

ATKLĀTA METU KONKURSA  
**2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE**  
**RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37**



NOLIKUMA 1. PIELIKUMS  
**PROJEKTĒŠANAS PROGRAMMA**

RĪGA  
2025

ATKLĀTS METU KONKURSS  
**2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE**  
**RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37**

Atklātā metu **Konkursa mērķis** ir iegūt pilsēt būvnieciski, arhitektoniski pārdomātu Konkursa objekta Metu, lai Izveidotu jaunu multifunkcionālu trolejbusu parku ar augstu energoefektivitāti un iespējām pielāgoties nākotnes attīstības virzieniem, un iegūt partneri tālākai Konkursa objekta būvprojekta izstrādei un autoruzraudzībai.



*Konkursa objekta teritorijas topogrāfija*

**Konkursa objekts** – 2. trolejbusu parka pārbūve Rīgā, Jelgavas ielā 37, kas nodrošinātu optimālu parka ēku izvietojumu un teritorijas izveidi ar pārdomātu loģistiku.

**Konkursa uzdevums** – noteikt labāko 2. trolejbusu parka pārbūves teritorijas un telpiskās attīstības vīzijas ieceres piedāvājumu starp Konkursā iesniegtajiem Metiem.

## 1. KONKURSA OBJEKTA UN IZPĒTES TERITORIJA



*Konkursa objekta un izpētes teritorija*

2. trolejbusu parka teritorija atrodas Rīgā/Pārdaugavā, starp Jelgavas ielu un Vienības gatvi, kopējā platība ir 53 449 m<sup>2</sup>, tā pieder Juridiskai personai – RP SIA "Rīgas satiksme".

Metu konkursa objekta teritorijā atrodas trolejbusu parks, kas dibināts 1968. gadā. Trolejbusu parks ir stratēģisks Rīgas infrastruktūras objekts, kuram ir nodrošināta piekļuve gan no Vienības gatves, gan no Jelgavas ielas puses.

Metu konkursa teritorijā atrodas vairākas ēkas ar dažādām funkcijām. Primārās divas ēkas ir **administratīvā ēka** (lit Nr. 002) un **depo ēka** (lit Nr. 001), bet pārējās būves nodrošina pašreizējo parka funkcionalitāti. Tieši administratīvā ēka un depo ir galvenie objekti, kuriem metu konkursā jāizstrādā to izvietojums teritorijā, ietverot plūsmu organizācijas loģistiku, ēku funkcionālo zonējumu un arhitektonisko veidolu, nodrošinot vides pieejamību.

2. trolejbusu parka teritorijā atrodas vairākas inženierkomunikācijas - siltumtīkli, elektrības transformatori, ūdensvada, kanalizācijas vadi un gāzes trases, kuru pārcelšana ir sarežģīta, bet teritorijas perspektīvajā attīstībā nepieciešama.

## 3. KONKURSA OBJEKTA UN IZPĒTES TERITORIJAS AREĀLA ĪSS APRAKSTS

Konkursa objekta novietne un izpētes teritorija atrodas Rīgas Torņakalna apkaimē. Torņakalna nosaukums cēlies no tā sauktā Sarkanā torņa (*vācu val.: der rote Thurm*), kas no 15. līdz 17. gadsimtam atradās pie Daugavas pārceltuves, netālu no Mārupītes ietekas

ATKLĀTS METU KONKURSS  
2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE  
RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37

Daugavā, un kalpoja sardzes dienestam un novērošanai. Nocietinātais sardzes tornis 17. gadsimtā zaudēja savu militāro nozīmi, kad zviedru pulkvedis Samuēls Kobrons (~1574.-1622.) Mārupītes pretējā krastā uzcēla savu nocietinājumu — Kobrona skansti.

Kobrona skanstis jeb Kobronskanstis (zviedru val.: *Cobrons skans*, vācu val.: *Kobron-schanz*, *Kobernschanze*) bija Poļu—zviedru kara laikā būvēts skanstis Daugavas kreisajā krastā pie Mārupītes ietekas Kīleveina grāvī. Grafiskajos vēsturiskajos materiālos gan tornis, gan skanstis redzami līdz pat 17.gs. vidum. 17. gs. vidū Kobronskansti pārbūvēja pēc nīderlandiešu parauga. Pēc Ziemeļu kara nocietinājumi zaudēja savu nozīmi un netika paplašināti. Kā liecina vēsturiskie materiāli, Kobronskanstis daļēji saglabāts arī pēc Rīgas – Jelgavas dzelzceļa izbūves 1868. gadā un Rīgas – Tukuma dzelzceļa izbūves 1873. gadā. Sliežu ierakums pāršķēlīs daļu no ziemeļu bastiona, kura uzbūvēti ziemeļu fasete un grāvja fragments tās priekšā kartēs nolasāmi iepretī Torņakalna dzelzceļa stacijai. 1885. gadā daļēji noraka cietokšņa vaļņus, ar zemi aizberot nocietinājumu grāvjus. Mūsdienās par skanstes atrašanās vietu un tās apjoma robežu netieši liecina tikai Jelgavas ielas pagrieziena trase.



1881.gada Rīgas kartes fragments,  
autors inženieris Nagelems, LVA materiāls  
(fonds 2909-apraksts 1- lieta 80\_1.dala)



Rīgas pilsētas kartes fragments Kobronskanste,  
Latvijas valsts arhīva materiāls (fonds 2874 -  
apraksts 6 - lieta 206 - 23.lapa)

1868. gadā caur Kobronskanstas teritoriju izbūvēja Rīgas–Jelgavas dzelzceļa līniju, bet 1873. gadā – Rīgas–Tukuma dzelzceļa līnijas. Lai nodrošinātu pasažieru ērtību vilciena pieturvietu izveidoja arī Torņakalnā, 2,7 km no Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas, kas kļuva par nozīmīgu satiksmes mezglu. 1873. gadā stājās spēkā Totlēbena noteikumi, kas dzelzceļa tilta aizsardzības nolūkā aizliedza veikt jebkādas būvniecības darbus 300 asu (jeb 639 m) attālumā no Kobronskanstas nocietinājumiem.

18. gs. beigās, izveidojot Daugavas dambjus, savienoja kreisā krasta salas, t.sk., Mūkusalu, Bieķensalu, Šlotmakera salu /Inženiera G. E. fon Veismaņa vadībā/. 19.gs. un 20.gs. mijā ap agrāko Kobronskanstas cietokšņa esplanādi sākās aktīva ražošanas uzņēmumu būvniecība.

Torņakalna teritorijā atradās dažādas lielas un mazas manufaktūras (tabakas, cukura un vadmalas) un rūpnīcas (vērpjuves, austuves, eļļas spiestuve un citas). Kā rezultātā Torņakalns veidojās par rūpniecisku Rīgas rajonu, kur vienuviet koncentrējās gan rūpnīcas, gan arī strādnieku dzīvojamās mājas.

Pilsētvides harmonisku attīstību lielā mērā sekmēja arī Rīgas apbūves noteikumi, kurus pieņēma 1867., 1881. un 1904. gados, vairākkārt papildinot un strikti ievērojot līdz pat 1944. gadam. 1924. - 1937. gadā izstrādātajā pilsētas attīstības ģenerālplānā Torņakalna teritorija ir brīva un neapbūvēta un viens no iemesliem tam bija teritorijas ģeoloģiskie parametri – tā bija zema un mitra vieta.






Karte ar marķētiem objektiem

2. trolejbusu depo teritorijas tuvējā apkārtnē atrodas sekojošie objekti un plānotā apbūve:

- (1) Ūdeņraža uzpildes stacija
- (2) Latvijas universitātes Akadēmiskais centrs,
- (3) Dzelzceļa stacija „Torņakalns”
- (4) Komunistiskā terora upuru piemiņas vieta Torņakalnā
- (5) Mūkusalas biznesa centrs
- (6) Kīleveina grāvis
- (7) “Bonava”mājokļu komplekss “Hartmaņa kvartāls”

Ar  atzīmētas sabiedriskā transporta pieturvietas

3.1. Ūdeņraža uzpildes stacija - ūdeņraža ražošanas, uzpildes un uzglabāšanas stacija Vienības gatvē 6 blakus 2. trolejbusu parkam, pieejama gan sabiedriskā transporta uzpildei, gan publiskai lietošanai. Stacija spēj saražot 300 kg ūdeņraža dienā, kā arī veidot 600 kg ūdeņraža uzkrājumus. Stacijā izbūvēta 350 Bar pildne, kas primāri paredzēta “Rīgas satiksmes” trolejbusu uzpildei, kā arī pieejama 700 Bar pildne publiskai pieejai – vieglā autotransporta uzpildei. Ūdeņraža uzpildes stacijas būvniecības ieceres industriālā riska novērtējumu skatīt pielikumā “5\_5\_ŪDEŅRAŽA UZPILDES STACIJAS RISKA NOVĒRTĒJUMS”

3.2. Latvijas universitātes Akadēmiskais centrs.

Teritorijā starp Vienības gatvi un dzelzceļu atrodas Latvijas universitātes Akadēmiskā centra teritorija, kas strauji attīstās.

