

Sākotnējie plānošanas nosacījumi Rīgas centrā - atsevišķas teritorijas daļas, šķērsojumi, ielas

Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk – Departaments) saskaņā ar Rīgas domes 17.05.2016. lēmumu Nr. 3782 “Par publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas “Rail Baltica” trases teritorijas lokālpilnojumā kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018. gadam un Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma grozījumu izstrādes uzsākšanu” veic lokālpilnojumā izstrādi (turpmāk – lokālpilnojums), lai nodrošinātu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras Rail Baltica (turpmāk – Rail Baltica) projekta risinājumu optimālu integrāciju Rīgas pilsētā. Departaments izsniedz sākotnējos plānošanas nosacījumus Rail Baltica nacionālo interešu objekta teritorijai Rīgas pilsētā.

Sākotnējie plānošanas nosacījumi ir paredzēti Rail Baltica projekta risinājumu sasaistei ar izstrādes stadijā esošā lokālpilnojumā risinājumiem nacionālo interešu objekta teritorijā. Atkarībā no detalizētā būves risinājuma Rīgas valstspilsētas pašvaldība (turpmāk – pašvaldība) var precizēt plānošanas nosacījumus projektam un atkārtoti izdot tehniskos noteikumus.

I. Teritorija noraktā dzelzceļa uzbēruma vietā, Rīgas Starptautiskās autoostas teritorijā.

1. Pēc dzelzceļa uzbēruma norakšanas telpa zem dzelzceļa estakādes posmā starp Prāgas ielu un Kungu ielas asi blakus Rīgas starptautiskajai autoostai lokālpilnojumā tiek plānota autobusu satiksmes peroniem, piegādes transportam, autoostas pasažieru satiksmei un citām pasažieru apkalpes un uzgaidīšanas funkcijām.
2. Telpā zem dzelzceļa estakādes zemes līmeni paredzēt atzīmē, kas līdz sliežu estakādei atstāj 4,5 – 5,0 m vertikālo gabarītu. Šāds augstums ir nepieciešams, lai nākotnē zem estakādes varētu izvietot peronus autobusu satiksmei, telpu piegādes transportam, autoostas pasažieru plūsmām un citām pasažieru apkalpes funkcijām.
 - 2.1.1. Būves, iekārtas, labiekārtojumu un citus objektus vizuālās uztveres perspektīvā zem dzelzceļa estakādes izvietot tādā veidā, lai netiktu aizsegts skats uz Centrāltirgus paviljonu ansambli skatu līnijās no Vaļņu un Kungu ielu skatu punktiem Vecrīgā.
3. Rīgas starptautiskās autoostas piegādes un operatīvajam transportam paredzēt piekļuves ceļu ar pievienojumu 13. janvāra ielai. Piekļuves ceļa izvietojums saskaņojams ar Rīgas starptautiskās autoostas attīstības plāniem.
4. Labiekārtojuma risinājumos respektēt plānoto apstāšanās joslu gar 13. janvāra ielu, iesedzot teritoriju starp apstāšanās joslu un veloceļu ar gājējiem piemērotu segumu, tajā skaitā izeju uz plānoto gājēju pāreju pretī Kungu ielai.
5. Blakus dzelzceļa estakādei 13. janvāra ielas pusē virzienā no 13. janvāra ielas puses paredzēt:
 - 5.1. sānu sadalošo joslu ar ietves segumu (min. 2,0 m) un koku stādījumiem (precizējot minimālo attālumu no koku stādījumiem);
 - 5.2. divu virzienu veloceļu 4,5 m platumā;
 - 5.3. gājēju zonu, ietverot labiekārtojumu.

6. Saglabāt esošos kokus vai veidot jaunus stādījumus ar dižstādiem.
7. Veloceļu pirms Aspazijas bulvāra, Prāgas ielas un 13. janvāra ielas krustojuma izvietot tā, lai nodrošinātu telpu gājējiem pie pārejas.

