

# **Lokāplānojums teritorijai starp Kaivas ielu, Augusta Deglava ielu, Ēvalda Valtera un Dzelzavas ielu**

**(zemesgabaliem ar kadastra apzīmējuma  
Nr.01000920666, 01000922042, 01000922044,  
01000922043, 01000920710 un zemesgabalu daļas ar  
kadastra apzīmējumu 01000920051,01000922517,  
01000922521)**

**1.redakcija**

## **Paskaidrojuma raksts**

Pasūtītājs: SIA "Kaivas tirdzniecības centrs"

Izpildītājs: SIA "Valentine.lv"

**Rīga, 2018. gads**

## **Paskaidrojuma raksta saturs**

IEVADS.....	3
TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS MĒRĶIS UN UZDEVUMI .....	3
FUNKCIONĀLAIS ZONĒJUMS UN TERITORIJAS IZMANTOŠANA SASKAŅĀ AR RĪGAS TERITORIJAS PLĀNOJUMU 2006.-2018.GADAM .....	7
Teritorijas novietojums.....	8
Esošā izmantošana .....	8
Dabas vērtības .....	8
TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA .....	9
Ielu tīkls .....	9
Sabiedriskā transporta pieejamība .....	10
Gājēji un velo satiksme.....	11
Inženiertehniskie tīkli un objekti .....	11
Aizsargjoslas un citi teritorijas izmantošanas aprobežojumi .....	12
Ģeodēziskā tīkla punkti.....	12
Degradētas un potenciāli piesārņotās teritorijas .....	12
Trokšņa līmenis .....	12
Gaisa piesārņojums.....	13
Paaugstināta riska objekti un teritorijas.....	13
Telpiskās ietekmes izpētes un priekšlikumu izstrādes teritorijas telpiskā analīze esošās un plānotās apbūves kontekstā .....	14
LOKĀLPLĀNOJUMA RISINĀJUMI UN TO PAMATOJUMS .....	14
Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamības pamatojums .....	14
Lokālpilānojuma risinājumu apraksts .....	15
Transports un inženierbūves – attīstības priekšlikumi .....	15
Transporta infrastruktūras attīstība .....	15
Secinājumi:.....	17
Secinājumi, kuri attiecināmi uz visu transporta izpētes teritoriju .....	17
Sabiedriskais transports .....	18
Transportlīdzekļu novietnes .....	18
Inženiertehniskā infrastruktūra.....	18
Ūdensapgāde un kanalizācija .....	18
Elektroapgāde un gāzes apgāde .....	19
Ugunsdrošība .....	19
Lokālpilānojuma uzdevumu un risinājumu atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030.gadam .....	19

## **IEVADS**

Lokālpilnvarotāja izstrāde ir veikta saskaņā ar Rīgas domes 11.07.2018. pieņemto lēmumu Nr.1422 „Par teritorijas starp Kaivas ielu, Augusta Deglavas ielu, Ēvalda Valtera ielu un Dzelzavas ielu lokālpilnvarotāja kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018.gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu”.

Lokālpilnvarotājums ir izstrādāts saskaņā ar likumu „Teritorijas attīstības plānošanas likums” (2011) un MK 14.10.2014. noteikumiem Nr.628 „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”, turpmāk tekstā – MK 14.10.2014. noteikumi Nr.628 (spēkā no 01.05.2015.), MK 30.04.2013. noteikumiem Nr.240 „Vispārīgie teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” u.c. spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, Rīgas domes apstiprināto darba uzdevumu (apstiprināts ar Rīgas domes 21.04.2015. lēmumu Nr.2493), kā arī Rīgas pilsētas teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem – Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030.gadam un spēkā esošo Rīgas teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam (ar grozījumiem), turpmāk tekstā – Rīgas teritorijas plānojums.

Lokālpilnvarotājums sastāv no trijām savstarpēji saistītām sastāvdaļām: (1) Paskaidrojuma raksta, (2) Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem un (3) Grafiskās daļas.

Plānošanas dokumenta grafiskās daļas kartes ir izstrādātas uz Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras izsniegtās topogrāfiskās kartes pamatnes ar mēroga noteiktību 1:2000.

Lokālpilnvarotāja izstrādei ir saņemti institūciju nosacījumi, izstrādes procesā tiks saņemti institūciju atzinumi, kā arī nodrošināta sabiedrības līdzdalība, organizējot lokālpilnvarotāja publisko apspriešanu.

Saskaņā ar likumu „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (1998), plānošanas dokumentiem, kuru īstenošana var būtiski ietekmēt cilvēku veselību un vidi, t.sk. lokālpilnvarotājumiem, veic stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu. Vides pārraudzības valsts birojs, izvērtējot iesniegto iesniegumu atbilstoši MK 23.03.2004. noteikumu Nr.157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” prasībām, 25.10.2018. pieņēma lēmumu Nr.4-02/74 „Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu” lokālpilnvarotājumam.

## **TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS MĒRĶIS UN UZDEVUMI**

Saskaņā ar Rīgas domes apstiprinātā darba uzdevuma 1.punktu, lokālpilnvarotāja izstrādes pamatojums ir Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamība, lai radītu priekšnoteikumus uzņēmējdarbības nodrošināšanai, kas paredz lokālpilnvarotāja teritorijā attīstīt biroju un tirdzniecības centra, kā arī dzīvojamo māju apbūvi, nosakot atbilstošu infrastruktūru.

Galvenais lokālpilnvarotāja izstrādes mērķis ir daļā lokālpilnvarotāja teritorijas D pusē starp Augusta Deglava, Kaivas un Ēvalda Valtera ielu pamatot pakalpojuma objekta (tirdzniecības centra un biroju) izvietojumu un nodrošināt tam ērtu piekļūšanu, neradot satiksmes ierobežojumus apkārtējā teritorijā. Tai skaitā paredzot visai attīstības teritorijai vienotu funkcionālo lietojumu (šobrīd daļa zonējuma ir jauktas apbūves ar dzīvojamo funkciju un

daļa dzīvojamās apbūves - turklāt šie zonējumi nesakrīt ar zemes vienību robežām), ļaujot attīstīt teritoriju atbilstoši kopējām nekustamā īpašuma tirgus tendencēm Latvijā.

Saskaņā ar Rīgas domes apstiprinātā darba uzdevuma 2.punktu, lokālpilnojumā izstrādei tika noteikti šādi izstrādes darba uzdevumi (kopā 22):

2.1. Raksturot lokālpilnojumā teritorijas plānotās attīstības atbilstību Rīgas ilgtspējīgās attīstības stratēģiskajām interesēm Dreiliņu apkaimē.

2.2. Atbilstoši teritorijas attīstības priekšlikumam un apbūves telpiskajai koncepcijai, lokālpilnojumā teritorijas funkcionālā zonējuma ietvaros detalizēti noteikt izmantošanas veidus, plānotās apbūves izvietojuma zonas un apbūves maksimālo stāvu skaitu vai augstumu.

2.3. Detalizēti izstrādāt lokālpilnojumā teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus, nosakot apbūvi raksturojošos parametrus – apbūves intensitāti, brīvās zaļās teritorijas rādītāju un apbūves augstumu.

2.4. Izvērtēt plānotās apbūves iespējamās ietekmes uz trokšņa un gaisa piesārņojuma līmeņa pieaugumu un paredzēt atbilstošus risinājumus negatīvo ietekmju samazināšanai.

2.5. Veikt velonovietņu un autonovietņu skaita aprēķinu atbilstoši plānotai attīstībai, definēt prasības to izveidei un izvietojumam;

2.6. Ņemot vērā lokālpilnojumā teritorijai pieguļošās transporta infrastruktūras noslogojumu, izstrādāt transporta plūsmu analīzi (turpmāk – TPA) 1 km rādiusā no lokālpilnojumā robežas, ietverot šādus ielu krustojumus:

2.6.1. Augusta Deglava ielas un Ulbrokas ielas krustojums;

2.6.2. Augusta Deglava ielas, Juglas ielas un Lubānas ielas krustojums;

2.6.3. Augusta Deglava ielas un Ēvalda Valtera ielas krustojums;

2.6.4. Ulbrokas ielas un Dzelzavas ielas krustojums;

2.6.5. Ulbrokas ielas un Biķernieku ielas krustojums;

2.6.6. Biķernieku ielas un Kaivas ielas krustojums;

2.6.7. Biķernieku ielas un Juglas ielas krustojums;

2.6.8. Lubānas ielas un Akadēmiķa Mstislava Keldiša ielas krustojums.

2.7. Ņemt vērā TPA teritorijā spēkā esošo lokālpilnojumā, detālpilnojumā un būvprojektu transporta plūsmu risinājumus, tai skaita veikala “IKEA” projekta ietekmi uz apkārtējo transporta infrastruktūru.

