrādes virsmām nodiluma pēdas nav tik ļoti pamanāmas kā gludam bruģakmenim. Netiekoties RVC ārtelpā uz pārlieku lielu segumu krāsainību, kas tai nav raksturīgi

Nosacījumi

Vispārējie

- ✓ Iesegumu materiālu izvēlei un dizainam jābūt pieskaņotiem vietas raksturam – vēsturiskajām kontekstam, pilsēttelpas kompozīcijai un ārtelpas lomai un nozīmei, ārtelpas tipoloģijai un pilsētbūvnieciskās darbības mērķim. (sk. B1)
- ✓ Projektējot iesegumus, jānodrošina priekšroka vietējo materiālu un ražotāju izvēlei, lai atbalstītu vietējo ražotāju produktu daudzveidību, samazinātu projekta izmaksas un atbalstītu vietējo ekonomiku. Ārzemju ražotāju materiālus jāizmanto īpašos gadījumos, piemēram, kad telpas raksturs pieprasa risinājumus un materiālus nav iespējams ražot Latvijā.
- ✓ Visiem horizontālās virsmās izmantojamiem materiāliem jābūt saskaņotiem krāsā un kompozīcijā.
- ✓ Projektējot iesegumus, svarīgi rast līdzsvaru starp estētisko kvalitāti, materiālu ilgmūžību, vieglu uzturēšanu un izmaksām. Izvēloties materiālus, svarīgs kritērijs ir to spēja ilgstoši saglabāt kvalitāti, noturību pret nolietošānu un izturību.

D75. attēls. Augstas kvalitātes ieseguma materiāli

D76. attēls. Bojāti zemas kvalitātes ieseguma materiāli

- ✓ Rekonstruējot ielu segumus svarīgi saglabāt to autentiskumu, taču necensties maksimāli imitēt vēsturi, bet nodrošināt funkcionāli un vizuāli piemērotus mūsdienīgus materiālus atbilstoši mūsdienu funkcionālajām vajadzībām un materiālu iespējām un jaunām tehnoloģijām. Nepārdomāta vēsturisko materiālu un tehnoloģiju izmantošana nav pieļaujamā Rīgas vēsturiskā centrā.

D77. attēls. Veiksmīgi izvēlēti ieseguma materiāli atbilstoši vietas raksturam

D78. attēls. Neveiksmīgi izvēlēti ieseguma materiāli, kas disonē ar vietas raksturu

- ✓ Reizējamās ārtelpās ar augsto simbolisko un sociālo nozīmi jāizmanto augstas kvalitātes ieseguma materiālus. Šādos gadījumos ekonomiskās faktors nedrīkst būt primārais.
- ✓ Spilgto un kontrastējošo toņu ieseguma materiālus jāizmanto ar piesardzību. Tie pieļaujami kā kompozicionālie akcenti un tiem jābūt balstītiem kopēja arhitektūras konceptā.
- ✓ Projektējot segumus, ūdens caurlaidīgiem materiāliem jānodrošina priekšroka, īpaši lēnai satiksmei paredzētās vietās (ielu ietves, laukumi, parki un dārzi, ēku pagalmi. Ūdens necaurlaidīgie segumi (asfalts, betons) pieļaujami vietās ir intensīvu autosatiksmi un tehniskās infrastruktūras vietās.
- ✓ Ūdens caurlaidīgie seguma materiāli (**betona bruģis, klinkers u.c. sk. Piemēri**) izmantojami arī vietās ar viegla autotransporta satiksmi. Šādos gadījumos seguma pamatam un seguma materiālam jāatbilst paredzamas slodzes standartam (**ref**)

- ✓ Rīgas vēsturiskā centra publiskā ārtelpā nav pieļaujami industriālajās ārtelpās izmantojamie materiāli, piemēram, saķeres formas betona bruģis (Unicolock, Tavr, Sigma un līdzīgie).

Ielu iesegumi

Universālā dizaina principi

- ✓ Rīgas vēsturiskā centra ielu ietvēs jāievēro universālā vai bez šķēršļu dizaina (**barrier free design**) principi. Ietves ieseguma rakstiem jāiezīmē 3 funkcionālās telpas: fasādes josla, brīvas kustības josla un labiekārtojuma josla. Fasādes un labiekārtojuma joslas ir izvietoti šķēršļi, kuri traucē brīvajai gājēju kustībai (kāpnes, lūkas, satiksmes infrastruktūras elementi, apstādījumi, atpūtas elementi, apgaismojuma infrastruktūras elementi). (Sk O4 un diagramma x)
- ✓ Fasādes un labiekārtojuma joslu segumu materiāliem jāiezīmē brīva kustības josla. Pamata princips – brīvas kustības joslā izmanto kustībai ērtus seguma veidus ar līdzeno virsmu. Labiekārtojuma un fasādes joslās, kur izvietoti brīvo kustību traucējoši šķēršļi, jāizmanto takliti un/vai krasā no labiekārtojuma joslas atšķirīgi materiāli.
- ✓ Labiekārtojuma joslas platums atkarīgs no ielas un ietves platuma. (sk Tabula 1)
- ✓ Rīgas vēsturiskā centra fasādes un labiekārtojuma joslas ieteicams iesegt ar materiālu, kam ir raupji apstrādāta virsma (atsegts betona bruģis, dabīgā šķelta vai bučardēta akmens bruģis). Ja kopējais ielu ārtelpas koncepts neparedz šādu materiālu izmantošanu, abas šķēršļu joslās izmanto ieseguma materiālu ar atšķirīgu krāsu un/vai formu. (sk. Piemēri)
- ✓ Ja ielas dizaina koncepts neapredz ietves dalījumu joslās, jāatsakās no joslu marķējuma ar vienas krāsas, bet formas ziņā atšķirīgiem materiāliem. Vienas krāsas, bet dažādas formas materiāli šajās joslās pieļaujami, ja tie tiek atdalīti ar no pamata ieseguma faktūras un krāsas ziņā atšķirīgiem materiāliem. (sk. Piemēri)

D79. attēls. Pareizi veidota ietves šķēršļu josla atšķirīgā ieseguma materiālā

D80. attēls. Neveiksmīgs ietves zonas dalījums joslās izmantojot vienas krāsas ieseguma materiālu

- ✓ Ielas profilus jāveido tā, lai tie nodrošina komfortu cilvēkiem ar redzes un kustības traucējumiem. Tas iekļauj taktīlo elementu (brīdinošās joslas un vadulas) ierīkošanu pēc vienota standarta, nobrauktuves krustojumos un gājēju pārejās.
- ✓ Rīgas vēsturiskā centra ielu brauktuves šķērsošanas vietās taktīla ieseguma elementus jāveido pēc vienota principa, meklējot līdzsvaru starp funkcionāli nepieciešamiem risinājumiem un vides estētisko kvalitāti. Ieteicams līnijveida (vadulas) un punktveida (brīdinošās joslas) veidot ne mazāk kā 60 cm platas. Atsevišķās vietās, lai saglabātu seguma dizaina estētisko kvalitāti, vadulas iespējams veidot no krustojuma brauktuves līdz tuvākās ēkas fasādei. Šādā gadījumā izmanto vadulas ar negatīvo reljefu. (Diagrammā 7).
- ✓ RVC jāizvairās no risinājumiem, kuri paredz vadulas ierīkošanas ietves vidū.
- ✓ RVC taktīla bruģa krāsas jāpieskaņo pārveidojamās ielas kopējam arhitektoniskām risinājumam, saglabājot krāsu atšķirības principu, piemēram balto un tumši pelēko toņu krāsu kontrastu. Ieteicams izvairīties no standarta dzeltena 20x10 taktīla betona bruģa izmantošanas.
- ✓ RVC ielās jāizmanto augstās kvalitātes dažādus taktīlo segumu un marķējumu veidus. (sk. Piemēri, lpp)

Materiāli un raksti

- ✓ Divu atšķirīgo materiālu savienojuma vietas obligāti atdalāmi ar maiņas rakstu, kas iezīmē horizontālās virsmas struktūru un novērš tās sadrumstalotu uztveri. (sk. Diagramma 2)
- ✓ Bruģi ielu ietvēs jābūt ieklātam perpendikulāri iešanas virzienam. (Diagramma 3) Iebrauktuvēs bruģi ieklāj perpendikulāri braukšanas virzienam.

D81. attēls. Pareizi izvēlēts bruģa ieseguma virziens

D82. attēls. Nepareizi izvēlēts bruģa ieseguma virziens

- ✓ Gadījumā, ja tiek izmantots joslu sadalījums ar materiāliem, atšķirīgiem formā, virsmas apstrādē un/vai krāsā, ieteicams iebrauktuves un ieejas ēkās izmantot vienas formas un krāsas segumu.
- ✓ Vietām, kur tiek savienoti vairāki materiāli, jāizstāda detalizācijas rasējumus.
- ✓ Dažādo formu un krāsu materiāli pieļaujami arī ap atsevišķiem labiekārtojuma elementiem un IKT apkopes infrastruktūras elementiem (strūklakas, vides māksla, soli, ēku fasādes u.c. Taču arī šādos gadījumos materiālu izvēlei jābalstās kopēja publiskās ārtelpas konceptā.
- ✓ Vispārējais materiālu savienojuma likums ir ne vairāk par 3 materiāliem savienojumā.

Ielu profili

- ✓ Ielu profili RVC un AZ ielās ar prioritāti gājējiem (sk. C1.1, C1.2 un C1.3) veidojami tā, lai nodrošinātu gājējiem maksimālo pārvietošanas komfortu.
- ✓ Visas ielu ietvēs jāveido pēc nepārtrauktas ietves principā, paceļot sānielas brauktuves daļu vienā līmenī ar galvenās ielas ietvi un atrisinot līmeņa atšķirību ar rampu. Rampu ieteicams veidot ar 10% slīpu unificēto elementu, pacelto sānielas brauktuves daļu ieklāt galvenās ielas ietves ieseguma materiālā, pēc iespējas izvairoties no zebras. (Diagramma 4)

D83. attēls. Pareizi veidots paceltas ietves un sānielas mezgls.

D84. attēls. Neveiksmīgi veidots ietves un sānielas mezgls prioritāti dodot auto transportam.

- ✓ Ielu ar prioritāti gājējiem jāveido paceltie krustojumi, kur brauktuves līmenis izlīdzināts ar ietves līmeni.
- ✓ Jābrauktuve tiek pacelta, jāmaina esošo gūļu novietojumu tā, lai lietus ūdens savākšanas gūļas jāierīko pirms un pēc rampas.

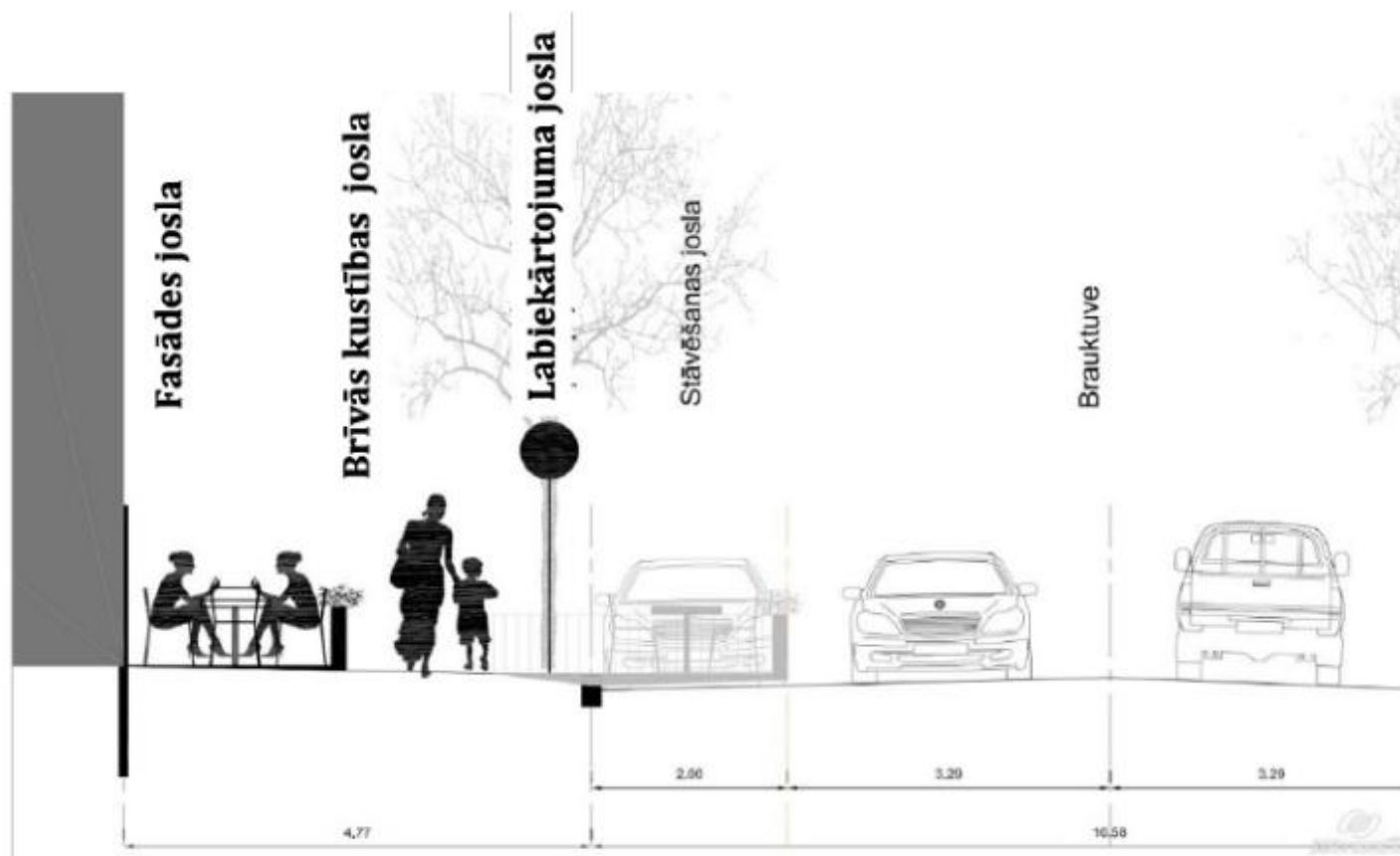
- ✓ Lai nodrošinātu lietusūdens mērķtiecīgu novadīšanu gulijās, brauktuvē gar borta akmeni jāierīko noteka. Katrā ielas pārveidošanas projektā noteikas risinājumu jāsaskaņo ar visas ielas un segumu dizainu.
- ✓ lietusūdens novadīšanas no ēku fasādēm teknes tiek veidotas, ja nav iespējams novadīt zem ietves, ar vienu iedziļināto (-1 cm) bruģa līniju. Nav ieteicamas ieliekas betona teknes vai ar paceltām malām.
- ✓ Gadījumos, kad pacelto krustojumu nav iespējams izveidot (ielās ar tramvaja sliedēm) ekonomisko iemeslu dēļ, ietvi jāpievieno pie brauktuves ar standarta rampas elementu. Ieteicams Rampas slīpums maks. 12%, platums atkarībā no ietvju platumiem – 20/40/60/120 cm. (**Diagramma 5**)
- ✓ Rampas un borta akmens savienojuma vietas jāveido no standarta elementiem kopā ar rampu. (**Diagramma 6**)
- ✓ Rīgas vēsturiskā centrā brauktuves un ietves līmeņa starpība nedrīkst pārsniegt 10 cm. (**Ref. paskatīties ceļa standartos**)
- ✓ RVC un AZ ielām nepieciešams izstrādāt ielas profilu organizācijas standarta elementus, tādējādi nodrošinot vienotus risinājumus, samazinot ierīkošanas izmaksas un veicinot vietējo ražotāju produktu dažādību.

Ielu segumu projektēšana un remonts

- ✓ RVC un AZ ielu segumiem jābūt rūpīgi projektētiem un iekļautiem visu projektu tipu (pārbūves, rekonstrukcijas, seguma atjaunošanas) sastāvā. Seguma plāna izstrāde nedrīkst notiek bez ainavu arhitekta vai arhitekta piesaistes. Atbildīgām RD institūcijām obligātā kārtā jānodrošina šo speciālistu piesaisti ielu transformācijas projektiem.
- ✓ RVC un AZ ielu segumu risinājumiem jābalstās vienotā ielas dizaina koncepta.
- ✓ Segumu atjaunošanas remonta kārtā RVC un AZ jāizstrādā segumu rakstu principiālie risinājumi un izmantojamo materiālu specifiskācija.
- ✓ Ainavu arhitektam vai arhitektam jābūt piesaistītām arī ielu segumu nomaiņas remontu darbu kārtā. Seguma atjaunošana remonta darbu kārtā nav pieļaujama bez šo speciālistu iesaistes.
- ✓ Izstrādājot seguma plānus, jāiekļauj segumu rakstu detalizāciju. Lielā mēroga projektos, kuri tiek izstrādāti vienkāršotās renovācijas kārtā, raksti un materiālu savienojumu vietām jāizstrādā principiālie rasējumi. Detalizējamo vietu tipus jādefinē risinājumu koncepcijas stadijā. Segumu rakstu un materiālu savienojumu vietu detaļie rasējumi iekļaujami katrā publiskas ārtelpas rekonstrukcijas projekta segumu plāna sastāvā.

Iesegumi laukumos

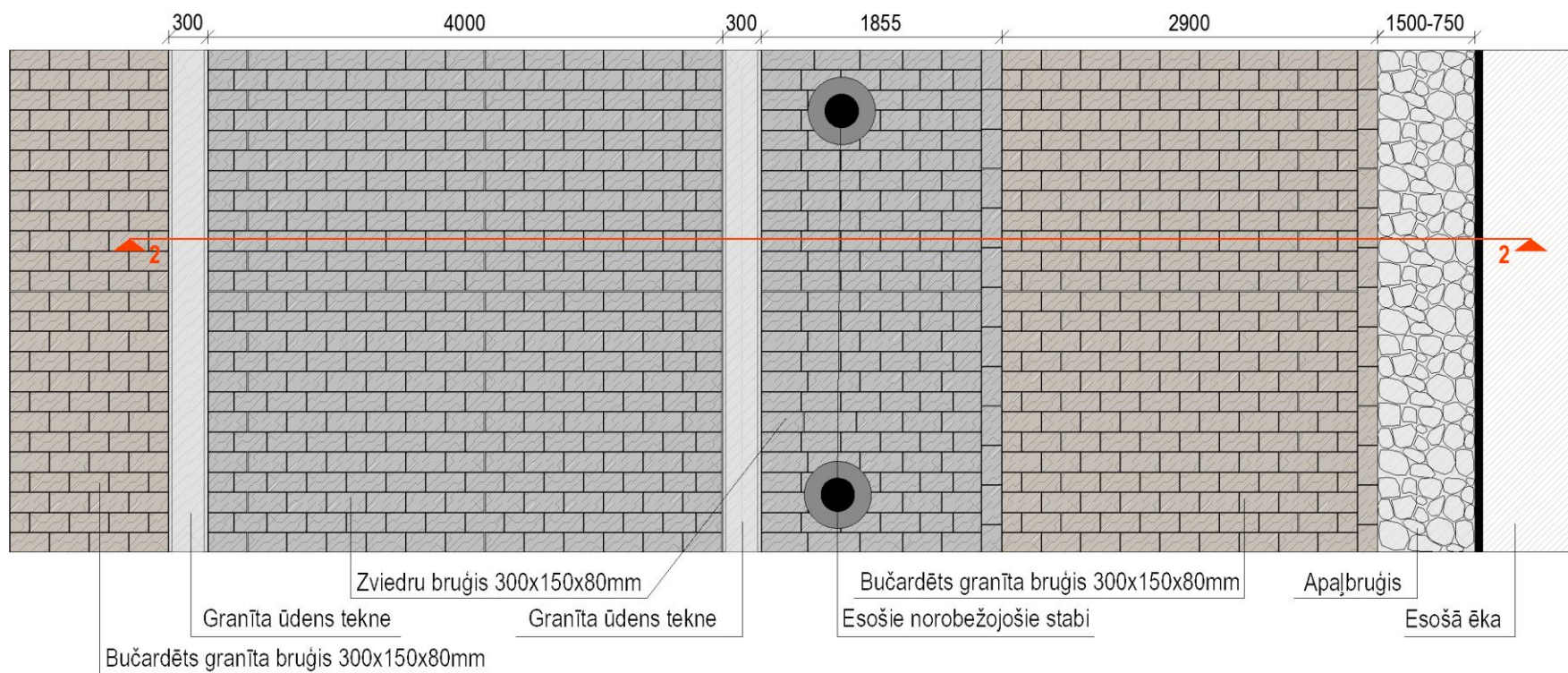
- ✓ RVC laukumos segumu izvēlei jābalstās kopēja laukuma dizaina koncepcijā.
- ✓ Laukumu segumos jāizmanto estētiski augstvērtīgus un augstās kvalitātes materiālus,
- ✓ Īpaši nosacījumi ir Vecrīgā esošiem laukumiem un ielām. (**sk. Sadaļu Specifiskās telpas**)
- ✓ Uz parku, dārzu un pagalmu attiecās augstāk šajā sadaļā aprakstīties nosacījumi.



D85. attēls. Ietves organizācija saskaņā ar bez šķērsu dizaina principa

D86. attēls. **Mainas raksts**

MEZGLS Nr. 2
Iesegumu princips Citadeles ielā, M 1:50

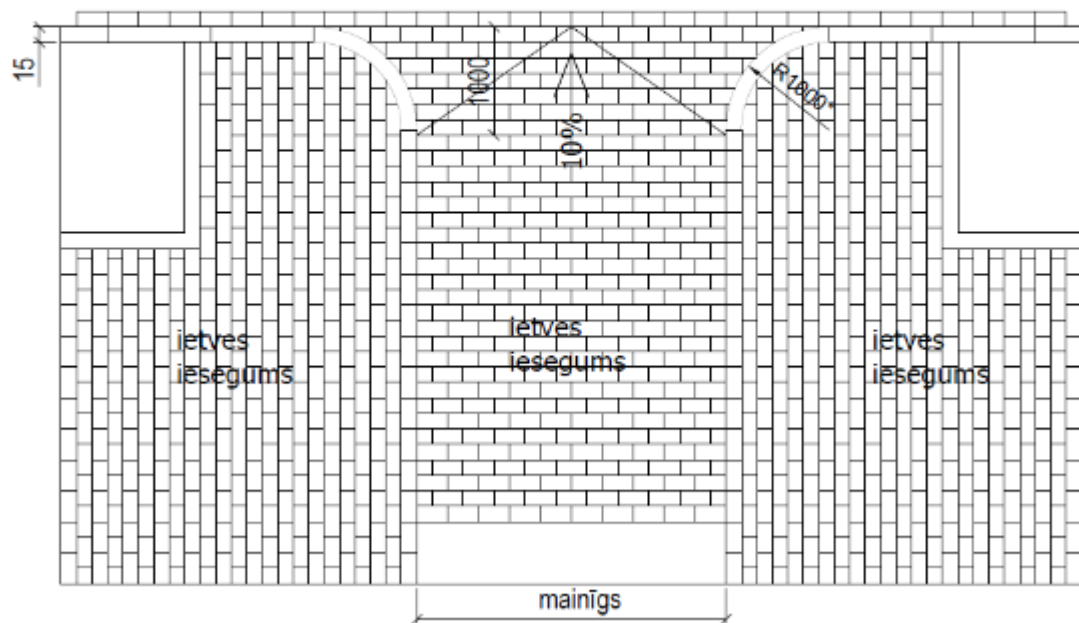


D87. attēls.

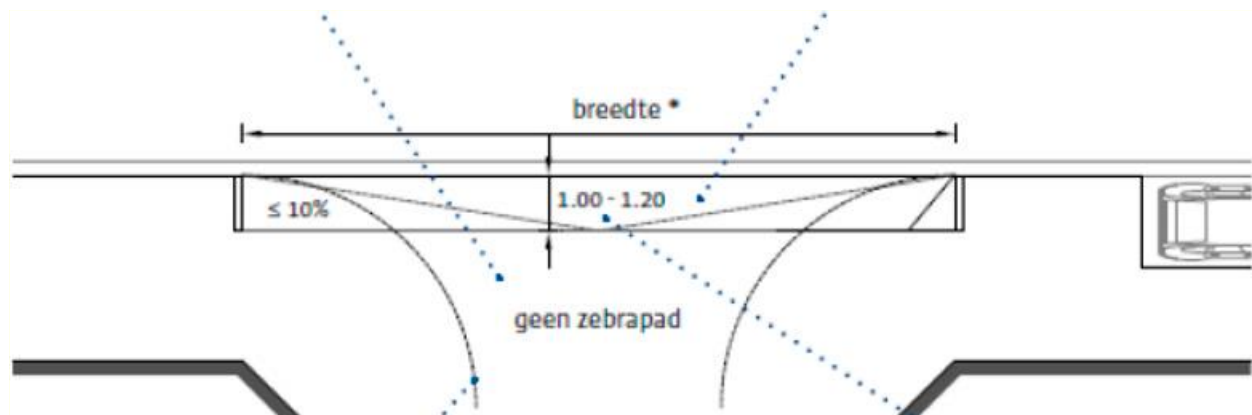
M 1:50

Iebrauktuves uz īpašumiem

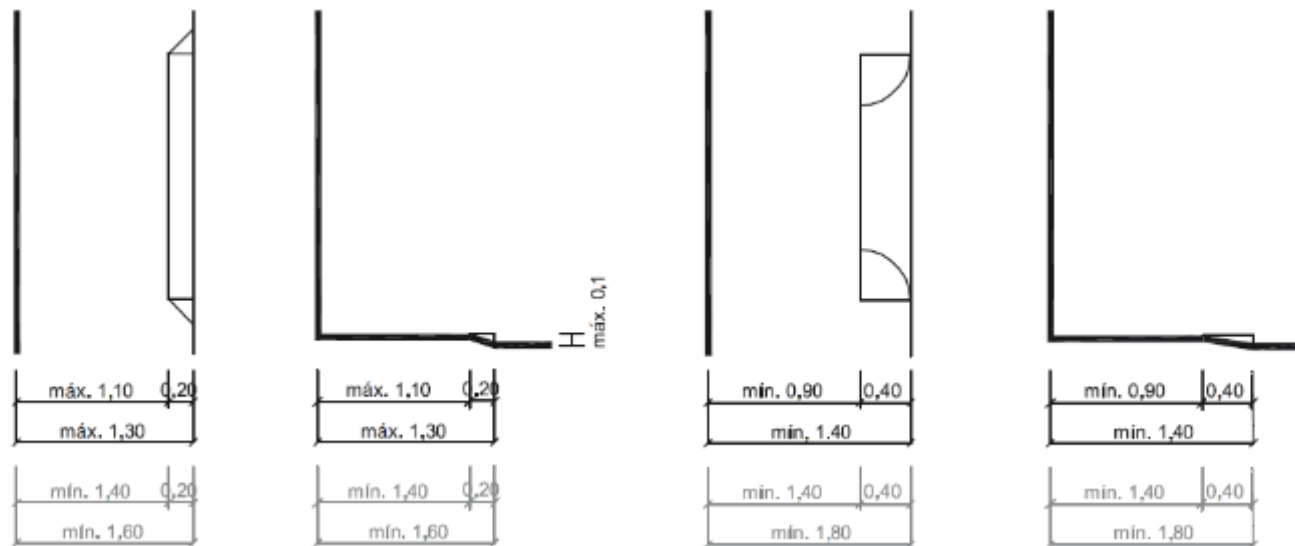
Iesegums paralēli kustības virzienam



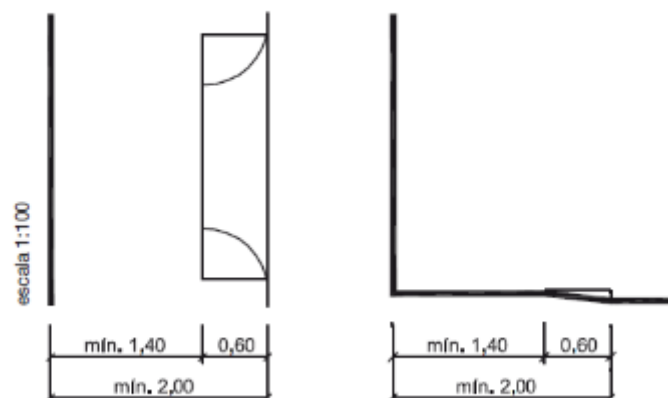
D88. attēls. Raksta princips ietvēm un iebrauktuvēm.



