



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

**METRUM** 

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

# **LOKĀLPLĀNOJUMS**

## **Zemes gabalam Balasta dambī 7, Rīgā**

(kadastra Nr.01000622001)

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

## **PIELIKUMI**

**Ierosinātājs:**

SIA „LATECTUS”, reģ. Nr.40103213378, Meistaru iela 1, Valdlauči, Ķekavas pagasts, Ķekavas novads

**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

**2016/2017**

## SATURA RĀDĪTĀJS

1.	SUGU UN BIOTOPU AIZSARDZĪBAS JOMAS EKSPERTU ATZINUMS	3
2.	LATVIJAS VIDES, ĢEOLOĢIJAS UN METEOROLOĢIJAS CENTRA 29.09.2016. IZZIŅA PAR 10% APPLŪŠANAS VARBŪTĪBU	6
3.	TRANSPORTA PLŪSMAS IZPĒTE	8
4.	ARHITEKTONISKI MĀKSLINIECISKĀ INVENTARIZĀCIJA	58
5.	SKATU PUNKTU ANALĪZE	83
6.	ĢEOTEHNISKĀ IZPĒTE	112
7.	AS "SADALES TĪKLS" TEHNISKIE NOTEIKUMI	123

## 1. SUGU UN BIOTOPU AIZSARDZĪBAS JOMAS EKSPERTU ATZINUMS



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.

2016.gada 26.augustā,

**Dokumenta Nr.44/16.**

**Biotopu grupa, kurai sniegts atzinums:** ruderāli biotopi.

**Pētāmā teritorija:** "Balasta dambis 7", kadastra Nr.0100 062 2001, Rīga. Teritorijas platība ~ 0,5 ha.

**Teritorijas apsekojums:** teritorija tika apsekota 2016.gada 24.augustā, saulainā dienā. Apsekošana veikta pēc nejaušības principa izvēloties maršrutu zig-zag veidā, šķērsojot pētāmo teritoriju. Apsekošanas ilgums 1h.

**Teritorijas statuss:** pētāmais zemes gabals neatrodas īpaši aizsargājamā dabas teritorijā.

**Atzinuma pasūtītājs:** SIA "Metrum", Ģertrūdes iela 47-3, Rīga. Atzinums paredzēts detālplānojuma izstrādei, plānojot teritorijas apbūvi.

**Vispārīgs pētāmās teritorijas apraksts.**

Apsekotais zemes gabals atrodas Rīgas pilsētas centrālajā daļā, apdzīvotā apkaimē Ķīpsala, Daugavas kreisajā krastā, Āgenskalna liča malā.

**Vides apraksts:** teritorijas reljefs mākslīgi pārveidots, vietām norakts, nogāzes nostiprinātas ar laukakmeņiem vai betona plāksnēm. Lielu teritorijas daļu veido apbūve.

**Biotopi un augu sugas:** zemes gabala ziemeļu daļā atrodas dzīvojamā ēka, ierīkoti celiņi, trepes, pēc Latvijas biotopu klasifikatora (Kabucis, 2001) veidojot biotopu "**Ciemu dzīvojamā apbūve**" (L.2.).

Zemes gabala rietumu un centrālajā daļā ierīkots asfaltēts piebraucamais ceļš un laukums, atbilstot biotopam "**Ceļi ar asfaltbetona segumu**" (K.5.4.).

Pie vārtiem uzbūvēta nedzīvojamā – apsardzes, ēka.

Upes krasta tuvumā veikta nogāžu nostiprināšana, izmantojot laukakmeņus un betona plāksnes, austrumu daļā saglabājušies betona pamati, veidojot biotopu "**Betona pamati, plāksnes un sienas**" (K.8.7.).

Teritorijas zaļo zonu veido piesēti, regulāri pļauti zālieni, kas atbilst biotopam "**Mauriņš**" (K.9.1.).

Sastopamas gan stādītas, gan dabiski ieviesušās koku un krūmu sugas. Aug āra bērzs *Betula pendula*, trauslais vītols *Salix fragilis*, parastā lazda *Corylus avellana*, veidojot biotopu "**Atsevišķa koku grupa (puduris) nemeža zemēs**" (F.9.2.).

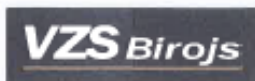
Dzīvojamās ēkas tuvumā saglabājies parastais ozols *Quercus robur*, veidojot biotopu "**Atsevišķs lielu dimensiju koks**" (F.9.1.).

Teritorijā sastādītas sudrabegles, papeles, košumkrūmu stādījumi, veidojot biotopu "**Parki un apstādījumi**" (J.). Gar rietumu robežu sastādīta parastās liepas *Tilia cordata* rinda, atbilstot biotopam "**Alejas un koku rindas**" (J.5.).

**Apsaimniekošana:** zemes gabals atrodas pilsētas centrā un jau ilgstoši ir bijis apdzīvots. Teritorija daļēji apbūvēta, ierīkoti celiņi, laukumi, apstādījumi. Krasta nogāzes nostiprinātas ar laukakmeņiem vai betona plāksnēm.

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

SEB banka, kods UNLALV2X27  
Konts LV13UNLA0050010899052



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

**Pieguļošā teritorija:** zemes gabals ietilpst dzīvojamo un sabiedriskas nozīmes ēku apbūves rajonā, Daugavas krastā. Teritorijas apkārtni veido apbūves platības, gar rietumu robežu iet iela – Balasta dambis. Pēc dabas datu bāzes "Ozols" datiem, teritorijas tuvumā neatrodas aizsargājamas dabas teritorijas un aizsargājamo augu sugu atradnes.

**Īpaši aizsargājamas augu sugas:** netika konstatētas.

**Īpaši aizsargājami biotopi:** netika konstatēti.

**Citas bioloģiskās vērtības:** dzīvojamās ēkas tuvumā aug liels (diametrā 70 cm) parastais ozols *Quercus robur*. Ieteicams šo koku saglabāt kā ainaviski vērtīgu un potenciāli bioloģiskajai daudzveidībai nozīmīgu elementu.

**Secinājumi un nosacījumi darbības veikšanai:**

Pētāmais zemes gabals atrodas Rīgas pilsētas centrālajā daļā, apdzīvotā apkaimē Ķīpsala.

Teritorijas lielāko daļu veido ruderāli biotopi, daļēji dabiski biotopi sastopami ~ 2% no zemes gabala kopējās platības.

Teritorijā netika konstatēti īpaši aizsargājami biotopi un augu sugas. Tuvākajā apkārtnē neatrodas aizsargājamas dabas teritorijas.

Plānotā darbība neradīs ietekmi uz dabas daudzveidību augu sugu un biotopu ziņā. Ieteicama dzīvojamās ēkas tuvumā augošā parastā ozola *Quercus robur* saglabāšana.

Pielikumā teritorijas topogrāfiskais plāns.

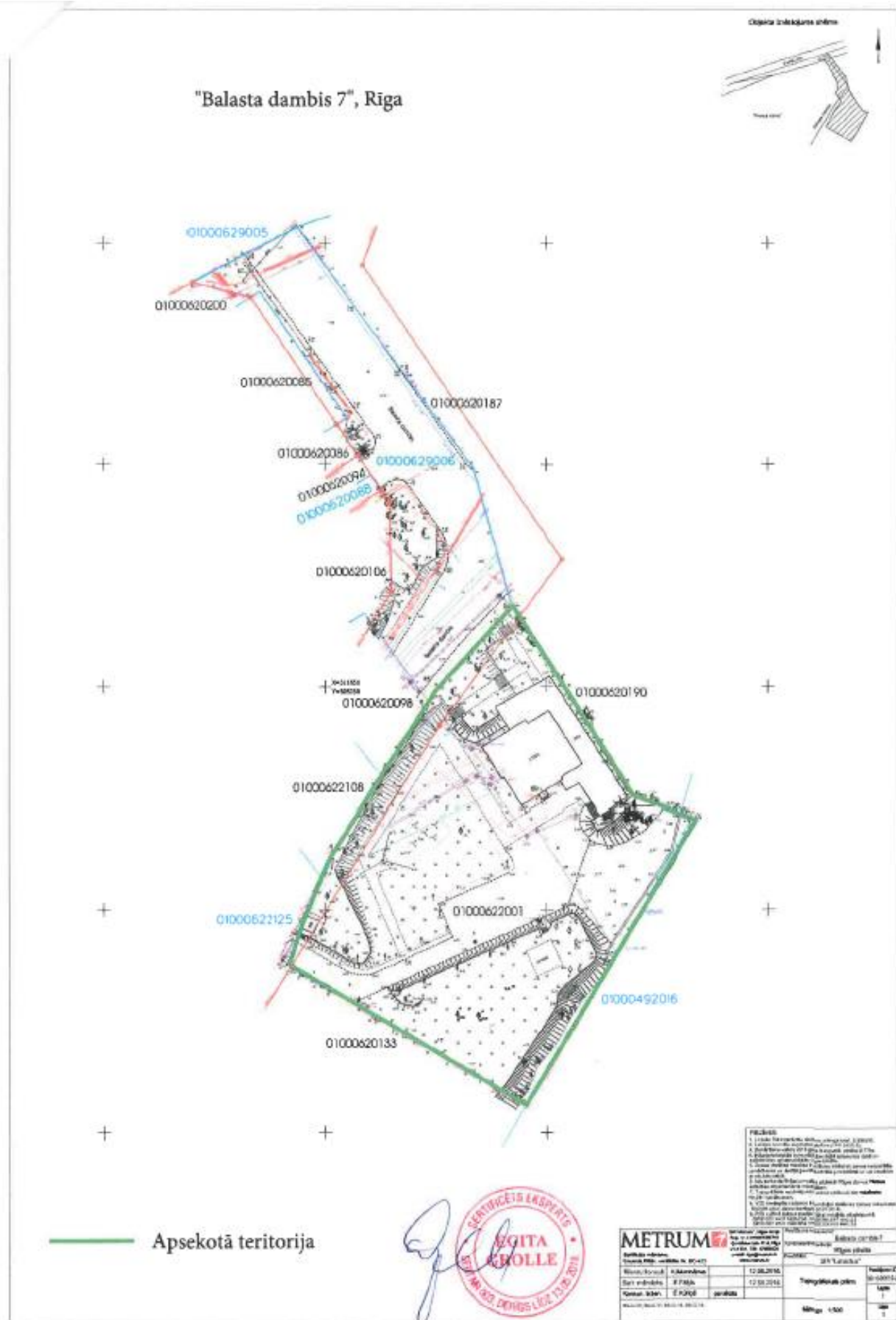
Atzinums sagatavots divos eksemplāros uz 2 lappusēm.

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

Egita Grolle







## 2. LATVIJAS VIDES, ĢEOLOĢIJAS UN METEOROĢIJAS CENTRA 29.09.2016. IZZIŅA PAR 10% APPLŪŠANAS VARBŪTĪBU



LATVIJAS VIDES, ĢEOLOĢIJAS  
UN METEOROĢIJAS CENTRS

Rīgā

2016. gada 29. septembrī  
Nr. 4-6/16/10

Uz 23.09.2016.  
Informācijas pieprasījumu

SIA "METRUM"  
Teritoriju plānošanas nodaļas vadītāja  
asistentei  
D. Arājai

Centrālais birojs,  
Ģertrūdes iela 47,  
Rīga, LV-1011

### Par 10% applūšanas varbūtību

Valsts SIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" (turpmāk – LVGMC) informē, ka Jūs interesējošā Daugavas upes posmā – zemes gabala ar kadastra Nr. 01000622001 šķērsgrīzumā (Balasta dambī 7, Rīgā) hidroloģiskie novērojumi netiek veikti. Tuvākā novērojumu stacija ir "Daugava – Andrejosta", kurā LVGMC veic ūdens līmeņa novērojumus no 1930. gada.

Daugavas upes maksimālā ūdens līmeņa ar 10% pārsniegšanas varbūtību atzīme Jūs interesējošā zemes gabala teritorijā tika iegūta, veicot **teorētiskos aprēķinus**, kas balstīti uz iepriekš minētās novērojumu stacijas datiem.

Saskaņā ar grozījumiem Ģeotelpiskās informācijas likumā, informācija par ūdens līmeņa augstuma atzīmēm ir sniegta divās augstumu sistēmās – Baltijas augstumu sistēmā (BAS-77) un Latvijas normālo augstumu sistēmā (LAS-2000,5).

Daugavas upes maksimālais ūdens līmenis ar 10% pārsniegšanas varbūtību zemes gabala ar kadastra Nr. 01000622001 šķērsgrīzumā (Balasta dambī 7, Rīgā) ir 1.80 m Baltijas augstumu sistēmā (m BS) jeb 1.95 m Latvijas augstumu sistēmā (m LAS).

*Pielikumā: novērojumu stacijas izvietojuma karte uz 1 lapa*

Valdes priekšsēdētājs

K. Treimanis

E. Krīžickis  
67770020



VALSTS SIA  
"LATVIJAS VIDES, ĢEOLOĢIJAS UN  
METEOROĢIJAS CENTRS"  
Maskavas iela 165, Rīga, LV-1019

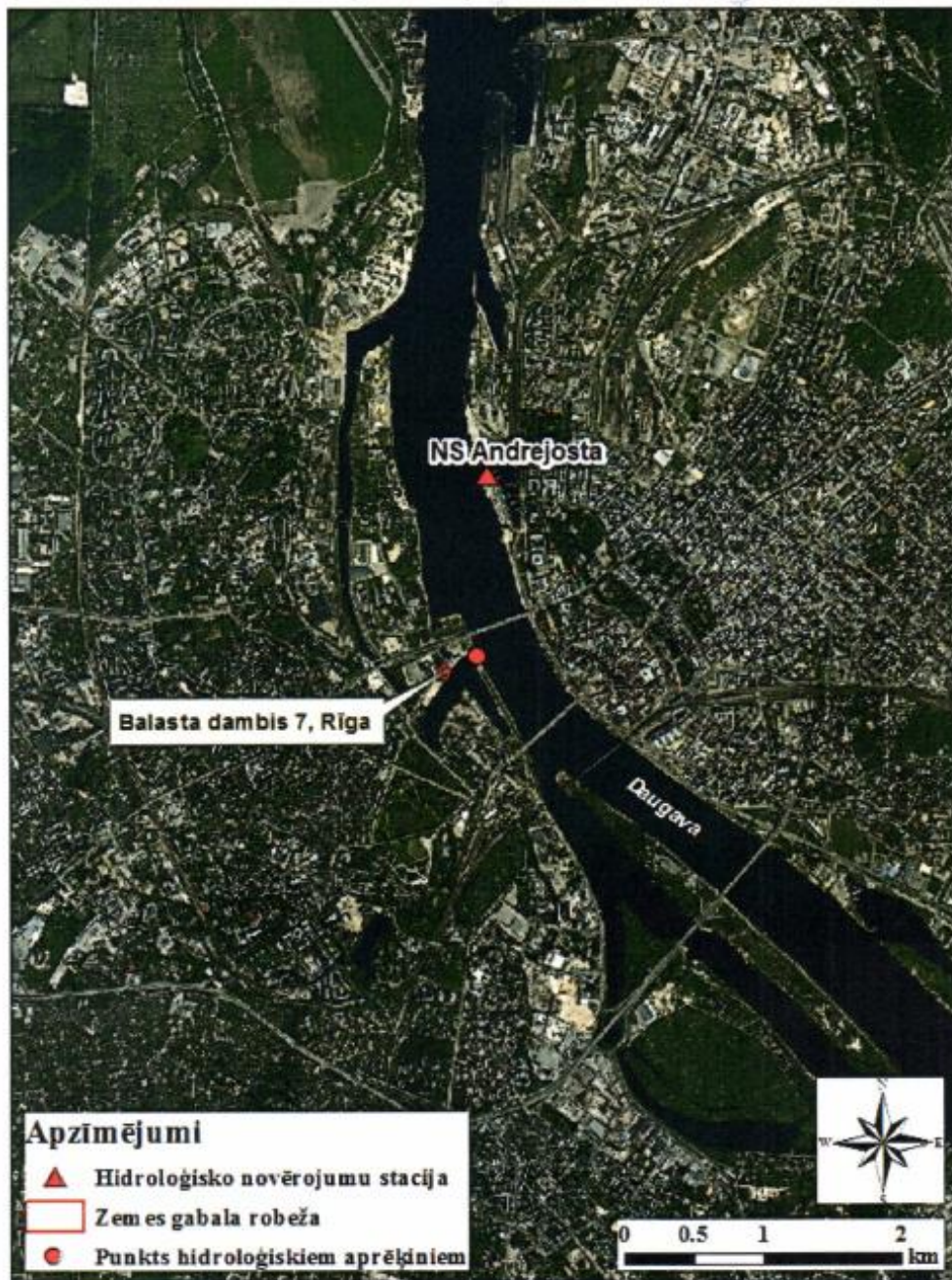
T.: +371 67032600  
F.: +371 67145154  
E.: lvgmc@lvgmc.lv  
lvgmc@meteo.lv

Reg. Nr. 50103237791  
Banka: Nordex Bank AB Latvijas filiāle  
Kods: N0EALV2X  
Konts: LV48 NDEA 0000052360836



Pielikums  
Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra  
2016. gada 19. septembra  
vēstulei Nr. 4-6/1670  
Lapa 1 (1)

Novērojumu stacijas izvietojuma karte



VALSTS SIA  
"LATVIJAS VIDES, ĢEOLÓGIJAS UN  
METEOROLÓGIJAS CENTRS"  
Mastavas iela 165, Rīga, LV-1019

T.: +371 67032600  
F.: +371 67145154  
E.: lvgmc@lvgmc.lv  
lvgmc@meteo.lv

Reģ. Nr. 50103237791  
Banka: Nordea Bank AB Latvijas filiāle  
Kods: NDEALV2X  
Konts: LV48 NDEA 000082360836





### 3. TRANSPORTA PLŪSMAS IZPĒTE

Pasūtītājs:

SIA „Metrum”

Objekts:

Lokālpilnvarojums Balasta dambī 7

**Transporta plūsmas izpēte**

Izstrādāja:



Sabiedrība ar ierobežotu atbildību „BRD projekts”

Valguma iela 4a, Rīga, LV-1048, Tālr. 67162045

Fakss 67162046, e-pasts brd@brd.lv

Rīga 2016



---

SATURS

IEVADS.....	3
<b>1. TERITORIJAS PLĀNOJUMS 2006.-2018.GADAM .....</b>	<b>4</b>
1.1. Vispārīgi .....	4
1.2. Ielu tīkls .....	5
1.3. Gājēji un velo satiksme.....	8
1.4. Sabiedriskais transports .....	10
1.5. Stāvlaukumi .....	15
<b>2. PLĀNOTIE OBJEKTI APKĀRTNĒ.....</b>	<b>17</b>
2.1. Zunda centrs .....	17
2.2. Z-towers.....	17
2.3. Darījumu centrs „Daugava” .....	18
2.4. Rīgas Tehniskās universitātes attīstība .....	18
2.5. Filozofu rezidences.....	19
2.6. Trijādības iela 5 .....	19
<b>3. SATIKSMES INTENSITĀTES UZSKAITE .....</b>	<b>20</b>
3.1. Iegūtie dati no citiem resursiem .....	20
3.2. Skaitīšanas dati .....	22
3.3. Sastrēguma rindas.....	28
<b>4. PLŪSMU MODELĒŠANA .....</b>	<b>30</b>
4.1. Metodika .....	30
4.2. Esošās situācijas modeļa izveide.....	32
4.3. Plānotās satiksmes plūsmas .....	32
4.4. Modelētie scenāriji .....	33
4.5. Rezultāti.....	34
<b>5. SATIKSMES UZLABOJUMU VARIANTI.....</b>	<b>40</b>
<b>SECINĀJUMI UN REKOMENDĀCIJAS .....</b>	<b>49</b>

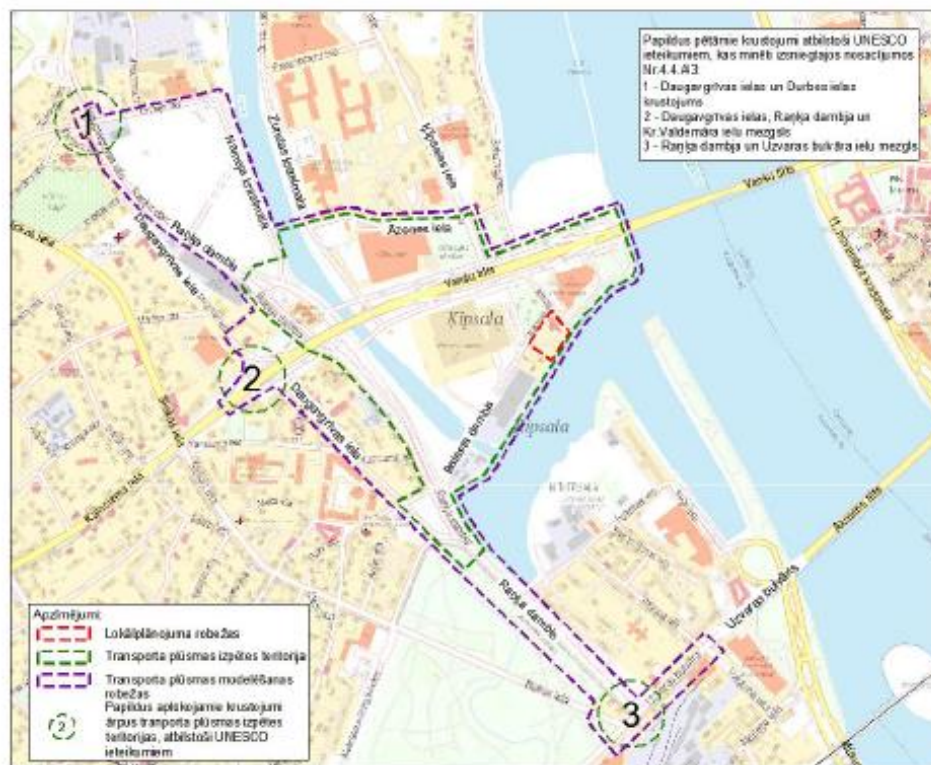
Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte  
Pasūtītājs: SIA „Metrum”

## IEVADS

Balstoties uz 2016.gada 13. oktobrī noslēgto savstarpējo līgumu Nr.2016\_P\_064 starp SIA „Metrum” (pasūtītājs) un SIA „BRD Projekts” (izpildītājs) ir veikta transporta plūsmu izpēte lokālplānojuma Balasta dambī 7 izstrādes ietvaros.

Transporta plūsmas izpētes teritorija atrodas Rīgā (attēls Nr.1.) un tā sevī ietver sekojošus krustojumus:

- Raņķa dambja un Daugavgrīvas ielas krustojums;
- Daugavgrīvas ielas un Aleksandra Grīna bulvāra krustojums;
- Daugavgrīvas ielas un Meža ielas krustojums;
- Raņķa dambja un Balasta dambja krustojums;
- Raņķa dambja un Kr.Valdemāra ielas satiksmes mezgls;
- Raņķa dambja un Nameja krastmalas krustojums;
- Balasta dambja un Kr.Valdemāra ielas krustojums;
- Ķīpsalas ielas un Kr.Valdemāra ielas krustojums;
- Ķīpsalas ielas un Āzenes ielas krustojums;
- Āzenes ielas un Zundas krastmalas krustojums;
- Zundas krastmalas un Kr.Valdemāra ielas krustojums.



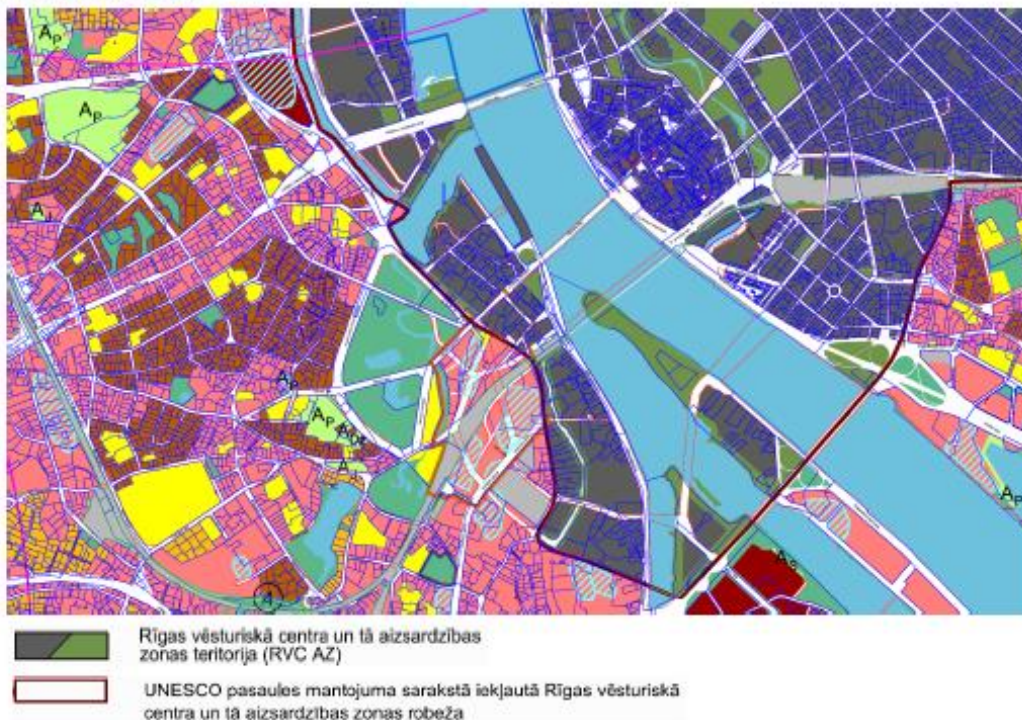
Attēls Nr.1. Lokālplānojuma robežas un transporta plūsmu izpētes teritorija

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte  
Pasūtītājs: SIA „Metrum”



Transporta plūsmas izpētes mērķis ir veikt esošās transporta infrastruktūras izpēti un izstrādāt transporta infrastruktūras risinājumus īstermiņa un ilgtermiņā.

Lokālplānojuma teritorija atrodas Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijā (RVC AZ), kā arī UNESCO pasaules mantojuma sarakstā iekļautās teritorijas robežās (skatīt attēlu Nr.2)



Attēls Nr.2. Rīgas teritorijas un apbūves noteikumi

## 1. TERITORIJAS PLĀNOJUMS 2006.-2018.GADAM

### 1.1. Vispārīgi

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

*„Transporta 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*

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”



*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).
- Sagaidām, ka turpināsies tendence saistībā ar iedzīvotāju dzīvesvietas maiņu:
  - daudzstāvu dzīvojamajos rajonos iedzīvotāju skaits samazinās.
  - Veidojas jauni daudzstāvu dzīvojamo un darījumu objektu kompleksi (piemēram, Ķīpsalā, Klīversalā, pie Lielirbes ielas, Skanstes apkaimē 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.).
- Tiek prognozēts, ka Latvijas IKP līmenis augs, tātad celsies iedzīvotāju labklājības un līdz ar to arī automobilizācijas līmenis.

#### **1.2. Ielu tīkls**

Satiksmes infrastruktūras izpētes robežās atrodas sekojošas ielas ar šādām plānotajām to kategorijām atbilstoši Transporta infrastruktūras attīstības shēmai (*attēls Nr.3*):

- Raņķa dambis – C kategorijas iela
- Vanšu tilts (Kr.Valdemāra iela) – D kategorijas iela
- Balasta dambis – D kategorijas iela
- Zundas krastmala – D kategorijas iela
- Meža iela – D kategorijas iela
- Āzenes iela – E kategorijas iela
- Ķīpsalas iela – E kategorijas iela
- Daugavgrīvas iela (posms no Vanšu tilta rampām līdz Raņķa dambim) – E kategorijas iela

#### **C kategorijas ielas**

Aptver apbūvētus ceļus (ielas) vai to posmus apdzīvotās vietās, kuros darbojas savienošana, piegūšana 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 piegūtošās apbūves veids un apjoms.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”





---

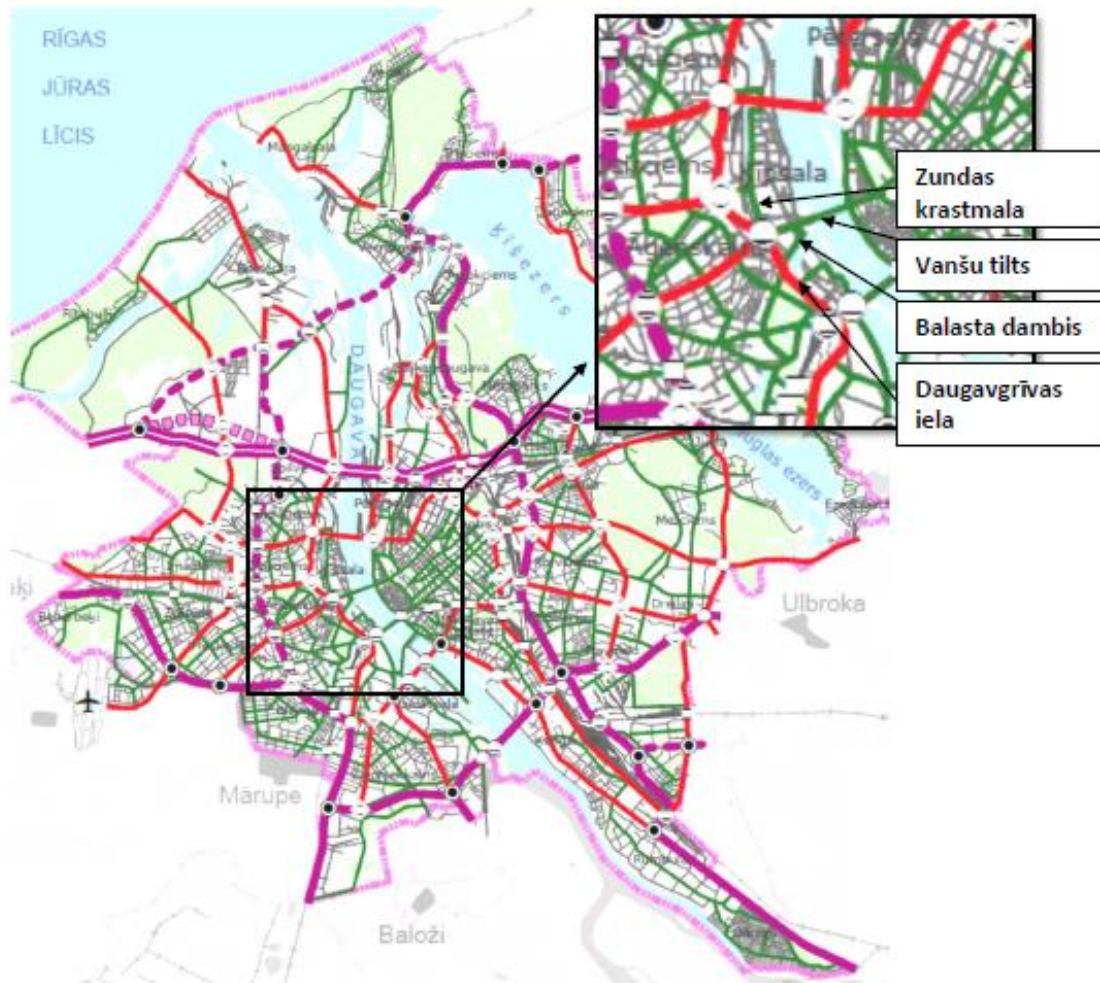
D kategorijas ielas

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, perspektīvais Hanzas šķērsojums veidotu mazo loku ap Rīgas centru, kā rezultātā Vanšu tilts atrastos centra loka iekšienē, un tā kategorija būtu atbilstoša „Transporta infrastruktūras attīstības shēmā” norādītajai – D kategorijai. Esošajā situācijā Vanšu tilts pilda C kategorijas ielas funkcijas.



**Apzīmējumi**

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

**magistrālo ielu tīkla vairākklīmeņu šķērsojumi**

-  pilnas shēmas vairākklīmeņu ceļmezgls
-  ar luksforu regulējamu kustību zemākas kategorijas ielā
-  pārsvarā ar pašregulējamiem krustojumiem zemākas kategorijas ielā
-  apvienotas transporta mezgla, izmantojot ceļu pārvadu pāri dzelzceļam
-  ceļu pārvadi pāri dzelzceļam
-  šķērsojumi izmantojot šķērsgabartus

Attēls Nr.3. Transporta infrastruktūras attīstības shēma. Avots: RDPAD

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”

### Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības koncepcija



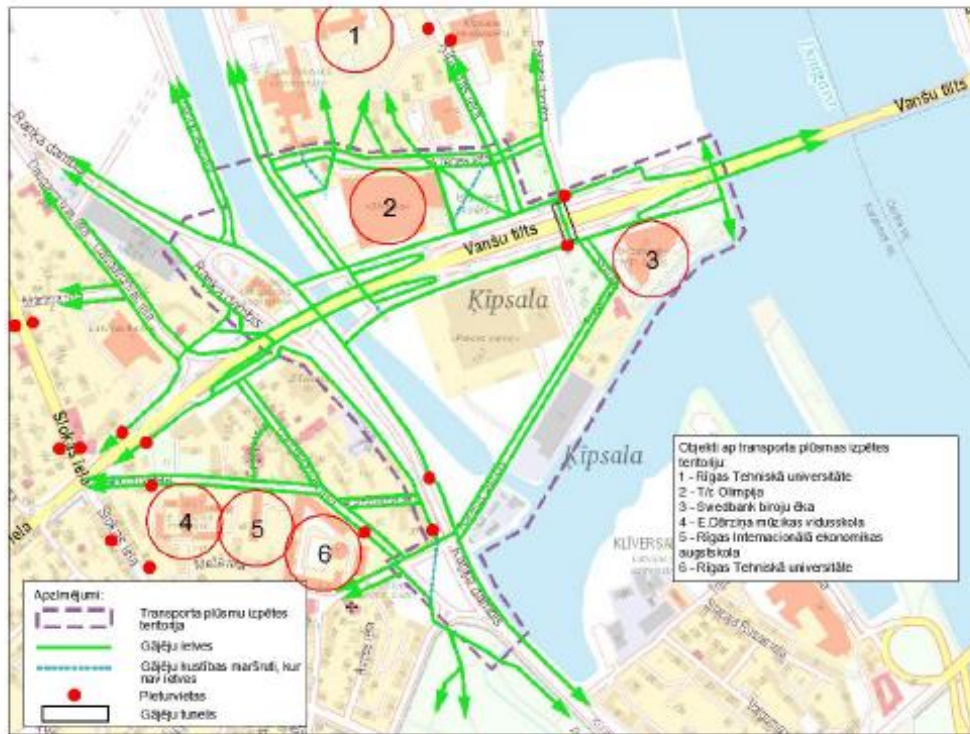
Attēls Nr.4. Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības koncepcija. Avots: RDPAD.