II. Rīgas starptautiskās autoostas rampa, Maskavas iela, uzbēruma daļa 13. janvāra ielā.

1. Rail Baltica dzelzceļa tilta ekspluatācijas autotransporta līdzekļu rampu paredzēt paralēli dzelzceļam dzelzceļa uzbēruma daļā blakus autoostai. Paredzēt, ka rampa var tikt izmantota gājēju un riteņbraucēju kustībai pāri Daugavai, veidojot kritumu ne lielāku kā 6 %. Rail Baltica dzelzceļa tilta ekspluatācijas rampu paredzēt operatīvajam transportam glābšanas darbu veikšanai.
2. Rampai, sasniedzot zemes līmeni, veidot atdalītu velosatiksmes (3,0 m) un gājēju telpu zem estakādes ar pievienojumu 13. janvāra ielas projektējamai ietvei un veloceļam noraktā dzelzceļa uzbēruma vietā. Pie uzbēruma veidot pārskatāmu, no estakādes konstrukcijas stūra atvirzītu ceļa pagriezienu.
3. Gājēju satiksmei Maskavas ielas virzienā un tālāk līdz projektējamai Centrāltirgus ielai (Spīķeru virzienā) no rampas gala paredzēt gājēju ceļu vismaz 2,0 m platumā, novietojot to paralēli dzelzceļam gar jauno uzbaukšanas rampu. Projektā ņemt vērā autoostas autobusu iebrauktuvju un dispečeru punkta pārbūves aktuālos risinājumus.
4. Pie Maskavas ielas rampai paredzēt priekšlaukumu, liftu un kāpnes uz Maskavas ielas ietvi.
5. Paredzēt iespēju perspektīvā izbūvēt rampas atzaru uz Maskavas ielu, nodrošinot, ka netiek ierobežotas gājēju un autosatiksmes plūsmas Maskavas ielā. Ietve gar tilta balstu jāparedz vismaz 2,0 m platumā.
6. Maskavas ielā Rail Baltica dzelzceļa pārvada balstu konstrukcijas izvietot tā, lai perspektīvā var pazemināt Maskavas ielas līmeni, nodrošinot augstumu līdz dzelzceļa pārvadam 4,5 – 5,0 m.

III. Ģenerāļa Radziņa krastmala zem dzelzceļa pārvada, rampa uz Daugavas promenādi.

1. Ģenerāļa Radziņa krastmalā zem dzelzceļa pārvada paredzēt:
 - 1.1. trīs autosatiksmes joslas rietumu pusē, katru ar platumu 3,5 m;
 - 1.2. trīs autosatiksmes joslas austrumu pusē, katru ar platumu 3,5 m, paplašinot un pagarinot ietves zonu un savienojot Daugavas promenādes veloceļu ar perspektīvē projektējamo velo pāreju pāri Ģenerāļa Radziņa krastmalai.
2. No Rail Baltica gājēju un velotilta paredzēt kāpnes ar stumšanas rampu/sliedi velosipēdiem un liftu uz Ģenerāļa Radziņa krastmalas ietvi. Kāpnes izvietot tā, lai saglabātu izbūvēto veloceļu. Kāpnes pievienot abiem gājēju ietvju līmeņiem – gājēju ietvei blakus veloceļam un zemāk esošajai promenādei.
3. Pārbūves zonā atjaunot esošo labiekārtojumu. Paplašinātajā un pagarinātajā ietves zonā veidot ar esošo dizainu saderīgu labiekārtojumu.

IV. Daugavas tilts.

1. Rail Baltica dzelzceļa tilta ekspluatācijas ceļu paredzēt atbilstoši parametriem, kas nepieciešami operatīvajam transportam glābšanas darbu veikšanai.
2. Rail Baltica dzelzceļa tilta ekspluatācijas ceļu projektēt piemērotu publiskai lietošanai riteņbraucējiem un gājējiem ikdienā, paredzot attiecīgu apgaismojumu, aprīkojumu, ieseguma materiālus un marķējumu.
3. Nožogojuma augstumu un slīpumu izvēlēties, rēķinoties ar velosipēdu parametriem (ieteicamais margu augstums vismaz 1,20 m).
4. Tilta konstrukciju un gabarītus projektēt tā, lai brīvtempa kuģošanai Daugavā un Mazajā Daugavā būtu ne mazāka kā esošajam Dzelzceļa tiltam.