ATKLĀTS METU KONKURSS  
**2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE**  
 RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37



„Dabas māja”



„Zinātņu māja”

2015. gadā durvis vēra Dabas māja, kurā atrodas Bioloģijas, Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu kā arī Ķīmijas fakultātes, Fizikas, matemātikas un optometrijas fakultātes Optometrijas un redzes zinātnes nodaļa, Mikrobioloģijas un biotehnoloģijas un Ķīmiskās fizikas institūti. 2019. gadā tika atklāta Zinātņu māja, kurā koncentrēti LU eksakto, medicīnas un dzīvības zinātņu nozaru pētniecības un studiju virzieni - Medicīnas fakultāte, Fizikas, matemātikas un optometrijas fakultāte, Kardioloģijas un reģeneratīvās medicīnas institūts, Fizikas institūts, Ģeodēzijas un ģeoinformātikas institūts, Atomfizikas un spektroskopijas institūts, Materiālu mehānikas institūts un Astronomijas institūts.

Pašlaik LU Akadēmiskā centra teritorijā tiek realizēta Rakstu māja, kurā atradīsies šādas LU fakultātes un institūti: Vēstures un filozofijas fakultāte, Pedagoģijas, Psiholoģijas un mākslas fakultāte, Sociālo zinātņu fakultāte, Humanitāro zinātņu fakultāte, Biznesa, vadības un ekonomikas fakultāte, Teoloģijas fakultāte, Latvijas Vēstures institūts, Filozofijas un socioloģijas institūts, Latviešu valodas institūts, Literatūras, folkloras un mākslas institūts.

Turpmākajos gados LU Akadēmiskā centra teritorijā plānots izbūvēt Tehnoloģiju un Veselības māju, Studentu un Viesu māju, Sporta māju, Akadēmisko laukumu, auto un velo stāvvietas, kas bija 2021. gada Metu konkursa priekšmets.



LU Akadēmiskā centra attīstības Metu konkursa priekšlikums

ATKLĀTS METU KONKURSS  
2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE  
RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37

Uz ziemeļrietumiem (ZR) no LU Akadēmiskā centra teritorijas atrodas dzelzeļa līnija virzienā uz Jūrmalu un Jelgavu, un Torņakalna dzelzeļa stacija.

### 3.3. Dzelzeļa stacija „Torņakalns”.



Šobrīd ir saglabājusies ēkas centrālā daļa (atklāta 1868. gadā), kas ir pārveidota par dzīvojamo namu (adrese ir Akmeņu iela 38). No 1868. līdz 1872. gadam stacijā iebrauca gan kravu, gan pasažieru vilcienu sastāvi. Turpat stacijas laukumā notika tirgošanās ar lauksaimniecības precēm. No pietātnes Daugavas krastā kuģi veda tālāk produkciju uz Daugavas labo krastu. Situācija stacijā mainījās līdz ar dzelzeļa tilta (Zemgales tilta) uzbūvēšanu pār Daugavu 1872. gadā, jo kravu pārkraušana Daugavas kreisajā krastā vairs nebija nepieciešama, un līdz ar to izsīka arī tirdzniecības stacijas laukumā. 1879. gadā tā bija Mītavas dzelzeļa Rīgas stacija, 1890. gadā tika pārdēvēta par Mītavas dzelzeļa Rīgas preču staciju un 1903. gadā par - Rīgas III preču staciju. Par preču staciju Rīga III tā oficiāli kļuva ap 1895. gadu. 1912. gadā stacija tika iekļauta apvienotajā Torņakalna stacijā. Pēc ugunsgrēka 1994. gada februārī staciju atjaunoja sākotnējā izskatā. 20. gadsimta trīsdesmito gadu vidū pie stacijas izveidoja skvēru ar strūklaku.

### 3.4. Komunistiskā terora upuru piemiņas vieta Torņakalnā

Torņakalna stacijas skvērā atrodas piemineklis (piemiņas akmens «1941») komunistisko upuru piemiņai.

### 3.5. Mūkusalas biznesa centrs

- vēsturiski tā bija Rīgas industriālā teritorija. Daugavas un Kīleveina grāvja tuvums ļāva šeit attīstīties zāģētavai, kā arī tērauda kausēšanas rūpām, kas vēlāk pārtapa par augsto tehnoloģiju teritoriju, kur tika ražota optika un radio uztvērēji. Sākotnēji Mūkusalas iela stiepās līdz šobrīd esošajam Mūkusalas ielas 42 numuram, kur iela pārtapa Oskara ielā. Tieši šeit 19. gadsimta vidū ap 1872. gadu tikai uzbūvēta tēraudlietuve ar visu tam laikam nepieciešamo infrastruktūru, noliktavu un dzīvojamām mājām. Savukārt ap 1912. gadu Mūkusalas un Dēļu ielas stūrī tika izveidota Karla Ceisa optikas ražošanas rūpnīca, kas ap 1930. gadu mainīja ēku īpašniekus un no optikas ražošanas pievērsās radio aparātu ražošanai, kad rūpnīcu iegādājās uzņēmējs Leibovics. Savukārt padomju gados teritorijā atradās Latvijas radio ražošanas flagmanis – Rīgas Radio Rūpnīca jeb RRR, kas turpināja teritorijas attīstību ar jaunām ražošanas ēkām. Daļa no šīs teritorijas pirmsākumu ēkām ir saglabājušās un ir rekonstruētas, vai arī tuvākajā laikā tiks rekonstruētas.

### 3.6. Kīleveina grāvis

(vācu val.: *Kühleweins Graben*) - Daugavas kreisās attekas posms, kurš tek paralēli Bieķengrāvī un pie Dzelzeļa tilta ietek Daugavā. Līdz 19. gadsimtam Kīleveina grāvis atdalīja Mūkusalu un Bieķensalu no Daugavas kreisā krasta. Kīleveina grāvja garums 2,7 km, bet baseina platība ap 27 km<sup>2</sup>, kas savāc no apkārtējām teritorijām plūstošos virszemes ūdeņus un lietūs notekūdeņus. Kīleveina grāvis ir stipri piesārņots un tas aizaug.

### 3.7. "Bonava"mājokļu komplekss "Hartmaņa kvartāls"



Torņakalnā, Vienības gatvē 24, uz dienvidrietumiem no 2. trolejbusu parka teritorijas, kur senāk atradusies V. Hartmaņa "Rīgas eļļas spiestuve", mājokļu attīstītājs "Bonava Latvija" plāno līdz 2029. gadam uzbūvēt jaunu dzīvojamo māju kvartālu, kas sastāvēs no deviņām dzīvojamām ēkām ar vairāk nekā 400 energoefektīviem un funkcionāliem divu līdz četru istabu dzīvokļiem. Godājot zemesgabala vēsturi, nolemts saglabāt un jaunajā būvāpjomā integrēt daļu industriālās apbūves, tādējādi piešķirot kvartālam savu neatkarīgo identitāti, kas atspoguļosies arī projekta nosaukumā. Iedvesmojoties no rūpnieciskās darbības, kas reiz attīstījies šajā teritorijā, iecerētais jauno mājokļu projekts nosaukts par "Hartmaņa kvartālu".

Projektā "Hartmaņa kvartāls" būs padomāts par visu nepieciešamo patīkamai ikdienai – ikvienam dzīvoklim būs balkons vai izeja uz personīgo zaļo zonu, ēku pagrabstāvā atradīsies koplietošanas telpas bērnu ratiņu novietošanai un individuālas noliktavas telpas. Topošo iemītnieku ērtībām ēkās būs pieejami lifti, bet, rūpējoties par gaisa kvalitāti, katrā dzīvoklī būs ierīkota ventilācijas sistēma ar rekuperāciju. Liela uzmanība tiks pievērsta arī kvartāla labiekārtojumam – ēku iekšpagalmos atradīsies savā starpā savienotas atpūtas, sporta un rotaļu zonas, kas nodrošinās patīkamu vidi kopīgām laika pavadīšanas aktivitātēm ģimenes, kaimiņu vai draugu lokā. Tiem, kam tuvs aktīvs dzīvesveids, noderēs arī kvartālā izbūvētās velosipēdu novietnes. Tāpat teritorijā būs pieejamas autostāvvietas, kas aprīkotas ar elektroauto uzlādes infrastruktūru, savukārt uz ēku jumtiem būs uzstādītas saules paneļu stacijas.