2.8. TPA veikt esošās transporta sistēmas situācijas izpēti un analīzi vieglajam un smagajam autotransportam, grafiski attēlojot šo plūsmu intensitāti un virzienus.

2.9. TPA veikt sabiedriskā transporta, gājēju un veloceļu tīkla esošās situācijas izpēti, izvērtējot sabiedriskā transporta kustības organizāciju un gājēju piekļuves iespējas.

2.10. Izstrādāt sabiedriskā transporta un gājēju kustības organizācijas shēmu un, ja nepieciešams, sagatavot sabiedriskā transporta maršrutu organizācijas un pieturvietu izvietojuma izmaiņu shēmu.

2.11. Izstrādāt perspektīvo satiksmes organizācijas shēmu, attēlojot galvenos satiksmes dalībnieku kustības virzienus, sniedzot risinājumus ērtai piekļuvei lokālpilnojumā teritorijai.

2.12. Pēc TPA veikšanas, izstrādāt rekomendācijas un secinājumus lokālpilnojumā teritorijas un tai pieguļošās transporta infrastruktūras attīstībai. Ja nepieciešams, paredzēt objekta īstenošanu kārtās, to nosakot saistošajā daļā.

2.13. TPA papildus jāveic šādus uzdevumus:

- 2.13.1. aprēķināt prognozējamo piesaistīto automobiļu skaitu, kas radīsies lokālplānojuma īstenošanas rezultātā un norādīt to plūsmu sadalījumu pa virzieniem;
- 2.13.2. noteikt esošus satiksmes komforta līmeņus un aizkaves laikus B, C un D kategoriju ielu krustojumos (turpmāk – Krustojums) saskaņā ar “Highway Capacity Manual 2000” (turpmāk – HCM2000), norādot tos gan visam krustojumam, gan katram krustojuma zaram atsevišķi;
- 2.13.3. noteikt plānotos Krustojumu satiksmes komforta līmeņus un aizkaves laiku, summējot lokālplānojuma ieceres rezultātā ģenerētās/pievilktās un esošās transporta plūsmas; aprēķinos ņemt vērā TPA robežās spēkā esošo lokālplānojumu, detālplānojumu un būvprojektu transporta plūsmu risinājumus; komforta līmeņus un aizkaves laiku norādīt gan visam krustojumam, gan katram krustojuma zaram atsevišķi.
- 2.14. TPA ietvaros jāizstrādā sekojoši scenāriji:
- 2.14.1. bāzes scenārijs (esošā situācija) bez lokālplānojuma risinājumiem;
- 2.14.2. bāzes scenārijs ar pilnībā īstenotiem lokālplānojuma risinājumiem;
- 2.14.3. paredzot lokālplānojuma īstenošanu pa kārtām, katrai kārtai izstrādāt savu bāzes scenāriju ar konkrētajā kārtā īstenotiem lokālplānojuma risinājumiem;
- 2.14.4. perspektīvais scenārijs ar prognozēto līdz 2030.gadam automobilizācijas līmeņa pieaugumu un pilnībā īstenotiem lokālplānojuma risinājumiem.
- 2.15. Ja TPA teritorijā vienlaicīgi tiek izstrādāti vairāki TPA projekti, jāriko iesaistīto projektu izstrādātāju darba grupas, lai panāktu risinājumu savstarpēju saskaņotību.
- 2.16. Saskaņā ar HCM2000 prasībām, lokālplānojuma īstenošanas rezultātā Krustojumu satiksmes komforta līmenis nedrīkst būt zemāks par D līmeni, savukārt, jaunveidojamu ielu un/vai piebraucamo ceļu krustojumu satiksmes komforta līmenim jābūt ne zemākam par C līmeni.
- 2.17. Gadījumā, ja TPA teritorijā Krustojuma esošais komforta līmenis ir sasniedzis:
- 2.17.1. E līmeni, tad ar lokālplānojuma risinājumiem jānodrošina, lai esošais aizkavējuma laiks katrā no šiem Krustojumiem pēc lokālplānojuma īstenošanas nepieaug vairāk par 10%, kā arī nerasniedz F līmeni;
- 2.17.2. F līmeni, tad ar lokālplānojuma risinājumiem šajos Krustojumos jānodrošina vismaz E līmenis;
- 2.17.3. F līmeni, bet lokālplānojuma īstenošanas rezultātā aizkavējuma laiks šajos Krustojumos nepalielinās, lokālplānojumā var neparedzēt šo Krustojumu komforta līmeņu uzlabojumu.
- 2.18. Transporta tīkla izvērtējumu jābalsta uz satiksmes komforta līmeņa novērtējumu Krustojumos rīta un/vai vakara maksimālās noslodzes stundā (novērtējumā izmantot stundu ar lielāko aizkavējumu), atbilstoši HCM2000 noteiktajiem servisa līmeņiem.
- 2.19. Ieteicamās komforta līmeņa vērtības ir C vai D, kas nodrošina optimālu transporta infrastruktūras izmantošanu. Šāda komforta līmeņa nodrošināšanai, kā arī šī darba uzdevuma 2.15. un 2.16. apakšpunkta prasību izpildei, lokālplānojuma īstenošana jāparedz pēc vai vienlaicīgi ar nepieciešamajiem transporta infrastruktūras uzlabojumiem, kas noteikti TPA rezultātā.
- 2.20. TPA izstrādes rezultātus, tai skaitā transporta plūsmu modelēšanai iegūto transporta plūsmu apsekošanas rezultātus, jāiesniedz Departamentam universālu digitālo datņu formātā

(\* .shp; \* .xls; \* .dbs).

2.21. Izvērtēt esošās inženiertehniskās infrastruktūras nodrošinājuma atbilstību teritorijas perspektīvajai attīstībai un noteikt nepieciešamo perspektīvo inženiertehniskās apgādes tīklu un būvju izvietojumu.

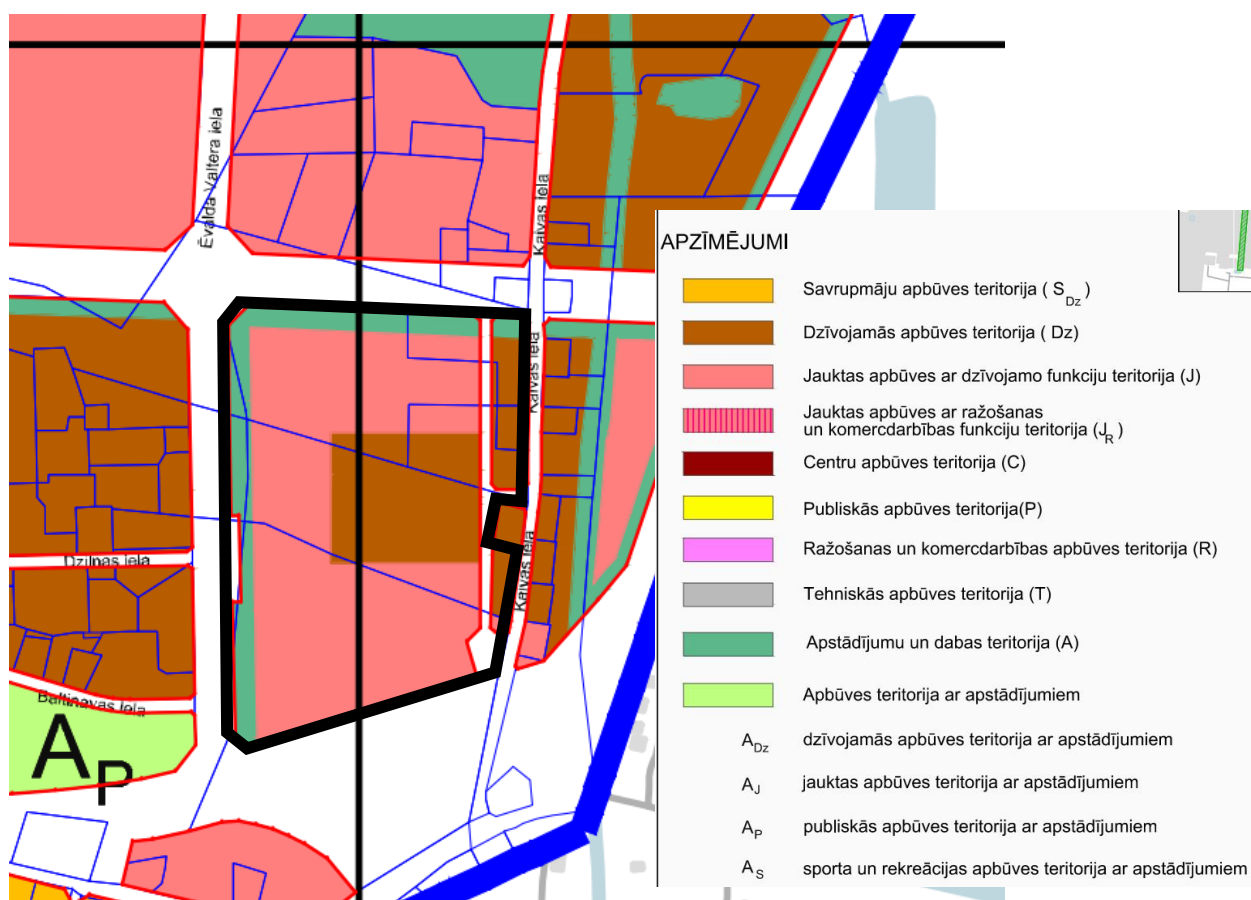
2.22. Pirms redakcijas izstrādes uzsākšanas saņemt no LR Vides pārraudzības valsts biroja atbilstošu lēmumu par Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma piemērošanas nepieciešamību teritorijas lokālplānojumam.

