

ATKLĀTS METU KONKURSS
**„PAVILJONA UN STACIJAS LAUKUMA ATTĪSTĪBA RĪGĀ, STACIJAS LAUKUMĀ 4 UN 13.
JANVĀRA IELĀ 2A”**
PROJEKTĒŠANAS PROGRAMMA

RĪGA

2026

SATURA RĀDĪTĀJS

1	IEVADS	3
2	IZMANTOTIE SAĪSINĀJUMI	3
3	KONKURSA OBJEKTS, MĒRĶIS UN UZDEVUMI	3
4	KONKURSA OBJEKTA UN IZPĒTES TERITORIJA	3
5	KONKURSA PASŪTĪTĀJS	4
6	KONKURSA OBJEKTA UN KONKURSA IZPĒTES TERITORIJAS ĪSS VĒSTURISKAIS APRAKSTS	4
7	KONKURSA OBJEKTA UN KONKURSA IZPĒTES TERITORIJAS KULTŪRVĒSTURISKĀS UN AINAVISKĀS VĒRTĪBAS	6
8	KONKURSA OBJEKTA UN KONKURSA IZPĒTES TERITORIJAS SAISTOŠIE NOTEIKUMI	6
9	NORĀDES KONKURSA OBJEKTA UN KONKURSA IZPĒTES TERITORIJAS PLĀNOŠANĀ	6
10	VIDES UN KLIMATA RAKSTUROJUMS	9
	10.1 Vides troksnis	9
	10.2 Gaisa piesārņojums	10
	10.3. Klimata raksturojums	10

1 IEVADS

Konkursa objekts atrodas Daugavas labajā krastā, UNESCO Pasaules mantojuma vietas "Rīgas vēsturiskais centrs" (aizsardzības Nr. 852) aizsardzības zonā ('Rīgas centra perifērija') un valsts nozīmes pilsēt būvniecības pieminekļa 'Rīgas pilsētas vēsturiskais centrs' teritorijā.

2 IZMANTOTIE SAĪSINĀJUMI

Saīsinājums	Saīsinājuma atšifrējums
UNESCO	The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Angļu val.)
RVC	Rīgas vēsturiskais centrs
RVC AZ	Rīgas vēsturiskais centrs un tā aizsardzības zona
RVC AZ TIAN	Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi

3 KONKURSA OBJEKTS, MĒRĶIS UN UZDEVUMI

Konkursa objekts - Paviljona un Stacijas laukuma attīstība Rīgā, Stacijas laukumā 4 un 13. janvāra ielā 2A realizācijas teritorija ar kopējo platību ~1850 m².

Konkursa mērķis - iegūt arhitektoniski, funkcionāli un ainaviski vienotu un augstvērtīgu risinājumu mazumtirdzniecības un ēdināšanas paviljona pārbūvei un Stacijas laukuma publiskās ārtelpas pilnveidei, nodrošinot kvalitatīvu publisko ārtelpu, komerciāli dzīvotspējīgu paviljona izmantošanu un reprezentatīvu pilsētvides tēlu Rīgas galvenajā mobilitātes mezglā, nodrošinot racionālu līdzekļu izmantošanu un brīvu konkurenci starp Konkursa dalībniekiem, kā arī iegūt partneri tālākai Konkursa objekta būvprojekta izstrādei un autoruzraudzībai.

Konkursa uzdevums – noteikt labāko paviljona pārbūves un Stacijas laukuma publiskās ārtelpas attīstības vīzijas ieceres piedāvājumu starp Konkursā iesniegtajiem Metiem.

4 KONKURSA OBJEKTA UN IZPĒTES TERITORIJA

Metu konkursa paviljona un Stacijas laukuma attīstības Rīgā, Stacijas laukumā 4 un 13. janvāra ielā 2A (turpmāk – **Konkursa objekts**) **teritorija** ar kopējo platību ~1850 m² (skatīt Pielikumu Nr. 2_1_2_Konkursa_teritorija_kadastrs):

- zemes vienība ar kadastra apzīmējumu 01000042001, adrese 13. janvāra ielā 2A, Rīgā. Īpašnieks - SIA Linstow;
- ēka ar kadastra apzīmējumu 01000042001001, adrese 13. janvāra ielā 2A, Rīgā. Īpašnieks - SIA Linstow;
- zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 01000042003, adrese Stacijas laukums, 4 Rīga daļa. Īpašnieks - Latvijas Republika, ko juridiski pārstāv VAS "Valsts Nekustamie Īpašumi" un kas uz ilgtermiņa nomas līguma pamata ir iznomāta SIA "Linstow".

