



Rīgas domes
Pilsētas attīstības departaments
Amatu iela 4, Rīga, LV-1050
tālr.67012947, pad@riga.lv
www.rdpad.lv

METRUM 

SIA „METRUM”
Ģertrūdes iela 47-3, Rīga, LV-1011
tālr.80008100, metrum@metrum.lv
www.metrum.lv

LOKĀLPLĀNOJUMS

kvartālam starp Maskavas ielu, Bārddziņu ielu, Mazo Krasta ielu un Lāčplēša ielu, Rīgā

(kadastra Nr.01000430066, kadastra Nr.01000430068 un
kadastra Nr.01000430065)

Izstrādāts saskaņā ar Ministru kabineta 16.10.2012. noteikumiem Nr.711 (spēkā līdz 01.05.2015.) un
Ministru kabineta 14.10.2014. noteikumiem Nr.628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības
plānošanas dokumentiem” (spēkā no 01.05.2015.)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

Ierosinātājs: SIA „Namu apsaimniekošanas projekti”

Lokālpilānojuma izstrādes vadītāja:

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes vadītāja Ilze Purmale

Izstrādātājs: SIA „METRUM”, reģ. Nr.40003388748, Ģertrūdes iela 47-3, Rīga, LV-1011

Projekta vadītāja: Māra Kalvāne

SATURA RĀDĪTĀJS

IEVADS	4
1. TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS MĒRĶIS UN UZDEVUMI	5
2. FUNKCIONĀLAIS ZONĒJUMS UN TERITORIJAS IZMANTOŠANA SASKAŅĀ AR RĪGAS TERITORIJAS PLĀNOJUMU 2006.-2018.GADAM	7
3. LOKĀLPĀNOJUMA TERITORIJAS PAŠREIZĒJĀS IZMANTOŠANAS APRAKSTS UN TĒLPISKĀS IETEKMES IZPĒTES TERITORIJAS KONTEKSTS	9
3.1. Lokālpārvaldības teritorijas novietojums, esošā izmantošana un dabiskie apstākļi	9
3.2. Teritorijas vēsturiskās attīstības apraksts	11
3.3. Lokālpārvaldības teritorijas apbūves raksturojums	16
3.4. Pilsētvidnieciskā vide un attīstības tendences tuvākajā apkārtnē	18
3.5. Lokālpārvaldības telpiskās ietekmes izpētes un priekšlikumu izstrādes teritorijas apbūves izvērtējums	20
3.6. Sociālā infrastruktūra	26
3.7. Transporta infrastruktūra	27
3.8. Inženiertehniskā infrastruktūra un aizsargjoslas	28
3.9. Teritorijas izmantošanas un attīstības riski	37
3.10. Ainavu telpas novērtējums	45
3.11. Pirms lokālpārvaldības izstrādes uzsākšanas izstrādātie attīstības priekšlikumi un vīzijas	47
4. LOKĀLPĀNOJUMA RISINĀJUMI UN PAMATOJUMS	50
4.1. Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamības pamatojums	50
4.2. Lokālpārvaldības risinājumu apraksts	51
4.2.1. Teritorijas perspektīvās apbūves attīstības koncepcija, funkcionālā izmantošana un publiskā ārtelpa	51
4.2.2. Ainavu telpas potenciālā pārveide un pārmaiņu ietekmes areāls	65
4.2.3. Kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšana un attīstība	78
4.2.4. Transporta infrastruktūras attīstība	81
4.2.5. Inženiertehniskās infrastruktūras attīstība	83
4.2.6. Sociālās infrastruktūras attīstība	86
4.2.7. Tehniski ekonomiskais pamatojums	88
4.3. Lokālpārvaldības īstenošanas kārtība	88
4.4. Lokālpārvaldības uzdevumu un risinājumu atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030.gadam	90

IEVADS

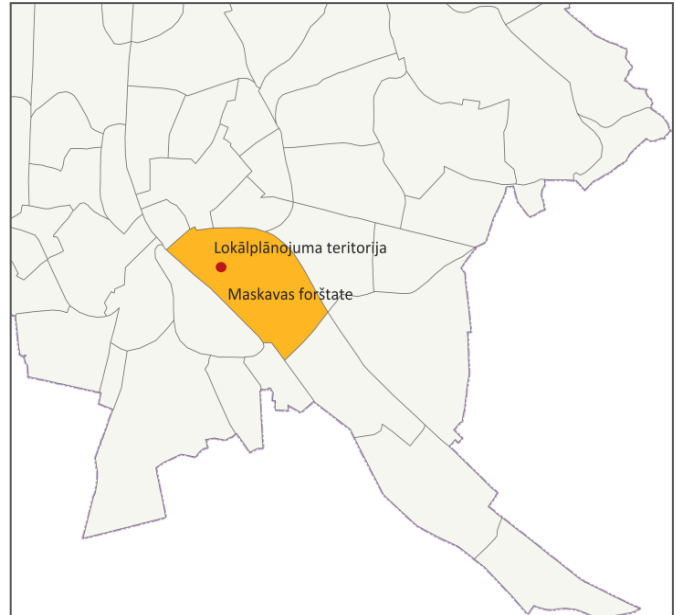
Lokālpārvaldības izstrāde veikta saskaņā ar Rīgas domes 26.08.2014. pieņemto lēmumu Nr.1458 „Par kvartāla starp Maskavas ielu, Bārddziņu ielu, Mazo Krasta ielu un Lāčplēša ielu (kadastra Nr.01000430066, kadastra Nr.01000430068 un kadastra Nr.01000430065) lokālpārvaldības izstrādes uzsākšanu, lokālpārvaldības teritorijas robežas un darba uzdevuma apstiprināšanu” (protokols Nr.36, 23.§). Tajā ietilpst zemes gabals Maskavas ielā 76, Maskavas ielā 78 un zemes gabals Maskavas ielā b/n ar kopējo platību 0,54 ha. Lokālpārvaldības izstrādes ierosinātais ir SIA „Namu apsaimniekošanas projekti”.

Lokālpārvaldības izstrādāts saskaņā ar likumu „Teritorijas attīstības plānošanas likums” (2011), Ministru kabineta (turpmāk tekstā – MK) 16.10.2012. noteikumiem Nr.711 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem” (spēkā līdz 01.05.2015.), MK 14.10.2014. noteikumiem Nr.628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem” (spēkā no 01.05.2015.), turpmāk tekstā – MK noteikumi Nr.628, MK 30.04.2013. noteikumi Nr.240 „Vispārīgie teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”, turpmāk tekstā – MK 30.04.2013. noteikumi Nr.240, u.c. spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, Rīgas domes apstiprināto darba uzdevumu (apstiprināts ar Rīgas domes 26.08.2014. lēmumu Nr.1457), kā arī Rīgas pilsētas teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem – Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030.gadam un Rīgas teritorijas plānojamu 2006.-2018.gadam (ar grozījumiem), turpmāk tekstā – Rīgas teritorijas plānojums.

Lokālpārvaldības „Teritorijas funkcionālā zonējuma karte” un „Apbūves stāvu skaita karte” ir izstrādāta uz SIA „METRUM” 2013.gadā sagatavotā topogrāfiskā uzmērījuma plāna ar mēroga precizitāti 1:500 (reģistrēts Rīgas pilsētas pašvaldības augstas detalizācijas topogrāfiskās informācijas datu bāzē 12.12.2013.). Lokālpārvaldības paskaidrojuma rakstā ir iekļauti SIA „METRUM” 2013. un 2015.gadā uzņemtie fotoattēli.

Lokālpārvaldības izstrādei saņemti institūciju nosacījumi un atzinumi, kā arī izstrādes procesā ir nodrošināta sabiedrības līdzdalība, organizējot lokālpārvaldības publisko apspriešanu.

Saskaņā ar likumu „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (1998), plānošanas dokumentiem, kuru īstenošana var būtiski ietekmēt cilvēku veselību un vidi, t.sk. lokālpārvaldībām, veic stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu. Vides pārraudzības valsts birojs, izvērtējot iesniegto iesniegumu atbilstoši MK 23.03.2004. noteikumu Nr.157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” prasībām, 28.10.2014. pieņēma lēmumu Nr.51 „Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras nepiemērošanu” lokālpārvaldībai.



1.attēls. Projekta teritorijas novietojums Rīgas pilsētā un Maskavas forštatē

1. TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS MĒRĶIS UN UZDEVUMI

Lokālpārvaldības izstrādes mērķis ir grozīt spēkā esošā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gadam risinājumus, lai radītu priekšnoteikumus teritorijas ilgtspējīgai attīstībai un nodrošinātu pilnvērtīgas telpas izmantošanas iespējas uzņēmējdarbības attīstībai, paredzot degradētās apbūves un vides revitalizāciju, kā arī radot vienotu kvartāla telpisko struktūru un telpu.

Lokālpārvaldības izstrādes uzdevumi:

- 1) Balstoties uz 2013.gada izpēti „Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju ārpus Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas izpēte” (izstrādātājs – SIA „Arhitektoniskās izpētes grupa”, pasūtītājs – Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments), sniegt lokālpārvaldības telpiskās ietekmes izpēti un priekšlikumu izstrādes teritorijā esošās apbūves struktūras detalizētu izvērtējumu, kas ietver apbūves rādītāju, zemes vienību platību, ēku izvietojumu un, ja nepieciešams, citu parametru analīzi no kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanas un aizsardzības viedokļa;
- 2) Lokālpārvaldības teritorijā noteikt ēku un būvju kultūrvēsturisko vērtību un noteikt tām atbilstošo statusu;
- 3) Ņemot vērā veiktos izvērtējumus, sniegt lokālpārvaldības teritorijas apbūves raksturojumu no kultūrvēsturiskā mantojuma viedokļa, precizējot Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam un Izpētē izvirzītos apbūves aizsardzības teritorijas „Maskavas priekšpilsēta” apbūves noteikumus;
- 4) Izstrādāt teritorijas perspektīvās apbūves koncepciju, ko veido ēkas un publiskās ārtelpas nozīmīgākie elementi;
- 5) Balstoties uz 2013.gada pētījumu „Rīgas ainavu veidošanas mērķu noteikšana” (izstrādātājs – Nodibinājums „Vides risinājumu institūts”, pasūtītājs – Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments), sniegt ainavu telpas novērtējumu saistībā ar ainavas potenciālo pārveidi un noteikt pārmaiņu ietekmes areālu, piesaistot attiecīgās jomas ekspertus:
 - noteikt pārmaiņu vietas nozīmīgumu un veikt vispārīgo izvērtējumu Rīgas ainavas sistēmā, īpaši analizējot pārmaiņu ietekmi uz Daugavas ainavas telpu un Rīgas vēsturisko centru un tā aizsardzības zonu;
 - veikt ainavas potenciālo pārmaiņu izvērtējumu saistībā ar ainavas kvalitāti un atbilstību ainavu veidošanas mērķiem;
 - pārmaiņu saskaņošanas procesā definēt ainavu veidošanas uzdevumus, iesaistot ekspertus un sabiedrības pārstāvjus;
- 6) Plānotā funkcionālā zonējuma ietvaros detalizēti noteikt teritorijas izmantošanas veidus, plānotās apbūves izvietojuma zonas un maksimālo apbūves augstumu;
- 7) Izstrādāt lokālpārvaldības teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus, izvērtējot un nosakot apbūves raksturu regulējošos rādītājus – pieļaujamo apbūves intensitāti vai maksimālo apbūves blīvumu, minimālo brīvo teritoriju, maksimāli pieļaujamās apbūves augstumus u.c., lai sagatavotu programmu (noteikumus) atklātam arhitektūras konkursam;
- 8) Izstrādāt priekšlikumus optimālam plānotās sociālās infrastruktūras izvietojumam un izveides nosacījumiem telpiskās ietekmes izpēti un priekšlikumu izstrādes teritorijā atbilstoši teritorijas funkcionāli telpiskajai attīstībai un prognozējamajam iedzīvotāju un strādājošo skaitam;
- 9) Izvērtēt plānotās apbūves iespējamās ietekmes uz pilsētvides aerāciju, insulāciju, trokšņu un gaisa piesārņojuma līmeņa pieaugumu un paredzēt atbilstošus risinājumus negatīvo ietekmju samazināšanai;
- 10) Noteikt prasības transporta un satiksmes plānošanai transporta infrastruktūras nodrošinājuma un risinājumu teritorijā:
 - izstrādāt perspektīvās transporta infrastruktūras risinājumus un sabiedriskā transporta nodrošinājuma un organizācijas priekšlikumus plānojamās teritorijas apkārtes un pieejamības aspektā;

- veikt plānotās apbūves realizācijas rezultātā prognozējamo transporta plūsmu izpēti un analīzi darba uzdevuma 1.pielikumā norādītajā transporta infrastruktūras nodrošinājuma un izpētes teritorijā. Izvērtēt tās ietekmi uz apkārtējo pilsētas ielu tīklu, Salu tilta nobrauktuvju transporta loku un tā caurlaides spējām un funkcionēšanu;
 - perspektīvo transporta plūsmu analīzes rezultātā izvērtēt iecerētās apbūves apjomus, nepieciešamības gadījumā samazinot transportu piesaistošo funkciju apjomus tajā; noteikt normatīvo autonomietņu nodrošinājumu, ņemot vērā esošo un perspektīvo nodrošinājumu ar sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Definēt prasības autonomietņu izvietojumam un izveidei;
 - izstrādāt gājēju ceļu un veloseliņu shēmas, iekļaujot tās apkārtējo publisko ārtelpu tīklā un funkcionālajā struktūrā, izstrādāt risinājumus gājēju un velosatiksmes piekļuvei saistībā ar Daugavas krastmalas promenādi.
- 11) Izvērtēt esošās inženiertehniskās infrastruktūras nodrošinājuma atbilstību teritorijas perspektīvajai attīstībai un noteikt nepieciešamo perspektīvo inženiertehniskās apgādes tīklu un būvju izvietojumu;
- 12) Izstrādāt tehniski ekonomisko pamatojumu lokālpārplānojuma īstenošanai un lokālpārplānojuma īstenošanas kārtību, nosakot iesaistīto pušu pienākumus un atbildību.

Saskaņā ar Teritorijas attīstības plānošanas likumu un MK 14.10.2014. noteikumiem Nr.628, apstiprinot lokālpārplānojuma risinājumus, t.i., izdodot pašvaldības saistošos noteikumus, lokālpārplānojuma teritorijā spēku zaudēs Rīgas teritorijas plānojumā noteiktais un šobrīd spēkā esošais funkcionālais zonējums un noteiktās Apbūves aizsardzības teritorijas – Maskavas priekšpilsēta robežas daļā (lokālpārplānojuma teritorija tiek izslēgta no minētās apbūves aizsardzības teritorijas), bet teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi darbosies kā izņēmumi un papildinājumi pie Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem.

Izstrādātais lokālpārplānojums ir ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, un pēc tā apstiprināšanas un spēkā stāšanās tas kļūs par pamatu turpmākai teritorijas attīstībai un labiekārtošanai.

2. FUNKCIONĀLAIS ZONĒJUMS UN TERITORIJAS IZMANTOŠANA SASKAŅĀ AR RĪGAS TERITORIJAS PLĀNOJUMU 2006.-2018.GADAM

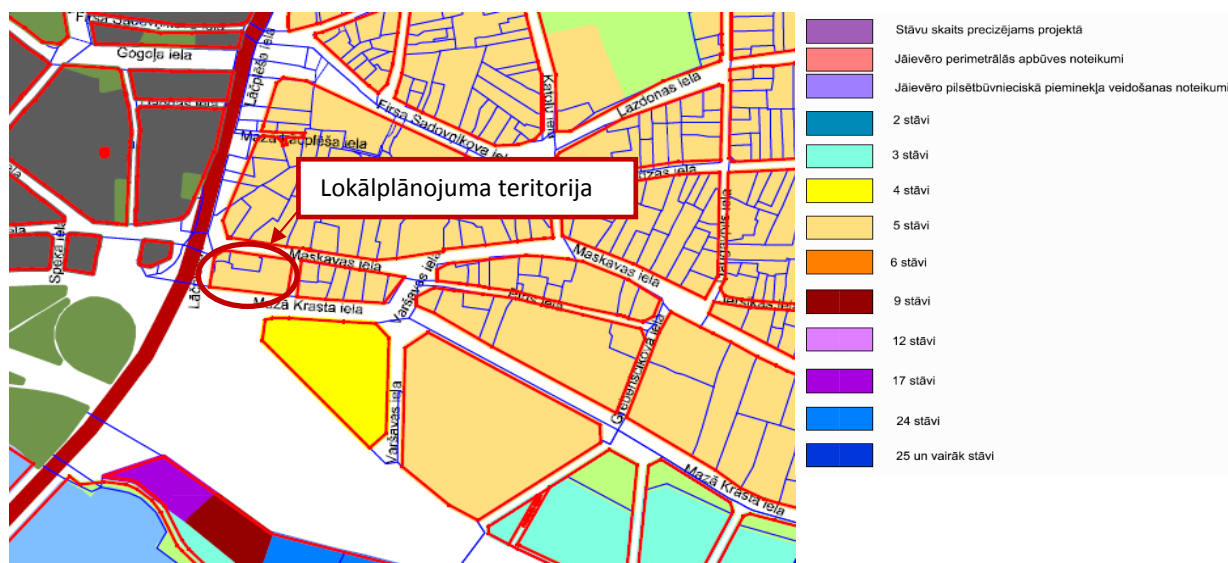
Saskaņā ar Rīgas domes 20.12.2005. saistošajiem noteikumiem Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (ar 18.06.2013. grozījumiem), turpmāk tekstā – Rīgas domes saistošie noteikumi Nr.34, lokālpārveidojuma teritorijai ir noteikts funkcionālais zonējums „**Jaukta apbūve ar dzīvojamo funkciju (J)**” (skatīt 2.attēlu), kur galvenā izmantošana ir daudzdzīvokļu māju, komerciāla rakstura objektu un tirdzniecības un pakalpojumu objektu būvniecība, bet papildizmantošana – citu šajā teritorijā atļauto būvju būvniecība un izmantošana.



2.attēls. Lokālpārveidojuma teritorijas funkcionālais zonējums saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojamu

Avots: Rīgas teritorijas plānojamu 15.pielikums „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana”

Saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojamu 16.pielikumu „Atļautais stāvu skaita plāns”, lokālpārveidojuma teritorijā un tās telpiskās ietekmes un priekšlikumu izstrādes teritorijā ir atļauta **līdz 5 stāvus augsta apbūve** (skatīt 3.attēlu).

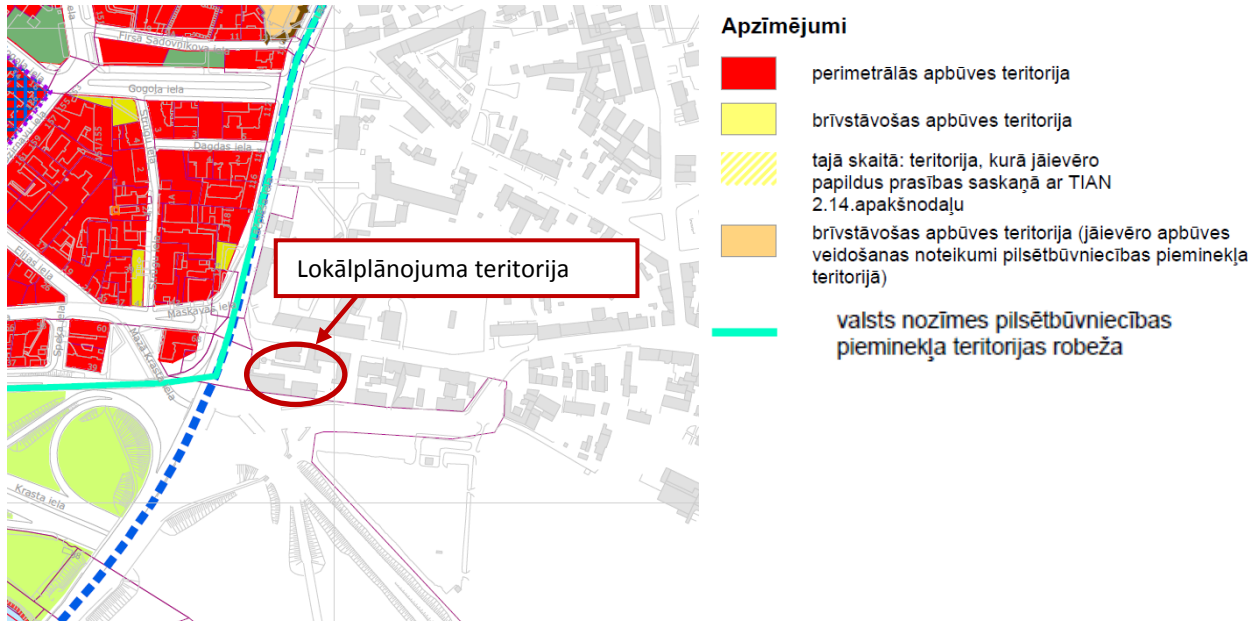


3.attēls. Lokālpārveidojuma teritorijas atļautais stāvu skaits

Avots: Rīgas teritorijas plānojamu 16.pielikums „Atļautais stāvu skaita plāns”

Lokālpārveidojuma teritorija neietilpst, bet atrodas tiešā UNESCO Pasaules kultūras un dabas mantojuma objekta – Rīgas vēsturiskais centrs (RVC) (aizsardzības Nr.852) un valsts nozīmes pilsētībūvniecības pieminekļa Nr.7442 „Rīgas pilsētas vēsturiskais centrs”, tuvumā (skatīt 4.attēlu).

Lokālpārplānojuma teritorijai piegulošā teritorija, otrpus Lāčplēša ielai, kas daļēji ietilpst lokālpārplānojuma transporta infrastruktūras nodrošinājuma un risinājumu teritorijā un robežojas ar funkcionāli telpiskās izpētes un priekšlikumu izstrādes teritoriju, atbilstoši Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma grafiskās daļas kartei „RVC un tā aizsardzības zonas apbūves veidošanas pamatnosacījumi”, noteikta kā perimetrālās apbūves teritorija (skatīt 4.attēlu). Šajā teritorijā projektēto būvju augstums nedrīkst pārsniegt ielas platumu starp ielas sarkanajām līnijām projektēto būvju vietā un 21,3 metrus (RVC AZ TIAN 271.1.apakšpunkts). Saskaņā ar RVC AZ TIAN 271.4.apakšpunktu „*ielu stūros augstums, kāds atļauts pie platākās ielas, drīkst būt arī būves daļai gar šaurāko ielu, bet tikai tādā attālumā no platākās ielas stūra, kas nepārsniedz divkārtu šaurākās ielas platumu*”.



4.attēls. Lokālpārplānojuma teritorijai tuvumā esošā Rīgas vēsturiskā centra robeža

Avots: Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma (ar grozījumiem) grafiskās daļas karte „RVC un tā aizsardzības zonas apbūves veidošanas pamatnosacījumi”

Lokālpārplānojuma teritorija atrodas apbūves aizsardzības teritorijā „Maskavas priekšpilsēta”, un ir noteikta kā iedibinātas perimetrālās apbūves teritorija, jo tā ir veidojusies vienlaicīgi ar citām šodienas Rīgas centra teritorijām 19.gs. beigās un 20.gs. sākumā, vadoties no Rīgas pilsētas apbūves noteikumiem.

Saskaņā ar Rīgas domes saistošo noteikumu Nr.34 405.punktu, apbūves aizsardzības teritorijā „Maskavas priekšpilsētā” papildus jāievēro šādi apbūves noteikumi, kas šobrīd ir attiecināmi uz lokālpārplānojuma teritoriju:

- 405.1. saglabā vēsturisko ielu tīklu ar dominējošu atvērta perimetrālās apbūves un atsevišķos kvartālos slēgtas perimetrālās apbūves raksturu, saglabā vides un apbūves harmoniju, raksturu un mērogu, esošo ēku kopumus;
- 405.3. rekonstruējot atsevišķas ēkas vai to kopumus, aizliegts vienkāršot to fasāžu apdari, dekoru, nomainīt sākotnējos logus pret vienkāršotas uzbūves, dekora un/vai asimetriskiem logiem, kuru ārējais izskats neatbilst fasādes raksturam, stilam, proporcijām un dalījumam; pret publisko telpu vērstajās fasādēs prioritāri izmantot koka logus;
- 405.4. saglabā ielu šķēršprofilu ar nekalto granīta bruģi, vides raksturam atbilstošos žogus, vārtus, apstādījumus;
- 405.5. saglabā koka apbūves sākotnējo fasādes izveidojumu un detaļas;
- 405.6. būvniecībā ievēro kvartālā valdošo apbūves blīvumu, apbūves intensitāti un apbūves izvietojumu gar iedibināto būvlaidi;
- 405.7. jaunbūves apjomu veido konkrētās teritorijas apbūves mērogā, ievērojot tai raksturīgos apbūves raksturlielumus – koka vai mūra apbūves augstumu, ēku apjomu proporcijas, jumtu formas, fasāžu ritmu un dominējošos apdares materiālus. Nav atļauta tādu jaunbūvju būvniecība, kas telpiski vai kompozicionāli vai materiālu pielietojuma ziņā konkurē ar vēsturiski pastāvējušo apbūvi.

3. LOKĀLPĀRPLĀNOJUMA TERITORIJAS PAŠREIZĒJĀS IZMANTOŠANAS APRAKSTS UN TĒLPISKĀS IETEKMES IZPĒTES TERITORIJAS KONTEKSTS

3.1. Lokālpārplānojuma teritorijas novietojums, esošā izmantošana un dabiskie apstākļi

(1) Teritorijas novietojums

Lokālpārplānojuma teritorija atrodas Rīgas pilsētas centrālajā daļā, Maskavas forštates apkaimē, kvartālā starp Lāčplēša ielu, Maskavas ielu, Bārddziņu ielu un Mazo Krasta ielu. Maskavas forštates apkaimes kopējā platība ir 7,594 km², lokālpārplānojumā ir iekļauta teritorija tikai 0,54 ha platībā. Teritorija atrodas pie Rīgas pilsētai nozīmīga Salu tilta satiksmes mezgla (uz D, DR), kur DA virzienā izvietota Krasta ielas komerciāla tipa apbūve.

Lokālpārplānojuma teritorijas attīstības iespējas ir analizētas tuvākās apkārtnes kontekstā, kas noteikta kā **telpiskās ietekmes izpētes un priekšlikumu izstrādes teritorija**, turpmāk tekstā – Telpiskās ietekmes izpētes teritorija, – teritorija starp Maskavas ielu, Īso ielu, Mazo Krasta ielu un Dzirnau ielu (platība ~12 ha), savukārt un **transporta infrastruktūras nodrošinājuma un risinājumu teritorija**, turpmāk tekstā – Transporta izpētes teritorija, – teritorija starp Maskavas ielu, Varšavas ielu, Krasta ielu (iekļaujot Salu tilta nobrauktuves) un Dzirnau ielu, ar kopējo platību ~22 ha (skatīt 5.attēlu).



5.attēls. Projekta teritorijas novietojums

(2) Teritorijas esošā izmantošana

Lokālplānojuma teritorijā ir divi apbūvēti zemes gabali Maskavas ielā 76 un Maskavas ielā 78, kā arī viens zemes gabals bez apbūves, kas kopā veido atsevišķu apbūves kvartālu. Kvartāla neapbūvētā daļa (iekšpagalms) ir nožogots ar apmēram 3 metrus augstu mūra žogu, kuram ir iebraucamie vārti no Maskavas ielas un Bārdziņu ielas. Ēkas pašreiz netiek izmantotas (ražošanas ēkas un būves), ir neapdzīvotas (dzīvojamā ēka) un atrodas avārijas stāvoklī, savukārt iekšpagalms ir aizaudzis ar kokiem un krūmājiem. Teritorija pašlaik kopumā uzskatāma par degradētu. Ēkas Maskavas ielā 78 plānots nojaukt, atbilstoši 2015.gadā izstrādātam un pieņemtam ēku nojaukšanas projektam un saņemtajai būvatļaujai.



6.attēls. Lokālplānojuma teritorija virsskatā ar kadastra robežām. Attēla pamatne: www.rigis.lv

(3) Reljefs, ģeoloģiskie un inženierģeoloģiskie apstākļi

Teritorijas reljefs ir līdzens, mākslīgi pārveidots, ar izteiktu reljefa kritumu D (arī Daugavas) virzienā. Teritorijas augstuma atzīmes kvartālā mainās no +5,20 m v.j.l. pie Maskavas ielas, līdz +2,90 m pie Mazās Krasta ielas, kuru savstarpējā starpība ir ~2,30 m, kas ir gandrīz viena apbūves stāva augstuma starpība. A-R virzienā neliels reljefa pacēlums kvartālā ir vērojams tuvāk pie Lāčplēša ielas un ar kritumu Bārdziņu ielas virzienā. Vidējā augstuma atzīme pie Maskavas ielas un Lāčplēša ielas krustojumā ir +5,30 m v.j.l., bet Maskavas un Bārdziņu ielas krustojumā +5,10 m v.j.l. Mazās Krasta ielas un Lāčplēša ielas krustojuma tuvumā vidējā augstuma atzīme lokālplānojuma teritorijā ir +3,00 m v.j.l., bet Mazās Krasta ielas un Bārdziņu ielas krustojumā +2,10 m v.j.l.

Teritorija starp Maskavas ielu un Daugavu ietilpst Daugavas ielejas ģeomorfoloģiskajā mikrorajonā ar aluviālajiem nogulumiem un dūņām, bet zem kvartāra noguluma segas augšējo pamatiežu slāni veido Pļaviņu svītas pelēkie dolomīti ar dolomītmerģeļu un mālu starpslāņiem.

Maskavas forštates apkaimes Daugavas ielejas daļai kopumā ir raksturīgi celtniecībai nelabvēlīgi vai sarežģīti apstākļi. Tur ir augsts gruntsūdeņu līmenis (pārsvarā seklāk par 1,5 m), kas apgrūtina būvniecību. Apbūvētajās teritorijās zemes virskārtu veido tehnogēnie nogulumi, zem kuriem iegul irdenas dažāda rupjuma smiltis ar 1-3 līdz 6-8 m biezām dūņu kārtām. Sākot no 10-13 m dziļuma līdz pamatiežiem, šajā teritorijā iegul morēna un mālsmilts ar grants un oļu piejaukumu.¹

Saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojuma kartoshēmu „Teritorijas ar augstu gruntsūdens līmeni”, lokālplānojuma teritorija ietilpst teritorijā ar vidējo gruntsūdens līmeni 0-2 metri, kur apbūves nodrošināšanai jāveic kompleksi meliorācijas pasākumi, taču, atbilstoši Rīgas teritorijas plānojuma 19.pielikumam „Meliorācijas attīstības plāns”, tā noteikta kā teritorija, kurai nav nepieciešams veikt meliorācijas un aizsardzības pret plūdiem pasākumus, un to nav nepieciešams arī nosusināt.

(4) Biotopu novērtējums

Lokālplānojuma teritorija neietilpst nevienā īpaši aizsargājamā dabas teritorijā vai mikroliegumā, tajā vai tās tiešā tuvumā nav konstatētas arī īpaši aizsargājamas augu sugas vai biotopi (sugu un biotopu ekspertes Egitas Grolles veiktais apsekojums 2014.gada 10.novembrī).

Teritorijas neapbūvēto daļu galvenokārt veido ruderāli jeb cilvēku veidoti biotopi. Veģetācija saglabājusies nelielās platībās, kuri pārsvarā ir regulāri kopti zālāji – mauriņi. Tā kā teritorijas lielākā daļa

¹ Pētījuma „Esošās situācijas izpēte Rīgā”. Rīgas attīstības programmas izstrādes apakšprojekts. – SIA „Reģionālie projekti”, 2003.

pašlaik netiek apsaimniekota, iekšpagalms aizaug ar kokiem. Ārpus noslēgtās teritorijas zālāji un apstādījumi tiek regulāri kopti. Teritorijā saglabājušies vairāki koki – papele, kļavas un bērzi. Pēc Latvijas klasifikatora, teritorija atbilst biotopiem „Rūpnīcas un rūpnieciskās ražošanas objekti”, „Pagalmi”, „Krūmāji” un „Atsevišķi lielu dimensiju koks”.

Ar pilnu sugu un biotopu aizsardzības jomas eksperta atzinumu var iepazīties sējuma „Pielikumi”.

3.2. Teritorijas vēsturiskās attīstības apraksts

(1) Maskavas priekšpilsētas attīstība

Maskavas priekšpilsēta (forštate) ir vecākā Rīgas priekšpilsēta. Maskavas priekšpilsēta tagadējo veidolu ieguva 19.gs. un 20.gs. sākumā. Taču tā visos laikos bija cieši saistīta ar Rīgas centra norisēm, bieži gan paliekot nostatu un attīstoties savā, citur neraksturīgā veidā.

14.gs. tagadējās Maskavas ielas sākumā radās neliela apmetne – Lastadija. Ar šo nosaukumu tā pastāvēja līdz 18.gs. beigām. Apmetne pamazām pletās plašumā un pēc iedzīvotāju sastāva bija daudz nacionāla. Maskavas priekšpilsētas attīstībā liela loma jau no 15.gs. bija krievu un ebreju tautības iedzīvotājiem. 15.gs. Rīgas rāte neatļāva krievu tirgotājiem apmesties uz dzīvi pilsētas robežās. Atbraucot ar precēm pa lielo Maskavas ceļu, tirgotāji izvietojās pilsētas vārtu priekšā, uzcēla teltis, barakas un mājeles. Tirgoņi atveda sev līdz palīgus: būvju un dažādiem citiem darbiem viņiem vajadzēja savus „kristīgos” cilvēkus. Tā tika apbūvēts Maskavas ielas sākums.

17.gs., pēc Hanzas savienības sabrukuma, paplašinoties starptautiskajiem tirdzniecības sakariem, ebreju tirgotāji no Holandes bieži iekuģoja Rīgā. Tur regulāri tirgojās arī ebreji no Prūsijas, Brandenburgas, Polijas un Lietuvas. 1638.gadā Rīgas rāte noteica šiem „viesiem” konkrētu apmešanās vietu priekšpilsētā aiz pilsētas mūriem un vaļņiem – *Judenherberge* (tagad Maskavas un Lāčplēša ielas krustojums), kur rāte tajā pašā gadā atļāva kristietim Heinriham Rozenam uzcelt vairākas ebreju ēkas viesnīcas. Rozenam bija uzdots arī uzraudzīt to iemītniekus un sodīt ar nūju, ja viņi pārkāpa rātes instrukcijas. Vienlaikus rāte brīdināja Rīgas pilsoņus, ka viņi paši nedrīkst dot naktsmājas ebrejiem. Par tādu rīcību uzlika lielu naudas sodu. *Judenherberge* faktiski bija rātes pārraudzīts minigeto. Tā ēkas nodega Ziemeļu kara laikā. Likums par aizliegumu dzīvot Rīgā palika spēkā arī pēc Vidzemes un Rīgas pievienošanas Krievijas impērijai.

1784.gadā Rīgas priekšpilsētas sadalīja trijās administratīvajās daļās – Maskavas, Pēterburgas un Mītavas. Priekšpilsētās bija atļauts būvēt tikai koka mājas, lai, ienaidnieka karaspēkam tuvojoties, tās varētu nodedzināt, iedzīvotājiem paslēpjoties aiz pilsētas mūriem. Pēdējo reizi Rīgas priekšpilsētas, to skaitā arī Maskavas, nodedzināja kara laikā 1812.gada jūlijā.



7.-8.attēls. Rīgas savietoto plānu fragmenti: 1650.-1656.gada situācija uz 19.gs. beigu plāna pamatnes; 1763.-1789.gada situācija uz 19.gs. beigu plāna pamatnes

Avots: „Rīga ārpus nocietinājumiem” (I.Bākule, A.Siksna), 2009.gads, izdevniecība „Neputns”

(2) Vēsturiskie būvnoteikumi

Nodedzināto Rīgas priekšpilsētu teritorijai Filipo Pauluči lika gatavot jaunu ielu tīkla plānojumu, un viņa uzraudzībā 1813.gadā tika izstrādāts jauns priekšpilsētu ielu tīkla plānojums tūlītējai apbūves atjaunošanai, bet 1815.gadā – perspektīvais priekšpilsētu attīstības plāns ilgākam periodam. Ar 1813.gada plānojumu bija saistīti arī jauni būvnoteikumi. Teritorijās, kurās tika atļauta būvniecība (ārpus esplanādes teritorijām), ēkām tika atļauti 1-2 stāvi, celtas koka konstrukcijās, bez pagrabiem. Mūra ēku celtniecība tika atļauta tikai ~1600 m attālumā no pilsētas nocietinājumiem. Ēkas bija jānovieto ar fasādi gar ielu, bet palīgēkas gruntsgabala dziļumā un visam ielas frontes garumam bija jābūt nožogotam, veidojot nepārtrauktu apbūves līniju. 1815.gadā izstrādātais plānojums tika apstiprināts 1818.gadā un kļuva par 19.gs. pirmās puses priekšpilsētu tālākās attīstības pamatdokumentu.

Tikai pēc 1866.gada Rīgas būvnoteikumu izdošanas sākās mūra daudzstāvu namu būvniecība arī bijušajās priekšpilsētās. Noteikumos tika paredzēti ielas platuma, ēkas augstuma un ielas fasādes platuma ierobežojumi. Mūra jaunbūvju augstums nedrīkstēja pārsniegt 24,43 metrus vai sešus stāvus, ielas fasādes garums tika noteikts no 30 līdz 35 metriem. 1885.gadā Rīgas valde izdeva noteikumus par mūra celtnu rajona paplašināšanu, nosakot jaunu robežu mūra jaunbūvē. Šī robeža Maskavas priekšpilsētā tika noteikta pa Daugavpils ielu.

(3) Ielu tīkls un apbūves kvartālu attīstība 18.-19.gs.

Ielu tīkls Maskavas ielas un Lāčplēša ielas krustojuma rajonā izveidojies jau 18.-19.gs. Lokālpārplānojuma teritorijā iekļautais kvartāls starp šodienas Lāčplēša ielu, Maskavas ielu, Bārdziņu ielu un Mazo Krasta ielu atradies apbūves pirmajā joslā pie Daugavas, un ir daļa no lielāka vēsturiskā apbūves kvartāla – no Strūgu ielas līdz Bārdziņu ielai.

Maskavas iela ir senā Rīgas – Daugavpils – Polockas tirdzniecības un pasta ceļa daļa pilsētas robežās, ko dēvēja par „Polockas ceļu”, bet savu nosaukumu – Maskavas iela, tā ieguva tikai 1859.gadā. Ceļš katru gadu pavasaros applūda, tādēļ radās nepieciešamība pēc dambja izbūves gar Daugavu. Pēc Rīgas nocietinājumu paplašināšanas Zviedru Vidzemes laikā ap 1626.gadu priekšpilsētas palisādē Lielās Riepnieku ielas (tagadējās Dzirnau ielas) stūrī uzcēla Jāņa vārtus, bet 1650.gadā līdz tiem uzbūvēja Jāņa dambi (*Johannis-Damm*), pa kura augšu veda pasta ceļš. Līdz ar priekšpilsētas paplašināšanu Jāņavārtus 1789.gadā pārcēla apmēram uz tagadējo Maskavas un Pirts ielu stūrī, kas par godu ķeizara sievai tika dēvēti arī par Elizabetes vārtiem (*Elisabethpforte*). Tādējādi lokālpārplānojuma teritorija ir daļa no vēsturiskās Maskavas priekšpilsētas daļas, kas bija izveidojusies un apbūvēta jau 18.gs.

Bārdziņu iela jau pastāvējusi pirms 1885.gada, bet ar pilsētas valdes 1885.gada 23.maija lēmumu ielai tiek dots nosaukums Balbieru iela (*Barbier str.; Ciruļņij pereulok*). Kopš 1923.gada pārdēvēta par Bārdziņu ielu. Līdz ar 19.gs. beigām bija noslēdzies Rīgas centrālās daļas ielu tīkla veidošanās posms jeb formatīvā fāze.

Lāčplēša iela ir izveidojusies pakāpeniski 19.gs. 60-tajos gados, kad tika apvienotas Mazā Smilšu un Lielā Smilšu iela un nosaukta par Smilšu ielu. 1885.gadā tika apvienota Smilšu iela un Kārļa iela jeb Romanovka un jaunā iela tika nosaukta par Romanova ielu. 1923.gadā to pārdēvēja par Lāčplēša ielu. Laika posmā no 1942. līdz 1944.gadam tā tika saukta par Kārļa Širrena ielu. No 1944.gada tā atkal tiek saukta par Lāčplēša ielu. Vēsturiski Lāčplēša iela (vēsturiski *Romanova iela*) beidzās pie Maskavas ielas un nebija savienota ar Daugavas krastmalu.

Mazā Krasta iela sākotnēji ierīkota gar Daugavas malu un Kojusalas grāvi no Turgeņeva ielas līdz Toma ielai ar nosaukumu Daugavas Krasta iela. Šī iela pirmo reizi minēta 1885.gada Rīgas ielu sarakstā. 1902.gadā tā tiek pārsaukta par Krasta ielu. 1969.gadā pēc Rīgas apbūves ģenerālplāna pieņemšanas Krasta ielai tika izveidota jauna trase, kas tika novirzīta uz Daugavas pusi. 1998.gadā senajai Krasta ielai piešķirts nosaukums „Mazā Krasta iela”. Līdz Kojusalas ielai ir saglabājusies arī vēsturiskā Krasta ielas (tagadējās Mazās Krasta ielas) trase. 1998.gadā ielas daļa no Dzirnau ielas 170 līdz Toma ielai 4 tiek nosaukta par Mazo Krasta ielu, t.sk. lokālpārplānojuma teritorijas robežās.

1874.gadā tika atklāts omnibusa maršruts, kura izejas punkts bija rātslaukums, bet beigu punkts „Krasniji gorki” (Красные горки), kur sagāja kopā tagadējās Maskavas, Daugavpils, Grebenščikova un Jersikas

ielas. Pēc astoņiem gadiem to nomainīja zirgu tramvajs pa Maskavas ielu līdz Plosta tiltam. Zirgu tramvajs beidza pastāvēt 1901.gadā, kad to nomainīja elektriskais tramvajs.



9.attēls. 1884.gada „der Gouvernements – Stadt Riga” mērogā 1:2100 (autors C.v.Holst, R. Stegman, A. Agthe)

Avots: Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs VRVM 160224/13 – 1884.g.



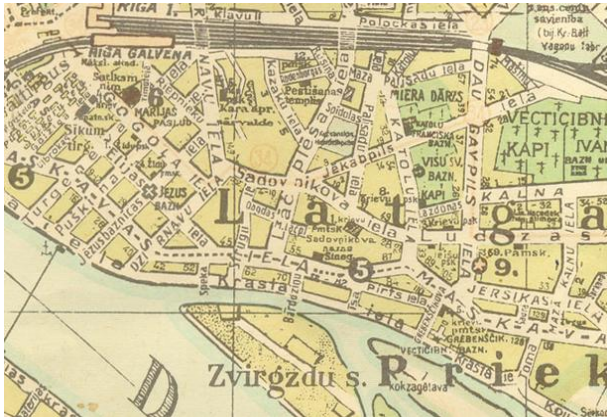
10.attēls. 1899.gada Rīgas plāns

Avots: <http://riga.zurbu.net/maps>

(4) 20.gadsimts

20.gs. sākās ar plašām un vērīnīgām bijušo priekšpilsētu telpiskās struktūras izmaiņām – vienkārša koka apbūves nomaiņu uz daudzstāvu mūra ērēm namiem. 1903.gadā, izstrādājot jaunus būvnoteikumus, tika noteikts gaismas pagalma minimālais lielums, kas nedrīkstēja būt mazāks par 136,6 m². Jau pirms Pirmā pasaules kara parādījās tendence veidot apzāļotus kvartāla iekšpagalmus. Šis nākamais apbūves plānošanas princips, kas izpaudās vesela kvartāla apbūves plānojumā, paredzēja ar apbūvi no ielām norobežot iekškvartāla telpu un tajā ierīkot kvartālam kopīgus apstādījumus.

Vēsturiskā koka apbūve lokālpārplānojuma teritorijā, kā arī 19.gs. otrajā pusē būvētā mūra ēkas, līdz mūsdienām nav saglabājušās, bet ir saglabājusies ap 1900.gadu būvētā 5 stāvu mūra ēka Maskavas ielā.

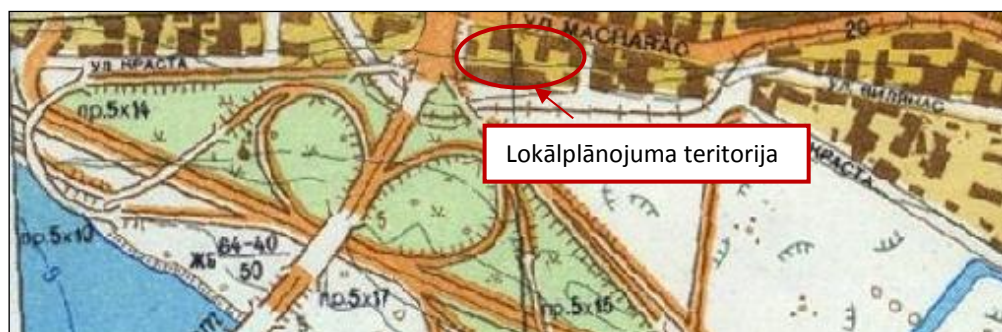


11.attēls. 1936.gada Rīgas plāns
Avots: <http://riga.zurbu.net/maps>



12.attēls. 1939.gada Rīgas plāns
Avots: <http://riga.zurbu.net/maps>

Vācu okupācijas vara 1941.gada augustā izveidoja Rīgas geto. Sākotnējās geto robežas bija starp Maskavas, Jersikas, Ebreju, Liksnas, Lauvas, Lielā Kalna, Katoļu, Jēkabpils un Lāčplēša ielām, bet tad šīs ielas sauca par Latgales, Vitebskas, Žīdu, Lauvas, Lielā Kalna, Lazdonas, Jēkabpils un Katoļu ielām. Lokālpārplānojuma telpiskās ietekmes izpēti un priekšlikumu izstrādes teritorija ir daļa no Lielā geto teritorijas. Par Rīgas geto izveidošanu oficiāls paziņojums bija jau 1941.gada 23.augustā. Geto norobežoja no pilsētas 12 kvartālus, no kuriem tika padzīti visi iedzīvotāji, lai atbrīvotu vietu turp pārvietojamiem ebrejiem. 23.oktobrī pēc Rīgas oberbirģermeistara Vitroka rīkojuma geto tika apjots ar dzeloņstieplēm. Kontaktēties ar geto iemītniekiem bija aizliegts. 1941.gada 25.oktobrī geto vārti, kas bija izvietoti Firsa Sadovņikova ielā pie krustojuma ar Jēkabpils ielu, aizvērās. 1941.gada 30.novembrī un 8.decembrī lielais geto bija iznīcināts – lielākā daļa tā iemītnieku tika nogalināti Rumbulā. Sākot ar 1942.gada februāri, darbaspējīgie ebreji vecumā no 16 līdz 32 gadiem tika saglabāti un izvietoti Rīgas geto paliekās (t.s., mazajā geto), bet vēlāk – vairākās koncentrācijas nometnēs, no kurām izdzīvojušie, sākot ar 1944.gada vasaras beigām, tika deportēti uz nometnēm Vācijā. Oficiāli Rīgas geto tika likvidēts 1943.gada 2.novembrī.