#### 1.3. 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.

Plūsmu izpētes teritorijas apkārtnē ir vairāki objekti, kas jau esošajā situācijā piesaista salīdzinoši lielu gājēju daudzumu, kā, piemēram, t/c Olympija, Rīgas Tehniskā universitāte (gan Ķīpsalā, gan Meža ielā), Starptautiskais izstāžu centrs, Rīgas Internacionālā Ekonomikas augstskola u.c. Gājēju un velosipēdistu pārvietošanās intensitāte krustojumos ir aplūkojama sadaļā *Satiksmes intensitātes uzskaitē*, bet gājēju pārvietošanās maršruti ir redzami zemāk esošajā attēlā (Attēls Nr.5).





Attēls Nr.5. Gājēju kustības maršruti.

Velobraucēju satiksme ir viena no viss straujāk augošajām motorizēto transportlīdzekļu alternatīvām galvaspilsētā. Kopš 2008. gada velobraucēju skaits audzis vairāk kā 5 reizes. Saskaņā ar aptaujas datiem 2013.gadā regulāri, vismaz reizi nedēļā ar velosipēdu pārvietojas 18.2% Rīgas pilsētas iedzīvotāju.

Velosatiksmes attīstības koncepcija 2015.-2030.gadam balstās uz trīs galvenajām sastāvdaļām:

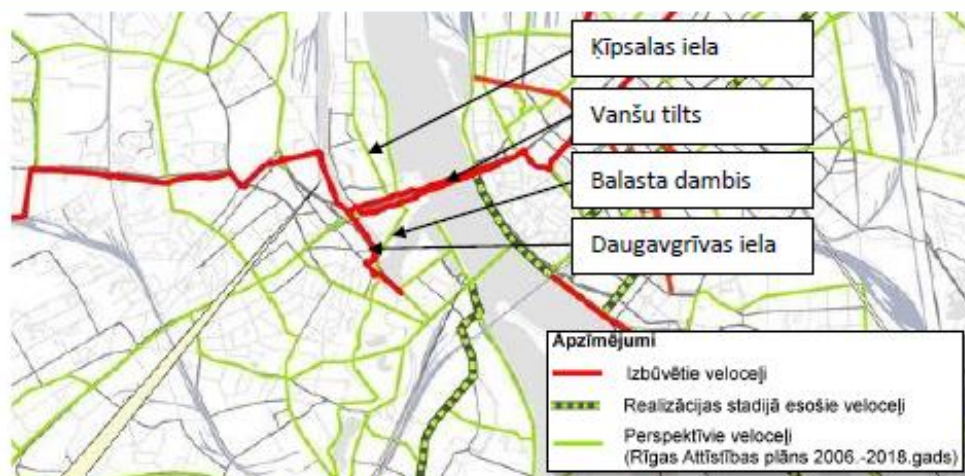
- Velosatiksmes infrastruktūra;
- Velosatiksmes plānošana un vadība;
- Velosatiksmes popularizēšana un izglītība.

Attiecībā uz velotransportu plānots veicināt nepārtrauktu un pakāpenisku velosatiksmes un veloinformācijas sistēmas attīstību, integrējot to kopējā pilsētas transporta infrastruktūrā, tā sekmējot velotransporta izmantošanu ikdienas braucienu veikšanai, kā arī atpūtai un sportam.

Plūsmu izpētes teritorijā šodienas situāciju veloceliņu attīstību raksturo zemāk aplūkojamā karte. Jau šodien ir izbūvēts veloceliņš uz Vanšu tilta un Daugavgrīvas ielā, bet perspektīvā ir plānoti veloceliņi Balasta dambī, Ķīpsalas ielā.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”



Attēls Nr. 6. Veloceļu karte. Avots: RDSO

#### 1.4. Sabiedriskais transports

Pilsētas satiksmē sabiedriskā transporta attīstības mērķis ir nodrošināt kvalitatīvu un ar vieglajām personīgajām automašīnām konkurētspējīgu alternatīvu pārvietošanās veidu visām iedzīvotāju sociālajām grupām. Tam ir izšķiroša loma iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanā arvien pieaugošās automobilizācijas un līdz ar to apkārtējās vides kvalitātes pazemināšanās apstākļos. Nepieciešams nodrošināt transporta līdzekļu veidu izmantošanas modālo sadalījumu par labu sabiedriskajam transportam, izstrādājot un realizējot atbilstošas ilgtermiņa attīstības stratēģijas.

Sabiedriskā transporta attīstība jābalsta uz:

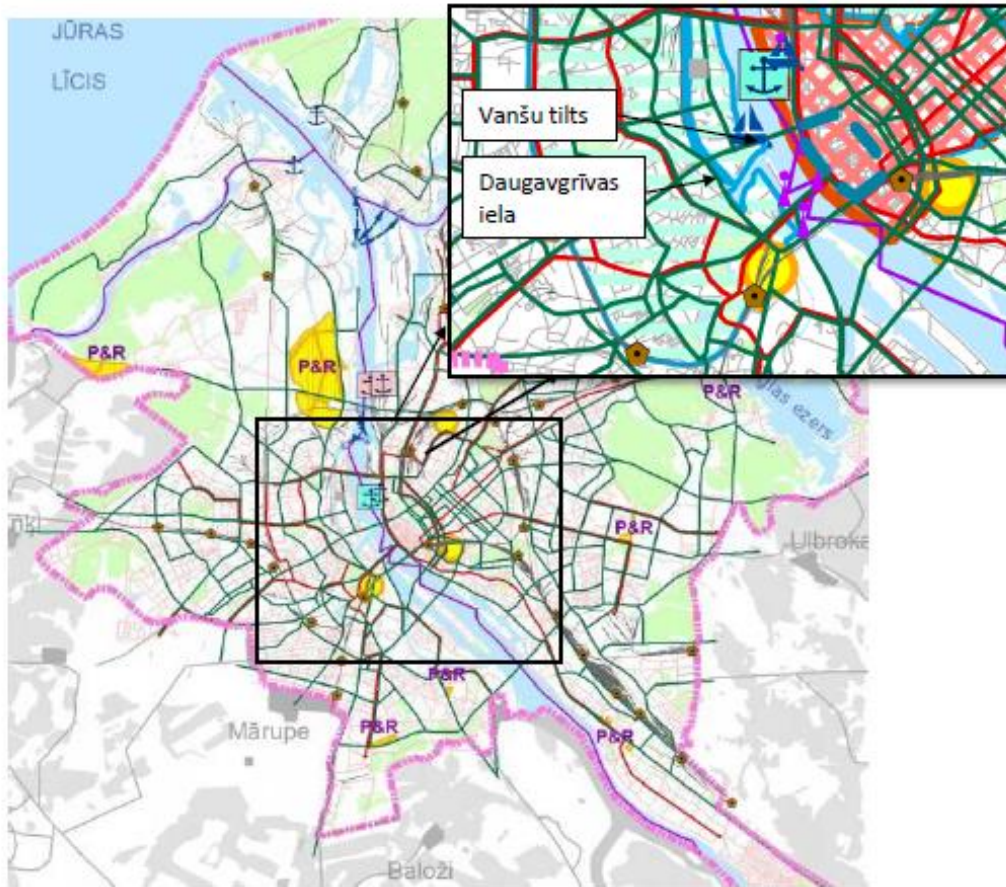
- maršrutu apkalpošanas spektra palielināšanu atbilstoši pilsētas attīstībai;
- transporta pakalpojumu dažādošanu un pasažieru mobilitātes palielināšanu;
- ritošā sastāva kvalitātes paaugstināšanu.

Sabiedriskā transporta galvenie kvalitatīvie rādītāji ir:

- pieejamība un pieprasījumam atbilstošs piedāvājums;
- ātrums, drošība un komforts;
- integrēta visu sabiedriskā transporta veidu sistēma, t.sk. biļete,
- mūsdienu tehnoloģijām atbilstoša pasažieru informatīvā sistēma<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Rīgas sabiedriskā transporta attīstības koncepcija 2005.-2018. gads





**Apzīmējumi**

sabiedriskais transports:

- prāmju un kuģu termināls
- krutņa kuģu termināls
- pasažieru kuģu un jahtu piestātnes
- ūdens transporta piestātnes
- prāmju piestātnes
- dzelzceļa stacijas
- tramvaju maršruti
- autobusu un troļļebusu maršruti
- ūdens transporta trases
- prāmju maršruti
- dzelzceļš

stāvvietas ar ietilpību no 500 līdz 1500 automašīnām

autostāvvietas "Park and Ride"

teritorijas, kur vēlamas:

- 1. stāvvietas nodrošinājums pie sabiedriski izmantojamiem objektiem nepārsniedz 30% no normatīvos noteiktajiem
- 2. stāvvietas ielu sarkano līniju robežās ar augsta maksas tarifu
- 3. autostāvvietu projektēšanas sākuma stadijā jāveic stāvvietu papildus nodrošināšana satiksmes plūsmas ietekmes novērtējums uz tuvāko ielu un krustojumu caursīdības spēju kvantitatīvo robežās
- 1. stāvvietas nodrošinājums pie sabiedriski izmantojamiem objektiem nepārsniedz normatīvajās aktos paredzēto minimālo robežu
- 2. maksas stāvvietas ielu sarkano līniju robežās
- 3. autostāvvietas ārpus ielu sarkano līniju robežām ar ietilpību līdz 500 transportlīdzekļiem
- 4. autostāvvietu projektēšanas sākuma stadijā jāveic stāvvietu papildus nodrošināšana satiksmes plūsmas ietekmes novērtējums uz tuvāko ielu un krustojumu caursīdības spēju kvantitatīvo robežās
- 1. stāvvietas nodrošinājums pie sabiedriski izmantojamiem objektiem atbilstoši normatīvo aktu prasībām
- 2. stāvvietas ielu sarkano līniju robežās pēc maksas, vietas kur tas pieļaujama no satiksmes drošības prasību viedokļa
- 3. stāvvietu ietilpība atbilstoši ielu satiksmes ietekmes līmeņiem (A,B,C)

Attēls Nr.7. Sabiedriskā transporta attīstības shēma. Avots: RDPAD.

Transporta plūsmu izpētes teritorijā atrodas 4 pieturvietas ar nosaukumiem „Kalnciema iela” (divos virzienos) un „Kīpsala” (divos virzienos). Pieturvietas „Kīpsala” atrodas 300m sasniedzamības robežās no lokālplānojuma teritorijas, bet pieturvietas „Kalnciema iela” atrodas 400-450m attālumā no lokālplānojuma teritorijas.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”



Pieturvietā „Kipsala” centra virzienā pietur šādi sabiedriskā transporta maršruti:

- Trolejbusi –
  - 5 (P.Stradiņa slimnīca – Āgenskalns – Centrs – Daugavas stadions) – 4 līdz 5 reizes maksimuma stundās;
  - 12 (Āgenskalna priedes – Centrs – Teika (Alfa) – Šmerlis) – 5 reizes maksimuma stundās;
  - 25 (Spilves iela – Ilģuciems – Āgenskalns – Centrs – Brīvības iela) – 9 līdz 12 reizes maksimuma stundās;
- Autobusi –
  - 13 (Babītes stacija – Kleisti – Imanta – Ilģuciems – Āgenskalns – Centrs – Pļavnieki – Preču-2) – 2 līdz 3 reizes maksimuma stundās;
  - 30 (Daugavgrīvas depo – Bolderāja – Ilģuciems – Āgenskalns – Centrālā stacija) – 2 reizes maksimuma stundās (pa dienas vidu neregulāri);
  - 37 (Imantas D/P – Āgenskalns – Centrs – Esplanāde) – 5 līdz 6 reizes maksimuma stundās;
  - 41 (Imantas D/P – Āgenskalns – Centrs – Esplanāde) – 5 reizes maksimuma stundās;
  - 53 (Zolitūdes D/P – Āgenskalns – Centrs – Esplanāde) – 6 līdz 7 reizes maksimuma stundās;

Objekts: Lokālpilnplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”





- 57 (Metrožu iela (Kīpsala) – Centrs – Abrenes iela)– 1 reizi stundā (pa dienas vidu neregulāri);
- Minibusi –
  - 236 (Zolitūdes D/P – Āgenskalns – Centrs – Baznīcas iela)– 6 līdz 7 reizes maksimuma stundā;
  - 237 (Dubultu iela – Imanta – Āgenskalns – Centrs – Esplanāde) – 4 līdz 5 reizes maksimuma stundā;
  - 241 (Lidosta Rīga – Zolitūde – Imanta – Āgenskalns – Centrs – Esplanāde)– 3 līdz 4 reizes maksimuma stundā;
- Nakts autobusi (Kleistu iela – Imanta – Āgenskalns – Centrālā stacija) – N4 (reizi stundā, nakts laikā).

Sabiedriskais transports, atbilstoši „Rīgas Satiksme” datiem pieturvietā “Kīpsala” centra virzienā pietur vidēji 52 reizes stundā, kas nozīmē vidējais sabiedriskā transporta gaidīšanas laiks ir nedaudz lielāks par vienu minūti, lai nokļūtu otrpus Daugavai.

Pieturvietā „Kīpsala” no centra virzienā pietur šādi sabiedriskā transporta maršruti (maršruti atbilstoši pretējā virzienā uzskaitītajam):

- Trolejbusi –
  - 5 – 4 līdz 5 reizes maksimuma stundā;
  - 9 (Stacijas laukums – Centrs – Klīversala (Nacionālā bibliotēka) – Āgenskalns – Ilģuciems – Spilves iela) – 4 līdz 5 reizes maksimuma stundā;
  - 12 – 4 līdz 5 reizes maksimuma stundā;
  - 25 – 9 līdz 12 reizes maksimuma stundā;
- Autobusi –
  - 13 – 2 līdz 3 reizes maksimuma stundās;
  - 30 – 2 reizes maksimuma stundās (pa dienas vidu neregulāri);
  - 37 – 5 reizes maksimuma stundās;
  - 41 – 5 līdz 6 reizes maksimuma stundās;
  - 53 – 6 līdz 7 reizes maksimuma stundās;
  - 57 – 1 reizi stundā (pa dienas vidu neregulāri);
- Minibusi –
  - 236 – 6 līdz 7 reizes maksimuma stundā;
  - 237 – 4 līdz 5 reizes maksimuma stundā;
  - 241 – 3 līdz 4 reizes maksimuma stundā;
- Nakts autobusi - N4 (reizi stundā, nakts laikā).

Pieturvietās „Kalnciema iela” pietur šādi sabiedriskā transporta maršruti:

- Trolejbuss – 9 (Stacijas laukums (Centrs) – Klīversala (Nacionālā bibliotēka) – Kīpsala – Āgenskalns – Ilģuciems – Spilves iela) – 4 reizes maksimuma stundās;
- Autobuss – 3 (Katlakalna iela – Pļavnieki – Centrs – Klīversala (Nacionālā bibliotēka) – Bolderāja – Daugavgrīva – Valentīna Pikuļa iela) – 11 reizes stundā;
- Minibusi –

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”





- 246 (Katlakalna iela – Pļavnieki – Purvciems – Centrs - Klīversala (Nacionālā bibliotēka) – Bolderāja – Daugavgrīva – Valentīna Pikuļa aleja) – 4 līdz 5 reizes maksimuma stundā;
- 246a (MTS - Centrs – Klīversala (Nacionālā bibliotēka) – Bolderāja – Daugavgrīva – Valentīna Pikuļa iela) – 4 reizes maksimuma stundā (pa dienas vidu neregulāri);
- Nakts autobuss – N3 (Stacijas laukums – Centrs – Klīversala (Nacionālā bibliotēka) – Bolderāja – Daugavgrīvas D/P)

No pieturvietām „Ķīpsala”, kas atrodas 300 m sasniedzamības robežās no lokālplānojuma teritorijas ir ļoti laba sabiedriskā transporta sasaiste ar Rīgas centru, Āgenskalnu, Imantu, Zolitūdi un Ilģuciemu. Ir arī nodrošināta sabiedriskā transporta sasaiste ar Teiku, Babīti un Bolderāju tomēr rīta maksimuma stundās ir vērojami zemi pasažiera komforta līmeņi šajos maršrutos, kas saistāmi ar sabiedriskā transporta noslodzi. Līdz ar to būtu rekomendējams palielināt sabiedriskā transportu skaitu stundā šajos maršrutos – īpaši 12 trolejbusa skaitu maksimuma stundās, kuru ievērojami noslogo studenti ceļā no kopmītnēm (Teikā) uz Rīgas Tehnisko universitāti, kā arī 12 un 25 trolejbusus bieži izmanto pasažieri no Purvciema, Mežaparka, Čiekurkalna, Juglas puses, no kurienes nav tiešas sasaistes ar Ķīpsalu un Āgenskalnu. Ir sasaiste ar Rīgas lidostu – 241. minibuss.

400-450 m attālumā no lokālplānojuma teritorijas atrodas pieturvietas „Kalnciema iela”. Šeit sabiedriskais transports pietur vidēji 24 reizes stundā, kas ir vidēji ik pēc 2-3 min. No pieturvietas „Kalnciema iela” ir salīdzinoši ērta satiksme Bolderājas, Daugavgrīvas, Rīgas centra un Pļavnieku virzienos. Ir arī sasaiste ar Āgenskalnu, Ilģuciemu un Purvciemu.

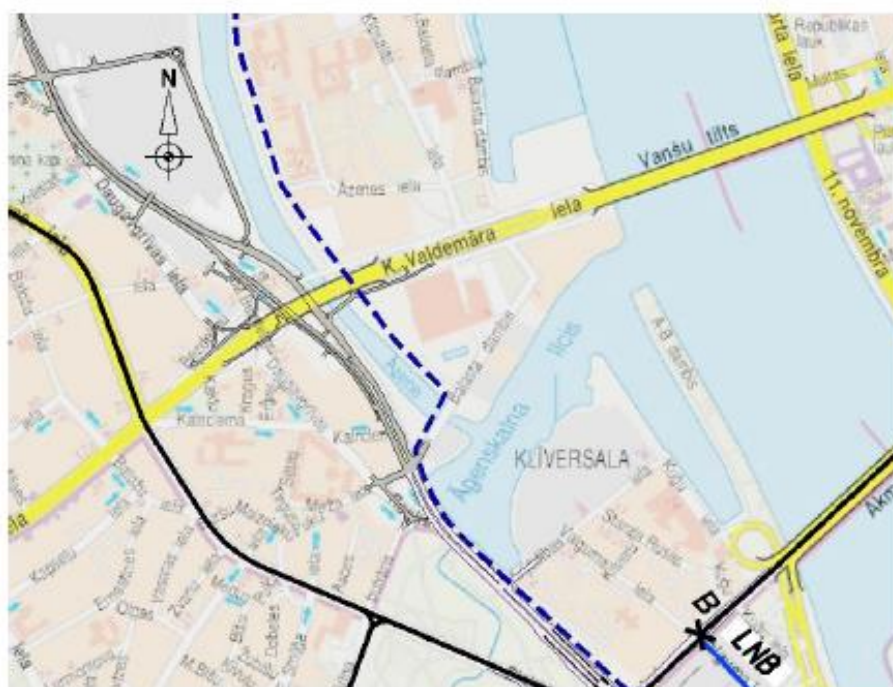
Nokļūšana no lielākās daļas mikrorajoniem Daugavas labajā krastā ir iespējama ar pārsēšanos Rīgas centrā (Ķengarags, Maskavas forštate, Purvciems, Jugla, Mežaparks, Čiekurkalns, Vecmīlgrāvis, Mangali, Sarkandaugava), kur ir plaša sabiedrisko transportu izvēle, lai nokļūtu uz lokālplānojuma un plūsmu izpētes teritoriju. Tomēr būtu rekomendējams izvērtēt iespēju par dažu maršrutu reisu skaita palielināšanu maksimuma stundu laikā.






Daugavas kreisajā krastā nav tieša savienojuma no Ziepniekkalna, Valdlaučiem, Baložiem un Mārupes. Ir iespējama pārsēšanās Klīversalā – pie Nacionālās bibliotēkas, tomēr, lai uzlabotu pasažieru pārvietošanās ērtumu, būtu rekomendējams izveidot jaunus maršrutus (piemēram, veidot savienojumu Baloži – Valdlauči -Ziepniekkalns – Ķīpsala – Mārupe - Lidosta).

Detālplānojumā Torņakalna administratīvajam centram, Rīgā, kurš izstrādāts laika posmā no 2007-2009.gadam tika vērtēta iespēja par tramvaja līnijas izveidi, kura savienotu Ziepniekkalnu – Lucavsalu – Torņakalnu – Ķīpsalu un Skanstes šķērsojumu (attēls Nr.9). Šī perspektīvā tramvaja līnija šķērsotu transporta plūsmu izpētes teritoriju, kā arī atrastos 300m sasniedzamības robežās no lokālplānojuma teritorijas, līdz ar to var uzskatīt, ka tā uzlabotu lokālplānojuma teritorijas sasaisti ar apkārtējiem rajoniem, jo radītu jaunus līdz šim neesošus kustības maršrutus, gan radītu alternatīvas jau esošajiem.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”



-  Rīgas brīvvalsts savienojuma ar Via Baltica dienvidu ievadu Rīgā (Ārka dambis un Vienības gatves, Mīkolas ielas savienojums) būvprojekts
  -  Ielu tīkls atbilstoši Torņakalna administratīvajā centra daļējam plānojumam
  -  Projektētie tuneļi
  -  Alternatīvā tramvaja līnija
  -  Esošā tramvaja līnija
  -  Citas perspektīvās tramvaja trases
  - A+P** Perspektīvās autoostas un stāvparka atrašanās vieta atbilstoši Torņakalna administratīvajā centra daļējam plānojumam
  - LU** Latvijas Universitātes atbilstības teritorija
- Attēls Nr.9. Perspektīvā tramvaja līnija Balasta dambī.*

### 1.5. Stāvlaukumi

Balstoties uz Attēlu Nr.7 „Sabiedriskā transporta attīstības shēmu” Transporta plūsmu izpētes teritorijā nākotnē nav paredzētas P&R autostāvvietas, tomēr apsekojot teritoriju tika konstatēti vairākas auto stāvvietas transporta plūsmu izpētes zonā, kuras, iespējams, pilda P&R funkciju. Autostāvvietu izvietojums redzams zemāk esošajā attēlā (Attēls Nr.10).

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte  
Pasūtītājs: SIA „Metrum”





Attēls Nr.10. Autostāvvietu izvietojums transporta plūsmas izpētes robežās

Autostāvvietas Nr.1 un 2 ir maksas autostāvvietas t/c Olimpija teritorijā. Maksa par auto stāvēšanu tirdzniecības centra autostāvvietā tiek iekasēta sākot no 2. stundas. Šobrīd autostāvvietu pārsvarā izmanto tikai t/c Olimpija apmeklētāji par, ko liecina salīdzinoši neliels autostāvvietas aizpildījums darba dienas pusdienlaikā.

Autostāvvietā Nr.3 ir maksas autostāvvietā, kur 1h maksā 1 EUR, bet viena diennakts 2 EUR<sup>2</sup>. Šo autostāvvietu, iespējams, daļa cilvēku izmanto, lai pārsētos uz sabiedrisko transportu, nokļūšanai Daugavas pretējā pusē, līdz ar to tā pilda P&R funkciju (sabiedriskā transporta pieturvietā „Kipsala” atrodas mazāk kā 100m attālumā). Apsekojot autostāvvietu pirms pl.8.00 tika konstatēts, ka tās aizpildījums ir niecīgs (1-2 automašīnas) no aptuveni 100-120 automašīnu kopējās ietilpības. Savukārt, pēc pl.9.00 autostāvvietās aptuvenais aizpildījums jau bija 50% (50-60 automašīnas) un ap pusdienas laiku ap 90% (100-115 automašīnas). Pirms 17.00 2016.gada 19.oktobrī autostāvvietā atradās 70 automašīnas, bet pēc 18.00 vairs tikai 35 automašīnas.

Autostāvvietas Nr.4 ir ceļa malā izvietotas – paralēli brauktuvei. Šīs ir bezmaksas autostāvvietas un uzskatāms, ka arī šīs autostāvvietas tiek izmantotas kā P&R autostāvvietas. Apsekojot tās pirms 8.00 tika konstatēts, ka autostāvvietās gar ielas malu ir izvietotas 50 automašīnas no 120 aptuvenās maksimālās ietilpības, bet pēc pl.9.00 vairs tikai

<sup>2</sup> <https://www.mobilly.lv>

dažas vietas bija brīvas (mazāk kā 5). Dienas laikā kopējais autostāvvietu aizpildījums būtiski nemainījās.

Aplūkojot autostāvvietas Nr.3 un 4, var secināt, ka autovadītāji vispirms aizpilda bezmaksas autostāvvietu, lai arī no tās līdz sabiedriskā transporta pieturai ir jāiet tālāk (par 200-300m) un tikai pēc tam aizpilda maksas autostāvvietas.

Autostāvvietā Nr.5 ir bezmaksas autostāvvietā un no tās 300-400m attālumā atrodas sabiedriskā transporta pieturvietā „Valsts arhīvs”, kas nav vērsta centra virzienā un nokļūšana uz to nav ērta no apsvērumiem, ka ir jāizmanto kāpnes uz Vanšu tilta, kā arī ceļš uz to no gājēju skatu punkta ir ar līkumu. Droša gājēju nokļūšana citos virzienos no tās nav iespējama dēļ tā, ka nav gājēju pāreju, līdz ar to netiek uzskatīts, ka šī autostāvvietā pildītu P&R funkciju.

Autostāvvietā Nr.6. ir privātā autostāvvietā, kuru izmanto *Swedbank* darbinieki un klienti un citiem autovadītājiem iekļuve tajā ir liegta.

## 2. PLĀNOTIE OBJEKTI APKĀRTNĒ

### 2.1. Zunda centrs

2009.gadā SIA „BRD Projekts” pēc SIA „Daugavgrīvas NIP” pasūtījuma veica plūsmu izpēti. Darba mērķis bija aplēst un novērtēt ar daudzfunkcionālo tirdzniecības, biroju un izklaides centru „Zunda centrs” (Daugavgrīvas ielā 31, Rīgā) darbību saistīto transporta plūsmu ietekmi uz pieguļošo satiksmes infrastruktūru.

Darbā aplēstās transporta plūsmu izmaiņas apkopotas zemāk esošajā tabulā.

Tabula Nr.1. Zundas centra radītā satiksmes intensitāte

	Piesaistītās plūsmas (AM)	Izejošās plūsmas (AM)	Piesaistītās plūsmas (PM)	Izejošās plūsmas (PM)
Jaunradītās plūsmas	240	15	230	250
Piesaistītās apkārtējās plūsmas	-	-	770	550
Kopā:	240	15	1000	800

### 2.2. Z-towers

Daudzfunkcionālo kompleksu Z-Towers veido divi cilindra formas torņi ar dažādas platības pamatnēm, katrs no tiem 30 stāvu augstumā. Dienvidu torņa augstums – 123 m, bet Ziemeļu – 117,5 m.

Torņos izvietosies 358 apartamenti, A klases biroju telpas 10 000 m<sup>2</sup> platībā, stāvvietā 700 automašīnām un SPA komplekss vairāk par 4000 m<sup>2</sup> platībā. Iedzīvotāju ērtībām kompleksa teritorijā būs starptautiska skola un bērnudārzs.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Interneta resurss: [www.ztowers.lv](http://www.ztowers.lv)



Balstoties uz šiem datiem un SIA „Solvers” izstrādātajai metodikai un koeficientiem ir aprēķinātas ieejošās un izejošās plūsmas rīta un vakara maksimuma stundās un tās apkopotas zemāk esošajā tabulā (*Tabula Nr.2*).

*Tabula Nr.2. Z-towers radītā satiksmes intensitāte*

	Platība (m <sup>2</sup> )/skaits	Piesaistītās plūsmas (AM)	Izejošās plūsmas (AM)	Piesaistītās plūsmas (PM)	Izejošās plūsmas (PM)
Dzīvokļu skaits	358	43	156	162	86
Biroju platība	10 000	109	15	12	95
SPA komplekss	4 000	27	21	47	39
	<b>Kopā:</b>	180	192	221	220

### 2.3. Darījumu centrs „Daugava”

Balstoties uz SIA „VIA Design Group” veikto „Transporta plūsmu modelēšanu teritorijai starp Slokas ielu, Kuldīgas ielu, Balasta dambi un Ķīpsalu”, kura veikta pēc SIA „E Daniševska biroja” pasūtījuma un izpētē minētajām apbūves un funkciju platībām, kā arī attiecīgajiem pieņēmumiem, ir aprēķināta darījuma centra „Daugava” iespējamā radītā satiksmes intensitāte.

Izpētes aprēķinu rezultātā aplēsts, ka vakara maksimumstundā darījumu centrs “Daugava” radīs 1554 braucienus (318 iebraucošie un 1236 izbraucošie). Papildus izpētē tika pieņemts, ka no šiem 1554 braucieniem 35 % būs jauni mērķbraucieni, bet pārējie 65 % - no esošām plūsmām piesaistīta intensitāte. Balstoties uz šādiem pieņēmumiem tika arī aprēķināta satiksmes intensitāte rīta maksimuma stundā.

*Tabula Nr.3. Darījuma centra „Daugava” radītā satiksmes intensitāte*

	Platība (m <sup>2</sup> )/skaits	Piesaistītās plūsmas (AM)	Izejošās plūsmas (AM)	Piesaistītās plūsmas (PM)	Izejošās plūsmas (PM)
Dzīvokļu skaits	160	19	70	72	38
Biroju platība	121 225	1324	178	147	1146
Viesnīcas Nr.skaits	200	28	102	99	52
	<b>Kopā:</b>	1371	350	318	1236

Plūsmu sadalījums pieņemts atbilstoši 2010.gadā SIA „VIA Design Group” veiktajai izpētei „Transporta plūsmu modelēšanu teritorijai starp Slokas ielu, Kuldīgas ielu, Balasta dambi un Ķīpsalu”.

### 2.4. Rīgas Tehniskās universitātes attīstība

Rīgas Tehniskā universitāte (RTU) ir uzsākusi vienotas studentu pilsētiņas veidošanu Ķīpsalā, uz kuriem tiks pārceltas lielākā daļa fakultāšu, kas izvietotas vairākās Rīgas vietās, kā arī, kur tiks izveidotas studentu kopmītnes. Kopējais projekts sevī ietver gan jau esošo ēku renovēšanu, gan jaunu ēku būvniecību.

Nemot vērā to, ka realizējot projektu, tiktu vienuviet izveidotas gan kopmītnes, gan mācību ēkas, tad tiek uzskatīts, ka projekta realizācijas ietekmē nepalielināsies cilvēku plūsma uz Ķīpsalu no citām Rīgas daļām – līdz ar to nav sagaidāms, ka īpaši palielināsies satiksmes intensitāte RTU attīstības ietvaros.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”



## 2.5. Filozofu rezidences

Filozofu rezidences atrodas labiekārtotā 4200 kvadrātmetru plašā teritorijā, iekļaujot 120 dzīvokļus. Projekts sastāv no 2 dzīvokļu ēkām (18 stāvu un 19 stāvu), ko savieno pazemes autostāvvietā 113 automobiļiem.<sup>4</sup>

Balstoties uz šiem datiem ir veikts piesaistīto un izejošo plūsmu aprēķins (tabula Nr.3). Piekļuve daudzdzīvokļu mājām ir organizēta no Raņķa dambja puses (vietējās brauktuves).

Tabula Nr.4. Darījuma centra „Daugava” radītā satiksmes intensitāte

	Skaits	Piesaistītās plūsmas (AM)	Izejošās plūsmas (AM)	Piesaistītās plūsmas (PM)	Izejošās plūsmas (PM)
Dzīvokļu skaits	120	14	52	54	29

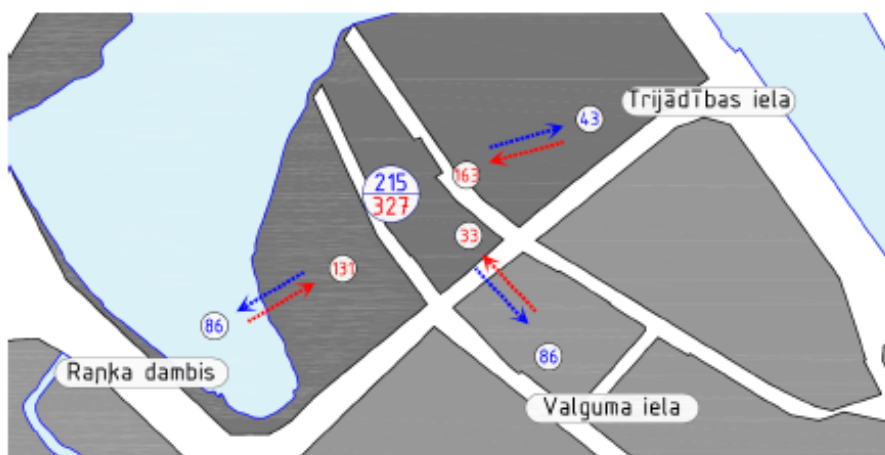
## 2.6. Trijādības iela 5

2015.gadā tika izstrādāta transporta plūsmu izpēte detālplānojumam Trijādības ielā 5. Izpēti veica SIA „VIA Design Group”. Attīstāmajā teritorijā ir paredzēti dzīvokļi, biroju un tirdzniecības platības. Izpētes ietvaros tika veikta arī ģenerētās un piesaistītās transporta plūsmas aprēķins, kurš attēlots zemāk esošajos attēlos Nr.11 un 12.