Saskaņā ar Teritorijas attīstības plānošanas likumu un MK 14.10.2014. noteikumiem Nr.628, apstiprinot lokālplānojuma risinājumus, t.i., izdodot pašvaldības saistošos noteikumus, lokālplānojuma teritorijā spēku zaudēs Rīgas teritorijas plānojumā noteiktais un šobrīd spēkā esošais funkcionālais zonējums (jeb teritorijas plānojumā noteiktā teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana), bet teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi darbosies kā izņēmumi un papildinājumi pie Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem.

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

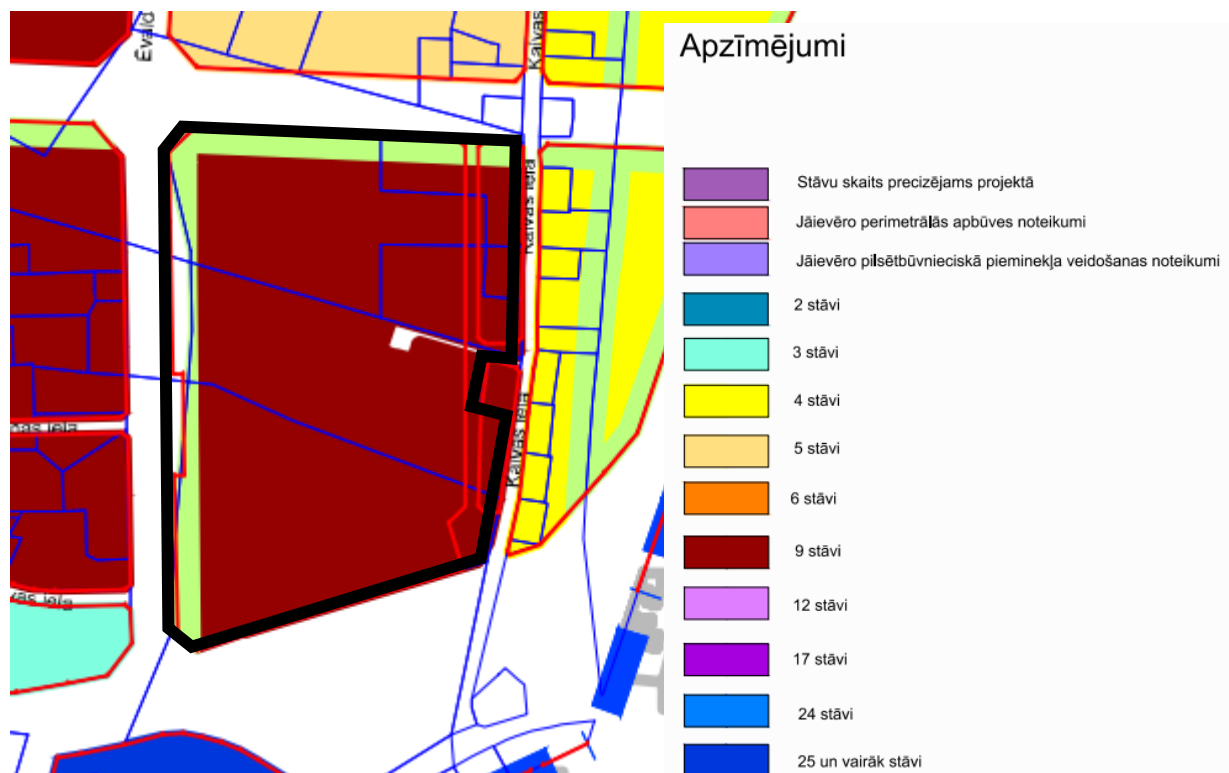
# FUNKCIONĀLAIS ZONĒJUMS UN TERITORIJAS IZMANTOŠANA SASKAŅĀ AR RĪGAS TERITORIJAS PLĀNOJUMU 2006.- 2018.GĀDAM

Saskaņā ar Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (ar grozījumiem, kas īstenojumi no 30.09.2013.) 15.pielikumu „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana”, lokālpilnojumuma teritorija daļēji ietilpst „Jauktas apbūves ar dzīvojamo funkciju teritorijā”, „Dzīvojamās apbūves teritorijā”, „Apstādījumu un dabas teritorijā, un daļēji „Ielu teritorijā” ar sarkanajām līnijām (skatīt 1.attēlu *Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana*).



Attēls 1 – Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana

Saskaņā ar Rīgas domes 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (ar grozījumiem, kas īstenojami no 30.09.2013.) 16.pielikumu „Stāvu skaita plāns”, lokālpārplānojuma teritorija daļēji ietilpst teritorijā, kurā kā maksimāli pieļaujama stāvu skaits ir noteikti 9 stāvi (skatīt 2.attēlu, izkopējums no TP *Atļautais apbūves stāvu skaits*).



Attēls 2 – Atļautais apbūves stāvu skaits

### Teritorijas novietojums

Lokālpārplānojuma teritorija ~15,3 ha platībā ietver zemesgabalus ar kadastra apzīmējumu 01000920666, 01000922042, 01000922044, 01000922043, 01000920710 un zemesgabalu daļas ar kadastra apzīmējumu 01000920051, 01000922517, 01000922521 Rīgas pilsētas Dreiliņu apkaimē, Augusta Deglava un Kaivas ielu krustojuma tuvumā. Atbilstoši Rīgas teritorijas plānojumam, lokālpārplānojuma teritorija atrodas plānotās apbūves kvartālā starp Augusta Deglava ielu, Kaivas ielu, Dzelzavas ielu un Ēvalda Valtera ielu.

### Esošā izmantošana

Lokālpārplānojumā ietvertā teritorija šobrīd ir neapbūvēta. Reāli dabā – zālājs ar atsevišķi augošiem kokiem un krūmiem.

