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

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.)

PIELIKUMI

Ierosinātājs: SIA „Namu apsaimniekošanas projekti”

Lokālplānojuma 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

2015/2016

LOKĀLPLĀNOJUMA SASTĀVS

PASKAIDROJUMA RAKSTS

Lokālplānojuma paskaidrojuma raksts sagatavots saskaņā ar Ministru kabineta 14.10.2014. noteikumiem Nr.628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem" (spēkā kopš 01.05.2015.), kuros noteikts, ka paskaidrojuma rakstā ietver lokālplānojuma izstrādes pamatojumu, risinājumu aprakstu un tā atbilstību ar pieguļošajām teritorijām, kā arī atbilstību pašvaldības ilgtspējīgas attīstības stratēģijai, ja ar lokālplānojumu tiek mainīts teritorijas plānojumā noteiktais funkcionālais zonējums, izmantošanas nosacījumi un aprobežojumi, kā arī ievērojot Rīgas domes 26.08.2014. apstiprinātajā darba uzdevumā noteiktās prasības attiecībā uz lokālplānojuma saturu.

GRAFISKĀ DAĻA

Lokālplānojuma grafiskās daļas karte „Teritorijas funkcionālā zonējuma karte" (saistošā daļa) izstrādāta uz Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras izsniegtās topogrāfiskās kartes pamatnes ar mēroga noteiktību 1:2000, ievērojot Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumos Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" noteikto teritorijas izmantošanas veidu klasifikāciju un Teritorijas attīstības plānošanas informācijas sistēmā noteiktās datu standartizācijas prasības. Lokālplānojuma kartogrāfiskā materiāla sagatavošanai izmantota arī SIA „METRUM" 2013.gadā sagatavotā topogrāfiskā plāna pamatne ar mēroga noteiktību 1:500.

TERITORIJAS IZMANTOŠANAS UN APBŪVES NOTEIKUMI

Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi izstrādāti Teritorijas attīstības plānošanas informācijas sistēmas vidē, ievērojot Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumus Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" un citu saistošo spēkā esošo normatīvo aktu prasības.

PĀRSKATS PAR LOKĀLPLĀNOJUMA IZSTRĀDI

Sējumā apkopota visa ar lokālplānojuma izstrādi saistītā dokumentācija atbilstoši Rīgas domes 26.08.2014. apstiprinātā darba uzdevuma 6.1.4.punkta prasībām.

PIELIKUMI

Sējumā ietvertas izpētes, ekspertu atzinumi u.c. informācija, kas izmantota lokālplānojuma izstrādei.

SATURA RĀDĪTĀJS

1.	SUGU UN BIOTOPU AIZSARDZĪBAS JOMAS EKSPERTA ATZINUMS	4
2.	TRANSPORTA PLŪSMU IZPĒTES PROJEKTS	7
3.	ARHITEKTONISKI MĀKSLINIECISKĀ INVENTARIZĀCIJA	42
4.	ĢEOTEHNISKĀS IZPĒTES DARBU PĀRSKATS	103

1. SUGU UN BIOTOPU AIZSARDZĪBAS JOMAS EKSPERTA ATZINUMS

VZS Birojs
Reģ.Nr. 40003951238
"Imantas 1", Mālpils novads
LV-2152

Sugu un biotopu aizsardzības jomas eksperta atzinums

Saskaņā ar
MK not. Nr.925,
30.09.2010.

2014.gada 13.novembrī,

Dokumenta Nr.68/14.

Biotopu grupa, kurai sniegts atzinums: ruderāli biotopi.

Pētāmā teritorija: kvartāls starp Maskavas, Lāčplēša, Bārddziņu un Mazo Krasta ielu, kadastra Nr.0100 043 0066, kadastra Nr.0100 043 0068, kadastra Nr.0100 043 0065, Rīgā. Zemes gabalu kopējā platība – 0,54 ha.

Teritorijas apsekojums: teritorija tika apsekota 2014.gada 10.novembrī, mākoņainā dienā. Apsekošana veikta pēc nejaušības principa izvēloties maršrutu zig-zag veidā, šķērsojot pētāmo teritoriju. Apsekošanas ilgums ~ 30 min.

Teritorijas statuss: pētāmais zemes gabals neatrodas īpaši aizsargājamā teritorijā.

Atzinuma pasūtītājs: SIA 'Metrum", Krišjāņa Valdemāra iela 8-10, Rīga. Atzinums paredzēts lokālplānojuma izstrādei.

Vispārīgs pētāmās teritorijas apraksts.
Apsekotais zemes gabals atrodas Rīgas pilsētas centrālajā daļā, pilsētas apbūves kvartālā.

Vides apraksts: teritorijas lielākā daļa apbūvēta, reljefs līdzens, mākslīgi pārveidots. Teritoriju ierobežo pilsētas auto ceļi – ielas.

Biotopi un augu sugas: teritoriju veido ruderāli – cilvēku veidoti biotopi. Zemes gabala lielāko daļu aizņem apbūve – pamestas rūpnieciskās ēkas ar iekšējo pagalmu. Veģetācija saglabājusies nelielās platībās. Pārsvarā to veido regulāri kopti zālāji – mauriņi. Iekšpagalmā zālājs aizaudzis ar krūmiem. Teritorijā saglabājušies vairāki koki – papele, kļavas, bērzi.
Pēc Latvijas biotopu klasifikatora (Kabucis, 2001), teritorija atbilst biotopiem **„Rūpnīcas un rūpnieciskās ražošanas objekti"** (L.3.1.), **„Pagalmi"** (K.9.), **„Krūmāji"** (F.6.) un **„Atsevišķi lielu dimensiju koks"** (F.9.1.).

Apsaimniekošana: teritorijā atrodas pamestas rūpnieciskās un ražošanas ēkas. Ēku iekšpagalms aizaudzis ar kokiem un krūmājiem. Teritoriju iežogo ēku sienas vai mūra sēta. Ārpus nožogātās teritorijas zālāji tiek regulāri pļauti. Sastādītas kļavas.

Pieguļošā teritorija: zemes gabals atrodas pilsētas apbūves kvartāla malā, to ierobežo ielas. Virzienā uz Z, A turpinās apbūves platības. Uz D, DR sākas Salu tilta viadukts, bet DA virzienā – Krasta ielas komerciālā apbūve.

Tālr.: 29112800, 28636444, fakss: 67925256
e-pasts: vzsbirojs@inbox.lv

SEB banka, kods UNLALV2X27
Konts LV13UNLA0050010899052

VZS Birojs
Reģ.Nr. 40003951238
"Imantas 1", Mālpils novads
LV-2152

Īpaši aizsargājamas augu sugas: netika konstatētas.

Īpaši aizsargājamie biotopi: netika konstatēti.

Citas bioloģiskās vērtības: nav.

Secinājumi un nosacījumi darbības veikšanai:
Pētāmais zemes gabals atrodas Rīgas pilsētas centrālajā daļā, pilsētas apbūves kvartālā. Teritorijā atrodas pamestas rūpnieciskās vai ražošanas ēkas. Teritorijas lielākā daļa netiek apsaimniekota, iekšpagalms aizaug ar kokiem un krūmiem. Ārpus noslēgtās teritorijas zālāji un apstādījumi tiek regulāri kopti.
Teritorijā netika konstatēti īpaši aizsargājami biotopi vai augu sugas. Teritorijas apbūve vai sakārtošana neradīs kaitējumu dabas videi bioloģiskās daudzveidības ziņā.

Pielikumā zemes gabala topogrāfiskā karte.

Atzinums sagatavots divos eksemplāros uz 2 lappusēm.

Sertificēts eksperts sugu un biotopu aizsardzības jomā Egita Grolle
Sert.Nr.003., derīgs līdz 13.05.2018.
Spec.zālāji, meži un virsāji, jūras piekraste
Tel. 28636444

SERTIFICĒTS EKSPERTS EGITA GROLLE SERT.NR.003. DERĪGS LĪDZ 13.05.2018.

Tālr.: 29112800, 28636444, fakss: 67925256
e-pasts: vzsbirojs@inbox.lv

SEB banka, kods UNLALV2X27
Konts LV13UNLA0050010899052

2. TRANSPORTA PLŪSMU IZPĒTES PROJEKTS

Pasūtītājs:

SIA „Metrum"

Objekts:

Transporta plūsmu izpēte kvartālam starp Maskavas ielu, Bārddziņu ielu, Mazo Krasta ielu un Lāčplēša ielu

Izpētes projekts

Izstrādāja:

BRD projekts
Sabiedrība ar ierobežotu atbildību „BRD projekts",
Valguma iela 5, Rīga, LV-1048, Tālr.67162045,
Fakss 67162046, e-pasts brd@brd.lv

Rīga 2015

Saturs

SATURS 2
IEVADS 3
TERITORIJAS PLĀNOJUMS 2006. - 2018. GADAM 4
1.1. VISPĀRĪGI 4
1.2. IELU TĪKLS 4
1.3. PAREDZĒTIE SATIKSMES UZLABOJUMI 6
1.4. GĀJĒJI UN VELO SATIKSME 7
1.5. SABIEDRISKAIS TRANSPORTS UN STĀVLAUKUMI 9
ESOŠĀ SITUĀCIJA 11
1.6. TRANSPORTA PLŪSMAS 11
1.7. SABIEDRISKAIS TRANSPORTS 13
1.8. GĀJĒJI UN VELO SATIKSME 15
1.9. STĀVLAUKUMI, STĀVVIETAS 17
1.10. SATIKSMES ORGANIZĀCIJA 17
PERSPEKTĪVĀ SITUĀCIJA 17
1.11. OBJEKTA GENERĒTĀS TRANSPORTA PLŪSMAS 17
1.12. PERSPEKTĪVĀ SATIKSMES ORGANIZĀCIJA 18
1.13. SABIEDRISKAIS TRANSPORTS 23
1.14. PERSPEKTĪVIE GĀJĒJU UN VELOCELIŅI 23
1.15. PLŪSMU MODELĒŠANA 25
IZPĒTES REZULTĀTI, SECINĀJUMI UN REKOMENDĀCIJAS 31
IZMANTOTĀ LITERATŪRA 33
PIELIKUMS NR.1 34

BRD projekts

Ievads

Transporta plūsmu izpēte kvartālam starp Maskavas ielu, Bārddziņu ielu, Mazo Krasta ielu un Lāčplēša ielu ir veikta pamatojoties uz savstarpēji noslēgto līgumu un tam pievienoto darba uzdevumu. Transporta plūsmu izpētes projekts izstrādāts saskaņā ar 2015. gada 26. janvārī noslēgto līgumu Nr. 3/2015 starp SIA „Metrum" un SIA „BRD Projekts".

Objekts atrodas Daugavas labajā krastā, Maskavas forštatē; teritoriju norobežo Lāčplēša iela, Maskavas iela, Mazā Krasta iela un Bārddziņu iela. Piebraukšanu teritorijai ir iespējams organizēt no Maskavas ielas, Mazās Krasta ielas un Bārddziņu ielas (*1. attēls*).

1. attēls. Objekta novietojums Rīgas plānā

Izpētes mērķis saskaņā ar darba uzdevumu:

- Novērtēt no objekta darbības papildus ģenerēto transporta plūsmu ietekmi uz pieguļošajām ielām;
- Novērtēt perspektīvās autostāvvietas pie Salu tilta ietekmi uz apkārtējo ceļu tīklu (ietilpība no 500 līdz 1500 a/m)
- Izstrādāt priekšlikumus satiksmes infrastruktūras attīstībai (t.sk. velosipēdu ceļu un gājēju ceļu shēmas)

Atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem 2006. - 2018. gadam objekts neatrodas Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijā.

BRD projekts

Teritorijas plānojums 2006. - 2018. gadam

1.1. *Vispārīgi*

Rīgas teritorijas plānojums nosaka galvenās vadlīnijas pilsētas teritoriju attīstībā. Teritorijas plānojumā ir teikts:

„Transports ir viens no svarīgākajiem pilsētas infrastruktūras elementiem, kas nodrošina pilsētas pastāvēšanu un dzīvotspēju. Pēdējo desmit gadu laikā Rīgas transporta problēmas ir kļuvušas skarbākas, un tendences, kas ir vērojamas daudzās citās pasaules pilsētās, ir skaidri redzamas arī Rīgā. Automobilizācija ir augusi un turpina augt straujāk kā tas bija paredzēts. Tādēļ turpmāk būtu jāpārvērtē attieksme pret vieglajām automašīnām, īpaši Vecrīgā un lielākajā centra daļā. RTP-2006 būs vajadzīga daudz detalizētāka transporta, vispirms jau sabiedriskā transporta, apkalpes sistēmas izveidošana. Nelielas korekcijas automobilizācijā jau vērojamas 2009. gadā, kad daļa iedzīvotāju ekonomisko apsvērumu dēļ ir spiesti atteikties no pārvietošanās ar privāto automašīnu un tā vietā vairāk sāk izmantot sabiedrisko transportu, velosipēdu vai pārvietojas ar kājām. Šādi mainās pārvietošanās paradumi Rīgā. Tos būtu iespējams uzturēt arī nākotnē, nodrošinot kvalitatīvus sabiedriskā transporta pakalpojumus un uzlabojot satiksmes drošību uz ielām, kas īpaši svarīga ir velosipēdistiem."

Veidojot Rīgas nākotnes satiksmes infrastruktūru tiek plānots, ka:

- iedzīvotāju skaits pilsētā līdz 2018.gadam saglabāsies praktiski stabils – 710 tūkst.cilv. Iedzīvotāju skaita pieaugums turpināsies Rīgas robežai pieguļošajās teritorijās (Rīgas aglomerācijā).
  Sagaidāms, ka turpināsies tendence saistībā ar iedzīvotāju dzīvesvietas maiņu:
  - daudzstāvu dzīvojamos rajonos iedzīvotāju skaits samazinās,
  - veidojas jauni daudzstāvu dzīvojamo un darījumu objektu kompleksi (piemēram, Ķīpsalā, Klīversalā, pie Lielirbes ielas u.c.),
  - aktivizējas mazstāvu dzīvojamās apbūves attīstības procesi pie Rīgas pilsētas robežām.

- darbavietu izvietojumā saglabāsies pašreizējā tendence – pārvietoties ārpus Centra. Jau sāk darboties industriālie parki Mārupē, pie lidostas "Rīga". Rūpniecības zonas gar dzelzceļa loku sāk pārveidoties par darījumu zonām (T/c "Domina", bij. Vagonu rūpnīcas teritorijā u.c.).

- apkalpes centri turpinās attīstīties ārpus pilsētas centra, papildinot to (piemēram, T/c "Alfa", Krasta iela, Skanstes ielas apkaime, Podraga apkaime u.c.);

- 20-30 gadu laikā Latvija var sasniegt pašreizējo ES valstīs vidējo IKP līmeni uz vienu iedzīvotāju. Tātad celsies iedzīvotāju labklājības un līdz ar to arī automobilizācijas līmenis;

1.2. *Ielu tīkls*

Atbilstoši Transporta infrastruktūras attīstības shēmai, izpētes teritorijā ir plānotas C kategorijas ielas:

- Lāčplēša iela,
- Salu tilts (K.Ulmaņa gatve)

- Krasta iela (virzienā uz Ķengaragu no Salu tilta).

Sekojošas D kategorijas ielas:
- Krasta iela (virzienā uz centru no Salu tilta),
- Maskavas iela,
- Mazā Krasta iela
- Gogoļa iela,
- Firsa Sadovņikova iela.

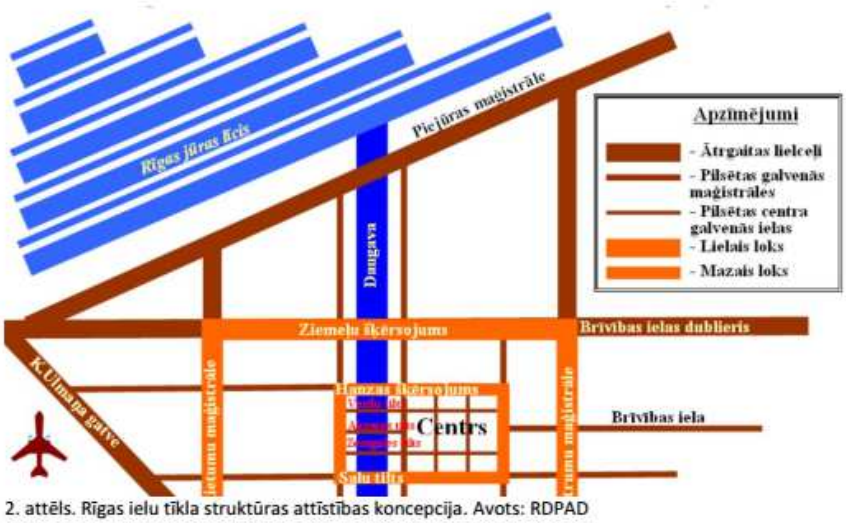
Izpētes teritorijā pārējās ielas, Elijas iela, Varšavas iela, Maskavas iela (posmā no Mazās Krasta ielas līdz Īsajai ielai) un Bārddziņu iela ir E kategorijas ielas (*3. attēls*).

C kategorijas ielas aptver apbūvētus ceļus (ielas) vai to posmus apdzīvotās vietās, kuros darbojas savienošana, piekļūšana un uzturēšanās (arī tādus posmus, ko var apbūvēt, bet pašlaik vēl neapbūvē). Šo ceļa posmu veidošanai noteicošās ir savienošanas funkcijas kvalitātes prasības, kuras bieži var ierobežot piegulošās apbūves veids un apjoms.

D kategorijas ielas aptver apbūvētas ielas vai to posmus (arī tādus, kurus var apbūvēt, bet pašlaik vēl neapbūvē) apdzīvotās vietās, kuras galvenokārt kalpo piekļūšanai zemes gabaliem. Noteiktās dienas stundās šie ceļi ievērojamā apjomā var pārņemt arī savienošanas funkciju.

E kategorijas ielas aptver apbūvētas ielas un to posmus (arī tādus, kurus var apbūvēt, bet pašlaik vēl neapbūvē) apdzīvotās vietās, kuras galvenokārt nodrošina uzturēšanos. Vienlaicīgi šīs ielas zināmā apjomā pārņem arī piekļūšanas funkciju. Šo ceļa posmu veidošanā noteicošās ir uzturēšanās funkcijas kvalitātes prasības. Mehānisko transportlīdzekļu satiksmei visumā ir pakārtota nozīme.

Pēc Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības koncepcijas Salu tilts un Lāčplēša iela veidotu Mazo loku ap Rīgas centru, uzņemot daļu plūsmas, kas šobrīd ikdienā virzās pār Akmens tiltu un Vanšu tiltu, tādējādi samazinot automašīnu skaitu Rīgas centrā (*2. Attēls*)



2. attēls. Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības koncepcija. Avots: RDPAD

Apzīmējumi

- B kategorijas grupa (galveno valsts autoceļu tranzītsatiksme)
- B kategorijas ielas
- perspektīvās B kategorijas ielas
- iespējamās B kategorijas ielu trases
- C kategorijas ielas
- D kategorijas ielas
- vienvirziena kustības ielas
- dzelzceļi

maģistrālo ielu tīkla vairāklīmeņu šķērsojumi

- pilnas shēmas vairāklīmeņu ceļumezgls
- ar luksoforu regulējamu kustību zemākas kategorijas ielā
- pārsvarā ar pašregulējamiem krustojumiem zemākas kategorijas ielā
- apvienotais transporta mezgls, izmantojot ceļu pārvadu pāri dzelzceļam
- ceļu pārvadi pāri dzelzceļam
- šķērsojumi izmantojot tiltu gabarītus

3. attēls. Transporta infrastruktūras attīstības shēma. Avots: RDPAD

1.3. *Paredzētie satiksmes uzlabojumi*

Transporta infrastruktūras izpētes teritorijā ir izstrādāts Tehniskais projekts Krasta ielas, Varšavas ielas rekonstrukcijai un Grebenščikova ielas izbūvei posmā no Krasta ielas līdz Mazajai Krasta ielai. Projekts paredz satiksmes caurplūdes un satiksmes drošības uzlabojumus uz Krasta ielas un pieguļošo ielu tīklu jauna tirdzniecības centra „Depo" attīstības ietvaros, kā arī nākamajās kārtās ir paredzēta jauna ielas posma izbūve (Mazā Krasta iela) (*4.attēls*).

BRD projekts

4.attēls. Plāns tehniskajam projektam Krasta ielas, Varšavas ielas rekonstrukcija un Grebenščikova ielas izbūve posmā no Krasta ielas līdz Mazajai Krasta iela

1.4. *Gājēji un velo satiksme*

Gājējiem Rīgas teritorijas plānojumā ir noteikta politika, ka ir jānodrošina ietvju platumi atbilstoši gājēju plūsmu lielumam, t.sk. sabiedriskā transporta pieturvietās.

Attiecībā uz velotransportu plānots veicināt nepārtrauktu un pakāpenisku velo satiksmes un velo informācijas sistēmas attīstību, integrējot to kopējā pilsētas transporta infrastruktūrā, tā sekmējot velotransporta izmantošanu ikdienas braucienu veikšanai, kā arī atpūtai un sportam. Plānots izveidot sasaisti starp velo satiksmes plūsmu uz Maskavas ielas un veloceliņu gar Daugavas krastu (gar Krasta ielu) un pār Salu tiltu, kā arī aplūkot velojoslas izveides iespējamību uz Maskavas ielas.

Pētāmajā rajonā šodienas situāciju veloceliņu attīstībā raksturo zemāk aplūkojamā karte. Veloceliņš - velojosla izveidota gar Krasta ielu un pār Salu tiltu, savukārt, perspektīvā, ir plānots veloceliņu virzīt gar Daugavas krastu (*5. attēls*).

Rīgas teritorijas plānojumā, izpētes teritorijā pēc nozīmes ir paredzēti maģistrālie veloceliņi (*6. attēls*):

- pār Salu tiltu,
- gar Daugavas krastmalu,

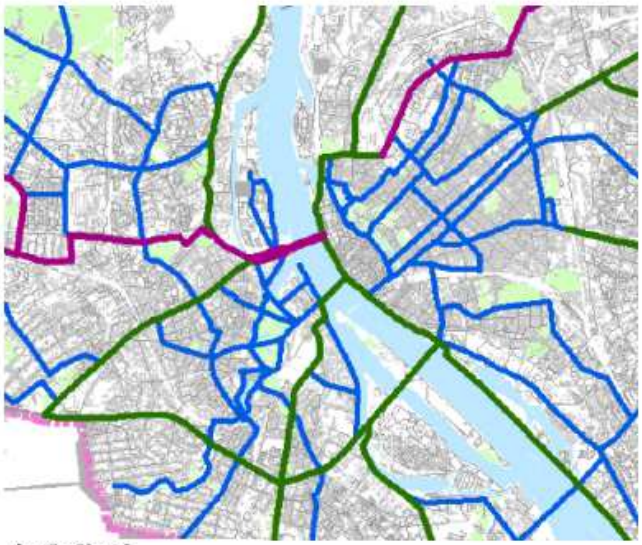
Un savienojošie veloceliņi:
- Strūgu ielā,
- Dzirnavu ielā,
- Lāčplēša ielā,
- Gogoļa ielā,
- Firsa Sadovņikova ielā.