Attēls Nr.11. Objekta Trijādības ielā 5 piesaistītās/ģenerētās transporta plūsmas rīta maksimālās slodzes stundā

<sup>4</sup> Interneta resurss: <http://phresidence.lv/lv/>



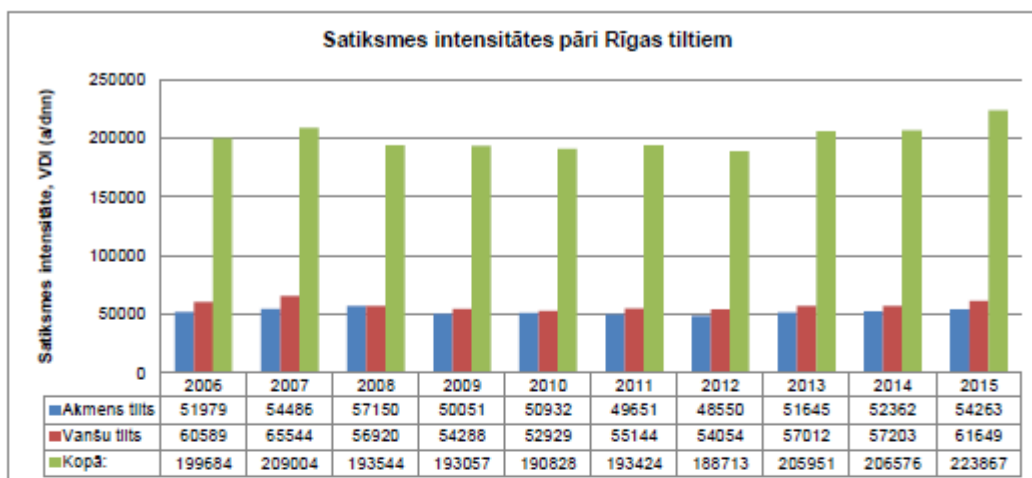
Attēls Nr.12. Objekta Trijādības ielā 5 piesaistītās/generētās transporta plūsmas vakara maksimālās slodzes stundā

Izpētes secinājumos ir uzsvērti „Rīgas brīvdabas savienojuma ar VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā (Raņķa dambja un Vienības gatves, Mūkusalas ielas savienojums)” nepieciešamība un, ja gadījumā šis projekts netiek realizēts, tad perspektīvā pie pilnas apbūves realizācijas objektā ir jāparedz luksofora objekts Trijādības un Staraja Rusas ielas krustojumā.

### 3. SATIKSMES INTENSITĀTES UZSKAITE

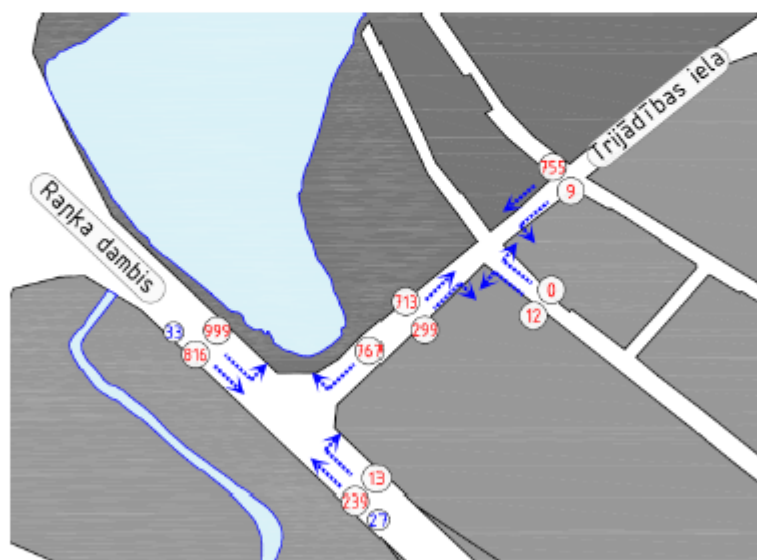
#### 3.1. Iegūtie dati no citiem resursiem

No Rīgas Domes Satiksmes departamenta ir iegūti dati par satiksmes intensitāti uz Vanšu tilta un pārējiem Rīgas tiltiem un tie apkopoti zemāk esošajā attēlā. Vanšu tilts ir otrais viss noslogotākais tilts Rīgā aiz Salu tilta. Pēdējos gados ir vērojama satiksmes intensitātes palielināšanās tendence un 2015.gadā pāri Vanšu tiltam vidēji diennaktī pārbrauca par 8% vairāk automobiļu kā 2014.gadā. Līdzīga tendence ir arī uz Akmens tilta - satiksmes intensitāte gadu no gada pieaug.



Grafiks Nr.1. Satiksmes intensitāte pāri Rīgas tiltiem.

No izpētes „Transporta plūsmu izpēte Trijādības ielā 5”, kuru izstrādāja SIA „VIA Design Group” 2015.gadā ir iegūta satiksmes intensitāte Raņķa dambja un Trijādības ielas un Trijādības un Valguma ielas krustojumā rīta un vakara maksimuma stundās. Satiksmes intensitāte ir apkopota attēlos Nr.13 un 14.

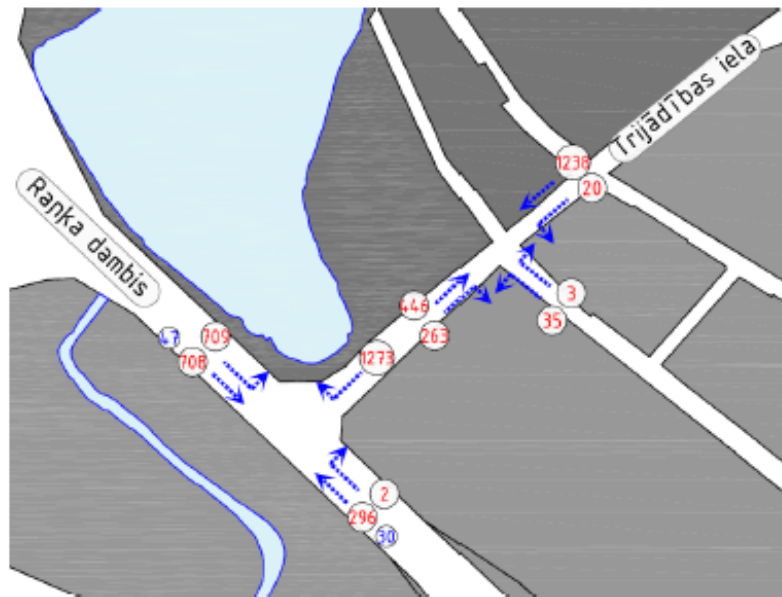


Attēls Nr.13. Satiksmes intensitāte Raņķa dambja un Trijādības ielas krustojumā. Rīta stunda no plkst. 8.00 – 9.00, 20.01.2015. (sastrēguma rindas garums ierēķināts)

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”





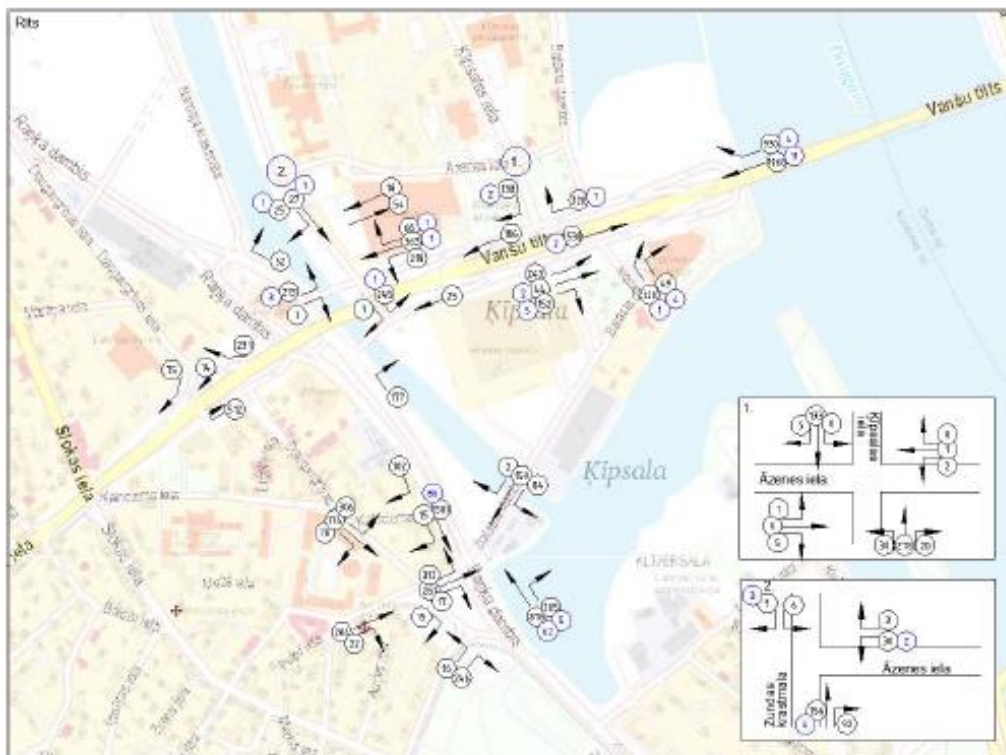
Attēls Nr.14. Satiksmes intensitāte Raņa dambja un Trijādības ielas krustojumā. Vakara stunda no plkst. 17.00 – 18.00, 20.01.2015. (sastūrējuma rindas garums ierēķināts)

### 3.2. Skaitīšanas dati

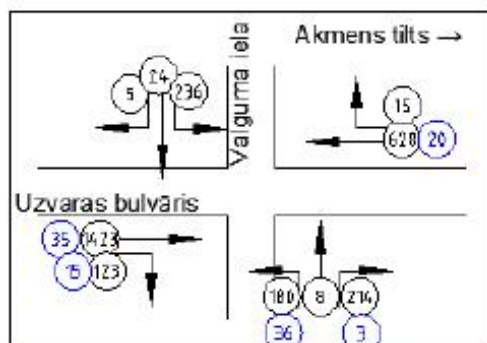
No 2016.gada 18.oktobra (otrdiena) līdz 20.oktobrim (ceturtdiena) tika veikta satiksmes intensitātes uzskaitē transporta plūsmu modelēšanas robežās rīta (8.00-9.00) un vakara (17.00-18.00) maksimuma stundās. Satiksmes plūsmas uzskaites rezultāti apkopoti zemāk esošajos attēlos.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”

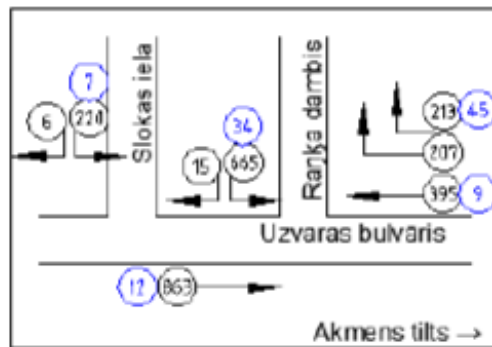


Attēls Nr.15. Satiksmes intensitāte rīta maksimuma stundā (8.00-9.00)

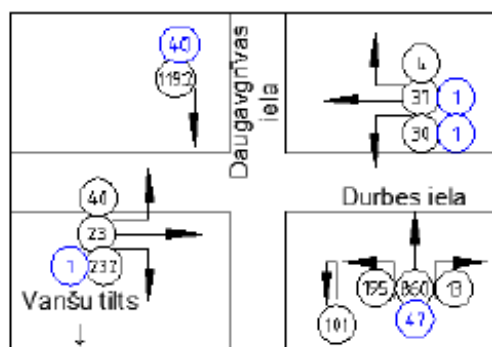


Attēls Nr.16. Satiksmes intensitāte rīta maksimuma stundā Uzvaras bulvāra un Valguma ielas krustojumā (8.00-9.00)

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte  
Pasūtītājs: SIA „Metrum”



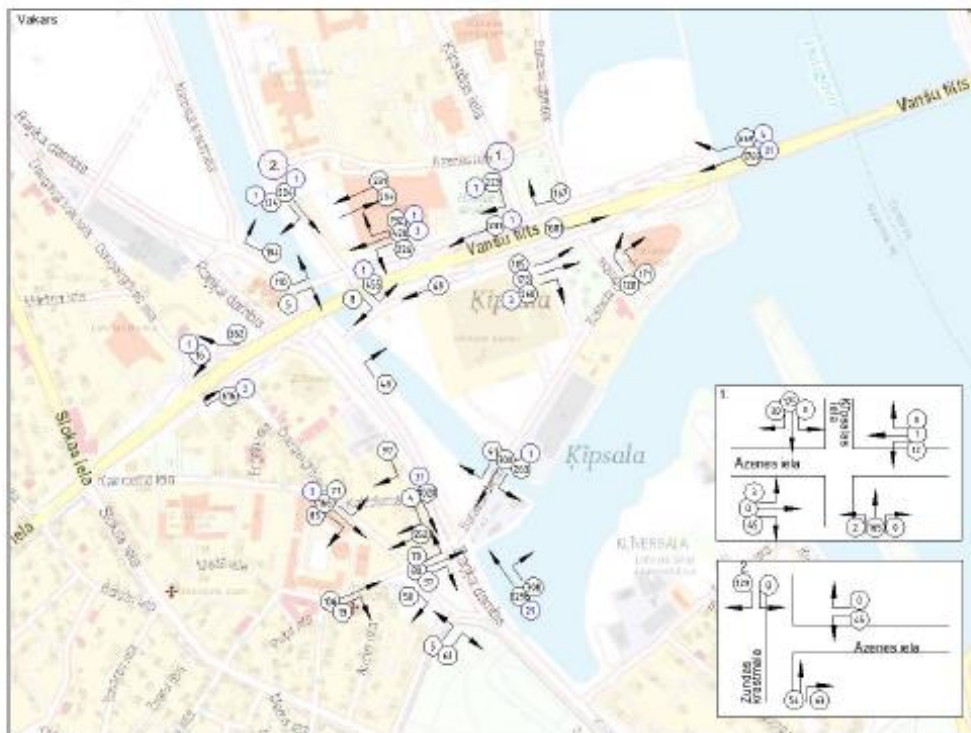
Attēls Nr.17. Satiksmes intensitāte rīta maksimuma stundā Uzvaras bulvāra un Raņķa dambja, Slokas ielu krustojumā (8.00-9.00)



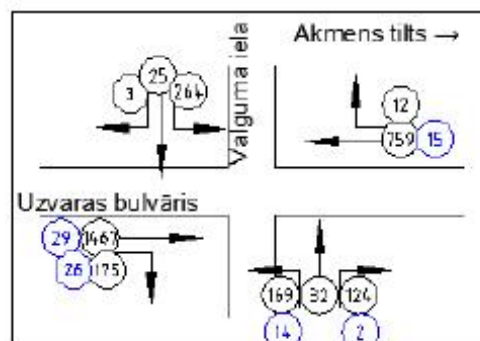
Attēls Nr.18. Satiksmes intensitāte rīta maksimuma stundā Daugavgrīvas un Durbes ielu krustojumā (8.00-9.00)

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”



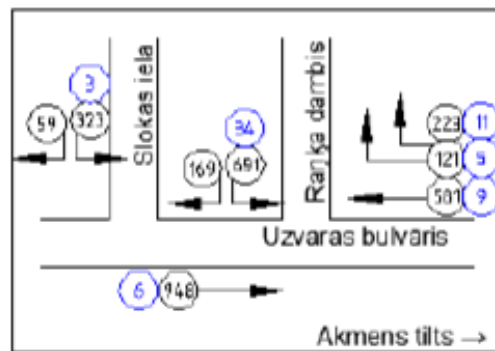
Attēls Nr.19. Satiksmes intensitāte vakara maksimuma stundā (17.00-18.00)



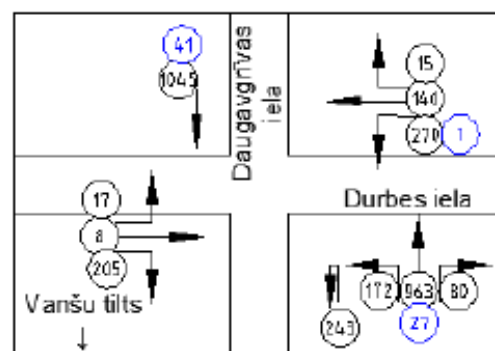
Attēls Nr.20. Satiksmes intensitāte vakara maksimuma stundā Uzvaras bulvārī un Valguma ielas krustojumā (17.00-18.00)

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”



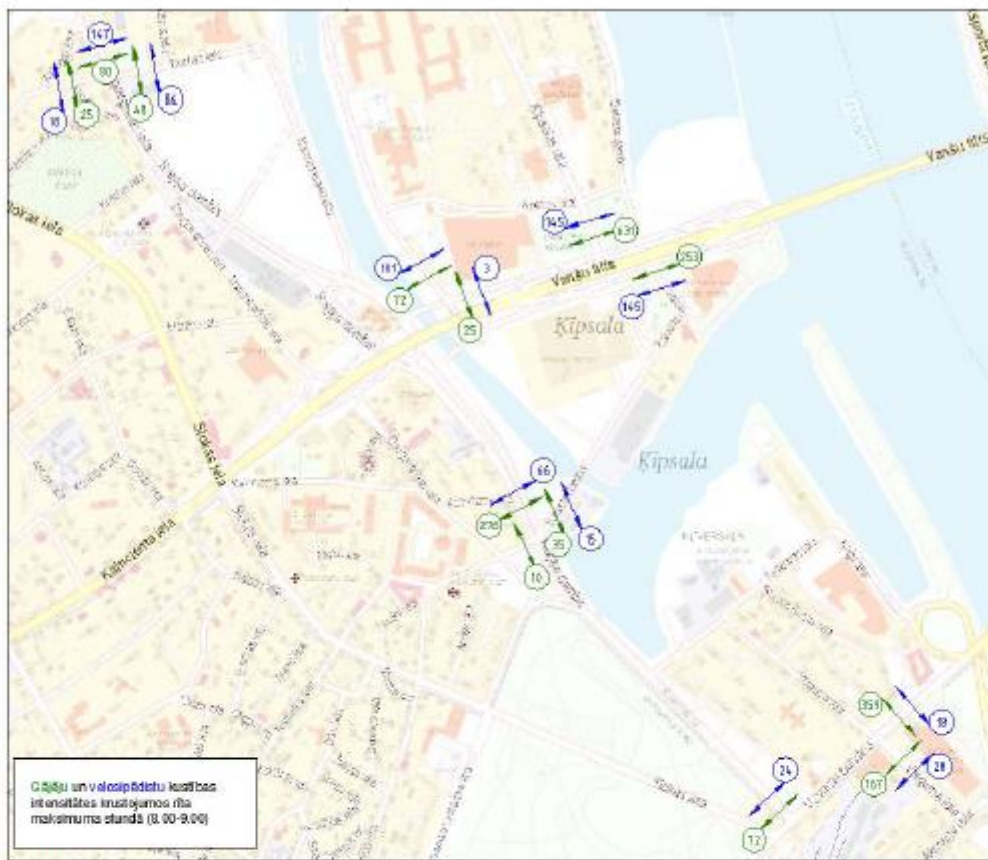
Attēls Nr.21. Satiksmes intensitāte vakara maksimuma stundā Uzvaras bulvāra un Rāņņa dambja, Slokas ielu krustojumā (17.00-18.00)



Attēls Nr.22. Satiksmes intensitāte vakara maksimuma stundā Daugavgrīvas un Durbes ielu krustojumā (17.00-18.00)

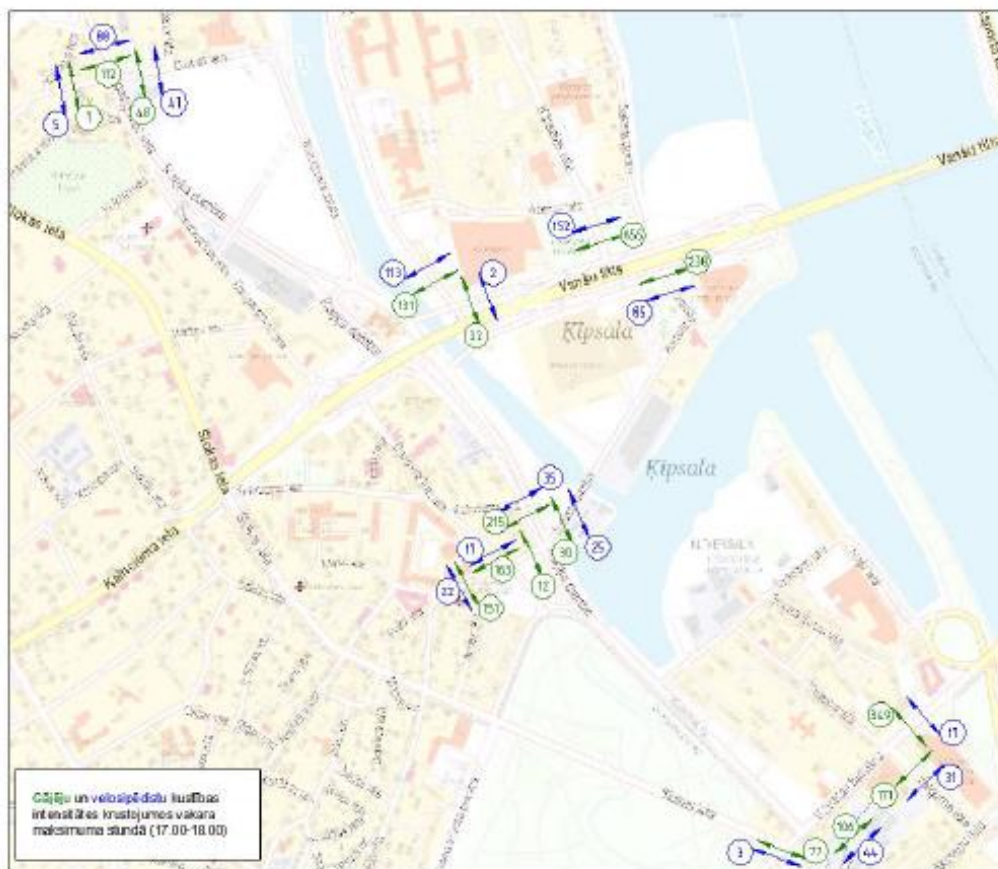
Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”



Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte  
Pasūtītājs: SIA „Metrum”





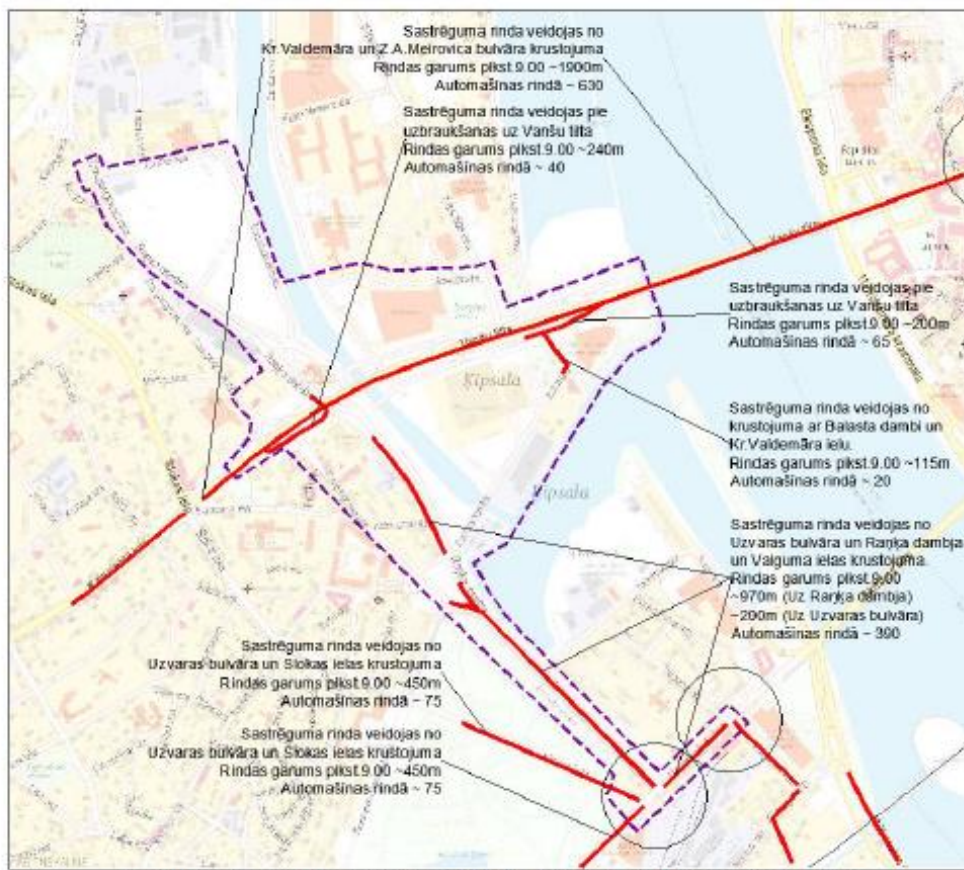
Attēls Nr.24. Gājēju un velosipēdistu kustības intensitāte krustojumos vakara maksimuma stundā (17.00-18.00)

### 3.3. Sastrēguma rindas

Veicot satiksmes plūsmas uzskaiti, tika arī fiksēti sastrēguma rindu garumi dienās, kad tika veikta skaitīšana pirms un aiz krustojumiem. Sastrēgumu rindu garumi ir apkopoti zemāk esošajos attēlos.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”

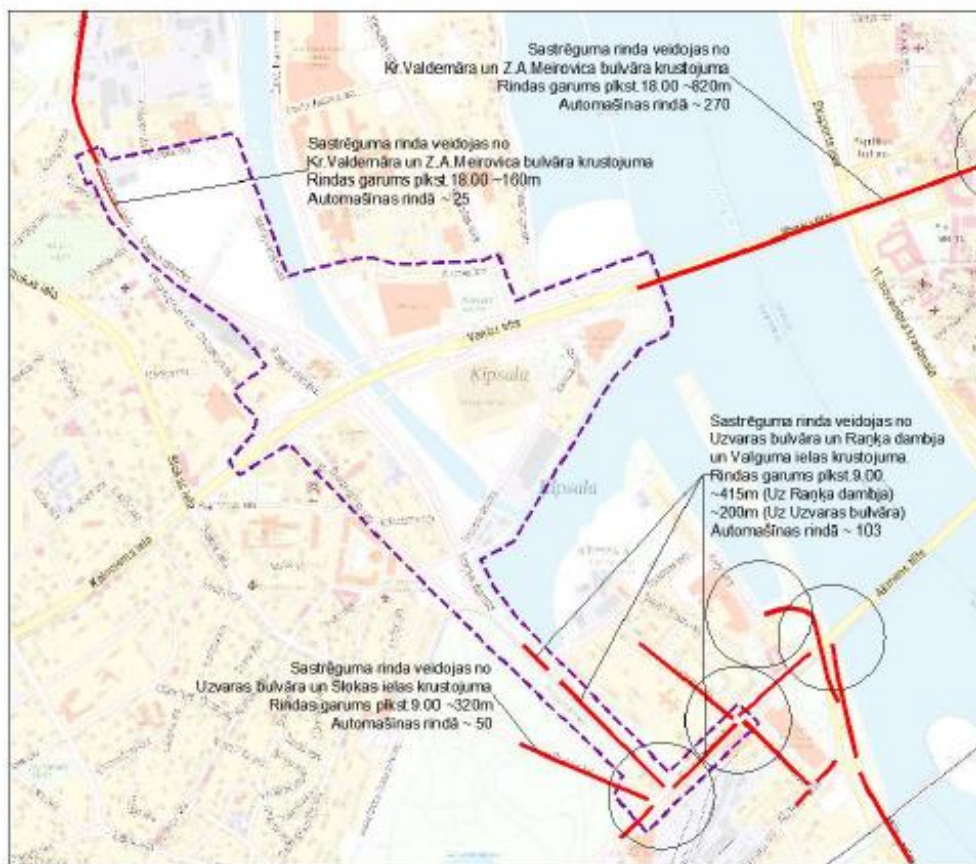


Attēls Nr. 25. Sastrēguma rindas un to garumi pēc rīta maksimuma stundas (pēc 9.00).

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”





Attēls Nr.26. Sastrēguma rindas un to garumi pēc vakara maksimuma stundas (pēc 18.00).

## 4. PLŪSMU MODELĒŠANA

### 4.1. Metodika

#### Programma

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

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”

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.

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

#### Rezultātu atspoguļojums

Kā viens no kritērijiem transporta tīkla izvērtēšanai un analīzei pieņemts satiksmes komforta līmenis krustojumos, kas balstīts uz HCM 2000 servisa līmeņiem. Jāņem vērā, ka VISSIM sniedz rezultātu kopējam aizkavējumam definētajos krustojumos, kamēr HCM servisa līmeņi doti aizkavējumiem, kas aprēķināti 15 min intervālos. Aizkavējuma laiki un satiksmes komforta līmeņu apkopojums redzams zemāk esošajā tabulā.

Tabula Nr.5. Satiksmes komforta līmenis pēc HCM 2000

Satiksmes komforta līmenis	Aizkavējuma laiks ar luksoforiem aprīkotos krustojumos (s/tr.l.)	Aizkavējuma laiks neregulējamās krustojumos (s/tr.l.)	Komforta līmeņu raksturojums
A	<10	<10	Komforta līmenis A raksturo plūsmu ar zemu satiksmes aizkavējumu, līdz 10 s/auto. Vairums automašīnu ierodas zaļās luksofora fāzes laikā; vairums automašīnu vispār neapstājas.
B	>10 - 20	>10 - 15	Komforta līmenis B raksturo satiksmes plūsmas kavēšanos no 10 – 20 s/auto. B līmenī apstājas vairāk automašīnu nekā A līmenī, radot augstāku aizkavējuma pakāpi.
C	>20 - 35	>15 - 25	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 transportlīdzekļu izbrauc krustojumu bez ievērojama aizkavējuma.
D	>35 - 55	>25 - 35	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.
E	>55 - 80	>35 - 50	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.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”

F	>80	>50	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.
---	-----	-----	--

„HCM 2000” vadlīnijās iesakāmās zemākās komforta līmeņa vērtības ir C vai D, kas nodrošina optimālu infrastruktūras izmantošanu to lietotājiem.

#### 4.2. Esošās situācijas modeļa izveide

Programmā VISSIM tiek ievadīts esošais ielu tīkls ar esošo satiksmes organizāciju. Izpētes objekta modelis tiek sagatavots atbilstoši plūsmu uzskaites rezultātiem, ņemot vērā sabiedriskā transporta kustības maršrūtus, kas iegūti no sarakstiem Rīgas Satiksmes mājas lapā un sastrēguma rindu garumus ar to mašīnu skaitu. Modelēšanai no uzskaitītās satiksmes plūsmas tiek izvēlētas maksimuma stundas.

#### 4.3. Plānotās satiksmes plūsmas

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

Lokālpilnvarojuma teritorijā paredzētā objekta radīto satiksmes intensitāti var aplūkot tabulā Nr.6.

Tabula Nr.6. Objekta radītā satiksmes intensitāte

Nr.p.k.	Funkcija	Aprēķina vienības (skaits, m2)	Piesaistītās plūsmas (8.00-9.00)	Izejošās plūsmas (8.00-9.00)	Piesaistītās plūsmas (17.00-18.00)	Izejošās plūsmas (17.00-18.00)
1	Biroji	7100 m2	78	10	9	67
2	Mazumtirdzniecības vai pakalpojumu objekti	300 m2	6	4	11	10
3	Sporta nodarbību telpas	2600 m2	18	14	30	26
4	Dzīvokļi	157	19	69	71	38
		Kopā:	121	97	121	141

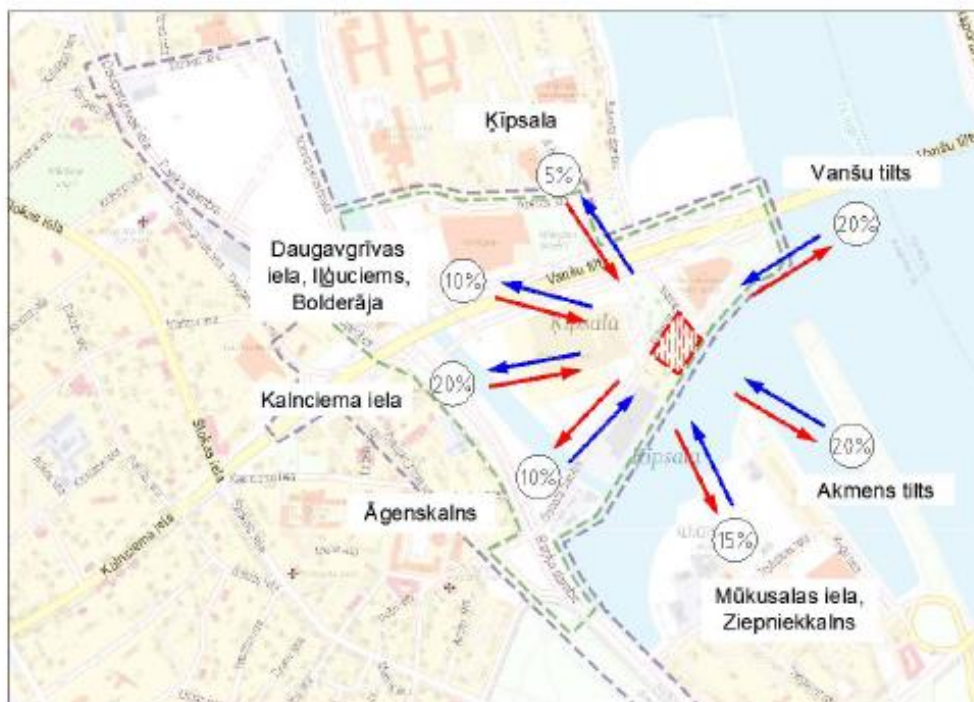
Piesaistīto un izejošo satiksmes plūsmu sadalījums pa virzieniem ir aplūkojams 27.attēlā un tas ir balstīts uz esošo satiksmes intensitāti un pieņēmumu par iespējamajiem satiksmes plūsmu sadalījumiem no lokālpilnvarojuma teritorijas.