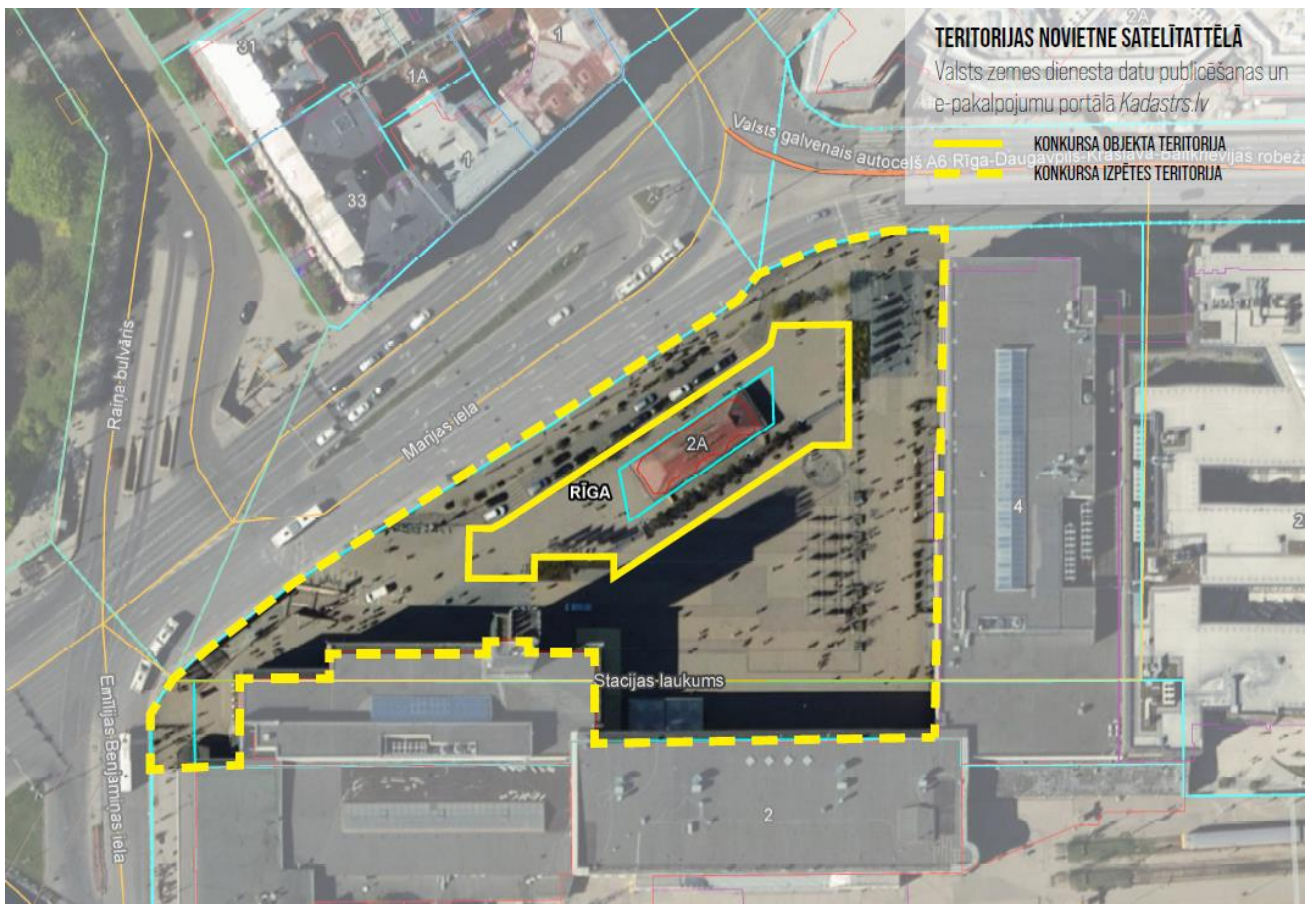
Metu Konkursa objekta **izpētes teritorija**:

- aptver metu konkursa realizācijas teritorijai tieši pieguļošās Stacijas laukuma daļas (skatīt Pielikumu: 2_1_1_Konkursa_teritorija_novietne);

- zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 01000042003, adrese Stacijas laukuma 4 daļa. Īpašnieks - Latvijas Republika, ko juridiski pārstāv VAS "Valsts Nekustamie Īpašumi" un kas uz ilgtermiņa nomas līguma pamata ir iznomāta SIA "Linstow";

- zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 01000042015, adrese Stacijas laukums 2 daļa. Īpašnieks - Latvijas Republika, ko juridiski pārstāv VAS "Latvijas dzelzceļš" un kas uz ilgtermiņa nomas līguma pamata ir iznomāta SIA "Linstow";

Metu konkursa izpētes teritorija platība (iesk. metu Konkursa objekta realizācijas platību): ~9870 m².