BRD projekts

Apzīmējumi

- Izbūvētie veloceļi
- Realizācijas stadijā esošie veloceļi
- Perspektīvie veloceļi (Rīgas Attīstības plāns 2006.-2018.gads)

5. attēls. Veloceļu karte. Avots: RDSD



Apzīmējumi

- esošie veloceliņi
- maģistrālie veloceliņi
- savienojošie veloceliņi
- perspektīvie veloceliņi

6. attēls. Veloceliņu tīkls. Avots: RDPAD

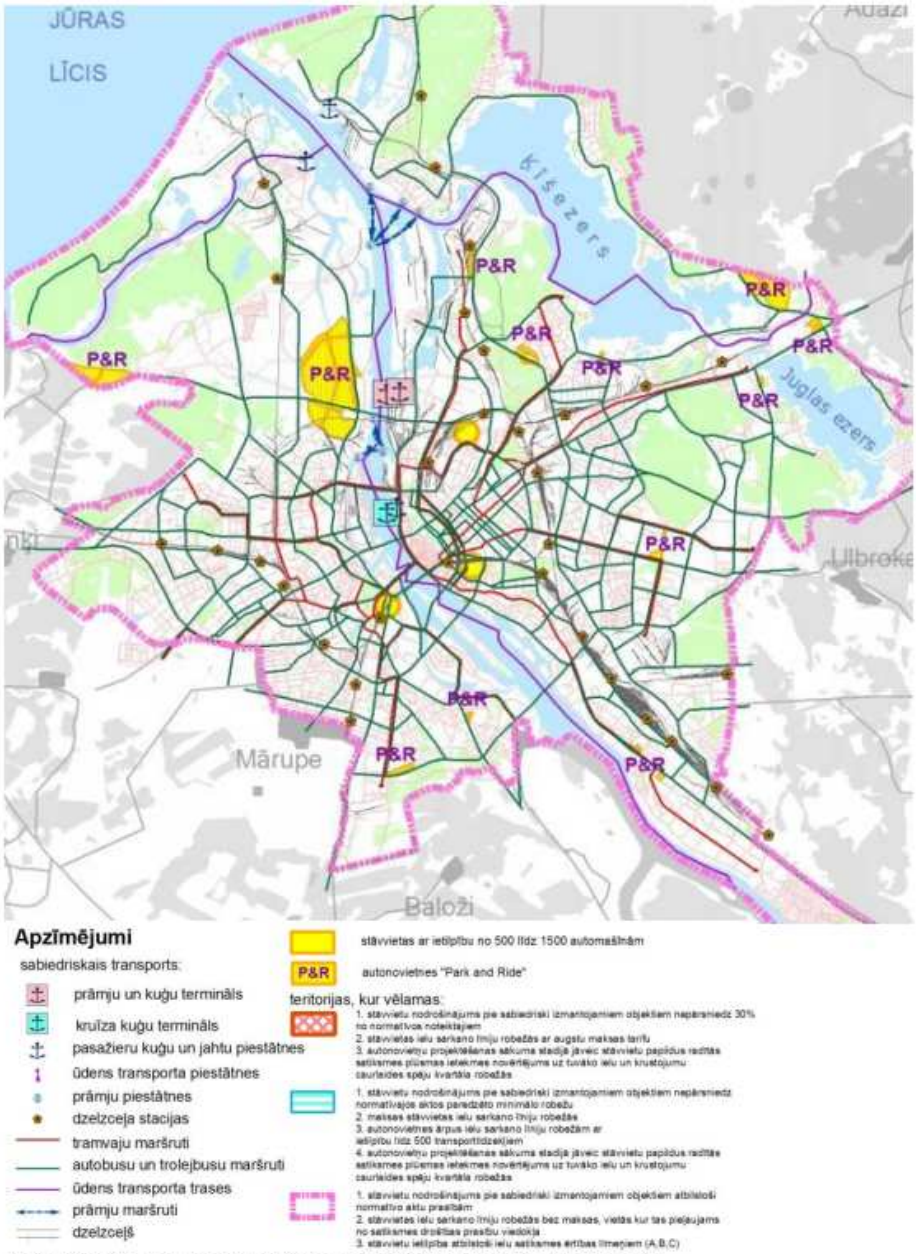
8

Maskavas iela, Bārddziņu iela, Mazā Krasta iela un Lāčplēša iela, izpēte

BRD projekts

1.5. *Sabiedriskais transports un stāvlaukumi*

Izpētes teritorijā nav plānoti jauni sabiedriskā transporta maršruti, iekļaujot ielas, kur šobrīd nekursē sabiedriskais transports. Savukārt ir paredzētas trīs autostāvvietas, kuru ietilpība būtu no 500-1500 automašīnām (*7.attēls*).



7. attēls. Sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstības shēma. Avots: RDPAD

9

Maskavas iela, Bārddziņu iela, Mazā Krasta iela un Lāčplēša iela, izpēte

Atsaucoties uz RDSD izsniegtajiem lokālplānojuma izstrādes nosacījumiem Nr.DS-14-2497-nd izpētē tiek aplūkots arī nākotnē paredzētā stāvparka novietojums un tā ietekme uz ceļu tīklu (*8. attēls*).

Paredzētais auto novietņu skaits stāvparkos ir no 100 līdz 160 automašīnām un tas atrastos Mazā loka ap Rīgas centru robežās (*2. attēls*), kas nozīmē, ka tas nepiesaistītu ievērojamas papildus plūsmas centra virzienā, līdz ar to iespaids uz apkārtējo ceļu tīklu būs minimāls. Stāvlaukums nepiesaistīs Rīgā iebraucošās plūsmas, jo lielākā daļa potenciālo stāvparku klientu būs izvēlējušies automašīnu novietot tālāk prom no Rīgas centra. Sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstības shēmā ir attainots tikai viens no trim stāvlaukumiem ar kadastra numuru 01000432010.

Balstoties uz to, ka pašreizējā situācijā ir intensīva satiksmes plūsma gan uz Krasta ielas (abos virzienos), gan uz Salu tilta estakādēm, tad rūpīgi būtu jāizvērtē stāvlaukumu pieslēgums pie Krasta ielas un estakādēm, lai tas nepasliktinātu satiksmes drošību un nesamazinātu satiksmes mezgla caurlaidspēju. Esošajā SIA „E.Daniševska biroja" izstrādātajā shēmā (*8.attēls*) tiek paredzēta jaunu rampu un estakāžu izbūve, kuru neizbūvēšanas gadījumā būtu ierobežota piekļuve un izbraukšana no stāvlaukumiem.

Visu trīs autostāvvietu attālums līdz lokālplānojuma teritorijas robežai būtu mazāks kā 300 m, savukārt tramvaja pieturas atrastos 100-300 metru attālumā no stāvlaukumiem, kas būtu sasniedzamas 5 minūšu laikā, ejot ar kājām. Stāvlaukumu izvietojuma shēmā ir iekļauta trīs jaunu pieturvietu izveide 3.,7. un 9. tramvaja kustību maršrutā, kas varētu arī atvieglot piekļuvi lokālplānojuma teritorijai.

8. attēls. Stāvlaukumu ar ietilpību no 140 līdz 160 izvietojums ap Salu tiltu (pēc E.Daņiševska biroja sniegtās informācijas).

BRD projekts

Esošā situācija

Objekts atrodas Daugavas labajā krastā, Maskavas forštatē un no vienas puses to norobežo Lāčplēša iela un Maskavas iela, bet no otras Bārddziņu un Mazā Krasta ielas.

Dotajā situācijā pētāmā teritorija ir ar esošo apbūvi.

Piebraukšana teritorijai iespējama no Maskavas ielas (D kategorijas iela), Bārdziņu un Mazās Krasta ielas (E kategorijas ielas).

1.6. *Transporta plūsmas*

Transporta plūsmas izpētes ietvaros ir savākti statistiski satiksmes skaitīšanas dati no Rīgas domes Satiksmes departamenta interneta mājas lapas par iepriekšējo gadu satiksmes līmeni uz Salu tilta un kopējo satiksmes intensitāti pāri Rīgas tiltiem (*9.attēls*).

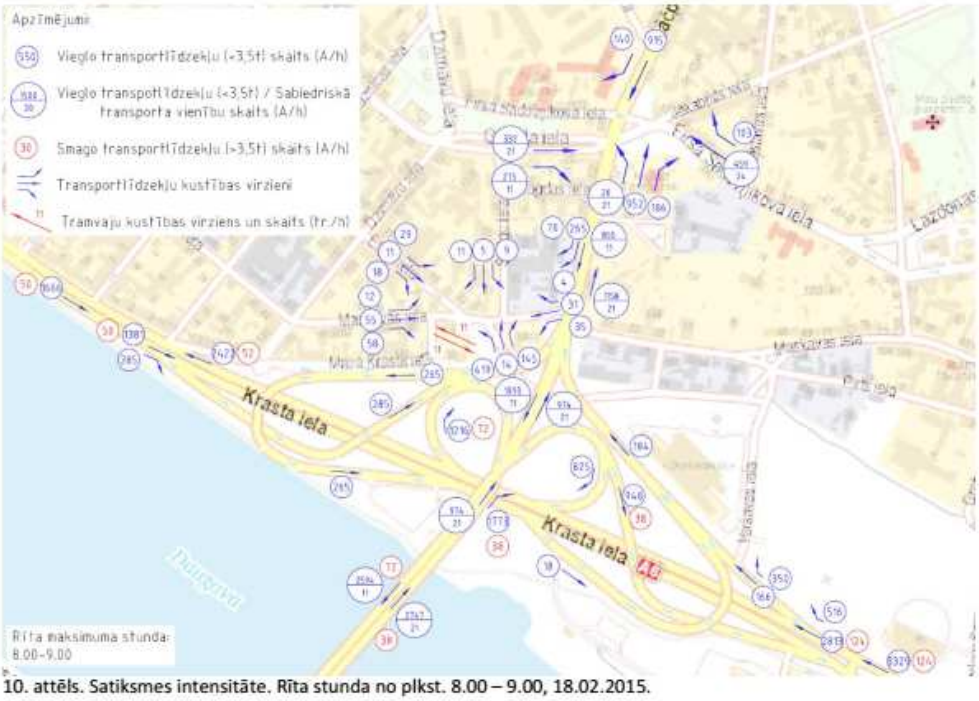
9. attēls. Satiksmes intensitāte pār Salu tiltu un kopējā intensitāte pāri Rīgas tiltiem no 2005-2009.gadam (GDVI). Avots: RDPAD

No grafika redzams, ka 2013. gadā ir vērojams neliels kopējās satiksmes plūsmas palielinājums pāri Rīgas tiltiem attiecībā pret 2012.gadu, kas skaidrojams ar automobilizācijas līmeņa kāpumu, savukārt 2013. un 2014. gadā satiksmes intensitāte ir saglabājusies aptuveni vienā līmenī. Grafikā ir redzams neliels satiksmes intensitātes kritums uz Salu tilta 2014.gadā attiecībā pret 2013.gadu, kas skaidrojams ar Salu tilta remontdarbu sākšanos. Pēc tilta remontdarbu beigām ir prognozēts, ka procentuālā satiksmes intensitāte pāri Rīgas tiltiem atjaunosies 2013.gada līmenī.

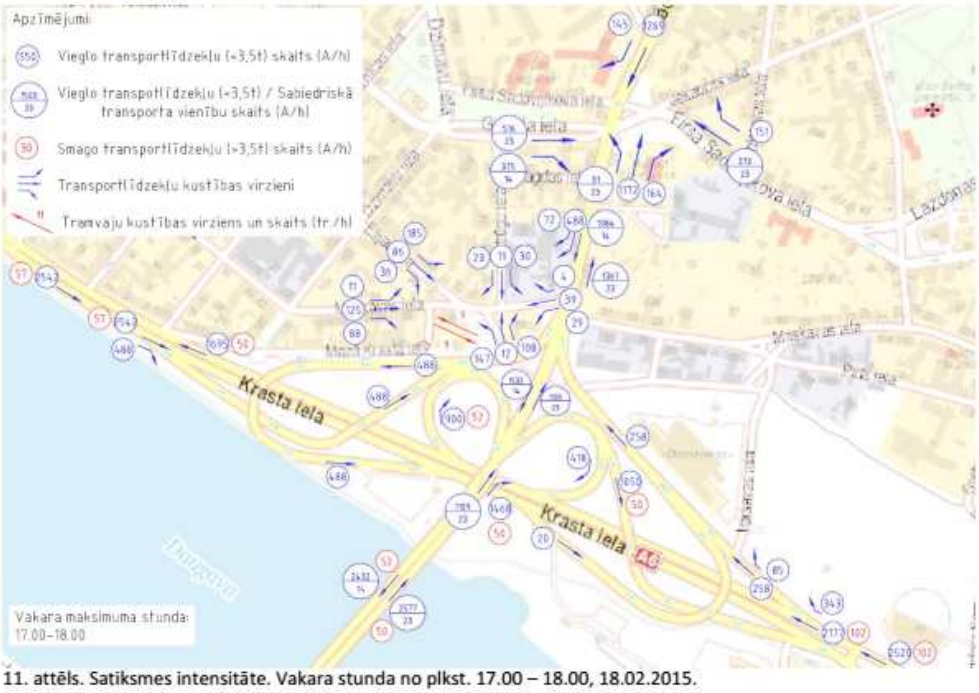
Transporta plūsmu izpētei tika veikta esošās situācijas satiksmes intensitātes skaitīšana un plūsmu apsekošana. Satiksmes intensitāte skaitīta 2015.g. februārī, rīta maksimālās slodzes stundā no 8:00 līdz 9:00 un vakara stundā no 17:00 līdz 18:00 sekojošos krustojumos (*10-11.attēls*):

1. Lāčplēša ielas - Gogoļa ielas, Firsa Sadovņikova ielas krustojumā,
2. Lāčplēša ielas – Maskavas ielas krustojumā
3. Maskavas ielas - Elijas ielas krustojumā
4. Maskavas ielas - Mazās Krasta ielas krustojumā
5. Maskavas ielas – Strūgu ielas krustojumā

BRD projekts



10. attēls. Satiksmes intensitāte. Rīta stunda no plkst. 8.00 – 9.00, 18.02.2015.



11. attēls. Satiksmes intensitāte. Vakara stunda no plkst. 17.00 – 18.00, 18.02.2015.

Izvērtējot satiksmes intensitāti un plūsmu izkārtojumu krustojumos var secināt, ka izpētes teritorijā dominē maģistrālās (tranzīta) plūsmas. Pēc teritorijas apsekošanas var secināt, ka apkārtnē neatrodas liels skaits stāvlaukumu ar lielu kapacitāti, kā arī esošo pie mājas stāvlaukumu aizpildījums pēc maksimuma stundām nebija būtiski mainījies, kas nozīmē, ka iedzīvotāji izvēlas citus pārvietošanās veidus.

Apsekotajā teritorijā maksimālās slodzes stundās vērojami satiksmes sastrēgumi Lāčplēša un Gogoļa ielas, Sadovņikova ielas krustojumā, kā arī ievērojama automašīnu sastrēguma rinda veidojas Lāčplēša un Satekles ielas krustojumā, kas brīžiem sniedzas pa Lāčplēša ielu līdz Gogoļa, Sadovņikova ielas krustojumam.

Problēmu rašanās galvenie iemesli:

- pilsētā nav izveidota hierarhiska ielu sistēma dažādiem satiksmes veidiem, braukšanas attālumiem un ātrumiem. Tāpēc Centra teritorijā pastāv tranzīta satiksme. Pārvietojoties kopējā satiksmes plūsmā, tranzīts un kravas transports sarežģī situāciju pilsētas ielās un jo sevišķi pilsētas centra teritorijā.
- Galveno (ceļu) ielu tīklam saglabājies fragmentārs raksturs.
- Pilsētā nav izveidota galveno ceļu (ielu) sistēma kravas transporta un tranzīta satiksmes plūsmām (ieskaitot tranzītu attiecībā pret Centru un arī pret citām dzīvojamām teritorijām). Pārvietojoties kopējā satiksmes plūsmā, tranzīts un kravas transports sarežģī situāciju pilsētas ielās it sevišķi pilsētas centra teritorijā.
- Ievad ielām Centrā ir ierobežota caurlaides spēja, tās ir nevienmērīgi noslogotas, u.c.

Satiksmes infrastruktūras uzdevumi:

- Rīgas pilsētas iedzīvotājiem un apmeklētājiem jānodrošina kustības brīvība, piedāvājot pēc iespējas lielāku transporta veidu un kustības virzienu izvēli, lai sasniegtu ceļojumu mērķi.
- satiksmes organizācijā priekšroka jādod gājējiem, velotransportam, sabiedriskajam transportam, sevišķi elektrificētajam un, pēc iespējas ar vairākām savstarpējām kombinācijām.
- autotransporta satiksmes organizācijā priekšroka jādod pasažieru transportam attiecībā pret kravas transportu.
- kravas transportam jārada iespēja netraucēti sasniegt nepieciešamos objektus apejot pilsētas Centru.
- satiksmes infrastruktūras veidošanā un ekspluatācijā pasākumiem jābūt tehniski-ekonomiski pamatotiem ar perspektīvo satiksmes plūsmu modelēšanu, lai sasniegtu vislielāko efektivitāti sabiedriskā un privāto transporta līdzekļu izmantošanā.

1.7. *Sabiedriskais transports*

Izpētes teritorijai tuvākās sabiedriskā transporta pieturvietas ir Elijas iela, Katoļu iela, Maskavas iela, Dzirnavu iela, Gogoļa iela un Katoļu iela. Pirmās trīs no uzskaitītajām pieturvietām atrodas mazāk kā 300 m attālumā no izpētes teritorijas un no tām ir iespējams nokļūt gan centra, gan Latgales priekšpilsētas un Pārdaugavas virzienos (*12.attēls*).

BRD projekts

Sabiedriskā transporta maršrutu sadalījums pa pieturām, kas atrodas mazāk 300 m attālumā no izpētes objekta (Rīgas satiksme dati):

„Elijas iela" tramvajs: 3 7 9

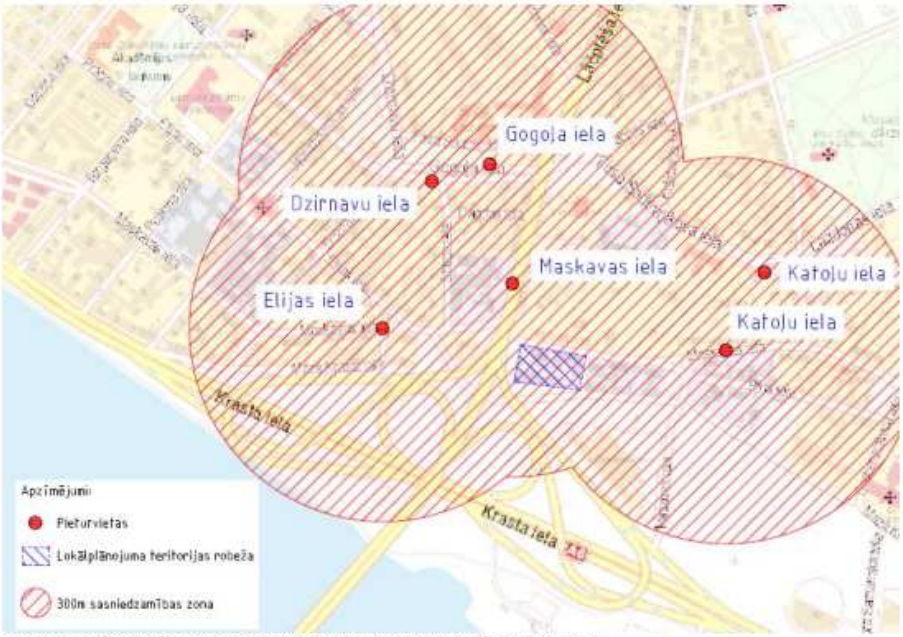
„Katoļu iela"(Maskavas iela)
tramvajs: 3 7 9

„Katoļu iela"(Ludzas iela)
trolejbuss: 15
autobuss: 18
mikroautobuss: 204 216

„Maskavas iela" trolejbuss: 19 20 24
autobuss: 40
mikroautobuss: 233

„Gogoļa iela"
trolejbuss: 15 19 20 24
autobuss: 18 40
mikroautobuss: 204 216 233

„Dzirnavu iela"
trolejbuss: 15 19 20 24
autobuss: 18
mikroautobuss: 204 216 233



12.attēls. Sabiedriskā transporta pieturvietu 300m sasniedzamības zona.

14

Maskavas iela, Bārddziņu iela, Mazā Krasta iela un Lāčplēša iela, izpēte

BRD projekts

1.8. *Gājēji un velo satiksme*

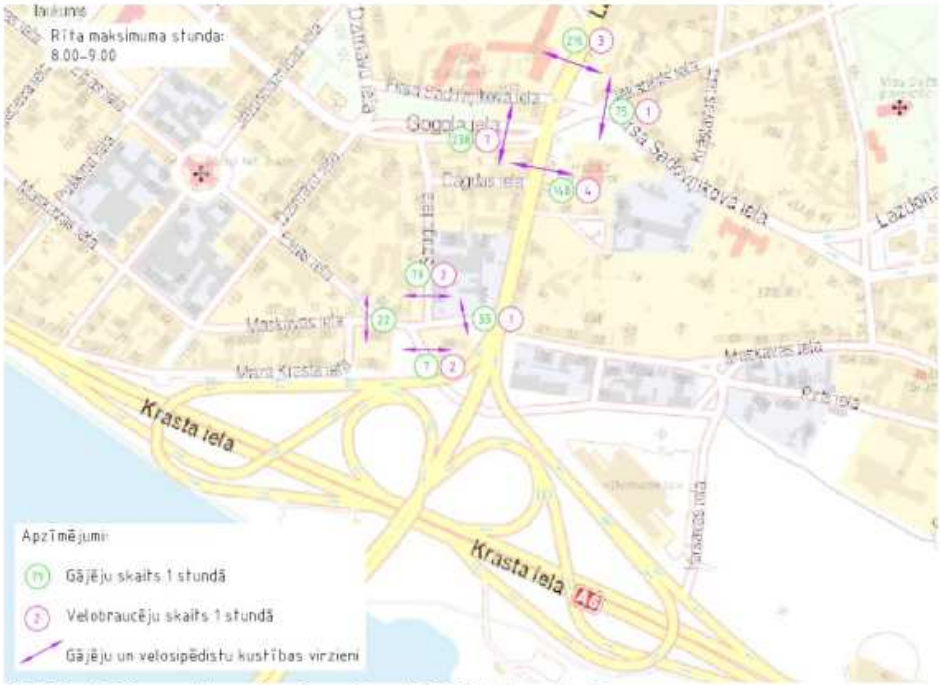
Izpētes teritorijā 2015. gada februārī rīta maksimālās slodzes stundā no 8:00 līdz 9:00 un vakara stundā no 17:00 līdz 18:00 tika veikta esošā gājēju un velosipēdistu satiksmes plūsmu apsekošana un skaitīšana. Skaitīšanas rezultātus skatīt zemāk.

Gājēju plūsma apsekotajā krustojumā - Lāčplēša ielas un Gogoļa ielas, Firsa Sadovņikova ielas krustojumā ir salīdzinoši liela, kas skaidrojams ar dažādu piesaistes objektu atrašanās vietām apkārtnē: sabiedriskā transporta pieturvietas („Gogoļa iela", „Dzirnavu iela"), tirgus „Latgalīte", Habad Ebreju privātā vidusskola, Veselības centrs 3, kā arī vairākas dzīvojamās mājas. Savukārt apsekotajos krustojumos uz Maskavas ielas gājēju plūsma bija ievērojami mazāka, jo ir mazāks skaits piesaistes objektu. Tika novērots, ka gājēji patvaļīgi šķērso Maskavas ielu visā tās posmā no Elijas ielas līdz Lāčplēša ielai, kas apdraud viņu un satiksmes drošību (*14. un 15.attēls*)

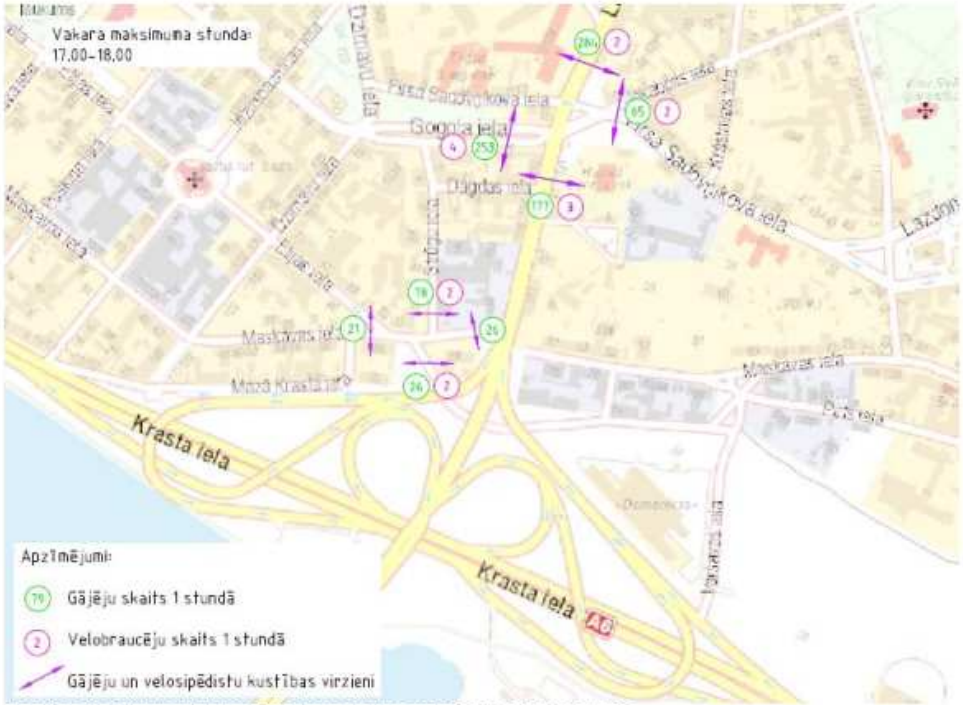
Zemāk dota karte ar esošiem gājēju un veloceļiem (*13. attēls*). Gājēju ietves aplūkojamās ielās pārsvarā ir ielas abās pusēs. Dažviet konstatēti ietvju sašaurinājumi (Mazajā krasta ielā, tunelī zem Lāčplēša ielas), kā arī tuneļa platums zem estakādes, kas savieno Krasta ielu un Lāčplēša ielu neatbilst minimālajam gabarītam, kas nepieciešams lai caur to virzītu velo satiksmi.
Gājēju pārejas pārsvarā visās krustojumu vietās neatbilst vides pieejamības prasībām.
Aplūkojamā rajonā velosipēdistiem paredzēts ceļš ir gar Krasta ielu un pāri Salu tiltam.

13.attēls. Esošie gājēju un velosipēdu maršruti

BRD projekts



14.attēls. Gājēju un velobraucēju plūsma rīta maksimālās slodzes stundā.



15.attēls. Gājēju un velobraucēju plūsma vakara maksimālās slodzes stundā.