V. Zaķusala.

1. No Rail Baltica dzelzceļa tilta ekspluatācijas ceļa paredzēt rampu uz Zaķusalu. Rampu projektēt estakādē (nevis uzbērumā). Rampas maksimālais kritums - 6 %, platums - 3,50 m platumā ietverot brīvtempu. Rampai paredzēt samazinātu atpūtas laukumu skaitu.
2. Rampu zemes līmenī pievienot esošajam gājēju celiņam (ar iespēju pievienot plānotajam gājēju celiņu tīklam saskaņā ar Zaķusalas ziemeļu daļas teritorijas lokālplānojumu).

VI. Rail Baltica tilta rampa uz Mūkusalas promenādi.

1. No Rail Baltica dzelzceļa tilta ekspluatācijas ceļa paredzēt gājēju un velo rampu ar pagriezieni atpakaļ virzienā uz Latvijas Nacionālo bibliotēku. Rampu projektēt, ievērojot šādus nosacījumus:
 - 1.1. rampas maksimālais kritums - 6 % kritumu, minimālais platums - 2,5 m; samazināts atpūtas laukumu skaitu;
 - 1.2. projektējot rampu, jāņem vērā, ka Mūkusalas ielas ietve ietilpst Mūkusalas ielas krasta promenādes pārbūves būvprojekta teritorijā;
 - 1.3. Mūkusalas ielas jaumbūvējamā promenādē jānodrošina brīvtempa gājējiem 3,85 m platumā un velosatiksmi 2,50 m platumā; brīvtempas kopējais platums - 6,35 m. Pagrieziena vietā minimālais vertikālais attālums starp ietvi un pandusa konstrukcijām - 3,0 m;
 - 1.4. rampas pieslēguma vietu izvietot uz projektēto (augstāko) Mūkusalas ielas ietves līmeni un veidot savienojumu ar Mūkusalas ielas krasta promenādes pārbūves būvprojektu;
2. Mūkusalas ielas ietvē posmā starp rampu un dzelzceļa tilta balstu nodrošināt priekšlaukumu, lai varētu krustoties Mūkusalas ielas krasta promenādes satiksmes plūsmas un rampas plūsmas.

VII. Mūkusalas iela.

1. Zem projektējamās Rail Baltica estakādes saglabāt esošo vertikālo attālumu līdz Mūkusalas ielas līmenim - ~4-4.5 m.
2. Mūkusalas iela perspektīvā paredzēta kā D kategorijas iela.

3. Mūkusalas ielā zem dzelzceļa estakādes paredzēt:
 - 3.1. divas autosatiksmes joslas ziemeļu virzienā, malējo joslu paredzot sabiedriskajam transportam 3,5 m platumā, otru joslu 3,0 m platumā, ar mērķi maksimāli palielināt gājēju ietves platumu;
 - 3.2. divas autosatiksmes joslas dienvidu virzienā, malējo joslu paredzot sabiedriskajam transportam 3,5 m un otru joslu – 3,0 m platumā, ar mērķi maksimāli palielināt gājēju ietves platumu;
 - 3.3. pārbūvējot ietvi, kur to skar dzelzceļa tilta un rampu izbūve (blakus ziemeļu virziena brauktuvei), ņemt vērā Mūkusalas ielas krasta promenādes pārbūves būvprojektu.

