

Rīgas dome

LOKĀLPLĀNOJUMS

**Rīgas pilsētas administratīvās teritorijas daļai -
zemesgabalam Kojusalas ielā bez numura (kadastra Nr.01000482014)**

I daļa

Paskaidrojuma raksts

1.redakcija



Pasūtītājs: SIA "ORLANDO"

Izpildītājs: SIA "prX"

Rīga, 2015.gads

SATURS

IEVADS	3
I. ESOŠĀ SITUĀCIJA	6
1.1. Lokālpārveidojuma teritorijas izvietojums apkaimes kontekstā	6
1.2. Plānošanas situācija	7
1.3. Lokālpārveidojuma teritorijas apkaimes vēsturiskā attīstība	8
1.4. Lokālpārveidojuma un apkārtējās teritorijas esošā situācija	10
1.5. Transporta infrastruktūra	11
1.6. Inženiertehniskā infrastruktūra	15
1.7. Vides stāvokļa raksturojums	15
1.8. Aizsargjoslas un citi teritorijas izmantošanas aprobežojumi	18
II. LOKĀPLĀNOJUMA RISINĀJUMI UN PAMATOJUMS	19
2.1. Mērķi, uzdevumi un pamatojums	19
2.2. Apbūves iecere	20
2.3. Lokālpārveidojuma risinājumi	21
2.3.1. Teritorijas izmantošana - funkcionālais zonējums	21
2.3.2. Lokālpārveidojuma teritorijas arhitektoniski telpiskais risinājums	22
2.4. Transporta infrastruktūras risinājumi	28
2.4.1. Izpētes teritorija	28
2.4.2. Risinājums lokālpārveidojuma teritorijā	28
2.4.3. Auto novietošanas risinājums	29
2.5. Pilsētvides ainava, publiskā ārtelpa un apstādījumi lokālpārveidojuma teritorijā	29
2.6. Aizsardzība pret trokšņiem	30
2.7. Inženiertehniskās apgādes infrastruktūras nodrošinājums	31
2.8. Lokālpārveidojuma īstenošana	32

IEVADS

Lokālpārplānojuma izstrāde Rīgas teritorijas daļai - zemesgabalam Kojusalas ielā bez numura (b/n) ar kadastra Nr.01000482014 (turpmāk tekstā – **lokālpārplānojums**) ir uzsākta pamatojoties uz Rīgas domes 03.12.2014 lēmumu (Nr.1927 (prot. Nr.44, 12.§) „Par zemesgabala Kojusalas ielā b/n (kadastra nr.01000482014) lokālpārplānojuma izstrādes uzsākšanu, lokālpārplānojuma teritorijas robežas un darba uzdevuma apstiprināšanu”.

Lokālpārplānojums izstrādāts visai zemesgabala Kojusalas ielā b/n (kadastra Nr.01000482014) teritorijai ar kopējo platību 15911 m² (turpmāk tekstā – **lokālpārplānojuma teritorija**).

Lokālpārplānojuma ierosinātājs: zemesgabala īpašnieks SIA "ORLANDO".

Lokālpārplānojuma izstrādātājs: SIA "prX", Tērbatas iela 39-6, Rīgā, Latvija, LV-1011; iesaistot transporta, pilsētplānošanas u.c. speciālistus (turpmāk tekstā – **lokālpārplānojuma izstrādātājs**).

Lokālpārplānojuma izstrādes mērķi

Lokālpārplānojums ir izstrādāts, lai lokālpārplānojuma teritorijas robežās grozītu spēkā esošo Rīgas teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam, kas apstiprināts ar Rīgas domes 20.12.2005. saistošajiem noteikumiem Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (turpmāk tekstā – **teritorijas plānojums**).

Saskaņā ar teritorijas plānojumu lokālpārplānojuma teritorijā esošais nekustamais īpašums atrodas publiskās apbūves teritorijā (P).

Lokālpārplānojuma izstrādes mērķis ir atbilstoši 30.04.2013. Ministru Kabineta (MK) noteikumiem Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” noteikt lokālpārplānojuma teritorijā tādu atļauto izmantošanu, kas atbilst MK noteikumos Nr.240 definētajiem izmantošanas veidiem un ietvertu plašākas un daudzpusīgākas izmantošanas iespējas, ņemot vērā novietojumu pilsētas teritorijā, esošo apbūvi, privātīpašuma statusu, kā arī publiskās infrastruktūras nodrošinājumu apkāmes kontekstā.

Lokālpārplānojuma izstrādes pamatojums:

Saskaņā ar teritorijas plānojumu publiskās apbūves teritorija (P) primāri ir izmantojama tādu būvju būvniecībai, kuras izmanto publiskiem, sabiedriskiem vai sociāliem nolūkiem, un kas paredzētas valsts vai pašvaldības iestāžu, reliģijas un citu līdzīgu nekomerciāla rakstura iestāžu izvietošana.

Esošais zemes gabals pieder privātīpašniekam un teritorijas plānojumā noteiktā atļautā izmantošana apgrūtinā un ierobežo īpašnieku, ja zemes gabalu paredz izmantot atbilstoši noteiktajai funkcijai. Izstrādājot lokālpārplānojumu kā teritorijas

plānojumā noteiktās teritorijas atļautās izmantošanas grozījumus un nosakot jaunu teritorijas funkcionālo zonējumu, nekustamā īpašuma atļauto izmantošanu spektrs tiks paplašināts ar jauniem izmantošanas veidiem, tādējādi, radot priekšnosacījumus daudzveidīgai uzņēmējdarbībai, vienlaikus savienojot arī dažādas citas sabiedrības intereses.

Izstrādājot lokālpārplānojumu, tiks radīti priekšnoteikumi arī Rīgas administratīvās teritorijas daļas funkcionāli telpiskās attīstības veicināšanai atbilstoši vispārējai ekonomiskai situācijai un Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģiskajām interesēm. Kā arī veicinās vides revitalizācijas procesus Maskavas foršates apkaimes teritorijā.

Lokālpārplānojuma izstrādes uzdevumi:

- Pamatot un veikt teritorijas plānojuma teritorijas atļautās izmantošanas grozījumus, nodrošinot īpašniekiem iespējas pilnvērtīgi izmantot esošo īpašumu;
- Lokālpārplānojuma teritorijas robežas ietvaros noteikt teritorijas plānotā (atļautā) funkcionālā zonējuma izmantošanas veidus;
- Lokālpārplānojuma teritorijas robežās noteikt teritorijas plānoto (atļauto) stāvu skaitu;
- Veikt funkcionāli telpisko analīzi esošās un plānotās apbūves kontekstā;
- Izvērtēt lokālpārplānojuma teritorijā plānotās izmantošanas ietekmi uz blakus esošo zemesgabalu pašreizējo izmantošanu un to turpmākās attīstības iespējām;
- Izvērtēt transporta infrastruktūras situāciju;
- Izvērtēt esošās inženiertehniskās infrastruktūras nodrošinājuma atbilstību teritorijas perspektīvajai attīstībai.

Lokālpārplānojuma izstrādē ņemtas vērā līdzšinējās izpētes, pētījumi un projekti:

- ☐ pētījums "Ainavu plāna izstrāde", SIA "Metrum";
- ☐ Krasta ielas stāvu augstuma shēma jeb (Daugavas) labā krasta koncepcija, SIA "KUBS".

Lokālpārplānojumā ietilpst:

I daļa „Paskaidrojuma raksts”, ietverot lokālpārplānojuma teritorijas un tās apkārtnes

(funkcionālās izpētes teritorijas) pašreizējās izmantošanas un attīstības tendenču aprakstu, turpmākās izmantošanas un attīstības priekšnosacījumus, mērķus, risinājums to pamatojumu.

II daļa „Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”, ietverot prasības teritorijas

turpmākai funkcionālajai izmantošanai - teritorijas atļautās izmantošanas veidiem, izmantošanas nosacījumiem un apbūves parametriem, nosacījumus lokālpārplānojuma īstenošanai.

III daļa „Grafiskā daļa”, izstrādāta uz Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Ģeomātikas pārvaldes izsniegtajiem aktuālo topogrāfisko plānu mērogā 1:500 materiāliem, SIA „prX” rīcībā esošajiem ortofoto materiāliem, LKS 92 sistēmā. Grafiskās daļas sastāvā ir ietvertas kartes: „Teritorijas esošā izmantošana”, „Teritorijas izmantošanas aprobežojumi”, „Teritorijas plānotā funkcionālais zonējums” „Satiksmes organizācija.”, Kartes sagatavotas izdruku (M 1: 500) un elektroniskā (AutoCad) formātā. Inženiertehniskās apgādes risinājumi atspoguļoti kartoshēmās „Elektroapgāde”, „Ūdensapgāde”, „Sadzīves kanalizācija”, „Lietus kanalizācija”, „Gāzes apgāde”, „Siltumapgāde”, „Sakari”.

IV daļa „Pārskats par lokālplānojuma izstrādi”, ietverot pašvaldības lēmumus, darba uzdevumu, institūciju nosacījumus un atzinumus un komentārus par to ievērošanu, sabiedrības informēšanas norises pārskatu u.c. informāciju, kas atspoguļo lokālplānojuma izstrādes un apspriešanas procesu.

V daļa „Izpētes”, sējums, kurā ietvertas lokālplānojuma izstrādes ietvaros veiktās izpētes: funkcionālās izpētes teritorijas apsekojuma materiāli, bioloģiskās daudzveidības izpēte, transporta plūsmu izpēte u.tml.

I. ESOŠĀ SITUĀCIJA

Teritorijas pašreizējās izmantošanas apraksts un teritorijas attīstības nosacījumi.

1.1. Lokālplānojuma teritorijas izvietojums apkaimes kontekstā

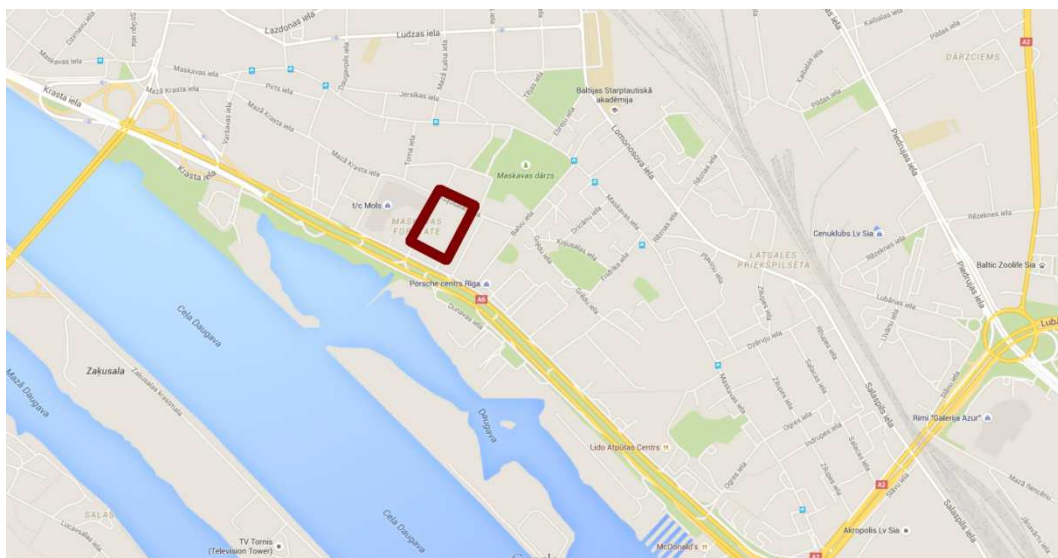
Lokālplānojuma teritorija atrodas Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas administratīvajā teritorijā Maskavas forštates apkaimē.