## 4. PILSĒTBŪVnieciskās NORĀDES TERITORIJAS PERSPEKTĪVAJAI ATTĪSTĪBAI

Metu konkursa objekts - 2. trolejbusu parks Jelgavas ielā 37, apkalpo maršrutus: 4, 9, 12, 14, 17, 18, 19, 23, 25, 27, 31 un 35.

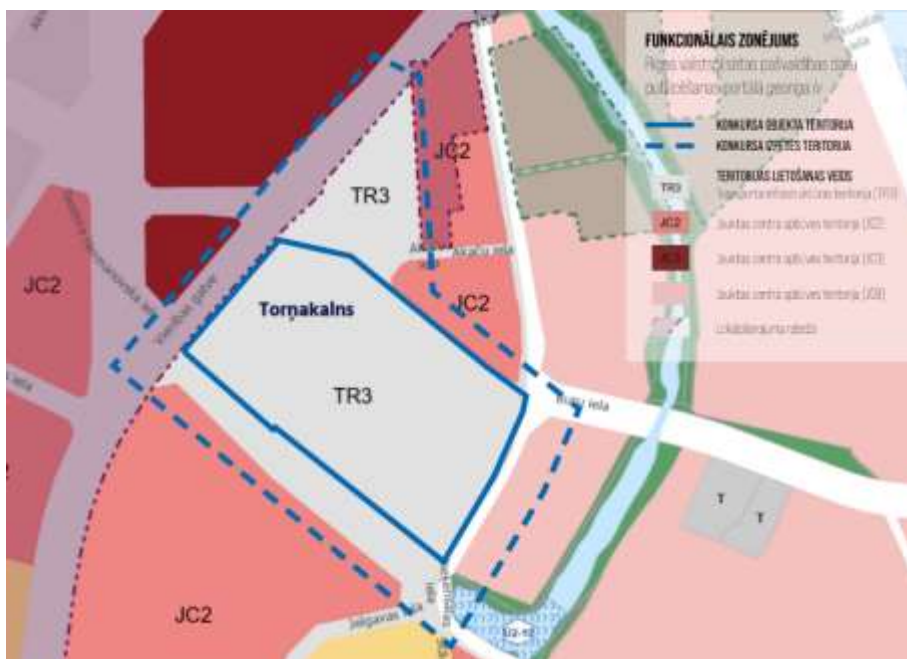
Gar zemesgabala ziemeļaustrumu robežu Rīgas pilsētas teritorijas plānojumā norādīta sarkano līniju zona ~23 m platumā. Saskaņā ar Rīgas valstspilsētas pašvaldības Ārtelpas un mobilitātes departamenta 2024. gada 13. septembra vēstuli (AMD-24-4584-nd), trolejbusu parkam jāprojektē tādi perspektīvās apbūves risinājumi, kas neparedz zemesgabala izmantošanu sarkano līniju robežās, vai vismaz tādi risinājumi, pie kuriem pēc ielu atsavināšanas un izbūves trolejbusu parka darbība netiks ievērojami apdraudēta.



ATKLĀTS METU KONKURSS  
2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE  
RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37



Konkursa objekta un izpētes teritorijas sarkanās līnijas



Konkursa objekta un izpētes teritorijas funkcionālais zonējums

ATKLĀTS METU KONKURSS  
**2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE**  
**RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37**

Metu konkursa teritorija robežojas ar Jauktas centra apbūves (JC2) un Transporta infrastruktūras (TR3) teritoriju. Vienības gatves pretējā pusē atrodas Latvijas universitātes Akadēmiskā centra teritorija.

Atbilstoši spēkā esošajam **Rīgas teritorijas plānojumam**, 2. trolejbusu parka teritorija atrodas transporta infrastruktūras apbūves teritorijā:

**4.7.3. Transporta infrastruktūras (TR3) apbūves teritorija** ir funkcionālā zona, ko nosaka, lai nodrošinātu lidostu, stāvparku uzņēmumu un citu transporta apkalpojošās infrastruktūras objektu darbību un to attīstībai nepieciešamo teritorijas organizāciju un inženiertehnisko apgādi.

Teritorijas galvenie izmantošanas veidi:

- Inženiertehniskā infrastruktūra (14001).
- Transporta lineārā infrastruktūra (14002).
- Transporta apkalpojošā infrastruktūra (14003): apbūve, ko veido ēkas sauszemes un gaisa satiksmes pakalpojumu nodrošināšanai, tai skaitā dzelzceļa pasažieru stacijas, lidostas, garāžas, atsevišķi iekārtotas atklātās autonomvietnes, stāvparki, daudzstāvu autonomvietnes, transportmijas punkti u.c. objekti.

Teritorijas papildizmantošanas veidi:

- Biroju ēku apbūve (12001).
- Tirdzniecības vai pakalpojumu objektu apbūve (12002): apbūve, izņemot degvielas uzpildes stacijas.
- Aizsardzības un drošības iestāžu apbūve (12006): apbūve, ko veido policijas, ugunsdzēsības un glābšanas dienesti un ugunsdzēsēju depo, un citas valsts aizsardzības un drošības iestādes un to funkcijām nepieciešamās ēkas un būves.
- Noliktavu apbūve (14004).

Zemesgabala apbūves intensitāte ir līdz 280%.

Zemesgabala minimālais brīvās zaļās teritorijas radītājs līdz 10%

Metu konkursa izpētes teritorija tās ziemeļaustrumos un dienvidaustrumos robežojas ar UNESCO Pasaules mantojuma vietas Nr. 852 „Rīgas vēsturiskais centrs” aizsardzības zonu. Teritorija apkārt 2.trolejbusu parkam ātri attīstās, notiek būvniecība, pārbūve un labiekārtošana, blakus darbojas mācību iestādes, uzņēmēji, atrodas ofisi, tirdzniecības centri, kā arī dzīvojamās mājas. Pa blakus ielām Vienības gatvi, Jelgavas ielu, Buru ielu, Mūkusalas ielu kursē sabiedriskais transports gan trolejbusi, gan autobusi.

Metu konkursa piedāvājumu izstrādē jāvērtē izpētes teritorijā spēkā esošo plānošanas dokumentu konteksts, ietekme un sasaiste ar metu konkursa teritorijas funkcionāli telpisko organizāciju, apbūves kompozīciju un publiskās ārtelpas dizainu.

## **5. 2. TROLEJBUSU PARKA TERITORIJAS IZVEIDE UN PLĀNOTO OBJEKTU TELPU PROGRAMMA**

2. trolejbusu parka paplašināšanas iespējas ir ierobežotas gan ziemeļu, gan dienvidu virzienos ar sarkanajām līnijām, kas nozīmē, ka nākotnē pilsētas attīstības ietvaros, tā teritorija tiks labiekārtota. Sakarā ar to, jāparedz iespēju trolejbusu parkam ātri pielāgoties mainīgajiem teritorijas attīstības apstākļiem un jaunam teritorijas plānojumam nākotnē.

ATKLĀTS METU KONKURSS  
2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE  
RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37



Konkursa objekta teritorijas attīstības 1. etapa shēma

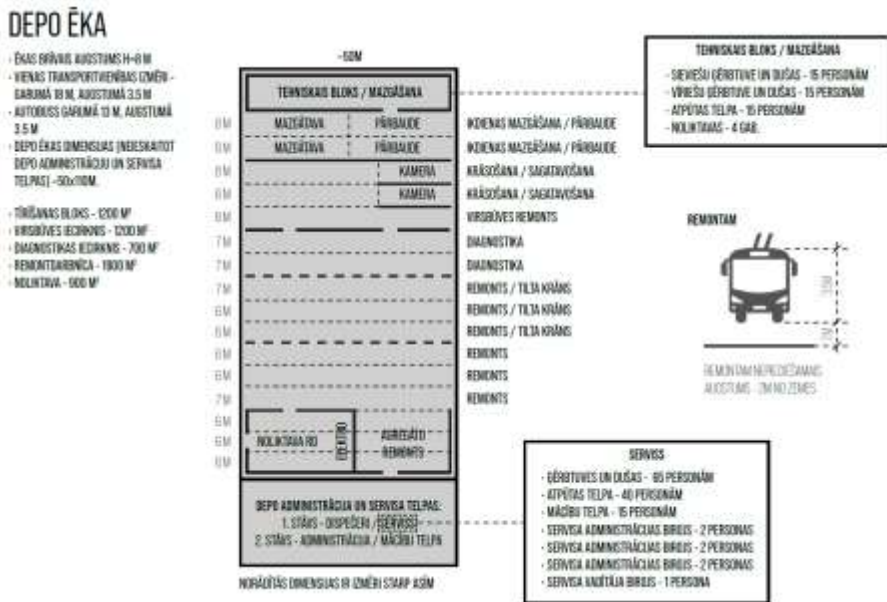
Plānojot Konkursa teritorijas zonējumu, jāņem vērā to, ka būvniecības laikā trolejbusu depo pilnībā nevar pārtraukt savu darbību. Attiecīgi, pirmajā teritorijas attīstības etapā ir jā saglabā ~2/3 no esošā depo apjoma (demontējot ~ 1/3 daļu no esošās depo ēkas), paredzot iebrauktuvi teritorijā gan no Jelgavas ielas, gan no Vienības gatves. Jauno depo korpusu ieteicams izvietot paralēli Vienības gatvei, ievērtējot perspektīvā plānotās ielas izveidi/sarkanās līnijas gar zemesgabala ziemeļaustrumu robežu un funkcionālo saikni ar esošās depo ēkas dienvidu daļu. Gar zemesgabala dienvidrietumu robežu ir jā saglabā gājēju celiņš, kas savieno Jelgavas ielu ar Vienības gatvi.