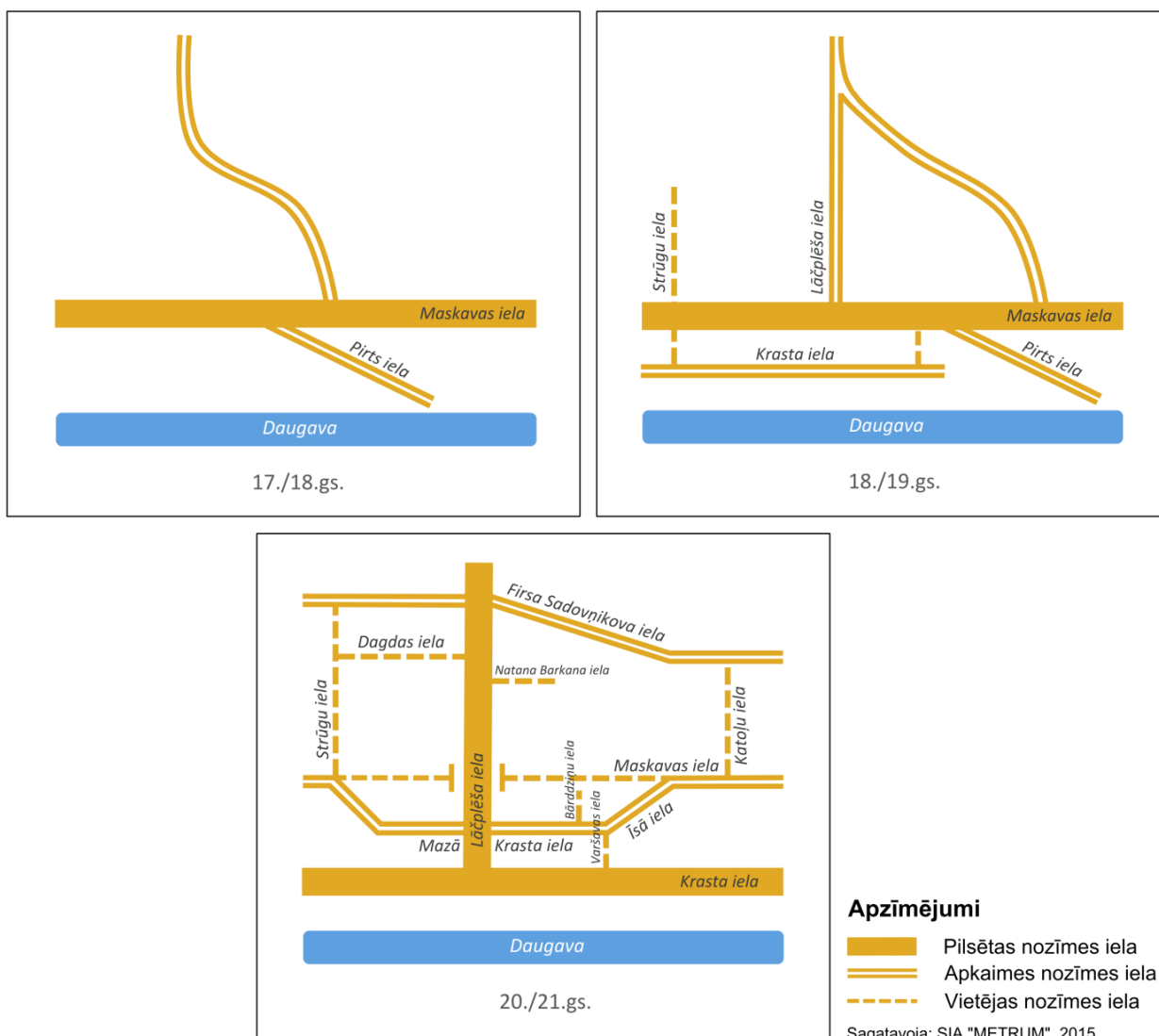


13.attēls. 1983.gada Rīgas plāns
Avots: <http://mapmatters.org/wms/6521090>

Lielas izmaiņas ielu struktūrā veiktas 20.gs. līdz ar Salu tilta būvniecību 1976.gadā, vienlaicīgi pārbūvējot gan Lāčplēša ielu, gan Krasta ielu (izbūvējot jaunu Krasta ielas trasī posmā no Dzirnau ielas līdz tagadējam Dienvidu tiltam). Tiek nojaukta daļa no vēsturiskā apbūves kvartāla starp Strūgu ielu,

Maskavas ielu, Bārdziņu ielu un Mazo Krasta ielu. Fiziski tika sadalīta Maskavas iela, saglabājot iespēju tikai gājējiem šķērsot Lāčplēša ielu pa gājēju tuneli, un izbūvēta uzbrauktuve uz Salu tilta, kā Lāčplēša ielas turpinājums. Līdz ar Maskavas ielas transporta kustības slēgšanu krustojumā ar Lāčplēša ielu un tramvaja līnijas trases izmaiņām, pārbūvi piedzīvo arī Strūgu ielas daļa un tiek nojaukta apbūves kvartāla daļa pie Īsās ielas. Līdz ar to, lokālpārveidojuma teritorija tiek mākslīgi atdalīta no vēsturiskā apbūves kvartāla un nokļūst blakus intensīvam satiksmes mezglam, vienlaicīgi zaudējot teritorijas agrāko funkcionālo aktivitāti.

Līdz ar Maskavas ielas fizisko pārrāvumu, ko radīja Lāčplēša ielas rekonstrukcija un Salu tilta izbūve (1976.gadā), arī vēsturiski vienotā Maskavas (arī Latgales) priekšpilsēta tika fiziski un funkcionāli sadalīta, par ko liecina arī jaunāko laiku plānošanas dokumenti – noteiktā Rīgas vēsturiskā centra robeža un Maskavas priekšpilsētas apbūves aizsardzības teritorijas robeža – pa Lāčplēša ielas trasi, izslēdzot no Maskavas priekšpilsētas tās senāko daļu, kas izveidojās starp Rīgas centrāltirgu un Lāčplēša ielu laika posmā no 15.gs. līdz 18.gs., un blīvi tika apbūvēta 19.-20. gs. mijā.



14.attēls. Ielu struktūras vēsturiskā attīstība

3.3. Lokālpārvaldes teritorijas apbūves raksturojums

Vēsturiskā apbūve zemes gabalos izvietota ievērojot perimetālās apbūves principus pret vēsturiskajām ielām – Maskavas, Bārdziņu un Mazo Krasta ielu.

Uz zemes gabala Maskavas ielā 76 atrodas 5 stāvu 28 dzīvokļu dzīvojamā māja, kas celta 1900.gadā un šķūņi. Zemes gabals Maskavas ielā 78 vēsturiski bija apbūvēts ar ražošanas vajadzībām celtām ēkām un būvēm (skat. 1.tabulu) un ir izteikti rūpnieciska teritorija. Tajā atradusies Latvijas PSR Zinātņu akadēmijas Organiskās sintēzes institūta Rīgas medicīnas preparātu rūpnīca, kas 1973.gadā apvienota Eksperimentālo rūpnīcu, vēlāk „Grindeks”. Galvenā ražotne celta 1910.gadā, pārējās ražošanas kompleksa ēkas un būves – ap 1949.gadu. Teritorijā ir sava sūkņu stacija, katlu māja un transformatoru apakšstacija.

Ražošanas ēkas netiek izmantotas jau kopš 1996.gada, savukārt visi dzīvokļi ir pārdoti pašreizējam nekustamā īpašuma īpašniekam un šobrīd arī ēka Maskavas ielā 76 ir neapdzīvota (skatīt 15.-24.attēlu).

2016.gada vasarā lielākā daļa no lokālpārvaldes teritorijas apbūves tika nojaukta atbilstoši izstrādātam un Rīgas pilsētas būvvaldē akceptētam būvju nojaukšanas projektam, izņemot ēku Maskavas ielā 76 un transformatoru apakšstaciju.

1.tabula. Esošā apbūve zemes gabalos (tehniskās inventarizācijas dati)

	Ēkas nosaukums	Celšanas gads	Apbūves laukums	Stāvu platība	Ārsienas
Maskavas iela b/n, zemes gabala kadastra numurs 01000430065, 309 m² – neapbūvēts					
Maskavas iela 76, zemes gabala kadastra numurs 0100`043`0066, 934 m²					
001	dzīvojamā ēka	1900.	427	2130	ķieģeļu mūris
002	šķūnis	nav informācijas	72	72	koks
Maskavas iela 78, zemes gabala kadastra numurs 01000430068, 4084 m²					
001	laboratorija	1949.	890,8	1779	ķieģeļu mūris
002	darbnīca	1950.	28,2	24,1	ķieģeļu mūris, koks
003	kompresoru ēka	1949.	52,7	42,5	ķieģeļu mūris
004	katlu māja	1949.	363	445,8	ķieģeļu mūris
005	medicīnas preparātu rūpnīca	1910.	757,3	2755,9	ķieģeļu mūris
006	transformatoru apakšstacija	1949.	87,7	87,7	ķieģeļu mūris
007	sūkņu stacija	1949.	12,6	8,1	ķieģeļu mūris
008	šķūnis	1949.	11	22	metāla konstrukcija
009	nojume	1949.	34,4	31,9	koks
010	šķūnis	1949.	35,3	35,3	koks
011	šķūnis	1949.	8	8	metāla loksnes
012	apakšzemes rezervuāri	1949.	264	0	dzelzsbetons/betons
013	skurstenis un gāzejas	1949.	14	0	metāla konstrukcija
Kopā:			3057	7442,3	



15.attēls. Ēka Maskavas ielā 76. Skats no Maskavas ielas



16.attēls. Ēka Maskavas ielā 76. Skats no Lāčplēša ielas puses



17.attēls. Galvenās ieejas durvis ēkai Maskavas ielā 76. Skats no Maskavas ielas



18.attēls. Ēka Maskavas ielā 76. Skats no Maskavas ielas



19.attēls. Galvenā ražotnes ēka (005). Skats no Maskavas ielas



20.attēls. Galvenā ražotnes ēka (005). Skats no Mazās Krasta ielas



21.attēls. Bijusī laboratorijas ēka un iebraucamie vārti no Bārdziņu ielas (001). Skats no Bārdziņu ielas



22.attēls. Bijusī laboratorijas ēka (001). Skats no Maskavas ielas



23.attēls. Iebraucamie vārti teritorijā no Mazās Krasta ielas. Skats no Mazās Krasta ielas



24.attēls. Iebraucamie vārti teritorijā no Maskavas ielas. Skats no Maskavas ielas

Vidējais esošais apbūves blīvums kvartālā ir 58%, esošā apbūves intensitāte – 185%, bet brīvā teritorija – 10%. Veicot esošo apbūves tehnisko rādītāju aprēķinu kvartālā, netika ņemts vērā neapbūvētais zemes gabals Maskavas ielā b/n, jo tas ir daļa no lielāka vēsturiskā zemes gabala, uz kura apbūve nav saglabājusies.

2.tabula. Lokālpārveidojuma teritorijas esošie apbūves tehniskie rādītāji

Nr. p.k.	Zemes vienības adrese, kadastra apzīmējums	Apbūves blīvums %		Apbūves intensitāte %		Brīvā teritorija %	
		esošs	norma	esošs	norma	esošs	norma
1.	Maskavas iela 76, 0100 043 0066	53	-	240	180	15	30
2.	Maskavas iela 78, 0100 043 0068	63	-	129	180	5	30
3.	Maskavas iela b/n, 0100 043 0065	-	-	-	180	-	30
Kvartālā vidēji:		58	-	185	180	10	30

Saskaņā ar Rīgas domes saistošo noteikumu Nr.34 267.punktu, perimetrālās apbūves gadījumā papildus jāievēro perimetrālās apbūves noteikumos norādītos īpašos apbūves tehniskos rādītājus, t.sk. būves augstuma noteikumus.

3.4. Pilsētībūvnieciskā vide un attīstības tendences tuvākajā apkārtnē

Attīstības priekšlikuma teritorija atrodas pirmajā blīvi apbūvētajā kvartālā aiz pilsētas vēsturiskā centra, ko telpiski iezīmē Salu tilts un Lāčplēša iela. Maskavas ielas abās pusēs posmā no Lāčplēša ielas līdz Īsai ielai dominē ap 1900.gadu celta 5 līdz 6 stāvu daudzdzīvokļu dzīvojamo māju apbūve, bet iekškvartālos ir plašas, no apbūves brīvas zaļās zonas. Teritorijas tiešā tuvumā vēsturiskā koka apbūve nav saglabājusies, izņemot vienu divstāvu koka ēku pie Lāčplēša ielas, kas atrodas ielas sarkano līniju zonā, un dažas koka ēkas pie Maskavas un Katoļu ielām.

Maskavas forštate (priekšpilsēta) ir apkaime, kur pēdējos gados ieguldītas salīdzinoši maz investīcijas. Esošajā apbūvē atbilstoši situācijai izvietoti nelieli tirdzniecības, pakalpojumu un darījumu objekti, kas nepretendē uz kvalitatīvām telpām un nav gatavi kvalitatīvu telpu izmaksām. Daļa teritorijas joprojām aizņem dažādi nelieli ražošanas rakstura objekti. Liela daļa apbūves netiek apsaimniekota un izmantota dzīvošanai vai citiem saimnieciskiem mērķiem.

Krasta ielas abās pusēs, ar piekļūšanu no Krasta ielas, ir attīstījušies dažādi tirdzniecības un pakalpojumu objekti, veidojot lineāru apbūves struktūru un salīdzinoši lieliem būvapjomiem, kas būtiski atšķiras no Maskavas forštates vēsturiskās apbūves rakstura un būvapjomiem. Pirmais ir 1998.gadā celtais tirdzniecības centrs „Mols”, vēlāk tā tuvumā izvietojušies citi tirdzniecības objekti.

Starp Mazo Krasta ielu un Krasta ielu, zemes gabalā Krasta ielā 34 2004.gadā darbu uzsāka „Domeniks auto tirdzniecības centrs”. Auto tirdzniecības centrs (projektētājs: arhitektu birojs „Sīlis, Zābers un Kļava”) ir lielākais Baltijas valstīs un ir viena no modernākajām celtnēm Rīgā. Ekskluzīvajā centra salonā klientiem ir apskatāmi vieglo automobiļu modeļi un mikroautobusi. Virs automobiļu ekspozīcijas salona otrajā stāvā atrodas biroja telpas. Savukārt centra pirmajā līmenī ir izvietotas smagās kravas automašīnas un norisinās mazlietoto automašīnu tirdzniecība. Plašas zaļās teritorijas atrodas Daugavas virzienā no Mazās Krasta ielas līdz Daugavai, kas galvenokārt aptver Salu tilta estakādes un pārvadus.



25.attēls. **Maskavas iela.** Skats pilsētas centra virzienā



26.attēls. **Bārdziņu iela.** Skats Daugavas virzienā



27.attēls. **Mazā Krasta iela.** Skats Salu tilta virzienā



28.attēls. **Gājēju tunelis,** kas savieno Maskavas ielu



29.attēls. **Mercedes centrs.** Skats no Mazās Krasta ielas



30.attēls. **Maskavas iela.** Skats Ķengaraga virzienā



31.attēls. Iekšpagalms Maskavas ielā



32.attēls. Iekšpagalms Maskavas ielā

Vēl nesen neapbūvētajā teritorijā blakus „Domeniks auto tirdzniecības centram”, zemes gabalā Krasta ielā 36, šobrīd būvniecības stadijā atrodas veikala „DEPO” tirdzniecības ēkas jaunbūve (būvprojekta izstrādātājs: SIA „Diānas Zalānes projektu birojs”), kas gandrīz pilnībā aizsedz skatu no Krasta ielas uz Maskavas forštates vēsturiskās apbūves kvartāliem, kas izvietoti kvartālos starp Mazo Krasta ielu un Maskavas ielu.

3.5. Lokālpārplānojuma telpiskās ietekmes izpētes un priekšlikumu izstrādes teritorijas apbūves izvērtējums

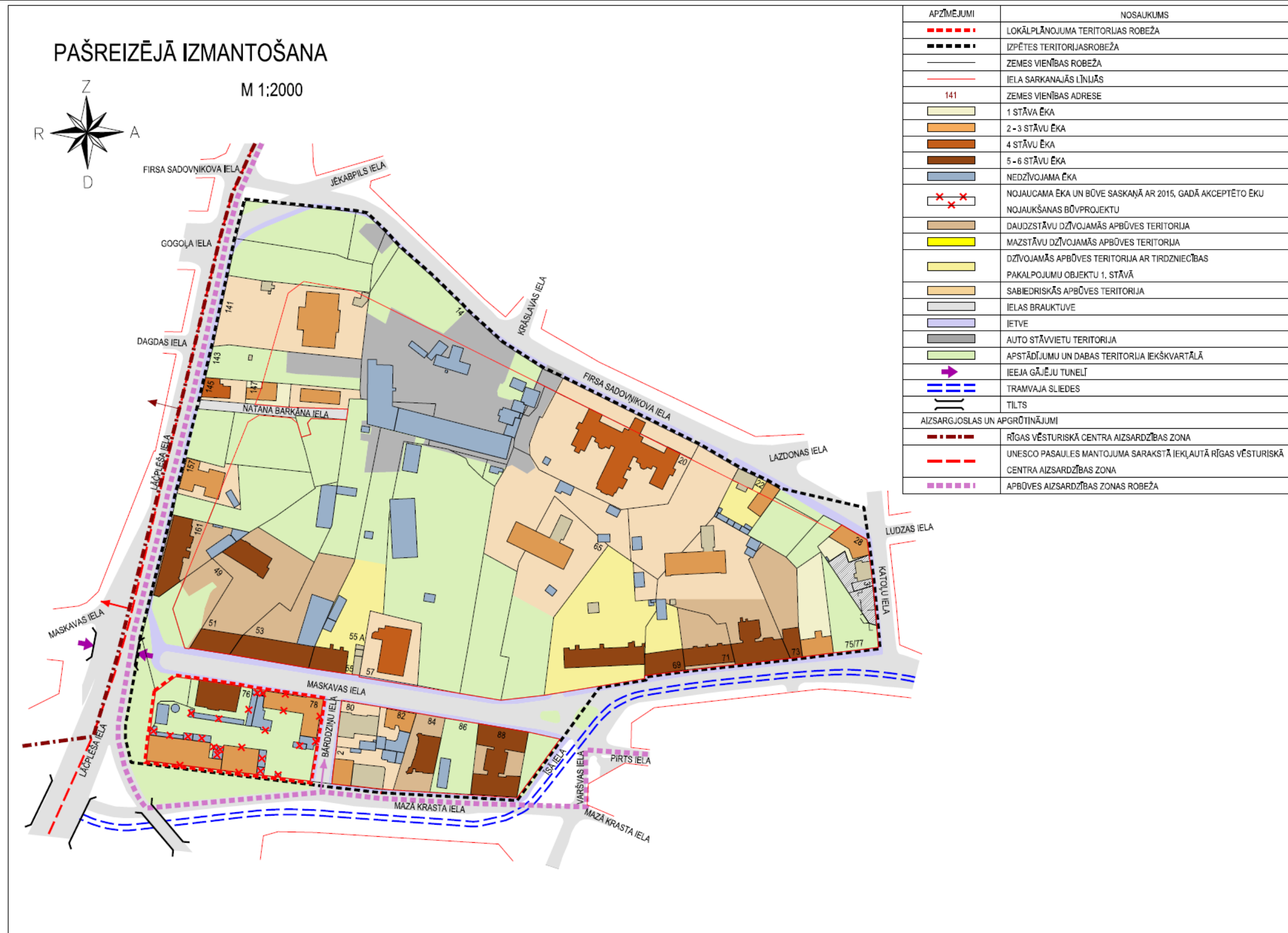
Lokālpārplānojuma telpiskās ietekmes izpētes un priekšlikumu izstrādes teritorija ietver gan pašu lokālpārplānojuma teritoriju – kvartālu starp Lāčplēša, Maskavas, Bārdziņu un mazo Krasta ielu (kvartāls Nr.1), gan arī divus blakus esošus apbūves kvartālus – starp Bārdziņu, Maskavas, Īso un mazo Krasta ielām (kvartāls Nr.2), un starp Lāčplēša, Maskavas, Katoļu un Firsa Sadovņikova ielām (kvartāls Nr.3).

Lokālpārplānojuma telpiskās ietekmes izpētes un priekšlikumu izstrādes teritorijas apbūves izvērtējums ir veikts gan vadoties no veiktajiem teritorijas apsekojumiem dabā (2014.gads), gan arī izvērtējot informāciju un SIA „Arhitektoniskās izpētes grupa” 2013.gadā veikto ēku kultūrvēsturiskā līmeņa novērtējumu izpētes projektā „Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju ārpus Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas izpēte” (turpmāk tekstā – AIG 2013.gada izpētes projekts). Minētā izpēte tika veikta pēc Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pasūtījuma.

Kvartāla lieluma, apbūves rakstura un izvietojuma ziņā līdzīgāki kvartāli ir lokālpārplānojuma teritorijas kvartāls – starp Lāčplēša, Maskavas, Bārdziņu un mazo Krasta ielu, un tam blakus esošais apbūves kvartāls – starp Bārdziņu, Maskavas, Īso un mazo Krasta ielām, lai arī abi apbūves kvartāli nav pilnībā saglabājušies.

Kvartāls starp Lāčplēša, Maskavas, Katoļu un Firsa Sadovņikova ielām ir salīdzinoši daudz lielāks, neregulāras formas, ar neviendabīgu ēku izvietojumu, kas ir izskaidrojams ar tā vēsturisko rašanos – vēsturisko ceļu izvietojums, ko pamatā noteica dažādu dabas elementu izvietojums. Vēl 18.gs. beigās kvartāla vidusdaļu aizņēma dīķis, kas noteica gan zemes gabalu veidošanu gan apbūves izvietojumu kvartālā. Arī šodien šajā kvartāla daļā ir vērojams reljefa kritums, vēsturiskā apbūve ir izvietota gar ielām, bet bijušā dīķa vietā 20.gs. vidū ir uzbūvētas noliktavu/ražošanas ēkas un bērnudārzs.

Lokālpārplānojuma telpiskās ietekmes izpētes un priekšlikumu izstrādes teritorijas grafisko attēlojumu ar detalizētu informāciju par teritorijas pašreizējo izmantošanu, ēku izvietojumu un stāvu skaitu, zemes vienību platībām un apbūves tehniskajiem rādītājiem (apbūves blīvumu un intensitāti) skatīt kartē „Telpiskās ietekmes izpētes un priekšlikumu izstrādes teritorijas pašreizējā izmantošana” (skatīt 33.attēlu) un „Kvartāla apbūves raksturojums” (skatīt 34.attēlu).



33.attēls. Telpiskās ietekmes izpētes un priekšlikumu izstrādes teritorijas pašreizējā izmantošana
Sagatavoja: SIA „METRUM”, 2015.

KVARTĀLU APBŪVES RAKSTUROJUMS



M 1:2000

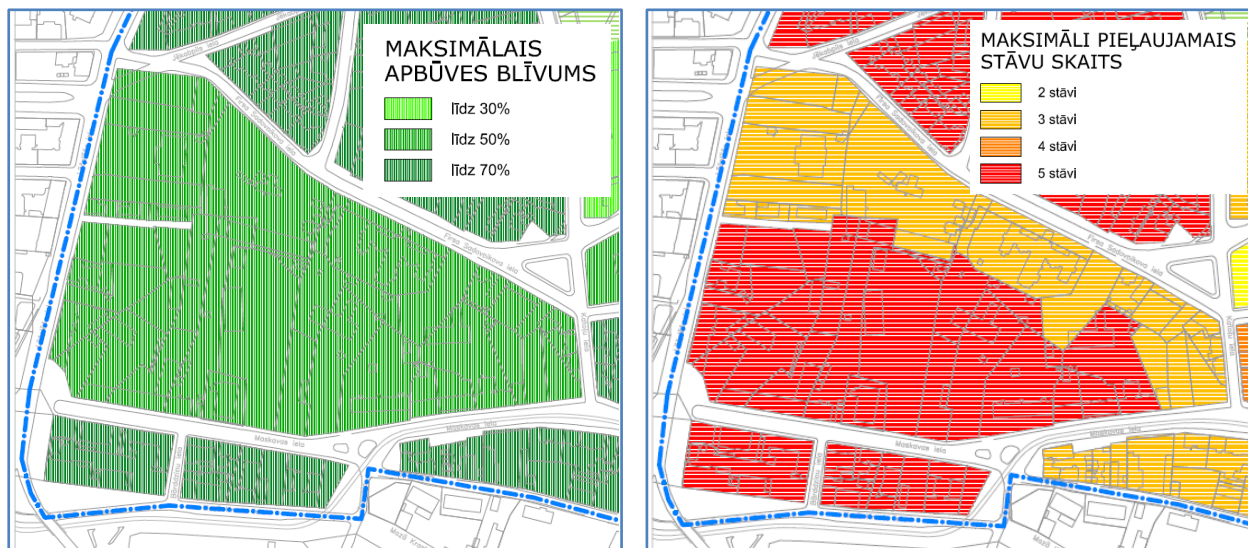


APZĪMĒJUMI	NOSAUKUMS
---	LOKĀLPĒNOJUMA TERITORIJAS ROBEŽA
---	IZPĒTES TERITORIJAS ROBEŽA
---	ZEMES VIENĪBAS ROBEŽA
---	IELA SARKANAJĀS LĪNIJĀS
---	BRAUKTUVE
---	APBŪVE
---	DRUPAS
01000430108	ZEMES VIENĪBAS KADASTRA APZĪMĒJUMS
4167 kv.m	ZEMES VIENĪBAS PLATĪBA
34% 136%	ZEMESGABALU ESOŠAIS VAI VĒSTURISKAIS APBŪVES BLĪVUMS INTENSITĀTE
(18) 55	KVARTĀLA ESOŠAIS VAI VĒSTURISKAIS APBŪVES BLĪVUMS INTENSITĀTE
---	REKOMENDĒJAMĀIS APBŪVES BLĪVUMS LĪDZ 70 %
---	REKOMENDĒJAMĀIS APBŪVES BLĪVUMS LĪDZ 50 %

PIEZĪME:
REKOMENDĒJAMĀIS APBŪVES BLĪVUMS NOTEIKTS SASKAŅĀ AR "RĪGAS KULTŪRVĒSTURISKO TERITORIJU ĀRPUS RĪGAS VĒSTURISKĀ CENTRA UN TĀ AIZSARDZĪBAS ZONAS IZPĒTI".

34.attēls. Telpiskās ietekmes izpētes un priekšlikumu izstrādes kvartālu apbūves raksturojums
Sagatavoja: SIA „METRUM”, 2015.

AIG 2013.gada izpētes projekta materiālos **Rekomendējamais apbūves blīvums** un **Pieļaujamais stāvu skaits** norādīti kvartālu robežās. Lokālplānojumā minētie rādītāji ir detalizēti, apskatot teritoriju arī atsevišķu zemes vienību un ēku griezumā. Esošie apbūves blīvumu un intensitātes rādītāji noteikti orientējoši, atsevišķo zemes vienību robežās, vadoties no esošās apbūves stāvu skaita un apbūves laukuma, ar mēroga precizitāti 1:2000. Savukārt apbūves stāvu skaits ir precizēts, veicot teritorijas apsekošanu dabā.



35.-36.attēls. **Rekomendējamie apbūves blīvumi pieļaujamais stāvu skaits lokālplānojuma un tā telpiskās ietekmes izpētes un priekšlikumu izstrādes teritorijā**

Avots: Izpēte „Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju ārpus Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas izpēte”, SIA „Arhitektoniskās izpētes grupa”, 2013.

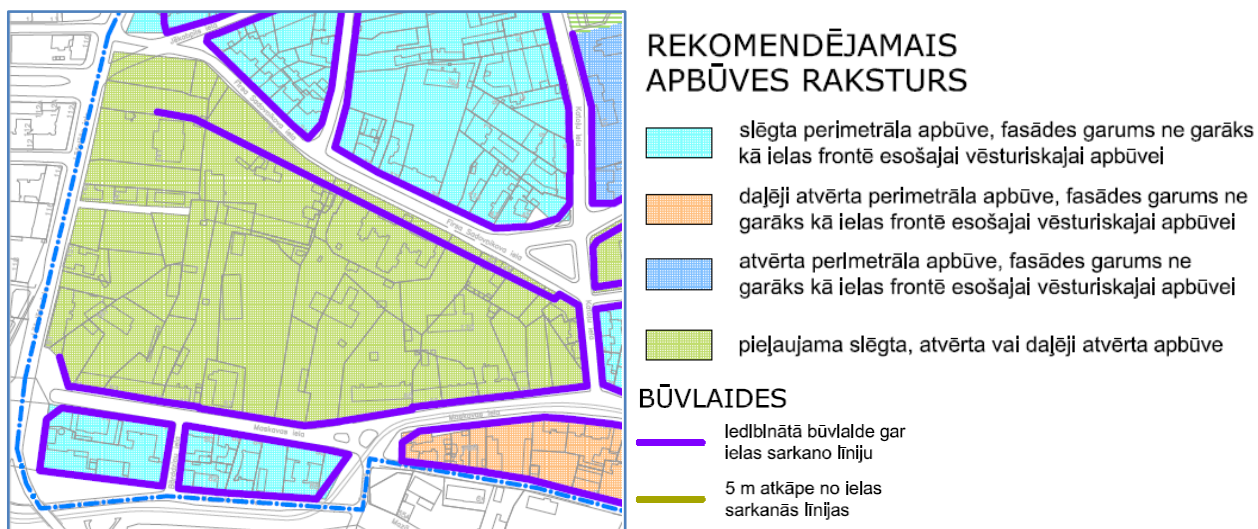
3.tabula. **Telpiskās ietekmes izpētes un priekšlikumu izstrādes teritorijas apbūves tehniskie rādītāji**

Kvartāla Nr.	Kvartāla apraksts	Apbūves blīvums		Stāvu skaits		Būvlaides
		esošs	pieļaujamais	esošs	pieļaujamais	
1.	starp Lāčplēša, Maskavas, Bārdziņu un mazo Krasta ielu	58%	Līdz 70%	No 3 līdz 5 stāviem	Līdz 5 stāviem	Iedibināta būvlaide gar ielu, izņemot gar Lāčplēša ielu
2.	starp Bārdziņu, Maskavas, Iso un Mazo Krasta ielām	41%	Līdz 70%	No 3 līdz 5 stāviem	Līdz 5 stāviem	Iedibināta būvlaide gar ielu
3.	starp Lāčplēša, Maskavas, Katoļu un Fīrsa Sadovņikova ielām	18%	Līdz 50%	No 3 līdz 5 stāviem	No 3 līdz 5 stāviem	Iedibināta būvlaide gar ielu, izņemot gar Lāčplēša ielu
Izpētes teritorijā vidēji:			65	No 3 līdz 5 stāviem	Līdz 5 stāviem	Iedibināta būvlaide gar ielu

AIG 2013.gada izpētes projekta materiālos, kā potenciāli attīstāmais **apbūves raksturs**, norādīts kvartālā vai zonā dominējošais vēsturiskais apbūves raksturs, analizējot arī pašreizējo pilsētvides situāciju. **Būvlaides** kartogrāfiskajā materiālā atzīmētas ar dažādu krāsu līnijām gar ielas frontēm.

Lokālplānojuma teritorijas 1. un 2.kvartālā, AIG 2013.gada izpētes projekta materiālos noteikta „slēgta perimetra apbūve, fasādes garums ne garāks kā ielas frontē esošajai vēsturiskai apbūvei”, bet 3.kvartālā pieļaujama slēgta atvērta vai daļēji atvērta apbūve. Ja atsevišķi izvērtē tikai lokālplānojuma teritoriju (1.kvartāls), tad jāsecina, ka AIG 2013.gada izpētes projekta materiālos neprecīzi ir noteikta iedibinātā būvlaide gar Lāčplēša ielu, jo pirmkārt, Lāčplēša iela vēsturiski nešķērsoja Maskavas ielu un apbūves kvartālu starp Strūgu ielu un Bārdziņu ielu, un lokālplānojuma teritorijai piegulošā ielas daļa tika izbūvēta tikai 20.gs. otrajā pusē līdz ar Salu tilta būvniecību. Otrkārt, vēsturiski 1.kvartāls bija apbūvēts līdz pat Strūgu ielai un apbūves fronti pret tagadējo Lāčplēša ielu veido ēku sienas un brandmūri, kas liecina par vēsturiskās apbūves pārrāvumu. Arī plānā norādītās iedibinātās būvlaides gar Lāčplēša ielu un Fīrsa Sadovņikova ielu neatbilst vēsturiski iedibinātajām būvlaidēm, bet gan „kopē”

šodienas Rīgas teritorijas plānojumā un ielu sarkano līniju lokālpārplānojumā noteiktās perspektīvās ielu sarkanās līnijas.

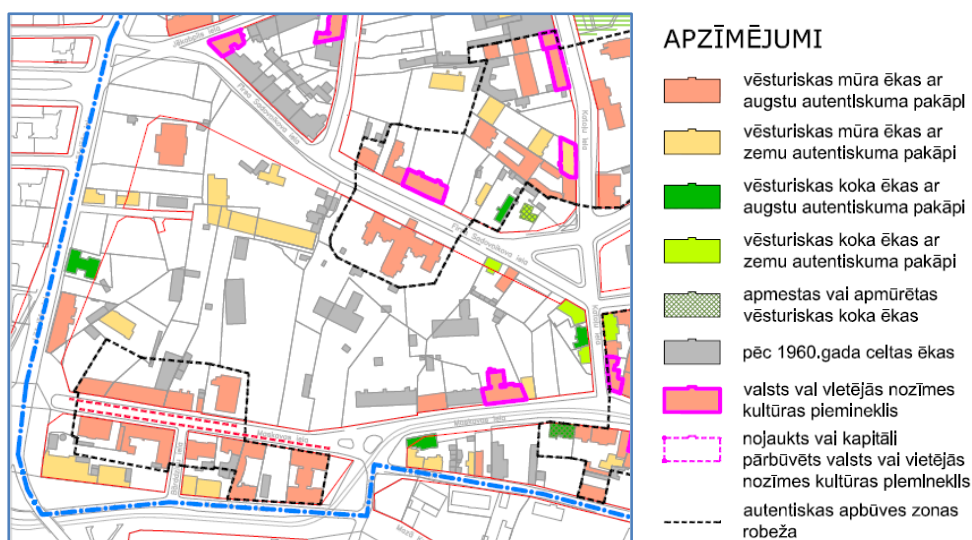


37.attēls. Rekomendējamais apbūves raksturs un būvvaldes

Avots: Izpēte „Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju ārpus Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas izpēte”, SIA „Arhitektoniskās izpētes grupa”, 2013.

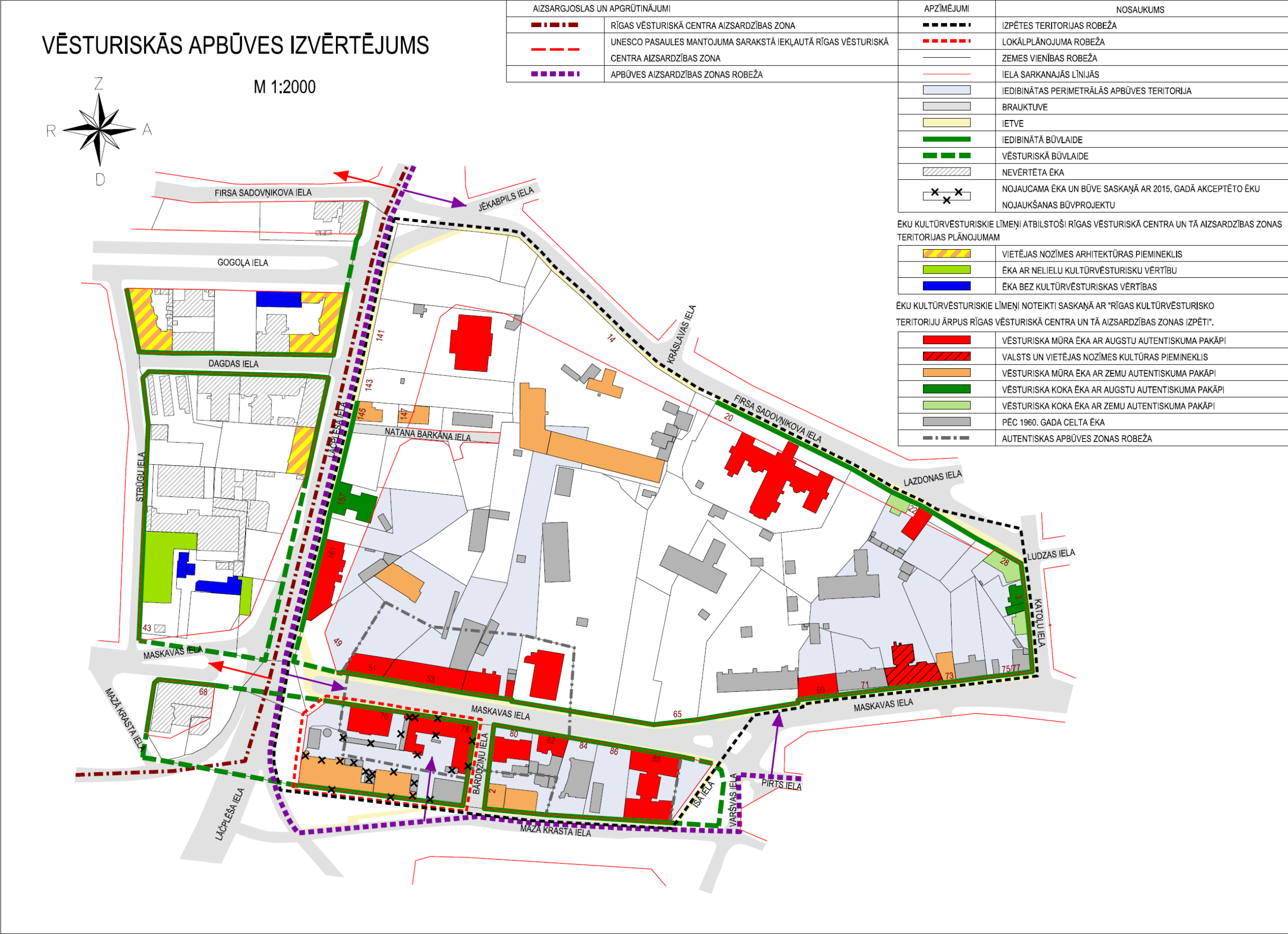
39.attēla kartē „Telpiskās ietekmes izpētes un priekšlikumu izstrādes teritorijas vēsturiskās apbūves izvērtējums” ir attēlotas teritorijā esošās ēku kultūrvēsturiskās vērtības, iekļaujot informāciju par kvartālu apbūves raksturu un būvvaldēm, atsevišķu ēku kultūrvēsturisko līmeni, kā arī autentiskajām apbūves zonām un frontēm. Ņemot vērā minēto, lokālpārplānojumā nav ņemta vērā pētījumā noteiktā iedibinātā būvvalde gar Lāčplēša ielu, bet papildus ir veikta esošās un vēsturiskās apbūves analīze arī teritorijā starp Lāčplēša ielu un Strūgu ielu.

Lokālpārplānojuma telpiskās ietekmes izpētes un priekšlikumu izstrādes teritorijā ir noteiktas divas autentiskas apbūves zonas, no kurām viena skar arī tieši lokālpārplānojuma teritoriju (kvartālu Nr.1). Saskaņā ar AIG 2013.gada izpētes projekta definīciju, **autentisku apbūves zonu** veido autentiskas ēkas, kas atrodas uz viena gruntsgabala vai uz blakus gruntsgabaliem vai abpus ielai. Lai veidotos zona blakus ir jāatrodas vismaz 4 autentiskām ēkām. Autentiskā zonā var ietilpt gan koka, gan mūra ēkas un ēkas ar dažādiem datējumiem. Ņemot vērā, ka ēku tehniskā stāvokļa dēļ ir paredzēts nojaukt vēsturisko apbūvi zemes gabalā Maskavas ielā 78, daļēji tiek izjaukta arī noteiktā autentiskās apbūves zona.



38.attēls. Autentiskās apbūves zonas un frontes

Avots: Izpēte „Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju ārpus Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas izpēte”, SIA „Arhitektoniskās izpētes grupa”, 2013.



39.attēls. Telpiskās ietekmes izpētes un priekšlikumu izstrādes teritorijas vēsturiskās apbūves izvērtējums
Sagatavoja: SIA „METRUM”, 2015.

Analizējot, ar Rīgas domes apstiprināto darba uzdevumu noteikto lokālpārveidojuma telpiskās ietekmes izpēti un priekšlikumu izstrādes teritoriju kontekstā ar lokālpārveidojuma teritorijas vēsturisko attīstību, radās nepieciešamība izpēti teritorijai faktiski pievienot arī Lāčplēša ielas pretējo pusi, apskatot apbūves kvartālus līdz Strūgu ielai. Savietojot šodienas kartogrāfisko materiālu ar Rīgas 1763.-1789.gada situācijas plānu uz 19.gs. beigų plāna pamatnes, iegūstam precīzu pamatojumu un skaidrojumu vēsturiski nozīmīgo pilsētībūvniecisko struktūru attīstībai lokālpārveidojuma teritorijas tiešā tuvumā, kas ir balstīta uz galveno vēsturisko ceļu, vides un dabas apstākļiem, kādi ir bijuši šajā teritorijā pirms dažiem gadsimtiem (skatīt 40.attēlu).



40.attēls. Rīgas savietoto plānu fragments – 1763.-1789.gada situācija uz 19.gs. beigų plāna pamatnes savietots ar 2014.gada zemes īpašumu struktūru un kultūrvēsturiski vērtīgo ēku izvērtējuma rezultātiem
Sagatavoja: SIA „METRUM” (2015), izmantojot vēsturisko karti „Rīga ārpus nocietinājumiem” (I.Bārtule, A.Siksna, 2009. Izdevniecība „Neputns”)

3.6. Sociālā infrastruktūra

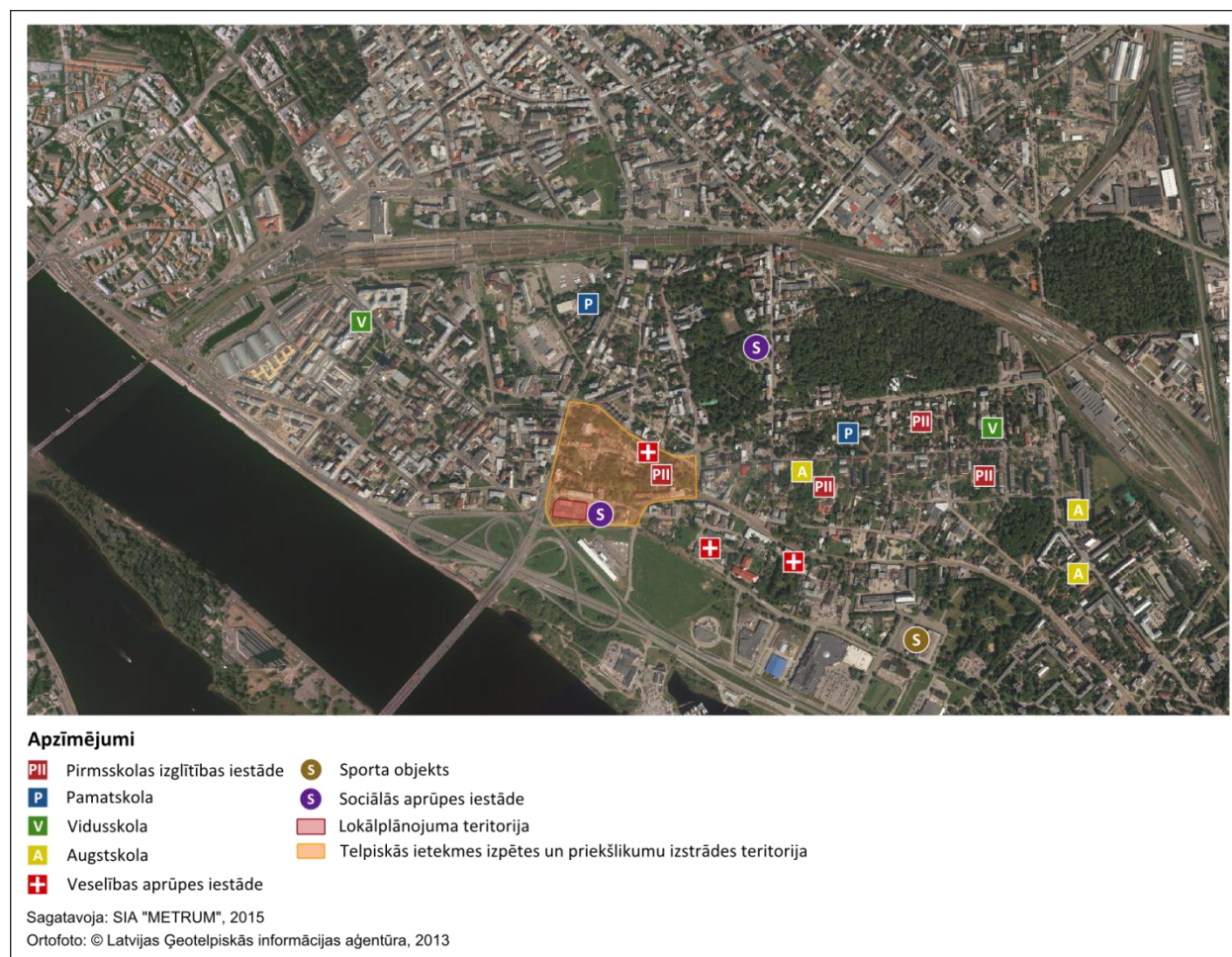
Sociālā infrastruktūra ir izglītības, zinātnes, ārstniecības, veselības aprūpes, rehabilitācijas, sociālās aprūpes (tai skaitā sociālās mājas) un pārvaldes iestādes, kā arī publiskie rekreācijas, kultūras un sporta objekti un to izkārtojums kādā teritorijā.