1.attēls. Lokālplānojuma teritorijas novietojums Rīgas pilsētā

Maskavas forštates apkaimes robežas ir Daugava gar Zaķusalas krastmalu, Dienvidu tilts, Slāvu iela, dzelzceļš, Dzelzceļa tilts. Maskavas forštates apkaime atrodas Rīgas pilsētas centrālās daļas Dienvidaustrumos, ārpus Rīgas dzelzceļa loka. Tā robežojas ar Vecpilsētas, Centra, Avotu ielas, Dārziema, Ķengaraga, Salu (savienojums pa Dzelzceļa un Salu tiltiem) un Katlakalna (savienojums pa Dienvidu tiltu) apkaimēm. Zemes gabals atrodas aptuveni apkaimes ģeogrāfiskajā centrā.

Maskavas forštates apkaimes kopējā platība ir 759,4 ha. Pa perimetru apkaimes robežas garums ir 11 519 metri.

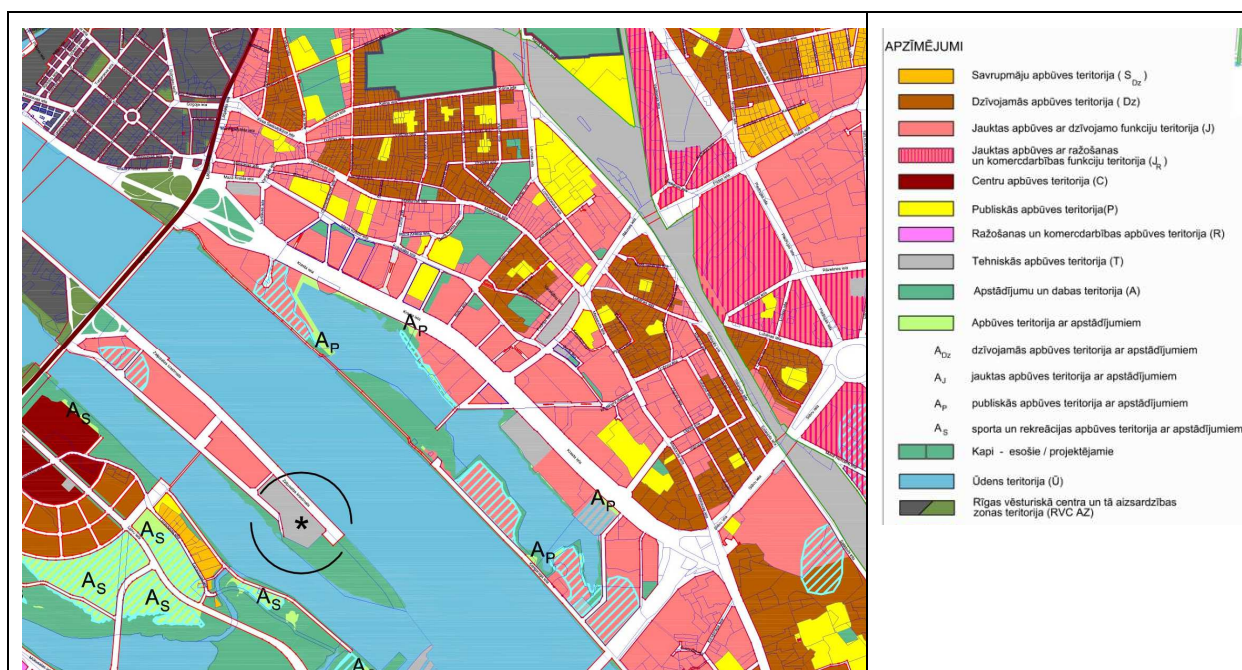


2.attēls. Lokālpārplānojuma teritorijas novietojums apkārtējās situācijā

1.2. Plānošanas situācija

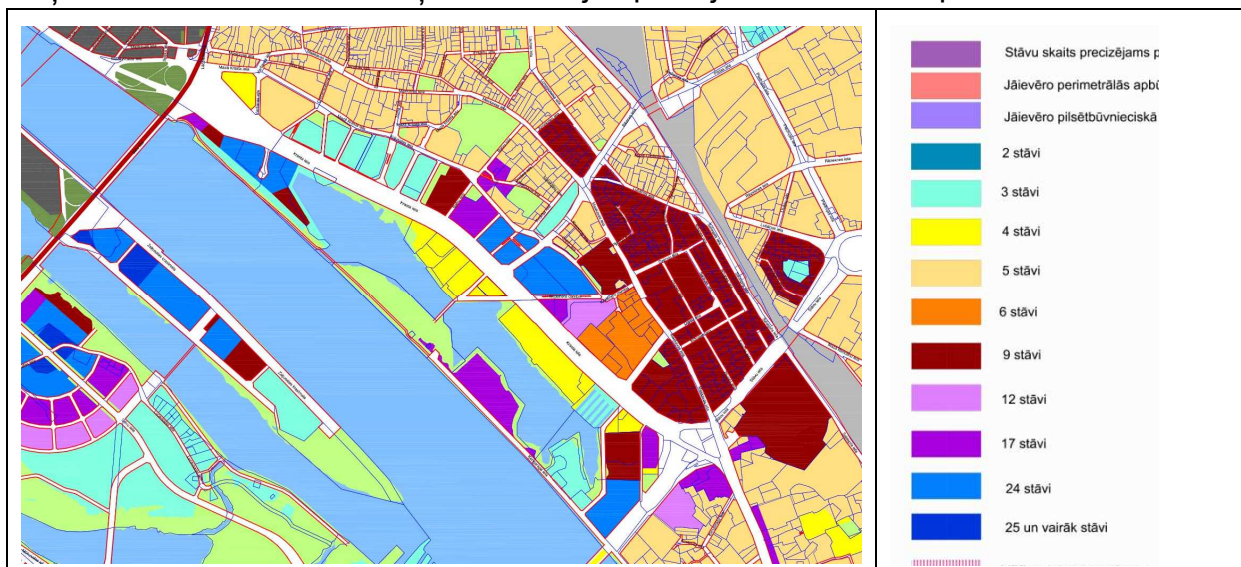
Saskaņā ar teritorijas plānojumu lokālpārplānojuma zemesgabals atrodas Publiskās apbūves teritorijā (P).

Publiskās apbūves teritorija atbilstoši Rīgas teritorijas plānojumam ir teritorija, kur atļautā izmantošana ir tādu būvju būvniecība, kuras izmanto publiskiem, sabiedriskiem vai sociāliem nolūkiem, un kas paredzēta valsts vai pašvaldības iestāžu, reliģijas, izglītības, kultūras, zinātnes, ārstniecības, sociālās aprūpes un rehabilitācijas un citu līdzīgu nekomerciāla rakstura iestāžu izvietojumam.



3.attēls. Teritorijas plānojuma fragments: teritorijas atļautās izmantošanas konteksts

Atļautais stāvu skaits saskaņā ar teritorijas plānojumu - 3 stāvu apbūve.



4.attēls. Teritorijas plānojuma fragments: maksimāli pieļaujamā stāvu skaita konteksts.

1.3. Lokālpārplānojuma teritorijas apkaimes vēsturiskā attīstība

19. gadsimtā Maskavas forštate ieguva līdzīgu veidolu tam, kādu to pazīstam mūsdienās, jo galvenokārt saglabājušās ir tās koka ēkas, ko priekšpilsētā cēla 19. gadsimta sākumā pēc priekšpilsētu dedzināšanām. Maskavas forštatē nav sastopamas koka ēkas, kas celtas agrāk par 18. gadsimtu. 1813. gadā tika izstrādāts projekts, kas paredzēja apbūves atjaunošanu priekšpilsētas agrākajās robežās, un šis plānojums kļuva par pamatu mūsdienu pilsētas apbūvei [J.K. Broce. Zīmējumi un apraksti. - 60. lpp.].

Mūsdienās par vērtīgu kultūras mantojumu tiek atzīti tā saucamie Sarkanie spīķeri, kuri 20. gadsimtā dažādos posmos piedzīvoja nojaukšanu — no sākotnēji uzceltajiem 58 mūra spīķeriem saglabājušies tikai 12. Pirmās noliktavas tika būvētas no koka, taču laikā no 1864. līdz 1886. gadam, atbilstoši tā laika būvnoteikumiem, kas atļāva tikai mūra celtniecību, vairāki ievērojami arhitekti (Frīdrihs Vilhelms Hess, Kārlis Felsko, Jānis Frīdrihs Baumanis, Roberts Pflūgs, Reinholds Šmēlings) uzcēla ietilpīgus un dekoratīvi izteismīgus ķieģeļu spīķerus. Vairākus no spīķeriem nojauca 1924. gadā, lai atbrīvotu vietu jaunajam un grandiozajam projektam — Rīgas Centrāltirgum, kurš, svinīgi tika atklāts 1930. gadā un kļuva par otro lielāko tirgu Eiropā. Maskavas forštatē vēsturiski bija izvietojušies vairāki nozīmīgi tirgus plači. 1642. gadā kvartālā pretim tagadējai Zinātņu akadēmijas augstceltnei uzbūvēja krievu tirgotavu — tā dēvēto krievu sētu jeb Maskaviešu namu, kur ar savām precēm apmetās Pleskavas un Novgorodas tirgotāji. Latvijas enciklopēdija, 4.sēj. - 340. lpp Komplekss nodega 1812. gada priekšpilsētu dedzināšanā un vēlāk tika uzcelts no jauna, līdz atkal padomju laikos tika nopostīts ar mērķi atbrīvot telpu Kolhoznieku

nama būvniecībai. Vēl kāds nozīmīgs tirgošanās punkts atradās vietā, kur mūsdienās satek Maskavas, Daugavpils, Grebenščikova un Jersikas ielas. Lai izvairītos no lielajiem tirgus nodokļiem, daudzi zemnieki apturēja savus produktu vāgumus ārpus pilsētas, tādā veidā Maskavas forstatē izveidojās neatļauts tirdzniecības punkts — Sarkanais kalniņš.^[1] Lancmanis, Z. Rīgas vārtos : priekšpilsētas, nomales, apkārtnes : ar 5 kartēm un 22 ilustrācijām.- R., 1933. - 9. lpp.^[1] Tā rosība apsīka pēc Otrā pasaules kara, un šobrīd par aizgājušo laiku tirgus placi liecina skvērs šajā vietā.

Būtisks faktors Maskavas forštates attīstībā ir dažādu tautību un reliģiju iedzīvotājiem, kas dažādos laika periodos apdzīvoja šo apkaimi. Maskavas forštate bija teritorija, kur uzturējās dažādu slāņu pārstāvji, bieži vien tie, kurus nelaida iekš Rīgas valņiem. No 18.gadsimta Maskavas forstatē apmetās daudz krievu ieceļotāju, kā arī katoļticīgie Latgales latvieši, lietuvieši un poļi.^[1] Latvijas enciklopēdija, 4.sēj. - 340. lpp.^[1] Maskavas forštate var lepoties ar vairākām zaļām teritorijām. Jau 19. gadsimtā rīdnieki devās pastaigās pa vienu no Rīgas vecākajiem parkiem — Kojusalas dārzu, kas, domājams, izveidots 18. gadsimtā. Vairāki Maskavas forštates dārzi veidojušies uz vēsturiskajām kapu teritorijām, vecākais no tiem ir Miera dārzs, kura projekta autors ir ievērojamais Rīgas ainavu arhitekts Georgs Kufalts. Pieminot bijušos trūcīgo iedzīvotāju kapus, to nosauca par Miera dārzu. Maskavas dārza ierīkošana aizsākās 1937. gadā neapbūvētā teritorijā starp Mazā Krasta, Maskavas, Balvu un Kojusalas ielām un jau 1965. gadā dārza teritorijā uzcēla vērienīgu un modernu sociālisma būvi — Sporta manēžu. Bijušajā kapsētas teritorijā 1960. gadā atklāja Kluso dārzu un vietā, kur 19. gadsimtā atradās ebreju kapi, šajā pašā gadā atklāja Komunistisko brigāžu parku, kam 1990. gadā atdeva sākotnējo nosaukumu.



