



RĪGAS DOMES PILSĒTAS ATTĪSTĪBAS DEPARTAMENTS

Amatu iela 4, Rīga, LV-1050, tālrunis 67012947, fakss 67012949
www.rdpad.lv, e-pasts: pad@riga.lv

Rīgā

10.11.2016. Nr. DA-16-1944-8U

Uz _____ Nr. _____

Rīgas domei

Ziņojums par kvartāla starp Maskavas ielu,
Bārddziņu ielu, Mazo Krasta ielu un
Lāčplēša ielu (kadastra Nr.01000430066,
Nr.01000430068, Nr.01000430065)
lokālplānojuma redakcijas publisko
apspriešanu

Kvartāla starp Maskavas ielu, Bārddziņu ielu, Mazo Krasta ielu un Lāčplēša ielu (kadastra Nr.01000430066, Nr.01000430068, Nr.01000430065) lokālplānojuma redakcijas (turpmāk – Lokālplānojums) publiskā apspriešana tika uzsākta, pamatojoties uz Rīgas domes 16.02.2016. lēmumu Nr.3498 „Par kvartāla starp Maskavas ielu, Bārddziņu ielu, Mazo Krasta ielu un Lāčplēša ielu (kadastra Nr.01000430066, Nr.01000430068, Nr.01000430065) lokālplānojuma redakcijas nodošanu publiskajai apspriešanai un institūciju atzinumu saņemšanai”. Lokālplānojuma publiskās apspriešanas termiņš tika noteikts četras nedēļas – 07.03.2016. līdz 06.04.2016.

Paziņojums par Lokālplānojuma publisko apspriešanu tika ievietots Rīgas pilsētas pašvaldības portālā www.riga.lv un Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta mājas lapā www.rdpad.lv. Ar Lokālplānojuma materiāliem varēja iepazīties:

- Rīgas pilsētas būvvaldes Klientu apkalpošanas centrā, Amatu ielā 4;
- interneta portālā www.geolatvija.lv;
- klātienē – Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentā, apmeklētāju pieņemšanas laikā – pirmdienās un ceturtdienās no plkst. 14:00 līdz 18:00.

Publiskās apspriešanas sanāksme notika 2016.gada 17.martā, plkst.17.00, Rīgas domes Sēžu zālē, Rātslaukumā. Sanāksmē piedalījās Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta speciālisti, izstrādātāja SIA „Metrum” pārstāve, taču pasūtītāja pārstāvis sanāksmē nebija ieradies. Uz publiskās apspriešanas sanāksmi bija ieradušies 11 iedzīvotāji. Publiskās apspriešanas laikā tika saņemti septiņu fizisko personu ierosinājumi Lokālplānojuma izstrādei, kuri ir iekļauti pārskatā (skat. pielikumā) par saņemtajiem iedzīvotāju priekšlikumiem lokālplānojuma publiskās apspriešanas laikā.

Uzsākot Lokāplānojuma publisko apspriešanu, Darba uzdevumā noteiktajām institūcijām tika paziņots par sagatavoto Lokāplānojuma redakciju un nepieciešamību sniegt atzinumu. Saņemtie institūciju atzinumi kopumā ir atbalstoši. Pielikumā ir pievienots Lokāplānojuma izstrādātāju sagatavotais ziņojums par institūciju atzinumiem.

Pēc Lokāplānojuma redakcijas publiskās apspriešanas beigām tika organizēta publiskās apspriešanas laikā saņemto priekšlikumu un institūciju atzinumu izskatīšanas sanāksme, kas notika 2016.gada 25.augustā plkst.15.00 Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentā, Amatu ielā 4, 5.stāva apspriežu telpā. Sanāksmē piedalījās Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta speciālisti, izstrādātāja SIA „Metrum” pārstāve, Lokāplānojuma pasūtītāja SIA “Namu apsaimniekošanas projekti” pārstāvis un trīs iedzīvotāji.

Sanāksmē tika izrunāti publiskās apspriešanas rezultāti un panākta vienošanās par Lokāplānojuma projekta sekojošiem nebūtiskiem precizējumiem:

- atbilstoši Latvijas Geotelpiskās informācijas aģentūras prasībām papildināt lokāplānojuma grafiskās daļas materiālus ar topogrāfiskā plāna datu sagatavošanas gadu;
- atbilstoši SIA “Rīgas ūdens” norādēm, redakcija tika papildināta ar orientējošu noteikudeņu daudzuma aprēķinu;
- pēc A/S “Latvijas gāze” norādītā lokāplānojuma redakcija tika papildināta, uzrādot Bārddziņu ielas šķērsprofila griezumā 2-2 esošu zemā spiediena sadales gāzes vadu.
- ņemot vērā Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas norādīto, ka jāveic rūpīga analīze par paredzamās darbības vizuālo ietekmi uz Rīgas vēsturisko centru un tā aizsardzības zonu no dažādiem skatu punktiem, lokāplānojuma redakcijas paskaidrojuma raksts ir papildināts ar papildus skata punktiem no Vecrīgas puses, kopumā iekļaujot papildus 4 skata punktus;
- saskaņā ar Rīgas pilsētas arhitektu biroja sniegto atzinumu, lokāplānojuma redakcija tika papildināta, iekļaujot tajā papildus prasības par konkursa procedūras nepieciešamību būvapjomu projektēšanai un pilsētbūvniecisko akcentu izvietojumam situācijā, kad apbūves augstums plānots augstāks par 5 – 7 stāviem, līdz ar to, apbūves un izmantošanas noteikumos ir iekļautas detalizētas prasības par labākā risinājuma akcenta izvietojuma, izskata un arhitektūras risinājumu meta konkursa organizēšanu un tā noteikumiem;
- ņemot vērā iedzīvotāju iebildumus un ierosinājumus, Lokāplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi tiek precīzēti ar transporta organizācijas un ārējo inženiertīku risinājumiem, tos nosakot kārtās atbilstoši plānotās apbūves apjomiem;
- atsaucoties arī uz iedzīvotāju ierosinājumu, teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi tieks papildināti ar punktu, kurā tieks noteikts ievērot Ministru kabineta 2015.gada 30.jūnija noteikumus Nr. 334 “Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 005-15 “Inženierizpētes noteikumi būvniecībā”. Līdz ar to, inženiertehniskās sagatavošanas ietvaros tieks nodrošināta uzraudzība un monitorings apkārtējo kvartālu ēku drošībai, tādejādi maksimāli pasargājot esošo apbūvi no jaunās būvniecības ietekmes.

Pielikumā ir pievienots minētās sanāksmes protokols.

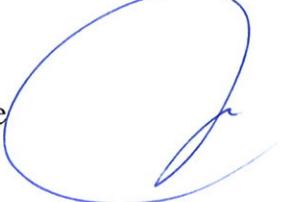
Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumu Nr.628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem” 87.punktu, Lokāplānojums ar nebūtiskiem papildinājumiem, atbilstoši institūciju prasībām un iedzīvotāju ierosinājumiem, tiek iesniegts Rīgas domē lēmuma „Par teritorijas starp Maskavas ielu, Bārddziņu ielu, Mazo

Krasta ielu un Lāčplēša ielu (kadastra Nr.01000430066, Nr.01000430068, Nr.01000430065) lokālplānojuma apstiprināšanu" pieņemšanai.

Pielikumā:

- 1) Lokālplānojuma redakcijas publiskās apspriešanas laikā saņemto priekšlikumu un institūciju atzinumu izskatīšanas sanāksmes protokols Nr.7 uz 12 lapām;
- 2) Pārskats par publiskās apspriešanas laikā saņemtajiem priekšlikumiem un institūciju atzinumiem uz 19 lapām.

Pilsētvides attīstības pārvaldes vadītāja, direktora vietniece
pilsētvides attīstības jautājumos



I.Purmale

Šveica 67105453

**LOKĀLPLĀNOJUMA REDAKCIJAS PUBLISKĀS APSPRIEŠANAS
LAIKĀ SAŅEMTO PRIEKŠLIKUMU UN INSTITŪCIJU ATZINUMU
IZSKATĪŠANAS SANĀKSMES PROTOKOLS**

2016.gada 25.augustā

Nr.7

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta apspriežu telpā, Rīgā, Amatu ielā 4, 5.stāvā

Par lokālplānojuma redakciju kvartālam Rīgā starp Maskavas, Bārddziņu, Mazo Krasta un Lāčplēša ielu

Sanāksme tiek atklāta plkst.15:00

Sanāksmes dalībnieki:

Ilze Purmale	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes vadītāja
Elita Šveica	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Lokālplānojumu nodaļas vadītāja;
Egita Gaile	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Lokālplānojumu nodaļas projektu vadītāja sabiedrības līdzdalības jautājumos;
Jeļena Šehovcova	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Lokālplānojumu nodaļas galvenā teritorijas plānotāja
Māra Kalvāne	SIA “METRUM” (Lokālplānojuma izstrādātājs);
Jānis Bidzāns	SIA “BRD projekts” (Lokālplānojuma izstrādātājs);
Jevgenijs Maļuginš	SIA “Namu apsaimniekošanas projekti” (Lokālplānojuma pasūtītājs);

Kristaps Niedols	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Lokālplānojumu nodaļas Transporta infrastruktūras plānošanas inženieris
Vilnis Salenieks	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Teritorijas plānojuma nodaļas galvenais projektu vadītājs teritorijas plānošanas jomā
Evelīna Budiloviča	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Lokālplānojumu nodaļas galvenā GIS speciāliste - eksperte
Arnis Gavars	Iedzīvotājs
Niklāvs Biriņš	Iedzīvotājs
Kristīne Puriņa	Iedzīvotāja

Sanāksmi vada:

Ilze Purmale Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes vadītāja

Sanāksmi protokolē:

Egita Gaile Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Lokālplānojumu nodaļas projektu vadītāja sabiedrības līdzdalības jautājumos

Sanāksmes gaita:

I.Purmale atklāj sanāksmi, informējot klātesošos, ka lokālplānojuma redakcijas publiskā apspriešana norisinājās no 07.03.2016. līdz 06.04.2016., ar tās materiāliem varēja iepazīties Rīgas pilsētas būvvaldes Klientu apkalpošanas centrā, interneta portālā www.geolatvija.lv un Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentā. Publiskās apspriešanas rezultātā ir saņemti visi no institūcijām pieprasītie atzinumi un 5 privātpersonu priekšlikumi. Atgādina, ka šodienas sanāksmes mērķis ir pārrunāt publiskās apspriešanas rezultātus.

M.Kalvāne informē, ka Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests ir sniedzis pozitīvu atzinumu, lūdzot papildināt lokālplānojuma redakciju, iekļaujot informāciju par ugunsdzēsību un atsauces uz nepieciešamajiem normatīvajiem aktiem. Atbilstoši norādītajam, tika precizēta lokālplānojuma redakcija.

Informē, ka Latvijas Geotelpiskās informācijas aģentūra ir sniegusi pozitīvu atzinumu, lūdzot redakcijā precizēt kartes izgatavotā topogrāfiskā plāna pamatnes sagatavošanas gadu. Atbilstoši norādītajam, grafiskā daļa tika papildināta ar datu sagatavošanas gadu.

Informē, ka A/S “Rīgas Siltums”, A/S “Sadales tīkls”, Veselības inspekcija, Rīgas domes Satiksmes departaments, Dabas aizsardzības pārvalde ir snieguši pozitīvu atzinumu lokāplānojuma redakcijai.

Informē, ka Rīgas domes Mājokļu un vides departaments ir sniedzis pozitīvu atzinumu, piebilstot, ka ir nepieciešams paredzēt hidrogeoloģiskās un dendroloģiskās izpētes, ja tiek paredzētas apakšzemes stāvvietas, tāpat arī gaisa aizsardzības prasības šīm stāvvietām. Izvērtējot šo priekšlikumu, secinām, ka Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos ir noteiktas prasības, kas jāveic izbūvējot apakšzemes stāvvietām. Līdz ar to nav nepieciešams tos dublēt lokāplānojumā.

Informē, ka sākotnēji SIA “Rīgas ūdens” konstatējis vairākus trūkumus lokāplānojuma redakcijā. Atbilstoši norādītajam tika veiktas papildus konsultācijas, redakcija tika papildināta ar orientējošu noteikudeņu daudzuma aprēķinu. Atkārtoti tika saņemts pozitīvs SIA “Rīgas ūdens” atzinums.

