

# Vēsturiska preču stacija pārtop kultūrtelpā

Antra Veikere

Foto – Uldis Siecenieks  
un Uldis Bertāns,  
SIA Pillar Contractor,  
Māris Šmits, SIA CEWOOD

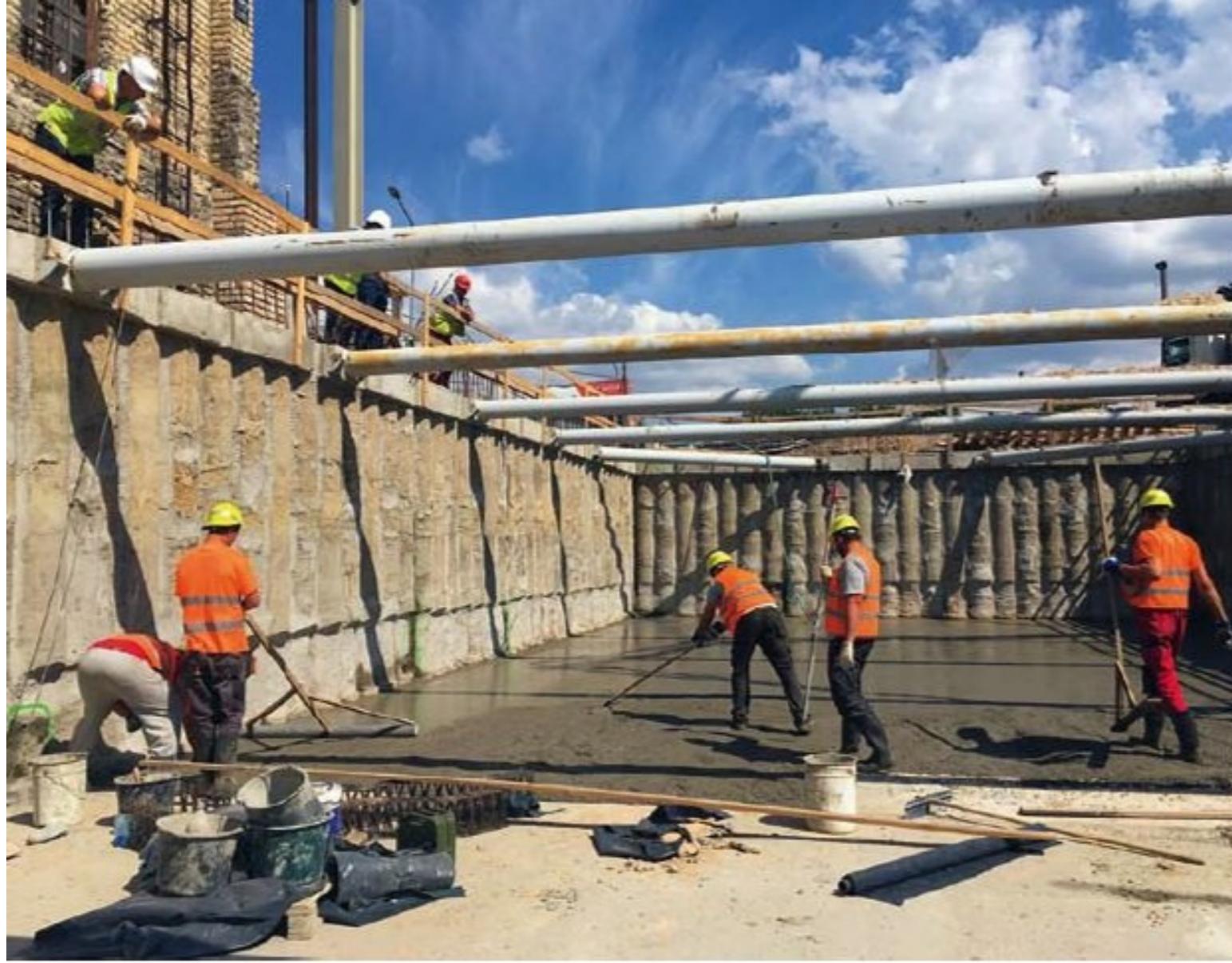
Pagājušajā vasarā Rīgā atklāja unikālu objektu – daudzfunkcionālu kultūrtelpu *Hanzas Perons*. Tā ir pirmā vērienīga apjoma kultūras būve Latvijā pēc neatkarības atjaunošanas, kas tapusi tikai par privātiem līdzekļiem. Cetne apvieno pagātni ar tagadni – ēka izveidota, atjaunojot 1903. gadā celto preču dzelzceļa staciju, un ir savdabīga liecība Rīgas vēsturiskajam industriālajam mantojumam.