5.attēls. Maskavas iela.

Maskavas forštate ir unikāla ar to, ka tajā pārstāvētas piecu dažādu ticību baznīcas. Jēzus baznīca ir klasicisma koka celtnes — lielākā vēsturiskā koka celtnes Latvijā, turklāt šī baznīca ir pirmais gadījums Rīgas vēsturē, kad sakrālas būves novietojumu risina no plašāka pilsētbūvnieciskā viedokļa. ^[1]Kolbergs A. Lasāmgrāmata par Rīgu, tās priekšpilsētām un kūrortpilsētu Jūrmalu. - 243. lpp.^[1] Šodien redzamā baznīca ir ceturtais šajā vietā celtais dievnams — pirmās baznīcas pamatakmens likts jau 1635. gadā, taču vēstures gaitā visas iepriekšējās baznīcas tika nopostītas.

Grebenščikova vecticībnieku lūgšanu nams celts 1814. gadā nodegušā vietā, šīs vecticībnieku kopienas pamatu licis Aleksandrs Grebenščikovs 18. gadsimta sākumā. Jau kopš 18. gadsimta grebenščikovieši Rīgā veidoja krievu izglītības, labdarības tīklu, kas bāzējās tieši Maskavas forštatē.¹ Kolbergs A. Lasāmgrāmata par Rīgu, tās priekšpilsētām un kūrortpilsētu Jūrmalu. - 249. lpp¹

Maskavas forštatē vēl atrodas neogotiskā stilā celtā Sv. Franciska katoļu baznīca (1892), Vissvētās Dievmātes pasludināšanas baznīca (1818), Visu svēto pareizticīgo baznīca (1815), Sv. Jāņa Priekšteča pareizticīgo baznīca (1926). Gogoļa un Dzirnavu ielas stūrī kādreiz atradās 1871. gadā celtā ebreju sinagoga.

No padomju laika atstātā arhitektūras mantojuma kā vērienīgāko jāmin Zinātņu akadēmijas augstceltni, kas celta sociālistiskā reālisma garā un pabeigta 1957. gadā. Krasta masīvs ir visvēlāk veidojusies Maskavas forštates daļa. Būvējot Salu tiltu, tika izveidota plaša Krasta ielas maģistrāle. Blakus esošā teritorija ilgi nebija apbūvēta, taču pēc Latvijas Republikas neatkarības atgūšanas, šajā Maskavas forštates daļā aizsākās intensīva tirdzniecības un biroju ēku būve.

Kopumā Maskavas forštates apkaimes teritorija nav viendabīga un pašreiz tā nav uzskatāma par funkcionāli savstarpēji saistītu telpu. Kopumā šajā apkaimē pašreiz ir skaidri identificējamas vismaz 4 atšķirīgas daļas:

Teritorija starp dzelzceļu, Lāčplēša ielu un Krasta ielu (11. novembra krastmalu), kura lielā mērā funkcionē kā pilsētas centra paplašinājums.

Teritorija abpus Krasta ielai kā uz automašīnām orientēta pilsētas komercdarbības telpa, kā arī tās potenciālais paplašinājums Zvirgzdusalas un Grāpju pussalās.

Vēsturiskā Maskavas forštates daļa starp dzelzceļu un Maskavas ielu, kurā atrodas gan vēsturiskā apbūve, gan dažādi sabiedriskie objekti.

Pārsvarā dzīvojamās apbūves kvartāli apkaimes dienvidaustrumu daļā (ap Lubānas, Salaspils un Slāvu ielām).

1.4. Lokālpārplānojuma un apkārtējās teritorijas esošā situācija

Lokālpārplānojuma teritorija ir analizēta tuvāko kvartālu kontekstā – funkcionālā zonējuma izpētes teritorijas (27 ha) robežās, ņemot vērā pilsētībūvniecisko situāciju un esošās apbūves izmantošanas veidus.

Lokālpārplānojuma teritorija

SIA "ORLANDO" piederošā īpašuma Kojusalas ielā b/n (kadastra Nr.0100 048 201) zemesgabala kopējā platība 15911 m². Zemes gabals ir ar pagaidu būvi un bez

kokiem. Uz zemesgabala atrodas pagaidu rakstura vienkārša ēka ar asfaltētu priekšlaukumu.

Atbilstoši teritorijas plānojumam visa lokālplānojuma teritorija atrodas Publiskās apbūves teritorijā ar paredzētu 3 stāvu apbūvi.

Funkcionālā zonējuma izpētes teritorija

Tuvākās teritorijās izbūvēti tirdzniecības centri ar auto stāvvietām. Lokālplānojumam piegulošo teritoriju izmantošana un apbūve raksturojama kā viendabīga, gan pēc faktiskās apbūves, gan pēc teritorijas plānojuma prasībām - Jaukta apbūve ar dzīvojamo funkciju - kas faktiski izpaužas kā tirdzniecības centru ēkas.

Savukārt Kojusalas ielas otrā pusē, jaukta apbūve veidojas gan biroju, gan dzīvojamo ēku sintēzē ar dzīvojamās funkcijas īpašvara palielināšanos Maskavas ielas virzienā. Tieši pretī lokālplānojuma teritorijai, arī atbilstoši teritorijas plānojumam, paredzēta Publiskā apbūve - kur izvietojas pareizticīgo baznīca un sporta manēža. Apbūve Kojusalas ielas otrā pusē atbilstoši teritorijas plānojumam paredzēta 5 stāvos.

No lokālplānojuma teritorijas Austrumu virzienā atbilstoši teritorijas plānojumam paredzēta Apstādījumu un dabas teritorija – skvērs, kas pagaidām nav labiekārtots. Gar Kojusalas ielu Rietumu virzienā plānoti vēl 3 nelieli skvēri.

1.5. Transporta infrastruktūra

Transporta esošās situācijas un novērtējuma detalizēts apraksts dots SIA *Elmāra Daniševska birojs* un SIA *Solvers* izstrādātajā „Transporta plūsmas izpētes ziņojumā”. Transporta infrastruktūras nodrošinājuma izvērtējums veikts lokālplānojuma teritorijas un funkcionālā zonējuma izpētes teritorijas robežās.

Izpētes teritorija atrodas kvartālos starp Krasta ielu (dienvidu daļā), Varšavas ielu (rietumu daļā), Mazo Krasta ielu, Kojusalas ielu (Z daļā) un Balvu ielu (austrumu daļā). Kopējais teritorijas garums ir ap 1200 m, bet platums ap 300 m. Šķērsvirzienā to sadala Feodora Samanska iela, Dunavas iela un vairākas satiksmes joslas (ielas) bez nosaukuma. Krasta ielas brauktuve veidota no divām atdalītām brauktuvēm, katrā virzienā nodrošinot 3 braukšanas joslas un, vietām, vietējās satiksmes brauktuves. Detālplānojumā teritorijas daļā Krasta ielai organizētas 3 apgriešanās joslas, no kurām viena ved pilsētas centra virzienā, pārējās divas – prom no centra.

Izpētes teritorijas ziemeļu (Z) daļā pašlaik attīstās jauns tirdzniecības centrs (t/c) “Depo”, attiecīgi arī jauna iela un pieslēgumi tā rietumu (R) un austrumu (A) daļā. Esošā rampa, kas savieno Krasta ielu ar Lāčplēša ielu, ir vienvirziena un ar 7 m platu brauktuvi. Tai pieslēdzas Varšavas iela, kura veidota divvirzienu un ir vidēji 7 m plata. Varšavas iela beidzas krustojumā ar Mazo Krasta ielu un Īso ielu. Mazā Krasta iela

posmā no Varšavas ielas līdz Grebenščikova ielai ir neizbūvēta, ir izbraukāti grunts ceļi.



6. attēls. Krasta iela virzienā uz ziemeļrietumiem

Nākošajā kvartālā starp jauno ielu gar jauno t/c “Depo” un Feodora Samanska ielu atrodas autosalons “Chrysler Jeep”. Tam piekļuve nodrošināta no Krasta ielas vietējās joslas un Mazā Krasta ielas, tālāk braucot pa divvirzienu Feodora Samanska ielu, kas arī veidota vidēji 7 m platumā.

Kvartālā starp Feodora Samanska ielu un ielu bez nosaukuma atrodas autosalons “Honda” un t/c “Stokker”. Šīs teritorijas piekļuvei nodrošina Mazā Krasta iela un Krasta ielas vietējā josla. Kvartāla Z daļā Mazajā Krasta ielā izvietotas brauktuvei paralēlās auto stāvvietas 75 m garā posmā.

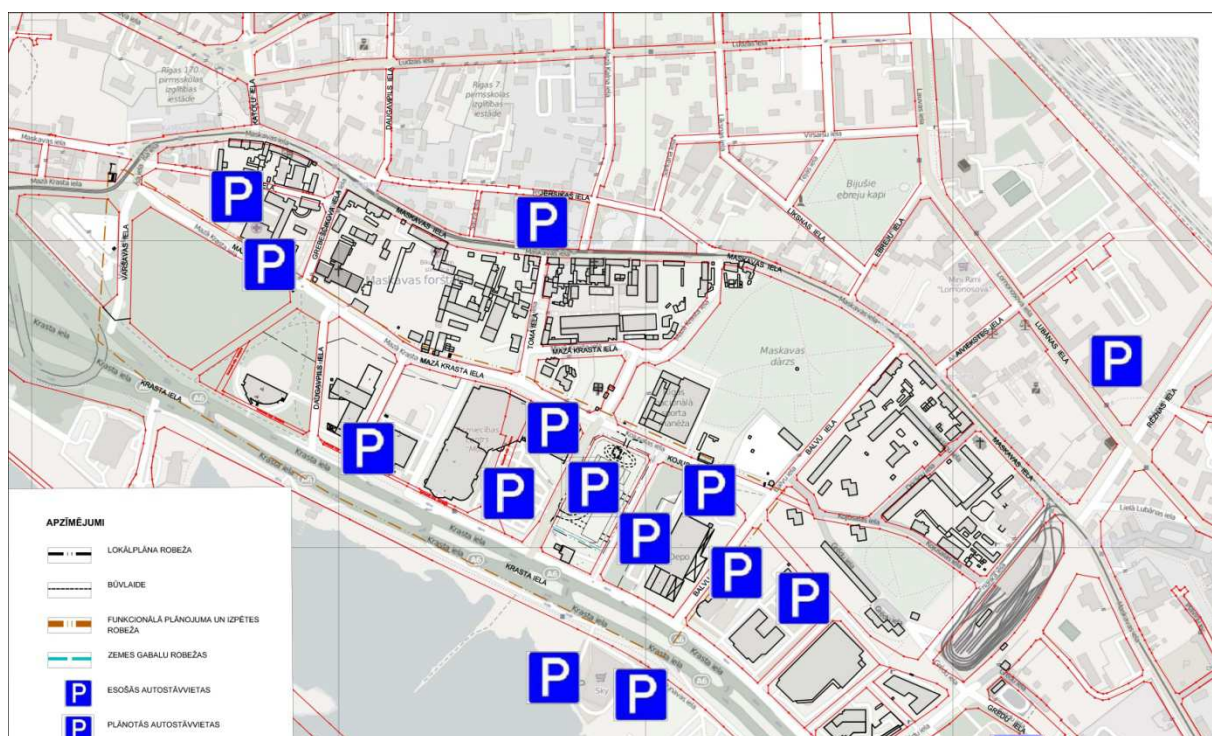
Nākamā teritorija izvietota starp 2 paralēlām ielām bez nosaukuma, no kurām vienai ir 7 m, otrai – 8 m plata divvirzienu brauktuve. Piekļuve organizēta gan no R gan A puses. Starp minēto 8 m plato brauktuvi un Dunavas ielu atrodas t/c “Mols”, kuram piekļuve nodrošina no Kojusalas un Krasta ielām. Esošā iebraukšana teritorijā organizēta no Dunavas ielas puses, bet izbraukšana – uz Dunavas ielu un Krasta ielas vietējo joslu. Pie t/c “Mols” Krasta ielā izvietota mikroautobusu pieturvieta. Krasta un Dunavas ielu krustojums ir regulējams krustojums, kurš aprīkots arī ar gājēju pārejām. Piekļuvei t/c no Krasta ielas, braucot virzienā no centra, nodrošina 2 kreisā pagrieziena joslas uz Dunavas ielu, bet braucot virzienā uz centru – 2 labās nogriešanās joslas. Izbraukšana no šī t/c Krasta ielas virzienā veidota ar 2 kreisajām nogriešanās un 1 labās nogriešanās joslu.