Informē, ka Rīgas domes Īpašuma departaments ir sniedzis pozitīvu atzinumu, norādot, ka nav saskatāma lokāplānojuma realizācija tuvākajā nākotnē, jo pirms lokāplānojumā paredzēto būvniecības ieceru realizācijas zemesgabalos, kas atrodas ārpus lokāplānojuma teritorijas, jābūt izstrādātiem ielu krustojumu pārbūves un nepieciešamo ārējās inženierapgādes tīklu būvprojektiem tādā apjomā, kas nodrošina plānotās apbūves vajadzības. Kā arī norāda, ka lokāplānojuma redakciju atbalstīs tad, ja par to būs saņemts pozitīvs Rīgas domes Satiksmes departamenta atzinums. Nemot vērā Rīgas domes Īpašuma departamenta minēto, vēršam uzmanību, ka lokāplānojums ir ilgtermiņa dokuments un nenosaka konkrētus transporta būvju risinājumu realizācijas termiņus, kā arī Rīgas domes Satiksmes departaments ir sniedzis pozitīvu atzinumu par konkrēto lokāplānojuma redakciju.

Informē, ka Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija savā atzinumā ir minējusi ieteikumu, ka, risinot kvartāla paredzamās apbūves veidu un tā pieļaujamā maksimālā augstuma noteikšanu, jāveic rūpīga analīze par paredzamās darbības vizuālo ietekmi uz Rīgas vēsturisko centru un tā aizsardzības zonu no dažādiem skatu punktiem, iekļaujot arī izvērtējumu uz Rīgas siluetu kopumā. Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija uzskata, ka lokāplānojuma redakcijas risinājumos trūkst kopskats uz Daugavas labā krasta un Vecrīgas siluetu. Nemot vērā norādīto, lokāplānojuma redakcijas paskaidrojuma raksts ir papildināts ar papildus skata punktiem no Vecrīgas puses, kopumā iekļaujot papildus 4 skata punktus. Pirmais skata punkts bija no Brīvības pieminekļa, kur šis maksimālais apjoms pavisam nedaudz ir redzams siluetā, bet šobrīd mums ir modelis bez kokiem, ja būtu koki, tad šo principā nerēdz. Otrais skata punkts bija no Dzelzceļa tilta, kur šo maksimālo apjomu var redzēt. Trešais skata punkts bija no Vanšu tilta, kur principā šo apjomu nerēdz. Ceturtais skata punkts bija no Nacionālās bibliotēkas, kur šis maksimālais apjoms ir redzams. Šo skata punktu

izvērtējuma rezultātus bija lūgums izskatīt Rīgas vēsturiskā centra Saglabāšanas un attīstības padomē, kas tika izdarīts.

Informē, ka SIA "Lattelecom", Valsts vides dienests, VAS "Latvijas valsts ceļi" ir snieguši pozitīvus atzinumus.

Informē, ka A/S "Latvijas gāze" lūdza papildināt lokāplānojuma redakciju, uzrādot Bārddziņu ielas šķērsprofila griezumā 2-2 esošu zemā spiediena sadales gāzes vadu. Atbilstoši norādītajam, tika papildināta lokāplānojuma redakcija. Atkārtoti tika saņemts pozitīvs A/S "Latvijas gāzes" atzinums.

Informē, ka Rīgas pilsētas arhitektu birojs nesniedza jaunu atzinumu par publiskajā apspriešanai nodoto lokāplānojuma redakciju, bet atsaucās uz savu atzinumu, kuru viņi bija devuši pamatojoties uz projekta izskatīšanu Rīgas pilsētas arhitektu kolēģijā, kas tika izskatīts septembrī. Arhitektu kolēģija uzskatīja, ka būtiskas izmaiņas uz ainavu un panorāmu vērtējamas gan skatu punktā no Maskavas ielas un tuvākās apkārtnes, gan no Lāčplēša ielas un Salu tilta, gan no Daugavas promenādes un akvatorija. Šie skatu punkti jau tika analizēti. Ierosināja, ka turpmāk vēl izstrādājamās apjoma arhitektūras alternatīvas ar mērķi radīt priekšnoteikumus intensīvai kvartāla izmantošanai. Atbilstoši norādītajam, tika papildināta lokāplānojuma redakcija, iekļaujot papildus detalizētāku projektēšanu, situācijā, kad apbūves augstums plānots augstāk par 5 – 7 stāviem. Kā arī tiks precīzēta apbūves noteikumu sadaļa.

Informē, ka Rīgas pilsētas arhitektu kolēģija uzskata, ka kvartāla attīstības iecere, attīstot to kā intensīvu un multifunkcionālu apbūves kompleksu, ir vēlama un atbalstāma, jo šī vide jau ir vērtējama kā degradēta; konceptuāli tiek atzīts apkaimes potenciālais dzīvojamais un darījumu objektu iespējamais attīstības virziens. Uzsver, ka lokāplānojuma īstenošanas rezultātā tas varētu atgriezt pilsētvides raksturu, atjaunojot Maskavas ielas funkcionalitāti un mazinot Lāčplēša ielas tranzīta negatīvo ietekmi uz pilsētvidi, tātad par šo transporta risinājumu arhitektu kolēģija izteicās pozitīvi.

Informē, ka arhitektu kolēģija atbalstīja kvartāla apbūves vīzijas variantus ar apbūves augstumu līdz 9 stāviem, bet neatbalstīja apbūvi, kas augstāka par 9 stāviem. Ierosināja respektēt UNESCO aizsardzības zonas vērtības un Maskavas priekšpilsētas vēsturiskos veidošanas pamatprincipus un veicināt tādu pilsētbūvniecības un arhitektūras risinājumu izstrādi, kas mazinātu Lāčplēša ielas transporta plūsmas negatīvo ietekmi. Šis ierosinājums tika ķemts vērā, papildinot lokāplānojuma redakcijas apbūves noteikumu sadaļu.

E.Šveica piebilst par Rīgas vēsturiskā centra Saglabāšanas un attīstības padomes viedokli, kurā tiek pausti iebildumi pret jebkādu stāvu paaugstināšanu, uzskatot, ka tas var negatīvi ietekmēt pāri Lāčplēša ielai esošo UNESCO teritoriju un faktiski padomes lēmums ir - šajā lokāplānojumā nav pamata iekļaut paaugstinātu stāvu skaitu. Līdz ar to var secināt, ka Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas atzinums par paaugstinātu stāvu skaitu ir negatīvs.

Informē, ka Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments uzskata, ka akcents līdz 9 stāviem un tikai vienā noteiktā zonā, kas ir pietuvināta Mazai Krasta ielai ir atbalstāms, bet to radot ir nepieciešams apbūves apjoma jeb meta konkurss – labākais risinājums šī akcenta izvietojumam, izskatam, arhitektūras risinājumiem. Šāda konkursa procedūras nepieciešamība ir iekļauta šī lokāplānojuma redakcijas apbūves noteikumos. Ja kvartālā tiek attīstīta apbūve, nepārsniedzot 7 stāvus, tad konkursa procedūra nav nepieciešama.

M.Kalvāne apstiprina, ka zonā starp Maskavas un Bārddziņa ielu ir noteikta perimetrālā apbūve ar maksimālo apbūves augstumu līdz 5 stāviem, lai saglabātu Maskavas ielas un Bārddziņa ielas vēsturisko apbūves raksturu.

E.Šveica lūdz skaidrot lokāplānojuma redakcijas transporta risinājumus.

M.Kalvāne uzsver, ka institūciju atzinumu sniegšanas laikā ir bijušas sarunas ar Rīgas domes Satiksmes departamenta pārstāvjiem un VAS “Latvijas valsts ceļi” pārstāvjiem.

J.Bidzāns skaidro, ka transporta risinājumi ir jādala trīs kārtās. Pirmās kārtas transporta risinājumi ir saistīti ar konkrēto objektu un ar tām transporta plūsmām, ko objekts ģenerē esošajā situācijā. No šāda skata punkta objekts nepiesaista nekādas ārkārtējas plūsmas, kopumā tas nav tāds apjoms, kas varētu pie konkrētā objekta radīt papildus sastrēgumus.

Turpina, ka otrās kārtas transporta risinājumi ir attiecināmi uz konkrēto kvartālu, kas satiksmes plūsmu padarīt raitāku un drošāku, neatkarīgi no tā vai konkrētais objekts tur parādās vai neparādās. Atbilstoši minētajam, lokāplānojuma redakcijā ir iekļauts transporta risinājums - Salu tilta nobraukšana uz Krasta ielu, šī viena josla, būtu jāpārtaisa divāsjoslās. Otrs transporta risinājums, kas ir iekļauts lokāplānojuma redakcijā ir - Gogaļa ielas krustojuma atslogošana. Izveidojot rampas virzienā no Dienvidu tilta uz Lāčplēša ielu, mazliet pamainot konfigurāciju, pavirzot rampu tuvāk Daugavai, līdz ar to tiktu izveidots pārkārtošanās posms un varētu izveidot labo pagriezienu nokļūšanai uz Maskavas ielu. Šo priekšlikumu atbalstīja gan Latvijas valsts ceļi, gan Rīgas domes Satiksmes departaments.

Uzsver, ka trešās kārtas transporta risinājumi ir konceptuāli un vērsti uz nākotni, kad būs attīstītas lielās maģistrāles – Austrumu maģistrāle, Dienvidu tilts, Ziemeļu koridors. Tad samazināsies automašīnu skaits uz Salu tilta, līdz ar to ir priekšlikums Maskavas ielas krustojumu padarīt par krustojumu, kas tiek regulēts ar luksoforu.

M.Kalvāne papildina, ka tika analizētas ielu sarkanās līnijas. Šobrīd Lāčplēša ielai sarkanās līnijas ir rezervētas ārkārtīgi platas. Uzskatām, ka tranzīta kustība būtu jāaptur Krasta ielas līnijā, maksimāli samazinot automašīnu skaitu un arī telpiski veidojot vidi savādāku, neielaužoties iekšā pilsētā. Nemot to vērā, ierosinām Lāčplēša ielas sarkanās līnijas atgriezt atpakaļ pa vēsturisko apbūves līniju.

Skaidro, ka lokālplānojuma redakcijā viens no priekšlikumiem ir sakārtot sabiedriskā transporta pieturvietas, piemēram, virzienā uz centru nav pieturvieta vispār. Uzsver, ka ir virzienā uz Pārdaugavu ir jāizveido pieturvietas kabata, lai netiku kavēts pārējais transports.

Informē, ka gājēju tunelīm vieta ir, bet vai tas ir nepieciešamas jāvērtē konkrētā transporta mezgla pārbūves ietvaros.

E.Šveica uzsver, ka visas trīs transporta risinājumu kārtas nepieciešams detalizēti aprakstīt lokālplānojuma gala redakcijā.

M.Kalvāne piekrīt papildināt lokālplānojuma redakciju, detalizējot transporta risinājumu kārtas.

E.Šveica uzsver, ka divi punkti no paskaidrojuma raksta ir jāpārceļ uz saistošo daļu, kas nosaka, kurā brīdī un tieši kas no transporta risinājumiem tiek realizēts saistībā ar objekta attīstību.

M.Kalvāne piekrīt papildināt lokālplānojuma redakcijas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus, detalizējot, ka pirms plānotās 5 stāvu jaunās apbūves būvniecības procesa uzsākšanas gar Maskavas ielu un Bārddziņa ielu jābūt izstrādātam Maskavas ielas un Bārddziņu ielas pārbūves nepieciešamās ārējās inženierapgādes tīklu būvprojektam tādā apjomā, kas nodrošina plānotās apbūves vajadzības.

Turpina, ka pirms plānotās 7 stāvu jaunās apbūves un vai pilsētbūvnieciskā akcenta būvniecības procesa uzsākšanas, atbilstoši arhitektūras konkursa rezultātiem, jābūt izstrādātiem Maskavas ielas un Lāčplēša ielas krustojuma labiekārtošanas un arī pārbūves, kā arī ārējā inženiertīklu būvprojektam tādā apjomā, kas nodrošina šīs plānotās apbūves vajadzības.

I.Purmale papildina, ka nepieciešams precizēt izmaiņas, kas saistās ar minēto krustojumu.

M.Kalvāne piekrīt lokālplānojuma redakcijā detalizēt izmaiņas, kas saistītas ar konkrēto krustojumu.

I.Purmale aicina uzdot jautājumus par lokālpānojuma transporta risinājumiem.

K.Puriņa lūdz paskaidrot, kur tieši plānots labais pagrieziens.

J.Bidzāns shematischki izskaidro plānoto transporta risinājumu.

K.Puriņa atzīst, ka šāds transporta risinājums ir daudz saprotamāks nekā publiskās apspriešanas laikā nodotajā lokālplānojuma redakcijā.

V.Salenieks jautā vai modelējot ir ņemts vērā sabiedriskā transporta kustības kreisais pagrieziens, ja brauc no Salu tikta?