Teritorijas attīstības pirmajā etapā transporta līdzekļu vadītājs iebrauc teritorijā pēc reisa no Vienības gatves, vai no Jelgavas ielas caur automātiskiem vārtiem ar numuru lasīšanas sistēmu un apstājas transporta līdzekļu nodošanas punktā, kur notiek transporta līdzekļa vizuālā apskate, degvielas uzpilde, ūdeņraža uzpilde, kā arī transporta līdzekļa un dokumentu nodošana manevru vadītājam. Pa parka teritoriju brauc tikai manevru vadītāji.

Transporta līdzeklis dodas uz depo ēku uz mazgāšanas caurbraucamo līniju un ikdienas apskates caurbraucamām līnijām, kur notiek transporta līdzekļa sagatavošana nākošās dienas reisam: mazgāšana, salona tīrīšana un mazgāšana, elektronisku sistēmu darbību pārbaude, tehnisko šķidrumu papildināšana, lampu nomainīšana, neplānota riepu nomainīšana, riteņu stiprinājumu pārbaude, strāvas noplūde uz virsbūvi, ja pēc ikdienas apskates nekādi bojājumi netiek konstatēti, transporta līdzekli novieto stāvvietā parka teritorijā. Ikdienā apskati paralēli veic 2 transporta līdzekļiem. Ja pēc ikdienas apskates tiek konstatēti kādi defekti vai bojājumi transporta līdzeklis dodas uz remontu zonu vai vietām. Līnija/līnijas

## 2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37

strādā visu diennakti, darbs ir organizēts tā, lai uz nākamo dienu būtu gatavi visi 170 transporta līdzekļi, kas vakarā atbraukuši no reisiem.



*Depo ēkas funkcionālā shēma*

Jaunās depo ēkas brīvais telpas augstums 8 m (skatīt pielikumu 4\_1\_2\_Teritorijas attīstības shēmas). Depo ēkas arhitektoniskajā risinājumā jāievērtē kontakttīklu esamību, lai iebrauktu remonta zonās, attiecīgi nevar piedāvāt paceļamos vārtus. Plānojot 2. trolejbusu parka teritorijas funkcionalitāti un loģistiku, jācenšas izstrādāt pārdomātu un kompakto ēku plānojumu un izvietojumu zemes gabalā, plūsmu organizāciju, transporta vienību stāvvietas, kas varētu būt pielāgotas ne tikai trolejbusiem, bet arī elektrobusiem.

Transporta līdzekļu profilaktiskā apkope un diagnostika notiek 1 reizi 3 mēnešu laikā vai pēc 10 000 km nobraukuma. Caurbraucamās depo ēkas līnijas aprīkotas profilaktiskajai apkopei, tehniskai apskatei, sezonas pārbaudēm, pārbaudēm, saskaņā ar iekārtu un transporta līdzekļu ražotāju prasībām, diagnostikai. Darbi veicami paralēli 2 transporta līdzekļiem. Līnijās notiek filtru nomaiņa, sezonas riepu maiņa, bremžu sistēmas, ritošās daļas, atgāzes noplūdes, gaismas ierīču pārbaudes.

Transporta līdzekļu remontu zona paredzēta transporta līdzekļu revīzijas pārbaudēm, kas notiek 1 reizi 6 mēnešos vai pēc 30 000 km nobraukuma, kā arī visiem neplānotiem remontiem, ja transporta līdzekļu defekti vai bojājumi tika konstatēti ikdienas vai profilaktiskās apkopes laikā. Remontu zona paredzēta transporta līdzekļu izjaukšanai un izvietota tā, lai transporta līdzeklis varētu palikt zonā ilgāk par 1 diennakti netraucējot transporta līdzekļu pārvietošanai depo ēkā.

Depo ēka aprīkota ar virsbūves elementu izvelkamo stendu un virsbūves ģeometrijas atjaunošanas stendu, kas atrodas transporta līdzekļu remontu zonā, kas paredzēta vienlaicīgi 2 transporta līdzekļu remontiem pēc ceļu satiksmes negadījumiem.

ATKLĀTS METU KONKURSS  
**2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE**  
**RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37**

Transporta līdzekļu sagatavošanas darbi krāsošanai, krāsošana, virsbūves elementu krāsošana, rezerves daļu krāsošana, pretkorozijas apstrāde notiek caurbraucamā līnijā, kas aprīkota ar krāsošanas kameru, transporta līdzekļu krāsošanai, ieskaitot sagatavošanas darbus, nepieciešams līdz 1 nedēļai.

Transporta līdzekļu vadītājs atnāk uz darbu caur caurlaižu punktu no Jelgavas ielas puses vai no Vienības gatves puses, un dodas pie narkologa (administratīvajā ēkā), saņemot no narkologa atļauju doties reisā, vadītājs saņem pie dispečeriem transporta līdzekļa dokumentus, defektu grāmatīgu, maršrutu un transporta līdzekļa izvietojanas vietu parkā.

Viens dispečers strādā visu diennakti un 18 stundas. Dispečeriem ir liela priekštelpa, kur var izvietoties līdz 100 cilvēkiem vienlaicīgi, bet uz īsu laiku. Atsevišķa telpa vai atpūtas telpa paredzēta rezerves transporta līdzekļu vadītājiem 4 cilvēkiem un atsevišķa telpa avārijas brigādes darbiniekiem 3 cilvēkiem.



Konkursa objekta teritorijas attīstības 2. etapa shēma

### 5.1. PRASĪBAS METU KONKURSA OBJEKTA TERITORIJAS IZVEIDEI

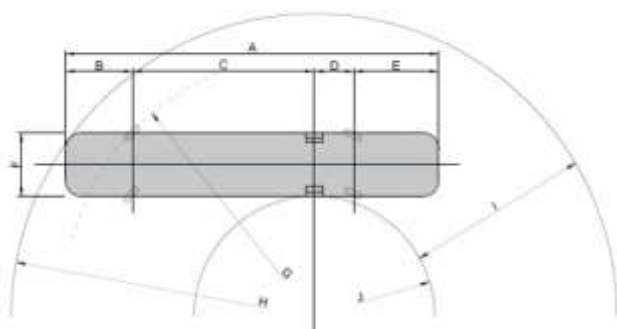
Teritorijā jāparedz vieta 170 transporta līdzekļu (trolejbusi, ar ūdeņradi darbināmie trolejbusi, elektrobusi, autobusi) stāvēšanai, stāvēšanas vietas izvietojot tā, lai transporta līdzekļu vadītājs varētu droši tikt pie sava transporta līdzekļa un ērti izbraukt no teritorijas, pēc iespējas mazāk traucējot transporta līdzekļu manevru darbus parkā. Teritorijā jāparedz viena stāvēšanas vieta zem nojumes avārijas brigādes mašīnai blakus dispečeru punktam (skatīt telpu programmu punktā 5.3.) un četras vietas rezerves transporta līdzekļiem, kas gatavi izbraukt reisā jebkurā brīdī.