Kvartālā starp Balvu ielu un ielu bez nosaukuma izvietots esošais t/c “Depo”. Automašīnu piekļuve tam organizēta gan no Krasta ielas vietējās joslas, gan no Kojusalas ielas, bet izbraukšana tikai uz Kojusalas ielu. Balvu ielai ir divvirzienu

brauktuve ar kopējo platumu 8 m. Kojusalas ielas platums posmā no Toma ielas līdz Balvu ielai svārstās no 7,2 – 8 m.

Lokālpārveidojuma teritoriju no dienvidu (D) puses robežo Krasta ielas vietējā josla un degvielas uzpildes stacijas “Lukoil” teritorija, no R puses Dunavas iela, no Z puses – Kojusalas iela, bet no A puses iela bez nosaukuma, kas savieno Kojusalas ielu un Krasta ielas vietējo joslu, un kura pašlaik tiek izmantota kā starppilsētu autobusu stāvvietā.

Lokālpārveidojuma teritorijas sasniedzamība ar personīgo automašīnu ir laba. Piekļūšana no Rīgas centra virziena nodrošināma no Krasta ielas (ar kreiso pagriezienu), kā arī pa Mazo Krasta ielu, no Maskavas foršates - pa Balvu ielu, bet no Ķengaraga puses - ar labo pagriezienu no Krasta ielas vietējās joslas. Ir plašas iespējas automašīnu novietošanai tuvākajā apkārtnē.

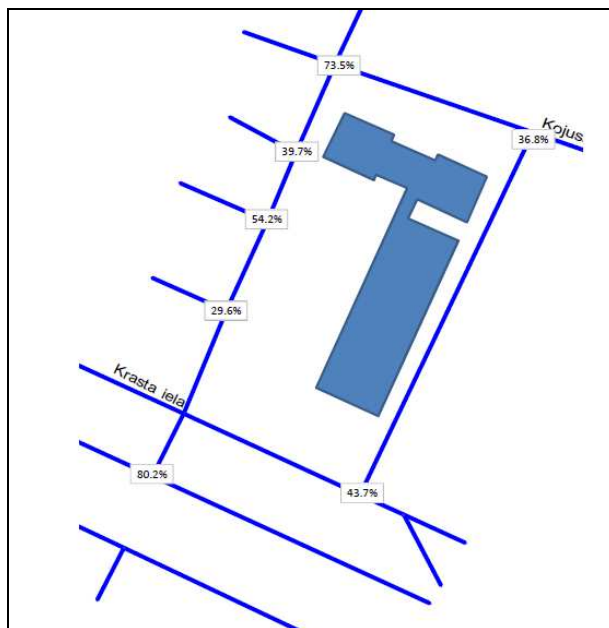


7. attēls: Auto novietņu izvietojums

Transporta plūsmu novērtējums

Esošajā situācijā (2015.gada maijs, darbdienas vakara maksimumstundā) pieņemams servisa līmenis (A – ļoti mazā aizkavēšanās) ir novērots Krasta ielā – iela ar autobusu stāvvietu gar ielas malām (blakus T/c Depo), Toma iela – T/c Mols virszemes stāvvietas pieslēgums, Toma iela – Centrālais T/c Mols pieslēgums, Toma iela – T/c Mols daudzstāvu stāvvietas pieslēgums, Kojusalas iela – iela ar autobusu stāvvietu gar ielas malām (blakus T/c Depo) ielu krustojumos vakara maksimumstundā.

Krustojumos nav sastrēgumu, ir nenozīmīgas transporta plūsmu svārstības. Ceļu satiksmes negadījumi un joslu sašaurinājums var izraisīt minimālus sastrēgumus. Krustojumam ir vairāk par 40% rezerves caurlaides spējas.

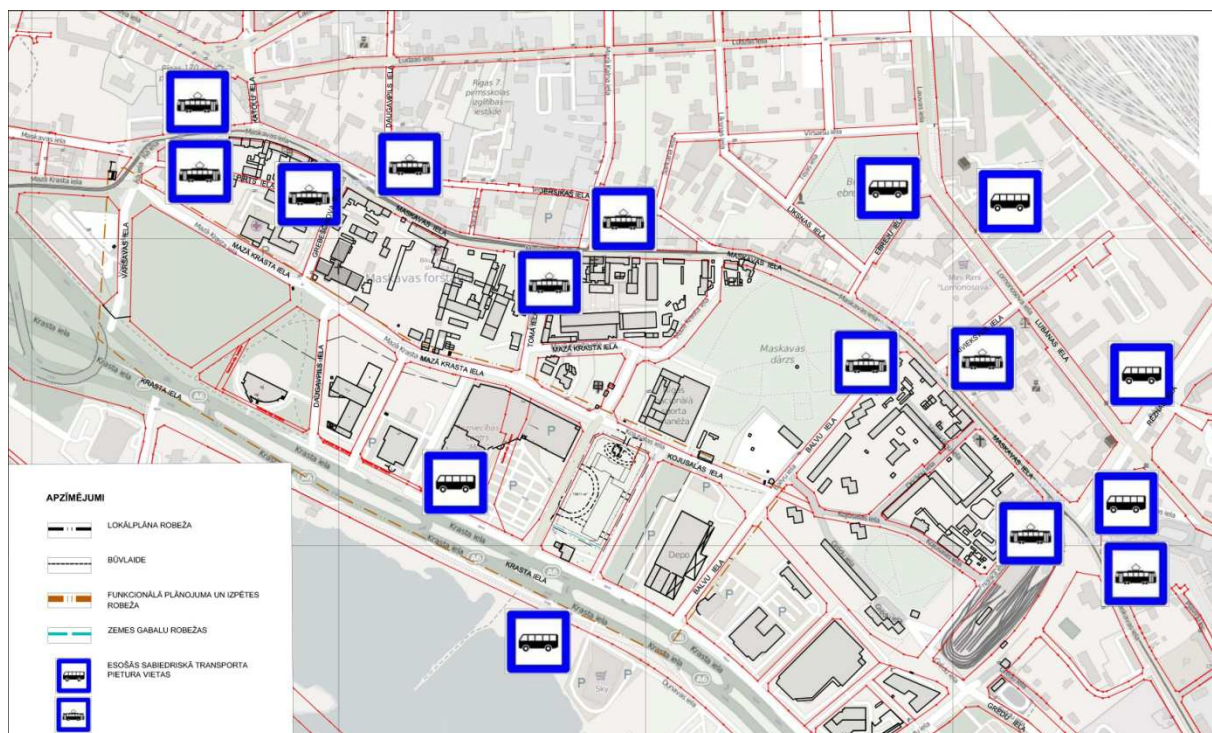


8. attēls. Krustojumu noslogojums lokālplānojuma teritoriju ietverošajās ielās

Servisa līmenis D (tuvošanās nestabilai jeb pieņemamai aizkavēšanai) ir novērots Krasta iela – Toma iela un Toma iela – Kojusalas ielu krustojumos. Krustojumos parasti nav nekādu sastrēgumu. Nenozīmīgas transporta plūsmu svārstības, ceļu satiksmes negadījumi un joslu sašaurinājums var kļūt par iemeslu nopietniem sastrēgumiem. Krustojumam ir vairāk par 10% rezerves caurlaides spējas. Krasta – Toma ielu krustojumā transportlīdzekļu vairākums tiek apkalpots pirmajā ciklā. Servisa līmenis krustojumiem aprēķināts saskaņā ar ICU 2003 standartu.

Sabiedriskā transporta nodrošinājums

Maskavas forštates apkaimes sasniedzamība ar sabiedrisko transportu ir ļoti laba gan no maršrutu, gan reisu skaita, gan transporta veidu dažādības viedokļa. Kursē visa veida Rīgā pieejamais sabiedriskais transports, izņemot vilcienus, lai gan gar apkaimes ziemeļu malu izvietota dzelzceļa līnija. Zemesgabala tiešā tuvumā pa Krasta ielu kursē autobusa maršruts un Maskavas ielā atrodas tramvaja līnija, kas lokālplānojuma teritorijai nodrošina pietiekoši ērtu sasniedzamību ar sabiedrisko transportu.



9. attēls: Sabiedriskā transporta pieturvietu izvietojums

1.6. Inženiertehniskā infrastruktūra

Inženiertehniskās infrastruktūras sadaļas sagatavošanā izmantota informācija no Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta projekta „Vadlīniju izstrāde Rīgas pilsētas inženierinfrastruktūras turpmākai attīstībai” (SIA „Aqua-Brambis”, 2009.) un no pieejamās topogrāfiskās informācijas.

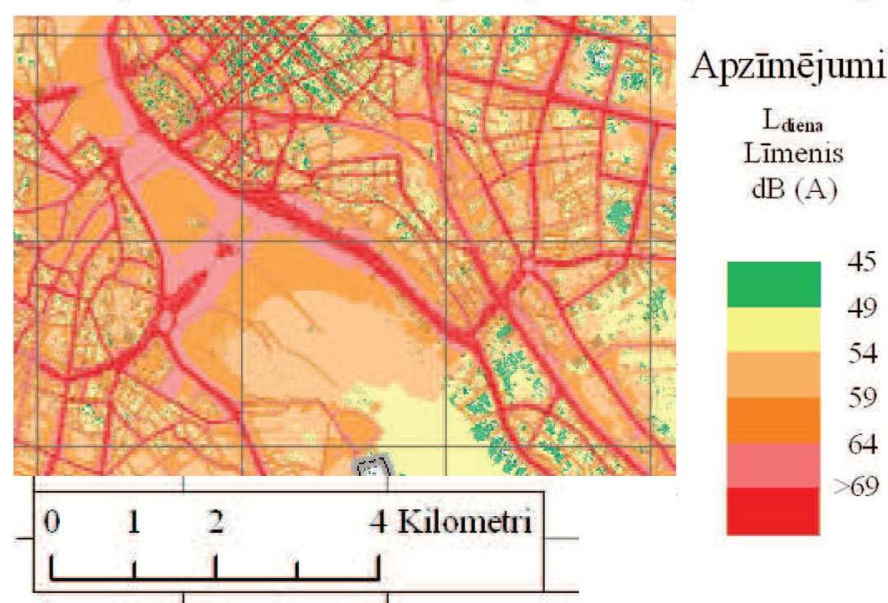
Lokālpārplānojuma teritorija ir nodrošināta ar pilsētas maģistrālo ūdensvadu un maģistrālās kanalizācijas sistēmas atzariem. Teritorijā ir izvietotas elektroapgādes līnijas un elektronisko sakaru līnijas. Pilsētas siltumapgādes pieslēgums ir pie blakus esošā tirdzniecības centra "Mols". Zemesgabala tiešā tuvumā sarkanajās līnijās ir izbūvēti vidēja spiediena sadales gāzesvadi ar diametru d133.