Pašreizējais pirmsskolas un vispārējo izglītības iestāžu nodrošinājums apkaimē vērtējams kā daļēji apmierinošs. Saskaņā ar Rīgas attīstības programmu 2014.-2020.gadam, Maskavas forštate ir noteikta kā apkaime, kur būtu nepieciešams uzlabot pirmsskolas un vidusskolas izglītības iestāžu pieejamību tuvākajos gados.

2015.gadā Maskavas forstatē darbojas septiņas pirmsskolas izglītības iestādes un septiņas vispārējās izglītības iestādes, kuru starpā ir izglītības iestādes ar latviešu, krievu, kā arī ar jauktu mācību valodu. Tāpat apkaimē atrodas vairākas augstākās izglītības un profesionālās izglītības iestādes – Latvijas Kultūras akadēmija, Ekonomikas un kultūras augstskola, Transporta un sakaru institūts u.c. Tuvākās lokālpārveidojuma teritorijai esošās izglītības iestādes skatīt 41.attēlā.

Maskavas forstatē ir pieejamas arī veselības aprūpes iestādes, kur tiek sniegti gan ambulatorie, diagnostiskie, zobārstniecības un ģimenes ārstu pakalpojumi. Lokālpārveidojuma tiešā tuvumā, blakus esošajā nekustamajā īpašumā (Bārdziņu ielā 2) atrodas Rīgas patversmes sieviešu nodaļa.

Nemot vērā, ka apkaimē ir pieejami dažāda veida sociālās infrastruktūras objekti, kā arī to, ka lokālpārplānojuma teritorija atrodas Rīgas centra tiešā tuvumā, secināms, ka nepieciešamo pakalpojumu pieejamība kopumā ir vērtējama kā laba.



41.attēls. Nozīmīgākie sociālās infrastruktūras objekti lokālpārplānojuma teritorijas tuvumā Maskavas forštates apkaimes daļā

3.7. Transporta infrastruktūra

(1) Ielas

Pateicoties Maskavas forštates apkaimes lineārajai formai, ko nosaka Z, ZA, A daļu aptverošais dzelzceļš, kā arī rietumu pusē plūstošā Daugava, arī galveno ielu struktūra ir izteikti lineāra un vērsta ZR-DA virzienā. Nemot vērā šos ierobežojošos elementus un ielu struktūru, Maskavas forštatei ir teicamas saiknes ar pilsētas centru un Rīgas DA apkaimēm, bet daudz vājākas saiknes ir ar kaimiņos esošajām apkaimēm otrpus dzelzceļam, jo dzelzceļa šķērsojuma vietu skaits ir nepietiekošs.²

Lokālpārplānojuma teritorija un tās apkārtnē, atbilstoši Rīgas ielu tīkla attīstības koncepcijai, atrodas centra lokā, t.i., pie Salu tilta, Krasta vairāklīmeņu ceļu mezgla un Lāčplēša ielas, kur norisinās viena no pilsētas galvenajām autotransporta tranzīta plūsmām. 2014.gadā ir uzsākta Salu tilta rekonstrukcija.

Saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumā iekļauto kartoshēmu „Transporta infrastruktūras attīstības shēma”, Lāčplēša iela, Salu tilts un Krasta iela ir C kategorijas ielas, Fīrša Sadovņikova iela, Maskavas iela (izņemot posmu no Īsās ielas līdz Strūgu ielai) un Mazā Krasta iela (tikai posmā no Īsās ielas līdz Strūgu ielai) ir D kategorijas ielas, bet pārējās ielas ir E kategorijas ielas.

Maskavas forštatē kopumā ir pietiekoši attīstīts vēsturiskais ielu tīkls, kas veidojies vai pārveidojies dažādos laika posmos un attiecīgi nodrošina efektīvas transporta saiknes apkaimes iekšienē.

² Apkaimju attīstības projekta apakšprojekts „Apkaimju ekonomiski – ģeogrāfiskais apraksts”, SIA „METRUM” 2008.

Lokālpārplānojuma teritorijai ir nodrošināta piekļūšana no Maskavas ielas, kas pie Lāčplēša ielas veido strupceļu ar apgrīšanās laukumu, kā arī Mazās Krasta un Bārddziņu ielas. Nokļūšana ar autotransportu līdz pilsētas centram iespējama pa sekojošiem maršrutiem un virzieniem – Mazo Krasta ielu un Maskavas ielu; pa Mazo Krasta ielu, Varšavas ielu un Krasta ielu; pa Maskavas ielu, Daugavpils ielu un Firsas Sadovņikova ielu. Teritorijai nav tieša pieslēguma pie blakus esošās Lāčplēša ielas, bet tā ir sasniedzama izmantojot citas ielas. Šobrīd teritorijai pieguļošajās ielās – Maskavas, Bārddziņu un Mazajā Krasta ielā ir vērojama neliela satiksmes intensitāte. Izbraukšana ir samērā ērta un ātra.

(2) Sabiedriskā transporta pieejamība

Maskavas foršate ir labi nodrošināta ar sabiedrisko transportu (izņemot teritoriju ap Krasta ielu) gan no transporta veidu, gan maršrutu, gan reisu skaita un pieturu izvietojuma veidošanu. Lokālpārplānojuma teritorija sasniedzama ar sabiedrisko transportu, kas kursē pa tuvumā esošajām ielām. Tuvākā trolejbusu un autobusu pieturvietā ir Pārdaugavas virzienā ar nosaukumu „Maskavas iela” (aptuveni 200 m attālumā, Lāčplēša ielas kvartālā starp Maskavas ielu un Dagdas ielu, nepieciešams šķērsot pazemes gājēju tuneli, kas savieno Maskavas ielu) un Mazo Krasta ielu, kur ir izbūvēta tramvaja līnija (tuvākā pieturvietā ir „Katoļu iela”, kas atrodas aptuveni 300 m attālumā). Teritorija atrodas salīdzinoši nelielā attālumā no centrālās stacijas, kur koncentrējas dažāda veida sabiedriskā transporta pieturvietas, līdz ar to ir nodrošināta pietiekami ātra un kvalitatīva nokļūšana uz/no lokālpārplānojuma teritorijas jebkurā pilsētas virzienā.

(3) Veloceliņu tīkls

Salīdzinoši ērta pārvietošanās pilsētas centra virzienā iespējama arī kājāmgājējiem vai velosipēdistiem, Pašreizējā situācijā lokālpārplānojuma un tās telpiskās ietekmes izpēti un priekšlikumu izstrādes teritorijā nav izveidots veloceliņu tīkls, līdz ar to velobraucēji pārvietojas pa brauktuvēn vai ietvēm. Atzīmējams, ka 2014.gadā ir veiktas izmaiņas atsevišķu pilsētas ielu satiksmes organizācijā, iezīmējot tajās velojoslas. Šobrīd šādas velojoslas ir iezīmētas Lāčplēša ielā (no Avotu ielas līdz Skolas ielai), Dzirnau ielā un Elizabetes ielā. Tuvākajos piecos gados ir plānots ieviest jaunas velojoslas arī citās maģistrālajās ielās, piemēram, Brīvības ielā, Stabu ielā, Bruņinieku ielā, Avotu ielā, Lazdonas ielā, Kalnu ielā, Ludzas ielā, Strūgu ielā un Turgeņeva ielā. Lokālpārplānojuma teritorijas tuvumā atrodas arī veloceliņš maršrutā „Centrs-Dārziņi”, kas izvietots gar Daugavas krastu un savieno Centru, Ķengaragu, Rumbulu un Dārziņus (šobrīd gan nav izbūvēti visi veloceliņa posmi).

Saskaņā ar Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma Satiksmes infrastruktūras attīstības plānu un Rīgas teritorijas plānojumu, lokālpārplānojuma teritorijā un tās tiešā tuvumā ir plānots perspektīvais savienojošais veloceliņš gar Lāčplēša ielu, bet maģistrālie veloceliņi gar Krasta ielu un pa Salu tiltu.

3.8. Inženiertehniskā apgāde un aizsargjoslas

(1) Inženiertehniskie tīkli un objekti

Lokālpārplānojuma teritorijas kvartāla ielās ir izbūvēti šādi maģistrālie ūdensvadi un notekūdeņu kanalizācijas cauruļvadi :

- Maskavas ielā divi DN 400mm ielas ūdensvadi ar pievadiem un pilsētas sadzīves notekūdeņu kanalizācijas DN 375 mm cauruļvads ar izvadiem;
- Bārddziņu ielā DN 200 mm ielas ūdensvads ar pievadiem;
- Mazā Krastā ielā sadzīves notekūdeņu kanalizācijas DN 400 mm cauruļvads ar izvadiem.

Kvartāla teritorijas robežās atrodas esoši gāzes pievadi ar spiedienu līdz 0.4 MPa.

Teritorijas apbūve ir nodrošināta ar šādām inženiertehniskās apgādes jaudām ražošanas vajadzībām:

- Transformatoru apakšstacijas (TP 1366) kopējā jauda – 1200 KW;
- Izmantotā gāzes apgādes jauda 1996.gadā – 663'000 m³/gadā;
- Izmantotās ūdens apgādes un kanalizācijas jaudas 1996.gadā – 50'779 m³/gadā.

Lokālpārplānojuma un tās telpiskās ietekmes izpētes un priekšlikumu izstrādes teritorijā nav 110kV un 330kV elektrolīniju. Starp Mazo Krasta ielu un ēku Krasta ielā 34 atrodas SIA „RĪGAS SILTUMS” maģistrālie siltuma tīkla 2Dn600 mm ūdensvadi.

Esošo inženiertehnisko tīklu un objektu izvietojumu skatīt 42.-47.attēlā.

(2) Aizsargjoslas un citi aprobežojumi

Lokālpārplānojuma teritoriju būtiski neapgrūtina aizsargjoslas, vien nelielu teritorijas daļu skar **eksploatācijas aizsargjoslas**:

- Aizsargjoslas gar ielām, autoceliem un dzelzceļiem – lokālpārplānojuma teritorijā noteikta Maskavas ielas, Lāčplēša ielas, Bārdziņu ielas un Mazās Krasta ielas esošā ielas sarkanā līnija, saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumu.
- Aizsargjoslas gar elektrisko tīklu kabeļu līnijām lokālpārplānojuma teritorijā noteiktas kabeļa līnijas katrā pusē, 1 metra attālumā no kabeļu līnijas ass.

Saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojuma 17.pielikumu „Galvenās aizsargjoslas un citi zemes gabalu izmantošanas aprobežojumi”, lokālpārplānojuma teritorija atrodas apbūves aizsardzības teritorijā – pilsētībūvnieciskajā ansablī „Maskavas forštate”, kas ir noteikta arī kā iedibinātas perimetrālās apbūves teritorija.

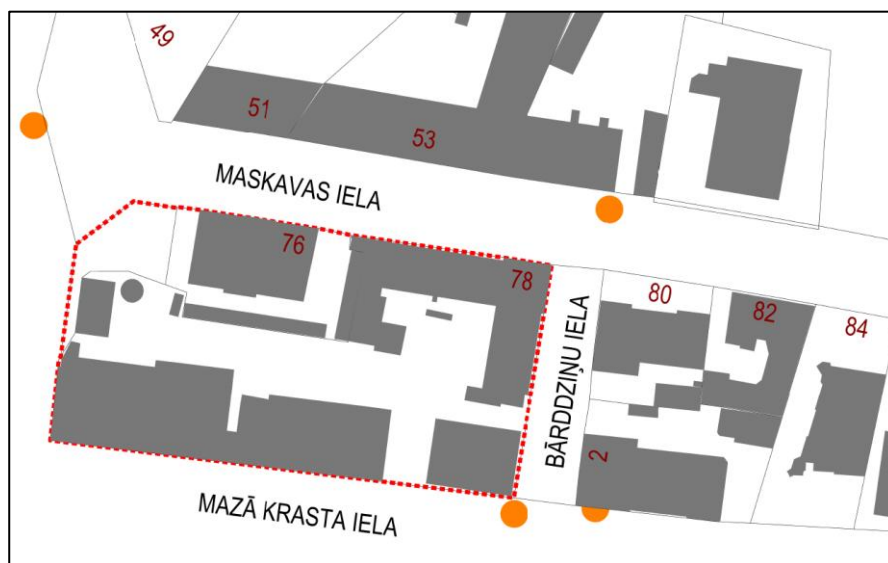
Esošās aizsargjoslas un citi aprobežojumi, atbilstoši Rīgas teritorijas plānojumam, attēloti lokālpārplānojuma grafiskās daļas kartē „Teritorijas pašreizējās izmantošanas karte”.

Lokālpārplānojuma teritorija neatrodas, taču robežojas ar aizsargjoslu (aizsardzības zonu) ap kultūras pieminekļiem, kas ir UNESCO Pasaules mantojuma sarakstā iekļautā Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zona.

(3) Ģeodēziskā tīkla punkti

Saskaņā ar Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras 07.10.2014. sniegto informāciju lokālpārplānojuma teritorijā neatrodas nevienš valsts ģeodēziskā tīkla punkts.

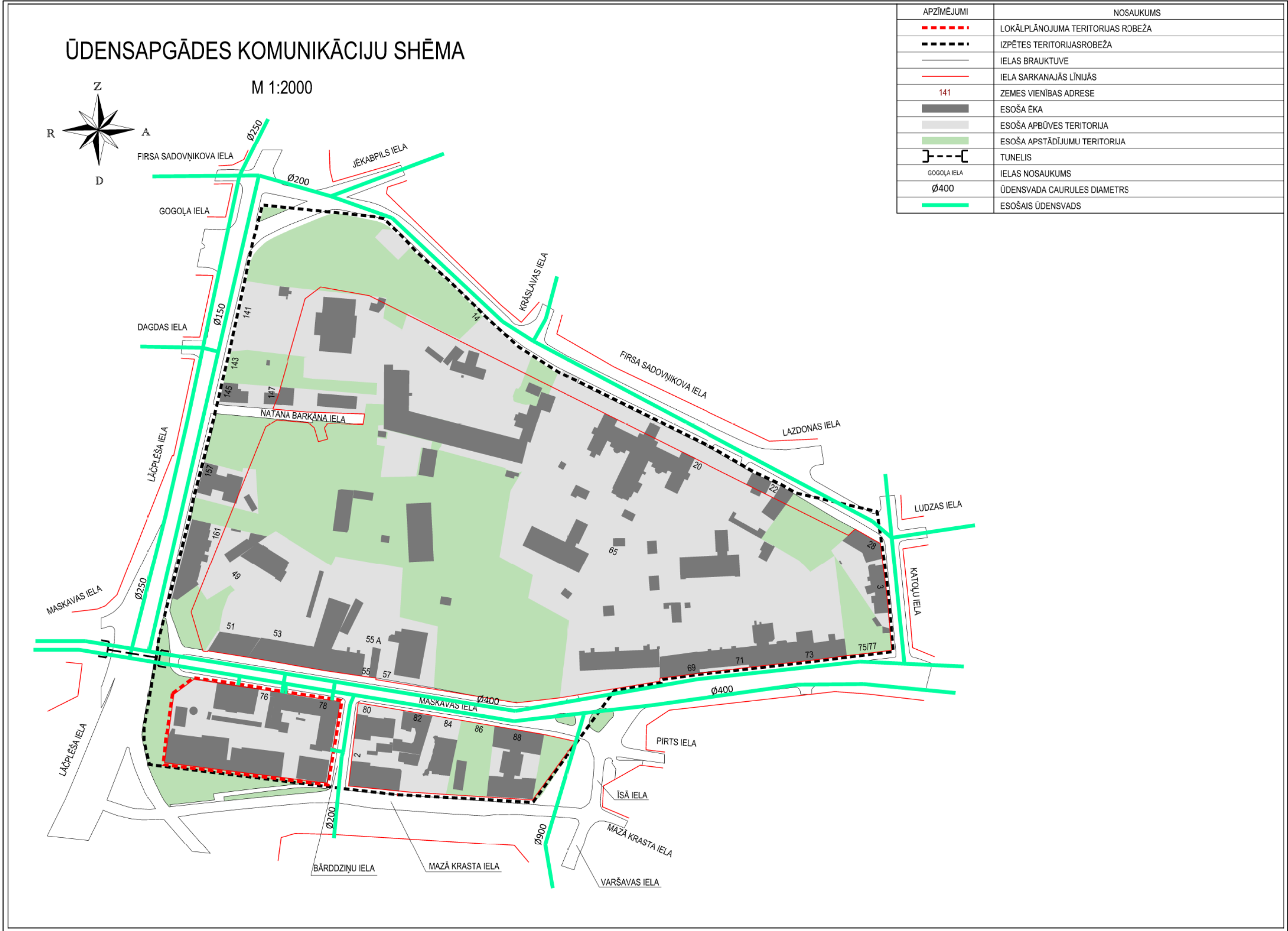
Saskaņā ar Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Ģeomātikas pārvaldes 07.10.2015. sniegto informāciju, lokālpārplānojuma teritorijā atrodas četri vietējā ģeodēziskā tīkla punkti. Taču, izvērtējot elektroniski sniegto informāciju par vietējā ģeodēziskā tīkla punktu atrašanās vietām, tika konstatēts, ka minētie četri punkti atrodas ārpus noteiktās lokālpārplānojuma teritorijas – ielu sarkano līniju robežās.



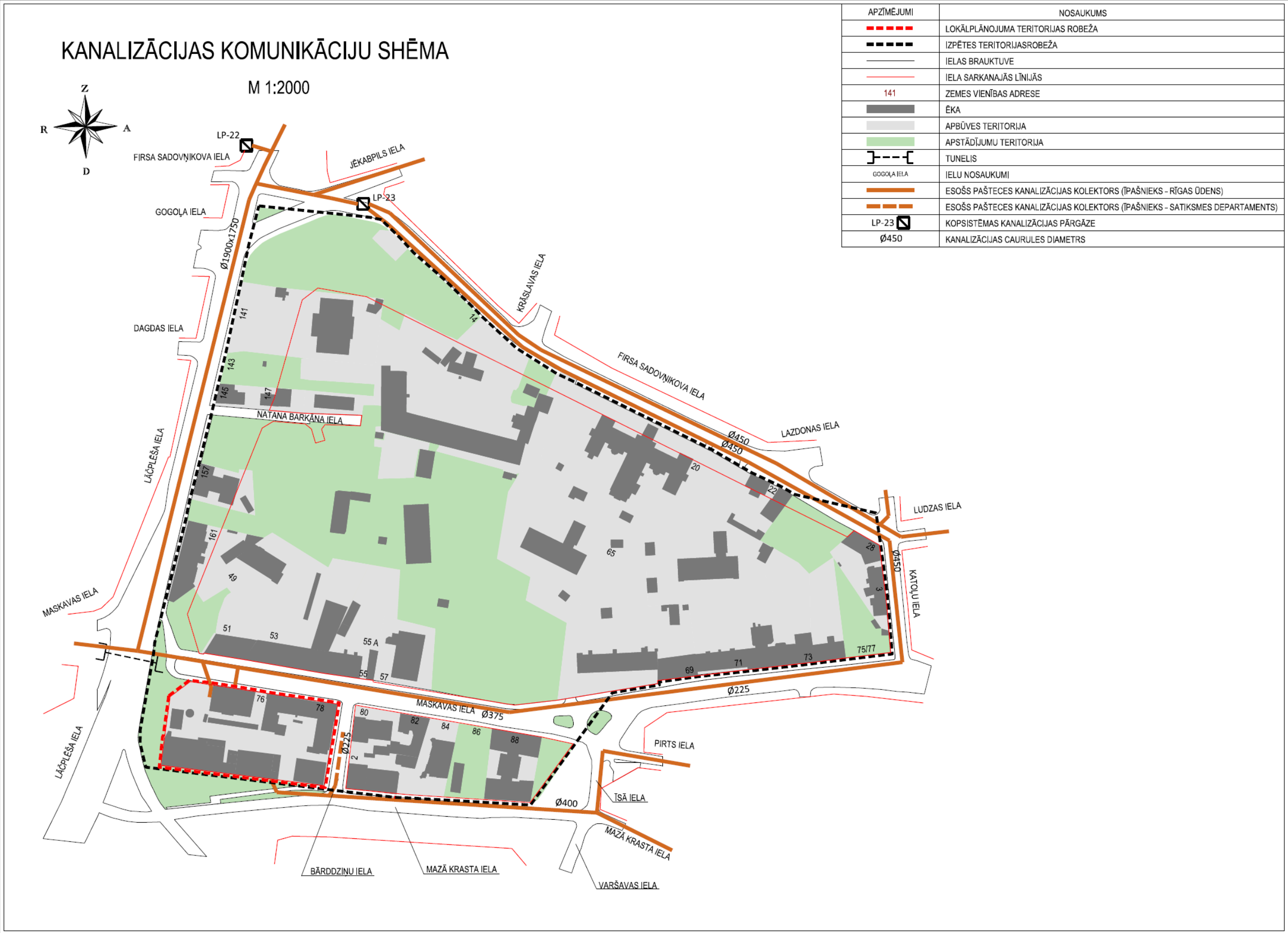
VIETĒJAS NOZĪMES ĢEODĒZISKAIS PUNKTS



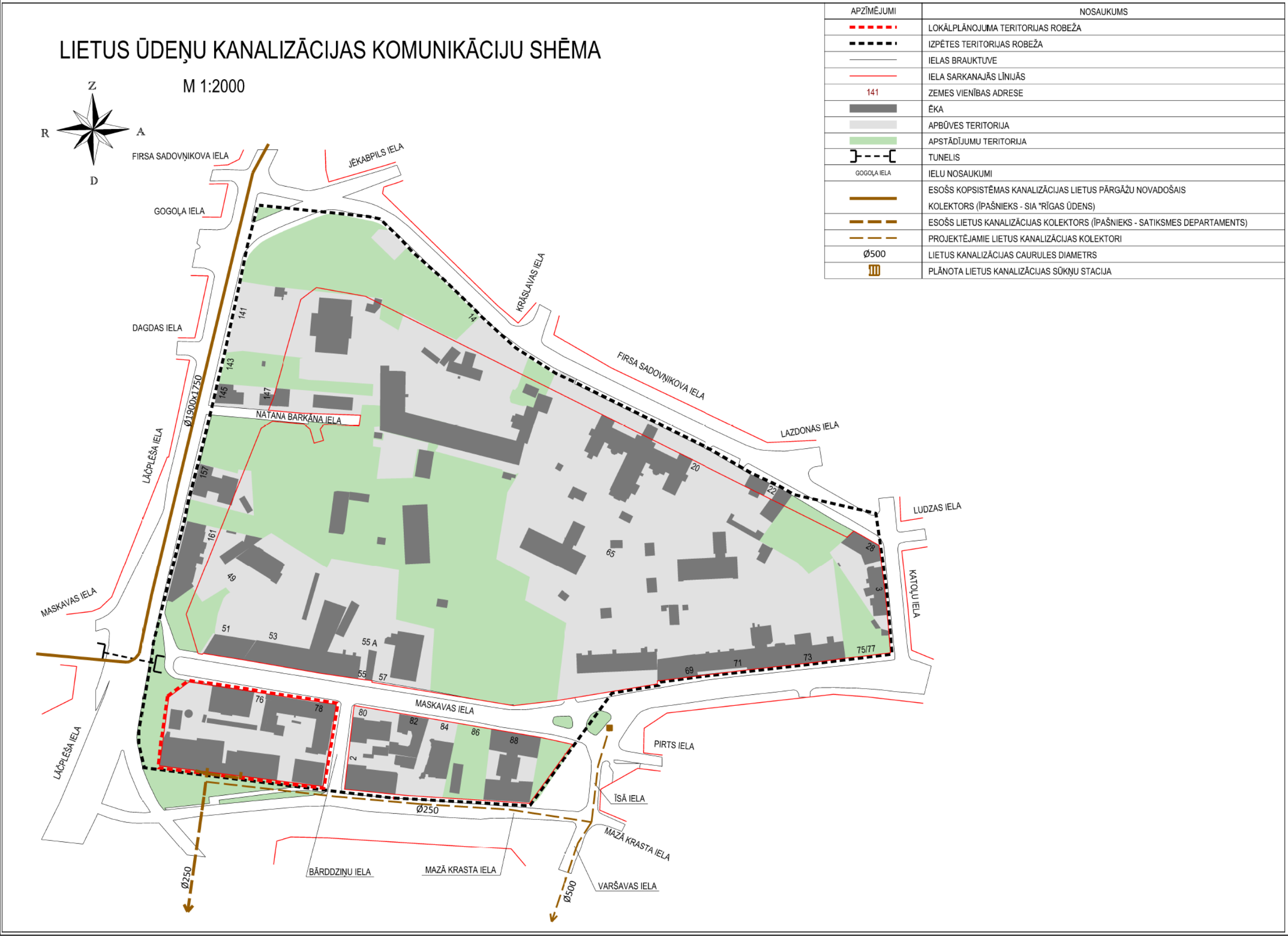
LOKĀLPĀRPLĀNOJUMA ROBEŽA

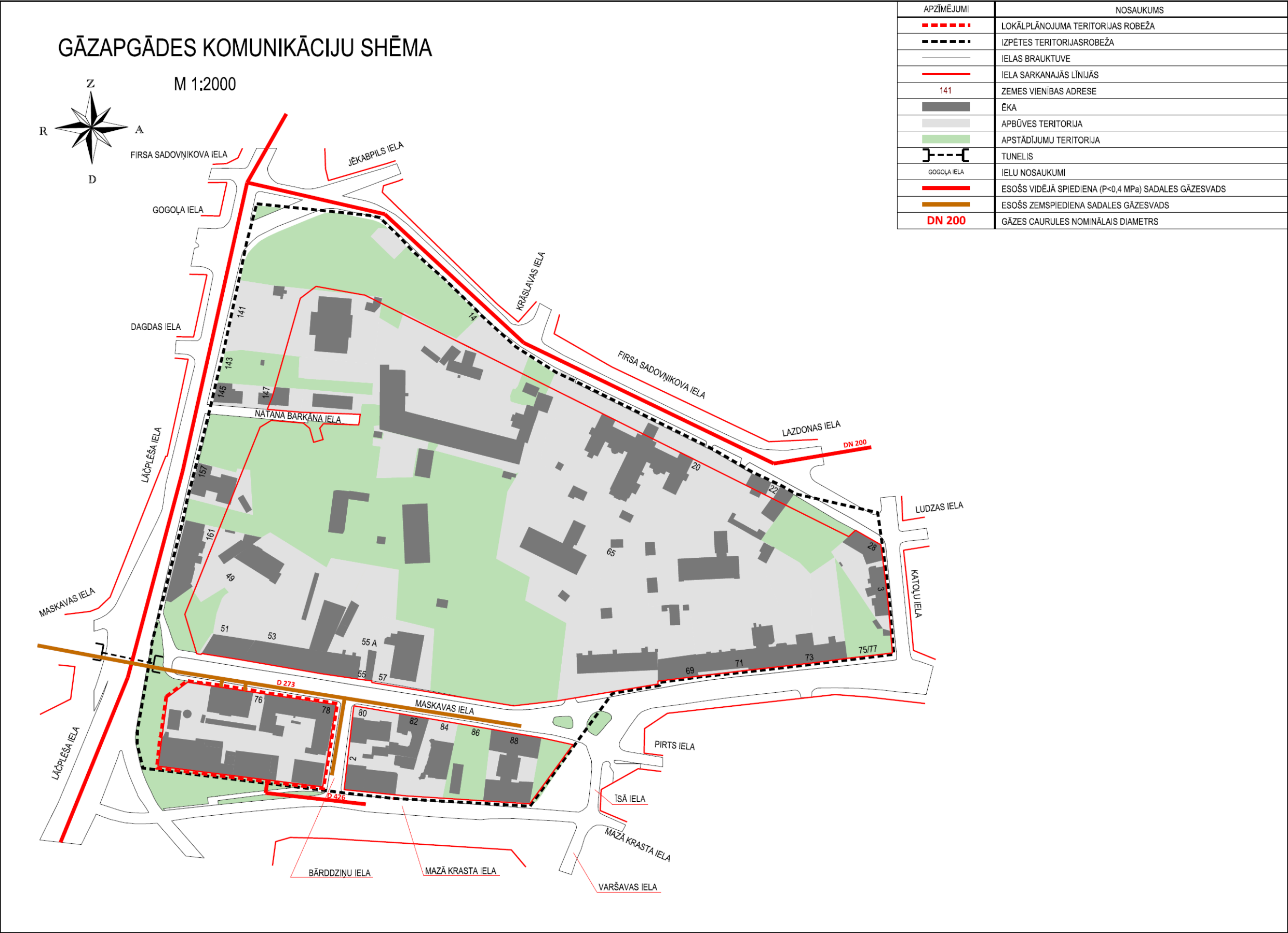


42.attēls. Ūdensapgādes komunikāciju shēma
Sagatavoja: SIA „METRUM”, 2015.

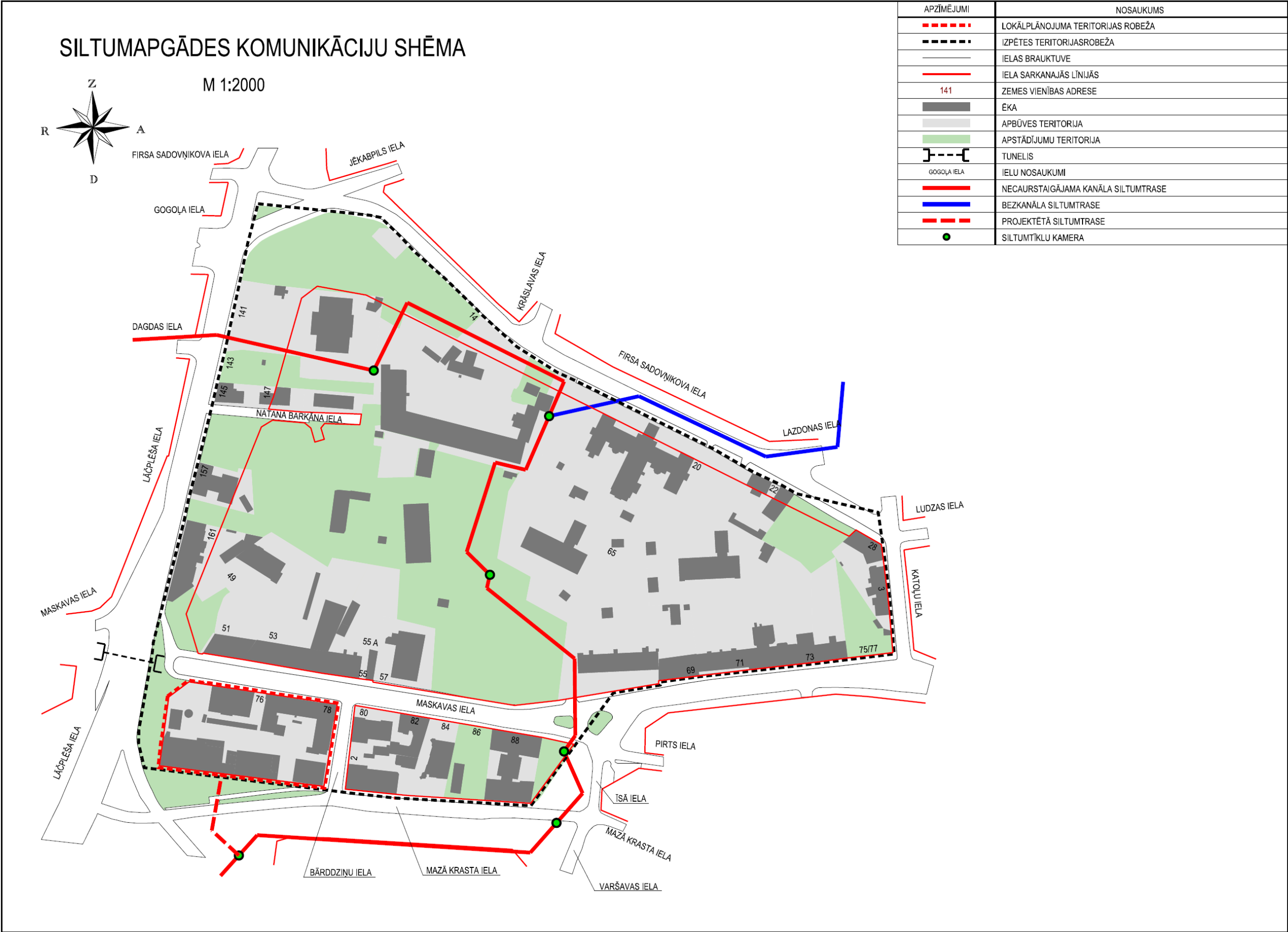


43.attēls. Kanalizācijas komunikāciju shēma
Sagatavoja: SIA „METRUM”, 2015.

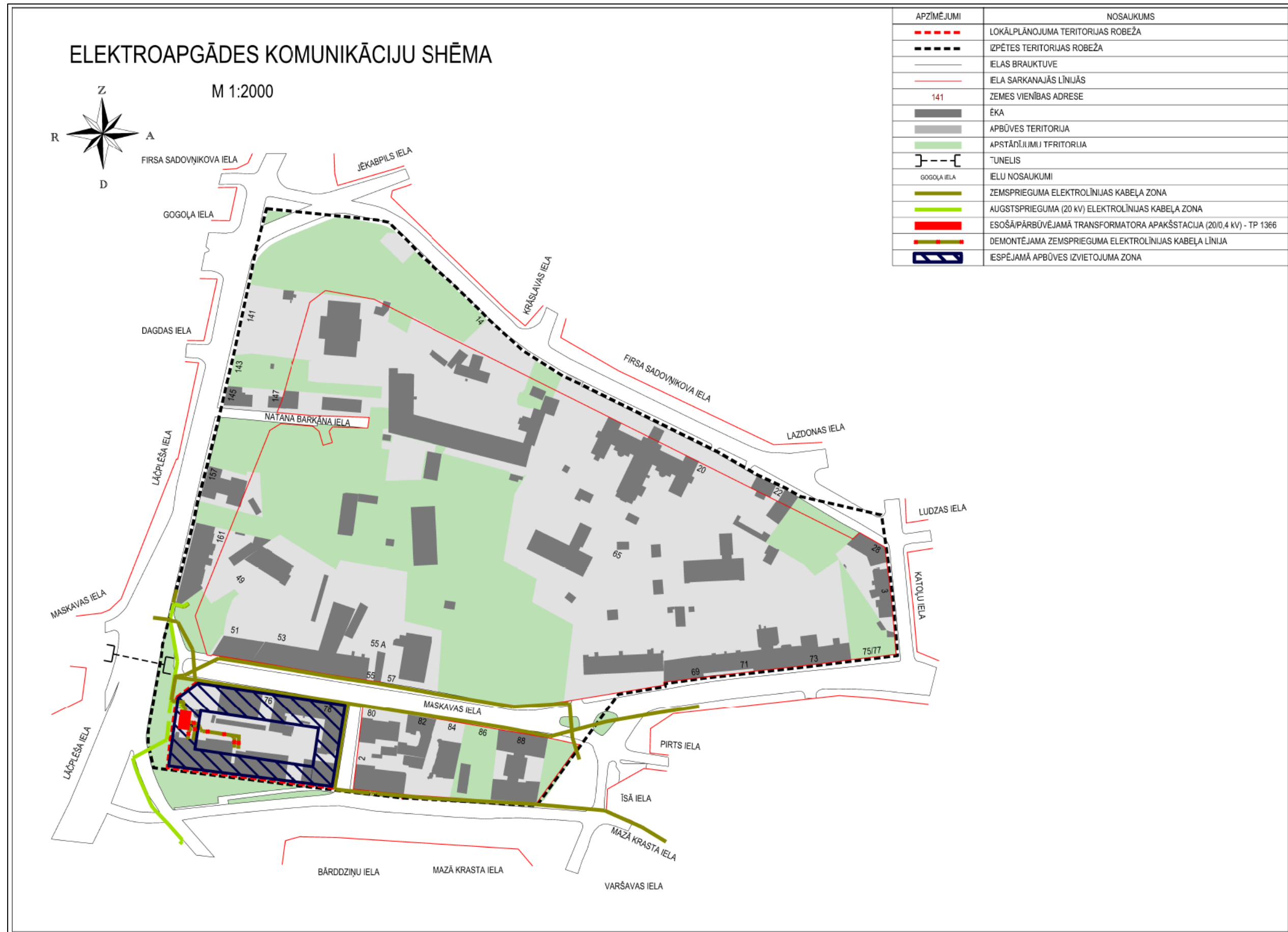




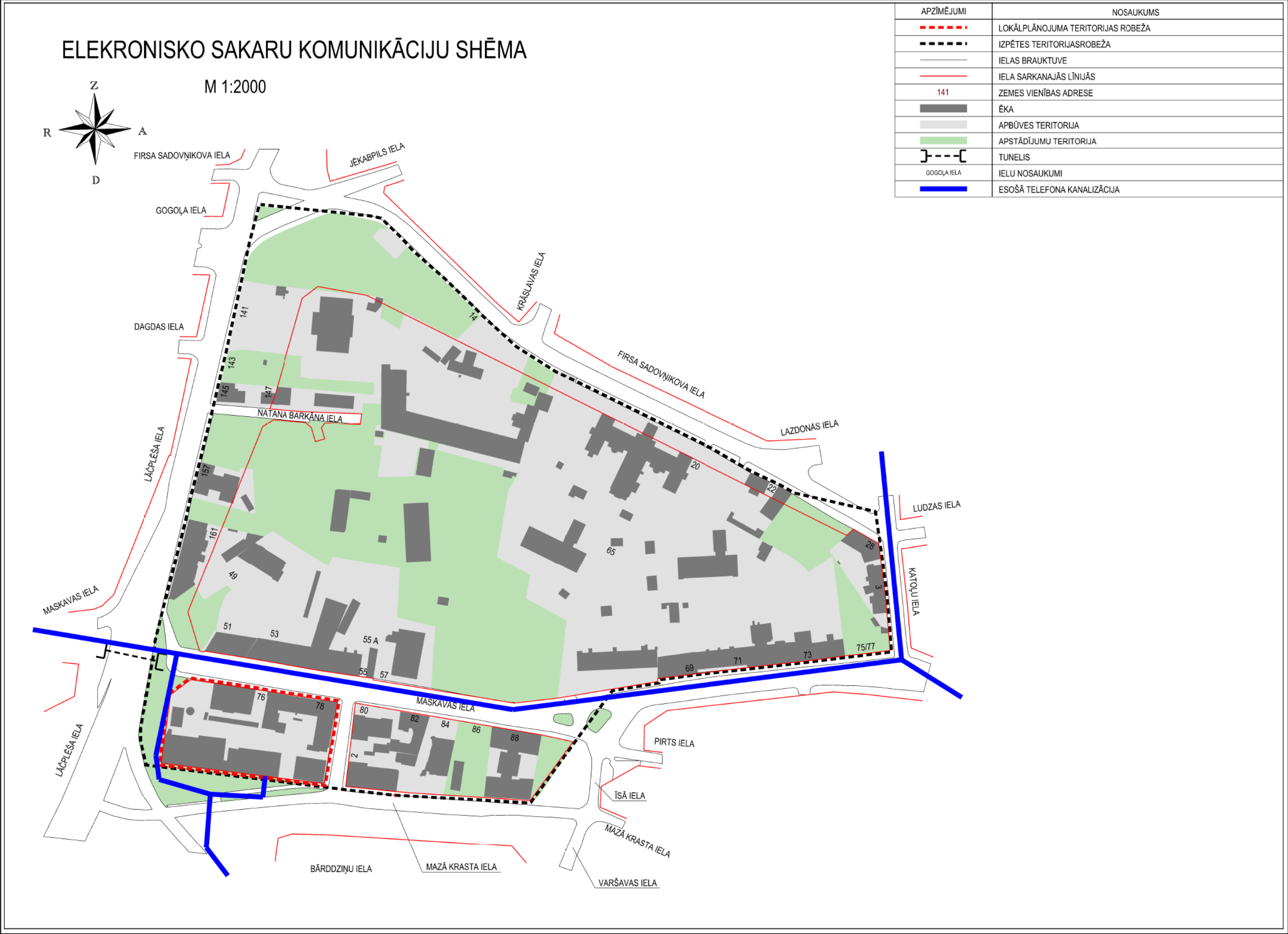
45.attēls. Gāzapgādes komunikāciju shēma
Sagatavoja: SIA „METRUM”, 2015.



46.attēls. Siltumapgādes komunikāciju shēma
Sagatavoja: SIA „METRUM”, 2015.



47.attēls. Elektroapgādes komunikāciju shēma
Sagatavoja: SIA „METRUM”, 2015.



48.attēls. Elektronisko sakaru komunikāciju shēma
Sagatavoja: SIA „METRUM”, 2015.

3.9. Teritorijas izmantošanas un attīstības riski

(1) Degradētās un potenciāli piesārņotās teritorijas

Degradētās teritorijas ir pamestas, nelietderīgi vai nepietiekami izmantotas vai brīvas zemes vietas (teritorijas) pilsētu apdzīvotajās daļās, kuras var ietekmēt vai neietekmēt vidi un kuru atgriešanai lietderīgā izmantošanā ir nepieciešama iejaukšanās.

Degradētām teritorijām, īpaši, ja tās ir koncentrētas noteiktā pilsētas daļā, var būt negatīva kumulatīva ietekme uz apkārtni, kaitējums gan vietai (teritorijai), gan vietējai sabiedrībai. Nosakot degradētās teritorijas tiek pielietoti vairāki savstarpēji saistīti kritēriji. Vienīgais atsevišķais kritērijs, kas viennozīmīgi liecina par teritorijas degradāciju, ir teritorijas piesārņojums.

Saskaņā ar VSIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistru, lokālpārplānojuma teritorijā vai tās tuvumā neatrodas piesārņotas vai potenciāli piesārņotas teritorijas.

Nozīmīgākās citas degradēto teritoriju noteikšanas pamata pazīmes saistītas ar to radīto vizuālo piesārņojumu (kas parasti liecina arī par būvju tehnisko stāvokli un teritorijas ietekmi uz apkārtni) un teritorijas izmantošanas efektivitāti. Degradēto teritoriju noteikšanā tiek pielietoti arī papildus kritēriji, kas sniedz paplašinātu priekšstatu par attiecīgo teritoriju, tās attīstības iespējām un ierobežojumiem.

Lokālpārplānojuma teritorijā ir konstatēti divi degradēto teritoriju veidi:

- 1) pamestas ražošanas kompleksa būves un ēkas;
- 2) neapdzīvota dzīvojamā ēka, kas ir arī sliktā tehniskā stāvoklī.

Nemot vērā iepriekš minēto, pašreizējā situācijā lokālpārplānojuma teritorija uzskatāma par pamestu, neefektīvi izmantotu un degradētu teritoriju. Viens no lokālpārplānojuma izstrādes un teritorijas attīstības mērķiem ir veikt šīs degradētās teritorijas revitalizāciju.

(2) Vides troksnis

Troksnis ir gaisa vidē nevēlams, traucējošs skaņu kopums, kas no daudziem vides dabiskajiem un antropogēnajiem faktoriem ir uzskatāma par vienu būtiskākajām ietekmēm uz cilvēka veselību (rada ne tikai diskomfortu, bet arī ietekmē dzirdi un traucē akustisko saziņu). Trokšņa avota radītā vides trokšņa izplatība vidē ir atkarīga no dažādiem aspektiem – trokšņa veida, attāluma, barjerām u.tml. Troksnis ir saistīts ar daudzām cilvēka aktivitātēm, taču vislielākā ietekme ir transporta satiksmei.

Aizsardzību pret vides trokšņa iedarbību reglamentē Eiropas Parlamenta un Padomes 25.06.2002. Direktīva 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību. Direktīvā noteikta kārtība, kādā Eiropas Savienības dalībvalstis novērtē vides (āra) troksni, izstrādā vides trokšņa stratēģiskās kartes un uz to pamata izstrādā trokšņa samazināšanas rīcības plānus aglomerācijās.

Pašlaik jautājumus, kas saistīti ar trokšņa novērtēšanu un rīcībām trokšņa samazināšanai, regulē Ministru kabineta 07.01.2014. noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” (turpmāk tekstā – MK 07.01.2014. noteikumi Nr.16). Minētie noteikumi nosaka, ka trokšņu kartes un rīcības plānu trokšņu samazināšanai jāizstrādā aglomerācijai – administratīvajai teritorijai ar iedzīvotāju skaitu vairāk nekā 100 000.

Rīgas pilsētas aglomerācijai trokšņu stratēģiskā karte izstrādāta 2006.gadā (ar korekcijām 2008.gadā), atbilstoši tolaik spēkā esošajiem Ministru kabineta 13.07.2004. noteikumiem Nr.597 „Vides trokšņa novērtēšanas kārtība” prasībām (izstrādātājs: SIA „Estonian, Latvian&Lithuanian Environment”). Trokšņu stratēģiskā kartē ir attēlota trokšņa piesārņojuma izkliede un novērtēts troksnim pakļauto cilvēku skaits.

Līdz ar jaunā normatīvā regulējuma stāšanos spēkā, Rīgas dome 08.07.2014. apstiprināja jaunu „Rīcības plānu vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā” ar pasākumiem laikposmam no 2014. līdz 2019.gadam. Rīcības plānā iekļauto pasākumu mērķis ir novērst vai samazināt vides trokšņa radītās kaitīgās sekas uz iedzīvotāju veselību un diskomfortu, kā arī nodrošināt rīcības plānu trokšņa samazināšanai izstrādi.

Trokšņu stratēģiskās kartes izstrādes ietvaros veiktās esošās vides trokšņa situācijas analīzes rezultāti liecina par to, ka Rīgas centrālajā daļā kopumā ir novērojami trokšņa līmeņa pārsniegumi, jo īpaši maģistrālo ielu kvartālos. 2010.gadā kā galvenie vides trokšņa avoti tika noteikta dzelzceļa, tramvaju, autotransporta un gaisakuģu satiksme, kā arī rūpniecības objekti (tie uzņēmumi, kuriem izsniegtas atļautas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai).