Tie, kas ikdienā pārvietojas pa Hanzas un Pulkveža Brieža ielu, nevarēja nepamanīt visnotaļ iespaidīgo būvdarbu norisi no 2017. gada septembra līdz 2019. gada jūlijam. Tieši tik ilgs laiks mīnus pāris mēneši piespiedu diktāvēs dēļ bija nepieciešams iespaidīgā projekta realizācijai. Tagad *Hanzas Perons* ir kultūras un izklaides vieta koncertiem, izstādēm, konferencēm un citiem publiskiem pasākumiem.

Saskaņā ar projektu bijusī stacijas noliktava pa perimetru ir iestiklota, izveidota jauna jumta konstrukcija. Stiklojumam dienvidausrumu, dienvidu un dienvidrietumu daļā ir dubulta fasāde – vertikāls dēļu apšuvums, veidojot noēnojumu. Esošās koka un ķieģeļu konstrukcijas saglabātas kā dekoratīvi telpas elementi, veco ēku integrējot jaunajā būvē. Pēc rekonstrukcijas būve ieguvusi jaunu plātinu. Vēsturiskā būve, kas bija 2114 m<sup>2</sup> liela, papildināta ar 2312 m<sup>2</sup> un aizņem 4426 m<sup>2</sup>.

Projekta autors ir arhitektu biroja *Sudraba Arhitektūra* galvenais arhitekts Reinis Liepiņš, projektu attīstīja uzņēmums *Pillar Development*,





autoruzraudzību veica SIA *Pillar Architekten*, bet ģenerāluzņēmēja funkcijas pildīja SIA *Pillar Contractor*. Kopējais ieguldīto investīciju apjoms lēšams ap 11 miljoniem eiro.

#### Mazliet no vēstures

Hanzas Perona pirmsākumi meklējami 18. un 19. gadsimta mijā, kad Rīgā tika izbūvēta dzelzceļa līnija uz Mangaļiem ar atzarojumu uz Andrejsalas elevatoru. Tur bija iekārtota Rīgas preču dzelzceļa stacija, kur pēdējo kruvu pārkrävā 2009. gadā. Šķērsgadus stāvēja tukša un pamesta, līdz 2003. gadā to savā aizgādībā pārnēma ABLV Bank, nolejot to veidot kā magnētu un simboliskus vārtus no Rīgas jūgendstila rajona uz plašo New Hanza teritoriju. Neraugoties uz krīzes situāciju, kādā iekļuva banka, projektu izdevās īstenot, pateicoties mecenātiem Ernestam Bernim un Olegam Filjam.

