

Paskaidrojuma raksta saturs

1.Ievads	2
2.Esošā situācija	3
3.Ķīpsalas vieta pilsētā un Rīgas attīstības plānā	4
4.Telpiskās struktūras analīze	5
5.Transporta organizācija:	6
5.1.Esošā situācija,	6
5.2.Perspektīvo slodžu novērtējums;	8
5.3.Projekta priekšlikumi:	8
5.3.1.Ielu tīkls,	9
5.3.2.Sabiedriskais transports,	9
5.3.3.Velosipēdu un gājēju kustības organizācija,	10
5.3.4.Autostāvvietas,	10
5.3.5.Vertikālais plānojums,	11
5.3.6.Inženierkomunikācijas,	11
5.3.7.Ielu sarkanās līnijas un šķērsprofīli.	11
6.Nekustamais īpašums	12

1. Ievads

Ķīpsalas detālplānojums izstrādāts pēc Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pasūtījuma, atbilstoši Latvijas Republikas MK noteikumiem Nr.62 "Noteikumi par teritoriju plānojumiem", un tā mērķi ir:

- veicināt salas attīstību atbilstoši pilsētas interesēm un apbūves noteikumiem, saglabājot vēsturisko mazstāvu koka arhitektūru, teritorijas plānojuma struktūru,
- izstrādāt telpiskās kompozīcijas risinājumu Vanšu tilta trases abās pusēs un noteikt apbūves siluetu no vecās koka apbūves līdz Āgenskalna līcim,
- izveidot transporta sistēmu salas vajadzībām, koriģēt sarkanās līnijas, noteikt aizsargjoslas un jaunu pieslēgumu iespējas pilsētas ielu tīklam,
- noteikt Rīgas Tehniskās universitātes un izstāžu kompleksa attīstības iespējas,
- saglabāt un pilnveidot zaļo zonu sistēmu un noteikt dzīvojamo zonu attīstības iespējas.

Ķīpsala atrodas Daugavas kreisajā krastā, kuru no pilsētas teritorijas atdala Zunda kanāls un Āgenskalna līcis. Salas garums ir 2,7km, platums 0,5km un kopējā platība aptuveni 110,1ha.

Ķīpsalas teritorija ir iekļauta Rīgas pilsētas vēsturiskā centra aizsardzības zonā.

Ķīpsalai kopumā vai pa daļām ir tikuši izstrādāti vairāki teritorijas plānošanas projekti un apbūves skices, pamatojoties uz kuriem salā ir izvietots Rīgas Tehniskās Universitātes ēku komplekss, Preses nams, Vanšu tilts, kas radikāli izmainīja Ķīpsalas apbūves struktūru un vēsturiskās apbūves koncepciju. Salas telpisko struktūru visbūtiskāk mainīja Vanšu tilta kreisā krasta satiksmes izkārtojums, kas vizuāli un funkcionāli nodalīja salas dienvidu daļu no pārējās Ķīpsalas teritorijas.

Patreiz spēkā esošais Ķīpsalas detālplānojums ir izstrādāts un apstiprināts 1996.gadā. Minētā detālplānojuma pamatkonceptija, izstrādātā transporta shēma un teritorijas zonējums šodien ir jākoriģē, jo pēdējo divu gadu laikā ir izmainījusies salas apbūve un vēsturiskā mantojuma saglabāšanas principi.

Detālplānojuma izstrādāšanas gaitā tika mainīts Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta direktora apstiprinātais projektēšanas uzdevums, izslēdzot no tā punktu 3.11."Noteikt salas galveno inženiertīklu trašu izvietojumu". Tādēļ detālplānojuma sastāvā nav izstrādātas inženiertīklu shēmas, bet tiem ir rezervēta zona ielu šķērsprofilos.

Pēc detālplānojuma apstiprināšanas ir jāizstrādā Ķīpsalas inženierkomunikāciju shēmas.

2.Esošā situācija

Ķīpsala izveidojās 18.gs. Žagaru salai saplūstot ar Burkānu salu un citām mazām saliņām, bet jaunais nosaukums cēlies no salas idzīvotāja zvejnieka uzvārda Ķīpa. Tā paplašinājās pēc dambja izbūves salas austrumu piekrastē. Tagadējo izskatu Ķīpsala ieguva 20.gs. sākumā.