J.Bidzāns Tas kas bija saskaitīts un pēc maršutiem apkopots, tas modelēšanā ir iekļauts. Bieži mikro modelēšana atšķiras no reālās situācijas ar to, ka cilvēki mēģina braukt gan pie dzeltenās, gan pie sarkanās gaismas un tas rada vairāk sastrēgumu nekā plānots.

V.Salenieks pārliecinās, vai Zaķusalas ziemeļu un dienvidu daļas attīstība un Lucavsalas attīstība ir iekļauta transporta plūsmas modelēšanā?

J.Bidzāns atzīst, ka paralēli tā ir iekļauta.

V.Salenieks uzsver, ka tas nozīmē, ka Gogaļa krustojuma D līmenis jau iespējams tuvojas E līmenim.

E.Šveica papildina, ka tas būs vairāk skaidrs, tad kad tiks modelētas transporta plūsmas Zaķusalas abām pusēm, kur ir plānota nopietna attīstība.

M.Kalvāne skaidro, ka lokālplānojuma gala redakcijā tiks uzsvērts, ka regulēts krustojums ir plānots tikai pie situācijas, kad, izbūvējot lielās transporta maģistrāles, ir atslogots Salu tilts.

E.Šveica aicina pāriet pie iedzīvotāju priekšlikumu izskatīšanas.

M.Kalvāne informē, ka viens iedzīvotāju jautājums bija *facebook*, kur iedzīvotājs vēlējās zināt, kad ir paredzēts Maskavas ielas un Lāčplēša ielas krustojuma atjaunošana un vai šī iecere varētu tikt realizēta pēc lokālplānojuma apstiprināšanas. Mēs sniedzām atbildi, ka lokālplānojums pēc būtības ir ilgtermiņa dokuments, kurā netiek noteikti konkrēti termini. Šo atbildi mēs papildināsim ar izrunātājiem lokālplānojuma redakcijas transporta risinājumiem.

E.Šveica papildina, ka šajā atbildē nepieciešams detalizēti uzrakstīt, ka šāds krustojuma risinājums paredzēts tālā nākotnē.

M.Kalvāne piekrīt E.Šveicas ierosinājumam. Informē, ka nākamajā iedzīvotāju iesniegumā bija divi galvenie jautājumi – viens bija par apbūves augstumu, otrs par satiksmes organizāciju. Par satiksmes organizāciju – tika atbalstīts lokālplānojuma redakcijā minētais transporta risinājums - sakārtot esošos krustojumus - Maskavas un Elias ielas, Maskavas, Pirts un Īsās ielas, kā arī tika atbalstīts lokālplānojuma redakcijā minētais ierosinājums par sabiedriskā transporta pieturvietu uzlabošanu. Bija ierosinājums par labā pagrieziena izveidi nokļūšanai uz Maskavas ielu. Šo mēs esam respektējuši. Ideja par Maskavas un Lāčplēša ielas regulējamā krustojuma izveidi netika atbalstīta.

Otrs jautājums – par apbūves augstumu. Pirmkārt, bija viedoklis, ka nav pamata atļaut apbūvi augstāku par 5 stāvem, nēmot vērā šobrīd esošo kultūras mantojumu un Maskavas forštates nosacījumiem. Otrkārt, bija bažas par to vai gruntsūdens līmenis atļauj veidot divus pazemes stāvus. Šādas bažas bija, jo publiskās apspriešanas laikā mums vēl nebija ģeotehniskās izpētes rezultāti. Par apbūves ieceri - veicot visas izpētes tika konstatēts, ka šajā kultūras mantojuma vēsturiskajā apbūvē tās kardinālākās izmaiņas tika veiktas būvējot Salu tiltu un izlaužot cauri Lāčplēša ielu, faktiski šis lokālpānojuma kvartāls tika pārgriezts uz pusēm, tā apbūve tika nojaukta un tā līdz šai dienai nekas nav šajā krustojumā no jauna uzbūvēts. Paralēli lokālpānojumam tika analizēta esošā apbūve, tika veikts mākslinieciskais novērtējums un arhitektoniskais slēdziens par piesārņojumu. Nēmot vērā, ka lokālpānojuma teritorijā ilgstoši bija ražošanas būves, tika konstatēts, ka tur ir ļoti liels piesārņojums ēkās, ne tik daudz uz gruntsūdeņos. Tika atzīts, ka ēkas ir jājauc nost, jo cilvēki tajās nevar uzturēties. Balstoties uz šo slēdzienu, tika izstrādāts būvprojekts un šobrīd tās ēkas jau faktiski ir gandrīz nojauktas. Ir palikusi tikai viena ēka, ko mēs lokālpānojumā esam atzīmējuši kā saglabājamu, kaut gan no mākslinieciskā un arhitektoniskā viedokļa šīs ēkas vērtība ir tikai tai fasāde, kas atrodas pret Maskavas ielu. Šī vērtība lokālpānojumā arī tiks saglabāta. Kopumā konstatējām, ka šis kvartāls ir stipri zaudējis savu vēsturisko vērtību. Šī lokālpānojuma ietvaros, mēs ierosinājām grozīt Maskavas forštates apbūves aizsardzības robežu, šo kvartālu izslēdzot no apbūves aizsardzības zonas, jo principā nav vairs, ko aizsargāt. Šāds priekšlikums bija iekļauts lokālpānojuma redakcijā un neviens no institūcijām nav pret to iebildusi. Līdz ar to šajā kvartālā rodas iespēja realizēt jaunu apbūvi. Saistībā ar jaunu apbūves radīšanu, šobrīd lokālpānojumā ir iekļauti šādi risinājumi - gar Maskavas ielu un Bārddziņa ielu tiek saglabāta 5 stāvu apbūve, nosakot perimetrālās apbūves zonu. Tas nozīmē, ka ēkas ir jāizbūvē tā kā tas ir bijis vēsturiski - gar ielām. Jāatzīst, ka Bārddziņu iela ir šaura un ka 5 stāvu augstu apbūvi pie šāda ielas platumā nevar uzbūvēt, jo Rīgas pilsētas izmantošanas un apbūves noteikumi ēkas augstumu sasita arī ar ielas platumu. Līdz ar to 5 stāvu augsta apbūve ir iespējama tikai dziļāk kvartālā.

Turpina, ka gar Lāčplēša ielu un Mazo Krasta ielu ir plānota 7 stāvu augsta apbūve. Tas tiek pamatots ar to, ka Lāčplēša ielas pretējā pusē ēka šobrīd ir ļoti augsta – tai ir 6 stāvi un jumts, kā arī pie Mazās Krasta ielas ir reljefa kritums, kas veido apmēram 2, 5 – 3 metru reljefa starpību, kas pret Maskavas ielu nedotu nemaz tik lielu paaugstinājumu.

Turpina, ka lokālpānojuma redakcijā ir iekļauta iespēja veidot pilsētbūvnieciskos akcentus – kvartāla vidus daļā un tuvāk pie Mazās Krasta ielas. No Maskavas ielas 45 grādu leņķī tas paaugstinājums faktiski nebūtu redzams. Mums paskaidrojuma rakstā ir shēma, kura ir atbilstoša Rīgas pilsētas izmantošanas un apbūves noteikumiem un kurā ir noteikts, ka 45 grādu leņķī nevar būt redzams paaugstinājums, kas ir iekškvartālā. Pret Mazo Krasta ielu tas nedarbojas, jo Mazā Krasta iela un visas Salu tilta cilpas veido bezgalīgu ielas telpu. No telpiskā viedokļa mēs šo vietu uztvērām kā nobeigumu jaunajai arhitektūrai, kas nāk gar Krasta ielu. Tā ir vieta, kur jaunā apbūve saduras ar

vēsturisko apbūvi. Atbilstoši šajā sanāksmē izrunātajam lokāplānojuma gala redakcijā tiks veikti precizējumi ar detalizētu skaidrojumu par plānotās apbūves augstumu.

Informē, ka lokāplānojuma redakcijā ir iekļauti atšķirīgi veidi kā ir iespējams nonākt līdz konkrētai apbūvei. Ja nolemj attīstīt jauno apbūvi līdz 5 vai 7 stāviem, tad tas ir iespējams uzreiz pēc lokāplānojuma apstiprināšanas. Vēl ir iespēja attīstīt jauno apbūvi, kas augstāka par 9 stāviem. Šādā gadījumā nepieciešams organizēt arhitektu konkursu, lai iegūtu labāko risinājumu. Lokāplānojuma redakcijā esam ielikuši, ka ir iespējama jaunā apbūve līdz 16 stāviem. Jebkuros apbūves noteikumos ir jānosaka absolūtie maksimālie griesti, no pasūtītāja puses bija ierosinājums par 16 stāvu augstu apbūvi. Mēs to esam atstājuši, jo tas ir iespējams skatoties 45 grādu leņķi no Maskavas ielas pretējās puses, tātad augstāk šajā kvartālā nevar būvēt pavism noteikti. Lai veiksmīgi izanalizētu kāds tieši šis akcents, kas augstāks par 9 stāviem, lokāplānojumā ir paredzēta procedūra - izanalizējot stipri lielāku teritoriju, jāveido apbūves attīstības vīzija un pilsētbūvniecisks risinājums. Bija ieteikumi no Rīgas vēsturiskā centra un Valsts pieminekļu aizsardzības inspekcijas, ka pie šadas apbūves ir jāvērtē arī jaunās apbūves ietekme uz Rīgas vēsturisko centru, jo Rīgas vēsturiskais centrs sākas uzreiz Lāčplēša ielas otrajā pusē. Lokāplānojuma redakcijā jau bija noteikts, ka šādā gadījumā izpētes teritorija ir starp tiltiem no Dzelzceļa tilta līdz Dienvidu tiltam un no Dzelzceļa loka līdz Zaķusalai. Tā telpiski ir ļoti liela teritorija, bet tā ir teritorija, kur šie akcenti ir redzami. Šādas izpētes teritorijas robežas noteiktas balstoties no kurienes šo 16 stāvus augsto akcentu varētu redzēt. Šobrīd, kad mēs veicām izpēti, piemēram, Krasta ielas malā pie Daugavas vairākus gadus atpakaļ ir saskanots viens būvprojekts par apbūvi līdz 24 stāviem. Nemot to vērā secinām, ka situācija laikā varētu būt diezgan mainīga – ja nākotnē tiek realizētas augstbūves krastā, kas šobrīd ir atļautas, tad šis apbūves siluets var mainīties arī šajā vietā. Līdz ar to lokāplānojuma gala redakcijā tiek atstāta iespēja realizēt 16 stāvu augstu apbūvi. Mēs arī paredzam, ka situācijā, ka pilsētbūvniecisko risinājumu visi atbalsta, tad tas nestu līdzī grozījumus iespējams šajā lokāplānojumā un iespējams pat grozījumus Rīgas vēsturiskā centra plānojumā. Tas būtu atkarīgs no tā, ko konkrētais risinājums ietekmētu.

K.Purniņa pārliecinās, ka šobrīd ir atbalstīts jaunā apbūve līdz 9 stāviem un jaunā apbūve līdz 16 stāviem vēl jāpēta?

M.Kalvāne apstiprina iedzīvotājas minēto. Lokāplānojums ir konkrēts dokuments. Darba uzdevumā bija lokāplānojuma teritorija un izpētes teritorija, kas bija tikai līdz Sadaņikova ielai. Mēs ar savu izpēti gājām pāri Lāčplēša ielai, jo sapratām, ka mums vajag analizēt plašāku teritoriju, bet ar šo lokāplānojumu nevar juridiski ietekmēt Rīgas vēsturiskā centra teritoriju.

Informē, ka vēl viens iedzīvotāju jautājums bija par ģeoloģiju. Nemot vērā iedzīvotāju jautājumus publiskās apspriešanas laikā, mēs veicām ģeotehnisko izpēti. Jāteic tā, ka ģeoloģiskie apstākļi ir sarežģīti, to arī varēja gaidīt, jo šis ir Daugavas vecais senkrasts, kur krīt šis reljefs. Galvenais

secinājums, ko mēs pievienosim pie lokālplānojuma gala redakcijas, ir tas, ka pie šiem gruntsūdeņiem un ģeoloģijas nedrīkst izmantot jebkādas tehnoloģijas, kas ir saistītas ar sistiem pāļiem vai ar vibrācijām, baidoties no tā, kas notiks ar apkārtējām ēkām. Līdz ar to teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos tiks redakcionāli papildināts punkts, nosakot, ka inženiertehniskā sagatavošana noteikti šeit būs nepieciešama un ka būs nepieciešams nodrošināt uzraudzību un monitoringu par apkārtējā kvartāla ēku drošību, tādejādi maksimāli pasargājot no jaunās būvniecības ietekmes.