Inženierkomunikāciju pašreizējais izvietojums kopā ar to plānotās attīstības risinājumiem atsevišķiem inženiertehnisko komunikāciju veidiem attēlota lokālpārplānojuma grafiskās daļas esošās un plānotās infrastruktūras shēmās nr. 5.-9.

1.7. Vides stāvokļa raksturojums

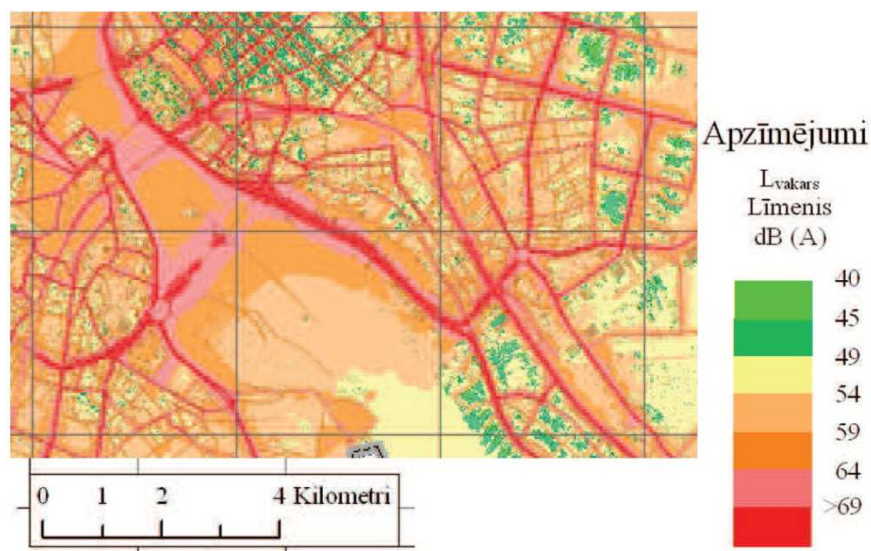
Trokšņu līmenis

Lokālplānojuma teritorijas trokšņa novērtējums ir veikts, izmantojot Rīgas aglomerācijas trokšņu stratēģiskās kartēšanas grafiskos materiālus (avots: SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment, 2008.)

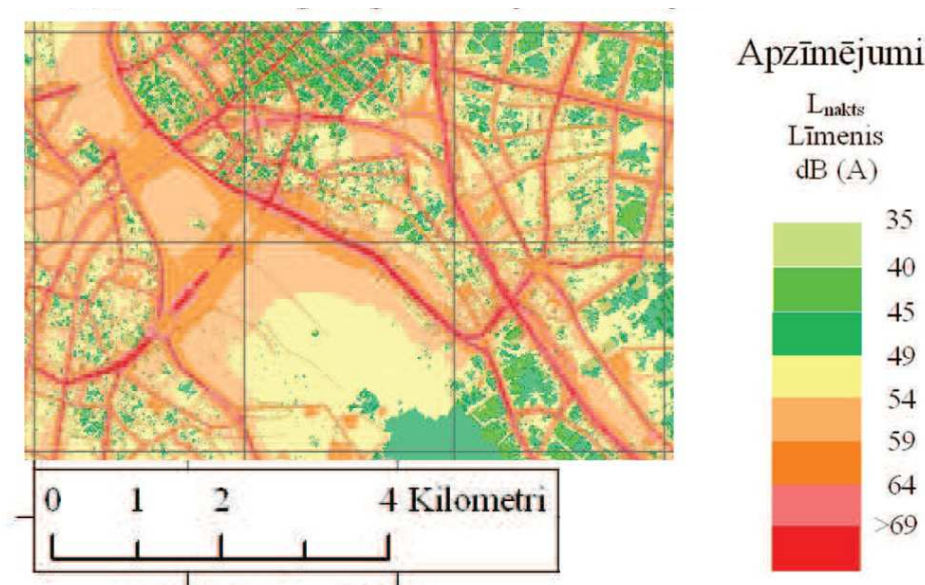


10. attēls: Kopējo trokšņu avotu radītās dienas trokšņa rādītāja L_{diena} vērtības

Zemesgabalā ir trokšņa piesārņojums no Krasta ielas transporta. Atbilstoši Rīgas aglomerācijas trokšņu kartei tiek prognozēti līdz 10 dB trokšņa robežvērtību pārsniegumi teritorijā (dienas laikā), bet līdz 15 dB (nakts, vakara laikā).



11. attēls: Kopējo trokšņu avotu radītās vakara trokšņa rādītāja L_{vakars} vērtības



12. attēls: Kopējo trokšņu avotu radītās nakts trokšņa rādītāja L_{nakts} vērtības

Projektējamai apbūvei jāparedz ārējo norobežojošo konstrukciju skaņas izolācijas nodrošināšanas kompleksie pasākumi atbilstoši Latvijas būvnormatīvam LBN 016-11 „Būvakustika”. Projektā arī jāparedz celtniecības āra darbu ierobežojumi nakts stundās (no 23:00 līdz 7:00).

Rīcības plānā vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā, balstoties uz iedzīvotāju skaita un tos ietekmējošā trokšņa līmeņa izvērtējumu (ņemot vērā teritorijas lietošanas funkciju), ir izdalītas akustiskā diskomforta zonas un klusie rajoni, kas identificēti, izvērtējot trokšņa rādītāja (L_{diena}) vērtību (tai jābūt zemākai par 55 dB(A) un teritorijas vienlaidus platību (minimālā – 9 ha).

1.8. Aizsargjoslas un citi teritorijas izmantošanas aprobežojumi

Lokālplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves iespējas neierobežo kultūras pieminekļu aizsardzības zonas vai aprobežojumi, kas būtu saistīti ar īpaši aizsargājamām dabas vērtībām vai specifiskiem vides aspektiem.

Lokālplānojuma teritorijā nav valsts ģeodēziskā tīkla punktu un vietējā ģeodēziskā tīkla punktu.

Lokālplānojuma teritorijā fiksētās aizsargjoslas ir atspoguļotas grafiskās daļas kartē „Teritorijas plānotais (atļautais) funkcionālais zonējums”.

II. LOKĀLPLĀNOJUMA RISINĀJUMI UN PAMATOJUMS

2.1. Mērķi, uzdevumi un pamatojums

Teritorijas attīstības mērķi:

- nodrošināt nekustamā īpašuma pilnvērtīgas īpašuma izmantošanas iespējas, kā arī racionālu un ilgtspējīgu nekustamo īpašumu apsaimniekošanu;
- veicināt Rīgas administratīvās teritorijas daļas funkcionāli telpisko attīstību atbilstoši vispārējai ekonomiskai situācijai un Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģiskajām interesēm.

Teritorijas attīstības uzdevumi:

- pamatot un veikt Rīgas teritorijas plānojuma teritorijas atļautās izmantošanas grozījumus, nodrošinot īpašniekiem pilnvērtīgi izmantot esošo īpašumu;
- lokālplānojuma teritorijas robežas ietvaros noteikt teritorijas plānotā funkcionālā zonējuma izmantošanas veidus;
- lokālplānojuma teritorijā noteikt plānoto atļauto stāvu skaitu;
- veikt funkcionāli telpisko analīzi esošās un plānotās apbūves kontekstā;
- izvērtēt lokālplānojuma teritorijā plānotās izmantošanas ietekmi uz blakus esošo zemesgabalu izmantošanu un to turpmākās attīstības iespējām;
- izvērtēt transporta infrastruktūras situāciju un pilnveidot to;
- izvērtēt esošās inženiertehniskās infrastruktūras nodrošinājuma atbilstību teritorijas perspektīvajai attīstībai.

Risinājuma pamatojums

Lokālplānojuma risinājums ir pamatots un atbilst sekojošiem kritērijiem atbilstoši RD 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (turpmāk – RTIAN) 2.pielikumam:

1) nav pretrunā un atbilst LR normatīvajiem tiesību aktiem,

2) nav pretrunā un atbilst Teritorijas attīstības plānošanas likumā un citos plānošanas dokumentos noteiktajiem principiem, jo īpaši ilgtspējības, pēctecības, vienlīdzīgu iespēju un daudzveidības principiem un ņemot vērā spēkā esošā teritorijas plānojuma īstenošanas praksi,

3) atbilst Rīgas pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģijai, teritorijas plānojuma vadlīnijām un veicina teritorijas plānojuma kopējā mērķa „*veicināt ilgtspējīgu un*

līdzsvarotu pilsētvides attīstību, sabalansējot īpašuma tiesību aprobežojumus un privātpersonu un sabiedrības intereses ar pilsētas ekonomiskās attīstības interesēm” sasniegšanu,

4) iekļaujas Maskavas forštates apkaimes un tuvējās apkārtnes iedibinātajam izmantošanas veidam vai apbūves raksturam,

5) nepasliktina un neietekmē kultūrvēsturisko objektu un kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanu, īpaši aizsargājamās dabas teritorijas un objektus,

6) nepasliktina blakus esošo teritoriju vides kvalitāti,

7) attīstības iecere attiecas uz privātā īpašumā esošu teritoriju,

8) nodrošinās līdzšinējā laikā apbūvētas, taču ekstensīvi izmantotas teritorijas efektīvāku turpmāku izmantošanu un secīgu jaunas apbūves attīstību, novērsīs neizmantotas teritorijas negatīvo ietekmi uz apkārtni, vairojot lokālpārplānojuma izpētes teritorijas kopējo attīstības potenciālu un prestižu,

9) neradīs tāda rakstura papildus noslodzi uz publisko infrastruktūru, kā rezultātā būtu nepieciešama esošās publiskās infrastruktūras pārbūve, kas būtiski ietekmētu pašvaldības budžetu, jo lokālpārplānojuma teritorijas objektiem ir nodrošina piekļuve no publiski pieejamām ielām; teritorijai ir pieejama inženiertehniskās apgādes pamatinfrastruktūra (elektroapgāde, gāzes apgāde, ūdensapgāde un pilsētas lietus kanalizācijas un sadzīves kanalizācijas tīkli). Pieslēgšanās iespējas pilsētas centralizētai ūdens apgādes sadzīves kanalizācijas tīkliem ir apzinātas un pieslēgumi ir realizējami ielu sarkano līniju koridoru ietvaros.

Atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiskajām interesēm

Attīstības iecere atbilst Rīgas ilgtspējīgas stratēģijas interesēm.

2.2. Apbūves iecere

Lokālpārplānojuma teritorija sakrīt ar zemesgabala Kojusalas ielā b/n (kadastra Nr.01000482014) teritoriju, tās kopējā platība ir 15911 m². Zemesgabals ir lokālpārplānojuma izstrādes ierosinātāja SIA „Orlando” īpašumā.