ATKLĀTS METU KONKURSS  
2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE  
RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37

2. trolejbusu parka teritorijas plūsmu organizācijā:

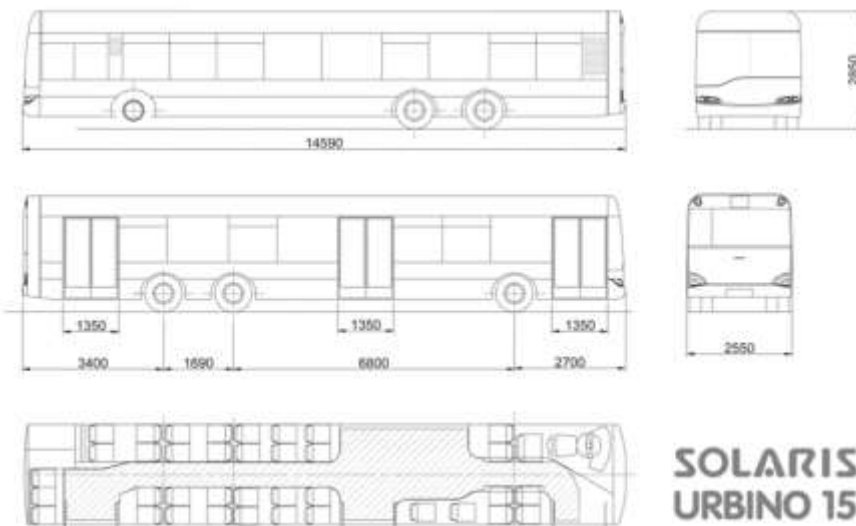
- jāievēro transporta vienību griešanās rādus,;
- jānodrošina droša satiksmes organizācija un aplveida kustību,
- jānodrošina kontakttīklu balstu izvietojums (attālums starp balstiem taisnā posmā līdz 25 m. Kontakttvada pagrieziņa leņķi paredzami līdz 25°. Balsti - caurulveida metāla 11 m augsti uz mikropāļu pamata (1x1 m), apakšējās caurules diametrs 273 mm. Vēlamā max nestspēja 20 kN horizontālā slodze 8 m augstumā),
- gājēju kustības organizācijai jāizmanto gan horizontālos apzīmējumus, gan atšķirīgas augstuma atzīmes,
- būvniecības laikā jānodrošina depo un vilces apakašstacijas darbība.



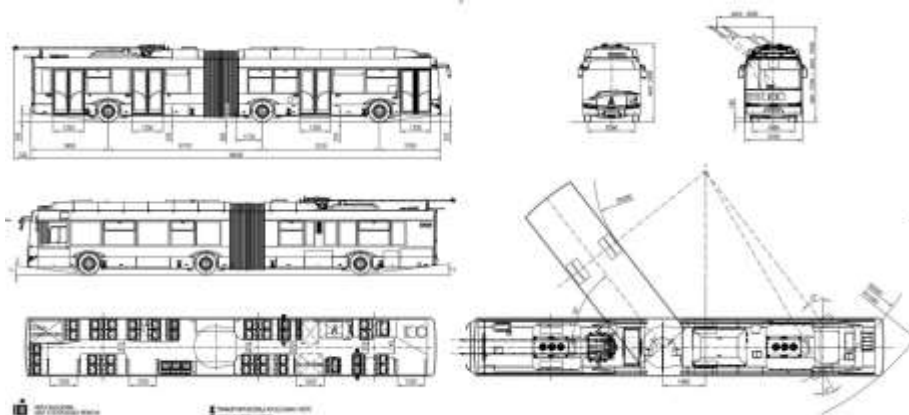
Gatavā un pagriešanās / apstāšanās manevra veikšana dabā smērī rodoti minimālie izmēri, kuriem jāatbilst	A	14 996
	B	2 705
	C	7 290
	D	1 600
	E	3 400
	F	2 550
	G	10 100
	H	12 162
	I	7 329
	J	4 833

Transportlīdzekļu griešanās rādus

2. trolejbusu parka teritorijā iebrauks 15 m un 18 m gari transportlīdzekļi:



ATKLĀTS METU KONKURSS  
2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE  
RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37



Metu konkursa teritorijā jāparedz (skatīt teritorijas attīstības shēmas mapē 4\_1\_2 TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS SHĒMAS):

- trolejbusu stāvvietas 170 transporta vienībām,
- autostāvvietas darbiniekiem 50 vietas,
- ~~autostāvvietas viesiem 50 vietas,~~
- elektrozlādes stāvvietas 5 (piecām) automašīnām,
- 50 velostāvvietas,
- pilna auguma turnikets iekļūšanai teritorijā, integrējot esošajā sistēmā,
- teritorijas nožogojums apkārt teritorijai ar automatizētiem caurlaižu punktiem transporta vienībām un darbiniekiem,
- degvielas uzpildes punkts parka infrastruktūrai (var saglabāt esošo atrašanās vietu),
- labiekārtota vasaras atpūtas zonu ar nojumi, soliņiem, vietu smēķētājiem, apzaļumojumu,
- kontakttīklu balstu izvietojums,
- teritorijas apgaismojums (izmantojot VAS sistēmu),
- kopēja ugunsdrošības sistēma visam trolejbusu parkam,
- vilces apakšstacija,
- akumulators (enerģijas uzglabāšanas sistēma).

Metu konkursa izpētes teritorijā, kurā darbojas ūdeņraža uzlādes stacija, jāparedz pielāgot ūdeņraža uzpildes punktu, parka infrastruktūrai, ja nav iespējas – pārbūvēt (Ūdeņraža uzpildes stacijas būvniecības ieceres industriālā riska novērtējumu, skatīt mapē 5\_5\_ŪDEŅRAŽA UZPILDES STACIJAS RISKĀ NOVĒRTĒJUMS).

**5.2. PRASĪBAS DEPO ĒKAS PROJEKTĒŠANAI** (skatīt teritorijas attīstības shēmas mapē 4\_1\_2 TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS SHĒMAS)

N.P. K.	TELPA	PLATĪBA	PERSONU SKAITS	PIEZĪMES
1.	Tehniskais bloks Mazgāšana***/ikdienas pārbaude			
	Caurbraucama līnija	400 m <sup>2</sup>		Bokss – mazgātuve/ remontkanāls pārbaudēm
	Caurbraucama līnija	400 m <sup>2</sup>	30	Bokss – mazgātuve/ remontkanāls pārbaudēm
	Tehniskās telpas	400 m <sup>2</sup>		t.sk.: *sieviešu ģērbtuves/dušas 15 personām,

ATKLĀTS METU KONKURSS  
2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE  
RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37

				*vīriešu ģērbtuves/dušas 15 personām, *atpūtas telpas 15 personām, *noliktava – tīrīšanas inventārs, *noliktava – sētnieku inventārs, *noliktava – tehniskie šķidrumi, *noliktava - dažādi
2.	Virsbūves remontu iecirknis			
	Caurbraucama līnija	400 m <sup>2</sup>		Sagatavošana/krāsošanas kamera
	Caurbraucama līnija	400 m <sup>2</sup>		Sagatavošana/krāsošanas kamera
	Caurbraucama līnija	400 m <sup>2</sup>		Izjaukšana/virsbūves taisnošana
3.	Diagnostika			
	Caurbraucama līnija	350 m <sup>2</sup>		Remonta bedre ar detektoru/bremžu stendu
	Caurbraucama līnija	350 m <sup>2</sup>		Remonta bedre ar detektoru/bremžu stendu
4.	Remontzona			
	Caurbraucama līnija	350 m <sup>2</sup>		Tilta krāns
	Caurbraucama līnija	300 m <sup>2</sup>		Tilta krāns
	Caurbraucama līnija	300 m <sup>2</sup>		Tilta krāns
	Caurbraucama līnija	300 m <sup>2</sup>		
	Caurbraucama līnija	300 m <sup>2</sup>		
	Caurbraucama līnija	350 m <sup>2</sup>		
5.	Rezerves daļu noliktava/remontiecirknis			
	Rezerves daļu noliktava	450 m <sup>2</sup>		
	Aggregātu remontiecirknis	400 m <sup>2</sup>		Tilta krāns
	Elektro remontiecirknis	50 m <sup>2</sup>		
6.	Servisa darbinieki un administrācija			
				*ģērbtuves/dušas 65 personām
				*atpūtas telpa 40 personām
				*mācību telpa 15 personām
				*birojs 2 – 3 personām
				*birojs 2 – 3 personām
				*birojs 2 – 3 personām
				*servisa vadītāja birojs – vienai personai

Ar '\*\*\*' atzīmētā funkcija – mazgāšanas bloks – var tikt novietots arī atsevišķi no depo ēkas, ja šāds arhitektoniski funkcionālais risinājums Konkursa dalībnieka piedāvājumā veiksmīgāk iederas teritorijas organizācijā.

Depo ēkai jānodrošina dienasgaismu (viegli ekspluatējami logi un/vai virsgaismas).

