

**Transporta pārvada (tilta) izbūves pār Lielupi un Driksas upi
Jelgavas pilsētā ainaviskais un vizuālais novērtējums**

Pasūtītājs:

SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian
Environment”

Eksperts:

Mg. Arch. Gunita Čepanone
sertificēta ainavu arhitekte
Sert.Nr.045-2011



2018. gads

Saturs

1. Vispārīga informācija par plānotā tilta novietni
2. Teritorijas un apkārtnes ainaviskais un vizuālais novērtējums
3. Paredzētās darbības iespējamo alternatīvo variantu izvērtējums
4. Secinājumi un rekomendācijas
5. Gunitas Čepanones sertifikāts ainavu arhitektūrā

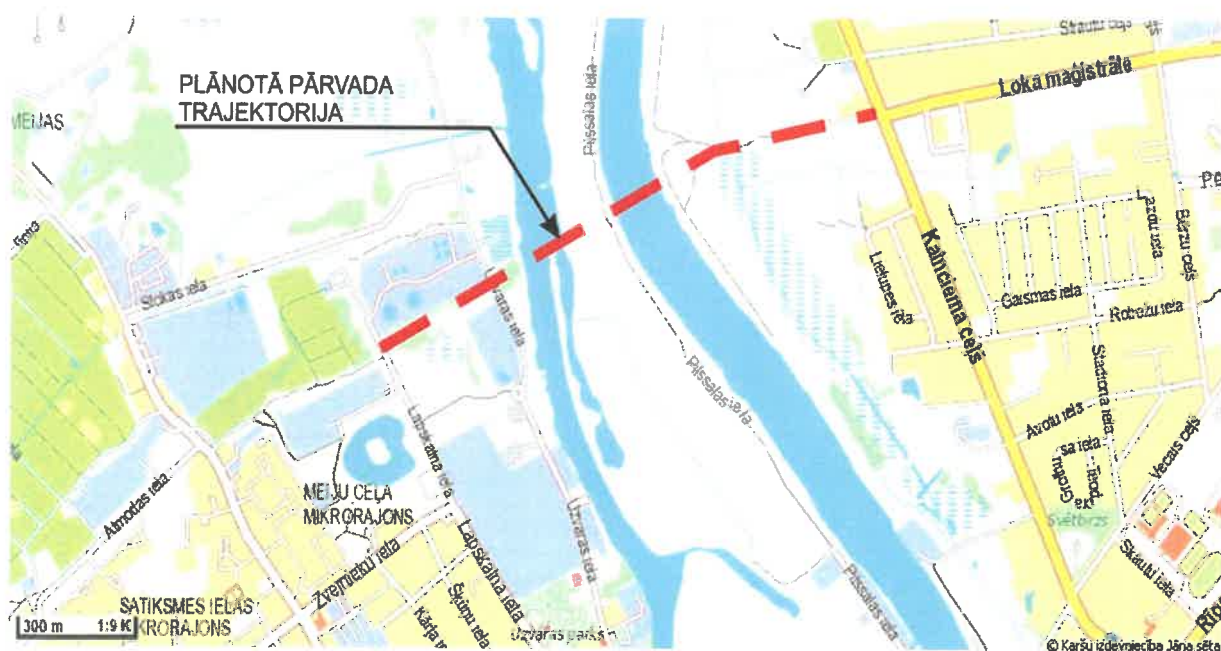
1. Vispārīga informācija par plānotā tilta novietni

Ainaviskais un vizuālās novērtējums objektam „Transporta pārvada (tilta) izbūve pār Lielupi un Driksas upi Jelgavas pilsētā” sagatavots pamatojoties uz Vides pārraudzības valsts biroja izsniegto IVN programmu transporta pārvada (tilta) izbūvei pār Lielupi un Driksas upi Jelgavas pilsētā.

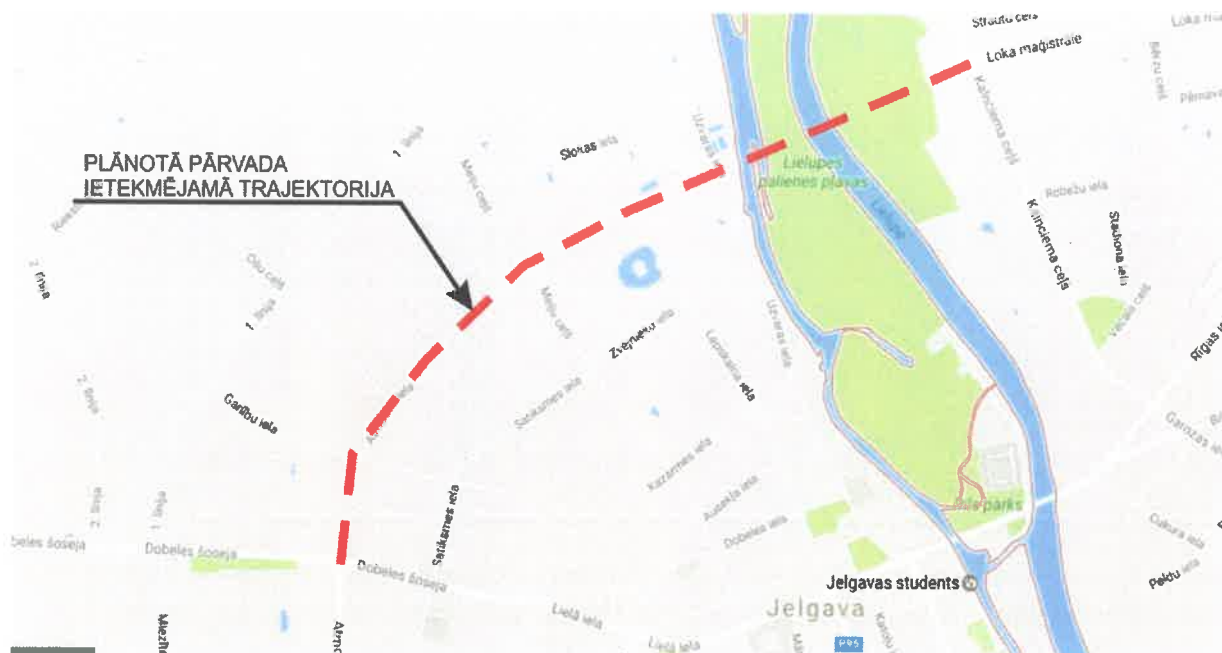
Izpēte sagatavota izvērtējot iesniegto materiālu, kas sastāv gan iepriekš sagatavotajiem dažādu nozaru ekspertu izvērtējumiem un atzinumiem, alternatīvo variantu ideju vizualizējošiem materiāliem un apraksta, darba uzdevuma u.c.). Materiāla sagatavošanā ņemti vērā saistošie un spēkā esošie normatīvie akti.