VIII. Kīleveina grāvis.

1. Kīleveina grāvja krastmalu labiekārtojumu veidot ar dažādu raksturu – vietām izkopjot un saglabājot dabisku nenostiprinātu krastu, vietām veidojot stiprinātu krastmalu ar apstādījumiem un izbūvējot tauvas joslu aktīvai atpūtai pa ūdensobjekta perimetru abos krastos un šķērsojumu vietās izbūvējot vertikāli stiprinātus krastmalas posmus.
2. Pāri Kīleveina grāvim atļauts būvēt gājēju tiltus, kas būtu nepārtrauktas un savstarpēji sasaistītas publiskās ārtelpas tīkla nodrošinājums. Gājēju tiltus projektēt tā, lai tie netraucētu ūdenstransporta satiksmei. Projektējot Kīleveina grāvja šķērsojumus, nodrošināt augstumu no to konstrukcijām līdz normālam ūdens līmenim ne mazāku par to, kāds ir esošajiem šķērsojumiem Mūkusalas ielā.
3. Izvietojot dzelzceļa infrastruktūru, kur tas iespējams, jāsaglabā Kīleveina grāvja kreisā krasta dabiskā nogāze no dzelzceļa būvju konstrukcijām līdz ūdenslīmenim.
4. Nodrošināt publisku pieeju Kīleveina grāvim un vienotu gājēju un velosipēdistu ceļu tīkla savienojuma posmu no Latvijas Universitātes Dabaszinātņu akadēmiskā centra līdz Daugavas krastmalai. Telpā starp dzelzceļu un Kīleveina grāvja akvatoriju, gar tā krastu un gar (vai starp) dzelzceļa būvju konstrukcijām paredzēt gājēju ceļu (vai apvienotu gājēju/velosipēdistu ceļu), kas savienotu Jelgavas ielu ar Mūkusalas ielu. Šo ceļu veidot zemes līmenī, bet, ja nepieciešams - tilta vai pārkares konstrukcijas veidā virs Kīleveina grāvja krastmalas nogāzes un akvatorijas.
5. Nosacījumi gājēju ceļa un tā konstrukciju veidošanai:
 - 5.1. kur tas nepieciešams, konstrukcijas stiprināt pie dzelzceļa estakādes konstrukcijām (piemēram, kā tiltu vai konsoli) tā, lai virs dabiskās nogāzes veidojas brīva telpa, ko nepieciešamības gadījumā var izmantot piekļūšanai ūdenslīmenim, ievērojot Zvejniecības likumā noteiktās tauvas joslas prasības;
 - 5.2. konstrukcijas pieļaujams izvietot, ievērojot maksimālo ūdenslīmeņa atzīmi un tādā augstumā, kas dod iespēju izmantot Kīleveina grāvja akvatoriju ūdenstransporta satiksmei un rekreācijai uz ūdens, sabiedriskās kārtības uzturēšanai un akvatorijas tīrīšanas darbu un gultnes sanācības darbu veikšanai no kuģošanas līdzekļiem;
 - 5.3. ja nepieciešams veidot pārkares pār Kīleveina grāvja ūdensspoguļi, pārkares izvirzījums virs akvatorijas nedrīkst pārsniegt 2,5 m.
6. Prasības Kīleveina grāvja grīvas teritorijai:

- 6.1. Kīleveina grāvja grīvu pie ietekas Daugavā telpiski akcentēt (piemēram, ar Rail Baltica tilta balstu veidojumu vai muliņu straumes lejtecē, lai veicinātu ūdens apmaiņu; ar tiltu margu un Mūkusalas krastmalas promenādes konstrukciju formu; veidojot skatu platformas uz tiltu ietvēm, u.tml.);
- 6.2. grīvas paplašināšanas risinājumu izstrādāt ielas vai krastmalas būvniecības, tostarp, pārbūves būvprojekta sastāvā.
7. Ja Rail Baltica būvprojekta realizācijai (dzelzceļa uzbēruma pārveidošanai, balstu, atbalstsienu u.c. izbūvei) un veicamo darbu būvlaukuma ierīkošanai nepieciešams izmantot Kīleveina grāvja krastmalu un/vai akvatoriju, pieļaujama īslaicīga Kīleveina akvatorijas aizbēršana (vai citāda pārsegšana) līdz minēto būvdarbu realizācijas beigām. Šādā (akvatorijas aizbēršanas) gadījumā ar atbilstoša izmēra caurtekām, ko paredz būvprojektā, nodrošināt Kīleveina grāvja ūdens caurplūdumu, nesamazinot tā apmēru un neradot citādus šķēršļus. Pēc Rail Baltica būvdarbu pabeigšanas aizbēruma un minēto caurteku likvidēt, atjaunot Kīleveina grāvja akvatorijas dziļumu un labiekārtot krastmalas.