Salas augstākā vieta ir Balasta dambis +3m, vietām līdz +5m , kurš nodrošina salu pret applūšanu, bet zemākā vieta vēsturiskajā apbūvē daļā ir +1,9m.

Ķīpsalā dzīvo apmēram 2,2 tūkst. iedzīvotāju, t.sk. RTU kopmītnēs dzīvojošo skaits ir aptuveni 1,3 tūkst..

Rīgas Tehniskajā universitātē ir 9,8 tūkst. studentu, no tiem reāli Ķīpsalā mācās apmēram 6,0 tūkst. studentu.

Strādājošo skaits salā - 4,1 tūkst.cilvēku, t.sk. RTU - 0,9 tūkst., Preses namā - 2, 3 tūkst.

Ķīpsalas iedzīvotājiem pieder 200 - 250 automašīnu.

2005. gada prognozēs viss RTU akadēmiskais sastāvs pieaugs apmēram 1,1 reizes, atsevišķi par Ķīpsalu šādu datu nav.

Saskaņā ar Rīgas domes 26.06.1998.g. lēmumu Nr. 6061 ir atcelta tilta pāri Daugavai trase Hanzas ielā, kura šķērsoja Ķīpsalu. Ar 1997.gada 4.decembri Rīgas vēsturiskais centrs ar aizsargjoslu ir iekļauts pasaules kultūras un dabas mantojuma sarakstā, un Ķīpsala atrodas šajā aizsargjoslā.

LR Kultūras ministrijas 1998.gada 28.oktobra rīkojumā Nr.1284 Ķīpsalas vēsturiskā koka apbūve iekļauta valsts nozīmes pilsētībūvniecības pieminekļu kategorijā, nosakot

tai 100m aizsargjoslu.

Ķīpsalas teritorijas atsevišķās daļas šodien savā starpā būtiski atšķiras gan pēc apbūves rakstura, gan vēstures, gan pilsētībūvnieciskās nozīmes un izmantošanas.

Sabiedriski nozīmīgākie ir :

- Rīgas Tehniskās Universitātes ēku komplekss kvartālos nr.7 un 9, teritorijās starp Zunda kanālu, Āzenes un Ķīpsalas ielām, kuras izbūvētais sporta komplekss tiek izmantots plašu starptautisku un iekšzemes dažāda rakstura izstāžu organizēšanai. Kopējā nosegtā izstāžu platība ir 17 900 m² (neskaitot palīgtelpas un biroja telpas), kas pašreiz ir lielākā Baltijas valstīs. Universitātes peldbaseins, kvartāls nr.8, daļēji funkcionē kā pilsētas nozīmes objekts.
- Otrs nozīmīgākais objekts kvartālā nr.2 ir Preses nams ar izdevniecību un tipogrāfiju kompleksu.
- Sava vieta pilsētas centra darījumu un sabiedrisko objektu jomā ir vecajai jahtkluba ēkai kvartāls nr.1, keramiķu darbnīcām ar izstāžu zāli, kvartāls nr.8, un būvmateriālu tirdzniecības kompleksam kvartālā nr.29.

Ķīpsalas centrālo daļu starp Zunda kanālu, RTU, Ķīpsalas ielu, Balasta dambi un Loču ielu aizņem vēsturiskā mazstāvu koka dzīvojamā apbūve. Salas ziemeļu daļa, sākot ar Loču ielu atrodas Rīgas ostas administratīvajās robežās un ir apbūvēta ar šodienas prasībām neatbilstošu ražošanas un noliktavu rakstura mazvērtīgu apbūvi. Rīgas ostas pārvaldei nav izstrādātas koncepcijas šīs teritorijas un tās piekrastes turpmākai attīstībai.

Teritorija starp Āzenes ielu un Kr.Valdemāra ielu (Vanšu tilta trasi) ir praktiski neapbūvēta. Ekstensīvi izmantota teritorija ir arī starp Preses namu, Kr.Valdemāra ielu un Āgenskalna līci.

Ķīpsalas ielā iepretim RTU teritorijai ir uzsākta rindu māju celtniecība. Būvējas neliels bibliotēkas ēkas korpuss RTU teritorijā.

Krastmala gar Zunda kanālu nav labiekārtota, un tai ir jāizstrādā jauns inženiertehniskā risinājuma projekts.

Daugavas krastam gar Balasta dambi saglabājušies laukakmens krasta nostiprinājumi, kuriem nepieciešama rekonstrukcija un atjaunošana. “ CD “ un “EF” dambju konstrukcijas laika gaitā nolietojušās.