#### Pāli metra attālumā no sienas

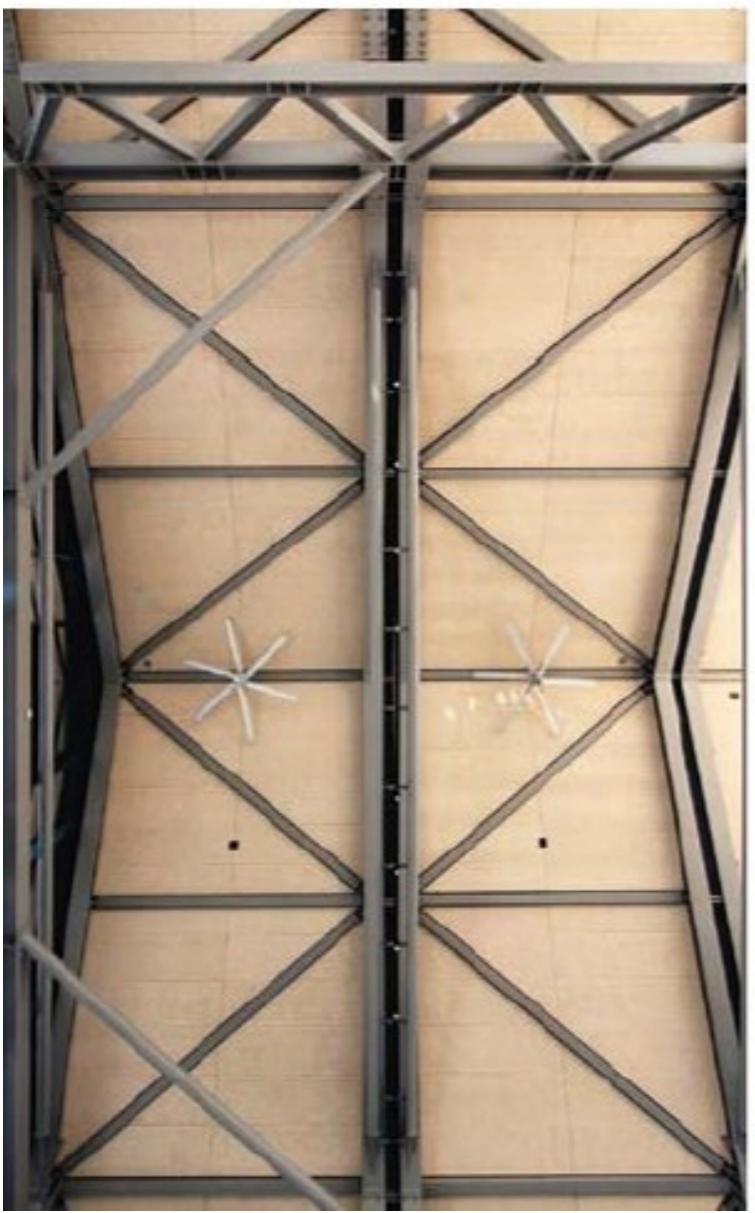
Lai varētu paplašināt būvi, esošajai ēkai pa perimetru izbūvēti pāli. Kopumā izmantoti 454 urbpāli, no kuriem daļa ieurbti aptuveni metra attālumā no esošajiem vecajiem pamatiem. Kā norāda SIA *Pillar Contractor* atbildīgais būvdarbu vadītājs Uldis Siecenieks, tas bija liels izaicinājums, nepārtrauktī monitörējot noliktavas ēkas sienu un pamatu stāvokli, vai tajos neveidojas plaisas. Līdztekus atsūknēti gruntsūdeni, kontrolējot, lai tie netiktu pazemināti zem vecajiem pamatiem, kas stiepjās trīs metru dziļumā.

Par procesu sīkāk stāsta SIA *IG Kurbands* vadītājs Normunds Tīrāns: «Tā kā esošais vēsturiskais būvapjoms nosacīti dzīvo savu dzīvi un jaunais savu, tika paredzēti risinājumi jauno un esošo pamatu konstrukciju savstarpējai atdalīšanai pamatu limeni. Rūpīga darbu veikšana ļāva izbūvēt pagrabstāvus tieši pie vēsturiskām mūra sienām un to pamatiem

sarežģitos ģeotehniskos apstākļos. Jauno pamatu attālumi no prognozējamajām vēsturisko pamatu pēdām varēja izrādīties mazāki par pusmetru, tādēļ tika vērsta īpaša uzmanība uz saglabājamo konstrukciju monitorēšanu būvdarbu laikā. Pazemes apjomu izbūvei tika izvēlēta saudzīga pāļu iestrādes tehnoloģija – pāļu urbšana ar dubultā rotora tehnoloģiju. Tā samazināti potenciālie riski, kas saistiti ar paaugstinātām vibrācijām vai esošā grunts masīva traucēšanu. Pateicoties rūpīgai visu tehnoloģisko procesu kontrolei, abi pagrabi izbūvēti, tikpat kā neskarot vēsturiskās konstrukcijas, nenodarot tām nekādu kaitējumu.» Viņš norāda, ka esošo pamatu apakša atrodas uz gruntsūdens limeņa – nedaudz zem vai nedaudz virs – atkaribā no gadalaika. Pāli urbti tā, lai tie savstarpēji pārklātos un nodrošinātu ūdensnecaurlaidīgu sienu, lai pazemes konstrukciju izbūves laikā, pazemīnot gruntsūdeni, pāļu sienas iekšpusē nenotiku pārmērigas gruntsūdens svārstības. Iegūtā masīvā ūdensnecaurlaidīgā pāļu siena ļāva ievērojami nepazemināt gruntsūdeni pagrabu rakšanas laikā, rezultātā saglabātas vēsturiskās mūra sienas bez bojājumiem arī turpmāko darbu laikā.