I.Purmale uzsver, ka lokālplānojuma redakcijā ir svarīgi minēt, kādas metodes nedrīkst izmantot, kam jāpievērš uzmanība.

M.Kalvāne piekrīt minētajam. Uzsver, ka šajā kvartālā nevajadzētu darboties ar sistājiem pāļiem. Tas var ietekmēt, cik dziļi varēs izbūvēt pazemes stāvvietas. Balstoties uz šo apbūves intensitāti, mēs aprēķinājām, ka lai visām automašīnām būtu vieta, tās ir jāizvieto divos līmeņos. Protams, ierobežojumi novietot konkrētu automašīnu skaitu, var ierobežot vēlamā apbūves apjoma realizēšanu, jo pilsētas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi nosaka, cik daudz stāvvietām ir jābūt uz konkrētu apbūves apjomu. Par apkārtējā kvartāla monitoringu – jau šobrīd nojaucot ēkas monitorings tika veikts par apkārtējām ēkām. Pašlaik nojaukšanas procesā izmaiņas nav konstatētas. Šo procesu pieskata arī pilsētas būvvalde.

E.Šveica interesējas, vai būvniecības laikā arī ir šis monitorings?

M.Kalvāne apstiprina, ka monitorings ir jāveic arī būvniecības laikā, to nosaka arī citi normatīvie akti. Tas arī kā papildinājums tiks iekļauts lokālplānojuma gala redakcijas apbūves noteikumos.

Informē, ka viens no iedzīvotāju priekšlikumiem bija jautājums par ģeotehnisko izpēti un kā jaunā būvniecība ietekmēs gruntsūdeņus. Mums ir veikta ģeotehniskā izpēte, kura tiks pievienota lokālplānojuma gala redakcijai. Vēl viens iedzīvotāju priekšlikums bija – nepieciešamība iegūt eksperta slēdzienu par blakus esošo māju stāvokli pirms jaunās apbūves būvdarbu uzsākšanas. Šis priekšlikums tika ņemts vērā un pievienots lokālplānojuma gala redakcijai.

Turpina, ka jau atkārtots bija iedzīvotāju jautājums par maksimāli atlāuto stāvu apbūvi un pilsētbūvniecisko akcentu. Šis jautājums jau detalizēti tika iepriekš šajā sanāksmē izskatīts. Bija bažas par vēsturisko ēku nojaukšanu. Šo ēku nojaukšana, balstoties uz izpētēm, bija jāveic un jau ir realizēta. Vēl viens iedzīvotāja priekšlikums bija lokālplānojuma redakcijai pievienot sertificētu ekspertu, arhitekta un būvinženiera atzinumiem. Lokālplānojums ir plānošanas dokuments un normāli būvinženiera atzinums šajā dokumentā nav jāiekļauj, mūsu komandā vienmēr strādā sertificēti arhitekti. Bija jautājums par pazemes autostāvvietu. Uz šo jau iepriekš sanāksmē tika sniegta atbilde – priekšlikums, kas ir iekļauts lokālplānojuma redakcijā ir, ka otrs pazemes stāvs būtu viens stāvs zem Mazās Krasta ielas, bet tas vēl jāpēta, vai tehniski ir

iespējams. Bijā lūgums no iedzīvotāja lokāplānojuma redakcijai pievienot Rīgas pilsētas arhitektu biroja viedokli. Informējam, ka šo projektu Arhitektu kolēģija ir skatījusi, viņu viedoklis mums ir.

Turpina ar iedzīvotāju iesniegumu izskatīšanu - bija jautājums par stāvu skaitu, apbūves augstumu un par Maskavas priekšpilsētas aizsardzības zonu. Uzsver, ka iepriekš sanāksmē tika atzīts, ja šajā kvartālā grib realizēt jaunu, vērienīgu attīstību, tad tas ir pret Maskavas priekšpilsētas aizsardzības zonu, tāpēc iekļāvām priekšlikumu grozīt Maskavas priekšpilsētas apbūves aizsardzības robežu, izslēdzot no tās konkrēto kvartālu. Nākamajā iedzīvotāju iesniegumā ir jautājumi par stāvu skaitu un par sociālo infrastruktūru. Iepriekš sanāksmē detalizēti skaidrojām jautājumu par stāvu skaitu. Par sociālo infrastruktūru - tā, protams, ar šāda objekta attīstību var arī vienlaicīgi attīstīties. Ja ir jauni iedzīvotāji, ir arī jaunas vajadzības. Šajā objektā ir pieļaujamas nelielas publiskas iestādes, piemēram, mazs veikals vai mazs doktorāts. Publiskās iestādes var būt tikai ēku pirmajos stāvos. Atbilstoši norādītajam, pārskatīsim un precizēsim tekstu par sociālo infrastruktūru.

I.Purmale jautā, vai klātesošajiem ir kādi jautājumi?

K.Puriņa vēlējās precīzāk saprast par vēsturisko apbūvi. Lokāplānojuma redakcijā ir noteikts stāvu skaits pret Lāčplēša ielu un Bārddziņa ielu, bet vai ir noteikts no kādiem materiāliem ir jābūt jaunai apbūvei? Vai ir minēts, ka tur jāsaglabā tāds apbūves stils, kas raksturīgs Maskavas ielai, piemēram, ka mājām jābūt no koka vai ķieģeļa?

M.Kalvāne atbild, ka šobrīd lokāplānojuma redakcijā nav šādu punktu par apdares materiāliem tajā konkrētajā zonā pret Maskavas ielu. Šo mēs papildināsim lokāplānojuma gala redakcijā.

E.Šveica uzsver, ka šāds punkts par apdares materiāliem ir svarīgs, jo tādā veidā tiek respektēta pretējās ielas puses saglabājamā vēsturiskā apbūve.

I.Purmale jautā, vai klātesošajiem ir vēl kādi jautājumi?

K.Purniņa jautā, vai iedzīvotājiem būs iespējams iepazīties ar lokāplānojuma gala redakciju?

E.Šveica skaidro turpmāko lokāplānojuma procesu – tiek precizēta lokāplānojuma redakcija, atbilstoši šajā sanāksmē nolemtajam. Lokāplānojuma gala redakcija tiek virzīta izskatīšanai Rīgas domē.

M.Kalvāne secina, ka būs jāveic precīzējumi lokāplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos, paskaidrojuma rakstā, jāpievieno visas šajā sanāksmē minētās izpētes pielikumos.

E.Šveica secina, ka negatīvi atzinumi no institūcijām nav saņemti, kā arī ņemot vērā nebūtiskos labojumus un šajā sanāksmē panākto vienošanos par visiem nepieciešamajiem papildinājumiem, precizētā lokālplānojuma redakcija ir virzāma uz apstiprināšanu.

I.Purmale jautā, vai klātesošajiem ir vēl kādi jautājumi vai komentāri? Ja nav, tad sanāksmi slēdzam.

Sanāksme tiek slēgta plkst.16:10

Protokols ir sastādīts un parakstīts 2 (divos) eksemplāros, viens eksemplārs iesniegšanai Rīgas domē, otrs eksemplārs glabāšanai Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentā atbilstoši lietu nomenklatūrai.

Sanāksmes vadītāja:



I.Purmale

Lokālplānojuma izstrādātāja:



M.Kalvāne

Sanāksmes protokolētāja:

E.Gaile

1. PĀRSKATS PAR VĒRĀ NEMTAJIEM UN NORAIĐĪTAJIEM FIZIKO UN JURIDISKO PERSONU PRIEKŠLIKUMIEM UN IEBILDUMIEM

Nr. p.k.	Iesniegējs, saņemšanas datums	Priekšlikums/iebildums	Izstrādātāja komentārs par priekšlikumu/iebildumu ķēmšanu vērā
1.	-	Uzsākot lokāplānojuma izstrādi, nav saņemts neviens priekšlikums vai iebildums.	<p><u>Izstrādātāja komentārs par priekšlikumu/iebildumu ķēmšanu vērā</u></p> <p><u>Sniедzam paskaidrojumu:</u></p> <p>Lokāplānojums ir ilgtermiņa dokuments un nenosaka konkrētus transporta būvju risinājumu realizācijas termiņus. Lokāplānojuma projekta gala redakcijā ir precīzēta plānoto transporta būvju vēlamā izbūves secība un nepieciešamība, atkarībā no citu pilsētas nozīmes transporta būvju izbūves secības.</p> <p>Pānotā objekta realizācija neietekmēs apkārtējās satiksmes plūsmas un nav nepieciešama esošo infrastruktūras objektu pārbūve vai jaunu infrastruktūras objektu būvniecība.</p> <p>Lai atvieglotu nokļūšanu Rīgas centrā no Pārdaugavas puses kā arī vienlaikus atslogotu Lāčplēša ielas un F.Sadovņikova ielas krustojumu lokāplānojumā ir rekomendēts izveidot nobraukšanas iespējas no Lāčplēša ielas uz Maskavas ielu no Salu tilta puses. Šāds risinājums radītu alternatīvas transportlīdzekļu maršrutos, saīsinātu veikto ceļa garumu un patērieto laiku, kāds nepieciešams nokļūšanai uz Maskavas ielas un</p>
2.	17.03.2016. (Face book)	Lokāplānojuma projekta paredzēta Maskavas un Lāčplēša ielas krustojuma atjaunošana. Ja lokāplānojums tiks apstiprināts, kad šī iecere varētu tikt realizēta?	<p><u>Izstrādātāja komentārs par priekšlikumu/iebildumu ķēmšanu vērā</u></p> <p><u>Sniēdam paskaidrojumu:</u></p> <p>Lokāplānojums ir ilgtermiņa dokuments un nenosaka konkrētus transporta būvju risinājumu realizācijas termiņus. Lokāplānojuma projekta gala redakcijā ir precīzēta plānoto transporta būvju vēlamā izbūves secība un nepieciešamība, atkarībā no citu pilsētas nozīmes transporta būvju izbūves secības.</p> <p>Pānotā objekta realizācija neietekmēs apkārtējās satiksmes plūsmas un nav nepieciešama esošo infrastruktūras objektu pārbūve vai jaunu infrastruktūras objektu būvniecība.</p> <p>Lai atvieglotu nokļūšanu Rīgas centrā no Pārdaugavas puses kā arī vienlaikus atslogotu Lāčplēša ielas un F.Sadovņikova ielas krustojumu lokāplānojumā ir rekomendēts izveidot nobraukšanas iespējas no Lāčplēša ielas uz Maskavas ielu no Salu tilta puses. Šāds risinājums radītu alternatīvas transportlīdzekļu maršrutos, saīsinātu veikto ceļa garumu un patērieto laiku, kāds nepieciešams nokļūšanai uz Maskavas ielas un</p>

objektā. Sakarā ar jauna krustojuma izbūvi (nobrauktuvēs 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.

Tikai pēc „Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības konцепcijas” plāna realizācijas pilnā apjomā, proti, realizējot pārhvērtīgu Lielo loku un Mazo loku ap Rīgu, izbūvējot projektus, kā Austruma maģistrāli, Rīgas Ziemeļu Transporta koridoru (visas kārtas) un Dienvidu tilta 4.kārtu, kas samazinātu satiksmes intensitāti pār Salu tiltu, ir rekomendējams izvērtēt iespēju par regulējama krustojuma ieviešanu Lāčplēša ielas un Maskavas ielas krustojumā. Šāds risinājums uzlabotu auto satiksmes plīsmu pa Maskavas ielu un radītu iespēju samazināt Gogola ielas un Fīrsa Sadovnikova ielas un citu apkārtējo ielu noslodzī, samazinātu pārbraucienu attālumu dažādos virzienos no pieguļošajām teritorijām ap Maskavas ielu, kā arī uzlabotu gājēju un velosipēdu kustību un atjaunotu vēsturisko Maskavas ielas savienojumu.

3. Arnis Gavars
Fiziska persona
Par lokāplānojumu kvartālam starp Maskavas ielu, Bardežiņu ielu, Mazo Krasta ielu un Lāčplēša ielu (kadastra Nr.01000430066, kadastra Nr.01000430068, kadastra Nr.01000430065).
Par apbūves augstumu. Nemot vērā Maskavas forštates Izmaiņas Maskavas forštates kultūras mantojuma

Sniedzam paskaidrojumu.