Konkursa objekta un izpētes teritorija

5 KONKURSA PASŪTĪTĀJS

SIA "Linstow",

Reģistrācijas Nr. 50003315411,

Juridiskā adrese: Stacijas laukums 4, Rīga, LV-1050, Latvija

6 KONKURSA OBJEKTA UN KONKURSA IZPĒTES TERITORIJAS ĪSS VĒSTURISKAIS APRAKSTS

Rīgas vēsturiskais centrs (RVC) atrodas Daugavas labajā krastā. 1997. gadā RVC tika ierakstīts UNESCO pasaules mantojumu sarakstā, norādot, ka RVC, kuru veido salīdzinoši labi saglabājusies viduslaiku un vēlāko laiku pilsētas struktūra, ir ievērojama universāla vērtība, to rada viduslaiku apbūve, jūgendstila arhitektūras daudzums un kvalitāte, kurai līdzīgas nav citur

pasaulē. 19.-20. gadsimtu mijā Rīga bija viena no svarīgākajām rūpniecības pilsētām ne tikai Krievijas impērijas, bet arī Baltijas jūras reģionā. Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas laukums (turpmāk – Stacijas laukums) šajā vēsturiskajā situācijā raksturojams kā reprezentatīvs pilsētas ieejas mezgls, kurā pārklājas dažādi pilsēt būvnieciskie slāņi.

Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas pirmsākumi meklējami 19. gadsimtā, savukārt tās attīstība turpinājās no 1902. līdz 1914. gadam, kad tika izveidots dzelzceļa uzbērums, lai pārceltu sliežu ceļus citā līmenī un atbrīvotu pilsētas centru no pārbrauktuvēm. Pirmā dzelzceļa stacijas ēka Rīgā, ko uzcēla 1861. gadā, bija salīdzinoši neliela. Ar nelielām pārbūvēm un apkārtējās vides izmaiņām stacija darbojās līdz 1965. gadam, kad tika uzcelta jaunā Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas ēka, aizstājot pirmskara būvi. Vienlaikus tika izveidots arī plašs stacijas laukums. Līdz stacijas ēkas pārbūvei stacijas centrālais laukums atradās pretī stacijas ēkas ieejai, tagadējā Emīlijas Benjamiņas un 13. janvāra ielas krustojumā. Pēc stacijas ēkas pārbūves 1965. gadā stacijas laukumu izveidoja paplašinātajā teritorijā, kur tas atrodas šodien, iepriekšējo saimniecības ēku un sliežu ceļu vietā. Kad tika izbūvēts jaunais Centrālās stacijas apjoms, stacijas laukumā atradās gan apstādījumu zonas, gan plašs stāvlaukums. Tolaik Merķeļa, Marijas un Satekles ielu krustojumā bija izveidots rotācijas aplis, stāvlaukumi kā arī tramvaja sliežu ceļš, kas no 13. janvāra ielas turpinājās pa Marijas ielu. Pašreizējās 13. janvāra un Marijas ielas apkārtnes aprises galvenokārt noteica padomju perioda pilsētplānošana. Līdztekus stacijas kompleksa izveidei un laukuma paplašināšanai 1964. gadā tika atklāta Rīgas Starptautiskā autoosta, savukārt 20. gadsimta 60. un 70. gadu mijā izbūvēti pirmie pazemes gājēju tuneli, būtiski pārveidojot pilsētas publisko ārtelpu. 2003. gadā, līdz ar tirdzniecības centru 'Origo' un 'Stockmann' atklāšanu, 13. janvāra un Marijas ielas apkārtnē tika telpiski pārstrukturēta un komercializēta, t.sk. izbūvējot pazemes autostāvvietu zem Rīgas Centrālās stacijas laukuma lielākās daļas. Lai uzlabotu gājēju plūsmu, 2008.–2009. gadā izbūvēts jauns pazemes savienojums starp staciju un "Stockmann". 2010. gadā Rīgas Centrālās stacijas laukumā tika īstenots labiekārtojuma pilnveides projekts, izvietojot tajā izstāžu stendu grupu un divas karogu mastu grupas ar āra apgaismojumu, bet 2012. gadā tika izbūvēts vides objekts - saules pulkstenis "Origo Universi". Kopš 2017. gada centrālās stacijas teritorijā norit aktīvs darbs pie 'Rail Baltica' projekta īstenošanas, kas iezīmē jaunu mobilitātes laikmetu un nes vērienīgas pārmaiņas pilsētvidē.