IX. Jelgavas iela.

1. Jaunbūvējamās Rail Baltica dzelzceļa estakādes balstus (perspektīvā paplašināmo Jelgavas ielas tuneli) paredzēt tā, lai paplašinātās Jelgavas ielas ass novietojums plānā sakristu ar esošo Jelgavas ielas asi un ielā zem Rail Baltica dzelzceļa estakādes (šķērsprofilā) varētu izvietot:
 - 1.1. četras autosatiksmes joslas, katru 3,5 m platumā;
 - 1.2. abās ielas pusēs gājēju un velo satiksmes brīvtelpu 4,5 m platumā.
2. Pie Jelgavas ielas Kīleveina grāvja pusē paredzēt kāpnes 2,0 m platumā uz Rail Baltica dzelzceļa ekspluatācijas tiltu.

X. Rampa pie Jelgavas ielas.

1. Rail Baltica dzelzceļa tilta ekspluatācijas ceļam jāšķērso Jelgavas iela paralēli dzelzceļa pārvadam. Rampa jāizvieto teritorijā aiz Jelgavas ielas.
2. Ekspluatācijas ceļam, ko izmantos arī gājēji un velosipēdisti, paredzēt rampu 3,50 m platumā ar kritumu ne lielāku kā 6 %, līdz tā sasniedz zemes līmeni. Zemes līmenī jāparedz dzelzceļam paralēls veloceļš Torņakalna stacijas virzienā, bet perspektīvā arī savienojums ar Ziepniekkalna un Mārupes veloceļiem (platums - 3,5 m velostiksmei un 2,5 m gājējiem).
3. No rampas gala līdz Jelgavas ielai paredzēt nodalītu veloceļu 2,5 m un gājēju ceļu 2,5 m platumā ar pievienojumu Jelgavas ielai.
4. Pie Jelgavas ielas paredzēt kāpnes ar priekšlaukumu drošībai un pārredzamībai. Priekšlaukumu izvietot pirms Jelgavas ielas ietves, tā pievienojumu pie ietves paredzēt, ņemot vērā perspektīvo Jelgavas ielas paplašināto šķērsprofilu.

XI. Dzirnavu iela.

1. Dzirnavu iela Rail Baltica lokālpāņojumā ir noteikta kā D kategorijas iela. Tajā paredzēta vienvirziena autotransporta, tostarp, autobusu satiksme centra virzienā un abu virzienu gājēju un velobraucēju kustība.
2. Dzelzceļa nodalījuma joslā dzelzceļa līnijas ziemeļu pusē jāsaġlabā esošais piekļuves ceļš un gājēju ceļš, kas pieslēdzas Dzirnavu ielai, lai paliktu piekļuve nekustamajiem īpašumiem un gājējiem ērts savienojums.

XII. Iela gar Satiksmes ministriju.

1. Starp Gogoļa ielu un jaunbūvējamo Elizabetes ielas un Timoteja ielas savienojumu zem dzelzceļa Rail Baltica lokālpāņojumā paredzēts būvēt E kategorijas vienvirziena ielu ar autotransporta īslaicīgas apstāšanās (t.s. K&R) joslu un velo infrastruktūru.
2. Zemes klātni teritorijā starp autotransporta īslaicīgas apstāšanās joslu un stacijas dienvidu puses skvēru paredzēt pēc iespējas vienā līmenī vai nelielā slīpumā bez pakāpieniem.
3. Pie krustojuma veidot pievienojumu stacijas dienvidu puses skvērā paredzētajam nodalītajam gājēju ceļam un veloceļam, kas ir maģistrālā veloceļa gar dzelzceļa dienvidu pusi sastāvdaļa (gājēju ceļa minimālais platums - 2,00 m, veloceļa platums - 2,50 m).
4. Pie gājēju pārejas paredzēt pietiekami lielu gaidīšanas vietu gājējiem un velosipēdistiem.