Ķīpsalas teritorijas galvenā iela ir Ķīpsalas-Zvejnieku-Matrožu iela, kura arī nodrošina pieslēgumu pilsētas maģistrālei – Kr.Valdemara ielai un kurā ir izvietots vienīgais sabiedriskā transporta, autobusa, maršruts.

3.Ķīpsalas vieta pilsētā un Rīgas attīstības plānā

Ķīpsala kā sabiedriskais un darījumu centrs sāka attīstīties 20.gadsimta 70.gados, izbūvējot jaunus Rīgas Tehniskās universitātes mācību korpusus un Preses namu.

Sākotnēji salu apdzīvoja zvejnieki un lielākā tās daļa nebija apbūvēta. Pie Balasta dambja bija ierīkota un ilgu gadus darbojās pilsētas peldētava. Dažādos laika periodos izstrādātajos Rīgas ģenerālplānos jeb attīstības plānos Ķīpsalas teritorijā bija plānota jauna, liela apjoma un mēroga sabiedrisko un darījumu iestāžu apbūve.

Saskaņā ar pilsētas Attīstības plāna (1995.g.-2005.g.) koncepciju Ķīpsala ir teritorija, kurai jānodrošina Rīgas centra funkcionālu paplašināšanos ar jaunu darījumu, sabiedriskās apbūves attīstību un svarīgākās akcentēto pilsētas silueta grupas izkopšanu un veidošanu. Rīgas telpiskās kompozīcijas, tāpat kā plānojuma struktūras pamats, ir Daugava un tās apbūves silueta grupas veido krastmalu panorāmu un uztveres zonas. Tāpēc vēl neapbūvētās zemes, kas atrodas Vanšu tilta trases abās pusēs noteiktas kā darījumu un sabiedrisko iestāžu teritorija ar augstu apbūves intensitāti.

Detālplānā izstrādātā Daugavas krastmalas silueta grupas kompozīcija pamato iespēju, arhitektoniski neizteiksmīgā objekta-Preses nama priekšplānā izveidot jaunu darījumu iestāžu teritoriju, viesnīcas vai biroja ēkas celtniecībai.

Rīgas attīstības plānā salas ziemeļu daļā bija plānots izvietot Rīgas pasažieru ostu, bet mainoties ekonomiskai situācijai un jauno ostu terminālu attīstības koncepcijai, ir iespējas šo teritoriju izmantot jaunas darījumu iestāžu un jauktas dzīvojamās un darījumu iestāžu apbūves attīstībai.

Ķīpsalā ir uzsākta rindu ēku projektēšana un celtniecība, kas ir jauns apbūves veids šajā teritorijā un nebija iekļauts jaunā attīstības plāna koncepcijā.

Ķīpsala Rīgas attīstības plānā ir daļa no pilsētas centra ar nozīmīgu lomu labiekārtotas pilsētainavas veidošanā.

Apbūves vispārējo raksturojumu un zonu izvietojumu skatīt teritorijas izmantošanas lapā.

4. Telpiskās struktūras analīze

Visapkārt smilšu kalni,
Pati Rīga ūdenī...

Pārdaugavas silueta vīzija

Attīstoties investīciju politikai un sākoties aktīvai celtniecībai, aizvien vairāk skatu pievēršas Rīgas centram un tam piegulošās zonas Pārdaugavas relatīvi brīvajām teritorijām.

Kāda rakstura apbūvi šeit izvietot, to nosaka Rīgas attīstības plāns. Bet kādam jābūt šīs teritorijas siluetam?

Kā zinām, 80-gados izstrādātajos Rīgas centra detaļplānojuma projektos paredzēts veidot koncentrētu augstbūvju grupu ap Āgenskalna līci, ietverot preses namu un tam piegulošo teritoriju. Daugavas kreisā krasta Ķīpsalas panorāmā neliels silueta pacēlums veidojas ar RTU kopmītņu korpusiem, kopējā panorāmā iezīmējas atsevišķas vertikāles - Mārtiņa baznīcas tornis, ūdenstornis u.c..

Bet vai perspektīvai Rīgas attīstībai ar to pietiek?

Lai atbildētu uz šo jautājumu, pēc Rīgas domes pasūtījuma Daugavas kreisā krasta panorāmas vīziju izstrādāja grupa RTU Arhitektūras fakultātes mācībspēku un maģistrantu.