Stacijas laukuma nākotnes attīstības perspektīvu nosaka nepieciešamība veicināt Eiropas nozīmes dzelzceļa infrastruktūras 'Rail Baltica' integrēšanu pilsētas centra struktūrā, lai nodrošinātu 'Rail Baltica' dzelzceļa trases būvprojekta izstrādes un būvdarbu ietvaros paredzēto risinājumu pilnvērtīgu funkcionalitāti un sinerģiju ar Rīgas pilsētas infrastruktūru, veicinot savienojumus starp 'Rail Baltica' multimodālo transporta mezglu un apkārtējām teritorijām, tostarp izveidojot ērtu gājēju, sabiedriskā transporta un velotransporta savienojamību un piekļuvi Rīgas Centrālajai stacijai, kā arī optimizējot privātā autotransporta plūsmu. Intensīvā gājēju plūsma un teritorijas nozīme kā vienai no Rīgas vizītkartēm uzsver stratēģisku nepieciešamību pēc augstvērtīgas, funkcionāli un estētiski kvalitatīvas publiskās ārtelpas. Tā kā šobrīd Stacijas laukumā dominējošais cietais segums rada izteiktu pilsētvides siltumsalas efektu, projekta risinājumos prioritāte ir jādod ilgtspējīgai zaļajai infrastruktūrai un klimatam pielāgotai videi, transformējot laukumu par cilvēkam tikamu pilsētas ieejas mezglu.

7 KONKURSA OBJEKTA UN KONKURSA IZPĒTES TERITORIJAS KULTŪRVĒSTURISKĀS UN AINAVISKĀS VĒRTĪBAS

Konkursa objekta teritorija atrodas Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta veiktā projekta “13. janvāra ielas un publiskās ārtelpas attīstības priekšizpēte” izpētes teritorijā. Gatavojot savus priekšlikumus, metu konkursa dalībnieki tiek aicināt ievērtēt un ņemt vērā šīs izpētes materiālus un ieteikums (skatīt Pielikumu Nr.4_4_Stacijas laukuma priekšizpēte). Metu konkursa teritorijas kultūrvēsturiskās, ainaviskās un labiekārtojuma saglabājamās vērtības:

- Rīgas centrālā dzelzceļa pasažieru stacija (1960–1965) - modernisma paraugs, kas raksturo padomju laika arhitektūras funkcionalitāti un pilsētplānošanas mērogu.
- Tirdzniecības centrs “Origo” (2003 un 2020) - multifunkcionāls ēku komplekss, kas integrēts dzelzceļa stacijas apbūvē. Tā sākotnējais apbūves apjoms (A un B ēkas) ar pulksteņa torni kā vizuālo dominanti telpiski noslēdz Stacijas laukuma ansambli, savukārt, jaunā piebūve (E ēka, 2020) paplašina kompleksu Satekles ielas virzienā.
- 2010. un 2012.gadā SIA “Linstow” īstenotā Stacijas laukuma labiekārtojuma projekta elementi (laukuma apgaismojums, karogu masti, izstāžu stendi, apstādījumi, soliņi, saules pulkstenis “Origo Universi”, vieta pasākumu organizēšanai laukuma centrālajā daļā), kas atrodas metu konkursa izpētes teritorijā, bet ārpus Konkursa objekta teritorijas.
- Apbūves mērogs un skatupunkti - jānodrošina stacijas ieejas mezglu nepārtraukta vizuālā redzamība un intuitīva uztveramība no jebkura laukuma punkta. Laukuma struktūrai un elementiem skaidri jāiezīmē galvenie kustības virzieni (Vecrīga, pilsētas centrs), izmantojot tos kā primāros orientierus telpiskajā organizācijā.
- 13. janvāra un Marijas ielas kā lineārs savienojums starp pilsētas centru un Rīgas centrālo dzelzceļa pasažieru staciju