Turpmākajās rindkopās sniegts lokālpārplānojuma teritorijas trokšņa novērtējums, kas veikts, izmantojot Rīgas aglomerācijas trokšņu stratēģiskās kartēšanas grafiskos materiālus, kā arī balstoties uz MK 07.01.2014. noteikumos Nr.16 noteiktajiem trokšņa robežlielumiem.

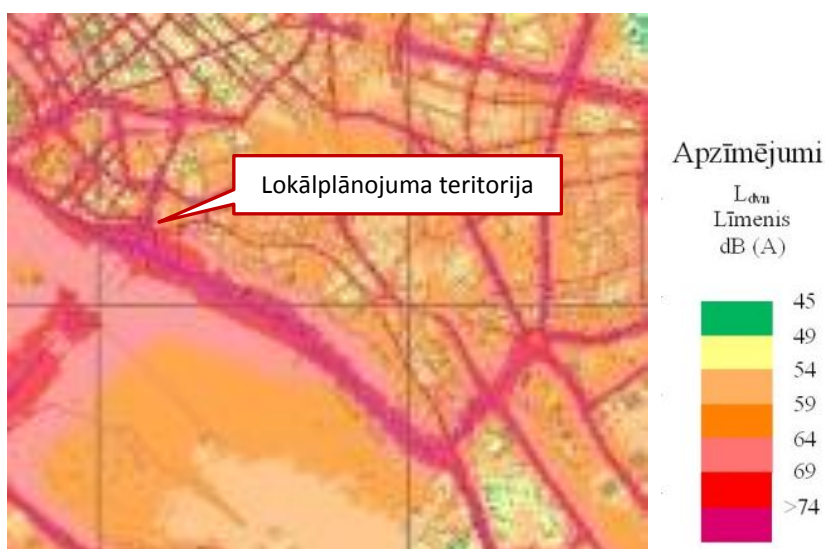
Saskaņā ar MK 07.01.2014. noteikumiem Nr.16, aizsargjoslās gar autoceļiem un tām teritorijas daļām, kas atrodas tuvāk par 30 m no stacionāriem trokšņa avotiem, minētie trokšņa robežlielumi uzskatāmi par mērķlielumiem.

3.tabula. MK 07.01.2014. noteikumos Nr.16 noteiktie trokšņa robežlielumi

Nr. p.k.	Teritorijas lietošanas funkcija	Trokšņa robežlielumi (dB(A))		
		Ldiena	Lvakars	Lnakts
1.	Individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorija	55	50	45
2.	Daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorija	60	55	50
3.	Publiskās apbūves teritorija (sabiedrisko un pārvaldes objektu teritorija, tai skaitā kultūras iestāžu, izglītības un zinātnes iestāžu, valsts un pašvaldību pārvaldes iestāžu un viesnīcu teritorija) (ar dzīvojamo apbūvi)	60	55	55
4.	Jauktas apbūves teritorija, tai skaitā tirdzniecības un pakalpojumu būvju teritorija (ar dzīvojamo apbūvi)	65	60	55
5.	Klusie rajoni apdzīvotās vietās	50	45	40

Lokālpārplānojuma teritorija, atbilstoši spēkā esošajam Rīgas teritorijas plānojumam, atrodas funkcionālajā zonējumā „Jaukta apbūve ar dzīvojamo funkciju” (J), kur teritorijas galvenā izmantošana ir daudzdzīvokļu māju, komerciāla rakstura objektu un tirdzniecības un pakalpojumu objektu būvniecība. Savukārt lokālpārplānojuma risinājums paredz teritorijas funkcionālā zonējuma grozīšanu uz „Jauktas centra apbūves teritorija (JC)”. Saskaņā ar iepriekš minētajos noteikumos noteikto klasifikāciju, lokālpārplānojuma teritorija pēc teritorijas lietošanas funkcijas atbilst ceturtajai klasei – jauktas apbūves teritorijai.

Vērtējot Rīgas aglomerācijas trokšņu stratēģiskās kartēšanas rezultātus, secināms, ka kopējo trokšņu avotu radītās diennakts trokšņa rādītāja vērtības lokālpārplānojuma teritorijā ir robežās no 59-64 dB(A), tādējādi nedaudz tiek pārsniegti L_{vakars} MK 07.01.2014. noteikumos Nr.16 noteiktie trokšņa robežlielumi (jāatzīmē, ka, pieņemot jaunus Ministru kabineta noteikumus, ir palielināti vides trokšņa robežlielumi, kā rezultātā iepriekš attēlotajās trokšņa līmeņa pārsnieguma kartēs netiek atspoguļotas pareizās pārsnieguma vērtības).



49.attēls. Autotransporta kustības radītās diennakts trokšņa rādītāja vērtības Rīgas aglomerācijas teritorijā

Avots: Rīgas aglomerācijas trokšņu kartes, SIA „Estonian, Latvian&Lithuanian Environment”, 2008.

Lai arī teritorijā esošais trokšņa līmenis būtiski nepārsniedz pieļaujamos robežlielums, taču tā atrodas tiešā tuvumā vai robežojas ar transporta maģistrālēm, kur ir augsti autotransporta kustības trokšņa rādītāji. Lokālpārveidojuma teritorijas A daļa atrodas tiešā Lāčplēša ielas un Salu tilta satiksmes mezgla tuvumā (blakus Salu tilta nobrauktuvei starp Mazo Krasta ielu un Maskavas ielu), kur tiek būtiski pārsniegts noteiktais robežlielums – 69 dB(A). Lokālpārveidojuma risinājumi neparedz jaunu dzīvojamo ēku vai telpu izvietojumu paaugstināta vides trokšņa teritorijā gar Lāčplēša ielu un Salu tilta uzbrauktuvi.

Par nozīmīgu trokšņa avotu uzskatāms arī sliežu transports. Pa lokālpārveidojuma teritorijas D daļā esošo Mazo Krasta ielu kursē tramvajs, kura kustības radītie trokšņu rādītāji $L_{diēna}$ un L_{vakars} nepārsniedz 49-54 dB(A), bet L_{nakts} – 45dB(A), tādējādi nepārsniedzot plānotās apbūves noteiktos robežlielumus.

Kopumā lokālpārveidojuma teritorijā tiek prognozēti līdz 15 dB(A) dienā pieļaujamo robežlielumu pārsniegumi, bet līdz 20 dB(A) – L_{vakars} un L_{nakts} pieļaujamo robežlielumu pārsniegumi, savukārt teritorijā, kas robežojas ar Maskavas un Bārdziņu ielām pieļaujamo robežlielumu pārsniegumi tiek prognozēti 5 līdz 10 dB(A) robežās.

Nākotnē transporta plūsma varētu palielināties pa Maskavas ielu, gadījumā ja tiek atvērta tieša transporta kustība centra virzienā, izveidojot regulējamu krustojumu ar Lāčplēša ielu.

Lai novērstu un samazinātu vides troksni un saglabātu esošo stāvokli teritorijās, kurās vides trokšņa rādītāji atbilst likumdošanā noteiktajām prasībām, Rīgas aglomerācijā ir izdalīta 21 akustiskā diskomforta zona jeb teritorija, kur konstatēti trokšņa robežlielumu pārsniegumi, kā arī 24 pašvaldības (municipālas) nozīmes akustiskās diskomforta zonas, kurās tiek plānoti trokšņa samazināšanas pasākumi. Daļa Maskavas forštates, t.sk. lokālpārveidojuma un tā izpētes teritorija, ietilpst akustiskajā diskomforta (II prioritātes) zonā, taču, atbilstoši apstiprinātajam rīcības plānam, neietilpst to prioritāro teritoriju kategorijā, kur tuvākajos gados tiek plānoti pasākumi vides trokšņa samazināšanai. Par vienu no trokšņa samazināšanas pasākumiem (atbilstoši 2009.gada „Rīcības plānam vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā”) var uzskatīt automašīnu skaita samazināšanu. Par vienu no veiktajām aktivitātēm šī pasākuma īstenošanai varētu uzskatīt Dienvidu tilta būvniecību (nodots ekspluatācijā 2008.gadā), tādējādi veicinot autotransporta kustības novirzīšanu no Salu tilta.

Paaugstināts trokšņa līmenis ir būtisks vides aspekts, kas jāņem vērā, tomēr, pat plānojot un realizējot konkrētus prettrokšņu pasākumus tā mazināšanai, pastāv varbūtība, ka nav iespējams nodrošināt vides trokšņa līmeņa atbilstību MK 07.01.2014. noteikumos Nr.16 noteiktajiem robežlielumiem, tāpēc, neparedzot papildus pasākumus, projektējot jaunas dzīvojamās vai publiskās ēkas, vēlams ņemt vērā vairākas rekomendācijas:

- projektējot dzīvojamās ēkas, rekomendējams izmantot informāciju par trokšņa līmeni iespējami sliktākā scenārija gadījumā;

- projektējot dzīvojamās ēkas, to iekštelpās jānodrošina trokšņa robežlielumi, kas noteikti MK 07.01.2014. noteikumu Nr.16 4.pielikumā. Lai nodrošinātu iekštelpu trokšņa līmeņa atbilstību robežlielumiem, ēkas ārsienām jānodrošina nepieciešamais trokšņa līmeņa samazinājums;
- projektējot ēkas, kas izvietotas tuvu trokšņa avotiem, iekštelpu izvietojumu rekomendējams plānot tā, lai guļamtelpu logi būtu izvietoti fasādē, kas vērsta prom no trokšņa avota;
- ēkās, kurām nepieciešamais skaņas samazinājuma līmenis pārsniedz 20 dB, pret trokšņa avotu vērstās telpas vēlams aprīkot ar iekšējās ventilācijas sistēmām, tādējādi samazinot nepieciešamību atvērt logus telpu vēdināšanas nolūkos;
- ēku pagalmos un publiskajās zonās rekomendējams pēc iespējas vairāk veidot kokaugu joslas un izvietot atsevišķi stāvošus kokus, tādējādi radot dabiskas troksni absorbējošas barjeras un mazinot trokšņa izplatību teritorijā.

Tāpat ir iespējams samazināt ietekmi uz iedzīvotājiem – ēku iekštelpās nodrošinot trokšņa līmeņa atbilstību iekštelpām piemērojamiem trokšņa robežlielumiem.

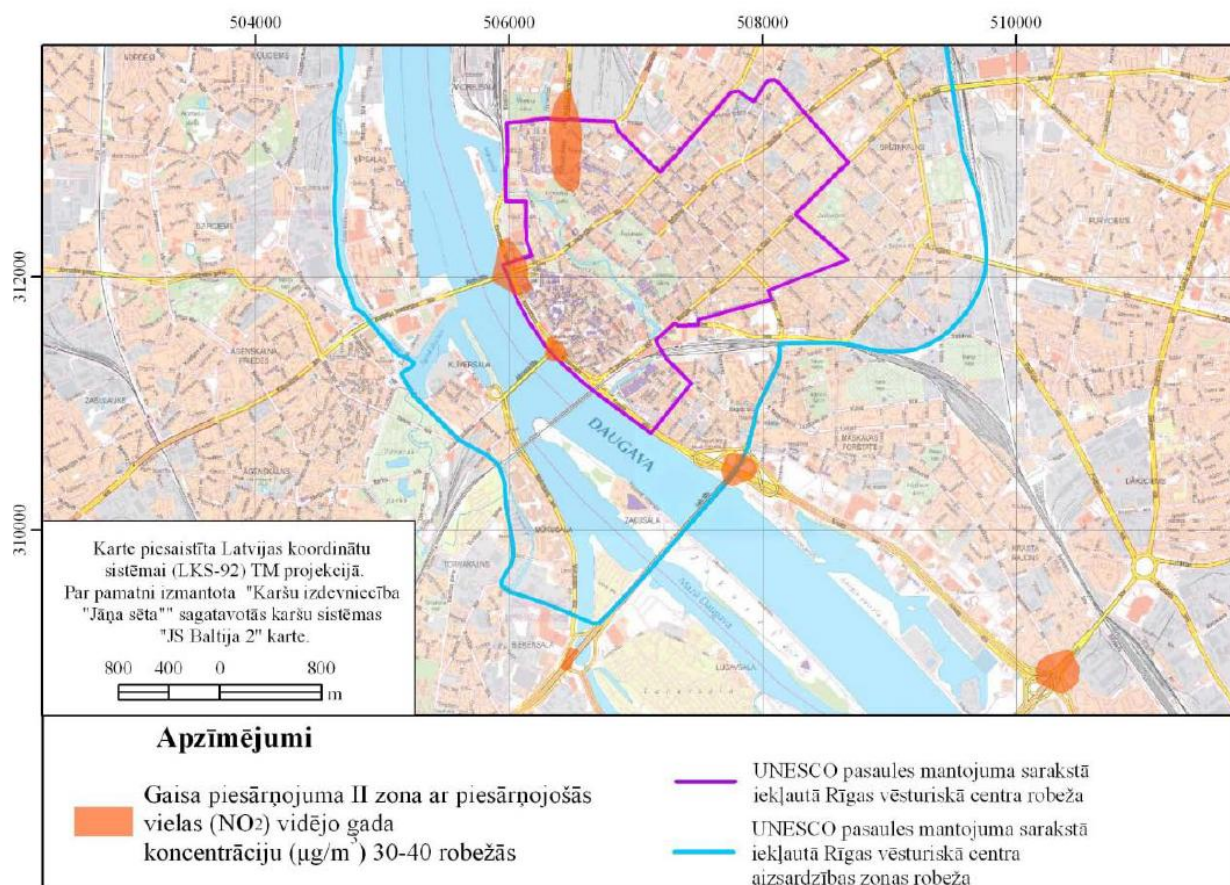
(3) Gaisa piesārņojums

Labā gaisa kvalitāte ir viens no būtiskākajiem priekšnoteikumiem ilgtspējīgai teritorijas attīstībai un iedzīvotāju labklājībai. Lai nodrošinātu gaisa kvalitāti cilvēka veselības un ekosistēmas aizsardzībai, tiek noteikti gaisa kvalitātes normatīvi, kas paredz pieļaujamo gaisa piesārņojuma līmeni. 03.11.2009. ir pieņemti MK noteikumi Nr.1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti”, kas nosaka gaisu piesārņojošo vielu pieļaujamo līmeni vidē 12 gaisu piesārņojošām vielām, kā arī noteikti pasākumi, kas veicami, ja kādā teritorijā novērojams paaugstināts gaisa piesārņojuma līmenis.

Gaisa kvalitāte Latvijā kopumā ir labā stāvoklī, taču pārsniegumi ir konstatēti slāpekļa dioksīda (NO₂), daļiņu PM₁₀ un benzolam Rīgā. Autotransports ir galvenais gaisa piesārņotājs Rīgā. Kopējais piesārņojošo vielu daudzums, ko emitē autotransports, ir ievērojami lielāks nekā stacionāro piesārņotāju radītais.

Lokālpārplānojuma teritorija neietilpst teritorijā, kur ir vērojams būtisks gaisa kvalitātes normatīvu pārsniegums, jo teritorijā pašlaik netiek veikta saimnieciskā darbība un neatrodas nozīmīgi stacionārie piesārņojuma avoti. Saskaņā ar Rīgas domes 14.11.2006.saistošajiem noteikumiem Nr.60 „Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu” (ar 2009.gada 3.novembra grozījumiem Nr.20), lokālpārplānojuma teritorija atrodas III gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā, kurā slāpekļa dioksīda gada vidējā koncentrācija ir mazāka par 30 µg/m³. Tā ir zona ar viszemāko slāpekļa dioksīdu, līdz ar to lokālpārplānojuma teritorijā nav nepieciešams izvirzīt būvniecības ierobežojumus, kā arī nav jāparedz pasākumi piesārņojuma mazināšanai. Ņemot to vērā, lokālpārplānojuma teritorijā nav aizliegumu siltumapgādes veida izvēlē un ir atļauta lokālu siltumavotu un apkures iekārtu uzstādīšana.

Tomēr jāņem vērā, ka lokālpārplānojuma teritorija atrodas Lāčplēša ielas, Krasta ielas ceļmezgla un Salu tilta tiešā tuvumā ar intensīvu transporta satiksmi, kur galvenais gaisa piesārņojuma avots ir autotransports. Pašlaik šī teritorija noteikta kā gaisa piesārņojuma II zona ar piesārņojošo vielu (NO₂) ar vidējo gaisa koncentrāciju, kas pārsniedz 30-40 µg/m³ (skatīt 49.attēlu).



50.attēls. Rīgas gaisa piesārņojuma zonas

Avots: Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gadam grozījumu stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma Vides pārskats, SIA „Estonian, Latvian&Lithuanian Environment”, 2013.

Dalīņu PM_{10} gada vidējā koncentrācija lokālpārplānojuma teritorijā ir zemāka par robežlielumu ($40 \mu g/m^3$).

Gaisa kvalitātes uzlabošanai un piesārņojuma samazināšanai ir izstrādāta un ar Rīgas domes 07.06.2011. apstiprināta „Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2011.-2015.gadam” (ar aktualizāciju 2013.gadā, rīcību aktualizācijai 2014. un 2015.gadā). Programmā ir iekļauta pasākumu grupa, kurai ir iespējams novērtēt ietekmi uz gaisa piesārņojuma mazināšanos uz programmas noslēgumu 2015.gadā, pasākumu grupa, kurā iekļautos pasākumus nav iespējams realizēt īsā laika posmā, kā arī pasākumi, kuru realizācija nepieciešama gaisa piesārņojuma esošā līmeņa apzināšanai un saglabāšanai esošā stāvoklī.

Rīcības programmā ir noteikta virkne pasākumu ar konkrētām aktivitātēm gaisa kvalitātes uzlabošanai Rīgas pilsētā (piemēram, transporta plūsmu optimizēšana, slāpekļa dioksīda emisiju samazināšana problēmzonās u.c.). Pilsētplānošanas attīstības jautājumu risināšanas jomā, kā viena no aktivitātēm 2014. un 2015.gadā plānota jaunu gaisa piesārņojuma zonu karšu izstrāde NO_2 , PM_{10} un benzolam.

(4) Paaugstināta riska objekti un teritorijas

09.08.2011. ar MK rīkojumu Nr.369 „Par Valsts civilās aizsardzības plānu” tika apstiprināts „Valsts civilās aizsardzības plāns” (grozījumi apstiprināti ar 14.10.2014. MK rīkojumu Nr.581), kurā paredzēti preventīvie, gatavības un seku likvidācijas pasākumi praktiski visiem Latvijā iespējamiem apdraudējumu veidiem, ietverot kā dabas, tā tehnogēnās katastrofas. Saskaņā ar minēto plānu, lokālpārplānojuma un tā tuvākajā apkārtnē neatrodas valsts vai reģionālas nozīmes risku radoši objekti. Tāpat, atbilstoši Rīgas pilsētas Civilās aizsardzības plānam, lokālpārplānojuma teritorijā neatrodas vietējas nozīmes paaugstinātas bīstamības objekti.

Lokālpārplānojuma teritorija atrodas nacionālas nozīmes paaugstinātas bīstamības transporta riska teritorijas tuvumā – Krasta ielai un Salu tiltam, kas, atbilstoši Rīgas teritorijas plānojuma kartoshēmai „Dabas un rūpnieciskie riski”, noteikta kā bīstamo kravu pārvadājumu maršruti ar autotransportu. Tādējādi pastāv

rīks transporta avārijām, kā rezultātā, notiekot ceļu satiksmes negadījumam, šīs kravas var nokļūt apkārtējā vidē, radot ievērojamu piesārņojumu un akūtus draudus cilvēku veselībai vai pat dzīvībai.

(5) Pilsētvides aerācija

Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmā ir konstatēts, ka gadā kopumā valdošie ir dienvidu vēji. Gada gaitā no aprīļa līdz jūlijam valdošie ir ziemeļu, ziemeļrietumu vēji, pārējos mēnešos dienvidu vēji. Vislielākais vēja ātrums ir konstatēts novembrī, decembrī un janvārī, bet vismazākais vēja ātrums ir jūlijā un augustā. Rīga atrodas piejūras zemienē un visu Rīgas teritoriju šķērso Daugavas ieleja. Lai arī Rīgai ir raksturīgi pārsvarā plakani vai viļņoti līdzenumi, samērā plaši ir izplatīti arī pēcleduslaikmetā izveidojies kāpu reljefs.

Rīgas teritorijas plānojumā ir ietverta kartoshēma „Rīgas centra aerācijas priekšlikumi”, kurā atzīmētas teritorijas, kurās izvietojot jaunu apbūvi jāparedz pasākumi, lai netraucētu vēsa gaisa masu ieplūšanu pilsētas centrā, kā arī galvenie vēju virzieni un shematiski vēju koridori jūlija mēnesī, vadoties no sastādītās „vēja rozes” Rīgas pilsētai. Atbilstoši sastādītajai „vēja rozei” valdošie vēju virzieni jūlija mēnesī Rīgā ir rietumu un dienvidu vēji, bet saskaņā ar vidējo vēja stiprumu jūlijā, visnozīmīgākais Rīgas centra aerācijas nodrošināšanai ir dienvidrietumu vējš un līdz ar to tā koridors, savukārt dienvidu, rietumu un ziemeļrietumu vēji un to koridori ir līdzvērtīgi.

Lai nodrošinātu Rīgas centra aerāciju nākotnē, nepieciešams nodrošināt visu valdošo vēju koridoru izveidošanu pilsētā virzienā uz centru. Jūlija mēnesī tas ir dienvidrietumu vējš, bet visā gadā kopumā – dienvidu vējš. Ņemot vērā, ka sevišķi svarīgs ir šķēršļu iespaids uz vēja ātrumu, t.s. „nelīdzenumi” un Rīga kopumā ir raksturojama kā nelīdzena virsma, vislielākā uzmanība būtu jāvelta Rīgas brīvo, neapbūvēto un atvērto ūdens teritoriju saglabāšanā, lai nodrošinātu valdošo vēju koridorus, kā arī plānot garas, taisnas ielas, kas orientētas valdošo vēju virzienā, lai palielinātu vēja enerģiju un nepieciešamo svaiga gaisa masu ieplūšanu pilsētā. Rīgas centra aerācijas nodrošināšanai būtiski ir saglabāt neapbūvēto Zaķusalas ziemeļu daļu, jo to šķērso esošais dienvidrietumu – dienvidu vēja koridors, ko nodrošina Vienības gatves taisnais trasējums, kā arī dienvidu vēja koridors, ko veido Daugava.

Rīgas teritorijas plānojumā noteiktais dienvidrietumu vēja koridors ietver teritoriju Pārdaugavā, šķērsojot Bieriņu apkaimi, kurā dominē mazstāvu apbūve, Uzvaras parku un Klīversalu, ar mērķi nodrošināt svaiga gaisa piekļuvi Vecrīgai. Bet noteiktais dienvidu vēja koridors ietver teritoriju Pārdaugavā, šķērsojot Ziepniekkalna apkaimi, Lucavsalu un Zaķusalu. Rīgas teritorijas plānojuma paskaidrojumu rakstā ietvertajā shēmā „Rīgas centra aerācijas priekšlikumi” Lokālpārplānojuma teritorija ir noteikta kā teritorija, kurā izvietojot jaunu apbūvi jāparedz pasākumi, lai netraucētu vēsa gaisa masu ieplūšanu pilsētas centrā, saistībā tieši ar dienvidu vēja koridoru (skatīt 50.attēlu).

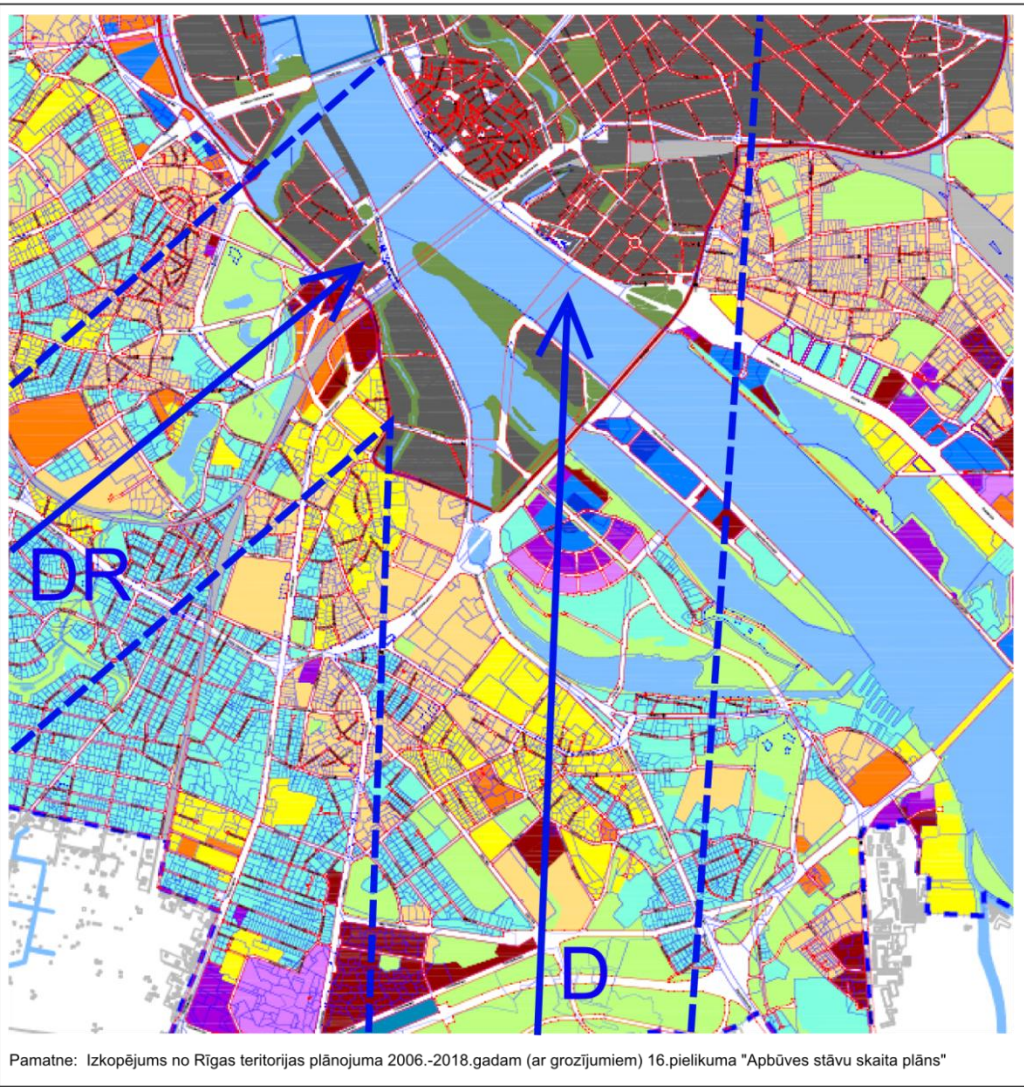
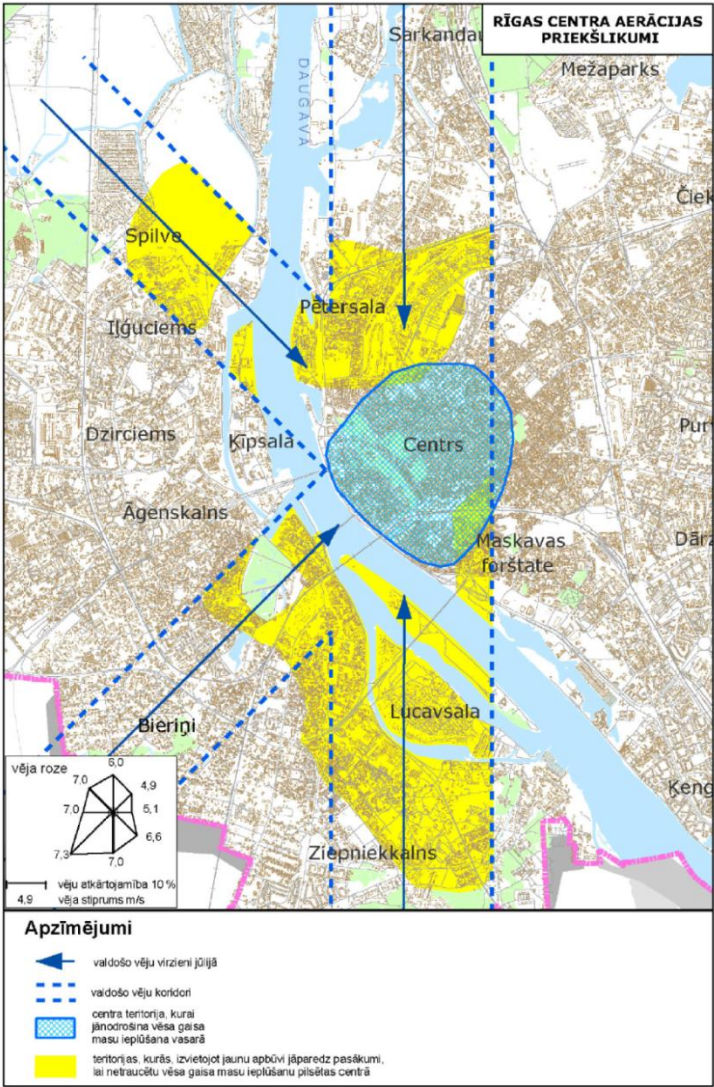
Saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojuma 16.pielikumu „Stāvu skaita plāns”, noteiktā dienvidu vēja koridora zonā atrodas plānotās augstbūvju teritorijas gan Lucavsalā, gan Zaķusalā, gan Daugavmalā pie Krasta ielas, ko nākotnē var radīt nozīmīgus šķēršļus dienvidu vēja koridorā un iespaidu uz „vēja ātrumu”, ar kādu tas sasniegs Rīgas centra teritorijas.

Lokālpārplānojuma teritorijas tiešā tuvumā esošā ielu un ūdensteču struktūra un izvietojums kopā nodrošina gan Rīgas centra, gan lokālpārplānojuma teritorijas aerāciju, kā arī netraucē galveno gaisa plūsmu pārvietošanos kvartālā. Kā galvenais dienvidrietumu vēja koridors Lokālpārplānojuma teritorijas tuvumā kalpo Lāčplēša iela un Salu tilta trase, kas šķērso Daugavas ieleju. Lai nodrošinātu gaisa masu ieplūšanu pilsētas centrā, būtiska loma ir visiem esošajiem ielu koridoriem, kas ir orientēti dienvidrietumu vai dienvidu – ziemeļu virzienā, un tās ir faktiski visas ielas kas ir orientētas uz Daugavu lokālpārplānojuma teritorijas tuvumā – Dzirnavu iela, Strūgu iela, Lāčplēša iela, Bārdziņu iela, Īsā iela u.c.

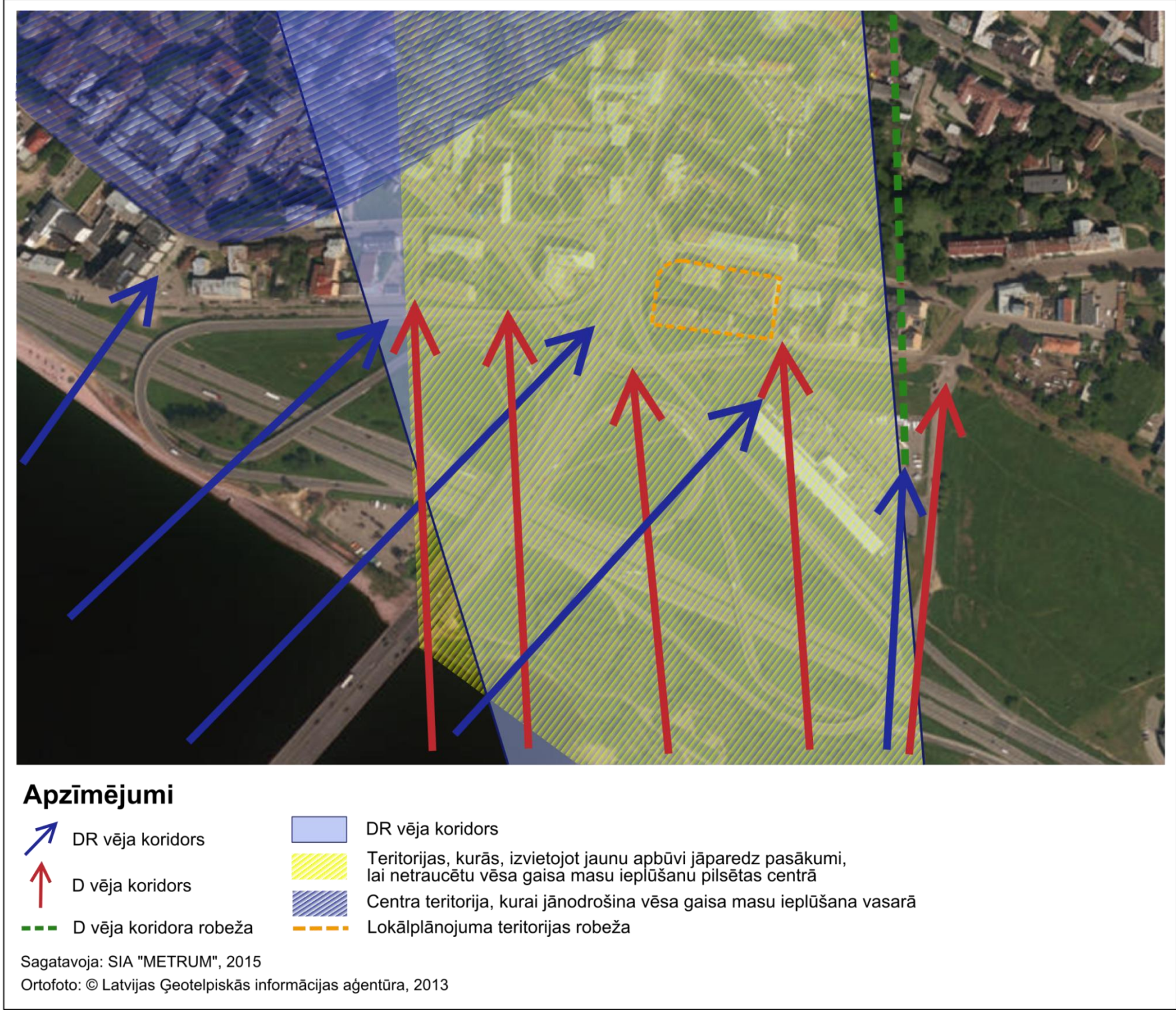
Viens no galvenajiem apbūves telpas attīstības principiem Lokālpārplānojuma teritorijā ir „Zaļo skatu koridoru” un pagalmu veidošana dienvidu – ziemeļu virzienā, radot kvartāla apbūves „caurspīdīgumu” un nodrošinot teritorijas aerāciju iekšvērtībā, taču netiek plānots ar to tieši savienot mazo Krasta ielu un Maskavas ielu, lai izvairītos no caurvēja situācijas, ko var radīt šāds lokāls vēja koridors atsevišķā kvartālā. Pilsētas mērogā šādam vēja koridoram nozīmes nav, jo Maskavas ielas pretējā puse ir apbūvēta ar perimetrāla rakstura apbūvi, kas aizšķērso iespējamo vēja koridoru, kā arī tā tiešā tuvumā ir vēsturiskā Bārdziņu iela. Plānotais

apbūves paaugstinājuma un arhitektonisko akcentu izvietojums, veidos jaunu ainaviski akcentētu apbūves izvietojuma zonu, bet kopumā neietekmēs Rīgas centra aerāciju.

Analizējot konkrētā lokālpārplānojuma apbūves priekšlikumu un plānotās apbūves ietekmi uz valdošo vēju koridoriem Rīgā ir konstatēts, ka teritorijas apbūves attīstība līdz 16 stāvu augstumam neietekmēs valdošo vēju koridoru darbību un līdz ar to arī neietekmēs Rīgas centra aerāciju. Papildus, lokālpārplānojuma risinājumi nodrošina valdošo dienvidrietumu un dienvidu vēju plūsmu caur teritoriju, kā arī vienlaicīgi plānotā apbūve veido aizvēja teritorijas gan iekškvartālā, gan ap Maskavas ielu, padarot šīs teritorijas patīkamākas publiskās ārtelpas izmantošanas vajadzībām.



Avots: Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018.gadam (ar grozījumiem)



51.attēls. Valdošo vēju virzieni lokālplānojuma un tās tuvākajā teritorijā

3.10. Ainavu telpas novērtējums

Ainavu telpas novērtējums atspoguļojas lokālpārvaldības izstrādes ietvaros veiktajās analizēs, kā arī risinājumos, kas noteikti lokālpārvaldības teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos, kā arī grafiskās daļas kartēs „Teritorijas funkcionālā zonējuma karte” un „Apbūves stāvu skaita karte”.

Ainavu telpas novērtējuma sagatavošanā par pamatu izmantots likumā „Par Eiropas ainavu koncepciju” (2007), pētījumā „Rīgas pilsētas ainavu teritoriju izdalīšana, analīze un novērtēšana” (LU Ģeogrāfijas un Zemes Zinātņu fakultāte, 2009), pētījumā „Rīgas ainavu kvalitātes mērķu noteikšana” (Vides risinājumu institūts, 2013) un Ministru kabineta 08.03.2004. noteikumos „Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un aizsardzības noteikumi” noteiktais. Atzīmējams, ka lokālpārvaldības teritorija neietilpst Rīgas vēsturiskā centra un valsts nozīmes pilsēt būvniecības pieminekļa Nr.7442 „Rīgas pilsētas vēsturiskais centrs” teritorijā, bet, tā kā atrodas tās tiešā tuvumā, tad ainavu telpas novērtējuma sagatavošanā vērtēts arī šajos Ministru kabineta noteikumos noteiktais. Attiecībā uz apbūves aizsardzības teritorijām, lokālpārvaldības teritorija atrodas apbūves aizsardzības teritorijā „Maskavas priekšpilsēta”.

Eiropas ainavu konvencijas izpratnē – „ainava nozīmē teritoriju tādā nozīmē, kā to uztver cilvēki un kas izveidojusies dabas un/vai cilvēku darbības un mijiedarbības rezultātā”. Lokālpārvaldības teritorija ir attīstījusies Daugavas tuvumā, un ir daļa no vēsturiskās Maskavas priekšpilsētas daļas, kas bija izveidojusies un apbūvēta jau 18.gs.

Eiropas ainavu konvencijas darbības joma attiecas gan uz ainavām, kuras var uzskatīt par izcilām, gan arī uz ikdienišķām vai degradētām ainavām, tātad uz visu lokālpārvaldības teritorijas daļu – gan to, kur saglabājušās vēsturiskās vērtības (skatīt karti „Telpiskās ietekmes un priekšlikumu izstrādes teritorijas vēsturiskās apbūves izvērtējums”, kurā attēlotas teritorijā esošās ēku kultūrvēsturiskās vērtības, iekļaujot informāciju par kvartālu apbūves raksturu un būvlaidēm, atsevišķu ēku kultūrvēsturisko līmeni, kā arī autentiskajām apbūves zonām un frontēm), gan arī to daļu, kuru šodien var uzskatīt par degradētu – lokālpārvaldības teritorijā esošās (pamestās) ražošanas kompleksa ēkas, kā arī neapdzīvoto dzīvojamo ēku (skatīt atzīmēto degradēto teritoriju kartē „Telpiskās ietekmes un priekšlikumu izstrādes teritorijas pašreizējā izmantošana”).

Pētījums „Rīgas pilsētas ainavu teritoriju izdalīšana, analīze un novērtēšana” izstrādāts 2009.gadā, un tā mērķis bija sekmēt Rīgas pilsētas tipisko un unikālo ainavu saglabāšanu, apsaimniekošanu un ilgtspējīgu attīstību, pilsētas ainavas estētiskās, kultūrvēsturiskās un ekoloģiskās vērtības paaugstināšanu un pilsētas atpazīstamības palielināšanu. Visā pilsētā tika veikta ainavu izdalīšana un kartēšana, izdalīto ainavu novērtēšana no estētiskā, ekoloģiskā un kultūrvēsturiskā viedokļa. Pētījumā lokālpārvaldības teritorija noteikta un grafiski atzīmēta kā daļa no „kultūrvēsturiski augstvērtīgas jauktas apbūves ainavas”. Ņemot to vērā, lokālpārvaldības risinājumi, pēc iespējas saglabājot vietas kultūrvēsturiskās vērtības, paredz teritorijā attīstīt jaukta tipa apbūvi, kura apvieno darījuma un sabiedrisko iestāžu, tirdzniecības, dzīvojamās teritorijas un aktīvās publiskās zonas.

Pētījums „Rīgas ainavu kvalitātes mērķu noteikšana” izstrādāts 2013.gadā, un tā mērķis bija izstrādāt metodiku ainavas veidošanās mērķu identificēšanai, telpiski ievērtējot pilsētas cilvēcīgās dzīves vides, kultūras un dabas mantojuma vērtības, raksturu un daudzveidību ainavu plānošanai pilsētā un risinājumu pamatojumam, izstrādājot Rīgas teritorijas plānojumu atbilstoši ilgtspējīgas attīstības principiem. Pētījuma kartē „Rīgas mantotās struktūras. Funkcionālā shēma” lokālpārvaldības teritorija, līdzīgi kā 2009.gada pētījumā, atzīmēta kā daļa no „jaukta, daudzfunkcionāla apbūve”. Papildus informācijai precizēšanai atzīmējams, ka 2013.gada Rīgas ainavu pētījuma kartē „Vēsturiskās lineārās struktūras” kļūdaini atzīmēta sniegtā informācija – pēc detalizētas lokālpārvaldības teritorijas vēsturiskās izpētes, secināms, ka Firsas Sadovņikova iela (kartē atzīmēta kā iela, kas izveidojusies pirms otrā pasaules kara) ir senāka par Lāčplēša ielu. Detalizētākai informācijai skatīt sadaļu „Teritorijas vēsturiskās attīstības apraksts”).

Atšķirībā no 2009.gada Rīgas ainavu pētījuma, kur ainavas kvalitātes mērķus nosaka eksperti, 2013.gada pētījumā tiek noteikts, ka ainavas veidošanās (kvalitātes) mērķu noteikšanas procesā jāiesaista sabiedrība. Pētījums kopumā ir vērsts uz iedzīvotāju iesaisti ainavu plānošanā, akcentējot, ka tieši vietējie iedzīvotāji un viņu ikdienas prakses un uztveres ir tās, kas veido sociālo un fizisko ainavu. Tādējādi, balstoties uz pētījumā pausto, būtiska loma būs lokālpārvaldības publiskajai apspriešanai – iedzīvotāju un institūciju viedokļu

apzināšanai. Jāņem gan vērā, ka ainavu veidošanā un uztverē ļoti nozīmīgs būs izvēlētais pilsētbūvnieciskā akcenta būvaprjoms un arhitektoniski telpiskais novietojums, kas tiks noteikts pēc lokālpārplānojuma izstrādāšanas – arhitektūras konkursa ietvaros. Tāpēc būtiski, ka konkursa ietvaros, pirms žūrijas lēmuma pieņemšanas, par izvēlēto arhitektonisko risinājumu, tiek dota iespēja izteikt viedokli arī sabiedrībai, īpaši Maskavas foršates apkaimes iedzīvotājiem.

Vērtējot normatīvajos aktos un iepriekš minētajos pētījumos paustos, kā arī ņemot vērā lokālpārplānojuma izstrādes laikā veiktās izpētes, kā galvenās ainaviskās vērtības lokālpārplānojuma teritorijā atzīmējamās:

Tuvajā mērogā:

- Perimetrālās apbūves līnija gar Maskavas ielu, Mazo Krasta ielu un Bārdzīņu ielu;
- Izveidotā ielu struktūra;
- Zaļie iekšpagalmi;
- Ēkas Maskavas ielā 76 un tuvumā esošo ēku arhitektoniskais veidols;
- Teritorijas vēsturiskā identitāte (lokālpārplānojuma teritorija ir daļa no vēsturiskās Maskavas priekšpilsētas daļas, kas bija izveidojusies un apbūvēta jau 18.gs.).

Tālākā mērogā:

- Zaļo teritoriju sasaiste ar Daugavas telpu;
- Tālie skati ar pilsētbūvnieciskajiem akcentiem;
- Pilsētbūvniecisko akcentu izvietojuma principi – ritmiskums, pilsētas asis – ielas, tilti (Lāčplēša iela, Krasta iela un Salu tilts).

Atzīmējams, ka lokālpārplānojuma izstrādes uzdevums ir tikai noteikt normatīvo ietvaru tālākai vietas attīstībai, tāpēc ainavu kvalitāte un tās iespējamās izmaiņas būtiski būs vērtēt arhitektūras konkursa ietvaros. Līdz ar to, kā konkursa galvenais uzdevums ir nosakāms sekojošais – precizēt plānotā pilsētbūvnieciskā akcenta būvaprjoma un arhitektoniski telpisko novietojuma lokālpārplānojumā noteiktās pilsētbūvnieciskā akcenta izvietojuma zonas robežās, nosakot stāvu skaitu un augstumu, kas nepārsniedz lokālpārplānojumā noteikto maksimālo stāvu skaitu un būves augstumu. Lai vizualizētu iespējamās ainavu telpas izmaiņas, ir sagatavota Paskaidrojuma raksta sadaļa „Ainavu telpas potenciālā pārveide un pārmaiņu ietekmes areāls”, un tajā grafiski un vizuāli ir noteiktas skatu perspektīvas un redzamības leņķi, vērtējot dažādus lokālpārplānojuma teritorijā iespējamos stāvu skaitus.

3.11. Pirms lokālpārveidojuma izstrādes uzsākšanas izstrādātie attīstības priekšlikumi un vīzijas

(1) Projekts „Radi Rīgu!”, 2011. un 2012.gads

Projektu „Radi Rīgu!” realizēja Latvijas Universitātes Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu fakultāte, Lēvenes Katoļu universitāte, SIA „Ainavu projektēšanas darbnīca ALPS” un biedrība „Urban Institute” 2011. un 2012.gadā sadarbībā ar Latvijas Investīciju un attīstības aģentūru un Eiropas Sociālo fondu. Projekta ietvaros arhitekti, telpiskās plānošanas un citi nozares speciālisti piedalījās praktiskos un teorētiskos semināros, sagatavojot piecu Rīgas apkaimju sakārtošanas priekšlikumus. Viena no apkaimēm, kurai tika izstrādāti attīstības priekšlikumi, īpaši pievēršot uzmanību transporta attīstības jautājumiem, bija Maskavas priekšpilsēta.