Pārbaudot reālās uztveres iespējas gan virzoties pa Vanšu tilta trasi, gan skatos no Daugavas labā krasta un Pēterbaznīcas torņa, veidojas pārliecība paplašināt vertikālo elementu izvietojuma zonu, attīstot to vēdekļveidā līdz pat Ķīpsalas ziemeļu galam,

izmantojot teritorijas gar Zunda kanālu un Klīversalas bijušo rupnīcu zemes. Kā liecina apsekojumi, būvniecībai šeit ir daudz relatīvi brīvu vietu, kā arī ērta satiksme ar pilsētas centru.

Kā moto kopējam Daugavas kreisā krasta silueta veidolam izmantotas augstāk minētās rindas no latviešu tautas dziesmas. Pulsējošā silueta līnija it kā atgādinot par seno Rīgu ietverošajām kalnu un mežu kontūrām, tajā pat laikā iezīmē vērienīgu, no Rīgas centra labi uztveramu panorāmu. Tās centrālais elements-Vanšu tilta balsts un augstbūvju grupa gar Preses namu. Silueta intensitāte pamazinās virzienā uz Ķīpsalas ziemeļu galu un Klīversalas centru. Interesanti, ka piedāvātajā shēmā labi iekļaujas arī jaunā Nacionālās bibliotēkas ēka, kuras siluets arī atgādina kalna kontūras.

Piedāvātajā variantā Daugavas kreisā krasta panorāma it kā plašā vēdekļaveida skatā atspoguļo Vecrīgas labā krasta klasisko siluetu, piešķirot tam jaunu spēku un nozīmi.

Rūpīgi izsverot augstbūvju izvietojumu virzoties pa Vanšu tiltu no Pārdaugavas uz centru teritorijā ap Preses namu nostiprinās pārliecība, ka Preses nama

priekšā nedrīkstētu izvietot liela apjoma objektus, tas nodrošinātu Vecrīgas panorāmas uztveri iebraucot Rīgā pa Kr.Valdemāra ielu.

Savukārt nobraucot no Vanšu tilta pārdaugavā pie Ķīpsalas esošā grants karjera vietā paredzētā ūdens sporta centra apbūves augstums nedrīkstētu pārsniegt divus stāvus saglabājot apbūves caurspīdīgumu un vieglumu.

Piedāvātā Daugavas kreisā krasta silueta attīstības vīzija pamatā ir viegli realizējama un nodrošina reālas iespējas Rīgas centra attīstībai.

Rodas pārliecība, kad tieši šīs teritorijas nākotnē varētu piesaistīt perspektīvo investoru skatus.

Tika izstrādāti divi Ķīpsalas telpiskās struktūras un Daugavas kreisā krasta panorāmas varianti, projekta sējumā ir ievietots otrais variants. Rīgas Arhitektūras pārvaldes arhīvā ir pieejams izstrādātais materiāls pilnā apjomā.

5. Transporta organizācija

5.1. Esošā situācija

Ķīpsalas saistību ar pilsētas ielu tīklu (1.att.) nodrošina ielas, kuras savienojas ar salas dienvidu galā izvietotajiem četriem tiltiem: Vanšu tiltu pāri Daugavai un trīs tiltiem pāri Zunda kanālam: Kalnciema ielas - Kr.Valdemāra ielas trasē, Balasta dambī un pretī Bezdelīgu ielai.

Ķīpsalas teritorijā maģistrālās ielas ir Kr.Valdemāra iela, Ķīpsalas iela – Zvejnieku iela - Matrožu iela un Balasta dambis. Pārējās ielas ir vietējās nozīmes.

Ķīpsalas ielās pārstāvētas trīs veidu transporta plūsmas :

- iekšējie Ķīpsalas sakari,
- Ķīpsalas saistības ar pārējām pilsētas teritorijām,
- tranzīta plūsmas starp Daugavas labo un kreiso krastu.

Lai noskaidrotu Ķīpsalas ielu tīkla noslogojumu, 1999.g. maijā veikta transporta kustības intensitātes uzskaitē.

Darba dienās transporta kustība skaitīta no pl. 8⁰⁰ līdz 18⁰⁰. 2.attēla kartogrammā parādītas lielākās šajā laika periodā fiksētās intensitātes katrā atsevišķā ielu posmā.