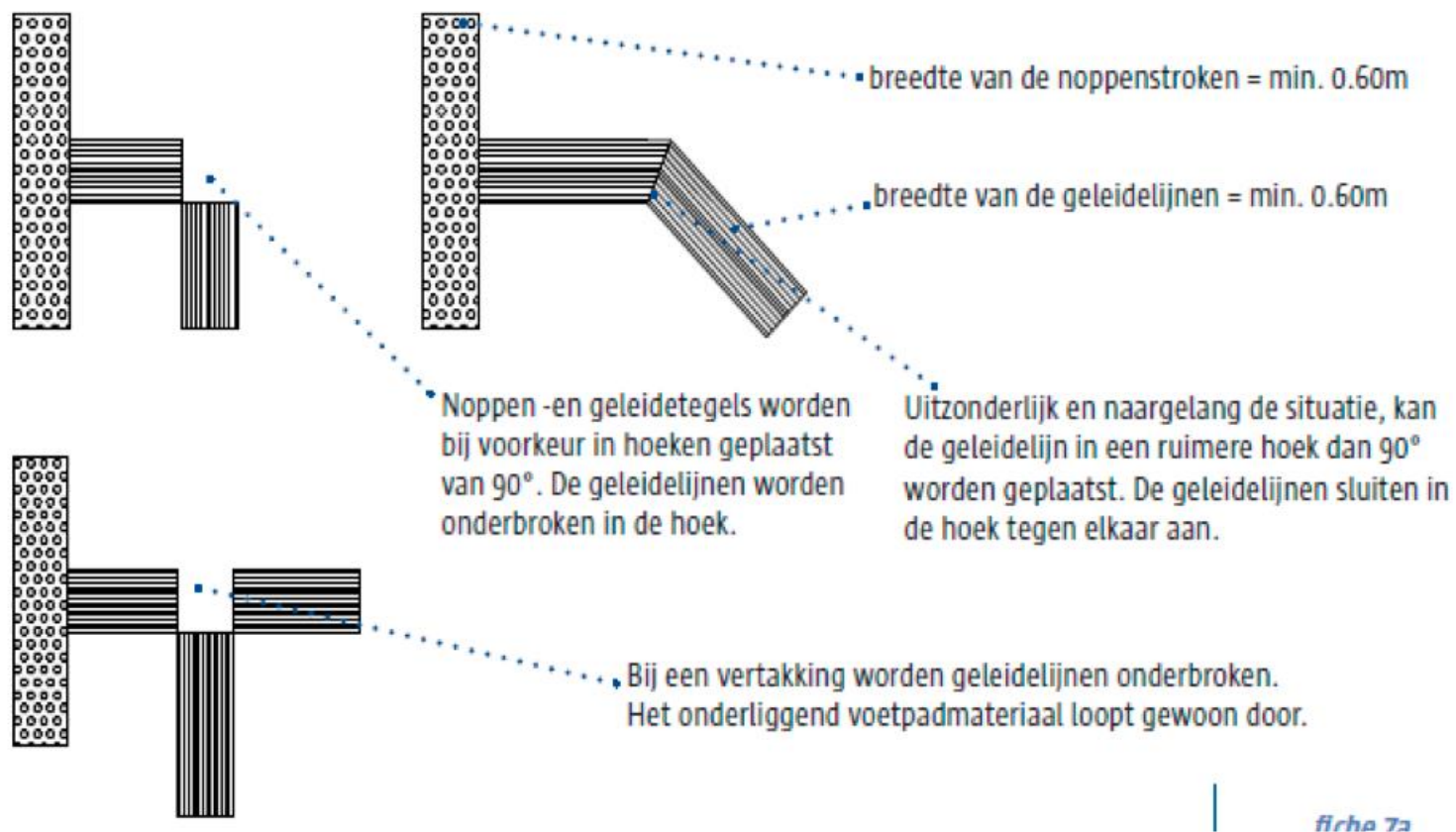
D89. attēls. Nepārtrauktās ietves princips



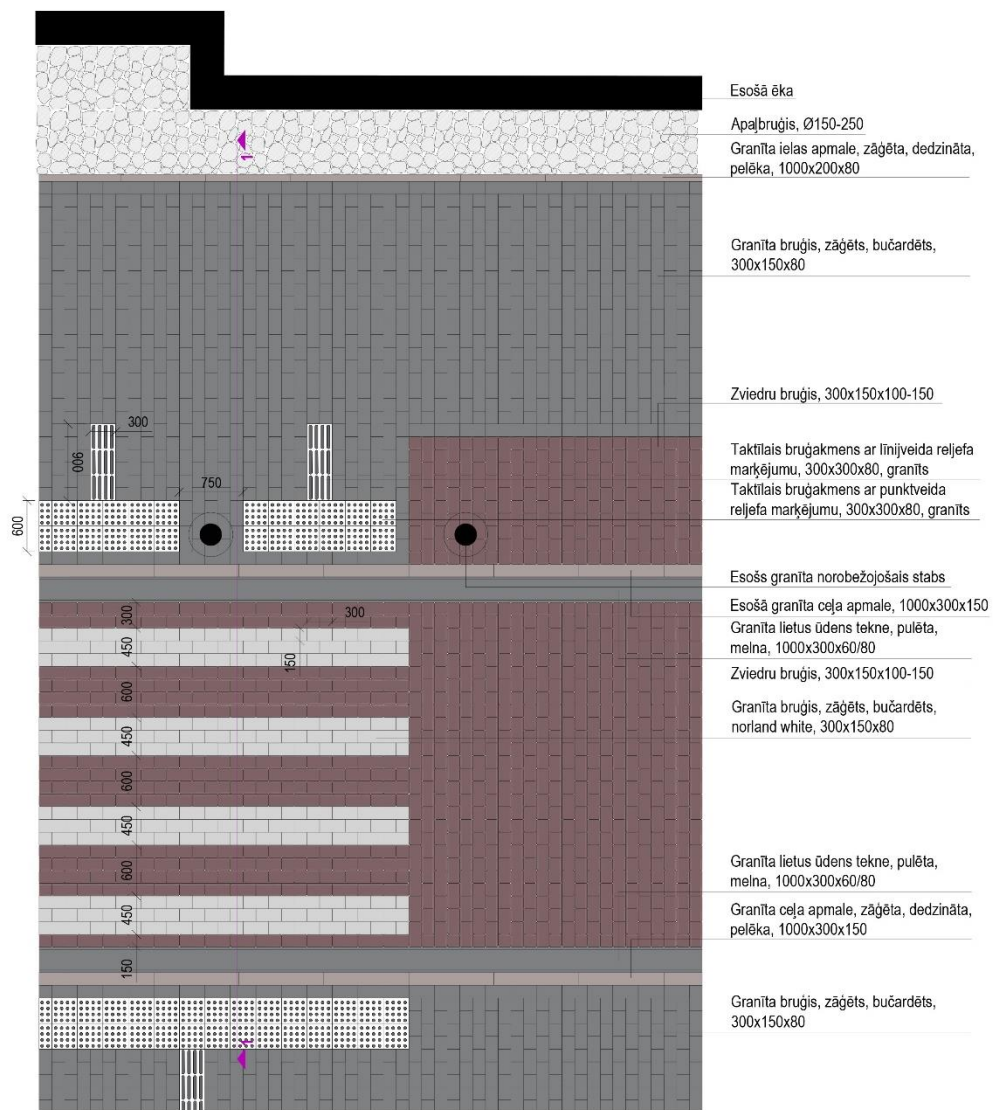
– Vado 60



D90. attēls. Nobrauktuves veidi

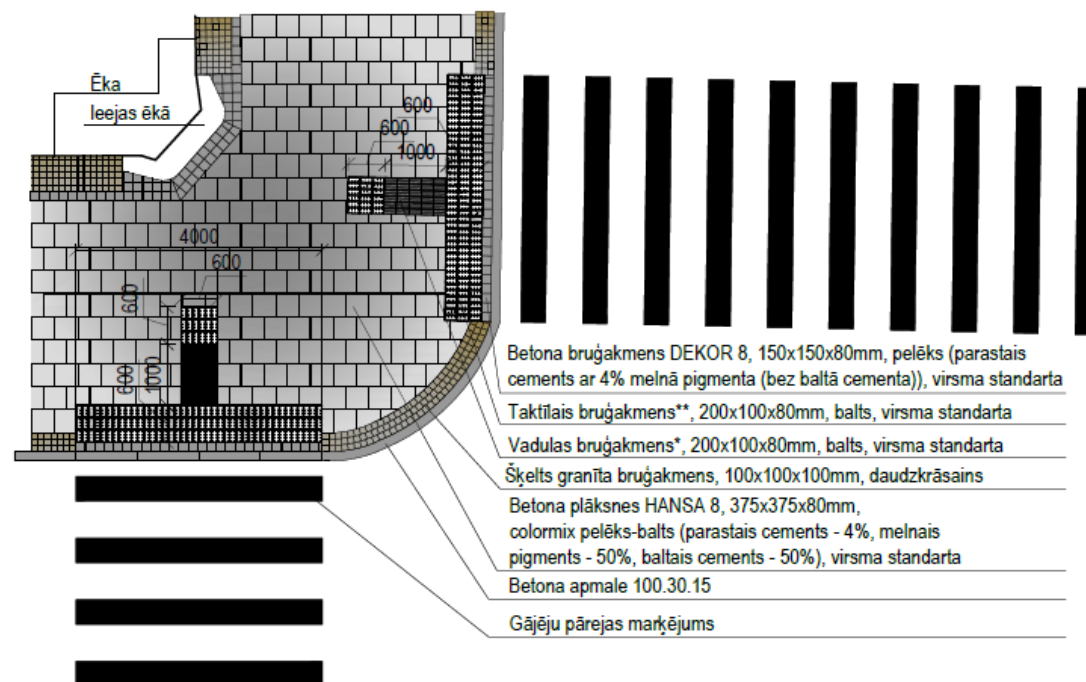


D91. attēls. Taktīlā marķējuma ierīkošanas principi RVC AZ



D92. attēls. Taktīlā bruģa risinājumi RVC

IESEGUMU RAKSTA TIPVEIDA RISINĀJUMS KRUSTOJUMOS,
M 1:100



PIEZĪMES:

- *Vadulas ieklāt 90° L pret gājēju pārejas marķējumu.
- **Bridinošās joslas garumam jāatbilst gājēju pārejas marķējuma platumam.

D93. attēls. Seguma rakstu paraugi

D94. tabula. (atrast Barona ielas projektā)

D.3. Arhitektūras mazās formas (nepieciešamā 1. redakcija, iespējamās saturiskās korekcijas līdz 10%, fotoattēli tiks pārskatīti pirms maketēšanas, shēmas, tabulas un griezumī pārveidoti saskaņā ar vienoto grafisko dizainu, attēliem tiks pievienoti apraksti pēc vienota parauga)

Apraksts.

Mazās arhitektūras formas ir ārtelpas reizēm nemanāmais, bet ļoti jūtama elementu kopums, kas atbalsta un nodrošina ārtelpas ērtību un funkcionalitāti. Publiskās telpas kvalitāte tieši atkarīga no tās aprīkojuma līmeņa ar labiekārtojuma elementiem. Ielu mēbeles, jeb mazās arhitektūras formas ir būtiski funkcionāli un taktīli elementi, kas nosaka ārtelpas apmeklētāju pieredzes kvalitāti un ietekmē pilsētas tēlu kopumā.

Patreizējā Rīgas problēma ir pietiekama labiekārtojuma līmeņa trūkums kā tāds. Trūkst soliņu, atkritumu urnu, esošie elementi savu laiku nokalpojuši vai dažādu savstarpēji nesaskanīgu formu un dizainu. Labiekārtojuma risinājumiem jāseko arī izmaiņām sabiedrības paradumos un uzvedībā, kā arī tehnoloģiju progresam.

Vadlīnijas arhitektūras mazām formām RVC ielu telpā balstītas uz diviem principiem: stilistikā vienotība un funkcionālā daudzveidība. Ielu telpu stilistikā vienotība nosaka vienotu materiālu kombināciju un krāsu toņu izmantošanu vienā telpā (ielas garumā, parkā, laukumā), piemēram, vienas ielas labiekārtojuma elementos izmantojama koka un metāla kombinācija līdzīgos vai vienādos toņos. Ielu telpu funkcionālo daudzveidību nosaka ielas telpas raksturs un ielas telpas izmantošanas intensitāte.

Mazās arhitektūras formas jāveido atceroties par funkcionalitāti, vieglu kopšanu, izturīgiem materiāliem un zināmu standartizāciju, lai atvieglotu apsaimniekošanu. Taču jāatceras, ka ārtelpas mazie elementi ir nozīmīgs instruments pilsētas, apkaimes, vietas identitātes radīšanā.

Vēsturiskie labiekārtojuma elementi, kas saglabājušies līdz mūsdienām, ir aizsargājami.¹⁰ Šādās situācijās esošā vēsturiskā un jaunā mūsdienīgā savienošana risināma individuāli vērtējot situācijas kontekstu.

Viens no būtiskākajiem aspektiem ir veidot un izvietot labiekārtojuma elementus telpā domājot par drošu un iekļaujošu vidi cilvēkam. Publiskās ārtelpas telpām un elementiem jābūt pieejamām un draudzīgām visām lietotāju grupām – gan maziem bērniem, gan cilvēkiem ar kustību traucējumiem.

Dažādi mazo formu elementi:

- *Atpūtas elementi - Soliņi*
- *Tīrības uzturēšanas elementi*
- *Ielu kafejnīcas*
- *Stūklakas*
- *dzeramā ūdens vietas*
- *rotaļu laukumi*
- *elektro uzlādes punkti*
- *elektrības pieslēgumi pilsētā*
- *dažādi infrastruktūras elementi*

¹⁰ Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums.

Nosacījumi. Vispārīgi.

- ✓ Ja mazo arhitektūras formu risinājums nav daļa no telpas plašāka un konkrētāka dizaina risinājuma, tad ārtelpas mēbeles un elementi ir jāizvēlās no Rīgas pilsētas labiekārtojuma elementu kataloga.
- ✓ Mazo arhitektūras formu novietojumam plānā vienmēr jāatbilst vietas kontekstam, esošo elementu, ēku, apstādījumu atrašanās vietai un jāatbilst telpas kompozīcijai, raksturam un nozīmei.
- ✓ Ārtelpas elementu apsaimniekošanai jābūt plānotai, regulārai un bojātie elementi vai to daļas jāsalabo vai jāaizstāj.
- ✓ Katrs mazo formu elements var pildīt vairākas funkcijas vienlaicīgi un telpu veidojot ir vēlams to izmantot. Pakāpieni vai atbalsta siena var būt vieta sēdēšanai, žogs – vieta, kur novietot velosipēdu, velonovietne – norobežojošs elements.
- ✓ Rīgas pilsētas labiekārtojuma elementu katalogā jāparedz elementi no ilgmūžīgiem un izturīgiem materiāliem, saskaņotā tonalitātē un virsmu apdarē, kurus viegli kopt un apsaimniekot.
- ✓ Īpaša rakstura un nozīmes telpās jālieto individuāli projektētas ielu mēbeles un elementi.
- ✓ Vienā pārskatāmības posmā (ielas posmā, skvērā, parkā u.tml.) atļauts uzstādīt tikai viena veida funkcionāli nepieciešamās mazās arhitektūras formas (atkritumu tvertnes, velonovietnes, soliņus u.tml), kuru etalonmodelis saskaņots Būvvaldē. 2.16. Vides dizaina objektu un mazo arhitektūras formu izvietojšanas kārtība p.160 (atsauce RTIAN)

D.3.1 Atpūtas elementi - soliņi

Apraksts.

Ātpūtas mēbeles ir vieni no labiekārtouma pamatelementiem. Tie veicina cilvēku vēlmi vairāk uzturēties ārtelpā, nodrošinot komfortu. Pilsētas publiskajā ārtelpā ir jānodrošina liela atpūtas mēbeļu dažādība.

Rīgas vēsturiskā centra teritorijas ielu telpā soliņi ir ļoti reti esoši. Bieži tie atrodami vien sabiedriskā transporta pieturvietās. Kopā ar akūtu apstādījumu un citu labiekārtojuma elementu trūkums Rīgas pilsētas ielās, soliņu neesamība ir viens no nepievilcīgas un nedraudzīgas ārtelpas iemesliem.

Liela grūtības sagādā arī esošo un jauno soliņu dažādie dizaini, materiālu nekonsekvence, kas apgrūtina kopšanu, sabojāto elementu operatīvu aizvietošanu.

Dažādu tipu soliņiem viennozīmīgi jābūt Rīgas vēsturiskā centra labiekārtojuma elementu kataloga sastāvdaļai.

Galvenais šo elementu izveides princips ir radoša daudzfunkcionalitāte.

dažādie soliņu tipi

- brīvstāvoši soliņi – vienvietīgi, garie soli, ar atzveltni, bez atzveltnes
- sēdelementi – koku aizsargi
- pie virsmām stiprināti sēdelementi
- sēdvietu risinājumi pie fasādēm
- brīvstāvoši zvilņi



D95. attēlu grupa. Esošie soliņi RVC ielu telpā. Autoru foto.

Nosacījumi

- ✓ Plānojot atpūtas mēbeļu izvietojumu, primāri jāņem vērā novietošanas mērķis un vietas konteksts.
- ✓ Novietojot soliņus jāievēro komfortu noteicoši faktori – pietiekama vieta, patīkama vide, skats, patvērums.
- ✓ Šaurākas konfigurācijas ārtelpās jāparedz atpūtas soli, kas neizņem daudz vietas uz ietves un piemēroti īslaicīgai atpūtai: soli, pārsvarā bez atzveltnēm, kā arī stāvsoli, kas pieskaitāmi pie īslaicīgas atpūtas elementiem. Arī sabiedriskā transporta pieturvietās izmantojami stāvsoli, īpaši šaurās vietās.
- ✓ Atpūtas mēbelēm jābūt novietojumā, dizaina un materiālos lietotājam draudzīgām, aicinošām.
- ✓ Veiksmīgs atpūtas vietu risinājums šaurām ietvēm ir pie ēku fasādēm stiprināti soli. (Skat. attēlu D105) Tas veicams sadarbībā ar namīpašniekiem un apsaimniekotājiem.
- ✓ Virsmās integrēti sēdelementi – loģisks risinājums ārtelpā, kurā ir atbalsta sienas, kas ļauj izmantot esošus resursus un ekonomēt telpu .
- ✓ Plašākas konfigurācijas ārtelpās iespējams izvietot garākus solus ar atzveltnēm, koku apdabes solus, kā arī veidot īslaicīgas atpūtas risinājumus „kabatas” platu ietvju zaļajā zonā.
- ✓ Savukārt tādām ielu telpām kā skvēri, parki, laukumi, tiek izstrādāts dizains ar individuāliem risinājumiem.
- ✓ Sēdelementi – koku aizsargi ir dubultas funkcijas veicēji, kas nodrošina gan atpūtas iespējas urbānā vidē, gan aizsargā koku sakņu sistēmu un veic apdabes funkciju, ļaujot izvairīties no neoptām, sliktas kvalitātes zāliena klātām koku apdobēm.
- ✓ Tāpat pie īslaicīgas atpūtas elementiem pieskaitāmi velopieturvietas – velonovietnes galdi, daudzveidīgi izmantojamas ielas margas, WiFi galdi, norobežojoši drošības elementi.
- ✓ Brīvstāvoši soliņi, lai arī potenciāli pakļauti vandālismam, dod plašākas iespējas veidot telpu un radīt īpašu raksturu un atmosfēru.
- ✓ Vides mākslas elementi piesaka sevi pilsētvidē kā taustāmi, funkcionāli, lietojami elementi. Mākslas un praktiskā sintēzē rodas pārsteidzoši un radoši risinājumi.



D96. attēls. Barona iela. ALPS. Foto - ALPS



D97. Attēls X .. Origo, perons. ALPS.
Foto - ALPS



D98. Attēls X .. Jaunā Teika.
ALPS. Foto - ALPS



D99. attēls. Soliņš ar izgaismojumu,
Roche biroju ēka, Miera ielā. ALPS
Foto - ALPS



D100. attēls. Garais sols. Ventpils lielais
laukums, ALPS, ZALA, POGA. Foto - ALPS



D101. attēls. Soliņi atbilstoši vietas
kopējai koncepcijai. Hanzas perons.
Autoru foto



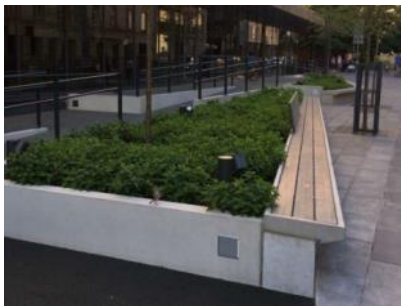
D102. attēls. Soliņi Ģertrūdes
iela



D103. attēls. Vides objekts „Asorti”
– soliņi pieturā pie fabrikas
„Laima”, Autoru foto



D104. attēls. Palodzes – sēdvirsmas.



D108. attēls. Atbalsta sienā integrēta sēdvirsmas. AC Hotel. L.Zaļā.



D111. attēls. Soli, koku aizsargi.

D105. attēls. Kafējnīca šāura Vecrīgas ieliņā. Foto – L.Zaļā



D109. attēls. Atbalsta sienā integrēta sēdvirsmas. Pāvilsta, muzejs. Indra Ozoliņa



D112. attēls. Soli, koku aizsargi.

D106. attēls. Stāvsoli, Salaspils 1.vidusskola. ALPS



D110. attēls. Jaunā Teika. ALPS



D113. attēls. Soli, integrēti koku konteineros. VID, Daiga Veinberga

D107. attēls. Soli gar fasādi. Tērbatas iela.



D114. attēls. Soli-puķu dobes. Autoru foto.

D.3.2 Tīrības uzturēšanas elementi

Apraksts.

Atkritumu urnas nereti ir elements, kas var sabojāt iepaidu par kvalitatīvu ārtelpu. Neveiksmīgs novietojums vai urnas dizains, kā arī nepietiekoši bieža izvešana noved pie atkritumu pārlikas akumulēšanās. Tā pat arī atkritumu tvertņu nepietiekams daudzums noved pie pārāk ātras tvertņu piepildīšanās un atkritumi parādās apkārtēja telpā. Gan veiksmīgs tvertņu dizains, gan novietojums ielu telpā ir atslēga tīras un kārtīgas vides uzturēšanai pilsētā.

Kvalitatīvi koptas pilsētas aprīkojums iekļauj:

- pie fasādēm piestiprinātas atkritumu tvertnes,
- pie fasādēm piestiprinātus slēgtus pelnu traukus,
- pie tehniskā aprīkojuma piestiprinātus pelnu traukus,
- uz ietvēm izvietotas atkritumu tvertnes,
- uz ietvēm izvietotus pelnu traukus,
- uz ietvēm izvietotas suņu ekskrementu tvertnes.
- Sadzīves un šķirojamo atkritumu konteineri (pie ēkām),
- Saimnieciskie laukumi parkos un tvertnes ielu kaisīšanai ziemā.

Nosacījumi.

- ✓ Atkritumu urnu un sadzīves un šķiroto atkritumu tvertņu izvietojumu pilsētvidē nosaka saskaņā ar RTIAN p.3.17.11
- ✓ Atkritumu urnas kā elements ir iekļaujamas Rīgas pilsētas labiekārtojuma elementu katalogā, paredzot vairāku veidu urnas – gan pie fasādēm stiprināmās, gan uz zemes novietojamās. Atkritumu šķirošana visā pilsētā ir mērķis, tādēļ, kur iespējams, jāparedz urnas šķirošanai un jāievieš atbilstoša atkritumu apsaimniekošanas stratēģija.
- ✓ Atkritumu urnas, kas atrodas PĀ jānovieto tā, lai netrucētu gājēju kustību, neveidotu fiziskas vai vizuālas barjeras telpā. Ielas telpā vēlams tās novietot labiekārtojuma joslā.
- ✓ Atkritumu tvertņu dizains jāveido slēgta tipa, nedrīkst veidot atvērtas atkritumu urnas.
- ✓ Nepārprotams dizains.
- ✓ Intensīvi izmantojamās vietās jāparedz izvietot pietiekamu skaitu tīrības uzturēšanas elementu. Savukārt ilglaicīgās atpūtas vietās (pie parkiem, skvēros) jāparedz viena atkritumu tvertne pie katra sola vai solu grupas, viena tvertne suņu ekskrementiem.

11 Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi. P.3.17.

- ✓ Saglabājamās arī esošās pie fasādēm piestiprinātu tvertņu vietas.
- ✓ Brīvstāvošu atkritumu tvertņu vietā izmantojami arī risinājumi ar labiekārtojuma elementos integrētām atkritumu tvertnēm. (Skat. D118. attēlu)
- ✓ Tīrības uzturēšanas elementu dizainam būtu jātbilst un jāiekļaujas konkrētās ārtelpas vienības kopējā stilistiskā risinājumā un jāveic kā pamatfunkcija, tā jāatbilst estētiskās kvalitātes prasībām.
- ✓ Ieteicama atkritumu dalīšanas konteineru lietošana ārtelpā, taču izvēloties konteineru dizainu kontekstā ar ārtelpas labiekārtojumu.
- ✓ Papildus tradicionāli izmantotām atkritumu tvertnēm, kas piestiprinātas pie fasādēm un fragmentāri novietotas uz ietvēm, kā arī atkritumu urnām, nepieciešams izveidot sistemātisku un daudzfunkcionālu kvalitatīvi koptas pilsētas aprīkojumu.
- ✓ Sadzīves atkritumu konteineri (daudzdzīvokļu mājām, birojiem u.c.) jāveido integrēti būvēs, kā atsevišķas telpas vai nojumes māju pagalmos vai kā citādi neredzami no ielas vai publiskās telpas. (Skat. D123. un D124. attēlus)
- ✓ Pilsētas ārtelpas teritoriju apsaimniekošanai, īpaši apstādījumu apsaimniekošanai nepieciešamas ne tikai kopšanas iekārtas, līdzekļi un instrumenti, bet arī atsevišķas novietnes materiāliem, atkritumiem u.c. saimniecībai". Celiņu kaisīšanai apledošanas laikā nepieciešamas tvertnes ar smiltīm vai citu pret apledošanas materiālu. Šo tvertņu novietojums pārdomājams, lai tas ne fiziski ne vizuāli netraucētu. (Skat. D125. un D126. attēlus.)
- ✓ Parku teritorijās nepieciešami iežogoti saimniecības laukumi, kur īslaicīgi glabā (līdz izvešanai) lapas, zāli vai koku zarus, atkritumus, kas radušies teritoriju apsaimniekošanā. (Skat. D127. attēlu.)



D115. attēls. Neveiksmīgi novietota un nepiemērota, atvērta esošā atkritumu urna. Brīvības bulvāris. Autoru foto.



D116. attēls. Neveiksmīgi novietota un nepiemērota, atvērta esošā atkritumu urna. Kronvalda bulvāris. Autoru foto.



D117. attēls. Veiksmīgi novietota bet, atvērta tipa atkritumu urna. Sporta iela. Autoru foto.



D118. attēls. Atkritumu urna integrēta citos labiek. Elementos. AC HOTEL, ZALA Landscape architects, Metāldizains, MMCITE. Autoru foto.



D119. attēls. Atkritumu urna. AC Hotel. L.Zaļā. Autoru foto.



D120. attēls. Atkritumu urna. Jaunā Teika, ALPS, MMCITE. Autoru foto.



D121. attēls. Atkritumu urna. Ventspils lielais laukums, ALPS, ZALA, POGA. Autoru foto.



D122. attēls. Šķiroto atkritumu tvertne, Salaspils 1.vidusskola. ALPS. Autoru foto.



D123. attēls. Atkritumu konteineru novietne, Salaspils 1.vidusskola. ALPS. Autoru foto.



D124. attēls. Atkritumu konteineru novietne pie kafejnīcas „Kolonāde”, Operas skvērs. Autoru foto.



D125. attēls. Saimnieciskais konteiners nepiemērotā vietā. Operas tiltiņš. Autoru foto.



D126. attēls. Saimnieciskais konteiners nepiemērotā vietā. Vaļņu iela. Autoru foto.



X

D127. attēls. Saimnieciskais
nožogojums Vērmanes dārzā. Autoru
foto.

D128. attēls. Atvērta tipa
atkritumu urna cieši blakus
soliņam. Strēlnieku laukums.
Autoru foto.

D129. attēls. Atkritumu kontainers
suņu atkritumiem. ZANO. Ražotāja
attēls.

D130. attēls. Pelnu trauks. Ražotāja

D.3.3 Ielu kafejnīcas

Apraksts.

Ielu kafejnīcas Rīgas vēsturiskā centra ārtelpā, īpaši Vecrīgā, septiņus mēnešus gadā aizņem būtisku ietvēm paredzēto telpu, bieži vien mazinot gājēju komfortablas pārvietošanās iespējas. Taču ielu kafejnīcas ir pilsētas dzīvīgumu stimulējošs elements, tāpēc nevar noliegt to pozitīvo ietekmi publiskajā ārtelpā. Patlaban RVC saistošajos noteikumos minēts “sezonas kafejnīca – viegli uzstādāmas konstrukcijas būves vai iekārtas, kas paredzētas āra kafejnīcas ierīkošanai publiskā ārtelpā un kuras ir atļauts uzstādīt un ekspluatēt laikposmā no 1.aprīļa līdz 31.oktobrim”¹², taču iespējams te būtu jānorāda, ka tām ne vienmēr jābūt būvēm un iekārtām, veicinot risinājumus ar kafejnīcu mēbeļu izvietošanu uz esošā seguma, jo tā pārsvarā gadījumu nenotiek, lai arī minēto noteikumu punktā 369. ir norādīts, ka “vasaras kafejnīcas uz ietves atļauts ierīkot, saglabājot brīvo ietves platumu ne mazāk kā 1,5m, bez pakāpieniem vai ietves paaugstinājumiem”¹³.

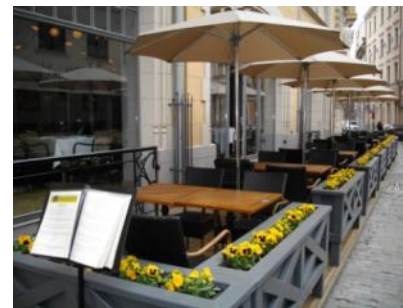
Ir nepieciešami kompromisi, katras konkrētās kafejnīcas situācijā, izstrādājot minimālās iespējamās prasības ietvju platumiem atsevišķās situācijās, piemēram, 1,2m. Tāpat kafejnīcas ierīkošanu pieļaut tā saucamajā šķēršļu zonā jeb, izveidojot drošu norobežojumu (margas jeb augu konteinerus), kafejnīcas varētu tikt izvietotas auto stāvvietu joslā ielas malā (skat. D139. attēlu) Vecrīgā un RVC zonā atsevišķiem ielu tiptiem, piemēram, iepirkšanās ielas, reprezentatīvās ielas, jauktās izmantošanas ielas, ielu kafejnīcu salīdzinoši lielais īpatsvars ir ārkārtīgi nozīmīgs ielu rakstura un sajūtu veidošanā, tāpēc rekomendējam izvērtēt katru projektu individuāli un būt fleksibliem risinājumu akceptēšanā, kā arī veicināt starpinstitucionālu sadarbību, piemēram ar “Rīgas Satiksmi”, izvērtējot prioritātes no publiskās ārtelpas kvalitātes viedokļa, piemēram, divas stāvvietas jeb viena kafejnīca.



D131. attēls. Kafejnīcu terases visā apbūves



D132. attēls. Kafejnīcas terase aizņem daļu salīdzinoši



D133. attēls. Kafejnīcas terase stāvvietu joslā.

¹² Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi.

¹³ Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi. P.369.