#### Sienām metāls un stikls

Pēc pamatu izbūves un betonēšanas sākta metāla konstrukciju montāža, kas bija viens no laiktilpīgākajiem procesiem. Konstrukcijas stiprinātas ar augstas stipribas (HV10.9) skrūvēm un daudz metinātiem savienojumiem. Metāla konstrukcijās iekarinātas vecās būves koka jumta konstrukcijas, kas pārtapa koka griestu apšuvumā. Risinājuma izvēli skaidro projekta arhitekts Reinis Liepiņš: «Vēsturiskajām sijām nebija pietiekamas nestspējas, tāpēc mēs nolēmām ēku it kā ietit jaunā čaulā, ko veido tērauda un stikla konstrukcijas. Pirmkārt, tas nodrošina labu



mikroklimatu, ēka nebija jāsiltina, otrkārt, stiklota vertikālā plakne ir kā nojauc robežas starp ārtelpu un iekštelpu, kas bija viena no šīs arhitektūras iecerēm.»

Apakšējās metāla konstrukcijās iestrādāja stiklojumu, kas prasīja augstu precizitāti. «Stikls tika pasūtīts, kamēr ēka vēl bija *uz papīra*, tāpēc apakšējai konstrukcijai bija jābūt ar milimetra atbilstību, pretējā gadījumā stiklu nevarētu ievietot,» skaidro U. Siecenieks. Kopējā stiklototo konstrukciju platība ir 4128 m<sup>2</sup>, tērauda konstrukcijām izmantots ap 330 tonnām tērauda.

#### Unikālas stikla sijas

Saskaņā ar arhitekta ideju stikls izmantots arī jumta plaknē. Fasādes sešus metrus augstā vertikālā stikla siena satiekas ar 1,40 metru garu slīpo stikla plakni jumta daļā. Nav izmantotas dzegas vai citi norobežojoši risinājumi, tādējādi, kā paskaidro arhitekts R. Liepiņš, vēl vairāk tiek uzsvērta ārtelpas sajūta, atrodoties telpas iekšpusē. Vecajai ēkai saglabātās vēsturiskās nojumes un iekšpusē stikla slipā plakne *aizslēpj* aiz senās nojumes, radot stiklotai verandai līdzīgu efektu.

Elements, kas šo būvi padara īpaši unikālu, ir stikla sijas, uz kurām balstās savienojošā jumta konstrukcija starp veco un jauno ēkas daļu. «Ar to tiek uzsvērts šīs ēkas nozīmīgums un atvērtība pasaulei. Te ir vēsturiskās ēkas fasāde, kas tagad atrodas iekštelpā, bet stiklojums un virsgaisma piešķir gaisīgumu, palielina mērogu un rada nopietnas, nozīmīgas kultūras būves sajūtu,» raksturo arhitekts R. Liepiņš.