XIII. Timoteja ielas un Elizabetes ielas savienojums zem dzelzceļa (ielas posms).

1. Elizabetes ielas un Timoteja ielas savienojums zem dzelzceļa Rail Baltica lokālpāņojumā ir noteikts kā D kategorijas ielas posms, kurā paredzēta vienvirziena autosatiksme, tostarp, sabiedriskā transporta kustība dienvidu virzienā, velobraucēju kustība dienvidu virzienā un abu virzienu gājēju satiksme.
2. Noejas/uzejas uz peroniem no ielas jāveido humānā mērogā (ne monumentālas), izmantojot mūsdienīgu, dizainu un ievērojot vides pieejamības principus.

XIV. Timoteja ielas atzars un Turgeņeva ielas posms no krustojuma ar šo atzaru līdz Dzirnavu ielai.

1. Timoteja ielas atzars lokālpāņojumā ir noteikts kā D kategorijas iela, kurā paredzēta abu virzienu autosatiksme, tostarp, sabiedriskā transporta satiksme, gājēju un velobraucēju kustība (savienojums no projektējamā skvēra līdz ielai gar Satiksmes ministriju).
2. Ja projekta sastāvā tiek pārbūvēts krustojums ar Turgeņeva ielu, risinājumos ņemt vērā esošo apbūvi (valsts aizsargājamais arhitektūras piemineklis (valsts aizsardzības Nr. 6634) „Dzīvojamā ēka (koka)” Turgeņeva ielā 16, Rīga).
3. Būvprojektā iekļautā Turgeņeva ielas posma pārbūvē ņemt vērā būvprojekta „Ielas seguma atjaunošana Turgeņeva ielas posmā no Dzirnavu ielas līdz Krasta ielai” (Rīgas domes Satiksmes departamenta pasūtījums) risinājumus.

XV. Gogoļa iela.

1. Gogoļa iela lokālpplānojumā ir noteikts kā D kategorijas iela, kurā paredzēta abu virzienu autotransporta, tostarp, sabiedriskā transporta satiksme, gājēju un velobraucēju kustība.
2. Gogoļa ielu pārbūvēt tā, lai gājēji to varētu šķērsot virszemē, ielas līmenī.
3. Nodrošināt, ka gājēju ceļš un velo ceļš autoostas virzienā savienojas ar Gogoļa ielas gājēju pāreju, vietās, kur tas krustojas ar veloceļu, paredzot velo satiksmes lēnināšanas pasākumus un gaidīšanas vietu gājējiem.