16

Maskavas iela, Bārddziņu iela, Mazā Krasta iela un Lāčplēša iela, izpēte

BRD projekts

1.9. *Stāvlaukumi, stāvvietas*

Esošajā situācijā izpētes teritorijā automašīnas ir novietotas ceļa malā (ielu sarkanajās līnijās) uz Maskavas ielas no Lāčplēša ielas līdz Pirts ielai, uz Maskavas ielas no Mazās Krasta ielas uz centra pusi, uz Speķa ielas un uz Mazās Krasta ielas posmā no Speķa ielas līdz Jezusbaznīcas ielai, kā arī Maskavas ielā uz centra pusi no Lāčplēša ielas ir ierīkota autostāvvieta aptuveni 20 automašīnām, pie ēkas kur atrodas dažādi tirdzniecības veikali un dažādu pakalpojumu iestādes (*16.attēls*). Ierīkotas autostāvvietas ir arī uz Elijas ielas.

16.attēls. Autostāvvieta uz Maskavas ielas pie Lāčplēša ielas

1.10. *Satiksmes organizācija*

Izpētes teritorijā pašreiz tiek veikta Varšavas ielas rekonstrukcija un Grebenščikova ielas izbūve posmā no Krasta ielas līdz Mazajai Krasta ielai. Tiek projektēts 2. Kārtas tehniskais projekts, kas sevī ietvers Mazās Krasta ielas savienojumu un krustojumu ar Varšavas ielu.

Izpētes rajonā atrodas vairāki grūti pārredzami un sarežģīti izbrauci krustojumi, kurus būtu vēlams rekonstruēt, kā, piemēram, Maskavas iela-Elijas iela, Maskavas iela-Mazā Krasta iela, Maskavas iela – Īsā iela – Pirts iela.

Perspektīvā situācija

1.11. *Objekta ģenerētās transporta plūsmas*

Latvijas Republikas normatīvie akti un metodikas nenosaka kārtību un veidu kā aprēķināt no objektiem ģenerētās transporta plūsmas. Praksē tiek izmantota Lielbritānijā pielietojamā aprēķinu metodika.

Objekta radīto satiksmes plūsmu apjomi darba dienas maksimālajām slodzes stundām apkopoti 1. un 2. tabulā.

BRD projekts

1. tabula

	platība / skaits	piesaistītās plūsmas	izejošās plūsmas
Dzīvojamā apbūve (dzīvokļu skaits)	**48**	6	21
Biroji (platība)	**4 530**	49	7
Tūrisms un atpūta (viesnīcas nr. skaits)	**70**	10	36
Mazumtirdzniecība un pakalpojumi, veselības aprūpe (platība)	**1250**	26	18
Sporta telpas	**450**	3	2
Kopā		**94**	**84**

Rīta maksimālās slodzes stunda no plkst. 8.00 – 9.00

2. tabula

	platība / skaits	piesaistītās plūsmas	izejošās plūsmas
Dzīvojamā apbūve (dzīvokļu skaits)	**48**	22	12
Biroji (platība)	**4 530**	5	43
Tūrisms un atpūta (viesnīcas nr. skaits)	**70**	35	18
Mazumtirdzniecība un pakalpojumi, veselības aprūpe (platība)	**1250**	47	42
Sporta telpas	**450**	5	4
Kopā		**114**	**119**

Vakara maksimālās slodzes stunda no plkst. 17.00 – 18.00

Piesaistīto un izejošo plūsmu aprēķinam tika izmantoti pasūtītāja sniegtie dati, un mainoties apbūves plānam mainīsies arī piesaistīto un izejošo plūsmu apjomi.

1.12. *Perspektīvā satiksmes organizācija*

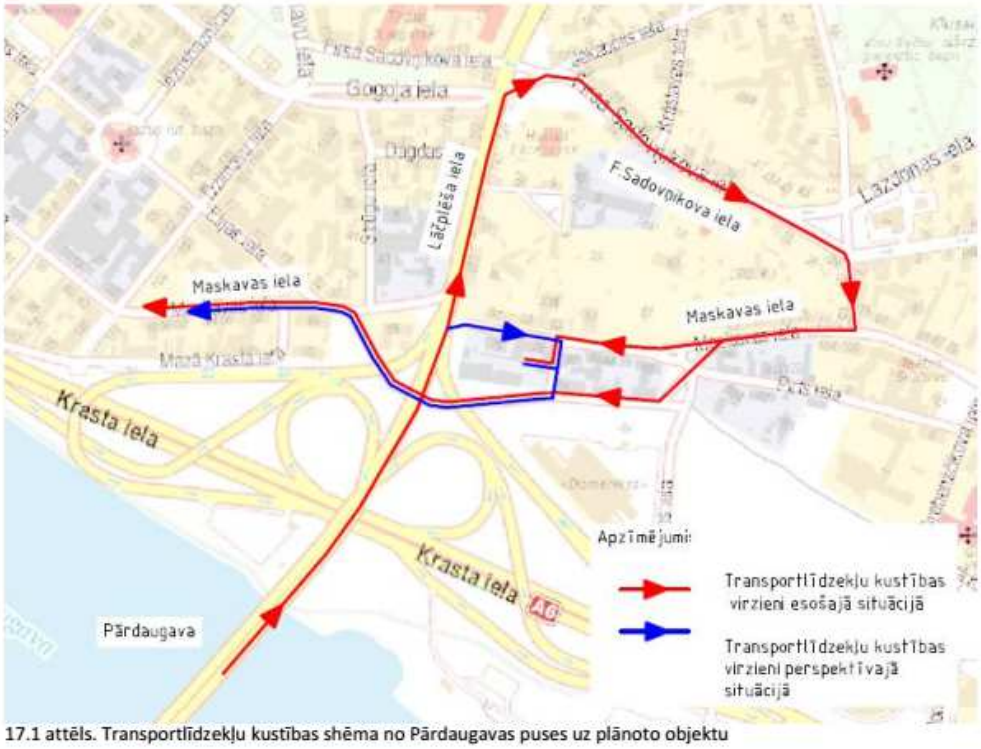
1.12.1. *Satiksmes plūsmas pieauguma ietekme uz ielu tīklu*

Balstoties uz 1. un 2.tabulu, un satiksmes plūsmas izpēti var secināt, ka plānotā objekta piesaistītās un izejošās plūsmas nozīmīgu iespaidu uz apkārtējo ielu tīklu neatstās. Esošajā situācijā satiksmes intensitāte Maskavas ielas un Bārddziņu ielas krustojumā ir ļoti minimāla un piesaistītās, izejošās plūsmas problēmas ne Maskavas ielas un Bārddziņu ielas, ne M.Krasta ielas un Bārddziņu ielas krustojumā neradīs. 21. un 22. attēlā redzams plānotā objekta piesaistīto un izejošo plūsmu sadalījums pa virzieniem, kas uzrāda, ka ietekme attālākos krustojumos vēl vairāk minimizēsies. Kā rezultātā var secināt, ka plānotā objekta realizācija neietekmēs apkārtējās satiksmes plūsmas un nav nepieciešama esošo infrastruktūras objektu pārbūve vai jaunu infrastruktūras objektu būvniecība.

1.12.2. *Iespējamie uzlabojumi izpētes teritorijā*

Lai atvieglotu nokļūšanu Rīgas centrā no Pārdaugavas puses kā arī vienlaikus atslogotu Lāčplēša ielas un F.Sadovņikova ielas krustojumu ir rekomendējams izveidot nobraukšanas iespējas no Lāčplēša ielas uz Maskavas ielu no Salu tilta puses. Šāds risinājums radītu alternatīvas transportlīdzekļu maršrutos, saīsinātu veikto ceļa garumu un patērēto laiku, kāds nepieciešams nokļūšanai uz Maskavas ielas līdz ar to Rīgas centrā plānotajā objektā (attēls Nr.17.1. un tabula Nr.3).

BRD projekts



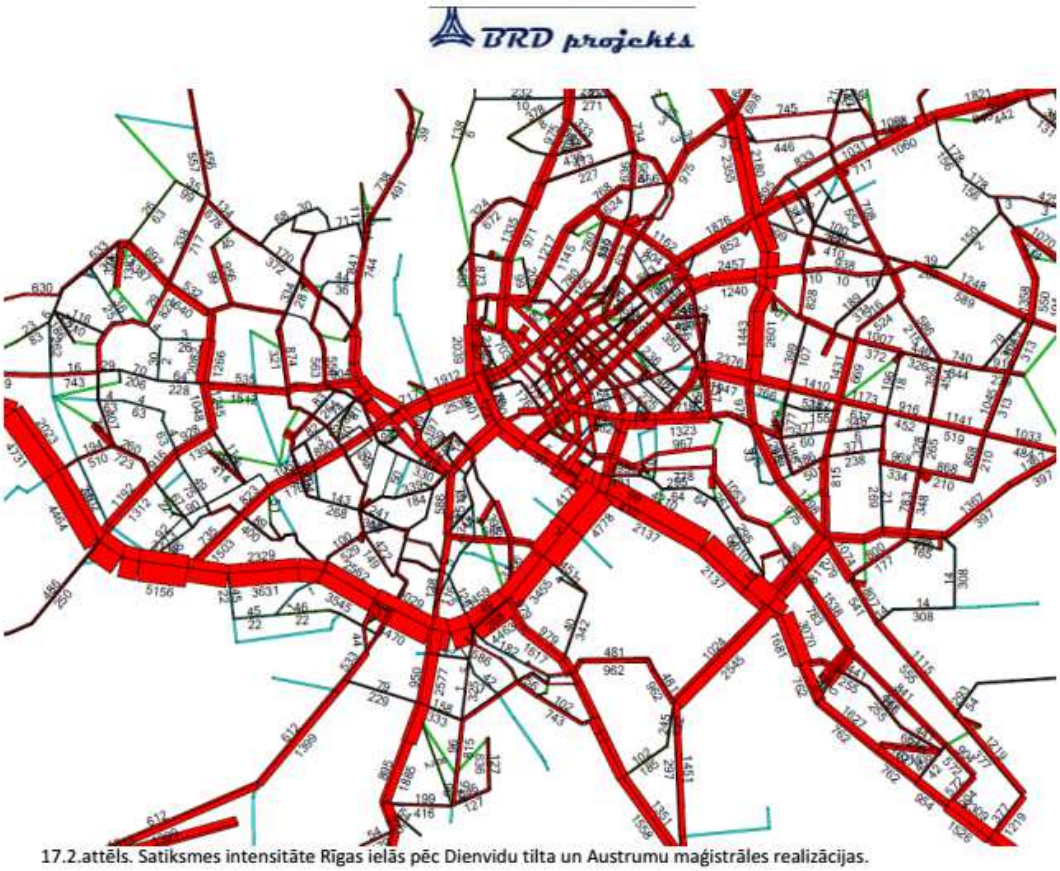
17.1 attēls. Transportlīdzekļu kustības shēma no Pārdaugavas puses uz plānoto objektu

Sakarā ar jauna krustojuma izbūvi (nobrauktuves no Lāčplēša ielas), būtu nepieciešams rampu, kas savieno Krasta ielu un Lāčplēša ielu, attālināt no perspektīvā krustojuma to pieslēdzot Lāčplēša ielai pirms pārvada pār Tramvaja sliedēm un Mazo Krasta ielu. Tādējādi tiktu uzlabota uzbraukšana un padarīta iespējama nobraukšana no Lāčplēša ielas.

Šie 1.12.2. punktā minētie risinājumi nav atkarīgi no citu projektu realizācijas un nav tieši saistīti ar plānotā objekta piesaistītajām un izejošajām plūsmām, bet varētu sniegt uzlabojumu pilsētas kopējā transporta infrastruktūras tīklā.

1.12.3. *Iespējamie uzlabojumi izpētes teritorijā pēc citu projektu realizācijas*

Pēc 2. attēlā „Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības koncepcijas" plāna realizācijas pilnā apjomā, proti, realizējot pilnvērtīgu Lielo loku un Mazo loku ap Rīgu, izbūvējot projektus, kā Austruma maģistrāli, Rīgas Ziemeļu Transporta koridoru (visas kārtas) un Dienvidu tilta 4.kārtu, kas balstoties uz 17.2. un 17.3. attēliem, kuri parāda satiksmes intensitātes izmaiņu tendenci projektus realizējot, samazinātu satiksmes intensitāti pār Salu tiltu, tikai tagad ir rekomendējams izvērtēt iespēju par regulējama krustojuma ieviešanu Lāčplēša ielas un Maskavas ielas krustojumā (attēls Nr.19).

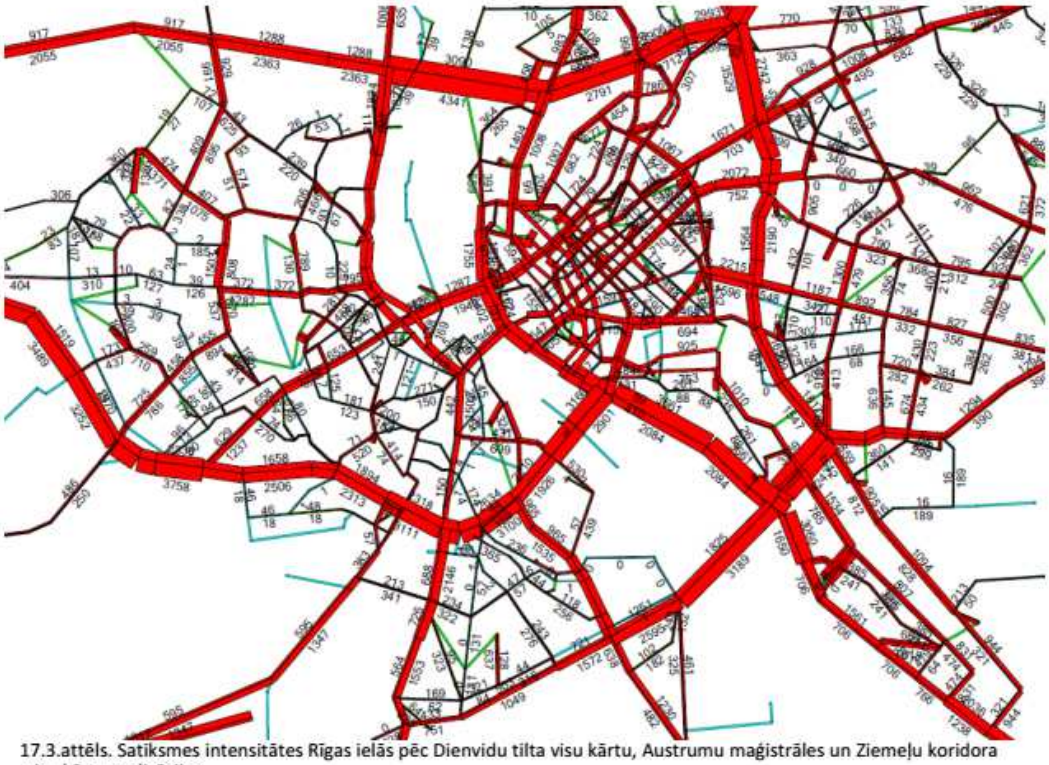


17.2.attēls. Satiksmes intensitāte Rīgas ielās pēc Dienvidu tilta un Austrumu maģistrāles realizācijas.

20

Maskavas iela, Bārddziņu iela, Mazā Krasta iela un Lāčplēša iela, izpēte

BRD projekts



17.3.attēls. Satiksmes intensitātes Rīgas ielās pēc Dienvidu tilta visu kārtu, Austrumu maģistrāles un Ziemeļu koridora visu kārtu realizācijas.

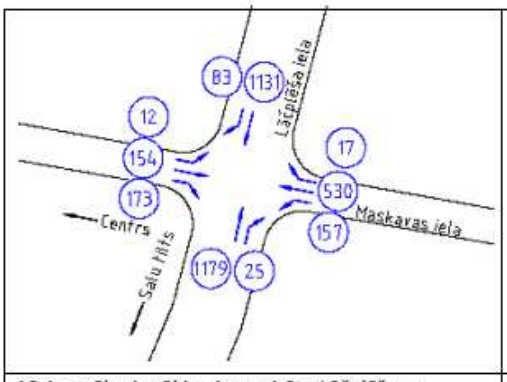
Šāds risinājums uzlabotu auto satiksmes plūsmu pa Maskavas ielu un radītu iespēju samazināt Gogoļa ielas un Firsa Sadovņikova ielas un citu apkārtējo ielu noslodzi, samazinātu pārbraucienu attālumu dažādos virzienos no pieguļošajām teritorijām ap Maskavas ielu, kā arī uzlabotu gājēju un velosipēdu kustību un atjaunotu vēsturisko Maskavas ielas savienojumu. Tabulā Nr. 3 var aplūkot ceļa garumu starpību, esošajā situācijā un perspektīvajā situācijā, kādu būtu nepieciešams veikt transportlīdzekļiem, lai uz vai no perspektīvā objekta nokļūtu dažādos virzienos.

3. tabula Veicamo ceļu garumu un šķērsojamo krustojumu skaitu salīdzinājums esošajā un perspektīvajā situācijā no perspektīvā objekta.

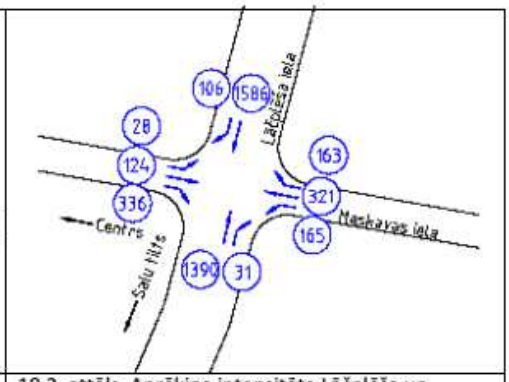
	Attālums esošais (m)	Šķērsojamo krustojumu skaits (esošā situācija)	Attālums ar perspektīvo krustojumu (m)	Šķērsojamo krustojumu skaits (persp. situācija)	Attālumu Starpība (m)
No Pārdaugavas	1350	5	350	2	1000
Uz Pārdaugavu	450	3	180	2	270
Uz centru (Lāčplēša iela)	950	5	500	3	450

Salīdzinājuma tabula ir tikai informatīva un nevar kalpot tālākiem aprēķiniem, bet tā parāda, ka perspektīvais krustojums ļautu samazināt veikto ceļu attālumus, tādējādi jaunradītās plūsmas neatstātu nozīmīgu iespaidu uz apkārtējo mazākas nozīmes ceļu tīklu. Jaunradītais krustojums piesaistītu plūsmas no apkārtējā ceļa tīkla, tāpēc servisa klases aprēķinos tiek pieņemts, ka tas piesaistīs aptuveni 10-20% no plūsmām uz Gogoļa un F.Sadovņikova ielas un vakara stundās autobraucēji vairāk izvēlēsies braukšanu pa Varšavas ielu, un, izmantojot perspektīvo krustojumu, nokļūs uz Lāčplēša ielas (gadījumā, ja uz rampas, kas savieno Krasta ielu un Lāčplēša ielu veidosies sastrēgumi). Krustojuma servisa klases aprēķinā izmantoto intensitāti transportlīdzekļu kustības

virzienus var aplūkot 18.1. un 18.2. attēlā. Objekta piesaistītās un ģenerētās plūsmas tika pieņemtas kā 100% jauni radītas.

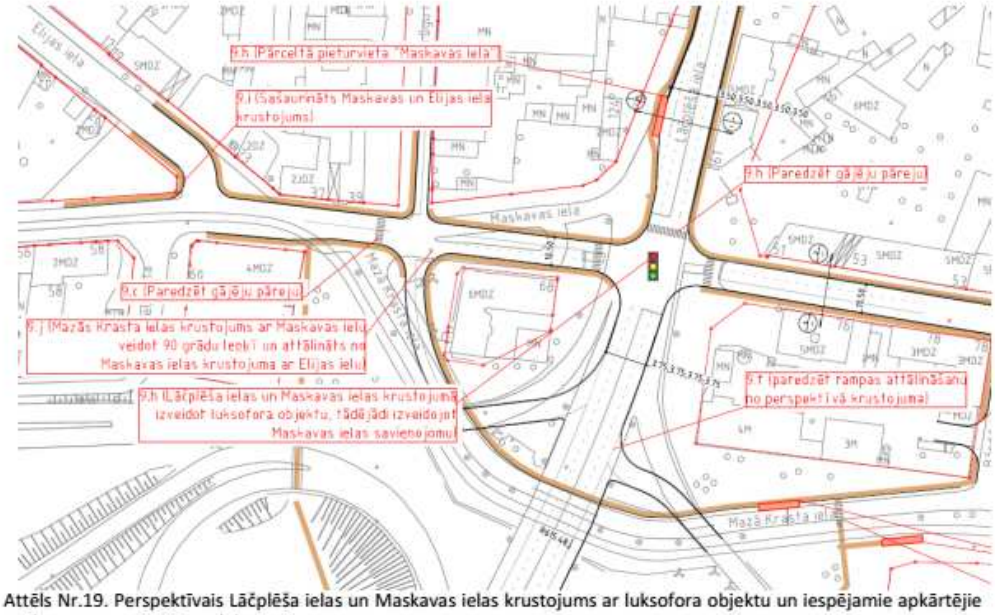


18.1. attēls. Aprēķina intensitāte Lāčplēša un Maskavas ielas krustojumā rīta maksimuma stundā 8.00-9.00



18.2. attēls. Aprēķina intensitāte Lāčplēša un Maskavas ielas krustojumā rīta maksimuma stundā 8.00-9.00

Gadījumā, ja tiktu realizēts luksofora objekts Lāčplēša ielas un Maskavas ielas krustojumā būtu rekomendējams uzlabot pārskatāmību un satiksmes drošību Mazās Krasta ielas un Maskavas ielas krustojumā, izveidojot, divu „T veida" krustojumu vietā, kuru attālums vienam no otra ir mazāks par 10 metriem, vienu krustojumu, tādējādi attālinot Mazās Krasta ielas krustojumu no Elijas ielas un Maskavas ielas krustojuma, kuru ir paredzēts sašaurināt, lai autovadītājiem neradītu tieksmi, izbraucot no krustojumu, pārvietoties pa pretējo braukšanas joslu (attēls Nr.19).



Attēls Nr.19. Perspektīvais Lāčplēša ielas un Maskavas ielas krustojums ar luksofora objektu un iespējamie apkārtējie satiksmes organizācijas uzlabojumi

Maskavas ielas, Pirts ielas un Īsās ielas krustojumā perspektīvajā risinājumā tiek piedāvāts izveidot apļveida krustojumu, kas ļautu uzlabot drošību no vairākiem aspektiem:

- Pārskatāmības - pašreizējā situācijā krustojums nav viegli uztverams un saprotams,
- satiksmes ātruma - lai apļveida krustojumu izbrauktu ir jāsamazina ātrums, kas paaugstinātu drošību, jo krustojumu šķērso arī tramvajs, kam jādod ceļš,
- uzlabotos redzamība visos virzienos un būtu mazāks konflikta situāciju skaits. Šāda veida krustojums pie pašreizējām intensitātēm neradītu lielas aizkaves.

Ņemot vērā pašreizējo situāciju centra virzienā uz Salu tilta pirms nobrauktuves uz Krasta ielu, tiek ierosināts izveidot 2 braukšanas joslas, kas paredzētas nobraukšanai pa labi, un saglabāt 2 joslas braukšanai taisnā virzienā, tādējādi palielinot mezgla caurlaidspēju un samazinot konfliktsituāciju rašanās iespēju.

Krustojumu shēmas un satiksmes uzlabojumus iespējams aplūkot pielikumā Nr.1.

1.13. *Sabiedriskais transports*

Izpētes projektā tiek ierosināta divu jaunu tramvaja pieturvietu izveide Mazajā Krasta ielā, kas uzlabotu piekļuvi izpētes objektam. Savukārt, autobusa un trolejbusa pieturu „Maskavas iela" tiek ierosināts pārcelt, lai izveidotu atsevišķu kabatu, kur sabiedriskajam transportlīdzeklim apstāties, ja tiek izveidots luksofora objekts, līdz ar to neaizkavējot satiksmes plūsmu uz Lāčplēša ielas.

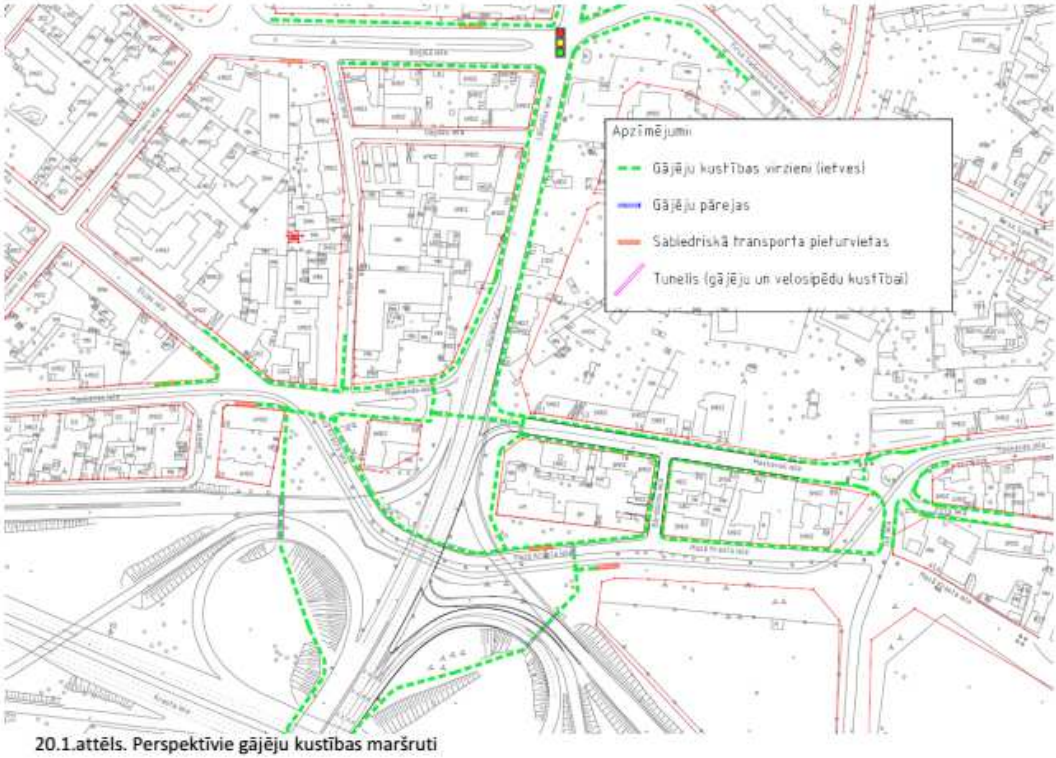
Sabiedriskā transporta pieturvietu izvietojumu skatīt pielikumā Nr.1 un 2.