### 5.3. PRASĪBAS ADMINISTRATĪVO funkciju vajadzībām

N.P. K.	TELPA	PLATĪBA	PERSONU SKAITS	PIEZĪMES
1.	Konferenču/pasākumu telpa ar palīgtelpām			
	Konferenču/ pasākumu telpa	~ 570 m <sup>2</sup>	300	*telpas paredzēt un izvietot tā, lai tās var izmantot gan RP SIA "Rīgas satiksme" darbinieki, gan citas personas no publiskās ārtelpas; *telpā paredzēt skatuvi; *paredzēt iespēju un aprīkojumu sadalīt telpu mazākos apjomos (mazākiem pasākumiem); *jāparedz telpu funkcionalitātei nepieciešamais aprīkojums; *telpai jābūt multifunkcionālai, lai būtu piemērota svētku, pasākumu, sapulču, konferenču <del>un sacensību organizācijai</del> <del>organizācijai</del> ;
	Garderobe			300 cilvēkiem, vestibīlā pirms konferenču zāles
	Sanmezglis			Pie konferenču zāles vai vestibīla
2.	Administrācijas darbinieku telpas			
	Semināru telpa	~ 70 m <sup>2</sup>	30	
		<del>50-30</del> m <sup>2</sup>	1	dispečeru telpa ar vienu darba vietu dispečeram
		~ 10 m <sup>2</sup>		atpūtas telpa
		4 m <sup>2</sup>		noliktava dispečeram
		~ 100 m <sup>2</sup>	30	Brigāžu telpa transporta līdzekļu vadītājiem, īslaicīga uzturēšanās (~1 h)
		~ 40 m <sup>2</sup>		atpūtas telpa vadītājiem:
			6	*vīriešiem ar gultas vietām
			6	*sievietēm ar gultas vietām, atdalot ar starpsienu
		40 m <sup>2</sup>	2	*struktūrvienības vadītāja kabinets un PPD administratora kabinets (var būt savienoti)
		15 m <sup>2</sup>	1	*kabinets MPI vadītājam
		15 m <sup>2</sup>	1	*kabinets MPI vadītāja vietniekam
		20 m <sup>2</sup>		*noliktava (apgārbam)
		15 m <sup>2</sup>		*kabinets darbu rīkotājam
		~ 20 m <sup>2</sup>	1	*kabinets veselības speciālistam
		15 m <sup>2</sup>	1	*fiziskās apsardzes punkts

ATKLĀTS METU KONKURSS  
2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE  
RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37

		~ 20 m <sup>2</sup> 20 m <sup>2</sup>	1	*ēdamzona/virtuve Transporta inspektora kabinets, 24 h darba cikls, (gulta), inspektora apvidus auto zem nojumes.
3.	Palīgtelpas			
		m <sup>2</sup>		*tualetes darbiniekiem
		m <sup>2</sup>	3	*apkopēju telpas
				*dušas sievietēm, 3 gab.
				*dušas vīriešiem, 3 gab.
				*serveru telpa
				*tehnoloģisko iekārtu palīgtelpas (elektrosadale, ventkamera, u.tml.)
4.	InD personāla telpas (elektriķis, santehniķis)			
		20 m <sup>2</sup>		*noliktavas telpa
		15 m <sup>2</sup>	3	*ģērbtuve InD darbiniekiem
5.	Avārijas brigādes telpas (elektrība ar ..			
		40 m <sup>2</sup>	3	*uzgaidīšanas/atpūtas telpas ar diennakts piekļuvi;
				*blakus jāparedz avārijas transporta līdzekļa (Kravas auto ar torni) novietne zem nojumes operatīvai reaģēšanai;
6.	Kase			
			1	*darba vieta
7.	ENSPN (elektronisko norēķinu sistēmas PN)			
			14	*kabineti 7, 14 darba vietas
		150 m <sup>2</sup>		*noliktava
8.	Grāmatvedība			
			4	*četras darba vietas

Rīgas valstspilsētas pašvaldības Pilsētas attīstības departamenta 2025. gada 28. marta vēstulē (skatīt pielikumā 5\_8\_KULTŪRVĒSTURISKĀS VĒRTĪBAS NOVĒRTĒJUMS) Nr. DA-25-9421-nd "Par ēku Jelgavas ielā 37, Rīgā (kad. apz. 0100 054 0001 001, 0100 054 0002, 0100 054 0001 003) kultūrvēsturisko vērtību" minēts:

"Ēka I (depo ēka) būvēta laika periodā no 1969.-1971. gadam pēc 1962.gada projekta ar galveno funkcionālo uzdevumu – trolejbusu servisa uzņēmums. Utilitārās arhitektūras piemērs ar izteiktām tipoloģiskām iezīmēm. Angārveida darbnīcas telpās atklāts saliekamā dzelzsbetona karkass ar kolonnu tīklu un virsgaismas izbūvēm. Ēkas fasāžu arhitektūrā pielietots kriegļu mūris un saliekamie gāzbetona paneļi ar uzsvērtu vārtu un logu ailu ritmisku izkārtojumu. Ievērojami saglabājusies ēkas oriģinālā substance. Lielākoties saglabājušies oriģinālie koka būvgaldniecības un tērauda izstrādājumi – logi, durvis, vārti. Ēka izvietota gruntsgabala vidus daļā, ielas telpā eksponējas daļēji, uzskatāma par pilsēt būvnieciskās struktūras pasīvu sastāvdaļu.

Ēka II (1974) un Ēkas III (1973) ir būvperioda modernās kustības arhitektūras paraugs, ēkas arhitektoniski un funkcionāli saistītas, projektēts pēc vienota principa - līdzīgi



ATKLĀTS METU KONKURSS  
2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE  
RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37

konstruktīvie risinājumi, izteiksmīga būvapjomu kompozīcija, fasāžu arhitektūrā pielietoti laimam raksturīgi kompozīcijas principi un materiāli – sarkanais caurumotais ķieģelis, dzelzsbetona paneļi un stikla bloki.

Ēkas II (administratīvā ēka) arhitektūrā skaidri nolasāma izteiksmīga divu perpendikulāri izvietotu būvapjomu kompozīcija, fasāžu arhitektūras kompozīcijā izteiktu horizontalitāti izceļ laikmetam raksturīgas lentveida logu rindas, pretstats uzsvērts ar vertikālajiem būvelementiem – kolonnas iebrauktuves daļā un platās āra kāpnes pie ZA gala fasādes. Interjerā saglabājušies dekoratīvi kāpņu norobežojošie metāla profilu paneļi ar zvaigznes zīmi – ausekli. Ēka saglabājusi savu sākotnējo veidolu, tomēr nav saglabājušies oriģinālie logi un durvis. Ēka uzskatāmi eksponējas Vienības gatves ielas telpā – ir sava nozīme pilsētbūvnieciskajā struktūrā, konkrētās vietas apbūves raksturu veidojošs objekts.

Komisija pieņēma lēmumu atzīt Ēku I par ēku bez kultūrvēsturiskas vērtības, bet ar laikmetam un tipoloģijai raksturīgām iezīmēm, Ēku II par ēku ar nelielu kultūrvēsturisko vērtību un Ēku III par ēku ar nelielu kultūrvēsturisko vērtību.

Ēkas I laikmetam un tipoloģijai raksturīgās iezīmes: būvapjoms, konstruktīvais risinājums, virsgaismas izbūves, vārtu un logu ailu ritms un proporcija. Ēka I ir 2. trolejbusu parka apbūves daļa.

Ēkas II kultūrvēsturisko vērtību veidojošie elementi: būvapjoms un būvmasu kārtojums, fasāžu arhitektūra, lentveida logi, logu proporcijas un dalījums, ārējās kāpnes, iekšējās kāpnes ar norobežojošiem metāla profilu paneļiem. Ēka II ir 2. trolejbusu parka apbūves daļa.

Ēkas III kultūrvēsturisko vērtību veidojošie elementi: būvapjoms un būvmasu kārtojums, fasāžu arhitektūra, logu josla, logu proporcijas un dalījums. Ēka III ir 2. trolejbusu parka apbūves daļa.

Departaments vērs uzmanību, ka uz Ēku II un Ēku III attiecas TIAN 110. punkts, kas nosaka prasības būvēt ar nelielu kultūrvēsturisku vērtību, tajā skaitā paredzot, ka būvi ar nelielu kultūrvēsturisku vērtību atļauts pārbūvēt, uzlabojot tās arhitektonisko kvalitāti un funkcionalitāti."