Tilts plānots šķērsojot Lielupi un Driksas upi, izveidojot jaunus pieslēgumus esošajam ceļa tīklam saslēdzot to ar maģistrālo transporta kustību pilsētas kontekstā.

Paša pārvada trasējuma sākums paredzēts no Lapskalna un Atmoda ielas krustojuma, tad virzoties pāri Driksas upei, Pilssalai, Lielupei un turpinoties līdz Kalnciema ceļa un Loka maģistrāles krustojumam. Pārvads primāri paredzēts autotransporta satiksmei, bet papildus tiks atļauta arī gājēju un velosipēdu plūsma.



Plānotā pārvada novietne

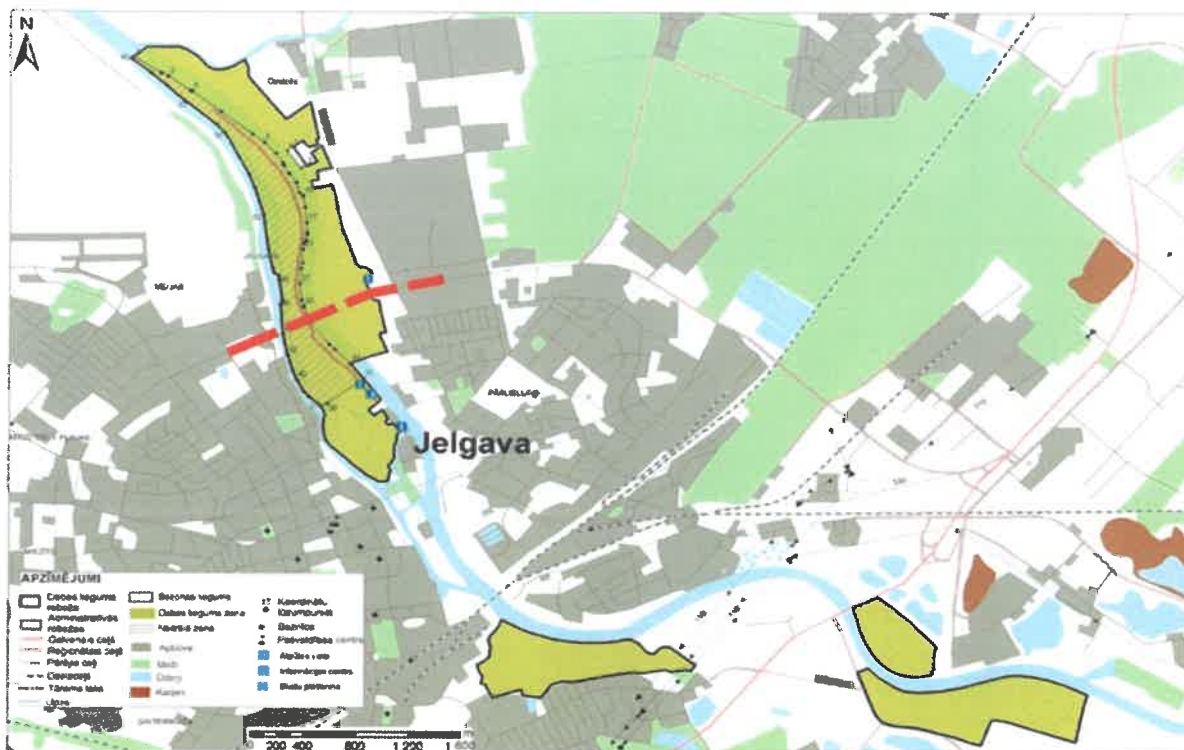


Plānotā pārvada rezultātā attīstāmās infrastruktūras ietekmes zona

Tilta izbūves mērķis – atrisināt vairākas Jelgavas pilsētas satiksmes organizācijas problēmas un radīt priekšnosacījumus uzņēmējdarbības tālākai attīstībai, tajā skaitā:

- Transporta tīkla infrastruktūras izveide industriālo teritoriju attīstībai pilsētas ziemeļrietumu daļā, lidlaukam piegulošajās teritorijās;
- Pilsētas apvedceļu loku noslēgšana, savienojot Dobeles šoseju ar Kalnciema ceļu;
- Tranzīta plūsmas novirzīšana no pilsētas centra uz mazāk apdzīvotajiem rajoniem, tādējādi samazinot sastrēgumus, trokšņu līmeņa pārsniegumus pilsētas centrā un priekšnoteikumu radīšana ceļu satiksmes negadījumu samazināšanai;
- Veloceliņu tālākās attīstības iespējas.