Atzīmējot galveno, projekta ietvaros tika akcentēts Maskavas priekšpilsētas unikālais novietojums (Daugavas un centra tuvums) un apkaimes vēsturiskā vide ar lielu potenciālu tūrisma attīstībai. Kā galvenie teritorijas attīstības uzstādījumi, kas būtiski ietekmētu arī lokālpārveidojuma teritoriju, tika noteikti šādi:

- stiprinot perpendikulārās saiknes, atgriezt Maskavas ielas un tās apkārtnē teritorijas zudušo saikni ar Daugavu un transformēt ilgtermiņā Salu tilta satiksmes mezgla teritorijas par zaļo zonu – pilsētas parku (skatīt 51 un 53.attēlu);
- izveidot veloceļu infrastruktūru saiknē ar pilsētas centru un Ķengaragu (skatīt 53.attēlu).



52.attēls. Projekta „Radi Rīgu!” dalībnieki pie Krasta ielas, meklējot iespējas atgriezt zudušo saikni Maskavas priekšpilsētai ar Daugavu. Avots: Projekts „Radi Rīgu!”, 2011.



53.attēls. Veloceliņa attīstības vīzija Maskavas ielā
Avots: Projekts „Radi Rīgu!”, 2011.

Attiecībā par pirmo uzstādījumu, tika definēta vīzija – Krasta iela – pilsētas bulvāris, kas ved cauri mūsdienīgai un ilgtspējīgai 21.gs. pilsētas videi. Lai to īstenotu, projekta izstrādātāji akcentē nepieciešamību samazināt automašīnu plūsmas ātrumu Krasta ielā, piedāvājot vairākus risinājumus, tai skaitā novirzīt tranzīta satiksmi uz Dienvidu tiltu, attīstīt sabiedrisko transportu, ieviest P&R sistēmu, attīstīt velotransporta infrastruktūru kā ilgtspējīgu transporta alternatīvu privātām automašīnām u.c. risinājumus.

Otrs uzstādījums ir saistīts ar veloceļu izveidi Maskavas ielā, un tas tiek pamatots ar aprēķināto izmantošanas potenciālu (aprēķināts, ka izmantošanas potenciāls kopā būs ap 88 000 iedzīvotāju), Maskavas ielu kā interesantu apskates vietu, pašreizējo situāciju – Maskavas ielā nav intensīvas automašīnu satiksmes, kā arī to, ka veloceļņš ienesīs „dzīvību”, progresu un būs pozitīvs priekšnosacījums vietējās ekonomikas stimulēšanai un „Maskačkas” tēla uzlabošanai.



54.attēls. Salu tilta satiksmes mezgla teritorijas iespējamās transformācijas ilgtermiņa perspektīva – funkcionāls pilsētas parks (ideju skices autors: arhitekts Ventis Didrihsons, 2011.)

Avots: Projekts RADI RĪGU!, 2011.

Tā kā Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam (apstiprināta ar Rīgas domes 27.05.2014. lēmumu Nr.1173) daļa no Maskavas priekšpilsētas teritorijas, t.sk. visa lokālpārplānojuma teritorija, ir atzīmēta kā „Prioritārās attīstības teritorija, ko plānots attīstīt līdz 2030.gadam” ar paskaidrojumu, ka attīstības plānošanas procesā ir izvērtējami „Radi Rīgu!” risinājumi Maskavas ielā, uzskatāms, ka pie šīm idejām turpmākajā Rīgas plānošanas darbā pašvaldība izvērtēs iespēju arī „atgriezties”.

(2) Arhitektu biroja SIA „RDS Arhitekti” koncepcija teritorijas apbūvei, 2012.gads

2012.gadā arhitektu birojam SIA „RDS Arhitekti” tika pasūtīta koncepcija teritorijas apbūvei un racionālai izmantošanai, kas parādīja, ka ar spēkā esošā teritorijas plānojuma resursiem, intensīvāka teritorijas attīstība nav iespējama.

Attīstības iecere paredz kvartāla centrālajā daļā izvietot jaunus, vertikāli akcentējošus būvapjomus, kas veido/akcentē „pilsētas vārtus”, pa Salu tiltu iebraucot no Pārdaugavas pilsētas centrā. Gar Maskavas ielu, Mazo Krasta ielu un Bārdziņu ielu tika plānots saglabāt ielai raksturīgo perimetrālo apbūvi, iekļaujoties Maskavas ielas vēsturiskās apbūves ainavā.

Attīstības iecere paredzēja jaunas kvalitātes un dažāda rakstura mājokļus, birojus un pakalpojumu objektus, kurus savstarpēji vieno labiekārtota publiskā ārtelpa. Funkcionāli jauktas apbūves izvietošana kvartālā mazinātu nepieciešamību pēc iedzīvotāju mehāniskās pārvietošanās nākotnē, jo viena kvartāla robežās iespējams izvietot gan darba vietas, gan dzīves vietas.



55.attēls. Apbūves izvietojuma un teritorijas labiekārtojuma konceptuāls priekšlikums

Avots: SIA „RDS Arhitekti”, 2012.

Apbūves iecere paredzēja kvartāla centrālajā daļā izvietot jaunus, vertikāli akcentējošus būvapjomus ar ievērojami paaugstinātu stāvu skaitu, kas veido/akcentē „pilsētas vārtus”, pa Salu tiltu iebraucot no Pārdaugavas pilsētas centrā. Gar Maskavas ielu tika plānots saglabāt ielai raksturīgo perimetrālo apbūvi, iekļaujoties Maskavas ielas vēsturiskās apbūves ainavā.

(3) SIA „METRUM” telpiskās attīstības priekšlikumi, 2014.gads

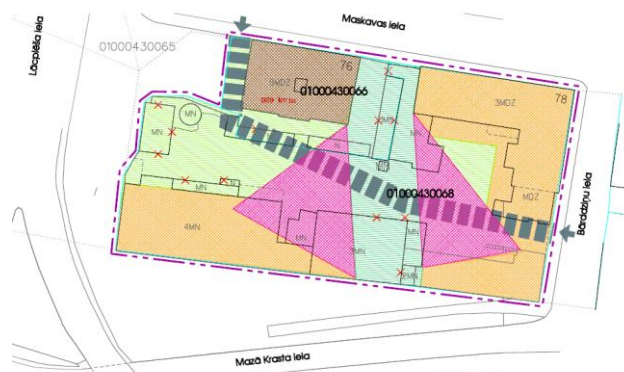
Izvērtējot SIA „RDS Arhitekti” sagatavoto apbūves priekšlikumu, Rīgas teritorijas plānojumu un Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju, SIA „METRUM” izstrādāja papildus variantus, veidojot ne tikai zaļo telpu pret Daugavas telpu, bet ar priekšlikumu atvērt to arī līdz Maskavas ielai. Vertikālo akcentu risinājumiem iespējamās dažādas konfigurācijas un proporcijas, kas veicot lielākas teritorijas telpisko analīzi, tālajos skatos nav nolasāmas, taču var mainīt pieguļošo ainavas telpu.

Ņemot vērā reljefa starpību, kā racionālais variants tika uzskatāms gar Maskavas ielu plānot 5 stāvu apbūvi, bet gar Mazo Krasta ielu – 6 stāvu apbūvi, no esošās iebruktuves Maskavas ielā plānojot atvērt telpu, kas savienojas ar Daugavas telpu, kā arī atverot iekšpagalmu un paredzot zaļo teritoriju tīklojumu blīvajā apbūvē. Iekšpagalma telpa šajā gadījumā būtu maksimāli atverama publiskajai pieejai un saglabājot esošās iebruktuves teritorijā – no Maskavas ielas un no Bārddziņu ielas, kas savienojamas pazemes līmenī.

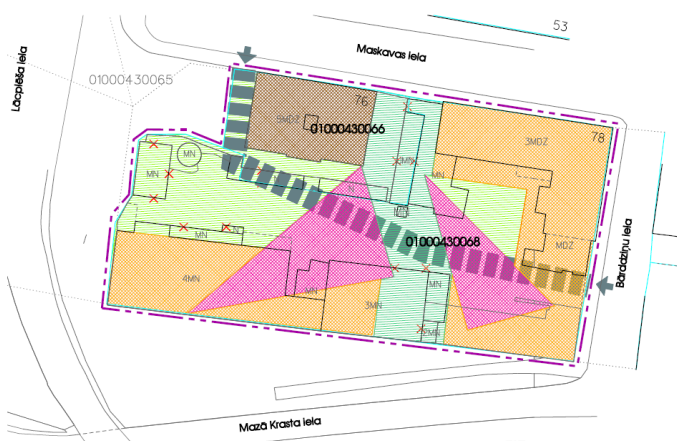
Apbūves izvietojuma un teritorijas labiekārtojuma konceptuālā priekšlikuma variantus skatīt 55.-57.attēlā.



56.attēls. 1.variants



57.attēls. 2.variants



58.attēls. 3.variants

-  Rekonstruējama 5 stāvu ēka
-  Pārbūvējama par 5 stāvu ēku
-  Jaunbūves - vertikāla akcenta ar paaugstinātu stāvu skaitu izvietojuma zona
-  Publiski atvērts zaļais koridors
-  Iekšpagalmi
-  Iebrauktuves teritorijā
-  Iekškvartāla iedzīnināta transporta kustības zona
-  Nojaucamas ēkas

4. LOKĀLPĀRPLĀNOJUMA RISINĀJUMI UN PAMATOJUMS

4.1. Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamības pamatojums

Lokālpārplānojuma teritorija atrodas divu nozīmīgu vēsturisko pilsētas ielu – Maskavas ielas un Lāčplēša ielas krustojumā, ir daļa no apbūves aizsardzības teritorijas „Maskavas priekšpilsēta” un atrodas tieši tuvumā UNESCO Pasaules kultūras un dabas mantojuma objektam – Rīgas vēsturiskais centrs (RVC) (aizsardzības Nr.852) un valsts nozīmes pilsētbūvniecības piemineklim Nr.7442 „Rīgas pilsētas vēsturiskais centrs”.

Tai pašā laikā, līdz ar veiktajām transporta sistēmas izmaiņām 20.gs. otrajā pusē, šī vieta ir degradēta un gandrīz pilnībā zaudējusi savu gan sociālo, gan kultūrvēsturisko nozīmi. Jau minētais vēsturisko pilsētas ielu – Maskavas ielas un Lāčplēša ielas krustojums ir pilnībā izmainīts, zaudējot gan kultūrvēsturiskās vides mērogu, gan apbūvi. Nav atrisināts arī jautājums par Lāčplēša ielas apbūves saglabāšanu turpmāk, jo Rīgas teritorijas plānojumā noteiktās un spēkā esošās ielas sarkanās līnijas, paredz vēsturiskās apbūves daļēji nojaukšanu arī Lāčplēša ielas posmā no Maskavas ielas līdz Fīrša Sadovņikova ielai, kas šo ielas posmu būtiski transformētu ne tikai transporta attīstības jomā, bet arī telpiski.

Ja vēsturiski lokālpārplānojuma teritorija atradās pašā Daugavas krastā, tad šodien Daugavmalu no teritorijas gandrīz vairs nevar ne ieraudzīt, ne arī sasniegt, jo arī izbūvētā pilsētas maģistrālā iela – Krasta iela to nošķir no Daugavas gan fiziski, gan mentāli. Arī 20.gs. beigās un 21.gs. sākumā attīstītā Krasta ielas komerciālā apbūve, kas šodien savieno Dienvidu tilta trasī ar Salu tilta trasī, savu “moderno skrējieni” pabeidz tieši šeit, lokālpārplānojuma teritorijas priekšā, tieši pie „vārtiem” uz Rīgas vēsturisko centru.

Neskatoties uz to, ka kopš minētajām pārmaiņām pilsētas struktūrā ir pagājuši gandrīz 40 gadi, pilsētas telpa Maskavas ielas un Lāčplēša ielas krustojumā vēl joprojām nav sakārtota, un pret plaši izbūvēto un intensīvi izmantoto satiksmes infrastruktūru biedējoši lūkojas vientuļie ēku brandmūri, eksponējas palīgēkas un haotiski izvietotās apstādījumu zonas.

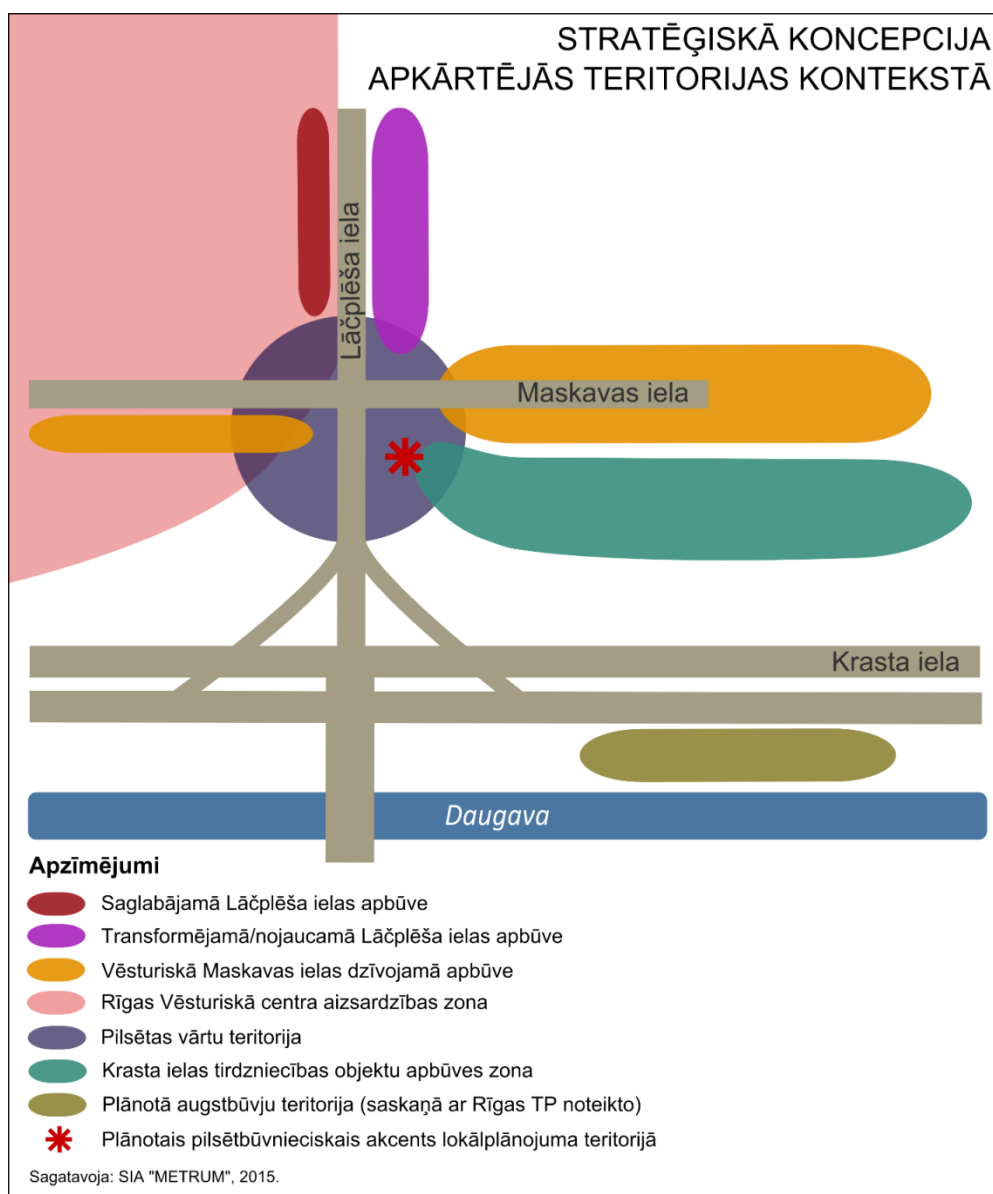
Spēkā esošais Rīgas teritorijas plānojums paredz vēsturiskās apbūves telpas un vērtību saglabāšanu Maskavas priekšpilsētā, un spēkā esošais Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums paredz vēsturiskās apbūves telpas un vērtību saglabāšanu Rīgas vēsturiskajā centrā, taču ne katrs atsevišķi, ne arī abi kopā detalizēti nerisina konkrētās teritorijas attīstību, kas ir kā „pelēkā zona” starp diviem teritorijas plānojumam.

Lokālpārplānojums paredz grozīt Rīgas teritorijas plānojumu, radot iespēju nākotnē atjaunot vēsturisko pilsētas ielu – Maskavas ielas un Lāčplēša ielas krustojumu, telpiski veidojot jaunus pilsētas „vārtus”, kas vienlaicīgi būs sākums vai nobeigums arī jaunās Krasta ielas lineārajai modernās arhitektūras apbūves daļai. Ar mērķi akcentēt minēto „vārtu” teritoriju, lokālpārplānojuma teritorijā ir iecerēts izvietot jaunu pilsētbūvniecisko akcentu. Lai to realizētu, ir nepieciešami grozījumi Rīgas pilsētas teritorijas plānojuma grafiskās daļas plānā „Apbūves stāvu skaita plāns”, kas saskaņā ar spēkā esošo likumdošanu ir pamatojams ar lokālpārplānojumu.

Ņemot vērā minēto, tiek noteikti šādi teritorijas attīstības mērķi:

- Radīt priekšnoteikumus teritorijas ilgtspējīgai attīstībai;
- Izvērtēt vides, kultūrvēsturiskos un ainaviskos aspektus teritorijas vizuālā tēla izveidošanai;
- Paredzēt degradētās vides revitalizāciju;
- Pamatot jaukta rakstura – dzīvojamā, darījumu apbūves izvietojumu teritorijā, nodrošinot tai funkcionāli nepieciešamos transporta un inženiertehniskos risinājumus.

Ar mērķi vizuāli pamatot ierosinātās strukturālās izmaiņas lokālpārplānojuma teritorijā un vēsturisko pilsētas ielu – Maskavas ielas un Lāčplēša ielas krustojumā, ir sagatavota shēma „Stratēģiskā koncepcija apkārtējās teritorijas kontekstā” (skatīt 59.attēlu), kurā vizuāli ir parādītas gan Rīgas teritorijas plānojumā, gan lokālpārplānojumā saglabājamās vērtības un plānotās strukturālās izmaiņas.



59.attēls. Stratēģiskā koncepcija apkārtējās teritorijas kontekstā

4.2. Lokālpārplānojuma risinājumu apraksts

4.2.1. Teritorijas perspektīvās apbūves attīstības koncepcija, funkcionālā izmantošana un publiskā ārtelpa (1) Teritorijas perspektīvās apbūves attīstības koncepcija

Apbūves teritorijas attīstības vīzija paredz radīt pievilcīgu, atpazīstamu un dzīvotspējīgu augstas kvalitātes pilsētvidi – jaunu darījumu un komercdarbības centru ar unikālu un elegantu publisko zonu, kurā cilvēkiem būtu prieks strādāt, atpūsties vai dzīvot. Lai to realizētu, teritorijā paredzēts attīstīt jaukta tipa apbūvi, kura apvieno darījuma un sabiedrisko iestāžu, tirdzniecības, dzīvojamās teritorijas un aktīvās publiskās zonas.

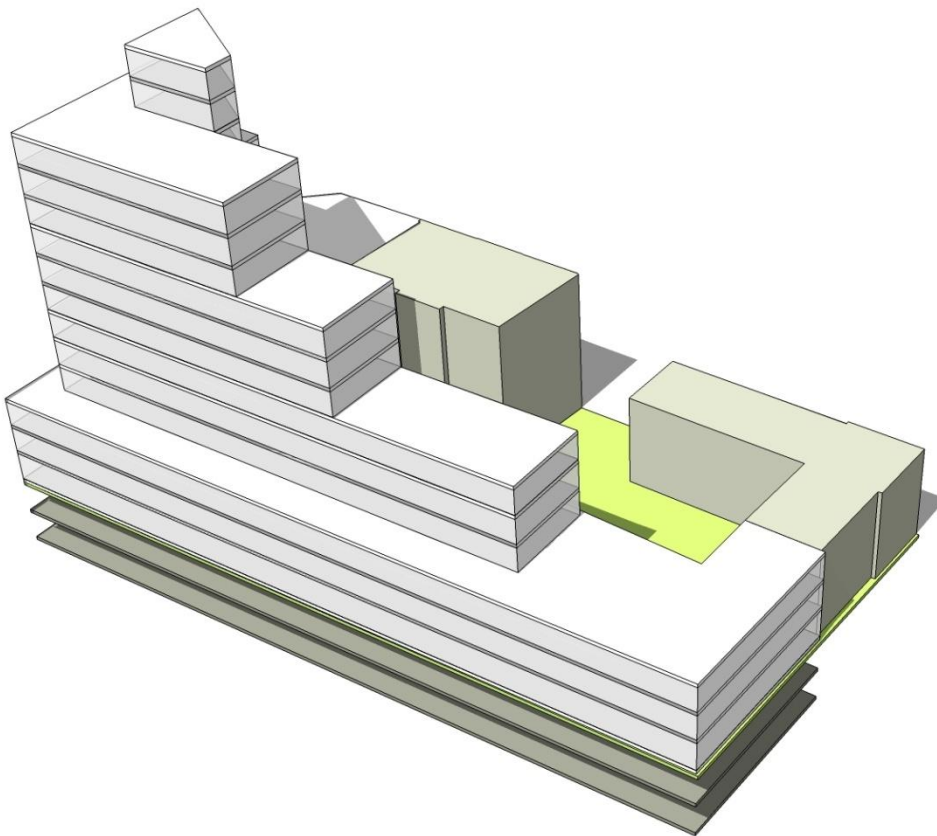
Vīzijas pamatā ir iecere izveidot jaunu Maskavas priekšpilsētas „enkura objektu” un pilsētbūvniecisku akcentu, ar unikālu un elegantu publisko zonu, kas vienlaicīgi ar ierosinātajiem pilsētvides un transporta sistēmas pārveidojumiem radīs iespēju Maskavas priekšpilsētas galvenās vēsturiskās ielas Maskavas ielas revitalizācijai un „atdzimšanai”, kas ietver šobrīd pamestās un degradētās vides ekonomiskās aktivitātes atjaunošanu, kā arī radot vienotu kvartāla telpisko struktūru un telpu.

Lokālpārplānojuma teritorijā izstrādātais attīstības priekšlikums paredz akcentēt Lāčplēša ielas un Maskavas ielas krustojuma teritoriju, kas vienlaicīgi ir „pilsētas vārtu” teritorija, veidojot akcentētu pāreju Maskavas priekšpilsētas apbūvē no esošās 5 stāvu apbūves uz esošo vidēji 6 stāvu apbūvi Rīgas vēsturiskā centra

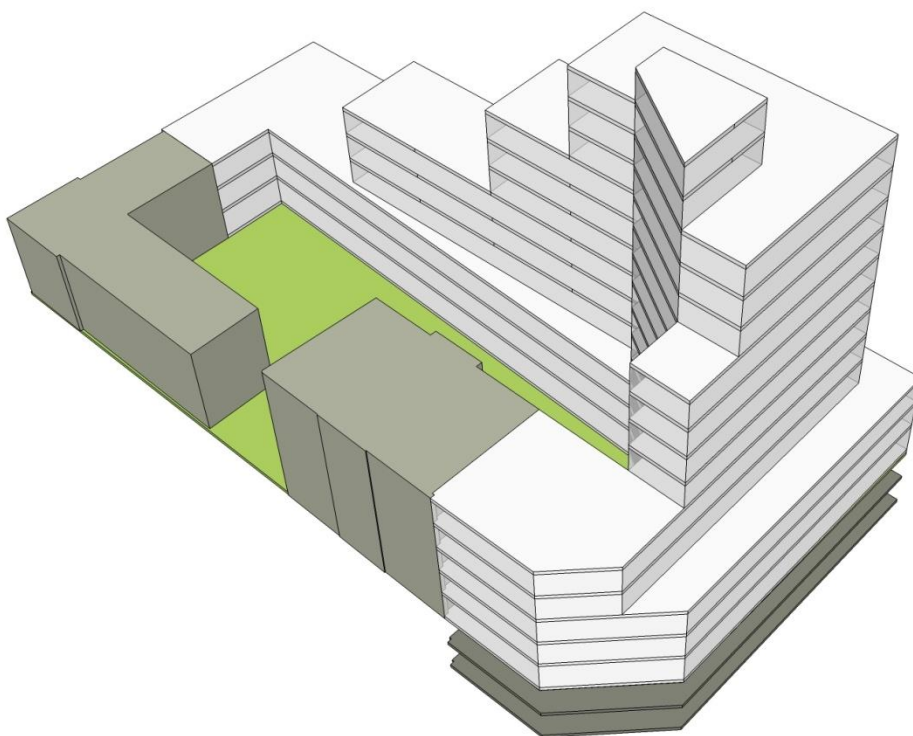
teritorijā. Lokālpārplānojuma risinājumi paredz veidot apbūves paaugstinājuma zonu pie Lāčplēša ielas (nepārsniedzot 7 stāvu augstumu), ņemot vērā Lāčplēša ielas plašo koridoru un pretējā ielas pusē esošās ēkas augstumu (6 stāvi ar stāvo jumtu/7 stāvi), un plānoto pilsētas nozīmes pilsētbūvniecisko akcentu zonu pie Mazās Krasta ielas (lielāku par 7 stāviem, bet nepārsniedzot 16 stāvu augstumu). Paaugstinātā Lāčplēša ielas brauktuve pie lokālpārplānojuma teritorijas un Salu tilta estakādes, kas ir paceltas otrā stāva līmenī, vizuāli pazemina vēsturisko 3-5 stāvu apbūvi kvartālā. Plānotā pilsētbūvnieciskā akcenta izvietojuma zona telpiski savienos jaunās attīstības teritorijas Krasta ielā un Daugavmalā (starp Krasta ielu un Daugavu) un Rīgas teritorijas plānojumā plānotās augstbūvju grupas pie Salu tilta Lucavsalā un Zaķusalā, veidojot minēto apbūves zonu noslēgumu/krustpunktu ar vēsturiskās apbūves teritorijām. Pilsētbūvnieciskā akcenta maksimālo augstumu atļauto stāvu skaita ietvaros, novietojumu un arhitektoniski telpisko risinājumu jānosaka atklāta kvartāla arhitektūras konkursa rezultātā vai Daugavas labā krasta pilsētbūvnieciskā risinājuma apbūves attīstības vīziju un arhitektūras konkursa ietvaros, ievērojot lokālpārplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu sadaļā ietvertos detalizētos nosacījumus minēto konkursu organizēšanai.

Lai varētu nodrošināt pēc iespējas pilnvērtīgāku iespējamo būvobjektu un plānoto apbūves parametru analīzi, kā arī lai noteiktu plānotā pilsētbūvnieciskā akcenta iespējamo/pieļaujamo izvietojuma zonu, tika sagatavoti četri telpiskās attīstības priekšlikumi ar atšķirīgu būvobjektu izvietojumu un plānoto stāvu skaitu.

Kvartāla telpiskās attīstības priekšlikuma 1.variants paredz iespēju saglabāt esošās vēsturiskās ēkas gar Maskavas ielu un Bārdziņu ielu, jaunus būvobjektus veidot pēc slēgtas perimetrālās apbūves principiem. Plānotais pilsētbūvnieciskais akcents (14 stāvus augsts) izvietots teritorijas DR daļā. Autostāvvietas paredzēts izvietot divos pazemes stāvos tikai zem jaunās apbūves.



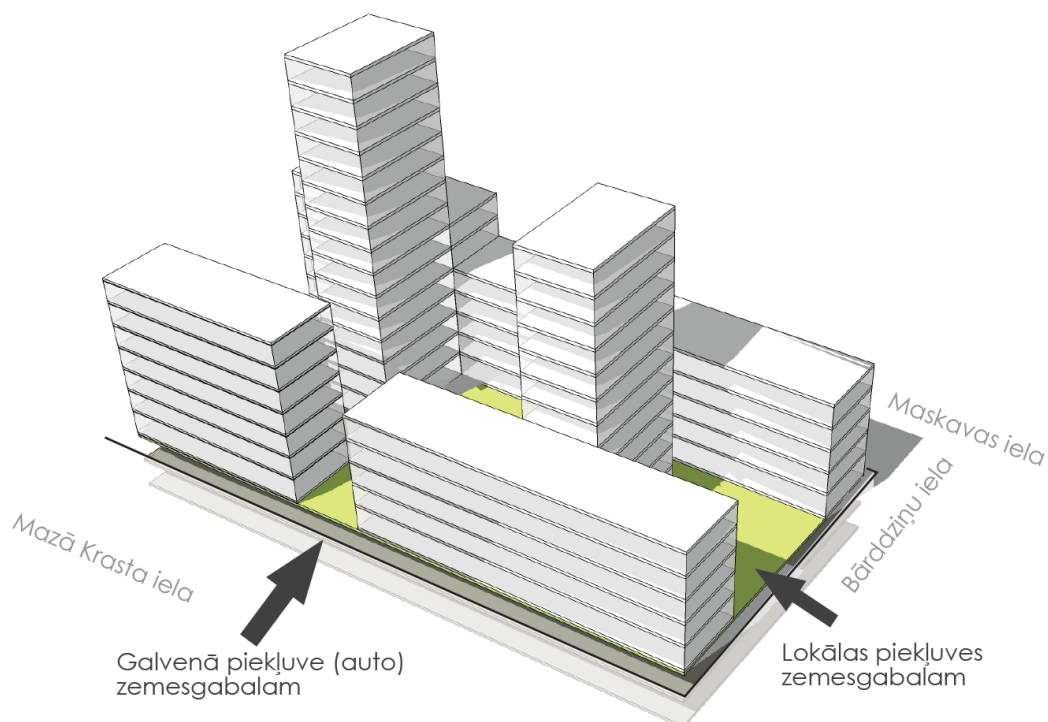
60.attēls. **Kvartāla telpiskās attīstības priekšlikuma 1.varianta vizualizācija**
 Autors: SIA „METRUM”, 2015.



61.attēls. **Kvartāla telpiskās attīstības priekšlikuma 1.varianta vizualizācija**

Autors: SIA „METRUM”, 2015.

Kvartāla telpiskās attīstības priekšlikuma 2.variantā ir definētas divas ielu frontes – mazās Krasta ielas un Maskavas ielas. Pret Bārdziņu ielu un Lāčplēša ielu atvērti kvartāla pagalmi, kas ļauj kvartāla centrālajā daļā izvietot divus vertikālus akcentus (16 un 12 stāvu). Galvenā auto piekļuve paredzēta no Mazās Krasta ielas, kā arī papildus no Bārdziņu ielas. Autostāvvietas paredzēts izvietot divos pazemes stāvos zem visa kvartāla.



62.attēls. **Kvartāla telpiskās attīstības priekšlikuma 2.varianta vizualizācija**

Autors: SIA „METRUM”, 2015.

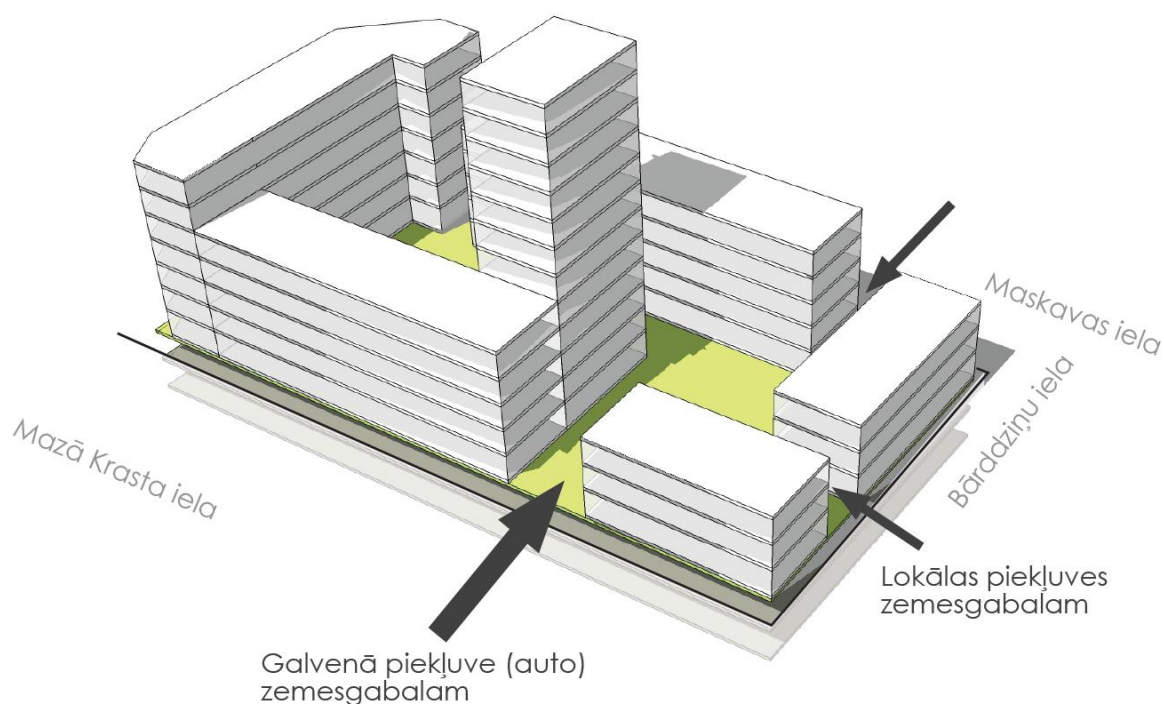


63.attēls. **Kvartāla telpiskās attīstības priekšlikuma 2.variānta vizualizācija**

Autors: SIA „METRUM”, 2015.

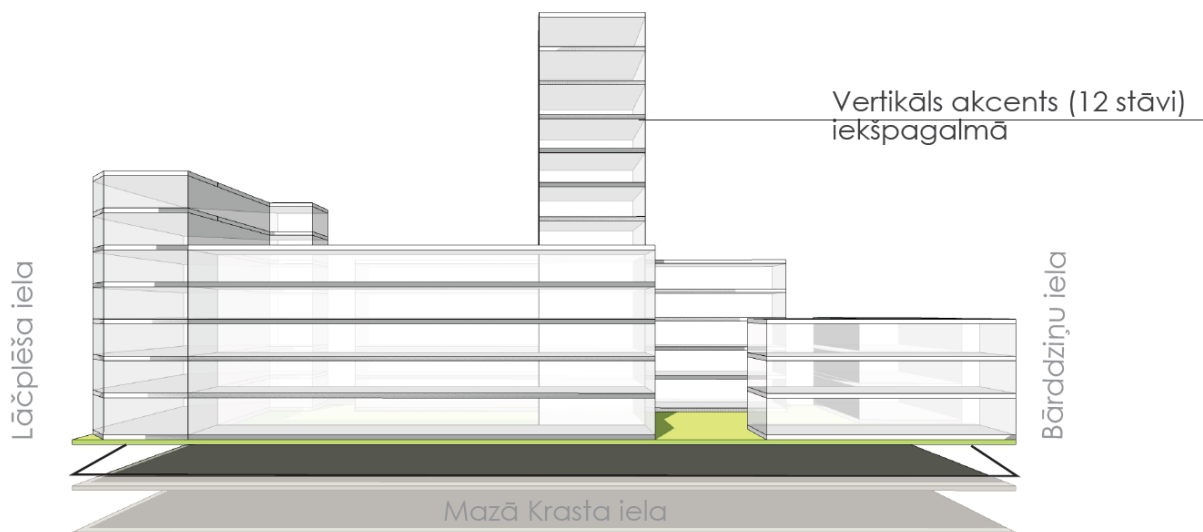
Kvartāla telpiskās attīstības priekšlikuma 3.variānts paredz saglabāt esošo apbūves mērogu un stāvu skaitu kvartāla daļā gar Maskavas ielu un Bārdziņu ielu. Gar Lāčplēša ielu ar ēkas apjomu (7 stāvi) definēta ielas fronte, kas arī bloķē trokšņu un rietumu vēju ienākšanu pagalmā. Priekšlikums paredz veidot divus pagalmus, izvietojot vertikālo akcentu kvartāla vidusdaļā, 12 stāvu augstumā. Autostāvvietas paredzēts izvietot divos pazemes stāvos, bet tikai zem ēkām, dodot iespēju saglabāt iekšpagalmā esošos kokus un veidot jaunus apstādījumus.

Kopumā kvartāla apbūves stāvu skaits pieaug virzienā no Bārdziņu ielas un Lāčplēša ielas pusi, kas veidojas respektējot esošo apbūvi un mērogu.



64.attēls. **Kvartāla telpiskās attīstības priekšlikuma 3.variānta vizualizācija**

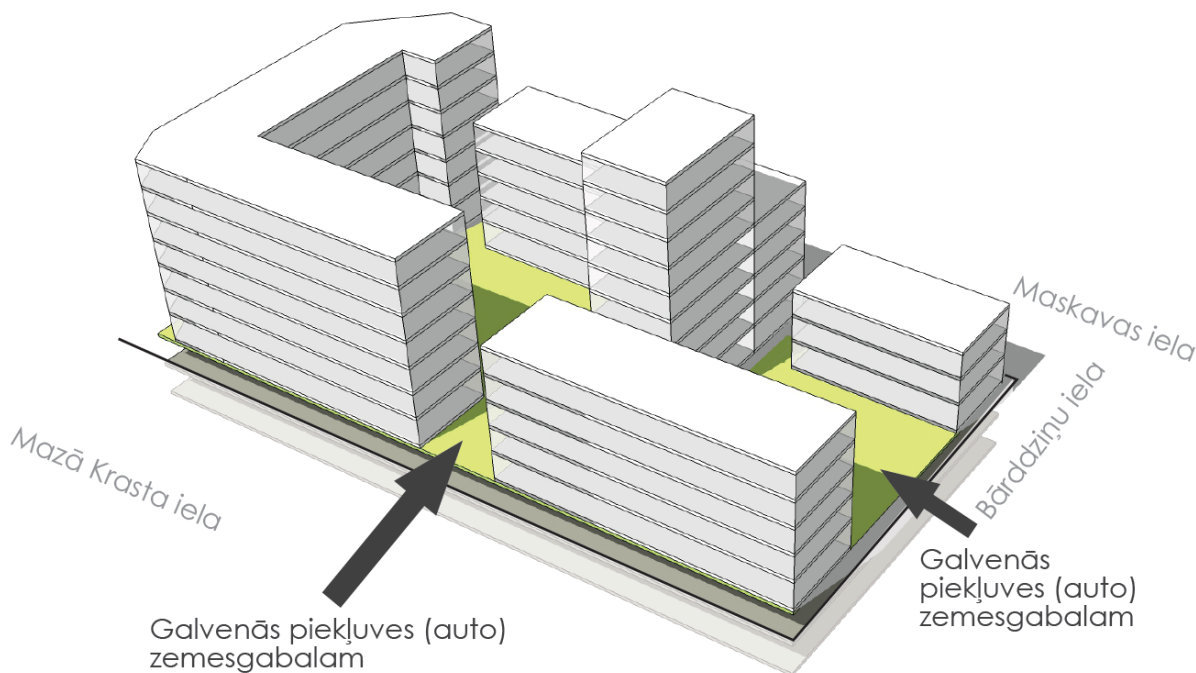
Autors: SIA „METRUM”, 2015.



65.attēls. **Kvartāla telpiskās attīstības priekšlikuma 3.varianta vizualizācija**

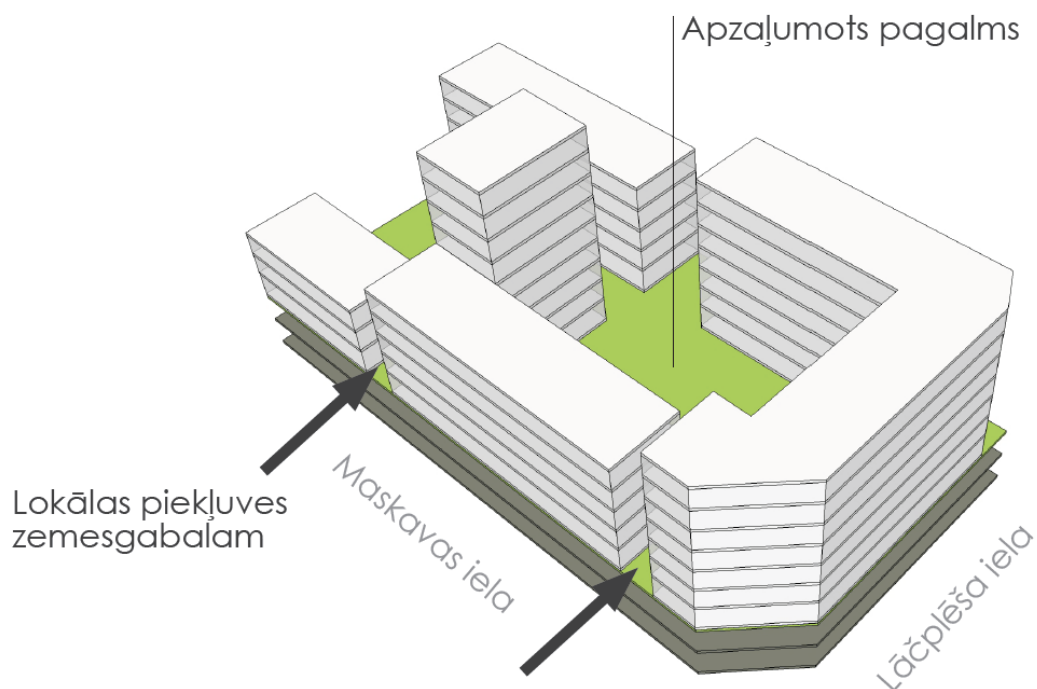
Autors: SIA „METRUM”, 2015.

Kvartāla telpiskās attīstības priekšlikuma 4.variants ir trešā variantā apakšvariants, jo atšķiras ar lielāka būvapjoma izvietojumu kvartāla daļā gar Lāčplēša ielu un Mazo Krasta ielu (līdz 7 stāviem), bet plānoto pilsētībūvniecisko akcentu paredzot tikai 9 stāvu augstumā. Pret Bārdziņu ielu ir veidots atvērts pagals, neveidojot tradicionālo perimetrālo apbūvi, ņemot vērā Bārdziņu ielas šauru profilu.



66.attēls. **Kvartāla telpiskās attīstības priekšlikuma 4.varianta vizualizācija**

Autors: SIA „METRUM”, 2015.



67.attēls. Kvartāla telpiskās attīstības priekšlikuma 4.varianta vizualizācija

Autors: SIA „METRUM”, 2015.

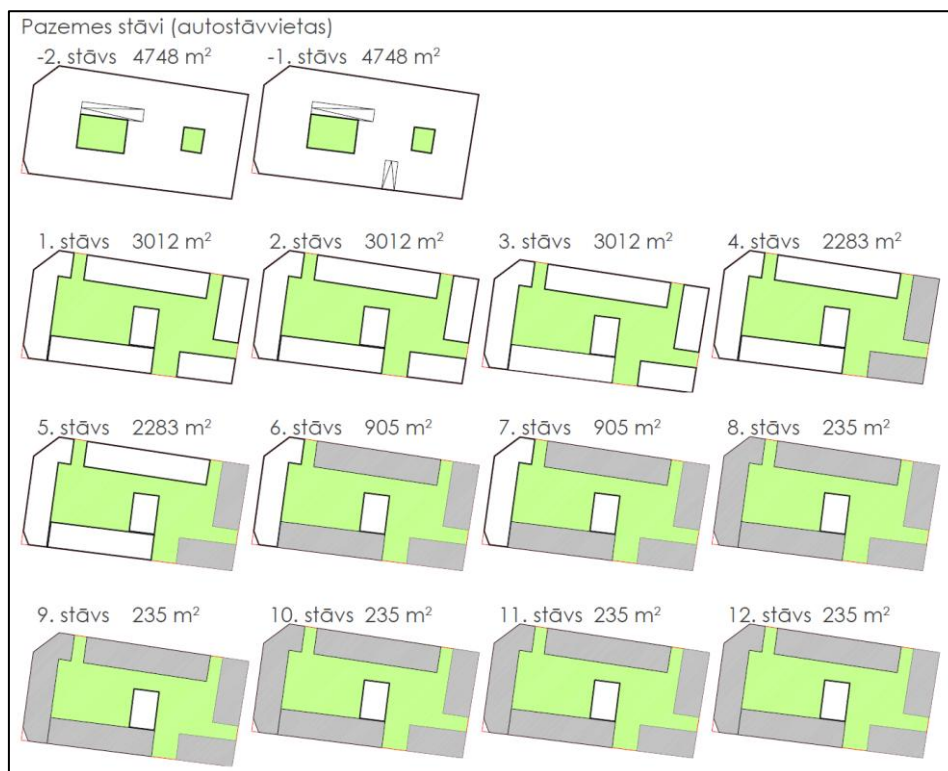


68.attēls. Kvartāla telpiskās attīstības priekšlikuma 4.varianta vizualizācija

Autors: SIA „METRUM”, 2015.

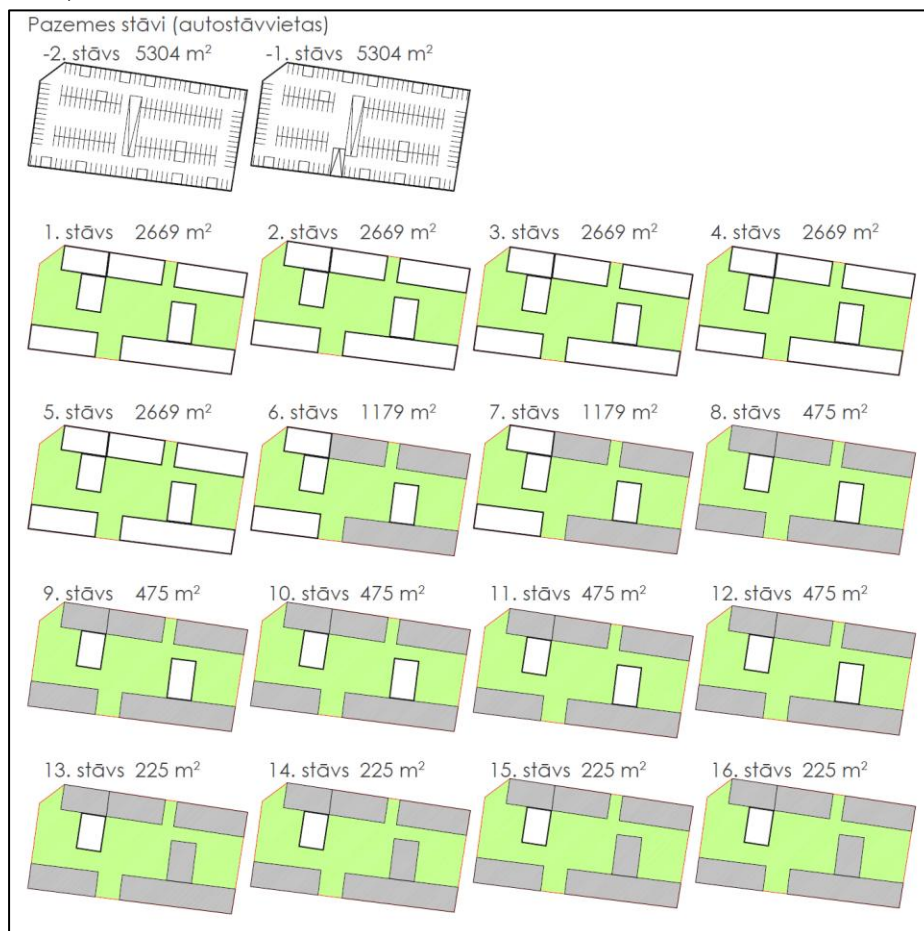
(2) Plānotie apbūves parametri

Plānotās apbūves parametri ir noteikti analizējot gan Rīgas domes saistošos noteikumus Nr.34, gan Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus” (Rīgas domes saistošie noteikumi Nr.38, 07.02.2006., ar grozījumiem, tabulā – RVC AZ TIAN), kā arī izvērtējot lokālpārplānojuma teritorijā veiktās telpiskās analīzes priekšlikumu rezultātus (kvartāla telpiskās attīstības priekšlikuma četri varianti, skatīt iepriekšējā sadaļā).