XVI. Centrāltirgus laukums pie Gogoļa ielas un tilts pār Pilsētas kanālu.

1. Rail Baltica lokālpplānojumā dzelzceļa dienvidu pusē paredzēts gājēju un velosipēdu ceļš, kas nodrošina tranzīta satiksmi gājējiem un velobraucējiem posmā starp Centrālo Rīgas dzelzceļa staciju (Gogoļa ielu) un Rīgas starptautisko autoostu (Prāgas ielā). Pa šo ceļu varēs nokļūt arī uz Centrālajai Rīgas dzelzceļa stacijai pašlaik tuvāko tramvaja pieturu. Gājēju un velosipēdistu ceļš ved gar plānoto Centrāltirgus laukumu.
2. Tranzīta gājēju ceļu paredzēt Centrāltirgus laukuma pusē 4,0 m platumā, velosipēdu ceļu – pie dzelzceļa uzbēruma nogāzes 2,5 m platumā. Starp velo un gājēju ceļu neveidot līmeņu atšķirības, bet izmantot atšķirīgu materiālu un krāsu iesegumus. Starp velo ceļu un gājēju ceļu nepieciešamas sadalošās joslas, bet to platumiem nosacījumi netiek izvirzīti, to platumus var projektēt atbilstoši iespējām.
3. Vietās, kur velosatiksmē krustosies ar gājēju plūsmām (pie Gogoļa ielas ietves, sabiedriskā transporta pieturas), paredzēt velosatiksmes ātruma samazināšanas pasākumus.
4. Gājējiem paredzēto teritoriju projektēt kā ar Centrāltirgus laukumu savienotu (vienotu) telpu un šī laukuma nākotnes funkcijām piemērotu labiekārtojumu. Centrāltirgus laukums nākotnē tiks veidots kā publiski pieejama kultūras notikumiem un citiem pasākumiem paredzēta teritorija ar atbilstošu labiekārtojumu un apstādījumiem.
5. Nojaukto Centrāltirgus ēku vietā ieklāt segumu, kas savienojas ar segumu laukumā (aizpildot visu nojauktās ēkas vietu). Segums jāiekļauj vienā līmenī ar laukuma segumu.
6. Dzelzceļa uzbēruma nogāzi labiekārtot, izmantojot dzelzceļa uzbēruma slīpumu (reljefu), paredzot to mierīgās atpūtas funkcijai. Nogāzē izvietot sēdvietas ar skatu uz Centrāltirgus laukumu, paviljoniem un Sarkano spīķeru ansambli. Nogāzē paredzēt tādus stādījumus, kas neaizsedz skatu uz Centrāltirgus pusi.
7. Uzejas no gājēju ceļa līdz pirmā līmeņa terasei paredzēt ar vides pieejamības prasībām atbilstošām uzbrauktuvēm.
8. Tiltu pār Pilsētas kanālu veidot arhitektoniski izteismīgu, akcentējot ūdensteci un izmantojot vēsturiski vērtīgo tiltu pār Pilsētas kanālu raksturīgās iezīmes. Tiltu projektēt vienā līmenī vai nelielā slīpumā, bez pakāpieniem. Tiltā konstrukcijas augstumu no ūdensvirsmas pamatot ar izpēti un secinājumiem par divvirzienu kuģošanas iespējām kanālā, nodrošinot konkrētajā situācijā maksimāli iespējamus vertikālos brīvības gabarītus zem tilta. Nav atļauta Pilsētas kanāla akvatorijas sašaurināšana.

9. Izstrādāt tehnisko risinājumu lietus dārza ūdens apmaiņai un novadīšanai.

XVII. Teritorija nojaukamā t/c “Titāniks” vietā un Prāgas iela.

1. Teritorija pašreizējā t/c “Titāniks” vietā lokālplānojumā pēc šī objekta nojaukšanas paredzēta galveno gājēju satiksmei posmā starp centrālo dzelzceļa staciju un autoostu, virzienos uz t/c “Stockmann” un Pilsētas kanāla laivu piestātnei. Tā kalpos arī kā īslaicīgas atpūtas vieta un uzkavēšanās vieta pasažieriem, kas pārsēžas no vilciena uz autobusu.
2. Pēc t/c “Titāniks” būvju nojaukšanas jāveido labiekārtots skvērs teritorijā, kas ietver zemes vienības Prāgas ielā 2 (kad. apz. 0100 0042 005), Prāgas ielā 2a (kad. apz. 0100 004 0015). Izstrādājams arī risinājums savienojumam ar Pilsētas kanāla malu (daļa no zemes vienības ar kad. apz. 0100 004 0069).
3. Gājēju kustības organizācijas risinājumi skvērā jāizstrādā saistībā ar galvenajām gājēju satiksmes plūsmām Prāgas ielā starp Vecrīgu un Centrāltirgu. Lokālplānojumā Prāgas iela posmā no 13. janvāra ielas līdz Centrāltirgus ielai ir plānota kā gājēju iela ar tramvaju un veloceļu.
4. Skvēra teritorijā gājēju un velo satiksmes plūsmu organizācijas risinājumos un labiekārtojumā ievērot šādus nosacījumus:
 - 4.1. galvenajām veloplūsmām starp dzelzceļa staciju un 13. janvāra ielu skvērā gar dzelzceļa daļu paredzēt vismaz 2,5 m platu veloceļu, kas pievienojas Prāgas ielā projektētajam veloceļam;
 - 4.2. galvenajām gājēju plūsmām starp dzelzceļa staciju un autoostu skvērā gar dzelzceļa daļu paredzēt gājēju ceļu 4,0 m platumā;
 - 4.3. skvēra teritorija pie Prāgas ielas veidojama, paaugstinot zemes līmeni (uzberot) līdz Prāgas ielas ietves augstuma atzīmei. Vertikālajā plānojumā augstuma atzīmju starpības skvērā kopumā jāizlīdzina pamatā veidojot lēzenas virsmas ar nelielu slīpumu, bez straujām līmeņu maiņām, atbalsta sienu un kāpņu izbūves, izņemot atsevišķus ainaviskus mikroreljefa elementus, kas iekļaujas kopējā labiekārtojuma koncepcijā;
 - 4.4. gar Prāgas ielu izbūvēt ar cieto segumu ieklātu joslu (laukumu) vismaz 20 m platumā, mērot no malējās tramvaja sliedes ar cieto segumu. Šajā joslā veidot koku stādījumu kompozīciju (koku rindas vai grupas), stādot kokus atsevišķās dobēs (apdobēs);
 - 4.5. teritorijas labiekārtojumu un celiņu tīklu projektēt, ņemot vērā Pilsētas kanāla malas ūdenstransporta piestātnei. Gar kanāla nogāzes augšējo malu posmā līdz Prāgas ielai paredzēt gājēju kustības zonu vismaz 2,5 m platumā. Ņemt vērā un paredzēt risinājumus savienojumam ar nogāzē paredzēto labiekārtojumu;
 - 4.6. skvēra vidus daļā vismaz 30 m joslā izveidot zonu ar labiekārtojuma elementiem (ārtelpas mēbelēm, skulpturāliem vides dizaina elementiem, u.tml.), ko var izmantot gan mierīgai atpūtai, gan arī bērnu rotaļām;
 - 4.7. kanāla nogāzē maksimāli saglabāt esošos kokus;
 - 4.8. dabīgā gruntī ierīkoto stādījumu teritoriju kopējai platībai ir jābūt ne mazākai par 30 % no skvēra kopējās platības (robežās starp dzelzceļa būves ārējo malu (fasādi), Prāgas ielas ietvi / apmali un kanāla malas nostiprinājuma sienu).