Pārvada kopgarums ~1376m, daļa no tilta posma (aptuveni 730m) šķērsos liegumu „Lielupes palienes plavas”, kas ietverts Eiropas nozīmes īpaši aizsargājam dabas teritoriju tīklā Natura 2000.



Plānotā pārvada trajektorija dabas lieguma „Lielupes palienes pļavas” funkcionālā zonējuma kontekstā

Dabas lieguma „Lielupes palienes pļavas” individuālo aizsardzības un izmantošanas noteikumu mērķis ir saglabāt dabiskās palieņu pļavas, kuras veido eitrofas augsto lakstaugu audzes un mēreni mitras pļavas, kā arī īpaši aizsargājamo dzīvnieku sugu – pierēmama, griezes (*Crex crex*), ķikuķa (*Gallinago media*), melnā zīriņa (*Chlidonias niger*), upes zīriņa (*Sterna hirundo*), purva tilbītes (*Tringa glareola*) – dzīvotnes, kā arī īpaši aizsargājamo augu Baltijas dzegužpirksītes (*Dactylorhiza baltica*) un plankumainās dzegužpirksītes (*Dactylorhiza maculata*) – un Latvijā reto augu ar izplatības īpatnībām – meža tulpes (*Tulipa sylvestris*) un rūtainās fritilārijas (*Fritilaria meleagris*) – sugu dzīvotnes. Saskaņā ar tiem, liegumā ir atļauta plānotā pārvada - plānotā ziemeļu šķērsojuma (Jelgavas ziemeļu – rietumu apvedceļa posms) pār Lielupi un dabas lieguma teritoriju būvniecību atbilstoši normatīvajos aktos par ietekmi uz vidi novērtējumu noteiktajai kārtībai.

Saskaņā ar Jelgavas pilsētas teritorijas plānojumu 2009.-2021. gadam pārvads šķērsos un/vai skars Savrupmāju apbūves teritoriju, Publiskās apbūves teritoriju, Jaukta

apbūves centra teritoriju, Rūpnieciskās apbūves teritoriju, Transporta infrastruktūras teritoriju, Tehniskās apbūves teritoriju un Dabas un apstādījumu teritoriju.



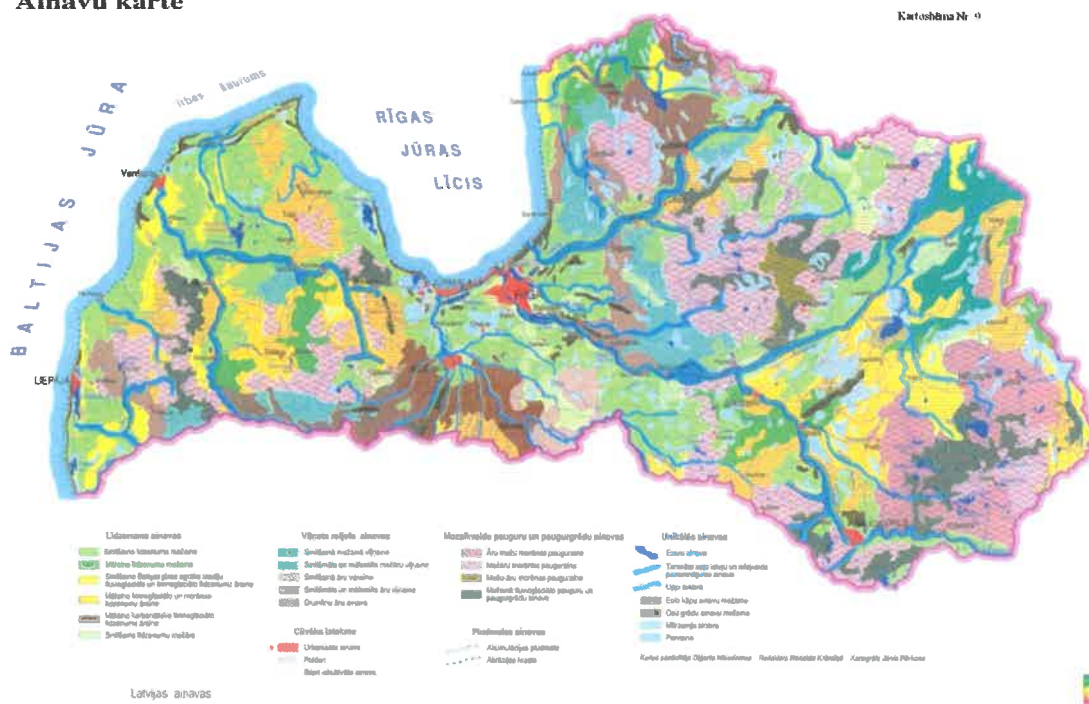
2. Teritorijas un apkārtnes ainaviskais un vizuālais novērtējums

Izpētes un novērtēšanas daļa sagatavota pamatojoties uz:

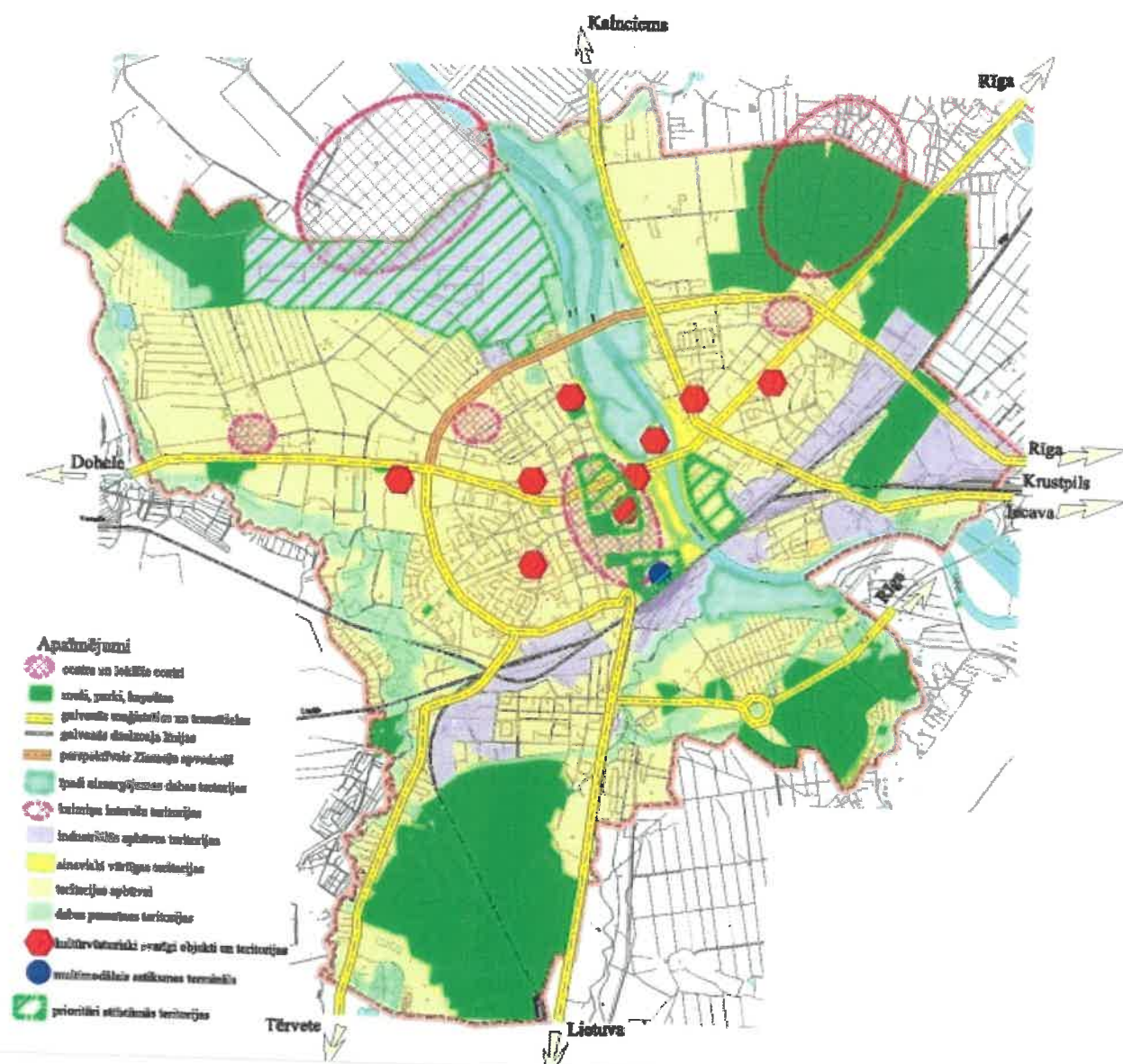
- kartogrāfiskā un grafiskā materiāla izpēti un sagatavošanu;
- saistošo normatīvo aktu apzināšanu un izskatīšanu;
- teritorijas apsekošanu;
- iepazīšanos ar citu nozaru ekspertu sagatavotajiem slēdzieniem;
- ainavas vizuālās struktūras izpēti izmantojot klasificēšanas, novērtēšanas un aprakstīšanas metodi;
- galveno skatu zonas analīzi.

Saskaņā ar ģeomorfoloģisko Latvijas ainavu karti pētāmā teritorija atrodas līdzenumu ainavā spēcīgi urbanizētā zonā. Tās vizuālo pamatainavu tieši ietekmē smilšaino līdzenumu mežaine un pietuvināti atrodošā stipri iekultivētā mālaini karbonātiskā limnoglaciālā līdzenumu āraine, kas nozīmē, ka ainavas ģeomorfoloģiju veido ainavu vienības tips, kas raksturīgs ar plakanu reljefu un tuvumā esošiem lieliem meža masīviem, kas pakāpeniski attālinoties no pilsētas robežas pāriet dominējošā tīrumu ainavā.

Ainavu karte



Nemot vērā atsevišķu ainavu tipu lokālu izplatību, kā arī tās retumu un nozīmīgumu ainavu daudzveidības saglabāšanas ziņā, atsevišķi jāizdala arī unikālās ainavas tipi. Konkrētajā gadījumā unikālo ainavu veido upju ainava.



Jelgavas pilsētas telpiskās attīstības perspektīvas shēma
 Avots: Jelgavas pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģija 2007.-2020. gadam

Iepazīstoties ar kultūrvēsturisko ainavu noteicošajiem faktoriem, konstatēts, ka teritorijā tuvākais aizsargājamais piemineklis ir valsts aizsargājamais piemineklis Jelgavas pils ar parku (aizsardzības Nr.5153). Driskas pusē tuvākais piemineklis ir

valsts nozīmes arhitektūras piemineklis dzīvojamā ēka „Villa Medem” ar dārzu (aizsardzības Nr.5170), kas atrodas 700 m attālumā, kā arī dzīvojamā ēka Uzvaras ielā 49, kas ir valsts nozīmes arhitektūras piemineklis (aizsardzības Nr.5168). Tuvākajā apkārtnē atrodas arī valsts nozīmes pilsēt būvniecības piemineklis - Jelgavas vēsturiskais centrs (aizsardzības Nr.7433), bet austrumos no apskatāmās teritorijas atrodas Valdakas pils (aizsardzības Nr.5163). Izvērtējot nominēto pieminekļu teritorijas, vizuālos aspektus un pieminekļa atrašanās vietas, un to noteiktās aizsardzības zonas, var secināt, ka pētāmā teritorija neietilpst nevienā no minēto pieminekļu robežām vai tās aizsardzības zonā. Un maz ticams, ka tilta izbūve kā arī tālākās infrastruktūras attīstība vizuāli tiešā veidā ietekmēs kultūrvēsturisko ainavvidi.