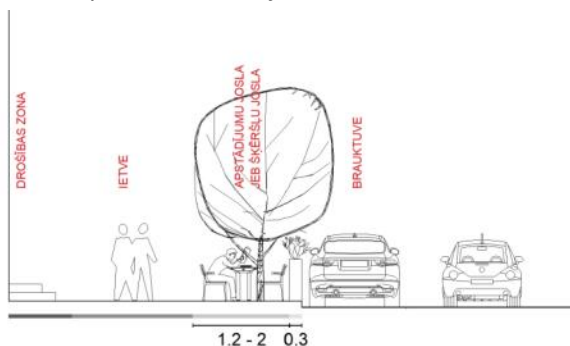
frontē aizņem gan šauru ietvi, gan daļēji brauktuvi.

platas ietves. Stabu iela.

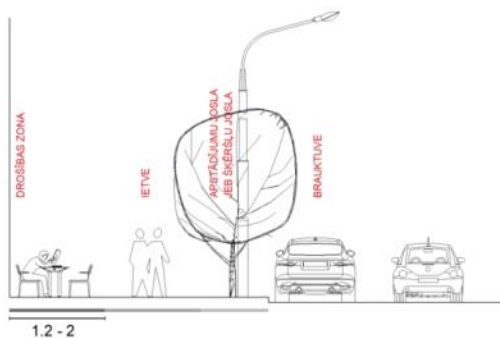
Šaurajai ietvei pāri terases segums, vizuāli pārtraucot ietvi.

Nosacījumi

- ✓ Sezonālo vasaras kafejnīcu terašu līmenim iespēju robežās jābūt vienā līmenī ar ietvi, izstrādājot atbilstošus risinājumus katras konkrētās kafejnīcas projektā un respektējot esošos ietvju kritumus. Iespēju robežās rekomendējam izvietot kafejnīcas mēbeles uz esošā seguma, līmeņojot tās pēc vajadzības ar regulējamiem distanceriem.
- ✓ Vecrīgas ārtelpā īpaši rekomendējam izvairīties no terašu grīdas izbūves, ņemot vērā šaurās ietves. Pasaules piemēri lieliski attaino līdzīgu pieredzi citās vecpilsētās.
- ✓ Tāpat pozitīvs piemērs ielu kafejnīcām ir risinājums ar šaura terases apjoma izveidi gar ēkas fasādi, saglabājot pēc iespējas platāku brīvo ietves daļu, piemēram kafejnīcas Osiris vasaras terase K.Barona ielā 31 (skat. D138. attēlu).



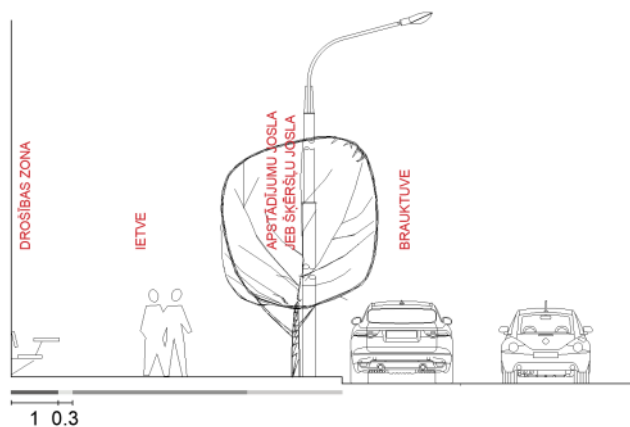
D134. attēls. Restorāna terase labiekārtojuma joslā. Ausekļa iela.



D135. attēls. Kafējnīca gar ēkas fasādi ar terasi, kas kompensē ietves slīpumu. Veiksmīgs novietojums apbūves fronta ierāvumā. Rocket Bean, Miera iela. Autoru foto.



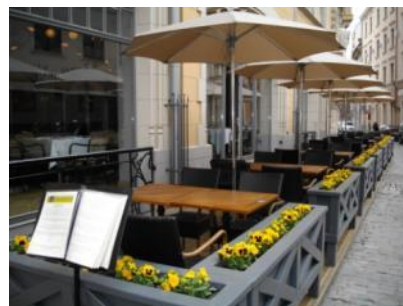
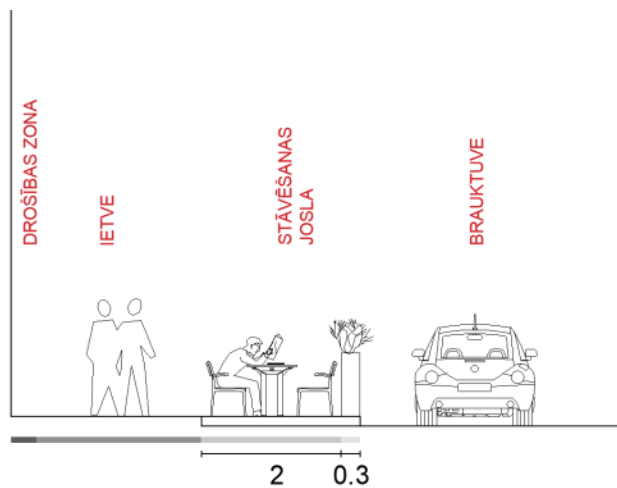
D136. attēls. Kafējnīca gar ēkas fasādi ar terasi, ar galdiņiem uz ielas seguma. Ģertrūdes iela. Autoru foto.



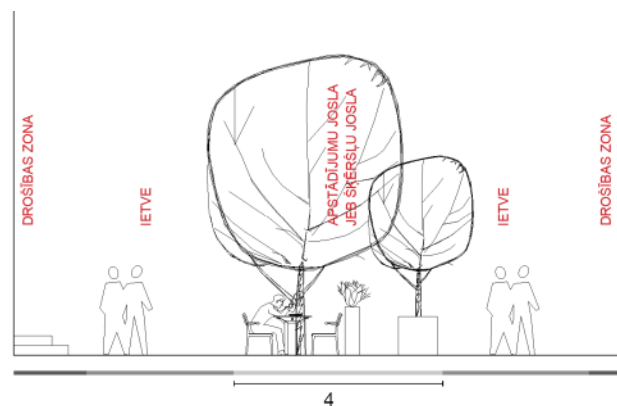
D137. attēls. Kafējnīca šaurā Vecrīgas ieliņā. Foto – L.Zaļā



D138. attēls. Sēdvietas pie kafējnīcas Barona ielā.



D139. attēls. Restorāna "Neiburgs" terase autostāvvietu joslā. Jauniela.



D140. attēls. Torņa iela

D.3.4 Strūklakas

Strūklakas un ūdens baseini ir būtiska vidi veidojoša sastāvdaļa, kas uzlabo publiskās ārtelpas mikroklimatu, piedod tai emocionālu un māksliniecisku vērtību. RVC un AZ teritorijā atrodas vairākas vēsturiskās strūklakas, kas ir Valsts nozīmes pieminekļi. Lielākām ūdenstilpnēm strūklakas ir ne tikai estētisks elements, bet arī funkcionāla nepieciešamība ūdens kvalitātes uzturēšanai. Piemēram pilsētas kanālā.

Nosacījumi

- ✓ Strūklakas un ūdensbaseini vienmēr jāskata vietas kontekstā un kopā ar tuvāko apkārtni (parku, skvēru utt.). Strūklaka ir kompleksa – parka, laukuma viens no elementiem, un tai jābūt vienotai konceptuāli, dizainā un materiālos.
- ✓ Eošās strūklakas uzskatāmas par vērtīgu un saglabājamu ārtelpas elementu. To atjaunošana vienmēr skatāma kontekstā ar to atrašanās vietu.
- ✓ Jaunu ūdens elementu veidošanā nopietni jāizvērtē apkārtējais konteksts, tā kā šāds ūdens elements ietekmē plašu apkārtni. Dizaina principi strūklakām un ūdens elementiem līdzīgi kā vides mākslas objektiem (*skat. nodaļu „D11 Vides māksla”*).
- ✓ Ņemot vērā klimatiskos apstākļus un ūdens elementu sezonālītāti, jāvērs uzmanība uz to kā elementu vai strūklaka izskatīsies bez ūdens.
- ✓ Vēlams domāt par ūdens elementu izgaismošanu diennakts tumšajā laikā. (Skat. D142)
- ✓ Interaktīvi elementi strūklakas dizainā ir atbalstāmi. (Skat. attēlu D142) Šādā gadījumā jāpievērš uzmanība segumiem un elementu novietojumam, ņemot vērā, ka šāda funkcija piesaistīs cilvēkus.



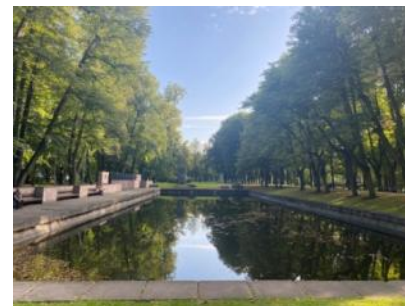
D141. attēls. Esplanādes strūklakas. Autoru foto.



D142. attēls. Strūklaka Kronvalda parkā ar dekoratīvo nakts izgaismojumu un interaktīviem elementiem. Autoru foto.



D143. attēls. Esplanādes strūklakas. Autoru foto.



D144. attēls. Esplanādes strūklakas. Autoru foto.

D.3.5 Dzeramā ūdens krāni

Brīvi pieejams dzeramais ūdens ir mūsdienīgas pilsētas norma. Dzeramā ūdens pieejamība ir ne vien rūpes par cilvēku fizisko labsajūtu, bet arī vecina vidi saudzējošus paradumus – uzpildīt atkārtoti savu ūdens pudeli, neradot jaunus atkritumus pilsētā. Dzeramā ūdens pieejamība pilsētā ir daļa no zaļas un ilgtspējīgas pilsētas pazīmēm.

- ✓ RVC un AZ teritorijā vispirms atjaunojama vēsturisko ūdens ņemšanas vietu funkcionalitāte, restaurējot, atjaunojot to elementus un pievienojot atbilstošas kvalitātes ūdens padevi. Rīgā saglabājušies arī atsevišķi vēsturiskie dzeramā ūdens krāni – ūdens pumpji. Esošas un funkcionējošas dzeramā ūdens ņemšanas vietas RVC un AZ teritorijā ir Rātslaukumā 1 un Rīgas Centrāltirgū. Vairākas citas vietas ir nefunkcionējošas. Veidojot dzerama ūdens krānus, primāri izvērtējamas vēsturiskās ūdens krānu vietas un iespēja tas atjaunot un pielāgot mūsdienu prasībām.
- ✓ Dzeramā ūdens krānu dizainam jābūt higiēniskam un ergonomiskam, ļaujot uzpildīt dzeramā ūdens pudeles. Izmantotajiem materiāliem un risinājumiem jābūt izturīgiem un higiēniskiem, ņemot vērā arī klimatisko apstākļu ietekmi uz iekārtām un sistēmām. Jāpievērš uzmanība pietiekamai ūdensnotecei pie un ap dzerama ūdens strūklaku, kā arī jāizvēlas cietie ieseguma materiāli, kas nerada dubļus utt. Dzeramā ūdens ņemšanas vietām vienmēr jābūt pieejamām visām lietotāju grupām (t.sk. bērniem, cilvēki ratiņkrēslos utt.) Vēlams paredzēt arī ūdens dzeršanas vietas dzīvniekiem.
- ✓ Dzeramā ūdens krānu kvalitātes:
 - ✓ higiēniski materiāli (t.sk. nerūsējošais tērauds);
 - ✓ noturība pret klimatiskajiem apstākļiem;
 - ✓ izvietojums blakus cilvēku pulcešanās vietām, sabiedriskā transporta mezgliem, parkos, laukumos;
 - ✓ labi funkcionējoša ūdens notece un drenāža;
 - ✓ segums, kas piemērots pastāvīgi mitriem apstākļiem;
 - ✓ informatīva zīme dažādās valodās par dzerama ūdens kvalitāti.



D145. attēls. Dzerama ūdens krāns Rātslaukumā. Autoru foto.



D146. attēls. Dzeramā ūdens krāns Pils un Miesnieku ielas stūrī. Autoru foto.



D147. attēls. Dzeramā ūdens krāns publiski pieejama pagalmā, Vaļņu ielā 3. Autoru foto.



D148. attēls. Vesturiskais ūdens pumpis Esplanādē. Autoru foto.



D149. attēls. Vesturiskais ūdens pumpis Raiņa bulvārī. Autoru foto.



D150. attēls. Dzeramā ūdens krāns, Benito „Atlas”. Ražotāja foto



D151. attēls. Dzeramā ūdens krāns suņiem, Benito „Husky”. Ražotāja foto

D.3.6 Rotaļu laukumi.

Apraksts.

Rotaļu laukumi pilsētā ir vairāk kā atpūtas zonas. Pilsētā dabiskas iespējas brīvām rotaļām un sportiskām aktivitātēm ir ierobežotas. Tādēļ publiskās rekreācijas zonām ir jāpiedāvā visiem vienlīdzīgas iespējas pavadīt laiku kopā brīva dabā.

Rotaļu laukumi dažāda vecuma bērnu aktivitātēm brīvajā laikā ir vitāli svarīgi bērnu attīstībai un ir veselīgas un iekļaujošas pilsētvides būtisks elements. Bērni rotaļās meklē izaicinošas aktivitātes un, lai arī risku piedzīvošana dabiski un pozitīvi ietekmē bērnu attīstību, ir jāvērtē nopietna vērība drošības aspektiem, it sevišķi plānojot rotaļu laukumus pilsētvidē. Iespējai pavadīt laiku ārā, veicot fiziskas aktivitātes un mijiedarbojoties ar citiem cilvēkiem ir tieša saistība ar bērna pozitīvu attieksmi pret aktīvu dzīvesveidu, tā veicina socializāciju. Varētu teikt, ka rotaļu laukumu un rekreācijas sporta zonu pieejamībai pilsētvidē ir tieša saistība ar sabiedrības veselību un labklājību.

RVC un AZ teritorijā publiski pieejami rotaļlaukumi atrodas parkos un zaļajās teritorijās:

Vērmanes dārzs;

Esplanāde;

Kronvalda parks (2 rotaļu laukumi);

Pie kanāla;

Viesturdārzs;

Grīziņkalna parks;

Ziedoņdārzs;

Barona ielas rotaļlaukums;

Pie Doma baznīcas.

Nosacījumi

- ✓ Rotaļu laukumu izveide jāparedz visos parku rekonstrukciju projektos atkarībā no tuvuma esošo mājojumu attīstības.¹⁴
- ✓ Rotaļu un rekreācijas sporta laukumi veidojami pie skolām un izglītības iestādēm, paredzot iespēju, ka tos var izmantot arī apkaimes iedzīvotāji.
- ✓ Rotaļu laukumi projektējami saskaņā ar spēkā esošiem standartiem un noteikumiem - LVS EN 1176, Spēļu laukumu aprīkojums un pārklājums.

¹⁴ Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums. P.13.4.

- ✓ Rotaļu laukums kā pilsētvides elements jāskata kontekstā ar apkārtējo vidi, īpaši RVC un AZ un Vecrīgas teritorijā. To var skatīt arī kā vides mākslas objektu, kas papildina kopējo ainavu. Labs piemērs – rotaļu laukums „Labirints” pie Doma baznīcas. (skat attēlu D152)
- ✓ Esošā ainava, esošie būvapjomi un struktūras, reljefs ir izmantojami veidojot atraktīvu rotaļlaukumu. (skat. attēlu D152)
- ✓ Plānojot rotaļlaukumu jāvērtē esošās gājēju un velobraucēju plūsmas, lai neveidotos konflikti. (Skat. attēlu D155)



D152. attēls. Rotaļu laukums „Labirints” Doma laukumā. Tēln. Autoru foto.



D153. attēls. Rotaļu laukums Kanālmalā. Autoru foto.



D154. attēls. Rotaļu laukums Barona ielā. Autoru foto.



D155. attēls. Rotaļu laukums Kronvalda parkā. Neveiksmīgs novietojums, veidojot konfliktu starp gājēju un velobraucēju plūsmām un rotaļlaukuma aktivitātēm. Autoru foto.

- ✓ Laikapstākļu ietekme jāņem vērā domājot par lietotāju drošību. Izmantotie materiāli, segumi, risinājumi jāvērtē arī pēc to īpašībām dažādos laikapstākļos un sezonās (lietus, sniegs, saule).
- ✓ Vecuma grupu sadalījums ir būtisks un tieši atkarīgs no rotaļu laukuma atrašanās vietas (potenciālās mērķauditorijas, blakus esošām iestādēm), taču izvēloties tikai no drošības viedokļa vienkāršākās = drošākās iekārtas, rotaļu laukums var kļūt pārāk vienkāršs un neinteresants bērniem, līdzarto nepiesaistot lietotājus.
- ✓ Plānojums un iekārtu izvietojums (t.sk. drošības zonas, ērtas pārvietošanās joslas) skatāms, ievērtējot arī citus labiekārtojuma elementus – soliņus, laternas, velonovietnes, atkrumu urnas, apstādījumus utt.
- ✓ Iekārtu daudzveidība. Vēlams paredzēt daudzveidīgas rotaļu iekārtas – ne tikai dažādām vecuma grupām, bet arī iesaistot dažādas uztveres maņas. Elementi ar skaņu, dažādas faktūras, mīkstuma segumi, gaismas un krāsas elementi. (Bērniem ar redzes traucējumiem noderīgi būs elementi, kas rada skaņu.) Arī ar ožu sajūtami elementi – dažādi ziedoši augi, mulča utt. ir uz uzskatāmi par rotaļu laukuma sastāvdaļu. Tie palīdz dažādot pieredzi

rotaļu laukumā, kas iekļauj arī cilvēkus ar dažādiem funkcionāliem traucējumiem. Tādēļ rotaļu laukumu iekārtojums skatāms cieši kopā arī ar apstādījumiem tajā un ap to.

- ✓ Dažādībai jābūt arī lietotāju grupās. Vēlams paredzēt arī fitnesa iekārtas, kas īpaši domātas senioriem. Īpaši piedomājot pie senioru grupas specifiskām vajadzībām – līdzsvara treniņa, locītavu kustīguma.
- ✓ Rotaļu laukumiem jābūt orgaizētiem atbilstoši visām vides pieejamības normām un iekļaujošiem visiem sabiedrības locekļiem, tai skaitā cilvēkiem ar kustību traucējumiem.¹⁵
- ✓ Ja kā seguma materiālu izmanto smiltis, granti, tad ratiņkrēslu lietotājiem ir jābūt pieejamam vismaz vienam maršrutam ar cietāka materiāla segumu (gumijas mulča, mākslīgā zāle utt.), kas ērts lietošanai cilvēkiem ar kustību traucējumiem.
- ✓ Plānojot rotaļlaukumu jāparedz piekļuve tam un vieta ratiņkrēslam, kur ir ērti pārredzams viss laukums.
- ✓ Piekļuvei rotaļlaukumam jābūt bez šķēršļiem, pakāpieniem.
- ✓ Norobežojumu, nelielu žogu (vai arī citu LE izmantošana kā norobežojums) palīdz padarīt rotaļu laukumu drošāku – plānojot norobežojumus ap ātras kustības iekārtām (vai norobežojot no citām potenciāli bīstamām vietām – brauktuve, veloceliņš). (*skat.attēlu D153*)
- ✓ Vandālisma mazināšanai būtiski instrumenti ir labs plānojums – pietiekams apgaismojums, laba pārredzamība no apkārtējām mājām. Apkārtējo iedzīvotāju iesaistīšana dod labus rezultātus drošības uzturēšanā un vandālisma mazināšanā. Arī zonu apvienošana, blakus izvietošana bērniem, pusaudžiem, mazina vēlmi postīt. Ja notiek regulāra iekārtu apzīmēšana, der padomāt par kādu platformu pašizpaušmei – atvēlēt kādu īpašu vietu graffiti, piemēram.
- ✓ Pilsētas šaurības apstākļos ir jāizmanto iespējas veidot rotaļu laukumus ielu telpā. Nelielas zonas, aktivitāšu kabatas gājēju ielu telpā, koplietošanas un mierinātas satiksmes ielās ir atbalstāms risinājums pilsētas telpas iedzīvināšanai.



D156. attēls. Rotaļu laukums ielu telpā.



D157. attēls. Rotaļu laukums ielu telpā.



D158. attēls. Rotaļu laukums ielu telpā.



¹⁵ „Vides pieejamības vadlīnijas publiskām būvē un telpām un publiskajai ārtelpai. 2018g.

D.3.7 Elektro-uzlādes punkti.

Apraksts.

Elektroauto, elektro velosipēdu un skrejriteņu, elektromopēdu augošais skaits pilsētās ir ne vien nākotnes, bet jau šodienas realitāte. Visur pasaulē elektrotransporta īpatsvara pieauguma nepieciešamību saista ar tā pozitīvo efektu uz klimata pārmaiņu negatīvo seku mazināšanu, gaisa kvalitātes uzlabošanu un trokšņu līmeņa samazināšanu pilsētvidē. Tādēļ pilsētas rada dažādus atbalsta pasākumus, lai veicinātu transportlīdzekļu pāreju no fosilā kurināma uz elektro. Plašās mūsdienu tehnoloģijas dod iespēju arī veidot ērtus un efektīvus koplietošanas auto, velo, mopēdu un skrejriteņu tīklus, kas savukārt būtiski atvieglo pilsētu autotransporta noslogotās ielas.

Elektrouzlādes punktu izveide pilsētā ir ļoti nozīmīgs instruments gan elektroauto, gan elektroauto-koplietošanas platformu attīstībā un ieviešanā Rīgā. Un tas ir viens no pamatelementiem, lai šāda veida pārvietošanās līdzekļi kļūtu ērtāki kā līdzšinējie privātā transporta veidi.

Pirmais solis uz elektrotransporta integrēšanu vidē ir *pilsētas elektrouzlādes punktu tīkla plāna izveide*. (Kā tas tika darīts Stokholmā) Tiek izvirzītas prioritātes – prioritārās zonas, ko nosaka kopīgi sadarbojoties energokompānijām, pilsētai un jomas uzņēmējiem. Nosakot prioritārās zonas uzlādes punktiem tālāka tīkla realizācija var notikt skaidrāk, vienkāršāk iedzīvotājiem un uzņēmējiem un prognozējami un atbilstoši pilsētas interesēm.

Elektro-auto uzlādes punkti, kā arī elektro mopēdu, skrejriteņu, velosipēdu uzlādes punkti un nomas stacijas ir piemērotākā bāze viedo risinājumu integrēšanā pilsētvidē. Izmantojamo funkciju kopums ir ļoti plašs – sākot no gudras un efektīvas plānošanas – rezervējot sev vēlamo uzlādes vietu, atpazīstot uzlādes punktus navigācijas sistēmās, novērojot attālināti uzlādes līmeni, līdz datu vākšanai turpmākas sistēmas efektivitātes vajadzībām, vai gaisa kvalitātes un trokšņu līmeņa mērījumiem utt.

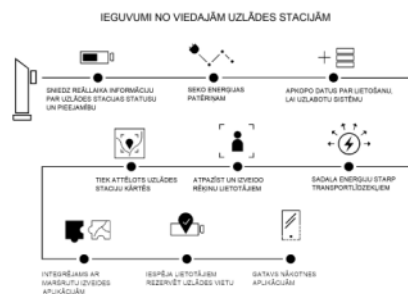
Nosacījumi.

Elektrouzādes punktu dizaina principi ir līdzīgi kā elektroauto uzlādes stacijām ielu telpā, tā arī citu individuālo vai koplietošanas elektro braucamrīku uzlādes punktiem.

Uzlādes stacijas dizaina principi^{1 6}

- ✓ Krāsa, īpašs, atpazīstams vienots marķējums, lai veicinātu intuitīvu uztveri. (*ietverams RVC dizaina kodā*)
- ✓ Gaisma. Katras stacijas novietojumam jābūt pietiekami labi izgaismotā teritorijā. Gaismas elements iekļaujams arī pašā uzlādes iekārtā, lai veicinātu redzamību un uztveramību.
- ✓ Augstums - virs automašīnas augstuma, lai uzlādes punktu viegli pamanīt arī aiz stāvošas mašīnas.
- ✓ Lādēšanas kabeļi un kabeļu turētāji paredzami, lai vienkāršotu lietotāja pieredzi un saglabātu kārtību pie uzlādes punkta.
- ✓ Skaidra lietošanas instrukcija redzamā vietā, vēlams ar grafiskiem materiāliem un ilustrācijām.
- ✓ Skaidra un saprotama informācija par pakalpojuma cenu.
- ✓ Tehniskā atbalsta un palīdzības kontaktinformācija. Piemēram, 24/7 atbalsta tālrunis
- ✓ Uzlādes stacijas var darboties arī kā mēdijs sociālai reklāmai (ne komerciālai!), izglītības mērķiem un tml. Informācijai.
- ✓ Elektrouzlādes infrastruktūra pēc iespējas veidojama saistībā ar citiem labiekārtojuma elementiem lai novērstu pārlietu telpas vizuālo piesārņojumu. Piemēram, kombinējot uzlādes punktus ar apgaismes stabiem (*skat. attēlus D164 un D165*).
- ✓ Uzlādes stacijās integrējama datu vākšanas funkcija. Primāri par pašas stacijas noslodzi un lietotāju uzvedības īpatnībām, ar mērķi iegūt datus, lai uzlabotu sistēmu. (*skat. attēlu D159 – integrētās funkcijas*)
- ✓ Stacijas lietotājam nodrošināmas funkcijas – ērti elektroniski norēķini par pakalpojumu, attālināta informācijas nolasīšana par uzlādes statusu.
- ✓ Stacijas iekļaujamās maršrutu plānošanas aplikācijās un sistēmās, iekļaujot informāciju par stacij pieejamību un iespēju rezervēt vietas.
- ✓ Līdzīgi principi ievērojami arī veidojot uzlādes punktus elektro mopēdiem, skrejriteņiem un elektrovelo.

^{1 6}Avots: „Electric vehicle charging infrastructure Guidelines for Cities.” Aut. Aaron Fishbone (Greenway Infrastructure), Zachary Shahan (CleanTechnica), and Peter Badik (Greenway Infrastructure), 2017.g.

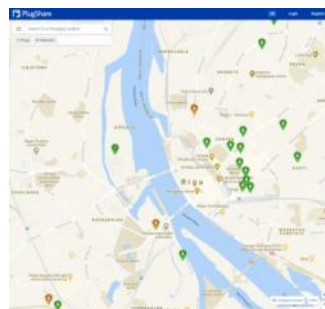


D159. attēls. Ieguvumi no viedajām uzlādes stacijām. Avots - „Electric vehicle charging infrastructure Guidelines for Cities”



X

D160. attēls. Uzlādes stacija uz šauras ietves Vecrīgā, Kungu ielā. Autoru foto.



D161. attēls. Elektrouzlādes stacijas RVC un AZ teritorijā. Ekrānšāviņš no plugshae.com



D162. attēls. Elektrouzlādes stacijas Skanstē, stāvvietā pie Arēna Rīga. Autoru foto.



D163. attēls. Elektrumu uzlādes stacija p.Brieža ielā 12.



D164. attēls. Ātrās uzlādes infrastruktūra kombinēta kopā ar apgaismojuma infrastruktūru.

D165. attēls. Ātrās uzlādes infrastruktūra kombinēta kopā ar apgaismojuma infrastruktūru.

D166. attēls. Elektrouzlādes stacijas ielas telpā. Stokholma, Zviedrija.

D167. attēls. Koplietošanas/nomas skrejriteņu novietošana un uzlāde

D.3.8 Elektrības pieslēgumi pilsētā

Apraksts.

Mainīgās sociālās struktūras un iedzīvotāju paradumi ļauj pavadīt ārtelpā ne tikai brīvo laiku, atpūšoties un sportojot, bet arī atklāj ārtelpu kā potenciālu vietu darbam un citkārt iekštelpās darītam aktivitātēm.

Dažādām funkcijām atsevišķos laika posmos ir nepieciešams nodrošināt elektrības pieslēgumu publiskajā ārtelpā. Svētkos, kultūras pasākumos, ielu tirdzniecībai, tradicionālajiem gadatirgiem u.c.

Dažādie tehnoloģiskie risinājumi, kas kļuvuši par neatņemamu labiekārtojuma sastāvdaļu:

- Elektrības pieslēgums – sadalnes u.c.
- Viedierīču uzlādes punkti
- mobilitātes punkti
- Roku dezinfekcijas stacijas

Nosacījumi.

Pieslēgumus vēlams izvietot:

- ✓ no blakus esošām ēkām (pieslēguma sadalne ēkā), ja kabeļi nešķērso gājēju joslu.
- ✓ uzstādot atsevišķu sadalni – estētiski noformētu, rūpnieciski izgatavotu elementu. Vietās, kur regulāri notiek gadatirgi, svētku pasākumi, uzstādīta Ziemassvētku egle vai skatuve. (laukumi, parki)
- ✓ izbūvējot sadalnes bloku integrētu reklāmas stendos (gājēju ielās, laukumos) (*skat nodaļu „D.9 Reklāmas un afišu stendi”*)
- ✓ integrējot atsevišķus pieslēgumus apgaismes stabos, līdzīgi kā elektrouzlādes risinājumus. (*skat nodaļu „D.3.7 Elektrouzlādes punkti”*)
- ✓ Tehniskie parametri PĀ elektrības pieslēgumam: 32A, 6 parastās rozetes, 3 3F rozetes vai atbilstoši vietas specifiskajai funkcijai.
- ✓ Pieslēgumu vietas RVC teritorijā, Vecrīgas teritorijā jāvērtē kontekstā ar vietu. Pieslēguma novietojums nedrīkst radīt vizuālu pīrsāņojumu, pazemināt vides uztveres kvalitāti.



D168. attēls. Elektrības pieslēguma sadalne BEGA. Teh.spec. un uzstādīta. Ogre, Brīvības ielas laukums. Foto – ALPS.



D169. attēls. USB uzlādes stacija ar saules paneli. Avots: ZANO, ražotāja informācija.



D170. attēls. Labiekārtojuma elements ar USB uzlādes ligzdām, saules paneli un galdiņu. Avots: ZANO, ražotāja informācija.



D171. attēls. Ieguvumi no viedajām uzlādes stacijām. Avots - „Electric vehicle charging infrastructure Guidelines for Cities” Elektrības pieslēgums pasākumā no sadalnes pie ēkas. Autoru foto.



D172. attēls. VEFRESH mobilitātes punkts. VEFRESH publicitātes materiāli.



D173. attēls. Automatiskā roku dezinficēšanas stacija. Avots: ZANO, ražotāja informācija.