1.14. *Perspektīvie gājēju un veloceliņi*

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 jāsasaista ar divām perspektīvajām tramvaja pieturvietām uz Mazās Krasta ielas un jāizveido sasaiste ar perspektīvajiem stāvparkiem. (20.1. attēls).

Velosipēdu satiksmes shēma atbilst Rīgas teritorijas plānojumam 2006.-2018., kur tiek izveidots savienojošais veloceliņš (velojosla) starp Salu tiltu, krastmalas promenādi un Rīgas centra velosipēdu maršrutiem. Veloceliņiem un velojoslām jāatbilst LVS standartos noteiktajām normām un velosatiksmes maršrutiem jābūt drošiem, lai motivētu velobraucējus tos izmantot (20.2. attēls).

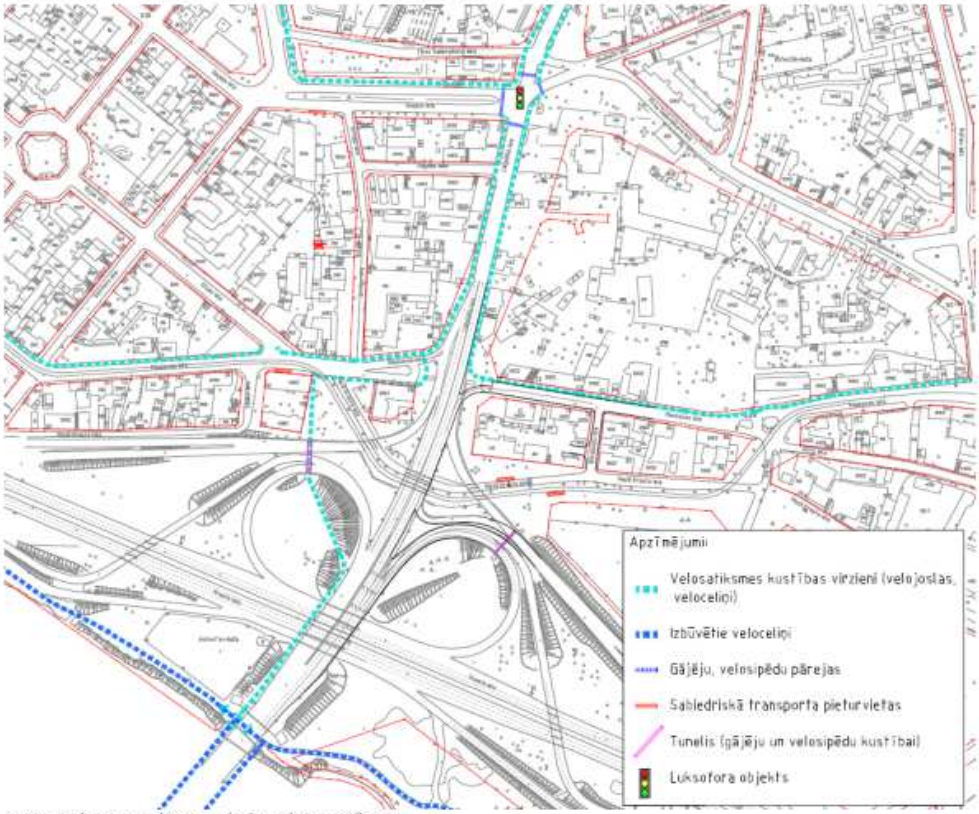
BRD projekts



20.1.attēls. Perspektīvie gājēju kustības maršruti

24

Maskavas iela, Bārddziņu iela, Mazā Krasta iela un Lāčplēša iela, izpēte



20.2.attēls. Perspektīvie velo kustības maršruti

1.15. *Plūsmu modelēšana*

1.15.1. VISSIM

Detalizētākai transporta plūsmu modelēšanai tiek izmantota programma VISSIM – mikrosimulācijas programmatūra, kas ļauj attēlot katru satiksmes plūsmas dalībnieku individuāli tai pat laikā ievērtējot individuālo dalībnieku mijiedarbību. Ar programmatūras VISSIM palīdzību ir iespēja attēlot un modelēt reālas satiksmes situācijas un izvērtēt plānotās transporta tīkla izmaiņas.

Esošās situācijas modelī tiek izveidots esošais ceļu tīkls ieskaitot luksoforobjektus, satiksmes organizācijas zīmes, braukšanas prioritātes u.c. informācija. Esošās satiksmes intensitātes dati modelī ievadīti atbilstoši skaitīšanas datiem. Mērķis ir pēc iespējas precīzāk ar modeli atainot esošo situāciju, jo cik precīzs būs bāzes modeļa atainojums, tik precīzus datus var sagaidīt no perspektīvo modeļu rezultātiem (mikrosimulāciju modelēšana balstās uz vairāku modeļu savstarpējo salīdzinājumu).

Sekojoši tiek veidoti perspektīvās situācijas modeļi, kas tiek papildināti ar iecerētā objekta teritorijas datiem – ielu tīklu, braukšanas apstākļiem un papildus radītajām satiksmes plūsmām.

BRD projekts

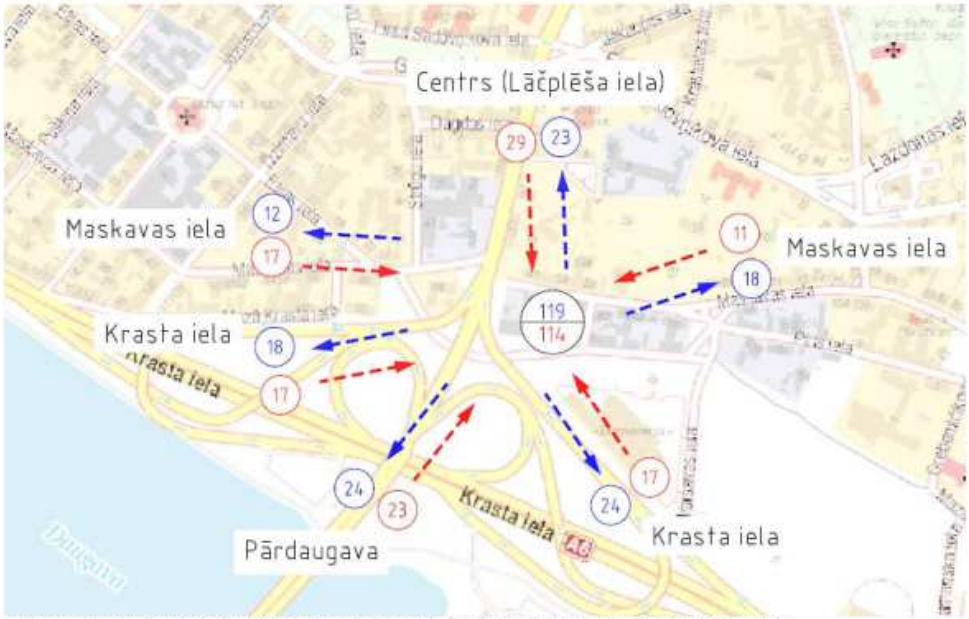
Visiem modeļiem tiek veikts dinamiskās modelēšanas process, kas nozīmē, ka braucēji modelī meklē optimālos braukšanas maršrutus. Pēcāk iegūtie dati tiek savstarpēji salīdzināti un analizēti.

1.15.2. Plūsmu sadalījums

Pieņemtais plūsmu sadalījums pa virzieniem uz un no plānotā objekta maksimālās slodzes stundās parādīts 21. un 22. attēlā.

21.attēls. Objekta piesaistītās/ģenerētās transporta plūsmas rīta maksimālās slodzes stundā

BRD projekts



22.attēls. Objekta piesaistītās/ģenerētās transporta plūsmas vakara maksimālās slodzes stundā

1.15.3. Rezultāti un to analīze pēc HCM metodes

Kā viens no kritērijiem transporta tīkla izvērtēšanai un analīzei pieņemts satiksmes komforta līmenis krustojumos, kas balstīts uz HCM 2000 servisa līmeņiem ar luksoforu aprīkotos krustojumos (16. nodaļa). Jāņem vērā, ka VISSIM sniedz rezultātu kopējam aizkavējumam definētajos krustojumos, kamēr HCM servisa līmeņi doti aizkavējumiem, kas aprēķināti 15 min intervālos.

Zemāk dots satiksmes komforta līmeņu raksturojums krustojumos:

Komforta līmenis **A** raksturo plūsmu ar zemu satiksmes aizkavējumu, līdz 10 s/auto. Vairums automašīnu ierodas zaļās luksafora fāzes laikā; vairums automašīnu vispār neapstājas.
Komforta līmenis **B** raksturo satiksmes plūsmas kavēšanos no 10 – 20 s/auto. B līmenī apstājas vairāk automašīnu nekā A līmenī, radot augstāku aizkavējuma pakāpi.
Komforta līmenis **C** raksturo plūsmu ar kavēšanos no 20 - 35 s/auto. Auto daudzums, kas apstājas C līmenī ir ievērojams; šajā līmenī var parādīties situācijas, kas zaļās gaismas cikla garums nav pietiekams, lai tajā varētu izbraukt visas automašīnas kaut arī liela daļa transportlīdzekļi izbrauc krustojumu bez ievērojama aizkavējuma.
Komforta līmenis **D** raksturo vidējo aizkavējuma laiku krustojumā no 35 – 55 s/auto. Šajā līmenī sastrēgumi kļūst ievērojamāki. Šajā līmenī daudzi auto apstājas un tas samazina braucošo automašīnu proporciju.
Komforta līmenis **E** raksturo plūsmu aizkavējumu no 55 - 80 s/auto. Šis augstais rādītājs saistāms ar zemu plūsmas ātrumu; atsevišķu ciklu sastrēgumi var būt bieži.
Komforta līmenis **F** raksturo vidējo aizkavējuma laiku krustojumā virs 80 s/auto. Šo līmeni autovadītāji uzskata par nepieņemamu, bieži rodas automašīnu pārpilnība, kad piebraucošās plūsmas līmenis pārsniedz joslu ietilpību.

BRD projekts

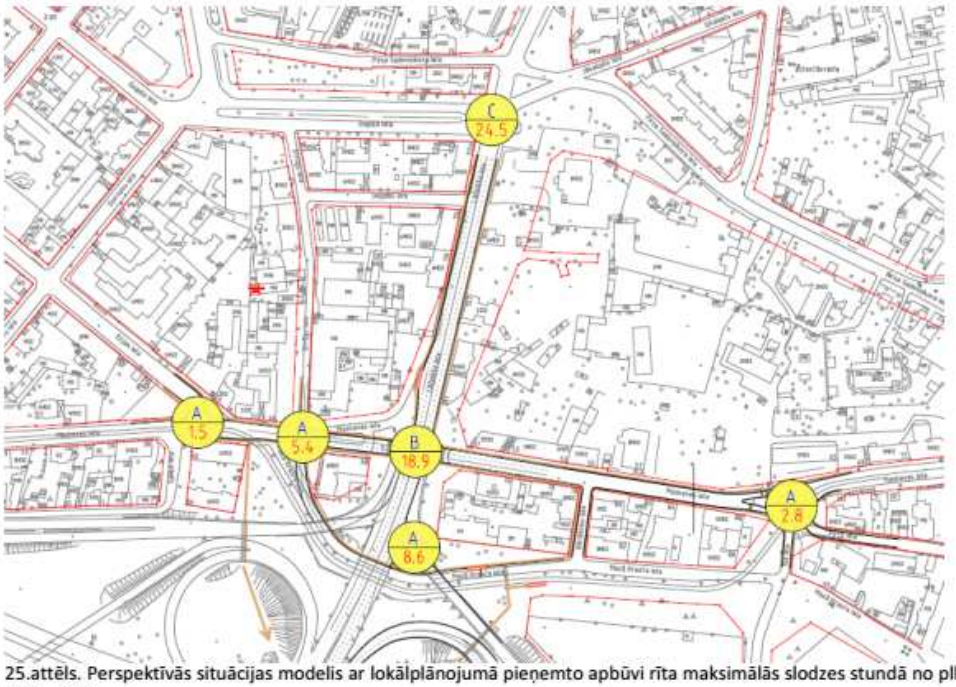
23.attēls. Esošās situācijas modelis rīta maksimālās slodzes stundā no plkst. 8.00 – 9.00

24.attēls. Esošās situācijas modelis vakara maksimālās slodzes stundā no plkst. 17.00-18.00

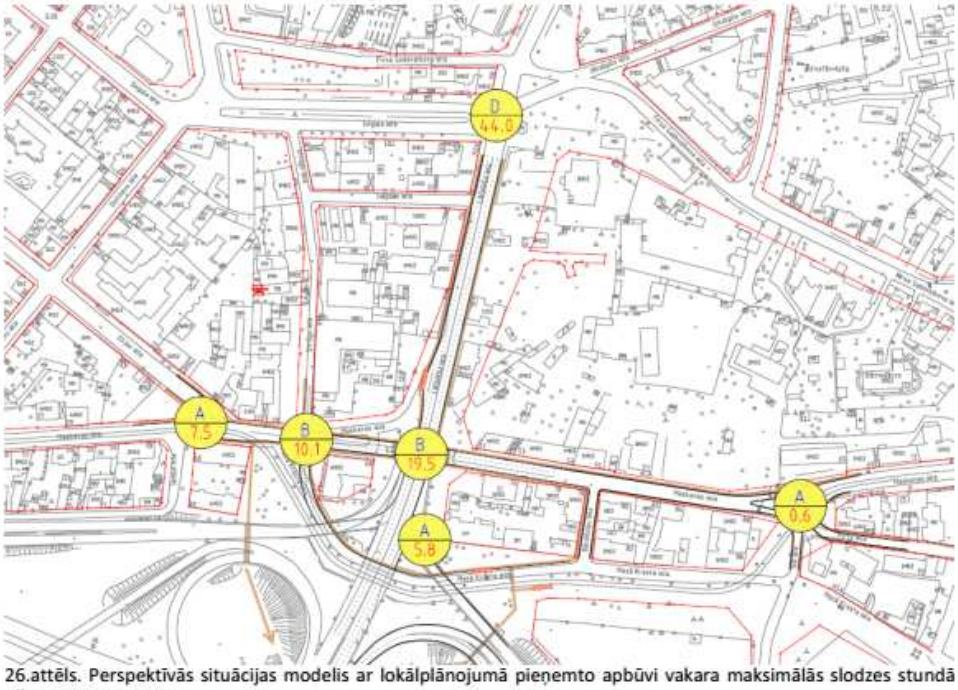
28

Maskavas iela, Bārddziņu iela, Mazā Krasta iela un Lāčplēša iela, izpēte

BRD projekts



25.attēls. Perspektīvās situācijas modelis ar lokālplānojumā pieņemto apbūvi rīta maksimālās slodzes stundā no plkst. 8.00 – 9.00



26.attēls. Perspektīvās situācijas modelis ar lokālplānojumā pieņemto apbūvi vakara maksimālās slodzes stundā no plkst. 17.00 – 18.00

29

Maskavas iela, Bārddziņu iela, Mazā Krasta iela un Lāčplēša iela, izpēte

BRD projekts

Kā redzams attēlos no 23-26, tad objekta piesaistītās plūsmas lielu ietekmi uz esošo ceļu tīklu neatstās.

Pēc VISSIM modeļa sniegtās informācijas aizkaves, kas radīsies jaunizveidotajā krustojumā, salīdzinot ar Lāčplēša un Gogoļa ielu krustojumu, nebūs pārāk lielas. Krustojumā būs B klases komforta līmenis, kas ir labāks par komforta līmeni Lāčplēša un Gogoļa ielas krustojumā (rītā – C, vakarā – D līmeņa klase), līdz ar to esošajai situācijai nevajadzētu pasliktinātais. Tomēr vērā jāņem ieguvumi no krustojuma izveides, ko sniedz ceļu tīkla paplašināšana.

30

Maskavas iela, Bārddziņu iela, Mazā Krasta iela un Lāčplēša iela, izpēte

BRD projekts

Izpētes rezultāti, secinājumi un rekomendācijas

1. Esošajā situācijā ērtas piekļuves iespējas objektam no dažādiem virzieniem ievērojami atšķiras, kā, piemēram, ievērojamas problēmas var rasties piekļūstot objektam no Pārdaugavas puses un dodoties Rīgas centra virzienā pa Lāčplēša ielu no objekta.
2. 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.
3. Pašreizējā situācijā sastrēgumi rīta maksimuma stundā mēdz veidoties Lāčplēša un Gogoļa ielas krustojumā virzienā uz centru, bet vakara maksimuma stundā sastrēgumi mēdz veidoties virzienā uz Pārdaugavu, kā arī sastrēgumu rinda, kas veidojas Lāčplēša un Satekles ielu krustojumā mēdz sniegties līdz Lāčplēša un Gogoļa ielas krustojumam, tādējādi ietekmējot krustojumu.
4. Visos pētāmajos satiksmes mezglos servisa klase ir bijusi apmierinoša, tomēr satiksmes intensitātes pieaugšana var radīt problēmas Lāčplēša un Gogoļa ielas krustojumā, kur šobrīd krustojums rīta maksimuma stundā atbilst C servisa klasei, bet vakara maksimuma stundā D servisa klasei, jo tā caurlaidspēja tuvojas augšējai robežai.
5. Izpētes teritorijā atrodas vairāki grūti saprotami un sarežģīti izbraucami satiksmes mezgli:
   - Maskavas ielas - Elijas ielas krustojums,
   - Maskavas ielas – Mazās Krasta ielas krustojums,
   - Maskavas ielas – Īsās ielas – Pirts ielas krustojums,

   kuriem būtu nepieciešama rekonstrukcija, lai uzlabotu satiksmes drošību.
6. Izpētes teritorijā balstoties uz sabiedriskā transporta attīstības shēmu ir paredzēts viens stāvlaukums pie Salu tilta (kadastra numurs 01000432010) ar 160 automašīnu novietnēm. Stāvlaukums atrastos 300 metru attālumā no sabiedrisko transporta pieturvietām, kā arī tiešā veloceliņa tuvumā, kas savieno Rīgas centru un Ķengaragu. Nokļūšanas iespējas stāvlaukumā ar automašīnu varētu radīt problēmas no vairākiem virzieniem gadījumā, ja netiek izbūvētas rampas, kādas attēlotas 8. attēlā. Kā attēlots 8.attēlā ir plānotas autostāvvietas kadastros 01000439999 un 01000439999 attiecīgi ar 100 un 140 automašīnu ietilpību. Tie atrastos tuvākā attālumā no piesaistes objektiem un no tiem būtu ērtāka nokļūšana Rīgas centrā ar sabiedrisko transportu. Rūpīgi būtu jāizvērtē rampu izvietojums piekļūšanai autostāvvietām un to ekonomiskais pamatojums.
7. Objekta ģenerētās un piesaistītās plūsmas rīta un vakara maksimuma stundās pēc esošajiem apbūves datiem ir salīdzinoši nelielas un nozīmīgu iespaidu uz apkārtējo ielu tīklu tās neatstās.
8. Piekļuvi objektam vajadzētu organizēt no Maskavas ielas, Mazās Krasta ielas un Bārddziņu ielas.
9. Ieteicamie satiksmes infrastruktūras uzlabojumi:

   a. Izveidot sabiedriskā transporta – tramvaja - pieturvietas Mazajā Krasta ielā.
   b. Sasaistīt objektu ar esošo veloceliņu tīklu – Salu tiltu, Krasta ielu un centra galvenajiem veloceliņiem;
   c. Izveidot gājēju pāreju uz Maskavas ielas pie krustojuma ar Mazo Krasta ielu, un gājēju pāreju pie plānojumā paredzētajām pieturvietām uz Mazās Krasta ielas;
   d. 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;
   e. Izveidot nobraukšanas iespēju no Lāčplēša ielas uz Maskavas ielu no Salu tilta puses.

BRD projekts

f. Rampas, kas savieno Krasta ielu un Lāčplēša ielu centra virzienā, attālināt no perspektīvā krustojuma (nobrauktuves no Lāčplēša ielas).
g. Izveidot Maskavas ielas, Īsās ielas, Pirts ielas esošā satiksmes mezgla vietā apļveida satiksmes mezglu;
h. 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.
i. Brauktuvi uz Elijas ielas pie krustojuma ar Maskavas ielu sašaurināt organizējot iebraukšanu krustojumā 90 grādu leņķi pret Maskavas ielu;
j. Maskavas ielas un Mazās Krasta ielas krustojumu atvirzīt tālāk prom no Maskavas ielas krustojuma ar Elijas ielu, izveidojot vienotu krustojumu ar Strūgu ielu;

BRD projekts

Izmantotā literatūra

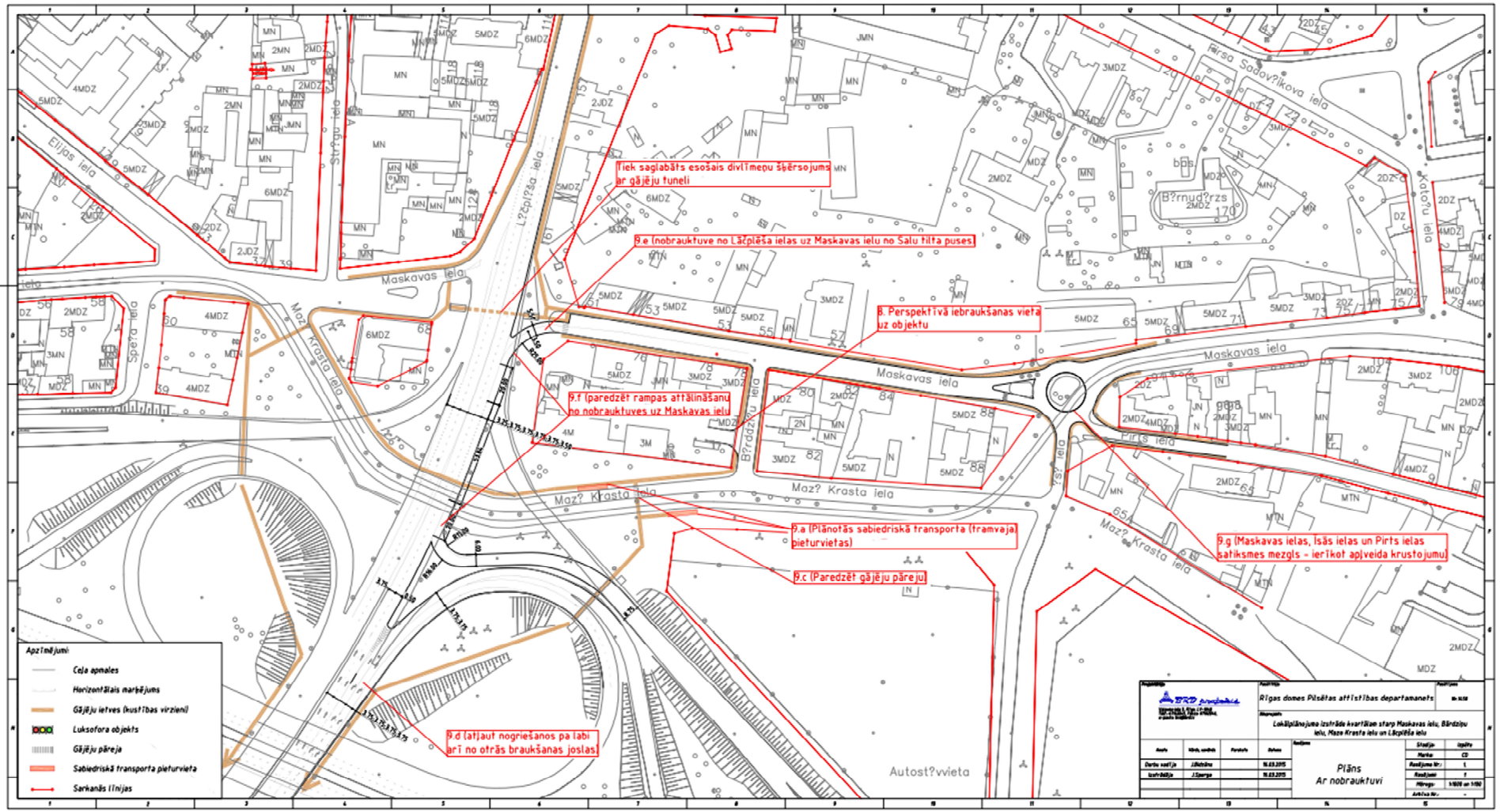
- Rīgas teritorijas plānojums 2006. - 2018. gadam. RTIAN Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi (aktuālā redakcija ar grozījumiem no 30.09.2013., ar Rīgas domes saistošajiem noteikumiem Nr.219);
- Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojums;
- Transporta plūsmu modeļa VISSIM izveidošana (2008. gads, Parsons Brinckerhoff Ltd);
- Highway Capacity Manual 2000;
- http://www.rigassatiksme.lv
- http://www.rdsd.lv