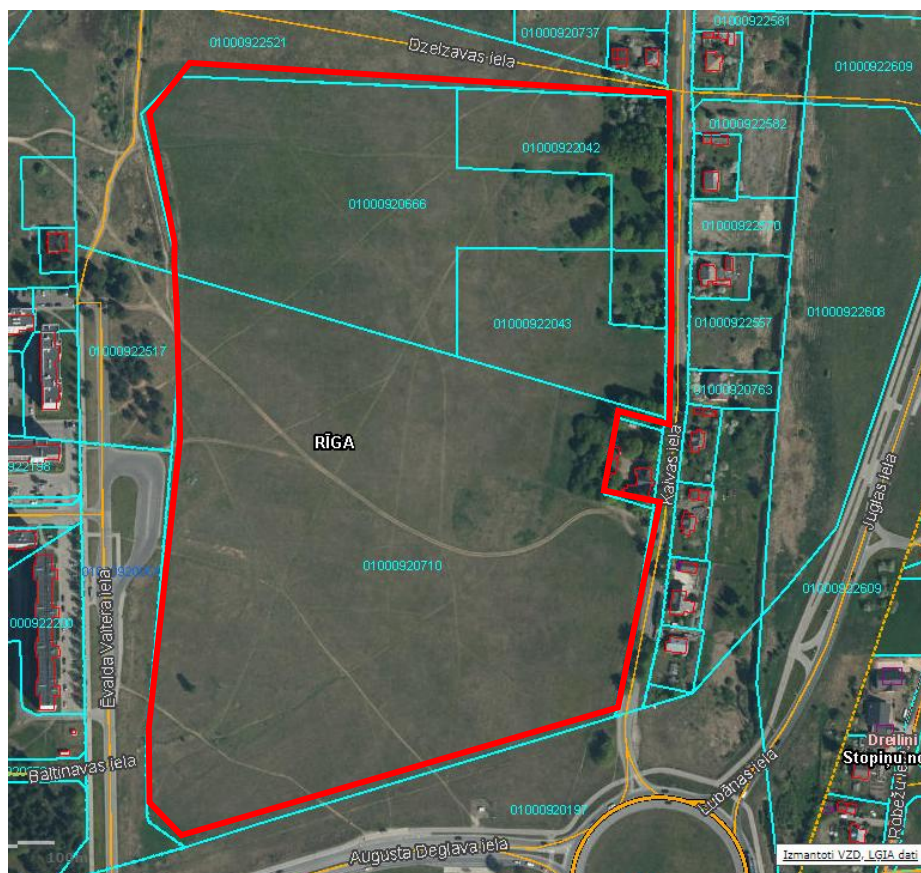
### Dabas vērtības

Lokālpārplānojuma teritoriju lielāko daļu aizņem pļavu teritorija, kura diezgan aktīvi ir izbraukta un izstaigāta. Liels taciņu un izbraukāto ceļu tīkls (Attēls 3 – izkopējums no [www.kadastrs.lv](http://www.kadastrs.lv))

2019.gada 10.jūlijā SIA „Labie koki eksperti” veica teritorijas apsekošanu un izvērtēja lokālpārplānojuma teritorijā esošo koku stāvokli un to vērtību. Tika norādīti saglabājamie koki,



kuri ir norādīti grafiskajā materiālā, kā arī lokāplānojuma pielikumā pievienotajā *SIA „Labi koki eksperti” novērtējumā*. Lokāplānojuma grafiskajā daļas kartēs arī norādītas saglabājamo koku atrašanās vietas.



Attēls – 3 Esošā situācija

## TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

### Ielu tīkls

Attiecībā uz ielu infrastruktūru, izpētes teritorijā ir pilnībā izbūvētas Augusta Deglava, Ulbrokas, Biķernieku, Lubānas ielas. Juglas iela starp Lubānas ielu un Biķernieku ielu izbūvēta ar daļēju profilu. Tāpat izpētes teritorijā nav izbūvēti esošo Dzelzavas un Ēvalda Valtera ielu turpinājumi. Dotajā brīdī savienojumā Lubānas iela – Juglas iela tiek nodrošināta pilsētas maģistrālo plūsmu novadīšana apkārt pilsētas centram; maršruts ir intensīvi izmantots un nodrošina piekļuvi arī pie piegulošajām teritorijām. Papildus Lubānas ielas – Juglas ielas trase uzņem ārpusētas plūsmas no autoceļiem P2 un P4. Līdz ar to ņemot vērā augošās transporta plūsmas, kā arī jaunbūvētos objektus, izpētes teritorijā jau ilgstoši tiek konstatēta Lubānas ielas rotācijas apļa caurlaides spējas problēma. Izpētes brīdī norisinās apļa rekonstrukcijas darbi, kas paredz izbūvēt labās atdalītās joslas, tādējādi uzlabojot satiksmes komforta līmeni apļveida krustojumā.

## Sabiedriskā transporta pieejamība

Kopsummā izpētes teritorija ir samērā labi nodrošināta ar sabiedriskā transporta pārklājumu. Faktiski visa izpētes zona ir 500m sasniedzamības rādiusā ap pieturvietām. Izņēmums ir izpētes zonas vidus, kur dotajā brīdī nav izbūvētu ielu un pašlaik arī nav apbūves.

Konteksts: balstoties uz Transporta attīstības tematisko plānojumu sabiedriskā transporta pieturvietu pieejamība gradējama atbilstoši to novietojumam pret pilsētas centru. Pilsētas kodolā jānodrošina 300m sasniedzamība (Centrs un RVCAZ); ārpus kodola – 500m (daudzstāvu apbūves rajonos) un 700m (mazstāvu apbūves rajonos) sasniedzamība. Lokāplānojuma teritorija atrodas ārpus Rīgas kodola; ir jānodrošina pieturvietas 500 m attālumā. Zemāk esošajā attēlā ir redzams apkārtnē esošās pieturvietas un sabiedriskā transporta kustības virzieni.



Sabiedriskā transporta kursēšanas intervāls maksimumstundās:

- 5 – Mežciems – Abrenes iela; 3 x stundā
- 6 – Dreiliņi – Abrenes iela; 3 x stundā
- 15 – Dārziņi – Jugla; 4 x stundā
- 16 – Sunīši – Mucenieki – 80. vidusskola; 1 x stundā
- 20 – Pļavnieku kapi – Brīvības bulvāris; 1 x stundā
- 21 – Imanta – Jugla; 4 x stundā
- 31 – Dārziņi – Jugla; 2 x stundā
- 34 – Saulīši – Centrāltirgus; nekursē

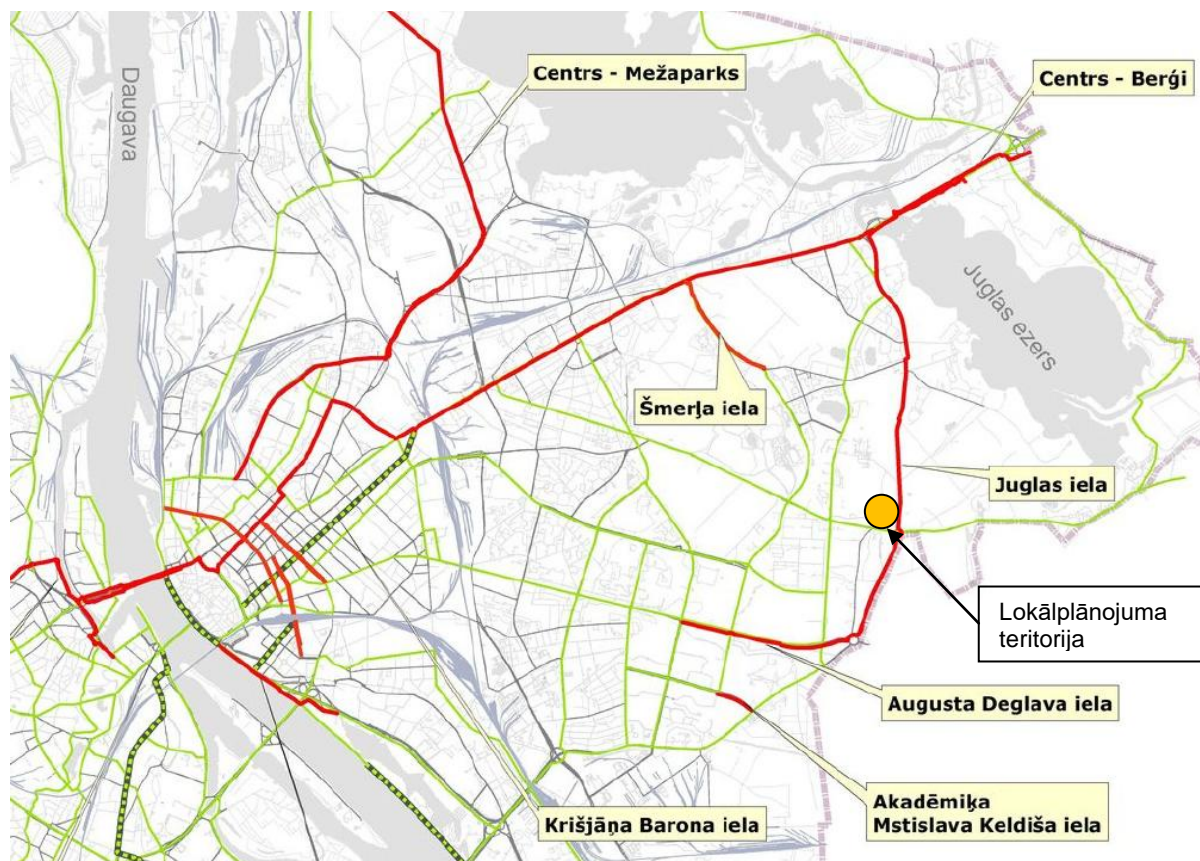


- 51 – Ulbroka – Abrenes iela; 3-4 x stundā
- 52 – Pļavnieku kapi – Abrenes iela; 4-5 x stundā
- 14 – Mežciems – Esplanāde; 8-9 x stundā
- 18 – Mežciems – Centrālā stacija; 7-8 x stundā
- 20 – Centrs – Jugla; 3 x stundā
- 214 – Centrālā stacija – Dreiliņi; 5 x stundā
- 263 – Šampēteris – Mežciems; 5 x stundā

Nākotnē, atbilstoši Rīgas pilsētas teritorijas plānojumam, pa jaunbūvējamām Dzelzavas, Ē. Valtera ielām, plānoti autobusu un/vai trolejbusu maršruti. Dzelzavas ielā iespējama arī tramvaja līnija.