D.3.9 Citi infrastruktūras elementi

Pilsētas telpā bez jau definētajiem ārtelpas elementiem atrodas virkne citu elementu. Tie ir dažādi inženiertehniskie pieslēgumi, komunikāciju aku vāki, sadalnes, sensori utt. Arī šo elementu korekts izvietojums telpā, kā arī vizuāli estētiskās īpašības ietekmē kopējo pilsētas uztveri. Infrastruktūras elementu izvietojums un izskats ir tik pat būtisks kā to tehniskā funkcionalitāte. Arī šiem elementiem būtu jāparādās Rīgas pilsētas labiekārtojuma elementu katalogā. Piemēram ugunsdzēsības hidranti un komunikāciju aku vāki būtu jāveido vienota dizaina RVC un AZ teritorijā. Taču šo elementu tonalitāte un dizains nedrīkst dominēt telpā. Lai arī viegli piekļūstami un viegli apkalpojami, šiem elementiem jāpaliek apslēptiem.



X

D174. attēls. Ugundzēsības hidrants. Elizabetes ielā. Autoru foto.



D175. attēls. Ugundzēsības hidrants labiekārtojuma joslā. Elizabetes ielā. Autoru foto.



D176. attēls. Vēdināšanas izvadi laukuma telpā. Mākslas Muzejs, Esplanāde. Autoru foto.



D177. attēls. Sadalnes skapis. Ģertrūdes iela. Autoru foto.



D178. attēls. Komunikācijas šahtas vāks. Autoru foto.



D179. attēls. Komunikācijas šahtas vāks Autoru foto..



X

D180. attēls. Sadalnes skapis ietves zonā priekšā fasādei. Autoru foto.



X

D181. attēls. Elektrības pieslēgums pasākumā no sadalnes pie ēkas. Autoru foto.

D.4 APGAISMOJUMS

Apraksts.

Apgaismojums pilsētā skatāms kā būtisks vides veidošanas rīks, kas izmantojams gan paaugstinot iedzīvotāju drošību, gan veidojot pilsētas tēlu un uztveri. Apgaismojums publiskā telpā ļauj to izmantot arī ārpus diennakts gaišā laika, paildzina iespēju uzturēties ārtelpā. Apgaismojums ir instruments, ar kura palīdzību virzīt gājēju un akcentēt pilsētas telpas, ēkas un objektus ar īpašu vēsturisku vai māksliniecisku vērtību.

Pilsētas apgaismojuma sistēmas mērķis ir izgaismot telpu nevis izcelt gaismekļu dizainu vai veidot jaunus dominējošus elementus pilsētas ārtelpā.

Apgaismojuma veidi pilsētvidē pielietojami atbilstoši tā funkcionālajai jēgai – Ielu, jeb funkcionālais apgaismojums un arhitektoniskais, jeb dekoratīvais apgaismojums.

Ielu, jeb funkcionālais izgaismojums nodrošina telpas minimālo nepieciešamo izgaismojumu.

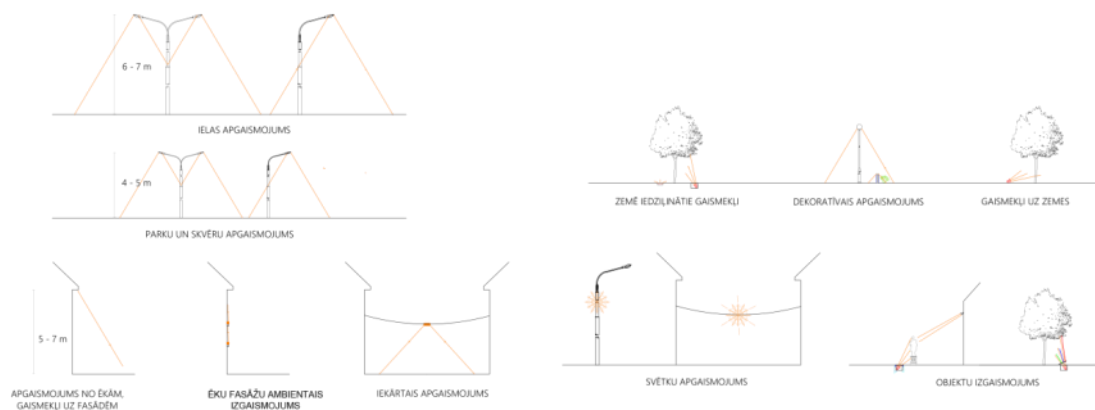
Dekoratīvais izgaismojums ir - ēku izgaismojums, apstādījumu, vides un mākslas objektu izgaismojums, skatlogu apgaismojums, svētku apgaismojums. Tie ir tie gaismas avoti, kas spēlē tikai sekundāru lomu labas redzamības nodrošināšanā, bet ir noteicoši telpas atmosfēras un akstura radīšanā.

Vērtējot telpas apgaismojuma līmeni ir jāvērtē visi gaismu dodošie elementi telpā (LED ekrāni, reklāmas, izkārtnes utt.), kā arī telpiskais konteksts – izgaismotas ēkas un skatlogi, atstarojošas virsmas.

Galvenie apgaismojuma mērķi:

- ✓ gājēju komforts, drošības sajūtas palielināšana diennakts tumšajā laikā;
- ✓ ārtelpas īpaša rakstura pastiprināšana, izveidojot atpazīstamu ielas vai citas pilsētas telpas nakts tēlu, respektējot RVC arhitektoniskās kvalitātes;
- ✓ funkcionālā lietderība un enerģijas patēriņa samazināšana, izmantojot enerģijas taupošos gaismas ķermeņus, nodrošinot nepieciešamo (bet nepārsniedzot) gaismas intensitāti atbilstoši vietas kontekstam un izmantojot viedās tehnoloģijas;
- ✓ gaismas piesārņojuma mazināšana pilsētā;
- ✓ nodrošināt atbilstošu ārtelpas kopējo izgaismojumu piemērotu katrai ārtelpas funkcionālai zonai;
- ✓ ievērtēt satiksmes drošību – pietiekams apgaismojums, teritorijas pārredzamība, risinājumi, kas nežilbina vadītāju un nenovērš uzmanību;
- ✓ nodrošināt iespēju veidot svētku izgaismojumu, kas iekļaujas pilsētvidē, efektīvi izmantojot esošo apgaismes infrastruktūru vai citus ārtelpas labiekārtojuma elementus;
- ✓ vēsturiskās sistēmas interpretācija atbilstoši kontekstam;
- ✓ stilistiska vienotība;
- ✓ mūsdienīgu ārtelpas apgaismojuma veidošanas paņēmienu izmantošana.

Gaismekļu tipi:



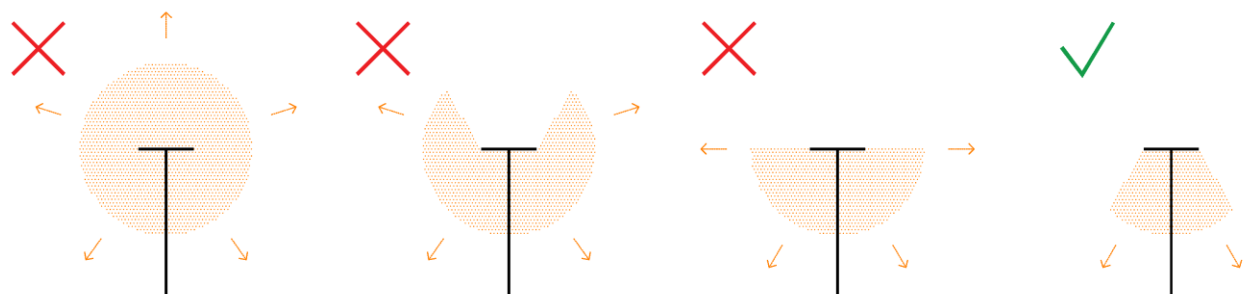
D182. attēls. Gaismekļu tipi stiprinājuma veidi ar tam atbilstošu augstumu.

Nosacījumi.

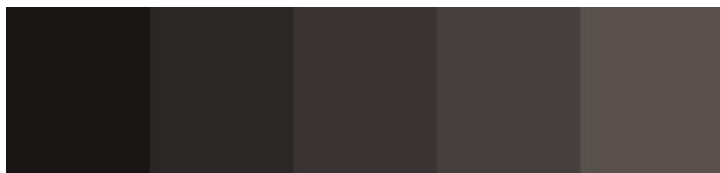
Vispārīgi nosacījumi.

- ✓ RVC un AZ teritorijai izstrādājama kopīga apgaismojuma koncepcija. Tajā definējamas specifiskas tehniskās prasības apgaismojuma izveidei, kā arī arhitektoniskās kvalitātes un apgaismojuma veidošanas principi dažādās telpās.
- ✓ Plānojot apgaismojumu pilsētā jāņem vērā gan tā funkcionālie aspekti, gan dekoratīvais efekts uz apkārtējo vidi.
- ✓ Apgaismojuma infrastruktūras atrašanās telpā ietekmē telpas uztveri un lietošanu arī dienas laikā, tas jāņem vērā projektējot un izvietojot gaismas ķermeņus.
- ✓ Apgaismojuma uztveri būtiski ietekmē gaismas temperatūra. Svarīgi ievērot visiem gaismekļiem vienu gaismas temperatūras līmeni. Uz galvenajiem ceļiem paredzama 4000K gaismas temperatūra, kas nodrošina labāku redzamību uz brauktuves. Ielu telpā paredzama silti balta gaisma.
- ✓ Telpās ar augstāku gājēju plūsmas intensitāti paredzams apgaismojums ar augstu /color rendering/ indeksu, $Ra > 70$.
- ✓ Potenciāli bīstamas vietas, vai vietas, kur ļoti būtiska redzamība (t.sk. sarežģīti krustojumi, pieturas, mierinātas satiksmes ielas un tml.) īpaši jāizgaismo, vai jāparedz no pārējās telpas atšķirīga apgaismojuma intensitāte.
- ✓ ūdensnecaurlaidības indekss $IP\ 65-66$
- ✓ Apgaismojuma projektēšanā būtiski ievērot gaismekļu novietojumu, leņķus un intensitāti, lai mazinātu gaismas piesārņojumu pilsētā. Būtisk ievērot, lai apgaismojums neiespīd dzīvojamo namu logos, tā traucējot iedzīvotājiem. (skat. attēlu D183) Gaismas ķermeņu Darba mūžs atbilstoši L90B10
- ✓ Apgaismojuma kontrole. Apgaismojuma režīma kontrole pielietojama grupām vai atsevišķiem gaismekļiem. Kontrole ļauj efektīvāk izmantot un taupīt elektroenerģiju.

- ✓ Gaismekļu skaitam, izvietojumam, tā ritmam ir jāatbilst izgaismojamās telpas uzbūves struktūrai, ņemot vērā būves, apstādījumus, vietas raksturu un funkciju kontekstu.
- ✓ Apgaismojuma risinājumi vienmēr veidojami sadarbībā ar arhitektu un gaismas speciālistu. Veicami nepieciešamie gaismas aprēķini, lai novērtētu plānojamā risinājuma efektu uz apkārtējo vidi.
- ✓ Masti – koks vai metāls, augsts mehāniskās aizsardzības līmenis, mazas apsaimniekošanas prasības, ilgmūžība.
- ✓ Laternu metāla masti un koka mastu metāla daļas, gaismekļu armatūra, apgaismes, elektrības infrastruktūras balsti - neitrāli pelēki, brūni, melni toņi (*skat. attēlu D184*)
- ✓ Gaismekļu tips un izskats jāizvēlas atbilstoši vietas kontekstam. Būtiskās ārtelpas zonās, kas veido vienotu kompleksu (vai kontekstā ar īpašām ēkām) var tikt pielietoti atšķirīgi gaismekļi kā ikdienā izmantotie.
- ✓ Kur iespējams, apgaismojuma balsti izmantojami, lai uz tiem stiprinātu arī citus labiekārtojuma elementus – t.sk. ceļa zīmes, norādes, augu konteinerus, svētku apgaismojumu, dažādus sensorus, elektrozlādes stacijas un elektrības pieslēgumus. Šādam vietam nepieciešams izstrādāt vizuālo risinājumu, lai pārbaudītu tā iespaidu konkrētā vietā.
- ✓ Tramvaju līniju stabus vēlams apvienot ar apgaismojuma balstiem, kur iespējams, lai mazinātu elementu skaitu telpā.



D183. attēls. Gaismas piesārņojuma mazināšana

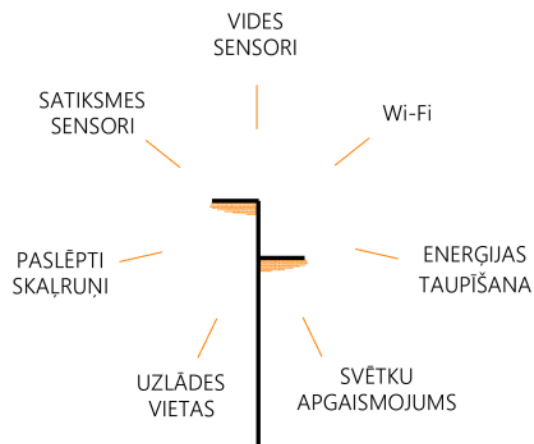


D184. attēls. Krāsu palete gaismekļu furnitūrai: neitrāli pelēki, brūni, melni toņi

Ielu (funkcionālais) apgaismojums

- ✓ Ielu apgaismojuma veidošanas galvenais mērķis ir izgaismot telpu. Ielas telpai ir jābūt izgaismotai, labi pārskatamai visiem satiksmes dalībniekiem. Gaismekļiem nav jādominē pār telpu, lai neradītu lieku vizuālu piesārņojumu.
- ✓ Gājēju celiņu apgaismojumam jāizgaismo celiņa virsma.
- ✓ Gājēju ietves apgaismojot, ir jāizgaismo ne tikai ietves virsma, bet arī gājēji. Ja gar ietvi atrodas ēkas, tad jāizgaismo arī ēkas fasāde.
- ✓ Ielu telpā nepieciešams pietiekams gaismas daudzums, ko paredz RVC AZ TIAN, p.2.15.17
- ✓ Neveidot gaismas piesārņojumu. Pānojot apgaismojumu, jādomā par kopējā gaismas piesārņojuma samazināšanu. Tas panākams gan plānojot gaismekļu izvietojumu, gaismas krišanas leņķus, kā arī samazinot apgaismojuma daudzumu noteiktos laikos. Mazāk intensīvas kustības teritorijās ir vērts izskatīt kustības sensoru pielietojumu. Jāņem vērā arī apkārtējās vides konteksts – arī telpā esošie skatlogi, reklāmas un citi izgaismoti elementi rada kopējo izgaismojuma fonu, viss jāskata kompleksi. (skat. attēlu D183)
- ✓ Apgaismojums nedrīkst žilbināt gājējus vai autobraucējus. Jāņem vērā šie drošības aspekti ielas telpā.
- ✓ Lai paaugstinātu drošības sajūtu ārtelpā, jāizgaismo arī zaļās zonas abpus intensīvas gājēju plūsmas celiņiem.
- ✓ Izgaismojot gājēju pārejas, labi apgaismotai jābūt ne tikai pārejai, bet arī gājējiem uz un abpus tās.
- ✓ Novietojot apgaismes ķermeņus un balstus, tie nedrīkst aizsegāt būtiskas skatu perspektīves, vērtīgas ēku fasādes.
- ✓ Apgaismojuma balsti nedrīkst atrasties gājēju kustības zonā un traucēt pārvietošanos.
- ✓ Nodrošināt apgaismojumu energoefektīvā veidā.
- ✓ Apgaismojuma infrastruktūras balsti izmanotojami vairākām funkcijām. Vienmer jāizkatalogizē iespēja funkcijas kombinēt un grupēt. Uz apgaismojuma balstiem var izvietot vai integrēt – dažādus gaismekļus (dažādi tipi – gan ielu apgaismojums, gan svētku apgaismojums, apgaismojums objektiem), wi-fi iekārtas, navigācijas zīmes, elektrības pieslēgumi, uzlādes stacijas. (skat.attēlu D185)

17 Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi. P.2.15. Apgaismojums, apgaismes ķermeņi.



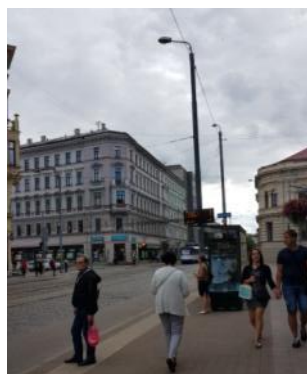
D185. attēls. Apgaismes infrastruktūras balsta izmantošana, kombinēšana. Viedie risinājumi.

Arhitektoniskais (dekoratīvais) apgaismojums

- ✓ Arhitektoniskā izgaismojuma Mērķis ir veidot telpas kompozīciju un veidot noteiktu atmosfēru .
- ✓ Veidojot koku un apstādījumu izgaismojumu, jāņem vērā gan auga individuālais raksturs, forma, sezonālitate (lapas, kaili zari, skuju), gan arī tas, ka augam nepieciešams tumsas periods, lai saglabātu savus bioloģisko ritmu.
- ✓ Vecrīgas ārtelpā ieteicams realizēt pēdējos gados Eiropas vecpilsētās izmantoto apgaismojuma koncepciju – pilsētas ielu un laukumu piepildīšana ar maigu **vienmērīgi izkliedētu gaismu**. Efekts tiek panākts, izvietojot gaismekļus uz ēku fasādēm (pilsētai vienojoties ar ēku īpašniekiem) un aizstājot dzelteno spektru ar balto. **Baltā gaisma** rada intīmāku atmosfēru, ļauj labāk izgaismot tajā novietotus objektus, padara ātrāk uztveramus perifērijas objektus, palielina cilvēku drošības sajūtu. Šāds izgaismojuma paņēmieni arī ir energoefektīvāks un ļauj ietaupīt elektroenerģiju līdz par 30%.
- ✓ Laukumos un īpaši svarīgas pulcēšanās vietās, jāveido izgaismojums visā telpā un tas perimetrā – gan horizontālās virsmas, gan fasādes. Tas panākams kombinējot funkcionālo un dekoratīvo apgaismojumu.
- ✓ Plānojot ēkas dekoratīvo izgaismojumu, jāņem vērā visi dažādie skatu punkti, no kuriem ēku varēs novērot. Gaismas efekti un paņēmieni plānoti atbilstoši tam.
- ✓ Ēkas dekoratīvā izgaismojuma spilgtums jānosaka atbilstoši vietas kontekstam un apkārtnes izgaismojuma līmenim. Tas nedrīkst veidot pārlietu lielu kontrastu ar apkārtējo vidi.
- ✓ Izgaismotajai Ēkai ir jābūt labi nolasāmai, bet tā nedrīkst izcelties ārpus apbūves konteksta.
- ✓ Izgaismojot pieminekļus un vides mākslas objektus, jāņem vērā šī izgaismojuma ietekme uz apkārtējo telpu un ēkām.
- ✓ Lielāku mākslas objektu un pieminekļu izgaismošanai vēlams testēšana un eksperimenti dabā, lai pārbaudītu izgaismojuma risinājumus.

- ✓ Dažādu krāsu gaisma vai gaisma ar dinamiskiem efektiem nav vēlama RVC un AZ teritorijā. Izņēmums ir ja tā ir daļa no vides māksla objekta vai īpaša svētku apgaismojuma.
- ✓ Gaismas ķermeņi uz ēku fasādēm jāveido pēc iespējas nemanāmi, tomēr ar ērtu piekļuvi uzturēšanai.
- ✓ Gaismekļu novietojums jāizvēlas, lai tie nežilbinātu gājējus vai braucējus un jāizmanto pretžilbināšanas furnitūra.
- ✓ Veidojot svētku apgaismojuma koncepcij, tā jāizvērtē no piemērotības dažādām RVC telpām. (Vecrīga, Kanālmalas apstādījumi, galvenās ielas, tilti un ūdensmalas).

Piemēri



D186. attēls. Ielas apgaismojums. Barona iela. Autoru foto.



D187. attēls. Ielas apgaismojums. Esplanāde. Autoru foto.



D188. attēls. Ielas apgaismojums. Brīvības laukums. Autoru foto.



D189. attēls. Vēsturiskie gaismekļi Vecrīgas ielu telpā.



D190. attēls. Vienmērīgi kļiedēta gaisma izgaismojot ēku fasāde.



D191. attēls. Vienmērīgi kļiedēta gaisma izgaismojot ēku fasāde.



D192. attēls. Rīgas izgaismotie kanālmalas tiltiņi



D193. attēls. Objektu/strūklaku izgaismojums

Gente, Beļģija

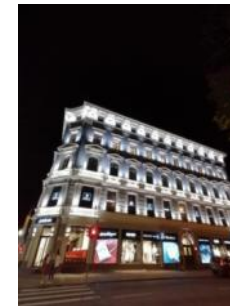


D194. attēls. Vēsturiskie gaismekļi Vecrīgas ielu telpā.

Gente, Beļģija



D195. attēls. Gaismekļi pie Hanzas perona. Autoru foto.



D196. attēls. Izgaismota ēkas fasāde, Kalpaka bulvāris. Foto Artūrs Strauhs.

D.5 SATIKSMES ORGANIZĀCIJAS INFRASTRUKTŪRA

Apraksts

Apraksts

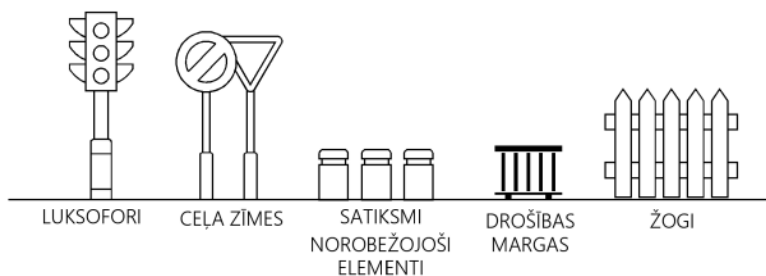
Satiksmes organizācijas infrastruktūra kalpo lai informētu un regulētu, organizētu situāciju publiskajā ārtelpā un veidotu attiecības starp ārtelpas lietotājiem. Šie elementi informē (kā ceļa zīmes), norobežo (žogi) un pievērš uzmanību, nodrošina fizisku drošību (stabiņi/bolardi). Lai arī šie elementi ir būtiska un neatņemama pilsētvides satāvdaļa, jāatceras, ka veidojam pilsētu kā dzīvojamo vidi cilvēkiem un tehniskā infrastruktūra tajā jāiekļauj nemanāmi. Publiskās ārtelpas dizaina pamatprincips ir veidot telpu bez fiziskām un mentalām barjerām, vienmēr un visiem brīvi pieejamu. Telpas norobežošana jebkādā veidā ir lietojama kā galējā instance, lai risinātu ar drošību saistītus jautājumus. Tomēr norobežojumu nepieciešamība ir arī atspoguļojums patreizējai attiecību formai starp dažādiem ārtelpas lietotājiem (t.sk. auto un gājēji, riteņbraucēji) un ir izmantojami kā instruments vietās, kur citādi telpas organizācijas principi nav iespējami vai nedarbojas.

Ceļazīmju lietojumu pilsētvidē nosaka Latvijas Valsts Standarts 18. Taču būtu jāievēro princips – lietot pēc iespējas mazāk ceļa zīmes un norādes, lai vizuāli nepiesārņotu telpu. Kur iespējams, apvienot zīmes uz viena balsta, vai lietot citus satiksmi organizējošus paņēmienus, lai panāktu vēlamo lietotāju rīcību. Pārlietu liels zīmju daudzums arī traucē cilvēka spēju to adekvāti uztvert, savukārt intuitīvie telpas formēšanas paņēmieni veicina kādas konkrētas rīcības dabisku rašanos, neprasot no cilvēka atsevišķu lēmumu pieņemšanu.

18 LVS 77-2 Ceļa zīmes Uztādīšanas noteikumi, LVS 77-3 Ceļazīmes Tehniskās prasības.

Regulējot satiksmi un kustību jāievēro lietotāju prioritātes – vispirms gājēji, lēnie braucēji, sabiedriskais transports, autotransports. (*Skat. nodaļu „B.1. Ielas”*)

Satiksmes organizācijas elementi – lai arī nepieciešami un primāri drošību regulējoši līdzekļi, nedrīkst radīt ārtelpas lietotājiem ierobežojošu sajūtu.



D197. attēls. Satiksmes organizācijas infrastruktūras elementi.

Nosacījumi.

- ✓ Informējošās zīmes vai ceļa zīmes publiskajā ārtelpā izvieto tā, lai tās netraucētu un neapdraudētu gājēju drošību un kustības ērtumu, tajā skaitā cilvēkiem ar īpašām vajadzībām. Aizliegts izvietot informatīvas vai ceļa zīmes ietvēs, ja tās šaurākas par 1,2 m un ja ietves brīvais platums vienā pusē zīmei nav vismaz 0,9 m Vecrīgā un 1,2 m pārējā RVC un tā aizsardzības zonas teritorijā, kā arī izvietot tās pie ēku sienām zemāk par 2,5 m¹⁹
- ✓ Telpas organizācija un kustības organizācija tajā pirmkārt organizējama ar telpas plānojuma un iekārtojuma paņēmieniem un tikai sekundāri ar zīmēm, barjerām vai norobežojumiem. Mierinātas satiksmes ielas, pacelti krustojumi un gājēju pārejas ir telpiskie elementi, kas atsevišķos gadījumos ļauj izvairīties no citu reglējošu vai ierobežojošu elementu lietošanas. (Skat. nodaļu „C.2.6. Krustojumi”)
- ✓ Ceļazīmju novietojuma telpa jāpievērš nopietnai uzmanībai, lai tās netrucētu gājējiem. Ceļa zīmes jāizvieto ārpus gājēju kustības zonas. (Skat. attēlu D198) Jāatceras, ka jāievēro ne tikai horizontālas dimensijas, bet arī vertikālās. (Skat. nodaļu „C.2.5. Ielu telpas sastāvdaļas. Ielu telpas lietotāji”)



D198. attēls. Ceļa zīme ietves vidū. Ceļa zīmes izvietotas pārāk zemu. Autoru foto.



D199. attēls. Sporta ielas pārbūve. Paceltais krustojums.



D200. attēls. Brauktuves sašaurinājums pirms gājēju pārejas. Dzirnavu iela.



D201. attēls. Brauktuves sašaurinājums pirms gājēju pārejas. Pils laukums.

- ✓ Gājēju aizsardzībai lietojami paņēmieni, kas ierobežo auto kustību, ātrumu un trajektoriju, bet atļauj gājējiem brīvi pārvietoties.
- ✓ Lai pasargātu gājējus no autotransporta, vispirms izskatāma iespēja palielināt ietves daļu un samazināt brauktuvei atvēlēto daļu. Sašaurināta braucamā daļa noved pie samazināta braukšanas ātruma, tā samazinot bīstamību.
- ✓ Dažādu ārtelpas zonu norobežošanai var izmantot ne tikai tam paredzētos telpu norobežojošos elementus, bet vēlms izmantot arī citus labiekārtojuma elementus, kā piemēram, soliņus, augu konteinerus, velonovietnes utt. Labiekārtojuma joslas ar apstādījumiem, labiekārtojuma elementiem rada dabīgu aizsargjoslu starp brauktuvi un gājēju
- ✓ Norobežojošie stabiņi izmantojami kā kustību virzoši un strukturējoši elementi. (skat. attēlu D200)

¹⁹ Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi. P.372.

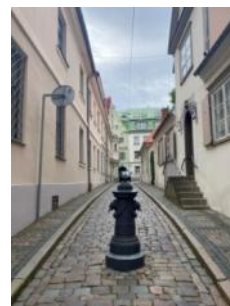
- ✓ Atsevišķos gadījumos stabiņi tiek uzstādīti kā nepieciešama fiziska barjera. Piemēram, gājēju ielās, lai nodrošinātos pret neapzinīgu autovadītāju tīšu vai netīšu iebrukšanu. Šādos gadījumos var paredzēt zemē iedziļināmus stabiņus, kas ļauj barjeru kontrolēti atvērt nepieciešamības gadījumā (operatīvais transports un tml.)
- ✓ Atsevišķos gadījumos stabiņi kalpo arī lai nodrošinātu drošības perimetru ap kādu ēku. (Piemēram, banka, Prezidenta pils utt.) Šādos gadījumos, tā kā reizēm ir jānodrošina diezgan liela ierobežota teritorija, vēlams izmantot citus labiekārtojuma elementus, ja tie attiecīgi izpilda nepieciešamās tehniskās drošības prasības. Ir iespējams izmantot dažādus elementus – akmens un betona blokus, masīvus solus, masīvākus gaismas ķermeņu balstus un arī lielus kokus.



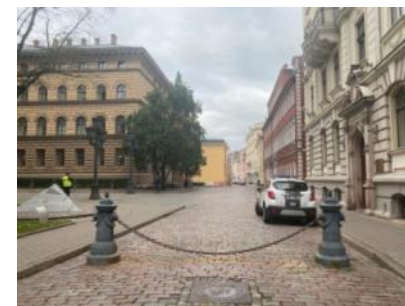
D202. attēls. Vecrīgas granīta norobežojošie stabiņi.



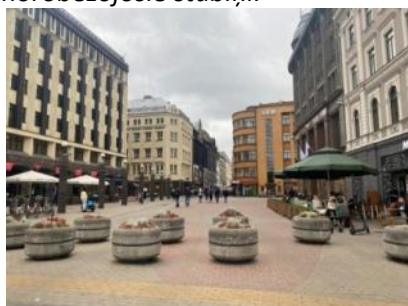
D203. attēls. Vecrīgas granīta norobežojošie stabiņi.



D204. attēls. Vecrīgas norobežojošie stabiņi.



D205. attēls. Vecrīgas norobežojošie stabiņi.



D206. attēls. Telpas norobežošana ar augu konteineriem.



D207. attēls. Vecrīgas norobežojošie stabiņi.



D208. attēls. Vecrīgas norobežojošie stabiņi.



D209. attēls. Vecrīgas norobežojošie stabiņi.