Ķīpsalas ielās (neskaitot iebraukšanas mezglu pie Vanšu tilta) transporta kustība nepārsniedz 300 reducētās vienības stunda vienā virzienā. Attālinoties no Vanšu tilta, tā kļūst arvien mazāka.

Transporta plūsmu lielumi un struktūra salas ielās ievērojami mainās atkarībā no darba režīma universitātē, izstāžu kompleksā, būvmateriālu veikalā un daudzos būvlaukumos. Visvairāk ielu noslogojumu iespaido izstāžu darbība, jo gada laikā notiek 4 - 6 ļoti populāras un apmeklētas izstādes, kuru dēļ rodas ievērojamas transporta problēmas salas ielās un nobrauktuvēs no tilta, veidojot sastrēgumus uz ielām.

Ķīpsalas teritorijā transporta plūsmas sastāv galvenokārt no vieglajiem automobīļiem. Kravas un sabiedriskā transporta plūsmas nepārsniedz 10% no kopējā kustības apjoma. Ķīpsalā iebraucošo automobīļu procentuālais sadalījums pa virzieniem (3.att.) aprēķināts, izmantojot datus par Rīgas iedzīvotāju sadalījumu starp pilsētas rajoniem.

Ķīpsalas teritoriju apkalpo viens pilsētas sabiedriskā transporta -autobusa maršruts, kurš

trasēts pa salas centrālo ielu –Ķīpsalas- Matrožu- Zvejnieku ielu.

Ķīpsalā ikdienā netiek novērots autostāvvietu trūkums, un automašīnu stāvlaukumi ir ierīkoti pie Tehniskās universitātes ēkām, peldbaseina, būvmateriālu veikala un Preses nama.

Lielākās problēmas automašīnu novietošanā Ķīpsalā rodas izstāžu laikos, kuras vienlaicīgi apmeklē aptuveni 3 tūkst. cilvēku. Izstāžu zāles rajonā tiek izvietotas vairāk par 2000 automašīnām, bet tikai pusei no tām ir nodrošināta vieta stāvlaukumos.

Pašreizējās situācijas un Ķīpsalas attīstības prognozes analīze ļauj izdalīt sekojošas svarīgākās problēmas, salas teritorijas apkalpošanai ar transportu:

1. Ķīpsalas teritorijai ir tikai viens pieslēgums pilsētas ielu tīklam, kas palielina tranzīta satiksmi salas iekšējās ielās.
2. Salas galvenā transporta iela (Ķīpsalas-Zvejnieku-Matrožu) posmā starp Kaiju un Loču ielu šķērso Valsts nozīmes pilsētībūvniecības pieminekli - vēsturiskās koka apbūves zonu, teritoriju, kurā nav pieļaujama ielas šķērsprofila elementu paplašināšana vai ielu iztaisnošana.
3. Vanšu tilta satiksmes izkārtojuma posmos, kuros notiek dažādu virzienu transporta plūsmu pārkārtošanās (ieskaitot sabiedrisko transportu), maksimālās slodzes stundās rodas satiksmes sastrēgumi.
4. Populārāku izstāžu norises laikā, apmēram 12 reizes gadā (50 dienas), Ķīpsalas izstāžu hallē ir problēmas ar autotransporta izvietošanu un Ķīpsalas galvenajā transporta ielā rodas satiksmes sastrēgumi.

5.2.Perspektīvo slodžu novērtējums

Ķīpsalas teritorija perspektīvē tiks izmantota aptuveni divas reizes intensīvāk nekā pašlaik (novērtēts, analizējot SIA "Graf x" projekta priekšlikumus teritorijas izmantošanai).

Saskaņā ar "Transporta attīstības nacionālās programmas" novērtējumiem, pieņemts, ka Rīgā tuvāko desmit gadu laikā automobilizācijas līmenis pieaugs 1,3 - 1,5 reizes, līdz ar to pieaugs arī transporta kustības intensitāte pilsētā un t.sk. arī Ķīpsalā.

Ņemot vērā dažādu aktivitāšu intensifikāciju Ķīpsalas teritorijā un automobilizācijas

līmeņa pieaugumu, prognozējam, ka salīdzinot ar pašreizējo situāciju, transporta kustība pieaugs 2,2 - 2,5 reizes.

“IMINK” veica salas transporta plūsmu korespondenču novērtējumu. 4. attēla skaitļi rāda, kādā proporcijā ar Ķīpsalu saistītās transporta plūsmas sadalīsies pa virzieniem pēc jaunā Daugavas šķērsojuma izbūves Bukultu- Spilves ielas trasē.