### Gājēji un velo satiksme

Izpētes teritorijā ir izbūvēts veloceļš Juglas ielā. Juglas ielas veloceļš savienojas ar Augusta Deglava ielas veloceļu izpētes teritorijas dienvidos. Dotajā situācijā pa Augusta Deglava ielu veloceļņam nav turpinājuma līdz pilsētas centram. Ziemeļos Juglas ielas veloceļš savienojas ar veloceļa posmu Centrs – Berģi, nodrošinot savienojumu ar pilsētas kodolu. Atbilstoši pilsētas plānojumam nākotnē izpētes teritorijas galvenajās ielās paredzēta velo infrastruktūras izbūve.



### Inženiertehniskie tīkli un objekti

Lokālplānojuma teritorijā un tai piegulošajās Ēvalda Valtera un Augusta Deglava ielās ir izbūvēti visi centralizētās inženierapgādes tīkli un objekti, kas nodrošina inženierapgādi gan esošā objekta ekspluatācijai, gan objekta paplašinājuma nepieciešamai apgādei.

Dzelzavas ielā ir plānots izbūvēt nepieciešamos inženiertehniskās apgādes tīklus atbilstoši izstrādātiem būvprojektu risinājumiem.

Lokālpilnvarojuma izpētes teritoriju šķērso augstā spiediena gāzes vads.

Pieguļošo teritoriju ūdensvada un kanalizācijas tīkli iestrādāti grafiskajā daļā atbilstoši SIA "Aqua Brambis" 2010.gadā izstrādātam projektam "Inženiertehnisko tīklu un transporta infrastruktūras perspektīvo atbilstības shēmu izstrāde Dreiliņos".

### **Aizsargjoslas un citi teritorijas izmantošanas aprobežojumi**

Esošās aizsargjoslas atbilstoši lokālpilnvarojuma izstrādes mērogam un topogrāfiskā plāna precizitātei lokālpilnvarojuma teritorijā attēlotas grafiskās daļas kartē „Teritorijas pašreizējās izmantošanas karte”.

Lokālpilnvarojuma teritoriju neierobežo būtiski aizsargjoslu vai cita veida teritorijas izmantošanas aprobežojumi.

Lokālpilnvarojuma teritorija ir apgrūtināta ar ekspluatācijas aizsargjoslām gar inženierkomunikāciju tīkliem. Veicot teritorijas apbūvi, lielākā daļa inženierkomunikāciju tīkli tiks pārbūvēti. Pirms inženierkomunikāciju pārbūves, nepieciešams saņemt tehniskos noteikumus un izstrādāt tehniskos projektus.

Lokālpilnvarojuma teritorijā, atbilstoši "LABIE KOKI eksperti" atzinumam atrodas vērtīgi saglabājami koki. Teritorijas apbūve jāveido atbilstoši aktuālajai koku situācijai būvniecības laikā, ņemot vērā spēkā esošos normatīvos aktus.

### **Ģeodēziskā tīkla punkti**

Saskaņā ar Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras sniegto informāciju, lokālpilnvarojuma teritorijā nav neviena valsts un pašvaldības nozīmes ģeodēziskā punkta.

### **Degradētas un potenciāli piesārņotās teritorijas**

Degradētām teritorijām, īpaši, ja tās ir koncentrētas noteiktā pilsētas rajonā, var būt negatīva kumulatīva ietekme uz apkārtni, kaitējums gan vietai (teritorijai), gan vietējai sabiedrībai. Nosakot degradētās teritorijas tiek pielietoti vairāki savstarpēji saistīti kritēriji. Vienīgais atsevišķais kritērijs, kas viennozīmīgi liecina par teritorijas degradāciju, ir teritorijas piesārņojums. Nozīmīgākās citas degradēto teritoriju noteikšanas pamata pazīmes saistītas ar to radīto vizuālo piesārņojumu (kas parasti liecina arī par būvju tehnisko stāvokli un teritorijas ietekmi uz apkārtni) un teritorijas izmantošanas efektivitāti. Degradēto teritoriju noteikšanā tiek pielietoti arī papildus kritēriji, kas sniedz paplašinātu priekšstatu par attiecīgo teritoriju, tās attīstības iespējām un ierobežojumiem.

Saskaņā ar VSIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu informācijas sistēmas datiem lokālpilnvarojuma teritorijā neatrodas piesārņotas vai potenciāli piesārņotas teritorijas.

### **Trokšņa līmenis**

Izstrādājot ēku tehniskos projektus, pirms tam veicot trokšņu līmeņa mērīšanu, jāņem vērā 07.01.2014. Ministru kabineta noteikumu Nr.16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" 2.pielikumā norādītie raksturlielumi. Gadījumā, ka trokšņu līmenis ir augstāks par paredzēto, ēku tehniskajos projektos nepieciešams paredzēt arī trokšņu līmeņa samazinājumu (materiālu izvēle, atbilstoši konstrukciju mezglu risinājumi, uc.).

Patlaban Lokālpilnvarotņu tuvumā nozīmīgākais trokšņa avots ir satiksme pa tuvējām ielām: Augusta Deglava, Kaivas un Ēvalda Valtera iela. Šobrīd tuvumā notiek vairāku objektu celtniecība, kas izraisa terminētu pārejošu trokšņa līmeņa palielināšanos. Pēc celtniecības nobeigšanas šie objekti sāks savu pastāvīgo darbību un līdz ar to kļūs par pastāvīgiem trokšņa avotiem. Nekādu esošu rūpniecisku uzņēmumu tuvumā šobrīd nav un līdz ar to teritorijā nav arī ar to darbību saistītie trokšņi.

Rīgas pilsētas vides trokšņa stratēģiskās kartes (2015) parāda trokšņa līmeni Lokālpilnvarotņu teritorijā un apkaimē pirms attīstības īstenošanas. Satiksmes trokšņa situācija ir gandrīz vienāda dienā un vakarā: ~55-64 dBA, kvartāla vidusdaļā – 59 dBA, tuvāk A.Deglava ielai – 60-64 dBA un ~65-75 dB tieši gar ielām. Visa Kaivas ielas privātmāju apbūve jau šobrīd atrodas trokšņa diskomforta zonā, kur trokšņa līmenis kā dienas, tā arī vakara periodā jau pārsniedz robežvērtības vai ir tuvu tām. Tomēr visa šī apbūve atrodas 30 m zonā no stacionārā trokšņa avota – Kaivas ielas satiksmes, līdz ar to trokšņa robežlielumi ir mērķlielumi, kurus jācenšas sasniegt, bet kurus pārsniegt nav aizliegts.

Sagaidāmā trokšņa prognoze parāda, ka lokālpilnvarotņu teritorijā trokšņa pieaugums galvenokārt saistās ar Dzelzavas ielas izbūves pagarinājumu. Tomēr arī lielākais kopējā trokšņa pieaugums Dzelzavas ielas tuvumā ārpus 30 m aizsargjoslas nepārsniegs trokšņa robežlielumus. Rīgas pilsētas vides trokšņa stratēģiskās kartes (2015) parāda trokšņa līmeni Lokālpilnvarotņu teritorijā un apkaimē pirms attīstības īstenošanas. Satiksmes trokšņa situācija ir gandrīz vienāda dienā un vakarā: ~55-64 dBA, kvartāla vidusdaļā – 55-59 dBA, tuvāk A.Deglava ielai – 60-64 dBA un ~65-75 dB tieši gar ielām. Visa Kaivas ielas privātmāju apbūve jau šobrīd atrodas trokšņa diskomforta zonā, kur trokšņa līmenis kā dienas, tā arī vakara periodā jau pārsniedz robežvērtības vai ir tuvu tām.

### **Gaisa piesārņojums**

Patlaban Lokālpilnvarotņu tuvumā vienīgais gaisa piesārņojuma avots ir satiksme pa tuvējām ielām: Augusta Deglava, Kaivas un Ēvalda Valtera iela. Šobrīd tuvumā notiek vairāku objektu celtniecība, kas ir terminēti pārejoši gaisa piesārņojuma avoti. Nekādu esošu rūpniecisku uzņēmumu kā gaisa piesārņotāju tuvumā šobrīd nav. Teritorija ir klāja zaļā zona pilsētas nomalē, un gaiss tajā ir svaigs jau gandrīz kā ārpusē.