Nemot vērā Rīgas valstspilsētas pašvaldības PAD 2. trolejbusu parka ēku kultūrvēsturiskās vērtības novērtējumu, Konkursa dalībnieki var izvērtēt nepieciešamību augšminētās ēkas saglabāt un pārbūvēt vai piedāvāt to demontāžu, nodrošinot nepieciešamo funkcionalitāti ar jaunbūvēm. 2. trolejbusu parka depo ēku ar tās administrāciju un administrācijas korpusu Konkursa dalībnieku ieskatā var risināt atsevišķi vai tās bloķējot, lai administrācijas darbiniekiem būtu iespēja nonākt depo ēkā nešķērsojot teritoriju.

#### 5.4. PRASĪBAS VILCES APAKŠSTACIJAI

N.P.K.	TELPA	PLATĪBA	PIEZĪMES
	Apakšstacija un materiālu novietne	ap 400 m <sup>2</sup>	jauna vilces apakšstacija, atsevišķa ēka

#### 5.5. INŽENIERTEHNISKAIS RAKSTUROJUMS

2. trolejbusu parka teritorijas objektiem ir jāparedz sekojošas palīgtelpas inženierkomunikāciju apkalpošanai:

N.P.K.	TELPA	PIEZĪMES
1	Kompresoru telpa	Telpa diviem kompresoriem ar aprīkojumu
2	10 kV sadales telpa	- AS Sadales tīkla elektrības pieslēgums, paredzēt transformatoru stacijas ēkā teritorijā
3	AS Sadales tīkla 10/0,4 kV transformatoru telpa	- AS Sadales tīkla elektrības pieslēgums, - 2 transformatori, - paredzēt transformatoru stacijas ēkā teritorijā
4	0,4 kV sadales telpa	- ēkas elektroapgāde

ATKLĀTS METU KONKURSS  
2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE  
RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37

5	Saules paneļu invertoru telpa	- novietot uz jumta,
6	Siltummezgls	- ēkas apkures un karstā ūdens nodrošināšanai; - ēkai paredzēta AS "Rīgas siltums" centralizētā siltumapgāde.

Konkursa teritorijas objektus paredzēts pieslēgt pie pilsētas kanalizācijas un lietus ūdens kanalizācijas. Transporta līdzekļu mazgāšanai paredzēta tehnoloģija vairākkārtējai ūdens izmantošanai, t.sk., lietusūdens izmantošanai.

Metu konkursa piedāvājumos nepieciešams izstrādāt ilgtspējīgus risinājumus lietusūdeņu apsaimniekošanai, atbilstoši Meliorācijas attīstības tematiskajā plānojumā (apstiprināts ar Rīgas domes Rīgas domes 2017. gada 15. decembra lēmumu Nr. 656) ietvertajām vadlīnijām. Vadlīnijās uzsvērts, ka lietus ūdens kanalizācijas sistēmu veidošana jāsaista ar pilsētas un ainavas plānošanu, panākot, lai nokrišņu rašanās vietu atstājošais lietus ūdeņu daudzums un kvalitāte nenozīmīgi atšķiras no tā, kāds tas būtu šo vietu neapbūvējot. Šī pieeja iezīmē arī pakāpenisku pāreju no slēgto lietus novadīšanas sistēmu būvniecības uz atvērtā tipa ūdens novadīšanas sistēmām, turklāt izveidotajiem risinājumiem ir jābūt estētiskiem un funkcionāliem, tādējādi papildinot pilsētvidi un paplašinot tās izmantošanas iespējas. Ņemot vērā klimata pārmaiņas, lietus ūdeņu apsaimniekošanas sistēmas mērķiem jābūt šādiem:

- novērst palielinātu noteci no apbūvētām teritorijām, tādējādi samazinot ekstrēmu lietusgāzu radītus plūdus un to radītās sekas;
- nodrošināt dabisko ūdens līdzsvaru vidē, netraucējot ūdens infiltrāciju gruntī (gruntsūdeņu papildināšanu) un novēršot ūdens plūsmas samazināšanos dabīgajās ūdens tecēs urbanizācijas gadījumā;
- uzlabot lietus ūdeņu kvalitāti, novēršot ūdens kvalitātes degradēšanos virszemes ūdens objektos;
- attiekties pret lietus ūdeni kā resursu nevis problēmu un integrēt to pilsētas labiekārtojumā.

Metu konkursa piedāvājumos jāizstrādā savstarpēji saskanīgi, vienoti arhitektūras un vides dizaina risinājumi un jānosaka kopēji principi, kas jāievēro attīstot teritoriju. Ārtelpas funkcionāli telpiskajos risinājumos nepieciešams ņemt vērā objektīvos ierobežojumus, izmantojot un eksponējot vietas specifiku, iespējami samazinot ar cietajiem segumiem klātās platības un maksimāli saglabājot esošos kokus. Apbūvē, ārtelpas funkcionāli telpiskajā organizācijā un dizainā maksimāli jāizmanto zaļos infrastruktūras risinājumus, veidojot tādas papildus apzaļumotas teritorijas, kas izmantojamas rekreācijai un ilgtspējīgai lietus ūdeņu novadīšanai, kā arī jāparedz iespēju lietus ūdeni izmantot transporta vienības mazgāšanai.

Metu konkursa risinājumu izstrādē ir jāvērtē apbūves kompozīcijas un ārtelpas funkcionāli telpiskās organizācijas risinājumu ietekmi pilsētas kopējā telpiskajā struktūrā un mijiedarbību ar apkārtējām ainavām. Apstādījumos jāpiedāvā Latvijas klimatam raksturīgi stādījumi, nodrošinot visām sezonām atbilstošus un izmantojamus risinājumus.

## 6. KONKURSA TERITORIJAS KOKU NOVĒRTĒJUMS

Koku vizuālo novērtēšanu Jelgavas ielā 37, Rīga (kad. apz. 01000540001 ) veica SIA "Labie koki" eksperti 2025. gada 4. martā. Kopā novērtēti 248 koki, tai skaitā 26 koku grupas. Koki numurēti dabā ar plastikāta numuriem pēc vienotas sistēmas, numerācija atspoguļota novērtējuma plānā un tabulās. Koku stāvoklis novērtēts pēc "Koku vērtēšanas kritēriji"

ATKLĀTS METU KONKURSS  
2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE  
RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37

(skat. pielikumu 5\_6\_KOKU NOVĒRTĒJUMS), nosakot vitalitāti, fizisko stāvokli un piešķirot noteiktu vērtības krāsu, un apskatāms pielikumā "Koku novērtējuma tabula".

Veicot teritorijā koku stāvokļa novērtējumu, secināts, ka vidējais koku fiziskā stāvokļa novērtējums objektā ir 5 no 10.



SIA „Labie koki” ekspertu veiktais koku novērtējums

Teritorijā konstatēti:

Ļoti vērtīgi koki – 1 gab., kuru vainagi plānā ir atzīmēti ar sarkanu krāsu, ir noteikti jā saglabā;

Vērtīgi koki – 135 gab., kuriem vainagi plānā ir atzīmēti ar zaļu krāsu, iespēju robežās ir saglabājami;

Mazvērtīgi (zemu ainavisko vērtību) koki – 111 gab., kuri tabulā un plānā ir atzīmēti ar tumši pelēku krāsu. Mazvērtīgos kokus ainavas kopšanas nolūkos ir pieļaujams likvidēt.

## 7. KONKURSA TERITORIJAS ĢEOLOĢISKĀS SITUĀCIJAS APRAKSTS

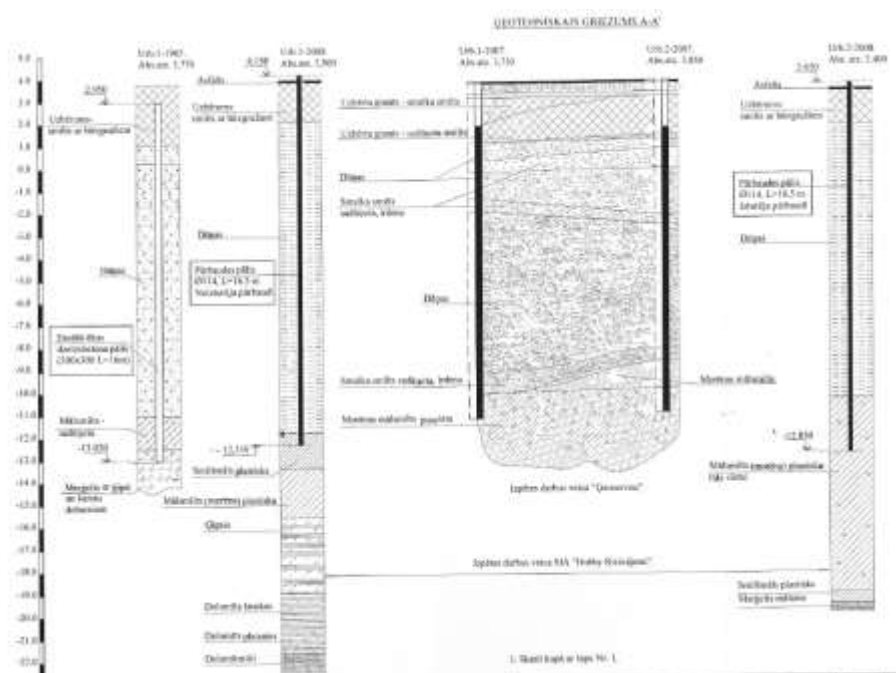
ATKLĀTS METU KONKURSS  
2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE  
RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37