- ✓ Vietās, kur norobežojuma barjera ir absolūti nepieciešama un drošības aspektus nav iespējams atrisināt ar citiem paņēmieniem (šaura ietve pie skolas), barjeras jāveido nedominējošas apkārtējā vidē. **(Skat. attēlu)**

- ✓ Visu norobežojošo un vidi organizējošo elementu materiālam un dizainam jāatbilst vietas kontekstam, materiāliem jābūt atbilstošiem funkcijai un kalpošanas apstākļiem.
- ✓ Norobežojošie elementi un stabiņi vienmēr jāskata konteksta ar ieseguma materiālu un jāizvēlas atbilstoši katras teritorijas specifiskajam īpašībām. (skat. nodaļu „D.12. Labiekārtojums īpaša rakstura telpās”)
- ✓ Norobežojošu barjeru dizainam, risinājumam un augstumam jāatbilst mērķim – atbilstoši kādiem lietotājiem tas ir paredzēts. Gājējiem, velosipēdistiem, bērniem.
- ✓ Norobežojošie stabiņi un barjeras jāveido paturot prātā universālā dizaina principus un to dizainam un novietojumam jābūt saprotamam un uztveramam gan cilvēkiem ar kustību gan redzes traucējumiem.
- ✓ Telpas norobežojošie elementi jācenšas veidot kā daudzfuncionāli elementi. Funkciju apvienošana ir vēlama un atstāj vietu radošai izpaušmei. Norobežojošie elementi izmantojami arī sēdēšanai. Norobežojuma margas – kā velonovietne vai augu konteiners. Norobežojošie elementi kā vides mākslas objekti.
- ✓ Vietās, kur norobežošanas funkciju jau veic viens elements, nav vajadzīgs veidot vēl citus elementus, kas pildītu to pašu funkciju. Jāatceras, ka katram labiekārtojuma elementam var būt arī telpu norobežojoša vai veidojoša funkcija. (Skat. attēlu D212)
- ✓ Žogi un bājas nedrīkst būt necaurredzami.²⁰



X

D210. attēls. Lieki izmantot stabiņus, ja norobežošanas funkcijas jau izpilda velonovietņu statīvi. Rātslaukums.



D211. attēls. Augu konteineri pilda telpu norobežojumu funkciju. Galerija Centrs.



D212. attēls. Augu konteineri pilda telpu norobežojumu funkciju kopā ar stabiņiem. Jaunā Teika



D213. attēls. Ikoniska dizaina nožogojums. Salaspils, Lauku iela. K.Briķe, MMCITE

²⁰ Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi. P.3.14.Žogi.



D214. attēls. Norobežojoši elementi - soliņi.



D215. attēls. Norobežojoši elementi - soliņi.



D216. attēls. Iedziļināmi norobežojošie stabiņi. Viļņa.



D217. attēls. Norobežojošie stabiņi un atduras elementi velojoslas atdalīšanai no brauktuves. Lāčplēša iela.



D218. attēls. Granīta bloki – norobežojoši elementi/soliņi.



D219. attēls. Norobežojoši stabiņi.



D220. attēls. Norobežojoši elementi.



D221. attēls. Norobežojoši elementi ar gaismu.



D222. attēls. Norobežojoši elementi.



D223. attēls. Norobežojoši elementi.



D224. attēls. Norobežojoši elementi.



D225. attēls. Norobežojoši elementi ar gaismu.

D.6 NAVIGĀCIJAS ELEMENTI

Apraksts.

Apraksts.

Vienota navigācijas sistēma visā pilsētā veicina publiskās telpas ērtu izmantošanu un vietas identitātes veidošanu. Rīgai nepieciešama vienota navigācijas un tūrisma stratēģija un vienots dizains, tādā veidā atbalstot intuitīvu un ērtu orientēšanos gan pašiem pilsētniekiem, gan pilsētas viesiem. Navigācijas dizainam jābūt cieši saistītam un daļai no pilsētas identitātes koda. Navigācijas elementiem jānodrošina orientēšanās pilsētvidē, jāinformē cilvēki par publiskās ārtelpas struktūru un tās lietošanas iespējām, par pasākumiem pilsētā. Pārdomāti izvietota navigācijas sistēma veicina pārvietošanos ar kājām. Gājēju īpatsvara palielināšanās savukārt ir būtisks sociālās, ekonomiskās un ekoloģiskās vides uzlabošanas aspekts.

Navigācijas elementi ir elementu kopums, kas informē cilvēkus par apkārtējo telpu, telpas organizāciju un laiku. Tas sastāv no – ceļa norādēm, pilsētas kartēm, informatīviem paneļiem, ielu un adrešu plāksnītēm, kā arī ielas pulksteņiem. Visiem šiem elementiem jābūt savā dizainā saskanīgiem un atbilstoši pilsētas identitātes dizainam un vēsturiskajam kontekstam.

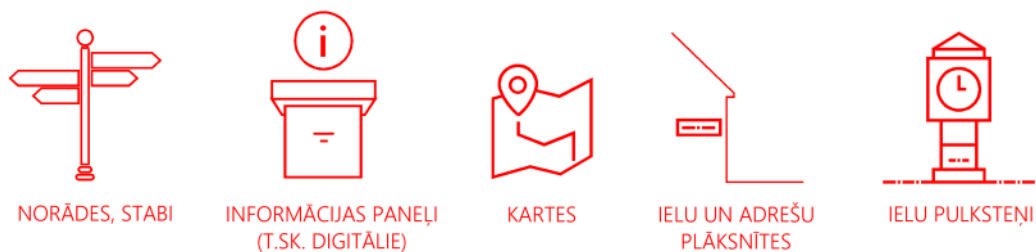
Informatīvajiem paneļiem (t.sk. digitālajiem) jānodrošina tikai ar orientēšanos pilsētā saistīts saturs. Komerčiāla reklāma, arī sociālā reklāma un tamlīdzīgas informācijas atspoguļošana un tās tehniskie parametri un kvalitatīvie kritēriji jāskata kā reklāmas elementi ielu telpā. (*Skat. nodaļu „D.9 Reklāmas un afišu stendi”*)

Ielu nosaukumu un adrešu plāksnīšu kā arī norāžu stabu un virziena rādītāju izvietojanas principus un dizaina paraugus nosaka Rīgas domes saistošie noteikumi Nr.622¹

²¹ 2013.gada 22.oktobra Rīgas domes saistošie noteikumi Nr.62 „Par ielu un laukumu nosaukuma zīmju, ēku, telpu grupu numura zīmju un virziena rādītāju uz infrastruktūras, kultūras vai tūrisma objektiem izvietojanas kārtību Rīgas pilsētā”

Arī ielu pulksteņi uzskatāmi par daļu no navigācijas un informācijas sistēmas pilsētā. Tie darbojas gan kā laika rādītāji, gan kā vietzīmes, kas palīdz orientēties pilsēttelpā. Daļa Rīgas vēsturiskajā centrā atrodamo pulksteņu ir arī ar būtisku kultūrvēsturisko un simbolisko nozīmi.

Informācijas paneli ar pilsētas karti ir būtisks elements centra teritorijā. Arvien biežāk šādi informācijas paneli kļūst digitāli, interaktīvi informācijas centri.



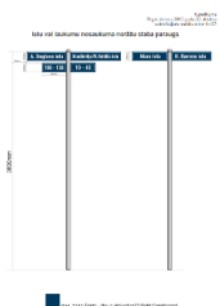
D226. attēls. Navigācijas elementi pilsētā.

Nosacījumi.

- ✓ Navigācijas elementu kopa ir jāiekļauj Rīgas vēsturiska centra labiekārtojuma elementu katalogā.
- ✓ Attiecīgie saistošie noteikumi un regulējumi, kas nosaka ielu nosaukumu, adresu plāksnīšu, norāžu un citu navigācijas infrastruktūras elementu dizainu papildināmi un precizējami atbilstoši radītajam RVC un AZ kopīgajam navigācijas sistēmas dizainam.
- ✓ Elementu dizaina pamatā ir skaidra, nepārprotama informācija, viegla tās uztveramība – gan tekstā, gan simbolos/piktogrammas. Tiem jāatspoguļo tikai minimālais informācijas daudzums, nepārsātinot. Laba redzamība t.sk. vājredzīgiem cilvēkiem tiek nodrošināta, ja uzrakstiem un norādēm veido izteiktu krāsu kontrastu. Lai arī krāsu gamma jāizvēlās ņemot vērā izvēlēto navigācijas element dizaina koncepciju, kopējo elementu dizainu, gaismas atstarošanas kontrastam jābūt vismaz 70%.²²
- ✓ Navigācijas elementiem jāparedz loģisks novietojums telpā, rēķinoties ar pilsētvides kontekstu. Norādēm jābūt viegli pamanāmām, bet tās nedrīkst veidot šķēršļus. Novietošanai jāievēro līdzīgi principi kā citu elementu novietošanai pilsētā. Izvēloties novietojumu norādēm, jāanalizē galvenās gājēju plūsmas, izvērtējot kritiskākos punktus.
- ✓ Norāžu izvietojumam jābūt pārdodmātam – plānojot tās lielas cilvēku koncentrācijas vietās – stacijās, sabiedriskā transporta mezglu tuvumā, nozīmīgu un noslogotu maršrutu sākumā un beigās.
- ✓ Navigācijas sistēma jāveido ņemot vērā un iekļaujot informāciju par sabiedrisko transportu. Jāizmanto šo divu sistēmu – navigācijas sistēmas un sabiedriskā transporta sistēmas elementus kopīgiem mērķiem – veicināt cilvēku ērtu pārvietošanos un orientēšanos pilsētā. Piemēram, paredzēt norādes arī uz būtiskiem sabiedriskā transporta mezgliem un savienojumiem, vai izvietot informāciju par kultūras un citiem sabiedriskiem objektiem arī uz sabiedriskā transporta maršrutu kartes, kas izvietota sabiedriskā transporta pieturvietās.
- ✓ Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas īpašās teritorijās (*skat. nodaļu „D.12. Labiekārtojuma elementi īpaša rakstura telpās”*) un objektos pieļaujama, ar vietas identitāti saistīta dizaina ienākšana, taču šie elementi veidojami kā papildinājums visai kopējai pilsētas navigācijas sistēmai (smalkāka detalizācija) un nav vēlams vienādas nozīmes elementu dublēšanās atšķirīgā dizainā.
- ✓ Daugavas krasta un kanālmalas ūdens transporta pietātņu norādes, informācijas paneli arī iekļaujami kopējā pilsētas navigācijas sistēmā un dizainā. (*Skat. nodaļu „D.7 Sabiedriskā transporta pieturvietas”*)
- ✓ Atsevišķi nosacījumi attiecas uz velomaršrutu marķēšanu.
- ✓ Navigācijas sistēmas elementi jāparedz no pret laikapstākļiem izturīgiem materiāliem. To konstrukcija un dizains jāparedz lakonisks, tāds, kas neprasa īpašu kopšanu vai atjaunošanu. Elementu dizains nedrīkst nomākt uz tiem izvietoto informāciju.
- ✓ Kur tas iespējams, norādes vēlams bloķēt vai izmantot citus elementus, piemēram, izvietojot norādes uz ēkām, pie apgaismes stabiem, margām un tml., lai izvairītos no pārlietu liela elementu daudzuma pilsētas telpā. (*Skat. attēlu. D230*)

²² Vides pieejamības vadlīnijas publiskām būvēm un telpām un publiskajai ārtelpai.

- ✓ Uz informācijas paneļiem atspoguļotās informācijas grafiskajam dizainam jābūt saskaņā ar pilsētas identitātes kodu un daļai no tā. Tās saturs jāveido, jāatjauno un jāpārbauda vienai par šo uzdevumu atbildīgai institūcijai.
- ✓ Informatīvo paneļu novietojums jāparedz ņemot vērā to, ka cilvēki pie tā pulcēsies zināmu laiku. Tam jāatvēr pietiekama vieta un atbilstošs segums. (Skat. attēlu D323)



D227. attēls. Navigācijas norāde pilsētā.



D231. attēls. Interaktīvais informācijas panelis. Ogre.

D228. attēls. Navigācijas norāde pilsētā.



D232. attēls. Interaktīvais informācijas panelis zaļajā zonā. Talsi.



D229. attēls. Navigācijas norāde pilsētā.



D233. attēls. Informācijas panelis pilsētā.



D230. attēls. Norādes uz apgaismes staba.



D234. attēls. Informācijas panelis pilsētā.

- ✓ Rīgas pulksteņi pēc to nozīmes un izvietojuma:
 - Vietzīmes. Ar simbolisku un vēsturisku nozīmi. (Piemēram, Laimas pulkstenis, Stacijas pulkstenis)
 - pulksteņi ēkās un baznīcās (Doma baznīcas, Pēterbaznīcas pulksteņi, Biržas ēkas, Tērbatas ielas .. pulksteņi) – Šajos gadījumos pulksteņi ir ēkas neatņemama sastāvdaļa un skatāmi tikai kopā ar to.
 - Īpašas nozīmes, dāvinājumi (Kobes pilsētas dāvinājums Valdemāra ielā)
 - Pilsēttepas atraktīvi elementi
 - Ierindas pulksteņi, kuru vienīgā nozīme ir tīri funkcionāla.
- ✓ Pulksteņi izvietojami nozīmīgu transporta mezglu un sabiedriskā transporta pieturu tuvumā.
- ✓ Vēsturiskie pulksteņi atjaunojami respektējot to māksliniecisko vērtību atbilstoši mūsdienu tehnoloģiskām iespējām.
- ✓ Ierindas ielu pulksteņiem jābūt divpusējiem.
- ✓ Pulksteņi, kur iespējams, izvietojami pie citiem labiekārtojuma elementiem – apgaismes stabiem, ēku fasādēm. Tā neveidojot nevajadzīgus šķēršļus ielu telpā.



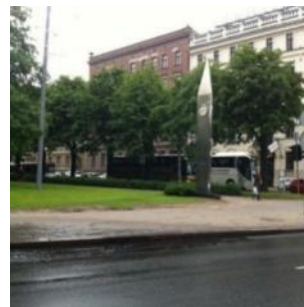
D235. attēls. Ielu pulksteņi – vietzīmes.

D239. attēls. Ielu pulksteņi



D236. attēls. Ielu pulksteņi – vietzīmes.

D240. attēls. Ielu pulksteņi



D237. attēls. Ielu pulksteņi. Kobes pilsētas dāvinājums

D241. attēls. Ielu pulksteņi



D238. attēls. Pulksteņi, ēkas sastāvdaļa.

D242. attēls. Ielu pulksteņi

D.7 SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIETURAS

Apraksts.

Sabiedriskā transporta pieturvietas ir daļa no sabiedriskā transporta sistēmas kopējā tēla. Veiksmīgs, ērts un estētisks pieturvietu dizains veicina kopējo pozitīvo attieksmi pret sabiedrisko transportu iedzīvotājiem un pilsētas viesiem, tādā veidā veicinot vēlmi izmantot sabiedriskā transporta pakalpojumus. Sabiedriskā transporta popularizēšana ir būtisks instruments Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2030 mērķim - „Iedzīvotāju īpatsvars, kas pārvietojas ar autotransportu katru vai gandrīz katru dienu – samazinās par 15%”.²³

Šobrīd aktuāla tēma pilsētā ir mikro-mobilitātes attīstīšana un tai nepieciešamās infrastruktūras izveidošana pilsētas transporta struktūrā. Cilvēku pārvietošanās paradumi tiek mainīti, veidojot multi-mobilitātes punktus, attīstot labi pārdomātus sabiedriskā transporta maršrutus. Tas tiek darīts ar mērķi uzlabot pilsētvides kvalitāti un sasniegt klimatneitrālas pilsētas statusu.

Šajā kontekstā ūdens transporta atgriešana regulāriem pasžieru pārvadājumiem, ir likumsakarīgs solis. Ērta un dabai draudzīga transporta satiksme ne tikai paplašinātu tūristiem un pilsētas viesiem piedāvāto pakalpojumu klāstu, bet arī nodrošinātu ērtu savienojumu starp Rīgas apkaimēm. Tādēļ būtiski ūdens transporta pietātnes veidot līdzvērtīgi atpazīstamas un pietiekami kvalitatīvi nodrošinātas kā pārējā sabiedriskā transporta pieturvietas.

Jāievēro viena tipa pieturvietu dizains visā RVC un AZ teritorijā, kas saskaņots ar kopīgo pilsētas tēlu. Lai lietotāji intuitīvi uztvertu un orientētos pilsētvidē, viegli pamanot sabiedriskā transporta pieturas. Pieturvietām un ūdens transporta pietātnēm jābūt Rīgas vēsturiska centra labiekārtojuma elementu kataloga sastāvdaļa

²³ Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030g.

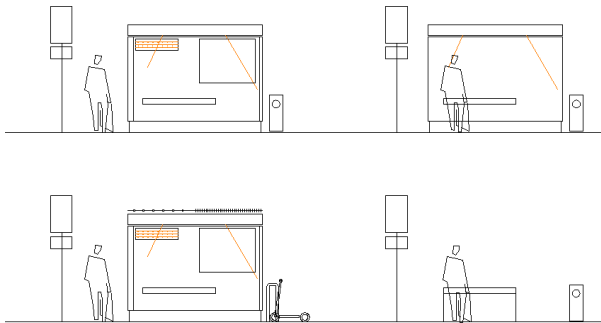
Nosacījumi.

- ✓ Pieturvietu novietojumam ir jāiekļaujas esošajā ārtelpas struktūrā. Tām jābūt viegli pamanāmām un identificējamām. Raksturīgs un vienots sabiedriskā transporta pieturvietu dizains padara orientēšanos telpā ērtu un intuitīvu, un veicina sabiedriskā transporta izmantošanu.
- ✓ Pieturvietas jāizvieto būtisku transporta mezglu, publisku būvju un objektu tuvumā. Dažādu transporta veidu (tramvajs, trolejbuss, autobuss) pieturvietas vienā vai līdzīgos maršrutos izvietojamas kopā ērtības un efektivitātes nolūkā. Maršruta pretējo virzienu pieturvietas jāizvieto vienu otram pretī. Ja tas nav iespējams, tad tās jāizvieto redzamības attālumā vienu no otras.
- ✓ Autobusu pieturvietas nedrīkst traucēt vai ierobežot gājēju un velosatiksmi. Ja pieturvietai garām iet veloceļņš, rūpīgi jāizvērtē pieturvietas novietojums un iespējamie konflikti. Ja nepieciešams jālieto brīdinošs marķējums vai citi telpu veidojoši paņēmieni, lai brīdinātu gājējus un velobraucējus par sarežģītu situāciju.
- ✓ Centrā pieturvietu platformai jābūt vienā līmenī ar sabiedriskā transporta grīdas līmeni, kas atvieglo iekļūšanu un izkļūšanu no transporta līdzekļa cilvēkiem ar kustību traucējumiem, māmiņām ar bērnu ratiņiem, senioriem.
- ✓ Izvietojot pieturvietas paviljonu un citus elementus (atkritumu urnas, soliņi, ceļazīmes utt.), jāatstāj pietiekami brīvas vietas pasažieru ratiņkrēslā piekļūšanai, kā arī iekāpšanas un izkāpšanas zonai, pasažieru ratiņkrēslā izceļšanas zonai.
- ✓ Vēlams ierīkot pieturvietas ar nojumi. Nojumes jumtam vēlams būt no gaismu necaurlaidīga materiāla, lai saulainā laikā nodrošinātu ēnu.
- ✓ Pieturvietas tuvumā, vietās, kur velobraucēji varētu izmantot arī sabiedrisko transportu, vēlams izvietot arī velonovietnes. Tas būtu vēl viens solis tuvāk mobilitātes principu ieviešanai pilsētā, dotu iespēju kombinēt transportlīdzekļu veidus. Tādējādi daļu maršrutu var veikt ar velosipēdu, to droši novietojot pieturvietā un turpmāko ceļu pavadīt sabiedriskajā transportā.
- ✓ Pieturvietu dizainam un īpaši novietojumam jārespektē Rīgas vēsturiskā centra vērtības, pilsētībūvniecības un arhitektūras pieminekļu uztvere.
- ✓ Sabiedriskā transporta pieturvietu izvietojumam telpā un dimensijas jāveido saskaņā ar spēkā esošo normatīvu prasībām.²⁴
- ✓ Vietās, kur ietve ir šaura, jāizskata iespēja izvietot pieturvietas zem blakus esošo ēku pārkarēm, jumtiņiem, iekļaut esošos būvapjomus. (*Skat. attēlu D253*)
- ✓ Nodrošināt drošu cilvēku kustību pie un ap pieturvietu, netraucējot cilvēku iekāpšanu un arī citas gājēju plūsmas.
- ✓ Visās sabiedriskā transporta pieturvietās jānodrošina pieejamība cilvēkiem ratiņkrēslā, vai vecākiem ar bērnu ratiņiem. Plānojot pieturvietas, jāparedz pietiekama ērta vieta iekāpšanai transportā, vieta zem nojumes ratiņkrēslam vai bērnu ratiņiem, kā arī ērta piekļuve sabiedriskā transporta kustības sarakstam un biļešu automātam. Pieturvieta jāplāno atbilstoši vides pieejamības rekomendācijām publiskajā ārtelpā.²⁵
- ✓ Vietās, kur ietves vai platformas platuma dēļ nav iespējams ievērot minimālos attālumus, pieturvietas veidojamas bez sānu sienām, tikai ar jumtiņu, lai nodrošinātu labu pārredzamību un netraucētu gājēju kustību. (*Skat. attēlu D247*)
- ✓ Pieturvietu paviljona tips izvērtējams vadoties no pieturvietas noslodzes un pasažieru daudzuma (viens vai vairāki sabiedriskā transporta maršruti un transporta līdzekļi, cilvēku plūsma un intensitāte.)

24 LVS 190-8 "Autobusu pieturu projektēšanas noteikumi"

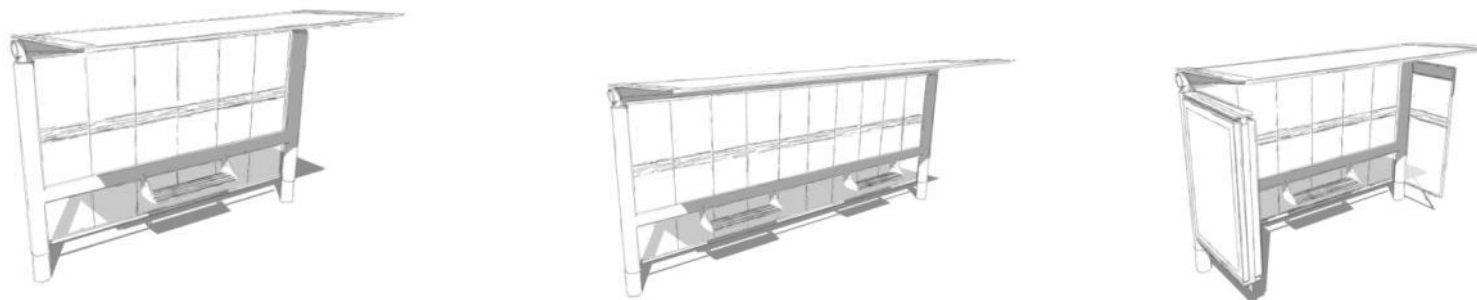
25 Vides pieejamības vadlīnijas publiskām būvēm un telpām un publiskajai ārtelpai. 2018g.

- ✓ Pieturvietu paviljonu dizainā vēlama modulāra dizaina pieeja, kas viegli ļauj pielāgot dažādus mainīgos lielumus, saglabājot konstantas kopējās prasības, izskatu un dizainu.
- ✓ Izvietojot pieturvietas īpaši vērtīgu ēku tuvumā, jāizvērtē vietas kopējais konteksts un risinājums jāveido tāds, kas nepazemina arhitektūras vai pilsēt būvniecības pieminekļa kopējo uztveri.
- ✓ Īpašās vai zīmīgās vietās pieturvietas dizainā vai risinājumā var iekļaut atsauces uz īpašo vietu, tā palīdzot identificēt pilsētvidē butiskus objektus. (*Skat. Attēlu D254*)
- ✓ Lai nodrošinātu informācijas apmaiņu, pieturās uzstādāmi sabiedriskā transporta maršrutu saraksti, sabiedriskā transporta maršruta karte un digitālais tablo.
- ✓ Pieturvietas norādes ar transporta kustības sarakstu jāveido vienota un atpazīstama dizaina, integrējot vienotā sistēmā norādi, kustības sarakstu, paziņojumus.
- ✓ Uzrakstiem un norādēm publiskajā ārtelpā, t.sk. pieturvietas jābūt ar izteiktu krāsu kontrastu. Lai arī krāsu gamma jāizvēlās ņemot vērā vietas kontekstu, kopējo elementu dizainu, gaismas atstarošanas kontrastam jābūt vismaz 70%. (*Skat attēlu X D245*)
- ✓ Pieturvietas segumā jāparedz taktīlais segums, kas atved uz pieturvietu un norāda vietu, kur apstāties atradīsies sabiedriskā transporta durvis. (*skat. arī nodaļu „D.2 Iesegumi un horizontālās virsmas”*) Noslogotākajos transporta mezglos jāizskata iespēja arī uztādīt informāciju Braila rakastā.
- ✓ Ūdens transporta pietātņu dizaina principi veidojami līdzīgi kā sabiedriskā transporta pietātnēm. Papildus vērā ņemami drošības aspekti – atrašanās ūdensmalā, kam jāparedz risinājumi cilvēku brīdināšanai un pasargāšanai, kā arī atbilstošs glābšanas ekipējums.
- ✓ Pieturvietām jānodrošina sekojošas kvalitātes un funkcijas:
 - Aizsardzība no klimatiskajiem apstākļiem – lietus, vēja. Jumtiņš un vismaz viena slēgta siena;
 - apgaismojums;
 - soliņš, vieta, kur apsēties; (*skat. nodaļu „D.3 Arhitektūras mazās formas”*)
 - atkritumu konteiners; (*skat. nodaļu „D.3 Arhitektūras mazās formas”*)
 - sabiedriskā transporta kursēšanas grafiks;
 - sabiedriskā transporta laika atskaites digitālais panelis;
 - sabiedriskā transporta tīkla un maršrutu karte



D243. attēls. *Pieturvietu paviljonu kvalitātes. Dazādas kombinācijas.*

- ✓ Visās pieturvietās nodrošināmās minimālās kvalitātes:
 - Sabiedriskā transporta zīme ar maršrutu numuriem un pieturvietas nosaukumu
 - Sabiedriskā transporta kustības saraksts
 - Atkritumu urna
- ✓ Mainīgie lielumi:
 - Pieturvietas paviljona garums (dažādi izmeri atkarībā no noslodzes)
 - Sānu sienas (šaurās vietās paredzami paviljoni bez sānu sienām)
 - Izgaismots reklāmas panelis vienas sānu sienas vietā
 - Soliņš/sēdēšana – sols, stāvsols vai bez soliņa šaurās vietās
 - Sabiedriskā transporta elektroniskais tablo
 - Sabiedriskā transporta maršrutu karte
 - Sabiedriskā transporta biļešu automāts
- ✓ Papildus iespējas:
 - Saules paneli paviljona jumtā
 - Zaļais ekstensīvais jumts
 - Paviljons kombinēts ar (t.sk. nomas/koplietošanas) velo vai skrejriteņu novietni



D244. attēls. Shēmas – Pieturvietu paviljonu tipi

Krāsa	Kontrasta vērtības attiecība															
	82	15	82	15	58	35	82	84	78							
	79	56	14	50	14	21	82	75								
	82	79	52	76	75	58	80	89	73	16	15					
	82	55	56	50	47	59	76	81	60	87						
	76	72	50	43	43	53	81	80	72							
	75	71	47	40	40	55	81	79	70							
	57	58	50	43	40	53	73	57	65							
	80	89	89	18	53	16	26	84	77							
	38	89	47	76	53	66	73	63	68	91	89					
	73	21	64	51	51	97	26	58	78	69						
	84	16	82	60	80	79	65	84	91	78	28					
	78	16	75	72	70	77	89	69	28							

D245. attēls. Krāsu kontrasta vērtības attiecība. Nepieciešamais kontrasts norādēmir vismaz 70%. Avots – „Vides pieejamības vadlīnijas publiskām būvē un telpām un publiskajai ārtelpai”.



D246. attēls. Piemērs –pieturvieta ar apgaismojumu, sabiedriskā transporta karti, soliņu un reklāmas stendu.



D247. attēls. Pieturvieta uz šauras platformas. Brīvības iela.



D248. attēls. Pieturvieta Brīvības ielā. Autoru foto.



D249. attēls. Pieturvieta vairākiem sab. Tr. maršrutiem. Brīvības iela. Autoru foto.



D250. attēls. Biļešu automāta novietojums blakus pieturvietas nojumei. Autoru foto.



D251. attēls. Zaļie jumti pieturvietās. Ražotāja foto.



D252. attēls. Pieturvieta iedziļinātā apbūves frontē. Barona iela.



D253. attēls. Pieturvieta Barona iela – paplašinājums zemēkas pārkāres.



D254. attēls. Vides objekts „Asorti” -soliņi pieturvietā pie fabrikas „Laima”.

D.8 VELONOVIENTNES.

Nodaļas saturs jāskata kopā ar Latvijas mobilitātes asociāciju

Apraksts.

Velonovietnes ir būtiska veloinfrastruktūras sastāvdaļa. Pareizi plānotas un atbilstošā skaitā stratēģiski izvietotas, tās veicina velotransporta izmantošanu un nodrošina, ka velosipēdi netiek novietoti tam nepiemērotās vietās. Velonovietņu skaitam un izvietojumam pilsētā ir jāatbilst katras vietas, pilsēttelpas velosatiksmes noslodzei, vietas raksturam, izmantošanai un nozīmei. Velonovietnēm Rīgas Vēsturiskā Centra teritorijā jārespektē apbūves kvalitātes un pamatvērtības. Atbilstoši un pietiekamā skaitā izvietotas velonovietnes var būtiski palīdzēt atvieglot RVC un AZ teritoriju no transporta sloga, veicinot velosipēda kā ikdienas pārvietošanas līdzekļa izmantošanu iedzīvotāju un viesu vidū.

Velonovietnes nodrošina iespēju ērti un droši novietot velosipēdu, to pieslēdzot ar saslēdzēju.

Plānojot velonovietnes, tāpat kā citus labiekārtojuma elementus, ievērojam grupēšanas principu. Labiekārtojuma elementu komplektu veidošana kalpo arī kā palīgs intuitīvai lietotāju rīcības veidošanai. Pilsētnieku apziņā veidojas likumsakarības – Pietura=Pilsētas transporta tīkla karte, soliņi=atkritumu urna, velonovietne=novietne elektro skrejriteņiem, utt.