8 KONKURSA OBJEKTA UN KONKURSA IZPĒTES TERITORIJAS SAISTOŠIE NOTEIKUMI

Metam jāstiprina vietas reprezentatīvais raksturs Stacijas laukumam kā daļai no galvenā pilsētas (un potenciāli arī Baltijas) mobilitātes mezgla, vienlaikus respektējot UNESCO mantojuma zonai raksturīgo Vecrīgas silueta un Bulvāru loka panorāmas uztveri. Teritorijas mērogs un tās stratēģiskā nozīme mobilitātes mezgla attīstībā prasa izveidot izcilu, arhitektoniski viendabīgu publisko ārtelpu. Projekta risinājumam jānodrošina harmonisks līdzsvars starp intensīvu mobilitātes funkciju un kvalitatīvu pilsētvidi, kas kalpo kā mūsdienīgs Rīgas pilsētēta simbols.

Metam jāatbilst Latvijas būvnormatīviem un spēkā esošajam Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas saglabāšanas un attīstības plānam, perspektīvā paredzot, ka 13. janvāra ielas 2A zemes vienība tiktu izņemta no ielu sarkano līniju koridora.

13. janvāra ielas 2A ēkas pārbūves projekts ir pilsētvidē nozīmīgs, akcentēts, bet telpiski un funkcionāli integrēts attīstības objekts, kuram jānodrošina ilgtspēja, energoefektivitāte un videi draudzīgi risinājumi.

9 NORĀDES KONKURSA OBJEKTA UN KONKURSA IZPĒTES TERITORIJAS PLĀNOŠANĀ

9.1. Konkursa objekta koncepcija un lietotāju pieredze:

- pamatideja: “vieta, kur viss un visi satiekas” – uz cilvēkiem orientēta publiskā ārtelpa;
- centrāluma (“nulles punkta” attālumu mērīšanas atskaitei) interpretācija pilsētā;
- dažādu plūsmu saplūšana un organizācija ar prioritāti gājējiem un mikromobilitātei;

- atvērta, viegla, caurlaidīga telpiskā struktūra;
- reprezentatīva, emocionāli viegli uztverama, paliekoša identitāte;
- daudzveidīga publiskā ārtelpas izmantošana – lietotāju pieredze;
- vizuāli atpazīstams un fotogrāfiski pievilcīgs pilsētvides orientieris.

9.2. Konkursa objekta arhitektoniskie risinājumi (13. janvāra ielas 2A ēkas pārbūvei):

- esošās vienstāva ēkas pārbūve un paplašināšana, piedāvājot objektu ar augstu arhitektonisko kvalitāti:
 - *elegants, mūsdienīgs arhitektoniskais veidols;
 - *spēcīga paviljona arhitektoniskās formas identitāte (t.sk., fasādes risinājumi, apgaismojuma koncepcija);
 - *viegls, caurspīdīgs, atvērts paviljona raksturs bez “aizmugures fasādēm”;
 - *vienkārša, spēcīga ģeometrija (apļveida, radiāla vai cita skaidra forma);
- vizuālā caurredzamība un saikne ar Stacijas laukumu;
- atpazīstams orientieris un vietzīme dienā un naktī;
- iekštelpu un ārtelpas nepārtraukta saikne.

9.3. Lai uzlabotu metu konkursa priekšlikumu ekonomisko īstenojamību, vēlams izmantot RVC AZ TIAN punktā Nr.18 noteiktās tiesības, kas ļauj vienu reizi palielināt būves apjomu līdz 30% un nemainot būves funkciju (punktā Nr.17 tas tiek definēts kā “likumīgi iesāktā izmantošana”):

- pašreizējā būves telpu platība: 211.3 m²;
- pēc pārbūves maksimāli pieļaujamā būves telpu platība: 274.69 m²

9.4. Paviljona arhitektūrai, kurai, ievērojot iepriekšminētos parametrus, jābūt piemērotai kvalitatīvam tirdzniecības un pakalpojumu objektam ar 1-3 komerciālajām vienībām, kas primāri būtu saistītas ar kioska tipa tirdzniecības funkcijām, gastronomas funkcijām un / vai sabiedriskās ēdināšanas funkcijām.

9.5. Metu konkursa priekšlikumam attiecībā uz ēkas pārbūvi jāsaturs arī ieteicamais šīs ēkas nosaukums (var būt iekļauts arī Konkursa piedāvājuma devīzē).