Jāvērš uzmanība, ka tuvumā atrodas arī vairākas pilsētai vēsturiski nozīmīgas vietas, kuras līdz šim brīdim nav ietvertas kultūrvēsturiskā mantojuma sarakstā, taču tās viennozīmīgi daudzveido Jelgavas pilsētas kultūrvēsturisko ainavu un mantojumu kopumā. Arī to attālumi ir pietiekoši lieli, lai varētu apgalvot, ka tilta izbūve nekādā veidā vizuāli neietekmēs šo teritoriju ainavisko kontekstu.

Pamatojoties uz dabas vērtību raksturojumu, konstatēts, ka plānotā tilta trajektorija šķērso daļu dabas lieguma „Lielupes palienes plavas” teritorijas. Biotopu ekspertes Ingas Straupes 18. jūnija 2015. gada atzinumā ir teikts, ka dabas lieguma „Lielupes palienes plavas” teritorija ir unikāla ar savu iekļaušanos pilsētvides ainavā un augsto bioloģiskās daudzveidības līmeni. To apliecina arī Kaspara Abersona 1. jūnija 2015. gada atzinums par tilta pār Lielupi ietekmi uz zivju resursiem un 6. jūlija 2015. gada Gaida Grandāna eksperta atzinums par ornitofaunas izpēti plānotā pārvada pār Lielupi un Driksas upi būvniecības vietā, atspoguļojot informāciju par lielu skaitu dabas liegumā īslaicīgi vai ilgtermiņā mītošajām aizsargājamajām sugām. Tas nozīmē, ka „Lielupes palienes plavas” ir ļoti vērtīga teritorija un savas novietnes dēļ pilsētas kontekstā ir uzskatāma arī par unikālu ainavvidi. Tādēļ ir svarīgi, pievērst uzmanību ne tikai uz izmantojamiem saudzīgiem tehnoloģiskajiem risinājumiem tilta būvniecības laikā, bet arī pasākumiem ilgtermiņā – tilta ekspluatācijas laikā (vibrācijas, troksnis, dūmgāzes, apgaismojums diennakts tumšajā laikā utt.). Diemžēl praksē pierādās, ka jebkura rīcība lielākā vai mazākā mērā, tomēr nenovēršami ietekmē skarto ainavu un tās apkārtni, jo ainavas struktūru ietekmē ne tikai cilvēks, bet arī jebkurš dabas faktors

vai veidojums. Visticamākais, ka arī tilta ekspluatācija ietekmēs šobrīd lieguma teritorijā esošo dzīvotni un līdz ar tās izmainām ilgtermiņā var izmainīties arī ainaviskais raksturs. Tādēļ ir svarīgi izprast un izpildīt, dabas lieguma pareizas apsaimniekošanas principus daudzveidīgās floras un faunas sugu saglabāšanai.

Izvērtējot vizuālo aspektu jau tika secināts, ka plānotā pārvada ietekmes zona būs plašāka, jo līdz ar pārvada izbūvi jaunas aprises iegūs viss ceļa tīkla saslēgums ar maģistrālo pilsētas ielas tīklu.

Nemot vērā, ka 2015. gadā izstrādātajā ainavu arhitektes Žanetes Salzīnes slēdzienā ir veikta detalizēta skatu punktu analīze, kuras rezultātā ir arī fiksētas un aprakstītas tilta trajektorijas šķērsotās ainavas un to veidi nominējot svarīgākos konkrētās ainavas tipus, šīs izpētes ietvaros tika veikta vispārīga ainavu struktūras kartēšana un nozīmīgāko skatu zonu izvērtēšana.

Esošajā situācijā ainavas struktūru veido sekojošas galvenās ainavu zonas:

- Mozaīktipa ainavu zona, ko veido savrupmāju teritorija, kas atrodas pie Loka maģistrāles, gar Kalnciema ceļu un mazdārziņu kolonija gar Atmosas ielu.
- Urbanizēta ainavu zona, ko veido Satiksmes ielas mikrorajona Dzīvojamais masīvs.
- Degradētu ainavu zonu veido aizaugušas teritorijas ar neapsaimniekotām, pussagruvušām (bīstamām) ēkām, piemēram, Atmosas iela atzara šķērsotā zona starp Dobeles šoseju un Ganību ielu. Tāpat, par degradētu ainavu uzskatāma arī tuvāk Driksai atrodošās, pietiekoši neapsaimniekotās teritorijas, kas aizaugušas ar kārkiem, grimoņiem un citām pašizsējas rezultātā savairojošām, ātri augošām un ar intensīvu izplatību esošām, pioniera sugām.
- Vizuāli nepievilcīgas ainavu zonas veido tehniskās teritorijas, piemēram, garāžu kolonijas un tehniskie angāri.

Attēlojot šīs zonas grafiski redzams, ka posmā, gar Atmosas ielu šobrīd vairāk dominē ainavu zonas ar negatīvām iezīmēm. Ir novērojama pakāpeniska teritorijas degradēšanās, aizaugšana, kas diemžēl negatīvi ietekmē konkrētās pilsētvides vizuālo tēlu. Lielupes labā krasta teritorija ir vizuāli pievilcīgāka.