Atbilstoši Rīgas domes 22.09.2015. saistošajiem noteikumiem Nr.167 “Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu un siltumapgādes veida izvēli” Lokālpilnvarotņu teritorija gan attiecībā uz daļiņām PM10, gan uz slāpekļa dioksīdu, atrodas III zonā, kur piesārņojošo vielu – NO2 un daļiņu PM10 gada vidējā koncentrācija ir mazāka par 30 µg/m<sup>3</sup> un nav nekādu ierobežojumu attīstībai. Benzolam zonējums nav izstrādāts (paredzēts), bet nav pamata uzskatīt, ka šajā teritorijā varētu būt būtiskas tā koncentrācijas.

### **Paaugstināta riska objekti un teritorijas**

09.08.2011. ar MK rīkojumu Nr.369 „Par Valsts civilās aizsardzības plānu” tika apstiprināts „Valsts civilās aizsardzības plāns” (grozījumi apstiprināti ar 14.10.2014. MK rīkojumu Nr.581), kurā paredzēti preventīvie, gatavības un seku likvidācijas pasākumi praktiski visiem Latvijā iespējamiem apdraudējumu veidiem, ietverot kā dabas, tā tehnogēnās katastrofas. Saskaņā ar minēto plānu, lokālpilnvarotņu un tā tuvākajā apkārtnē neatrodas

valsts vai reģionālas nozīmes risku radoši objekti. Atbilstoši Rīgas pilsētas Civilās aizsardzības plānam, lokālplānojuma teritorijā atrodas vietējas nozīmes paaugstinātas bīstamības objekts – augstspiediena spiediena gāzes vads.

### **Telpiskās ietekmes izpētes un priekšlikumu izstrādes teritorijas telpiskā analīze esošās un plānotās apbūves kontekstā**

Dreiliņi ir Rīgas pilsētas apkaime Vidzemes priekšpilsētā. Dreiliņu apkaime atrodas Rīgas austrumu daļā. Tā robežojas ar Pļavnieku, Purvciema, Mežciema un Juglas apkaimēm, kā arī ar Stopiņu novadu. Dreiliņu apkaimes robežas ir Dzelzavas iela, Strautu iela, Biķernieku iela, pilsētas robeža, Augusta Deglava iela, Lielvārdes iela. Rīgas teritorijas plāns dod lielas iespējas Dreiliņu apkaimes attīstībai kā daudzfunkcionālam dzīvojamam rajonam, pietiekoši skaidri nodalot šīs apkaimes rietumdaļā esošās dažāda rakstura komercdarbības zonas no dienvidaustrumu un austrumu daļā attīstošās dzīvojamās apbūves. Kā potenciālais apkaimes lokālais centrs ir noteiktas teritorijas apkaimes dienvidu daļā uz rietumiem no Baltinavas ielas (ap jaunveidojamo Rembates ielu).

Lokālplānojuma teritorijas lielākā daļa vēsturiski nav bijusi apbūvēta. Lokālplānojuma telpiskās ietekmes izpētes un priekšlikumu izstrādes teritorijas lielākā daļa šobrīd ir neizmantota pļavas – lauksaimniecības zemju atmatu teritorija. Teritorija nav nožogota, līdz ar to ir publiski pieejama blakus esošo dzīvojamo māju iedzīvotājiem. Plānotā attīstības vīzija iekļaujas 9 stāvu apbūves augstumā, no kuras lielākā apbūves daļa - tirdzniecības centrs - ar daudz mazāku augstumu. Teritorijā samazinās trokšņu līmenis attiecībā pret E.Valtera ielā esošo dzīvojamo ēku apbūvi un plānoto biroju, dzīvojamo ēku izvietojumu lokālplānojuma teritorijā. Apbūves ainava veidojas no zemākas uz augstāku, tālāk no A. Deglava ielas satiksmes mezgla.

## **LOKĀLPLĀNOJUMA RISINĀJUMI UN TO PAMATOJUMS**

### **Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamības pamatojums**

Nepieciešams grozīt Rīgas teritorijas plānojumā noteikto plānoto (atļauto) izmantošanu „Dzīvojamās apbūves teritorija” uz „Jauktas centra apbūves teritoriju (JC)” atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumu Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” funkcionālo zonu iedalījumam un apzīmējumiem, tāpat nepieciešams precizēt „Apstādījumu un dabas teritorijas novietojumu”, ņemot vērā perspektīvās Dzelzavas ielas novietojumu.

Funkcionālā zonējuma grozīšanu pamato šādi priekšnoteikumi:

- Lokālplānojuma noteiktais funkcionālais zonējums un tajā plānotā teritorijas izmantošana atbilst kopējai tās telpiskās ietekmes izpētes teritorijas esošajai apbūves struktūrai;
- Lokālplānojuma teritorijā nav konstatētas īpaši aizsargājamās augu sugas vai biotopi, tādējādi funkcionālā zonējuma grozīšana un teritorijas attīstība neradīs ietekmi uz dabas vidi bioloģiskās daudzveidības ziņā;
- Lokālplānojuma teritorijas attīstības iecere atbilst Rīgas pilsētas attīstības

stratēģiskajām pamatnostādnēm.

### **Lokālpilnoņuma risināņumu apraksts**

Lokālpilnoņuma teritorijas izmantošanas un apbūves nosacījumu daļā ir izstrādāti noteikumi teritorijas turpmākās attīstības nodrošināšanai.

Lokālpilnoņuma teritorijā, atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumos Nr.240 noteiktajai funkcionālo zonu klasifikācijai, tiek noteikts funkcionālais zonējums „Jauktas centra apbūves teritorija (JC)” (skatīt grafiskās daļas karti „Teritorijas funkcionālā zonējuma karte”). Saskaņā ar minētajiem noteikumiem, „Jauktas centra apbūves teritorija (JC)” ir funkcionālā zona, kurā galvenie izmantošanas veidi ir dzīvojamā apbūve (savrupmāju, rindu māju vai daudzdzīvokļu māju apbūve), publiskā apbūve un teritorijas izmantošana, labiekārtota publiskā ārtelpa. Papildus JC teritorijā atļauta ar transporta apkalpošanu saistīta apbūve. Tātad teritorijai, kurā paredzēts attīstīt par galvenokārt biroju un tirdzniecības centru apbūves teritoriju, var noteikt zonējumu - "Jauktas centra apbūves teritorija (JC)".

Teritorijā, kā maksimālais stāvu skaits tiek saglabāts iepriekš noteiktas teritorijas plānojumā - 9 stāvi. Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos ir noteikti teritorijas izmantošanas veidi: dzīvojamo māju apbūve, tirdzniecības pakalpojumu un biroju ēku apbūve.

Lokālpilnoņuma teritorijā būvlaides noteikt atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem (RTIAN).

Lokālpilnoņuma teritorijā gar Dzelzavas ielu, ņemt vērā zaļo teritoriju starp ielu un apbūves teritoriju. Attīstot apbūvi gar Dzelzavas ielu, veidot vienotu zaļās teritorijas attīstības koncepciju, lai novērstu lieku daudzveidību. Nodrošināt zaļās teritorijas attīstības koncepcijas izstrādi kopā ar pirmo būvprojektu, kurš tiek izstrādāts lokālpilnoņuma teritorijā, Dzelzavas ielas malā.

Atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumu Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” 7.punkta prasībām, plānojot apbūvi teritorijās, kurās nav izbūvēta vai izplānota publiskā infrastruktūra, līdz 20% no plānojamās teritorijas jāparedz publiskiem mērķiem. Minētais punkts tiks atrisināts, izstrādājot ēku un teritorijas būvprojektus, kuros paredzēt vietējās nozīmes transporta infrastruktūras teritoriju un arī labiekārtotu publisko ārtelpu atbilstoši šiem nosacījumiem.

Rīgas teritorijas plānoņuma (turpmāk tekstā – Plānoņuma) grozījumu priekšlikums – mainīt lokālpilnoņuma teritorijas funkcionālo zonējumu, ir pamatots un atbilst Rīgas domes 20.12.2005. saistošajos noteikumiem Nr.34 2.pielikumā noteiktajiem kritērijiem.

## **TRANSPORTS UN INŽENIERBŪVES – ATTĪSTĪBAS PRIEKŠLIKUMI**

### **Transporta infrastruktūras attīstība**

2019.gadā lokālpilnoņuma teritorijas un tuvākās teritorijas transporta infrastruktūras izvērtējumā “Transporta un satiksmes plānošana Dreiliņos, Rīgā” veica TBK, kas pievienots lokālpilnoņuma teritorijas pielikumā.