BRD projekts

PIELIKUMS Nr.1

34

Maskavas iela, Bārddziņu iela, Mazā Krasta iela un Lāčplēša iela, izpēte

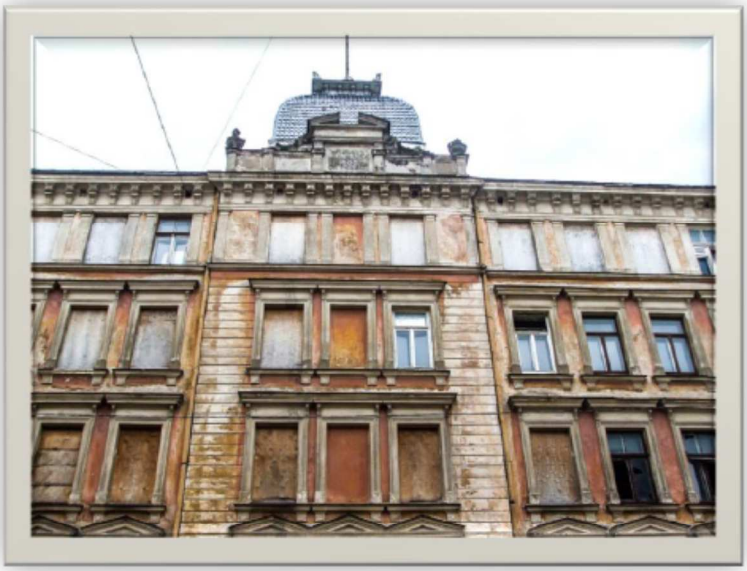

Tiek saglabāts esošais divlīmeņu šķērsojums ar gājēju tuneli
9.e (nobrauktuve no Lāčplēša ielas uz Maskavas ielu no Šalu tilta puses)
8. Perspektīvā iebraukšanas vieta uz objektu
9.f (paredzēt rampas attālināšanu no nobrauktuves uz Maskavas ielu
9.a (Plānotās sabiedriskā transporta (tramvaja) pieturvietas)
9.c (Paredzēt gājēju pāreju)
9.g (Maskavas ielas, Īsās ielas un Pirts ielas satiksmes mezgls - ierīkot apļveida krustojumu)
9.d (atļaut nogriešanos pa labi arī no otrās braukšanas joslas)
Maskavas iela
Maz? Krasta iela
Elijas iela
Str?gu iela
L?čpl?ša iela
Spe?a iela
B?rddz?u iela
Pirts iela
Kato?u iela
Pirsa Sadov?ikova iela
Autost?vvieta
Apzīmējumi:
Ceļa apmales
Horizontālais marķējums
Gājēju ietves (kustības virzieni)
Luksofora objekts
Gājēju pāreja
Sabiedriskā transporta pieturvieta
Sarkanās līnijas
Rīgas domes Pilsētas attīstības departamanets
Lokālplānojuma izstrāde kvartālam starp Maskavas ielu, Bārdziņu ielu, Mazo Krasta ielu un Lāčplēša ielu
Plāns
Ar nobrauktuvi

METRUM

3. ARHITEKTONISKI MĀKSLINIECISKĀ INVENTARIZĀCIJA

OBJEKTS: **Maskavas ielā 76, Rīgā**

PASŪTĪTĀJS: **NAMU APSAIMNIEKOŠANAS PROJEKTI, SIA**



ARHITEKTONISKI

MĀKSLINIECISKĀ INVENTARIZĀCIJA

kad. Nr. 0100 043 0066 001

AUTORI:

Mākslas maģistre: VITA BANGA

Būvpētniece, interjeriste: INGRĪDA GAILE

RĪGA, 2014.G. OKTOBRĪ/NOVEMBRĪ

1

SĒJUMA SATURS

1. IEVADS

1.1 Vispārējas ziņas 3
1.2 Aprakstā un grafiskajā materiālā lietotie apzīmējumi 3

2. VĒSTURISKĀS ZIŅAS 4

2.1 Ēkas būvvēsture 4
Pielikums 5

3. INVENTARIZĀCIJAS REZULTĀTI 6

3.1 Fasādes 6
3.2 Plānojums 6
3.3 Būvgaldniecība 7
a) Logi 7
b) Durvis 7
3.4 Interjers 7
3.5 Sildķermeņi 7
3.6 Grīdu segums 7

4. SECINĀJUMI 8

5. FOTOATTĒLU SARAKSTS UN FOTOATTĒLI 9

6. RASĒJUMI

Situācijas plāns

MĀKSLAS MAĢISTRES VITAS BANGAS DIPLOMA KOPIJA

1. IEVADS

1.1. VISPĀRĒJAS ZIŅAS

2014. gada oktobrī/novembrī tika veikta ēkas arhitektoniski māksliniecisko inventarizācija īpašumā ar kad. Nr. 0100 043 0066 001.

Darba uzdevums: veikt ēkas arhitektoniski māksliniecisko inventarizāciju, dodot pašreizējās situācijas novērtējumu, būvdetaļu uzskaiti un to lokalizēšanu plānos, fotofiksāciju, datēšanu.

Darba laikā ēka bija avārijas stāvoklī, gruntsgabalā piekļuve ēkai un tās interjera nebija iespējama.

Darbu veica mākslas maģistre Vita Banga un māksliniece interjeriste, būvpētniece Ingrīda Gaile. Atskaite izgatavota vienā sējumā trīs eksemplāros, kas nodoti pasūtītājam. Atskaites materiāli iesniegti pasūtītājam arī digitālā formātā.

2. VĒSTURISKĀS ZIŅAS

2.1. ĒKAS BŪVVĒSTURE

Arhīva lieta[1] aizsākta ar 1867. gadu, kad šajā vietā atrodas divstāvu koka dzīvojamā ēka, kura pieder A.Selenskim.

1882. gadā ēka pieder Marijai Ģertrūdei Bernacki, kura pasūta arhitektam Viktoram de Grabem piecelt esošajai ēkai piebūvi.

1898. gadā gruntsgabals pieder tirgotājam Kārlim Balkam, kurš arhitektam Konstantīnam Pēkšēnam (1859-1928) pasūta projektu piecstāvu mūra īres nama celtniecībai. Toreizējā adrese ir Lielā Maskavas iela 66. Vēlāk īpašnieks 20.gs. 30. gados ir Indriķis Balks.

1899. gadā projekts tiek papildināts ar torņa izbūvi ēkas centrā virs jumta.

1900. gadā K.Pēkšēns projektē mūra šķūni aiz ēkas.

1929. gadā kanalizācijas projektu izstrādā inženieris G.Romers.

1937. gadā ēkas fasādi liek nokrāsot „silti" pelēkā tonī.

Ar laiku aiz mājas atrodas kokmateriālu tirgotava.

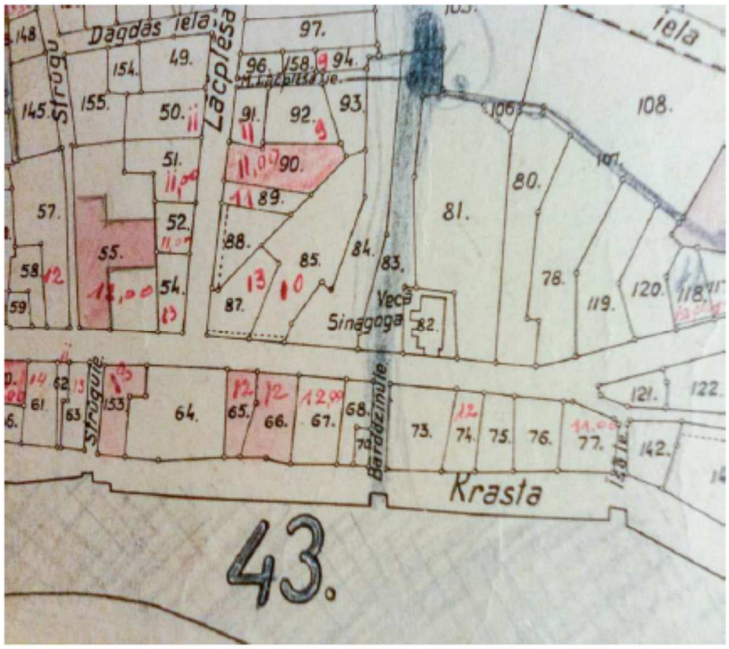
1 Fonds 2761, apr. 3, lieta Nr.5278

4

Pielikums

1	1914.gada aerofoto.
2	Izkopējums no 1939.gada pilsētas plāna.

1 1914.gada aerofoto.



2 Izkopējums no 1939.gada pilsētas plāna.

5

3. INVENTARIZĀCIJAS REZULTĀTI

Īres nams

Esošā ēka atrodas kvartālā starp Krasta, Lāčplēša, Maskavas un Bārddziņu ielām. Ēka izvietojas ar galveno fasādi pret Maskavas ielu ar ieeju no Maskavas ielas puses. Ēkai ir 5-stāvi un pagrabs. Aiz ēkas atrodas fabrikas teritorija, no kuras tā norobežota ar drāšu žogu. **Uz apsekojuma laiku ēkā neviens nedzīvo, jo tā atrodas avārijas stāvoklī – zudušas kāpņu margas un vietām nav kāpņu laidu un pārsegumu, iekštelpas izdemolētas, cik var spriest no 3.stāva pa logu redzamajiem iekšskatiem. Krāsnis daļēji demontētas.**

3.1. FASĀDES

Piecstāvu mūra ēka atrodas pie ielas. Ēka celta pēc **arhitekta Konstantīna Pēkšēna (1859-1928) projekta 1899. g., pabeigta 1900.g.** Fasādes dekoratīvā apdare ir tikai no Maskavas ielas puses, gala fasādes un pagalma fasādes nav apmestas. Pagalma fasādē ir t.s. profilķieģeļu josla. Fasāde izcelta ar rizalītu. Ēkas 1.stāvā jau sākotnēji ir bijuši veikali, tie eksistējuši arī mūsdienās, tikai pārplānoti, spriežot pēc ieejām.

1.stāvs rustots, 2.stāvā virs logiem sandriki frontona veidā, 3.-4.stāvam sandriki ir profilētas dzegas veidā, kuru balsta konsoles. Piektais stāvs piecelts vēlāk, kad izdomā fasādes noslēgumā likt torni. Līdz ar to 5.stāvā fasādes dekors nav virs logiem, bet atrodas starp logu ailām puspilastru veidā. Fasādes noslēgumā ir frīze ar konsolēm, un virs tās pārstāvoša dzega, atiks, kurā gadaskaitlis „1900" un virs tā tornītis. Jumts ieklāts ar skārda plāksnēm. Ēkā ir divas ieejas no Maskavas ielas. 1.stāvā bijušas veikala telpas. Ēkas labajā pusē ir mūra sēta un caurbrauktuves metāla vārti.

3.2. PLĀNOJUMS

Par to nevar spriest, jo ēkas avārijas stāvokļa dēļ nevar tuvāk apsekot.

6

3.3. BŪVGALDNIECĪBA

a) Logi

Logu vērtņu lielākā daļa zudušas, logu ailas Maskavas ielas pusē aiznaglotas ar kartonu un skaidu platēm. No palikušajiem logiem var spriest, ka Maskavas ielas pusē logiem ir puskolonas formas vērtņu noseglīste ar korintisku kapiteli, pagalma pusē – ar plakana, ar vienkāršākas formas kapiteli. Dažas logu vērtnes gala fasādē mainītas.

b) Durvis

Apskatītas tikai 2 ārdurvis, kuras ir oriģinālas, būvgaldniecisks darinājums ar pildiņiem un rozetēm (....) un vienkāršu virsgaismu, kur, iespējams, ir zudis spraišļojums ar dalījumu, furnitūra zudusi.

3.4. INTERJERS

Par interjera apdari nevar spriest, jo iekštelpās to avārijas stāvokļa dēļ nav iespējama piekļuve.

3.5. SILDĶERMEŅI

Ēkā ir bijušas krāsnis, kur, cik var spriest no attēliem - daļa zudusi, daļa sabojātas.

3.6. GRĪDU SEGUMS

Ēkā bijušas dēļu grīdas.

7

4. SECINĀJUMI

1. **Mūra piecstāvu ēka ar veikalu telpām celta no 1899.-1900. gadam pēc arhitekta Konstantīna Pēkšēna (1859-1928) projekta.**

2. **Logu ailas pamatā oriģinālas, daudzas logu vērtnes zudušas. Spriežot pēc tām, kas saglabājušās – logi bijuši ar greznu vērtņu noseglīsti Maskavas ielas pusē, nedaudz vienkāršāku pagalma fasādēs.**

3. **Plānojums – avārijas stāvokļa dēļ nevar dot rezumējumu.**

4. **Ārdurvju vērtnes (divas) oriģinālas, furnitūra un virsgaisma nav sākotnēja.**

5. **Maskavas ielas fasādē bagātīgā dekoratīvā apdare.**

6. **Saglabājies jumta tornītis.**

7. **Interjers – nevar dot rezumējumu, jo ēkas avārijas stāvokļa dēļ iekštelpas nevar apsekot.**

8. **Krāsnis – cik var spriest no attēliem caur 3.stāva logu atverēm - daļa zudusi, dažas izdemolētas.**

9. **Pagalma fasādei dekoratīvās apdares nav.**

8

5. FOTOATTĒLU SARAKSTS UN FOTOATTĒLI

Attēla Nr.	Anotācija	Fotofails
F-1	Ēkas kopskats Maskavas ielā.	01-IMG_9622
F-2	Galvenā fasāde. Lielākā daļa logu ailu aizsegta ar saplāksni.	02-IMG_9623
F-3	Galvenās fasādes centrālā daļa. Redzams vēlāk pieceltais 5.stāvs un tornītis.	03-DSCF7284
F-4	Ēkas pirmais stāvs, kur jau sākotnēji bijuši veikali.	04-DSCF7286
F-5	Tornītis ar gadaskaitli, kad ēka pabeigta.	05-IMG_9624
F-6	Ēkas gala fasāde pret Lāčplēša ielu. Fasāde jau sākotnēji neapmesta.	06-135853
F-7	Ēkas pagalma fasādes kopskats.	07-IMG_1881
F-8	Ēkas pagalma fasādes augšējā daļa. Centrālā rizalīta noslēgumā frontons.	08-IMG_2004
F-9	Logi Maskavas ielas fasādes 2.stāvā. Redzami saglabājušies oriģinālie logi ar dekoratīvu vērtņu noseglīsti puskolonas formā.	09-IMG_9626
F-10	Logs pagalma fasādē, kam dekoratīva vērtņu noseglīste pilastra formā.	10-IMG_1986
F-11	Vienas no divām ieejas durvīm Maskavas ielas pusē.	11-135959
F-12	Skats uz kāpņu telpu caur logu pagalma pusē. Redzams, ka zudis viens kāpņu laids.	12-IMG_1983
F-13	Skats uz kāpņu telpu. Zudušas margas.	13-IMG_1984
F-14	Kāpņu telpa. Augstāk zudis viss kāpņu laids.	14-IMG_2101
F-15	Kāpņu telpa.	15-IMG_2102
F-16	Kāpņu telpa. Zudušas margas.	16-IMG_2103
F-17	Viena no krāsnīm pusizdemolētā stāvoklī.	17-IMG_2002
F-18	Skats uz vienu no iekštelpām caur pagalma logiem.	18-IMG_2100

F-1 Ēkas kopskats Maskavas ielā.

F-2 Galvenā fasāde. Lielākā daļa logu ailu aizsegta ar saplāksni.

F-3 Galvenās fasādes centrālā daļa. Redzams vēlāk pieceltais 5.stāvs un tornītis.

F-4 Ēkas pirmais stāvs, kur jau sākotnēji bijuši veikali.

F-5 Tornītis ar gadaskaitli, kad ēka pabeigta.

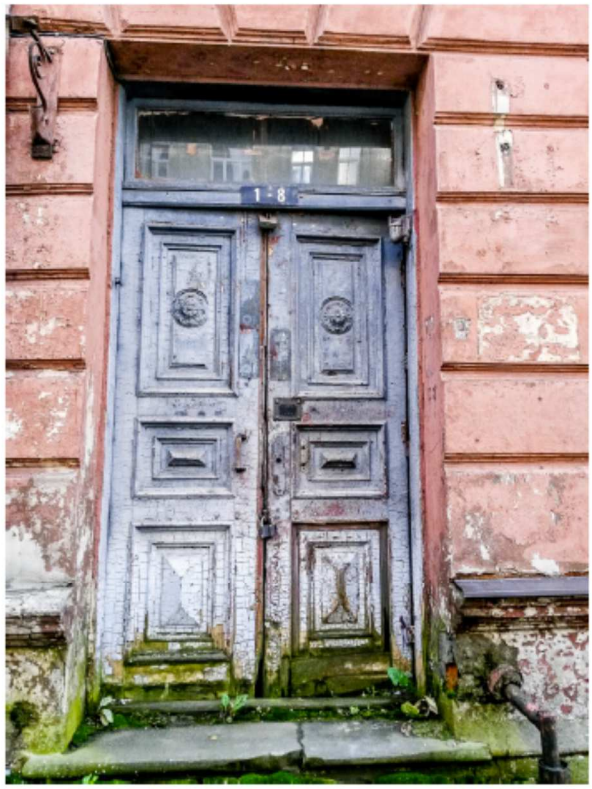
F-6 Ēkas gala fasāde pret Lāčplēša ielu. Fasāde jau sākotnēji neapmesta.

F-7 Ēkas pagalma fasādes kopskats.

F-8 Ēkas pagalma fasādes augšējā daļa. Centrālā rizalīta noslēgumā frontons.

F-9 Logi Maskavas ielas fasādes 2.stāvā. Redzami saglabājušies oriģinālie logi ar dekoratīvu vērtņu noseglīsti puskolonas formā.

F-10 Logs pagalma fasādē, kam dekoratīva vērtņu noseglīste pilastra formā.



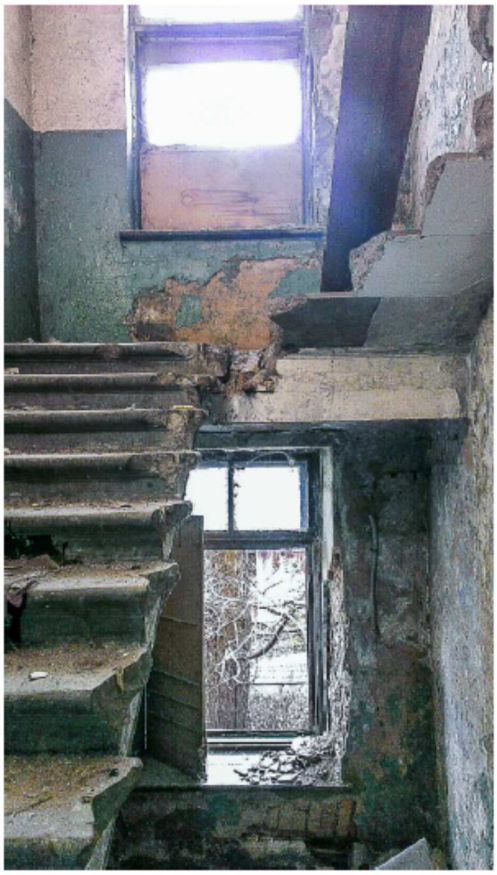
F-11 Vienas no divām ieejas durvīm Maskavas ielas pusē.

F-12 Skats uz kāpņu telpu caur logu pagalma pusē. Redzams, ka zudis viens kāpņu laids.

F-13 Skats uz kāpņu telpu. Zudušas margas.

F-14 Kāpņu telpa. Augstāk zudis viss kāpņu laids.

F-15 Kāpņu telpa.



F-16 Kāpņu telpa. Zudušas margas.

F-17 Viena no krāsnīm pusizdemolētā stāvoklī.

F-18 Skats uz vienu no iekštelpām caur pagalma logiem.

OBJEKTS: **Maskavas ielā 78, Rīgā**

PASŪTĪTĀJS: **NAMU APSAIMNIEKOŠANAS PROJEKTI, SIA**

A R H I T E K T O N I S K I

M Ā K S L I N I E C I S K Ā I N V E N T A R I Z Ā C I J A

kad. Nr. 0100 043 0068 001, 002, 003, 004, 005, 006, 007, 008, 009, 010, 011, 012, 013

AUTORI:

Mākslas maģistre: VITA BANGA

Būvpētniece, interjeriste: INGRĪDA GAILE

RĪGA, 2014.G. NOVEMBRĪ

1

SĒJUMA SATURS

1. IEVADS

1.1 Vispārējas ziņas 4
1.2 Aprakstā un grafiskajā materiālā lietotie apzīmējumi 4

2. VĒSTURISKĀS ZIŅAS 5

2.1 Vides raksturojums 5
2.2 Fabrikas teritorijas ēku būvvēsture 6
Pielikums 9

3. INVENTARIZĀCIJAS REZULTĀTI 10

Laboratorijas ēka (lit.001) 10
3.1 Fasādes 10
3.2 Plānojums 10
3.3 Būvgaldniecība 11
a) Logi 11
b) Durvis 11
3.4 Interjers 11
3.5 Sildķermeņi 11
3.6 Grīdu segums 11
Darbnīca (lit.002) 11
Kompresoru ēka (lit.003) 12
Katlu māja (lit.004) 12
Medicīnisko preparātu rūpnīca (lit.005) 12
3.7 Ēkas būvvēsture 12
3.8 Fasādes 13
3.9 Logi 13
3.10 Iekštelpas 13
Transformatora apakšstacija (lit.006) 14
Sūkņu stacija (lit.007) 14
Šķūnis (lit.008) 14
Nojume (lit.009) 14
Šķūnis (lit.010) 15
Šķūnis (lit.011) 15
Apakšzemes rezervuāri (lit.012) 15
Skurstenis un gāzējas (lit.013) 15

4. SECINĀJUMI 16

5. FOTOATTĒLU SARAKSTS UN FOTOATTĒLI 18

6. RASĒJUMI

AMI – 1 Lit.001. Situācijas plāns ar fotofiksācijas shēmu

AMI – 2 Lit.001. Pagrabstāva plāns ar fotofiksācijas shēmu

AMI – 3 Lit.001. 1.stāva plāns ar fotofiksācijas shēmu

AMI – 4 Lit.001. 2.stāva plāns ar fotofiksācijas shēmu

AMI – 5 Lit.001. 3.stāva plāns ar fotofiksācijas shēmu

AMI – 6 Lit.002; 003. Situācijas plāns ar fotofiksācijas shēmu

AMI – 7 Lit.004. Situācijas plāns ar fotofiksācijas shēmu

AMI – 8 Lit.004. 1.stāva plāns ar fotofiksācijas shēmu

AMI – 9 Lit.004. 2.stāva plāns ar fotofiksācijas shēmu

AMI – 10 Lit.005; 006. Situācijas plāns ar fotofiksācijas shēmu

AMI - 11 Lit.005. 1.stāva plāns ar fotofiksācijas shēmu

AMI - 12 Lit.005. 2.stāva plāns ar fotofiksācijas shēmu

AMI - 13 Lit.005. 3.stāva plāns ar fotofiksācijas shēmu

AMI - 14 Lit.005. 4.stāva plāns ar fotofiksācijas shēmu

AMI – 15 Lit.007; 009; 010; 012; 013. Situācijas plāns ar fotofiksācijas shēmu

MĀKSLAS MAĢISTRES VITAS BANGAS DIPLOMA KOPIJA

1. IEVADS

1.1. VISPĀRĒJAS ZIŅAS

2014. gada oktobrī/ novembrī tika veikta ēkas arhitektoniski māksliniecisk inventarizācija īpašumā ar kad. Nr. 0100 043 0068 001, 002, 003, 004, 005, 006, 007, 008, 009, 010, 011, 012, 013.

Darba uzdevums: veikt ēkas arhitektoniski māksliniecisko inventarizāciju, dodot pašreizējās situācijas novērtējumu, būvdetaļu uzskaiti un to lokalizēšanu plānos, fotofiksāciju, datēšanu.

Darba laikā ēkas bija daļēji atbrīvotas, dažas no tām avārijas stāvoklī, lit.008 un lit.011 dabā nav konstatētas.

Darbu veica mākslas maģistre Vita Banga un māksliniece interjeriste, būvpētniece Ingrīda Gaile. Atskaite izgatavota vienā sējumā trīs eksemplāros, kas nodoti pasūtītājam. Ēkas apsekotas, pamatojoties uz 2000.gada inventarizācijas plāna. Atskaites materiāli iesniegti pasūtītājam arī digitālā formātā.