5.attēlā parādīts, kā ar Ķīpsalu saistītais transports noslogos Vanšu tilta satiksmes izkārtojumu pēc jaunu tiltu uzbūvēšanas pāri Daugavai un Zunda kanālam.

Lai novērtētu tranzīta transporta sagaidāmo plūsmu lielumu caur Ķīpsalas teritoriju, RD PAD Pilsētplānošanas nodaļā veikti perspektīvo transporta kustības intensitāšu aprēķini. Analīze rāda, ka Zunda kanāla tiltu Tvaikoņu ielā izmantos 26% no kopējām Ķīpsalas transporta plūsmām saistībās ar pārējām pilsētas teritorijām (bez Ziemeļu tilta - 16%), bet pārējā daļa (74-84% no kopējām plūsmām) tendēs dienvidu virzienā - Vanšu tilta un Kalnciema ielas virzienā.

Aprēķinu rezultāti sniegti 6. Attēlā. No tām var secināt, ka tranzītā transporta plūsmām no Daugavgrīvas ielas nebūs izdevīgi izmantot Ķīpsalas ielas, ja tajās

tiks ieviesti kustības ātruma ierobežojumi, piemēram, ar tranzītajam transportam neizdevīgu ielu trasējumu. Ir jāpiemin, ka saskaņā ar Rīgas attīstības plānu Daugavgrīvas ielu perspektīvā paredzēts izveidot kā maģistrāli, tātad kustības apstākļi tajā būs labāki, nekā Ķīpsalas ielās.

5.3.Projekta priekšlikumi

Projekta priekšlikumos atrisināmi sekojošie svarīgākie uzdevumi:

- Ķīpsalas teritorijai jānodrošina stabili transporta sakari ar visiem pilsētas rajoniem, pie tam pēc iespējas izslēdzot papildus tranzīta transporta kustību,
- Pilsētībūvniecības pieminekļa teritorija pēc iespējas jāatbrīvo no transporta plūsmām, kas nav saistītas ar tās apkalpošanu.
- Salas teritorijā jāizvieto drošs ceļu tīkls gājēju un velosipēdistu kustībai.

5.3.1.Ielu tīkls

Lai panāktu drošāku salas savienojumu ar pārējām pilsētas teritorijām un nodrošinātu salas ziemeļu daļas ērtāku saistību ar Pārdaugavas ielu tīklu, paredzēts uzbūvēt vēl vienu tiltu pāri Zunda kanālam. Vispiemērotākā vieta tilta būvniecībai ir Tvaikoņu ielas trasē (7.att.), kā tas bija paredzēts Rīgas attīstības plānā. Cits iespējamais tilta izvietojuma variants M.Ūdens ielas trasē ir noraidīts, jo saistīts ar privāto nekustamo īpašumu atpirkšanu. Bez tam, šajā gadījumā viss salas ziemeļu daļas darījumu zonas transports salas teritorijā būtiski palielinātu tranzīta satiksmi.

Šī projekta sastāvā apskatīti varianti ielu trasējumiem Ķīpsalas garenvirzienā.

No salas teritorijas apkalpošanas viedokļa vispiemērotākais trasējums ir Ķīpsalas-Zvejnieku-Matrožu ielai ar turpinājumu pāri jaunajam tiltam līdz Tvaikoņu un Daugavgrīvas ielai, kas ir trasēta galvenokārt pa salas vidu. Bet šāds pilsētas ielas trasējums nav pieņemams, jo tā šķērso valsts nozīmes pilsētbūvniecības pieminekļa teritoriju. Tāpēc realizācijai tiek rekomendēts sekojošs variants (7. att.):

posmā no Vanšu tilta satiksmes izkārtojuma līdz izstāžu hallei galvenā transporta kustība, ieskaitot sabiedrisko transportu, tiek saglabāta pa Ķīpsalas ielu, bet posmā uz ziemeļiem no izstāžu halles paredzēts gar Zunda kanāla krastu izveidot apvedceļu ap pilsētbūvniecības pieminekļa teritoriju (Rietumu iela).

Šāds galveno ielu izvietojums pamato Rietumu ielas izbūvi gar Zunda kanālu, kā arī ir vienīgā iespēja ielas šķēršprofīlā perspektīvē izvietot teritorijas apkalpošanai nepieciešamās maģistrālās inženierkomunikācijas. Pašreiz Rietumu ielā ir jau izbūvēts liels skaits inženiertīklu.