Satiksmes plūsmu sadalījumi no citiem iepriekš uzskaitītajiem satiksmes objektiem ir pētīti iepriekšējās izpētēs un plūsmu sadalījums no šiem objektiem šajā izpētē ir balstīts uz tām.

Objekts: Lokālpilnvarojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”





Attēls Nr.27. Piesaistīto un izejošo plūsmu virzienu sadalījums

#### 4.4. Modelētie scenāriji

Modelētie scenāriji ir apkopoti Tabulā Nr.7.

Tabula Nr.7. Modelētie scenāriji.

Nr.p.k.	Apzīmējums	Apraksts
1	E_1_AM	Esošās situācijas rīta maksimuma stundas (8.00-9.00) modelis ar esošajām satiksmes intensitātēm.
2	E_1_PM	Esošās situācijas vakara maksimuma stundas (17.00-18.00) modelis ar esošajām satiksmes intensitātēm.
3	P_1_AM	Perspektīvās situācijas rīta maksimuma stundas (8.00-9.00) modelis ar 295 autostāvvietu nodrošinājumu.
4	P_1_PM	Perspektīvās situācijas vakara maksimuma stundas (17.00-18.00) modelis ar 295 autostāvvietu nodrošinājumu.
5	P_2_AM	Perspektīvās situācijas rīta maksimuma stundas (8.00-9.00) modelis ar 295 autostāvvietu nodrošinājumu un pēc apkārt esošo objektu realizācijas.
6	P_2_PM	Perspektīvās situācijas vakara maksimuma stundas (17.00-18.00) modelis ar 295 autostāvvietu nodrošinājumu un pēc apkārt esošo objektu realizācijas.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”



7	P_3_AM	Perspektīvās situācijas rīta maksimuma stundas (8.00-9.00) modelis ar 295 autostāvvietu nodrošinājumu un pēc apkārt esošo objektu realizācijas, un piedāvātajiem satiksmes uzlabojumiem: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uzvaras bulvāra un Raņķa dambja, Slokas ielas satiksmes mezglā;</li> <li>• Raņķa dambja un Balasta dambja satiksmes mezglā.</li> </ul>
8	P_3_PM	Perspektīvās situācijas vakara maksimuma stundas (17.00-18.00) modelis ar 295 autostāvvietu nodrošinājumu un pēc apkārt esošo objektu realizācijas, un piedāvātajiem satiksmes uzlabojumiem: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uzvaras bulvāra un Raņķa dambja, Slokas ielas satiksmes mezglā;</li> <li>• Raņķa dambja un Balasta dambja satiksmes mezglā.</li> </ul>

#### 4.5. Rezultāti

Veicot satiksmes plūsmas modelēšanu tika konstatēts, ka esošajā situācijā apkārt esošajos krustojumos ir apmierinoši LOS servisa līmeņi (robežās no A-C), savukārt, neapmierinoši LOS servisa līmeņi (<LOS D) rīta maksimuma stundā veidojas attālākos krustojumos:

- Uzvaras bulvāra un Valguma ielas, Raņķa dambja un Slokas ielas satiksmes mezglā;
- Uz Vanšu tilta estakādēm pie uzbraukšanas uz Vanšu tilta Rīgas centra virzienā.

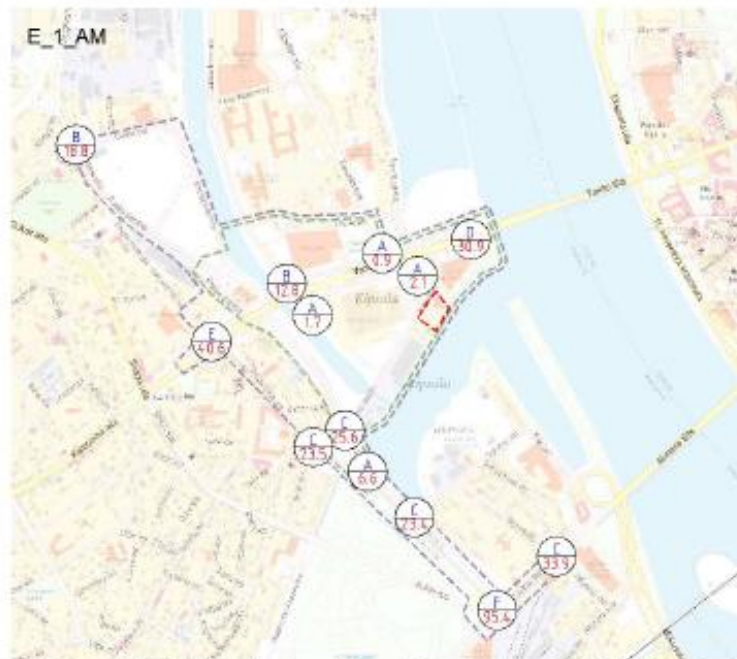
Neapmierinošie komforta līmeņi ap Vanšu tilta estakādēm ir saistīti ar sastrēguma rindu, kura veidojas pie Kr.Valdemāra ielas un Z.A. Meirovica bulvāra krustojuma, kurš atrodas ārpus transporta plūsmu izpētes teritorijas. Sastrēguma rinda neļauj uzbraukt uz Vanšu tilta, kā rezultātā rodas neapmierinoši LOS servisa līmeņi.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

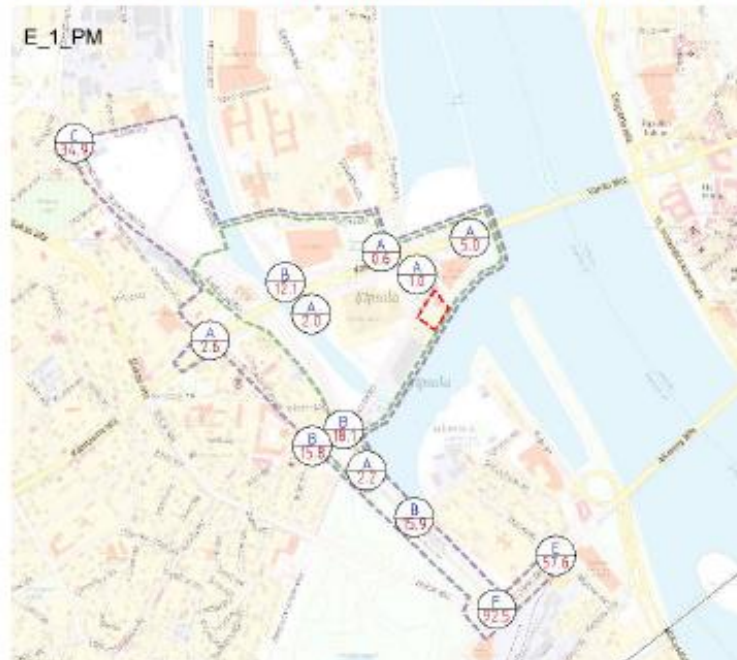
Pasūtītājs: SIA „Metrum”

34





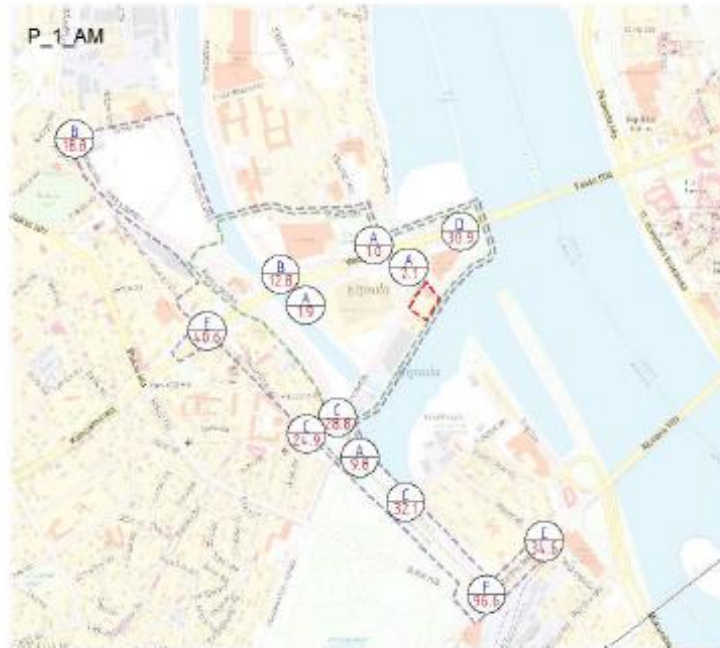
Attēls Nr.28. Esošās situācijas LOS servisa līmeņi rīta maksimumam stundā (8.00-9.00). Scenārijs E\_1\_AM.



Attēls Nr.29. Esošās situācijas LOS servisa līmeņi vakara maksimumam stundā (17.00-18.00). Scenārijs E\_1\_PM.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte  
Pasūtītājs: SIA „Metrum”

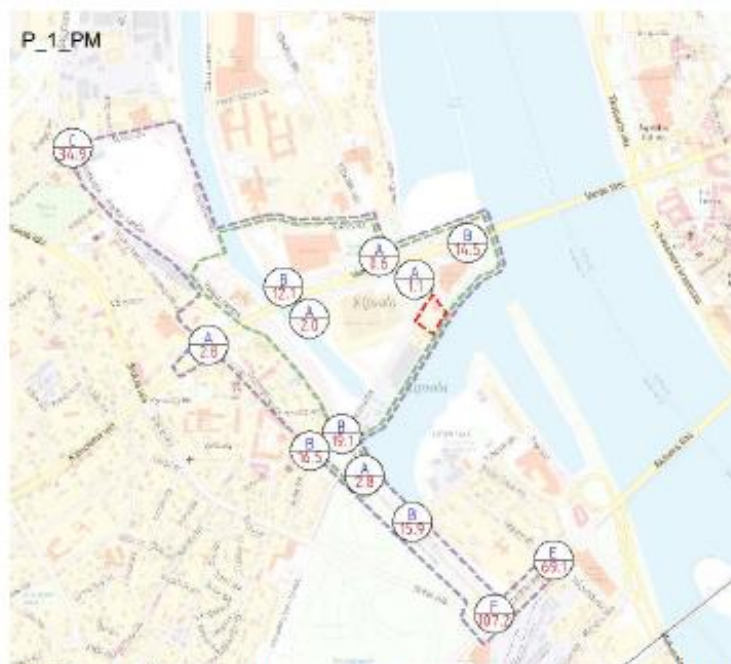
Aplūkojot perspektīvo satiksmes plūsmu situāciju ar lokālplānojuma objekta radītajām plūsmām, tiek secināts, ka komforta līmeņi nepasliktinās nevienā no satiksmes mezgliem.



Attēls Nr.30. Perspektīvās situācijas LOS servisa līmeņi rīta maksimumam stundā (8.00-9.00) ar lokālplānojuma objekta radītajām plūsmām. Scenārijs P\_1\_AM.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”



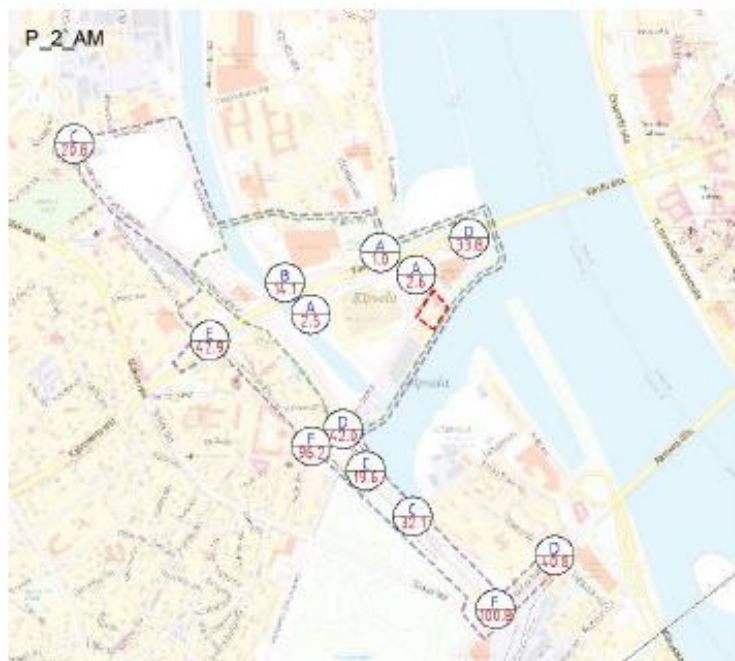
Attēls Nr.31. Perspektīvās situācijas LOS servisa līmeņi vakara maksimumam stundā (17.00-18.00) ar lokālplānojuma objekta radītajām plūsmām. Scenārijs P\_1\_PM.

Atbilstoši darba uzdevumam tika arī aplūkotas satiksmes plūsmas pēc visu iepriekš apskatīto objektu realizācijas un noteikti krustojumu servisa līmeņi. Pēc plūsmu aplēsēm ir sagaidāms, ka lielākajā daļā krustojumu LOS servisa līmenis nepazemināsies un ja tiktu atrisināta Vanšu tilta problemātika, tad Vanšu tilta rampām caurlaidspēja arī būtu pietiekama perspektīvajām plūsmām. Tomēr tiek prognozēts, ka zemāki LOS servisa līmeņi tiks novēroti Meža ielas un Daugavgrīvas ielas krustojumā, kas ir saistīts ar Balasta dambja un Raņķa dambja krustojumu, no kura sastrēguma rinda iesniedzas Meža ielas un Daugavgrīvas krustojumā, kā rezultātā to bloķējot. Lielāko daļu no šīm jaunradītajām plūsmām rīta maksimuma stundā šajā krustojumā radīs plūsmas uz darījumu centru „Daugava” un Zundas centru, bet vakara maksimuma stundā plūsmas no darījuma centra „Daugava”. Sagaidāms, ka vakara maksimuma stundā, pasliktināsies LOS servisa līmenis arī Raņķa dambja un Trijādības ielas krustojumā sastrēguma rindas dēļ, kuras sākums būs pie Uzvaras bulvāra un Raņķa dambja krustojuma.

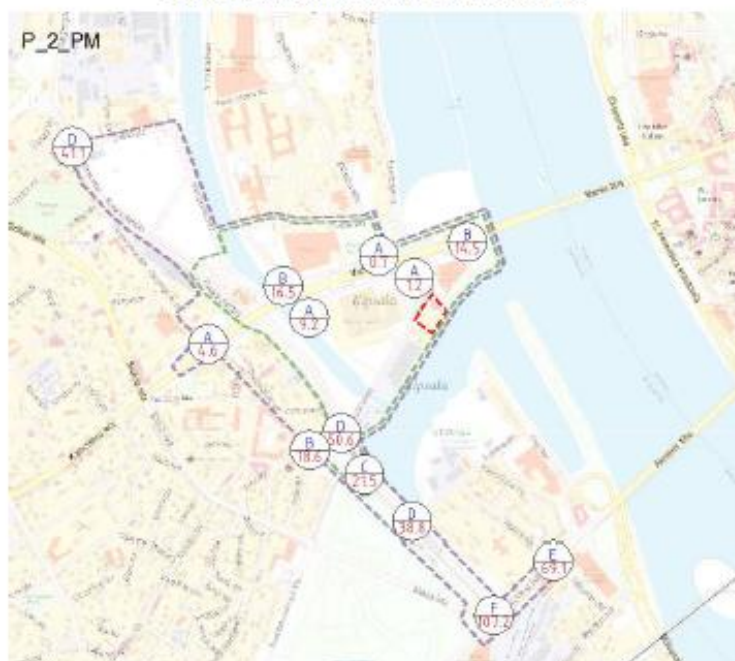
Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”





Attēls Nr.32. Perspektīvās situācijas LOS servisa līmeņi rīta maksimumam stundā (8.00-9.00) ar apkārtējo objektu radītajām plūsmām. Scenārijs P\_2\_PM.



Attēls Nr.33. Perspektīvās situācijas LOS servisa līmeņi vakara maksimumam stundā (17.00-18.00) ar apkārtējo objektu radītajām plūsmām. Scenārijs P\_2\_PM.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

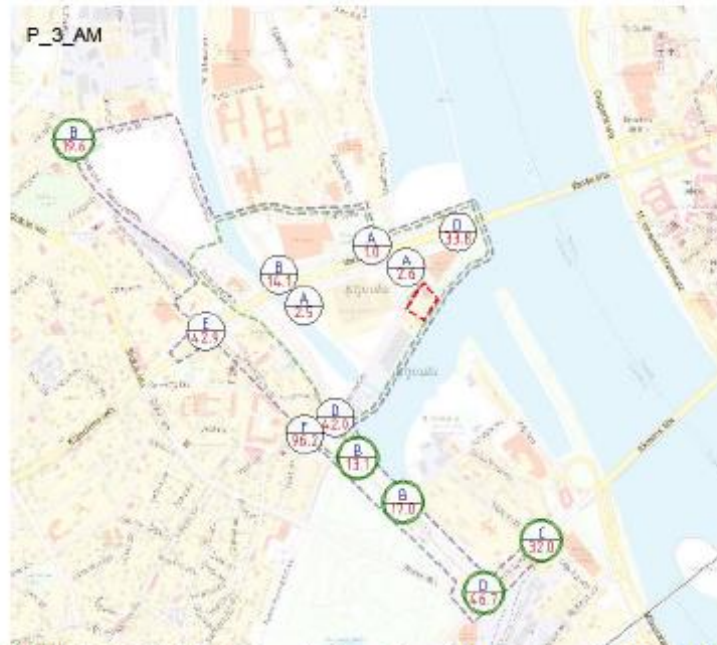
Pasūtītājs: SIA „Metrum”

Balstoties uz veikto modelēšanas scenāriju rezultātiem tika konstatēts, ka perspektīvā ir sagaidāmi pasliktināti LOS servisa līmeņi šādos krustojumos (pēc apkārt esošo objektu realizācijas):

- Uzvaras bulvāra un Raņķa dambja, Valguma ielas, Slokas ielas satiksmes mezglā;
- Raņķa dambja un Balasta dambja krustojumā;
- Daugavgrīvas un Durbes ielas krustojumā.

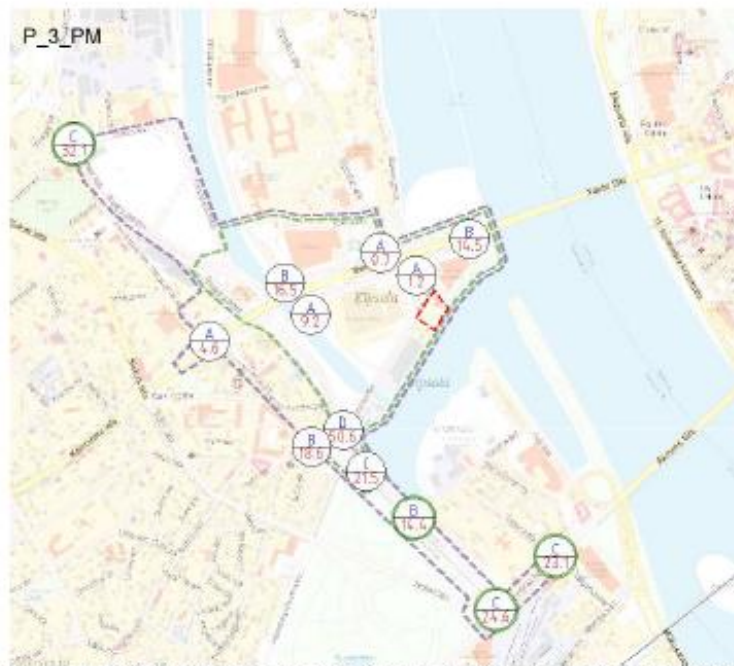
Līdz ar to Uzvaras bulvāra un Raņķa dambja satiksmes mezglā tiek piedāvāts risinājums ar palielinātu joslu skaitu, kas plašāk aprakstīts sadaļā *Satiksmes uzlabojumu varianti*. Šāds risinājums ievērojami uzlabo satiksmes mezgla caurlaidspēju, par ko liecina modelēšanas rezultāti. Uzvaras bulvāra un Valguma ielas krustojums rīta maksimuma stundā atbilstu LOS C, bet Raņķa dambja krustojums LOS D, savukārt vakara maksimuma stundā tiktu iegūti LOS C līmeņi abos krustojumos.

Raņķa dambja un Trijādības ielu, Daugavgrīvas un Durbes ielu krustojumā tiek piekorigēts luksofora fāžu darbību cikls, kā rezultātā uzlabojas LOS servisa līmeņi.



Attēls Nr.34. Perspektīvās situācijas LOS servisa līmeņi rīta maksimumam stundā (8.00-9.00) ar apkārtējo objektu radītajām plūsmām un piedāvātajiem satiksmes organizācijas uzlabojumiem. Scenārijs P\_3\_AM.





Attēls Nr.35. Perspektīvās situācijas LOS servisa līmeņi vakara maksimumam stundā (17.00-18.00) ar apkārtējo objektu radītajām plūsmām un piedāvātajiem satiksmes organizācijas uzlabojumiem. Scenārijs P\_3\_PM.

## 5. SATIKSMES UZLABOJUMU VARIANTI

Kā rāda satiksmes plūsmu novērojumi ap transporta plūsmu izpētes teritoriju un satiksmes plūsmas modelis, esošajā situācijā galvenā satiksmes problemātika apskatītajā teritorijā ir ceļu tīkla fragmentārais raksturs, kurš neveido vienlaidu transporta koridoru tranzīta plūsmām. Proti, satiksmes plūsmas tiek virzīta caur ierobežotas caurlaidspējas krustojumiem, kā, piemēram, Uzvaras bulvāra, Valguma ielas, Raņķa dambja, Slokas ielas satiksmes mezgls un Daugavgrīvas – Buļļu ielas krustojums, kurš atrodas ārpus transporta plūsmu izpētes teritorijas.

Lai salīdzinātu dažādu pilsētu visaptverošu satiksmes uzlabojumu ietekmi uz ceļu tīklu transporta plūsmu izpētes teritorijā, tiek izmantoti EMME dati, kas procentuāli norāda tendenci kāda pastāv transporta plūsmu izmaiņām realizējot kādu no projektiem. Zemāk esošajā attēlā ir redzams nosacīti esošās situācijas plūsmu raksturojums.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”



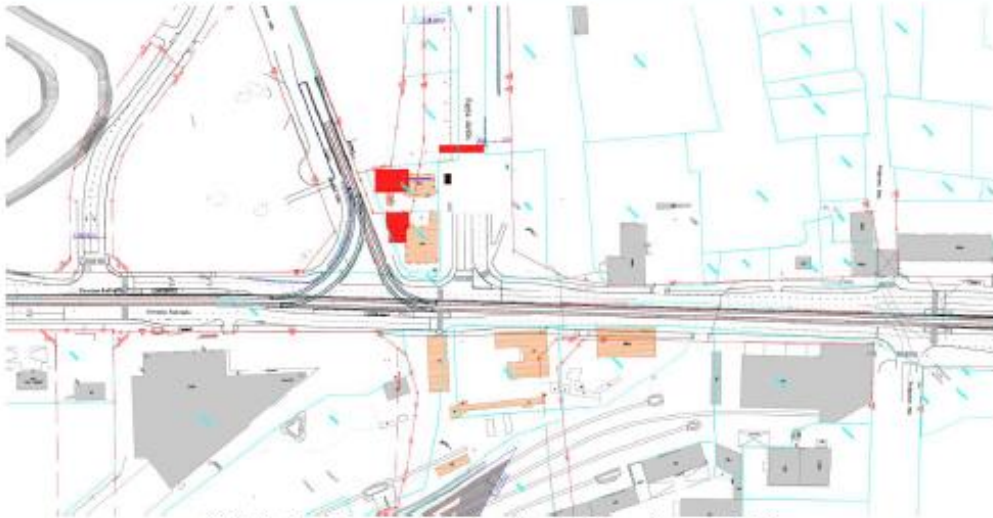
Attēls Nr.36. Nosacīti esošās situācijas raksturojums ar EMME datiem.

Lai nākotnē uzlabotu satiksmes plūsmu Uzvaras bulvāra, Valguma ielas, Raņķa dambja, Slokas ielas mezglā tiek piedāvāti šādi risinājumi:

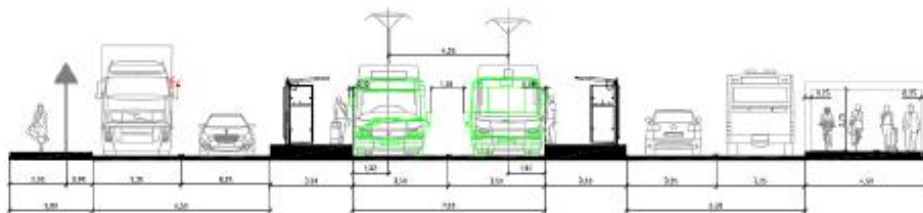
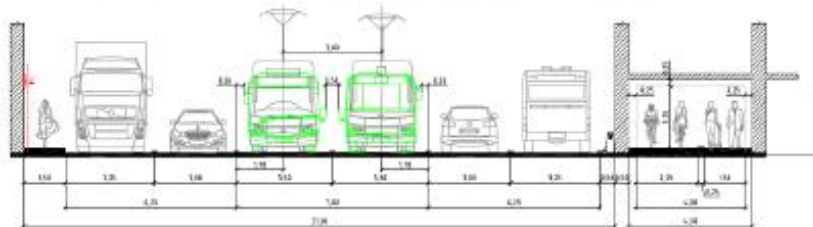
- Papildus josla uz Uzvaras bulvāra – šāds risinājums paredz paplašināt brauktuvi līdz krustojumam ar Slokas ielu, paredzot vismaz divas braukšanas joslas katrā virzienā. Slokas ielas krustojums tiktu atvirzīts tālāk no Raņķa dambja krustojuma. Pie šāda risinājuma būtu jāparedz arī ēku nojaukšana.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”



Attēls Nr.37. Plāns ar papildus braukšanas joslu uz Uzvaras bulvāra



Attēls Nr.38. Šķēršprofils ar papildus braukšanas joslu uz Uzvaras bulvāra

- Vienības gatves un Raņķa dambja savienojums ar tuneli – jau iepriekš tika izstrādāts tehniskais projekts par Vienības gatves un Raņķa dambja savienojumu ar tuneli zem dzelzceļa. Nemot vērā perspektīvo Torņakalna attīstības vīziju, Rail Baltic trases novietojumu nākotnē ir rekomendējams paredzēt tuneli tikai zem dzelzceļa uzbēruma, kura garums būtu mazāks par 80m, kā rezultātā tunelis būtu izbūvējams par ievērojami mazāk līdzekļiem. Tūneļa risinājums samazinātu tranzīta plūsmu apjomu uz Valguma ielas, Mūkusalas ielas posmā gar Latvijas Nacionālo bibliotēku, līdz ar to atslogotu arī Uzvaras bulvāra un Valguma ielas krustojumu.
- Rietumu maģistrāles izbūve - tiktu atslogota gan Vienības gatve, Raņķa dambis, Daugavgrīvas iela no tranzīta plūsmām Dienvidu – Ziemeļu virzienā, ko uzskatāmi

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”



parāda zemāk esošais attēls. Rietumu maģistrāle novirzītu tranzīta plūsmas tālāk prom no Rīgas centra (Kīpsalas, Klīversalas, Āgenskalna).



Attēls Nr.39. Perspektīvās situācijas raksturojums ar Rietumu maģistrāli pēc EMME datiem.

Lai arī Buļļu ielas un Daugavgrīvas ielas krustojums atrodas ārpus transporta plūsmu izpētes teritorijas, jau iepriekš šajā krustojumā (2009.gadā) ir izstrādāts tehniskais projekts par krustojuma rekonstrukciju. Projektā tika paredzēta regulējama krustojuma izveide, kas uzlabotu caurlaidspēju, līdz ar to spētu nodrošināt arī perspektīvās satiksmes intensitātes.





Attēls Nr.40. Daugavgrīvas ielas un Buļļu ielas krustojums.

Kā uzrāda satiksmes plūsmas modelis, gadījumā, ja netiek realizēta rietumu maģistrāle un Raņķa dambis – Daugavgrīvas iela netiek atslogota no tranzīta plūsmām, kā arī, ja attīstās visi aplūkotie objekti un to radītās satiksmes plūsmas nav mazākas par aplēstajām, tad būtu nepieciešams izskatīt iespēju par divlīmeņu mezglu Raņķa dambja un Balasta dambja krustojumā, kāds tas ir bijis paredzēts jau 2004.gadā.

Ievērojamas satiksmes plūsmas problēmas rīta un vakara maksimuma stundās ir vērojamas uz Vanšu tilta, kur veidojas garas sastrēguma rindas pie iebraukšanas Rīgas centrā (Z.A.Meirovica krustojums) līdz pat 1,9km garumam. Esošajā situācijā Vanšu tilts pilda C kategorijas ielas funkciju, uzņemot ievērojamas maģistrālās plūsmas, kas tiek virzītas cauri Rīgas centram, kur krustojumi nespēj nodrošināt nepieciešamo caurlaidspēju. Kā risinājums Vanšu tilta problemātikai būtu alternatīvu maršrutu pār Daugavu veidošana – kā, piemēram, Hanzas šķērsojums, kurš procentuāli visvairāk atslogotu Vanšu tiltu pēc makro plūsmu modelēšanas rīka, EMME, datiem.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte  
Pasūtītājs: SIA „Metrum”



Attēls Nr.41. Perspektīvās situācijas raksturojums ar Hanzas šķērsojumu pēc EMME datiem.

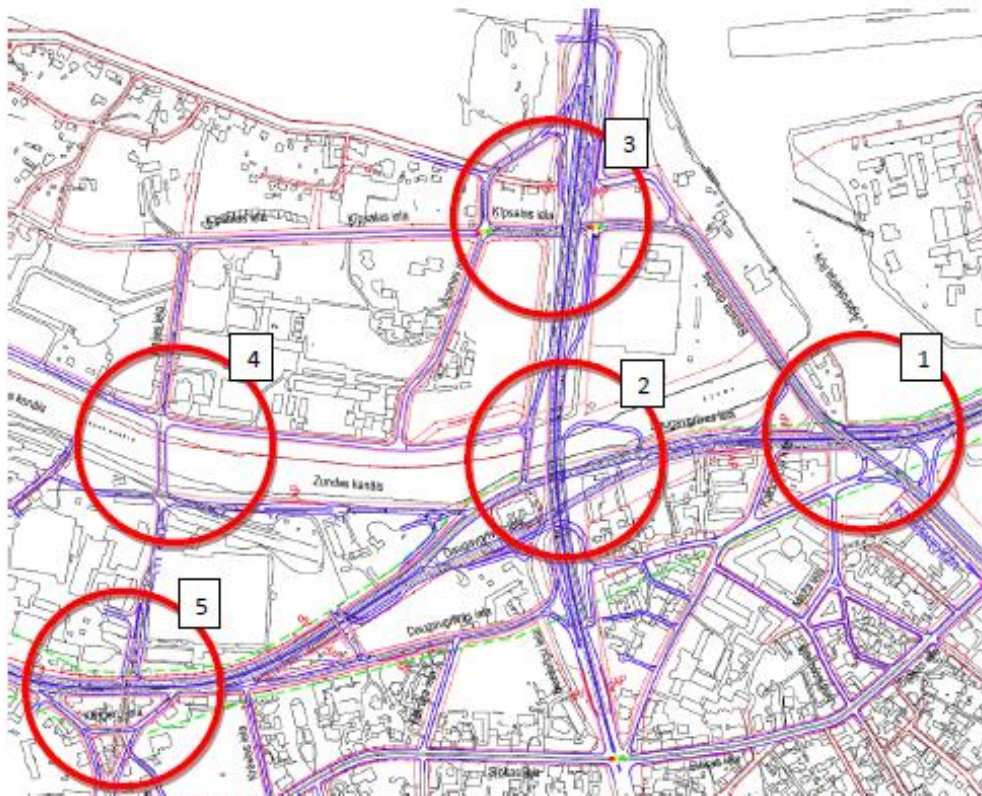
Pašreiz pētītās un sagaidāmās satiksmes plūsmas tuvākajā perspektīvā nerada nepieciešamību pēc citiem ievērojamiem satiksmes infrastruktūras uzlabojumiem plūsmas izpētes teritorijā (neskaitot iepriekš uzskaitītos), jo atrisinot Vanšu tilta problemātiku, satiksmes komforta līmeņi tā uzbrauktuvēs kļūtu apmierinoši. Tomēr jau iepriekš apskatot visas Pārdaugavas potenciālo objektu attīstību (2004.gadā) tika piedāvāti risinājumi ar vairāk līmeņu satiksmes mezgliem ap Vanšu tiltu un tā estakādēm:

1. Vairāklīmeņu mezgls Raņķa dambja un Balasta dambja krustojumā;
2. Papildus estakāde no Vanšu tilta;
3. Divlīmeņu Kīpsalas ielas un Balasta dambja savienojums;
4. Tilts pār Zundas kanālu;
5. Kuldīgas ielas un Daugavgrīvas ielas mezgls.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Fasūtītājs: SIA „Metrum”

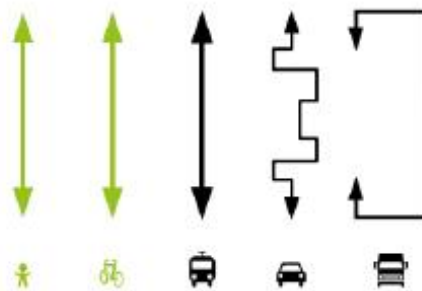




Attēls Nr.42. Iespējamie satiksmes mezgli transporta plūsmu izpētes teritorijā.