Lokālpārplānojuma teritorijā ierosinātais plāno izveidot jaunu viesnīcas un biroju kompleksu ar pazemes autonomietni un labiekārtotu publisko ārtelpu.

Biroju apjomu paredzēts izvietot zemesgabala daļā gar Kojusalas ielu, paralēli ielai un tā ir plānota kā 14 stāvu ēka ar skatu uz Daugavu un Maskavas forštates apbūvi un apstādījumiem.

Lokālpārplānojuma teritorijas dienvidrietumu daļā, virzienā uz Krasta ielu paredzēts izveidot viesnīcu ar tirdzniecības un konferenču centru, ēkā ar maksimālo augstumu līdz 7 stāviem. Šis objekts paredzēts perpendikulāri Krasta ielai un no visiem

viesnīcas numuriem tiek nodrošināts skats uz Daugavu, kā arī uz vienu vai otru pusi paralēli Krasta ielai, virzienā uz vēsturisko centru un Dienvidu tiltu.

Šāda apbūves iecere labāk un racionālāk par pašreiz spēkā esošajā teritorijas plānojumā noteikto izmantošanu ļauj realizēt teritorijas attīstības potenciālu, ko nodrošina:

- izcilā atrašanās vieta ar skatu uz Daugavas un Krasta ielas telpu,
- inženiertehniskās apgādes esošais nodrošinājums, tādējādi sekmējot šo pakalpojumu ekonomisko atdevi,
- transporta infrastruktūra ar jau izbūvētajām ielām, kas ietver lokālpārplānojuma teritoriju un kuru kapacitāte ir ar pietiekamu rezervi.

Tas kopumā pozitīvi ietekmēs pilsētas ekonomiku, radot jaunas darba vietas un piesaistot apmeklētājus gan kā tūristus, gan kā pakalpojumu saņēmējus jaunos objektos, gan kā klientus apkārtējiem tirdzniecības un pakalpojumu objektiem.

2.3. Lokālpārplānojuma risinājumi

2.3.1. Teritorijas izmantošana – funkcionālais zonējums

Lokālpārplānojuma teritorijā

Lokālpārplānojuma teritorijā iekļautā zemesgabala funkcionālā zonējuma precizēšana veikta atbilstoši 2013.gada 30.aprīļa MK noteikumos Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” noteiktajam funkcionālo zonu iedalījumam.

Visā lokālpārplānojuma teritorijā ir plānota kā publiskās apbūves teritorija P3, kur galvenais atļautās izmantošanas veids ir „publiskā apbūve un teritorijas izmantošana” un papildizmantošanas veids - „dzīvojamā apbūve un teritorijas izmantošana”.

Publiskās apbūves nosacījumi atbilstoši MK noteikumiem Nr.240 pieļauj plašākas izmantošanas iespējas nekā to paredz esošie RTIAN, un dod iespēju īpašniekam attīstīt nekustamo īpašumu ar funkcijām, kas nav tikai pašvaldības pārziņā. Šīs funkcijas labi papildina jau esošās apbūves raksturīgās izmantošanas lokālpārplānojuma teritorijas apkārtnē, kur nav attīstīta, piemēram, viesnīcu tipa izmantošana u.c.

Funkcionālais zonējums pieļauj arī dzīvojamo funkciju kā papildizmantošanas veidu, bet apbūves iecere neparedz šādas funkcijas realizāciju. Tā uztverama kā lokālpārplānojuma īstenošanas elastīguma iespēja, kas ir uztverams kā viens no ilgtspējīgas attīstības priekšnosacījumiem mainīgas un grūti prognozējamās ekonomiskās situācijas izmaiņu apstākļos.

Funkcionālā zonējuma attīstības priekšlikumi lokālpārveidojuma izpētes teritorijā

Priekšlikums funkcionālajam zonējumam izpētes teritorijā jaunā Rīgas teritorijas plānojuma izstrādei paredz:

- 1) visiem teritorijas kvartāliem kā galveno izmantošanu noteikt publiskās apbūves teritoriju analogi lokālpārveidojuma teritorijai P3,
- 2) saglabāt visu spēkā esošā teritorijas plānojuma apstādījumu un dabas teritoriju zonējumu,
- 3) nostiprināt apstādījumu un dabas teritoriju struktūru, izveidojot jaunas publisko ārtelpu zonas vai kā palīgizmantošanu nosakot savienojošās neapbūvējamas joslas un zemesgabalu daļas, lai izveidotu šādu teritoriju tīklu, kas savieno Maskavas dārzu un esošās zaļās teritorijas gar Kojusalas ielu ar Krasta ielas telpu. Šim nolūkam vēlams izmantot vismaz telpu gar visām savienojošajām šķērsielām – starp būvlaidēm/ēkām un ielu sarkanajām līnijām u.c.,
- 4) noteikt Krasta ielas brauktuvi sadalošo joslu apstādījumu intensificēšanu ar ekoloģiskiem un ainaviskiem koku stādījumiem, iespēju robežās risināt „zaļos” savienojumus (vismaz koku vainagu līmenī) pāri Krasta ielai ar Daugavas un līča krastmalām,
- 5) noteikt jaunu transporta infrastruktūras – ielu - teritoriju t/c „Mols” ziemeļrietumu pusē.
- 6) Pašvaldības zemes gabalus ar kad.nr.0100 048 2056, kad.nr.0100 048 2015 izpētes teritorijā paredzēt kā apstādījumu un dabas pamatni bez apbūves.

2.3.2. Lokālpārveidojuma teritorijas arhitektoniski telpiskais risinājums

Ietekme uz pilsētainavu un tās kvalitāti

Atbilstoši lokālpārveidojuma darba uzdevuma 2.4.punktam veikta telpiskā analīze (sk. pielikumā A). Paredzētās izmaiņas lokālpārveidojuma un tā izpētes teritorijas ietvaros saglabā noteikto telpisko pamatkompozīciju - koriģējot akcentu izveides sākuma posmu.

Daugavas labā krasta ainavu telpas un Krasta ielas ainavu potenciālo pārveidojumu novērtējums veikts, izstrādājot un dažādos skatu punktos analizējot potenciālās apbūves apjomu digitālo modeli gan lokālpārveidojuma teritorijai, gan tuvākajai apkārtni atbilstoši teritorijas plānojumā atļautajam ēku augstumam.

Analīzē ņemti vērā veicamā pētījuma „Ainavu plāna izstrāde” (SIA *Metrum*, Rīgas dooms Pilsētas attīstības departamenta pasūtījums) rezultāti, ar kuriem lokālpārveidojuma risinājums nav pretrunā, kā arī veikts darba uzdevumā noteiktais salīdzinājums ar agrāk izstrādāto priekšlikumu „Krasta ielas stāvu augstuma shēma jeb (Daugavas) labā krasta koncepcija” (SIA *Kubs*). Lokālpārveidojuma sastāvā ir izstrādāti priekšlikumi Labā krasta pilsēttelpas attīstībai un Krasta ielas iespējamās apbūves silueta izveidei posmā no Salu tilta līdz Dienvidu tiltam, ko pamato 3D

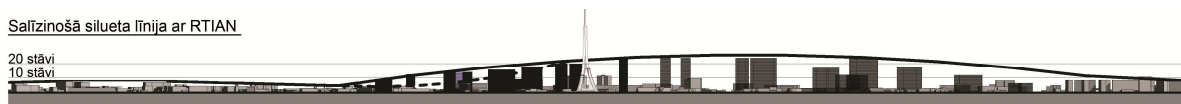
digitālā modeļa attēli. Plānotais objekts atēlots zaļā krāsā (vertikālā dominante) un violetā krāsā – blakus esošais viesnīcas apjoms.

13.attēlā „Daugavas labā krasta silueta analīze” apakšējā siluetā attēlota pašreizējā situācija ar samērā haotisku kopējo silueta līniju skatā no Daugavas un tās kreisā krasta. Vidējā siluetā modelī attēloti iespējamie apbūves pārveidojumi anlaizējamajā teritorijā atbilstoši RTIAN atļautajam maksimālajam stāvu skaitam, papildinot ar lokālplānojuma risinājumu - palielinot stāvu skaitu līdz 14 (tālākajā plānā) un 7 stāviem (priekšplānā). Lokālplānojuma teritorijas modelētā objekta apjoms (zaļā krāsā) atrodas silueta kreisajā malā.

Augšējā siluetā attēlota analīze, kas raksturo lokālplānojuma risinājuma pozitīvo ietekmi uz kopējo Daugavas labā krasta siluetu. Risinājums nodrošina pakāpenisku apbūves augstuma pāreju centra virzienā no plānotajiem maksimāli 17 stāvus augstajiem objektiem, kas veido Krasta ielas ainavas vertikālo dominanti. Pašlaik spēkā esošajos noteikumos atļautie 3 stāvi šajā vietā veido „lūzumu”, kas rada apbūves kompozīcijas nepabeigtības iespaidu (pārtrauktā līnija augšējā siluetā).

Salīdzinošā silueta līnija ar RTIAN

20 stāvi
10 stāvi



Silueta līnija ņemot vērā plānoto stāvu skaita izmaiņu lokālplānojuma teritorijā

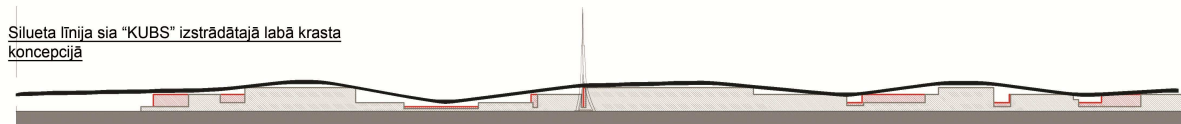
20 stāvi
10 stāvi



Silueta līnija RTIAN



Silueta līnija sia "KUBS" izstrādātā labā krasta koncepcijā



Esošā silueta līnija /faktiskā



13. attēls: Daugavas labā krasta silueta analīze

/no apakšas: esošā situācija; sia "KUBS" izstrādātā labā krasta koncepcija; Siluets atbilstoši RTIAN; Siluets atbilstoši lokālplānojuma izmaiņām; Salīdzinošais siluets starp RTIAN un lokālplānojumā paredzētajām izmaiņām.



14. attēls: 1. skatu punkts (skats no DA)

14. un 15.attēls parāda, ka plānotais apbūves augstuma palielinājums lokālplānojuma teritorijā organiski iekļaujas agrāk plānotajā Krasta ielas (Daugavas labā krasta) apbūves akcentu zonā.

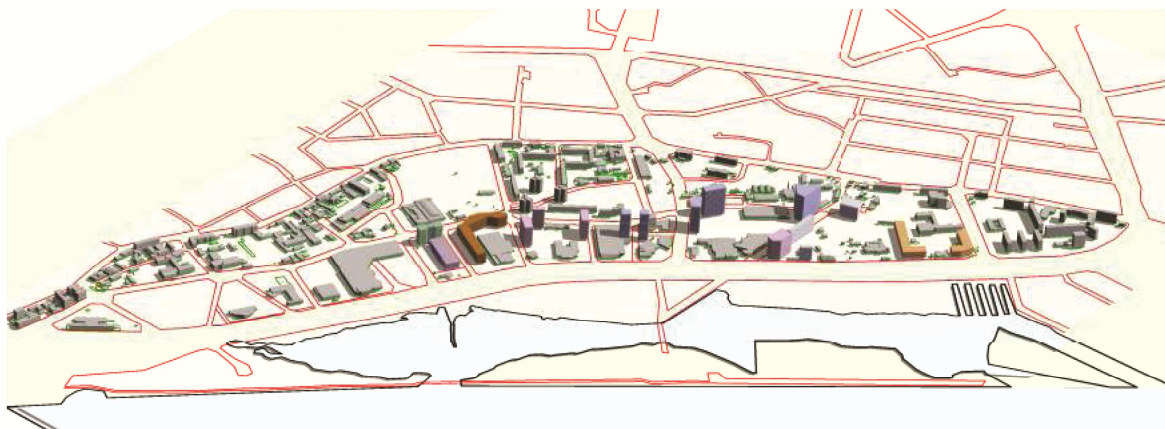


15. attēls: 2. skatu punkts (no Krasta ielas)



16. attēls: 3. skatu punkts (no Dienvidu tilta)

Analīze parāda, ka šajā skatu punktā no izmaiņām, ko paredz lokālplānojuma risinājums, nerodas nekāda negatīva ietekme uz Krasta ielas un Rīgas vēsturiskā centra silueta uztveri.