Par apbūves augstumu:

vēsturisko apbūvi, nav pamata ataut augstāku apbūvi par 5 stāviem. Maskavas forštate ir vēsturisks Rīgas rajons, kurā izbūvējot ēkas ar augstumu, kas pārsniedz esošo apbūves augstumu vairāk kā trīs reizes, tiku pilnībā sagrauts kultūrvēturiskais mantojums. Ir skaidri saprotams, ka Maskavas forštate nebūs aktīvs daījumu centrs, ko pierādīja jaunā "Depo" veikala celtniecība, kur sākotnēji bija paredzēts moderns biroju kompleks. Jāņem vērā, ka Maskavas forštates esošā infrastruktūra vēdojusies vēsturiski un neatbilst mūsdieni prasībām. Kā potenciāli daījumu centri uzskatāmi Lucavsala un Zākusala, kas atrodas stratēģiski izdevīgā vietā un kur iespējams izbūvēt infrastruktūru atbilstoši mūsdieni prasībām. Šobrīd attīstītāji komercplatību projektus cenšas veidot ārpus vēsturiskā centra, jo uznēmumi vēlas telpas nomāt vietās, kuras ērti sasniedzamas ar automašīnām un ir pieejamas plašas autostāvietas. Plānotais projekts tam neatbilst, nav skaidri saprotams, vai būs pieejamas autostāvietas nepieciešamā apjomā pie tik intensīvas apbūves. Parezdēts izbūvēt divus pazemes stāvus, tomēr nav skaidrs vai gruntsūdeņu līmenis to atļaus. Mūsuprāt, maksimālajam apbūves stāvu skaitam jābūt 5 stāvi, kā akcentu varētu atlaud apbūvi pie Mazās Krasta ielas, kas atrodas zemāk par Maskavas ielu un ir tuvāk Salu tiltam.

Par satiksmes organizāciju:

Ir apsvēicama ideja sakārtot esošos ielu krustojumus – Maskavas un Elījas ielas, Maskavas, Pirts un īsās ielas krustojumu, izbūvēt "kabatu" sabiedriskā transporta pieturvietā. Tomēr pilnīgi nepamatots ir plāns izveidot Maskavas un Lāčplēša ielu regulējamu krustojumu, paredzot arī kreisos pagriezienus. Šis

vēsturiskajā apbūvē jau tika veiktas 20 gss. otrajā pusē, izbūvējot Salu tilta un Lāčplēša ielas savienojumu (detalizēti apraksts lokāplānojuma paskadrojumu rakstā), būtiski izmaiņot telpisko un funkcionālo viidi Maskavas un Lāčplēša ielas krustojumā un tā tiešā tuvumā. Veidojot jaunu apbūvi un kādu no plānotajiem akcentiem, kā arī atjaunojot vēsturiskās būvlaides, tiks sakārtota arhitektонiski telpiskā vide šajā krustojumā. Lokāplānojuma risinājumi paredz saglabāt vēsturisko perimetralās apbūves zonu un apbūves augstumu gar Maskavas un Bārdzīgu ielu (5 stāvi), pieļaujot 7 stāvu apbūvi gar Lāčplēša un Mazo Krasta ielu. Lokāplānojumā noteikta pilsētbūvnieciskā akcenta izvietojuma zona, kurā atkarībā no velktajām papildus izpētēm un procedūrām var tikt izskatīta iespēja veidot atsevišķus akcentus līdz 9 vai 16 stāviem.

Konkrēts autostāvietu skaits un iespējamais izvietojums jānosaka turpmākajā projektaešanas posmā, bet nav pieļaujams samazināt minimāli nepieciešamo autostāvietu skaitu, kas noteikts normatīvajos aktos konkrētām izmantošanām.

Par satiksmes organizāciju:

Lokāplānojumā ierosinātie satiksmes organizācijas iespējamie pārkārtošanas risinājumi ir pamatoti ar tā ietvaros veikto transporta plūsmu izpēti un vērstību uz automašīnu plūsmas novirzīšanu ārpus pilsētas centra un tās sadalīšanu, atjaunojot iespēju

plāns ir pretstatā esošai transporta politikai, kad maksimāli tiek atslogots Rīgas vēsturiskais centrs no automašīnu plūsmas. Tika izbūvēts Dienvidu tilts, tiek plānots Ziemelju šķērsojums, lai atslogotu pilsētas centru. Šī krustojuma izbūve tikai paslītinātu situāciju, jo tiktu izbūvēts vēl viens regulējams krustojums uz Lāčplēsa ielas, tādējādi vēl vairāk palielinot sastrēgumus un piesārņojuma līmeni. Nav iemesla paredzēt, ka izbūvējot krustojumu, tiks atslogotas citas ielas, jo Maskavas iela netiek izmantota kā tranžīta iela, jo to lielākoties klāj vēsturiskais bruģis. Kā tranžīta ielas tiek izmantotas Krasta iela un F.Sadovņikova – Lazdonas / Kalna un Ludzas ielas, kas ir ar asfaltbetona segumu un vairākām joslām. Lai nodrošinātu ērtāku satiksmes plūsmu pie plānotā objekta, nepieciešams sakārtot esošos krustojumus un uzstādīt atbilstošas celazīmes, kas atvieglotu kvartāla izbraukšanu bez liekas apstāšanās. Kā alternatīvu var apspriest piešķēgumu no Lāčplēsa ielas uz Maskavas ielu virzienā uz centru, lai būtu iespējams braucot centra virzienā nogriezties pa labi no Salu tilta uz Maskavas ielu, nebraucot līkumu līdz F.Sadovņikova ielai. Tādejādi tiktu nodrošināta ērta pieejīvne no Pārdaugavas puses un netiktu palielināti sastrēgumi, izveidojot regulējamu krustojumu. Tāpat, ja tehniski iespējams, izskatīt iespēju izveidot Maskavas ielas piešķēgumu pie Lāčplēsa ielas, lai veiktu pagriezienu pa labi bez luksofora. Kā papildus darbi būtu jāsakārto esošais gājēju tunelis, kā arī iāparedz vieta sabiedriskā transporta pieturai uz Lāčplēsa ielas pie Maskavas ielas virzienā no Pārdaugavas.

pilnvērtīgi izmantot Maskavas ielu. Lokālpānojuma projekta gala redakcijā ir precīzēta plānoto transporta būvju vēlamā izbūves secība un nepieciešamība, atkarībā no cītu pilsētas nozīmes plānotā objekta realizācija neietekmēs apkārtējās satiksmes plūsmas un nav nepieciešama esošo infrastruktūras objektu pārbūve vai jaunu infrastruktūras objektu būvniecība.

Lai atvieglotu nokļūšanu Rīgas centrā no Pārdaugavas puses kā arī vienlaikus atslogotu Lāčplēsa ielas un F.Sadovņikova ielas krustojumu lokālpānojumā ir rekomendēts izveidot nobraukšanas iespējas no Lāčplēsa ielas uz Maskavas ielu no Salu tilta puses. Šāds risinājums radītu alternatīvas transportlīdzekļu mašrutos, saīsninātu veikto ceļa garumu un patērieto laiku, kāds nepieciešams nokļūšanai uz Maskavas ielas un objekta. Sakarā ar jauna krustojuma izbūvi (nobrauktuvēs no Lāčplēsa ielas), būtu nepieciešams rampu, kas savieno Krasta ielu un Lāčplēsa ielu, attālināt no perspektīvā krustojuma to piešķēdzot Lāčplēsa ielai pirms pārvada pār Tramvaja sliedēm un Mazo Krasta ielu. Tādejādi tiktu uzlabota uzbraukšana un padarīta iespējama nobraukšana no Lāčplēsa ielas.

Tikai pēc „Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības koncepčijas” plāna realizācijas pilnā apjomā, proti,

realizējot pilhvērtīgu Lielo loku un Mazo loku ap Rīgu, izbūvējot projektus, kā Austruma maģistrāli, Rīgas Ziemeļu Transporta koridoru (visas kārtas) un Dienvidu tilta 4.kārtu, kas samazinātu satiksmes intensitāti pār Salu tiltu, ir rekomendējams izvērtēt iespēju par regulējama krustojuma lievēšanu Lāčplēša ielas un Maskavas ielas krustojumā. Šads risinājums uzlabotu auto satiksmes plūsmu pa Maskavas ielu un radītu iespēju samazināt Gogola ielas un Firsas Sadvorņikova ielas un citu apkārtējo ielu noslodzi, samazinātu pārbraucienu attālumu dažādos virzienos no piegulošajām teritorijām ap Maskavas ielu, kā arī uzlabotu gājēju un velosipēdu kustību un atjaunotu vēsturisko Maskavas ielas savienojumu.

Konkrēti lēmumi par krustojuma pārbūvi un regulējumu tiks pieņemti būvprojektešanas posmā, papildus izvērtējot konkrētus risinājumus, kā arī esozās un plānotās autotransporta plūsmas krustojuma pārbūves brīdi. Lokālpānojuma risinājumi paredz ierīcot un pārceļt sabiedriskā transporta pieturvietu "Maskavas iela", uzlabojot sabiedriskā transporta pīejamību un netraucējot autotransporta plūsmai pa Lāčplēša ielu.

<p>4.</p> <p>Jānis Purīns Fiziska persona</p>	<p>Lokāplānojuma pievienotajos dokumentos nekur nav pieejami dati, ka ir veikta ģeotehniskā izpēte. Bez šīs izpētes nav zināms, kā jaunbūves celtniecība ietekmēs gruntsūdēnu situāciju <u>zem blakus esošaiām ēkām</u>. Pēc ģeotehniskās izpētes būs redzama gruntsūdeņu situācija esošajā rajonā. Tas ir īpaši svarīgi, ja esošajā jaunbūvē ir paredzēts būvēt pazemes autostāvvietu! Ir vajadzīgs eksperta slēdziens par blakus esošo māju stāvokli pirms būvdarbu uzsākšanas.</p>	<p>Nemots vērā.</p> <p>Lokāplānojuma darba uzdevumā nebija paredzēts veikt ģeotehnisko izpēti. Nemot vērā iesniegumā minēto, pēc projekta publiskās apspriešanas ir veikta teritorijas ģeotehniskā izpēte, kā arī sanemts eksperta slēdziens par iespējamo būvniecības ietekni uz blakus esošo māju stāvokli būvniecības laikā. Par blakus esošo māju stāvokli jau šobrīd tiek veikts monitorings, esosās apbūves nojaukšanas darbu laikā. Atkārtots izvērtējums jāveic pirms konkrētu objektu būvniecības un monitorings būvniecības laikā.</p>
<p>5.</p> <p>Kristīne Purīna Fiziska persona</p>	<p>Būvniecības ierosinātājs SIA „Namu apsaimniekošanas projekti” un lokāplānojuma izstrādātājs SIA „Metrum” kvartāla starp Maskavas ielu, Bārdzīņu ielu, Mazo Krasta ielu un Lāčpļeša ielu (Maskavas forštates apkaimē) lokāplānojuma projekta izstrādē nēmuši vērā tikai uzņēmējdarbības intereses. Nav izvērtēti projekta vides, kultūrvēsturiskie un funkcionālie aspekti. Jāievēro teritorijas „Maskavas priekšpilsēta” apbūves aizsardzības noteikumi izstrādājot lokāplānojuma projektu nav jems vērā, ka saskanā ar Rīgas teritorijas plānojuma 16.pielikumu „Atļautais stāvu skaits” lokāplānojuma teritorijā ir atļauta līdz 5 stāvu augsta apbūve. Izstrādātais lokāplānojums paredz teritorijā izvietot pilsetbūvnieciskus akcentus ar maksimālo stāvu skaitu līdz 16 stāviem, vairāk kā trīs reizes paaugstinot esošo ēku augstumu. Teritorija, kurā tiek izstrādāts lokāplānojums ir apbūves aizsardzības teritorija „Maskavas priekšpilsēta”, kurā, saskanā ar Rīgas domes saistošo noteikumu Nr.34.405. punktu, papildus jāievēro apbūves noteikumi, kas šobrīd ir attiecīnāmi uz lokāplānojuma teritoriju, saglabājot vides un apbūves harmoniju,</p>	<p>Sniedzam paskaidrojumu:</p> <p>Lokāplānojuma projekta izstrādes ietvaros ir veiktas gan vides, gan kultūrvēsturiskās izpētes, kā arī izvērtēta lokāplānojuma teritorijas un tai tuvākās apkārtnes funkcionālā izmantošana.</p> <p>Lokāplānojums tiek izstrādāts kā Rīgas teritorijas plānojuma grozījumi, kā to paredz Rīgas domes apstiprinātais darba uzdevums normatīvo aktu noteiktajā kārtībā.</p> <p>Lokāplānojuma risinājumi paredz grozīt apbūves aizsardzības teritorijas „Maskavas priekšpilsēta” robežu, no tās izslēdot lokāplānojuma teritoriju. Tādējādi uz to vairs nav attiecīnāmi apbūves aizsardzības teritorijas nosacījumi.</p>

raksturu un mērogu, esošo ēku kopumus; būvniecība ievērojot kvartālā valdōšo apbūves blīvumu, apbūves intensitāti un apbūves izvietojumu gar iedibināto būvlaidi; jaunbūves apjomu veidojot konkrētās teritorijas apbūves mērogā, ievērojot tai raksturīgos apbūves raksturielumus – koka vai mūra apbūves augstumu, ēku apjomu proporcijas, jumtu formas, fāsāžu ritmu un dominējošos apdares materiālus. Nav atļauta tādu jaunbūvuju būvniecība, kas telpiski vai kompozīcionāli vai materiālu pielietojuma ziņā konkurē ar vēsturiski pastāvējušo apbūvi. Ja tiek saskanots un apstiprināts izstrādātais lokāplānojums, kas ir pretrunā ar teritorijas „Maskavas priekšpilsēta” apbūves aizsardzības noteikumiem, tad šajā teritorijā zaudes spēku Rīgas teritorijas plānojumā noteiktais un spēkā esošais zonējums, kurā konkrētā teritorija ir atzīmēta kultūrvēsturiskā mantojuma aizsardzības zonā. Tā faktiski tiktu izslēgta no „Maskavas priekšpilsētas” aizsardzības zonas un tajā vairs nebūtu noteikti konkrēto teritoriju var attīstīt saudzīgi, līdzīgi, kā tas ir paveikts Spīkeru kvartālā vai kā to patlaban dara Miera ielas kvartālā, nepaaugstinot apbūvi, bet saglabājot un nesagraujot esošo vēsturi nākošajām paaudzēm; Nav sanemti profesionālu un sertificētu ekspertru – arhitektu un būvinženieru atzinumi:

Lokāplānojumā paredzēta pazemes autostāvvietas izbūve² līmenos, taču nav izvērtēti gruntsūdeni līmeni un iespējamās sekas. Minētais process nelabvēlīgi ietekmēs apkārt esošās ēkas.

Nav eksperta slēdzena par ietekmes nozīmību un tālāko, saistībā ar iespējamo apkārtējo ēku stāvokļa pasliktināšanos. Piemēram, ēku plāssajuma monitoringu un pāsākumiem tā novēršanai u.c. (Būvniecības valsts kontroles biroja ieaistīšana); Nemot vērā, ka lokāplānojumā ietvertie risinājumi joti būtiski maina Maskava,

Saskaņā ar Rīgas būvaldes izdotu būvatlauju, 2016.gada vasarā ir realizēta bijušo ražošanas būvju – vidi degradējošo objektu nojaukšana. Kvartālā tiek saglabāta tikai viena vēsturiskā ēka. Respektējot vēsturiskās vides klātbūtni, lokāplānojuma risinājumi paredz saglabāt vēsturisko perimetrālās apbūves zonu un apbūves augstumu gar Maskavas un Bārdzīnu ielu (5 stāvi).

Lokāplānojuma projekta izstrādes vadītājs ir sertificēts arhitekts, projekts ir izskatīts Rīgas pilsētas arhitekta kolēģijā un Rīgas vēsturiskā centra padomē, kuru sastāvā ir sertificētie arhitekti.

Lokāplānojuma izstrāde nav saistīta ar būvprojektešanu, līdz ar to nav pamata šajā plānošanas posmā pārīstīt būvinženerus.

Sertificēti būvinženieri ir izstrādājuši ēku nojaušanas būvprojektu, kā arī ņemot vērā šo iesniegumu ir sagatavots eksperta slēdziens par iespējamo būvniecības ietekmi uz blakus esošo māju stāvokli. Atkārtots izvērtējums jāveic pirms konkrētu objektu būvniecības.

priekšpilsētas vēsturisko veidolu, nav sanemts Rīgas pilsētas arhitektu kolēģijas stēdzens par lokāplānojumu un tā ietekmi uz pilsētvidi. Līdz ar to, nepieciešams savas nozares eksperta – Rīgas pilsētas arhitekta biroja viedoklis; Nav arī atzinuma par pilnīgi "absurdo" ideju Maskavas un Lāčplēša ielas šķērsojuma atjaunošanai. Būvējot Salu tiltu jau arhitekti un būvinženieri to likvidēja un tagad tilta slīpumā grib atjaunot ielu krustojumu! Galvenā plūsma Kengaraga virzienā no tilta jau tiek novadīta uz Krasta ielu. Šai vietā patreiz ir uzbrauktuve no Krasta ielas, lai tālāk brauktu pa Lāčplēša ielu. Plisētai trūkst līdzekļu Salu tilta kapitālā remonta pabeigšanai, bet te tiek piedāvātas jaunas nobrauktuves un krustojums ar tuksotoriem! Ir pilnīgi aplams arī apgalvojums, ka esošais gājēju tunelis ir bīstams un netiek pilnvērtīgi izmantots. Kopš tur ir pastāvīgs apgalvojums, problemu nav nekādu ne dienas laikā ne naktī. Izvērtējot iepriekš minētos argumentus neatbalstām ierosinātās izmaiņas Rīgas teritorijas plānojumā, lai kvartāla vidus daļa attāloto pieciu stāvu vietā noteiktu paaugstinātu stāvu skaitu, kā arī ieplānotu Maskavas un Lāčplēša ielas šķērsojuma atjaunošanu.

Lokāplānojuma projekts pirms publiskās apspriešanas tika izskatīts Rīgas pilsētas arhitekta kolēģijā. Minētais arhitektu kolēģijas viedoklis un ieteikumi ir pievienoti lokāplānojuma materiāliem.

Par lokāplānojumā ieklautajiem ierosinātajiem satiksmes organizācijas pārkārtošanas risinājumiem ir sanemto pozitīvi atzinumi gan no Rīgas domes Satiksmes departamenta, gan VAS "Latvijas valsts ceļi".

Lokāplānojums ir ilgtermiņa dokuments un nenosaka konkrētus transporta būju risinājumu realizācijas termiņus.

Plānotā objekta realizācija neietekmēs apkārtējās satiksmes plūsmas un nav nepieciešama esošo infrastruktūras objektu pārbūve vai jaunu infrastruktūras objektu būvniecība.

Lai atvieglotu nokļūšanu Rīgas centrā no Pārdaugavas puses kā arī vienlaikus atslogotu Lāčplēša ielas un F.Sadovņikova ielas krustojumu lokāplānojumā ir rekomendēts izveidot nobraukšanas iespējas no Lāčplēša ielas uz Maskavas ielu no Salu tilta puses. Šads risinājums radītu alternatīvas transportlīdzekļu maršrutus, saīsinātu veikto celi garumu un patērieto laiku, kāds nepieciešams nokļūšanai uz Maskavas ielas un

objektā. Sakarā ar jauna krustojuma izbūvi (nobrauktuvēs 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.

Tikai pēc „Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības konцепcijas” plāna realizācijas pilnā apjomā, proti, realizējot pilnvērtīgu Lielo loku un Mazo loku ap Rīgu, izbūvējot projektus, kā Austruma magistrāli, Rīgas Ziemeļu Transporta koridoru (visas kārtas) un Dienvidu tilta 4.kārtu, kas samazinātu satiksmes intensitāti pār Salu tiltu, ir rekomendējams izvērtēt iespēju par regulējama krustojuma ieviešanu Lāčplēša ielas un Maskavas ielas krustojumā. Šāds risinājums uzlabotu auto satiksmes plūsmu pa Maskavas ielu un radītu iespēju samazināt Gogoja ielas un Firsa Sadovņikova ielas un citu apkārtējo ielu noslodzi, samazinātu pārbraucienu attālumu dažādos virzienos no piegūjosajām teritorijām ap Maskavas ielu, kā arī uzlabotu gājēju un velosipēdu kustību un atjaunotu vēsturisko Maskavas ielas savienojumu.

6. Rudīte Grasberga
Ivars Grasbergs

Fiziskas personas

1) Par stāvu skaitu un apbūves augstumu.

Uzvars uz esošo situāciju un Maskavas forštates nozīmību.

Lokāplānojuma teritorijā ir atļauta 5 stāvu apbūve. Lokāplānojuma risinājumi paredz teritorijas daļā JC6 maksimālo stāvu skaitu 5, JC7 – 7 stāvi, bet JC5, pieļauj izvietot pilsetbūvnieciskos akcentus ar maksimālo stāvu skaitu līdz 16.stāviem.

Stāvu skaitam jābūt skaidri un nepārprotami definētam, izslēdzot varbūtības 9 vai 16 stāvi.

2) Par aizsargājamo teritoriju.

Maskavas priekšpilsēta ir vecākā Rīgas priekšpilsēta. Teritorija, kurā tiek izstrādāts lokāplānojums ir apbūves aizsardzības teritorija "Maskavas priekšpilsēta", kurā jāievēro noteiktie aizsardzības noteikumi.

Ja tiek saskaņots un apstiprināts izstrādātais lokāplānojums, kas ir pretrunā ar teritorijas "Maskavas priekšpilsēta" aizsardzības noteikumiem, tad šajā teritorijā zaudēs spēku Rīgas teritorijas plānojumā noteiktais un spēkā esošais zonējums, kurā ir atzīmēta arī aizsardzības zona, un tajā vairs nebūtu spēkā īpašie nosacījumi, kas jauj saglabāt vēsturisko mantojumu.

3) Par vēsturisko apbūvi.

Lokāplānojumā paredzēts nojaukt vēsturiskās ēkas, tai skaitā ēku, kas izpētē atzīmēta kā vēsturiska mūra ēka ar augstu autentiskuma pakāpi (Maskavas iela 78).

Kā to pietāda lokāplānojumā apkopotā informācija, teritorijā esošo ēku tehniskais stāvoklis no īpašnieku pusēs apzināti ticis

Sniedzam paskaidrojumu:

Lokāplānojuma teritorijā ir noteikts atšķirīgs stāvu skaits katrai zonai, pieļaujot veikt turpmākās plānošanas darbus, kas pamatoti ar kvalitatīvām izpētēm plašākā teritorijā un arhitektūras konkursu rezultātiem.

2) Lokāplānojums tiek izstrādāts kā Rīgas teritorijas plānojuma grozījumi, kā to paredz Rīgas domes apstiprinātais darba uzdevums normatīvo aktu noteiktajā kārtībā.

Lokāplānojuma risinājumi paredz grozīt apbūves aizsardzības teritorijas „Maskavas priekšpilsēta” robežu, no tās izslēdzot lokāplānojuma teritoriju. Tādējādi uz to vairs nav attiecīami apbūves aizsardzības teritorijas nosacījumi.

3) Saskaņā ar Rīgas būvvaldes izdotu būvatlauju, 2016.gada vasarā ir realizēta bijušo ražošanas būvju – vidi degradējošo objektu nojaukšana. Kvarālā tiek saglabāta tikai viena vēsturiskā ēka.

pasliktināts, jo to īpašnieks nav ievērojis nekustamā īpašuma labas pārvaldības principus, novedot ēkas pirmsavārijas stāvokli. Nemot vērā, ka lokāplānojuma teritorija atrodas "Maskava prieķispilsēta" aizsardzības zonā, īpašniekam būtu pienākums atjaunot 1900 gada apbūvi, to restaurējot un apsaimniekojot, kā arī sakopjot bijušās rūpniecības teritoriju.

4) Lokāplānojumā ir apgādājums, ka konkrētā apbūvē, vairāk kā 3 reizes palielinot stāvu skaitu (paredzot 16 stāvu apbūvi) palielinās sociālās infrastruktūras attīstību...

Sociālo infrastruktūru iespējams attīstīt un veidot neparedzot augstāku apbūvi par 5-6 stāviem. Lai to varētu realizēt, ir jāattīsta konkrētā teritorija un jāizstrādā šīs teritorijas attīstības konцепcija, kas nav izdarīts 20 gadu laikā. Arī šo teritoriju var attīstīt saudzīgi, līdzīgi, kā tas ir paveikts Spīkeru kvartālā vai Miera ielas kvartālā, nepaaugstinot apbūvi, bet saglabājot un nesagraujot esošo vēsturi nākošajām paaudzēm.