Kā nozīmīgs atbalsta elements velokultūrai pilsētā ir Velo apkopes stacijas. Tas padara velotransportu par pievilcīgu iespēju arī tiem, kas to līdz šim nav izmantojuši ikdienā un kam nav pašiem sava tehniskā apkopes inventāra.

Brīvi pieejami velo servisa punkti pilsētvidē ir teicamas mūsdienīgas veloinfrastruktūras sastāvdaļa un padara velosipēda izmantošanu viegli pieejamu jebkuram pilsētas iedzīvotājam.

Nomas un koplietošanas velosipēdu, elektrisko skrejriteņu un elektrisko mopēdu novietošana pilsētā ir jauna veida izaicinājums un līdz šim nebijusi problēma. Taču gan šīs tehnoloģijas, gan šīs prakses ir uz palikšanu un jāiekļauj labiekārtojuma elementu saimē paplašinot risinājumu loku. Visi šie jaunie pārvietošanas līdzekļi un veidi veicina mikromobilitātes attīstīšanos un kalpo mērķim atslogot pilsētas telpu no autotransporta.



D255. attēls. Velonovietņu trūkums pilsētā. Velosipēds pieslēgts pie staba, Ģertrūdes iela. Autoru foto.



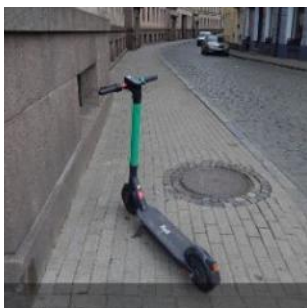
D256. attēls. Velonovietņu trūkums pilsētā. Velosipēdi pieslēgti pie kokiem, Tērbatas iela. Autoru foto.



D257. attēls. Nepiemērota dizaina un neatbilstoši novietota velonovietne, Sv. Ģertrūdes baznīca. Autoru foto.



D258. attēls. Velonovietņu trūkums pilsētā. Velosipēds pieslēgts pie nožogojuma, Ģertrūdes iela. Autoru foto.



D259. attēls. Uz ietves atstāts skrejriteņis Vecrīgā.



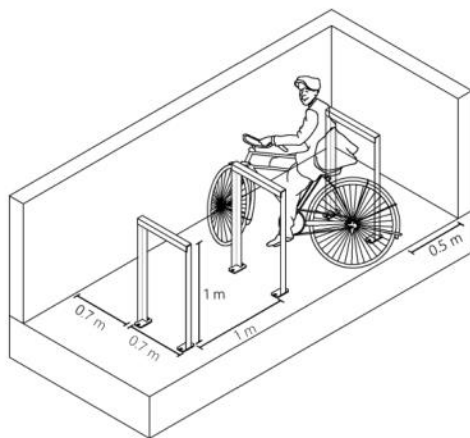
D260. attēls. Neatbilstoši – ietves kustības joslā novietotiskrejriteņi.



D261. attēls. Skrejriteņu novietne blakus velonovietnēm pie „Laimas” pulksteņa. Autoru foto.

Nosacījumi.

- ✓ Velosipēdu novietņu dizainam jāietilpst Rīgas vēsturiska centra labiekārtojuma elementu katalogā.
- ✓ Velonovietņu skaitu paredzēt atbilstoši Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem²⁶
- ✓ Starp velonovietnēm jāparedz pietiekams attālums, lai varētu ērti piekļūt velosipēdam. Vēlams vienu velonovietni paredzēt vismaz diviem velosipēdiem.
- ✓ Jāparedz pietiekama augstuma velonovietnes, kas nodrošina gan velosipēda atbalstīšanu, gan pieslēgšanas iespēju ar dažāda tipa slēdzenēm.
- ✓ Nav pieļaujams veidot velonovietnes, kas paredz tikai vietu riteņa bloķēšanai (*skat. piemēru D266*), jo tās nenodrošina velosipēda balstīšanu un apgrūtina pieslēgšanu.
- ✓ Vienkāršs un lakonisks, efektīvs dizains un forma ir piemērotākie risinājumi, gan no lietošanas, gan apskaimniekošanas viedokļa.
- ✓ Velonovietnes augstumam jābūt 700-900mm. Pie augstā tipa velonovietnes rāmja var novietot jebkura lieluma velosipēdu, pieslēdzot tā rāmi.
- ✓ Attālums starp velonovietnēm paredzams vismaz 1m, lai velosipēda novietošana un piekļūšana pie tā būtu ērta. Minimālais velosipēda attālums no brauktuves – 0,3m. Paredzamā vieta velosipēdam – 2,0m.



D262. attēls. Velonovietņu dimensijas.

- ✓ Zem ieseguma stipritāta velonovietnes konstrukcija ir vēlāmākais stiprināšanas veids no drošības un arī estētikas viedokļa. Ja kādu iemeslu dēļ tas nav iespējams, tad iespējama stiprināšana pie seguma no virspuses.

²⁶ Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi. P.2.9.



D263. attēls. Zem seguma stiprinātas velonovietnes.



D264. attēls. Seguma virspusē stiprinātas velonovietnes, Ģertrūdes iela. Autoru foto.

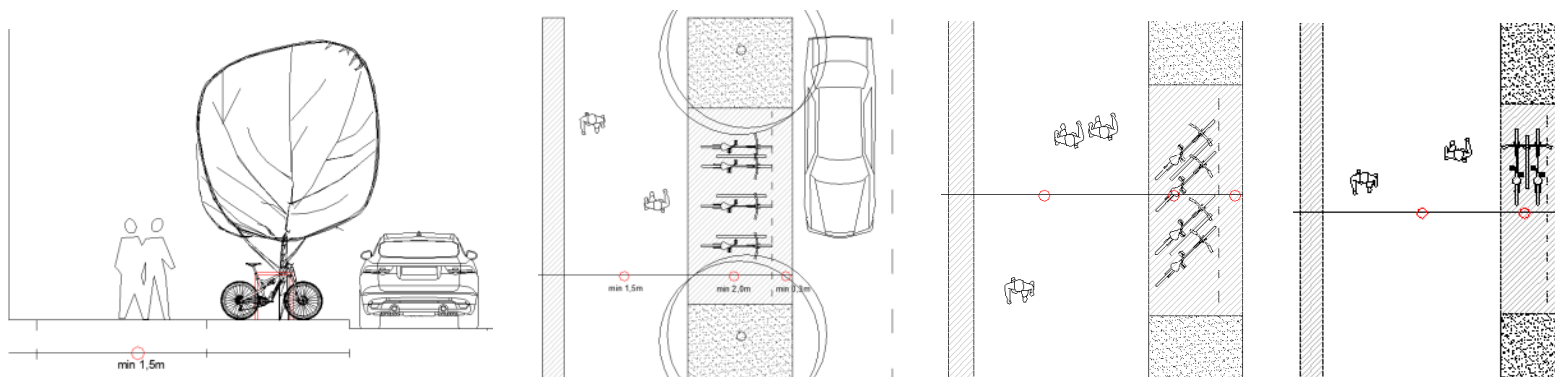


D265. attēls. Velonovietnes Sporta ielā. Autoru foto.

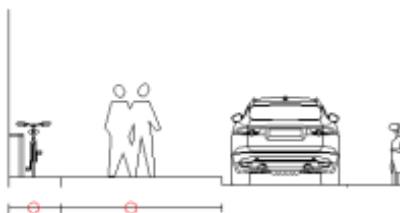


D266. attēls. Neatbilstoši novietotas un nepiemērotas velonovietnes.

- ✓ Izvietojot velonovietnes, jāievēro, lai tās nerada šķēršļus vidē un netraucē.
- ✓ Velonovietnes ielas telpā novietojamas labiekārtojuma joslā, netraucējot gājēju kustību. Gājēju kustībai atvēlams ne mazāk par 1,5m.
- ✓ Ja labiekārtojuma josla ir šaurāka kā nepieciešams, velonovietnes var izvietot ieslīpi vai arī paralēli brauktuvei, ievērojot nepieciešamos drošības attālumus.
- ✓ Velonovietnes pie ēku fasādēm. Attālumam no ēkas vai šķēršļa ir jābūt ne mazākam kā 0.7 m, lai velosipēda pieslēgšana būtu pareiza un ērta.



D267. attēls. Velonovietņu izvietojums labiekārtojuma joslā.



D268. attēls. Velonovietņu izvietojums gar ēku fasādēm vai žogu.

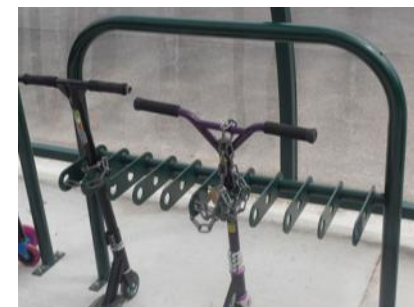
- ✓ Paredzot velonovietnes un novietnes mikromobilitātei jāizvērtē nepieciešamība blakus paredzēt arī citus saistītus elementus atkarībā no vietas konteksta, funkcijas, lietotāju specifikas – novietnes skrejriteņiem (pie skolām, izglītības iestādēm un citām vietām, kur uzturas bērni), novietnes bērnu ratiņiem (pie ārstniecības un izglītības iestādēm), novietnes motocikliem, elektro mopēdiem, novietnes nomas un koplietošanas velosipēdiem un skrejriteņiem (stacijas, transporta mezgli, kultūras iestādes utt.).
- ✓ Risinājumi jāveido saistot tos ar esošo veloinfrastruktūru un tās elementiem. Principi, kas attiecināmi uz velonovietnēm, bieži attiecināmi arī uz pārējo mikromobilitātes dalībnieku novietošanas risinājumiem.
- ✓ Grupēšanas princips. Lai izvairītos no labiekārtojuma elementu pārbagātības, kā arī dažādotu to izmantošanu, tiek izmantots labiekārtojuma elementu grupēšanas princips – dažādu funkciju labiekārtojuma elementi atrodas viens otram blakus, vai ir saistīti vienā blokā. Velonovietnes/novietne skrejriteņiem/novietne elektro mopēdiem/velo apkopes stacijas utt.



D269. attēls. Velonovietnes stāvvietu zonā.

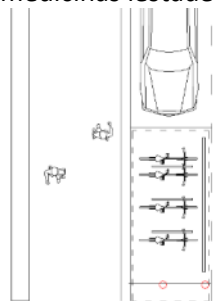


D270. attēls. Velonovietnes skolas teritorijā. RīgasValsts 2. Ģimnācija. Autoru foto.



D271. attēls. Skrejriteņu novietne pie skolas, raž. TAMSTAR. Ražotāja attēls.

- ✓ Plānojot velonovietnes autostāvvietu zonā, vēlams paredzēt vietu arī elektroskrejriteņiem, paredzot tiem atbalsta barjeru, kā arī atsevišķas vietas paredzēt elektro mopēdiem. Intensīvākās satiksmes ielās vēlams veidot norobežojumu starp velonovietnēm un brauktuvi. (Skat attēlu D273)
- ✓ Ja velosipēdi tiek novietoti uz ilgāku laiku, tad vēlams, lai tie būtu zem nojumes. Šādi risinājumi paredzami pie skolām u.c. izglītības iestādēm, medicīnas iestādēm. (skat. attēlu D274)



D272. attēls. Velonovietnes autostāvvietu zonā.



D273. attēls. Velonovietne stāvvietu zonā. Elizabetes ielā pie Latvija Pasta. Autoru foto.



D274. attēls. Nojume velosipēdiem, skrejriteņiem un bērnu ratiņiem. 1.slimnīcas teritorijā Bruņinieku ielā. Autoru foto.

- ✓ Velo apkopes stacijas novietojamas blakus/tuvumā vietām, kur ir lielāks skaits velonovietņu, lielāka cilvēku pulcēšanās. Stacijas, sabiedriskā transporta mezgli, sporta un atpūtas zonas, parki, autostāvvietas (pie daudzstāvu autostāvvietām ir potenciāli vieta), biroju kompleksu stāvvietās (auto/velo stāvvietā). Tuvumā intensīvākajiem/noslogotākajiem velomaršrutiem, blakus atpūtas un sporta zonām.

- ✓ Novietojums parkos un laukumos plānojams labi pamanāmās vietās, tuvu parka ieejai. Novietņu skaits izvērtējams kontekstā ar vietas piesātinājumu – kādas un kāda rakstura funkcijas atrodas konkrētajā teritorijā, tā prognozējot cik un uz cik ilgu laiku cilvēki vēlēsies uzkavēties teritorijā. Kompleksā jāparedz gan velo apkopes stacijas, gan vietas skrejriteņu novietošanai, gan nomas stacijas dažādiem mikromobilitātes veidiem.
- ✓ Velo apkopes staciju dizains ir saskaņojams ar velonovietņu dizainu un paredzams Rīgas vēsturiska centra labiekārtojuma elementu katalogā.



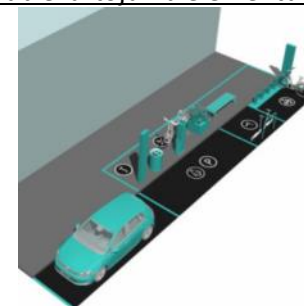
D275. attēls. Velo remonta stacija STILO, ražotājs ZANO. Ražotāja attēls.



D276. attēls. Velo remonta stacij. Origo. Autoru foto.



D277. attēls.



D278. attēls. Mikromobilitātes punkta piemērs. Avots - Projekta SUMBA Pārvietošanās Ģenerālpplāna sadaļu izstrāde (R074), IELA, Biedrība „Baltijas Vides Forums”

- ✓ Nomas skrejriteņu novietņu izvietoējums pilsētvidē plānojams ievērojot līdzīgus principus kā plānojot velonovietnes. Novietojumu jāizvēlas labiekārtojuma joslā, autostāvvietu zonā, vietā, kur tas netraucē gājēju kustību.
- ✓ Nomas velosipēdu skrejriteņu novietojums plānojams blakus jau esošām velonovietnēm, kur tas iespējams, lai palīdzētu lietotājam intuitīvi uztvert mikromobilitātes instrumentus.
- ✓ Izvietojot nomas braucamrīkus, tos nedrīkst novietot pie esošajiem velostatīviem. Operatoram ir jābūt par savu transporta līdzekļu novietņu risinājumu - kas nodrošina braucamo stabilitāti un organizētu stāvēšanu. Dizaina principi līdzīgi velonovietņu dizaina principiem un katra operatora individuālais nomas stacijas/novietnes tipveida risinājums jāaskaņo pilsētas Būvvaldē.
- ✓ Vecrīgas teritorijā īpaši rūpīgi jāplāno nomas velosipēdu un skrejriteņu novietnes. Nav pieļaujama novietošana šaurajā ielu telpā. Novietnes jāplāno laukumu telpā, galvenajās Vecrīgas ieejas telpās. Galvenie punkti, kur pieejami skrejriteņi un nomas velosipēdi iekļaujami tūrisma kartēs un citās informācijas platformās, neatkarīgi no operatora.

- ✓ Nomas skrejriteņu un velosipēdu bāzes punkts ir tikai viena puse jautājuma. Otra puse ir lietotāju uzvedība un braucamrīku atstāšana pēc nomas perioda galamērķi. Viens no izplatītākajiem lietotāju maršrutiem ir pārvietoties no pilsētas centra, blīviem transporta mezgliem – stacija, izklaides vietas utt. Līdz mājām, nereti apkaimēs. Apzinīgu lietotāju rīcību var veicināt varākos veidos. Pats operators var paredzēt lietotāju informēšanu tieša veidā, informācijas kampaņas par pareizu braucamrīku novietošanu. Kā arī paredzēt braucamo novietošanas punktus tam piemērotā vietā. Skat attēlu.. Atbildīga lietotāju rīcība atalgojama (piemēram bonusa punkti novietojot braucamo norādītajās vietās).



D279. attēls. Elektroskrejriteņu novietne BIKEEP. Ražotāja attēls.



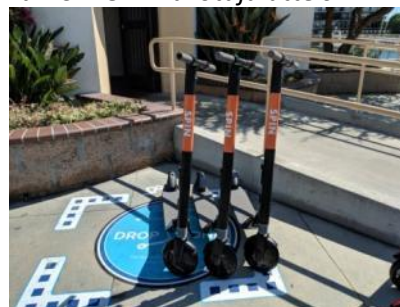
D282. attēls. Swiftmiles nomas skrejriteņu novietne un uzlādes stacija.



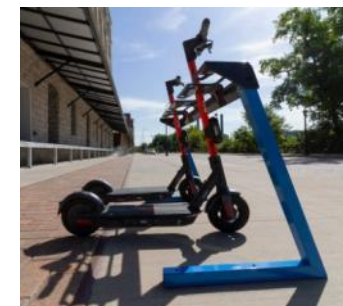
D283. attēls. Swiftmiles nomas skrejriteņu novietne un uzlādes stacija, blakus – velosipēdu nomas stacija.



D280. attēls. Skrejriteņu novietne. Raž. SETON. Ražotāja attēls.



D284. attēls. Nomas skrejriteņu novietošanas punkts atzīmēts ar marķējumu uz seguma.



D281. attēls. Skrejriteņu novietne. Raž. DERO. Ražotāja attēls.



D285. attēls. Nomas skrejriteņu novietne Maskavā..

D.9 REKLĀMAS UN AFIŠU STENDI

Apraksts.

Reklāmas, afišu stendi un digitālie ekrāni ir mūsdienu pilsētas ikdiena un augoša komponente fiziskajā pilsētvidē, līdzīgi kā tas notiek ar reklāmu piesātinājumu digitalajā vidē. Taču līdz ar tehnoloģiju piedāvātajām iespējām, nāk riski, kuru savlaicīga apzināšana un pārvaldīšana ir ļoti būtiska Rīgas pilsētas tēla saglabāšanai. Vēsturiskās pilsētas visur pasaulē pievērš pastiprinātu uzmanību vizuālā piesārņojuma samazināšanai. Vizuālais piesārņojums uzskatāms par tik pat toksisku un izskaužamu kā gaisa un trokšņu piesārņojums. Vizuāli harmoniska, nepiesātināta vide atstāj pozitīvu iespaidu uz pilsētas iedzīvotāju un viesu garīgo veselību un emocionālo stabilitāti. Nepārdomāta un pārlietu intensīva reklāmu izvietošana publiskajā ārtelpā var traucēt uztvert vēsturiskās pilsētvides kvalitātes, mainīt vietas atmosfēru, veidot pārlietu lielu vizuālo piesārņojumu.

Esošā situācijā RVC un AZ telpā trūkst vienota dizaina reklāmas paneļiem un stabiem, kā arī skaidras prasības to ģeometrijai un izvietošanas principiem. Lielākā daļa reklāmas paneļu un stabu ne tikai ir dažādu dizainu un materiālu, bet arī to novietojums traucē gan gājēju kustību, gan aizsedz ielu perspektīves skatus un bieži rada nepārskatāmas un bīstamas zonas gājējiem, velobraucējiem un autobraucējiem.

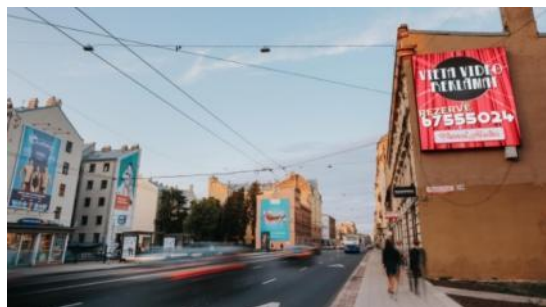
Pilsētā nav vienotas uzskaites sistēmas, kur redzami visi informācijas izvietošanas elementi (afišu stabi un stendi, reklāmas stendi, reklāmas uz ēkām un ēku bandmūriem, digitālie ekrāni), kas ļautu efektīvāk novērtēt esošo publiskās ārtelpas noslodzi ar vizuālo informāciju.

Lai arī digitālie ekrāni ir ne tikai nākotnes, bet jau šodienas risinājums reklāmas un informācijas izvietošanai ielu telpā, to ieviešanai jāiet roku rokā ar noteikumiem, izmērāmiem kritērijiem, lai mazinātu to negatīvo ietekmi uz cilvēku komfortu un veselību, bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu un vides uztveri kopumā.

Nosacījumi.

- ✓ Afišu un reklāmas izvietošanai pilsētas PĀ primāri ir jāveido vienota RVC un AZ karte ar visām afišu un reklāmu izvietošanas vietām pilsētā. Kartē iekļaujami gan brīvstāvošie un ar būvēm saistītie reklāmu stendi un digitālie ekrāni, gan reklāmas laukumi uz brandmūriem. Tādā veidā koordinējot informācijas blīvumu PĀ un mazinot vizuālo piesārņojumu. Karti veidojot vērā ņemams gan Valsts un pilsētas nozīmes arhitektūras pieminekļu atrašanās vietas, gan nozīmīgas ielu skatu perspektīvas. Šāda vienota sistēma ļautu nepārsātināt un vizuāli nenoslogot nozīmīgas kultūrvēsturiski vērtīgas teritorijas un ļautu pieņemt argumentētus lēmumus par dažādu elementu izvietošanu tajās.
- ✓ Jāveido vienots dizains reklāmas stendiem RVC un AZ teritorijās.
- ✓ LED ekrānu izvietojums RVC un AZ teritorijā nav pieļaujams uz ēku brandmūriem vai ēkām. Izņēmums ir telpa pie Stacijas laukuma. Taču reklāmas paneļu un LED ekrānu izvietojums šajā teritorijā ir jāskata kompleksi, ievērojot vietas kvalitātes, galvenos skatupunktus, atceroties, ka stacijas tuvumā bieži veidojas pirmais iespaids uz pilsētu atbraucējiem. Jāvērtē un jāanalizē skatu perspektīves uztvere no šī aspekta.
- ✓ Būtisks aspekts analizējot reklāmu izvietojumu pilsētvidē ir satiksmes drošība. Ir jāveido pētījums par digitālo reklāmu un LED ekrānu atstāto iespaidu uz satiksmes drošību un tam jārezultējas ar valsts līmeņa politiku un nosacījumiem, kopējām valdīnijām par reklāmu un LED ekrānu izvietošanas kārtību, kā arī to tehniskajiem parametriem – ekrānu spilgtums, darbības režīms. It īpaši dzīvojamās zonās.
- ✓ Katra LED ekrāna izvietojums analizējams arī pēc tā novietojuma – nav pieļaujama gaismas spīdēšana dzīvojamo māju logos.
- ✓ Nav pieļaujams reklāmu izvietojums parkos, skvēros, dārzos, krastmalās un ūdensmalās, uz tiltiem (visur, kur reklāmas var atspoguļoties ūdenī), kā arī nozīmīgu kultūrvēsturisku vietu tuvumā. (Šīs zonas identificējamās reklāmu izvietojuma kartē).
- ✓ Nav pieļaujams reklāmu izvietojums uz jumtiem vai jumtu plaknēs RVC un AZ teritorijā.
- ✓ Aizliegts izmantot reklāmas ar gaismas efektiem, bākguņņu veida efektu, skaņas un smaržas efektiem.²⁷

²⁷ Rīgas domes saistošie noteikumi Nr.77. Par reklāmu, izkārtnu un citu informatīvo materiālu izvietošanas un afišu stabu un stendu izmantošanas kārtību Rīgā.



D286. attēls. Vizuālais piesārņojums. Reklāmas un LED ekrāni pilsētas telpā.



D287. attēls. Vizuālais piesārņojums. Dažāda veida un dizaina reklāmas un afišu elementi vienā skatu perspektīvē. Operas skvērs.



D288. attēls. Vizuālais piesārņojums. Reklāmas un LED ekrāni pilsētas telpā. Marijas iela.

Afišu stabi. Afišu stendi.

- ✓ Rīgas pilsētas pašvaldības īpašumā esošiem afišu stabiem izmantot vienu, atpazīstamu dizainu.
- ✓ Afišu stabu novietojums ielas telpā plānojams labiekārtojuma joslā.
- ✓ Afišu stabu un stendu dizains iekļaujams Rīgas vēsturiska centra labiekārtojuma elementu katalogā.
- ✓ Afišu stendi nedrīkst veidot fiziskas vai vizuālas barjeras, aizsegt nozīmīgus skatupunktus vai ēkas.
- ✓ Pēc iespējas jāizmanto esošas struktūras stendu izvietojumam (piemēram, sētas konstrukcijas, žogi, ēku daļas, zemes reljefa formas utt.)



D289. attēls. RD afišu stabi. Autoru foto.



D290. attēls. RD afišu stabi. Autoru foto.



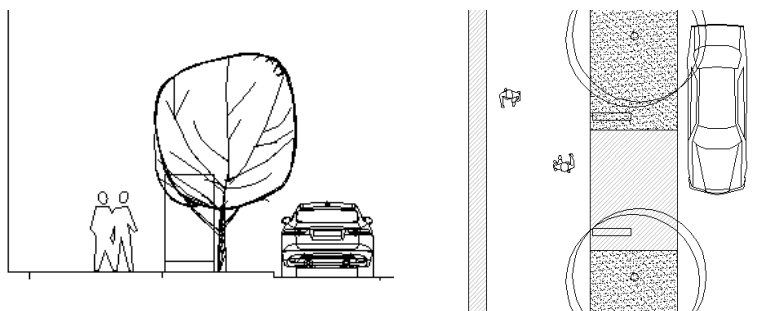
D291. attēls. RD afišu stendi. Bastejkalns. Autoru foto. X



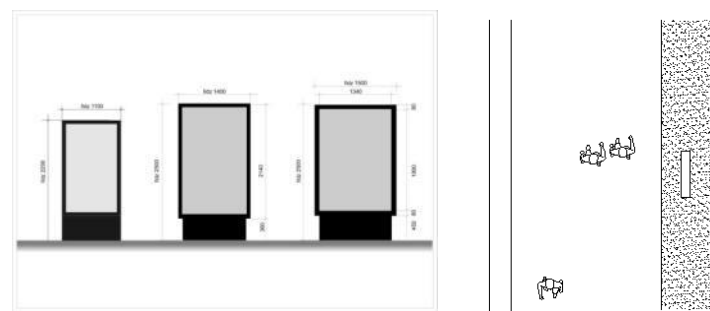
D292. attēls. RD afišu stends. Jēkaba laukums. Autoru foto.

Brīvēstāvošu reklāmas stendu izvietošanas principi ielu telpā.

- ✓ Reklāmas stendi un afišu stabi izvietojami labiekārtojuma joslās. (skat. attēlu D293)
- ✓ Reklāmas stendi nedrīkst radīt vizuālas barjeras, nedrīkst traucēt vai apgrūtināt redzamību gājējiem, velobraucējiem un autotransportam (t.sk., piemēram, redzamību izbraucot no mājas pagalma vai teritorijas).
- ✓ Brīvēstāvošs reklāmas objekts nedrīkst ierobežot gājēju kustību atrodoties ietves zonā. (skat. Attēlu D293)
- ✓ Brīvēstāvošu reklāmu maksimālās dimensijas skatīt Rīgas domes saistošajos noteikumos Nr.77.28
- ✓ Ja labiekārtojuma josla ir pārāk šaura, lai tur izvietotu reklāmas paneļus perpendikulāri kustības virzienam, Reklāmas ielu telpā izvietošanas paralēli kustības virzienam. (skat. attēlu 294)



D293. attēls. Reklāmas izvietoums labiekārtojuma joslā.

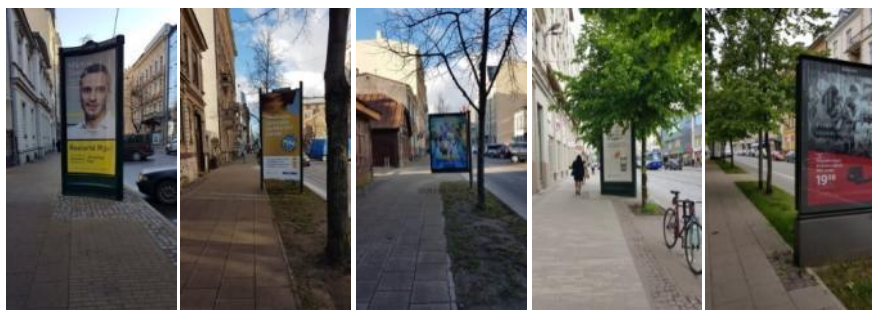


D294. attēls. Reklāmas izvietoums labiekārtojuma joslā.

- ✓ Reklāmas stendu elektrības u.c. Pieslēgumiem neizmantojot gaisa vadus.
- ✓ Reklāmu izvietoums pieļaujams pieturvietās, integrējot reklāmas paneli pieturvietas konstrukcijā.
- ✓ Reklāmas un izkārtnes uz ēku fasādēm veidojamas saskaņā ar spēkā esošajiem normatīvajiem dokumentiem.
- ✓ Skatīt arī nodaļu Vides mākslas objekti (skat. nodaļu „D.11 Vides māksla”)

28 Rīgas domes saistošie noteikumi Nr.77. Par reklāmu, izkārtnu un citu informatīvo materiālu izvietošanas un afišu stabu un stendu izmantošanas kārtību Rīgā.

Piemēri



D295. attēls. Reklāmas stabi un paneļi aizsedz ielu perspektīvi, traucē redzamību un iziet ārpus labiekārtojuma zonas traucējot gājēju plūsmu. (foto esošā situācija) **X**



D296. attēls. Reklāmas paneļu un afišu stabu novietojums labiekārtojuma joslā. Merķeļa iela.

D.10 NELIELAS BŪVES

Nodaļa papildī nama ar izvērstākiem esošiem piemēriem.

Publiskajā ārtelpā pastāv arī dažāda veida nelielas būves un struktūras, kas piedalās ārtelpu funkciju nodrošināšanā un papildināšanā. Šīs nelielās būves ir - kioski, parka paviljoni, publiskās tualetes, lelu tirdzniecības stendi un paviljoni, t.sk. tirdziņu nojumes, degvielas uzpildes stacijas.