Tomēr ņemot vērā Rīgas pilsētas attīstības shēmu un mobilitātes principus pilsētas kodolā (Attēls Nr.43), kas paredz to, ka pilsētas kodola robežās pārvietoties ar kājām vai kombinēt gājēju pārvietošanos ar sabiedrisko transportu, vai braukt ar velosipēdu ir jābūt ievērojami ātrāk un ērtāk, nekā pārvietoties ar privāto autotransportu, tad tiek rekomendēts pēc iespējas vairāk minimizēt attīstāmo objektu radītās satiksmes intensitātes, bet tā vietā attīstot sabiedrisko transportu vairot tā popularitāti.

Mobilitātes princips pilsētas kodolā



Attēls Nr.43. Mobilitātes principi pilsētas kodolā.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte  
Pasūtītājs: SIA „Metrum”

Balstoties uz novērotajām tendencēm gājēju pārvietošanās maršrutos izpētes teritorijā, lai uzlabotu gājēju pārvietošanās drošību un ērtumu, ir rekomendējams paredzēt gājēju ietvi un gājēju pāreju pie Zundas krastmalas un Kr.Valdemāra ielas krustojuma, zemāk esošā attēlā norādītajā vietā.



Attēls Nr.44. Rekomendējamā gājēju pārejas atrašanās vieta.

Tika novērots, ka vairākās ielās ir nodilis ceļa horizontālais marķējums, kā, piemēram, nobrauktuvē no Vanšu tilta centra virziena uz Kīpsalu un Balasta dambī. Tā rezultātā autovadītājs netiek virzīts noteiktās joslās ar noteiktu trajektoriju un tas var radīt apjukumu autovadītājos. Tāpēc, lai uzlabotu satiksmes drošību, ir rekomendējams atjaunot attiecīgajos posmos horizontālo marķējumu atbilstoši Latvijas Valsts standartam.

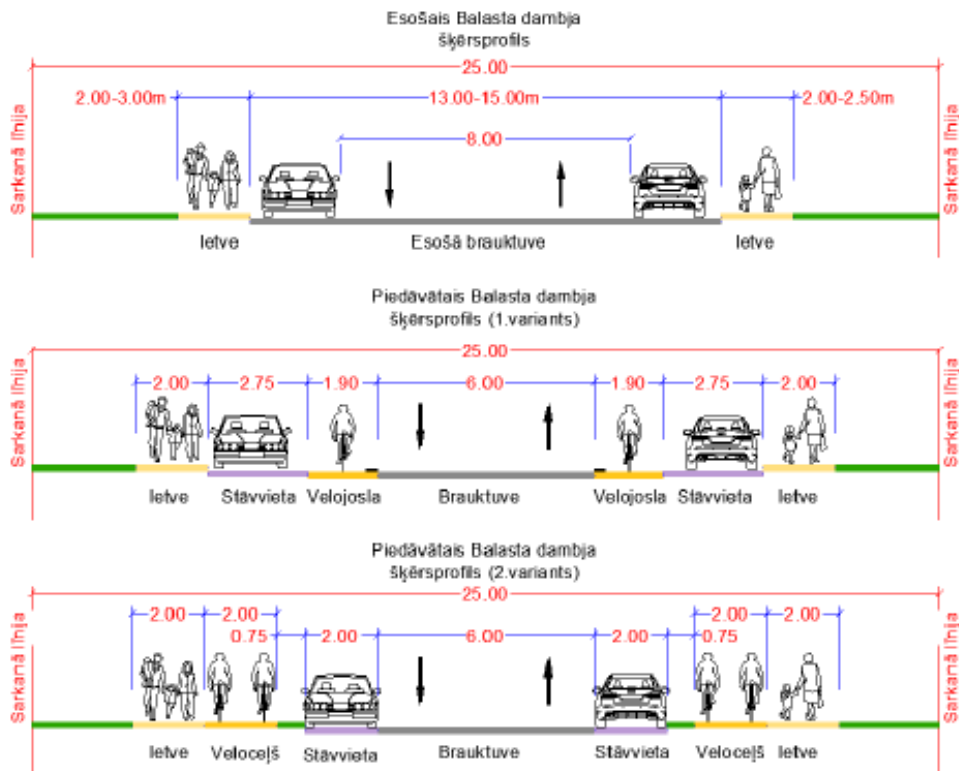
Esošajā situācijā uz Balasta dambja un pie *Preseš nama* atrodas autostāvvietas. Kā liecina novērojumi, tad liela daļa autovadītāju šīs autostāvvietas izmanto *Park and Ride (P&R)* vajadzībām un tikai daļa ir apkārtējo objektu apmeklētāji. Attīstoties šai teritorijai liela daļa autostāvvietu tiktu likvidētas - saistībā ar darījuma centra „Daugava” attīstību, kura teritorijā atrodas maksas autostāvvietas. Nākotnē būtu nepieciešams nodrošināt iespēju apkārtējo objektu apmeklētājiem īslaicīgi novietot automašīnas, līdz ar to ir rekomendējams saglabāt autostāvvietas gar Balasta dambja brauktuvi, bet paredzēt laika ierobežojumus stāvēšanai. Savukārt, pārējās autostāvvietas būtu nepieciešams attālināt no Rīgas centra, izveidojot P&R autostāvvietu Rīgas pilsētas pierobežā, nodrošinot ērtu, ātru sabiedriskā transporta satiksmi no šīs autostāvvietas. Šāds risinājums būtu rekomendējams jau šodien, jo pie kvalitatīvas sabiedriskā transporta sasaistes un iespējas ātri nokļūt Rīgas centrā, tiktu atslōgotas apkārtējās ielas no vieglo transportu plūsmas.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”



Balstoties uz Veloceliņu karti (attēls Nr.6) Balasta dambī perspektīvā ir paredzēts veloceliņš (velojosla), līdz ar to tiek piedāvāti 2 iespējamie Balasta dambja šķēršprofili kopā ar īslaicīgajām autostāvvietām.



Attēls Nr.45. Balasta dambja šķēršprofili.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte  
Pasūtītājs: SIA „Metrum”



## SECINĀJUMI UN REKOMENDĀCIJAS

1. Atbilstoši darba uzdevumam un institūciju tehniskajiem noteikumiem, saskaņā ar saistošajiem noteikumiem Nr.38 tika veikta transporta plūsmu izpēte.
2. No lokālplānojuma teritorijas 300 metru sasniedzamības robežās atrodas 2 pieturvietas „Kīpsala” centra un Pārdaugavas virzienos, no kurām ir ļoti laba sasaiste ar Rīgas centru un Pārdaugavas mikrorajoniem. Tomēr, lai motivētu iedzīvotājus izmantot sabiedrisko transportu ir jāpaaugstina sabiedriskā transporta komforta līmeni, tādēļ tiek rekomendēts palielināt reisu skaitu dažos no maršrutiem. Arī piedāvātais risinājums Uzvaras bulvārī uzlabotu sabiedriskā transporta kustību, jo tas paredz atsevišķu sabiedriskā transporta joslu pirms krustojuma ar Valguma ielu.
3. Balstoties uz pasūtītāja pieņēmumu par objekta funkcijām un to platību, kā arī ņemot vērā autostāvvietu nodrošinājumu (295 autostāvvietas), tika veiktas piesaistīto un izejošo plūsmu aprēķins rīta un vakara maksimuma stundās.
4. Esošajā situācijā galvenos satiksmes apgrūtinājumus rada ceļu tīkla fragmentārais raksturs un problemātiskās vietas ir Uzvaras bulvāra un Valguma ielas, Raņķa dambja, Slokas ielas satiksmes mezgls un Vanšu tilts virzienā uz Daugavas labo krastu pie iebraukšanas Rīgas centrā.
5. Veicot satiksmes plūsmas modelēšanu tika konstatēts, ka lokālplānojuma teritorijā paredzētā objekta radītās transporta plūsmas nesamazinās LOS servisa līmeni nevienā no krustojumiem.
6. Papildus apskatot un modelējot apkārt esošo objektu (Zundas centra, darījuma centra „Daugava”, Z-towers, Filozofu rezidences, Trijādības iela 5) potenciāli radītās plūsmas, tika secināts, ka ir sagaidāms ievērojams LOS servisa kritums Raņķa dambja, Balasta dambja, Daugavgrīvas ielas un Meža ielas krustojumā, kā arī ievērojami pieaugs sastrēguma rinda Uzvaras bulvāra un Raņķa dambja krustojumā, tā rezultātā apgrūtinot plūsmu arī citos krustojumos (Raņķa dambja, Trijādības ielu krustojumā un Raņķa dambja, Balasta dambja krustojumā).
7. Lai uzlabotu satiksmes plūsmu problemātiskajās vietās ir piedāvāti sekojoši risinājumi. Uzvaras bulvāra satiksmes mezglā tiek piedāvāts:
  - a. Palielināt braukšanas joslu skaitu uz Uzvaras bulvāra, paredzot, vismaz 2 caurejošās joslas līdz Slokas ielai no Akmens tilta puses, kā arī attālināt Slokas ielas krustojumu no Raņķa dambja krustojuma.
  - b. Paredzēt „Rīgas brīvostas savienojuma ar VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā (Raņķa dambja un Vienības gatves, Mūkusalas ielas savienojums)” ar tuneli zem dzelzceļa.
  - c. Realizēt Rietumu maģistrāli, kas sāktos no Vienības gatves un tiktu virzīta gar dzelzceļa sliedēm dienvidu – ziemeļu virzienā.Savukārt, lai tiktu atslogots Vanšu tilts ir jāparedz papildus Daugavas šķērsojums, kurš maģistrālās plūsmas novirzītu no Rīgas centra. Vislielāko ietekmi pēc EMME datiem uz Vanšu tilta atslogošanu atstātu Hanzas šķērsojums.
8. Lai nepalielinātu satiksmes intensitāti uz Rīgas ielām, kas rastos automobilizācijas līmeņa pieauguma ietekmē, ir nepieciešams popularizēt sabiedriskā transporta izmantošanu.

Objekts: Lokālplānojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”



9. Kā uzrāda satiksmes plūsmas modelis, gadījumā, ja netiek realizēta rietumu maģistrāle un Raņķa dambis – Daugavgrīvas iela netiek atslogota no tranzīta plūsmām, kā arī, ja attīstās visi aplūkoto objekti un to radītās satiksmes plūsmas nav mazākas par aplēstajām, tad būtu nepieciešams izskatīt iespēju par divlīmeņu mezglu Raņķa dambja un Balasta dambja krustojumā.
10. Ir rekomendējams autostāvvietas gar Balasta dambja brauktuvi perspektīvā paredzēt kā īslaicīgās autostāvvietas, bet P&R funkciju pildīšanai paredzēt autostāvvietas pie Rīgas pilsētas robežas, izveidojot ērtu un ātru sabiedriskā transporta kustību no tām uz Rīgas centru.
11. Ieteicams paredzēt ietvi un gājēju pāreju uz Kr.Valdemāra ielas pie Zundas krastmalas krustojuma.
12. Rekomendējams atjaunot nodilušo ceļa horizontālo marķējumu uz rampām no Vanšu tilta un Balasta dambī.
13. Perspektīvā tiek rekomendēts izmantot kādu no piedāvātajiem šķērsprofiliem uz Balasta dambja.

Objekts: Lokālpilnvarojums Balasta dambī 7, transporta plūsmu izpēte

Pasūtītājs: SIA „Metrum”

50

#### 4. ARHITEKTONISKI MĀKSLINIECISKĀ INVENTARIZĀCIJA



# BALASTA DAMBIS 1



## ARHITEKTONISKĀS IZPĒTES GRUPA

VĒSTURISKO CELTŅU IZPĒTE  
REKONSTRUKCIJĀS - RESTAURĀCIJAS PROJEKTI  
MĒBEĻU UN BŪVGALDNIĒCĪBAS RESTAURĀCIJA  
KONSULTĀCIJAS



Vien. Reg. NR. 40003041528 LR EM Licence Nr. 3936 par tiesībām nodarboties ar: būvju arhitektūras projektēšanu, arhitektūras pieminekļu restaurācijas projektu izstrādāšanu; būvju konstrukciju projektēšanu

OBJEKTS:

ĒKA RĪGĀ, BALASTA DAMBĪ 1

PASŪTĪTĀJS:

SIA "DAM PROPERTY INVESTMENTS"

## ARHITEKTONISKI MĀKSLINIECISKĀ INVENTARIZĀCIJA

VALDES PRIEKŠSĒDĒTĀJA:

B. EGLĀJA

IZPĒTES GRUPAS VADĪTĀJA:

D.LĒVALDE

AUTORI:

D.LĒVALDE

R.SAUJA



2007. gada 20. jūnijs

Arsenāla iela 3, 4. stāvs, Rīga LV-1050, Latvija, tālrunis: 7 211 253, tālrunis/fakss: 7 221 647  
PVN reģ.nr. LV40003041528, a/s Hansabanka fil. Sakta, kods HABALV22, konts LV73HABA0001408036360

## **SĒJUMA SATURS.**

1. IEVADS .....	3
2. IESKTS ĒKAS BŪVVĒSTURĒ.....	4
Pielikums. Kopija no Latvijas Valsts vēstures arhīva materiāliem - fonds 2761, apraksts 3, lietas Nr. 8279.	
1.att. Sabiedriskās ēkas projekts. 1898.g. Arh. Vilhelms Neimanis.	
3.INVENTARIZĀCIJAS REZULTĀTI. ....	5
3.1 Apjoms, fasādes, plānojums .....	5
3.2 Būvgaldniecības izstrādājumi .....	6
3.3 Kāpnes.....	6
3.4 Apkure .....	6
3.5 Interjera apdare.....	6
4. SECINĀJUMI.....	7
5. FOTOATTĒLI:	
1. Skats uz ēkas galveno fasādi.	
2. Skats uz ēku no pagalma.	
3. Skats uz ēku no Balasta dambja puses.	
4. Skats uz ēkas torni.	
5. Vēja rādītājs torņa jumta smailē.	
6. Pagalma puses rizalīta zelminis.	
7. Zelminis virs galvenās ieejas rizalīta.	
8. Ieejas portāls un durvis galvenajā fasādē, 1898.g.	
9. Galvenās ieejas durvis skatā no telpas, 1898.g..	
10. Galvenās fasādes labās puses fragments ar daļēji "aklo" logu.	
11. Otrā stāva zāle ar sākotnējiem interjera dekoratīviem plastikas elementiem. Koka panelji, iespējams, izgatavoti pēc oriģināla parauga.	
12. Zāles griestu fragments.	
13. Skats uz pirmā stāva gaiteni ar sākotnējām koka dzegām.	
14. Skats uz jumta konstrukciju 20.gs.b.izbūvētajā 4.stāva 6.telpā.	
15. Verandas (20.gs.b.) iekšskats.	

16. Skats uz kāpnēm (20.gs.b.) no ieejas vestibila.
17. Skats uz kāpnēm (20.gs.b.) no 4.stāva 7.telpas.

#### 6. RASĒJUMI

1. AMI-1 1.stāva apsekošanas rezultāti un fotofiksācijas shēma.
2. AMI-2 2.stāva apsekošanas rezultāti un fotofiksācijas shēma.
3. AMI-3 3.stāva apsekošanas rezultāti un fotofiksācijas shēma.
4. AMI-4 4.stāva apsekošanas rezultāti un fotofiksācijas shēma.
5. AMI-5 5.stāva apsekošanas rezultāti un fotofiksācijas shēma.



## **1. IEVADS.**

---

Arhitektoniski mākslinieciskā inventarizācija ēkai Rīgā, Balasta dambī 1 veikta pēc SIA "DAM Property Investments" pasūtījuma 2007.gada jūnijā.

Darba uzdevums - veikt vizuālu ēkas pašreizējā būvobjekta apsekošanu, noskaidrot konstrukciju hronoloģiju, veikt vēsturisko būvgaldniecības izstrādājumu, vēsturiski un mākslinieciski vērtīgu konstruktīvo elementu un interjera detaļu inventarizāciju un to lokalizāciju plānos, kā arī fotofiksāciju.

Ēkā veikta pieejamo telpu vizuāla apsekošana. Paralēli darbam objektā apzināti pieejamie arhīvu materiāli.

Inventarizācijas laikā telpas tiek apsaimniekotas, izmantotas biroja vajadzībām.

Darbu veica SIA "Arhitektoniskās izpētes grupa" darbinieks Rūdolfs Sauja.

Arhitektoniski mākslinieciskās inventarizācijas atskaite apkopota vienā sējumā četros eksemplāros, no kuriem viens nodots Pasūtītājam, viens Rīgas Kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijai, viens Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijai, viens glabājas SIA "Arhitektoniskās izpētes grupa" arhīvā (kopā ar rasējuma oriģināliem un fotonegatīviem, fotoneg. Nr.1884.)

## **2. IESKTS ĒKAS BŪVĒSTURĒ**

---

Galvenās arhitektūras pārvaldes nodaļā atrodas Latvijas Valsts vēstures arhīva materiāli (fonds 2761, apraksts 3, lietas Nr. 8279) par ēku Rīgā, Balasta dambī 1 (grupa 62, grunts 98).

Lieta sāka **1897. gadā** ar arhitekta Vilhelma Neimaņa projektu divstāvu akmens sabiedriskajai ēkai (skat.1.att.).

**1898.gadā** arh.V. Neimaņa fasāžu izmaiņu projekts.

**1898.gadā** arh.V. Neimaņa koka nojumes ar brandmūri projekts.

**1900.gadā** arh.V. Neimaņa piebūves pie koka šķūņa ar brandmūri laivu novietošanai projekts.

**1938. gadā** būvvalde atļauj ēku nokrāsot gaiši pelēki dzeltenā krāsā.

Jaunāki materiāli lietā nav apkopotī.

Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas dokumentācijas centra arhīvā glabājas materiāli, kuros Rīgas jahtkluba ēka Balasta dambī 1 redzama **20. gs.** sākuma pastkartēs, **90.gadu** fotoattēlos un **21.gs.** fotoattēlos.

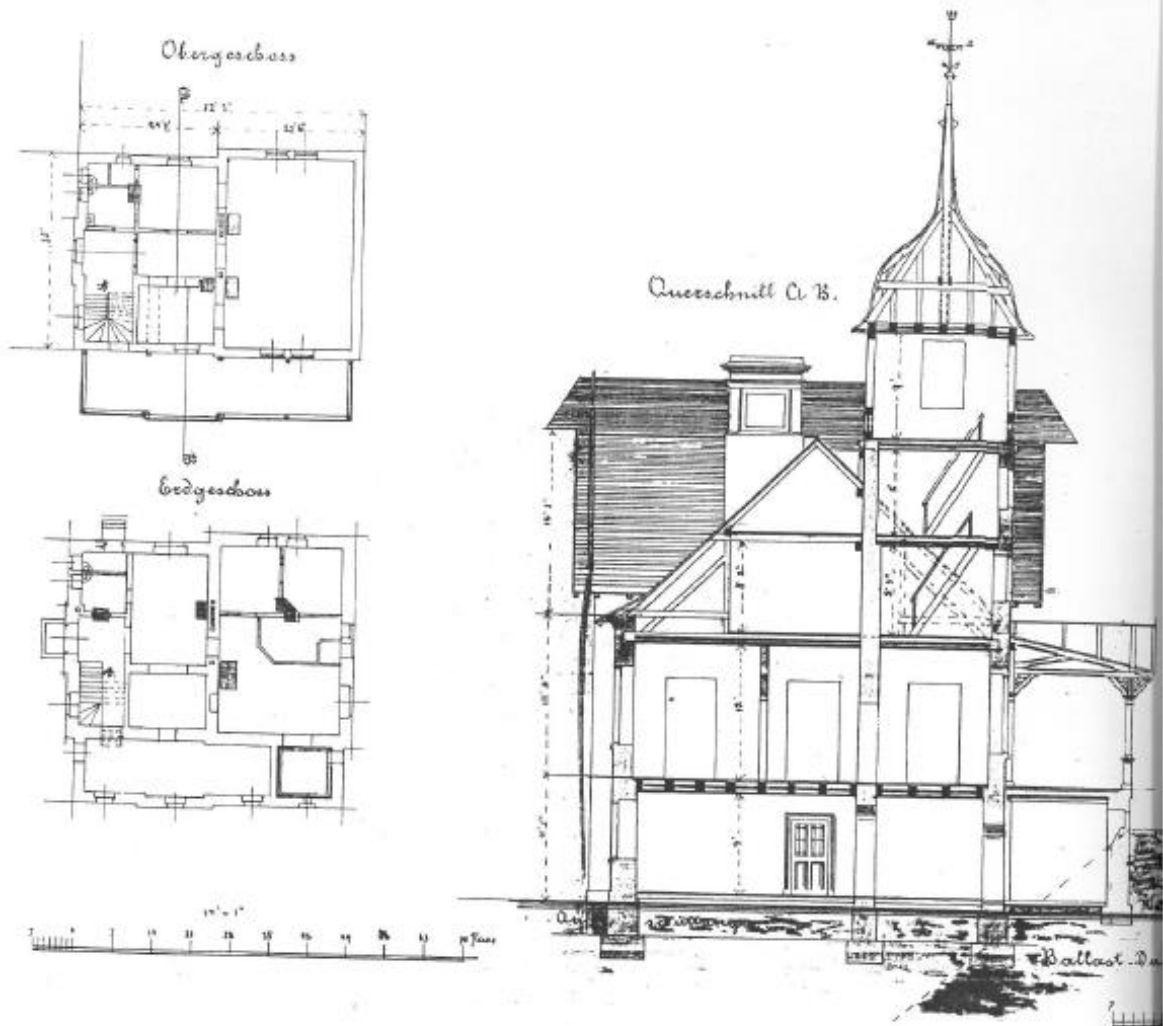
**1992. gada** arhitektu A.Ciņa un M.Mihailovas projekts Rīgas jahtkluba ēkas verandas atjaunošanai un fasāžu sakārtošanai.



**1.att.**

Sabiedriskās ēkas projekts.  
1898.g. Arh. Vilhelms Neimanis.





### **3. INVENTARIZĀCIJAS REZULTĀTI.**

---

#### **3.1 Apjoms, fasādes un plānojums.**

Ēka Rīgā, Balasta dambī 1 būvēta **1898. gadā** pēc arh. Vilhelma Neimaņa projekta kā divu stāvu mūra ēka Rīgas jahtkluba vajadzībām. Pēc struktūras un plānojuma ēka paredzēta sabiedriskai izmantošanai. Ēkas plānojums risināts kompaktā formā un kopā ar verandu veido gandrīz kvadrātu (ar sekliem rīzāliem). Sākotnēji katrā stāvā kāpņu telpa, vairākas mazākas telpas un viena liela zāle. 20.gs.beigās ēkas plānojums sadrumstalots, telpas pārdalot mazākās. Izņēmums-2.stāva zāle. Šajā laikā aizmūrētas arī vairākas durvju ailas un uzcelta piebūve verandas pusē. Pašreiz ēkas 1.-3.stāva telpas, arī lielā zāle, tiek izmantotas biroja vajadzībām. 4.stāvā telpas ar logiem izbūvētas tikai 20.gs.beigās un paredzētas dzīvošanai (skat.14.fotoatt.). 5.stāva telpa – skatu tornis.

Ēkas apjoma risinājums pilnībā pakārtots plānojumam. Katrai plāna daļai atšķirīgas konfigurācijas jumts, kas rezultātā veido sarežģītu konstrukciju vairākos līmeņos, ieskaitot torņa izbūvi. Jumts iesegts ar skārdu.

Ēkas fasādēm reprezentabls izskats ar akcentētu zeltiņu risinājumu pildrežģa konstrukcijā (skat. 1.,2.,3.,6.,7..fotoatt.). Galvenajai fasādei ar plastisku apdari akcentēta durvis un logaila centrālajā rīzālitā (skat.8.fotoatt.). Durvīm greznis, apmetumā veidots ieejas portāls ar pilastriem un antablimentu, kas apvienots ar dekoratīvu "spoguļi" zem loga. "Spoguļa" centrā jūrnieka galvas cilnis. Logailai sānu malās pilastrī, kas balsta pusloka aploci ar izceltiem slēgakmeņiem. Majestātisku raksturu ēkai piešķir skatu tornis, kura augšdaļa būvēta pildrežģī un barokālās formās veidotā jumta smailē saglabājies vēja rādītājs ar ēkas celšanas gadu (skat. 4.,5.fotoatt.).

**1898.gada** projektā (skat.1.att.) zīmēta vajēja veranda, bet **20.gs. sākuma** pastkartēs ēkai redzama slēgta koka veranda (skat.sējuma vāku). Nav zināms, vai veranda bijusi izbūvēta slēgta jau sākotnēji, vai izbūvēta nedaudz vēlāk. Pašreizējā veranda celta **20.gs. beigās** tādā izskatā un apjomā, kā redzams **20.gs. sākuma** pastkartēs.

Ēkas apjoms no tās celtniecības laika saglabājies ar izmaiņām. Tās galvenokārt veiktas **20.gs. beigās**, 1.stāva līmeni verandas pusē uzceļot jaunu mūra piebūvi.

### **3.2. Būvniecības izstrādājumi.**

No vēsturiskajiem būvniecības izstrādājumiem saglabājušās tikai galvenās ieejas durvis (skat. 8., 9.fotoatt.) un daļa otrā stāva zāles paneļu (telpa 7, skat. 11.fotoatt.). Esošās zāles durvis un sienu cokola paneļi, domājams, ir oriģinālu kopijas, kas izgatavotas 20.gs. beigās.

### **3.3. Kāpnes.**

Visas ēkā esošās kāpnes izgatavotas 20.gs. beigās.

### **3.4. Apkure.**

Ēkai sākotnēji bijusi krāsns apkure. Vēsturiskie apkures ķermeņi nav saglabājušies.

### **3.5. Interjera apdare.**

Telpu apdare ēkā veidota vienkārša bez reljefu detaļu pielietojuma. Izņēmums 2.stāva zāle, kuras griestus bagātīgi rotā izteiksmīgs reljefais dekors (skat. 11.,12.fotoatt.). Zālē esošie koka paneļi sienu lejasdaļā, domājams, izgatavoti 20.gs.beigās, par paraugu ņemot oriģinālu.

Iespējams, pirmā stāva gaiteni saglabājusies 1898.gada.(?) koka dzegas. Apdares zondāžas inventarizācijas laikā netika veiktas.



**1.fotoattēls.**

Skats uz ēkas galveno fasādi.



**2.fotoattēls.**

Skats uz ēku no pagalma.





**3.fotoattēls.**

Skats uz ēku no Balasta dambja puses.



**4.fotoattēls.**

Skats uz ēkas torni.



**5.fotoattēls.**

Vēja rādītājs torņa jumta smailē.



**6.fotoattēls.**

Pagalma puses rīzalīta  
zelminis.



**7.fotoattēls.**

Zelminis virs galvenās ieejas rizalīta.



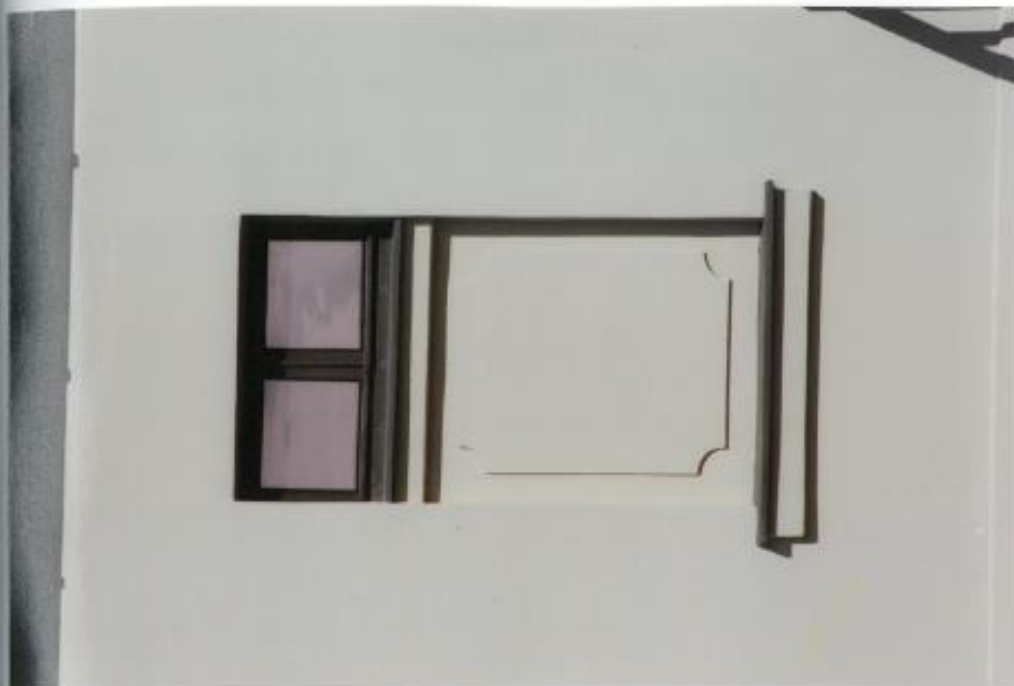
**8.fotoattēls.**

Ieejas portāls un durvis galvenajā fasādē, 1898.g.



**9.fotoattēls.**

Galvenās ieejas durvis skatā no telpas, 1898.g.



**10.fotoattēls.**

Galvenās fasādes labās puses fragments ar daļēji "aklo" logu.





**11.fotoattēls.**

Otrā stāva zāle ar sākotnējiem interjera dekoratīviem plastikas elementiem. Koka paneļi, iespējams, izgatavoti pēc oriģināla parauga.



**12.fotoattēls.**

Zāles griestu fragments.



**13. fotoattēls.**

Skats uz pirmā stāva gaiteni.



**14. fotoattēls.**

Skats uz jumta konstrukciju 20.gs.b.izbūvētajā 4.stāva 6.telpā. A – sākotnējā saišķa vieta; B – sekundāras durvis.



**15.fotoattēls.**

Verandas (20.gs.b.) iekšskats.



**16.fotoattēls.**

Skats uz kāpnēm (20.gs.b.)  
no ieejas vestibila.