4) Lokāplānojuma gala redakcijā ir redakcionāli precīzēts paskaidrojuma raksts. Kvartālā atjaunojot dzīvojamu funkciju, būs arī jauni iedzīvotāji. Lokāplānojuma risinājumi sniedz iespēju attīstīt arī sociālās infrastruktūras objektus, kas var ietvert gan izglītības, gan kultūras, gan sporta un tirdzniecības objektus, kuru šobrīd tuvākajā apkārtnē nav. Teritorijas īpašniekiem ir izstrādāta teritorijas attīstības konцепcija, kas ir balstīta uz reālo situāciju, kad vēsturiskās ēkas tehniski nebija iespējams atjaunot, bet vēsturisko ēku kopiju veidošana neatbilst Rīgas pilsētā iedibinātai praksei.

5) Nav sanemti profesionālu un sertificētu ekspertu – arhitektu un būvinženieru atzinumi:

- Sertificēta būvinženiera eksperta slēdziens, nemot vērā sarežģītos vides apstākļus.
- Rīgas pilsētas arhitekta biroja viedoklis
- Nav atzinuma par pilnīgi "absurdo" ideju Maskavas un Lāčplēša ielas šķērsojuma atjaunošanai.
- Pilsētai trūkst līdzekļu Salu tilta kapitālā remonta pabeigšanai, bet te tiek piedāvātas jaunas nobrauktuves un krustojums ar lukturoriem. Ir pilnīgi aplams arī apgādājums, ka esošais gājēju tunelis ir bīstams un netiek pilnvērtīgi izmantots. Kopš tur ir Lokāplānojuma projekts pirms publiskās

5) Lokāplānojuma izstrāde nav saistīta ar būvprojektēšanu, līdz ar to nav pamata šajā plānošanas posmā piesaistīt būvinženierus. Sertificēti būvinženieri ir izstrādājuši ēku nojaukšanas būvprojektu, kā arī nemot vērā šo iesniegumu ir sagatavots eksperta slēdziens par iespējamo būvniecības ieteikmi uz blakus esošo māju stāvokli. Atkārtots izvērtējums jāveic pirms konkrētu objektu būvniecības.

pastāvīgs apgaismojums, problēmu nav nekādu ne dienas laikā ne
nakši.

apspriešanas tika izskatīts Rīgas pilsētas arhitekta
kolēģijā. Minētais arhitektu kolēģijas viedoklis un
ieteikumi ir pievienoti lokāplānojuma materiāliem.
Par lokāplānojumā iekļautajiem jerosinātajiem
satiksmes organizācijas pārkārtošanas risinājumiem
ir saņemto pozitīvi atzinumi gan no Rīgas domes
Satiksmes departamenta, gan VAS "Latvijas valsts
celji".

Lokāplānojums ir ilgtermiņa dokuments un
nenosaka konkrētus transporta būvju risinājumu
realizācijas termiņus. Lokāplānojuma projekta gala
redakcijā ir precīzēta plānoto transporta būvju
vēlamā izbūves secība un nepieciešamība, atkarībā
no citu pilnētas nozīmes transporta būvju izbūves
secības.

Plānotā objekta realizācija neietekmēs apkārtējās
satiksmes plūsmas un nav nepieciešama esošo
infrastruktūras objektu pārbūve vai jaunu
infrastruktūras objektu būvniecība.

Lai atvieglotu nokļūšanu Rīgas centrā no
Pārdaugavas puses kā arī vienlaikus atslogotu
Lāčplēša ielas un F.Sadovņikova ielas krustojumu
lokāplānojumā ir rekomendēts izveidot
nobraukšanas iespējas no Lāčplēša ielas uz Maskavas
ielu no Salu tilta puses. Šāds risinājums radītu
alternatīvas transportlīdzekļu mašrutos, saīsinātu
veikto ceļa garumu un patērieto laiku, kāds
nepieciešams nokļūšanai uz Maskavas ielas un
objekta. Sakarā ar jauna krustojuma izbūvi

(nobrauktuvēs 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.

Tikai pēc „Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības koncepcijas” plāna realizācijas pilnā apjomā, proti, realīzējot pilnvērtīgu Lielo loku un Mazo loku ap Rīgu, izbūvējot projekus, kā Austruma maģistrāļi, Rīgas Ziemeļu Transporta koridoru (visas kārtas) un Dienvidu tilta 4.kārtu, kas samazinātu satiksmes intensitāti pār Salu tiltu, ir rekomendējams izvērtēt iespēju par regulējama krustojuma ieviešanu Lāčplēša ielas un Maskavas ielas krustojumā. Šāds risinājums uzlabotu auto satiksmes plūsmu pa Maskavas ielu un radītu iespēju samazināt Gogola ielas un Firsas Sadovnīkova ielas un citu apkārtejo ielu noslodzi, samazinātu pārbraucienu attālumu dažādos virzienos no piegulošajām teritorijām ap Maskavas ielu, kā arī uzlabotu gājēju un velosipēdu kustību un atjaunotu vēsturisko Maskavas ielas savienojumu.

Ziņojums par institūciju atzinumiem

Atzinumi	Izstrādātāja komentāri par nosacījumu ievērošanu
<p>Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests Rīgas reģionālā pārvalde 15.03.2016.</p> <p>Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta Rīgas reģionālā pārvalde neiebilst pret Lokāplānojuma redakciju, ar nosacījumu, ka iesniedzot teritorijas Lokāplānojumu tālākai virzībai nepieciešams ķemt vērā spēkā esošos tiesību aktus. Lokāplānojumā jāiekļauj informācija un tehniskie risinājumi (tekstuāla jā un grafiskajā daļā) par:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Būvju lietošanas veidiem, izvietojumu, ugunsdrošības atstarpēm un piebrauktuvēm plānojumā, ko paredz saskaņā ar LBN 201-15; 2. Ārējo ugunsdzēsības apgādi (risinājumiem jābūt paredzētiem vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā), ko paredz saskaņā ar LBN 222-15 un LBN 201-15. Ūdens ķemšanas atrašanās vietas, kā arī piebraukšanas ceļus pie tām apzīmē ar norādījuma zīmēm saskaņā ar LVS 446 prasībām. 3. Piebrauktuvēm ugunsdzēsības un glābšanas tehnikai, ko apzīmē ar drošības/ugunsdrošības zīmēm saskaņā ar obligāti piemērojamo Latvijas standartu LVS 446, kā arī ceļu zīmēm (aizlieguma) saskaņā ar 02.06.2015. MK noteikumiem Nr. 279 prasībām. <p>Vienlaikus vēršam Jūsu uzmanību, ka ugunsdrošības prasības, kas fiziskajām un juridiskajām personām jāievēro, lai novērstu un sekmīgi dzēstu ugunsgrēkus kā arī mazinātu to sekas nosaka MK 17.02.2004 noteikumi Nr.82 „Ugunsdrošības noteikumi”.</p>	<p>Nemts vērā.</p> <p>Paskaidrojumu raksta sadaļā 4.2.5. ir iekļauta informācija par ugunsdzēsību un atsauces uz LBN 222-15.</p> <p>Paskaidrojumu raksts ir papildināts ar atsaucēm arī uz citiem normatīvajiem aktiem.</p>
<p>Latvijas Geotelpiskās informācijas aģentūra 16.03.2016.</p> <p>Plānojuma <u>grafiskā daļa</u> ir sagatavota atbilstoši Ministru kabineta 2012.gada 16.oktobra noteikumu Nr.711 "Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem" prasībām un ir ievēroti LGIA 2014.gada 7.oktobra SIA "Metrum" vēstulē Nr.559/1-14.5/909 sniegtie nosacījumi (turpmāk - Nosacījumi).</p> <p>Izvērtējot lokāplānojuma grafiskās daļas materiālus, lūdzam Teritorijas funkcionālā zonējuma kartē norādīt LGIA sagatavotā topogrāfiskā plāna M 1:2000 datu sagatavošanas gadu – 2007.gads.</p>	<p>-</p> <p>Nemts vērā.</p> <p>Grafiskā daļa ir papildināta ar datu sagatavošanas gadu.</p>
<p>AS „RĪGAS SILTUMS” 16.03.2016.</p> <p>Informē, ka AS „RĪGAS SILTUMS” <u>nav pretenziju</u> pret izstrādāto lokāplānojuma redakciju kvartālam starp Maskavas ielu, Bārddziņu ielu, Mazā Krasta ielu un Lāčplēša ielu.</p>	<p>-</p>
<p>AS „Sadales tīkls” 17.03.2016.</p> <p>AS „Sadales tīkls” Rīgas pilsētas Kapitālieguldījumu dalai <u>nav iebildumu</u> par SIA „Metrum” izstrādāto projektu „Lokāplānojumus kvartālam starp Maskavas ielu, Bārddziņu ielu, Mazā Krasta ielu un Lāčplēša ielu, Rīgā” (zemes gabalu kadastra ap-</p>	<p>-</p>

zīmējums 0100 043 0065, 0100 043 0066, 0100 043 0068), ja vēlāk sastādot konkrētas prasības dotajam objektam, kā arī būvprojekta izstrādes laikā tiks ievēroti agrāk izsniegtos AS „Latvenergo” tehnisko noteikumu (AS „Latvenergo” vēstule Nr.01VD00-13/4707 no 13.10.2014) prasības.

Veselības inspekcija 17.03.2016

Izvērtējot atbilstību higiēnas prasībām, neiebilstam lokāplānojuma Rīgā, kvartālā starp Maskavas ielu, Bārddziņu ielu, Mazo krasta ielu un Lāčplēša ielu, risinājumiem.

Rīgas domes Satiksmes departaments 28.03.2016.

Rīgas domes Satiksmes departamentam nav iebildumu par sagatavoto lokāplānojumu kvartālam starp Maskavas ielu, Bārddziņu ielu, Mazā Krasta ielu un Lāčplēša ielu.

Dabas aizsardzības pārvalde 22.03.2016.

Administrācija ir iepazinusies ar SIA “Metrum” sagatavoto lokāplānojuma redakciju, un saskaņā ar Ministru kabineta 2014.gada 14.oktobra noteikumu Nr. 628 “Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem” 59. punktu un Ministru kabineta 2009.gada 2.jūnija noteikumu Nr. 507 “Dabas aizsardzības pārvaldes nolikums” 3.15. apakšpunktu, sniedz atzinumu, ka izstrādātā lokāplānojuma redakcija kvartālam starp Maskavas ielu, Bārddziņu ielu, Mazo Krasta ielu un Lāčplēša ielu nav pretrunā dabas aizsardzības normatīvo aktu prasībām.

Administrācija neiebilst izstrādātā lokāplānojuma redakcijai.

Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvalde 29.03.2016.

Mājokļu un vides departamenta Vides pārvalde ir izskatījusi lokāplānojuma redakciju un tai nav pretenziju šādai redakcijai. Piebilstam, ka pie nosacījumiem izstrādei norādījām, ka nepieciešams paredzēt hidrogeoloģiskās un dendroloģiskās izpētes ja paredz apakšzemes stāvvietas, tāpat gaisa aizsardzības prasības šīm stāvvietām. Lokāplānojuma dažādos apbūves variantos (visos) ir paredzētas apakšzemes stāvvietas, taču nav informācijas par risinājumiem to ierīkošanai.

Nepieciešamās izpētes jāveic pirms pazemes būvju projektišanas, kas būs nepieciešamas tikai pie pilna apjoma projekta realizācijas. Minētie nosacījumi ir iekļauti Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos, līdz ar to nav nepieciešams tos dublēt lokāplānojumā.

SIA „Rīgas ūdens” 30.03.2016.

SIA „Rīgas ūdens” ir konstatējusi šādus lokāplānojuma trūkumus un tā neatbilstību SIA „Rīgas ūdens” 2014. gada 14. oktobrī izsniegtajiem lokāplānojuma izstrādes nosacījumiem Nr.T1-7.9/1611:

- 1) kanalizācijas komunikācijas shēmas 43. attēlā „Rīgas ūdens” piederoši sadzīves kanalizācijas tīkli un citiem īpašniekiem piederoši sadzīves kanalizācijas tīkli nav attēloti ar atšķirīgiem apzīmējumiem;
- 2) ūdensapgādes komunikāciju shēmas 43. attēlā Bārddziņu ielā nav uzrādīts esošā DN 200 mm ūdensvada diametrs
- 3) lietus ūdeņu kanalizācijas komunikāciju shēmā 44. at-

Nemts vērā.

Ir veiktas papildus mutiskas konsultācijas un precizējumi projektā, jo izsniedzot nosacījumus lokāplānojuma izstrādei netika sniepta tik detalizēta informācija. Koriģētie projekta materiāli nosūtīti atkārtotai izvērtēšanai un atzinuma sniegšanai.