Lai arī atsevišķos gadījumos šīs struktūras ir organiski papildinājumi apkārtējai teritorijai, kompleksa sastāvdaļa (kā piemēram, vēsturiskie parka paviljoni), prioritāri visas publiskai ārtelpai nepieciešamās funkcijas būtu izvietojamas ēku ielas fasādes pirmajos stāvos. Tā atbrīvojot publisko ārtelpu no elementu pārbagātības un arī veiksmīgi aizpildot pirmo stāvu platības ar publisku funkciju. Šādā veidā var izvietot kioskus, publiskās tualetes, nelielas tirdzniecības vietas.

Elementiem, kas tomēr parādās ārtelpā, jābūt pēc iespējas neitrāliem, kompaktas formas un neitrālas tonalitātes. To apdarē jālieto materiāli atbilstoši Rīgas vēsturiskā centra un aizsardzības zonas apbūves noteikumiem.

Funkcijas, kurām nav nepieciešami pieslēgumi inženierkomunikācijām (elektrība, ūdens, kanalizācija utt.) var izvietot arī mobilās tirdzniecības vietās.

D.10.1 Kioski un paviljoni.

Apraksts

Pilsēttelpā primāri aizņemami un izmantojami vēsturiskie kioski un paviljoni.
RVC un AZ teritorijā ir vairākas vēsturiskas kiosku un paviljonu būves.

Nosacījumi.

- ✓ Funkcijām un pakalpojumiem, ko piedāvā kioski un paviljoni ir jāatbilst un jābūt saskaņā ar konkrētās PĀ funkciju (parks, laukums, gājēju iela, ūdensmala). Šiem pakalpojumiem jāatbalsta un jāceļ konkrētās PĀ kvalitāte.
- ✓ Dažādas nelielas tirdzniecības funkcijas pēc iespējas jāparedz jau esošās apbūves ietvaros – ēku pirmajos stāvos, apbūves ielu frontē.
- ✓ Kiosku un nelielu tirdzniecības vietu izbūvei izmantojamas arī gājēju zonas zem tiltiem un apakšzemes tuneļos, lai padarītu šīs zonas drošākas un atraktīvākas. Piemēram telpa zem Vanšu tilta. (*skat. attēlu D300*)
- ✓ Atsevišķas, jaunas būves būvniecība vai novietošana paredzama tikai galējas nepieciešamības gadījumā, ja funkciju nav iespējams atrisināt citādi.
- ✓ Ja kiosku vai paviljonu būve nepieciešama, lai nodrošinātu un atbalstītu ārtelpas funkcionalitāti, tā jāprojektē stilistiski un kompozicionāli saistīta un pakārtota telpai, kurā tā atradīsies.
- ✓ Pilsētai vēlams izveidot standartizētu risinājumu kioska vizuālajam tēlam, kā arī versijas dažādiem izmēriem.
- ✓ Kioska risinājums skatāms kopā un kontekstā ar apkārtnējo publisko ārtelpu.
- ✓ Īpašās vietās var veidot specifisku vietai atbilstošu risinājumu, atkāpjoties no standartizētā risinājuma.
- ✓ Ja uz kiosku sienām paredzēti reklāmas laukumi, tad tie izskatāmi atbilstoši reklāmas paneļu izvietojuma principiem. (*Skat. nodaļu „D.9 Reklāmas un afišu stendi”*)

Piemēri



D297. attēls. Vērmānes dārza kioski



D298. attēls. Vērmānes dārza kioski



D299. attēls. Vērmānes dārza kioski



D300. attēls. Perspektīva vieta izbūvei zem tilta telpas. Pils laukums.



D301. attēls.



D302. attēls.



D303. attēls. Kronvalda parka kioski,
Elizabetes ielā.



D304. attēls.

D.10.2 Publiskās tualetes.

Apraksts

Publiskās tualetes Rīgā bijušas problemātisks temats. Gan to nepietiekamas esamības dēļ, gan nepieejamības un sliktā tehniskā stāvokļa vai nepietiekamā tīrības līmeņa dēļ. Regulārais vandālisms un bezpajumtnieku uzvedība ir lieguši iedzīvotājiem pilnvērtīgi izmantot jau esošās izbūves, prasījuši lielu resursu uzturēšanai un atjaunošanai. Rīgas centra teritorijā ir vairākas būves, kas jau vēsturiski pildījušas publiskās tualetes funkcijas, bet ne visas to turpina darīt šodien.

Lielā noslodze, lietotāju nevērīgā attieksme un citi tamlīdzīgi faktori šādu būvju veidošanā prasa lietot gan ārkārtīgi noturīgus materiālus, gan pārdomātus dizaina risinājumus. Mūsdienu augošās higiēnas prasības un veselības riski blīvi apdzīvotā pilsētvidē liek būtiski pārdomāt un ieviest jaunas metodes publisko tuaļu dizainā.

Publiskās tualetes pilsētas telpā jāparedz kā vienmēr visos laikos pieejams pakalpojums. To novietojumam jābūt atbilstošam cilvēku plūsmām, darbībām un paradumiem. Pilsētas publisko tuaļu dizainam jābūt pēc iespējas vienotam un viegli uztveramam visā RVC teritorijā.

Novietojumu esošām un perspektīvām tualetēm RVC un AZ teritorijā skat. Rīgas vēsturiskā centra un ta aizsardzības zonas teritorijas plānojumā.²⁹



D305. attēls. Publiskās tualetes RVC un AZ teritorijā. Avots <https://mvd.riga.lv/nozares/vides-parvalde/publiskas-tualetes/>

²⁹ Rīgas vēsturiskā centra un ta aizsardzības zonas teritorijas plānojums.p 10.4.4. 5.tabula.

Nosacījumi

Kritēriji publisko tualetu novietošanai³⁰

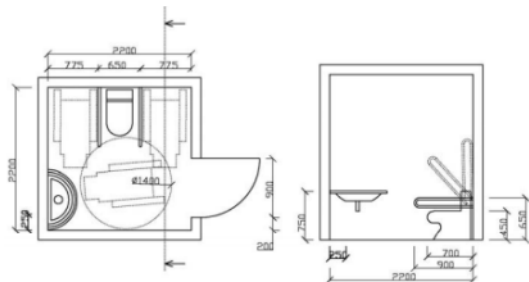
- ✓ Publiskajām tualetēm jābūt visu publisko parku funkcionālajā programmā.
- ✓ Publiskajām tualetēm jābūt visu lielāko un vairāk apmeklēto laukumu un skvēru vai to
 - tiešā tuvumā esošo ēku funkcionālajā programmā.
- ✓ Publisko tualetu izbūve jāsaista ar pazemes publisko autonovietņu izbūvi.
- ✓ Publisko tualetu izbūve vai ierīkošana veicama pie RVC ielām ar visdzīvāko gājēju plūsmu. (Brīvības, Tērbatas, Kr.Barona, Dzirnavu)
- ✓ Nav pieļaujama tipveida vai īsaicīgas lietošanas pārvietojamo tualetu izvietošana pastāvīgai lietošanai ārpus pasākumu rīkošanas laika.
- ✓ Kur tas iespējams, telpas publisko tualetu izvietojumam jāmeklējamas jau esošās būvēs vai saistīti ar esošām struktūrām un būvapjomiem. Piemēram, - ēku pirmie stāvi un pagrabstāvi (ja iespējams nodrošināt vides pieejamības prasības), gājēju tuneļi, bloķējot kopā ar citām mazām būvēm – kioskiem, paviljoniem.
- ✓ Visu publiski pieejamu ēku sastāvā jābūt iekļautām publiskajām tualetēm.

Kvalitātes

- ✓ Ērta piekļūšana un obligāta vides pieejamības prasību ievērošana³¹
- ✓ higiēnisku apdares materiālu lietojums
- ✓ pretvandālisma pasākumi dizainā un materiālos
- ✓ Ergonomisks plānojums
- ✓ dizains un materiāli, kas nodrošina vieglu kopšanu
- ✓ energoefektīvi apgaismojuma un citu elektroierīču risinājumi
- ✓ ja iespējams, izmantot dienas gaismu telpā, tā samazinot nepieciešamību pēc mākslīgā apgaismojuma
- ✓ kur iespējams, izvietot arī ērtības vecākiem ar bērniem, īpaši parku un rotaļu laukumu tuvumā
- ✓ ūdens maisītāja, poda skalojamās kastes iedarbināšana ar sensoru, nepieskaroties
- ✓ Vēlama automātiska durvju vēršana
- ✓ Vēlams savienot funkcijas radot blakus vairākus labiekārtojuma elementus. (*Skat. attēls D310*)

³⁰ Rīgas vēsturiskā centra un ta aizsardzības zonas teritorijas plānojums.p 10.4.4.

³¹ Vides pieejamības vadlīnijas publiskām būvēm un telpām un publiskajai ārtelpai.



D306. attēls. Minimālās prasības tualetēm, lai nodrošinātu vides pieejamības prasību izpildi Avots: LVS standartu projekts
http://www.videspieejamiba.lv/lat/pieejama_vide_attelos/iekstelpas/tualete/



D307. attēls. Nerūsoša tērauda iekārtas ar drošību pret bojāšanu.



D308. attēls. Tipveida publiskā tualete. Brīvības iela pie Dailes teātra.



D309. attēls. Tipveida publiskā kanālmalā pie Bastejkalna.



D310. attēls. Schleifer & Milczanowski Architekci projektētā publiskā tualete ar iespēju novietot velosipēdu Gdanskā, Avots: Archidaily https://www.archdaily.com/284996/public-toilet-unit-schleifer-milczanowski-architekci?ad_source=search&ad_medium=search_result_all

D.10.3 Ielu tirdzniecība.

Apraksts

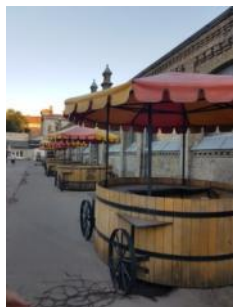
Ielu tirdzniecība un tirdziņi ir ne tikai svētku un gadskārtu tradīcija un neatņemama sastāvdaļa, bet var būt arī nozīmīgs vidi revitalizējošs instruments. Vēsturiski tirgus laukumi bijuši neatņemama pilsētas dzīves satāvdaļa, kas vēl šodien redzams pilsētas auduma struktūrā. Tirdziņus var organizēt tam vēsturiski iedibinātās vietās vai izmantot neattīstītu vai neapgūtu teritoriju iedzīvināšanai.

Ielu tirdzniecība, lai kur arī notiktu, vienmēr rada ap sevi lielu ļaužu pulcēšanos un plūsmas, kā arī vēl virkni blakusparādību.

RVC un AZ teritorijā atrodas divas vēsturiskas tirgus teritorijas – Centrāltirgus un Matīsa tirgus, kas vērtējamas atsevišķi kā īpašās teritorijas (*skat. nodaļu „D.12 Iabiekārtojuma elementi īpaša rakstura telpās”*). Katrai tirgus teritorijai ir spēcīga vērsture un identitāte un katrai no tām izstrādājams savs iabiekārtojuma elementu (t.sk. tirdzniecības stendu) kods atbilstošs individuālajam raksturam.

Tradicionālo tirdziņu norises vietas Rīgas vēsturiskajā centrā:

- Rātslaukums;
- Doma laukums;
- Līvu laukums;
- Esplanāde;
- Vērmanes dārzs;
- Kronvalda parkā pie Kongresu nama;
- 11.novembra krastmala;
- Spīķeri



D311. attēls. Tirdzniecības stends Matīsa tirgū. Autoru foto.



D312. attēls. Tirdziņš Doma laukumā.



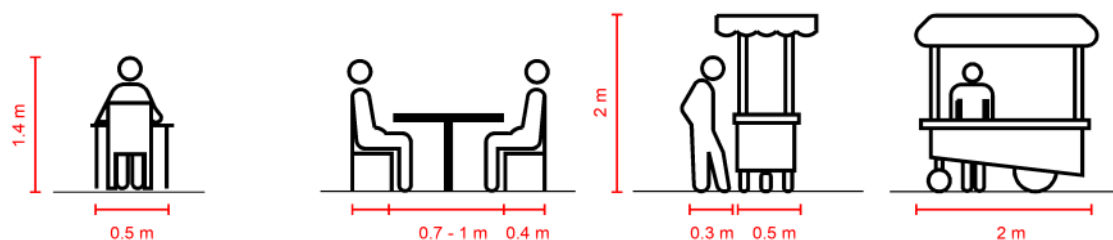
D313. attēls. Suvenīru tirdzniecības Līvu laukumā.



D314. attēls. Tirdzniecība pie Pēterbaznīcas. Autoru foto.

Nosacījumi.

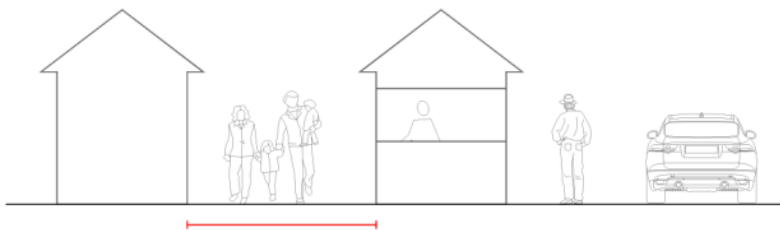
- ✓ Kārtība kādā saskaņojama ielu tirdzniecība paredz Rīgas domes saistošie noteikumi Nr.198 Par kārtību, kādā tiek saskaņota un organizēta ielu tirdzniecība, Ministru kabineta noteikumi Nr.44032
- ✓ Izvietojot ielu tirdzniecības vietu kādā teritorijā, jāizvērtē vietas kapacitāte, tās un tuvējās apkārtnes spēja iekļaut nepieciešamās kvalitātes un funkcijas.
- ✓ Šauras un ierobežotas vietas nav piemērotas tirdzniecības izvietošanai, tā kā nespēs ietvert palielinātas gājēju plūsmas un radīs nevajadzīgus šķēršļus.
- ✓ Plānojot tirdzniecības vietas, jāņem vērā ne tikai paši tirdzniecības paviljoni, bet arī pircēju zonas, apkalpošanas un piegādes zonas lielums.
- ✓ Veidojot Gājēju ielas un tirdzniecības zonas jāņem vērā tas, ka gājēji ne vien pārvietosies vienā virzienā, bet vēlēsies apstāties, apsēsties, iepirkties, tirgoties utt., tāpēc nepieciešams atvēlēt vietu visām šīm aktivitātēm. Attēlā (*skat. attēlu D315*) redzami minimālie platumi veiksmīgas komercdarbības – āra kafejnīcas un restorāni, tirdzniecības stendi – nodrošināšanai.



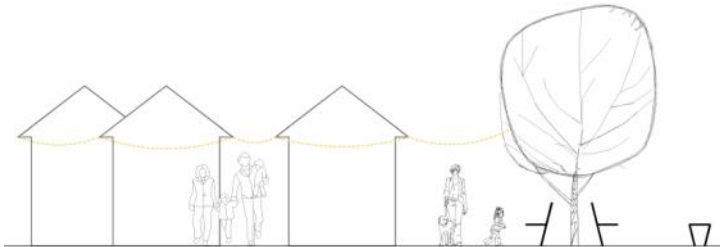
D315. attēls. Minimālie platumi komercdarbības nodrošināšanai. avots : Global Street Design Guide

- ✓ Vietās, kur tirdzniecība plānota vai prognozēta regulāri, jāparedz atbilstošs tehnisks aprīkojums – elektrības pieslēgumi (*skat. nodaļu „D.3.8 Elektrības pieslēgumi pilsētā*), ūdens pieslēgumi.
- ✓ vēlams arī uzstādīt dzerama ūdens krānu (*skat. nodaļu „D.3.5 Dzeramā ūdens krāni*) – gan apmeklētāju, gan tirgotāju ērtībai.
- ✓ Šajās teritorijās arī jau laikus jāparedz vairāk atpūtas mēbeļu – soliņu, galdu un atkritumu urnas.
- ✓ Arī citi labiekārtojuma elementi var tikt dizainēti tā, lai kalpotu arī kā sēdēšanas mēbeles – apmales, atbalsta sienas, kāpnes, koku aizsargrežģi utt.
- ✓ Apstādījumu īpatsvars arī ir būtisks zonās, kur notiek ielu tirdzniecība. Koki dod dabisku pavēni, apstādījumi nodrošina patīkamu mikroklimatu un piedod estētisku kvalitāti telpai.

32 Ministru kabineta noteikumi Nr.440 „Noteikumi par tirdzniecības veidiem, kas saskaņojami ar pašvaldību, un tirdzniecības organizēšanas kārtību”, II. Ielu tirdzniecības organizēšana.



D316. attēls. Jāparedz pietiekams platums gan pircēju pārvietošanās un iepirkšanās zonai, gan piegādes un preču izkraušanas zonai.



D317. attēls. Apstādījumi un labiekārtojuma elementi ir būtiska sastāvdaļa veiksmīgam tirdzniecības vietu plānojumam.

- ✓ Sezonālās tirdzniecības vietas veidojamas ērti uzmontējamas un novācamas. Dizains jāveido piemērots vairākkārtējai uzstādīšanai (savienojumi, izmantotie konstruktīvie un apdares materiāli)
- ✓ Pastāvīgās tirdzniecības vietas - ērti transformējamas un aizveramas, aizslēdzami elementi, kas arī aizvērtā veidā ir estētiski ārtelpas elementi.
- ✓ Tirdzniecības paviljoni vai stendi jāveido pēc viena dizaina koda, atbilstoši vietai, tēmai.
- ✓ Noderīgi veidot identitāti tirgus vietai vai arī sezonālajam pasākumam (Ziemassvētku, Miļeļdienas tirdziņš).
- ✓ Dizains regulārajiem tirdziņiem – Ziemassvētkos, Jāņos utt., izvēlams konkursa kārtībā nosakot augsvērtīgāko māksliniecisko piedāvājumu, kas atbilstu gan vietas kontekstam gan tirgus raksturam.
- ✓ Reizēs, kad nav iespējams vienādu universālu tirdzniecības vietu lietojums, paredzamas vismaz kopīgu gabarītu vadlīnijas un krāsu kods.
- ✓ Mobilās tirdzniecības vietas - busiņi, auto, ratiņi vērtējami līdzīgi kā stacionārie tirdzniecības stendi. Izvērtējami konkrētās vietas gabarīti – lai tie neaizsegtu kādu būtisku skatu punktu vai eksponējamu ēkas fasādi. Krāsu un dizaina risinājumam jāatbilst konkrētās novietnes specifikai.

D.10.4 Degvielas uzpildes stacijas.

Apraksts.

Degvielas uzpildes stacijas ir primāri autotransportu apkalpojoša infrastruktūra. RVC un AZ atrodas vairākas degvielas uzpildes stacijas, ne vienmēr šādai apkalpojošai funkcijai piemērota vietā. Prasības degvielas uzpildes stacijām RVC teritorijā atrodamas RTIAN .33 Tipiskai uzpildes stacijas būvju stilistikai ir vidi degradējošs raksturs, kas nav pieņemams pilsētas centra un jo vairāk vēsturiskā centra apbūvē. Tādēļ pilsētas centrā esošajām degvielas uzpildes stacijām jātransformējas urbānai videi atbilstošākā viedolā.

Degvielas uzpildes stacijām, īpaši vēsturiskajā centrā, ir jāpielāgojas un jāintegrējas pilsētas apbūves struktūrā un stilistikā.

Nosacījumi.

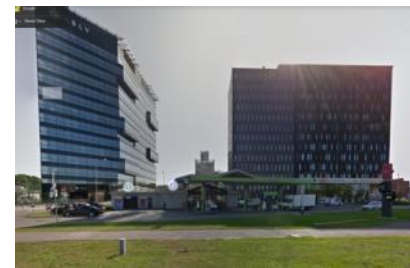
- ✓ Uzpildes stacijas vēsturiskajā centrā neveido tradicionālā veidā ar plašiem stāvlaukumiem, bet minimālā veidā piedāvājot uzpildes pakalpojumus.
- ✓ Degvielas uzpildes stacijās, kur to atļauj vieta, jāparedz vairākas pakalpojuma funkcijas – gan elektrouzlādes stacijas (*skat. nodaļu „D.3.7 Elektro-uzlādes punkti”*), gan apkopes punkti velosipēdiem (*skat. nodaļu „D.8. Velonovietnes”*) un citiem mikro transporta līdzekļiem.
- ✓ Jāizvēlas elektronisko norēķinu formas, kas ļauj uzpildes staciju apjomiem būt pēc iespējas mazākiem.
- ✓ Jāizvairās no tradicionālā noformējuma veida ar lieliem reklāmas laukumiem tīkla zīmola krāsās. Jāievēro tie paši principi noformējumā, kas tiek piemēroti fasāžu izkārtnēm atbilstoši konkrētās vietas nosacījumiem.



D318. attēls. Degvielas uzpildes stacija Eksporta ielā.



D319. attēls. Degvielas uzpildes stacija Citadeles ielā.



D320. attēls. Degvielas uzpildes stacija Skanstē.



*D321. attēls. Arhitektu biroja COBE koncepts
nākotnes uzlādes stacijai pilsētvidē.*



*D322. attēls. Degvielas uzpildes stacija. Arhitektu
birojs SAD.*



*D323. attēls. Degvielas uzpildes stacija Gruzijā.
Arh. Giorgi Khmaladze.*

D.11 VIDES MĀKSLA

Apraksts

Art's primary social function is to define the communal self, which includes redefining it when the community is changing.

Thomas McEvelley

Mākslas objektu iedzīvināšana pilsētas telpā ir ne tikai fiziska darbība, bet arī sabiedrību veidojošs process.

Tēlniecības un vides mākslas objekti bagātina publiskās ārtelpas ainavu un ir būtisks elements augstvērtīgas publiskās ārtelpas veidošanā. Augstvērtīgi vides mākslas objekti dod emocionālu un estētisku papildinājumu vietas atmosfērai, kā arī veido pilsētas identitāti. Caur vides elementiem iedarbīgā veidā tiek nodota informācija par vietas vērtībām un iespējams vēst sabiedrības fokusu uz kādām noteiktām tēmām. Māksla ir instruments, kas iedvesmo un motivē. Vides mākslas elementi atstāj pozitīvu iespaidu gan uz sociālo, gan ekonomisko vidi. Māksla pilsētvidē ieintrigē un iesaista cilvēkus neļaujot tiem noslēgties no pārējās sabiedrības un tās procesiem, veido piederības sajūtu.

Mūsdienu mākslas paņēmieni un pieeja ir būtiski mainījušies. Mākslas objekts vairs nav tikai skulptūra vai piemineklis un mākslas objekts vairs netiek veidots tikai aplūkošanai. Māksla ir tapusi arī taustāma, piedzīvojama, lietojama, pat saklausāma, sadzirdama un saojāma. Jaunās dimensijas kādās varam piedzīvot vides mākslas darbus ne tikai piedāvā daudz jaunu iespēju kā atdzīvināt publisko telpu un pilsētu, bet arī rada izaicinājumus – kā šādas jaunas prakses sadzīvos ar vēsturisko kontekstu Rīgas centra teritorijā.

Mākslas objektu un arhitektūras saistība ir vienmēr pastāvējusi, taču arvien mainīgās attiecībās.

Rīgas Vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojumā paredzēts, ka Rīgas dome atbalstīs pilsētvides estētiskās kvalitātes līmeņa celšanu, panākot likumdošanā noteiktā kārtībā prasību, ka RVC un tā AZ jauncelāmām publiskām un pakalpojumu ēkām vismaz noteiktu % apmērā no ēkas tāmes izmaksas jāizmanto mākslas un dizaina elementu izvietošanai ēkai piegulošā publiskā ārtelpā.³⁴ Tas viennozīmīgi būtu solis augstvērtīgas pilsētvides veidošanas virzienā.

Plānotās tēlniecības objektu izvietošanas vietas rādītas Rīgas Vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojumā.

Vides mākslas elementi ir:

- Pieminekļi;
- Piemiņas zīmes;
- Vides mākslas objekti, t.sk. grafiti;
- Instalācijas, īslaicīgi mākslas objekti (t.sk. dažādu festivālu un psākumu ietvaros);
- Informācijas elementi.

³⁴ Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums p.10.4.3.

Nosacījumi.

- ✓ Mākslas darba vai piemiņas zīmes novietošanai jāņem vērā vietas kultūrvēsturiskais un ideoloģiskais konteksts.
- ✓ Tēlniecības objektu novietojums izvērtējams ņemot vērā katras vietas pilsētībūvnieciskos, ainaviskos un funkcionālos aspektus. Izvērtējams vai objekta novietošana atbilst kopējām sabiedrības interesēm un nerada pārlieku ideoloģisku slogu un piesātinājumu publiskai ārtelpai.
- ✓ Īslaicīgo vides objektu novietojumam jābūt labi pārdomātam, izvērtējot vietas kontekstu un darba atbilstību tam, līdzīgi kā pastāvīgajiem objektiem.
- ✓ Telpas mērogs, tajā esošie elementi, skatu punkti un perspektīves ir jāizvērtē pilnā mērā plānojot jaunu mākslas objektu.
- ✓ Novietojot mākslas objektu pilsētvidē, māksliniekam jāsadarbojas ar arhitektu rūpīgi pārdomājot objekta novietojumu un labiekārtojumu tam apkārt.
- ✓ Iesegums, apkārt esošie labiekārtojuma elementi, apstādījumi, apgaismojums – ir elementi, kam organiski jāsadzīvo ar vides objektu un jāatbilst tā koncepcijai.
- ✓ Katram mākslas objektam ir būtiski definēt tā uzturēšanai un apkopei nepieciešamos darbus un vienoties par to nodrošināšanu jau projektēšanas procesā. Kā arī nepieciešams definēt un vienoties par tā demontāžas un attiecīgi vietas sakopšanas darbiem un to nodrošināšanu, ja mākslas objekts izvietots uz noteiktu laiku.
- ✓ Jaunajiem objektiem noteikti nepieciešams definēt darbības un atbildīgos - to uzturēšanas prasības un režīmu, tehniskās prasības tā novietošanai (izgaismošana, elektrības pieslēgums, ūdens pieslēgums).
- ✓ Īslaicīgajiem objektiem nepieciešams definēt darbības un atbildīgos – to uzstādīšanas specifiku un nepieciešamās tehniskās prasības, uzturēšanas režīmu un darbības, demontēšanas darbības pēc ekspozīcijas beigām, tai skaitā atjaunošanas darbus tā novietnē, ja tādi nepieciešami (piemēram zāliena vai bruģa atjaunoša objekta vietā utt.)
- ✓ Informācijas (ne tehniskā aprīkojuma) elementi, tādi kā notikumu vai vietu rādītāji, uzstādāmi pie intensīvi izmantojamām atklātām vietām – ieejām parkos vai skvēros. Informācijas zīmes aprīkojamas arī ar informāciju Braila rakstā. Ja vietas attīstības vēsturē izceļams īpašs stāsts, vieta sabiedrības atmiņā vai ikdienas notikumos tiek kā īpaši asociēta, iespējams iestrādāt vai atainot vēstījumu ar labiekārtojuma elementu individuālu dizainu vai ieseguma rakstos.
- ✓ Vides mākslas objektu un funkcionālu, ikdienišķu elementu sintēze ir apsveicama un piešķir telpai radošumu un pārsteiguma momentu. (*Skat. Attēlu D332*)
- ✓ Jautājums par grafiti kā vides mākslas izpausmi nav bijis viennozīmīgs. Taču skaidri nodalot kas ir vides māksla un kas vandālisms (vandālisms – grafiti realizācija bez īpašnieka atļaujas), pilsētvidē iegūst vēl vienu ekspresīvu un potenciālu mākslas izpausmes veidu. Dodot iespēju grafiti mākslai realizēties legāli, atļauti, tiks samazinātas arī ar šo izpausmi saistītās negatīvās sekas – nekontrolēta un nevēlama ēku un plakņu apzīmēšana pilsētas teritorijā. Rīgas centra brandmūru plaknes ir piemērota platforma šādām izpausmēm. Kā veiksmīgākie piemēri radzami festivāla „Blank Canvas” laikā tapušais zīmējums „Saule, Pērkons, Daugava” Tallinas ielā (aut. Kiwie, Rudens) (*Skat attēlu.D335*)

- ✓ Vides mākslas objektiem, īpaši īslaicīgiem darbiem dažādos festivālos var tikt izmantoti skaņas un gaismas efekti. Taču šīs izpausmes jāplāno un jāanalizē to ietekme uz apkārtni (skaļums, gaismas intensitāte, laika posms, kurā darbojas efekti utt.), lai neveidotu satiksmes drošības apdraudējumus vai netraucētu iedzīvotājiem. (*Skat. attēlu D334*) Novietojums attālāk no dzīvojamām ēkām un ierobežots darbības laiks ir risinājums.

Piemēri



D324. attēls. 2 Raiņi, tēln. Aigars Bikše. Laukums pie Nacionālās Bibliotēkas. Autoru foto.



D325. attēls. Vides objekts Mala. Aut. Brigita Zelča-Aispure. Viesturdārzs.



D326. attēls. Skulptūra Rīdzinieki. Tēln. Ģirts Burvis. Pērnavas, Valmieras un A. Deglava ielas krustojumā.



D327. attēls. nīderlandes vēstniecības dāvinājums Latvijas neatkarības atjaunošanas gadadienā. Esplanāde.



D328. attēls. Londonas Dienvidu krastmala (foto L. Zaļā)



D329. attēls. segumā integrēta informācija (no internetā pieejamiem materiāliem)



D330. attēls. Piemineklis gleznotājam Kārlim Padegam. Tēln. Gotlībs Kaņeps, Andris Vārpa. Arh. Arno Heinrichsons. Merķeļa iela, iepretim Rīgas



D331. attēls. Piemineklis fotogrāfam Filipam Halsmanam (1906-1979). Tēln. Grigorijs Potockis. Skārņu ielā 10/12, pie Dekoratīvās mākslas un dizaina muzeja ēkas sānu fasādes.



D332. attēls. Vides objekts Šaha galdiņš Vērmanes dārzā.



D333. attēls. Vides objekts – rotaļu laukums „Labirints”. Tēln. Liene Mackus. Pie Doma baznīcas. Autoru foto



D335. attēls. Lielformāta grafiti „Saule, Pērkons, Daugava” Tallinas ielā. aut. Kiwie, Rudens. Tapis festivāla “Blank canvas” laikā.