Geomorfoloģiski metu konkursa teritorija atrodas Piejūras zemienē Daugavas iekšējās deltas palieņu ielejā ar izteiktu aluviālu grunšu izplatību – smilts, smilts ar organiku un dūņu starpkārtām, kā arī tā saucamajā "Lielās Rīgas" ūdensgūtnu rajonā. Ūdeņu aktīvās apmaiņas zonu veido kvartāra horizonts, Salaspils-Pļaviņu un Arukilas – Amatas horizontu kompleksi. Kvartāra bezspiediena ūdens horizonts apvieno aluviālās izcelsmes smilšainās nogulas. Horizonta ūdeņi ir bezspiediena un savstarpēji hidrauliski saistīti. Kopējais horizonta biezums ir 10 - 13 m. Horizonta ūdeņi hidrauliski cieši saistīti ar virszemes ūdeņiem.

Atkarībā no reljefa, gruntsūdeņi iegūl 0,5 - 2,5 m dziļumā no zemes. Dabiskā gruntsūdeņu plūsma ir daļēji traucēta ielu un pazemes komunikāciju izbūves rezultātā. Horizonta ūdeņu notece norisinās uz virszemes ūdenstīlpēm - Daugavu un Kileveina grāvi. Daugavas ieteces tuvumā, kā arī teritorijās, kuras bagātīgi uzbērtas, izmantojot dažādas izcelsmes grunts, vertikālajā ģeoloģiskajā griezumā vērojama ar organiku bagātināta smilts ar dūņām..

Lejasdaugavas senleja ir Daugavas ielejas sastāvdaļa. Daugavas ieleju, atbilstoši fizikāli-ģeogrāfiskajam rajonējumam, Latvijas teritorijā iedala vairākos posmos. Daugavas ieleja ir izveidojusies Ledus laikmeta beigu posmā. Daugavas senleja ir visvairāk pārveidotais dabas rajons Latvijā. Kvartāra nogulumi reti pārsniedz 5-6 m, dominē aluviālie nogulumi – smalkgraudaina un dažāda graudaina smilts.

Metu konkursa teritorijā vairākkārt veikta ģeotehniskā izpēte, kurai ir attiecināms Piejūras zemienes Rīgavas līdzenuma ģeomorfoloģiskais raksturojums, kopumā sekojošais: vājas grunts (dūņas un sadūņotas smiltis, biezums ~10,5 – 11 m).



Dažādos laika periodos veiktās ģeotehniskā izpētes raksturojums

## 8. VIDES UN KLIMATA RAKSTUROJUMS

## 8. VIDES UN KLIMATA RAKSTUROJUMS

ATKLĀTS METU KONKURSS  
2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE  
RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37

Konkursa objekta novietne un izpētes teritorija atrodas Daugavas kreisajā krastā. Klimatu Rīgā ietekmē Atlantijas okeāna gaisa masas, kas saistītas ar aktīvu ciklonisko darbību un nokrišņiem. Rīgā visos gadalaikos ir palielināts mākoņainums, tāpēc faktiskais saules spīdēšanas ilgums vasarā ir 54–57%, ziemā tikai 14–25% no iespējamā. Vasarās gaisa temperatūra svārstās no +5, +15 grādiem naktī līdz +20, +25 grādiem dienā. Diennakts temperatūras amplitūda sasniedz 8 – 10 grādus, reizēm pat 20 grādus. Periods, kad vidējā diennakts temperatūra pārsniedz +15 grādus nav garš – no jūnija vidus līdz augusta beigām.

Salīdzinot ar Dienvideiropu, saule ir zemu visu gadu, bet jo īpaši zemu vēlu rudenī un ziemā, kas ietekmē attālumus starp ēkām un to augstumu, lai nodrošinātu pietiekamu telpu insolāciju. Saules leņķa maksimums ir 22. jūlijā, 56,4°, bet zemākais 22. decembrī, tikai 9,6° virs horizonta. Vidēji gadā saule Rīgā spīd 1922 stundas – attiecīgi jūnijā vidēji 296 stundas, bet decembrī 24 stundas.

Vidējā gaisa temperatūra: gadā +6,5 °C

janvārī -3,5 °C, jūlijā +17,2 °C

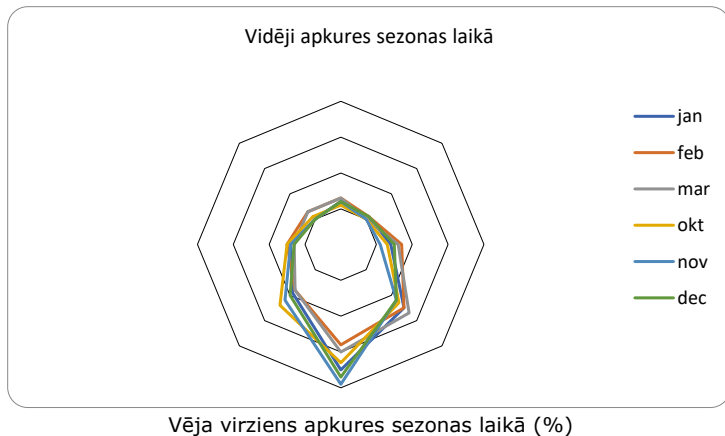
Vidējie gada nokrišņi 700 mm.

Vidējais relatīvais mitrums 71% (Relatīvais gaisa mitrums Rīgā visu gadu ir paaugstināts).

#### Valdošie vēji.

Lielākais vēja ātrums Rīgā ir novembrī, decembrī un janvārī (mēnesī vidēji 4,6-4,8 m/s), mazākais - jūlijā un augustā (mēnesī vidēji 3,4 m/s). Visbiežāk gadā atkārtojas vēji ar ātrumu 4 – 5 m/s (attēls), bet maksimālās vēja brāzmas var sasniegt pat 26 m/s. Diennakts atkarība vējam ir sekojoša – lielāks tas ir dienā, mazāks – naktī. Šī atkarība ļoti spilgti izteikta pavasarī, vasarā un rudenī, bet daudz mazāk – ziemā.

Vidēji gadā valdošie ir Dienvidu vēji, bet būtiski nodalīt vēja virzienus apkures sezonas laikā un siltajos mēnešos. Sadalījums starp vēja virzieniem apkures sezonas laikā un pārējā gada laikā attēlos zemāk.



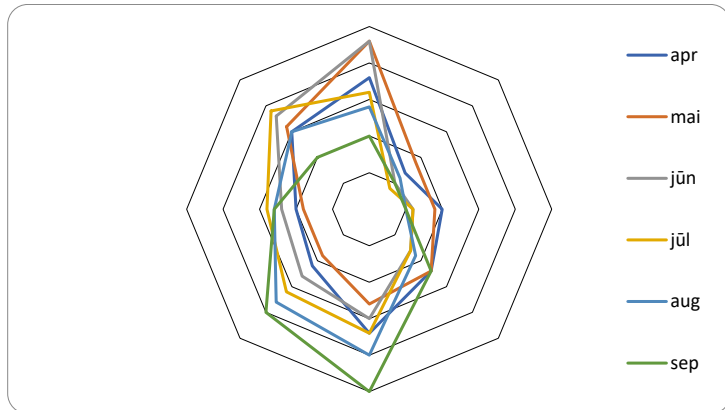
Feldfunktion geändert

Feldfunktion geändert

Feldfunktion geändert



ATKLĀTS METU KONKURSS  
2. TROLEJBUSU PARKA PĀRBŪVE  
RĪGĀ, JELGAVAS IELĀ 37



Vēja virziens no aprīļa līdz oktobrim (%)

Izdalot vēja virzienus pa mēnešiem, redzams, ka aukstajos mēnešos valdošie ir Dienvidu vēji, bet pārējā gada laikā no aprīļa līdz oktobrim Dienvidu virziens nav tik izteikts un raksturīgi vēji kā no Dienvidiem tā arī no Ziemeļiem.