Pirmajā būvniecības kārtā realizējamais Rietumu ielas posms no esošā Zunda kanāla tilta līdz izstāžu hallei izveidos papildus salas saistību ar pilsētas ielu tīklu.

Šāds risinājums ļaus samazināt transporta plūsmas cauri dzīvojamai un sabiedrisko iestāžu zonai.

Ir apskatīti trīs varianti savienojuma posma trasējumam starp Rietumu ielu un Ķīpsalas-Zvejnieku ielu uz ziemeļiem no izstāžu halles.

Pēc minēto variantu analīzes un salīdzinājuma rekomendēts izbūvēt jaunu ielu pretī M.Kaiju ielai, nedaudz korigējot esošo sarkano līniju trasējumu.

Līdz ar to tiks noslēgta ielu cilpa visintensīvāk izmantotajā salas daļā, un izveidosies otrs Ķīpsalas ielu pieslēgums pilsētas maģistrālei.

Ielu klasifikāciju skatīt grafiskajā daļā (lapa 4).

5.3.2. Sabiedriskais transports

Transporta shēmas pirmajā realizācijas kārtā paredzēts saglabāt pašreizējo sabiedriskā transporta (mikroautobusu) līniju Ķīpsalas ielā.

Pēc Tvaikoņu ielas tilta būvniecības parādīsies iespēja radīt jaunus autobusu maršrutus Ķīpsalas svienošanai ar pārdaugavas ziemeļu teritorijām, izmantojot Rietumu ielu.

Gar Ķīpsalas maģistrālajām ielām izvietotajos zemes gabalos, kā arī ielu sarkano līniju robežās, ja to platums pieļauj, var izveidot tūristu autobusu stāvlaukumus.

5.3.3. Velosipēdu un gājēju kustības organizācija

Ķīpsalas izvietojums pilsētas plānā nosaka tās izmantošanu atpūtai un tūrismam.

Projektā veloceliņus paredzēts izbūvēt (lapa 5):

- gar Vanšu tilta satiksmes izkārtojumu (ieskaitot veloceliņa ierīkošanu uz tilta pretī Bezdēlīgu ielai) - jaunā veloceļa Imanta-Vecrīga sastāvā;
- gar jaunbūvējamo Rietumu ielu;
- gar Daugavas krastu no Loču ielas līdz salas ziemeļu galam - posmā, kur beidzas Balasta dambja brauktuve;
- uz jaunbūvējamā tilta Tvaikoņu ielā.

Visās vietējās ielās vleosipēdistu kustība paredzēta pa brauktvēm, kvartālu iekšpusē tiem izdalāmas joslas uz gājēju celiņiem.

Velosipēdu novietošanai ierīkojami speciāli stendi pie sabiedriskajiem un tirdzniecības objektiem, studentu kopmītnēm, atpūtas vietām.

Gājēju kustībai paredzēts izveidot:

- ietves gar ielām, kuru sarkano līniju platums ir lielāks par 8m;
 - gājēju celiņus kvartālu iekšpusē atbilstoši nozīmīgākajiem gājēju kustības virzieniem;
 - gājēju celiņus gar Daugavas krastu no Loču ielas līdz salas ziemeļu galam - posmā, kur beidzas Balasta dambja brauktuve;
 - esošais gājēju tilts pāri Zundam ir saglabājams un rekonstruējams.
- Gar visām ielām paredzēts izveidot vismaz vienu ietvi ar platumu ne mazāku par 1,5m – invalīdu ratiņu kustības nodrošināšanai.

Izstrādājot ielu tehniskos projektus, krustojumos jāparedz nobrauktuves no ietvēm, kuras nodrošina iespēju pārvietoties invalīdu un bērnu ratiņiem.

5.3.4. Autostāvvietas

Rīgas pilsētas apbūves noteikumos paredzēts, ka atsevišķu objektu īpašniekiem ir jānodrošina autostāvvietas savā zemes gabalā.

Papildus iespēja izvietot autotransportu tiks radīta, paplašinot Ķīpsalas ielas brauktuvi līdz 10,5 m.

Tehniskai universitātei papildus jāuzbūvē autostāvvietas vismaz 300 automašīnu vietām.