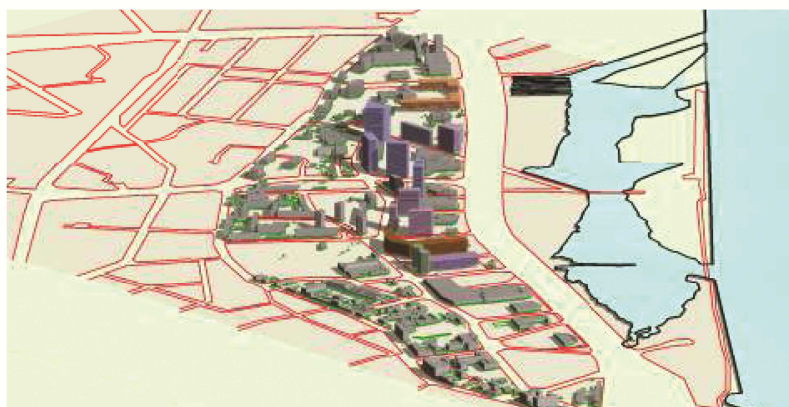


17. attēls: sakats no DR



18. attēls: 5. skatu punkts (apakšā esošā situācija, augšā Krasta ielas apbūves modelis)

Analīze parāda, ka plānotais apbūves augstuma palielinājums lokālplānojuma teritorijā organiski iekļaujas agrāk plānotajā Krasta ielas (Daugavas labā krasta) apbūves akcentu zonā.

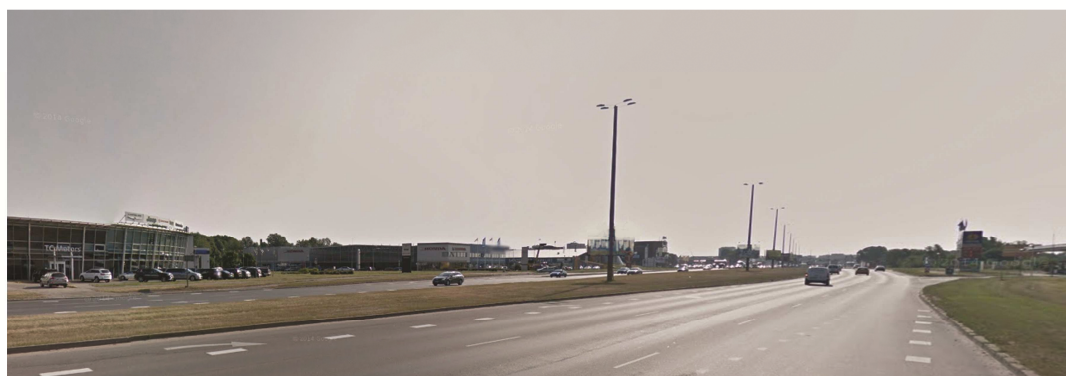
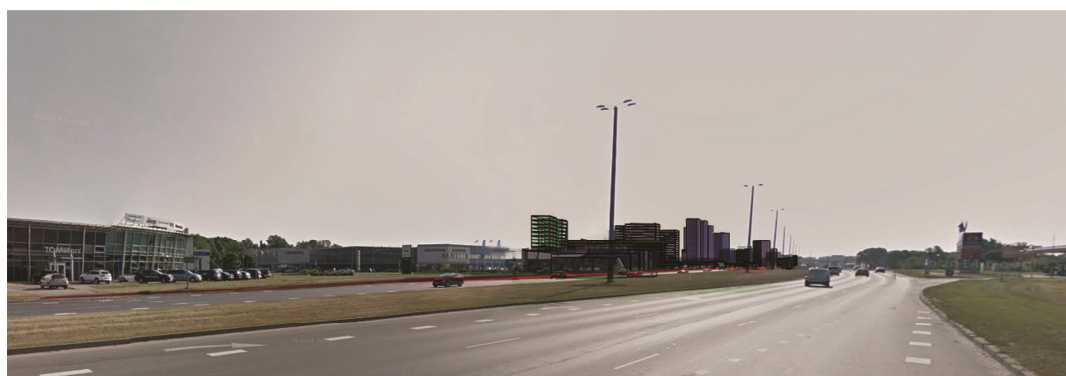


19. attēls: Skats no ZR



20. attēls: 6. skatu punkts (no Salu tilta Zaķusalā)

Analīze parāda, ka skatu punktā no izmaiņām, ko paredz lokālpārveidojuma risinājums, nerodas nekāda negatīva ietekme uz Krasta ielas siluetu.



21. attēls: 8. skatu punkts (no Krasta ielas DA virzienā)

Analīze parāda, ka plānotais apbūves augstuma palielinājums lokālpārveidojuma teritorijā organiski iekļaujas agrāk plānotajā Krasta ielas (Daugavas labā krasta) apbūves akcentu zonā.

2.4. Transporta infrastruktūras risinājumi

Transporta risinājumu detalizēts apraksts dots SIA *Elmāra Daniševska birojs* un SIA *Solvers* izstrādātajā „Transporta plūsmas izpētes ziņojumā” (lokālpārveidojuma pielikumā). Transporta infrastruktūras nodrošinājuma izvērtējums un risinājumi skatīti lokālpārveidojuma teritorijā - zemesgabalā Kojusalas ielā b/n un funkcionālā zonējuma izpētes teritorijas robežās. Autostāvvietu nodrošinājums risināms esošajā zemes gabalā nodrošinot nepieciešamo stāvvietu daudzumu atbilstoši normatīvajiem aktiem.

2.4.1. Izpētes teritorija

Izpētes teritorijā starp Krasta ielu, Varšavas ielu, Kojusalas ielu un Balvu ielu satiksmes organizāciju nav nepieciešams mainīt. Izbūvējot visas plānotās ielas, kas savieno Krasta ielu ar Kojusalas ielu un Maskavas ielu, tiks izveidots blīvs ielu tīkls un nodrošināta optimāla transporta apkalpe un piekļūšana visiem īpašumiem izpētes teritorijā. Situācija ar plānoto ielu sarkanajām līnijām un lokālpārveidojuma teritorijas apkalpes risinājuma iekļaušanās tās kontekstā attēlota grafiskās daļas plānā „Lokālpārveidojuma un tam pieguļošās teritorijas satiksmes organizācija”.

2.4.2. Risinājums lokālpārveidojuma teritorijā

Risinājums attēlots grafiskās daļas plānā „Satiksmes organizācija lokālpārveidojuma teritorijā”. Lokālpārveidojuma teritorijai paredzēti 4 piebraukšanas ceļi. Viena iebrauktuve plānota no Dunavas ielas starp Krasta ielas vietējo joslu un esošo t/c “Mols” iebrauktuvi. Vienvirziena brauktuve paredzēta ar atsevišķu iebraukšanas iespēju uz Dunavas ielu. Iebraukšanai atļauti abi – gan labais gan kreisais pagrieziens. No Kojusalas ielas plānots viens iebraukšanas ceļš ar atļautiem labajiem un kreisajiem pagriezieniem.

Savukārt, iebraukšana teritorijai no A puses paredzēta, izbūvējot divus iebraukšanas ceļus. Tie paredzēti ar atļautiem abiem pagriezieniem – labo un kreiso. Lai to realizētu, esošā vienvirziena iela pārveidojama par divvirzienu ielu. Krustojums ar Kojusalas ielu ir pārplānots, paredzot likvidēt esošo ielas paplašinājumu. Ielu sarkanajās līnijās gar teritorijas Z un A daļu paredzētas jaunas 2 m platas ietves un zaļā zona starp ielu un ietvi.

Dunavas un Kojusalas ielu krustojums, ņemot vērā perspektīvās satiksmes plūsmas, projektēts kā ar luksoforiem regulējams krustojums. Tajā atļauti visi kustības virzieni. Krustojums aprīkots ar gājēju pārejām.

Piekļuvi lokālpārveidojuma teritorijai kājāmgājējiem un ar velo transportu organizē no ietvēm gar ielām, kas ietver lokālpārveidojuma teritoriju.

Iekšējo satiksmes organizāciju lokālpārveidojuma teritorijā risina būvprojekta labiekārtojuma risinājumā, nodalot autotransporta, velotransporta un gājēju plūsmas.

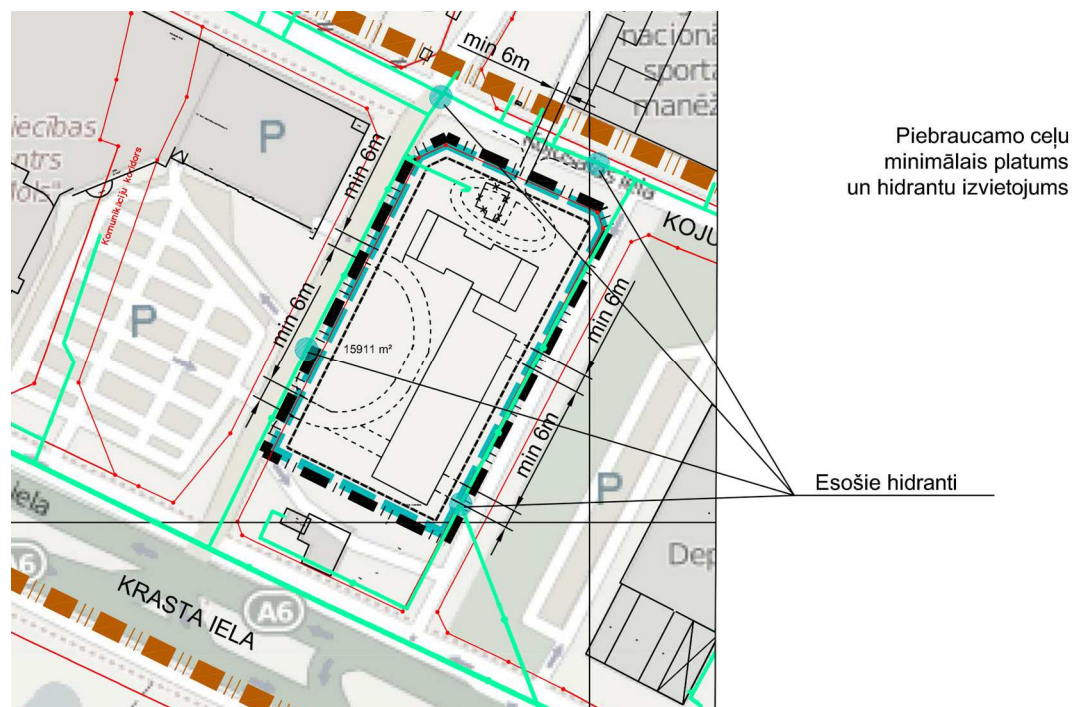
Transporta organizācija lokālpārveidojuma ietvaros paredz, ka vietējā iela dienvidaustrumu pusē tiek saglabāta kā vienvirziena iela līdz lokālpārveidojuma zemes gabalam, paredzot divvirzienu kustību tikai ielas Ziemeļu daļā, kas atbilst Latvijas valsts ceļu norādēm - neradot papildu konfliktpunktus.