**17.fotoattēls.**



Skats uz kāpnēm (20.gs.b.) no 4.stāva 7.telpas



## APZĪMĒJUMI:

- 13  fotofiksācijas vieta, virziens un fotoattēla numurs
-  1898. gada durvju vērtnes
- 2  telpas numurs

## DATĒJUMI

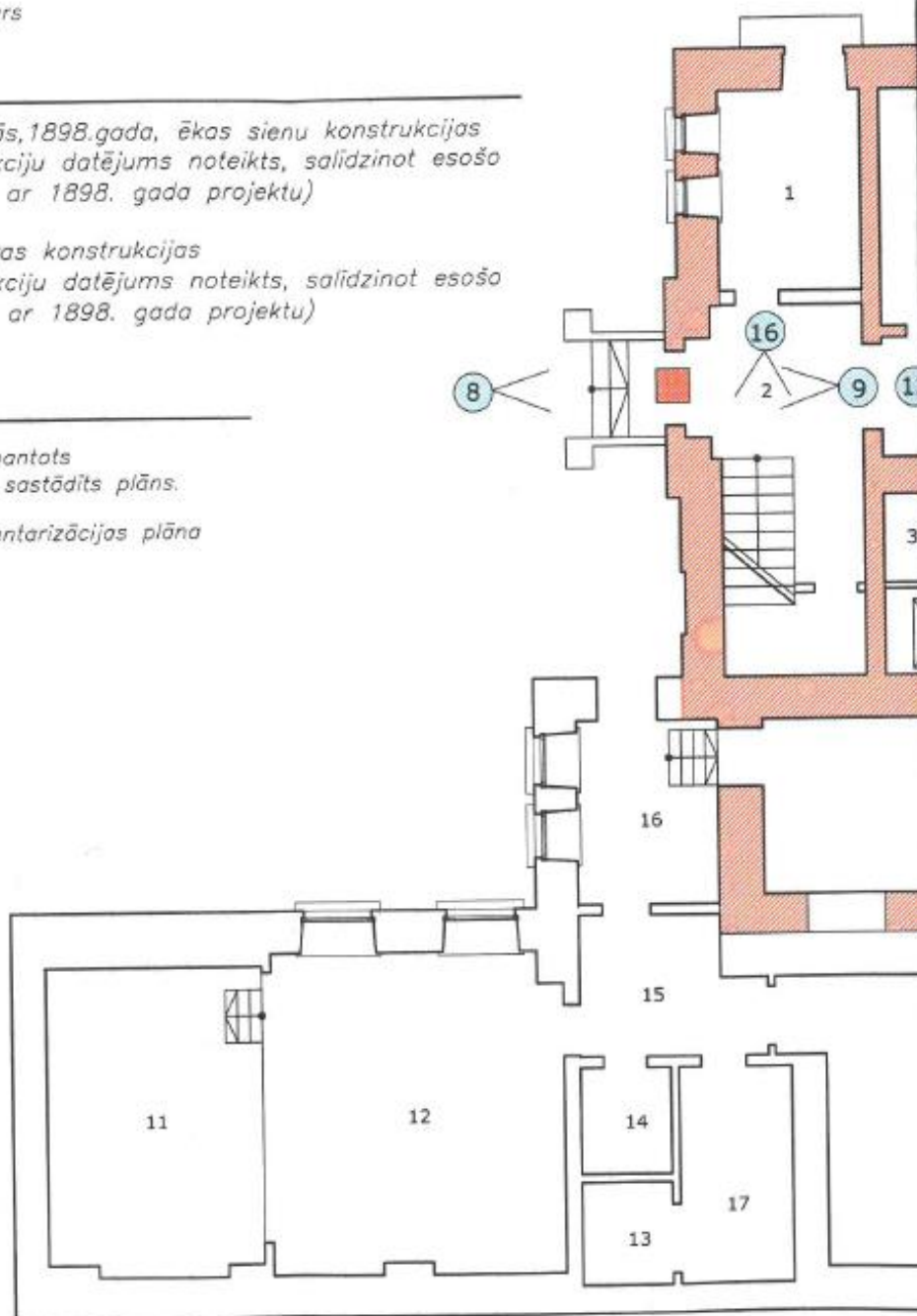
-  sākotnējās, 1898. gada, ēkas sienu konstrukcijas (konstrukciju datējums noteikts, salīdzinot esošo situāciju ar 1898. gada projektu)
-  sekundāras konstrukcijas (konstrukciju datējums noteikts, salīdzinot esošo situāciju ar 1898. gada projektu)

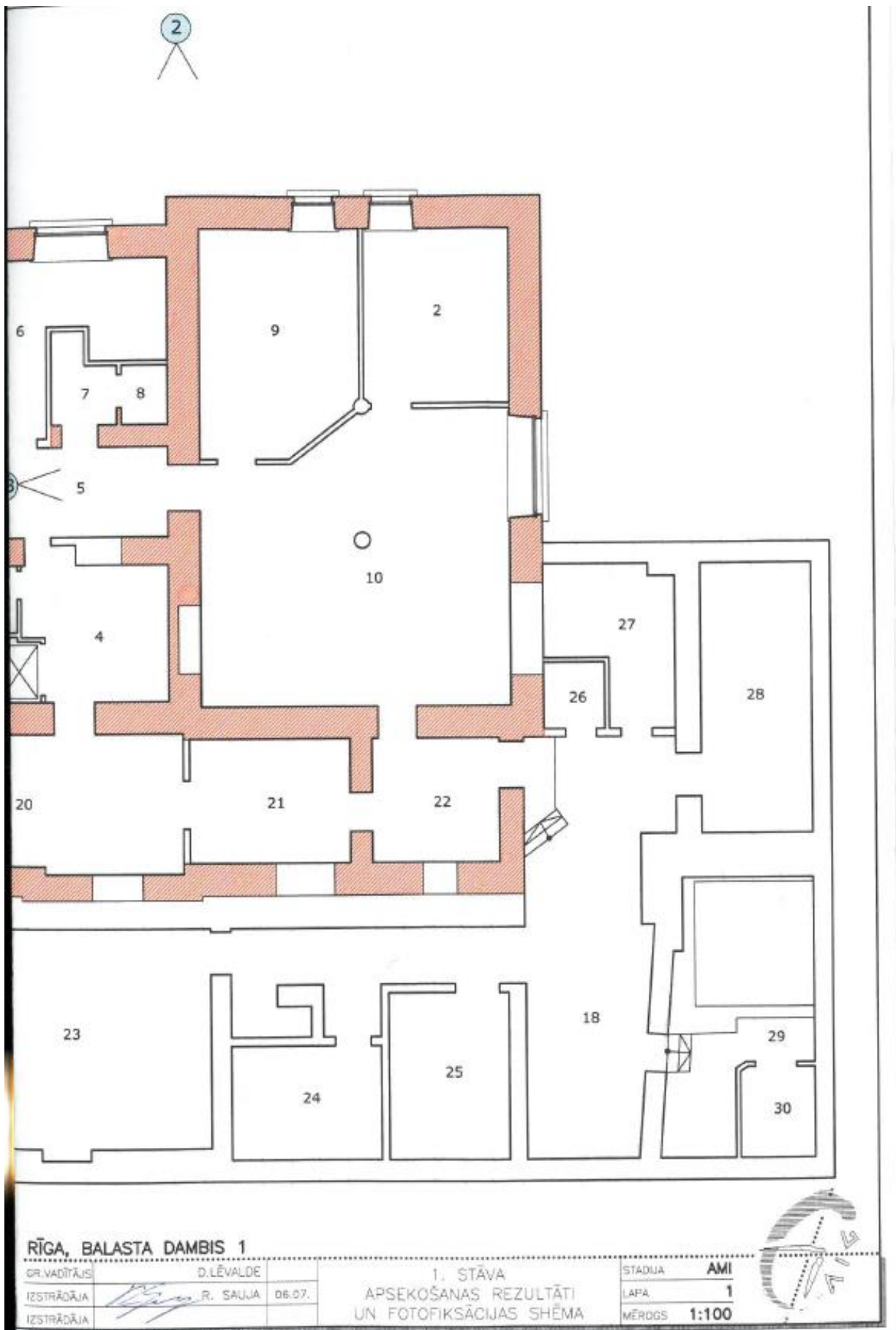
## PIEZĪMES:

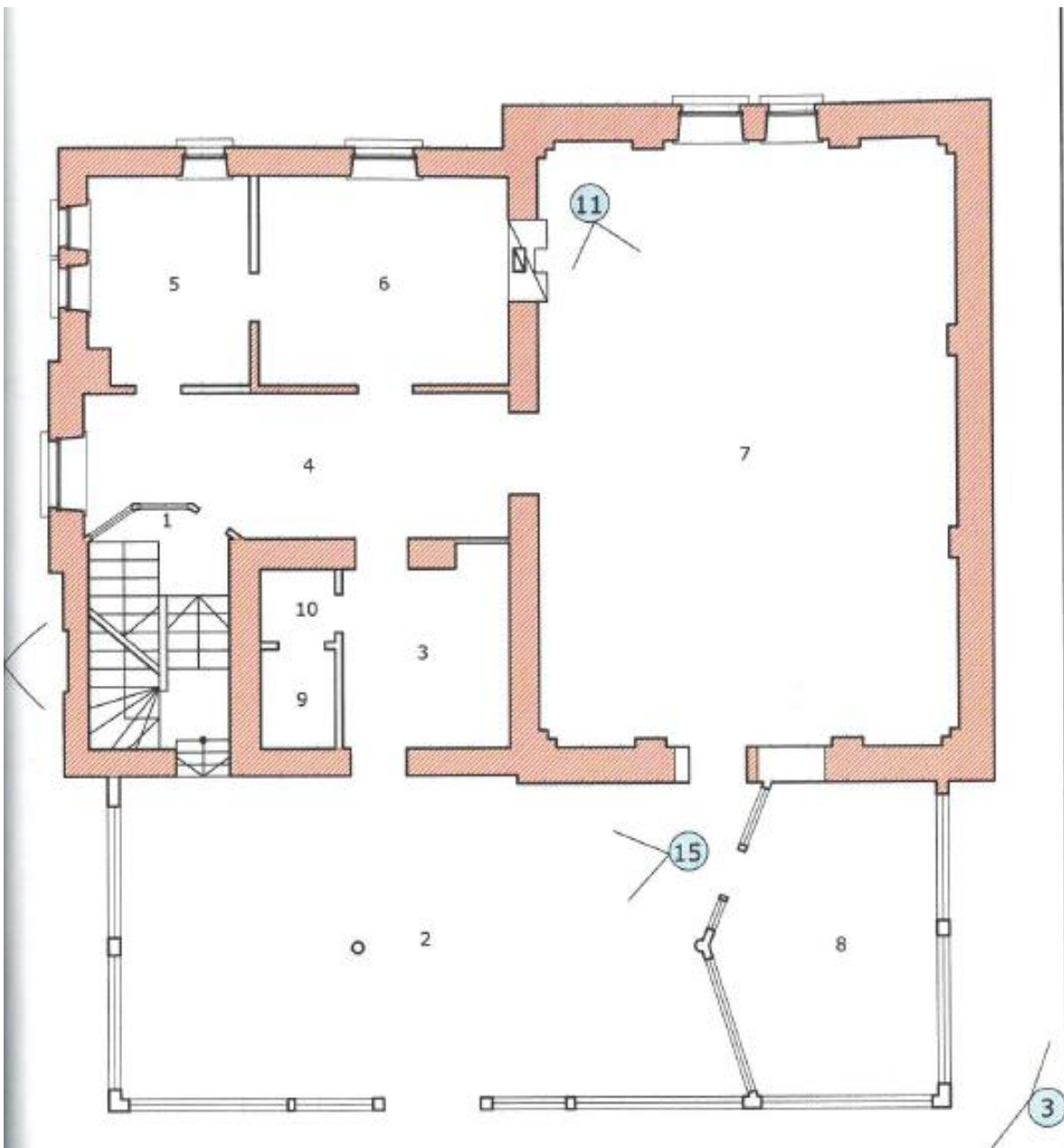
Rasējuma pamatā izmantots inventarizācijas biroja sastādīts plāns.

Telpu numuri pēc inventarizācijas plāna



1 









**APZĪMĒJUMI:**

-  fotofiksācijas vieta, virziens un fotoattēla numurs
-  telpas numurs

**PIEZĪMES:**

Rasējuma pamatā izmantots inventarizācijas biroja sastādīts plāns.  
Telpu numuri pēc inventarizācijas plāna

**DATĒJUMI**

-  sākotnējais 1898.gada ēkas sienu konstrukcijas (konstrukciju datējums noteikts, salīdzinot esošo situāciju ar 1898. gada projektu)
-  sekundāras konstrukcijas (konstrukciju datējums noteikts, salīdzinot esošo situāciju ar 1898. gada projektu)

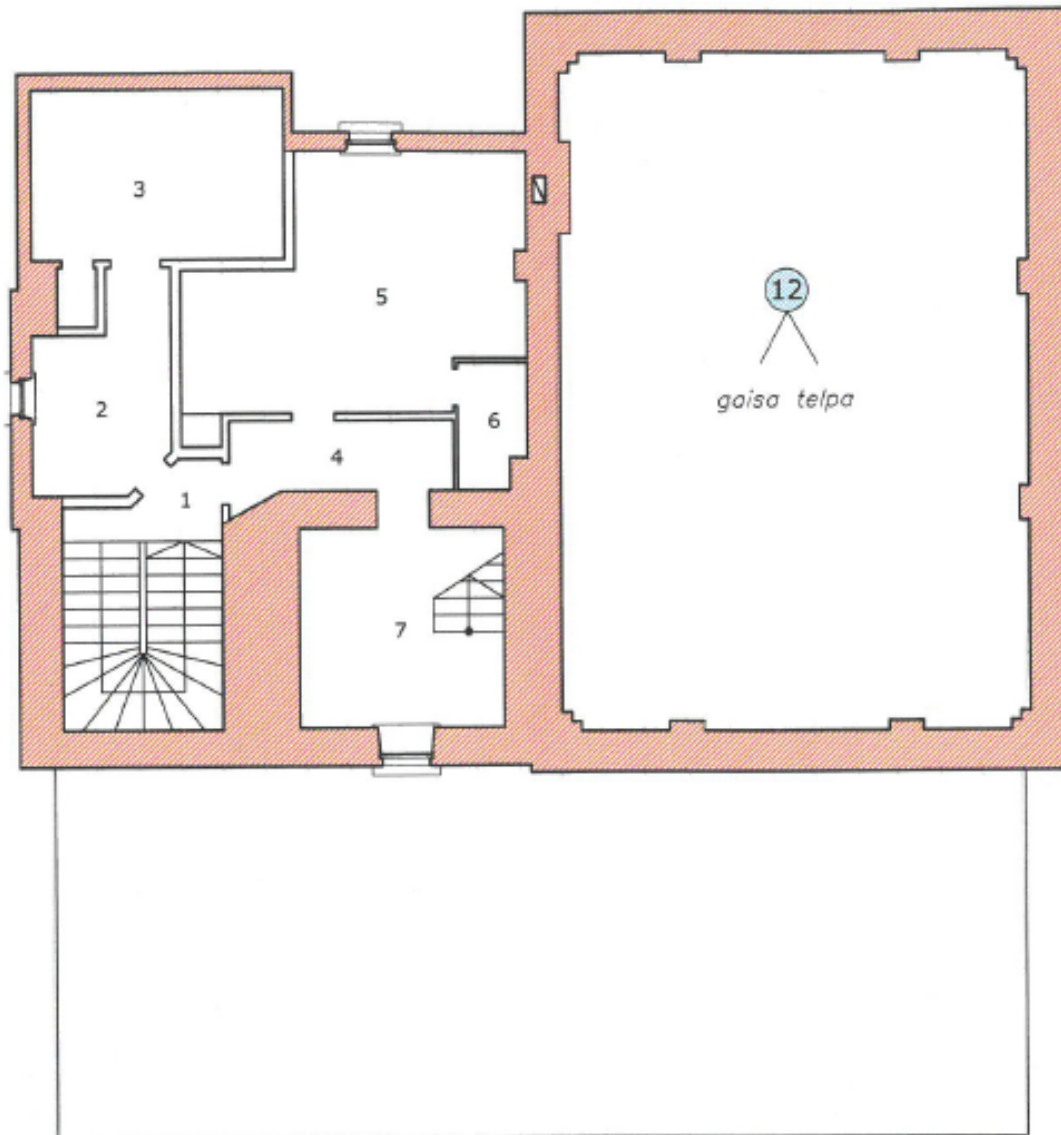
**A. BALASTA DAMBIS 1**

STĀVS	D. LĒVALDE	
STADIJA	R. SAUJA	06.07.
STADIJA		

2. STĀVA  
APSEKOŠANAS REZULTĀTI  
UN FOTOFIKSĀCIJAS SHĒMA

STADIJA	AMI
LAPA	2
MĒROGS	1:100





**PIEZĪMĒJUMI:**

- fotofiksācijas vieta, virziens un fotoattēla numurs
- telpas numurs

**PIEZĪMES:**

- Rasējuma pamatā izmantots inventarizācijas biroja sastādīts plāns.
- Telpu numuri pēc inventarizācijas plāna

**ĪPAŠĪBĀS**

- sākotnējais 1898.gada ēkas sienu konstrukcijas (konstrukciju datējums noteikts, salīdzinot esošo situāciju ar 1898. gada projektu)
- sekundāras konstrukcijas (konstrukciju datējums noteikts, salīdzinot esošo situāciju ar 1898. gada projektu)

**ĀLĀSTA DAMBIS 1**

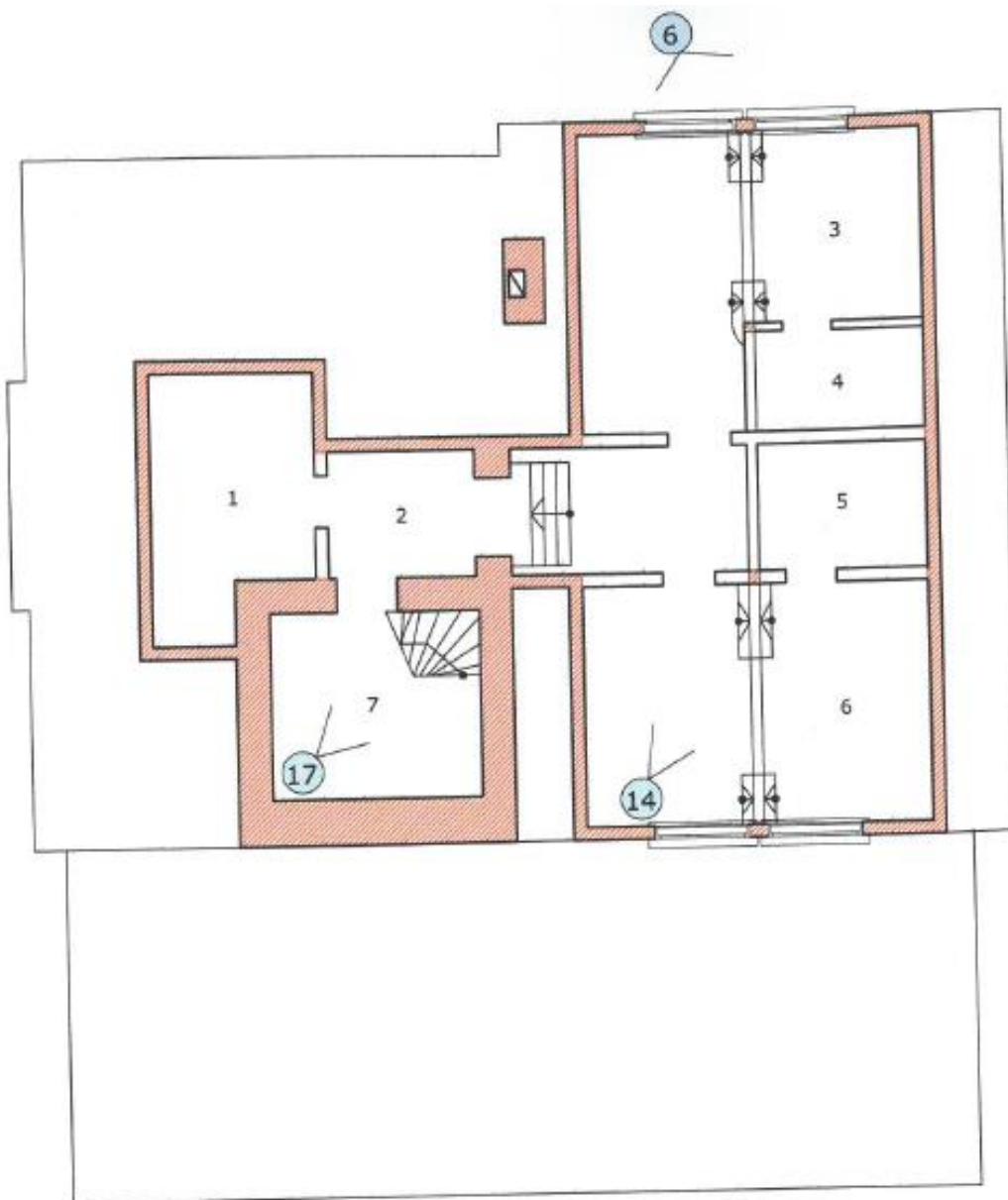
D.LĒVALDE	
R. SAUJA	06.07.

3. STĀVA  
APSEKOŠANAS REZULTĀTI  
UN FOTOFIKSĀCIJAS SHĒMA

STADIJA	AMI
LAPA	3
MĒROGS	1:100









**APZĪMĒJUMI:**

- 17) fotofiksācijas vieta, virziens un fotoattēla numurs
- 2 telpas numurs

**PIEZĪMES:**

Rasējuma pamatā izmantots inventarizācijas biroja sastādīts plāns.  
Telpu numuri pēc inventarizācijas plāna

**DATĒJUMI**

-  sākotnējais 1898.gada ēkas sienu konstrukcijas (konstrukciju datējums noteikts, salīdzinot esošo situāciju ar 1898. gada projektu)
-  sekundāras konstrukcijas (konstrukciju datējums noteikts, salīdzinot esošo situāciju ar 1898. gada projektu)

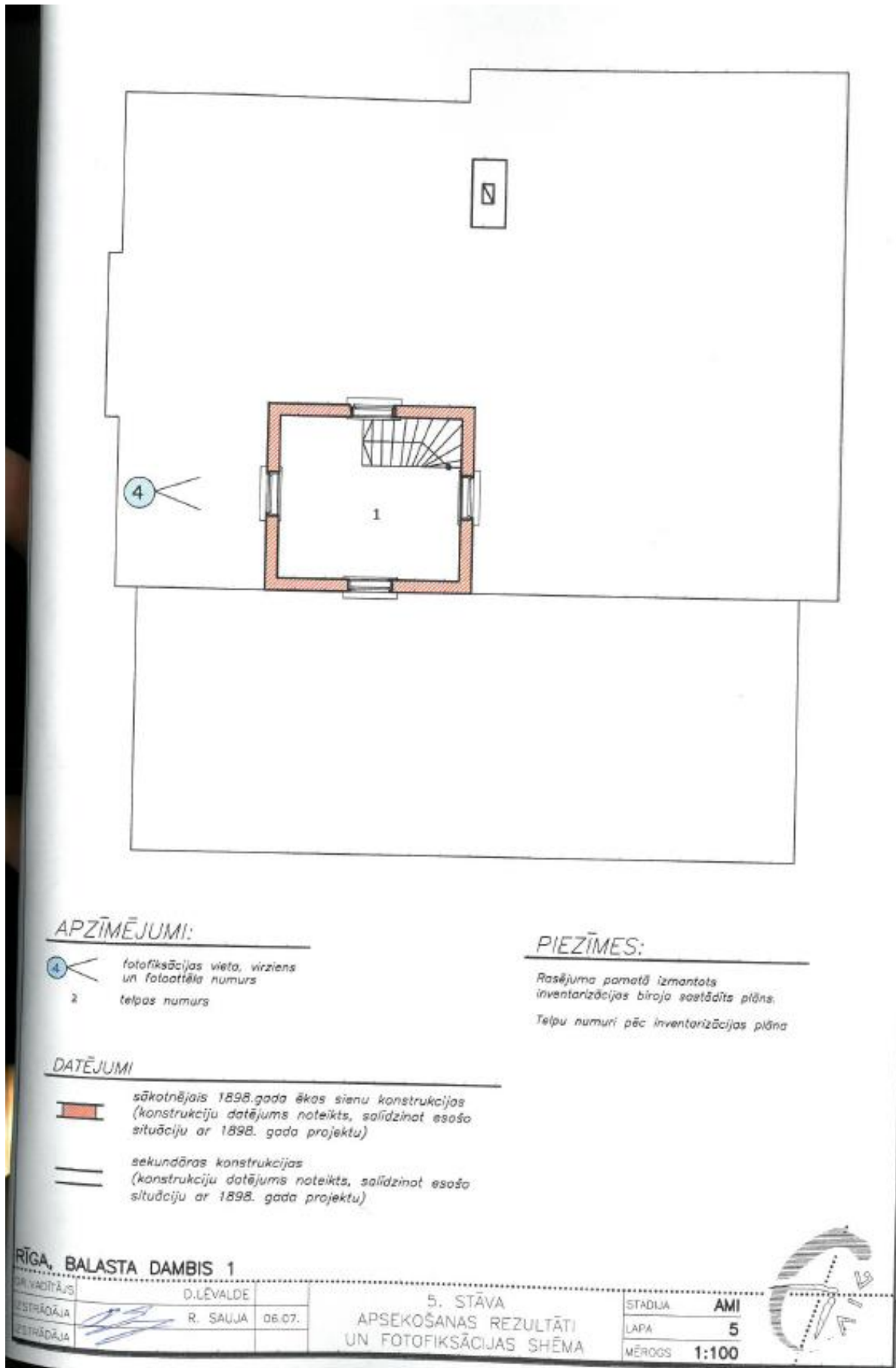
**RĪGA, BALASTA DAMBIS 1**

DIRVADĪTĀJS	D. LĒVALDE	
KONSTRADĀJA	B. BALUJA	06.07.
KONSTRADĀJA		



4. STĀVA  
APSEKOŠANAS REZULTĀTI  
UN FOTOFIKSĀCIJAS SHĒMA

STADIJA	AMI
LAPA	4
MĒROGS	1:100







APZĪMĒJUMI:

-  fotofiksācijas vieta, virziens un fotoattēla numurs
-  telpas numurs

PIEZĪMES:

Rasējuma pamatā izmantots inventarizācijas biroja sastādīts plāns.  
Telpu numuri pēc inventarizācijas plāna

DATĒJUMI

-  sākotnējais 1898.gada ēkas sienu konstrukcijas (konstrukciju datējums noteikts, salīdzinot esošo situāciju ar 1898. gada projektu)
-  sekundāras konstrukcijas (konstrukciju datējums noteikts, salīdzinot esošo situāciju ar 1898. gada projektu)

RĪGA, BALASTA DAMBIS 1

ĀRŠKĀRĪGĀS	D. LĒVALDE	
ĪSTĒRĀDĀJĀ	R. ŠAUJA	06.07.
ĪSTĒRĀDĀJĀ		

5. STĀVA  
APSEKOŠANAS REZULTĀTI  
UN FOTOFIKSĀCIJAS SHĒMA

STADIJA	AMI
LAPA	5
MĒROGS	1:100



## 5. SKATU PUNKTU ANALĪZE

### SKATU PUNKTU ANALĪZE “UZ” UN “NO” LOKĀLPLĀNOJUMA TERITORIJAS RĪGĀ, BALASTA DAMBĪ 7

Pašreizējā situācijā Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments veic darbu pie jaunā Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes (pamatojoties uz Rīgas domes 03.07.2012. lēmumu Nr.4936 „Par Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes uzsākšanu”). Atbilstoši Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta izvēlētajai metodikai, Rīgas teritorijas plānojuma pamatu veido 11 tematiskie plānojumi, un to izstrādes ietvaros tiek aplūkoti dažādi ar pilsētas teritorijas attīstību saistīti jautājumi. Viens no tematiskajiem plānojumiem ir Ainavu tematiskais plānojums, un pētījuma „Ainavu plāna izstrāde” (izstrādātājs SIA “METRUM”, 2015) nolūks, līdzās citiem Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārraudzībā veiktajiem pētījumiem, ir kalpot par pamatu Ainavu tematiskā plānojuma risinājumiem. Tematisko plānojumu izstrāde līdz 2016.gada novembrim vēl nav pabeigta un publiski pieejama, tāpēc lai izvērtētu esošās ainavu kvalitātes un plānotās (atļautās) apbūves ietekmi uz pilsētas siluetu un ainavu telpu, lokālpilnojuma Rīgā, Balasta dambī 7 (turpmāk tekstā – Lokālpilnojums) izstrādes ietvaros ir izmantoti vērtēšanas kritēriji un metodes, kas tika izstrādātas pētījuma “Ainavu plāna izstrāde” ietvaros.

Pētījuma „Ainavu plāna izstrāde” (turpmāk tekstā – Pētījums) zinātniskais un analītiskais pamats ir iepriekš izstrādātie pētījumi - „Rīgas pilsētas ainavu teritoriju izdalīšana, analīze un novērtēšana” un „Rīgas ainavu kvalitātes mērķu noteikšana”, un, neapstrīdot nevienu no izstrādātāju pieejām. Pētījums „Ainavu plāna izstrāde” uzskatāms kā Rīgas ainavu izpētes turpinājums, integrējot abu pētījumu risinājumus un meklējot praktisko ceļu uz šo risinājumu iestrādāšanu Rīgas pilsētas teritorijas attīstības plānošanas dokumentos.

Pētījums „Rīgas pilsētas ainavu teritoriju izdalīšana, analīze un novērtēšana” tika izstrādāts 2009.gadā, un tā mērķis bija sekmēt Rīgas pilsētas tipisko un unikālo ainavu saglabāšanu, apsaimniekošanu un ilgtspējīgu attīstību, pilsētas ainavas estētiskās, kultūrvēsturiskās un ekoloģiskās vērtības paaugstināšanu un pilsētas atpazīstamības palielināšanu. Visā pilsētā tika veikta ainavu izdalīšana un kartēšana, izdalīto ainavu novērtēšana no estētiskā, ekoloģiskā un kultūrvēsturiskā viedokļa.

Pētījums „Rīgas ainavu kvalitātes mērķu noteikšana” tika izstrādāts 2013.gadā, un tā mērķis bija izstrādāt metodiku ainavas veidošanās mērķu identificēšanai, telpiski ievērtējot pilsētas cilvēcīgās dzīves vides, kultūras un dabas mantojuma vērtības, raksturu un daudzveidību ainavu plānošanai pilsētā un risinājumu pamatojumam, izstrādājot Rīgas teritorijas plānojumu atbilstoši ilgtspējīgas attīstības principiem.

Pētījuma ietvaros, pēc vienošanās ar Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta speciālistiem, tika izdalīti pilsētas ainavai (vizuāli) nozīmīgākie ceļa posmi, no kuriem paveras nozīmīgi skati, skatu perspektīvas uz apkārtni, estētiski augstvērtīgās ielu teritorijas, pilsētas un apkāmes nozīmes pilsētas telpiskie akcenti, perspektīvie telpiskie akcenti, ainaviski nozīmīgas krasta teritorijas un pilsētas ievadceļi, kuru ņemšana vērā pilsētas plānošanas procesā ir būtisks priekšnosacījums ainavas uztveršanai. Šo rādītāju izdalīšanas pamatā ir 2009.gada pētījums „Rīgas pilsētas ainavu izdalīšana, analīze un novērtēšana” un pilsētplānotāja K.Linča pieeja. Tā kā, pirmkārt, ainava tiek uztverta izmantojot redzi, tad šie uztveršanu raksturojošie rādītāji ir saistīti ar pilsētas estētisko kvalitāti un ainavas vizuālo vērtību uztveršanu, vērtējot, kā šie ainavas elementi un teritorijas eksponējas pilsētas kopējā ainavas telpā. Cilvēki telpu uztver izmantojot savas maņas, viena no būtiskākajām ir redze. Cilvēki apkārtējo telpu pārsvarā uztver kustībā (plūsmā), pārvietojoties ar kājām, velosipēdu, sabiedrisko transportu un automašīnām. Uztveramo telpu veido ainavas telpas lietojums un ainavas telpas izskats.

Ministru kabineta 08.03.2004. noteikumos „Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un aizsardzības noteikumi” 3.punktā ir noteiktas darbības, kas uzskatāmas par kultūrvēsturiskās vides būtiskiem pārveidojumiem, t.sk. ir noteikti nozīmīgākie skatu punkti, no kuriem jāveic analīze par pārmaiņām, kas var negatīvi ietekmēt publisko ārtelpu un no publiskās ārtelpas ir redzamas bez īpašām optiskām palīgierīcēm. Tie ir: Sv.Pētera baznīcas torņa skatu platformas; Doma baznīcas torņa zvana platformas; Stacijas pulksteņa restorāna; Republikas laukumā esošās augstceltnes augšējā stāva; Nacionālās bibliotēkas ēkas augšējā stāva; Salu tilta, Dzelzceļa tilta, Akmens tilta un Vanšu tilta; Balasta dambja visā tā garumā; AB, CD un EF dambja; Daugava leļpus Rīgas vēsturiskā centra; skatu punktiem, kas vērsti uz ielu perspektīvu noslēgumiem; viesnīcas "Radisson Blu Hotel Latvija" augšējā stāva; Latvijas Zinātņu akadēmijas augstceltnes augšējā stāva.

Lokālpilnoņuma ietvaros veiktajā skatu punktu analīzē ir iekļauti galvenie pilsētas nozīmes akcenti ar nozīmīgu saktu "uz" un "no" pilsētas nozīmes ainaviskajiem ceļa posmiem, teritorijām, no kurām paveras vizuāli nozīmīgs pilsētas ainavisks skats, kā arī ņemtas vērā perspektīvo akcentu izvietojuma zonas, kas būtiski ietekmē telpas uztveri dažādos līmeņos.

Pētījumā ir uzsvērts, ka liela loma pilsētas uztveršanā ir pilsētas ievadceļiem un Daugavai. Tur nevar izdalīt atsevišķus skatu punktus, visa telpa ir būtiska, to jāveido un jāskata kontekstā ar pieguļošo teritoriju. Daugava un tās krasti pati par sevi ir skatu platforma, no kuras Rīgu mēs redzam citādu un ņemam vērā, kā tās siluets pozicionējas no Daugavas skatu platformas.

Liela nozīme ir pilsētas nozīmes skatu laukumiem no putna lidojuma. Lai gan televīzijas tornis, viesnīca „Reval Hotel Latvia” un Pēterbaznīcas tornis paši par sevi ir vieni no spēcīgākajiem pilsētas nozīmes telpiskiem akcentiem un vienlaicīgi arī skatu platformām, no kurām paveras izcili



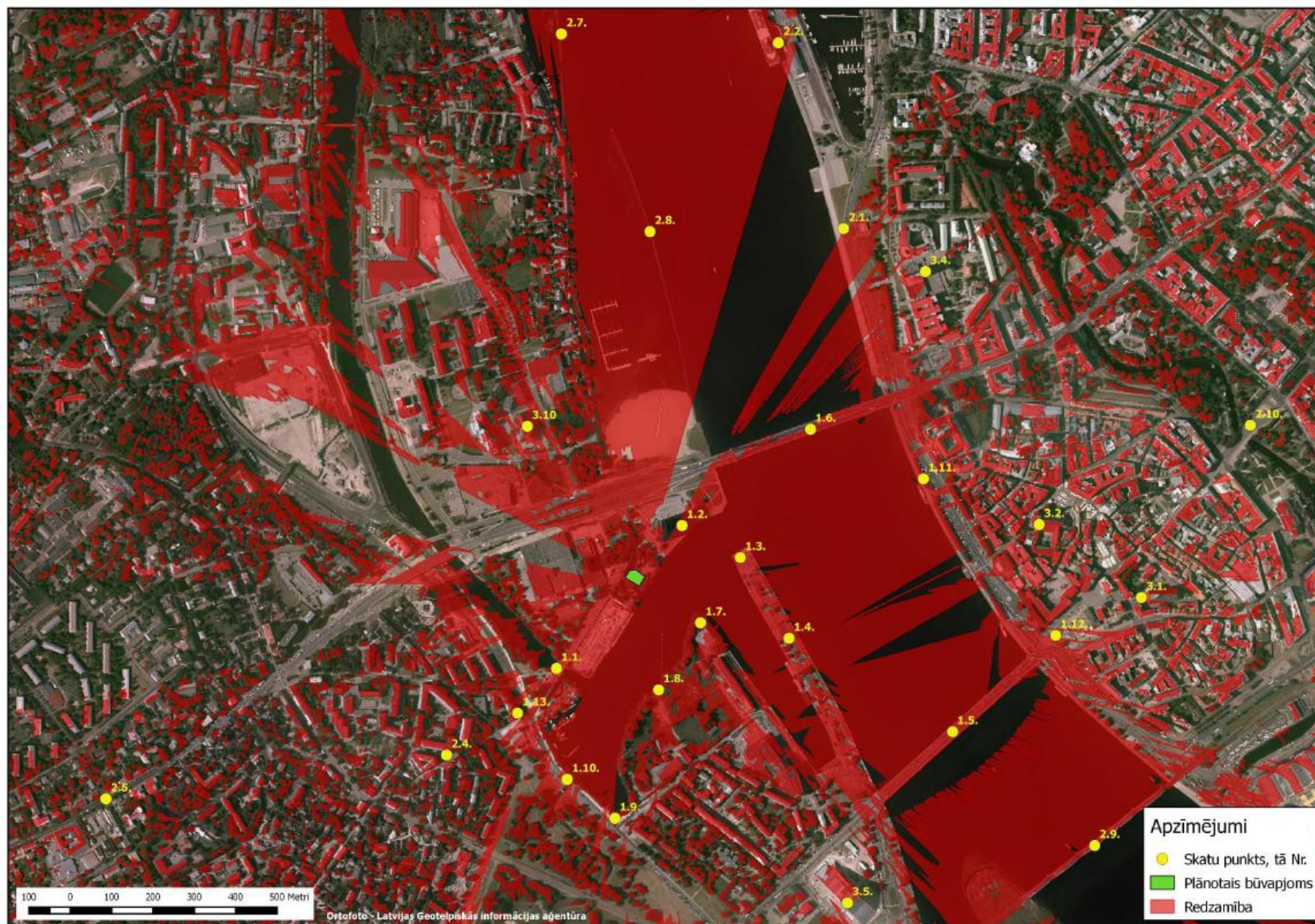
skati pāri pilsētai. No šīm vietām pilsētas ainava tiek uztverta kopskatā, tā atklāj ainavu no putna lidojuma un parāda citas ainavas vērtības. Tāpēc arī šie skatu punkti tika iekļauti Lokālplānojuma ietvaros veiktajā skatu punktu analizē.