Kā atzīst SIA *Pillar Contractor* vecākais projektu vadītājs Kaspars Jurēvics, šādu stikla siju lietojums Latvijas būvniecībā ir rets gadījums. «Nav neviens normatīvs, ar ko varētu aprēķināt stikla konstruktīvās īpašības, jo stikls nav paredzēts nesošajām konstrukcijām,» viņš piebilst. Stikla sijas veidotas no vairākām savstarpēji salimētām stikla loksniem un atbalstītas metāla konstrukcijās. Pirms izstrādes gan veikti speciāli slodzes testi. Garākās stikla sijas garums ir 4480 mm, augstums – 300 mm, un tā sastāv no četriem savā starpā salaminētiem drošības stikliem 10 mm biezumā. Stiklototo konstrukciju ražotājas SIA *UPPE* direktors Aldis Cimermanis paskaidro – «lai arī visi tehniskie aprēķini rādīja, ka stikla



jumta sijas ir slodzi izturošas un drošas, pārliecības radišanai mēs veicām vienas sijas noturības eksperimentālo pārbaudi. Mēs izveidojām prototipu ar garāko stikla siju, to apzināti izgatavojām ar divreiz mazāku stikla lokšņu skaitu un veicām slogošanu ar trīsreiz lielāku slodzi nekā iespējama ekspluatācijas laikā. Stikla sija izturēja pielikto slodzi, tā arī nesabrukot.» Lai iegūtu labu izskatu, lietots stikls ar samazinātu dzelzs oksīda saturu, tādējādi samazinot stikla zaļo tonalitāti. Stikla paketes pie stikla sijām pielīmētas ar kompānijas SIKA strukturālā stiklojuma limēšanas tehnoloģiju, ko plaši lieto transportlīdzekļu ražošanā un kas vienlaikus nodrošina gan sistēmas hermētiskumu, gan tās elementu elastīgu fiksāciju.

Tā kā stikls un metāls atstaro skaņu, tad akustiskā komforta nodrošināšanai izmantotas SIA CEWOOD akustiskās plāksnes. Tas ir dabiskas izcelmes materiāls, kas ražots no Latvijā augušu koku ēveļskaidām un augstākās kvalitātes cementa. Kā stāsta SIA CEWOOD valdes loceklis Ingars Udris, uzdevums bija izaicinošs, plātnes bija jāiestrādā jau gatavās metāla konstrukcijās. «Pateicoties tam, ka materiāls ir ērti piegriežams, to varēja pielāgot uz vietas un viegli iestrādāt, atbilstoši katrai metāla konstrukcijai. Rezultāts ir ļoti labs.»

## Jumtam ekskluzīvais titāncinks

Hanzas Perons ir labi redzams no visām pusēm, arī jumta plakne ir labi saskatāma no dažādiem rakursiem. Tas bija viens no iemesliem, kādēļ jumta segumam izvēlēts ekskluzīvais titāncinks. Arhitekts R. Liepiņš stāsta, ka pasūtītājs vēlējās izvērtēt vairākus jumta klājumus un šim nolūkam tika sagatavoti atšķirīgu skārda materiālu lielizmēra paraugi. Titāncinka klājums šajā gadījumā bija neapstrīdams uzvarētājs. Laika gaitā klājums, līdzīgi kā vara materiāls, oksidēsies un mainīs krāsu, piešķirot arvien jaunus akcentus ēkas tēlam. Kā piegādātāja izvēlēta Vācijas kompānija Rheinzink.

Runājot par jumta klājuma iestrādi, U. Siecenieks paskaidro, ka šo lokšņu materiālu nevar montēt, ja gaisa temperatūra ir zemāka par plus 5°C grādiem, pretējā gadījumā pastāv mikroplaisu veidošanās risks. Dažādu apstākļu sakritibas dēļ seguma iestrādi nācās veikt ziemā. «Uz ēkas jumta būvējām tentus un tos apsildījām, lai nodrošinātu materiaļa ieklāšanai nepieciešamo temperatūru,» atceras būvdarbu vadītājs.

## Izmantoti oriģināli materiāli

Ēkas koka apšuvumam izmantoti vecās ēkas koka dēļi. Tie rūpīgi atlasiti un apstrādāti ar antipirēnu. Tur, kur ar vecajiem dēļiem nepietika, izmantoti jauni kokmateriāli. Arī bijusi ķieģeļu siena saglabāta tuvu oriģinālam. Atjaunotas un pārbūvētas durvju un logu ailas, kas bija cietušas mitruma dēļ. «Lielākā daļa sienu bija labā stāvoklī, jo ķieģelim, ja netiek klāt ūdens, nekas sliks nevar notikt. Sienas divreiz notīrītas, tām veikta pretputekļu apstrāde,» paskaidro K. Jurēvics.