9.6. Arhitektūras risinājumos jāparedz vieta nomnieku logo/izkārtņu izvietojumam (1-3 komercvienībām, kuras jāizvieto tā, lai ēkas kopskats būtu pārlicinošs visos gadījumos (paredzot tikai 1 vai 2 vai 3 izkārtnes) uz ēkas fasādes.

9.7. Konkursa objekta un publiskās ārtelpas izveides prasības:

- aktīva un pievilcīga publiskā ārtelpa;
- atvērtība, caurplūstamība, nenorobežots laukums;
- iespēju robežās vienots ārtelpas dizains: segumi, sēdvietas, apzaļumošana, apgaismojums, respektējot saglabājamās kultūrvēsturiskās, ainaviskās un labiekārtojuma vērtības, kas noteiktas šī metu konkursa nolikumā;
- Stacijas laukuma kā priekšlaukuma principa saglabāšana, t.sk. saglabājot vietu dažādu publisku pasākumu norisei;

- vizuālo perspektīvu saglabāšana uz stacijas ēkas koptēlu;
- apzaļumojuma elementu pilnveide, saglabājot laukuma pārskatāmību;
- apzaļumojuma elementi, kas ir piemēroti vietas klimatam un dinamiskai pilsētvidei, viegli kopjami, daudzgadīgi;
- sezonāla pielāgojamība (ziema / vasara);
- augstvērtīga, droša, aicinoša publiskā vide;
- mākslinieciski & pieredzes elementi (gaisma, dinamika u.c.);
- ilgstpēljoši, izturīgi, viegli kopjami materiāli;
- priekšlikumi Stacijas laukuma informatīvo elementu (norāžu sistēmas) pilnveidei;
- priekšlikumi Stacijas laukuma apgaismojuma pilnveidei, pievienojot izgaismojuma diagrammas vai kā citādi norādīt izgaismojuma efektus un nepieciešamību.

9.7. Plūsmu organizācija:

- intuitīva piekļuve visiem lietotājiem (gājēji, mikromobilitāte, sabiedriskais transports, autotransports);
- savienojumi ar galvenajiem gājēju plūsmu virzieniem, t.sk. perspektīvā paredzot jaunu gājēju pāreju izbūvi virszemē, un atsakoties no pazemes tuneļu izmantošanas ikdienas gājēju vajadzībām, nodrošinot drošas gājēju pārejas un to piemērotību cilvēkiem ar īpašām vajadzībām;
- esošās "Kiss & Ride" zonas (taksometri, pasažieru uzņemšana / izlaišana, īstermiņa maksas stāvieta) pilnveides priekšlikumi;
- universāla piekļuve vienā līmenī (bez barjerām).

9.8. Drošība un pieejamība:

- integrēti drošības risinājumi nesankcionētu transportlīdzekļu piekļuvei;
- droša, labi apgaismota vide 24/7;
- universālā dizaina principu ievērošana;
- publiskās ārtelpas izveides risinājumi, kas vērsti uz lietotāju drošību, noziedzīgus nodarījumus mazinošu un sociāli pozitīvi stimulējošu vidi.

9.9. Ilgtspēja un tehniskie risinājumi:

- energoefektivitāte un videi draudzīgi materiāli;
- ilgmūžība un piemērotība vietai raksturīgajiem klimata un agresīvās pilsētvides apstākļiem;
- kafejnīcas funkcijas tehniskās prasības.
- piegādes risinājumi un atkritumu savākšana (piemēram, pazemes atkritumu kontainers, kuru iztukšo 1 x diennaktī (naktī)).

9.10. Paviljona komerciālais un funkcionālais risinājums:

- būve, kas piemērota kvalitatīvam tirdzniecības un pakalpojumu objektam ar 1-3 komerciālajām vienībām, kas primāri būtu saistītas ar kioska tipa tirdzniecības funkcijām, gastronomas funkcijām un / vai sabiedriskās ēdināšanas funkcijām;
- potenciālā izmantošana:
 - *gastronoms ar kafejnīcas papildfunkcijām;
 - *suvenīru veikals;
 - *ziedu veikals;

*kafejnīca ar āra terasi.