Lokālplānojuma ietvaros veiktajā skatu punktu analizē ir izdalītas četras skatu punktu grupas:

- tuvie publiskās ārtelpas skatu punkti;
- tālie publiskās ārtelpas skatu punkti;
- tuvie augstie skatu punkti;
- tālie augstie skatu punkti.

Izdalītās skatu punktu grupas ir attēlotas atsevišķās shēmās, bet informācija par skatu punktu ietekmi “uz” un “no” Lokālplānojuma teritorijas ir apkopota tabulās, kas ir papildinātas ar atsevišķu skatu punktu fotoattēliem. Ņemot vērā lokālplānojuma publiskās papsriešanas rezultātus, skatu punktu analīze papildināta ar informāciju par blakus zemes gabalā Balasta dambī 5B esošās kultūrvēsturiski vērtīgās ēkas redzamību no tuvajiem skatu punktiem un iespējamo plānotās apbūves ietekmi uz minētajiem skatiem.

Papildus izveidota skatu punktu redzamības pārskata karte, kas veidota izmantojot ģeotelpiskās analīzes rīku - redzamības analīzi. Tās balstās uz redzamības aprēķinu pret digitālo virsmas modeli, kas veidots izmantojot 2013. gada novembra aerolāzerskenēšanas datus. Analīzē pieņemtais jaunā būvobjekta relatīvais augstums - 87,5 m. Jāņem vērā, ka analizē ir izmantoti gan ēkas, gan veģetāciju raksturojošie punkti, kas nozīmē, ka veģetācija arī tiek uzskatīta par skatu aizsedzošu objektu.







## 1. TUVIE PUBLISKĀS ĀRTELPAS SKATU PUNKTI





### TUVIE PUBLISKĀS ĀRTELPAS SKATU PUNKTI

- 1.1. Balasta dambja tilts pār Zunda kanālu
- 1.2. Publiski pieejamā krastmala pie Swedbank ēkas
- 1.3. AB dambja ZR gals
- 1.4. AB dambja centrālā daļa
- 1.5. Akmens tilta vidus
- 1.6. Vanšu tilta vidus
- 1.7. Kliversalas ZR gals
- 1.8. Staraja Rusas iela pie Āgenskalna līča
- 1.9. Raņķa dambja un Trijādības ielas krustojums
- 1.10. Mārupītes ieteka Āgenskalna līcī pie Raņķa dambja
- 1.11. 11. novembra krastmala pie Vecrīgas
- 1.12. 11. novembra krastmala pie Strēlnieku laukuma
- 1.13. Balasta dambja un Raņķa dambja krustojums

### APZĪMĒJUMI



-  Lokālplānojuma teritorija
-  Skatu punkts, nr.tabulā un skata virziens "uz"

NUMURS PLĀNĀ	SKATU PUNKTA ATRAŠANĀS VIETA	SKATU PUNKTA IZVĒLES PAMATOJUMS	SKATU PUNKTA NOZĪME UN OBJEKTU UZTVERES MĒROGS	FOTOFIKSĀCIJA
1.1.	Balasta dambja tilts pār Zunda kanālu	Ministru kabineta noteikumi Nr.127	Skatu punktam ir liela nozīme situācijā, kamēr nav apbūvēti zemesgabali Balasta dambī 9, 11 un 13. Apbūvējot minētos zemes gabalus, skatu punkts zaudēs savu nozīmi, jo jaunā apbūve aizsegs skatu gan uz Vecrīgu, gan plānoto ēku Balasta dambī 7, gan vēsturiskajām ēkām Balasta dambī 5B un 7, kuras jau šobrīd daļēji aizsedz koki. Vizuāli detalizēti uztverams mērogs.	
1.2.	Publiski pieejamā krastmala pie Swedbank ēkas	Skata punkta nozīmība konstatēta LP teritorijas un tai pieguļošās apkaimes apsekošanas laikā	Skatu punktam ir liela nozīme skatā uz vēsturisko jahtkluba ēku, kuru gan šobrīd pilnībā aizsedz esošie koki, un plānoto apbūvi tuvplānā. Vizuāli detalizēti uztverams mērogs. Kultūrvēsturiski vērtīgā ēka Balasta dambī 5B šobrīd nav redzama, jo to aizsedz esošie koki. Ja būvniecības rezultātā tiks samazināts koku daudzums Daugavas aizsargjoslas teritorijā (20 m plata josla gar ūdensmalu), tad tiks atklāts skats arī uz ēku Balasta dambī 5B, kas atrodas ~10 m attālumā no ūdensmalas.	





<p>1.3.</p>	<p>AB dambja ZR gals</p>	<p>Ministru kabineta noteikumi Nr.127</p>	<p>Nozīmīgs tuvu/tālais skatu punkts. Vizuāli detalizēti uztverams mērogs, ko tālu padara grūtības to tieši sasniegt. LP plānotais objekts tiek uztverts kopā ar apkārt esošo ainavu, ko akcentā plaša ūdens spoguļvirsmā ar tai raksturīgu krāsu un noskaņu maiņu. Skatam skaidri redzama vēsturiskā jahtkluba ēka un kultūrvēsturiski vērtīgā ēka Balasta dambī 5B, kuras tikai daļēji aizsedz esošie koki. Plānotā jaunbūve skatu uz abām vēsturiskajām ēkam neaizsegs.</p>	
<p>1.4.</p>	<p>AB dambja centrālā daļa</p>	<p>Ministru kabineta noteikumi Nr.127</p>	<p>Skatu punktam ir liela nozīme, kā publiskā ārtelpas daļai, jo pateicoties atklātajām ūdens virsmām, paveras plašs skats gan uz vēsturisko jahtkluba ēku un kultūrvēsturiski vērtīgo ēku Balasta dambī 5B, kuras tikai daļēji aizsedz esošie koki, gan plānoto apbūvi. Realizējot plānoto apbūvi uz AB dambja (koncertzāli), skatu punkts iespējams zaudēs savu nozīmi, kā publiskās ārtelpas skatu punkts.</p>	


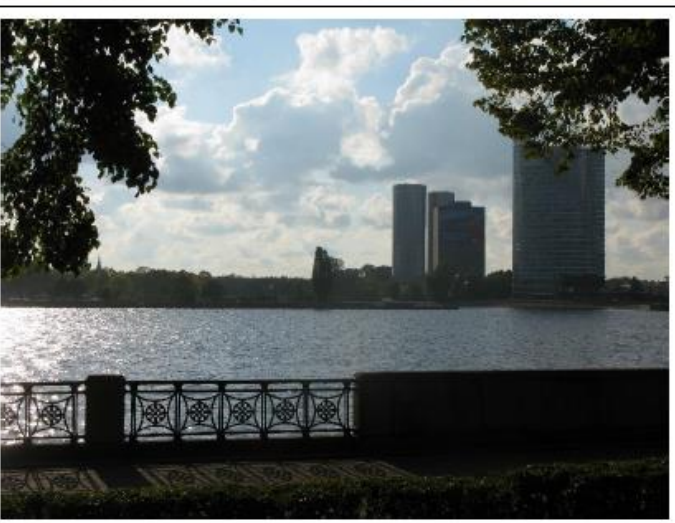
1.5.	Akmens tilta vidus	Ministru kabineta noteikumi Nr.127	<p>LP teritorijā un tai blakus zemesgabalā esošā mazstāvu apbūve vizuāli saplūst ar AB dambi un Balasta dambja apbūvi. Vasaras laikā to no skatu punkta nodala Daugavas ūdens telpa, bet Āgenskalna līča ūdens telpa ir skatam neredzama.</p> <p>Koku bezlapu periodā atklājas arī Āgenskalna līča ūdens telpa.</p> <p>Atzīmējams, ka pateicoties tilta margām, ierobežots ir skats braucot ar automašīnu – telpas uztveres pamatā ir debess jums un ēku augšējo fasāžu saspēle.</p> <p>Vēsturiskās ēkas nav uztveramas kā atsevišķi objekti, bet plānotā LP apbūve iekļaujas kopējā Ķīpsalas dienvidu daļas augstbūvju grupā.</p>	
1.6.	Vanšu tilta vidus	Ministru kabineta noteikumi Nr.127	<p>Esošā apbūve vizuāli saplūst ar ainavu. LP plānotā apbūve var tikt uztverta tikai kustībā no atsevišķām tilta daļām, jo tā gandrīz pilnībā tiks aizsegta ar esošo Swedbank ēkas apjomu.</p> <p>Virzienā no centra uz Ķīpsalu, LP teritorijā plānotā objekta uztveri papildus ietekmē Vanšu tilta vantis un to balsts.</p>	


1.7.	Klīversalas ZR gals	Skata punkta nozīmība konstatēta detālplānojumā "Zemesgabalam Rīgā, Trijādības ielā 5" un pārbaudīts LP teritorijas un tai pieguļošās apkāmes apsekošanas laikā	Nozīmīgs tuvu/tālais skatu punkts. Vizuāli detalizēti uztverams mērogs, ko tālu padara grūtības to tieši sasniegt. Skatam skaidri redzama vēsturiskā jahtkluba ēka – vienīgais skatu punkts, kur šobrīd ir labi redzama vēsturiskā ēka. No šī skatu punkta labi uztverama arī otra vēsturiskā ēka – Balasta dambī 5B. LP plānotais objekts tiks uztverts kopā ar apkārt esošo ainavu, t.sk. vēsturiskajām ēkām, ko akcentē plaša ūdens spoguļvirsmā ar tai raksturīgu krāsu un noskaņu maiņu.	
1.8.	Staraja Rusas iela pie Āgenskalna līča	Skata punkta nozīmība konstatēta detālplānojumā "Zemesgabalam Rīgā, Trijādības ielā 5" un pārbaudīts LP teritorijas un tai pieguļošās apkāmes apsekošanas laikā	Nozīmīgs tuvu/tālais skatu punkts. Vizuāli detalizēti uztverams mērogs, ko tālu padara grūtības to tieši sasniegt. LP plānotais objekts netiks tieši uztverts, jo ielas ass perspektīvā atrodas esošā Swedbank ēka, ko akcentā plaša ūdens spoguļvirsmā ar tai raksturīgu krāsu un noskaņu maiņu. LP plānotais objekts tiks uztverts kopā ar apkārt esošo ainavu, t.sk. vēsturiskajām ēkām, tās neaizsedzot.	



<p>1.9.</p>	<p>Raņķa dambja un Trijādības ielas krustojums</p>	<p>Skata punkta nozīmība konstatēta LP teritorijas un tai pieguļošās apkaimes apsekošanas laikā</p>	<p>Tuvu tālais skatu punkts. Koku lapu periodā LP teritorija ir fragmentāri aizsegta skatam no Raņķa dambja. Fragmentārie skati uz Swedbank ēku un vēsturisko apbūvi – augstvērtīgi.</p> <p>Bezlapu periodā LP teritorijā plānotā apbūve vizuāli saplūst ar esošo apbūvi un iekļaujas kopējā augstbūvju grupā. Publiskā ārtelpa tiek uztverta kā viens veselums, kurā liela nozīme ir Āgenskalna līča ūdens telpas radītajam spogulim.</p> <p>LP plānotais objekts tiks uztverts kopā ar apkārt esošo ainavu, t.sk. vēsturiskajām ēkām, tās neaizsedzot.</p>	
<p>1.10.</p>	<p>Mārupītes ieteka Āgenskalna līcī pie Raņķa dambja</p>	<p>Skata punkta nozīmība konstatēta LP teritorijas un tai pieguļošās apkaimes apsekošanas laikā</p>	<p>Tuvu tālais skatu punkts. Koku lapu periodā LP teritorija ir fragmentāri aizsegta skatam no Raņķa dambja. Fragmentārie skati uz Swedbank ēku – augstvērtīgi.</p> <p>Bezlapu periodā LP teritorijā plānotā apbūve vizuāli saplūst ar esošo apbūvi un iekļaujas kopējā augstbūvju grupā. Publiskā ārtelpa tiek uztverta kā viens veselums, kurā liela nozīme ir Āgenskalna līča ūdens telpas radītajam spogulim.</p> <p>LP plānotais objekts tiks uztverts kopā ar apkārt esošo ainavu, daļēji aizsedzot tikai vēsturisko jahtkluba ēku. Vēsturisko ēku Balasta dambī 5B daļēji aizsegs plānotā jaunbūve zemesgabāā Balasta dambī 11.</p>	



<p>1.11.</p>	<p>11. novembra krastmala pie Vecrīgas</p>	<p>Skata punkta nozīmība konstatēta LP teritorijas un tai pieguļošās apkaimes apsekošanas laikā</p>	<p>Skatu uz LP teritorijā plānoto apbūvi daļēji aizsedz Swedbank ēka. Vizuāli nolasās Swedbank tuvumā esošā publiskā ārtelpa un apbūves un publiskās ārtelpas saspēle. Vēsturiskās ēkas nav redzamas, jo tās aizsedz esošie koki un tās saplūst ar kopējo ainavu. Plānotā apbūve neietekmēs skatu uz vēsturiskajām ēkām.</p>	
<p>1.12.</p>	<p>11. novembra krastmala pie Strēlnieku laukuma</p>	<p>Skata punkta nozīmība konstatēta LP teritorijas un tai pieguļošās apkaimes apsekošanas laikā</p>	<p>Tuvu tālais skatu punkts. Koku lapu periodā LP teritorija ir fragmentāri aizsegta skatam no Strēlnieku laukuma. Fragmentārie skati uz Swedbank ēku – augstvērtīgi. Bezlapu periodā LP teritorijā plānotā apbūve vizuāli saplūst ar esošo apbūvi un iekļaujas kopējā augstbūvju grupā. Publiskā ārtelpa tiek uztverta kā viens veselums, kurā liela nozīme ir Daugavas ūdens telpas radītajam spogulim. LP plānotais objekts tiks uztverts kopā ar apkārt esošo ainavu, t.sk. vēsturiskajām ēkām, tās neaizsedzot.</p>	

1.13.	Balasta dambja un Raņķa dambja krustojums	Ministru kabineta noteikumi Nr.127	<p>Nozīmīgs tuvu/tālais skatu punkts. Vizuāli detalizēti uztverams mērogs, ko tālu padara grūtības to tieši sasniegt.</p> <p>Koku lapu periodā LP teritorija ir fragmentāri aizsegta skatam no Balasta dambja un Raņķa dambja krustojuma.</p> <p>Bezlapu periodā LP teritorijā plānotā apbūve vizuāli saplūst ar esošo apbūvi un iekļaujas kopējā augstbūvju grupā.</p>	 A photograph of a street intersection in Riga. In the foreground, there is a paved road with a crosswalk. A grassy area with several trees, some with autumn-colored leaves, is visible. In the background, a tall, modern building is visible through the trees under a cloudy sky.
-------	---	------------------------------------	---	--





## 2. TĀLIE PUBLISKĀS ĀRTELPAS SKATU PUNKTI





### TĀLIE PUBLISKĀS ĀRTELPAS SKATU PUNKTI


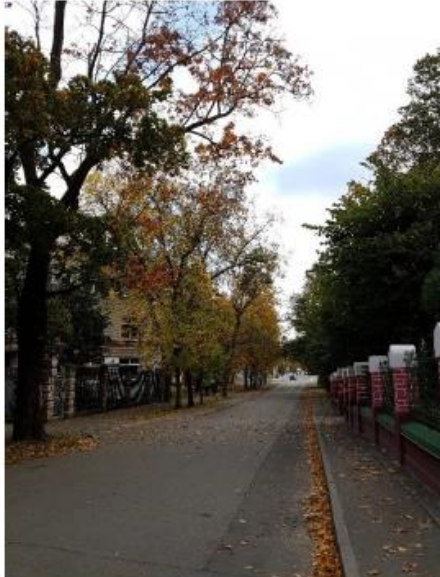
- 2.1. Teritorija pasažieru ostas tuvumā
- 2.2. Rīgas pasažieru osta
- 2.3. Andrejosta
- 2.4. Meža iela
- 2.5. Kalnciema iela
- 2.6. Ostas skati
- 2.7. EF dambis
- 2.8. CD dambis
- 2.9. Dzelzceļa tilts
- 2.10. Brīvības pieminekļa priekšlaukums
- 2.11. Spīķeru promenāde pie Daugavas
- 2.12. Daugava lejpus Rīgas vēsturiskā centra



### APZĪMĒJUMI



-  Lokālplānojuma teritorija
-  Skatu punkts, nr tabulā un skata virziens "uz"

NUMURS PLĀNĀ	SKATU PUNKTA ATRAŠANĀS VIETA	SKATU PUNKTA IZVĒLES PAMATOJUMS	SKATU PUNKTA NOZĪME UN OBJEKTU UZTVĒRES MĒROGS	FOTOFIKSĀCIJA
2.1.	Teritorija pasažieru ostas tuvumā – Eksporta ielas līkums pie krastmalas	Ministru kabineta noteikumi Nr. 127 (ielu perspektīvas)	Nozīmīgs tuvu/tālais skatu punkts. Vizuāli to tālu padara grūtības to tieši sasniegt, ko pastiprina priekšplānā esošais Daugavas upes ūdens spogulis. Esošo Swedbank ēku aizsedz Vanšu tilta balsts Plānotā apbūve vizuāli saplūst ar esošo apbūvi un iekļaujas kopējā augstbūvju grupā – izvietojoties starp Swedbank ēku un Preses namu.	
2.2.	Rīgas pasažieru osta	Skata punkta nozīmība konstatēta LP teritorijas un tai pieguļošās apkaimes apsekošanas laikā	Nozīmīgs tuvu/tālais skatu punkts. Vizuāli to tālu padara grūtības to tieši sasniegt, ko pastiprina priekšplānā esošais Daugavas upes ūdens spogulis. Esošās augstbūves izvietotas "rindā", bet plānoto LP apbūvi daļēji aizsegs Swedbank ēka.	






2.3.	Andrejosta	Skata punkta nozīmība konstatēta "Andrejsalas detālplānojumā" un LP teritorijas un tai pieguļošās apkaimes apsekošanas laikā	Nozīmīgs tuvu/tālais skatu punkts. Vizuāli to tālu padara grūtības to tieši sasniegt, ko pastiprina priekšplānā esošais Daugavas upes ūdens spogulis. Esošās augstbūves izvietotas "rindā", bet plānoto LP apbūvi aizsegs Swedbank ēka. LP teritorijā plānotais objekts tiks uztverts kā plašākas telpas (Daugavas kreisā krasta un augstceltņu rindu) silueta daļa.	 <p>Avots: google.com (citi varianti atsevišķā word failā)</p>
2.4.	Meža iela	Ministru kabineta noteikumi Nr.127 (ielu perspektīvas) Skata punkta nozīmība vērtēta LP teritorijas analīzes laikā	Maz nozīmīgs tuvu/tālais skatu punkts. Vēsturiski skats uz Vecrīgas siluetu un Āgenskalna līci, ko ierobežo esošie koki lapu periodā. Plānotā apbūve vizuāli saplūst ar esošo apbūvi un iekļaujas kopējā augstbūvju rindā – izvietojoties blakus Swedbank ēkai. Realizējot plānoto augstbūvi Balasta dambī 11, LP plānotā apbūve un skats uz Vecrīgas siluetu būs pilnībā aizsegts.	

2.5.	Kalnciema iela	Ministru kabineta noteikumi Nr.127 (ielu perspektīvas) Skata punkta nozīmība vērtēta LP teritorijas analīzes laikā	Nozīmīgs tālais skatu punkts, visas Rīgas pilsētas kontekstā – pilsētas vārti iebraucot pilsētā no Jūrmalas puses pa Kalnciema ielu. Uz Kalnciema ielas ass izvietoti Z- torņi, kas ir daļa no plānotās augstbūvju grupas, bet plānotā LP apbūve nebūs redzama.	
2.6.	Ostas skati	Ministru kabineta noteikumi Nr.127	Nozīmīgs tālais skatu punkts Ķīpsalas kontekstā, kura galvenā vērtība ir skats uz Vecrīgu. Uz vēsturiskā Balasta dambja ass ir izvietota Preses nama augstbūve. LP plānotā apbūve izvietojas starp Swedbank ēku un Preses nama ēku, tādējādi veidojot kopīgu augstbūvju grupu.	 <p data-bbox="1301 1158 1532 1182">Avots: maps.google.lv</p>

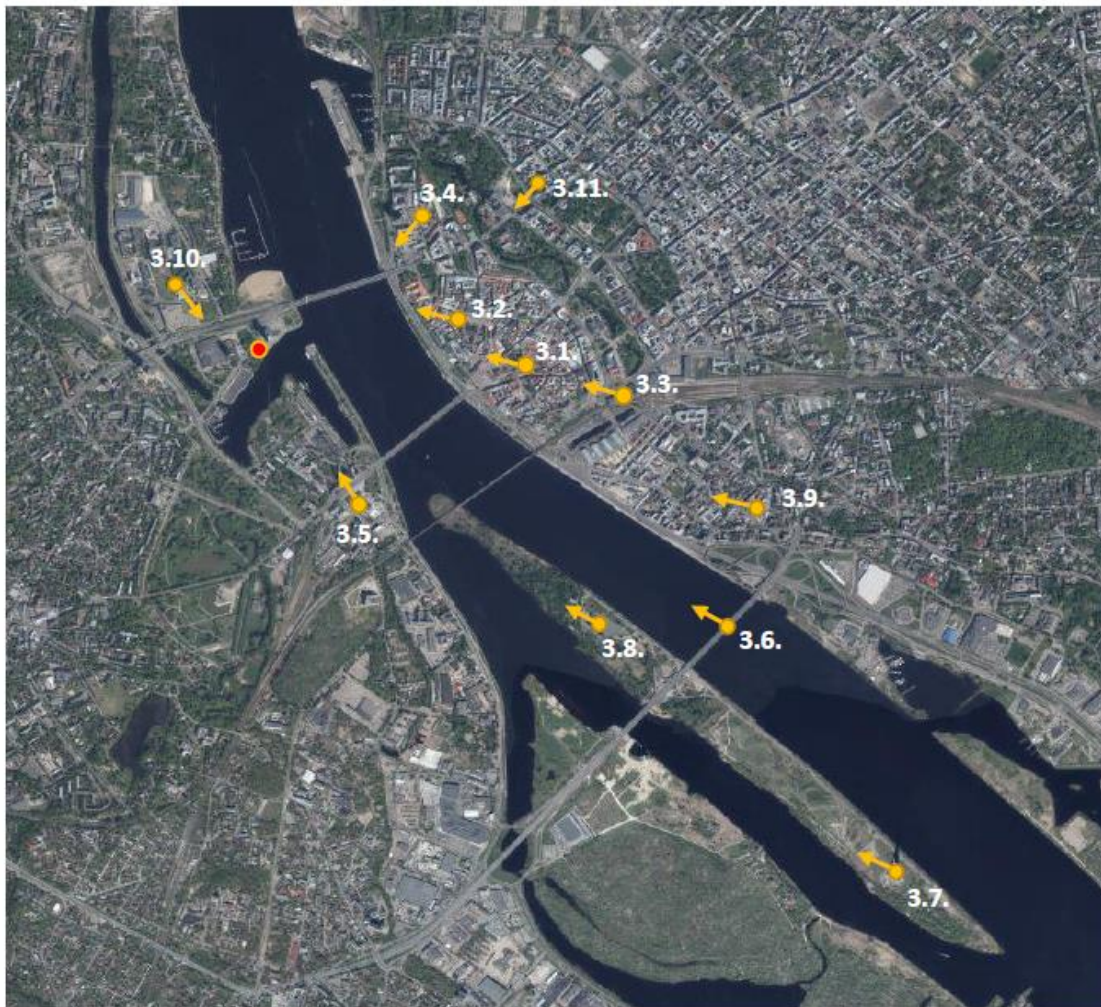
2.7.	EF dambis	Ministru kabineta noteikumi Nr.127	Vizuāli nolasās, kā skatam atklātā horizonta vertikāls akcents. Nav nolasāmas apbūves detaļas, saulei spīdot rītā un dienas vidū, nolasās tikai ēkas siluets.	
2.8.	CD dambis	Ministru kabineta noteikumi Nr.127	Plānotā ēka atrodas atstatus no Daugavas ūdens telpas un to daļēji aizsegs esošā Ķīpsalas apbūve.	
2.9.	Dzelzceļa tilts	Ministru kabineta noteikumi Nr.127	Nozīmīgs tālais skatu punkts visas Rīgas pilsētas kontekstā – pilsētas vārti iebraucot pilsētā ar vilcienu. .Vizuāli to tālu padara grūtības to tieši sasniegt, ko pastiprina priekšplānā esošais Daugavas upes ūdens spogulis. Dzelzceļa tilta arkas aizsedz (traucē uztvert) tiešu skatu uz esošo un plānoto augstbūvju grupu Ķīpsalā. LP teritorijā plānotais objekts tiks uztverts kā plašākas telpas (Daugavas kreisā krasta un augstceltņu rindu) silueta daļa.	
2.10.	Brīvības pieminekļa priekšlaukums	Skata punkta nozīmība vērtēta LP teritorijas analīzes laikā	Nozīmīga publiskās ārtelpas daļa Vecrīgā. Plānotā LP apbūve nebūs redzama, jo to aizsedz esošā Vecrīgas apbūve.	Avots: google.com



<p>2.11.</p>	<p>Spīķeru promenāde pie Daugavas</p>	<p>Skata punkta vērtēta LP analīzes laikā nozīmība teritorijas</p>	<p>Nozīmīga jaunizveidota publiskās ārtelpas daļa Rīgas vēsturiskajā centrā. Salīdzinoši maznozīmīgs tālais skatu punkts. Vizuāli to tālu padara grūtības to tieši sasniegt, ko pastiprina priekšplānā esošais Daugavas upes ūdens spogulis un Dzelzceļa tilta arkas, kas aizsedz tiešu skatu uz esošo un plānoto augstbūvju grupu Ķīpsalā. LP teritorijā plānotais objekts tiks uztverts kā plašākas telpas (Daugavas kreisā krasta un augstceltņu rindu) silueta daļa.</p>	 <p>Avots: <a href="http://www.rigathisweek.lv/">http://www.rigathisweek.lv/</a></p>
<p>2.12.</p>	<p>Daugava lejpus Rīgas vēsturiskā centra</p>	<p>Ministru kabineta noteikumi Nr.127</p>	<p>Nozīmīga publiskās ārtelpas daļa visas Rīgas pilsētas kontekstā – pilsētas vārti iebrāucot pilsētā ar kuģi. Nozīmīgs tālais skatu punkts. Vizuāli to tālu padara grūtības to tieši sasniegt, ko pastiprina priekšplānā esošais Daugavas upes ūdens spogulis. Plānotā apbūve vizuāli saplūst ar esošo apbūvi un iekļaujas kopējā augstbūvju grupā – izvietojoties starp Swedbank ēku un Preses namu. LP teritorijā plānotais objekts tiks uztverts kā plašākas telpas (Daugavas kreisā krasta un augstceltņu rindu) silueta daļa.</p>	

				
--	--	--	--	---



### 3. TUVIE AUGSTIE SKATU PUNKTI





#### TUVIE AUGSTIE SKATU PUNKTI



- 3.1. Sv. Pēteru baznīcas torņa skatu platforma
- 3.2. Doma baznīcas torņa zvana platforma
- 3.3. Stacijas pulksteņa restorāns
- 3.4. Republikas laukumā esošās augstceltnes augšējā stāvs
- 3.5. Nacionālās bibliotēkas ēkas augšējais stāvs
- 3.6. Salu tilts
- 3.7. Televīzijas tornis
- 3.8. Televīzijas ēka Zaķusalā
- 3.9. Latvijas Zinātņu akadēmijas augstceltnes augšējais stāvs
- 3.10. Viesnīca "Islande" Ķīpsalā
- 3.11. Viesnīcas "Radisson Blu Hotel Latvija" augšējā stāva

#### APZĪMĒJUMI

-  Lokālpilnvarojuma teritorija
-  Skatu punkts, nr tabulā un skata virziens "uz"



NUMURS PLĀNĀ	SKATU PUNKTA ATRAŠANĀS VIETA	SKATU PUNKTA IZVĒLES PAMATOJUMS	SKATU PUNKTA NOZĪME UN OBJEKTU UZTVERES MĒROGS	FOTOFIKSĀCIJA
3.1.	Sv. Pētera baznīcas torņa skatu platforma	Ministru kabineta noteikumi Nr.127	Nozīmīgs, publiski pieejams skatu punkts visas Rīgas pilsētas kontekstā. Tiek uztvertas Balasta dambja publiskā ārtelpas un apbūves apjomu saspēle. Liela nozīmē Daugavas ūdens telpai, kas rada papildus publiskās ārtelpas dimensiju. Plānotā apbūve vizuāli saplūst ar esošo apbūvi un iekļaujas kopējā augstbūvju grupā – izvietojoties starp Swedbank ēku un Preses namu. LP teritorijā plānotais objekts tiks uztverts kā plašākas telpas (Daugavas kreisā krasta un augstceltņu rindu) silueta daļa.	
3.2.	Doma baznīcas torņa zvana platforma	Ministru kabineta noteikumi Nr.127	Nozīmīgs skatu punkts visas Rīgas pilsētas kontekstā, bet nav publiski pieejams. Tiek uztvertas Balasta dambja publiskā ārtelpas un apbūves apjomu saspēle. Liela nozīmē Daugavas ūdens telpai, kas rada papildus publiskās ārtelpas dimensiju. Plānotā apbūve vizuāli saplūst ar esošo apbūvi un iekļaujas kopējā augstbūvju grupā – izvietojoties starp Swedbank ēku un Preses namu. LP teritorijā plānotais objekts tiks uztverts kā plašākas telpas (Daugavas kreisā krasta un augstceltņu rindu) silueta daļa.	 <p>Avots: google.com</p>


3.3.	Stacijas pulksteņa restorāns	Ministru kabineta noteikumi Nr.127	<p>Nozīmīgs, publiski pieejams skatu punkts visas Rīgas pilsētas kontekstā. Vizuāli dominē Vecrīgas teritorijā esošo ēku jumtu telpa, ko papildina plašs Rīgas tālā skata horizonts ar Balasta dambī esošās apbūves vieglu vizuālu akcentu. LP plānotā apbūve vizuāli "noslēpjas" aiz Pēterbaznīcas torņa.</p>	
3.4.	Republikas laukumā esošās augstceltnes augšējā stāvs	Ministru kabineta noteikumi Nr.127	<p>Nozīmīgs, daļēji publiski pieejams skatu punkts visas Rīgas pilsētas kontekstā. Vizuāli dominē Swedbank ēka. Nav saskatāms vēsturiskais jahtklubs. Nolasāma publiskais ārtelpas lauku saspēle. Plānoto LP apbūvi aizsedz Swedbank ēka.</p>	

3.5.	Nacionālās bibliotēkas ēkas augšējais stāvs	Ministru kabineta noteikumi Nr.127	<p>Nozīmīgs, publiski pieejams skatu punkts visas Rīgas pilsētas kontekstā. Plānotās apbūves vizuālo uztveri ietekmē esošās apbūves jumtu telpa. LP teritorijā plānotā apbūve ir uztverama kā atsevišķs objekts, bet vienlaicīgi tā būs daļa no esošās/plānotās augstbūvju grupas Ķīpsalā.</p>	 <p>Avots: google.com</p>
3.6.	Salu tilts	Ministru kabineta noteikumi Nr.127	<p>Nozīmīgs tālais skatu punkts visas Rīgas pilsētas kontekstā – pilsētas vārti iebraucot pilsētā ar autotransportu no Kurzemes vai Zemgales puses. Vizuāli to tālu padara grūtības to tieši sasniegt, ko pastiprina priekšplānā esošais Daugavas upes ūdens spogulis. Dzelzceļa tilta arkas aizsedz (traucē uztvert) tiešu skatu uz esošo un plānoto augstbūvju grupu Ķīpsalā. LP teritorijā plānotais objekts tiks uztverts kā plašākas telpas (Daugavas kreisā krasta un augstceltņu rindu) silueta daļa. Skatā vizuāli dominē Daugavas ūdens telpa, ko noslēdz dzelzceļa tilts.</p>	 <p>Skats no gājēju tuneļa</p>