Izvērtējumā ņemti vērā tā brīža esošie transporta infrastruktūras būvniecības projekti, projektēšanas stadijā esošie projekti, kā arī tikai ieceres stadijā būvniecības projekti:

- SIA “Domuss” dzīvokļu un biroju apbūves zemesgabali;

- SIA "Dominus" biroju un loģistikas centra iecere Kaivas ielā;
- SIA "Depo" loģistikas centrs Dreiliņos;
- Lielveikals iepretim IKEA teritorijai.

Transporta infrastruktūras pārbūves un jaunu objektu būvniecība tiek paredzēta pa kārtām (plūsmām), ņemot vērā lokāplānojuma un apkārtējās teritorijas ēku būvniecības laiku.

Izbūvējot LIDL loģistiku un izbūvētu Dzelzavas ielu posmā no Rembates līdz Juglas ielai, kā arī pagarinātu Ē. Valtera ielu līdz izbūvētai Dzelzavas ielai, kas dod iespēju maršrutā Juglas iela A. Deglava iela neiebraukt apļveida krustojumā. Papildus veikti izbūves darbi Lubānas – Juglas ielu apļveida krustojumā. Rezultātā uzlabojas apļveida caurlaides spēja un servisa līmenis.

Izbūvējot jauno Depo veikalu un Domisol loģistikas centru. Tiek realizēts A. Deglava un Ē. Valtera ielu krustojuma pārbūves projekts ar luksoforobjektu. Servisa līmenis Lubānas – Juglas ielu apļveidu krustojumā uzlabojas.

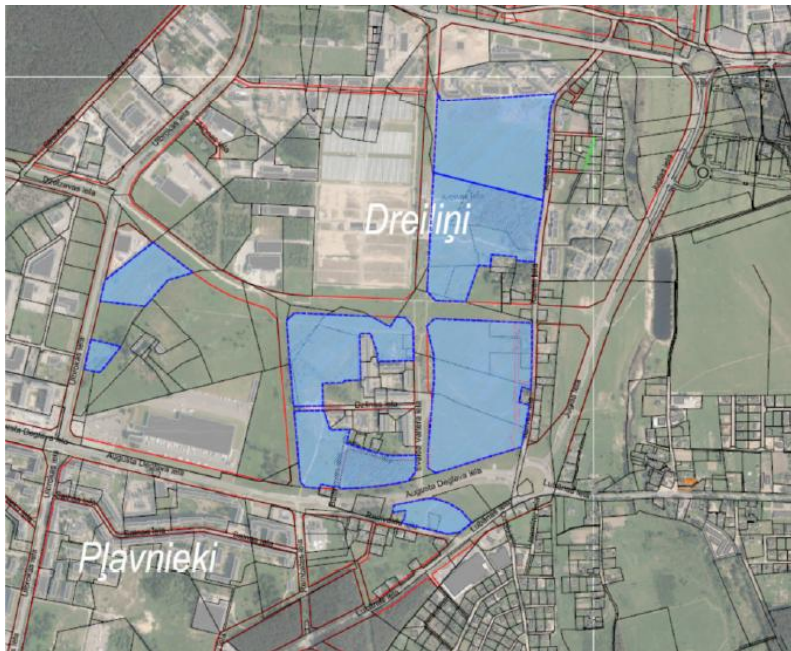
Izbūvējot Domuss 1. kārtas apjomu – 300 dzīvokļi + 8000 m<sup>2</sup> biroji (vai līdzīga apjoma apbūve). Ielu tīklā netiek veikti uzlabojumi – krustojumu servisa līmenis tiek nodrošināts ar iepriekš veiktām satiksmes infrastruktūras uzlabojumiem. Pēc šī etapa jāizskata nepieciešamība atkārtoti veikt satiksmes uzskaiti, izpēti un modelēšanu precizējot tālākos infrastruktūras pilnveidošanas pasākumus.

Situācija ar izbūvētu Domuss 2. kārtas apjomu. Ielu tīklā jāveic uzlabojumi: Dzelzavas ielas savienojums posmā Ulbrokas iela – Juglas iela, paredzot Dzelzavas – Juglas ielu krustojumā luksoforobjektu. Ē. Valtera ielas savienojums posmā Dzelzavas iela – Biķernieku iela, paredzot Dzelzavas – Ē. Valtera ielu krustojumā luksoforobjektu. Papildus nepieciešami uzlabojumi A. Deglava – Ulbrokas, Biķernieku Ulbrokas ielu krustojumos koriģējot luksoforu fāzes, joslu skaitu un satiksmes organizāciju.

Situācija ar izbūvētu Domuss 2. kārtas apjomu. Lai uzlabotu Lubānas – Juglas rotācijas apļa servisa līmeni, kontekstā ar Stopiņu novadā attīstāmajām teritorijām izskatīts un modelēts variants ar Dzelzavas ielas pagarinājumu trasē no Juglas ielas līdz a/c P4. Šāds risinājums var tikt izskatīts kā pagaidu alternatīva vairāklīmeņu ceļa mezglam Lubānas – Juglas – A. Deglava ielu krustojumā.

Lokāplānojuma teritorijas funkcionēšanai no satiksmes infrastruktūras viedokļa nepieciešama A. Deglava un Ē. Valtera ielu krustojuma pārbūve par ar luksoforobjektiem regulējamu krustojumu. Šāds infrastruktūras uzlabojums nodrošinās optimālu objekta funkcionēšanu kā arī atbilstoši modelēšanas rezultātiem, uzlabos satiksmes komforta līmeni Lubānas – Juglas ielu apļveida krustojumā.





### **Secinājumi:**

1. Plānotā lokālplānojuma teritorijā (lielveikala Depo attīstība un ar to saistītie infrastruktūras uzlabojumi) (A. Deglava un Ē. Valtera ielu krustojuma pārbūve) nodrošina optimālu krustojuma servisa līmeni.

### **Secinājumi, kuri attiecināmi uz visu transporta izpētes teritoriju.**

2. Izpētes teritorijā izteiktas ir tranzīta plūsmas, kas jau dotajā brīdī veido pārslogotus krustojumus. Attīstoties dzīvokļu, tirdzniecības u.c. veida apbūvei, kas radīs jaunus braucienus, situācija bez ielu infrastruktūras papildinājumiem un uzlabojumiem var kļūt kritiska.
3. Attīstoties apbūvei, jāpildinveido ielu infrastruktūra. Būtiski veidot jaunus ielas posmus (esošo ielu turpinājumus) un ērtus savienojumus ar esošo ielu tīklu, gan gājējiem un velosipēdistiem, gan sabiedriskajam un auto transportam.
4. Būvniecības stadijā esošie ielu infrastruktūras uzlabojumi (Dzelzavas ielas izbūve saistībā ar LIDL loģistikas centru un Lubānas apļa pieeju pārbūve) izpētes robežās uzlabo krustojumu servisa līmeni.
5. Ņemot vērā īstenotos uzlabojumus ielu tīklā bez papildus infrastruktūras uzlabojumiem, īstenojam Domuss un Domisol 1. kārtas apbūve.
6. Lai īstētu objektu 2. kārtas apbūves apjomus un ņemot vērā 2km zonā iekļautosattīstības objektus ārpus Rīgas pilsētas robežām, ielu infrastruktūrā jāveic uzlabojumi.
7. Rekomendējamie uzlabojumi ir Dzelzavas ielas izbūve trasē Ulbrokas iela – a/c P4, Ē. Valtera ielas izbūve trasē Dzelzavas – Biķernieku iela, Rembates ielas izbūve posmā no Dzelzavas ielas līdz A. Deglava ielai Rembates ielu savienojot ar Dzilnas ielu, Juglas ielas un Biķernieku ielas krustojuma pārbūve par luksoforobjektu.
8. Ielu posmu izbūve un krustojumu pārbūve veicama atkarībā no 2. kārtā attīstāmo objektu apjoma un situācijas apkārtējā ielu tīklā, kas konstatējama atsevišķā izpētē.
9. Risinot pilsētas “apvedceļa” jautājumu un ar to tiešā veidā pakārtoto Lubānas – Juglas ielu apļveida krustojuma caurlaides spējas problēmu, jāizskata iespēja par vairāklīmeņu ceļa

mezgla būvniecību kā prioritāri nosakot trasi Lubānas iela – Juglas iela.