Ēkas rietumu daļā cauri telpai visā garumā stiepjas autentiskas dzelzceļa sliedes, kas iziet gabaliņu ārpus ēkas līdz pat āra teritorijas apstādumiem. K. Jurēvics stāsta, ka šajā vietā arī oriģināli bijis dzelzceļš un objektā izmantotas sliedes, kuras iepriekš atradušās teritorijā. Telpā tās iebetonētas līdz ar gridas limeni, taču vienā daļā uz tām atrodas izbūvēts vagoni-bārs, kas kalpo kā dizaina elements ar reāli funkcionējošu pielietojumu. Zem tā sliedes redzamas kā oriģinālā – ar visiem gulšņiem.

Kā interesantu momentu U. Siecenieks atzīmē faktu, ka visai vecajai ēkai garenvirzienā atklājies kritums par aptuveni 30 – 40 cm uz Hanzas ielas pusē. Viens minējums ir doma par būves sēšanos laika gaitā, kas var būt vērojams nestabilās gruntis. Otrs minējums, ka ēka tā būvēta speciāli, jo neliels slips kritums bijis gan ēkai, gan gar to piebūvētajam peronam. Iespējams, tas paredzēts, lai, atkabinot vagonu, tas pats lēni pieripotu un apstātos pie perona. Pārbūves gaitā vecā konstrukcija at-



stāta šādā slīpumā, bet pie būves apjoma *uz aci* tas nav saskatāms.

## Lablekārtojumā lielizmēra bruģis

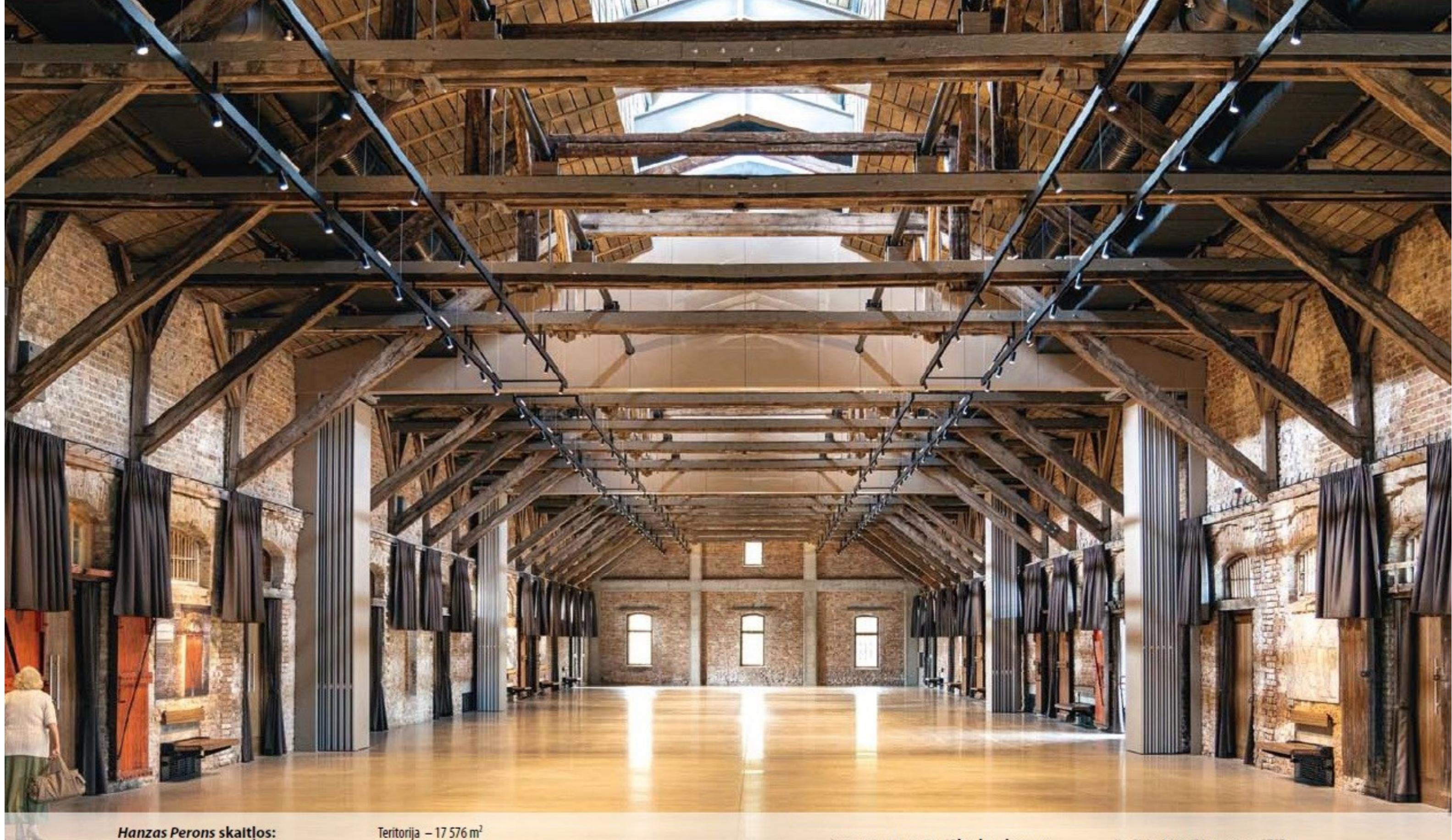
Zona starp zaļumiem un *Hanzas Peronu* paralēli Pulkveža Brieža ielai iecerēta kā vasaras pasākumu vieta ar iespēju izvietot nojumes, organizēt tirdziņus vai nelielus tematiskus festivālus. Labiekārtojuma akcenti ir gan vēsturiskās vagonu atduras, gan bruģējumā iebūvētās, gan brīvstāvošas vēsturiskās dzelzceļa sliedes ar šķembu pabērumu un gulšņiem un apgriešanās laukums automašīnām, kas izveidots no laukakmeņiem.