1.2. APRAKSTĀ UN GRAFISKAJĀ DAĻĀ PIEŅEMTIE APZĪMĒJUMI

Telpu numerācija dota pēc Tehniskās Inventarizācijas lietā (2000) esošās numerācijas.

D1 ; L1	Durvju un logu tipu saīsināts apzīmējums
KT1	Kāpņu telpas apzīmējums
F-1	Fotoattēlu numerācija

4

2. VĒSTURISKĀS ZIŅAS

2.1. VIDES RAKSTUROJUMS

Ēka Maskavas ielā 78 (lit.001) atrodas uz krustojuma ar Bārddziņu ielu. Ēkas vecā adrese bija Lielā Maskavas iela (arī Latgales iela), bet ēkas numurs – Lielā Maskavas iela 68 (vēlāk – 78).

Bijušā fabrikas „Grindeks" gruntsgabals atrodas kvartālā starp Maskavas, Bārddziņu, Krasta (kādreiz Mazā Krasta) un Lāčplēša ielām.

Maskavas ielas 78 posmā ielas apbūve esošajā vietā saistāma ar 19.gs. 2.pusē un 20.gs. sākumā celto mūra īres namu un saimnieciska rakstura ēkām, kuras stilistiski atbilst eklektikai un jūgendstilam.

Maskavas ielas pusē ir mūra īres nami ar pieciem stāviem un mazstāvu apbūve, kas vairāk attiecināma uz saimnieciska rakstura ēkām. Blakus „Grindeks" rūpnīcai ir piecstāvu mūra īres nams celts 1899.-1900. g., kurš atrodas avārijas stāvoklī. Pa diagonāli pretī atrodas sinagoga, kurai veikta rekonstrukcija. Tā celta vecās koka sinagogas vietā 1889. g. pēc R.Šmēlinga projekta, kara laikā stipri cietusi un pēc kara pārbūvēta. Tagad tur atrodas reliģiska skola. Tā ir ķieģeļu mūrējuma ēka bez apmetuma, t.s. ķieģeļu arhitektūra. Bārddziņu ielas pusē ir 2-3 stāvu mūra ēkas, kurām tagad ir sabiedriska un valstiska rakstura funkcija - Maskavas 80 atrodas Valsts tiesu ekspertīzes centrs. Bārddziņu un Krasta ielas stūrī atrodas Dezinfekcijas stacija un Sieviešu nakts patversme.

Maskavas iela – pēc 1812.g. pievienota Lastādijas iela un Lielā Jaunkrievu iela, 18.gs. dēvēta arī par Polockas ielu; 1938.g. – Latgales iela. 1940.g. – Maskavas iela.

Bārddziņu iela – savu nosaukumu ieguvusi laika posmā no 1880./1883.g., saukta arī par Balbieru ielu.

2.2. FABRIKAS TERITORIJAS ĒKU BŪVVĒSTURE

Fonds 2761, apraksts 3, lieta Nr.5280; 43/68

Arhīva būvlieta aizsākta ar 1878.g., kad gruntsgabals pieder ādu ģērētājam Mendelim Kānam un viņš pasūta arhitektam H.Villam veikt pārbūvi vienstāva koka ēkā.

Fonds 2761, apraksts 3, lieta Nr.5279; 43/67

Arhīva lieta aizsākta ar 1887.g., kad šeit notiek ugunsgrēks. Gruntsgabala adrese toreiz ir Maskavas iela 68. Gruntsgabals pieder tirgotājam M.Ņesterovam, kur viņš teritorijā bez atļaujas uzbūvē 3 koka šķūņus 1912.g.

1924.g. šajā gruntsgabalā ir tukša teritorija, kura nav apbūvēta un M.Ņesterovs grib šeit atvērt kokmateriālu tirgošanas laukumu. 1925.g. pēc inženiera O.Stanges projekta notiek mūra nojumes jaunbūve. 1926.g. arhitekte L.Hofmane projektē cementa rūpniecības a/s „Maruška" pagaidu noliktavu-šķūni kaļķu, cementa glabāšanai.

1937.g. gruntsgabala īpašnieks ir tirgotājs M.Ņesterovs, kuram būvinženieris Rubens Kodes projektē vienstāva mūra noliktavu. Arī kokmateriālu tirgotājs M.Pehmanis šeit nolemj tirgot malku. 1938.g. viņa mantinieks Zālamans Pehmanis uzceļ vienstāva mūra noliktavu un vienstāva mūra ēku, kurā atrodas kantoris, veikals, noliktava. Ēkas ceļ pēc Rubena Kodes projekta. 1938.g. izlabo gar Maskavas ielu esošo žogu un caurbrauktuves vārtus.

Fonds 2761, apraksts 3, lieta Nr. 6848; 43/64,65,68

1949.g. pēc arhitekta Seļezņeva projekta tiek projektēta ēka uz Maskavas un Bārdziņu ielu krustojuma. Esošajā vietā bija koka vienstāvu dzīvojamā ēka, kuru nojauc. Rūpnīcas laboratorijas un administratīvai ēkai ir 3 stāvi, ieeja no Maskavas ielas. Ēkas projektu pasūta Veselības ministrija un nolemj teritorijā atvērt **Rīgas penicilīna rūpnīcu**. Projektu apstiprina O.Tīlmanis.

6

Fonds 2761, apraksts 3, lieta Nr.5276; 43/64

1900.g. gruntsgabalā atrodas divstāvu mūra pirts ēka. 1904.g. arhitekts J.Alksnis projektē pie pirts divstāvu mūra ēku, kura pieder Ernestam Pētersonam, šī ēka atrodas blakus piecstāvu īres namam.

1907.g. Šiškins lūdz atļauju atvērts Maskavas ielā 62/44 kokapstrādes rūpnīcu.

1920.g. atļauj šeit noplēst 2 koka mājas. Pirts mūra ēku pārbūvē par fabrikas korpusu un grib šeit atvērt stērķeles un sīrupa ražotni. 1921.g. šeit grib atvērt finiera ražotni. To realizē a/s „Daugava". **Divstāvu ēkas korpusus ražotnei projektē inženieris J.Ozoliņš.**

1938.g. šeit izvietojas daļa no Baltijas krāsu rūpnīcas.

Fonds 2761, apraksts 3, lieta Nr.6830;43/64

1945.g. Fabrikas pārbūvi pasūta Farmaceitiskā rūpniecība „Farmakom", darbus veic galvenais inženieris Pētersons, **projektē P.Ķalniņš**.

Fonds 2761, apraksts 3, lieta Nr.6832

1947.g. arhitekti Seļezņevs un Morozova projektē transformatora staciju.

Fonds 2761, apraksts 3, lieta Nr.6831

1947.g. tiek izstrādāts Rīgas Porcelāna rūpnīcas ģenplāns.

Fonds 2761, apraksts 3, lieta Nr.6839; 43/64,65,66,68

1953.g. pret Krasta ielu notiek divstāvu rūpnīcas korpusa pārbūve, uzbūvējot augšējos stāvus. Darbus **projektē arhitekts Placis, A.Encis.**

F 2761, a 3, lieta Nr.6844; 43/67

1954.g. izveido Medicīnas preparātu rūpnīcu. Notiek ceha Nr. 3 ēkas rekonstrukcija, uzbūvē virs esošā korpusa 2 stāvus. Projektu izstrādā arhitekts Placis.

F 2761, a 3, lieta Nr.6842; 43/64,65,66,68

1962.g.11.05.virs ceha Nr.1 apstiprina virsbūves projektu – stāvus. Projektu izstrādā „Latgiproprom". Tiek dibināta „Rīgas Medicīnas preparātu rūpnīca" ar Ķīmiskās un silikātu – keramikas rūpniecības pārvaldi. 1985.g. Rīgas Medicīnas preparātu rūpnīcu pievieno Eksperimentālai rūpnīcai.

F 2761, a 3, lieta Nr.58377; 43/68

1997.g. SIA „Pharm-Service Riga" vadītājs G.Beļēvičs pasūta administrācijas telpu pārprojektēšanu. Darbus izpilda arhitekte E.Pirkstiņa. Šai firmai telpas ir izīrētas 3.stāvā.

Avoti:

- Rīgas ielu, laukumu, parku un tiltu nosaukumu rādītājs. R., 2001.
- Enciklopēdija Rīga. R.,1888.
- LVVA F 2761,a 3; lieta Nr.5280; Nr.5276; Nr.5279; 6848; Nr.6831; Nr.6832; 6839; Nr.6844; Nr.6842; Nr.58377.
- LNB karšu kolekcija
- privāto kolekciju arhīvs

Pielikums

1	1926.g. arhitektes L.Hofmanes projekts cementa rūpniecības a/s „Maruška" pagaidu noliktavai-šķūnim kaļķu, cementa glabāšanai.
2	Gruntsgabali 43/67 un 43/68 situācijas plānā 1929.gadā.
3	Gruntsgabali 43/65, 66, 67, 68 un 70 situācijas plānā 1949.gadā.
4	Lit.005 fasādes skice rūpnīcas pārbūves projektam (1953.g.).
5	Lit.005 rūpnīcas pārbūves projekts (1953.g.), 1.stāva plāns.
6	Lit.005 rūpnīcas pārbūves projekts (1953.g.), 2.stāva plāns.
7	Lit.005 rūpnīcas pārbūves projekts (1953.g.), 3.stāva plāns.
8	Lit.005 rūpnīcas pārbūves projekts (1953.g.), 4.stāva plāns.

3. INVENTARIZĀCIJAS REZULTĀTI

Laboratorijas ēka

(kad. Nr. 0100 43 0068 001)

Esošā ēka atrodas kvartālā starp Krasta, Lāčplēša, Maskavas un Bārddziņu ielām. Ēka izvietojas uz Maskavas un Bārddziņu ielu krustojuma, tagad ar ieeju no Bārddziņu ielas puses. Ēkai ir 3 stāvi un pagrabs, arī bumbu patvertne, kura tagad aizmūrēta.

3.1. FASĀDES

Trīsstāvu mūra ēka ar bēniņu izbūvi atrodas pie ielas (F-2, F-4, F-5). Ieeja ēkā ir no Bārddziņu ielas. Bārddziņu ielas pusē ir caurbrauktuve, caur kuru var nokļūt fabrikas teritorijā.

Mūra ēka celta 1949. g. pēc arhitekta Seļezņeva projekta. Esošajā vietā bija koka vienstāvu dzīvojamā ēka, kuru nojauca. Rūpnīcas laboratorijas un administratīvai ēkai sākotnēji ieeja bija no Maskavas ielas (F-7). Ēkas projektu pasūta Veselības ministrija un nolemj teritorijā atvērt **Rīgas penicilīna rūpnīcu**. **1997.g. SIA „Pharm-Service Riga" vadītājs G.Beļēvičs pasūta administrācijas telpu pārprojektēšanu. Darbus izpilda arhitekte E.Pirkstiņa. Šai firmai telpas ir izīrētas 3.stāvā, kur tiek veikts pārplānojums un logu nomaiņa.**

Ēkai ir augsts cokols. Fasādes gludi apmesta, izcelta ar ritmisku logailu kārtojumu, stūra rizalītu Maskavas un Bārddziņu ielu krustojumā (F-4), stipri akcentētu pārstāvošu profilētu dzegu (F-9) un pilastriem (gludiem). Virs otrā stāva ir starpstāvu profiljosla (F-8). Bijusī ieeja no Maskavas ielas izcelta ar trīsstūra frontonu, ailā tagad izveidots logs (F-7). Ēkas labajā pusē ir mūra sēta un caurbrauktuves metāla vārti (F-5).

3.2. PLĀNOJUMS

Oriģinālais plānojums mainīts 20.gs.70.gados un 20.gs.90.gados.

10

3.3. BŪVGALDNIECĪBA

a) Logi

Logu vērtnes ir mainītas 3.stāvā pret Bārddziņu un Krasta ielu. Dažas logu vērtnes pret ielu mainītas 20.gs. 70.gados. Saglabājušies arī sākotnējie logi – 2 tipi (F-8, F-29, F-31).

b) Durvis

Pamatā iekštelpu durvju vērtnes zudušas, esošās ir no dažādiem periodiem bez māksliniecisks vērtības. Konstatēti sākotnējas durvju vērtnes – 3 tipi. To vērtnes ir rāmju-pildiņu konstrukcijā ar gludu (F-32) vai sīku dēlīšu pildiņu (F-33, F-34).

3.4. INTERJERS

Interjera dekoratīvās apdares nav. Saglabājušas betona lējuma kāpnes ar metinātām metāla margām (F-13 – F-18). Telpās pamatā piekārtie griesti. Sienām viendabīgs krāsojums – zils, zaļš un bēšīgs krāsojums (F-36), vietām arī ar rullīša rakstu.

3.5. SILDĶERMEŅI

Ēkā visi radiatori zuduši.

3.6. GRĪDU SEGUMS

Telpās dēļu grīdas iesegtas ar linoleju, laminātu, flīzēm. Gaiteņos grīdas ieklātas ar jaunām flīzēm. Kāpņu laukumos grīdas flīzes divos toņos (F-16).

Darbnīca

(kad. Nr. 0100 43 0068 002)

Esošā ēka atrodas blakus lit.001, celta 1950. g. Vienstāva koka ēka ar vienslīpņu jumtu, kurš iesegts ar skārda plāksnēm, apmesta (F-37, F-38). Ieeja ēkā ir no pagalma puses. Ēkā ir viena telpa, divas durvju vērtnes ar kopēju virsgaismu, viens logs. Radiatoru nav. **Utilitāra ēka, interjera dekoratīvās apdares nav.**

11

Kompresoru ēka

(kad. Nr. 0100 43 0068 003)

Esošā ēka atrodas blakus lit.004, celta 1949. g. Vienstāva ķieģeļu mūra ēka, apmesta, vienslīpņu jumts iesegts ar skārda plāksnēm (F-39). Ieeja ēkā ir no pagalma puses. Ēkā ir viena telpa, vienas durvju vērtnes ar augšdaļas stiklojumu, divi logi. Dzelzsbetona pārsegumi, flīžu grīda. Radiatoru nav. **Rūpnieciska tipa ēka, interjera dekoratīvās apdares nav.**

Katlu māja

(kad. Nr. 0100 43 0068 004)

Trīsstāvu mūra ēka, apmesta, celta 1949.g. kā katlu māja pēc arhitekta Seļezņeva projekta (F-40 – F-43). Vienslīpņu jumts ieklāts ar skārda plāksnēm. Fasāde krāsota, tagad krāsojums pamatā nogājis. Fasādē stāvi atdalīti ar starpstāvu joslām un lizēnām. Pagalma pusē fasādei zudušas ārējās kāpnes uz otro stāvu.

Iekštelpās dzelzsbetona pārsegumi (F-46) un 2.stāvā lielajā cehā metāla konstrukcijas (F-48). Sienām apmetums uz skaliņiem, sienu viendabīgs krāsojums (zils, zaļgani pelēcīgs). Iekštelpās veikts korekcijas tipa pārplānojums.

Logu ailas pamatā no 1950.g., stiklojums daļēji bojāts, daļēji zudis (F-43, F-49). Logu vērtnes pamatā no 1950.g., dažas mainītas 20.gs. 60.gados. Grīdas ieklātas ar rūpnīcu korpusiem raksturīgajām flīzēm (F-50), vietām betona lējuma iesegums. Kāpņu margas no metāla stiegrām.

Medicīnisko preparātu rūpnīca

(kad. Nr. 0100 43 0068 005)

3.7. ĒKAS BŪVVĒSTURE

Esošā ēka atrodas blakus lit.004. Ar galveno fasādi vērsta pret teritorijas iekšpagalmu, ar garenfasādi pret Krasta ielu (F-51, F-53, F-54). Piecstāvu ķieģeļu mūra ēka, kuras sākotnējais apjoms bija divi stāvi. Sākotnējā ēka celta 20.gs. sākumā kā mūra pirts ēka,

12

kuru 1920.g. pārbūvē kā divstāvu ražotnes celtni pēc J.Ozoliņa projekta, šeit atrodas daļa no E.Rozīša krāsu fabrikas. 1945.g. Farmaceitiskā fabrika „Farmakom" veic fabrikas pārbūvi pēc inženiera P.Pētersona un arhitekta P.Kalniņa projekta. Ēku paplašina. 1947.g. izstrādā Rīgas Penicilīna rūpnīcas ģenplānu. 1953.g. esošajai fabrikai uzbūvē 2 augšējos stāvus pēc arhitektu A.Plača un A.Enča projekta. 1962.g. uzbūvē 5.stāvu, projektu izstrādā „Latgiproprom". Tiek dibināta „Rīgas Medicīnas preparātu rūpnīca" ar Ķīmiskās un silikātu – keramikas rūpniecības pārvaldi. 1985.g. Rīgas Medicīnas preparātu rūpnīcu pievieno Eksperimentālai rūpnīcai.

3.8. FASĀDES

Ēkai ir divslīpņu jumts, kurš iesegts ar skārda plāksnēm. Ieeja ēkā ir no pagalma puses (F-55). Fasāde pret Krasta ielu krāsota, tagad krāsojums pamatā nogājis. Fasādē stāvi atdalīti ar starpstāvu joslām un t.s. ķieģeļu dekoru, kurš vēlāk apmests un krāsots (F-52).

Ceļot Salu tiltu, šajā teritorijas pusē tika nojauktas vecās pirtis un dažas fabrikantam E.Rozītim piederošas ražotnes.

3.9. LOGI

Logu vērtnes pret Krasta ielu kombinētas no 20.gs. 50.g. ar sīkrūšu stiklojumu un dažādām vērtnēm no 20.gs. 2.puses. Par to liecina arī logu ailu un vērtņu dažādā forma. Logu stāvoklis vērtējams kā slikts, iekšējās vērtnes pamatā zudušas.

3.10. IEKŠTELPAS

Ēkā ir ražošanas cehi un administrācijas telpas. Iekštelpās dzelzsbetona pārsegumi (F-61 – F-63). Sienām apmetums uz skaliņiem, sienu viendabīgs krāsojums (zils, zaļgani pelēcīgs, dzeltenīgs). Iekštelpās veikts korekcijas tipa pārplānojums. Durvju vērtnes 20.gs. 50.gadu un no dažādiem iekštelpu rekonstrukcijas laikiem (F-70). Radiatoru nav. Kāpnes ir betona lējuma, margas no metāla stiegrām (F-56, F-58). Dažas telpās grīdas flīzes no 20.gs. 50. gadiem (F-71 – F-76). Grīdas ieklātas ar rūpnīcu korpusiem raksturīgajām flīzēm, vietām betona lējuma iesegums, administrācijas telpās linolejs.

Interjera dekoratīvās apdares nav.

Transformatora apakšstacija

(kad. Nr. 0100 43 0068 006)

Esošā ēka atrodas netālu no lit.005, celta **20.gs. 70. gados**. Vienstāva silikāta ķieģeļu ēka ar vienslīpņu jumtu, kurš iesegts ar skārda plāksnēm (F-77, F-78). Būve pacelta nedaudz virs zemes un balstās uz ķieģeļu mūrējuma. Celtnei ir 2 metāla durvis un vienas nelielas ieejas durvis. **Utilitāra ēka, dekoratīvās apdares nav.**

Sūkņu stacija

(kad. Nr. 0100 43 0068 007)

Esošā ēka atrodas blakus lit.006. Vienstāva cilindriskas formas ķieģeļu mūra būve, apmesta, dzelzsbetona pārsegumi jumts ieklāts ar skārda plāksnēm (F-79, F-80). Divi logi ar sīkrūšu dalījumu, metāla durvis. **Utilitāra ēka, dekoratīvās apdares nav.**

Šķūnis

(kad. Nr. 0100 43 0068 008)

Metāla konstrukcijas vienstāva šķūnis. Apsekojuma laikā teritorijā vairs neatradās.

Nojume

(kad. Nr. 0100 43 0068 009)

Esošā būve atrodas pie lit.005, **celta 20.gs. 70.g**. Vienstāva ķieģeļu mūra nojume ar koka pārsegumu (F-81). **Utilitāra ēka.**

Šķūnis

(kad. Nr. 0100 43 0068 010)

Esošā būve atrodas starp lit.004 un 005. Vienstāva ēka, ārsienas apšūtas ar horizontāliem dēļiem (F-82). Vienas ieejas durvis, jumts segts ar ruberoīdu. **Utilitāra ēka ļoti sliktā tehniskā stāvoklī.**

Šķūnis

(kad. Nr. 0100 43 0068 011)

Metāla konstrukcijas vienstāva šķūnis. Apsekojuma laikā teritorijā vairs neatradās.

Apakšzemes rezervuāri

(kad. Nr. 0100 43 0068 012)

Trīs vienādi rezervuāri ar dzelzsbetona pārsegumu (F-83). **Utilitāra būve.**

Skurstenis un gāzejas

(kad. Nr. 0100 43 0068 013)

Skurstenis būvēts 1949.g. **Saglabājusies tikai pamatne, apmesta** (F-84). Iekštelpas nav.

15

4. SECINĀJUMI

Laboratorijas korpuss (lit.001)

1. **Mūra trīsstāvu laboratorijas korpuss ar pagraba telpām celts 1949.g., arhitekts Seļezņevs. Iekštelpu rekonstrukcija veikta 20.gs.70.; 80.; un 90.-tajos gados.**
2. **Logu ailas pamatā oriģinālas, logu vērtnes daļēji mainītas.**
3. **Plānojums mainīts 20.gs. 70. un 90.gados.**
4. **Durvju vērtnes daudzas zudušas, esošās ir no dažādiem laika periodiem. Saglabājušās 3 tipu sākotnējās durvju vērtnes.**
5. **Fasādē plastiski dekoratīvās apdares nav, izņemot dzegu. Pagalma fasādei dekoratīvās apdares nav.**
6. **Saglabājušas cementa lējuma kāpnes ar metinātām metāla margām.**
7. **Interjera dekoratīvās apdares nav.**
8. **Oriģinālo radiatoru nav.**

Darbnīca (lit.002)

Ēkai kultūrvēsturiskas vērtības nav.

Kompresoru ēka (lit.003)

Ēkai kultūrvēsturiskas vērtības nav.

Katlu māja (lit.004)

Rūpnieciska tipa ēka. Interjera dekoratīvās apdares nav. Fasādē plastiski dekoratīvās apdares nav.

Medicīnisko preparātu rūpnīca (lit.005)

16

Rūpnieciska tipa ēka. Celta kā divstāvu ēka 20gs. sākumā. 1953.g. paplašina un uzbūvē 3 stāvus, 1962.g. uzbūvē 5.stāvu. Interjera dekoratīvās apdares nav. Fasādē t.s. ķieģeļu dekoratīvā apdare tikai pret Krasta ielu, apmesta.

Transformatora apakšstacija (lit.006)

Ēkai kultūrvēsturiskas vērtības nav.

Sūkņu stacija (lit.007)

Ēkai kultūrvēsturiskas vērtības nav.

Šķūnis (lit.008)

Ēka zudusi.

Nojume (lit.009)

Utilitāra celtne.

Šķūnis (lit.010)

Utilitāra ēka ļoti sliktā tehniskā stāvoklī.

Šķūnis (lit.011)

Ēka zudusi.

Apakšzemes rezervuāri (lit.012)

Utilitāra būve.

Skurstenis un gāzejas (lit.013)

Tehniska būve, saglabājusies daļēji. Skurstenim ir tikai pamatne

17

5. FOTOATTĒLU SARAKSTS UN FOTOATTĒLI

Attēla Nr.	Anotācija
F-1	Maskavas iela. Kreisajā pusē redzama ēka Nr.78 (lit.001).
F-2	Bārddziņu iela. Kreisajā pusē redzama ēka Nr.78 (lit.001).
F-3	Krasta iela. Redzama bijušās fabrikas teritorijas sēta, ēkas lit.004, tālāk - lit.001.
F-4	Skats uz lit.001 no Maskavas un Bārddziņu ielas stūra.
F-5	Lit.001 kopskats un mūra sēta ar vārtiem no Maskavas ielas.
F-6	Lit.001 kopskats no Maskavas ielas. Redzama bijušo ieejas durvju vieta ar frontonu.
F-7	Bijušo ieejas durvju vieta ar frontonu. Aila daļēji aizbūvēta ar logu.
F-8	Sākotnējie logi - L1 un L2 Bārddziņu ielas fasādē.
F-9	Lit.001 jumta dzega.
F-10	Lit.001 pagalma fasāde. Redzamas vairākas aizbūvētas logu ailas.
F-11	Lit.001 piebūves - noliktava un ieeja ēkā caur otru piebūvi.
F-12	Lit.001 piebūve ar ieeju.
F-13	Lit.001. Kāpņu telpa KT1. Skats uz 1.stāva laukumiņu.
F-14	Kāpņu telpa KT1. Skats uz 4.stāva laukumiņu.
F-15	Kāpņu telpas KT1 metāla margas.
F-16	Kāpņu telpas KT1 grīdas flīzes.
F-17	Kāpņu telpa KT2 1.stāvā.
F-18	Kāpņu telpa KT2 2.stāvā. Metāla margas tādas pašas kā KT1.
F-19	Pagrabstāva telpas T12 kopskats.
F-20	Skats pagraba telpā T16.