5. Veloinfrastruktūras risinājumos ievērot šādus nosacījumus:
 - 5.1. veloceļu skvērā izvietot gar dzelzceļu un Prāgas ielas ietvē, nešķērsojot Prāgas ielu. Tālāk veloceļam jāaizvada velosatiksmē līdz Aspazijas bulvāra un 13. janvāra krustojumam, kur tas pievienosies perspektīvā projektējamam veloceļam Aspazijas bulvāra virzienā. Prāgas ielas velo pāreju uz projektējamo veloceļu 13. janvāra ielas ietvē izvietot pirms ieejas gājēju tunelī;
 - 5.2. vietās, kur veloceļš krustojas ar gājēju satiksmes zonām (t/c “Stockmann”, pie Prāgas ielas), paredzēt velo satiksmi regulējošus pasākumus (ātruma samazināšana, brīdināšana par gājēju satiksmes prioritāti);
 - 5.3. starp veloceļu un gājēju ceļu neveidot līmeņu atšķirības, bet paredzēt atšķirīgu materiālu un krāsu iesegumus. Starp veloceļu un gājēju ceļu nepieciešama sadalošā josla, bet tās platumam nosacījumi netiek izvirzīti, tās platumu var projektēt atbilstoši iespējām.
6. Gājēju satiksmes infrastruktūras risinājumos ievērot šādus nosacījumus:
 - 6.1. visa projektējamā teritorija ir teritorija ar prioritāti gājējiem;
 - 6.2. gājēju ceļu paredzēt skvēra pusē ar izeju uz Prāgas ielu;
 - 6.3. starp gājēju tranzīta ceļu un skvēru neveidot līmeņu atšķirības, bet paredzēt atšķirīgu materiālu un krāsu iesegumus. Gājēju ceļa trasējumam jābūt tikai vizuāli nodalītam no skvēra pārējās teritorijas;
 - 6.4. iekšējais gājēju celiņu tīkls skvērā plānojams, nodrošinot pieeju Pilsētas kanāla piestātnei;
 - 6.5. ja tiek izvietota sabiedriskā transporta pieturvietā, veidot to vizuāli saistītu un saderīgu ar pārējo labiekārtojumu.