Teritorijas galvenais segums ir tumši pelēkas betona bruža plātnes, kas ražotas Latvijā speciāli šim objektam. Bruža plāksnes ir lielas – 375x750x80 mm, tās tonētas virsmā, divas centimetru biezumā. Gājēju joslās bružis segts uz sīkšķembu klājuma, auto zonās izmantota šoseju izbūvē pielietojama tehnoloģija – CGBM šķembu un cementa maisījums ar cietējošu saistvielu piejaukumu. Arī bruža apmales izgatavotas pēc ipaša pasūtījuma –

tām ir individuāli izgatavotas liektas formas, apmales ir masīvas un augstas – 200x300 1000 mm – un iebūvētas aptuveni desmit centimetrus virs zemes līmeņa. Ipaša uzmanība pievērsta vides pieejamības risinājumiem, kas ietver taktilās reljefās virsmas kā brīdinājumu vājredzīgajiem par zonas maiņu. Soliņi izgatavoti no oriģinālajiem Preču stacijas gulšņiem un segti ar masīva ozola brusām.

## Komandas darbs

Rezumējot paveikto, arhitekts R. Liepiņš saaka: «Viss norisinājās lielā tempā, bet tas ir pierädījums, ka arhitekti un būvnieki var strādāt ātri. 2016. gada janvārī mūs uzaicināja piedalīties konkursā. Martā iesniedzām darbu. Augustā noslēdza ligumu, 2017. gada maijā projektu atdevām, augustā saņēmām sarkano zīmogu, septembrī sākās būvdarbi. Lai arī projekta istenošanas laikā bez strīdiem neizlikām, bija jūtams komandas darbs. Visiem ļoti patika būvēt, viss ir industriāls – ķieģelji, betons, sliedes, tērauda rāmji – tāds nopietnas un skaistas lietas. Bija jūtama patikšana.» BI