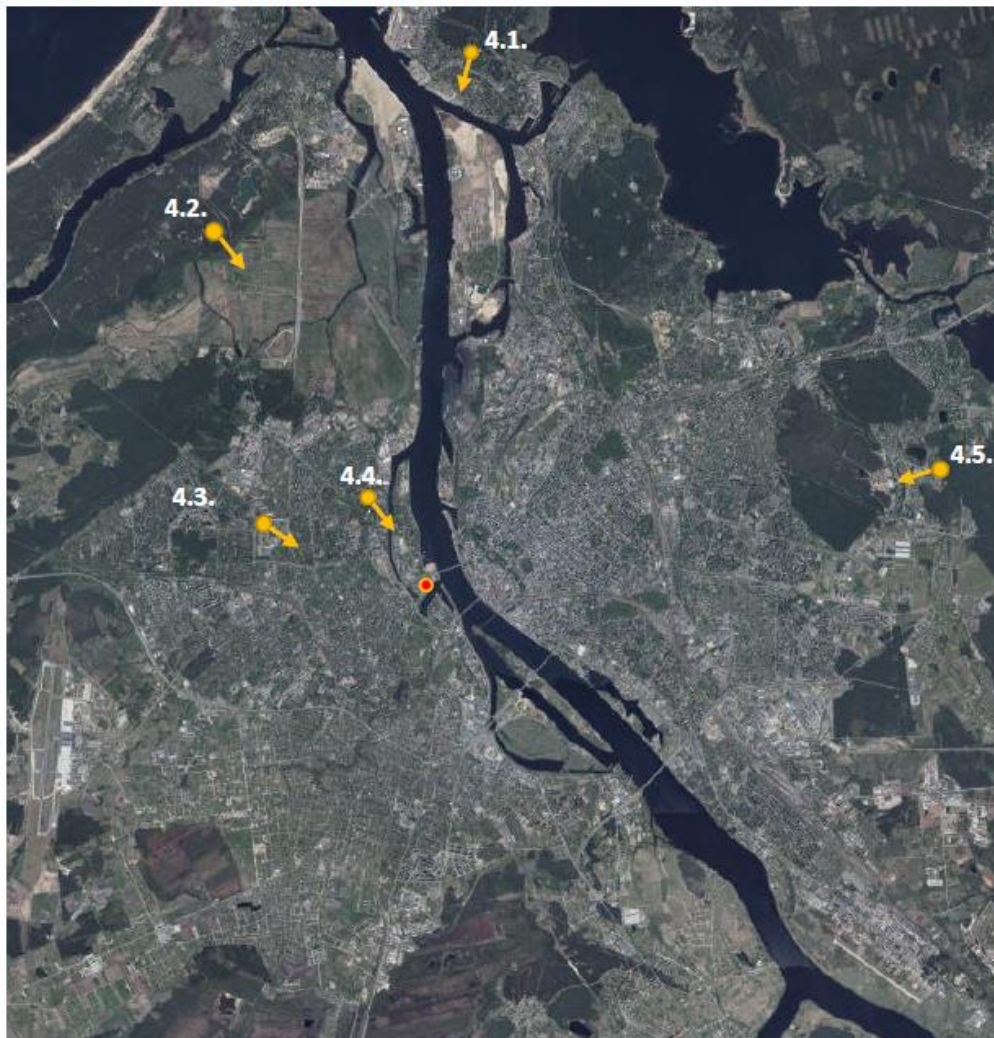
3.7.	Televīzijas tornis	Pētījums "Ainavu plānu izstrāde", SIA "METRUM", 2015	<p>Nozīmīgs, publiski pieejams skatu punkts visas Rīgas pilsētas kontekstā. LP teritorijā plānotais objekts tiks uztverts kā plašākas telpas (Daugavas kreisā krasta un augstceltņu rindu) silueta daļa, kas vizuāli uzasējas uz Zaķusalas un Televīzijas ēkas ass. Vizuāli neizceļas, saplūst ar apkārtējo telpu un telpu veidojošajiem elementiem – kopā ar Swedbank ēku un Preses nama ēku veidotu vienotu Zaķusalas ass telpas noslēgumu tālumā.</p>	
3.8.	Televīzijas ēka Zaķusalā	Pētījums "Ainavu plānu izstrāde", SIA "METRUM", 2015	<p>Nozīmīgs, bet daļēji publiski pieejams skatu punkts visas Rīgas pilsētas kontekstā. Vizuāli sadrumstalota ainava, ko veido Daugavas un Āgenskalna līča ūdens telpas, tilti pār Daugavu, Zaķusalas ZR galā esošais koku apaugums, AB dambis. Plānotā apbūve vizuāli uzasējas uz Zaķusalas ass gala. LP teritorijā plānotais objekts tiks uztverts kā plašākas telpas (Daugavas kreisā krasta un augstceltņu rindu) silueta daļa.</p>	

<p>3.9.</p>	<p>Latvijas Zinātņu akadēmijas augstceltnes augšējais stāvs</p>	<p>Ministru kabineta noteikumi Nr.127</p>	<p>Nozīmīgs, publiski pieejams skatu punkts visas Rīgas pilsētas kontekstā.</p> <p>LP teritorijā plānotā apbūve tiek uztverta kā Rīgas Daugavas kreisā krasta Vanšu tiltam pieguļoša daļa. Plānotā un esošās Balasta dambja apbūve skatam vizuāli norobežo pārējo, aiz apbūves esošo Pārdaugavas daļu. Plānotā apbūve vizuāli papildina esošos skatu leņķī esošos vizuālos akcentus – Pēterbaznīcas torni, Vanšu tilta vanšu balstu, esošo Swedbank ēku. Skatā nozīmīga vieta arī Daugavas ūdens telpai.</p>	
<p>3.10.</p>	<p>Viesnīca "Islande" Ķīpsalā</p>	<p>Skata punkta nozīmība vērtēta LP teritorijas analīzes laikā</p>	<p>Nozīmīgs tuvu/tālais, daļēji publiski pieejams skatu punkts Ķīpsalā. Uz vēsturiskās ..... ielas ass ir izvietota Preses nama augstbūve. LP plānotā apbūve izvietojas starp Swedbank ēku un Preses nama ēku, tādējādi veidojot kopīgu augstbūvju grupu.</p>	

3.11.	Viesnīcas "Radisson Blu Hotel Latvija" augšējā stāva	Ministru kabineta noteikumi Nr.127	<p>Nozīmīgs, publiski pieejams skatu punkts visas Rīgas pilsētas kontekstā.</p> <p>Plānotā apbūve tālā skatu perspektīvā veido daļu no vienotas skatu līnijas starp Swedbank ēku, Z- torņiem un Panorama plaza torņiem - Viens no kreisā krasta akcentu rindas.</p>	
-------	--	------------------------------------	---	---





#### 4. TĀLIE AUGSTIE SKATU PUNKTI





#### TĀLIE AUGSTIE SKATU PUNKTI



- 4.1. Kultūras nama "Ziemeļblāzma" skatu tornis
- 4.2. Bumbu kalna skatu tornis
- 4.3. Radio rūpnīcas Imanta biroju ēka
- 4.4. Dzegužkalna parks
- 4.5. Austrumu klīniskās universitātes slimnīca

#### APZĪMĒJUMI

-  Lokālplānojuma teritorija
- 4.1.  Skatu punkts, nr tabulā un skata virziens "uz"




NUMURS PLĀNĀ	SKATU PUNKTA ATRAŠANĀS VIETA	SKATU PUNKTA IZVĒLES PAMATOJUMS	SKATU PUNKTA NOZĪME UN OBJEKTU UZTVERES MĒROGS	FOTOFIKSĀCIJA
4.1.	Kultūras nama "Ziemeļblāzma" skatu tornis	Pētījums "Ainavu plānu izstrāde", SIA "METRUM", 2015	<p>Nozīmīgs, publiski pieejams skatu punkts Vecmilgrāvī, Rīgas pilsētas ziemeļu daļā.</p> <p>LP teritorijas objekts ir lielmēroga ainavas elements. LP teritorijas objekta ietekme uz kopējo ainavu maznozīmīga. Pamatojoties uz iepriekš minēto, nav nozīmes analizēt kā atsevišķu skatu punktu. LP plānotā apbūve izvietojas starp Swedbank ēku un Preses nama ēku, kas kopā ar Vanšu tilta balstu, Nacionālo bibliotēku un televīzijas ēku veidot kopīgu augstbūvju grupu kas akcentē Rīgas jauno centru Pārdaugavā.</p>	
4.2.	Bumbu kalna skatu tornis	Pētījums "Ainavu plānu izstrāde", SIA "METRUM", 2015	<p>Nozīmīgs, publiski pieejams skatu punkts Kleistos, Rīgas pilsētas ziemeļu daļā.</p> <p>LP teritorijas objekts ir lielmēroga ainavas elements. LP teritorijas objekta ietekme uz kopējo ainavu maznozīmīga. Pamatojoties uz iepriekš minēto, nav nozīmes analizēt kā atsevišķu skatu punktu. LP plānotā apbūve izvietojas starp Swedbank ēku un Preses nama ēku, kas kopā ar Vanšu tilta balstu, Nacionālo bibliotēku un televīzijas ēku veidot kopīgu augstbūvju grupu kas akcentē Rīgas jauno centru Pārdaugavā.</p>	



4.3.	Radio rūpnīcas Imanta biroju ēka	Pētījums "Ainavu plānu izstrāde", SIA "METRUM", 2015	Skatu punkts no esošas augstbūves, nav publiski pieejams. LP teritorijas objekts ir lielmēroga ainavas elements. LP teritorijas objekta ietekme uz kopējo ainavu maznozīmīga. Pamatojoties uz iepriekš minēto, nav nozīmes analizēt kā atsevišķu skatu punktu.	
4.4.	Dzegužkalna parks	Pētījums "Ainavu plānu izstrāde", SIA "METRUM", 2015	Nozīmīgs, publiski pieejams skatu punkts Ilģuciemā. Vēsturiski nozīmīgs skats uz Vecrīgu, ko šodien pārsvarā aizsedz esošie parka koki, īpaši lapu periodā.	
4.5.	Austrumu klīniskās universitātes slimnīca	Pētījums "Ainavu plānu izstrāde", SIA "METRUM", 2015	Nozīmīgs, daļēji publiski pieejams skatu punkts Mežciemā. LP teritorijas objekts ir lielmēroga ainavas elements. LP teritorijas objekta ietekme uz kopējo ainavu maznozīmīga. Pamatojoties uz iepriekš minēto, nav nozīmes analizēt kā atsevišķu skatu punktu.	



**6. ĢEOTEHNISKĀ IZPĒTE**

		Projektēšanas konsultatīvā firma - akciju sabiedrība <b>CEĻUPROJEKTS</b>
Ģvkomersanta reģistrācijas Nr. 1755-R		Vienotais reģ. Nr. 40003026637; PVN reģ. Nr. LV40003026637 Murjāņu iela 7a, Rīga, LV1024; tālr. 67840580, fakss 67840581; e-pasts cp@celuprojekts.lv Norēķinu konts Nr. LV 32 NDEA 0000 0890 2536 4 Nordea Bank AB Latvijas filiāle, NDEALV2X
Pasūtītāja Reģistrācijas Nr. Adrese  Līguma Nr.	<b>SIA "Latectus"</b> 40103213378 Meistaru iela 1, Valdlauči, Ķekavas pagasts, Ķekavas novads, Latvija, LV-1076  16-233	
Ģvprojekta nosaukums Adrese	<b>LOKĀLPILNOJUMA IZSTRĀDE TERITORIJAI RĪGĀ,                  BALASTA DAMBĪ 7 (kad. Nr. 01000622001)</b>	
Ģvprojektēšanas stadija	Lokālpilnojums	
Ģvprojektēšanas daļa vai sadaļa	Ģeotehniskā izpēte	
Sējums Nr.	-	
Marka	G1	
Nodājes vadītājs	J. Rozītis  	
Arhīva reģistrācijas Nr. ....	RĪGA – 2016	

## SATURS

		lpp.
1.	Skaidrojošs apraksts	4

## PIELIKUMI

		<i>lapas</i>
1.	Topogrāfiskais plāns M 1:500 ar ģeotehnisko izstrādņu izvietojumu	1
2.	Urbumu griezumī	1
3.	Piesārņojuma testēšanas pārskats Nr. 5025-28.11-16	2
4.	Laboratorijas testēšanas protokols Nr. CP16-123	1
5.	Būvprakses sertifikāts Nr. 20-6112	1

## SKAIDROJOŠS APRAKSTS

### VISPĀRĪGĀ DAĻA

Ģeotehnisko izpēti, lokālplānojuma izstrādei zemes vienībai Balasta dambī 7, Rīgā (kad. Nr. 01000622001) 2016. gada novembrī izpildīja AS "CEĻUPROJEKTS" Ģeoloģijas nodaļa, pamatojoties uz vienošanos ar SIA "Latectus".

Ģeotehniskās izpētes darbu pamatojums/mērķis – nodrošināt lokālplānojuma tehnisko projektu ar informāciju par teritorijas ģeoloģisko uzbūvi un hidroģeoloģiskiem apstākļiem. Izpētes darbu uzdevums – urbuma ierīkošana un grunts parauga ievākšana izpētes teritorijā, iegūstot informāciju par dabīgās pamatnes gruntīm, slāņu robežām un biezumu, to sastāvu, īpašībām, sagulumu un izplatību.

### PIELIETOTIE NORMATĪVI, METODES

Grunšu klasificēšana veikta atbilstoši LVS 437:2002 "Būvniecība. Gruntis. Klasifikācija" un LVS EN ISO 14688-2 "Ģeotehniskā izpēte un testēšana - Augšnes identificēšana un klasificēšana - 2.daļa: Klasificēšanas principi".

Mehāniskās urbšanas darbi izpildīti saskaņā ar LVS EN ISO 22475-1 „Ģeotehniskā izpēte un testēšana. Paraugošanas metodes un gruntsūdens līmeņa mērīšana. 1. daļa: Izpildes tehniskie principi." Dabisko grunšu urbšana un paraugošana veikta ar Ø115 mm vītņurbi (urbšanas-paraugošanas tips saskaņā ar LVS EN ISO 22475-1 atbilst "B" kategorijai).

### DARBU SASTĀVS, PERSONĀLS, TEHNISKIE LĪDZEKĻI

Ģeotehniskās izpētes darbi veikti sertificēta ģeotehniķa J. Rozīša vadībā (būvprakses sertifikāta Nr. 20-6112).

Urbšanas darbi veikti ar mazgabrita mehāniskās urbšanas iekārtu Lutz&Kurth KB-10. Atbilstoši sākotnējai norunai ar Pasūtītāju un Projektētāju, ģeotehniskās izpētes darbus tika plānots veikt 1 punktā. Kopumā ģeotehniskās izpētes darbu gaitā šajā punktā, pielietojot rotācijas urbšanas metodi, ierīkots 10.0 m dziļš urbums.

### TERITORIJAS ĢEOLOĢISKAIS RAKSTUROJUMS

Izpētes objekts atrodas Ķīpsalā, Rīgā, Daugavas kreisajā krastā (skat. 1. att.).

Saskaņā ar Latvijas fiziogēogrāfisko dabas apvidu iedalījumu izpētes objekts ietilpst Rīgavas līdzenumā, kas atrodas Piejūras zemienes vidusdaļā, ģeomorfoloģiski – uz Daugavas upes bijušās palienes. Uz Z no Rīgavas līdzenuma atrodas Rīgas līcis, A



līdzenums robežojas ar Ropažu līdzenumu, bet D un R ar Tīreļu līdzenumu. Līdzenuma pamatā atrodas pamatieži. Kvartāra nogulumu biezums ir aptuveni 10 m.

Teritorijas virsmas atzīmes atbilst apt. 2...5 m Latvijas normālo augstumu sistēmā (LAS-2000,5), reljefa virsma ir relatīvi līdzena.



1.attēls. Izpētes teritorijas novietojums (sagatavots izmantojot [www.balticmaps.lv](http://www.balticmaps.lv))

Plānotās apbūves teritorijā, līdz izpētes dziļumam sastopami dažādas ģenēzes nogulumi. Teritorijas virskārtu veido tehnogēnie (tQ<sub>4</sub>) nogulumi – augsne (ĢTE-3). Zem tehnogēnajiem nogulumiem atrodas aluviālie nogulumi (aQ<sub>4</sub>) – smalka, dzeltenbrūna (ĢTE-7) vietām ar vidēji rupjas smilts ieslēgumiem un vidēji rupja smilts (ĢTE-8) un smalka smilts ar organiku un vietām ar dūņu lēcām (ĢTE-7o).

Izpētes gaitā, pēc urbšanas un paraugošanas, izdalīti 4 grunts slāņi – ĢTE. To raksturojums dots 1. tabulā.

Gruntsūdens līmenis konstatēts 0.5 m dziļumā no zemes virsas (absolūtā atzīme 2.5 m).

1. TABULA

SLĀŅA NR.	GRUNTS APRAKSTS	IZPLATĪBA, URBUMA NR.	BIEZUMS, M	VID. N <sub>SPT</sub>
ĢTE-3	AUGSNE	1	0.3	
ĢTE-7	SMILTS, smalka, dzeltenbrūna	1	1.2-1.5	
ĢTE-7o	SMILTS, smalka, ar nelielu organikas piejaukumu, vietām sīkām dūņu lēcām, neviendabīga	1	0.9-4.0	
ĢTE-8	SMILTS, vidēji rupja, ūdeņaina	1	2.1	

Darbu gaitā noņemti trīs traucētas struktūras grunts paraugi piesārņojuma, granulometriskā sastāva un konsistences rādītāju noteikšanai.

### GRUNTS PIESĀRŅOJUMA NOVĒRTĒJUMS UN RISKA SAMAZINĀŠANAS PASĀKUMI

Lai novērtētu grunts piesārņojuma līmeni pētāmajā teritorijā, no urbuma tika ievākts grunts paraugs (intervālā 0.4 – 3.0 m). Informācija par piesārņojošo vielu koncentrācijām apkopota 2. tabulā. Iegūtās koncentrācijas tika salīdzinātas ar Ministru Kabineta noteikumiem Nr. 804 "Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem" (spēkā no 2005. gada 25. oktobra).

2. TABULA

Nosakāmais rādītājs	Mērvienība	Urbums Nr. 1	Mērķlielums (A), smilts	Robežlielums (B), smilts
2016. gada 28. novembris				
Naftas produktu ogļūdeņražu saturs	mg/kg	9*	1	500
Cinks, Zn	mg/kg	51.8	16	250
Varš, Cu	mg/kg	4.8	4	30
Svins, Pb	mg/kg	19	13	75
Hroms, Cr	mg/kg	1.61*	4	150
Kadmijijs, Cd	mg/kg	0.015*	0.08	3
Niķelis, Ni	mg/kg	2.6*	3	50
Benzols	mg/kg	<0.003	0.01	1
Toluols	mg/kg	<0.007	0.01	130
Etilbenzols	mg/kg	<0.003	0.03	50
m-ksilols	mg/kg	<0.004	0.1	25
p-ksilols	mg/kg	<0.004		
o-ksilofs	mg/kg	<0.004		

### SECINĀJUMI UN REKOMENDĀCIJAS

1. Pēc izpētes materiāliem sastādīts urbuma griezums (2. pielikums), kā arī izdalīti 4 raksturīgākie ĢTE. Smilšaino grunšu tipizācija veikta pēc granulometriskā sastāva.
2. Izpētes lauka darbu laikā gruntsūdens urbumā konstatēts 0.5 m no zemes virsas. Pazemes ūdens līmenis saistīts ar atmosfēras nokrišņu ūdens infiltrāciju. Tā kā izpēte veikta rudens beigās, kad, sakarā ar intensīviem nokrišņiem, visticamāk ūdens līmenis ir sasniedzis savu maksimumu, tad sausajā sezonā ūdens līmenis varētu būt par aptuveni 0.5-1.0 m zemāks.
3. Gruntsūdens līmeni izpētes teritorijā ietekmēs arī ZR vēju radītie uzplūdi un Rīgas HES radītās ūdens režīma svārstības blakus esošajā Daugavā.
4. Izpētes teritorijas ģeotehniskie apstākļi kopumā vērtējami kā vidēji sarežģīti. Apstākļus apgrūtina smalkā smilts ar nelielu organikas piejaukumu un dūņu lēcām (ĢTE Nr. 7o), kas ir konstatēta izpētes teritorijā un raksturojama ar samērā vājām nestspējas īpašībām.
5. Grunts paraugu testēšanas rezultātu novērtējums atbilstoši MK noteikumiem Nr. 804 "Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem" (spēkā no 2005. gada 25. oktobra) liecina, ka metāli (Zn, Cu, Pb) un naftas produkti pārsniedz mērķlielumu (A), tomēr nepārsniedz piesardzības robežlielumu (B), kas norāda maksimālo piesārņojuma līmeni, kuru pārsniedzot iespējama negatīva ietekme uz cilvēku veselību un vidi. Metāli (Cr, Ni un Cd) un aromātiskie ūdeņraži nepārsniedz mērķlielumu (A).
6. Tā kā gruntsūdens līmenis ir tuvu zemes virsmai un noņemtais grunts paraugs bija ūdenspiesātināts, tad šie laboratorijas testēšanas rezultāti atspoguļo arī ūdens sastāvu. Papildus tika veikta granulometriskā sastāva un organisko vielu daudzuma testēšana laboratorijā.
7. Papildus grunts paraugu testēšanas rezultātos iekļautie analīžu sarakstā piesārņojuma rādītāji (pH, elektrovadītspēja) apstiprina grunts labu kvalitāti pētāmajā teritorijā.
8. Pēc iepriekšējo gadu izpētes datiem, kas veikti tuvākajā apkārtnē, daudzstāvu ēkas pāļu pamatu izbūvei piemērotais slānis atrodas aptuveni 27-31 m dziļumā.
9. Grunts sasalšanas dziļums apskatāmajā teritorijā, atbilstoši LBN 003-15 „Būvklimatoloģija” datiem ar iespējamību reizi 10 gados mālainām gruntīm ir apt. 1.15 m, un ar iespējamību reizi 100 gados – 1.30 m. Savukārt smilšainām gruntīm - ar iespējamību reizi 10 gados – 1.45 m un ar iespējamību reizi 100 gados – 1.60 m. Pamatu projektēšanas/izbūves gaitā pamatu apakšas atzīme jāparedz zem šī līmeņa.

Sastādīja:

J. Rozītis

5





Pasūtītājs:				SIA "Latectus"		SIA "Latectus" Reģistrācijas Nr. 40103213378		Meistaru iela 1, Vaidlauči, Ķekavas pag., Ķekavas nov. LV - 1010		
Projektētājs:				Projektiēšanas konsultatīvā firma-akciju sabiedrība <b>JLCP CEĻUPROJEKTS</b>		AS "Ceļuprojekts" Reģistrācijas Nr. 40003026537 Būvkomersanta reģ. Nr.1755-R		Murjāņu iela 7A, Rīga, LV-1024 Tālrunis: 67840580 Fakss: 67840581 cp@celuprojekts.lv		
Amats	V. Uzvārds	Paraksts	Datums	Būvprojekts: Lokālplānojuma izstrāde teritorijai Rīgā, Balasta dambī 7 (kad. Nr. 01000622001)				Pasūtījuma Nr.	16-233	
Nodabjas vad.	J. Roziļis		01.2017.					Arhīva Nr.		
Pārbaudīja	J. Roziļis		01.2017.	Būvprojekta daļa: Ģeotehniskā izpēte				Stadija	Rasējuma marka	Lapa/lapas
Izstrādāja	R. Upnere		01.2017.					LP	GI	1/1
Mērogs				M 1:1000		Rasējums:		Topogrāfiskais plāns ar urbumu novietojumu		

Urbums Nr. 1		Projekts: Lokālplānojuma izstrāde teritorijai Rīgā, Balasta dambī 7 (kad. Nr. 01000622001)						
Urbšanas datums: 16.11.2016.					Absolūtā atzīme, m: 3,00			
Koordinātas, LKS-92: X= 311596 Y= 505375					Paz. Gā. abs. atz., m: 2,5			
Geol. indekss	Slāņa Nr.	Grafiskais griezumums	Slāņa pamatne		Slāņa biezums, m	GRUNTS APRAKSTS	Parsugs: Nr./Int. m/Tips	Pazemes ūdens līmeņa dziļums, m
			Dzīrums, m	Ābs. atz., m				
1Q.	3		0,30	2,70	0,30	AUGSNE		0,5
aQ.	7o		4,30	-1,30	4,00	SMILTS, smalka, vietām ar nelielu organikas piejaukumu	P1-1/0,4-3,0/T	
	7o		6,20	-2,20	0,90	SMILTS, smalka, nevienmīga, ar organiku, koksnes atlieku ieslēgumiem, dažas sīkas dūņu lāses		
	8		7,30	-4,30	2,10	SMILTS, vidēji rupja, ūdeņaina	P1-1/5,2-7,3/T	
	7		8,80	-5,80	1,50	SMILTS, smalka, dzeltenbrūna		
	7		10,00	-7,00	1,20	SMILTS, smalka, ar vidēji rupjas smilts ieslēgumiem	P1-2/8-10,0/T	



SIA "Vides audits" laboratorija  
Dzērbenes iela 27, Rīga, LV-1006  
tālr.: 67556152, fakss: 67545146  
www.videsaudits.lv  
info@videsaudits.lv



-T- 261

07.12.2016

## TESTĒŠANAS PĀRSKATS Nr. 5025-28.11-16

**1. Informācija par pasūtītāju****Pasūtītājs:** Ceļuprojekts, AS**Adrese:** Murjāņu iela 7a, Rīga, LV-1024**Fakss:** 67840581**2. Pasūtītāja informācija par paraugiem:****Objekts:** projekts "Lokālplānojuma izstrāde teritorijai Rīgā, Balasta dambī 7"  
(kad.Nr.01000622001)**Paraugu ņemšanas datums:** 28.11.2016

N.p.k.	Ņemšanas vieta	Parauga veids
1	grunts paraugs, kas ņemts ģeotehniskās izpētes gaitā	grunts

**3. Paraugu apraksts**

N.p.k.	Trauka veids	Daudzums
1	plastmasas maisiņš	~1kg

**Paraugu pieņemšanas datums:** 28.11.2016

Testēšanas rezultāti

Testēšanas izpildes sākuma/beigu datums: 28.11.2016/07.12.2016

Nosakāmais rādītājs	Mērv.	Rezultāts	Rezultāta nenoteiktība	Testēšanas metodes Nr.
<b>1. paraugs - grunts paraugs, kas ņemts ģeotehniskās izpētes gaitā</b>				
Cinks, Zn	mg/kg	51.8	5.2	LVS ISO 11047:1998 A
Varš, Cu	mg/kg	4.80	0.48	LVS ISO 11047:1998 A
Svins, Pb	mg/kg	19.0	1.9	LVS ISO 11047:1998 A
Hroms, Cr	mg/kg	1.61*	-	LVS ISO 11047:1998 A
Niķelis, Ni	mg/kg	2.60*	-	LVS ISO 11047:1998 A
Vides reakcija pH (pie 20 oC)	pH vien.	8.81	0.26	LVS ISO 10390:2006
Elektrovadītspēja (pie 25 oC)	mS/cm	0.121	0.004	LVS ISO 11265:1994
Kopējais slāpeklis	g/kg	0.214	0.013	LVS ISO 11261:1995
Naftas produktu ogļūdeņražu saturs	mg/kg	9*	-	ISO 16703:2004
Kadmījs, Cd	mg/kg	0.015*	-	LVS ISO 11047:1998 B
Benzols	mg/kg	<0.003	-	US EPA Meth. 5021A:2003
Toluols	mg/kg	<0.007	-	US EPA Meth. 5021A:2003
Etilbenzols	mg/kg	<0.003	-	US EPA Meth. 5021A:2003
m-ksilols	mg/kg	<0.004	-	US EPA Meth. 5021A:2003



Nosakāmais rādītājs	Mērv.	Rezultāts	Rezultāta ~ nenoteiktība	Testēšanas metodes Nr.
p-ksilols	mg/kg	<0.004	-	US EPA Meth. 5021A:2003
o-ksilols	mg/kg	<0.004	-	US EPA Meth. 5021A:2003

pH un elektrovadītspēja noteikta dabīgi mitram paraugam.

Pārējie rezultāti doti uz abs. sausa parauga masu.

\* Rezultāts atrodas intervālā starp metodes noteikšanas robežu (MDL) un mazāko kvantitatīvi nosakāmo koncentrāciju (LQ). Nenoteiktība šajā intervālā var sasniegt 50%.

~ uzdotā nenoteiktība ir paplašinātā nenoteiktība, kas aprēķināta, izmantojot A tipa (statistisko) pieeju un pārklāšanās koeficientu 2, kurš nodrošina 95% ticamības līmeni.

Rezultāti, kas mazāki par metodes noteikšanas robežu (MDL), uzdoti ar zīmi "<".

Skaitlis, kas atrodas aiz zīmes "<", ir vienāds ar MDL.

Testēšanas rezultāti attiecas tikai uz konkrētajiem paraugiem!

Paraugu ņemšanu veicis pasūtītājs.

Testēšanas laboratorija nav atbildīga par pasūtītāja sniegtajām ziņām p.2.

Laboratorijas vadītāja: Zeltīte Strazda

Bez SIA "Vides audits" laboratorijas rakstiskas atļaujas testēšanas pārskata reproducēšana nepilnā apjomā ir aizliegta!

Rezultāti ir sagatavoti elektroniski un ir derīgi bez paraksta.

Testēšanas pārskats Nr. 5025-28.11-16

I-KD-5-19-3-1503-2007



AS "CEĻPROJEKTS" GEOTEHNISKĀ LABORATORIJA  
 Murjāņu iela 7a, Rīga, LV-1024  
 inta.silina@celuprojekts.lv

Pasūtītājs: AS "Ceļprojekts" Ģeoloģijas nodaļa  
 Objekta nosaukums: Lokālplānojuma izstrāde teritorijai Rīgā,  
 Balasta dambī 7 (kad. Nr. 01000622001)  
 Objekta pasūtītājs: SIA "Latectus"  
 Lab. ID/Arh. numurs: L-174  
 Testēšana veikta: 22.11.2016. - 24.11.2016.  
 Ziņas par paraugiem: saņemti plastikāta maisos 18.11.2016.

TESTĒŠANAS PĀRSKATS Nr. CP16-123  
 GRANULOMETRISKAIS SASTĀVS un ORGANISKO VIELU SATURS

1. lpp no 1

Nr.p.k.	Parauga Nr.	Parauga ņemšanas vieta	Dzimuma intervāls, m no / līdz	Sietu acu izmērs, mm													Organisko vielu saturs %		
				83,0	31,5	16,0	11,2	8,0	5,6	4,0	2,0	1,0	0,5	0,25	0,125	0,083		<0,063	
1.	1-1	URB-1	0.4-3.0	100.0	100.0	100.0	99.5	99.2	97.0	93.7	88.1	80.3	62.3	42.3	24.0	14.0	8.3	6.3	0.6
2.	1-1	URB-1	5.2-7.3	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	99.9	95.2	87.4	69.4	45.3	24.1	14.0	8.3	6.3	0.6
3.	1-2	URB-1	7.3-8.8	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	95.0	85.0	65.0	45.0	25.0	15.0	10.0	0.4

## FILTRĀCIJAS KOEFICIENTS

Nr.p.k.	Parauga Nr.	Parauga ņemšanas vieta	Dzimuma intervāls, m no / līdz	Filtrācijas koeficients m/dnn	pie grunts tūruma g/cm <sup>3</sup>

## Piezīmes:

- Testēšana veikta saskaņā ar:
  - LVS EN 933-1:2012 *Daļiņu izmēru sadalījuma noteikšana. Sijāšanas metode (mazgāšana un sausā sijāšana)*
  - Ceļu specifikācijas 2015 pielikums 12.5 *Metodiskie norādījumi organisko savienojumu saturs noteikšanai gruntīs ar izdedzināšanas metodi*
  - \*GOST 25584-90 *Laboratorijas metodes filtrācijas koeficienta noteikšanai p.2. (smilšainām gruntīm sablīvētā stāvoklī)*
- Rezultāti izteikti procentos kā : 

7.7
-----

 % atlikums uz sietiem  
caursijātais %
- \* - testēšanas metode nav iekļauta akreditācijas sfērā.
- Par paraugu ņemšanas pareizību un kvalitāti atbild Pasūtītājs. Testēšanas rezultāti attiecas tikai uz iztestēto materiālu.
- Bez AS "Ceļprojekts" rakstiskas atļaujas aizliegts reproducēt testēšanas pārskatu nepilnā apjomā.

Pārskats izdots: 24.11.2016.

Ģeotehniskās laboratorijas vadītāja:

Inta Silina

## 7. AS "SADALES TĪKLS" TEHNISKIE NOTEIKUMI



Akciju sabiedrība "Sadales tīkls"

Vien. reģ. Nr. 40003857687

Šmerļa iela 1, Rīga, LV-1160, Latvija

Tālr. (+371) 67726000, fakss (+371) 67728508, www.sadalestikls.lv, st@sadalestikls.lv

Rīgā  
26.03.2015. Nr. 30VD00-17/410

SIA „Latectus”  
Meistaru ielā 1, Valdlauči  
Ķekavas pag., Ķekavas nov.  
LV-1076  
valentin@lighting.lv

Par orientējošām pieslēguma izbūves izmaksām daudzdzīvokļu un biroju kompleksa Balasta dambī 1, Rīgā elektroapgādei

AS „Sadales tīkls” izskatīja 19.03.2015. saņemto Jūsu pieteikumu elektrotīkla pieslēgumam Nr.103842152, Balasta dambī 1, Rīgā, zemesgabalā ar kadastra Nr. 01000622001.

Izvērtējot no esošās 110/10kV apakšstacijas „Zunda” izsniegto Tehnisko noteikumu skaitu un pieprasīto jaudu, tika secināts, ka Jūsu pieprasītās slodzes nodrošināšanai ir nepieciešams nomainīt esošos transformatorus uz transformatoriem ar jaudu 32 MVA.

Kopējās pieslēguma ierīkošanas iespējamās izmaksas ir 661 103 EUR (bez PVN), no kurām Jūsu pieslēguma orientējošās izmaksas ir 535 141 EUR (bez PVN) un tās veido:

327 261 EUR – daļība par 110/10 kV transformatoru normaiņu;

310 506 EUR – 10 kV kabeļlīnijas izbūves izmaksas;

23 336 EUR – 10 kV sadales iekārtu uzstādīšanas izmaksas.

Aprēķins veikts saskaņā ar 2013.gada AS „Sadales tīkls” vidējām elektroietaišu izbūves izmaksām un saskaņā ar Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas padomes 2012.gada 22.februāra lēmumu Nr.1/5 (prot.Nr.8.5.p.) apstiprinātiem noteikumiem “Sistēmas pieslēguma noteikumi elektroenerģijas sistēmas dalībniekiem”.

Precīza pieslēguma maksa var tikt noteikta tikai pēc visu projektu izstrādes un visu iepirkuma procedūru veikšanas, kad būs zināmas piegādājamo 110/10kV transformatoru, TA un citu elektroiekārtu un elektromateriālu piegādes cenas, kā arī iepirkuma procedūrā izvēlēto būvkomersantu piedāvāto pakalpojumu (būvdarbu) cenas.

Lūdzam sniegt atbildi, ja esiet gatavi turpināt pieslēguma procesu, lai varētu Jums sniegt informāciju par tālākām veicamajām darbībām pieslēguma ierīkošanai.

Attīstības direktors

Rolands Lūsveris

Vitālijs Ņikitins 67726245