Izbūvējot pārvadu un struktūras sakārtojot Atmodas ielas infrastruktūru varētu tikt veicināta pilsētvides atveseļošana un novērota vizuāla ainavas uzlabošana. Tas nozīmē ka, , jebkurā gadījumā, pārvada izbūve mainīs ne vien lokālo ainavu – pārvada izbūves zonu, bet arī piegulošās teritorijas, attīstāmās infrastruktūras skartās zonas un to ainavu raksturu. Vizuāli tā varētu būt jauna, mūsdienīga pilsētvide, kurā uzmanība jāpievērš ne tikai plānotās inženierbūves funkcionalitātei, bet arī sabiedrības komfortam, kas ir nozīmīgs raksturlielums vizuāli, emocionāli un fiziski kvalitatīvai pilsētvidei.

Plānotās darbības vizuālo ietekmi uz esošo ainavu visobjektīvāk var noteikt izvērtējot galvenos reālos (vizuāli un fiziski sasniedzam skatu platformām skatu zonas pilsētas kontekstā, tādejādi var fiksēt zonas, kas tiks ietekmētas spēcīgi, daļēji vai neietekmētas nemaz.

1.skatu zona pieder pie vizuāli spēcīgi ietekmētajām teritorijām. Realizējot plānoto darbību veidosies ne tikai izteikti lineāra vizuāla dominante, bet arī pārveidojot transporta plūsmas organizēšanu, tiks kardināli mainīts Loka maģistrāles un Kalnciema ceļa krustojuma vizuālais izskats.



1. Skatu zona. Skats no Loka maģistrāles plānotā tilta virzienā.



1. Skatu zona. Skats no Kalnciema ceļa Lielupes virzienā pa plānotā pārvada trajektoriju dabas lieguma virzienā



1. Skatu zona. Skats pa Kalnciema ceļu uz krustojuma ar Loka maģistrāli centra virzienā



1. Skatu zona. Skats pa Kalnciema ceļu uz krustojuma ar Loka maģistrāli braucot ārā no pilsētas

2.skatu zona ir vizuāli nozīmīga, jo tā pieder pie viena no Jelgavas reprezentatīvajiem skatiem. Izvērtējot skatu perspektīvas un attālumus, kā arī upes ainavu jāsecina, ka plānotā tilta apjoms vizuāli neietekmēs šo skatu punktu, jo tilta apjoms nebūs saskatāms.



2. Skatu zona. Viens no Jelgavas reprezentatīvajiem skatiem - skats uz Jelgavas pili pārlielupi

Izvērtējot 3.skatu zonu jāsecina, ja plānots, ka tilts atradīsies aptuveni 500m tālāk aiz redzamās augstspriegumu līnijas, tādā gadījumā tā apjoms būs vizuāli redzams, bet no konkrētā skatu punkta tas vairāk būs redzams kā siluets, kam nebūs spēcīga ainavas dominējošā ietekme. Taču tuvojoties tiltam un arī no izbūvētā 19.2 metru augstā skatu torņa, tilta apjoms būs aktīvāks un vizuāli pieejamāks.



3. Skatu zona. Skats uz dabas lieguma zonu Pilssalā

4. skatu zona arī pieder pie vizuāli spēcīgi ietekmētajām teritorijām, jo atrodas intensīvā pilsētvides ainavā un ir tiešā veidā saistīts ar maģistrālo pilsētas ielu tīklu. Arī šeit realizējot plānoto ieceri veidosies izteikti lineāra vizuāla dominante un attīstot un pārplānojot transporta plūsmas organizēšanu tiks ietekmēta ne tikai Dobeles šosejas Atmodas ielas un ļoti iespējams arī Dobeles šosejas un Satiksmes ielas saslēgumu.



4. Skatu zona. Skats pa Atmodas ielu Dobeles šosejas virzienā no Rūpniecības ielas puses



4. Skatu zona. Neapgūtais Atmodas ielas posms



4. Skatu zona. Skats pa Dobeles šoseju uz nosacīto Atmodas ielas krustojumu centra virzienā



4. Skatu zona. Skats pa Dobeles šoseju pāri Satiksmes ielas krustojumam Atmodas ielas krustojuma virzienā

5. skatu zona ietver Atmodas ielas trasējumu. Vertikālā apjomā domājams, ka izmaiņu plānotās darbības rezultātā nebūs. Šī zona ir ārpus paša pārvada trasējuma, taču, kā jau minēts, izbūvējot pārvadu tiks ietekmēta visa Atmodas ielas infrastruktūra un līdz ar to arī vizuālā struktūra, padarot to par mūsdienīgu, estētiski pievilcīgu un kvalitatīvu ielas ainavu.

Izvērtējot konkrēto zonu plānotajiem risinājumiem bez vizuālā aspekta jāievērtē arī drošības aspekts, jo trasējuma labajā pusē atrodas ne tikai dzīvojamais masīvs, bet

arī bērnu dārzs, kas pie plānotās satiksmes intensitātes palielināšanas ir gan fiziski, gan vizuāli jānorobežo nodrošinot aizsardzību arī pret troksni un dūmgāzēm.



5. Skatu zona. Skats pa Atmodas ielu virzienā uz Satiksmes ielas mikrorajonu.



5. Skatu zona. Atmodas iela Lapskalna ielas virzienā, labajā pusē Satiksmes ielas mikrorajona masīvs

6. skatu zonā dominē tehniskā ainava, ko konkrētajā gadījumā veido gan garāžu kolonijas, tehniskie angāri un attīrīšanas iekārtas. Šī brīža situācijā šīs zonas novietojums pilsētas kontekstā atrodas vizuāli objektīvi novietotā teritorijā, bet realizējot ieceri pārvada izbūvei, konkrētā teritorija atradīsies labi pārredzamā, tā būs gan fiziski, gan vizuāli pieejamāka un labi pārredzama skatu zona, jo izvērtējot

kadastra informāciju tika konstatēts, ka šo tehnisko zonu nav plānots nojaukt vai kā citādāk apgūt plānotās būves vajadzībām.