69.attēls. Plānotās apbūves parametri

Autors: SIA „METRUM”, 2015.



70.attēls. Plānotās apbūves parametri

Autors: SIA „METRUM”, 2015.

4.tabulā „Apbūves rādītāju analīze” ir apkopoti tikai galvenie un savstarpēji salīdzināmie apbūves rādītāji. Piemēram, daudzfunkcionālu ēku ar dzīvojamo funkciju apbūves gadījumā zemesgabala minimālo brīvās teritorijas rādītāju nosaka saskaņā ar Rīgas TIAN 262.punktu.

SIA „Arhitektoniskās izpētes grupa” 2013.gadā veiktajā ēku kultūrvēsturiskā līmeņa novērtējumu izpētes projektā „Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju ārpus Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas izpēte” nav rekomendēts pielietot apbūves intensitātes rādītāju, bet ir rekomendēts maksimālais apbūves blīvums un stāvu skaits (70% un 5 stāvi). Tā kā apbūves blīvums ir visu ēku apbūves laukumu summa, kas ir tikai ~5% lielāks par visu ēku 1 stāva kopplatību, teorētiskos aprēķinos var pieņemt, ka maksimālā visu virszemes stāvu platību summa var sasniegt platību, ko var aprēķināt arī pēc sekojoša aprēķina – „70% x zemesgabala platība x 5 stāvi – 5%”. Visu virszemes stāvu platību summa ir nepieciešama apbūves intensitātes rādītāja iegūšanai. Vadoties no MK 30.04.2013. noteikumu Nr.240 116.punktā noteiktās formulas var aprēķināt maksimāli pieļaujamo apbūves intensitāti atbilstoši rekomendētajam stāvu skaitam (5) un apbūves blīvumam (70%), kas ir izmantots kā salīdzinošais rādītājs 4.tabulas kolonnā „AIG izpēte**”.

4.tabula. Apbūves rādītāju analīze

Apbūves rādītāji	Stāvu skaits	Rīgas TIAN	RVC AZ TIAN*	AIG izpēte**	Skice Nr.1	Skice Nr.2	Skice Nr.3	Skice Nr.4
Apbūves blīvums	-	-	-	70%	52%	57%	50%	68%
Apbūves intensitāte	5	180%	180%	Līdz 350%	256%	256%	252%	274%
	6	220%	220%		274%	274%	275%	295%
	7-9	260%	260%		299%	309%	314%	340%
	10-12	320%	320%		313%	-	341%	373%
	13-16	400%	400%		-	-	358%	380%
Minimālā brīvā teritorija	5	30%	30%	-	Var nodrošināt normatīvos rādītājus, papildus apzaļumojošajiem ēku un būvju jumtus			
	6	25%	25%					
	7-9	21%	21%					
	10-12	18%	18%					
	13-16	15%	15%					
Perimetrālā apbūve***	-			Slēgta	Slēgta	Daļēji atvērta	Daļēji atvērta	Slēgta

RVC AZ TIAN* - Tabulā norādītās vērtības nav attiecināmas tieši uz Lokālpārplānojuma teritoriju, bet gan uz blakus esošajiem apbūves kvartāliem Lāčplēša ielas pretējā pusē.

AIG izpēte** - SIA „Arhitektoniskās izpētes grupa” 2013.gadā veiktais ēku kultūrvēsturiskā līmeņa novērtējumu izpētes projekts „Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju ārpus Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas izpēte”.

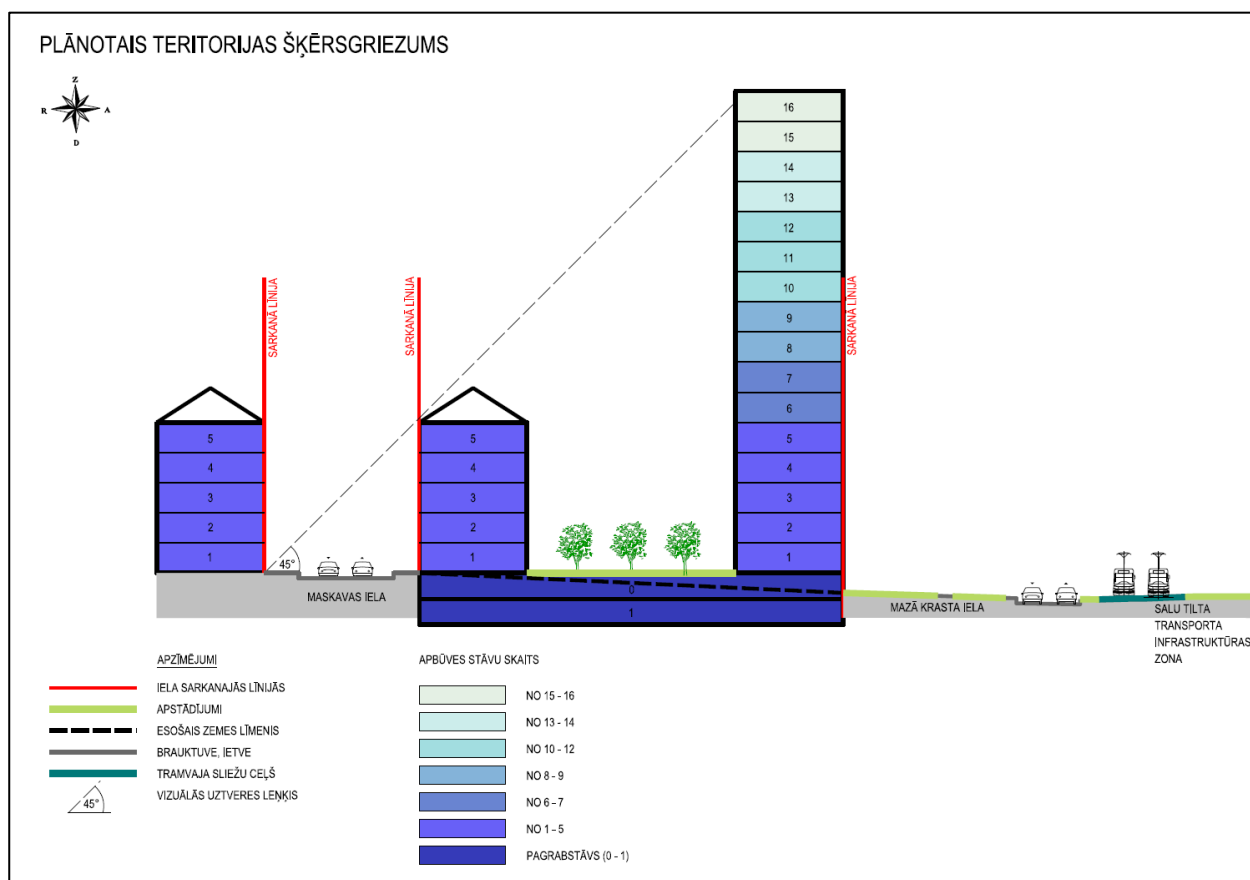
Perimetrālā apbūve*** - Perimetrālās apbūves gadījumā papildus jāievēro perimetrālās apbūves noteikumos norādītos īpašos apbūves tehniskos rādītājus (Rīgas TIAN, 267.punkts).

Ņemot vērā veikto apbūves parametru analīzi, lokālpārplānojuma risinājumos tiek piedāvāti sekojoši galvenie apbūves parametri:

- Maksimālā apbūves intensitāte 350%;
- Minimālā brīvā teritorija ne mazāk par 15%;
- Veidojama slēgta vai daļēji atvērta perimetrālā apbūve;
- Maksimālais stāvu skaits perimetrālās apbūves teritorijā gar Maskavas un Bārdziņu ielām – 5 stāvi;
- Maksimālais stāvu skaits plānotās apbūves zonā gar Lāčplēša ielu un Mazo Krasta ielu – 7 stāvi;
- Pirms jaunas ēkas vai būves būvprojektēšanas pilsēt būvnieciskā akcenta izvietojuma zonā, ja tiek plānota ēka kā pilsēt būvnieciskais akcents ar maksimālo stāvu skaitu nepārsniedzot 9 stāvu augstumu, ēkas novietojums un arhitektoniski telpiskais risinājums ir jānosaka kvartāla arhitektūras konkursa rezultātā. Arhitektūras konkursa risinājumos jāietver apbūves teritorija, kas ir ne mazāka kā lokālpārplānojuma teritorija, t.i. kvartāls starp Maskavas ielu, Bārdziņu ielu, Mazo krasta ielu un Lāčplēša ielu.
- Pirms jaunas publiski nozīmīgas un publiski pieejamas ēkas vai būves būvprojektēšanas pilsēt būvnieciskā akcenta izvietojuma zonā, ja tiek plānota ēka kā pilsēt būvnieciskais akcents stāvu skaitu lielāku par 9 stāviem, bet nepārsniedzot 16 stāvu augstumu, ēkas novietojums un

arhitektoniski telpiskais risinājums ir jānosaka Daugavas labā krasta pilsētbūvnieciskā risinājuma apbūves attīstības vīziju un arhitektūras konkursa rezultātā. Daugavas labā krasta pilsētbūvnieciskā risinājuma apbūves attīstības vīzijai jāietver teritorija ne mazāka kā no Dienvidu tilta līdz Dzelzceļa tiltam un no Zaķusalas līdz Rīgas – Daugavpils dzelzceļam, t.sk. Rīgas vēsturiskās centra aizsardzības zonas teritorijas daļa.

Nemot vērā Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 276.punktu, kas nosaka, *ka pie ielām būve nedrīkst izvirzīties ārpus 45° leņķa veidotas telpas, mērot no ielas pretējās puses ēkas būvlaides*, kā arī lai respektētu vēsturiskās 5 stāvu apbūves telpu gar Maskavas ielu, ir sagatavots teorētisks plānotais teritorijas šķēsgriezums, kurā izvietots pilsētbūvnieciskais akcents ar maksimālo stāvu skaitu – 16 stāvi. Lai 16 stāvus augstais Pilsētbūvnieciskais akcents (būves stāvu skaitu nosakot pret Maskavas ielas fronti) faktiski nebūtu redzams no Maskavas ielas puses, tas jāizvieto pie Mazās Krasta ielas sarkanās līnijas. No Mazās Krasta ielas puses šādu ierobežojumu faktiski nav, jo pret lielāko daļu no lokālpārplānojuma teritorijas atrodas Salu tilta un Krasta ielas satiksmes mezgla teritorija un tuvākā plānotā būvlaide atrodas Krasta ielas pretējā pusē, kas ir ~250 metru attālumā.



71.attēls. Plānotā teritorijas šķēsgriezuma analīze

Autors: SIA „METRUM”, 2015.

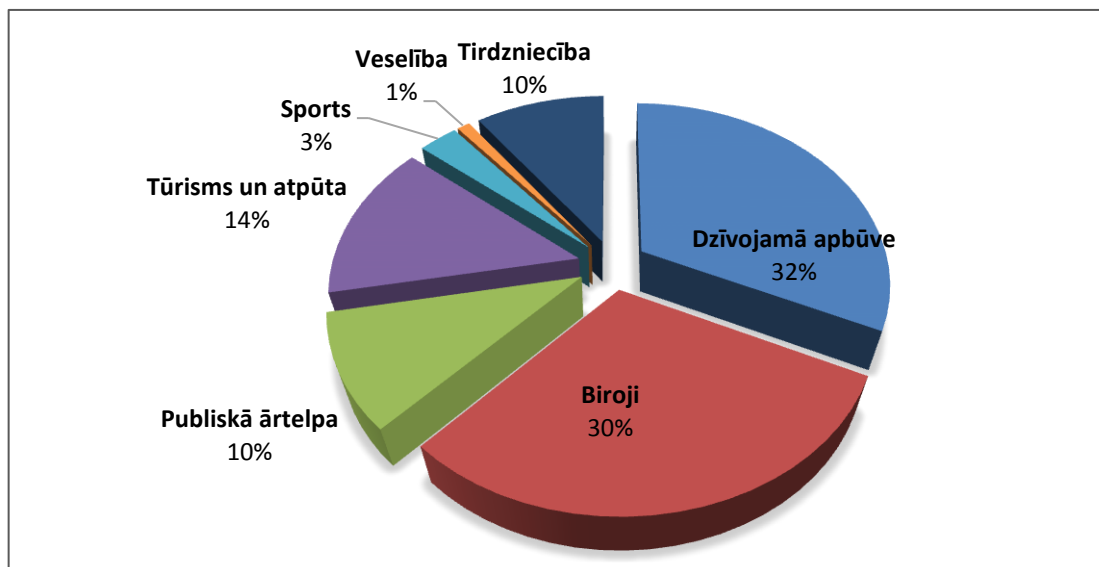
(3) Funkcionālā izmantošana

Lai ievērotu prasības, kas noteiktas MK 30.04.2013. noteikumiem Nr.240, lokālpārplānojumā ir pielietoti noteikumos noteiktie funkcionālo zonu nosaukumi un apzīmējumi, kas ir attiecināmi uz lokālpārplānojuma teritoriju, kā arī piemēroti noteikumu 3.pielikumā „Teritorijas izmantošanas veidu klasifikators” noteiktie Teritorijas izmantošanas veidi un to kodi.

Nodrošinot nepieciešamā pēctecības principa ievērošanu, šobrīd noteiktā funkcionālā zonējuma „Jaukta apbūve ar dzīvojamo funkciju” (J) vietā, lokālpārplānojumā ir noteikts – „Jaukta centra apbūves teritorija (JC)” ar indeksiem JC5, JC6 un JC7 (teritorija indeksēta atkarībā no atļautā stāvu skaita). Saskaņā ar MK 30.04.2013. noteikumiem Nr.240, lokālpārplānojuma teritorijā kā galvenie izmantošanas veidi ir noteikti:

- Publiskā apbūve un teritorijas izmantošana (biroju ēku apbūve; tirdzniecības vai pakalpojumu ēku apbūve; tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve, sporta būvju apbūve; veselības aizsardzības iestāžu apbūve; izglītības iestāžu apbūve);
- Dzīvojamā apbūve – tikai daudzdzīvokļu māju apbūve;
- Labiekārtota publiskā ārtelpa.

Minēto funkciju savstarpējais procentuālais sadalījums var mainīties un tikt precizēts projekta turpmākajā teritorijas attīstības plānošanas posmā (arhitektūras konkursa un/vai būvprojekta izstrādes ietvaros), bet, lai veiktu nepieciešamos aprēķinus, lokālpārplānojuma izstrādes ietvaros ir noteikts sadalījums starp teritorijas plānotajām funkcijām (skatīt 72.attēlu).



72.attēls. Plānoto funkciju sadalījums

(4) Publiskās ārtelpas veidošana

Esošā situācijas novērtējums

Veicot esošās situācijas izpēti, secināms, ka galvenā cilvēku plūsma lokālpārplānojuma un tās Telpiskās ietekmes izpētes teritorijā notiek pa Lāčplēša ielu līdz Maskavas ielai, savukārt tālākā gājēju kustība Salu tilta virzienā tiek novirzīta pa Salu tilta apakšu, kur atrodas gājēju tuneļi, tādējādi nodrošinot gājēju nokļūšanu uz Salu tilta un Daugavas promenādes. Pašreizējā situācijā gājēju tuneļi ir šauri un bez apgaismojuma, tādēļ tie nerada drošības sajūtu.

Lāčplēša ielas, Maskavas ielas, Dagdas ielas, Strūgu ielas abās pusēs ir izveidotas ietves, savukārt Bārdziņu ielā tās ir ievērojami šaurākas, jo gājēju kustība ir salīdzinoši neliela. Mazā Krasta ielā paralēli brauktuvei un tramvaja kustībai ir nodrošināta arī gājēju kustība vienā ielas pusē. Kustība zem tilta nerada drošības sajūtu, ņemot vērā tādus apstākļus kā apgaismojuma neesamība diennakts tumšajā laikā un labiekārtojuma trūkums Salu tilta nogāzēs.

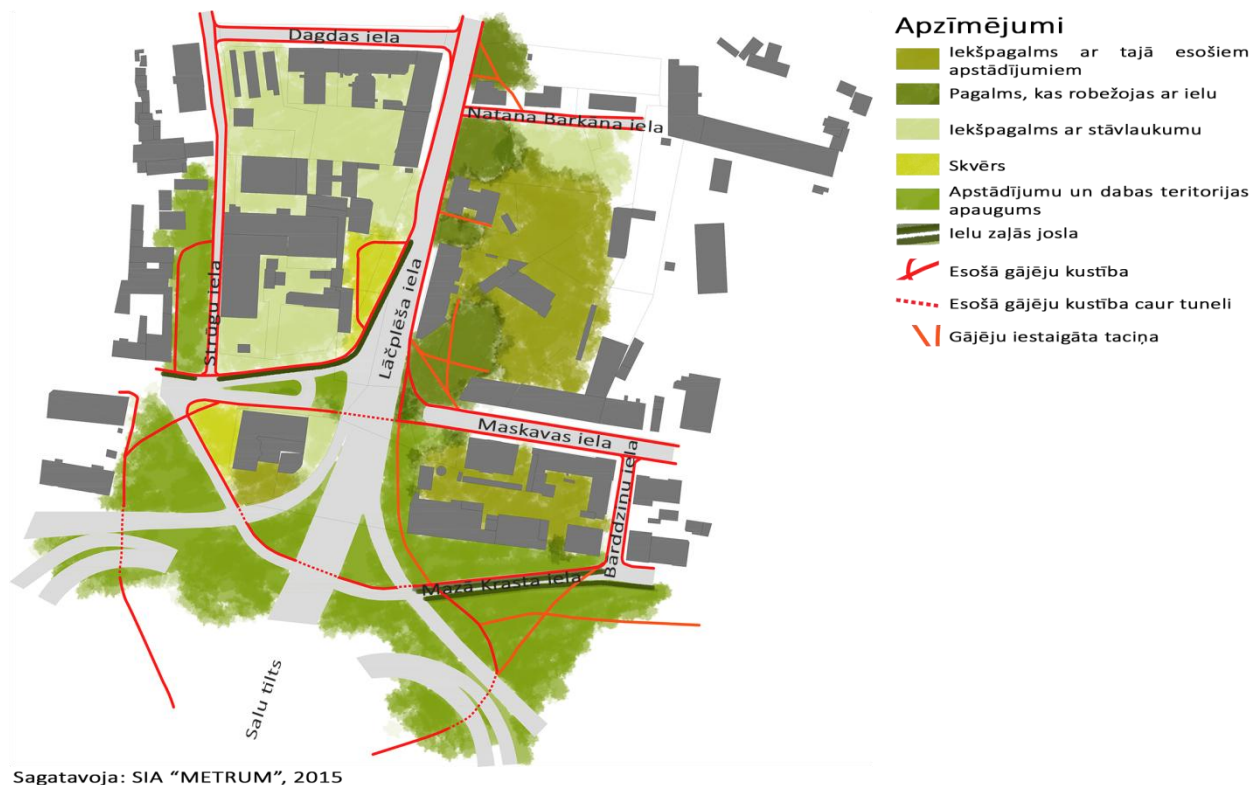
Atsevišķās vietās ir iestaigātas taciņas, lai nokļūtu pagalmos no Lāčplēša ielas vai saīsinātu plānoto maršrutu. Teritorijā esošajās ielās nav izveidoti veloceliņi vai iezīmētas velojoslās.

Veicot teritorijas apsekošanu dabā un analizējot lokālpārplānojuma teritorijas tuvākajā apkārtnē esošās dabas un apstādījumu teritorijas, secināms, ka ielām nav veidoti kopīgi ielu apstādījumi. Atsevišķa zāliena joslā, kas atdala brauktuvi no ietves, ir nelielam Maskavas ielas posmam no Lāčplēša ielas centra virzienā un Mazai Krasta ielai. Mazās Krasta ielas apstādījumu joslā ir saglabājušies atsevišķi koki, kurus var iekļaut labiekārtojuma projektā, paredzot koku apkopi.

Lai arī Lāčplēša ielai nav veidoti ielu apstādījumi, vasaras sezonā tā ir salīdzinoši zaļa, jo iela robežojas ar māju pagalmu apstādījumiem. Tomēr katrs pagalmi ir veidoti individuāli, līdz ar to neveidojas saskaņota

apstādījumu struktūra. Atsevišķi ir izdalāmi māju iekšpagalmi, kurus centra pusē no Lāčplēša ielas aizņem stāvlaukumi un salīdzinoši nelielas apstādījumu teritorijas, bet otrpus Lāčplēša ielai ir salīdzinoši plaši pagalmi ar apstādījumiem.

Lielu teritorijas daļu aizņem zāliena klātas teritorijas ap Salu tiltu, kur tiek nodrošināta arī gājēju kustība. Šīs teritorijas ir potenciālas vietas, kur veidot apstādījumus un labiekārtojuma elementus, vienlaicīgi nodrošinot augstāku drošību un rekreācijas iespējas.



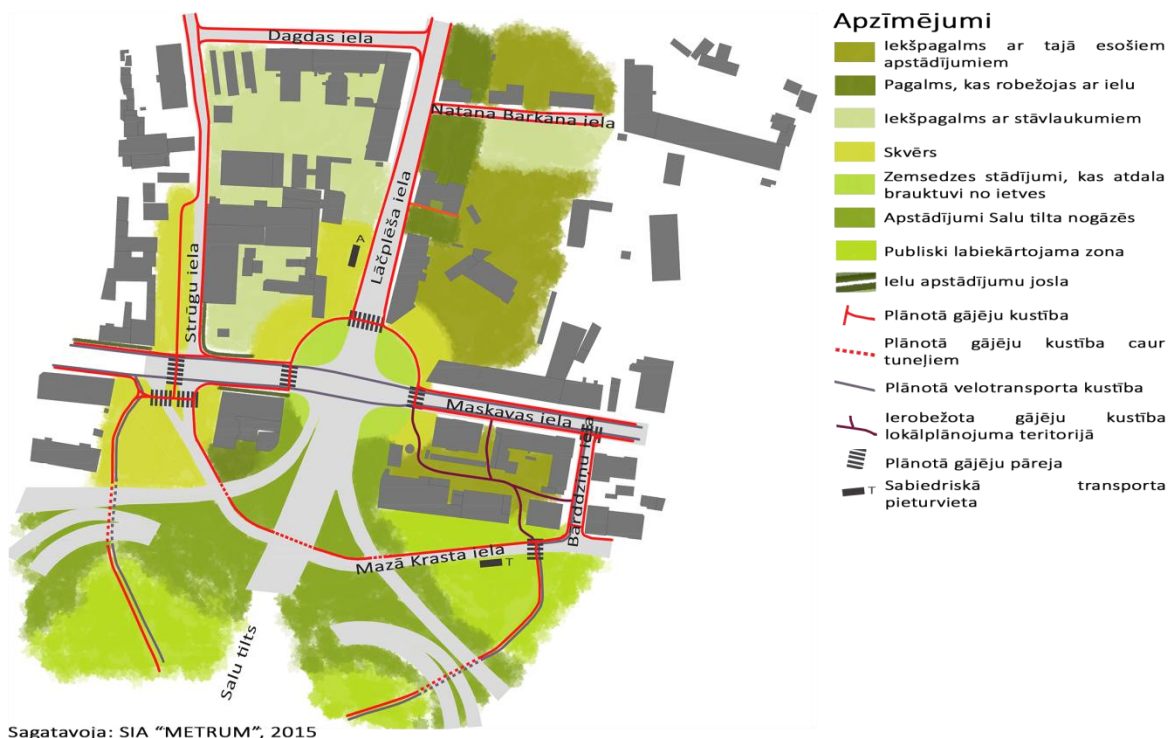
73.attēls. Esošā gājēju kustība un publiskā ārtelpa

Priekšlikumi gājēju kustības organizēšanai un teritorijas publiskās ārtelpas veidošanai, ja netiek realizēta jauna apbūve Maskavas ielas un Lāčplēša ielas krustojuma zonā ārpus lokālplānojuma teritorijas

Izanalizējot lokālplānojuma un tās funkcionāli telpiskās ietekmes izpēti un priekšlikumu izstrādi teritorijas esošo situāciju, turpmākajā teritorijas attīstības plānošanā, ieteicams izvērtēt šādus priekšlikumus gājēju kustības organizēšanai un teritorijas publiskās ārtelpas veidošanai minētajā teritorijā:

- Daļēja esošās gājēju kustības saglabāšana. Projekta priekšlikums paredz Maskavas ielu atvērt transporta kustībai, gājēju kustību novirzot pa Maskavas ielu līdz Bārddziņu ielai un Mazā Krasta ielai, tādējādi nodrošinot gājēju nokļuvi arī uz Salu tilta un Daugavas promenādes. Parāli gājēju kustībai nepieciešams izveidot velojoslas Maskavas ielas abās pusēs, kā arī plānot velojoslu tīkla paplašināšanu, mērķi nodrošināt uzbraukšanu uz Salu tilta un nokļūšanu uz Daugavas promenādes.
- Lai veidotu vienotu apstādījumu struktūru plānojamā teritorijā, nepieciešams paplašināt skvēru, apstādījumu un labiekārtojuma teritorijas. Tā kā esošais ielu platums neļauj veidot ielu apstādījumu joslu, tad ir nepieciešams saglabāt esošos pieguļošos pagalmus, veidojot stilistiski vienotu apstādījumu joslu. Atverot kustību caur Maskavas ielu, paredzams, ka ievērojama autotransporta satiksme būs Lāčplēša un Maskavas ielas krustojumā, tādēļ ierosinājums ir veidot centrisku kompozīciju, novirzot gājējus attālināti no krustojuma un veidojot zemsedzes (līdz 0,5 m) augstus aizsargstādījumus. Savukārt otrpus gājēju kustībai ir iespējams paplašināt skvēru platības, izvietojot labiekārtojuma elementus – soliņus, atkritumu urnas, dizaina objektus un apstādījumus. Veidojot skvērus, nepieciešams analizēt gājēju kustību pagalmos, lai izvairītos no taciņu iemīdīšanas.

- Teritorijas ar skvēriem iespējams paplašināt arī gar Strūgu ielu, bet caur skvēru iespējams virzīt gājēju kustību līdz Maskavas ielai. Nepieciešams labiekārtot jau esošo skvēru. Tajā jāierīko apgaismojums, jāizvieto soliņi, atkritumu urnas, dizaina elementus un atsevišķas atpūtas vietas, īpašu uzsvāru liekot gājēju un velokustībai tunēļa virzienā, lai jau no Maskavas ielas ir nolasāms virziens uz Daugavas promenādi un Salu tiltu.
- Šobrīd salīdzinošu lielu platību aizņem zāliens Salu tilta nogāzēs un tam pieguļošās teritorijās. Lai veidotu estētisku vidi, nogāzes ieteicams apstādīt ar zemsedzes augiem (piemēram, izmantojot vairākas šķirnes, veidot rakstu), taču jāņem vērā, ka augiem jābūt izturīgiem pret dūmgāzēm un tādiem, kuriem nav nepieciešama regulāra kopšana.



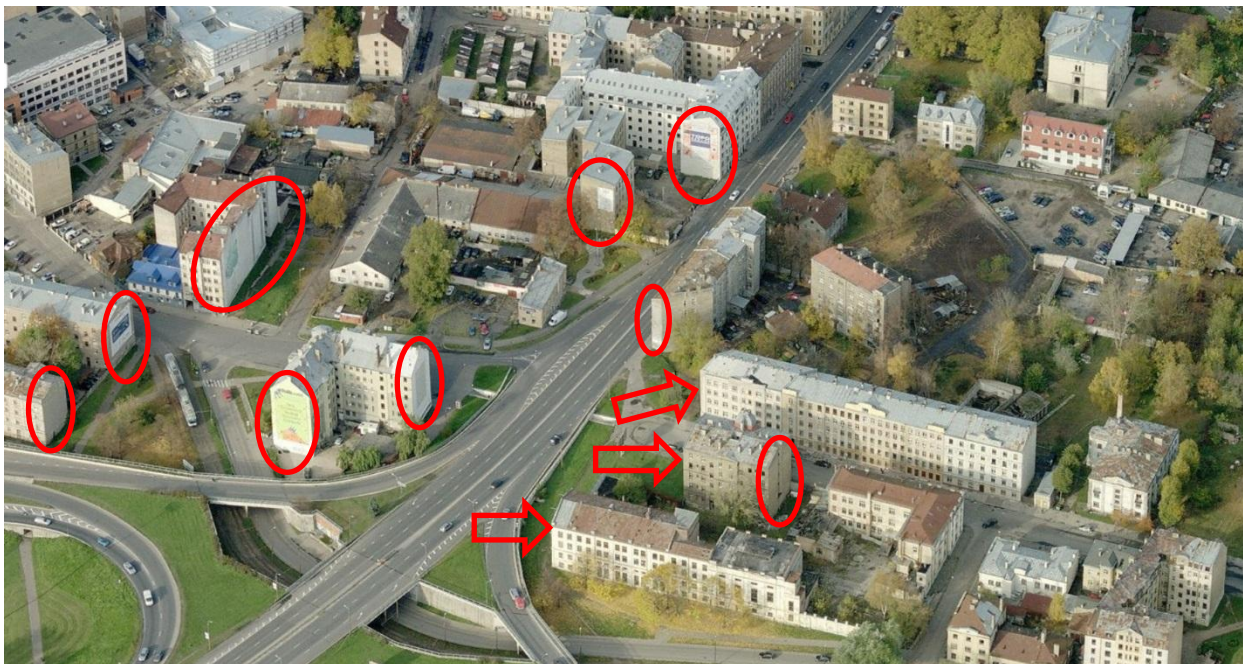
74.attēls. Priekšlikums gājēju kustības organizēšanai un publiskās ārtelpas veidošanai

- Labiekārtotu vidi ieteicams izveidot vietā, kur tiek šķērsots gājēju tunelis, lai nokļūtu uz Salu tilta, šajā teritorijā pašreiz salīdzinošu plašu teritoriju aizņem zaļā telpa. Veidojot labiekārtojumu minētajā teritorijā, jāņem vērā, ka ir nepieciešams veidot norobežotu telpu no transporta kustības (piemēram, telpas robežas veidojot ar krūmu stādījumiem).
- Šobrīd vietā, kur lokālpārveidojuma teritorija robežojas ar Mazo Krasta ielu, atrodas brīva zaļā telpa, kas savieno gājēju tuneli. Attiecīgi šo teritoriju ir iespējams labiekārtot, veidojot atpūtas vietas ar rekreācijas laukumiem, soliņiem, atkritumu urnām, bērnu rotaļu laukumiem un nelieliem vingrošanas laukumiem, kas nodrošinātu lokālpārveidojuma teritorijas iedzīvotāju atpūtas vajadzības. Šajā gadījumā būtiski ir norādīt skaidru virzienu uz gājēju tuneli. Kustība no Lāčplēša ielas uz iepriekš minēto gājēju tuneli ir iespējama tikai pa Maskavas un Bārdziņu ielu, paredzot gājēju pāreju, lai šķērsotu Mazo Krasta ielu.
- Lokālpārveidojuma teritorijā esošo iekšpagalmu nepieciešams labiekārtot. Tajā iespējams izvietot gan soliņus, gan atkritumu urnas, apstādījumus, kā arī saimniecības zonu. Ieeja pagalmā organizējama (plānojama kā publiski ierobežota) caur skvēru Lāčplēša un Maskavas ielas krustojumā, no Maskavas ielas, no Bārdziņu ielas kā arī no Mazās Krasta ielas.

Priekšlikumi Maskavas ielas un Lāčplēša ielas krustojuma zonas apbūves izvietojuma variantiem

Nemot vērā, ka lokālpārveidojuma risinājumi var kalpot ne tikai konkrētas teritorijas attīstībai, bet arī plašākas telpas attīstības veicināšanai, lokālpārveidojuma izstrādes ietvaros ir sagatavoti trīs dažādi priekšlikumi jaunas apbūves attīstībai Maskavas ielas un Lāčplēša ielas krustojuma zonā, kas jau iepriekš tika atzīta kā telpiski

nesakārtota vieta Rīgas pilsētā, bet kam ir potenciāls kļūt par jauniem „pilsētas vārtiem”. Variantu izstrāde ir balstīta uz lokālplānojuma izstrādes laikā veiktajām izpētēm gan ainavu telpu, gan vēsturiskās apbūves, gan transporta attīstības jomās, kā arī vadoties no esošās situācijas. 75.attēlā attēlota esošā apbūves struktūra, īpašu uzmanību pievēršot esošajiem brandmūriem, kas veido savdabīgu „ainavu” šajā ielu krustojumā.



75.attēls. Maskavas un Lāčplēša ielu krustojuma apbūve un esošo brandmūru izvietojums

Pirmais attīstības priekšlikums ir sagatavots ņemot vērā spēkā esošās ielu sarkanās līnijas, kas paredz nojaukt daļu no vēsturiskās apbūves Lāčplēša ielas austrumu pusē, līdz ar to vēl vairāk „atverot” skatu uz esošo iekškvartāla teritoriju. Veidojot jaunas apbūves līnijas, kas sakrīt ar esošajām ielu sarkanajām līnijām, tiek iegūta Rīgas pilsētas vēsturiskajai daļai neraksturīga plata pilsētas maģistrāle, veidojot telpiski plašu ielas koridoru, kas vēl vairāk fiziski atdalīs divas vēsturiskās Maskavas priekšpilsētas daļas, un radīs priekšnosacījumus kvartāla apbūves pilnīgai transformācijai, kas nav savienojama ar vēsturiskās apbūves un vietas saglabāšanas principiem.



76.-77.attēls. Esošo brandmūru izvietojums un pirmais attīstības priekšlikums

Autors: SIA „METRUM”, 2015.

Otrais attīstības priekšlikums ir sagatavots ņemot vērā vēsturiskās perimetrālās apbūves izvietojuma principus, daļēji zudušās vēsturiskās būvlaides un raksturīgos taisnleņķa ielu krustojumus. Bet trešais

attīstības priekšlikums ir sagatavots ņemot vērā gan vēsturiskās perimetrālās apbūves izvietojuma principus un daļēji zudušās vēsturiskās būvlaides, gan arī lokālpārveidojuma teritorijā izstrādātos apbūves attīstības priekšlikumus. Maskavas ielas un Lāčplēša ielas vēsturiskajā krustojumā, kuru, protams, nav iespējams pilnībā atjaunot, ir izmantots Rīgas vēsturiskajā apbūvē raksturīgs laukumu izveides princips, izvietojot apbūvi ar atkāpi no ielu stūriem (redzamības trijstūriem). Šis variants visvairāk sasaucas ar sagatavoto publiskās ārtelpas un apstādījumu koncepciju, kas paredz gan ērtu gājēju kustību, gan jaunus apstādījumus šajā krustojuma zonā.



78.-79.attēls. **Otrais un trešais attīstības priekšlikums**
 Autors: SIA „METRUM”, 2015.

4.2.2. Ainavu telpas potenciālā pārveide un pārmaiņu ietekmes areāls

Sadaļā „Ainavu telpas potenciālā pārveide un pārmaiņu ietekmes areāls” ir analizētas skatu perspektīvas un redzamības leņķi, vērtējot dažādus lokālpārveidējuma teritorijā iespējamus stāvu skaitus – 5, 9, 12 un 16 stāvus (skatīt 81.attēlu), izmantojot trīsdimensiju modeli (izstrādātājs SIA „METRUM”, 2015, izmantojot „METRUM” aerolāzerskenēšanas datus). Skatu perspektīvas ir noteiktas par pamatu ņemot Ministru kabineta 08.03.2004. noteikumus „Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un aizsardzības noteikumi”, pētījumu „Rīgas pilsētas ainavu teritoriju izdalīšana, analīze un novērtēšana” (LU Ģeogrāfijas un Zemes Zinātņu fakultāte, 2009) un izstrādātāju piedāvātās skatu perspektīvas, kas ir būtiskas tieši lokālpārveidējuma risinājumu kontekstā.

Vērtējot lokālpārveidējuma teritorijā iespējamus stāvu skaitus, un tos vizuāli iezīmējot atšķirīgās krāsās, ir izvēlēti 8 skatu punkti no lokālpārveidējuma tuvējās apkārtnes (skatīt 80.attēlu), un 4 skatu punkti no lokālpārveidējuma attālās teritorijas (skatīt 99.attēlu).

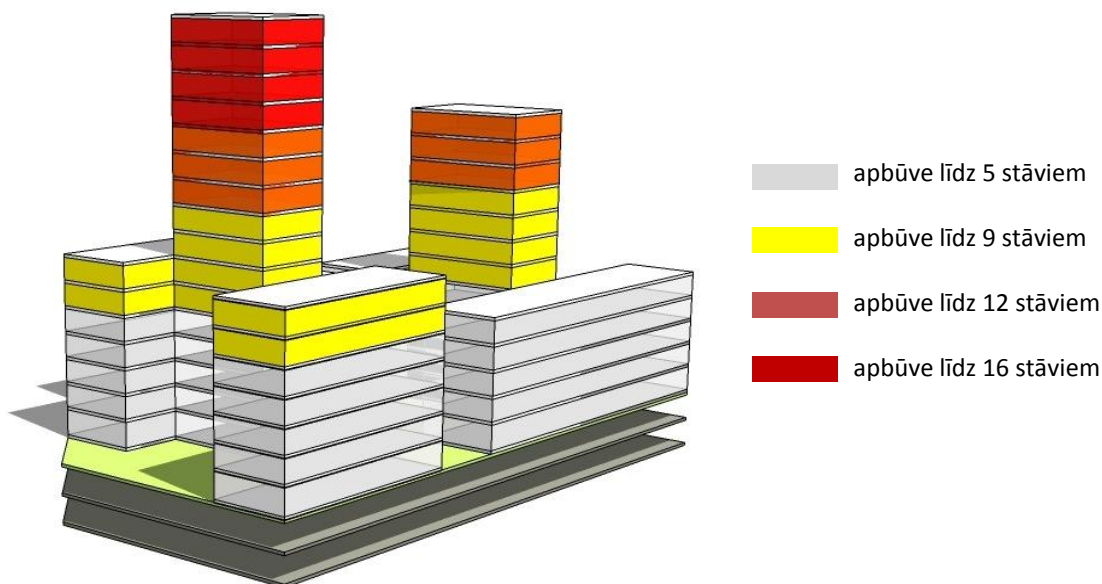
Skatu punkti no lokālpārveidējuma tuvējās apkārtnes:

- skats no Salu tilta (skatu punkts nr.1);
- skats no Latvijas Zinātņu akadēmijas augstceltnes augšējā stāva (skatu punkts nr.2);
- skats no Dzirnau ielas (skatu punkts nr.3);
- skats no Lāčplēša ielas (skatu punkts nr.4);
- skats no Lāčplēša un Gogoļa ielas krustojuma (skatu punkts nr.5);
- skats no Maskavas ielas (skatu punkts nr.6);
- skats no Krasta ielas (skatu punkts nr.7);
- skats no Daugavas pie Krasta ielas (skatu punkts nr.8).



80.attēls. Skatu perspektīvu novietojums no lokālpārveidējuma tuvējās apkārtnes

Autors: SIA „METRUM” 2015.

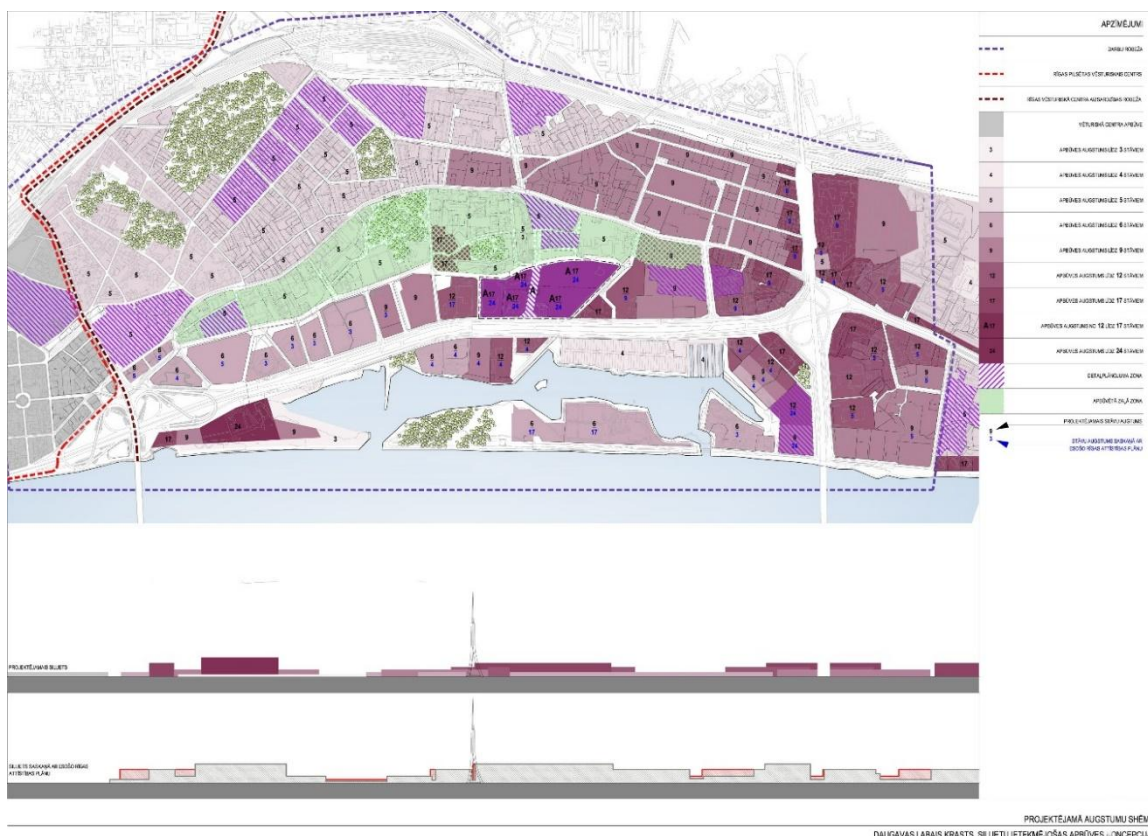


81.attēls. Lokālpārplānojuma teritorijas iespējamā apbūve dažādu stāvu augstumā tālākai trīsdimensiju modeļa izmantošanai

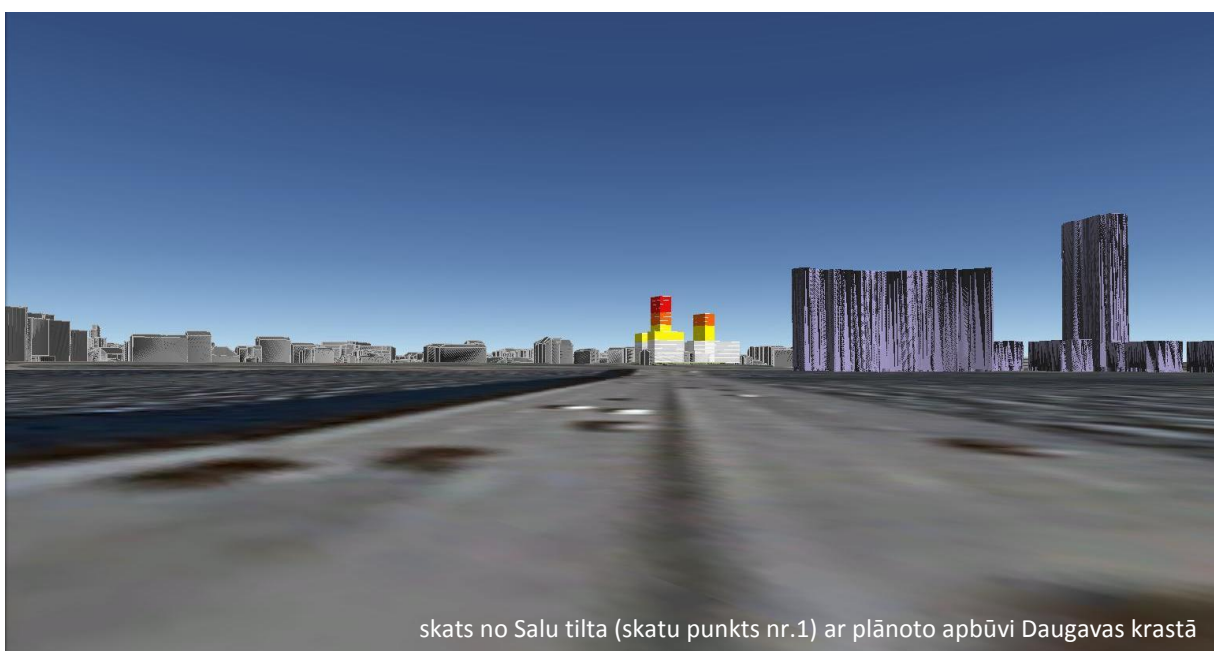
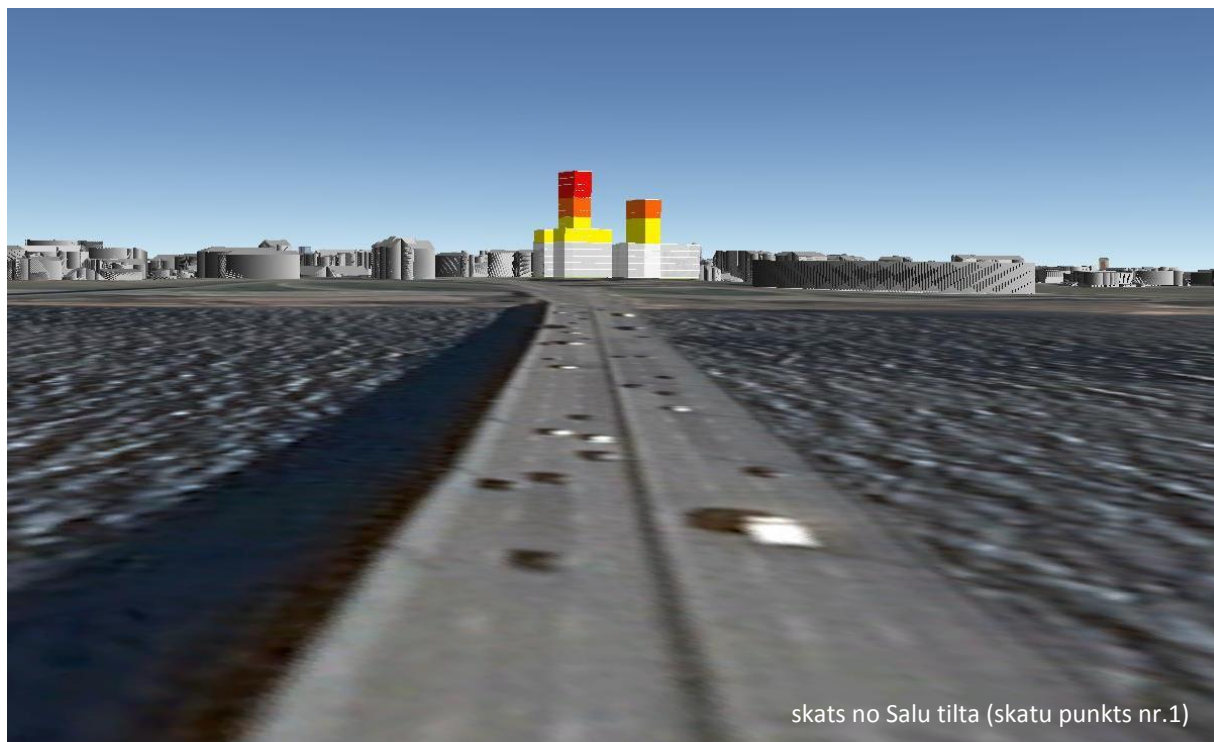
Avots: SIA „METRUM”, 2015.