Ja laika gaitā palielināsies izstāžu un citu pasākumu apmeklētība, un radīsies lielāks pieprasījums pēc autostāvvietām, ieteikts izmantot rūpniecības teritorijas Zunda kanāla kreisā krastā, pie esošā gājēju tilta, ar piebraukšanu no M. Ūdens ielas.

Izstrādājot automašīnu stāvvietu projektus, jāparedz vietas invalīdu transporta novietošanai.

5.3.5. Vertikālais plānojums

Teritorijas vertikālais plānojums izstrādāts uz topogrāfiskā plāna M 1 : 5000, Baltijas augstumu sistēmā, augstuma atzīmes norādītas absolūtās - metros.

Esošo ielu augstuma atzīmes paredzēts saglabāt tuvu pašreizējam līmenim, nodrošinot prasības lietusūdens novadīšanai.

Sakarā ar to, ka pa salas perimetru trasētās ielas kalpo vienlaicīgi kā aizsargdambji, to brauktuvju minimālās augstuma atzīmes pieņemtas + 2,75, pamatojoties uz datiem par Daugavas ūdens līmeņa svārstībām un LBN - 100 p. 9.6. prasībām.

5.3.6. Inženierkomunikācijas

Detālplānojumā nebija iespējams projektēt maģistrālo inženierkomunikāciju trases un to piesaistes ielu šķērsprofilos, jo pašreizējā ekonomiskā situācija un investīciju apjomi teritoriju attīstībai nav iepriekš prognozējami. Kā arī nav iespējams noteikt perspektīvās salas inženierapgādes jaudas, kuru lielumu būtiski ietekmēs Rīgas Brīvostas teritorijas attīstības virzieni.

Pamatojoties uz iepriekš minēto, VARAM Lielrīgas reģionālā vides pārvalde saskaņojot Ķīpsalas detālplānojumu skiču stadijā, izsniegtajos projektēšanas noteikumos izdarīja izmaiņas, izslēdzot no noteikumiem 2. un 5. punktu par inženierkomunikāciju shēmu izstrādāšanu.

Detālplānojumā ir paredzēts perspektīvās maģistrālās inženierkomunikācijas izvietot Rietumu ielā, kuras projektētais sarkano līniju koridora platums ir no 46m līdz 27m.

Ielu projektētajos šķērsprofilos sarkano līniju robežās rezervētas zonas jaunu inženierkomunikāciju izvietošana.

5.3.7. Ielu sarkanās līnijas un šķērsprofili

Ielu sarkano līniju parametru projektēšanas pamatprincipi:

1. Visā salas teritorijā:

- nodrošināt visu risinājumu atbilstību LBN 100 normatīviem (izņemot pilsētņēmniecības pieminekļa teritoriju);
- nodrošināt piekļūšanu ar autotransportu un inženierkomunikācijām pie katra zemes gabala;
- pēc iespējas saglabāt esošo apbūvi un zemes īpašumu robežas, ja tas nav pretrunā

ar iepriekš minētām prasībām;

- pēc iespējas saglabāt spēkā esošās sarkanās līnijas, ja tas nav pretrunā ar pārējām prasībām;

- gājējiem un velobraucējiem nodrošināt pieejas pie Daugavas un Zunda krastiem;

2. Pilsētbūvniecības pieminekļa teritorijā:

- pēc iespējas saglabāt vēsturisko zemes gabalu robežas, nepieciešamības gadījumos ieviešot ielās vienvirziena kustību, vai noslēdzot ielas caurbraukšanai.

Pieņemtais ielu platums sarkanajās līnijās ļauj visās pilsētas ielās organizēt divvirziena transporta kustību.

6. Nekustamais īpašums

Ķīpsalas teritorijā Zemesgrāmatā ir ierakstīti 134 zemesgabali, kas ir aptuveni 85% no kopējās salas teritorijas.

Projektētās ielu sarkanās līnijas vēsturiskajā salas apbūves daļā neskar esošo dzīvojamo un vēsturisko apbūvi, un cik iespējams sakrīt ar zememsgabalu robežām.

Projektētajās Balasta dambja sarkanajās līnijās, posmā no Loču ielas līdz pieslēgumam Tvaikoņu ielai) atrodas 10 pussagruvušas noliktavu ēkas, kuras iepriekš jau atradās perspektīvā Ziemeļu tilta Hanzas ielas trasē sarkanajās līnijās un ir pagaidu apbūve.