6. Skatu zona. Skats uz Satiksmes ielas mikrorajona garāžu kolonijām pie Lapskalna un Atmodas ielas

7. skatu zona pieguļ pie Driksas upes kreisā krasta. Ekstensīvas kopšanas rezultātā tā attīstījusies kā aizaugusi teritorija, kas ne tikai ir fiziski grūti izejama, bet vizuālā ziņā uzskatāma kā degradēta ainava.

Līdz ar pārvada izbūvi šī teritorija būs vizuāli tieši pakļauta ainavas izmaiņām, ne tikai integrējot tilta apjomu, bet arī atverot jaunas skatu perspektīvas ar atvērtu skatu uz Driksu. Attīstot blakus esošās teritorijas ainava varētu kļūt daudz urbanizētāka.



7. Skatu zona. Aizaugušās platības gar Lapskalna ielu pietuvināti Driksas upei



7. Skatu zona. Tiešs skats no Lapskalna ielas uz Driķu upi. Tilta apjoms izvietosies skata kreisajā pusē.

Kopumā plānotais pārvads vizuāli ir jāuztver kontekstā ar visu ielu tīklu, jo kompozicionāli tam būs spēcīga līnijveida dominante, un tas būs vizuāli labi uztverams no visām tuvumā esošajām un šķērsojošajām ielām, taču apjoma vizuālās ietekmes zona būs tikai atrodoties tai pietuvinātā teritorijā. Grūti būs atrast atvērtu skatu no pilsētas, kurā labi nolasīsies tilta apjoms.

3. Paredzētās darbības iespējamo alternatīvo variantu izvērtējums

Alternatīvo variantu izvērtēšanai iesniegti 3 varianti. Diviem no tiem ir dots ideju vizualizējošs materiāls, bet vienam, vienkāršās konstrukcijas dēļ, izstrādāts rasējums un dots apraksts.

Ir skaidrs, ka kopējais plānotā pārvada trasējums (trajektorija) posmā par Lielupi un Driksas upi visiem piedāvātajiem variantiem ir vienāds, taču atšķirīgi ir tiltam piedāvātie konstruktīvie risinājumi un arhitektoniskais koncepts, kā arī būvniecības tehnoloģiskie principi un izmantotie materiāli.

Pirmais variants ir izvirzīts bez jebkāda arhitektoniskā stila un dizaina vērtības ar maksimāli vienkāršu tilta konstrukciju un tās izbūves tehnoloģiju. Tas nozīmē, ka tas būs vizuāli neitrāls pret vidi un arī ļoti vienkāršs savā būtībā. Precizējot un pamodelējot atsevišķus tā elementus, tiktu atrasta piemērotākā tilta proporcija, lai tas labi „iegultos” konkrētajā vidē. Pamatā, tā būtu funkcionāla un ērta, iespējams arī, būvnieciski ekonomiska un saudzīga līnijveida inženierbūve.

Otrais variants ir atvasināts no pirmā varianta ienesot tilta apjomā dinamiku paredzot plānoto arku secīgu gabarīta deformāciju. Tas papildināts ar individuāliem un dekoratīviem gaismas ķermeņiem arkas formā. Tos plānots izvietot pietiekoši blīvi, lai radītu savdabīgas tuneļa sajūtas.



Tilta varianta Nr. 2 - Arku „tunelis”

Tilta izvēlētie materiāli, konfigurācija un krāsa ir vizuāli neitrāla. Par arku gabarītu dinamiku, jāizvērtē, vai arku tunelis un tā dinamika būs braucējiem sajūtama, vai tieši otrādi – neradīs diskomforta sajūtu.

Trešais variants paredz tilta apjomu veidot no metāla konstrukcijām, vertikālais

apjoms veidots ar viļņveida līkni. Ekoloģiski jūtīgākajās tilta trases vietās – palienes daļā pie Lielupes, kā arī Pils salā, tiek paredzēti divi caurredzami tuneli no polikarbonāta plāksnes zaļganā tonī. To funkcija - trokšņus slāpēšana, tādējādi pasargājot dabas lieguma teritoriju ekosistēmu no trokšņiem, kā arī visa objekta arhitektūrā akcentējot šīs vietas ekoloģisko aspektu. Šādā gadījumā ir jābūt risinājumiem, kas pasargātu putnu ieskriešanu caurredzamajā apjomā. Jāapzinās, ka palieņu plāvās esošo dzīvotni ietekmē ne tikai troksnis un dūmgāzes, bet arī vibrācija.



Tilta varianta Nr. 3

Kopumā šajā variantā tilts ir paredzēts vizuāli aktīvs gan formā, gan krāsā. Iespējams, pārlietus aktīvs, ja izvērtē tilta novietni pilsētvides kontekstā. Tā novietne vizuāli nav saistīta ne ar esošajiem Jelgavas pilsētas reprezentatīvajiem skatiem, ne ar vēsturisko centru. Maz iespējams, ka pilsētas kontekstā tilta novietne būs vizuāli nozīmīgā zonā arī pilsētai attīstoties. Ir apsveicama ideja par to, ka inženierbūve tiek izskatīta kā estētisks vides objekts, taču, izvērtējot kopējo kontekstu, nepietiek tikai ar vizuāli izteiksmīgu dizaina risinājumu. Šajā situācijā prioritāri jāizvērtē pasākumi, kas attiecas uz vides aizsardzību, tāpēc atbalstāms ir plānotais ornitologa noteiktais pasākums, kas paredz 2,5 metru augstu vairogu uzstādīšanu abās brauktuviņu pusēs.

Konkrētajā gadījumā tas, ka tilts nav pamanāms no nozīmīgiem publiskiem pilsētas skatupunktiem, dod iespēju apjoma izteiksmīgumu novirzīt kā sekundāru, par prioritāti izvirzot ekoloģisko risinājumus.