Pilsēt būvnieciskā akcenta maksimālo augstumu atļauto stāvu skaita ietvaros (16 stāvi), novietojumu un arhitektoniski telpisko risinājumu būs jānosaka arhitektūras konkursa rezultātā, – tādējādi šī vizuālā analīze dot tikai sākotnēju ainavu telpas potenciālās pārveides skatījumu.

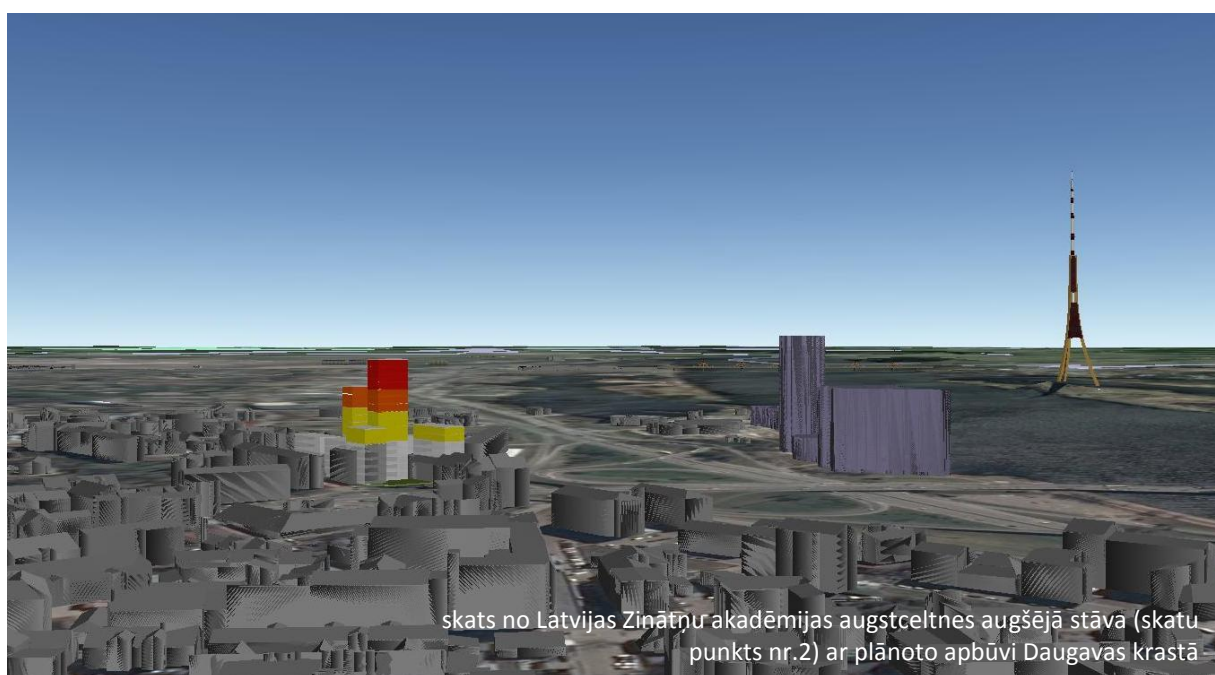
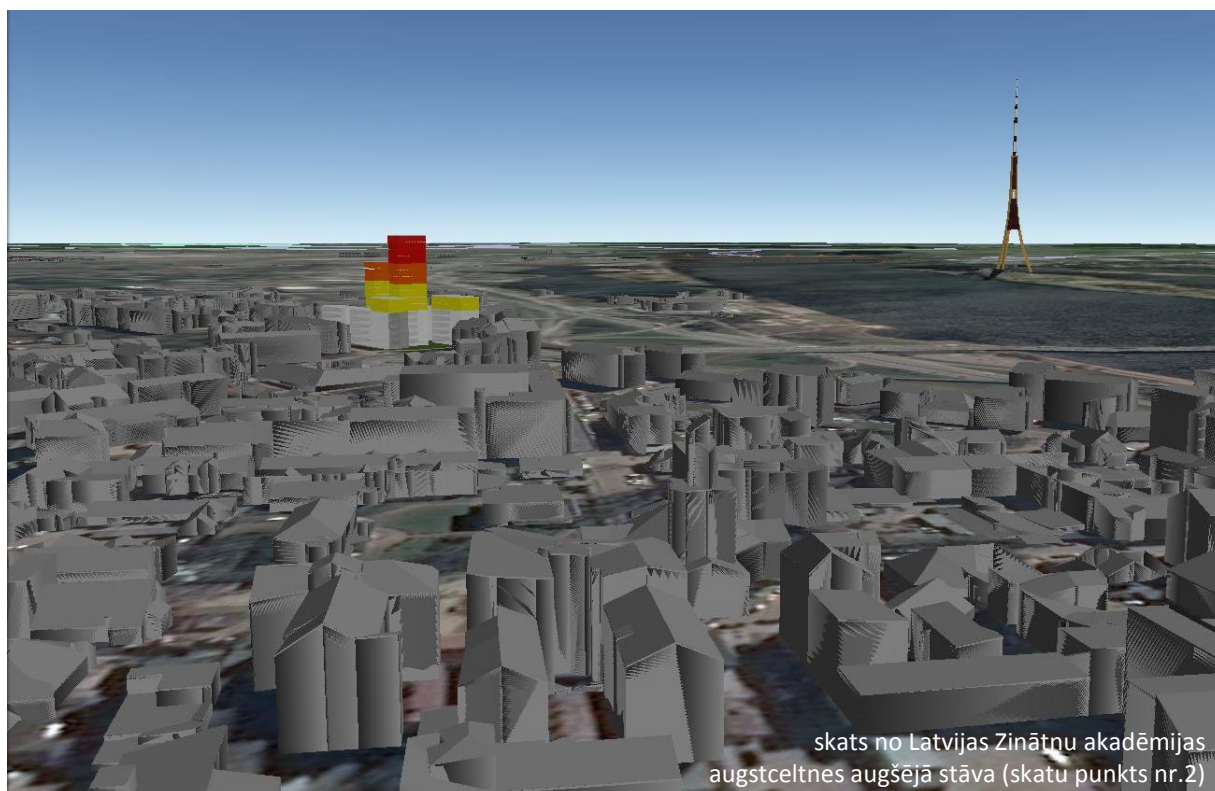
Analizējot skatu perspektīvas un redzamības leņķus, pēc Rīgas vēsturiskā centra padomes ieteikuma (09.09.2015.) trīsdimensiju modelis (izstrādātais SIA „METRUM”, 2015, izmantojot „METRUM” aerolāzerskenēšanas datus) tika papildināts ar plānoto augstbūvju grupu Daugavas krastā pie Salu tilta, atbilstoši izstrādātiem un akceptētiem būvprojektiem un Daugavas labā krasta koncepcijai.



82.attēls. Daugavas labais krasts – siluetu ietekmējošas apbūves koncepcija. Projektējamā augstumu shēma



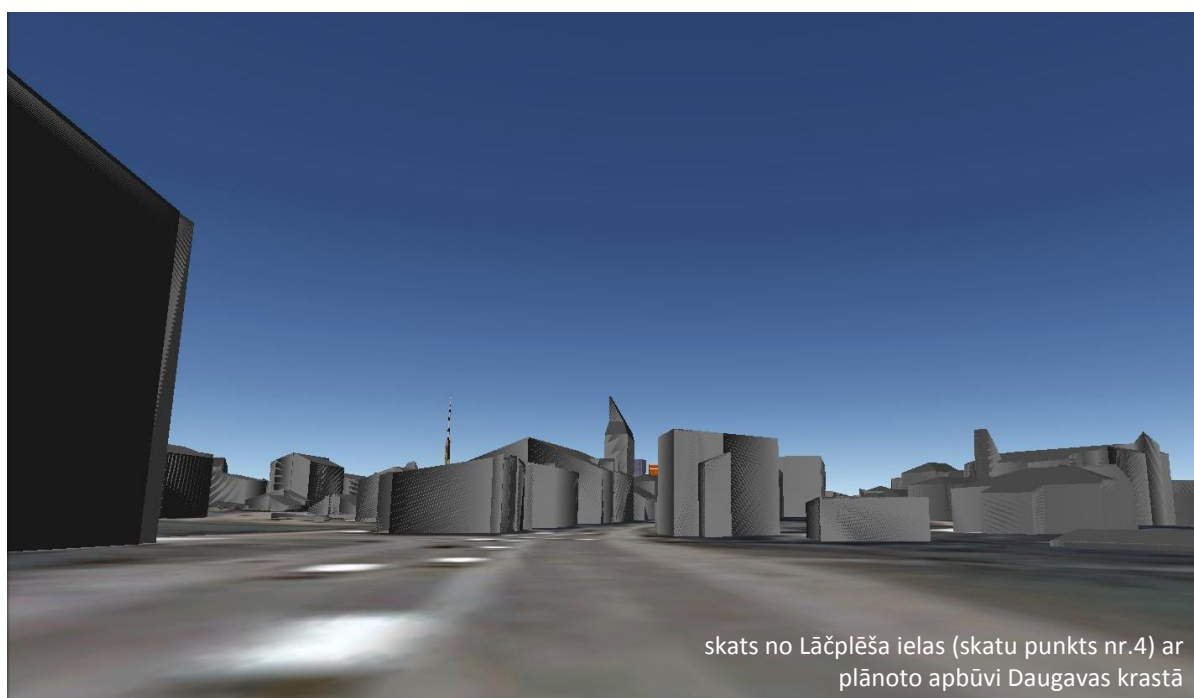
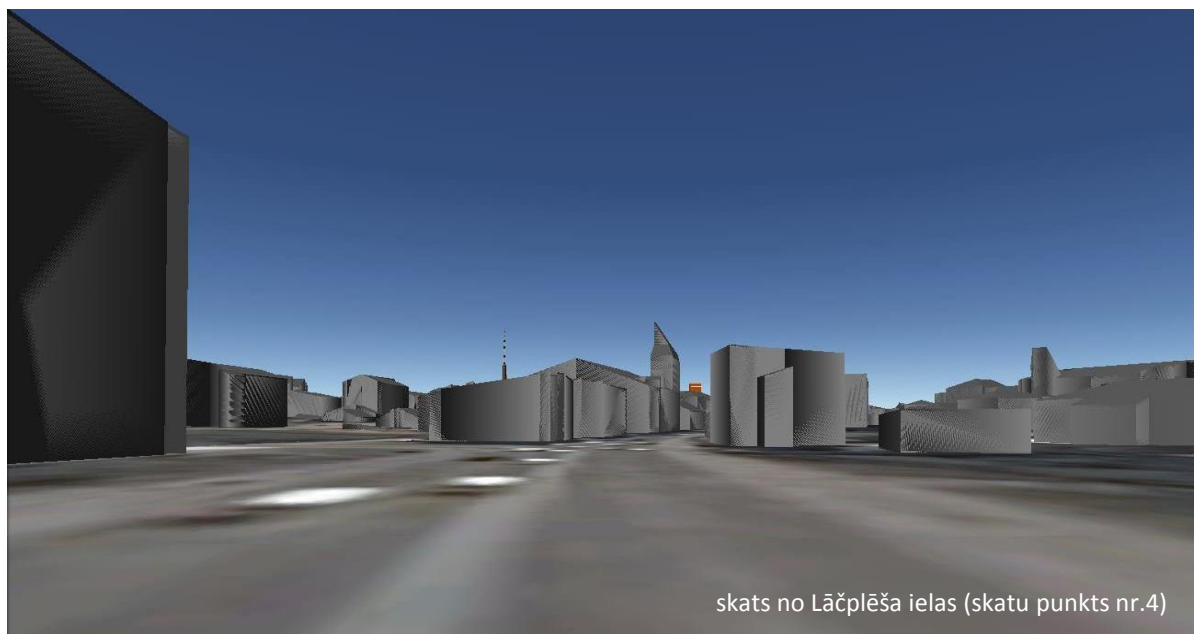
83.-84.attēls



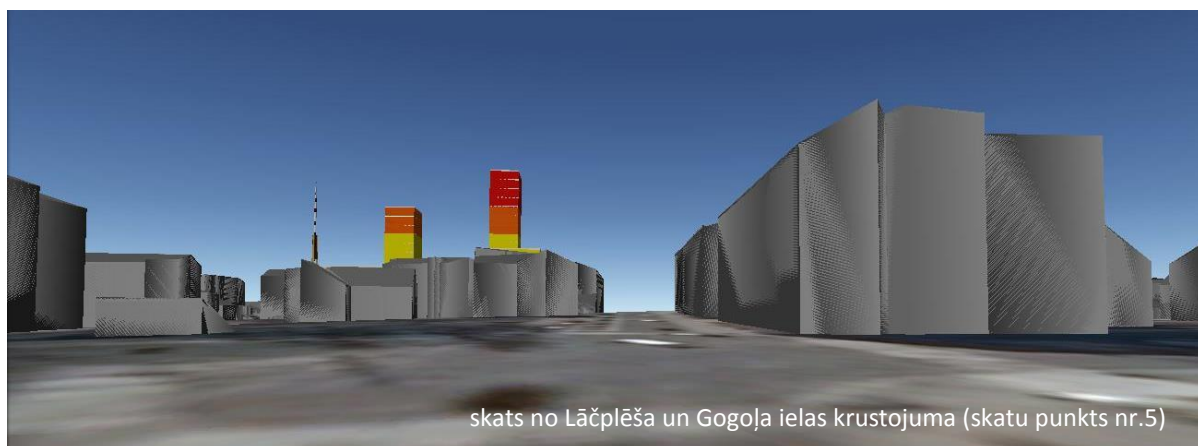
85.-86.attēls



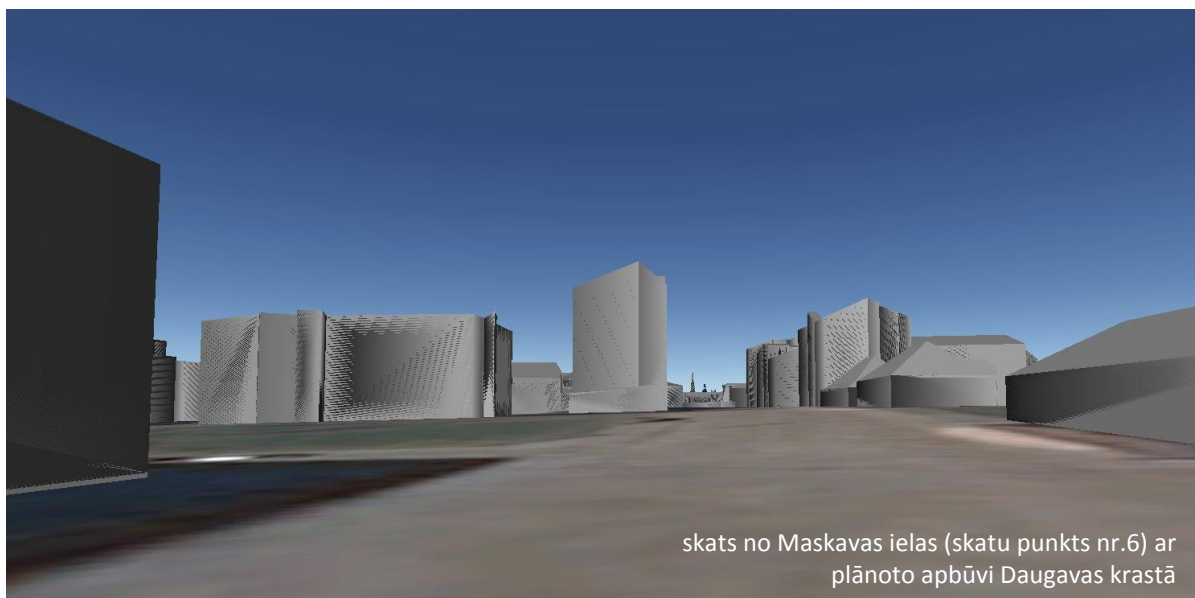
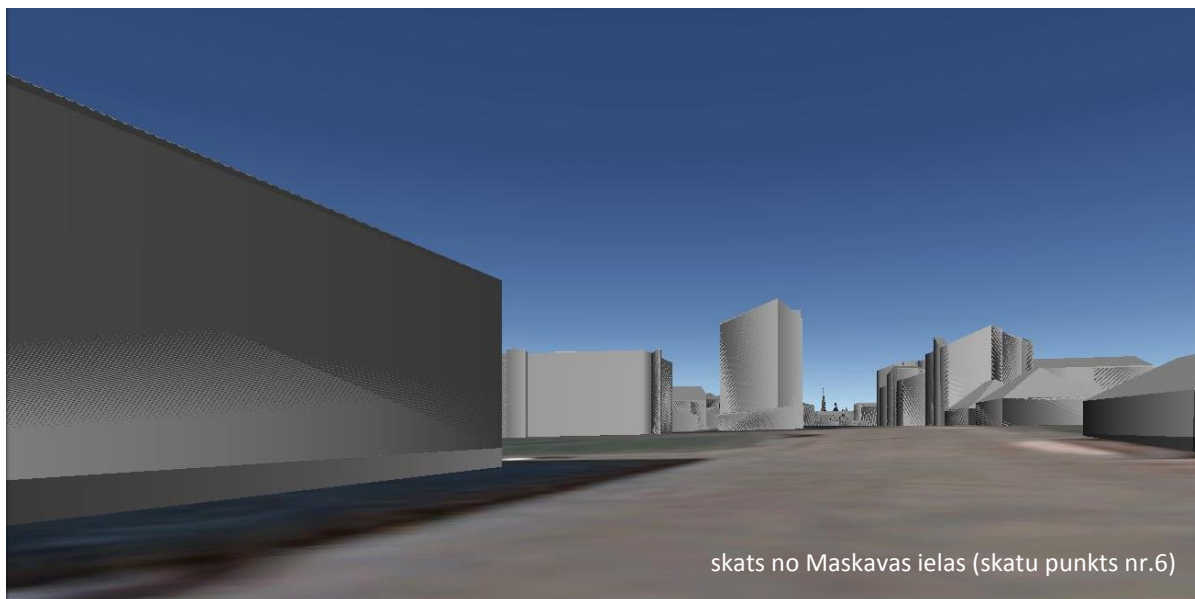
87.-88.attēls



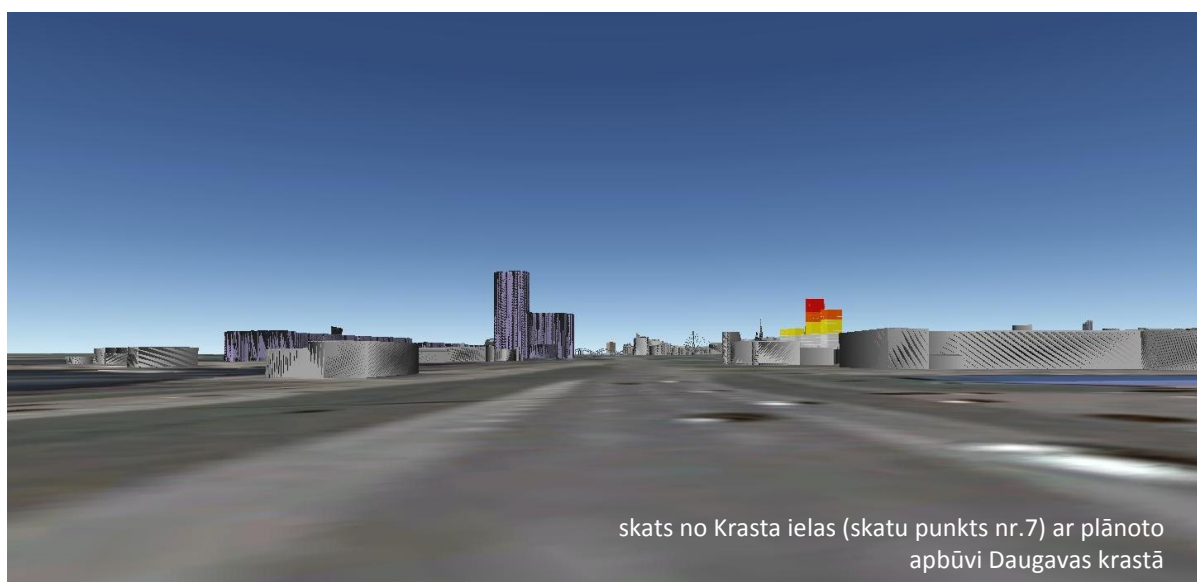
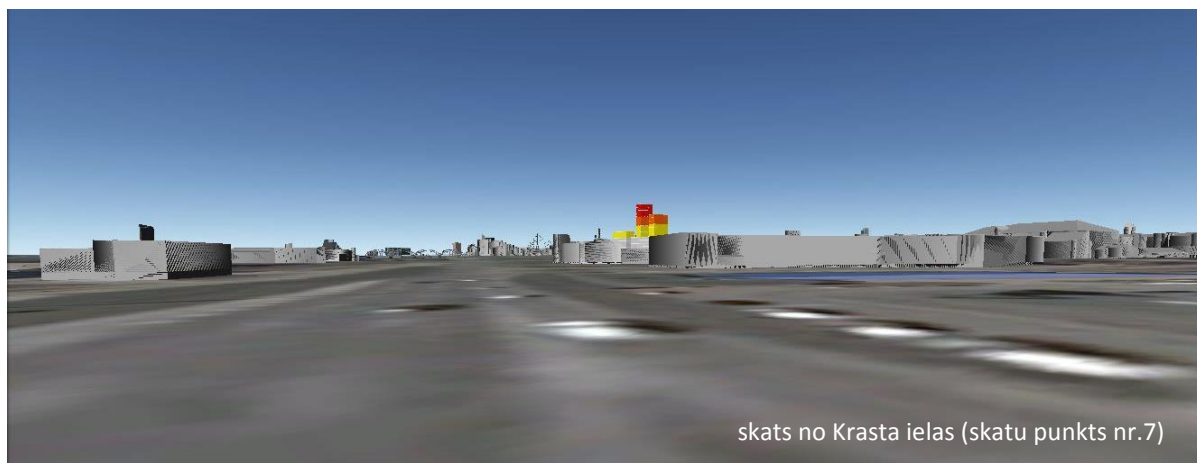
89.-90.attēls



91.-92.attēls



93.-94.attēls



95.-96.attēls



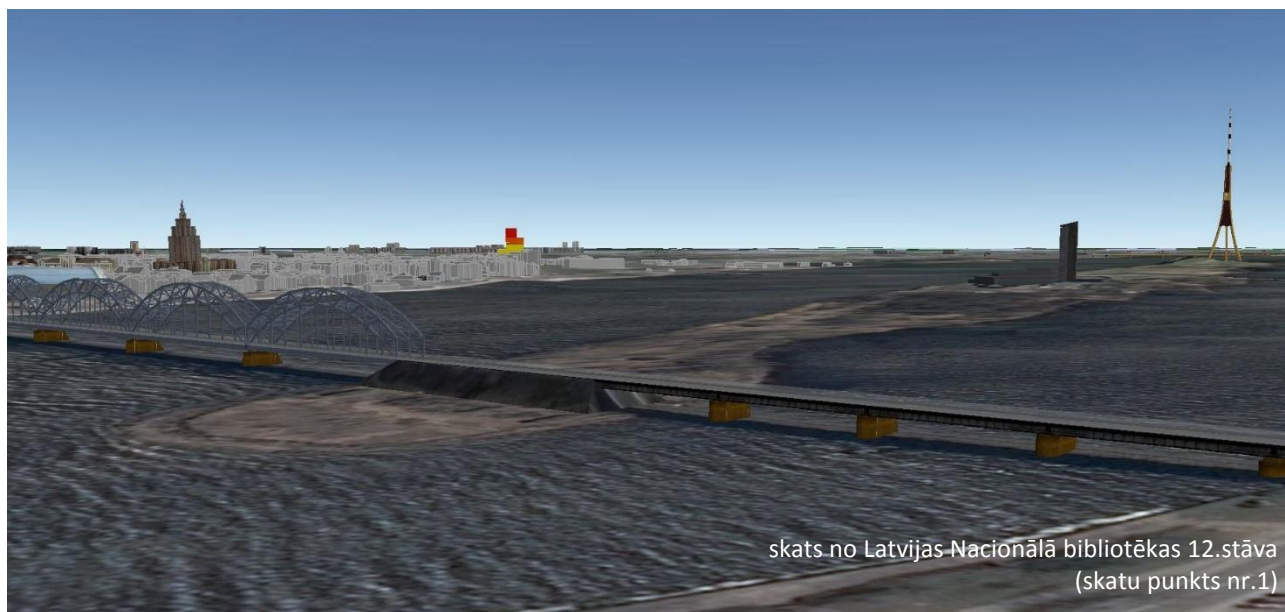
97.-98.attēls

Skatu punkti no lokālpārplānojuma attālās teritorijas:

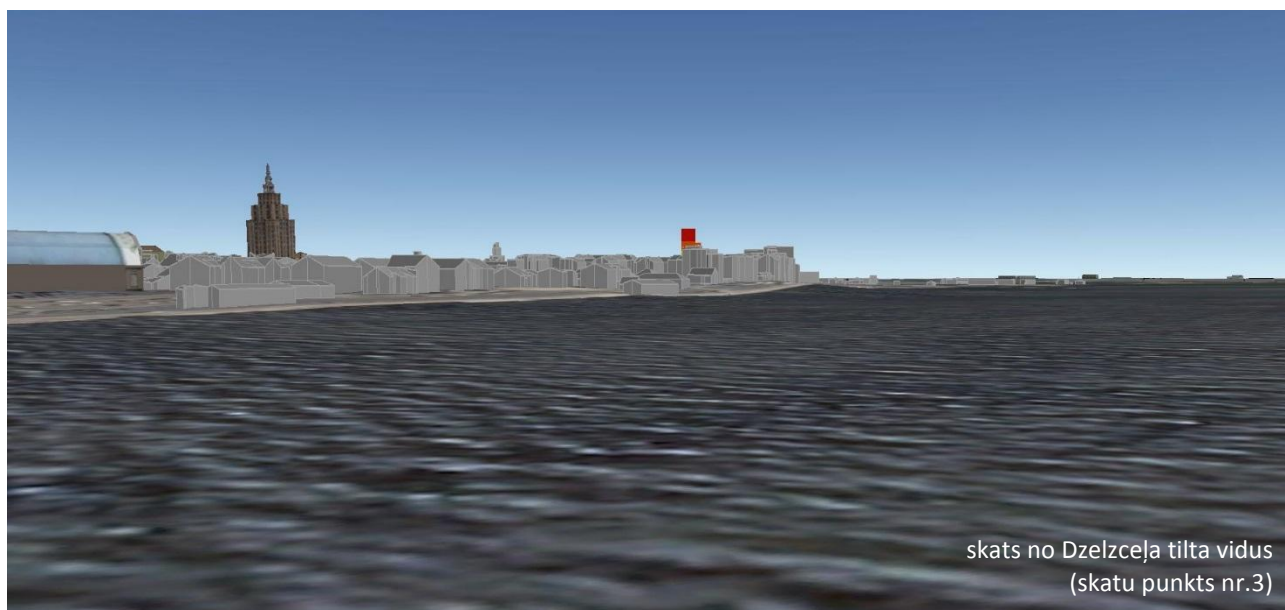
- skats no Latvijas Nacionālā bibliotēkas 12.stāva (skatu punkts nr.1);
- skats no Vanšu tilta vidus (skatu punkts nr.2);
- skats no Dzelzceļa tilta vidus (skatu punkts nr.3);
- skats no Brīvības pieminekļa (skatu punkts nr.4).



1 99.attēls. Skatu perspektīvu novietojums no lokālpārplānojuma attālās teritorijas
Autors: SIA „METRUM” 2016., izmantojot <http://balticmap.eu/> ortofoto karti



100.-101.attēls



102.-103.attēls

4.2.3. Kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšana un attīstība

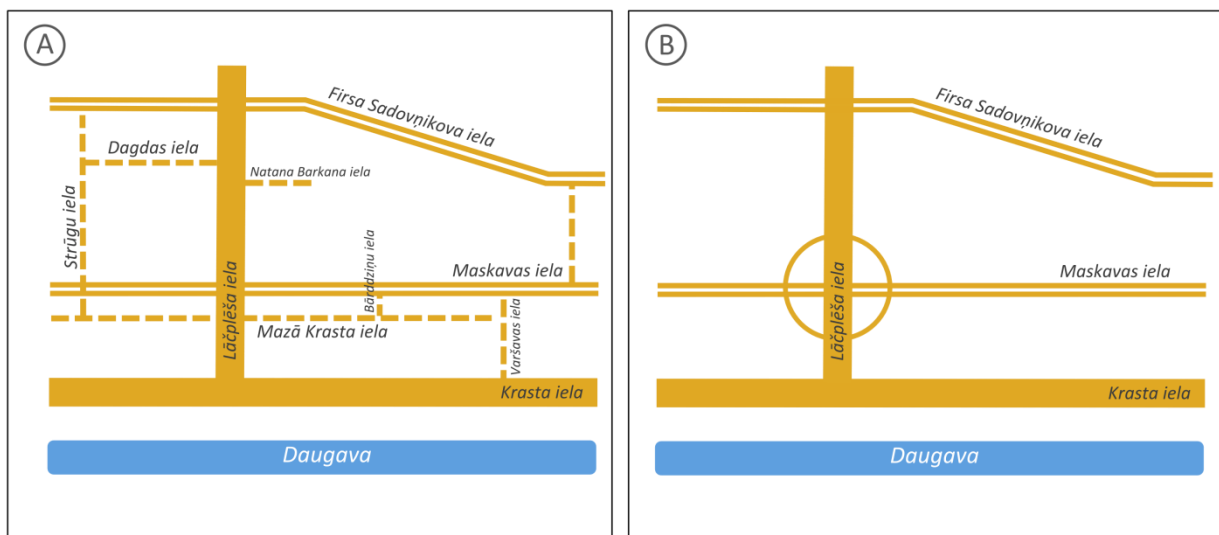
(1) Vēsturiskā plānojuma un telpiskā struktūra

Ielu un laukumu tīkls

Lokālpārplānojuma risinājumi paredz daļēji atjaunot Maskavas ielas un Lāčplēša ielas krustojumu, tādējādi atjaunojot vēsturiskās Maskavas priekšpilsētas senāko un nozīmīgāko transporta ceļu.

Lāčplēša ielai ir priekšlikums saglabāt esošo ielas platumu to nepaplašinot uz vēsturiskā apbūves rēķina, un likvidēt tās plānoto maģistrālo raksturu posmā no Maskavas ielas līdz Firsa Sadovņikova ielai. Lai to realizētu nepieciešams grozīt spēkā esošās ielu sarkanās līnijas, galvenokārt Lāčplēša ielai, tās sašaurinot.

Jaunu ielu izbūvi lokālpārplānojuma risinājumi neparedz.



Apzīmējumi

- Pilsētas nozīmes iela
- Apkaimes nozīmes iela
- Vietējas nozīmes iela

Sagatavoja: SIA "METRUM", 2015.

104.attēls. Ielu struktūras perspektīvās attīstības priekšlikumi – "A" ielu struktūra kopumā, "B" pārbūvējamais/atjaunojamais Maskavas ielas un Lāčplēša ielas krustojums, likvidējot gājēju tuneli.

Zemesgabalu struktūra

Lokālpārplānojuma teritorijā ietverta zemes gabalu struktūra ir izveidojusies Rīgas pilsētā realizētās Zemes reformas un privatizācijas procesa laikā, neņemot vērā vēsturisko zemes gabalu struktūru un robežas. Līdz ar to arī lokālpārplānojums neparedz saglabāt esošās zemes gabalu juridiskās robežas, bet gan pieļauj tās pārkārtot (apvienot) atbilstoši plānotajai apbūves, ielu un publisko laukumu, kā arī teritorijas izmantošanas nosacījumiem, veidojot apbūvei piemērotu arhitektoniski telpisko vidi.

Apbūves līnijas (būvlaines)

Lokālpārplānojuma teritorijā paredzēts saglabāt noteiktās iedibinātās būvlaines, kas sakrīt ar Maskavas ielas, Bārdziņu ielas un Mazās Krasta ielas sarkanajām līnijām, kā arī noteikt jaunu obligāto būvlaidi gar Lāčplēša ielu, kas sakrīt ar ielas sarkano līniju.

Publiskās ārtelpas un apstādījumu sistēmas

Lokālpārplānojuma teritorijā nav saglabājusies vēsturiskā publiskā ārtelpa, kas arī, vismaz 20.gs. otrajā pusē, nebija publiski pieejama, jo lokālpārplānojuma teritorijā atradās slēgta ražošanas teritorija. Līdz ar to, lielākā daļa no plānotās publiskās ārtelpas lokālpārplānojuma teritorijā ir jārada no jauna.

Plānotā iekšpagalma labiekārtojums un apstādījumi veidojami ņemot vērā plānotās apbūves mērogu un arhitektonisko stilu.

(2) Pilsētvides lielmēroga ainaviskās kvalitātes

Atsevišķu ielu un laukumu apbūves silueti

Lokālpārplānojuma teritorijā gar vēsturisko Maskavas ielu ir plānots saglabāt raksturīgo ielu apbūves siluetu un mērogu, lai arī ielas frontē ir faktiski saglabājusies tikai viena ēka zemes gabalā Maskavas ielā 76 (ņemot vērā 2015.gadā akceptēto ēku un būvju nojaukšanas būvprojektu Maskavas ielā 78).

Skatu perspektīvas

Lokālpārplānojuma risinājumi paredz saglabāt esošās skatu perspektīvas uz un no Maskavas ielas, Bārdziņu ielas un plānotā ielu krustojuma/laikuma. Ņemot vērā gan esošo, gan plānoto apbūvi gar Krasta ielu Daugavas krastā, no lokālpārplānojuma teritorijas nav raksturīgu skatu uz Daugavu, kā arī nākotnē tādus faktiski nevar izveidot.

(3) Vēsturiskā apbūve

Lokālpārplānojuma teritorijā ir saglabājusies vēsturiskā apbūve tikai zemes gabalā Maskavas ielā 76 (saskaņā ar 2015.gadā akceptēto ēku un būvju nojaukšanas būvprojektu Maskavas ielā 78, pārējā apbūve 2016.gadā ir nojaukta). Līdz ar to, gandrīz visa vēsturiskā apbūve lokālpārplānojuma teritorijā ir zudusi.

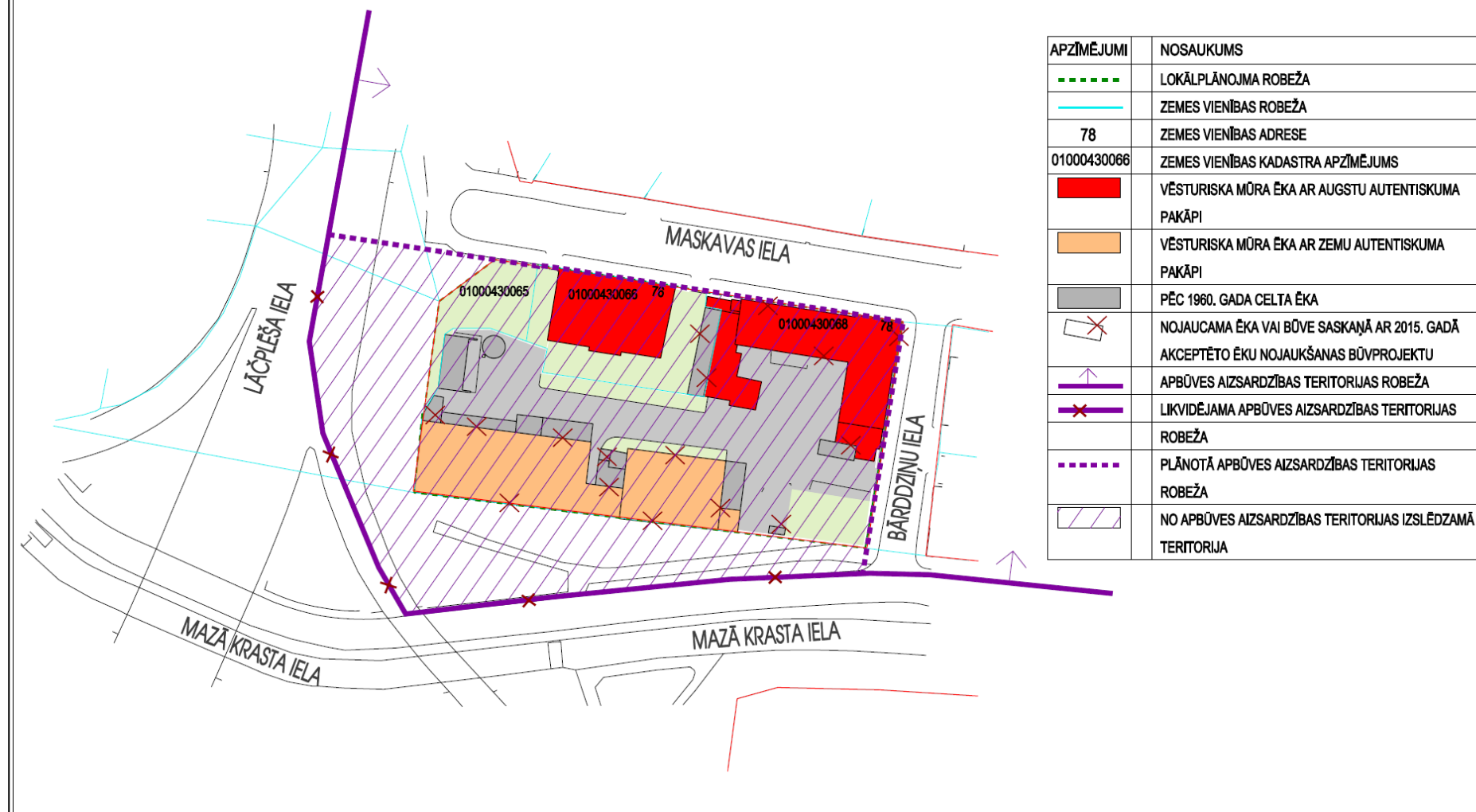
Lokālpārplānojuma risinājumi paredz iespēju vēsturisko dzīvojamo ēku Maskavas ielā 76 pārbūvēt, bet, ja gadījumā, ēkas tehniskais stāvoklis un citi apstākļi, kas ietekmē ēkas saglabāšanas iespējas, pierāda, ka ēkas atjaunošana nav lietderīga, pieļaujama šīs ēkas nojaukšana, ievērojot normatīvajos aktos noteikto kārtību.

(4) Apbūves aizsardzības teritorija – „Maskavas priekšpilsēta”

Ņemot vērā lokālpārplānojuma teritorijā un tai piegulošajās teritorijās zudušās pilsētbūvnieciskās un arhitektoniskās vēsturiskās vērtības, lokālpārplānojuma risinājumi paredz grozīt Rīgas teritorijas plānojumā un Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošo noteikumu Nr.34 (Rīgas domes 2009.gada 18.augusta saistošo noteikumu Nr.5 redakcijā) 395.4.apakšpunktā noteiktās Apbūves aizsardzības teritorijas – „Maskavas priekšpilsēta” robežas daļā un izslēgt lokālpārplānojuma teritoriju no minētās apbūves aizsardzības teritorijas. Vienlaicīgi lokālpārplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi paredz iespēju saglabāt vēsturiskajai Maskavas ielai raksturīgo apbūves telpu, nosakot perimetrālās apbūves raksturu un 5 stāvu maksimālo augstumu gar Maskavas ielu, kā arī atjaunot šobrīd zudušo funkcionālo saiti starp Rīgas vēsturisko centru un Maskavas priekšpilsētu. Līdz ar to, pārējās apbūves aizsardzības teritorijas – „Maskavas priekšpilsēta” saglabāšanas un attīstības iespējas netiek būtiski ietekmētas.

Lokālpārplānojuma teritorijas plānotā paaugstinātā apbūve iezīmēs 20.gs. otrajā pusē izveidoto pilsētas vārtu teritoriju un Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežu, kur vienlaicīgi satiekas gan vēsturiskā (Maskavas priekšpilsētas), gan jaunā (Krasta ielas apbūves) arhitektūra. Jaunā apbūve būs daļa no telpiski un arhitektoniski jaunveidojamā Lāčplēša ielas un Maskavas ielas krustojuma apbūves telpas, veidojot Lāčplēša ielas apbūves kopējo siluetu un simboliskus „Lāčplēša ielas vārtus” iebraucot Rīgas centrā.

APBŪVES AIZSARDZĪBAS TERITORIJAS - PILSĒTBŪVNICĪBAS ANSAMBLA "MASKAVAS PRIEKŠPILSĒTA" ROBEŽAS GROZĪJUMU SHĒMA



105.attēls. Apbūves aizsardzības teritorijas – pilsētbūvniecības ansambļa „Maskavas priekšpilsēta” robežas grozījumu shēma

Sagatavoja: SIA „METRUM”, 2015.

4.2.4. Transporta infrastruktūras attīstība

(1) Sabiedriskais transports

Ap objektu ir attīstīta infrastruktūra, ir vairākas sabiedriskā transporta pieturvietas 300 metru (5 minūšu gājiena) attālumā gan trolejbusa, autobusa, gan tramvaja ar iespējām nokļūt visos galvenajos virzienos.

Lai uzlabotu esošā sabiedriskā transporta (autobusu, trolejbusu un tramvaju) maršrutu sasniedzamību no lokālpārvaldības teritorijas un plānotā stāvparka (ārpus lokālpārvaldības teritorijas), lokālpārvaldības risinājumi paredz iespēju ierīkot jaunu tramvaja pieturvietu Mazā Krasta ielā – pie lokālpārvaldības teritorijas, kā arī pārcelt Lāčplēša ielā esošo autobusu/trolejbusu pieturvietu „Maskavas iela” tuvāk pie krustojuma ar Maskavas ielu, jo līdz ar iecerēto krustojuma pārbūvi, šeit ir iespējama sabiedriskā transporta pieturvietas kabatas izbūve (skatīt pielikumā „Transporta plūsmu izpētes projektu”, SIA „BRD projekts”, 2015.gads).

(2) Gājēju un velo ceļu trases

Kājāmiešana un visa veida nemotorizēto transporta līdzekļu izmantošana veicina pilsētas zaļo un zilo struktūru attīstību, jo netiek radīts nekāds piesārņojums, un tas paplašina iespējas kvartālu apbūves plānošanā un publiskās ārtelpas labiekārtošanā integrēti ieviest ilgtspējīgas lietus ūdeņu apsaimniekošanas praksi, kā arī citus ekosistēmu pakalpojumu ģenerējošus risinājumus. Gājēju celiņi būtu jāveido ievērojot visas vides pieejamības prasības, lai nodrošinātu iespēju droši un ērti pārvietoties cilvēkiem ar redzes un kustības traucējumiem. Gājēju pārejām jābūt marķētām un no autovadītāju skata punkta viegli pamanāmām, kā arī gājēju veiktajiem ceļiem jābūt pēc iespējas īsākiem un ērtākiem. Gājēju ceļi ir jāsaista ar divām perspektīvajām tramvaja pieturvietām uz Mazās Krasta ielas un jāizveido sasaiste ar perspektīvajiem stāvparkiem (skatīt pielikumā „Transporta plūsmu izpētes projektu”, SIA „BRD projekts”, 2015.gads).

Saskaņā ar Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma Satiksmes infrastruktūras attīstības plānu un Rīgas teritorijas plānojumu, lokālpārvaldības teritorijas tiešā tuvumā ir plānoti perspektīvie savienojošie un maģistrālie veloceļi, bet Rīgas domes Satiksmes departamenta publiski pieejamā tīmekļa vietnē www.rdsd.lv pieejama detalizētāka informācija par izbūvētajiem, realizācijas stadijā esošajiem un perspektīvajiem veloceļiem. Rīgas teritorijas plānojumā, izpētes teritorijā pēc nozīmes ir paredzēti maģistrālie veloceļi – pār Salu tiltu, gar Daugavas krastmalu, un savienojošie veloceļi - Strūgu ielā, Dzirnau ielā, Lāčplēša ielā, Gogoļa ielā, Firsas Sadovņikova ielā.