F-21	1.stāva T30 kopskats. Redzamas sākotnējas durvis D1.
F-22	1.stāva T9 kopskats. Redzami sākotnēji logi.
F-23	1.stāva T34 kopskats. Redzama izeja uz pagalmu caur piebūvi.
F-24	1.stāva T35 kopskats. Noliktavas telpa atrodas piebūvē.
F-25	Skats ēkas 2.stāvā. Redzama T13, KT1 un T34.
F-26	Skats 2.stāva telpā T31.
F-27	Skats 3.stāva telpā T9.
F-28	3.stāva telpas T18 kopskats.
F-29	Sākotnējs logs L1.
F-30	Sākotnējs loga rokturis.
F-31	Sākotnējs logs L2.
F-32	Sākotnējas durvis D1.
F-33	Sākotnējas durvis D2.
F-34	Sākotnējas durvis D3.
F-35	Flīzes 1.stāvā (T30).
F-36	Sienas apdare 2.stāvā (T13).
F-37	Ēkas lit.002 kopskats no Bārddziņu ielas.
F-38	Skats uz darbnīcu (lit.002) no pagalma puses.
F-39	Kompresoru ēkas (lit.003) kopskats no pagalma puses.
F-40	Katlu mājas (lit.004) kopskats no Krasta ielas. Redzama sākotnēja mūra sēta.
F-41	Katlu mājas kopskats no pagalma puses. Redzamas sākotnējas logu ailas ar daļēji zudušu aizpildījumu.
F-42	Katlu mājas fasādes fragments no Krasta ielas puses. Redzami dubulti pilastri un starpstāvu joslas.

F-43	Katlu mājas fasādes fragments no Krasta ielas puses. Katlu mājas 1.stāva telpa T1 .
F-44	Katlu mājas 1.stāva telpa T1 .
F-45	Katlu mājas 1.stāva telpas T5 kopskats.
F-46	Katlu mājas 1.stāva telpas T6 kopskats.
F-47	Telpa T22 (lit.005) - rūpnīcas korpusa savienojuma vieta ar katlu māju.
F-48	Katlu mājas 2.stāva telpa T2.
F-49	Katlu mājas logi 2.stāva telpā T2.
F-50	Sākotnēja flīžu grīda katlu mājā.
F-51	Medicīnisko preparātu rūpnīcas (lit.005) ēka - skats no Lāčplēša ielas puses.
F-52	Rūpnīcas fasādes fragments no Krasta ielas puses. Redzama fasādes apdare - horizontālas joslas, veidotas ķieģelī, apmestas.
F-53	Rūpnīcas pagalma fasādes fragments. Kreisajā pusē redzama piebūve lit.009.
F-54	Rūpnīcas pagalma fasādes fragments. Priekšplānā - sekundāras piebūves.
F-55	Ieeja rūpnīcas telpās no pagalma.
F-56	Rūpnīcas kāpņu telpa (KT1) 1.stāvā. Redzams sākotnējs interjers - kāpņu margas, durvis, flīzes.
F-57	Kāpņu telpas KT1 margas.
F-58	Rūpnīcas kāpņu telpa (KT1) 1.stāvā. Redzams sākotnējs interjers - kāpņu margas, durvis, flīzes.
F-59	Sākotnējas durvis D1, saglabājušās rūpnīcas kāpņu telpā KT1 (lit.005).
F-60	Sākotnējs durvju rokturis.
F-61	Rūpnīcas 1.stāva telpa T20.
F-62	Skats 1.stāva telpā T12.
F-63	3.stāva telpas T1 kopskats.
F-64	3.stāva telpas T27 kopskats.

20

F-65	4.stāva telpas T12 kopskats. Redzami jauni PVC logi.
F-66	Rūpnīcas 4.stāva telpas T12 kopskats.
F-67	Priekštelpa T27 4.stāvā.
F-68	Sākotnējs logs (T31, 3.stāvā).
F-69	Sākotnējs logs kāpņu telpā KT1.
F-70	Sākotnējas durvis 4.stāvā T15.
F-71	Flīžu grīda 1.stāvā (T14).
F-72	Flīžu grīda 3.stāvā (T20).
F-73	Flīžu grīda 3.stāvā (T22).
F-74	Flīžu grīda 3.stāvā (T22).
F-75	Flīžu grīda 4.stāvā (T33).
F-76	Flīžu grīda 4.stāvā (T16).
F-77	Transformatora apakšstacijas (lit.006) ēka no Lāčplēša ielas puses.
F-78	Transformatora apakšstacijas (lit.006) ēka no pagalma puses.
F-79	Sūkņu stacijas (lit.007) ēkas kopskats.
F-80	Sūkņu stacijas (lit.007) ēkas iekšskats.
F-81	Nojumes (lit.009) kopskats.
F-82	Šķūņa (lit.010) fasāde.
F-83	Apakšzemes rezervuāri (lit.012).
F-84	Skurstenis un gāzejas (lit.013).

F-1 Maskavas iela. Kreisajā pusē redzama ēka Nr.78 (lit.001).

F-2 Bārddziņu iela. Kreisaja pusē redzama ēka Nr.78 (lit.001).

F-3 Krasta iela. Redzama bijušās fabrikas teritorijas sēta, ēkas lit.004, tālāk - lit.001.

F-4 Skats uz lit.001 no Maskavas un Bārddziņu ielas stūra.

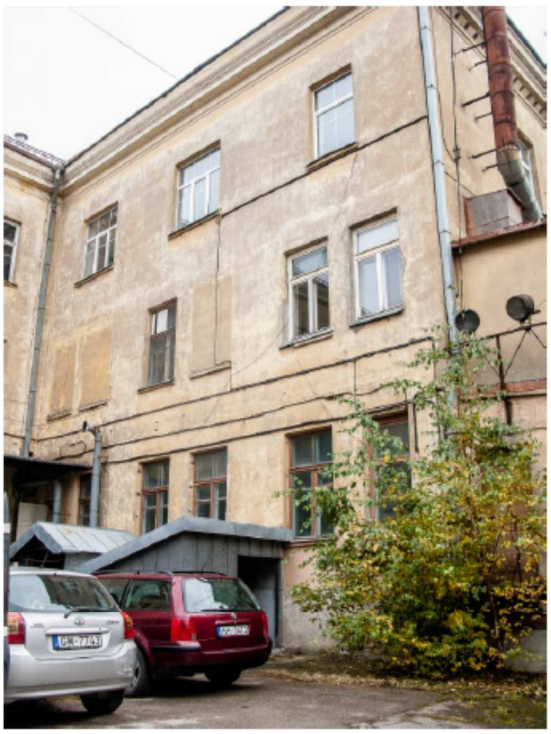
F-5 Lit.001 kopskats un mūra sēta ar vārtiem no Maskavas ielas.

F-6 Lit.001 kopskats no Maskavas ielas. Redzama bijušo ieejas durvju vieta ar frontonu.

F-7 Bijušo ieejas durvju vieta ar frontonu. Aila daļēji aizbūvēta ar logu.

F-8 Sākotnējie logi - L1 un L2 Bārddziņu ielas fasādē.

F-9 Lit.001 jumta dzega.



F-10 Lit.001 pagalma fasāde. Redzamas vairākas aizbūvētas logu ailas.

F-11 Lit.001 piebūves - noliktava un ieeja ēkā caur otru piebūvi.

F-12 Lit.001 piebūve ar ieeju.

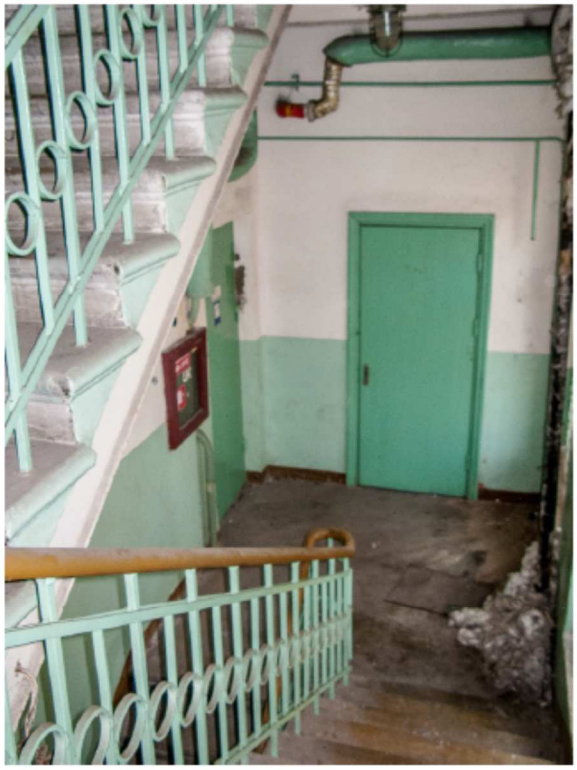
F-13 **Lit.001.** Kāpņu telpa KT1. Skats uz 1.stāva laukumiņu.

F-14 Kāpņu telpa KT1. Skats uz 4.stāva laukumiņu.

F-15 Kāpņu telpas KT1 metāla margas.

F-16 Kāpņu telpas KT1 grīdas flīzes.

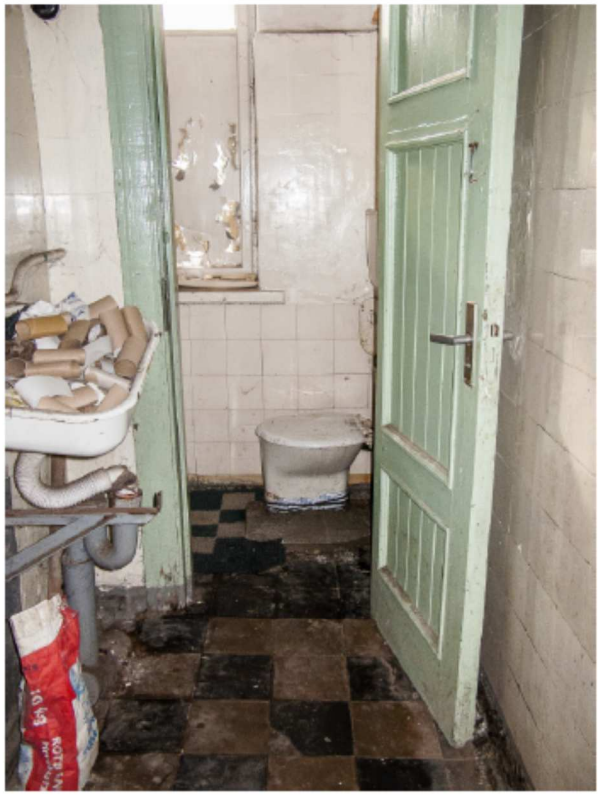
F-17 Kāpņu telpa KT2 1.stāvā.



F-18 Kāpņu telpa KT2 2.stāvā. Metāla margas tādas pašas kā KT1.

F-19 Pagrabstāva telpas T12 kopskats.

F-20 Skats pagraba telpā T16.

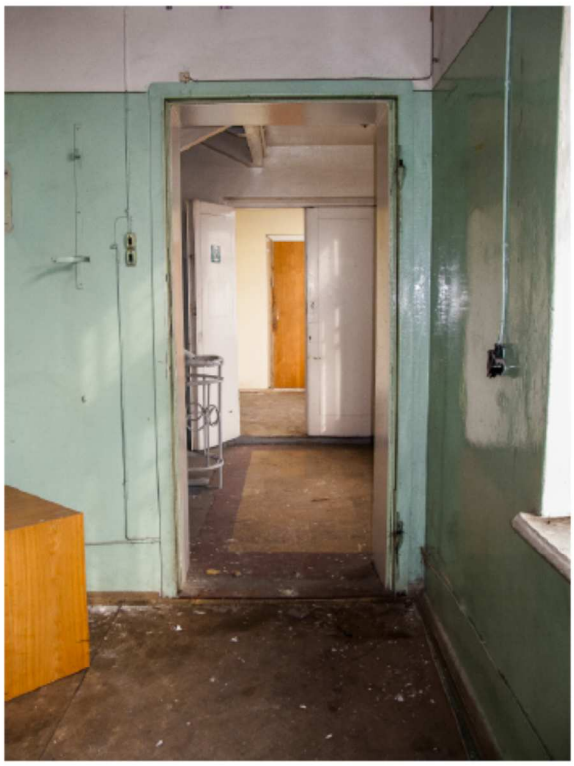


F-21 1.stāva T30 kopskats. Redzamas sākotnējas durvis D1.

F-22 1.stāva T9 kopskats. Redzami sākotnēji logi.

F-23 1.stāva T34 kopskats. Redzama izeja uz pagalmu caur piebūvi.

F-24 1.stāva T35 kopskats. Noliktavas telpa atrodas piebūvē.



F-25 Skats ēkas 2.stāvā. Redzama T13, KT1 un T34.

F-26 Skats 2.stāva telpā T31.

F-27 Skats 3.stāva telpā T9.

F-28 3.stāva telpas T18 kopskats.

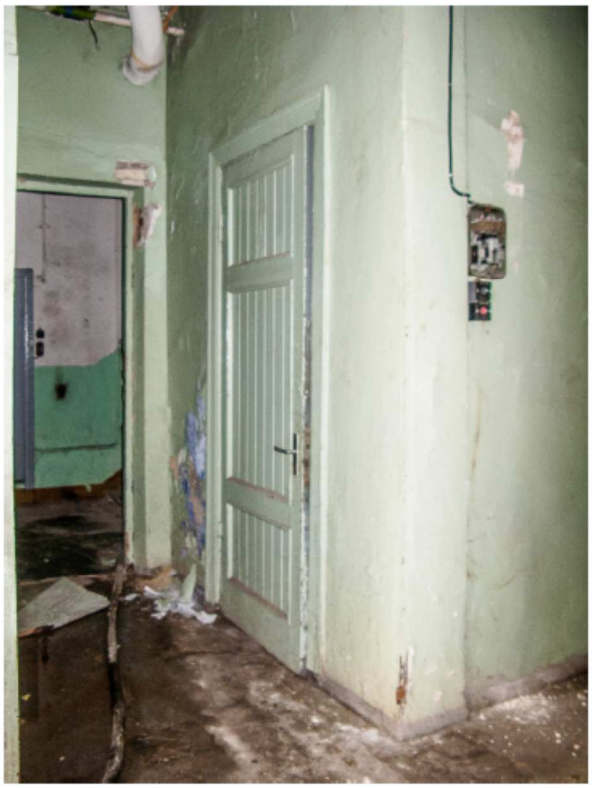
F-29 Sākotnējs logs L1.

F-30 Sākotnējs loga rokturis.

F-31 Sākotnējs logs L2.

F-32 Sākotnējas durvis D1.

F-33 Sākotnējas durvis D2.



F-34 Sākotnējas durvis D3.

F-35 Flīzes 1.stāvā (T30).

F-36 Sienas apdare 2.stāvā (T13).

F-37 Ēkas **lit.002** kopskats no Bārddziņu ielas.

F-38 Skats uz **darbnīcu (lit.002)** no pagalma puses.

F-39 **Kompresoru ēkas (lit.003)** kopskats no pagalma puses.

F-40 **Katlu mājas (lit.004)** kopskats no Krasta ielas. Redzama sākotnēja mūra sēta.

F-41 Katlu mājas kopskats no pagalma puses. Redzamas sākotnējas logu ailas ar daļēji zudušu aizpildījumu.

F-42 Katlu mājas fasādes fragments no Krasta ielas puses. Redzami dubulti pilastri un starpstāvu joslas.

F-43 Katlu mājas fasādes fragments no Krasta ielas puses.

F-44 Katlu mājas 1.stāva telpa T1 .

F-45 Katlu mājas 1.stāva telpas T5 kopskats.

F-46 Katlu mājas 1.stāva telpas T6 kopskats.

F-47 Telpa T22 (lit.005) - rūpnīcas korpusa savienojuma vieta ar katlu māju.

F-48 Katlu mājas 2.stāva telpa T2.

F-49 Katlu mājas logi 2.stāva telpā T2.

F-50 Sākotnēja flīžu grīda katlu mājā.

F-51 **Medicīnisko preparātu rūpnīcas (lit.005)** ēka - skats no Lāčplēša ielas puses.

F-52 Rūpnīcas fasādes fragments no Krasta ielas puses. Redzama fasādes apdare - horizontālas joslas, veidotas ķieģelī, apmestas.

F-53 Rūpnīcas pagalma fasādes fragments. Kreisajā pusē redzama piebūve lit.009.

F-54 Rūpnīcas pagalma fasādes fragments. Priekšplānā - sekundāras piebūves.

F-55 Ieeja rūpnīcas telpās no pagalma.

F-56 Rūpnīcas kāpņu telpa (KT1) 1.stāvā. Redzams sākotnējs interjers - kāpņu margas, durvis, flīzes.

F-57 Kāpņu telpas KT1 margas.

F-58 Rūpnīcas kāpņu telpa (KT1l
1.stāvā. Redzams sākotnējs interjen
- kāpņu margas, durvis, flīzes.

F-59 Sākotnējas durvis D1, saglabājušās rūpnīcas kāpņu telpā KT1 (lit.005).

F-60 Sākotnējs durvju rokturis.

F-61 Rūpnīcas 1.stāva telpa T20.

F-62 Skats 1.stāva telpā T12.

F-63 3.stāva telpas T1 kopskats.

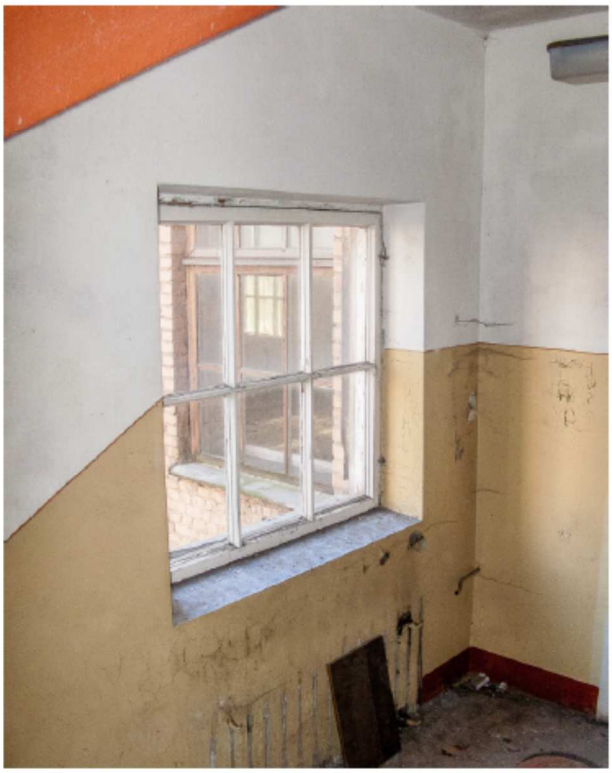
F-64 3.stāva telpas T27 kopskats.

F-65 4.stāva telpas T12 kopskats. Redzami jauni PVC logi.

F-66 Rūpnīcas 4.stāva telpas T12 kopskats.

F-67 Priekštelpa T27 4.stāvā.

F-68 Sākotnējs logs (T31, 3.stāvā).



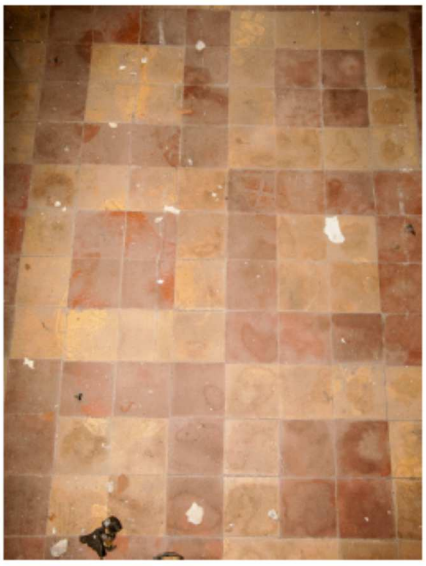
F-69 Sākotnējs logs kāpņu telpā KT1.

F-70 Sākotnējas durvis 4.stāvā T15.

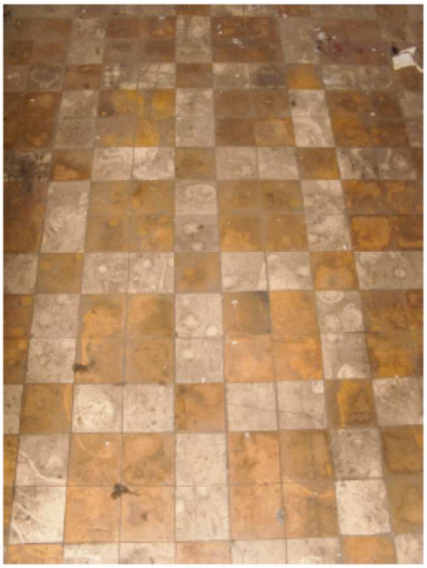
F-71 Flīžu grīda 1.stāvā (T14).

F-72 Flīžu grīda 3.stāvā (T20).

F-73 Flīžu grīda 3.stāvā (T22).



F-74 Flīžu grīda 3.stāvā (T12).



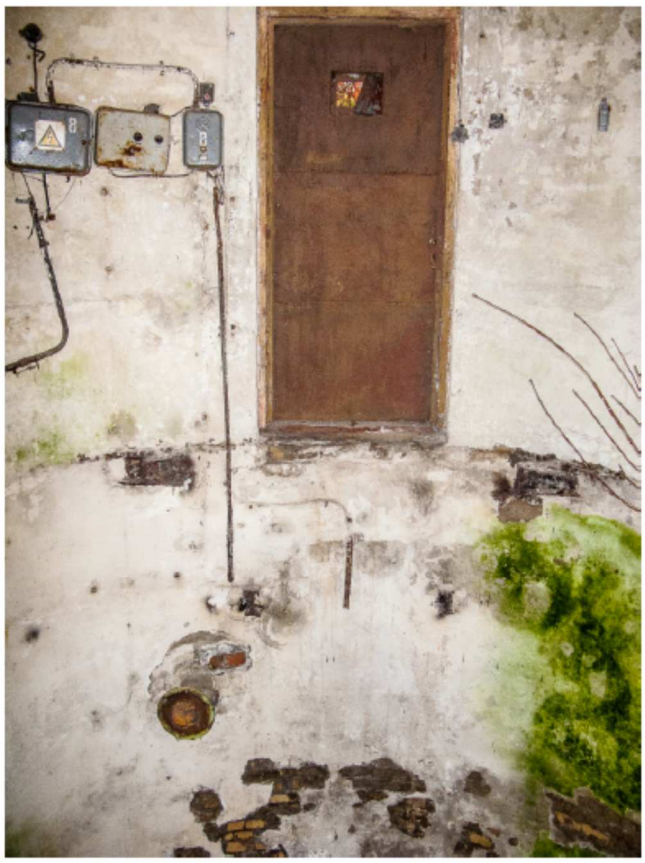
F-75 Flīžu grīda 4.stāvā (T33).

F-76 Flīžu grīda 4.stāvā (T16).

F-77 **Transformatora apakšstacijas (lit.006)** ēka no Lāčplēša ielas puses.

F-78 Transformatora apakšstacijas (lit.006) ēka no pagalma puses.

F-79 **Sūkņu stacijas (lit.007)** ēkas kopskats.



F-80 Sūkņu stacijas (lit.007) ēkas iekšskats.

F-81 **Nojumes (lit.009)** kopskats.

F-82 **Šķūņa (lit.010)** fasāde.

F-83 **Apakšzemes rezervuāri (lit.012).**

F-84 **Skurstenis un gāzejas (lit.013).**

4. ĢEOTEHNISKĀS IZPĒTES DARBU PĀRSKATS

UDENSLINIJA®

SABIEDRĪBA AR IEROBEŽOTU ATBILDĪBU "ŪDENSLĪNIJA"
Vien. reģ. Nr. 40003473781; juridiskā adrese: Kr. Valdemāra 149, Rīga, LV-1013;
biroja adrese: Maskavas iela 250, Rīga, LV-1063; e-pasts: udenslinija@ltk.lv; tālr./fakss 67255376

Būvkomersanta reģistrācijas Nr. 11422

Pasūtītājs: SIA "MARUM"

Ģeotehniskās izpētes darbu pārskats

Objekts: Ēkas rekonstrukcija Maskavas ielā 78, Rīgā

SIA „ŪDENSLĪNIJA" direktors V. Volkovs

Rīga, 2016. gads

Satura rādītājs

Lpp

I Paskaidrojošā nodaļa

1. Vispārējās ziņas 3
2. Ģeoloģiskie apstākļi un grunšu ģeotehniskais raksturojums.....3
3. Hidroģeoloģiskie apstākļi.....4
4. Slēdziens.....4
5. Grunšu fizikāli-mehānisko īpašību 1. tabula.....5

II Teksta pielikumi

1. Būvkomersanta reģistrācijas lēmuma kopija.....6
2. Būvprakses sertifikāta Nr. 20-5287 kopija.....7
3. Normatīvo dokumentu saraksts.....8
4. Ģeotehniskā urbuma apraksts un griezums.....9
5. Statiskās zondēšanas darbu rezultāti.....10

III Grafiskais pielikums

1. Ģeotehnisko izstrādņu izvietojuma plāns ĢT-1 12

I Paskaidrojošā nodaļa

1. Vispārējās ziņas

Ģeotehniskie izpētes darbi izpētes laukumā, veikti ar merķi noteikt izpētes vietas ģeoloģisko uzbūvi un hidroģeoloģiskus apstākļus, sniegt pamatnes grunšu fizikāli-mehānisko īpašību rādītāju vertējumu un to piemērotību būvniecības vajadzībām.