4. Secinājumi un rekomendācijas

Kopumā izvērtējot plānotā pārvada izbūves mērķi, tā nozīmi pilsētas attīstības kontekstā un transporta plūsmas organizēšanā, kā arī no pilsētvides vizuālā aspekta, ir atbalstāma.

No ainaviskā viedokļa jāsecina, ka, pārvada izbūves rezultātā, vizuāli tiks ietekmēta ne tikai lokāls pārvada izbūves posms, bet arī pievadceļu infrastruktūra. Pozitīvais aspekts ir tas, ka, sakārtojot pievadceļus, varētu tikt veicināta pilsētvides atveseļošana konkrētajās teritorijās un mūsdienīgas - kvalitatīvas un estētiskas, pilsētvides izveide.

Vizuālās pieejamības kontekstā tieši tilta apjoma posms ļoti minimāli ietekmēs esošo pilsētas ainavu, jo ir ļoti maz tādu skatu, no kura varēs plaši un viegli pieejami pārredzēt pārvadu (tiltu). Viens no tādiem ir Satiksmes ielas mikrorajona daudzstāvu dzīvojamo ēku augšējie stāvi, taču tā ir privāta zona un nav plašākai sabiedrībai pieejama, bet no jaunā tilta noteikt pavērsies vairāki jauni skat uz pilsētu.

Ainaviski plānotais pārvads kardināli mainīs lokālo ainavu, jo tas būs gan vertikāls akcents gan spēcīga lineāra dominante. Atsevišķās vietās, īpaši degradētajās zonās plānotā pārvada būvniecība varētu vizuāli uzlabot ainavas kvalitāti. Netika konstatēta tieša vizuāla ietekme uz tuvumā esošajiem kultūrvēsturiskajiem pieminekļiem.

Par negatīvu aspektu jāuzskata tieša iejaukšanās dabas lieguma „Lielupes palienes pļavas” teritorijā. Jebkurā gadījumā, agri vai vēl tiks radīta lielāka vai mazāka negatīva ietekme uz lieguma bioloģisko daudzveidību un līdz ar to arī uz lieguma ainavu. Jau šobrīd aizsargājamās teritorijas fragmentāri tiek negatīvi ietekmētas antropogēnās slodzes dēļ. Viennozīmīgi jaunā tilta būvniecība tiešā veidā ietekmēs gan vizuāli, gan fiziski esošās aizsargājamās teritorijas. Tāpēc, jebkuri vidi saudzējoši pasākumi, kas varbūt nav ainaviski estētiski vai uzskatāms par arhitektoniski izteiksmīgu materiālu, piemēram, jau minētie ornitologa noteiktie 2,5 metru augstie vairogi brauktuvi abās pusēs, ir atbalstāmi.

Tilta konstruktīvais risinājums veidos pārkares, segtas zonas un vizuāli norobežotas lokālas teritorijas, kas varētu ne tikai palielināt iespēju bezpajumtnieku parādīšanos, bet arī sadzīves atkritumu apjoma palielināšanos.

Izvērtējot konkrēto situāciju turpmākajām darbībām tiek rekomendēts:

1. Būvprojekta izstrādes gaitā tilta arhitektonisko apjomu izvērtēt no reāliem, cilvēkam viegli pieejamiem skatu punktiem konkrētās vides kontekstā ievērtējot redzes leņķus, proporcionālus telpiskos augstumus.
2. Ja plānojot pārvada būvniecības budžetu par prioritāti tiek izvirzīts ekonomiskais aspekts, rekomendējams primāri domāt par tilta balstu izbūvi un tilta ekspluatāciju maksimāli mazāk ietekmējot dabas lieguma teritoriju nevis par arhitektonisko unikalitāti. Būvniecībā izvērtējot, gan optimālu būvniecības darbu sadalījumu atbilstoši sezonai un vides aizsardzības pasākumus, ekspluatācijā – pārdomājot risinājumus, kas samazinātu troksni, dūmgāzes izplatīšanos utt.. Par primāro izvirzīt nepieciešamību saglabāt Pilssalas un palieņu pļavu īpaši aizsargājamās dabas un iespējamās kultūrvēsturiskās vērtības
3. Nav pieļaujama pārvada izbūve, ja turpinājumā netiek plānota secīga pievadceļu rekonstrukcija īsā termiņā.
4. Pirms pārvada būvprojekta izstrādes, ieteicams sagatavot konceptuālu priekšlikumu visam pārvada un pievadceļu šķērsojumam. Pievadceļu principiālajiem risinājumiem jāveido mūsdienīga pilsētvide, kurā uzmanība pievērsta ne tikai plānotās inženierbūves funkcionalitātei un vizuālajam risinājumam, bet arī sabiedrības komfortam un vides estētikai. Gan tiltu, gan maģistrālos pievadceļus veidot vienotā stilā. Pārskatīt un izvērtēt jaunus ielu profilus paredzot tajā gan koku, gan krūmu stādījumus. Veidojot, gan atvērtas kabatas, gan blīvi norobežojošas zonas atbilstoši piegulošo teritoriju funkcijai. Paredzēt kvalitatīvus, konkrētajai videi atbilstošu pilsētvides elementus un segumus. Ietvert risinājumus pasākumiem, kas mazinātu trokšņa un piesārņojuma izplatību.
5. Gan pie pārvada projekta izstrādes, gan tilta ekspluatācijas laikā ņemt vērā dabas lieguma „Lielupes palienes pļavas” individuālos aizsardzības un izmantošanas noteikumus.

Sagatavoja:

Gunita Čepanone
sertificēta ainavu arhitekta
Sert.Nr.045-2011