Ņemot vērā minēto informāciju, kā arī noteikto lokālpārvaldības transporta infrastruktūras nodrošinājuma un risinājumu teritoriju, lokālpārvaldības risinājumi paredz attīstīt un saglabāt nepieciešamos gājēju kustības savienojumus lokālpārvaldības teritorijā kā arī veidot velo maršrutus gar Maskavas ielu, izbūvējot apvienoto gājēju un velo celiņu vismaz 3 metru platumā.

Lai nodrošinātu gājēju un velo satiksmes piekļuvi Daugavas krastmalas promenādei, ir izstrādāti priekšlikumi pielikumā esošajā „Transporta plūsmu izpētes projektā” (SIA „BRD projekts”, 2015.gads), ņemot vērā esošo izbūvēto transporta infrastruktūru transporta izpētes teritorijā.

(3) Auto un velo novietnes

Auto novietnes pie plānotajiem publiskajiem objektiem un daudzfunkcionālajām ēkām jāprojektē atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu, kā arī Latvijas valsts standartu prasībām. Ņemot vērā, ka teritorijā galvenokārt plānots attīstīt daudzfunkcionālas ēkas, ar salīdzinoši lielu apbūves blīvumu un intensitāti, auto stāvvietas teritorijā paredzētajām ēkām pārsvarā risināmas privātpašuma robežās, primāri izmantojot pazemes telpu.

Vadoties no lokālpārvaldības aprēķinos pieņemtā funkciju savstarpējā procentuālā sadalījuma ir aprēķināts teorētiski nepieciešamais auto novietņu skaits projekta teritorijā, kas sasniedz ~230 auto. Lokālpārvaldības teritorijā iespējams risināt auto novietņu izvietojumu trīs dažādos veidos:

- 1) Visas plānotās auto novietnes izvietot pazemes līmenī (vienā vai divos);
- 2) Visas plānotās auto novietnes izvietot daudzstāvu auto novietnē, kas var tikt apvienota ar daudzfunkcionālu ēku;

- 3) Daļu no nepieciešamajām auto novietnēm izvietot pazemes līmenī un daļu daudzstāvu auto novietnē, kas var tikt apvienota ar daudzfunkcionālu ēku.

Projekta izstrādes ietvaros ir veikti aptuvenie pazemes autostāvvietu ietilpības aprēķini, saskaņā ar kuriem, ja autostāvvietas tiek izvietotas vienā pazemes līmenī zem visa apbūves kvartāla, tad tajā var izvietot ne vairāk kā ~180 auto stāvvietas, bet ja autostāvvietas tiek izvietotas divos pazemes līmeņos, skaitot no Maskavas ielas esošā līmeņa, tad auto novietņu skaitu var būtiski palielināt, un izvietot nepieciešamās ~230 auto novietnes. Projekta risinājumi konceptuāli neparedz auto novietnes izvietot uz ielām vai iekšpagalmā.

Atsevišķos gadījumos ielu sarkano līniju robežās var tikt paredzētas speciālas auto stāvvietu kabatas, kas domātas apkalpojošajiem dienestiem un teritorijas viesiem. Autostāvvietu izvietojums precizējams vēlākās projekta stadijās (nosakot iebrauktuvi vietās un koku stādījumu vietas, un precizējot inženierkomunikāciju izvietojumu). Autostāvvietu izvietojumam jāatbilst LR Valsts standarta LVS 190-7:2002 prasībām, kas detalizēti jānosaka konkrētas ēkas būvprojektā.

5.tabula. Nepieciešamais auto un velo novietņu skaits lokālpārveidojuma teritorijā

Būve	Auto novietņu skaits uz vienu aprēķina vienību		Papildus auto novietnes projekta teritorijā		Nepieciešamais auto novietņu skaits projekta teritorijā		Nepieciešamais velo novietņu skaits projekta teritorijā	
	Aprēķina vienība	Novietņu skaits	Aprēķina vienība	Novietņu skaits	Aprēķina vienība	Novietņu skaits	Aprēķina vienība	Novietņu skaits
Daudzdzīvokļu māja	1 dzīv.	1	100 dzīv.	1	48	48 + 1	1 dzīv.	48
Biroju ēka ar patstāvīgiem apmeklētājiem	40m ² biroju telpu platības	1	3 vienlaicīgi apmeklētāji	1	4530	113 + 20	40m ² , 3 vienlaicīgi apmeklētāji	133
Mazumtirdzniecības vai pakalpojumu objekts	3 darba vietas	1	300 m ² tirdzniecības platības	3-10	30	30 + 5	30 darba vietas	30
Sporta nodarbību telpas, bez skatītājiem	3 darba vietas	1	3 vienlaicīgi apmeklētāji	1	6+30	2 + 10	3 darba vietas, 3 vienlaicīgi apmeklētāji	12
Citi pakalpojumu objekti	-	-	-	-	-	5	2 darba vietas, objekts	10
					Kopā:	234	Kopā:	233

Nepieciešamo velo novietņu skaits lokālpārveidojuma teritorijā noteikts saskaņā ar Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos noteiktajiem normatīviem, un tas var sasniegt ~233 vietas. Rīgas teritorijas plānojumā noteikts, ka viena velosipēda novietošanai virszemes transportlīdzekļu novietnē jāparedz vismaz 2,25 kv.m. (0,6 m x 3,75 m). Attālums starp perpendikulāri izvietotiem velostatīviem tiek rekomendēts ne mazāks par 60 cm; perpendikulāri izvietotām velostāvvietām jāparedz vismaz 2 m garums vienam velosipēdam, vai 1,4 m garums, ja velostāvvietas izvietotas 45 grādu leņķī. Vienvirziena piebraucamā veloceļa platums nedrīkst būt mazāks par 1 m, vai tam jābūt 1,75 m, ja kustība velo novietnē paredzēta divos virzienos.

Lokālpārveidojuma teritorijā tiek rekomendēts pieņemt mazākus normatīvos attālumus, projektējot velo stāvvietu izvietojumu slīpā leņķī, kas samazina nepieciešamās stāvvietas rādītājus līdz 1 kv.m. uz velosipēdu. Izvietojot velosipēdus slīpā leņķī un veidojot dubultrindas, šo rādītāju iespējams samazināt līdz 0,75 kv.m. (minimālie velostāvvietu normatīvi noteikti saskaņā ar Dānijas rokasgrāmatas ieteikumiem velostāvvietu izveidošanā). Tas nozīmē, ka ~174 kv.m. no plānotās apbūves un/vai auto novietņu teritorijas jāparedz velosipēdu izvietojumam.

(4) Transporta organizācijas risinājumi

Galvenā piekļūšana teritorijai plānota no Maskavas un Bārdziņu ielas, kā arī no Mazās Krasta iela, balstoties uz jau esošajām iebrauktuvmēm (vārtiem) un noteiktajām ielu sarkanajām līnijām. Lokālpārplānojuma izstrādes darba uzdevumā ir noteikta transporta infrastruktūras nodrošinājuma un risinājumu teritorija – teritorija starp Maskavas ielu, Varšavas ielu, Krasta ielu (iekļaujot Salu tilta nobrauktuves) un Dzirnau ielu, ar kopējo platību ~22 ha.

Ņemot vērā lokālpārplānojuma izstrādes darba uzdevumā noteiktos uzdevumus, kas jārisina noteiktajā transporta infrastruktūras nodrošinājuma un risinājumu teritorijā, lokālpārplānojuma projekta izstrādes laikā tika izstrādāts atsevišķs „Transporta plūsmu izpētes projekts”, ko izstrādāja transporta būvju speciālisti no SIA „BRD projekts”. Lokālpārplānojuma projekta risinājumos ir ņemtas vērā transporta plūsmu izpētes projektā izteiktās rekomendācijas transporta plūsmu organizēšanai un ielu projektēšanai. Ar pilnu izstrādāto „Transporta plūsmu izpētes projektu” var iepazīties lokālpārplānojuma sējumā „Pielikumi”.

Secinājumi un rekomendācijas:

- 1) Objekta ģenerētās un piesaistītās plūsmas rīta un vakara maksimuma stundās pēc esošajiem apbūves datiem ir salīdzinoši nelielas, un lielu iespaidu uz apkārtējo ielu tīklu tās neatstās;
- 2) Piekļuvi objektam ieteicams organizēt no Maskavas ielas, Mazās Krasta ielas un Bārdziņu ielas;
- 3) Ieteicamie satiksmes infrastruktūras uzlabojumi:
 - Izveidot sabiedriskā transporta – tramvaja – pieturvietas Mazajā Krasta ielā;
 - Sasaistīt objektu ar esošo veloceļu tīklu – Salu tiltu, Krasta ielu un centra galvenajiem veloceļiem;
 - Izveidot gājēju pāreju uz Maskavas ielas pie krustojuma ar Mazo Krasta ielu, un gājēju pāreju pie plānojumā paredzētajām pieturvietām uz Mazās Krasta ielas;
 - Uz Salu tilta centra virzienā pirms nobrauktuves uz Krasta ielu, veikt satiksmes organizācijas līdzekļu uzlabojumus, atvēlot 2 joslas nobraukšanai uz Krasta ielu (pa labi) un saglabājot divas joslas kustībai taisni;
 - Izveidot nobraukšanas iespēju no Lāčplēša ielas uz Maskavas ielu no Salu tilta puses;
 - Rampas, kas savieno Krasta ielu un Lāčplēša ielu centra virzienā, attālināt no perspektīvā luksofora objekta (nobrauktuves no Lāčplēša ielas);
 - Izveidot Maskavas ielas, Īsās ielas, Pirts ielas esošā satiksmes mezgla vietā apļveida satiksmes mezglu;
 - Pēc pilnvērtīga Lielā un Mazā loka izveides ap Rīgas centru, tiek rekomendēts izvērtēt iespēju izveidot regulējamu krustojumu Lāčplēša ielai ar Maskavas ielu un pārcelt sabiedriskā transporta pieturvietu „Maskavas iela”, izveidojot atsevišķu autobusa un trolejbusa kabatu, tādējādi uzlabojot gājēju un velosipēdu satiksmes plūsmu pa Maskavas ielu, uzlabotos piekļūšanas un nokļūšanas iespējas dažādos virzienos no plānotā objekta, kā arī krustojums uzlabotu saikni Rīgas centram un Pārdaugavai ar Maskavas priekšpilsētu;
 - Brauktuvi uz Elijas ielas pie krustojuma ar Maskavas ielu sašaurināt organizējot iebraukšanu krustojumā 90 grādu leņķi pret Maskavas ielu;
 - Maskavas ielas un Mazās Krasta ielas krustojumu atvērīt tālāk prom no Maskavas ielas krustojuma ar Elijas ielu, izveidojot vienotu krustojumu ar Strūgu ielu.

4.2.5. Inženiertehniskās infrastruktūras attīstība

Visas esošās inženierkomunikācijas lokālpārplānojuma teritorijā plānots demontēt un izbūvēt no jauna, ņemot vērā plānotās apbūves izvietojumu un attīstības secību, kas tiks precizēta objekta būvprojektēšanas posmā.

Veicot ēku projektēšanu un būvniecību un būvējot jaunas inženierkomunikācijas, jāievēro noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 008-14 „Inženiertīklu izvietojums” (spēkā no 01.10.2014.), kā arī citi spēkā esošie Latvijas būvnormatīvi.

(1) Ūdensapgāde un kanalizācija

Dzēramā ūdens apgādi Rīgā šobrīd nodrošina uzņēmums SIA „Rīgas Ūdens”. Dzēramo ūdeni plānots saņemt no centralizētā pilsētas ūdensapgādes tīkla – esošā ūdensvada Maskavas ielā un Bārdziņu ielā (skatīt 42.attēlu). SIA „Rīgas ūdens” īpašumā tuvākais kanalizācijas notekūdeņu cauruļvads ir iebūvēts Maskavas ielā un Mazā Krasta ielā. Sadzīves notekūdeņus paredzēts novadīt esošajos kanalizācijas cauruļvados (skatīt 43.attēlu).

Dzēramā ūdens patēriņš jānosaka objekta būvprojektēšanas posmā, vadoties no Latvijas būvnormatīviem LBN 221-15 „Ēku iekšējais ūdensvads un kanalizācija” un LBN 222-15 „Ūdensapgādes būves”, bet kanalizācijas notekūdeņu daudzums jānosaka pielietojot Latvijas būvnormatīvu - LBN 223-15 “Kanalizācijas būves”.

Dzēramā ūdens patēriņu konkrētām dzīvojamām un publiskām ēkām nosaka saskaņā ar būvnormatīvu LBN 221-15 „Ēku iekšējais ūdensvads un kanalizācija” un LBN 222-15 „Ūdensapgādes būves”. Dzēramā ūdens patēriņu sadzīves vajadzībām un pārtikai diennaktī uz vienu iedzīvotāju (vidēji gada laikā) nosaka pēc būvnormatīva LBN 222-15 „Ūdensapgādes būves” pielikuma 1.tabulas. Pagalmu un iekškvartālu kanalizācijas tīkliem notekūdeņu aprēķina daudzumus nosaka pēc būvnormatīva LBN 221-15 „Ēku iekšējais ūdensvads un kanalizācija”.

Lokālpārvaldības risinājumi paredz dalītās sistēmas izbūvi – sadzīves notekūdeņu tīkls atdalīts no lietus ūdens tīkla.

Lokālpārvaldījumā teritorijā ir izdalīti sekojoši patērētāju tipi:

1. Daudzstāvu dzīvojamās ēkas;
2. Administratīvās ēkas, biroji un ofisi;
3. Tirdzniecības un pakalpojumu objekti;
4. Auto stāvvietas.

Tirdzniecības un pakalpojumu objekti -

Zinot plānoto tirdzniecības platību ir pieņemts, ka uz vienu strādnieku maiņā (kas aizņem 20 m² zāles) ūdens patēriņa norma ir pieņemta 12 l/d.

Dzīvojamās ēkas -

Zinot plānoto dzīvojamo platību, ir pieņemts, ka uz vienu iedzīvotāju (skatīt Paskaidrojumu raksta sadaļu 4.2.6.) ūdens patēriņa norma diennaktī (vidēji gadā) ir pieņemta 150 l/d.

Administratīvās ēkas un biroji -

Zinot plānoto administratīvo ēku, biroju un ofisu platību, ir pieņemts, ka uz vienu strādnieku (kas aizņem 23 m² no biroju kopējās platības) ūdens patēriņa norma ir pieņemta 25 l/d.

Autostāvvietas -

Ūdens patēriņa norma stāvvietas vajadzībām ir pieņemta 0,5 l/m²/d.

Citi –

Dzēramā ūdens patēriņu konkrētām dzīvojamām un publiskām ēkām nosaka saskaņā ar būvnormatīvu LBN 221-15 „Ēku iekšējais ūdensvads un kanalizācija” un LBN 222-15 “Ūdensapgādes ārējie tīkli un būves”.

Aprēķinos nav paredzēts ūdens patēriņš teritorijas laistīšanai. Ūdens patēriņu laistīšanai jānosaka atbilstoši būvnormatīva LBN 222-15 pielikuma 3.tabulai.

Aprēķinos jāparedz arī ūdens zudumi ūdensvada tīklos 10% apmērā.

Maksimālais ūdens patēriņa diennakts nevienmērības koeficients pieņemts saskaņā ar LBN 222-15 pielikuma 2.tabulu - 1,2.

Maksimālais stundas ūdens patēriņš noteikts atbilstoši būvnormatīva LBN 222-15 aprēķina metodikai.

Aprēķinātie perspektīvie dzeramā ūdens patēriņi doti tabulā Nr.6.

Pagalmu un iekškvartālu kanalizācijas tīkliem notekūdeņu aprēķina daudzumus nosaka pēc būvnormatīva LBN 221-15 „Ēku iekšējais ūdensvads un kanalizācija”.

Aprēķinos jāparedz iespējamā gruntsūdens infiltrācija pašteses kanalizācijas tīklos. Tā, balstoties uz pieredzi, var tikt pieņemta 20% apmērā no kopējā notekūdeņu daudzuma.

Maksimālais nevienmērības koeficients pieņemts saskaņā ar LBN 223-15, 1.pielikuma 1.tabulu – 2,5.

Aprēķinātie perspektīvie notekūdeņu daudzumi doti tabulā Nr.7.

6. tabula. **Kopējais dzeramā ūdens patēriņš**

	Iedzīvotāju / darbinieku skaits	Vidējais diennakts patēriņš, m ³ /d	Diennakts nevienmērības koeficients, max	Maksimālais diennakts patēriņš, m ³ /d	alfa max	beta max	Stundas nevienmērības koeficients, max
Kopā lokālpilnvarojuma teritorijā	100 / 300	27,8	1,2	33,4	1,2	1,1	1,32

7.tabula. **Kopējais notekūdeņu daudzums**

	Iedzīvotāju / darbinieku skaits	Vidējā diennakts pietece, m ³ /d	Vidējā diennakts pietece, l/s	Maksimālais pietece koeficients	Maksimālā pietece, l/s	Maksimālā pietece, m ³ /h
Kopā lokālpilnvarojuma teritorijā	100/ 300	27,8	0,32	2,5	0,8	2,9

Ugunsdzēsības ūdens patēriņi

Apdzīvotās vietās un ražotnēs paredz ārējo ugunsdzēsības ūdensapgādi no ūdensapgādes sistēmas, ko parasti apvieno ar dzeramā ūdens vai tehniskā ūdens apgādi. Ugunsdzēsības iekšējā ūdensvada nepieciešamību un minimālo ūdens patēriņu I, II, III, IV, V un VII lietošanas veida būvēs nosaka saskaņā ar būvnormatīva LBN 221-15 „Ēku iekšējais ūdensvads un kanalizācija” 1.tabulu, bet VI lietošanas veida būvēs – saskaņā ar šī būvnormatīva 2.tabulu. Ūdens ņemšanas atrašanās vietas, kā arī piebraukšanas ceļus pie tām apzīmē ar norādījuma zīmēm saskaņā ar LVS 446 prasībām, kā arī ceļu zīmēm (aizlieguma) saskaņā ar 02.06.2015. MK noteikumiem Nr. 279 prasībām.

Saskaņā ar LBN 222-15 „Ūdensapgādes būves” noteikumiem vienlaicīgo ugunsgrēku skaits lokālpilnvarojuma teritorijā pieņemts – 1 (patstāvīgo iedzīvotāju skaits līdz 100 cilvēkiem). Nepieciešamais ugunsdzēsības ūdens patēriņš dzīvojamai un publiskai ēkai neatkarīgi no ēkas ugunsnoturības pakāpes un būvapjomu robežās no 5001 m³ līdz 25 000 m³ un stāvu skaitu no 3 līdz 10-25 l/s, bet ar stāvu skaitu virs 10-30 l/s. Nepieciešamo ūdeni ārējai un iekšējai ugunsdzēsībai paredzēts nodrošināt no centralizētās ūdensapgādes tīkla, izbūvējot nepieciešamos ugunsdzēsības hidrāntus ielu sarkano līniju robežās.

(2) Elektroapgāde un elektroniskie sakari

20/0.4kV elektroapgāde:

Lokālpilnvarojuma teritorijas elektroapgādi plānots nodrošināt no projekta teritorijā esošās 20/0.4kV transformatoru apakšstacijas (TP 1366), nepieciešamības gadījumā veicot apakšstacijas pārbūvi un/vai pārvietošanu, t.sk. tās iozvietošanu kādā no jaunprojektējamām ēkām, ar mērķi racionālāk izmantot atļauto apbūves telpu (skatīt 47.attēlu).

Nepieciešamā elektroapgādes jauda un inženiertīklu izvietojums iekškvartāla (lokālpārplānojuma) teritorijā risināms objekta būvprojektēšanas posmā, ņemot vērā projektējamo ēku apjomu un funkciju, pēc visu tehnisko noteikumu un uzdevumu saņemšanas. Zem ēku pamatiem kabeļu ieguldīšana nav atļauta.

Lokālpārplānojuma teritorijas ielu zonās un gar gājēju celiņiem apstādījumu teritorijā ir paredzēta vieta apgaismojuma kabeļu līnijām.

Vājstrāvu ārējie tīkli:

Lokālpārplānojuma teritorijai iegulošo ielu zonās ir esoši vājstrāvu tīkli un izbūvēta sakaru kanalizācija, kā arī optisko kabeļu kanalizācija. Lokālpārplānojuma teritorijā atrodas SIA „Lattelecom” īpašumā esoša sakaru kabeļu kanalizācija un sadales tīkls esošajā apbūvē.

Nepieciešamās jaunbūvējamās, pārbūvējamās un/vai saglabājamās sakaru komunikācijas un to izvietojums iekškvartāla (lokālpārplānojuma) teritorijā risināms objekta būvprojektēšanas posmā, ņemot vērā projektējamo ēku apjomu un funkciju, pēc visu tehnisko noteikumu un uzdevumu saņemšanas.

(3) Gāzapgāde un siltumapgāde

Lokālpārplānojuma teritorija un tās potenciālie lietotāji ir nodrošināti ar gāzapgādi, jo Maskavas ielā ir izbūvēts zemspiediena gāzes vads ar esošiem pievadiem līdz projekta teritorijai, bet Mazā Krasta ielā ir izbūvēts vidējā spiediena gāzes vads un pievads līdz projekta teritorijai (skatīt 45.attēlu).

Konkrētu objektu nodrošināšanai nepieciešamo gāzapgādes tīklu un objektu izvietojums un jauda jānosaka objekta būvprojektēšanas posmā. Tehniskos noteikumus objekta gāzes apgādei patērētājam jāpieprasa Sabiedrības Gāzapgādes attīstības departamenta Klientu piesaistes daļā pēc lokālpārplānojuma apstiprināšanas pašvaldībā.

Lokālpārplānojuma risinājumi paredz plānoto apbūvi nodrošināt ar centralizēto siltumapgādi, izbūvējot pieslēgumu pie esošā siltumapgādes kolektora Mazā krasta ielā (skatīt 46.attēlu).

Ēku tehniskie projekti izstrādājami saskaņā ar LBN 231-15 „Dzīvojamo un publisko ēku apkure un ventilācija”. Konkrēti tehniskie noteikumi siltumtīklu projektēšanai un tālākai izbūvei lokālpārplānojuma teritorijā jāsaņem AS „Rīgas siltums” noteiktajā kārtībā.

(4) Lietus ūdeņu savākšanas sistēmas

Lietus ūdens kanalizācijas sistēmas apsaimniekošanu Rīgā šobrīd nodrošina Rīgas domes Satiksmes departaments. Lietus ūdens no projekta teritorijas šobrīd tiek novadīts uz Maskavas ielā izbūvēto kopsistēmas kanalizāciju vai infiltrējas augsnē lokālpārplānojuma teritorijā un tās apkārtnē. Lietus ūdens var tikt piesaņemts ar dažādu veidu vielām, kuras nepieciešams attīrīt pirms tās nonāk Daugavā.

Lokālpārplānojuma risinājumi paredz dalītās sistēmas izbūvi – sadzīves notekūdeņu tīkls atdalīts no lietus ūdens tīkla. Lokālpārplānojuma risinājums paredz projekta teritorijas lietus ūdeņus savākt Mazā Krasta ielā izbūvējamā lietus kanalizācijā un ievadīt esošā lietus kanalizācijas kolektorā Krasta ielā (skatīt 44.attēlu).

Lokālpārplānojuma teritorijā paredzēts ierīkot tradicionālo lietus ūdeņu uztveršanas un novadīšanas sistēmu. Lietus ūdeņu uztveršanas akām drīkst pievienot ēku jumtu lietusūdeņu notekcaurules.

4.2.6. Sociālās infrastruktūras attīstība

Saskaņā ar apstiprināto darba uzdevumu lokālpārplānojuma izstrādei, tā izstrādes ietvaros ir jāparedz pasākumi, kas nepieciešami sociālās infrastruktūras nodrošināšanai, pamatojoties uz atbilstošu sociālās infrastruktūras aprēķinu un esošo nodrošinājumu apkaimes teritorijā vai objekta tiešā tuvumā.

Saskaņā ar lokālpārplānojuma risinājumiem, tās teritorijā tikai ~32% no kopējā apbūves apjoma aizņems dzīvojamā funkcija. Līdz ar to plānotais mājāsaimniecību skaits lokālpārplānojuma teritorijā var sasniegt ~48 (ar aprēķina platību – ~100 kv.m. uz vienu mājāsaimniecību). Saskaņā ar Centrālās statistikas datu bāzes

informāciju, 2014.gadā Rīgas reģionā vidēji ir reģistrēti 2,23 iedzīvotāji uz vienu mājsaimniecību³. Līdz ar to, aprēķinos izmantotais prognozētais iedzīvotāju skaits lokālpārplānojuma teritorijā ir ~100 patstāvīgie iedzīvotāji.

Saskaņā ar Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 92.punktu, teritorijā, kur tiek veidota jauna dzīvojamā apbūve, nodrošina nepieciešamās vietas bērniem izglītības iestādē, pamatojoties uz šādiem aprēķiniem:

“49.1. uz katrām 15 iedzīvotājiem nodrošina vietu vienam bērnam pirmsskolas izglītības iestādē, kas atrodas plānotās attīstības teritorijas tiešā tuvumā vai tās pašas apkaimes teritorijā;

49.2. uz katrām 10 iedzīvotājiem nodrošina vietu vienam bērnam vispārējās izglītības iestādē (pamatskolā), kas atrodas plānotās attīstības teritorijas tiešā tuvumā vai tās pašas apkaimes teritorijā.”

Ņemot vērā, ka faktiski lokālpārplānojuma teritorijā netiek veidota jauna dzīvojamā apbūve, bet gan jauna daudzfunkcionāla apbūve, kā arī teritorijā ir esoša dzīvojamā māja (Maskavas ielā 76) ar 28 dzīvokļiem, plānotais mājsaimniecību skaita pieaugums teritorijā ir nenozīmīgs, un uz šo teritoriju faktiski nav attiecināms Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 92.punkts.

8.tabula. Sociālās infrastruktūras aprēķins

Sociālās infrastruktūras objektu aprēķina vienības	Nepieciešamais skaits (gab.)/platība (m ²) lokālpārplānojuma teritorijā	Nodrošinājums
1. Minimālais apzāļojums 5000m ² uz 1000 iedzīvotājiem	500 m ²	Platība pietiekama, iespējams nodrošināt labiekārtojot kvartāla iekšpagalmu.
2. Bērnu rotaļu laukumi 350-700m ² uz 1000 iedzīvotājiem	~45 m ²	Platība pietiekama, plānoti iekšpagalma teritorijā.
3. Sporta objekti - sporta laukumi 1000m ² uz 1000 iedzīvotājiem	100 m ²	Platība pietiekama, ir iespēja realizēt nepieciešamajā apjomā iekšējās vai ārtelpā iekškvartālā.
4. Pirmskolas izglītības iestāde - 1 vieta uz 15 iedzīvotājiem; pirmsskolas izglītības iestādes teritorijā nav mazāka par 20 m ² uz vienu bērnu	7 vietas (min. 140 m ²)	Kvartālā ir atļauts ierīkot alternatīvu bērnu aprūpes pakalpojumu iestādi (privātu bērnudārzu), vai bērnus izvietot kādā no esošajām pirmskolas izglītības iestādēm apkaimē.
5. Vispārējās izglītības iestāde (pamatskola) - 1 vieta uz 10 iedzīvotājiem	10 vietas	Lokālpārplānojuma teritorijā atrodas esošo vispārējās izglītības iestāžu mikrorajonu teritorijā.
6. Kultūras un rekreācijas objekti un teritorijas	-	Maskavas forštates iedzīvotāji ir nodrošināti ar pilsētas nozīmes kultūras un rekreācijas objektiem, kas atrodas 10-25 min gājiena attālumā.
7. Ārstniecības un veselības aprūpes iestādes	~450 m ²	Lokālpārplānojuma risinājumi paredz iespēju izvietot privātas ārstniecības un/vai veselības aprūpes iestādes lokālpārplānojuma teritorijā.
8. Tirdzniecība un pakalpojumi 100 - 120 m ² uz 1000 iedzīvotājiem	Tirdzniecības platība ~1100 m ²	Lokālpārplānojuma risinājumi paredz iespēju izvietot tirdzniecības un pakalpojumu objektus apbūves pirmajos stāvos pie Maskavas ielas, Bārdziņu ielas vai Mazās Krasta ielas. Platība pietiekama, izvietojums precizējams būvprojektā.
9. Sabiedriskā transporta pieturvietas – ne tālāk kā 300 m attālumā	2	Esošās sabiedriskā transporta pieturvietas nodrošina nepieciešamo lokālpārplānojuma teritorijas apkalpi. Lai uzlabotu pieejamību, ir priekšlikums izveidot jaunas sabiedriskā transporta pieturvietas arī Mazā Krasta ielā un Lāčplēša ielā.

³ <http://data.csb.gov.lv/>, resurss apskatīts 23.02.2015.

4.2.7. Tehniski ekonomiskais pamatojums

Kā viens no noteicošajiem faktoriem plānotā projekta kvalitātei ir detalizēti izstrādāts projekta pamatojums un tā atbilstība stratēģiskās plānošanas dokumentiem, jo tikai tā iespējams nodrošināt, ka piešķirtie līdzekļi tiks izmantoti efektīvi un atbilstoši izvirzīto mērķu sasniegšanai.

Viens no tehniski ekonomiskā pamatojuma (turpmāk tekstā – TEP) uzdevumiem ir pamatinformācijas sagatavošana finanšu organizācijām un pārvaldes institūcijām investīciju shēmu sagatavošanai un lēmumu pieņemšanai par šī projekta ieviešanu un tāpēc būtiski ir pierādīt, ka finansējuma saņēmējs ir spējīgs apsaimniekot un attīstīt jaunradīto vai uzlaboto infrastruktūru, tādējādi sekmējot ilgtspējīgas attīstības principu ieviešanu savā projektā un pilsētā kopumā. Tādēļ, ņemot vērā iepriekš minēto, TEP izstrāde ir izvirzīta par priekšnoteikumu valsts budžeta un ES fondu līdzekļu piešķiršanai projektiem daudzās aktivitātēs, tomēr pamatā paredzēts lieliem projektiem.

Plāna mērķu sasniegšanai TEP izstrādātājam jāpiedāvā projekta ietekmes novērtējums nozaru, laika, iespējamības un teritoriālajā griezumā. Jebkura liela apjoma projekta īstenošanai ir jābūt balstītai uz esošās situācijas analīzi, kā arī jānovērtē plānotā projekta nākotnes ietekmi. TEP izstrādes process sniedz visaptverošu plānotā projekta analīzi no visiem iespējamiem skatu punktiem un tā mērķis ir sniegt objektīvu informāciju par visām projekta vajajām un stiprajām pusēm, par projekta iespējām un attīstības risinājumu alternatīvām un nepieciešamajiem resursiem.

TEP izstrādes galvenie uzdevumi ir šādi:

- prezentēt plānu un tā detaļas;
- pierādīt projekta nepieciešamību;
- demonstrēt lietderību.

Tā kā šobrīd lokālpārvaldes izstrādes sākuma posmā nav zināmi konkrēti projekta risinājumi, bet tikai tiek izstrādāti nosacījumi teritorijas attīstībai, kā arī nav pieejama informācija par plānoto finansējumu un finansējuma avotiem projekta turpmākajai attīstībai, nav iespējama arī pilnvērtīga TEP izstrāde, lai gan liela daļa no TEP iekļaujamās informācijas ir jau apkopota un izanalizēta lokālpārvaldes projektā.

Lokālpārvaldes projektā ir iekļautas sekojošas TEP sastāvdaļas:

- 1) Esošās situācijas izvērtējums, t.sk. – projekta teritorijas apraksts; teritorijas izmantojums un pieejamība; lokālpārvaldes teritorija pašvaldības plānošanas dokumentos; īpašumtiesības; ekonomiskā aktivitāte; transports; apbūve; ģeoloģiskais raksturojums; apstādījumi.
- 2) Sociālekonomiskais aspekts, t.sk. – saimnieciskās aktivitātes; infrastruktūra un pakalpojumi; inženierapgāde; sociālā infrastruktūra un iedzīvotāji; darba vietas.
- 3) Kultūrvēsturiskie objekti un vides aspekti.
- 4) Alternatīvu izstrāde, analīze un salīdzināšana, kas galvenokārt ietver telpiskos un pilsēt būvnieciskos aspektus, jo šajā projekta stadijā nav iespējams analizēt plānoto būvobjektu tehniskos vai finansiālos aspektus.

Plānotās attīstības tehniskos aspektus detalizētāk būs iespējams analizēt pēc projekta pirmās redakcijas akceptēšanas pašvaldībā, bet jau iepriekš minēto apsvērumu dēļ netiek apskatīti finansiālie un institucionālie aspekti. Arī projekta realizēšanas un finansēšanas alternatīvu analīzi var veikt tikai pēc lokālpārvaldes projekta apstiprināšanas, kad būs panākta principiāla vienošanās par teritorijas attīstības galvenajiem nosacījumiem.

4.3. Lokālpārvaldes īstenošanas kārtība

Pēc lokālpārvaldes apstiprināšanas un spēkā stāšanās, var uzsākt atklātā kvartāla arhitektūras ideju konkursa (skat. 106.attēlu) vai Daugavas labā krasta pilsēt būvnieciskā risinājuma apbūves attīstības vīziju un arhitektūras konkursa (skat.107.attēlu) organizēšanu. Arhitektūras ideju konkursa mērķis ir iegūt pilsēt būvnieciski un arhitektoniski augstvērtīgu projektu skīču priekšlikumu būvniecības iecerei, kas izriet no Arhitektūras konkursa objekta novietnes un programmas. Apbūves vīziju konkursa mērķis ir iegūt

pilsēt būvnieciski un arhitektoniski augstvērtīgu Daugavas labā krasta pilsēt būvnieciskā risinājuma apbūves attīstības vīzijas kopējo attīstības koncepciju. Konkursu organizēšana jāveic saskaņā ar lokālpārplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos noteiktajām prasībām, ievērojot noteiktos apbūves tehniskos rādītājus un citus noteikumus.



106.attēls. Teritorija, par kuras konkrētas apbūves būvniecības ieceres pamatošanu, rīkojams atklāts arhitektūras ideju konkurss. Avots: SIA "METRUM", izmantojot Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras 2013.gada ortofoto karti.



107.attēls. Teritorija, par kuras konkrētas apbūves būvniecības ieceres pamatošanu, ja paredzēts realizēt pilsēt būvniecības akcentu ar stāvu skaitu lielāku par 9 stāviem, bet nepārsniedzot 16 stāvu augstumu, rīkojams atklāts Daugavas labā krasta pilsēt būvnieciskā risinājuma apbūves attīstības vīzijas un arhitektūras idejas konkurss. Avots: SIA "METRUM", izmantojot Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras 2013.gada ortofoto karti.

Zemes vienību sadale un/vai robežu pārkārtošana veicama izstrādājot zemes ierīcības projektu, ņemot vērā lokālpārveidojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu (saistošo noteikumu) sadaļā noteiktos zemes vienību veidošanas nosacījumus, kā arī ielu sarkanās līnijas.

Teritorijas attīstība iecerēta pa etapiem jeb apbūves kārtām. Atsevišķā apbūves kārtā, neatkarīgi no pārējās lokālpārveidojuma teritorijas un/vai infrastruktūras projektu attīstības, atļauts risināt vēsturiskās apbūves konservācijas, pārbūves vai nojaukšanas jautājumus.

Pirms būvniecības procesa uzsākšanas atsevišķām ēkām vai būvēm, ir jābūt izstrādātam teritorijas inženiertehniskās sagatavošanas būvprojektam tādā apjomā, kas nodrošina konkrētā objekta būvniecības procesa realizācijas iespējas.

Pirms plānotās 5-7 stāvu jaunās apbūves būvniecības procesa uzsākšanas lokālpārveidojuma slēgtās perimetrālās apbūves teritorijā gar Maskavas ielu un Bārdziņu ielu, jābūt izstrādātam Maskavas ielas un Bārdziņu ielas pārbūves un nepieciešamās ārējās inženierapgādes tīklu būvprojektam tādā apjomā, kas nodrošina plānotās apbūves vajadzības.

Pirms plānotās 7-9 stāvu jaunās apbūves un/vai pilsētbūvnieciskā akcenta būvniecības procesa uzsākšanas lokālpārveidojuma teritorijā, atbilstoši atklātā arhitektūras ideju konkursa rezultātiem, jābūt izstrādātam Maskavas ielas un Lāčplēša ielas krustojuma labiekārtošanas un/vai pārbūves būvprojektam, paredzot nobraukšanas iespēju no Lāčplēša ielas uz Maskavas ielu no Salu tilta puses, kā arī nepieciešamās ārējās inženierapgādes tīklu būvprojektam tādā apjomā, kas nodrošina plānotās apbūves vajadzības.

Teritorijas publiskās ārtelpas un plānotās apstādījumu teritorijas labiekārtošana jāveic vienlaicīgi ar tai piegulošās teritorijas plānotās apbūves būvniecību vai pirms tās.

4.3. Lokālpārveidojuma uzdevumu un risinājumu atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030.gadam

Izstrādātais lokālpārveidojums atbilst ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokumentam „Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam” (apstiprināta ar Rīgas domes 22.10.2013. lēmumu Nr.302), kurā noteikti Rīgas pilsētas ilgtermiņa attīstības mērķi, kā, piemēram:

- Ilgtermiņa attīstības mērķis **IM2 „Inovātīva, atvērta un eksportspējīga ekonomika”** – nosakot, ka:

(35) Pilsētas ekonomikas izaugsme tiks veicināta uz jau apbūvētu, bet ekonomiski neefektīvu, t.sk. degradētu, teritoriju reaktivāciju.

Pašreizējā situācijā lokālpārveidojuma teritorija ir uzskatāma par degradētu teritoriju, kurā atrodas pamestas ražošanas kompleksa ēkas un neapdzīvota un sliktā tehniskā stāvoklī esoša dzīvojamā māja.

- Ilgtermiņa attīstības mērķis **IM3 „Ērta, droša un iedzīvotājiem patīkama pilsētvide”** – nosakot, ka:

(46) Mājokļu daudzveidīga piedāvājuma paplašināšanu un esošās apbūves humanizāciju, apkaimju identitātes izkopšanu, pilsētas transporta sistēmas pārveidošanu, vides kvalitātes uzlabošanu, kultūrvēsturiskā mantojuma un pilsētai raksturīgās ainavas saglabāšanu un spilgtu laikmetīgu iezīmju ieviešanu, sevišķu vērību pievēršot tādām resursam kā ūdensmalas.

(47) Pilsētas ainavā ir pamanāmi vairāki jauni attīstības akcenti, centra daļas zīmīga šķautne ir dzīvīgā Daugavas telpa, bet kopumā pilsēta attīstās kompakti, galvenokārt uz jau iepriekš urbanizēto un degradēto teritoriju pamata, veidojot vitālas, sakārtotas un dzīvas teritorijas.

Primāri Rīgas pilsētas telpiskā attīstība tiek plānota pēc kompaktas pilsētas attīstības modeļa, pēc iespējas efektīvāk izmantojot esošos jau apbūvēto un/vai pilsētas centram piegulošo teritoriju resursus.

Telpiskās attīstības perspektīvā ir noteiktas teritorijas attīstības vadlīnijas, attīstības prioritātes un vēlamās izmaiņas ilgtermiņā, aptverot septiņas pilsētas telpiskās struktūras:

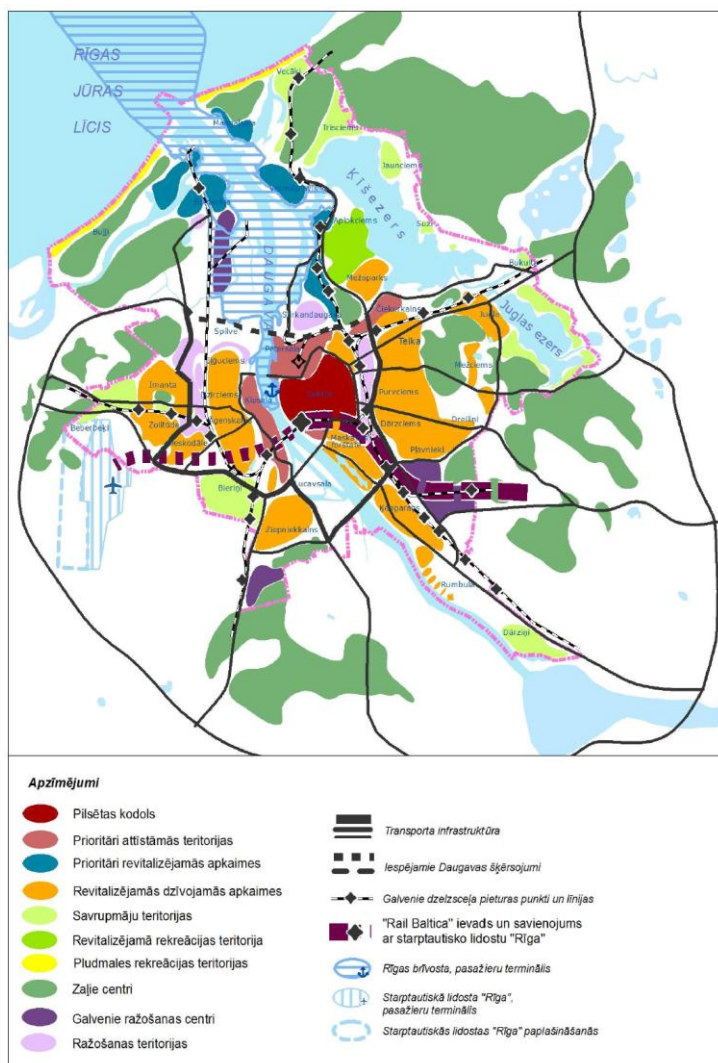
- **Apdzīvojuma telpiskā struktūra** – lokālpārveidojuma teritorija atrodas pilsētas kodolā, kur raksturīgs kompakts apdzīvojuma tips. Rīgas pilsētas apdzīvojuma struktūrā tā iekļaujas paplašinātajā kodolā, kur koncentrējas blīva daudzstāvu centra apbūve. Kodolam ir raksturīga estētiski un vizuāli daudzpusīga vide

ar augstvērtīgu publisko apstādījumu struktūru, kur galvenā tās prioritāte ir vides kvalitātes uzlabošana (t.sk. transporta plūsmu samazināšana, gājēju un velosipēdistu kustības veicināšana un mazo publisko ārtelpu radīšana).

Lokālpārplānojuma teritorijas attīstības iecere ir atbalstāma, atverot publiskai lietošanai pagalmus un brīvās teritorijas. Rezultātā tas veicinās degradētās rūpnieciskās vides transformāciju.

- **Transporta infrastruktūra** – lokālpārplānojuma teritorija atrodas pilsētas centra lokā pie nozīmīgām transporta maģistrālēm – Lāčplēša ielas, Krasta ielas tuvumā, kā arī Salu tilta. Mobilitātes princips pilsētas kodolā paredz to, ka pilsētas kodola robežās pārvietoties ar kājām vai kombinēt gājēju pārvietošanos ar sabiedrisko transportu, vai braukt ar velosipēdu ir ievērojami ātrāk un ērtāk nekā pārvietoties ar privāto autotransportu.
- **Inženierinfrastruktūra** – esošās infrastruktūras modernizācija, kas uzlabo pakalpojuma kvalitāti, kā arī novērš resursu izšķērdību – primāri pilsētas prioritārās attīstības teritorijās, teritorijās, kurās inženierkomunikācijas ir vecākas par 70 gadiem. Jaunu inženierkomunikāciju izbūve – primāri pilsētas prioritārās attīstības teritorijās.
- **Dabas teritoriju telpiskā struktūra** – zaļos koridorus veido mazstāvu dzīvojamā apbūve, atsevišķi parki un skvēri, daudzstāvu dzīvojamās apbūves plašie pagalmi un ūdensmalas. Pilsētas telpiskajā struktūrā bez pamata funkcijas (dzīvojamās, rekreācijas) tie pilda arī pārvietošanās funkciju – tie nodrošina iedzīvotājiem iespēju pārvietoties no viena zaļās struktūras centra uz otru pa kvalitatīvu un vizuāli pievilcīgu pilsētas telpu.
- **Nozīmīgāko Rīgas vēsturiskās, kultūras un ainavu telpu nostādnes nosaka**, ka pilsētas ainavā pieļaujamas arī samērīgas transformācijas, kultūras un dabas mantojuma saglabāšanu pakārtojot vispārīgiem ētikas principiem, centrā liekot cilvēka dzīves kvalitāti, pieļaujot un veicinot attīstību, katru jaunu kvalitatīvu objektu uzskatot par potenciālu mantojumu nākotnes sabiedrībai.
- **Prioritārās attīstības teritorijas** – to attīstība ir stratēģiski nozīmīga visas pilsētas mērogā – tā būtiski ietekmē Rīgas izaugsmi kopumā.

(211) Maskavas forštate ir Rīgas centram tuvākā, relatīvi blīvi apdzīvotā apkaime ar lielu degradēto ēku īpatsvaru. Tai pat laikā tā ir kultūrvēsturiski vērtīga un savdabīga pilsētas daļa, kuras potenciāls saistāms gan ar tūrisma piedāvājuma paplašināšanu, gan pievilcīgas dzīves vietas radīšanu. Tā var kļūt par nozīmīgu iedzīvotāju piesaistes teritoriju, kas veidota atbilstoši kompakta pilsētas principiem. Maskavas forštates attīstība ir vērtējama kā ilgtermiņa projekts – tās revitalizācijas pasākumi varētu ilgt līdz 2030.gadam.



108.attēls. Rīgas pilsētas Struktūrplāns

Avots: Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam

■ Nozīmīgi telpiskās struktūras elementi

Saskaņā ar Rīgas pilsētas Struktūrplānu (skatīt 108.attēlu), lokālpārplānojuma teritorija iekļaujas Maskavas forštates revitalizējamā dzīvojamā apbūvē.

(266) Primāri attīstība tiek plānota pēc kompaktas pilsētas attīstības modeļa, pēc iespējas efektīvāk izmantojot esošos jau apbūvēto un/vai pilsētas centram piegulošo teritoriju resursus. Tādējādi jaunās attīstības teritorijas, kas varētu turpināt attīstīties tuvāko gadu laikā, tiek plānotas tuvāk esošajam RVC, pakāpeniski attīstot pilsētas inženiertīklu kapacitāti, efektīvizējot resursu izmantošanu un revitalizējot centram piegulošās degradētās teritorijas.