- augsts komerciālais potenciāls un ienākumu ģenerēšana;
- elastīgi plānojumi dažādiem mazumtirdzniecības operatoriem (vēlams paredzēt vismaz 3 atsevišķas ieejas);
- efektīva telpu izmantošana;
- tūristu piesaiste un “foto galamērķis”;
- funkciju caurredzamība un pieejamība (iekštelpu funkciju uztvere un redzamība no ārpuses);
- vitrīnu risinājumi un vizuālā atvērtība.
- esošā ēkas platība (211.3 m²) tiek palielināta par maksimāli iespējamajiem 30%, t.i. līdz 274.69 m².

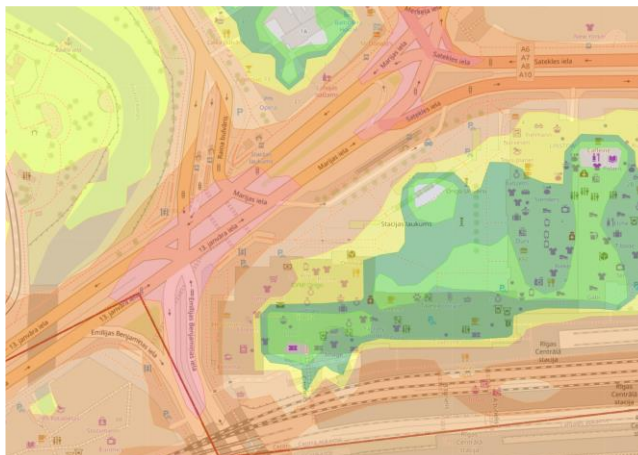
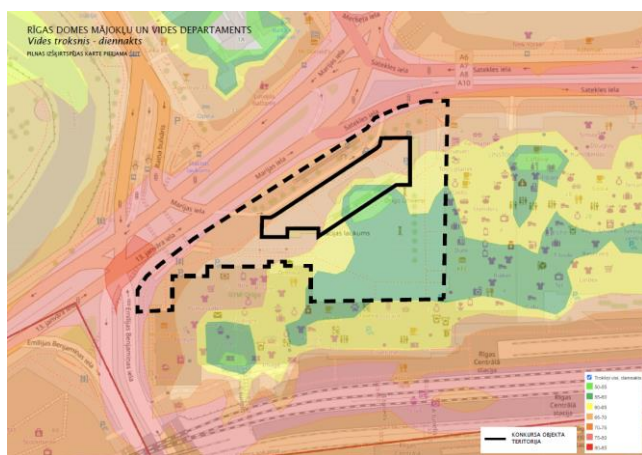
10 VIDES UN KLIMATA RAKSTUROJUMS

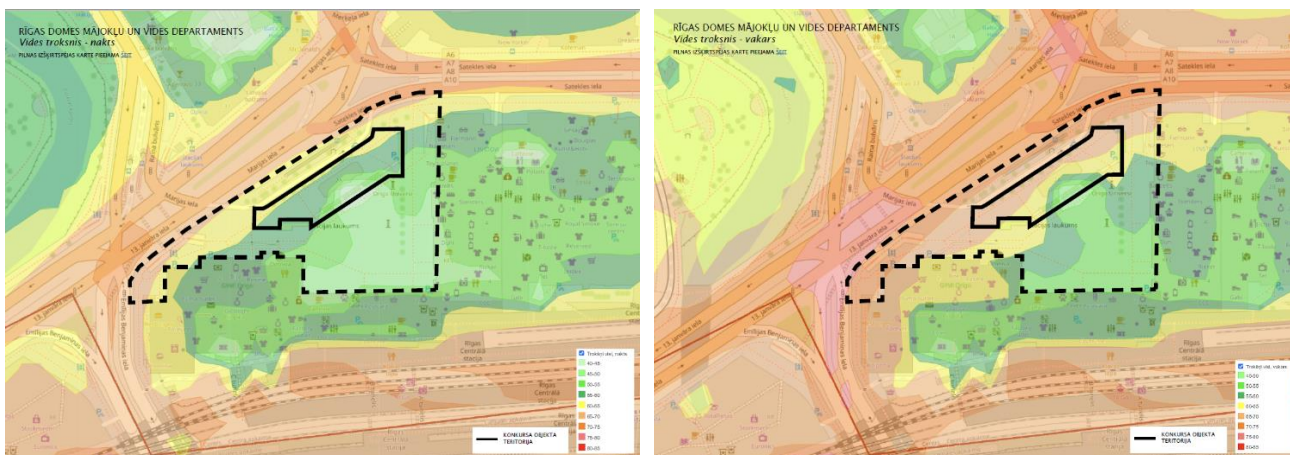
10.1 Vides troksnis

Troksnis ir gaisa vidē nevēlams, traucējošs skaņu kopums, kas no daudziem vides dabiskajiem un antropogēnajiem faktoriem ir uzskatāma par būtiskāku ietekmi uz cilvēka veselību. Troksnis ir saistīts ar daudzām cilvēka aktivitātēm, taču vislielākā ietekme ir transporta satiksmei.