Ugunsdzēsības risinājumi.

Izstrādājot būvprojektu jāpiemēro aktuālos normatīvos aktus "Būvju ugunsdrošība".

Piebrauktuve pie ēkas paredzēta ar minimālo platumu 6m, bet būvprojekta izstrādes brīdī jāizstrādā piebraucamo ceļu profili, detalizējot to platumus. Būvprojekta izstrādē ievērot attālumus starp ēkām atbilstoši normatīvo aktu prasībām nosakot ēku ugunsdrošības kategoriju, lokālpārveidojumā paredzēta viena ēka ar 9.5 m atkāpi no zemes gabala Dienvidu robežas.

Ārējās ugunsdzēsības nodrošinājums paredzēts no pilsētas tīkliem, uz pieguļošajām ielām ir 4 esošie hidranti, kas atrodas normatīvajā attālumā no paredzētās būves (sk.karti)



Izstrādājot būvprojektu paredzēts ugunsdzēsības un glābšanas tehnikas piebrauktuves un ceļu zīmes marķēt atbilstoši LVS 446 "Ugunsdrošībai un civilajai aizsardzībai lietojamās drošības zīmes un signālkrašojums" un MK 2015.06.02 Nr.279 "Ceļu satiksmes noteikumi" prasībām.

2.4.3. Auto novietošanas risinājums

Autonovietnes objektam izvietotas, galvenokārt, 1-2 pazemes līmeņos. Atklātās autonovietnes paredzētas ne vairāk kā 10% apjomā no aprēķinātā nepieciešamā autonovietņu skaita. Zemes līmenī prioritāri tiks nodrošinātas nepieciešamās auto stāvvietas cilvēkiem ar kustību, redzes vai dzirdes traucējumiem.

2.5. Pilsētvides ainava, publiskā ārtelpa un apstādījumi lokālpārplānojuma teritorijā

2.5.1. Vīzija:

Lokālpārplānojuma teritorijas attīstības vīzija, paredz realizēt praktiskus ilgtspējīgas pilsētas risinājumus. Apbūves un publiskās ārtelpas savstarpēji papildinoša mijiedarbība, veidojot vienotu kopumu, integrējas pilsētas kopējā struktūrā.

2.5.2. Mērķis:

Panākt kvalitatīvas, daudzveidīgas un savstarpēji saistītas publiskās ārtelpas un apstādījumu sistēmas izveidi, kas veidotu lokālpārplānojuma teritorijas sasaisti ar apkārtnes un apkaimes zaļo struktūru un integrāciju apkaimes un pilsētas kopējā publisko ārtelpu struktūrā.

Izveidot publisko ārtelpu sistēmu, kas nodrošina dažādu sabiedrības interešu grupu vajadzības un uzlabo vides kvalitāti.

2.5.3. Vadlīnijas lokālpārplānojuma teritorijas ārtelpas labiekārtojuma veidošanai.

Projektējot objektus, atbilstoši lokālpārplānojuma nosacījumiem veido un risina:

- publiskās ārtelpas vietējo sistēmu objekta teritorijā un pieguļošo ielu apstādījumu joslās, kas ir integrēta pilsētas kopējā struktūrā, nodrošina vai uzlabo saiknes ar apkārtējo apkaimes publisko ārtelpu;
- daudzfunkcionālu publisko ārtelpu, kas nodrošina dažādu sabiedrības interešu grupu vajadzības un uzlabo vides kvalitāti;
- ņem vērā sabiedriskās drošības apsvērumus;
- nodrošina brīvās zaļās teritorijas nepieciešamo apstādījumu teritoriju platības;
- apstādījumu teritorijas integrē un sasaista ar gājēju un velosociālu tīklu;
- ainaviski veidotus aizsargstādījumus un/vai ekoloģiskās barjeras gar ielām lokālpārplānojuma teritorijas objektu aizsardzībai pret troksni un piesārņojumu ar automobiļu izplūdes gāzēm un putekļiem;
- publiskās ārtelpas risinājumus pielāgo sezonālībai un prognozējamajai klimata izmaiņām;
- apstādījumus izmanto lokālpārplānojuma teritorijas vides kvalitātes un mikroklimata uzlabošanā;
- iespēju robežās veido atsauces, uzsverot vietējo kultūras mantojumu (piemēram, Daugavas applūstošo krastmalu un bijušo salu dabas un dzīves vidi) vides dizaina formās un izmantošanas veidos;
- iespēju robežās saglabā un izmanto vietējās dabas vērtības, piemēram, esošos kokus un zemsedzi;

- labiekārtojumā izmanto ūdens elementus un objektus, piemēram, ilgtspējīgas lietusūdens apsaimniekošanas elementus, ūdeņu uzkrāšanai teritorijā un izmantošanai labiekārtojumā.



22. attēls: Ārtelpas raksturs. Atbilstoši teritorijas labiekārtojuma piemēri

2.6. Aizsardzība pret trokšņiem

Nemot vērā to, ka lokālpārplānojuma teritorijas zemesgabālā esošais trokšņa līmenis pārsniedz pieļaujamos robežlielumus līdz 15dB, ir nepieciešams plānot prettrokšņa pasākumus, piemēram, ēku būvniecības materiālu ar troksni mazinošām īpašībām izvēle, sienu pārklāšana ar skaņas izolējošiem materiāliem, logu instalēšana ar atbilstošu skaņas izolācijas indeksu, blīvākas apstādījumu joslas veidošana gar ielu u.tml. Var prognozēt, ka, vienlaikus ar teritorijas attīstību plānojot arī prettrokšņa pasākumus, lokālpārplānojuma teritorijā nav sagaidāms augstāks trokšņa līmenis kā pašlaik esošais.

Projektējamai apbūvei jāparedz ārējo norobežojošo konstrukciju skaņas izolācijas nodrošināšanas kompleksi pasākumi atbilstoši Latvijas būvnormatīvam LBN 016-11 „Būvakustika”), lai nodrošinātu iekštelpu aizsardzību pret trokšņa piesārņojumu līdz 10 dB trokšņa robežvērtību pārsniegumiem teritorijā dienas laikā, bet nakts, vakara laikā - līdz 15 dB. Būvprojektā jāparedz arī celtniecības āra darbu ierobežojumi nakts stundās (no 23:00 līdz 7:00).

2.7. Inženiertehniskās apgādes infrastruktūras nodrošinājums

Lokālpārplānojuma teritorijas apgādei nepieciešamais atsevišķu inženierkomunikāciju tīklu un to pievadu izvietojums paredzēts atbilstoši inženierkomunikāciju tīklu turētāju tehniskajiem noteikumiem un attēlots sekojošajās grafiskās daļas shēmās nr.5-9.

Elektroapgādes tīklu attīstība

Elektroapgādes tīklu attīstības shēma (grafiskās daļas shēma nr.6) „Esošā un plānotā elektroapgāde” paredz lokālpārplānojuma teritorijai jaunu pieslēgumu no Kojusalas puses, no t/c „Mols” puses.

Ūdensapgādes tīklu attīstība

Ūdensapgādes tīklu attīstības shēma (grafiskās daļas shēma nr.9 „Esošā un plānotā ūdensapgāde”) paredz lokālpārplānojuma teritorijai izveidot jaunu pieslēgumu no esošā ūdensvada Kojusalas ielā.

Kanalizācijas tīklu attīstība

Kanalizācijas tīklu attīstības shēma (grafiskās daļas shēma nr.7 „Esošā un plānotā sadzīves un lietus kanalizācija”) paredz lokālpārplānojuma teritorijai izveidot jaunu pieslēgumu no esošā sadzīves kanalizācijas vada Kojusalas ielā. Lietus kanalizācijas tīklu esošais izvietojums nodrošina nepieciešamo teritorijas lietusūdeņu aizvadīšanu, būvprojektā paredzot to rekonstrukciju zemesgabala teritorijā.

Vides pārvalde

No atklātajām autostāvvietām un piebraucamajiem iekšējiem ceļiem paredzēta lietusūdens savākšana un to attīrīšana, kas tiek izstrādāta būvprojekta izstrādes laikā - aprēķinot lietus ūdens daudzumu un nepieciešamo attīrīšanas iekārtu jaudu.

Siltumapgādes tīklu attīstība

Siltumapgādes tīklu attīstības shēma (grafiskās daļas shēma nr.8 „Esošā un plānotā siltumapgāde”) paredz lokālpārplānojuma teritorijai izveidot jaunu pieslēgumu no esošajiem siltumtīkliem Kojusalas ielā pie t/c „Mols”, izveidojot pievadu ielas teritorijā un ievadu lokālpārplānojuma teritorijā.

Gāzes apgādes tīklu attīstība

Gāzes apgādes tīklu attīstības shēma (grafiskās daļas shēma nr.5 „Esošā un plānotā gāzes apgāde”) paredz lokālpārplānojuma teritorijai izveidot jaunu pieslēgumu no esošā vidēja spiediena sadales gāzes vada ar diametru d133Kojusalas ielā.

Būvprojekta izstrādes laikā tiks precizēts, cik patērētāji un attiecīgi tiks paredzēti pieslēgumi un gāzes spiediena regulēšanas-uzskaites iekārtas uz īpašuma robežas ar piekļuvi no ielu sarkano līniju zonas katram atsevišķi atbilstoši nosacījumiem. Kā

arī būvprojekta izstrādes laikā - gāzes apgādes tehnisko projektu, sadales gāzes vada novietne tiks paredzēta atbilstoši Sabiedrības izdotajiem tehniskajiem noteikumiem.

2.8. Lokālpārplānojuma īstenošana

Lokālpārplānojuma īstenošanu veic, izstrādājot būvprojektus un veicot būvniecību, atbilstoši RTIAN un šī lokālpārplānojuma prasībām un risinājumiem.

Zemesgabalu robežu pārkārtošanai vai jaunu zemesgabalu izveidošanai, ja tas nepieciešams, izstrādā zemes ierīcības projektu, ievērojot saistošo noteikumu prasības par zemesgabalu minimālo platību.

Lokālpārplānojums nenosaka teritorijas izbūves kārtas. Ņemot vērā, ka lokālpārplānojuma teritoriju ietver praktiski izbūvēts ielu tīkls un nav nepieciešams veikt īpašus inženiertehniskos teritorijas sagatavošanas pasākumus, ēku un būvju būvniecību īsteno būvprojektā noteiktajā secībā.

Lokālpārplānojuma teritorijā inženiertīklu izbūves secību precizē būvprojektēšanas stadijā saskaņā ar katra konkrētā inženierkomunikāciju turētāja tehniskajiem noteikumiem.

Lokālpārplānojuma risinājumi un prasības konkrētajai situācijai, kad lokālpārplānojuma teritorija atbilst viena zemesgabala teritorijai, ir izstrādātas pietiekamā detalizācijas pakāpē un nodrošina atbilstību Ministru kabineta 2014.gada 14.oktobra noteikumu Nr.628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem” prasībām attiecībā uz gadījumiem, kuros nav nepieciešams izstrādāt detālpārplānojumus pirms jaunas būvniecības uzsākšanas. Līdz ar to lokālpārplānojuma īstenošanu veic, izstrādājot būvprojektus un veicot būvniecību, atbilstoši šī lokālpārplānojuma prasībām un risinājumiem.