Papildus ir veikts orientējošs

- tēlā nepareizi parādīti „esošie kopsistēmas kanalizācijas lietus pārgāžu novadošie kolektori”. Informējam, ka lokāplānojuma teritorijas apkaimē ir tikai viens SIA „Rīgas ūdens” piederošs lietus pārgāzes kolektors ar diametru 1900x1750 mm, kas izvietots Lāčplēša ielā;
- 4) lokāplānojumā nav uzrādīts noteikūdeņu, kurus paredzēts novadīt esošajā pilsētas sadzīves noteikūdeņu kanalizācijas tīklā no lokāplānojuma teritorijas, apjomis.

noteikūdeņu daudzuma aprēķins.

SIA „Rīgas ūdens” 18.05.2016.

Akceptē izstrādāto lokāplānojumu

Rīgas domes īpašumu departaments 01.04.2016

Departaments atbalsta lokāplānojuma risinājumu teritorijai, kas noteikta kā lokāplānojuma teritorija, proti, precīzēto teritorijas atļauto izmantošanu un nosacījumus, lai veiktu izmaiņas atļauto apbūves stāvu skaitā, tomēr nav saskatāma tā realizācijas iespējamība tuvākajā nākotnē, jo pirms lokāplānojumā paredzēto būvniecības ieceru realizācijas (plānotā 7-stāvu jaunā apbūve un pilsētbūvnieciskā akcenta būvniecība) zemesgabalos, kas atrodas ārpus lokāplānojuma teritorijas, jābūt izstrādātiem ielu krustojumu pārbūves un nepieciešamo ārējās inženierapgādes tīklu būvprojektiem tādā apjomā, kas nodrošina plānotās apbūves vajadzības.

Departaments var atbalstīt lokāplānojuma risinājumu tikai tādā gadījumā, ja tiek saņemts pozitīvs atzinums no Rīgas domes Satiksmes departamenta.

Lokāplānojums ir ilgtermiņa dokuments un nenosaka konkrētus transporta būvju risinājumu realizācijas termiņus.

Nemts vērā.

Ir saņemts pozitīvs atzinums no Rīgas domes Satiksmes departamenta.

Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija 06.04.2016

Ievērojot Inspekcijas 23.10.2014. vēstulē Nr.06-06/2616 norādīto ieteikumu, ka risinot kvartāla paredzamās apbūves veida un tās pieļaujamā maksimālā augstuma noteikšanu, jāveic rūpīga analīze par paredzamās apbūves iespējamo vizuālo ietekmi uz „Rīgas vēsturisko centru” un tā aizsardzības zonu no visiem iespējamiem skatupunktiem, iekļaujot arī ietekmes izvērtējumu uz Rīgas siluetu kopumā. Inspekcija uzskata, ka lokāplānojuma risinājumos trūkst kopskats uz Daugavas labā krasta un Vecrīgas siluetu un līdz ar to pamatojums apbūves augstuma noteikšanai līdz 16 stāviem.

Nemot vērā lokāplānojuma risinājumu, kas būtiski atšķiras no spēkā esošā Rīgas teritorijas plānojumā noteiktā apbūves stāvu skaita, potenciālo ietekmi uz Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonu, Inspekcija vērsīsies Rīgas vēsturiskā centra Saglabāšanas un attīstības padomē ar lūgumu izvērtēt iesniegtā lokāplānojuma risinājumus.

Nemts vērā.

Vizuālās ietekmes analīze ir veikta un papildināta ar papildus skatu punktiem un skatu punktu analīzi no Vecrīgas puses.

Projekts ir izskatīts 13.04.2016. Rīgas vēsturiskā centra Saglabāšanas un attīstības padomē.

Izstrādājot lokāplānojuma gala redakciju ir precīzēti lokāplānojuma noteikumi un īstenošanas kārtība, attiecībā par nepieciešamību organizēt kvartāla arhitektūras konkursu vai Daugavas labā krasta pilsētbūvnieciskā risinājuma apbūves attīstības vīziju un arhitektūras konkursu, ja tiek plānota ēka kā pilsētbūvniecisks akcents stāvu skaitu līdz vai lielāku par 9 stāviem.

Daugavas labā krasta pilsētbūvnieciskā risinājuma apbūves attīstības vīziju un arhitektūras konkurss jāorganizē būvniecības ieceres pasūtītājam sadarbībā ar Rīgas pilsētas būvaldi un Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju, kas sastāda un sašķērso nosacījumus konkursa organizēšanai.

Lokāplānojumā ir noteikts, ka Daugavas labā krasta pilsētbūvnieciskā risinājuma apbūves attīstības vīzijas kopējo attīstības koncepciju, kas iegūta un izstrādāta Apbūves vīziju konkursa rezultātā, kā izcilas kvalitātes arhitektūras risinājumu, pēc konsensus principa atbalsta un apstiprina atbildīgās institūcijas – Rīgas pilsētas būvalde, Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija un Rīgas vēsturiskā centra padome.

Daugavas labā krasta pilsētbūvnieciskā risinājuma apbūves attīstības vīzijas kopējā attīstības koncepcija, kas iegūta un izstrādāta Apbūves vīziju konkursa rezultātā, ir par pamatu turpmāko teritorijas plānošanas dokumentu izstrādei.

Tādējādi, lokāplānojuma nosacījumi paredz arī turpmākajā plānošanas posmā iesaistīt Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija un Rīgas vēsturiskā centra padomi.

SIA „Lattelecom” 08.04.2016.

SIA „Lattelecom” nav pretenziju pret „Lokāplānojuma kvartālam starp Maskavas ielu, Bārddziņu ielu, Mazā Krasta ielu un Lāčplēša ielu (kadastra Nr. 0100 043 0066, 0100 043 0068, 0100 043 0065)” SIA „METRUM” izstrādāto redakciju.

Valsts vides dienests Lielrīgas reģionālā vides pārvalde Dokumenta datums ir tā elektroniskās parakstīšanas datums

Lokāplānojuma projekts nav pretrunā ar Pārvaldes

21.10.2014. izdoto nosacījumu Nr.4.5.-07/6808 prasībām, jo tās ir ievērotas.

Lokāplānojumā noteiktie risinājumi, to atbilstība 30.04.2013. Ministru kabineta noteikumu Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” 7.9. nodaļā „Aizsardzība pret trokšņiem un piesārņojumu” noteiktajam, un teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi ir pašvaldības kompetencē

VAS „Latvijas valsts ceļi” 29.04.2016.

VAS „Latvijas valsts ceļi” informē, ka no satiksmes organizācijas un kustības drošības viedokļa, nav iebildumu pret lokāplānojuma risinājumiem.

AS “Latvijas gāze” 14.04.2016.

Bārdziņu ielas šķērsprofila griezumā 2-2 uzrādīt esošu zemā spiediena sadales gāzes vadu.

AS “Latvijas gāze” 19.07.2016.

Nav iebildumu lokāplānojuma tālākai apstiprināšanai

AS „Latvenergo”

Lokāplānojuma izstrādei nosacījumi netika izvirzīti.

Valsts meža dienests

Lokāplānojuma izstrādei nosacījumi netika izvirzīti.

Rīgas pilsētas arhitekta birojs 22.03.2016.

Rīgas pašvaldības aģentūra “Rīgas pilsētas arhitekta birojs” dara zināmu, ka atzinums par lokāplānojuma 1.redakciju kvartālam starp Maskavas, Bārddziņu, Mazo Krasta un Lāčplēša ielām Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam sniegs jau 19.10.2015. [Nr. RPAB-15-56-dv].

Rīgas pilsētas arhitekta biroja atzinums par Arhitektu kolēģijā izskatīto projekta prezentāciju
19.10.2015., pirms projekta publiskās apspriešanas,

un elektroniski sniegtais viedoklis pēc publiskās apspriešanas 25.08.2016.

Lokāplānojums tika vērtēts atbilstoši Lokāplānojuma darba uzdevuma 2.13. apakšpunktam un apsprests Rīgas pilsētas arhitekta kolēģijas 23.09.2015. sēdē kontekstā ar Daugavas labā krasta telpiskās un plānojuma attīstības koncepciju. Kvartāla apbūves vīzijas jau iepriekš analizētas Rīgas pilsētas arhitekta kolēģijas sēdēs (26.03.2009. un 21.05.2009.).

Tiek atzīts, ka Daugavas labā krasta pilsētvides kvalitāte un ainava (posmā starp Salu un Dienvidu tiltiem) no dažādiem skatu punktiem ir daudzveidīga un artikulēti ataino pilsētas auduma attīstības posmus. Būtiskas izmaiņas uz ainavu un panorāmu šajā aspektā vērtējamas gan skatu punktos no Maskavas ielas un tuvākās apkaimes, gan no Lāčplēša ielas un Salu tilta, gan Daugavas promenādes un akvatorija. Tāpēc pasūtītāja attīstības vīzijai ar būtisku ietekmi uz tuvāko ainavu un pilsētas panorāmu turpmāk vēl izstrādājamās apjomu arhitektūras alternatīvas ar mērķi radīt priekšnoteikumus intensīvai kvartāla izmantošanai harmoniski pildinot vēsturisko apbūves struktūru Maskavas priekšpilsētā.

Nemts vērā. Labojums veikts un nosūtīts atkārtotai izvērtēšanai

Atzinums par izstrādāto lokāplānojuma projektu atbilstoši izsniegtajiem nosacījumiem publiskās apspriešanas laikā nav sniegs.

Atzinumā (nosacījumos) minētie skatu punkti ir analizēto lokāplānojumā.

Nosacījums par papildus nepieciešamiem alternatīviem risinājumiem apjomu arhitektūrai kvartālā iekļauts lokāplānojuma TIAN sadaļā.

Izskatot SIA "METRUM" prezentāciju par Lokālplānojumu (esošā situācija un attīstības priekšlikumi) Rīgas pilsētas arhitektu kolēģijas 23.09.2015. sēdē diskutētais ļauj secināt, ka:

1. kvartāla attīstības iecere attīstot to kā intensīvu un multifunkcionālu apbūves kompleksu ir vēlama un atbalstīma, jo esošā pilsētvide tiek vērtēta kā degradēta (galvenokārt Lāčplēša ielas un Salu tilta izbūves rezultātā), konceptuāli atzīstot apkaimes potenciālu dzīvojamu un darījumu objektu attīstības segmentā. Lielākais izaicinājums ir Lokālplānojuma īstenošanas rezultātā apkaimei atgriezt pilsētvides raksturu, atjaunojot Maskavas ielas funkcionalitāti un mazinot Lāčplēša ielas tranzīta negatīvo ietekmi uz pilsētvidi;
 2. prezentētie kvartāla apbūves vīziju varianti ar augstbūvēm virs 9 stāviem izvietojumu kvartālā būs ar drīzāk negatīvu ietekmi uz apkārtnei raksturīgo apbūves struktūru, jo pārāk radikāli ar savu jauno apjomu (attiecībā pret vēsturisko) un plašā pilsēttelpā (gan pret Rīgas vēsturisko centru, gan apbūves aizsardzības teritoriju "Maskavas priekšpilsēta") disharmonēs, tādējādi tie nevar tikt uzskatīti par pamatoņiem un pieņemamiem no telpiskā viedokļa;
 - 3.savukārt prezentētie kvartāla apbūves vīziju varianti akcentiem 9 stāvu augstumā apskatāmajā kvartālā, tiek vērtēti ar potenciāli pozitīvu ietekmi, jo attieksmē pret esošo kontekstu darbojas kā samērīgi akcenti, pieļauj palielināt apbūves intensitāti un dažādo izmantošanu, tādējādi potenciāli stiprinot pilsētvides identitāti ar jauniem vaibstiem un iespējām apkaimes struktūrā.
- Ieteikums projekta attīstītājiem un plānotājiem respektēt UNESCO aizsardzības zonas vērtības un Maskavas priekšpilsētas apbūves aizsardzības zonas veidošanās pamatprincipus turpmākajā plānošanas un projektēšanas procesā veicināt tādu pilsētbūvniecības un arhitektūras risinājumu izstrādi, kuri mazinās Lāčplēša ielas transporta plūsmas negatīvo ietekmi un apkaimes vides kvalitāti un detalizēt apbūves vīziju ar pilsētbūvniecisko akcentu maksimāli 9 stāvi, tādējādi palielinot projekta attīstības potenciālu, kvartāla un apkaimes nozīmi pilsētidē un mazinot objekta negatīvo ietekmi uz esošās un atjaunojamās Maskavas priekšpilsētas raksturu.
1. Nemts vērā.
2. Daļēji nemts vērā, iekļaujot attiecīgus nosacījumus lokālplānojuma TIAN sadaļā.
3. Nemts vērā
- Ieteikums nemts vērā, iekļaujot attiecīgus nosacījumus lokālplānojuma TIAN sadaļā.