Izpētes lauka darbi veikti 2016. gada 01. augustā.

Izpētītajā teritorijā veikti sekojošie darbi:

- ar urbšanas iekārtu „FRASTE MULTIDRILL" nourbts 1 urbums 10,50 m dziļumā;
- pamatnes grunšu saguluma blīvuma noteikšanai ar penetrometru TG63-150 PAGANI ar zondi BEGEMANN veikta grunts statiskā zondēšana vienā punktā 10,00 m dziļumā.

Visi ģeotehniskie izpētes darbi dotajā objektā tika veikti atbilstoši LVS EN 1997-1+AC:2014L „7. eirokodekss – Ģeotehniskā projektēšana. 1. daļa: Visparīgie noteikumi" un LVS EN 1997-2+AC:2014L „7. eirokodekss – Ģeotehniskā projektēšana. 2. daļa: Pamatnes grunts izpēte un testēšana".

Statiskās zondēšanas darbi tika veikti atbilstoši LVS EN ISO 22476-1:2013 „Ģeotehniskā izpēte un testēšana. Lauka izmēģinājumi. 1 daļa: Penetrācijas testi ar elektrisko un pjezokonusu".

Projektēšanas stadija – priekšizpēte.

Grunšu klasifikācija un identifikācija tika veikta atbilstoši LVS EN ISO 14688-1:2003 „Ģeotehniskā izpēte un testēšana. Augsnes identificēšana un klasificēšana. 1. daļa: Identificēšana un aprakstīšana", LVS EN ISO 14688-2:2004 „Ģeotehniskā izpēte un testēšana. Augsnes identificēšana un klasificēšana. 2. daļa: Klasificēšanas principi", ka arī izmantojot statiskās zondēšanas darbu rezultātus un no tās sasniegto berzes rādītāju Rf.

2. Ģeoloģiskie apstākļi un grunšu ģeotehniskais raksturojums

Izpētītā objekta teritorijas antropogēni pārveidots reljefs ir līdzens, zemes virsmas augstuma absolūtās atzīmes svārstās 4,30 ÷ 4,80 m LAS.

No ģeomorfoloģijas viedokļa izpētītais objekts ietilpst Daugavas iekšējās deltas palieņu ielejā.

Apsekotās teritorijas ģeoloģisko uzbūvi līdz izpētītajam 10,50 m dziļumam veido kvartāra nogulumi: 1) tehnogēnie tQ_4 – uzbērta grunts; 2) aluviālie aQ_4 – dūņas un smiltis.

Ģeotehnisko izstrādņu izvietojums parādīts plānā 1. grafiskajā pielikumā (ĢT–1).

Teritorijas ģeoloģiskā uzbūve un hidroģeoloģiskie apstākļi parādīti ģeotehniskā urbuma aprakstā un griezumā 4. tekstā pielikumā.

Grunšu ģeotehniskais raksturojums dots pēc urbšanas un statiskās zondēšanas darbu rezultātiem.

Ģeotehnisko griezumu līdz 10,50 m dziļumam veido sekojošie ģeotehniskie elementi ĢTE (simboli-kodi pēc LVS EN ISO 14688):

1. Uzbērta grunts ĢTE–1" (saMg) – smilts ar šķembām, sagulējusies, mitra; ieguļ zem asfalta, izpētītais slāņa biezums – 2,15 m.

2. *Dūņas ĢTE–5 (orsiCl)* - organiski minerālas, mālainas, mīksti plastiskas (slēpti plūstošas), izplatītas izpētītā griezuma vidējā daļā; caururbtais un nozondēts slāņa biezums – 1,20 m.

3. *Smilts smalka ĢTE–7" (FSa)* - vidēji blīva, ūdenspiesātināta, atklāta izpētītā griezuma vidējā daļā; caururbtais un nozondēts slāņa biezums -0,60 m.

4. *Smilts vidēji rupja ĢTE–8'''(MSa)* - vidēja blīva, ūdenspiesātināta, atklāta izpētītā griezuma apakšējā daļā; caururbtais un nozondēts slāņa biezums – 6,40 m.

3. Hidroģeoloģiskie apstākļi

Izpētes teritorijas hidroģeoloģiskos apstākļus galvenokārt nosaka tā atrašanās vieta, klimatiskie apstākļi un ģeoloģiskā uzbūve.

Gruntsūdens izpētītajā teritorijā izplatīts smalka un vidēji rupjā smiltī.

Apsekotā teritorijā 2016. gada augusta sakimā gruntsūdens līmenis piemērīts 1,80 m dziļumā no zemes virsmas jeb absolūtā atzīmē 2,50 m LAS.

Ilgstošu lietusgāžu vai intensīvas bagātīgas sniega segas kušanas rezultātā gruntsūdens līmenis var mainīties ±0,50 m robežās.

4. Slēdziens

Apsekojot visus sasniegtus lauka darbu rezultātus, secinājam, ka:

1. Apsekotā objekta ģeotehniskajā griezumā tiek atklātas gruntis ar vājām nestspējas īpašībām – dūņas ĢTE-5 (E = 1 MPa). Šīs gruntis nav pakļaujamas tiešām slodzēm zem būvju pamatiem.
2. Pamatnes grunšu fizikāli-mehāniskie raksturlielumi doti 1. tabulā teksta beigās, kas sastādīta pamatojoties uz statiskās zondēšanas darbu rezultātiem un izmantojot empīriskās formulas no dažādās metodikas (skatīt atsauksmes piezīmēs zem tabulas).
3. Atbilstoši LBN 003-15 "Būvklimatoloģija" 1. pielikuma 3. attēlam un 2. pielikuma 16. punktam smilšaino grunšu normatīvais caursalšanas dziļums, kas iespējams 1 reizi 10 gados, ir 138 cm.

Sastādīja ģeologs L. Panfilova

Pamatnes grunšu fizikāli-mehānisko īpašību aplēses raksturlielumi

1. tabula

ĢTE Nr.	Simbols pēc LVS EN ISO 14688	Grunts nosaukums	Porainības koeficients e	Grunts blīvums ρ, kg|m³	Efektīvais iekšējās berzes leņķis φ',°	Iekšējās berzes leņķis φ,°	Grunts sasaiste C, kPa	Grunts īpatnēja pretestība zem konusa $q_{cvid.}$, MPa	Deformācijas modulis E, MPa	Aprēķina pretestība R_o, kPa
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1''	saMg	Uzbērta grunts - smilts ar šķembām, sagulējusies, mitra	0,74	1760	–	–	–	2,7	9	90
5	orsiCl	Dūņas - organiski minerālas, mālainas, miksti plastiskas (slēpti plūstošas)	2,01	1540	–	11	14,0	1,1	1	–
7''	FSa	Smilts smalka, vidēji blīva ūdenspiesātināta	0,72	1950	33	32	1,8	5,1	15	200
8''	Msa	Smilts vidēji rupja, vidēji blīva, ūdenspiesātināta	0,67	1980	36	37	2,2	8,6	26	400

Piezīmes:

1. Tabula sastādīta pēc urbšanas un statiskās zondēšanas darbu rezultātiem, izmantojot empīriskās formulas.
2. Grunšu saguluma blīvums tika noteikts pēc statiskās zondēšanas rezultātiem un tika sadalīts pēc katra slāņa $q_{cvid.}$ rādītāja, izmantojot vietējo pieredzi.
3. Grunšu fizikālo-mehānisko īpašību aplēses rādītāji φ, C, E un R_o tika aprēķināti pēc $q_{cvid.}$ rādītāja, izmantojot V. Švecs "Grunšu mehānikas un dinamikas mācību grāmata" (1987) un M. Zaharova "Statiskā zondēšana inženierizpētē" (2007).
4. Grunšu efektīvais iekšējās berzes leņķis tika aprēķināts pēc $q_{cvid.}$ rādītāja, izmantojot LVS EN 1997-2+AC:2014L D.2. pielikumu.
5. Smilšaino grunšu porainības koeficients tika noteikts pēc $q_{cvid.}$ rādītāja, izmantojot A. Kuriloviča metodiku "Par fizikālo īpašību noteikšanu pēc statiskās zondēšanas rezultātiem" (2013).
6. Dūņu raksturlielumi tika doti pēc inženierģeoloģiskās analoģijas un pamatojoties uz vietējās pieredzes.

1. teksta pielikums

LATVIJAS REPUBLIKAS EKONOMIKAS MINISTRIJA

Brīvības ielā 55, Rīgā, LV-1519 ♦ Tālrunis 371-67013100 ♦ Fakss 371-67280882 ♦ E-pasts: pasts@em.gov.lv

LĒMUMS

Rīgā

03.04.2014. Nr.BIS/412-BK-2.1-2014-231

SIA "ŪDENSLĪNIJA"
vienotais reģ. Nr.40003473781
Krišjāņa Valdemāra iela 149,
Rīga, LV-1013

Par komersanta reģistrāciju
būvkomersantu reģistrā

Izskatot komersanta SIA "ŪDENSLĪNIJA" 31.03.2014. iesniegto iesniegumu reģistrācijai būvkomersantu reģistrā, secināju, ka komersants SIA "ŪDENSLĪNIJA" atbilst Ministru kabineta 19.10.2011. noteikumu Nr.799 "Būvkomersantu reģistrācijas noteikumi" (turpmāk – noteikumi) 4.punkta prasībām.

Ņemot vērā minēto un pamatojoties uz noteikumu 7.1.apakšpunktu,

nolēmu:

reģistrēt komersantu SIA "ŪDENSLĪNIJA" būvkomersantu reģistrā, piešķirot būvkomersanta reģistrācijas **Nr.11422** un nosakot ikgadējās informācijas iesniegšanas datumu: **ne vēlāku kā 30.aprīlis**.

Šo lēmumu var pārsūdzēt Administratīvās rajona tiesas Rīgas tiesu namā (Baldones iela 1A, Rīga, LV-1007) viena mēneša laikā no tā spēkā stāšanās dienas.

Atbildīgā amatpersona –
Būvniecības un mājokļu politikas
departamenta direktore I.Oša

V. Kārkliņa, 67013083
Vineta.Karklina@em.gov.lv

2. teksta pielikums

LBLS

LATTAK-S3-176

LATVIJAS BŪVINŽENIERU SAVIENĪBAS
BŪVNIECĪBAS SPECIĀLISTU SERTIFIKĀCIJAS INSTITŪCIJAS

BŪVPRAKSES SERTIFIKĀTS

LARISAI PANFILOVAI
PK 270765-10702

Izdots saskaņā ar Latvijas Būvinženieru savienības Būvniecības speciālistu sertifikācijas institūcijas
2016. gada 25. maija lēmumu Nr. 419,
ar kuru tiek aktualizēta informācija Būvniecības informācijas sistēmā, reģistrējot Larisai Panfilovai p.k. 270765-10702 būvprakses sertifikātu:

1) ģeotehniskā inženierizpētē Nr. 2-00009
(sertifikāts iegūts 05.04.2006. ar Nr. 20-5287)

Sertifikāta saņēmējs apņēmies savā darbībā ievērot Latvijas Republikas likumus un pastāvošos būvniecības normatīvus, kā arī Būvspeciālistu ētikas kodeksu.

Ar informāciju par būvspeciālistu reģistrā iekļautajām ziņām var iepazīties BIS tīmekļa vietnē https://bis.gov.lv/bisp/lv/specialist_certificates.

LBS BSSI galvenais administrators LATVIJAS BŪVINŽENIERU SAVIENĪBA *Mārtiņš Straume*

3. teksta pielikums

Normatīvo dokumentu saraksts

1. LBN 207-15 „Ģeotehniskā projektēšana"
2. LBN 005-15 „Inženierizpētes noteikumi būvniecībā"
3. LBN 003-15 „Būvklimatoloģija"
4. LVS EN 206-1 „Betons"
5. LVS EN 1997-1+AC:2014L
   „7. eirokodekss – Ģeotehniskā projektēšana. 1. daļa: Visparīgie noteikumi"
6. LVS EN 1997-2+AC:2014L „7. eirokodekss – Ģeotehniskā projektēšana. 2. daļa: Pamatnes grunts izpēte un testēšana"
7. LR MK noteikumi Nr. 804 no 25.10.2005. „Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem"
8. LVS EN ISO 22476-1:2013 „Ģeotehniskā izpēte un testēšana. Lauka izmēģinājumi. 1 daļa: Penetrācijas testi ar elektrisko un pjezokonusu"
9. LVS EN ISO 14688-1:2003 „Ģeotehniskā izpēte un testēšana. Augsnes identificēšana un klasificēšana. 1. daļa: Identificēšana un aprakstīšana"
10. LVS EN ISO 14688-2:2004 „Ģeotehniskā izpēte un testēšana. Augsnes identificēšana un klasificēšana. 2. daļa: Klasificēšanas principi"
11. LVS EN ISO 14689-1:2004 „Ģeotehniskā izpēte un testēšana. Iežu identificēšana un klasificēšana. 1. daļa: Identificēšana un aprakstīšana"
12. LVS EN ISO 22475-1:2014L „Ģeotehniskā izpēte un testēšana. Paraugošanas metodes un pazemes ūdens mērījumi. 1. daļa: Darbu izpildes tehniskie principi"

4. teksta pielikums

Ģeotehniskā urbuma apraksts un griezums

Atrašanās vieta: *izpētes zemes gabalā*
Urbšanas datums: *01.08.2016.*
Urbuma augstuma absolūtā atzīme: *4,30 m LAS*
Gruntsūdens līmenis, ta nostāšanas dziļums: *1,80 m (2,50 m abs. atz.); mērījuma datums: 01.08.2016*

Mērogs 1 : 50	ĢTE Nr. (Simbols pēc LVS EN ISO 14688)	Slāņa pēda absolūtā atzīme, m	Slāņa pēda dziļums, m	Slāņa biezums, m	Griezums 1. SZP	Slāņa ģeotehniskais apraksts
	t	4,15	0.15	0.15		Asfalts
1	1" (saMg)	1,20	1,20	0,80	1,80	
2	1" (saMg)	2,00	2,30	2,15		Uzbērta grunts - smilts ar šķembām, organiku, sagulējusies, mitra
3	5 (orsiCl)	0,80	3,5 0	1,20		Dūņas - organiski minerālas, mālainas, pelēkas, mīksti plastiskas (slēpti plūstošas)
4	7" (FSa)	0,20	4,10	0,60		Smilts smalka, vidēji blīva ūdenspiesātināta, pelēka-brūna
5						
6						
7						
8						
9						
10	8" (MSa)	-6,20	10,50	6,40	10,00	Smilts vidēji rupja, vidēji blīva, ūdenspiesātināta, brūna, 5,00-6,50 m intervālā ar grants un oļiem
11						

Objekts: *Ēkas rekonstrukcija Maskavas ielā 78, Rīgā*

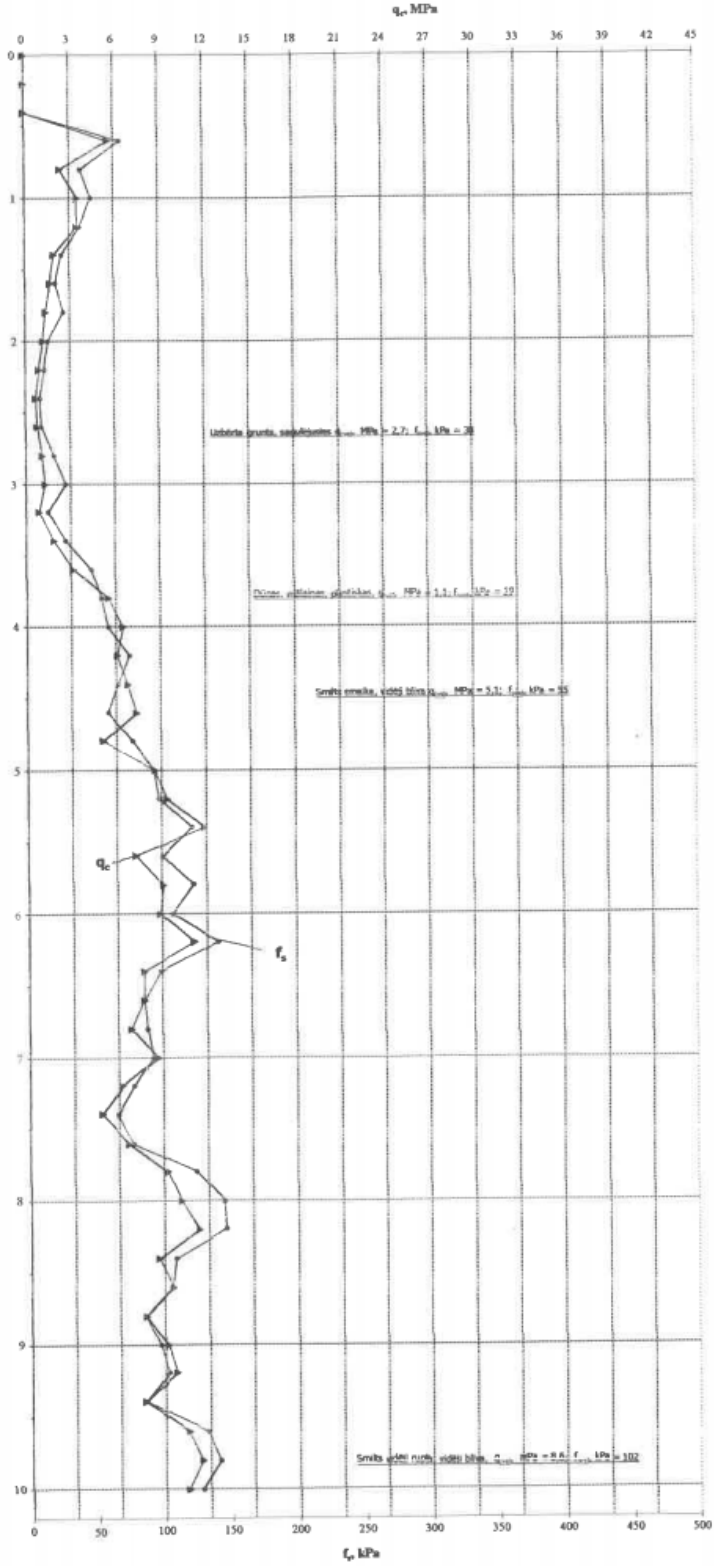
5. teksta pielikums
1. lapa

Statiskās zondēšanas punkts Nr. 1
SZP vietas absolūtā atzīme: 4,30 m BS
Zondēšanas datums: 01.08.2016.
Gruntsūdeņu līmeņa nostāšanas dziļums: 1,80 m
TG63-150 PAGANI BEGEMANN

Zond. dziļums, m	IĢE Nr.	q_c, MPa	f_s, kPa	Berzes attiecība $R_f = (f_s/1000/q_c)*100$
0,0		0,0	0	
0,2		0,0	0	
0,4		0,0	0	
0,6		5,6	71	1,3
0,8		2,4	42	1,8
1,0		3,6	50	1,4
1,2		3,6	42	1,2
1,4		2,0	28	1,4
1,6		1,7	23	1,4
1,8		1,4	29	2,1
2,0	1" (saMg)	1,2	17	1,4
2,2		0,9	14	1,6
2,4		0,7	11	1,6
2,6		0,8	12	1,5
2,8		1,1	21	1,9
3,0		1,3	30	2,3
3,2		0,9	17	1,9
3,4	5 (orsiCl)	1,9	30	1,6
3,6		3,2	49	1,5
3,8		5,5	56	1,0
4,0	7"(Fsa)	6,5	61	0,9
4,2		6,1	77	1,3
4,4		6,8	68	1,0
4,6		7,4	61	0,8
4,8		5,1	79	1,5
5,0		8,6	95	1,1
5,2		9,4	99	1,1
5,4		11,9	123	1,0
5,6		7,3	101	1,4
5,8		9,1	124	1,4
6,0		8,9	108	1,2
6,2		11,2	142	1,3
6,4		7,8	99	1,3
6,6		7,8	87	1,1
6,8		6,9	89	1,3
7,0		8,7	93	1,1
7,2		6,3	79	1,3
7,4		4,9	66	1,3
7,6		6,7	78	1,2
7,8		9,3	125	1,3
8,0		10,2	145	1,4
8,2		11,4	147	1,3
8,4		8,7	109	1,3
8,6		9,6	106	1,1
8,8		7,8	86	1,1
9,0		9,2	97	1,1
9,2		9,8	103	1,1
9,4		7,7	86	1,1
9,6		10,6	132	1,2
9,8		11,5	141	1,2
10,0	8" (Msa)	10,6	128	1,2

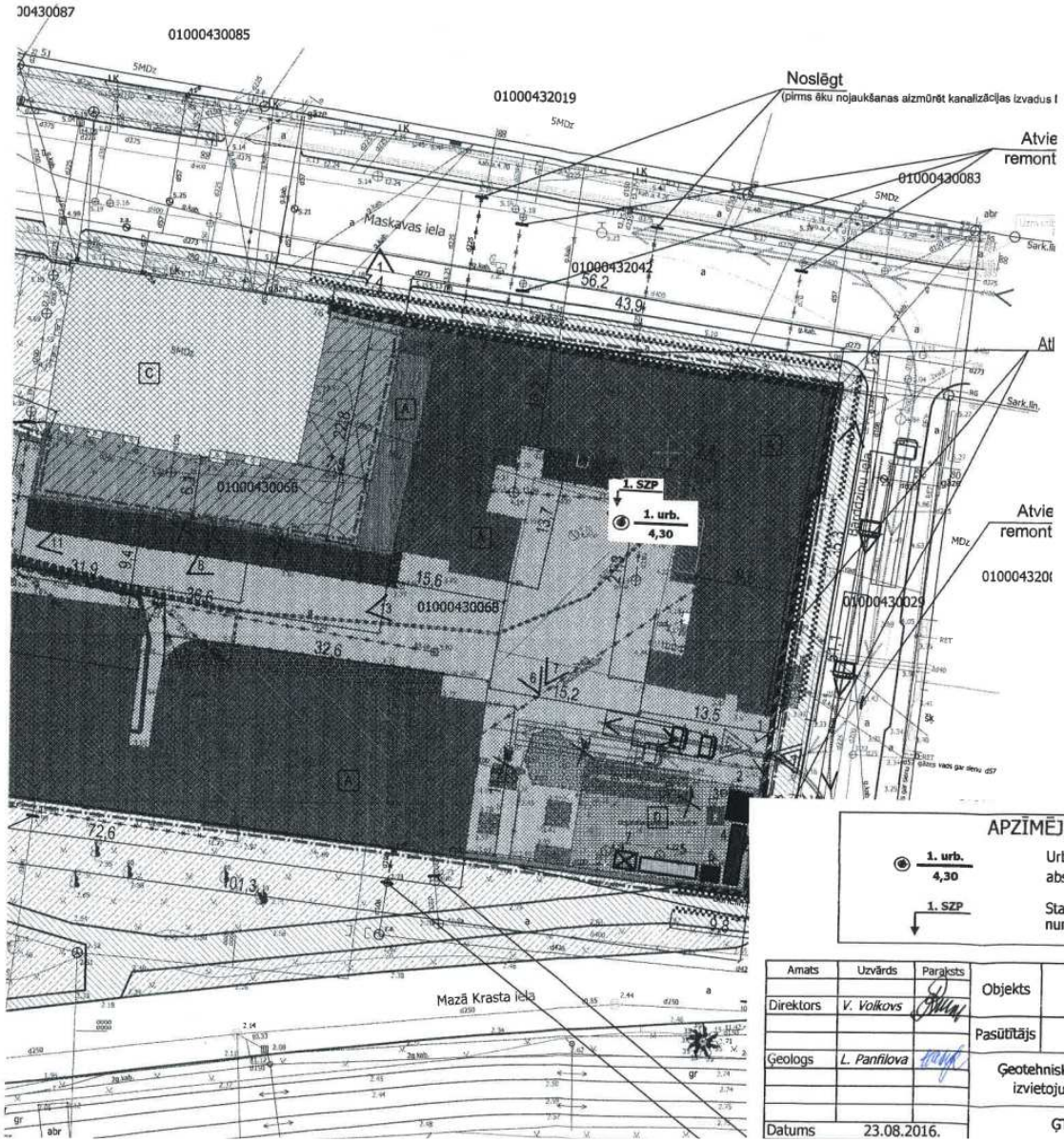
5. teksta pielikums
2. lapa

Statiskās zondēšanas grafiks Nr. 1
1. SZP



METRUM

1. grafiskais pielikums



APZĪMĒJUMI

1. urb. / 4,30	Urbums, tā numurs absolūtā atzīme
1. SZP	Statiskās zondēšanas punkts, tā numurs

Amats	Uzvārds	Paraksts				
Direktors	V. Volkovs		Objekts	Ēkas rekonstrukcija Maskavas ielā 78, Rīgā		
			Pasūtītājs	SIA "MARUM"		
Ģeologs	L. Panfilova		Ģeotehnisko izstrādņu izvietojuma plāns	Stadija TP	Lapas 1	Lapa 1
			ĢT-1	SIA "ŪDENSLĪNIJA" Vien. reģ. Nr. 40003473781		
Datums	23.08.2016.					