### **Sabiedriskais transports**

Attiecībā uz esošo sabiedriskā transporta tīklu izpētes robežās koriģējams pieturvietu novietojums Augusta Deglava ielā. Pieturvieta “Baltinavas iela” virzienā uz Ulbrokas ielu, pārceļama aiz Rembates ielas (saistīts ar 110 kV līniju). Pieturvieta “Kaivas iela” virzienā uz apli, pārceļama pie Ē. Valtera ielas krustojuma. Pieturvietas “Kaivas iela” novietojums virzienā uz Ulbrokas ielu koriģējams atbilstoši plānotās iebrauktuves uz t/c Depo risinājumiem.

Jaunbūvējamās ielu posmos, kuros atbilstoši teritorijas plānojumam paredzēts sabiedriskā transporta maršruts, nepieciešams paredzēt vietu pieturvietu izvietojumam. Pieturvietu izvietojums jaunbūvējamās ielu posmos precizējams ņemot vērā apkārtējo apbūvi, kā arī ievērojot sabiedriskā transporta pieturvietu sasniedzamības kritērijus, kas izpētes zonā ir 500m.

Sabiedriskā transporta pieturvietu izvietojums pie esošo ielu un jaunbūvējamo ielu tehnisko projektu izstrādes, pirms tam saņemot attiecīgo pašvaldības iestāžu un uzņēmumu tehniskos nosacījumus.

### **Transportlīdzekļu novietnes**

Auto novietņu skaitu regulē Rīgas domes 20.12.2005. saistošajos noteikumos Nr.34 noteiktie rādītāji. Pēc aptuveniem aprēķiniem lokāplānojuma teritorijā, ņemot vērā apbūves veidu (izmantošanu), paredzētas ap 2300 autostāvvietas (SIVN izstrādē pieņemts iespējamais maksimums 2500). Tas tiks precizēts ēku tehniskajos projektos. Tirdzniecības centra teritorijā autostāvvietas var tikt izvietotas, arī priekšpagalmā gar Augusta Deglava ielu un Kaivas ielu.

### **Inženiertehniskā infrastruktūra**

Esošās inženierkomunikācijas lokāplānojuma teritorijā plānots saglabāt, vai nepieciešamības gadījumā pārbūvēt, kā arī izbūvēt no jauna, ņemot vērā plānotās apbūves izvietojumu un attīstības secību, kas tiks precizēta objekta būvprojektēšanas posmā.

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

### **Ūdensapgāde un kanalizācija**

SIA „Rīgas ūdens” sniegtai informācijai lokāplānojuma izstrādei norāda, ka jāņem vērā SIA “Aqua-Brambis” izstrādātās būvniecības ieceres dokumentācijas: “Inženiertehnisko tīklu un transporta infrastruktūras perspektīvo atbilstības shēmu izstrāde Dreiliņos” (2010.g.), “Dzelzavas, Hipokrāta, Ēvalda Valtera un Rembates ielu Rīgā, Dreiliņos skiču projekts” (2010.g.), “Kanalizācijas sūkņu stacijas rekonstrukcija Rīgā, Ēvalda Valtera ielā 11” (2012.g.), “Ēvalda Valtera ielas rekonstrukcija” (2012.g.), “Dzelzavas, Hipokrāta, Rembates, Dzilas un Kaivas ielu un to inženierkomunikāciju projekts” (2013.g) izstrādātie dokumenti.

Lokāplānojuma iekļautā teritorija tiek paredzēta pieslēgt pie centralizētās ūdensapgādes un kanalizācijas tīkliem. Projektējot kanalizācijas tīklus un būves, jāparedz dalītā sistēma-

sadzīves un ražošanas notekūdeņu tīkls atdalīts no lietus ūdens tīkla.

Uzsākot tehnisko projektu izstrādi, nepieciešams pieprasīt tehniskos noteikumus no SIA „Rīgas ūdens”.

### **Elektroapgāde un gāzes apgāde**

Elektroapgādes un gāzes apgādes nodrošināšanai, pirms uzsākt tehnisko projektu izstrādi, nepieciešams pieprasīt tehniskos noteikumus.

### **Ugunsdrošība**

Ugunsdrošības prasības, kas fiziskajām un juridiskajām personām jāievēro, lai novērstu un sekmīgi dzēstu ugunsgrēkus kā arī mazinātu to sekas nosaka MK 17.02.2004 noteikumu Nr.82 „Ugunsdrošības noteikumi”. Ministru kabineta 30.06.2015. noteikumu Nr.326 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 222-15

„Ūdensapgādes būves” 155.punkts nosaka, ka Ugunsdzēsības hidrantus ūdensvada tīklā izvietot tā, lai nodrošinātu katras ēkas vai būves ārējo ugunsdzēsību no vismaz diviem hidrantiem, ja ugunsdzēsības šļūteņu garums ir līdz 200 metriem. Ņemot vērā minēto nosacījumu, lokālplānojuma teritorijā ir plānots izvietot nepieciešamos ugunsdzēsības hidrantus. Ūdens ņemšanas atrašanās vietas, kā arī piebraukšanas ceļus pie tām jāapzīmē ar norādījuma zīmēm saskaņā ar LVS 446 prasībām, kā arī ar ceļu zīmēm (aizlieguma) saskaņā ar MK 02.06.2015. noteikumu Nr. 279 prasībām.

### **Lokālplānojuma uzdevumu un risinājumu atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030.gadam**

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

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

(30) *„Uzņēmējdarbība un darbs ir iedzīvotāju labklājības pamats. Atbilstošu darbavietu un uzņēmības trūkums ir novedis pie tā, ka daudzi bijušie rīdzinieki ir atraduši darbu ārvalstīs un emigrējuši. Iedzīvotāju piesaistei un dzīves kvalitātes uzlabošanai pilsētā nepieciešams palielināt darbavietu skaitu ar konkurētspējīgu atalgojumu...”*

Rīgas pilsētas ilgtermiņa mērķu sasniegšanai pašvaldības plašās kompetences ietvaros noteikti 19 rīcības virzieni, tai skaitā: **„Labvēlīga uzņēmējdarbības vide un augsta ekonomiskā aktivitāte”**, kas ņemot vērā valsts un ES attīstības prioritātes un Rīgas pilsētas iedzīvotāju viedokli par aktuālām problēmām pilsētā ir noteikts kā viens no trijiem pilsētas attīstības prioritārajiem rīcības virzieniem.

Starp Stratēģijā noteiktajām stratēģiskajām nostādnēm pilsētvides attīstībai kontekstā ar sagatavoto attīstības priekšlikumu un Plānojuma grozījumu priekšlikumu, var minēt sekojošas stratēģiskās nostādnes:

- **SN4 Teritorijas izmantošana**

(255) *„Jānosaka prasības ilgtspējīgai teritorijas izmantošanai un būvniecībai, sekmējot augstas kvalitātes arhitektūras rašanos un mūsdienīgu būvniecības*

tehnoloģiju izmantošanu”.

(256) „Nosakot atļautos teritorijas izmantošanas parametrus, jābalstās uz potenciāli attīstāmo īpašumu pieļaujamo ietekmi uz apkārtējo vidi jeb dzīves telpu un sabiedrības vispārējām interesēm”.

(257) „Pirms attīstīt jaunas, neapbūvētas teritorijas, priekšroka jādod degradēto un citu jau urbanizēto teritoriju revitalizācijai un attīstīšanai. Izvēloties jaunās attīstības teritorijas, jārespektē kompakta pilsētas attīstības modelis”.

- **SN8 Pārdomāta industriālā attīstība**

(278) „Industriālo teritoriju atļautās izmantošanas maiņa uz jauktu izmantošanu ir neatgriezenisks process, kas ilgtermiņā negatīvi ietekmē pilsētas ekonomiku kopumā, tādēļ jāierobežo industriālo teritoriju platību samazināšanās, vienlaikus nosakot Rīgas pilsētas pašvaldības lomu un ieguldījumu industriālo teritoriju attīstīšanā”.

Primāri Rīgas pilsētas telpiskā attīstība Stratēģijā tiek plānota pēc kompakta pilsētas attīstības modeļa, pēc iespējas efektīvāk izmantojot esošos jau apbūvēto un/vai pilsētas centram piegulošo teritoriju resursus. Lai arī Dreiliņu apkaime un ierosinātā LP teritorija nav iekļauta prioritāri attīstāmo teritoriju starpā, Stratēģijā minēts:

(200) „Prioritārās attīstības teritorijas lielākoties ir vietas, kurās jau pašlaik notiek vai tuvākajā laikā tiek plānota aktīva saimnieciskā darbība, t.sk. būvniecība...”

Prioritārās attīstības teritoriju attīstība ir stratēģiski nozīmīga visas pilsētas mērogā – tā būtiski ietekmē Rīgas izaugsmi kopumā.