#### Hanzas Perons skaitlī:

Ēkas platība pēc rekonstrukcijas – 4426 m<sup>2</sup>

Vēsturiskās ēkas platība – 2114 m<sup>2</sup>

No jauna izbūvētais apjoms – 2312 m<sup>2</sup>

Publiski pieejamās telpas – 2800 m<sup>2</sup>

Zāle – 1224 m<sup>2</sup>

Augstums līdz jumta korei – 12,9 m

Teritorija – 17 576 m<sup>2</sup>

Labiekārtota publiskā ārtelpa – 14 008 m<sup>2</sup>

Zajās zonas apjoms – 4447 m<sup>2</sup>

Asfalta brauktuves platība – 4302 m<sup>2</sup>

Betona plāķļu seguma apjoms – 4096 m<sup>2</sup>

Labiekārtojumā izmantotais bruģis – 99 m<sup>3</sup>

Iestādīti 33 koki

#### Izmantoto materiālu daudzums:

Pāļu skaits – 454

Kieģeļu skaits sienu remontam – 27 790

Betons – 2500 m<sup>3</sup>

Metāla konstrukcijas – 330 t

Stikloko konstrukciju platība – 4128 m<sup>2</sup>

Kopējais elektrotīklu garums – 3707 m

Kanalizācijas tīklu kopējais garums – 1259 m

Sliežu ceļu kopējais garums – 500 m

Ārējā ūdensvada tīklu kopējais garums – 408 m

Ārējā siltumtīkla kopējais garums – 286 m

Akustiskās plātnes – 800 m<sup>2</sup>

**Pasūtītājs:** SIA Pillar Development

**Arhitekts:** arhitektu birojs Sudraba Arhitektūra un galvenais arhitekts Reinis Liepiņš

**Autoruzraudzība:** SIA Pillar Architeken

**Ģenerāluzņēmējs:** SIA Pillar Contractor

**Apakšuzņēmēji:**

SIA Demontāža – preču noliktavas ēkas veco peronu, betona grīdas un sadalošo sienu demontāža

SIA LTPiling – 454 pāļu izbūve

SIA Rigensi – betonēšanas darbi

Būvuzņēmums Restaurators – veco ~~kieģeļa~~ sienu restaurācija

SIA UPPE – ēkas stiklotās fasādes projektišana un izgatavošana

SIA RF Būvnieks – ēkas ~~jumta~~ izbūve

SIA Jumtu nams – ēkas ~~jumta~~ izbūve

SIA KORO BŪVE – grīdu betonēšana un slīpēšana

SIA Līras – iekšējo ūdensvada un kanalizācijas tīklu izbūve

SIA Bau ID – iekšējo elektrotīklu izbūve

SIA Lafivents – apkures, vēdināšanas un gaisa dzesēšanas tīklu izbūve

SIA REMA PROJECT – iekšējo vājstrāvu tīklu izbūve

SIA Tesla – ārējo elektrotīklu izbūve

SIA VIA – ceļu un laukumu izbūve Hanzas Perona piegulošajā teritorijā

SIA FLORA – koka logu un durvju ražošana un uzstādišana

SIA REVOHAUS – ēkas dienvidu piebūves un zāles griestu koka apšūvumu izbūve

SIA 3 T – iekšējie apdares darbi

SIA Eltex – fibrolīta griestu izbūve

SIA BJB – dažādu metāla elementu izgatavošana un montāža

SIA Pamats un Co – betona pakāpienu izgatavošana un montāža, ietvju un ceļu apmaiju izgatavošana

SIA Steel Master – dažādu metāla elementu izgatavošana un montāža

SIA Pilnstikla Studija – stikla starpsienu un koka letes ar stikla margo ražošana un montāža rietumu peronā

SIA Koka grīdu serviss – koka pakāpienu, platformu grīdu un vagona-bāra izgatavošana

SIA Netra AS – vagona-bāra izgatavošana

SIA Wood ART.LV – koka durvju izgatavošana

SIA Luxcontrol – žalūziju izgatavošana un uzstādišana

MOON DIVISION Latvijas filiāle – solu un akustisko sienu izgatavošana un uzstādišana peronus un zālē

SIA EKOMEISTARS – metāla konstrukciju krāsošana

SIA CNC Weld – vilcienu atduru un garderobes pakaramo izgatavošana

SIA KEEL DESIGN – solu izgatavošana Hanzas Perona piegulošajā teritorijā

SIA GSR Group – garderobes letes izgatavošana un uzstādišana