Pašlaik jautājumus, kas saistīti ar trokšņa novērtēšanu un rīcībām trokšņa samazināšanai, regulē MK 07.01.2014. noteikumi Nr. 16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”.

Trokšņus un vibrācijas Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorijā rada galvenokārt transporta satiksme un ar to saistītā infrastruktūra. Būtiskāko ietekmi rada dzelzceļa transports, tostarp pasažieru un kravas vilcienu kustība, sliežu ceļu ekspluatācija un manevru darbi stacijas teritorijā. Nozīmīgs trokšņa avots ir arī autotransporta satiksme apkārtējās ielās, īpaši uz pilsētas maģistrālajām ielām un sabiedriskā transporta maršrutos. Papildu troksni rada tramvaju kustība, sabiedriskā transporta pieturvietu darbība, pasažieru plūsmas, teritorijas apsaimniekošanas un piegādes transporta darbības. Vibrācijas galvenokārt saistītas ar dzelzceļa transporta kustību, tramvaju satiksmi un intensīvu smagā autotransporta plūsmu.





Konkursa objekta un Konkursa izpētes teritorijas trokšņa kartes fragmenti – diennakts, dienas, nakts un vakara.

10.2 Gaisa piesārņojums

Konkursa objekta un izpētes teritorijas gaisa kvalitāti galvenokārt ietekmē autotransporta, sabiedriskā transporta un dzelzceļa satiksmes radītās emisijas. Teritorija atrodas Rīgas centra transporta mezglā, kur koncentrējas intensīva vieglo automobiļu, autobusu, trolejbusu, tramvaju un dzelzceļa satiksme. Galvenās gaisu piesārņojošās vielas ir slāpekļa dioksīds (NO_2), slāpekļa oksīdi (NO_x), cietās daļiņas PM_{10} un $\text{PM}_{2.5}$, kā arī benzols un citi transporta emisiju radītie savienojumi.

Rīgas centra teritorijas ir identificētas kā paaugstināta gaisa piesārņojuma zonas, kur noteiktos meteoroloģiskajos apstākļos un intensīvas satiksmes laikā iespējama piesārņojošo vielu koncentrāciju palielināšanās. Piesārņojuma maksimumi parasti sakrīt ar rīta un vakara satiksmes sastrēgumu periodiem.

11.3. Klimata raksturojums

Konkursa objekts atrodas Rīgas pilsētas centrālajā daļā, kur valda mēreni silts un mitrs klimats ar izteiktām sezonālām temperatūras svārstībām. Klimatu būtiski ietekmē Baltijas jūras tuvums, kas samazina temperatūras galējības un veicina paaugstinātu gaisa mitrumu. Vidējā gaisa temperatūra janvārī ir aptuveni $-3\text{ }^\circ\text{C}$, bet jūlijā $+18$ līdz $+19\text{ }^\circ\text{C}$. Gada vidējais nokrišņu daudzums ir aptuveni 650–700 mm, un nokrišņi samērā vienmērīgi sadalās visa gada garumā.

Teritorijā dominē rietumu un dienvidrietumu vēji, kas nodrošina gaisa apmaiņu, tomēr blīvā apbūve un transporta infrastruktūra atsevišķās vietās var veidot lokālas aizvēja zonas. Pilsētas centra apbūve veicina tā sauktā „pilsētas siltumsalas” efekta veidošanos, kura rezultātā gaisa temperatūra teritorijā var būt par $1\text{--}3\text{ }^\circ\text{C}$ augstāka nekā piepilsētas teritorijās.

Stacijas laukuma apkārtnē, kur raksturīgas plašas cietā seguma virsmas un intensīva transporta plūsma, vasaras periodā iespējama paaugstināta virsmu uzkaršana, savukārt, nokrišņu laikā būtiska nozīme ir lietussūdeņu novadišanas sistēmu efektivitātei. Klimata pārmaiņu ietekmē nākotnē prognozējama biežāka ekstremālu laikapstākļu, tostarp karstuma viļņu un intensīvu lietusežu, sastopamība, kas jāņem vērā teritorijas attīstības risinājumos.