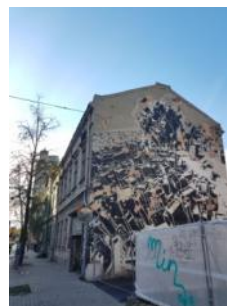
D336. attēls. Mikropilsonis. Robert1s books, Dzirnāvu ielā. Autoru foto

Latviešu biedrības namam.

Autoru foto.



D334. attēls. Vides objekts „Goda vārti” Brīvības ielā. Autoru foto



D337. attēls. Brandmūra grafiskai noformējums. Kaņepes kultūras centrs, Skolas ielā. Autoru foto

D.12 LABIEKĀRTOJUMA ELEMENTI ĪPAŠA RAKSTURA TELPĀS (sadaļa tiks papildināta, detalizējot visas īpaša rakstura telpas)

Tā pat kā būtiski atšķiras katras īpašās teritorijas apbūves raksturs un struktūra, ta arī atšķirsies īpašo teritoriju labiekārtojuma element raksturs, materialitāte un dizains. Mazstāvu koka apbūves kontekstā (Ķīpsalā un Grīziņkalnā) būs piemēroti citi ieseguma un labiekārtojuma elementi kā jaunās attīstības rajonā Skanstē vai Vecrīgas vecpilsētas šaurajās ieliņās. Tāpat Krastmalas un Bulvāru loka teritorijās, kur dominē bagātīgas apstādījumu teritorijas, darbojas pavisam citi uzstādījumi labiekārtojuma funkcijām. Aprakstu par īpašajām teritorijām *skat nodaļā "D.12 Labiekārtojuma elementi īpaša rakstura telpās."*

Apstādījumi

Gājēju ielās, pasāzās Vecrīgas publiskā ārtelpā apstādījumu izveides principi no pārējā RVC principiem galvenokārt atšķiras ar ārtelpas mērogu un limitēto telpu ielu stādījumiem, kā arī lielo ielu kafejnīcu koncentrāciju, tāpēc atšķirībā no pārējā RVC tur rekomendējam pastiprinātu apstādījumu veidošanu augu konteineros un puķu kastēs pie ēku logiem.

Iesegumi

- ✓ Īpaši rūpīgi jāprojektē Vecrīgas ielu un laukumu segumus. Tos pārveidojot, jāņem vērā vēsturiski veidotos ielu profilus un izmantots materiāls.
- ✓ Vecrīgā ir lielāka dabīga akmens iesegumu koncentrācija nekā citur RVC, kas būtu saglabājams un rekomendējams, taču ielu segumu rekonstrukciju gadījumā autentisku risinājumu pielietojumam jābūt līdzsvarā ar ērtas pārvietošanās iespējām un vides pieejamības prasībām.
- ✓ Vecrīgas publiskajā ārtelpā jāizvairās no standarta betona bruģa. Ieteicamie betona ieseguma materiāli ir skalotas, abrazīvas virsmas, vecināta dizaina betona bruģis, ietvēs ieteicams izvairīties no betona bruģa ar fāzēm un distanceriem.
- ✓ Vecrīgā priekšroka jādod dabīgā akmens (dažādi granīta veidi) un dedzināta mala (klinkera) bruģi. Klinkers ir estētiski ļoti piemērots un augstvērtīgs ieseguma materiāls ietvēm vēsturiskā vidē, iespējams maz izmantots tā salīdzinoši augstāku izmaksu dēļ nekā betona bruģakmenim. Klinkeram ir dažādas priekšrocības: neapleido pie 0 grādiem, lēni nodilst, ir ar augstu salizturību, ilgi saglabā labu izskatu.
- ✓ Vecrīgas ielās jā saglabā vēsturiskais, kaltais ("zviedru") bruģis. Lai nodrošinātu gājēju pārvietošanas komfortu un vides pieejamību, ieteicams ietvēs izvairīties no vidēja izmēra skaldītā akmens bruģa pielietošanas. Nelīdzenas virsmas materiālu izmantošana ir pieļaujama ēku fasādēs joslā.
- ✓ Vecrīgas ielas ietvēs nav organizējamās pēc brīvas kustības principa to nestandarta platuma dēļ.
- ✓ Ielās ar apaļakmeņu bruģa segumu, šauru ietvju apstākļos būtu pieļaujama kaltā (zviedru) bruģa joslas izveidošana brauktuvē gājēju vajadzībām. Taču priekšroka jādod klinkeram un zāģētas, dedzinātas vai bučardētas dabīgā akmens plāksnēm.
- ✓ Akmens segumu ielās brauktuves un ietves norobežošanai jācenšas izmantot tikai dabīgā akmens ielas apmales ar fāzētu augšējā stūra malu, vai sīkakmeņu piebruģi (*ref A. Treicis*).
- ✓ Saglabājot Vecrīgas ielas vēsturiski veidotos iela sprofilus, jānodrošina vides pieejamība, ierīkojot brauktuves vai ietves daļa glūda seguma materiāla komforta joslas (*attēls X*)

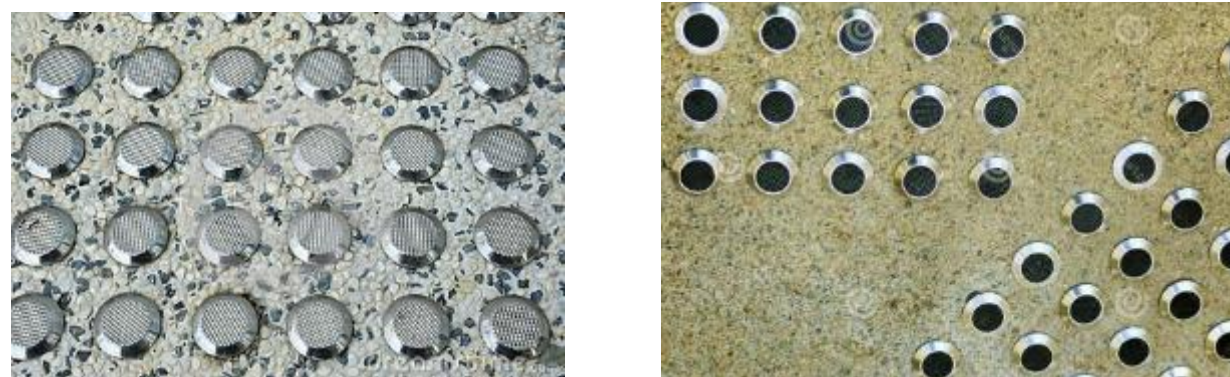
- ✓ Ielās, kurās ir pikļūve pie sabiedriskiem objektiem (muzējies, iestādēm, skolām), jāveido gluda ieseguma joslas tā, lai nodrošinātu pārvietošanas komfortu visām sabiedrības grupām.
- ✓ Vecrīgas laukumos segumu risinājumi izstrādājami ar būvprojektu vai apliecinājuma kārti nodrošinot līdzsvaru starp vēsturisko seguma materiālu un pārvietošanas komfortu.
- ✓ Vecrīgā nav pieļaujami seguma atjaunošanas darbi, neizstrādājot seguma rakstu detalizāciju un izmantojamo materiālu specifikāciju.

Vecrīgas publiskajā ārtelpā rekomendējamo granīta ieseguma materiālu piemēri

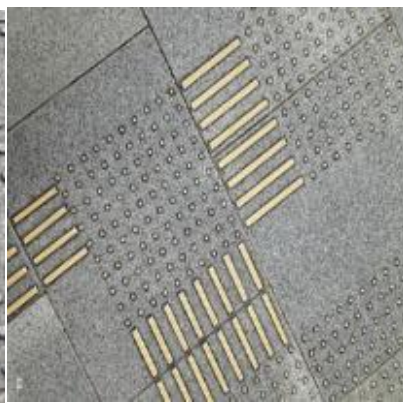


D338. attēlu grupa. (no internetā pieejamiem materiāliem) Granīta bruģis ar dažādu virsmas apstrādi.

Vecrīgas publiskajā ārtelpā rekomendējamie vides pieejamību organizējošo taktilo materiālu piemēri:



D339. attēlu grupa. (no internetā pieejamiem materiāliem)



D340. attēlu grupa. *(no internetā pieejamiem materiāliem)*

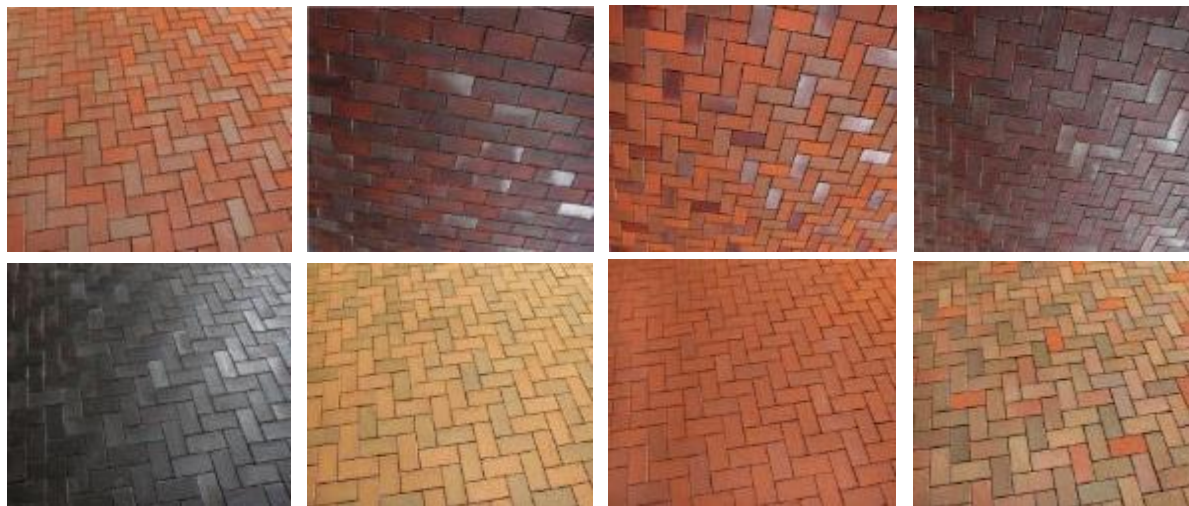
Piemēri

Vecrīgas publiskajā ārtelpā rekomendējamo betona bruģakmeņu piemēri



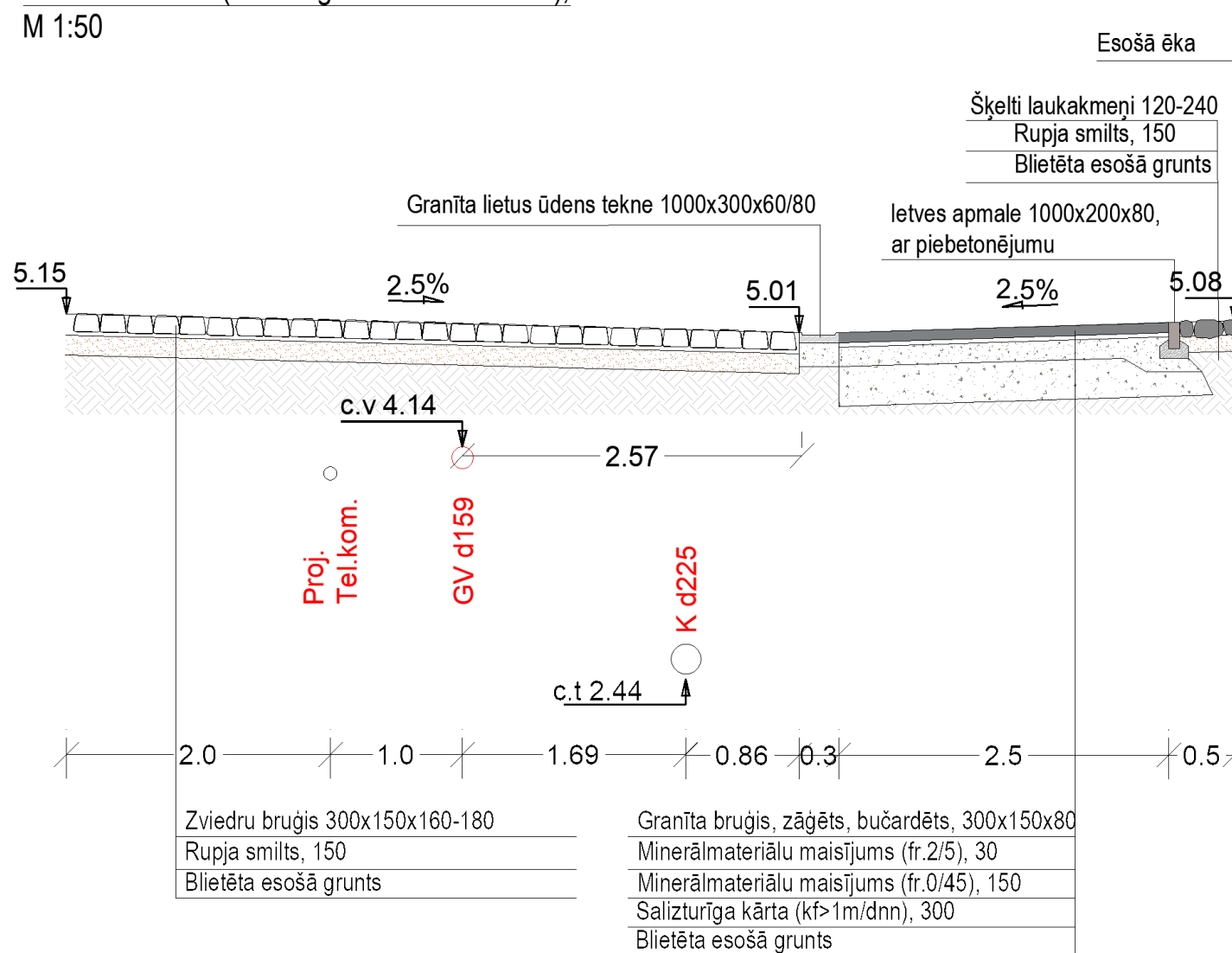
D341. attēlu grupa. (no internetā pieejamiem materiāliem)

Vecrīgas publiskajā ārtelpā rekomendējamo klinkera bruģakmeņu piemēri



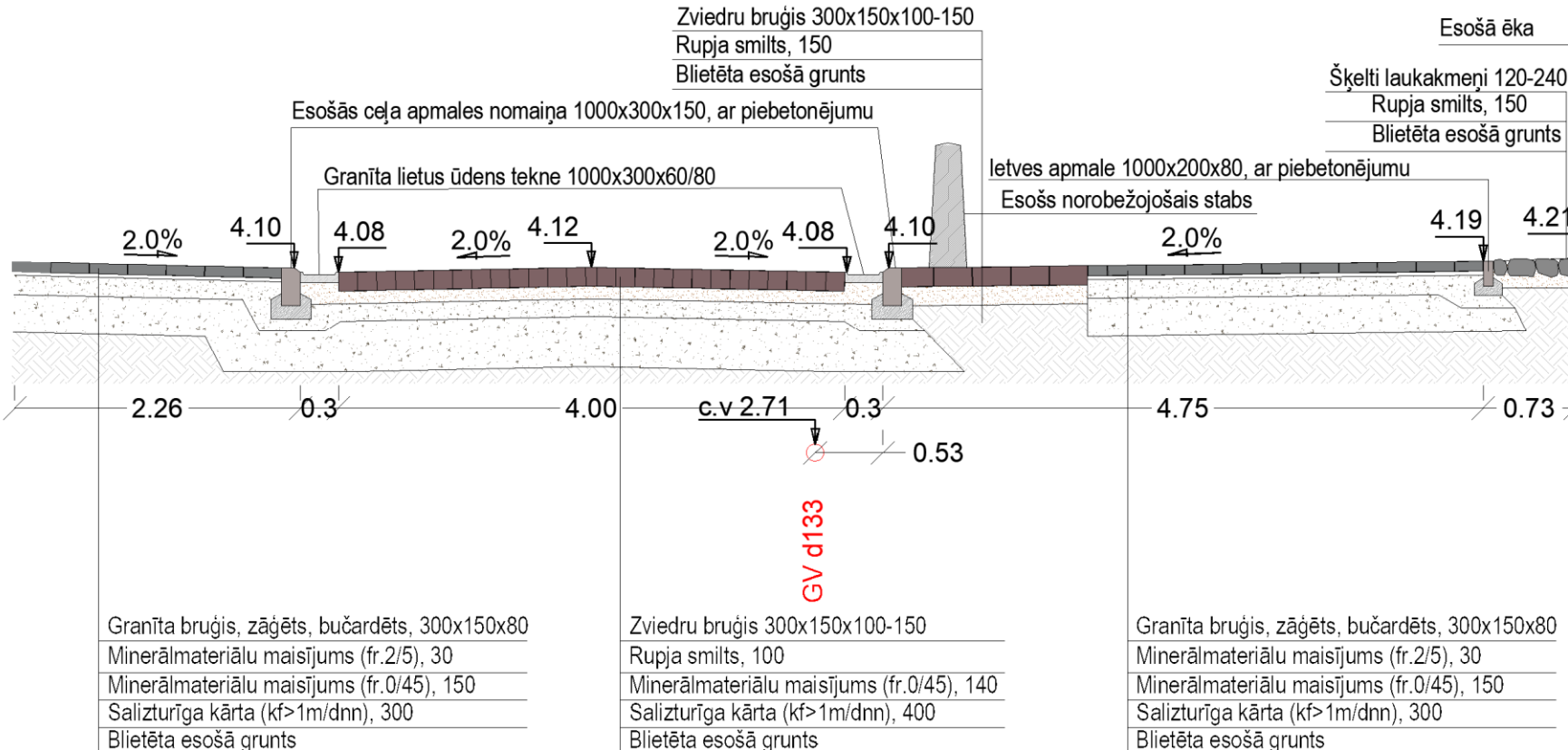
D342. attēlu grupa. (no internetā pieejamiem materiāliem)

GRIEZUMS E-E (ar tīklu guldīšanas atzīmēm),
M 1:50



D344. attēls.

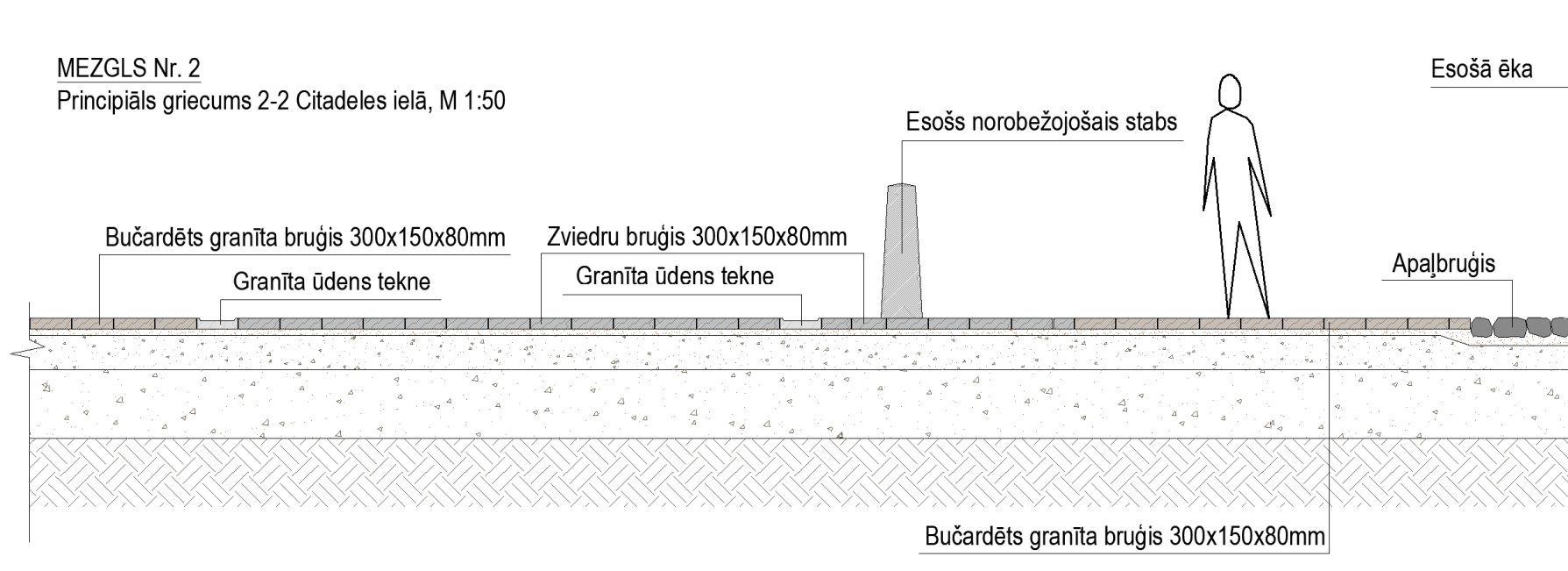
M 1:50



D345. attēls.

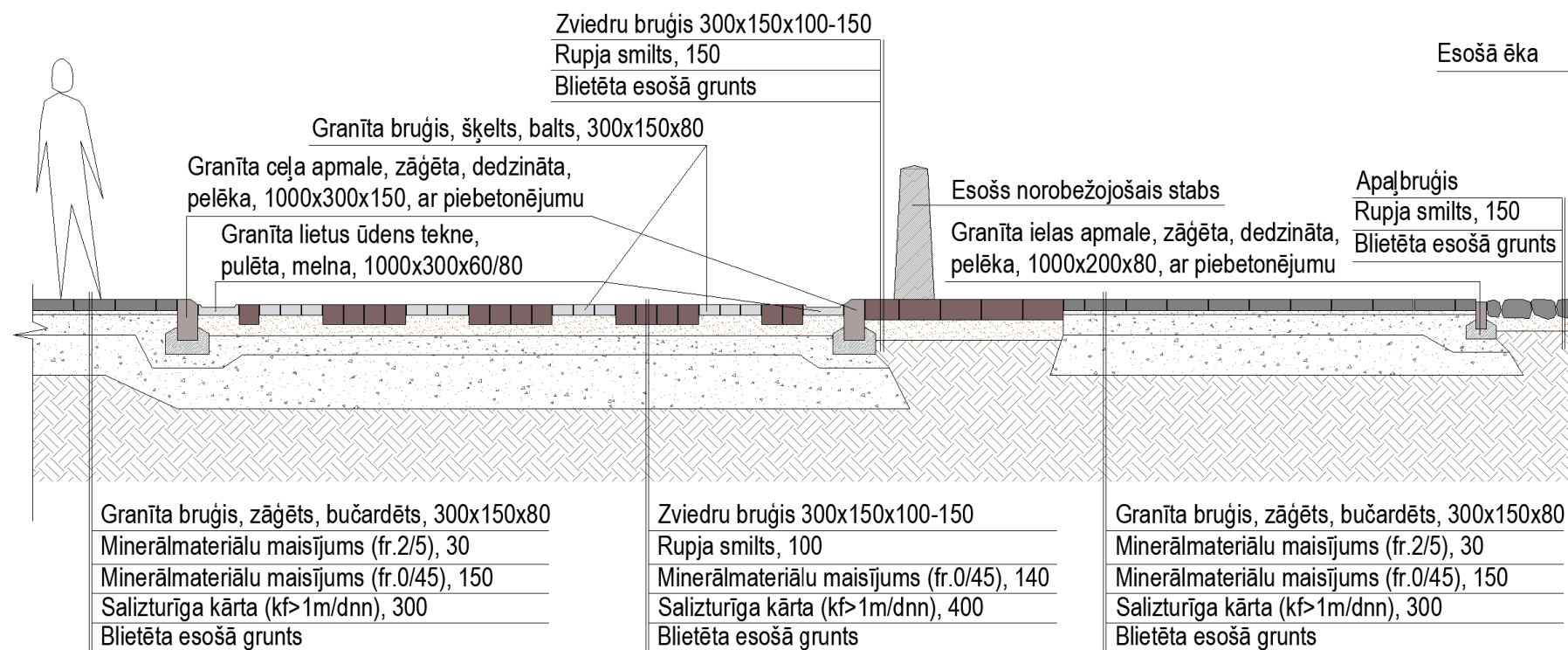
MEZGLS Nr. 2

Principiāls griezumums 2-2 Cīdadeles ielā, M 1:50



D346. attēls.

PRINCIPIĀLS GRIEZUMS 1-1,
M 1:50



D347. attēls.



D348. attēlu grupa. Viļņa, Tallina, Kopenhāgena

Apgaismojums

Pilsētas apgaismojuma sistēmas mērķis ir izgaismot telpu nevis izcelt gaismekļu dizainu vai veidot jaunus dominējošus elementus pilsētas ārtelpā. Izņēmums ir vēsturiski gaismekļi, kas ir arhitektoniski vērtīgas būves vai arhitektūras ansambļa neatņemama sastāvdaļa (piemēram, Akmens tilta vēsturiskie gaismekļi, vai pilsētas kanala tiltiņi) *(skat. attēlu.x.)*.

Šādos gadījumos vēsturiskie gaismas elementi pēc iespējas aprīkojami ar mūsdienīgām apgaismes iekārtām un tehnoloģijām, vienlaikus saglabājot vēsturiski vērtīgo veidolu.

Iekārtās armatūras ielas vidus apgaismojumam tikai pilsētas nozīmes ielās ārpus Vecrīgas. 35

Ārtelpas elementi

Vēsturiskās telpas esošie ārtelpas elementi, ja tie ir arhitektoniski vērtīgi, ir saglabājami un atjaunojami, ar nosacījumu, ka tie tiek skatīti tikai un vienīgi kopā ar ēku un kā kultūrvēsturiski vērtīgas ēkas sastāvdaļa. Jāizvērtē arī to funkcionālā nepieciešamība konkrētajā vietā un patreizējās situācijas konteksts. (Piemēram, Latvijas Bankas ēka Pils laukumā). *(skat. attēlu.X)*.

Reklāmas un izkārtnes.

Īpaša vērība reklāmu un digitālo paneļu novietojumam un dizaina principiem pievēršama Vecrīgas teritorijā. Nav pieļaujama Vecrīgas telpas pārsātināšana ar dažādiem elementiem, lai nepazeminātu teritorijas kultūrvēsturisko vērtību. Īpaši noteikumi vai savs dizaina kods būtu piemērojami reklāmu un digitālo ekrānu izvietojumam (!) un dizainam, darbības principiem, kā arī izkārtnēm uz fasādēm un brandmūriem.

35 Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi. P.153.

E. LITERATŪRAS SARAKSTS sadaļa tiks pārstrukturēta pēc literatūras tēmām un avotu veidiem un papildināta ar normatīvā ietvara referencēm)

1. *Prague Public Space Design Manual* (2014) - <http://manual.iprpraha.cz/en> ;
2. *Boston Complete Streets Design Guidelines 2013* - <https://bostoncompletestreets.org/> ;
3. *Global Street Design Guide* - <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/>
4. *Urban Street Design Guide, National Association of City Transportation Officials* - <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/> ;
5. *Urban Bikeway Design Guide, National Association of City Transportation Officials* - <https://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/> ;
6. *Transit Street Design Guide, National Association of City Transportation Officials* - <https://nacto.org/publication/transit-street-design-guide/>;
7. *Dresdner Standard* - http://www.dresden.de/de/stadtraum/planen/stadtentwicklung/stadtplanung/037_stadtgestaltung.php;
8. Skanstes apkaimes teritorijas lokālplānojuma Hanzas, Skanstes, Zirņu ielas atklātās virsūdeņu novadīšanas sistēmas un vienotas publiskās ārtelpas labiekārtojuma principiālā risinājuma projekts – http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2017/13/SKANSTE_Publika_artelpa.pdf;
9. Valetas principi vēsturisko pilsētu un apdzīvoto vietu aizsardzībai un pārvaldībai – https://icomos.lv/site/attachments/12/01/2016/Valetas_principi.pdf;
10. “Electric vehicle charging guide for cities” Dale Hall and Nic Lutsey © 2020 International Council on Clean Transportation
11. „Electric vehicle charging infrastructure Guidelines for Cities”, Aaron Fishbone (Greenway Infrastructure), Zachary Shahan (CleanTechnica), and Peter Badik (Greenway Infrastructure) 2017
12. Informācija iegūta no: <https://apkaimes.lv/kipsala/vesture/>
13. *Rīga Top! Rīgas stāvokļi katalogs*
14. *2006. gada vēsturiskā centra plānojuma*
15. *Grāmata Rīgas ielas*
16. www.citariga.lv/lat/skanste/
17. *Rīgas bruģis grāmata*
18. Informācija iegūta no : www.citariga.lv/rigas-apskates-vietas/grizinkalns/grizinkalns
19. *Šī brīža Rīgas teritorijas plānojums*
20. <https://www.redzet.eu/photo/rigas-panorama-V-113-11>
21. <https://www.la.lv/1949-gada-20-julija-atjauno-daugavas-krastmalu>
22. <http://www.citariga.lv/lat/vecriga/ostas/daugavas-krastmala/>
23. www.rct.lv/par-mums/vesture
24. www.latvia.travel/lv/apskates-vieta/rigas-centraltirgus

25. www.citariga.lv/lat/rigas-apskates-vietas/pareja-riga/centraltirgus/
26. <http://www.citariga.lv/lat/vecriga/>
27. <https://apkaimes.lv/vecpilseta/>
28. <https://www.la.lv/1859-gada-19-decembri>
29. <https://apkaimes.lv/centrs/vesture/>
30. <http://www.citariga.lv/lat/rigas-centrs/arhitektura/>
31. <https://www.fotovietas.com/2018/03/riga-boulevard-ring-rigas-bulvaru-loks.html>
32. <https://www.redzet.eu/photo/rigas-panorama-V-113-11>
33. <https://www.la.lv/1949-gada-20-julija-atjauno-daugavas-krastmalu>
34. <http://www.citariga.lv/lat/vecriga/ostas/daugavas-krastmala/>
35. https://www.un.org/disabilities/documents/desa/good_practices_in_accessible_urban_development_october2016.pdf
36. <http://universaldesign.com/what-is-ud/>
37. <http://universaldesign.ie/What-is-Universal-Design/The-7-Principles/>
38. <https://www.un.org/esa/socdev/enable/designm/index.html>
39. https://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/download/konzept_bfrei/KB_nachCD_en_web.pdf
40. <https://lvportals.lv/dienaskartiba/295077-lm-izstradajusi-vides-pieejamibas-vadlinijas-2018>
41. https://faili.liepaja.lv/pamatnostdnes_vides_pieejamiba.pdf